

理由陳述

經過四十五天的推介之後，特區政府對最少耗資數十億的輕軌系統就宣佈上馬。只是，此一輕軌的優化方案是否就能解決澳門的交通問題，或者很大程度解決澳門的交通問題？很明顯，答案並不如此。以目前的輕軌走向，所選取的是各個口岸及聯結各主要賭場酒店之路線，而這些路線恰恰是最少存在塞車問題的道路，而對塞車問題嚴重、搭的士難比登天的市內交通來說，卻絕無裨益。優化方案取易捨難，選擇了交通基本暢順的道路來建造捷運系統，令這投資數十億元的龐大工程對解決市內交通問題毫無意義。以此龐大投資，若用以改善現時計劃的沿線道路，包括擴闊路面建立快速公車專道，其投資將遠低於現時所提出之四十二億。但政府卻在未經科學考證下即堅持匆匆上馬要「拍板」興建此捷運系統。

更要命的是，有人戲稱此捷運系統是賭場專線，因為現時政府提出之優化方案，從路線設計來看明顯著眼點是為賭場酒店、遊客和少數居民（主要是住在沿線上的賭場酒店員工，即同樣是為賭場酒店接載員工）服務，將令遊客的消費最大限度地留在此條捷運路線上。賭場酒店固然因此而大得其利，但本地區本來就奄奄一息的中小企將遭更進一步的沉重打擊。拉斯維加斯式的博業本來就有搶奪消費力的功能，此已有美國大西洋城在開放賭業的十年內有三成的飲食業和零售業商舖倒閉的前車，政府再以澳門人的公帑興建捷運系統以擴展其爭奪消費力之能力，將陷澳門本地的中小企業零售飲食於萬劫不復之境。而在全無整體城市規劃的基礎上，特區政府已宣佈拍板興建的捷運系統並未能以總體城市規劃為基礎，因而難免造成種種跟城市發展不協調的缺陷。特別是在所謂第二期、第三期完全未有任何規劃之下，如何能有條件讓第一期上馬興建？

鑑於關注城市規劃的居民在諮詢期內一再提出，以政府現時之方案，將令南灣大馬路湖畔景觀首當其衝遭巨大負面影響，連媽閣廟至舊船塢一帶作為一個連續性具高價值的歷史文物空間亦將受破壞。此捷運系統路線在作規劃時到底有否其他可選擇方案曾作科學的、審慎的對比分析以避免令澳門具重大價值的城市景觀遭到破壞。

為了澄清此一系列的問題，讓公眾清晰有關捷運系統方案所存在的種種問題及政府的合理考量，更應讓涉及數十億的，澳門歷史上最大的一項工程在開展前讓公眾有一個清晰藍圖，我們向立法會提出針對捷運系統興建的聽證動議，要求就上述問題傳召官員及相關人士展開聽證。

聽證動議

特區政府經四十五天的公開諮詢後，對大量民間意見不作展列、反析、回應，即匆匆「拍板」決定耗資數十億興建對城市及經濟環境影響深遠的捷運系統，但此系統之興建尚存相當多的疑點有待澄清。爲了澄清此一系列的問題，我們向立法會提出針對捷運系統興建的聽證動議，要求就下列幾個問題傳召官員及相關人士作深入的聽證，以澄清相關問題及履行對行政當局重大措施及公共財政巨額開支的監督責任：

- 一． 在政府「諮詢」捷運系統優化方案的四十五天內，政府收到一百三十多份意見書，但卻無對意見書所提出之意見有任何正面回應，便即按政府原定的所謂優化方案「拍板」上馬？如此諮詢等同兒戲，也是對民意之玩弄。特區政府應交待透過開展公開諮詢所獲取之意見到底有否作科學的分析處理？在制訂方案時對所收集之意見如何取捨吸納？
- 二． 除了此捷運系統的優化方案外，要解決澳門的交通問題有否其他選擇？在諮詢過程中有團體（中小企業協會）提出與其建設一條「賭場專線」式的捷運系統，不如建公車捷運系統解決澳門市內交通問題會更節省、更有效及更有針對性。以目前的輕軌走向，所選取的路線恰恰是最少存在塞車問題的道路。以此一路線來說，配合行車天橋的建造來建設公車捷運系統應是一完全可行之方案。若能配合整個環市道路的建設，實現環市的公車捷運系統來紓緩全澳交通問題更是完全可行。政府在對捷運系統優化方案作出「拍板」前，到底有否認真對公車捷運系統的建議進行不帶成見的論證分析？
- 三． 在諮詢過程中，雖然政府沒有具體公佈意見書意見之分佈和分類，但相信要求第一期的捷運系統延伸至西北區是一個佔分量極重的意見。事實上，特區政府已決定在青洲、台山及筷子基區建造大量的公共房屋，單是青洲區內已計劃建最少七千個公屋單位。這些新建公屋勢必令此區域迅速增加數以萬計人口。再加上原有的數萬居民，其交通疏導將是一個極嚴峻的問題。現時的優化方案對之卻完全忽視，這無論從城市規劃考量、從解決民生需要，都是不可接受的。運輸工務司司長劉仕堯抗辯不將第一期捷運系統引進西北區的主要原因是由於「考慮到關閘口岸作爲本澳人流車流集中地，倘左右兩翼二期工程同時動工，必定影響上述路網的負荷和交通」。運輸工務司司長是工程出身，對公共工程應有充分認識，只是如此說法卻是典型行外人語。有點常識的人都知道，但

