

書面質詢：關開扶手電梯的維修與口岸分流

日前關開邊檢大樓三條扶手電梯同時維修，工期約 60 日，出境人流曾一度擁擠。儘管當局已於車輛通道設置臨時人工通道、調整關口巴士班次、要求旅行團分流旅客到其他出入境通道，並指已有超過一成旅行團遊客已分流到港珠澳大橋口岸¹，但從長遠而言，僅僅一兩成的旅客分流，對於尚餘四十多天的第一期電梯維修工期、日益增長的遊客大軍，似乎仍有所不足。

究其原因，關開口岸直通本澳北區及珠海拱北城區固然佔盡地利，市民旅客較多使用亦是無可厚非，惟港珠澳大橋口岸相關交通配套不足，令分流效果不彰，亦已廣受詬病。現時市民不能步行前往港珠澳大橋口岸，公共巴士亦僅有 101X 及 102X 兩條巴士路線，覆蓋範圍有限，部分人口稠密的地區如高士德、新橋、下環等則無巴士直達，且班次亦不頻密，102X 非繁忙時間等候時間更達 15 分鐘以上，市民及旅客未必願意花時間經港珠澳大橋口岸往珠海。自行駕車方面，雖然港珠澳大橋西停車場的收費與其餘政府停車場收費劃一，日間均為每小時三元，但市民因離澳之故而將車輛停泊在口岸的時間往往較長，在公共巴士配套亦不足的情況下，實際上加重了市民使用港珠澳大橋口岸的成本。加上政府當局宣傳不足，有部分市民甚至只知港珠澳大橋口岸可以前往香港，而不知其可前往珠海。凡此種種，皆令使用港珠澳大橋前往珠海的居民和旅客較少。由此引伸開去，港珠澳大橋口岸東方明珠圓形地本身交通負荷極為沉重，立交橋的設置亦難解燃眉之急，途經新城 A 區的部分路段亦僅得一線行車，長遠而言，若通往口岸的道路硬件不能及時改善優化，則難免窒礙港珠澳大橋口岸的旅客分流。

而且，亦有意見指出，關開口岸的設計要求離境旅客使用扶手電梯先上後落，而港珠澳大橋口岸亦有類似設計，將來的青茂口岸等，亦可能會如此處理，務求盡用空間加強通關能力。但如此一來，這類關口的扶手電梯的維修及更換，就會成為左右通關能力的一大關鍵。當局適宜汲取是次更換電梯的經驗，使以後口岸的電梯維修可以做得更為妥善。

就此，本人謹提出書面質詢問題如下：

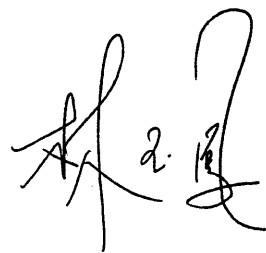
- 1、 汲取今次更換扶手電梯的經驗，關開口岸下一期的電梯更換將計劃於何時進行，是否又會以三條扶手電梯一併更換？而出拱北關前又有一組扶手電梯，當局目前對這些電梯的狀況評估如何，會否又有更換計劃？現時港珠澳大橋口岸亦有類似的扶手

¹ 2019 年 5 月 29 日《澳門講場》中當局代表的講解。

電梯設計，當局會否汲取經驗，在日後的維護上有更妥善的安排？

- 2、鑑於最近關閘口岸開展扶手電梯的維修工程，出境人流曾一度擁擠，當局亦推出了相應的口岸分流措施，當局對措施的成效有何評估？有沒有相關數據？當局會否趁此機會，短期內着手研究加強港珠澳大橋口岸的旅客分流措施，例如推出相關指引、宣傳或分流，引導旅客更多使用港珠澳大橋口岸來往珠海澳門？
- 3、為了加強港珠澳大橋口岸的通關作用，當局會否開設新的公共巴士路線或增加 101X 及 102X 的班次及站點，以方便直達口岸？當局會否考慮在港珠澳大橋西停車場的使用率偏低的情況下，酌量減低該停車場的收費，以便駕駛人士來往口岸？當局又有否短期可行措施令周邊路網（包括東方明珠圓形地、新城 A 區）可容納更多車輛往來港珠澳大橋口岸？

澳門特別行政區立法會議員



林玉鳳

二零一九年五月三十日