

敬啟者，

本人讚成使用(2)勞動節高架走線方案，謝謝。

Leong Anson

你好，我支持(2)號走線。

Dear Sir/Madam,

你好！本人為澳門居民，雖然本人現居於筷子基區，但有感澳門城區輕軌建設與澳門未來的生活環境和經濟發展息息相關，因此希望能給予客觀的意見。因貴辦於網業上所提供的三個澳門北走線方案資料分析，本人認為“勞動節走線方案較優”，能惠及的居民數目最多，對環境影響最少，區內走線對景觀的要求相對較低，而且相信貴辦亦有美化方案。本人亦認為在現今本澳土地資源短缺的情況下，藉此機會重整黑沙環公園以善用土地資源和提供更大的使用空間更為佳。至於關閘的走線方案是很難避免受到一定的影響，但亦影響有限，但本人亦”支持線路穿越口岸大樓方案”。謝謝。

Regards,
Long

運輸基建辦公室，

你好，本人是東北區的住戶，首先本人比較支持“沿海高架”這個走線方案，現對澳門半島線北段諮詢有以下見解：

1. “沿海高架”對東北區的住戶居民影響較少，不單止在初期施期期間，甚至日後維修保養也對居民影響較少，“勞動節高架”及”馬場東高架”穿梭在東北區主要住宅內，不但影響區內居民的景觀，更重要的日後的維修保養每每都有機會影響區內日常運作，雖然”沿海高架”站點離住宅區較遠，但澳門這麼少的地方，居民也不介意走5-10分鐘到站點上車，反而如果高架一旦設在市區內是長久的，永遠也不可以改動，對居民的影響深遠。
2. 最反對就是”勞動節高架”，高架嚴重影響黑沙環公園的架構，澳門綠化環境已經少之又少，尤其在黑沙環這個密集高廈的住宅區，公園市肺都對居民來說是十分重要的，話就是話會把黑沙環公園重組，但很大部分是改到一些地下的公共設施，沒有新鮮陽光和空氣，那還有公園的意義嗎？高架的設置，增加日常噪音、人流、商舖等等，根本破壞了原有公園的寧靜和悠閒，試問本澳又有巴士又有的士又有電單車，為何高架要起在住宅區內，假裝很方便市民，但實際上破壞居民原有的舒息。
3. 明明輕軌由關閘到外港碼頭都要走外圍的，為什麼東北區這一塊要走住宅區的呢？方便是方便市民一些，但對日後居民的景觀及各方面生活的影響是深遠的。

以上是本人身為東北區住宅的居民少少意見，希望可以考慮居民的生活因素，才最後落實澳門半島線北段的輕軌方案，謝謝。

居民
黃小姐

本人支持2號線，勞動節高架。

王小姐

本人支持2號線，勞動節高架。

鍾小姐

支持2號線，勞動節高架。

黃先生

你好，

本人就有關輕軌澳門半島線北段諮詢想提出以下意見：

1. 本人不讚成馬場東高架及勞動節高架，兩段道路旁均有數間住宅，此兩位置設高架只會嚴重影響居民！
2. 貴局稱馬場東高架及勞動節高架覆蓋範圍是最大，但想反問一句中間停站只有一個，是否叫市民每天步行20多分鐘才上車？作用何在！？覆蓋範圍最大又有何用？？
3. 本人表示支持沿海高架！澳門政府在將來會於此位置有填海工程，如是這樣何不一齊規劃，加上沿海高架附近的樓宇相比另外兩個方案小得多！影響亦不及另外兩個方案多，始終向海即使有輕軌所產生的回音亦會大大減少。
4. 最後一點想指出，貴司自己本身都有指出馬場東高架及勞動節高架是最困難的方案！由於此兩地方地下管導等非常複雜，如是這樣為何不向簡單的入手而反而向困難的一方出手，增加成本又容易因工程傷到地下管導，影響該區的居民。

以上為本人的意見，望貴局多加考慮及參考，多謝。

支持沿海高架方案

支持方案2勞動節高架走線，輕軌作為集體運輸交通工具，服務人數多少係最重要嘅，希望車站附近可以加一啲步行系統，接駁鄰近社區，進一步擴大服務人口。

支持——沿海高架走線，因為將還有A填海區的人可以使用。

澳門半島線北段，建議走勞動節高架走線。

致於關閘站，認同以地下方式興建局限性大，且對周邊現有建築有相當一定影響的觀點。但就現時建議方案而言，筆者認為未為最理想化。

澳門建築規劃一向不完善，就新興建的科學館為例，其停車場與主建築物分離獨立而建，停車場入口設於室外，設計十分落後，也不人性化，一旦雨天使用者就甚為狼狽。

如依顧問建議方案關閘站設於關閘廣場以北，一旦天氣情況不理想，乘客想必難免狼狽不堪。再者，關閘大樓是一出一入的兩個進出口設計，以南的出境入口更是遠離輕軌站。筆者不是建築工程的專業人員，但顧問團體是否有考慮過以關閘邊境大樓加一層的方式構建關閘站？乘坐輕軌到關閘站的乘客想必然大多數是要到邊檢大樓，這樣設計的話更人性化。

基建建計是百年大計，希望 貴辦不畏困難，為市民竭盡全力去完成百年工程，日後留下的美譽將是屬於部門。

致運輸基建辦公室

本人就輕軌澳門半島線北段走線方案有如下意見。

1. 沿海高架走線(方案1)是我覺得最合理的方案，因為無論施工及日後運行對居民影響最少。如可行可以在現時駿菁活動中心對開設置車站，也可達到走線2的效果。
2. 方案及方案3因施工及日後運行時都對附近居民影響大，而且這兩條線路旁都有學校，施工時期對學校的影響請你們也謹慎考慮。不可能要一間學校承受幾年的嘈音轟炸！而且日後運行的嘈音(雖然你們說是不大)也可能對學校有相當的影響！
- 3.
4. 因北區其實面積不大，1及3的距離也不是太遠。輕軌使區與區之間的連接其實已經很足夠，入區的話設置相應巴士路線即可，沒必要使輕軌線路走入民居，影響及打擾該區居民的生活及生活習慣。

請辦公室認顧及商家及居民的同時亦要考慮到對學校的影響。希望我的意見可以被你們接受。

北區居民
蘇兆棠

運輸基建辦公室：

希望用勞動節高架走線(方案2)，但經過公園時要規劃好d，施工期間要減少對市民影響，將來也要恢復好所有綠化。

有關澳門輕軌半島線北段的方案，本人建議採取1號方案，因1號方案位於海傍，在不影響居民生活環境及不影響日常交通之餘，亦可讓市民於節假日期間乘坐觀光，定會成為澳門一個新景像，一舉多得。

因此強烈建議用1號方案

建議輕軌半島線北段採取1號方案，走海皮，一勞永逸，在不影響民居生活環境之餘，既不影響交通，亦可觀光。

強烈建議用1號方案！！

敬啟者：

A) 有關輕軌澳門半島線北段，對關閘站至外港碼頭站之間的三個方案的意見和建議如下：

方案一：沿海高架走線

堅決反對該方案。該方案描述中的優勢“施工期間對區內民居的影響較低”，其實是該方案的最大弱點，因其站點的設置均遠離民居，根本無法滿足東北區居民的出行所需，若按該方案實施，澳門輕軌不如改稱“澳門遊客觀光專用輕軌”算了。

方案二：勞動節大馬路高架走線

讚成該方案，但建議作調整。

1. 該方案中的馬場東站建議由現時黑沙環衛生中心西北角位置，向南移至黑沙環衛生中心西南角位置。車站南側利用高架軌道下方空間設置行人天橋，延伸至馬場東大馬路和勞動節大馬路交界，並在該路口設置有升降機和扶手電梯的行人天橋，以令輕軌車站的接駁天橋到達菜園街一帶，以吸引和便利祐漢街市一帶的居民使用輕軌，並提高馬場東大馬路和勞動節大馬路交界路口的車輛通行率。車站北側亦設置行人天橋過街接駁至中心街，以利順景廣場一帶居民使用輕軌。
2. 該方案中的黑沙環公園站建議由現時勞動節大馬路與涌河新街交界位置，向東略移至涌河新街與東北大馬路之間位置。車站東側可接駁於東北大馬路和勞動節大馬路交界路口新設置有升降機和扶手電梯的行人天橋，以利廣華、東華居民使用輕軌，並提高東北大馬路和勞動節大馬路交界路口的車輛通行率。車站西側亦設置行人天橋過街接駁至涌河新街，以利金海山、裕華、海濱、建華一帶居民使用輕軌。

方案三：馬場東高架走線

不反對該方案。但該方案覆蓋範圍不如方案二的效果好，因此不建議採用該方案。

B) 黑沙環公園的重整方案的意見和建議如下：

讚成該重整方案，並建議修改和擴展重整範圍。

1. 黑沙環公園的重整範圍建議擴展至馬場東大馬路和勞動節大馬路範圍的整個黑沙環公園，除原方案增設的地下空間和地下停車場外，還可利用整個黑沙環公園和緊鄰公園的馬場東大馬路和勞動節大馬路的路面範圍，一並增設地下停車場。
2. 利用輕軌澳門半島線北段的基礎施工期間，同時進行現時黑沙環公園範圍的雨水涵箱遷移和地下停車場及地下設施施工，待結構施工至地面時，暫不復建公園，臨時改建為馬路讓車輛通行，再進行緊鄰黑沙環公園的馬場東大馬路和勞動節大馬路的路面範圍開挖和地下停車場施工，待建造完成恢復原道路後，再復建黑沙環公園。
3. 在黑沙環公園和東方明珠街一帶增設大型公共停車場，還可利用停車場接駁兩個輕軌車站和設有多個出入口的優勢，引導市民停車後再坐輕軌到關閘和青洲新通道出境，可緩解關閘一帶停車位嚴重不足和交通堵塞的問題。
4. 東方明珠街的地下停車場建造，還可考慮一並進行東北街市的建設。

C) 關閘站的意見和建議如下：

讚成該方案，並建議可在日後改建或重建關閘地下巴士總站。

1. 因現有地下巴士總站的自然通風能力差，建議改建或重建關閘地下巴士總站時，在鄰近關閘邊檢大樓的地下行車道和鄰近關閘馬路的地下行車道均設車輛出入口，一則可令巴士線路出入地下巴士總站的設置更靈活，二則可加強地下巴士總站的自然通風能力。
2. 地上可增設一層平台廣場接駁出境大堂樓層，步行出境人流可直接從一樓平台廣場直接進入出境大堂，並與入境人流分離，地面層亦可在夏季和雨季提供一個較舒適的出入境環境和等候的士之場所。
3. 關閘拱門位置可設置一個有玻璃頂篷的下沉式廣場空間，既可令關閘拱門不再受風吹雨打，亦可令游客從更多角度去欣賞關閘拱門。

以上愚見，敬請參酌

澳門市民 Danny__

李鎮東主任

請放棄「馬場東高架走線」，原因如下：

- 路線迂迴，行車時間拉長，軌道建設多0.5km，需額外2.5億元投入。
- 迂迴拉長來途經東北站，反而覆蓋人口還比其它方案少。
- 站點周邊環境不理想，又不是主流活動區，且行經工廠地帶，輕軌搭乘者景觀感受亦比較差。
- 勞動節馬路以東，可預計人口隨大型樓盤落成倍增，東北站選址略缺前詹性。

支持輕軌建設，關係澳門未來。

市民
Richman

各位高官，請問如有一石屎牆及輕軌在你家門口擋住風景，你有何感覺？

若有交通工具途經民居密集的地方的確係方便，但若是架空輕軌則另當別論，各位高官可想象松山隧道的情況，旁邊的民居如何生活？唯有長年不見天日，不敢開窗，高士德的商業環境一落千丈。如今輕軌想重蹈覆轍？

輕軌走民居並非無辦法，地鐵便可解決一切!!!但以澳門的地理環境，只怕地鐵未開通已令澳門塌陷。因此，建議各位建設輕軌的官員選擇一號方案，走沿海高架！！

現在已經車多了，發財車，巴士，的士，私家車，什麼車都多，以後再加上輕軌，高架橋墩架在路上，更加無法行車，更加塞車，建議一號方案

敬啟者：

首先本人認為輕軌對舒緩澳門現時交通情況幫助不大，現有公共交通工具已基本應付日常情況。如輕軌主要作用是疏導遊客人流，則走綫應以對居民影響最少的方案執行，即走沿海高架綫。

澳門居民從關口到東北區，現時已有多條巴士綫可選擇，輕軌起不到大作用。而遊客主要去澳門景點，輕軌站路綫無需設東北各站。

加上東北區民居樓集中，高架勢必影響住戶景觀視線，且該影響是長久的。

為此，本人反對馬場東高架及勞動節街高架。

請慎重考慮。

市民許先生

選擇方案2路線

本人支持輕軌北段走沿海高架路線，此路線對附近居民影響最少。其餘兩條路線的影響包括消防、景觀、低頻、高架橋下由汽車產生廢氣的積聚……等等。

其實，在東方明珠建立一個轉乘區，以巴士輻射至附近各街道，不但可減少對附近居民的影響，亦可方便附近居民出行。另外，將來亦可於沿海轉乘區以巴士或輕軌輻射至沿海堆填區域的居民。

至於走沿海高架路線嚴重影響友誼大馬路的交通，對於附近居民來說，短暫的痛苦，總好過長期的騷擾。請不要因為短暫的交通問題，而由附近居民承擔日後的痛苦。動動腦筋，和相關部門多加溝通，交通問題一定不會成為輕軌建設的主要障礙，因為大部份居民都會包容。但是，漠視居民的利益，肯定會成為你們辦事的主要障礙。請不要重蹈倫敦街的覆轍，不要假諮詢，認真聽取附近居民的聲音。

現時的民怨已由高通脹，高樓價，交通混亂，社會不公義……等等一系列因素煮得沸沸騰騰，請不要再火上加油了。

一個御景灣居民

1. 本人建議走勞動節馬路比較合理，雖然本人不是居住北區，但經常到該區消遣，發現該區合法車位極度緊張，走線如選擇勞動節馬路的話，既可同時改建及優化黑沙環公園成大型停車場和公共設施，亦可對區內交通影響較低，由於有足夠空間黑沙環公園站亦可定位為輕軌的轉乘站，預留空間給予日後新城A區的轉接點。北區人口稠密，區內交通混亂，道路設施落後(部分設計不合理)可以藉此同時建造架空步行系統連接該區屋苑，減少人車爭道現象。
2. 對於關閘站方案，我則覺得可以走地下隧道比拱形門後合理，首先如選擇走拱門後方涉及出境大堂改造，而關閘至今乃是主要出入口岸施工期間定必不便，除非屆時粵澳新通道已開始運作使用；其次何不考慮走地下隧道而與現時地下巴士總站及發財巴停泊處一并整合設計、改建及優化，由於已用十年的關閘地下巴士總站存在先天性設計缺陷(通風、排水等系統，候車室)至今亦未得到解決！巴士停泊處設計並不合理，不時有巴士發生意外，亦沒有很好的運用巴士站空間，況且該區停車場亦早已飽和，亦可加入相應設計考慮。由於使用地下隧道走線方案的話，對跨境車輛影響比較大，我覺得可延長橫琴口岸通關時間及放寬跨境工業口岸（限額預約等形式）從而達到分流等效果，減少施工期間對跨境車輛的影響。

以上為本人對北區走線之個人意見，謝謝！

Best Regards
Lawrence

支持沿海高架走線，反對經馬場東高架走線和勞動節高架走線。

有利於現在和將來的發展只有走沿海高架走線。

輕軌經馬場東高架走線和勞動節高架走線并不能有效改善澳門半島交通上的壓力，反而會因此而大大增加，要知道兩條走線的馬路是重要的交通樞紐，將來必定會造成去關閘，去氹仔，去港澳碼頭，去新口岸，去中區等等……的交通擠塞，甚至影響其它主要馬路的擠塞；路經此地更會破壞該地公園的完善，並且長時間造成造成附近居民的困擾。

致運建辦，

本人為居住於黑沙環新填海區的居民，對當局推出的澳門輕軌北段有以下意見：

1. 支持選擇勞動節高架方案，因此方案平衡了對居民及交通的影響，亦可以改善黑沙環公園的空間。但有一點需要注意，現在勞動節馬路與東北大馬路交界已經非常擁擠，非常多車輛由關閘取道東北大馬路然後出友誼大馬路，經常造成擠塞，而本區居民亦取道勞動節馬路出友誼大馬路，導致勞動節馬路的行車天橋非常擠塞，當局需要重視輕軌建成後佔了行車道的影響，以免塞上加塞，建議亦一併整頓勞動節馬路出友誼大馬路的行車天橋，或改善污水處理廠的回旋處，可考慮建立交車道以分流車輛。
2. 支持於黑沙環中街地下建停車場，因該區的车位供不應求，但450個車位亦不足夠，因該區亦陸續有新大廈建成，而該區的大廈車位比率偏低，建議不單建地下三層停車場，亦建樓高3層連地面層巴士站的建築物，共7層停車場。亦建議重建污水處理廠的停車場。
3. 支持重整黑沙環公園，不單在勞動節馬路的黑沙環公園建地下空間，更要利用馬場東大馬路的黑沙環公園建地下空間，因該區的空間不足，人口密度非常高。
4. 希望能夠盡快落實走線及施工，以解決澳門長期不解的交通問題。

住在黑沙環新填海區的居民上
李先生

整體來說，不建議輕軌在人多密集的住宅區興建，雖然這樣可以使覆蓋的人數擴大，但是對於住在旁邊的住戶，會造成很大的影響，特別是住在樓層較低的住戶，輕軌高架會嚴重阻礙住戶的視線，本來在住戶密集的地方視覺見到的範圍已不大，空氣流通尚可，但如果再加上高架的話，視覺範圍會更加狹窄，空氣的流通性也會隨之減少。

如果是地下鐵的話，對於住戶的環境是沒有多大影響，但因為輕軌是在高空上，所以會對周邊住戶有長遠負面的影響。因此，比較建議在遠離住宅區的海皮附近興建。

本人反對沿海高架方案，理由如下：

1. 沿海高架方案沒有條件保留沿海的沿線綠地休憩區。
2. 沒有條件設置足夠的噪音緩衝帶。
3. 作為沿海沿線交通要道，即使在公眾假期，貴局有信心保持整個時段，於路邊量度，其道路噪音加輕軌噪音在100分貝以下嗎？如貴局承諾可以，相信要先要求所有途經的貨車、泥頭車，尤其賭場巴及公共巴士改道，即不能再作為氹仔與關閘的交通要道。
4. 工程會否使沿海的泥沙淤積更嚴重，”河道”變得更窄更淺，會否有潛在風險成為第二條鴨涌河或第二個筷子基北灣，變成一條臭水溝。除噪音外，還要令附近居民承受惡臭。
5. 工程施工時嚴重影響沿線交通，增加客運、貨運的時間成本，除影響沿線居民，還影響本澳北區的居民，甚至影響本澳的經濟，尤其是賭場經濟。

你好！本人認為應沿海高架走線!避免選擇黑沙環公園!本黑沙環公園是優化黑沙環區的重要綠化設施，是基層市民唯一的休憩設施，為何有另一路線不選而要選擇破壞她呢？雖然你可能說此路線覆蓋率高，但凡事都是相對的，其對市民的不良影響亦最深！

您好！

本人支持第1條沿海高架路線，對居民、環境景觀影響最小。

另外，知道 貴局早前有與北區一社團就此事商討，意見傾向第2條線，本人特此希望 貴局多聆聽同區的廣泛居民意見，一個社團的核心領導層聲音既不能代表其所屬會員的意見，更決不能代表大部分的北區市民。

第2條線按 貴局的文本意見，看像是覆蓋面較廣，而輕軌離民居建築物的距離又沒有第3條線那樣近，但首先，建設輕軌不論是施工期間或通行期間，其所做成的噪音、景觀影響是無可避免的，行政當局經常說的會盡量降低影響說白了其實是不可能無影響（尤指上述的壞影響）的。

所以應考慮：首先，輕軌真的有需要離民居那麼近嗎？其實根本無需要，只要行政當局把交通的配套考慮也納入，確保北區不同區域的地方有充足的輕軌接駁巴士，那麼，第1條線的輕軌的覆蓋面自然會大大擴大，甚至可覆蓋整個北區；

其次，縱使第2條線距離民居相對不那麼近，但實際上仍是非常貼近民居的，黑沙環公園是該區附近唯一一個公園，雖然設施簡陋仍有很大的改善空間，但總歸能提供一大片休憩歇腳的地方，每到下午時候，就能看到一群群的居民攜老挈幼到公園閒坐乘涼。除此公園外，附近已沒有任何公共休憩設施提供，而北區的人口密度在本澳又屬超高水平，倘若在公園區內施工及日後高架臨立，居民在施工期間要忍受長達數年的缺乏公共康體設施，而即便完成施工，公園復用，又有誰能誇口指高架橋下的公園能做到安全恬靜呢？這無異於居民永久失去此公園，而對一個人口密度高，公共康體設施貧乏的區域居民來說，這是何等大的打擊啊！而且，落成後，輕軌列車駛過的轟轟疾呼聲，高架做成的景觀視覺障礙燈，這些無時無刻都影響著鄰近居民的生活，原本的優質生活概念卻會因為第2或第3號線的選用而令整項輕軌計劃變得擾民，居民將怨聲沸騰。

所以，請 貴局綜合考慮，採用第1條沿海線，并多多思考該怎樣在第1條沿海線的基礎上，擴展交通網絡，以盡量令更多居民受惠。

市民
梁小姐

李鎮東主任，

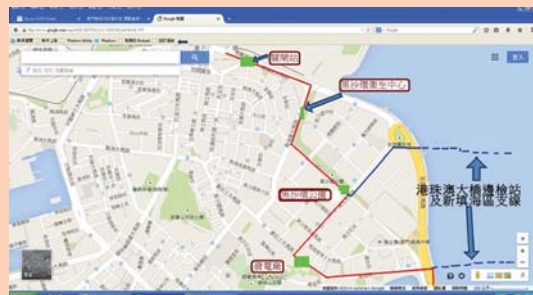
黑沙環中街建停車場，在建設期，東方明珠巴士總站，應需確保在最接近原址的地方提供巴士總站服務。規劃方案，必應以建成後，原址保留東方明珠巴士總站為前題，繼續為東方明珠區提供便捷的巴士服務。黑沙環公園若需綠化面積補償來增取勞動節高架走線共識時，亦不應打東方明珠巴士總站原址位置的主意。

市民

贊成勞動節高架走綫

由於本人居住在黑沙環附近，希望貴機構能在黑沙環公園站設立高架橋，望能接納:)

1. 走線建議
關閘廣場—馬場東大馬路—勞動節大馬路—東北大馬路—慕拉士大馬路—漁翁街……(往港澳碼頭)
2. 設站建議
關閘站；
黑沙環衛生中心站(唯德花園、灣景園第一座與黑沙環中心之間)；
黑沙環公園站(保利達花園第三座與金海山花園之間近二區分站十字路口)；
發電廠站(利用發電廠地段、毗連澳門日報大廈)
3. 預留建支線條件
於黑沙環公園站預留條件建支線往港珠澳大橋邊檢站、於發電廠站預留條件建支線往新填海區，上述兩支線未來可考慮形成一條填海區支線(環繞新填海區及港珠澳大橋邊檢站)，遠期目標可經新填海區循海底隧道形式連接氹仔客運碼頭站，與氹仔線連接。
4. 其他建議
全線應考慮加建玻璃隔音設施，但同時要考慮預留足夠逃生口及為清潔事宜預留條件。



支持第1條沿海高架路線！貴局一直說對北區的輕軌路線沒有既定立場，可貴局的行政人員卻每每在市民提出任何反饋意見時引導市民指第2條方案最可行，這實在是可惡至極！

請別再口口聲聲的說技術可減低輕軌的噪音及環境景觀問題，亦請別再片面的說第2條線的覆蓋率最高！

針對貴局上述第1個觀點，輕軌建設及通行後所造成的噪音是每時每刻的都影響著附近居民，而且公園本來的目的就是提供一個寧靜的休憩空間，即使大部分的公園面積可保留，但工程期間及通行後所造成的空氣、噪音、環境污染以至地盤附近及高架下的安全問題，這一切都毀滅公園的本質功能，市民無異於失去整片公園。

而針對上述第2個觀點，更是可笑，誰說輕軌服務只可覆蓋其方圓300米內的居民？只要交通配套做得好，服務覆蓋率自然大大提升，只要有方便快捷的輕軌接駁巴士，即便第1條的沿海路線亦能涵蓋十多萬市民。

最後，請貴局落實以民為本，認真思考輕軌究竟是否適宜貼近民居，以及如何在第1條沿海路線的基礎上增加服務覆蓋面。

市民

我想對北區的輕軌路線發表意見，我覺得方案1（沿海高架走線）比較好，因為其他的站點都係沿海邊走的，咁樣比較一致D，而且我覺得個站設係海邊同設係果度附近既民居中間，距離都差唔多，唔會對居民使用造成唔方便，而且對民居的影響少D（噪音、安全、人流），所以我選擇方案1（沿海高架走線），希望你地會聽市民既意見！

謝謝！

林小姐

關於澳門輕軌北段的意見

一、最現實選擇：從關閘到勞動節大馬路段埋地。

從理想狀態，從關閘到勞動節大馬路段輕軌埋地可以避免破壞城市景觀，減少干擾，也可以回避無謂的紛爭和浪費時間的諮詢。

高架方式的噪音和地面公交噪音然小，地面噪音由於大廈一~三層多為商業和車庫，對居民影響不大。但高架輕軌高度在三層以上，噪音源更為接近居民，干擾更大！不應回避這個關鍵的前提条件。当局应该公佈沿线噪声地图的比较。

另外，澳門半島的城市尺度一旦破壞，多少金錢都無法挽回。不應冒險，應多做城市設計的論證。因此，埋地仍然是最現實的選擇，與其花大量時間做諮詢和論證，不如直接下地，儘快開工等同於節約造價。

二、長遠發展：應利用輕軌建設，帶動北區慕拉士工業區工業用地的更新

TOD模式線路“馬場東大馬路——政府綜合服務樓——高利亞海軍上將大馬路——慕拉士前地——馬查度博士大馬路”，大型基礎設施建設都必須與城市更新發展相契合，這條路線的好處如下：

1. 引導慕拉士工業用地轉型。澳門半島工業外移導致慕拉士工業區衰敗，可以結合輕軌建設，改變土地性質，結合輕軌建設重新開發這一地段的土地。建設諸如公共房屋、辦公樓、社會服務設施等。可以做做城市設計方案論證。
2. 該條路線沿祐漢區的兩個長邊，更為深入北區縱深，車站輻射範圍更廣。網站也可以適當調整，並增設1個。

三、關閘輕軌站

關閘輕軌不建議聯通至輕軌二期西線。可以在關閘大樓兩側分別興建網站，通過邊檢大樓的改造，提供市內換乘。

東側網站可以選擇現有發財吧停車場，做成小型交通綜合體。

西側網站可以選擇在車輛出境處，利用空中，做成小型交通綜合體。

邊檢樓提供兩個網站的室內換乘連接。

因為，舊關閘門是保護建築，在其上方高架，在視覺上和施工時的保護，都是很不不利。同時，兩側分別施工不會影響正常人行過關，畢竟該關口非常重要。

再說，橫插一條高架輕軌，也有壓斷財源破壞風水的感覺（北側是人流，也代表財源）

郑剑芝

澳門廣華新村居民

李鎮東主任

反對輕軌沿海高架走線，海岸線實屬優閒城市寶貴資源，具稀缺性，且可塑性高，可打造成優閒錄廊、城市錄洲、單車徑等。輕軌若沿海，則形成城市被橋墩重重圍住的格局，海岸線景觀大受破壞，亦不利海風吹入城市。

Richman

支持1沿海高架走线

致運輸基建辦公室 李鎮東主任：

對貴辦公室提出的「東北段三條概念走線比較圖」，本人有不同的分析及見解，如下：

覆蓋範圍

勞動節覆蓋範圍最高，即受影響的居民最多。

施工期間對交通的影響

勞動節大馬路為黑沙環往碼頭、娛樂場、西灣橋的主要幹道，竟然被評定為「對道路行車影響最小」，令人難以理解。

施工期間對周邊居民及商鋪之影響

覆蓋率最高的勞動節線被評為「不會直接影響」，而覆蓋率最低的沿海線被評為「影響較小」，簡直自相矛盾。

對景觀及居民之影響

沿海線的覆蓋率最低，途徑的住宅最小，受影響的居民最小，難以置信地評為「影響最大」，不知數據從何而來，令人難以信服。

就以上本人的見解與貴辦公室的有重大差異，貴辦公室所提出的分析比較，完全指向勞動節線，但欠缺理據，分析不實，自相矛盾，令人懷疑貴辦公室一開始已經決定行勞動節線，假分析及假諮詢後即宣佈勞動節線為最終方案。

最後，本人作為澳門居民，澳門的一分子，對澳門是次大型的基建項目，本人是十分支持的。但希望政府能採用盡量不擾民的方案，參考新口岸倫敦街事件，沿海線是最佳的方案。另就輕軌設定的路線走向，關閘、碼頭、機場、娛樂場，明顯是為了方便旅客而設，故不擾民的考慮方為大方向，沿海線途徑的住宅最小，是最佳的選擇。再者，配合未來港珠澳大橋及新填海區的發展，沿海線、沿海站更加適合。

本人衷心希望李主任能確實更新資訊，聽取我們小市民的意見，認真考慮使用沿海線方案。謝！

11/07/2014

我個人反對第二方案一即勞動節高架走線方案，因在澳門區綠化公園的面積已買少見少，尤其黑沙環公園是該區市民最熱鬧、最舒適及最多人使用的休憩設施，不應該剝奪該區小朋友唯一可以去玩的公園，以及老人家可以做晨運的地方。雖然方案說仍會保留該公園的部份面積，但若整個公園都在橋底下，沒有充份陽光，陰陰暗暗，一點也不健康。

若真的要選，本人支持選擇方案三一馬場東高架走線方案。

但其實本人建議取消這個站，因這個站距離關閘很近，我認為只有關閘站便足夠。因為輕軌主要是為了方便遊客，舒緩本地交通，我想沒有太多的遊客會去北區（該區沒有酒店沒有景點，也沒有購買點），因此我認為就算取消該站，亦不會有太大影響。而我相信該區的市民情願多走幾步到關閘搭輕軌，也不願意在他們的居住區建設一個輕軌車站。

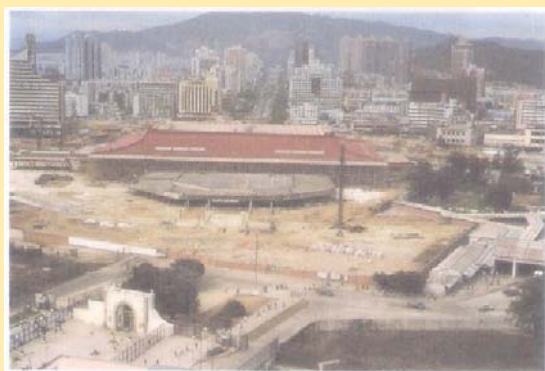
堅持反對經過黑沙環公園，澳門給小朋友老人家清靜的地方不多了，很多公園都被石屎森林圍住，這個區最舒服的地方不可以被佔用。一定會引起公憤!而且幾年公園被封住，對居民生活影響很大，小朋友老人家又沒有休息玩樂地方，泥頭車走來走去對小朋友不安全。建成之後讓孩子們在輕軌橋下面公園玩，請問政府人員你不覺得可笑和心涼嗎？請深思！而經海邊幾年時間對居民生活沒有影響，輕軌又不是圍繞市區，正常返工上學不需要坐，而假期游樂走多幾分鐘去坐又沒有太大影響。所以本人堅決投第一方案，反對2、3方案！！

尊敬的運輸基建辦公室執事先生 / 小姐：

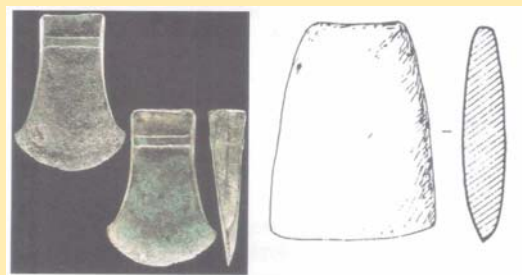
您好！

近日由貴辦的「輕軌北段諮詢」專頁裡得悉，澳門輕軌北段的三個路線方案中，關閘站的選址均會經過關閘拱門的後方；由於關閘站是以高架方式興建，而高架橋橋墩的樁柱會深入地下數十乃至百米的土壤內。在此，請問植入樁柱時，會否影響關閘拱門的結構，甚至是造成損毀？

