

# 財務委員會 工務小組委員會討論文件

2012年5月30日

## 總目 705－土木工程

輔助設施－管理線設施(道路工程除外)

**13GB**－蓮塘／香園圍口岸與相關工程

請各委員向財務委員會建議－

- (a) 把 **13GB** 號工程計劃的一部分提升為甲級，稱為「蓮塘／香園圍口岸與相關工程－工地平整及基礎建設工程」；按付款當日價格計算，估計所需費用為162億5,320萬元；以及
- (b) 把 **13GB** 號工程計劃的餘下部分保留為乙級。

## 問題

我們需要在新界東北的香園圍發展一個新口岸，以應付未來的跨境交通需求。

## 建議

2. 土木工程拓展署署長建議把 **13GB** 號工程計劃的一部分提升為甲級；按付款當日價格計算，估計所需費用為162億5,320萬元，用以為發展新口岸進行工地平整及基礎建設工程。發展局局長支持這項建議。

## 工程計劃的範圍和性質

3. 我們建議把 **13GB** 號工程計劃的一部分提升為甲級，範圍包括－

- (a) 為約 23 公頃的土地進行工地平整工程，以便建設口岸；
- (b) 沿口岸周邊設置 1 條長 1.8 公里的邊界巡邏道路及相關的閘門和圍欄；
- (c) 建造 1 條行人隧道，以連接口岸與蓮麻坑路；
- (d) 建造長約 11 公里的雙程雙線分隔連接路(其中約 1.0 公里為地面道路；4.3 公里為高架道路和 5.7 公里為隧道)，以連接口岸與粉嶺公路(其中沿連接路與粉嶺公路、沙頭角公路、坪原路及蓮麻坑路交界的路口設置四個交匯處)；並建造相關的行政大樓、通風管道及大樓；進行機電工程，以及設置交通管制及監察系統；
- (e) 設計及建造在香港特別行政區(下稱「特區」)部分的橫跨深圳河的 4 座行車橋及 1 條行人橋<sup>1</sup>(跨境橋)<sup>2</sup>；
- (f) 在現有區內道路及路口(包括蓮麻坑路、通往竹園村遷置區<sup>3</sup>的通道、大窩東支路、大窩西支路、沙頭角公路，以及禾徑山路等)，進行相關的改道／修建工程；

---

<sup>1</sup> 工程計劃範圍不包括行人橋(特區部分)的內部裝置工程。有關工程會另外在 13GB 號工程計劃餘下部分的口岸建築工程項目下進行。

<sup>2</sup> 特區政府和深圳市政府會根據其境內相應所需的建造工程，共同承擔跨境橋的設計及建造費用。

<sup>3</sup> 口岸建造工程將影響現有的竹園村。這條位於打鼓嶺的原居民鄉村須予清拆，以便進行口岸工程。根據現行收回及清理新界土地政策，政府會為受影響的原居民村屋擁有人在遷置區提供遷置屋宇作為補償。為竹園村提供遷置區撥款已在 2010 年 4 月 30 日獲財委會批准。詳情載於工務小組委員會文件編號 PWSC (2010-11)2。

- (g) 為口岸和竹園村遷置區提供污水收集、處理和處置設施；
- (h) 提供遷置區連配套基礎設施，以重置受影響的村屋<sup>4</sup>；
- (i) 重置受影響的政府設施，包括禾徑山路公園與公廁、建築署位於蓮麻坑路的維修廠、橫跨梧桐河的行人橋；
- (j) 附屬工程，例如相關的行人路、斜坡、擋土牆、雨水及污水收集系統、水務工程、環境美化工程等；以及
- (k) 相關緩解環境影響措施和環境監察及審核計劃。

我們計劃委託深圳市政府進行上文第(e)項所述的工程。有關委託安排的理由載於下文第 14 及 15 段。

4. 上文第 3 段所述擬議工程的平面圖載於附件 1 至 4。

5. 我們已大致完成擬議工程的詳細設計(上文第 3 段(e)項工程除外)。如獲財務委員會(下稱「財委會」)批准撥款，我們計劃在 2012 年 12 月分階段展開建造工程，預計在 2018 年 6 月完成，以配合口岸在 2018 年啟用的目標。

6. **13GB** 號工程計劃的餘下部分主要包括—

- (a) 深圳河相關的改善工程；以及
- (b) 口岸建築工程及相關設施，例如旅檢及貨物清關設施；為在口岸提供服務的政府部門設置辦公地方及設施；為私家車提供公眾停車場及乘客上落區；公共運輸與雜項設施，以及橫跨深圳河行人橋(特區部分)的內部裝置工程。

---

<sup>4</sup> 根據現行收回及清理新界土地政策，政府會為受影響的新界原居民在遷置區提供遷置屋宇作為補償。這次建議提升為甲級的部分工程所涉及的村屋，只包括位於竹園村以外但受連接路影響的屋宇地段。

稍後當 **13GB** 號工程計劃的餘下工程準備就緒時，我們會另外提出撥款申請，把這些工程提升為甲級。

## 理由

### *新口岸具重要策略意義*

7. 蓮塘／香園圍口岸將會是港深之間的第 7 個陸路口岸，能為香港帶來重大效益。新口岸將與深圳東部過境通道<sup>5</sup>連接，並經深惠高速及深汕高速(附件 5)為粵東及鄰近省份提供便捷的通道，大大縮短港／深與粵東、以至福建及江西省南部的車程時間，對未來區域合作與發展大有裨益。新口岸對促進港深兩地的更緊密融合具重要策略意義，並配合鞏固香港在珠三角區域發展地位的政策。從地區層面而言，新口岸可把本港東部通道的過境車輛交通重新分流，以紓緩文錦渡口岸交通經常擠塞的情況，並為文錦渡及沙頭角口岸提供改善空間。上述口岸的整體通關能力及服務質素可因此大為提高。這項主要基建工程對本港日後的發展具重要策略意義。有關內容已載列在 2010 年 4 月簽訂的《粵港合作框架協議》內，並納入國家「十二五」規劃下的其中一個主要合作項目。港深雙方同意新口岸將不遲於 2018 年啟用，而連接路需如期完成以配合新口岸的啟用時間。

### *平整工地及連接路的需要*

8. 我們會平整一幅約 23 公頃的土地，以容納口岸大樓及相關設施，亦會在口岸設置一條約 1.8 公里長的邊界巡邏道路。為加強新口岸與本港其他地區的連接，需要興建一條長約 11 公里的主幹道，為口岸與粉嶺公路之間提供直接通道；這雙程雙線分隔的連接路包括全長 5.7 公里的兩個隧道路段，4.3 公里長的高架道路和 1 公里長的地面道路，連接在蓮麻坑路的口岸及在和合石毗鄰的粉嶺公路。透過新連接路，粉嶺公路與口岸之間的行車時間會由 24 分鐘縮減至 8 分鐘。這條直接而高效率的路線可減省旅客和貨物在道路上的交通費用和時間。此外，當

---

<sup>5</sup> 深圳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，連接蓮塘口岸與現有的深惠高速至惠州，以及連接深汕高速至汕頭。

局會在連接路與現有粉嶺公路、沙頭角公路、坪原路及蓮麻坑路的交界路口設置 4 個交匯處；連同相關道路和交界路口的修建，形成一個道路網絡，連接口岸和粉嶺公路，並優化新界東北現有的道路網絡，以配合跨境交通日後的需求。

### *其他相關工程*

9. 為回應區內居民強烈的要求，並更利便公眾，我們會建造一條長約 120 米的行人隧道，連接口岸與毗鄰的蓮麻坑路，以便提供一條便捷的通道，供附近村民及旅客徒步往口岸。透過這條直接的行人通道，可省卻由口岸毗鄰村落前往乘搭公共交通工具，再返回口岸過境的迂迴車程。

10. 除了主體工程外，我們亦須進行基礎建設及附屬工程，包括污水處理設施、雨水收集系統、污水收集系統及水務工程，用以維持口岸日後的運作。

11. 根據現行政策，受連接路工程影響的原居民，須提供給予遷置屋宇作為補償。因此我們須提供遷置區，以重置受影響的 8 個屋宇地段。我們亦需要為這些遷置區進行工地平整及基礎建設，包括雨水收集系統、污水收集系統及水務工程。

