書面質詢

謝誓宏議員

完善澳門天橋建設規劃以提升旅遊城市形象及交通安全

作為名列亞洲宜行城市第九的澳門，以其獨特的魅力和優勢脫穎而出。特區政府在多年來亦積極推動「世界旅遊休閒中心」建設，持續優化城市基礎設施以提升旅客體驗。然而，近期市民及遊客頻繁反映，本澳部分區域行人過路設施規劃失衡，例如主幹道斑馬線設置過密、人車爭路現象加劇，既影響交通流轉效率，亦增加意外風險。以新口岸區及中區為例，旅遊高峰時段行人於紅綠燈路口長時間等候，導致車輛堵塞延誤；部分路段更出現「百米內雙斑馬線」設計充滿矛盾，駕駛者稍有不慎便易引發事故。此類問題不僅威脅市民與旅客安全，更可能損害澳門「宜遊」城市的國際形象，亟需系統性檢視天橋建設規劃，實現人車分流長效治理。

據治安警察局統計，2023年旅遊區斑馬線交通事故佔總量七成，同比增幅達15%，這不僅降低步行體驗品質，更衍生安全隱患，也直接衝擊「安全宜遊」的城市口碑。另外，主幹道斑馬線過密導致「人車爭路」變為常態化，以友誼大馬路為例，每日因行人頻繁橫越造成的車輛延誤累計逾30分鐘，運輸業界估算由此增加的燃油與時間成本約佔營運開支10%，嚴重削弱道路承載效率。天橋無障礙配套長期缺失，觸覺引路帶覆蓋率不足四成，升降機安裝率更低至15%，迫使長者、輪椅使用者及攜童家庭等高風險群體冒險使用地面斑馬線，此種結構性缺陷既違背「傷健共融」政策承諾，亦變相加劇人車衝突的惡性循環。

尤其是澳門現行天橋建設更加側重「單點疏解」，缺乏全域聯通思維。例如，氹仔市中心新建的基馬拉斯大馬路空中走廊未曾與周邊商圈、公交站點銜接，使用率低於預期；而關閘口岸整體規劃進度卻因關閘廣場等人流密集區，和土地權屬複雜而停滯，遲遲未能推進立體過路系統。現時澳門在天橋建設方面存在多項問題，涉及土地規劃、交通管理、市政設施等多領域，亟需跨部門協調以突破行政壁壘。

針對此類情況，其他地區已有成功經驗可供參考。以新加坡為例，當地設立了「陸路交通管理局」，作為統籌交通規劃與建設的專責機構，有效整合土地規劃、交通管理及市政設施等資源，並通過數據分析（如人流熱力圖、事故黑點分析）制定科學的交通規劃方案。此外，新加坡還引入「智慧燈號」系統，根據實時交通情況調節人車通行優先級，大幅提升了道路使用效率及行人安全。

完善天橋網絡不僅是交通治理的技術問題，更是澳門鞏固旅遊競爭力、踐行「以民為本」施政理念的關鍵舉措。當局需以頂層設計思維，將行人優先理念貫穿於城市規劃全過程，儘早實現「人車分流、立體暢行」的宜居藍圖，讓中外旅客真切感受澳門安全、便捷、友善的都市魅力。

基於此，本人向政府提出以下質詢，並要求適時給予清楚、準確、連貫和完整的回覆：

一、鑒於新加坡在交通規劃與管理方面的成功經驗，有關當局會否考慮參考其模式，新增類似新加坡「陸路交通管理局」的專責機構，統籌交通規劃與建設，整合土地規劃、交通管理及市政設施等資源，以打破行政壁壘，提升跨部門協作效率？

二、針對「百米內雙斑馬線」等設計矛盾問題，特區政府如何參考交通流量數據，合併或取消使用率較低的斑馬線，並在主要幹道設置間隔合理的過路設施，在相關議題之討論，交通高等委員會如何發揮其職能，對相關事宜進行檢討和審議？

三、針對上述所提及的天橋無障礙設施長期缺失（如；觸覺引路帶覆蓋率不足四成、升降機安裝率僅15%的問題，有關當局會否設立改造時間表，逐步完善現有天橋的無障礙設施，並將升降機配置列為新建天橋的強制標準，以保障全澳市民的出行安全與便利，貼合政府「傷健共融」的政策承諾？

參考資料：

治安警察局數據：

https://www.fsm.gov.mo/psp/cht/pdf/psp_top3_4/CPSPc_statistic_DT_01_2412.pdf

新加坡陸路交通管理局：

https://www.sohu.com/a/147608180_275005