

書面質詢

港珠澳大橋正式通車將近十個月，今年 1 月至 5 月，港珠澳大橋旅客量 1,093 萬人次，車流逾 65 萬架次，其中穿梭巴士通行 21.8 萬班次，雖然車流量遠遠未達到大橋最初預計每日 9,200 至 14,000 架次的標準，但其仍然有巨大的發展潛力，而且《廣東省推進粵港澳大灣區建設三年行動計劃（2018-2020 年）》指出爭取國家儘快將粵港澳直通車的行政許可事項明確授權廣東省組織實施，研究制定推進全面放開香港澳門私家車經港珠澳大橋珠海公路口岸入出內地的政策；廣東省政府亦表明現時因受制於港珠澳大橋的配額政策影響，通行車輛數量與設計時的通行能力仍有差距，將報請國家有關部門協調兩地牌車輛通行大橋的政策，同時放寬現有的車輛配額制度，協調並研究放寬大橋的三地通行措施，相信在未来三地往來通車政策調整下，車流量將會進一步增加。

現時本澳只有東方明珠友誼圓形地作澳門連接大橋口岸人工島以及新城填海 A 區的唯一樞紐，加劇了現時黑沙環沿岸的交通壓力，嚴重影響整個區域的交通問題。雖然行政長官曾於去年的施政報告答問大會上回應表示會研究以行車天橋解決友誼圓形地交通問題，其一落腳點設於海一居地段內，該天橋將連接東北馬路、友誼馬路及新城 A 區，以便分流車輛，並會採取“特事特辦”方式盡快開展工程，惟半年已過，至今行車天橋的方案仍未落實。除了目前東明方珠友誼圓形地與新城 A 區有通道連接之外，有關當局亦規劃了另外三個連接點，包括：連接至漁翁街和馬揸度博士馬路一帶、連接至友誼大馬路外港碼頭一帶，以及連接新城 A 區和 B 區的海底隧道，其中新城 A、B 區之間的海底隧道已經開展環境影響評價第二次公示，但另外兩條通道的設計方案則仍未確定。

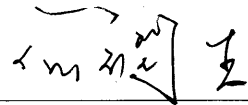
為此，本人提出以下質詢：

一、當局曾介紹東方明珠行車天橋兩個設計方案，包括以“直線”方式興建天橋連接東北大馬路至新城 A 區及友誼橋，以及採用“S”形設計繞過友誼圓形地紀念物再連接 A 區現有連接橋。針對東方明珠行車天橋的設計。有關當局和

多數的交通諮詢委員都支持直行方案，並建議採用鋼箱樑結構工法，以縮短工期及減少對附近交通的影響，因此，請問有關當局是否已經確定了使用該方案？何時才能落實有關設計方案及進行工程招標與建設？如何減低工程期間對該區交通的影響？

二、有關當局曾經表示新城 A 區連接至漁翁街和馬揸度博士馬路一帶的通道現正編制計劃，正比選幾個不同方案，預計工程圖今年下半年會完成；而連接友誼大馬路外港碼頭一帶的通道，則正在做可行性研究和初步設計招標，請問當局現時這兩條通道的工作進度如何？有沒有具體規劃、興建時間表？此外，新城 A、B 區海底隧道何時才能進行招標工作？

澳門特別行政區立法會議員



何 潤 生

二零一九年八月八日