



關於立法會何潤生議員書面質詢的答覆

遵照行政長官指示，本人對立法會 2014 年 6 月 17 日第 526/E435/V/GPAL/2014 號公函轉來何潤生議員於 2014 年 6 月 12 日提出，行政長官辦公室於 2014 年 6 月 18 日收到之書面質詢，回覆如下：

隨著輕軌氹仔線的土建工程正進行大規模的施工，為配合未來輕軌的營運及管理，運輸基建辦公室在《澳門輕軌項目與內地建立技術援助合作備忘錄》框架下，於 2011 年與中國城市規劃設計研究院簽署《澳門輕軌交通立法調研與諮詢合作協議書》，正式落實由研究院轄下的地鐵與輕軌研究中心協助展開輕軌交通法律及管理制度的調研工作。

過去，研究團隊除了就不同國家及城市的軌道交通法律體系、法規、管理體制進行詳細分析外，運建辦亦曾舉辦不同的交流活動，例如專題研討會及工作坊等。其中，在今年第一季，就邀請了內地及本地專家與本澳不同界別的代表，分享及探討將來輕軌的管理制度。目前，研究團隊正就所收集的意見方向進行分析，並將結合本澳現行的法律，擬訂出適用於澳門輕軌的管理制度，預計今年下半年會諮詢社會意見。

有關預算方面，政府於 2011 年更新輕軌一期項目預算為 110 億澳門元，其估算金額只反映靜態投資，即僅以當時物價計算的



澳門特別行政區政府
Governo da Região Administrativa Especial de Macau
運輸基建辦公室
Gabinete para as Infra-estruturas de Transportes

建設費用，並未反映動態投資。運建辦正因應審計署建議引入動態建議，積極跟進研究。

由於輕軌系統在本澳屬嶄新事物，現時未有相關經驗可供借鑑，但參考內地及香港的做法，其大型基建項目的動態投資估算均在一定的前提條件上，包括具備基本確定的建設方案、建設進度如期落實，以及市場價格、匯率、外圍經濟等因素與原來預測沒有太大差異等。倘若這些前提條件出現變化，其動態投資估值亦需要作出相應調整。以鄰近地區為例，軌道交通建設造價估算調升亦有出現，主因與建設時程、建材成本上漲、隧道工程複雜及項目設計在聽取市民意見後作出改動等有關。

縱觀澳門輕軌項目的推進情況，澳門半島線與原規劃路線有所調整，其中南段走線方案，運建辦已經開展後續細部設計工作，北段走線亦正公開諮詢社會意見。待相關路線及建設方案落實後，運建辦將根據已判給項目的數據資料，結合市場變化等因素，納入動態投資估算的考慮，對未來開展的各項工作作出評估，擬訂較貼近市場現實的財務預算。

運建辦作為輕軌項目的建設及監管部門，在構建的各階段工作中，一直本著“善用公帑、合理規劃”的原則，採取一系列的成本控制和監察措施，務求令項目的實際造價貼近估算，並控制在合理的範圍內。此外，為持續加強及優化對已判給項目的監管工作，運建辦亦已訂立了內部監察機制和成立常規性監察小組，



澳門特別行政區政府
Governo da Região Administrativa Especial de Macau
運輸基建辦公室
Gabinete para as Infra-estruturas de Transportes

定期檢視各項工作，優化外判服務的評核機制，藉以提升工作質量及控制成本。

至於輕軌二期的規劃工作，必須與內港區水患整治及舊區重整規劃工作緊密結合，當中不但涉及空間規劃、交通、環境、港務、市政等多個範疇，更關係到保育內港歷史文化、旅遊、漁業、貨運、區域合作等層面，問題多樣且複雜，現正由跨部門小組積極協調有關工作。

輕軌系統是一項對澳門未來發展影響深遠的交通基礎建設，建設過程中除需要考慮技術因素外，亦要配合區域發展、社會環境和社情民意，政府會在確保工程質量和安全的原則下，全力做好輕軌的建設工作。

運輸基建辦公室主任

李鎮東

二零一四年七月二十三日