

書面質詢

施家倫議員

就輕軌故障問題提出書面質詢

隨著輕軌媽閣線投入運作，進一步強化輕軌成效，根據數據顯示，輕軌氹仔線2023年12月日均載客近萬四人次創新記錄，再加上，輕軌東線建設正在全速推進，以進一步推動本澳落實三張網絡的交通運輸建設，落實“輕軌為主，巴士為輔”的交通政策。因此，如何在加強輕軌各項建設的過程中，同時保障輕軌運行的穩定性，完善相應的配套，以及逐步培養本地人才隊伍，都具有相當的必要性。

然而，從近日審計署公佈的《輕軌氹仔線電纜故障》衡工量值式審計報告來看，輕軌氹仔段投運至今屢次出現故障問題，其中原因是供應商所建議的技術規格存在不符合有關標準，此外，當時的項目顧問及運建辦曾向供應商反映試驗報告與所採購的項目不相符，但之後便沒有再跟進，均反映運建辦在管理把關上明顯存在疏漏。

同時，報告更指出自運建辦撤銷後，相關資料亦移交公建局，但基本的移交文件清單欠奉，令公建局無法具體掌握運建辦運作期間所有輕軌判給開支文件，使該局難以百分百確認已過百億元的輕軌累計判給總開支金額中實際已完成支付的金額總數。這亦反映政府在整合部門過程中，對資料整理等情況存在缺失，值得重視。

另值得注意的是，除了審計署報告中所指出的問題，事實上，過去輕軌出現故障問題均對外表示“事故原因尚待調查”，然而事後都甚少公佈事故調查報告，即使當局官網設有“輕軌系統運營事件匯報”欄目，但僅收錄2019年及2020年的相關資料，而今年3月25日、8月4日出現的故障問題，都需要社會透過各種渠道主動追問，才能得知具體原因出自何處，在處理問題的公開性和主動性上顯然有待加強。

綜觀政府於2018年批出與港鐵（澳門）的澳門輕軌系統氹仔線的營運及維護服務合約，平均每年服務費超過8億澳門元。有關企業將負責輕

軌系統的通車前測試及啟用系統、列車服務的日常營運，以及列車、信號系統及基建設施的維修保養，相關服務合約將於今年年底到期，一方面社會十分關注未來輕軌營運走向，另一方面亦期望澳門應加強本地軌道交通人才隊伍的建設，以更好處理未來出現的龐大交通故障問題。

為此，本人提出以下質詢：

一、對於報告指出當局在管理把關上明顯存在疏漏，當局回應輕軌行車系統於2009年開始招標，所採用的標準均是當時通用的標準，但隨著相關標準及技術的提升，對電纜的技術要求亦有所提高，現時延伸媽閣站、石排灣線及橫琴線均已採用提高了標準的電纜。請問當局未來除了聘請第三方機構或相關專家協助把關，未來如何在輕軌建設上做好職責所能，設定合理的監督管控措施？

二、本澳輕軌故障問題屢見不鮮，自運建辦撤銷後，相關移交文件清單欠奉，令公建局無法完全掌握有關情況，再加上，輕軌公司亦甚少對外公佈問題的詳細原因。請問當局會如何切實優化相關部門整合過程當中，資料移交缺失的問題，並且，對於輕軌故障原因和解決方案等相關資訊的公開透明度方面，會如何進一步確保社會的知情權和監督權？

三、政府於2018年批出與港鐵（澳門）的澳門輕軌系統氹仔線的營運及維護服務合約將於今年年底結束，雖然當局表示仍需要時間處理港鐵合約到期後的安排，然而，因應現階段澳門輕軌股份有限公司逐步接管輕軌運營服務承辦商之部分業務。因此，為實現日後輕軌自主運營的目標，請問當局會如何加強對本地團隊的專業能力培養，以有足夠能力承擔未來輕軌運營的情況？