第二，據香港考古學家鄧聰在〈澳門半島出土最古老的文化〉（《文物》1999年第11期，頁28-32）一文中所載：「此外，半島的黑沙環沙堤地貌上，亦具備有史前考古遺址的因素。遲至1980年，現深圳博物館副館長楊耀林先生在珠海拱北一帶考古調查，發現數量相當豐富的文物，出土遺物的時代橫跨新石器晚期至青銅器時代。據楊氏的研究，拱北遺址分佈較廣，南北長約1.5km，由北部的老虎溝至水濶山的南坡，向南到西瓜鋪菜地、銀海新村工地和拱北與澳門交界的關閘口。可以想見，這一條於《澳門記略》〈形勢編〉所提及的蓮花徑，理應就是一個從新石器時代至先秦時期的大型考古遺址。（見圖一）楊氏的調查中又報導：現拱北邊防檢查站附近地面尚有陶片和石器分佈，在關閘口發現一件磨製精良的長條形石斧和一件青銅斧。（見圖二）」如上文所述，請問輕軌關閘站的建設，會否加劇破壞這澳門半島僅餘的史前遺址？



圖一：澳門關閘與拱北海關遺址（摘自鄭煒明、陳德好《澳門考古學史略》，澳門理工學院出版，2013年6月，頁52）



圖二：關閘口發現的長條形石斧和青銅斧（摘自鄭煒明、陳德好《澳門考古學史略》，澳門理工學院出版，2013年6月，頁52）

敬希 貴辦考量及關注！
祝好！

一澳門市民
二零一四年七月

你好，本人支持沿海高架走線，對附近住宅減少影響，對城市的環境也較為有利。
強烈反對勞動節大馬路高架，請不要破壞附近居民僅有的一個綠色小天地。
謝謝！

致運建辦：

你好！對於輕軌關閘站以及周邊設施，本人有以下意見：

1. 現有工人球場位於邊檢要地，阻礙澳門的可持續發展，建議將工人球場遷移到新城A區或其他新區，為該區提供公共體育設施，騰出現有空間拓寬廣場，建設大型商場，經濟型酒店，營造具特色的澳門門戶形象。
2. 同樣，位於關閘右側的警察用地也有必要作出遷移，騰出空間建設口岸門戶形象。
3. 考慮日漸密切的珠澳關係，未來關閘與拱北口岸可能會實施兩地一檢以及回歸50週年後澳門的問題，人流日漸增加，關閘邊檢大樓應該長遠與拱北口岸融為一體，建設珠澳聯檢口岸，并提供空間延長廣珠城軌至新城A區。
4. 關閘地下巴士總站一直為人詬病，建議將其重建，長遠解決現有問題。

總而言之，輕軌關閘站現有設計並沒有對澳門的可持續發展做出考慮，所以應該藉建設輕軌關閘站的契機，（一）建設大型珠澳聯檢口岸（兩地一檢）。（二）於工人球場，關閘廣場以及警察用地空間建設綜合交通樞紐，包括輕軌，巴士，的士，酒店穿梭巴士，旅遊巴，停車場。（三）建設大型商業綜合體。長遠為澳門可持續發展提供堅實的基礎。

鄧子峰

2014/7/18

致輕軌澳門運輸基建辦公室：

本人是黑沙環公園附近的居民，運建辦於澳門半島線北段諮詢期間，肯定會收到很多不同意見，其中有些反對重建黑沙環公園意見尤其甚者，無可否認黑沙環公園對於我們真是息息相關，但是本人有一點希望輕軌澳門運建辦搞清楚，政府動用巨額公帑來興建輕軌，這些公共設施應該是以廣大市民能夠受益為依歸！只有這樣才能得到廣大市民的支持！而且他們大都是為兩餐溫飽辛勤工作，沉默少發言的一群！試問有那樣工程不會影響周邊環境污染呢？香港地下鐵的建成都經歷了沙塵滾滾的十年，成個香港好似一個大地盤，道路下陷，房屋開裂等等都是依靠政府和市民共同努力以赴，共渡困難，不經歷風雨，怎能見到彩虹呢？

綜觀運建辦三個行走線方案，1號方案真唔明白是否建來比遊客觀光用的，在一個出入名車的豪宅區設輕軌，無疑是錦上添花，政府為何不是以民為本雪中送炭呢？對於個別激進人士每當政府施政、進行建設就不斷發難，阻撓，制造種種事端，抹黑行為等等，意圖癱瘓政府，令市民覺得政府一事無成，產生反感心理，這不是廣大為兩餐溫飽辛勤工作，沉默少發言的一群的心聲！

本人認為2號方案最佳，勞動節高架走線方案因為該路段空間比較開揚因此對民居都算影響不大，而且居民出行對輕軌利用率最高及最方便，覆蓋範圍最合理！至於影響黑沙環公園附近居民的休閒需要，本人在這裡生活了二十年，見證了黑沙環公園的落成及使用，據本人觀察，黑沙環公園的使得率最多的是黑沙環公園小型廣場（近衛生中心），這一邊公園空氣好，設施集中受到居民的歡迎，勞動節馬路這邊公園可能受到車流太密，產生廢氣多影響這一邊的使得率，相對小型廣場那邊公園，人氣小D使得率無甘高，只要在施工過程中採取分段方式開展，以保留一定的公園空間供居民使用，避免同一時間封閉整個公園，相信會得到大多數居民的贊成！就是一個得民心的可行性方案！

另外構思開發公園可利用地下空間，增加棋藝室、展覽空間等社區設施，亦考慮在公園附近的黑沙環中街增設3層高的地庫停車場，提供450個車位。預計重整後，區內的社區設施可增加至4.7萬平方米。這些都是利民措施，會得到廣大市民的理解和支持，多謝！

一個普通市民

2014-07-20

致運建辦：

本人就有關澳門輕軌建設的北段走線的方案和今天12/7的公開諮詢，提出以下有關不滿及建議：

1. 運建辦多次強調勞動節高架走線方案的人口覆蓋率較沿海高架走線高，但卻未能實質回答及保證施工期間所帶來對周邊住宅及民居的噪音和環境影響？如何解決？
2. 若單純人口覆蓋及使用率，連運建辦網頁也說明只需加建步行系統就有利使用，再者要重新構建地下樂康設計施的工程技術限制較多，費用必然相相對大，那為何要大費周章，勞民傷財，將費用用於沿海方案的步行設施不是更好嗎？若如運建辦所述，分段施工能大大減輕於勞動節走線，同理，那何不於沿海走線分段施工用作減輕交通影響？
3. 在運建辦資料中，指出馬場東走線與倫敦街的影響類似，所以不建議，那難道被學校——住宅——公園——衛生中心——老人院所圍成的勞動節街就沒有類似影響嗎？又回到同一問題，為何不選影響最小的沿海走線呢？

最后本人略為建議採用沿海走線，其無論於施工數年間或建成期間都是對居民影響最小，若景觀問題則一如運建辦所述可藉由設計改善，若施工期間交通問題，可於繁忙時段加派警員及分段改道維持暢順，至於李鎮東先生所述將來沿海走線可能與新填海區輕軌重疊，那其實可於未建成的新填海區規劃作出相應調整。

希望貴辦能略施小恩，為低層市民略施綿力，促請就上述反映及建議加以考慮，望能得回覆。

負責人，您好：

本人是居住於關閘一帶的澳門永久居民，有關是次提出之三個方案，皆有可取之地方，對貴辦在是次諮詢所作出之努力，本人致以萬份感謝。

對於是次方案，本人對勞動節大馬路高架之方案，投以讚成票，理由為：

1. 此方案之覆蓋率最廣，
2. 有關方案優化黑沙環公園，令區內公共環境及設施得以一定程度改善，
3. 較不破壞澳門半島外圍景觀，及不影響日後海濱走廊之建設，
4. 在惡劣天氣下，勞動節大馬路之搭乘較其餘兩線為方便，
5. 靠近三所學校（中葡，浸信及鏡平），有利學童上下學。

輕軌為公共交通工具，其建造之目的為便民、使用率高及有效改善交通。而行走勞動節大馬路正正能達到上述目的。因此，本人支持上述方案。

最後感謝貴辦一直以來的工作。
謝謝！

Vince Chu

看過有關網頁的東北輕軌方案分析，非常反對馬場東高架路線，因為路窄及高架比較貼近民居、學校、店鋪，影響比其他方案大很多，加上又影響將來輕軌擴建，費用又高，所以反對。

最支持沿海高架路線。

運建辦負責人員，

首先，貴部門提出三個方案供市民發表意見，但當黑沙環公園附近居民表達反對方案2（勞動節高架走線）時，貴部門相關人員一再種種理由以此地無銀三百兩的姿態作出解釋，並再三自行否定另外兩個方案的可行性，上述行徑實在將貴部門心中早已選定走方案2的心跡表露無遺！這種假諮詢的行為實屬可恥！！

我現在就明確向貴部門表示：

有關澳門半島線北段公開諮詢的三個方案，本人及家人均強烈反對方案2（勞動節高架走線），請貴部門不要再用花言巧語從甚麼技術角度去解說，我們反對方案2！

另外，我們選擇方案1（沿海高架走線），因為對居民的影響最少，一旦發生意外亦可將傷亡減至最低（因不近民居），至於技術問題，正如你們早前對外宣稱，不是有很多“國際級”的先進技術嗎？那就交給你們妥善解決吧！

馬志榮

2014年7月22日

Dear ,

根據以下網址的簡介作「輕軌澳門半島線北段」諮詢內容，

<http://www.gcs.gov.mo/files/news/20140627/%E6%96%B0%E8%81%9E%E8%B3%87%E6%96%99%E6%BC%BF%E8%BC%95%E8%BB%8C%E6%BE%B3%E9%96%80%E5%8D%8A%E5%B3%B6%E7%B7%9A%E5%8C%97%E6%AE%B5%E7%B0%A1%E4%BB%8B.pdf>

本人認為諮詢內容

- 資料準備極度不充足，如
 - 無法提供各方案準確的工程施工期。不能只以最短、較長作簡述，需明確以月為單位告之；
 - 無法提供各方案準確的工程施工成本估算。不能只以最低、較高作簡述，需明確以千萬為單位告之；
 - 無法提供工程期間在各路線上對現有住戶的噪音影響。如多少住戶會受到多少分貝噪音影響，即1000住戶受不高於80分貝噪音影響，2000住戶受不高於70分貝噪音影響；
 - 工程完成後噪音在各路線上對現有或未來規劃之住戶的影響；
 - 無法提供在關閘廣場對關閘巴士總站、關閘輕軌總站和關閘口岸之人潮承受能力與影響的評估；
 - 並沒有詳細的車站設計圖；
- 資料有誤
 - 東北段的三條概念走線比較表上點3的覆蓋範圍
 - 並無指出是現有覆蓋範圍或是xxxx年後的覆蓋範圍；
 - 東北段的三條概念走線比較表上點6的施工期間對周邊民居及商舖之影響
 - 以何種方式評估之；

根據目前資料，本人實難以依目前資料作評估。故本人贊成延長或押後諮詢，待文件補足後再展開公眾諮詢。

若有新的補充文件，本人也希望可通過郵件的方式收到最新的諮詢內容。

澳門居民許文謙上

運輸基建辦公室，

近日留意到輕軌在黑沙環區走線既新聞，我地認為，無論你地講到D技術有幾咁先進，無噪音，安全之類，但係都只係假設唔出意外既情況之下，咁一旦發生左意外點算？邊個負責？點解全澳門輕軌都唔近民居（而家倫敦街果邊都唔走內街啦），而單單要我地黑沙環公園要行民居同公園附近呢？

所以我地反對行黑沙環公園，亦反對行馬場東大馬路，因為兩條線都係近民居近公園，好多居民都街坊係度，萬一輕軌出意外（外國時不時都有意外，人地經驗都技術都好過地都會有啦！），咁就死得人多！

你地點解好似好想行黑沙環公園咁？出左事係咪你地負責？

將心比心，你地都唔想輕軌同你屋企咁近，又噪又危險，又影響風景，無端端多左條橋係度阻住曬！

所以都係行海邊線（即係方案1）最好！

希望你地認真研究下行海邊線點實施仲好啦，行民居真係唔可行，大家都反對！

梁女士

經過閱覽輕軌澳門半島線北段諮詢本人建議“勞動節高架線”。
謝謝！

Michael McCully麥貫禮

強烈反對黑沙環公園上空起一條無作用的輕軌！！！！

一個在天橋底，不見陽光及被擋風的公園仲稱得上公園嗎？？而且現在公園使用量幾近飽和狀態

黑沙環公園是黑沙環6萬居民，唯一可以享受陽光綠化的唯一休憩地方

以現在關閘巴士至新口岸及路氹城的使用量，2-4節車無論去關閘或南行，在上落班時間，該2站居民很難上車。

2來只走賭場的輕軌，學生又用不著，以輕軌的餘下走線的分析，根本先天不足，只照顧到來自關閘的外勞及遊客

倒不如公交分工，輕軌只走外圍海邊，服務外勞遊客，又唔駛拆公園

把騰出的巴士運力，加強黑沙環的巴士服務，擴大東方明珠總站的線路，加多幾條由黑沙環到各地的巴士線，先幫到居民！！

所以支持1號走外圍方案！

关于轻轨走线如果您们硬要走公园怎么不让它走地下呢？这样一来会得沿线两边居民的赞成，又可以收您地预期的效果，只是钱和时间的问题，您地说行不通，只有无文化的人才相信，一个资深的工程师只会看作是一个笑话。

關於輕軌的幾點意見

首先，輕軌具有運量大、速度快、安全、准點、節約能源和用地等特點。全世界都普遍認為：解決城市的交通問題就是發展以軌道交通為骨幹的城市公共交通系統。

- 1) 輕軌是城市公共交通的骨幹，客流運送的大動脈，直接關係到城市居民的出行、工作、購物和生活。
- 2) 輕軌是世界公認的低能耗、少污染的“綠色交通”，是提升城市交通的重要工具，對於實現城市的可持續發展具有非常重要的意義。
- 3) 輕軌是城市建設必需最大化的達到公益性基礎設施，對城市的全域和發展模式將產生深遠的影響。為了城市生態，
- 4) 城市軌道交通的建設可以帶動城市沿軌道交通廊道的發展，促進城市繁榮，緩解城市中心人口密集、住房緊張、綠化等問題。
- 5) 輕軌的建設與發展有利於提高市民出行的效率，節省時間，改善生活品質。
- 6) 輕軌的軌道設計應採取必要的環境保護措施，避開自然保護區、飲用水源保護區、生態功能保護區、風景名勝區、文物保護區以及地震觀測台和公園。

然而，對於澳門輕軌的發展，有以下建議：

- 7) 對於方案(2)和方案(3)，目前勞動節大馬路已經擁有8條巴士提供超過40車次；馬場東也已經擁有10條巴士提供超過50車次；由此可見，輕軌的設計可謂錦上添花，在已經擁有巴士服務的基礎上，重複行駛，與巴士爭奪。因為方案(2)和方案(3)是採納巴士69500人次和76500人次的數據。而(1)綫沿海高架正是0巴士服務區域，為此建議，選擇沿海高架將提供有效的軌道交通服務。
- 8) 對於方案(1)，沿海高架可彌補沿海0服務的空白，並且將有效的推動澳門旅遊休閒中心的發展，根據2012/2013年的訪澳旅客資料，已經突破了3千萬人次。並且每天訪澳工作的外勞超過20萬人次。為此，沿海高架有效疏導旅遊和外勞，是有效促進旅遊的有效措施，並與澳門居民生活隔開。

對於輕軌的弊端

- 9) 環境污染，最明顯的是聲音污染，我想馬路兩邊的居民肯定會深受其害的，這些專家也沒有拿資料來說清楚吧？
- 10) 增加了交通安全的隱患，還是由於輕軌在馬路中間上下車所引起的，因為行人要穿馬路上車，路口一般都比較擁擠，容易引發交通事故。
- 11) 增加了交通的擁堵現象，由於澳門天氣的特殊情況，一到下雨路況特別複雜，再加上輕軌占了中間兩根道，遇上擁堵疏通車流的困難增加了很多。
- 12) 浪費金錢，輕軌需要昂貴的維護費用，而且使用壽命才三十年，如果日常維護費再加上三十年的折舊費也是筆不小的開支吧，雖然說輕軌投資錢是特區政府撥款的，折舊費不用算的，但大家都知道羊毛出在羊身上的，這筆資金用了這裡不用那裡的。
- 13) 輕軌高壓電網產生電磁輻射，對高壓電線等輸變電設施所謂“電磁輻射”的擔憂，其實早已有之。在美國、加拿大、西歐和日本等發達國家，對電磁場和人類生活關係的研究很早就開始，諸如無線電射頻、微波爐、手機等，都在受關注之列；電力系統當然也不能例外。(1)電磁輻射是造成兒童白血病的原因之一。醫學研究證明，長期處於高電磁輻射環境中，會使血液、淋巴液和細胞原生質發生改變。義大利專家認為，義大利每年有400多名兒童患白血病，主要原因是他們的生活環境距高壓線太近，受到了嚴重的電磁污染。(2)能誘發癌症並加速人體的癌細胞增殖。電磁輻射會影響人體的循環系統、免疫、生殖和代謝功能，嚴重的還會誘發病症，並會加速人體的癌細胞增殖。瑞士科學家研究指出，周圍有高壓線經過的住戶居民，患乳腺癌的概率比常人高7.4倍。美國德克薩斯州病症醫療基金會針對一些遭受電磁輻射損傷的病人所做的抽樣化驗結果表明，在高壓線附近工作的人，癌細胞生長速度比一般人快24倍。(3)影響人的生殖系統。主要表現為男子精子品質降低，孕婦發生自然流產和胎兒畸形等。中國某省對16名電腦

操作員的追蹤調查發現，接觸電磁輻射污染組的操作員月經紊亂明顯高於對照組，8人10次懷孕中就有4人6次出現異常妊娠。有關研究報告也指出，孕婦每週使用20小時以上電腦，流產率增加80%，同時畸形兒出生率也有上升。(4)導致兒童智力殘缺。據最新調查顯示，我國每年出生的2000萬兒童中，有35萬是缺陷兒，其中25萬智力殘缺，有關專家認為電磁輻射也是影響因素之一。世界衛生組織認為，電腦、電視機、行動電話的電磁輻射對胎兒有不良影響。(5)影響人的心血管系統。主要表現為心悸、失眠、部分女性經期紊亂、心動過緩、心搏血量減少、竇性心率不齊、白細胞減少、免疫功能下降等，如果裝有心臟起搏器的病人處於高電磁輻射的環境中，會影響心臟起搏器的正常使用。(6)對人們的視覺系統有不良影響。眼睛屬於人體對電磁輻射的敏感器官，過高的電磁輻射污染會對視覺系統造成影響，表現為視力下降，引起白內障等。高劑量的電磁輻射還會影響及破壞人體原有的生物電流和生物磁場，使人體內原有的電磁場發生異常。值得注意的是，不同的人或同一個人在不同年齡段對電磁輻射的承受能力是不一樣的，老人、兒童、孕婦是對電磁輻射敏感的人群。遠離高壓電線最好，因此公園內不宜走輕軌。

李鎮東主任

1. 輕軌使用膠輪本身噪音基本上不大，設直立式或全罩式隔音屏障亦只能減少數分貝而已，但隔音屏障必定做成立面，對環境景觀嚴重破壞，亦難以像橋底般通過綠化手段美化，對搭乘者景觀亦不佳。噪音現在成話題，就拋出隔音屏障，但環境景觀就不顧嗎？若再以軌道距離住宅25m的距離計算，建隔音屏障能減少數分貝噪音的效益傳到民居時，真正可能只剩1至2分貝的優勢，試問建隔音屏障是真的專業判斷認為值得做嗎？還是為推方案，現在就犧牲環境景觀，因為暫時環境景觀未被廣泛關注？
2. 拋出降低勞動節大馬路的高架橋的高度的目的可以理解，但同時降低了公園日照面積亦要平衡。
3. 方案給人感覺似乎全假定將公園推倒重起，關於現在公園內一系列井然有序的觀賞性椰樹，有否考慮盡最大努力通過巧妙設計，得以保留？還是貪圖施工方便，全剷掉，起完才保上其它樹木的思維方式？，這點運建辦可否有所說明？

Richman

支持1號沿海高架路線，反對2, 3號線。

我覺得勞動節的方案較好，可以服務更多的居民。

原因是地方較大，影響居民較少，將來建成後人流很多，因有十八座海一居將建成，將有一萬個單位建成，所以支持沿海高架方案。

致有關人士：

本人絕對支持沿海高架路線，認為已足夠帶來整個東北區交通方便性，又可有城市發展完善之處。

但至於馬場東和勞動節高架路線，就極力反對，因為此兩條路線太近民居，影響民居生活比較多，必引起民怨及反對，而且東北區三條路線以及三個站實在太密，給人一個印象是政府城市規劃不完善，浪費公帑。

相信政府都希望輕軌施工前後都得到市民支持，以便日後交通發展，故希望貴辦公室能接立本人意見，考慮取消馬場東和勞動節高架路線。

多謝貴辦公室聽取。

祝台安！

市民鍾淑儀上

關於輕軌方案之意見：觀音像段為了不影響景觀，高架設計，將路軌降低是最好的方案，社會意見應該比較統一。

而北區三線方案，由於本人亦居住於北區，認為最適合的是勞動節高架方案

輕軌興建目的在於便民，及解決現時澳門道路巴士及私家車擁塞情況

隨將來更多賭場開幕，主要出入口關閘至氹仔賭場路段一定更擁擠居民出入不便，如輕軌無法解決問題，建之何用

所以沿海高架方案是投資多而效用最低，試問有誰會步行15~20分鐘去搭輕軌而搭巴士也只需20~30分鐘就到達目的地？

有意見提供可接駁輕軌站的巴士，但只會增加馬路之擠塞情況，輕軌建立之原意未達

馬場東方案過於接近民居，除影響居民休息外，恐興建難度及資金大，亦如先前輕軌欲經倫敦街一樣引起居民不滿，

所以勞動節高架方案本人認為是目前最適合之路線

我是該區居民，支持沿海高架方案，因為影響居民生活最少，將來海一居有大約18座大型樓宇建成，故支持沿海高架方案！

〔提意見—澳門半島線北段〕

敬啟者，您好！

本人詳細分析了3條走線的資料，認為大眾交通工具首要應為本地居民服務，服務人口愈多愈好，才做到大眾運輸應有的效益，因此，本人支持“勞動節高架走線”，不支持“沿海高架走線”，因為此線路最終只會勞民傷財，效益非常低，如按“沿海高架走線”建好後，屆時居民又會說：「太遠了，不便民，政府只會為遊客服務，不是為居民服務的。」到時真係啞仔食黃連……

因此，政府必須相信自己的專業判斷受分析，按著既定的目標去實行，因為任何方案總有人反對及贊成的，不應被不專業及有私心的少部分人去左右應有的專業分析而出來的結果。

何太

你好，

本人是住在廣福安面向公園的一名居民，本人只同意走沿海高架走線，原因：

1. 本人憂慮噪音問題，之前數字說70，諮詢時80分貝，今日看新聞又改回70，時有落差，令人不信服。雖然輕軌行走低嘈音，但平時在行上行走的車已經造成影响，尤其低層居民，而且，現時無一個實在測試証明輕軌行走時究竟有幾多分貝->
建議：貴局應提供更多模型，好似買樓之前，發展商都會提供一個建築物完成後模型效果圖以便一個參考，現時，我只能單憑貴局人員解說去想像輕軌帶來的問題，很難去理解輕軌與大廈是有幾多距離等問題。
2. 走沿海高架雖然現在看覆蓋比較低， 但一旦港珠澳大橋開通，新城A區的發展配套，相信覆蓋範圍會比走勞動節高架更理想。
3. 公園問題：
 - A. 現時公園是在地上的，不是地下的，是可以吸新鮮空氣的一個公園，但輕軌走勞動節高架走線，公園在地上的面積是否少於地下?是否天橋底下的公園，本人不想澳門北區唯一一個公園會變成要排隊登記使用，比較澳門現時康樂設施，如羽球館，日日爆滿，如果公園換成地下設施，是無法取締現時公園。每逢中秋節，公園是爆滿的。
 - B. 如增建地下停車場/設施，排氣系統會否似關閘巴士站/澳門馬六甲停車場/何賢停車場，現時該幾個地下停車場的排風系統好差，抽風抽上地面好熱。
4. 我想知將來輕軌的票價，票價其實影响選擇
5. 廣福安大廈建在填海區上，一旦施工， 樓宇結構問題政府如何担保?
6. 廣福安樓群比周邊樓群較矮，周邊有大型住宅地盤已動工，日後再加輕軌的話，廣福安就如在鑊中。空氣流通已成問題

綜合以上意見，本人只能接納沿海高架路線，影响範圍較細，未來能與新城A區接軌，我認為應設在未來發展區域。

鄭小姐

你好：

對於黑沙環公園站的走線和設計有以下的見意。

對於要在居民便利性，覆蓋服務範圍，建造和噪音各方面的平行實在有難度。因此，如在黑沙環公園站如使用密封式地面站設計，上蓋設計成空中花園。

在交通和市民設施都能做到雙方的平衡。

1. 地面站在施工上可以減少對地下管網的影響。
2. 空中公園，可以提供自然和足夠的居民對公園設施的需求。
3. 密封式設計可以減少噪音對周圍民居的影響。
4. 而且於黑沙環公園站的服務人口相對比較多。
5. 地面站可以減少電梯的使用，可使人流量大幅提升，以充份應付東北區的人口出行，而且對於長者出行更是方便。

以上是本人對輕軌走線及設計的提意。

期待輕軌能真正服務到廣大市民和遊客的需要。

感謝你~生命因你而改變

支持勞動節高架方案

輕軌目的是方便市民出行，勞動節高架設計走線及覆蓋最為合理。沿海走線最大優點係睇風景，輕軌是為方便市民出行，而不是用那麼多錢起個輕軌來觀光。

另帶一提，青洲站與關閘站都是邊檢車站，假設輕軌在青洲站全部上滿客，來到關閘站再上不了客，乘客都會因為上不了車而堵在會關閘站！！

建議輕軌第二期不要拖得太久，好讓乘客在青洲站向第二期輕軌站點疏散。

主任閣下：

既然方案2,3多人反對，何不順從民意，走方案1（沿海高架走線）呢？

輕軌大部份地方都是走外圍，何苦要再去同居民過意不去，浪費時間去為市民”作對”，沿海走線又不會有居民反對，一來可以預留日後a區的延伸，擴容；二來又得民心，三又可以抓取時間動工，順利動工，何必不選呢？

除非主任閣下有其他企圖，不安好心，一定要打公園主意，已經不止一次打公園的主意，想必如果硬施工，相信會引起很大的反對。

謝謝

致建設辦：

您好!

得悉近日就有關黑沙環路段輕軌站的選址作出公眾諮詢，本人自小居住在黑沙環區，見證黑沙環公園現址的變化，由荒蕪之地演變至今時今日的綠化帶充足的休憩區域。非常支持輕軌站架空於黑沙環公園，主要原因是看到貴辦公室方案中提及將規劃多個公共停車場，可舒緩此區的停車位不足，減少車輛胡亂停泊，另外由於此區的飲食業越開越多，輕軌的落成，有利於更多有車人士都會選擇乘坐輕軌，一可減少二氧化碳排放，二可提高人流疏通的有效性，最後，本人非常支持建於架空於黑沙環公園!希望我的一信有利此次諮詢！

支持沿海高架方案

敬啟者，

您好，我是澳門土生土長的一位小市民，上星期聽到你們關於“輕軌”講解專場，講者們都講解清楚關於北段方案的走線意念。我偏好覺得走2線(馬場東)的路線，可服務更多市民，但該區的停車場及車位已嚴重不敷使用，在工程時，一定用占用部分沿有的街道車位，為車位問題增添多一個民生問題，在該區沿有的公共停車場，只有祐漢街市及永寧廣場，但長期不敷應用，所以希望在工程前首先建一座幾層高的綜合大樓(內在停車場及公眾社區空間)，亦舉不但能舒緩車位緊張問題，亦可解決因工程問題所引致公園面積縮小的問題，為走2號線(馬場東)增添更多說服理據，如接納此意見，將為該區居民帶來方便，且建停車場可與輕軌同步進行，希望市民可以盡快享受“輕軌”所帶來的好處，為下一代建更美好的城市。

祝 均安
小市民

(部分內容缺失) 好好地一個黑沙環公園要拆掉或在公園上面建輕軌對於保利達，廣福祥，廣福安居民極大影響，居民已習以為常，每日早上做運動，不落樓下就望着公園小孩玩耍，晚上在公園乘涼、談心、依家話拆掉或在公園上面建輕軌，事如無何是好，況且居民出入乘巴士都要經輕軌下面行過，不知大家有無聽過世事無絕對安全，這世界無奇不有，什麼事情都會發生，舉例：中國輕鐵出軌，西班牙紐約輕鐵出軌都造成傷亡，幾天前俄羅斯發生出軌意外做成傷亡。為麼要靠近居民，可以在海旁建兩條輕軌一來一回，咪住大歡喜，請各位居民大力反對拆公園建輕軌(部分內容缺失)

致運輸基建辦公室：

您好，我就輕軌澳門半島線北段公開諮詢發表個人意見。

輕軌對澳門是一個全新的交通模式，斬件建設我是理解的。但是請不要把基本的考慮要素忽視，例如：不同路線的交匯站規劃，正如新城A區連接澳門半島的處理方式，是否需要預留位置作可持續發展，而不是全條路線都新建呢？

故此，我個人意見是：“請就面對新城A區與澳門半島未來連接的軌道交通規劃，認真加入到這次北段輕軌走線設計的重要因素裏面！！！！”
至此。

黑沙環北區市民 劉先生
2014/08/02

支持2,3方案。2方案最好利用公園邊的咪表位，站台最好在南光油站位置。

支持增加車位方案。原方案停車位數量太少。

支持環保支持方案。

努力！

保利達業主

(以下內容為一手機截圖內容)

暴露捷運公司推卸責任予電力公司

根據運輸基建辦公室的資料，澳門輕軌系統是以電力推動的，近幾年澳門電力公司經常出現局部停力事故，澳門的供電系統真的穩妥嗎？電量足夠嗎？澳門是否有這個技術呢？電力中斷怎麼辦？如在澳門發生變壓器燒壞的故障，或在黑沙環公園發生失火的意外，澳門的消防又是否有足夠的培訓解決相關事件呢？而現時的運建辦根本輕視這個諮詢，事實上這是知會北區居民而不是諮詢，提供的資訊少得可憐，所以北區居民以不斷向政府、媒體和社團反應有憂慮，而北區社區服務諮詢會委員卻在未諮詢受影響居民之前就向媒體不斷發放消息說大多數委員支持勞動節方案。在首次諮詢會之後眼前居民強烈反對勞動節高架走線時，有部分委員卻說成是政府未向“無知市民”解釋清楚當中的疑慮。

你好

本人為居住在北區的一個市民,由於近日聽到了要求輕軌走沿海線,放棄走市區線的聲音由在此發表一下個人看法

1) 輕軌為何而建? 建的目的是什麼?

輕軌是為澳門特區長遠發展而建,目的是為了舒緩將來澳門將來面對的旅遊和公交壓力,如貴局因為部份市民極力反對而改行沿海線路,那就是放棄無數北區市民的利益,為何我在這裡說無數澳門人呢? 老實說真正使用輕軌的可能是我們下一代或將來的澳門市民, 因為現時反對的聲音是家庭大都有自家的交通工具,最少也有電單車,他們對輕軌根本沒實質需求,將來也不會使用,但他們卻忽略了隨著澳門經濟的發展,道路壓力總有飽和的一天,將來政府很有可能會限制車輛牌照的批出,到他們的下一代想乘搭輕軌時 便會說不方便,到時又會要求貴局續建 市區線,所以貴局因那些反對聲音而改走沿海線就是大錯特錯

依我建議 還是不要建了 ,因為根本沒有任何效用, 海天居,海名居,海一居,君悅灣 和 T 地段 這些都是近千跟過千萬的豪宅誰家沒私家車,他們的經濟條件根本 不需要輕軌,而真正使用和需要輕軌的 建華, 海濱, 八達,甚至 龍園 新益 等 大量真正需要輕軌的居民根本 用不到

2) 為什麼反對的聲音那麼積極, 他們是什麼人?

