

# 運輸工務範疇

---



## 目 錄

前言.....	276
第一部分 二零一二年施政執行情況.....	280
一、區域合作 .....	280
1.1. 推進鄰區合作規劃，共商協調互惠功能.....	280
1.2. 粵澳新通道紓緩通關壓力，促廣珠澳區域對接.....	280
1.3. 橫琴島澳門大學新校區.....	281
1.4. 推進陸路跨境交通，落實規劃對接.....	281
1.5. 深化區域環保合作，推進水電穩定供應.....	282
二、城市規劃 .....	283
2.1. 滙集民意，新城填海規劃方案有序推進.....	283
2.2. 《舊區重整法律制度》進入立法審議程序.....	283
2.3. 開展小區規劃和重點項目研究.....	283
三、土地管理及城市建設 .....	284
3.1. 土地管理.....	284
3.2. 推出工程指引，打擊違章僭建.....	285
3.3. 完善多項法規，促進城市管理.....	285
3.4. 簡化私人建築項目審批程序，提升工作績效.....	285
3.5. 優化道路網絡，改善出行環境.....	286
3.6. 提升生活素質，完善社區建設.....	287
四、房屋政策 .....	287
五、交通運輸 .....	291
5.1. 陸路交通.....	291
5.2. 輕軌系統.....	294
5.3. 航空.....	296
5.4. 海上航運.....	297
六、環保及能源 .....	298
6.1. 環境保護.....	298

6.2. 水資源管理.....	299
6.3. 能源政策.....	300
七、電信、郵政和科技政策 .....	301
7.1. 電信管理.....	301
7.2. 郵政及科技.....	302
<b>第二部分 二零一三年施政方針.....</b>	<b>304</b>
一、區域合作 .....	304
1.1. 落實環珠江口宜居灣區研究，探討成果可行性.....	304
1.2. 充分利用合作平台，推動澳珠規劃編制.....	304
1.3. 做好粵澳協調，落實口岸建設安排.....	305
1.4. 落實跨境交通措施，便利粵澳兩地往來.....	306
1.5. 積極推進水利建設，完善供水應急措施.....	307
1.6. 融入區域空氣質量監測網絡，確保能源供應穩定.....	307
二、城市規劃 .....	308
2.1. 跟進《城市規劃法》立法工作，落實新城規劃方案.....	308
2.2. 開展小區規劃，提升舊區活力.....	308
三、土地管理 .....	310
3.1. 推進《土地法》修訂工作，加強批地合同履約監管.....	311
3.2. 深化土地分類研究，強化地籍信息透明.....	311
四、城市建設 .....	312
4.1. 繼續打擊僭建，減少城市隱患.....	312
4.2. 完善監察殘危樓機制，保障公眾安全.....	312
4.3. 完善審批流程，強化驗樓機制.....	313
4.4. 建立專業認證註冊制度，提升專業人員素質.....	313
4.5. 關注機電系統設施，建立監管制度指引.....	314
4.6. 公共工程.....	314
4.7. 落實推出工務局服務中心，快速回應市民訴求.....	318
五、房屋政策 .....	318
5.1. 配合社會發展狀況，適時供應公共房屋.....	318
5.2. 重視公眾參與，提升公共房屋供應成效.....	319

5.3. 完善公共房屋發展策略，制訂長遠規劃方案.....	319
5.4. 貫徹執行政策措施，完善房地產市場發展環境.....	320
5.5. 籌建樓宇管理服務中心，完善樓宇管理法例.....	320
5.6. 強化樓宇維修工作，改善居住環境素質.....	321
六、陸路交通政策 .....	322
6.1. 規劃調整公交線網，貫徹推動綠色出行.....	322
6.2. 積極創建停泊空間，持續優化資訊平台.....	323
6.3. 深化智能交通發展，達致優化即時訊息發佈.....	323
6.4. 有序完善教考環境，穩步鞏固驗車技術.....	324
6.5. 構建快速回應機制，有效提升公交服務.....	324
6.6. 輕軌系統.....	325
6.7. 海上客運.....	326
6.8. 航空.....	328
七、環境保護及能源政策 .....	330
7.1. 環保政策.....	330
7.2. 水資源範疇.....	333
7.3. 能源政策.....	333
八、電信、郵政及科技政策 .....	335
8.1. 電信政策.....	335
8.2. 郵政政策.....	337
8.3. 科技政策.....	338
結語.....	340

## 前 言

2008年，國家頒佈《珠江三角洲地區改革發展規劃綱要（2008-2020）》，並將澳門特別行政區定位為“世界旅遊休閒中心”，確立了經濟及社會發展所依循的方向。可以預見，居住人口及來澳旅客數目持續上升的趨勢。為保持旅遊城市競爭力，提高居民生活素質，增加區內生活配套及旅遊設施，有效分配資源應用是澳門特區政府施政方針必須面對的挑戰。

### 1. 施政願景及目標

運輸工務範疇涉及城市規劃及建設、交通運輸、房屋及能源供應、環境保護、通訊及郵政等。各領域的工作既與居民日常生活息息相關，亦須顧及旅遊城市的建設，來澳旅客對相關設施配套需求的安排。“以人為本”及“可持續發展”是特區政府的施政總目標，按既定方針，在資源分配最優原則上，堅持以科學方法，具全局考量和前瞻性分析的框架下制訂運輸工務範疇各個領域的政策願景和目標。

在交通運輸政策上，著力打造居民宜行、旅客宜遊的綠色交通城市。以“公交優先”為主體核心，建設以輕軌為主幹的綜合公共交通網絡；從“優化建設”及“提升服務”兩方面完善交通配套；在新城、舊區及歷史核心區三個層圈因地制宜，全面構建“一核、兩面、三圈”的陸路整體交通運輸體系。

“居有所所，安居樂業”是房屋政策的主體目標。在私人房地產市場上，以保障交易雙方權益，制訂房地產市場交易的相關法律法規及指引，構建房地產市場健康發展的環境。考慮到居住支出對生活素質的影響，當市場價格脫離居民的承擔能力，政府以公共房屋供應方式直接增加總體房屋供應量。同時，為低收入的弱勢社群提供低於市場租金的社會房屋，而經濟房屋則是面對有一定經濟能力但難以在私人市場上置業的階層。

堅持社會發展與環境保護共存的理念，“構建低碳澳門，共創綠色生活”是環境保護工作的願景及目標。在澳門環境承载力評估範圍內，規劃及開展與環境保護相關領域的各項工作，策劃防治污染的最優方案，有效處理城市日常污染物，建立宜居宜遊的潔淨城市。

我們的工作團隊繼續在城市發展全局概念下，尊重歷史遺留的狀況和發展的需要規劃現有的土地資源。另一方面，以嶄新思維，努力不懈地探討和嘗試，突破既有資源存在的制約，創設條件提高整體環境持續發展承载力。在能源供應方面，借助背靠內地的地緣優勢，善用區域合作的互補關係，從區外直接引入了食水及其他用水、電力及燃氣，穩定能源及電力供應，並在原有供應量的基礎上擴充預留的足量空間，保證了澳門城市長遠發展對能源確切需要的供應。提高能源消耗效益，推廣使用潔淨及再生能源，達致打造能源消耗節約型社會的能源應用政策長遠目標。

土地資源稀缺是澳門經濟規模繼續擴大、城市發展及環境改善的瓶頸制約。新城填海造地 3.5 平方公里，為澳門經濟及社會持續發展、提高居民生活素質、促進社會和諧、構建“世界旅遊休閒中心”提供至關重要的土地資源。新增土地肩負城市發展和社會各界多元訴求的使命，土地應用編排需要解決目前存在的問題，同時提供社會未來各個時期發展的需要。顧及新城及舊區間的融合，設計整體城市長遠且平衡發展的最優方案，營造低碳綠色、安全宜居的環保城市是新城藍圖規劃所遵循的原則。

## 2. 2012 年施政執行情況

就各領域的工作規劃有序開展，運輸工務範疇各領域進行了大量的前期工作。在政策措施制訂方面，依據科學手段及系統分析，在調查及研究相結合的前提下確立相關計劃可行性及訂定細則內容。就政策推行必須建立具法律支撐的框架，在法律制度建立方面，需要修訂及完善現行法例的不足，增加相應的法律法規及指引。在前期工作完成的基礎上，2012 年是多項工作計劃逐步落實及執行的關鍵年。

位於橫琴島的澳門大學新校區興建項目，以及為配合城市發展的多項大型基建按計劃有序推進。另一方面，為提高公交體系的承載能力，貫徹執行增加公交車輛數量和提升使用效益的雙軌並行策略。以輕軌為主幹的綜合公共交通網絡進入建造階段，氹仔三個路段及輕軌車廠建築工程經已動工。自新巴士服務模式開始，就人流、時間及地點三個元素作持續及科學的分析，

適度調整現行路線、增闢新路線和優化途經路線的班次，逐步提高巴士線網的運載能力和流轉效益。新批出 200 個八年期的士營運執照，並於年內分批正式營運，與原有數量比較，增加了 20% 的士數量。

大規模公共房屋興建工程進入落成階段，按計劃安排輪候家團入住社會房屋，配合經濟房屋建成次序對經濟房屋輪候家團進行單位配售工作。配合居民入住需求，成立跨部門協調機制，以未雨綢繆的方式設計公共房屋所在區域的整體規劃，制訂交通出行、日常生活配套設施的各項對策及相關措施，為居於公共房屋居民打造宜居空間，提升居民生活素質。

### 3. 2013 年施政工作目標

運輸工務範疇各領域的工作計劃由研究及規劃、開展到應用的進程而言，2013 年進入新的階段。經已開展的工作逐步擴大和深化，部份領域的工作計劃進入階段性成果。在城市建設進入大建設時期內，將著力完善跨部門溝通機制，加強各部門間的協作和管理，按整體規劃有序開展及完成相關工作是新一年施政方針訂定的工作目標。

區域聯繫及合作涉及各個層面，與澳門經濟及社會發展形成緊密相扣、不可分離的關係。位於澳門關閘口岸西面的粵澳新通道計劃不僅實現澳門與其他城市軌道交通網絡的便捷對接，而且有效紓解珠海及澳門兩地口岸通關的人流壓力。除口岸建設外，並徹底整治鴨涌河環境問題，為澳門與珠海建成“一河兩岸”的綠色景觀帶。2013 年，粵澳新通道工程項目將啟動前期工作，計劃進入執行階段。配合填海工程進度及符合大橋通行計劃預訂日程，港珠澳大橋珠澳人工島澳門口岸管理區整體運作佈局規劃，基礎建設初步設計方案基本完成。

經多年的不懈努力，多個分佈於澳門、氹仔及路環的公共房屋項目進入上樓階段，以實際成果體現施政目標成效。公共房屋為經濟能力不足的家團提供居所，社會房屋輪候家團及經屋取得人將相繼遷入獲分配及購入的單位。公共房屋供應將大幅增加住宅單位數量，紓緩居住壓力的同時，改善全澳房屋供應狀況。

輕軌路段建造工程正有序推進。為確保未來輕軌系統開通，相關的前期預備工作也將按時開展，包括法律法規的制訂、列車生產、日後運營與維護的準備工作等。緊接前期研究工作，將加快完成相關路網設計方案，擴充及建立立體交通網絡，優化道路工程亦將相繼動工。步行系統是公共交通體系的組成部份之一，為居民提供安全、便利、直達通行的綠色出行方式，多條步行系統的工程將陸續招標及動工興建。依照十年規劃時間進程表，在2013年，陸路交通運輸網絡的硬體設施將進入全方位興建階段，以實物形態展現未來交通運輸網絡分佈狀況，進一步落實“公交優先”、“綠色出行”的規劃承諾。

## 第一部分

# 二零一二年施政執行情況

## 一、區域合作

隨著國家十二·五規劃的實施，粵澳合作的機遇得到更好的體現，特區政府正努力構建“世界旅遊休閒中心”，積極參與有利粵港澳區域間長遠發展的規劃。在中央及區域地區的關顧與支持下，澳門可持續發展的優勢逐步提升，城市發展與擴容展現了嶄新的活力，區際融合的層面踏上了新的台階，為澳門特區創造新的契機。

2012 年區域合作的領域，規劃研究、跨境基建及交通對接、迎接新形勢而啟動的大型建設等，正按序展開系列的工作。

### 1.1. 推進鄰區合作規劃，共商協調互惠功能

為了抓緊區域合作良好機遇，在 2012 年積極推進《粵澳合作框架協議》的項目，其中《環珠江口宜居灣區建設重點行動計劃》的編制工作持續進行，上半年已完成滙總報告、公眾諮詢讀本和首階段公眾諮詢報告最終稿。《澳珠協同發展規劃》和《珠江口西岸地區發展規劃》的編制工作，前者雙方在年初舉行工作會議，正跟進初步報告的修訂；後者亦已簽訂合作協議，相關規劃的編制將爭取盡快完成，為打造“世界旅遊休閒中心”的目標創設條件，發揮澳門作為區域平台的作用。

### 1.2. 粵澳新通道紓緩通關壓力，促廣珠澳區域對接

粵澳兩地政府於 2012 年 5 月舉行的“粵澳合作聯席會議”，宣佈打造粵澳新通道項目的構想，項目的落實將逐步疏導關閘口岸的通關人流壓力，實現廣珠城軌與澳門輕軌的便捷對接，推動澳門西北區發展，提升區內居民生活環境，亦藉此契機解決鴨涌河水質污染問題，對澳門發展有著重大的意義。

項目屬跨地域性，牽涉層面廣，為確保執行順利及加快開展，特區政府一方面聯同粵方向中央呈請及作出申報，並與相關部委探討具體落實工作，另一方面，亦積極籌備前期的各項研究。

### 1.3. 橫琴島澳門大學新校區

橫琴島澳門大學新校區興建工程正全力推進。興建過程中得到中央、相關部委、廣東省政府及珠海市等各方的全力支持及充分的協調，使這粵港澳緊密合作的示範區，能以大膽探索、先行先試的創新模式，有序地進行這個具複雜性、緊迫性的興建項目。

### 1.4. 推進陸路跨境交通，落實規劃對接

基礎設施建設是推進粵港澳更緊密合作的重要支撐之一。港珠澳大橋預計於 2016 年底建成，為推動各項跨境陸路交通政策的研究工作，三地政府組成“港珠澳大橋跨界通行政策研究協調小組”，啟動了各項相關的跨境方案研究及推進兩地工作的進程。

在加強珠海與澳門城市公共交通規劃銜接方面，開展了公交系統進出澳門與橫琴的可行性研究，並以此為切入點，推動公交體系直通直達；為推進澳門交通卡與粵港交通卡的互通使用，澳門與中山公交卡互通於 2011 年底正式試行，兩地居民持雙幣的公交卡於指定的線路上可通行使用，為加快推動粵澳各省市一卡通的使用奠定發展基礎。

就“探索實行雙方便利換領小型汽車駕駛證”工作，粵澳雙方已展開緊密的聯繫溝通，尋求共識，共同制訂實質業務操作辦法，爭取今年內落實相關管理方案和系列措施。而有關澳門機動車輛進出橫琴島的計劃，亦因應現有之技術模式及經驗，委託了質量研究單位就應用無線射頻識別系統之可行性進行研究工作，藉此作為落實相關計劃的參考基礎。

另一方面，因應未來本澳的發展所帶來的交通需求，以及粵澳新通道、新城填海區、港珠澳大橋人工島、氹仔客運碼頭和第四條跨海通道等計劃，

在配合“公交優先”的陸路交通政策的大前提下，於今年展開了澳氹東軸線前期研究，以建立一個包含跨界及區內的全面多樣化綜合交通模型，有序地推進“雙環雙軸”交通網絡之規劃。

此外，隨著新通道與廣珠城軌便捷換乘對接的構想逐步落實，區域軌道對接的規劃研究及協調工作更為重要，為此，已進一步展開深化分析研究關閘及北區輕軌站點及走線的配置，為居民提供便捷及舒適的公交服務。此外，又與橫琴相關單位持續進行交流，探討蓮花口岸往橫琴的軌道交通無縫換乘的可行性，以配合《珠江三角洲地區改革發展規劃綱要》及《粵澳合作框架協議》中區域融合的願景。

為配合跨境項目的落實，推進粵港澳測繪數據銜接，於今年建立了三地測繪基準之連繫，支援各項跨境合作項目的規劃、管理及建設，提供完善的測繪服務及保障，促進三地融合及共同發展。

