

# 書面質詢

宋碧琪議員

## 就輕軌可持續發展提出書面質詢

本澳路窄車多，隨著近年博彩旅遊業的急速發展，特區政府於回歸初期開展以輕軌捷運系統為主要運輸模式的綠色交通規劃，以推進本澳可持續發展。經過近二十年的發展，“世紀工程”輕軌工程首階段氹仔線於2019年落成使用。氹仔線造價超百億，前期預算更是耗費巨額資金，然而，如此巨大的投資，其運行狀況一直為人詬病，投入使用至今，輕軌月均乘坐人次不足六萬，遠遠低於初期目標。開通十八個月以來，出現列車故障等有關事件達十二宗，當月更是連續發生兩宗列車故障，工程質量堪憂。若不能保障輕軌有效率，且持續安全穩定運行，勢必會影響未來以輕軌為樞紐的長遠發展。

輕軌系統作為本澳“公共交通發展策略”的重要交通紐帶。現時，特區政府積極推動輕軌工程建設，現時，東線的開發已進入諮詢階段，澳門輕軌網絡已逐漸成型。然而輕軌工程建設至今，仍缺乏事前工作評估。近期，特區政府在石排灣線開標八個月後才完成評估，確定重新公開招標。但“二次評估”發生，極大拖慢工程效率，加大經濟成本。輕軌工程多為超億元公共工程，政府在加快建設的同時，應不斷提高工程效率，提升工程整體性考量，全面檢視工程及有關系統，不斷細化事前評估工作。以高質、穩定的輕軌交通融入大灣區，以加快與灣區互聯互通，創造便捷舒適的出行環境，確保本澳社會經濟可持續發展。

為此，本人提出以下質詢：

1. 輕軌工程建設時間長，中途建設一波多折，整體計劃不斷改變。現時，仍未能明確計算出整體工程造價，導致石排灣線工程在開標後，進入“二次評估”才發現問題而重新公開招標，浪費大量時間資源與社會資源，亦會加大造價成本。現時，東線已完成公開諮詢總結，石排灣已重新開啟公開招標程序，政府有否進行詳盡的論證以及合理的預算，以精確整體計劃方案評估，在未來輕軌建設裡避免二次評估的發生，而提升工程效率？
2. 目前，氹仔線仍未能體現原有的社會效益，難以紓解交通擁擠的壓力，且經濟回報率低。據了解，輕軌氹仔線營運費每年逾9億，而氹仔線目前月均乘坐人次不足六萬，與初期目標相差甚遠。雖

當局不斷調整運營措施，以減低運營成本，但成效不大。目前，媽閣以及橫琴輕軌線的建設仍需較長時間，開通效益仍未體現。而時間越長，越易產生不確定因素，導致風險產生的幾率增大。政府面對現時處境，有否詳盡的應對措施，以控制運營成本，在媽閣站及石排灣線啟用前，增加輕軌的社會及經濟效益？

3. 輕軌在本澳是“舊聞新物”，內地各大城市已有較為完善的管理經驗以保障輕軌運行。而氹仔線開通以來，運量不大，線路不多，但故障頻出，平均每一個半月就發生一次事故，雖當局不斷對設備進行檢視維護，但仍不能解決故障問題，質量安全堪憂。若未來不能嚴格把控質量關，在輕軌網絡完善時，運量加大，路線會涉及多個重要站點，屆時故障問題會引致更大的事故出現。政府有否完善的監督機制，以減低故障發生率，保障輕軌運行順暢？