

『新馬路公交專道』



問卷調查分析報告

會會會
坊坊坊
營隆路
板福馬
新馬路
2010年8月

有關“新馬路公交專道”問卷調查

分析報告

前言：

新馬路節假日“公交專道”試行三個月，成效如何，有待當局檢討。近期，有不少附近商戶向坊會反映，指措施影響到營商環境及居民的出行。有見及此，新馬路坊會、板營坊會、福隆坊會在早前進行了一項“新馬路公交專道”問卷調查，向商戶了解意見。

是次問卷調查，採用上門調查形式，主要對象是附近的商號，一共走訪了一百二十三個商戶。調查範圍包括：新馬路、營地大街、福隆新街、清平直街以及爐石塘等街道。

是次調查的商戶，經營範疇包括有：通訊設備、食店、手信、珠寶、海味、藥房等等(見附件二)。

調查發現：

1. 超過六成半受訪者表示新馬路試行“公交專道”沒有成效。

調查顯示，超過6成半受訪者表示，當局實試行新馬路“公交專道”無成效；認為有小小成效則佔2成。(見表一)

表一、你認為新馬路試行“公交專道”是否有成效？

N=123

是否有成效	人數	百分比
無成效	84	68%
小小成效	27	22%
很有成效	8	7%
無意見	4	3%

2. 有六成半受訪者表示現時實施“公交專道”路線沒有必要擴大。

調查顯示，有6成半受訪者表示，新馬路“公交專道”沒必要擴大範圍；有2成受訪者表示無意見；有近1成受訪者認為有必要。(見表二)

表二、你認為現時實施的“公交專道”路線有沒有必要擴大？

N=123

有沒有必要擴大	人數	百分比
沒必要	80	65%
無意見	27	22%

有必要	11	9%
其他	5	4%

3. 接近六成半受訪者表示實施“公交專道”時的警力足夠。

調查顯示，近6成半受訪者表示，實施“公交專道”時安排的交通警員足夠；有超過1成半受訪者認為只屬一般；而有近1成半受訪者表示安排的警力不足夠。（見表三）

表三、你認為當局在新馬路附近安排的警力是否足夠？ N=123

警力是否足夠	人數	百分比
足夠	77	63%
一般	20	16%
不足夠	17	14%
無意見	9	7%

4. 近五成半受訪者表示，新馬路的巴士路線應重新安排。

調查顯示，有近5成半受訪者表示，實施“公交專道”後，巴士停站仍然堵塞，應該重新安排現有的巴士路線；有超過2成半受訪者認為維持現狀；表示無意見則佔1成半。（見表四）

表四、你認為應否將新馬路巴士路線重新安排？ N=123

應否重新安排巴士路線	人數	百分比
應重新安排	66	53%
維持現狀	32	26%
無意見	18	15%
其他	7	6%

5. 共有六成受訪者認為實施“公交專道”對商戶營商環境和上落貨帶來影響。

調查顯示，有3成半受訪者表示，“公交專道”對附近商戶的營商環境和上落貨造成很大影響；認為有一點點影響的則近3成；表示無影響的受訪者則佔3成。（見表五）

表六、“公交專道”對附近居民和商戶的營商環境及上落貨影響有多少？ N=123

影響如何	人數	百分比
很大	44	35%
無影響	33	32%
一點點	39	27%
無意見	7	6%
其他	0	0%

6. 值得改善的地方依次為：在內街增設上落貨區、改善的士站秩序、改善巴士站設置。

調查顯示，有 5 成受訪者表示，在內街設立上落貨區；合有 4 成受訪者認為，應改善的士站秩序和巴士站設置；有 2 成受訪者認為要設立清晰指示牌。（見表六）

表六、你認為“公交專道”仍有那些地方值得改善？（可多選） N=123

值得改善的地方	人數	百分比
在內街增設上落貨區	62	50%
改善的士站秩序	27	21%
改善巴士站設置	27	21%
設立清晰指示牌	25	20%
其他	22	18%
改為單行線	5	4%

