

第一場公眾座談會

2014/07/12 16:00 黑沙環公園

意見一

我居住在廣福祥，贊成海邊線，反對公園線。如果輕軌行經黑沙環公園，會影響到市民在公園休憩，且輕軌在頭頂經過，讓人壓力很大，因為可能有意外發生。如：香港地鐵，就算已經投入服務很久，但2013年5月17日曾經脫軌，導致七十七人受傷，當中沒有人死是因為軌道兩側沒有居民。但如果輕軌在黑沙環公園經過掉下來，就不只是七十七人傷，而是死七十七人，在公園運動時就像頭頂有一個炸彈隨時爆炸。

另外，挖公園建停車場，以善豐花園為例，澳門政府對建築的監管不太好。挖通保利達和廣福祥兩座大廈後，每時每刻都可能變成善豐花園二世，到時候怎麼辦？

意見二

黑沙環公園是密集居民區中唯一的公園，為何要剝奪公園範圍而不在海邊建？運建辦解說方案時，偏向沿公園興建的方案，且向公眾粉飾解說可藉著興建輕軌修繕公園設施。但居民認為不是修繕公園設施，反而只是增加地下設施，公園卻沒有了，只變成天橋底的一塊地方。

意見三

政府介紹時傾向於勞動節馬路方案，此方案並沒有為澳門居民著想，只為了旅客著想，就像主題公園的小火車。而介紹時是以覆蓋率來算，六、七年A區落成後，走A線是否覆蓋面積更大、覆蓋人口更多？但覆蓋人口最多的應是青洲和媽閣，所以看不到建輕軌有甚麼用？輕軌始終是應沿海走的。



意見四

興建輕軌是要方便市民，要講效率，若建在外圍，對澳門居民有沒有利益呢？走外線，不走內線，只是對外來的人有利，對本澳居民無利。澳門人講效率，輕軌走內線簡單方便，如果走外邊線，興建後有甚麼作用？澳門因為交通擁擠，一定要在市區經過，不能夠走海邊路線，海邊人口稀疏，高士德馬路、筷子基那些稠密的地方更適合。香港、廣州建的地鐵都是建在大馬路、市中心，方便市民乘坐。

意見五

極力反對輕軌經過公園。政府有一個最大的缺點，就是沒有公佈。我本人親身經歷，我在賭場工作，曾經住過大陸輕軌站旁，平時沒有問題，但每天早上從六時起，便會感到振動，這是振動輻射，二百米範圍內都能感受得到，這是最大的缺點，這個要公佈。

意見六

這次諮詢的文件比較簡單，附近居民向我反映，反對在公園興建輕軌站，他們獲得的資訊非常少，無論到哪裏諮詢，附近居民都會反對。市民的疑問沒有解除，究竟輕軌對生活有甚麼影響？對噪音、環境、日常生活有甚麼改變？包括要建五至六年，究竟三條線各方案需時多久落成？居民都不清楚，所以附近有居民反映肯定是反對的，希望政府可以審慎考慮。

另外，氹仔有一路段正在興建輕軌，將來可否試運作給市民看看影響有多大，再作出決定，還是急著在這邊設站呢？可能高架很多市民反對，類似香港的地鐵在地下通行，地下有商場，再下一層建停車場，有沒有這樣的方案解除大家的疑慮呢？三條方案的公佈，大家都知道政府偏向哪個方案，但是附近居民真的有反對聲音，大家可否儘量磨合，令輕軌項目可以順利進行，減少爭執。

意見七

首先不討論這三個方案，先關注整個北段，因為這個地方有很多人，比氹仔路段更重要，如果有甚麼差錯，或某個地方做得不到位，後果就會非常嚴重。基本上可以一個個站來作討論，先從青洲站開始，政府說青洲站走地下，大概位置是在街總服務中心旁進入地下，但如果要挖地底通往批發市場，有沒有這樣的能力？因為地底有很多管線是沒有辦法遷移過去，這是讓人比較擔心的問題。到底是建一座天橋過去批發市場？還是從地下挖一個隧道過去？這是一個問題。

再者，關閘是非常重要的地方，居住了很多居民，而且有很多旅客經關閘來澳門玩，去賭場，而那個位置非常靠近邊檢大樓。政府是否知道中國有多少人口？假如三分鐘一班車，一卡車廂能坐一百人，四卡坐四百人，可有預留空間給澳門市民坐？輕軌究竟給澳門人坐還是內地人坐？這是很重要的問題。

而三個方案中選擇第一或第二方案，對我而言是各佔一半，沿海方案可以作為轉乘站，轉乘到新城填海區，這樣可比較方便，反而第二個方案則浪費時間，用錢多，又靠近民居，且政府早前表示要建地下設施，那麼這地方能否將輕軌地下化呢？

最後就是外港碼頭，新城A區填海後，外港碼頭可能會拆，那麼是否有必要建外港碼頭站？而且有技術性問題，是否以大概人民幣二百元一平方米，花一兩億元建一個隔音牆就可以？總括而言，居民較擔心，今次北段諮詢不夠石排灣線時詳盡，石排灣的整體規劃比較遠期，北段就比較短，且諮詢期內既沒有3D效果圖，也沒有更詳細的資料，不能描繪出整個圖像，只粗略說輕軌興建的位置。另外，政府有沒有考慮跟承建商延長合同，先建好地下輕軌交通，然後再將沙倒過去，有沒有這樣考慮過呢？

意見八

興建項目必須要算算數目，沿海高速線的站點在哪？是在天橋旁嗎？從黑沙環公園廣福祥圖書館的站走到天橋需時二至三分鐘，而第二個站是東方明珠，由圖書館走到東方明珠亦不用五分鐘。政府是否明白黑沙環區居民非常需要這個公園，且只是八分鐘的路程，為何一定要在公園裏建呢？

第二，政府要興建停車場，就需回應居民的需求，要回應廣福祥、保利達、海名居及寰宇天下居民的需求。居民很辛苦才買到一層樓，而政府就為了四百多個車位，要將居民的家變成第二個善豐花園？居民肯定不會答應，堅決反對這個方案。

意見九

我是經常使用黑沙環公園的常客，明白居民的憂慮，但我贊成勞動節大馬路方案。如果輕軌經過黑沙環公園的話，覆蓋的人數確實增多了，雖然海名居、廣福祥是北區一部分市民，但北區不僅是這幾幢大廈，還有很多大廈，所以我們要考慮到整個北區市民的使用。

意見十

我住在廣福祥，面對勞動節大馬路，如果真的實行方案二，輕軌距離民居多少米？因為沒有效果圖，究竟是靠近廣福祥、裕華還是中間呢？還有分貝問題，政府在網上寫是七十分貝，但我看過一些資料，一般人六十至七十分貝都覺得吵，有損神經，建議三十五至五十分貝才適合，輕軌使用膠輪能否讓我們安穩睡覺呢？假設我們反對，不能實行方案二便要實行方案三，但那裏這麼狹窄，能否有效果圖給居民看呢？有朋友住在建華，正是會影響他們，可否在這方面多發佈資訊？還有地下化，雖然設施地下化後會多一倍的使用空間，但正如剛才的市民所說，能否在地下興建輕軌，上面做其他設施？為何不能調轉？是否有技術問題？你們提到興建需要五至六年時間，我昨天跟一些伯伯聊天，他們說能否等五、六年呢？或者興建好輕軌後再興建公園，起碼需要十年時間，他們能否等十年時間呢？或者一些小朋友十年後還使用這個公園嗎？他們都去上學了。他們最寶貴的十年時間，你們是否會還給他們呢？

意見十一

政府規劃了三層停車場，但這裏是填海區，在善豐花園旁邊打樁也能影響善豐花園的地基，我們住在這裏，如果影響到住屋結構，政府能否保證我們大廈的居住問題？政府能否保證會細緻地檢討，是否要挖多三層下去？而且這三層地下設施產生的廢氣肯定是向上升，這樣下去就沒有新鮮空氣。我們住在旁邊，是否要長期吸收廢氣？是否對我們很不方便？我們會否因而壽命減短或疾病增加？這需要細緻考慮。

還有一點，政府說讓市民安居樂業，我們現在安居了，但如果影響大廈結構，屆時還要去遊行，是否想澳門街不穩定、經常爭執、遊行才安樂？政府現在諮詢，我們反對線路二，除此之外怎樣走都可以。那些廢氣上來，是誰聞？是我們這些住在附近的人聞。

意見十二

第一，公園兩旁的居民堅決反對勞動節的方案。第二，這區居民最多，海邊的居民最少，在這裏興建輕軌影響最大，在海邊興建影響最少。政府經常說以民為本，根本是害民為本，影響到我們的健康、影響到我們的生命，我們堅決反對。

意見十三

請問政府有否決心將澳門小城打造成全世界最漂亮的都市？上面走列車，下面走汽車，寬闊的街道就能做到，狹窄的街道就不能做到。政府有否決心將澳門打造得這麼漂亮？我沒這麼長命能看到，這是百年大計、千年大計。

意見十四

我想探討剛才四個聲音的比較，距離飛機一百米應該會聽到一百三十分貝，你們前幾天在新聞提到輕軌膠輪的聲浪是八十分貝，既然有儀器，那就測試剛才播放的四個聲音是否符合事實。

另一個問題，你們經常列舉數字，世界衛生組織確定五十五分貝以下屬於正常，正如剛才的市民提到，如果超過五十五分貝會對健康有影響。

第三，增設噪音屏障會減少多少分貝？我在諮詢文本或網站上完全看不到對市民的影響有多大，你們有一個環境評估報告，有否做一份對周圍市民影響的健康報告？當市民的健康出現問題，政府有何補救措施？因為噪音的影響不是只如摔倒看到有流血的現象，而是一個長期的影響，這些慢性疾病政府會否負責？

意見十五

現在澳門出現一個情況，即政府說甚麼民眾都不會相信。我住在金海山第七座，從牡丹樓住到勝意樓，從勝意樓住到金海山，金海山這個單位都是我自己花了很多錢購買的。對於輕軌我認同一點，即政府要將所有諮詢資料拿出來。

第一，我很關心這個公園，為甚麼呢？因為黑沙環公園和寰宇天下後面的籃球場，在該區中的使用率很高，究竟這個公園距離廣福安、廣福祥、保利達、裕華、金海山的關係如何？我知道今天是第一場諮詢，後面還有兩場公眾諮詢。究竟未來軌道經公園的路線如何？

第二，我知道樓柱高是九米，按照現在的建築面積來說，從地面到樓上大概是三層樓高，即軌道有三層樓高，如果加上車廂，視角大概就是現在這樣看到的情況。

第三，我想關注噪音問題，噪音分兩個層面：

首先是興建時的噪音，我個人認為澳門一定要有輕軌，為甚麼呢？如果沒有這個集體運輸工具，澳門現在最快的不是巴士、私家車、飛機，而是電單車和步行，是否以後都是這樣呢？我不認同。我今年二十九歲，我自己也有孩子，我不知道其他地區的人怎麼想，但我認為在我家附近有大型公共交通工具是好事。但是如果未來真的要規劃，一定要解決噪音問題，包括興建時的噪音。這個公園從頭至尾共有二萬七千多平方米，興建的時間是五至六年，究竟如何興建？是一次性封閉這二萬七千多平方米，還是如何做？可能寰宇天下的居民比較有錢、生活環境好一些，但北區周邊的居民多數都是輪班工作，甚至在賭場工作，在興建的時候會否影響大家的休息呢？

路軌的噪音，剛才有市民提到，超過五十五分貝就會對身體造成影響，我相信是這樣，但是否有指標呢？五十五分貝是聽二十四小時，還是經過多少時間對身體有影響呢？無論是五十五分貝還是八十分貝，究竟一班車有多長時間，實際運作時對市民有何影響？大家要清楚噪音的影響。另外，興建的時候用甚麼打樁？分多少階段興建？運作的時候噪音有多大？我們可以測量一下，八十分貝是多少，我現在說話又是多少分貝？要有實際的數據，我也不知道八十分貝的概念。譬如現在是多少分貝，我現在說話，在三樓、四樓能否聽到？這是很直觀的問題，解決這些問題我們才能對你有信心，這點在興建時要解決。

勞動節馬路有一個巴士總站，撤走這個巴士總站沒有問題，廣福祥居民最痛苦的是巴士發動車輛引擎的一刻，現在周邊也有一些工程施工，晚上也很痛苦。我認同輕軌走勞動節馬路，但能否將巴士站的噪音降低呢？譬如移動一些站點的設置，或者增加設施降低巴士發動車輛的聲音？未來兩場諮詢我都會參與，我看看未來會否增加這些資訊解除我的疑惑。

意見十六

主要就三個方面提出我的想法和個人言論。

第一，我選擇方案一，為甚麼呢？具有多樣原因。政府應該站得高、看得遠。因為有A區，政府說在A區興建二萬八千個公屋單位，四千個私人單位，可以說有九萬人。如果沿著方案一的線路走大家都都能得益，如果只經這區就會順得哥情失嫂意。

第二，你知道將新填海A區和澳門半島分區會帶來甚麼效果嗎？一、很多臭味。你問問灣景園一帶居民，你也可以親身去感受一下這個臭味。二、現在關閘口只是單邊已經泊了三層電單車，包括大廈門口，關閘過來這邊要遷就著來走。三、發財車，報紙已經報道過很多次有發財車撞死人等等，現在這區的交通嚴重堵塞。四、四大博企在路氹城發展，日後很多發財巴經過那邊，這些車輛在哪裏作為起點呢？我為甚麼提出這個問題？因為現場有政府人員，你們應該高瞻遠矚看到未來十五年澳門的交通情況，現在澳門一下雨已經寸步難行，我開車過兩個街口需要二十分鐘，包括油站的街口和僑光對出的街口，我用了二十分鐘才能通過兩盞紅綠燈，只是現在，不要說將來。

為甚麼我提出這個方案呢？現在空置的島嶼的空間不要變成臭水渠，要興建成交通綜合體，是多層的，一層是發財巴、一層是巴士、一層是輕軌、一層是電單車，可以說有幾千個車位，可以一次性解決多層次的問題，包括的士、旅遊巴、發財巴、電單車，何不一氣呵成地去做呢？輕軌最快都要五年後才能通車，我們已經慶幸了，我已經不敢說五年了，但你要考慮到五年後A區發展成怎樣。你們作為政府人員，何不考慮整體呢？而且多層次的綜合體，上面可以做一個觀海長廊，既能看到拱北又能看到澳門，對於旅遊業來說是多元的一個點，為甚麼不能考慮呢？這裏距離勞動節大馬路只有幾步之遠，需要浪費多少時間呢？

我是高瞻遠矚的，這是諮詢，應該將這個區域的市民關心的問題一次提出來。現在過大橋只有兩條線路，經常大塞車，十二點鐘後還塞車，你是否知道呢？日後有這麼多博企，只是發財巴、巴士數量已經不得了，不要說私家車。開電單車也擔心被車輛吸進去，會飄起來，何不一氣呵成規劃這條大橋呢？既不影響市民，也不影響這裏居民的休憩，規劃大橋是一舉多得的。



意見十七

廣福祥、保利達住戶的老人家、小朋友都全靠這個公園休憩，重整一定是不可行的。我在拱北有一個單位，輕軌的到站廣播說現在到達拱北站的聲音很大，我在居住的地方隔十層大廈都能聽到。運行的時候雖沒有這麼吵，但每半個小時一次的到站廣播很吵，到福海飲茶的地方都能聽到。而且附近所有住宅的居民都依賴這個公園，在這裏設置輕軌非常不好，所有的住戶都不喜歡，很多人都喜歡在外面發展，但在這裏發展絕對不可以，會很吵，到站廣播現在到達廣福祥的聲音很吵的，是每半個小時廣播一次，很吵的。不是運行的噪音，而是廣播的噪音很吵。澳門市民都是二十四小時輪班，大家都需要睡覺，不要每個小時播一次，真的很吵。

意見十八

無論剛才居民提出何種意見，我認同這次政府重視輕軌北段的諮詢工作，既來到了公開諮詢現場，也到各區走訪，向街坊朋友作簡單介紹，但我認為諮詢工作還需要做得更細化、多做一些。今天所講的每個問題都是諮詢文本中沒有的，所以居民擔心這方面是正常的。大家都認為你們偏向黑沙環公園的方案，但無論市民選擇甚麼方案，最終都必須持續跟進相關的工作。而且現在所有方案都是初步的，居民最擔心的是噪音、站距、安全問題，這些問題都要一一向居民解釋。

第二，今天是7月12日，已經過了十二天的諮詢期，剛才各位也提到日後會有模型推出。下一場諮詢是二十幾號，已經過了諮詢期的一半，是否有足夠時間讓居民消化，以及有否時間讓市民回應、反映呢？

在座各位都要多作考量。無論是選擇哪個方案，日後的工作都要繼續，甚至更多聽取居民的意見、適時發佈資訊，讓居民立刻掌握資訊，甚至回饋意見，這才能體現以民為本的精神，以及在不影響居民作息的前提下進行大型的基礎建設。

意見十九

為甚麼政府在作出決定前從來沒有考慮到長遠計劃？譬如挖路，挖完不久後又重挖，導致澳門交通混亂。為何輕軌不走外圍呢？有否考慮到長遠的發展，未來幾十年內的人口增長、土地運用及居民的休憩？還有一點，為何熊貓心心去世了？聽說代表澳門人的心死了，這是真的。交通難、住屋難、托兒難、去醫院看急診都需要十幾個小時，尤其是山頂醫院，看急診都需要七、八小時。請問哪方面不難？請問政府人員的薪酬是多少？你們的思維是甚麼？交通十分混亂，為何從來沒有限制車輛入口？日後一定要出台交通法。市民寧願違泊一個月罰幾千元都不想租車位，這是為甚麼呢？政府應如何解決？

意見二十

政府有三個方案都提到人口覆蓋數量，屆時會興建樓宇，這裏將有十幾二十幢樓宇興建，每幢都有五六十層，線路一覆蓋的人口不比線路二少。

線路一和線路二之間的距離也十分接近，我也是澳門人，每個巴士站相距十分接近。以前很多人提到澳門巴士站的距離是否需要這麼接近？這是題外話。從線路一到線路二坐輕軌都十分接近，我認為不遠。

這裏較少居民對線路一反感，因為興建輕軌也要在這個公園打樁，每段打樁起碼需時一年半，這樣也會導致市民不能使用分段那部分公園，會讓市民失去了休憩空間。會否考慮居民對公園的意見，選擇線路一？

第二場公眾座談會

2014/07/26 16:00 黑沙環公園

意見一

我是澳門的老居民，現在社會發展，大多數城市都有輕軌、高速公路，為何澳門甚麼都沒有？澳門人被人說了很多年，澳門人多、車多，澳門政府一點辦法都沒有。輕軌的問題，討論了很多年，但往往議而不決，澳門居民不會說你們民主，而是說你們無能。

大家是否知道，每天早上七時至九時，一車車沙丁魚巴士從澳門運到氹仔；晚上六時至八時，一車車的沙丁魚巴士從氹仔運回澳門，而且行程需要一個多小時。市民每天工作八至十二小時，但上班和回家的道路很長，要一個多小時。所以我要求澳門政府儘快興建輕軌，以解決上下班的困擾。且輕軌一定要進入社區，如果不進入社區輕軌又有甚麼作用？希望澳門政府和市民做到官民有商有量，辦好這件事。

海邊的走線簡直是天馬行空，對澳門居民的出行沒有幫助。同時，我建議澳門儘快興建澳門至氹仔的海底隧道，興建高速公路系統也好，地下隧道也好，改善澳門的交通，造福我們的子孫。另外我想問，現在東北線是四個車站，能否改成五個車站？

意見二

這是逼上梁山，我們贊成輕軌走線路一，強烈反對走線路二和三，強烈反對黑沙環公園重建，特別是在黑沙環中街挖空興建停車場。理由在此：黑沙環公園挖四層深，這個問題我問了三次，這次是第四次，希望能回答我。我們海天居、海名居、保利達、寰宇天下、君悅灣、廣福祥共六幢樓，如果我們的大廈倒塌了是否政府負責？這是第一個問題。如果政府能夠承諾你們有任何損失、大廈倒塌，政府承諾為我們解決，我明天就讓你們動工。

第二個問題，立法會議員說，有工程師研究過走這裏地下是可行的，你告訴我們不可行，你們這是向我們說謊，立法會議員都說可行，你們卻說不可以。

另外一個問題，電磁波的問題。你們說沒有電磁波，我告訴你們，一盞燈都有電磁波。你當我們是傻的嗎？我們是澳門人，我有讀書，一盞燈、電話，甚麼都有電磁波。問題是輕軌的輻射等於一萬元，電話的輻射等於一千元，拿一千元買不到房子，但一萬元能買樓，所以電話不能傷害我們，但輕軌就能傷害我們。如果有孕婦在這裏坐超過十幾分鐘，她們很可能會流產，所以我奉勸孕婦，日後輕軌建成後不要來這個公園坐，否則流產後就向這六個人討回孩子。

我們不是只要聽，我們是要求你有一紙承諾，你承諾了就甚麼事都解決了，為何你不做？你回答我。現在是你不尊重我，我問了你四次都不回答。而且錢不是問題，政府有很多錢。

意見三

我記得很多年前就提出了興建輕軌，基本上，黑沙環公園這個方案還可以接受，但我希望多一個方案考慮，就是第四個方案，這裏黑沙環公園，走線可從高利亞海軍上將大馬路轉進慕拉士前地的工業區，然後回到東北北大馬路，因為這是工業區，影響的最少人，只需要做單邊隔音就可以，成本最低。又可設南澳站，覆蓋東北區居民和望廈區的居民，可讓更多居民享用，我更加希望有一條澳人澳軌。

意見四

黑沙環公園有這麼多設施，這麼綠油油，突然間卻說要興建輕軌，台上在座各位不用上夜班，我們低下層的市民都要二十四小時輪班的。你們領政府的薪酬，但是我們低下層的市民賺幾千元，只有一個休憩場所，政府都說要拆掉用作興建輕軌。我們反對拆公園，這個公園有很多資源，大人、小孩、退休人士、老人都在這裏休憩。

剛才你們說想讓更多人乘坐輕軌，那麼我提議在高士德和新馬路一帶興建輕軌，那裏是市中心，人數夠多。在高士德、新口岸、高級住宅區興建就對了。

你們要跟政府好好磋商，不要只有四十五天諮詢期，要諮詢，廣大市民人人有份，這是市民的，不是由政府作主的，而是廣大市民作主。你們說不影響廣大市民，說你是一個負責任的政府，但現在這麼影響市民，就是一個不負責任的政府。

意見五

輕軌的目的就是為了便民和覆蓋更多市民，使更多市民受惠，所以便民的設施一定要覆蓋率大，幫助廣大市民。線路一走海邊，那邊沒甚麼人，所以我不贊成；第二條走線是經黑沙環公園，黑沙環公園的地方相對比較寬；第三條走線對民居的影響比較大，因為比較近民居。根據這個數據，我們支持第二條走線。

另外，請儘量將塵埃污染、噪音污染減至最低。最後一個要求，想儘快興建，不要拖延這麼久。



意見六

首先聲明，我住在這裏。我想問第一個問題，這是否一個假諮詢？如果這是假諮詢，我再說下去也沒有意思，這是前提。

我從未試過出席一個諮詢會，官方先發言四十分鐘。你看看其他諮詢會全部都不是這樣，政府的跨部門小組將全部文本印刷給了市民，大家可以看到，不用你逐條讀出來，公開諮詢會應該讓市民多發言。

第二，宣傳品上寫著有三場公眾座談會，為何你們偷偷地開青年專場、傷殘人士團體專場、今晚七點鐘偷偷在蔡高召開御景灣居民專場？所有的諮詢會都是公開的，我不是居住在御景灣，但我是青年團體的，青年團體場沒有被邀請，你是否製造民意呢？我不是跟你討論輕軌專業的問題，先跟你討論諮詢方式的問題，這點很重要。

議員在報章說得很清楚，要方便乘坐輕軌的訴求比較少，即使大家覺得方案二是你們的立場，或者是你們硬銷、你們認為最有效果的，但輕軌是給誰使用的？是給市民使用，市民的意見是你們最終的依歸，這是最重要的。所以希望你們做好諮詢，不要再騙市民了，你們有既定立場，你們是硬銷方案二，你們是傳銷員。



意見七

我反對在民居附近興建輕軌。第一，很多市民都是三班制，謀生艱難，如果精神不好、休息睡眠不好就會被老闆解僱。我反對在這裏興建輕軌，希望官員考慮遠離民居，如果一意孤行就走地下吧，沒有辦法了。不是居住在這一區的人士，會針不扎肉不知痛。我們都是打工的，擔心睡眠不足被老闆解僱，我們的薪酬並不高。

召開諮詢是否為了在這裏興建輕軌？你不是諮詢我們反對的意見，你只是解說噪音等問題，三十五分貝已經影響市民的健康了，七十多、八十多分貝更加影響。希望官員慎重考慮低下階層的市民，現在有一千萬元都是窮人，有一千萬元都買不到漂亮的房子，希望你們考慮。

意見八

相信你們已經聽到大部分市民的聲音，在座絕大部分的人是反對的，因為不想公園有一座高架橋遮擋景觀、影響作息。他們不想這樣，因為他們在使用這個公園，希望你們考慮清楚，能否採用地下走線？黑沙環中間兩條馬路可以用，那兩條馬路也很寬闊。至於如何設計地下走線？如果澳門技術不夠支持，可向香港和內地借鑒，內地高鐵穿山都能做到，澳門可借鑒鄰近地方的技術，我相信香港或內地有專門挖地的專業人士，他們的技術一定足夠解決這個問題。

至於造價的問題，相信政府也是不惜工本，無論政府用多少錢，市民無法管理，也不能反映意見，總之只要不影響到澳門市民的生活。政府認為超支沒甚麼，因為物價高漲。如果政府已預計挖地需要多少錢、需要多少時間，有否作一個全面的評估給市民？到底市民是否接受這個時間和金錢呢？金錢不是我拿出來的，是政府拿出來的，時間方面市民能否接受呢？技術問題能否克服呢？

除了這個公園興建地下站外，還有很多其他地底設施，政府又表示不能建於地下，但為何能興建地下停車場？至於變電站或污水渠，污水渠可以搬移至外面的馬路，變電站又如何更改？或者針對輕軌的行車線，避開變電站都可以。其實有很多方案考慮，為何政府的既定立場是經公園、要走高架、不走地下呢？

政府從頭到尾沒有主動向市民解釋過，究竟花了多少錢研究走地下的不可行因素，從一開始就只是在說走高架。外地、香港專家對輕軌走地下是否真的認為不可行？費用是否真的非常昂貴、時間非常長，所以你們才決定高架？還是採用高架甚麼都不用想？希望政府思考這個問題。

意見九

附近有三、四十幢樓宇，裕華、金海山、保利達、廣福祥、廣福安等，這裏有很多人，影響會很大。走海邊只是影響一邊的居民，不會影響三、四十幢樓宇。第二，保利達那個停車場有三、四層，會影響我們的樓宇結構，我們怎麼有錢再買樓？第三，很多市民都是二十四小時輪班，需要作息，在這裏興建輕軌，市民如何睡覺呢？在這裏興建也可以，但要為兩邊的樓宇購買保險，對嗎？走海邊影響是否很小？

我們不需要乘坐輕軌，我們坐27號巴士也不會滿座，九時半只有五個人乘車，到來來超市那裏最多只有十個人，我九時坐車只有九至十個人。我們這裏不是關閘，最多坐十五分鐘，不需要坐輕軌，坐輕軌到那邊又要下車轉乘，不能直接到達。我們反對輕軌建在我們門口。

意見十

今天來到這個諮詢會，本來今天很開心，想跟大家交流一下意見，但我發現這個諮詢會就是一個討價還價的街市。上一次我們說不想動這個公園，最後你們回答我們如何改善，今天再說的時候就告訴我們會怎麼改善。我做一個比喻，一個業主有一個地下商舖，現在政府要收你一千呎的地下商舖，補二千呎地下室給你，業主當然會反對。第二場諮詢就說如果你反對，就將二千呎地下室裝修好給你。我們繼續反對的話，他繼而就說連裝修都不願意？那就包傢俬吧，包傢俬也不願意嗎？那就包全家的電器吧。大前提是我們不想改動這個公園，但你們始終沒有答覆我們這個問題。你們就如討價還價，不賣這個店舖就去加其他東西補償，試問你給我一千呎的地下商舖，我給你二千呎地下室，你願意嗎？

我們要表明自己的立場，我們真的很希望輕軌儘快建成，但你們不應該用疑惑的眼光看我們，令居民與居民之間像在打架、吵架，說我們反對建輕軌，我們不是反對建輕軌，我們是反對改動了這個公園。你們說公園設施有籃球場、足球場、停車場，我想問現在使用公園的人大部分都是婦孺、小朋友，你叫婦孺、小朋友踢足球、打籃球，還是坐在停車場裏面休閒呢？我請你回答這個問題。

意見十一

我住在附近一帶，現在諮詢進行到這裏，首先說明白，我自己是一個駕車人士，也是一個會坐巴士的人，我受夠塞車找不到車位，我也受夠坐不到巴士，等不到巴士，走路不是不行，但要提前出發，需要更多時間，更早出發。

請各位居民先讓我繼續發言，等一下仍有機會讓你說。我住在海名居對面，我極度反對三條走線中第一條路線，我走過去需要二十至二十五分鐘，這是我親身體驗的結果。線路一是沿海，那邊有酒店，正在興建的是豪宅，它服務的只是三百米範圍內一萬多個居民，五百米範圍內服務人數不到七萬人。保守估計輕軌每公里需要五億元，這是公帑，為何要建一條服務不到十萬人的方案？為何不往裏面移動一點，可以多服務幾萬人，甚至十幾萬居民的方案？所以我極度反對第一條路線。

路線二、路線三我都可以接受，未來建好後，如果輕軌需要建七年，在十年、二十年後我的兒子、甚至我的孫子會跟我說爸爸、爺爺，為何這麼蠢，輕軌建得那麼遠，那邊是豪宅，那邊是酒店，是否政府利益輸送？是否政府官商勾結？我不希望他這樣問我。

我也是住在這一區的，二十多年前台灣也建輕軌，有些路線也發生了同樣的情況，在二十幾年後，當年反對的居民到現在就後悔了。我不希望歷史又這樣重演，不希望十幾二十年後，居民看到輕軌便利，或者道路塞車太嚴重，到時居民就會認為是否應該將走線往裏面移，但已經花了很多公帑了。

意見十二

我僅代表自己的意見，我提兩個問題。一個問題是噪音，我住在珠海，在輕軌旁邊，隔了兩條村晚上十點睡覺都能聽到輕軌很吵，這些聲音完全覆蓋不了，令人睡不著，希望大家正視這個問題。如果輕軌建在附近一定會有噪音，無論哪個站點都會有噪音，你要記住，我就是那裏居住的。

第二個問題：環境。我使用這個公園十幾年了，現在有很多人有病、癌症，是因為呼吸不了新鮮空氣，如果一個人生病了怎麼能工作？怎麼能為民服務？所以前提是要保障我們的身體，公園不能夠撤。有身體就有生命，有生命才有工作，大家認同嗎？

