



澳門特別行政區政府  
Governo da Região Administrativa Especial de Macau  
運輸基建辦公室  
Gabinete para as Infra-estruturas de Transportes

## 關於立法會吳國昌議員書面質詢的答覆

遵照行政長官指示，本人對立法會 2014 年 2 月 20 日第 131/E111/V/GPAL/2014 號公函轉來吳國昌議員於 2014 年 2 月 18 日提出，行政長官辦公室於 2014 年 2 月 21 日收到之書面質詢，回覆如下：

輕軌日後將發展成為本澳未來交通系統的主幹，提供便捷可靠的集體運輸服務。目前，輕軌氹仔線工程正全速推進，今年內會陸續展開高架橋吊裝及車站站體建設，爭取於 2016 年開通。與此同時，政府亦力爭早日讓輕軌服務延伸至澳門半島，連接媽閣站，現階段已着手開展媽閣站設計的調整工作。有關澳門半島南段的走線，經過立法會進行辯論和收集社會意見，政府確定採用城市日大馬路方案走外圍，預計今年 5 月就南段走線對外作介紹說明，讓公眾更深入了解有關情況。至於澳門半島的其他走線，政府早前已啟動了相關的研究，相信短期內可完成，再作公開介紹。

另一方面，為配合未來輕軌的營運及管理，政府早已展開輕軌交通管理制度的調研，預計今年就有關工作聆聽社會意見。此外，運營與維護服務招標的相關準備工作亦正有序進行中，配合輕軌投入運營的時程。



澳門特別行政區政府  
Governo da Região Administrativa Especial de Macau  
運輸基建辦公室  
Gabinete para as Infra-estruturas de Transportes

有關投資預算方面，在構建輕軌項目過程中，造價的估算在不同階段會隨着各項工作的推進而逐步細化。參考鄰近地區的軌道交通建設項目，在展開線路規劃的前期研究階段，所掌握的資料有限，僅能按經驗及市場指標等作初步評估。隨著路線由概念方案逐步落實、直至細部設計完成之後，各項技術資料得以細化，始有條件作出較為貼近市場現實的財務預算。軌道交通項目的規劃建設，是結合城市發展的實際情況，依先後緩急推展不同路線的工作。當中，短、中、遠期路線之間的規劃建設時程差距可達十年或以上，而在短期路線的建設階段，中、遠期路線往往仍在進行前期研究，又或僅止於設置路線的初步構思，建設方案尚未形成，在缺乏相關技術資料的情況下，一般難以具備條件作項目整體估算。另一方面，路線由開展可行性研究直到細部設計完成，需時數年，在過程中，亦會不斷受建材價格、貨幣匯率等外圍經濟以及其他不確定因素的影響，以致不同階段的估值可能出現大幅波動的情況。

截至 2013 年底，輕軌項目已判給金額約為 84 億澳門元，當中包括項目的前期研究、顧問服務、行車物料及系統的採購，以及氹仔線各土建工程項目等。澳門半島線、石排灣線及橫琴延伸線等短期規劃路線，待建設方案落實，運輸基建辦公室也會根據上述已判給項目的數據資料，結合市場變化等因素，對未來開展的各項工作作出評估，擬訂較貼近市場現實的財務預算。至於中期規劃線路，仍待結合城市整體發展，於後續作深入分析，遠期



澳門特別行政區政府  
Governo da Região Administrativa Especial de Macau  
運輸基建辦公室  
Gabinete para as Infra-estruturas de Transportes

路線更僅屬初步研究階段，因此，目前並不具備條件作輕軌項目的整體估算。

為促進社會對輕軌各項建設工作的了解，提升項目的透明度，運建辦一直透過各種不同方式及管道向外界公佈項目進展及造價資訊等各項工作情況，輕軌項目就預算、建設規劃及進度等亦先後到立法會作出解說，在隨後的建設工作中，亦將會一如既往，致力提升信息透明度，適時對外更新有關資料並主動到立法會作出報告及介紹。

運輸基建辦公室主任

李鎮東

二零一四年五月五日