7. 你對新馬路的士站亂上落客情況，有何意見？（開放式問題）

本題採用開放形式向受訪者提問，123 位受訪者之中，共有 69 人（佔 56%）回答了問題；42 人（佔 34%）沒有回答；12 人（佔 9%）認為沒意見（綜合意見附件一）。（見表七）

表七、你對新馬路的士站亂上落客情況有何意見？

有何意見	人數	百分比
有意見	69	56%
無意見	42	34%
無回答	12	10%

基本資料：

8. 背景資料：

接受訪問的男性有 66 人（佔 54%）；女性有 57 人（佔 46%）。（見表八）

表八、受訪者性別 N=123

性別	人數	百分比
男	66	54%
女	57	46%

9. 年齡層方面，主要為 18 歲至 65 歲以上的居民。其中，18 至 24 歲有 5 人（佔

4%)；25至34歲有20人(佔16%)；35至54歲有43人(佔35%)；55至64歲有38人(佔31%)；65歲以上有17人(佔14%)。數據表明，35至54歲所佔的比例最大，達3成半之多。(見表九)

表九、年齡分佈

N=123

年齡層	人數	百分比
18至24歲	5	4%
25至34歲	20	16%
35至54歲	43	35%
55至64歲	38	31%
65歲以上	17	14%

總結及建議：

交通事務局由本年五月十五日開始，在新馬路試行節假日“公交專道”措施，現在已試行期滿。“公交專道”原意為減輕新馬路交通壓力，以及減少人車爭路現象。但是，試行期間仍然出現了一些負面作用，這是應該值得當局重視的。因此，本會提出以下建議，供當局予以參考：

1. 商戶認為成效不彰，對“公交專道”支持率低。

調查顯示，有6成半受訪者認為，當局實施新馬路節假日“公交專道”以來，成效不彰。認為有成效的受訪者不到1成(佔7%)。反差如此之大，亦顯示出新馬路一帶的商戶，對有關措施的支持率極低，他們不支持的原因，主要是：收不到成效和作用，且影響商戶生意。從數據可看到，“公交專道”措施在未來半年中仍然有很大的改善空間。所以，商戶的意見值得重視和研究。

2. 交通警力雖然足夠，但需要注意一些負面因素帶來的影響。

調查顯示，有近6成半受訪者表示，實施“公交專道”當日所安排的交通警力是足夠的。訪問過程中，有商戶提出疑問，當局是否有需要勞師動眾來實施此項措施？也有商戶表示，交通督導員不斷吹哨子，製造更多的噪音，以致滋擾了本想入店購物的遊客，從而影響到商戶的生意。因此，未來半年如何減輕這些較為負面的因素，是值得思考的。

3. 實施“公交專道”期間，巴士停站仍然堵塞，盡快查找原因，調整路線。

調查顯示，有近5成半受訪者表示，實施“公交專道”後，巴士停站仍然堵塞，應該重新安排現有的巴士路線；只有超過2成半受訪者認為應該維持現狀。事實上，措施推行期間，新馬路兩個巴士站的堵塞情況仍然毫無改善。由於新馬路是貫通南北的交通主幹線，巴士路線眾多，所承受的交通壓力特別大。受訪者認為，巴士停站時所產生的廢氣、噪音商戶和行人是有影響的。故此，本會希望當局從方便乘客、減少污染、改善營商環境等方面出發，在新馬路下段設置巴士站，除了起到分流作用之外，更要調整巴士路線，以此

改善巴士太多而造成的堵塞現象。

4. 實施“公交專道”對商戶和上落貨的影響，不容忽視。

調查顯示，有3成半受訪者認為，實施“公交專道”對商戶的生意和上落貨產生很大的影響。訪問過程中，不少商戶指出生意額比平日下跌了2至3成；同時，福隆新街、營地大街等內街不準上落貨，令商戶叫苦連天。這些直接影響商戶生意的問題，就是商戶不支持這項措施的原因，實在不能忽視。

