



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

## 關於立法會區錦新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 1 月 21 日第 54/E44/V/GPAL/2014 號公函轉來區錦新議員於 2014 年 1 月 17 日提出，行政長官辦公室於 2014 年 1 月 23 日收到之書面質詢，回覆如下：

為配合澳門社會經濟發展的交通需求，政府遵循“以人為本”，促進可持續發展採取“公交優先”策略，構建以輕軌系統為主幹、公共巴士及的士為基礎、步行系統為輔助，透過各種公交合理分工的立體交通模式，擴大交通運輸覆蓋範圍，以整體的公共交通規劃藍圖逐步完善本澳的交通供求，滿足居民出行需要。

當中，輕軌作為未來交通的主幹，除正在建設的氹仔段外，未來將結合澳門段、輕軌二期及遠期線段在澳門半島、氹仔形成“雙環”，澳氹之間利用西灣大橋和未來澳氹第四條跨海通道作為“雙軸”，形成“雙環雙軸”的結構佈局，同時為服務諸如石排灣等新社區規劃支線。另一方面，在《粵澳合作框架協定》之下，政府亦加強推動粵澳兩地軌道交通的建設和銜接工作，包括規劃澳門延伸橫琴線、新通道項目延伸線等，以實現一個滿足澳門未來可持續發展需求，同時有利促進粵澳區域合作及發展的輕軌網絡藍圖。



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

要實現上述線網藍圖，除土建項目建設外，列車及系統方面亦需作出相應的配合。為此，政府早在 2009 年開展的輕軌列車及系統供應公開招標的招標文件中，除了因應輕軌一期運營初期載運量需要所購買的列車及系統設備外，亦已經將額外購買列車的計劃納入考慮當中，以配合社會急速發展的需要。根據相關合約內容，政府可於 2013 年因應實際需要落實購買額外列車，其價格則沿用供應商在 2010 年提出的投標價格，無需受到生產成本、通脹及其他外圍經濟因素影響。

輕軌線網規劃短中期內將有多條有條件落實的線路，包括石排灣線、橫琴跨境專線、新通道延伸線等等，經項目顧問評估，隨着上述線路的逐步建成及通車，早前已購置的列車數量將會不敷應用，有需要增購列車以配合未來運營需要；項目顧問同時指出，由 2010 年至今全球經濟已經歷一定變化，生產成本及通脹均有較大的升幅，倘若政府於稍後階段才重新考慮購置，預計可能出現列車價格大幅度增加的情況，因此，在綜合考慮項目顧問的意見、輕軌系統中長期發展的需要、以及經濟效益等因素，政府決定按計劃購置額外車廂，以滿足輕軌線網未來發展的需要。

對於輕軌項目預算方面，估算精確程度會因應項目推進的不同階段、所掌握資料的細化程度而有所不同，與鄰近城市不少正在進行的軌道系統建設項目類似，相關估值亦不斷受建材價格、貨幣匯率等外圍經濟及其他不確定因素的影響，以致出現大幅上調和波動的情況。因此，在構建輕軌的過程中，運輸基建辦公室



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

一直本著“善用公帑、合理規劃”的原則，採取一系列的成本控制和監察措施，令項目的實際造價貼近估算，並控制在合理的範圍內；同時，會適時更新有關輕軌項目的造價資訊，密切注意及評估有關市場變化等因素可能帶來的影響。其中，截至2012年，輕軌項目已判給金額約為82億澳門元，包括項目的前期研究、顧問服務、行車物料及系統的採購，以及氹仔各路段的土建工程項目等。由於澳門段線路尚存在不確定因素，財政支出會因應不同建設方案及不同建設方式而有所變化，待相關建設方案落實後，本辦會根據上述已判給項目的數據資料，再結合通脹等因素進行“貼現”評估。

輕軌系統是一項對澳門未來發展影響深遠的交通基礎建設，除技術含量高及極具複雜性外，還帶有社會工程的性質，對澳門社會發展十分重要。建設過程中除需考慮多方面技術因素外，亦要因應區域發展、社會環境和社情民意，以及政策目標作出相應配合。在未來的工作中，運建辦將一如既往，繼續全力做好輕軌系統的建設，並以開放態度，透過不同的方式，向社會各界介紹包括項目估算在內的輕軌系統各項具體情況。

運輸基建辦公室主任

李鎮東

二零一四年三月十四日

3/3