

興建蓮塘/香園圍口岸

目的

請大埔區議會就興建蓮塘/香園圍口岸給予意見。

背景

2. 香港特別行政區政府(政府)及深圳市人民政府在 2008 年 9 月 18 日舉行第二次「港深邊界區發展聯合專責小組」會議，雙方同意落實興建蓮塘/香園圍口岸，並隨即在會議後向公眾宣布有關決定。
3. 新口岸的港方工程包括興建佔地約 18.3 公頃的口岸設施(當中包括一座雙層設計的旅檢大樓)和一條長約 10 公里的雙線雙程分隔主幹道、以及進行長約 4 公里的深圳河治理工程。
4. 爲了興建新口岸，我們需要徵用及清理土地，包括搬遷竹園村。爲了避免土地投機活動，政府在 9 月 18 日宣佈興建新口岸的決定及完成有關的清拆前住戶調查程序後才進行公眾諮詢活動。我們在宣佈有關決定後當天的黃昏已舉行了一個簡佈會，邀請有關區議會議員、鄉事委員會委員、村代表及村民就興建新口岸提出意見。

發展建議

5. 有關發展詳情請參閱附錄內提交予立法會的參考資料摘要。

未來路向

6. 我們已在 2008 年 10 月 6 日諮詢鄉議局對發展新口岸的意見，亦會在 10 及 11 月內向北區區議會、打鼓嶺、粉嶺、沙頭角、上水及大埔鄉事委員會簡介新口岸的發展和聽取他們的意見。
7. 土木工程拓展署將在 2008 年底向立法會申請撥款進行詳細工程研究(包括勘測、初步設計及環境評估等)。預計研究將在 2009 年 4 月展開。該研究

會一併考慮公眾在不同階段對新口岸計劃所提出的意見。

徵詢意見

8. 請議員對新口岸的發展提出意見。

附件

附錄 立法會參考資料摘要 - 興建蓮塘/香園圍口岸

規劃署

二零零八年十月

二零零八年九月十八日
參考文件

立法會參考資料摘要

興建蓮塘／香園圍口岸

引言

在二零零八年六月二十四日會議上，行政會議建議，行政長官指令應批准在新界東北邊界區蓮塘／香園圍興建新口岸(圖1)，並按下述原則進行詳細規劃：

- (a) 新口岸將採用「兩地兩檢」運作模式，但口岸設施的設計應盡量方便使用者；
- (b) 香港一方的新口岸須收回竹園村；
- (c) 香港一方新口岸的接駁道路會採用在東面連接吐露港公路的選定路線；以及
- (d) 新口岸的設計和建造應與深圳河蓮塘段的治理工程結合。

理據

蓮塘／香園圍口岸的建議

2. 在二零零六年二月二十三日會議上，政務司司長和深圳市市長同意成立聯合研究小組，研究在蓮塘／香園圍興建新口岸。因此，雙方在二零零六年十二月委託顧問進行「港深興建蓮塘／香園圍口岸前期規劃研究」(下稱「聯合研究」)，探討擬議新口岸的需求、效益及功能。二零零七年一月，規劃署亦委託顧問進行研究，探討新口岸在香港境內的土地、規劃、交通和工程事宜，以及所需的接駁道路。該兩項研究已經完成。

3. 在二零零八年三月十日首次舉行的港深邊界區發展聯合專責小組(下稱「聯合專責小組」)會議上，香港政府與深圳政府同意成立蓮塘／香園圍口岸前期規劃工作小組，以加快相關工程計劃。雙方原則上支持聯合研究擬議在各自境內設立過境設施的運作模式建議，作為進一步研究的基礎，並同意在二零零八年九月第二次會議上討論建議細節及未來路向。在九月十八日舉行的第二次聯合專責小組會議上，雙方同意發展口岸計劃。

