跟進工務小組委員會 2012 年 11 月 28 日會議
文件編號 PWSC(2012-13)37

1. **張超雄議員要求提供：**

(a) **提供予蓮塘/香園圍口岸工程計劃所影響的合資格原居村民與合資格非原居村民的補償方案；以及**

現有的補償及安置安排

根據目前政策，為進行工務工程而在新界收回土地及清理工地(例如蓮塘/香園圍口岸工程計劃)時，提供予受影響者的補償及安置安排包括：特惠分區土地補償、搬村條款、農民特惠津貼/農地遷置、安置入住公共租住房屋或中轉房屋、住戶搬遷津貼以及核准佔用人特惠津貼，有關安排撮錄在**附件 1**。所有受影響人士，包括「原居」村民與「非原居」村民，均可享有目前的補償及安置安排，但須符合有關資格準則。

特設特惠津貼

由於蓮塘/香園圍口岸工程計劃具重要策略意義，凡受工程影響的合資格住戶，包括原居及非原居村民，均獲特設特惠津貼及安置安排。這些特殊安排已載於工務小組委員會文件編號 PWSC(2012-13)27。特設特惠津貼包括下列兩個部分：

(i) *給予合資格住戶的特設特惠現金津貼*
凡受蓮塘/香園圍口岸工程計劃清拆行動影響的合資格住戶，均會獲提供特設特惠現金津貼；款額最高為 60 萬元，以應付他們的特殊安置需要，但須符合資格準則(載於工務小組委員會文件編號 PWSC(2012-13)27)。

(ii) *給予所有受影響住戶的住戶搬遷津貼*
所有受蓮塘/香園圍口岸工程計劃影響，並且已納入「清拆前登記」的受影響住戶，均合資格獲發住戶搬遷津貼，款額約由 3,000 元至 12,000 元不等，視

乎家庭成員數目而定，以協助他們支付初步搬遷費用。

如住戶接受特設特惠現金津貼，他們將不再合資格及須放棄根據現行政策可獲得的其他形式的安置。他們由收取特設特惠現金津貼日期起計的 3 年內，亦不得申請資助房屋或相關福利。

適用於竹園村及竹園南的「平房方案」

竹園村位於邊境禁區內，屬於1898年之前的認可鄉村。該村會被清拆，以建造蓮塘/香園圍口岸。原居村民和非原居村民一直長時間在竹園村居住，他們極希望搬村後可以繼續一起居住。鑑於這些特殊情況，並為保存這個位於偏遠邊境禁區的鄉村社區的連繫和凝聚力，當局決定向竹園村村界範圍內的非原居村民提供「平房方案」的特殊安排，並把合資格範圍擴展至竹園南(視乎發展局局長會根據每宗個案的情況酌情決定)，作為現行政策以外的另一選擇，以滿足他們的安置需要。根據「平房方案」，非原居村民可以「屋換屋」方式，在鄉村遷置區毗鄰購買合適農地，並向地政總署申請以原址換地方式，興建上蓋面積最多為500平方呎的兩層高住用構築物(不超過19呎高)，但他們須繳付十足市值地價。

提供充足的援助予受影響的清拆戶

受蓮塘/香園圍口岸工程計劃影響的清拆戶將視乎其符合的相關資格，享有不同的選擇，以應付他們的特殊安置需
----- 要，詳情載於**附件2**。

當局認為，有關的補償及安置安排，應可向所有受蓮塘/香園圍口岸工程計劃影響的清拆戶，包括原居及非原居村民提供合適、靈活及充足的援助，以應付他們的特殊安置需要。

(b) **在設計年份2030年，預測每天旅客流量30 700人次和設計旅客流量30 000人次所採用的方法及假設；並特別就深圳永久居民「一簽多行」計劃推行後，預測旅客流量的差異。**

預測人車流量的方法

在預測這工程項目的交通量方面，我們採用一個四階段運輸模型，以預測人車流量；這個方法符合國際做法。這四階段分別為：

(i) *行程需求* — 把研究範圍(即香港及內地)分為若干個規劃小區，預測每個規劃小區所產生或吸引到的跨區客流及貨流總數，當中考慮所有影響因素，亦即反映旅客出行的特性及地區的特徵，包括人口、就業情況及土地發展用途。

