

口岸經濟 交通先行 接駁皇崗亟需配套

專家倡政府出資 加快建北環線支線



北環線擬議方案 (第一期及第二期)

期數	建造項目	預計動工時間	預計竣工時間
第一期	在東鐵落馬洲支線上增設古洞站	2023年	2027年
第二期	連接西鐵錦上路站及東鐵線古洞站，增設新田、牛潭尾及凹頭站	2025年	2034年

*支線連接落馬洲或皇崗口岸：政府已委託港鐵進行可行性及效益研究，未有定案。
資料整理：大公報記者鄭文迪

政府需理順內部流程

黃國健坦言，據他觀察所見，由於英國人早年視邊境為禁區，加上港英時期的官員抗拒與內地接觸，回歸初期香港與內地的合作不多，更遑論邊境協同發展。他說，粵港政府之後設立粵港合作聯席會議，有發揮一定作用，而近年粵港澳大灣區建設領導小組，由於有中央領導的參與及協調，港深互動合作加強，不少互利的措施陸續推出。

「我相信政府領導班子在政策層面已經好努力推動（港深合作），但敲定細節及落實執行主要靠公務員團隊，如果公務員團隊固執不化，設立幾多不同層面的溝通協調小組都無用。」

黃國健又提到，香港的建設規劃有不少框框，拖慢了發展速度，政府有需要檢視及進一步理順內部流程，「港深邊界規劃無太大分別，只是發展速度唔同步」。

大公報記者鄭文迪



深圳正全力打造「深港口岸經濟帶」，皇崗口岸是聯繫河套深港科技創新合作區的重要節點。超級新皇崗口岸預計於2023年落成，已為香港預留北環線支線接入位，惟香港接駁新皇崗口岸的交通安排仍未有定案。蹉跎二十載的北環線，主線工程預計在2034年才全線竣工，而預期能接入新口岸的支線，同樣未見影。

專家慨嘆，互聯互通，交通先行，香港落實規劃速度太慢，建議政府全資興建北環線，加快工程進度。有立法會議員認為，政府應成立高層次專責小組，加強兩地統籌協調，推動口岸經濟發展，創造新時代的雙城記奇跡。

大公報記者 盛德文、黃山、鄭文迪（文） 凱揚（圖）



扫一扫 睇港深口岸經濟發展

深港口岸經濟帶建設已納入國家和廣東省2020年的大灣區建設重點，深圳正致力從東部、中部和西部，同時推進深港口岸經濟帶建設，港深接壤的河套區是重中之重，將建設深港科技創新合作區，打造集創、金融、商貿、物流的新經濟平台，成為推動港深雙城經濟的新引擎。

皇崗口岸是聯繫河套深港科技創新合作區的重要節點，正在進行重建，預計在2023年底落成，可望為河套合作區的創科人員的高效流動，以及大灣區融合發展，創造有利條件。

深圳已預留連接港鐵位置

不過，香港接駁新皇崗口岸的交通安排仍未有定案，雖然深方已為香港北環線支線預留了接入位，但香港北環線主線工程要到2023年動工，2034年才全線完工；至於北環線接入新皇崗口岸的支線，特區政府雖已委託港鐵進行可行性研究，但規劃及建造需時，落實時間無期。若參考北環線主線長達十年的建造時間，可能要等多超過十年，旅客才可搭地鐵直達新皇崗口岸。

港鐵回覆《大公報》查詢表示，去年底政府邀請開展北環線項目第一階段和第二階段的詳細規劃和設計工作，在研究主線時，會一併考量支線的可行性，兩者是獨立研究。港鐵會按照政府目標完成詳細規劃及設計。

