

立法會交通事務委員會

羅湖管制站的交通安排

目的

本文告知議員有關羅湖管制站的旅客流量、交通服務及改善措施。

旅客量與交通服務

2. 附件 A 載有羅湖由一九九七年至二零零二年間的旅客人數。二零零二年內，平均每日有 262 232 人次經羅湖出入境，周日、假期及節日更可高達 350 000 人次。

3. 東鐵為前往羅湖管制站的旅客提供快捷有效的服務。紅磡至羅湖的車程只需 40 分鐘左右。來回羅湖方向的東鐵列車，每小時最多各開出 12 班，每班可載客 3 800 名，有充足的載客量接載旅客往來羅湖。

4. 政府各有關部門與九廣鐵路公司（九鐵公司）已設定預報系統和應變措施，以確保羅湖管制站在出入境高峰期保持人流暢順。這些措施包括在有需要時實施羅湖車票配額以控制前往管制站的旅客人數，以及出入境櫃位實施對應式人流管理。在各方努力之下，經羅湖出入境的人數雖然與日俱增，客運仍大致暢順。

羅湖管制站改善措施

5. 政府與九鐵公司在羅湖管制站正進行多項改善措施，為旅客提供更佳的环境。由現時至二零零五年之間將會分階段完成的主要工程包括：

政府進行的工程

- (a) 擴建離境大堂和擴闊通往離境大堂的通道，以增加旅客流通和輪候的空間；

- (b) 改裝和增設出入境櫃位；
- (c) 進行羅湖行人天橋改善工程，包括安裝空調系統；

九鐵公司進行的工程

- (d) 興建羅湖站月台和改善月台設施，以配合推出新的上落客分流計劃；
- (e) 擴闊車站大堂與離境大堂之間的通道；
- (f) 擴大入境大堂的旅客等候區；以及
- (g) 改善廁所和出入閘機等車站設施。

提供其他前往羅湖的公共交通運輸服務

6. 當局就提供公共交通服務往來管制站所制定的運輸政策，是以確保旅客能在安全而有效率的情況下出入境為目的。如情況許可，我們會因應各管制站的情況及環境限制，盡量容許不同類型的公共交通工具營辦往來過境管制站的服務。在管制站提供交通服務的安排，必須按步就班，確保情況安全有序，保持人流和貨運暢通無阻。**附件 B** 載有當局考慮讓公共交通工具進出管制站是否恰當、何時實施、如何落實以及批准的類型時採用的主導原則。

7. 各個管制站因應其本身限制，有不同的特色及賦有不同的功能，以便能有效率地處理過境交通。現時，羅湖管制站的設計，是滿足旅客使用快捷有效的鐵路服務的需求。其他管制站則准許直通過境巴士及私家車輛行駛，而其中落馬洲管制站亦可讓穿梭巴士服務及正試行讓的士及綠色專線小巴在午夜時段行駛。

8. 以羅湖管制站來說，現時連接羅湖管制站大樓的通路(即羅湖道)有實際環境上的限制，要提供適當的上落客設施亦有困難。羅湖管制站大樓及其通路的繪圖載在**附件 C**。各項限制現闡述如下。

9. 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。該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，不符合開放予公眾使用的標準。政府已計劃把羅湖道其中一單線行車路段擴闊至 6 米。不過，由於工程涉及收回土地，預計二零零六年年中之前亦無法完工。即使這條路段加以擴闊，羅湖道仍屬不符合標準的行車道，不適合開放予公共交通使用。可供公共交通使用的行車道，其標準闊度應為 7.3 米。然而，即使羅湖道的擴闊工程按照計劃完成，路面闊度仍只有 4.5 米至 6 米，部分路段仍屬單線行車。假如羅湖道因開放予公共交通使用而要容納額外的車輛，道路交通及安全就會受到不良影響。由於有以下問題，進一步擴闊整條羅湖道極為困難：

- (a) 土力問題 — 羅湖道一段約一公里長的路段，東面面向一列高拔的斜坡；
- (b) 貼近火車路軌 — 羅湖道西面與一段約 300 米長的東鐵火車路軌緊貼；以及
- (c) 需要收回土地 — 羅湖道東西兩旁都有私人地段。這條道路兼且與沙嶺墳場並排靠攏。

