

澳門陸路整體交通運輸規劃 (2021-2030)

諮詢文本

諮詢期

2022.5.24~2022.7.22



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



澳門陸路整體交通運輸規劃 (2021-2030)

諮詢文本 



目錄

前言	4
第一章 2010-2020交通運輸政策回顧與總結	6
1.1 政策回顧	6
1.2 2010-2020交通運輸政策執行情況	7
第二章 現狀與未來挑戰	10
2.1 現狀特徵與未來挑戰	11
2.1.1 人口密度高，出行強度大	11
2.1.2 私人車輛出行持續增長，建成區內交通建設難度大	12
2.1.3 輕軌處於發展初期，巴士上車難尚待解決	13
2.1.4 步行出行分攤率大，出行環境有待提升	13
2.1.5 出行資訊從無到有，智慧交通應用需加強	13
2.1.6 交通安全及環境仍有待改善	14
2.2 其他城市交通發展經驗借鑒	14
2.2.1 軌道引領，公交優先	14
2.2.2 鼓勵綠色出行方式	14
2.2.3 調控私人車輛的擁有和使用	15
2.2.4 因地制宜建設立體交通	15
2.2.5 重視智慧交通	15
第三章 2021-2030 陸路整體交通運輸規劃	16
3.1 總體願景與策略	16
3.2 發展目標	17
3.3 總體思路	17
3.4 交通需求預測	19
3.5 規劃內容	19
3.5.1 有效建設：建設“三張網絡”，緩解交通壓力	19
3.5.2 提質增效：改善交通安全及環境，優化服務及品質	33
3.5.3 科學控需：鼓勵綠色出行，加強車輛管理	42
3.5.4 智慧發展：發展智慧交通，便捷公眾出行	44
3.6 法律法規保障	47
3.6.1 修訂完善《道路交通安全法》及其補充法規	47
3.6.2 完善其他法律法規	47
3.7 重點工作計劃	48
第四章 監察與檢討	49
4.1 監察指標	49
4.2 檢討機制	50
4.3 跨部門協調	50
第五章 總結與展望	51

圖目錄

圖 2-1	未來十年擬建主要道路示意圖	12
圖 3-1	輕軌規劃線網示意圖	21
圖 3-2	主要步行通道規劃示意圖	23
圖 3-3	旅遊休閒慢行系統示意圖	24
圖 3-4	規劃骨架路網結構示意圖	25
圖 3-5	輕軌站增設巴士接駁線路示意圖	27
圖 3-6	輕軌氹仔碼頭站規劃空中步行連廊示意圖	28
圖 3-7	融入內地軌道交通網示意圖	31
圖 3-8	巴士客流分析示意圖	35
圖 3-9	巴士線網及運營調整機制示意圖	37
圖 3-10	擬優化環境的主要步行道示意圖	40

表目錄

表 1-1	主要交通指標成效表	9
表 2-1	主要交通指標現況及預測表	11
表 3-1	各地人均軌道長度比較表	20
表 3-2	重點工作計劃表	48



前言

澳門特別行政區政府於2011年公佈了《澳門陸路整體交通運輸政策（2010-2020）》。過去十年，隨着政策中各項行動計劃與措施逐步推進和落實，本澳的陸路交通運輸環境已取得一定程度的改善，但在社會經濟快速發展的同時，亦存在需持續跟進之問題和新的挑戰。

當前，澳門正融入國家發展大局，面臨粵港澳大灣區及橫琴粵澳深度合作區等重要發展機遇，未來十年，區域間陸路交通聯繫可預見將更加頻繁，出行需求將進一步增長，公眾對出行安全和環境品質亦有更高要求和期待。

在此背景下，配合國家“十四五”規劃、《澳門特別行政區經濟和社會發展第二個五年規劃（2021-2025年）》以及《澳門特別行政區城市總體規劃（2020-2040）》等的規劃目標，特區政府開展了《澳門陸路整體交通運輸規劃（2021-2030）》的工作，總結過去十年的政策措施成效及經驗，並在現狀問題分析及未來趨勢研判的基礎上，結合城市總體規劃方案，編制未來十年本澳的陸路整體交通運輸規劃。

陸路整體交通運輸規劃與本澳長遠發展息息相關，特區政府為此展開公開諮詢工作，提出未來陸路交通規劃的願景、策略和規劃方向，並誠邀社會各界在諮詢期內就有關內容踴躍發表意見和建議。在諮詢期結束後，我們將就所收集到的意見和建議進行分析，製作並公佈諮詢總結報告。

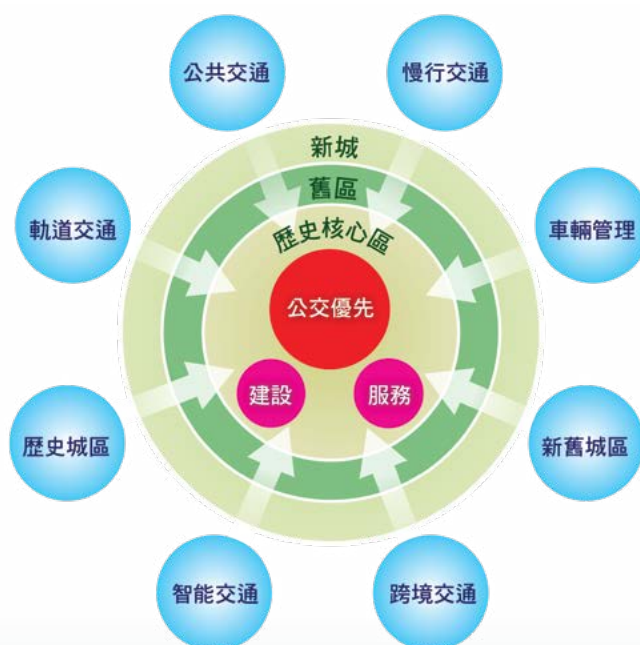


第一章

2010-2020交通運輸政策回顧與總結

1.1 政策回顧

《澳門陸路整體交通運輸政策（2010-2020）》（下稱：《政策2010-2020》）提出“打造居民宜行、旅客宜遊的綠色交通城市”的政策願景，“公交優先、綠色出行、世遺保護、區域融合、城規結合”的基本原則，以“公交優先”為整體核心，從“完善建設”及“提升服務”兩方面提供交通供給，在“新城、舊區、歷史核心區”三個層圈因地制宜分區實施，構建“一核、兩面、三圈”政策框架。《政策2010-2020》提出了交通評鑑指標，制訂了相應的行動措施計劃（共61項）。



整體評鑑指標

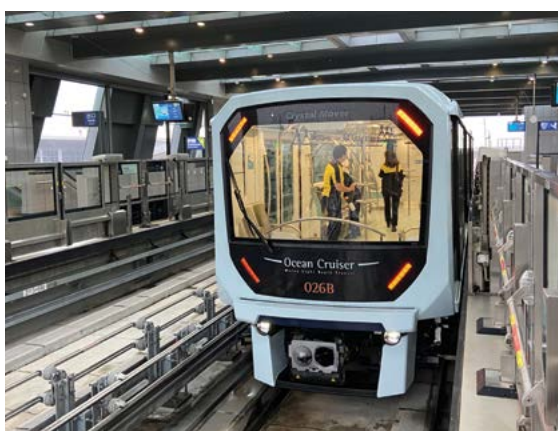
公交分攤率

整體交通滿意度

交通污染改善度

1.2 2010-2020交通運輸政策執行情況

過去十年，特區政府在《政策2010-2020》框架下，落實“公交優先”政策，巴士線路由61條增至85條，客流由37.1萬人次/日增至62.7萬人次/日。“控車輛”方面，機動車總數由19.6萬輛增至24.4萬輛，機動車年增長率低於3%，若按照《政策2010-2020》實施前年增長率約5%推算，少增加8萬輛機動車。與此同時，特區政府亦開展多項交通基礎設施建設，輕軌氹仔線建成通車，道路長度由311公里增至340.3公里，公共停車場由23個增至57個，步行道密度達到12.1公里/平方公里。

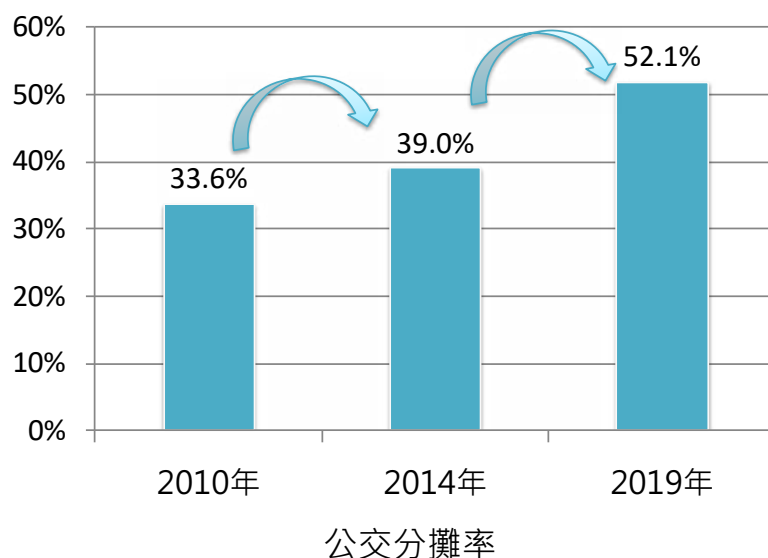


《政策2010-2020》提出共61項行動措施，綜合實施率90%。其中：年限性工作45項，已達成36項、部份達成8項、未達成1項；持續性工作16項，13項已開展、3項部份開展。