12. 此外，擬議的沙頭角公路、禾徑山路及蓮麻坑路改道/修建工程將會影響一些現有的政府設施，包括禾徑山路公園與公廁、建築署位於蓮麻坑路的維修廠，以及橫跨梧桐河的行人橋。我們將會就這些受影響的政府設施進行重置工程。重置工程的位置載於附件 2 及 3。我們會在重置設施啓用前，盡可能維持這些設施的服務。

### *委託深圳市政府的工程*

13. 我們會興建橫跨深圳河的 4 座行車橋及一條行人橋(在上文第 3(e) 段項載述)，連接香港與深圳兩邊的口岸。本工程計劃需要建造這些橋樑，為跨境車輛及旅客提供便捷的通道。

14. 我們打算委託深圳市政府為特區部分的跨境橋，與深圳部分的跨境橋一併進行設計，以確保設計的相容性。我們會確保有關設計符合既定的標準。

15. 此外，興建跨境橋由單一方進行，會更有效控制各階段的建造工程以及打樁機械和河道上相關船隻的數目，以盡量減少對深圳河航道的滋擾。該河道狹小，嚴重限制兩支隊伍同時進行工程的可能性。這樣會引致嚴重的配合問題，例如需要議定進出的安排、協調施工時間表的問題、施工技術的限制，以及增加整體物料和飾面外觀相容性的困難。再者，雙方承建商亦可能因工程相互干擾，就費用和延期提出申索。經審慎考慮工地的進出情況和深圳河由深方管理後，我們打算亦委託深圳市政府興建特區部分的跨境橋。香港特區政府及深圳市政府雙方組成的一個聯合工作小組將會整體控制及監察委託工程。

## 對財政的影響

16. 按付款當日價格計算，我們預計擬議工程所需的費用為 162 億 5,320 萬元(請參閱下文第 17 段)，分項數字如下－

	百萬元
(a) 工地平整工程、建造邊界巡邏道路和相關圍欄及連接口岸與蓮麻坑路的行人隧道	217.9
(b) 雙程雙線分隔連接路	9,282.5
(i) 約 1 公里的地面道路	756.5
(ii) 約 4.3 公里的高架道路	2,828.2
(iii) 約 5.7 公里的隧道	3,935.1
(iv) 四個交匯處的地面道路	100.3
(v) 隧道的行政大樓	332.5
(vi) 隧道的通風管道及大樓	622.5
(vii) 交通管制及監察系統	226.6
(viii) 機電工程	480.8
(c) 現有區內道路的改道／修建	110.6
(d) 污水收集、處理及處置	208.5
(e) 重置受影響政府設施	48.6

	百萬元
(f) 設計及建造跨境橋(特區部分)(委託深圳市政府進行)	268.0
(g) 提供遷置區及進行附屬工程	98.0
(h) 額外的節省能源措施	20.0
(i) 緩解環境影響措施和環境監察及審核計劃	150.8
(j) 顧問費 <sup>6</sup>	77.0
(i) 合約管理	40.3
(ii) 駐工地人員的管理	31.7
(iii) 獨立環境查核人服務 <sup>7</sup>	5.0
(k) 駐工地人員的薪酬	792.5
(l) 支付予深圳市政府的間接費用 <sup>8</sup>	11.0
(m) 機電工程營運基金費用 <sup>9</sup>	16.7
(n) 應急費用	<u>1,130.0</u>
小計	12,432.1 (按 2011 年 9 月 價格計算)
(o) 價格調整準備	<u>3,821.1</u>
總計	<u>16,253.2 (按付款當日 價格計算)</u>

<sup>6</sup> 不包括設計及建造特區部分跨境橋(第 16 段(f)項)的顧問費。

<sup>7</sup> 作為擬議工程的環境監察及審核計劃的一部分，我們會委聘顧問，提供獨立環境查核人服務，以檢討並審核環境監察工程及其成效。

<sup>8</sup> 我們會支付間接費用予深圳市政府，以供進行委託工程的工程管理和建造工程監管工作。間接費用的數額是按工程計劃基本費用(即第 16 段(f)項的費用)的 4% 估算，惟仍須與深圳市政府作進一步磋商。

<sup>9</sup> 機電工程營運基金(下稱「機電基金」)自 1996 年 8 月 1 日根據《營運基金條例》成立以來，一直就機電工程署提供的設計及工程顧問服務，向政府各部門收取「機電基金」服務費。機電基金就這項工程計劃所提供的服務包括：查核顧問提交的所有機電裝備建議書，並就所有機電工程及其對工程計劃的影響向政府提供意見。

按人工作月數估計的顧問費和駐工地人員員工開支的分項數字載於附件 6。

17. 如建議獲得批准，我們會作出分期開支安排如下－

年度	百萬元 (按 2011 年 9 月 價格計算)	價格調整 因數	百萬元 (按付款當日 價格計算)
2012-2013	11.0	1.05325	11.6
2013-2014	525.9	1.11118	584.4
2014-2015	2,410.0	1.17229	2,825.2
2015-2016	2,578.0	1.23677	3,188.4
2016-2017	2,450.0	1.30479	3,196.7
2017-2018	1,973.0	1.37656	2,716.0
2018-2019	1,400.0	1.45227	2,033.2
2019-2020	650.0	1.53214	995.9
2020-2021	434.2	1.61641	701.8
	<u>12,432.1</u>		<u>16,253.2</u>

18. 我們按政府對 2012 至 2021 年期間公營部門樓宇和建造工程產量價格的趨勢增減率所作的最新一組假設，制定按付款當日價格計算的預算。我們會以重新計算工程數量的標準合約就擬議工程進行招標(委託深圳市政府進行的部分除外)，原因是隧道工程、高架路地基、工地平整及排污工程等的工程數量，需配合實際的地下情況而定。合約會訂定可調整價格的條文。深圳市政府會透過競投形式，就擬議跨境橋的擬議設計服務和建造工程進行招標。

19. 我們估計擬議工程引致的每年經常開支為 2 億 3,710 萬元。

## 公眾諮詢

20. 我們在 2012 年 2 月 9 日及 2012 年 3 月 6 日分別諮詢了北區區議會及大埔區議會，該兩個區議會的議員對擬議工程計劃並無異議。在

北區區議會會議席上，議員表示關注寮屋清拆戶的補償安排；萊洞及大塘湖村民所提各項要求的進展，即關於喪失許可墓地及風水的相關事宜；以及在建造口岸期間，對道路網絡造成的交通影響，特別是對沙頭角公路(龍躍頭段)及馬適路交界處路口的交通影響。我們已成立一個跨部門工作小組，直接與有關的持份者商討，以期在切實可行的範圍內盡快解決有關問題。我們會在主體工程施工前，展開沙頭角公路／馬適路路口改善工程，以緩解有關的交通問題。

21. 我們已分別在 2012 年 1 月 5 日、1 月 16 日、2 月 8 日、2 月 14 日及 3 月 7 日諮詢打鼓嶺、沙頭角、上水、大埔及粉嶺鄉事委員會。各有關鄉事委員會均對擬議工程計劃沒有提出反對。但打鼓嶺及沙頭角鄉事委員會關注寮屋清拆戶的補償安排，以及上文第 20 段所述萊洞及大塘湖村民所提各項要求的進展。

22. 我們在 2010 年 11 月 12 日及 19 日根據《道路(工程、使用及補償)條例》(第 370 章)(下稱「《條例》」)在憲報刊登工程計劃的擬議道路計劃(下稱「該計劃」)。在法定反對期內，我們收到 158 份反對書。在收到反對書後，為配合設計的發展和減輕擬議工程對公眾的影響，我們已就該計劃作出修訂(下稱「經修訂計劃」)。我們在 2011 年 9 月 9 日及 16 日，根據《條例》在憲報刊登經修訂計劃，並收到 32 份反對書。

23. 我們合共收到 190 份就該計劃及經修訂計劃提出的反對書。有關反對書和當局回應的詳情載於附件 7。

24. 我們向反對者解釋有關走線的詳情、現行收地及安置政策，以及他們的法定權利。雖然我們已盡力作出調解，但直到 2012 年 2 月 8 日為止只有 24 份反對書無條件撤回，仍有 166 份就該計劃及經修訂計劃的反對書未能調解。行政長官會同行政會議在 2012 年 3 月 27 日駁回該等未能調解的反對書，並授權進行擬議道路工程，無須作出修訂。我們知悉約 150 份未能調解的反對書是關於清拆住宅和土地補償事宜。我們認為，下文第 41 及 42 段所述向合資格住戶提供的擬議「平房方案」及特設特惠津貼，以及就收回土地採用「甲」區特惠補償率，大致上應已處理這些未能調解反對書的關注和意見。

