

# 口頭質詢

梁孫旭議員

## 就輕軌的成本控制、監管以及人才培養提出口頭質詢

輕軌氹仔線斥資過百億興建，80個月的營運及維護服務費也高達58.8億元，而有關的開支還未計算運行的電費、輕軌公司的其他支出等等。輕軌開支龐大，但載客量少，而且一而再發生事故，引起市民的各種質疑。而目前政府正推進媽閣線、石排灣線、橫琴口岸線、東線等的建設，社會期望輕軌能減輕本澳陸路交通的壓力，但在開支方面，有否進行總體估算和規劃，並做好成本控制和監管，防止未來特區要為輕軌注入無法預計的龐大公帑，如同無底深潭。

而氹仔線自2019年底通車後，不足兩年的時間內卻發生了十多次故障，也令市民擔心其安全性。早前政府與輕軌公司召開記者會，透露經排查後發現輕軌多次發生故障是因高壓電纜出現升溫，導致電壓不穩引發“跳掣”，故需要更換電纜，輕軌全線停運180日進行有關工程。令人質疑的是，輕軌建設期間，花費不少資源聘用專家顧問進行研究，而在通車之前，亦進行了驗收及經過多次試運。到底今次事故是否與設計、缺乏專業把關或者事前檢測工作不到位等有關？

雖然當局表示，有關費用將由列車系統供應商支付，但停運影響市民使用服務，再者政府支付港鐵的58.8億元的服務費是以80個月進行計算，停運期間，有關的損失到底由誰負責？政府不能只是簡單交代輕輕帶過。與此同時，港鐵表示他們只是協助輕軌公司營運及維護，有關電纜更換工作並非由他們負責；但根據資料，正因為本澳缺乏建設及營運輕軌的經驗，故早於輕軌通車之前，政府實際上已委託港鐵協助進行通車前測試和試運，其更是輕軌系統、設備、技術等維護和檢測的主要負責實體，過程中是否存有一定責任？因此，當局應認真調查並進一步向公眾交代情況，倘若有環節出現過失，應追究責任方，保障公眾的利益。

最後，儘管理解輕軌作為本澳的新事件，在營運初期不少的工作需要依靠外力，但長遠而言，當局必須積極培養本地專才，讓輕軌公司和本地人員能夠掌握核心技術和營運經驗，未來應由本地團隊帶領有關工作，讓本地人在軌道交通領域可以發揮所長，培養多元人才。

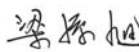
為跟進有關情況，本人提出以下的口頭質詢：

1、就電纜問題引起的輕軌多次故障，當局會否開展調查，徹查事件是否涉及過失，向社會清楚交待並追究有關責任方？此外，會否全面檢視和排查輕軌的其他軟硬件設施，及早糾正並避免正在興建的其他輕軌線

出現其他問題，影響未來的建設和運作，甚至造成額外公帑損失？

2、目前當局正在規劃和興建媽閣線、石排灣線、橫琴口岸線以及東線。而當局預計媽閣站將於2023年可以落成啟用，特區政府對整體輕軌的建設和營運成本，有否進行總體估算和規劃，以及適時向社會公佈，防止出現將來財政無法承擔的情況？

3、在人才培養方面，本人一直促請當局能積極培養本地專才，讓本地人掌握核心技術、管理能力和經驗。儘管當局曾向立法會表示，任職港鐵的澳門人比例達到八成八，且有從事技術性工作。然而，不少從業員反映，現時負責管理和掌握核心技術的人員不少仍是外地人。為此，當局對於培養高端技術人員以及軌道交通領域的專才方面有何規劃和具體計劃？

Sun Iok LEONG  
 Assinatura digital  
2021.10.25  
09:04:13 +0800