

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)771/06-07(05)號文件

檔 號：CB1/PL/TP

交通事務委員會

2007年1月26日的會議

有關邊境管制站的背景資料簡介

目的

此文件講述現有陸路邊境管制站的公共交通設施及安排。同時，亦載述落實深港西部通道及上水至落馬洲支線(下稱"落馬洲支線")的背景資料，並綜述委員先前就有關事宜提出的主要意見及關注。

背景

2. 本港現時共有4個陸路通道。它們分別為羅湖、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主要是作為過境貨運通道，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亦越來越多。尤其是落馬洲，其客貨流量增幅之高，更為三者之冠。

3. 目前，旅客除了可以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服務。該等服務是落馬洲至皇崗的過境穿梭巴士(下稱"黃巴")和過境巴士。有建議將新設的邊境管制站開放予更多公共交通工具營運，以便為過境旅客提供更多選擇。

過境巴士服務

4. 在現時客運營業證的制度下，過境巴士服務以國際乘客服務(A05)形式經營，並受香港和內地當局共同管理的配額制度規管。過境巴士服務的配額制度，旨在確保各個管制站交通暢順，運作安全。根據配額制度，獲發配額的每輛巴士，可於指定時間內經指定的管制站往返香港和內地一次。有關客運營業證會作出多項訂明，其中包括批准的車程次數和過境時須取道的管制站。香港和內地當局會定期檢討所發配額數目和過境巴士服務的運作情況，以確保所提供的服務可滿足過境旅客需求，同時不會對邊境管制站造成任何交通問題。

落馬洲邊境管制站的黃巴服務

5. 黃巴經落馬洲管制站往返新田公共運輸交匯處(下稱"交匯處")與皇崗口岸，提供24小時的短程穿梭巴士服務。

在落馬洲的的士及綠色專線小巴試驗計劃

6. 隨着2003年1月實施24小時客運通關，並考慮到夜間貨運交通不太繁忙，政府當局在2003年3月實施一項計劃，容許市區和新界的士及3條綠色專線小巴路線在午夜12時至上午6時30分這段車輛較為稀疏的時間，出入落馬洲邊境管制站。政府當局其後建議由2005年1月26日起，延長的士及綠色專線小巴在落馬洲邊境管制站營運的時間，由午夜12時至上午6時30分改為晚上11時至上午6時30分。

跨境車輛配額制度

7. 根據香港特別行政區(下稱"香港特區")與廣東省兩地政府的協議，供香港私家車進出內地的配額主要發給有商務需要來往兩地的人士。廣東省當局現時要求申請人須在廣東省非山區投資100萬美元(800萬港元或人民幣)以上或在山區投資40萬美元(320萬港元或人民幣)以上。政府當局在回答2006年5月24日立法會的書面質詢時表示，當局最近曾與粵方商討可否放寬投資金額的規定，粵方認為，即使在現行申請資格的規定下，申請者仍須輪候一段時間方能取得配額，因此，現在不宜放寬有關的規定，不然，這樣做會進一步延長申請人的輪候時間。然而，雙方同意在深港西部通道通車後再討論放寬申請資格的可行性。

8. 截至2006年4月底，本港約有11 500輛私家車獲准進出內地，較2003年4月底的大約8 600輛增加了34%。

新設的邊境管制站

9. 位於深港西部通道及落馬洲支線的兩個新設管制站預計即將落成啟用。一如政府當局與內地當局取得的共識，深港西部通道管制站主要是為貨運交通而設，但亦會處理過境旅客。該管制站均會為香港和內地的客貨運提供一地兩檢的設施。而落馬洲支線的邊境管制站只會處理主要從本港乘搭東鐵到此的過境乘客。

落馬洲支線

10. 落馬洲支線是九廣鐵路(下稱"九鐵")東鐵的伸延線。該支線將會由現時東鐵的上水站延伸至位於落馬洲新建的過境通道。興建該支線的目的是紓緩羅湖日趨嚴重的擠塞情況，以及應付增長的鐵路過境旅客交通。待工程完成後，新建的過境通道將會成為香港與內地的第二條鐵路旅客過境通道。

11. 落馬洲支線全長7.4公里，是由5.2公里的隧道及2.2公里的高架橋組成。工程於2002年年底展開，預計會在2007年完工。建造該支線的估計費用約為100億元(按付款當日價格計算)。這筆費用會悉數由九鐵透過其內部資源和商業借貸支付。