25. 我們在 2010 年 11 月 12 日及 19 日根據《水污染管制(排污設備)規例》第 26 條引用《條例》，在憲報刊登工程計劃的污水收集系統工程，並沒有收到反對書。污水收集系統工程及其用途獲授權進行。授權公告在 2011 年 2 月 18 日及 25 日刊憲。

26. 我們已在 2012 年 4 月 24 日就擬議工程諮詢立法會發展事務委員會。委員支持這項擬議工程。

## 對環境的影響

27. 這項工程計劃屬《環境影響評估條例》(第 499 章)(下稱「《環評條例》」)附表 2 的指定工程計劃，工程的施工及設施運作均需要申領環境許可證。2011 年 3 月 24 日，當局根據《環評條例》並附加條件，批准關於這項工程計劃的環評報告，並在同日發出環境許可證。環評報告的結論是，這項工程計劃所產生的環境影響可予控制，以符合《環評條例》及《環境影響評估程序的技術備忘錄》所載準則的規限。

28. 我們會實施經批准的環評報告內建議的緩解措施。就擬議工程進行的主要緩解措施包括安裝不同高度的隔音屏障；鋪築低噪音路面；重置林地補償區、濕地補償區；以及作出補償種植。

29. 我們亦會為這項工程計劃實施環境監察及審核計劃。根據環境許可證的規定，我們會成立環境小組和聘請獨立環境查核人，負責實施和查核經批准的環境監察及審核計劃。我們已在工程預算費內預留 1 億 5,080 萬元(按 2011 年 9 月的價格計算)，以實施所需的緩解環境影響措施和環境監察及審核計劃。

30. 在策劃和設計階段，我們曾考慮擬議工程的設計和工序，以盡量減少產生建築廢物。此外，我們會要求承建商盡可能在工地或其他合適的建築工地再用惰性建築廢物(例如挖掘所得的泥土)，以盡量減少須棄置於公眾填料接收設施<sup>10</sup>的惰性建築廢物。為進一步減少產生建築廢物，我們會鼓勵承建商盡量利用已循環使用／可循環使用的惰性建築廢物，以及使用木材以外的物料搭建模板。

31. 在施工階段，我們亦會要求承建商提交計劃書，列明廢物管理措施，供當局批核。計劃書須載列適當的緩解措施，以避免及減少產生惰性建築廢物，並把這些廢物再用和循環使用。我們會確保工地日常

---

<sup>10</sup> 公眾填料接收設施已在《廢物處置(建築廢物處置收費)規例》附表 4 訂明。任何人士必須獲得土木工程拓展署署長發出牌照，才可在公眾填料接收設施棄置惰性建築廢物。

運作符合經核准的計劃，並會要求承建商在工地把惰性與非惰性建築廢物分開，然後運送到適當的設施棄置。我們會利用運載記錄制度，監管把惰性建築廢物和非惰性建築廢物分別運送到公眾填料接收設施和堆填區棄置的情況。

32. 我們估計這項擬議工程計劃合共會產生約 707 萬公噸建築廢物，其中約 194 萬公噸(27%)惰性建築廢物會在工地再用，另外 501 萬公噸(71%)惰性建築廢物會運送到公眾填料接收設施供日後再用。此外，我們會把餘下的 117 520 公噸(2%)非惰性建築廢物棄置於堆填區。就這項工程計劃而言，把建築廢物運送到公眾填料接收設施和堆填區棄置的費用，估計總額為 1 億 5,000 萬元(以單位成本計算，運送到公眾填料接收設施棄置的物料，每公噸收費 27 元；而運送到堆填區的物料，則每公噸收費 125 元<sup>11</sup>)。

### 節省能源措施

33. 這項工程計劃會採用多項節能裝置，包括－

- (a) 樓宇能源管理系統；
- (b) 設有電子鎮流器的 T5 型節能光管，並以用戶感應器、日光感應器和時間掣控制照明；
- (c) 優化電路功率因數和供應電壓系統；
- (d) 高效率電動機；
- (e) 清新空氣供應監控系統；
- (f) 提供空調之用的熱泵；
- (g) 自動冷凝管清洗設備；

---

<sup>11</sup> 上述估計金額已計及建造和營運堆填區的費用，以及堆填區填滿後修復堆填區和進行日後修護工作的支出。不過，這個數字並未包括現有堆填區用地的土地機會成本(估計為每立方米 90 元)，亦不包括現有堆填區填滿後，闢設新堆填區的成本(所需費用應會較高昂)。

(h) 發光二極管出口指示牌；以及

(i) 升降機內採用自動開／關照明裝置和通風扇。

34. 在可再生能源技術方面，我們會採用光伏系統和太陽能熱水系統。

35. 在綠化措施方面，我們會綠化行政大樓和通風大樓的頂部，並在高架道路種植灌木，以收環保和美化之效。

36. 在循環使用裝置方面，我們會採用雨水循環系統，作灌溉用途。

37. 採用上述裝置所需的額外成本總額估計約為 2,000 萬元。這筆款項已計入這項工程計劃的預算費內。採用這些節能裝置每年可節省 12% 的能源消耗量，其成本回收期約為 7 年。

## 對交通的影響

38. 根據口岸工程計劃的交通影響評估，當口岸在 2018 年投入運作時，由於興建了連接路，因而對現有道路網絡的交通影響極微。此外，交通影響評估亦顯示，連接路連同新界東北通往連接路的主要道路，將足以應付日後由口岸及該區未來發展項目所產生的交通流量。在施工期間，我們會進行必要的路口改善工程及實行臨時交通措施，以緩解可能引致的交通問題。

## 對文物的影響

39. 擬議工程不會影響任何文物地點，即所有法定古蹟、暫定古蹟、已評級文物地點／歷史建築、具考古價值的地點，以及古物古蹟辦事處界定的政府文物地點。

## 土地徵用

40. 我們已檢討工程計劃的設計，務求盡量減少擬議工程所需徵用的土地範圍。我們須收回約 417 681 平方米的私人土地，並清理 513 500

平方米的政府土地，以進行擬議的工地平整及基礎建設工程。收回和清理土地的費用估計為 40 億 6,237 萬元。這筆費用會在總目 701「土地徵用」項下撥款支付。收回和清理土地會影響 772 個地段(包括 723 個農地地段及 49 個屋地地段)，涉及 585 名人士及 19 個工商業經營單位。這 772 個地段的擁有人、合資格住戶及工商業經營單位，均會由當局按照既定的安置政策發放特惠津貼及／或提供公共房屋單位。收回和清理土地費用的分項數字載於附件 8。

41. 鑑於竹園村的特殊情況<sup>12</sup>，我們在 2011 年 11 月 22 日向發展事務委員會報告(事務委員會文件第 CB(1)346/11-12(04)號)，會作出特設安排，向居住在竹園村村界範圍內的非原居村民提供「平房方案」<sup>13</sup>，作為現行政策<sup>14</sup>以外的另一選擇，以滿足他們對安置的需求。考慮到「平房方案」公布後村民的反應，我們決定把方案的適用範圍擴大至居於竹園南<sup>15</sup>的合資格非原居村民，惟他們與當地社區關係密切的聲稱必須獲得竹園村社區的確認和承認，並須由發展局局長依據個別情況酌情決定。他們的「平房方案」資格審定準則，與竹園村村界範圍內非原居村民相同，而發展局局長的酌情權亦同樣適用，以決定應否提供「平房方案」予該等未完全符合資格的非原居村民。因應村民要求當局應顧及裝置天花板吊扇的要求，我們亦決定把平房的高度上限，由 17 呎放寬至 19 呎(這項放寬措施通常適用於新界的低層住宅)。詳情載於工務小組委員會文件第 PWSC(2012-13)27 號。

