

## 口頭質詢

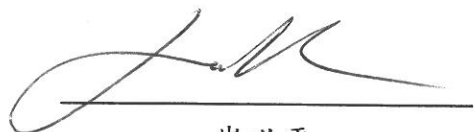
輕軌項目由初期研究、規劃、興建氹仔線、興建車廠至今，公佈費用節節攀升，由 2007 年的 42 億元到 2009 年的 75 億元，2011 年升至 110 億元，2012 年進一步追加至 142.73 億元，截至今年最新公布數字已追加至 164 億澳門元，據政府早前公佈，氹仔線預算佔 110 億，餘下部分為石排灣線和媽閣站等建設工程、輕軌東線的研究等開支預算，至於澳門線、氹仔線至媽閣、蓮花口岸至橫琴延伸線的工程費用等支出仍未包含在內，整個輕軌項目的預算就如政府收入一樣連續向上，令市民深感不解。

澳門的輕軌工程本為因應日益增長的居民及旅客人數，為改善陸路交通，提供更多元便捷的公交網絡，構思初衷是一項惠民工程。隨着首階段的氹仔線通車在即，政府又陸續增加輕軌線路覆蓋範圍，至今，開支預算不斷增加，特區政府作為項目的主導者，有必然的責任及時回應市民的困惑，更清晰地向公眾交代這項重大工程預算的主要細節，包括每次追加預算的依據、預算所涵蓋的範圍、過往預算的執行情況等，以符合陽光政府的施政理念。

長遠來看，澳門輕軌是一項與居民生活和出行息息相關的重大基建工程，雖然目前只確定氹仔線於 2019 年正式通車，關於後續的工程規劃進度及開支預算，現就此提出以下質詢：

1. 最近公佈輕軌工程追加預算至 164 億澳門元，該預算包括輕軌籌備工作、輕軌顧問、驗證及審查服務、輕軌行車物料及系統、輕軌氹仔線、氹仔車廠、媽閣段、石排灣線及東線(前期啟動)的費用，其中氹仔線的預算佔 110 億，有近七成比重，相比之下，其他路線的預算明顯不齊全，請問以上輕軌項目群的預算有何具體依據？還有甚麼工作事項未列入最新公佈的預算當中？
2. 今年 5 月份特區政府解除增購輕軌車廂的合同，導致賠款約 3.6 億澳門元，日後關於物料購置、部件製作、路線設計、工程進度等整體規劃，政府有何協調措施完善各個環節之間的內部溝通，以提高工作效益，更有效控制成本？

澳門特別行政區立法會議員



崔世平

二零一八年八月六日