

## 辯論動議

本人基於公共利益，向立法會全體會議提出辯論動議，辯題如下：

為避免輕軌項目成為“世紀大白象”，防止再出現“邊做邊改”，“判給後才公佈造價”的現象，在開展下一階段輕軌建造工程前運建辦必須向社會交待整體及各個組成部分的完整規劃和估算，確保符合社會和經濟效益的原則。

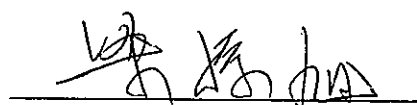
## 理由陳述

綜合審計署對輕軌系統進行的四次專項審計發現，運輸基建辦公室在輕軌建設的不同階段存在多種問題，導致整項工程無論在路線設定、造價、工程監管以至竣工的時間等皆與當初的計劃存在巨大落差。比如，預算及投資金額不斷增加，造價從 2007 年提出的 42 億，增加至 2012 年的 142 億，以至最新的 500 億仍未能封頂。而且工期不斷延長，輕軌一期最初預計 2011 年底可以投入運作，但直至目前澳門半島段工程仍動工無期。由於缺乏周詳的規劃，導致過去因修改、賠償或解除合約等造成的損失達 17.26 億。2018 年，運建辦又以 58.86 億元外判氹仔線的營運及維護服務，在氹仔線投入後，政府每年投入超過 9 億元營運費。此外，運建辦長期迴避交代整體興建計劃詳情和明確工程造價，存在邊做邊改、“判給後才公佈造價”等問題，令輕軌項目脫離了成本管控的合理範圍，亦難以評估未來輕軌的收入和支出情況，公眾擔心會給特區政府將來帶來沉重的財政負擔。此外，運建辦曾耗資巨額公帑進行的一期及二期前期研究，於 2016 年底又否定了有關的概念規劃，並以“短、中及遠期規劃”取而代之。而在規劃的 11 條走線中，澳門半島內

港線、路氹北延伸線及路環延伸線均未有任何投資估算及完成時間。再者橫琴延伸線投資的金額高達 75 億元，而不包括轉乘客流量預測最多卻只有 29,200 人，如此高投入低成效的投資是否符合經濟及社會效益值得商榷。

根據審計署引述國際諮詢工程師聯合會 FIDIC《採購程序指引》，評估一個項目是否在經濟上可行，需要具備切合實際的估算，而優化公共工程的招標程序，提高重大工程的透明度，是落實施政目標的最基本要求。因此，特區政府應盡快完成輕軌的整體規劃和明確工程造價，並廣泛聽取社會意見，確保輕軌系統更符合經濟效益和社會期望。

澳門特別行政區立法會議員



梁孫旭

2018 年 10 月 5 日



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

## 全體會議第 /2018 號議決 (全體會議的簡單議決案)

立法會全體會議根據《議事規則》第一百三十九條第一款規定，  
議決如下：

### 獨一條 (辯論的通過)

通過梁孫旭議員於二零一八年十月五日提出就下列公共利益事項，根據《議事規則》第一百四十條及第一百四十一條規定，進行辯論：

“為避免輕軌項目成為‘世紀大白象’，防止再出現‘邊做邊改’，‘判給後才公佈造價’的現象，在開展下一階段輕軌建造工程前運建辦必須向社會交待整體及各個組成部分的完整規劃和估算，確保符合社會和經濟效益的原則。”

二零一八年 月 日通過。

立法會主席

賀一誠