---

<sup>12</sup> 有關的特殊情況包括(i)竹園村是位於邊境禁區內屬 1898 年之前的認可鄉村，受出入禁區限制；(ii)建造口岸須清拆整條竹園村；(iii)原居民與非原居民一直長時間居住在同一社區，彼此關係密切，他們亦表示極希望搬村後可以繼續一起居住；以及(iv)毗鄰的鄉村遷置區有合適的農地可供鄉村式發展。

<sup>13</sup> 根據原來的「平房方案」，竹園村村界範圍內的非原居民可在鄉村遷置區毗鄰的鄉村擴展區購買合適農地，並向地政總署申請以原址換地方式，在其所購買的私人農地上興建 17 呎高的兩層住用構築物，而每層的最大上蓋面積為 500 平方呎，但他們須就換地繳付十足市值地價。換地協議內會包括 3 年內不得轉讓的條款，由構築物建成後根據契約條件發出完工證的日期起計。

<sup>14</sup> 根據現行政策，非原居村民如沒擁有屋地，便不能獲新界搬村政策下的安置安排，他們只可在符合全面入息審查的情況下獲分配租住公屋或入住中轉房屋，或獲發核准佔用人特惠津貼以代替中轉房屋。真正的務農人士則可獲農地遷置。

<sup>15</sup> 竹園南是在打鼓嶺的一羣現存住用構築物，位於竹園村村界範圍以外，但在竹園村村代表選舉選區範圍(以 2010 年 11 月 12 日清拆前登記日為準)內，並且受口岸工程計劃所影響。居於竹園南的非原居民聲稱，他們與居於竹園村村界範圍內的同村村民有很密切的社區連繫。

42. 順利收回與清理土地，對口岸可如期在 2018 年完工至關重要。由於需盡早推行這項具有重要策略意義的工程計劃，我們建議向受擬議工程的收回及清理土地影響的合資格住戶，發放一筆特設特惠津貼，預計所需費用約為 2 億 1,100 萬元。特設特惠津貼的詳情載於工務小組委員會文件第 PWSC(2012-13)27 號。

## 背景資料

43. 我們在 2008 年 7 月把 **13GB** 號工程計劃提升為乙級。

44. 2009 年 1 月 9 日，財委會批准把 **13GB** 號工程計劃的一部分提升為甲級，編定為 **14GB** 號工程計劃，稱為「蓮塘／香園圍口岸與相關工程－勘測和初步設計研究」；按付款當日價格計算，估計所需費用為 8,900 萬元，用以進行勘測和初步設計，以發展口岸。初步設計工作已在 2010 年 12 月完成。

45. 2010 年 4 月 30 日，財委會批准把 **13GB** 號工程計劃的另一部分提升為甲級，編定為 **16GB** 號工程計劃，稱為「蓮塘／香園圍口岸與相關工程－鄉村重置工程」；按付款當日價格計算，估計所需費用為 5,130 萬元，用以設置一個鄉村遷置區連配套基建設施，重置現有的竹園村，以建造口岸。工程已在 2012 年 3 月大致完成。

46. 2011 年 2 月 18 日，財委會批准把 **13GB** 號工程計劃的另一部分提升為甲級，編定為 **17GB** 號工程計劃，稱為「蓮塘／香園圍口岸與相關工程－詳細設計和土地勘測」；按付款當日價格計算，估計所需費用為 2 億 6,580 萬元，用以為口岸發展及相關的深圳河改善工程進行詳細設計和土地勘測。我們在 2011 年 3 月委聘顧問進行口岸工地平整及連接路的詳細設計，預計在 2012 年年中完成。此外，我們在 2011 年 7 月聯同深圳市政府委聘顧問，為深圳河改善工程進行詳細設計，並預計在 2013 年 7 月完成。

47. 2012 年 1 月 6 日，財委會批准把 **13GB** 號工程計劃的另一部分提升為甲級，編定為 **18GB** 號工程計劃，稱為「蓮塘／香園圍口岸與相關工程－重置邊界巡邏通路及相關保安設施」；按付款當日價格計算，估計所需費用為 3 億 9,350 萬元，用以為新口岸發展項目重置一段邊界巡邏道路及相關保安設施。建造工程在 2012 年 3 月展開，預計在 2015 年年初完成。

48. 工程計劃範圍內約有 11 380 棵樹，當中約 590 棵為枯樹。餘下的 10 790 棵樹，會保留約 3 160 棵。擬議建造工程會涉及移走約 7 630 棵樹，包括須砍伐約 7 044 棵樹，把約 586 棵樹移植到工地範圍內的其他地方。在工程計劃範圍內，我們鑑定了 29 棵珍貴樹木<sup>16</sup>，當中 11 棵將予保留，16 棵會移植到工地範圍內的新地點，2 棵會被砍伐。所有鑑定了的珍貴樹木都不是《古樹名木冊》所載的樹木。涉及的珍貴樹木的摘要載於附件 9。我們會把種植樹木的建議納入工程計劃內，包括栽種約 5 050 棵重標準樹及標準樹、在 186 000 平方米的補償林地種植最少 20 000 棵籽苗，以及在新斜坡上種植約 25 000 棵樹苗。

49. 我們估計為進行擬議工程而開設的職位約有 2 864 個(2 323 個工人職位和另外 541 個專業／技術人員職位)，共提供 141 461 個人工作月的就業機會。