無論如何我都不支持，我強調環境、身體、噪音有很大關係，睡不到覺就會死，不死都會瘋掉，這是沒有意思的。患了神經病的人怎麼可以工作和睡覺？我注重身體，任何人說甚麼都沒有作用，沒有健康的身體就沒有意義了。我不偏幫任何人，我只是強調個人正常的身體，住在哪裏都不要緊，但一定要給我們地方呼吸，沒了呼吸就沒用。你們看看有些城市，他們的環境很差，他們的病發率也很高。澳門有這麼好的環境，為何不保留呢？就如世遺那樣繼續留下來，好的東西應該保留，不好的東西可以剔除。我覺得很多人病得太嚴重，政府給錢都治不好，治好了也沒有錢生存，也沒有精神做任何事情。我強調的是身體問題，希望你們按照這個方向辦事。

意見十三

政府說讓我們選擇一、二、三方案，但你們現在硬銷第二個方案，一直說第二個方案的優點、方案一和三有甚麼不好。你們是否住在這區？是否知道會影響我們？你們說方便氹仔二十四小時輪班工作的人士，我想告訴你們，他們有員工巴。你們可以增加轉乘的巴士站到達黑沙環公園，為何一定要改動這個公園？改動這個公園有甚麼好處呢？我不希望自己的後代不能來黑沙環公園，要在網上的圖片懷念黑沙環公園，或者看些視頻才知道原來黑沙環曾經有黑沙環公園這個地方，希望你們不要破壞這個公園。

意見十四

我反對二號線，反對建地下停車場。首先說地下停車場，地下停車場很窄，一開挖樓宇就倒塌。要知道我們的樓宇結構如何？不用工程師說，裝修的時候就知道。如果有甚麼危險情況，樓宇倒塌怎

麼辦？如果一定要增設停車場，除非政府跟我們簽一份合同，保證我們的樓宇安全，一旦發生甚麼危險，特區政府都會負責，那就可以興建。我們很辛苦才能建立一個安樂窩，特區政府沒有為我們提供經屋、社屋，我們是靠自己的，所以我們不會放棄保護家園。

第二，我那天說過了，你總是硬銷二號線，我不跟你爭執這個問題，現在你討論膠輪問題，我手上有一份資料，你們在建輕軌的時候，膠輪系統是參考台灣的文山線，這麼多場諮詢會當中，你們完全沒有提過文山線。大家聽清楚這個文山線的真相之一，運行五年後曾出現異常過萬次。政府經常強調膠輪系統比鐵輪的噪音低，大家有沒有想過，鐵輪跟膠輪的損耗程度數據是多少？膠輪的損耗程度就如燒錢，我希望你們能提供資料，究竟建成輕軌後，政府要花多少錢維持輕軌運作？文山線五年維修過萬次，平均一點三天就有一次故障記錄，可以用罄竹難書形容。輕軌運行時過熱，變電站也會過熱，因設計有導致發生火警的問題。

那條走線經過公園會衍生隱私的問題，因為輕軌建得這麼高，五、六樓居民的隱私問題都會受到威脅。你們不斷硬銷，那關於膠輪的問題呢？很多數據我們都看不到，你們在隱瞞某些問題，如果發生爆炸，居民就有很大的危險性，希望你們回應這些問題。

意見十五

我首先不說之前的方案，我想說這是一個公開諮詢場，上一次的諮詢場我也有來，我認為這個諮詢場被製造成為假諮詢。因為這個諮詢場只有順我者昌，逆我者亡。反對的才可以發聲，支持的不可以發聲，這還是不是一個諮詢？

我不是住在這邊，但我在這邊上班，我是否不可發言呢？我最想輕軌建在我樓下，希望輕軌能建在我步行十分鐘就能到達的地方。

我不知道怎麼繼續我的發言，一出聲就被現場的人問候。我只想討論三個方案，其實我真的不同意第一個方案，因為走第一個方案，我沒了跑步的地方，整條海濱長廊都沒了，我應該去哪裏跑步？難道專門開車去水塘、松山跑步嗎？我覺得沒意義，應該方便我，不僅是遷就你們。你們反對就可以，我支持就不行？我反對你們的反對行不行？

意見十六

路面行車的噪音已經這麼大了，再加上你剛才播放出來的輕軌聲音就更大了。你們計算噪音只算減法，不算加法？甚麼都算減法，你們簡直是減法專家。明知道兩種聲音會加在一起，而且輕軌建好，車站有多少人來往，聲音有多大？這些聲音加起來怎麼計算？

你說會把公園還給我們，我在這裏住了十幾二十年，能否保證這些十幾二十年的樹不動，能否還我們林蔭大道？

關閉地下巴士停車場神憎鬼厭，你們說符合國際標準，加空調還是熱的，開天窗也會很熱，你們哪方面做好了？加上輕軌，將來不知道仍有多少問題。

意見十七

希望大家安靜一點，聽聽我的意見，我也住在附近，就住在對面。我想說現在興建的輕軌，希望能解決現有的交通問題，希望建成了大家都可以使用，如果建好後，大家都不去坐又如何解決現有的交通問題？我希望我家人能便利地坐這條路線。如果走海邊的路線，它作為裝飾還是提供給市民使用呢？我不希望將來輕軌用做擺設，不希望它如同虛設，我希望它走進市區，讓大家都使用，希望大家都能提出自己的意見。

第三場公眾座談會

2014/09/19 20:00 祐漢活動中心

意見一

我首先提第一個問題，據我所知輕軌要硬闖廣華加油站。按照國家標準，油站要預留三十米的距離，但政府告訴我，他們的標準只有十一米。請問若然輕軌落成後油站爆炸，是在座七位負責，還是由誰來負責？這是第一個問題。

第二個問題，刪除小冊子上挖掘停車場的資訊，原來我收到消息是繼續挖掘的，你們不要被欺騙了。停車場繼續挖掘，但從頭到尾都不給我們一個承諾。我還知道，原來澳門的結構只有五年保修，到時候你挖爛我的房子或大廈，出現問題就將責任推卸給建築商，剛才提到建築商只是保修五年，結果建築商逃跑了，責任就在我們身上。最後的結果是你們不願意承擔，既然不願意承擔就不要開挖。

第三個問題，科大的報告是全澳門最公平、公正、公開的，請問你們打多少分？會否跟從？

第四個問題，你們出去看看第一條線路，有工程在施工，完全沒有封路。你騙我們一施工就要封路，然後堵塞至青洲。我現在手上有一些圖片，麻煩你們看清楚，只要你向別人學習就能做到。

最後一個問題，黑沙環居民希望開一場完整、正式的沿線居民的座談會，希望你們能賞臉出席，座談會於9月27日晚上八點鐘在黑沙環公園內舉行，我在現場傳媒面前向你們提出邀請，稍後我就會給你們邀請信。

意見二

今天是一個諮詢會，但主辦單位比較不厚道，應該首先讓居民發言，先聽取居民的問題。第二，不公平，只給三分鐘時間市民發言。第三，我呼籲所有傳媒、記者朋友、所有市民參加剛才所說的，9月27日晚上在黑沙環公園內舉行的居民座談會，聽聽市民的聲音，我們的諮詢會否有一個科學性、數據等其他資料向政府反映呢？希望傳媒到時見，我們有重要的資訊發佈，以及給特首的公開信，好嗎？

意見三

看到剛才播放的輕軌動畫，始終認為一號走線是最好的。你們認為二線最好是因為你們不了解黑沙環公園，因為你們要開挖黑沙環公園。

輕軌要興建一段長時間，這段時間你們如何解決居民的交通問題？你說這區有六成居民使用公交出行，但我們每天都坐不到車，每天都很塞車，如何解決輕軌施工期間的交通問題？希望你們考慮黑沙環居民意見為何這麼大，真的要想清楚哪條走線對所有市民都有好處。

意見四

我是黑沙環北區的市民，在這裏居住幾十年了。北區市民很渴望政府能為市民服務，我反對二線勞動節高架方案，為何反對呢？第一，公園綠化各方面都很漂亮，北區全是高樓大廈，沒甚麼空間給平民百姓休息，但有一個這麼好的黑沙環公園，如果在這裏興建輕軌，最終破壞公園就很可惜，希望政府為民著想，思考另一條更完善的走線，避免引起這麼大的民怨。你們也是為民的，一旦市民反對，你們也不會安樂，所以希望為市民著想實行走線一。走線一是沿海，能夠包圍澳門，這是很好的方案。因為這裏地方狹窄，即地方有限，不能容納這麼多市民。你看看有多少市民舉牌，希望你們儘快為民著想，避免引起這麼大的民怨，這樣我就感到很安心了。



意見五

各位北區的好朋友，我們反對輕軌走線二，如果現在實行這條走線等於破壞了這個公園，所有大大小小、老幼全部都在這裏休憩，如果上面有一條輕軌經過，下面坐人，我認為這樣很不安全。政府一定要考慮到這一點，如果日後出現問題，例如小朋友和老人家在下面玩耍，出現問題誰負責？大家要想清楚。

我們有街坊叫科大諮詢，超過百分之五十的居民反對實行輕軌走線二，堅持贊成走線一。我看到在座的也有百分之八十以上反對走線二，對嗎？所以政府一定要用頭腦思考，居民買下這些房子，大家都要考慮一代一代居住，為何不在海邊這麼寬闊的地方實行輕軌，一定要經過這裏呢？堅持反對實行走線二，對嗎？

意見六

今晚這麼多人出席都是反對政府興建停車場，實行輕軌走線二，全世界都需要公園、綠化，澳門地方這麼小，這是唯一的公園。當初政府興建時有否想到公園底下的去水渠很臭？政府花了這麼多錢修建後又說要拆掉，請問你們的心是否被狗叼走了？

第二個問題，現在不是別無所選，為何不選擇走線一？而非要破壞公園？這裏有幾百幢大廈，如何安撫人心呢？我們低下層不像你們這麼有錢，不喜歡就馬上換樓。為何你們要拆公園呢？全部人都反對，政府可以思考，現在你們有路後退，如果別無選擇就無可厚非，為何不考慮其他走線？非要我們生活奔波勞碌都要出席反對你們。現在提倡民主，選特首也說要一人一票，請問你們有沒有順應民意？如果你們繼續堅持實行走線二，我們會跟你對抗到底。因為我們沒錢換房，我們會在這裏住到老。堅決反對實行走線二，對嗎？你們好好聽取民意，全部人舉牌反對興建停車場，我們真的不想做第二個善豐花園，在座的人全部都這認為。

意見七

我支持你們興建輕軌，但不是實行勞動節走線，贊成走海邊，為甚麼呢？黑沙環公園有幾十萬人，需要為這些老人家、孩子著想。走海邊可以使新城填海區受惠，為何非要走黑沙環？氹仔半島都是走外圍，新口岸也是走外圍，為何別人反對你就馬上走外圍？這是幾十萬人唯一的公園，上面行車，下面坐人，你說有安全數據，中國的高鐵也說有安全數據，但一樣出軌。台灣的煤氣管道也有安全數據，但一樣發生爆炸。如果出現問題，你們如何面對市民？

最後一點，黑沙環的市民反對就說走公園，但新口岸的市民一反對就走外圍。你們應該為民著想、為環境著想，連這個公園也破壞了，請問老人家到哪裏休憩呢？

意見八

感謝各位街坊抽時間出席來反對輕軌勞動節高架方案。政府提倡環保，請問政府如何環保？牽頭拆公園、勞民傷財，對嗎？政府一直推銷勞動節馬路方案，勞動節馬路被虎視眈眈，這已是第二次。兩、三年前說建街市，現在又說興建輕軌，請問你住在哪裏？你們這麼喜歡輕軌覆蓋面大，那就建在你家門口吧，為何不在你家門口興建呢？政府是否全由你們幾個作主？你們說在哪裏興建就在哪裏興建？不聽民意？報章有報道指有百分之五十二的民意反對勞動節馬路方案，同意沿海方案。為何不策劃沿海方案，硬要虎視眈眈勞動節馬路？

還有一點，何時諮詢完畢？何時將結果向廣大市民公佈？你們是假諮詢。早幾天叫走不動的公公婆婆去諮詢，這是甚麼諮詢？我不擅長說話，文化不高，我說話一針見血。政府諮詢講求民意，你們有民意支持嗎？你們一意孤行，甚麼都是你們作主的嗎？

意見九

各位街坊，海邊地方這麼大，為何不在海邊興建輕軌，非要破壞公園？你們晚上五時看看這個公園，整個公園都坐滿人，為何不挖海邊，一定要挖這裏？麻煩早上或下午五時去看看公園，全部坐滿人，你為何非要拆掉公園？甚麼才叫綠化呢？高樓大廈住了多少人？拆了這個公園如何彌補？你們來評價一下吧。

意見十

幾年前政府說想在公園興建街市，現在說想興建輕軌。請問在座各位，包括政府官員，到底這個地方適合作為公園、街市，還是適合興建輕軌呢？請大家選擇，請政府回答我們這個問題，做甚麼比較適合？

意見十一

我想大家都很激動，我也是。很多市民反對勞動節方案，我只能這麼說，剛才有市民說過要民主。但我作為少數，也想表達我的意見。我不是反對哪條路線，既然特區政府提出了這樣的方案或新技術，代替原有的機動車輛排出廢氣，解決現有的交通問題，我們是否一面倒推翻？如果我說錯請大家批評。一直以來，大家提出輕軌疑似支援大企業，如果他們想輕鬆一些的話就會實行沿海方案。但作為市民，我認為最大的效益應該是解決大家的出行問題。

我現在不是說要在誰家門前興建輕軌，但請問大家覺得現在的交通有沒有問題？從氹仔到關閘要塞車多久？飛多少個車站？我認為在我家門前建輕軌沒有問題。

意見十二

剛才你們提到一個2010年的數據，是北區的居住人口比較多，佔了全澳門的四份之一，預計2020年的使用率達每小時三萬人次。分析三條走線，日後輕軌落成後，乘坐輕軌的人數將會不斷增加，你們有沒有想過估計2020年才剛剛落成，而如果剛落成時，每小時乘客達三萬人次，日後人數再不斷增加時，有沒有考慮到承載量的問題？現在很多道路或大橋都沒有思考這個方向，日後要再興建大橋時就會增大成本。如果日後的承載量增加，實行走線二或走線三，有沒有想到人數增加後的方案？我只是看到第一條走線有空間擴建，所以希望大家回答這個問題。

第二，在場的居民都是考慮公園設施的問題，你們有沒有想到公園是城市的公共空間？有沒有分析公共空間對城市發展的重要性？我在網上隨便搜查一篇文章，這是一個很具爭議的議題，它對於社會的治安問題、城市規劃的邏輯問題、地方的風土人情、政治的管治水平都有影響。如果你們真的要破壞公園建設，真的要想清楚這方面的影響或破壞性有多大。輕軌主要是疏導交通，不知道為何現在給我們一個錯覺，我們要在巴士和輕軌之間二選一，給我們的感覺就是這樣。

意見十三

輕軌最高是八十分貝嗎？但我們在公園玩耍，又會有人來投訴我們太吵。政府制定法律最高分貝是六十，如果輕軌是八十分貝，那便會長期影響居民，下班回家後也不能睡一個好覺，讓居民如何生存？可否考慮一下我們？另外，如果黑沙環中間的大廈倒塌了，政府是否幫我們購買保險，百分百保障我們的大廈安全？

意見十四

既然有百分之五十幾的反對聲音，支持聲音只有百分之十幾，為何政府一定要強推呢？是否假諮詢呢？請問你們是否居住這個區？如果有的話，相信你們也不會這樣做，有錢不會住黑沙環貧窮區。



意見十五

我今年二十四歲，想問一個問題，輕軌落成後是否完全沒有公園了？各位前輩、街坊，我是一位年青人，有時候我們上班乘坐巴士很塞車。你們有沒有考慮過你的子女，因為我有孩子，會否想更方便他們日後使用輕軌？我沒有特別支持哪條走線，我只是很希望興建輕軌。現場有很多前輩，我看不到二十來歲的人發言。對於年青人而言，建設輕軌真的很好。

意見十六

我反對黑沙環公園二線方案，贊成一線方案。政府經常說陽光政府、以人為本和聽取民意，但政府一意孤行，非常不尊重北區的居民。2008年政府提議在黑沙環公園興建街市，幸好大家齊心推倒這個方案，所以不敢再興建了。我不想成為第二個善豐花園的居民。

意見十七

大家都有目共睹，居民都喜歡海邊的方案，那就走海邊走線吧，這樣大家都安心，對嗎？這才是民意。你可以現場投票，讓大家投票，這就是民意。實行沿海方案，大家都好辦。

意見十八

我也是住在黑沙環區，我不知道你們如何設計，我是駕駛者，友誼大馬路平時三線已很塞車，是全澳門車流量最高的地方，假如興建輕軌，一旦開始施工就會導致澳門大塞車。

我最反對輕軌走線一，興建輕軌的原意是為民，不可能要我開車過去坐輕軌，你以為是興建碼頭嗎？走線二、走線三還可以考慮，但希望不要浪費公帑實行走線一。走線一真的是浪費澳門人的公帑，因為輕軌不僅是屬於某部分居民，而是屬於整個澳門的。我認為走線一沒有作用，根本是白費。我贊成走線二。

意見十九

其實大家來到這裏的目的是一致的，支持沿海走線，一定要走海邊，除了你們安排的幾個內奸外，大家全部都是贊成走線一，對嗎？現在政府官員諮詢一定要聽取民意，我們所有的民意是贊成走線一。如果實行其他兩條走線，是否佔據更多公園面積？小朋友就會沒地方玩耍，老人沒有地方做運動。第一條走線的民意是最高的，所以一定要聽取民意。

意見二十

我贊成輕軌走沿海，如果政府堅持走黑沙環公園，我們一定跟你拚命。

意見二十一

請問輕軌建成後是否就沒有其他車輛在路上通行呢？你只是強調輕軌噪音很低，一輛旅遊巴士的噪音已有八十分貝，如果加上輕軌的噪音，輪班工作的人士是否還可以睡覺？出現精神病怎麼辦？誰負責呢？

意見二十二

你們興建輕軌的目的是方便街坊，現在街坊反對，你們興建也沒有作用，打算如何處理？興建輕軌只是為了方便兩旁的居民，現在兩旁的居民都是反對，你們可以向大眾諮詢，我身邊的市民都是反對的。這群居民都是反對，住在兩旁的居民都不想興建輕軌。你諮詢我們附近的居民，附近大部分居民都是不支持。

意見二十三

我很反對在公園興建輕軌，為甚麼呢？因為對我們區居民的影響很大。我很反對在黑沙環公園興建輕軌及停車場。如果真的在這裏興建停車場，將來發生第二個善豐花園事件，請問政府誰負責？

如果有人願意負責將來可能出現類似善豐花園的危樓事件，那我便不反對在這裏興建輕軌，希望有人願意承擔，如將來發生，誰負責這裏所有居民的問題？第二，對我們的影響很大，因為黑沙環公園的走線對我們的作息、噪音、污染環境、懸浮粒子影響很大，希望能真正諮詢民意，聽取市民的意見。在座百分之九十九都是反對的，希望你們真正聽取我們的意見。

意見二十四

很多居民因反對而反對。只有你們居民說不准我說，這叫民主嗎？我一定支持走線二。

意見二十五

今晚的諮詢會大約有多少人？大約有多少人啊？大約有幾百人，但我只聽到兩、三個人發言反對沿海走線，其餘都是支持沿海走線的，對嗎？你們聽到嗎？大家都是支持沿海高架走線。反對實行勞動節高架走線的舉手。我們大多數反對走勞動節高架走線，支持沿海走線的。

意見二十六

我們支持沿海走線，各位街坊，你們是否贊成沿海走線？讓市民發言就不要開這麼多會議，我們要上班的，明白嗎？我十點鐘開工來陪你們，你們可以來這裏享受，但我們從早到晚都要上班。

實行方案一沒有這麼大影響，也不用搬動這麼多樹木，一棵樹要十幾二十萬元。沿海沒有樹木，為何不實行走線一？如果再不答應我們，我們晚上八、九點鐘排出來十字路口。

意見二十七

你們知不知道廣福安、廣福祥、保利達全部都是填海的，全部都是用沙泥填的。現在開挖興建輕軌，我不想出現第二個善豐花園，我不想在這裏興建停車場，不想在這裏興建輕軌。不要在這裏假諮詢了，我們不想聽，這麼多位街坊也不想聽。我們支持沿海走線。

民眾建澳聯盟

2014/07/01 15:30 民眾建澳聯盟

意見一

支持勞動節高架方案，但政府必須有決心落實走線的態度，且應落區聽取民意。

意見二

認同勞動節高架方案，但亦關心其他走線能否覆蓋足夠面積的區域，以及是否便民。為紓緩北區擠塞的交通，我贊成興建停車場，但不贊成影響公園，建議保留並重整公園，再增加其他社區配套設施。

另外，輕軌建設總體規劃當中，有否將關閘巴士總站納入考慮範圍？建議巴士總站應使用處理廢氣的空氣處理機。而輕軌關閘站的設計亦必須考慮到站體容積是否足夠容納關口出入境的人流量，尤其是出入境高峰期。如果乘客未能全部上車時，站台是否有足夠地方讓乘客停留？最後，施工期間會否進行綠化？

意見三

勞動節高架方案是可行的，但關注輕軌行駛期間的噪音所帶來的影響，以及施工期間是否需要封閉整個公園？如果封閉整個公園，對居民有何補償措施？政府需於諮詢期間向公眾公佈相關資訊。同時，亦需向居民清楚解釋輕軌行經時對周邊樓宇會否產生任何影響，以讓居民釋除疑慮。

政府亦應儘早向公眾公佈具體的施工時程，包括各路線和站體的施工時間，讓居民對施工的忍受期有心理準備；亦應向市民多解釋輕軌與巴士路線和完善整體交通的規劃理念。

最後，建議政府透過不同類型的親身體驗活動讓市民更立體地感受輕軌，如親身體驗車廂或主題推廣活動等，讓居民對輕軌具有願景。



澳門街坊會聯合總會

2014/07/02 17:00 澳門街坊會聯合總會社區服務大樓

意見一

現時北區交通情況混亂，政府應改善沿海海濱之休憩設施及重整海濱長廊。

意見二

政府進行宣傳推廣時，需多以模型、圖案或展板形式讓居民深入了解，太複雜的技術居民不懂，建議政府以較容易的方式向他們展示有關資訊。

意見三

如果興建地下停車場，政府須向居民解釋工程會否影響周邊的建築物或路面。而由於施工位置處於沿海地方，更須做好防水和抽水等工作。同時，須注意不要發生類似關閘停車場水浸事件。居民較為關心的問題是施工時間有多長、對他們的生活的影響有多大等。另外，施工期間，會否有其他地方作公共休憩區給予市民作補償？

意見四

輕軌經過關閘邊檢大樓會否影響關閘拱門？施工期間對關閘口岸的出入境人流有何安全措施？政府在收集市民意見之後，必須結合專業的意見，不要像氹仔中央公園一樣，由於加入太多的居民意見，以致設施雜亂無章，影響使用。

另外，沿海一帶是否可填平海濱公園，讓居民在建設期間，有其他公共設施可作補償？政府須向居民清楚解釋興建地下停車場或做土建工程會否對其樓宇造成任何影響，以及是否會有預防措施和路面下陷監測等資訊。

最後，要注意研究石排灣連接關閘的人流，尤其是2015年後氹仔路環區人口密度發展將比現在更高。

意見五

個人比較關注沿海方案有關行人過路設施的設置。

意見六

停車場與黑沙環公園會否同時施工？建議政府進行分階段施工，好讓市民在施工期間仍可使用有關設施。

意見七

若經專業分析而確定走線方案，政府就應堅持落實，不要因聽到小部分反對聲音而作出改變。



澳門工會聯合總會

2014/07/03 11:30 澳門工會聯合總會北區綜合服務中心

意見一

政府可與團體或社區中心合作，向居民推廣和宣傳輕軌。因為社團可以作為政府及市民之間的溝通橋樑，而且居民亦希望能多了解輕軌的特點，故建議政府日後可以組織更多的場次，不要只做一或兩場的公眾諮詢會，而應繼續多方面向居民作諮詢。

意見二

居民主要關注噪音、承載力、速度和會否墮軌等問題。當中關於噪音方面，尤其是黑沙灣公園，其實公園內本來就有市民使用擴音器，已令周邊環境很嘈吵，所以建議政府在設計時，除考慮輕軌本身的噪音外，亦要將居民平時使用公共設施時的生活噪音，在細化設計時納入考量。

意見三

我認為勞動節方案較佳，但政府應注意如何向公眾清楚解釋各方案的利弊，讓市民了解各方案後再作選擇。而向社會大眾講解時，要用簡單易明的方式向居民表述，太複雜的詞彙及專業的數據都不適合地區的市民，所以政府必須想方法讓他們明白最基本的資訊。例如：澳門輕軌是採用橡膠輪軌，並須強調與香港地鐵的分別，以及某些明確的數據，例如：一節車廂可容納約一百人等。同時，以現場展示方式讓市民親身感受乘搭輕軌及列車行駛時所發出的聲音，更形象和立體化地讓市民更易明白甚麼是輕軌系統。

另外，市民憂慮列車行駛時可能會發生意外，就此，政府有何緊急處理措施？而關閘站的站體設計方面，我認為列車經過關閘拱門後方通向青洲粵澳新通道的設計方案可行，但需注意整體的景觀設計。

意見四

不論鄰埠、國內或國外，政府都寧願花費更多的建設時間和金錢，都必會將站體設置在離民居最近的地方，目的就是為了要多方便市民一分鐘，因為這才叫便民。同理，澳門政府亦需讓社會明白設置站體的基本概念及原則，就是要方便大眾，而不是因阻礙景觀而調整站點位置。

意見五

政府在講解時要注意表述的措詞，要用居民能聽懂的字詞，例如：澳門居民對表達距離的數字之敏感度低，所以向居民講解站體位置與民居距離時，就應儘量避免以數字代表，而可嘗試以步行分鐘代表距離，以點對點步行時間取代步行範圍距離來表述之，居民就會較容易明白。高度方面，亦同樣可以圖標標示方式，在樓宇的具體位置上標示出軌道的高度，讓居民可以更確切知道樓宇會否被遮擋，如有，亦要清楚表明其遮擋位置及高度。同時，政府亦要向居民說明會否在遮擋位置做綠化設施或向居民作補償等。這些資訊，應儘早讓市民知道相關設計和安排。

另外，關於向居民解釋噪音的問題上，只靠數據表達是不足以讓居民釋疑，因為每人對分貝的感知度不一，所以必須以實物或模擬的方式向市民展示，讓他們親身體驗，並感受輕軌行駛的聲音不至於對居民的生活構成影響。



澳門葡人之家

2014/07/03 18:30 澳門葡人之家

意見

對北段三條高架走線方案及關閘站均沒有意見，但關注站點、軌道與澳門城市景觀的融合。我覺得灰色的樁柱會影響澳門的景觀，建議政府可以邀請不同的設計師或藝術家合作，結合中國、葡國和澳門的特色圖案進行設計。



澳門東北區坊眾聯誼會

2014/07/04 11:00 澳門東北區坊眾聯誼會

意見一

贊成勞動節高架方案。但有一個建議，就是能否將途經御景灣的走線再往外推，以加長相隔的距離？而關閘站的站點可否作出調整，設於三不管區域內？

我認為雖然走勞動節馬路會影響黑沙環公園，但觀乎世界各大城市的經驗，在建設軌道交通的同時，政府會因應不同地區的特性，藉機一併改造或修飾城市的景觀，將輕軌與周邊環境一體化。所以政府應該向市民發放更多類似的資訊，讓市民更容易明白。

另外，政府需多考慮居民所擔憂的問題，在宣傳時必須向公眾說明政府能補償的措施，例如：在施工期間，如果區內設施暫停或永久停用，政府會否有補償措施？

最後，我建議向公眾介紹時所用的展示文件應儘量簡明易懂。

意見二

我贊成勞動節高架方案。同時建議站體可以借鑒台灣站點的設計概念，以不同的主題設計站體，令各站體更具特色，與社區融合，亦可作為景觀點；另外，建議關閘站應該如橫琴站一樣，設計成一個交通樞紐，而不只是獨立站點。

意見三

建議可在區內舉行開放式的小型諮詢會，讓更多地區居民更清楚了解公開諮詢的內容。同時，藉著現時在暑假期間，可協助培訓青少年做輕軌大使，在北區的不同站點做更廣泛的宣傳推廣，向居民介紹輕軌走線。政府亦應向區內學校作簡短的說明會，以解說施工期間可能會造成的影響。



澳門退休、退役及領取撫恤金人士協會

2014/07/07 16:00 澳門退休、退役及領取撫恤金人士協會

意見一

居民比較關注關閘及北區於暴雨及颱風期間會有嚴重的水浸情況，政府在建設輕軌北段時，會否考慮到相關問題？建議在施工時應注意排水，不要有像氹仔發生水浸的情況。

另外，須注重文物保護，關閘拱門對澳門有很大的意義。

意見二

贊成勞動節高架方案，我認為該走線較佳及影響最小，同時認為保護文物亦非常重要，須加以重視。

意見三

認同勞動節高架方案。

意見四

三條走線方案都可以。

意見五

必須重視及關注關閘拱門的情況，關閘拱門的設計師認為城市發展的同時必須顧及文物的保護，要以不影響到拱門為大前提進行建設。

意見六

政府應多派員到黑沙環公園，實地了解居民所需，例如：黑沙環公園早上使用的人較少，因為公園內太陽太大太熱，到黃昏時間長者及小孩則常到公園活動及休憩。每天都有很多居民途經公園，再經行人天橋到海邊跑步，而老弱殘疾及病患者亦要每天經過公園到黑沙環衛生中心看病，所以政府在設計時，有否考慮到相關情況？在施工期間對該區最直接的使用者有何安排？居民、長者、小孩可以到哪裏休憩？使用者如何到衛生中心應診？興建輕軌對社會是有益的，但如果只有居民單方面付出，影響比建成效益大的話，我本人便不贊成政府興建輕軌。

意見七

贊成勞動節高架方案，但關注工程期間會否破壞該區的綠化。



意見八

施工期間如果出現人手短缺，會令工程延誤，繼而導致增加額外的費用和延長施工期，這些後果都變相由居民承擔，政府應落實監督工程進度以確保工程如期完工，避免出現上述問題。

意見九

贊成興建輕軌，期望建成後能緩解澳門交通問題，並希望政府可減少發財巴的數量。

意見十

政府必須注重文物的保護以及保持其完整性，若不注重保護或保養，情況就會與香港一樣，因為城市發展而失去了歷史文物，變成一個沒有特色的城市。

意見十一

贊成輕軌行經黑沙環公園，政府應實地考察或透過落區調查，確切知道居民所需及居民的生活習慣，以便協調輕軌分段施工及封路等措施的安排，居民就算在施工期間要忍受諸多的不便，但仍會有相應的補償措施。



澳門土生葡人青年協會

2014/07/08 19:00 魯彌士主教幼稚園

意見一

如果選擇馬場東高架走線，那麼高架橋的樁柱會否影響地面交通行車？我認為該路線的路面闊度足夠予興建輕軌使用，但擔心會發生如倫敦街居民反對的情況。但以個人知識來看，倫敦街如興建輕軌，其軌道雖與民居距離較近，但技術上是可行的。

