

## 口頭質詢

周家俊議員

### 從結構性根本建設智慧交通系統，助力社區經濟

從新一季的經濟數據解讀本澳的經濟正在有序的回升，旅客數量及博彩收益相比起疫情前有明顯而且持續攀升的勢頭，另一邊，我們中小企面臨回歸以來最大的困難，市民在科技應用的基礎上達到回歸以來的最大的通關便利，而澳車北上的成功實踐助力本澳市民與灣區的最佳融合，亦成了社區經濟面臨困境的其中一個歸咎的原因。

我相信以澳門人口與車輛的基數，相比起每年三千萬遊客的到訪，我們的中小企應不致於得不償失，畢竟每天到內地消費的市民數量與所消費的金額遠遠不及反向的內地遊客。一個值得反思的問題是社會的基礎條件建設如何讓整體經濟在旅遊暢旺的情況下得到系統性的利益，而當中我認為原因最大的是我們的交通系統配套不了旅遊業的增長，甚至是形成每況越下的惡性循環。

現在每逢周六日，我們的旅遊綜合體，我們的演唱會使旅遊區擠迫得水洩不通，反觀我們的市區人流寥寥可數。如何讓遊客分流到我們的社區是我們助力中小企的工作重點，但現在由旅遊區到市區，客觀現實上只有公共巴士一個選項；值得一讚的是本澳巴士系統從路線，排班，到報站分流，我們的交通事務局已做到完美極致，然而在任何城市，公共巴士肯定不會是遊客代步的多數選擇。計程車，網約車，軌道交通是我們改變交通問題必須思考的方向。

舊市區的交通擠塞成為傳統黑的不願意入市區的主要原因，沒有點對點的交通，私家車輛的增加便加劇形成了交通更擠塞，的士更不願入市區的惡性循環，雖然現在本澳有所謂的電召和網約的士平台，但延申所及仍是傳統的士的老問題，而現在的電召網約車領單營運模式亦有助於便利乘客找車，最終仍是傳統的士入區的意欲與行為問題，令電召網約的士根本發揮不了它應有的功效。

另外我們的輕軌設施遲遲仍處於路氹城區路段，這有助於有效疏導及分流市區的交通問題，輕軌亦無法將我們的旅客送入社區，令社會質疑輕軌的建設成效；而學者與科技界所提倡的智慧交通仍處於剛起步階段，我相信所謂的智慧交通建設是結構性的系統問題，科技的建設亦須同步於種種因素的改善，我們的願景是在理想的公共交通，停車設施，車輛數量的管理及完善基礎建設的根基底下建立一個有利於經濟發展的智慧城市平台。

鑒於改善結構性的根本去建設本澳的智慧交通系統，從而改善社區經濟，本人提出以下幾點質詢：

1. 社會對網約車有極大程度的渴求，政府又如何有秩序地完善現時電召/網約平台的覆蓋範圍及經營模式，政府又是否會參考內地成熟的監管經驗，逐步開放傳統的士以外私人車輛的參與，以目標為本，讓市民和遊客達到真正的便利出行？
2. 從最新輕軌橫琴段的延申來看，市民對軌道交通的便捷仍是正面評價的，亦想知道政府對於澳門半島段的輕軌是有何規劃的，例如路線，載客量和營運，政府又何時向社會大眾諮詢和展示？
3. 現今人工智能和大數據的發展成熟，政府又如何在改善公共交通的同時，同步著力建設基礎物聯網設施和智慧的中心交通調度平台，讓澳門市民和遊客的出行更便利，有助系統性經濟的改善，亦有助將來灣區的生活更融合。