

《深港興建蓮塘/香園圍口岸前期規劃研究》

研究成果

深圳市規劃局
香港特別行政區政府規劃署
2008年9月

目錄

- 一、 研究背景
- 二、 研究目的
- 三、 跨界交通現狀分析
- 四、 興建蓮塘 / 香園圍口岸的必要性
- 五、 跨界交通預測
- 六、 蓮塘 / 香園圍口岸的功能和用地規劃
- 七、 口岸連接道路的走線
- 八、 下一階段的工作

一、研究背景

自《內地與香港關於建立更緊密經貿關係的安排》(CEPA)的實施以及“9+2”《泛珠三角區域合作框架協議》的簽署後，香港與內地的經濟聯繫不斷加強。從地理條件上，深圳是香港通向內地的交通大門，在區域的經濟發展背景下，港深跨界交通需求一直持續增長，因此需要不斷完善跨界交通基礎設施來維繫長遠發展。

港深兩地政府十分重視跨界交通設施的規劃建設，2004年6月，兩地政府簽署的《關於加強深港合作的備忘錄》中明確提出“有關東部通道(即東部過境通道)和蓮塘口岸的問題，雙方同意交換資料及意見，探討是項建設對加強香港與內地的陸路交通聯繫的影響”。

蓮塘 / 香園圍口岸的選址位於現有文錦渡和沙頭角口岸之間。在香港側面，擬議口岸在打鼓嶺區域內，附近有香園圍等多個原居民鄉村；在深圳側面，口岸在蓮塘區域內，緊鄰西嶺下村的南及東面。



2006年，港深政府同意成立「深港興建蓮塘 / 香園圍口岸聯合研究小組」（以下簡稱「聯合研究小組」），共同探討相關問題，並由香港特別行政區政府規劃署和深圳市規劃局共同委託內地研究顧問開展《深港興建蓮塘/香園圍口岸前期規劃研究》。研究工作於2006年12月全面展開。希望從互惠互利、促進港深兩地持續發展的基礎上，研究興建蓮塘 / 香園圍口岸的必要性和可行性。

2008年3月，港深政府同意成立「港深邊界區發展聯合專責小組」（以下簡稱「專責小組」），統籌、協調和督促港深兩地有關邊界鄰近地區土地規劃發展的研究工作，並下設「蓮塘／香園圍口岸前期規劃工作小組」（以下簡稱「規劃工作小組」）取代「聯合研究小組」，負責統籌及督促《深港興建蓮塘/香園圍口岸前期規劃研究》的工作，並向「專責小組」匯報工作進度及成果。

經過深入的研究以及港深兩地政府的緊密合作，「專責小組」於今年9月召開的第二次會議上，通過了《深港興建蓮塘/香園圍口岸前期規劃研究》的主要建議，並同意落實興建蓮塘／香園圍口岸的跟進工作。



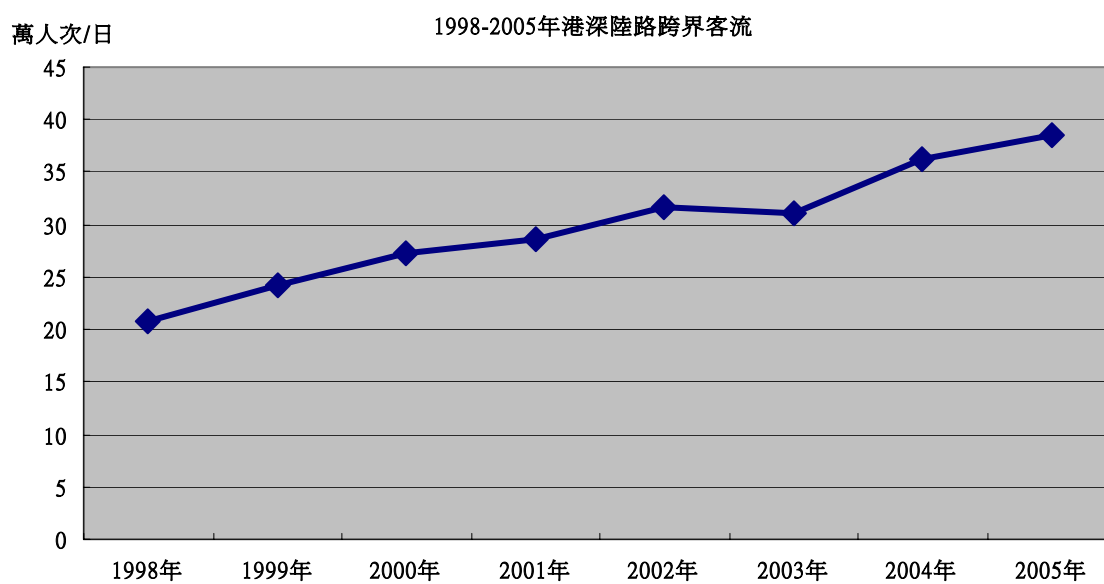
二、 研究目的

港深雙方政府同意，《深港興建蓮塘/香園圍口岸前期規劃研究》需要達成以下研究目的：在互惠互利、促進港深兩地持續發展的基礎上，從策略性、宏觀和通盤的角度，來研究蓮塘/香園圍口岸的發展、功能及效益。研究的工作必需搜集和綜合分析兩地相關經濟發展數據、港深（及粵東）的未來發展規劃及政策、預測兩地交通增長和需求、以及口岸興建對港深發展的影響。

