

立法會交通事務委員會及  
立法會保安事務委員會資料文件

延長時段內的士及專線小巴在落馬洲管制站營運的試驗計劃  
- 延續試驗計劃

目的

當局已檢討延長時段內(午夜至上午六時三十分)的士及專線小巴在落馬洲管制站營運的試驗計劃。本文件告知議員檢討的結果。

背景

2. 二零零三年三月，我們在立法會第CB(1)1127/02-03(01)號資料文件告知議員，當局決定實施試驗計劃，由二零零三年三月二十日零時起准許市區和新界的士及專線小巴在落馬洲管制站營運。當時我們承諾會在試驗計劃推出的三個月後，檢討應否以及如何繼續實行這項計劃。

檢討內容

3. 我們已從以下兩方面檢討試驗計劃的成效：

- (a) 對公共交通服務的運作及需求的影響；以及
- (b) 對交通流量的影響。

在試驗期內，運輸署曾在不同時間進行調查和實地觀察。

的士的運作情況

4. 運輸署發現：

- (a) 延長時段內落馬洲管制站平均每日的士載客車程約有 280 程；
- (b) 在上述所有載客的士車程當中，新界的士佔七成以上；

- (c) 超過六成的士載客車程為北行的落客車程；
- (d) 由於部分的士乘客改為在落馬洲管制站乘車，延長時段內新田公共交通交匯處的士載客車程減少超過六成；
- (e) 落馬洲管制站內的士落客情況暢順；
- (f) 的士派籌制度運作暢順。每日平均向輪候的士派籌約 130 張，當中約九成為新界的士；以及
- (g) 前往新田公共交通交匯處的士停候區輪籌的的士數目不多，凌晨十二時三十分後更大幅減少。停候區最多可容納 22 部的士，然而在此停候的的士，大部分時間遠遠少於此數。

#### 專線小巴的運作情況

5. 有關三條專線小巴路線(屯門、天水圍/元朗、旺角)的調查結果顯示：

- (a) 專線小巴在落馬洲管制站運作的情況暢順。專線小巴平均每日接載約 800 名乘客來往該管制站；以及
- (b) 試驗計劃推出後，在落馬洲管制站使用南行專線小巴服務的乘客人數(相對於在落馬洲管制站加上新田公共交通交匯處登車南行的乘客總人數)逐漸上升，增至最近的七成，另外約九成的專線小巴北行的乘客以管制站為終點站。

#### 落馬洲至皇崗穿梭巴士的運作情況

6. 延長時段內，約有三成的穿梭巴士乘客是在落馬洲管制站內的穿梭巴士登車處登車。這些乘客都是乘坐的士或專線小巴前往管制站的。來往落馬洲管制站與皇崗的穿梭巴士服務能滿足乘客的需求。在管制站穿梭巴士登車處候車的人數，大部份時間都是少於一部穿梭巴士的載客量。在每日午夜及上午六時三十分左右的過渡時間內，穿梭巴士收取車費的安排亦運作暢順。

### 對交通流量的影響

7. 由於在延長時段在落馬洲管制站的貨運交通流量相對較低，因此試驗計劃對新田交匯處及新深路這些連接管制站的關鍵道路的交通流量，並無造成嚴重的影響。

### 其他考慮

8. 值得注意的是，試驗計劃實施三個月以來，由於本港受到嚴重急性呼吸系統綜合症的影響，使用落馬洲管制站出入境的旅客人數顯著減少兩成至四成。由於旅客人數大減，因此計劃的運作模式及安排，都未經全面測試。另一方面，落馬洲管制站的改善工程尚未完竣，部分範圍仍屬工地，預計數月後工程才會全部完成。工程完竣後，現時通往管制站的士及專線小巴士的通道會進一步得到改善。

### 延續試驗計劃

9. 考慮過上述因素後，當局決定延續試驗計劃，八個月後(即二零零四年二月底)再行檢討。稍後將至的主要假期，例如今年的國慶日和聖誕節以及明年一月的農曆新年，均會包括在這段期間內。

10. 與此同時，我們會緊密監察試驗計劃的運作情況。鑑於上文第4(g)段所述的檢討結果，我們會監察現行派籌制度的成本效益，適當時或會考慮修改。當局如作出這類變動，事前會徵詢的士業界的意見。

環境運輸及工務局

二零零三年七月