

《澳門陸路整體交通運輸政策構想》
意見書

致
澳門特別行政區
交通事務局

2010年1月28日

目 錄

<u>內容</u>	<u>頁碼</u>
前言	01
意見書內容簡述	02
本澳現時交通運輸情況分析	03
公共交通設施	03
澳門機動車輛數據分析	05
就構想文本內有關短、中、長期措施發表意見	07
構想文本內所述的部份措施	08
構想文本內所述的車輛管制方式	12
本會建議	14
總結	18

前言

對於交通事務局決心改善本澳的交通運輸情況，為本澳市民及遊客構建一套便捷通達、環保安全的綜合交通系統，作為澳門社會的一份子，本會絕對支持。正因如此，本會曾召集各員，徵詢對《澳門陸路整體交通運輸政策構想》的意見，為完善有關政策，貢獻一份力量。

本會今次籌劃此意見書的基礎，一切是從澳門市民的利益出發，目的在於協助新一屆澳門特區政府構建一個和諧而穩定的社會。我們相信，只有在此前題下，本澳各行業才能得到穩定而健康的發展。

意見書內容簡述

本意見書主要分為下列四部份：

- 本澳現時交通運輸情況分析。
- 就構想文本內所述的有關短、中、長期措施發表意見。
- 本會對於該文本內容的建議。
- 總結

(一) 本澳現時交通運輸情況分析

公共交通設施

現時本澳公共交通設施並不完善，只有兩間巴士公司，每天服務時間約由早上 6 時至晚上 12 時 30 分，而通宵運作的巴士路線亦只有兩條，分別行駛筷子基與葡京之間，以及跑狗場與臨時客運碼頭之間。而本澳的另一公共交通工具則為的士，目前全澳共有 980 台，其中 880 台為黑的，100 台為黃的。

根據上述的情況，目前的公共交通運輸系統絕對未能滿足本澳普羅大眾的需要，特別是在本澳市民當中，有為數不少的一部份是從事 24 小時輪班工作的，他們主要從事賭場、賭場內的餐飲及零售等業務、酒店、娛樂場所等等，為了配合本身工作時間的需要，自駕變成了他們唯一的選擇。

澳門整體面積雖然不大，徒步環繞澳門一周所需時間亦有限，但對於大部份的一般市民來說，在公交系統未及完善、而自駕又被標籤為非必需要性的情況下，特區政府若要求市民每天多花一至兩個小時於步行方

面；或多花金錢於乘搭的士，以保留時間來處理私人
日常事務，估計市民是不會接受的。

澳門機動車輛數據分析

根據統計暨普查局的資料顯示，本澳截至 2009 年 10 月份，行駛中的機動車輛共有 187,463 部，詳情請參閱下表。

汽車數據資料

年份	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009 (至 10 月份)
行駛中	52,910	55,144	55,939	56,515	60,181	64,072	68,730	73,726	77,506	82,224	85,041	85,986
新登記	4,247	3,280	3,667	4,498	4,499	5,476	6,509	7,283	6,838	8,433	7,349	4,095

電單車數據資料

年份	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009 (至 10 月份)
行駛中	53,373	58,116	57,292	58,250	62,164	66,399	72,528	78,816	85,368	92,296	97,724	101,477
新登記	7,573	5,034	3,608	6,606	5,606	6,606	8,803	10,267	11,500	13,544	12,630	8,876

根據上表，可發現本澳新登記的機動車輛由 2004 年開始有明顯的增加，究其原因，主要是澳門政府開放賭權，刺激澳門經濟的急速增長，市場對於機動車輛的增長明顯增加。例如，由於賭場增聘了不少人手，令到本澳不少居民都改變了原來的生活方式，以配合輪班工作的需要；而由於本澳的公共交通系統未及完

善，該批人士只好購車以代步。

同時，隨著各大基建及酒店的工程開展，亦引發了商用重型車輛的強大市場。還有，各大賭場亦增購了大量的穿梭巴士以接載旅客，以上的結果都造成新登記車輛的數目激增。

經過幾年的發展，加上去年全球金融風暴，市場對於機動車輛的需求，由 2008 年開始有著明顯的下滑，若要回復 2004 至 2007 年的情形，相信難於未來十年內再現。

根據交通事務局提供的數據顯示，截至 2009 年 12 月 31 日，本澳約有 5 萬部車齡超過 10 年的機動車輛，約佔全澳行駛中車輛總數的三成，其中摩托車約有 2 萬部，而汽車約有 3 萬部。