## 1.5. 深化區域環保合作，推進水電穩定供應

隨著竹銀水源系統全面投入運作，標誌著珠澳未來一段時間的供水安全基本得到保障。為了讓兩地人民能更好地了解粵澳供水歷史、加強節約用水意識，透過簽訂《粵澳供水主題紀念園建設合作協議》，共同合作建設粵澳供水主題紀念園，推廣珍惜水資源的環保意念。同時，我們正積極跟進大藤峽水利樞紐工程的進展及工程的落實情況，並與珠江水利委員會等內地水利部門保持緊密溝通和協作。

此外，為加強粵澳相關單位應對供水安全突發事件的聯動應急反應能力，特區政府擬訂了涵蓋鹹潮侵襲、工程事故及本澳境內外水污染事故等供水突發事件的預案，並以附件形式收錄於特區政府《民防總計劃》內，有效完善本澳在供水範疇的應急管理體系。

針對鴨涌河的整治，繼續透過深化區域交流合作開展相關工作，2012年提出了鴨涌河水環境綜合整治方案，並對澳門側的一個主要排污口開展截污工程。同時，將藉著粵澳新通道項目的契機，徹底整治鴨涌河污染問題。

電力方面，2012 年按計劃完成了連接澳門和橫琴的第二條 220 千伏輸電通道的建設，並於 6 月投運其中兩回線路。輸電通道透過 220 千伏主幹接上鴨涌河變電站和蓮花變電站，形成南北互濟電網結構，令澳門的區域聯網輸電能力提升五成，進一步加強本地供電的安全穩定，至少滿足到 2015 年的用電需求。粵澳合作的另一個電力重點項目—橫琴島澳大新校區的相關供電基礎設施建設工程亦已接近完成，以配合新校區的使用。

## 二、城市規劃

### 2.1. 滙集民意，新城填海規劃方案有序推進

因應新城區總體規劃在第二階段公眾諮詢期所收集的意見，連同委託顧問公司在 2012 年草擬相關數據分析報告，結集成《新城區總體規劃第二階段公眾諮詢意見滙編》，作為制訂規劃項目的參考。

通過專家研究、居民參與支持，新城區總體規劃方案的編制工作逐步推進，並於 2012 年下半年開展交流會與專家論證會，預計於今年底至明年初進行第三階段的公眾諮詢，進一步深化規劃方案。

### 2.2. 《舊區重整法律制度》進入立法審議程序

我們以新舊共融的理念，開展舊區規劃的相關工作。宣傳舊區重整相關訊息的工作在 2012 年進一步加強，除透過互動方式讓居民了解法律內容和發表意見外，年初更完成祐漢區接近 2,500 戶居民的入屋探訪工作，了解居民對舊區重整的意願，推動參與區內規劃，並適時推出祐漢區重建概念設計項目的競賽宣傳，更好地配合祐漢重建項目的啟動。目前，《舊區重整法律制度》法案已獲立法會一般性通過，正進行細則性審議。

### 2.3. 開展小區規劃和重點項目研究

為配合澳門的長遠發展，打造城市的新貌，回應社會的訴求，我們於 2012 年積極開展了多項小區規劃和重點項目研究，包括路環荔枝碗船廠詳細

規劃、路環黑沙村規劃、關閘口岸暨周邊環境總體概念性城市設計、路環石排灣都市化整治計劃、媽閣區總體城市設計、內港區域重整規劃、世遺核心區（大三巴）整體規劃研究、澳門西北區規劃研究、澳門都市氣候圖研究、阿婆井及鄭家大屋周邊空間活化利用研究、土地分類研究及深化研究等。

因應分區的特色條件及自然環境，有助促進各區的發展水平，強化居民的綜合生活素質，提升澳門宜居宜遊的指數，配合打造旅遊休閒產業，也為澳門未來土地管理提供重要參考。

### 三、土地管理及城市建設

#### 3.1. 土地管理

為配合整體城市及土地發展的未來規劃，我們相繼啟動編製《城市規劃法》、修改《土地法》和相關配套法規的檢討工作，正加緊完善法律條文。由於兩法之間頗多共通條文，必須雙軌配對並行，我們爭取兩法同步於今年第4季進入立法程序。

除透過完善法制強化土地管理外，亦透過加強對土地合同履約之監管，以及嚴厲打擊非法佔用政府土地等手段，保障政府的土地資源。自2009年至今年首9個月，共收回的非法佔用土地合共52幅，總面積超過210,000平方米。

同時，我們亦積極處理閒置土地，針對48宗屬可能歸責的個案已完成首階段有關土地利用方面的分析，預計至今年年底可完成法律方面的分析，而截至今年8月，已對12宗個案啟動宣告批給失效的相關程序。

此外，持續優化地籍檔案管理工作，透過整合地籍資料庫與數碼地籍檔案資料庫，加強地籍分析之效率，並為輔助土地監測工作，應用了影像技術對歷史遙感影像作比對分析，研究土地利用的變化趨勢。

### 3.2. 推出工程指引，打擊違章僭建

要構建安全的宜居環境，提升本澳城市形象，當中離不開要做好城市建設和管理工作。其中，為了逐步消除城市的安全隱患，我們繼續以多種手段遏止新城舊區存在的僭建物，以及處理殘舊樓宇的問題。非法工程常設拆遷組自 2011 年開始實施以批量方式發出集體清拆令的措施，尤其針對新建樓宇同一時間集體出現的僭建問題，大大提升了工作效率。

此外，我們還透過加強公民宣傳教育，從源頭著手減少僭建行為。2012 年 5 月底推出了“樓宇防盜及安全設施指引”，設定居所安裝防盜或家居安全設施的準則，清晰樓宇合法附加物的規範，為有需要安裝相關設施的居民提供簡單、清晰而又符合法例要求的指引。同時，展開了構建殘舊樓宇資料庫管理系統的前期準備工作，以便強化系統管理，做好檔案資料的紀錄，而相關系統的電腦開發工作將於 2013 年展開。

### 3.3. 完善多項法規，促進城市管理

為了理順城市管理的工作，我們透過多年探索和前期籌備工作，陸續完善相關法規。繼 2012 年《都市建築法律制度》法案進入立法程序後，《都市建築法律制度》有關行政範疇（行政篇）的行政法規草案已經完成，同時亦展開了《都市建築總章程》（技術篇）的修訂工作，有關諮詢文本已完成構思及初步收集階段，預計於今年第 4 季作公開諮詢。至於對城市管理同樣起重要作用的《防火安全規章》，在完善法案文本後將於 2013 年內進入立法程序。

### 3.4. 簡化私人建築項目審批程序，提升工作績效

提升批則效率，也是今年我們的工作重點。在私人建築項目審批方面，我們持續優化內部流程，加強審批透明度，並與多個諮詢部門構建了溝通平台，配合各項表格化服務等便民措施，審批效率穩步提升。

2012 年初推出對非建築類工程的簡化措施，將由計劃審批、准照申請及動工申請三個步驟合而為一；此外，本年年中也推出“獨立單位說明書填寫

指引暨獨立單位的命名準則”。2013 年年初將會推出“建築工程各類專業計劃編制指引”，並展開了“建築、擴建工程竣工檢驗準則”的籌備工作，從專業計劃的編制、審批至工程驗收各個階段，皆以指引方式實現透明化、簡化和便民，最終目的是加快審理及提高樓宇質量。城市發展和建設離不開相關專業人士參與，《建築及城市規劃範疇內的認可、登記、註冊和執業資格制度》法案草擬工作進入最後階段。

### 3.5. 優化道路網絡，改善出行環境

2012 年，我們著力優化城市路網架構，推進道路微循環和節點路網打通，以釋放更多道路空間，優化連接中心城區與氹仔區及西北區路網，改善居民出行環境。同時，透過優化行人過路設施，逐步構建無障礙的步行系統，方便殘障人士及長者使用。此外，亦對一些破舊的街道進行整治，重鋪路面及增設必要的設施，優化居民出行環境。

澳門地小人多，對交通承載能力的需求與日俱增，如何透過道路網絡的完善及通連，縮短行車間距，減少人車爭路，顯得尤為重要。2012 年，我們繼續致力擴充路網，打通主要路段節點，疏導交通流量，年內開通了李寶椿街及貫通雅廉訪大馬路與沙梨頭新街，完成了雅廉訪區至青洲區的路網連接，還展開了林茂海邊大馬路一帶路網改造，開闢延伸沙梨頭海邊大馬路，對改善澳門西北區以至相鄰區域的交通產生積極作用。

離島方面，連接氹仔望德聖母灣大馬路及偉龍馬路的下層行車通道已進入建設關鍵期，預計明年竣工投入使用。氹仔湖畔大廈經屋即將入伙，加上路環石排灣都市化發展正邁開步伐，公屋群亦相繼落成，隨著居民遷入，將會使周圍交通環境出現變化，我們積極作好前期部署，並陸續開展了建造永久道路、臨時道路及行人通道的工程，完善新區的交通配套。

同時，我們亦致力做好無障礙設施的工作，包括在現有行人天橋加裝配有凸字按鈕、發聲提示裝置的升降機，斜坡及於通道鋪設導盲磚，改善路面狀況。水坑尾行人天橋、金蓮花廣場行人隧道及海景花園行人隧道則加裝升降機設施，方便行人使用。

在優化步行設施方面，橫跨望德聖母灣大馬路、連接氹仔舊城區及路氹城之間的步行系統於今年4月投入使用，馬植度博士大馬路行人天橋亦已建成；氹仔高勵雅馬路行人天橋、魚鰓巷行人天橋、路環石排灣四組行人天橋，以及新口岸區道路整治等多項步行設施及步行環境優化工程亦已動工。

### 3.6. 提升生活素質，完善社區建設

2012年，特區政府因應實際情況，持續投入資源建設重點社會項目，務求提升居民的生活條件，有關工程主要包括：仁伯爵醫院第一期擴建工程、菩提社會服務大樓工程、成都街地下停車場及公園工程等。

另一方面，因應路氹城區的急速發展，新的居住樓群陸續興建，為改善區域公共下水道系統之排水能力，民生基礎設施必須配套改造。其中，開展了路環石排灣都市化第一期東／西區基建工程，包括進行空間綠化、鋪設下水道和行人行車路面、預留其他公共事業管道等。而路環九澳高頂馬路下水道第二期工程主要為針對九澳高頂馬路、石排灣馬路的污水管道的擴容更新，進行下水道水管及行車路面鋪設的工作，預計三項工程均能於2012年第4季完工。

此外，本澳首個引入的再生水管網將配合石排灣都市化規劃及公屋項目鋪設完成，將城市的排放水經深度處理後產生的再生水，透過獨立的再生水管網提供至小區用戶作沖廁及綠化灌溉的用途，達至環保用水、善用水源的目標。再生水廠的選址及初步設計之研究工作已完成，相關建造工程的公開招標亦於第3季正式展開。為配合運作所需，已草擬相關管理法規條文，為日後發展再生水應用作好準備。

## 四、房屋政策

為實現“居有所所、安居樂業”房屋政策的基本目標，2012年的首要任務是全速推進公屋項目的興建。現時，已建成的單位有4,189個，興建中的單位有15,071個，合共19,260個；至於萬九後的公共房屋，政府已預留6,000

多個公屋單位之土地儲備，其中約 3,800 個公屋單位已進行規劃，並於 2012 年陸續跟進招標。此外，我們會在新城填海區土地規劃中預留公共房屋土地儲備，確保公屋的用地需要。

自 2011 年 8 月立法會通過《經濟房屋法》後，我們隨即出售建成的經濟房屋單位，以及安排預配處於興建階段的經屋項目。截止 2012 年 9 月底，已安排 7,298 個輪候家團選購經濟房屋單位，其中 4,757 個家團落實認購。同時，繼續安排輪候家團入住社會房屋，至 9 月底合共處理了 1,483 個競投輪候家團，剔除自動放棄、不合資格、轉排於總輪候名單的末尾及因家團組成發生變更而要求更新卷宗所載資料的家團，有 555 個獲安排租住社會房屋。

繼續發揮“公共房屋事務委員會”的平台角色，就不同議題進行探討和論證，包括就《公共房屋發展策略（2011-2020）》諮詢文本主要內容、公共房屋興建進度及數量等情況，聽取了委員會的意見及建議。《公共房屋發展策略》諮詢文本亦於今年 5 月進行為期 60 日的公眾諮詢，經各個渠道讓公眾了解公共房屋發展策略及各相關措施，透過諮詢收集社會各界意見及建議。就諮詢過程中所收集的意見匯集成諮詢意見彙編，並爭取年底前完成。

為紓緩社會房屋租戶應對通脹上升的壓力，豁免全體 7,300 多個社會房屋租戶於 2012 年的全年應繳租金。此外，除延續向社會房屋輪候家團發放住屋臨時補助外，亦於 9 月 1 日起，提升每月補貼金額為：1 至 2 人家團由 1,250 元調升至 1,350 元，3 人或以上家團由 1,900 元調升至 2,050 元。該措施自 2008 年開始實施至今年 9 月底，住屋臨時補助金額合共發放 2.23 億元，共 7,110 個家團受惠。

在 2012 年 6 月，修訂入住社會房屋相關條例的限制，擴充社會房屋受益群體。年滿 65 歲家團成員所收取社會保障基金發放的養老金金額不作總體收入計算，該部份收入不受社會房屋收入上限限制，為長者家團入住社會房屋提供更為寬鬆的特定條件；考慮到社會房屋需求與地區供應實況，解決社會房屋輪候家團迫切住屋的需求，我們透過修改《社會房屋申請規章》條文內容，申請條件不設地區選擇，提高社會房屋供應的入住成效。

另一方面，按設定機制，依據最低維生指數及其他指標變動，於 2012 年 7 月再度調升按家團成員人數計算的申請社會房屋收入上限及其資產限額。調升後的收入限制更為符合澳門社會現實狀況，降低了申請社會房屋的入門門檻。

“樓宇管理仲裁中心”自投入運作以來，樓宇管理仲裁委員會確立了擴大仲裁程序的適用對象，以及釐清了仲裁的受理與不受理範圍；就涉及全體業權人的仲裁協議應如何制訂、和解、調解與仲裁的執行程序等議題達成共識，尤其對於《民法典》第 1342 條有關仲裁協議的法律規定作出深入討論，理解可透過召開分層所有人大會，通過大廈管理規章內訂立，仲裁協議對所有分層所有人均具相同約束力。而仲裁中心將制訂仲裁協議的參考文本作宣傳推廣，並致力協助與協調業權人制訂仲裁協議。截至 2012 年 9 月，接收個案查詢 74 宗，當中 14 宗具備條件作進一步協調跟進，其中 9 宗個案的當事人經房屋局多次協調下達成和解，而於 7 月份仲裁中心接納 1 宗涉及大廈分層所有人大會決議的有效性爭議個案，透過調解仲裁解決爭議。

政府對任何滲漏水個案均予以重視，並將按照緩急準則，有序地進行檢測結論、源頭責任分析及發出相關維修通知。“樓宇滲漏水聯合處理中心”透過跨部門協作方式，務求簡快地對個案作出跟進處理，致力為居民解決樓宇滲漏問題。隨著不斷優化工作流程，減少了個案處理時間及增加工作效率，亦透過持續及廣泛的宣傳推廣，令市民對於樓宇滲漏水的危害性及業主自身維修責任的認知有所上升。經中心跟進協調後，業主及住戶自行維修的個案率逐年增加，從 2009 年的 50% 上升至 2012 年 9 月的 73.76%，但有 8.94% 雖已有檢測結果，但居民拒絕合作維修，而剩餘 17.3% 個案仍在跟進中。

《樓宇維修基金》自 2007 年設立，目的是以資助方式推動業主籌組大廈管理委員會承擔樓宇維修的責任及關注樓宇失修的問題，避免因樓宇殘危失修而對社會構成潛在隱患。截止 2012 年 9 月，各項計劃共批出 2,400 多宗申請，當中獲批准之個案數為 2,200 多宗，資助金額達 2.47 億元。透過資助計劃的推行，業主籌組管理委員會的意願有所提高，直至 2012 年 9 月，已成立管理委員會之數目達 160 多個，而進行維修的樓宇接近 2,000 幢。

此外，為全面評估《樓宇維修基金》的運作成效及在現有的基礎上提出優化方案，我們委託了學術機構進行相關的項目研究，為優化計劃及增加資助項目提供參考的依據。有關研究報告已於今年 10 月底完成，繼後將針對報告內容及建議作進一步分析，擬訂後續的計劃方案。

