

**立法會**  
**Legislative Council**

LC Paper No. CB(1)90/08-09(06)

Ref: CB1/PL/DEV

**Panel on Development**

**Meeting on 28 October 2008**

**Background brief on  
Liantang/Heung Yuen Wai Boundary Control Point**

**Purpose**

This paper provides background information on the proposed Liantang/Heung Yuen Wai Boundary Control Point (BCP) and a summary of the concerns raised by Members on the proposed BCP.

**Background**

2. The Chief Executive agreed with the Shenzhen Mayor in February 2006 to set up a joint study group to consider the development of a new BCP at Liantang/Heung Yuen Wai (LT/HYW). As a result, both sides commissioned a joint Preliminary Planning Study on Developing LT/HYW Control Point (the Joint Study) in December 2006 to examine the need, benefits and functions of the proposed BCP. At the same time, the Planning Department also commissioned a consultancy study in January 2007 to examine its land, planning, traffic and engineering implications and its associated connecting road within the Hong Kong territory. Both studies have been completed and the study reports can be viewed at the website of the Planning Department ([http://www.pland.gov.hk/p\\_study/comps/LTHYW/en/e\\_main.htm](http://www.pland.gov.hk/p_study/comps/LTHYW/en/e_main.htm)).

3. According to the relevant Legislative Council Brief issued by the Administration, at the second meeting of the Hong Kong - Shenzhen Joint Task Force on Boundary District Development held on 18 September 2008, both sides agreed to proceed with the LT/HYW BCP project, and that the detailed planning of the new BCP would proceed on the following basis --

- (a) the new BCP would adopt the separate-location model (兩地兩檢) but design of the control point facilities should maximize convenience to users;
- (b) the new BCP on HK side would require resumption of Chuk Yuen Village (竹園村);
- (c) the connecting road with the new BCP on HK side would adopt the preferred alignment leading to Tolo Highway in the eastern direction; and
- (d) the design and construction of the new BCP should be packaged with the improvement works of Liantang section of the Shenzhen River.

### **Needs and benefits**

4. The Administration foresees that by connecting with the Eastern Corridor (東部過境通道)<sup>1</sup> in Shenzhen, the new BCP will provide an efficient access to the eastern part of the Guangdong Province, Fujian and Jiangxi via Shenzhen-Huizhou (深惠高速) and Shenzhen-Shantou Expressways (深汕高速). This will significantly shorten the distance between Hong Kong and Shenzhen and the nearby provinces and greatly facilitate future regional cooperation and development. It will also help extend the economic hinterland of Hong Kong and Shenzhen and promote regional development.

5. Currently, the overall distribution of cross-boundary vehicular traffic is mainly concentrated in the western part of the territory through the Shenzhen Bay Port and the Lok Ma Chau BCP. According to the Administration, improvement to the two existing BCPs in the east, i.e. Man Kam To and Sha Tau Kok BCPs, could hardly meet the current expectations of travelling convenience and comfort. Besides, the scope for comprehensive upgrading of these BCPs would be very limited due to various constraints. The proposed new BCP will satisfy the long-term transport needs and help re-distribute the cross-boundary traffic amongst the crossings in the eastern part of the territories.

---

<sup>1</sup> The proposed Eastern Corridor aims to realize the SZ Municipal Government's transport planning principle of "East in-East out" for goods vehicles. It is a dual 3-lane expressway, linking up the proposed BCP at LT/HYW with the existing Shenzhen-Huizhou Expressway (深惠高速) to Huizhou (惠州) and Shenzhen-Shantou Expressway (深汕高速) to Shantou (汕頭). Construction is scheduled for 2009-2010.

6. The Administration estimates that the new BCP will serve cross-boundary good vehicles (excluding those carrying fresh food, livestock and poultry, which will continue to use Man Kam To BCP) and passengers travelling between Hong Kong and Shenzhen East, Huizhou, the eastern part of Guangdong, Jiangxi and Fujian. It is estimated that about 20 600 vehicles and 30 700 passengers per day will be using the new BCP in 2030.

### **Implementation**

7. The Administration's plan is to implement the proposed BCP together with its connecting road and Shenzhen River improvement (Liantang section) in phases. Taking into account the requirement of 4.5 years for village resumption and resettlement of other statutory requirements, the proposed BCP is expected to be operational in 2018. The total capital cost of the proposed development is estimated to be \$8.6 billion (in September 2007 prices). The project is estimated to incur an additional cost of \$1 billion for land clearance.