需求和效益

4. 隨着香港與內地(特別是鄰近城市及省份)的經濟進一步融合，有需要進一步方便東面跨界邊境的人流及物流。新口岸接駁深圳的東部過境通道¹，經深惠高速及深汕高速，為粵東及鄰近省份提供便捷的連繫(圖 2)，大大拉近港深及粵東、福建及江西省的距離，帶動日後區內合作及發展。此外，新口岸亦有助擴大香港和深圳的經濟腹地及促進區域發展。擬議口岸對促進港深的進一步融合，具有策略性的意義，從而配合我們有關鞏固香港的國際城市地位及持續發展的政策。

5. 從地區層面而言，改善現有的文錦渡及沙頭角口岸，無法滿足現時公眾對過境方便舒適的期望。礙於種種限制，在這些口岸進行全面改善的範疇相當有限。擬議新口岸可配合長遠的運輸服務需要，並把本港東部現有通道的過境交通重新分流，紓緩文錦渡口岸交通經常擠塞的情況，並為文錦渡和沙頭角口岸提供改善的空間。上述口岸(包括蓮塘／香園圍、文錦渡和沙頭角)的整體通行能力及服務質素可因此大大提高。預計到二零三零年，這三個口岸所處理的客流及車流，佔整體過境客流及車流約 5% 及約 21%。如不興建擬議口岸，現有東部口岸只能處理 1% 的總過境客流和 10% 的總過境車流。

¹ 擬議東部過境通道旨在落實深圳市政府有關貨車「東進東出」的交通規劃原則。該通道是雙程三線分隔的高速公路，連接擬議蓮塘／香園圍口岸與現有的深惠高速以至惠州，以及連接深汕高速以至汕頭。建造工程在二零零九至二零一零年年度展開。

功能

6. 新口岸供過境貨車(不包括運送新鮮食物、牲畜和家禽的車輛，這些車輛會繼續使用文錦渡口岸)和往來香港與深圳東部、惠州、粵東、江西及福建的旅客使用。預計在二零二零年，每天約有 20 600 車次及 30 700 人次使用新口岸。當局會在該計劃的實施階段，研究有關設施和運作時間詳情。

港深在各自境內設置口岸設施

7. 經詳細研究後，聯合研究建議香港和深圳口岸採用「兩地兩檢」運作模式。不採用「一地兩檢」運作模式的原因如下：

- (a) 在擬議新口岸所在之處，港深兩地距離不遠，只隔着一段很狹窄的深圳河。採用「一地兩檢」運作模式的需要並不明顯；
- (b) 通過興建綜合客運大樓，「兩地兩檢」運作模式的方便程度，與「一地兩檢」運作模式相若。在綜合大樓內，旅客無須步行很長的路程，便可到達另一方。因此採用「一地兩檢」運作模式的理由並不充分；以及
- (c) 基於土地的限制，港深任何一方要在各自境內容納所有口岸設施(總面積約 35.7 公頃)，存在困難。與深圳灣口岸情況不同，蓮塘在深圳一方屬已發展地區，只有 18.3 公頃土地可供興建口岸。至於港方，大部分土地屬私人擁有，有原居民鄉村及墓地。實施「一地兩檢」運作模式可能須徵用很多私人土地，使落實新口岸非常困難及繁複。

口岸的布局

8. 我們已研究有關口岸布局的不同方案。我們採用的布局較緊密及一致，基本上可解決各項環保及運作問題(圖 3)。另外，口岸與附近村民的距離較遠，減少環境滋擾、需要較少土

地，而清除的植物及削坡工程幅度亦較少。緊密的布局亦可提升口岸的運作效率。不過，所採用的方案須收回和遷置竹園村。竹園村在七十年代經歷幾次嚴重水浸後，便遷至現有位置。與區內其他鄉村有別，在竹園村並無發現文化或歷史遺跡。原居村民和現有居民數目相對較少²。

