

李靜儀議員

## 全方位提升公交服務便利居民出行

“公交優先”是本澳陸路交通規劃的核心原則，隨着公共交通出行需求持續增加以及新城 A 區逐步入伙，未來輕軌及巴士的整體運載壓力仍將進一步增加，公共交通系統的規劃與承載能力備受社會關注。

《澳門輕軌發展策略研究》目前正進行諮詢，按照有關願景、路線與規模，輕軌日後應成為分擔澳門主要運力的公交系統。然而，輕軌目前仍未能有效分流本澳公共交通的整體壓力；另一方面，最快落成的輕軌東線預計亦要 2029 年下半年方可通車，未來幾年，巴士服務優化仍然是解決公共交通需求的重點工作。

為此本人建議：

### 一、進一步優化“三張網絡”建設

陸路交通規劃提出推動“軌道網、步行網、道路網”，除了建設輕軌，當局亦要完善其他兩項的整體佈局。例如，澳門半島道路面積有限，尤其是高士德和內港、新馬路等區域，道路和站點空間不足；在尖峰或大型節假日期間更容易塞車，即使增加再多的巴士班次亦會在路上“塞死”，居民更是難以上車。澳門半島在十年內只增加約 5 公里道路，加幅有限。

期望當局進一步研究增設道路網和立體交通系統，例如外環通道、高架橋式繞道或快速公交系統等，並進一步公佈輕軌工程規模、成本估算和容量預計，分析不同方案的優勢和成本效益等，有利於社會討論及當局作出決策。

此外，未來在輕軌建設或新增行車天橋等規劃中，當局必須進一步完善有關連接的步行網或構建更多空中走廊計劃，以及善用地下空間優化行人過路設施等。

## 二、加快落實巴士與輕軌轉乘優惠

因應大型屋苑和新城A區落成，以及經濟發展引伸的出行需求變化，當局需要進一步優化巴士路線佈局，例如串聯A區與長者公寓等區域，增加往返商業區上班或醫院等民生設施的路線。本人希望當局能盡早協調落實引入輕軌與巴士的轉乘優惠和電子支付的細節安排，回應居民多年的意見，提升公交出行的吸引力。

## 三、研究以新系統提升輕軌運力及便民服務

儘管輕軌客量提升至日均約3萬人次，但對比巴士日均62萬客量而言，輕軌在整體公交使用率之中佔比仍然偏低；除了與路線覆蓋局限有關，目前以每卡車廂約一百人，大多數時間只以兩卡車廂營運的輕軌運力，未來客量倘若大幅增加，現有輕軌車廂空間和班次是否能夠負荷？期望當局能推動未來輕軌系統和車廂的更新改善，提升運力和穩定性，減低故障發生，優化報站資訊發佈等，加強輕軌的便民服務。

## 四、加強智慧交通建設和規劃

本澳的智慧交通項目不斷發展，例如巴士的排班系統、智慧出行資訊或報站服務都有所優化；但智慧停車和道路交通管控方面仍有相當不足，例如交通燈訊號系統仍不時要交通警員人手控制；在實時交通管理、預測路況結合系統向駕駛推送行車建議，以及整合交通數據提供綜合出行方案選擇等仍有待完善。期望當局進一步加強本澳智慧交通建設，構建好本澳的交通資訊和數據平台，善用新的科技手段以提升道路使用者的應用體驗。

今年年底，巴士服務合同將會到期，期望當局及早開展工作並收集公眾意見，結合陸路整體交通運輸規劃中期檢討以及輕軌發

展策略研究，優化本澳交通規劃，為未來社會和經濟產業發展、居民便利出行提供更優質服務。