意見二

關注站體的尺寸，特別是黑沙環公園站及東北站的大小；並建議於站內設置一些例如咖啡室等配套設施。

意見三

比較贊成勞動節高架方案。但輕軌經過關閘邊檢大樓會否影響其景觀？另外，亦希望藉此機會反映澳門現時的交通問題，包括的士難載、巴士滿載、發財巴數量太多等。

意見四

輕軌規劃時應分清以澳門居民或旅客為主要目標客群，另外澳門輕軌是否如香港或上海地鐵般以私營方式經營？澳門現時欠缺相關的專業公司及人才，難以用相同的方式營運，認為以政府為主導之半公私營運模式較適合澳門。



御景灣住戶專場

2014/07/13 15:00 聖公會（澳門）蔡高中學

2014/07/26 19:00 聖公會（澳門）蔡高中學

意見一

很感謝政府今天給機會讓住戶反映意見，我要介紹的這個幻燈片是關於輕軌高架對黑沙環區造成的影響。這個背景是黑沙環公園，如果要興建輕軌，屆時這個公園就會變成這樣。現在政府就這三個方案諮詢公眾，我藉此機會向政府反映意見，讓政府知道輕軌高架走勞動節馬路和馬場東馬路將對黑沙環帶來的不同影響。

第一，破壞了黑沙環公園的生態環境和景觀。黑沙環公園是黑沙環唯一一個休憩地方，平時是大小老幼休憩的地方。如果輕軌高架走勞動節馬路，會破壞公園生態環境和景觀，影響周圍的光線和空氣進入，使市民失去一個良好的休憩空間，剝奪市民紓緩壓力、鍛鍊身體、增進鄰里感情的場所。我們的圖書館等設施都在這裏，之前政府提過想建街市，後來居民反對，計劃擱置了。後來又說在公園興建一個戒毒中心，那次更厲害，黑沙環區的市民很反對，所以最後計劃也擱置了。直至這次為了興建輕軌而破壞公園，很多居民都反對這個建議。

第二，輕軌建在這裏會破壞整條綠化帶。勞動節馬路有很多種植了多年的樹木，如果在勞動節馬路興建輕軌就會破壞樹木，嚴重影響生態環境，使該區的氣溫增加，也不環保。



第三，會導致黑沙環區的交通嚴重堵塞，剛才提到的施工期是五至六年，這五至六年期間道路會非常堵塞，因為勞動節馬路有很多發財巴、私家車、公共巴士經過。平時交通已經堵塞嚴重，一旦在勞動節馬路施工興建輕軌，堵塞情況真的不堪設想。上面這兩幅圖是氹仔輕軌高架橋的施工情況，下面的是去年下雨水浸的情況。政府聲稱已汲取了氹仔的施工經驗，但黑沙環區跟氹仔的道路完全不同，地下的渠道也不同。我們這裏有一間污水廠，污水廠的渠道很複雜，一旦發生類似的情況，後果不堪設想，居民的財產損失會非常嚴重。

第四，影響居民的生活和作息。勞動節馬路和馬場東馬路兩側都有很多大廈，居住了很多市民。政府告訴大家輕軌使用膠輪沒有噪音，但恐怕日久基建會破損，路過發出聲響的時候已經不能阻止它運行。平時有大型的巴士經過時，大廈內的住戶已經感受到振動，何況是如此大型的輕軌電動車經過呢？平時勞動節馬路已經有很多汽車經過，汽車的廢氣、噪音已經造成環境污染，如果再加上輕軌，周圍的市民終日無法安寧，屆時會影響社會和諧，民怨四起。

第五，有一篇武漢理工大學的碩士論文，研究交通設施對周圍居民環境的影響，有些觀點值得向大家介紹。這個觀點闡述高架橋，由於聲音位置抬高了，所以噪聲的擴散面增大，受到影響的範圍會變大，而且兩側的噪音會比平面道路的噪音污染高。所以在空中、地下、反射噪音三結合，實際上受到交通噪音的綜合影響會很大。據羅湖區環保部門的統計，每年環境信訪中噪音投訴佔六成以上，即落成後會不斷收到投訴，而且會造成各種各樣的環境污染。譬如導致兩幢樓宇之間的距離密集，使市民感到壓抑。而且會影響自然採光，晚上經過的時候也會造成夜間光污染。剛才提到兩、三分鐘一班次，即兩、三分鐘就會振一振、吵一吵。根據《澳門輕軌第一期綜合環境評估報告》資料指出，這是在網上搜尋的，他說深夜輕軌的噪音水平達到六十八至一百零三分貝，但正常應該低於五十五分貝。勞動節走線方案的彎位較多、較急，所以輕軌噪音比其他區高。

第六，消防和安全的隱患。無論輕軌建在勞動節馬路還是馬場東馬路，兩旁都有很多建築樓宇，非常密集。現在市民的居住已經非常密集，而且勞動節馬路還有一個大型停車場，假如出現意外或火災會影響消防車和救援隊進入，不利消防和救援工作，造成消防和安全隱患。

第七，增加交通路線的複雜性。勞動節馬路有一座天橋，無論輕軌高架建在天橋前後左右、上下都不適宜，因為會增加路線複雜性，影響道路使用者的安全。因為當輕軌經過時，駕駛者都會分神，有可能增加交通事故的發生率。

第八，公共健康及衛生問題。勞動節馬路有一間污水廠，是黑沙環區污水主要集中的地方，如果輕軌高架建在這裏，很容易影響污水管道。污水管道一旦受影響，就會造成污水外洩污染環境，後果非常嚴重。近來污水處理廠外圍向海的地方進行施工，已經很臭，再者污水廠處理污水的過程會產生氣味，居民已經長期反映問題，但都未能解決，如果再在這裏興建輕軌高架，導致臭味不能驅散，會影響大眾市民的健康。

第九，增加人口和建築物的密集度。黑沙環區是澳門半島人口建築物最密集的地方，如果在勞動節馬路或馬場東馬路興建輕軌，會大大提高該區的人口和建築物密度。雖然政府實施輕軌交通建設的本意是方便市民，但現在不僅沒有給市民帶來好處，反而對環境造成不利的影響。黑沙環區道路狹窄，尤其是這幾條道路人口密集，所以勞動節馬路和馬場東馬路不適宜興建輕軌。如果在此興建輕軌高架，這條綠化帶的樹木就會全部砍掉。你們看看大廈很密集，有很多人居住，其實是這七萬人會受到影響。這是馬場東馬路和蔡高中學的道路，都是非常狹窄。勞動節馬路有一個南光加油站，鄰近也有一個ESSO加油站，如果興建過程或落成後一旦發生意外會造成爆炸事故，釀成嚴重的人命傷亡和財產損失，對居民的生命財產造成巨大威脅。日本使用輕軌已有二十多年，但意外就是意料之外，不能百分百保證不發生意外，如果一旦發生意外，這區的居民會很危險。不知為何政府偏向勞動節馬路，聲稱路程最短，但路程短是否是市民最需要的？政府提倡交通設施應該利民，而不是害民。

以上提出了多種不利因素，潛在的危機是能預見的，政府不能漠視這麼多不利的因素。總而言之，勞動節馬路和馬場東馬路興建輕軌是利少弊多，負面的影響沉重而深遠，希望政府三思。然而輕軌高架選擇沿海線有以下優點：

第一，這篇論文也有提到可以避免對周圍居民的影響，就是選擇不太密集的路線，所以沿海線是最好的選擇。這也是方便市民出行，因為沿海線包圍整個黑沙環區，市民多走一條街就能到達。勞動節馬路和沿海線只是相隔一條街，市民多走一條街就能到達，都是很方便。

第二，可以打造一個旅遊景點吸引市民、遊客觀光。在新口岸從氹仔沿著海邊過來，市民、乘客乘坐輕軌能欣賞沿岸的風光，飽覽海岸的景色，澳門也多了一個旅遊景點吸引遊客，也可以推動本澳旅遊事業多元化發展，提高經濟效益。

第三，有利於將來的城市規劃。現在A區在填海，A區對出有一個人工島，如果在該區興建輕軌高架，能更方便地連接黑沙環區的路線，這個規劃比較現代化，對將來城市的發展有利。

第四，有助疏導外來人群。昨天的報紙報道A區公屋會增加至二萬八千個，只是計算父母、兩夫妻加一個孩子，一戶有五個人，二萬八乘五有十四萬人，已經不計算私人屋苑、在這裏玩耍、上學的人口。其實覆蓋範圍多了十四萬人，現在沿海沒人居住，在這裏興建對居民的影響少。在不影響居民的情況下在海邊興建輕軌，屆時落成後大家一起使用是最好的。

第五，輕軌沿海路線有兩個站點，友誼橋北站和南站，譬如人工島、A區有人過來，這兩個站點可以承載該區的市民或遊客，接著分流到其他區，不需要再湧進黑沙環的市中心。現在已經很多人，如果再多一些人，在超負荷的情況下對黑沙環區的人口和交通造成很大壓力。希望輕軌能遠離民居，海邊馬路和大廈相隔很遠，距離民居遠可減少影響、減少密集度、減少居民的壓抑感，而且聲音不會傳達這麼遠，因為有這麼大的擴散空間，兩旁的居民就不會受到如此大的噪音影響。

第六，對交通造成的壓力是最低的。沿海路線位於現在行車馬路的外面，所以不會影響現在行車的路徑，可以將交通壓力減至最低。剛才聽到介紹，可以巧妙地處理樁柱，將輕軌建在馬路外，將交通壓力減至最低。

所以我們希望輕軌高架橋行走沿海路線，這是最適合的選擇，希望政府接納大眾市民的意見。總括而言，第一，十個人中有九個人不知道有三個方案選擇，希望政府增加透明度。第二，現在是諮詢期，所以有三個方案可以選擇，不知道為何我在諮詢會或電台聽到、看到的，都是政府不斷說勞動節馬路方案好，市民越是反對，政府就越是鼓吹勞動節馬路方案好，不知道這是為甚麼。第三，有一種強逼的感覺，一定要讓人覺得勞動節馬路方案好，但市民認為勞動節馬路方案不好，希望政府真正聆聽市民的意見。第四，應該由用家選擇，市民才是真正的用家，輕軌是建給市民使用的，所以市民有權選擇我們需要的方案。

意見二

我想先問幾個問題。諮詢期有三個方案給我們選擇，如果政府未取得居民的同意幫我們決定，我們能否反對？如果不可以的話，希望政府做任何決定前進行公投，由居民負責選擇哪個方案適合市民，這樣可以嗎？我稍後會提到很多問題，因為以前政府未經居民同意就自動幫我們決定，而這個決定完全沒有諮詢，現在諮詢可能也是假諮詢，只是做個樣子。希望政府在做決定前進行一次公投，由居民負責自己的要求，好嗎？我們只是作出自己的選擇，剛才有意見提到，如果不能選擇自己喜歡的方案，那諮詢有何作用？所以全民公投贊成或反對某個方案吧。

我現在說缺點好嗎？大家能否清楚測量從御景灣到輕軌的距離有多遠？從御景灣門口到輕軌的橋墩有多遠？

聽完講解後，現在大家清楚了，從御景灣門口到天橋的位置是二十米。首先說噪音的問題，每天運行十九小時，約三至五分鐘一班車，最高時速是八十公里，平均時速是三十公里，那麼會產生多少分貝呢？大概是八十分貝。一般來說人可以接受的分貝是多少？大概是三十七至四十三分貝，如果長時間接受十九小時內每三至五分鐘一班車，就會導致你可能失聰，甚至有精神的滋擾。除了輕軌還有兩條行車線不停產生噪音，不僅是輕軌產生八十分貝的噪音，還有兩條行車線不斷行車，還有巴士等等。雖然我住在高層，但住在低層的居民真的很慘，長時間被噪音滋擾。

另外，我不是代表御景灣發言。深入到廣福祥、廣福安，這麼近的距離，能否保證零意外？即輕軌完全沒有機會脫軌，如果脫軌撞向民居，甚至撞向廣福祥、廣福安或其他樓宇，因為覆蓋率如此大，造成的人命傷亡誰負責？有否考慮到這方面？是否保證零傷亡、零意外？是否完全不會出現意外？有否想過這方面？如何解決呢？這裏有很多彎道，有急轉彎，你能否保障零意外？你在說歪理，完全沒有道理，剛才我已經說出了我們的道理。

意見三

剛才的意見中所表達擔心的問題確實是有理由的，因為在電視電台節目中聽到的都是集中在勞動節大馬路。這個御景灣專場，剛才提到公園的問題，我擔心很容易被別人標籤我們很自私。在這個關注小組中，希望廣福安其他市民也發表，如果只有御景灣就顯得我們太自私。

剛才有意見提到的內容不僅是御景灣的問題，基本是整條馬路的問題。我支持沿海高架方案，為甚麼呢？澳門有多少個這麼長的公園呢？可以說得出的只有皇朝和南沙環公園，而且這個公園的環境比皇朝的公園更好，因為皇朝公園的用家少一些，那裏多數都是商業大廈，當然都會有住宅。但這裏全部都是居民，突然在中間興建一條高架輕軌穿過，一定會影響附近的居民。先不要說我們有會所的，包括廣福安、金海山、以前的經屋等全部都沒有花園，全部都是集中在這個公園活動。雖然你們剛才提到有很多新建設，但全部變成在天橋底下或室內的環境，我相信居民知道有樹木的地方已經開始減少，因為路環已經變成了經屋群和私人樓宇，所以真真正正有樹木的地方很少。為何在馬路旁邊的公園環境空氣也不太差？原因是中間有很多樹木，樹木有吸塵的作用，當塵土黏在樹葉上，雨水淋下來就會洗刷乾淨，這就是公園乾淨的原因。如果在上面興建一條天橋，中間一帶的樹木全都沒了。

第二，當我們使用公園的時候，所有小朋友、老人家坐在這裏只能看著天橋，會感覺被天橋壓著，環境很暗，影響採光，這是最關注的公園問題。還有公園後加油站和停車場中間的樹木已經長得很高，逐漸形成樹蔭，即兩邊的樹木長得像一個拱頂來遮擋車道，形成一個很陰涼的環境。剛才的女士說得很對，如果拆掉一旁的樹木，中間的道路就會很熱，這是肯定的。

另外，為何我認為走沿海路線比較好呢？興建高架橋當然是為了便民，很多人都提出地鐵和高架橋，當然我在電視上也聽到，如果在勞動節大馬路興建地鐵會很麻煩，為甚麼呢？因為污水處理廠有一條大渠道。這是一個考慮點，但不能因為政府很希望能在五、六年內儘快落成輕軌，對施政好一些，讓居民認為政府有做事，在五、六年內儘快興建一些便民的設施，所以就將輕軌放在中間吧？這樣市民都能使用到，但實際是影響到周邊的居民，為何這條道路如此堵塞呢？不僅是居民使用，可能是其他人借道經過。

我贊成沿海高架的原因是興建高架橋一定要遠離住戶，剛才你提到，在岸邊興建高架橋，要封閉兩條行車線，我認為有可行性，因為那裏很寬闊，海邊的行人路也有人跑步，但當那邊施工的時候全部封閉也沒人理會你，因為不在那裏跑步可以在水塘跑，通常都是水塘的跑步人士一直跑到這裏。我認為在這裏施工影響不大，因為封閉的這條行人路之使用率不算太高。兩邊行車線中間還有一條花圃線，這條花圃線都可以封閉。如果建在外圍一定能遠離民居，而且只需設置單邊的隔音屏障，

聲音都是向著海邊，不會影響到兩邊的居民。為何你們如此深入研究勞動節大馬路？你們都知道這條線路影響居民最大，既然要選擇一條對居民影響如此大的線路，為何不選擇一條影響較小的？如果真的為居民設想，可以重新考慮接駁地下通道。香港最初興建地鐵都有人反對，為何興建後也沒人反對？因為地鐵沒甚麼人會受到很大的影響，最多只是影響工期。很多時候在節目聽到將焦點轉移到施工期間對居民的影響，工期是五、六年，但日後會長期影響居民。譬如搬過來的時候有污水處理廠，最初我以為政府會做得很好，不會有臭味，但搬來後發現有臭味。有時候我聽鄰居說你搬過來的時候就應該知道，這個我們最多只能投訴，沒有辦法了。現在要興建高架橋，我們一定要先阻止，因為對我們的影響很大，一定會有噪音影響。剛才你說用不同的聲音比較，但噪音是疊加的，行車噪音與輕軌噪音疊加，而且輕軌持續十九小時運行，對我們的影響確實非常大。

我們堅持放在第一位的是公園問題，無論重建公園有再多設施，這些全部都不是樹蔭，而是石屎場。對此我絕對非常反對，因為澳門並沒有很多自然環境。

另外，據我觀察，塞車的原因是發財巴，關口一塞車就全部堵塞。澳門旅客過關的時候，不能乘坐巴士，為甚麼呢？因為全部都是勞工，全部都是去氹仔，我們無法乘坐巴士。如果沿海圍著澳門轉一圈，將遊客全部送到賭場就可以了，這樣對澳門人也有好處。我不管建設投資的事情，但這一定對澳門人有好處。如果在御景灣門口這麼狹窄的道路興建輕軌，你會否拆掉污水廠？你不會拆掉。道路已經這麼狹窄，還要興建一條高架橋在家門口。請問如果你住在這裏，你會否將整個御景灣翻新、重新隔音、重新做過景觀？我不是自私，黑沙環的道路本來就狹窄，去黑沙環上班坐巴士已經足夠，減少一些旅遊巴、的士，如果將運載旅客來黑沙環的車輛，全部轉去氹仔、賭場，我相信住在黑沙環區的居民知道這樣一定不會造成交通堵塞，對嗎？

意見四

其實這些都不重要，最重要的是走御景灣的線路跟其他線路比較，哪個最有利或影響最大。興建好輕軌是五、六年後的事，但五、六年後另外那邊已填好海，輕軌又已經完成興建，這是否對大家都好？覆蓋範圍是十幾二十萬人口，屆時那邊的覆蓋人口也差不多，那為何要走這邊呢？

意見五

說了這麼久，我從來沒有聽過你們會諮詢居民或北區的居民、關閘的居民其實有多少人會使用這條輕軌？因為你們說輕軌的用途是方便市民、居民去碼頭、新口岸。其實你有否做過諮詢，真真正正住在北區的居民究竟有多少人會使用輕軌？會否走到你所說的兩個站點乘坐輕軌去新口岸、碼頭呢？而且屆時輕軌的收費如何？全部都沒有公佈，根本沒有人回答。過境、到氹仔，為何不在岸邊興建一條橋通過去，為何要牽涉這麼多民居的地方？民意一致是反對的，不過你們一味在修飾、美化。你們也不要跟我說分貝，我不懂這麼多。即使只是一隻蚊子不停在我耳邊嗡嗡作響，聲音這麼小我都不能接受。

意見六

興建輕軌的目的到底是方便賭客去賭場，還是方便澳門市民？塞車的時候，是否發財巴最多？

意見七

我們想跟政府的代表作多方面的交流或思考，針對政府的取向，要走勞動節大馬路或馬場東大馬路。現在線路二、線路三，都能聽到市民多方面的意見，針對這些意見，相信你們都有多方面的方法、技術含量去改善線路一的不足之處。譬如覆蓋範圍的問題，我不認為覆蓋範圍小，如果以A區五百米的範圍考慮，覆蓋率不是問題，不是指一、二萬或三萬的人口，我相信將來是更大的人口，是五萬甚至十萬的人口。因為新聞報道預計A區的人口有九點六萬人，如果走沿海高架走線，應考慮將來A區覆蓋的人流。

沿海路線對市民的影響很低。你們提到輕軌的迫切性、急切性、重要性，這些任何人都知道。如果

走沿海線路，相信很多市民都支持。第二，對經濟發展、政治環境、社會都是雙贏。你所說的造價，我不相信沿海的造價比內街高，這是全世界都知道的。我看到你們的資料信息，走沿海造價高，這是取巧的措施。另外，沿海線路的工期肯定比內街短，因為對周邊的影響最低，這是雙贏的。至於將一號沿海線搬出去後，可以做很多步行系統，可以透過步行系統將五百米、一公里、兩公里範圍內的生活圈帶動起來，這是你們可以考慮的，不要堅持一定要走二、三號線。你們可以聽取居民的意見，多方面思考，走一號線透過步行系統可以解決很多問題，可以取消中間的花槽，兩邊的行人路一樣可以擴建。這些你們都可以考慮，不要堅持你們的想法走二號、三號線。我亦相信這是能美化的，你們回去可以反映美化有關線路的建議。

從政治角度考慮，如果走沿海路線，亦可以通過沿海位置，令澳門城市將來有更好的發展，並不是執著在公園裏設站。

意見八

如果考慮海邊走線，由於A區已經在填海，所以可以在海邊加寬道路。但樓宇之間的距離永遠都是這麼多，這是不能改變的。如果興建這麼大型的基建，即有一條輕軌高架橋，盡量遠離民居是絕對能做到的。如果說海岸線不能填這麼大範圍，可否考慮降低高度？即可否貼著地面運行？如果在海邊做絕對沒有問題，很多想法都能做到。如果在兩幢大廈之間這麼狹窄的道路興建輕軌，當然你可以認為很寬闊，但我認為很狹窄，因為有一個公園。在公園和馬路之間又不能走地下，高架橋更加會影響到周圍的民居。如果在海邊可以走路面，高架橋也不需要太高，再高一些也不會有影響，你們肯定會考慮到會否影響外面的豪宅。正如之前的意見所說，為何這麼硬銷勞動節大馬路？是否你們心裏已經有一個想法，然後不斷向外推銷，為何不推銷走外圍的好處？為何大家都這麼激動，導致現場很騷動？我們考慮的是你會影響到我們，這是絕對的。前面在座六位嘉賓，你們是否有人住在黑沙環？我們就是考慮這點，你要明白我們。如果在海邊興建輕軌，可以有很多想法。



意見九

我補充一點，剛才提到沿海路線現在只能覆蓋一萬人，但海一居有十八幢大廈正在興建中，我想比輕軌還要快，十八幢大廈、五十層高，你可以計算一下這裏能覆蓋多少人口。如果沿海到東方明珠有一個站點，再有一條線路到達A區，將來東方明珠就能到達A區，這幫助政府省了這段路的錢。為了澳門將來的發展，可以考慮沿海路線，起碼可以節省幾公里的錢。

意見十

不夠錢的話政府可以追加，追加一次不行就追加第二次、第三次，政府有很多錢。

另外再說覆蓋率的問題，現在經常說這兩個站點能覆蓋多少居民。反過來想，在勞動節大馬路影響多少居民呢？騷擾多少居民呢？要反過來思考，將心比己，你也有家人住在附近。

黑沙環的年輕人、老人家都去黑沙環公園休息、散步、做運動。你要他們在五年期間在這麼惡劣、隨時會有東西掉下來的環境下休息，做運動、聊天，你們要考慮這個問題，這會影響多少人？興建輕軌的出發點是為市民，現在我們坐巴士難、坐的士難，歸根到底是甚麼問題呢？就是有很多遊客。如果能疏導遊客，我們坐巴士、的士是否會鬆動一些？你們經常強調某些工程對友誼橋大馬路往離島道路的影響，走馬場東大馬路會對南澳、海濱有影響。那有沒有想過對勞動節大馬路、廣福祥、保利達、御景灣、廣華大廈的影響呢？還有，現在又說在公園尾興建一個停車場，這一區全部都是停車場，會否影響到廣福祥、保利達、寰宇天下、海名居的樓宇安全結構？

意見十一

大家稍微冷靜一下。我也想問一個問題，你們已經進行了若干次諮詢會，起碼昨天召開過。現在三個方案中，你們接收的意見是傾向沿海、勞動節方案還是馬場東線的方案？我想問你們在聽取市民意見的過程中，或多或少都知道一些信息，既然諮詢會的目的是多人接受的方案，政府就採納這個方案。假設A方案在現階段的諮詢過程有百分之六十的支持率，馬場東線只有百分之二十，勞動節方案也是百分之二十，可能規劃的時候已經揣摩到市民的態度，在不同的段落，譬如廣福安的市民傾向沿海方案，黑沙環的市民也傾向沿海方案，御景灣的市民也是傾向沿海方案，這是否反饋了一個信息給政府呢？

我們是組織單位組織這個平台，我們也明白大家非常激動，包括我在內。但不希望運建辦在表達自己的立場，市民也表達自己的立場，大家都沒有共識。公務要用得其所、必須要服民，似乎現在還沒有達到這兩個狀態，希望政府在今天諮詢會餘下的時間思考，民意傾向這個方案，是否應該調整立場呢？因為肯定有既定立場，不需要假設，我們都有既定立場，我們的既定立場是不要在勞動節馬路興建輕軌。

各位代表都是澳門居民，他們都是公務的性質，他們今天都是執行公務，星期日放棄了陪家人的時間出席諮詢會，我認為他們都有付出，雖然他們是高薪的。提醒大家，在這個過程中，雖然我們的立場有分歧，但不要過分為難他們，我們只是探討事情。

剛才的朋友提到，如果走外圍，是否可以不在馬路上興建，可否在海邊公園上興建呢？其實這涉及填海。我想解釋，不是錢的問題，澳門任何填海工程必須上報中央政府審批，這是時間的問題。剛才你說的是事實，澳門填海需要國務院審批。

意見十二

我想問你們說友誼大馬路北面會封路，其實這段路有很多石灘。高架都是打樁，完全不會影響東北大馬路的兩條行車線，根本不需要封路。再者，你可以做得低一些，避免遮擋視野。從關閘站到外

港碼頭、觀音像，最後到達媽閣，其實可以做分流措施。每天差不多有一百萬遊客來澳，關開出入境的人數最多，其實可以分流旅客去不同的景點。

意見十三

你們好像經常用封路來恐嚇居民。

意見十四

這三個方案中，我認為選擇一個最少人反對的方案。譬如方案一可能涉及我們，我們會反對，在海邊興建沒甚麼人反對，你們可以考慮。這個方案不是看多少人贊成或涉及多少利益。其實輕軌對所有人都是有利的，沒理由要反對，只是影響到我們，我們就會站出來反對。你們要思考哪個方案反對聲音最少，這樣就清晰很多。

意見十五

早期政府決定興建輕軌的時候，香港有一個商人說，他不是一般的商人，他是路橋專家，他評論澳門興建輕軌不可行。因為在一個人口密度如此高、城市空間如此狹窄的地方興建一條輕軌是弊大於利，屆時破壞景觀是無法補救。第二點，污染環境也是無法補救。所以他提出要不就不興建，要不就全部興建地下鐵路，正如香港一樣，不用想其他。如果興建輕軌，澳門市民會世代代罵政府、埋怨政府，已經有一個例子，就是澳洲柏斯。澳洲柏斯有輕軌，它的城市空間比澳門大很多倍，但興建輕軌後每天被市民罵，罵得現今政府想拆但又不敢拆。對環境的破壞是永遠的，輕軌是五十年、一百年不變的，世代代都會受到它的影響。很多設施都會破壞，景觀也會被破壞，譬如大陸只懂得不斷發展經濟，不懂得環保，現在被人點醒後不知道要花多少倍的錢才能解決。我只是作比較，現在大陸的綠化只是清朝的百分之四十，如果要恢復清朝的綠化水平需時三百年，這說明環境的破壞是無法挽救的。輕軌恰恰是破壞了景觀，這是以後都不能補救的，要不拆掉，如果不拆掉就會一輩子影響澳門人。無論誰當政，只會每天被人罵，不懂就罵到懂為止。

意見十六

很高興今天可以請問你們，這條輕軌覆蓋的人口都是計算現在的數字，可否看得長遠一些？你們做城市規劃的，澳門黑沙環公園1995年只是一塊爛地，到2003年的時候，當時澳門經濟這麼差，但用了一筆錢興建公園，當時我打工也只是賺兩千多元，直至2008年你又說要拆掉興建街市，2003至今有多少年？你可否為澳門人想得長遠一些，不要只是計算數字給人看。

意見十七

技術方面，如果有問題，我想你也不敢興建，也不敢在地下穿過。所以不用說技術的問題，你能穿過我們樓下就一定不會做，不能穿過就不會做，這是很簡單的問題。

意見十八

我們建議在海邊興建。

意見十九

顧問公司的數據與政府公佈的數據不一致，政府公佈輕軌行駛時噪音少於四十分貝，是否欺騙市民？宣傳工作亦沒有考慮澳門的實際情況，政府應同時考慮到A區及港珠澳大橋建成後的交通需要。

意見二十

今次的北段諮詢是真諮詢還是假諮詢？香港地鐵也是用下沉式隧道興建，為甚麼黑沙環公園不能使用相同方法興建？

意見二十一

輕軌黑沙環公園走線會否經過油站？輕軌行駛時，膠輪的磨蝕對空氣是否會有影響？列車如何供電？而供電時所產生的電流會否影響健康？居民可以犧牲空間和景觀，但不能犧牲健康。

意見二十二

分貝是如何計算的？我質疑政府公佈的分貝數據是否居民所能夠接受的？政府是否有考慮人流集散的問題？為甚麼不能在地底興建？其實澳門沿岸風景很好看，輕軌走線若以沿海方式興建，非常適合作為旅客的觀光線路。

意見二十三

興建勞動節高架有可能產生的問題，政府都說可以解決，為甚麼興建沿海高架的問題，政府就不能解決？我懷疑是否有人貪污？建築商是否因為沿海線投資額的問題，所以在選線上有所偏頗？

意見二十四

我是四樓的住戶，如果輕軌北段選擇黑沙環公園走線，家裏的所有景觀都會變成輕軌。

意見二十五

本人關注輕軌產生低頻噪音的問題。

意見二十六

關注友誼橋的設計問題，大橋的設計是否能融合輕軌經過？

二號走線對勞動節馬路的交通有何影響？政府評估的數據與實際情況是否存在巨大差距？今次的北段諮詢對方案的選擇有何影響？

勞動節或沿海走線都涉及公園的優化方案，那麼各公園的優化方案是否與相關走線配套建設？由於兩個公園的使用對象不同，對使用各公園的人士都會有影響。

另外，關注氹仔的施工情況，對施工期有質疑，到底是否能按時完工？

意見二十七

政府今次向公眾進行的公開諮詢在居民認知和宣傳手法上都低估了影響。另外，我質疑諮詢期間舉行復康專場的真實性，因政府走訪的個別團體只有幾個人出席。



聖公會（澳門）蔡高中學

2014/07/14 11:00 聖公會（澳門）蔡高中學

意見一

我不能準確判斷到底是否馬場東高架會在我們學校門口前面經過？還是哪一條線？未必是三條都看到吧？我不知道，我想先問清楚。

意見二

我想問高架橋的高度是多少，寬度是多少？因為我看到高架橋會經過很多民居以及現行的過路設施、公園。對於我們而言，是很關心高度問題的，我認為綠色那條馬場東高架一定在蔡高學校門口經過，我想知道高度是多少。還有，行車分貝是多少？因為我知道行車的時候會產生聲浪，現在你們計算列車走過的噪音的分貝是多少？另外，軌道與鄰居只有六米這麼短的距離，你們有甚麼措施隔離聲音或者震蕩？在隔離聲音之後，可以減到多少？

