

書面質詢主題：關於輕軌預算何時「封頂」的問題

輕軌使錢何時了，封頂知多少？

日前，政府宣佈輕軌多個項目群的建造預算將由先前的 128 億繼續加碼，增至 164 億，該項目群包括輕軌籌備工作、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、輕軌氹仔車廠、輕軌媽閣段、輕軌石排灣線、輕軌東線。而輕軌澳門線、石排灣站的物料費用、輕軌營運服務開支，未有計算在此 164 億之內，而且，及後因應新變化，各種顧問費、材料費、工程費等雜項，相信定會陸續有來。

輕軌號稱本澳工程預算的黑洞，從 2003 年的 30 億、2007 年的 42 億、到 2009 年的 75 億，再由 2011 年的 110 億、升至 2012 年的 142.73 億。¹現在更增至 164 億，較最初估算飆升逾四倍。而且還未計算澳門線等的費用。儘管政府稱氹仔線有望控制成本在 110 億以內，但是對於路氹、新城、澳門半島的輕軌建造上，當局顯然未能遠謀。

當局是時候要理清思路，認真計算總體成本效益，必要時忍痛也要作個了斷。否則，倘若一仍舊貫，對於預算見步行步、有需要就「動態追加」，至埋單結算遠超社會負荷，連些微所得也稱不上的時候，到頭來損害的，將是整個澳門的利益和福祉。

為此，本人謹提出如下質詢：

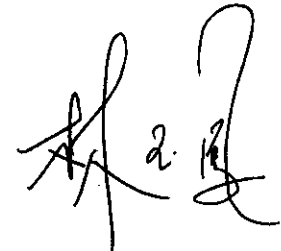
¹ 《輕軌預算增至 164 億 仲未包埋澳門線費用... 》，力報，2018 年 7 月 18 日。

1、輕軌預算連年追加，現在光是氹仔線，已經遠超當年的整體預期費用。當局既有了氹仔線的施工經驗，對於其他部份，包括澳門半島、新城區等的預算，理應會有更準確的估計。因此，當局預期整條輕軌的「封頂」預算將會多少？

2、不能再任由預算無制約、無了期地追加下去。當局會否綜合考慮目前澳門整體的負荷和支付能力，為預算追加訂定一道「天花板」，一旦預算超出了「天花板」，就要採取替代方案，將預算控制住？

3、當局是否認為現在有必要準備上述的避免預算失控的替代方案？例如必要時忍痛割棄某些路線，或簡化站點等控制成本的方案？

澳門特別行政區立法會議員



林玉鳳

二零一八年七月十八日