5. 在內街增設上落貨區、改善的士站秩序、改善巴士站設置，是當務之急。

調查顯示，有5成受訪者贊成在內街增設上落貨區；共有4成受訪者表示要改善現時的士站秩序和巴士站設置。營地大街、福隆新街、爐石塘等內街有不少商戶，若然不準上落貨，對他們的營運影響很大。另一方面，新馬路舊平安戲院前的士站上落客秩序混亂，人車爭路，險象環生，當局要盡快改善這種情況，以免影響到澳門的旅遊城市形象。建議當局考慮於南灣國際銀行門口增設的士站，以起分流作用。同時，新馬路巴士站的設置對該區營商環境相當重要，人流的多與少，起著決定性作用。目前的狀況是：上段人流多如鯽、下段是人流淡如水。街坊會很早就提出建議，希望當局在金碧文娛中心前設置另一個巴士站，透過改變新馬路人流的分佈，激活下段的營商環境，促進舊區的發展。

結語：

本會對於落實“公交優先”政策，推廣“公交優先”理念是十分支持的。三個月的試行期，從商戶反映的意見可以看到，不能忽視該區商戶的感受。平心而論，這些商戶為區內的繁榮作出了貢獻，也支撐著整條新馬路的營商局面。三個月試行期帶出的問題不少，當局應加以研究和改善。既然當局現在已提出了繼續實施半年的構想，增設巴士站、增設上落貨區、改善的士站秩序等重要問題，應盡快進行和解決，以回應區內商戶和居民的訴求。

因此，本會認為，未來半年的試行期，最好能夠三個月作一次評估，多聽區內商戶和居民的意見，針對現場所出現的問題，及時作出改善，完善每一項細節，加強道路車流量的監測，減低對周邊商戶的影響。長遠而言，應檢視當中的成效以及一些潛在的問題，審慎研究有關資料，對日後的“公交優先”規劃是有很大作用的。

新馬路坊會

板營坊會

福隆坊會

2010年8月18日

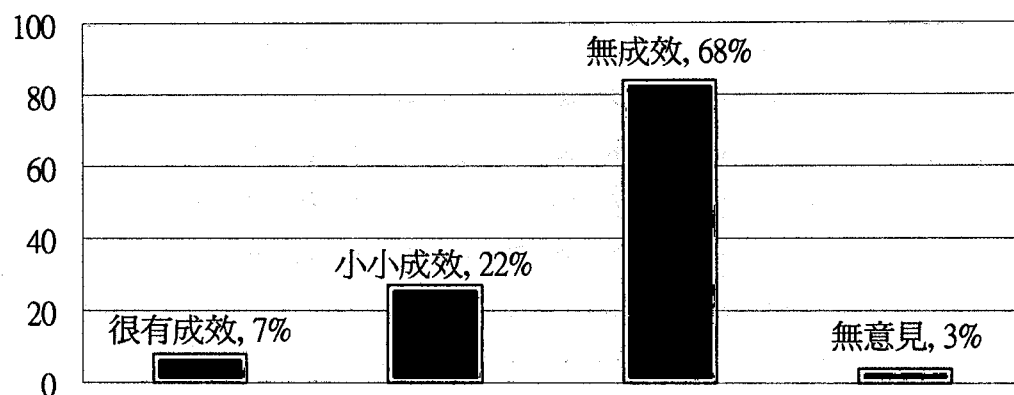
◎附件一(綜合意見)：

- ※ 舊平安戲院前的士站很混亂，為甚麼營地大街的士站反而沒有人使用？
- ※ 營地大街的士站無的士駛入，市民、遊客想坐的士都沒有辦法；
- ※ 新馬路的的士站情況要改善，福隆新街無的士入，少了很多遊客；
- ※ 主要由於巴士站車龍的影響，盡快加以改善；
- ※ 作用不大，會引起堵塞，新馬路不需設的士站；
- ※ 現時，新馬路的士黃實線照停、司機不守規矩，亂上車亂停車，阻塞交通；
- ※ 可否考慮在金碧文娛中心前設的士站？
- ※ 新馬路人流多，的士站反而少；
- ※ 對面設多一個的士站(即大豐銀行那邊)，或者限制進入該區的士數量，因為數量多，無法營造出寧靜的環境；
- ※ 要設上落客區，管制的士，執法人員要增加；
- ※ 設立固定的士站，理順市民與遊客搭的士的秩序；
- ※ 新馬路下段，無論是市民還是遊客，感覺搭的士難；
- ※ 取消新馬路的士站，將的士站設在內街，例如應轉入新填地落客，減少新馬路的塞車；

