

口頭質詢

主題：關閘巴士總站

日前，新福利公共汽車有限公司代表接受傳媒採訪時表示，儘管「823」天鴿風災後關閘巴士總站暫停使用，各巴士路線站點需分流至周邊一帶，但新福利仍然錄得 8% 的營運客流量增長，巴士流轉率及營運效率均較風災前提高。新福利認為在於分流站點後可容納的巴士空間較以往增大，以及將巴士分流後，避免了以往一個地點發生交通事故會迅速蔓延影響周邊區域的問題。

今年 9 月 25 日，交通事務局等部門及巴士公司約見立法會多位同事討論關閘巴士總站安排，當局當時提供的資料，關閘總站分散到各點後，運載率將會不跌反升，新福利代表日前的說法，確定了當天本會同事的觀點：沒有巴士總站的效益更好，為何仍要耗費大筆公帑和兩年的時間，去維修一個多年來都深受社會批評的地下巴士總站！

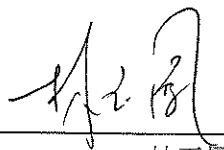
翻查資料，特區政府在 2016 年曾斥資 530 萬予顧問公司提供「2015 年 10 月至 2018 年 7 月巴士班次數據作獨立分析及評估顧問服務」，特區政府有沒有參考相關報告的任何期中報告數據作出評估？如果有，其結論是否與新福利代表所說的一致？如果結論是一樣，那為什麼仍要花鉅資去重修一個沒有價值的地下巴士總站？

另一個資料是，特區政府在 2016 年另外斥資 650 萬予工程公司提供「關閘廣場地下公共客運總站道路交通及候車環境整治工程——編製計劃」服務，那麼在現時巴士站已無法使用的前題下，這項判給服務是如何跟進，這都是涉及公帑的事情，政府強調陽光施政，必須要向社會有所交代。

為此，本人謹提質詢如下：

- 1, 特區政府如何判斷巴士服務沒有巴士總站的效益更好的情況？既然分流巴士站點的做法能改善關閘一帶的交通環境，是否仍堅持花鉅額重修關閘巴士總站？
- 2, 特區政府會否把澳門市民的福祉放在首位，把關閘廣場東側的發財巴分流到附近多個站點，以騰出空間把最多客流量的巴士站點安排在廣場東側，以減少市民，尤其是長者每天長途跋涉找巴士的痛苦？
- 3, 特區政府會否盡快向社會交代 2016 年的兩份判給服務，「2015 年 10 月至 2018 年 7 月巴士班次數據作獨立分析及評估顧問服務」和「關閘廣場地下公共客運總站道路交通及候車環境整治工程——編製計劃」現事的情況，畢竟涉及的公帑合共接近一千二百萬，不能不了了之。

澳門特別行政區立法議員



林玉鳳

2017 年 10 月 31 日