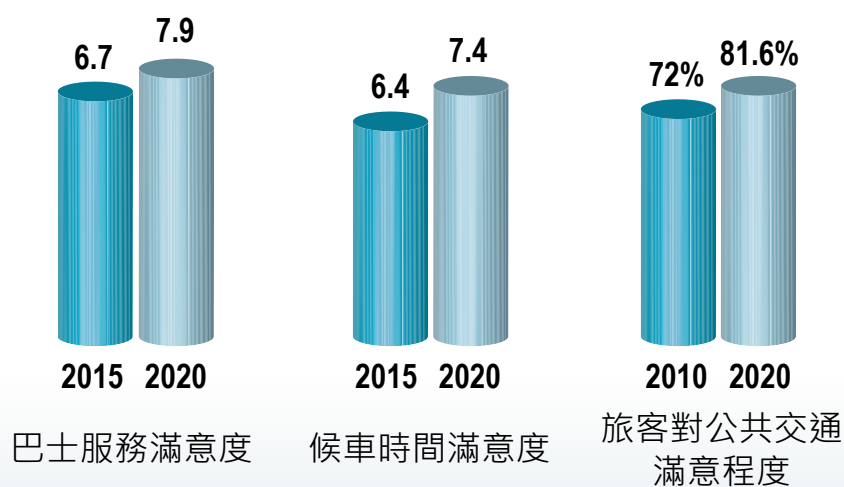
公交分攤率

2019年居民及旅客公交分攤率（居民及旅客利用輕軌、公共巴士及的士出行佔機動化出行總量的比例）52.1%，達到《政策2010-2020》提出的41%目標。



整體交通滿意度

根據“巴士服務評鑑調查”，乘客對巴士服務滿意度由2015年的6.7分提升至2020年的7.9分（滿分10分），候車時間滿意度由6.4分提升至7.4分（滿分10分）。根據“旅客消費調查”，旅客對公共交通滿意程度由2010年的72%提升至2020年的81.6%。



交通污染改善度

過去十年，隨着車輛尾氣排放控制措施的推行，單位車輛排放有所下降，但車輛保有量及出行量增加，抵銷了相關減排效益。2019年陸路交通運輸污染物估算排放量與2010年相比，PM₁₀、PM_{2.5}、CO和SO_x分別下降40.6%、41.4%、28.9%和81.5%，而NO_x上升34%。

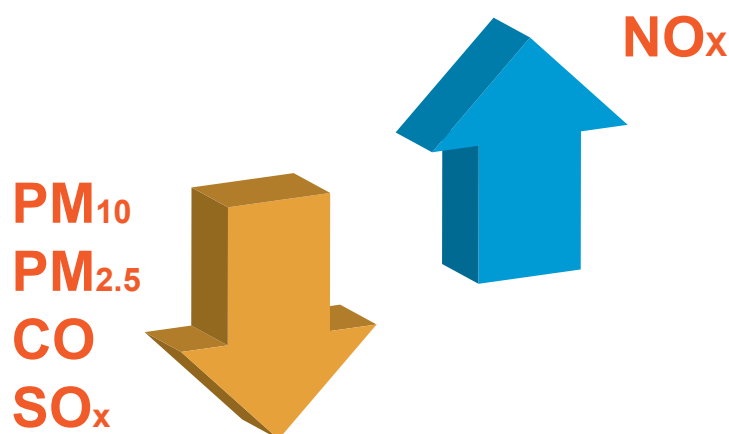


表 1-1 主要交通指標成效表

指標		2010年	2019年	變化	成效
公交分攤率		33.6%	52.1%	提高	✓
整體交通滿意度	巴士服務滿意度	6.7（2015年）	7.9（2020年）	提高	✓
	候車時間滿意度	6.4（2015年）	7.4（2020年）	提高	✓
	旅客對公共交通滿意度	72%	81.6%（2020年）	提高	✓
交通污染改善度	PM ₁₀ （公噸/年）	62	37	減少	✓
	PM _{2.5} （公噸/年）	58	34	減少	✓
	CO（公噸/年）	3,267	2,325	減少	✓
	SO _x （公噸/年）	11	2	減少	✓
	NO _x （公噸/年）	979	1,312	增加	○

表中“✓”表示變好，“○”表示變差。

數據來源：

- 1、公交分攤率：本規劃整理；
- 2、整體交通滿意度：“巴士服務評鑑調查”、“旅客消費調查”；
- 3、交通污染改善度：《環境狀況報告2020》

備註：

- 1、過去十年，隨着車輛尾氣排放控制措施的推行，單位車輛排放有所下降，但車輛保有量及出行量增加，抵銷了相關減排效益。
- 2、2020年，本澳因受疫情影響，未能體現正常運作下之交通狀況，故文本中適當地採用了2019年數據。
- 3、部分數據已作取整處理。

第二章 現狀與未來挑戰

過去十年的政策實踐經驗顯示，“公交優先”和“控車輛”兩項政策符合澳門發展實際情況，基本維持了陸路交通的發展格局，居民及旅客公交分攤率以及社會對陸路交通出行的滿意度得以提升，陸路交通運輸污染物排放量整體亦有所下降。但過去十年軌道交通作用發揮有限，導致道路及巴士需承擔較大的交通壓力，本澳現時仍面臨道路交通壓力持續增加、繁忙時間交通擠塞以及巴士上車難等多方面問題，尚待進一步跟進解決。

在開展新一階段陸路整體交通運輸規劃工作時，先行理順本澳陸路交通的現狀特徵、限制條件以及未來面臨的挑戰和機遇，方可為規劃提供良好的基礎。另一方面，參考周邊地區城市的陸路交通運輸發展、汲取相關規劃和政策落實經驗，亦將有助更好地制訂本澳的陸路整體交通運輸規劃。



2.1 現狀特徵與未來挑戰

2.1.1 人口密度高，出行強度大

2019年本澳人口增至68萬人，人口密度2.1萬人/平方公里，繼續位居世界前列。另一方面，來澳旅客近年持續增長，2019年入境旅客超過3,900萬人次，較2009年增長約81.2%。

2019年本澳居民日均出行總量約207萬人次，出行強度為6.3萬人次/平方公里。其中，澳門半島的出行強度為18.3萬人次/平方公里，相對於重慶市人口最為密集的行政區渝中區，澳門半島的出行強度約是重慶渝中區的3倍。

隨着本澳城市發展，人口預計將持續增長，預測至2030年，本澳居民出行量將增至243萬人次/日，增長約17%。另一方面，跨境交通出行量約增至58萬人次/日，增長約11%，道路交通、公共交通和城市口岸交通等均面臨挑戰。

表 2-1 主要交通指標現況及預測表

年份	2019	2030（預測）	增長比率（預測）
人口密度 （萬人 / 平方公里）	2.1	2.4	↑14%
日均出行總量 （萬人次）	259	302	↑17%
本澳居民日均出行量 （萬人次）	207	243	↑17%
澳門半島出行強度 （萬人次 / 平方公里）	18.3	20.7	↑13%
本澳居民出行強度 （萬人次 / 平方公里）	6.3	7.3	↑16%

數據來源：本規劃整理

2.1.2 私人車輛出行持續增長，建成區內交通建設難度大

2020年本澳共有24.4萬機動車輛，比十年前增加了4.8萬輛，年均增長2.2%。同時，澳門機動車輛使用量亦持續增長，道路高峰小時流量年均增長約3.6%。然而，道路總長度過去十年僅增加29.3公里，年均增長率為0.9%；而預計未來十年可新增道路總長度僅約22公里，年均增長率將維持低於1%的水平，道路建設速度趕不上機動車增長和出行需求增長速度，特別是在建成區內的交通建設難度大，交通設施增長困難，導致道路交通壓力持續增加，主幹道高峰時段基本處於飽和狀態，部份道路擠塞問題仍較為突出。



圖 2-1 未來十年擬建主要道路示意圖

2.1.3 輕軌處於發展初期，巴士上車難尚待解決

輕軌氹仔線於2019年投入運營，2020年輕軌系統日均客流量約2,880人次。在多條線路處於建設或規劃階段，尚未構成網絡的情況下，輕軌未能發揮應有作用，巴士承擔起機動化出行的主體作用。

本澳現時巴士線路及巴士站覆蓋率高，巴士站500米半徑覆蓋率亦已達100%。2011至2019年，巴士日均班次增長48%，日均運營里程亦大幅增加70%，但因道路交通漸趨飽和，巴士發展遇到瓶頸，存在高峰時段車內擁擠、上車難、運行速度低等問題。

巴士出行具有節約交通資源、綠色低碳環保等優點，應是未來澳門居民出行的重要方式之一，但若不能有效提高巴士出行效率及服務品質，將導致巴士出行吸引力及相對競爭力不足。另一方面，在僅依靠道路交通難以滿足未來交通需求的情況下，應在道路之外尋找更多交通資源和空間，更大程度地發揮軌道交通的作用、承擔更多客流，總體實現陸路交通供給與需求間的平衡。

2.1.4 步行出行分攤率大，出行環境有待提升

步行為居民主要的出行方式，在2019年，步行在全部出行方式中所佔比例為46.3%。步行出行環境方面，由於受本澳現時較缺少跨越山體、水體及地形高差的聯繫步行道，導致部份步行道不連續，步行需繞行距離較遠。此外，舒適性和過路安全性亦有待進一步提升。