三、 跨界交通現狀分析

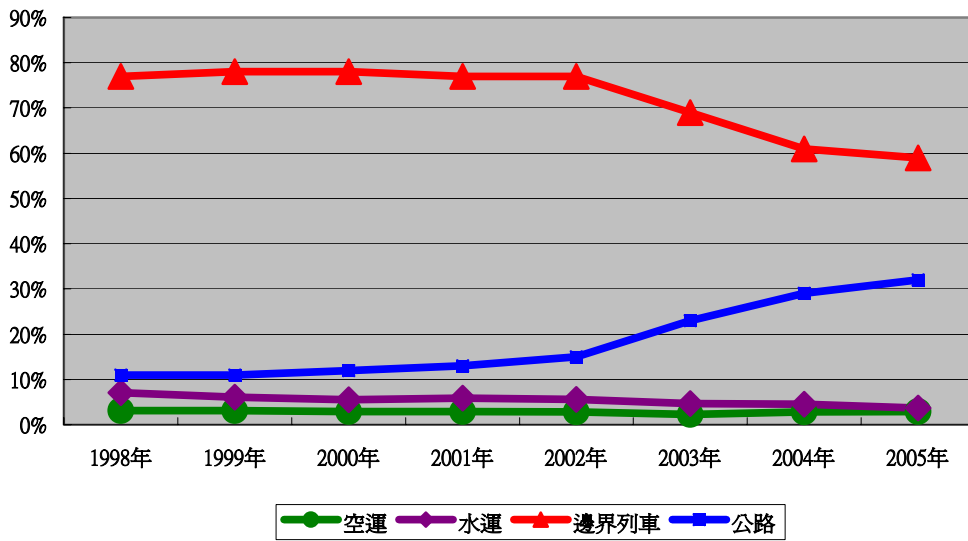
1. 客運交通的增長趨勢和特徵

在 1998 至 2005 年間，香港與內地跨界客運總量以年均約 8.7% 的速度持續增長。



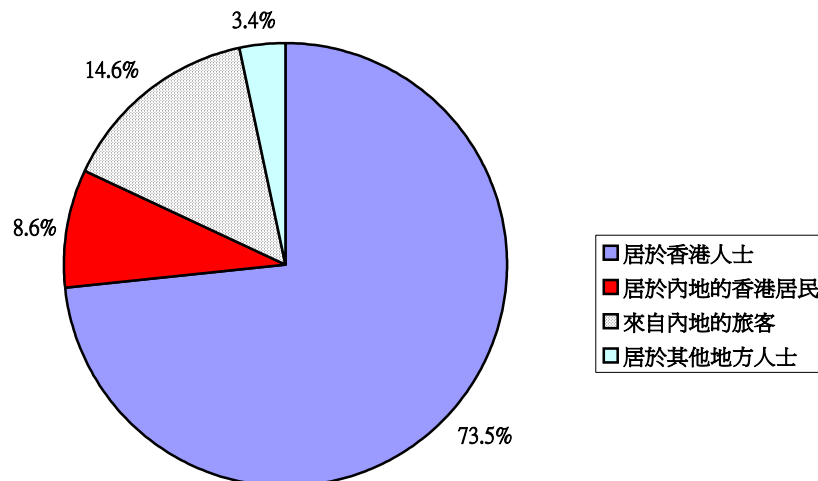
2005 年，香港與內地跨界客運總量共 1.54 億人次。其中，港深陸路客運佔了 91%，達每日 38.5 萬人次。

1998-2005年香港與內地跨界客運交通分擔比例

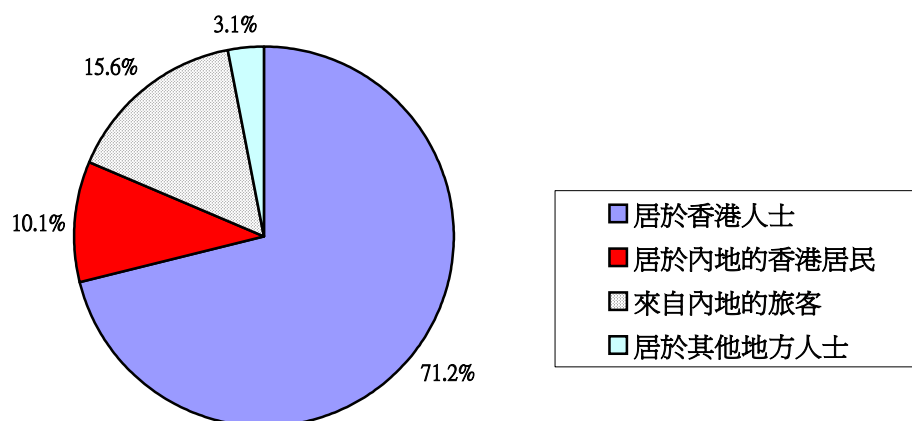


根據香港特別行政區政府規劃署 2006 年跨界旅運統計調查，香港與內地的跨界旅客主要是居於香港人士，於 2006 年佔總量的 73.5%；居於內地的香港人佔 8.6%，而來自內地的旅客則佔 14.6%。隨著 CEPA 的簽署及赴港「個人遊」政策的實施，內地旅客所佔的比率有明顯的上升趨勢，至 2007 年底，約佔 15.6%。

2006年按跨界旅客類型劃分的比例



2007按跨界旅客類型劃分的比例



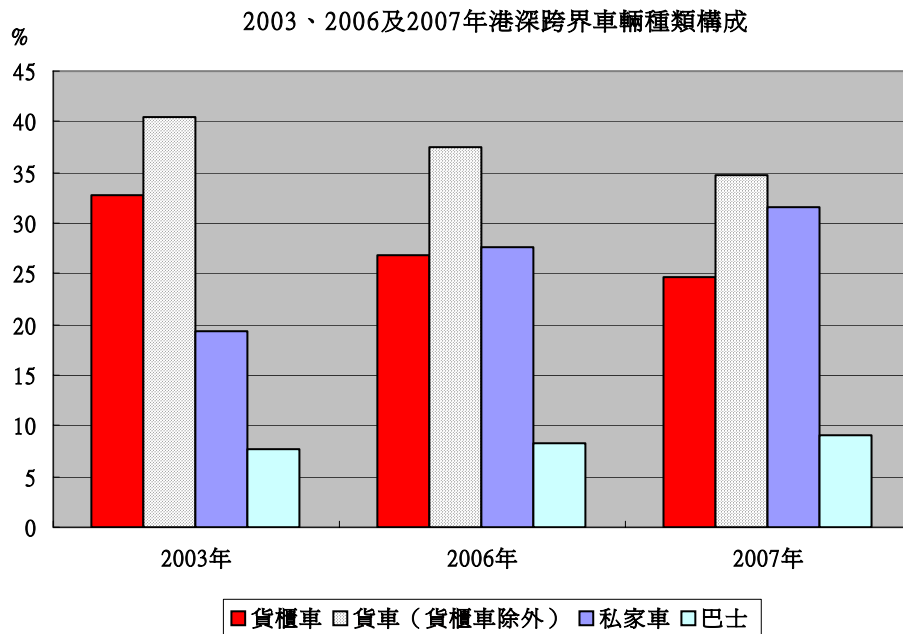
就交通分擔比率而言，2005年，香港與內地的跨界旅客主要使用邊界列車，約佔59%，其餘的旅客則主要使用巴士（包括旅遊巴士及穿梭巴士）以及私家車出行，約佔32%。

