



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

關於立法會麥瑞權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 3 月 31 日第 258/E216/V/GPAL/2014 號公函轉來麥瑞權議員於 2014 年 3 月 25 日提出，行政長官辦公室於 2014 年 4 月 1 日收到之書面質詢，回覆如下：

完善交通佈局和逐步理順交通問題是特區政府施政的一項長期和持續的任務，自 2002 年起，本澳已提出引入集體運輸系統，協助解決中長期的交通問題，支撐城市的可持續發展。經過多年研究歷程、諮詢社會意見後再進行深化，始確定形成 2009 年的輕軌系統規劃方案，方案涵蓋包括新口岸段在內的澳門半島線以及現正興建的氹仔線。

因應本澳近年社會及經濟快速發展變化以及新城填海區獲批准微調所帶來的機遇，政府已委託顧問技術團隊探討輕軌澳門半島線南段的不同可能性。顧問技術團隊提出了三個可行走線方案，包括連接市中心區域的城市日方案、以及連接新城填海區的沿湖方案及沿海方案。經向立法會介紹後，議員普遍支持城市日大馬路的走線方案。

城市日方案是自金蓮花站起、以高架形式途經孫逸仙大馬路外側的新增填海土地，在轉入城市日大馬路後，再經藝園連接南西灣區，其服務覆蓋範圍可涵蓋新口岸區、皇朝區以及南西灣一帶的市



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

中心區域。

由於走線在轉入城市日大馬路後，與原規劃相比變化不大，前期工作時程可望大為縮短，並能盡快落實具體建設，有助拉近與氹仔線投入運營的時間差距。但當中必須考慮日後高架橋對新口岸海濱以及周邊民居、設施帶來景觀等方面的影響，以及區內現有的大型排水涵箱、地下停車場等公共設施的制約問題。另外，此走線由於途經市中心區域，在施工期間將會對區內交通帶來較大的影響；而在開展南灣湖及西灣湖沿線工程時，亦需要在湖中作臨時填土，作為施工平台，隧道開挖亦會對現時湖底的污染物帶來影響，須作適當的處理，施工技術亦相對複雜。

沿湖方案及沿海方案是自金蓮花站起，以高架方式行經科學館站後，沿新增填海土地的海濱開始下沉，及至觀音像前轉為以隧道方式連通新填海區，因此，不會對新口岸海濱的景觀構成重大影響；且由於走線以途經新城填海區為主，施工期間對交通的影響面相對較小。

雖然此兩方案的服務範圍未及城市日走線方案，但可覆蓋新城B區及南灣湖C、D區等日後的高密度發展用地，未來亦可利用輕軌站的設置推動公交導引發展，減輕日後該區因發展而帶來的道路交通擁擠及停車問題，從而舒緩區域性的交通問題，並透過適當配置步行系統連接南灣一帶的市中心區域，以均衡地協調新舊區發展。惟沿湖及沿海方案的走線須穿過嘉樂庇總督大橋，在施工期間會對



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

大橋結構帶來風險，亦須克服不少技術難點及不確定因素。

由於澳門半島線南段現階段正進行相關的研究分析，顧問技術團隊在完成地質勘探工作後將作全面性、綜合性的評估，故現階段暫不具備條件公佈估算數據及建造時程等資料。政府已要求顧問技術團隊加緊展開各項相關工作，盡快公佈路線方案及相關詳細資料，亦會加大力度推展後續的工作，儘早落實澳門半島線的建設。

運輸基建辦公室主任

李鎮東

二零一四年五月十三日