2.1.5 出行資訊從無到有，智慧交通應用需加強

過去十年，本澳在智慧交通方面踏入新的階段，除持續升級交通控制系統軟硬體設施，包括設置自動配時交通燈與區域控制，亦加強電子偵測系統建設和升級。交通出行資訊系統實現從無到有，相繼推出“交通資訊站”、“巴士報站”和“澳門出行”APP，方便居民掌握路面和公交資訊。但仍存在改善空間，例如，暫時只提供單一出行方式的方案推薦及預估出行時間，未能提供綜合演算出行方案推薦及深度預測服務。

2.1.6 交通安全及環境仍有待改善

過去十年，陸路交通運輸主要污染物（PM₁₀、PM_{2.5}、CO和SO_x等）排放量有所下降，達到了預期成效，但仍需持續改善；交通意外宗數由2014年最高約1.6萬宗，持續下降至2020年約1萬宗，交通意外傷亡人數由2014年5,424人下降至2020年3,594人。

國家的“十四五”規劃和《澳門特別行政區經濟和社會發展第二個五年規劃（2021-2025）》已將低碳綠色發展納入規劃的重點任務，是次規劃亦將全面配合推進綠色交通出行，深化陸路交通污染減排工作。展望未來，全澳交通日均出行總量預計將由2019年259萬人次增至2030年約302萬人次，在陸路交通日益繁忙的情況下，改善交通安全和交通環境問題將變得更加迫切。

2.2 其他城市交通發展經驗借鑒

澳門城市建設密度高，交通出行強度大，跨海交通聯繫緊密。重慶中心城區、香港特別行政區和新加坡，城市建設總體均具有密度高、強度大的特點，在城市交通規劃建設上的相關做法，可為本澳陸路交通提供一定程度的參考和借鑒。

2.2.1 軌道引領，公交優先

重慶、香港特區和新加坡皆大力發展城市軌道運輸系統，承擔城市主客流走廊上的大量出行需求，減輕道路交通壓力，追求城市交通的高效、有序、低碳和可持續發展。當中，香港特區將軌道交通列為優先發展項目；新加坡在市鎮級範圍亦建設高密度輕軌支線網絡連接至軌道主網，並採用智能系統確保公共交通的優先通行；而重慶亦已開通共10條軌道交通線路，運營里程逾400公里覆蓋主城全域。目前，重慶、香港特區和新加坡人均軌道運營線路長度約0.4公里/萬人。

2.2.2 鼓勵綠色出行方式

各地亦重視軌道－巴士、軌道－步行等方式的統籌協調，圍繞公共交通站點提升各種便捷性、直達性。將各交通子系統進行統籌整合，提高公共交通出行便捷性、出行吸引力，引導居民更多選取公共交通、步行等綠色出行方式。

2.2.3 調控私人車輛的擁有和使用

香港特區及新加坡皆採取綜合性的政策措施調控私人車輛的擁有和使用，如透過汽車登記稅、牌照費的徵收，增加擁車成本，調控私人車輛的增長速度，新加坡更已實施車輛配額及擁車證制度多年。此外，兩地亦利用道路使用及泊車費率的調整，引導市民減少使用私人車輛，更多地利用公共交通出行。

2.2.4 因地制宜建設立體交通

為提高主要通道交通效率，各地皆通過將重要幹道上的節點立交化處理，形成層次明確的路網體系。另外，重慶中心城區為典型山地城市，為克服地形高差，重慶通過梯道、棧道、連廊、自動扶梯、垂直電梯、行人天橋、地下通道及纜車等多樣化的處理方式，構成靈活多樣的立體步行網絡。香港特區的中環行人天橋網絡以及中環至半山自動扶梯系統，在實現人車分隔同時，更將商業與公共空間相互連接，有效提升步行的吸引力。



2.2.5 重視智慧交通

重慶整合多種交通相關數據源構建綜合交通資訊平台，實現信息數據對交通規劃建設及運營管理的決策支撐。另外，採用停車誘導、行車動態誘導、交通違法行為檢測、區域性交通訊號控制、公共交通智慧調度等智慧化交通管理手段，全力提升智慧交通水平；新加坡則研究加強出行一體化的服務，為市民提供更便利的出行資訊，協助緩解交通擠塞，提升市內交通效率。

第三章

2021-2030 陸路整體交通運輸規劃

展望未來，本澳將維持土地資源緊絀、人口密度高的情況，未來陸路交通仍面臨道路資源難以滿足交通需求的挑戰。而本澳過往的政策實踐和其他城市發展經驗顯示，未來需要堅持貫徹“公交優先”和“控車輛”兩項政策，鼓勵綠色交通出行，加強對“三張網絡”，即道路網、軌道網、步行網的統籌規劃，實施軌道、巴士、步行等各交通子系統間綜合規劃方案，構建可持續發展的陸路交通運輸體系，方可配合本澳城市發展所需。

3.1 總體願景與策略

本澳的陸路交通運輸系統將朝着為居民及旅客提供更安全、綠色、高效、便捷和宜行的陸路交通出行服務的方向發展，支撐澳門融入國家發展大局，促進城市發展目標實現。

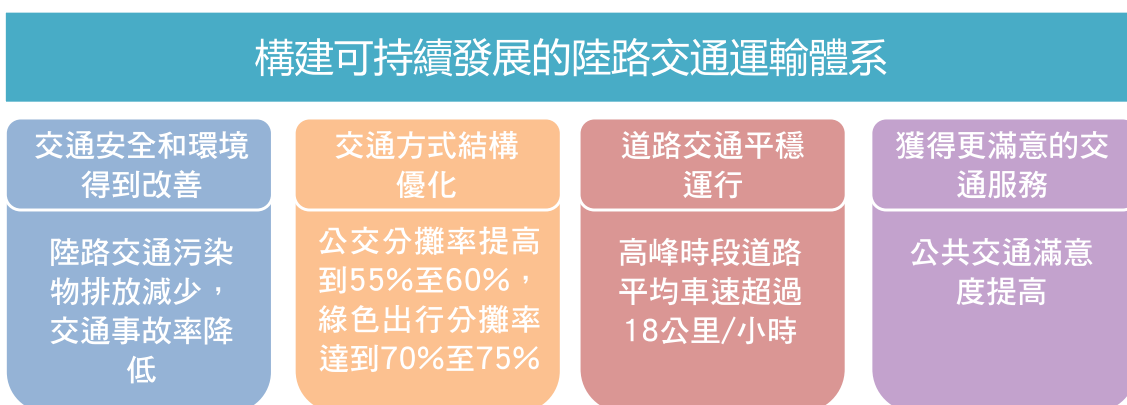
特區政府會在堅持貫徹“公交優先”的核心原則下，結合總體資源約束條件，推動陸路交通運輸系統的再提升、再優化和再平衡。



3.2 發展目標

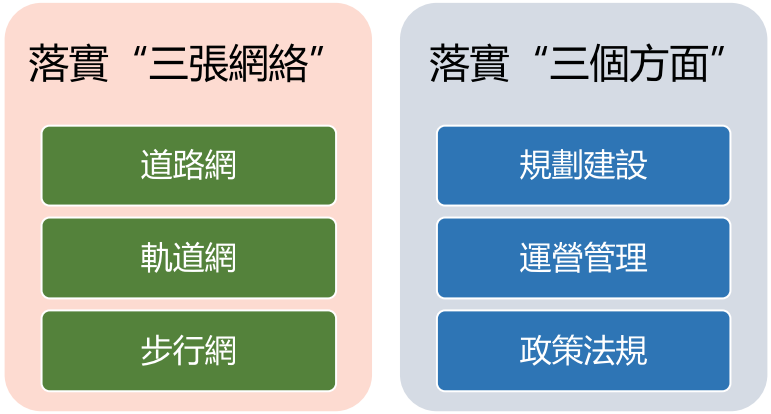
構建可持續發展的陸路交通運輸體系

- 1) **交通安全和環境得到改善**。至2030年，陸路交通污染物排放減少，交通事故率降低。
- 2) **交通方式結構優化**。至2030年，公交分攤率（居民及旅客利用輕軌、巴士和的士出行佔機動化出行總量的比例）提高到55%至60%，綠色出行分攤率（公共交通及慢行交通佔全部出行方式的比例）達到70%至75%。
- 3) **道路交通平穩運行**。至2030年，高峰時段道路平均車速超過18公里/小時。
- 4) **獲得更滿意的交通服務**。至2030年，公共交通滿意度（居民及旅客對公共交通的滿意程度）提高。



3.3 總體思路

總體採取“兩個落實”的思路，全面落實地面道路交通、軌道交通、步行交通三張網絡，全面落實規劃建設、運營管理及政策法規三個方面。合理採取“有效建設、提質增效、科學控需、智慧發展”等多種措施，全面提升交通出行條件和服務。

