

二、禁區開放後打鼓嶺之開發

1. 蓮塘 / 香園圍口岸工程

蓮塘 / 香園圍口岸啟用前，港深邊界共有六個陸路口岸。當中文錦渡、沙頭角、落馬洲和深圳灣屬車輛口岸，羅湖和落馬洲支綫則屬鐵路口岸。2004年，港深兩地政府開始探討在蓮塘 / 香園圍興建新口岸的可行性，往後無論是禁區開放或是東北發展等文件也有相關的討論。2008年，香港政府正式落實進行蓮塘 / 香園圍口岸工程，預算2013年正式動工，並計劃最快2018年啟用。2007年，整個項目工程造价估計約96億元，2009年估價修正為約81億元。2011年，該項目列為國家「十二五」規劃下粵港澳合作的七大項目之一。

工程完成後，將成為連接香港與深圳的第七個陸路口岸，把深圳東部過境通道、深惠高速和深汕高速與香港的口岸連接路、粉嶺公路連接起來，加強了香港與粵東、粵東北、江西、福建等地區聯繫，對未來區域合作和發展大有裨益，對推動長遠經濟發展具有十分重要的意義。新口岸可把本港東部通道的過境車輛交通重新分流，紓緩日趨飽和的文錦渡和沙頭角口岸的繁忙交通，大大改善打鼓嶺區出行的交通條件。⁶⁶



圖 4-4 2016年港府實施第三階段禁區開放，坪輦路檢查站完成歷史任務。該檢查站關閉數月後，一輛吊臂車撞毀其上蓋，使拆卸工程提早展開。

66 打鼓嶺慶祝平源天后寶誕演戲理事會：《打鼓嶺區慶祝丁酉年平源天后寶誕》（香港：打鼓嶺區坪源天后廟理事會，2017），頁54-55。

隨着工程開展，面對收地賠償、技術困難、人手短缺和建材成本上漲等因素，預算大幅升至 162 億元。2019 年，香園圍公路和龍山隧道投入服務，口岸管制站則延至 2020 年才正式啟用，整項工程總計超過 330 億元。⁶⁷

2. 竹園村拆遷重置計劃

蓮塘 / 香園圍口岸的工程，對當地環境造成極大影響，引來當地居民激烈反抗，造成工程多次延誤。首當其衝莫過於口岸大樓的選址。雖名為蓮塘 / 香園圍口岸，但實際位處卻座落於打鼓嶺竹園村。這是眾多選址中成本最低的方案。2008 年，特區政府落實蓮塘口岸規劃後，收地問題接踵而來，其中竹園村拆遷重置處理手法頗具爭議。政府在凍結土地戶籍及人口登記時，只承認戰前已擁有屋地的原居民可獲完整安置賠償，並安排入住鄰近新建的遷置區。村內非原居民則不符合資格，需要自行負擔購置用地及建築費用。自 2010 年起，竹園村居民曾發起多次示威行動，包括到粉嶺政府合署發起示威、紮營佔領、靜坐等行動，又成立臉書「蓮塘口岸工程迫遷關注組」專頁，吸引外界關注。幾經波折，非原居民家庭接受「平房方案」，容許在遷置區旁購買私人農地，並向當局申請興建平房。2016 年起，新竹園村陸續入伙。

67 無綫新聞：〈蓮塘口岸工程再超支 總費用增至 354 億〉，2015 年 1 月 5 日 <https://news.tvb.com/tc/local/54aa34be6db28c4269000007>。



圖 4-5 動工儀式後，香園圍前村長萬秀平拿出 1980 年代草擬新口岸建議書。



圖 4-6 雖然名為香園圍口岸，選址卻坐落於竹園村的範圍內，竹園村被迫遷村，新竹園村建於原址 500 米外，在 2016 年陸續入伙。

3. 香園圍公路

為了配合蓮塘 / 香園圍口岸的落成，港深兩地分別興建連接路，以將新口岸接入各自的公路網絡。本港的連接路名為「香園圍公路」，由土木工程拓展署負責。該公路全長 11 公里，設有雙線雙程分隔道路，包括：兩條隧道、4.5 公里長的高架橋和約 1 公里的地面道路。其中，龍山隧道是新口岸連接路的主要路段，連接粉嶺公路和沙頭角公路的交匯處，全長約 4.8 公里，比大老山隧道長 850 米，成為全港最長的陸上雙管行車隧道，另一條長山隧道則長約 0.7 公里。香園圍公路沿線設有四個交匯處，分別連接粉嶺公路、沙頭角公路、坪洋和蓮麻坑路，以縮短行車時間。駕駛人士可以直接利用香園圍公路往返粉嶺公路，無需經粉嶺市中心，從而緩解該區的交通擠塞情況。從九龍坑駕車前往坪輦和打鼓嶺香園圍，分別需時 15 分鐘和 24 分鐘；香園圍公路啟用後，分別只需約四分鐘和八分鐘，大大節省了時間。2019 年 5 月 26 日，香園圍公路正式投入服務。