凡大型工程，當然是分期分階段進行，不可能整個捷運系統二十公里的工程同時開掘。在四年工程內，關閘兩側分階段興建捷運系統真的是無法安排嗎？

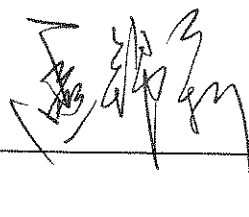
四． 關注城市規劃的居民在諮詢期內一再提出，以政府現時之方案，將令南灣大馬路湖畔景觀首當其衝遭巨大負面影響，連媽閣歷史文物空間亦將受破壞。方案中，八公尺寬四層樓高的巨型石屎高架橋的高架軌道將直接建在湖畔休憩區之上，巨型混凝土柱林立，再加上幾個五層樓高的巨型站台，整個湖畔景觀皆會被檔死。方案內輕軌捷運系統要行經蘇亞利斯博士大馬路，該段綠化景觀路段全部老樹將為建輕軌遭全部移除。故論者指出，輕軌根本無須硬要繞入南灣大馬路，而後又再繞出觀光塔，為多增兩個站而犧牲南灣湖畔景觀，得不償失。方案內媽閣站將設於舊船塢水塘北側，將造成為建站台不得已拆除部分歷史建築之局面。論者指出媽閣廟與舊碼頭及舊船塢作為一個連續具歷史價值的整體，其內的歷史建築物應該好好保存，根本無必要以輕軌把遊客帶到媽閣，在旅遊塔站設置專線接駁巴士已有餘。究竟特區政府的捷運系統路線在作規劃時有否其他可選擇方案曾作科學的、審慎的對比分析，以避免令澳門具重大價值的城市景觀遭到破壞？

五． 政府現時提出的捷運系統的四十二億元預算是零六年的舊資料，負責推介此方案之主要官員直至宣佈「拍板」上馬時，仍沒法拿出一個真正的工程預算方案。只是含糊其辭地稱「政府有信心未來的造價控制於開標價的範圍內」。公眾注意到，政府所含糊保證的系統的興建費用不是四十二億的預算，而是一個未知的「開標價」。對此，東亞運動會的教訓是記憶猶新的。為何審計署指東亞運動會有龐大超支，行政長官卻公開表示東亞運動會不存在超支問題，其關鍵就在於前者以預算與實際開支來比較，而後者則是以開標價與實際開支來比較。而此捷運系統興建之可怕之處，正是到決定「拍板」之時，政府仍拿不出一個真正的預算方案來。所謂諮詢公眾，等同於要獲社會授權，但作為一個大型工程，除了考慮路線走向、承載能力等技術因素外，用費多少應是一個十分重要的考慮因素。連具體預算也未有就要公眾認同，等同要公眾開出一張沒寫銀碼的支票。運輸工務司司長在捷運系統優化方案「拍板」時，聲稱將由審計署參與興建捷運系統初期之成本控制工作，但審計署審計長於今年十月十六日在立法會表明，審計署依職權不會參與這種工作。一個計劃用四十億能解決相當一部份交通問題時，可能是值得造的；但若要用上六十億時，則公眾可能未必認同此一工程，甚至可能有更多的其他更優的計劃可作選擇。到底特區政府對此系統興建的預算腹稿是有是無？是否將來任由開標價是多少就多少，政府完全沒有預算開支的底線？

六· 特區政府在捷運系統優化方案「拍板」後，隨即設立運輸基建辦公室。該辦公室今後的人員開支和運作費用，是否實際都是因興建捷運系統而產生的行政開支，卻又不計算入特區政府為興建捷運系統而支付之成本之內？

七· 特區政府對興建捷運系統有極大的決心，但作為一項影響深遠的重大工程，科學考證和評估是絕不可少。對捷運的興建有否環境影響的評估、社經影響的評估及使用者的通勤時間會否因捷運興建而縮短的評估？

立法議員 區錦新



吳國昌



二零零七年十月卅一日



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

全體會議第 /2008 號議決案

立法會全體會議根據第 4/2000 號決議第三條第一款的規定並為其效力，議決如下：

獨一條

通過區錦新及吳國昌議員提出的就輕軌系統展開聽證的建議。

二零零八年二月 日通過。

立法會主席

曹其真