



關於立法會吳國昌議員書面質詢的答覆

遵照行政長官指示，本人對立法會 2014 年 11 月 20 日第 1031/E827/V/GPAL/2014 號公函轉來吳國昌議員於 2014 年 11 月 17 日提出，行政長官辦公室於 2014 年 11 月 21 日收到之書面質詢，回覆如下：

巴士為市民大眾出行的主要交通工具，面對近年澳門城市急速發展，巴士服務必須與時俱進，以滿足居住人口出行的同時，兼顧流動人口的變化及需求。藉著巴士服務模式轉變的契機，交通事務局可透過澳門通電子數據、票收資料及巴士站點定位器數據等掌握各路線的乘車人次、班次等，並適時分析有關資料，檢討各巴士路線的績效。如連接石排灣與關閘的 25F 路線，考慮到當初開通時，遷入的住戶不多，為能平衡出行便利及公帑有效善用，該路線以繁忙時段提供服務的形式運作，即由早上 7 時至 9 時及下午 5 至晚上 8 時，班次頻率為 20 分鐘一班，而該路線啟運首月日均人次為 441 人次，整月總人次為 1 萬 2 千多人次。

隨著石排灣公屋的入住情況陸續改變，對搭乘該路線的需求日益增加，本局逐步透過多次調整路線班次、發車時間和車型等，以疏導乘客及回應市民訴求，至目前，該路線已調整為由早上 6 時至晚上 11 時 55 分提供服務，並把其繁忙時段的班次頻率縮短至每 10 分鐘一班。根據統計資料顯示，2014 年 10 月，該路線的日均人次已增至 6 千 2 百多人次，整月總人次已逾 19 萬。



澳門特別行政區政府
Governo da Região Administrativa Especial de Macau
交通事務局
Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego

綜合而言，自 2011 年巴士新模式運作後，無論在乘車客流量及巴士出車班次均有大幅上升，其中乘車人次方面已由舊模式時日均 30 萬人次增至現時約 53 萬人次，更曾創出單日乘車人次超過 59 萬的記錄，利用轉乘優惠乘車人次日均達 8 萬多人次，現時三間巴士公司平均每日出車班次約 9 千多班，較舊模式時增幅約 50%。

本局亦不斷致力完善及檢討巴士服務監察措施及班次調度機制，藉提升科技手段將更準確掌握各路線班次及搭乘狀況。在處理臨時突發性出現的高容量需求時，有關機制下亦容許巴士公司按實際交通環境及容量狀況對班次和車型作適當程度內的自行調配。如臨時調整班次或車型的情況具周期性，巴士公司亦可向交通事務局建議修訂原有的路線特徵，本局會透過持續檢視容量需求、路況條件等，適時作出班次調整，回應市民大眾的出行所需。

然而，面對本澳有限的土地資源，加上近年本澳居住人口和流動人口大幅增加，新社區的發展以至落成，均帶動對交通出行的需求，故單靠增加巴士班次和數量實難以解決問題；因此，為配合本澳可持續發展，政府全力建設輕軌系統和步行系統，並積極開展巴士路線網絡的優化工作，按不同功能及服務方式，透過快速巴士及幹道巴士提供快捷及高承載量的客運服務，以接駁巴士及一般巴士擴大及補充未來輕軌與快速／幹道巴士的服務範圍，構建功能分明的完整線網體系，以提升巴士運轉效能、減少資源重疊和提升搭乘的便利性等，並透過提高效率而達到善用司機人力資源的功效。



澳門特別行政區政府
Governo da Região Administrativa Especial de Macau
交通事務局
Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego

隨著本澳機動車輛數量持續增長，交通擁塞問題越趨嚴峻，為保障巴士服務的可靠性及有效提昇，有需要採取措施確保巴士路權的優先，對有限的道路空間資源作出有效的利用。對此，自2011年起，政府已就設置媽閣至關閘的公交快速通道逐步推進相關工作，包括由媽閣開始進行沿線道路整治、預埋管道、安裝配套交通設備、處理沿線的廣告招牌、垃圾站及垃圾房的遷移或調整等一系列前期工作，解決道路瓶頸，以配合未來公交快速通道計劃的實施，直至2014年，相關工作已開展至司打口及巴素打爾古街一帶道路，今年，政府將爭取時間落區聽取居民意見，結合技術分析，使具備條件首先落實媽閣至林茂塘的一段走線。

交通事務局局長

汪雲

二零一五年一月十六日