

對於澳門的交通現況，本人認為主要問題是在於地少車多，而且人口恆常活動經常流動於不同區分之間而致使有失衡的情況，令部份道路於交通尖峰時段經常容易出現道路使用超負荷的情況。面對持續的城市發展及人口增長的情況下，雖然各新填海區能緩解空間條件上的問題，但有周詳及策略性的交通規劃才能把問題逐部化解及避免問題重現，因此交通規劃應該是實施城市規劃時首要處理的重要部份之一，其運行效率對整個城市的各方面運作有極大影響，甚至增加社會矛盾，一旦如此重要的部份出現偏差將後患無窮，日後亦難以修補，要花費的力氣及限制將更大。交通規劃應該是多管齊下，相輔相承，多策略地並駕齊驅，通過充份研究考慮各地區的現況及將來的規劃目的作策略性部署。對於總體規劃中交通運輸的部份，在草案的基礎下，有如下建議：

- 配合及推動都市更新，對人口過於密集的区域(如澳門半島北區)，在重整土地利用分配的同時，考慮注入對區域交通進行調整規劃的考量，以利日後對周邊及整體交通規劃上的配合；
- 車輛控制政策上，同意以鼓勵綠色及人本出行為目標，但始終改變市民用車習性、放棄私人車輛的前提條件應優先考慮提供更佳更優質的出行環境，因此難免需要時間過渡，對於澳門小城來說，技術上使用電動車代步已能解決絕大部份市民用車出行的需求，但重要的是能大大改善道路的環境，無論是空氣質素、噪音、室外溫度等，這些都直接影響步行的意欲。因此以政策主導推動車輛轉型為改善空氣污染及環境，配合優化綠色步行設施條件，相信能逐步提升市民綠色出行的意欲；
- 澳門一些較密集的地區的道路短而窄，而且路口相當多，很多地方只是僅僅足夠提供條件供車輛及行人通行，容易造成人車爭路的情況，通行效率低之餘亦容易造成交通意外。因此，可以考慮對該等類型的內街小道，策略性地轉型為供行人使用的專屬道路，甚至可與鄰區連接，同時加以活化對行人環境作優化，加入優閑、具地區文化特色、娛樂、購物等元素，增加市民使用綠色人本出行的意欲，繼而減少同區使用私人車輛或交通工具的需求；
- 道路交通方面，除交通分流及實施道路等級外，建議優化現時主要道路網絡的行駛空間及通行條件，提升跨區及主要道路的承載力，同時優化道路的結構，提昇道路安全、減少人車爭路的情況，結合智能交通的科技手段進一步從多方面提昇道路的通行效率，改善現存的交通擁堵情況；
- 輕軌走線方面，草案上未見有關於於西北線及澳門半島線，建議積極推動完善整套大型集體交通運輸系統，以平衡各區對大型集體運輸交通的需求，提昇整體使用的效益，達到以輕軌為主要交通骨幹，巴士及的士為副的作用，避免出現地區失衡的情況。