

**書面質詢**  
**黃潔貞議員**  
**關注完善輕軌管理及路線規劃情況**

今年10月輕軌載客再創今年單月新高，日均載客3.08萬人次，僅次於2019年12月通車首月的3.3萬人次。雖然客量較此前有明顯的增長，但相較於巴士每日超過60萬服務人次，其分流效果仍然有很大的提升空間。如要落實“輕軌為主、巴士為輔”的目標，而非“巴士為主、輕軌為輔”，當局仍需要考量如何優化乘客的體驗，特別是社會一直關注如何解決輕軌支付方式、轉乘及故障等長期存在的問題，以及提高輕軌路線與站點的可達性，推動輕軌作為居民與旅客主要公交出行方式。

近期立法會辯論運輸工務領域施政方針期間，運輸工務司司長已表示“爭取明年第三季度安裝新閘機，實現多元支付功能，從而探討輕軌與巴士的換乘優惠。”這是值得肯定的。然而，由於巴士合同將在明年（2026年）12月31日屆滿，按以往經驗，新巴士合同樣於第三季度簽署，是否能在新巴士合同中一併整合解決有關換乘優惠問題，仍然值得關注。其次是在服務穩定性方面，按交通局網站的輕軌系統運營事件匯報資料，去年輕軌發生共6次，今年至4月份有3次事故，列車服務需數小時才能恢復正常，另上月（11月）17日輕軌氹仔線海洋站往媽閣站方向亦再有列車出現故障，這些都將影響社會對於輕軌建設的信心。

此外，早前政府表示輕軌東線工程已完成近半；東線延長線方面除了延伸至青茂口岸，過去也提到會探討進一步延伸至澳門半島心臟區域，包括延伸至筷子基及未來的市民運動公園區域；輕軌南線將地下化，途經港珠澳大橋人工島、新城A區、皇朝、南灣、西灣再到媽閣。輕軌站點與路線的普及，有助於構建更便捷的輕軌網絡，但過往輕軌規劃初期也曾因此產生較大的社會爭議。因此，未來具體線路規劃，地下化如何確保地上建物的安全，以及減低居民生活與交通影響方面，政府有必要提供更完整的解決方案向社會解說，釋除居民各種疑慮。

對此，本人提出以下質詢：

1. 提供便利的乘搭體驗尤為重要。隨著當局與巴士合同將於明年（2026年）底到期，當局是否已與“兩巴”開展新的巴士合同討論，配合明年第三季度安裝新閘機一併加入轉乘優惠方案？
2. 政府今年正對輕軌合同執行展開中期評核，請問有關評核的工作進展，尤其在提升服務質量、穩定性等方面有否初步結果與優化建議？
3. 近期在立法會辯論運輸工務領域施政方針期間，政府表示將對輕軌發展策略研究進行公眾諮詢，請問諮詢工作具體將如何安排？