



# 澳門特別行政區 立法會會刊

## DIÁRIO DA ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE MACAU

第六屆立法會	第二立法會期（二零一八 - 二零一九）	第一組	第 VI-55 期
VI LEGISLATURA	2ª SESSÃO LEGISLATIVA (2018-2019)	I Série	N.º VI-55

日期：二零一九年一月十一日

開始時間：下午三時正

結束時間：下午六時三十六分

地點：澳門南灣湖畔立法會前地立法會大樓全體會議廳

主席：賀一誠

副主席：崔世昌

第一秘書：高開賢

第二秘書：陳虹

出席議員：賀一誠、崔世昌、陳虹、吳國昌、張立群、陳澤武、區錦新、黃顯輝、崔世平、梁安琪、麥瑞權、何潤生、陳亦立、鄭安庭、施家倫、馬志成、李靜儀、黃潔貞、宋碧琪、葉兆佳、邱庭彪、胡祖杰、馮家超、林玉鳳、柳智毅、李振宇、林倫偉、陳華強、梁孫旭、蘇嘉豪。

缺席議員：高開賢、高天賜、龐川。

列席者：運輸工務司司長羅立文  
運輸基建辦公室主任何蔣祺

議程：獨一項：辯論分別由林玉鳳議員、由吳國昌與區錦新議

員連署以及由梁孫旭議員就公共利益事項提出的事項：

“應否變更或終止目前的輕軌工程。”

“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。”

“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。”

簡要：議員及政府官員就林玉鳳議員、吳國昌與區錦新議員連署以及梁孫旭議員就公共利益提出的事項進行辯論。

會議內容：

主席：各位議員：

現在我們開會。

以立法會名義歡迎羅司長和官員出席今天的會議。今天的議程是辯論分別由林玉鳳議員、吳國昌議員、區錦新議員聯署以及梁孫旭議員就公共利益的事項提出的有關的事項：

應否變更或者中止目前的輕軌工程。

“輕軌系統作為澳門特區的最大的公共工程，陸續出現了超支、延期、突然改變發展規劃、擱置規劃，而且面臨虧本經營，缺乏效益的問題，應當及早全面檢討、理性分析，公開交代各種困難、失誤應變的具體過程，切實改進、問責及辯明，能體現投資效益的規劃發展的方向。”

“為了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代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。”

由於這三份辯論的申請書的辯題都是針對輕軌工程的問題，因此根據執行委員會第 9/2016 號的議決，將針對相同事項辯論的申請集合舉行一天的會議。

有關今天的辯論會議的發言規則已經放在各位議員的檯面了。首先就由三位辯論申請人或者聯署人按辯題的申請書的遞交次序先做出有關引介。

下面請林玉鳳議員。

**林玉鳳：**主席、各位同事、司長：

輕軌建設由 2002 年寫在施政報告裡面的時候到現在已經經過了 16 年了，我們現在才見到氹仔線就有一個通車的希望，但是審計署去年年底公佈的輕軌系統第四階段的專項審計報告就揭示了輕軌工程存在著預算混亂、嚴重超支等等的問題。我們看回輕軌系統由一期的投資的估算，在 2007 年的時候是 42 億，去到 2017 年的時候就已經增加到 179 億。現在我們看回整個輕軌計畫的最終預算是沒底的，政府還沒交代，但是運建辦在去年就回答過輕軌一期的劃分，現在是會變成短、中、長期的概念。

最新的劃分概念我們將輕軌分作十一條規劃的路線，現在有三條是沒有任何的資料。兩條是叫做靜態估算，另外五條是動態估算。現在我們看下去，在這些估算裡面根據審計報告就話我們現在的預算已經高達 500 億了。在這種這樣的情況底下，社會很擔心輕軌工程最終會變成了一個大白象。另外，現在我們講緊的所有的這些數字，其實都還在講緊一個叫做建設的成本，我們還沒知道總體的一個營運的成本。

政府在最初提供輕軌工程的時候，整個社會有很大的寄望，我個人都有很大的寄望，我們很希望輕軌工程可以幫助我們舒緩到澳門日益交通擁擠的問題。而我們看回這麼多年，交通的情況我們叫做更加擁擠，但是一天輕軌未建成，其實我們現在都看不到它的成效，只是看到的就是它的預算日益增加，所以在這裡，今天就很希望政府如果希望我們可以繼續支持輕軌建設，澳門可以繼續有輕軌的話，其實政府有需要跟我們講明，現在最終我們講緊一個比較恰當、合理、可預期的建設成本到底是多少？每一條線，或者我們甚至講每公里路、每一百米，其實我們究竟要多大的一個建設的成本？接著下來我們估計將來的運營成本是一些什麼，最重要的是當輕軌路線，如果按政府現在已經計畫好的計畫可以逐步通車的話，最終可以改善到交通問題的哪幾個部分？因為我們看回很多地方話去推一個大型的工程的時候，它都是能夠先去說明一個最重要的問題，就是一個這樣的大型公共交通運輸系統通過了之後，譬如我們最塞車的地方、最繁忙的地方，大概可以減低我們通行的時間是多少？這一些這樣的數字其實政府有沒有呢？如果我們不能夠有一個比較完整、可信，真是可以用來預測到接著下來輕軌怎樣幫到我們叫做澳門陸路交通狀況的一個這樣的估算的話，我們真是需要思考，究竟輕軌系統我們還需不需要繼續去推行？再下來，如果我們真是要中止這個輕軌系統的話，究竟我們澳門跟著下來在大灣區的建設裡面和粵港澳方面的交流我們又有沒其他替代的方案可以處理到這些跨境的交通系統呢？

我的提問到這裡。

**主席：**請吳國昌議員。

**吳國昌：**由於我們三批議員提出的辯題大致上是相同，提了的資料我就儘量不再重複，說回特別關注的事項。

輕軌，很清楚就是當政府初步決定投資是 42 億，2007 年之後，繼續進一步研究，後來宣稱投資增加到 75 億。當時按這個基建辦的辦公室就公開向社會說明，就是話在 2009 年開始一路建輕軌的第一期，在 2014 年能夠爭取到完全建成，是全線通車。當時輕軌的第一期就是整個氹仔的路段再接過來我們媽閣，然後媽閣經過新口岸，再一直接駁到關閘一帶，這個就是輕軌第一期，預期在 2014 年可以全線通車。效益是什麼呢？當時我身為立法議員，亦都是跟政府官員交換意見，研究過主要效益是什麼？在這裡，現在就是全部換人了，我不知道現在政府你自己怎樣看你的效益？當時推出輕軌整個計畫大量的投

資、最重大的工程，那個主要效益是什麼呢？

我當時跟政府官員的交換意見，理解就很清楚的，就是全面徹底這樣更新我們澳門特別行政區整體的公共交通系統，令到整個城市完全是煥然一新的一個新的公共交通的整個系統。它煥然一新到什麼程度呢？就話它可以讓你想像一下，就是話如果我們有正式建成了輕軌，由第一期計畫已經包含了澳門半島東岸一帶，將來第二期再駁西岸另計，在這種情況之下，你想像一下，澳門一個這麼小的城市，但是跟上在現代世界的潮流，進行這個軌道運輸系統改造的時候，你設想一下澳門，譬如在澳門那裡有八個輕軌站，一個這麼小的城市，澳門半島那裡可能已經有五個或者更多的輕軌站，接著可能有一些就在氹仔那裡，這樣的情況之下，而且這個輕軌站它一個很清楚的，就是話第一，它不會塞車，不會有其它交通工具阻礙到它；第二，它完全精確計算得到有足夠的運載量，你上到去一定是足夠你能搭到車，還有一定是準時到站，很清楚，全面控制。在這樣的情況之下，有需要出行的無論是本地人或者旅客完全知道自己想到去那裡就可以去到哪裡。輕軌是不是可以幫每個人達到他自己去到他的目的呢？在效益方面，當時官員的看法就是這樣的，就是話你設想澳門這麼小的地方，有五、六個站已經在這裡，由那些輕軌站再駁出來市區到你想去的地方，怎樣去呀？很簡單，就是整個澳門的公共巴士系統全部改了它，已經不要以前那種是特別許可經營的那種巴士系統，將它改了，就話政府購買你巴士服務這種巴士系統，就由政府隨時可以改你所有巴士路線，是一個這樣的新的做法。這樣的做法就令到政府有權當輕軌系統建成的時候就立即要求將巴士路線全部改了它，每一個輕軌站都有一個巴士的總站在這裡。在那裡就可以接駁巴士，立即離開輕軌站，如果還需要搭巴士，很容易就去到，澳門這麼小的地方，有什麼地方巴士去不了？一定很快就去到，有很多地方從輕軌站走出來就走到。在這個情況之下，整個公共交通系統完全是改變了，希望達至一個這樣的效益，因而才有一個所謂最重大的投資在這方面。

但是怎知道搞到 2014 年原來是完全搞砸了。我提出在立法會詢問、辯論，政府話現在搞砸了，接著下來再算，是這樣。所以現在我們需要處理的第一就是話究竟發生了什麼事？是，我知道那些官員是換了，無論是司長也好，局長也好，辦公室也好，都真是全部換了人，但是在這樣的情況之下，究竟發生了什麼事，當時做不到，因為市民跟我們立法議員講得很清楚，在咖啡廳抓著你說很清楚的，你話輕軌，如果給回我們中國的高鐵系統來建，5 年時間、6 年時間、7 年時

間，現在 10 年時間，5 年時間建條萬里長城那麼長的地方都幫你砌到出來，你澳門特別行政區這麼小的地方，這麼長時間輕軌竟然搞得“一鑊泡”，在氹仔打圈都未打到，怎樣搞呀？究竟你出了多大的錯誤呀？很清楚在市民的角度來講肯定是一個重大出錯的錯誤的情況是存在了在這裡，然後出現了現在這樣的阻礙，接著官員換了手之後，就連輕軌路線都改了，以前輕軌系統除了氹仔打圈過來澳門，跟著澳門半島東岸的路線，即是輕軌第一期已經有個公開諮詢，在公開諮詢裡面很多市民給意見參與，政府總結了，而且調整了路線來到進行定了案，但現在完全不做，究竟這個是多重大的錯誤，當中牽涉到什麼問題和哪些人要負責呢？到現在為止，在市民的角度就覺得是不清楚了。

接著下來就話在氹仔打圈，在氹仔那裡打圈，這條輕軌的效益到底是什麼呢？如果講做生意，肯定不用講了，肯定是虧本生意，可能現在計算起來每年大概蝕 9 億左右，是這樣一年一年運轉蝕下去。當然公共交通系統不僅僅只是話做生意賺錢那個問題，做個主要效益，不是這方面，主要效益是你投資了下去，這樣營運每年再放 9 億下去的時候，你幫澳門特別行政區改善了一些什麼呀？有什麼好的地方呀？對於那些氹仔的市民跟我們議員講就話其實根本就不用輕軌，我們本來的公共巴士已經完全達得到這些出行的方便，如果你話公共……就算沒有任何輕軌在氹仔運作，不是一樣這樣去到我們的地方？不會艱難一些。在這種情況之下，究竟在氹仔每年，跟著下來再花 9 億元，9 億元一直花下去，這些公帑這樣的營運，不單止是蝕本生意這個問題，而且就是話根本是不是有效益呢？在氹仔裡面？是一個這樣的問題。

於是就在我們這次辯論裡面立即就會大家會聯想到第一，一方面是官員問責究竟這麼久，其實是問責做了些什麼？第二就是話向前看的時候，我們計算效益是應該怎樣計算呢？政府有沒有新的看法呢？當年，我重複就是它要改造我們整個澳門特別行政區的公共交通系統，連巴士的營運方式都改了去配合，這樣去做一個新的局面。但現時在氹仔打圈，改了些什麼呀？根本似乎什麼效益都做不了。還要打圈不知道打多少年之後才有新的路線？跟著新的路線本來已經公開諮詢、調整、定了案的輕軌第一期在澳門的東岸，現在政府的意向就話不做……首先就不做這樣東西，又要另外再去 A 區那裡做另外一條通道。在這樣的情況之下，那個效益又是一些什麼呢？在澳門半島東岸那條走線的效益，當年的官員跟我交流意見就很清楚，就話這裡全部都是經過澳門不同的社區、不同的發展區，你去到哪裡，輕軌基本上可以去到那個區域的了。但是如

果你走了去填海新城 A 區，等填海新城 A 區在十多年後發展完，那裡可能有很多區，但是現在暫時來講給人的印象就是話從氹仔又圈一條線過去，在 A 區再坐到關閘，A 區還未發展出來這些社區的。在這種情況之下，你跟經營財巴有什麼分別呀？人家那些旅客根本就是在關閘入了口，坐發財巴已經去到氹仔了，跟你坐輕軌其實那個效益是不是一樣呢？沒分別，根本沒增加到東西。這樣的情況究竟我們向前怎樣走呢？如果向前不走的話，永遠在氹仔打圈，是不是永遠的浪費呢？所以這些問題是非常之重要，我會覺得其實是需要更認真，甚至用聽證方式來探討，但無論如何，今天我們展開辯論，希望也都可以將部分問題是揭露出來。

**主席：**梁孫旭議員。

**梁孫旭：**多謝主席。

司長、各位官員、各位同事：

下午好。

綜合審計署對輕軌項目所進行的第四次審計報告裡面都可以看得到，其實也都發現了運建辦在整個輕軌的建設的過程上面存在著，在不同的階段，在不同的部分也都出現了不同的問題，導致整個輕軌的項目無論是我們的走線，造價，在項目工程的監管，以至我們竣工的時間，跟最初表所提出的計畫是出現了一個很大的一個差距，而從費用上面，從最初 2007 年的 42 億去到現在 500 億還沒能夠封頂。而從我們的工程的落成上面來講，從 2011 年的第一期預計可以投入運作到現在，除了今年我們的氹仔段可以落成，而媽閣站和石排灣站可以有眉目之外，其實其他的走線，其他的項目開工無期，而整體上面我們的項目、我們的預算節節上升，但是我們的走線，我們的整體的規劃的落成遙遙無期，導致到社會以及市民都在質疑我們政府的施政能力。

而除此之外，我們都看到其實在輕軌的譬如一期上，正如剛才也都有同事提到，過去我們的運建辦以第一期、第二期作為我們整個輕軌項目的一個規劃，而去到 2016 年的時候，又以短、中、長期的規劃取代原有的一個計畫，但問題的是其實這些計畫上面來講，除了有這些的名目之外，其實對於整個項目的規劃，或者整個項目的造價上來說是缺乏一個詳細的資料。而到目前為止，亦都由於缺乏詳細的計畫，導致過去由於因為維修，由於修改、賠償，又或者是解除合約等等所造成的

損失是高達 17.26 億的澳門幣。

而剛才同事都提到了，而在今年輕軌站通車以後，政府亦都會支付 58.86 億的澳門元給港鐵，就是對整個項目的營運和維護去支付相關的費用。意味著其實氹仔段開通之後每年其實要支付高達 9 億元的營運費，社會不免會質疑到底我們的輕軌項目是不是已經脫離了成本控制的合理範圍呢？而審計報告裡面都提到，其實長期以來，運建辦在所有的項目裡面出現了邊做邊改，判給合同公佈報價這個情況令到我們其實很擔心，到底我們未來特區政府有沒能力去承擔這麼高開支的一個費用？而在運建辦所提出的短、中、長期所提出的 11 條路線都見到，其實正如剛才林玉鳳議員都講到，包括了我們的那個澳門半島的內港線，我們的路氹北延伸線和路環北延伸線，這些完全沒任何規劃和落成的時間表。而再者在審計報告裡面，所見到我們的那個橫琴延伸線所提供能夠在叫做不轉載的客流量估計 29200 人這個估計情況之下，需要支付高達 75 億的興建費用，如此這麼高費用，但成效上面似乎不是這麼有效的情況之下，其實對於這個建設上面來講確實值得磋商。

當然，從社會的效益上面來講，我相信每一個市民都希望能夠可以見到我們的所有輕軌的走線都能夠儘快可以投入使用，但是根據輕軌在審計的報告上面我們都看到一件事，就是它引用了國際諮詢工程師聯合會所關於我們的採購程序指引上面，對於一個項目上面的經濟性的效益上面，應該是視乎它整體、實際上面的一個估價。

而除此之外，其實特區政府一直以來都要求，其實所有的政府部門必須將它的財政、將它的項目應該具有透明化，這個也應該是我們施政的目標。因此，其實今日我所提出這個辯論是希望避免了輕軌成為一個世紀大白象，防止邊做邊改，批給……公佈報價這個這樣的現象，希望政府其實在我們開展下一期的工程之前，必須將最起碼的，就是譬如落實了哪一些走線應該將整個報價給社會知道，而我們的整體項目到底應該怎樣做？也應該給社會有個充足的探討。希望能夠將我們的輕軌項目發揮最大的經濟和社會的效益。

多謝。

**主席：**好。

現在我們進行會議的第一個部分，不超過一個小時，一問一答進行。議員問兩分鐘，官員三分鐘，現在進入第一個階

段。

下面請梁孫旭議員。

**梁孫旭**：多謝主席。

司長：

其實在審計報告裡面會見到，其實在四個的審計階段裡面都發現了由於缺乏一個完整的報價，所導致社會對於這個輕軌項目是缺乏一個經濟社會效益的評估。而看回 2019 年 PIDDA 裡面，我都找到其實我們的輕軌項目，去年從 128 億升到 164 億社會已經嘩然，但是今年我發現了從去年所見到的 164 億又調升到 176 億，所以為什麼會出現這個狀況呢？而除此之外，在那個預算上面都見到我們的媽閣站，我們超標 26 倍，我們的石排灣超標 57 倍，當然其實這個可能在最初的預算上面來講未能夠可以反映到整個項目的費用，但社會一直很希望政府其實在提供這些資料的時候能夠有一個完整性，所以面對這個審計署的這個報告，其實司長在未來裡面處理輕軌工程上面來講，有些什麼改善的措施呢？

另外，其實在那個 PIDDA 裡面都見到，因為去年其實司長在立法會都提到，突然間講了個東線出來，社會就話怎麼突然間有個東線？而今年我又在這份報告裡面又看到，突然出現了一個叫做澳門半島的南段，到底政府在南段上面有些什麼規劃？有些什麼的預算呢？一直都希望運建辦能夠有一個充分的介紹。

而除此之外，其實面對著那個未來五十八點幾億的支出，因為當氹仔段開通之後，未來預計可能也都有其他的走線會陸陸續續開通，到底這麼高成本之下，其實政府未來會不會……其實可能短期內可能透過一種叫外判的方式給港鐵去經營，未來其實有沒有想過去當家作主，透過培養本地的人才，培養本地的這些的這樣具條件的公司去經營，令到藉此減低我們這個輕軌項目的成本呢？

多謝。

**主席**：請羅司長回應。

**運輸工務司司長羅立文**：主席閣下、各位議員：

大家好。

我會在這個三分鐘答完全部你的問題。第一關於預算，我想澄清一件事，不是澄清，我已經講了，我再講一次，是這樣，我沒有講過整個輕軌多少錢，那四年我沒有講過，唯一一件事我再講返是我們承諾了，氹仔線總共封頂 110 億；氹仔接駁回來澳門媽閣總數 45 億。好了，今年我會話石排灣那條線是多少億，所以我沒有講過我沒有承諾過整個輕軌是多少錢。好了，所以這件事我希望清楚，所以如果你話到了今天你講這麼多數字是怎樣，110 億氹仔線，加上 45 億駁來澳門，現在我們落成和給了錢，還有落成的東西總共是 25 億，所以給我總數，如果你問我就是 180 億。