從整體跨界旅客的空間分佈來看，2005年來往於香港至廣東省東部地區（如深圳的鹽田區及龍崗區、東莞東部、惠州及粵東地區）的陸路旅客達每日7.4萬人次。

2. 貨運交通的增長趨勢和特徵

在1993至2005年間，香港與內地跨界貨運總量以年均及以噸計約5.9%的速度穩步增長。在2005年，按照貨運方式劃分的跨界貨運分擔比率，水運（包括河運和海運）和公路運輸共佔99.5%，其中公路運輸約佔30%。2005年的港深公路跨界貨運交通量達每日2.7萬架次，比較1993年的增幅超過四成。

根據香港特別行政區政府規劃署2003年跨界旅運統計調查，港深陸路跨界車輛以貨櫃車和其它貨車為主，佔整體的73.1%。隨著小汽車的配額增多，至2007年底的同類型調查顯示，陸路跨界貨車比率已下降至59.4%。



從跨界貨運交通的地區分佈來看，2003年的陸路貨運交通起訖點主要是珠江三角洲地區，其中深圳約佔 55%，並持續上升至 2007 年底的約 63%。

從統計分析，來往港深兩地的陸路貨運交通流向主要是從香港港口及香港西部¹至深圳西部²，佔總量的 35.8%。由香港東部¹或港口至深圳東部²的交通量約佔 16%，其餘由香港西至深圳東或香港東至深圳西方向的交通量約佔 19%，後兩者皆為新口岸的潛在需求。

¹ 香港東部和西部的劃分是依據香港特區政府規劃署的《跨界旅運統計調查》。東部包括新界東北、新界東南、東九龍、港島中東部。西部包括新界西北、新界西南及荃灣/葵青區、西九龍和東九龍以外的地區、港島西區。

² 深圳東部包括鹽田區、特區外中部物流組團（布吉、平湖、橫崗）、龍崗中心組團（龍城、龍崗、坪地）、東部工業組團（坪山、坑梓）、東部生態組團（葵涌、大鵬、南澳）、東莞東部、惠州及更遠。中部包括羅湖區、福田區、特區外中部綜合組團（龍華、觀瀾、坂雪崗）、東莞中部及更遠。西部包括南山區、特區外寶安中心組團（新安、西鄉、福永南部）、西部工業組團（福永北部、沙井、松崗）、西部高新組團（公明、光明、石岩）、東莞西部及更遠。

3. 跨界口岸交通的運行情況

研究對跨界口岸交通運行的分析主要採用了 2005 年的資料和數據。在 2005 年，港深之間共有羅湖鐵路及落馬洲／皇崗、文錦渡及沙頭角三個公路跨界口岸。羅湖鐵路口岸只承擔港深之間的跨界客運交通；三個公路口岸皆為客貨綜合性口岸，其中落馬洲／皇崗口岸主要承擔香港至深圳、東莞、廣州及更遠地區的跨界交通；文錦渡口岸主要承擔香港至深圳龍崗區、東莞中東部、惠州及更遠地區的跨界交通；它也是唯一可提供鮮活貨檢疫的通道；沙頭角口岸則為輔助性質，主要服務深圳鹽田區、龍崗區及珠三角以東地區。

從各口岸 2005 年的運行情況來看，落馬洲／皇崗口岸的港深跨界客運處理能力，以及深方的皇崗口岸車輛處理能力、文錦渡口岸的客運處理能力都已經飽和。自 2007 年深圳灣口岸及落馬洲支線口岸（深方為福田口岸）相繼落成啓用後，各口岸的擠塞情況有明顯的改善，但東部口岸因地理環境的限制，仍然處於比較緊張狀態。

由於現狀口岸通行能力不足，造成皇崗、文錦渡及沙頭角口岸兩側經常有車輛排隊。2005 年調查顯示，在港深口岸排隊的貨車平均每小時可超過 160 架，高峰小時更達 390 架。例如港方文錦渡口岸的貨車排隊高峰小時可長達 3 公里，由口岸沿文錦渡路延伸至上水圍一帶，影響該地區城市交通的正常運行。深圳也有同樣的問題，隨著深圳市中心城區由羅湖口岸地區不斷向東西兩面擴展，皇崗、文錦渡口岸已經被城市中心區包圍，一方面缺乏拓展用地，無法滿足日益增長的跨界交通需求，另一方面大量的跨界交通從城市中心區穿越，引致口岸交通與城市交通相互交集，造成嚴重交通擁堵，亦降低了口岸的服務水平。



港深口岸的整體交通運行情況出現不平衡的局面，西部與中部口岸的跨界通行能力及服務水平遠高於東部的口岸，影響香港與深圳東或粵東地區的客貨流通。

四、興建蓮塘/香園圍口岸的必要性

本研究從大珠三角區域合作、港深合作、跨界交通發展、港深公路口岸功能及經濟效益角度論証了蓮塘/香園圍口岸的必要性。

1. 從大珠三角區域合作的角度分析

廣東省委、省政府分別於 2006 年 11 月及 2007 年 4 月發佈了《關於促進粵東地區加快經濟社會發展的若干意見》及《加快粵東地區發展產業與重大項目規劃的通知》，明確指出粵東未來要“積極承接珠江三角洲等地區的產業轉移”及“加大區域經濟合作力度，建立粵港澳更緊密的經貿聯繫，擴大粵東各市與港澳在製造業、高新技術產業、服務業等領域的合作”。

位於粵東的惠州市在《惠州市國民經濟與社會發展十一五規劃綱要》提出要“主動加強與香港、澳門、廣州、深圳、東莞等地區在商貿與投資、製造業、服務業、旅遊業等領域的合

作，謀求共贏”。而汕頭市在《汕頭市國民經濟與社會發展十一五規劃綱要》則提出“積極參與 CEPA、東盟、泛珠三角區域合作，積極承接國際、港澳臺和珠江三角洲地區的產業、資金、技術、市場份額的轉移，加快發展和壯大具有比較優勢的產業”。

根據粵東各級政府的整體發展政策及規劃綱要，新口岸可將香港與粵東、粵東北地區聯繫起來，進一步擴大香港的經濟腹地，加強了珠三角核心發展軸向粵東、粵東北地區的輻射，對繼續促進香港經濟與珠三角地區融合，帶動粵東、粵東北地區的發展以及珠三角區域資源的進一步整合等具有重要意義。