社會上近日反對輕軌的 不約而同 他們都是 居住在 廣福安 和 廣福祥的 面向公園的居民特別是 低層用戶 ,他們自身都是中產, 家里有交通工具 而輕軌真正把他們的 公園景 變成 輕軌景 直接影響他們的生活質素,也降低他們居住單位的樓價,所以他們一定戰死方休,相信貴局也心裡明白 貴局最終是 放棄 這小幫人的利益或是 大部份有實施需求的澳門人的利益呢?

3) 如何取捨?

從專業人士的角度來說,當然是 走公園最好,無論經濟效益和科學數據都是最好的,但哪群居民太自私 必定會遇到很大阻力,要走就要視乎貴局的決心,本人是絕對支持的

另外沿海線的 站 根本 建來是多餘 因為沒有實質作用,所以反對聲音當然也會較少,本人是堅決反對的,有反對聲音說有新城填海區作覆蓋,新城有新城的規劃,建城時自然會有所預留相關的輕軌通道 根本不用擔心,最起碼人口最集中的北區的中低收入家庭一定用不上

最後反而要考慮 走馬場東線了 如何在馬場東線 一來較有效益 二來由於途經工廠較多 (景觀對工廠沒有太大負面影響 反而有站點 有利工廠升值) 所以遇到反對的聲音相應也要較低 本人也是讚成的

Hugo Hoi

對於黑沙環輕軌選址,我會支持黑沙環公園,位於住宅區,方便鄰近民房,特別是方便工作人士及學生出入,縮少路途中的時間。

輕軌的優點是在未來可觀,為的是下一代,眾所周知澳門地少人多,另外近年多間大型賭場落成,吸引了世界各地的旅客到此一游,輕軌亦可減輕道路文通堵塞的情況。

最後支持於黑沙環公園選址。

您好!

我是北區居民,我支持沿海高架方案,影響我們居民最少,將來新建住宅亦很多。人流暢旺。

謝謝!

我支持輕軌走沿海高架方案，將來海一居有18座大型樓宇建成，約有10,000人口入住，而且施工期間影響北區居民最少，亦不會產生礙外消防求援，影響我們樓宇問題。

我支持輕軌走沿海高架方案，因將來海一居有18座大型樓宇建成，約有10,000人口入住，而施工期間影響北區居民最少，亦不會防礙消防求援，影響我們樓宇問題。

反對行走黑沙公園走線，支持行走沿海

敬啟者：

作為北區居民，本人支持沿海高架方案，因為該方案影響我們居民最少，將來新建住宅亦很多。人流暢旺。

鄧小姐

運建辦：

你好！本人非常支持勞動節高架走線！
考慮到輕軌設置在勞動節馬路，
可服務到的人群較廣，
區內市民可以在3-7分鐘內到達站點，
非常便民！

輕軌的設計應該是以便民為優先，
如果設置在沿海，
便失去其意義，
故不建議走沿海路線！

Thanks
LEI TAT HONG

輕軌沿海方案起系海邊，海邊條路甘多車，連天橋都少，想過返另一邊都幾難，走去搭又麻煩，週圍又無巴士站，想轉乘去其他到方都唔得。甘即系用黎做咩呢？最好系勞動節方案，出入同轉乘都方便。

多日来的咨詢，不知誰事誰非，主要是運建辦提供的資信不完善，我建議您地制作一短片，由勞動節公園近友誼橋大馬路一邊出發到污水處理廠實景拍攝，再在實景上加上有設計中的模擬輕軌，其中在每行10米就標示輕軌車身的最高度，與左右兩邊大廈的真實距離及與地面的距離，這樣一來可讓居民知到輕軌一旦真的在公園經過的真實景況，切勿用您地設計的園景，必須實地拍攝現實景，這樣居民才可真正了解輕軌在公園行走的實況。

李鎮東主任

公園面積的一比一補償，實質只是增加非常靠近馬路邊的幾尺範圍，個人認為純數字遊戲而已，反而公園外圍原先的車位及行人路設計，起到緩衝作用，令公園與馬路有所分隔，又可提供車位給市民到公園遊玩，是巧妙的城市建設設計。一比一補償的提出又觸動了旁邊車位的既得神經，亦弱化了3層地下450個車位停車場的建設效益，令問題更複雜。運建辦是否深思熟慮？

勞動節方案的推行，不應以一比一的簡單補償過關，應以打造更美公園，更多體育場地，更多社區設施來顯示政府建設東北社區的誠意。例如天橋底建有照明，有冷氣的室內標準羽毛球場？兒童游泳池？將海邊與公園連成一條單車徑？將公園的檔次提升一個層次。要有建設社區的心，為社區做真的補償。

最後，我是支持勞動節方案的，黑沙環公園站作為將來可延伸至A區的轉乘站，從行駛方向，路線不迂回的設計角度，定點是合適的，東北社區需要輕軌，通過完善規劃，壓縮建設時間，減少施工影響就已民為本了。

Richman

敬啟者：

本人支持輕軌“勞動節高架走線”方案。因為輕軌作為澳門未來主要的集體運輸工具，如選沿海高架走線，基於其覆蓋的人口較少，會減少輕軌建設的作用；如選馬場東高架走線又會由於沿線的路面狹窄而重蹈倫敦街方案的覆轍，所以本人覺得三個方案中，“勞動節高架走線”方案最為合適。

居民羅永富上

本人是支持輕軌走勞動節路線。但是因為黑沙灣居民反對，希望輕軌走外圍，即沿海路線。其實本人也覺得此線走外圍是根本性浪費金錢。然而我覺得如果沿海路線在建成之後黑沙灣居民見到自己沒有輕軌經過，反之又覺得沿海路線和新城A區的預留輕軌服務範圍有一些重複，他們也可能因此而要求在勞動節上興建輕軌，又說貴室當時並沒有給清所有關於居民所憂慮問題的數據，其實貴室已一早給出來而且很清楚。再加上沿海路線可能和南段的觀音像一樣，在港珠澳接橋看過來，把東方明珠又一次在中間穿過。因此為免發生這種問題，我覺得可以直接把輕軌一期北段的建設研究取消，建也不用建，至於如何解決由外港碼頭到關閘的輕軌路程，我覺得可以用新城的路線來替代。這時，黑沙灣居民肯定會希望貴室再研究勞動節的路線，因為以保障自己的利益。

支持勞動節高架走線，同時興建大型停車場，多謝。

你好！

貴司

方案二是最佳方案、可以增加3層停車位及室外泳池設施同時：改善現有公園設施。

海天居及現時巴士站地下停車場地下行車道到新城A區就好啊。

如方案一在線路底設置停車場從關閘新建地下停車場致水塘口可以增加壹萬多架停車位及貨車停車位就好。

FYI

THX

IP KEONG KAN 葉強根

本人在此表達對輕軌北段的意見：對於沿海走線方案，本人堅決反對，因為沿線覆蓋住宅非常少，各站附近的point of interest也不多，交通運輸作用不大。依實用性及覆蓋面來說，勞動節方案較優，馬場東方案其次。

對於近期東北居民的反對聲音，本人支持政府相關部門擇善固執，以本澳大部分市民的利益為考量，建設最多人受惠及最有用的交通設施。此外，政府應竭盡所能盡快完成全段輕軌建設，解決澳門日漸惡化之交通問題，別讓個別人士之意見影響全盤計劃。

Patrick

致敬啟者，

作為未來疏導澳門交通的重要交通工具之一，必定要以其便利性和效益最大化為前提，而勞動節高架正正符合這原則，很多市民認為這方案對居民影響效大，但凡進行任何工程，一定會對生活帶來一定影響，但重點是之後帶來的長期益效，而不應只顧眼前的影響。如台灣在進行捷運工程時，也受到不少反對聲音，但結果如何，大家有目共睹，其帶來的效益遠比影響大。就算一些歐洲先進城市如荷蘭等，他們的輕鐵就是在民居旁，為何他們沒有強烈反對，因他們明白實際帶來的好處比壞處多。

再說，如用沿海方案，花費這麼高昂的費用但帶不惑最大化該建設對市民的效益，那要想建設的目的是什麼，政府應以未來澳門發展的方向為大前提，採用勞動節高架方案以達致最大的經濟效益！

小市民上

希望以勞動節高架走線，同時於黑沙灣中街興建大型停車場。謝謝！！

我們居民的希望在沿海建輕軌

作為東北區居民，我從未聽聞過坊會嘅調查，但我唔認為佢哋嘅結果可以代表我。

我支持2號勞動節高架走線，反對沿海走線，沿海走線既不便民，又影響交通，仲破壞海岸景觀，故此，我堅決反對沿海走線。

請政府作理性思考，堅持做對特區長遠發展有利嘅事！

東北區居民上

運建辦：

支持黑沙環中街建停車場，少數反對者的理由非常不合常理，甚麼叫驚下一個善豐？他們只是驚，但他們只是無常識的驚，基本100%肯定吾會變善豐，社區建設不能被無常識的驚而窒礙，扼殺社區的發展。我就係住黑沙環中街旁的，門口還對正黑沙環中街，但我地跟本冇任何擔心。若政府施政為滿足無常識者的驚都卻步，政府何以向社區內長期盼望停車場，社區設施、運動場、輕軌的市民交代。我住在該8年了，親戚黎拜年都無法停車。輕軌的契機，我們深深想把握住，一併增加停車場、運動場，改善公園、將來透過輕軌便捷出行。

支持勞動節方案，黑沙灣公園站的設點非常好，便捷人流集散，覆蓋率大，基本上係最佳設點，公園都可借此機會得以重新布局。

東北區市民

最近輕軌去到北區應揀那個方案的問題很多人在討論，但來來去去都是幾個住在公園旁的居民在不斷向記者投訴，令人以為很多居民反對政府設計在黑沙環公園的輕軌。其實真正情況並不是這樣，我們其他住在附近的居民看在眼中覺得很不公平。

街坊說反對的有一大部分人都是車主或者有一些車位的業主，他們當然不想有這個輕軌經過，一來他們可能不需要，二來他們可能擔心物業會降價，令他們有損失。其實就是這些人佔據車位收租，令我們一定要用公共交通，所以輕軌對我們其實好重要。要搭車一定要有站，好像我們搭巴士也希望叫交通局選擇車站可以方便一些，但現在這班自私的人迫政府把輕軌走到海邊，即是叫我們不用諗可以去搭輕軌。試問走那麼遠如何方便到市民，而且更要由內街過幾條馬路才可以去到車站上車，政府這樣選擇其實一定比居民投訴！

我們住在公園另一邊，其實馬場東那邊也方便我們，但馬路實在太窄，我們也不贊成。政府的資料指勞動節的輕軌離我們有20米遠，我覺得可以接受。所以我贊成政府用勞動節方案。不過政府一定要做好公園的設計，令大家將來都有公園可以用。

所以我要求政府一定不能只聽那些人的意見，尤其那個什麼東北坊會的研究，不知他們用什麼方法計出這個結果，我聽附近的朋友講未見過他們的人問人意見，竟然可以話有成千個人受過訪問，我日日出入這區都無問我，好懷疑這個坊會的意圖！

一句話，強烈要求政府選擇勞動節經公園的方案，做一個真正為市民的輕軌！！

居民陳太

本人何敬行，身份證號碼xxxxxxx，居於東北大馬路xx花園x座

本人支持勞動節高架方案，本人認為該方案在方便市民乘坐和減少影響鄰近居民生活方面最能取得平衡。是比較合理的方案。希望貴局能堅守輕軌建設的本意，舒緩交通及方便市民出行。不要因為某些人的利益（些少景觀及房價受到影響）而採納一個最不方便市民出行及舒緩交通的方案。

我們家住東北區靠近明珠海邊，大家熱議輕軌北段，看來我們也要提意見，非常簡單直接；

我們要求政府選勞動節方案，我們反對沿海條綫；

因為我們不要政府破壞沿海公園，破壞公共設施；

因為我們不要有噪音影響沿海一帶的環境；

因為我們不要破壞難能可貴的海岸綫；

因為我們要為解決我們的塞車問題；

因為我們要我們的子女朋友能行得到車站搭到輕軌。

若那坊會是為居民著想，為什麼不來沿海為沿海居民做一民調，這是什麼機構？有什麼代表性？政府為什麼要聽他的？

東北區沿海一群居民

主任閣下：

首先我們是支持走沿海走綫的，輕軌全程都走外圍，為何黑沙環這一段要走內街，要以居民過不去。何苦呢，你也是打工的，何苦受這氣？

走沿海的話，那邊有T地段，海一居未起，可能影響的只有海天居望海的一邊，走沿海，你可以同T地段海一居商量，好似香港也好，走地下，起商場，起停車場，甚至起街市都好，反正都未起，你現在還來得及同發展商商量。又可以光明正大咁放寬該處的地積比，或補貼發展商，發展商無非都想要有著數，再者該樓地下就有輕軌，不用出街，大家高興都來不及。或者走沿海，沿海旁一直建，不用占原來車道，甚至可以有眼光走去A區，咁大家都讚主任夠前瞻，連A區都照顧到，所以不要再以行沿海會令交通阻塞來藉口，我們聽多了這把戲。明明關閘行過來那一段又不見你話會塞？點解到明珠區就會塞？我們大家有眼看的，你不會，我們教教你，行沿海可以順便擴充原有路面，一併解決，甚至可以更加綠化，配合人工島，A區。

至於走沿海，覆蓋居民數不夠，咁你可以起多點步行系統，穿過公園又好，地下都好，所以不用講那麼多藉口。在黑沙環這一段，你走去聽筷子基氹仔居民的意見有意思嗎？或者他們會話關我們什麼事，3條方案總車程時間都差不多，可能行內街仲浪費時間。又或者有些人甚至想穿牆而入。

所以主任閣下，請勿錯誤宣傳。

敬啟者：

本人為黑沙灣區居民，對於輕軌“馬場東大高架走綫方案”，在此表示強烈反對。原因為該方案對附近居民的生活作息有極大之影響，而且對比其他方案，該方案不但影響人數最多，而且距離民居最近。在特區政府奉行的不擾民原則下，希望諸位能接納附近居民的意見。

在不擾民的原則下，本人建議應該採用“沿海高架走綫方案”，以顯特區政府接納民意，以民意為依歸的辦事作風。

黑沙灣區居民
張小姐

強烈反對勞動節高架走線！唯一的公園都要剝奪掉嗎？興建時又擾民、又危險、黑沙環區唯一的小公園都不能給澳門人？政府除了錢，還有什麼留給我們？

輕軌作為澳門歷史最大規模的建設，應該做好長遠規劃，以下是本人之建議：

1. 關閘站位於澳門第一大門戶——關閘，每日使用的市民和旅客數量極其龐大。本人認為關閘站的建設應該配合關閘總站和關閘廣場一併重新規劃，使到各個公交系統集中在一起，而不是碎片式分佈。本人認為興建輕軌正是一個契機來建設一個如媽閣交通樞紐般的大型基建，把關閘站改為地底站。這是具建設可能，因為馬場北大馬路具有足夠長度讓高架橋鑽入地底，這樣可以配合關閘長遠發展。
2. 黑沙環段的確是勞動節大馬路的方案是最能夠發揮輕軌的功能，可惜辦方的傳播手法卻極差，令人覺得政府有預設方案。黑沙環公園是該區唯一大型的公園，該區缺乏康體場地的問題尤來以久，政府是不是應該趁這機會在該區建設更多的休憩場所呢。
3. 外港碼頭站在本次諮詢中隻字不提，究竟該站的定位是什麼呢？如果是澳門線與港珠澳大橋支線的轉乘站，就應該預留好空間（月台和大堂）或者一併建設，讓乘客可以同月台轉乘或者只需上下層月台轉乘，而不應像蓮花口岸站用一段天橋外接一個新站，這種轉乘方法便利和體驗都不好。

另外，本人覺得澳門半島中心位置（塔石、高士德）也應該設有輕軌線路，希望政府認真考慮。

To whom it may concern,

As citizens who live in Areia Preta nearby, including me and all my family, we totally disagree to the 馬場東高架走線. Apart from this approach will affect our daily life, it will also diminish our live quality to a fearful level. So, as a government governs the Macao SAR, please always consider what the citizens concern about, especially for who live nearby this region.

In order to reduce the impact, I and my family would ask government to consider the 沿海高架走線, as it MUST be the approach that has minimal impact to Macao citizens' daily life. Please consider!!!

Sincerely,
Mr. Wu and Family

李鎮東主任

提出我的勞動節方案補償建議，黑沙灣公園的補償，思路不一定要在原址補償，我建議在海邊補償，建議利用海邊斜台空間區打做新平台，讓公園向海邊擴展，增加海濱公園面積，而且區內已經表達不介意多走10分鐘去海邊。建設期，市民亦可暫使用海濱公園替代，適當增加行人天橋到海濱公園就便捷了，建議可考慮在黑沙環中間建天橋到海濱公園。

支持黑沙環中間建停車場，這個契機不能失，當初就是沒前瞻，做成現在的泊車亂象，今次不能重蹈覆轍，而且輕軌站週邊需要停車場配套才發揮更大效益。而且黑沙環中間建停車場時可考慮用作結合黑沙灣公園輕軌站，作為無縫室內集散通道延伸至海旁。

Richman

我是廣福祥花園的居民，我贊成勞動節高架的方案，原因如下：

1. 三個方案中，成本最低，完工日數最快。市民在現今擁擠的交通環境中，急需要輕軌來分流，以減低馬路壓力，所以輕軌工程越快完成，對市民來說是越有利的。
2. 三個方案中，交通道路影響最低，如果因為施工封路做成市民出行不便，那市民對輕軌工程必然存在怨氣。若政府最後決定選擇沿海高架方案，應盡量減少友誼大橋的行車影響。
3. 三個方案中，人口覆蓋範圍最高，也就是說相對能受惠的市民最多。如果使用沿海高架方案，市民可能因為站點距離太遠不會使用，引致使用率低，市民依舊做用巴士或者自駕，輕軌將不能分擔交通道路壓力。如此一來，花費龐大的資源建設輕軌工程是不值得的。

綜上觀點，勞動節高架是最貼合市民所期望的，然而，希望政府要信守承諾，注意以下事項：

1. 注意千萬不能影響附近樓宇地基
2. 確保如預期地減少噪音（工程期間也是）
3. 合理安排附近居民和商戶出行，以減少日常影響
4. 信守承諾建設地下停車場，以減少附近車位不足造成的壓力
5. 確保工程如期完成

以上是個人意見，謝謝。

本人支持勞動節高架走線方案，因該方案服務人口最多，站口位置方便。

以我的意願，當然選取勞動節高架方案，因較近居所，不用花時間走路或坐車到站點。因為，現在的輕軌路線最方便我到皇朝和碼頭，如果是勞動節高架方案，我選用輕軌出行的機會會較高，如果是沿海高架，我還要走10分鐘路或坐車到關閘轉乘，計算等車時間及轉乘時間，與現時坐巴士時間相約，車資更可能會便宜點，所以如果是沿海高架的輕軌，我預計自己不會選坐。

但近來的意見都擔心勞動節高架會影響黑沙環公園，雖然政府有效果圖出來說影響不是居民所想的大，但我認為的確是有一定的影響，我最擔心的是會遮擋了公園的陽光，而政府提出的高架橋設計會配合公園景觀，不致高架橋的外觀會影響到公園的違和感方面，這也是我較擔心的地方，看看以往政府對一些設施的美化，如天橋、垃圾房等，也是採用這種手法不影響景觀，初初完成時的確達到目的，但時間長了就變回原樣政府在保養及維修方面老實說我認為做得不夠。

所以我的意見是：

1. 支持勞動節高架方案。
2. 政府可以將高架橋更向馬路方向移嗎？
3. 將來站點的設計必須要公眾諮詢。
4. 日後高架橋及站點景觀的維修及保養有必要加強。

馮小姐

致運輸基建辦主任：

就有關路線諮詢方案，本人支持該路線走沿海高架路線，反對走勞動節高架路線，因北區人口密集，公園對有關居民的重要性十分之大，希望當局能考慮，審視及重視北區居民之憂慮，縱使當局提出只佔部分公園面積，但實施期長，影響的民眾甚大，請當局能接納大部分市民的意願。

鄭生上

就半島線北段而言，本人支持沿海高架走線。

支持理由如下：

「遠」是大家對沿海線的第一印象，但實際上沿海線A1站只距離勞動節線B1、B2站分別為3:46分鐘及6:48分鐘（也確實走過相關路線，時間相約），以路程而言A1站已可B1&B2之客源，而且是以「現有設施」計算！可惜，至今（現時為9月27日，諮詢期只到9月28日）並沒有看見運建辦對沿海線人流疏導作出任何解決方案。相對於勞動節線的「殺車位移路線」的迅速反應，難免讓人覺得是差別待遇及硬銷。只要有相應的疏導人流設施就能更加縮短到沿海線的時間。所以「遠」及覆蓋率不足的問題，本來就不成問題。

而勞動節線兩站相距過近，在300米半徑內已接近互相覆蓋。路線亦會經過加油站，對附近環境及輕軌系統造成安全隱憂。相反沿海線則沒有相對隱憂，A2站只要做好人流疏導設施，可以更好地服務白雲花園及愉景灣附近之居民及學校。而附近的污水處理廠停車場，亦可為駕車人士提供停泊後轉乘輕軌的服務（或者坐完輕軌再轉私家車）。

對周邊環境而言，縱使說只有巴士般的聲音，3-5分鐘就有一班次，對周邊居民也是非常滋擾（尚未計算晚間亦可能會因需要維修軌道而行車）。雖然沿海線也有民居，但距離為15-40米（15米的是甚麼位置，能否用設計避開？又不去研究），相對於勞動節線平均20幾米要遠，影響也就較小。澳門有大部份居民為博彩業24小時工作，如若再受此等密集式噪音滋擾，定必更影響其工作表現拖累澳門賭城之名。除噪音外，對黑沙環公園景觀上之影響更是大家關心所在。附近並沒有如此大型之休憩區，也是居民難得能在城市中享受藍天的地方，並非地下空間能比。而且，當勞動節線正式運行後，公園的機能尚在否？如果要應付大量人流，誓必會影響到公園的使用者，你要放小朋友在人潮密集的地方奔跑玩耍？這對公園使用者及輕軌使用者都是傷害。更別提如果日後要擴建站點時，公園要如何處理，難道全都埋進地下換取空間？在景觀及擴展空間上，沿海線都比勞動節線要優秀，至少可改建成海濱長廊及新增填海空間作處理。

輕軌作為一種新的出行模式，不能單看覆蓋率就作決定。沿海線光是A1站就能接管這勞動節線B1&B2站的客源，可見應對的客群是一致的。而就算使用稍遠幾分鐘的沿海線，輕軌的吸引力依舊是不減的。輕軌準時、快速、載客量大這些優點，都比會受路面狀況影響等到又坐不上的巴士、一位難求的私家車、要在車群中左穿右插的電單車要來得好，只是需要一些時間去習慣和適應而已。如果因為這幾分鐘步行時間而放棄坐輕軌，繼續這種生活那也是他的自由。只要能疏導一定的人流，路面沒那麼多車，巴士都不在那麼塞，那麼輕軌就已經算成功了。既然沿海線時間與空間都沒問題，連東北坊會及科大的民意調查都是大比數支持沿海線，你就該好好面對現實好嗎？

Eu prefiro a opção número 2: Traçado Elevado da Avenida 1º de Maio.

-Josephine Abiera Gallares

致： 運建辦負責人公開信

几點疑問：

1. 知情權：作為政府專責技術部門，對影響重大民生，不可逆轉的工程項目，是否曾對北區輕軌2綫作環境評估報告。本人希望環保局公開黑沙環的空氣質素、噪音、汽車尾氣污染狀況的監測數據，公眾對以上資訊有知情權。
2. 噪音：氹仔路段輕軌試車，可否安排公眾現場觀摩其輕軌噪音監測，以釋黑沙環居民的疑慮。
3. 交運：輕軌作為澳門交通工具的一種補充方法，而不是全部，黑沙環居民可以選擇電單車、巴士、步行等方式前往中區，北區輕軌無法解決以上問題。輕軌建設重點在於解決無本地交通工具的外來工；旅客及部分居民前往氹仔；石排灣等近郊地區。
4. 工程：北區2綫工程展開，大量建築材料堵塞路面，如何解決路面交通擠塞？
5. 地下停車場：黑沙環中街地下停車場不是專為黑沙環居民專用，其他地區居民一樣可以使用，450個車位對於全澳總車輛佔有量可謂杯水車薪。且輕軌建成後又會取消數十個車位。但地下停車場的施工，若引起地基下陷，結構受損，只有由保利達。廣福祥等居民獨力承擔，政府不作任何財產保險承諾，如何服眾？
6. 隔音板：高架輕軌的隔音膠板，可能進一步阻擋金海山，廣福祥等低層住宅的空氣流通，政府有否作出環境評估及有何補救措施？
7. 專業意見：昔日保利達、廣福祥等建築商建上述大廈時，沒有考慮政府建地下停車場，平整地基一定無做進一步整固，用最低的成本，達到效益是經商的準則，可否由保利達、廣福祥等建築商出面解釋其建地下停車場的可行性。

致運建辦官員：

對於輕軌在澳門半島線北段方案的走線，我有以下的意見：

首先，我是極度反對澳門半島線北段是走沿海高架的方案，因為這是對絕大部分居民，特別是住在靠近電力公司那邊的住宅居民來說，要步行相當長的時間才能走到輕軌站乘坐輕軌，倒不如在漁翁街或東北大馬路坐巴士去輕軌沿線其他地方。而且，對於一項用了上百億澳門公帑的公共工程卻只是服務不足一萬人是絕對的錯誤，而且也只服務了在輕軌旁豪宅和住黑沙環公園及廣華金海山的居民，但對於我們這些住在八達新村、望廈社屋、漁翁街等一帶的居民極不公平！儘管將輕軌建沿海是影響不了住在黑沙環公園兩旁的居民，但當施工進行時卻需要封閉由東方明珠至關閘間的友誼橋大馬路及馬場北大馬路的來往各一線來作施工，這樣會令在繁忙時間利用上述路段來往澳門和氹仔的交通雪上加霜，對需要來往兩地返工返學返澳企的居民面臨六年來每日的長時間塞車之苦，這樣，影響的卻是全澳門更多居民的出行和福祉；同時，沿海輕軌會令黑沙環海濱公園的跑步徑和公園永久消失並破獲了海岸線的景觀……這樣百害而無一利的方案不應該採用。

因此，我會支持勞動節高架的方案，這個方案既有利疏散人流，亦有利住在黑沙環公園附近、東南華新村和慕拉士一帶等住宅居民的使用，而且我看到有關的資料後，認為政府起了輕軌後並非無左個公園，公園還是有的，也對景觀等沒有造成太大影響，而且在施工期間也不影響附近交通。

至於馬場東高架方案，本人對此不表反對意見。

最後，我希望運建辦能夠堅持和秉持專業態度，以及站在更多本澳居民的整體及長遠利益出發，頂著民粹壓力，起一條屬於澳門人、方便更多澳門人的輕軌吧！謝謝

Sr. AO IEONG

李鎮東主任 / 何蔣祺副主任：

因應今天媒體報導稱：「運輸基建辦公室副主任何蔣祺稱方案中提出的停車場和輕軌建設可作獨立考慮，興建地下停車場與否歡迎居民表達意見。」現就此向運建辦表達，支持黑沙環中街建停車場，建成後，原址保留東方明珠巴士總站。建停車場、建輕軌不應互相做博奕或交換籌碼，兩樣都不可不建，因兩樣都是回應東北社區長年盼望的民間訴求。

Richman

運輸基建辦公室：

你好！

對於北區這3個方案，第1個我相信比較多人不支持，要走10多分鐘的路程才能乘搭，那倒不如還是乘坐巴士比較便利。

第2個方案即你們力推的黑沙環公園方案，我覺得馬場東站與黑沙環公園站兩個站點比較近，重疊區域大，即是覆蓋範圍小了。

我家住建華，對於第3個方案會有直接的影響，大部份人都不想經過自己家門口，但我永遠都是從事來看，從你們給的地圖來看，第3個方案覆蓋絕對比第2個廣，另外不知道你們的服務人口數據怎麼出來的，第2個有可能比第3個多嗎？

如果多在東北如海名居的那幾棟豪宅，那我認為不必靠那一邊建站，能在上面住，他們大部分都有自己的坐駕不是？就算建在旁邊他們也未必會乘搭，我覺得應該要首先向普通、貧苦大眾市民服務為先決考慮，而不是富人們。

另外想說一說關閘站，有必要一定建在現有拱門附近的位置？難道不可以與珠海站再建一處相連一起，中間分道一處到拱北口岸、另一處連到珠海站過關，那麼就不是可以更方便回鄉探鄉或者旅遊嗎？

何先生

支持1號沿海高架，反對2號勞動節高架。

為何貴辦在解釋各路線方案時，第1號的方案總是講到困難重重，而且否決居民提出的有關實施該走向的每一個可能？而針對第2號的勞動節高架，卻繪聲繪色的誇大每一項優點，並否決居民提出的每一項擔憂？你們實在做得太明顯了！

你好：

個人覺得走黑沙環公園線(勞動節高架)相對來說是相對較好的發展方案。

問題是事後黑沙環公園的建設是否會和諮詢文本一樣，興建地下停車場等公共設施。希望政府認真實行諮詢文本內的方案。

建議澳門段輕軌完全改為地底行走，澳門段絕對有條件行地底（假若沒有記錯，當年香港港鐵公司有做走地底的研究），差在政府有無決心，請不要捨難取易！

強烈反對高架輕軌勞動節走線，講明是高架輕軌就一定對附近樓宇居民，特別接近輕軌的居民造成滋擾，百詞莫辨的事實，我支持沿海走線，發展沿海長廊建設，增設長廊休憩區，成為旅遊新景點

淺談輕軌建設：

近年來，澳門急速發展，很多生活配套未能追上時代步伐，一直為人詬病的是交通問題，大家不難看見道路上經常出現的塞車場面，以及巴士超負荷運載及的士拒載的情況，這些現象長期困擾着市民及旅客的出行，據統計局資料顯示，截至2014年6月底，澳門行駛車輛達232,586架，但由於澳門的街道多為狹窄的道路，並不是能夠隨意擴寬街道容納更多機動車輛行駛，因此，政府為解決此問題，提出建設澳門輕軌系統，輕軌的優點是便捷、環保、無障礙，因為輕軌還擁有獨立的路權行駛，使之能排除塞車的情況；不過，由於輕軌需要大規模的建設，在施工時難免會影響市民的作息及出行，以及需要佔用公共空間容納輕軌網絡，故此對周邊市民產生反對聲音。

氹仔的輕軌建設已於2012年展開，現階段大興土木建設中，而政府現正就澳門半島北段及南段線進行諮詢，講回此規劃，歷經一波三折，皇朝線由行走倫敦街方案已改回沿海方案，又憂慮影響觀音像景觀；北段線現時提出三個走線方案，其中以勞動節高架走線方案最為注目，在每場諮詢會上，很多在附近居住的市民持反對意見，他們反對的理據是礙於景觀、產生噪音及因建設後令黑沙環公園消失等等；究竟是政府傳達信息錯誤或是市民的誤解？再看回此計劃，實情是由於輕軌途經黑沙環公園而又要在此處設站的原因，令到在施工時暫停使用及同時重建黑沙環公園，據政府資料顯示，重建後公園社區設施面積將會擴大至4萬7千平方米，較現時面積增加一倍多，並同時利用黑沙環中街的地下空間建設3層地下停車場，預計可提供450個輕型汽車泊位；由此得知，此方案改動較大，涉及範圍廣，所以眾多市民都對此持反對意見。

我本人和數位友人都普遍支持勞動節高架走線，因為認為此走線方便市民乘搭，以及能夠增加公共設施，但對此方案提出以下的疑問：

1. 運建辦網站的模擬圖只顯示黑沙環公園位置的設計圖，並無顯示由東北大馬路交界後的方向模擬圖，此方向有油站、鄰靠污水處理廠及橫跨往友誼大馬路的行車天橋，市民憑此資料難以憑空想像該處的發展建設，希望能夠納入製作之列，讓鄰近的居民（御景灣及廣華新邨）了解。
2. 假若最終方案選定了勞動節高架走線，在建設時難免令該區居民缺少了一塊樂土休憩（特別是圍封黑沙環公園時），建議能利用該區自身的資源來增加居民的休憩用地，例如在公園對面的中葡職業技術中學，在課餘時間能開放一些空間給居民使用；以及，在附近的政府綜合大樓內撥出部份空間用作臨時圖書館，以補充該區居民的需求。
3. 對附近的街道再規劃，引入步行系統等概念，令居民更容易步行前往輕軌站乘搭。
4. 東北區對開海面的新城填海A區以及港珠澳大橋的人工島，現時工程也正在進行中，有否為此區進行行走輕軌的可行性研究，希望貴辦公室能夠深入考慮，為此進行長遠及結合性研究。

