

書面質詢

黃潔貞議員

關於優化青茂口岸周邊交通配套，提升大灣區互聯互通水平

青茂口岸作為粵澳跨境重要通道，是粵港澳大灣區“硬聯通、軟聯通、心聯通”的重要載體，其對提升居民生活品質、促進旅遊業發展，乃至融入大灣區“一小時生活圈”至關重要。自2021年9月開通以來，口岸累計客流量突破1億人次，四年間客量年均增長逾8成，已成為僅次於關閘口岸的第二大口岸。

值得注意的是，青茂口岸通關設計的客流量是日均20萬人次，但今年首7月日均客流量僅9.8萬人次，尚未達到該口岸設計容量的一半。而且，青茂口岸客流以澳門居民為主（約佔53.5%），外地僱員佔36.2%，內地遊客僅佔6.2%、不足1成，反映青茂口岸未能充分發揮分流關閘口岸的作用，遊客仍以關閘口岸作為通關的首選。

口岸周邊公共設施銜接不暢，是阻礙出入境旅客選擇青茂口岸的主要因素之一。關閘口岸周邊有3個巴士站，提供25條巴士路線和多條“發財巴”路線，旅客前往各站點相對較方便且有更多路線選擇。反觀青茂口岸，雖然有18條巴士路線（15條日間線、3條夜間線），但分散在口岸四周6個巴士站，需橫跨行人天橋、斑馬線道路才能抵達，而且與關閘和橫琴口岸不同，青茂口岸尚未提供“發財巴”路線，增加了旅客的出行成本和不便。

此外，青茂口岸步行系統仍有改善空間。從口岸周邊公交站點到口岸聯檢大樓均未設有遮陽遮雨設施，難以應對炎熱多雨的天氣，以及步行指引不清晰、無障礙通道不完善等方面，影響旅客的步行體驗，特別是對需要攜帶大件行李的旅客來說極度不便。社會期望，有必要重新理順及整合口岸周邊的公共資源，優化交通配套措施，從而真正發揮分流關閘口岸客流量的通關效果。

對此，本人提出以下質詢：

1. 運輸工務司司長曾在口頭質詢大會時表示，輕軌東線延伸至青茂口岸的工程可行性研究初步結論為可行，且將青茂口岸廣場與輕軌線路及車站作整體考慮，現時工程方案仍處於深化階段。請問當局，有關工程將何時確定具體規劃、項目估算及工期，以真正實現口岸與本澳輕軌網絡的直接連接，長遠緩解關閘壓力？
2. 參考香港西九龍站“港深廣高速鐵路+本地地鐵+公交樞紐”的多層次交通接駁體系，當局會否考慮在青茂口岸規劃建設集輕軌、巴士、的士、重型客車於一體的綜合交通樞紐，透過清晰的指引系統和垂直交通，減少旅客出行成本？
3. 在優化行人通行方面，當局會否進一步研究構建連貫舒適的步行系統，包括建設從口岸大樓到周邊公交站點、停車場的遮陽防雨連廊，完善指引標示，確定旅客全天候舒適通行，增強旅遊體驗？