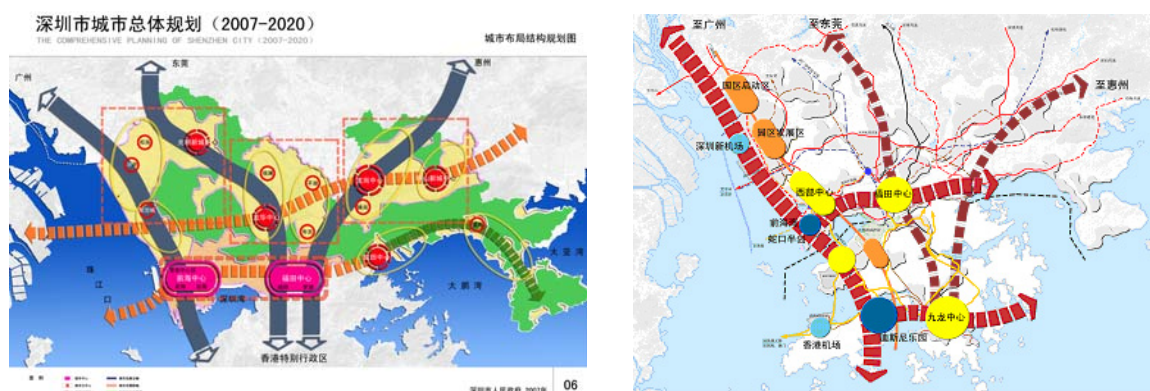
2. 從港深合作的角度分析

2004年6月，港深簽署了《關於加強深港合作的備忘錄》，進一步加強港深的合作。兩地間的經貿往來日趨緊密，為促進及方便各種生產要素的自由流通，需要積極推進口岸及跨界基礎設施的建設，提供更加便捷的人員及經貿往來的環境。

建設蓮塘/香園圍口岸可完善港深東部發展軸線上的跨界通道系統，為港深東部發展軸線的培育與發展提供支持，並將有力地促進港深城市發展空間的整合，進一步提升港深兩地的

區域輻射能力和競爭力。

為迎接第 26 屆世界大學生運動會，深圳將加快推進東部地區的開發建設，蓮塘/香園圍口岸的興建可促進香港與深圳東部大運新城及坪山新城新開發區的聯繫。新口岸亦能為香港新界的新發展區、邊境禁區將釋放的土地以及口岸連接路周邊的土地提供新的發展機會。



3. 從跨界交通發展的角度分析

現時港深東部的跨界客、貨流主要由文錦渡及沙頭角兩個口岸承擔。每日這兩個口岸的通行量基本已超越它們的實際通行能力，引致香港的文錦渡路和沙頭角路及深圳的文錦南路、北斗路和沿河南路，因口岸貨車排隊而引致嚴重交通擠塞。總體規劃改造工程雖然可以在一定程度上提高文錦渡口岸的通行能力，但極其有限；而沙頭角口岸，由於地理位置環境所限，並沒有可提高口岸通行能力的改造工程方案。要滿足未來東部跨界客、貨運量的增長，興建蓮塘/香園圍口岸是必要的。

從城市的空間佈局分析，文錦渡口岸及沙頭角口岸均位於深圳市的建成區，且沒有對應的高速公路連接口岸。跨界的車輛必須使用市政道路向市區內疏導，導致口岸區域城市道路擁擠與堵塞，影響跨界車輛的快捷流通，阻礙香港與內地東部，

特別是粵東地區的經濟持續發展。興建蓮塘/香園圍口岸，並連接深圳東部過境通道，除了可以滿足城市空間佈局的要求，更能改善跨界車輛的擠塞情況，免去要在市區道路繞行所浪費的時間和運輸費用，增加社會經濟效益。

4. 從港深公路口岸功能分工的角度分析

為避免貨運車輛與市區交通相互延誤，帶來社會經濟的損失及環境污染問題，跨界口岸貨運將形成“東進東出、西進西出”的總體格局，利用東、西兩邊的口岸疏導跨界貨運車輛。西邊主要由深圳灣口岸承擔西向軸線的貨運車輛，東邊則要興建蓮塘/香園圍口岸才能應付所需的貨運流量。

新口岸不但能分流文錦渡及沙頭角口岸的貨運及客運的車流，更提供實際空間改善這兩個現有口岸的跨界旅運設施。

未來港深各公路口岸將形成以下的功能格局，配合港深整體長遠發展。

港深發展軸	口岸	主要功能	貨運交通組織（深圳方）
西軸線	深圳灣	貨運兼客運	往西部經東濱路側接線直接上沿江高速西行，或經南坪快速二期至廣深高速立交上廣深高速西行； 往中部經東濱路側接線經南坪快速二期、南坪快速一期至梅觀路立交上梅觀高速北行。 往東部經東濱路側接線經南坪快速二期、南坪快速一期、水官高速、橫坪公路至東部過境通道主線後東行，或經南坪一期梅觀高速立交上梅觀高速北行，至機荷高速立交上機荷高速公路東行。
中軸線	落馬洲 / 皇崗	客運兼貨運	往西部直接上廣深高速西行或至南坪快速二期立交轉上南坪快速二期及沿江高速西行； 往中部直接上廣深高速至廣深高速

港深發展軸	口岸	主要功能	貨運交通組織（深圳方）
			<p>龍珠立交轉用深雲路上南坪快速一期至梅觀高速北行；</p> <p>往東部利用南坪快速一期、水官高速、橫坪公路至東部過境通道東行，或經南坪一期梅觀高速立交上梅觀高速北行，至機荷高速立交上機荷高速公路東行。</p>
東軸線	蓮塘 / 香園圍	貨運兼客運	<p>往西部或中部經東部過境通道至鹽排高速立交轉向鹽排高速北行，至水官高速立交轉西行，上水官高速、南坪快速一期及二期，或經機荷高速立交上機荷高速，至梅觀高速向中部行或廣深高速或沿江高速向西行；</p> <p>往東部直接使用東部過境通道向東行。</p>
	文錦渡	客運兼貨運 (供港鮮活貨)	<p>往西部或中部經沿河路、東環快速路、東部過境通道至鹽排高速立交轉向鹽排高速北行，至水官高速立交轉西行，上水官高速、南坪快速一期及二期，或經機荷高速立交上機荷高速，至梅觀高速向中部行或廣深高速或沿江高速向西行；</p> <p>往東部經沿河路、東環快速路至東部過境通道向東行。</p>
	沙頭角	客運兼貨運	<p>往西部或中部經沙鹽路上鹽排高速，至水官高速立交轉西行，上水官高速、南坪快速一期及二期，或經機荷高速立交上機荷高速，至梅觀高速向中部行或廣深高速或沿江高速向西行；</p> <p>往東部利用沙鹽路、鹽排高速，經鹽排高速一東部過境通道立交直接上東部過境通道向東行。</p>