最後，喜見政府把諮詢期延長，但希望政府一方把握此機會提出更優化的方案呈現出來，以有效的理據說服市民，支持輕軌盡快上馬，長遠有效解決澳門交通問題。

支持輕軌馬場東走線方案。

因為車站離我家最近，方便乘搭。

反對沿海走線，車站太遠根本沒人會用，白花錢。

親愛的運建辦

你們好，我從一些媒體得知澳門要建輕軌，分別有三條路線，我就說我對其中兩條路線的一些建議，分別是黑沙環路線和沿海路線，首先是黑沙環路線，輕軌由關閘一直到黑沙環公園再通往碼頭和觀音像，你們覺得這是便利居民嗎？你們都攞錯了，如果想便利市民，就應由黑沙環通往荷蘭園中區新馬路一帶，這才可以說是便利居民。然後就是沿海路線，沿海路線就應該由關閘一直通往碼頭、觀音像或者賭場，這不但便利旅客還減低輕軌對居民的影響，以上就是我和大部分居民對輕軌的建議。

另外，就是噪音的問題，需然你們也說過輕軌的噪音，不會對居民造成太大的影響，但在第二次諮詢會，有一位居住在輕軌旁的居民，說輕軌的噪音令附近的居民難以入睡，這又是為什麼呢？最後，請你們運建辦再次認真考慮，到底居民是否真的需要黑沙環路線。

即頌
時祺

黑沙環中街建停車場計劃對居民及政府都無好處。1) 在黑沙環中街建停車場計劃本應與輕軌建設無關係。但現在把它放在輕軌2綫中綑綁在一起諮詢，支持2綫等同支持黑沙環中街建停車場計劃，這樣一來，一些本該支持2綫的居民由於反對黑沙環中街建停車場計劃，所以只有出來反對2綫，因此對於政府推動輕軌諮詢加大反對壓力，對政府不利。2) 在政府建輕軌的計劃中，一旦輕軌通車，會吸引一部份車主不再架車而改為乘輕軌出行，這樣私家車的數目會大大減少，也就是說對車位的需求也會減少，這樣一來-在黑沙環中街建停車場計劃無必要性。3) 經多場諮詢政府也無向居民作出任何承諾，證明是政府的一大難題，同時又是居民的極大憂慮。4) 輕軌2綫軌道兩邊居民被政府割一刀后再加一把鹽，難道真要把他們迫死嗎？因此我希望運建辦立即宣布把黑沙環中街建停車場計劃與輕軌2綫諮詢分割開，先閣至黑沙環中街建停車場計劃，留待輕軌通車后再看車位的實際需求另作諮詢。

致澳門特區政府運輸基建辦公室：

你們好！

本人對於輕軌澳門半島綫北段的公開諮詢，意見如下：

對於諮詢文中所示，每條走綫覆蓋範圍可覆蓋人數，文中並沒有闡明此數據代表什麼及對公眾有何影響，煩請 貴辦公室解釋。

就三條提供的方案，本人認為沿海高架走綫對區民居的影響最低。身為居民，良好的視野和空氣質素比起多行兩步乘搭交通工具更重要，故我支持第三條走綫的方案。

以上意見，煩請跟進。謝謝！

北區居民
Calley Chan

敬啟者：

本人支持馬場東或勞動節方案。

最好選馬場東方案，因更接近民居，可多些人受惠及方便長者出行，小童返學。以每公里5億的天價建造，沿海綫太少人受惠。本人反對。

姚女士

新加坡武吉班讓輕軌沿線居民搭唔到車？

新加坡連學生都覺得輕軌好擁擠，不準時，寧願搭需時長一點的巴士！大家請看看澳門及新加坡的人口增長比例。

澳門人口有62.4萬，2013年遊客有1424萬人次，面積有29.5平方公里，即2.176萬常住人口/每平方公里，48.27萬遊客/每年每平方公里

新加坡人口有531.2萬，每年遊客900萬人次，面積有716.1平方公里，即0.742萬常住人口/每平方公里，1.2568萬遊客/每年每平方公里

從上述數據得到

常住人口/每平方公里 澳門約是新加坡的2.93倍

遊客數/每年每平方公里 澳門約是新加坡的38.4倍

另外自2011年起拱北口岸打破羅湖口岸的記錄，成為全球最大出入境口岸，請問經過拱北口岸的洗禮，我們在上班上學或下班放學時間真的可以上車嗎？

覆蓋範圍只計算其內的常住人口及未來增長數目，為甚麼沒有計算旅客及外勞數目呢？難道旅客及外勞禁止使用輕軌嗎？

既然北段有三個方案可以選擇，兩旁的居民非常一致地選擇了沿海方案，為何當局及社團還要不斷向居民推介勞動節高架方案還有plan A,

plan B, plan C...，還可以走地下。

如果用地下，那兩旁居民可能要忍受10年的建設過程，請問人生有幾多個10年呢？

重申主觀上我們選擇沿海高架方案，客觀上的事實也不斷佐證選擇沿海高架方案比勞動節高架方案為優！

致澳門運建辦的公開信：

本人對輕軌北區地段作了深入的研究後，發現了一個重大問題，希望運建辦能作出解答。

北段輕軌如果走2線(勞動節高架走線)的話，必定途經廣华南光油站，這段輕軌道是否已經過消防評估，真的安全可行的嗎？本人曾親自量度油站埋地油罐到旁邊新建成大廈的間距為32米，而根據國家安全管理規定，加油站周邊安全距離標準為：明火或散發火花地點距離埋地油罐最少要有30米。然而，輕軌電器與軌道電網的接觸點一定會產生火花，也就是說，為了符合國家安全管理規定，同時也為了保障市民的生命及財產安全，這裏只有2米空間能用作興建輕軌軌道，並且軌道必須要與新建大廈緊貼而建，如此一來，輕軌便對新建大廈的居民造成嚴重滋擾，也為這地段的居民埋下未知的計時炸彈。未知這走線方案可有經過消防詳細評估，確保為安全、可行呢？台灣兩次氣體爆炸是對我們的最大警示，在無法預知災難何時發生的情

況下，我們必須嚴格遵守各種安全條例行事，把傷亡損失減至最低。當然，為了符合加油站周邊安全距離標準，有兩個解決辦法：第一，是把油站搬遷，空間留作建輕軌；第二是新建成的大廈搬遷，把空間留作建輕軌。但當中需要花費多少公帑呢？補地、天面賠償、停工賠償等，相信費用不菲吧？您們應當告知居民。如若輕軌改走1線，即沒有以上問題，為何要捨易取難呢？（標準可查閱國家安全網的加油站周边距离安全）

岑生

2014/8/17

運輸基建辦公室：

你好，作為廣福安的居民，看了幾個方案后，還是覺得走沿海高架橋的方案最為合適。

謝謝！

您好!

本人支持走線方案1-沿海高架走線

方案1-沿海高架走線優勢：

- 沿海而建，美觀及優化該區城市規劃。
- 沿海建造對區內居民影響較低，為未來人流集散高的沿海居民作好準備。
- 站點距離及車站位置為區內居民可接受的覆蓋範圍。

建議：

根據澳門半島北段公開諮詢，三個走線方案中，方案2-勞動節高架走線為較多人反對之方案，加上8月25日遊行，希望政府正視澳門居民的反對聲音，取消方案2。

- 輕軌只是本澳交通工具之一，若於公園上興建輕軌，相信對區內視覺、嘈音及空氣污染帶來相當大的影響。希望政府權衡其好處之餘，亦要顧及區內居民感受。
- 對於區內居民而言，黑沙環公園使用率較海濱公園高，而且海濱公園為有近海公園，不論基建及設施都有一定限制。相對於黑沙環公園，其原有基建及設施更為適合大人小朋友使用，而且不用重新興建地下公用設施，從而減低成本。
- 高架橋柱面積大及數量多得以承托高架橋，就方案2-輕軌基建只佔用黑沙環公園約一成面積的說法，請公開有關之報告文件，讓居民了解全部的方案資料。
- 不論是那一方案，施工期間都會存在交通影響，加上澳門半島線北段連接人流集散高地區一關閘，為促使旅客或居民乘搭，建議減少免費旅遊巴士班次或延長等候時間，一方面可減少大量大型汽車在路面行駛；另一方面亦可吸引旅客使用新的交通工具，改善澳門交通嚴重擠塞的問題。

最後，相信政府會於諮詢期完結後，公佈公平公開公正的諮詢結果，謝謝！

澳門居民

李鎮東主任：

我是支持勞動節方案的，但建議設計不要隨便降低輕軌高架橋的高度，應維持由關閘沿海皮進入時的高度，因高低起伏的軌道，必定導致無謂的剎車或爬坡，產生噪音及能源消耗，再更重要的原因是，希望輕軌高架橋可以在高於現有的樹上行走，盡可能保護原有的樹不需砍掉。另外，坊間關於黑沙灣中街建停車場的議題，我及家人都是住在黑沙灣中街旁的樓宇，但我們並不擔心甚麼第二個善豐的無稽言論，這區停車位明顯缺乏，導致泊車亂象，外來人入區探親或消費都因此而卻步。只要盡量壓縮建設期，在建時，附近設臨時巴士站，建成後，原址保留東方明珠巴士總站，只要承諾巴士總站原址保留，我們非常支持建停車場。

Richman

支持2號線方案走黑沙環中街

<http://forum.cyberctm.com/forum/forum.php?mod=viewthread&tid=11262499&extra=page%3D1>

黑沙環中街建停車場，又貼晒橫額抗議但不代表多數！！

大部份民意支持建停車場，支持勞動節方案。

致運輸基建辦公室：

本人認為走線方案應選擇勞動節高架或馬場東高架，而認為勞動節高架應該較好，因為那個位置建立車站可以令該區大部份屋苑的居民都較受惠出行之便利，而且較有利人流集散。但施工時會影響公園，政府就真是要做好公園的優化，以及政府該趁此公共工程的展開，考慮在附近地方找出興建公共停車場的適合位置，以舒緩該地段泊車位不足的問題。

Best wishes,
Johnny Leong

Dear Sir/Madam

本人支持走線方案1-沿海高架走線

方案1-沿海高架走線優勢：

- 沿海而建，美觀及優化該區城市規劃。
- 沿海建造對區內居民影響較低，為未來人流集散高的沿海居民作好準備。
- 站點距離及車站位置為區內居民可接受的覆蓋範圍。

建議：

根據澳門半島北段公開諮詢，三個走線方案中，方案2-勞動節高架走線為較多人反對之方案，加上8月25日遊行，希望政府正視澳門居民的反對聲音，取消方案2。

- 輕軌只是本澳交通工具之一，若於公園上興建輕軌，相信對區內視覺、嘈音及空氣污染帶來相當大的影響。希望政府權衡其好處之餘，亦要顧及區內居民感受。
- 對於區內居民而言，黑沙環公園使用率較海濱公園高，而且海濱公園為有近海公園，不論基建及設施都有一定限制。相對於黑沙環公園，其原有基建及設施更為適合大人小朋友使用，而且不用重新興建地下公用設施，從而減低成本。
- 高架橋柱面積大及數量多得以承托高架橋，就方案2-輕軌基建只佔用黑沙環公園約一成面積的說法，請公開有關之報告文件，讓居民了解全部的方案資料。
- 不論是那一方案，施工期間都會存在交通影響，加上澳門半島線北段連接人流集散高地區一關關，為促使旅客或居民乘搭，建議減少免費旅遊巴士班次或延長等候時間，一方面可減少大量大型汽車在路面行駛；另一方面亦可吸引旅客使用新的交通工具，改善澳門交通嚴重擠塞的問題。

最後，相信政府會於諮詢期完結後，公佈公平公開公正的諮詢結果，謝謝！

Macao Resident

本人為黑沙環居民，黑沙環公園佔地雖廣，但也隔了一條勞動節街，澳門這麼狹小的地方，難得有這麼一個公園，為何能有其它選擇時還需要拆建一個美好的公園？本人今年剛生了一個孩子，醫生也常說嬰兒要多曬太陽才能吸收維生素，所以只要到了早晨或黃昏時間，黑沙環公園除了很多公公婆婆，會跑會跳的小孩外，還有很多嬰兒在吸收溫和的陽光，若輕軌建在上頭，陽光在哪裡呢？官員們可曾去看看黑沙環公園的使用情況？你們知道這個公園對黑沙環居民來說有多重要？

我不讚成勞動節高架方案

1. 雖然輕軌運行的聲音可能不會影響周邊住戶的日常生活，但環境方面是否亦會沒有影響？現時街上行車以及部分工程進行時，一個早上窗台邊已經可以布滿塵埃，輕軌一日運行的班次來回數十轉，運行時所帶起的塵埃是否不會影響周邊民居？
2. 澳門街邊稱得上大樹的數目已經不多，有的只是一些小樹，若在黑沙環公園上方興建輕軌，根據公報的模擬圖，公園旁邊靠近勞動節大馬路的一整排大樹就會被除去，這些大樹是經過十多年的生長，並不是模擬圖上的攀藤植物可以取代的。再者，沿海幾幢屏風大廈興建後已經導致空氣流通變差，綠化的大樹除去後，該區的空氣質素只會變得更差。
3. 我不認為將市民的活動範圍搬到地下是代表“優化”，另外，若然真如新聞稿上所指“輕軌橋墩及車站佔用約一成地面面積”，為何會需要將圖書館、活動空間搬到地下？
4. 雖然增加更多停車位是好事，但有了善豐大廈的前車之鑑，政府是否能確保於黑沙環中街興建地下停車場時不會影響旁邊的大廈？
5. 沿海高架方案中的友誼橋大馬路南站可以連接填海A區的北部，既然填海已獲批准，興建輕軌時是否應該考慮將來澳門半島與填海區連接的可能性？
6. 北區的輕軌線路是否有其他路線可行例如：依照沿海高架方案，但行經友誼圓形地時轉向東北大馬路，然後再轉入勞動節大馬路

你好，本人居住於黑沙環公園旁邊的保利達花園，就輕軌北段諮詢過程中聽見很多附近居民的聲音，當中有支持亦有反對勞動節馬路方案的，希望澳門特區政府及貴局能夠聆聽及接納廣大市民及附近居民的聲音；本人就有關輕軌北段及改建黑沙環中街地下停車場發表以下意見：

1. 輕軌北段——“環境影響評估”

貴局有否就北段三條走線方案作出詳細的環境評估？因應輕軌有機會座落在人口密集的北區，故無論對景觀、視覺、空氣質素、噪音、土地污染、市民生活空間、生命危害及周邊建築物危害等等直接影響到廣大澳門北區市民的因素都應該作出詳細評估與審核，類似現時香港地鐵每條線路都會由獨立第三方作出上述詳細環評報告，然後作根據相關報告建議而作出修正或改善方案。如若貴局在沒有詳細的環評報告底下，如何預知或審視有關輕軌工程的問題所在？繼而又如何去預防相關問題的出現呢？希望貴局能進行相關環境評估以保障市民。

2. 黑沙環中街地下停車場

特區政府及貴局較早提出在保利達及廣福祥中間的單線行車道地下改建成地下三層的公共停車場，澳門市民及周邊居民明白黑沙環新填海區有關車位供應緊張，但貴局有否考慮到在距離周邊大廈（包括保利達及廣福祥）不足10米之處向地下開掘三層停車場會否影響到周邊大廈的樁柱結構？如若在過程中鄰近建大廈的樁柱結構及居民安全受到影響及威脅，特區政府會否盡責承擔？政府又如何保障鄰近大廈居民的生命及財產安全，以免第二個善豐花園事件出現呢？懇請貴局對上述問題作出詳細研究及報告，以及應在開掘地下停車場之前對周邊大廈居民進行諮詢及講解。

謝謝！

黎生
02.09.2014

對輕軌澳門半島北段走線的意見

敬啟者：

對於 貴辦日前提出之北段走線方案，本人提出之意見如下：

1. 有關關閘站的建設：考慮到日後輕軌將延伸至粵澳新通道，本人同意將站點位置調整至關閘邊檢大樓側的地段，並採取高架方案，將影響地下管線的程度減到最低，同時能最大程度保留關閘拱門原型；而高架橋與邊檢大樓的視覺一體化效果，建議也同時考慮配合關閘拱門原有的設計。另外，也建議藉著輕軌關閘站的建設，一併檢討鄰近發財巴士站的問題，由於輕軌交通存在的緣故，希望能縮減發財巴士站的面積，或索性將發財巴士站轉變為自行車停車場規劃用地，打造綠色澳門，為日後新城A區相關配套設施的設置創造了條件。

2. 關於三條概念走線方案：根據所提供的資料，有關馬場東走線的環境與倫敦街非常類似，而且施工對民居影響最大（噪音、粉塵等），因為不建議採用。而勞動節方案和沿海方案均可行，如果選擇勞動節高架方案，站點覆蓋範圍最廣，能最大化地服務附近居民，加上建設的同時能一併解決附近的泊車問題，屬於最佳方案；唯該走線施工時與附近民居生活影響也大（因對公園進行同步施工），加上居民對輕軌的技術訊息消化不夠，以為運行時產生輻射、膠輪產生很大噪音等等，因此成為了居民強烈反對的原因，造成反而建議傾向走沿海高架。沿海高架方案並非最佳方案，首先站點覆蓋範圍不是最廣，未能最大地服務附近居民，其次施工地點位於交通繁忙地帶，預計會帶來嚴重的擠塞問題。

然而，雖然沿海高架並非最佳方案，但那也是附近居民大多數接受和支持的，說明它具有比較高的民意基礎，就算距離較遠，都願意多走幾步使用輕軌。因此，建議 貴辦可適當地順應民意，進一步對該方案作出考慮。

綜上，本人對勞動節高架方案和沿海高架方案都表示贊成。

3. 若最後採取沿海高架方案，因為該站點覆蓋範圍不廣，為鼓勵市民日後出行使用輕軌，建議可於站點與黑沙環公園、馬場東原站點設置處加建慢行步行系統，或者設置點對點小巴專線，使慕拉士和東北區的居民得以便利往返站點，從而將輕軌服務對象達致最大化。

4. 建議對所有站點設計時盡量與周邊景觀相配合，並做好立體綠化，優化周邊環境，使輕軌成為受歡迎的交通工具。

輕軌是澳門未來交通的主要組成部分，對特區日後發展起著關鍵的作用，無論對象是市民和遊客，均應該抱有“物有其用”的思維去構思有關方案。盼望 貴辦能認真分析廣大市民意見，建設出適合於澳門人和遊客的輕軌設施，優化澳門現有的交通網絡，更好地實踐“公交優先”施政理念。

以上僅以一名關注時事的市民提供之意見，不代表任何立場。

順頌台安

趙旅龍

執事先生/小姐

你們好，有關澳門半島北段走線建議沿海高架走線，這對鄰近的市民影响最少，而且對遊客觀光亦是較理想的路線；亦有利於新填海地段的未來發展，同時希望局方能與公平、公正、公開的態度反映市民的意見。

謝謝！

意見

1. 馬場東站改在中心街與馬場東大馬路交界架空建設。（盡量降低高架橋高度）
2. 黑沙環站改在勞動節大馬路與東北大馬路交界架空建設。（盡量降低高架橋高度）
3. 增設水塘站。
4. 馬場東大馬路預留位置興建側線及橫渡線用作列車調度。

走線位置：取消勞動節大馬路兩旁車位後在原馬路上興建，不再佔用公園位置，行車線數無改變。橋底保留行人道，電單車車位，巴士站。

配套：黑沙環中街興建輕型汽車停車場大樓

缺點：1)需要搬遷管道。2)搬遷行車線，路口。3)建車站期間影響路口流量。

優點：1)保留原計劃人流量。2)不再佔用公園。3)地面建多層停車場層數可較建地底為。4)減少馬場東站與黑沙環公園站重疊範圍及可擴大覆蓋範圍。5)居民所反對地底停車場/“橋底公園”將不會再出現。6)馬場東大馬路側線可停放備用列車解決居民所擔憂關閘站列車已滿載當到達黑沙環站無法上車問題。



路線圖



勞動節馬路走線示意圖1



勞動節馬路走線示意圖2



馬場東大馬路走線示意圖



黑沙環中街多層停車場
(或電動倉儲式停車場) 示意圖

你好！就輕軌北段三個走線方案，根據貴辦網頁資料，我十二分支持勞動節高架走線方案，原因如下：

1. 澳門政府建設輕軌應為澳門市民服務，並非為遊客而建，按照服務範圍及人口數據，勞動節高架走線明顯優於其餘兩個方案，對於該區居民出行往關閘或南區極為方便，反之進入該區亦然。
2. 如走線符合消防距離、環境噪音等要求，不應受一小部份該區居民為己利益反對而走外圍，不應再重顯倫敦街改線事件，就算我是新口岸區居民，也不會走到老遠文化中心站乘輕軌。同樣，若我住在東北區，坐巴士也不會走到外圍乘輕軌。
3. 在現有建築環境中建設輕軌，居民難免有所得失，就如損失部分黑沙環公園，理解政府作出補充面積。
4. 希望政府根據收集意見及顧問的技術分析，堅決採納勞動節高架走線方案，不再重走南段失敗之選。

楊小姐啟

本人同意方案，黑沙環公園走向建議，但是要做好隔音和安全措施，減小廢氣，多建地下停車位（最好100個以上）和休閒活動設施，但想保留君悅灣和海天居中間的空地。2a巴士站能建在地下，最后。若能夠不起輕軌。因為勞民傷財，作用不大，幾時建成亦不知，希望收到後回覆

海天居業主

致澳門運建辦的公開信：

本人對輕軌北區地段作了深入的研究後，發現了一個重大問題，希望運建辦能作出解答。北段輕軌如果走2線（勞動節高架走線）的話，必定途經廣华南光油站，這段輕軌道是否已經過消防評估，真的安全可行的嗎？本人曾親自量度油站埋地油罐到旁邊新建成大廈的間距為32米，而根據國家安全管理規定，加油站周邊安全距離標準為：明火或散發火花地點距離埋地油罐最少要有30米。然而，輕軌電器與軌道電網的接觸點一定會產生火花，也就是說，為了符合國家安全管理規定，同時也為了保障市民的生命及財產安全，這裏只有2米空間能用作興建輕軌軌道，並且軌道必須要與新建大廈緊貼而建，如此一來，輕軌便對新建大廈的居民造成嚴重滋擾，也為這地段的居民埋下未知的計時炸彈。未知這走線方案可有經過消防詳細評估，確保為安全、可行呢？台灣兩次氣體爆炸是對我們的最大警示，在無法預知災難何時發生的情

況下，我們必須嚴格遵守各種安全條例行事，把傷亡損失減至最低。當然，為了符合加油站周邊安全距離標準，有兩個解決辦法：第一，是把油站搬遷，空間留作建輕軌；第二是新建成的大廈搬遷，把空間留作建輕軌。但當中需要花費多少公帑呢補地、天面賠償、停工賠償等，相信費用不菲吧？您們應當告知居民。如若輕軌改走1線，即沒有以上問題，為何要捨易取難呢？（可查閱.油站周边距离安全网找標準）

岑生

2014/8/17

我是北區居民,我支持沿海高架方案,影響我們居民最少,將來新建住宅亦很多。人流暢旺。請作出妥善安排，謝謝！

鄧小姐

你好，本人不支持勞動節高架及馬場東高架，因為本人住在保利達花園附近，路線太接近民居，有噪音問題及影響景觀。

相對地，本人較支持沿海高架，因其繞外圍行走，對民居影響較少。

何小姐

我城社區規劃合作社 就 輕軌澳門半島線北段 的意見及建議

運輸基建辦公室於二零一四年七月起，對輕軌澳門半島線北段作公開諮詢，我城社區規劃合作社，就此項諮詢有以下意見及建議：

- 一、就輕軌的澳門半島線北段行經東北區的走線，政府提出三個方案，分別為1. 沿海高架走線；2. 勞動節高架走線；3. 馬場東高架走線。於諮詢期間，運建辦人員一再強調，此三方案皆為可行方案。輕軌系統的規劃、研究、建設歷經多年，政府投入大量公帑，離島段的輕軌工程亦已展開，面對澳門日益龐大的交通壓力，確實需要建設更有效的公交系統。既然北段走線三方案技術上都可可行，選用任何一個方案，皆無礙輕軌系統將來全線通車，為順利推進輕軌系統的建設，及早服務市民，東北區走線的方案選擇上，在技術可行的前提之下，特區政府應尊重社區居民的意願，充份溝通之後，選擇爭議較少的走線方案，使輕軌系統可以及早完成建設、全線通車。
- 二、此項目諮詢的資料中，鮮有談及外港碼頭站的規劃與設計。根據新城區總體規劃草案第二階段諮詢的資料，外港碼頭除了作為澳門半島線其中一站，另外將有一支線接駁新城A區與港珠澳大橋人工島。在政府暫無計劃搬遷外港碼頭的前提之下，外港碼頭在可見將來，依然為本澳重要的口岸，在疏散現有外港碼頭的人流之外，尚需兼顧未來港珠澳大橋通車後所衍生的人流。因此，就外港碼頭站的規劃，有以下建議：1. 必須兼顧未來港珠澳大橋支線的規劃與建設；2. 該站設計規格應為交通樞紐站，而非一般的標準站規格；3. 注意該地段受到《第83/2008號行政長官批示》的限高所制約，現況周邊有行車天橋穿越。
- 三、輕軌澳門半島線與未來其他輕軌路線的接駁，根據此項目諮詢的資料，青洲站將採用地下站的方式建設，將來輕軌以何種方式連接內港線，建議適時公佈相關訊息。另外，新城A區的輕軌線與半島北段線接駁站點，將成為人流集中的車站，建議在規劃半島北段線時，一併作考量。

我城社區規劃合作社
2014年9月28日

現時政府就輕軌高架三條路線諮詢公眾，藉此機會向政府反映意見，讓政府知道輕軌高架行勞動節馬路及馬場東馬路均對黑沙灣區帶來以下多種不利的影響：

1. 破壞黑沙灣公園生態環境及景觀

勞動節高架橋貫穿勞動節馬路，途經黑沙環公園、南光油站、一條樹木群及行車天橋，而兩側會靠近民居、大型公共停車場、污水處理廠等，黑沙灣公園是黑沙灣唯一的休憩區，平日大小老幼嬉戲的地方，如果輕軌高架行勞動節馬路會破壞公園的生態環境及景觀，影響周圍的光線及空氣的進入，令市民失去唯一一個良好休憩的空間，剝奪市民舒緩壓力、鍛鍊身體及增進鄰里感情的場所，嚴重影響居民的生活。

2. 破壞綠化帶

勞動節馬路沿路現時種着很多樹木，種了很多年，如果勞動節高架興建，便會失去一條樹木群，嚴重破壞生態環境，影響城市綠化，令到該區的氣溫增加，既不環保又不設實際。

3. 導致黑沙灣區交通嚴重擠塞

現時四方八面的車（營業車、發財巴、私家車、公共交通工具、電單車等）會從關閘、東北大馬路、慕拉士等經過勞動節馬路往新口岸或電力公司等方向走，路面的交通壓力已經非常大，在超負荷的情況下如果再加入高架的興建，興建時會阻塞交通，落成後令道路變得更窄，必定會造成交通嚴重擠塞，令市民費時失事。由於氹仔輕軌高架路段施工過程中，一遇上大雨時，已經出現了嚴重水浸情況，造成嚴重交通擠塞，及居民財產損失，然而黑沙環區是本澳人口密度最高的地區，雖然政府提到針對此問題有一定經驗及相關應對措施，但是否能百分百保證問題不會發生，氹仔與澳門黑沙灣區的地下管道和地下的結構是不可能絕對相同的，所以氹仔的經驗能否實用是未知之數，黑沙灣區一旦發生類似事故，後果不堪設想。

4. 影響居民生活及作息

輕軌高架經過勞動節馬路及馬場東馬路時，兩側大樓居住了非常多的民居，雖然政府告知輕軌是行膠輪，聲稱無噪音，但恐怕日久機件磨損，路過時會發出聲響，而且經過時是一定會出現震動，因為我等小市民是感受到的，現時實際上大型巴士經過，住在樓宇裡人們已經感到震動，更何況是大型輕軌電動車，而且勞動節馬路現時行車天橋是日夜不斷有很多車經過，汽車尾氣及噪音已經造成環境污染，如果再加上輕軌的加入，到時候只會終日騷擾着周圍居住的市民，令到市民生活無法安寧，自然會產生民怨，最終民怨四起，有損社會和諧。

5. 消防及安全隱患

輕軌高架無論興建於勞動節馬路或馬場東路，兩旁均有很多樓宇和建築，非常密集，街道狹窄，很多市民居住，人口非常稠密，且高架行勞動節馬路還有一個大型公共停車場，高架如此靠近民居及停車場，假如有意外或火災發生，會影響消防車及救援車隊進入，不利消防及救援工作，造成消防及安全隱患。

6. 增加交通路線的複雜性

若輕軌高架行經勞動節馬路，要經過現時的行車天橋，高橋興建於行車天橋的前後左右上下均不適宜，此舉只會增加交通路線的複雜性，影響道路使用者的安全，增加交通事故的發生率。

7. 公共健康及衛生問題

輕軌高架如果經過勞動節大馬路沿途還有污水廠，這個污水廠是黑沙灣區的污水主要集中地點，興建高架橋的時候很容易影響到污水管道，稍一不慎便會造成污水外洩，造成環境污染，後果嚴重。近來污水廠外圍向海地方正在施工，地下工程已經造成臭氣紛天；再者污水廠現時處理污水的過程，會產生臭氣，居民長期反映也未完全解決，如果再加上興建輕軌高架在此，只會令到臭氣無法散去，危害大眾市民的健康。

8. 增加人口及建築物密集度

黑沙灣區是澳門半島人口及建築物最密集的地方，在勞動節馬路或馬場東馬路興建輕軌高架只會令該區人口及建築物更密集，政府實施輕軌這交通設施本意是為市民帶來方便，唯現在不但沒有對我們市民帶來好處，反而對我等小市民居住的環境造成不利的影響，黑沙灣街道狹窄，人口稠密，輕軌高架是不適宜在勞動節馬路及馬場東馬路興建。

9. 潛在危機

勞動節高架經過南光油站，鄰近亦有一個Esso油站，如高架興建過程中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及財產損失，對居民生命財產造成巨大的威脅。

雖然政府偏向於勞動節馬路興建高架，聲稱路程較短，但只是暫時性，長遠來計，當連接新城A區時，東方明珠至關閘的沿海位置是必須要 的，因此走勞動節和馬場東方案，需加建這段路，但輕軌高架走沿海路線，這段路程則可以省去，因此實際上路程最短應為沿海路線。

由於勞動節靠近民居，而且這段路線是會經過公園、大型停車場、污水廠及行人天橋等，容易發生多種危機，因此勞動節方案是絕對不可行。

政府提倡輕軌這交通設施原意應該是利民而不是害民，我等小市民可以預知的不利因素已經太多，包括破壞黑沙灣公園生態環境及景觀、破壞綠化帶、影響居民生活及作息、導致黑沙灣區交通嚴重擠塞、公共健康及衛生問題、增加人口及建築物密集度、增加交通路線的複雜性、消防及安全隱患、潛在危機等種種問題，政府絕對不能漠視的，一意孤行。總而言之，在勞動節馬路或馬場東馬路興建輕軌高架是利少弊多，只會造成負面的影響，且沉重而深遠，因此敬請政府三思。

然而輕軌高架選擇沿海路線有以下優點：

1. 路程最短

雖然政府偏向於勞動節馬路興建高架，聲稱路程較短，但只是暫時性，長遠來計，當連接新城A區時，東方明珠至關閘的沿海位置是必須要 的，因此走勞動節和馬場東方案，需加建這段路，但輕軌高架走沿海路線，這段路程則可以省去，因此實際上路程最短應為沿海路線。

2. 方便市民出行

沿海路線 圍 整個黑沙灣區，沿海路線設兩個站為友誼橋大馬路北站及南站，亦方便市民出行。

3. 輕軌高架可成為旅遊景點，吸引遊客觀光

輕軌高架行沿海路線可以跟新口岸段輕軌高架連接 來，形成一條連貫線，市民及遊客坐輕軌時可以欣賞到沿海的風光，沿途飽覽海岸的景色，澳門又可以增加一個旅遊景點，吸引遊客，此舉可以推動本澳旅遊事業多元化發展，提高經濟效益。

4. 有利將來長遠的城市規劃

不久的將來，當黑沙灣區海邊對出的A區填海後，如果該區要開設輕軌高架路線，沿海路線是最方便及快捷連接該區路段。且沿海路線的城市規劃較為現代化，對將來的城市發展更為有利。