(ii) *行程分布* — 這階段預測規劃小區之間的交通流量。

(iii) *運輸模式選擇* — 預測規劃小區之間個別行程所使用的交通工具，當中所考慮因素包括入息水平、車輛擁有情況、不同交通工具的方便程度等。

(iv) *行程分配* — 按使用不同的陸路交通工具，包括私家車、專營巴士、旅遊巴士、貨車及貨櫃車，將行程分配到道路網路。

預測旅客流量的假設

(i) 假設深圳永久居民訪港**無須取得內地當局的出境簽注**。按四階段運輸模型運算，旅客流量大約為每天**30 700**人次；以及

(ii) 假設深圳永久居民訪港**必須取得內地當局的出境簽注**。按四階段運輸模型運算，旅客流量大約為每天**28 750**人次。

由2009年4月起，深圳永久居民可以申請以**一簽多行「個人遊」計劃**訪港。因此，預測每天旅客人次應高於**28 750**，但低於**30 700**。有鑑於這資料及口岸工地的其他考慮因素，兩地政府同意，採用每天**30 000**旅客人次，作為口岸旅客的設計流量。

2. 劉慧卿議員要求提供：

(a) 所有港深陸路口岸的整體旅客處理能力及旅客往來統計數字；

現有4個**車輛口岸**估計的旅客處理能力及每天旅客人次表列如下：

現有車輛口岸	估計每天旅客處理能力[1] (雙程)	平均每天旅客人次[2] (雙程)
文錦渡	32 000 (改善工程完成後會增加至 39 000)[3]	深圳口岸方面因重建而作有限度服務
沙頭角	16 000	8 700 [15 200]
落馬洲	118 000 (改善工程完成後會增加至 181 000)[4]	80 700 [107 100]
深圳灣	111 000	76 600 [113 100]
總計	**347 000** (改善工程完成後)	

整體來說，在繁忙時段及高峰期間，在車輛口岸，旅客流量接近其口岸的處理能力。政府會密切監察需求，並採取必要的措施以增加有關口岸的處理能力。最重要的一點，是目前新界東部的文錦渡及沙頭角口岸礙於地理環境所限，難以進一步擴建，以應付前往深圳東部及粵東過境車輛在未來的需求。擬議蓮塘/香園圍口岸除了有

註：

[1] 在估計旅客的處理能力時，假設現有及規劃中的旅客櫃位/e-道及車輛檢查亭能全面運作，並已考慮現有和在規劃中的清關設施，以及跨境旅客的出行特性和在特定期間車輛調度。

[2] 每天旅客人次是根據 2012 年 1 月至 11 月收集的數據計算。在方括號內的數字代表 2012 年的最高每天的旅客人次。

[3] 深圳文錦渡口岸旅檢區域，已由 2010 年 2 月起因重建而大致關閉，但由 2010 年 2 月 22 日起及 3 月 27 日起，分別作有限度運作，為過境學童及過境巴士提供服務。香港文錦渡口岸的改善工程亦在進行中，改善工程完成後，香港文錦渡口岸估計的旅客處理能力，將會增至每天約 39 000 人次。

[4] 落馬洲口岸的改善工程亦在進行中，改善工程完成後，落馬洲口岸估計的旅客處理能力，將會增至每天約 181 000 人次。

助紓緩現有東部口岸的過境車輛處理能力之外，更提供了一個前往深圳東部較短及直接的通道，以縮短來往港深的車程時間。蓮塘/香園圍口岸，在策略上亦對推動香港長遠經濟發展至為重要。

至於其他 2 個鐵路口岸，即**羅湖口岸**及**落馬洲支線口岸**，估計的旅客處理能力分別為每天 425 000 及 176 000 人次；它們每天的平均旅客流量達到其處理能力的 60%以上，而在周末及節日期間則更繁忙。在 2012 年，羅湖口岸及落馬洲支線口岸的最高旅客流量分別達到其估計的處理能力約 83%及 93%。

