

二零零四年六月二十五日
資料文件

立法會交通事務委員會 邊境管制站的公共交通設施和安排

目的

本文件闡述各現有邊境管制站的公共交通設施和安排，以及當局擬在深港西部通道和上水至落馬洲支線落馬洲總站的新邊境管制站提供的公共交通設施及安排。

背景

2. 過去十年，本港與珠江三角洲地區之間的經濟日趨融合，交往日益繁頻，尤其是簽訂“內地與香港更緊密經貿關係安排”和實施“個人遊”計劃後，本港過境客貨運均持續大幅增加。一九九三至二零零三年間，過境貨車由每年 700 萬增至 980 萬架次，增幅為 40%；過境旅客數目亦由每年 4 000 萬增至 1.13 億人次，升幅達 180%。

3. 現時陸路通道有四個，分別為羅湖、落馬洲、文錦渡及沙頭角，落馬洲、文錦渡和沙頭角通道原先設計為過境貨運通道¹，而羅湖則由始至今都只限於處理客運。隨着過境交通持續增加，落馬洲、文錦渡和沙頭角的旅客人數也有增無減，其中落馬洲的客貨流量增幅之高，更為三者之冠。

4. 目前，旅客除了可使用東鐵羅湖過境列車過境外，還可選乘另外兩種過境交通工具，即落馬洲至皇崗的過境穿梭巴士(皇巴)和過境巴士。有意見認為，邊境管制站應開放予其他公共交通工具營運，讓過境旅客有更多選擇。我們在考慮這建議時，關注的重點如下：

(a) 我們須確保貨運交通不受影響；因為暢通的貨運交

¹ 一九九三年，700萬過境貨車架次中，有45%經由落馬洲過境，其餘47%及8%分別經由文錦渡及沙頭角過境。在二零零三年，有980萬架次的貨車過境，使用落馬洲過境的佔69%，文錦渡佔26%，沙頭角佔5%。

通，對本港經濟發展及社會繁榮至為重要。

- (b) 我們須確保各管制站能安全而有效率地運作。在這方面，我們須考慮到管制站的地方有限，要保護附近環境以及相鄰道路網絡的容車量。
- (c) 由於過境旅客數目龐大，而鐵路是最環保的集體運輸工具，因此鐵路應繼續作為過境旅客交通的骨幹。
- (d) 在情況許可下，我們會容許其他公共交通工具在管制站營運，提供輔助性質的交通服務，一來可為鐵路網絡未能覆蓋的地方提供服務，二來也可為乘客提供更多選擇。

現有的邊境管制站

落馬洲

5. 落馬洲是最繁忙的陸路過境通道。現時該通道是最重要的過境貨運²通道，而且經此通道出入境的旅客亦日益增多。該管制站原先主要為貨運車輛而設，設有14對車輛檢查亭，為過境貨車辦理出入境和清關手續。一九九九年十二月起，檢查亭數目增加10對，以配合過去數年過境交通的增長。在未來一年，南北行方向各會增加四個私家車檢查亭，以騰出更多檢查亭供貨車使用。我們正在深圳河上現有跨界橋旁邊興建新橋，把貨運與客運車輛分開，以改善車流，並藉此增加跨界橋的容量。

6. 不過，上述所有改善措施均為應付不斷增加的貨運而設，因為預期貨運交通在未來數年會因實施“內地與香港更緊密經貿關係安排”以及本地經濟情況好轉而進一步飆升。事實上，鑑於落馬洲管制站實際環境的限制，加上貨運量顯著增加，管制站內可容納公共交通工具的地方依然極之有限。因此，我們認為容許較大型的載客車輛(如過境巴士及皇巴)在日

² 二零零三年內，每日有超過18 500架次的貨車經落馬洲管制站過境。與一九九三年的每日8 700架次比較，數量多出一倍以上。

間交通繁忙時間出入管制站，是更具成效和效率的做法。不過，到了夜間，管制站的交通一般來說較為稀疏，可略為彈性處理。

的士及專線小巴的試驗計劃

7. 當局在二零零三年一月實施 24 小時客運通關後，考慮到夜間貨運交通不太繁忙，在同年三月實施試驗計劃，在午夜十二時至上午六時三十分車輛較為稀疏的時段，容許市區和新界的士及三條專線小巴路線出入管制站。據二零零四年二月進行的調查顯示，平均每日上述時段內在管制站上落的專線小巴乘客約有 1 500 人，另有約 500 人乘搭的士前往或離開管制站。

8. 我們審慎考慮後，認為這項安排應繼續實施。我們會繼續密切監察情況，確保管制站的運作以及迅速增長的過境貨運交通，都不會因為實施這項安排而受到不良的影響。

皇巴

9. 皇巴經落馬洲管制站往返新田公共運輸交匯處與皇崗口岸，提供 24 小時的短程穿梭服務。車隊共有 26 輛巴士，每 5 至 15 分鐘一班，目前每日的乘客量約為 34 000 人次。

10. 新田公共運輸交匯處發揮轉車站的作用，過境旅客可在此轉乘皇巴或其他公共交通工具(包括專利巴士、公共小巴、的士、本地旅遊巴士)和私家車。交匯處佔地約 9 600 平方米，設有上落客區供皇巴、專利巴士、專線小巴、新界及市區的士和本地旅遊巴士使用。我們稍後會在新田公共運輸交匯處提供可容納約 300 名乘客的空調候車設施³，以及一個顧客服務中心。