5. 有助疏導外來人群

人工島及 珠澳大橋正在動工，A區也正在填海，黑沙灣區與人工島及A區的距離是最近的，落成以後，外來的人會接踵而來，對黑沙灣區的交通及人口壓力會以倍數增加，如果輕軌高架興建在沿海路線，友誼橋馬路北站及南站分別可以馬上把外來的人群接上，然後分流到各區，有助疏導人群，減少對黑沙灣市區的人口及交通所造成的壓力。

6. 較遠離民居

輕軌高架興建於沿海位置，與民居的距離較遠，人口及建築物密集度較低，因此高架可以不用那麼高或貼地興建，興建高架的位置相對較遠離民居，因此對市民的生活作息影響較小。

7. 對交通造成的壓力減至最少

由於高架興建在沿海路線，位於現時的行車馬路外面，而且沿海路面較寬闊，可以巧妙運用花圃及行人路徑暫時作為車道，因此不會影響現時行車的路徑，對交通造成的壓力可以減至最少。

8. 帶動沿海經濟發展

現時沿海地區，只有一些散步及跑步到沿海邊，很少人流，但如果輕軌走沿海路線，則可以吸引更多人流到沿海地區，善用土地資源。

因此，輕軌高架走外圍沿海路線是最適合的選擇，希望政府接納大眾市民的意見。

反對輕軌勞動節高架及馬場東高架走線方案，大眾市民簽名：

御景灣

**堅決反對勞動節及
馬場東走線方案！
請到管理處簽名！**

* 內容相同的意見共2份

輕軌澳門半島線北段公開諮詢 – 澳門工程師學會意見

1. 當局需真正了解三個建議走線方案是否真正符合市民所需，是否可以就工程中有可能發生的問題和影響向市民提供多些資訊，如何減少工程對該區的影響或有正面影響。建議可將預計之施工風險，如時間及成本放入方案。
2. 應趁著輕軌工程，改善紅綠燈、斑馬線等交通設施，透過高架興建同時對地下管線進行整理及建設大型箱涵、排水溝等，從而改善地下長期管線混亂情況及增加地下渠溝的排水能力。
3. 應考慮各方面情況作出相應措施，如勞動節方案涉及路面開闊和日照權問題。
4. 關於北線轉乘站之所在位置，建議將轉乘站移至第四通道以及其他地區之轉乘站移動以縮減步行距離。
5. 勞動節方案優勢是路面較闊、覆蓋範圍及施工時對交通的影響較少，馬場東高架方案也有優勝之處，對居民滋擾較少，惟只是靠近中葡職中。
6. 市民未必能理解到工程實際情況，建議當局能向市民多發放資訊，深入淺出，應用圖像、宣傳片、模擬噪音比較，讓市民更容易理解方案理據及工程難度，此外，亦應考慮到將來景觀及未來發展，這是市民所顧慮的事。
7. 建議政府提供三個方案的環評報告，讓市民更理解方案上對採光，通風，噪音，震動及景觀等因素所帶來的影響，以及可採取的一些緩解措施，以釋除市民的疑慮。
8. 由於現在市民的知情權比以前更多，因此當局應時刻回應市民所需，解決問題，輕軌方面與市民的互動亦應持續至完工。
9. 新城填海A區工程進行中，根據之前的規劃建議，輕軌澳門北段將會延伸到將來A區，因此現時需考慮及提早分析三個建議與A區的連接，並預留空間作為將來的輕軌工程向A區的延伸。



澳門機電工程師學會

The Macao Institution of Electrical and Mechanical Engineers (MIEME)
Associação dos Engenheiros Electrotécnicos e Mecânicos de Macau (AEEMM)

地址 澳門羅理基博士大馬路 600 號五、
第一國際商業中心，1505 室 網址 www.aecmm.org.mo
電話：2883-8511 傳真 2883-7701 電郵 info@aecmm.org.mo

本函編號：0902/AEEMM/2014

李鎮東主任

澳門特別行政區運輸基建辦公室

事由：輕軌澳門半島線北段及南段優化方案諮詢意見

尊敬的李主任：

感謝貴辦公室近期就題之諮詢方案，多次到來澳門機電工程師學會會址作介紹及推廣，本會同期組成諮詢工作小組並作出研究，經分析相關意見後，現就【輕軌澳門半島線北段及南段優化方案諮詢】遞交本會的意見，以供辦公室參考。

如閣下就澳門機電工程師學會的意見內容有任何疑問，請隨時與本人（電話：[REDACTED]，電郵：[REDACTED]）或本會聯絡（電話：[REDACTED]，電郵：[REDACTED]）。

專此道達，順祝 台安！

澳門機電工程師學會理事長

鄭偉文

鄭偉文工程師

機電工程師學會交通運輸委員會整編

二零一四年八月十四日

1



澳門機電工程師學會

The Macao Institution of Electrical and Mechanical Engineers (MIEME)
Associação dos Engenheiros Electrotécnicos e Mecânicos de Macau (AEEMM)

地址 澳門羅理基博士大馬路 600 號五、
第一國際商業中心，1505 室 網址 www.aecmm.org.mo
電話：2883-8511 傳真 2883-7701 電郵 info@aecmm.org.mo

輕軌澳門半島線北段諮詢意見

2014 年 8 月 14 日

輕軌，作為一個服務於大眾的公共工程，除了要注重經濟效益和技術難度外，也要考慮到大眾服務這一主要的性質，其對社區日後發展的效應也不容忽視。輕軌提供的不僅是一種便利市民的交通方式，更為附近的居民帶來更便捷的生活方式，以及更多的商機。從這個角度考慮，讓輕軌路過居民區是個必然的選擇。勞動節高架和馬場東高架的社會效應會更好。

但進一步來講，勞動節高架的路線，本身已經有相當多的公共交通線路經過，而且車道多，交通已經是比較順暢的，輕軌的另一個目的是提升市民的生活環境質素，但勞動節高架路線對該區本身已缺乏的公共休憩地有一定的影響，最終是否便利了市民的出行但另一方面又降低了市民的生活質素呢？這問題我相信要得到當區居民的共識才可決定選擇該路線。

至於馬場東高架，其覆蓋範圍的大部分與勞動節高架重合，而且靠近老城區，能夠為市民提供更多的便利和機會。但其街道狹窄和倫敦街相同，除了要解決消防等技術性問題外還要平衡兩區居民利益等的政治性問題是為比較困難的。工程當然要考慮成本和技術難度。從這兩個方面來講，沿海高架是最佳選擇。但是由於覆蓋人口過少，而且沿線豪宅眾多，難免受人非議。

針對以上問題澳門機電工程師學會經過會員的討論後認為只要對沿海高架方案或勞動節方案作出一些規劃調整，而調整後的方案相信可以達到有利於當區發展及提高市民生活質素的雙贏結果。

2



澳門機電工程師學會

The Macao Institution of Electrical and Mechanical Engineers (MIEME)
Associação dos Engenheiros Electrotécnicos e Mecânicos de Macau (AEEMM)

地址 澳門羅理基博士大馬路 600 號五、
第一國際商業中心，1505 室 網址 www.aecmm.org.mo
電話：2883-8511 傳真 2883-7701 電郵 info@aecmm.org.mo

沿海方案：

參考世界各地及鄰近地區，大眾運輸站點的設立除了提供居民上落車的作用外更有吸引人潮聚集作用。因此可以考慮把原先沿海高架的友誼橋大馬路北站向關閘方向前移至近馬場東大馬路路口，可以增加北站的服務人口，另外增加友誼橋大馬路南站的總面積，增加各種配套，例如商場或政府綜合服務處，另外可以建設一條自動步行系統連接未來新填海的 A 區，可以吸引更多市民使用南站，同樣可以增加服務人口。

勞動節高架：

現時勞動節馬路為三線單向行車，兩邊設有路邊計時停車位，一邊為行人路再到大廈建築物，另一邊為行人路連接公園，公園與大廈建築物再有一行人路相隔。整體的寬度足夠輕軌高架的設立，現時要佔用公園用地以設立高架橋的橋墩的設施，但未來輕軌建成後應該可以減少勞動節大馬路的地面交通負荷，因此建議高架橋向橫移，橋墩設立於現時路邊計時停車位，保留原先的公園用地外還可以利用高架橋橋下空間擴大公園面積。最終使勞動節大馬路變成二線單行行車，兩邊仍可保留停車位，只是近公園的停車位是位於高架橋下，而公園用地可以適合原本的行人路及路邊停車位，當然新增的公園用地同樣是位於高架橋下。

3



澳門機電工程師學會

The Macao Institution of Electrical and Mechanical Engineers (MIEME)
Associação dos Engenheiros Electrotécnicos e Mecânicos de Macau (AEEMM)

地址 澳門羅理基博士大馬路 600 號五、
第一國際商業中心，1505 室 網址 www.aecmm.org.mo
電話：2883-8511 傳真 2883-7701 電郵 info@aecmm.org.mo

澳門半島線南段城市日高架走線

經優化後的南段走線改走外圍的孫逸仙大馬路外側新增的填海土地，某程度上回應了皇朝區居民的訴求，因此走線的安排基本上已得到社會的接納。澳門機電工程師學會支持現時的設計方案，另外對行經觀音像前路段的優化方案，本會認為優化方案一，輕軌車道在接近觀音像前降至地面，列車於綠化緩坡下經過，本方案除優化行人步行路線外更可增加綠化的面積，因此本會認為該優化方案比較可取。但本路線中的南灣站及西灣站因兩個站點都是設在水中央，形成一個孤島的型式，所以對外連接的通道設計必定要考慮到發生事故時市民避難及疏散的便利性，也要考慮站點的對外連接通道必需合乎消防等救援工作的標準要求。

其他方面意見

由於輕軌的路線規劃是一門科學的專業，本會深信運輸基建辦公室也同意這一點：在任何新路線的安排上，建議 貴辦公室可展示更多的資料包括：

- 電腦模擬效果，反應整個線路在安排上的情況；包括路線安排對其他交通運輸工具的影響；到目前為止，這方面我們所見不多；
- 人口政策與方案的考慮的對接；大部份考慮只是覆蓋範圍，但缺乏介紹該區在未來人口的發展情況；
- 新城規劃政策與方案考慮的對接；同時，由於北段靠新城 A 區及港珠澳大橋落點，其對接是未來的一個重要考慮因素，免日後的問題；
- 交通規劃，特別在工程過渡期的路面交通安排；現時澳門這方面已成嚴重的問題；
- 其他設施（如：地庫公共停車場）對市民帶來生活優質生活介紹，要急居民所急。

4

澳門半島線北段公開諮詢意見

本人就輕軌澳門半島北段走線，其中經過關閘拱門位置的走線方案提出異議。

關閘拱門以紀念物的級別法定為本澳的文物，它對於澳門的歷史有著極其重要的標誌性，而在其建築藝術性方面，亦是本澳獨無僅有的一座西方古典拱門樣式拱門，更是本澳市民長久以來的集體記憶，所以是一個集合歷史意義、藝術意義和社會意義三個方面皆極其重要的文物，在紀念性、古老性、真實性、原始性、稀有性、獨特性和模範性上都可無疑。

根據第 11/2013 號法律——「文化遺產保護法」，其按照現時國際上的標準，特別為被評定的不動產引入「緩衝區」的規定，目的在維護被評定的不動產的觀感。雖然具體緩衝區的範圍仍有待相應的行政法規所訂定，但基於尊重法律精神，在未有明確緩衝區範圍的情況下，更應該採取謹慎和嚴格的态度對待文物的保護，包括其景觀。

參照輕軌澳門半島北段走線公眾諮詢文本資料，輕軌將以高架形式在現有關閘邊檢大樓和關閘拱門之間的空隙經過。雖然 GIT 公開解釋受到現場條件限制，走線無法採用地底方案，諮詢文本方案是經綜合考慮後的最佳方案，並且聲稱已兼顧了關閘拱門的景觀和保護。然而單憑兩張效果圖，欠缺更詳細的技術資料和圖則的情況，很難令人信服有關決定和方案的可靠性，甚至懷疑有關效果圖存有誤導的成分。

按照本人的現場視察，邊檢大樓和關閘拱門之間的距離，最窄之處應沒有 10 米。以 GIT 一般向外界發放的資料，雙向行車的輕軌高架道，其整個結構將有約 10 米的寬度，所以，如果不拆除現有邊檢大樓的部分建築空間的話，高架軌道很大機會有部分位置在關閘拱門的正上方經過，即使不是正上方，兩者在水平方向上亦可以說是零距離。這樣的情況，如何稱得上對文物的有效保護？

第 11/2013 號法律是一項代表著全澳市民利益的立法會所訂立之法律，是位階較高的法例，公共部門和市民都要嚴格遵守和給予高度重視，為了充分履行有關法律，行政當局亦應設法和不惜一切可動用的資源，以體現法律的嚴肅和崇高，不能以輕率地用各種藉口而繞過有關法律，以致脅迫相關意見部門或機構推行通過不合理的方案。所以，對於關閘站及其延伸走線，仍需要從長計議，不應倉促拍板。

本人提出以下建議：

按目前諮詢資料，關閘站將會是第一期輕軌澳門半島段的北端尾站，將預留延長軌道接駁至未來新增的澳珠跨海新通道位置的站點(青洲站)，以將未來進一步連通至澳門半島第二期輕軌，形成環繞澳門半島的輕軌環線。再往遠來看，新城填海 A 區也將有軌道交通，按之前發放的規劃資料，A 區軌道交通的一端將會在東方明珠至關閘之間的沿海位置接入第一期輕軌線，而關閘至馬場東大馬路之間的馬場北大馬路走線正是現時諮詢的三個走線方案的必經路線，區別只是關閘站出來後的首站，方案一是位於友誼橋大馬路，而方案二和三的站點都是位於馬場東大馬路。無論如何，馬場北大馬路這一段的設計都要兼顧將來 A 區軌道交通的接入。

另一方面，澳珠跨海新通道正在規劃建設中，落成後將會是澳門與珠海之間的新門戶，甚至將會取代現時的關閘出入通道，尤其是人流的出入境。面對這個變化，無難現有的關閘邊檢大樓以致整個關閘廣場及其周邊，將會有一個更大規模的重整，所以，如果輕軌的走線和站點的设置只是僅從現有環境上考慮，則未免欠缺前瞻性和宏觀性。不難想像，現有關閘邊檢大樓將因應新的功能變化而會作出更新換代及重建，那麼輕軌關閘站是否可融合到新的關閘大樓中呢？因勢利導，輕軌軌道更可隱藏到大樓之中，而無須像現時的方案那樣非必要從僅有的狹縫中經過。

1

按照詢文本資料計劃的關閘站將緊貼現時的關閘行車隧道和關閘警察設施而建，明顯地與居民點形成阻隔，局限了關閘站只是服務出入境的市民和旅客。早前有規劃師一組組破，每小時 14 萬人的輕軌運載量，相較於日均二十萬的出入境人次，很大機會是每班從關閘開出的輕軌都是滿載的，根本沒有餘裕搭載之後站次的居民乘客。雖然這是一個粗略的估算，未有綜合其他的交通工具，但這個亦可表明輕軌對於關閘的人流而言，只是其中一項交通分流手段，因此，關閘站的設置並非急切。

關閘站與之後的馬場東站(或友誼橋大馬路北站)相距約 600 至 800 米，這與計劃興建中的氹仔馬場路步行系統的长度相若，而該步行系統之目的亦是方便氹仔低地(即薄草、花城一帶)的居民點與輕軌運動場站的連接，所以如果第一期的輕軌澳門半島北段只是建造至馬場東站，只要透過步行系統，還是可以服務得到關閘的人流。待輕軌的設施融合關閘大樓重建時，加上青洲站亦已準備就緒，才完成整個澳門半島北段的路線。

其實上述的安排還可以有一個更宏大的方案，GIT 不時向公眾發放資訊，表示受到現實環境的制約，若輕軌設計為地底走線，在工程施工時會遭到很大困難，並且需時日久，不利城市的日常運作。因而多次排除輕軌地底走線的方案，同樣包括現時的關閘走線。然而，對於新城填海 A 區的軌道交通而言，由於這是一個未建設的新區，輕軌將會是優先建設的基礎設施，那麼，為著城市未來的可持續發展，輕軌走線地底化在新城 A 區應是首選方案。上面已提到 A 區軌道交通的其中一端將會與半島北段相接，既然 A 區線已是地底線，則半島北段的相接線也必然需要作出特別處理，所以，如果把半島北段輕軌高架線終結在馬場東站，則餘下的關閘站和青洲站線段可大膽地設計成地底線而直接連通至 A 區線。

馬場北大馬路本身位於沿海位置，完全可參考內港河線方案造成地底線，利用關閘大樓的重建與機，創造較大的施工場地而把關閘站也設計成地底設施，關閘出來後就利用紀念孫中山市政公園地底繼續輕軌的走線，然後與澳珠跨海新通道的工程再作出配合建設青洲站(諮詢文件中在孫中山市政公園附近有一段路線標示為過渡斜坡，是否意味著本身就考慮青洲站為地下設施？)，則整個線段地底化是具有條件的，更大膽的構想是，半島二期輕軌線也應該是全線地底化(不僅僅局限在內港河線段，形成完整的貫通內港和新城 A 區的二期線，而馬場東站位置將會是一期和二期線的轉乘點，擔當高架線和地底線的交通。(若果公眾諮詢的結果是選擇方案一的沿海走線方案，則整段沿海位置的走線也應該以地底形式來建造，把交通運輸設施盡量地底化，才是城市可持續發展的方向。))

澳門與內地的交往與日俱增，而過關的門戶安排亦會與時並進，不會永遠局限在關閘這個位置。現有的蓮花大橋口岸、青洲跨海通道關口岸，都尚有很大的發展潛力，加上計劃中的跨海新通道、港珠澳大橋口岸，以至待區第四屆政府將會啟動的內港河底隧道，逐漸會對出入境作出分流。今天不能解決的問題，難保他日沒有轉機。

城市建設不能總是簡單地重複使用加法，把東西無序地層層疊加而最終擠垮了城市的形象，適當時亦需要減法，或先減後加。輕軌系統是本澳的世紀工程，其肩負的重任加上建設時艱巨，標誌著其不會是一項短命的設施，建成後將會長久屹立在澳門城區之中，成為城市的新標誌。與其勉強把關閘站和相關走線倉促定案和上馬，倒不如再作從長計議，無論採用地底或是高架形式，輕軌關閘段都應該要加入至整個關閘大樓和周邊位置的重整計劃中，作出一個可持續發展的更佳方案。目標是配合文化遺產保護法的精神，使關閘拱門所承載的文化遺產意義得以延續和世代相傳。

一關注文物保護之市民

2014 年 9 月 1 日

2

澳門文遺研創協會

Associação para o Reinvenção de Estudos do Património Cultural de Macau
Macau Cultural Heritage Reinventing Studies Association

輕軌澳門半島線北段及輕軌關閘站建設方式意見

輕軌澳門半島線北段項目全城熱議，令運輸基建辦公室以兼聽，面對各界的關注。所謂「百川匯海，眾志成城」，居民提出出行、社區、環境、景觀、噪音、光害、空氣等多元訴求，就是希望找出輕軌對周邊居民影響最低、效益最大的方案。本會深信資料越多元，考慮越周全，故不避鄙陋，嘗試從歷史文物的角度，為討論添加一些新素材。

輕軌關閘站是澳門半島線北段輕軌項目的亮點。關閘建於 1574 年，最初是一座中式城樓，坐鎮於半島蓮花莖上，設有城門，其上有三層樓閣，既是華人來澳的必經之路，又是貨物集散之地。1871 年，葡人加強管治，改城樓為拱門，人貨交流更為暢通。1993 年，關閘出入境大樓落成，具象徵意義的拱門地標被保留下來。今天的關閘口岸則於 2004 年投入使用，號稱全球最繁忙的關口，為源源不絕的人流和貨運提供關防、檢查、完稅等海關服務，她掌管澳門人的衣食住行，通關暢順則民生無缺，壅塞則民生匱乏。

輕軌是澳門的百年大計。今天的澳門人摩肩、數相擊，為興旺發展帶出負面疑慮。人擠車困之局不得疏解，民怨遲早噴發，旅遊城市勢必蒙污。因此，大家都指望輕軌是解困靈丹。問題是，關閘廣場的需求已超出原有的設計，難以再容納輕軌系統。今天的關閘，發財巴的停車區經常擠塞；人流都擠壓在連接出入境大樓的兩條有蓋通道上，以關閘拱門為標誌的景區，既不通人，景觀又被新加設的地底巴士總站通風系統所割裂，古跡無色。此外，地底巴士總站夏天悶熱非常，巴士出入口形成瓶頸。關閘就是澳門的縮影，地獄人擠，大運輸量的輕軌系統，會否把旅客送到一個更擠迫的區域，造成更大的擠壓？

輕軌和關閘都關係民生，兩者都必須運行於最佳狀態，方能為澳門帶來真正效益。在有限的空間內既要加建輕軌高架橋，又要不劣化現狀，確實是強人所難。我們認為最有效的方法應是重新規劃關閘，按將來的需求和人流走向分配設施的空間。簡而言之，發財巴上落客點、的士排隊站、巴士總站、輕軌車站都是接駁設施，目的是疏導兩地人流。故此應集中在出入境大樓的四周，縮短各設施之間的行走距離。相反，歷史文物關閘拱門、廣場的景觀裝飾、旅客等候區和發財巴停泊區，則屬於功能空間，可安置於較接近民居的區域，與週邊的商業配套設施比鄰相接，融為一體。

輕軌工程是項民生工程，核心意義在於長遠優化澳門居民的生活素質。居民的需求是多元的，非有遠見的全盤政策不可。「頭痛醫頭，腳痛醫腳」，將新的交通設施插入有限的空間，交通死結將越趨越緊。有關部門應針對交通流量作整體梳理，還原關閘暢通無阻的歷史常態，才能締造宜居城市。

1. 我認為公眾諮詢場人數太多，而且有傳媒在場感到有壓力，可否考慮為御景灣居民安排獨立會議？因有不少住客想反映意見，而且輕軌的走線影響不少的座數，居民都想了解相關方案是否可行。同時，想知道現時政府是否傾向勞動節高架方案？因側重相關走線的報道及宣傳比較多。
2. 我贊成勞動節方案，因為此方案使用的公帑較少，服務人群較多。
3. 我認為今早電台節目有關輕軌北段諮詢講解，以官員的回應為主，沒有太多機會讓市民發言。
4. 我贊成沿海高架走線，同時我認為是次宣傳過分側重勞動節高架走線，有偏頗誤導市民的成份。
5. 我希望約見運建辦作閉門會議，如果未能安排，我們亦會組織居民參與公眾場。此外，運建辦網頁公佈的北段資料有偏向選擇勞動節高架方案，既然有立場，就應該有誠意，運建辦發佈的訊息很虛，令市民沒有信心。
6. 2009年的方案為沿海走線，為何現時更改為勞動節走線？另外，在了解相關資訊後，我不支持勞動節高架走線，因為會影響黑沙環公園。
7. 我很擔心勞動節高架走線會影響黑沙環公園。
8. 我支持二號勞動節高架走線。
9. 我認為黑沙環公園環境優美，植物也是剛剛長成。該區老人和小孩喜歡到公園休憩，公園更是區內的重要資產，不希望輕軌建設影響公園。而且，附近住宅臨立，擔心施工期長和施工期間的空氣污染和噪音等問題。本人建議選擇其他地方興建輕軌，我未詳細了解走線，但認為沿海方案較好，因影響較少。
10. 我留意到運建辦網上新聞稿表示7月3、4日聯同地區團體落區收集社會意見，新聞稿附圖上看到代表訪問到該區其中一間面包店的店員，我因熟悉對方而知道該被訪者是勞工，建議政府落區收集意見時應客觀及多入住宅，諮詢對象應以居民為主。另外，希望知道輕軌北段走線與黑沙環公園停車場是否為兩個項目？如是，應該向公眾解釋，免得讓公眾誤會支持黑沙環公園停車場而支持方案二。

而上週，我到訪設於科學館的輕軌展廳，在展品模型中，有一項展品展示交通工具的聲音，我建議政府向市民諮詢北段三個走線方案時，可增加相關的數據資料，向市民展示噪音與民居影響的實例，這才可讓市民平衡方案的利弊。

另外，我認為諮詢應爭取時間，建議多以電視、電台等形式進行宣傳推廣，讓該區更多居民知悉方案詳情。同時，建議諮詢時收集到的意見日後原文對外公開，給市民知悉。
11. 我反對北段興建輕軌，因為有噪音，且會對公園造成污染，我認為沒有需要建輕軌。
12. 我支持勞動節走線方案。
13. 我贊成勞動節高架走線，反對沿海走線，因為沿海走線不便市民上班上學。現時反對居民只屬少數，政府應以大眾為依歸，而且現時公園設施管理不足，冀望日後能同時優化。最後，亦期望輕軌澳門半島線工程儘快開展。

14. 我反對於黑沙環中街興建停車場，由於該區大廈繁多、街道狹窄，如果興建地下停車場，擔心附近樓宇有發生倒塌的危險，屆時責任誰負？我建議於海邊較空曠的地方興建。
15. 我反對於勞動節大馬路興建高架橋，害怕所住的廣福祥大廈有機會發生類似善豐花園的事件，對樓宇的結構造成損毀，有倒塌的危險，責任誰負？
16. 我支持方案一，反對拆毀黑沙環公園建輕軌，要保留市民休憩的地方。
17. 我不是黑沙環居民，只是有朋友住黑沙環，代為反映意見。認為黑沙環公園不是休憩地方，該區市民的活動聲浪太高；我建議不要進行諮詢，要以方便居民為優先，配合工程要求就可興建。
18. 我想知道意見收集後，會否以意見數量來決定興建哪個方案？我支持方案二，因為實用性較大，方便市民。
19. 集合部分保利達居民意見，較多人支持方案一的沿海走線。我們看到政府相關報道，指方案一的站點亦只需要多步行十分鐘，不算太遠，是可以接受的距離。同時，發現有部分長者被社團代表支持方案二，但長者並不知情。
- 我不建議路線走入黑沙環，因為不希望旅客走入黑沙環區，造成人流過多；而且區內住宅有較多僭建問題，不建議在該區打樁，擔心會影響建築物的地基，亦擔心輕軌有意外事故，途經公園會對老人和小孩有影響。另外，建議延長諮詢期，希望收集更多意見，同時想知道是否支持者較多的方案就會成為最終決定的走線方案？
20. 我反對走勞動節高架走線，市民習慣曬太陽，對公園有感情。我支持方案一，沿海走線，建議輕軌全線走外圍。
21. 我支持方案二，認為馬路較寬，適合興建輕軌，而且覆蓋人數較多。我覺得方案一不方便市民，如選方案一不如不要起，浪費公帑。
22. 我贊成方案一，反對方案二，支持保留公園。
23. 我贊成方案一，沿海興建。建議像龍環葡韻一樣，透過步行系統接駁，北站可接駁至君悅灣，南站可接駁至海一居。同時建議優化海濱走廊及友誼大馬路的交通。此外，不贊成建地下停車場，如果挖掘地下三層的停車場，恐怕對周圍樓宇構成影響。
24. 我認為北段走線需要保留公園。輕軌談了多年，遲遲未建成，建議政府集中一間公司負責興建、管理、營運，才能行之有效。
25. I very support May day program, and this program is very interesting.
26. 澳門車位難求，我贊成興建地下停車場。澳門政府不應遷就小眾而破壞大眾利益，而且輕軌興建範圍屬公家地，政府應採取主導，以方便居民為前題推行輕軌走線。

27. 我支持勞動節走線方案。

28. 我支持方案二，但對輕軌為何不能走地底提出疑問。同時，想了解基本車站的大小和會否有商鋪配套。另外，新馬路人口稠密，想知道澳門線會否延伸至該區方便市民。

29. 我認為興建輕軌的目的是為了提高本地居民生活的質素，因此不要對居民造成滋擾。同時，該區有較多賭場工作者，有輪班情況，早上都需要睡眠，擔心施工期間居民會受到噪音影響休息，所以如果輕軌需要以高架方式行走，應選擇方案一；如果黑沙環馬路地下管線不多，能以地底方式行走，則支持方案二。

30. 我支持勞動節走線方案。

31. 我是永寧廣場居民，我支持勞動節高架走線。

就建設三層地下停車場，我的建議如下：於停車場的其中一層，或者加建一層用以設置小型圖書館及乒乓球室，因為兩項活動佔地面積小，可有較多的活動空間。同時，亦可建幼稚園及超級市場，方便家長接送小孩，或購物時可以停泊車輛。我贊成地底及室內增設活動設施，避免冬冷夏熱，中午晚上都可以有自由活動的空間。

32. 強烈擔心輕軌北段的建設會影響沿線物業安全，我想查詢如果因為興建輕軌而導致沿線任何一幢物業造成損毀，責任屬誰？

33. 我支持輕軌走沿海方案，不要興建地下停車場，不要拆除公園。

34. 我們支持第二個方案。

35. 我住在美蓮大廈，即祐漢公園附近。我們很多街坊都贊成勞動節高架走線方案，因為可以讓較多市民受益。若建沿海高架走線，能享受到坐車的好處的居民便會較少。但如果走線經黑沙環公園，廣福安和保利達的居民一定會反對。

以前政府曾經想在黑沙環設置美沙酮衛生中心，當時廣福安、廣福祥、保利達的居民聯合反抗政府。所以，他們為了保護公園或自己的利益，一定會作出反抗行為，不會讓輕軌經過黑沙環公園以及勞動節大馬路。我覺得，他們是為了自己的利益，而沒有考慮澳門北區的居民，他們只是希望黑沙環公園以及自己的景觀不改變，但他們沒有為全北區的市民著想。

如果輕軌經過北區，市民會更受益。因此，如果廣福安那邊的居民群起投訴時，我希望政府能夠堅定自己的立場，因為我們北區很多的市民都很想輕軌能夠經過勞動節大馬路。政府代表曾說過輕軌跟黑沙環公園可以同時存在，所以建議政府可跟反對的居民保證黑沙環公園在輕軌建成仍能保存，我相信雙方協調定能想出好的方案，在勞動節大馬路興建輕軌是可以的。

36. 我支持勞動節走線方案。

37. 我們是廣福祥的居民，很反對輕軌經過廣福祥的公園，因為我們的小朋友都在這裏休息玩耍，如果輕軌在公園經過，會覺得造成很大的騷擾。該區難得有一個這樣的公園，我是非常反對輕軌在那裏經過，希望政府能慎重考慮，或者可考慮在地底經過都沒有問題，但是不能在高空經過。

38. 我是住在黑沙環附近的居民，我反對輕軌經過勞動節大馬路，因為這區的居民比較多，如果輕軌經過勞動節大馬路，對附近居民影響很大，建議走沿海。因為將來有新區，為將來建設設想的話，未來新區也會有很多人使用輕軌，現在的方案只能滿足局部居民的出行需要，但將來填海區完成後，該區也會有很多居民。所以輕軌設在海邊是最好的，對現在的居民影響最少。澳門政府如果有心重整公園設施，滿足市民需求，隨時都可以，不需要等建輕軌才重建。輕軌高架橋離民居這麼近，對居民將來的影響是很深遠的，所以我支持沿海高架走線方案。

39. 我認為沿海高架走線應該會比較好，如果按政府所說興建沿海走線方案會引起關閘至氹仔主幹道塞車的問題，我覺得始終還有另外兩條線路可以走，怎麼也比經過黑沙環公園那邊好。我認為黑沙環公園是澳門唯一一個比較像樣的公園，如果輕軌在公園上方經過的話，變成了公園在橋底，我覺得不是太好。

40. 輕軌有三個走線方案，第一個是沿海高架，第二個是勞動節高架和第三個馬場東高架。依我看，北段在勞動節大馬路有站的話，新發展區就不會設站了。我意思是政府要善用海皮，經濟效益會較好，投資額少一點，影響亦較少。輕軌主要乘客都是遊客，如果在澳門要乘搭輕軌去上學讀書是沒有可能的，大家都只是坐巴士。

我的意見是如果沿海邊的海皮興建，成本差不多會減少一半。如果運營想賺多點錢開多點線，就進裏面開多一點。

41. I am very support May day program.

42. 當然支持三號馬場東高架走線。一號線海邊都沒人坐，三號線可以運載更多人，交通會好一點。如果建沿海走線沒有人搭，哪興建輕軌有甚麼用？若要方便居民的話當然是選擇三號走線。

43. 我住在廣福祥，我很反對輕軌在樓下的公園經過。因為整個地區有綠色環境的就只有黑沙環公園，若在這裏建輕軌，不單只破壞環境，還會產生噪音。我主張你們將輕軌建在外面，走外圍。希望你們能夠聽取我們的意見，我是極力反對的，不贊成走勞動節大馬路。

