

口頭質詢

港珠澳大橋於去年 10 月通車，習近平主席親臨主禮大橋通車儀式，顯示出國家對港珠澳大橋功能的重視。

大橋通車後曾迎來數次短暫高峰，出現日人流數萬、逼爆關口、排隊等車等盛況，甚至需限流以穩定秩序。然而距通車不足半年，大橋澳門口岸已是人車稀少。除節假日外，平日遊客與市民使用不多；車流方面，預估初期車流需求為每日約九千至一萬四千架次，但通車後實際日均車流大致在 1000-3000 架次，與預期相差較大。究其原因，除單牌車換乘計劃不完善、私家車三地牌額度限制外，貨運、物流缺位亦是重要原因。

有本澳業界分析資料顯示，港珠澳大橋通車後，珠三角西岸與香港港口的距離可縮短 41%，運輸成本和時間減少三成，將有效提升本澳物流貨運便利性，加快社會經濟發展節奏。惟目前大橋澳門口岸的物流功能缺位，不但無助業界發展，亦與大橋本身功能部署及應有效益不符。

對此，本人提出以下質詢：

1. 當局曾表示在大橋澳門口岸管理區預留了一幅用地，用以設置大型物流設施，貨運功能定位於港澳之間。對此，請問大橋物流設施項目工程，目前進度如何？對於業界有聲音表示，希望日後可一併開通珠澳貨運功能，拓寬現有的珠澳貨運模式，當局有何看法？
2. 當局曾表示已協調旅遊業界在節假日通關高峰期，讓旅行

團使用大橋口岸入境。但除節假日外，現時每日都看到有不少旅行團使用關閘口岸出入境，令關閘口岸人流屢創新高。對此，當局會否考慮與業界進一步加強溝通，協調旅行團無論在平日或節假日，都多使用大橋口岸出入境，以分流、減輕關閘口岸日常通關壓力？

3. 對於車流少、私家車使用港珠澳大橋不足的情況，當局有無檢討機制，對已批出的大橋通行車牌的使用頻率進行定期評估？此外，因應粵澳車輛逼爆拱北關口情況屢屢發生，當局會否考慮與珠海、大橋三地工作委員會協商，盡快回應社會需求，鼓勵粵澳私家車使用港珠澳大橋口岸來往珠海，減輕拱北口岸車流壓力？

立法議員



梁安琪

二零一九年四月一日