9. 我們亦已開展一項研究，物色地點重置竹園村。我們會向受影響村民及土地擁有人提出重置地點的方案，以供考慮。

10. 視乎詳細勘察研究的結果，擬議新口岸將採用「雙層概念」設計，在港方的覆蓋範圍約為 18 公頃。所有貨車設施和公共運輸交匯處會設在下層。上層供旅客、私家車和旅遊巴士使用，初步估計佔地約 4.6 公頃，相等於下層覆蓋範圍的四分之一。我們會興建一座橫跨深圳河的綜合客運大樓，盡量縮短港深兩地之間的旅客出入境櫃位和海關檢查站的距離(圖 4)。

11. 整個徵用及清理土地，以及搬遷竹園村的過程至少為期四年半。

新的接駁道路

12. 我們須興建一條新的雙程雙線分隔主幹道，把擬議新口岸與本港其他地區連接起來。我們已考慮多個路線方案，以及這些方案對規劃、土地³、環境、交通和當地社區的影響，並比較各方案在成本、時間和工程方面的效益。鑑於有關地區在技術和環境方面存在不同限制，我們採納在東面經粉嶺公路把新口岸連接吐露港公路的路線(圖 5)。擬議的接駁道路全長約 10

² 根據北區民政事務處的記錄，竹園村有 207 名原居村民和 166 名非原居村民登記為村代表選舉選民。除這 373 名登記選民外，理論上可能有其他原居村民和非原居村民並未登記為選民，而在收地過程中，可能會聲稱享有權益。

³ 估計擬議道路路線會對大約 337 塊農地地段、22 塊屋地和 50 個墳墓構成影響。預計須遷置受影響的屋地。

公里，包括三段隧道(總長度約為 3.5 公里)。我們會進行詳細的工程可行性研究，以確定接駁道路路線、技術細節和影響。

深圳河蓮塘段的治理工程

13. 擬議口岸會改變深圳河的排水和防洪要求。進行深圳河蓮塘段的治理工程可以紓緩該口岸對排水造成的影響。另由於將來經治理後的河道路線亦會影響新口岸的設計和布局，治理工程必須與擬議新口岸的發展工程結合。我們須與深圳進行聯合研究，劃定治理工程範圍和河道路線。

實施

14. 我們會分階段興建擬議新口岸和接駁道路，以及實施深圳河蓮塘段的治理工程。考慮到收回鄉村和遷徙村民需要四年半時間以及須符合其他法例規定⁴，我們預計擬議口岸將在二零一八年投入運作。

建議的影響

15. 擬議口岸發展符合《基本法》，包括有關人權的條文。有關擬議口岸發展對環境、可持續發展、財政、公務員及經濟造成的影響，載於附件。

公眾諮詢

16. 在「香港 2030：規劃遠景與策略研究」於 2003 年進入第三階段時，我們已就興建蓮塘／香園圍新口岸接駁深圳東部過境通道的概念進行公眾諮詢。該研究建議當局進一步探討口岸的需要和所涉主要課題。公眾其後在不同公眾場合知悉規劃研究的進展。

⁴ 法例規定包括《收回土地條例》(第 124 章)、《前濱及海床(填海工程)條例》(第 127 章)、《道路(工程、使用及補償)條例》(第 370 章)和《環境影響評估條例》(第 499 章)所載規定。

17. 我們在公布興建新口岸後會進行公眾諮詢。在公布當日，我們會採取適當行動「凍結」實地情況，以保障政府作出的承擔，有關承擔涉及土地補償及其他因收地和清理地盤而可能出現的權利事宜。如立法會批准撥款，土木工程拓展署會在二零零九年第二季委託顧問進行詳細的工程研究(包括初步設計工作)。當局在進行研究時，會考慮所收集的公眾意見，並妥善處理就有關環保、景觀及交通方面的影響，以及對口岸和接駁道路設計及設施所關注事宜。

