

# 改善城市交通，澳門持續發展中的艱鉅難題

陳智恆

在最新一期的美國財經雜誌《福布斯》中，最新公佈了世界十大擠迫城市，澳門位居第四。今次《福布斯》以每平方公里的人口密度、機動車輛數量為指標來判斷所謂的擠迫城市，澳門名列十大之四讓人一點都不意外，因為澳門的交通問題一天比一天嚴重是不爭的事實。

隨著澳門經濟發展，城市規劃成為小城居民最關心的問題，與市民大眾息息相關，而其中的交通運輸更成為核心議題，經常成為市井街坊相互抱怨的目標，要徹底解決這個問題相當困難，是要經過長遠的城市規劃著手，並不是在完全沒有諮詢市民的情況下，由特區政府幾名官員說了就算，弄出一些議題如“地鐵”或“輕軌”，然後更名正言順的拿出某某專業人士之擔保作背書，這種不公開不透明不諮詢的方式實在是特區施政的倒退現象，相信今天的澳門特別行政區政府不會如此便直行事，在關係到小城居民息息相關的交通措施必定會諮詢大眾，且作出深入的長遠規劃，事實上諮詢程序已快將開始，市民可就各項建言發表意見，暢所欲言，這不僅是特區行政的一大進步，也大大提昇了市民對於中央一國兩制、澳人治澳精神中的澳門本位認同。

就具體的改善交通方案而言，應找出澳門交通擁擠的根源，再對症下藥，決不能毫無思考的，只喊出一些概念，就說這是解決交通擁擠的萬靈丹，然後就叫價，一顆多少錢，要幾年可治好病等等。而且貴的藥買不起還可以換藥，買便宜的，只怕到時錢花了出去，病卻沒治好，那時買藥的人早已不在其位，事不關己了，賠上的可是全澳居民的幸福。

澳門面積廿八點二平方公里，至零六年第三季居住人口達五十萬八千五百人。至零六年九月，本澳行駛車輛總數增至十六萬九百架，電單車及輕型私家車分別有八萬三千二百多架及六萬六千四百多架，佔總數百分之五十二及百分之四十一。澳門隨著經濟發展，每年新登記的車輛也有所增加，今年首三季新登記車輛有一萬三千五百一十五架，較去年同期增加百分之二，所登記車輛主要為電單車及輕型汽車，分別佔百分之六十二及百分之三十四。

澳門小城的特點是地少人多，要改善交通問題，發展城市規劃等的難度相當高，問題的核心應該是道路太小，大部份路段不能完善雙線行車。要解決道路小的難題，不能以建設大眾運輸工具為目的，即使建了輕軌地鐵，道路小的情況還是沒有改善，隨著居民人均收入增加，會增加購車意欲，問題的根本是澳門道路不能承受這樣一個數字的私人車輛，政府卻一相情願的認為蓋好了大眾運輸就能

解決交通擁擠情況，這一做法似乎考慮有欠周詳。政府應該要了解，地鐵或輕軌未必是解決交通擁擠的最有效工具，反而在長期的施工時間及龐大的公共工程之下，澳門的交通只會更混亂不堪，它們的行駛路徑是在外環圍繞澳門一圈，這對於中區或北區交通嚴重擁擠的情況並沒有直接的正面作用，而且興建大眾運輸工具是鼓勵市民多以利用，變相勸導市民不要自己駕駛私人車輛，這一點簡直就是自相矛盾，總結大眾運輸的不切實際情況有幾點；第一，興建大眾運輸工具並不會有太大作用，因它行經範圍有限，第二，隨著人均收入增加，購車意欲會大大提昇，決不會被大眾運輸所取代，第三，即使以後都沒有人再增購私人車輛，目前的道路容量還是不夠應付現有的車子，第四，想全部市民都坐大眾運輸工具的最有效方法是免費，並且立刻禁止私人車輛的販售。因為特區政府著眼於以興建大眾運輸工具來解決澳門的交通擁擠問題，所以最有效的方法當然就是徹底的禁止出售私人車輛或禁止私人車輛行駛，再由政府經營巴士或的士公司，免費的接載市民，這樣每年的費用相信有限，道路上車子變得超少，交通自然得到改善。

如果要在路上行駛私人車輛同時又要改善交通擁擠的情況，那興建大眾運輸工具只是解決的方法之一，決不是最根本的解決之道。

政府其實可以透過各項政策來改善，如壙充道路流量；道路拓闊，雙線行車，建行車天橋或隧道。其實對於拓闊道路而言才是根本的解決方法，然而小城的路小，人多，建築物多等成爲了道路拓闊的一大限制，在一些路段甚至乎可以減少行人路的範圍，用以加闊馬路。除此以外，沒有足夠的停車位也是澳門交通擁擠的一大問題，解決之道大可強制立法執行，如規定新建物業的停車位要大幅增加，並且允許一部份停車位作流動性質的對外開放，接著政府要興建多個大型停車場，甚至乎收購一些交通擁擠地點的大樓的某幾層改建停車場，並且可以透過政府補貼方式，大大降低停車場流動車位的收費，一個小時一元或電單車免費等，鼓勵市民把車子停放在停車場，而不要停在馬路上，這時道路上均完全不能停車，然後採取雙線拓闊方式行車，必要時連路中央的綠化區也拆除，實行全民停車場，馬路不停車的方式。

又可以完善交通規則，如多增設交通警察巡邏路段，遇上違例泊車情況立即拖扁開罰，設置監視器防止衝紅燈情況，以免發生交通意外造成交通擠塞，或設立固定式交通警察等來疏通繁忙的路段，有時在路上一整天，走偏全澳也遇不到一個交通警察，真讓人懷疑交通警察部門的公務範圍有那些。

增加交通經費是在所難免，可以提供長期的免費停車場或大眾運輸工具，如免費巴士，舊區重建時也要注意城市規劃，如新馬路是否可以蓋兩層式的大型廣場，連接十六浦與郵政總局，地下全行車，行人要到二樓才能過馬路，一樓商家可搬到二樓，又或蓋行車天橋，從澳氹大橋連接到十六浦，地上禁車，劃做行人

區等等。又可減少巴士的站數，拉遠巴士站與站之間的距離，因為有時停站太多，會嚴重影響交通。

社會經濟越是持續良好的發展，交通情況會越是混亂擁擠。正如《福布斯》引述美國前喬治亞州州長巴恩斯所言：“交通問題，是城市成長的一個副作用。”當然，我們不是什麼專家，但政府在實行施政前，應該多諮詢市民意見，以及成立城市規劃小組，要請真的城市規劃專家或交通問題的學者參與，更可效法國外，多聽多看多思考多諮詢，而不是突然的決定某一方案，更不斷堅持該方案的可行性。其實特區政府在交通上也有些成效，如第三條大橋的興建，以及關閘口岸的交通改善，可是關閘只成功改善了該地點的交通，而沒有改變澳門整體的道路，所以關閘口岸沒有塞車情況，但一轉了兩個灣後又塞成一團，根本原因在菜園涌邊街、關閘馬路與看台街三路交界的十字路口，此路口狹窄人多，行人問題始終沒有改善，可否考慮興建行車天橋連接關閘口岸與三角花園之間的行車天橋，巴士仍可地上行走，以便接載市民，其他車輛可在天橋上行走，這會大大減少該處的交通狀況。其實這個路口的情況在多年以前已經被提及，希望特區政府在關注經濟成長以及博彩業蓬勃發展的同時，也完善規劃我們這個澳門小城，一同為澳門可持續發展作出貢獻。