“促進房地產市場可持續發展工作小組”自成立以來，推出了一系列構建房地產市場健康發展的政策措施，並就政策成效、社會發展及外圍經濟狀況變動作持續的監察及系統的分析。因應近期世界主要經濟體系的貨幣供應量有所增加，預計貨幣寬鬆政策持續及樓宇借貸維持低利率狀況，亦考慮到貨幣供應量增加對澳門房地產需求影響，同時顧及房地產市場呈現過熱情況，工作小組於 2012 年 10 月再推出新一輪的政策措施，以避免物業價格形成泡沫、加強市場運作的風險管理、鞏固金融體系穩定及增加住宅單位供應量。

政策構思從需求管理、增加供應及完善市場機制運作等三個層面提供對策，以樓宇按揭成數、稅務、“樓花”銷售方式及增加住宅單位供應四個方向制訂八項措施。另一方面，為防範外來資金在住宅市場的投機買賣，提高非澳門居民在澳購買住宅單位的購入成本及借貸限制。

在需求管理的層面上，按住宅單位價格分級收緊物業按揭成數，其中非澳門居民的按揭成數較澳門居民低 10% 至 20%；非澳門居民及法人購買住宅單位需支付額外 10% 的物業轉移印花稅；豁免繳付房屋稅優惠政策更改為只適用於澳門居民；《關於移轉居住用途不動產的特別印花稅》法例適用範圍亦由居住用途不動產擴闊至商舖、寫字樓及車位。此外，增加總體住宅供應量也是政策考量的重要取向，加快推進萬九公屋計劃後的公共房屋興建，為澳門居民提供穩定的公共房屋供應量；研究將部份公共設施用地，經規劃重建為保留公共設施及增加公共房屋的綜合項目；優化私人建築批則工作，加快房地產市場住宅單位供應量。同時，為配合房地產市場運作的相關法例生效，權限部門與業界訂定樓花銷售指引，以保障各方參與者的權益，進一步完善市場運作機制。

《承諾轉讓在建樓宇的法例制度》於 2012 年 5 月獲立法會一般性通過，現正進行細則性審議。為配合法規出台，今年規定發展商須取得預先許可，

經律師確認樓花買賣合同擬本後，才可正式銷售。同時，相關部門亦跟進有關制訂專用表格、調配巡查人員、以及相關行政處罰報告範本等工作。

此外，《房地產中介業務法》已獲立法會細則性通過及公佈實施，權限部門將緊接法律生效時間開展房地產中介人及房地產經紀發牌事宜，及隨後執行相關的監察工作。

## 五、交通運輸

### 5.1. 陸路交通

以《澳門陸路整體交通運輸政策（2010-2020）》提出的“公交優先”為整體核心理念，近期、中期及遠期三個規劃階段正有序推進。2012年為首個階段性的規劃年限，主要以重整公交系統及相關改善措施為優先；工作主要集中於保障居民的出行需要，通過行人步行空間的改善及其他配套措施，設法保障居民出行的便利性及舒適性，並為輕軌一期工程的全面施工作好準備。

完善公共交通網絡為實現“公交優先”的關鍵工作。公共巴士新服務推出一年以來，巴士乘客數字創出新高峰，截至2012年8月，日均乘車人次約406,000人次，而出車班次較去年同期增加約36%，日均約8,300班次。推出新服務模式正亦提供了優化格局的契機，調節公共巴士路線網絡持續進行，包括：調整夜間巴士路線在澳門半島形成環島的格局，繼而擴展服務範圍至路環離島。近期推出巴士站分流措施，已先後落實水坑尾及塔石的分流安排，務求通過有序疏導客流及車流，保障候車舒適度及提升巴士運轉效率。至於公共巴士線網服務的擴建，則包括與輕軌一期走線相配合的網絡方案，並配合大型公共屋邨落成，如大型公屋項目、包括湖畔大廈及石排灣公屋群，以至橫琴澳大校區等大型基建設施等。在增闢路線的同時，亦提供條件建造巴士轉乘站、劃定上落客站點、調整現行路線、增加新路線和優化途經路線的班次等。籌備中的服務則包括為方便長者往返醫院而設定的巴士專線，以及為達致節能效益而引進電動公共巴士。

2012年4月完成新增的200個八年期之經營的士客運業務執照公開招標程序，年內分四批發出執照，期望透過增量而展開改善的士服務的首階段工作。為在法規上作出配合，繼續進行修訂現行《輕型出租汽車（的士）客運規章》的工作，有關諮詢環節經已完成，目前正為擬制法規草案的確定文本進行細化研究。

面對日益繁重的路面交通狀況，致力完善車輛的管理，有關工作分三方面進行。第一方面，通過調研，科學分析合理控制車輛增長及使用的關鍵元素。於2011年底啟動了全澳泊車位的供需調查，以便掌握泊車位之使用情況，為日後進行停車場的規劃建設工作提供參數；同時，為促進現有停車場之使用率，提出了公共泊車位的分時分區泊車費率建議方案供社會討論。此外，針對車輛購買及使用稅費之調整方案，亦進行了提高有關稅費的可行性研究工作及提出調整建議方案，將在取得到社會共識後，並配合輕軌系統一期建設時程有序落實後續工作。

第二方面，對現有泊車空間之完善管理。加大力度推動電單車泊車收費，位於公局新市北街（營地街市）、南灣大馬路（中華廣場）、水坑尾（美麗街）和高士德大馬路近紅街市路段的電單車咪錶泊車區已分別投入使用，合共提供200多個電單車收費泊位；下半年將陸續於中區的繁忙地點，如板樟堂街、羅保博士街、蘇亞利斯博士大馬路及馬統領街，設立電單車收費泊車區，預計可提供200多個電單車收費泊位。此外，在適度增加泊車空間上，完成了何賢公園及馬六甲街公共停車場的管理及經營的公開招標工作；中央公園停車場、氹仔客運碼頭停車場和望賢樓停車場已於年中投入使用，並會陸續有序開放更多公共停車場，包括氹仔湖畔大廈停車場。

第三方面，完善智能交通管理系統的建設。為使駕駛者能更快掌握停車場的車位資訊，及早安排出行，至2012年年底，將增加至10個停車場裝設“停車場訊息資料系統”，可提供車位信息予駕駛者，同時可利用手機發佈相關實時資訊。

“交通控制及訊息中心”已正式投入運作，發揮了統籌交通訊息控制及調度平台的功能，中心的運作時間已延至深夜 12 時。配合特區政府現有統計資料，制度化進行出行特性及道路交通調查，定期更新交通基礎資料；逐步建立動態交通資料庫，作為完善道路網規劃的參考依據。此外，為構建交通動態資訊系統，現階段正逐步將主幹道交通實況，透過電視台媒體或智能手機等，即時向市民發佈實時交通訊息，達成資訊無縫的目標。

在提升車檢及教考工作方面，開展了驗車標準與檢驗制度的優化研究；而為了配合近年送檢車輛數目的不斷增長，位於路氹地段的新車輛檢驗中心正式開始興建，總面積約 14,000 平方米，較原有的汽車檢驗中心面積增加兩倍。考慮到摩托車駕駛人士之安全，亦已開展籌設澳門區的摩托車檢驗中心。此外，在完善教考工作方面，第一期駕駛學習暨考試中心於 2 月正式啟用，總面積達 25,000 平方米，較原有的教考場面積增加一倍，場內分別設有輕重型摩托車及輕型汽車練習區。與此同時，為進一步完善駕駛教學設施，提高駕駛考試的公正性，已展開了第二期駕駛學習暨考試中心佈局設計的研究工作，未來更會引入駕車考核電子樁考儀，透過電子自動監控觀察，評定合格數據，符合客觀公平考核原則。

為暢通民意表達的管道，持續深化快速回應機制。“交通諮詢委員會”已成為一個讓居民與社會參與的互動平台，更好地聽取和收集社會各界的意見，凝聚社會共識，透過定期會議分別就多項陸路運輸政策、提升整體公交服務工作出謀獻策。此外，持續主動走訪學校、社團、機構進行針對性的交通安全講座、工作坊及展覽等；為更切實地了解公眾的訴求，已逐步與不同的社團或機構建立了定期溝通機制，透過每月溝通交流，收集社團或機構對區內交通問題的意見及建議，並作出即時跟進或回應。

為有效對巴士服務作出監管及保障巴士服務的正常運作，在新的巴士服務模式中，引入了服務評鑑機制，依循班次服務質素、運輸工具設備和安全性、駕駛員行為態度及營運公司的經營與管理狀況四方面指標作為評核方向，並引入公眾直接參與，把用戶群體的主觀意念轉化為客觀指數，從而取

得量化數值，最終建立具激勵性及阻嚇性的獎懲制度。此外，為進一步收集社會對公交服務的意見，構建了政府、營運商與市民之間的“巴士之友”交流平台，透過公眾參與共同推動巴士服務素質的提升，並會改善訊息發佈的速度及透明度，讓公眾及時了解。

## 5.2. 輕軌系統

作為澳門陸路交通未來的骨幹性系統，輕軌對澳門發展和長遠交通改善具有深層意義，是澳門交通發展的一個里程碑。踏入2012年，輕軌項目已經進入實際建造階段。由於它是澳門最大規模的集體交通運輸工具，因此從開始的設計，到目前進入興建階段，以至往後的運營管理等工作，政府都訂定出高標準要求，並且一直把公眾安全放在首位。

在列車及系統方面，2012年主要進行設計工作。設計作為輕軌建設項目的一個主要關鍵環節，必須作出嚴格把關，以確保系統的安全、可靠及高效等設計原則得以完全落實，至2012年底列車及系統的最終設計工作基本完成。考慮到列車及系統設計的重要性，其對系統的整體設置、可維護性及可擴展性均有重要的影響，引入在軌道交通建設及管理方面具有豐富經驗的獨立第三方，就設計文件的完成質量及對合同要求的滿足程度提供意見，為審批相關文件提供一個重要的參考，雙重確保列車及系統的設計能有效達致合同，以及軌道交通系統相關的國際標準、技術規範的各項要求。

在列車設計方面，澳門輕軌系統列車供應商於2012年初完成了澳門輕軌車廂的一比一實體模型，並於年中運到本澳向公眾作出展示，讓市民親身體驗未來輕軌車廂的設計特點，同時讓製造商吸納公眾於使用上的意見，進一步深化公眾對輕軌項目的參與度和投入感。

另一方面，為跟進有關合同內訂立的供應額外列車之選擇性工作，具專業經驗的顧問服務公司正根據澳門內部及與區域之間的最新發展情況，對輕軌未來客運量進行研究分析並最終提出建議。此外，政府組成跨部門技術小

組，以跟進有關未來輕軌電子支付系統以及輕軌系統之設置如何緊密配合澳門未來整體公共交通之政策。

輕軌系統的建設工程在 2012 年正式展開。氹仔三個路段（市中心段、路氹城段和口岸段）的建設工程先後在上半年動工，輕軌車廠的地基和上蓋的建設工作亦正如火如荼地進行。與此同時，本年亦展開了澳門兩個路段（南灣湖段及新口岸段）路線和車站細部設計的公開推介，從而對設施設計進行優化。在西灣大橋改善工程方面，跨部門跟進小組持續對該設計文件進行審閱及提供意見，在完成最終設計後，承判商在下半年陸續開展改善工程。

配合輕軌一期項目的建設時程，氹仔柯維納交通樞紐的興建工程亦隨即起動，藉著建造輕軌的契機，更周全地把輕軌站與其他運輸工具，尤其巴士、的士接駁方面的規劃有機連接，為區內交通佈局作出全面考量，整體規劃。

另一方面，繼續推進有關制訂輕軌相關法律及法規的研究工作，並正草擬澳門輕軌交通法初稿。

我們不單堅守“安全、便捷、環保”的原則開展輕軌項目的建設工作，項目團隊也十分重視工程與社區之間的聯繫。於工程正式開展前，運輸基建辦公室與地區團體設立了輕軌社區聯絡機制，透過定期的會議及接觸，保持溝通及交流社區對項目的意見。聯絡機制自成立自今，基本建立了穩定的溝通模式。

由於輕軌項目施工範圍廣且工期需時較長，為進一步加強與社區的溝通，運建辦設立了工程查詢熱線供市民直接與辦公室聯系，了解及反映關於輕軌項目的問題，亦首次引入“輕 Zone — 輕軌聯絡站”的構思，於施工地點附近設立開放的聯絡站點，為居民提供便捷有效查詢及意見反映的平台。該聯絡站於 5 月正式啟用並對外開放，公眾普遍持正面的態度，聯絡站人員亦主動向附近商戶及大廈派發宣傳單張及海報，推廣輕軌及聯絡站的資訊。藉著以上不同的聯絡及溝通渠道，我們期望在施工過程中不斷吸納公眾意見

完善施工的安排，盡可能減少市民不便，強化工程及社區的關係，並且有效地向社會推廣輕軌系統的各方面效益。

### 5.3. 航空

為配合澳門融入區域發展，讓澳門國際機場能更好地服務本澳及珠三角的客源，特區政府於 2011 年全力制訂了以 2030 年為目標年的《澳門國際機場整體發展規劃》，並將有序落實有關規劃藍圖。

今年，機場專營公司透過發行合共澳門幣 19.47 億元的可贖回優先股，並全數由特區政府及該公司第二大股東認購，解決了部份的長期債務，公司財務狀況得以改善。特區政府根據該公司的財務現況，重新分析有關落實機場規劃內容的相關財務資料，並因應機場專營公司提出的要求，對《澳門國際機場整體發展規劃》報告作出了一些修改。

在開拓對外航線網絡方面，今年本澳吸引了 4 家外地航空企業分別開通台中、峴港、克拉克及釜山的定期或定期包機的航班服務。此外，原有的經營人新增了清邁的定期航線，而受本澳居民歡迎的東京的航班量也獲增加至每天 1 班，9 月亦剛開通了長沙的定期航班。

在完善航空法律制度方面，《航空意外及事故調查及航空安全資料保護法》獲立法會一般性通過。該法律訂明調查的權責，並為保密及懲罰性的安全資料報告系統建立法律框架。此外，規範對民用機場運作的監管的《機場合格審定》行政法規亦已實施，當中訂定了機場的運作條件，包括機場經營人的義務、機場使用者的義務及民航局的特別調查程序等。

為強化航空管理工作，於 2010 年開始籌建的《澳門安全方案》已進入第二階段工作，包括收集和評估航空企業的安全績效目標、與航空企業磋商互換資料等，進一步鞏固本澳航空安全監督的基礎。同時，“自願性事故報告系統”正在籌備當中，以擴大安全資料的收集。該系統是一個保密和非懲罰性的機制，期望藉此鼓勵業界機構和從業員向民航當局主動提交安全隱患的信息。

## 5.4. 海上航運

隨著港珠澳大橋人工島及澳門新城填海工程陸續展開，環澳門水域一帶的海上交通運輸流量大增。為有效提高水上交通的安全，我們對環澳門水域一帶的最新通航資訊、數據資料進行了整理及更新。此外，為提升應對區域突發海上事件的應急處理能力，特區政府在年中分別與內地和香港的海事部門，進行了一系列實戰操作演練，包括珠澳海上消防及防油污聯合演習、粵港澳三地海上聯合搜救演習等，大大提升三地共同應對突發事故的能力。

為改善目前內港水域水環境，保障澳門內港海區防洪排澇的安全，特區政府組成了跨部門小組開展“澳門內港水域水環境綜合整治方案研究”，結合內港海傍區城市規劃改造對濱海岸線調整的需求，擬訂不同的岸線輪廓調整及結構形式方案，並從多個技術層面探討實施的可行性。有關研究項目於第四季完成初步的研究報告。

自 2011 年 12 月 21 日起，特區政府直接負責外港客運碼頭的管理，為規範碼頭的運作及為公眾創造更好的出行環境，進行了一系列優化措施，包括新增多種語言指示牌、旅遊諮詢櫃台、旅客等候區及制訂旅客分流和緊急應變機制等，並於第 4 季開展“外港客運碼頭空間優化計劃”，逐步重整個碼頭商業空間的配置，為公眾提供更便捷的口岸服務。

隨著媽閣城市設計第三階段報告的完成，亦開展了海事博物館區發展規劃研究的籌備工作，規劃海事博物館的長遠可持續發展。同時，為保護及傳承正逐漸消失的澳門漁民社群內流傳的傳統文化，並利用現有的研究基礎，開展申報“朱大仙信俗”列入澳門非物質文化遺產名錄的籌備工作，預期於 2013 年正式啟動申請程序。

為協助傳統漁業探索新的發展方向，繼續透過系列扶助措施，於休漁期間舉辦了“休漁漁家樂”海上暢遊活動，廣受市民歡迎，航班由 2011 年的 35 個大幅增加至 80 個，另開辦了 36 個旅遊推廣專場供來澳旅客參與，藉著推動本澳傳統漁業文化，豐富旅遊元素，逐步為漁業開拓多元的發展空間。

