

口頭質詢事項及問題

特區政府第一期輕軌系統的路線規劃，在二零零九年諮詢定案，全長二十一公里，連接關閘、新口岸、南灣、媽閣，經大橋底層往離島，連接北安碼頭。二零零九年十月，運輸基建辦公室主任公開表示，輕軌系統第一期的主體土建工程可望於二零一零年下半年啟動，二零一四年投入運作。

這一個輕軌系統第一期，既連接各口岸，又迎接市中心密集人流，只要確保系統穩定運作，有足夠運載力，確保準時，應當是一項可以讓澳門特區超越現存交通困局的關鍵投資。因此，儘管政府估計造價由二零零九年的七十五億，跳升至二零一一年的一百一十億，跟預期效益相比，尚可接受。

輕軌系統第一期路線當中走入倫敦街引致安全問題。特區政府終於獲中央政府容許微調填海範圍，決定微調第一期輕軌系統路線，不走倫敦街轉往外圍。經過公開辯論，微調輕軌不走內街，微調城市日大馬路方案，其餘路線應堅持原案，盡快落實。

可是，原擬在二零一四年投入運作的澳門輕軌系統的第一期到今天仍然陷於「預算無數，完工無期」，實在不可接受。

為此，本人提出下列質詢：

- 一、原擬在二零一四年關通的輕軌系統第一期不僅不可能在二零一四年投入運作，特區政府甚至一度透露要等到二零一六年也只可能在氹仔路段開通，要等到二零一八或二零一九年才會從氹仔經大橋底層到媽閣，而至於連接關閘、新口岸、南灣各路段，竟然開通無期。這實在不可接受？現在經過研究，輕軌系統第一期，包括澳門半島南北段，可否在今年第三季內完成整體施工設計以便招標動工？可否承諾在二零一九年前落實輕軌系統第一期全線開通？
- 二、輕軌系統第一期的估計造價，二零零九年的七十五億，跳升至二零一一年的一百一十億之後，現在單是購買車廂和氹仔路段的造價已經超過一百一十億！整個輕軌系統第一期的造價，連估價都拿不出來。造價當然要面對動態的變化，但這絕不可作為不設預算的藉口。以香港特區為例，「應急費用」和「價格

調整準備金」都列作整個項目預算當中的項目。特區政府現在可否依據實情訂出輕軌系統第一期的整體估計造價？

- 三、為體現公共財政的透明度，特區政府可否具體交代輕軌系統的財政開支資料，包括：A. 過去曾經一再提及輕軌系統第一期估計造價一百一十億當中的各項開支的分項，作為其後進一步調整的相比基礎；B. 輕軌系統第二期的估計造價；C. 輕軌系統第及第二期之外各新擬輕軌路段現階段的估計造價？

澳門特別行政區立法議員吳國昌
二零一四年五月二日