由於本澳目前對於車輛尾氣排放的法規仍未完善，該批車輛對於本澳環境及市民健康的影響程度，暫時仍未能以確切的資料顯示，情況難免令人憂慮。

(一) 就構想文本內有關短、中、長期措施發表意見

該構想文本內關於短、中、長期的措施共有 42 點，在此意見書內只會集中分析當中幾點。正如文本的標題，此文本只屬於一種政策構想，交通事務局把所有可改善澳門交通運輸情況的方法，以客觀及理性的角度提出予澳門市民參考。由於現時仍屬於摸索的階段，故此意見書亦未有作出太深入的分析。

構想文本內所述的部份措施

- (i) 在上述項目(一)中曾提及，本澳過去 10 年的機動車輛增長是具特殊性及單一性的，若以此為基礎來評估未來 10 年本澳的車輛增長率，相信所得出的數據難以作準。再者，輕軌首期要到 2014 年才落成，根據文本所述，屆時將初步建立一體化多式交通架構，配合總體交通政策推動並吸引更多居民及旅客乘搭輕軌。全澳市民皆期待輕軌的落成將會改變澳門居民的出行習慣。因此，文本中關於至 2012 年的目標和措施的第 3 點，“控制車輛增長措施基本定案，包括控制入口和使用費用等等”，本會建議把它置於中期計劃內，相信會更加適當。首先，當局可以憑藉 2010 年至 2012 年 3 年間的車輛增長數據，來推算更為準確的未來 10 年澳門車輛增長率；再趁輕軌動工的時期(2012 年至 2014 年)，來訂立上述的基本方案。當輕軌落成時，便可適時推出以配合總體交通政策的執行。

(ii) 履行環保國際義務乃此交通政策構想的其中一個背景，對於“立法規管機動車輛入口及行駛時遵守的氣體污染物排放的值”，以及“計劃淘汰高污染機動車輛措施及逐步引進環保車輛”，本會絕對支持，甚至認為應加快速度。目前本澳有近 5 萬部車齡超過 10 年的機動車輛，倘要等到 2012 年完成立法程序後，才可進入實質性的執行階段，實在予人緩慢的感覺。

(iii) 對於“深化「綠色出行」政策，包括引入環保巴士、環保的士及環保輕型車輛(如電動車或混合動力車等)”，確實有助改善澳門的空氣質素。近年來，本澳車商亦曾引入環保車輛，但外界反應未如理想。歸根究底，主要是成本高昂的問題。因此，若要鼓勵市民採用環保車輛，除了本澳車商要積極配合，引進不同車款以滿足市場不同的需求外，政府亦有需要推出一系列的資助計劃，以鼓勵市民使用環保車輛，才能達至所要的目標。

(iv) 為響應環保，本會絕對支持“逐步淘汰高污染車輛，加強監測汽車尾氣的效率、加快對車齡長的汽車檢驗、提高尾氣超標執法力度等”的措施。由於現時車輛檢驗中心的工作量已非常高，而要達到此一目標，首要條件是把車輛檢驗工作外判予私營公司，以應付龐大的工作量；而交通事務局則負責監控的工作。

要實行外判驗車工作，首要任務則需修改現行的道路交通規章，賦予外間公司執行驗車的工作。由於此法規只屬內部規章，修改所需的時間較短，程序亦較簡單，交通事務局應盡快落實此方案，把措施列入短期計劃內，以加快淘汰高污染車輛的進度，保護澳門市民的健康。

構想文本內所述的車輛管制方式

構想文本內，列舉了國內外各種控制車輛數量及使用量的方法，在下列部份將提出幾點以作討論。

對於“強化停車管理”、“提高公共交通經營效率與服務品質”、“強化公共交通系統營運整合”、及“改善公共交通行車，轉乘資訊與候車設施”的建議，本會認為皆適合澳門的情況。澳門要向國際旅遊城市邁進，完善的公交系統是必不可少的。至於強化停車管理，相信可有效地改善澳門的交通擠塞問題。在此必須強調的是，上述的措施都屬於長期性的，必須在完善一系列的基礎建設後，方可有效率地執行。例如興建停車場及輕軌，增加巴士路線及班次頻率等等。