## 六、環保及能源

### 6.1. 環境保護

2012 年，我們以改善空氣質素和完善廢棄物處理為兩大重點工作，並透過建立法制、制訂標準和持續教育等手段，逐步推進環境保護的工作。

《進口新汽車應遵守的尾氣排放標準的規定》行政法規於今年出台，從源頭控制高污染車輛進口本澳。對於在澳門行駛的在用車輛，亦完成了柴油車加裝尾氣微粒過濾裝置測試研究計劃，並根據研究結果制訂《澳門柴油車加裝尾氣後處理裝置的建議技術規範》，配合“環保與節能基金”計劃，資助本澳社團和企業加裝有關裝置。

此外，制訂了在用車輛的排放標準、相關檢驗制度及檢測方法的諮詢方案，開展引入及推廣環保車政策的研究，並完成了《車用無鉛汽油及輕柴油標準》的諮詢；在食肆油煙及其他固定空氣污染源方面，已開展有關標準及排放清單的研究，並完成“澳門碳減排策略與低碳發展框架研究”。

今年，我們繼續致力推動全澳實現“源頭減廢、資源回收”的環保目標，於新建成的公共房屋及出入境口岸設置資源垃圾分類回收設施，拓展回收網絡。此外，“城市清潔及垃圾收集清運服務”新營運服務合同的公開招標工作亦按序展開。

經公眾諮詢及收集社會意見後，今年編製了《澳門環境保護規劃（2010-2020）》諮詢總結報告及《澳門環境保護規劃（2010-2020）》諮詢意見彙編，並發佈了最終文本，以及於 2012 年下半年啟動了相關深化研究，以推進本澳首個環境規劃的落實。

此外，公佈了《構建環境影響評估制度的探索文本》意見徵集彙編，亦開展了構建環評制度的第二階段及相關配套工作，有效推動環評制度化的進程。

於 2012 年年底完成了“澳門沿岸水質整體性評價與改善策略”的研究工作，為將來有效地改善及保護沿岸水質奠定科學的基礎；此外，亦進一步推行環保建築，在公共工程中選取了合適試點並評估成效。

另一方面，各環保基礎設施的營運及保養服務繼續有序開展，路氹城生態保護區一區及二區的管理及保養服務之公開招標工作已完成；垃圾焚化中心舊廠房之尾氣處理系統升級及設備翻新工程的公開招標工作亦於第 4 季展開。

在提升澳門空氣質量標準上，各個空氣質量監測站已經安裝 PM2.5 設備，對全澳細懸浮粒子（PM2.5）進行監測，澳門空氣監測的元素已能配合世界衛生組織新的標準。同時，亦已開展對“揮發性有機化合物（VOC）”的監測。

## 6.2. 水資源管理

為推動全民節水目標，特區政府於鹹潮期間推出 2011 至 2012 年“全城節水回贈計劃”和“酒店節水計劃”，藉此推動居民、遊客、企業以至大型酒店積極節水。同時，委託本澳學術機構進行自來水價格機制成效追蹤調查，作為未來自來水價格機制及水價調整提供參考依據，並出版了《澳門水資源狀況報告 2011 / 2012》，讓社會各界適時了解本澳水資源環境的最新情況，進一步提升對保護水資源和節約用水的概念。縱使本澳社會和經濟發展保持高速增長，然而在社會各界的共同努力下，仍能有效抑制全澳用水增長勢頭，顯示節水措施漸見成效。

在水利建設方面，持續跟進和推動九澳水庫擴容及加固工程的前期工作。針對管網的漏損，亦實施多項有效的工程措施，令本澳的管網漏損率由 2011 年年初約 12.3% 降至目前約 8.8%，達至《澳門節水規劃大綱》設定的目標。

此外，今年底開展《澳門再生水發展總體規劃》的諮詢工作，為本澳制訂未來 10 年再生水應用發展的規劃做好準備。

### 6.3. 能源政策

為提升配電網絡的可靠性和穩定性，我們除加強配電網絡的維修保養和日常巡查外，還研究在舊區尋找合適地方安裝配電設施，適當調整和改造配電網絡，保障舊城區的供電。此外，已要求專營公司透過獨立第三方全面檢討現行檢修復電機制，正就報告內容進行分析，並按建議訂定相關工作計劃。

今年初，我們完成了《電費制度和電價釐訂》的公眾諮詢工作，在整理和分析所收集的意見後，將再次提出新的修訂方案，爭取 2013 年實施新的電費制度，重新釐訂電價。

今年 7 月，特區政府與南光天然氣有限公司簽訂為期 25 年的《天然氣分配公共服務批給合同》，正式啟動城市燃氣的管網工程建設，實現向住戶及商戶供氣踏出第一步。同時，天然氣巴士在年內試運行，待評估成效後研究擴大應用的可行性。

此外，按照天然氣市場發展的需要，適時制訂按客戶分類的城市管網價格制度，以及未來澳門城市燃氣管網發展藍圖。此外，在照顧市民大眾利益為前提下，將研究天然氣傳輸門站價格機制的可行性。

在完善法規的工作方面，已完成《公共高壓輸電網並網技術安全規章》草案的諮詢工作及文本修訂，今年底進入立法程序；《電力綱要法》和《電網運行導則》已展開草擬工作，為電力市場的上游開放作好準備。《高壓燃氣傳輸管路技術規章》於年初通過並生效，《燃料加注站的修建及營運規章》則爭取在年內完成立法。此外，《燃氣分配網技術規章》及《燃氣傳輸管路及分配網中安裝減壓站的技術規章》兩項法規草案將繼續進行諮詢及修訂工作。

為推廣和擴大可再生能源的應用，安裝在濠江花園三座社屋屋頂的太陽能光伏系統試驗項目已於今年 2 月投入運作。同時，完成了《太陽能光伏並網安全規章》草案諮詢及修改工作，爭取在年底進入立法程序。此外，計劃於年內開展光伏並網電價的研究。

“公共部門／機構能源效益及節約能源計劃”首次在 54 個部門內全面實施“能源管理機制”，首年的部門年度報告反映機制運作良好，不少部門自訂了節能目標。

在公共戶外照明方面，已完成補充 LED《公共戶外照明設計指引》的研究，並按有關研究內容制訂 LED 路燈和燈柱的規格，逐步安排 LED 路燈的更換工作。

## 七、電信、郵政和科技政策

### 7.1. 電信管理

為配合電信市場的全面開放，《核准在澳門特別行政區設置及經營固定公共電信網絡牌照的公開招標的特定規章》於 2012 年初公佈，並完成了開標及評審程序，現正展開發牌的相關工作。

“規管公共天線服務工作小組”承接去年的研究，繼續從不同層面深入分析及探討有關可行方案，並建議在《修改著作權及有關權利之制度》的修訂中加入對非法解密電視頻道的處罰，藉此理順現時在電視節目傳送方面的不規則情況，有關法例於今年 6 月 1 日生效。

為提升本地的競爭力，向市民和旅客提供更多元化和便利的電信服務，持續督促電信營運商將資源投放在較先進的科技上，透過 3G 技術來推動電信服務的進一步發展和應用。

另一方面，我們繼續推動本地資訊及通訊科技的發展，陸續增建及擴充“WiFi 任我行”服務地點，預計至今年底將有不少於 130 個服務地點投入服務。同時，為了鼓勵業界參與有關服務的發展，今年中推出了“WiFi 任我行”應用接入平台，進一步提升該項服務的使用，並為本地程式開發人員提供一個發揮創意的渠道。此外，就提升業界和相關領域人員對 IPv6 的認知和技能，計劃設置 IPv6 參考中心作為示範平台，展示 IPv6 的連接和應用的示範。

為推動域名登記及管理的發展，我們協調相關機構就引進中文域名的登記服務展開前期準備工作，包括制訂向互聯網名稱與數字地址分配機構（ICANN）提出澳門地區中文頂級域的授權申請所需文件，以及為配合其後相關服務的推出，制訂服務推出時間表、優先註冊期安排和域名登記條件等計劃。

此外，為配合本澳電信市場的全面開放，以及未來的電信匯流發展所需，我們正檢視《電信綱要法》的結構和適用範圍，並將作出相應的修訂和更新，以完善在全面競爭環境下的相關監管，預計今年下旬完成草擬有關修訂擬本並展開業界諮詢。

## 7.2. 郵政及科技

為建立一支高效的郵政工作隊伍，我們恆常定期為員工提供各類相關培訓及作出支援，力求發揮高度的團隊精神，以提升工作效率及服務的素質。同時，為使郵政服務更臻完善，持續優化郵政網絡及設施，拓展多元化的業務，鞏固對外關係及合作，充分發揮行業潛力。

為推動本澳的科技發展，《澳門科技發展現況調查》於今年1月完成，科技委員會轄下的科技策略與發展工作組已按實際情況，開展澳門科技發展策略研究的前期工作。

在科技合作方面，科學技術發展基金對兩家國家重點實驗室提供了第二期的建設經費資助，有關實驗室亦成立了學術委員會，現正按既定計劃發展。此外，我們在2011年底向科技部推薦的8位專家已全部通過審核，成功進入國家科技計劃專家庫，今年亦向國家科學技術獎勵工作辦公室推薦了20位本澳的專家進入國家科技獎勵專家庫，當中有14位專家成功入庫，尚有6位專家需待審核後再確定。

第一次澳門科學技術獎勵工作已完成評審工作，並在10月舉行頒獎典禮，而科技基金就國家科技獎勵方面推薦的項目已通過初評。至於推薦何梁

何利基金科學技術獎方面，分別推薦了一位科研人員申報“科學與技術進步獎”，以及兩位科研人員申報“科學與技術創新獎”。

此外，科技基金、科技部交流中心和生物中心、中藥質量研究國家重點實驗室（澳門科技大學及澳門大學）共同籌辦了首次在全國招生的“中藥質量鑑定技術研修班”，並取得了很好的效果，獲得廣泛和積極的評價。中國生物技術發展中心於4月訪澳期間，亦多方面了解到澳門中醫藥發展的情況，為日後兩地合作建立了基礎。

在科學技術普及工作方面，今年7月及8月分別舉行了以“科技與藝術”為主題的科技活動周暨科普成果展及神舟九號載人航天報告會。此外，亦繼續組織本澳師生前往內地參加教師科普考察團、學生科普夏令營，以及上海國際青少年科技博覽會。

## 第二部分

# 二零一三年施政方針

### 一、區域合作

推進區域合作能為澳門特區的未來奠定重要的發展空間與基礎，自《粵澳合作框架協議》簽訂以來，特區政府積極跟進，加強在口岸建設、交通對接、環境保護、能源利用、供水保障，以及共同編制區域規劃等範疇的合作，取得了良好的成果，為澳門打造“世界旅遊休閒中心”定位，配合國家十二·五規劃，提升居民綜合生活素質，為澳門持續發展創設了重要條件。

近年，為支持推動珠三角地區創設世界級城鎮群，打造環珠江口宜居灣區，配合建立粵澳產業升級發展的新平台，探索粵港澳合作新模式的示範區，實現澳珠互利共贏發展，我們積極參與及共同推進多項規劃研究，進一步深化區域互動合作。

#### 1.1. 落實環珠江口宜居灣區研究，探討成果可行性

粵港澳共同編制的《環珠江口宜居灣區建設重點行動計劃研究》，在公眾諮詢期間，三地專家學者和居民提供的寶貴建議，在吸納各方意見後對報告進行修訂。未來，澳門會繼續促進與粵港間的互利合作，共同探討《環珠江口宜居灣區建設重點行動計劃研究》落實的可行性。

#### 1.2. 充分利用合作平台，推動澳珠規劃編制

《澳珠協同發展規劃》涉及澳珠兩地的統籌規劃，粵澳及珠海市共同組成的規劃編制組已提交《澳珠協同發展規劃》初步報告，將繼續跟進後續工作。

《珠江口西岸地區發展規劃》旨在共同打造珠江口西岸都市區，發揮澳門“世界旅遊休閒中心”和區域商貿服務平台的作用，帶動珠三角地區產業轉型升級。規劃已如期開展調查及前期資料分析，將於年內完成編制。

未來協同發展的粵澳新通道、媽閣至灣仔河底行人隧道的規劃建設工作，將會借鑑有關的規劃編制，充分利用現有合作平台，推進相關工作，落實區域跨境合作項目。

### 1.3. 做好粵澳協調，落實口岸建設安排

#### 1.3.1. 粵澳新通道工程

2012年粵澳兩地宣佈建設粵澳新通道項目的構思，粵澳更緊密合作夥伴關係邁進更深層面。新通道項目初步規劃設有口岸通道、公交樞紐、商業會展配套設施、停車場、社會服務設施、輕軌站、公共房屋項目、經濟型酒店等，同時會配合整治鴨涌河污染的問題。項目涉及跨域性，特區政府將與粵方、中央相關部委保持緊密聯繫，提高協調溝通的能力，並會跟進各項前期研究，探討落實項目的各項細化安排。

在積極探討創新通關模式、完善北區的基建建設、改善北區的營商環境及居住環境等前提下，在新通道周邊地段進行系列建設，構建集通關設施、會展中心、商住大樓、社會設施、交通配套設施、政府辦公大樓及旅遊配套設施等的綜合體建築，首階段主要搬遷地段內的原南粵批發市場至跨境工業區澳門園區，預計於2012年完成圖則設計工作，於2013年第一季至2014年第4季進行施工。緊接續的工作包括聯檢大樓及會展中心綜合體、公共房屋及社會設施等。

特區政府希望透過此項目，改變北區發展相對滯後的現狀，尤其帶動西面的青洲、筷子基，東面的台山、關閘、以至祐漢及黑沙環一帶的民生與經濟發展，增加生態綠化空間，整體提升澳門半島北部居民的生活質素、營商環境，讓澳門北區居民分享合作成果。

#### 1.3.2. 港珠澳大橋人工島澳門口岸

澳門口岸管理區的整體佈局、道路及基礎建設的初步概念設計已完成。為有效制訂珠、澳口岸車流互通的方案，澳方已建議盡快安排各方的設計單

位進行工作會議制訂合適方案，再供各方商討。至於珠、澳人流互通方面，基於珠澳口岸同島設置的獨立性，珠澳雙方就口岸銜接及便利互通等問題上進行了充分溝通及積極的協調，務求做好口岸管理佈局與設施對接的工作。

## 1.4. 落實跨境交通措施，便利粵澳兩地往來

澳門作為珠三角區域的一份子，跨境交通網絡起著內聯拓外的重要作用，完善的跨境交通基礎設施能促進地區的可持續發展。

### 1.4.1. 陸路跨境

因應港珠澳大橋項目粵港澳三地組成的“港珠澳大橋跨界通行政策研究協調小組”，2013年繼續在港珠澳大橋跨界車輛配額制度、交通運輸組織、車輛通行費、司法管轄制度、駕駛人資格、車輛牌照、保險賠償制度、交通維護管理及大橋應急措施等項目規管制訂建議，爭取在2013年完成大橋過境車輛規管政策方案。

有關實行雙方便利換領小型汽車駕駛證的項目，爭取於短期內達成共識並簽署互惠協議。隨著協議的生效，將同時認可內地小型汽車駕駛證駕駛資格，有關便利駕車措施，將給予《國際道路交通公約》締約成員所享有的駕駛待遇，創造了更優惠的駕駛條件，進一步體現粵澳兩地更緊密的合作關係。未來將會加大力度，宣傳粵澳兩地交通法則的差異，特別是道路標誌、標線及車輛行駛方向，避免因不熟習路面情況而構成危險，影響本澳的交通安全環境。

至於“探索一次性臨時過境車輛管理”及“制訂並實施澳門機動車進出橫琴（僅限在橫琴行駛）的管理規定”，將按照《粵澳合作框架協議》繼續直接與相關內地單位對口聯繫，尋求粵澳雙方共識，共同制訂實質業務操作辦法；技術方面，繼續就現有之技術模式及經驗作基礎，對本澳引入相關技術之需求及限制作評估，以研究一套適合本澳使用的相關系統。

### 1.4.2. 推動區域軌道對接，緊密聯絡區域交通網絡

面對未來本澳經濟的發展，加上各項大型建設陸續上馬，如粵澳新通道、新城填海 A 區、港珠澳大橋人工島、氹仔新客運碼頭，以及第四條跨海通道等規劃，陸路交通將迎來新的挑戰。為此，在配合“公交優先”陸路交通政策的大前提下，2013 年將繼續推進澳氹東軸線、輕軌系統與新通道的連接、以及區域軌道對接總體規劃等研究工作。同時，將加緊與廣東方面保持緊密溝通協作，進一步探討廣珠城際軌道交通與本澳輕軌系統對接的可行性方案，從而建設更完善的區域交通網絡，加強澳門與區域的緊密相連，構建軌道交通成為未來區域交通出行的主要“綠色交通工具”，為居民及旅客提供更佳的公共交通運輸條件。