12. 政府當局正聯同深圳市人民政府興建雙層人行通道橋，連接支線的落馬洲總站與深圳地鐵的皇崗站。該人行通道橋全長約240米，其中有124米位於香港境內。人行通道橋將會設有行人輸送帶、空調系統和保安監察系統。有關的土木工程成本，將會由深圳市人民政府與香港特區政府按人行通道橋在各自境內的長度攤分。人行通道橋的香港段現已納入該支線的主要基建工程項目。人行通道橋將會依期完成，以配合該支線的啓用。

在落馬洲總站設置交匯處

13. 為了利便其他公共交通工具駛進設在落馬洲總站的新邊境管制站的營運，當局將會在落馬洲總站設置交匯處。

14. 當局就有關工程進行諮詢時，委員普遍同意有需要在落馬洲總站設置交匯處，並籲請政府當局擴大交匯處的面積。經檢討後，政府當局同意在落馬洲總站大樓東側的地面層，闢建一個6 200平方米(而非原本建議的3 500平方米)的露天交匯處。政府當局指出，在決定交匯處的面積時，已顧及落馬洲總站的公共交通服務必須能有效運作，並兼顧保護附近環境的需要。交匯處可容納各種公共交通工具運作，包括專營巴士、公共小型巴士、市區及新界的士，並設有的士停候處。

深港西部通道

15. 深港西部通道是第四條連接香港特區與深圳的跨境行車通道。為配合深港西部通道通車，當局需要建造過境設施，為旅客和車輛辦理出入境檢查和海關清關服務。擬建的過境設施在繁忙時間的交通處理量，入境和出境方向均為每小時約150輛過境巴士、1 640輛私家車和2 600輛貨車，處理量足以應付直至2016年的預計過境交通需求。

16. 關於提供公共交通工具及過境巴士上落客區一事，政府當局指出，深港西部通道的設計，主要是應付貨車和過境巴士，而非使用其他陸路邊境管制站過境會較為方便的個體旅客。然而，政府當局已劃出約6 000平方米的地方，作為公共交通工具的上落客區。

委員提出的主要關注

17. 委員就深港西部通道通車所表達的主要關注之一是該項工程對交通構成的潛在影響。

18. 在2006年3月8日，立法會就"從速改善新界西及西北部的交通安排"通過一項議案。該議案的措辭如下：

"鑒於深港西部通道即將於今年年底落成啟用，將會大大加重新界西及西北部的交通負荷，本會促請政府及早制訂相應的對策，包括：

- (一) 以合理價錢收購三號幹線開放予駕車人士使用；
- (二) 落實興建連接后海灣幹線與三號幹線的東行連接路，使屯門公路的車流量分流；
- (三) 盡快完成屯門公路擴建工程；
- (四) 盡早落實北環線工程計劃及盡快完成九龍南線工程，使鐵路網絡更趨完善和鼓勵新界西北居民使用鐵路往返不同地區，以紓緩屯門公路及三號幹線的壓力；及
- (五) 制定合理及市民大眾接受的票價，以鼓勵他們使用鐵路運輸系統

，以紓緩該區日益嚴重的交通擠塞情況和避免對該區居民構成重大滋擾或不便。此外，政府亦可透過延長三號幹線的專營權年期等方法以調低現時收費；並應盡快落實興建屯門西繞道、屯門至赤鱸角連接路，以及屯門東繞道，而且必須就有關道路的選線充分進行環境影響評估，減少對當地居住環境的不良影響；以及加快推行各項屯門公路市中心段的交通改善工程。"

19. 在運輸問題方面，委員普遍認為，如情況許可，政府當局應讓其他公共交通工具在邊境管制站營運，以提供輔助交通服務，給予乘客更多選擇。

20. 運輸業就新設邊境管制站的公共交通安排所表達的意見紛紜。一方面的士、公共小型巴士及非專營巴士業認為當局應讓他們在新設的邊境管制站營運，但過境巴士營辦商卻關注到容許各類公共交通車輛在新設的邊境管制站營運所帶來的潛在問題，以及因而引起的交通問題。

21. 交通事務委員會將於2007年1月26日討論深港西部通道及落馬洲支線啓用後的交通及運輸安排的事宜。

立法會秘書處
議會事務部1
2007年1月23日