(b) 提供從粉嶺前往粵東，如取道蓮塘/香園圍口岸及深圳東部過境通道所估計節省的時間。

目前，從香港前往粵東汕頭及惠州的過境車輛，必須繞經本港的區內道路及深圳市區的擠塞道路，到達深圳龍崗，然後才分別使用**現有**的深汕高速及深惠高速。由粉嶺經文錦渡口岸前往龍崗需時約**53分鐘**；當蓮塘/香園圍口岸及連接深圳東部過境通道的相關道路在2018年啟用後，由粉嶺經新口岸設施前往龍崗將需時約**31分鐘**，意味着節省**22分鐘**，即能節省行車時間超過40%。經口岸的兩地的主要路線載於**附件3**。

(c) 提供地圖顯示與深圳道路連接的情況，特別是與蓮塘/香園圍口岸連接的道路；

與深圳道路連接情況，特別是與蓮塘/香園圍口岸和深圳東部過境通道連接的相關連接道路載於**附件3**。

(d) 蓮塘/香園圍口岸工程在深圳方面的進度，包括相關的連接路及設施；以及深港雙方是否就啟用日期達成默契；以及

在深圳方面，口岸的土地清理及平整工程，將在2013年下半年展開，而主要工程包括口岸大樓及相關連接路則預計在2015年展開。深圳東部過境通道正在建造中，預計在2014年年底完成。雙方政府同意，在2013年展開口岸建造工程，而且不遲於2018年完成並啟用。

(e) **向財務委員會提交撮要，載列議員就PWSC(2012-13)37討論時，對口岸設計的建議/關注，以及當局的回應。**

----- **附件4**載列有關的撮要。

3. **葉國謙議員要求提供資料，蓮塘/香園圍口岸旅客的設計流量可能擴展的空間，以配合將來的發展需求。**

請參考附件4第4項。

4. **何秀蘭議員要求提供資料予財委會，載明現有及已規劃的所有陸路口岸車輛每天流量，以及在交通方面，對香港(尤其市區)道路網的整體影響。**

現時香港4個陸路口岸由2012年1月至10月的過境車輛**每天平均**流量如下：

口岸	目前車輛每天平均流量 (雙程)[1]
落馬洲	25 800
深圳灣	9 800
文錦渡	4 100
沙頭角	2 500
總計	42 200

至於已規劃的蓮塘/香園圍口岸，預測在 2030 年的每天車流量(雙程)為每天 17 850 架次，而港珠澳大橋在 2016 年的每天車流量（雙程）則為 9 200 至 14 000 架次，而在 2035 年的每天車流量(雙程)則為 35 700 至 49 200 架次。

規劃中口岸已進行個別的交通影響評估。事實上，在蓮塘/香園圍口岸的規劃階段，我們進行了交通影響評估，以衡量該工程計劃對主要道路及區內道路交通情況的影響，評估時已考慮了現有及已規劃的陸路過境交通。影響評估顯示，當口岸連接路及相關路口改善工程完成後，過境車輛對本港道路網的影響微乎其微。

此外，現時所有過境車輛（跨境貨車除外）均受粵港兩地政府共同管理的配額制度所規管，按個別口岸的處理能

力，在不同口岸將相稱的配額給予不同種類的車輛，當獲發配額後，該等車輛必須同時要向香港特區政府的運輸署申請封閉道路通行許可證才能作跨境出行。根據我們在2012年11月的記錄，運輸署已發出約**43 000張封閉道路通行許可證**給過境車輛，當中只有大約**2 900張**(即少於7%)是發給內地車輛，可見這些過境車輛，大部分是原本在本港道路行走的香港車輛。相對本港的持牌車輛(在2012年11月底為650 000輛)而言，這些內地車輛只佔過境車輛一個很小的部分，它們對本港道路網的影響微乎其微。