### 1.5. 積極推進水利建設，完善供水應急措施

展望 2013 年，粵澳雙方將在 2012 年的工作基礎上推動各項水利建設合作。我們將繼續與內地水利部門保持緊密溝通，積極跟進工程的進展和澳方援建的各個項目，包括庫區移民安置、水土保持及環境治理等工作的落實，共同推動大藤峽水利樞紐的工程建設。第四條對澳供水管道方面，待獲批覆立項後，粵澳雙方將進一步推進有關工程項目的可行性研究報告等相關的工作。

此外，按照《澳門供水安全應急預案》，特區政府與內地保持緊密協作，共同應對及預防供水安全的突發事故。我們會密切關注澳、珠、中、江等城市供水水源一體化銜接的進展，配合粵方將“第二期西水東調工程”融合於澳、珠、中、江等城市供水水源一體化計劃的方案。

### 1.6. 融入區域空氣質量監測網絡，確保能源供應穩定

打造大珠三角地區優質生活圈的願景，加強大氣環境綜合治理是當中的重要部份之一。在逐步實現粵澳空氣監測網絡的數據連接的基礎上，2013 年將於澳門選擇一空氣監測站，加入“粵港珠江三角洲區域空氣質量網絡”，為加強區域大氣環境綜合治理提供科學基礎，實現區域大氣環境污染聯防聯治的目標。

為確保能源供應長遠安全和穩定，繼 2012 年投運連接澳門和橫琴的第二條 220 千伏輸電通道的兩回線路，2013 年將繼續按照粵澳輸電規劃，根據兩地最新情況，對輸電規劃進行滾動修編，並按修編結果，推進兩地輸電基礎設施的建設，加強電網聯網能力，包括在 2015 年前增加第二條 220 千伏輸電通道的第三回線路、完成珠海的 500 千伏加林輸變電工程及其配套線路工程等，以進一步提升兩地的聯網能力。在天然氣方面，跟進有關加快高欄港 LNG 項目建設，擴大南海天然氣就近向橫琴和澳門供氣的工作，並開展研究與廣東天然氣主幹網連通。

## 二、城市規劃

我們積極推動本澳與周邊區域的融合的同時，亦沒有忽略到與本澳社會發展、居民生活素質息息相關的各種城市規劃工作。

### 2.1. 跟進《城市規劃法》立法工作，落實新城規劃方案

《城市規劃法》草案及配套法規構思進行公開諮詢後，完成了民意分析及展開相關草案修訂，並交立法會審議。待草案通過後，將爭取盡快落實《城市規劃法》及其配套法規，作為引導城市空間發展及實施城市規劃的法定依據，體現特區政府有效管理城市發展的決心。

在積極推進《城市規劃法》立法工作的同時，我們亦抓緊《新城區總體規劃》方案編制工作，於 2012 年第 4 季進行第三階段的諮詢，聽取廣大市民的意見。有關新城填海規劃工作的歷程，經過概念、草案和方案三個規劃階段的公眾諮詢後，於 2013 年將加緊進行意見整理，並會作適當吸納調整，以期落實經凝聚民智、達成社會共識的新城填海規劃方案。此外，在總體規劃的基礎上，逐步制訂各項分區詳細規劃，確保新城規劃建設有序開展與落實。

### 2.2. 開展小區規劃，提升舊區活力

為了配合城市的急速發展，更好地回應社會訴求，我們於 2012 年積極開展了各項小區、舊區規劃和重點項目研究，藉以改善本澳社區環境，提升居

民的綜合生活素質和城市形象。2013 年，並將結合已開展的北區調研工作，針對居民提出之建議，優化北區的規劃及重整。

### 2.2.1. 世遺核心區（大三巴）整體規劃

大三巴作為本澳歷史城區及旅遊文化之核心，包含了旅遊景點及居住區的不同元素，為更好地發揮大三巴的歷史文化優勢，把大三巴南軸的旅遊價值延伸到東、西軸兩個片區，並藉此支持歷史文物保護、地區產業多元化、改善民生及營商環境，創造多元文化旅遊的特性，我們積極作出了跟進評估，“西軸”部分已委託顧問公司開展研究，並於 2012 年 3 月提交了初步報告，而“東軸”部份則由規劃部門內部執行研究，現階段正跟進報告框架的商議和編制工作。

### 2.2.2. 媽閣區總體城市設計

特區政府透過推動研究媽閣區總體城市的設計，藉此開通媽閣區全新的世遺景觀門戶，促進內港一帶的營商環境，改善區內交通，吸引人流匯集，為舊區發展注入動力，鞏固休閒中心的定位。

媽閣區總體城市設計項目涉及層面廣泛，跨部門工作小組和顧問公司正就輕軌、交通路網、文化和旅遊等不同課題作深入研究，預計於今年起逐步有條件地落實各項具體工作，包括：開展第一階段的輕軌及交通樞紐站興建工作，以及其他商業配套設施的工作。此外，還會跟進媽閣及海事博物館區的深化研究工作。

### 2.2.3. 阿婆井及鄭家大屋周邊空間活化利用研究

為發掘舊城區的文化底蘊，更好地進行活化利用，保育具歷史價值的建築物，提升城市空間與環境吸引力，我們展開了阿婆井及鄭家大屋周邊空間活化利用研究。將根據研究成果對區內的社區及旅遊資源重新整合，優化公共空間品質，以及串連該區周邊景點，逐步落實活化之計劃，提升區內生命力。

另一方面，內港水患多年來備受社會關注，為進行有序的整治，成立跨部門專案小組開展整體性的研究，梳理內港面對的綜合複雜問題，透過統籌各項專業技術領域，擬訂整體執行策略，提出規劃願景，進行公眾諮詢及專家論證，探討治理內港區域水患的可行方案。

#### 2.2.4. 路環舊市區船人街及荔枝碗船廠規劃研究

我們開展的路環舊市區船人街西側重整規劃研究，以原區安置及原使用者優先租用為原則，吸引創意產業者進駐，透過政府主導及民間配合，希望達到推動路環舊市區發展與保育並重的活化目標，傳承澳門漁村文化。同時，將繼續推進規劃研究及收集民意工作，結合《優化路環舊市區可行性研究》所制訂的路環區發展方向，利用路環潛藏豐富的旅遊資源，完善周邊的旅遊設施，將荔枝碗打造成一個集工業遺產和文化傳承的多元化的特色小區，改善及提升居民生活質素及展現昔日澳門工業光輝，推動路環舊市區的社會經濟發展。

#### 2.2.5. 氹仔舊市區土地批給申請計劃

為協助氹仔舊城區居民維修樓宇，改善營商環境，藉以推動旅遊發展，同時為處理該區住屋問題創造有利條件，我們推出氹仔舊市區土地批給申請計劃。該計劃參照路環市區活化方案，在符合城市規劃、相關部門的要求，以及所有現行建築條例的前提下，讓於特區政府成立前已持續居住在氹仔舊城區而未依法取得土地使用權的居民，透過土地批給，取得繼續在原址居住或商住的權利，同時亦藉此達致活化氹仔舊市區及保護舊城區現有風貌的效果。

### 三、土地管理

澳門的發展步伐在經濟走向適度多元的願景當中現出生機，然而，前瞻性的發展規劃研究需要土地資源的支持，集約利用、功能分配、土地維護與法律規範是妥善管理的最佳方法。

### 3.1. 推進《土地法》修訂工作，加強批地合同履約監管

《土地法》的修訂草案經法務部門研究、分析和修訂後，可望於今年底送交立法會審議。為配合有關修訂，已同步展開《土地法》相關配套法例檢討與修訂的研究工作。2013 年將繼續加緊相關工作。至於利用權價金及地租、土地委員會的組成及職能的修訂建議，亦將進入條文化的修訂階段。

為堅持土地得以充分利用、達致合理分配的原則，我們將繼續探究和推出有助加強土地管理的措施。當中，為了令承批人按照合同規定在指定期限內對批地進行發展利用，減少承批人將土地延誤發展的機會，於 2012 年藉著修改批地合同的機會，在新批地合同內加大對不按期發展土地之罰則，最高罰款更達溢價金的 15%。2013 年，我們將繼續在修改土地合同或新訂的土地合同上新增有關處罰條款。

此外，我們亦積極構建跨部門的監管平台，進一步加強對土地承批人履行合同的監管。有關監管平台不僅構建在工務部門的內部工作溝通，同時通聯與其他部門的跨部門聯繫，透過相互間的訊息交流，有助土地管理部門能緊密跟縱承批人的履約進度。

### 3.2. 深化土地分類研究，強化地籍信息透明

為了更好地掌握土地資源的分類，我們已委託專業團體，在 2010 年進行的《澳門土地用途分類研究》的基礎上展開研究，並選取了新城填海 A 區、青洲區和媽閣區作為研究的實驗區域。研究團隊將於 2013 年 4 月完成填海 A 區和青洲區的現場勘察以及資料搜集的工作，預計明年第 2 季度提交初步內容。

另一方面，我們亦持續拓展“地籍資訊網”內容，逐步上載特區成立前批示內之“地役及其他負擔”，以及上載樓宇項目和樓花工程及銷售資料等，進一步發揮土地、規劃和樓宇資料一站式資訊平台的功能，為土地和環境管理提供科學化決策支援。此外，將不斷完善遙感影像處理技術，支援土地科學分析及監察的工作。針對近年填海地區面積不斷擴大，為更有效率地掌

握及分析填海區內土地的沉降情況，我們持續收集遙感數據及利用衛星遙感 InSAR 技術，精準監測澳門土地沉降。同時，亦將研究國內構建中的北斗衛星系統及歐洲太空總署開發中的伽利略（Galileo）衛星定位系統於本澳接收的可行性，進一步優化本澳衛星定位技術應用普及使用。

## 四、城市建設

為理順城市建設的管理工作，我們繼續透過完善都市建築法例、構建監管制度，促進城市管理工作的。

### 4.1. 繼續打擊僭建，減少城市隱患

居民的安居樂業，離不開居所的良好保養和維護。僭建和忽略對樓宇的定期維修，均大大影響生活環境，甚至降低生活素質。

逐步清理歷史遺留的僭建問題，以及鼓勵居民關注自住樓宇維修，是一項長遠和艱巨的工作。我們將認真分析成因，建立機制解決僭建問題，尤其是對於新增、翻新、影響結構安全、妨礙公共衛生或消防安全等僭建行為繼續優先予以打擊，確保公眾安全。對於同座大廈在相若時間出現的新建僭建物則繼續以批量式優先處理，提升處理效率。

隨著市民的守法意識逐步加強，2013 年將繼續加強向市民宣傳《樓宇防盜及安全設施指引》，並會透過資助方式，鼓勵違法人自行清拆僭建物，期望繼續以多種手段逐步解決僭建問題，為市民創造更好的居住環境，改善鄰里關係。

### 4.2. 完善監察殘危樓機制，保障公眾安全

我們除了持續關注和加大力度處理僭建物外，如何提升居民關注對自住居所及所居住樓宇的保養和維修也是明年重要工作之一。綜觀本澳樓宇的狀況，鋼筋混凝土結構的低層樓宇失修問題逐步浮現，並開始對公眾安全構成潛在的威脅。

為此，2013 年將繼續完善監察樓宇狀況的機制，正在修訂中的《都市建築法律制度》及《都市建築法律制度的行政性質規範》將會引入更有效推動樓宇維修的條文，從多方面推動居民為自身樓宇作定期維修保養，保持樓宇處於較佳的可使用狀態，避免因樓宇失修對居民人身安全造成潛在威脅或傷害。此外，將設立殘危樓宇處理系統，全流程追蹤個案，並研究展開全澳殘危樓宇的普查工作。

### 4.3. 完善審批流程，強化驗樓機制

城市建設用地在過去十年快速增長，對專責私人發展項目審批的工務部門而言，工作上帶來了一定壓力，我們將會審時度勢，對每個環節包括從內部行政效率、業界遞交工程計劃的質量、以至諮詢部門回覆的時間，作出檢討和調整。因此，2013 年會繼續建立公開、透明的工作制度，公開更多審批準則，以更透明的方式協助業界製作更具質量的工程計劃。在“建築、擴建工程計劃審批準則及行政程序指引”基礎上，將推出“建築工程各類專業計劃編制指引”，指引內將羅列各專業計劃的編制要求、注意事項及常見犯錯的情況，進一步減少業界遞交計劃有錯漏而需要重新審批的機會。在行政效率方面，將進一步優化電腦追蹤系統，以及擴大部門之間的溝通平台，完善整個審批的流程。

與此同時，為了令建成的私人樓宇能盡快投放市場，我們將在 2013 年強化驗樓委員會和業界的溝通機制，在每次竣工驗收日之後，要求驗樓委員會、承建商、業主及指導工程師必須在指定時間內舉行會議，跟進驗收日所發現的問題，訂出改善措施；再配合明年推出的“建築、擴建工程竣工檢驗準則”，令業界更清晰驗收的行政和技術要求，避免在工程竣工後才發現問題而需時補救。

### 4.4. 建立專業認證註冊制度，提升專業人員素質

隨著社會的急速發展，有需要建立建築和城市規劃範疇專業資格及執行職務註冊的制度，提升專業人士在相關工作領域的專業性。經分析研究及諮

詢意見後，我們制訂了《建築及城市規劃範疇內的認可、登記、註冊和執業資格制度》，將繼續跟進有關法規的立法工作，完善有關法律制度。我們希望藉相關法律制度，為建築師、景觀建築師、城市規劃師、各類專業工程師提供更佳的培訓、考核與認可條件，讓相關建築範疇的專業能與國際接軌，從另一方面確保建築工程的質量，促進建築業界的可持續發展。

#### 4.5. 關注機電系統設施，建立監管制度指引

因應社會發展所需，我們也關注到機電設施的使用安全和監管需要。現時，機電監管工作涉及多個政府部門，隨著不同類型及規模的機電系統和設施引進澳門，政府於2012年成立了跨部門的“完善現有機電設施監管的跨部門工作小組”。小組隨即展開對現有機電設備的監管制度研究，並完成了設立《澳門特種機械及機電設備質量監管制度》的方向性計劃報告，當中提出四個方向的監管策略：訂定及推行對有關特種機械及機電設備監管指引；設立中央管理系統數據庫；研究相關工程單位登記、從業人員培訓及考核；就設立專屬部門及相關法律進行研究工作。

在法律制訂尚未完成前，小組將持續跟進有關工作，當中包括推出相關指引，就機電設備的設計、製造、檢測、驗收及完成後的維修保養各個階段制訂行政監管制度和技術標準；更會推出基準性維修項目，規範和保障基本安全條件，也讓業界能有所依循，促進良性競爭。

#### 4.6. 公共工程

本澳的居住及流動人口正隨著社會發展而持續增長，對城市各項基建設施的需求日益增強，對有關設施質素的要求也有所提升，為本澳公共工程帶來了挑戰與機遇。同時，面對與鄰近地區更緊密的合作與交流，澳門的城市基建，尤其在口岸建設及道路網絡方面，更須在滿足居民使用的前提下，與區域進行有機銜接，以避免出現本澳在區域交通上處於邊緣化的局面。

#### 4.6.1. 配合急速城市發展，加快構建骨幹跨區通道

隨著港珠澳大橋開始建設和澳氹新城 A 區及 E 區填海工程於年內動工，為配合區域交通協調發展，完善填海新區基礎設施建設，我們已開展澳氹第四條跨海通道及 A、B 區海底隧道的可行性研究，落實交通中遠期規劃佈局，加快建成“雙環雙軸”交通網絡。此外，連接九澳與路氹城東面的九澳隧道工程亦已啟動，建成後將毋須再繞道九澳堤霸道路、九澳聖母馬路、九澳高頂馬路、路氹連貫公路等道路，大大縮短九澳居民出行時間，有效分流現有道路交通負荷。

另一方面，考慮到氹仔和路環東部地區大部份的交通集中在機場對開路段，且路程較迂迴，加上隨著氹仔北安碼頭投入使用、E 區新城區的發展及第四條跨海通道開通後，預期鄰近機場一帶道路網將形成新的交通樽頸。為此，我們計劃開闢大潭山隧道，該隧道計劃採用南北對接設計，南起機場大馬路科技大學段，北面出入口設於北安新填海區，屆時將連通未來第四條跨海通道，直達新城填海 A 區。