10. 除考慮羅湖道的限制外，我們亦研究過可否把羅湖管制站大樓旁部分土地改變用途，以提供上落客設施。可是大樓附近並無合適的土地可即時用作公共交通總站，理由如下：

- (a) 羅湖管制站大樓東面有一幅政府土地，現為深圳河治理(第三期)工程所徵用。這幅土地與大樓的地面水平差距甚大，因此不適宜在此設置公共交通設施。此外，這幅土地位於羅湖道的北端，車輛先要駛過一段單線行車的狹路方能到達，這樣會造成交通問題；
- (b) 大樓東南面的土地部分屬私人地段，建有村屋。當局要收回這幅土地，就會影響村民，亦要花上相當時間進行繁複的收地程序。該處的情況與上文(a)項相似，車輛先要經過羅湖道一段單線行車的狹路才可駛進，這樣會造成交通問題；
- (c) 現時大樓出入口前面供車輛掉頭的地方太小，不足以設立公共交通總站；以及

(d) 大樓外通路西面的地方現已舖上東鐵火車路軌，路軌再往後已是梧桐河。

11. 東鐵的載客量綽有餘裕，服務及設施亦不斷改善；考慮過上述實際環境的限制後，我們的策略是繼續採用以東鐵服務羅湖管制站。與此同時，我們會不斷拓展其他管制站，以配合其他公共交通服務的營運。以下是當局最近實施或即將推出的措施：

(a) 落馬洲實施 24 小時客運通關；

(b) 落馬洲管制站在延長通關時段(即午夜至上午六時三十分)推出的士／綠色專線小巴營運試驗計劃；

(c) 二零零四年年底或之前在落馬洲建成第二條大橋；

(d) 二零零五年年底或之前建成深港西部通道；以及

(e) 二零零七年年中或之前在上水至落馬洲支線的落馬洲總站興建公共交通轉車站。

環境運輸及工務局

二〇〇三年五月

羅湖管制站的旅客量
一九九七至二零零二年









年份	年度旅客量	平均每日旅客量	相對前一年的增加百分比
1997	56 296 232	154 236	17.3%
1998	66 105 559	181 111	17.4%
1999	77 193 998	211 490	16.8%
2000	86 472 363	236 263	12.0%
2001	89 505 440	245 220	3.5%
2002	95 714 525	262 232	6.9%

