

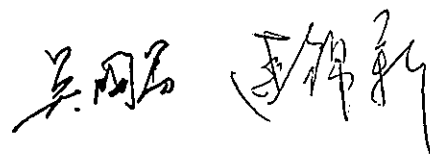
辯論動議

基於重大公共利益，本人根據基本法第七十一條第五項及立法會議事規則第二條B項向全體會議提出辯論動議。辯論動議內容如下：

輕軌系統作為澳門特區最重大的公共工程，陸續出現超支、延期、突然改變發展規劃、擱置規劃，且面臨虧本經營缺乏效益的問題，應當及早全面檢討，理性分析，公開交代各項困難、失誤、應變的具體過程，切實改進、問責及辨明能體現投資效益的規劃發展方向。

上述動議期請全體會議接納。

澳門特別行政區立法會議員吳國昌、區錦新



二零一八年十月五日

理由陳述

輕軌系統是澳門特區投資最重大的公共工程，不斷超支延誤，規劃不斷轉變，問題叢生。

二零零七年特區政府初步決定投資四十二億，並成立運輸基建辦公室，正式啟動輕軌系統的建設。二零零九年又公佈投資增至七十五億，而運輸基建辦公室在經歷公開諮詢後，確定規劃包括氹仔線、由氹仔連接媽閣、由媽閣沿澳門半島東岸伸延至關閘等路線作為輕軌系統第一期，至於由媽閣經澳門半島西岸伸延至關閘的路線則作為輕軌系統第二期，並且公開聲稱輕軌系統第一期可在二零一五年全線通車，然後開展輕軌系統第二期建設。二零一三年，行政長官在施政報告中透露調整輕軌系統第一期當中的新口岸走線，預計可在二零一五年動工，而整個輕軌系統第一期要延至二零一八年。可是，事實上輕軌系統在澳門半島至今仍未有任何路段著手動工建設，而輕軌局部路段投資預算在二零一三年已增至一百四十三億。同時，輕軌系統第一期的澳門半島路段已變得動工無期。過去設定的輕軌系統第二期已在政府工作計劃中失蹤。今年第二季度政府投資與發展開支計劃中列出輕軌系統作為都市集體運輸系統項目群的經核准預算已超過二百九十億。現在主要是在氹仔繞圈而澳門半島路線則建設無期的輕軌系統即將正式營運，這個每年至少超過九億元營運經費的系統根本不具經濟效益，且成為要不斷浪費補貼的營運項目。倘整體輕軌系統長期不能伸延至澳門半島各區，將淪為要永續補貼而不具效益的項目。至於系統發展的前景，現任運輸工務司司長表明，將來寧願先籌建由氹仔連接填海新城A區通往關閘的輕軌東線，而不是先啟動澳門半島的輕軌路線，但各路線的成本效益分析完全欠奉。但近期審計報告跟進輕軌系統制訂整體投資估算工作，發現澳門運輸基建辦公室制訂的輕軌短中遠期規劃共十一條走線，涉及的投資估算超過五百億元。當然，政府不會承認這是預算。可是，澳門特區最重大投資的公共工程豈容如此持續胡混下去，淪為被市民質疑永續浪費公帑的無底洞？

因此，特區政府有必要全面檢討總結輕軌系統投資歷來的經驗教訓，對於當前實在的重大問題，包括每年至少超過九億元營運經費的系統是否根本不具經濟效益，且成為要不斷浪費補貼的營運項目的問題，要等到什麼時候才能夠把輕軌系統有效伸展於澳門半島，有效紓緩交通擠塞問題產生實質效益，而在這建設過程中須動用多麼大的投資預算的問題，以及對於多年來確實存在縱容輕軌項目工程延誤以及預算不周成本控制不力是否要問責的問題，公開交代。



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)

通過吳國昌及區錦新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：

“輕軌系統作為澳門特區最大的公共工程，陸續出現超支、延
期、突然改變發展規劃、擱置規劃，且面臨虧本經營缺乏效益的問題，
應當及早全面檢討，理性分析，公開交代各項困難、失誤、應變的具
體過程，切實改進、問責及辨明能體現投資效益的規劃發展方向。”

二零一八年 月 日通過。

立法會主席

賀一誠