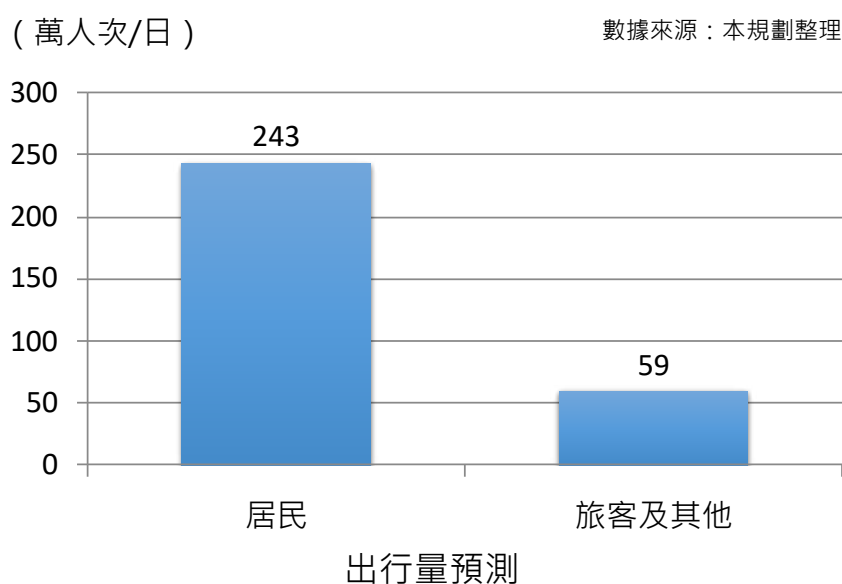


- 1) 有效建設：大力發展軌道交通、增加步行通道、建設道路新通道及優化節點、完善交通銜接、打造立體交通、融入區域交通。
- 2) 提質增效：改善交通安全及環境、優化巴士效率及服務、提升的士服務、完善口岸交通、提升步行品質。
- 3) 科學控需：鼓勵綠色交通出行、調控車輛增長及使用、科學管理商用車輛。
- 4) 智慧發展：智慧巴士、智慧停車、道路交通智慧管控、智慧出行資訊服務。

總體策略：再提升、再優化、再平衡						
兩個落實：落實 “三張網絡”、落實 “三個方面”						
總體思路	有效建設	大力發展軌道交通	增加步行通道	建設道路新通道及優化節點	完善交通銜接	打造立體交通 融入區域交通
	提質增效	改善交通安全及環境	優化巴士效率及服務		提升的士服務	完善口岸交通 提升步行品質
	科學控需	鼓勵綠色交通出行	調控車輛增長及使用		科學管理商用車輛	
	智慧發展	智慧巴士	智慧停車		道路交通智慧管控	智慧出行資訊服務

3.4 交通需求預測

依據澳門人口預測相關研究資料，結合《澳門特別行政區城市總體規劃（2020-2040）》，本規劃按2030年城市人口79.1萬人進行交通需求預測。按照全澳陸路交通模型，預測2030年全澳日均出行總量約302萬人次/日。其中，居民出行243萬人次/日，旅客及其他出行59萬人次/日。



3.5 規劃內容

3.5.1 有效建設：建設“三張網絡”，緩解交通壓力

3.5.1.1 大力發展軌道交通

由於已建成道路可挖掘的潛力不足，規劃待建道路的長度有限，地面道路所能提供的資源及能力十分有限，在此背景下，為更好地配合本澳城市發展及滿足公眾出行需求，根本性緩解地面道路交通壓力，需要合理規劃建設本澳軌道交通線路，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。

預計於2024年前將完成氹仔線延伸至媽閣站，2025年前完成石排灣線和橫琴線；爭取2028年完成東線工程，屆時澳門輕軌線網里程約24公里，人均軌道運營線路長度由

目前0.14公里/萬人增至0.3公里/萬人。預測至2030年，輕軌線網規模效益初步顯現，引導私人車輛使用者轉向以軌道交通方式出行，日客流量預計會由2020年平均2,880人次/日提升至13.7萬人次/日，佔機動化出行比例亦將由2020年約0.2%增長至約9%。

表 3-1 各地人均軌道長度比較表

城市	香港	新加坡	重慶 (渝中區)	澳門 (2020)	澳門 (2030)
人均軌道長度（公里/萬人）	0.36	0.40	0.46	0.14	0.30

配合城市總體規劃提出的構建多區域合作樞紐、多元化及多核心功能空間、多條功能軸帶的城市結構佈局，以及新城填海區的開發建設、橫琴粵澳深度合作區的未來發展等相關理念，開展遠期線路規劃研究。當中，結合客流實際需要，開展西線規劃研究，初步研究表明西線如由媽閣延伸至關閘，輕軌線網長度將增加6公里，西線車站500米半徑範圍內覆蓋居住人口約25萬，預估日客流量將增長10.5萬人次/日（增長77%，輕軌日客流量約達24.2萬人次/日）；若優先建設西線關閘至林茂塘段，長度將增加2.2公里，預估日客流量將增長5.1萬人次/日（增長37%，輕軌日客流量約達18.8萬人次/日）。



圖 3-1 輕軌規劃線網示意圖

3.5.1.2 增加步行通道

以滿足步行需求為依據，以形成步行網絡為原則，合理增設步行通道，進一步發揮本澳步行出行比例高的優勢，提供更多的步行路徑選擇，減少繞行，使得步行出行更加方便、快捷、舒適，更具有吸引力。至2030年本澳步行網絡密度超過13公里/平方公里，其中，計劃開展規劃及建設的步行通道及行人天橋約10公里，提升居民步行便捷性。

1) 建造松山、東北大馬路步行通道

松山行人隧道長度約470米，連接羅理基博士大馬路至士多烏拜斯大馬路，減少繞行距離約500米；東北大馬路步行通道計劃連接螺絲山公園至黑沙環公園，配合城市總體規劃透過都市更新將慕拉士大馬路工業區轉換作商業區，在澳門半島北部形成一條便捷、舒適的南北向步行主通道，可直接惠及人口約9.9萬人（含黑沙環、望廈等部份區域），較沿地面步行，全程節約時間超過5分鐘；後續亦將研究將東北大馬路步行通道延伸至勞動節大馬路，及連接輕軌東線車站。

2) 開展沙梨頭北街行人天橋及路氹金光大道步行系統的研究。

3) 在新城A區、B區及路氹填海區等區域規劃建設步行連接道，形成完整步行網絡。

4) 規劃構建串聯口岸、景點、娛樂場及酒店的步行網絡，向公眾提供便捷、舒適、宜遊的旅遊休閒慢行系統。



圖 3-2 主要步行通道規劃示意圖



圖 3-3 旅遊休閒慢行系統示意圖

3.5.1.3 建設道路新通道及優化節點

完整道路網絡是有效組織陸路交通的基礎條件，未來道路系統通過骨架體系完善、節點優化提升等方式，保障道路交通運行。

1) 建設道路新通道

- i. 配合城市總體規劃提出的“外環為綱、貫通主幹道”建立整體交通運輸系統理念，完善骨架路網體系，充分發揮跨區道路和主要道路通行能力強、便捷服務長距離出行的重要作用，提高道路整體運行效率。

