

對港珠澳大橋公共交通安排的建議

一) 引言

感謝立法會及運房局就大橋通車後的交通安排諮詢公眾意見，讓市民將來能享有完善的交通配套，便宜及便捷地來往港珠澳三地，並希望當局在諮詢各界後，能接納市民建議，優化方案。

經研究後，智庫對當局下列的範疇建議有以下回應：

A) 穿梭巴士

政府在大橋口岸推出多個配套設施，包括批出來往口岸的穿梭巴士、跨境直達巴士及來往港方口岸的公共交通等。智庫明白通車後乘客的交通模式會有轉變，原使用渡輪服務的乘客會轉用陸路來往港珠澳。在乘客角度，最重要是方便和票價比渡輪吸引，否則難以吸引他們轉用港珠澳大橋。

現時港澳渡輪的航程為 1 小時，來往珠海則為 70 分鐘，單程普通位價錢介乎\$165 至\$220。由於渡輪營運成本比陸路交通高，因此渡輪票價相對高。除非渡輪公司推出特別優惠吸引乘客，否則一般乘客來回每位須\$350-\$450 元，相當昂貴。

在政府文件中，會由穿梭巴士連接港珠澳各口岸，形式類似落馬洲皇崗口岸穿梭巴士般的模式。由於大橋路程較落馬洲皇崗口岸路程長，而且需要一定成本，預計新口岸穿梭巴士票價必定比現時『皇巴士』高。計劃的港珠澳口岸穿梭巴士會進行招標，並由營辦商自行決定票價。如果穿梭巴士票價高昂，再加上政府計劃由機場 A 線巴士途經口岸，票價可能與現時渡輪相若，難以吸引市民使用，因此運輸署應在票價上做好把關工作。

B) 港方口岸公共交通服務

D) 嚴重影響 A 線乘搭航機旅客

- 運輸署在文件顯示，往機場方向只增加 5 分鐘車程，惟現時 A 線巴士收費巴士收費比北大嶼山 E 線收費高達一倍。機場旅客或機場員工使用 A 線的主因，是 A 線比 E 線快約 15 分鐘，無須經東涌及機場後勤區。如果 A 線繞經港珠澳口岸，車程可能與現時 E 線相若。既然 A 線車程增加，車費比 E 線貴，使用 A 線往機場還有什麼吸引之處？

- 現時來往深港的口岸巴士，如 B1、B2 及 B3 系列等路線，很多乘客均攜帶大型行李。當巴士到達口岸時，不論乘客下車及到行李架提取行李下車，都需要一定時間。以 B1 及 B3X 等路線為例，乘客均需超過 5 分鐘才能全部離開車廂。對於運輸署指 A 線巴士繞經口岸只需 5 分鐘，署方的預計會否過於樂觀？
- 將來旅客人流是高是低，現階段不能預計。很事乎內地政府對來港旅遊政策有何變化，巴士服務可能有供不應求的情況，而且口岸除了來往澳門外，還有內地西部城市，相信人流比現時往來深圳各口岸為高。單靠 A 線巴士服務口岸，可能出現混亂，豈能忽視？
- 現時港九新界主要道路擠塞問題日益嚴重，各大交通事故導致嚴重擠塞及癱瘓，已影響現有巴士線的行車時間、班次。巴士如要先繞經口岸才到機場，對趕搭航機的旅客便大失預算，未能趕及乘搭有關航班。他們不可能免費改搭下班航機前往目的地，而且前往某些國家的航機並非每天均有航班或有剩餘座位的。運輸署有否考慮這一類旅客？
- 現有部分機場巴士線及其特別班次均繞經國泰城或港龍中航大樓。車程已比一航 A 線慢 5-10 分鐘。如有關班次還要繞經口岸，相信比 E 線行車時間(由青嶼幹線-機場一段)還要慢。到頭來所付出的時間與價錢卻不成正比。
- 除了上述問題外，亞洲國際博覽館亦定期有大型表演及展覽活動，都是使用 A 線巴士服務市民。A 線除了服務機場旅客，還要服務國泰城及港龍中航等大廈員工，將來還要服務港珠澳口岸。亞博館乘客要經過所有機場及口岸車站才能抵達總站。試問『付 A 線車費換來 E 線級別的時間及服務』，對亞博館的乘客，是何等的不公平！另外，此計劃會令乘客對 A 線班次識別非常混亂，無所識從。

II)為何只有機場 A 線巴士服務口岸呢??

- 現時來往機場客運大樓可選乘機場 A 線及 E 線巴士往來客運大樓。市民可按自己行程安排及經濟能力來選擇。但政府計劃由鄰近口岸，收費較昂貴的 A 線往返口岸。不論票價及模式，是迫市民使用昂貴服務。
- 計劃乘搭 E 線的乘客，如前往口岸，要先乘搭 E 線到達青嶼幹線收費廣場轉乘 A 線前往港珠澳口岸。現時龍運巴士有提供 E 線與 A 線的轉乘優惠，但收費以 A 線收費為基礎，即現時小部分路程是 A 線，大部分為 E 線服務，但收取 A 線車費。往新界或市區方向，不少 E 線巴士到達青馬收費廣場站已滿座及爆滿。對於已付 A 線車費予 A 線巴士的乘客要『罰企』，是否有點不合理？
- 現時來往深圳各口岸為 B 線巴士。E 線巴士對象除了北大嶼山乘客外，還有機場旅客及員工，而且港珠澳口岸屬於北大嶼山範圍，口岸則不屬機場範圍，

