

運輸工務範疇

目 錄

前言.....	264
第一部分 二零一三年施政執行情況.....	266
一、區域合作.....	266
1.1. 落實新通道口岸建設安排.....	266
1.2. 完成橫琴島澳門大學新校區建設.....	266
1.3. 積極推進跨境陸路交通基建.....	267
1.4. 規劃編制有序開展.....	268
1.5. 深化環保、水電區域合作關係.....	268
二、城市規劃.....	269
2.1. 《城市規劃法》獲立法會審議通過.....	269
2.2. 推動小區規劃及舊區重整研究工作.....	270
三、土地管理.....	271
3.1. 完成《土地法》修訂工作.....	271
3.2. 積極跟進和處理未被利用的批給土地.....	272
四、城市建設.....	273
4.1. 持續打擊違章加建.....	273
4.2. 優化圖則審批流程.....	273
4.3. 完善機電設施監管.....	274
4.4. 推動公共工程建設.....	274
4.5. 工務局服務中心回應居民訴求.....	276
五、房屋政策.....	277
5.1. 公共房屋跟進工作有序展開.....	277
5.2. 完善公共房屋發展策略.....	278
5.3. 持續強化樓宇管理及維修事務.....	278
5.4. 房地產市場.....	279
六、交通運輸.....	280
6.1. 陸路交通.....	280
6.2. 輕軌系統.....	282

6.3. 航空.....	284
6.4. 海事.....	285
七、環保及能源.....	287
7.1. 環境保護.....	287
7.2. 水資源.....	288
7.3. 能源政策.....	289
八、電信、郵政和科技政策.....	291
8.1. 電信管理.....	291
8.2. 郵政及科技.....	293
第二部分 二零一四年施政方針.....	295
一、區域合作.....	295
1.1. 配合大珠三角發展，落實多項大型交通基建.....	295
1.2. 建立陸路跨境交通新措施，推動區域加快融合.....	296
1.3. 確保供水安全，推進水利建設.....	297
1.4. 力爭完成澳珠規劃編制，創設兩地深化合作條件.....	298
1.5. 空氣監測聯防聯治，共建優質生活圈.....	298
二、城市規劃.....	299
2.1. 配合《城市規劃法》落實，執行城規法律新措施.....	299
2.2. 開展城市總體規劃編制，配合城市發展.....	300
2.3. 制訂新城規劃方案，展現未來發展藍圖.....	300
2.4. 持續開展小區規劃，打造旅遊休閒中心.....	301
2.5. 廣泛聽取社區意見，持續推進舊區及街道美化工作.....	301
三、土地管理.....	302
3.1. 配合新修訂《土地法》實施，加快制訂配套法規.....	302
3.2. 依法處理閒置土地，合理利用土地資源.....	303
3.3. 優化信息系統，監測土地面貌變化.....	303
四、城市建設.....	303
4.1. 構建資訊系統，提升支援服務功能.....	303
4.2. 完善流程指引，加快審批速度.....	304

4.3. 建立監管制度指引，促進行業專業水平.....	305
4.4. 關注民生，落實公共建設.....	305
五、房屋政策.....	308
5.1. 合理分配公共資源，有序供應公共房屋.....	308
5.2. 依循公屋發展策略，穩步推行政策措施.....	309
5.3. 規範房地產中介業務運作，促進房地產市場穩健發展.....	310
5.4. 設立樓宇管理服務中心，完善樓宇管理相關法例.....	310
5.5. 強化樓宇維修工作，改善居住環境素質.....	311
六、交通政策.....	311
6.1. 陸路交通政策.....	312
6.2. 輕軌系統.....	315
6.3. 航空.....	316
6.4. 海事.....	318
七、環境保護及能源政策.....	320
7.1. 環保政策.....	320
7.2. 能源政策.....	322
7.3. 水資源.....	325
八、電信、郵政和科技政策.....	326
8.1. 電信政策.....	326
8.2. 郵政政策.....	327
8.3. 科技政策.....	328
結語.....	330

前 言

2013年，運輸工務範疇內各項工作計劃以“增進民生福祉，立足長遠發展”的施政目標按序進行。在致力完善民生設施、優化城市環境的同時，透過區域的優勢互補，有序推進區域發展規劃和跨境交通基建，配合澳門社會經濟的可持續發展。

