

高天賜 議員辦事處

GABINETE DO DEPUTADO JOSÉ PEREIRA COUTINHO

書面質詢

2018年10月30日，據新聞報道，友誼大橋發生一宗電單車交通意外，駕駛者因剎車不及撞向前方大型貨車車尾而致失事，車禍情況極其嚴重，駕駛者經送醫搶救後終不治身亡。

目前，在本澳的三座大橋中，友誼大橋作為連接關閘與路氹城最為方便的一座大橋承載了極大的交通壓力。各種車輛包括大型泥頭車、大型貨車、發財巴、中大型公共巴士及電單車都會選擇在此橋上行駛；又因友誼大橋上的限制速度為最低為40km/h，最高為80km/h，因而造成友誼大橋車速快、路面情況複雜，而電單車極易在此發生交通意外的情況。兼且，由於友誼大橋車道少，而眾多大型車輛出於行駛習慣長期佔據車道左邊的位置，電單車駕駛者為避免在車流中左穿右插，往往選擇在大橋左右兩側極度狹窄、僅為一米的緊急通道里行車，這種行為對個人安全造成了極大的威脅，例如：當橋上側風較強時，或各大型車輛高速行駛時產生強勁氣流，又或是其他車輛突然偏離行駛方向等情況，都好大程度會導致電單車發生嚴重的交通事故。

除此之外，另一座西灣大橋也是電單車交通事故頻發區。鑑於此，政府在2012年8月於西灣大橋設置了電單車專道，但這並未能有效地避免電單車交通意外的發生。西灣大橋的電單車專道與普通車道的分隔設施規劃不當，其他車輛因一時疏忽誤駛入電單車專用道或因橋上發生的交通意外而被迫撞入電單車專用道內所引發的電單車傷亡事故仍時有發生。並且，由於進入西灣大橋電單車專道的入口路段迂迴彎轉，許多電單車駕駛者為求方便，仍然會選擇使用較危險的友誼大橋。如此以來，設立西灣大橋專用電單車道所起的減少事故的作用也有很大的局限。

長久以來，友誼大橋與西灣大橋都是電單車意外的高發區，然而，政府對於這些交通意外卻視若無睹，並未有推行任何措施以遏止意外的發生。現時，三座大橋所承載的跨海交通流量都趨於飽和。友誼大橋整體路況複雜危險，西灣大橋電單車專道規劃不當，兩者的電單車事故發生率都居高不下；與此同時，第四、第五座跨海通道仍在規劃當中，距離完工仍有相當長遠的時間；而嘉樂庇大橋的通車時間已近50年，目前仍作為巴士專道使用，所受負荷非常之大。鑒於此，當局確應考慮將嘉樂庇大橋作為電單車的專用通道，不僅可以降低電單車與各種大型車輛混合行駛的危險，也可以減輕嘉樂庇大橋的負荷。縱然，此舉或會增大其他兩座跨海大橋的公共交通壓力，同時也會對電單車駕駛者帶來行駛路線上的不便，但在過往眾多電單車嚴重傷亡事故的警示之下，電單車駕駛者的個人生命安全也應受到重視及保障。

基於此，本人向政府提出以下質詢，並要求以清晰、明確、連貫和完整的方式適時給予本人答覆：

高天賜 議員辦事處

GABINETE DO DEPUTADO JOSÉ PEREIRA COUTINHO

1. 今時今日，在本澳三座跨海大橋使用率過高、而私家車與電單車的数量增長快速的情況下，當局是否應盡早作出相應及具體的規劃，將嘉樂庇大橋作為電單車的專用大橋並限制電單車行駛速度在 50km/h，以徹底減少嚴重交通事故的發生？
2. 除開放嘉樂庇大橋作為電單車專用道之外，當局是否會考慮開放西灣大橋下層作為電單車專用通道並輔以限速措施，以減輕跨海交通壓力及交通事故的高發率？
3. 一直以來，友誼大橋所負荷的交通流量極大，嚴重的電單車交通事故三番四次地再而發生。在開放嘉樂庇大橋及西灣大橋下層通道作為電單車專用通道前，當局是否應徹底禁止電單車在友誼大橋上行駛，以防止類似致命事故的重演？

澳門特別行政區
立法會議員



高天賜

二零一八年十一月一日