譬如你現在講這件事 PIDDA 和南段，南段是這樣，因為我們什麼時候要付款，以前有些承諾了付錢，我一定要放返在 PIDDA，因為如果我不放在 PIDDA，我就不能付款，但是不表示我在南段正在做事情，是可以這麼講，執手尾。好了，所以我們現在這個四年是承諾了，我再講多一次，氹仔駁回澳門媽閣、石排灣，去年我們 10 月 31 號簽了個合同，啟動關於東線這個可行報告，是這四樣東西。好，關於預算的東西。

關於培訓那方面，我也都在這裡講過，是這樣，三菱公司負責那些車廂，我在這裡都講過，他們是培訓了澳門人，尤其是有澳門的人去了日本那裡，我都告訴了給大家聽，我都很開心見到一個我們的澳門人都會講日本話，因為去到那裡培訓，連日本話他都學了，所以那裡是培訓。還有現在我們氹仔線開始，不知道昨天還是前天我跟媒體都講我們應該要大概 500 人，我們已經請了 300，大部分、很大部分都是澳門人。所以我們是有這個顧慮是盡量給回一些機會給澳門人，用來有一些新的職程，因為我們以前沒這個輕軌，所以我們都給回那個機會，所以我可以講那 500 個人，大部分應該是澳門人。現在那 300 請了，很大部分都是澳門人，所以我們會按照這個方向去做這件事。

所以我想關於預算和這件事，我想希望再搞清楚，是我沒有講總共多少錢，也都沒有講總共……因為我整天有個困難，覺得一條一條線來走，所以現在我經常講是這四個，氹仔、石排灣、接駁來澳門媽閣和東線。我想全世界你們看看都是這樣，一節一節做新線，還有整長一些現有的線。

唔該。

**主席：**李靜儀議員。

李靜儀議員：

**李靜儀：**多謝主席。

司長：

關於預算這方面，其實一直以來輕軌那個預算的透明度不足夠，都是令到社會很質疑。所以其實今天我想幾位同事提出的都是話你在接下來的一些……現在氹仔你話會封頂，但是接下來的一些已開展計畫中的工程，甚至乎去到東線的時候，其實你怎樣改善這一件事，就是好像最初預算你會提出一個很簡單的金額，其實原來只是一些研究勘察的金額，然後突然之間就變成可能二十幾、三十倍那個工程費用，大家就會自然覺得很譁然。在這裡，將來這一些已經在做的工程項目，甚至乎東線，怎樣改善這方面在預算透明度和整體公佈的這一個機制呢？

而另外一個就是話東線未完成，司長一直都話我給不了個預算，但問題就是譬如好像媽閣、石排灣這些就是已經在做或者計畫當中了，有一個最大的問題就是審計報告會四期的一些專項跟進裡面都發現了在一些工程管理上面存在問題，就會形成很多超支，譬如他話一些延誤的情況，理論上國際工程標準是要儘快通報，但是當其時在運建辦其實就可以容許……沒有重視這件事，容許這些承建商過幾個月才通報，甚至乎延期的情況是非常之嚴重。這裡其實針對審計報告這麼多次的說明裡面，在接下來正在做的這些媽閣、石排灣線等等，怎樣在工程的改革上面能夠落實到避免出現這些情況再次發生，預算不斷地加大，不斷地出現問題呢？

而第三就是營運上，司長就話原來的設計，現在氹仔線是基本上沒有商業元素，除了票收是沒任何實質收入，形成政府的補貼是絕大多數。在現在你們規劃當中、考慮當中，甚至將來的東線，你們怎樣將這些除了票收收益或者一些社會效益之外，怎樣實質上令到這些營運成本，政府可以有其他的收益去減低我們一個補貼的金額呢？這裡有沒有什麼考慮呢？

唔該。

**主席：**請羅司長。

**運輸工務司司長羅立文：**多謝主席。

我儘量回答你那些問題。關於那個預算和報告，是的，我在那裡承認過，以前是有一些，或者你剛剛講的，有些是做得不是那麼好，但是我可以告訴你聽，大部分你提的那些事我們做了，譬如幾時你話延期那件事，是的，這件事是真的，以前是譬如有一件事，要 100 日做完，100 天之後才來申請延期。現在我可以告訴你們聽，很少這種情況。在 100 天之前就要申請那個延期的事情，所以在這些程序方面我們是進了一大步，所以不只是輕軌，一般我們那些工程，其他東西，包括土地的那些延期，現在都是這樣。是經常我們……我沒有話我們做到 100%，但是我們是進了很大步，所以是那個時間之前我們會處理好那些延期。

還有多一樣東西，李靜儀，我想再講多一次，我們已經講了很多次，但我再講多一次。超支、超時，大部分的大問題是以往的事了，今天我們大部分的工程沒有超……幾時我話沒有，不是零，是合理的超支，合理的超時。合理是什麼呢？10%、20%。所以這個大的超支、大的超時，在今日是很少。我不是話沒有，是有，一單半單有，但是這個問題又是我們進了一大步。

關於那個透明度還有那個預算，我也都可以告訴大家聽，是這樣，現在譬如東線是一個好的例子。現在才開始做這個可行報告，我沒有條件，我想沒有一個人可以講得到是多少錢。我們中間更加要做環評，很多的論證，更加要做公開諮詢，就是很多事情要做，設計都未開始，如果設計都未開始我就不會講是多少錢了。好了，現在澳門設計了開始，講多少錢都很大的風險，不要話輕軌是一個特別的東西，現在我們建普通樓，有時候我們估的價，開到標是另外一回事。因為近期澳門那些價錢又高又低，沒有一個穩定性存在，所以現在近期是怎樣？什麼時候我做了設計，可行報告，做完了設計，去招標我就會告訴大家，我全部掌握了資料後我就會告訴大家是多少錢。

譬如石排灣就是一個好的例子，我現在在石排灣是應該今年的上半年我們才公開招標，所以我就話今年我才會講石排灣整條線多少錢。還有我亦都借一個機會告訴大家，幾時我們講 110 億和 45 億媽閣，是包含了全部，列車系統、工程，什麼都包了，則費，什麼費用都包了。所以或許有不同的看法，我幾時覺得有足夠的條件我才會告訴大家聽，每一條線是多少錢。

關於那些收費，是這樣，除了那些票價，李靜儀議員，我想可以有一些地方做廣告，那些可以收到，還有不要忘記我們都有兩個交通樞紐，媽閣那裡有個交通樞紐，氹仔那個馬場都有個交通樞紐，那裡我想公司都會有一些收入，但是總共的收入都是對於那個營運的費用是一個小的部分。

多謝主席。

**主席：**馬志成議員。

**馬志成：**多謝主席。

司長：

氹仔線下半年就要通車了，澳門市民大家都非常之期待。未來對於輕軌來講關鍵在於四點：第一就是路線圖；第二就是時間表；第三就是個開支預算；第四就是營運模式。

路線圖方面除了已經確定了的氹仔線、媽閣站連線、石排灣，還有沒有其他路線已經確定到呢？就是最 update 的資料可不可以告訴大家聽呢？

第二就是時間表方面了。政府在 2016 年就提出了 11 條走線的預計的完成的時間，在這個時間表到現在今日是否依然適用呢？有沒有什麼更新呢？未來有沒可能把總體的預計完成的時間可以細化到每一個階段？譬如說什麼時候可以完成一個前期的研究，什麼時候可以開始設計，什麼時候可以動工等等呢？在開支預算方面，怎樣可以追返一些進度，控制開支，更加可以及時 update 讓大家知道，各項工程的開支還有服務判給的情況？

最後就是營運模式方面，氹仔線測試的結果現在究竟是怎樣呢？有沒有什麼地方是需要去改進呢？還有特別是市民比較關心的噪音問題，究竟現在的情況又是怎樣呢？剛才司長都講了，就是澳門人關於參與輕軌那個工程，就是輕軌那個營運公司有 500 裡面有 300 個了，是不是理想呢？我們夠不夠足夠人手去營運呢？還有，一般來講為了增加這個經營的收入，鄰近地區輕軌往往會在上蓋一些商業的元素或者一些叫周邊的配套。未來我們在規劃我們輕軌的時候，會不會考慮這些元素呢？一來可以便民，二來可以增加營運收入，還有提供創業空間給我們澳門的本地的中小企業可以創業和就業，這方面不知道司長會不會考慮入去呢？

多謝。

**主席：**請羅司長回應。

**運輸工務司司長羅立文：**我盡量回答完那些問題。

第一，你問關於那些線，我想剛剛我確定，但是我多謝你這個問題，因為我會澄清一件事，確定是氹仔線、石排灣和媽閣，東線如果你問我，所以我感謝你問這個問題，是，這一分鐘是不是確定呢？我都不會告訴你聽是確定。因為現在剛剛，我再講多一次，我們開了一個可行報告，所以我們這個報告是 600 多，還是 700 多日，但是那 600 多、700 多不是一次過，是一期、一期，中間更加有我們政府要批准、同意，各方面有個公開諮詢，那些時間不包括在裡面。所以一件事是大家要……就是沒辦法，那些是需要時間，不可以很快做。所以如果你問我，但我又覺得東線是應該做和會做，但如果是不是 100%，現在你叫我確定，都不算是確定。做完那個可行報告才會確定，但我可以講我覺得很大機會是確定，但這一分鐘未做完那個報告，我不可以講是確定。

關於那些預算怎樣可以完善，是這樣，譬如預算我都可以提一提大家，如果我沒記錯在一個跟進小組，當時何潤生議員當主席，2016 年 6 月 23 號，如果我沒有記錯，就是那個時候我講氹仔線是 110 億，那時候是 2016 年的 6 月，現在是多少呀？2019 年，所以不是很久，但是 3 年前我已經承諾了那 110 億。現在用了 99 億左右，99、100，所以未到 110，所以不是現在講的 110 億，是 2016 年 6 月 23 號在跟進小組講的。所以什麼時候，我覺得有足夠的資料，有足夠的條件，我就會應承。早幾天我就說了，媽閣是 45 億，2024 年的上半年就會做完了。所以我就……或者是我保守一點，沒有問題，但是我會什麼時候我覺得我有足夠的資料在手上，我就會講什麼時候和多少。

關於那些營運那裡，是的，我們都有這個……剛才都說了，我希望大部分的人都是澳門人。還有收入是我們會盡量找方法來收錢，但是我覺得收多少都是一個小部分，所以永遠這件事是……因為你都講了上蓋那些，我都在這裡講了，你們現在看到了，我們那些站只有一個站，一個鋪位都沒有。是你話上蓋，我們沒有上蓋，也沒有下蓋，只是有個蓋，只是有個站，所以沒有什麼面積我們去賺多些錢，所以是這樣，這個是現在的事實，所以如果你們逼我都沒有用，我都講只有個站能怎麼辦？做廣告，就這樣。

**主席：**區錦新議員。

**區錦新：**多謝主席。

各位同事、司長、各位官員：

今天做這個辯論都是……司長雖然一開宗明義，已經說沒有預算，在這裡沒有這個預算，但是這個問題我們都不能夠不問，因為無論是吳國昌和我提出來，現在都講到那個投資效益；或者林玉鳳講到的是不是會變更或者中止這個計畫；或者梁孫旭議員所講的，會不會變大白象？都必然跟預算跟那個開支有關。因為如果沒有這個開支，根本無法評論這些，究竟這個辯論是怎樣進行？但是問題又的而且確司長現在一開口第一句就是我没有講過這個預算，沒講過這些預算，我能夠講的只是那幾樣而已，其它不講。這個時候沒有辦法評估整個工程究竟發生了什麼事。因為事實上……的而且確很清楚的，2009 年的時候我們拍板上馬的時候是講明 42 億，後來又到 110 億，到 130 億，到現在按照審計署能夠在運建辦拿到的資料匯集已經話超過 500 億，還有很多段是未計算。這裡就是要花成幾百億去做一個工程的時候，港珠澳大橋最初預算都是 760 億人民幣而已，到後來都是超支超到過千億的時候，在海上 55 公里又大橋又海底隧道，都建了出來了，我們呢？司長，我覺得不能夠話我們沒有預算，因為雖然你話……為什麼現在你話不會超支，當然不會超支的，我都沒有預算，我怎麼會超支呢？問題就是話作為一個政府立一個項目的時候，我們沒可能完全我没有底的，我不知道……司長是特首交代給你聽，無論怎樣都好，你們怎麼建都好了，最重要你搞掂它，花多少錢都沒問題，是不是這樣呢？這樣的時候我們很難評估究竟多少錢，司長你應該回答我們大概……

**主席：**請司長回應。

**運輸工務司司長羅立文：**多謝主席。

區錦新議員：

我没有話沒預算，如果我沒有一個總體的規劃，我怎麼可以給一個總體的預算給你呀？所以我經常話我的概念是逐條線來講，你可以話我没有給石排灣那條線，這個我認同，但是氹仔線我給了，駁來媽閣我給了，但澳門我没有線定了，如果我沒有線定了，我没有預算給你。但有一件事你也都可以講東線我現在剛剛啟動這個可行報告，啟動可行性報告我是給不了預

算，這個我承認，你可以繼續批評，沒問題，這個就是關於總預算。

是不是繼續的問題呢？我也都提大家，什麼時候我 2015 年第一次去何潤生議員那個跟進小組，2015 年 2 月 9 日，車廠又停了，氹仔你們更加清楚那個情況，在那個跟進小組，慢慢 4 月我第一次來立法會做施政方針，有沒有一個議員提過話不應該做這個輕軌？我好像沒聽過這件事。現在 4 年後，很多人話是不是應該繼續？當時每個人都嘈的就是叫搞掂個車廠，搞掂個氹仔線，搞掂個不知道什麼了。好了，不要話搞掂了，但是現在九九十了，希望沒什麼大問題，今天開到條氹仔線了。當時我聽不到一把聲音講要停這個輕軌，是不是應該做輕軌？現在 2019 年你們才來講這些事，是不是應該繼續？2015 年我沒見到，什麼時候未花這麼多錢，我沒聽到一個人話應該停這件事，我真是不記得這件事，2016 年或者我都沒聽過這件事，現在每個人都問是不是應該停？繼續不繼續？我覺得現在走到這個情況可以考慮是不是其他線繼續不繼續。對的，按照立法會的《議事規則》，下一半就是你們自己討論，我在這裡聽一下你們那個建議，看下繼續不繼續，你們討論，我聽下繼續不繼續。是這個，主席，希望批准我做這個建議而已。

**主席：**麥瑞權議員。

**麥瑞權：**多謝主席。

司長：

其實一個工程要整個團隊配合，就是業主、顧問、設計、監理、施工，好像一個足球隊那樣才有成效。司長，我記得第一份審計報告，那時候講就話那個顧問公司失職，不知道用了多少千萬，即累計多少，就運建辦自己做決定，後來又沒有話有沒有再請顧問公司來支援運建辦的工作，所以運建辦那些年輕人頂到現在都很辛苦。你本來有支援的，他失職拿了錢不做事，這個是源頭來的，但是最大的源頭特區政府你知道，要請這家公司回來就是澳門沒人做過輕軌，這間公司失職，你又不找回一間公司來支援他，現在搞到我們的市民最大損失就是那些公帑。

另外，最近司長都話你們大的工程懂得找 QS 了，去估價了，我不知道輕軌有沒有用 QS 來估價，即是估價師。你專業認證的時候我都講你差一個，前司長就話遲些我們補回這個專業，補到現在都沒有補。你上任回來在這裡都講，你話你在歐

洲，寧願不要什麼師，我不講，都一定要 QS，即是估價師。好了，現在這麼多缺失存在，你再是這麼走下去，沒有人去修正這些錯誤，那些錢就真是估估下。

另外，有人建議澳門段可不可以建一條環城公路，反正剛才吳國昌議員都講，你那個站，停站之後都要找巴士去疏散人流，直接一個巴士在那條環城公路營運下來就在那個站停了，疏散了，省了很多建設，又不會阻塞交通，澳門段。因為工程複雜，你們做一個評估這方面，不知道你們有沒有請過顧問公司，有問過顧問公司這樣好不好呢？

**主席：**請司長回應。

**運輸工務司司長羅立文：**主席：

多謝。

麥瑞權議員：

我會答你那些問題。關於那個公司，如果我沒聽錯……別理我聽錯或者我聽得對，我介紹個情況給你。是的，什麼時候我就職那個時候是有一個顧問公司，我自己都覺得那個顧問公司提供的服務不是那麼好，所以我們跟這個顧問公司解除合約，解除合約應該在 2015 年，在 2015 年我們解除了那個合約。解除完這個合約，慢慢我們再請了香港的那個 MTR，就是港鐵公司來做我們的顧問，所以我們是有一個顧問公司，就是香港的港鐵做了我們的顧問，最後就是代替了這個顧問公司。

關於有沒有用 QS。沒有，輕軌沒有，因為我們覺得，就是沒有一個獨立，因為港鐵那個服務有包括這些服務，就是會幫我們看則，連做這一方面的工夫。所以如果答你是有這個東西，但沒有一個獨立的公司專門做這件事，所以有這個服務。因為我們跟港鐵的公司的合同，即是顧問的服務是比較很多、很廣闊，就是很多包括的東西，所以是有這樣東西。

關於澳門這條線。我在這裡立法會已經講了，因為我的能力有限制，所以我在這裡都已經講了，我沒有可能一做做完，所以按照那些優先次序就是講了很多次了，氹仔、石排灣、媽閣，現在東線，因為講返今天那幾個問題，我的概念是話一看看完……就是好像我經常講自助餐，你拿了這麼多或許我們吃不下，我寧願是逐條線逐條線走，氹仔、媽閣、石排灣，現在東線，什麼時候我覺得我們有條件就多一條線了。因

為延長現有一條線，要不就開一條新線，這個就是我們的看法。但是關於這個巴士有沒有……是了，有，譬如現在我們日後現在在立法會傾的那個輕軌法，有寫這件事在這個法律，譬如氹仔日後那些巴士會就著那個氹仔這條線來服務。就是會拿來整體是一個，不是一個打仗這樣，競爭這樣，是的，即是有個配合，巴士和輕軌，所以日後如果澳門有輕軌，那些巴士一定要跟輕軌配合。

唔該。

**主席：**蘇嘉豪議員。

**蘇嘉豪：**多謝主席。

司長：

我想我們不需要再解釋這個問題，我們要解決這個問題，但是就我們必須要權責分明，因為事實上要搞清楚這三個辯題，有些資料根本就不是這兩位仁兄可以給到。之前那些人我們希望請上來，透過聽證，但是你們護著他們，結果就是這兩位仁兄來答這些他們都不會答的問題。但是他們不會答的問題，又是問題，就是制度問題了。沒有造價，其實剛才只有議員同事就話預算不透明，我不認同，因為根本沒預算，怎麼會不透明呢？完全都沒有預算，由 42 億講緊的那個 75 億、110 億、143 億，全部都是估算，結果審計報告講的就是你根本沒嚴格計算工程造價預算。既然沒這個造價我們怎樣作為議員，作為公眾怎樣去評估這個項目在經濟上不可行呢？應不應該繼續呢？這個第一。

第二就是輕軌最大的目的是舒緩交通的阻塞，但是最有用的就是澳門半島裡面舒緩交通阻塞，但現在就放在最後，壓軸登場，為什麼呢？剛才話東線未諮詢、未設計，所以你不可以確定有東線，但是澳門段多次諮詢已經完成了，走線基本上都定了，但是就放在最後，不動工，這個為什麼呢？澳門段為什麼要放在最後呢？你們是不是已經忘記了當時 2001 年何厚鏞特首所講的，建輕軌的最大目的是舒緩交通阻塞呢？現在完全走樣了，是不是忘記了這個初衷呢？而最後就是剛才司長都話沒人提過，其實從 2015 年 1 月 24 日，我在報章上面的文章標題就是《是時候果斷叫停三無輕軌》，不過當時人微言輕，現在也是，所以就我不是沒講過，叫停的不是輕軌，是叫停三無輕軌，沒規劃、沒造價、沒工期的輕軌。

