

立法會問題第六條
(口頭答覆)

提問者：陳鑑林 議員 會議日期：二零零五年十二月二十一日

作答者：房屋及規劃地政局局長

問題

深圳規劃局於本月初公布《深圳 2030 城市發展策略》，表達了深圳與香港合作共同發展、共同建設一個國際都會的願望。關於深港同城化，政府可否告知本會：

- (一) 會不會與深圳當局設立恆常機制，研究《深圳 2030 城市發展策略》和香港規劃署所擬備的《香港 2030：規劃遠景與策略》可以如何配合；
- (二) 除了興建中的深港西部通道和研究中的東部通道外，當局有沒有研究其他跨界通道；若沒有，原因是甚麼；及

(三) 為提高效率和促進深港同城化的進程，現有各個邊境口岸將在何時實行一地兩檢的通關模式安排？

答覆

主席：

就問題的三部分，我的答覆如下：

(一) 粵港兩地社會和經濟發展聯繫日趨緊密，兩地城市發展亦已形成一個大珠三角城鎮群。在這前提下，規劃署亦早已與內地珠三角各城市互相交流策略規劃研究成果和相關規劃資訊。同時亦有通過現有聯絡的機制，包括「粵港合作聯席會議」下設的「粵

港城市規劃及發展專責小組」(下簡稱「專責小組」)交流規劃信息。

規劃署在「香港 2030 規劃遠景與策略」(下簡稱「香港 2030」)研究中，亦確立加強與內地的聯繫是香港未來發展的一個基本規劃方向。在前三個階段研究過程，規劃署均走訪深圳及其他珠三角城市的規劃單位，介紹「香港 2030」研究建議，聽取意見，並輯錄於第三階段公眾諮詢報告書中。同時，在深圳進行「深圳 2030」的研究過程中，規劃署亦通過「專責小組」的信息交流，瞭解深圳的研

究，我們會繼續通過「專責小組」這個渠道，與「深圳 2030」研究隊伍交換規劃資料，並就彼此關注的規劃課題交流意見及討論，互相配合發展。

「專責小組」是個有效的研究及磋商渠道，目前並沒有需要增加新的機制。

- (二) 在跨境通道的研究方面，粵港兩地經常交換跨界客、貨流的資料，以更新預測。我們會密切監測有關情況，按長遠需求而考慮研究是否須增加跨界基礎設施或通道。

在具體跨境項目方面，環境運輸及工務局與國家鐵道部所組成的專家小組，正積極推展廣深港高速鐵路的前期工作，並已就內地段的走線及車站選址達成共識。廣深港客運專線是一條連接香港、深圳和廣州的快速鐵路，可將往來香港與廣州之間的行車時間由現在約 100 分鐘縮短至約一小時之內。內地段以廣州石壁站為起點，經東莞虎門至深圳龍華站後，由皇崗進入香港境內。內地方面已於日前正式開展廣州石壁至深圳龍華段的工程，並預留深圳龍華至深港分界

線段，與香港段配合，達致同步建成。香港特區政府與深圳市政府亦正就龍華站的設計及內地與香港段的接駁交換意見，雙方的共同意願是希望車站建設能兼顧往返香港旅客的需要，並使車站更能發揮其樞紐角色。香港段方面，我們正考慮九鐵公司於二零零五年七月所提交的可行性研究報告。

- (三) 根據保安局提供資料，我們目前與內地的共識是全力加快深港西部通道新口岸的建設工作，並在新口岸實行「一地兩檢」，以配合深港西部通道

通車。目前未有計劃在現有的各個口岸實行「一地兩檢」。