#### 4.6.2. 改善澳門城區步行環境，構建行人步行系統

優化道路網絡及構建無障礙的步行系統，是特區政府在公共建設方面的重點工作之一。改善及優化居民的出行環境，也是政府近年致力達到的目標，這些工作包括開闢及貫通道路、架設行人天橋及在現有天橋上加裝無障礙設施，以及美化街道和重鋪路面等，目前各項工程相繼開展，部分已經完成，取得了初步成效。2013 年，我們將在過去的基礎上，進一步完善道路網絡及深化構建無障礙環境，務求配合政府的整體交通規劃，締造一個安全、舒適而又便捷的出行環境。

在澳門半島的無障礙步行系統，將以羅理基博士大馬路／焯公亭的升降機、行人天橋及行人隧道組群為主軸，串連新口岸區及松山至中區各個步行系統，透過天橋、隧道、升降機和扶手電梯等靈活組合，在新口岸區至中區建立起一條便捷的步行系統，縮短居民來往兩區之間的時間與距離。其中，2012 年已動工的工程包括在金蓮花廣場及世貿中心前的行人隧道、以及水坑尾行人天橋加裝升降機，方便殘障人士外及長者使用。

此外，配合於年前啟用的羅理基博士大馬路行人天橋，日後居民可由新口岸區，經天橋步行橫越羅理基博士大馬路，使用正陸續展開工程的羅理基博士大馬路／焯公亭步行系統群組，經隧道抵達松山或若憲馬路，沿羅憲新街計劃興建的自動步行系統，到達雀仔園區以至水坑尾使用正在加裝升降機的行人天橋。有關無障礙系統不但可改變中區與新口岸區步行路徑單一及距離遠的現況，亦充分考慮到殘障人士及長者的無障礙通行，配合特區政府“以人為本”的施政理念。

另一方面，為配合望廈社屋的落成，政府未來將進行一系列措施，改善望廈區及慕拉士大馬路一帶的交通狀況，進一步新闢和完善路網，疏導將增加的交通流量，改善北區的交通佈局。

#### 4.6.3. 配合路氹城市發展，優化路網和過路設施

因應近年離島的不斷發展，交通流量亦持續增加，尤其是隨著路氹連貫公路金光大道綜合旅遊項目不斷深化發展，加上鄰近周邊多個經屋項目相繼落成和入伙，確有需要完善周邊路網和設置配套的過路設施，以配合人流和車流的不斷上升。

為提高行人及車輛出行的便利性及安全性，繼去年望德聖母灣步行系統落成啟用後，2013年我們計劃於路氹連貫公路圓形地建造一座環形行人天橋，貫穿多個相鄰的地段，讓行人舒適、安全地到達目的地，同時加強該區佈局的緊湊性和整體性。

為優化氹仔小潭山瞭望台周邊的公共空間環境，讓居民及旅客可更便捷使用小潭山的設施，我們計劃建造以升降機為主的垂直運輸系統，連結七潭公路上的小潭山浮雕及蘇利安圓形地原峰景餐廳旁的山邊，有關工程預計可於2013年第2季展開。

隨著TN27地段湖畔大廈經屋的建成，預期未來該區將增加大量人口，勢必對周邊原有道路形成壓力，為此，我們早已作出準備，透過開闢臨時道路、改造原有道路及增建步行系統等方式，紓緩可以預見的交通壓力。

作為湖畔大廈居民出口處及分流車輛進入氹仔舊區和路氹城的重要節點，亞利雅架圓形地的交通將越來越繁忙，有見及此，我們將建立人車分流系統，建造連接美副將馬路及奧林匹克大馬路的行車立體通道，在迴旋處位置興建有五處落腳點的行人天橋，保障行人過路安全，紓緩行車道路擠塞的情況。同時，配合2012年已增建的三條臨時道路，分別連接亞利雅架圓形地、孫逸仙博士圓形地及徐日昇寅公馬路，有效疏導湖畔大廈居民遷入後出現的龐大交通流量。

此外，高勵雅馬路行人天橋及氹仔美副將馬路行人天橋已於2012年動工興建，配合亞利雅架圓形地行人天橋及正在展開的、位於司徒澤雄神父馬路的“優化步行環境串聯旅遊景點”規劃，將與龍環葡韻及望德聖母灣大馬路步行系統工程相連接，貫通了路氹城與舊城區一帶之步行路段，為區內居民及遊客提供一條舒適便捷的行人連接步道。

#### 4.6.4. 配合城市發展，持續進行城市建設工程

除了完善本澳內部的陸路交通外，隨著澳門對外交流日益頻繁，對外的交通基礎設施必須有所提升。於2013年，氹仔新客運碼頭將會落成，外港碼頭亦將進行翻新優化，包括將現時商業及服務區域重新佈置，擴大出入境大堂公眾區域，提高行李運輸系統的輸送效率，對碼頭進行外圍的翻新等，有助進一步提升接待能力，提供舒適的服務環境，配合澳門成為“世界旅遊休閒中心”的目標，在區內保持良好的競爭能力。

此外，多項涉及民生的公共建設項目亦會相繼完成及展開。其中，將興建氹仔松樹尾社區中心，並發展成附設配套停車場的綜合社區中心，為優化氹仔舊城區生活條件及提升居民生活質素的主要項目。工程預計在2012年第四季招標，2013年動工興建。

考慮到氹仔、路氹以及路環的居住人口上升，商業和旅遊活動日趨頻繁，為解決離島區重大設施的即時救援工作，計劃興建消防局路環緊急救援中心行動站，設計可配合600人運作使用，設有緊急救護訓練場、大型災難協調指揮中心、車輛及人員清洗消毒中心等設施，工程設計正進入方案初研階段。

#### 4.7. 落實推出工務局服務中心，快速回應市民訴求

為持續優化對外服務，強化溝通功能，加快回應市民的查詢和投訴個案，我們在 2012 年積極推進“工務局服務中心”的籌建工作，落實制訂市民反映意見的快速回應機制。前期準備包括訂定中心的功能、運作模式、系統流程等結構框架，妥善建設“綜合接待服務系統”，中心預計於 2013 年投入運作。

### 五、房屋政策

2013 年，公共房屋輪候家團將陸續遷入獲分配的單位，公共房屋計劃落實供應體現了“居有所所、安居樂業”的房屋政策目標。

居民的住屋情況是特區政府長期及持續關注的民生要點，在萬九公屋供應計劃實行進程的同時，政府開展了公共房屋供應的相關工作。在參考《公共房屋發展策略（2011-2020）》諮詢工作成果的基礎上，2013 年將制訂公共房屋發展的相關策略及措施。此外，在政策決議層面上將開展新一輪的公共房屋供應計劃，以紓緩居民的住房問題，同步增加本澳住宅單位供應量。

#### 5.1. 配合社會發展狀況，適時供應公共房屋

提高公共房屋供應成效及土地使用功能，保證居住素質及區內整體生態平衡是公屋設計所遵循的守則。公共房屋規劃及設計與公屋供應成效有直接的關係，設計的前期工作需要參考土地面積及所在位置，經研究分析訂定單位類型、公共設施配套及其他相關事項。繼萬九公共房屋落實供應，公共房屋供應計劃進入下一階段，按現有土地儲備預計可提供 6,000 多個公屋單位，當中青洲坊第一、二地段公屋建造工程已於今年 7 月開標，項目由 5 幢樓高 35 層的群樓組成，可提供 2,356 個經濟房屋住宅單位。此外，正在規劃中的三個公共房屋項目包括筷子基 E 及 F 地段、筷子基北灣 L4 及 L5 地段、氹仔東北馬路地段，這四個項目估計合共提供約 4,000 個公共房屋單位，爭取在 2015 年建成。

為低收入及居住有困難的家團提供社會房屋是公共房屋供應的主要措施，為入住家團解決居住問題的同時，紓緩整體房屋需求狀況。2013 年，預計建成及可安排入住的社會房屋單位超過 5,000 個單位，輪候家團進入上樓高峰期，按輪候次序，我們將有序編排社屋輪候家團入住獲分配單位。

另一方面，社會房屋分配過程中所收集的資料，有助政府分析社會房屋實質需求狀況，結合可供應量及完成時間判斷，在 2013 年第一季將開展新一期的社會房屋申請工作。經濟房屋方面，明年將針對萬九公屋計劃剩餘的一房一廳單位開展新一輪的經濟房屋申請。

## 5.2. 重視公眾參與，提升公共房屋供應成效

隨著公共房屋數量增加及入住居民數量上升，公共房屋應用狀況、配套設施及其他服務跟進評估分析有重要的作用。我們非常重視公共房屋供應的目標成效及政策的公眾認受性，期望居民參與並提供意見及建議，需要強化與廣大居民溝通的互動機制。

為此，繼續發揮公共房屋事務委員會的平台功能，當擬訂重大的公共房屋事務工作計劃，政府向委員會解釋制訂計劃的目的及內容，聽取來自不同界別委員的意見及建議，完善計劃的相關內容。來年將考慮強化公共房屋事務委員會的職能，支持委員會開展針對性的公屋發展研究計劃。

## 5.3. 完善公共房屋發展策略，制訂長遠規劃方案

在已落實的公共房屋供應計劃基礎上，我們制訂了具前瞻性的中、長期公共房屋發展策略。在政策目標的指引下提出了 13 項建議，包括建立土地儲備、發展基金、供應及分配方式、與私人房地產市場協調發展等的政策措施。

在進行《公共房屋發展策略》諮詢期間，我們收集了廣泛的意見及建議，以此作為分析依據和參考，進一步確立未來公共房屋政策的發展策略及各項措施，更好發揮公共房屋的功能及協助有實際需要的家庭解決住屋問題。

## 5.4. 貫徹執行政策措施，完善房地產市場發展環境

保障各方參與者的合法權益，完善房地產市場發展環境是房屋政策的恆久目標。自成立“促進房地產市場可持續發展工作小組”以來，政府推出各項長期及短期的政策措施。《關於移轉居住用途不動產的特別印花稅》實施後，對遏止房地產市場短期炒賣活動起到一定成效，在2012年，上述政策更將適用範圍擴闊至商舖、寫字樓及車位。

2013年，我們繼續貫徹執行已實行的各項措施，跟進各項既定的計劃方案及開展新的工作，就有關措施執行狀況與房地產市場運作的關係作更深入的研究分析，適時作出檢討，有需要時調整或增加相應的對策。

《房地產中介業務法》規範不動產交易程序，保障交易穩定性、安全性及高透明度，為保證房地產交易各方參與者的權益，促進有關行業健康發展提供扎實的法律依據。配合法律執行，2013年將開展一系列的工作，包括對從業人員的專業水平考核，向房地產中介人及房地產經紀進行發牌及監察工作。同時，將透過不同渠道，全方位展開廣泛的宣傳及推廣工作，讓相關業界、參與人士及市民知悉法律所賦予的權利和義務，清晰了解條文內容及各項規則。

《承諾轉讓在建樓宇的法律制度》填補了現時樓宇買賣制度的不足，完善了相關的法律體系為法案獲細則性通過後，能及時提供實行的人力和物力做好各項準備工作。

## 5.5. 籌建樓宇管理服務中心，完善樓宇管理法例

2013年，經濟房屋住戶將陸續安排上樓，為保證樓宇管理服務到位，將加強樓宇管理服務的工作，做好監管與協調。此外，政府計劃推動樓宇管理服務社區化，將於氹仔經濟房屋湖畔大廈內籌建樓宇管理服務中心，為區內居民提供樓宇管理資訊，了解樓宇管理事務的各項守則。

為改善澳門樓宇管理狀況，釐清物業管理權責，從源頭解決問題，承接2012年所開展的工作，配合對《民法典》內分層所有權制度，尤其是對大廈管理委員會實行登記制度的修訂作研究。考慮到有關修改將延伸至經濟房屋的物業管理，透過專家小組同步開展對規範經濟房屋物業管理法例的研究及修訂。同時，繼續推動樓宇業權人透過樓宇管理仲裁中心的調解與仲裁，解決樓宇管理事務的爭議。

另一方面，繼續跟進《從事分層建築物管理業務及管理員職業的法律制度》的立法工作。按法律規定，管理服務人員需要進行職業培訓及符合相關的條件，房屋局負責對管理公司及管理員的資格進行審核、監管及發牌。隨著法例出台，將有助提升樓宇管理服務專業化，逐步完善本澳的樓宇管理事務，優化樓宇管理市場，從而提高居民的居住素質，減少業主與管理公司之間的糾紛。

## 5.6. 強化樓宇維修工作，改善居住環境素質

樓宇的適時維修和保養是保證居住素質的重要工作，自2007年設立了《樓宇維修基金》，並逐步推出多項資助計劃，包括“樓宇維修無息貸款計劃”、“樓宇維修資助計劃”、“樓宇管理資助計劃”、“低層樓宇共同設施維修臨時資助計劃”及“樓宇維修方案支援計劃”。各項計劃以不同的方式和各自資助的範疇協助和推動業主落實樓宇維修和保養。

參考《樓宇維修基金》各項資助計劃的歷年資料及審核運作成效，結合專項研究計劃的研究成果分析，在2013年，我們將對各計劃項目及其內容作出調整，務求資助金額運用達致最大效益。樓宇僭建物破壞原有建築物結構，影響其他住戶生活，亦為公共安全帶來潛在隱患。考慮到樓宇僭建物は歷史存在的問題，將推出“僭建物自願清拆資助計劃”，以資助的方式鼓勵業主自行清拆樓宇僭建物，改善整體居住環境素質。

2013年，持續通過不同層面的普及宣傳，推廣樓宇管理事務工作，加深市民對樓宇維修保養的認知。另一方面，繼續發揮“樓宇滲漏水聯合處理中心”功能，協助及解決樓宇共同設施的滲漏問題。

## 六、陸路交通政策

為達致把澳門打造成為居民宜行、旅客宜遊的綠色交通城市的目標，2013 年將秉持“公交優先”的核心理念，致力完善公共交通網絡，優化道路通行環境，提升公交服務水平，便利居民的出行。

### 6.1. 規劃調整公交線網，貫徹推動綠色出行

《澳門陸路整體交通運輸政策（2010-2020）》，提出以“一核兩面三圈”為理念和以“公交優先”為核心的整體交通政策，改善交通設施建設和提升公交服務質素將成為首要任務。在 2012 年的首個階段性規劃年限，重整了公交系統和改善相關措施。2013 年因應各項大型設施相繼動工，尤其輕軌項目的全面鋪開，以及多個公屋、天橋、行人隧道的興建，可以預見澳門將面對嚴峻的交通局面，對居民的出行必定構成不同程度的影響。為此，將透過跨部門的緊密合作，從交通配套、公交調道、施工安排等多方面造好協調工作；同時，針對可能出現的突發事件設立快速回應機制，以保障居民的出行為首要任務。

在完善公共交通網絡、構建無縫整合的巴士服務的同時，將逐步開發新的元素。為優化巴士服務，將分階段建立幹線與支線層級劃分的巴士路線網絡，因應公眾需求及道路環境配置車型及班次頻率，並透過轉乘銜接澳門各區，擴大路線覆蓋範圍，提高整體線網的效率及效能；核心理念是透過減少路線的轉向與彎繞，並適度減少中途停靠站，以提高巴士的周轉效能。

隨著石排灣公屋群的落成與啟用，意味著公交服務的覆蓋面將向離島延伸。都市化規劃已預留空間設置大型巴士站場及停泊車設施，配合區內發展提供對外巴士服務及相對應的交通配套設施。為有效疏導往返澳門與離島之人流，將研究設置往來石排灣及澳大橫琴校區，至中南區的公交快速通道，優先局部調整公交線網，減少中心區線路重覆，逐步建成以快速線網為骨架，一般線網為基礎，分支線網為補充的分級公共交通網路，從而系統落實增闢連繫有關區域與大型公共交通樞紐場站的快速巴士路線。此外，為關顧長者

公交出行，將開設連接主要長者住戶群與醫院的路線，重點提供安全可靠及舒適的搭乘條件，並繼續探究協助長者或行動不便人士便捷出行的可行方案。

為創造舒適慢行環境，推動綠色出行，於去年啟動了氹仔單車道示範計劃之初步研究工作，以休閒作為定位，並以銜接現有位於海濱的單車道及未來的休憩空間為建設方向。計劃 2013 年下半年配合或結合區內其他進行中的工程分期開展相關建設工程，分段逐步落實計劃。此外，於 2013 年落實電動公共巴士試驗計劃，連繫氹仔新、舊城區的路線為試點，貫徹推動綠色環保出行政策。同時，為落實特區政府關顧弱勢社群，積極推動方便不同階層人士出行的需求，將研究引入專為協助視障人士乘用公共交通工具而設的資訊發佈設施，從而擴大視障人士的生活社區。

