

# 書面質詢

顏奕恆議員

## 關於琴澳跨境交通建設

隨著橫琴粵澳深度合作區的建設持續推進，琴澳兩地人員往來將越趨頻密，就澳門治安警察局公佈的出入境數據，2021年全年橫琴口岸出入境次數已達八百萬人次，在所有出入境口岸中排名第二，即便今年青茂口岸後來居上，數據整體相差不大，明顯表露出琴澳往來愈發密切，從橫琴粵澳深度合作區執委會的數據亦能驗證，2022年1-8月經橫琴口岸入境人員數量為454.55萬人次，其中澳門居民為103.12萬人次，經橫琴口岸<sup>[1]</sup> 岸出入境車輛數量為66萬輛次，其中澳門單牌車為44.31萬輛次<sup>[1]</sup>，未來待橫琴諸多利好政策的落地和橫琴“澳門新街坊項目”的竣工，相信屆時每日往來琴澳的人流、車流數量將日益龐大。

現時澳門居民往返琴澳間的出行方式主要是利用單牌車或搭乘兩地境內巴士，但不論哪種方式，據一些澳門居民反映高峰期間僅是通過口岸就需要半小時以上，極大地拉長了跨境通勤所需的時間，升高通關成本，對澳門居民往返造成不便。尤其目前琴澳兩地之間僅設有蓮花大橋及澳門大學河底隧道兩條通道，前者有車速限制，後者多為澳門大學師生使用，未來即便橫琴口岸二期工程完成，客貨車道將會由現時的7條增加至30條，但大部分車輛只能行經蓮花大橋一處，必然導致交通擁堵的情況，再加上輕軌橫琴延長線亦是集中在橫琴口岸，這對橫琴澳方、珠方口岸附近交通都是極大的考驗。

對此，從優化琴澳跨境交通方面，本人提出以下問題：

1.橫琴單牌車往返琴澳兩地十分便利，但對於澳門青年群體來說，更為常用的是電單車，不但車型小巧靈活，購車和停泊車成本亦大幅降低，現時珠海市已招標委託第三方機構，研究放開本澳單牌營運車輛入出<sup>[2]</sup> 合區<sup>[2]</sup>，請問當局未來是否可以考慮推動探索澳門單牌電單車進出橫琴，便利居民出入的同時，亦能縮減交通成本？

2.面對目前琴澳跨境通道較少，並主要集中在橫琴口岸一處，請問當局未來如何解決可能因人流、車流增大導致口岸交通擁堵問題？會否考慮在琴澳之間增設多條跨境通道，減輕蓮花大橋的交通壓力？深合區城市規劃和建設局曾透露未來會加快建立澳門與深合區之間的海上客運服務<sup>[3]</sup>，請問當局對於琴澳跨境海運交通有何規劃，是否會增設客運碼頭，還是沿用已有碼頭設施開闢新航線？

3.連接澳門大學橫琴校區和氹仔西堤馬路的澳門大學河底隧道分為行車隧道和行人隧道，其中行人隧道使用率相當之低，據了解是由於整體路程長、缺乏自動步行系統，而且氹仔落腳點交通配套不足，附近巴士站位置偏遠所致，請問當局未來如何優化該行人隧道，例如增設平面扶手電梯等自動步行系統等方式，甚至允許騎單車的形式，以便提升行人隧道的使用率，完善氹仔落腳點交通配套，進一步擴寬澳大師生出行時的交通工具選擇？

---

[1] 參考資料：

[http://www.hengqin.gov.cn/stats/tjsj/mssj/content/post\\_3442964.html](http://www.hengqin.gov.cn/stats/tjsj/mssj/content/post_3442964.html)

[2] 參考資料：

[https://www.cyberctm.com/zh\\_TW/news/detail/2884326#.Y3yWtHZByUk](https://www.cyberctm.com/zh_TW/news/detail/2884326#.Y3yWtHZByUk)

[3] 參考資料：

[https://www.cyberctm.com/zh\\_TW/news/detail/2884326#.Y3yWtHZByUk](https://www.cyberctm.com/zh_TW/news/detail/2884326#.Y3yWtHZByUk)

