

## 書面質詢

李良汪議員

### 公共巴士服務提質增效及推動輕軌巴士轉乘優惠

特區政府以“輕軌為主，巴士為輔”作為公共交通的政策目標，期望以軌道交通分流巴士運載和路面交通壓力。雖然近年相繼開通氹仔、媽閣及石排灣等線路和站點，惟有部分輕軌線路仍在建設當中，包括連接澳門半島的東線預計需到2028年才可建成，西線更是遙遙無期。【註1及註2】可以預視，巴士在未來一段長時間依然承擔着公共交通的主要運載角色。

客觀而言，本澳的公共巴士服務一直有作出合併路線、調整服務班次及站點安排等方面的優化，【註3】但停靠站點達70個以上的21A、26及26A巴士路線，【註4】以及6A車廂細、載客量少、班次密度未符合需求等問題依舊。倘情況持續，不僅會累積乘客的負面體驗，更會對巴士服務發展帶來影響。如何在維持現有巴士路線總量下持續優化服務，以符合使用者實際需要，值得當局檢討和研究。

候車環境方面，有意見反映位於關閘口岸室外的“關閘廣場”巴士站候車人數眾多，經常出現“排長龍”、擁擠，以及日曬雨淋的情況，嚴重影響候車體驗。根據治安警察局資料顯示，該口岸今年1至9月的出入境總量達83,467,694人次，【註5】交通需求量可想而知。而上述巴士站共有4條路線停靠，當中的51及59路線本於關閘地下巴士總站停靠，但當局為減低總站負荷，於2017年2月將有關路線調整至“關閘廣場”。【註6】由於上述巴士站位處的路面狹窄，人流擠迫易生危險，有民眾期望當局作出優化，改善候車體驗及分流，減低意外發生的風險。

必須強調，“輕軌為主，巴士為輔”是本澳未來公共交通政策目標，要推動公眾更多使用輕軌出行，輕軌與巴士的轉乘優惠是核心關鍵。倘特區政府只一直強調不具條件推行，【註7】即使將來輕軌線路不斷完善，亦難以發揮真正作用。

為此，本人提出以下質詢：

一、本澳部分巴士車型因受道路寬度及地理環境限制，無法使用較大體積的車型，如6A路線更換車型後，車廂變小影響載客量，且班次密度未符合實際需求，加上該路線途經多個站點載客，經常遇到“上車難”問題。除加密班次外，當局會否引入更多符合本澳街道條件且車廂容量較大的車型，讓承載量更能滿足實際需要？針對行程長的巴士路線，當局曾表示，21A、26等路線覆蓋範圍較大，將持續研究優化方案的可行性，以便利民眾和旅客出行。【註8】相關研究進度如何，將於何時作出改善？

二、“關閘廣場”巴士站共有4條路線停靠，當中的51及59路線本於關閘地下巴士總站停靠，但當局為減低巴士總站的負荷，於2017年2月將有關路線調整至該處。【註6】有意見反映，該站點候車人數眾多，經常現“排長龍”及人流擠迫的情況，衍生出另一種負荷，更有意外發生的風險，期望作出優化調整。對此，當局會否儘快優化現場候車環境，或透過其他措施改善有關問題？

三、《澳門陸路整體交通運輸規劃（2021-2030）》指出“為更好地配合本澳城市發展、有效提升本澳陸路交通的能力和效率……以讓具有高效、集約、可靠、準時、大運量、舒適等特點的軌道交通在陸路交通體系中發揮更大作用。”【註9】足見軌道交通在陸路交通中佔有重要地位。遺憾的是，特區政府一直表示輕軌與巴士的轉乘優惠“傾唔掂”、不具條件推行，【註7及註10】對推行軌道交通，尤其落實“輕軌為主、巴士為輔”的政策目標造成較大阻礙。就落實相關政策目標，特區政府會否再次積極推動轉乘優惠的可行方案，提升軌道交通的吸引力，以配合本澳未來的陸路交通發展？

參考資料：

【註1】 澳門日報：《東線行車系統36億判給》，2024年2月16日，第A01版，  
[http://www.macaodaily.com/html/2024-02/16/content\\_1735487.htm](http://www.macaodaily.com/html/2024-02/16/content_1735487.htm)。

【註2】 澳門日報：《輕軌東線擬二八年建成》，2022年5月24日，第A01版，  
[http://www.macaodaily.com/html/2022-05/24/content\\_1598838.htm](http://www.macaodaily.com/html/2022-05/24/content_1598838.htm)。

【註3】 中華人民共和國澳門特別行政區政府入口網站：《多項巴士服務6月1日首班車起調整運作》，2024年5月28日，  
<https://www.gov.mo/zh-hant/news/1067056/>。

【註4】 澳門特別行政區政府交通事務局：《交通事務局統計資料——巴士》（數據截至2024年9月30日），  
<https://www.dsat.gov.mo/pdf/statistics/2024/3/tc/1.pdf>。

【註5】 澳門特別行政區政府治安警察局：《各出入境事務站出入境人數》，  
[https://www.fsm.gov.mo/psp/cht/pdf/psp\\_top3\\_4/CPSPc\\_statistic\\_SM\\_01\\_2409.pdf](https://www.fsm.gov.mo/psp/cht/pdf/psp_top3_4/CPSPc_statistic_SM_01_2409.pdf)。

【註6】 中華人民共和國澳門特別行政區政府入口網站：《5條巴士路線周六起調整提升運作效能》，2017年2月23日，  
<https://www.gov.mo/zh-hant/news/183298/#&gid=1&pid=2>。

【註7】 中華人民共和國澳門特別行政區立法會：就優化公共巴士支付方式、車資優惠及輕軌轉乘優惠提出書面質詢的回覆（交通事務局），  
<https://www.al.gov.mo/uploads/attachment/2024-05/25865664581e540062.pdf>。

【註8】 中華人民共和國澳門特別行政區立法會：就改善超長巴士線路佈局、推動智慧交通建設及優化電單車泊車架設計提出書面質詢的回覆（交通事務局），

<https://www.al.gov.mo/uploads/attachment/2024-03/2785465e91fe5e2943.pdf>。

【註9】 澳門特別行政區政府交通事務局：《澳門陸路整體交通運輸規劃（2021-2030）》規劃文本，第12版。

【註10】 澳門日報：《輕軌東線建至青茂》，2024年1月9日，第A01版，[http://macaodaily.com/html/2024-01/09/content\\_1727635.htm](http://macaodaily.com/html/2024-01/09/content_1727635.htm)。