



澳門特別行政區政府
Governo da Região Administrativa Especial de Macau
社區服務諮詢委員會
Conselho Consultivo de Serviços Comunitários

離島區社區服務諮詢委員會

議程前發言

林子筠

2025 年 1 月 7 日

關注氹仔城區道路安全

自從基馬拉斯大馬路空中走廊啟用以來，一直受到區內居民歡迎，同時亦舒緩了區內交通壓力。近月，有市民反映空中走廊下連貫南京街、哥英布拉街、成都街及布拉干薩街十字路口交匯處不時有車輛多向行駛，險象環生。特別是當 36 號中型巴士從濠珀正門，T412 氹仔中央公園/成都街站上落車後，轉右線右轉入成都街向 T352 廣東大馬路/濠景花園方向，車輪長度跨越兩條行車線，時有電單車及輕型車輛響鉸明示。除此，亦見有部份綜合渡假村的員工巴士也是由哥英布拉街中央公園段過線右轉入基馬拉斯大馬路，遇到上落班或下雨天時更危險。

參考 2024 年 10 月圖片（圖一），中午時分的十字路已有多輛七人車及電單車停靠等待轉彎，有的更是在有效車道範圍掉頭行駛。上月 12 月 23 日下午，就發生私家車與外賣電單車相撞意外，有見及此，本人有以下建議，希望有關當局參照考量。

相隔往來四線雙向車道花圃約 2.5 米，以現在路氹區常見中/大巴闊度在 2.48 米~2.5 米，長度 10.5~13.49 米，實在不適宜在空中走廊下十字交匯處轉彎（圖二三）。另參考國內道路設計，可供車輛調頭均設有等候區以實線區界，供其他道路使用者知道“正等候調頭”這訊息，但走廊下十字路口未具備額外劃線分區的條件。故建議限制長度超過 7 米之車輛過線轉彎及限制所有車輛在空中走廊下交匯處調頭（U-turn）以減少交通意外，保障行人及路道使用者安全。



圖一 攝於 2024-10-06

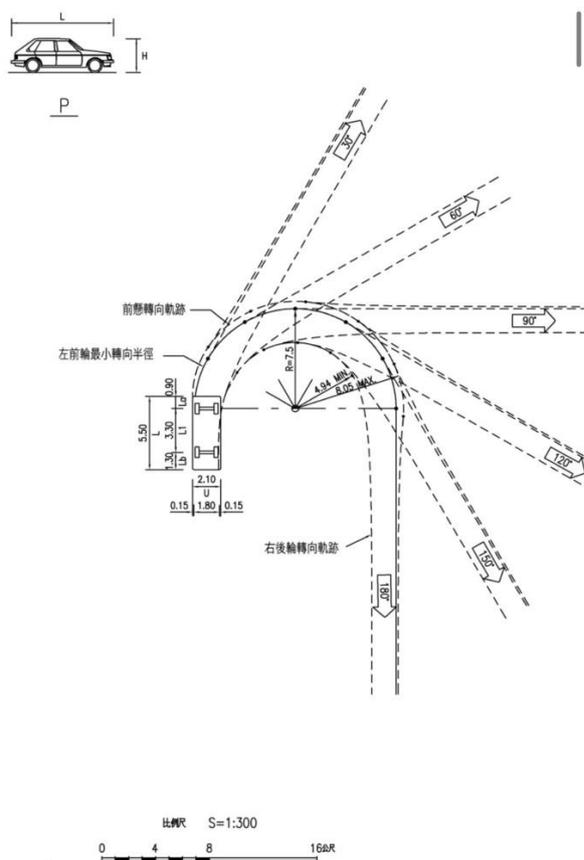


圖 1.5.1 小客車最小轉向軌跡

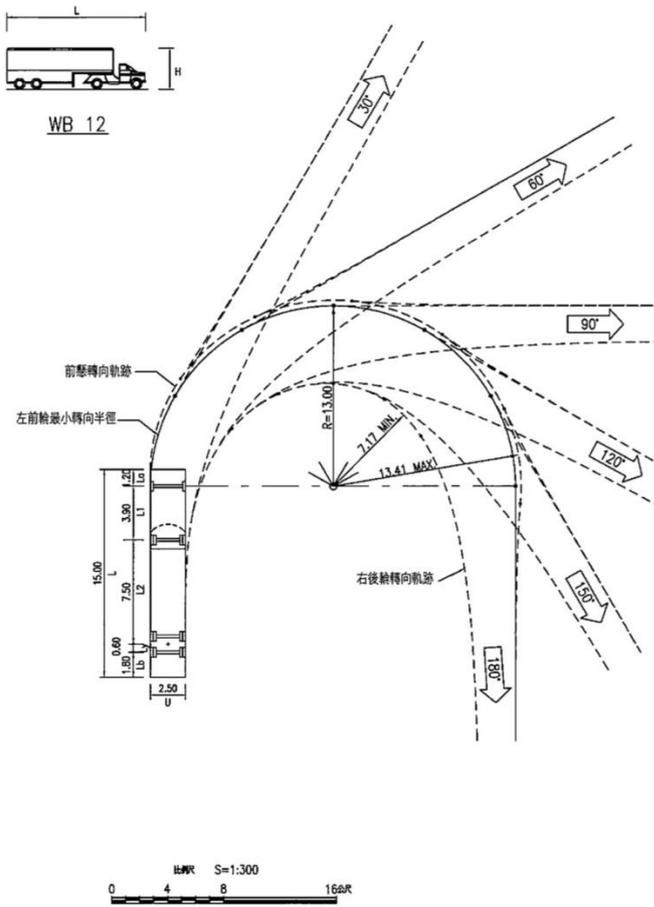


圖 1.5.4 中型半聯結車最小轉向軌跡

圖二、圖三 小客車及中型車最小轉向軌跡

http://www.ksea.com.tw/public/commonlyspecifications/files/2_工程設計關規範/2.道路橋梁/4.公路路線設計規範%28104.12.19%20交通部%29.pdf