5. 從經濟效益的角度分析

經濟效益評估的方法是通過比較逆向對比方案（即無蓮塘/香園圍口岸）與興建蓮塘/香園圍口岸的情況，分析道路成本效益，包括可節省的資源成本及其金錢價值，並與經濟成本作比較。其中，可節省的資源成本主要包括車輛行程成本（省下維修及燃料成本）及交通擁堵情況緩和而節省的時間。

此外，口岸也可能為社會及企業機構帶來運輸成本下降、土地價值上升、就業機會增加及減少環境污染等方面的收益。除了計算可量化的時間和距離成本外，還需要考慮其他不可量化的成本，例如新口岸以及相關基建在建設和運作期間帶來的環境問題，以及對周邊村落的社會性影響。基於蓮塘/香園圍口岸的具體細節有待下一階段的研究確立（包括連接線規劃、土地使用、營運程序以及對環境的影響），因此本次的成本效益分析在計算效益時重點著眼於節約的時間和路程，從而對整體效益做出比較保守的估計。

根據分析結果，預計蓮塘/香園圍口岸在 2018 年建成後至 2030 年(即 12 年計算)，可帶來 143 億港元的總經濟效益，或 22 億港元的淨經濟效益³。經蓮塘/香園圍口岸前往東部過境通道直接聯繫的龍崗地區，最少可節省約 22 分鐘（由 49 分鐘減至 27 分鐘）和 5 公里（由 33 公里減至 28 公里）的路程。總體跨界交通繞行共減少了約 290 億公里，及約 130 億分鐘時間。以交通效益對比資本及營運成本而計算的潛在經濟回報，是可觀及正面的。

³ 有關經濟效益分析屬初步保守估計，只計算可量化的節省的行車距離及時間，並未考慮其他不能量化的效益，例如為企業帶來運輸成本下降、土地價值上升、就業機會增加等。另在成本計算上，亦包含了港方建造整條連接路的工程費用(而該道路亦會連接其他新發展區，可能產生的效益並未計算在內)。

五、 跨界交通預測

1. 跨界客運交通

香港與內地之間的跨界交通政策對跨界客運交通的發展具有重大影響，如赴港的「個人遊」政策實施後，大大方便了內地居民到港旅遊，增加了跨界交通的需求。在 2008 年 8 月獲內地授權，「一百四十四小時便利簽證」旅遊政策的適用範圍將擴大至廣東全省；並授權香港旅遊企業先以深圳為試點，為在深圳暫住一年以上的非廣東籍居民組織開展迪士尼定點團隊旅遊。另亦支持廣東開展旅遊綜合改革點，優先推動粵港旅遊合作。相信這一系列措施將產生一定的跨界交通量。

隨著經濟全球化及區域一體化的發展，香港與內地人員往來也必將更加密切，人員跨界交通政策也會繼續向更靈活、更方便的方向變化。本研究的跨界客運交通預測，假設在人員跨界政策方面，深圳居民可享有與香港居民同等的待遇，即可持規定證件多次往來香港，且無需簽證。

本研究分別建立了香港居民的跨界出行率、內地不同城市居民的跨界出行率與跨界出行時間、內地城市經濟發展水平（生產總值）的 LOGIT 分析模型，作為推算未來香港與內地跨界客運出行預測的主要根據，預測所採用的基年為 2005 年，預測年為 2020 年及 2030 年。

預測結果顯示，到了 2030 年，香港與內地跨界客運交通出行總流量將會達到每日 146 萬人次，是 2005 年的 3.4 倍。其中，陸路跨界旅客將佔總流量 95%，而東部流向的陸路旅客約佔總陸路客運流量 21%。

預測蓮塘／香園圍口岸的未來客運交通流量如下。新口岸

將會承擔經東部公路口岸來往香港與內地總客運量的 47%⁴。

年份	蓮塘／香園圍口岸客運量預測 (人次／日)
2020	20,303
2030	30,713

2. 跨界貨運交通

本研究採用分貨類分析方法，根據分貨類跨界貨運量與跨界貿易額之間的關係，通過香港與內地不同城市分貨類貿易額的變化，推算跨界貨運量；再根據模型推算各設計年香港與內地的跨界貨運交通總量。

預測結果顯示，到了 2030 年，跨界貨運總量將會達到 3.4 億噸，是 2005 年的 2.7 倍。其中，陸路跨界貨運佔總貨運量 46%，比 2005 年增長了 3 倍，而東部流向陸路貨運約佔陸路跨界貨運的 19%。預測 2030 年相對的貨運交通總量為每日 7.3 萬車次。

預測蓮塘／香園圍口岸的未來貨運交通流量如下。新口岸將會承擔經東部公路口岸往來香港與內地貨運交通總量的 84%⁵。

年份	蓮塘／香園圍口岸貨運交通量預測 (車次／日)
2020	15,033
2030	17,407

3. 跨界公路交通總量

跨界公路交通可分為貨運及客運交通兩種。公路客運交通

⁴該數字為 2030 年蓮塘/香園圍口岸預測客流量占蓮塘/香園圍、文錦渡、沙頭角口岸總客流量的比例。

⁵該數字為 2030 年蓮塘/香園圍口岸預測貨運交通量占蓮塘/香園圍、文錦渡、沙頭角口岸總貨運交通量的比例。

量的估算方法，是建基於跨界旅客出行的現狀，並結合交通接駁網絡的發展，先估算跨界客運出行的航空及水運分擔比重，再利用模型測算所得的陸運客運出行量的陸運方式分擔比重。在此基礎上，結合巴士及私家車的平均載客量，再求算各預測年的客車需求量。

綜合貨運交通量及客運交通量的預測結果，到了 2030 年，香港與深圳公路口岸的交通總量為每日 109,122 車次。其中，蓮塘/香園圍口岸的跨界交通量如下：

蓮塘/香園圍口岸跨界交通量預測（車次/日）				
預測年	私家車	巴士	貨車	總數
2020	1393	569	15033	16995
2030	2410	837	17407	20654

