

書面質詢

截至 2018 年 7 月底，本澳註冊機動車共 2.3 萬輛¹，澳門的土地總面積卻只有 32.9 平方公里²，如此龐大數目的車輛，為路面的交通運輸帶來很大的壓力，居民亦陷入“搭車難”、“泊車難”、塞車的交通困局。但澳門其實是一個彈丸之地，居民及旅客有條件實現步行出行，相信只要打造便捷且安全系數相對較高的跨區步行系統，能有助減輕車輛使用率和道路交通壓力。

實際上，特區政府於 2017 年底提出“公交優先、鼓勵步行”的交通政策，但現時除了焯公亭步行系統連接東望洋斜巷升降機及羅理基行人天橋之外，未見其他跨區步行系統落成，而且上述步行系統只縮短了荷蘭園、東望洋及新口岸之間的步行距離，未能回應居民往來高士德與新口岸之間的需要，因此，早於 2016 年底特區政府已經初步完成《環松山步行系統建造工程》研究，結論認為興建松山行人隧道具可行性，可透過打通松山東西兩側的松山行人隧道接駁二龍喉公園一帶至羅理基博士大馬路，再配合升降機、行人天橋，使居民便利步行通達松山健康徑、水塘休憩區、黑沙環海濱公園及沿岸一帶，拓展澳門中區和東北區的綠色公共空間之間的有機聯繫。然而，相關步行系統至今仍未興建，去年 12 月底，特區政府亦承認松山行人隧道環評進度有所延誤，原因為首次環評招標無人投標，需要重新招標，所以浪費了幾個月的時間³。

為此，本人提出以下質詢：

一、根據土地工務運輸局網站資料顯示，於 2017 年 10 月已經公佈環松山步行系統建造工程編製環境影響評估報告的判給結果，工期為 110 天，請問有關當局現時環評報告編製工作是否已經完成？結果如何？另外，2018 年財政年度施政方針亦指出，今年完成《環松山步行系統可行性研究》的環境影響評估後，將根據環評結

¹ 2018 年 7 月《運輸及通訊統計》，統計暨普查局網站。

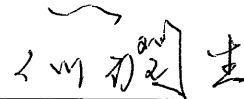
² 地圖繪製暨地籍局網站。

³ 2017 年 12 月 7 日《澳門日報》。

果開展後續工作，因此請問有關工程何時才能公開招標興建？預計正式動工及建成時間為何？

二、去年，有關當局曾經透露《環松山步行系統建造工程》研究報告提出可於二龍喉公園內設置其中一個隧道出入口，但具體位置、建造形式以及用地範圍政府仍未確定，報告稍後會以“適當形式”公佈⁴，而松山行人隧道另一端位於新口岸的出入口則是羅理基博士大馬路接近油站位置。請問有關當局現時松山行人隧道兩端出入口選址是否已經確定？何時才能公佈相關詳情？

澳門特別行政區立法會議員



何 潤 生

二零一八年十月九日

⁴ 2017年5月22日《正報》。