接著說，除了考慮分貝及噪音之外，其實視覺上也是影響很大的。因為你們說的女兒牆為一點三米高，就是說列車還有一截凸出來了，先不要說一點三米永遠成為我們三、四、五樓看出來的一道屏障。除此之外，列車三至五分鐘經過一班，就算沒有聲音也好，但學生上課看到，這一排課室基本上不用上課了，需要長期拉窗簾，你說這是不是一個理想的境界？

其實這個諮詢已是第二次，上一次我們學校已經很明確反對在我們學校門口前經過，學校應該是受保護的地方，甚麼方案都不要影響學校。所以，學校的立場是反對輕軌在前面經過。三條線中，剛才有意見說沿海線是影響最小的，對遊客而言也是風景最好的；中間那條勞動節高架是受惠人數最多的，也是最寬的；那第三條馬場東高架，即我們學校前面那一條線，無論從甚麼角度來講都不應該選擇。

意見三

剛才我上網看到規劃圖，似乎已經確定選第二條線路了，並沒有三條讓我們選擇。因為我剛才看到整個澳門外環，有第一期、第二期以及氹仔的路線，而網上公佈的數據只有第二條線路，但現在你們說有三條，其實到底是怎麼樣的呢？不是很明白這是甚麼概念。我想更清楚知道。

意見四

其中有兩個方案都經過黑沙環，我想知道你們有沒有定價的目標，究竟輕軌是多少錢一程？現在坐巴士是二元，對於需要去買菜的廣大黑沙環居民來說，如果定價超過二元，我覺得他們不會選擇坐輕軌，但是你又在黑沙環設了站點。他們帶一瓶酒才賺十元，如果輕軌的定價為五元，他就白走一趟了。如果主要服務對象是遊客的話，是否應該走外圍，在關閘一上車就把遊客都送走，本地居民反而有機會坐巴士，這樣是否會好一點？而且輕軌走外圍也可以作為觀光巴，風景也好一點。另外，如果走內街，周圍都是民居，是阻止不了高空擲物的；如果高空擲物時，你要找清潔工人清理車頂，這工作也是有潛在危險的。而且我覺得，輕軌經過黑沙環，對我們學校的影響會多一些。

意見五

我們只聞樓梯響，不見人下來，提出輕軌計劃到目前已經有十幾年了，如果我沒有記錯，應該是2002年到現時。但到目前為止，在澳門半島這邊是一顆釘子還沒有打的，我知道這段時間政府做了很多事情，氹仔那邊也開始了建設工作。但是輕軌給我整體的感覺，是將來要取代發財巴的，它未必真正是為澳門居民實質的需要，只是提供給遊客使用的。大家試想一下，以氹仔線為例，從橋頭到氹仔碼頭那裏，全部沿著外圍走，沒有怎麼繞過居民區。如果澳門居民趕著上班的話，如果你住在氹仔寶龍花園那邊，就很難坐到輕軌了；如果以澳門半島而言，假如我住在田畔街或者雅明閣那邊，如我要去氹仔、路環上班，根本也是沒辦法坐的。輕軌在開始時，定位似乎未必是為澳門居民服務的。這方面，我覺得可能是政府所面對的兩難局勢，因為澳門的環境是這樣。

剛才大家也說了很多關於諮詢的問題。請問澳門半島線的諮詢會結束後，何時能確立方案？甚麼時候可以開始建設？計劃何時可以竣工投入使用？第二，剛才有意見說，將澳門與鄰近地區譬如新加坡、台北作比較，但是澳門跟這些城市有很大的不同。新加坡的街道較寬，我感覺新加坡的氣候也沒有澳門熱。大家試想一下，假如在澳門的街道中間豎起樁柱，雖然我還不知道將來具體如何，但是根據我們觀察氹仔的樁柱，還是挺高的有一個路軌在這裏，有沒有考慮氣流，即夏天時的熱浪問題？當車經過時，這條街的溫度會增加多少？這方面有沒有一些數據可以向市民解釋？因為做諮詢的時候，很多人未必能想到細節問題提問，因此，我希望你們可以解釋這方面的數據。最後，有沒有關於這個路軌能夠解決運輸時間的數值，例如一小時內可以有多少人乘搭等資料，可以讓我們了解？

意見六

剛才有意見也提到關於興建輕軌的原意，是否為我們澳門居民服務的問題。剛才你們說過，輕軌每公里造價五億，但是有沒有實際的數字可以公佈？關於整個輕軌覆蓋澳門的範圍是多少？輕軌的長度是多少？或是在氹仔城區，有沒有輕軌進入路環經屋的位置，以方便居民出入澳門市區等幾個問題。另外，關於輕軌建設時，氹仔那邊曾出現過水浸的情況，有意見指是因建輕軌所導致。假設在黑沙環區的內街建輕軌，是否會影響這裏的渠務問題？

意見七

現在道路上有很多旅遊車、巴士，污染問題嚴重。興建輕軌是為了減輕道路的污染，我想知道，你們有沒有計劃日後將減少多少巴士？還是看日後有沒有人坐輕軌才做下一步規劃？如果現在的巴士進不了市區，你們有沒有考慮，怎樣才能最方便接駁輕軌？這些是不是已經在你們計劃之中？還是在建成後，看情況如何才規劃呢？

意見八

幾年前你們來諮詢時，我也發表了意見。現在我先說我理想中的做法，我是支持沿海線的。你說有六成是本地居民使用，有四成是遊客使用，其實這是你們最理想的想法。住在黑沙環的居民坐巴士只要二元，學生一元，長者三毫，我想問你們的輕軌收多少錢？我知道還沒有定案，但是否可以和巴士一樣呢？如果是的話，這麼先進的交通工具，日後的維修保養全部都是政府資助，或者政府倒貼？現在巴士福利也補貼了遊客，自由行的遊客每一位都買了巴士卡，這樣很划算，在澳門坐車也只要二元。那將來輕軌是否又是這樣？政府給錢沒所謂，但錢從那裏來呢？大家也知道啦。

至於你說將來在娛樂場所上班的澳門員工需要使用輕軌，如果你將來收五元一程，他也會覺得不划算的，因為他們有員工巴士。是不是將來你們要停止所有的發財巴呢？你們是否要限制員工巴士呢？這裏你們也是要考慮的。

沿海線可以看風景當然比在內區看樓宇要好，經過你們門口的時候，每個人都會看一下，可能也罵一句，遊客也是不喜歡的。你們說高架橋會有一點三米的屏障以減低噪音，是否沿路都有屏障？也就是說整條高架橋全部都有屏障擋住，情況很尷尬，我站在那裏，永遠都會有一幅屏障遮住下半身，只可以看到一個頭。如果沒有這些屏障，我還是可以看到對面的。但是你多了這個屏障，我前面永遠都有個東西擋住。剛才有意見說，隔音當然很重要，不過政府也需要想一下，如何可以隔音之餘又不阻礙我視線？除了噪音污染，景觀是否也很重要呢？其實建了這個龐然大物已經破壞了我們的環境，這麼長時間我一直住在澳門，現在跟澳門以前的環境完全不同，都破壞了。黑沙環公園日前有一場講解會，他們的反對、擔心也是有理由的。姑且不說輕軌失事、列車會翻側掉下來，那怕只是我在下面經過，頭上有一輛巨型車經過也是很恐怖的。

另外一個，你們說的分貝值為八十分貝，我真的不知道八十分貝是怎麼樣，有沒有聲給我們聽？說話的分貝是吸引別人聽，你也會喜歡聽的，但是輕軌經過這麼單調的聲音，他們的顧慮是對的。當然，人是自私的，最好在我附近有車站，不過不要經過我門口；不過你三個方案都會經過我家門口，所以我就不跟你們說這些事了。

我還想問的是，圖中橙色的沿海走線，究竟是在友誼大橋，即近友誼橋大馬路還是近海那邊呢？我看圖好像是近友誼大橋，就是友誼大橋與友誼橋大馬路中間的小坑渠，我覺得是在那裏的。但究竟是外面還是裏面呢？



意見九

剛才你們指，測試這裏的聲音是七十多八十分貝，就是說原來交通的車輛會在下邊照常經過，上邊就貼著大概四至五樓的位置再走輕軌，也就是說兩者，上面是七十至八十分貝，下面也是七十至八十分貝，加起來總共有多少分貝呢？另外，每三至五分鐘一個班次，也就是說，一小時起碼有十二班車或者二十班車經過，而且還是雙向的。兩輛車加起來就是一百六十分貝了？我不知道怎麼走。總之上加下、左加右，加起來不知道是多少分貝了。所以我想知道這個情況。

意見十

作為學校，上次已經說了我們對馬場東高架是反對的。第一，在學校門口經過，我們上課的時候怎麼辦；第二，看到經過民居的線路太貼近住宅了，跟倫敦街的個案很相似，會引起很大的反響。剩下兩條，我個人會支持外面沿海高架。因為勞動節高架一方面近民居，另一方面政府提出了很多補救措施，譬如公園會有地下的設施，我想我們不是慘得要躲在地下吧？與其這樣，為甚麼不找一些可以使得站點本身與居民不太緊密的空間呢？

有幾個做法不知道是否可行，這些是聽政府說過的。第一是膠天橋，香港一些地鐵站與建築物也是利用膠天橋接駁的，天橋比較窄、沒有聲音，高度也不會太高，有利於由站點通往近市區、近民居的地方，這是其一。第二，當時政府提過，在站點會設巴士的循環線，無論你現在選哪一條，對於當中的祐漢區、青洲區，都全都沒有幫助。那是否可以在站中設一些循環的小巴線，紓緩本地居民，讓他們坐公交更方便呢？比現在這幾條爭議的線路好，我猜沿海高架的爭議比較少，但如何能使其更吸引或者方便居民搭乘，我覺得這個可以考慮。

最後，這個區域有沒有一些設施可以搬走的呢？我們後面有一個污水處理廠，當時，在這個區建污水處理廠是因為這裏是新填海區，十多二十年前是沒有人的。蔡高學校在1999年搬來時是沒有人的，同事吃飯就很慘了，需要搭車吃飯的。但現在這裏住了很多人，這個區的很多設施是否可以趁這個大型工程移出一點？譬如，把污水處理廠移出至海邊。或者沿海高架橋不在馬路，剛才你提到如果建沿海高架，那條路就塞車了，我絕對同意的。如果這裏塞車，我擔保澳門半邊癱瘓，我們每天上班看到，由澳門到氹仔，八時左右已經塞車了，如果在友誼橋大馬路上面建高架就慘了。為甚麼不在海邊建設呢？因為新填海區不是貼著我們這邊，有一個海域的，為甚麼不在海邊建一些樓梯等設施通往陸地？這樣就減輕了陸路的負擔，不會因為要建高架而導致道路無法使用；而且這是有位置走的，不是沒有位置用的。這些是我個人的建議。

意見十一

我個人傾向沿海高架，可否建一些周邊延伸的設施，就像氹仔有一條直達官也街的天橋，我覺得建這些比你從中間穿過去更加有效率，而且可以同時更新周邊的環境設施。我現在最想問的是，官方其實比較傾向哪一條？要由官方代表表達，才更有說服力。

另外，我開玩笑地問一下評估方面的問題，不論哪一條線，對周邊的樓價監控，有沒有相關的評估呢？

意見十二

聽到你們說將會重整黑沙環公園，這是因為會建輕軌才重整，還是不建輕軌也會重整？假設，當全澳門市民都選擇沿海線，就沒有站經過公園了；如果不經過公園，還是否會優化公園呢？如果這樣就不重整公園的話，是否會變相誤導市民選擇第二條路線可以重整公園？

意見十三

我最初住在廣福祥，在第一次諮詢時，聽到消息就覺得，為甚麼在廣福祥那邊走出去呢；直到第二次諮詢就改到另一個地方，不知道是不是應該多謝你們，現在我已經搬去了另外一個地方。我只是想說，對於剛才那個方案，也有意見問及到底官方是否已經確定了是勞動節高架？其實市民或者我身邊的朋友都有認知，覺得政府好像已經默認選擇了中間那條。但剛才你們提到讓我們很開心的說法是，我們在諮詢階段有三條路線提供選擇，不過，如何才能公平、公正、公開地反映市民的意見？



善明會

2014/07/15 15:30 善明會

意見一

輕軌能否解決澳門現時的交通問題？施工期間，是否有完善的交通改道規劃方案以避免出現交通嚴重擠塞的情況？如興建勞動節高架方案，是否真的便民？有何配套讓市民願意乘搭輕軌？有否考慮公園的綠化和站點的容量？

意見二

贊成勞動節高架方案。但對於施工期間對環境所產生的污染，政府有何緩解措施？會否令周邊建築物及黑沙環公園產生沉降問題？



澳門工程師學會

2014/07/18 12:00 澳門工程師學會

意見一

認為勞動節高架方案較可行，建議政府做好有關詳細信息發佈工作。其實輕軌建設可考慮以自動步行系統作配套，藉著輕軌建設的契機，減少路面上不合理的交通燈號、斑馬線等，理順有關公共道路設施。

現時市民大眾的思維已經轉變，政府在進行決策和宣傳推廣時，亦不能一成不變。建議政府設置流動宣傳站，並向市民派發紀念品，吸引市民注意輕軌的資訊。雖然現時運建辦於科學館設有輕軌專題展廳，但有市民認為科學館不便到達，所以政府應適時主動、按市民實際需要，作出更有效的推廣措施。

另外，現時氹仔聯絡機制與社團的交流過於重覆，建議建設澳門線路時可邀請公眾加入，多方位聽取市民意見。

意見二

如果勞動節高架方案會導致市民喪失享受太陽的權利，政府可以勞動節大馬路兩側的車位作為增加公園面積，以作補償。另外，馬場東站或友誼橋大馬路北站可否前移，供乘客作轉乘之用。

如果選擇沿海高架，該走線離污水處理廠一帶民居較遠，建議可以高架步行系統接駁。就有社會意見表示要求走地底，政府應以圖表向社會介紹地底設施的現況，並向居民解釋不能走地底的原因。

最後，現時關閘的公交問題嚴重，期望藉著輕軌的建設，進行整體優化，方便市民換乘。



意見三

認為勞動節方案較可行，但政府須補償市民於黑沙環公園活動的機會。而馬場東高架方案較靠近工廠區，且該區噪音水平本身亦較高，影響差距較少；不過，該區鄰近部分學校，擔心會影響學生。

建議以較簡單易明的方法向居民分享訊息，減低市民對輕軌建設的誤解。本人不贊成興建沿海高架，因對交通影響最大。留意到運建辦最近發佈關於氹仔施工技術及難點的新聞稿，認為有助市民較容易和詳細理解工程的狀況和挑戰。

現時有關南段走線對景觀影響的問題已解決，其他路段及方案在規劃時，亦必須考慮到景觀的問題。

意見四

可否先製作模擬輕軌的聲音，讓市民親身體驗，毋須等待氹仔段落成使用時才感受得到。同時，可設置流動講解室，透過聲音及圖片讓市民理解更多。

意見五

政府應加強說服力，詳細向居民介紹不能走地底的原因，並介紹哪些方案可達致最優的整體規劃。

意見六

認為勞動節高架方案可取，但希望政府能補充更詳細的資料，讓市民明白不同走線的優劣。

將來在關閘拱門附近施工時，由於每天出入境居民和旅客很多，必須注意施工安全。另外，有關工程會否影響邊檢大樓的空間面積？



澳門機電工程師學會

2014/07/18 18:30 澳門機電工程師學會

意見一

現時澳門停車位不足，故公交出行非常重要。

意見二

政府應該令公眾知道輕軌如何能提供更優質的生活，並須研究日後如何吸引市民搭乘。走線方面，勞動節方案其實是一個交通樞紐，且可同時重整相關設施；而馬場東方案則與倫敦街相似，此方案阻力較大；沿海方案服務範圍亦覆蓋不到大部分居民。

意見三

三個方案必須考慮有關步行接駁設施。而輕軌是以電力推動的公交系統，須做好相關電力鋪排。

意見四

有關建設須做好綠化工作，政府須思考如何可以令市民改觀，改變認為輕軌壓頂之感覺。另外，在條件許可的情況下，考慮以天橋作為接駁。

意見五

關注車站垃圾的處理問題。

意見六

輕軌第一期的站台由不同的設計師設計，澳門段應以氹仔段為基礎，進行細化設計工作。

意見七

無論選擇哪個方案都會有支持和反對的聲音，政府應以較生動及易明的方法向市民介紹。



青年團體專場

2014/07/21 19:00 交通事務局

意見一

我來自新青協。我本人支持輕軌，支持集體運輸系統。至於三條路線方面，雖然我是住新橋區而不是住黑沙環區，但現在就輕軌的影響、造價和實際效益來講，我個人認為選擇黑沙環公園的走線方案會好一點。

我知道政府早前已經在黑沙環公園做過社區宣傳介紹，亦有安排同事到場向居民講解，但巧合地當天我也在公園做民意調查，現場看到居民都有表達各方面的意見，我不敢說哪種意見比較多，各方面都有，我當時聽了十分鐘，聽到較多的意見是政府要動我們的公園，尤其是長者和帶著小朋友的居民都反映你會影響我們。而剛才才有市民提到的健康問題，以我的理解，輕軌通車後肯定會大大降低機動車輛的使用率，我相信政府一定有預計輕軌建成之後車輛廢氣排放量和機動車使用量減低的預算數字。

政府說對公園沒有影響？我認為肯定有影響的，一定需要犧牲某些東西，但是在犧牲的同時，如何能讓該區居民甚至大部分居民能換取更健康的生活環境？剛才政府代表也有介紹，會在公園內增設新的設施，我相信對澳門人特別是北區居民來講，將會有新的體驗，政府應該加強此方面的宣傳，我相信居民還是理性的，可以平衡各方面的事情，雖然工程對公園肯定會有影響，但公園重整後亦會增加遮蔭和活動的地方。正如剛才提到，現在很多地方的高架橋下面都做了球場，對青年活動都是一件好事。我希望政府多一點推廣這些資訊，讓市民選擇，讓他們心中有一把尺，看清楚這個事情，不單只顧及交通，而是對環境、對自己、對長者以及下一代健康的著想。

意見二

我是三十行動的成員。聽到剛才的介紹，我認為黑沙環公園重整方案的方向是好的。但當中我有兩個問題：第一，關於黑沙環公園的重整。公園的重整除可以增加部分的使用空間外，也增設了停車場。公眾關注是否選擇任何一個方案，黑沙環公園都有重整的機會，而不是說落實勞動節高架走線方案才能重整公園，就算不興建輕軌，公園是否也可以重整？這只是優先次序的問題，公園重整是否與輕軌工程同時進行會比較方便居民？我收到很多意見指公園沒有遮蔭的地方，夏天曬冬天冷，設施也不足。我個人建議選擇勞動節高架走線方案並不只因為方便市民乘搭，而是因為要重整黑沙環公園才優先選擇此方案，因為政府的諮詢文件或介紹，讓我感覺最好的是公園和輕軌一起興建，所以選擇勞動節高架就最理想。最後無論結果是走哪一條線，該區尤其是黑沙環公園都有重整的必要，增設停車場也是有利於附近的集體運輸或交通樞紐，我想這是可以考慮的方向。

第二，你們能否讓我們了解各方案對環境的影響？因為在文件上我看不到走線究竟會不會影響綠化空間？哪一條走線會有更多的綠化空間？或者哪一條走線會影響更優質的環境？希望你們能發放更多關於環境影響的資訊，因為在未來的生活中，大家除了希望有更方便的交通之外，有更優質的生活環境也很重要，希望能讓我們了解哪一個方案更有利於綠化或相關方面，讓我們更容易有一個選擇的方向。

意見三

我是思匯網絡的。多謝政府代表就輕軌走線解釋得這麼清楚，今天除了解到三條路線的諮詢方案外，亦讓我更清晰地知道整個輕軌系統雙環雙軸的設計概念和輕軌作為未來公交主幹對交通的深遠影響，輕軌將會是澳門未來交通運輸系統中最主要的交通工具。

但聽完講解後，就覺得有一點矛盾的情況，我先不說三條路線中哪條路線較好，重點是誰最有需要搭乘這條走線？剛才介紹主要搭乘對象是婦孺、學生或者年紀稍大的人群，但是由關閘站沿海邊至新填海區再往氹仔的走線方案，是想讓這群搭乘對象去哪裏？輕軌是很便捷，站點就設在居民區旁邊。我

住在國際中心，樓下已經有巴士總站，但是我如果要去關閘，坐28C巴士也要四十五鐘才能到達；坐發財巴的話，點對點到達。因此，有時候站點是否與我接近的問題並不相關，而是看我的需要。

剛才說三條走線越靠近民居覆蓋面越大，但是居民會不會因為有了輕軌就會乘坐？是否有了輕軌便能緩解路面交通情況？輕軌的建設影響非常深遠，但在這矛盾下，我認為未見其利，先見其害。剛才你們說，五年才能完成施工，但這五年期間無論哪個方案，對路面的交通都已經有影響，至於完工後能否緩解路面的交通，我到現在還沒看到是否真有成效。

雖然我不是這方面的專業人士，但我大膽地說我聽很多前輩或者朋友聊天，都說雙環雙軸的概念是挺好的，但因為現在內港水患和對景觀影響等因素，我們可否將雙環的環擴展至較外圍的地方，不要影響澳門半島原有的路面？有前輩說，關於內港的問題，如果內港能以外圍走線的方式興建，可一次性整頓內港的水浸問題。就如荷蘭位處於低海拔，海水倒灌是長期發生的事，我們必須要有解決方案，如果雙環雙軸中內港也是走外環的話，可否順便一起做整治工程，又或會否有一個更大膽的做法，將現有的方案推倒重來，重新諮詢再推行？因為這個真的影響深遠，我希望能得到你們一些意見。

意見四

在討論三個方案之前，我想先談一談整個諮詢過程中不足的情況，希望儘快改善。由上次黑沙環公園公眾諮詢場直至現在，我經常登入運建辦的網站，但網站上關於諮詢的資料仍未更新，無論黑沙環公園附近或其他地區的居民亦只能從有限的資料去猜想究竟未來這幾個輕軌計劃會怎麼樣。剛才台上政府代表所介紹的資料，有些是可以更新至網站上，為甚麼不更新網站內容讓居民能透過網絡獲取更多信息？我相信居民的擔憂是合理的，居民當然希望能在有充足的資料的情況下讓他們作出最後的抉擇，而非只知道一點資訊，只接受單方、片面以及不符合事實的信息的情況下所作出的意見，其實這不是很好。所以我希望有更多的資訊讓居民選擇。

例如諮詢資料中所寫步行時間為三至五分鐘，但政府以同心圓的方式來解釋三至五分鐘的概念，居民很難明白。再細緻一點，譬如我選擇沿海高架走線方案，而我是居住在南華新邨或八達新邨，那麼步行時間究竟要多久？又如我選擇勞動節高架走線方案，而我居住在海邊的住宅區或望廈社屋附近，那麼步行又需要多久？我們關注的不只是黑沙環公園，整條輕軌走線也不只是服務公園附近的居民，但遺憾的是，政府在諮詢期間卻把焦點放在黑沙環公園。

事先聲明我是住在發電廠附近，所以我很關注這條走線方案，不是因為團體身份，是因為我就是該區居民。所以我很希望這條輕軌不要像網上所說只供遊客使用而不是給居民的，我希望這條輕軌是一條真正方便居民出行的輕軌。

另一方面，剛才亦有提到公園的重整規劃，無論是網上還是現場的資料，都只有一個版面來展示相關的資訊，資訊缺乏的情況下居民當然多作猜想。所以，究竟未來公園重整後的效果如何？有沒有效果圖？有沒有模型展示？補償方面除了綠化補償外，公園補償是否考慮在內？附近是否有地方在施工期間可用作臨時公園供居民使用？而可行情況下，附近原有車道或泊車區是否亦可納入作為公園的永久補償部分，以補償居民捨棄原有公園的部分位置作興建輕軌之用，這些是否可以考慮？在向公眾講解方案時，效果圖和模型的展示非常有用，且不應只將圖片更新至互聯網或將展品只擺放在政府部門內，而是必須在社區展示相關展品，讓所有居民知道，有哪個方案供市民選擇？每個方案有何利弊？讓他們知道清楚知道所有資料後再讓他們自己作出選擇。

而我作為居民如何看三個方案？首先沿海方案我是反對的，第一，不是離我家遠近的問題，而是這個方案的覆蓋率太低，站點附近不是豪宅就是酒店，站點設在海邊最多只能方便到保利達或者黑沙環公園東北方向的居民，對於發電廠或南華的居民來說，不如選擇搭巴士或者自己駕車更好，所以我反對這個方案。



餘下兩個方案，一個是馬場東高架走線，而另一個是勞動節高架走線。馬場東的方案是最接近我家，但興建時有技術上的制約，也無法覆蓋保利達附近的居民，亦沒有擴容的空間，即使它接近我家，我也沒有辦法全力支持。所以三個方案中，只能看到黑沙環公園的這個走線方案比較合理。而以居民的角度看，居民會關注站點是否靠近家、能服務多少居民以及是否靠近周邊公共設施如黑沙環政府資訊中心和祐漢街市等，如果近當然會使用，而並非只能服務遊客。暫時看到勞動節走線方案應該是三個方案中損害最少的一個，也只能選擇這一條。

但有人會問，究竟有沒有第四、第五個可行性方案？如說現在三個方案是經過顧問公司基於之前的資料而得出的三個方案，但是現在發電廠的土地又說準備興建公共房屋，那邊有沒有條件去考慮？當然，政府若推出第四、第五個方案的話，可能會再延長建設時程，但是如果當地居民反對聲音太大，也是要做一些後備方案。無論如何，還是希望向居民發放更多資訊，再讓他們自己選擇，而且我希望這條輕軌真的能服務居民，方便居民出行，而非只方便遊客。

還有一點，政府還是需要向居民解說未來班次的資料，居民如果要乘搭輕軌，還是會擔心繁忙時段經由關閘與新通道出境上車的人流會令他們上不了車，這個也是要考慮的。如果輕軌建成了，最後還是上不了車的話，如何解決？

希望在下次公眾諮詢場中，政府可儘量向公眾多公佈資料，居民在沒有足夠信息的情況下只會亂猜。

意見五

我是新青協的。首先，三個方案中我比較偏向第二個方案，但看到這麼貴的施工成本，我期望它的效益，指的是覆蓋的服務人數要相對高，而且是可持續發展。而第三個走線方案，按政府官方文件上說，將來如要擴展的話可能會比較困難，如此，可能第二個方案會比較合理，這就是我比較支持第二方案的原因。

另外，我想談建輕軌時的環境污染問題。第一是噪音污染，我認為黑沙環區市民反對因噪音污染帶來的影響是合理的，因為公眾並未能在局方的文件中看到實際結果是否如政府所解說的一樣寧靜，我認為政府必須重視這方面的信息公佈，數據或環評大家都會看，但要讓公眾理解，除須公佈數據外，政府亦應以不同且能讓普羅大眾明白的方式向公眾展示，消除居民的疑慮。

我近期到過日本，我特別留意當地輕軌的狀況。當地的輕軌的確是沒甚麼噪音污染，而且輕軌與民居之間的距離相當合理，澳門的輕軌系統是否會像日本一樣能做到低噪音污染？如果可以，我相信在澳門興建輕軌的可行性相當高。

另外我想說的是，現時在氹仔輕軌施工過程中，我看到該區的路面狀況不太理想。可能因為興建輕軌的關係，有很多重型車輛經過令路面相當破爛，尤其是大雨之後，那些重鋪又重鋪的路面，已令氹仔居民相當不滿意，我相信政府也有所聞，所以澳門興建輕軌時，政府有否考慮重型車輛經過時路面的承受問題？是否已經預視有關情況？如何解決？

意見六

我是三十行動的。第一，剛才提到每個方案都各有利弊，我看到政府仍有解決或緩解方案，譬如走線建成後會在樁柱上種植垂直綠化的植物，紓緩公園綠化面積率的問題；而勞動節走線方案中關於重整公園等工作，都是後期的補充方案，但我想知道，在施工的五至六年間，政府是否有相關的緩解方案？我認為假設選用第二個走線方案的話，大家爭議的焦點是公園，但問題已經不只是日後有沒有公園使用，而是在該五至六年期間有沒有公園使用。又或者另外兩個方案，施工過程中影響比較大的是交通問題，但過程中有沒有其他解決或緩解方案，令施工期間的影響減至最低？又或者是否有方法讓公眾了解第一方案或第三方案的利弊是甚麼？而第二個方案中有沒有臨時休憩區或公園讓該區居民在施工期間可用，而不至於要等到完工後才有新公園用？我認為局方應能夠考慮更多的緩解方案，或應發放更多資訊供居民考慮。

第二，剛才聽到關於環評的內容。我不知道有沒有理解錯誤，但似乎現有的環評還不夠細緻，只有初步的評估，細緻的科學數據並沒有累積出來。我認為，如果在諮詢的過程中，政府已經拿著環評數據向居民、社團或專業人士解說，這樣公眾選擇時便會更客觀或能得出更準確的判斷。否則，就像現在公眾只能停留在概念上，各自認為輕軌會做到大家所說的利弊，但事實又要待公眾選擇後才能有環評結果。因為我現時聽到的好像是要在三個方案中選擇一個之後才做環評。如此，大家很容易會認為，之後選擇的方案並非是大家原本所想的這麼好。所以如果是先做三個方案的環評，再讓大家選擇，其一，會使大家有更多的資訊判斷，其二是令大家覺得並非是假諮詢。

最後一個比較瑣碎的問題。剛才在現場測試分貝，我很好奇是在測試甚麼聲音？我聽到的似乎是集合了整個空間環境的聲音。若以聲量來說，我覺得並非比想像中的小，更加具體而言，對於分貝的影響或者不同類型的影響，你們如何能夠更具體讓居民知道是否有影響？因為如果噪音影響較大的，在建設過程中或建成後，八十分貝原來並非想像中這麼小，日後居民要長期關窗的話，即使外面空氣變好了，卻對大家的身體未必有所謂的幫助，可能會有更多的延伸的影響。沒有流通的空氣，這些可能是後患。所以前面所說的噪音污染到底是有多嚴重的影響，似乎不是太清晰。

意見七

我是新青協的。首先對於輕軌作為一個大批量運輸的交通工具，我們澳門市民是認同以及理解其作用的。對於剛才提出的三個方案，個人認為每個方案都有優勢以及代價，無論是哪一個方案，我相信最後還是會選擇一個。我看到的諮詢方案以及資料，也認同剛才有意見所說，資訊性方面是否應該有多一點補充供市民選擇？因為剛才看到，可能選擇的範圍就是使用人數的覆蓋率，可能是覆蓋到多少年後有多少萬人使用。但是我相信絕對不只一個考慮因素。我覺得，正如剛才說到的環保、環評，或者是短中長期以後落成的整個東北區交通的佈局，如何體現、如何改善現在交通的擁擠情況，這些都能讓市民更加清晰、容易選擇以及理解。我覺得這方面的資料在諮詢期間是否能有更多的補充？以讓市民選擇以及更清楚理解？因為現在市民了解的管道就只是一些網上論壇，例如Facebook，有人將黑沙環公園修改了一個圖，跟大家說這是建成後的樣子，就是整個黑沙環公園沒有了，只有輕軌架著整條路。其實政府是否能加以澄清或加強發放資訊以帶給市民信心去認同以及理解政府的方案？還有，是否會有第四、第五個方案，例如有黑沙環高架，哪是否會有黑沙環地底方案？但這是技術因素，可能需要顧問公司專業的意見，但無論如何都可以增加資料讓公眾了解。