發展局

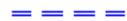
2012 年 5 月

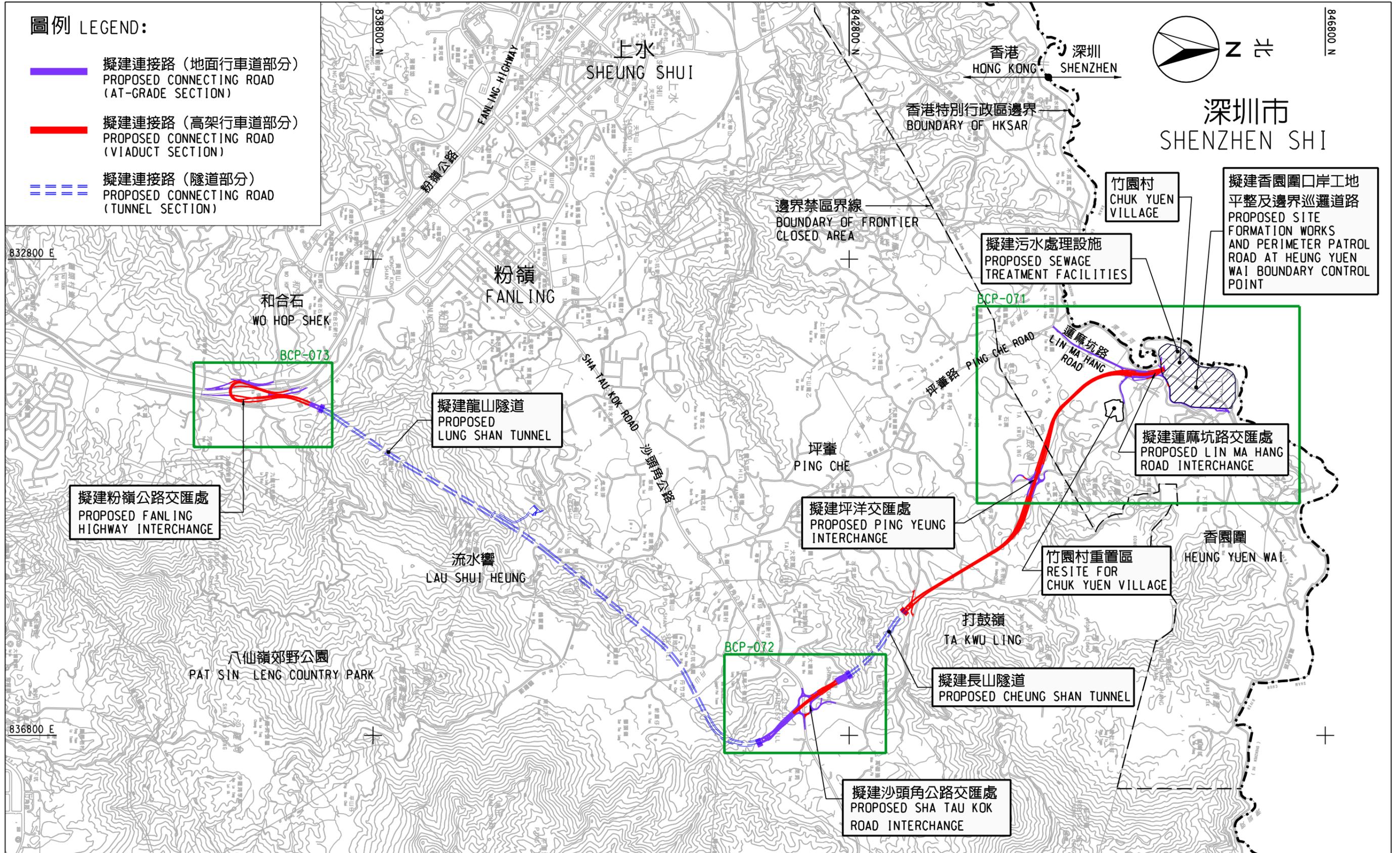
---

<sup>16</sup> 「珍貴樹木」指《古樹名木冊》載列的樹木或符合下列最少一項準則的其他樹木－

- (a) 樹齡達一百年或逾百年的古樹；
- (b) 具有文化、歷史或重要紀念意義的樹木，例如風水樹、可作為寺院或文物古蹟地標的樹木和紀念偉人或大事的樹木；
- (c) 屬貴重或稀有品種的樹木；
- (d) 樹形出眾的樹木(顧及樹的整體大小、形狀和其他特徵)，例如有簾狀高聳根的樹、生長於特別生境的樹木；或
- (e) 樹幹直徑等於或超逾 1.0 米的樹木(在地面以上 1.3 米的位置量度)，或樹木的高度／樹冠覆蓋範圍等於或超逾 25 米。

圖例 LEGEND:

-  擬建連接路 (地面行車道部分)  
PROPOSED CONNECTING ROAD (AT-GRADE SECTION)
-  擬建連接路 (高架行車道部分)  
PROPOSED CONNECTING ROAD (VIADUCT SECTION)
-  擬建連接路 (隧道部分)  
PROPOSED CONNECTING ROAD (TUNNEL SECTION)



drawing title 圖則名稱

蓮塘/香園圍口岸與相關工程 - 擬建口岸及連接路之平面圖

LIANTANG/HEUNG YUEN WAI BOUNDARY CONTROL POINT AND ASSOCIATED WORKS  
- LAYOUT OF THE PROPOSED BOUNDARY CONTROL POINT AND CONNECTING ROAD

drawing no. 圖則編號

BCP - 070

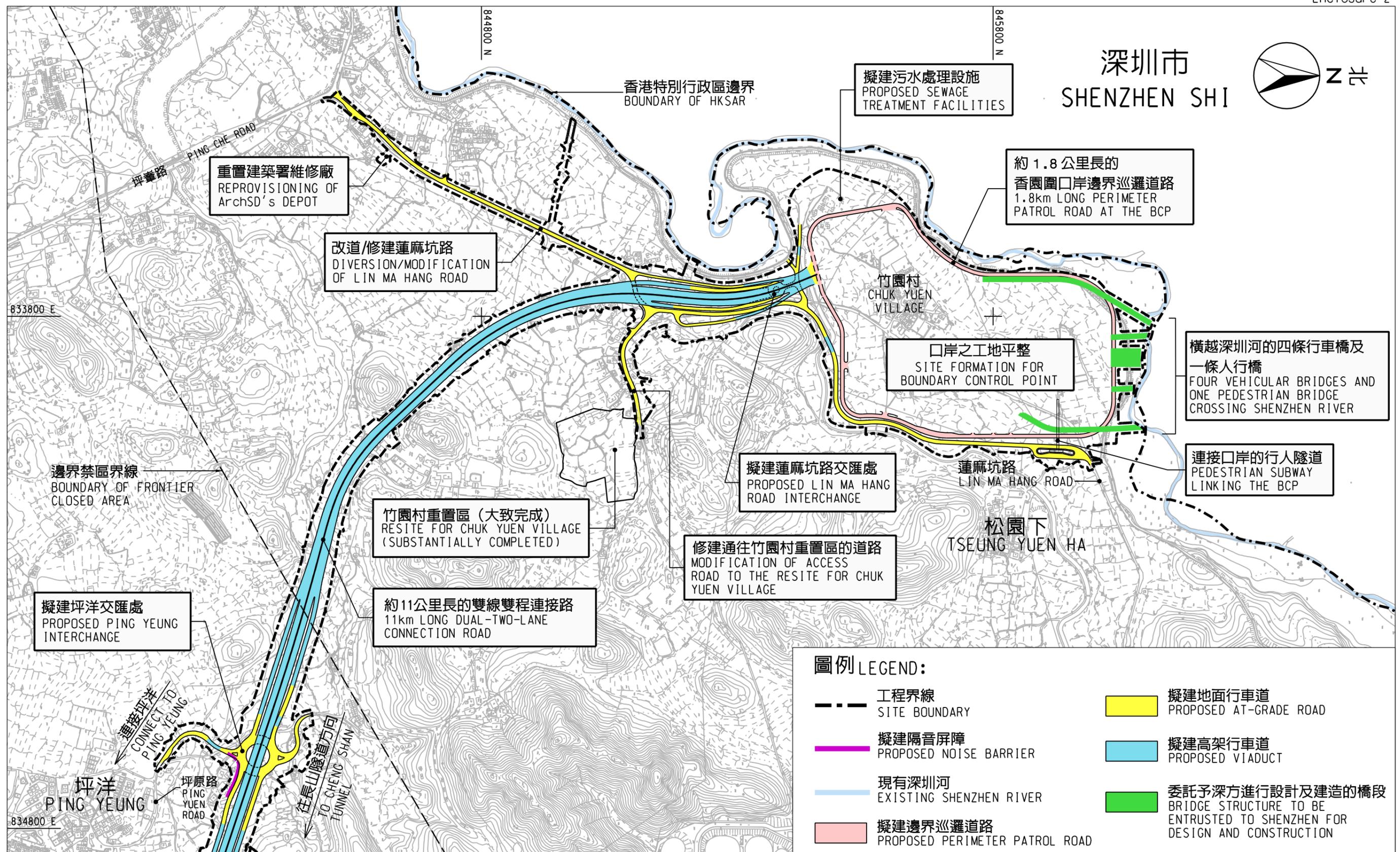
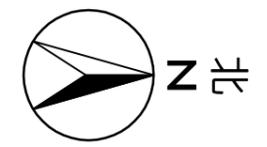
scale

比例  
1 : 30 000



CIVIL ENGINEERING  
AND DEVELOPMENT  
DEPARTMENT  
HONG KONG

深圳市  
SHENZHEN SHI



圖例 LEGEND:

- 工程界線  
SITE BOUNDARY
- 擬建隔音屏障  
PROPOSED NOISE BARRIER
- 現有深圳河  
EXISTING SHENZHEN RIVER
- 擬建邊界巡邏道路  
PROPOSED PERIMETER PATROL ROAD
- 擬建地面行車道  
PROPOSED AT-GRADE ROAD
- 擬建高架行車道  
PROPOSED VIADUCT
- 委託予深方進行設計及建造的橋段  
BRIDGE STRUCTURE TO BE ENTRUSTED TO SHENZHEN FOR DESIGN AND CONSTRUCTION

