



書面質詢

澳門大橋：低使用率的分析

2024 年 10 月 1 日，澳門大橋正式開通啟用。新大橋全長約 3 公里，共有雙向 8 條行車道，其中兩條為電單車專道，相關建造工程耗資約 52 億澳門元。根據官方資料，第四座大橋對車輛通行而言是更安全的，因為即使在強風下，其擋風屏障的設計能減低橋面風速，符合必要的技術要求。

興建新大橋主要是為了惠及物流業界，以及疏導路環、氹仔與澳門半島之間的交通，預計可為約十萬人的出行提供便利，從而減輕新城 A 區道路的交通壓力。此外，新大橋的另一個主要目的是減少每年在友誼大橋和西灣大橋發生的致命交通事故數目，因為這兩座橋的設計並不支持電單車通行。

然而，由於使用澳門大橋上班、上學耗時較長，故自其開通以來，駕駛者一直甚少使用澳門大橋出行。而且，新大橋的位置不便，加上每小時 60 公里的速度限制，亦導致不少電單車駕駛者選擇使用友誼大橋及西灣大橋，因兩者均容許以每小時 80 公里的速度行駛。

自 2015 年起，我們接待市民的辦事處經常收到很多單車人士的投訴，他們對澳門大橋並沒有規劃單車專道供騎單車的旅客及單車愛好者使用表示不滿。此外，由於新大橋亦沒有如很多內地的大橋般設置行人通道，故除了使用舊嘉樂庇大橋外，行人便沒有其他選擇。

橋樑不僅須安全、耐用、優雅和美觀，更重要的是必須具備功能性。換言之，橋樑的設計、規劃和建造，都必須以在兩點之間建立有效的連接為目的。具備功能性十分重要，因為這才能確保交通暢順，滿足居民的出行需求。因此，橋樑不僅僅是一個結構，



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

(翻譯本)

它應該是一個融合安全、耐用、美觀，同時又能達到建立連接的基本目的的解決方案。

儘管澳門大橋的設計是為了便利不同地區之間的交通往來，但由於與巴士、的士、公交等其他交通運輸系統缺乏有效協調，可能對交通造成影響。這一問題突顯有必要進行更周詳的規劃，並訂定能優化大橋與採用各種交通連接的方案，以減少交通堵塞，讓行車更加順暢。由於澳門大橋與本澳現有的交通基建網絡的整合尚未完善，可能會造成交通擠塞，基此，本人提出以下問題，並要求適時給予清楚、準確、連貫和完整的回覆：

1. 當局考慮採取哪些具體措施對新大橋物流進行優化，以提高不同區域之間的貨運效率？計劃將哪些支援運輸車輛減碳的策略整合到新大橋的營運中，以大幅減少貨運所產生的碳足跡？當局將如何監察和評估新大橋各項物流措施的成效，特別是在改善貨物運輸流量方面？有否計劃與專業公司或組織合作，在新大橋實施物流和運輸減碳方面的創新解決方案？

2. 從零開始建造的澳門大橋在設計上沒有包含輕軌通行，導致作出相關決定的主要原因是甚麼？這一決定是受到什麼因素的影響？因為如大橋設計能包含輕軌通行，將能使路環、氹仔、澳門半島及通往大灣區的通道之間有效聯通。考慮到對可持續交通工具的需求日益增加，以及多個單車團體提倡有必要向居民推廣健康出行的方式，那麼，導致作出不在澳門大橋的建設中加入單車道的決定的主要原因是甚麼？政府如何評估未來在澳門大橋增設單車道的可能性？與單車團體進行了哪些諮詢工作，以確保他們的訴求得到聽取和考慮？政府是否有計劃加強和擴闊大橋，以便能增設單車道？將採用什麼標準來確定擴闊大橋在技術和財政方面的可行性？若將來在大橋上增設單車道，將如何促進單車使用者的安全和可達性？這些措施將如何與國際上有關單車基礎設施的良好慣例相符？

3. 政府計劃採取哪些具體有效措施鼓勵居民使用澳門大橋，以便將其他大橋相當部分的車流量分流至澳門大橋，確保這項基建的有效利用？政府考慮如何實施推動電單車



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

(翻譯本)

駕駛者逐步分流至澳門大橋的策略，以減低經常在友誼大橋和西灣大橋發生的致命、嚴重交通意外的風險？政府有否具體計劃對長期開放西灣大橋下層通道進行分析及加以落實，以方便電單車駕駛者安全通行，減少意外發生？計劃透過哪些形式的宣傳教育活動，向電單車駕駛者宣傳使用澳門大橋的好處和安全性？如何確保這些活動能有效改變駕駛者的通行習慣？

澳門特別行政區立法會議員

高天賜

2025 年 4 月 14 日