

二零零七年四月二十七日
討論文件

立法會交通事務委員會

深圳灣口岸及上水至落馬洲支線啟用後的交通及運輸安排

目的

在二零零七年一月二十六日及三月二日的委員會會議上，議員曾討論上水至落馬洲支線（支線）及深圳灣口岸（又稱深港西部通道）啟用後的交通及運輸安排。本文件載述上述過境通道的公共交通安排及深圳灣口岸啟用對新界西北交通的影響的進一步資料，以回應議員及出席三月二日會議的團體代表在會議上所提出的關注。

新過境通道的公共交通安排

兩條新過境通道的公共運輸交匯處（交匯處）之設計及運輸安排

2. 支線原定專為鐵路乘客而設，而深圳灣口岸在設計上則主要應付貨車及過境巴士。然而，我們考慮過議員的意見後，會在兩個新過境通道設置交匯處，讓其他模式的公共交通工具提供服務。

3. 支線落馬洲總站交匯處的平面圖載於**附件A**。交匯處佔地約6 200平方米，提供上落客位供一條來往元朗西鐵站的專營巴士線及一條來往元朗（福康街）的專線小巴線使用。

該處亦設有18個的士上落客位及50個輪候位置，讓市區和新界的士營運。

4. 至於深圳灣口岸交匯處方面，我們在2003年就深圳灣口岸建造過境設施申請撥款時曾向議員表示，交匯處之面積約為6 000平方米。交匯處的佔地隨後調整為8 000平方米，以提供上落客位供兩條分別來往元朗西鐵站及屯門碼頭的專營巴士線及一條來往天水圍（天恩邨）的專線小巴線使用。此外，交匯處亦設有11個的士上落客位及70個輪候位置，讓市區和新界的士營運。深圳灣口岸交匯處的平面圖載於**附件B**。

議員及團體代表的意見之回應

5. 議員及出席三月二日會議的團體代表普遍歡迎在新過境通道提供公共交通服務。我們對會上提出的主要觀點的回應載述如下。

非專營巴士前往新過境通道

6. 由於兩個交匯處的面積有限，我們認為應優先讓能服務所有市民的公共交通工具（即專營巴士、小巴及的士）在交匯處運作。雖然如此，提供過境服務的非專營巴士亦可在深圳灣口岸運作，為乘客提供點到點的過境服務。至於提供其他服務的非專營巴士，則可繼續接載過境旅客到新田公共運輸交匯處，讓他們使用落馬洲管制站過境。

7. 在本港乘搭過境巴士外的公共交通工具前往深圳灣口岸港方管制站的旅客，須在通過出入境及海關檢查後，轉乘深圳方面的接駁公共交通，反之亦然。為此，我們已與內地當局達成共識，雙方在各自口岸提供相互配合的公共交通服務。雙方提供的公共交通服務的模式、路線數目、服務時間及班次、以及運載能力均會與對方的相若。具體而言，雙方

各自會有三條巴士/小巴路線前往其口岸區營運。我們理解深方在現階段不會讓非專營巴士在口岸營運。因此，在沒有深方相應配合的服務下，容許非過境非專營巴士在管制站營運並不恰當。

8. 我們會密切留意新過境通道開通後的交通情況，並與內地有關當局共同檢討是否有需要及空間調整在口岸提供的公共交通服務。

其他事項

9. 一些團體代表認為應將兩條專線小巴線作公開招標以確保公平。來往深圳灣口岸交匯處及天水圍北的專線小巴線的招標工作現正進行中。由於來往支線交匯處及元朗的專線小巴線與另一條來往元朗及鄰近交匯處的下灣村的現有專線小巴線大致重疊，將後者伸延至新的服務範圍，是較為有效及善用資源的做法。某些團體代表建議容許紅色小巴在交匯處營運。基於現行的政策是鼓勵公共小巴以專線小巴的形式提供固定路線的服務，我們並沒有計劃容許紅色小巴在交匯處營運。