drawing title 圖則名稱

擬建香園圍口岸工地平整及相關連接路  
PROPOSED SITE FORMATION FOR HEUNG YUEN WAI BOUNDARY CONTROL POINT  
AND ASSOCIATED CONNECTING ROAD

drawing no. 圖則編號

BCP - 071

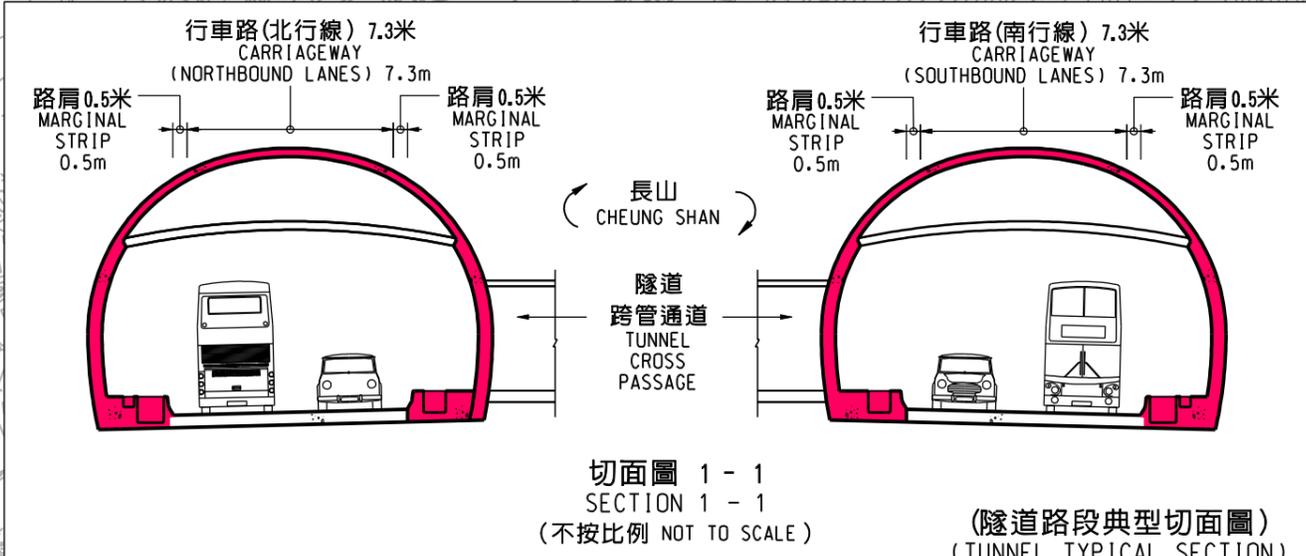
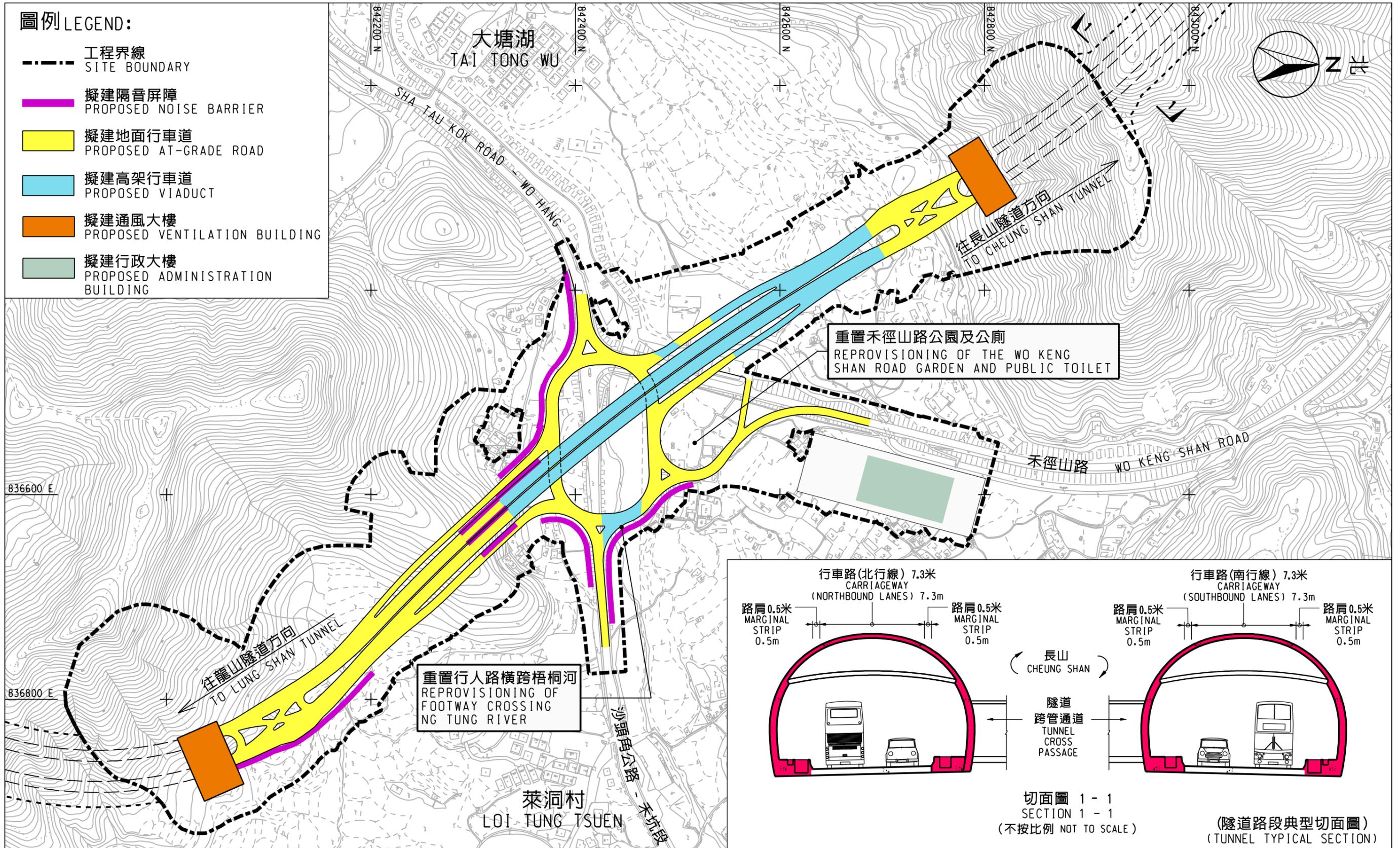
scale 比例

1 : 7 000



圖例 LEGEND:

-  工程界線  
SITE BOUNDARY
-  擬建隔音屏障  
PROPOSED NOISE BARRIER
-  擬建地面行車道  
PROPOSED AT-GRADE ROAD
-  擬建高架行車道  
PROPOSED VIADUCT
-  擬建通風大樓  
PROPOSED VENTILATION BUILDING
-  擬建行政大樓  
PROPOSED ADMINISTRATION BUILDING



