



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7月25日第803/E611/VII/GPAL/2024號公函轉來高天賜議員於2024年7月9日提出，行政長官辦公室於2024年7月26日收到的書面質詢，回覆如下：

輕軌系統是本澳最重要的交通基建項目之一，本局一直秉持以特區及公眾的整體利益作考量原則，以審慎及嚴謹的態度監督輕軌系統工程的各項開支，確保公帑的合理運用，並最大程度發揮輕軌的社會經濟效益。

對問題1. 根據輕軌東線項目管理單位，廣州地鐵工程諮詢有限公司所提交的分析報告，考慮到澳門輕軌系統各延伸線（包括氹仔線、石排灣線及橫琴線）於東線落成時已投入運營，且現時氹仔線已具備包含列車停泊、維修保養及運營控制中心等功能的車廠，為確保整個軌道運輸系統的相容性及穩定性，以及最小化對現有運營的影響，東線工程沿用氹仔線當前運營中的列車系統，則無需額外採購新車及增加因加建新車廠所需額外土地資源及費用，並大幅降低技術介面的兼容性與協調性挑戰，確保系統穩定，對日後運作和乘客安全至為關鍵。

對問題2.及3. 現時澳門輕軌氹仔線的行車系統是透過公開招標選出供應商。考慮到不同品牌的行車系統具有其封閉性和獨立性，故考慮建設延伸線時，需一併考慮技術能力、經驗、成本效益，以及與現有系統的相容性和延續性等。輕軌氹仔線於2019年開



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

通，並於2023年底延伸至媽閣站，至今運作良好且日均載客量穩步增加。故採用原有信號系統供應商，可有效保證輕軌東線的成功接入且不影響既有氹仔線的運營服務，能夠有效避免因技術不匹配、調試困難等問題而產生的額外費用和時間延誤，顯著降低整體風險。相較之下，若採用其他招標方式，則可能面臨非原氹仔線系統供應商對既有系統進行改造重建的挑戰。不僅會導致既有設備提前報廢，還會加劇施工與調試的複雜性和風險，無疑增加了執行的成本和難度。

關於判給方式及金額方面，特區政府依法並根據實際情況，考慮項目管理單位所提供的報告分析，採用合適的法定招標方式向現有供應商進行詢價招標，並與東線項目管理單位及工料測量單位充分評估相關工程費用。與此同時，本局亦會致力確保供應商遵守合同約定，提供的服務均需符合合同條款和監督機制，以確保公帑的合理運用。

代局長
沈榮臻