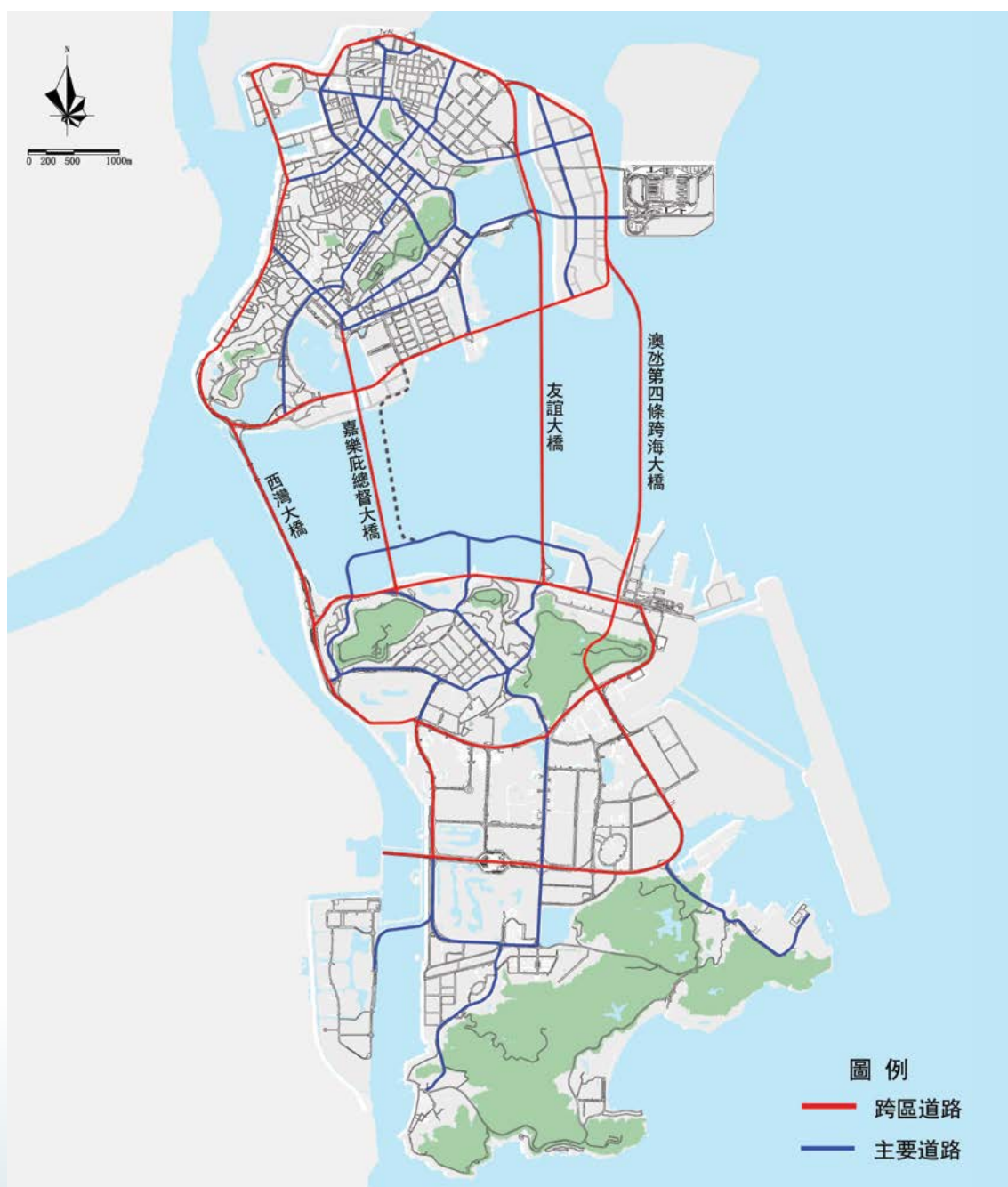


圖 3-4 規劃骨架路網結構示意圖

- ii. 推進澳氹第四條跨海大橋等建設工程，開展新城A、B區連接通道、大潭山隧道等重要通道規劃和工程建設。



- iii. 城市總體規劃提出將新城A區用作中長期建設的居住社區、濱海城市新門戶，將新城B區建設為新的商業區。為有力支撐區域構建，配合新城A區、B區東側等新城填海區建設開發，有序推進新城填海區道路工程建設及規劃研究。



2) 優化道路節點

依據道路節點的交通繁忙情況及實際條件，通過微小改造、道路整治優化，以及採用立體化交通，設置行車天橋等方式，對交通節點進行針對性優化，改善交通秩序及提升通行能力，綜合緩解關鍵節點交通擠塞，發揮路網整體效益。

3.5.1.4 完善交通銜接

1) 加強軌道交通與其他方式銜接

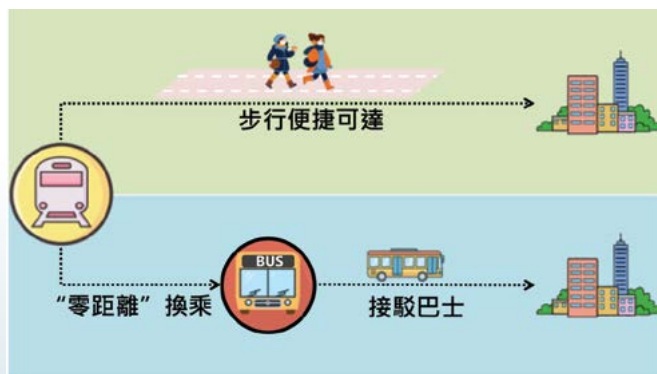
為有效改善公共交通出行條件，節省出行時間，應加強輕軌與巴士、步行便捷換乘，促進交通一體化發展。

- i. 優化輕軌運營組織，結合陸續開通的輕軌線路和居民出行需求，合理組織線路開行起終點及班次，以及編組車輛數，最大程度方便乘客。
- ii. 配合氹仔線延伸至媽閣站、石排灣線和橫琴線等線路建成通車，動態調整巴士線路走向及班次，促進巴士與輕軌協調發展。



圖 3-5 輕軌站增設巴士接駁線路示意圖

- iii. 有效縮短巴士站與輕軌站間距離，合理設置巴士線路，方便客流在輕軌與巴士之間換乘。



- iv. 完善輕軌站周邊步行網絡及環境，加強車站與周邊住宅區及商業區等人流集中的區域之綠色出行接駁，便於乘客步行到達輕軌站。如在輕軌氹仔碼頭站，新增連接輕軌站至交通樞紐及出入境事務大樓的空中步行連廊，分隔人車交通，提升換乘效率、保障過路安全。



圖 3-6 輕軌氹仔碼頭站規劃空中步行連廊示意圖



2) 優化新舊道路銜接

- i. 針對離島醫療綜合體等重大服務設施的建設，同步開展周邊路網交通規劃研究及建設，保障區域交通的順暢銜接。
- ii. 配合澳氹第四條跨海大橋，新城A、B區連接通道等主通道的建設，同步推進新城A區、B區等周邊路網交通規劃研究及建設，確保銜接順暢、運行有序。



3) 改善道路條件和交通環境

- i. 配合城市總體規劃提出的城市空間佈局、規劃分區及都市更新，重點針對建成區道路持續開展交通整治優化、街道美化、路面重鋪等工程，提升道路的平整性和舒適性，改善建成區道路交通條件和交通環境。
- ii. 統籌協調建成區道路建設工程，合理安排施工工期，避免重複施工，做好交通組織疏導，縮短施工時間，降低施工影響。



3.5.1.5 打造立體交通

結合城市地理特徵，打造立體化的行車、行人交通系統，提高交通便捷性，展現城市特色。

1) 構建行車立體交通

提升跨區聯繫、跨島聯繫的交通集散效率，將跨區道路、主要道路等沿線關鍵節點進行立體化打造，“以點帶線”落實城市總體規劃提出的道路分層分級理念，保障道路網絡的整體高效運轉。

- i. 新建道路的立體化。結合澳氹第四條跨海大橋、新城A、B區連接通道、大潭山隧道等大通道的規劃建設，對關鍵節點同步進行立體化規劃研究。
- ii. 現狀道路的立體化改造。結合對城市道路交通繁忙點運行狀況的動態監測，適時適地對重要節點開展立體化改造，提升路口通行效率、緩解交通擠塞。

2) 構建行人立體交通

為保障行人步行安全、提升步行聯繫效率，結合跨區步行需求及輕軌站，規劃建設行人隧道、空中步行連廊、行人天橋等步行設施。

- i. 建設立體跨區步行道。克服地形高差、水體、路障等阻隔，規劃建設行人隧道、空中連廊等立體步行設施，便捷不同區份之間步行聯繫。
- ii. 重要幹道路段及路口建設立體過路設施，實現人車分隔。在跨區道路、主要道路存在過路需求或交通安全隱患的路段，以及車流、人流較大或交通便捷性較弱的路口，規劃建設行人天橋，空間上分隔人車交通，保障過路安全和人車通行效率。

3.5.1.6 融入區域交通

1) 融入內地軌道交通網

推進澳門輕軌橫琴線建設，在橫琴粵澳深度合作區與國家高鐵網及珠海市城市軌道線網聯通，融入內地軌道交通網。

積極配合推進由橫琴粵澳深度合作區經珠海鶴洲向北延伸至廣州、向西聯通粵西等高鐵線路，以及南沙至珠海（中山）等城際鐵路項目規劃建設，藉由橫琴口岸交通樞紐功能提升，通過多條高速鐵路、城際鐵路的接入，以及澳門輕軌橫琴線的引入，在橫琴形成“多網”融合的門戶交通樞紐，多種交通方式便捷換乘，為橫琴粵澳深度合作區及澳門未來發展提供更便捷的交通服務。

