

書面質詢

由於私人車輛急增，加上本澳土地資源有限，路面交通的負荷日益增加。政府早於 2002 年起著手對引入輕軌系統的可行性進行深入全面的論證與研究，以期建構以輕軌系統為主幹、公共巴士及的士為基礎、步行系統為輔助的交通網絡，以多樣的公交出行方式分擔交通壓力，但輕軌工程開展至今時有狀況出現，可謂一波三折，竣工之日更是一再延誤，令人擔憂交通問題何時才有曙光。

現時輕軌系統預計分兩期進行，第一期於 2011 年動工¹，並預計於 2015 年竣工²，而第二期仍在研究階段。但早前當局卻表明輕軌氹仔段「爭取」於 2016 年竣工及先行營運³，而 2018、2019 年才具備條件接駁至澳門段⁴。不只時間上的延誤，連開通的範圍亦由第一期完整段縮減至先開通「氹仔段」，令本澳的交通問題不但未能在短期內有效解決，還令超支不斷的工程費用「更上一層樓」。

隨著政府預計「爭取」營運的期限愈來愈近，但輕軌的相關配套，包括營運模式、輕軌軌道、車輛的管理、維修人員的配置及培訓等方面安排仍然未見明朗，特別是營運模式，選擇公營或私營的模式將直接影響整個輕軌項目在營運目的是否以營利為最高目標，以及營運服務的質量。過去私營公共巴士公司「維澳蓮運」就是因準備不足而「水土不服」，最後更以破產收場離澳，結果不但嚴重影響公交服務，更是衝擊了特區政府的施政。由於輕軌對本澳來說是新鮮事物，政府實應謹慎待之，細緻規劃，務必汲取過去公交上的教訓，儘早向社會公佈有關安排，以更好、及早地達成社會共識。

針對上述問題，本人提出以下質詢：

一、現時主要由「運輸基建辦公室」（下稱「運建辦」）負責輕軌項目的部門，其職責不單是「輕軌系統的設置」以及「將輕軌系統發展成可中長期解決澳門特別行政區內部交通問題的基本運輸工具」，還需要「研究輕軌的管理及營運模式，

¹ 運輸基建辦公室網站：<http://www.git.gov.mo/tc/history.aspx>

² 《澳門陸路整體交通運輸政策(2010-2020)》，P.48。

³ 「劉司：輕軌+巴士往返澳氹」，2013 年 12 月 6 日，澳門日報，B5 版。

⁴ 「議員支持城市日馬路方案」，2014 年 4 月 12 日，澳門日報，A7 版。

並提出建議」⁵。因此，請問現時有關研究工作進度如何？對於未來輕軌是以何種模式營運？有關軟件配套以及人力資源安排等資訊何時才會向社會公佈？

二、輕軌工程一再延誤，且建造預算幾乎隔兩年倍翻一次，由最初 2007 年 42 億的預算，到 2009 年追加至 75 億元，於 2011 年再次追加至 110 多億元，比起最初預定的造價高出近三倍⁶，惟有關預算似乎未有「封頂」的跡象，以致居民憂心輕軌項目將成為「無底洞」。因此，請問當局目前對於輕軌項目有否一個準確或「封頂」預算，有關部門又如何避免輕軌項目再次大幅超支？

三、輕軌第一期工程已經多番延誤，不禁令人憂慮第二期工程將落實無期，請問有關部門將會何時開展第二期工程？

澳門特別行政區立法會議員

何潤生

何 潤 生

二零一四年六月十二日

⁵ 《第 289/2007 號行政長官批示》。

⁶ 審計署：《輕軌系統——第一階段》專項審計報告，2011 年 05 月、《輕軌系統——第二階段》專項審計報告，2012 年 09 月。