## 6.2. 積極創建停泊空間，持續優化資訊平台

為完善管理現有泊車空間，合理管理車輛，設立電單車收費泊位的研究及規劃工作將持續進行，以擴大電單車收費泊位的覆蓋範圍。除繼續針對一些商業區域的繁忙路段外，將為路面相對狹窄的街道優先考慮設立電單車收費設施，藉以規範泊車秩序和增加車位的流動性，改善因電單車的不規則停泊而對其他車輛所造成的通行影響。

隨著多個公共停車場陸續投入運作，計劃安裝停車場訊息發佈系統，提供停車位數據，讓駕駛者能更快掌握停車場的車位資訊，並持續將“場內泊車誘導系統”延伸至更多的公共停車場，優化管理工作。

## 6.3. 深化智能交通發展，達致優化即時訊息發佈

透過建設智能的交通管理系統，擴大電子科技在執法上的應用。繼 2011 年推出車輛違泊偵測系統後，將進行第二期車輛違泊偵測的建設，計劃在 16 個地點增設車輛違泊偵測系統，預計於 2013 年逐步投入運作，提升道路的通行效率。此外，在望德聖母灣下層行車隧道、松山隧道以及塔石行車隧道設置交通監控系統，提升對橋隧的交通監控能力。

為優化即時交通訊息的發佈，將建立跨部門即時路況共享資訊平台，並在繼續構建交通監控系統的基礎上，將主幹道交通實況透過共享資訊平台或電視台等媒體向市民統一發佈。更就新開闢道路以及主幹道、橋樑、隧道增設 LED 電子信息屏進行可行性研究及建設。同時，將透過網頁及手機程式等收集市民對交通設施、路況及規劃的意見，從而有效加強稽查監察及強化通報訊息的渠道。

#### 6.4. 有序完善教考環境，穩步鞏固驗車技術

繼第一期永久駕駛學習考試中心投入運作後，為配合未來社會的發展，將搜集第二期駕駛學習考試中心場地設施和設備之佈局及數據資料，並將通過參觀考察同類設施，重點研究引入駕車考核電子樁考儀器設計安裝等事宜。繼 2012 年引入於考核期間使用錄音監控裝置後，已制訂了相關的操作指引，並將於措施實施後，收集統計和分析有關之數據資料，適時作出檢討和評估。

路氹區新車輛檢驗中心整項建築項目預計於 2013 年底竣工，澳門區摩托車檢驗中心亦已在初步選址後，於 2012 年下半年開展籌設工作。為配合施工進度，已開展購置驗車設備的程序，並逐步為設備進行安裝及調試，以及完善中心的周邊設施。此外，亦草擬《道路交通規章》修改草案的確定文本，當中包括可將定期檢驗開放予私人實體進行，以紓緩汽車檢驗中心日益增加的工作量。

#### 6.5. 構建快速回應機制，有效提升公交服務

為廣泛及深入了解民意表達的訴求，細化及構建多渠道的快速回應機制。作為社會及政府共同參與的互動諮詢平台，將繼續邀請“交通諮詢委員會”參與交通政策和提升交通安全意識的推廣，以及協助交通規劃及優化巴士路線網絡等調研工作。此外，2013 年將檢視“巴士之友”運作模式及成效，並進一步深化其定位及功能，更好地發揮應有的角色和作用。

將延續現有的社區溝通網絡，更主動、積極地深入社區不同社群，介紹交通政策措施，近距離聆聽公眾對改善交通問題的意見或建議，擴大公眾的參與範圍。此外，延續對巴士服務的監督工作，促進巴士服務評鑑機制有效執行，推出各項措施及調整有關服務時，進一步改善訊息發佈的速度及透明度，讓公眾及時了解。

另一方面，因應近年本澳交通環境日趨複雜多變，駕駛者及行人的交通意識相對薄弱，針對交通安全信息教育推廣工作，鞏固公眾的道路交通安全及守法意識，將採取再現事故發生的全過程手法，剖析典型事故案例，警示教育人們遵守交通法規。

在完善道路交通法律方面，就《特別駕駛執照》編制法規草案的確定文本，並跟進後續程序。此外，修改《輕型出租汽車（的士）客運規章》、制訂《核准輕型及重型摩托車駕駛員及乘客使用的頭盔型號的制度》行政法規、及《核准機動車輛及掛車商標及型號》行政法規的草擬工作可望於 2013 年完成，並進入立法程序的前期工作。

## 6.6. 輕軌系統

踏入 2013 年，輕軌一期的列車及系統最終設計工作基本完成，隨後將進入設備生產的階段。2013 年初展開首輛列車的生產及相關的工廠測試工作，驗收後列車的批量生產將全面展開，預期首批列車將於 2014 年陸續運抵澳門。

### 6.6.1. 輕軌土建工程全面展開

在土建工程方面，除已啟動氹仔各段工程外，於 2013 年將有序推進澳門施工段的土建設計及建設工作，秉持“保質量、保安全、保效率”的原則，透過獨立的國際權威性顧問機構作為第三方，全程審視輕軌建設的技術和安全質量。此外，西灣大橋的改善工程將於 2013 年全面開展，並透過跨部門會議及溝通，確保在颱風季節階段，仍可有限度開通西灣大橋下層通道予輕型私家車使用。預期於 2014 年基本完成大橋的改善工程，隨即進行設備的測試及整合。

### 6.6.2. 做好監督減低工程帶來之影響

輕軌建設工程龐大且工期長，將為本澳帶來大量的就業機會。輕軌為本澳首次引入的軌道交通基建項目，本地技術人員將獲更多機會與國際機構交流合作，有利進一步提升本地技術及協助本澳企業邁向國際化。然而，輕軌工程建設期間將無可避免地會對市民日常生活帶來一定程度的影響，在2013年，我們將加強和深化“輕軌社區聯絡站”的工作內容，並繼續在便民及環保施工的前提下，從交通配套、施工安排、工程管理等各方面落實跨部門協調和緊密配合，做好監督工作。

為減低輕軌施工期間對公眾帶來的交通不便，相關政府部門將積極保持緊密溝通，更好地協調工程安排，盡量把輕軌施工沿線範圍內的交通影響減至最低，並藉著輕軌建設的契機，優化沿線的交通配套和綠化等工作。此外，亦會與承建商商討施工方法，包括盡量使用高架作業形式進行施工，以保持道路路面持續通車的原則作業，並引入不同的環保施工方法和完善工地管理，使工程的噪音和污染減至最低。

### 6.6.3. 運營及法律配套同步展開

2013年，將展開輕軌一期運營與維護招標程序所需工作，以便在輕軌建設過程中，引入運營單位對系統及硬件設備的意見，及早做好日後運營與維護的準備工作。為配合招標工作，將完善招標文件內容及相關招標程序，確保能按時及順利完成招標工作。另一方面，澳門“輕軌交通立法調研與諮詢”工作將繼續進行，透過收集及整理於公眾諮詢中市民提供之意見，進一步深化及完善法規內容，為日後的規劃、運營、監管及各範疇的工作提供更全面的保障，亦將逐步跟進輕軌列車的增量採購的分析研究工作。

## 6.7. 海上客運

鑒於環澳門水域的通航環境日趨複雜，航行風險不斷增加，來年我們將致力強化航行安全的監管工作，透過加強區域合作、提升系統配備、優化監管設施、更新航行資訊等措施，保障環澳門水域的通航安全。

為了向居民和旅客提供便捷的通關環境和人性化的口岸服務，滿足出行需求，將透過科學的研究規劃和嚴謹的監控工作、以及具專業水準的人員和設施管理，進一步理順各個客運碼頭的運作，優化碼頭的各項軟硬件配套，配合把澳門打造成為“世界旅遊休閒中心”的目標。

### 6.7.1. 加強監督通航環境，保障海上航行安全

環澳門水域各項大型海上工程正陸續開展，每日有大量工程船隻往來環澳門水域，導致航行意外的風險有所提升。來年，我們會加強環澳門水域航行及施工船舶之安全監管工作，通過加強常規及突擊巡查等措施，遏止可能發生的不正常甚至是違規的行為；規範施工船隻進出施工區的航行路線，與鄰近地區海事當局保持緊密聯繫，共同採取預防措施，致力減低各種海上事故發生的機率。同時，強化政府船隊配置，提升人員素質，增強緊急應變救援能力，預防及應對工程期間可能發生的海事意外，致力保障海上安全。

我們將提升現時的船舶交通管理系統，擴大系統覆蓋範圍及強化監控能力，並在氹仔客運碼頭附近興建船舶交通管理中心大樓，為往來環澳門水域的船隻尤其高速客船提供更可靠的船舶交通管理服務。此外，為完善水文測量系統及儀器配備，將建造一艘新的水文測量船，進一步監測澳門沿岸水域的水文數據變化，並透過收集本澳的岸線、航道、航標和水深等資料，製作新的“澳門港口圖”，為行經澳門附近水域的船舶提供最新的航海資訊。

### 6.7.2. 革新碼頭管理模式，提供優質口岸服務

為配合旅遊業的發展，我們將以革新的模式管理海上客運碼頭，同時積極改善通關環境，重新對碼頭現有空間和設施制訂合理有效的規劃，優化商業空間佈局，分階段落實“外港客運碼頭空間優化計劃”方案，妥善處理過渡安排，確保碼頭日常運作不受影響，亦為旅客和市民提供更優質的口岸服務。

隨著氹仔客運碼頭興建工程有序進行，海上通道的建設亦要適時配合，我們將在該碼頭對出海面開挖港池和航道，完善航標佈局設計及通航規則，

加強監測系統對船隻進行有效追蹤及監察，從多方面保障船隻的通航安全。同時，為做好氹仔客運碼頭落成啟用前一系列的準備工作，將持續與海上客運業界保持緊密溝通，妥善安排氹仔客運碼頭的碼頭設施、航線航班、船隻泊位及營運空間分配，制訂完善的管理規章，並會在碼頭啟用前進行系列的試運轉和演練，與相關部門保持緊密的協調，做好啟用時有關交通、通關等相應的工作部署，力求在正式運作時暢順有序。

為進一步規範海上客運碼頭的管理和運作，促進本澳海上客運的多元發展，我們將推出《客運碼頭管理》行政法規，配合客運碼頭的發展及社會的需求。

## 6.8. 航空

2012年，澳門國際機場的航空交通開始錄得正面的增長。在珠三角區域融合的形勢下，可以預見，在擴大客源層面上，本澳航空業將面對各種機遇和挑戰，我們將檢討過去工作的不足，做好發展經濟和監督安全的每一項工作。

### 6.8.1. 推動航空運輸發展，拓展多元化客源

以2030年為目標年的《澳門國際機場整體發展規劃》充分集合了航空業、旅遊業、貨運物流業等營運機構及組織的要求和意見，並以服務本地及珠三角客源，以及輔助帶動整個珠三角的旅遊、物流、文化的融合為目標而制訂。在2013年，各相關實體將按照規劃藍圖逐步落實報告內容，包括進行環境評估研究及啟動填海的審批程序。

我們會抓緊發展航空業的機遇，繼續貫徹開放的航空政策，配合珠三角區域發展，按照機場整體發展規劃分階段擴建基礎設施，利用海空、陸空聯運通道，為往返機場及各口岸交通的旅客提供便利，並且吸引珠三角地區遊客經澳門作長途旅遊。我們的目標是擴大對外的航空網絡，便利遊客經空路入境澳門。在未來航空網絡的策劃方面，將積極開拓更多亞洲航點，以發展短、中途航線，亦會透過亞洲航點作為中轉站以發展仍未成熟的長程航線，將乘客經中轉站從中東、美歐等遠距離地區接駁至澳門。

此外，特區政府於 2004 年開始與歐盟進行橫向協議簽署的磋商工作。經過多年的協調和籌備，有關橫向協議預計可於 2013 年簽署。屆時，任何一個與特區政府簽署了雙邊航班協定的歐盟成員國均可指定其他成員國的航空企業開辦來澳航線，增加了可來澳營運的歐盟航空企業的數目。

### 6.8.2. 完善民航法規制度，提升航空安全管理

因應世界航空運輸的發展情況，國際民航組織定期檢討國際民航公約及其附件內容，並向成員國提出新的標準及建議措施。我們將繼續以確保航空安全為目標，對規範本澳航空業技術營運的《澳門空中航行規章》進行必要的技術性更新，進一步完善本澳的航空法律與規章。

有關航空安全方面，我們會持續審視加強航空保安，配合國際民航組織檢視相關國際公約的修定工作，跟隨全球加強航空保安的要求，因應最新發展情勢，研究如何在法律層面上，更嚴謹地規範違法行為和加強本澳航空保安監督的有效實施。

《澳門安全方案》的制訂工作正有序地進行，並將於 2013 年步入第三階段，透過監督實體與業界的合作，共同強化安全管理、營造良好的安全文化。來年將繼續與業界互換安全資料，同時檢討及修訂《安全管理體系》的要求，透過與業界每年舉行定期會晤檢討安全議題，按照現時逐漸被世界各地採用的基於績效方法，履行安全監督的工作。

### 6.8.3. 加強監測營運環境，配合城市未來發展需要

面對城市的急速發展，我們正全力編制新城總體規劃。現時，位於路環的直升機維修庫屬有關規劃的範圍之內，為配合本澳城市的未來佈局，在聽取業界的意見後，將尋找適當地點搬遷直升機維修庫，積極推進各項新興建設設施的優化工作。此外，為更有系統地收集飛航噪聲的數據，計劃在飛行航道的範圍內，設置噪聲監測站，24 小時監測有關的聲量，以便結合航班資料編制分析報告，長期監控機場及航道噪聲情況。

## 七、環境保護及能源政策

2013 年，我們繼續貫徹強化空氣污染治理及提升廢棄物處理的兩大工作重點，並有序制訂環保法律法規，積極提高全民環保意識，同時引入潔淨能源，逐步實施環保交通工具。

### 7.1. 環保政策

2012 年，我們公佈了《澳門環境保護規劃（2010-2020）》最終文本，作為本澳未來推行環保工作的重要指導綱領。在總結澳門社會實況，改善空氣質素和廢棄物處理依然是最受社會關注的環境問題。為此，2013 年將繼續以強化空氣污染治理、提升廢棄物處理作為工作重點。同時，我們將繼續優化環境管理體系，完善各項法律法規，進一步推進環評制度的建立，提升監督力度。

推動環境友好型、資源節約型社會，應先從個人做起，我們將持續從“意識”及“行為”兩方面推動各項環保宣教工作，潛移默化地提升居民的環保意識，建立個人的綠色生活態度。

#### 7.1.1. 融入區域空氣質量監測網，強化空氣污染治理措施

為達致粵港澳信息共享的互聯機制，2013 年將把澳門一個空氣監測站加入“珠江三角洲區域空氣質量監控網絡”，實現珠三角區域大氣環境污染聯防聯治的目標。

機動車輛尾氣是本澳主要空氣污染源之一，繼 2012 年推出了規管新進口汽車排放標準的相關行政法規後，2013 年將從道路上行駛的在用車輛著手，啟動加強管制驗車及排放標準之法規起草工作，進一步從源頭控制車輛尾氣污染。此外，將研究透過鼓勵措施，加快淘汰高污染車輛和引入環保車。

針對影響本澳空氣質素的重大空氣污染源，將在過去研究的基礎上，制訂相關排放標準和管制策略方案，並繼續完善空氣污染源的排放清單，制訂短、中、長期建議的減排方案。

### 7.1.2. 提升清運服務水平，擴大資源回收效益

城市清潔及垃圾收集服務質素影響到本澳公共環境衛生、旅遊形象和可持續發展，將藉著“澳門城市清潔及垃圾收集清運服務”新營運合同的制訂，建立更優質、更符合澳門實況的清運服務。

2013 年，我們繼續透過不同渠道，擴大回收網絡，包括在新建公共房屋內增加資源垃圾分類回收點，為居民提供更便捷的回收途徑。同時，就“廚餘就地處理研究”計劃和“廚餘處理示範項目”，吸納更多的學校和機構參與。

為推動發展區域循環經濟，克服土地的制約，妥善處理各類廢棄物，特區政府與廣東省達成初步共識，首先以澳門惰性拆建物料作為跨境處置的工作重點，日後將根據社會發展需要，逐步深化合作內容。此外，將繼續與內地相關部門商討處理廢舊車輛之合作計劃，有序訂定處理流程及配套設施。