客源完全不同。因此口岸必須有 E 線或 B 線級別及價錢的路線服務旅客，讓乘客有適當選擇。

III)短途穿梭線，使用巴士小巴服務有何準則？

短途接駁方面，決定巴士或小巴行走時，應先評估有關地區/設施乘客需求，智庫嘗試從下表分析及評估運輸署的計劃：

路線	客源	預計	分析
巴士(港珠澳口岸-欣澳站)	部分來自愉景灣/坪洲轉乘市民、迪士尼渡假區旅客及部分港鐵東涌線轉乘客	由於愉景灣及迪士尼渡假區的客量不穩定，視乎時間；東涌線乘客不一定全部會在欣澳站轉車往口岸	相信有關巴士服務維持 20-30 分鐘一班能配合需求，用小巴可能比較合適，因可提供比巴士更頻密的班次服務
巴士(港珠澳口岸-機場客運大樓)	機場旅客、小部分來自 E 線轉乘客、小部分港鐵機場快線的轉乘客	由於機場旅客可無須出境使用口岸或渡輪服務往返港珠澳口岸；港鐵機場快線收費貴，大多乘客都是乘搭航機的，而且 A 線巴士亦能直達口岸，相信較少乘客使用此線	相信有關巴士服務需求極低，政府對此線需求過於樂觀，使用小巴較合適
專線小巴(港珠澳口岸-東涌)	大嶼山市民及旅客、部分來自愉景灣/港鐵東涌線/長洲等居民/E 線巴士轉乘客、東涌居民、相約在東涌集合乘搭本線往返口岸	預計有關路線需求極高，如現有機場穿梭巴士路線 S1，如果使用小巴行走，絕不能應付龐大轉乘需求	不能使用只有 16 座專線小巴行走，否則難以疏導龐大乘客需求

二) 建議及好處

- 來往口岸的穿梭巴士，絕不能超過港幣\$50 元正，並且不能調整票價
- 對於 A 線服務港珠澳口岸，智庫沒有異議，但有以下要求必須落實：

項目	建議內容及優點
市區/新界往口岸方向	<p>內容：要求所有 A 線巴士往機場方向，過青馬收費廣場後，先經機場一號客運大樓→二號客運大樓→港珠澳口岸</p> <p>優點：把機場乘搭飛機搭客影響減至 0，往機場方向無須增加額外時間繞經口岸，以減低乘客混亂及損失(如搬運行李落車時</p>

	間長、遺失行李、準時到達辦理登機手續等)
往新界/市區方向	內容：機場開出後經港珠澳口岸分站，再經青嶼幹線，再依原線往市區方向 優點：減低機場登車乘客企位機會，讓行李架能夠有足夠空間給予機場旅客擺放，做到『機場旅客優先』
A 線繞經國泰城及港龍中航大樓的特別班次	內容：要求 A12、A29P、A43 等特別班次及 A33、A33P、A36、A47 線，來回程不經港龍大樓及國泰城等站，並要求加設特別線例如 A12P 及 A43P 或 E 線來回繞經港龍及國泰城往來客運大樓 優點：減少在繁忙時間對機場上班人仕及旅客的影響，並有助分流機場及口岸龐大的人流，減少混亂情況
亞洲國際博覽館有大型表演及活動	內容：巴士公司必須提供 A 線特別班次只往客運大樓及博覽館 優點：減少在有大型活動時，混亂情況，減少對趕飛機、趕入場人仕影響，令乘客分辨路線及班次

➤ 其他方面，智庫對新口岸的穿梭交通服務，均有以下建議：

建議路線	建議內容
港鐵欣澳站-港珠澳口岸 (由運輸署建議)	<ul style="list-style-type: none"> ■ 使用專線小巴行走，並要求有行李架設施 ■ 提升營運效益，讓港鐵東涌線乘客能享有更快捷往返口岸的方法，提供比專營巴士更頻密的班次接駁港鐵站及口岸
機場客運大樓-港珠澳口岸 (由運輸署建議)	<ul style="list-style-type: none"> ■ 使用專線小巴行走，並要求有行李架設施 ■ 提升營運效益，讓口岸旅客能快捷來往機場轉乘航機
東涌港鐵站-港珠澳口岸 (由運輸署建議)	<ul style="list-style-type: none"> ■ 使用專營巴士行走，並更改路線 ■ 要求延長路線在東涌的總站至逸東邨 ■ 來回繞經東涌港鐵站及東涌北 ■ 除方便大嶼山及離島居民乘搭本線外，亦方便鄰近東涌區的居民能直接往來口岸，毋須到東涌港鐵站轉車
港鐵青衣站-港珠澳口岸 (本智庫建議)	<ul style="list-style-type: none"> ■ 使用專營巴士行走 ■ 此乃全日路線，主要方便新界西/西北居民，及全港九新界居民，透過城巴及龍運 E 線轉乘本線往來口岸 ■ 來回繞經長安、青衣西路、青嶼幹線收費廣場、港珠澳口岸 ■ 全程收費為\$12 元(參照一般 E 線收費及口岸線收費而定) ■ 中標者必須與城巴及龍運 E 線巴士提供轉乘優惠，兩程收費合共為 E 線單程票價 ■ 班次不能超過 10 分鐘一班，方便接駁多條 E 線轉乘的乘客

- | | |
|--|----------------------------------|
| | ■ 建議由城巴及龍運聯合經營，參照現時 S1 及 R8 營運模式 |
|--|----------------------------------|

雖然距離港珠澳通車仍有一段時間，運輸署應及早檢討 閣下的建議，讓乘客能以合理票價及便捷方法來往口岸，以應付來往港珠澳一帶需求，配合珠三角的經濟發展，謝謝！

香港公共交通智庫