意見八

我是民建聯的。有一點我必須要說的是，我很欣賞這次的諮詢工作，我想是因為政府吸收了波爾圖街的經驗，也知道政府早前已就相關方案到不同的地區作社區宣傳，甚至用到洗舖的方法。我住在金山第七座，勞動節高架走線方案的黑沙環站位置正對我家門口。在這次諮詢會的過程中，剛才有幾位朋友提到資訊量不足，其實資訊量永遠都不會足夠的。因為現在到勞動節馬路一帶去問的話，問的問題都很簡單，就是問你支持一還是二，如果你支持二的話，就問為甚麼支持，即不能溝通了。所以意思就是說政府的信息量再豐富也好，也要知道如何接收市民的選擇，我相信在現今的社會可以透過不同的方式，接收不同市民的意見。

我最近成立了黑沙環之友的微信群，當中有居民有問題想問，但今天並沒有來到諮詢現場，所以我希望借這個機會代向政府提問。輕軌南段的路線政府為甚麼只有一條走線方案，而北段則有三條走線方案讓公眾選擇？正如剛才現場有朋友問，為甚麼要走地面而不走地底？如果我們在整個諮詢過程中，要照顧每一個人的意見的話，就不用做了，但是我相信作為我個人而言，或者我身邊可以接觸到的年青人而言，我覺得澳門是需要一個快速的大型的運輸工具。因為至2015年或2016年，拱北關口整體的出入人次已超過一億，政府無論如何商討怎樣改善交通或如何優化整個交通運輸網路，澳門始終會達到一個瓶頸，就是如何快速將一些人轉移？這些人包括遊客、勞工以及本地居民。所以我們需要思考為何澳門需要輕軌？是否因需要而需要？甚至有些意見指出為甚麼要輕軌？有沒有可能離島建成了，南段也完工了，但北段不做呢？也是沒有可能。所以在整個工程的推展過程中，我相信民意很重要。建基於民意是相信政府的專業決策，所以在既定的一個方案中，我相信很多的意見會湧現，就像剛才不同的意見說為甚麼不走地下，為甚麼不走外面填海。既然有大量的意見湧現，接下來政府就要思考如何跟市民溝通。

如果回歸到很具體、實際的方案中，現在黑沙環公園是有兩個問題，安全問題和噪音問題。剛才也提到，政府落區測試兩米、三米、四米是多遠，甚至我相信第一場諮詢會有到場的人，你們播放三條不同分貝的聲音，但播放時都是出現市民反彈的聲音的，所以這是沒有用的，因為市民已經選擇不相信這個事情時，如何解釋也是沒有用的。相反，是要思考如何解決安全問題和噪音問題。

現在整個黑沙環公園整體面積是兩萬三千多平方米，在完成整個工程前，不把海天居計入在內，假設現在勞動節馬路要動工的話，如果要增加的四百五十個車位是要建到海名居中間的巴士站，而我們所涉及的是影響一條勞動節馬路延伸到三條主幹道。所以如果要說我們由兩萬三千多擴大至四萬七千平方米，中間可能涉及的交通影響是要探討的，不是屆時選擇方案後，才知道原來要封路十九、二十個月，這是有問題的，這是第一個要解決的問題。在交通的配套上如何安排。

第二，在現時的黑沙環公園中，由頭段東北馬路站直至黑沙環公園站，中間有幾個球場和體育休憩設施，剛才聽到有彌補的方案，包括將政府地拿來做臨時休憩設施，但能否想多一點跟周邊的公共設施做結合？或者與周邊學校做結合？例如現在黑沙環公園有兩個足球場、一些體育設施、亦有圖書館、休憩區，還有多了一群跳廣場舞的媽媽。所以如果要考慮這些臨時性的措施時，應顧及能否與鄰近的地方做結合？例如兩間學校、圖書館以及閱讀室。除了要讓公眾知道公園重整後的方案外，亦要儘早向市民公佈臨時補償的公共設施，以及考慮是否可與團體聯合，開放給市民？又或者唯德花園對面的閱讀中心，是否可以開放呢？就是說，在整個規劃中，政府應向公眾增加相關的資訊的發放。今天聽了政府代表的講解，我也想讓輕軌工程快點上馬，因為全世界都知道，軌道經過的地方一定會升值，生活空間一定會變化，沒有可能突然間有軌道在此，沒有任何變化，這是沒有可能的。但是如何有近景、如何有遠景，這些如何解決，我相信這些是要跟市民溝通的。



意見九

我是工聯青委的。聽了很多方案，也出席過不同的諮詢會和居民的公開諮詢會，也只是有一個問題。政府從2003年開始談集體運輸系統，至後來變成輕軌，至現時已經是十一年的時間。但到現時還是沒有一條建成，問題是到現在政府仍在討論一些概念、理念的事情。如果我是一個思維不發達的市民，我只是很直接看圖像，我根本不會明白政府在說甚麼。但如果我們只持續做這種諮詢會時，是否等同於大家都在浪費時間，一年又一年蹉跎，如果今年的諮詢會，是回頭說2007年的意見時，是否意味著我們又在重新諮詢？我們整個社會的基建是否又陷入了死循環，就是不停諮詢，諮詢完又研究，研究完又要諮詢？這是要思考，想一想到底我們要做到甚麼才可以完成這個事情、才真正能夠落成。我個人希望的是，日後再諮詢時已經有一段路建成了，給我們看到的是兩個站，以這兩個站告訴我們輕軌是這樣了，要有實物給大家看，不要只是空談概念。如果我們真的要走黑沙環公園的，就我個人想法，我不是專業人士，我很難說，還是要交給專業人士評估；但有些事情真的牽涉到居民的，譬如黑沙環公園的優化牽涉到居民的利益、或者居民使用時，是否可以先處理這一項呢？我剛才的理解是，黑沙環公園將會建成一個社區綜合體，是否我們還要等2015年或者2016年開始才建該公園？是否能夠我們先早一步建了站點出來，日後再接駁，是否可以這樣？先讓居民習慣，讓綜合體可先為居民提供服務，之後接駁輕軌到該處，站點才開通。

另外，按我的理解是輕軌站點照道理應該是定了，相關配套的事情應該可以先配套，簡單而言是巴士站可以因應輕軌調整。相反，出了輕軌站還要步行十分鐘左右才到巴士站，資源是有點浪費的。由現在開始已經知道要建輕軌時，你為何不可以將整個公交的配套配合輕軌興建？輕軌是主要的，公交可以配合成為次要的支援點，其實整件事情已經預先改變了居民的出行概念。就不要像現在，若你問我是否支持，當然支持，但問題是我每個早上都要擠巴士。我住中途站，我上不了巴士，你跟我說輕軌等於多少百輛巴士也是沒有意義的，因為我看不到實物。

另外是解說資料的問題。因為政府代表都是技術人員，你們可以向居民展示模擬的場景，如在黑沙環公園的站點走下來，沿路走會怎樣的？現在電腦技術是可以做這樣的模擬圖片或平面圖讓市民看。但現在，政府方面無法讓市民看到將來建成後的環境是如何的，但就向居民表示工期相當長，且施工期間居民亦要面對損毀的路面，這樣居民當然會反對了。

澳門弱智人士服務協會

2014/07/22 16:00 澳門弱智人士服務協會啟康中心

意見一

本協會於海濱花園、金海山花園都設有服務機構，亦有校車服務，很多時候會經過關閘，希望將來施工時能及早收到通知，以便做好相關安排。另外，市民憂慮施工期間會發生沉降以及噪音的問題，亦有家長擔心施工時中心會倒塌。

對於輕軌的遠期規劃，沙梨頭一帶建築物密度高，將來會否考慮走地底？

意見二

本人贊成馬場東走線，但憂慮輕軌承載能力的問題，將來列車載滿乘客時會否發生危險？建議輕軌走入舊區及社區，但關心將來輕軌走入舊區時，有機會發生類似倫敦街的問題，所以政府會否考慮走地底？

現時社會有很多反對聲音，因為他們認為輕軌對自己無利，但如果知道輕軌能改善自己的生活環境時，或許會支持建設，政府可考慮加強這方面的工作。

意見三

近年澳門人口暴增，城市的承受力亦大增，建議政府多落社區聽取意見。安排施工時，可參考高士德下水道工程，市民明白建設過程必須要忍耐，過程中須凝聚社會力量，為未來作貢獻。認為此次諮詢的重點並非在於選擇哪個方案，而是希望能順利完工，而且焦點應放於如何保證生活的質量。

現時有居民憂慮黑沙環公園的改動，請問政府施工時如何保證不影響居民活動的時間？圖書館的安排如何？施工期間，建議政府與其他社團合作，亦可考慮提供資源讓社團給予協助。亦可與各大廈之管理公司或業主委員會協商，改善現有屋苑環境，引導居民回到所屬大廈之地方進行活動；同時，建議政府設置流動圖書車、劇場等，豐富居民生活質素，以保證每一屋苑的居民能維持現有的生活水平。

再者，我認為地底的社會設施並非最好，政府應了解居民期望，就弱協來說最希望的是能設置社會企業。社會現時缺乏正面能量，居民又充滿自卑感，所以基礎建設要關心居民、安撫人心、優化居民生活。政府可考慮走入社區，先做周邊建設，亦可參考每月的民署例會，讓公眾參與；同時善用長者義工，於社區關係上多做工作。



澳門浸信中學

2014/07/23 13:00 澳門浸信中學

意見一

列車軌道上會否有隔音屏障或隔音設施？港珠澳大橋落腳點與北段的三個走線方案的關係如何？

意見二

乘搭輕軌時會否如巴士般有轉乘優惠？

意見三

軌道上會否有隔音屏障或相關隔音設施？

意見四

輕軌建設時，如何解決交通擠塞問題？

意見五

颱風或黑色暴雨期間，輕軌能否照常服務？輕軌是單向或是雙向？輕軌以膠輪行駛，每天運行十九小時，膠輪損耗會否很大？

意見六

輕軌高架橋附近有很多樓宇，政府如何保障周邊住戶的私隱，會否先進行溝通？現時暴雨時黑沙環發生水浸的問題嚴重，施工期間如何解決？

意見七

雖然輕軌部分路段會設有隔音屏障，但如果聲音超過五十分貝，會對人體有影響，政府就此會有甚麼緩解措施？

意見八

勞動節高架方案有配套措施，那麼沿海方案與馬場東高架方案會否有相關的配套措施？



中葡職業技術學校

2014/07/23 15:00 中葡職業技術學校

意見一

認為勞動節方案對學校較為有利，比較接近學校，既可善用寬闊的道路，亦藉此機會重整黑沙環公園；同時支持於學校附近興建公眾停車場。

意見二

如果選擇勞動節高架方案，那麼施工期間勞動節大馬路的车位會封閉，區內將缺乏車位，請問黑沙環中街的停車場會在輕軌建設完成前，還是等完工後再進行建設工程？由氹仔賽馬會站到澳門馬場東站需時多久？

意見三

現時政府就輕軌北段走線的三個方案進行諮詢，是否有投票權？時間如何？

意見四

認為馬場東站與關閘站太近，可否向靠近街市及學校之位置移動？而黑沙環公園站應向港澳碼頭方向前移，認為現時距離太遠；而勞動節馬路走線應向慕拉士方向移動。

意見五

剛才提及的五至六年施工時間，是指北段的建造時程，抑或可完成整個澳門環島線？

意見六

個人偏向勞動節高架方案，認為對民居及交通較理想。將來建設施工時會有道路情況的改變，由於本區居民及學生較多，關注如何方便大家出行的問題。另外，學生上課時會否受噪音問題影響？希望政府多加考量有何措施減低噪音問題。

如果不是居住於輕軌站附近的市民使用輕軌出行，需要的時間會有所增加，政府有甚麼措施可更方便市民？

意見七

從消費者的角度出發，速度、舒適度、安全及價錢會是搭乘的考慮因素，我曾搭乘其他國家的輕軌，感覺非常便捷。了解到澳門輕軌的平均時速為三十公里，為何會有這個考量？車站站台的面積多大？會否有空調？北區長者及傷殘人士較多，會否有無障礙設施？月台與軌道間會否設有幕門？颱風或暴雨期間會否繼續運作？收費模式如何？

意見八

如果選擇勞動節高架方案，是否有兩邊出口？目前部分區域可能仍未需要輕軌，但將來發展後，政府會否再增設其他路線？黑沙環中街的地下停車場可否增設至六層？

意見九

我居住於白雲花園，現時三個方案都會經過家門口。考慮到這區人口相當密集，故希望將黑沙環公園站南移，方便搭乘。

意見十

氹仔柯維納交通樞紐會否建設停車場？

有關勞動節高架方案，如果將馬場東站轉移至學校後面之路口，黑沙環公園站則往東南方向移，設於中石化油站附近，就可照顧到附近居民。

意見十一

我居住於小潭山，到賽馬會站很不方便，諮詢過其他政府部門，表示可能考慮於附近建設行人扶手電梯及升降電梯，日後輕軌建設會否有此考慮，以方便市民搭乘？

另外，黑沙環中街停車場於地下建設三層，能否於地面再建三層？

意見十二

政府能否參考區間車的觀念？能否於其中一個車站調動車輛，以方便市民上車？

意見十三

最初的方案都是沿海邊走，但現時主流方向偏向勞動節方案，這樣黑沙環公園會被廢置，但由於其使用率極高，對居民影響會很大。另外，黑沙環是填海區，如果在公園地下興建停車場，進行挖掘工程時會否影響結構，產生類似善豐花園事件？



商訓夜中學

2014/07/24 16:00 商訓夜中學

意見一

贊成政府興建輕軌，支持勞動節高架方案。

意見二

諮詢期到何時結束？

意見三

按現時收到的意見，哪個方案最多人支持？

意見四

感覺政府偏向勞動節高架方案，但我支持沿海走線。

意見五

建議設置自動步行系統或天橋接駁學校與南澳花園。



澳門弱智人士家長協進會

2014/07/24 19:00 澳門弱智人士家長協進會康樂綜合服務中心

意見一

站點與站點之間的距離多少？地下停車場之通風設施如何？

意見二

本中心接近廣華新邨，與勞動節走線方案最接近，會比較方便學員使用，且有助鼓勵學員乘坐輕軌多到戶外活動。據悉興建勞動節走線仍可以保留黑沙環公園，感覺安心，但建議藉此機會優化及更新公園的設施。

意見三

列車與車站月台的水平間距如何確保搭乘人士安全上落車？

意見四

輕軌能否在地面行走？我認為沿海方案作用不大，政府將如何補償受影響之居民？

意見五

車站會否有設有哺乳室？

意見六

從弱智人士家長的角度出發，如果在輕軌站有中心的學員走失，會比較難找到，建議將來營運公司能增強輕軌站台職員的相關意識，同時增加廣播設施，以協助尋找學員。另外，擔心學童上車後，家長未能上車，如遇此情況，會否有職員能於入閘機附近協助尋找？

意見七

個人喜愛勞動節走線，但擔心施工期間會對居民造成影響，希望能得到更多後續施工的資訊；而為能達至無障礙轉乘，建議應設置殘障人士優先通道及座位。



澳門婦女聯合總會

2014/07/25 11:00 澳門婦女聯合總會

意見一

請問施工期間將如何確保相關路段車位充足及交通順暢？可否開放嘉樂庇大橋以緩解有關情況？本人支持沿海高架，因為A區將來會發展，沿海高架可覆蓋該區。

意見二

明白施工時必定會有影響，但須著重考慮完工後如何方便居民使用。

意見三

軌道運輸系統是城市必須要的，應該以服務人數較多為好。沿海高架雖然對周邊居民的噪音影響較少，但效用相對較低，加上現時友誼大馬路已是旅遊巴和穿梭巴士必經路線，若在沿海建輕軌，將對交通有很大的影響。

另外，建議政府向公眾展示模擬輕軌運作的聲音，讓居民親身感受輕軌的聲音，早日理解輕軌低噪音的運作特性。同時亦希望政府儘快向社會公佈站點間之搭乘時間、施工期間有何措施減低對周邊居民作息的影響和輕軌將來的效益如何等資訊。

另外，香港中文大學的地下圖書館曾獲建築設計獎，建議政府制定黑沙環公園之地下設施時可以此作參考。

意見四

希望市民多給意見，集思廣益，達至低影響、高效益的結果。今次諮詢的範圍很廣，亦很細緻。

意見五

本身較贊成沿海高架，但聽取講解後反而認為此方案對交通的影響很大，居民需要慎重考慮到這方面的影響。相反，勞動節高架途經路段人口密度最高，輕軌建成後會直接影響及改變市民的出行習慣和生活。而關於沿海高架覆蓋率問題，則認為讓居民習慣轉乘即可，亦可配合將來A區之發展。



利民會

2014/07/25 14:30 利民會

意見一

施工期間將如何安排黑沙環公園？輕軌運行時發車間距為何？

意見二

停車場只設四百五十個停車位太少。

意見三

特殊人士搭乘輕軌有沒有優惠？票價如何？

意見四

輕軌工程何時完工？

意見五

中區走線會否做諮詢？

意見六

黑沙環中街停車場是否只會配合勞動節方案才會建設？

意見七

為甚麼輕軌走線不入筷子基？

意見八

傷殘人士可以搭乘輕軌嗎？



復康及社福團體專場

2014/07/25 18:00 聾人服務中心

意見一

我是澳門傷殘人士服務協進會的，在此很感謝政府為我們作詳細介紹。三個走線方案中哪個好，哪個不好，方便性如何，在技術層面上我完全不懂，但作為一個使用輕軌的市民而言，能否方便地使用這個新的系統、能否用這個系統到達我想去的地方、不用花太多時間去等車以及不用步行較遠的距離去搭乘是我們考慮的重點。其實，在報紙或電視上我已經聽過這三個方案的區別，今天也聽了你們的介紹，我個人認同在黑沙環公園上興建輕軌，最重要是因為方便居民使用、覆蓋率廣以及居民不需要走太遠就能到達站台搭乘輕軌。

另外，在公園重整設計方面，我覺得黑沙環公園可以增加更多的設施，特別希望能夠增加可供殘疾人士使用的設施，或者在重整黑沙環公園時多增加數層可供居民做運動的空間。綜觀澳門各區，現時給殘疾人士運動的地方實在少之又少，我們通過其他部門協調申請，也需要有一段時間的排期，且結果可能也未必有場地可供使用，因此，希望政府未來在重整黑沙環公園時，能預留空間規劃專門給殘疾人士使用的場地，不要與其他市民一起競爭。老實說，殘疾人士較難與一般市民競爭場地的使用，因此，我希望可以增設更多的無障礙設施，同時希望輕軌系統能儘快興建，不要待頭髮都白了才建好。

在使用方面，我也搭乘過很多種的集體運輸系統，如台灣的捷運和高鐵、上海地下鐵、廣州地下鐵和香港地下鐵等，就以坐輪椅的來說，我們擔心的是列車到站前剎車減速時的衝力會導致輪椅移動，但按我的經驗，一般搭乘集體運輸交通工具時都很少扣上安全帶，我在澳門坐巴士，也不會繫上，主要原因是因為安全帶是軟的，就算繫上後，輪椅也是會移動。安全方面，我們只要抓緊扶手就可以了，但是安全隱患會較大。平時我們坐巴士時，會遇到巴士突然在斑馬線或紅綠燈前緊急剎車，這種情況比較危險，會撞上牆或者搖擺。但我相信未來澳門的輕軌系統不會突然間剎車。另外，可向政府提供一個數據，一般情況下，扣安全帶大概需要三秒至五秒左右的時間，除非雙手都不方便的人士。

肢體殘疾分有下肢殘疾和上肢殘疾兩種，上肢不方便或者四肢不方便的情況，坐電動輪椅會較方便，因為關了電就完全不能動，且椅子較重，也比較安全，危險性也不會太大。如果有不同程度或重度殘疾人士需要乘搭輕軌，可否考慮在站台加設服務人員協助有需要人士上落車？如果在站台上見到殘疾或需要協助的人士，建議政府可培訓服務人員主動向有需要的人士提供協助。

意見二

剛提到輕軌系統會設有無障礙設施，當中是否設有有關聽障方面的無障礙設施來支援有聽覺障礙的人士？例如是否會有報站系統？可否具體談一下設施方面將如何安排？

再補充一點，因為我看到會有一些視障或者肢體障礙的無障礙設備，我想問關於聽障方面，在車廂內有沒有具體的系統或者會有甚麼系統能夠滿足他們？另外，是否會在車廂外設置警示燈或提示燈？

意見三

我是特殊奧運會成員的家長。如果輕軌選擇勞動節走線方案的話，覆蓋範圍較廣，但亦會覆蓋了整個公園。我自己本身也會在公園做運動，如果按介紹所說將來會重整黑沙環公園且不影響公共空間，公眾也會接受的。我個人則較關注參加特殊奧運會學員的運動環境，因為我們大多時候是去蓮峰球場做運動，那邊環境挺惡劣，居民經常到球場放狗，我們到球場做運動時便會吸入很多細菌，而且我們本身的抵抗力會較一般人差。政府將來會否藉著興建輕軌的同時，建造幾個小型的運動場給我們的孩子跑步、健身、拉筋等？希望政府可以為有需要的人士打造更好的空間和環境，比他們在蓮峰球場跟其他人爭場地好。

我自己也會到公園做運動，看到公園裏有一個小型足球場經常空置沒有人用，就當空置草坪一樣。而我兒子則通常在蓮峰球場做運動，夏天時太陽很大很曬，建議政府可美化球場讓居民可更舒適地使用。另外，平時我看到很多地方的使用率不高，建議空置和使用率不高的地方可同時進行美化，提升使用率。美化後，可供有需要的人使用，我兒子參加特殊奧運會的活動，例如游泳、田徑、滾球，經常外出比賽，但也很難租賃場地練習，且北區運動場很少，所以建議興建更多運動場給居民使用，免得我們要帶著小朋友到處找場地練習，有時青洲，有時都不知道去哪裏，如果可以固定一個地方就好。

意見四

我是特殊奧運會成員的家長。對剛才看到你們介紹的設施、設備，我感覺挺好的。在車廂內設置輪椅位置比較寬闊及合理，但問題是在公民教育方面應該可以做得更好。例如現在巴士也設了特別座位如愛心座，但是到底是公民教育不夠還是市民意識不夠，座位經常有年青人佔座，且很少讓座。在此方面，我希望在興建輕軌之前先做好公民教育。另外，有一次坐車時我見到司機真的很好，一個裝有義肢的朋友上車後，司機會放廣播示意乘客應讓座予有需要人士，同時讓該乘客坐下後才開車，這是我坐公交這麼多年來頭一次見到。在此方面，我希望政府加強公民教育和社區宣傳，提高讓座予有需要人士的信息，以免車上跟其他乘客擠擁，且沒有愛心座位，他們坐車也不方便。

另外，智力障礙和四肢殘疾的殘障人士在出行方面相比下肢或上肢殘障人士更不方便，可否考慮在車廂內設有服務員協助他們呢？因為就算車廂內設有供殘疾人士使用的安全帶，但對他們而言，可能五分鐘都未必可以完成，因為他們手腳始終沒有那麼靈活，所以可否考慮在特定車廂中設有服務員以協助殘疾人士出行？當然，他們出行會有家人或者中心的人員陪同，但都未必熟悉如何使用設施，所以能否考慮這個建議，方便他們出行？

意見五

我是仁慈堂盲人重建中心的。就剛才介紹的三個走線方案，我本人認同黑沙環公園的方案，因為地點方便，使用量就會較多，方便市民就好。如落實黑沙環公園走線方案，輕軌建成後亦會重整美化公園，整個公園與之前不同且空間感較大。另外，希望能夠在公園內增設無障礙設施，因為視障人士的方向感較弱，公園面積又大，所以建議設置發聲地圖或凸字地圖，顯示公園內的設施如圖書館和籃球場等，以及所在位置，以便服務使用者能識別方向和享用設施。

意見六

我是視障人士，但通常出外時都沒有人會察覺到，當需要其他人的幫助時，也不知道誰是工作人員的情況下，我只可以站在原地等，但也不會有人過來問我是否需要幫忙，因為市民不會知道我是在等人還是需要幫助。澳門輕軌能否跟廣州地鐵一樣設有引導徑，引導視障人士前往連接服務台的服務按鈕，按下服務按鈕直接聯絡工作人員前來協助？

意見七

輕軌各站的上落時間是否固定？對視障或者坐輪椅的人士來說，在行動不便或車廂人多時，是否有足夠時間給他們上落車？

意見八

我是澳門聾人協會的。聽完剛才三條走線的介紹，首先很欣賞非常豐富的介紹內容，當中也加入了實景圖，讓公眾更易明白。三個方案中，公園的方案應該比較有利。公園重整是一個挺大的手術，正如剛才所說，希望藉著這個機會，改善公園內的設施。剛才大家提到運動場的時候，我也覺得區內現在缺少可做講座的大型場地，是否能趁這次重整公園的機會增建多功能室？

另外，我們聾人協會非常關心聽障人士的無障礙出行環境，在此想分享一下，我們所說聽障人士的無障礙設施，分有三個部分：第一是訊息發放，第二是溝通，第三是安全。關於訊息發放，輕軌系統會設有電子顯示屏幕，但除了文字訊息顯示外，對於使用手語的朋友來講，系統是否能加入手語？現今不同的國家分別使用不同的手語，近年也有機構推動國際手語的使用，澳門是一個國際城市，這方面的因素也應多作考慮。

今天我感受很大，這麼多的政府部門代表到場，與我們互相分享。若讓在座各位嘗試分辨在場哪位是聽障人士，相信大家也沒有辦法分辨，所以聽障人士最容易被忽略他們的無障礙需要。藉著這次與部門代表分享的機會，希望能表達以下訊息：一方面希望完善輕軌的服務，另一方面是希望公眾能多關心聽障人士的無障礙設施，我覺得這是需要雙方繼續努力的。

除了訊息發放外，第二就是溝通問題。在聾人群體中，有使用手語的，也有使用助聽器的，溝通方法各有不同，打手語固然比較難理解。設計團隊可試試不同方式，讓聽障人士更容易與別人溝通？一般情況下，大部分聽障人士乘搭軌道交通時都是查詢關於路線的問題以及沿路是否有指示？建議可參考香港地鐵，在建設過程中安裝站內T線圈，或在詢問處安裝FM機或聲場系統等設備，方便戴助聽器的服務使用者能在站點內使用查詢服務。所以希望大家除了關心訊息發放外，還要關心溝通的渠道。

最後，關於安全方面，如有火警發生，一般可能只會用警鐘去提醒乘客，但是警鐘對聾人而言並沒有幫助。當然，在公眾的地方，聾人也很聰明，看到有人逃跑時也會跟著跑，但是當他們身在獨處的地方如洗手間或隱蔽的樓梯位置，警鐘便完全發揮不到功效，所以建議參考我們協會中心設置閃燈警號，在輕軌站台及車廂加裝供聾人使用的視覺燈號。最後，我再強調希望政府從訊息發放、溝通以及安全這三個部分關心聽障人士對無障礙設施的需要。

意見九

我是澳門特殊奧運會的成員，就剛才與會者提出無障礙出行的情況，我們也很關注這方面的情況，現時輕軌仍未通車，傷殘人士甚至包括需家居照顧的重度智障人士，出門也只能到家附近的地方，所以我們很希望輕軌通車後，能夠更方便他們的出行，如車廂內輪椅專區或電梯空間可否加大以方便他們使用？他們出行可能會同時兩、三個或者三、四個人一起，如果電梯只能容納一位坐輪椅的人士和一位照顧者，他們便要花更多時間才能搭乘輕軌，不僅只計算搭乘的時間，還要把使用無障礙設施的時間也考慮在內。

另外，剛才有家長提到，巴士有司機會讓他們坐好再開車，但是通過剛才的介紹，輕軌是一個無人駕駛的系統，如果有傷殘人士需使用輪椅設施，有沒有系統能夠配合或者知悉輪椅已經固定後才開車？有沒有這樣的系統設置？因為有輪椅系統讓他們固定在車廂中，但如果沒有足夠時間或者沒有支援人員教他們使用，可能他們未必能用得上，或者還沒扣好輪椅安全帶列車已經開動。使用方面可能要交給大家思考，大家才是專家，要想想如何方便他們使用。



澳門工會聯合總會轄下機構

2014/08/03 15:00 工聯北區綜合服務中心
2014/08/05 20:30 工聯北區綜合服務中心
2014/08/07 20:30 工聯台山社區中心
2014/08/09 20:30 工聯北區職工服務中心

意見一

今次是第二次聽關於輕軌北段走線的講解，內容比上一次豐富。走線方面，我認為沿海高架的兩個站點設置得有點多餘，而馬場東高架則與周邊的住宅零距離接觸，故不贊成這兩條走線方案。

我支持勞動節走線，但不支持高架的設計方案，個人認同南段走線觀音像一段與宋玉生公園相連的空中花園設計，建議北段也可參考，作創新的調整。政府可考慮在此區建造空中公園，可讓市民直接與陽光接觸，行車線與軌道則建在地面，兩邊可考慮設置商鋪，這樣便可解決噪音問題，同時亦可擴大覆蓋面，建議建設輕軌的同時能優化整個社區。政府可否考慮再擴大黑沙環公園，讓市民與天空接觸？而途經水塘的一段走線則可否參考羅理基博士大馬路或塔石廣場的行車隧道，並將輕軌建於地面？

意見二

支持澳門興建輕軌，我認為居民應承擔澳門未來發展所帶來的困難，建議政府進行推介時應加入情感因素，為市民帶來願景，以喚醒市民面對未來的需要。

意見三

支持勞動節高架方案，能方便市民搭乘之餘，亦會令樓宇升值。居民現時擔心的是公園會被拆掉以及噪音問題，希望政府向居民講解時，可加入如：走地底所需要的建設時間及其影響的程度等，讓居民明白箇中道理，那自然會將想法輻射予其他人。

當居民不理解噪音分貝的問題，便會不理性地表達意見，建議政府透過報章、電視台等媒介去介紹資料，讓想更清楚了解詳情的市民能認識更多，而不會被持反對意見的人滋擾。

意見四

關注成本問題，列車每日運行十九小時，是否需要經常更換輪胎？沿海方案為何不能連接A區？

意見五

我是裕華的居民，建議於黑沙環公園設置電視向市民展示效果圖和更多的資訊，以及將未來輕軌落成時與現時實際情況比較，讓更多市民能了解和感受。同時，在重整黑沙環公園的同時，建議加入單車徑的設施。

意見六

今天是第三次聽介紹，很認同政府在諮詢過程中不斷更新資料，但建議可在網頁上提供更多的資料供市民查閱，而社會認為大運量的公交是必須的，是曙光的選擇。在路線選擇方面，便利性是很重要的，所以社團的責任是將有關資訊推介給市民。