10. 就管理的士在交匯處運作方面的關注，交匯處的設計已提供足夠的位置供的士輪候。此外，運輸署會實施適當的交通管理措施。運輸署亦會與警方密切留意兩個新通道開通後的交通情況，並採取適當的執法行動，以確保交匯處運作暢順有序。

11. 有些議員及過境巴士業界建議放寬過境巴士的配額限制，以減低其經營成本。我們需指出配額制度由香港與廣東省當局共同管理，以確保過境交通暢順。深圳灣口岸的開通，提供了放寬現行配額制度的空間。我們已與廣東省有關當局達成協議，在深圳灣口岸通車前發出 300 個配額。我們會密

切監察新過境通道開通後的交通和運作情況，並與內地共同檢討配額數目。我們亦會向內地當局反映業界就放寬配額限制的建議。

深圳灣口岸啓用對新界西北交通的影響

12. 新界西北交通及運輸基建檢討的研究結果指出，現有及已決定興建的道路網，加上所需的交通改善措施，應該足以應付至二零一六年（包括來自深圳灣口岸和港珠澳大橋）的交通需求。

13. 根據我們的研究，二零零七年至二零一六年的預計每日車流量如下：

年份	深圳灣口岸的跨境車流量
2007	29 800 架次
2011	47 100 架次
2016	60 300 架次

14. 以上的估算已假設跨境配額安排將會放寬。有關部門將會在口岸開通後，繼續密切監察交通情況，並根據最新的規劃參數，檢討交通安排。

15. 已在近期完成及即將完成的新界西北交通改善措施包括：

- (i) 元朗公路擴闊工程；
- (ii) 青山公路擴闊工程；
- (iii) 新田交匯處改善工程；
- (iv) 加長屯門公路南行線近井財街的巴士停車處；

- (v) 改善屯喜路駛入屯門公路的合流車道；
- (vi) 改裝屯門市中心現有的方向指示標誌，以及市中心內增設新標誌；以及
- (vii) 裝設交通管制及監察系統和可變信息顯示屏，作事故管理和交通改道之用。

16. 中期而言，我們亦計劃實施以下的工程項目，以改善新界西北的交通情況：

- (i) 擴闊雙程雙線分隔車道的屯門公路青田交匯處段至雙程三線分隔車道；
- (ii) 擴闊雙程雙線分隔車道的仁愛廣場至皇珠路一段屯門公路至雙程三線分隔車道；
- (iii) 重建及改善屯門公路的快速公路段；
- (iv) 博愛交匯處改善工程；
- (v) 屏夏路和田夏路改善工程；以及
- (vi) 提供一條連接廈村交匯處和屏夏路的新道路。

17. 長遠而言，爲了確保能夠適時地提供二零一六年以後的新運輸基建，我們已一直就新界西北交通及運輸基建檢討建議的長遠運輸基建方案進行研究。我們已就擬議的公路項目展開進一步的勘測和工程可行性研究，其中包括屯門東繞道、屯門西繞道和屯門至赤鱸角連接路、連接屯門至大嶼山的方案及青衣至大嶼山連接路。我們的目標是在現階段盡量完成所需的前期工作，以便將來當該區已計劃的不同發展實施方案明朗化時，我們能夠盡快展開建造工程。