六、蓮塘 / 香園圍口岸的功能和用地規劃

1. 口岸功能

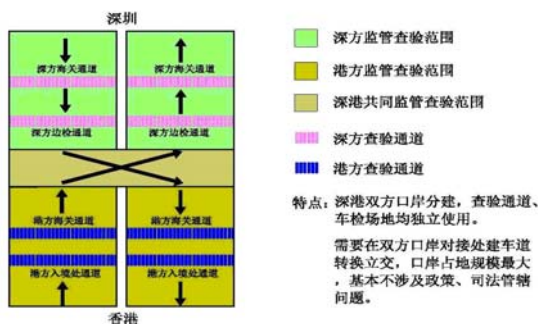
蓮塘 / 香園圍口岸將會承擔香港與深圳東部、惠州以及粵東、贛南、閩南之間的跨界貨運兼客運交通。

2. 口岸規劃方案

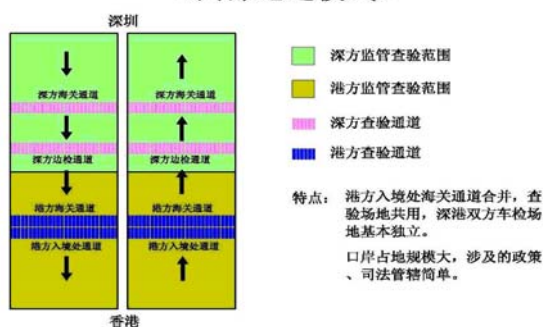
2.1 口岸查驗模式

由於深圳的蓮塘與香港的香園圍在土地資源上均存在限制，口岸設施放在任何一方都存在困難，加上兩個地點的距離十分接近，可以採用相連聯檢大樓的設計連接，縮短跨界旅客的步行距離，故新口岸將會採用現時一般港深陸路口岸所採用的「兩地兩檢」查驗模式，即港深的口岸設施將在各自的行政邊界範圍內佈設。

深港分檢——現狀口岸管理模式



一地兩檢——深港車檢用地基本獨立（西部通道模式）



2.2 口岸用地發展主要的限制

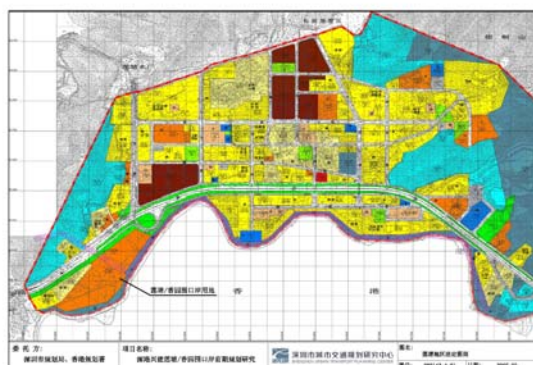
香港側

- 周邊有多個原居民鄉村，分散於區內，部分現存具有歷史文化建築，例如香園圍、松園下和下香園，限制了口岸用地擴展的空間和佈局走向；
- 平坦土地多為私人擁有，官地主要集中在山丘地帶；
- 深圳河蓮塘段有待進行治理工程，需要預留工程用地；
- 屬於禁區範圍，交通和基建設施不足；
- 保留了較好的鄉郊特色和環保價值，新口岸的規模需要減低對環境生態的破壞。



深圳側

- 法定圖則上只預留 12.3 公頃作口岸用地，再加上邊防禁區用地約 6 公頃，合計只有約 18.3 公頃用地。假若用平面佈置設施的模式，用地不足以應付口岸未來需承擔的跨界交通流量；
- 北部緊鄰羅沙公路和塘排山，西面為西嶺下舊村，南面是待治理的深圳河蓮塘段和香港特別行政區管轄範圍，東面為現有道路設施，因此，欠缺平面擴展的空間。



2.3 口岸用地規劃的原則

- 兩地兩檢 - 雙方的口岸設施原則上佈設在各自行政區內的用地上；
- 緊湊佈局 - 應盡量縮減用地規模，確保用地佈局緊湊實用；
- 預留用地 - 應在口岸內預留用地作未來的發展需要，其間可佈置作綠化分割帶；
- 用地協調 - 應盡量避免佔用港方新界東北堆填區及擬擴展區；
- 交通連接 - 應確保口岸佈局走向和內部的交通組織與連接道路相協調；
- 以人為本 - 應提高跨界旅客的方便程度，讓港深的旅檢大樓儘量靠近或聯繫在一起，儘量減少旅客旅檢時的步行距離；
- 設施全面 - 應顧及短途旅客的需要，提供可容納一定公共交通車輛的公共交通接駁，且位置必需離旅檢大樓不遠，以方便旅客進入旅檢大樓；
- 文物保護 - 應盡量避免佔用具歷史文化建築物的鄉村，例如香園圍、松園下及下香園；
- 生態保護 - 應盡量避免對港方白虎山山體的破壞，減少對生態的破壞。