### **Concerns raised by Members**

8. At the meeting of the Panel on Development on 27 May 2008, the Administration briefed members on the work of the Hong Kong - Shenzhen Joint Task Force on Boundary District Development, and in this connection, the latest development of the proposed BCP at LT/HYW and the Lok Ma Chau Loop. During the discussion, members raised the following concerns on the proposed BCP --

- (a) the alignment of the connecting road serving the proposed BCP;
- (b) whether there would be co-location of the boundary control facilities; and
- (c) how the proposed BCP would affect the land use of the areas near the BCP.

9. Similar issues were raised by Hon CHEUNG Hok-ming in his oral question on "New Liantang-Heung Yuen Wai Boundary Control Point" at the Council meeting on 2 July 2008. In their follow-up questions, Members made enquiries on the following aspects --

- (a) complementary measures to ensure that the intended benefits of new BCP would be realized;
- (b) whether the Administration would consider developing Heung Yuen Wai into a back-up support base for the container goods vehicles;

- (c) whether there is under-estimation on the number of vehicles and passengers served at the new BCP by 2030, and the availability of space for expansion of the new BCP;
- (d) what considerations would be taken into account in deciding the alignment of the connecting road, and the impact of the new BCP on the traffic in the New Territories; and
- (e) in planning the new BCP, whether there are any significant differences between the Hong Kong and Shenzhen sides from the economic development and land use planning perspectives.

A relevant extract from the Hansard (floor version) is in **Appendix I**.

### **References**

10. A list of relevant papers is shown in **Appendix II** of this paper.

Council Business Division 1  
Legislative Council Secretariat  
23 October 2008

Extract from the Hansard of the Legislative Council meeting on 2 July 2008

\* \* \* \* \*

**蓮塘／香園圍新口岸**

**New Liantang-Heung Yuen Wai Boundary Control Point**

5. **張學明議員：**據悉，《深港興建蓮塘／香園圍口岸前期規劃研究》已接近完成，而香港政府就配合蓮塘／香園圍口岸（下稱“新口岸”）的發展而進行的香港境內研究亦已進入最後階段。深圳市和香港兩地政府預計於今年下半年決定新口岸的具體發展事宜。就此，政府可否告知本會：

- （一）新口岸的定位和功能；
- （二）香港境內接連新口岸的道路走線的初步構想；及
- （三）新口岸日後與現時邊境禁區內的其他地區（例如沙頭角）將會有甚麼聯繫？

**發展局局長：**主席女士，香港的經濟發展與深圳及珠江三角洲有着非常密切的關係，因此我們有需要規劃策略性的跨境基建和不斷優化口岸設施。擬議的新口岸正是為達致這個目標而進行的重點項目。

我現就張學明議員質詢的 3 個部分答覆如下：

- （一）從宏觀經濟發展和策略而言，規劃中的新口岸會接駁深圳的東部過境通道，經深惠高速及深汕高速直達廣東東部和鄰近省份，使港深與廣東東部以至福建、江西等省份的距離大大拉近，為日後的區域發展及合作，提供有利的條件。

從地區層面而言，規劃中的新口岸將有助把東部口岸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。將來東部的各個口岸（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將會大大提高。

新口岸的定位及功能，將主要是服務過境貨車和長途旅客往來香港與深圳東部、惠州、廣東東部、江西及福建。到了 2030 年，估計新口岸每天可處理約 20 600 輛車和 30 700 名旅客。

- (二) 我們須興建一條新的主幹道，把新口岸與香港現有公路網絡連接起來。待特區及深圳雙方政府決定興建新口岸之後，我們會向公眾詳細介紹新口岸的有關資料和設計，以及其接駁道路的走線。
- (三) 新口岸的開通會為周邊地區，包括現屬邊境禁區的土地發展帶來一定的契機。規劃署現正就有關課題進行兩項研究。第一項是"邊境禁區土地規劃研究"，為從邊境禁區釋出的土地制訂規劃大綱，提供發展及保育指引。研究範圍包括建議中的新口岸及其鄰近的地方。研究的第一階段公眾參與活動現正進行，大概到 8 月初為止，第二階段公眾參與活動將在 2009 年年初展開。預計整項研究將於 2009 年年中完成。

第二項研究是計劃於 2009 年年初展開的"沙頭角鄉鎮及周邊地區改善計劃研究"，這項研究的目的是制訂一個全面計劃以改善沙頭角鄉鎮及周邊地區。預計研究將於 2010 年年底完成。我們會諮詢有關的團體，包括區議會、鄉事委員會和環保團體等。

