

新聞資料：輕軌走線經充分研究考慮

澳門輕軌的建設過程中，政府非常關注和尊重市民對於澳門輕軌建設的意見及建議，其中對新口岸輕軌走線的問題，當局曾對多個方案作出研究評估，包括將走線遷移至外圍以及地下化等，但皆會出現多重技術限制及大幅降低覆蓋率等問題。

輕軌走線移至新城 B 區 無法覆蓋南灣商業區及新口岸中北區

針對輕軌走線移至新城 B 區，在目前的興建方案中，宋玉生公園站及西灣湖站已覆蓋新城 B 區的一定範圍；如輕軌路線外移至新城 B 區，則現方案中的藝園站及南灣湖站將不復存在，不僅會令人流密集的新口岸中北區域、甚至南灣及議事亭前地等市中心地帶將會被排除在輕軌覆蓋範圍外，不利紓緩市中心交通擠塞的情況；客流分析數據亦顯示，走線移往新城 B 區初期人流較現方案大幅減少八成，而遠期人流量亦將減少近一半，嚴重降低輕軌系統的效益。

另外，輕軌走線外移至新城 B 區外環道，在技術上亦存在困難。不論以地下或高架方式興建，輕軌與外環隧道兩者難以相容；而輕軌若需穿越嘉樂庇總督大橋亦面臨技術困難，並且嚴重阻礙海濱及觀音像等旅遊點的景觀。

新口岸段現走線如地下化 將與區內大量地下設施相衝

新口岸段原走線如改為地下化則有技術上之困難，包括孫逸仙大馬路、宋玉生廣場、城市日大馬路、藝園和亞馬喇圓形地等區域的地下，均有大量有樁基礎之地底設施，包括橋樑基礎、三個大型停車場、排水設施等，區內的所有地下設施都難以配合將輕軌軌道轉為地下方式或移至孫逸仙大馬路。

輕軌系統新口岸段採用地下方式興建，需要大規模清拆及改建排水設施、停車場及地下道；合共有 1320 個輕型汽車車位及 446 電單車位的宋玉生廣場、藝園及亞馬喇前地停車場都將受嚴重影響。在工程期間，上述路段區域皆為澳門半島的交通要道，倘開展地下工程，將導致區內長時間且大面積的封路，為澳門整體城市交通帶來巨大壓力，尤其在大賽車期間當友誼馬路封閉，澳門半島新填海區東西向交通形同中斷。

輕軌建設延誤 交通惡化難解

倘輕軌建設需配合新城 B 區外環隧道建設的時間表、或將新口岸走線地下化，綜合上述工程困難，輕軌工程的建設時間定將嚴重延誤，這不單會引起各項合約問題，大幅推高造價；社會亦需付出沉重的代價，包括交通問題繼續惡化、以及無法配合區域發展而被邊緣化等等問題。當局理解居民的憂慮所在，在對建設方案進行優化的同時，亦會持續與市民進行理性的溝通，務求在城市整體發展與居民的需求之間取得平衡。