**主席：**請司長回應。

**運輸工務司司長羅立文：**主席：

多謝。

**蘇嘉豪議員：**

我很認同一件事，是你講了一個，我不會講中文，但是第二句我聽到，但是我同意你，最主要是解決問題，所以我這件事我很同意你。因為問來問去那些事都是以往的事，因為我第一次來立法會，什麼時候問以前那些事，當時你不是議員，我都講了給當時的議員，2015 年。我主要的目的是向前走，是解決問題，繼續走，不是向後面，但是今時今日之前的那些問題都是問回後面的不知道多少億，不知道多少億，我都沒講過那些東西，所以我 100%我同意你是解決問題，向前走，不是問回後面的那些事情，這個我是跟你同一個看法。

關於你剛才講我明白你話的事，即是澳門是就是最基本，何厚錾講的話，這些我懂，我解你聽為什麼現在放了去第二個優先。為什麼放在了在第二呢？很簡單我可以解釋給你聽，因為幾時我就職的那個時候，輕軌是什麼？即是講事實，是車廠，雖然是停了在那裡，但是車廠和氹仔線。氹仔線你們都記得整條氹仔工程開了。好了，所以我第一個優先是解決車廠和搞掂氹仔線，所以我第一件事解決就是車廠；第二件事就是答應什麼時候氹仔開線，開營運。

為什麼澳門放了第二個優先呢？我可以解釋給你聽。我覺得……當然你可以有另外一個看法，是我的看法，氹仔一條線，澳門一條線，我覺得沒什麼用，我情願用氹仔那個基礎來發那個網。好了，所以由氹仔，因為當時講離島醫院是有人，還有那個石排灣我們就建了很多公屋，還有那裡很多屋我們就去石排灣那裡，慢慢那裡接駁來媽閣，因為當時什麼時候我到，我不記得了剛才講，交通樞紐媽閣都開了工，所以我就覺得不如都接駁來媽閣。在北安那裡最尾那個站，就是最尾的另外極端就駁回東線，是這個概念按照氹仔的基礎用來來發大它，是因為這個原因我就覺得澳門我放在後面了，所以答你這個問題。

第三就是什麼時候我話……或者我表達得不好，什麼時候你話沒人話停這件事，我想講是這個立法會。當時對不起，你不是議員，我沒話外面報紙，我沒話什麼，我是什麼時候我來

這裡，所以我還記得因為我做不夠 1 個多月，何潤生議員就抓了我去跟進小組開個會，輕軌那些站我都不知道在哪裡，我就已經去他那個會開了。慢慢隔幾個月，4 月我來這裡施政方針問一大堆……一件事，對不起，我第一次來口頭質詢，第一個質詢輕軌，第二個質詢輕軌，第三個質詢輕軌，沒人講過要停，沒人講過是不是繼續。

對不起主席。

**主席：**吳國昌議員。

**吳國昌：**多數人沒想著那麼早去停了輕軌，一個很清楚的原因就是當時在澳門進行最重大的工程的時候，它的效益的評估是什麼，很清楚的，那個效益就是話全面更新我們澳門特區的整個公共交通系統，以輕軌為主線，將來調整到巴士只是配合，是這樣的方式去更新完整個城市的公共交通系統。在這樣的情況之下，如果繼續下去的時候，我們保持這個希望，為什麼要停？是一個這樣。但是現在做下做下，幾年之後司長突然之間就是話澳門半島這條線我現在沒有興趣做，突然間就要放了去填海新城 A 區，整個原本期望的那個改造公共交通系統效益以輕軌為主線，巴士為配合，處理完整個澳門特區的交通，這一個原本的計畫變成了消失，在這樣的情況之下，才會更加激發到一些人講是要停。

現在這個問題就是話下一屆是不是你做司長，我不知道，但總之下一屆政府接下去的時候，如果在澳門半島真是堅持在媽閣經過東岸去到關閘，你覺得有什麼問題是一定做不了？這個決定、這個諮詢定案是不是錯的？如果是錯的，清清楚楚告訴大家這樣錯，不要踩下這個地雷裡面；如果不是的話，下一屆政府分分鐘又拿這個方案要做下去，可能是對的，可能是錯的。我希望透過辯論要搞清楚這一個問題，你不做是一個主觀的概念，覺得應該先做那邊，抑或是你已經發現了在這條澳門半島這條線根本是有嚴重的問題、錯誤，不應該這樣去做的？如果是的，講出來，還有這個錯誤哪個負責？整個當時澳門特區政府就是在推緊這一條線，徵詢了全部市民來做出的定論。

**主席：**請羅司長回應。

**運輸工務司司長羅立文：**主席閣下、吳國昌議員：

我很坦白講，我開頭那部分我不是很清楚，所以我……如

果講不完，何蔣祺一陣間解釋，因為開頭那部分，我真是聽不懂。但是我聽到兩樣東西，那兩樣我會答你。

第一，很清楚我會講，是不是由媽閣在內港，是不是錯？是不是不做？是不是什麼？我沒講過，現在也都不會講。我再講一次，或者我的中文很差，如果有需要我用葡文來表達了。我沒講過，我沒出過、發表過意見，關於內港那條線，可行不可行，是錯誤？是對？我沒出過聲關於這條線。而這個是一個事實，因為我沒用過我的時間來研究這件事。只不過我再講多一次，因為有這麼多事情來做，我就有要排優先不優先，第一、第二、第三。好了，在排這個優先，我再講多次，就是氹仔、媽閣……我未去到內港，所以內港是對、是不對，我沒想過這一件事，所以我是對於內港是沒意見。我又不是同意，又不是不同意，我也沒講對，也沒講不對。只不過是我做不完，我排的工夫，你幾時有十樣東西，你都不是十個一起做了，哪個先做哪個後，所以我就正在做氹仔、石排灣、媽閣、東線了。我未去到內港，所以我從來沒講過內港是對、是不對，是可行、不可行，這個第一件事。主要是這一件事，關於你開頭那部分，很坦白，我不是很明白。你補充，你回答了。

第二件事，是這樣，我剛才講了，因為我聽你們講這樣，這樣東西是沒改過，我剛才都講了，現在我們上次小組傾緊的那個輕軌法都是這樣，氹仔，因為氹仔是最快，氹仔那條線，日後那些巴士是配合輕軌，不如用返這個講話了，輕軌為主，巴士為輔，但是哪裡有輕軌？就是這樣，但是澳門暫時沒有輕軌，所以就要靠巴士，但是氹仔日後就會這樣，那些巴士就會配合輕軌。

你補充少少。

**運輸基建辦公室主任何蔣祺：**多謝司長。

主席、各位議員：

其實內港線當其時我們確實是做了一個研究，我們在那個研究裡面亦都是做了個公眾諮詢，亦都是講述了如果要做內港線的時候，可能是跟一些內港的一些水患等等是相關聯。所以如果要做的時候，必須要一併去考慮內港的水浸的問題。而至於在澳門半島線那方面，因為司長是亦都剛才講解了為什麼我們先將考慮了東線的那個原因，而澳門線如果真的是要……

**主席：**梁安琪議員。

**梁安琪：**多謝主席。

司長、各位官員、各位同事：

司長過去都曾經表示為了落實粵港澳大灣區一小時的生活區的理念，澳門就將在多項的基建會作出配合，包括澳門和橫琴的城軌的對接的可行性研究，以及氹仔輕軌線接駁東線前往關閘的研究等等。司長也都曾經表示在該任期，政府是沒有輕軌整體的規劃，也都沒能力一次過完成那個輕軌的項目，並且認為將來特區政府在換屆時，下一任的政府可以按現時的工作的基礎去進行調整。我都想問一問司長，究竟這屆政府任期內可以解決哪些問題？而哪一些問題又會留給下一屆政府去解決？司長在任屆的期間，又會不會繼續進行這個輕軌澳門段的建設研究呢？尤其是公眾都很想知道政府在處理這個這麼重大的項目的當中，面對不斷的有延期、有超支的情況，當局到底有沒有什麼措施去防止不斷的滑入這個黑洞，而非是留一堆的攤子是給下一屆政府去解決？

多謝。

**主席：**請羅司長回應。

**運輸工務司司長羅立文：**多謝主席。

梁安琪議員：

最後那部分，對不起了，我講多一次。如果你什麼時候有空麻煩你看一看運建辦的網站。我們現在那些工程，我不講氹仔那三條線留下來，石排灣、媽閣站，媽閣站有第一期，有第二期，即是我們現在可以做，還有石排灣線，還有我們現在最後開了一個工程，是那個氹仔線那裡，1 億多。麻煩你看一看我們的網頁，哪裡有超時？哪裡有超支？如果你更加有空，麻煩你再看看建設辦和工務局網上那些工程，哪裡有超支，哪裡有超時？除了……當然我講 10—20%。我講多一次，這個問題 80%、90%解決了，麻煩你不要再講這件事了，是不存在這個問題。即是如果講是大問題是不存在了。我剛才剛剛講了，有一個、兩個、有幾個工程有問題，但現在大部分、很大的部分工程是不存在這個超支、超時。麻煩你們什麼時候有空看一看我們的網頁，因為我們的網站全部放了資料，判是多少錢，還有多少時間，我們現在全部是更新完，是現在延期了多少，那些

後加工程加了，麻煩你們去看一下了。告訴我聽有多少個工程超過 20%，有，但是很少。所以以前那些譬如氹仔那條線分了三段，大家都知道，那個是我有承認，但是麻煩你們看一看那四年那些工程，有多少個是超過 20%，你慢慢告訴返我聽。這個問題是不存在，麻煩大家不要繼續講這個，留返……我不會講那些中文，但是我認識留返那些甚麼黑……不知道什麼給下一個政府。我告訴你聽一件事，我會留返給下一個政府少過我接的那些東西，這個我可以肯定。這一分鐘我告訴你聽一件事，沒有一個工程停了。我什麼時候到北安碼頭、車廠、台山、望廈，全部停了，所以你們繼續講這些事來幹什麼呢？我都不明白。有什麼留返給下一個政府？我都繼續。氹仔線在做緊，應該營運，就繼續營運；石排灣正在做工程就繼續做完這個工程；接駁去媽閣那裡我剛才講要做到 2024 年就繼續個工程；東線繼續個可行性報告。下一個政府就要想下一條線是哪一條線，就是這樣。

**主席：**林玉鳳議員。

**林玉鳳：**主席、司長：

首先我很衷心希望你戒一句說話，就是沒有預算，這個不關中文事。你去葡國用葡文在那個葡國國會那裡講，如果你有一個公共工程是沒有預算的話，我相信你面對的批評會比現在嚴厲很多，所以這個不是中文的問題，我覺得是一個思維和溝通上面的問題。好了，究竟這個輕軌工程這麼多年出現什麼事呢？第一，我其實查了很多書，為了做這個辯論，我見全世界講輕軌工程、鐵路工程，他們算成本都在講是一公里平均多少錢。我幫你算了，2002 年來立法會這裡講，當年那個司長講的，30 億的成本是講整個澳門去建，不過是 17 公里，所以當時這樣去算，平均一公里是講著 1.7 億的成本。你剛剛講沒有增加過這個氹仔線，講著的是講 110 億，9.3 公里，所以現在講緊你現在這個氹仔的成本是一公里 11 億，這個是你講緊的成本。

作為公共工程，其實我們是很希望政府可以講到一個比較能夠讓大家預期，這件事我們可不可以負擔的一個成本出來。其實你是要告訴給大家聽，如果以後每公里 11 億，好了，接著下來你已經公佈了那個營運成本是多少，你們現在已經給了港鐵八十個月的服務費是 58.8 億的，就是一個月是 7300 多萬。其實我是希望司長可以這樣跟我們溝通就話建一公里基本好像氹仔這條線就要 11 億，但是解決到這樣交通問題，或者解決到哪幾個迴旋處那個塞車問題，大家覺得行不行？如果我

們一個月就要 7300 多萬成本，好了，我們是不是都要給一些地方給這個輕軌去做一些營運，令到我們減少那個每個月的支出？其實希望你給一盤這樣的數我們，這樣才令人家覺得究竟要不要支持下去。

唔該晒。

**主席：**請司長回應。

**運輸工務司司長羅立文：**主席閣下、林玉鳳議員：

我沒講沒預算。不是，是這樣，你要搞清楚這個沒預算是什麼。現在氹仔線 110 億有沒有預算呀？媽閣 42 億有沒有預算呀？只不過是搞清楚一件事，或者我跟你話不同的看法，或者你覺得這樣，現在我話啟動這個東線的可行研究報告，你要我現在講這個預算？這個我同意你，你可以繼續批評，我就不給預算了。不是我不想給你，是因為我沒能力給你，我給不了。現在啟動一個可行報告，我有什麼依據可以話多少錢呀？我想不用做工程師大家都知道了。都不知道那條線走去哪邊，都不知道是怎麼走，多少部分是水底是、經過來澳門，是橋，是隧道，是什麼，我怎麼給個預算給你呀？不是不想給，希望大家明白這件事，所以唯一一件事是幾時我都承認，所以媽閣我都給了。氹仔我在 2016 年給的，當然你或者話應該 2014 年的，這個是另外一個看法。但是我不是不給，就是什麼時候我有一些依據，有一些資料在我手我就會給。不是話不給，所以這樣東西，我希望大家清楚這件事。

現在你話一個公里，我怎麼講一個公里給你呀？現在我知道報紙都有講過，110 億除於 10 個公里又很貴，但是我在這裡我講過，110 億我都講過，分三樣東西，37 億是那個車和那些列車還有那些系統，那條線是 36 億半，車廠包括現在和以前全部我包了，26 億半。如果你將 110 億除 10 億，10 個公里是很貴，但是我現在都分了，譬如現在媽閣我都可以給你，這個是第一次講的。45 億，25 億是那個車站，10 億是那個列車和那個系統，9 億就是過橋那些工程要做，這樣就 45 億了。但是每一個線跟另外一個線是不同，如果你叫我每一個預算除於公里，這個不是一個……麥瑞權講，不是一個科學的東西。我不會講，但是你明白我講。因為你要看返那條……因為列車你是除那裡嗎？那裡橋和隧道是兩回事，所以我那些號數小一些才可以談，所以我們永遠都談不攏。

**主席：**鄭安庭議員。

**鄭安庭**：多謝主席。

司長：

我對於輕軌的興建其實到了現在這一刻我都想跟司長談一談。其實關於這個輕軌，我們當時興建的時候的定位，我想當時的定位跟現在的定位我想都有少許改變。當時的定位是希望在關閘去到碼頭，碼頭再去到氹仔碼頭，再去到機場，我想這個是最初心的定位。但是現在現時這一刻，我們的澳門那段，我想興建都……確實時間表，問司長都話我講不到。但是現在建造了一些的輕軌，現在在氹仔做好的那些，我們的初心的定位，現在我們這些輕軌做好了，我們接不到關閘，我們接哪裡出去呢？我想這裡已經比以前改變了。我們即使做了西灣橋這條線，都是去到媽閣站，也沒有出口的那裡，所以在這裡，我想司長整個這個輕軌的規劃要是不是要重新梳理一下我們短、中、長期做什麼？但是我們看到現在你長期那個橫琴延伸線是放到最長期的，變了我們的初心想在關閘和機場、碼頭這些疏導乘客的功能沒有了，我希望在這裡，司長我們是不是重新定位一次，我們的規劃重做一次，是不是我們把這個橫琴的延伸線放在短期的措施，令到我們在氹仔的這些娛樂場，包括機場這些疏導的客可以通過橫琴的延伸線先散一部分，因為我們即使做好這個媽閣線，都是停在媽閣，其他交通工具繼續疏導，要其他公交去疏導。所以就以前政府繼續在東線再做研究，那個研究，我想……

**主席**：請羅司長。

**運輸工務司司長羅立文**：多謝主席。

**鄭安庭議員**：

我答你的問題關於兩個方面。讓我寫下一件事情，不然待會我怕我不記得。有一些事，時間有改變，就是有些情況……我都不講以前了，那四年都有改變，接駁去橫琴我可以告訴你聽一件事，有些事或許我不方便講，但是我可以告訴你聽，那四年有改變，所以輕軌都有這個情況，就是有一些東西不是整天……就是一定了就是這樣，有改變的，所以我們都要就著那個改變來做。所以這樣東西你們信就 OK，不信我都沒辦法，所以有些時候我們做工夫要就著那些改變的情況來做，那些事情不是一定了永久是這樣。橫琴我可以告訴大家聽是近期很少的時間，是近期的事，才起……我在立法會講過一件事，一次這一件事，關於橫琴，為什麼我們……什麼時候我到

是事實，何蔣祺有一件事行緊關於橫琴，停了，為什麼？我在那裡講過，或許你們不記得了。因為當時有個很大的一個問題要決定，那個邊界……就是那個關那裡，在澳門，還是搬過去對面。如果沒這個決定，過關那個樓，那個樓在那邊，因為在那邊，我怎樣做輕軌呀？希望這個我想不用做工程師個個都明白，我做不了，所以整個要停了。只是近期那幾個月才再啟動一個小組起手研究這樣東西，我們還有橫琴，看一下那個關口是怎樣。所以如果有一天未定那個關口在那邊，因為那邊你告訴我聽我怎樣做橫琴了？所以有些事不是我想做，我都要等一些事定了我才可以繼續。我在後面，我不在前面。所以這樣東西我想你明白，如果未定那個關口在哪裡，我駁去橫琴，我駁去哪裡呀？因為我要就著那個關口來做。那些人過關在哪裡過關，在那邊過關，好似今天？好似現在？或者將來過來那邊過關，我要遷就那些人，你們經常都講便民。所以這件事是拖了，還有現在我都答不了你這件事。

關於東線那個研究報告，是必須要做，對不起了，你話是浪費時間，但必須要做。還有那裡中間……因為那裡中間有一樣東西我必須要做，是那個公開諮詢。

**主席**：黃潔貞議員。

**黃潔貞**：多謝主席。

司長、各位官員、各位同事：

司長都很同意你話解決問題，向前走這個的講法。想問一問就是那個預算方面，司長剛才講會做了，要有依據才能做到預算。其實在審計報告裡面，其實都提到的就是話其實現在運建辦在輕軌各個走線的預算開支上面做預算的時候，是缺乏了一個客觀的指標去做相關的一個評估。想問下，如果面對接著做這些走線的評估造價的時候，在運建辦在做一個預算編制上面，有沒有跟以前會有一個改進而令到這些的預算可以更加貼近一些未來的真正落實的一個造價？所以在整個的編制預算方面有沒有一些調整和改進的措施可以做到呢？這個第一樣在預算方面。

另外一個問題就是都很近都會出現的了，就是下半年都講會開始整個的氹仔線的輕軌都會營運，有關是票價方面，其實現在在社會上面都零星有些討論，但是作為政府的立場上面好像都未對外表態過，未來這個票價上面有什麼的方向，或者怎樣去定價？

還有的就是關於剛才講的，東線的可行性研究報告如果出了來之後，會不會再做相應的諮詢？或者是下一步其實是怎樣的規劃，而給社會上面更加去討論這個東線是不是繼續走下去去做呢？

謝謝司長。

**主席：**請羅司長回應。

**運輸工務司司長羅立文：**多謝主席。

黃潔貞議員：

第一個關於預算，我很坦白，我不是很明白，我叫何蔣祺來答，但是預算那裡我想講兩句說話。我從開始到現在，我避免講，但是我現在講一件事，因為個個都話審計報告，我不會對於審計報告講任何東西，但是為什麼會產生這些號數的問題呢？因為是這樣，我學過但是我不懂講，一天很多個預算，因為我們這些預算什麼概算，不知道什麼算，很多算，是了。問題是這樣，什麼時候我們開始做一件事，用來估那些則費，或者顧問費，我們一般的做法是按照那件事那個價錢一個比例，但是那些東西是很粗很粗很粗的……不知道概算，估算，什麼算了，隨便一個算了。所以如果那些東西，那些號數，譬如建樓最簡單，我怎麼定那個則師那個則費？這個樓應該大概 1 億，3%，5%，就這麼定。但是那個時候什麼時候掛 1 億呢？是很粗的，設計都沒有，初步設計都沒有。所以如果用這些 1 億扔出來，就亂。所以何蔣祺慢慢介紹那些預算。

