

書面質詢

謝誓宏議員

澳門內外交通缺乏長瞻性規劃及交通輔助設施，特區政府需擴闊交通政策制定視野

澳門土地資源稀缺，地少人多的話題老生常談，較早發展的區域的道路設計早已無法負擔現時發展需求，但礙於城市設計的缺憾，特區政府只能「見步行步」地修整或優化道路輔助設施。

根據2021年9月治安警察局提供的交通資料數據比較，截至2021年9月發生一起交通意外死亡事故，雖相比去年同年減少，但因交通意外涉及行人受傷宗數由253宗增加至337宗，增長率達33.2%；因交通意外事故受傷人數亦由253位增加至337位，增加30.39%。

2018年1月10日於俾利喇街與飛能便度街交界發生奪命交通意外；2021年6月2日兩名男童於祐漢新村第八街與永定街交界遭到巴士撞倒卷入車底；2021年12月2日於雅廉訪大馬路近門牌121號發生奪命交通事故。交通意外的成因由多方面的原因造成，例如司機的交通意識、危機應對能力薄弱、斑馬線設置不合理、道路指引設計以及交通輔助設施不合理、不明確亦會造成交通意外頻發。

澳門較早開發的地區，交通道路指引及輔助設施未能跟進社區內人口急增的現況，例如上述高士德區的道路設計遠遠落後該區途經車輛及行人安全使用；另一交通黑點位於筷子基巴士總站所在的和樂大馬路因巴士總站的佔用導致道路設計相對其他地方複雜。過去筷子基總站附近、鄰近的俾若翰街/筷子基北街仍未興建成筷子基公共房屋群，因此當時的交通規劃仍能應對交通流量。

但是現時筷子基區人口急增，巴士更換為大型車輛後更衍生更多交通隱患，現時青洲街與和樂大馬路交界更改為青洲街駛入和樂大馬路為優先通行，但由於該路口本身路況複雜及指示牌甚多、以及巴士停泊時路口時視線亦會受到一定阻礙，更換優先方向後亦未有清晰標誌，令部份駕駛者仍以過去以和樂大馬路優先駕駛的模式，極易釀成交通意外。

同屬主幹道的拱形馬路連接青洲大馬路亦屬北區交通黑點，過去因其路口複雜及駕駛方向繁多，經常發生交通意外，近日將道路駕駛方向重整後，由於指示不明確清晰，經常出現車輛從最左側直駛至青洲大馬路等危險駕駛行為。

鑑於新的《澳門陸路整體交通運輸規劃研究〔2021-2030〕》於2022年才正式公佈，現有的《澳門陸路整體交通運輸規劃研究〔2011-2020〕》曾表示澳門陸路交通政策內涵為「從完善建設及提升服務兩方面提供優質的交通供給」，唯現實中較早開發地區的交通建設的模式仍未能達到上述政策內涵。

同時近年來澳門除了要解決區內的交通問題外，就如何與粵港澳大灣區城市群的交通對接亦需加緊規劃，以跟上粵港澳大灣區的發展步伐。現時澳門媽閣的大型交通樞紐未有對外性質，澳門仍缺乏如香港西九龍高鐵站相類似的對外交通。

基於此，本人向政府提出以下質詢，並要求以清晰、明確、連貫和完整的方式適時給予本人答覆：

一、對於上述澳門交通壓力的情況，現時相關的交通整體仍欠缺長瞻性規劃，為解決現時「人車爭路」及驟增的交通事故等問題，特區政府有何實際性的對策措施來面對現時事故頻發的交通困境？

二、就澳門民居密集區的道路安排與更改後駕駛方向的指示安排，特區政府有何科學性的道路分析系統以及優化規範系統，解決現時不劃一、不統一指引，令使用更改行駛規則道路的駕駛者未能及時調整的駕駛隱憂？

三、因過去的《澳門陸路整體交通運輸規劃研究〔2011-2020〕》提及的規劃進展仍未完全達成，新的《澳門陸路整體交通運輸規劃研究〔2021-2030〕》除了繼續完善尋求過去定立目標無法完成的原因外，特區政府對將來區內外的交通連接及交通規劃有何實質性以提升澳門居民生活質素為核心的前瞻性規劃及政策內涵？