意見七

建設過程中對市民生活的環境造成影響，政府將如何補償？施工會導致道路擠塞，屆時政府應儘早將有關消息公佈，並告知市民正在進行甚麼範疇的工程。

意見八

憂慮無人駕駛系統失靈或列車上有意外時，將如何解決及處理？列車與月台之空隙能否再作調整？

意見九

要解決整體交通問題，首先要解決公交的班次問題。輕軌偏重走北區，但沙梨頭區、南區交通仍然是嚴重擠塞，我建議興建地鐵，將輕軌地下化便可解決景觀問題。

意見十

我住在黑沙環公園附近，我與家人一致贊成勞動節高架走線，認為部份市民的反對並非對事，而是就政府所做的都會反對。

意見十一

贊成勞動節高架方案，兩旁馬路較寬闊，有足夠的空間讓輕軌經過。但希望政府多做功夫，在黑沙環公園增加綠化空間，可參考今年8月6日報紙上介紹的重慶輕軌綠化。

意見十二

贊成勞動節高架方案，認為其經濟價值與使用效果較好。

意見十三

輕軌使用電力行駛，在惡劣天氣如暴雨或颱風時列車行駛會否受影響？我贊成勞動節高架方案，無論建設時間抑或方便程度都較理想，因為在沿海建輕軌不便市民搭乘。政府興建公共設施時應以市民利益為先，輕軌是方便快捷的集體運輸系統，能有效改善澳門的整體交通，但有些人因為輕軌走線途經其住宅附近便盲目加以反對，我不擔心失去黑沙環公園，政府美化公園便可。

意見十四

施工時間需要五至六年，無論選擇哪條走線都會對交通造成影響，市民對現時的交通情況已經很反感，政府將如何應對？市民反對的原因是現時交通情況已經太差。

意見十五

輕軌載客量大，擔心維修人員及硬件設施是否能足以應付。

意見十六

認為三個走線方案都可以，但較關注輕軌施工期間對附近居民帶來的噪音影響，特別是在賭場上班的澳門居民，上班分為日夜更，政府有何措施？另外亦關注施工期間的交通緩解措施。

意見十七

搭乘輕軌的票價是多少？

意見十八

颱風期間是否仍能乘搭輕軌？

意見十九

關注澳門通沒有向海外升學及澳門本地的碩士生提供學生乘車優惠的問題。

意見二十

輕軌營運期間若遇上意外，例如爆胎，政府有何應急措施？

意見二十一

如何有效降低施工期間對周邊環境所產生的噪音和粉塵等環境污染？

意見二十二

擔心輕軌施工期間對周邊居民的影響，特別是會影響到賭場上夜班的居民的日常作息，希望政府能有措施降低對居民生活的影響。

意見二十三

贊成沿海高架走線方案，亦贊成優化黑沙環公園。輕軌是應該興建的，要為以後生活著想。

意見二十四

擔心挖停車場會影響周邊六幢大廈的安全，政府會否有後著？是否有預備或補救方案？建議舉行只為黑沙環區居民而設的公眾諮詢場，需以查屋紙入場並投票支持哪條走線方案。

意見二十五

建議巴士可行黑沙環公園，輕軌可行沿海走線方案。

意見二十六

關注黑沙環區輕軌施工期間的交通規劃。

意見二十七

關注現在澳門居民及遊客越來越多，贊成加快輕軌建設。

意見二十八

澳門交通擠塞情況嚴重，需要集體運輸系統紓緩，贊成輕軌沿黑沙環公園興建，方便周邊居民使用。



環保團體專場

2014/08/04 11:00 環境保護局

意見一

我是澳門環境及工程規劃協會的。我曾經出席過幾次類似的講解會，我看到諮詢資料已隨時間加以補充，也提及了很多跟環境相關的資訊。這次亦看到有環評顧問公司代表出席，我想問針對這三個走線方案，環評公司還有其他更新資訊嗎？另外，所評估的範圍及參數涵蓋哪個範圍？想了解一下這部分。

意見二

我是環境及規劃工程專業協會的。我想了解三條走線方案及整個北段，是否已經作了初步的環境分析？施工期間及完工後對附近居民有甚麼影響？是否在某些特定的位置作最高噪音點及最高揚塵點監測？文化及遺產部分很多都是針對關閘的邊檢大樓，據我了解，附近有三至四個福德祠。根據比對香港、台灣的經驗，這三、四個福德祠也處於三百米噪音範圍及五百米空氣污染範圍內，政府有沒有針對這幾個福德祠作出環境分析？還有，對居民的視覺、景觀的影響，及對海岸線的景觀影響呢？

另外，從關閘到碼頭的區域範圍，因為我之前有觀察雀鳥，發現這個範圍裏有九個物種，包括鷺鷥、白斑軍艦鳥、大白鷺、小白鷺、白腰文鳥、蒼鷺、灰喜鵲；還有兩種比較特殊的，包括全世界只有二三千隻黃嘴白鷺，而另外一種是麻鷹，麻鷹是區域性的關注物種。我想了解施工期間或者完成後，是否對它們的影響作出分析報告？

意見三

我是環境保護管理學會的。想請教以下幾方面的問題：第一，環境保障台的設施配套，剛才提到黑沙環公園走線以高架方式興建，我也是住在那邊，剛剛的解說上沒有看到相關的無障礙配套設施，在環境配套方面有沒有提供相關設施呢？第二，風險評估方面。我忘記了馬場東還是馬場北是封閉式的車道，封閉式車道裏面會有壓力或者熱力，那麼封閉式車道裏的環境評估如何？另外，車廂可承載二百人至四百人，室內空氣如何評估？

意見四

我來自環保學生聯會的。我比較關心車輛增長的問題，建輕軌是希望減少車輛增加，三個方案推出後，車輛減少程度有高呢？建設期間，是否會因為交通改道等反而令車輛數目增加呢？

還想提一個問題，三個方案中，居民跟遊客之間的使用比例各佔多少？如果在人口密度較高的位置，可能居民的使用比率會高一些。否則，居民使用比率可能下降。相關的比率相差多遠呢？

意見五

我是澳門環境保護管理學會的。想請教大家兩個問題，輕軌施工前有沒有對環境背景進行測試？當然包括測試的位置及頻率。因為，現在很多市民除了關注輕軌班次，還關注建設期間對環境造成的影響。相關的數據會否公開報道？

另外，還有一個問題，施工期間有沒有一套具體的監測方案？對粉塵、噪音的監測。我還想知道監測工作是由環保局負責還是由第三方處理呢？

最後我想知道，以上相關資料及報告、執行力是否會向公眾發表？

意見六

我是澳門環保管理學會的。平時我們坐巴士也會遇到這些問題，如關閘總站上車的乘客人數較多，開到其他車站後其他乘客便很難上車，巴士來到就已經滿載了，經常都會不停站。這三條路線的目的地都會去到關閘，關閘有很多遊客及勞工，他們上車後，住在黑沙環的居民已經上不了車，有沒有考慮車廂載客量是否能夠提供給澳門居民使用之餘，也可以滿足部分遊客？

另外是一個建議，輕軌三條路線很長，橫跨澳門整個城市，是否可以引入垂直綠化來美化環境？使外觀看起來漂亮一點，且能減少灰塵，對空氣好一點，所以建議用垂直綠化美化輕軌路線。

意見七

我是環保學生聯會的。現在澳門的環評制度有很多方面都不完善，相信政府做環評時都是參考香港的資料。在建設方面和建設後的運作，如果這個項目有甚麼問題，或者超過一些水平、標準，到底有甚麼相關的罰則或相關的法律可以依從呢？



黑沙環居民專場

2014/08/06 20:00 民眾建澳聯盟

意見一

輕軌是新的事物，我選擇不相信。如果政府要挖停車場，一定要保證居民的生命財產安全，停車場是可挖可不挖。政府諮詢有誤導，市民可選擇搭或不搭輕軌，只是選擇之一，列車去到廣福祥，已經很少人去，覆蓋率亦要忽略不計，因為步行五分鐘是很自然的事。沿海方案那邊有多少居民？君悅灣和海天居的居民，附近連巴士站都沒有。

關於噪音的問題，政府聲稱的低噪音是不可能的，如果最後選擇黑沙環公園走線，我會把家中的窗換成雙層玻璃窗。而且，列車在公園上方經過，會讓人有心理壓力，頭上有輕軌經過就會害怕，公公婆婆們會怕列車跌落公園，這是自然反射。而且有輕軌行經的話，很少人會再行公園。如果沒有政府百分百的承諾，就絕對反對在黑沙環公園興建輕軌。

意見二

我們以一生的積蓄來買樓，現時非常憂慮，已經病了幾次。黑沙環區由以前的坑渠變成公園，我認為不宜為了興建輕軌而動到公園。黑沙環區人口密集，沒有空間，不適宜不斷有列車經過，亦會發生危險，如果失事了怎麼辦？

意見三

輕軌走線如果起得太遠會很少人用，政府應儘量向居民解釋，而如何保證質量問題，政府則應吸收善豐花園的經驗。

意見四

輕軌在黑沙環公園興建，周邊有老人、有小孩，是否可以令居民安居樂業？為何要選用勞動節高架走線方案？為何不理那麼多人的反對？周邊居住人口又多，輕軌又會有輻射的影響。現場所有播放的音效與建設後會有不同，列車經過始終會有壓力，政府諮詢要訪問住在這區的居民。而建停車場時向地下挖亦會有事，一定要反對，誰夠膽簽名保證？

意見五

最適合應該興建沿海高架，不要將公園分開東一塊西一塊，列車剛好在我窗前經過，會有影響。若走沿海方案，行外面只會影響到沿海的大廈，但如選擇其餘兩條走線，各路線都會分別影響到沿海兩邊的大廈，居民一世只買一次樓，列車在家前經過，在家沖涼、睡覺和吃飯都會讓經過列車上的乘客見到。

意見六

輕軌是一項大工程，不可逆轉，政府不能拿市民健康開玩笑，輕軌有輻射、噪音和污染，不要為交差而強行要大家接受，這是關係到幾萬人的。

反對興建地下停車場，為何要周邊六幢大廈冒風險，四百多個車位可以解決到多少問題？應該在A區興建停車場，如果因為興建地下停車場而導致樓宇結構有問題，你們當中誰負責？輕軌亦會對健康有影響，以高架橋方式興建，污染物會積聚在橋底下散不開，會導致兒童有自閉症。

勞動節高架會途經中石化油站，且距離只有三十米，走線有多大社會經濟效益？而且涉及安全性，政府提供的數據亦不可接受，澳門輕軌參考台灣文山線的設計，但該線路經常出現故障。另外，輕軌造價亦由四十多億增至二百多億；我亦不滿意政府聯絡很多社團支持。

意見七

同意輕軌建設是一個不可逆轉的結果，公園還可在哪裏找？澳門人口老齡化，寧願選擇多步行也不贊成建輕軌，認為政府稱輕軌行駛期間無噪音是不可能的。就算建停車場，A區也可以挖，大廈是居民的唯一資產，四百個車位並不是很多。

意見八

輕軌應與巴士配套，建議行沿海，巴士與輕軌站接駁，生活素質好了便可享受，但心理壓力是難以解除的，政府公佈的數據並沒有用。如果興建沿海走線，周邊甚麼也沒有，便沒有人會反對，為何有好的不做？要做有人反對的？亦建議政府開放讓公眾投票選擇走線。

意見九

建議政府應入戶調查，讓北區居民投票，北區的居民對付不了全澳六十多萬人。工聯、街總拿了很多政府資源，另外澳門蛋和北安碼頭都超支，就算政府有錢也不應該亂花。為何走線要轉彎轉入黑沙環公園而不選擇沿海邊直走？若在公園上建輕軌，就會沒有公園，我們便會整天待在家。究竟輕軌完工要用多少錢？到現在也不知道。

意見十

政府要建設公共設施，便要聽取居民的擔憂，政府必須保障市民，我理解市民的擔憂，倫敦街是第一個抗爭。政府建設的工程，也需要市民的包容和諒解，但居民像是不太了解輕軌本身是甚麼，所以建議政府在有條件的情況下，邀請市民到新加坡或者日本，去親身感受一下輕軌真實行走的感覺。希望政府亦能了解市民的擔憂和必須向市民保證質量。

意見十一

輕軌確定了走線沒有？



運輸業界團體專場

2014/08/21 20:30 建造業總工會北區辦事處



意見一

工期需時多久？能否加快？車輛增長率快，現在已經有二十多萬輛車，五、六年後車輛還能通行嗎？希望能加快施工期。我的觀點是勞動節馬路方案比較好。

意見二

我認為今次諮詢不是面對正反雙方，而是三方，受影響地區的居民就會反對。沿海方案的反對聲音少，是由於沿海民居少，所以不會有太多人反對。在接近民居的地方興建輕軌肯定會有反對聲音，但說服居民不是一件容易的事，即使政府拿出很多理據，也照樣會有人反對。我認為沿海的方案比較簡單，但缺點是居民的覆蓋率小、不利人流集散。澳門是彈丸之地，我經常突發奇想，巴士不一定要進入高士德、俾利喇街，可以全部沿提督馬路、媽閣、西灣、荷蘭園繞一個圈回黑沙環。我住在高士德中段，坐巴士到提督馬路下車走進去，避開龍園塞車的地方。澳門有多遠？從紅街市到外圍，跟你們的步行時間不會相差太大。澳門是彈丸之地，如果想簡單點，沿海方案的反對聲音就會少一些。但可能日後落成後，市民又有意見，會問為何不靠近民居？香港興建地鐵時同樣有很多反對聲音，但落成後，市民就後悔了，又問為何不建在我家門口？如果當時經過我家的樓盤，我的樓宇就值錢了。目前很多人沒有考慮到這點，只想到門前有輕軌會不會影響景觀？

我住在高士德，當時沒有行車天橋，景觀也很漂亮，現在興建了一條行車天橋，居民也要接受。反對歸反對，但專家要自己認真思考哪個方案最可行，我們都希望最好能儘快落成。我舉個例子，如果美國來澳門拍攝大電影，明天就可以直接取景，因為每天都可以拍到洪水來臨時市民開車逃難、大排長龍的樣子，這個畫面真的很經典、很恐怖，假如這時候後面有一隻恐龍，大家真不知道如何逃亡，你可以聯想一下有多混亂，聯想一下就可以，我也不知道如何逃亡。如此惡劣的環境之下，真的很需要便捷的交通，運輸行業真的很希望澳門的交通能儘快得到改善。

另外，輕軌以後從關閘到離島和氹仔，一節車廂能載一百人，即一班車約載三百至四百人。哪當中有沒有中途站發車？是否所有輕軌都從關閘發出？

關閘有發財巴士，由於我從事相關工作，在假日單是威尼斯人一小時都有過千人乘坐，更不用說加上銀河等博企。如果日後有很多旅客在那裏上車，每節車廂都會擠滿遊客，就會跟現在的情況一樣。現在在高士德坐9號車很辛苦，但巴士公司有時候也會調一輛車到紅街市站載客。萬一輕軌不能調整，市民在上班高峰期就同樣不能乘坐輕軌。

意見三

希望政府不要太民主，如果太民主就會拖延很久，有人反對，又有大部分人贊成，少數應該服從多數。我贊成勞動節方案，輕軌主要作用是疏導人流，使市民能便捷上班。如果走沿海路線，乘坐的人士就會減少，對疏導交通效果不太好。

意見四

我第一個反對沿海方案，現在塞車已經如此嚴重，如果再在那裏興建輕軌可能會引發暴動。我們靠這條主幹道謀生，重型車不能與私家車搶道，因為重型車起步較慢。如果屆時重型車司機勉強搶道，那就糟糕了，是否會導致全部車道堵塞？避重就輕應該選擇勞動節大馬路，那裏的影響小，且覆蓋率大。現在不需要講民主，在哪裏興建輕軌也會有人反對，政府應堅定立場，不需要徵求意見，徵求意見只是徒勞無功。現時在廣福安開諮詢會，有一群人搞搞震。我認為政府應該選出最好的方案，沿海方案對交通影響很大。

意見五

澳門興建輕軌已經醞釀了超過十年，有些方面澳門政府做得不足夠，因為在輕軌的前期準備工作時，只向社會做小規模的講解，從來沒有徵詢過居民的意見。拖延時間越長，出現各種複雜的因素及意見越多，就會越難決定。我同意剛剛的與會者所說，政府應該決定怎樣做。集體運輸系統是城市的走向，一直都是這樣建議。集體運輸系統不能單單為遊客服務，如果不能方便市民出行就毫無意義。經濟發展如果不能使市民提高生活質素，經濟發展也已經失去了意義。

沿海方案只是單單為遊客服務，並非為市民出行服務，即不能起到輕軌的作用。馬場東大馬路如此狹窄，不具備興建輕軌的條件，距離住宅較近，我贊成勞動節大馬路方案。政府需要思考的是主流意見，並不是個別、極少數人的意見，政府做事要有一個構思，落成後能保留公園，讓市民有一個休憩的地方，但居民需要忍耐一段時間。另外，我也同意剛才業界代表所說，輕軌的施工期太長。氹仔段工程遍地開花，讓人感覺開工容易、動工難，政府的監管不足。就像馬場的門口預留一個地方讓旅遊車停泊，但實際上所有的車輛都能進入該區域泊車，旅遊車的司機亦經常向交通廳施壓，經常投訴違泊情況，但根本無法遏止，因為澳門的車輛太多了。早前我去政制諮詢會時也發表了我的感受，政府迫市民違規、違法。現時澳門有十一萬輛電單車，但只有五萬個車位，其餘的車輛停泊在哪裏？被迫停泊在行人路、大廈走廊。如果像回歸前的治安環境那麼差，一旦發生火災，就會危及大廈居民。回歸前有五百多輛旅遊車，今天有一千七百多輛旅遊車，但配套設施全部壓縮，職業司機沒有運作空間，我們的同事跟我們說，政府給我們九千元當作支付交通罰款吧。市民不能享受經濟發展的成果，就毫無意義，無論以前賺幾千元還是現在賺一、兩萬元，也沒用，根本買不起房子。

意見六

現在不僅是正反雙方的問題，第三方是交通業界，對沿海高架走線的意見比較大。但就我個人而言，我對輕軌沒有太大的期望，因為五、六年後我們已經退休了，不需要再擠車出行，逛逛街、去公園就算了。

我每天都經過這條道路，目前的交通安排其實也不太恰當。封閉污水處理廠方向的道路，禁止車輛進入勞動節馬路，但車輛全部往關閘方向行駛。去隧道的瓶頸位置一直塞車，四點鐘已經塞至東方明珠，完全無法通行，我認為政府應多思考路口的開放時間、改道。雖然過了東方明珠轉入黑沙環公園的一段路比較安靜，進出的車輛不多，其實可以在該路段作交通改道疏散車流。以前下大雨關閘隧道水浸，經常發生交通事故，很多車輛會自然駛進祐漢新村，在三角花園疏導，但不明白為何現在五點鐘就封閉污水處理廠的道路，我認為沒有必要。譬如我開車回祐漢，被迫跟著關閘的車輛排長龍、繞圈到馬場東。現在東方明珠增加了一條左轉的車道，但很多駕駛者不知道，加上很多時候塞車或被大型巴士阻擋，看不到這條道路，很多人就不會走這條道路，而繼續在中間車道行駛至紅綠燈位置，看到左轉就跟著轉。我不知道這樣轉線會否違規，但這樣轉線經常會阻礙後面的車輛通行。

有沒有評估過從友誼大橋朝這個方向以關閘為終點的車有多少？我估計很多都是發財巴，有多少車輛進入祐漢區或慕拉士馬路？我認為有些車輛經慕拉士、俾利喇街回高士德，因為有些人不喜歡經港澳碼頭，因為會塞車，隧道一旦堵塞就會排長龍，就算在東方拱門拐彎都會排長龍。我大概六點鐘回來，寧願繞去荷蘭園，也不想塞車，有些人會這樣行駛。如果封閉車道禁止車輛進入祐漢，這樣不太合理，請各位專家評估到關閘、祐漢的車流量，我認為可以在這個位置紓緩。

日後無論在沿海、馬場東興建輕軌，都會對交通造成影響。即使不選擇沿海高架，選擇勞動節馬路同樣會對周邊的交通造成影響，視乎影響的大小，希望政府日後在這方面研究。

意見七

我認為無論如何改善交通也沒有作用，一定要控制車輛增長，這是最實際的。第二，希望輕軌速戰速決，五、六年施工期太久了，諮詢越多只是燒錢。首先從關閘出來不要經友誼橋大馬路，直接進入勞動節馬路，既快，又不會擾民、堵塞交通。不要拖延太久，那樣只是燒錢。

君悅灣住戶專場

2014/08/23 15:00 君悅灣

意見一

本人支持勞動節高架方案，此方案有站點接近衛生中心及駿菁活動中心，非常方便市民。但擔心黑沙環公園站和黑沙環衛生中心站兩個車站的站點距離會否太近？建議政府能否將黑沙環公園站向油站方向移動？因為將來海一居有過萬呎的商場落成，建議政府現時規劃輕軌時應加以考慮。

如果政府選用沿海高架方案，會造成大量搭乘人口往返黑沙環中街和海邊，人流增多，引申危險性，政府如何處理？沿海高架需要有天橋或地底通道通向海邊，既會佔用黑沙環海濱公園之餘，又增加輕軌的工程量。另外，黑沙環區是高尚住宅區，大部分居民都擁有私人車輛，將來需要使用輕軌的人口百分比，會比勞動節高架方案沿線所覆蓋的居民為少。但如政府選用沿海高架方案，建議在停車場設置步行設施連接車站。

由於是次講解會準備時間較短，部分鄰居不在澳門，但他們也非常關注輕軌建設，能否於稍後時間補交意見？

意見二

如果選用勞動節高架方案，會否影響黑沙環公園現有之設施？此方案會造成人流湧向海邊，這附近的街道會承受不到龐大的人流。

認為勞動節高架方案的便民程度比另外兩個方案為高，勞動節高架方案的車站能輻射四邊，方便周邊的居民，覆蓋率高。但建議施工期間黑沙環公園應實施分階段施工，以免影響附近居民的作息。

意見三

贊成勞動節高架方案，該方案之覆蓋人口數量最多，因為輕軌建設的最終目標是服務多數的人口，從而減低擁擠程度或搭車難的問題。但沿海方案非常不便一般搭乘人士使用，最後搭乘人數少，便有可能失去建設輕軌的意義。

意見四

認為勞動節高架方案最好，覆蓋度最高。

意見五

是否每個車站都會設置電單車停泊位？如果沒有，可能會在站點附近引起電單車違規泊車的問題。

我支持勞動節高架方案，認為沿海高架走線的覆蓋率太低，如果住望廈區的居民希望搭乘輕軌，由望廈步行至海邊需要十五至二十分鐘，路程太遠，以澳門人的習性，變相不會使用輕軌。所以輕軌走線的覆蓋率是主要的考慮因素，若建沿海高架方案，將以遊客的使用率佔多數。

同時，贊成建設地下停車場，但政府應向周邊居民清楚解釋對現有建築物的影響，以理說服居民。

意見六

勞動節高架方案覆蓋率最高，在平衡城市建設各方面發展都較好，且在原本的城市規劃已作考慮，認為此方案對城市的整體佈局而言較合理，而且此方案的覆蓋率較多，人流集散的条件比另外兩條走線好。所以從君悅灣居民的角度，一致贊成及支持勞動節高架方案，認為該方案最有使用價值。

雖然建設沿海高架方案看似對周邊居民影響較低，但完工後不論在視覺或整體交通等方面都會有很大影響，黑沙環區的交通本來已經很繁忙及擁擠，如沒有選擇較好的整體規劃，將來輕軌完工後，該區便容納不了人流增多的負擔。

意見七

沿海高架方案使用人數少，輕軌亦會加重該路段的交通擠塞程度。

意見八

認為輕軌的行駛速度及運行狀況不受路面情況的限制，但現時巴士則受到各種交通情況所限。我支持勞動節高架方案。



北區業主會代表

2014/09/10 20:00 民眾建澳聯盟

意見一

我是永添新邨的業主。我很支持勞動節高架走線方案，因為它對我們有利，並且該路線的路面較寬。如果是沿海走線，我覺得是沒有意思的，步行出去我倒不如坐巴士，我支持第二線走線方案。希望政府不要再拖，以前就因為大家有意見已經拖了幾年沒建輕軌了，現在又有意見，很多人快等不到了，都想感受一下。

意見二

盼星星、盼月亮、盼輕軌已經盼了十多年，我知道你們很辛苦，但是我覺得你們仍然沒有凝聚共識。為甚麼？實際上，我覺得這個事情就是秀才遇著兵，有理說不清。我建議你們增加警方或者其他人為你們保駕護航，有些事要用心理學去解釋。我覺得有些居民是為反對而反對，為甚麼反對，可能連他們也不知道。這是一個很大的弊病，所以我才這樣建議。你們真的做了很多事情，我代表居民感謝你們，我們希望輕軌早日建成。因為我每一天都要送小孩去氹仔上學，每天都搭巴士，每天整個巴士的人都在罵政府，因為他們都要站著擠巴士，大家都在嘆氣。所以我建議政府早日建輕軌，我是支持第二條走線方案的。

意見三

我是灣景園的居民。香港有地下鐵，澳門應該有輕軌。但是澳門的輕軌應儘量建一些隔音板，就像高士德天橋進入隧道的隔音板，不會妨礙市民，我希望你們能夠做得到。

意見四

我聽過很多場諮詢會，認為第二個走線方案較實用。我有一個想法是這樣：日後經過公園時，車速是否可以低一點，最初可能會不習慣，但是在該段路是否可以這樣設計？或者少用一點車廂，不要用四節車廂，用兩節車廂組成一輛車，讓居民慢慢接受。

意見五

輕軌的走線方案，我們通過議論後還是支持第二條方案。噪音問題沒有甚麼問題，因為我們住在建富新邨附近，聽到珠海輕軌站的聲音很小，不會有太大的影響。但是我要提一個問題，澳門的交通有沒有一個長遠的規劃？我來到澳門有二十幾年了，開始時澳門的人口是三十五萬，現在是六十一萬，人口翻了一倍，再拖下去就會再翻一倍，可能是一百一十萬甚至達到一百二十萬人，交通能不能適應這樣的人口發展？我們不能走很多彎曲的道路，中國很多城市一開始推出快速公交、電車、輕軌，但是最後還是推出了地鐵，地鐵是解決交通的最佳方案。世界上各大城市，巴黎、東京、莫斯科、紐約，最後都是通過地鐵解決交通問題。現在有人提出來走地下的方案，也是近似於地鐵，香港也有地鐵。我剛才所說的城市外，例如鄭州、石家莊、天津、上海，很多中、大城市也是這樣，推出高速公交、電車，現在珠海也在做電車，但是這些都是解決不了交通的問題，最終能夠解決人口密集、提供交通便利的還是地鐵。所以我提出的建議是，政府可不可以有長遠的規劃：走地鐵。但是建地鐵有一個問題，就像剛才這位先生說，地下設施很複雜，這是歷史遺留下來的，從葡國那個時候就留下來。澳門的地下特別複雜，我是知道的。其實，我覺得建地鐵就是花錢的問題，而這個問題我覺得對於澳門政府不是問題，還是有錢能夠解決的問題，解決交通還是建地鐵。

意見六

我是建富新邨的業主，建輕軌覆蓋面一定要大，覆蓋面要大的話當然要走二線。另外，是否可以將第一個站改成建富站，因為在建富的話會比較方便，如果在關閘會便宜了遊客。所以我認為輕軌一定要在市區內，甚至建在建富。

意見七

我想說的是關於噪音與站點的問題，現在輕軌設置的站點比較少，如果可以增設站點，對每個居民而言都是方便的。因為那些站點的位置都有巴士站，如果輕軌站點不夠，要居民步行過去，老實說，現在澳門街很多人都開車，直接去停車場拿車是方便的，雖然會塞車，但是可以坐在自己的車上也舒服一點，總比步行好。如果步行至站點距離太遠，他們也未必會走過去，特別是老人家。其實政府建輕軌，也是方便老人家，如果步行得遠，他們步行過去會有困難。即使你說方便推輪椅，但是如果讓他們過好幾條馬路才能坐輕軌，我覺得影響會比較大。

意見八

關於輕軌的問題，為甚麼要建輕軌？就是要疏通交通擠塞問題。如果輕軌建在海邊的話，那個地方人口不集中，所以在那裏建輕軌就疏通不了人口密集的問題，那為甚麼要建？以我而言，應該建在中間的線路。另外，我希望政府方面在建輕軌時，在行車方面一定要監管好，哪個方面有甚麼問題，要馬上解決問題。

意見九

我是澳門大廈C、D座管理委員會的。我想感謝澳門特區政府大膽構思輕軌，為澳門未來的建設做了一個很好的長遠規劃。因為我本身在離島長大，為甚麼會搬到澳門？因為居住問題。但是我們回路環，搭車要一個半小時，五時在路環上車，到達澳門六時半，很辛苦。其實路程不遠，但是巴士會每個站都停車，以及塞車，還要等很多交通燈，才可以到達澳門。雖然路程不是長，但問題是交通方面真的很擠塞。

我現在住在台山區，剛才有意見表示，希望輕軌總站設於建富新邨現時停發財巴的位置，我同意。因為輕軌是澳門居民的，是澳門居民的錢，納稅人的錢。我希望站點接近民居比較好，因為始終是要步行到站點，而且還有好處，就是發財巴遠離民居，空氣污染會改善很多，尤其是建富新邨以及澳門大廈的B座、E座，停發財巴那裏的空氣污染真的很厲害，我們每天都經過。所以我覺得建輕軌第一要方便我們當地居民，因為輕軌是為了澳門居民。

第三，剛才的介紹，輕軌是遙控式的，就好像遙控車一樣無人操作，上下站時有沒有做好安全措施？如果突發事件發生，例如有些人進入車廂時慢了，就像香港地鐵，有人卡在門縫隙，會不會可以有特別的處理？我的意見就是關注安全問題與噪音問題。所以我支持政府，也希望澳門輕軌真的能夠接近民居，真正方便澳門居民。

意見十

我是大華新邨大廈的居民，謝謝政府有這麼多政策服務市民。我支持第二條走線方案，因為方便、覆蓋廣，我們一定是支持政府興建第二條走線方案。

意見十一

我是建富新邨的，我住在十七樓。聽了剛才的介紹，我覺得輕軌應該取代現有的發財巴，因為發財巴噪音非常大。為甚麼之前說輕軌要停放於建富新邨附近，而現在又改為設於關口這麼遠呢？建富新邨門口這個地方很好，也方便我們附近的居民，是一個明智的選擇。政府應該為我們澳門人著想，將站點設於關口位置，我們居民要走一段路過去，如果是傷殘人士就不方便。站點設置在我們附近是最適宜的，因為這裏非常密集，現在停放發財巴位置的人口非常多，我真的非常希望設在建富新邨附近。

意見十二

政府在這裏興建輕軌的目的是甚麼？跟我們興建國際旅遊城市的宗旨是否融合？我們作為國際旅遊城市，對文物保護能夠做甚麼？我支持興建輕軌，讓居民可乘坐公交出行。但澳門作為國際旅遊城市，有很多旅遊景點及歷史文物，我們要共同維護澳門的城市建設，所以政府與我們居民交流後，要尊重以上幾點，要考慮文物保護。關閘的拱門是歷史文物，大家需要保護嗎？上次有人提出腰斬邊檢大樓，在邊檢大樓中間建行車道，這個景觀是否適合我們？影響關閘拱門是否適合？大家可以想想。