關於那個票價我已經跟外面講我們正在看，但是未有資料，所以對不起，暫時這一分鐘我沒什麼具體可以講，關於那些價錢。

你講一講那些預算的事。

**運輸基建辦公室主任何蔣祺：**多謝司長。

主席、各位議員：

或者我就預算那個問題跟大家分享一下。其實審計報告在第一次的時候，也都已經講到了我們在那個預算的考慮上面可能考慮得不是很周全，只是考慮了當時我們判了出去的多少錢，這就作為一個預算的一個方式去考慮，這個所謂是叫靜態

估算，靜態一個價錢。就沒考慮到是在這個項目在繼續推進的時候，一些通脹，或者是當這個項目出現一些變動的時候，所需要考慮的一些準備的一個安排。所以在那個預算方面，是沒去做到這一件事情。其實在第一次審計報告之後，我們已經是聽取了審計報告的意見，也都在這方面作出了改善。所以現在我們的預算也都是符合大家所關心的這個叫 FIDIC，就是國際造價估算協會那個安排去考慮。就是話我們當做一個估算的時候，或者做一個預算的時候，我們將這個工程的一個預算，可能會判出去的金額做一個考慮，然後也都考慮了在這個工程的推進的過程裡面，有可能出現一些變動的時候，一些考慮的準備金在這裡，也都考慮一些通脹方面的因素。

**主席：**張立群議員。

**張立群：**主席、司長、各位同事：

其實我都覺得這條輕軌是澳門人的回憶或者歷史，開始的時候很興奮，一聽我們澳門做輕軌，將來交通真是發達到更加厲害，很多先進的地方。但是開始到今天，市民由興奮到失落，討厭，不想提，心情就是這樣。其實這個主要不關哪個官員對與錯，我覺得在今天這個應該要將這件事真是一個停止、暫時的中止。找一個計畫，重新怎樣去處理，不是車站你又不知，以後你又不知，或者估計價錢，任何人，現在全世界不論講可以沒價錢估計，但是哪有做生意沒價錢計數的？做生意，如果不計成本的，怎管理呀？你自己開間店鋪看行不行。是沒可能的，市民要求這樣東西，你要盡量去做，做不了，你叫他們，我做不了，我想這樣做。而且我覺得你們的宣傳公關效果做得不夠，如果你做，經常請香港公司港鐵哪個負責，現在都沒人認識那間公司，我怎麼？給幾百億一年，各個都莫名其妙。不如不做輕軌，將那些錢分給坐車的市民，他更開心，真是的。就是我不是對誰有意見，這個只是我自己的感覺，現在去到這個時間，你怎麼做都有意見的，你走東、走西、走哪裡都一樣有意見了。所以我覺得是應該靜下來，大家政府你們自己考慮，停下想一個怎樣新的方向發展，讓市民有一個比較詳細的……

**主席：**請羅司長。

**運輸工務司司長羅立文：**多謝主席。

張立群議員：

如果我明白清楚，好像沒什麼問題，因為我聽不到有什麼我要答，但是我可以講少少。如果你話做生意要有個預算，我很坦白告訴你聽，我就沒能力……我是沒能力，我承認，我不怕醜，我做到的事情，我告訴你聽我做，我做不到的事情，我告訴你聽我做不到。如果你話必須短期內我要給東線的預算，我投降，我不做，我做不到。我不會講假話，做得到我做，做不到我在你面前告訴你聽我做不到，我沒這個能力，我做不到。如果話我短期內東線多少錢，我短期內我做不到。這件事如果繼續爭下去就是這樣了。我這一個人羅立文就做不到了。因為近期，現在我們那些工程那些價錢，不止是輕軌，建一個普通的樓，我們都沒一個穩定的價錢，澳門建這麼多樓，起碼我們政府建那些樓，沒一個穩定的價錢，都有比較大的高低。輕軌不是一個日常的工程，那個高低更加大，那個控制更加難，所以我更加難給一個預算給你。現在我們正在做工程那些樓，那些價錢有高低……我都不知道是多少，所以這件事我，如果我唯一一件事我聽到的是要講什麼，你話要做生意有個預算，對不起，我就做不到了。所以我這件事是很清楚告訴大家，如果做一個司長要做這件事，這一個就做不到，我就或者不適合了。

**主席：**OK，好了。

各位議員：

現在第一階段已經完成了，現在進入第二階段，就是議員之間的辯論階段。

如果司長您有什麼問題想答，請您舉手跟我講。

麥瑞權議員。

**麥瑞權：**多謝主席。

司長：

我想就這個輕軌澳門段那邊，就跟大家辯論一下，即是拋磚引玉。其實大家會不會可以考慮多一個選擇呢？就是澳門段真是做一條環城的公路，不是輕軌，拿來專走巴士專線，就是條路線就差不多像輕軌這樣的路線，好了這就不怕塞車了，集體運輸。一是去到需要哪個站，或者就現在輕軌定了的站，或者加多幾個站，就在那裡下來，下來就在那裡就可以散了那些乘客了，就是話把我們那些有需要的市民就在那個環城那條公

路，就不是輕軌了，因為輕軌講都是那樣，大概跟輕軌那條路線那樣走，不用做那個輕軌之餘，又不用考慮輕軌站下面還要搞一輪接駁，又要將那個交通路網再搞一遍，又要調動巴士，又要調動的士，又要給私家車，就是去等人、接人，不用了，就直接是巴士集體運輸，環城的公路。當年香港都有，在港島都做過一條了，就不要講哪條，就在海邊那邊走，海邊那邊跑，不阻礙現在的交通，將施工降至最低。好了，叫東區走廊，是嗎？你的巴士一下來就停站，停站就走，不用那些乘客下了來之後又湧去巴士站那邊，又要斑馬線，又要步行線，又有紅綠燈，又有交通警員維持秩序，這樣直接散了去地方，這樣會不會是一個另外的考慮呢？就是在這裡想跟大家交換一下意見，因為大家今天做這個辯論都是為了澳門好，所以我希望大家提多些意見出來，即是我本人。

另外來講就是話，這個都不單止輕軌，輕軌帶出一個問題就是整體澳門那個施工團隊，一個團隊裡面，真是政府認真考慮一下，培養一下澳門專業的 QS 估價師。因為為什麼？你永遠請外面的來，本地的都沒有一個人去接班。好了，你是不是全信他？全信他又有問題了，就是剛才講香港那間公司，現在天天都有頭條，香港的報紙，都是他做出來他監管的，你話這個只是管工程不是管行政，不是管什麼……是，即是一間公司裡面，如果就是一個團隊，一個足球隊裡面有一、兩個腳是傷殘的，那個團隊都是有限的，是不是呀？就是有問題，所以我覺得這方面我們要重新再上樓就是再思考，現在跟我們管理，我們澳門這個輕軌的公司他的水平，到底有沒有問題？是重新可以再評估一下了。

還有就是大家希望都給多一些意見，就是給條公路走巴士專線去替代輕軌又不可行呢？

唔該。

**主席：**何潤生議員。

**何潤生：**多謝主席。

司長、各位官員、各位同事：

今天三位同事的辯論都是跟輕軌有關係，我自己亦都不贊成是中止目前的輕軌工程。由於現在輕軌只是……剛才司長都說了，只是 2019 年完成了氹仔段，大家亦都討論了如果只是氹仔可能相對的成效也都有限，達不到一個分流的作用。但是大

家亦都試想一下，如果只是現在去中止這個輕軌的工程，可以講過往所投入的所有的公帑及時間將會付之一炬；另外就是輕軌的氹仔段可能更會成為一個國際的一大笑話，因此是不建議中止目前的一個工程。

剛才司長都講了，在氹仔線的基礎下面，我覺得亦都有很多工作可以做，包括從輕軌的線路的完整性，帶動區域的發展，增加這個載客量，長期效益的角度來去看，我覺得現在正在我們擴展中的石排灣線，我覺得是有需要。另外東線，東線現在也都正在做研究；橫琴的延伸線，我覺得是有必要建造。剛才司長亦都介紹了在一個短時間裡面有些變化，我想大家都知道那個變化是什麼了，因為橫琴口岸基本上現在已經定了。我想在這個過程裡面亦都需要將這個橫琴的延伸線，是儘快去做好這一個的規劃。而石排灣線我想大家都知道了，因為那裡有我們一個公屋群，亦都有一些新的一個住宅區，我相信未來這一方面也都加上離島醫療綜合體都投入使用等等，在這一個的大量的交通出行的需求那方面，亦都會有比較大的一個增加，應該是作為一個未雨綢繆和及早這樣對這些區域去進行一個交通的配套。

為什麼我覺得橫琴這個線是要儘快要做好呢？因為其實我們現在亦都是 9+2，我們大灣區裡面的城市之一，在整個無論方方面面的一個的融合發展，這個軌道建設是非常之重要。而我們內地亦都港珠的城軌，其實亦都是的延伸線橫琴站已經是預留了，遠期的澳門軌道的交接的一個的接入的站一個介面。這個我覺得大家從一些的这个軌道建設的規劃裡面，其實已經是預留了這方面，但是現在我們就看我們自己澳門怎樣去儘快去做好一個無縫的接軌。大家都試想一下，如果我們能夠在未來，我們澳門的輕軌能夠跟這個港珠的城軌在橫琴的口岸能夠無縫這樣去轉接的話，我覺得是有助於區域的發展和跨地區的一個交通的連接，也都是能夠為我們粵港澳大灣區的發展是做一個準備。

而輕軌東線亦都一直我都希望政府能夠加快，因為這個輕軌的東線是從關閘經新城的 A 區，再連接到氹仔的一個北安碼頭，當然不知道將來有沒有變化，現在正在做緊，但是當時的一個規劃是這樣。未來大家知道新城 A 區的落成之後，也都將會有大量的房屋，無論公屋，甚至是一個私人的住宅，甚至是學校村，意味著將來也有大量的居民在 A 區裡面居住或者生活這樣，所以再加上大家不要忘記是什麼呢？就是港珠澳大橋通車，人流也都相信將來會逐步這樣增加，交通也都成為新城填海 A 區一個重要的民生問題，是需要解決。而東線方面的方案

也都連接各個口岸，相信對於無論是疏導旅客，甚至我們居民方面，也都是一個便捷的選擇。所以在這方面我覺得也都值得未來在這個軌道建設方面的一個的做法。

我們都看回其實我們澳門現時在一個基礎建設的發展，相對也都比起鄰近地區我們是落後的，所以因此也都需要，即是很希望通過辯論，司長也都……包括我們政府也都吸納我們議員的意見，能夠抓緊時間在這些路線的動工時間方面，一定要儘快去推進，否則的話，再爭吵下去也都只會是怎樣呢？一直這樣蹉跎。發展是需要我們大家是有一個大局的意識，我們澳門我覺得是需要落在落後的情況下我們要奮起直追。這個我想是我自己的一個的看法。

另外包括我們議員，亦都包括社會也都一直對於輕軌的話我相信今天大家都充分都討論了，一直以來都認為在之前我們輕軌給我們一個印象就是浪費時間、金錢，遲遲未有成效，甚至亦都享受不了帶來任何的便利，反而施工期間又會造成居民出行不便等等。並且亦都輕軌在氹仔段的營運初期可以講，根據現在的情況一定無可避免是面臨一個什麼呢？一個虧本的經營，並且也都缺乏一個經濟效益的問題。所以我覺得政府也都繼今後如果要繼續進行其他的一系列的一個輕軌的工程的話，是有必要總結這些經驗，怎樣去扭轉這個輕軌的負面的形象。從長遠來講，我覺得亦都值得政府裡面一個思考，是什麼呢？應該是要為輕軌的各條路線，我們必須要制定一些完整的一個規劃、估算還有建造的時間表。同時更加需要是什麼呢？要做項目的經濟效益還有社會效益的分析，讓社會能夠清晰到，輕軌工程的一個必要性，否則在這些這樣的蹉跎下面一直再拖再拖，就會出現給我們以前的一個歷史，就是什麼呢？預算又會翻幾翻，從最原來的四十幾億去到百多億等等的情況。我覺得這個亦都是充分體驗在未來我們這個工作裡面，政府是需要增加透明度，需要善用我們的公帑。這方面我覺得亦都我自己表達的意見。

再者最後我覺得有些經驗也都提醒政府是什麼呢？因為亦都經過了幾次的公共工程的招標、評標的出錯，我相信特區政府也都需要制定一些措施和改善的一些方法，去避免包括我們以後的石排灣線也好，其他的將來的橫琴線也好，甚至東線都好，不會再出現類似一些招投標犯錯的問題。

這個是我今天自己對於這個辯論的一些自己的看法。

多謝主席。

**主席：**馬志成議員。

**馬志成：**多謝主席。

司長、各位同事：

大家下午好。

在這裡我想借這個機會講一講我自己對輕軌項目的看法。輕軌自從提出到現在，一直都是萬眾期待。氹仔線大家知道下半年就要開通了，既然已經開了頭，亦都做了這麼多事情，我覺得是應該繼續做下去。關鍵在於未來輕軌規劃的時候要把握四點的重點，剛才我講過了，首先第一就是路線圖；第二就是我們的時間表；第三就是開支的預算；第四就是營運的模式。

首先了，在路線圖方面，我希望政府可以儘快這麼確定，每條路線的具體的走線，尤其是從融入區域發展的角度來考慮整個走線。粵港澳大灣區是澳門未來發展的機遇，參與在裡面就要做到交通的互聯互通。澳門的周邊地區，譬如話我們廣東就有這個城軌交通網絡，香港就有港深廣高鐵連接，而澳門，就是這個港珠澳輕軌的連接。軌道交通系統是一個很強的流通的效應和一個輻射的作用，所以粵港澳大灣區城市群內部都在加快這個軌道交通的建設，以促進這個相互之間的連接的。澳門我們也都要快馬加鞭這樣做好我們輕軌，接駁大灣區軌道的交通的網路。相信未來澳門輕軌與廣東的城軌連接以後，剛才同事都講了，也都將會大力這麼促進本澳的物流業、會展業、旅遊業的發展。

第二就是時間表方面，希望政府可以追上進度，細化每一條我們的走線每個階段的完成時間，譬如話設計的設定一些我們什麼時候會完成，我們的前期的研究，什麼時候開始規劃，又什麼時候可以進行設計或者動工等等。對於一些已經是沒爭議，或者已經是具備條件的，我們是不是可以去啟動一些研究或者設計呢？

第三就是開支預算方面。輕軌從 2001 年提出到現在，市民對它的關注是非常之高的。政府對它的各項公帑的投入，包括一些服務的判給，工程的判給或者土地資源等等也都是很多的。如果現在話不建就不建，那我們這些投入真是會付諸東流，化為烏有，什麼都沒了，這些更加是不符合這個經濟的原則。未來關鍵在於拿出一個短、中、遠期的規劃，拿出個時間

表，控制開支，減輕我們的財政負擔，加快我們的進度。

還有最後一個重點就是整個澳門的輕軌應該形成一個輕軌網路，從交通的協同效應來討論它的營運。澳門輕軌分為短、中、遠三期，一共就涉及了 11 條走線，而氹仔線為短期規劃中其中一條走線。以澳門輕軌第一期來講，氹仔線占了輕軌第一期的建設規劃的規模大約是 44%，如果只是氹仔線的話，根據顧問公司在 2016 年做了一個叫做客流量研究分析，他的總體客流量只有設計的客流量 20% 而已。作為交通規劃來講，輕軌路線之間是有一個關聯性，設有不同的路線之間相連相通，才可以最大化這樣可以發揮到他們協調的效應，亦都才能夠產生一個經濟效益。所以在眼前來講，最重要的我們要認真檢討，審視我們過往輕軌建設中，裡面存在一些什麼問題，加快去推進其他工程的進度，令到各條路線可以早日去完工。作為整體的澳門的輕軌，一起可以去對外向市民和遊客提供更優質，更快捷的交通服務。

正如我之前都一直在強調，輕軌問題並不是我們立法會去做兩場、三場辯論可以解決到，需要的是要做一個一直的跟進、持續的跟進、長期的跟進下去，即使輕軌已經營運，我們立法會都要繼續做好我們的監督工作。立法會跟進的時候亦都是很需要政府來配合，在這幾年各個同事從不同的角度、不同的程度對大家所關心的問題，就關於輕軌那些問題就做了一個非常之詳盡的跟進和一些研究，當中對於今天的辯題亦都有涉及到裡面了，客觀點來講，政府每次過來立法會就輕軌介紹相關的情況，回應議員的問題，總體上是配合的，亦都想儘量令到各界可以瞭解到輕軌建設的進度和面臨一些實質性的問題。事實上，對於輕軌所存在的諸多的問題，經過這幾年我們全社會各界的關心、監督、批評，其實這件事已經是有所改進。未來就希望政府可以繼續去總結經驗，規避錯誤，按規劃、按時這樣可以加快我們輕軌的建設。

多謝。

**主席：**梁孫旭議員。

**梁孫旭：**多謝主席。

司長：

我個人是支持輕軌全面去建設，但是關鍵來講是怎樣能夠可以依時、能夠可以有個合理的造價、以及能夠有個有效的成

本控制。其實我們看返，正如剛才司長回應所有的問題，亦都印證了，其實出現了審計署所講的邊做邊改，判給後才公佈的這個情況。而剛才主任也都講了，其實聽取了審計署第一期的報告之後也都作出改善，但是我們看返去到第四期舊的問題仍然存在，到底其實改在了哪裡呢？剛才在整個跟司長辯論的過程上面，第一個大部分的議員都是支持輕軌項目的建設；第二個就是大家都是支持應該是要在那個落實有關的工程之前，應該是要公佈有關的造價和整體的一個估算。但是問題來講，正如司長由頭到尾所講的，就是話我是做到哪報到哪，但問題我們看回整個輕軌的項目的提出是從 2002 年開始提出，十七年的時間，還有我們動用了多少錢放了下去我們的顧問、驗證，還有我們的審查費用呢？我們看 PIDDA 的資料，我們動用了差不多接近 9 億的澳門幣，用了在這些這樣的資源上面，意味著我動用了 9 億錢放在我們的顧問費、驗證費、審查費，但所出來的效果原來我們只能做到那個氹仔線，只是做到我們的石排灣及媽閣站，實際上面來講，到底我們的成本，錢是不是這樣花呢？是不是呀？儘管這些錢未必是我們的官員，未必是我們的市民，但這是我們的公帑。那些錢絕對是不能夠這樣去花的。而看返目前澳門整個城市的發展，我們見到我們的遊客不斷的增加，我們見到我們的區域也都是陸續地去發展，而遊客的增加我們會看到，特別在近年來，自從港珠澳大橋開通了之後，我們的交通的承載力已經是沒辦法，我們的公交亦都是已經是不敷應用了，變相了我們希望能夠可以尋求其他的陸路交通運輸，包括了輕軌，包括了我們的步行系統這方面的建設。但如果按照司長這樣的，做了這樣再研究那樣的時候，我想去到我退休都沒見到整個輕軌項目的整體工程，我想這個也不是市民希望的。所以關鍵來講我覺得其實你研究東線的時候為什麼不可以一起做西線，為什麼不可以一起做我們的南線呢？為什麼不可以同步一起去研究？為什麼一定要先做完這樣再做那樣？我們覺得這個是不合理的。