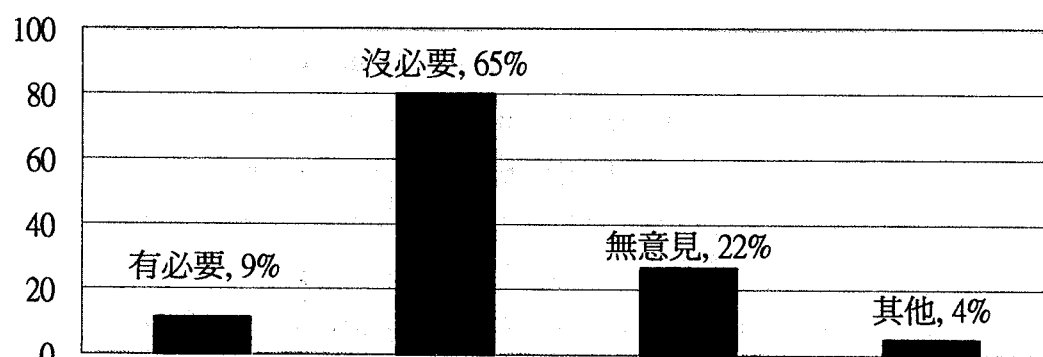
※ 附件二、商戶經營範疇分類：

商戶分類	數量	百分比
通訊數碼	10	8%
食店	13	11%
手信	13	11%
珠寶	12	10%
零售(服裝、手錶、眼鏡、文具、花店、單車)	18	15%
海味	10	8%
藥房	7	6%
小販	3	2%
其他	37	29%

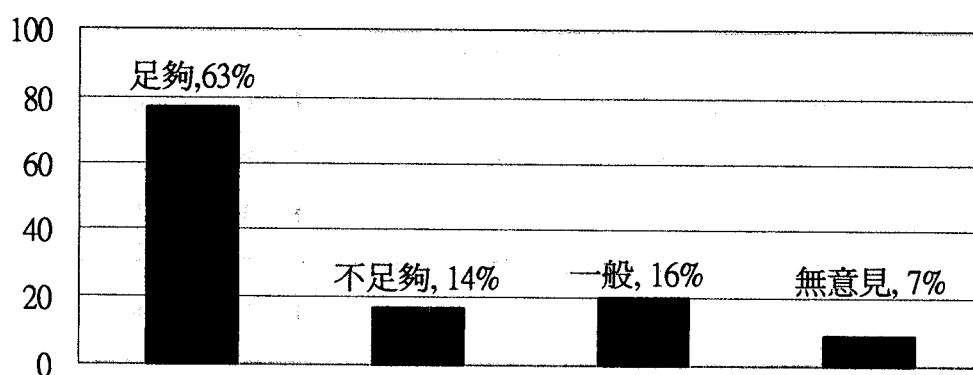
1. 請問你認為新馬路施行"公交專道"的成效有甚麼意見?



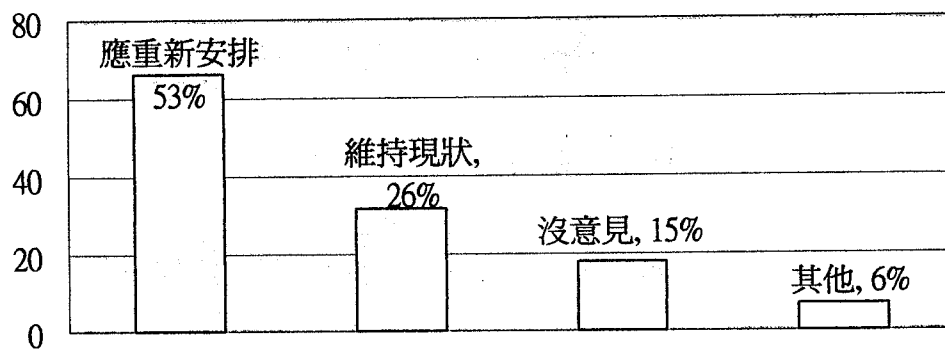
2. 你認為對於現時實施的"公交專道"路線有沒有必要擴大?