### 7.1.3. 有序落實環境保護規劃，推動構建環評制度

我們將按序逐步推動《澳門環境保護規劃（2010-2020）》的各項行動計劃，持續開展相應的後續深化研究，並適時發放有關規劃指標的數據。未來，將按照文本提出的環境保護重點行動計劃及時程安排，推進構建低碳澳門之路。

因應多項大型基礎設施及發展項目的興建，有需要加強項目的環境保護管理。在全面建立環評制度前，將於《構建環境影響評估制度的探索文本》意見徵集的基礎上，在 2013 年優先推出需進行環評的工程項目類別清單，並透過試行清單，增強建設部門及相關業界對環評工作的認識及操作，並持續推動更廣泛的環評培訓、交流及宣傳等活動，讓社會進一步正確認識環評制度。

隨著《預防及控制環境噪音》等環境法律、法規出台，我們持續加強環境監察及執法能力的建設，強化執法人員隊伍。同時結合環保建築指引的試行，要求公共工程優先採取環保及低噪音的施工方法，並研究制訂相關前期措施，鼓勵私人工程採用環保打樁工藝，減低對居民的滋擾。

#### 7.1.4. 完善環保與節能基金運作，不斷完善環境管理機制

對於 2011 年啟動的“環保與節能基金”，我們將不斷檢討基金的運作流程，嚴格監管審批程序和受資助單位對環保產品的應用情況，並分析社會意見及建議，按照實際需要逐步擴大覆蓋範圍。

為履行《關於持久性有機污染物的斯德哥爾摩公約》，將持續開展持久性有機污染物的相關研究，豐富澳門持久性有機污染物的資料。此外，將逐步建立、提升及完善不同的環境監測系統及網絡，包括定期對澳門噪聲監測系統進行升級及更新，以及加強沿岸水質的監測工作等。

#### 7.1.5. 追蹤環境意識變化，擴大減塑宣傳教育

為使環保政策根基更為紮實，切實回應社會訴求，我們將繼續開展“公眾環境意識調查”，持續追蹤本澳居民的環保意識，掌握其趨勢變化及實質變化。

2013 年繼續借助“澳門環保酒店獎”、“綠色學校伙伴計劃”、“綠色企業伙伴計劃”、以及“環保 Fun”積分獎勵計劃等平台，鼓勵居民積極實踐各種環保行為，亦將擴大減塑宣傳教育，研究透過鼓勵措施，集結更多環保力量，進一步強化減塑工作，同時推動公共部門減少使用膠袋，讓減少使用膠袋的環保意識植根於社區。

#### 7.1.6. 提升氣象預測水平，建立核輻射實驗室

為強化對氣象資料的準確預測，2013 年將與鄰近地區合作，優化氣象雷達、激光雷達和其它遙測設備等監測設備，同時對人員進行具針對性的專項培訓，提升人員的專業水平。此外，我們已開展對空氣質量監測網絡重整工作，明年將繼續完成更新監測設備，並擴展監測污染物的種類，以流動監測車優先對澳門地區的街道污染情況進行監測評估。

鑒於周邊地區逐步建設核電站，澳門有必要建立一套完善的監測網絡，明年將全面建設一個核輻射監測實驗室，對核輻射進行徹底調查，預計於 2014 年全面開展監測工作。

## 7.2. 水資源範疇

致力構建節水型社會，建立再生水制度，積極參與區域供水工程，透過區域合作確保水資源供應穩定、安全。

### 7.2.1. 確保供水安全，構建節水城市

為評估新的自來水價格機制的成效，我們在 2012 年完成了自來水價格機制成效追蹤調查，將根據用戶在新水價實施後用水習慣的變化、接受程度等各項調查結果，制訂本澳自來水價格機制未來的發展方向。同時，將致力營造節水型城市的氛圍，除深入社區、學校、企業進行宣傳活動及推行節水計劃外，將加強在出入境口岸和旅遊資訊方面的節水宣傳，進一步深化“酒店節水計劃”。

此外，將逐步落實《澳門節水規劃大綱》中各項開源節流措施，為規劃未來十年澳門在再生水開發利用方面的發展路向，將於 2013 年推出《澳門再生水發展總體規劃》，按照規劃的政策措施，有序落實再生水公共管網的建設，建立再生水管理制度，推進再生水廠的建設，具體落實再生水開發應用，並通過一系列的宣傳教育工作，讓社會增加對再生水的一般知識、應用範圍、管材以至安裝等技術要求的認知。

路環再生水廠設計建造工程於 2012 年第 4 季開展公開招標，爭取 2013 年上半年動工。此外，積極跟進橫琴島澳門大學新校區和路環石排灣公屋地段再生水開發利用的試點項目，並逐步推廣至其他新發展地區。同時，為配合再生水開發利用，將開展制訂《再生水供水公共服務》行政法規的相關工作，透過完善管理機制逐步普及再生水的使用。

## 7.3. 能源政策

配合長遠可持續發展，推進輸電基礎設施建設，提升輸電穩定性、安全性，並致力落實新電費制度；同時，確保能源供應，按計劃鋪設潔淨能源的天然氣管網。

### 7.3.1. 確保電力供應長遠穩定，完善電費制度

按照新城填海規劃和未來城市建設的需要，我們充分利用地下空間，繼續研究地下變電站安全規範，開展研究中壓變壓房結構和設備安全規範。此外，為配合輕軌系統的營運，開展4個110千伏高壓變電站的建設工程。

繼續研究在舊區尋找合適地方安裝配電設施，提升供電能力，根據試驗計劃的總結經驗，制訂配電網絡的整體改善計劃，並就檢修復電機制的檢討跟進，督促專營公司按訂定的工作計劃落實各項改善措施。

在完成第二輪的電費制度和電價釐訂的諮詢及分析工作後，將啟動修改相關配套法例，爭取於年內實施新的電費制度和電價，讓一般住宅用戶及中小企業受惠。

在修訂電力相關法律法規方面，預計於2013年可完成《公共高壓輸電網並網技術安全規章》的草擬工作，並繼續草擬《電力綱要法》和《電網運行導則》。同時，開展研究涉及供電的相關法規，按社會發展實際需要展開適時的修訂工作，並參考適用的國際技術標準，研究制訂相關制度。

### 7.3.2. 逐步鋪設城市燃氣管網，完善法律基礎

隨著《天然氣分配公共服務批給合同》的簽署，城市燃氣分配管網的建設分階段展開，我們將首先向石排灣公屋住戶及橫琴澳大用戶供氣，再逐步輸往路氹城區部分住戶及商用大廈，其後按計劃5年內完成全澳主幹管網的建設。

因應各類天然氣客戶類別的用氣特點，將同步制訂合適的各類客戶典型合同，完善天然氣分配管網價格機制，並制訂符合國際標準的服務素質及營運效率審核基本指標，確保專營公司的服務質素及營運水準，保障天然氣用戶的利益。此外，就《燃氣分配網技術規章》和《燃氣傳輸管路及分配網中安裝減壓站的技術規章》，將進入制訂行政法規的最後階段。

### 7.3.3. 擴大可再生能源應用，強化公共部門節能效力

2013 年，我們將繼續在不同的地點和環境進行太陽能光伏系統試驗項目，《太陽能光伏並網安全規章》將進入制訂行政法規的最後階段，以規範太陽能的安裝程序、安裝安全和並網安全，同時，將訂定太陽能光伏並網電價措施，鼓勵和推動太陽能光伏的應用，並繼續跟蹤其他可再生能源的最新發展和應用技術。

總結 2012 年在 54 個部門全面實施的能源管理機制的經驗及成果，來年將繼續推行和協助部門建立自身能源管理的機制。在公共戶外照明方面，繼續跟進 LED 路燈的更換工作，並因應實際情況，適時補充和完善公共戶外照明設計指引的內容。

## 八、電信、郵政及科技政策

### 8.1. 電信政策

透過開放市場及完善規管機制，創造公平競爭環境，推動澳門建設先進、優質、多元化和價格合理的電信服務市場，並藉以提升社會整體的競爭力。

#### 8.1.1. 邁步向前，創設電信市場的發展空間

隨著新固定公共電信網絡的建設及服務的開展，以及有線電視與澳門特區間仲裁程序的完成，匯流的發展已具備基礎的條件，我們將從技術、市場、法規等方面進行研究和部署，令本澳電信市場進一步與國際接軌，取得更大的發展空間。

因應流動電信市場的急速發展，以及市民對流動數據服務要求的不斷提升，我們將研究在適當時候陸續引入其他嶄新的通訊技術，為市民帶來更全面和優質的流動電信服務。

此外，承接 2012 年年底將進行的《電信綱要法》修訂擬本諮詢工作，明年爭取儘快提出有關修法建議，以回應電信市場全面開放後所帶來的挑戰，強化監管機制。

因應有線電視就政府對《收費電視地面服務特許合同》的履行所提起的仲裁程序的結果，我們會重新部署電視信號的傳輸服務，在符合電信政策所訂定的開放市場和促進競爭的發展目標的前題下，一方面展開對《收費電視地面服務特許合同》的檢討，另一方面計劃將電視信號傳輸服務納入正式規管範圍，以解決有線及公天之間歷史遺留的問題。

“無線寬頻系統－WiFi 任我行”自 2010 年投入服務以來，系統的覆蓋範圍不斷擴大，使用人數和數據用量亦持續上升，原有的系統設計已達到了飽和的狀況。我們將為系統進行升格，同時就現有的服務地點進行檢視及分析，並作出調整及優化，以滿足用戶的需求。

### 8.1.2. 完善電信基礎設施，提升規管績效

為進一步推動本澳從 IPv4 向 IPv6 的無縫遷移，我們將透過 IPv6 參考中心，向業界和相關領域的人士展示 IPv6 的連接和應用，提高業界對 IPv6 的知識和技能。同時，會積極收集反饋意見，進一步提升中心軟硬件設備的功能，並會因應區域內的 IPv6 部署狀況，適時進行推廣和宣傳，提升各界對 IPv6 的認知。

此外，為提升澳門域名的知名度，推動澳門域名服務的穩步發展，將因應國際間在域名管理及登記的最新發展情況，協調相關機構推出中、葡文域名服務和其他適合本澳的域名服務，同時亦會適時對澳門域名的申請程序及條件等進行優化，提供更優質、快捷及多元化的域名服務。

為優化無線電監測站的監測工作，將在離島區合適地點增建新的無線電監測站，並配置合適的無線電信號尋向系統，有助快速地對信號作出分析及查找干擾源，確保無線電通訊業務的正常運作和安全。

另一方面，鑒於無線電技術日新月異，為更有效地執行無線電頻譜的管理，配合監管上的需要，我們將設置專業的系統，對無線電通訊站的位置及相應的信號覆蓋情況作出充分的評估。

## 8.2. 郵政政策

我們將繼續貫徹“以人為本”的信念，凝聚團隊力量，結合先進的資訊及管理系統，提升運作效率及服務素質，使各項服務更臻完善。同時，配合社會發展及需要，鞏固服務網絡，拓展多元及創新的業務，並結合與國際及內地的同盟合作，令郵政業務持續及健康發展。

### 8.2.1. 鞏固服務網絡，拓展電子政務

為配合城市發展及完善郵政網絡，將重開氹仔舊城區的郵政分局及設立石排灣郵政分局。同時，進一步開發櫃檯網絡自動化系統，包括擴展至特快專遞服務，亦會繼續跟進郵政處理系統（MPS）及國際郵政系統（IPS）的使用情況，持續改善運作流程和研究擴展至特快專遞範圍上。

我們將在原有的核心業務上，繼續拓展多元服務，如在郵政分局增設貨幣兌換服務，以及推廣儲金局的網上電子支付平台。而在新推出的電子掛號郵件服務時，將同步為市民設立一個實名登記的安全電子郵箱，亦會夥拍政府機關與商業機構推出應用安全電子郵箱的電子服務，提升及完善有關郵箱的手機流動應用（IOS 及 Android 版本），為手機用戶提供方便易用的安全電子郵政服務。

### 8.2.2. 加強對外合作，保持與世界同步

為配合萬國郵政聯盟郵政公約的新規定及新的終端費體制，將按需要修改相關郵政法規，研究修訂“郵政服務收費及罰款總表”國際郵政服務的收費。同時，繼續積極參加萬國郵政聯盟屬下遠程信息合作機構的“先進電子業務用戶小組”的工作，推動“電子掛號郵件”技術標準（S52）的標準化進程。

我們亦會以成員身份繼續參加“葡語國際通信協會”的2013年會員大會、論壇及相關活動，作為中國與葡語系國家的平台，維持與其他葡語系的通訊經營者及監管者的聯繫，藉此與業界有更多的技術及經驗上的交流。

通訊博物館將繼續保持與策略夥伴的對話和合作，積極參與社區和發展外地交流活動。

### 8.3. 科技政策

2013年，我們繼續開展各項工作，為推動本澳的科技發展、活躍本澳的創新氛圍、提高本澳市民的科學素養努力不懈。

#### 8.3.1. 豐富科普活動，深化科技策略研究

科技策略與發展工作組在已完成的《澳門科技發展現況調查》的基礎上，將於2013年舉辦意見交流工作坊，邀請本地、內地及外國專家和學者一同探討本澳科技發展策略的方向，作為日後開展澳門科技發展策略研究的參考。

澳門科技活動周是“內地與澳門科技合作委員會”每年的重點科普工作，明年國家科技部將繼續支持澳門籌辦有關活動，我們亦會不斷豐富展出內容，持續推進本澳科普工作的發展。同時，繼續籌辦教師科普考察團及學生科普夏令營，在總結過往的成功經驗，進一步豐富考察與學習內容，加強培養和提升澳門師生的科學視野與素質。

#### 8.3.2. 持續優化資助流程，支持國家重點實驗室建設

繼續秉承《資助批給規章》之精神，開展各項科研及科普的資助，並不斷優化資助流程，我們亦會加強對資助項目的監管工作，持續對獲批項目作出跟進，確保項目按計劃的進度和質量進行，保證資助款項專款專用。另一方面，科技基金將繼續加強運作的透明度，擴大社會對科技基金的日常工作、澳門科技現狀及進步的了解和認識。

就本地科技獎勵方面，我們將對有關工作的開展情況進行全面檢討和總結，研究並進行對《科學技術獎勵規章》的修訂，並研究以電子化手段完善各個程序，進一步提高獎勵相關工作的效率。而在推薦國家科學技術獎方面，我們將向國家科技獎勵工作辦公室進行相關申報工作，亦會在第一季度開展何梁何利基金科學技術獎的推薦工作，提名本地學者競逐有關獎項。

此外，將透過“內地與澳門科技合作委員會”的機制，推動澳門科學家進入國家科技計劃專家庫；促進委員會轄下工作組開展更多實質性的合作；商討合作舉辦研修班；繼續協調及支持內地培養葡語科技管理幹部的工作；與國家自然科學基金委員會、中國科學院和中國科協合作，建設項目評審專家庫。

澳門兩家國家重點實驗室正處於建設期，在 2013 年將繼續對其提供資助，包括添置儀器設備、培養學術帶頭人以及開展重點領域的研究，促成有關領域的發展。同時，將與有關大學共同研究，對其他有條件的實驗室給予重點的扶持。

## 結 語

建設“宜居宜遊”的“旅遊休閒中心”，同時滿足“居有所，安居樂業”的房屋政策，資源最優化配置是運輸工務範疇必須面對的問題。計劃從制訂至實現的過程有不同的步驟和程序，在清晰的政策目標下，我們從不猶疑，堅定不移地執行既定的工作計劃，以循序漸進，按部就班的方式完成各個工序。在長遠規劃的框架下，計劃實施過程中緊守客觀分析、科學施政，配合社會狀況變動，進一步完善各領域計劃方案的細緻內容，務求達致盡善盡美的工作成效。

2013年，運輸工務範疇的工作步入新的台階，區域融合更為密切，在前期工作基礎的配合下，新城規劃及填海造地進入實質性的進程。另一方面，城市建設進入大規模建設期，基建及道路網絡工程擴建、能源管道敷設、公共房屋入住安排及周邊配套設施興建、環境保護規劃跟進等工作相繼開展。

既能夠按期完成工作計劃，同時維持城市日常運作的秩序，保持居民日常生活素質，提高旅客出行舒適度是運輸工務範疇來年工作任務的主要目標。面對嚴峻的挑戰和大量的工作壓力，我們的團隊經已做好充分的準備，繼續秉承公僕精神，在“以人為本”的施政理念指導下，朝著“增進民生福祉，立足長遠發展”的目標，全力完成各個領域的施政工作。在城市建設過程中，我們期望獲得居民的理解和支持，給予寶貴及有建設性的意見，共同解決各項困難及處理爭議的問題，合力建造“宜居宜遊”的“世界旅遊休閒中心”。