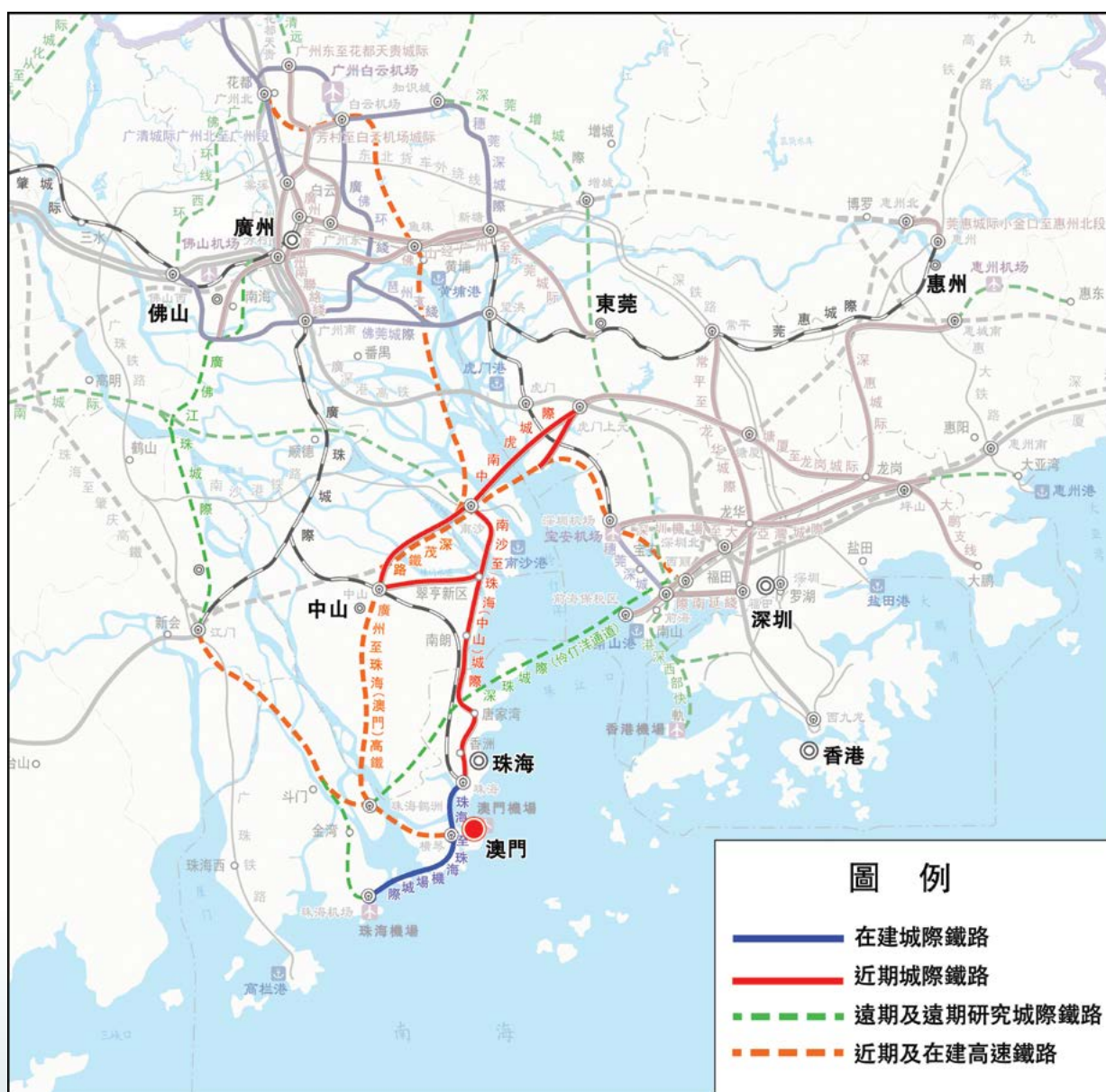


圖 3-7 融入內地軌道交通網示意圖

2) 規劃研究水上交通

配合橫琴粵澳深度合作區建設發展，研究通過水上航線連接，提升出行方式多樣性及便捷性，疏解陸路通道交通壓力。



3.5.2 提質增效：改善交通安全及環境，優化服務及品質

3.5.2.1 改善交通安全及環境

以持續加強交通安全引導和教育為重點，強化交通安全觀，保障交通安全。以推廣電動環保車輛為重點，引導交通低碳轉型，改善交通環境。

1) 強化交通安全觀，多方式引導市民重視交通安全

- i. 面向社區、機構、長者等社會人群，定期舉辦交通安全宣傳教育活動，倡導交通守法，讓交通安全觀念深入人心。
- ii. 通過線下開展宣傳講座、表演、比賽等活動，線上在電視電台節目、互聯網社交平台發佈宣傳資訊，開展安全話題引導等多種方式，引導市民重視交通安全，提升交通安全意識。



2) 加強校園交通安全教育

- i. 持續開展“交通知識校園互動”活動，通過安排交通安全專家或宣傳大使走進校園，舉辦專題講座、展覽、工作坊等互動活動，灌輸正確的交通安全知識，引導學生建立良好的安全出行習慣。

3) 推廣電動環保車輛

- i. 在總體控車政策基礎上，研究環保車輛的稅費及泊車優惠政策，推廣電動環保車輛使用。2022年起，政府各部門需購置或更換車輛時必須購置電動車。
- ii. 推進在新建樓宇中預留充電設施的建設。包括所有新建政府辦公樓內的停車位預留配置電動車充電基礎設施；2022年起，所有新建私人及商業樓宇停車場須為所有車位預留慢速充電供電容量和基礎設施。
- iii. 對具條件的現有政府辦公大樓加設充電位，現有公共停車場、街道公共泊位適當預留安裝充電設備。



- iv. 逐步推進電動環保車輛的充換電設施建設，融入市場商業運作，研究在合適的地點建設換電設施。
- v. 逐步提高新能源巴士比例，2025年公共巴士使用新能源車輛比例高於90%。
- vi. 逐步提升的士使用純電動車的比率。
- vii. 持續推進車輛尾氣排放規管工作，加強“墨魚車”治理，逐步淘汰高污染車輛。

3.5.2.2 優化巴士效率及服務

1) 提高公共巴士服務效率

充分發揮巴士在公共交通系統中的主體作用，以精準客流需求分析為指引，科學合理制訂線網佈局和運營組織計劃，提升服務效率，為市民提供更高質量的巴士出行服務，促進公共交通可持續發展。

- i. 重點針對擁擠、超長線路，優化線路佈局，合理配置車輛，提升線路運行效率及服務水平。
- ii. 提升巴士智慧排班水平，提升智慧調度及實時調度能力，滿足不同時段及區域差異化的巴士出行需求。
- iii. 在離島及新城A區、B區等區域，針對性增加巴士線路及站點，保障巴士服務覆蓋澳門全域。
- iv. 探索發展訂制巴士，服務市民多元化的巴士出行需求。



圖 3-8 巴士客流分析示意圖

2) 提升公共巴士出行滿意度

精細化完善巴士配套設施，為市民提供更便捷、更舒適的巴士出行環境。

- i. 提高新能源、低地台車輛比例，優化車內設施設備，改善車內環境衛生，提升車內舒適性及便捷性。
- ii. 升級改造老舊巴士站，結合巴士站實際條件，增設風雨連廊、避暑降溫等便民服務設施，優化候車環境。
- iii. 完善巴士車長培訓與監督，提升巴士車長服務意識與服務水平。
- iv. 加強站點巴士乘車秩序引導與監督，多管道聽取公眾意見及建議。
- v. 在新城A區、新城B區、鄰近路氹驗車中心、鄰近馬場北大馬路及新城E1區等地點規劃設置巴士車場及停泊區等配套設施，完善巴士配套設施佈局。



3) 持續檢視並優化巴士合同

結合巴士客流及線路變化，持續檢視巴士合同條款適應性及合理性。2025年現合同到期前，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、票價分配及財政補貼模式、權利及義務等。



4) 加強管理及服務評鑑

優化巴士服務評鑑及考核，強化巴士運營管理及監督。

- i. 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。

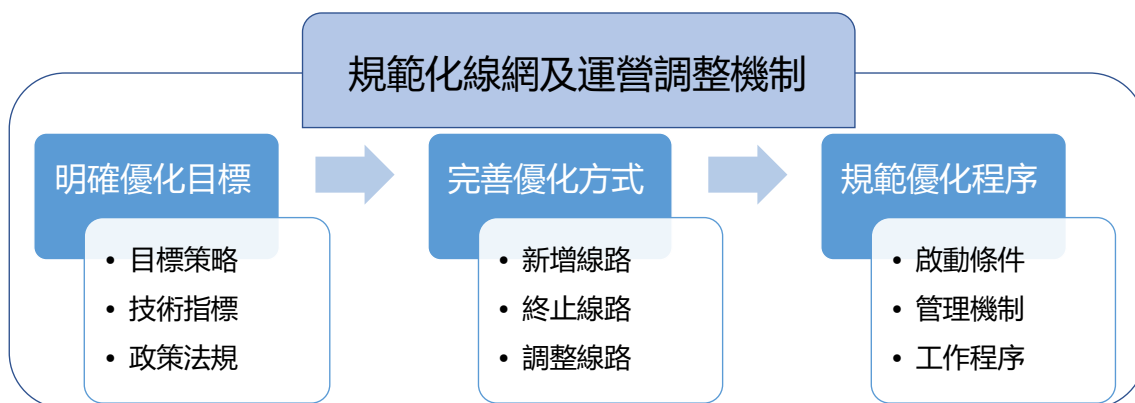


圖 3-9 巴士線網及運營調整機制示意圖

- ii. 細化乘客滿意度評鑑指標，構建以乘客出行體驗為核心的巴士服務質量評鑑機制，以服務質量評估督促巴士公司提升服務水平。
- iii. 持續檢視財政支撐政策，結合澳門發展實際情況定期開展巴士票價、巴士財政援助等政策評估，合理優化財政援助形式及標準。

3.5.2.3 提升的士服務

依法加強的士運營管理，提升的士服務質量，為居民及旅客提供優良的的士服務，亮化陸路交通城市“視窗”。

1) 加強的士運營管理

依據第3/2019號法律《輕型出租汽車客運法律制度》，加強的士運營管理，保障運營秩序和合法權益。

2) 增加硬體配套

合理增加的士站及的士上落客區，方便的士業界運作及公眾乘車。



3) 完善召車服務

完善通過網頁、手機應用程式、微信公眾號等召車及預約服務功能，為公眾提供多元、便捷的召車服務。



4) 建立服務評鑑體系，提升服務質量

以乘車環境、候車時間等為主要指標，研究建立的士服務評鑑體系，提升的士服務質量。

3.5.2.4 完善口岸交通

隨着粵港澳大灣區的融合以及橫琴粵澳深度合作區的建設，加速了跨境人流及車流的發展。提高口岸集散效率是應對快速增長的跨境客流的關鍵，配合城市總體規劃提出為口岸提供足夠交通配套實現內外交通無縫銜接，完善口岸交通的措施。

1) 提升陸路口岸公共交通服務

規劃建設大運量的軌道交通線路銜接陸路口岸，增加巴士線路及班次，緩解陸路口岸的客流集散壓力。

- i. 2025年，輕軌橫琴線接入橫琴口岸，並與珠機城際鐵路便捷銜接。
- ii. 預測至2030年，關閘口岸、青茂口岸日均跨境出行量約40萬人次。規劃研究輕軌西線在關閘、青茂口岸設站，實現客流快速集散。
- iii. 近期增加橫琴口岸、青茂口岸巴士線路或班次，以匹配增長的跨境出行需求；遠期配合輕軌線路開通，調整巴士線路。