44. 我住在廣福祥，對於輕軌走線途經黑沙環公園，首先我的立場是反對的。理由有很多：第一、公園本身是黑沙環唯一的大動脈，經公園建輕軌就等於堵塞一個人的血管。因為在公園上建輕軌，市民在那裏做運動，心理壓力會很大，隨時隨地在頭頂上有一輛車飛過，所有在那裏做運動的人都不喜歡的。第二、太靠近住宅，無論是低層還是高層，若三至五分鐘一班車經過，上夜班的居民在白天根本睡不到覺，房屋等於送給政府了。

另外，運建辦說走沿海線只能覆蓋一萬多名居民，但是不要忘記，現在政府說會在填海A區建公屋就有二萬八千戶人，每戶住三人，覆蓋已經有八萬多人，還有私樓呢？另外那裏還有港珠澳大橋的出入口，為甚麼不能走A區呢？

建議輕軌選線經A區原因：第一是口岸線，第二是公屋群，第三是沒有爭議，政府落實興建便可馬上興建，有這麼好的地方政府不選擇，為甚麼硬要經黑沙環公園呢？

另外一個問題是，輕軌走外圍究竟會有甚麼問題？是否土地早已批給開發商後政府拿不回來呢？以我的立場，這個公園是絕對不可以動，因為政府只是不停想侵蝕我們市民的利益，之前就曾建議拆公園建街市，最後市民反對，政府就不建了。現在又在想拆公園建輕軌，就是說，你們每時每刻都在想侵蝕市民的利益。

45. 我覺得建輕軌要配合港珠澳大橋，走勞動節大馬路經過公園會好一點。如果是建沿海線我覺得就不要建了。如果走慕拉士大馬路的話，我覺得有一個站需要改，東北站選址改一下會更好。
- 不知道政府有沒有計劃在高士德興建輕軌，如果不會，我覺得走慕拉士大馬路這條會好一點。如果在高士德大馬路有輕軌，我覺得最好是建在勞動節大馬路，經過黑沙環公園。建成後就可以配合港珠澳大橋，別人來了再往前走一點就會知道這裏有一個輕軌站。如果建在慕拉士大馬路，別人出了港珠澳大橋，就不知道有輕軌。
46. 對於輕軌，香港報紙有報導指可以走地下，不用走高架橋，這對澳門的整個環境都有好處。
47. 對於輕軌北區走線，我覺得沿海高架會較適合。因為填海A區以及港珠澳大橋落腳點都在那邊，如果走沿海走線，將來A區以及港珠澳大橋落腳點的人流集散會更容易。如果走勞動節大馬路，無形中會令A區以及港珠澳大橋的人流又要花一段步行時間才能到達輕軌站。這些是百年大計，如果將來能再填海的話，也是需要方便人流集散。而且那邊的地下線網以及渠道本身已經規劃好，雖然以前很複雜，但現在建沿海高架走線可以重新規劃，再建起來甚麼事都好辦。上面是高架，下面可以增設一條四線或六線的車道，對於日後通往A區或港珠澳落腳點的車流和人流會更加方便，萬一有甚麼事都方便處理。
48. 我選擇沿海高架走線，設計比較好一點，適合一點。
49. 我建議勞動節高架走線，同時興建地下停車場。
50. 我選擇馬場東高架走線方案，因為較接近民居，亦方便日後居民使用。現在政府的取向似乎是選擇勞動節高架走線，經黑沙環公園也不是不可以，但最不理想的就是沿海高架走線。
51. 勞動節高架走線會途經黑沙環公園，但因為公園面積很大，且靠近住宅區，且該區是澳門人口最稠密的住宅區。政府在這裏建輕軌會破壞公園，而且噪音對市民會有很大的影響。這裏附近就有保利達、廣福祥、廣福安、裕華、環宇天下、金海山以及唯德幾座大廈，所有的住宅居民加起來有幾萬人居住，老人家、傷殘人士及小朋友全靠這個公園呼吸新鮮空氣和做運動。如果政府過來破壞這個公園，等於謀財害命，希望政府能細心地想一想，整個公園這麼好，不能在這裏建輕軌，建議可在外圍海邊建，在公園建輕軌沒用，我們走去海邊都只是五、六分鐘，很近，為甚麼政府非要在這裏建？建設輕軌會影響到所有住在這裏的居民，而且運營時播放的聲音也很大，澳門的市民大部分都在賭場工作，白天晚上都有人上班，無論白天晚上都要休息。
- 希望政府儘快取消第二條走線，給這裏的市民安居樂業，給老人家、傷殘人士、小朋友安居樂業。希望一定要取消第二條走線，澳門地方很小，在海邊建沒有問題，但是建在勞動節大馬路，我們住在這裏的居民都不會喜歡，希望政府細心了解這裏的情形才決定。
52. I very support May day program.
53. 看到這次公開諮詢後，我覺得二號走線比較理想，始終重整公園對大家都會有利，雖然可能會有一部分人提出反對，但我覺得應該為大眾居民著想，我贊成二號勞動節高架走線方案，而且輕軌也方便我。
54. 輕軌北區走線不可以走勞動節大馬路黑沙環公園，要走海邊，不會吵到居民。

55. 我覺得輕軌就像一片樹葉，有沒有見過樹葉？有一條主線再分出很多的支線。政府建主線出來，即建了高架後你可以不通車，別人投訴你哪段路線，你就不要在那段路線通車，這樣他們就沒話說了。

政府先在沿海建了主幹線，然後再討論哪裏有需要就再延伸進去，這麼簡單的事情政府也想不到？難道一開始建就要全部完成，以後就不能改？不是的，可以改的。建議政府先沿著海邊建設輕軌的主線，做個開頭。你看過樹葉吧？樹葉上中線是實線，再加上虛線散出去，虛線就是街道，哪裏需要輕軌入街道的，你就可以接駁進去。首先做一條實線，做一條主幹線軌道出來。之後誰要輕軌的，就建一條線進去銜接，這樣就可以解決了。誰投訴哪條線路不對的就不通車，市民投訴哪條輕軌繁複或其他，反正政府經常建很多東西出來也不用的，天橋也不用，天橋電梯也停了，有甚麼所謂，市民可以不用，政府錢多的是，建了很多無謂的東西，也浪費了不知道多少錢，現在也不差那點錢。你們建一條市民也無可挑剔且不會影響他們的主幹線，再慢慢建一些分叉線銜接去主線就解決了。

56. 我是住在黑沙環公園附近的，平時在氹仔上班。我們很多市民都認同輕軌應該經過公園興建，那些老人家就是為了做運動、坐花園，我覺得建輕軌就不要理會他們，應該直接建在公園，不能就為了他們要坐花園而不在公園建設。我們年青人是要上班的，如果這裏不能建那邊又不能建，最後要改走海邊的話，那麼建設輕軌有甚麼用？建設輕軌的根本目的是要為了方便市民的。

像香港地鐵也是為了方便市民上下班，街道也是很窄的，難道不建嗎？不用理那些老人家了，他們每天在公園唱歌跳舞不也都吵著我們睡覺嗎？政府為何又不規管他們不要吵？無論如何也好，我也不理他們，越問越麻煩，我覺得應該一直沿南段延伸輕軌走線到黑沙環，不要理他們。今天也有一名市民阻止我提意見，我覺得走線就應該直接經過公園，輕軌是為了方便市民上下班，而不是為了他們，他們天天坐在公園也是吵著其他居民休息。他們唱歌的音樂更吵，我們都不能睡覺。

57. 我反對勞動節高架走線，我也反對馬場東高架走線，我覺得政府應該要用沿海高架走線。因為勞動節高架走線以及馬場東高架走線會影響走線兩旁的居民，會有噪音影響，空氣也會很差，還要將公園搬到地下，這麼大的影響，政府不應該因為一條輕軌而影響這麼多的居民。如果政府一意孤行就是不尊重民意，其實很多居民也不喜歡這兩個方案，他們都想輕軌走沿海高架，這樣對居民的影響不太大，政府辦事起來都順利而不會遇到太多阻礙。

58. 我支持勞動節走線方案。

59. 關於北區建輕軌的問題，就第二條線經過北區黑沙環公園的問題，因為所有北區的市民全靠黑沙環公園休息，且這邊住宅相當多人居住，北區居民都需要這個公園。澳門很多居民都在賭場上班，且二十四小時輪班工作，我們白天晚上都要休息。

雖說輕軌行駛聲音很小，但到站時也是會很吵很大聲，也有震動。我們北區是填海區，在這裏打樁會有影響，而且有震動，並會為環境和噪音帶來影響。希望你們取消第二條走線，在海邊外圍建輕軌我是贊成，北區的每個人都贊成，但在黑沙環公園建輕軌，是百分之二十都不會贊成。住在北區的市民走去海邊乘車亦只是五至十分鐘，所以北區的居民認為無需要在公園上建輕軌。

60. 我想問輕軌的高架是否沿海邊走會比較適合？因為我也是住在廣福祥的居民，廣福祥當時的樓價是二十多萬，現在賣幾百萬，我們幾百萬才買的房屋。如果你們在這裏建輕軌，我們的大廈會否成為第二個善豐花園？如果黑沙環區像善豐花園那樣，政府要怎樣做才能保障居民？現在政府弄得整個區的居民人心惶惶，我覺得是一種傷害。是否一定要將輕軌做成高架？因為該區這麼多居民，萬一地裂或者有甚麼事情發生，那邊的居民都是先入為主的，政府要賠償的話也是問題。政府是否應該為了居民、市民的切身利益著想？建輕軌如果對居民有傷害、居民投訴、無日安寧的話，作為澳門街的設計者應該如何負責任？是否要詳細考慮、諮詢？每個人都要清晰知道政府在做甚麼。
61. 我想請問關於黑沙環海邊馬路的輕軌站怎麼走？我上網看過，估計跟倫敦街差不多，很靠近民居，會有景觀及噪音問題。為甚麼不在倫敦街興建輕軌，而變成了去永利附近。那為甚麼黑沙環海邊馬路會有個站？倫敦街的人擔心噪音擔心擋住景觀，我們黑沙環海邊馬路也一樣擔心的。
62. 我支持勞動節走線方案。
63. 就關閘站選取的位置，我建議不要放在李秉倫大廈附近，即不要靠近馬場北大馬路，因為這段路現在的交通非常繁忙，平時上下班非常塞車，如果再加上輕軌關閘站現有的選址位置，不多不少會對交通造成困擾。我覺得應該將關閘站搬去紀念孫中山市政公園即靠近鴨涌河、靠近關閘邊檢大樓離境大堂的位置設站，大部分市民或遊客若搭乘輕軌到關閘站的話都應該是離開澳門的，所以如果站點設於更靠近離境旁的位置，也能方便遊客和市民。遊客來澳門度假，到達邊檢大樓也不會介意走五分鐘的路程到輕軌關閘站，五分鐘的步行距離是可以接受的，所以我認為站點設於離境旁位置不會浪費旅客的時間。另外，澳門外勞很多，晚上亦會經關閘離開澳門回珠海住，站點同樣能方便他們。另外，站點設在紀念孫中山市政公園這邊，在施工期間對交通以及空間污染影響會降低，且施工距離與民居較遠，亦有公園將工程與民居稍作隔開，污染會稍為減低。
64. 如果以經濟效益以及利民方面來講，我支持第二條勞動節高架走線方案，如果輕軌走另外兩條線，不會方便市民出行，且在建造方面也是比較困難的。
65. 我極之反對輕軌第二條勞動節高架走線方案，因為我們會喪失公園，會影響小朋友玩耍，會影響老人家鍛鍊，且距離民居太近，我們會極之反對。而且在公園建停車場，大家擔心將來會步善豐事件的後塵。政府一向的意願也是希望每個市民可以好好地生活，但無論如何居民都是會擔心，我們作為小市民，甚麼也不會，又不知道政府會怎麼做，我們只是不想擔驚受怕地生活，想安居樂業。
66. 我支持勞動節走線方案。
67. 我覺得澳門輕軌很像香港地鐵，我是香港人，很多朋友在黑沙環公園附近居住，如果要在這裏建輕軌的話，先建停車場是最重要的，不然日後居民一定又會有意見。當時香港建地鐵，很多人都反對，現在還不是每個人都會乘搭嗎？還不是反對的市民也乘搭嗎？我覺得澳門輕軌不應該走海邊，要為市民方便而建，不能就幾個人打電話去電台說阻礙他們的生活就不興建。現在很多駕駛電單車的市民就把車直接停在自己家門口，又不見居民說會吵著他們？我覺得澳門政府太好人了，有些事情政府不需要做這麼多，不需要理會他們。最重要是要在公園附近建停車場，讓市民有車位泊車就不會有意見了。建輕軌就不要理會居民的無理反對，應直接興建，如果因為某人反對或有居民有意見而就停止不建的話，政府永遠就建不了輕軌。

香港也是這樣，我是香港人，香港建地鐵時每個人都有意見，但後來香港不也很多人搭地鐵嗎？所以我覺得不需要理他們的說法。沿外圍走海邊路線，就會有居民會說輕軌建設只為了遊客，如果走黑沙環公園，又會有居民說有噪音影響到他們，那怎麼辦？我覺得不要理會他們太多，應該先儘快建起來。希望我的意見政府可以採納。

我聽聞，有人慫恿居民去阻止政府。老實說，我有朋友在公園附近居住，那些老人家一早就開喇叭跳舞唱歌，對周邊居民來說也很吵，那又怎樣？希望政府不要只聽居民的投訴，不是說我不幫市民，是我認為不可能只遷就公園和遷就那些老人家，輕軌的建設主要目的是要方便市民上下班的，如果只遷就反對的市民，那需要上下班的居民怎麼辦？現在很多人開著電單車也不只是停在家門口，塞著樓梯口，那又怎樣？所以不需要理會那些人，他們怎麼樣也會吵的，香港人更吵。

68. 我認為在黑沙環公園建輕軌最重要的是先建停車場。
69. 關於輕軌的噪音問題，建議可讓市民到香港考察大圍至新城市那條輕鐵線，是完全靜音的，軌道能完全隔離。我住在沙田大圍，那裏的輕鐵完全沒聲音，我覺得可以讓記者過去看一下，宣傳一下，也可以帶反對的人去感受一下。另外，如果擔心有噪音的話可以在軌道上加上蓋覆蓋，就像屯門一樣，便可有效降低行駛所產生的噪音。為甚麼澳門做不了？
70. 贊成一號沿海走線方案，因為二號勞動節高架走線方案會經過黑沙環公園，會影響很多人的日常生活，所以我不支持二號線。
71. 我支持沿海高架走線方案，因為輕軌在關閘站已經會載滿人，來到黑沙環也不會有位可讓居民上車，而且我覺得沿海走線最不影響居民，如果施工期長，便可能會影響我們的樓宇結構以及影響公園。現在有公園是很好的，如果有輕軌擋住，我覺得會很大影響。所以我支持沿海高架路線。
72. 我住在馬場東大馬路，我很不喜歡在這邊建輕軌高架，不但影響空氣，也會有噪音，對市民影響很大。我支持在沿海建高架走線。
73. 我家是在二號勞動節高架走線附近，我極度反對二號線，支持一號沿海走線方案。
74. 我支持勞動節高架走線，同時興建地下停車場。
75. 我絕對反對輕軌走勞動節大馬路，我支持沿海走線方案。因為勞動節高架走線方案很接近民居，而且高架下面是黑沙環公園，公園不適宜讓輕軌經過。政府之前公佈填海區會建二萬八千個公屋，若建沿海走線，將來的覆蓋率會高於在勞動節大馬路即黑沙環公園興建的走線，希望政府可以關注我們小市民，可以滿足小市民。因為公園的使用率很高，輕軌走海邊的話對黑沙環區市民的影響會最少，將來的覆蓋率會最高。如果走公園會弊多於利，所以希望特區政府可以選擇經海邊的走線方案。
76. 一號走線方案最好。
77. 我贊成勞動節高架走線，其次是馬場東高架走線。

78. 我剛才在黑沙環公園聽完第一場的諮詢會，我覺得運建辦說得很清楚，但是廣福安、廣福祥和保利達附近的居民真的只是為了自己的權益，沒有為全北區的市民利益著想，他們堅決反對勞動節大馬路走線，硬要說走一號線，即沿海高架走線。但是他們根本就不清楚勞動節馬路高架走線的覆蓋率會更高，總之他們達不到利益的話，他們就會極力反對。就像幾年前政府建議在黑沙環衛生中心設置美沙酮中心，他們又靜坐抗議，極力抗衡。

我贊成政府的意見，建設勞動節高架走線，希望政府不要給這些為自己利益而影響整個北區居民的市民而放棄選擇此方案，我們北區很多居民都是支持二號走線方案的，只是今天過去諮詢會的人都是廣福祥和廣福安的居民。最後希望運建辦加油。

79. 我支持方案一。

80. 輕軌若建在黑沙環勞動節馬路的話，我覺得不太妥善，因為地下全路段都是污水排水管，建輕軌後就會沒有太陽曬，地下污水處理管道有很多細菌，沒有太陽曬著它，我擔心細菌跑出來，影響在那裏活動居民的身體健康。

81. 我選擇馬場東高架走線。因為它是由內街向外圍走，能方便較多的澳門本地居民，這條路線比另外兩條都會有較多居民搭乘，如果直接走沿海，那麼望廈、建華或南華等離海邊較遠的居民就不方便搭乘。

82. 我選擇勞動節高架走線，因為它的覆蓋範圍較大，受益人較多。有了輕軌後，較多人會受益，出行時不用自己開車，甚至可能會賣車或者不用買車了，因為居民可以按照自己預定的時間到達要去的地方，而不需使用自己的私人交通工具，屆時馬路就會暢順很多。

有些市民會覺得輕軌經過黑沙環公園不好，但我認為有了鐵路，小朋友就會更開心。有居民擔心噪音問題，我覺得馬路上少了車輛行駛就會減少很多噪音，而且輕軌有固定班次，行駛噪音低，所以某些市民說輕軌會製造噪音的說法完全背離事實。總之居民能夠依照自己預計時間到達目的地，那麼市民就不會選擇開車，這樣空氣質素就會轉好，甚麼都會好了。

83. 現在輕軌北段正在諮詢期間，請問輕軌有甚麼用？是否屬於交通運輸？按照政府推介，興建勞動節高架和馬場東高架方案走內街才会有居民坐，所以如果輕軌走海邊有甚麼意思？不就是只方便遊客？政府如想解決本澳交通擠塞問題，就要想想當前困境，如果走外圍為了好看的話，就沒有甚麼意思了。

84. 我支持勞動節走線方案。

85. 我是反對輕軌建在黑沙環公園，因為最初介紹輕軌時表示不會騷擾居民，現在政府又說要拆除公園興建的話，就是會騷擾居民，且環境污染會使周圍的環境變得很惡劣。

86. 我反對在黑沙環公園建輕軌，因為那裏人口密集，會導致市民失去公園。

87. 我贊成一號沿海高架走線，因為拆除巴士站會影響搭乘巴士的市民。

88. 我反對在廣福祥附近興建輕軌，支持走沿海線。因為沒有了公園，小朋友沒有地方玩，政府要多多考慮，要諮詢、聽取市民的意見。

89. 我是沙梨頭海邊街善豐花園地鋪的其中一個業主，我也有物業在北區輕軌的沿線，是黑沙環公園周邊地鋪的業主。我現在很擔心，害怕中第二次六合彩，我已經中了一次六合彩。

我想問政府如何保證不會發生意外？我相信發生意外的機會很微，但凡事都有可能會發生，政府如何保證在輕軌施工過程中，不會引致周邊建築物發生任何變化？如果發生變化時，政府會如何處理？因為就善豐花園的個案，政府只需要一個理由，就是基於公共安全的原因可以隨意進入我的私人財產，即我的地鋪物業做加固工程，且長期將加固工程設備擺放在我的私有財產內，不需要做任何處理方案亦沒有補償，只要政府認為需要做就做了，政府的理由是保證公共安全。

90. 我支持勞動節走線方案。

91. 我支持方案二或三，因為較方便市民出行。另外希望輕軌儘早興建，儘快解決該區搭巴士難的問題。

92. 我是北區居民。政府在公開諮詢的解說似是推薦二號勞動節高架走線，但其實此走線對這裏的居民影響很大，我認為沿海走線比較適合。因為二號走線附近的居民多數都是二十四小時輪班工作，我自己以前也是從事輪班工作，輪班工作如果睡眠不足是無法上班的，要在安靜的環境下休息，工作才會有效率。如果建沿海走線便沒甚麼影響，所以我建議政府選一號沿海走線。我向很多居民了解過，他們使用公園的頻率很高，而且那裏會有很多老人小孩，現在很多癌症病患者也很經常使用北區的公園，我認識很多工友患了乳腺癌或者子宮癌，他們也沒有甚麼地方去，大部分時間只到公園做運動，所以那個公園的使用率很高。現在澳門住屋比較艱難，年青人跟老人家一起住，會產生不多不少的家庭摩擦，而公園是一個休閒及放下摩擦的好地方，所以我個人認為公園不能拆。

93. 第二條走線方案會比較好，因為同時能優化公園的設計和該區環境；如果選擇第一條走線，距離周邊的居民太遠了；馬場東高架走線方案的路面又太窄，根本沒有可能在此建輕軌。

94. 我支持勞動節走線方案。

95. 我們反對輕軌站建在黑沙環公園。我們居住在黑沙環公園附近，整個黑沙環區只有這個公園，且黑沙環人口密度相對高，我們很需要一個公園。如果將輕軌建在公園內，會使我們失去公園，且會使公園的佔地空間相對減少，所以我絕對反對輕軌建在黑沙環。我建議將輕軌建在海邊，即沿海走線，因為政府在介紹輕軌方案時說不會騷擾居民，但如果輕軌放在黑沙環公園便會對居民造成很大的騷擾，所以我建議的方案是沿海高架走線。

96. 我支持勞動節走線方案。

97. 我是香港居民，長時間往返港澳兩地，我認為澳門輕軌有條件做到如港鐵般地下化，利用地下設施集衣食住行於一身，不純粹為交通工具。而關於在黑沙環公園設站問題，我認為澳門政府不應遷就小眾破壞大眾利益。輕軌北段走線應靠近民居，才能達到便民目的，所以我不贊成沿海高架。同時希望輕軌加緊建設，儘快落實方案。

98. 我住在紅街市，現在澳門政府諮詢的輕軌半島北段走線最好走一號沿海走線方案，沿海邊走利民又便民，市民有需要自然會走去那邊，就不會影響北區的基層居民，他們很多人都是二十四小時輪更工作，即使輕軌有多安靜也是會有噪音，而且會影響觀感。公園內有很多大人、小朋友、老人家進出，在那裏建輕軌不但影響市民的作息，也會影響整個公園的觀感，所以很多人都認為走海邊是最好的。
99. 我支持勞動節走線方案。
100. 我覺得關閘站不應該設在李秉倫大廈對面的位置，應該設於靠近台山那邊即關閘廣場旅遊巴、賭場巴停泊的位置附近，靠近鴨涌河的位置，我覺得那邊會比較適合。如果在李秉倫大廈對面的位置，工程期間會不便道路暢通，因為那段路現在已經很塞車。
101. 我支持勞動節走線方案。
102. 我想說輕軌三條走線的比較資料中，遺漏了關閘站跟祐漢街市以及永寧廣場的資料，市民步行至關閘站比步行至諮詢方案中三條走線的站點還近，但政府諮詢文本中完全沒有展示關閘站與周邊居民的關係，資訊不夠清晰。
- 第二個問題，黑沙環中街的挖地問題，跟二號走線捆綁諮詢是很愚蠢的，很應該將其剔除，政府應待日後輕軌建成再作打算。為甚麼？第一，黑沙環中街周邊六幢大廈的市民本應支持二號走線，但由於不讓政府挖地，因此也反對二號走線；第二，捆綁後會造成市民擔心樓宇因挖地導致危險，就會更多人反對二線。所以，站在這個立場，捆綁諮詢是很愚蠢的。另外，你們說輕軌落成後私家車會減少，如果減少了，也就說根本無須建停車場，建停車場要使用那麼多公帑，但停車場建成後車位就多餘了，這不就等同於浪費公帑嗎？但如果輕軌建成後，車位還是那麼緊張，便等同政府構建輕軌是失敗的，吸納不了開私家車的市民轉乘輕軌。
- 另外，去完日本之後，我覺得輕軌的噪音不單止是機械運作的聲音，還包括空調的聲音，列車車頂的冷氣很嘈；還有，兩車廂之間的掛鉤聲響很大；最後，就是列車起動時的聲音也很響。我不知道本澳的輕軌是否一樣有相同的情況，但是我看到列車的款式跟本澳的輕軌是一模一樣的。
103. 我反對輕軌建在黑沙環公園，因為此區的公園比較少，這是唯一的一個公園，黑沙環區是人口最密集的地方，如果將輕軌建在公園，會使我們失去公園。再者，澳門政府之前提出的方案，表示興建輕軌時儘量不騷擾居民，儘量建於外圍。現在如果將輕軌建在黑沙環公園，就違反了當時政府的意願。所以我們建議將輕軌建在黑沙環外圍，由黑沙環公園步行至海傍外圍的距離也不需要五分鐘時間，對居民的影響較少且覆蓋率不低。
- 另外，輕軌進入黑沙環公園內會影響周邊的居民，因為會有噪音，黑沙環的居民都是從事輪班工作，如果每天白天都會有多班車經過，居民根本無法睡覺，會嚴重滋擾居民，所以我是反對的。
104. 我支持勞動節高架走線。
105. 聽聞政府會在黑沙環公園興建輕軌及停車場。北區的這個公園建得很好，植物也很好，我們北區的居民都不喜歡在這裏興建輕軌和挖空地下做停車場，是不可以的，因為這裏是新填海，地基很軟，再打樁將來有問題怎麼辦？一打樁下去，我們的樓就變危樓了，那時就會很危險。

現在我們很多人都會去公園走走，空氣很好，建了輕軌，污染和噪音就會很嚴重，我們一定不喜歡，總之是一定不可以。因為以前有講過，政府劃了一條線在保利達外面，在警察局門口位置，那裏人少以及沒公園，你們可以過去建輕軌。我們所有的居民都不會讓你們過來破壞公園。

106. I very support May day program.

107. 我反對勞動節高架走線，支持沿海走線。建議可以利用步行系統進行接駁，同時，選用沿海走線可避免動工時居民的一切反對行動。

108. 我贊成方案一及方案二，而因為方案三太接近民居，故不贊成興建。同時，反對興建地下停車場，認為該區沒有必要，亦恐怕危害周邊建築物，應避免類似善豐事件發生在黑沙環區。

109. 我支持勞動節走線方案，因為此方案可以幫助到黑沙環的學生和老師上學，另外還有成人、學生、市民，方便他們以公交出行，廣大市民都可以乘搭。

110. 我很支持勞動節方案，因為此路線可以幫助廣大的市民。

111. 我支持勞動節大馬路方案，因為其一可以解決交通擠塞的煩惱，其二也可以幫助黑沙環的市民，不用塞車，省點油。

112. 我支持勞動節走線方案，因為交通擠塞的問題已經困擾我們居民很久了，希望輕軌可以幫到我們。

113. 我支持勞動節走線方案，因為此方案可以幫助我們這些貧窮的居民，我們沒車開，每天要花一個小時才能到學校上學，一早起身真的很辛苦，希望輕軌可以幫助我們和其他市民。

114. 我支持勞動節走線方案。

115. 我支持二號勞動節高架走線方案，因為此方案涉及的層面大，且對於該區的居民有利而無害。對於某些人的反對，他們都是周邊住宅的居民，說擔心會沒有了公園，其實他們的住宅就在附近。政府解說輕軌噪音的問題，我相信噪音絕對會比現時駛經東北大馬路以及勞動節大馬路的巴士為低，所以我支持二號走線方案。

116. 我們贊成沿海高架走線。沿海走線會比較方便居民，對面是填海地，日後也會興建房屋，填海區路線又直，既能節省建造材料又能節省土地和建造費，對居民的噪音影響亦會較低，又實用又不怕多塵，亦不會影響市民的生活和佔用澳門土地。

117. 我支持勞動節走線方案。

118. 我支持在勞動節大馬路建輕軌，因為那裏很多人坐巴士，每天早上都很擠，繁忙上下班時間，巴士基本上都不停車，上不了車。

119. 我支持勞動節走線方案，因為每天上班的時間學生真的太多，現在人口過多，希望政府建輕軌給我們可以輕鬆地上下班。

120. 我支持勞動節走線方案，我建議輕軌在黑沙環衛生中心建一個站，因為那邊會有很多行動不便的老人家，每次都要很艱辛才能過馬路到黑沙環衛生中心，所以希望在那邊建一個站，方便行動不便人士出行。
121. 請政府馬上撤銷輕軌第二條走線。政府辦事一定要以民為本，如果在黑沙環公園興建輕軌高架，將來公園的風水會被破壞，就像一把彎刀在公園中間切入，將來在這裏會有很多人死傷，政府一定要細心考慮清楚，一定要馬上撤銷第二條走線。市民走去海邊也是很近的，只是五分鐘的時間，現在澳門人從筷子基到新馬路都是步行上班的，第二條走線跟所有住在這裏的人都很有關係，這裏有幾千戶居民，政府要為了市民、為了公園、附近的大廈如廣福祥、廣福安、保利達、金海山、裕華及唯德所有市民安居樂業著想，一定要馬上撤銷第二條走線，不要為了政府的利益建造多一條橋，一定要以民為本，要有公德。
122. 輕軌經過黑沙環公園是好事，因為會方便日後上了年紀的居民上車，所以我支持輕軌經過黑環公園。
123. 我希望輕軌走勞動節大馬路。
124. 我贊成第三線，馬場東高架走線。
125. 沿海走線方案建成後會較少人使用，因為本地居民例如住在保利達、金海山、建華的居民上下班大多數都是在裏面坐車，如果輕軌經海邊，要走十多分鐘出去海邊搭乘，我覺得會很少人用；勞動節高架走線方案會比較適合，雖然有人反對，但是日後建成，輕軌方便居民出行，搭乘的居民會增多，交通擠塞得以逐漸緩解。如果停車場建成，周邊空間也多了；三號線也可以考慮，但是我覺得最理想還是二號線。
126. 我是北區的居民，我支持馬場東高架走線，因為新益花園的居民都可以乘坐。如果輕軌建在海邊，誰去坐？這麼遠，怎麼走？
127. 輕軌澳門半島線北段我投馬場東高架走線方案。
128. 方案二和三都比較好，方案一並不靠近民居，且覆蓋範圍太小。
129. 方案三比較靠近居民區，覆蓋面較廣，我們強烈贊成方案三。
130. 贊成勞動節高架走線方案。
131. 我支持勞動節高架走線，因為覆蓋範圍不錯，而且對通往關閘馬路沒有造成任何影響。
132. 我是住在保利達的居民，我早上看到報紙，指意見調查中贊成沿海路線居多，但我不知道你們的調查是如何做的，我住在保利達但沒有做過調查，而且我是支持二號走線，但是從來沒有人對我做過民意調查，但卻有這個結果。

