

書面質詢

一直以來，本辦事處都收到很多澳門市民就西灣大橋安全隱患一事表達不同的意見，這事不禁讓大家回想到 2002 年前任運輸工務司司長的「世紀貪污案」，據當時終審法院判詞，西灣大橋造價 5.6 億澳門元再加上其額外收受的四百萬賄款金額，因而西灣大橋被澳門市民稱作「貪污大橋」，更被澳門市民認為是「豆腐渣大橋」。西灣大橋不論是上層還是下層通道，都隱藏著許多隱患，更威脅到市民的性命和財產安全。最奇怪的是，全年 365 天都會關閉的下層通道，居然會在懸掛八號風球，在最存在危險的時候會開放給市民使用，這豈不是令民身陷險境？

由前任運輸工務司司長所經手的建築工程眾多，其承建商偷工減料的豆腐渣工程不計其數。例如維修工程幾乎不斷進行的友誼大橋；「澳門蛋」興建費用嚴重超支八成，事後更出現嚴重沉降情況；通往澳門大學的澳大河底隧道造價由 5 億騰升至 20 億澳門元，卻滲水長期需要進行維修工程；關閘邊境大樓亦存在着滲水、短路等問題；西灣大橋更是其中的典範，經常因橋面凹凸不平而發生致命車禍等等……令市民每天承受著及處於高危下；而這些僅僅只是冰山一角的超支工程。

西灣大橋在建設完成後一直備受質疑，比如建造大橋時沒有考慮到承載量。近期，現任運輸工務司司長決定讓輕軌經西灣大橋運行，若不更換繩索，橋樑恐怕承受不住輕軌的重量。在 2007 年及 2018 年，本人就有關西灣大橋橋樑安全上的建築缺陷提出過書面質詢，當時就已提及大橋的下層也極其需要大幅度的改建，亦多次在立法會上提出此方案，但特區政府一直沒有書面回覆，只是口頭敷衍本人。現時，西灣大橋的設計師亦多次向政府提出口頭與書面的反對意見，遺憾的是，政府依然一直未有正面回應及解釋。

據澳門統計暨普查局 2016 人口普查的數據顯示，現時路氹居民超過 12 萬人，每日通過西灣大橋往返澳氹的車輛絡繹不絕，若讓輕軌再在西灣大橋上運行是非常之高風險的行為。此外，通車才十四年的西灣大橋，橋身水泥已經開始剝落，螺絲生鏽，到處漏水，這些情況令人質疑特區政府對於西灣大橋的保養及監管嚴重的不足，亦沒有負起相應的責任。這種種跡象令市民非常之擔憂西灣大橋是否仍然適合讓輕軌通行，如輕軌上軌後有意外發生，特區政府如何向市民承擔起這重責、能否付得起嚴重事故出現的責任？然而，在西灣大橋已存在各種風險的情況之下，特區政府仍然一意孤行，無視西灣大橋設計師的意見與市民的生命安全，執意讓輕軌在西灣大橋上運行，作為政府這是非常不負責任的行為。

基於此，本人向政府提出以下質詢，並要求以清晰、明確、連貫和完整的方式適時給予本人答覆：

1. 據終審法院的判詞所述，前任運輸工務司司長所負責之西灣大橋的造價為 5.6 億澳門元，再加上其額外收受的四百萬澳門元賄款金額，令西灣大橋被視作著名的「貪污大橋」。在西灣大橋招標時，就曾有競投者公開表明以西灣大橋當其時的造價，將來必須要更換大橋繩索才可負擔輕軌的重量。現時，西灣大橋的設計師亦有相樣的顧慮，認為讓輕軌經西灣大橋運行將會毀壞其原有結構，存在相當高的風險性。在這種情況之下，特區政府如何保障搭乘經由西灣大橋運行的輕軌的市民之人身安全及財產安全？
2. 一直以來，作為連接澳門半島與氹仔最為方便的「友誼大橋」承受著極大交通壓力，亦是意外事故最高發的一座大橋，尤其是電單車交通意外。是因在友誼大橋上，電單車僅可在橋兩側靠邊的狹窄通道內行駛，而近旁為各種大型巴士，如大型泥頭車、大型貨車、發財巴、中大型公共巴士等等，在這種行駛狀況之下，電單車極易發生嚴重事故。然而，西灣大橋卻設有電單車車道，為何事故頻發的友誼大橋反而不設立電單車專道以避免嚴重事故的發生？
3. 基於「嘉樂庇總督大橋」建成至今已有 45 年，很多澳門市民建議此橋該用作專給電單車使用，因為橋齡及承重問題，不應只供巴士及的士來往。對於顧慮到電單車「飛車」的問題，特區政府只需設置超速限制、錄像偵測系統就能有效地控制和解決電單車車速的問題。出於對電單車行駛過橋的安全考慮，特區政府又如何將「嘉樂庇總督大橋」作為電單車專用大橋使用？

澳門特別行政區

立法會議員



高天賜

二零一九年九月五日