2) 改善換乘與步行環境

優化口岸步行條件，改善步行環境，合理增設步行指示，以及遮陽避雨等設施，提升口岸步行舒適性。



3) 推動口岸分工及人車分流

結合橫琴粵澳深度合作區及“澳車北上”等政策，配合各陸路口岸功能分工，促進北區跨境交通適度分流至橫琴、港珠澳大橋等口岸，實現交通相對均衡，人車適度分流。

3.5.2.5 提升步行品質

以優化步行環境、提升行人過路安全及便捷性為重點，對已有步行系統，進行品質提升，創造一個更加安全、舒適和便捷的步行出行系統。

1) 優化步行環境

重點在澳門半島北部及氹仔舊城區等區域，通過平整、美化人行道飾面，採取增設遮陽、避雨設施等措施，解決現狀步行道路面不平整、曝曬淋雨等問題，改善步行道環境，提升步行舒適性。

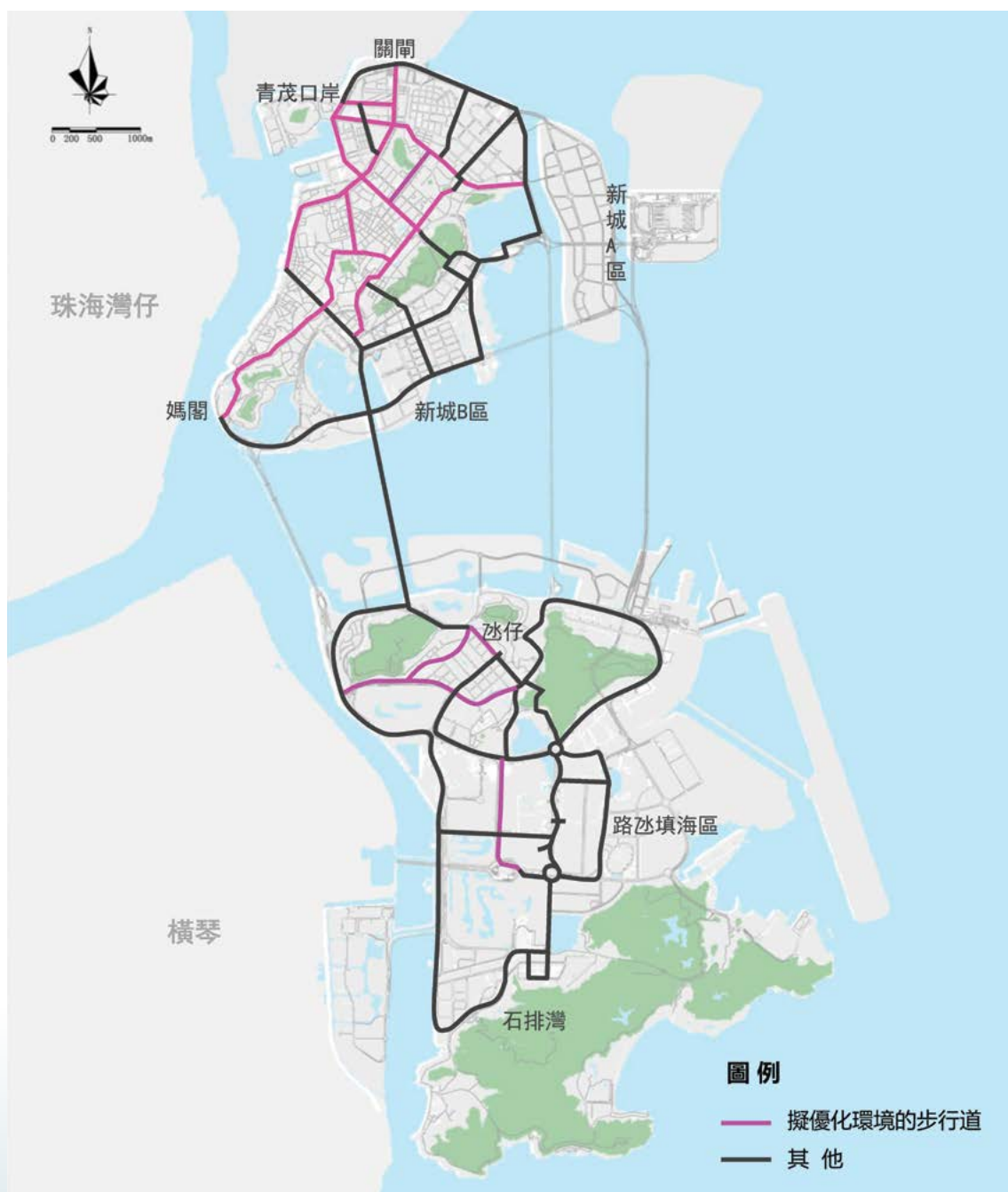


圖 3-10 擬優化環境的主要步行道示意圖



2) 提升行人過路安全性和便捷性

- i. 在部份主要路段和路口合理增設行人天橋，實現人車分隔，保障安全。如規劃建設沙梨頭北街行人天橋。
- ii. 重點圍繞口岸、輕軌和巴士站，增設過路行人天橋和人行橫道。如規劃建設媽閣行人天橋。
- iii. 結合行人天橋規劃建設，合理設置無障礙設施，方便弱勢人群通行。
- iv. 重點在學校、醫院等周邊，完善過路訊號控制及加裝“人行橫道發聲系統”，保障弱勢人群過路安全。
- v. 進一步優化斑馬線及交通燈設置，在同一路段斑馬線與交通燈的設置位置不宜過於接近。

3.5.3 科學控需：鼓勵綠色出行，加強車輛管理

為實現道路交通供需平衡，引導公眾更多選擇公共交通及步行出行，合理調控車輛增長及使用，以及科學管理商用車輛。

3.5.3.1 鼓勵綠色交通出行

完善輕軌、巴士、步行系統等綠色交通設施，改善綠色交通出行條件及服務，鼓勵公眾採用輕軌、巴士、步行等綠色交通方式出行。

1) 完善綠色交通設施

- i. 通過加快輕軌設施建設、保障巴士覆蓋率、增加步行通道及提升步行系統品質等方式，完善綠色交通設施。

2) 改善綠色交通出行條件及服務

- i. 加強巴士的運營管理，完善綠色交通服務。
- ii. 加強輕軌與巴士、步行系統的銜接，提升綠色交通的換乘便捷性，改善綠色交通出行條件。

3) 鼓勵綠色出行

- i. 推動在輕軌增加可使用其他電子方式出入車站票閘及支付車費，為公交出行提供更大的便利性。



- ii. 加強宣傳引導，開展綠色出行、低碳生活等系列宣傳教育活動。

3.5.3.2 調控車輛增長及使用

1) 嚴格控制車輛增長

在現有“控車輛”政策基礎上，適時評估政策效果並研究調整，使機動車年增長率不超過3%。

2) 合理調控機動車使用

減少對私人車輛出行的依賴，更多選擇綠色交通方式出行，因地制宜優化和調整泊車位資源。

3.5.3.3 科學管理商用車輛

從運營線路、班次及數量、車輛停放等方面完善商用車輛管理，規範運營秩序，提高運營效率。

1) 管理娛樂場穿梭巴士

動態評估口岸旅客需求及車輛載客情況，結合口岸空間條件，及時優化調整娛樂場穿梭巴士的運營線路及班次規模。

2) 管理旅遊車

完善旅遊車輛的上落客及泊車管理。



3.5.4 智慧發展：發展智慧交通，便捷公眾出行

從澳門陸路交通運輸發展實際出發，以向公眾提供高品質的交通出行服務為最終目標，突出發展重點，進一步加強澳門智慧交通建設。總體思路為：通過科學的資料收集及整理，構建澳門交通資料資源資訊平台，利用資料分析技術，以全面提升使用者服務為導向，促進智慧化應用，重點包括智慧巴士、智慧停車、道路交通智慧管控、智慧出行資訊服務等，整體提升澳門交通智慧化水平。

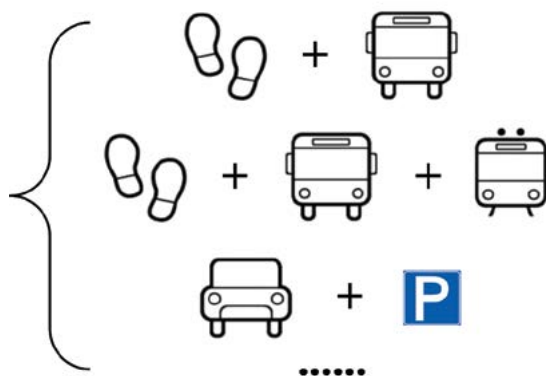
3.5.4.1 智慧巴士

- 1) 增加安裝巴士乘客數量估算系統及收集巴士乘客實時拍卡數據，幫助更多乘客提前瞭解車輛滿載情況，以及輔助實現車輛及時調度。



3.5.4.4 智慧出行資訊服務

- 1) 整合現有數據，提供綜合出行方案選擇，並提供未來時刻主要道路交通預測功能，如提供未來時刻目的地附近泊車位預測，豐富出行資訊，為公眾出行提供有益參考。



- 2) 完善巴士站及車內資訊服務，如電子站牌提供本站換乘資訊，車內增加本線路運行圖及實時到站換乘線路等。
- 3) 基於遊客出行大數據，提升遊客交通資訊服務，如為遊客提供“巴士+的士+步行”聯程組合的多模式訂制化出行資訊服務。
- 4) 整合現有陸路交通工具平台數據（巴士報站、交通資訊站、澳門出行），並與電子支付平台合作，提供綜合出行資訊服務，為公眾提供更便捷、操作友好的資訊服務。