落實太慢 皆因商業考慮

「香港並非欠缺規劃，而是落實速度太慢」，香港運輸研究學會資深會員、香港大學土木工程系名譽副教授熊永達指出，北環線本來是90年代《鐵路發展策略》中近郊客

運線的一部分，早已預留走線，亦過了初步環境評估，蹉跎了多年只等拍板開工。他說，政府理應已經有北環線地質等資料，現時交與港鐵做研究，主要涉及鐵路站設計及接駁等細節，並磋商財務安排，「港鐵肯定有更多商業考慮，無五萬潛在用戶都計唔掂數，但其實只要政府肯出錢，工程可以做得

新皇崗口岸 實現一小時生活圈

話你知 新皇崗口岸預計2023年底落成，將會24小時通關，是實行「一地兩檢」的純旅檢口岸。新口岸預計通關客流量每日20萬人次，高峰期每日30萬人次；車輛每日二萬車次，高峰期每日三萬車次。

新口岸總建築面積達40萬平方米，超過現時深圳其他六個口岸的總和，是連接大灣區的重要交通樞紐。通過新口岸交通樞紐四通八達的交通網，一小時直達大灣區各大城市。

至於香港的港鐵新界「北環線」，全長僅10.7公里，政府於2000年已提出興建「北環線」方案，惟方案由提出到正式規劃，歷經二十年。自去年12月，特區政府正式將工程交由港鐵公司開展詳細規劃及設計。「北環線」工程將分二期動工，總造價約620億元，預計2034年竣工。

更快」。

熊永達估計，北環線支線若要穿過河套區接駁新皇崗口岸，走線會經過濕地，料需時以年計；而落馬洲鐵路站對應的深方福田口岸，與皇崗口岸相隔不遠，特區政府要評估是否兩個口岸都需要鐵路接駁。他指出，落馬洲河套區預期2024年起陸續有企業進駐，若要加快接駁交通配套，興建高架輕軌接駁落馬洲與河套區亦是可行方案之一。

議員倡設高層次統籌機構

立法會議員劉國勳認為，現在是國家「十四五」規劃的黃金發展期，香港應把握好這個經濟轉型大好機會，將過去失落的機會追回來。深港口岸經濟帶由東部到西部，涉及的可發展土地，高達七個明日大嶼的面積，發展潛力巨大。

他希望政府加快速度，明確目標，以國家級的高度和視野，對新界北發展及早定立預期目標，成立高層次領導的專責小組，最好由特首或司長級領導，統籌有關工作，直接同深圳或廣東省溝通協調，這比起現時由土木工程署負責更直接有效。



▲口岸經濟機遇無限，《大公報》以系列報道，深入探討雙城如何共同發展，融合起飛。

跨境車冀鬆綁 免「西進東出」兜圈

紓緩擠塞 港深雙城交往日益密切，人員往來頻繁。為提升兩地物流效率，深圳正逐步落實跨境貨運「東進東出、西進西出」的通關格局，惟跨境私家車只能從指定口岸過境，被迫「西進東出」或「東進西出」，極不方便。立法會議員劉國勳表示，「東進東出、西進西出」能夠極大地改變目前皇崗、文錦渡和沙頭角貨車通關飽和現況，紓緩市區交通擠塞情況，縮減粵東、江西和福建等地往來香港的時間。

他早於去年已倡議政府放寬對跨境私家車的口岸選擇限制，並參考貨櫃車「東進東出、西進西出」的通關政策，以減輕交通壓力，「現時兩地牌私家車需依指定口岸過境，若想從香港前往深圳東部的龍崗、惠州，但所獲配額僅限西面深圳灣口岸過境，就必須繞行大圈，變成「西進東出」極不方便」。

劉國勳說，深圳去年已逐漸啟用車輛出境「一站式」通關模式，打造港澳智慧口岸。「在技術上解綁兩地牌通關限制完全可行，希望政府考慮。」此外，劉國勳也建議政府仿照皇崗口岸的24小時旅檢的通關模式，開放蓮塘和深圳灣口岸的24小時旅檢通關，方便港深東部、西部無間隙連接，增強兩地人員跨境交流和融入雙城經濟。

大公報記者盛德文、黃山