

陳禮祺議員

優化橫琴口岸澳門口岸區交通樞紐車道分配建議

橫琴口岸澳門口岸區二層交通樞紐平台自 2024 年 11 月全面開放以來，為各類跨境車輛提供了專屬的分區上落客服務。隨著澳琴一體化發展政策的深化，澳門居民往返橫琴已成生活常態。根據珠海邊檢總站數據，今年第一季橫琴口岸客流與車流均創新高，其中澳門居民出入境達 233 萬人次，同比激增近四成三；澳門單牌車通行量更佔口岸車流總量的六成六。

數據背後反映出隨車人員在平台上落客的「剛性需求」急劇上升，近期治安警亦多次提醒駕駛者需使用「專車專道」。面對日益增長的車流，橫琴口岸澳門口岸區交通樞紐車道開通時的專用分配【註 1】，與現時車道使用者的需求已有所不同。為此，本人提出以下三點建議：

一、調整隨車人員落客區車道，強化車輛分流意欲

現時輕型汽車隨車人員的落客動線分佈不均，多數車輛傾向使用公務車停泊區域旁的隨車人員落客位，導致該處壓力過大；反觀樞紐平台 G 區落客區雖有空間，但因離開時，須繞行整個樞紐平台，過長的迴路動線降低了駕駛者的使用意欲。考慮跨境及本地旅遊巴落客區的 H 區，現時車道使用頻率相對較低，建議研究將與 G 區相連的一側 H 區停靠位置，調整為允許輕型車輛作落客使用，使駕駛者能順接 H 區原行車動線直接駛入離境車道，無需在樞紐再「兜大圈」。透過空間佈局的微調，縮短繞行路徑，藉此吸引駕駛者主動分流。

二、引入「高峰共享」彈性機制，化解區域擁堵

在節假日及上下班高峰期，A 區隨車人員上客區經常出現交通癱瘓，甚至反堵至主幹道，存在安全隱患；與此同時，相鄰的 B 區跨境巴士上客區的車流卻相對疏落，該處亦沒有設任何座椅供候車人員等候時使用。建議研究該區車道引入「高峰共享」彈性機制。在特定尖峰時段，透過電子告示牌，將 B 區空間動態開放供輕型汽

車隨車上客之用。通過靈活調度能提升平台整體的車道使用率，有效消除因局部擁堵引發的安全風險，並在候車區增設座椅便利有需要的市民。

三、建立大數據恆常機制，實現科學動態管理

面對跨境車流量持續攀升，單靠經驗或傳統巡查已不足以應對複雜的動態交通狀況。口岸交通管理須向智慧化轉型，從「靜態規劃」走向「智慧治理」。建議當局建立一套基於大數據的恆常性交通評估機制，精準監測並分析整個交通樞紐各專用車道的實時飽和度。將數據分析結果作為未來根據不同時段、不同節慶的客流規律，進行動態微調分配的依據，確保交通樞紐平台能與澳琴深度融合的發展步伐相適應。

參考資料：

【註 1】橫琴口岸澳門口岸區二層交通樞紐平台 11 月 22 日上午 10 時起全面對外開放，澳門特別行政區政府入口網站

<https://www.gov.mo/zh-hant/news/1107624/>