橫琴島澳門大學新校區建築工程的完成，落實了粵澳合作新模式。與此同時，新城填海工程已正式啟動，為未來發展提供可擴展的土地空間。我們積極跟進粵澳新通道建設的各項安排，展開新批發市場項目搬遷的籌備工作，同步推進口岸及跨境基建，配合大珠三角區域融合發展。

法制建設，一直是運輸工務領域重要工作之一。新修訂《土地法》及《城市規劃法》獲立法會審議通過，並在2014年3月開始實施，為澳門的土地資源管理與城市規劃帶來規範的發展方向，也為澳門城市可持續發展建立穩健的根基；此外，對本澳整體物業交易市場具有重要意義的《承諾轉讓在建樓宇的法律制度》及《房地產中介業務法》在今年中正式實行，進一步保障物業買賣各方參與者的合法權益。

我們也積極跟進各項民生工作。公共房屋落實供應，輪候家團按序上樓，為有實際需要的居民解決住屋問題；持續優化各項城市建設，整合各區道路，構建人行環境無障礙空間，致力推廣環保和再生水規劃，促進公用事業服務質素的持續提升，改造城市生活和出行環境。與居民生活息息相關的燃油市場，今年簽署《天然氣分配公共服務批給合同》，正式引入民用新潔淨能源，橫琴島澳門大學新校區、路環石排灣公共房屋及公共巴士率先使用天然氣，為擴闊潔淨能源應用範圍開啟新篇章。

歷史的巨輪不斷向前推進，經濟及社會發展迅速，對設施及基建配套的需求更為逼切，運輸工務領域遵從整體性的發展，制訂具備前瞻性的工作計劃。2014年，我們將在剖析社會民生的需求下，以及在承接階段性工作成果的基礎上，繼續推進和深化原有的工作，對執行中的城市建設計劃作階段性

的審核，結合項目建設過程中的實踐經驗，評估各項計劃執行進度，在持續優化的工作成效原則下，完善整體計劃的進程安排。

另一方面，城市建設規模進一步擴大，為配合城市發展，提高城市承載力的相關工作有序開始，在 2014 年，多項規劃及大型基建進入落實階段，各項民生建設將有序推進，環保政策措施亦將逐步落實，營造優質生活環境，為澳門城區整體發展及區域佈局勾劃出更為清晰的藍圖，進一步增強整體綜合實力，促進澳門持續發展。

第一部分

二零一三年施政執行情況

一、區域合作

隨著國家“十二·五規劃”的發佈和《粵澳合作框架協議》的簽訂，確立了澳門特區的未來發展的定位，亦帶來了巨大機遇，特區政府正努力構建“世界旅遊休閒中心”，積極參與粵港澳區域合作，提升城市的綜合發展水平和居民的綜合生活素質。在得到中央的大力關顧與支持下，澳門過去一年穩步發展，城市綜合優勢逐步形成，區域合作持續取得積極性成果。

1.1. 落實新通道口岸建設安排

粵澳新通道項目是特區政府近年積極推動的重大民生工程。為有效落實和跟進粵澳新通道工作，完成了前期研究的準備事項，並開展了北區社會及經濟現況調查，以掌握北區社會現況和經濟發展趨勢，作為日後跟進及評估粵澳新通道相關工作的參考依據；同時，已開展有關建設前規劃環境影響評估及施工過程中採取合理有效的環境保護措施的研究，正進行前期資料搜集，以及現場土壤和地質等環境樣本採樣，亦為搬遷批發市場開展了相關的準備工作。

1.2. 完成橫琴島澳門大學新校區建設

橫琴島澳門大學新校區不僅是一項校園的建設工程，更是在“一國兩制”框架下粵澳創新合作建設的示範項目，對澳門可持續發展更具重要作用，對澳門未來的人才培養、促進本澳長遠的可持續發展及經濟適度多元發展均有關鍵性作用。