意見十三

看到今天這麼和諧，我也想發表我的意見。上兩次在黑沙環公園的諮詢會我也有參加，因為當時實在太混亂了，我沒機會發表自己的意見，所以今天要表達一下。

本人的意見覺得第二條走線方案是可以的。第一條走友誼橋大馬路，因為我自己也有開車，坦白說，如果在那裏建造需要五至六年時間，這裏一塞車的話，大家也知道，這條馬路是整個澳門車流量最高的，一塞車的話，可能大半個澳門半島都會塞車。如果走第一條，那裏比較偏，我不可能開車過去坐輕軌。輕軌的覆蓋面要大，因為那裏是最少人口的，而建設輕軌的原意是要利民，我就覺得走那一條是最不利民的。第三條走線，我覺得太接近民居，交通影響比較大，所以不怎麼好。為甚麼我會選擇第二條路線？雖然那裏有個公園，但這個公園是屬於大家，也屬於整個澳門的，可以優化停車位，我開車過去也有地方停放，所以建議也是比較市區化線路比較好，所以我是贊成的。

坦白說，在黑沙環區，我希望政府部門不要為小部分的反對而反對，因為要以整個澳門為依歸，以整個澳門的利益為依歸，公帑是整個澳門的，並非一部分人的。我希望政府的跨部門小組，即使將來遇上甚麼困難，你們需要共同承擔，給市民一個信心，我希望儘快動工建造，決定了就要做。



海天居住戶專場

2014/09/20 20:00 海天居

意見一

運建辦公開諮詢期間，管委會以不同形式向住戶徵集大家對三條走線的意見。通過綜合主要意見，我們認為勞動節馬路高架走線比較適合我們。原因如下：

第一、興建輕軌會動用數以億計的公帑，所以要建得其所，讓更多有需要的乘客可以乘坐，紓緩澳門日益嚴重的塞車問題。輕軌興建的目的及帶來的益處，必須給予高度重視。第二、改善塞車問題迫在眉睫，輕軌走線應該選擇覆蓋率更廣、便於居民出行的地點。第三、勞動節高架走線其中一個站點設於黑沙環公園，這個位置是東北主要住宅區的中心位置。北區各屋苑步行至該站點僅需幾分鐘，非常方便。第四、勞動節高架走線的另一個站點設在黑沙環衛生中心附近，非常方便居民到衛生中心就診。如果選擇這條路線，輕軌才可以切實起到服務澳門居民的作用。第五、廣大居民，尤其學生與基層工人每天都面對坐車難問題，落實興建符合實際需要的輕軌方案，解決區內的交通問題刻不容緩。

同時我們提出對另外兩條線的意見供運建辦參考，還有一些比較負面的影響不容忽視：

第一、沿海走線站點距離東北區的主要住宅區比較遠，新城填海A區因水道阻隔，覆蓋率有限，僅可供少數人使用，無法紓緩塞車問題。如果選擇這條路線，跟興建輕軌的目的相違背。第二、沿海走線比較偏離民居，不適宜長期步行乘坐。第三、乘坐沿海走線必須經過人行天橋，會給長者、小童、行動不便人士造成困擾及不便。第四、低溫、寒冷天氣時在海邊候車，人體感受不太舒適。第五、沿海走線在遇到颱風、下雨等天氣時，會對輕軌運作構成影響；行動不便人士、長者、小童經過這個地方會發生其他危險，更令人擔心。第六、沿海走線只能從單邊上車，對人流集散不利。第七、沿海走線影響沿海一帶每天晨運的公公、婆婆，以及喜歡跑步的人士。第八、對於馬場東走線而言，這條走線太過接近民居，直接影響了居民的生活。東北站周邊馬路跟行人設施不足，對人流集散不利。

意見二

剛才的講解中，很多部分都指出輕軌建成後，有百分之幾的車輛將會如何使用，這個報告很好，但我想知道興建期間的道路措施如何安排？以我的經驗為例，我從氹仔下班回黑沙環這區，平時只需半個小時的車程，早前從氹仔往澳門方向的行車道上有一項路面工程，當時路面由雙線變成單線行車，半小時的車程就變成塞車兩小時才能回到家。如果真的選擇建造沿海走線這麼大規模的工程，我想知道塞車的情況會如何？興建時一定會有影響，有沒有報告反映興建一座高架橋對塞車有多大影響？或者如果選另外一個方案，對塞車有甚麼影響？我想知道這方面的資料。

意見三

我還有一點不明白，政府講解輕軌的速度有多快、能省多少時間，我不清楚坐輕軌是否像坐巴士那麼簡單？還是要像坐地鐵那樣過很多關卡，像檢查行李後才能進去，這個過程要多久？如果太久就不如自己開車了，這是第一個問題。

第二，輕軌正式投入運作，除了政府投入幾億外，是否需要人員服務？是否要增加很多人力？最後，坐輕軌是否需要付錢？

意見四

我想知道關於噪音的問題，現在晚上聽到車輛行駛的聲音都比較嘈吵。輕軌是否會比旅遊巴更吵？

意見五

建輕軌就要設站點，是否會像香港那樣，月台上會有一層防護門，避免小孩子失足掉下去，有沒有考慮增加這方面的設施，保護乘客安全？剛才有人提及乘坐輕軌的費用，是否會推出如八達通的交通卡，而沒有卡的人亦可以現場購買？或者，站點內可否設有方便購物的設施？就如台灣、香港、日本那樣，或者有些政府部門的辦事處，除了實用還可以方便市民。

另外我認為興建輕軌非常實在。我跟太太每天早上都要送孩子上學，我孩子在聖保祿學校上學，走路只需十分鐘左右，但如果駕車，有時竟然會塞車半小時，要是塞車半小時我不如走路了。但是有時下雨天，或者孩子太小了，帶著他走路真的不方便。現在這一帶的交通擠塞情況已經很嚴重，再加上將來這區陸續有新樓盤落成入伙，人流密度會增多，如果不解決交通問題，情況只會日益嚴重。

我有時前往國內，馬路根本無法通行。騎電單車也會塞車，私家車、電單車都無法通行，只能步行過去，私人交通工具根本用不著，我建議政府應該強調、大力宣傳這方面的信息，很多人都誤解了輕軌的用途。我不是要求它建得漂亮、有觀賞性，亦不是讓遊客知道澳門街有輕軌很了不起，這個用意不大。從我的角度而言，輕軌要實在，要用得其所，能方便居民出行、孩子能便於上學及放學，以及能輕易到達任何一個旅遊景點，例如去新口岸、媽閣、氹仔都很方便。有了輕軌，我只會有十分之一的時間會使用私人車輛。實話實說，車位價格不斷上升、車輛不斷增多，而現時填海A、B、C、D、E區都沒有建完，待建好後人口只會越來越多。

對作為國際社會的澳門而言，輕軌應該取代現在排氣量多的汽車及交通工具。輕軌是有利的，當然在三個地方興建都有人反對，因為都會有人受影響，哪個地方可以完全不受影響？興建期間肯定有影響的。可是從一個大前提來看，如果以個人利益可以方便大家就不錯，不然浪費這麼多錢興建輕軌幹甚麼？

興建了輕軌去拱北也方便一些，我相信從這裏去拱北不會塞車吧。我看到過很多次交通意外，非常可怕，一宗交通意外可癱瘓整條馬路。若一旦發生交通意外，我就讓女兒下車步行回校，有時挺擔心的，有時又日晒雨淋，這種情況下應該用甚麼方法解決交通問題？建議政府可在有利或者適合的位置增站點，供有需要的人士使用。北區人口密度比較高，起碼有十幾萬人以上，老人、小孩子也很多。除了向他們提供升降機、自動電梯等相應的配套設施外，設置站點方面可以再多加考慮，當然不需要加設太多站點，適宜便可，否則就像設置太多紅綠燈一樣沒有意義。

剛才有居民提到可將噪音減至最低，效用會更大。但聽了政府的解說後，我認為輕軌行駛時的噪音應該不會太大，再加上適當的配套措施，輕軌在澳門行駛，應該可以紓緩交通擠塞的情況。

意見六

我想問輕軌大約有多高？我住在三樓，打開窗戶會否就能跟輕軌的乘客問好？

意見七

今晚在海天居開的座談會，所有參加者都能心平氣和發表意見，真正達到互相有商有量的局面，早前的座談會或諮詢會像是吵架，類似那種諮詢會建議政府不要再開了。

以下是我從一個長者的角度提出三點意見：

政府為了構建輕軌工程，從構思開始至設計方案、公開諮詢各方面，確實做了大量工作，這是無可否認的。但工作的成效如何呢？這得另當別論。

我個人想表態，我支持方案二，即勞動節高架走線。反對方案一，即沿海高架走線。對兩個方案支持及反對的理由，業主管委會主席已經收集了我們的意見，在此我不重複，只希望政府思考我們居民的意見，讓澳門市民更理解我們支持、反對的理由。說實話，三個方案的宣傳單，我反覆讀了多次。三個方案中方案二最可取，而方案一是垃圾方案，不能便民，只能帶來市民的不便，完全背離了建輕軌的目的，萬萬不可取。

我的訴求及提議是，政府後期的諮詢工作在策略上是正確的，但方法上屢次失誤，甚至直至現在都繼續失誤。澳門電台時事節目中有一位伯伯發言，說他擔心諮詢會的方法運用不當，哪怕開一百場，永遠都是單一方的意見，只有夠凶狠、夠惡的聲音，根本無法讓不同意見的市民發言。我亦聽到節目中有一位女士這樣說，有居民想提出支持方案二的意見時，現場馬上會有一群居民湧過去拍她的照片，把她嚇得馬上離場。這是真的，是我從電台節目聽到的。政府是否需要斟酌公開諮詢的公開二字？是否需要改變諮詢方法？否則永遠只見亂象，而見不到有商有量的局面。否則繼續開一百場，你在發表意見，不講道理的依然是那群居民。



中華學生聯合總會時事關注委員會

2014/09/26 18:00 中華學生聯合總會蒼青中心

意見一

今晚非常高興有跨部門代表來給我們講解輕軌的情況，這證明特區政府非常關心青年學生的意見，在此代表澳門學生身份發表自己的看法。剛才政府代表都提到北區走線約覆蓋四成居民使用量，引起社會的一番討論。作為澳門學生，非常依賴公交系統，每天上學、放學都要使用公交，這與我們的日常生活息息相關。我覺得輕軌北區三個方案各有利弊，剛才講解時都有為居民作相關的分析。輕軌系統作為大眾運輸工具，我個人認為應該首要考慮站點是否方便居民。試想，如果步行至車站的時間比坐車時間更長，對於趕時間上學或者去其他地方的學生來說，他們就會選擇擠巴士，而不會走這麼遠去車站坐車。車站設置是否方便居民、學生？這是我們第一個要考慮的問題。

輕軌路線是否適合在街道上建設？三條走線都是以高架方式興建，我們要衡量哪條走線對居民的影響最小。因為可能涉及居民日常生活，例如噪音問題，或是建高架是否會對私隱造成不便等。

社區層面方面，我們考慮到社區設施跟輕軌建設互相配套，三個方案都會佔用公園用地，居民休憩、出行的需要應該取得平衡。有關當局應該確保施工質量、順暢運作，以及市民的安全。

總括而言，興建輕軌是為了方便居民、為了減輕巴士及的士的交通壓力。方便性、環境保育、居民私隱各方面都應該平衡，稍後大家可以一起討論究竟哪條路線比較合適，或者有哪些意見比較好，讓學生、居民都可以受惠。

意見二

政府在考慮興建輕軌時應該首先考慮使用者，因為剛剛解說時提到的走線能覆蓋北區四成人口，但是在繁忙時間，之前的站點可能已經載滿客人了，在這一站即使沒有飛站，但大家的目的地不是這個站點就不下車，這樣是否會影響下一個站點上車的乘客？之前我做過一個小調查，在市民沒有個人交通工具的前提下，如果十至二十分鐘內能步行到達目的地，他們都會選擇步行。也就是說，輕軌系統主要是提供給從北區去中區、路氹城區的居民使用，如果前幾個站點已經載滿乘客，那麼中間站點居民的乘搭效用，能否達到預計的效益呢？

意見三

非常高興能聽到關於輕軌建設的進度及構想。看完剛才詳細的介紹後，我有一點意見要提出。對於三個方案，我剛才詳細的研究了一下，我覺得在興建過程中，對居民影響最大的不是沿海走線，但方案中提到建成後，最方便居民使用的亦不是沿海走線而是另外兩條走線。剛才介紹沿海走線時，影響交通的情況可能比想象中大，我自己有一個想法，雖然我不是住在北區，但如果在北區興建，另外兩條走線所造成的交通影響是否像政府假設中的那麼小？我在去北區的時候，塞車非常嚴重。我明白沿海瓶頸位是每天塞車的熱點，但祐漢區、黑沙環區也是一個很擠塞的地方。如果要在這裏興建輕軌，是否會令更多居民產生抱怨？我不是修讀工程專業，但在我看來，在區內興建輕軌是否比在沿海興建還要複雜？另外剛才亦看到了三個方案的動畫走線效果，覺得很棒，能讓我形成一個基本概念。我覺得沿海方案的感覺很舒服，因為它沿著海邊，無論遊客還是居民都能享受海邊的風景，但另外兩條走線的動畫，就有一種坐過山車的感覺。本來北區已經如此擁擠，施工期間已經影響嚴重居民，且能否在三年內建好還不確定。延期，甚至超支都會衍生其他問題。

第二，北區的住宅密度已經很高，如果還在這裏興建輕軌，會對北區造成極大的負擔。澳門的密度已經很高了，密度高會令一個人有壓迫感，當然這跟興建輕軌無關。但在這裏興建輕軌對北區居民的心理是否會造成影響？我比較支持沿海方案。



我很贊成剛才有同學提到的，我四年前已經聽說過關於輕軌雙環雙軸的構想，希望通過巴士、的士的出行方式輔助出行，而近年政府亦積極推動市民使用巴士連接或者步行方式出行。不論騎電單車還是駕駛私家車，澳門人的心態都是希望到哪裏都能停在門口，政府也想改變市民這樣的觀念。另外兩條非沿海路線當然有其好處，某些站點亦非常方便，走一、兩分鐘就能到達，但這是否與政府的整個交通的規劃、或者希望市民出行的方式背道而馳？希望他們不要沉醉於出站後一、兩分鐘就能到達目的地，基於這點我比較支持沿海路線。

第三，我想得比較長遠。因為北段走線是連接關閘出入境口岸的，相信到時會有大量旅客乘搭輕軌。當旅客使用輕軌時，如果不是走沿海路線，也會將他們引入北區。我沒有做過任何調查不能肯定，這樣是否會導致大量旅客走進北區，令北區人口密度更高？或者，旅客是否就到北區購物，而導致北區人口更為稠密？這是我其中一個考量。

我個人認為，路線要有清晰的定位，究竟想方便市民還是想配合整個澳門的交通規劃？我明白這很難抉擇，三條走線中有的走線可能可以承載更多人，但政府同時亦要考慮五至七年興建期是否影響市民出行，以及會否投入太多，另外兩條路線的耗資應該會比沿海更多。

意見四

剛才有同學關注工程期間帶來的交通不便，假設之後路氹城相繼有很多大型建設、酒店落成，我相信它們的落成會比澳門輕軌快。落成後無疑能吸引世界各地更多旅客來澳門，當中很多旅遊巴士都是走友誼大橋的路線，而聽說工程期間將封閉一半沿海道路，即使沒有工程進行，沿海走線已經塞車很嚴重了。我在澳大上學，每天經友誼橋回來都已經塞車嚴重。如果該區域增加了一個工程，旅客增加，又不控制車輛，當局有沒有好一點的措施或政策解決？我有一個想法，能否像其他城市那樣，某些日子或者特定條件，才可以讓特定車輛在路面行駛，這有利於解決相關交通問題。

如果施工期要五年時間，工程前還需要時間做些預備工作，而不是完工後輕軌就能投入使用，整個工程可能需要五年或更多時間。如果工程延誤，當局有沒有相關應對方案？如果一直拖延下去，令市民更遲才能乘坐輕軌，對交通影響更大，大家的出行問題會更嚴重。

另外，剛才看到有一幅圖是關於新城填海區，我想問屆時是否有輕軌從新城A區延伸到北區呢？

意見五

之前從一些報章、新聞得知，政府辦了很多場介紹會，我認為居民最擔心的是黑沙環公園，擔心工程期間環保、噪音、空氣質量等問題和輕軌建成後公園面積會否變小、消失或者環境變差等問題。我自己有詳細了解過工程期間及工程後的修補或彌補措施，我也是住在北區，我認為輕軌應該以便民的目的為主，世界上任何城市類似輕軌的交通運輸系統都是以便民作為最大的考慮因素。

第二，剛才有意見認為輕軌要走地下，我明白輕軌在地下通行的可能性比較低，且工程的難度很高，所以走高架是應該的。但我想了解澳門天氣對輕軌高架是否有影響？在颱風的情況下，澳門幾座大橋不能讓汽車通行，尤其如果在將來選擇走沿海路線的話，工程質量或車輛標準是否足以應付？

第三，沒有一種交通工具是完全沒有意外發生的，我不是指極度嚴重的事故。我們經常看到鄰近地區的地鐵故障，一旦發生事故，就會有非常大的影響，會影響到很多居民。無論日後採用哪條走線，希望相關部門能有應變方案或者演習，一旦技術上出現問題，乘客如何離開車站？如何轉乘其他工具到達目的地？

最後，我比較關心，如果輕軌順利興建的話，甚麼時候可以投入服務？我明白這次諮詢只是北段，還有很多工程需要進行，市民甚麼時候才可以享用如此優質的輕軌呢？

意見六

我在香港讀了很多年書，直至現在也無法計算從澳門的家出門達到目的地需要多長時間，因為巴士可能會突然不來。但是香港有地鐵，我可以算得出出行時間，我很想能儘快在澳門能享受乘搭輕軌出行。

有時從新聞得知市民或黑沙環公園當區的居民擔心完工後的問題。我建議，深圳地鐵羅湖站是一間玻璃屋，既然居民認為沒有了公園，不如政府索性將整個公園建成玻璃屋，屋內種些花草和設置商戶，這建議也不錯。我意見不多，只想輕軌能儘快落成，且最關心是甚麼時候可以坐輕軌。

另外，我想補充一些意見。我住在青洲山一帶，青洲山的西北方有一個跨境工業區，前段時間在討論能否二十四小時通關，如果二十四小時通關，該區人流必定增加，另外政府的經屋政策中，原青洲山附近的地段，是因為澳葡政府時期沒有規劃所以空置了很多土地，政府打算在那裏設很多商業店鋪。現在計劃輕軌路線，幾年後才能運行，到時能否配合公屋群落成？青洲的人流持續增加，政府是否考慮將北段走線一直延伸至青洲山？

另外一個問題，剛才討論了發生意外該如何處理，沿線路送傷者去醫院治療還是從醫院派救護車來回折返？救傷車在繁忙區域穿插的時間加上行車時間，起碼需要一個小時，屆時傷者送到醫院是否太遲？政府有沒有考慮在比較遠的站點設置救護站之類的設施？方便在發生意外時，傷者能得到及時的救助。

意見七

我也很關心當輕軌遇到意外應該如何解決？站與站之間有些位置，其他車或救護車無法上去，應該如何應變？剛才介紹比較少提到這部分。

剛才聽介紹時，我個人比較支持澳門發展輕軌，礙於接近民居，故馬場東高架走線及勞動節高架走線有比較大的爭議，但政府亦很體貼的考慮到方便市民到不同的輕軌站乘坐輕軌。我想輕軌最大的用途不是方便區內的居民在區內行走，而是在不同區域要如何連接，這點對澳門居民比較重要。輕軌建在近民居的地方，不僅是五、六年的影響，而是更長遠的影響。另外亦需考慮到該區的居民的生活，本身澳門居住環境往窗外就能看到隔壁的大廈，對居民生活已經有些心理壓力，若再加上輕軌日夜運行，從早上六點運行至凌晨一點，對於居民而言，是否會對他們的心理造成壓力？不可以犧牲黑沙環居民的日常生活，以滿足大部分其他北區居民的出行需要，因為真的會影響他們，甚至造成心理壓力。

我的意見是作為北區居民，我不介意走遠一點出去乘坐輕軌到其他區。

社區服務諮詢委員會

2014/07/09 15:00 政府綜合服務大樓

意見一

我住在廣福祥，首先我表態支持廣福祥的方案。本區周邊居民過去對建街市、美沙酮中心等建議都有很大的迴響，居民組織反對的威力也是很大的。剛才看到介紹公園的設施，例如在軌道下建球場，我有個建議，如果讓街坊知道這個方案會有這麼多設施的話，我相信居民的接受程度會高一點。因為他們知道你建了軌道之後，他們會得到一些東西，而過去就是覺得有關建設佔用了他們的空間，美沙酮中心就更不用說了。

我覺得你們要做一些小冊子進行派發講解，至於能否進入住屋可能要再視乎實際情況，現在的小冊子不是很清楚，而且圖片較小。如果讓他們看到，給他們一點時間消化，我相信接受程度會高一點，這是必然的。

我住在這裏，又看到有這麼多設施，我覺得無所謂，而且這條街道相對較寬，東北站那邊道路事實上很窄，如果我住那邊，我覺得東北站很不方便；如果沿海那邊，我去也是不方便。所以我覺得中間的位置是相對比較適合。

意見二

這次不是我第一次聽簡介，諮詢初期時，你們也有同事與我們溝通了走線，對於我而言，我也是認同走中間的路線，無論是可建築性、對於民居造成的影響、覆蓋範圍、甚至整個影響的範圍，我相信在現階段看，這個方案比較好。現在整條路線涵蓋了不同的屋邨，包括裕華、金海山、廣福安、廣福祥，後邊是廣華、御景灣等，整個勞動節大馬路中，前半部分的站點設在黑沙環公園以及黑沙環衛生中心後面，有可能令御景灣的居民比較擔心的是，現有的天橋與軌道之間的關係如何、輕軌會否影響從御景灣至港澳碼頭這一段路上的消防問題、或者對整體景觀的影響有多大。所以針對這部分，第一，現在至加油站經過廣華到御景灣，這一段路距離高架的高度是多少？第二，這段路與現在上斜的坡度的關係如何？這是我想了解多一點的。

我想再問一下，整段軌道中，御景灣對出那段是最接近行車天橋的。如果走天橋外面，軌道與天橋中間的距離是多少？為甚麼我會問這個問題，第一，如果在外面，即如果可以只在外面進行，就不需要佔用到勞動節大馬路；第二，北區有高空擲物的情況，我是擔心軌道的安全，所以，假設距離十六米至三十米，如果從二十層高掉下來，離民居近的，不小心有甚麼東西掉下來，在操作上是不是就會有問題。所以為甚麼要說距離多少，它與天橋的距離是多少。因為我們還要考慮當那個環境出現安全問題時，我們有哪些應對方案。如果因為軌道離天橋或者車人的距離太近，可能會發生哪些安全問題？

意見三

我也不是第一次聽諮詢，我有一點意見。我個人認為，要做到諮詢到位，對勞動節大馬路兩邊的居民更加應該需要諮詢，究竟他們有甚麼建議，他們喜歡壁球場、籃球場，還是喜歡室內設施，既可以讓居民跳舞，亦可以處理一些投訴和噪音問題呢？他們希望可以解決環境上的問題，又可以解決一些喜歡運動的人的情況。所以，第一，我個人贊成一定要做到對焦，一定要有對應居民的諮詢工作。

另外，我自己是過來人，我贊成勞動節大馬路是目前三個方案中最好的方案。大家都知道，之前高士德施工的時候，大家都覺得像黑暗期，看到你們的監督以及落區與商戶去談日子如何挨過，他們亦會覺得終於挨過了，他們會感覺到你們與他們同一陣線去處理問題，並儘快完成施工。我覺得現在這個進程中，會否有一些類似的工作，就是說，無論在施工期間或者施工前後，有一些駐點的人員，可以即時接收投訴及處理，而不是居民投訴之後沒有人理，而導致怨氣在社區積聚。

第三，近期我在電台節目聽到，多數市民都說感覺上會有噪音，但自己未感受過。你們有沒有實質的設施，或者你落區讓居民真實地感受輕軌，讓大家嘗試、體驗，或者做3D或立體圖讓區內居民感受一下。這是我的意見。

意見四

現在我看到，御景灣對出那裏應該有個天橋，現在輕軌建在天橋後邊？外邊？這個要說清楚，因為真的差很遠。輕軌本身對天橋、公園已經有影響，所以在回應居民時，不要說得太複雜，否則就會覺得你在掩飾。當然必須要落區講，有時候句子上的表達是可讓居民感到安心的。

輕軌是市區交通網絡，就像剛才說的，優化公園也好，建停車場也好，可以直接建，其實居民最大的意見就是對於輕軌本身。我住在高士德那邊的，我相信未來十年我都見不到輕軌在該區建設，但是我希望二十年可以見到。關鍵的是，除了這段走線，在艱難的時候能否喚醒社會對輕軌期望？我個人覺得你們要做好諮詢的準備，甚至之後一次過講，全社會都會有願景的，不然只講一部分，居民下一次又不會記得之前說甚麼，這是我今天的感受。

另外一個，最重要的是要即時回應，就像我剛才問了一個問題，你說輕軌是在御景灣天橋的外面，那麼有空時可以直接打去電台節目介紹，如果講完之後居民沒有回覆，他們會在飲咖啡、飲茶的時候交換理解錯誤的想法，多說幾天就是謠言了，我個人覺得應該說清楚，將實情說出來，跟大家說：輕軌是走天橋外面的，現時本身已有一條天橋在旁邊，如果將來大家覺得很吵，可以再做隔音屏障；又或者現時天橋的噪音是否會比輕軌更吵等，這些可以說清楚的。現在是要說清楚事實，否則這些謠言會不斷產生，老實說我媽媽都是聽謠言說走線這樣走有沒有搞錯，倫敦街、御景灣的人都走出來反對。這些就是居民關心的事情，不要以一些技術的東西給居民，要用實際的東西。

意見五

聽了你們介紹了這些走線之後，通過大家充分的研究以及專業的評估，走線如何其實你們已經清楚了，問題是居民是否接受而已。就像當日介紹澳門城市日的走線，走城市日大馬路，從南灣湖到西灣，我覺得很好，因為始終是有人流的地方，使用率大。但如果提出一個走外圍的，我覺得走外圍去西灣區或者新口岸區，需要走出去海邊坐輕軌，是不切實際的。現在北段這三個方案，你們應該心中有數，哪一條最適合，只不過問題是能否說服居民接受你認為理想的方案。現在大家都認同第二個方案即勞動節高架走線，是最符合大家要求，是接近民居及使用人口多的地方。但問題是如何使居民容易接受該方案，不然在一個居民的帶動之下，你們放棄了這個方案走外圍，將來建成後也會被人罵的，他們會說你們花了這麼多錢出來建那條線路，是沒有人坐的。你們是否有一些事情必須堅持？是為澳門好、為居民好，在這方面如何做得好一點，讓居民接受多一點？我覺得，要大家覺得這條高架走線比較好，就將其優點列出來，讓居民能夠接受。剛才說得好，噪音是大家很憂慮的問題，如果你能夠在現場測量一些噪音，告訴他們噪音是這麼低的，希望居民能夠接受。或可否有更加立體的情況，例如說現場的聲音之外，可以有與其他的聲音對比，譬如一架巴士經過的聲音分貝是多少、一架貨車經過是多少、電單車經過是多少、現在我們輕軌經過是多少等。要讓居民明白，澳門輕軌不同於國內的一些城軌、重軌，甚至於高鐵，很多居民誤解，以為輕軌走過就像高鐵走過一樣，當然是反對了。問題是要居民明白這個事情，要讓大家清清楚楚的知道。

時間快捷方面，例如我們現在走去勞動節高架走線，我們在民居走去車站、去關閘等需要多少時間；甚至給他們塞車時需要多久的時間、我從家裏去金光大道上班確實需要多少時間等；我們去城市日大馬路、賭場區需要多少時間，這些優點希望你們都列出來，讓居民接受這個事情。現在社會有一個現象，是很多人都會這樣的，在推行之後，才說為何不在我所住的大廈附近興建呢？如果在大廈附近上班，方便了很多。但是推行的時候就反對多，所以要大家明白，這個是優點，是對大家好的。

另一個問題是，關於走線經過一些景點文物或者比較重要建築物，例如關閘拱門或者觀音像，你們提出一些補救措施，其實這些無傷大雅的事情，可以列出來讓公眾自己研究，甚麼方法可以美化文物，或者提出一些文物專家建議，通過一些獎勵，鼓勵市民投稿做一個方案，大家就比較容易接受最好的方案，因為這是大眾的思考。如果只有幾個部門一起談的話，未必及市民所提出的方案好，因為這些不會對輕軌或者其他問題有很大影響，我覺得可以做得更好。

意見六

首先我先申報利益，我住在螺絲山，東北站距離我家最近，如果我想個人受惠，當然會支持綠色這條方案。不過，我認同你們的說法，藍色線路的出行考慮是最好的。但是如果居民都反對，並認為即使不建輕軌，公園優化也一樣可以進行，停車場也可以挖，為何一定要以輕軌作為回報呢？貪心的人，就可以這樣反駁你們：如果可以建輕軌，但依然可以有剛才你說的好處就好。假如居民真的不接受勞動節高架方案，公園破壞了，人們會有兩種看法，一種覺得好，一種還是覺得不好，每個人的感覺是不同的，有人認為就是不適合的；而且認為即使我住在廣福祥，我走路到另外的兩個站也不是很遠。假定居民不接受，最後逼你們一定要推行橙色那方案，我認為那也不是一個太差的方案。為甚麼？首先要考慮那邊的人流可以很多，如果塞車，輕軌在市區內也會很不便利，所以我感覺上橙色線較順暢，我喜歡一個順暢的交通方案，因為我不希望輕軌路線彎曲，繞來繞去。我覺得從將來的澳門地圖來看，在沿海走過的橙色線，如果能夠將青洲站、關閘站、港澳碼頭以及港珠澳大橋的遊客都接走了，騰出空間，澳門將來就有這樣的條件進行填海，可以再建一條市內線路，經過綠色線，不要轉到外圍了，直接入市區是否可以呢？現時科技發展得很快，我不知道有沒有一些更輕巧一點的型號可用，即是說將來會否有一條市內方案，甚至走俾利喇街、走高士德，不一定是輕軌系統，可能是步行系統或者其他方式。我覺得可以分兩步走，你們不要貪心，想一步到位，又想照顧遊客，又想照顧居民，事情不會這麼理想的。

現在最壞的情況無非就是，我住在螺絲山，去關閘都是步行的，從來都不坐車。即使有10或28C巴士，我都寧願走十分鐘。如果不急的時候，傍晚七點左右，去接女兒放學，走過去也是很快的。如果將來市內交通改善之後，可以有更方便的交通工具去到關閘，再換乘輕軌去氹仔，對我而言，也不是一件壞事。

