

## 書面質詢

輕軌一直是澳門人，尤其是特區政府改善澳門整體交通狀況的寄望所在。可惜，事與願違，亦眼高手低，興建輕軌波折重重。撇開費用問題，原定二零一四年第一期二十公里全線通車的輕軌，到如今二零一六年都快將完結，卻連氹仔段亦未能建成，更遑論澳門段。未動工固然不在話下，甚至連定下走線竟然亦舉步維艱。

而由於工程的延誤，決策的猶豫不決，澳門段的輕軌莫說完工，甚至連動工亦無期。對此，部份市民深感長痛不如短痛，認為與其拖拉，不如停建輕軌。以輕軌停建作為投下特區政府能力的不信任一票。

只是，除非我們決定澳門從此不要集體運輸系統，否則輕軌下馬又能以何代之？有人建議環城單軌車，但輕軌的運力已嫌不足，主要作觀光用途的單軌車更不可能取而代之。若決定輕軌下馬後，他日再重新上馬另一種集體運輸系統，無疑是再度折騰。黃台之瓜，何堪再摘！

此外，還有值得憂慮的是，輕軌及機車的問題。眾所週知，輕軌原定二零一四年全線通車，亦以此一目標以四十多億向日本三菱公司下單。據悉，供應商已按規定於二零一四年前整套機電設備及路軌已全部造成，只待付運及裝配。但由於澳門方的土木工程延誤，令這套已建成多時的機電系統滯留日本。特區政府面對收貨壓力，為了安撫供應商，唯有再加單十一億增購更多的車廂車軌，用以在第一期輕軌以外的延長至石排灣及延長至粵澳新通道。這種不能如期安裝反而要繼續加單，相信只能用「泥足深陷」四字來形容。

更大問題是，輕軌設計為無人駕駛，屬典型的高科技電子產品。但一放經年，原定二零一四年用的要延至二零一九年（氹仔段若能如期建成）才用，而澳門段這些輕軌系統更肯定要在二零一九年以後方得以派上用場。電子產品生產後放五年甚至更久才用，尤如一個人買部最先進的手機存放五年後才使用同樣荒謬，使用上的安全亦教人憂慮。

為此，本人向行政當局提出書面質詢：

- 一、 若當局下定決心，堅持輕軌第一期工程，既有氹仔前車之鑑，特區政府預估何時可通車（這是澳門政府以至澳門公眾考慮輕軌到底該不該延續的其中一個重要因素，若是建成無期，不少人會認為不如拉倒算了）、及可有方案確保能夠完工不誤時？
- 二、 輕軌是無人駕駛系統，屬高科技電子產品。整套行車物料系統在二零一四年已建成待裝，卻須放到二零一九年及以後方得派上用場。到底到時還能否使用？即使能用，又會否過時和落後？保用期已過多年，其安全性又能有多少保證？
- 三、 2010年底，三菱重工有限公司以四十六億八千八百萬澳門元擊敗其餘兩競爭對手中標。但後來這個四十六億的金額已變成五十四億。但因為輕軌的土木工程延誤，這套行車物料系統無法提貨，供應商需收取保管費，最近一筆據悉涉及七億。到底這些保管費用是如何計算？是以每天、每月還是每年？費用多少？

立法議員 區錦新

二零一六年十一月十八日