

書面質詢

馬耀鋒議員

關注極端天氣下輕軌運作的應對方案

日前受超強颱風「摩羯」影響，本澳於9月5日晚上10點發出八號風球警告訊號，並於翌日下午2點改發三號風球。按勞工局「颱風及突發公共事件下之工作指引」，八號或以上颱風信號或行政當局命令在距工作時間結束前3小時或以上取消，安排僱員在八號或以上颱風信號或行政當局命令取消後1小時30分鐘內上班[1]，故在改發三號風球後居民出現大量公交通勤的需求。然而，作為未來「輕軌為主、巴士為輔」的公共交通主軸，輕軌於當日八號風球取消後2小時方恢復通車，與巴士即時復運的情況存在明顯落差，引起社會廣泛關注。

按輕軌公司資訊，澳門輕軌系統的設施絕大部分暴露於戶外空曠環境，在颱風天氣下容易受外來物件損壞，且當本澳由“八號”正式下調為“三號”颱風信號時，方會派出工作人員開展系統和設備的檢查工作，尤其必須安排工程車輛沿線巡視行車軌道，確保全線軌道沒有障礙物；而在沒有破壞的情況下，氹仔線全線檢查至少亦需兩小時[2]。另一方面，據交通局的「發出8號或以上熱帶氣旋信號/橙色或以上風暴潮警告陸路公共交通服務採取之措施及安排」，亦指出一般情況下，澳門發出8號熱帶氣旋信號前約1小時發出尾班車，以及在改為發出三號熱帶氣旋信號後約2小時發出首班列車[3]。

公共運輸系統首重乘客安全固然重要和值得理解。然而，過去輕軌公司曾就懸掛八號或以上風球後的復運聯合交通部門進行模擬演練，並指出一般檢查工序及情況下，列車服務將會在改掛三號風球後半小時重開[4]。在輕軌公司與交通部門已針對有關情況進行演練之下，惟復運時間出現明顯差異，相關復運時間的釐定，以及模擬演練與上述操作情況之間的差異，期望向公眾透露。

另外，參考與本澳輕軌採取同款系統及設計的日本百合海鷗線，兩

者設施同樣絕大部分暴露於戶外空曠環境；然而，參考相關運作資訊，在遭遇颱風等異常天氣下，當風速達到25m/秒以上，判斷列車繼續運行會發生危險時，列車方在最近車站進行臨時停靠，並在風速減弱後復運[5]，本澳與外地相關線路的條件有何差異，相關營運經驗又能否為本澳借鑒，期望當局解釋。最後，現時本澳輕軌主要由氹仔線及媽閣站組成，全長12.5公里，若隨著未來石排灣線、橫琴線、東線，乃至西線的建成和開通，2小時的檢查時間是否足以覆蓋整個軌道系統，抑或需要更長時間，輕軌又是否有優化軌道安全檢查的措施，以加快復運速度，值得當局重視。

為此，本人提出以下質詢：

1. 過去輕軌與交通局開展模擬演練，表示列車服務一般情況下將會在改掛三號風球後半小時重開。惟當局於2024年5月發出的安排資訊，指出輕軌一般情況下在澳門改為發出三號熱帶氣旋信號後約2小時發出首班列車。對此，請問模擬演練及實際操作情況之間有何差異？現時復運時間的釐定理據為何？
2. 按現時檢查輕軌氹仔線及媽閣站至少需時2小時，請問隨著石排灣線、橫琴線等線段的開通，相關檢查的時間會否延長？若會，輕軌系統將有何優化軌道檢查的手段措施，如增設專門的監察儀器，以加快復運速度？
3. 參考與本澳輕軌採取同款系統及設計的日本百合海鷗線，其在遭遇颱風等異常天氣下，只根據風速要求判斷服務的臨時停靠和復運，請問本澳與外地企業的營運條件有何差異？其經驗又有否值得本澳借鑒之處？

參考資料：

1. 「颱風及突發公共事件下之工作指引」，勞工事務局，
https://www.dsal.gov.mo/download/pdf/function_classification/labor_problem/download/blnotice_weather_c.pdf
2. 有關輕軌於颱風後復運安排的說明，澳門輕軌股份有限公司，2024年9

月9日，

https://www.mlm.com.mo/tc/news_detail/article/m0uwm4ng.html

3. 「發出8號或以上熱帶氣旋信號/橙色或以上風暴潮警告陸路公共交通服務採取之措施及安排」，交通事務局，2024年5月31日，

https://www.dsat.gov.mo/dsat/events_detail.aspx?a_id=56755F1FB286B04F2C60033ABC974E9F

4. 關於颱風期間的輕軌服務安排，澳門輕軌股份有限公司，2020年8月18日，

https://www.mlm.com.mo/tc/news_detail/article/kdzletao.html

5. 常見問題-關於天氣異常時的運行，東京臨海新交通臨海線，

<https://form.yurikamome.co.jp/zh-tw/help/qa.html>