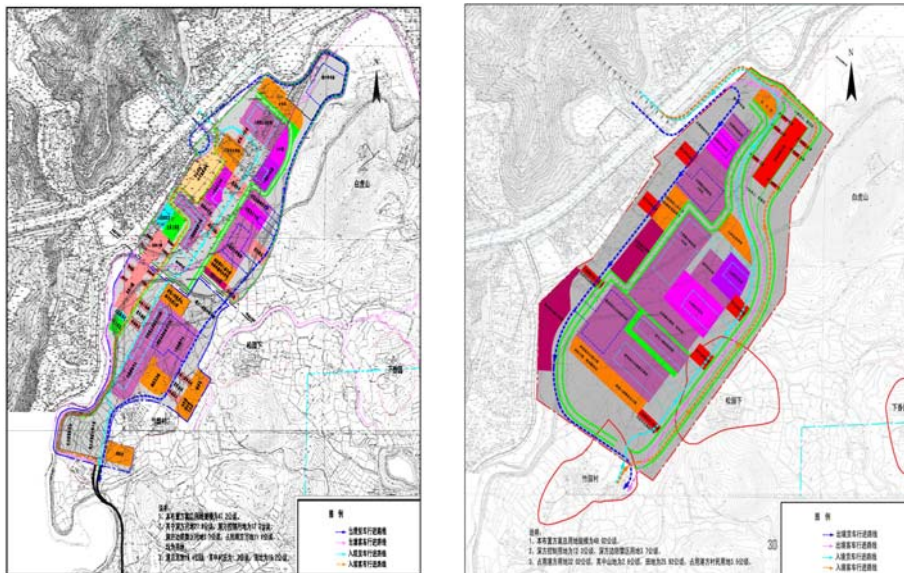
2.4 口岸的用地規劃方案

用地規劃方案

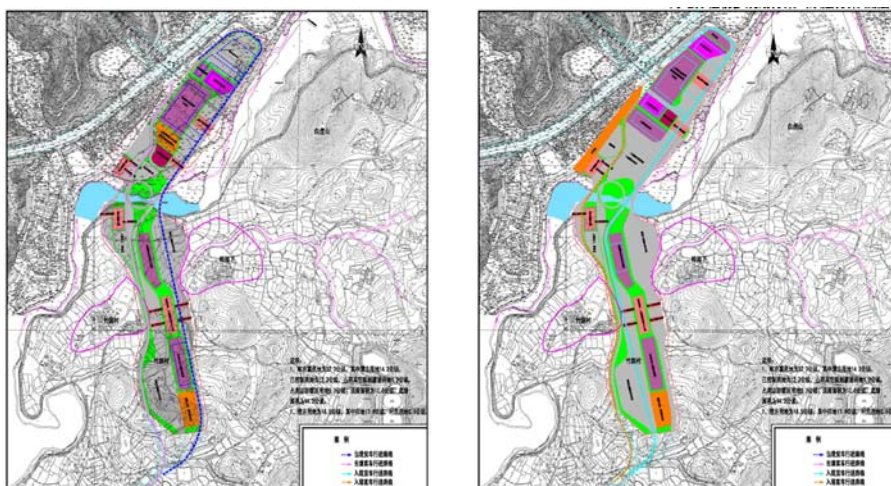
綜合考慮蓮塘 / 香園圍口岸的功能定位以及以上各項因素，在規劃研究過程中擬訂了多個「一地兩檢」和「兩地兩檢」的用地規劃方案，方案共分三類。

第一類為一層方案，主要考慮將港深雙方的口岸設施進行平面佈設。由於口岸用地需求大，加上深方可利用的土地少，

使深方口岸部分設施需要利用港方用地，基於牽涉到諸多難以協調的法律問題，方案實施比較困難。



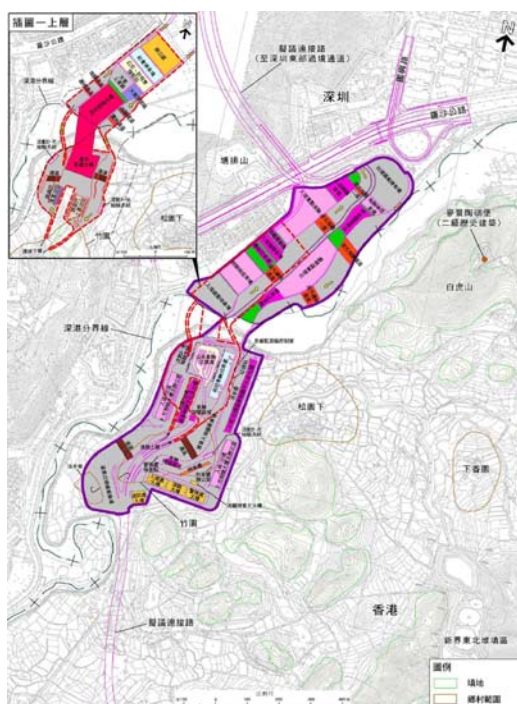
第二類為「兩地兩檢」出入境分層的雙層方案，考慮到港深雙方設施均在各自範圍內解決用地問題，提出出入境分開的雙層佈設方案（深方下層是入境，上層是出境）。但由於大型貨櫃車要在上層通過，工程風險大，實施難度也較大。



第三類綜合考慮第一及二類方案的問題，提出「兩地兩檢」客貨分層的雙層方案，即以客貨運功能分層的設計（下層是貨運，上層是客運，上層將下層部分覆蓋）。這個方案的優點之一

是確保了港深雙方的設施均在各自的行政邊界內佈設，而且減少了結構工程上的難度。此方案的可操作性最強。

在客貨分層的双层方案設計方案中，深方入境設施佈置在西側，出境設施則佈置在東側。旅檢設施緊臨深圳河佈設，以便港深間旅檢設施更便捷地相連接。港方口岸設施緊鄰港深行政邊界線、呈南北向佈置。



用地規模

具體在口岸客貨分層的雙層設計方案中，規劃的口岸設施用地共約 45.5 公頃，其中深方境內用地約 22.6 公頃，港方境內用地約 22.9 公頃。為縮減用地規模，口岸設施分兩層佈設，下層佔地約 35.7 公頃（深方 17.4 公頃，港方 18.3 公頃），上層面積約 9.8 公頃（深方 5.2 公頃，港方 4.6 公頃）。其中港方用地需收回竹園村。

口岸交通設施

根據規劃的口岸功能，口岸將會提供各種車輛包括貨車、巴士和私家車所需的出入境檢查通道、查驗場地、緩衝停泊和上落客的設施。雖然新口岸的功能主要是服務貨運兼客運，但口岸也會設置便捷的公共交通運輸交匯處，以供旅客使用。