橫琴島澳門大學新校區總建築面積約 94 萬平方米，包括 15 個組團建築、80 多棟單體建築、市政道路面積達 16 萬平方米，還有配套的水、電、燃氣、

通訊、資訊、海關、警察局和生活服務設施等。整項工程建設標準高、規模大、協調性高，加上多項施工、多種工序同步實施，建設高峰期近 20 個施工單位同時駐場、近萬人同時作業，施工組織難度亦十分大。項目自 2009 年 12 月 20 日奠基以來，特區政府對此高度重視，以務實的態度，積極參與各項工作，得到中央的高度重視和全力支持，與廣東省、珠海市政府保持緊密的接觸與充分溝通，逐步落實不同範圍的工作，在經過 3 年多的建設期，至今年 4 月已基本完工，並於 7 月 20 日採用澳門特別行政區之法律進行管理。項目的落實，驗證了《粵澳合作框架協議》中先行先試、制度創新的重要戰略意義，創造出新思維與新管理模式，為日後其他項目的推進提供了示範作用及寶貴經驗，也為粵澳未來的更緊密關係推向深層次的台階。

1.3. 積極推進跨境陸路交通基建

基礎設施建設是推進粵港澳更緊密合作的重要支撐之一，港珠澳大橋主體工程建設各項設計招標已全部完成。珠澳口岸人工島填土工程於今年 11 月底竣工，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基本完成。澳門連接線的相關設計及施工將在澳門口岸管理區佈局確定後配合開展。

另一方面，粵港澳三地共同擬定於 2013 年底前完成港珠澳大橋過境車輛規管方案，兩個專責小組目前已就港珠澳大橋啟用前 3 年的各項跨境交通管制訂初步方案，並就穿梭巴士運作及車輛配額數量達成共識。

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；此外，為推進澳門交通卡與粵港交通卡的互通使用，由兩間商業機構攜手推出的“澳門通·嶺南通”粵澳一卡通於 4 月公開發售，適用範圍包括澳門、珠海、中山、江門、廣州等全國約 17 個城市的巴士、地鐵及大部分的士、便利店等作付費使用，現正計劃推進至深圳及廣珠城軌等方面。

為推動落實《粵澳合作框架協議》中“探索實行雙方便利換領小型汽車駕駛證”的工作，澳方過去一年積極與粵方共同探索有關問題，亦委託了質

量研究單位就應用無線射頻識別系統之可行性進行研究，藉此作為澳門機動車輛進出橫琴計劃的參考基礎。

此外，粵澳雙方今年簽署了《關於加快推進澳門輕軌跨界延伸珠海橫琴項目建設的緊密合作協議》，共同協調澳門輕軌延伸到橫琴的各項問題，進一步推進廣珠城際軌道延伸線與澳門輕軌無縫換乘對接的技術及施工方案，也為開展澳門輕軌延伸橫琴線深化研究及設計作出準備，以配合《粵澳合作框架協議》中區域融合及橫琴開發的工作重點。

1.4. 規劃編制有序開展

2013年，粵澳及珠海市共同組成的規劃編制組，對《澳珠協同發展規劃》涉及交通、環保合作方案和基建範疇等方面的初步報告進行修訂，而《珠江口西岸地區發展規劃》亦已如期開展調查及前期資料分析，爭取盡快完成編制。

1.5. 深化環保、水電區域合作關係

《珠江三角洲地區改革發展規劃綱要（2008-2020）》提出了共建大珠三角地區優質生活圈的願景，達致粵港澳信息共享的互聯機制。為融入區域空氣質量監測網，2013年按工作計劃將澳門大潭山一般性空氣監測站加入“粵港澳珠江三角洲區域空氣監測網絡”，逐步實現大氣監測信息共享機制，促進珠三角區域大氣環境聯防聯治的工作。此外，珠澳合作共建天氣雷達項目已接近完成，今年底前將進行調試。

此外，我們繼續與內地相關部門溝通，跟進以區域合作方式利用和處理惰性拆建物料及廢舊車輛之事宜，以更好地妥善處理各類廢棄物，克服土地制約和推進資源循環再用等問題，有關工作取得了新進展，粵澳雙方政府簽訂了合作協議，澳門將首先開展首階段的惰性拆建物料篩選設施之建設，為跨境再利用作好準備；同時，與廣東省相關部門溝通協調，制訂區域轉移、處置和再利用澳門廢舊車輛的操作和監管方案。

供水事務方面，隨著竹銀水源系統全面投入運作，珠澳未來幾年的供水安全基本得到保障。為長遠解決鹹潮為本澳供水安全帶來的威脅，我們積極跟進大藤峽水利樞紐工程的進展及落實情況，工程相關的18項前置審批專項的技術工作已全部完成，在可行性研究報告及其他相關手續獲得審批後，工程可正式動工。此外，粵澳正對建造第四條供澳原水管道進行可行性研究，並就供水管道進入橫琴的具體路線方案開展商討工作。由粵澳共建的粵澳供水主題紀念園於2013年1月31日落成，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。