再講到剛才司長回應我話那個南段原來不是做開展相關的研究，而是純粹支付前期的工作，但我見到整個金額接近四千三百多萬，其實為什麼我們已經支付了接近 9 億的顧問費，為什麼還要另外再支付多四千多萬呢？這些費用用在了哪裡呢？所以為什麼其實社會一直很關注整個輕軌項目在預算上面來講，希望能夠有一個清晰、透明的交代。如果在目前這個情況之下，其實社會懷疑到底我們是不是官商勾結，是不是利益輸送，這個絕對是我自己個人都會有懷疑的，所以我想未來在興建、未來的階段之前，我都很希望其實能夠可以有一個……第一個能夠可以有一個整體上面的一個估算，過去做了大量的諮詢、大量的研究，其實很多事是社會認同的，是可行

的，這些其實應該可以同步去做，東線一邊做，西線一邊做，南線同樣都可以一邊做。在這樣的情況之下才能夠加快到輕軌投入服務的時間。

而再者其實司長剛才也都是回應了審計署的這一份整體的預算，你不埋單的，意味著實際上不認同的裡面所講的所有預算的，但目前我們社會看到的只是從這份的整體預測上面，其實到底我們的輕軌，我們的項目的跟進或者預算的情況會是怎樣呢？為什麼你不能夠可以向社會開誠佈公呢？所以我都希望未來審計署對於輕軌工程上面都能夠可以繼續跟進。我都希望運建辦能夠對於有關的開支都能夠積極這樣改善。再者，其實我一直都很擔心的就是未來這 58.86 億的營運和維修的費用，將來如果在其他的路線投入服務的時候，是不是意味著又要不斷的去增加呢？所以其實剛才除了希望能夠重用本地人之外，我更加希望，其實未來有沒有條件，其實不給港鐵做，由我們澳門自己輕軌股份有限公司自己做，是不是呀？從而去減輕我們的在成本上面的開支。而除此之外，除了輕軌的營運收支、票務收支之外，也都應該是要開發更加方面的這些營運收入，減少我們的成本，我都曾經建議過其實未來賭牌要重新競投，而這個輕軌其實很多線路都是服務我們的博企，有沒有條件其實透過博企去支付這方面一部分的成本，減輕整體的開支呢？我覺得政府都需要積極去研究。所以來講，今年也都是踏入新的一年，“一元復始，萬象更新”，新的一年希望有個好的開始，亦都很希望司長能夠從我們的輕軌建設上面來講，能夠可以投更多的精力，也都明白司長其實在這個過程裡面非常之辛苦，而部門亦都非常之努力，但是關鍵社會希望能夠可以看到實質的成效，所以希望司長能夠可以積極回應。

多謝。

**主席：**吳國昌議員。

**吳國昌：**看到政府的回應，我會覺得現在已經進入一個做完一些手尾的這個階段，因此，現在只能夠期望氹仔那裡可能終於都會通車，但是每年都要虧錢，一直虧錢下去，虧了很多年，多少年之後就等輕軌重新發展到真是有效益的線路出來了之後，才會慢慢將來不知道什麼時候才可以改變這個局面，是在這樣的狀態。輕軌系統效益我在開初的時候亦都是重申，就是當年我跟政府官員交換意見的時候，政府那個時候的態度就是話輕軌那個主要效益就是讓它變成了澳門特區公共交通的主線，巴士都只是它輔助，在這樣的情況之下，全面更新完整系統，那方面的程度是完全不同的，是有這個效益的。現在事

實上政府不是話完全不理這件事，在法例上面都很清楚，都配合了這套裝置，但是問題就在於當輕軌在最終搞了十年，最終只是在氹仔打圈，這個效益就發揮不了，因為在當年大家市民都會認為可以發揮到效益的原因就是認為因為輕軌它不單止在氹仔，它是過來澳門半島，在東岸沿線那裡，將來可能西岸沿線都有，去到關閘，當中有相當多的站可以分別在不同性質的社區那裡下站，接著再出巴士，整個交通系統真是完全變了，可能你設計得好的話，就變成了非常之方便，因為人流越來越多，但是交通系統依然完全可以解決到，希望產生這個效果。但是當輕軌系統只能夠在氹仔為主去打圈，澳門本島這邊是沒有的情況之下，這一種預期的經濟效益包括是以輕軌為主，巴士配合了產生的效益，這個交通的效益是發揮不出來，令到公眾非常之失望。

還有輕軌在過去的不斷的延期、超支、最後爛尾等等，也都見不到是真正正有很清楚的官員問責的交代，這個亦都是市民對政府失望，到現在為止繼續是失望的一個焦點，我覺得不應該輕輕放過。面對著將來，現在還有很清楚就說現屆政府已經有一些事情是做好了，包括控制他自己所關注的那些線路的成本那方面，他是控制住，這個大家有眼看到，司長也都講了很多次，這個是事實，還有他不會做太多的事，意味著亦都可能不會浪費太多東西，是嗎？在這種情況之下，他會謹慎的做到一些事情，包括只是研究輕軌的東線，只是研究，不是著手去做，將來做不做，其實等下一屆政府決定，很清楚。所以我覺得現在這個階段已經是現屆政府暫時來講收拾手尾，氹仔準備通車，虧了幾年錢，然後進一步發展根本就是等待下一屆政府再重新決定，是一個這樣的局面。我們要決定一些什麼呢？但我會覺得為什麼我們這麼關注，第一就是它是一個非常重大的投資，將來如果繼續發展下去，真是會用很多錢；第二就是如果他做得好，的確是有機會整體更新我們全個澳門特區的公共交通系統，做得不好的話就累了我們特區，這個是對澳門來講非常之關鍵。在這樣的情況之下，就一定要看看，就話我會覺得政府如果有心的話，就不單止要看看那個東線，即是話是不是可行的研究？我不是絕對反對你在填海新城 A 區，然後搭去關閘那條線，從經濟效益來講，第一當然我覺得就在目前來講是不好的，因為填海新城 A 區暫時沒可能這一、兩年之間“砰砰聲”發展到很多的社區、很多的經濟區。在這樣的情況之下，如果大量的旅客在關閘進了來，接著上了輕軌之後他沒站可下，都是經過填海新城 A 區去氹仔了，跟發財巴沒分區的那個根本效益，所以根本就是暫時起不到作用，直至到將來很多年之後，填海新城 A 區有各種的發展，但這個已經不是現屆政府可以控制到的東西，但是反之，如果他能夠在我們的媽

閣搭過去，無論是新口岸那邊或者內港那邊都好，關閘建到條線的話那就不同了，大量的旅客就可以上到輕軌，接著就他可以透過它轉過去氹仔那裡又可以，去媽閣那裡落又可以，在之前各個社區，在新馬路這邊，新口岸那邊，甚至在黑沙環那裡，他需要下，都可以發展到各種的交通效益在這裡，不單止是針對旅客，而是我們澳門社區、舊區裡面那些居民是可以充分利用到它來到靈活的改善到這個公交出行的這個路線，如果它做到效益性上面理應是好。

當然我都理解，為什麼我剛才問司長你是不是發覺到這個設計、這條路線有重大的問題或者錯誤？那個原因也都是知道的，就是話在澳門半島，就是人煙稠密，社區發展這麼密集的一個地方，要建輕軌當然有它的難度了，你是不是已經找到一些嚴重的、不可能克服的、做不了、夾硬做就等撞板，如果是，就麻煩出聲，講清楚，不要令到特區政府又掉入陷阱裡面；如果沒這些問題的話，我們其實都應該著手研究一下，已經經過公開諮詢、政府調整、定案的這條路線，就算現在不著手做都好，它可行性是怎樣呢？有沒有什麼問題呢？其實都應該正視去研究一下為澳門發展，不是一定要有好處，當你研究完之後，發現它的效益和可行性相比起填海新城 A 區那裡更差的，就不做。很清楚，但是這個要比較，我們要認真是比較這件事。還有就是我們澳門居民在“天鴿”之後，也都有些居民提出另外一些計畫、建議，希望我們能夠是在海邊那裡架設海濱長廊，一方面有助於防洪，另外一方面也都是可以建設到新的交通線，這個交通線可以是輕軌，亦都可以是另外一些議員的主張就是話我不用輕軌，我用巴士接運行不行呀？用巴士接運的方式利用這些海濱長廊，也都是可以一個選擇。但是據我幾次質詢，政府的回覆大致上就是政府話我知道有這個意見了，不過就現在不存在需要執行和研究的可行性，是這樣的態度，似乎就是涉及海事及水務局甚至就覺得牽涉到很多複雜的問題，就是內港可不可行？新口岸那裡沒講，但是無論如何就是話這些這樣的方案政府是……到底積極研究還是覺得有困難，所以就全部放在一邊，完全不做，反正我太多工作去做，所以不做呢？現在澳門處理的態度，似乎政府官員給我的反應就覺得我真是很煩，太多東西，除了你剛才提出的問題，我還有這麼多工作手上，不如先做了些實務工作，這些東西都是……如果是這樣的時候就變了什麼都放在等下一屆政府看一下有沒有能力是重新再研究，現在就變了我們陷入了一個這麼的階段。

至於官員問責更加了，舊的那些官員哪些要負責任呢？我不知道，那個時候我不在，變了又是市民對政府的信任，變了

在這方面依然是成為一個憂慮的焦點。但是我會覺得從積極的方面考慮，我不是排斥任何一個方案，因為如果我們有信心，相信我們澳門特別行政區，向前的確是還可以走，還可以發展，而不是走向沒落的話，甚至到是走向新城 A 區那裡搭一條線都好了，我覺得現在短期之內真是發揮不了效益，但是長期就不擔保，長期當填海新城 A 區 5 年、10 年之後變成有幾個不同的社區，還有一些經濟區在那裡，可能到時又發揮到經濟效益都不定，但是長期的事了，已經不是現在可以控制。只不過就是話當政府要運用公帑去做的時候，第一就是應該有自己的服務社會的目標，第二將這個目標和它的成本效益應該公開出來，給所有市民都有機會知道，市民有不同意見立即交給政府，政府可以考慮多一些。所以我會覺得是關於輕軌現在的發展，過去的問責問題，以至將來幾條路線不同的成本效益，是應該……如果官員願意積極的話，希望多做一些事情。我們作為議員或者作為市民的話，需要的是謹慎監察著，以及要求透明度，還有要求政府真是積極一些去做事了。

**主席：**區錦新議員。

**區錦新：**多謝主席。

今天關於輕軌這個辯論，正如我剛才講，其實似乎都很難辯得到下去，因為就是其中無論講到經濟效益，講到這些究竟興不興建，繼續走不走，都是有一個前提就是我們要清楚，究竟我們需要投資多少？我們想達到什麼的社會效益？然後才能夠去有效的辯論。但現在我們很明顯了，我們完全是沒辦法知道我們未來這個預算，雖然司長就講我們不要向後看，我們向前看，但是前路茫茫，現在是不知未來是怎樣？問題就是不要講翻翻舊賬，就是為什麼 2015 年的時候政府官員來到立法會的時候，我們立法會沒人會提出是不是應該中止這個輕軌工程呢？事實上，我自己的想法其實你看到，什麼時候開始社會上出現了就是話要建下去，要停了。什麼時候開始出現呢？其實出現得最大的聲音開始就是什麼時候？審計報告出來，已經講就不完全的項目來統計都已經超過五百億，有些市民就哇，五百億，現在計算將來六、七百億，究竟值不值得建呀？就會出現這樣的情況。

2015 年的時候沒有這樣的信息的時候，老實講，你問我，我到今時今日，我都仍然支持在澳門興建輕軌，為什麼？等於我們從 2007、09 年的時候，諮詢的時候，澳門這個城市需不需要一些集體運輸系統呢？需不需要軌道的集體運輸系統呢？大家覺得都是需要的。而是不是當時大家頭腦發熱

呢？我又覺得不是頭腦發熱，為什麼？因為當時問過大家、諮詢的時候，42 億建 20 公里的一個輕軌，從關閘一路接駁去到經黑沙環去到新口岸，去到媽閣，然後過氹仔，再去到北安，去到機場，用 42 億來建一條輕軌，你問任何一個市民，我想當時真是沒有反對意見的。因為事實上在諮詢的時候，我拿出這個數據的時候，值不值？值，如果拿 42 億出來我就可以建到這樣的輕軌系統的時候，沒人反對的。但是現在我們為什麼今時今日有反對聲音呢？其中是 42 億變成了 500 億結不了尾。就是我去街市買菜，我走過去看那些菜挺好的，5 元一斤，我買，接著你到真是想買的時候，你話 50 一斤的時候，我當然不買了。但是買菜就容易，我不買就走了，走了去。現在不是，現在我們洗濕了個頭，不要斧頭不能用，現在我話不做了，行不行？不做就前功盡棄，做就到底未來是一個什麼狀況呢？究竟要花多少錢才做到呢？一直有一個問題就是話剛才講的，我們沒預算，沒預算的情況下當然沒超支了。司長講已經解決了超支的問題，當然了，我都沒預算，當然不會有超支，這個問題在這裡，那麼個問題就是怎麼會沒預算呢？沒預算因為沒規劃，其實是不是真是沒規劃呢？我又不同意。

司長讓我們看運建辦那個網頁，運建辦的網頁寫著的，譬如我講澳門半島線，澳門半島線是最少的，其他的線都有什麼工程正在進行著的，澳門半島線就是空的。但是有一句話，澳門半島線是講什麼呀？就是規劃中的澳門半島線是自媽閣起，經西灣和南灣市中心區域，連接新口岸、港澳碼頭及澳門半島東北區至關閘為止，有 10 個車站。這些不是白紙黑字，不懂怎麼講，但是每個字寫在了那裡，是規劃中的什麼……是有規劃的。而事實上這個規劃不是一些官員不小心寫出來，是在 2007 年的時候公開諮詢，大家市民是認同的。這個規劃，我記得司長講過很多次，對著記者講我沒有講過這個規劃。不是，司長你沒講這個規劃而已，但是現在我特區政府有這個規劃的，是經過公開諮詢確定了。這個就是剛才我覺得吳議員問了很多次，到底這條線是不是有問題呢？因為事實上，這條線在 2007 年諮詢之後，2009 年確定了下來，是確定了走這條線了，這個叫第一期。這個第一期當然中間的而且確是曾經發生過一些矛盾，例如皇朝廣場那區的居民已經覺得去海邊，不要再走這些窄路了，也都勞動節大馬路那裡也都有個爭議，是認為出去海邊，是這兩個地方有點問題而已，其他沒問題。皇朝廣場那裡已經解決了。至於北線那裡，那個問題不是未解決，其實政府一直都不肯講而已，已經諮詢完以後，政府應該有決定，而一直不決定，你不決定不代表沒有規劃的。事實上在這樣的情況下是有規劃的，這些規劃也都基本上大定的，不是說完全未定的規劃。有規劃的時候我們為什麼不

可以有預算呢？

我就沒做過公務員，我也都沒真是去接觸一些政府的部門去做這些預算的時候怎麼做，但是我做了 8 年市政議員，在市政廳時代，我是看著它是怎樣做這些預算，不是等到開了標才知道有預算。而是每一個項目，其實原來在我們做這些工程的時候，我們已經有一個初步的預算的計畫，知道這個項目我們大概需要多少錢，然後去做一個年度的計畫預算，然後去開標的時候，人家下標下多少錢，就知道那個預算的準確性在哪裡。對於我們來講輕軌，我們是不是真是我們什麼都沒有呢？我們可以完全……現在我們有幾千億的財政儲備在這裡，你可以洗腳不抹腳，用多少都行，做多少都沒問題。但是你想一下，現在我們如果剛剛回歸那幾年，我們只有百幾、兩百億在手上的時候你敢不敢做這個工程？絕對不敢了，原來我都不知底的，沒有可能。正如剛才張立群議員都講了，就是做生意的話，沒可能我不知道要做一個工程多少錢。不止做生意了，政府部門更加，公務來的，做生意你虧了，你自己私人，你的老闆自己虧了而已。這是公務來的，不是你的，所以怎麼可能沒這個預算呢？我覺得這個是存在一個極大的問題就是我們要爭論的，就是其中一個究竟應不應該做個預算出來。我們有沒有一個專業去做這個預算？或者最少有這個意向去做這個預算？雖然我知道司長其實都講了，我不會告訴你聽的，我告訴你聽你會追我的。但事實上政府心裡面有沒有這個預算？有這個預算的我才衡量到我們究竟未來這條路還走不走下去，怎樣走法？我覺得這個很重要的，這個我第一件事要講的。

第二件事要講的就是關於那個將來要成立公司，因為這個牽涉到未來的營運成本。隨著做工程的大件事之外，接著營運成本將來都很厲害的。現在只是講 9 公里都要 9 億一年的時候，將來究竟還怎樣膨脹法，我們完全不知道的。越多、越長的路線可能營運費用會越高的。要成立一間公司，將運建辦拆了成立一間公司，是意圖比較商業化的去經營這個輕軌。我們不要話從中抽取利益，因為事實上，我覺得真是就引入商業化，司長就話過哪有人肯做，虧本生意來的，沒公司肯做的。我說有公司肯做的。哪些公司呢？6 個博企。如果我們的公司成立，6 個博企，或者將來 7 個、8 個或者 3 個、4 個，不理，凡是有賭牌的博企他都是有責任成為這一個公司的一個股東，政府是做董事長、大股東，其他那些博企公司是參與一起去經營。真正引入到這些商業的元素。因為事實上，老實講，政府由一個運建辦轉成為一個公司，是不是真是變成商業經營的？騙你而已老實講，那些官僚的錢都不是我的，我怎麼

會真是變成商業經營呀？但是如果引入博企，去成為……即是無論將來誰投到這個牌都好，他都成為必然的股東的時候，他們參資去經營，以及亦都真是要從一個商業角度去考慮一個經營。博企也都全部是精英的商業團隊，他們可以引入這個商業的元素，去真的令到那個輕軌經營，一方面真是能夠發揮它的商業的作用，亦都是為未來澳門特區那個在輕軌經營的那個減負，我覺得這個應該是一個方向來的。

多謝。

**主席：**鄭安庭議員。

**鄭安庭：**多謝主席，多謝司長。

各位同事：

今天對於 3 位議員的辯論，其實我本人是支持這個輕軌繼續興建，但是現在司長剛才都有講到，我們每一個階段都有一個變化，包括剛才我都提到有話我們看到政府的遠期一個目標有短期、中期，遠期的目標才是做這個橫琴的延伸線，其實我對於這個有一點點疑問的。因為我們看返我們輕軌的初衷，其實是我們想解決關開來到澳門半島，包括來到氹仔，它的這個交通，還有我們的遊客，當時設計的時候是 2000 萬，但是現在已經 3000 多萬了。人越來越多，我們如何去引入這一個新的交通系統來解決我們的交通的問題，解決我們的居民的出行問題呢？其實這個新的交通系統我們是認同的。在這個方面，但是現在現時看到政府我們興建的過程中，這份審計報告如果不是寫得這麼詳細，我們如何知道裡面興建的過程中，你 13 條柱為什麼有一條柱、有一個橋墩阻礙了其他 12 個不能建呢？其實這些我們作為市民，我們作為議員其實都不知道的。

還有一件事就是興建每一個階段，興建多少錢，我們作為議員，我們都是得到政府一些的研究報告多少錢或者是諮詢報告多少錢，興建多少錢，遇到問題又要追加多少錢，都是一些零零碎碎的數字。所以如果在這方面我們首先在現在這一刻為止，我們不是話司長，我們希望給司長一個意見就是我們希望現在，當時諮詢這個輕軌的時候，而不是司長在任。但是現在司長你在任了，我們看到的情況只是今年年底，這個 2019 年氹仔段會開通，但是氹仔段開通現在看到的路線就是好像觀光那樣的，沒有將那些旅客怎樣將送入澳門、或者引進來澳門、送出去澳門，解決不了交通的問題。我們就建議不可在現時政府的 2016 年做的遠期目標，做這個橫琴線的時候，我們可不

