

書面質詢

林宇滔議員

關注本澳交通樞紐的狀況

隨著輕軌氹仔線投入運作，加上多個口岸相繼落成，本澳建設了一些集合不同公交及停車場的交通樞紐，方便不同出行方式的市民在交通樞紐轉乘，推動「公交優先」、「綠色出行」。然而，在交通樞紐建成後，往往未被充份利用、甚至被閒置，氹仔柯維納馬路交通樞紐和媽閣交通樞紐就是例子。

工程總造價近5.3億元的氹仔柯維納馬路交通樞紐於2012年8月正式動工，為本澳首個集輕軌、巴士、的士和步行系統於一身的交通樞紐，經歷多次拖延，最終於2019年12月10日隨輕軌氹仔線通車而正式啟用，而交通樞紐內的巴士站則於同年12月28日才啟用。本人收到周邊居民反映，該樞紐的地下層公共停車場閒置已逾兩年，該區私人車輛泊位長期不足，質疑當局為何浪費資源不讓私家車及電單車停泊。

令人奇怪的是，無論是當年政府就氹仔柯維納馬路交通樞紐的介紹及諮詢，還是原運輸基建辦公室於2012年9月出版的《輕ZONE》刊物中都明確提到，柯維納馬路交通樞紐內設有汽車和電單車停車場，市民可以駕車到交通樞紐，停泊好再轉乘其他公交到目的地，既經濟又環保。

但其後無論是新聞稿或是其他政府文件，都不再提及該交通樞紐會有汽車和電單車停車場，只提及設在地下層、有59個停車位的旅遊巴停車場。據澳門輕軌股份有限公司於去年回覆離島社諮委的發言時提到，該旅遊巴停車場正進行設施優化工作，在完善停車場設施後，將安排開放予旅遊巴停泊及使用。按目前資訊，氹仔柯維納馬路交通樞紐私家車及電單車停車場相信是被「靜雞雞」消失了！

另外，總造價高達14億元的媽閣交通樞紐建設工程於2015年1月展開，據建設發展辦公室資料顯示，媽閣交通樞紐毗鄰正在興建的輕軌媽閣站，建成後將成為澳門半島西南面的重要交通集散地，透過整合輕軌與巴士

等各項公共交通服務，便利居民和旅客出行。工程已於2020年3月完工，進入移交程序。而考慮到樞紐連接媽閣上街及聖地牙哥酒店一帶道路的整體協調性，以及海關總部大樓的交界位置等的整改及優化，建設辦於去年第三季開展「媽閣交通樞紐優化工程」。

據原運建辦新聞稿介紹，媽閣交通樞紐除了輕軌與巴士等各種公交的換乘功能外，樞紐地下三層亦設有公共停車場，提供近500個私家車和電單車的泊車位，除了吸引更多居民減少使用私人車輛外，亦可增加該區的泊車位供應。當局過往在回應議員的書面質詢時曾經表示，考慮到便民需要，在不影響輕軌媽閣站施工及安全的前提下，將適度開放部分設施，現正與相關部門協調，但就未有詳細交代相關設施的啟用時間表和詳情。

事實上，媽閣交通樞紐自完工至今已閒置約兩年時間，當中有不少公共設施如巴士站、公共停車場、廣場等早已落成，如當局一直任由這些設施被閒置，形同將珍貴的公共資源浪費。

另外，上述兩個交通樞紐的興建歷程都具有一個共通點，就是「興建後不斷追加、優化但不啟用」。按照2022財政年度行政當局投資與發展開支計劃（PIDDA）的資料粗略計算，單是柯維納馬路交通樞紐的後加和優化工程總金額接近二千二百萬元，而媽閣交通樞紐的後加和優化工程更達六千三百多萬元。

現時本澳尚有輕軌石排灣線、橫琴線正在動工，東線工程即將招標，未來或再有類似的交通樞紐落成，當局應做好相關項目的規劃和設計，避免再出現項目已建成，但再需要花費一筆公帑來進行優化工程的狀況，使交通樞紐真正發揮其「公交優先」、「綠色出行」的用途。

為此，本人提出以下質詢：

一、氹仔柯維納馬路交通樞紐啟用至今兩年，地下旅遊巴停車場優化逾兩年仍未能啟用，原因為何？何時才能正式啟用？當年政府就氹仔柯

維納馬路交通樞紐的介紹及諮詢一再提及的公共汽車和電單車停車場為何消失了？當局是何時決定取消興建汽車和電單車的公共停車場？取消後如何方便和鼓勵使用私人車輛的居民轉乘公交？

二、媽閣交通樞紐落成至今已有兩年時間，公共停車場、巴士站和廣場等公共設施一直閒置至今，不單浪費資源，其設備設施的保養同樣令人擔心，當局能否詳細交代上述公共設施、尤其是公共停車場的詳細情況和啟用時間表？

三、氹仔柯維納馬路和媽閣兩個交通樞紐均出現「興建後不斷追加、優化但不啟用」的情況，此舉無疑費時又浪費公帑。當局會如何避免上述情況於其他交通樞紐的工程中再次發生？如何確保未來興建的交通樞紐的規劃和設計符合社會實際需要？