



## 關於立法會梁安琪議員書面質詢的答覆

遵照行政長官指示，本人對立法會 2010 年 6 月 8 日第 318/E268/IV/GPAL/2010 號公函轉來梁安琪議員於 2010 年 6 月 4 日提出，行政長官辦公室於 2010 年 6 月 10 日收到之書面質詢，答覆如下：

隨著《珠江三角洲地區改革發展規劃綱要》的頒佈，配合澳門“世界旅遊休閒中心”的定位，建設綠色環保、便捷高效的公交系統是有其必要。特區政府希望透過以電力推進、具有獨立路權、行駛於混凝土路軌的膠輪無人駕駛輕軌系統為公交主軸，藉以提高交通承受力。同時，輕軌系統具有節能、低污染和低噪音的環保特性，進一步倡導“綠色交通”及建立現代化城市的形象。

澳門輕軌興建方案綜合了多方面因素，在設計方面亦須符合《防火安全規章》的準則。澳門輕軌系統雙向車道闊度約 9 公尺，參考鄰近地區如台灣和新加坡的建設經驗，車道與樓房之間的最近距離分別為 8 公尺及 6 公尺。新口岸新填海區兩側大廈外牆的淨距約為 24 公尺，車道將會沿路中線設置，並與大廈外牆的淨距約 7.5 公尺。就倫敦街及波爾圖街而言，均為有出口之街道，故此需符合規章中最小 6 公尺的寬度要求，只有在無出口之街道才需要 8 公尺的寬度給予消防車輛操作之用。另外，從地面到列車頂之隔音屏罩的淨距不多於 15 公尺，車道高度僅達現時住宅樓層四樓位置，故不會影響住宅採光。



澳門特別行政區政府  
Governo da Região Administrativa Especial de Macau  
運輸基建辦公室  
Gabinete para as Infra-estruturas de Transportes

政府亦關注到輕軌項目對環境的影響，在籌建過程中引入了獨立專業的國際環評顧問，並參考香港《環境評估技術備忘錄》及《噪音管制條例》等環境法例，作出詳細分析評估。在加入相應噪音緩解措施後，輕軌運作時的音量水平，能夠符合軌道交通噪音的管制條例。在輕軌建設和運作時，政府將嚴格參照國際上對噪音的規範和準則，進行實地監測，同時在接近民居路段設置的隔音屏障，亦有助減低對居民的影響。

此外，在考量和設計輕軌路線時，必須按照特定的準則，包括列車可承受的速度、行車物料的損耗及乘客的舒適度等。參照國際要求，輕軌列車每次轉彎都需要最少 60 公尺的平面轉彎半徑，兩個彎位之間要有一定直線距離，車站必須保持直線等。倘在較短距離安排較多的彎道，將難以符合國際要求，也影響列車的舒適度及行車速度等；而且，輕軌系統必須通過由國際性的獨立安全審查顧問的安全評估，還需要按照列車供應商訂定的安全要求設計。

另一方面，配合輕軌系統的建設，將可對新口岸新填海區的街道、綠化和公共照明等設施作出合理的新安排，屆時行人道由 3.5 米增闊至 4 米，綠化面積增幅約 6 倍，車道由兩線行車的 7 米擴寬 8 米，大大優化社區環境。而作為公交系統的主軸之一，輕軌更可有效推動減少私家車輛的使用，從而減低路面之整體噪音及廢氣排放等問題。



澳門特別行政區政府  
Governo da Região Administrativa Especial de Macau  
運輸基建辦公室  
Gabinete para as Infra-estruturas de Transportes

政府將持續透過不同渠道聆聽社會各階層的訴求和建議，深入研究及分析，適時發佈最新訊息，讓市民掌握輕軌系統的相關資訊，提高工作的透明度。

運輸基建辦公室主任

李鎮東

二零一零年七月二十一日