可以將短期目標先做了呢？因為現在遊客可以由橫琴進來氹仔，氹仔這裡出去橫琴，在這裡先做了呢？而我們的東線，我剛才沒有講到浪費時間做東線的研究，司長。其實東線做研究，我想這條線我們都看回那個圖，其實線都比較長的，也都要做跨海橋。其實我想的時間，也都要 3、4 年的時間，而我們這條橫琴的延伸線，我想去到橫琴那邊，剛才司長都有講到了，我們的關口究竟是不是搬了過去？什麼時候搬？我想是可以同步去解決。做了這個橫琴的延伸線之後，也都可以儘快地接駁到內地關口，城際鐵路，包括這個高鐵，這個一系列的接駁。其實做好這件事，直接是達到我們的輕軌的目標。我們輕軌目標是減輕區域內的交通，其實來澳門的人他都可以坐高鐵，坐城軌來到這個橫琴進入澳門，其實也都減輕東方明珠其他口岸的一些它們的路面的交通的壓力，其實也都是有作用。但是現時你這個橫琴延伸線如果放到遠期的目標，我想就不知道什麼時候才做得好。變了現時的這個氹仔線就達不到它舒緩這個遊客、居民的出行了。因為我們見到的，我們的輕軌現在通過西灣大橋要去到媽閣站，現在我想都又需要一段時間才可以完工。但是來到媽閣站一個交通樞紐的時候，變了也都是對於媽閣那附近的交通壓力，也都是造成一個沉重的負擔的，這個是第一樣。

第二樣其實都有講到，現在我們的東線，我覺得個東線是很必須要儘快開工，這個東線其實有我們的港澳碼頭也在那附近，包括我們這個港珠澳大橋也開通，包括現在現時東方明珠的那個交通的阻塞其實是越來越嚴重了，包括也都有延伸回我們的氹仔這個客運碼頭、機場，現在這一系列，這個東線其實也都是舒緩了進入澳門的遊客，舒緩了我們各個口岸的遊客，他們的伸延回其它各區，令到他們通關便利，出入方便，也都是舒緩回我們區內的，包括澳門半島區內的路面的交通的，包括一些如果發財車的交通，包括巴士、的士的交通。

其實舊區我想現在我們做氹仔在興建的過程中都有這麼多的不可預測的，包括地下管線，包括一些現時審計報告講的一些不可預測的一些情況，包括各跨部門的一個協作的情況，其實這方面，其實不是說沒有的，其實在另外範疇也都是跨部門協作，其實都有一個時間長，拖延的問題，所以變了來到舊區的話，我們是有規劃，但是我們是不是先易後難，將這個橫琴的延伸線做好，氹仔的延伸線做好，儘快將這個東線做好的話，我們運營一下，我們痛定思痛，究竟我們另外的公共交通，的士、巴士這些如何去重新配合這個輕軌呢？我想才是一個可行性的更加去做到。

另外一方面講到一個造價問題。我想造價問題，政府我想權責部門其實都要在每一個階段，或者是每一個報價，包括買車那樣買一次就夠了，這樣可能就打下去現在的成本，包括是建一些前期的研究、前期的報告，也都是在前期去投入大量的金錢。如果我們作為市民，我們知道現在建這麼多公里要投入這麼多錢的話，可能後面建下去就會有一個天文數字。我們作為市民不是專業人士，都會是覺得有這樣的計數方式。希望政府可不可以，你做一段的時候，你做了這段，我前期投入多少錢，投了之後我們後期這些錢不用再投了，我們即使再建 5 公里、10 公里，我們只不過是一個建造的建築費或者是工程費。不要令到我們市民，報告我們只會算完之後講 500 億，這樣就真是嚇到人了。所以在這方面希望政府在宣傳，或者是在這個數字方面，可以給我們市民一個準確的一些，不要講不需要很準確，但是你都都要給一個框架的數字我們，令到我們怎樣去監測政府你這個數，我們再做下去，原來我們做下去很貴，以後我們氹仔線、澳門線的時候，如何去節省這個金錢呢？又如何去……現在又有一個叫做都市更新，都市更新之後，我們又有變化了，哪一區多人一些呢？那些站要不要改呢？其實也都是一個相應的變化。希望政府其實給一些定心丸給我們市民，規劃我們怎樣會做好，哪裡會輕重緩急先做。第二就是有一個情況的時候，我們要改，如何改？我們的金錢，我們在前期投入是會大一些，接著中期、尾期我們會相應是減少，令到我們這個定心丸可以給到我們市民。

多謝。

**主席：**各位議員：

現在休息 15 分鐘。

**(休會)**

**主席：**各位議員：

現在繼續開會。下面請馮家超議員。

**馮家超：**多謝主席。

司長閣下、各位官員、各位同事：

下午好。

首先就認同司長就是接了這個輕軌項目之後，持續改善的努力，我相信很多同事、市民是看到，亦都希望通過這次的辯論可以跟大家同事一樣都向前看，以解決問題為一個方向。所以當幾位同事提出這個辯論的時候，我都是贊同這個辯論的動議，所以今天也都想提出自己一些想法，跟大家同事交流一下，希望有助於大家的辯論。

首先，我們看到，即是輕軌還沒運行，我們講的建築、建設、系統測試，很多的東西還尚在進行中，所以到目前為止，其實我們是否有足夠的證據，或者足夠的一些看到的效益來到準確的判斷，究竟 Go 或者 Not go，到底繼不繼續呢？我認為就是從這個各方面的給我的感覺是未可以的。因為還沒開始行，你怎麼知道有多少效益呢？雖然可能有其他同事講我們可以估計的，當然了，估計是一種方式，但是實際的運行的數據，事實上等它出來了之後，運行一段時間才能夠總的判斷。就是正如港珠澳大橋開始運行的時候，都不知道效果是怎樣，但是運行了兩個多月之後，我們發現它已經有可能成為澳門第二大口岸。所以是否要給一點時間，真是落實運行的情況下面，有很多更加充足的理據、數據，才能夠給我們做一個客觀而科學的判斷呢？這個是第一個觀點跟大家同事分享的。

另外就是有關你話其它地區輕軌的一個成本效益的一些分析好，研究也好，其實很多時候都是一段一段來的，就是譬如大家知道臨近地方，香港有地鐵很多年的歷史，幾十年的歷史，他都不是第一天是提出了所有的規劃，所有的成本，所有的預算給大家看到，不是這樣的。當然了，他有個規劃，就是我們想著有多少路線，可能預計到未來人口的遷移的情況下面，他會預計路線怎樣去延伸，有一個這樣的想法和規劃。但是是不是他六十年代、七十年代提出來的時候，已經看到 2020 年用多少錢呢？這樣我有很大的的一個疑問的。亦都看到在香港立法會每次有新一段出來的時候，他才將他那段預算提交給立法會進行一個整體的分析，是否過還是不過？我認為就是鄰近地方大家都熟悉，可以用這個就是思考一下，是不是政府不做事，或者不交預算，還是話我們每一段真是有比較可行的情況下才提交給立法會，大家同事同意就可以繼續下去了。我想從這個角度來看的話，其實政府不是話沒預算，只不過可能每一段之間給大家多一點的時間，更加精準的評估的情況下面，才給大家同事看到而已。我只是這麼想的而已，不知道是不是這樣的意思，我就不知道羅司長是不是這樣想？

另外，第三個觀點希望跟大家同事交流一下，這個反而比較重大一點。正如很多大型的公共工程，一條公路為例，或者

是其他的一些大型的設施為例，我們很經常講的就是叫做經濟效益，但是問題就是如果評核一個公共工程，一般我們講就講成本效益的，我們很少用經濟效益去看這件事情。成本效益其實包含經濟效益，我要補充一個點。我們一般做這種大型的一些研究，因為過往也都幫過特區政府做過幾個大型的成本效益的研究，包括賽車都是本人有份參與，包括博彩業的成本效益都做過。所以不同的成本效益，尤其是大型的公共工程好、事件好，或者一些節慶活動都好，通常會這樣的形式來評價。但是成本效益不等同於經濟效益，成本效益更加大。

我想提出一個觀點就是我們看回澳門人口現在目前的規模來看的話，其實如果你話要達到真真正正的直接經濟的效益，真是緣木求魚，幾乎不可能。大家同事必須要考慮，無論是氹仔線也好，以至到以後的澳門媽閣段，或者將來可能的東線，或者其他路線，其實要它自負盈虧或者產生有經濟效益，真是幾乎不可能，就是如果真是要做到的話可能是天價，天價的票價。什麼叫天價票價呢？舉個例子，大家都熟悉拉斯維加斯，都有一些他們叫做 Monorail，就是叫做單軌電車，單軌電車它都只有 6.3 公里長，就是還短過我們現在氹仔段的那個距離。它是一個以特許註冊下面的非牟利組織，它非牟利組織，不是用來賺錢，而且政府就要用一種叫做債，政府以債券的形式來籌集資金。但是由於它就是成本都比較貴，而路線又比較短，現在要為了促成這個所謂的經濟效益，票價真是天價來的，現在單程是 5 元美金，就是買一張票。你想想就是 6.3 公里 5 元美金，如果真是折回去葡幣的話，大概 40 元左右。如果這個價格用在澳門大家是不是可以接受呢？當然了，一個城市和一個城市之間，大家營運費用是不同的，我明白的，但是如果以這個邏輯，就是話要達到經濟效益的話，這個可能是一個天價，可能就很少人搭乘。的確連拉斯維加斯的遊客都受不了，因為每一天，現在都在話一萬七千人左右的乘客。人又少了，乘坐的就少了，價格又高了，造價又貴了，投資回報又沒什麼期了，又解決不了路面的問題，這樣真是這件事不值得走去投資了。所以如果站在經濟效益看這件事的話，可能又比較危險。所以如果看返的話，是不是可以將那個除了經濟效益以外的其他效益來考慮一下呢？我自己就拋磚引玉，希望大家分享一下。譬如公益的價值，就是其他的效益這樣的意思。

如果通常考慮公益的情況下面，我們會考慮不同的一個的維度來看這件事情，譬如使用者，就是個人、個體使用的情況下面，由於當時見回運建辦所預計，或者是在第四次審計報告關於輕軌系統的時候作出一些預計，包括當中我讀一些數

字，去到 2026 年大概的客流量就可能……如果不包括轉乘算，氹仔段大概是三萬到六萬九千左右，這個是一個報告裡面寫出來。如果假設在這樣的情況下，我認為它效益真是不不少的，因為你看返澳門氹仔的範圍裡面，大概有 10 萬個居民在這裡居住的，未計路環、石排灣那邊，如果是這樣的情況下，我們見到可能有……如果數字是真的話，三萬到七萬之間的話，可能每一天能夠減省在路面的壓力，包括了你說汽車的排污，包括了你說阻塞的情況，包括了舒適的程度，最重要最重要就是減省市民的時間這個成本。這個效益可能是比起真正正那個營運這條這個輕軌能夠產生多少實質的錢的收入來得更加重要。我們看到其實整個段，由於時間關係我們下一節我們再比較多的一些討論。

整個段來看的話，我認為到目前為止給我感覺就是這個輕軌本身是跟我們現在公共路面是完全分割來處理，就是話它不會佔用現在的路面，也都不會跟行人去爭奪那個空間。這個是正正澳門立體交通裡面，現在重要缺失的一環，我們沒有的，這件事是。簡單一些來講，如果下面路面真是阻塞，產生一些很巨大的事件又好，或者不小心交通意外都好，下面塞的情況下，上面是不會影響的，這個對於這個城市，尤其是每一年超過 3500 萬遊客的一個城市來講，我們澳門居民還要繼續出行來講，有一個脫離於一個系統，而獨立的營運的交通系統的話，我認為有個相當大的必要性。而這個作為一個城市的安全來講，是一個比較大的經濟效益及社會效益。

多謝主席。

**主席：**梁安琪議員。

**梁安琪：**多謝主席。

輕軌工程是回歸以來本澳最大型的公共交通建設項目，但是從項目的展開到今天，陸續出現了不少的問題和糾紛，工程一拖再延，還有屢添變數。輕軌工程的興建至今，政府只是宣佈今年會開通氹仔線，但是究竟什麼時候才能夠完成整體的輕軌系統，趕上大灣區和其他城市的基建進度呢？真正在交通上是銜接到大灣區，到現在均沒有一個確切的答案。如此巨大的項目工程和公帑的支出，政府是欠缺了以實際需求為依據和科學性為前提的研究。整個工程項目更是缺乏整體的估算，從而難以掌握未來輕軌項目的可行性和經濟收益，以及效益的。現時輕軌的總預算就更新為 164 億元，較 2003 年，司長聽著我講，最初的估算 30 億是升了近四倍，而且尚未包括澳門線、蓮

花口岸線的建設，意味著在未來仍要繼續追加這個預算，市民也都真是很想知道究竟要給多少錢才能夠結尾。輕軌的死結究竟在哪裡呢？

事實上，輕軌建設到今天，是處於一種騎虎難下的局面了，做又不行，不做又不行。這種局面使到特區政府的威信是漸失，也都讓廣大的澳門市民是感到無奈。在這種情況下，其實是很需要政府去全面檢討，總結輕軌工程開展以來的經驗教訓，包括怎樣完善對公共工程的預算的規劃，推出相應的改進的措施，加強監管承建商，還有制定一些阻嚇性的罰則，防止未來輕軌的項目在興建過程中再次出現這個超支、浪費公帑等問題。並跟公眾作更多的資訊溝通和意見的交流，公佈相關的資料，以及在未來的政策的取態，尤其是澳門半島路線的興建等等。使到這個公共工程更加可以達到透明和科學化，讓市民能夠真正瞭解更多，以及接受來自社會各方面的監督，更好的為澳門市民去謀福祉。

若是輕軌的項目需要留給下一屆政府去繼續進行，也都希望新的班子能給拖延多時的輕軌工作帶來一個新的局面。當局未來怎樣跟下一屆政府做好交接工作，令到下一屆政府能夠順利接手，接著下來的工作也希望能夠向社會披露更多的細節，也都剛才司長可能都……我不知道是我講得不好，或者司長聽得不清楚，其實我是在講這個延期和超支，當然不是講司長現在的工作了，是人人都知道，是 2003 年就已經有這個估算了，就算今天的，實事求是，大家市民為什麼會講有延期有超支呢？這個不是我個人去講的，事實上，大眾和澳門的市民天天都拿這個輕軌來講，我也都希望司長跟你的團隊是可以真正地聽取一下議會和市民的意見，更加好去展開日後的工作。

多謝。

**主席：**邱庭彪議員。

**邱庭彪：**多謝主席。

午安。

司長閣下：

首先講清楚，我本人是支持輕軌繼續興建。對於這個看法，我自己個人來講有以下兩個看法：

第一個針對這個價格變動那個問題，輕軌的建設本身就是一個很簡單的工程，也都不是一蹴而就的工程，是不是呀？建一棟大樓都要幾年，當中建設這些輕軌，我們就在設計之前，路線要做一個評估，環境的影響的評估，地質那方面的評估，還有看客流量的預測，地形那個估算，周邊建築物的影響等等。其實在整個過程裡面是有很多客觀條件可能會改變，不只是講我建一條，開始的時候我講要想走一條線，這樣走它就會給到，真正落實做的那個時候它就可以給到你這樣走。所以有些人又會問，為什麼來來去去都做不了一個很準確的預算呢？我這裡真是要搞清楚一個概念，估算、預算、判給的價格和超支，是不是真是如我們市民一般的想法呀？大家都知道澳門這十幾年的物價是上升得很厲害的，價格的變動，剛才司長都講過，就是單單建公屋，比較簡單一些，建那些公共房屋，比較簡單一些的工程那個價格都會經常會變動，所以用二零零幾年的物價去估算，當時的價值來到現在 2019 年那個物價的計算肯定不相同了。我不知道是不是我有沒有錯了，好像買一噸沙及一噸水泥的價錢，十多年前和現在的價格應該都是相差很遠的。所以我覺得有些的情況我們大家都可以去……應該有些寬容度，多一些去瞭解一下，或者政府也都可以給多點資訊出來，究竟我們從開始做那個計畫，到落實，到開標、投標的過程，究竟是怎樣的情況？那支標裡面那個價格為什麼會有浮動？都可以跟大家解說清楚的。這些因為有些朋友可能不知道，可能以為一個很簡單的價錢就可以預算到出來。剛才都提到預算是一億要建一棟樓，最後可能不是一億的。就是我們澳門大學那個海底隧道，河隧為例，初初就話是五億，但最後建出來就二十五億，這個也都是一個例子。因為在那個做計畫到落實去做的過程裡面，我自己有接觸過這些公共工程、公共合同那些文件，我就知道有些這樣的情況，它有很多很多不同的變數會改變到。當然跟一個私人建的工程又不同，私人建的工程他就會按照自己的價格，自己承不承受得起去考慮。剛才馮議員都講過，成本效益和經濟效益是不同的。

接著下來也都講第二個情況。其實這個公共交通在全世界裡面，剛才馮議員都講過，絕大部分都是會虧本的。因為為什麼呢？他不只是為這一個公共交通的利益去考慮，他是還為了周邊的利益，好像港鐵這樣，如果我想沒上蓋的建築物，它是沒辦法賺錢的。如果我們的輕軌建出來，不只是為輕軌的利益服務，它更加可以為周邊的商舖、便民那個服務的。正如我們巴士一樣，巴士我們政府都補貼很多錢下去一樣，都是為我們澳門的居民去服務。所以價格方面我自己認為是補貼是需要。當然接下來下面另外一個問題就也都要講講的。其實整個輕軌的過程裡為什麼會延期呢？也都真是要考慮一下，我們管

理上面是不是真是出現了問題。協調方面，各個政府部門方面是不是協調出現了問題？正如好像那些管線，當年原來連管線在什麼位置都不知道的，但現在司長已經解決了這個問題了，我們知道這些管線在哪個位置，怎麼安裝，相差不會很遠。現在司長上兩次在我們立法會大會都講過，現在我們的管線是很清楚的，在哪個位置很清楚的，就不會再出現因為管線問題需要遷移導致延期。這個其中一個管理方法已經是改變了，改善了，希望將來是繼續總結一些經驗出來，希望給我們接著下來的做工程的，做公共工程的同事、公務員可以做得更好。

所以我就覺得對於澳門來講，輕軌是一個嶄新的項目，我們應該真是要反思，我們是因為缺乏經驗而出現了一些錯誤，我們應該要總結這些經驗，將這些經驗總結好之後，就為將來的建設是會帶來更好的效益。所以我本人就是支持輕軌繼續建設。

多謝司長，多謝主席。

**主席：**張立群議員。

**張立群：**主席、司長：

剛才我講的話可能司長是誤會了，我不是講你不懂做生意或者算數，我只是講現在公佈，詳細要講就是我現在公佈數字，因為你好像東線，其實這一大型工程拖到現在 16 年，是沒有辦法估計到現在做成這樣的。政府也都不知道以前，最近你都不知，我都不知怎麼做，因為沒一個整體目標，所以剛才我叫你中止，就不是永遠停止，暫時在這些未成熟的時候，想這些路線做一個大的顧問公司，怎樣設計路線，做了定了方向，才可以估計做哪段，和香港某個地方都是，一段一段計算就可以有條數出來，是比較準確，我的意思是這樣的。但是如果講估算，特別現在審計出的那條數，個個都覺得為什麼這麼離譜，由幾十到幾百億。那些人在這個心理上的一個壓力存在，他不認識，個個不知道的，也不知道走東線、西線走到哪，現在都沒人知道。是你畫出來的圖有些人知，不是個個市民都知的。所以我覺得我是應該，到今天我都希望你能夠做一個新的小組，幫你策劃很長時間，要發展到哪些路線，因為輕軌這些線路走公共的事業，不是今天多少錢、賺錢的問題，而是將來對社會的發展去的方向，是整體市民的發展問題。你香港，原來去到哪裡，不去到哪裡，現在去到全香港，那時候沒人估算得到多少錢。所以我覺得，我都希望你能夠真是