133. 勞動節高架走線方案是唯一的選擇。我們作為澳門市民，要給政府一個理性的建議，我認為勞動節高架方案覆蓋範圍大，影響最少，更加不會對向關閘方向的馬路造成任何影響。建成後，黑沙環公園亦會得到改善。如果選擇建在海邊馬路，落腳點便會不方便，因為澳門人口持續老化，老人家要向海邊走一段路才可坐輕軌，非常不方便。我鄭重建議政府落實勞動節高架方案。
134. 我住在勞動節大馬路裕華大廈第九座，我很贊成勞動節方案。因為很方便，有時候我們需要去關閘，從裕華步行的話會比較遠，如果坐車的話很多時候又很難等到巴士，所以如果輕軌行經公園並在公園設站，乘車便會很方便，出門就能直接到關口。並且，勞動節馬路的居住人口密度是澳門最高的，很多居民都可以受惠，最低限度南澳的居民步行過來也不會十分遠。如果建在海邊或者東北站會比較麻煩，那邊居民不多，而且施工期間亦需圍封馬路會很麻煩。如選勞動節方案就不會有這個問題了。
- 有些人說天橋底公園不好，其實我贊成建在公園的。因為澳門夏天時氣溫會達三十幾度，有誰會在這個時候去逛公園？我也不會。公園建了籃球場，但擋不了陽光，小朋友在中午時間也不會出去玩，其實天橋底公園也有它的好處。另外施工期間亦不會影響道路交通，因為我是開車的，如果封了友誼橋的海邊馬路，讓我們怎麼開車？且會很塞車。
- 所以我很贊成勞動節方案，我真的不明白為何這麼多居民反對，可能他們不用開車，不會理會開車居民的感受。如果慕拉士或海邊馬路都封路了，如何行車？其實公園有東西遮蔭也是有好處的，不要只反對天橋底建公園。
135. 我贊成勞動節方案。如果輕軌建在海邊，我也不會去坐，因為還要接駁其他車輛；建在勞動節馬路當然可吸引較多居民乘坐，也不用經常坐巴士，能減輕巴士的壓力。我贊成走勞動節馬路。
136. 我住在氹仔。我認為輕軌應該選擇馬場東高架走線方案，因為覆蓋面比較廣，能覆蓋至美副將和雅廉訪附近，讓該區的居民都有機會搭乘輕軌，從而發揮它最大的功效。
137. 我不同意廣福祥、廣福安和保利達的部分居民，他們不斷抗議，還在祐漢公園及其他公園插上寫著不要走甚麼走線的紅旗，就像代表黑沙環區或者祐漢新邨所有居民的意見，他們以為插旗就可以迫使政府放棄。
138. 我不知道廣福安、廣福祥和保利達那群居民有沒有問過政府或者民政總署，將紅旗插在祐漢公園是否非法。你們應該向民署或其他部門查詢此行為是否合法，如果不是的話，應該全部清走，現在公園弄得很亂。
139. 我們支持沿海走線。減少污染，減少佔用公園的比率，最起碼有地方給小朋友玩或者給老人家運動。而且反對的聲音都支持走海邊，所以希望你們一定要考慮走海邊。
140. 我支持勞動節高架走線。
141. 我建議選擇馬場東高架走線，因為馬場東高架走線受惠的人數較廣。如果澳門輕軌全線只走外圍，政府投資這麼多錢，有多少人能受惠？可能有七八成的澳門人都享受不到，而只能服務去關口及賭場的人。再者，馬場東高架走線的範圍較廣，可以覆蓋美副將至俾利喇街北段以及望廈一帶，勞動節大馬路附近的居民都可以享受到。但如果採用勞動節高架走線的話，兩個站都設在黑沙環公園，將來問題就大了。

澳門電台《澳門講場》

意見一

從氹仔經西灣大橋回澳門，落橋時會經過融和門，不知道你們有沒有實地考察過，融和門的樁多數都已分離，他朝一日融和門向西灣橋傾斜，輕軌怎麼通行？第二個問題，政府早前說輕軌南段會途經西灣湖底，因為在湖面通行會破壞周邊景觀，那麼融和門如此殘破會否影響景觀？

最後討論一下北段走線，我自己喜歡黑沙環公園走線，因為第一輕軌從關閘發車，落成後便可以控制發財巴，該區的空氣、塞車問題都可以改善；第二，經過黑沙環公園，公園下面可以有地下停車場解決北區停車難的問題。希望特區政府擇善固執，如果有市民懷疑，要麼就儘快向公眾解說，要麼就說明必須這樣做，否則這條輕軌永遠建不成。

還有一個問題，工程為何不給國內做、要讓外地做？你讓日本賺一顆螺絲的錢，日後就做一顆子彈放在我們後代人身上了。

意見二

我記得當時走南線時你們也說得非常美好，目的是不要妨礙你們先建。現在分兩個層面探討，一、如果一定要興建該如何興建？二、究竟為何要興建輕軌？是否為了解決澳門的交通問題？澳門輕軌平時行車時是兩節，逢年過節是四節，每節承載量大概是一輛大巴士，即最多的運載量只相當於三、四輛巴士，而且是龜速行駛，平均時速是三十公里。即建成後都不會解決澳門的交通問題，為何要花幾百億元興建這個大白象工程？而且每年都要花數以億計的天文數字維修，這是一個無底深淵，為何不從源頭改善交通，即控制汽車增長？

我認為輕軌根本不能解決交通問題，而且每年還要維修。明知道是錯，不要一錯再錯。不要忘記，我們花了幾百億元不能解決交通問題，還要承受五、六、七年的黑暗期，我們是白白忍受，是否要繼續錯下去呢？我知道國內很多城市都是這樣。不要為了表現政績而興建大白象工程，如果不聽取我的意見可以繼續興建，我只是苦心婆勸，不希望採用現在的方式興建輕軌。

關閘拱門後方不應行走高架，因為這是世遺景點，澳門並沒有太多的旅遊資源。有國內的朋友跟我說，在這裏興建輕軌真的是大煞風景。你們不要怕困難，一遇到困難就選擇興建高架，這是最容易的，但其實如果太難了，你不懂就交給專家興建，據我所知一些專家認為不難，關閘拱門段應該走地底。破壞是很容易的，但要建設澳門的世遺景觀相當困難。

意見三

我贊成剛才有意見提到的走地下方案。你們也見過台北轉乘站吧？台北轉乘站內巴士、的士、地鐵齊全。建議最好能重整關閘地下巴士總站，可以同時容納巴士、的士、發財巴，輕軌就走最底層，整個站體便能方便乘客轉乘，而且不會破壞世遺景點，也不會滋擾附近的居民，我認為這是最好的方案。現在的方案已經比以前經內街的方案好，為了省錢、快速，這個方案是可行的，但長遠來說，這個方案會破壞澳門的環境及滋擾居民，長遠來說應該採用地底方案。

勞動節高架走線也可以，因為勞動節大馬路路面寬闊，而且有公園。但如果選擇經八達新邨，那裏經過的道路狹窄。

意見四

我住在新橋區，不是北區居民。對比三個路線，走外圍沿海高架的實際效益不大，馬場東和勞動節方案的效益更好。現在站點是固定的，主要是居民如何使用。我相信大部分市民都支持興建輕軌，剛才聽到有不支持的意見，都只是建議輕軌走地下，那麼我相信大部分居民都會支持興建。為何有市民過去支持，現在卻又不認同？就是因為工程出了問題。大家還記得當時在氹仔，下大雨嚴重水浸。在澳門動工程，道路使用量比氹仔高這麼多，稍不留神，真的不知道怎麼辦。我反而希望知道澳門工程怎樣做？氹仔輕軌動工前，居民認為沒問題，大家遷就一下就可以，但最後氹仔居民有這麼大的意見，就是因為這麼久仍未竣工還發生水浸的情況，而且有很多路段出現路爛或其他影響，對駕駛者有危險，所以居民才有這麼大意見。你們剛才說得很清楚，建輕軌肯定可以解決澳門交通問題，我不敢說百分百，但或多或少可以解決一些交通問題。只是希望現階段的工程做得更好，好嗎？

意見五

我沒有見過路環氹仔的輕軌，我很少去那邊，我跟剛才的意見一樣，澳門地方少，不應該建輕軌，因為阻礙了景點。第二，要減低澳門塞車，便要控制汽車進口，不是只為了做生意，澳門地方太少了，旅客來澳大多數都是看景點。

意見六

之前聽說輕軌將經過沙梨頭水上街市，是否有這個站？

另外，聽說輕軌會經過關閘拱門，遮擋了景觀，其實關閘大堂已經遮擋了景觀，我們小時候看得很清晰，現在關閘拱門背後的景觀都已經被遮擋了，在拱門上方經過也應該沒有問題。

過了多年，現在樁柱都仍未完工，為避免居民擠巴士和人車爭路，希望輕軌能儘快落成，建設期拖得越久，超出的費用便會越多，所以希望能儘快通車讓市民使用。

意見七

我本人很支持興建輕軌。我最近有朋友從香港過來，問到為何輕軌還沒有動工？我不知道如何回答。希望政府能儘快公佈時間表，何時才能落成輕軌？第二，澳門還沒有動工，仍處於討論階段，所以建議祐漢最好興建停車場，讓市民的車輛泊進停車場，不要妨礙輕軌興建。第三，不知道輕軌施工為何要用圍板圍著馬場對面的地盤，以前試過在那邊發生交通意外，塞車一個多小時，但看不見圍板內有工人施工。我不是工程專業，不懂工程，但我認為已經有圍板的地方就應施工，要不然就拆掉圍板。建議你們，第一、圍板後路面能有空間讓車輛通過；第二、拆掉圍板縮小施工範圍讓車輛通行。

將來若果澳門全線同時興建的話，是否能聘請足夠工人施工？屆時拍板興建，只有三個工人在這裏動工，三個工人在那裏動工，這樣會需時很久。現在做好柱子的部份已經可以架路軌，否則屆時這裏建路軌，那裏建路軌，那怎麼做？我認為興建好的就先建路軌，可以慢慢做。現在坊間不斷討論，但你們仍沒有向市民公佈一個整體時間表。我也很想回答朋友的問題。我的朋友從香港過來說香港的地鐵建了又建，澳門的輕軌只是口惠而實不至。

我認為北段三個方案都有困難，剛才的嘉賓提到走地下有問題，因為停車場方面有難度。最重要的是遷就市民，香港的地鐵是遷就市民。可能澳門地方太小、太窄，所以也有困難。正如我剛才所說，做完一段就建路軌，一直做下去。

意見八

剛才說建輕軌的目的是想減低澳門路面的交通壓力，但我不這樣認為。你們並沒有承諾輕軌建成後將如何減低路面交通壓力，意思是當輕軌落成後，澳門政府卻沒有限制汽車增長，那怎麼能說輕軌建成後能減少澳門路面的壓力？

另外，澳門輕軌採取高架橋的方式興建，列車的供電系統是否經由電線桿將電流接駁至車廂供其運行？澳門是一個多颱風的城市，供電系統會否容易受到颱風破壞而增加保養成本？另一方面，為何不選擇保養較簡單的單軌列車？我剛去過日本沖繩，沖繩也是一個多颱風的地方，當地也是採用單軌列車，其特點是速度低、重心低，供電不需架設電纜，只是單軌兩旁提供正負極，保養相對簡單，適合澳門和沖繩一樣颱風多的城市。單軌列車的一般行駛速度達每小時三十公里，較以自行車出行快，究竟在落實設計輕軌方案之前，是否已有這方面的足夠考量？

對於北段三個走線方案，說實話我沒有意見，我知道政府辦事的風格，他們設定的，你要改變是不容易的。如果我的三言兩語可以改變他們，我認為完全不可能。

至於關閘那裏，很多人都反對，如此有歷史價值的關口拱門，如果在上面橫跨一條軌道，對景觀有所破壞。如果用風水學來說，更加不妙，就如皇朝觀音像的情況。究竟是否有在澳門半島走線方面作長遠的考慮？為何至今還在爭論這些問題？你們責無旁貸，我覺得這是行政缺失，應該向市民作出檢討和交代。

意見九

我支持建設輕軌，因為我在其他國家也乘坐過輕軌，感到很方便，到站時間非常準確，但前提是能上到車。對於現在興建的輕軌有幾個問題。一、北段或整個輕軌的服務對象是居民、遊客還是任何使用這條線路的人士？我擔心的是，例如巴士，晚上六、七點下班時間從氹仔回澳門，我在氹仔讀大學時完全上不到車，因為基本都擠滿了外勞。放學的時候要不就等一、兩個小時，要不就遊車河，從對面線坐到黑沙再回澳門。

外國對於本地居民和遊客有不同的收費，收取遊客的費用比本地居民貴一或兩倍，因為方便旅客之餘也要讓居民感到有優惠，或者能吸引居民乘坐。你們日後制定政策時，真的要認真思考輕軌的服務對象。如果是服務市民，便須從票價、發車時間、班次上作考慮。如果單純為了服務旅客，我認為興建輕軌就沒有意義。

我不是住在北區，我認為最起碼不要影響景觀、環境，不能為了興建輕軌而破壞環境，需要保護環境。

意見十

剛才有意見提到輕軌的時速三十至四十公里是龜速，如錯過一班車後何時才能上到車呢？輕軌到底是為商人、為市民，還是為旅客而建？如果為市民而建，應該考慮澳門本土居民，例如舊城區，在關閘叫我們轉乘巴士進入舊城區，例如高士德、美副將、雅廉訪、提督馬路、沙梨頭一帶，請問負責人會否照顧這些區域的人？將來會否看到景觀？如果為澳門居民而建我真心表示非常感謝。

意見十一

我正是御景灣的居民。御景灣有一個討論區，很久前我們已經在討論這件事。我們強烈希望走沿海路線，勞動節馬路和北區另外一條線對居民最無利，既不環保也很危險，而且會發生很多事情。

當中包括消防問題，興建中或竣工後，如發生火災，消防車怎麼進去救火？這是第一點，因為它比其他的建築高。

第二，列車行駛的噪音問題，究竟評估到甚麼程度？

另外，我去過很多個國家。東南亞的泰國、馬來西亞、菲律賓，他們都有走高架方案。他們失敗的是在下面建了一條類似隧道的工程，空氣污染非常大，因為車輛全部在那邊通行，我們很抗拒這樣的事發生。鄰近有很多間學校，還有很多托兒所，老弱孩子生活在那裏，如果空氣質素不好，對他們的影響非常大。還有，我們當然不希望發生意外，希望儘量將風險減至最低，但萬一發生了意外會砸傷人，鄰近有這麼多孩子，放學時的風險很高。此外，橋面高度是否跟民居平排？即隔壁就已經是那輛車了，那怎麼辦？

意見十二

曾致電查詢，但只知道公眾諮詢場日期在7月12日，未知具體的時間，我認為這方面應該改進。

我住在北區，因為我住在低層，輕軌也會經過我家門口。你們北段諮詢網站好像已經定了一個方向，就是勞動節大馬路的高架方案，我與鄰居看完後，給我們的感覺就是選擇了這個方案，但當中卻看不到任何關於交通影響的數據，那對市民來說就是沒有直接影響。這些是從甚麼數據得出結果呢？所謂科學施政，陽光政府，我完全體驗不了。

另外，為何政府諮詢會讓人感覺已經選好方案，而不是給大家討論？我打電話上來除了提這件事，希望政府有人聽到。諮詢期只剩下一個月真的要做好後期工作，以及要研究最後建成對市民有甚麼影響？別人用一輩子的錢買房子住，但輕軌建設對其生活有很大影響，變成有遮擋，沒有陽光。尤其是住在低層的居民，當有列車經過，便會遮擋陽光。澳門近海的地方會潮濕，對房子和人的健康都有很大的影響。

意見十三

我們反對輕軌經黑沙環公園，擔心在公園施工會影響周邊幾幢大廈，並且擔心噪音會影響我們。現在澳門二十四小時制，每時每刻都有人在睡覺，輕軌運行的噪音令人擔憂。

意見十四

剛才提及諮詢活動集中在北區，也通過媒體將諮詢的消息告訴廣大市民。北區比較多居民是二十四小時輪班制，有些市民不看報紙未必能知道這個消息，有否想過洗樓？即安排同事將宣傳單張直接派到居民的家中或信箱中。另外，在諮詢期間，會否以更直接的方式讓居民了解更多？當地居民最擔心噪音的問題，會否做一些多媒體資料讓居民直接感受到列車經過勞動節馬路的噪音情況？

意見十五

剛才很多街坊反映，擔心施工期間失去很多休憩用地，幾年沒有公園，或者沒有晨運地方、噪音污染嚴重等問題，有否補償方案？

意見十六

關於黑沙環公園的問題，公園中可能已經有一些既定的設施，除了輕軌的諮詢外，政府亦應就公園有甚麼設施、開挖地下空間等問題向居民諮詢。上次公園的諮詢會也很受居民歡迎，他們都能表達意見和想法。雖然諮詢時間緊迫，會否增加場次讓更多居民表達意見和想法？

意見十七

澳門南段觀音像方面，你們做得不錯，希望北段諮詢能儘快有更多設計圖給市民了解，讓市民做一個更好的選擇。

意見十八

我是澳門的居民，現在澳門坐車非常困難，塞車嚴重，興建輕軌是必須的，可以疏導交通、減少路面堵塞。如果輕軌北段走線建於海邊便方便遊客觀光，但不太方便市民；如果建於民居，市民認為比較方便，但很嘈，市民有不同的聲音。在寬闊地方興建輕軌會較好，遠離民居會更好，可以減少噪音。其實市民有權利又有義務，要方便出行便也要忍受噪音，或者政府可聘請專家將噪音減至最低，減少對市民的影響。現在的薪酬、材料越來越貴，延後興建又會超支，所以要儘快興建。

意見十九

居民對於三個方案有很多意見。關於噪音的問題，你們表示可以安裝隔音屏障，不會超過巴士的噪音分貝，但輕軌每天運行十九個小時，這個問題大家要考慮一下。我提出一個比較專業的意見，載客量和噪音的數字更改了數次，究竟哪個數字才是真實的？我記得當初的數據不是這樣，說不超過七十分貝，現在無故變成八十分貝，我不明白為何數據可以隨時變更。日後會否變成九十分貝，也說比巴士的噪音低，這也是一個問題。我希望得出一個真正的答案，不要愚弄市民。

意見二十

最近我認為一些團體為了達到自己的政治目標而盲目反對，例如輕軌的北段走線，有些人贊同方案一，有些人贊同方案二。這是公開諮詢，市民和政府都要思考哪個方案是為市民服務。方案一是走外圍，方案二是走黑沙環公園。我個人認為走外圍不太好，居民無法受惠，而且颶風下雨時，上落客是一個極大的問題。我支持方案二，但需要廣泛一些諮詢，使輕軌不要太擾民。

意見二十一

報章報導你們檢測黑沙環輕軌走線工程未達到噪音標準，政府在工程附近應加裝隔音屏障。經過氹仔區的居民投訴輕軌工程對他們造成的影響，吸取了這個教訓，令澳門政府願意聆聽附近居民的意見。

我贊成黑沙環公園的方案，認為輕軌真的要入市區，因為如果不入市區，到時整個輕軌系統建好了，居民要走三、四百米才去到站點，這樣不方便，並希望政府向公眾公佈黑沙環走線的立體圖。

意見二十二

如果不進區只走外圍，似乎不能方便區內市民的出行。市民應該多方面思考，如果要建輕軌有甚麼影響？將來又如何？如果只是一段時間的不方便，但能帶來更方便的將來便好。噪音是否可以承受？建好後可能真的很方便，公園或者覆蓋率達到幾萬人。如果居民不相信政府，就便有一百個理由說輕軌不好。區內的人思考一下，將來出行是否方便？帶動的經濟有多少？商店有甚麼看法？建了輕軌是否更好？而關於興建輕軌會影響樓宇結構這個問題，如果這樣推斷下去，那麼全澳門的房子都不安全。

意見二十三

即使整個系統都走北區外圍，對民生沒有很大幫助。與此同時，安全、噪音、興建期間帶來跟民間之間的摩擦，很難完全避免。而且，噪音有兩方面的，興建與落成使用的噪音。市民對建設的疑慮是正常的，政府是否能夠釋除公眾疑慮？

意見二十四

我的立場是堅決反對經過勞動節高架，希望選擇海邊。之前市民缺少討論一個問題，我希望補充，廣福祥是重災區，噪音擾擾攘攘，當時買的時候風景很好，朝著公園，但這次就像被炸彈擊中，很可能讓我睡街上。

在重整黑沙環公園的方案中，其中有一點就是將整個黑沙環中街挖深四層，停車場的地點在巴士站的馬路一帶，涉及的大廈有廣福祥、廣福安、海名居、寰宇天下、海天居和君悅灣，這些人還沒意識到這個憂慮。第一點，澳門建築商由於各種原因，我覺得他們交貨的質量未必很好，沙梨頭的善

豐花園是一個例子，而在香山公園挖深會造成地陷、牆壁剝落、爆裂，幸好左右有兩條線保護。但現在廣福祥花園的地理位置只有四條行車線寬，如果作為停車場，一定是貼緊廣福祥和保利達的牆壁挖掘，行車線路面的保護都沒有了。一座大廈被往下挖掘了四層，大廈就如善豐花園二世，你們無故挖深了，讓我們的樓變成危樓。

北段意見諮詢場當天我提問善豐花園的問題，你們卻說那是結構造成，跟挖掘無關。沒有開挖之前是正常的，但誰能決定或者肯定我們的大廈是一個君子建築商建的？你們可否給我們簽一份合約告訴我們不用害怕，廣福祥大廈是君子建的，不是危樓。我擔心大廈像善豐花園一樣，沒有監察，挖深後地層就會倒塌，而我很可能睡街上，而黑沙環其餘六層樓的居民會認為政府會讓我們隨時睡街。

意見二十五

我住在黑沙環公園旁邊，關於你們要拆掉公園用作興建輕軌，這是絕對不可以的。其實輕軌不能在民居興建，因為會騷擾我們。我們擔心輕軌經過民居，罪惡、騷擾都會更多，不是指人流，我不擔心人流，黑沙環太多人了。這個公園是市民唯一透氣的地方，只有一點點綠色植物，如果連透氣的地方都沒有，就會生病、患癌，這樣對公眾都沒有意思。建議直接走海邊，不要經民居，即繞遠一些，要有車接駁。

很簡單的道理，等於加油站根本不可能設在民居的道理，這是不用思考的，你們考慮都是多餘的。政府不是沒有錢，繞遠一些興建都沒有所謂，一樣都是為民，不要這麼自私。據我所知，政府和有錢人有很多住宅、商舖，都是為自己，不是為市民。如果問一百個市民，一百個市民都不會同意經民居。希望這個節目為我們發聲，平民百姓真的很慘，衣食住行都困難，連生存都艱難，難道只為了幾個人生存嗎？

意見二十六

有朋友說日後坐輕軌回黑沙環公園比較方便，如果北段走線走海邊，遊客都不坐，因為遊客一上車就去金光大道，不需要坐輕軌了。輕軌應該像香港地鐵那樣，方便市民上下車，當然有人會擔心它太嘈吵。黑沙環公園應該多建停車場，大家能將車泊進去就不麻煩了。現在建停車場不行，建輕軌又說不行，怎樣才行？我阿姨是香港人，在建地鐵當時，她們也在吵，但當建成了，就會方便自己。

意見二十七

剛才有意見提到興建輕軌拖的時間太長，這是不爭的事實，當中有很多原因。市民住在黑沙環，一直都有討論爭議點，究竟輕軌應以服務本地市民還是解決遊客出行為目的？就這兩個目的不同，市民已討論了很久，大家不妨將討論延伸。

意見二十八

我昨天在你們的網站看到新增了勞動節走線的立體圖，這點需要讚揚政府有聽到市民的意見而去改善。同時我要批評諮詢了這麼長時間，現在才推出立體圖，導致網上有很多謠言，因為公佈的立體圖說經過黑沙環公園就會拆掉黑沙環公園，這樣會讓市民恐慌。這個走線方案當然很好，同時政府也接納民意，輕軌系統是一個以民為本的建設，這點需要讚揚。

我支持黑沙環勞動節方案，因為如果輕軌沿海興建的話，會涉及旅客的問題。輕軌是為了改善澳門的交通和方便澳門居民出行，同時亦可優化巴士路線，因為現在澳門有六十條巴士線路，我個人認為這麼小的地方，四十多條巴士線路已經足夠，或者可將一些巴士路線整合。

意見二十九

現在澳門的交通問題很嚴重，塞車、車位不足，剛才也有聽眾提及坐巴士，等不到車，有車來到又上不到車；的士問題更加不用說了，拒載、選客等問題嚴重。現在很多市民，包括我自己對於輕軌也寄予一個厚望，希望將來投入運作的時候可以改善或很大程度上舒緩上述的問題。

關於北段走線的問題，如果走線能便民，市民可以很方便地使用，這樣能吸引很多人使用輕軌。因為這是一個集體型運輸交通工具，運輸量很大。我曾聽過介紹，一個車廂能接載一百人，通常有兩個至四個，而且班次能加密，我認為可以紓緩大量乘客的需要，而且三至五分鐘一班，時間準時、而且無人駕駛、電腦監控等輕軌特點都能吸引市民使用，可以減少開車，改乘公交便能解決本澳的交通問題。

意見三十

經過沿海始終都不能進入市區，途經黑沙環說滿足這一區居民的需要，但服務對象的問題依然存在，我不認為有甚麼改變。

而且，很多居民需要點對點的服務，這方面需要探討。與此同時必須強調一點，政府有一個很大的誤區，一天不控制車輛，如果無限量增長，用直升機都沒有作用。現在有二十三萬多輛車，幾乎每年增加一萬輛，輕軌完工時澳門已經塞得不能動了，政府未必只是控制車輛進口，而是在使用方面多加著墨。

關於測量輕軌聲音的標準，初期是七十分貝這個標準，為何諮詢的時候提供的是八十分貝，完全是一頭霧水。自己都不清楚，如何服眾呢？

另一方面，看到原本的規劃，輕軌也不是最佔主力，都是以巴士為主，所以我擔心市民會失望。我說過無數次這個輕軌是假的，根本不是輕軌。珠海的輕軌運量比我們的輕軌運量大一半，別人的才叫有軌電車，一直欺騙澳門市民。

意見三十一

你們應該對公眾詳細解釋輕軌為何不能走地下？或者有甚麼大困難導致不能這樣做，這樣對公園的影響輕微很多，因為走勞動節高架走線，公園很多部分會變成地下設施，大家認為公園應該多一些陽光，而不是地下的。你們應該解釋清楚為何做不到，很多居民有這個疑慮，很多地方都是走地底，為甚麼澳門不行？

關於市民提及施工期間的補償，包括休憩設施會保留，市民可以放心，還有對公共設施的補償，例如圖書館、休憩地方，在施工期間保障有一定地方的休憩設施，這是有需要做的。

意見三十二

諮詢重點放在北區沒有錯，但也要諮詢其他區份居民的意見。關於高架方案的問題，早期已經討論過很多方案，最早的是走地面，但也有第二次方案全面走地下，然後第三次再走地面。這個階段討論地面或地下已經沒有意思了，如果要走的話就全面走地下，不可能一段走地下，然後氹仔段就在地面。另外有市民提到高士德，其實高士德也有一座天橋，如果當日大家都反對，這座天橋也不存在。

關於有意見提及輕軌噪音的問題，我認為不如一輛電單車，你看看電單車在馬路上的噪音多嚴重。如果輕軌設在較遠的地方，會不便一些公公婆婆走過去。另外，在那裏上班的人意見也很重要，他們也是利益相關者，例如黑沙環居民去氹仔上班，政府將站點設在海邊，你也會不開心。

對於諮詢場時的氣氛，市民應該讓人完整表達意見，免得只有一面倒發言，其他人看到則不敢再發言。

意見三十三

我是一名六十五歲的退休長者，我受一群年過半百的晨運之友委託，就輕軌澳門半島線北段三個走線方案，談談我們的看法。

第一，關於諮詢會，眾所周知將於8月14日完結，只有半個月，時間不多了。但目前的情況，雖然

開了很多場諮詢會，但只見亂象難見結果，我們覺得你們只側重於某些區內召開這個諮詢會，未能做到廣泛性、未能全面聽取各區市民的意見，忽視了路氹地區、澳門半島中區的居民。

在有限的時間內，政府應該派員落區，做到區區有諮詢、人人能發表意見。要知道為數不少沉默的居民沒有發聲，只有這樣的諮詢才能聽到主流的意見，主流的意見指的就是民意，能代表大多數市民。我們反對政府的諮詢會只是單一召開，坦白說，儘管開十次、二十次、一百次，所能得到的只是少數人的意見，不代表全澳市民的主流意見。我們真的擔心你們會被一小部分持非主流意見的人士牽著鼻子走，我們也勸喻一部分不讓別人發言、不聽專業意見、不講道理持不同意見的人士，是否要冷靜下來呢？大家有商有量，使方案早日確定。希望輕軌北段工程能早日施工。

第二，我們支持勞動節高架走線方案，因為這個方案比起其他兩個方案更有優勢，完全達到興建輕軌的目的，便於我們出門在附近就能乘坐輕軌，解決長者坐車難的困擾。這樣完全可以照顧各階層居民的出行，所以我們支持勞動節高架走線的方案。我住在新橋區。我完整聽貴台評論節目，我可以幽默地說這句話，輕軌是澳門人的輕軌，使用龐大的公帑去建設，所以人人都有發言權。雖然我們不同區，但我們經常在公園運動，這群老人家叫我做代表說一說。支持的我已經說了。

第三，我們極力反對沿海高架走線的方案，因為這個方案與建設輕軌的目的背道而馳，兩個站點設在海邊如何能便民？特別是老人家只能看著輕軌嘆息，步行這麼遠去坐輕軌？老人家真的感覺很艱難。

意見三十四

關於勞動節走線，由勞動節馬路從御景灣到灣景園，一條馬路這麼長非常影響居民。你們舉辦諮詢會，一直推銷勞動節走線。對於清拆公園我肯定是反對，不然我不會致電上來。這麼大的東西要運行十九小時，我們居民要二十四小時輪班。這個公園興建了十幾二十年，低下層的市民很需要這個公園。同時，你們說開挖兩、三層深作地下停車場，如果能挖掘停車場為何不能走地下呢？還有一點，剛才的那位阿伯說一定要實行勞動節馬路方案，他住在新橋也不方便，如果說覆蓋率高、多人乘坐，應該設在高士德這些人多的地方。但如果設在勞動節大馬路，也只能滿足黑沙環的居民而已。

我認為應該找附近一帶的居民，重點要找我們諮詢。我有聽過輕軌的聲音，如果是大陸的輕軌，那是很嘈吵的，我不只坐過一次，我經常坐，而且，大陸興建輕軌都會遠離民居，不會在距離民居這麼近的位置興建。

另外，輕軌高架經勞動節馬路，大家都想走沿海，沿海有接駁，如果要滿足所有人這是不可能的。不反對諮詢時要面向公眾諮詢，但也應該聽取我們的意見，因為最受影響的是我們。關於政府提供的模擬運作聲音，覺得在電腦上很容易把聲音調大、調小，若有實際評測我便相信。還有一點，為何一定要實行勞動節方案呢？你們開諮詢會一直推銷勞動節馬路。你們有這麼多軍師可以想辦法，否則薪酬這麼高做甚麼？另外，如果我們的樓宇結構有問題，政府是否願意賠償給我們？我們現在已經沒有能力購房。

意見三十五

我有參加7月26日黑沙環公園的公眾諮詢會，現在我回想起來也很恐怖、很害怕。那天圍了很多廣福安居民，一直騷擾我們說話，要求我們支持他們。我前面那位小姐，旁邊有一個男人拚命拍她，要求她支持，而那個女人不太喜歡，說你不要動手動腳。後來到我發言時，我說支持第二個方案，該男士馬上拍我照片，說看看我在哪裏住，然後有居民說不能拍照，要求他刪除，他還不願意刪除。他不讓支持不同方案的人說話，只准跟他們一樣是反對興建勞動節方案立場的人說下去。我們不同意見都能接受，詳盡聽他們發表意見，相反，輪到我們發言時，他們就會打斷我們的聲音，不讓我們發言。當日氣氛很嚇人，雖然我不是在附近居住，但是我在那裏上班，跟我一起去的朋友說現場這麼恐怖，她不要發表意見。另外有一個人不是說是否支持這個方案的問題，而是居民不讓人發言的問題，然後很多人圍著指著他，這個場面很恐怖，我們很害怕，我一直叫他刪除我的照片他

也不願意，後來我也不敢走，要通知朋友接我離開。回到家後家人也說以後不要去這種場合，場面這麼恐怖，也問我為何當時不馬上報警。

而且，我覺得當天政府沒有傾向哪一個方案，三個方案都有解說。你們說第一個方案是走外圍，第二個方案走民居，會有數據向居民展示各線路的覆蓋率，我們根據你們提供的資料選擇哪個方案。我們是市民，無論走哪條走線我們都有權享用這個輕軌，沒道理阻止我發言，而且當我發言便威嚇我。如果你們在現場也感到恐怖，我有朋友當天在諮詢場地外想入場找我，他說當時持反對意見的居民向他派發紙張，他說我不是住在這裏的，然後他們說這是你妹妹嗎？然後告訴旁邊的人，這是他的妹妹而已。嚇得他走也走不及。我覺得好麻煩，至今我還是心驚膽戰，因為我走的時候還要找別人陪。

但我不反對走這個公園，公園依然是公園，興建好後依然有一個公園，只是上面有一個高架而已。另外，政府也給我們聽過輕軌的聲音，讓我們知道輕軌的聲音如何。

意見三十六

我不是想說贊成或反對的意見，我想說當日輕軌諮詢，我也有去發表意見。老實說，我到場後很失望和憤怒。那區居民反對，要求走沿海，這個沒有問題，我尊重他們，但是否不可以說其他意見呢？我不是住在公園附近，我住在遠兩、三個街口，但我也會使用到輕軌。可能大家看新聞、看報紙都看不到這個情況，我告訴你當時在我發表意見時發生甚麼情形。