18. 此外，我們會繼續與三號幹線專營商商討將三號幹線及不收費的屯門公路的使用合理化的可行措施。我們研究的方案中包括了延長專營權來換取專營商調低收費的方案。就

有議員最近提出以試驗計劃的方式來進行有關改善措施，我們亦已向專營商提出，並會就其可行性，與其他方案一同積極探討，以求談判可取得進展。

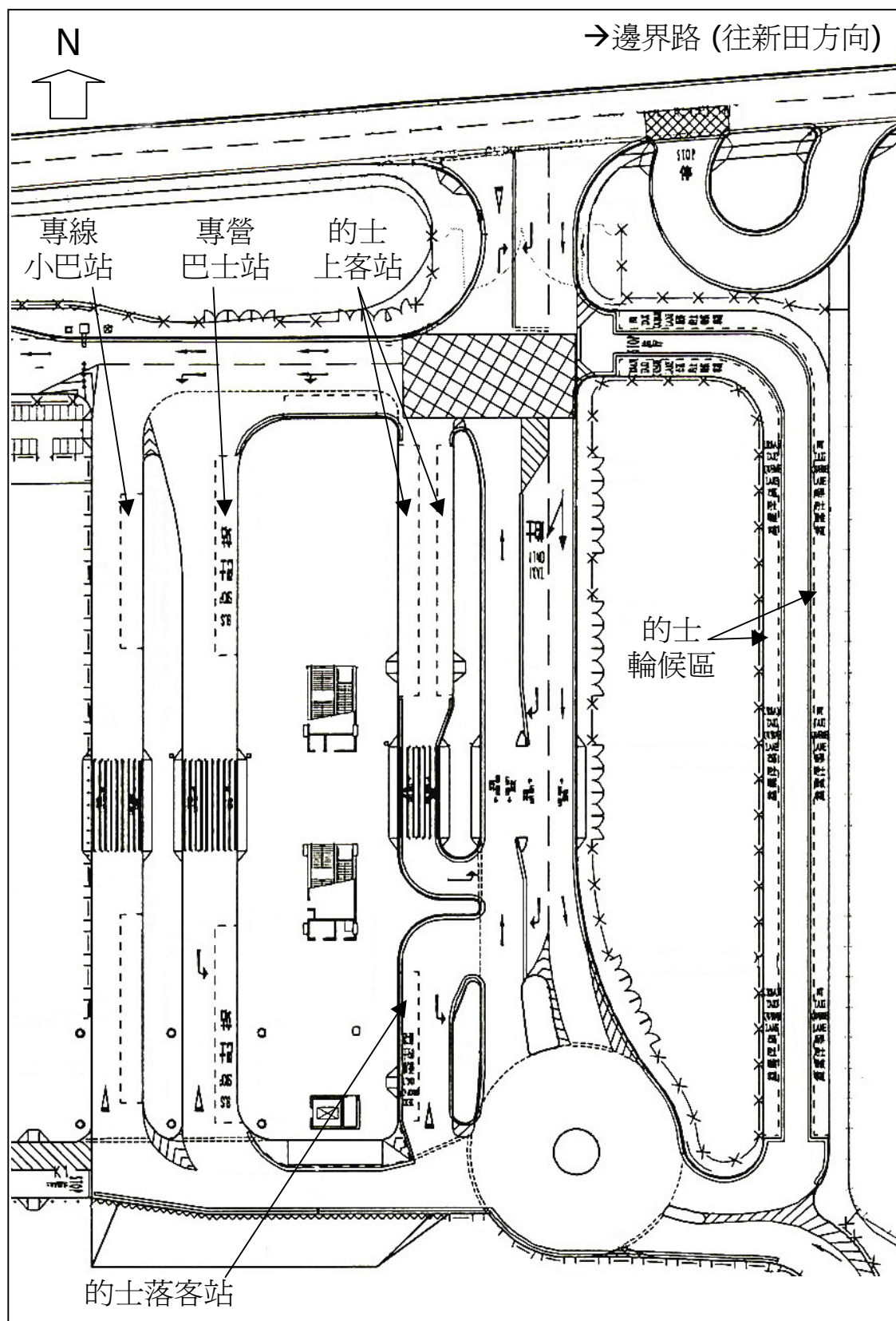
19. 鑑於深圳灣口岸通車後，交通情況會有所改變，規劃署亦藉此機會檢討有關地區的土地用途規劃，以期在適當地點供應更多土地作露天貯物及港口後勤用途，以應付有關行業的增長。過程中會充分考慮土地用途是否與環境配合、對交通、環境、排水、景觀等方面的影響，以及有關地點是否接近管制站。規劃署稍後會向城市規劃委員會提交檢討結果，供其考慮，其後並會就土地用途的檢討諮詢公眾。

徵詢意見

20. 請議員閱覽本文件第 2 至第 19 段所載的資料。

環境運輸及工務局
二零零七年四月

落馬洲總站公共運輸交匯處



深圳灣口岸港方口岸區公共運輸交匯處