而文本內提及的一些措施，本會認為並不適合於澳門使用，在此將討論其中幾條。

(i) 推動買車自備停車位措施

此措施確實能有效控制車輛的增長，但同時亦推高了目前已高企的停車位售價，直接推高通貨膨脹，相信市民不會接受。

(ii) 推動車輛配額及擁車證制度

要構建澳門成爲一個國際性的旅遊城市，社會的和諧穩定是非常重要的。假若執行車輛配額及擁車證制度，恐怕會對社會做成強烈的階級化，激化社會矛盾。

(iii) 推動道路收費制度

若於短期內推出此制度，相信跟去年 10 月份交通事務局計劃大幅調升停車場收費的方案一樣，將引起市民強烈的反對。本會認為，若要執行此制度，首要條件是社會已具備完善的公交系統，市民的出行習慣發生根本性的改變，屆時便可接受類似的方案，以增大養車成本來控制車輛的使用率。

(二) 本會建議

(i) 全面檢討驗車年期及提高驗車標準

按照目前執行的法規，本澳年期滿十年的車輛，才需每年驗車；基於環保及道路使用者的安全，建議交通事務局全面檢討現時的驗車年期。

另外，建議提高驗車的標準，例如車輛尾氣的排放值。當然要達到此目標，交通事務局必須跟環境保護局合作，盡快完成有關機動車輛的環保條例以作配合。本會相信，上述的工作基本上可於 2012 年前完成並全面執行，屆時除了本澳的空氣質素得以改善外，本澳車輛的數量必然可以得到舒緩。

過去幾年，由於建築工程的蓬勃發展，本澳各建築商引進了一批外地專業人士來澳工作，他們通常在澳逗留幾年，待工程完成後便會撤離澳門。為了工作及日常生活的便利，大部份人士都選擇自置一台較為殘舊的汽車以代步用，結果導致近年澳門多了一批年期長的車輛在路面上行駛。這不但嚴重污染澳門的環境，同時亦損害了澳門的旅遊城市形象。

參考其他旅遊城市，例如新加坡，絕對不會有這樣的情況發生，爲了好好經營及發展澳門的旅遊事業，於短期內全面檢討驗車年期及提高驗車標準是必須的。

(ii) 短期內引進環保車輛

要達成此一目標，首要條件是制訂完善的車輛環保政策，為引進環保車輛設下標準，繼而再構思優惠政策以鼓勵市民換車。

另外，本會建議鼓勵酒店率先嘗試採用環保巴士，例如利用環保巴士接載員工上落班、或加插少量環保巴士於酒店的載客用穿梭巴士隊伍中，以觀察對環境保護的成效，然後再逐步引進至其他交通運輸工具範疇。

(iii) 提高驗車成本

於去年十月，交通事務局曾計劃藉著對本澳六個公共停車場管理及經營權的重新招標，透過大幅調升收費的手段，以達到控制車輛增長的目標。但消息一出，即招致市民的強烈反對，政府為順應民意，最後亦暫緩執行此計劃。事實說明，若以增加養車成本，以控制車輛的使用率，恐怕難於短期內實現，必須再加以研究執行的方式及力度。

本會建議提高驗車費用。若車主不想支付此費用，他們大可選擇車齡較短的機動車輛；若市民擁有未達環保標準或車齡較長的車輛，他們理當有責任為澳門的環保事業出一份力，相信在執行時所遇到的阻力會較小。

(四) 總結

根據構想文本所述，公交優先是本澳陸路交通政策的重中之重，也符合交通管理的實際潮流。作為本澳的一份子，理當積極回應。

澳門作為一個旅遊城市，完善的公交系統是必須的，這亦是最基本的核心原則。當然，還要配合其他的措施，才能解決現存的交通問題及迎接未來的挑戰。

因應構想文本內分別敘述了短、中、長期的目標，本會基於上述的分析及建議，亦概括性地以時間為基礎，設立了不同的目標：

短期目標

- (i) 制訂完善的環保政策
- (ii) 全面檢討驗車年期及提高驗車標準
- (iii) 引進環保車輛
- (iv) 提高驗車成本
- (v) 加強違規執法

中期目標

- (i) 完成輕軌首期工程
- (ii) 增加室內停車位數目，強化停車管理
- (iii) 全面檢討車輛增長率
- (iv) 於公交系統範疇內引進環保車輛

遠期目標

- (i) 完善澳門公交系統
- (ii) 改變市民出行習慣
- (iii) 控制車輛使用率

最後，本會寄望透過此意見書，反映業界對於此份構想文本的看法及建議，為完善澳門的交通運輸政策，貢獻一份力量。