用……你都很盡心去做，應該做一個新一個組織出來，能夠令到可以更加協助到你明確些的做法。因為其實工務局你做……就算何蔣祺都是，很單薄的人口，你要做很多事情是負擔不起的。你請顧問公司，請回來講給你聽的人，人家都要全瞭解才行的。不是一個人承擔完這些東西就可以做完這麼多事情的，其實這個就是我很清楚的。所以我希望我就認為這個是到今天一定要做，但是先商議好一件事，我們應該去哪裡發展，做一個確定的路線圖，也都可以市民、立法會議員這麼多意見，給他諮詢一下。有的人喜歡他門口去對面門口，各個都有不同的想法，但是走不走得到是另外一件事。我覺得你如果這樣做，那些市民沒有得講的，也都不會講你不做，也都不敢問多少錢。市價變動當然有了，物質變動，但是如果你話建築成本，除了人力之外，物質成本不是高了很多的，這十年。但不是這麼算，每一個時段，譬如工人，以前的時候 500 元一天工，現在 1000 元一天工，這個沒得估計的，那個數字。只有做那個時間，開標的時間才有個比較準確的數字。所以我覺得，我始終都認為是要繼續做，你也應該有這樣的決心去做。但我希望你真是……我的最終的結果就是希望，如果你繼續這麼講，市民就很多意見，反出不同的看法，對你是不好的。就算你怎樣努力，不睡覺做了這麼多事，都有人很多意見，怎麼做成這樣、做成那樣。你就做一個長遠的路線，告訴你聽，所以做官和做特首，5 年時間、10 年時間是沒用的，做了第一個 5 年，你聽聽上面接手下來做回兩年，你再想到的事做第四年，你已經就快下任了，所以這個沒辦法定一個長遠計畫出來。澳門現在的什麼情況都是因為這樣，但我不敢講永遠都做一個皇帝，不可以這樣的，是嗎？但是怎樣去延續你的這個理念，你的想法去做，這個就是你的工夫了。

多謝。

**主席：**蘇嘉豪議員。

**蘇嘉豪：**多謝主席。

司長、各位同事：

剛才張議員所講，可能言下之意真是要司長多做 5 年才可以了，建完輕軌完了才好退休，是嗎？我不知道。這個就真是的，剛才司長就說解決問題向前看，我的意思可能你理解對一大半。我的理解就是這個場合，這兩位先生在這裡，我們只能夠解決問題向前看，因為舊的問題問你們兩位，你們很多事情都是不知道的，但問題就是舊的問題不可以不管，不過就不是

向你們兩位仁兄去追究舊的問題，只不過就是立法會現在就有些局限，沒辦法請回過去的一些官員來去做一些解釋或者講明，令到這個辯論有點點的缺陷，就是我們沒有掌握到來龍去脈，整個過程的一些資訊或者數據，令到辯論是有一些缺失的。

不過就有得辯都好過沒得辯，舊的問題其實我想我主關心是兩件事，一個是預算、造價，一個是監理的問題。其實坦白講，任何地方建這些鐵路的工程，最慘痛都是第一段的，第一期的。包括就是香港也好，臺北也好。臺北建好了就是第一期的捷運系統之後，後面的其實就相對快的，這個都親身體會到。一個譬如他們臺北市的東線，信義區的東線，他們的工程大概 1 年左右，我天天經過，就很快建好了，這個就是任何地方那個軌道工程都是要遇到這個頭一段的慘痛或者陣痛期。但是問題就是這些的造價其實一直都沒有很清晰，市價的浮動或者通脹是事實，但不能夠作為過去這個亂象，或者司長上任之前這些亂象合理的辯護的理由。因為 2007 年講的 42 億是全部包括的，但是去到現在 110 億只是氹仔，如果你這樣算是 2、3、4 倍這樣的價錢，我相信這個不能夠以一句市價的浮動或者通脹就可以解釋到。這個就是第一個，所以過去的事我覺得沒有需要再繼續辯護下去，社會上的意見，我覺得這個是需要……你承認這個錯誤你才能向前走，這個就是一個很重要。

第二個就是監理方面。我相信經過氹仔的經驗，或者氹仔的教訓，監理上面我想應該就會做得越來越好，應該理論上。因為過去就……又是講審計署，因為我們掌握的資料最完整或者最有系統是審計報告，其實講緊的就是話你給了錢去請監理公司，但是你又沒有督促監理公司好好這麼監督開工的情況，是不是？甚至你工務部門直接講澳門不流行罰的文化，就是這都講得出。你法律寫的東西，你又有法又不依，有錯又不罰。我又講其他地方的例子，基本上就是政府給一筆錢這個承建商去建，總之我的工期就是這個，我要建好哪一段，如果超了這個時間，其他那些錢麻煩就你們公司負責，我們政府就不會再給一元一毫的了。其實這件事就等同催促這間公司，就麻煩你不要延期，一延期你自己公司要負責任。但是澳門是不是呢？就是延一天要罰多少錢呢？這個真的是很大的落差，所以這個舊的問題不可以不理。

至於講到就是司長在任內，我相信就大部分，如果我沒記錯，大部分你講得出的事都做得好，就是其實在講緊的就是 2001 年當時講有這個輕軌，當你沒有回來澳門，但是就去到 2014 年你回來了，2015 年其實你就已經講了 2019 年氹仔段就

會通車，所以這個就相信都應該做得到，今年下半年。另外也都講到就是話任內沒有一個工程停工超過一個月，這個其實大家都有眼睛看的。你看氹仔的情況，由過去到現在那個情況的進度。

而第三個都很希望就是話你話得出就做得到的，第三樣就是什麼呢？留給下一屆政府的事情，就比你接手的時候的事情少，我這個也都是希望你可以講得出做得到。因為事實上就是我記得 2015 年當時我還不是議員，看到立法會施政辯論，我沒有記錯，可能我記錯，為輕軌是曾經道歉過。如果你有責任你負，但是我記得我當時的評論或者想法就是如果要為輕軌道歉，從這裡排到去石排灣都未輪到你。這個就是我要公道一些去表達這個問題。

至於具體下來講就是話效益那裡了。我必須要講從來我都沒有聽過政府建這條輕軌是要為了賺錢，由頭到尾，但是我們不是要期望這個輕軌可以賺錢，我們講的是經濟效益，其實是希望輕軌不會虧得這麼離譜而已，這個是至少我個人的願望。但是我想講就是輕軌的效益，主要首先不在於經濟效益，而是它的社會效益，或者剛才同事講的公共的效益，是不是？就是我們要記得我們的初衷，我相信沒人會否認我們的初衷建輕軌就是為了舒緩交通擠塞的問題，所以如果這個問題能夠真是汲取了氹仔的教訓之後我們繼續走下去，能夠去回這個初衷，能夠達到這個目標，我相信能夠達到這個效益，你用的錢，市民的意見會少一些。肯定有意見了，這個社會一定會有批評的意見，肯定，但是會少一些。

而最後我想講就是話澳門段以外的輕軌，我到這一刻其實我都是同意繼續建，特別是在講緊的 A 區和石排灣，就是涉及的線路，因為在 A 區，你在填海的諮詢或者規劃填海的時候，你已經講明 A 區的主要的交通就是軌道交通。如果大家試想一下，涉及 A 區的輕軌的路線，如果不建的話，A 區的居民將來出入是會遇到非常之大的困難，這個大家是要前瞻一些去想想。另外就是石排灣，同樣的，石排灣雖然有多一些、完善一些的公交系統巴士，但仍然我覺得都是需要這個捷運的系統、輕軌的系統。但是好了，去到澳門段就最棘手了，但是議員同事提到這個辯題非常之好，我到底應不應該停？或者是繼續呢？我覺得如果有個可能折衷的方案，如果是現在我們邊在做東線、石排灣、媽閣那些的時候，同一時間如果有更加多的能力，或者下一屆政府一接手，其實就應該去想一下澳門段的有沒有可行的替代方案，就不是用輕軌，就是剛才很多議員同事提到，不用輕軌，可不可以有其他的替代方案？我覺得現在

就應該要做定了，開始做了。到你完成了其他那些可行的輕軌的路線之外，真是你始終都要面對澳門段，澳門段的困難不會因為過了 5 年、10 年以後就會容易一些的，永遠都會這麼困難，澳門段這裡，不如現在開始做好研究它有沒有可行的交通的替代方案。如果有的話，我覺得澳門段就不要建輕軌，如果你真是研究不了，就建。我覺得這個就是比較兩個面上去看，就不是話不建就全部不建，我覺得這個是比較理性一些的想法。

而最後就是話要建輕軌就很容易，為什麼呢？要講建是很容易，你看一下，這個很明顯輕軌這個問題就是上一……講緊的是何厚鏞政府留下的爛攤子，是不是？當時拍一下腦袋也好，怎麼都好，大家很興奮，人有我有，建輕軌很容易的，講要建很容易的，2001 年在施政報告寫，很容易的，是不是？2007 年拍板講要建，成立這個運建辦也都很容易的，是不是？但這個問題就是去到今天了，我們要講不建也都很容易，不建也都很容易的，是不是？不建那就全部都不用做了，什麼都不用做了，所以我覺得這件事要分清楚。最後我想講就是我 2015 年在報紙上寫這一篇文章《是時候果斷叫停三無輕軌》，我當時是講沒造價、沒工期、沒效益，那個效益就是指社會效益了，我的前提三無的輕軌是應該果斷叫停。但如果吸取了氹仔教訓之後，真是能夠做到有具體接近事實的造價，有比較實際的工期，有一些效益給市民看到的話，我覺得就需要繼續建。

多謝主席。

**主席：**林玉鳳議員。

**林玉鳳：**主席、各位同事：

我覺得這個辯論，我今天本來提之前想講，我其實從頭到尾原先都支持輕軌，我去到看到那個審計報告的時候我才嚇了一跳，原來去到 500 億，所以才有今天那個辯論的題目。我覺得現在有幾個情況我們要一起去共同面對，包括也都希望司長可以聽到的時候可以斟酌一下。

第一件事，我想這次當我們在講緊現在整個輕軌用多少錢都好，那些錢叫做公帑，在建的那個叫做公共工程，用公帑建的公共工程首先是應該要能夠置於公眾的監督之下，公眾怎樣能夠監督呢？那個預算是非常之重要。你的預算有沒有可能錯呢？有的，我找了資料的了，英國牛津大學做了一個報告，看

完全全球 50 個國家和地方，究竟建這一類鐵路會不會超支？發現是會的，通常是會超支 50%，同一時間他們也都看了每個地方的政府評估自己的鐵路的效益的時候，究竟有沒有評估錯誤呢？都有的，通常就會評估自己那個效益是高了一倍，就是評估了 200%。這一些這樣是人家其它地方當他有數據拿出來的時候，我們其他人可以學習到的一些人類社會真正的經驗來的。原來是會超支的，大家就會知道是我計算下去的時候，我就要算高一些，因為其實一定是會估算得不對。好了，那個效益其實我們高估了，所以我們永遠都會有一些變通的方案或者後備的方案，這些是很容易就在 Google 都找到一些經驗。

再下來，剛才司長講你除開了來算公里是不行的，不過我看中國大陸、臺灣，全世界基本上每一個地方你問他，講一個叫做鐵路的興建成本，或者叫做輕軌的興建成本，全部都是用每公里或者用每英里來給你算的。美國全美道路協會他們有個統計，就話在美國他建輕軌，它最便宜是 1500 萬一公里，最貴去到 1 億，因為有些可能會經過沙漠，經過冰川，經過那些難的地方。其實我們澳門都是需要條這樣的數的，之前我計算了，如果講的是澳門氹仔段的話，現在在講 110 億，是 9 點多公里，10 公里，我們在講緊 11 億建一個站。好了，氹仔段有什麼特點呢？其實那裡沒水浸，是不是？也都沒填海，沒冰川，沒沙漠，是平路，那麼我們知道了，原來澳門建一個就這麼在平路裡面的，就是交通或者叫自然環境的狀況尚好的地方是要 11 億一公里，我們知道了。改天如果東線又要開山劈石，下水底的話，我們就估算貴一點。我覺得這些全部都是可以計算，計算了不是到時欠了一些就一定要受罰，不是這樣的，而是計算就令到我們這個社會可以知道究竟怎樣可以追蹤或者監督到政府的公共工程，為什麼要追蹤監督呢？不是因為我計算不了數就不給你追蹤監督，追蹤監督是因為這些……再講一次是公帑來的，公共工程來的。

好了，如果今時今日都講計不了這個數，我覺得真是有很大問題。你一走進去一間茶餐廳吃叉燒飯，我猜那個老闆都會回答到你，叉燒飯的這個叉燒是成本，豬肉是成本，那個飯是成本，其實水都是成本，煮飯那個飯鍋是成本，接著幫忙煮飯那個人的人工是成本，接著傳菜那個人走出來那些都是成本，全部成本都計算給你，那些就叫做成本，就不會告訴你聽，你全部加起來除開份叉燒飯平均成本是多少，就不科學，我相信不是這樣。所有做生意的人都會知道，自己要賺要虧，做多少才能回到本是可以的。不要講做生意，我們用一支原子筆，一支鉛筆，就算立法會去買，我很相信他們要做清楚那個預算才能買到。我們在澳門大學都是這樣，買少許東

西，做少少事，全部都要有個預算。有沒有可能做錯呢？有的，有時要追加，有時做得不對。好了，做得不對要追加等等這些，我們其實是要客觀找原因，是個人的犯錯還是自然天氣造成，還是真是經驗不足呢？其實這些全部都可以講的。我覺得我們每一次在這裡討論，司長很不耐煩我來了很多次，為什麼來了很多次都要來呢？我都不想提一個辯論，但是我見到那 500 億真是忍不住，為什麼呢？當年我舉腳贊成建輕軌的 2002 年的時候，又再講一次，當年講 30 億，我知道這條線就整個澳門走，17 公里。當時我們整年其實政府那個支出是多少呢？157 億，那 157 億講的 30 億是分三年給的，2003、04、05 年給，就是一年大概給 7 億，就是大概是我們總支出的 7% 左右。如果現在我們講緊去到 500 億，等一下我講 500 億我們是什麼數，500 億我們今年在講緊使用 1000 億左右，就是我們講緊用我們的錢的一半，又不知道攤分多少年了，算不了數……就是話我沒有辦法覺得要不要贊成，雖然其實我們都沒什麼權的，多少錢都是要贊成的，但是你給一個基本的交代公眾，這樣很重要的。

接下來就是司長講過幾次，我們問了幾次，有這個 500 億的問題，但就說這個不是我講的，不是你說，但是很多同事都說了，我們看到的只是審計報告那條數，審計報告就是講 500 億，不是 500 億又是多少？你話上 GDI，GDI 這幾天其實這個網站 down 了，告訴司長聽，我幾天都上不去。根據之前抄下來的那個數，又不止剛才講緊那 160 億，再下來我們在立法裡面看到的文件，講緊的這一個預算案，其實我們去年講的在給百多億，今年那個 PIDDA budget 都是在給緊百多億的，剛才梁孫旭議員都已經講了。這些數又不是剛才講的百多億，又不是那 500 億，究竟哪一個億才是對呢？其實如果司長覺得以前很多事不關你事，我覺得今天很多同事或者每一次講輕軌，其實很多同事都是“帶晒頭盔”，一定要知道不關你事，ok，好，很久以前了，都不是你的問題，希望你解釋，只是想你解釋一下而已，譬如都講返，我自己看返那些資料我自己都知道了，2002 年那條路線已經不可行，因為當年太多人反對，反對改來改去。好了，但其實現在這一刻，當審計署，我們講緊特區政府內部最重要審核預算那個機構告訴我們聽，你的數是這樣，那個是權威數字，如果真是不對，你是不是要公開反駁審計署？Ok，如果不講反駁了，輕一些，審計署那個數有問題，是不是有誤解？你們去開個記者會，或者政府是不是自己這邊都要出一個報告究竟現在是怎樣？所有這些我們都不知道的，不知道的話，其實我們怎樣講要繼續支持下去呢？雖然再講一次我們可能沒有什麼權，但是我也都很希望立法會，我們作為一個輿論機關，很想政府可以答到的是很多樣東

西。

剛才都有同事講，我相信我們沒有誰就想著靠輕軌站賺錢的，但是我之前看了內地他們怎樣去建城際輕軌呢？鐵路等等呢？他們是這樣做。國家的鐵路要他們去地方那裡建，他們要去談的，就是談到底我選些什麼站，令到大家那個交通出行，叫做通勤的時間是減少了，那個叫做效益。好了，怎樣減少了交通出行、通勤那個時間呢？居民歡迎。好了，然後有沒有一些網站是可以預先、預計到給這個鐵路公司有一些收入？那個講緊是一個營運的收入，這些全部都是提早計了數才去建的。講著中國內地都是這樣做，內地政府都是這樣做。現在我們面對著的就是，一講一條路線，我不給，不給，為什麼不能給呢？很多時間不想講這個預算就是怕講錯了，是嗎？或者不是了，現在沒算好。其實我們如果按照不同地方那個做法，你是基本上能夠做一個最基本的推算，就是如果在平路建都要 1 公里 11 億的話，其實如果東線那邊很困難，你用回美國那條數，最難那個就跟最便宜那個差 7 倍，你都有得算。如果算了大家會不贊成，你就快些計一個出來。今天其實沒人逼政府給一個東線那個預算的，政府做好了，我相信也都會去公佈，但是其實我們很希望，政府能夠做到一件事，剛才都有同事講，開誠佈公講清楚，十幾年了，不關這一屆政府事了，不管之前不知道哪屆政府事了，究竟發生了些什麼問題？有哪個重要的教訓我們要吸收，我們不可以再犯？接著下來，我們如果要繼續建的話，譬如現在看下去我們暫時建了三條，我們是不是要有一段時間去看一下那個營運效果，計算一下是不是真是達到那種通勤的效益的一個估算，我們才繼續去做下一個階段的規劃。我們其實是不是要這樣呢？這些都是需要政府給資料我們，政府開誠佈公跟社會去討論，我們才可以真的講不講，真的討論，究竟我們澳門需不需要輕軌，究竟我們是不是真是可以繼續負擔到這個輕軌？

**主席：**李靜儀議員。

**李靜儀：**多謝主席。

今天三位同事提出的這個辯論，其實主要我想需要都是很希望政府會交代得到兩方面的問題，一個就是預算，很希望可以看得更清楚究竟我們未來會興建的路段的預算是一怎樣；而第二個就是關於效益，究竟會產生些什麼效益？

