

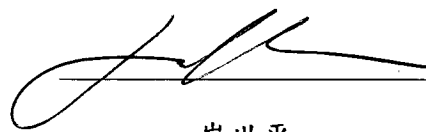
## 書面質詢

港珠澳大橋通車在即，澳門口岸的建設亦將近落成，各項相關配套亦陸續完工，包括連接港珠澳大橋澳門口岸的道路。按新聞報道，港珠澳大橋人工島會有一道路經新城 A 區接駁至北區友誼圓形地，該道路將成為新城 A 區第一條完工並通車的道路及新城 A 區與澳門半島主要出入道路。據了解，該道路由 A 區往港珠澳大橋澳門口岸方向為一線行車；由港珠澳大橋澳門口岸往北區友誼圓形地方向則為雙線行車。

按新城規劃公開資料，新城 A 區將提供約 3.2 萬個住宅單位，預計人口近 10 萬，另將有商業區、學校村、標誌性文化建築、醫療及市政設施等，預計未來會產生大量的出行需求。另一方面，新城 A 區將設兩條南北走向的主要道路（其中一條將作為全澳性外環通道）及兩條南北走向的次要道路，是次通車的道路為中軸線主要道路，若其南向只提供單行車道、反方向只提供雙行車道，似乎與 A 區的發展規模並不匹配，因此，本人有以下質詢：

- (1) 新城各主要道路行車道數量的判定標準為何？設計的飽和度為何？
- (2) 按新聞報道圖片所示，新城 A 區第一條道路並沒有設中央分隔帶或綠化帶，在交通安全、城市綠化角度以致將來擴容可能性都有改善空間，不設綠化帶及/或中央分隔帶的原因是甚麼？
- (3) 該新增道路將成為新城 A 區、港珠澳大橋澳門口岸與澳門半島目前的唯一連接通道，然而，其接駁點友誼圓形地交通已非常繁忙，設計的飽和度為何？當新增的車流量出現使交通進一步惡化時，有何備用措施疏導友誼圓形地交通？

澳門特別行政區立法會議員



崔世平

2018 年 1 月 12 日