

書面質詢

就輕軌事宜提出質詢

輕軌氹仔段將於今年年底通車，政府表示，輕軌氹仔段開通後會巴士線路會有調整，日後在氹仔的公交舉措將以“輕軌為主、巴士為輔”，不會出現“搶客”的情況。

自政府決定引入軌道交通系統至今已十幾年，卻只有氹仔段有望短期內通車，而對於氹仔段未來的經濟效益和社會效益，不管是政府還是社會均持悲觀態度。政府發展軌道交通並將其作為公共交通系統骨幹的本意，是藉輕軌系統的高運量、準時及快捷的特點，創造能夠改善現有交通運輸系統困局的條件。然而，輕軌系統的緩慢進展令政府有關願望遲遲未能實現，反而有可能成為政府財政的沉重負擔，如單單氹仔段每年就需近十億元的營運及維護費用。

鑒於輕軌系統在本澳公共交通系統中所扮演的重要角色以及其未來發展仍存在不確定性，為促請當局清晰輕軌發展規劃，同時回應社會長久以來對輕軌系統的關切，本人提出以下質詢：

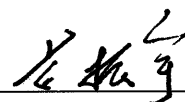
第一，澳門陸路整體交通運輸政策（2010-2020）將 2020 年公交分攤率的評鑑指標定為 50%。不過，對於公交分攤率未來應達至多少才是理想水平，政府並未清晰明確的交代。請問，政府對於公交出行在本澳城市交通的分攤率是否具有清晰明確的目標？即公交分攤率的理想水平應是多少？對於“輕軌為主、巴士為輔”的公共交通格局，在政府的設想中，輕軌及巴士在整體公交出行中承擔的比重最終應各為多少？

第二，審計署 2018 年 9 月公佈的《輕軌系統-第四階段》專項審計報告批評運建辦一直沒有堅定貫徹執行推動輕軌工程的職責，其整體計劃不時因應不同階段的社會需求而作出調整，也令更改路線方案的討論沒完沒了。請問，運建辦於

2016年重新制訂的輕軌系統短、中、遠期規劃所確定的輕軌網線的分佈是否為最終走線方案，即便今後有更改，也只會對細枝末節進行完善，而不會對走線格局作出根本性改變？

第三，政府引入輕軌系統，是希望創造能夠改善現有交通運輸系統困局的條件。請問，按照運建辦於2016年制訂的輕軌系統短、中、遠期規劃，需要到哪個節點，才能夠真正有效紓緩本澳交通擠塞的問題？

澳門特別行政區立法會議員



李振宇

2019年08月01日