羅湖

11. 大部分的過境旅客都經羅湖過境。這條過境通道的繁忙程度，可能是全球之冠。每日有超過400班客運列車來往羅湖與紅磡。二零零三年內，約有8 500萬名旅客經羅湖出入境，較一九九九三年增加127%。

³ 空調候車設施的工程已於二零零三年十一月展開，將在二零零四年十一月前分期完成。

12. 羅湖管制站主要是為配合鐵路運作而設。現時連接羅湖管制站大樓的通路(即羅湖道)是為運送物資的車輛而設，亦是通往管制站的緊急通道。羅湖道有實際環境方面的限制。這條道路各段闊度不一，由 3.5 米至 6 米不等，狹窄的路段只可供單線行車，不適合公共交通工具行走。羅湖道兩旁有斜坡、路軌、私人地段和墳場，由於有這些限制，擴闊羅湖道至適合公共交通工具行走會有實際困難。此外，該處並無地方興建符合標準的交匯處。因此，我們不打算開放羅湖管制站讓使用路面的公共交通工具出入。

文錦渡及沙頭角

13. 文錦渡及沙頭角的管制站屬小規模的管制站。港方和內地的管制站所在位置有一段距離。因為安全及保安理由，不能容許旅客步行來往兩地的管制站。目前有一些專線過境巴士⁴來往內地與新界北部，使用這些服務的乘客不少。

14. 由於上述環境及保安方面的限制，除非兩地管制站之間能提供穿梭巴士服務，否則讓本地公共交通工具出入管制站並無實際作用。但是提供穿梭巴士服務亦不可行，因為該處地方有限，不能設停車處及掉頭設施。而由於實際環境方面的制肘，加上缺乏掉頭設施，兩個管制站均無法設置公共運輸交匯處。

15. 我們現正在沙頭角現有跨境橋左方加建新橋，以改善管制站的安全和車流。不過，一直以來令管制站無法提供公共交通服務的環境限制，不會隨新橋落成而消除，因此我們不打算改變現行安排。

新設的邊境管制站

16. 深港西部通道及上水至落馬洲支線的管制站將分別在二零零五年年底及二零零七年年中落成啓用。根據我們與內地當局的共識，雖然深港西部通道管制站也可處理過境旅客，但其實這條通道主要是為貨運車輛而設。客貨運一地兩檢會在此實行。而上水至落馬洲支線的管制站只處理過境客運，旅客主

⁴ 這些專線過境巴士來往粉嶺至沙頭角以及上水至文錦渡。粉嶺至沙頭角路線在邊境禁區內的沙頭角市設中途站，服務當地居民。

要經本港的東鐵抵達這條過境通道。

深港西部通道

17. 根據我們與內地當局的共識，深港西部通道主要是為貨運車輛而規劃和設計；但乘坐過境巴士往珠江三角洲西岸的旅客，也可經此通道出入境。由於旅客對本地公共交通服務可能會有需求，我們與內地當局已達成共識，在港方管制站的範圍內預留約 6 000 平方米的土地，用作公共運輸交匯處，供本地公共交通工具使用。立法會財務委員會已於二零零三年七月批准撥款興建深港西部通道管制站設施，交匯處已納入其中。

18. 我們現正部署詳細的公共交通服務計劃。我們打算開放管制站讓有限數量的專利巴士、公共小巴及的士營運，並在交匯處設一個的士停候區。我們會與內地當局討論本港擬定的公共交通服務初步計劃，以確保兩地的服務配合得當⁵。

上水至落馬洲支線

19. 二零零二年十一月二十七日，我們就 46TR 號工程計劃“東鐵支線—上水至落馬洲支線的主要基建工程”的撥款申請，諮詢立法會交通事務委員會鐵路事宜小組委員會。會上，議員要求在支線落馬洲總站提供設施，讓其他公共交通工具(包括專利巴士、公共小巴及的士等)可以營運。為回應議員的建議，我們已修訂落馬洲總站的設計，加入一個公共運輸交匯處，讓其他公共交通工具提供往返該總站的服務。

20. 公共運輸交匯處佔地約 6 200 平方米。決定交匯處的面積前，我們已顧及落馬洲總站的公共交通服務須有效運作，並兼顧保護毗鄰環境的需要。為減輕交匯處對環境造成的影響，我們會按照環境許可證的規定，實施一系列的緩解措施。交匯處可容納有限數量的專利巴士、公共小巴及的士⁶，並會設有的士停候處。

21. 立法會工務小組委員會在二零零四年六月九日考慮交匯處的設計和建造的撥款方案後，同意向財務委員會建議把工

⁵ 管制站的通關時間亦屬雙方需要配合的事宜。通關時間則要視乎多個因素決定，例如辦理出入境和海關手續，以及其他支援服務的成本。

⁶ 市區及新界的士均可進出公共運輸交匯處。

程計劃提升為甲級工務計劃。撥款申請如獲財務委員會通過，交匯處便會在本年十月動工，在二零零七年年中完成，以配合支線通車。我們會審慎部署交匯處提供的公共交通服務，確保既能有效滿足乘客的需求，又能符合環境許可證所載條件。

徵詢意見

22. 請議員閱覽本文內容並提出意見。

環境運輸及工務局
二零零四年六月