

## 書面質詢

近年因應社會發展，當局為系統地管理本澳各地區的巴士路線網，對巴士行駛路線作相應調整，藉以提升巴士服務質量和效率。然而，如近期所調整的路線，不少居民認為調整後對出行造成不便，忽視居民出行習慣與需要。為此，社會普遍質疑當局有關巴士路線調整措施是為提升巴士運行效率“便民”還是變相加劇出行難而“擾民”。

據資料顯示，本澳現有巴士站約有 400 多個。由於長期以來巴士服務不符合社會狀況和需求，存在路線設置不合理、巴士班次不足、候車時間長等問題是長期影響巴士效率低的主要因素。以最近一次頗具爭議的 25 號巴士路線調整為例，當局早前宣佈調整 25 號巴士路線，取消途經黑沙海灘，並以路環市區為總站。就此解釋稱，路環市區至黑沙海灘的一段路搭乘人次較少，為提高運轉效能，故取消這一段行程，市民可透過 15、21A 及 26A 路線作為替補<sup>1</sup>；並強調，採用轉乘方式，不論由黑沙去關閘，或由關閘去黑沙，出行時間約四十分鐘，較過往乘搭 25 號節省三分一時間，局方將持續向市民推廣轉車文化<sup>2</sup>。但有居民反映，在轉車方面，25 號路線調整後，前往黑沙需轉乘其他巴士時候車時間較長，如 15、21A 轉乘平均候車時間在 15-20 分鐘，有時甚至超過 30-40 分鐘。而且，另一部從高密度的住宅區筷子基開出的 26A，本身載客量已不少，十分不便<sup>3</sup>。其次，有居住於路環區居民指出，是次調整 25 號巴士路線簡直是擾民，甚至令路環大塞車，而且區內有護老院，變相令家屬出行探訪更困難<sup>4</sup>。

事實上，巴士路線的調整關係居民日常出行，其路線佈局尤其不能“閉門造車”，但當局對有關巴士路線調整前並未向社會公開諮詢，工作欠缺透明度，難以體現當局所主張的“以民為本、科學施政”理念。其次，“轉車文化”的推廣應首先考慮巴士間的換乘銜接空隙，須避免轉車時居民候車時間過長等消極因素。

為此，本人提出下列質詢：

一、25 號巴士路線調整後，影響有需要居民的出行，同時對居民實際存在的

---

<sup>1</sup> 澳亞網“‘25 路線’巴士本周六起調整行程 加密班次提升效率”（2017 年 5 月 4 日）

<sup>2</sup> 澳門日報“交局：25 號巴取消黑沙減‘飛站’”（2017 年 5 月 23 日）

<sup>3</sup> 澳門日報“集數據人性化調整巴士線”（2017 年 5 月 20 日）、“25 路巴唔停黑沙全城鬧爆”（2017 年 6 月 5 日）、市民日報“25 號巴不到黑沙被指無視客群需求”（2017 年 5 月 15 日）、力報“護老院家屬探訪變困難”（2017 年 5 月 11 日）

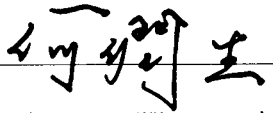
<sup>4</sup> 力報“25 路巴士取消路環黑沙段 當局應檢討路線調整成效”（2017 年 5 月 15 日）

轉車困難欠缺考慮。因此，請問當局，會否進一步密切監察有關巴士路線調整後的運營情況，對有關措施成效進行檢討、評估？此外，就 25 號巴士路線調整方面，當局會否考慮在週末或公眾假期增開延至黑沙的巴士路線，方便有需要的居民出行？加之暑期臨近，會否根據季節或實際情況等作出靈活調整？

二、當局調整 25 號巴士路線，以路環市區為該路線的終點站，並期望有需要的居民透過巴士轉乘服務到達黑沙一帶。但有不少居民反映，現時路環市區的巴士站點候車環境欠佳，可謂“好天曬落雨淋”，加之在該站現有銜接至黑沙的 3 條巴士路線（15、21A 及 26A）的候車時間、載客量等方面未能滿足居民期望。因此，請問當局會否考慮另於合適的巴士站點，如石排灣（蝴蝶谷大馬路總站），增設點對點到達黑沙的巴士快線？

三、鑒於目前離島區人口數量較之以往已有顯著增加，有關巴士路網規劃、延伸應及早提上政府工作日程。因此，請問當局，如何進一步從實際情況出發優化路環、氹仔的巴士路網規劃，改善居民“乘車難”的問題？適時根據居民出行需要、習慣檢討離島巴士路線、班次等設置，切實提升巴士服務質素？

澳門特別行政區立法會議員

  
何 潤 生

二零一七年六月七日