

口頭質詢

由於城市不斷發展，政府早在多年前就希望推動公交系統的完善化，着力引入城市捷運系統。特區政府於 2002 年委託顧問公司，進行輕軌初期可行性研究。研究報告於 2003 年 4 月發表，建議澳門採用以膠輪胎運行的架空輕軌系統¹。為配合澳門旅遊城市的定位，系統以旅客為主要服務對象，路線圍繞城市外圍，估計旅客將佔整體乘客量的 85%，預計的初期乘客量則為每日 43,000 人次²。

報告發表後，坊間有許多意見指系統未能照顧澳門居民的交通需要³。為此，政府表示願意修改方案，同時研究內圍路線的可行性。

直到 2005 年 2 月，顧問公司完成第二份名為《澳門軌道捷運系統可行性研究》的顧問報告⁴，澳門輕軌的建設才再次啟動。

此後，特區政府展開了一系列的推介、諮詢、招標等相關工作，例如分別在 2005 年 2 月、2006 年 10 月、2007 年 7 月、2009 年 5 月就研究報告、選線、首期優化方案及第二期方案等展開諮詢工作。直到 2009 年 10 月 17 日，政府公布輕軌系統一期興建方案，對路線及站點作最終定案⁵，包括將輕軌路線由原來只走外圍改為也會經過市區的一些部份地段。

¹ 澳門運輸基建辦公室，<http://www.git.gov.mo/tc/project.asp>。

² 2003 年 2 月 20 日澳門日報，標題為“沿線接口岸遊樂點方便旅客”之文章。

³ 2003 年 2 月 21 日澳門日報，標題為“市民關注輕軌計劃 希望有更詳細報告”之文章。

⁴ 澳門運輸基建辦公室，<http://www.git.gov.mo/tc/project.asp>。

⁵ 2009 年 10 月 18 日澳門日報，標題為“輕軌首期造價 75 億”之報導。

這是在採納了不少民意後定出的路線方案，但近期又有一些市民提出反對輕軌經過市區，要求將輕軌路線改回最初專家建議的外圍位置，如新口岸倫敦街和波爾圖街的居民要求將輕軌路線移至原來建議的孫逸仙大馬路。這不是又要將大費周章修改的方案打回原形嗎？這樣的周而復始的運動令人感到疑惑，是否意味著早在 2003 年，由專業顧問研究制定的建議之外圍路線方案才是兼備客觀及主觀的綜合性考慮呢？

綜上所述，我們兩位議員提出質詢如下：

- 一、現時有人要改變走線行 B 區，政府可否有以科學態度研究過其可行性？
- 二、既然現時大家對輕軌的路線意見又可能改變回原來最初建議的外圍路線，政府可否再考慮沿用原來輕軌建設方針並作出合適的修改後先行啓動走外圍路線的地段？

澳門特別行政區立法會議員



徐偉坤 崔世平

二零一零年七月二十三日

B 區位置圖

徐偉坤議員與崔世平議員在 2010 年 7 月 23 日所提出質詢中第一題問題所指之“B 區”為新城填海區 B 區，詳細範圍見以下圖表。