能源供應方面，2013年繼續加強區域的能源合作，與南方電網按兩地最新發展情況，委託研究單位完成了對《2010-2020年南方電網向澳門輸電規劃》的滾動修編工作，確定未來各輸變電項目的建設時程，以滿足澳門持續增長的用電需求；同時，在珠海電網的500千伏加林站和配套輸變電建設亦已開展，投運後將進一步確保對澳輸電的安全和穩定。此外，繼續與內地研究和跟進有關透過廣東天然氣管網增加供澳氣源，以期解決供澳氣源單一的問題。

二、城市規劃

城市規劃是作為政府為實現城市可持續發展的綜合長遠目標，2013年，相關工作隨著法制的完善跨進了一大步，我們將積極推動本澳與周邊區域的融合，做好各種城市規劃工作，藉以提升澳門城市發展的綜合水平。

2.1. 《城市規劃法》獲立法會審議通過

《城市規劃法》草案及配套法規構思諮詢文本於2012年進行了公眾諮詢，廣泛聽取了社會各界意見。經過立法會深入討論及審議，《城市規劃法》已於2013年8月正式獲得通過，將於2014年3月正式實施，我們將爭取盡快落實《城市規劃法》的相關配套法規，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。

2.2. 推動小區規劃及舊區重整研究工作

特區政府持續推動舊區重整工作，過去一年正循較深層的舊區活化方面入手，對澳門半島、路環等多個舊區展開活化規劃研究，致力推動“點”和“線”聯成“面”的舊區活化模式。

為此，我們延續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、關閘口岸暨周邊環境總體概念性城市設計、氹仔北區都市化整治計劃、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、澳門西北區規劃研究、澳門都市氣候圖研究、土地分類研究及深化研究等，因應有關分區的特色條件及自然環境，著力打造旅遊休閒產業，為澳門未來土地管理提供重要參考。

2.2.1. 氹仔北區都市化整治計劃

為推動氹仔北區的都市化發展，促進市區土地合理開發使用，我們展開了氹仔北區都市化整治計劃研究，透過重新規劃，將氹仔北區發展成一個配套完善的居住生活社區，優化區內生活環境。該計劃於2013年下半年正式完成相關修訂，為氹仔北區的土地開發利用提供具操作性的規範依據。

2.2.2. 阿婆井及鄭家大屋周邊空間活化利用研究

亞婆井及鄭家大屋周邊城市活化策略研究提出通過完善世遺路徑東西軸空間連接，加強新城與內港行人連繫，同時增加世遺路線的本土生活紋理及豐富路線周邊的軟硬件資源，促進社區的文化創意與多元產業、優化社區的環境品質及公共設施。該研究項目於2013年已順利完成，後續工作將由相關部門作細化及跟進。

2.2.3. 世遺核心區（大三巴）整體規劃

大三巴作為本澳歷史城區及文化旅遊之核心，也是本澳主要的旅遊景點和居住區，為更好地發揮大三巴的歷史文化優勢，我們積極推動世遺核心區

(大三巴) 整體規劃，提出將大三巴分為東、西軸兩個片區開展研究，爭取在 2013 年完成相關工作。

2.2.4. 路環荔枝碗船廠詳細規劃

過去一年，我們積極開展路環舊市區荔枝碗規劃研究，以傳承獨特造船文化及活化造船業遺址為主要目標。經聽取路環居民及社會意見，普遍認同以居民為主、旅客為副的規劃理念，並對保育本地碩果僅存的造船業遺址形成一定共識。藉著探討工業遺產活化的規劃研究，針對保育及承傳昔日輝煌的造船工藝，通過有系統地串聯荔枝碗船廠區的歷史記憶空間，延續路環舊市區的風土文化氛圍，優化區內的環境，以達致推動路環舊市區發展與保育並重的活化目標，進一步改善荔枝碗船廠區的整體環境。

三、土地管理

自回歸以來，澳門特區經濟和社會不斷發展，不僅城市空間格局發生較大變化，回應民生的社會建設用地需求亦日益增加。特區政府重視土地資源的管理，並致力透過科學管理、規範制度、高透明度的法制手段，使土地資源得以進一步的合理利用。