drawing title 圖則名稱

擬建沙頭角公路交匯處

PROPOSED SHA TAU KOK ROAD INTERCHANGE

drawing no. 圖則編號

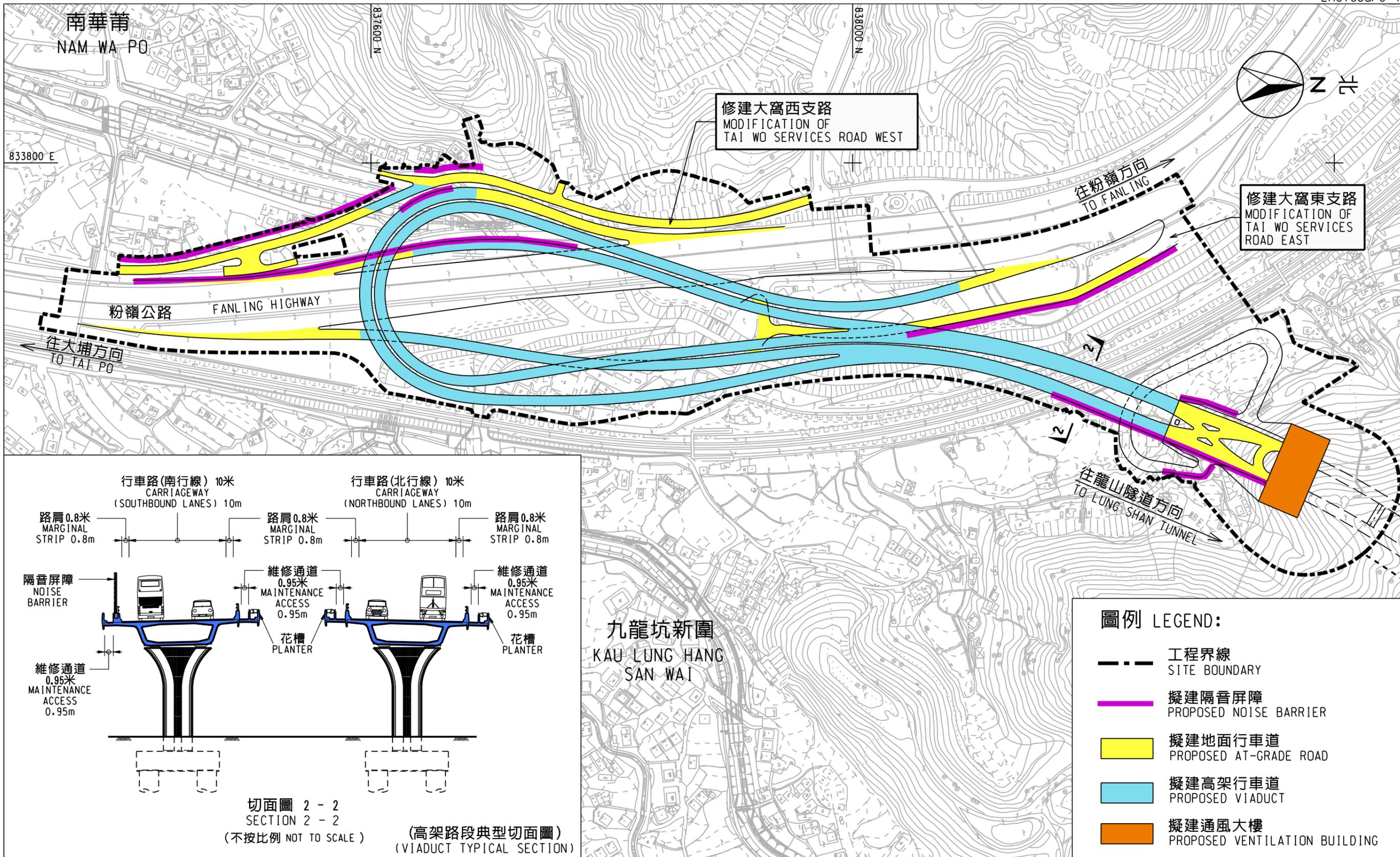
BCP - 072

scale

比例  
1 : 3 500



CIVIL ENGINEERING  
AND DEVELOPMENT  
DEPARTMENT  
HONG KONG



drawing title 圖則名稱

擬建粉嶺公路交匯處  
PROPOSED FANLING HIGHWAY INTERCHANGE

drawing no. 圖則編號

BCP - 073

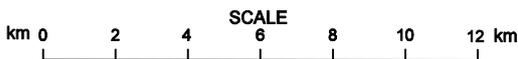
scale 比例

1 : 3 000





**蓮塘/香園圍口岸及深圳東部過境通道**  
**Liantang / Heung Yuen Wai**  
**Boundary Control Point and**  
**Shenzhen Eastern Corridor**



PLANNING DEPARTMENT 規劃署



Plan No. 圖則編號: M/CID/12/100

圖 PLAN

Date 日期: 16-04-2012

## 13GB(部分)－蓮塘／香園圍口岸與相關工程

估計顧問費和駐工地人員員工開支的分項數字  
(按 2011 年 9 月價格計算)

		預計的人 工作月數	總薪級 平均薪點	倍數 (註1)	估計費用 (百萬元)
(a) 合約管理的顧問 費 <sup>(註2)</sup>	專業人員	—	—	—	32.1
	技術人員	—	—	—	8.2
				小計	40.3
(b) 駐工地人員費用 <sup>(註3)</sup>	專業人員	3 369	38	1.6	336.4
	技術人員	14 398	14	1.6	487.8
				小計	824.2
包括－					
(i) 管理駐工地人 員的顧問費					31.7
(ii) 駐工地人員的 薪酬					792.5
(c) 獨立環境查核人 服務 <sup>(註4)</sup>	專業人員	27	38	2.0	3.4
	技術人員	38	14	2.0	1.6
				小計	5.0
				總計	<b>869.5</b>

## 註

1. 採用倍數 1.6 乘以總薪級平均薪點，以估計顧問所提供駐工地人員的員工開支。採用倍數 2.0 乘以總薪級平均薪點，以估計受聘在顧問辦事處工作的員工的開支總額(包括顧問的間接費用和利潤)。(目前，總薪級第 38 點的月薪為 62,410 元，總薪級第 14 點的月薪為 21,175 元。)

2. 顧問在合約管理方面的開支，是根據現有顧問合約計算得出。待財務委員會批准把擬議工程提升為甲級後，顧問合約的施工階段才會展開。
3. 我們須待建造工程完成後，才可得知實際的人工作月數和實際所需的開支。
4. 我們須待透過一貫的費用競投方式選定顧問後，才能得知實際的人工作月數和實際所需的費用。

工程項目的計劃及經修訂計劃分別在 2010 年 11 月 12 日及 19 日和 2011 年 9 月 9 日及 16 日根據《道路(工程、使用及補償)條例》(第 370 章)刊憲後收到的反對書的詳情

在該計劃及經修訂計劃的法定反對期限內，當局共接獲 190 份反對書。有關反對書的詳情載列如下。

#### **A 組：清拆住宅(138 宗個案)**

反對者主要對清拆其住宅表示關注。他們要求政府檢討並修訂道路走線，以避免清拆他們的構築物。當局接獲反對書後，已仔細檢討有關設計，包括道路走線、相關交匯處的設計和工程範圍。我們已盡可能修訂擬議道路計劃，以避免影響部分反對者的住宅。擬議修訂已在 2011 年 9 月 9 日及 16 日刊憲。至於餘下反對書，當局解釋現時連接路的設計已盡量減少收地，並盡可能避免影響附近的構築物。連接路的設計須符合道路安全標準，並且在施工時考慮土地需求、安全及環境等事宜；因此，清拆反對者的構築物是無可避免。

經有關方面作出調解後，直到 2012 年 2 月 8 日為止，有 20 份反對書無條件撤回，有 118 份反對書尚未能調解。我們認為，向合資格住戶提供擬議的「平房方案」和特設特惠津貼，已處理這些未能調解反對書的主要關注和意見。

#### **B 組：土地賠償事宜(31 宗個案)**

反對者要求政府提升收回農地的特惠補償率，並且收回整幅有關土地而非部分土地。當局回應時解釋，根據現行政策，政府收回農地時會根據分區補償率和將收回土地的面積，向業主提供特惠補償。此外，根據現行政策，政府只會收回工程計劃所必須的土地，並且避免收回任何不必要的私人土地，以盡量減少對公眾的影響。

經有關方面作出調解後，有 1 份反對書無條件撤回，有 30 份反對書尚未能調解。鑑於蓮塘／香園圍口岸工程計劃對全港甚為重要，因此這項工程計劃會就收回土地採用「甲區」的特惠補償率。這項安排大致已處理這組反對者的要求。

**C 組：屋地的賠償(4 宗個案)**

反對者要求政府提供土地，供他們興建遷置屋宇。當局回應反對者的要求時解釋，根據現行政策，村民會獲得設有遷置屋宇(將由政府或業主興建)的遷置用地；或接受安置津貼作補償。前者的補償選擇應已滿足反對者要求。反對者的關注大致應已處理。當局會根據現行政策，繼續與反對者討論賠償安排的詳情。

**D 組：喪失許可墓地及風水的相關事宜(2 宗個案)**

反對者主要關注就受擬議工程影響墓地的面積的賠償及其村落潛在的「風水」事宜；並要求政府實施緩解措施，包括「躉符」、佛教道教儀式、設置鄉公所及牌樓等。當局回應反對者的關注時解釋，有關墓地賠償的建議和他們建議的緩解措施，政府會根據現行政策繼續研究並與他們商討。

**E 組：清拆墳墓(6 宗個案)**

反對者主要就擬議道路計劃工程範圍內受清拆的祖墳，表示關注。當局回應時解釋，政府會根據現行政策，向合資格人士發放特惠津貼。特惠津貼會根據受影響墳墓的類型、大小和建造物料而釐定。

**F 組：喪失區內通道及／或小型構築物(5 宗個案)**

反對者主要對喪失通往其住宅的通道，以及喪失小型構築物，例如其住宅的閘門、圍板和邊界圍欄表示關注。當局回應反對者的關注時解釋，政府會在施工期間和建造工程完工後，維持出入其住宅的通道，並會協助修復受影響的小型構築物。經有關方面作出調解後，有 3 份反對書無條件撤回，有 2 份反對書尚未能調解。