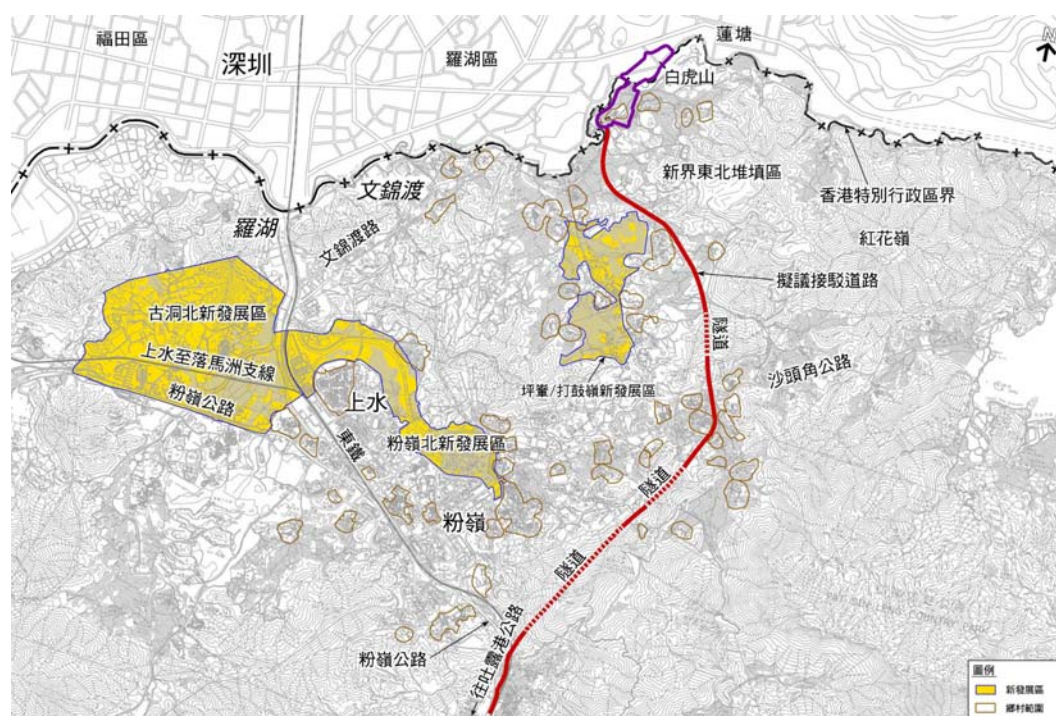
七、口岸連接道路的走線

為配合口岸的有效運作，港深雙方都各自擬定口岸的連接路方案。

香港側

根據香園圍地區四周現狀的用地、地形以及口岸的佈局走向和內部的交通組織，擬定了東線和西線兩個方案。

東線方案要佔用新界東北堆填區的擬擴展區，實施難度較大，故重點考慮西線方案，探討了多個走線方案並重點比選 3 個較可取的走線方案，分別是連接並擴闊現有的文錦渡路，連接口岸至擬建的粉嶺繞道，以及連接口岸至現有的粉嶺公路。後者為最後推薦方案。

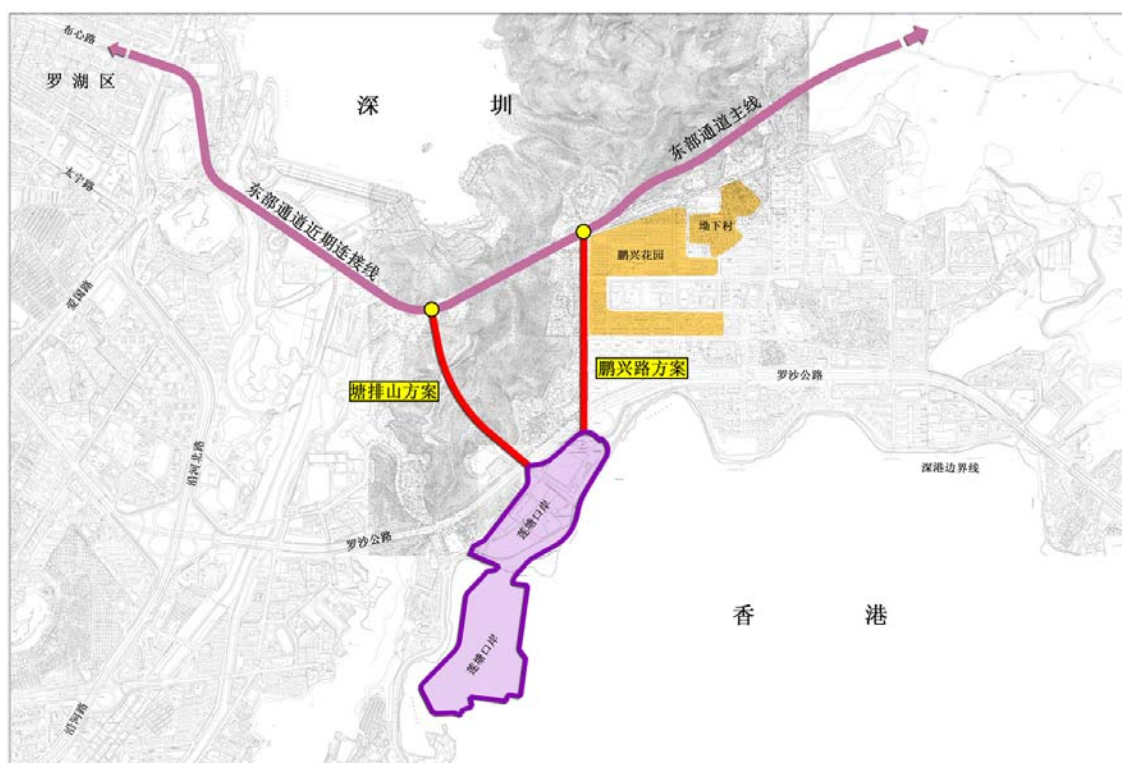


深圳側

連接路將會連接新口岸與深圳東部過境通道的主線。根據新口岸的選址以及深圳東部過境通道的線路走向，結合口岸的內部交通組織、周邊地形、用地及拆遷情況，擬定了兩條線路。

方案一從口岸向北跨羅沙公路，然後向北開隧道穿過塘排山，至東部過境通道近期連接線處，接上東部過境通道，全長約 0.85 公里，其中隧道長約 480 米。方案二起於鵬興路與羅沙路立交處，沿鵬興路向北行，在鵬興路上設雙層高架橋至東部過境通道主線，全長約 1.0 公里。

經過與口岸用地佈局的協調、對周邊城市建成區的影響以及投資等綜合比選，將方案一作爲口岸深圳側連接路的推薦方案。



八、 下一階段的工作

本研究總結了現時港深跨界交通的主要特徵和存在問題、策略性分析了跨界交通發展態勢、評估蓮塘/香園圍口岸興建的必要性、預測了跨界交通需求及新口岸的交通量、並估算新口岸的用地規模及提出口岸的初步設計方案。研究結果將成爲下一階段的工作基礎。

隨著前期規劃研究工作的完成，雙方政府需要就各自的規劃程序，進行工程技術方案的深入研究和論證、開展環境影響評估及口岸和連接路詳細規劃設計等工作。雙方需要進一步協調口岸用地需求，並應結合深圳河整體治理工程和已研究的成果，綜合考慮工程技術和最終口岸設計方案。預計最早可在 2018 年建成啓用。

爲跟進落實蓮塘/香園圍口岸的興建，建議港深兩地政府需繼續保持緊密聯繫，盡快啓動在「港深邊界區發展聯合專責小組」下設的「蓮塘/香園圍口岸工程實施工作小組」，協調項目一切相關的設計及工程。