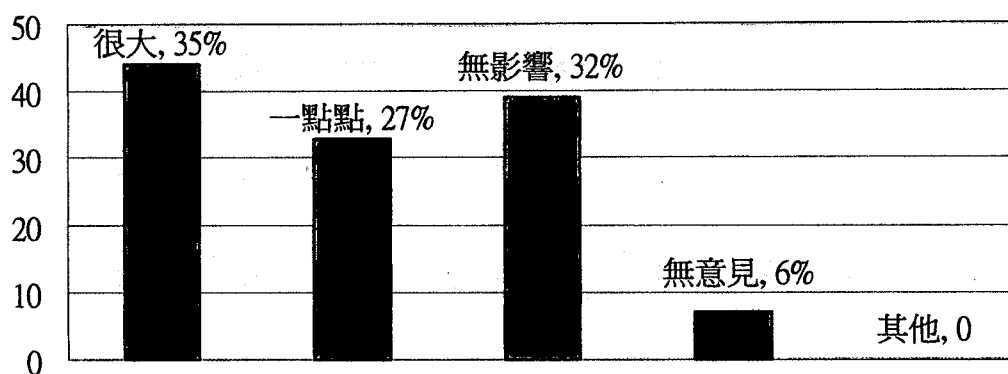
3. 你認為有關當局在新馬路附近安排的警力是否足夠?



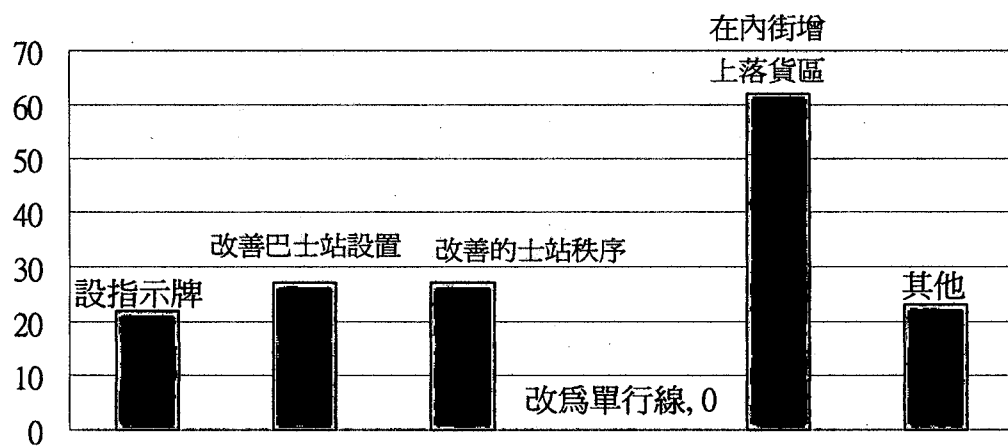
4.實施"公交專道"後,巴士埋站仍然堵塞,你認為應否將巴士路線重新安排?



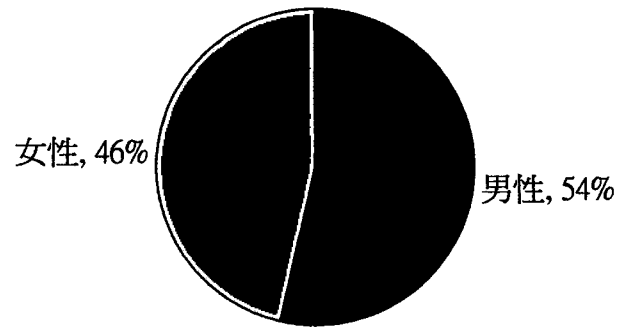
5."公交專道"對附近一帶居民和商戶的營商環境,上落貨的影響有多少?



6.你認為"公交專道"仍有哪些地方值得改善?



受訪者性別



受訪者年齡層