**張學明議員：**主席，根據局長剛才的答覆，很明顯地，新口岸日後會解決過境貨車和長途旅客的使用問題，嚴格來說，這些車輛是通過蓮塘口岸進入香港境內，然後便到達香園圍。政府有否考慮在研究過程中，重點研究以香園圍作為貨櫃集散的後勤基地呢？

**發展局局長：**正如我剛才所說，這個新口岸是由香港東部連接至深圳東部，必定會為香港東北一帶帶來發展契機。所以，整體發展的契機亦跟我們正在進行的，有關在禁區釋放出來的土地，以至行政長官在十大建設中所述的新發展區（即坪輦、粉嶺北以至打鼓嶺一帶），在內容上有一定的連結。簡單回應張議員的提問，我剛才提及的意見，將會在研究過程中落實和進行研究。

**劉皇發議員：**在落馬洲口岸和西部通道開通營運後，曾因配套和其他各種問題而導致使用率偏低，就此，政府可否告知本會，在興建新口岸時，有關當局將如何汲取教訓，以及採取何種措施，以避免重蹈覆轍呢？

**發展局局長：**對於劉皇發議員指我們在落馬洲口岸和深圳灣口岸似乎有點錯失，所以要避免重蹈覆轍，我並不完全同意，因為該些口岸的發展均是長遠而具策略性的。即使是我們今天討論的新口岸，雖然將於今年年底拍板，但也要到 2018 年才能開通。所以，每個口岸從設計、落成，以至進入成熟期，甚至使用率開始上升，也要一段時間。即使以去年開通的深圳灣口岸和落馬洲口岸為例，其使用率也正在上升，分流作用也十分明顯。舉例而言，自從該兩個口岸開通後，在今年 3 月，相對於去年 3 月，我們看到文錦渡口岸無論在客運還是貨量方面，均下跌了 10%，而同期整體的過境客貨量均見上升。換言之，在某程度上，分流作用正在產生。

因此，回應劉議員的提問，沒錯，一方面，在口岸發展方面，我們是從長遠和策略來看，另一方面，我亦明白劉議員提及的，很多時候口岸的使用的配套很重要，例如汽車的配額，即雙方過關的汽車配額制度，有沒有可以協商和改善的空間？在這方面，我們除了處理硬件外，也將會在跨境小組研究軟件的問題。

**陳鑑林議員：**主席，局長剛才提到現時有很多車輛已分流到其他口岸，但由於新口岸將來扮演的角色非常重要，它是跟廣東東部、江西、福建一帶聯繫的，我想瞭解一下，我們現時估計到了 2030 年大約只可處理 20 600 輛車及 30 700 名旅客，這會否過於低估需求量呢？抑或是由於我們的地方所限，所以不能擴大關口呢？

**發展局局長：**正如我剛才回應劉皇發議員的提問時所說，現時我們各個口岸可以處理的客、貨流量，以及平均每天的流量也有很大差距。換言之，在設計流量方面，是要做得很足夠的，但就日常的使用來說，我剛才提及的數字，甚至陳議員複述的數字，皆是平均每天流量的數字。目前就新口岸到了 2030 年處理的客量和貨量所作出的估計，是基於我們就 2030 年的策略性研究，估計到了 2030 年，整體過關的旅客將由現時平均每天 54 萬人次，增至 138 萬人次，而車輛則由現時平均

每天的 42 300 架次，增至 56 000 架次，因此，在此大前提下，各口岸也可以應付流量。當然，我們的預測也會隨着時日過去、兩地的經濟融合而須再作評估。

然而，陳議員的瞭解是正確的，新口岸的確受到土地很大的限制，亦基於這個原因，我們其中的一種說法是會採取兩地兩檢來進行這方面的工作。

**譚耀宗議員：**在新口岸連接香港境內的交通方面，如果線路的設計有問題，可能會導致新界區出現大塞車的情況，政府過往亦曾研究過，有 3 條可行的走線，民建聯亦曾根據有關初稿進行一些研究，認為經過粉嶺繞道的方案較為可取。我想問政府，對於連接路的方案有何看法，以及如何看待民建聯提出的方案？

**發展局局長：**就基建發展方面，從我們的數據和科學研究來看，政黨的看法並非我們直接考慮的因素。不過，譚耀宗議員的理解是正確的，我們曾在這項工作中，分別看過東面的走線、中部的走線和西面的走線，一共看了 8 條走線。但是，正如我在回應張學明議員的主體答覆所說，即使我不能在今天詳細透露我們所選擇的走線，但選擇哪條走線是最理想，以及所考慮的因素，我卻可跟各位議員分享。第一，是要考慮對環境的影響，因為今天大家都很重視環保；第二，是要考慮土地的影響，例如牽涉很多私人土地的收回，甚或有些土地無法收回，這些都是要考慮的因素；第三，當然是交通方面的問題，正如譚議員所說，會否為某個區域製造嚴重的交通擠塞呢？還有第四，是關於當地的社區，即如果線路的走線會為現有的社區製造規劃上的不順暢，這也是我們考慮的因素。