5. 蔣麗雲議員要求政府為有興趣的議員安排前往蓮塘/香園圍口岸工地參觀。

土木工程拓展署已聯絡有興趣的議員，並為蔣麗雲議員安排在2012年12月24日前往參觀蓮塘/香園圍口岸工地。

附件 1

根據現行政策在新界收回土地和清拆的
現有補償及安置安排

本附件撮述在現行政策下，當局在新界收回土地和清拆的現有補償及安置安排。

特惠分區土地補償

1. 私人土地(屋地或農地)的擁有人如受新界的收地工作影響，有資格獲得特惠分區土地補償，作為根據相關收地條例提出法定補償申索以外的另一個選擇。新界的土地可分為四個補償分區(即甲、乙、丙及丁區)，詳情已載於《計算補償率分區圖》上。不同分區的補償率是根據農地及屋地的基本補償率的不同百分比計算。屋地擁有人的補償將根據專業估價而定，另加按有關分區的特惠補償率而釐定的金額。農地擁有人的補償則根據有關的特惠補償率而釐定。擁有人如不滿意政府提供的特惠補償，可選擇法定補償。

搬村條款

2. 在現行的新界搬村政策下，只要情況許可，搬村工作會透過磋商進行。如須收地以進行工務工程，受影響且擁有屋地的原居村民或在戰前(1941 年 12 月 25 日前)已一直擁有或通過繼承而擁有屋地的非原居村民，在其地段被收回時，可獲鄉村遷置。考慮到涉及土地的面積，當局會通過以下其中一種形式提供遷置屋權：由政府建造的遷置屋宇；或一幅土地(其上沒有興建屋宇)另加一筆「建屋津貼」，金額等同政府建造一幢遷置屋宇所需建築成本的；或一筆稱為屋宇津貼的現金(金額等同遷置屋宇的十足市值)。戰後新批屋地(包括根據小型屋宇政策批出的小型屋宇)被收回時，倘建築工程已經完成，屬原居村民的合資格擁有人可獲得位於遷置區內的遷置屋宇作為補償；倘建築工程尚未完成，屬原居村民的擁有人只會獲得一幅位於遷置區內的建築用地。

農民特惠津貼／農地遷置

3. 在新界受收地或清拆影響的真正的務農人士會獲發放特惠津貼，包括以所種農作物的市價為基準評定的農作物補償、用以協助農民在其他地方繼續務農的騷擾津貼、為建於私人土地上的合資格農用構築物而設的特惠津貼(津貼額是參考受影響構築物的類別及樓面面積計算的標準單位租金減去折舊值評定，折舊值則按受影響構築物的狀況而定)，以及因應農地上的雜項永久改善工程而設的特惠津貼，這些改善工程須與農場設備及裝置有關，例如水池、井、圍欄、灌溉水管／渠道、圍牆、門閘、土堤及其他小型的農地附設裝置，津貼額按更換有關項目的標準價格減去其折舊值評定。

4. 經漁農自然護理署核實身分的農民，如選擇在其他地方繼續務農，便符合農地遷置的資格，即有關農民可租用(或購買)私人農地繼續務農，並可申請短期豁免，獲准以每平方米 52 元的年租，在其購買的私人農地上，興建一幢兩層高住用構築物。有關的住用構築物高度為 5.18 米／17 呎，上蓋面積則不得超過 37.16 平方米／400 平方呎。當局亦會以農業遷置津貼形式向合資格的農民發放特惠津貼，津貼額會參考搬遷費用和建造臨時替代建築物的成本的標準價格計算。

佔用人

入住租住公屋或中轉房屋

5. 為應付真正的住屋需要，以下類別的佔用人符合入住租住公屋／中轉房屋的資格：

(a) 被政府收回的合法／核准住宅物業的佔用人(有關佔用人須符合入住租住公屋或中轉房屋的資格，並能夠提供證據證明在清拆前登記日期或之前已居於該處)；

(b) 在未批租政府土地或私人農地上的持牌住用構築物的核准佔用人(有關佔用人須符合入住租住公屋或中轉房屋的資格)；以及

(c) 在私人農地或未批租政府土地內的登記住用構築物（即有關構築物已在 1982 年寮屋登記中獲登記，而佔用人亦已在 1984／85 年度寮屋居民登記中登記）的核准佔用人(有關佔用人須符合入住租住公屋或中轉房屋的資格)。

