

書面質詢

澳門地方少，公共交通不濟，私人車輛成爲市民常用的出行方式，整體交通環境設計漸漸變成“以車爲本”。政府在施政方針中提出“推動公交優先、完善道路環境”，作爲未來五年交通政策目標。爲此，交通部門必須改變思維，將本澳交通環境朝“公交優先、鼓勵步行”的思維轉變，其中重點包括推動友善步行環境，適當擴闊行人設施、提升行人過路的優先性，增加跨區步行捷徑，鼓勵居民步行；亦要增設巴士站排隊設施，理順乘車秩序，通過路線重整和方便轉乘，落實公交專道及探討雙層巴士走外環的線路等，提升巴士的營運效率。

政府亦應帶頭和鼓勵私人企業落實彈性上班，以減輕高峰時段的交通壓力。只有全面落實控車和公交優先政策，優化步行環境，才能解決現時的交通困局！

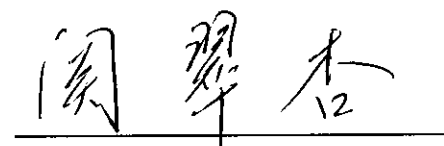
爲此，本人向當局提出以下質詢：

一、工務範疇官員在施政辯論中表示，認同松山步行隧道系統的可行性研究，並會積極推動有關工作及在上周展開探土，初步入口選址於二龍喉公園附近及新口岸油站附近兩端，全長約 300 米，將聯結高士德全區，以至外港和水塘步行環境。按照目前安排，當局預計松山行人隧道可在何時動工及建成？

二、近年不少每日往松山晨運的市民反映，松山纜車運作時間有限，而上山的石級較高且難行，對老人家和殘障人士造成障礙。早年民政總署曾考慮興建一條廂式斜行電梯方便市民往來二龍喉公園與松山健康徑，但至今仍無任何具體計劃！既然當局已確定會興建松山行人隧道，可否考慮在行人隧道內尋找適合位置，建設垂直升降電梯連接松山步行徑，既可減少日後若興建廂式斜行電梯對樹木和環境的影響，亦可令行人隧道和電梯發揮協同效應，方便不同地區的居民使用。爲此，工務局會否與民署共商探討上屬建議的可行性？

三、在推動友善步行環境，適當擴闊行人設施、提升行人過路的優先性，增加跨區步行捷徑，鼓勵居民步行出行方面，當局目前有何具體規劃、計劃和時間表？

澳門特別行政區立法會議員



關翠杏

2015年12月29日