澳門每次都說要有大城市概念，不是巴士站一定要經過我門口才叫交通方便，無論你們最後的方案是如何，我都是支持的，如果推行綠色線，我很開心；如果推行藍色線，我恭喜你們；如果推行橙色線，我覺得不是壞事。不過我希望能儘快。我希望澳門有更多的居民，都一起期望你們能有大動作，不要每次都以各種問題牽制你們工作。

意見七

我本人支持勞動節高架。我覺得軌道的作用，主要是疏導去氹仔上班的人士，以及使用公交往返氹仔的人士。就落腳點的問題，我是支持勞動節高架，但是如以長遠而言，以疏散關閘人流量的角度考量，其實亦無妨走周邊，其實現時有很多由關閘開出的巴士，居民在市區內是無法上車的，如果輕軌可以解決到這些問題就好。另外，有沒有條件同一時間可以建兩條線？當然會有站與站之間太近的問題，但可能會有一些技術可做得更好。目前我支持勞動節高架方案。

意見八

我不像大家這麼資深，但我看了諮詢文本，我覺得好像是決定了藍色那條線，既然是決定了藍色那條線，為甚麼要向居民演戲？外邊會有這樣的反響。倒不如說我們在提出橙色那條線的時候，本身已經知道之後是配合不了的，但我也是要坦誠一點將這些事情攤出來。另外我剛才看同事介紹時，介紹了十多個方案，但是這十多個方案是怎樣的呢？可能會有人問會否比這三個好呢？倒不如說，在這十多個方案裏面這三個是可行的，其他哪些是不可行，將這些資料列出來，讓居民心服口服，讓大家在方案上認真研究。

另外一個問題，我們跟這次的軌道有甚麼關係？因為現在建設階段，我自己是復康機構的人士，如果在一些復康事務委員會諮詢時，我們會提到無障礙設施。現時我們經常提出要多關心肢體傷殘或者智障的朋友，反而聽障人士則沒有提及，我們希望可以多點交流，上次復康事務委員會談完後，我們相關的團體沒有得到跟進，我想藉這個機會，希望做好這個活動。

意見九

我跟大家說一些關於宣傳上的情況。如果在三個方案中最後選擇勞動節高架走線，不會有第四條或者其他情況之下，我會覺得你們需要考慮一個過渡期，期間會配備一些甚麼設置。剛才聽你們說，施工時會分幾段來做，如果要做一、三段路，二、四則是另外一個階段才做。但是我們很明白，當你封二、四時，不代表一、三的地段是建好了，或者本身的社區設施已恢復了。我會覺得居民在空檔期不能使用設施的時候，是需要在周邊找一些社區設施也好，或者找社團、學校合作，開放一些空間給居民可以用原有的設施，比如球場設施、圖書館等。

我們以氹仔的經驗以及現在整個規劃走線來看，工程不是幾個月的問題，可能是三、四年的事情了，要把設施恢復也不是容易的事情。所以讓居民過渡嚴峻期時，我覺得這些配套的事情一定要做足，因為當做足的時候，他們不會埋怨工程時間長、拖很久、我沒有設施用。如果你們這樣做，反對的聲音可能會少很多，反而會期待完善之後，場地會大了、會有一些新的設施。我覺得在宣傳上應該反映多點願景的東西給居民知道。因為很多時候，宣傳單張可能是居民接觸得最多，如果沒有多點願景給居民可以看到，他們就會覺得建成之後沒有公園、看不到原來你會分段施工、不會全部一次性圍封了，這是一個情況。

第二個是聲浪的問題，現在這條跟氹仔完全相反的是，它離民居很近，對於殘障人士聲浪的提示，日夜調節可能需要把握好一點。例如是否有人走過才會有感應提示，還是二十四小時不停播放？因為現在收到市民反映，沒有人走電梯時還在不停的說話，造成滋擾。

另外一個就是時間，暫時在澳門上夜班的人也比較多，如果我沒有記錯，輕軌應該會運營到晚上一點，日後在夜間時，聲浪是否可以調低一點？但是又要確保調低後相關人士仍能聽到這些聲音的。這方面還是需要讓居民知道你們有為他們去想，尤其是會聽到聲浪的居民，可以從這方面作介紹。



交通諮詢委員會

2014/07/10 11:00 交通事務局

意見一

我有幾個問題：按照一般的公共工程諮詢方式都不一樣，要麼開放式讓我們提出意見，或者讓我們在方案下提出相應的想法。相對比較少像這次的安排，按照一般都沒有寫明推介方案，我不知道只是今天還是一定的場合才介紹特定的推介方案。特定的推介方案就是方案二，即勞動節大馬路的方案，我不明白這是否已經是你們的既定立場，如果在社會上不會有比較大的反響、回應，是不是就會堅持這個方案呢？我個人認為諮詢只是通知的形式，會否出現這個情況？希望你們解釋清楚，對推介方案有甚麼想法？是否社會上有甚麼回應或者迴響下才有變更，這是第一個問題。

第二個問題，輕軌澳門半島線北段的方案，開始時都在討論友誼橋大馬路的方案。現在有三個方案選擇，站在我個人立場，我比較喜歡勞動節大馬路的方案，認為這個方案比較好。在走友誼橋大馬路方案時，可能將來填海A區的連接相對比較容易，或者銜接比較好。大家都看到整個新城填海區規劃中，A區有覆蓋輕軌系統，有一至兩個站點與輕軌連接，如果將來不選擇友誼橋大馬路方案，即使選擇勞動節或第一個方案，如何跟A區連接呢？希望聽聽相應的方案，或者為我們講解如何連接。

第三個意見，非常開心，剛才除了看到對輕軌北段的介紹外，對社區建設或休閒設施都重點地作介紹，就是剛才關於社區設施的建議安排。其中一個建議，就是除了在社區給市民增加休閒設施之外，其實北區是一片很大的住宅區，居民都很需要利用輕軌設施，從北區到新口岸區、氹仔區上班的設施，輕軌路線肯定只有一個方案，不會有三個、四個，而北區的範圍也相對比較大，如果在做社區設施時，可以同時考慮步行系統，會否考慮增加與步行系統相應的想法，令大範圍的北區市民，不論選了哪個方案，都可以通過步行系統便捷地利用輕軌，而減少北區附近的壓力，這是我個人的一點建議。



意見二

剛才聽到介紹幾個方案，沿海高架、馬場東高架和勞動節高架，我也認同勞動節高架方案，認為它比較適合。同時，剛才聽到介紹，勞動節高架經過黑沙環公園下面，工程會影響排水涵箱，那麼將來施工工程難度大嗎？而且將來的排水情況，對周邊居民有沒有影響？我想了解一下。

意見三

對於方案一二三，在我的技術上及我所認知上很難提意見或者分析。以客觀角度討論，當然要以你們的研究為主。但作為一個用家，尤其是殘疾人士，所關心的是站點的覆蓋率多大、是否容易到達、站點與線路是否方便我們進出等，對殘疾人士來說無障礙就是考慮的重點，而覆蓋的建築物群點是我們的考慮。很簡單的以10號巴士路線來說，其巴士線路長、站點多，所覆蓋的站點比較多容易去到的地方。當中，蓮花廣場的巴士站覆蓋了很多建築物，而設在新馬路的站點，能去到很多政府部門或者政府建築物、商業區域等，多以這些角度去考慮線路或者方案。

我非常欣賞經過黑沙環公園的方案，因為黑沙環公園現時的空間或者地面有點浪費，空間這麼大，設施卻不多，透過輕軌的建設擴大使用空間，現時黑沙環市民使用的活動空間相對少，人口比較密集，有十幾萬人在那裏生活。透過利用、改造這個空間，增加更多社會設施，覆蓋的空間多一些、大一些，市民可能會比較容易接受，而對於殘疾人來說，這能使用更多無障礙設施。

意見四

輕軌站建在公園，我想知道高架橋距離地面有多高？香港有很多公園或者公用的休憩地方都有高架橋經過，我的意見是可否將高架橋再升高一點，升高後壓迫感就沒有這麼大，而空間就大了，有沒有可能呢？另一方面，我個人很贊成經勞動節大馬路的高架橋方案。

意見五

聽完介紹後我有一個想法，我看了看線路，都是沿著海邊而行。不管哪個方案，最終的目的都是給市民提供方便的出行。除了給市民提供方便之外，我們作為一個旅遊目的地，是否為了吸引更多遊客使用這條路線？如果是，雙方都達到了這個目的，但我想問，各個站點中，黑沙環公園站有四百五十個車位，那麼其他站點用甚麼交通工具疏通客人離場？包括旅遊車泊車、私家車泊車、今後巴士進站的問題又如何處理？我想了解這方面的情況。

意見六

曾經聽過兩、三次推介，也提了一些意見。希望能夠交流一下，第一，在推介方案過程中，重點推介了勞動節高架，該走線在民居當中經過，覆蓋範圍的確是最大的，將來能夠帶動居民使用輕軌。但希望注意一點，輕軌路線跟周邊大廈的關係，有甚麼措施能夠避免噪音、私隱等問題，可以在設計上跟大廈協調一下，或者提供一些防禦性的措施。居民在對輕軌認知不太透徹的情況下提意見，我們看到一些報道亦比較關心噪音，但是對於大廈周邊的私隱關係究竟如何？大廈看出來的輕軌路線，究竟會是天橋還是綠色的建築物？或是其他的設施？這都是設計團隊需要考慮的因素，因為這個不僅是黑沙環一段的問題，而是整段輕軌都需要考慮這些方案。就像之前的倫敦街問題，大家都會對於自己周邊環境的感覺作出一些反彈，這些都是需要留意的地方。

第二個問題，剛才大家似乎沒有關注到輕軌跟關閘大樓的融合問題。從報章上看到，有些文物保護的團體關注，對牌樓的保護會做出怎樣的考量？我自己覺得關閘的人流越來越繁忙，那麼施工過程會造成甚麼樣的影響？這方面我反而比較擔心。因為比較高峰的時段，一些大的節日或者長假期，關閘的人流壓力非常大。再過幾年，當澳門有再多遊客，或者你們又正在施工時，當中有甚麼措施可以緩解這些情況？假若確定了相關項目時，必須要考慮關口的通關與周邊的關係。因為關閘的站點現時計劃座落在發財車站點，發財車可能要撤離或者要另外找地方的考慮，這些都需要作出部署。旅客來到，發財車能紓緩一部分旅客的交通需求，需要再細緻地緩解這些問題。

我支持勞動節方案及關閘高架，如果挖開地下大家都不知道會發生甚麼事，因這是比較有危險性的事。關於黑沙環公園的問題，看到你們很有多補償方案，去紓緩對黑沙環周邊的社區設施的影響，畢竟將來施工過程需要五、六年時間，在施工過程中減少了很多社區設施，這些社區設施對周邊居民的影響也頗大。因為黑沙環的社區設施相對不多，公園使用的情況相當大，本身在興建過程中能否想想一些補償的方案，做些補充的設施？這有必要要考慮居民在興建輕軌五、六年的過程中的使用情況，畢竟興建過程中會影響了周邊的人，考慮的情況要切合當區居民日常生活的想法。之前曾交換過意見，就是海邊的健康運動地方是否能夠美化、調整，以讓居民繼續使用？能否將這些設施跟社區連接更多的通道？這些都值得考慮。剛才沒有討論私隱的問題及大廈景觀的問題，也想了解這個法則。

意見七

我聽了介紹後，只是表達自己的意見，我支持勞動節高架走線，我覺得這個方案考慮得比較周詳。另外一個，我覺得現時關閘的方案是可取的，但是可否介紹一下，將來關閘那邊的人流比較多，從圖片看到站台離開了現在的大樓，還要有通道回到新關閘輕軌站台，如何接通現在的關閘，可否再講解得清楚一點？我估計有很多人上落，如果那裏處理得不好，譬如颶風下雨，市民要走出去又要走進來，可能會說為何當時不連接在一起，可能你們已經考慮了。

意見八

我有兩個建議想提出，第一，顧問公司建議了三個方案，其實可以多走一步。有時候早上聽市民打電話上電台發表很多意見，有人不贊成輕軌在關閘面前經過，因為阻礙了拍照。有人希望走沿海線，不希望在屋前過，甚至有人說不建算了。我覺得這樣通過諮詢收集的意見不夠中肯，有些人隨便反對，聲音無限擴大就會產生錯覺。如果顧問公司走到這一步，你們可以考慮做一個簡單的認受性分析，市民真的希望走哪一條路線？一個很簡單的認受性分析，可能做兩、三千張問卷就得到結果，市民的意向大概是甚麼，這個數字比較穩妥。

另外，剛才聽到幾次提到涵箱，我認為既然這個涵箱對輕軌建設是如此大的絆腳石，為何不將它移走呢？輕軌對澳門來說遠遠比涵箱重要。倒不如趁此機會將它搬至另外一個地方，讓路給輕軌。另外就是一個小小的鼓勵，希望氹仔能快馬加鞭，儘快建好。現在很多市民對輕軌可能是數字上的感覺，就如剛才提到的噪音。六月初，我去了新加坡，專門去坐過輕軌，你們告訴我跟澳門的差不多。我發現它真的很靜，而且距離民居有多遠？在新加坡某個社區，很近的。我自己覺得這是可以接受的噪音，可能大部分市民不知道，快馬加鞭建好了，讓市民知道氹仔的輕軌也是很安靜的，即使在我大廈旁經過也不會有很大影響。讓市民知道輕軌的方便才願意讓它從家旁經過，這是我的一點意見。

城市規劃委員會

2014/07/17 15:00 交通事務局

意見一

黑沙環公園的重整方案，輕軌軌道有十米寬，而黑沙環公園只有三十米寬，即三分之一的面積改成非露天，居民對此很反感。而有關數據比較，二萬四千平方米的停車場面積也被算進去，公園面積與停車場面積應該是兩類不同的數字，沒有理由將它加在一起計算。居民損失了這麼多露天公園面積，你們是不是可以在同區補償露天公園面積給市民？相信這樣會減少居民的反對聲音。三層停車場都可以建出來，何況是三層停車場的上蓋。

另外，這條不是黑沙環中街，應該是東方明珠街。我到現場看過，那條街道中間有一個巴士總站，北端是一塊空地，南端是丁字路口，是廣福祥的出口，可以保留兩條行車道。建議可將黑沙環中街巴士總站空地改為露天公園，作為對居民的補償。簡單說，一呎換一呎，補償居民認為損失了的露天公園面積。多出一個公園，令整個東北區加海岸有一個環形的綠化帶，整個環境會有所提升，希望你們可以考慮一下。

意見二

首先感謝你們十年來為推進輕軌工程所付出的辛酸與辛勞。東北段三條概念線至城市日大馬路南段走線都採取架空的形式，我想問這一刻是否真的沒條件或者餘地考慮輕軌地下化的可能性？你們似乎很有信心推行高架工程，可能你們前期已經做了類似香港沙中線設計選擇方案的技術報告，包括架空高架橋、淺層和深層地下的軌道方案，我想問，既然有這些報告，能否向公眾公佈？我相信這不是秘密，起碼讓市民知道究竟是不是真的不可能做地下空間軌道。年輕人堅持的事不多，但一天沒興建，我們都希望能夠繼續堅持。

意見三

剛才有這麼多專家提出意見，非常好。在此要表揚你們在設計方面花了很多心思。現在這個諮詢形式不錯，先在一定的數據資料和科學數據支持下，構思出幾個不同方案，再向公眾諮詢，讓社會討論和選擇，否則你一言我一語很難有結論。

在此我提出一點意見，我自己也出生於澳門，從一個市民的角度看關閘，對關閘的感情很深，它是地標之中的地標。剛才看了介紹，關閘後面有一個玻璃幕牆，我專門去那裏拍照。那裏雖然不大，小小的、團團轉，從澳門進關閘，關閘進澳門，以前一進去就是另外一個區域，但現在就如給屋頂戴了一頂帽子，關閘似乎很古怪。不僅是從澳門看關閘，從關閘看澳門又怎樣？從旁邊看就如戴著一頂帽子。現在沒有帽子，是分離的。

我不是這方面的專業人士，從市民的角度來看，是不是可以考慮走地下呢？我最近從台灣回來，高雄的舊火車站，因為要做立體交通，被平移了五十公尺，待完成地下工程後再移回原來位置。這種施工技術非常成熟，將整座建築物移至旁邊街道，放在旁邊，移回來也可以，整個火車站在日據時代建的都可以移動了，整個過程很完善，車站移至隔壁，做完地下室，有四、五層地牢，然後建好輕軌和高鐵站後再移回來。我去的時候移開了做工程，還沒有移回來。我認為關閘的風險不大，關閘可否考慮使用這個方法？

另外埃及有一個世遺古跡，它被切開一塊塊，就像堆積木那樣，然後在另外一個地方全部堆砌在一起，是一個神廟，很大的，高度非常高。這埃及神廟日照進去還要顧及天文地理，旅遊路線介紹一定會介紹這座建築。關閘做地下設施，可以先將關閘切開搬走，之後再堆砌回來，這種技術非常成熟。整個移開，地底工程竣工再搬回來也沒有問題，可以走地下。我只是從市民的角度考慮。

以現在的建築技術，剛才提到的涵洞、水管，都不是大問題。澳門是一個歷史名城，開埠幾百年，要保護的東西越來越多，為何不引進新的施工技術或者思維，將建築物移開或者拆開搬遷再建地下設施，這種技術非常成熟，你們可以請教專家學者。

關閘拱門的情況可以考慮我剛才提的意見，我問過專家學者的意見，他們說確實可以移動。我們四月份去台灣看到高雄火車站正在進行很大型的工程，幾層的地庫，將整個車站移動了。

意見四

我比較關注關閘和走線，以及車站設施的問題。現時關閘的情況，大家都很清楚，它是交通樞紐，但基本是超負荷運作。除了考慮景觀和保留關閘門樓外，能否藉輕軌建設的機會，作更宏觀的考慮？我相當熟悉口岸，珠海總站的聯檢樓有使用地下空間，如果我們的車輛出關可以通過地下隧道交換，那麼就可以開挖地下空間，這是第一個思路。

第二，珠海拱北口岸東配樓和西配樓有足夠的空間，特別是東配樓的位置，能否通過區域合作商討，在那裏爭取一個空間設置車站，總比在現在這個位置設置好。我不知道可否考慮這個方案。珠海有空間，這是可以肯定的，但能否使用、用甚麼條件使用呢？租、借、購買土地，不知道有否考慮到這個方案。

第三，將來港珠澳大橋的落點跟A區連接，在看完走線的介紹後發現那裏沒有設站，關閘下一站就是馬場東，將來新填海區人流量相當大，現在走線還沒有這個思考。我比較傾向粵澳合作，能否使用珠海的空間，尤其靠近拱北口岸的空間，總比在這裏設站好，我不知道這個方案的可行性有多高。

意見五

剛才說的地下走線選擇問題，現在的科技對於做深層的隧道方案十分成熟，例如香港或者鄰近的大陸。我希望至少給市民更多資訊、信息，關於地下方案的造價或者工期，讓市民有選擇。長遠來說，地下走線對於整個澳門的環境有很大的幫助。雖然造價比較高，但這是一個長遠的投資，希望你們能給市民更多信息，讓市民選擇，儘量利用地下空間。

意見六

我們對輕軌的感觸很大，從倫敦街跟你們抗戰七年，最後搬去了觀音像。我是住在新口岸，走線移至觀音像我能接受。迷信是一碼子事，但理應尊重當地的居民。搬出去後，我個人是接受的，也希望快馬加鞭落成。

但北段的矛盾非常厲害，自從公開諮詢後，每日至少有一、兩百個群眾來做一些動作，如印刷傳單來反對走這邊。不是像委員所說一呎換一呎的問題，因為居民的恐懼感是擔心在公園上面經過的列車會掉下來，而在地下開挖停車場又擔心出現類似善豐的問題。居民缺乏專業的知識，也不太明白。正如剛才所說地底的問題，作為老百姓來說，只要做得好，走地底或地面都沒有意見。但是不要再拖延了，通漲負擔不起。氹仔段建了這麼久，澳門段如何落實呢？選擇勞動節馬路，希望儘量做好如何保障公園的宣傳。

現在反對最激烈的是廣福祥、廣福安，廣福祥每天印刷五百張宣傳單反對，每天都在動員。因為他們不明白，認為你們會挖空地腳導致兩幢大廈倒塌。我們應該支持你們的工作，團體更應該義不容辭，但我們支持也有限度，究竟你們如何去做呢？要尊重當地的老百姓、當地的居民。

總括而言，如果只有三條線路選擇，我認同勞動節大馬路方案。我開車繞來繞去看過很多次，不是全部市民都反對，有些上班人士很熱烈支持，問題是你們如何向居民解說。在座這麼多委員也不能完全明白你們所做的工作，我希望司長能再努力一點，因為輕軌是大家的事情，影響幾十年的。我所說的都是肺腑之言。

意見七

我的意見主要是關於關閘拱門，關閘拱門是一個很重要的紀念物，是不是可以趁這個時間讓大家知道它是一座甚麼建築物？現在連一塊碑都沒有，經過只能看到1849—1872，上面還有葡文，但很多人都不認識葡文，根本不知道是甚麼。既然我們是一個歷史文化名城，一定要加強保護文物的工作，無論拱門後面是不是興建幕牆，最重要的是讓大家都知道它是一個歷史文物、認識它的價值所在。

意見八

關於關閘的走線，我認為現時邊境的建築物已經老化，我也明白關閘的地方很狹窄，但是否能看看建造地下走線會更好？

我想講講有關北區走線，我認為沿海走線是一個很冒險的方案，因為它的服務覆蓋率很低，因此會帶來風險。輕軌的運作或市民使用輕軌的百分比很低，因為這區是澳門密度最高的區域，因此輕軌建設需要覆蓋更多居民。我認為勞動節和馬場高架走線都是好方案，馬場東高架走線的服務覆蓋範圍最大。現在我不知道有否其他研究或者是否可能有另外一條更靠近南邊的走線，例如高士德，如果長遠計劃沒有任何路線經高士德，我認為馬場東高架走線便會非常重要，因為它的覆蓋範圍理想，就覆蓋範圍來說這是最好的建議。就勞動節方案，根據今天的介紹，我認為即使輕軌不經過，但建設能令該區公共設施變得更好，因為會透過車站的連接和通達性而令整個黑沙環區有所提升。



意見九

首先說關閘的站點，為了要修飾輕軌，假如做很多幕牆會減少了拱門的空間，請問輕軌是否一定要以這個形式處理？既然只是一小段輕軌，是否可以凸出來？因為就算藏起來實際都是存在的，我認為用幕牆或其他的形式會導致拱門的空間更狹窄，但增加了幕牆等設施也不見得使空間優化了。你們是否可以考慮簡單地把輕軌軌道露出來？實際經過的時候，我們有需要向市民介紹有一條輕軌在拱門後經過。

第二，黑沙環公園的站點。其實馬場東和黑沙環公園站點的距離很近，市民對於在黑沙環公園內設置兩個站點有很大意見，可否將黑沙環公園的站點搬至停泊重型車的位置？因為前面有一個空間，在這個位置設站也能服務附近的居民，且兩個站點的距離拉遠了，亦不會佔用到黑沙環公園太多地方。可否考慮這兩個意見？

意見十

第一、我看到大部分的方案都是走高架，我是做自來水的，在北區做水管很難尋找地下空間。現在澳門三座大橋下都有大水管，不是所有的線路都掛水管，如果地下沒有空間，能否在某段輕軌走線下面放置水管？可能設計上有點麻煩，但方便了老百姓、方便了澳門社會。

第二，剛才對輕軌地下化的問題作了解釋，但我覺得未必能完全說服公眾，特別是技術方面的人員。按我本人觀察還是有條件走地下的，比如關閘隧道下面只有兩條行車線，輕軌可配設兩個站，有一個站在發財巴的地方。其實關閘有兩個發財巴士站，在那邊再建一個站點，輕軌設在地下，站點從兩邊出來，有無此種可能性？港珠澳大橋也走地下，為何其他地方能走地下，我們不能？而輕軌走地面也要用更充足的理由說服老百姓，包括專業人員的意見。而輕軌走線從關閘到港澳碼頭如果走地下，能不能直接穿過水塘至碼頭再出來？

意見十一

關於關閘大樓，我同意剛才所說牌坊的歷史性和標誌性，雖然你們剛解釋過輕軌上蓋不會遮掩到拱門，但因為簷篷是凸出的，大家可以看到四支樁柱框住了牌坊，導致拱門有侷促感。興建輕軌站要疏導旅客，地面的通道空間相對沒有現在這麼大的流量，可否預留更多空間做一個小小的關閘廣場？為甚麼要預留這個空間呢？第一，從這個站點下來或由關閘出來的旅客，第一印象是關閘拱門，不少人都是第一時間拍照，所以聚集在這個空間的人相對多，可否騰出空間呢？例如最接近關閘拱門的兩條樁柱空間可否拉開一些，預留更寬闊的空間，讓市民、遊客走得更舒服，而且看上去不會感覺空間侷促了。

環境諮詢委員會

2014/09/22 10:30 環境保護局

意見一

今天我以兩個身份，一是以市民的心態看待這件事，二是以環委會的身份看待這件事。作為澳門市民，非常贊成、認同興建輕軌。現在澳門地方太小，車輛太多，交通非常擁擠，所以不論是誰都無法解決交通問題，經常受批評但也無法解決，只有公共交通工具才能紓緩，且通過你們介紹可知道，輕軌非常環保、噪音極小，作為澳門市民，我贊成建立這個公共交通系統。

走線方面，以澳門市民的心態看待，三個路線中，從關口出來、經水塘，不會影響民居，大家都不會有太大的意見。問題只在於爭議是經沿海、勞動節大馬路，還是馬場東大馬路？公共交通主要功能是解決居民的出行問題。經沿海只對觀光、旅遊方面有幫助，東北區的人口密集，經常有幾萬人出入，可能走線需經民居才能解決交通的擁擠問題，但沿海高架不經民居。排除沿海路線後只剩下兩個路線考慮，究竟應經勞動節馬路還是東北站？根據剛才的介紹，經東北站比較貼近民居，勞動節馬路距離民居則有二十米，我認為應該經勞動節馬路比較合適，也能起到公共交通疏通人流的作用。但我從電視、傳媒看到，你們在東北區宣傳推廣時，很多市民都在現場反對。我個人的看法是：一、政府與居民需要多溝通；二、每個市民都想方便，方便之餘也不想影響居住的環境，輕軌有沒有實際車廂的運行演示？如果沒有做的話，建議政府可在這方面多花時間、金錢建造實際的模型，並測量運行時的聲音和對周邊環境的影響，以及量度地面到高架的高度，使市民清晰了解輕軌運行時的噪音是否影響生活質素。

意見二

我本人非常相信輕軌建設的三個方案都是一流的，這是肯定的。我個人看來，以實用性來說，東北站或黑沙環公園站肯定比沿海方案更好。剛才介紹了兩節或四節車廂，最高峰時的載客量有多少餘額？剛才提到2022年，究竟屆時有多少載客量餘額？澳門的旅客甚至居民使用輕軌的數量肯定很大，尤其是上下班高峰期或過關時，因為過關的人數很多，當然我相信對於餘額有一定的估計，但充裕度是多少？是否需要加密班次？

意見三

澳門應該能成功興建輕軌，我不是沿線的居民，我認為對於這三個方案，不應是哪一方的市民反對聲音大就代表更有道理，我們應根據科學技術作出判斷，即樣本的代表性很重要，不應因為是該區的居民就反對輕軌經過這區。

我是做環評和空氣流動研究工作的，已經在澳門半島進行過相關的研究。馬場東高架走線在祐漢街市過來，東方明珠、東北大馬路就是東北區的風向流動，因為主導風從這兩個方向流進黑沙環地區。三條軌道都不可避免地對風向流動產生阻礙，現趁著你們在場，希望能補充風向流動的研究。研究內容應包括未興建三條軌道時這區的空氣流動狀況，以及興建這三條軌道後會有何影響？如果研究發現哪個位置的風速變低了，或者變成了四方不透風，就要更改方案。

我曾經接過一個個案，在污水廠附近，我們模擬過風速，發現興建大廈後的風速會減弱，要思考如何修改設計或房屋的外形、走向來配合主導風，使風向流動不會減少。因為風向流動減少會直接引起居民的疑問，如列車尾氣能否吹散、會否更積聚。如果只是回答對市民的影響不大，我認為要增加說服力，可用電腦模擬建成三條不同輕軌走線方案後，對該區風向流動、風速的影響，對比各方案的好壞，以後如有居民提出這方面的疑問，也有資料補充。

意見四

這幾個月真的很辛苦，要到每個區去聽取、收集意見，各方的聲音都有。輕軌是澳門的專用交通，能減輕污染，對整體利益有很大的好處，所以大家都應該支持輕軌的建設。問題是推出北段三個走線方案，該區居民因為涉及切身利益所以會更關注，其他區居民未必如此關注，但輕軌是全澳的事情，不僅只涉及一個區域。所以在三個方案諮詢的過程中，希望你們解釋時多向居民解說對澳門的整體利益，居民應有所取捨。三個方案各有利弊，但哪個方案更有利於居民和遊客的出行需要，應進一步向市民解說清楚。

另外，關閘拱門是世遺景點，大家也關心關閘的問題，現在新關閘口岸即將建立，政府將來如何考量？現在的方案還沒有研究新的出入境口岸，只是在現在的關閘口岸。第二，有居民反映，認為無論現在哪個方案都好，站點好像太少了，但這個我回答不了，因為這是技術性的問題，站點太頻密是否可行？列車未起動就要停站，時間上是否有影響？所以我想藉此機會了解更多。

意見五

我個人認為輕軌的建設或將來落成使用，對澳門的交通是一個新的轉折點，會帶來一個新氣象。採用沿海走線對市民不太方便，所以我認為不要採用這個方案。方案二、方案三哪個更好？專家的意見認為各有利弊，例如東北站距離民居較近，所以對民居造成的滋擾、噪音會嚴重很多。剛才提到能否增設站點，我也認為如果站點太少，有些人也不會選擇乘坐輕軌，因為需要走一段路才能到達輕軌站。設置更多站點是否可行？則需要技術人員來解說。除了加設站點，能否使用接駁巴士？或跟交通部門協商一些巴士路線能經過輕軌附近的站點，就可以方便市民乘坐輕軌，我認為這樣比較理想。

意見六

如果我作為一名居民，我會選擇勞動節或東北馬場兩條路線。根據你們剛才提供的資料，相信大家的取向也會選擇勞動節馬路方案，因為其優點比較多。假如我們選擇了勞動節馬路方案，便需面對沿線馬路居民的強烈反對聲音，澳門人的習慣是最好車輛能到達我的門口，但不要影響我的門口，這就是我們的生活習慣。在施工期間如何讓周邊居民知道建造的過程，有甚麼相關措施可以減輕對周邊居民的生活影響，讓他們看到遠景，這是屬於澳門的千秋大業。因為建成後，將來一百幾十年都會使用這個輕軌。

如果大家有印象，當初興建北區地下垃圾收集站時，居民也是極力反對，但現在建成後已經變成澳門垃圾收集的一個最好的榜樣。從前景來看，在座各位都希望能為遠景而努力做好現在該做的工作。大膽點說，不要被反對的聲音阻礙了我們該做的事。這時候加強宣傳、推廣才是最重要的。