住戶搬遷津貼

6. 在 1982 年寮屋登記中登記作住宅用途的寮屋構築物的佔用人，可領取住戶搬遷津貼，以助他們應付搬遷的初期費用。發放給每個住戶的金額主要視乎家庭人數而定。

核准佔用人特惠津貼

7. 持牌住用構築物或已登記住用構築物的核准佔用人，如不符合資格入住租住公屋但獲編配中轉房屋，可選擇領取核准佔用人特惠津貼，以代替入住中轉房屋。清拆戶如選擇領取核准佔用人特惠津貼，將不可就同一構築物申領其他特惠津貼(包括住戶搬遷津貼)，並且在獲取津貼後的兩年內，沒有資格申請任何形式的公共房屋或相關福利。舉例說，面積 400 平方呎的單層住用構築物的核准佔用人，可領取約 14 萬元的特惠津貼。

附件 **2**

受蓮塘/香圍園口岸工程影響的清拆戶可選擇的補償及安置安排

1. 擁有農地／屋地業權的清拆戶 － 適用的特惠分區補償率會由丙區及丁區補償率提升至甲區補償率；

2. 屬符合搬村條件資格的村民身分的清拆戶 － 他們可根據新界搬村政策，獲安置入住遷置屋宇及／或獲發放現金補償；

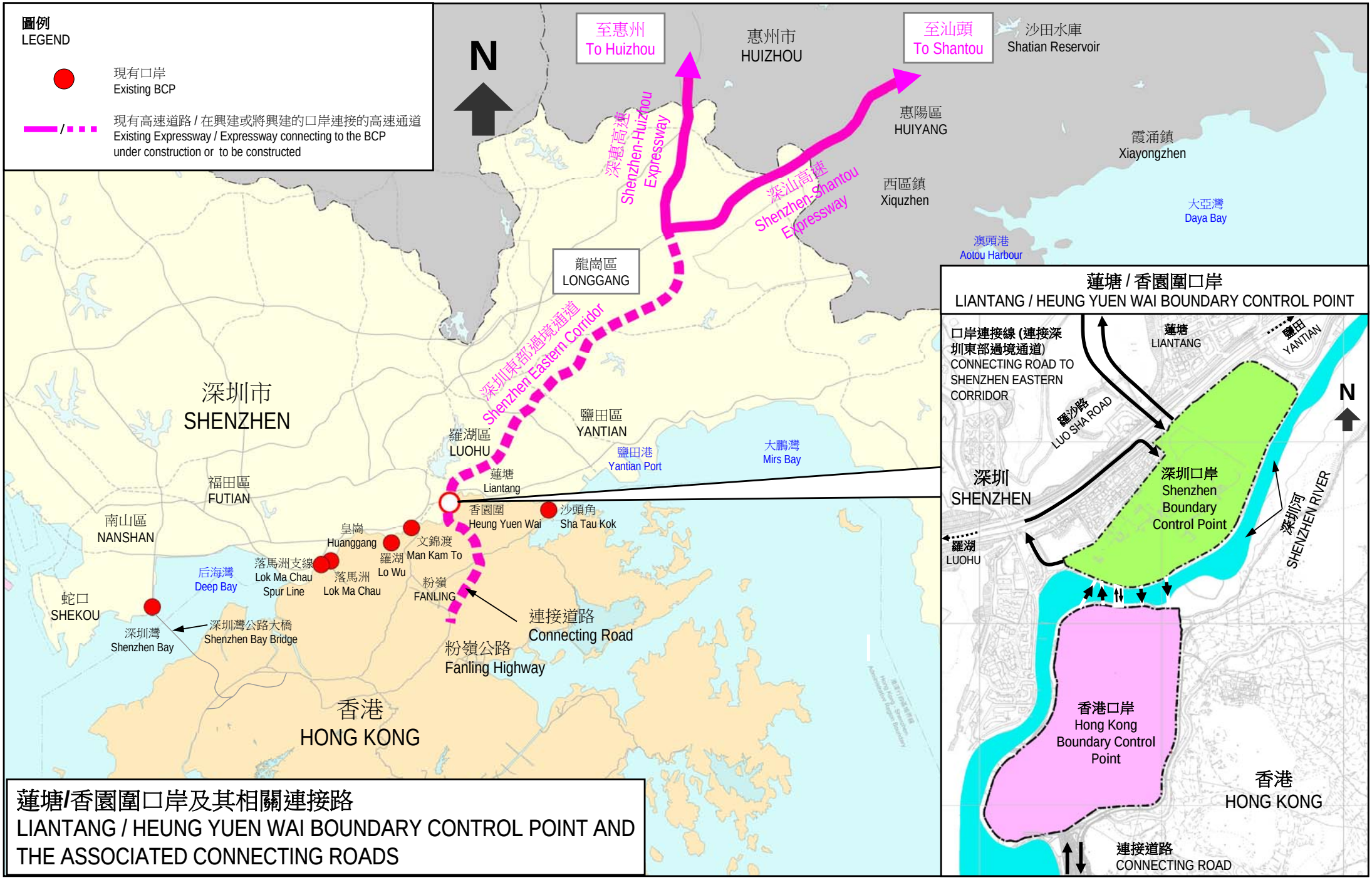
3. 清拆戶為真正的務農人士 － 他們可根據現行農地遷置政策，申請短期豁免，在自購的私人農地上興建高度不超過5.18米(17呎)且上蓋面積為400平方呎的兩層高住用構築物，亦可根據現行補償安排獲發放農業遷置津貼；

