



澳門特別行政區政府
Governo da Região Administrativa Especial de Macau
公共建設局
Direcção dos Serviços de Obras Públicas

關於立法會高天賜議員書面質詢的答覆

遵照行政長官指示，本人對立法會2024年5月9日第523/E389/VII/GPAL/2024號公函轉來高天賜議員於2024年4月30日提出，行政長官辦公室於2024年5月10日收到的書面質詢，回覆如下：

自籌劃軌道交通系統，特區政府不同部門已一直用各種形式向市民宣傳軌道交通系統特性，教育相關科普常識。其中，作為軌道運輸系統基本認知，不同品牌的行車系統均有其封閉性和獨立性，故考慮建設延伸線時，其與已運行線路的相容性及系統穩定性，對日後運作和乘客安全至為關鍵。

對問題1、2及3. 澳門輕軌現時使用的行車系統（包括：列車、信號系統、機電設備等）是經由公開招標選出供應商。使用該系統的氹仔線於2019年開通，至今運作不足五年，若現在引入新行車系統技術，基於不同系統不具兼容性，意味或需同時更換全數正使用和在建中的系統設備，即幾乎等同重置氹仔線、石排灣線和橫琴線，將涉及龐大公帑支出。

若僅引入新系統獨立運作東線，便須考慮額外配置車廠和控制中心，澳門土地資源緊張，難有空間提供。此外，在運營方面，兩套不同系統的管控、維護人員也難以互相輪替，後勤人員數量或需翻倍。同時，引入新系統還須確保能與原系統協調以保證整體運作暢順，為乘客提供安全的乘車環境。社會一直期望澳門輕軌系統能盡早延伸至關閘，便利市民和旅客出行並最大化澳門輕軌系統的效能，初步分析，東線引



澳門特別行政區政府
Governo da Região Administrativa Especial de Macau
公共建設局
Direcção dos Serviços de Obras Públicas

入新行車系統不符合善用公帑原則且不具工作效益，也難以滿足社會對使用輕軌的普遍期望。

因此，特區政府經過深入研究和通盤考慮，對在近期內作為輕軌氹仔線延伸的石排灣線、橫琴線和東線，均選擇沿用現有供應商的行車系統和設備。

特區政府依法根據實際情況，採用合適的法定招標方式向現有供應商進行詢價招標，且與東線項目管理單位及工料測量單位進行調查研究，現時確定的金額經充分評估。自開始建設輕軌系統時，特區政府已多次強調不同地區建設軌道系統的客觀條件不盡相同，且受幣值、不同年期通脹等因素影響，外地數據雖會用作參考但不具直接可比性。

另外，輕軌東線全為地下車站及盾構隧道設計，所有施工均於地底下或海底下進行，相比高架方式，施工難度高、須配置設備多且複雜，另外，本澳物價和建築工人薪金都比質詢所指區域高。總體分析，東線目前所有工作項目的判給價格仍屬合理水平。

局長
林煒浩