其實政府很多次上到來聽到議會的質疑或者市民的質疑的時候，就說你們是不是反對？其實我想大家不是在講我們現在

要反對建輕軌，甚至乎大家都會明白就是氹仔路段建了以後，如果要發揮更大效益，可能某種程度上有一些的路線都要繼續建，所以大家才會更加希望就是政府在未來的工程管理、預算以及令到它更有效益方面是不是可以做得更多？這個我相信才是大家心目中那句，不是講反對輕軌。輕軌在 2003 年叫做正式做前期研究，到目前為止十六年，我想很多一些舊東西不是不值得提，這些是經驗教訓，我們更加需要講多幾次，怎樣去落實、去改善。當其時輕軌在它最初建的時候，其實市民為什麼很雀躍或者很支持呢？因為它給我們看到一幅圖畫，當年輕軌發揮兩大的作用，政府會講，一個就是要來達至改善整體出行環境的目的。因為他們當其時會正在講我們整體陸路交通的規劃都講，輕軌是作為主幹，然後再輔以巴士或者的士或者步行系統的一些輔助，令到我們居民可以減少使用私人車輛，改善交通環境。這個是第一。第二就是話跟回我們周邊地區的一些軌道建設，包括城軌高鐵都好了，我們可以有一個銜接。這兩個就是當其時我們講建輕軌的一個目的。而大家都會看到整幅圖畫。當其時第二期按照現在運建辦在網上講的都是講未有些什麼……由於暫非首要工作，路線再檢視這些，第二期其實都未有些什麼方向。但是第一期其實很清楚，當其時政府公佈了第一期的興建計畫，在 2009 年做的。2009 年我記得政府當其時就是說落實車站點 21 個，當其時我認同這個方向的。第一期的輕軌首要政府要建的就是用來接駁澳門主要的重要口岸，還有一些博彩企業為主，就是大量遊客或者居民、上班人士會流向的一些位置。所以當其時第一期的就是話由關閘起，接駁去到外港碼頭再經新口岸區到媽閣去西灣大橋過氹仔，接駁北安碼頭、機場等等這些位置。所以當其時其實這個方向我自己會比較認同的，就是話輕軌你是用一個較大運量的公共交通工具，而且是有專門軌道的運輸去舒緩澳門的交通壓力，其實當其時這個方向是 ok，也都大家看到的畫面，甚至乎就是當其時政府都比較清楚去交代了一些整體的預算，30 億好，42 億好，是一個大家覺得我們可以控制，可以承受的範圍，而且大家會感受得到，當我們遊客量逐步上升的時候，我們可以透過這些重要的交通運輸工具去接駁我們內地的一些城軌站，來到關閘，去到我們機場等等各個重要口岸。這個整個效益大家是看得到的，我們不只是講緊……我想當年居民不會都想，輕軌建了以後我們幾十塊一張票價，最後賺錢回來。我想大家不是算這條數，而是算怎樣對交通出行，對遊客，對澳門旅遊城市的效益，提供得到。

但是今天回到我們有很多東西，十多年過去已經改變了，我們落成的只有目前是，2019 年可以正式通車的是氹仔線。其實大家都是知道沒什麼效益，只是在氹仔那裡打圈，它

連媽閣都接駁不了，媽閣站剛才司長都有講了，你們比較明確就是還要等多幾年才能夠做到。東線更加就是一個更長的時間，其實大家就會去想了，我們還有些什麼是政府需要向社會去交代返，我們再去做評估呢？第一就是肯定很希望，你將來的一些叫估算好或者是一些預算都好了，這個是可以向社會更加清晰。

而第二個就是話我想在效益上面，似乎政府就沒再講這個。一個我需要用多少錢建到這些東西出來，當然大家會去關心的，我還要放多 50 億、100 億還是多少億，這個大家肯定會關心的。但是建完以後，它發揮到多少的效益，這些數位是需要向社會公開交代的。其中一個就是當其時 2009 年的興建方案，政府定了下來之後是有講過的，那個方案是要針對城市定位和區域交通融合的需要，這裡是有講到它的效益的。而且預計輕軌尖峰時段，每小時單方向最高運載量就會逐步上升，由營運初期七千八百人次增加到 2020 年的一萬四千一百人次。當然今天不可能實現，因為我們現在 2019 年才興建到，還要是氹仔段，不是當初第一期的整個澳門基本上重要口岸的一個接合，所以這些預算已經不同了，就是這些預計的效益。

但是最新，按照政府的評估，我們的一些客流量運載的流量，究竟變化是怎樣呢？將來在做緊石排灣線，或者現在媽閣線，甚至乎將來東線的研究上，又能不能夠交代到這件事呢？政府手上不是沒有這個數據，不過似乎我們不容易看得到。司長很多次都講你的工務範疇的網上資料是很透明，我都覺得是很多東西是看得到，但是關於譬如這些是客流量預估，這些效益預估，似乎數據就不是很看得到。我比較清楚就是看到這次審計報告，審計報告寫了出來就是，它資料來源是整理自運建辦提供的輕軌客流量分析資料。而那裡就有講到，短、中、遠期，不要講遠期那些先了，起碼短期裡面現在政府都在做的一些線路，它有預估至到 2026 年的客流量，包括不轉乘的，包括轉乘的。這裡它有提供到這些數據，但是我似乎比較少在政府一些公開資料上能夠看得到這方面的預測。為什麼一些客流量預測我覺得都是重要呢？就是你建這條線，可能很便宜，建出來沒人坐，它未必發揮到你們剛才講的減輕交通、舒緩交通的效益。另外，你們預估轉乘與不轉乘的人，你們對於將來巴士的接駁，或者能夠產生多少舒緩公交壓力的效益上面，這個都是一個很重要的數據，但似乎就不容易看得到這一方面的資料。這個我其實覺得是需要做的，因為這一些的客流量或者是一些交通流的一些評估，對於我們將來究竟票價訂定是怎樣，包括將來你建出來的時候，我票價一定可能是不會很貴的情況底下，政府補貼是必須，但是正如剛才很

多同事都講，我補貼一定的錢，怎樣令到補貼儘量可能可以減少一些？或者它如果產生更大的其他經濟效益的時候，這個補貼是有實質意義的，譬如好像巴士的補貼，每年政府都補貼很多錢下去，但是乘客量是非常龐大，也都是差不多是負載了我們澳門現在大量的旅客和居民日常出行的需要，在這方面的話，我覺得它會產生到一定的效益，這些政府是需要向社會交代，但似乎又是比較少的。

而另外一個就是說舊的事情，政府也都多次上來承認就是以往在輕軌的規劃過程裡面，是沒有考慮到當中有沒有一些空間是能夠放置一定的商業元素，或者令到不是叫做賺錢，是有一些除了票收之外的其他收益。很多次都承認這件事，但是問題就是我們現在都看不到，你將來政府在計畫當中的一些興建的項目裡面又有一些怎樣的商業元素或者什麼的元素可以加入，令到現在我們，剛才司長講上蓋又沒有，什麼都沒有的時候，我們將來怎麼改善這個問題呢？其實這些又似乎沒有向社會交代，所以我想今天同事提出的三個辯論，從來講緊的不是簡單講一句，我反對，全部停了它，不要建輕軌，而是說當你現在要建，要繼續建的過程裡面，你怎樣控制好工程的内容，大家很關心的。你今天作為羅司長，你在這裡講我已經沒這個問題發生，但是可能是基於你或者你的團隊在管理上做好一些，機制上、法律上是否已經完全解決呢？是需要向社會交代。譬如審計報告都有講的，當其時都有建議就是可能涉及一些制度和法律完善的問題，是否涉及呢？你們需要去講明。當其時譬如一些不是制度和法律的問题，他就話在承攬制度，承攬規則上面你需要跟好，是不是這些又已經改善了呢？我想這些是需要作出一個交代，大家不希望就是話我今天提出一個預算之後，我將來再繼續重複不斷發生這一些的超支延誤的問題，因為這個在澳門真是不斷發生，這些不是舊事情。我相信如果是制度，或者執行上做得不好，將來都可能會發生。

另外一個就是從一些效益上面的交代，我很希望政府，因為你們 2016 年都委託了顧問公司去對於輕軌的客流量是做過一次的分析，將來在這些的項目建設的過程裡面能不能夠至少好像 2009 年的那個輕軌興建的第一期方案，你有一些客流量、高峰期或者是什麼期間的一些數據，可以給回社會看得到，也都交代返，我這些錢放下去，我會監管好，公帑我會監管好，同一時間，這個輕軌項目它真正能夠發揮一定的經濟效益，對社會環境的影響等等，我覺得這些是需要作出評估。

今天所以這裡我會表達我很支持輕軌，但是希望數據可以交代清楚。

唔該。

**主席：**胡祖杰議員。

**胡祖杰：**唔該主席。

司長、主任、各位同事：

大家下午好。

其實今天很多位同事都就輕軌的問題提出不同的意見，其實今天三個同事都提出的辯題，其實我相信大部分同事都是支持繼續興建，至於一些內容都希望有關當局就去解釋。但是我自己就聽到這麼多同事去問了很多問題，給了很多意見，其實我有一些比較大些的意見，其實司長剛才提到解決問題輕重緩急，先易後難，或者如果主任可以解釋一下，但是不能知難而退，其實這個我相信都是我們工程師一個本質，司長都是將一些簡單的事先做了，就算現在我們中美談判都是先易後難，所以在這裡其實剛才很認同司長所講的，先有一條線開出來，有多少分支，其實我們鄰近的香港，剛才才有同事提到臺灣，其實臺灣開始建捷運的時候，我正在臺灣就是正在跟進這些這樣的工作，所以後期在澳門的推行這個軌道交通的時候，我相信主任都很清楚，當時我都很大力推行這個輕軌，也都很支持這個輕軌，當然今天更加支持你興建輕軌。因為我們澳門要擁有輕軌不是一個經濟效益的考量，真是一個社會效益，我就認為社會效益非常之大。

為什麼我們剛才馬志成議員就提到，粵港澳大灣區的規劃，我自己拿一些數據出來跟大家分享一下，其實根據 2008 年內地一個中長期的快速鐵路網這個預計，到 2018 年，即是去年，全國的鐵路已經有 12.7 萬公里，就是已經占了全世界鐵路網的 66%，其中高速鐵路的網是 2.5 萬公里。換句話講，其實鐵路在我們中國來講，在一個領先的地位。看回我們在粵港澳大灣區那裡，其實人家已經在講一些全面的規劃，怎樣三個小時從粵港澳大灣區去其他的省份去出行，在區內怎樣一個小時去達到不同的地方，這個也都是我們在粵港澳大灣區總體規劃出臺之後，就是其實我們澳門的位置是怎樣。其實輕軌對我們來講，其他同事提很多問題，但是對我們來講其實是怎樣去接駁，去連接粵港澳大灣區不同的城市、不同的省份。這個是我們將來我們年青一代怎樣去向外發展。澳門是一個很小的地方，如果我們不向外發展的話，雖然今天在一個人均 GDP 來講，其實我們澳門是達到 51.7 萬，比香港 30.5 萬還要多，但是

在不久的將來根據返一些統計的數字，在 2013 年到 2017 年之間，我們那個鐵路那個使用量在國內運客量來講，是由 2013 年的 10.3% 已經去到 23%，也都是占了我們 2017 年客運量 10.7 億人次裡面已經是有 23%，換句話講我們現在在過去 2013 年剛才提到，我們占的比例是從公路一直減少，而鐵路的運客量不斷增加，就是代表現在很多人出行都選擇了去鐵路，但是我們澳門現在沒有一個鐵路可以連接到國內的，但是香港就有一個港深廣鐵路。香港的港深廣鐵路其實當初大家都知道了，很多反對的聲音，有些不同的意見，但是現在出來了之後，其實都是一個對於整個香港和內地，或者經濟發展、磨合，其實都是一個很大的推進，所以其實在粵港澳大灣區裡面鐵路的規劃，他們提出了一個強心、聚軸、放射的城際鐵路網，支持整個灣區的建設的；另外也都提出了港深至到深廣的鐵路，港佛去到珠澳的鐵路，深廣去到珠澳的鐵路，澳就是澳門，但如果我們澳門連一條能夠接駁外面的道路，因為之前其實我們的規劃就是在講一個無縫對接，雖然我們這個輕軌，但它利用無縫對接去接駁到國家的高鐵系統，所以如果對於我們澳門的持續發展來講應該是要繼續去支持怎樣去興建我們的軌道交通。

我都講多一點就是雖然香港已經有個港深廣那個高鐵，但是人家已經是在做什麼呢？在做一個深港西部快速軌道的規劃，是連接了深圳的前海中心，還有香港西部的經濟走廊，也都連接了深圳機場和香港機場之間的連線，這個已經是做了，未來的發展已經是有，但我們澳門還沒有，連澳門本地內部、澳門半島的都未有定案，我其實不是講政府沒做事，而是可以趁著這一個的契機，既然我們澳門的規劃未做的話，我們是不是可以做多一些，想多一些。既然澳門這邊未有一個定案，是不是可以再想大一些，我們澳門這邊怎樣跟珠海，跟拱北那邊怎樣直接去連接。橫琴這邊，當然我們有橫琴這邊跟珠海的部分的連接，在我們澳門的既然現在未有定案，想多一些，可能都是一個機遇，以往是未定到，現在都是一個機遇，所以也都是根據他們的發展，未來的規劃。在 2022 年將會那個使用人次是達到 4.76 億的人次，去到 2050 年。其實已經做了規劃的，所以我們做每一件事，工程師也好，規劃師都好，有一個規劃，怎樣去按部就班，根據我們實際的發展情況、經濟發展、人口的發展來去做，最終的目標就是話，我們粵港澳大灣區這個鐵路系統要占 30% 這個比重。

其實最後也都更加是天方夜譚的，但可能司長都聽過，其實人家在廣東、香港想著什麼呢？低真空隧道高速磁浮鐵路方案，這個其實人家已經是在想緊磁浮方案，是每小時走 600 公里，其實我們現在澳門還在想著一些 BB 仔的車在走，其實我

們為什麼不去再想大一些，去想多一些，去做好一些呢？是不是？其實這個都是機遇來的。所以我也都希望在司長的領導底下更加將一個更好的藍圖、更好的方案，為我們未來的特區政府給多些建議的。所以我都有一些都指正一下，剛才林議員提到美國的研究，1500 美元那個是英里來的，那個不是公里，就是美國用英里。

另外就是效益方面，其實我也都有一個建議的，司長。澳門的舊區那裡，現在大家在提都市更新，剛才大家講緊很多效益問題，其實香港，甚至乎全世界能夠唯一賺錢的上蓋物業，為什麼不想一下把輕軌系統去到我們的舊區，連舊區的都市更新一起做，做上蓋物業？我們下面就是站，上面就是住宅，甚至乎是我們公共房屋，其實這個在香港是做得很成功的，所以香港的地鐵是世界上唯一一個軌道交通系統賺錢的，甚至乎當時我做研究，美國都是不賺錢的，美國是剛剛好，打和而已，唯一賺錢是香港。所以即是……

還有一點點時間就都希望司長考慮一下，如果真是那個東線大家都很有興趣的話，澳門那個舊區或者澳門本島的軌道交通，怎樣去用都市更新的方式，整區整區地去改善？從而一起建那個上蓋。當然了，其實之前我都提過，在建車廠的時候其實我有提過的，車廠上面其實很大面積可以用來建公共房屋的，當然我可能就是當時那個時間比較緊迫了，沒時間去做了，其實車廠是一個很大的地方。

其實之前我想主任都記得，其實當時我作為一個推動輕軌一個專業團體，當時都提議就是將我們的輕軌路線向博企一些的酒店是駛進去的，這個可以作為博企一個營運、日後的管理，或者是一些費用的做法，也都提過一些商業元素，當時是有跟政府提過的，但是最後出來就沒有在這裡。當然這個是以前的事，當然司長，我聽到司長都講是希望有些商業元素在一個車站，甚至乎上蓋，都希望那個舊區那個更新也都可以跟那個軌道交通結合在一起去考慮，這個相信也都是一個比較好的時機。

多謝司長。

**主席：**葉兆佳議員。

**葉兆佳：**多謝主席。

司長、各位同事：

大家下午好。

其實我覺得今天的辯題如果要歸納就是兩個問題的，一個就是話輕軌需不需要繼續建；一個為什麼建得這麼貴？

其實就話需不需要建？其實講我們個人意見就並不重要，因為這個是一個很科學的問題，就我都看返當時在 2005 年和 2009 年其實政府是委託過我們澳門大學和科大是做了一個社會和經濟效益的評估研究報告，都很詳細。其實它提到很多方面，我覺得都是對現在來講都是有作用。一個就是話它是很多方面作為一個節約出行的時間，是節約乘客出行時間的效益，減少疲勞，提供這個勞動生產的效率、效益。第二個是改善我們的環境質素，包括我們對大氣環境的影響，對噪音污染的影響，就輕軌對我們環境的經濟的效益。另外它都有對降低能源消耗的一個方面的一個效益，包括到……當然那時是預計 2014 年是可以通車，就是在當時是降低整個能源消耗的一個……就是每年、每年，大概 5 年之內會增加多少效益呢？它也都提到是減輕公共投資，包括我們節約這個車輛購置投入效益，道路投資效益，建停車場，土地成本的節約，還有對公交車資的補貼優惠的一些節約。第五方面是增加就業機會。第六就是一些完善土地，可能對它的經濟效益的提升，也都是一些其他的效益，包括還有一些是有形的、無形的社會的經濟效益。

其實我現在看返這一個評估報告，其實我覺得這些因素都是繼續存在，所以其實講繼續建輕軌這個我想我個人的意見絕對是……如果根據當時的評估和現在是沒什麼大的變化的話，這個是繼續興建我覺得應該是一個比較合理的判斷。還有就話現在是面對澳門現在新的情況，你要解決澳門的交通問題，其實澳門如果地方繼續是這麼小，我們的道路增長是這麼慢，我們的車的增加是這麼多的話，你沒有一些方法去突破現在的局限，你是沒辦法去解決澳門的交通問題。其實輕軌是一個當時亦都是考慮到解決澳門一個交通難的一個問題的一個解決方案之一，你能不能解決是另一回事，但是如果你沒一些新的方式，新的元素，新的一些投入，你很難改變現在我們一個交通的狀況。同時也都是我們對周邊環境也都是變化了，所以其實講這個輕軌的繼續興建，我覺得應該是一個比較合理的一個判斷。

主要為什麼建得這麼貴？就這個問題相對就複雜一些，其實我就看返可能兩個問題，可能就政府方面可能自己去研究一下。就話其實當時第一個說是貴，我們從 2002 年提出講 30

億，接著 2007 年講 45 億，接著去到 2012 年已經去到 140 多億，其實覺得這個可能從估算，從估到你真是去投標，真是去招標，最後你話做這麼多。其實這幾年變化很大，就可能是我們的估和實際的市場、人家的營造或者我們的興建的環境，可能我們這個是未必估得很準，所以其實這幾個招標出來其實差了很遠，從幾年間你都未做，已經是貴了這麼多，所以其實講這個跟我們最初講這麼便宜到這麼貴是不是我們的估過程中，可能不是太準，不是太有經驗去估，給大家一個很大的問題。

後來的增加其實主要就是工程的延誤可能是比較多，我從你說開工到真是做，其實中間那個時間是拖得太長，所以那個成本也上漲得很快。如果從你建了一半，如果講 140 億建了一半，就是 70 多億到現在去到，實際是埋單 100 多億的話，其實是增加大概 100% 左右。為什麼這麼多年延誤的這個上漲呢？其實也都不是講完全是沒有這個可能性，所以我講今後如果我們繼續建我們東線也好，其它線也好，從你評估這個工程的一個預算到那個造價，還有建的那個效率，確實可能很重要，如果不是，你可能又會重蹈覆轍，我們覺得建那條線可能這麼多錢，怎麼知道招標可能又不是這個價錢，現在建的時候可能又這樣、那樣的效率，項目管理不足，時間拖得長可能會重蹈這個覆轍。為什麼講為什麼這麼貴，分開不同的原因、不同的因素，確實是值得我們政府相關部門去認真是做一個檢討，避免今後再出現同一個問題。這些方面我覺得這個輕軌，我們覺得是澳門確實是需要的，也都是對我們今後的發展是有利的。但是為什麼避免這麼貴，怎樣避免給一些不是太準確的資訊給市民有個誤導，或者是之後不斷去修改呢？這個也都是需要從根本上去改善這個問題。我主要提這些意見。

多謝主席。

**主席：**各位議員：

第二階段已經完成了。司長有沒有補充？沒補充，今天的議程已經完成了。

現在散會。

**翻譯：**翻譯辦公室

**文牘：**編輯暨刊物處