

書面質詢

目前，澳門的公共交通工具主要是巴士與的士，其中巴士又承擔著公共客運的主要任務。據統計，今年上半年巴士運載乘客量 1.03 億人次，同比增加 5%，在 5 月 29 日更創下單日 66.7 萬人次搭巴士的紀錄¹。換言之，現時的巴士運量基本接近飽和。然而，在居民“搭車難”問題日益嚴重的同時，行政當局“公交優先”政策卻未能獲得有效落實，整體巴士服務與配套設施佈局規劃相對滯後於城市發展，難以滿足居民出行的需求。

澳門地域狹小，但巴士站數以百計，部分巴士線路存在重複、站點之間距離分佈過近。為了改善交通，政府近年不斷調整巴士路線及巴士站點，並提倡轉乘等，然而效果未如理想。根據資料顯示，現時本澳共有 79 條巴士路線²，分別由三間巴士公司進行營運。除了當中 7 條為夜間線³、2 條特殊日間線⁴外，現時本澳共有 70 條巴士路線於日間行駛，站點總數介於 6-73 個之間，平均為 29.91 個站。在 70 條的巴士路線當中，26 條為循環線，44 條為單循環線，若以巴士路線牌上方作為始發站計算，45 條巴士路線的始發站位於北區、13 位於離島、7 位於南區、5 條位於中區；26 條循環線的另一個始發站位置，當中 13 條路線始發站位於南區、10 條位於離島、3 條位於中區。如按巴士路線首前往的區域統計，當中北區 45 條線裡最多條沿中區出發，中區最多則是沿離島出發，南區以中區出發，離島則向中區及離島區內出發。

此外，現時澳門共有 2 個大型的轉乘站，分別為亞馬喇前地轉乘站及湖畔轉乘站，在目前本澳 70 條巴士路線當中，30 條沒有途經轉乘站，32 條途經亞馬喇前地轉乘站，6 條途經湖畔轉乘站，2 條同時途經亞馬喇前地及湖畔轉乘站。另外需要指出的是，在本澳目前 70 條於日間行駛的巴士路線中，不少都超過 30 個站，部份更是需要途經六、七十個站點或是走遍整個澳門，假設繁忙時段每個

¹ TMD “上半年巴士乘客超 1 億人次”（2017 年 7 月 20 日）

² 資料來源：公共巴士資訊站（2017 年 7 月 17 日）

³ N1A、N1B、N2、N3、N4、N5、N6。

⁴ 15X 僅於周末及假日行駛、59 僅於 16:00-19:30 開駛。

站點都需要 30 秒的時間進行上落，一班車靠站所花的時間已經用了 15-35 分鐘，大大的阻礙流轉率。

為此，本人提出下列質詢：

一、隨著澳門社會經濟快速發展，居住人口和流動人口大幅上升，現時本澳日均巴士乘車人次已超過五十萬人次，儘管巴士服務已不斷增加班次和擴展路線，但仍難以滿足社會需要，以致巴士服務與居民期望有落差。鑒於目前巴士線路網絡佈局尚存優化、改善的空間，因此，請問當局，如何因應社會發展變化，進一步優化巴士路網，提高本澳巴士營運效率？並強化高峰期乘客的疏導，回應大眾出行需要，切實改善及提高巴士運輸服務的效益？

二、根據相關統計資料，本澳居民出行的高峰時段多集中在早上 7 點至 10 點、下午 5 點至晚上 20 點之間⁵。因此，請問當局，是否根據居民出行的特性，從關注社區生活便利性著手，增設快速“點對點”快線公交，減少路線彎繞及頻繁靠站次數，進一步對乘客作出分流，完善巴士路線體系？此外，如何透過進一步優化在繁忙時段的巴士車輛調度，提高本澳巴士的運行周轉效率？

澳門特別行政區立法會議員



何 潤 生

二零一七年七月二十八日

⁵ 澳門政府統計暨普查局《統計月刊》“市民出行”。