4. 選擇居住於租住公屋的清拆戶 － 若他們通過全面入息審查，並符合1982年住用構築物規定和1984／85年度居民規定， 以及其他租住公屋的條件，可優先獲安置入住租住公屋；

5. 選擇在鄉郊環境的私人住宅居住的清拆戶 － 若他們屬可領取特設特惠現金津貼的合資格住戶，該項津貼將可資助他們支付在私人市場租住／購買這類居所的開支；

6. 符合「平房方案」資格的清拆戶 － 若他們亦屬可領取特設特惠現金津貼的合資格住戶，該項津貼將可資助他們支付興建平房的開支；以及

7. 未完全符合可領取特設特惠現金津貼的合資格住戶資格準則的清拆戶 － 發展局局長可酌情考慮是否向他們發放特設特惠現金津貼。



蓮塘/香園圍口岸及其相關連接路
LIANTANG / HEUNG YUEN WAI BOUNDARY CONTROL POINT AND THE ASSOCIATED CONNECTING ROADS

附件3 Enclosure 3

當局回應議員對蓮塘/香園圍口岸設計的建議/關注
摘要

議員的建議/關注		當局的回應
1.	公眾停車場的設計 - 研究可否增加泊車位數目以應付需求 - 當泊車位額滿時，採取措施以盡量減低所造成的交通混亂 - 使用蓮塘/香園圍口岸範圍內的泊車設施是否須要任何特別許可證	- 政府會在詳細設計階段研究可否增加泊車位的數目 - 交通控制監察系統(例如沿連接路的固定可變信息標誌和隧道段範圍內的無線電廣播)會把口岸停車場的情況通知司機。 - 無須特別許可證。
2.	在蓮塘/香園圍口岸提供足夠跨境學童設施，以應付需求及公眾期望	政府會在詳細設計階段與有關當局聯絡，以檢視需求，以及為跨境學童巴士及當區校車提供足夠上落客點。
3.	提供設施/採取措施，以便在兩地之間有效地移送人士(例如病人)，盡量減低對跨境交通所造成的阻礙	政府會在詳細設計階段與深圳方檢討移送人士(例如病人)的安排。
4.	預留足夠的設施，方便蓮塘/香園圍口岸進行擴建，以應付日後需求增長	政府會在詳細設計階段研究可提高蓮塘/香園圍口岸的通關能力，例如增加 e-道或把傳統櫃位改裝為 e-道(這樣管制站的整體旅客通過量會大致提高約 20%)，或採用最新科技，縮短出入境檢查時間。
5.	為前往蓮塘/香園圍口岸提供足夠交通標誌，以及為旅客提供輔助設施，例如廁所、便利店等	政府會在詳細設計階段諮詢相關持份者，並提供足夠指示口岸的交通標誌，以及在口岸提供輔助設施。