

書面質詢

謝誓宏議員

東望洋山周邊道路「各自為政」，斷頭路嚴重影響居民出行安全與便利

澳門半島地勢狹長，東望洋山(松山)為半島最高點，周邊起伏較大。沿山周邊更有居民區、生活設施以及公立醫院，導致現有步道不足，連接山腳至山頂的步行脈絡多有「中斷點」。居民進出住所時因缺乏行人路，被迫與車輛共用馬路，造成人車混行，對長者、兒童及行動不便人士構成嚴重安全隱患。

海邊馬路於1869年命名，位置由地厘古工程師馬路延伸，該路段與松山健康徑之間存在連接缺口，缺乏直接、安全的步行通道。雖然特區政府近年已在焯公亭一帶建設步行系統，利用行人天橋及升降機連接新口岸、松山健康徑和東望洋斜巷，並於2022年啟用環松山步行系統，新建長約300米的松山行人隧道，將繞行距離由1,100米縮短至約400米。

然而，上述系統主要服務新口岸、水塘及中區的跨區步行需求，並未觸及海邊馬路、地厘古工程師馬路、得勝斜路與白頭馬路之間的連接問題以及居民出行問題。

此外，該區域與仁伯爵綜合醫院之間缺乏直接通達的道路，居民求診需繞道而行，耗時費力，對緊急醫療需求構成潛在風險。據過去官方新聞資料，特區政府早於2006年已提出在松山山邊建造輔助性道路網，並規劃於聖羅撒學校側興建接駁醫院的旋轉式道路及行人專用升降機，惟至今未能落實，斷頭路困局依舊未解。

具體而言，海邊馬路現有的升降機設施僅由山邊東街通往海邊馬路一側，但出口處僅能至焯公亭，及後並無行人路連接至松山健康徑及周邊生活區，形成典型「斷頭路」結構。居民使用升降機抵達海邊馬路後，仍需橫過馬路或繞行其他路段，才能抵達目的地，無法實現無障礙、安全便捷的出行體驗。

參考內地多個城市在推進人行道及慢行道路系統改造方案，將「一路一策」作為核心道路規劃方法，即針對不同道路或區域的實際情況，制定個人化、差異化治理方案的模式或原則。例如武漢東西湖區以「全生命週期」理念，挑選8條高質量人行道、7條無障礙降坡路段，以拓寬人行道、增設非機動車道與阻車樁，改造路口「零高差」等方式，提升通行效率與優化無障礙設計。江西吉安對2687處隱患點段分A、B、C三類精準治理，透過降坡、清障、增警示標誌等，治理後國、省道交通事故同比下降33.94%。

再者，東望洋山早於1992年被評定為澳門八景中的「燈塔松濤」、且於2005年入選世界遺產名錄——澳門歷史城區中的「東望洋炮臺、聖母雪地殿教堂及燈塔」，加上東望洋周邊亦有酒店，配合第83/2008號行政長官批示為東望洋山周邊提供廣闊視野，以及2024年發佈的第4/2024號行政法規《“澳門歷史城區”保護及管理計畫》，於東望洋山上能體驗澳門半島「山、海、城」觀景視廊，這些特色吸引到旅客來此旅遊。因此，重新規劃該區道路網，構建完善的道路網路，甚至建設沿山觀光棧道，從而發掘東望洋山的潛在旅遊資源。

基於此，本人向政府提出以下質詢，並要求適時給予清晰、準確、連貫和完整的回覆：

一、針對附近一帶居民被迫人車混行的安全隱患，有關部門有何即時降低風險臨時安全措施，例如增設行人護欄、改善夜間照明、設置減速標誌，以及有何深入整治規劃，建設兼顧無障礙需求，便利長者、行動不便人士及緊急醫療運送之步道及相關輔助設施，並考慮增設類似天橋或棧道的立體步行設施，從而打通現時眾多「斷頭路」困境？

二、內地多個城市在斷頭路治理方面已積累成熟經驗，包括「一路一策」治理方案、系統作戰打通交通微循環等。借鑒上述經驗，特區政府對東望洋山周邊區域的步行網路進行全面排查，系統梳理「斷頭路」及步行瓶頸位置，並制定分階段的打通計畫，在規劃過程中將如何充分聽取區內居民的意見，徹底解決該區積壓多年的交通問題？

三、除徹底解決東望洋山周邊多年以來道路網「互不相通、各自為政」的困境外，東望洋山具「澳門八景」、「世界遺產」、「澳門景觀視廊」之一等豐厚的潛力旅遊資源特色，特區政府有何旅遊設施規劃，為沿東望洋山建設特色觀景棧道，方便旅客體會澳門半島「山、海、城」之旅遊名片，從而拓展豐富澳門旅遊資源？