

書面質詢

回顧《二〇一二年財政年度施政報告》，當中指出「宜居城市」應符合「綠色」、「健康」、「安全」、「便利」（市內交通暢順便捷）和「可達」（海、陸、空的進出便利與多選擇性）的要件¹。本澳的交通距離「便利」、「可達」仍有一段很大的距離，居民普遍反映在繁忙時段「行路快過搭車」。

冰封三尺實非一日之寒，根據地圖繪製暨地籍局的資料顯示，自 2004 年至今年 6 月 10 年間，澳門土地總面積由 27.5 平方公里增長至 30.3 平方公里，而道路總長度則由 285.9 公里增長至 318.5 公里²，兩者均只有約 10% 的增長。而統計暨普查局的資料顯示，自 2004 年至今年 6 月，本澳車輛由 141,258 部增至 232,586 部³，其增長超過 60%。鑒於機動車輛無論在行駛或停泊狀態，都會佔用一定的土地空間，加上本澳土地資源非常有限，因此機動車輛數量的快速增長，確實為本澳路面帶來沉重的負擔。

雖然政府堅持「公交優先」的主張並無不妥，但由於有關部門欠缺對私人機動車輛的增長進行規劃，亦沒有適時推出相應的控車措施，導致快速增長的私人車輛令路面更為擁擠，加上車輛違泊情況隨處可見，尤其舊城區街道本已狹窄，違泊車輛經常阻塞交通，上述種種已長期、直接影響著本澳的公交服務質量。公交出行不便變相「鼓勵」居民購置機動車輛，而機動車輛過多又反過來影響公交服務，形成如死結般互相拉扯的困局。本人曾多次要求政府推出調控車輛增長的措施，有關部門卻回覆「澳門現行車輛稅費制度沿用多年…未能正確引導車輛合理購買及使用，是造成車輛快速增長的主要原因之一…⁴」但又認為調整車稅費、咪錶及停車場費用等經濟手段未被社會廣泛理解，因而優先改善公交服務、管理旅遊車及推動泊車路外化等問題，以及希望透過縮短驗車年限淘汰車輛。除此之外，似乎無計可施。

《澳門陸路整體交通運輸政策(2010-2020)》已過近半，但公交服務問題多多，受巴士服務合同、維澳破產事件、路線重整緩慢以及上述路面惡化等問題困擾，至今仍有

¹ 二〇一二年財政年度施政報告 P. 110。

² 地圖繪製暨地籍局，網址：http://www.dscg.gov.mo/CHT/knowledge/geo_statistic.html

³ 統計暨普查局，運輸及通訊統計。

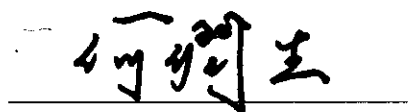
⁴ 批示編號：315/IV/2013，本人於 2013 年 4 月 6 日提出之書面質詢回覆。

很大的改善空間；輕軌工程落成時間又一再延誤，何時能全面通車仍是未知數，上述種種恐怕是有關政策制訂之初始料未及的。而且，近年每逢旅遊旺季，除居民，連旅客也抱怨出行不便，倘若再放任車輛持續大幅增長，恐怕「公交優先」政策未得以全面落實，本澳道路將面臨因車輛數量過多而寸步難行。

針對上述問題，本人提出以下質詢：

- 一、本澳的土地資源有限，車輛增長勢頭未見放緩，令人憂慮交通情況會愈趨惡化，請問有關部門有否就本澳路面的承載力進行研究或評估？對機動車輛總數設定一個「臨界點」，並準備相應的措施，遏止車輛的過度增長？
- 二、公交服務與私人車輛互相影響，若無視私人車輛過多的問題，單純發展公交恐怕事倍功半。現時車輛數量過多已直接衝擊公交服務的品質，但有關當局現階段仍未有意以經濟手段控制私人機動車輛增長，那麼，請問有何方法解決機動車輛過多對公交服務的影響？

澳門特別行政區立法會議員



何 潤 生

二零一四年八月十五日