

書面質詢

林宇滔議員

促交代輕軌事故原因及改善輕軌服務政策

輕軌於9月29日至10月1日一連三天提供免費乘搭，但在推出第一天卻因故障，部分路段的列車需要停止服務約3小時才恢復正常，影響大批乘客。據傳媒報導，29日下午1點多，輕軌有站點懷疑列車故障，全線列車停駛，有乘客表示，約於1時半上車，原本由排角站前往媽閣站，列車突然停在路軌，車廂等候逾半小時後最終被職員安排在馬會站下車，自行改巴士；另外亦有已入閘候車的乘客表示在站內等待超過20分鐘，才被通知列車故障需延遲；下午2時許，輕軌安排職員於車站閘口向乘客表示列車延誤。有乘客不滿輕軌公司的安排，包括等候長時間才被通知故障及延誤，以及未有提早在通往輕軌的出入口張貼告示，令乘客到達閘口前才得知暫停的消息。

輕軌公司於當日下午2時09分發出告示，指由於發生事故，列車班距會延長。直至2時47分再發出告示，指出東亞運站列車出現故障，氹仔線來往氹仔碼頭站至海洋站服務暫停，來往海洋站至媽閣站的列車維持有限度服務。直至4時07分才發出告示指，氹仔線列車服務經已逐步回復正常。

翌日運輸工務司司長在出席活動時回應有關事件，表示輕軌系統設有安全機制，當出現信號接收問題時，整個輕軌系統都會停止運作，這次故障可能是信號接收不良等技術問題影響運作，會盡快調查故障原因。其後輕軌公司於同日晚上6時32分發佈新聞消息：「輕軌氹仔線昨日下午約1時半，有列車於東亞運站出現訊號故障，導致氹仔線服務一度受到影響而暫停；經緊急排查，已先行恢復來往海洋站至媽閣站列車的有限度服務，以減少對乘客的影響。輕軌工作人員排查所有故障並移走停留在軌道上的列車後，輕軌服務已於當天下午4時許逐步恢復正常。」但至今仍未公佈具體原因。

為此，本人向當局提出以下質詢：

一、9月29日約下午1時半輕軌有列車於東亞運站出現訊號故障，令輕軌一度全線停運，期間不少乘客在列車上及車站等待半小時，才被職員安排離開，亦有前往輕軌的乘客投訴要到達閘口才知悉輕軌故障停運，輕軌公司更於事發後逾半小時才首次發出告示，當局有否檢討輕軌公司對於事故的應對過慢以及會如何改善緊急處理方案？根據輕軌公司的資訊有關事故發生在東亞運站，其後經過1個多小時的處理才勉強維持來往海洋站至媽閣站的列車有限度服務，接近3小時後才逐步恢復正常，事故的原因是什麼？輕軌公司有否檢視事故的成因及處理機制，研究未來在事故發生時如何減小影響範圍及縮短恢復時間？

二、根據《輕軌交通系統法》第十六條「意外及事故的調查」的規定以及《輕軌交通系統的安全技術規定與意外及事故技術調查補充規定》第十三條「如屬事故的摘要報告，應自該事故發生時起計最多十二小時內向交通事務局提交；如屬意外的摘要報告，則須自該意外發生時起計最多二十四小時內提交。」按規定輕軌公司應已完成事故報告並提交交通局，為何至今仍未公佈事故原因？輕軌公司有否按法規要求制定及執行「安全管理系統」及「故障處理及應急處理的計劃」，以及會否就有關事故進行問責及處罰？政府一直以輕軌為全資公司及保險費昂貴為由，拒絕為輕軌乘客及第三人購買保險（法律謹規定私人持有四成公司資本才必須購買強制民事責任保險），因應輕軌事頻發，當局會否主動為輕軌購買民事責任保險確保公眾安全？

三、特區政府透過第137/2017號行政長官批示，將「輕軌系統運營、經營及維護之公共服務」根據第3/90/M號法律《公共工程及公共服務批給制度的基礎》，以豁免進行公開競投的方式無限期交給「澳門輕軌股份有限公司是政府全資有限公司」，而根據第18/2019號法律《澳門交通系統法》其監督實體為交通事務局。然而輕軌營運多年來盡管載客量極低，但事故及意外頻發，如因高壓電纜質量停運半年、閘機至今仍無法接受電子支付，事故停運意外多次出現，以及八號風球就即時全線停運，且要八號風球除下逾兩小時才營運（香港號風球才停止露天路段列車），完全發揮不了關鍵公共功能，四月的員工轉職事件亦令員工士氣大挫，

輕軌公司無論是運作記錄、資訊發佈、以及行政人事運作表演一直差強人意，明顯未能完全符合第16/2023號法律《公共資本企業法律制度》要求公共資本企業的效益、公平公正、市場化營運及公開透明等法定一般原則，主管部門為何沒有按照《公共資本企業法律制度》對輕軌公司依法進行營運績效評核監督及整頓，以及對其領導主管人員進行問責免？針對輕軌管理公司的長期經營不善，加上社會普遍認為交通事務局就算對輕軌違法行為的處罰，也是公帑的「左袋交右袋」完全缺乏阻嚇力，為提升效益及達致更佳的市場化營運效率，當局會否考慮將「輕軌系統運營、經營及維護之公共服務」如巴士及其他公共服務等進行公開招標競投，以提升服務文率及更合理對合同作出監管？