

## 書面質詢

關閘地區是本澳重要的交通樞紐，人流、車流密集，每逢上下班高峰期和節假日，“搭車難、行車難、停車難”問題尤為突出，且區內人車混雜，極易引發交通事故。隨著本澳“居民宜居、遊客宜游<sup>1</sup>”綠色交通城市建設進程的逐步推進，關閘一帶的交通壓力必將進一步加大，交通瓶頸問題日益凸顯。

因應城市的變化及經濟的發展，本澳近年的機動車輛數量不斷增加，公交優先政策得不到有效落實，“發財巴”、旅遊巴缺乏合理規管，尤其是關閘一帶旅遊巴、“發財巴”對道路交通造成的壓力和影響日大，交通問題已成為本澳城市發展受阻的核心問題。根據相關統計資料顯示，截止 2014 年，輕、重型旅遊車共有 2,709 架，比 2004 年增長了近 3 倍；公共汽車共有 1,220 架，比 2004 年增長約 2 倍；2014 年新登記輕、重型旅遊車共計 155 架，而新登記公共汽車只有 102 架；同年跨境車輛中通過關閘出、入境的重型客車總數為 1064,538 架次，佔重型客車跨境車輛總數的 95.67%<sup>2</sup>。旅遊巴、發財巴的無序增長和過快增長，始終是交通與環境潛在的隱憂，交通秩序、生活環境、居民健康都將進一步惡化。

事實上，社會一直針對旅遊巴、“發財巴”的規管問題提出不少意見或建議，當局每次均以正對相關問題進行“收集資料、重新檢討、高度關注、進行協調、完善配套、研討法律修訂”等套話、空話作回應，多年來未見任何實質措施。而且，當局在《澳門陸路整體交通運輸政策（2010-2020）》中強調會規管“發財巴”<sup>3</sup>；2015 年施政報告與施政方針中亦指出：“調控博企穿梭巴士數量和路線”。如若當局要實現“一核兩面三圈”的整體交通規劃，特區政府必須要堅持“公交優先”作為本澳陸路整體交通運輸政策的核心，構建車輛管理的配套機制，圍繞完善巴士服務重新分配道路資源，緩解旅遊巴、“發財巴”與公共運輸車輛掙路現象，平衡道路使用者的需求，這是無疑解決本澳交通困局所必須面對的關鍵問

---

<sup>1</sup> 《澳門陸路整體交通運輸政策（2010-2020）》第十二頁。

<sup>2</sup> 根據澳門特區統計暨普查局《統計年鑒二零一四年》及《統計月刊二零一五年六月》相關數據整理所得。

<sup>3</sup> 根據澳門日報“十年規劃打造宜行宜遊綠城”2011 年 10 月 29 日新聞報道整理所得。

題。

為此，本人提出如下質詢：

一、根據相關統計資料顯示，本澳居民出行的高峰時段集中在早上 7 點至 10 點之間<sup>4</sup>。因此，請問當局會否在交通繁忙時段，適度限制旅遊巴、“發財巴”進入舊區或交通主幹道？依舊區人口聚居的特性，關注社區生活便利性，引入更多的快速短線公交，減少頻繁靠站次數？

二、當局曾指出：“《關閘口岸暨周邊環境總體概念性城市設計》的研究已完成，需等待相關設施搬遷，才有條件落實整體規劃內容<sup>5</sup>”。因此，請問當局需要搬遷的設施是哪些？是否可以優先完善公共交通配套，如短期增加車次與班次、調整巴士路線、改善行人空間、規劃行車道等措施，緩解目前關閘區域“出行難”的問題？

三、當局曾表示：“目前旅遊巴或俗稱“發財巴”的車輛擁有人主要為在澳門註冊登記經營旅遊業務的企業，當中不少為中小企業，有關企業通常透過商業協議向賭場酒店等提供客運接載服務<sup>6</sup>”。因此，請問當局，目前這種屬透過商業協議向賭場酒店等提供客運接載服務的旅遊巴、“發財巴”數量共有多少？同時，有否計劃規管、整合同一博彩企業轄下的賭場巴路線，減少行車路線起到控車目的？以及把賭場巴納入營運車輛路線管理？

澳門特別行政區立法會議員



何 潤 生

二零一五年七月三十一日

<sup>4</sup> 根據澳門特區統計暨普查局《統計月刊二零一五年六月》相關數據整理所得。

<sup>5</sup> 根據 616/V/2014 書面質詢回覆內容整理所得。

<sup>6</sup> 根據 1450/V/2014 書面質詢回覆內容整理所得。