|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 11 | 、提案第 | | 20230515 | 号 |
| 标 题： | | 关于深化深港合作，进一步加快深港跨境交通建设的提案 | | |
| 提 出 人： | | 施荣忻 | | |
| 办理类型： | | 分办 | | |
| 主办单位： | | 市规划和自然资源局,市轨道办 | | |
| 会办单位： | |  | | |
| 案由及需要说明的情况： | | | | |
| 交通运输在国民经济和社会发展中具有基础性、先导性和战略性作用，被誉为国民经济“大动脉”。习近平总书记在党的二十大报告中指出，要加快建设交通强国，加快推动交通运输等结构调整优化，推进交通等领域清洁低碳转型。 　　近年来，作为粤港澳大湾区的两座核心城市，深港两地持续深化合作，跨境运输设施建设取得显著成效，已经形成了“海陆空”交通立体化发展格局，对促进深港人员往来和经贸活动，深化两地之间的互利合作发挥重要的作用。 　　如今，深港已迈入高质量发展的新征程，进一步推进两地间交通畅达互通，对推动两地繁荣发展具有重要的现实意义。然而，当下，两地跨境交通仍存在铁路网络尚不完善、香港高铁有待于与全国路网进一步有效衔接等问题。立足新起点，应持续深化深港合作，进一步谋划跨界轨道交通，增强双城融合联通，使香港更好地融入国家发展大局。 | | | | |
| 意见建议： | | | | |
| 建议一、建议完善深港综合交通枢纽规划，推动香港高铁与全国路网有效衔接。   补充说明：目前，正在规划和建设中的新东南沿海通道，其所运行的最高时速350公里的高铁，尚未有考虑到与香港段高铁连接的问题。同时，在粤港澳大湾区铁路的规划中，深圳至珠海的跨珠江口铁路线路规划亦未有考虑与高铁香港段连接的问题，这导致未来香港旅客将无法从香港西九龙站出发，使用新建由西丽站始发的深汕高铁前往潮汕及福建地区，也未能使用深珠高铁直达珠海和澳门，为旅客出行带来不便。 建议完善大湾区高铁与城际铁路的规划，特别是在深圳铁路规划中，建议统筹考虑与高铁香港段的连接问题，使从香港西九龙站始发的旅客可以快捷方便的利用各条高铁线路前往全国各个城市。 此外，在解决香港高铁接入国家新沿海高铁的问题上，可考虑研究在深圳境内兴建广深港高铁与新沿海高铁的地下联络线，或利用现有和在建的高铁网络，允许香港高铁途经位于深圳的广深港高铁光明站以后，接入赣深高铁至惠州，再接入在建的往汕尾和汕头方向的广汕高铁，从而进一步推动香港与全国铁路网络的互联互通，助力香港融入国家发展大局。   建议二、推进实施广深港高铁深港段“公交化”的运营。   补充说明：建议在广深港高铁深港段，特别是香港西九龙站-福田站/深圳北站一段，推动“公交化”运营模式，如在购票模式、加密班次、降低票价等方面贯彻“公交化”。将旅客跨境通勤的功能由港铁东铁线转到广深港高铁，引导自港九市区往返的旅客更多使用高铁。 从购票角度来说，建议推动旅客不需提前在网上确定车票及座位，现场入闸时缴费后也即可搭乘列车；同时加密高铁班次，短途路线争取每20分钟左右一班，让旅客到香港高铁站乘车时，无需提前订票，约半小时内便可抵达深圳；此外要合理降低票价。搭乘高铁通勤有明显的时间优势，但若高铁的票价一直维持在比东铁线贵一倍以上，难以吸引一般跨境旅客转用高铁。如果高铁票价能更接近东铁线水平，相信会对一般跨境旅客产生吸引力，从而不仅满足高铁的客流需求，亦提升了旅客出行的舒适度。   建议三、加快建设深港两地机场之间的快速轨道交通。   补充说明：目前，深港陆路交通连接主要有7个陆路口岸，2条通过福田及罗湖的过境铁路。而位于深圳西部的宝安、南山、前海，是深圳科创、金融、智造、空港、会展业的重镇，与香港经济联系紧密、人员往来频繁，需要一条便捷通勤的高速轨道交通，连接深港的空港、码头、会展等基础设施。 建议加快建设深港两地机场间的快速轨道交通，研究落实快轨制式，可采用海底高铁、磁悬浮等新科技，争取实现深港机场航站楼之间20分钟内便可通达的目标。快轨可设立前海站，联通深圳国际会展中心、深圳宝安国际机场、香港洪水桥、香港国际机场和香港亚洲国际博览馆。以快轨为依托，亦有利于支持深港机场在客运、货运方面的深度合作，助力两地经济茂盛发展。 | | | | |