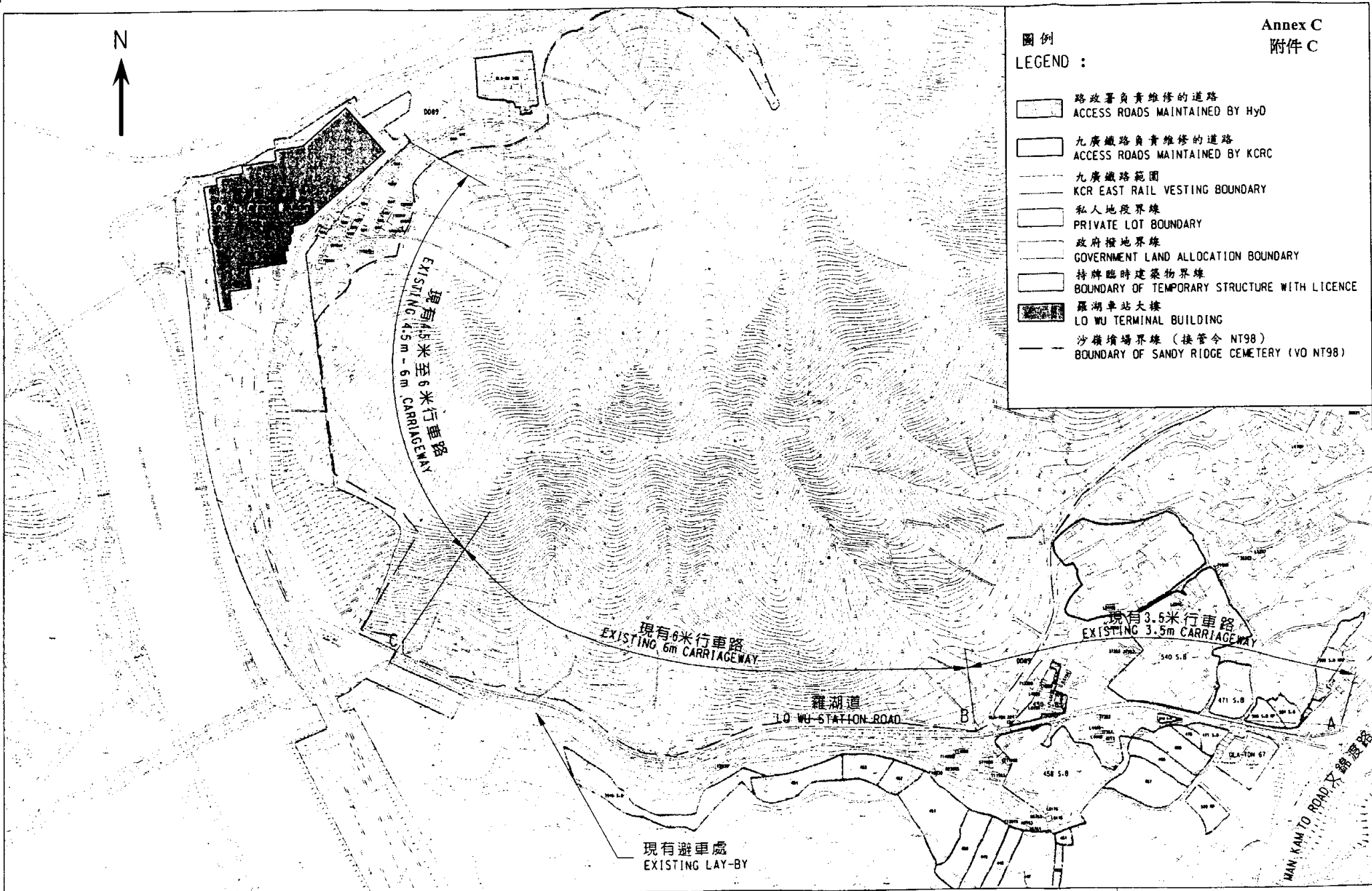
提供往來管制站的公共交通運輸服務 –
主導原則

1. 為確保能善用有限的路面空間和管制站設施，集體運輸工具以及載客量高的交通工具可獲優先處理。
2. 必須保持現有交通服務在有限的通道設施下運作暢順。
3. 在管制站內的治安是不能妥協的。作為負責任的政府，我們必須為乘客和車輛制訂務實而周全的交通管制計劃。
4. 在任何情況下均不能妥協乘客的安全。我們必須確保有足夠而安全的行人通道供乘客使用。
5. 管制站內必須行車暢順，管制站方能正常運作。
6. 管制站內已開展的建築工程，其施工情況或進度均不應受到任何干擾。增設公共交通服務，不應延誤其他即將動工或計劃進行的改善工程。

圖例

LEGEND :

-  路政署負責維修的道路
ACCESS ROADS MAINTAINED BY HyD
-  九廣鐵路負責維修的道路
ACCESS ROADS MAINTAINED BY KCRC
-  九廣鐵路範圍
KCR EAST RAIL VESTING BOUNDARY
-  私人地段界線
PRIVATE LOT BOUNDARY
-  政府撥地界線
GOVERNMENT LAND ALLOCATION BOUNDARY
-  持牌臨時建築物界線
BOUNDARY OF TEMPORARY STRUCTURE WITH LICENCE
-  羅湖車站大樓
LO WU TERMINAL BUILDING
-  沙嶺墳場界線 (接管令 NT98)
BOUNDARY OF SANDY RIDGE CEMETERY (VO NT98)



title:

LO WU TERMINAL BUILDING AND SURROUNDING AREAS

COPYRIGHT RESERVED

cod file: \\Re\d01r1idm\CAD\HNTDM03\05\HNTDM03-033\HNTDM03-033.dgn

plan no.

HNTDM03-033

scale

1 : 3 000

office

HIGHWAYS / N.T. REGION



HIGHWAYS
DEPARTMENT
HONG KONG