



Our Bus Terminal 尖碼之聲

就港珠澳大橋香港口岸的交通安排意見

本組織在翻閱立法會文件 CB(4)629/15-16(04)及 CB(4)629/15-16(06)以及近日傳媒報導後，就港珠澳大橋香港口岸的交通安排有以下意見：

1) 整體問題

- a. 文件未有提供估算由港澳飛翔船及粵港地區渡輪改為乘坐公路交通(如專營巴士及非專營巴士)的客量估算，使議員及公眾無法以此作估算專營巴士服務的需要。
- b. 文件未有交待 24 小時通關何時實施及夜更的交通接駁安排，未有交待 N 線/NA 線巴士是否加停口岸。
- c. 文件未有提及突發事故及颱風/暴雨時的應變交通及大樓內的安排。

2) 專營巴士服務

- a. 要求運輸署及巴士公司提供現時各往返東涌及機場巴士路線日間繁忙時段及非繁忙時段客量數字。
- b. 文件中指出 A 線經口岸再入機場會多用 5 分鐘行車時間，但機場經口岸出市區卻大致相同，是否自打咀巴？
- c. A 線巴士入口岸的問題，如果新界西(屯門，天水圍及元朗)等經屯門至赤鱸角連接路去應該比現時要自經屯門再行汀九橋，青馬大橋及北大嶼山公路快，但市區及新界東的地區的 A 線巴士就算採用屯門至赤鱸角連接路先前往大橋口岸再到機場，行車里數可能少了，但停口岸上落的時間隨時抵消和甚至長了，對俾較貴的 A 線趕飛機的乘客不公平。
- d. 另一方面，依我們觀察現時不少往返機場及東涌的 A 線及 E 線巴士繁忙時間都有客滿頂閘情況，是否意味未來如 A 線及 E 線車多一批新客源問題會更嚴重？運輸署會放幾多新車配額讓龍運及城巴以至嶼巴加新車？班次加密的情況如何？
- e. 部份九龍及港島 A 線巴士(如 A10，A11，A21，A22，A29P)行車時間已達 75 分鐘，A12 更達 100 分鐘，實在不合適再花時間兜入口岸再增加行車時間，加港島居民往返澳門有港澳碼頭的船，可預見相對九龍及新界較少需要使用大橋。
- f. 我們認為不應所有 A 線巴士都兜入口岸，特別是繁忙時間及市區旅遊/商業區路線如



Our Bus Terminal 尖碼之聲

A21 應分開部份車“拆線”，分直達機場 及 經口岸/以口岸為總站，保障趕飛機及機場上班的乘客，而相反在大時大節，機場出市區方向的巴士如客滿應不停口岸，而另開口岸起載的班次。

- g. 同一時間，應檢討青馬大橋轉車站的設施，有否擴建的需要。現時該處除了上蓋外沒有其他設施，往後相信會更多人使用作轉乘往返口岸，應加設預報到站顯示屏、服務站兼小賣店(如大欖隧道轉車站)、汽水機、免費 WIFI 服務等。

3) 專線小巴服務

- a. 反對以專線小巴營運，應改以專利巴士行走。
- b. 反對理由包括因各條專小巴車數受嚴格控制，限制了專線小巴無法在大時大節加車，而小巴座位數目有限，就算往後加位至 20 座，也會引起沒有空間放行李問題，「加得位就上唔到人」，另外現時專線小巴未能提供低地台車輛方便傷殘人士。
- c. 建議將口岸-博覽館-機場的巴士線，延駛至東涌，可以以東涌港鐵站作總站或東涌之後駛回口岸作循環線代替用專線小巴。

4) 非專營巴士及私家小巴

- a. 文件未有提及 A06 的居民巴士使用口岸安排，是否意味愉景灣及珀麗灣的居民無法使用居民巴士的機場巴士 NR334 及 DB02A / DB02R 往返口岸?
- b. 文件未有提及非專營巴士中的 B01 學生服務及 B03 傷殘人士服務以至 D01 的私家小巴(如學校私家小巴及復康小巴)安排，是否也代表他們無法使用?
- c. 文件中指出非專營巴士要事先申請才可使用口岸交匯處，但反而私家車就不用，有如將非專營巴士當作異類，對業界十分不尊重也不靈活。

「尖碼之聲」Our Bus Terminal

2016 年 3 月 31 日