3.1. 完成《土地法》修訂工作

近年，對於土地的分配、批給和置換的條件、土地用途的劃定、土地批給的程序、溢價金訂定的標準、批給後更改土地用途、更改發展計劃、轉讓土地批給、逾期利用土地甚至將土地閒置或荒廢，還有土地上可建樓宇的體量和高度，以及其對周邊環境影響等問題，已成為社會廣泛討論的內容，且要求全面檢討《土地法》的呼聲亦不斷增加。

面對社會各界的訴求，沿用了三十多年的《土地法》已顯得跟不上發展需求；因此，我們於 2008 年成立專責工作小組，啟動《土地法》及相關配套法例的檢討工作；同時，亦加快推出作為城市建設核心法律的《城市規劃法》，

修訂或制訂其他相關的配套法律，期望在具前瞻性的城市規劃下，完善土地的批給及開發，有效管制土地的發展和利用，推動澳門城市的可持續發展。

專責工作小組於 2008 年及 2012 年展開了兩輪公眾諮詢，其後，經深入分析和吸納社會各界對《土地法》諮詢文本提出的可行性意見和建議，並配合多項法律草案的內容，結合實際社會情況，制訂了法案的最終文本。新修訂的《土地法》於今年 8 月獲立法會審議通過，將於 2014 年 3 月正式生效。

與此同時，為配合《土地法》的修訂，相關配套法例檢討與修訂的研究工作已展開。我們聘請了不同地區的專家學者對現行溢價金制度作出檢討及提供短、中、長期的優化方案，並就完善溢價金制度所需要的配套要求和條件，提出了長遠優化有關制度的可行建議，作為修訂批地溢價金計算方式的學術及理論依據。現時，正結合專家學者意見和本澳實際情況，研究制訂溢價金盡可能貼近市場價格的計算方法，並於 2013 年 10 月底完成最新一次的批地溢價金計算參數恆常檢討和調整工作。

3.2. 積極跟進和處理未被利用的批給土地

自 2009 年開始，我們有序地加緊處理未被利用的批給土地，48 個屬可能歸責的未被利用批地個案的首階段分析工作於 2011 年底完成，至今有 20 多個個案啟動了宣告批給失效的聽證或續後的法律程序，相關結果會適時向外公佈。對於成功收回的未被利用批地，將按照城市規劃和有關土地的具體位置，配合澳門的社會和經濟發展需要，以及公共房屋政策的實施等多種條件，研究其最終的發展用途。

此外，我們持續提高不動產信息的透明度，以回應城市規劃、土地管理、市政建設等需要，透過充分發揮“地籍資訊網”一站式土地資訊平台的角色，進一步優化資料發佈和網站功能，並持續鞏固測量控制網及提升土地變化監測技術，支援各項大型基建項目及跨境工程項目建設的需要，配合城市發展及創建區域合作基本條件。

四、城市建設

為配合城市發展，我們持續優化和促進城市建設的民生工作，一方面透過完善法例和相關監管制度，另一方面推動各項基礎建設的落實，為澳門未來的可持續發展奠定良好的基石，也為提升居民生活素質創設有利的條件。

4.1. 持續打擊違章加建

對於現存的殘危樓宇及非法僭建物，我們透過持之以恆的宣傳教育、修法、引導和持續打擊行動等多渠道的方式，逐步解決歷史遺留的僭建問題。

在 2013 年 3 月，為配合《樓宇防盜及安全設施指引》的實施，鼓勵業主自願清拆僭建物，我們公佈了“僭建物自願拆卸資助計劃”，為自願執行僭建物拆卸工程的個別業主提供一次性的部分資助；此外，還推出《非法工程拆卸指引》，清晰及細化拆卸非法工程的要求和程序，方便業主提出有關申請。

“非法工程跨部門常設拆遷組”自 2010 年成立以來，至今年 9 月底已處理 465 宗非法工程個案，當中接近 9 成屬自願清拆，主要涉及危害樓宇結構安全、僭建物殘危、塞渠漏水、新建或翻新僭建物、影響公眾衛生和防火安全等優先處理個案。隨著居民意識日漸提高，自願清拆個案逐年增加，對保障市民居住環境起積極作用。

