

書面質詢

林宇滔議員

關注港珠澳大橋人工島連接澳門道路網交通堵塞問題

東方明珠區一帶往返港珠澳大橋澳門口岸人工島（下簡稱：「人工島」）的交通堵塞問題日益嚴重，而且除卻繁忙時段外，因應近日香港與內地全面通關，不少遊客選擇在夜間往返港珠澳三地，令該區的交通擠塞問題經常延續至深夜。

據了解，現時導致該區交通堵塞的原因主要在於新城A區分別連接「人工島」及友誼圓形地的兩路段的道路設計缺陷。首先，從新城A區經連接橋進入「人工島」時，第一個交匯處由於道路及交匯設計問題，先是多車道合一，且車流量最大道路需要讓先多方路口車輛，若無交通警員指揮，繁忙時段車輛塞至A區迴旋處；而從新城A區準備進入友誼圓形地的連接橋路段時，先從三線改二線，及後又突然在沒有合理地線指引下變為三線（左線往氹仔，中間及右線往澳門）加上沒有提前清晰指示將往氹仔及澳門的車輛分流到左右兩條行車線），由於往澳門車輛需等紅綠燈，往澳門的車輛佔據兩條行車線，令原本往氹仔應無需塞車的車輛也無法通行。

隨著港珠澳大橋通車數量日增，加劇車輛堵塞，已嚴重影響友誼圓形地一帶及由途經該處往返氹仔的交通，當局須盡快採取實質措施改善上述交通黑點的問題。

但另一個核心問題，是連接新城A區分別連接澳門半島及人工島的多條主要道路並未接通，根據「城市總體規劃」制定的《澳門陸路整體交通運輸規劃（2021 - 2030）》，新城A區與澳門半島會有四條連接通道（第18頁圖2-5 路網結構示意圖），當中兩條為一級「主要通道」、兩條為二級「跨區通道」，但至今只有連接友誼圓形地及友誼橋大馬路路段（A1）建成及通車，且該路段在規劃中僅屬二級「跨區通道」，並非一級「主要道路」，而新城A區與澳門半島其餘三條連接通道，包括：連接漁

翁街(A2)及友誼大馬路(A3)的兩條主要道路，加上連接新城B區的跨區道路(AB區道路)，除A2已判標預計明年十月竣工外，其餘至今仍通車無期，可以預期，就算友誼圓形地一帶的交通再作改善，也難以有效疏導新城A區和澳門半島的龐大車流。

其實，本人早於2018年就曾指出，新城A區因為供砂問題導致人工島與新城A區連接通道的位置由南向北移了一大段距離，日後必然會加劇東方明珠一帶的交通樞紐的車流壓力。但政府在最終的規劃文本中仍然無提出任何舒緩措施，造就今日的局面。因此，可以預見，在其他新城A區與澳門本島的連接通道建設完成之前，連接友誼圓形地路段的交通承載力將一直處於超負荷狀態。且新城A區位處澳門半島及人工島之間，作為重要樞紐，應更加重視新城A區與各區連接的「瓶頸位」，減輕路面壓力。

為此，本人提出以下質詢：

一、針對現時新城A區駛出友誼圓形地路段經常出現嚴重的擠塞，當局會否即時全面檢視調整該路地線及指示安排，明確分流往氹仔及澳門方向的車輛，減少該路段不必要的擠塞，尤其確保往氹仔車輛可暢順駛出？針對新城A區駛入人工島路段交匯處因車流量多的街口需要讓先而經常出現嚴重擠塞，當局會否即時採取措施優化該路口的安排，舒緩目的的擠塞情況？

二、《澳門陸路整體交通運輸》規劃文本中，新城A區連接漁翁街道的主要道路(A2)已經判標，合約竣工日期為2024年10月，屆時可作為往返相關地區的另一個道路選擇。目前A2道路工程的進度如何？鑑於現時東方明珠區的交通日益超負荷，A2道路能否提早落成及盡快投入使用？另外新城A區連接友誼大馬路的主要道路(A3)在2019年已開展了可行性研究及初步設計，請問現時的進展如何？有沒有動工和落成時間表？另外，AB區對接通道現時進展如何？新城A區至B區的道路是否也有步行通道？如有，何時能夠投入使用？

三、在《澳門陸路整體交通運輸》中連接澳門半島與新城A區的四條連結

橋均有規劃步行通道（第16頁圖2-3），但未見有連接A區及人工島的步行通道規劃；而《東區－2詳細規劃草案》諮詢文本則有一條連接A區及人工島的行人天橋，當局對於連接A區及人工島的步行系統有何具體詳細規劃方案？有否評估該步行路線的需求，以及如何提供更多綠色出行的選擇給居民和旅遊，減輕道路的交通壓力？