我希望在今年年底前，當我們與深圳政府就新口岸拍板，便會向本議會和香港市民交代理想的走線。

**梁劉柔芬議員：**我想提出的補充質詢是，香港和深圳市兩地的政府由開始討論這項議題至今，深圳政府跟我們有否很大的差別，特別是在宏觀經濟發展的角度方面，以及從邊境禁區釋出的土地和制訂大綱規劃方面，有沒有哪方面跟我們有較不同的看法呢？抑或絕大部分的看法都是相同的呢？



**發展局局長：**就新口岸來說，其實我們的工作是聯合進行的，所以，深圳政府和香港特區政府基本上有一個共同的意願，便是把我們的口岸優化，希望做到西進西出、東進東出的局面。我可以說基本上是沒有差別的，唯一是對方較我們着急，因為新口岸是連接深圳的東部通道，該通道的工程即將會展開，其落成時間將會較我們的新口岸落成時間早很多。所以，我們也希望香港特區方面的工作也抓緊一點，把開展新口岸工程的時間縮短。

**林偉強議員：**局長在主體答覆第(三)部分提到，第二項研究是計劃於2009年展開的"沙頭角鄉鎮及周邊地區改善計劃研究"。局長能否告知本會，該項研究會否包括考慮釋放沙頭角中英街的鄉鎮，以達成居民的意願呢？

**發展局局長：**我在主體答覆提及的"沙頭角鄉鎮及周邊地區改善計劃研究"，純粹是從改善和提升鄉鎮的環境質素出發。至於林議員關心的沙頭角墟當中的中英街可否開放的問題，這是包括在由保安局主導的禁區檢討中，在檢討工作完成，我們作出公布後，當我們把禁區由2800公頃大幅減至400公頃時，基於保安理由，沙頭角鄉鎮基本上仍然要設在禁區內。然而，從發展局的角度來看，我們認為即使在禁區內，沙頭角的鄉鎮以至其周邊地區的保育和旅遊方面的潛質，均希望在某程度上能夠改善和釋放出來。因此，這是我們在明年年初展開研究的主要目的。

**主席：**林偉強議員，你的補充質詢是否未獲答覆？

**林偉強議員：**是的，主席。我想問局長可否把我們的憂慮轉告相關的部門，包括保安局，好讓有關部門在研究時作參照？

**主席：**這並非你剛才補充質詢的一部分，你可以在會後向局長提出這項要求。

本會就這項質詢已用了15分鐘。最後一項補充質詢。

**陳鑑林議員：**主席，局長剛才說過，近數年過關的車輛和人口數量的增幅均非常大，我想瞭解一下，由於現時只有落馬洲實施 24 小時通關，局長會否考慮將來新口岸也會實施 24 小時通關呢？

**發展局局長：**我深信這便是我剛才提到的，除了硬件的基建規劃和推展方面，關於兩地政策就軟件方面的互相配合，也會由專責小組進行研究和跟進。

**主席：**最後一項口頭質詢。

\* \* \* \* \*

## List of relevant papers

| Date              | Meeting/Event  | References   |
|-------------------|--|--|
| 27 May 2008       | The Panel on Development discussed the Administration's paper on "The Work of Hong Kong-Shenzhen Joint Task Force on Boundary District Development". | Discussion paper<br><a href="http://www.legco.gov.hk/yr07-08/english/panels/plw/papers/dev0422cb1-1273-6-e.pdf">http://www.legco.gov.hk/yr07-08/english/panels/plw/papers/dev0422cb1-1273-6-e.pdf</a><br><br>Minutes of meeting<br><a href="http://www.legco.gov.hk/yr07-08/english/panels/plw/minutes/de080527.pdf">http://www.legco.gov.hk/yr07-08/english/panels/plw/minutes/de080527.pdf</a> |
| 2 July 2008       | An oral question on "New Liantang-Heung Yuen Wai Boundary Control Point" was raised.   | Hansard (Pages 65 to 70)<br><a href="http://www.legco.gov.hk/yr07-08/chinese/counmtg/floor/cm0702-confirm-ec.pdf">http://www.legco.gov.hk/yr07-08/chinese/counmtg/floor/cm0702-confirm-ec.pdf</a>  |
| 18 September 2008 | The Administration issued a Legislative Council Brief on "Development of Liantang/Heung Yuen Wai Boundary Control Point".                            | Legislative Council Brief<br><a href="http://www.legco.gov.hk/yr07-08/english/panels/plw/papers/dev-dev080918-e.pdf">http://www.legco.gov.hk/yr07-08/english/panels/plw/papers/dev-dev080918-e.pdf</a>   |