市规划和自然资源局关于市政协七届三次会议第20230359号提案答复意见的函

尊敬的黄剑峰委员：

您提出的《关于建议推动香港东铁线北延至深圳罗湖境内及罗湖口岸升级改造的提案》（第20230359号）收悉。此件由我局主办，罗湖区人民政府、市口岸办、市轨道办、市发展改革委会办。我局对此提案高度重视，经认真研究并汇总各会办单位意见，现就您的建议事项答复如下：

一、关于推动香港东铁线北延至深圳罗湖境内的建议

（一）罗湖口岸概况

罗湖口岸是深圳历史最悠久、客流量最大、知名度最高的口岸，是连接香港和内地的第一口岸，也是我国对外交往的重要窗口，其作为记录深圳改革开放光辉历程和辉煌成就的重要地标，具有重要历史意义。同时，因其功能复合、人车分流、高效集约的布局和客流组织形式，曾获得2006年度城市土地学会（ULI）亚太区卓越奖。罗湖口岸联检大楼于1984年开始动工兴建，1986年竣工启用，历经多次升级改造，疫情前日均通关量约23万人次，最高日均通关量约39.6万人次。在见证特区日新月异变化的同时，罗湖口岸联检大楼于2018年2月被列为深圳首批42处历史建筑之一（不得进行拆除重建），其中式建筑风格一经建成便成为深圳地标性建筑，是深圳河生态景观带廊道重要节点，同时也是深圳市独特的靓丽风景。

罗湖口岸采用“两地两检”模式，深港口岸通过罗湖桥连接，深方口岸引入地铁1号线接驳，规划引入17号线并已纳入五期建设规划，港方口岸引入港铁东铁线接驳，从港铁东铁线罗湖站至1号线罗湖站直线距离约300米，通关接驳流线顺畅，能较好地兼顾旅客通关便利性和大客流的缓冲集散功能。但联检大楼建成投入使用至今近40年，存在建成年限较长、机电设施设备老化、各类管线错综复杂、查验空间不足、配套设施不完善、通关环境不佳、口岸历史文化价值未充分挖掘等诸多问题，同时存在建筑结构和消防安全隐患。为此，罗湖口岸亟需全面统筹考虑，加快推动空间重构和整体升级改造。

（二）关于香港东铁线北延至深圳罗湖境内

香港特别行政区政府于2021年10月发布《北部都会区发展策略》，其中提出“为了提高通关效率，港深两地政府可探讨将港方东铁线伸延至深圳罗湖并在深方设立新口岸实行‘一地两检’的可行性”。

深圳市人民政府与香港特别行政区政府已合作设立“推动跨界轨道基础设施建设专班”（以下简称“专班”），全力推动深港跨界轨道规划建设工作。按照“专班”工作要求，我局牵头与港方就该提议进行了密切和深入的探讨，结合罗湖口岸片区整体规划，提出香港东铁线“进入罗湖”和“不进入罗湖”两个比选方案。

根据国家关于防止大拆大建和加强历史文化保护传承的相关政策要求，为保留深圳火车站和罗湖口岸联检楼的历史文化脉络，综合考虑技术经济性和工程可行性，目前深港双方已同意按照“香港东铁线不延伸至深圳罗湖境内，通过改造罗湖口岸提升旅客通关便捷性”的思路推进下一步工作。

二、关于推动罗湖口岸升级改造的建议

近年来，罗湖口岸改造受到市委市政府高度重视，已多次被列入粤港澳大湾区和市委市政府年度重点工作，是《深圳市国民经济和社会发展“十四五”规划》《深圳市口岸建设“十四五”规划》重点项目。按照市政府工作安排，市口岸办已会同市、区相关部门和查验单位深入研究，围绕口岸能级提升和深港融合的迫切需求，结合香港北部都会区发展策略，以消除口岸安全隐患、推动查验模式创新、提升通关环境、传承口岸历史记忆、促进口岸经济发展为重点，积极开展罗湖口岸改造规划研究。改造思路包括：一是更新老旧设施，消除安全隐患，从而提升口岸安全保障能力；二是在深圳口岸首次推行“常旅客计划”查验模式，对风险较小的旅客实施“白名单”管理，通过“非接触式查验”等提升通关效率，减少人工干预和查验程序，使旅客被监管感受较小，通关体验和效率更佳；三是对联检楼内部空间进行重构，优化查验场地，扩大缓冲空间，使通关流线更顺畅；四是传承历史文化，营造“深港口岸记忆”沉浸式通关环境；五是优化口岸配套商业布局，扩大免税商业空间，提升商业辐射能级，促进口岸经济发展。

下阶段，市口岸办将牵头积极推动罗湖口岸改造工作，及时消除罗湖口岸安全隐患、保障旅客通关安全、提升口岸服务水平，进一步促进深港融合，助力深圳打造更具全球影响力经济中心城市和现代化国际大都市。

最后，感谢您对我局工作的关心和支持！

市规划和自然资源局

2023年7月18日