當我說到跟當區居民持不同意見時，他們喝倒彩、喧嘩，我旁邊有兩、三個叔叔說，你不應該這樣說，聽到我說不合他們心意的意見，我已經被人以粗言對待。這個社會是這樣的嗎？既要收到贊成、反對或其他意見。即使你的意見跟他們不同，也可能被人問你是否該區居民？我說是，只是不是住在這條街。

我想坐輕軌，我想準時上班，不想因為塞車、找不到車位、上不到巴士而被老闆罵。你有意見沒有問題，但希望尊重其他不同意見的人士。我現場遇到的情形是，不僅被人吵、被人罵，還要被人拍照、錄影，我覺得我的樣子會被人惡搞或被人起底，我認為現在很白色恐怖。每位居民都應可發表意見，就算我不是住在這一區，但這條輕軌每公里最少支付五億元的公帑，而公帑是全澳門人的，就算不是住在這區的澳門居民也有權發表意見。是否因為我不是住在這區就不能讓我發表意見？這個社會是否這樣？

如果政府出手就會被其他人詬病，說政府製造輿論、假諮詢嗎？現在我只是說自己的想法也不可以？甚至被人以粗言對待。如果政府聽取不同的意見就叫假諮詢，即現在你製造的輿論是否也是假諮詢？當日，主持也被人圍著，我也替他辛苦。即使現場有保安，保安的人手亦不夠，只能保護台上的人。我的感覺是，如果我再多說的話就會被人搶麥克風，甚至被人捂住嘴巴拖下去被人打，這是我的感覺，最可悲的是，現場也有其他居民，他們到場只想聽政府代表或其他人說甚麼，然後想舉手發表自己的意見，但也被中止了，因為只要一說不同的意見，便會被人阻止和滅聲。其中，我還看到一個應該是住永寧大廈的居民，他希望輕軌可以接近社區，但一說這句話，全場居民已經在喝倒彩、插話、用粗言穢語。若果換位思考，如果他被別人打壓會怎樣？我不是說贊成或反對哪個方案，因為每個居民有自己不同的角度、觀點，但應該互相尊重。

意見三十七

我認同剛才居民的意見，竟然在輕軌公眾諮詢會期間，有人以威逼的手段要求其他人同意他們的想法，這是極需譴責的行為。因為我們表達意見需要理性，又要互相尊重、包容。當然，我知道爭論是無法避免的，但也不能這樣。如果一定要以暴力威嚇的手段去表達意見，我絕對不同意。當日，我看到也驚呆了。

對於走線意見，我覺得第三條走線方案可行，因為最方便居民。該區的居民早上便要等車，要等兩、三台車後才上到車，如果真的興建輕軌，即使環境較狹窄也好，也是值得的。

意見三十八

我肯定反對輕軌勞動節高架方案。另外，有關公園重整的方案，包括挖掘黑沙環中街、東方明珠街，涉及六座大廈，包括廣福祥、保利達、海名居、寰宇天下、海天居、君悅灣，就這個問題我問了四次，都沒有具體回應。在黑沙環中街挖四層之深，令兩邊大廈隨時像善豐花園那樣，我要求你們給我們承諾。現在市民非常害怕，現在周邊的居民，尤其老人忍受不了，被弄得精神衰弱。我們擔心輕軌沿黑沙環公園建設，挖通後令附近樓宇結構出現問題，正如善豐花園那樣，一開挖便變成危樓。然而，既然你們覺得這樣深挖沒問題，你們應該向市民承諾，讓我們能安枕。如果承諾不了，請用澳門政府的錢向六座居民購買保險，當大廈倒塌，保險公司應該作出賠償，如果不願意給我們賠錢，保險公司便應該給我們賠償。

最大的問題是善豐花園的事影響了我的思考，一生的積蓄，熬到老才買了一間屋，一挖就變成了善豐花園，我這一輩子就白活了。如果按照剛才主持人說的，在工程前，如果你們聯同專家為我們周邊的大廈勘察，監測樓宇結構安全，看有沒有條件掘挖，我絕對贊成，並且施工時要一直持續檢測樓宇安全，要對市民有交代，最終的目的是我們可以安居樂業。無論你們做甚麼，要令我安居樂業，我一生的積蓄不能夠化為烏有。

你們曾對我說帶你去氹仔逛一圈，但你帶我去氹仔沒用，你不如帶我去善豐花園看看，政府監管力度不夠，發生了善豐花園事件，嚇得我們睡不著。樓宇已經建好了，我們現在住得很好，很開心，優哉游哉過我的退休生活。但為何政府不可以承擔呢？我明知道沒有問題的，為何政府不可以出來承擔？這個承諾十分重要，據我所知，起碼超過十個人精神衰弱，擔心得腳都軟了。

意見三十九

政府諮詢時不斷硬銷走線二，但我認為走線一是最理想的，因為它遠離民居，不影響民居生活。為何友誼橋塞車嚴重，它是澳門交通動脈，友誼橋一旦塞車，全澳門都會塞車，證明了很多人都經過友誼橋才塞車。如果在友誼橋附近建輕軌，穿過碼頭，只需三個橋墩便可以繞過友誼橋。你們說交通擠塞會極為嚴重，所以我建議政府晚上施工，交通沒那麼繁忙，晚上通宵動工。若果擔心沒有人手的話，建議使用大陸、香港等地的技術人員。

氹仔這麼大也離開民居走外圍，而且南段要想辦法降低高度，不能夠遮擋了視線。如果觀音像都如此重要，市民的生活是否同樣受到影響呢？觀音像比市民的健康生活還要重要嗎？南段要經過外圍，所有地點都經外圍，為何黑沙環方案要經過勞動節大馬路。現在整個澳門都比較認同方案一，如果走民居會有很多市民反對。

輕軌建成後絕對能疏導交通，澳門街的路很狹窄，輕軌不能從市中心進去，市民坐巴士是否可以方便了很多？因為上班時間比較多人坐輕軌，坐巴士的人減少了。大陸人的勞動力比澳門的多，而新填海A地段已經在發展，將來有很多人入住，那裏也有十幾萬人，若在那裏興建，暫時還沒有影響別人，你可以在這裏興建，沒有這麼多人反對。

關於勞動節走線的意見，北區有多少個公園？北區沒有多少公園了，可以數得出，祐漢公園很小，整個北區居住率這麼高也沒有公園，黑沙環公園被破壞了，輕軌在上面經過，建得有多漂亮，天下無敵，有沒有人能安心地在輕軌橋底下坐呢？輕軌經過，你會否帶著孫子去這個公園呢？

意見四十

輕軌有居民贊成，也有居民反對，我認為可以理解。一般沿線居民都會反對，因為他們已經存在的利益要受到法律保護，而它們將受到損害。為何說損害？因為施工期間，運作的噪音，還有景觀會受到影響，單位、物業的價值會貶值。受益的是鄰街的居民，但他們的利益還未存在。法律上來說，非沿線居民的利益受到法律保護，沿線居民利益也要受到法律保護。他們兩者的利益價值不相同，沿線居民的利益受到法律保護，不可以將非沿線居民的價值利益等同於沿線居民的利益價值，甚至凌駕於他們之上。有了輕軌，汽車也不會減少，只會增長噪音。而且窗戶和陽台被遮擋了，我可以看甚麼呢？本來我可以看海邊，在我窗邊建輕軌，我能看到甚麼呢？你也會想像到，原本整條馬路都能看到，甚至可以看到海和山，即使離我一百呎也是受阻擋了。

你可以問沿線居民為何反對？你是否住在沿線的居民？我覺得最真實的是讓他在你家門口建。去新橋建不就行了嗎？我覺得應該少做損害一部分人的利益，應該讓所有人得益，沒有人受損。被遮擋了景觀，又要施工幾年，人生有多少個幾年？只有十來個。不是住在附近沿線的居民，你不知道，你感受不了。

意見四十一

現在是沿線居民反對，從三個方面，利益、噪音、景觀。短時間可能沒有利益，建的時候沙塵滾滾，商鋪幹活也比較麻煩。當完成後，可能利益更大，因為沿線增值了，商鋪人流多了也變相增值了，同時，可能出行更方便，這是遠景的利益。如果車輛多，多些巴士，噪音同樣加強。可能輕軌的噪音更低，因為只有輕軌通行，不會增加巴士了。有了輕軌，公交巴士便會相對減少。而控車是另外一個議題，景觀方面，則見仁見智。很多大城市的輕軌與輕軌站，地鐵與地鐵站都是整體城市的景觀之一，但問題是距離有多遠，而城市發展可能會遮擋了一些大廈的景觀。

我不是住在沿線，我個人認為輕軌建設應考慮整體情況，考慮整體交通和發展。如果不要在這裏興建，在哪裏興建呢？如果將來重建，公園仍然在，也多了一些空間，有一個多功能的公園，輕軌下也有籃球場，而且我也相信政府。另外，最近一些評論說，興建輕軌像興建垃圾站一樣，大家都要倒垃圾，都需要垃圾站，但最好不要設在我家面前。

意見四十二

為何一定要在黑沙環這麼好的公園興建輕軌？我真的不明白，你們說以民為本，已經給了市民一個好的公園，為何現在要破壞呢？諮詢時你們提出最好的方案，為了方便市民興建輕軌，我非常贊成。但為何不沿海興建呢？氹仔的輕軌全部都是遠離民居，為何澳門不是在填海區那邊興建，方便那邊的居民？如果在黑沙環公園興建，可以方便市民，但沿海可以優化巴士系統，也很方便，哪個小區也能到達，不會那麼擁擠。我們不是不贊成興建輕軌，但一定要以民為本。政府給了我們一個這麼漂亮的公園，為何又要在公園興建輕軌？公園上有一座輕軌高架橋，會擔心帶小朋友外出時的安全，如果列車從上面掉下來怎麼辦？

現在不是沒有選擇，如果完全沒有選擇我們當然要接受，但現在是有選擇的，不是沒有選擇，不一定要經這個公園。如果只是橫跨一個路口我也贊成，整個公園從頭到尾都要橫跨，好像一把刀一樣，你說怎麼辦呢？輕軌走線途經觀音像時都要降低，我們北區的市民就不需要景觀嗎？我不明白為何不走沿海。而且，要施工六年，到處都要挖掘，這是六年，不是六個月。

意見四十三

剛才聽眾提到交通問題和坐巴士難，例如某些路段塞車，坐巴士也很難，我坐過很多次，有很大意見。意見大又如何呢？我坐9號車去到狗場，巴士上已經擠滿乘客，司機不能開門讓人上車，那位市民走到車門旁拍打車門，站在車頭，司機氣憤得說開不到門，怎麼辦呢？公眾已經多次遇到這些問題，政府有否辦法解決？

現在你們提出興建輕軌，我不討論輕軌是否可行，我重申，我不是住在北區，但我支持勞動節方案，有意見大家可以商討，這只是講道理。而無論是否興建我也覺得無所謂。現在巴士的問題做不好，很老實，我覺得增加巴士路線都是沒有作用的，都是不能通行。現在想到興建輕軌去解決交通問題，大家何妨不坐下來討論呢？現在私家車較多還是巴士較多？其實我也不怎麼坐巴士，我只是走路多，因為我認為走路比坐巴士更準時，我寧願走一個小時。我在諮詢場現場，認同要互相尊重。諮詢場主持說明每人說三分鐘，大家互相表達。我很公道，如果他有一堆話，你不准他說是不可可能的。

意見四十四

黑沙環方面議論紛紛，三場諮詢會我曾參與兩場。反對派第一次說輕軌有輻射、噪音，但我聽你們解釋，輕軌是低噪音，政府也會綠化公園；那批人擔憂會拆掉公園，你們也多次說過會保留和重整公園，設有地下設施，但他們一直說沒有、會拆掉公園，更糟糕的是叫年青人去高舉橫額，反對派的人如此偏激，教年青人幫忙舉牌，不是不讓你發表意見，而是有否必要教導到年青人如此偏激呢？

意見四十五

輕軌正在諮詢，意見各有不同，但應該像貴台那樣不同觀點互相尊重，不同意見互相交流。有些人認為意見不一便指手劃腳，甚至說你不支持他。

而我個人認為第二個方案比較適合。每個地方興建都有利弊，走海邊也有問題，他們誤解為拆掉黑沙環公園，其實沒有。第二個方案方便我們進出、上班，使用公交比較方便。其實輕軌無論建設在哪裏都有問題，亦有利與弊。

意見四十六

若你們接納或實行方案二，該區有這麼多反對聲音，甚至這些反對聲音接近野蠻、暴力，這真的要重視和考慮為何居民會有反彈？大家都在問為何東北走線和沿海走線沒有勞動節那麼多的配套設施，這樣會覺得你們在硬銷第二條走線，應儘量釋除居民疑慮。

意見四十七

我本來很支持輕軌工程，希望儘快落成。現在澳門的交通實在太亂了，滿街都在修路，坐巴士也很困難。晚上五點坐車去北區等一個小時都上不了巴士，不論中區、氹仔都是，但並不是沒有車，是滿客而上不到車。尤其去北區這麼困難，希望儘快有輕軌。我每天上班都知道，如果輕軌能夠儘快落成，交通便不會那麼混亂，大家都舒服一點。

我認為黑沙環公園比較方便。為何計劃好但又不落實執行？例如公園設施空間，你們一開始便有計劃，但又不主動向公眾公佈，他們擔心天橋下的公園，又有很多問題，待等到市民爭論反對後才公佈，政府有些甚麼應該早點說，大家便不用爭吵。希望北區居民能夠跟政府合作，大家商量、合作，爭吵是沒有用的，諮詢居民當然重要，但居民要跟政府討論。

其實我也很難抉擇，譬如垃圾桶當然不要設在我家門口，但又想方便自己，每個人都想這樣。如果大家覺得這個方案可行，你們也要加快執行，不要一拖再拖，你看輕軌拖了一年又一年。

我們明白這個道理，雙方都要溝通。如果你們有計劃便提前說出來，應該怎樣做，讓市民不要那麼憂慮。現在早晚交通都很亂，有錢買私家車又沒停車位，想載的士又載不到，的士司機說道路堵塞又不去，能怎麼辦？市民在該區坐巴士，不是沒有車，但真的不能上車。

意見四十八

今天想探討輕軌北段，我們都曾出席過公眾諮詢會，你們說得挺好的，解釋得很清楚。那天我們下班，都有十來人去聽，但有些人挺野蠻的，我們看到如此轟動也馬上走了，免得去發表意見了。每天市民坐巴士擠得像沙甸魚，如果居民要到氹仔上班，等六、七班車也上不到車，如果社會要發展輕軌，是否要大刀闊斧呢？肯定會有不同聲音，上次我們去聽諮詢會和講解會，有些人寧願要公園也不要輕軌，實在太自私了。污水廠、圖書館各有一個站點，這也挺好的，起碼能疏散很多人。你買一層樓不是真的要滿足到你的環境，難道青草街、草堆街一直都有公園嗎？社會要發展肯定會有所犧牲，現在塞車、搭車難要罵，政府要發展輕軌又罵，你叫政府如何做事呢？

意見四十九

我想探討勞動節高架方案，我的立場同樣是支持走海邊，不要走公園。但我反映另一個問題，政府的諮詢是假諮詢。第一，落區的官員層級不夠高，黑沙環公園第一場公眾諮詢當天至昨晚，我問了一個多月，都不能回答我這個問題，我只是問房屋倒塌了誰負責？站在市民的立場，我不會管你怎麼做，我只是希望不要因為挖掘的工程而影響我的房屋。一個多月時間也未能回答我的問題，即諮詢根本不到位，建議應找更高級、能承擔的官員落區，如果不能承擔的就不要落區諮詢浪費我們的時間。但一個多月了，回去思考、請示都可以做到，你給我一個結果吧，否則定案的時候便已成定局。

關於樓宇安全問題，我建議兩個方案，一、是澳門政府幫我們買保險，由保險公司承擔責任；二、是官員承諾全部由政府負責，你們有這麼多錢為何不能負責呢？我需要你百分百保證房屋不會倒塌，如果有百分之一的倒塌機會都不要掘挖。建築商都有計算過，但他沒預料到你們會挖掘地下停車場，所以只考慮土地對樓宇的保護便可以，不會思考其他。

從力學上考慮，其中缺少一部分便會倒塌，而不挖掘就會沒事。每個發展商都有問題，但不挖的話就會沒事。我的憂慮不是輕軌，而是停車場。如果不挖掘停車場，我反對便會減少。如果要挖掘地下停車場，現在就要向我們居民承諾，為何這麼大一個政府不能承諾這句話？

意見五十

回應剛才的意見，諮詢是吸納意見，居民提出憂慮，現在是否解答的時機呢？現在還沒決定，居民擔心挖掘時房屋會倒塌，你有這個憂慮，但政府現在未必能回答你。到最後定案的時候，可能對於你的憂慮有一個保證。如果你有這個憂慮，他說要這裏興建輕軌，這樣如何保證呢？但每層樓宇都有保修期，根據法律購房都有一個期限。而你提出你的憂慮，這是你的憂慮。從兩個層面看待吧，不要說挖掘停車場，就算鋪水管也好，挖掘前工程師都會評估會否影響周圍建築物的樁柱或結構。

意見五十一

我們是抗爭輕軌走窄街路線最大的社團，據我所知，北段公開諮詢有三場，但跟社團就開了幾十場諮詢會，我們抗爭了這麼多年，如果你們有誠意，為何不邀請我們？沿海方案不會阻礙大家跑步。澳門很多天橋下都有球場，在那裏跑步更能遮擋陽光。

不要責怪市民害怕，萬一發生意外如何賠償？叫居民怎麼相信你？我不是住在那裏，我們沒有被邀請，澳門房屋的質量，大家心知肚明，不要只拍著胸口說請相信我，一定要用白紙黑字寫出來，萬一發生意外怎麼賠償，這才是負責任的官員。

意見五十二

我想問你們輕軌走地下一定可行嗎？你能確定百分百澳門人認同嗎？無論在哪裏興建輕軌都會有居民反對，但作為政府官員必須要擇善固執，不要有人說有輻射你便說有輻射。

意見五十三

反對歸反對，但輻射的確有點誇張。要思考政府給我們的渠道是否足夠和有效？我一向贊成地下化，做一個真正的地鐵，不要再騙人。現在的運載量根本不能應付，尤其落成後，不知道人口多成怎樣。而且，現在的預算是多少我們還不知道，不能解釋的，這些問題一揭開便是一團糟，我們真的要督促好政府。

你們說走勞動節大馬路有多好，為何坊間不接受你們的意見？你可以說居民不懂，但為何做了這麼久的宣傳，整個澳門沒有幾個人能真正明白你們在做甚麼？這是否要從源頭上反思？今次諮詢的進步是你們願意落區，甚至找中小企解說，但上層仍然先跟大社團關上門商談，這個情況仍然沒有改善，希望這個情況不要再在未來的諮詢發生。

意見五十四

我很支持政府推出集體運輸，我也支持輕軌，但希望儘量地下化，即走地下不要走地面，如果走地面便會跟市民搶路，例如公共設施、公園、馬路。關於你們說不能走地底，但為何香港能做到？而且，輕軌地下化更好，順便維修老化的管道。如果說走地底，預算會增多、時間會延長，現在的時間很短嗎？十年還沒有做好。預算從四十多億元，現在追加至四百億元還沒有封頂，這個怎麼解釋呢？

意見五十五

我很開心剛去日本回來，我有參考過當地的輕軌。我發覺現在的輕軌有幾個問題，首先是噪音問題，第一、空調噪音嘈吵，相反列車行駛時的噪音不大，不知道澳門的輕軌是否有這個情況；第二、每節車廂間的接駁位置在運行期間會發出噪音，一邊運行一邊發出噪音，中間的接駁位置出現問題。第三，加速時噪音會較大，平時運行時則沒有問題，所以我認為是在欺騙我們，這是第一個問題。

第二個問題，黑沙環中街地底開挖停車場。我不明白你們如何諮詢，挖停車場與興建輕軌是兩回事，現在是捆綁式諮詢，結果便糟糕了。第一，你們在宣傳時說輕軌落成後很多人會放棄駕駛私人交通工具，甚至取消所有車輛。將來輕軌落成後，既然用車少了，車位需求是否減少了？政府用這麼多錢興建這個停車場，日後是否有這個作用？車輛少了是否不需要停車場？

這不是馬上見效的，輕軌落成後再作考慮，可以嗎？其實輕軌與停車場是兩回事，無緣無故這樣諮詢，其實給諮詢帶來一個很大的難題，現在很大部分是反對停車場，未必是反對方案二。

意見五十六

現時輕軌站多以外圍行走，又途經旅遊景點，建議列入旅行線路，鼓勵旅客乘搭，把巴士留給居民乘搭。

意見五十七

關於黑沙環的地下停車場方案，如果不趁這個時候做，屆時輕軌落成後如何開挖停車場呢？雖然是兩回事，但有些事情一起做會更方便。

意見五十八

一開始推出諮詢有三個方案，其實方案很不完整。我認為這是浪費諮詢時間，現在又延長了諮詢時間，好像有很多變卦，會導致市民很困惑，究竟你們想怎樣諮詢？諮詢完後會否有很實質的數據提供給市民，原來這個方案對市民最好，所以才選擇這個方案。而且，諮詢初時三個方案的配套或後續的設施，好像都沒有提出來，待市民提出意見後就不斷說之後會怎樣做，這是否應該在方案推出前提供這些資料呢？

意見五十九

不知道還有多少變卦。在過程中你們應該提供數據，諮詢期過後亦應向社會公開完整的報告，這才是正確的。無論是感覺還是真實，確實傾斜了黑沙環公園勞動節方案，這樣是否妥當呢？大家不妨發表意見、見解。水泥可以經歷一百年，只是指它的構造。我自己比較支持地底方案，但你們說不行，說管網很難遷移，而且說會影響樓宇安全，但奇怪的是專業人士說可行。

首先要聽聽居民究竟如何，因為是在他們的身邊或者面前經過，他們有最大的發言權。當然這方面要平衡全澳市民，問題是這個過程中不會太平靜，也希望你們列出來，現在最大的問題是不對稱，好處和壞處都應該列出來，讓居民選擇，這是他們自己選的，建出來也沒有怨言，如果真正公開透明便不存在問題了。

意見六十

政府諮詢前應該充分準備資料，諮詢時有否讓人感覺有傾斜？

意見六十一

我今天想討論輕軌走東北段的路線，還有城市環境的問題。你們經常在賣廣告，說基建一百年，既然一百年，為何不走地下？十年後不知道澳門變化多大，十年後澳門不是這樣的，沒有這麼多人，十年之後怎麼辦？聽到電台節目有聽眾說自己住在新橋區，支持走這條路線，我沒有反對任何一條路線。如果坐巴士進來再坐車去到氹仔，在新橋坐巴士是否要去到這個位置？我覺得這些人講話很無稽。說話是否因反對而反對，因支持而支持呢？我很尊重他們，雖然不在我家附近興建，但如前山的輕軌路已經阻擋了一部分陽光，地下的樹長得不好，沒有陽光，若澳門興建地下公園會否依然這麼漂亮呢？萬物生長靠太陽，沒有太陽對著樹木竟說比以前更漂亮，我比較贊成走地下，沒有人會反對。

意見六十二

昨天黑沙環區有民眾對輕軌高架經黑沙環公園問題發起遊行，其實黑沙環區已多次發生這種情況，除有人反對輕軌高架之餘，還有停車場的問題，但我認為停車場問題跟輕軌建設是不相關的。現在澳門街有超過二十萬輛車，如果不興建停車場的確不能解決現階段找車位難的問題。而輕軌建設是未來施政架構的重要一環，我今天聽到有人說你們偏向第二個方案，其實沿海方案也比較適合，每個方案你們也有盡心盡力諮詢，因為這是接近民生的問題，如果主要不是探討輕軌走線問題，而被某些人將轉移至爭吵非相關的問題，我認為這不是好事。你們有專業知識考慮，每件事情都接近民意。我很支持在黑沙環區興建地下停車場，因為找車位已經很困難。

意見六十三

我也感到奇怪，大家都認為黑沙環區應多興建停車場，輕軌是另一回事，為何不贊成興建停車場呢？假如將來輕軌站設在黑沙環公園，市民在那裏接駁，例如停好電單車然後坐輕軌到氹仔，其實這是很需要的。

意見六十四

我個人比較接受勞動節高架走線，現在你們在各區段進行諮詢，是為希望知悉社會比較接受的走線，但我覺得你們忽略了其他居民的意見，只做了北區的諮詢，其他地方沒有做諮詢。其實不要只在網站上宣傳，可以到不同的地方派發傳單，讓公眾知道有這件大事情，而不是只集中在一個區份推廣宣傳。雖然是住在筷子基，但我每天都到黑沙環上班，希望你們可以到其他地方做宣傳，讓其他人知道輕軌的重要性。現在有少數人反對，但不能代表我們所有人的意見，我希望其他區份的居民也能知道諮詢這事。另外，長者或者生活中不上網的人，他只懂聽周邊的人說，別人說甚麼他便聽。

另外，我在那邊上班，希望自己上班方便，如果去到海皮那邊，我從筷子基或者關閘坐車，到站下車後仍要步行十五分鐘才能到，這跟坐巴士有甚麼區別？現在坐巴士真的很困難，我從黑沙環坐巴士去新馬路需要四十分鐘，甚至曾經花了一個小時才能去到水坑尾，我上網查過是因為修路，但修路是不會停的。希望你們儘快落成，改善我們的交通出行。

意見六十五

我讚揚你們再一次進行諮詢。看到今天報紙報道你們有意在東北區再進行走線方案調查，結果跟之前支持黑沙環方案不一樣，並有意進行一次深入諮詢，希望下一屆政府可以做得更好。

意見六十六

現在出現這樣的結果，中間的諮詢做得不夠好，我看到報紙報道，市民提出了自己的聲音及意見，希望不走內街走沿海。如果當初向市民介紹時，諮詢做得更好，不是讓居民感覺很勉強，必須走這條路線，即有些要脅性的語句，可能嚴重影響了工程，大家都坐不到輕軌。如果諮詢過程做得好，我不知道結果會否不同，因為中間的諮詢工作做得不好，市民前段時間覺得沒得談，所以會產生一種反抗情緒，認為不是在和平的情況下交流及討論。

意見六十七

澳門半島北段走線還沒有落實，主要核心問題是市民與政府之間的不信任，北段走線包括黑沙環公園的方案，居民想像到日後建成的方便，但興建過程中市民對政府的不信任，擔心會否影響樓宇的結構，因為他們畢生的積蓄已花在樓宇上。過去幾年，政府跟市民之間的高度不信任，無論如何保證安全都好，他都是不相信你。尤其經過善豐花園一事，是否樓宇出現甚麼問題，居民便要多次上街遊行才能解決問題？新一屆政府應該考慮如何重建與市民的互信關係，不僅輕軌的問題，甚至其他政策都可能出現，這是核心的問題。

而關於北段走線問題，這得考慮公眾意願，如果大部分的公眾意願都認為應建在海邊，大家需一起承受結果。這個過程中如何重建市民對政府的信心？市民總覺得背後有隱藏的議題，這便是魔鬼總在細節中，這種不信任的關係，怎麼說市民都不相信。政府應提升施政的透明度，不要總讓市民感覺有很多隱藏的議題，或者總在背後有些小道消息，小道消息說著就當真了。

意見六十八

市民是否有不必要的擔心？我們不可能保證隔壁的樓宇不重建或者出現問題，如果因為輕軌工程而影響了樓宇結構，這是樓宇本身結構的問題，而不是輕軌工程的問題。北區選址最恰當的是在勞動節大馬路，因為可以建停車場。海邊將來怎麼接駁，海邊很難停電單車或者私家車，市民都可以看到海邊現在的環境。將來一個站的可接駁性很重要，現在增了幾百個車位接駁，但若建在海邊，其他居民要通行，想接駁也有困難。對於有些意見，反對的聲音比較大，而原來贊成的又不敢發聲，但如果堅持贊成，牽涉自己的利益是否要多發聲？

意見六十九

我住在北區，比較明顯感到廣福安多了很多大型旅遊巴堵塞在路邊，居民過斑馬線時，要走出一半的斑馬線才能看到後面有沒有車，日常都有很多老人家前往黑沙環公園，所以有很多老人家出行帶著小朋友走到一半的斑馬線，然後停著看看來車再後退，接著衝過馬路。我希望輕軌的路線能規劃好，且早日落成。

另外，你們諮詢民意被駁斥時，又會撤回一些規定，例如重建黑沙環公園是好事，會增加很多好設施，正如剛才的聽眾所說會增加運動場地。但被人反對的時候又收回好的政策，沒有堅持。

澳門蓮花衛視《澳門開講》

2014/07/08 19:00

意見一

我住在路氹區，建議當局除了保護綠化工作外，街邊的林木也需要護理。與其叫中央給錢我們買熊貓，倒不如將這些錢建在有需要的生活設施上和輕軌上。今天的主要話題是輕軌，有沒有浪費錢了？每個工程都浪費錢。

輕軌建設本來就超支了，是否應該在有限的範圍裏做無限的事情呢？希望政府能反思這個問題，已經超支了但還要繼續動用人民的公帑，政府是否在胡亂揮霍？這樣花錢的用法也不好。現在我家附近已經沒有斑馬線，反而變成了行人天橋，對老人家、孕婦是否方便呢？輕軌同樣，假如有一天輕軌停電了怎麼辦呢？

意見二

我一直以來對輕軌持反對態度，為甚麼呢？因為本澳道路本來已經狹窄，還哪有地方可建輕軌？既然政府已經決定了要興建，又有方案，但為甚麼看不到施工時間表？政府要公佈時間表和投資金額。另外，希望政府不要說得天花亂墜，說不會有影響、噪音低，輕軌肯定是環保、噪音低的，這都是眾所周知的，坐過輕軌都知道。其實，走哪條路線不重要，都是為了方便市民，這點是肯定的。關鍵是整個施工時間表，而且使用公帑必須要有透明度。這兩點是最關鍵的。

意見三

我希望澳門有輕軌，也希望在黑沙環靠近油站一帶多興建一個停車場，且要建好停車場才建輕軌。因為輕軌五十年內能否落成都是一個問題，已經說了十幾二十年，香港挖地興建地鐵也比澳門興建輕軌快，不知道為甚麼澳門會這麼慢。

輕軌施工期間會佔用路面，市民沒有地方泊車同時又要興建輕軌，那不是更混亂嗎？我覺得最重要的是先在黑沙環一帶多興建一個停車場，這樣避免車輛妨礙輕軌的興建進度。

意見四

請問輕軌和黑沙環公園重整是否同步？如果勞動節大馬路塞車，運建辦會如何解決？

意見五

我想探討兩點，一、工程期間路面的問題。現在氹仔的工程遍地開花，能否分段施工避免路面工程遍地開花？能否學習台灣？台灣採取分段施工，減少擾民和路面的堵塞，這點能否學習台灣呢？

二、路線的問題，雖然政府偏向第二方案，我也是北區居民，認為這不是最理想的方案，但還可以接受。為甚麼不是最理想的方案呢？我認為走地下才是最理想的，因為地下空間大很多，而且安排疏散人流也比較容易。

再提出一個意見，方案二輕軌路線經馬場北大馬路，能否在關閘站設置一條行人天橋接駁到馬場北大馬路？這樣就能疏散馬場北大馬路的居民，避免擠在關閘廣場，可以馬上疏散居民。

還有一個噪音問題，我也去過台灣坐過輕軌、地鐵。我覺得它的噪音也不小，我認為這個技術問題應能解決，在靠近民居的位置加設隔音屏障。馬場北大馬路接近民居，這裏是否應該設置隔音屏呢？

意見六

上世紀三十年代興建第一個迪士尼公園的時候，工程師也煩惱路線應怎樣走、市民怎樣走、如何規劃路線。工程師很聰明，想出了一個辦法，一天開放給民眾，以一千人為限，隨便走，用你認為最近、最隨意的方法走到某個設施，然後有人紀錄你的路跡，結果拿出了三百三十五個方案，得出了現在佛羅里達州迪士尼公園的路徑圖。

政府官員應多坐巴士、多走路，要聽取市民的意見，但也不能父子騎驢，要用自己最深入的眼光、最用心的視角看待這條路線，如果政府認為方案可行，就可以堅持。

意見七

我對勞動節高架有幾個問題。第一，高架有多高？旁邊有兩幢高樓大廈，會否產生噪音影響居民呢？第二，高架的站點在地面還是在上面？如果在上面，應該如何規劃呢？第三，有站點也需要用錢乘坐輕軌，用甚麼付款方式去乘坐輕軌呢？第四，勞動節大馬路中間有一些樹木，旁邊有兩條行車道，高架肯定是在上面，會否影響綠化環境、樹木呢？