

書面質詢

特區政府一直都以實現公交優先作為一個重要的交通政策，可是最近風向突變，對公交優先似乎有所放緩，反而強調步行優先，但卻僅靠幾個行人設施的計劃，落實亦無期。政府如此兜兜轉轉令所謂公交優先或步行優先都變得不倫不類。

應當指出，步行優先對一個像澳門這樣一個小城，理應也是一個交通政策的選項。但若真正貫徹步行優先，必須有步驟有計劃全面改造澳門的步行環境，並以城規的配合，令市民以步行方式出行真正能得到方便舒適。而這絕對不是短時間內能夠實現。所以，目前腳踏實地仍是應積極實行公交優先，以降低市民使用私人車輛的意欲，從而真正有效降低整體的車輛數量。

可是，近日當局在公交問題上卻似乎是背道而馳。早一段時間，當局不斷宣揚表示本澳的巴士站與站之間的距離配置不當，認為需削減站點，以減少巴士站點對交通所構成的阻塞。可是，巴士站與站之間距離近，其實是符合使用者的需要，有助鼓勵市民使用巴士。減少巴士站點犧牲市民方便來讓私人車輛方便通暢行駛，真不知是公交優先抑或私交優先？

為此，本人向行政當局提出書面質詢：

- 一、 盡量改善和優化乘搭巴士的條件，是有助鼓勵市民使用巴士。可是，有石排灣的居民對當局安排將 51 路巴士的關關總站從關關地下巴士站遷至關關馬路，令其好天曬，落雨淋，無法理解。居民指出，石排灣的居民偏於老年，尤其是樂群樓社屋的居民，更不少是老弱病殘。他們出入石排灣經常都靠 51 路車的快線前往澳門半島北區或過關。過往在地下巴士總站雖然夏天較為悶熱，但畢竟有瓦遮頭。但如今巴士總站搬到路面，巴士站雨蓬又太短不能擋雨，夏天炎熱也隨時會令等候者中暑。到底這個調動是如何構思？有否可能將此 51 號巴士的總站恢復回到關關地下？
- 二、 減少巴士站的其中一個典型例子是氹仔三家村這個巴士站。這個站本來是包括湖畔大廈、海茵怡居及創福豪庭居民所常用的。而這幾幢都是高層大廈，居民密集。三家村這個站正好能為這個密集社區居民服務。而當局一個決定，既無諮詢民意便取消此一個巴士站，令上述的居民甚為不便。他們不期望巴士車到門前，但三家村這個位置，對他們來說上落車都要走一段路，但算是合理範圍。而當三家村的巴士站被取消了，他們要搭巴士不論是外出或回家，都要走多許多冤枉路。這難道是鼓勵居民使用公交嗎？當局會否考慮居民意見，恢復此一巴士站？
- 三、 重整巴士路線是需要的，但不可肆意減少站點，增添巴士使用的不便。減少巴士站點無非兩個目的，一是加快巴士的運轉，二是減少巴士停泊使道路暢通。但前者應是騰出更多道路用於巴士專道或公交專道，讓巴士有路可行，以加快巴士的運轉。至於後者竟以減少巴士站點犧牲市民方便來讓私人車輛在道路方便通暢行駛，更是捨本逐末，搞不清是公交優先抑或私交優先。這種目標不明的交通政策是否有認真檢討的必要？

立法議員 區錦新

二零一七年四月二十八日