

口頭質詢

輕軌氹仔線於 2019 年 12 月 10 日開通，初時實施免費搭乘優惠，吸引不少居民及遊客試乘，日均載客量錄得 33,000 人次，今年 1 月當局延續免票措施，日均載客量雖然下降至 16,000 人次，但人流依然較多，直至新冠肺炎疫情爆發，加上免票措施結束，今年 2 月至 5 月份日均載客量大幅下跌至僅 1,000 多人次。澳門輕軌最多可以四節車廂編組行駛，單次最大載客量可高達 400 人，加上不會出現塞車的情況，是快捷且運量大的公共交通工具，惟現時輕軌的經濟效益和社會效益都極低。

輕軌載客量低的原因很大程度在於目前只有氹仔線營運，未能接駁本澳其他地區以至各個口岸，輕軌相關設施及配套並未完善，輕軌與巴士之間沒有轉乘優惠，輕軌未能真正融入整個公交系統，又欠缺商業及旅遊元素，難以吸引居民搭乘，遠遠未能達到以“輕軌為主、巴士為輔”的交通政策目標。儘管因為特區政府的補助，去年輕軌公司在零收入的情況下，依然保留結餘 1121.69 萬澳門元，但本澳輕軌造價高昂，根本不可能靠票價收入彌補投資和營運成本，單靠公帑補貼也不是長久的辦法，有關當局應該檢討輕軌開通後的營運情況，提出完善輕軌各方面的配套設施，以及擴大輕軌系統整體效益的方案。長遠而言，必須加快輕軌東線、石排灣線及橫琴線的建設，及早開展路線諮詢及工程招標，爭取早日通車營運，解決跨區交通問題，才能帶動人流。

為此，本人提出以下質詢：

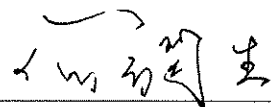
一、鑒於目前輕軌的經濟和社會效益低下，請問有關當局有何措施拓展輕軌公司的收入來源？會否適當增加商業元素配套，例如：增加車身廣告、站點廣告、增設自助售賣區等？又或者會否考慮利用輕軌營運加強氹仔線旅遊景點宣傳，例如：開設輕軌觀光旅遊列車、規劃輕軌旅遊路線、推出優惠活動、善用輕軌空間與中小企業及文創團體合作、在車站和車廂內加入文化創作元素、創設一些“打

卡熱點”等，增加輕軌的附帶功能及居民乘搭的誘因，擴大輕軌系統的整體效益，減少虧損情況，亦藉此扶持相關企業及產業發展？

二、請問有關當局如何完善輕軌各方面的配套設施，以及優化各種軟硬設施？如何優化輕軌各站點與巴士之間的接駁配套，讓居民享有兩種交通工具的轉乘優惠？輕軌何時才能使用澳門通及其他電子工具支付乘車費，方便乘客出行？

三、政府曾經表示輕軌東線計劃今年上半年公開諮詢，但半年過去仍未見諮詢文本出台，請問有關當局預計何時才能交予社會公開諮詢？輕軌石排灣線又將何時招標？至於輕軌延伸至橫琴線方面，因涉及跨境工程，有沒有工程計劃時間表？何時才能啟動橫琴線項目？

澳門特別行政區立法會議員



何 潤 生

二零二零年六月二十六日