



關於立法會區錦新議員書面質詢的答覆

遵照行政長官指示，本人對立法會 2014 年 12 月 31 日第 1147/E918/V/GPAL/2014 號公函轉來區錦新議員於 2014 年 12 月 26 日提出，行政長官辦公室於 2015 年 1 月 2 日收到之書面質詢，回覆如下：

特區政府提出的《澳門陸路整體交通運輸政策(2010-2020)》中，把合理管理私人車輛作為當中重要的工作之一，並提出運用經濟、技術與法制等手段，結合公共交通及步行系統的軟硬件建設，有效地控制車輛的增長，並引導車輛的合理使用。

遵循政策的方向，在經濟手段方面，交通事務局已先後在栢寧停車場及氹仔黑橋街停車場引入分時泊車費率，未來將進一步推廣至其他具備條件的公共停車場，推動分區分時泊車費率的落實；另一方面，著手研究以試點方式，於繁忙地區引入短時收費咪錶泊車位，並持續有序設置電單車收費泊車位，在適當提高車輛使用成本的同時，促進泊車資源的有效利用。特區政府亦會適時就車輛購買、持有和使用環節的稅費調整問題作出分析考慮。

技術方面，特區政府實施了環保車輛稅費優惠措施、2012 年出台了《進口新汽車應遵守的尾氣排放標準的規定》，並就在用車尾氣排放標準的建議進行了公開諮詢。法制方面也就完善車輛檢測制度及縮短驗車年期提出建議、針對車用燃料方面進行立法工作等，以便從源頭管理，避免高污染之車輛入口本澳，減少由外部輸入之污染。



澳門特別行政區政府
Governo da Região Administrativa Especial de Macau
交通事務局
Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego

參考鄰近地區的車輛管理經驗，要有效控制車輛增長仍在於建立更完善的運輸工具，引導市民更多地使用公交服務，同時保障私人車輛使用者的權利。因此，在制定政策時會優先考慮如何解決市民的出行需要，期望在路權及資源空間方面創造更多條件，讓居民更願意選擇使用公交服務。現時交通事務局正積極優化巴士路線、營運班表、改善車內環境與候車設施，並按不同功能及服務方式，透過快速巴士及幹道巴士提供快捷及高承載量客運服務，以接駁巴士及一般巴士擴大及補充未來輕軌與快速／幹道巴士的服務範圍，構建功能分明的完整線網體系。

與此同時，致力完善城區的步行環境，包括透過街道美化工作對步行環境作出整治；根據道路功能特性，在具備條件的地點建造立體行人過路設施；創設條件打通及串聯不同步行路徑，構建完善的步行網絡，並研究透過適當設置例如升降機或行人輸送帶等垂直或水平運輸系統，解決因地理環境而對行人出行所做成的不便，通過與其他交通措施相互配合，冀能為市民提供更多出行方式的選擇。

在決策過程中，交通事務局及相關部門均會開展各項調查研究工作，透過科學方式，掌握本澳的交通運作情況，以便擬定交通及道路改善措施。當中根據 2010 年委託顧問公司進行的交通研究顯示，按照發展趨勢，在不採取交通改善措施的情況下，預測至 2020 年本澳車輛數將有可能增長至 31 萬輛，將造成公交分攤率下降、道路堵塞使行車速度下降、出行時間增加等情況；澳門半島高峰時段的平均行車速度將會下降至約每小時 10 公里，部份繁忙道路更會下降至約每小時 5 公里，與步行速度相若。

對於政府部門購置車輛方面，現時各政府部門均會因應實際



澳門特別行政區政府
Governo da Região Administrativa Especial de Macau
交通事務局
Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego

公務需求，按照現行法律及相關機制，對購置政府部門車輛進行
審批。

交通事務局局長

汪雲

二零一五年二月十日