

書面質詢

林宇滔議員

輕軌興建至營運一波三折 東線招標前應審計成本效益

2007年，澳門特區政府正式宣佈興建首期輕軌線路，但由於政府投標及路線爭議等，直到2012年才正式動工，興建計劃一拖再拖，直到2019年底，耗資逾一百億，但全長僅9.3公里及11個車站的輕軌氹仔線才正式通車。

由於輕軌氹仔線僅在氹仔和路氹城行駛，加上受疫情等影響，平均日均載客量僅有約2,000人次，以輕軌每年營運成本逾10.3億元計算，每名乘客的每次乘車成本高達1,800多元。

更令人難以接受的是，輕軌氹仔線開始營運後不足兩年，就因為屢次發生停運事故，早前更需要暫停服務180日，以更換全線電纜。上述種種情況，嚴重打擊社會對輕軌系統的信心，更令社會質疑，是否仍有必要繼續耗費大筆公帑營運輕軌系統？

面對社會的眾多質疑，政府並沒有用數據說話回應社會的質疑，也未有明確交待未來輕軌在澳門交通政策的定位，以及將來有何措施提升輕軌的營運效益、降低其營運成本等等。但與此同時，政府就不斷拍板興建造價達34.6億元的橫琴線，以及逾9億元的石排灣線。此外，造價預料數以百億元計、由北安碼頭經新城A區接駁到關閘的輕軌東線，雖然當局至今仍聲稱未有預算，但亦表示將於明年初進行工程判給。

必須指出，本人認同高效穩定的集體運輸系統是改善本澳交通問題的核心和必要手段，也同意輕軌要盡快連接媽閣站及關閘等，發揮跨海運輸及接駁人流最多的口岸等，但因應社會對本澳輕軌系統發展過去出現的眾多超支、超時、走線脫離實際需求、載客量低及營運成本極高的問題，本人認為，尤其面對特區政府近年的收入銳減，特區政府有必要全面審計歷年輕軌的投資和營運狀況及開支等，對未來輕軌的營運、客流及財務作出全面合理的規劃和預算，也只有在有實質財務預算和規劃下，才能客觀科學地決定輕軌及個別路線的去留、興建等。

為此，本人提出以下書面質詢：

一、澳門輕軌自拍板興建以來，超支、超時、走線脫離實際需求、載客量低及營運成本極高的問題，早已備受社會質疑，當局會否對輕軌歷年的投資和營運狀況及開支等作出全面審計？對未來輕軌的營運、客流

分析及財務安排等，有否作出全面合理的規劃和預算，以確保輕軌去留及未來路線的興建均符合公帑合理使用的原則？

二、特區政府已表明將於明年（2022年）就全長7.65公里、共設6個車站的輕軌東線工程進行招標。政府由去年公開諮詢至今，仍未有交待東線造價預算及工期等，運輸工務司司長羅立文早前回應傳媒時仍不肯交待東線預算，只謂較氹仔線（110億元）為高，但根據審計署《輕軌系統－第四階段》專項審計報告顯示，當年東線的預算造價就高達209.8億。在公共財政低迷下，政府會否在決定招標前，向公眾清晰交待東線的預算、客流分析及未來的財務計劃，確保符合其營運符合公帑合理使用的原則？

三、特區政府與港鐵軌道營運（澳門）一人有限公司簽訂的「澳門輕軌系統氹仔線營運及維護服務合同」尚有兩年時間就會到期。請問當局，會否提前審視未來輕軌系統的營運和監管方式，提升輕軌的營運效率？有何措施避免目前由交通事務局監管政府全資的「澳門輕軌股份有限公司」、再由其監管港鐵軌道營運（澳門）一人有限公司營運輕軌的不合理做法？