

# 書面質詢

林宇滔議員

## 促重整巴士網絡改善巴士路線迂迴、重疊及塞車等問題

澳門總面積共33.3平方公里，由北至南的距離不足12公里，但本澳最長的巴士行駛里數達到46.73公里（路線26），第二是44.66公里（路線21A），停靠巴士站點數量最多的同樣是這兩條路線，分別是75及76個站。以路線21A為例，由媽閣交通樞紐出發，途經新馬路和金光大道等旅遊熱點，又經石排灣的居民區，再到竹灣、黑沙及九澳等平時較少人去的地區，路線過度迂迴，而且服務人群的類型多，同一條路線前段「逼爆」，後段少人搭，資源錯配。

再者，澳門路窄車多，巴士路線的重疊問題嚴重，巴士入站大排長龍，經常導致大塞車。以新馬路為例，道路設有三條行車線，為了設置巴士站，路段多個位置由一線變兩線、兩線變一線，希望分流巴士以外的車輛，但途經新馬路的巴士路線過多，當大量巴士同時入站，已令道路不勝負荷。單是新馬路／華僑巴士站已有10個路線的巴士，行前300米的金碧文娛中心站，也有6個路線的巴士，當中不包括兩條夜間巴士路線，即是新馬路一個方向已有16個路線的巴士在行駛，相反方向不計夜間巴士路線也有13個路線行駛。

而且本澳不少地區之間的巴士的來回車程相差太遠，甚至有去程無回程，例如關閘往新橋乘搭17路線需14分鐘，相反方向則需30至45分鐘；新馬路往新橋有多條巴士路線，相反則需轉乘。也有石排灣的居民反映，往橫琴口岸的巴士「有入無出」，50路線巴士由橫琴口岸到石排灣，相反則必須轉車。

農曆新年期間因旅客量回升，內港一帶亦出現「巴士車龍」，據媒體報導，當日巴士公司因應情況增派車輛疏導人流，但交通事務局又表示研究臨時減少部分巴士路線停靠栢港停車場站，以疏導新馬路至沙欄仔之間的交通情況。必須指出，巴士路線及巴士站突然改動，除了令居民不

便，對於不熟悉本澳的旅客更會造成混亂。中長期而言，本澳必須透過整體重整路線，方能提升巴士效率，解決公共交通運載力已現瓶頸的問題。

因應本澳致力發展成為綜合旅遊休閒中心，必須優化整體交通網絡才能令旅客更方便舒適地到探索本澳每一區。《澳門陸路整體交通運輸規劃（2021—2030）》亦提到，為優化巴士線網佈局，會重點針對擁擠及超長之線路，作出線路佈局優化，研究設置巴士快線，合理配置車輛，提升線路運行效率及服務水平；並建立規範化線網及運營調整機制，明確優化目標、完善優化方式和規範優化程序，為實現高質量、高效率的巴士服務提供保障。在巴士合同到期前，全面開展巴士合同評估及發展研究，包括合同模式、線路分配、與輕軌的換乘安排、使用新能源巴士、票價分配及財政補貼模式、權利及義務等。

為此，本人提出以下質詢：

一、對於本澳巴士路線過長、重疊及過度迂迴等的問題，當局有否對本澳整體巴士路線進行分析研究，重新分配及規劃整體巴士路線？當局會否考慮把本澳的巴士路線分為不同級別，包括以主幹線連接各區主要交通樞紐站點，再以輔助線和支線連線該區的非主幹道路及舊區，並在客流量多、往同相目的地的路線設置短線及快線等，系統化整理全澳巴士路線，提升巴士營運效益？

二、對於本澳不少巴士站停車空間不足、過多巴士線同時停靠同一個巴士站造成阻塞等問題，當局會否考慮將本澳的巴士站分級劃定統一標準，分為大型樞紐的A級站、有獨立停車空間的B級站，以及靠站時會影響後方車輛的C級站，因應巴士站的屬性分配巴士路線，減少塞車情況？氹仔舊城區作為熱門旅遊熱點同時地堡街至花城公園一帶亦是居民區，為應付客流需求，當局會否考慮將部份閒置地用作松樹尾巴士站的延伸，透過簡單平整將松樹尾巴士站升級為交通樞紐站，將多條途經舊城區的巴士主幹線改為在松樹尾站上落，提高巴士效率及減輕舊城區的道路負擔？

三、巴士批給合同即將於2026年12月31日到期，在開展巴士合同評估及發展研究，包括合同模式、線路分配、與輕軌的換乘安排等工作，目前的進度為何？因應政府提出本澳將來以「輕軌為主，巴士為輔」的公共交通模式，當局有何具體措施增加乘客乘搭輕軌，並做好輕軌與巴士之間的轉乘配套？藉著巴士合同即將到期，當局對新合同的改善巴士服務方面有何要求及規劃？