

書面質詢

李居仁議員

善用新城A區空間優化巴士配套

隨着新城A區入夥以來居住人口持續上升、交通出行需求同步增長，政府早前表示會逐步對巴士路線進行合併優化【1】，有關方向值得肯定。

《澳門特別行政區經濟和社會發展第三個五年規劃（2026-2030年）》亦明確提出落實“公交優先”規劃，科學調整巴士線路佈局和站點設置，並持續置換新款巴士候車亭【2】。同時，《澳門特別行政區城市總體規劃（2020-2040）》亦明確提出“優化慢行系統的設施及規劃，與軌道及公共巴士等公共交通運輸系統一體化融合規劃與發展”。

然而，巴士服務的質素不僅取決於路線規劃與車輛配置，周邊配套設施的完善程度同樣直接影響居民的使用體驗與出行意願。根據交通事務局數據，2025年下半年，本澳主要巴士站的候車平均時間約為6.29分鐘，部分室外車站更達到7分鐘或以上。【3】在澳門高溫多雨的氣候條件下，巴士候車空間容量不足、遮陽擋雨設施缺乏等問題，嚴重影響乘客的候車舒適度。【4】儘管交通事務局持續檢視各巴士站的候車環境，並因地制宜在具條件的巴士站優先增設及優化候車設施，惟整體改善步伐仍有待加快。

值得肯定的是，隨着新城A區道路逐步成網，政府在《東區-2規劃分區詳細規劃》規劃設置4個公共交通換乘中心及巴士停泊調度中心，體現了公交優先的佈局。然而，有關規劃中未見明確設置公交專道的安排。在有條件的道路設立巴士專道路，是國際常見做法，有助提升了行車效率，明確巴士路權、降低事故發生的危險。考慮到新城A區道路寬度普遍較澳門區主要道路寬闊，具備更充足的空間進行靈活設計，政府在規劃階段有條件一併考慮巴士專道及巴士上落客點等公交優先設施的設置。同時，新城A區作為全新發展區域，亦具備條件作為巴士站升級優化的試點。事實上，外地已有部分地區設置配備空調、座椅等設施的密閉式巴士站，或是設有清涼噴霧的巴士站，鑑於巴士仍是本澳主流出行工具，有關經

驗值得借鑑。

為此，本人提出以下質詢：

一、新城A區道路較為寬闊，具備較佳的空間條件和設計空間。請問政府會否研究在該區合適路段設立巴士專道，以進一步落實公交優先政策、提升巴士通行效率？

二、本澳部分巴士站使用者眾多，惟遮陽、擋雨功能不足，未能適應本澳高溫多雨的氣候特點。請問政府針對具條件的巴士站，特別是新城A區之新巴士站，有何具體優化措施以提升候車環境的舒適度？

三、政府在城市總體規劃中提出優化慢行系統並與公共交通一體化融合發展。請問有關規劃至今取得了哪些實際成效，并且有何進一步的優化部署？

參考資料：

1. 譚司：巴線合併勿操之過急.澳門日報，2026-06-03.
https://www.macaodaily.com/html/2026-06/03/content_1912192.htm.
2. 政策研究和區域發展局.《澳門特別行政區經濟和社會發展第三個五年規劃（2026-2030年）》.
<https://www.dsepdr.gov.mo/zh-hant/event/plan3/plan3>.
3. 澳門交通事務局.巴士乘客候車時間.
https://www.dsat.gov.mo/dsat/subpage_bus.aspx?a_id=1535957405&nav=1618804227.
4. 候車乘客冀巴站增大型風扇.澳門日報，2026-08-12
https://www.macaodaily.com/html/2026-08/12/content_1926599.htm