**G 組：環境事宜(2 宗個案)**

反對者主要關注環境方面的影響，例如連接路所產生的景觀及生態影響，包括擬議的沙頭角公路迴旋處及蓮麻坑路迴旋處。當局回應反對者的關注時解釋，已在該工程計劃的環境影響評估內全面研究和評估潛在的環境影響。有關方面已視乎需要，建議了合適的緩解措施。該環境影響評估報告已在 2011 年 3 月 24 日獲環境保護署署長批准。

**H 組：喪失日後發展潛力(1 宗個案)**

反對者主要關注擬議的連接路會穿越他們的地段，對有關地段的發展潛力有重大的不良影響。他們要求政府審視連接路走線向東面遷移的可行性及／或以隧道形式興建連接路。當局回應時解釋，政府會考慮連接路設計對現有土地用途和日後既定／已核准土地用途的影響。現時已刊憲的定線，是經過仔細考慮和評估多個方案的結果，符合環境法例和標準。有關反對者的替代建議，會增加對附近地方不必要的影響。

**I 組：喪失就業職位(1 宗個案)**

這份反對書的反對者要求，把道路走線改道，並減少所需的土地範圍，以減輕對他們就業工場的影響。當局回應時解釋，連接路走線現時的設計，已盡量減少對附近地方的影響，有關設計已是最佳的方案。

**13GB(部分)－蓮塘／香園圍口岸與相關工程**預計收回和清理土地費用的分項數字<sup>(註 1)</sup>

	百萬元
<b>(I) 預計收回土地費用</b>	<b>3,589.69</b>
(a) 屋地補償 (見下文註 2 至註 4)	
會收回 49 個屋地地段 (總面積為 3 170.21 平方米)，包括	
搬村條款補償	74.22
特惠補償	8.53
(b) 農地特惠補償 (見下文註 3 和註 4)	3,506.94
會收回 723 個農地地段 (總面積為 414 510.62 平方米) (「甲區」的農地為每平方米 8,460.43 元)	
<b>(II) 預計清理土地費用</b>	<b>103.34</b>
(a) 青苗補償特惠津貼	50.90
(b) 農場構築物和農場雜項永久改善設施特惠津貼	21.00
(c) 原居村民雜項事宜特惠津貼 (例如遷移墳墓／甕盎和神龕及「躉符」儀式)	8.46
(d) 住宅佔用人和商業經營特惠津貼	22.98
<b>(III) 利息及應急費用</b>	<b>369.34</b>
(a) 支付私人土地各種特惠補償的利息	0.04

(b) 上述開支的應急費用 369.30

總計

**4,062.37**

註

1. 這些費用不包括建議向受擬議工程的收回及清理土地影響的合資格住戶，發放一筆特設特惠津貼，預計所需費用約為 2 億 1,100 萬元。特設特惠津貼的詳情載於工務小組委員會文件第 PWSC(2012-13)27 號。
2. 屋地補償包括新界搬村政策的補償費用和屋地特惠補償(專業估價除外)。
3. 前行政局在 1985 年和 1996 年批准就收回新界的土地訂定 4 個特惠補償區，即「甲」、「乙」、「丙」和「丁」區。這些補償區的界線載於計算補償率的分區圖內。這項工程計劃「工務計劃項目第 13GB 號－蓮塘／香園圍口岸與相關工程」所收回的土地已提升至「甲區」。
4. 根據 2012 年 3 月 16 日的第 2128 號公告所公佈有關經修訂的收回土地特惠補償率，「甲區」農地的特惠補償率為每平方呎 786 元(或每平方米 8,460.43 元)；而「甲區」屋地的特惠補償率則為每平方呎 1,557 元(或每平方米 16,759.41 元)。

## 13GB(部分)－蓮塘／香園圍口岸與相關工程

## 「珍貴樹木」摘要

樹木編號	樹木品種 (植物學名稱)	負責護養 樹木的部門	樹木大小			形態 <sup>(1)</sup> (良好/ 普通/ 欠佳)	健康狀況 (良好/ 普通/ 欠佳)	美化市容 價值 (高/中/低)	移植後的 存活率 (高/中/低)	建議 (保留/ 移植/ 砍伐)	備註 (包括擬議移走樹木的理 由/受影響樹木的生態 及歷史價值(如有)等)
			整體 高度 (米)	樹幹 直徑 <sup>(2)</sup> (毫米)	平均 樹冠闊度 (米)						
T561	白千層	康文署	12	1180	7	普通	普通	中	---	保留	
T583	白千層	康文署	14	1120	7	普通	普通	低	---	保留	
T825	白千層	康文署	15	1160	11	普通	普通	高	---	保留	
STK828	白千層	康文署	18	1100	6	欠佳	欠佳	低	---	保留	
U269	白千層	漁護署	18	1070	8	普通	普通	中	---	保留	
STK3225	朴樹	漁護署	16	1000	14	普通	普通	中	---	保留	
T2768	印度橡樹	漁護署	11	5000	10	普通	良好	高	---	保留	
U75	印度橡樹	康文署	18	1800	16	良好	普通	高	---	保留	
STK4694	細葉榕	漁護署	18	1400	12	欠佳	欠佳	低	---	保留	
T973	細葉榕	康文署	12	1340	15	普通	普通	中	---	保留	
T556	樟樹	漁護署	20	1110	26	良好	普通	高	---	保留	

樹木編號	樹木品種 (植物學名稱)	負責護養 樹木的部門	樹木大小			形態 <sup>(1)</sup> (良好/ 普通/ 欠佳)	健康狀況 (良好/ 普通/ 欠佳)	美化市容 價值 (高/中/低)	移植後的 存活率 (高/中/低)	建議 (保留/ 移植/ 砍伐)	備註 (包括擬議移走樹木的理 由/受影響樹木的生態 及歷史價值(如有)等)
			整體 高度 (米)	樹幹 直徑 <sup>(2)</sup> (毫米)	平均 樹冠闊度 (米)						
STK751	白千層	康文署	18	1100	8	普通	普通	中	低	移植	
STK756	白千層	康文署	18	1000	5	普通	普通	中	低	移植	
STK757	白千層	康文署	19	1100	5	欠佳	普通	中	低	移植	
STK758	白千層	康文署	20	1000	5	普通	普通	中	低	移植	
STK759	白千層	康文署	18	1000	6	普通	普通	中	低	移植	
STK1171	白千層	康文署	14	1100	8	普通	普通	低	低	移植	
T519	白千層	康文署	12	1120	7	普通	普通	低	低	移植	
T520	白千層	康文署	12	1010	7	普通	普通	低	低	移植	
T523	白千層	康文署	9	1080	6	普通	普通	低	低	移植	
T728	白千層	康文署	15	1050	7	普通	普通	中	低	移植	
T770	白千層	康文署	15	1300	5	普通	普通	中	低	移植	
T1179	白千層	康文署	17	1070	6	普通	普通	中	低	移植	
T1180	白千層	康文署	16	1140	7	普通	普通	中	低	移植	

樹木編號	樹木品種 (植物學名稱)	負責護養 樹木的部門	樹木大小			形態 <sup>(1)</sup> (良好/ 普通/ 欠佳)	健康狀況 (良好/ 普通/ 欠佳)	美化市容 價值 (高/中/低)	移植後的 存活率 (高/中/低)	建議 (保留/ 移植/ 砍伐)	備註 (包括擬議移走樹木的理 由/受影響樹木的生態 及歷史價值(如有)等)
			整體 高度 (米)	樹幹 直徑(2) (毫米)	平均 樹冠闊度 (米)						
T1181	白千層	路政署	17	1040	7	普通	普通	中	低	移植	
T1186	白千層	路政署	17	1490	10	普通	普通	中	低	移植	
T1192	白千層	漁護署	16	1410	7	普通	普通	中	低	移植	
T753	細葉榕	康文署	6	1060	2	普通	欠佳	低	低	砍伐	狀況欠佳，而且正在腐爛
T1549	樟樹	康文署	14	1130	11	普通	欠佳	低	低	砍伐	狀況欠佳，枝幹正在枯萎

## 註

1. 樹木形態會顧及樹的整體大小、形狀和其他特徵。
2. 樹幹直徑是指樹木胸徑(即在高出地面1.3米的水平量度的直徑)。
3. 本摘要內的珍貴樹木並非《古樹名木冊》內的樹木。
4. 簡稱：漁護署：漁農自然護理署  
康文署：康樂及文化事務署