



澳門特別行政區政府
Governo da Região Administrativa Especial de Macau
建設發展辦公室
Gabinete para o Desenvolvimento de Infra-estruturas

關於立法會區錦新議員書面質詢之回覆

遵照行政長官指示，經徵詢交通事務局意見，本人對立法會2016年1月26日第72/E61/V/GPAL/2016號公函轉來區錦新議員於2016年1月22日提出，行政長官辦公室於2016年1月27日收到之書面質詢，回覆如下：

1. 澳氹第四條跨海通道由規劃部門負責規劃，根據本辦公室委託研究單位於2015年10月完成的研究結果顯示，第四條通道若採用隧道方式，颱風天隧道內雖不受天氣影響，但進入和離開隧道前後仍會受大風影響，同時如設置電單車專道，隧道管徑的體量屬前所未有，因此隧道內難以設置電單車專道。若採用橋樑方式，則具備條件設置電單車專道。有關建議經土地工務運輸局、民航局、交通事務局、海事及水務局、運輸基建辦公室及本辦公室一致通過。此外，在橋隧方案對比上，不論造價、工期以及未來營運管理，橋樑方案較隧道方案優勝。有關橋隧的對比資料已上傳本辦公室網站。
2. 西灣大灣下層建設概念，原本僅留作輕軌行駛使用而兩側行車道屬緊急應用性質，並非電單車行駛。第四條採用橋



澳門特別行政區政府
Governo da Região Administrativa Especial de Macau
建設發展辦公室
Gabinete para o Desenvolvimento de Infra-estruturas

樑方式，橋面可透過設置風障，實現陸上與海上橋樑大風天通行安全風險一致的控制基本目標，颱風期間風障範圍也無須禁止機動車輛通行。

3. 的而且確，若第四條通道以隧道方式，因應施工技術及營運保養上存在難度及風險，無法滿足所有車輛通行目的，因而無助舒緩現有跨海大橋的交通壓力；反之，橋樑方式當中已考慮車輛及電單車通行需求，雙向八線的公路車道和電單車專道，充分滿足未來社會發展需求，亦能舒緩現有跨海大橋交通壓力。此外，第四條通道無論在滿足技術條件、未來發展需求以及透過設置風障設施於颱風天行車等現實情況下，故決定採用橋樑方式。

建設發展辦公室主任

周惠民

二零一六年三月十七日