3.6 法律法規保障

持續完善陸路交通運輸相關法律法規，為陸路交通運行及管理提供法律保障，以構建安全、通達及和諧有序的交通環境。

3.6.1 修訂完善《道路交通法》及其補充法規

- 1) 完善對駕駛員及其他道路使用者的規範，例如擴大使用安全帶的範圍，制定並完善腳踏車、機動平衡車、機動輪椅等的通行規則。
- 2) 加強打擊影響交通安全的違法行為，尤其提高對醉駕、毒駕、酒駕及超速等行為的處罰力度，加強對交通違法行為的震懾力。
- 3) 提升交通安全查處執行力，探討引入“扣分制”的可行性及適當性。
- 4) 修訂《道路交通規章》及《駕駛學校及教學規章》等配套法規，並因應社會發展需要制定其他相應的補充法規。

3.6.2 完善其他法律法規

- 1) 檢討《公共泊車服務規章》，進一步優化規範公共泊車空間及泊車位的設置及管理。
- 2) 研究修訂《在用車輛尾氣排放污染物的排放限值及測量方法》，檢討《進口新汽車應遵守的尾氣排放標準的規定》、《進口新重型及輕型摩托車應遵守的氣體污染物排放限值的規定》等相關規定，推動使用新能源及環保車輛。
- 3) 動態評估《輕型出租汽車客運法律制度》及配套法規的實施情況。
- 4) 完善關於“澳車北上”、港澳跨境貨車等跨境車輛的通行安排及相關法規或管理措施。

3.7 重點工作計劃

陸路交通體系是一個動態、複雜的系統，關於未來發展，需要“系統謀劃、整體規劃、統籌實施”。按照“近期建設與長遠發展相結合、重點突出與整體推進相結合”的原則，有序推進澳門陸路交通規劃建設，促進目標實現。

表 3-2 重點工作計劃表

類別	年期	重點工作計劃內容
有效建設	近期 (2025)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 完成輕軌氹仔線延伸至媽閣站、石排灣線和橫琴線。 2. 完成友誼圓形地行車天橋第一期，推進澳氹第四條跨海大橋等建設工程，開展新城A、B區連接通道、大潭山隧道及友誼圓形地行車天橋第二期等重要通道規劃和工程建設。 3. 分階段開展東北大馬路步行通道、沙梨頭北街行人天橋、路氹金光大道步行系統的研究。
	遠期 (2030)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 完成輕軌東線工程。 2. 結合客流實際需要，開展輕軌西線等遠期線路規劃研究。 3. 分階段就完善骨架路網體系開展相關規劃研究。 4. 研究通過水上航線連接，提升出行方式多樣性及便捷性，疏解陸路通道交通壓力。 5. 積極配合推進廣州至珠海（澳門）高鐵、南沙至珠海（中山）城際鐵路等項目規劃建設。
提質增效	近期 (2025)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 配合巴士合同期限，開展巴士合同全面評估及發展研究。 2. 研究環保車輛的稅費及泊車優惠政策，推廣電動環保車輛使用。2022年起，政府各部門需購置或更換車輛時必須購置電動車。 3. 逐步提高新能源巴士比例，2025年公共巴士使用新能源車輛比例高於90%。
	遠期 (2030)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 在新城A區、B區及路氹填海區等地點規劃設置巴士車場及停泊區等配套設施，完善巴士配套設施佈局。 2. 持續檢視財政支撐政策，結合澳門發展實際情況定期開展巴士票價、巴士財政援助等政策評估，合理優化財政援助形式及標準。 3. 以乘車環境、候車時間等為主要指標，研究建立的士服務評鑑體系，提升的士服務質量。
科學控需	近期 (2025)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 透過綜合手段，持續合理控制機動車增長與使用，鼓勵綠色交通出行。機動車年增長率不超過3%。 2. 在離島、新城A區和B區等區域開展泊車設施建設。 3. 完善旅遊車輛的上落客及泊車管理。
	遠期 (2030)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 動態評估口岸旅客需求及車輛載客情況，及時優化調整娛樂場穿梭巴士的運營線路及班次規模。
智慧發展	近期 (2025)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 整合現有陸路交通工具平台數據，並與電子支付平台合作，提供綜合出行資訊服務。 2. 完成車輛聚集提示系統（巴士、的士及娛樂場穿梭巴士），增加實時交通管理工具。 3. 2025年，自動配時及雲數據配時交通燈比例達到50%。
	遠期 (2030)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 建立數據整合平台，彙集並管理現狀道路設施網絡數據、交通設施建設、運營，作為開展澳門交通規劃研究的基礎參考。 2. 整合現有數據，提供綜合出行方案選擇，並提供未來時刻交通預測功能，如提供未來時刻目的地附近泊車位預測，為公眾出行提供有益參考。

第四章

監察與檢討

4.1 監察指標

計劃透過以下主要指標檢視規劃的推動狀況及目標的達成情況：

- 1) 公交分攤率及綠色出行分攤率：目標為較現時提高，公交分攤率達到55%至60%，綠色出行分攤率達到70%至75%。瞭解居民和旅客使用輕軌、巴士、的士佔總機動化出行的佔比，以及公共交通及慢行交通在全部出行方式中的佔比，檢視公交優先及綠色出行的落實狀況，反映整體陸路交通系統結構的合理程度。
- 2) 高峰時段道路平均車速：目標為較現時提高，且超過18公里/小時。收集高峰時段道路平均車速，檢視公共道路網絡的運輸績效，亦能反映道路運行水平。
- 3) 公共交通滿意度：目標為公共交通滿意度進一步提高。透過調查收集資料，檢視居民及旅客對公共交通的滿意程度。
- 4) 陸路交通污染物排放：目標為陸路交通污染改善，污染排放較現時減少。監察陸路交通產生的PM₁₀、PM_{2.5}、CO、SO_x、NO_x等污染物排放量，檢視陸路交通環境的品質變動以及綠色交通的推動效果。
- 5) 交通事故率：目標為交通安全改善，交通事故率較現時降低。檢視年度發生的交通意外宗數，檢視陸路交通的安全水平。

4.2 檢討機制

在規劃推行中期及期末分別進行檢討工作，包括對主要指標（公交分攤率及綠色出行分攤率、高峰時段道路平均車速、公共交通滿意度、陸路交通污染物排放、交通事故率等）及重點工作計劃進行檢視分析，評估規劃的推動進度以及目標的達成狀況，尤其重要的是作為中期檢討後對規劃的調整修正基礎。

4.3 跨部門協調

通過由陸路交通相關的職能部門組成的“跨部門小組”，部門成員包括交通事務局、土地工務局、公共建設局、治安警察局、環境保護局、市政署及海事及水務局等，共同協力推進規劃的落實、監察及檢討。

第五章

總結與展望

特區政府提出《澳門陸路整體交通運輸規劃 (2021-2030)》的初步構思，在延續過往十年“公交優先”的核心原則下，結合總體資源約束條件，在緊接的十年計劃推動本澳陸路交通運輸系統的再提升、再優化和再平衡，期望全面提升居民和遊客的交通出行條件和服務。

而完善的陸路整體交通運輸規劃，有賴全澳市民一同參與，特區政府期望社會各界在諮詢期內踴躍發表意見和建議。而在諮詢期結束後，特區政府將結合社會各界提供的寶貴意見及建議，進一步分析及深化規劃內容，爭取儘快完成及公佈《澳門陸路整體交通運輸規劃 (2021-2030)》。

特區政府後續將按照規劃內容，全面落實當中各項政策方案，並及時關切社會各界對陸路交通運輸發展的意見及建議，有效推進包括軌道、道路、步行道在內的各項陸路交通建設，提升交通安全、優化環境及服務，科學調控及引導交通需求，合理發展智慧交通。至2030年，有望優化交通方式結構、提升公共交通能力及作用，促進道路交通平穩運行，提高交通滿意程度，改善交通安全及環境，基本實現“可持續發展的陸路交通運輸體系”，為本澳打造更加安全、綠色、高效、便捷和宜行的陸路交通運輸系統，並支撐本澳融入國家發展大局，促進城市發展。

發表您的意見

誠邀公眾於2022年5月24日至2022年7月22日諮詢期內，透過網上填寫意見表、電郵、傳真、郵寄、親臨方式或參與諮詢會，向交通事務局發表對《澳門陸路整體交通運輸規劃（2021-2030）》的意見。

專題網站

www.dsat.gov.mo/planning

下載諮詢文本 www.dsat.gov.mo/planning/downloads/document_tc.pdf

下載意見表 www.dsat.gov.mo/planning/downloads/survey_tc.pdf

下載小冊子 www.dsat.gov.mo/planning/downloads/leaflet_tc.pdf

提交意見方式

1. 網上填寫意見表 www.dsat.gov.mo/planning/survey.aspx
2. 電郵：comment-planning@dsat.gov.mo
3. 傳真：28750626
4. 郵寄：澳門馬交石炮台馬路33號交通事務局
5. 親臨：澳門馬交石炮台馬路33號地下交通事務局馬交石服務專區

諮詢會

網上報名系統 www.dsat.gov.mo/planning/application_event.aspx

查詢熱線 (853)88666363 (僅查詢諮詢安排)



專題網站



下載諮詢文本



下載意見表



下載小冊子



網上填寫意見表



諮詢會
網上報名