宣傳安排

18. 在二零零八年九月十八日舉行第二次聯合專責小組會議後，聯合專責小組港深雙方的主席一同公布落實建議。在公布當日，我們會安排會見傳媒，以解釋建議細節，並發出新聞稿以及把規劃研究摘要上載規劃署網站，以便公眾提出意見。我們會安排發言人回答市民及傳媒的查詢；向受影響村民派發宣傳單張，說明規劃概念及相關計劃資料；以及向受影響村民及土地擁有人解釋有關建議(包括搬村及賠償事宜)。地政總署會成立專責小組，該專責小組在公布計劃後會盡快與受影響村民／土地擁有人聯絡，並答覆有關搬村事宜的查詢。專責小組會要求村民成立搬村委員會，代表他們就重置現有鄉村及賠償等問題進行談判。地政總署會盡快安排與委員會舉行會議，並會提供充裕時間遷置竹園村。我們在作出公布後，會安排向立法會相關事務委員會、鄉議局及相關區議會和鄉事委員會作出匯報，述明我們所考慮事項和擬議發展概念，包括新口岸的布局、接駁道路、相關深圳河治理工程和收回鄉村事宜。

附件：建議的影響

發展局

二零零八年九月十八日

建議對環境、可持續發展、財政和公務員 及經濟的影響

對環境的影響

我們已就生態、文化遺產、噪音、車輛廢氣、廢物管理和水質方面，為擬議新口岸和接駁道路進行初步環境評估。我們亦已評估在建築階段對環境所造成的影響。環境評估的結論指出，通過實施有效的管制和紓緩措施後，可適當地控制擬議新口岸和接駁道路對環境所造成的影響，以符合既定的標準。在實施過程中，擬議發展(包括新口岸、接駁道路和深圳河治理工程)會符合包括《環境影響評估條例》在內的法定和行政程序的要求。

對可持續發展的影響

2. 根據初步的可持續發展評估，擬議新口岸有助促進人流，為經濟帶來正面影響。不過，新口岸亦會改變鄉郊現有的景觀特色，對環境、天然資源和文化活力造成不良影響。由於有關發展須清拆和遷置整條竹園村，預期會對當地社區造成影響。此外，隨着新口岸不斷發展，區內樓房和服務的價格或會上升。交通網絡的改善也會加速當地社區的解構。

3. 當局應仔細考慮新口岸對居民和附近社區所造成的影響，並採取妥善的紓緩措施，以盡量避免對社區造成滋擾。政府在稍後階段會就建議制定具體細節(包括布局、接駁道路和深圳河治理工程)，屆時會進行詳細的可持續發展評估，並考慮在公眾諮詢期間所接獲的意見。

對財政和公務員的影響

4. 按二零零七年九月的價格計算，擬議發展的總建設費用估計是 86 億元*。預計土地清理工作的額外費用為 10 億元。當局已預留這項計劃的所需資源

5. 有關政策局和部門會盡可能承擔因實施建議而產生的額外工作量，尤其是須利用現有資源，應付推行計劃所需的額外開支。不過，如有需要，他們可根據既定的資源分配程序申請額外資源。

對經濟的影響

6. 新過境通道會提供直接通道，把香港與深圳的東部過境通道連接，直達粵東和江西、福建等鄰近省份，相當便捷。更緊密的交通聯繫會進一步擴大香港的經濟腹地，推動本地經濟，促進區域發展。提供更優質、舒適和方便的通道，亦有助疏導客流，促進港深兩地在社會和經濟方面的融合。

7. 新口岸有助把現有口岸(如文錦渡和沙頭角口岸)的過境交通重新分流，從而紓緩交通問題，並提高這些口岸的通行能力及服務質素。

8. 此外，興建接駁道路亦會改善新界東部整體的交通網絡，尤其是古洞北、粉嶺北和坪輦／打鼓嶺的新發展區，這些新發展區是施政報告指定為推動經濟發展的十項重大基建工程之一。

* 總建設費用包括口岸道路和土木工程的建設費用(61 億元)、口岸大樓建設工程和相關工程的費用(19 億元)和深圳河治理工程的費用(6 億元)。