另一方面，為強化對殘舊樓宇的管理工作，我們設立了恆常機制對有關樓宇作巡查監察及特別評估，按失修、殘危或即時殘危等狀況的“三級分類”機制作出處理，現已對較嚴重的 60 宗個案作優先跟進；同時，已啟動殘舊樓宇資料庫系統的開發工作，定期更新清單內的樓宇現狀及評級等，有助提升監察力度。此外，正在修訂中的《都市建築法律制度》及其補充性行政法規，將引入更有效推動樓宇維修的條文，以完善監察樓宇狀況的機制，從多方面推動居民為自身樓宇作定期維修保養。

4.2. 優化圖則審批流程

近年，為加快批則成效，強化驗樓效率，我們循簡化流程、增進透明度和制訂指引等方面著手，推出了一系列便民措施，如工程計劃、工程准照和

動工申請的三合一服務申請手續、設立網上查閱審理進度，以及加快使用准照的發給程序等。2013年，繼續強化互動溝通及提高總體審批效率，推出了《建築、擴建工程專業計劃編制指引》，並與業界建立“竣工檢驗後的溝通平台”，組織季度交流會和舉辦新推指引措施說明會，以優化恆常溝通機制。同時，設立審批分流處理機制，加快批核新建工程動工許可，優先處理審批中的住宅樓宇項目，以增加樓宇單位的供應量。

4.3. 完善機電設施監管

隨著升降機及扶手電梯的數量增長較快，機電設施種類繁多，社會對其處理技術及安全程度的要求日增，我們透過成立跨部門工作小組，循四個方向的監管策略展開相關跟進工作。

作為階段性工作，2013年我們推出了《升降機類設備的審批、驗收及營運制度指引》，訂定設備安裝、檢測、驗收保養等技術和監管標準，同時提供網上資料查詢，釐清居民、管理公司和保養公司的權責，促進行業良性競爭，保證設備質量及安全；同時，推出了相關申報表格及手續操作說明，供居民和業界了解及應用。

4.4. 推動公共工程建設

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，為公共工程建設帶來了挑戰與機遇。

4.4.1. 構建無障礙出行環境

為落實總體交通規劃構思，構建無障礙出行環境，保障行人過路安全，多項綠色出行措施在2013年落實推進。當中，我們推出了“山邊街美化及新口岸和松山行人通道計劃”，整項工程共分三區興建，第一區為加思欄馬路與羅理基博士大馬路交匯處至聖羅撒中學之間的街道計劃，在山邊街開闢道路及進行美化，並加裝升降機；第二區是在東望洋區焯公亭下方興建公園，通

過行人天橋、升降機連接至新口岸羅理基博士大馬路；第三區則在焯公亭下方公園興建兩條隧道，接駁至松山步行徑及得勝斜路。各區工程正有序推進，預計第一、二區可於2014年分階段竣工。有關工程完成後可大幅縮短新口岸、外港一帶至松山、東望洋區的步行距離，方便居民出行。

因應內港沙梨頭區一帶居民對過路安全的訴求，我們透過官民合作，利用新建工聯大廈（工人康樂館原址）及魚鰓巷之間的一段沙梨頭海邊街建造行人天橋，工程於2013年第四季竣工，有效改善該區人車爭路的情況。此外，水坑尾、新口岸金蓮花廣場及海景花園行人隧道加裝無障礙設施升降機亦於年內相繼落成。

離島方面，石排灣公屋區的4組行人天橋、以及氹仔高勵雅大馬路行人天橋相繼於今年底陸續竣工，為居民營造安全、舒適的出行條件；而“氹仔湖畔花園至龍環葡韻步行徑工程”及“氹仔小潭山觀景台工程”已完成施工方案，相關規劃將於年底向公眾推介。

4.4.2. 加快完善下水道建設

因應城市的急速發展，為提升本澳下水道整體排水能力，我們多年來不斷改造舊區下水道管網，包括改鋪分流式下水道、在出海口附近增設泵房及增建大型的蓄水涵管等，水浸情況初步得到整治。面對惡劣天氣所引發的水浸問題，今年亦加快建設及完成位於賈伯樂提督街、氹仔徐日昇寅公馬路、東亞運大馬路及體育路等地方的下水道整治工程，進一步改善高士德、氹仔柯維納及地堡街一帶的水浸現象，減低對居民生活所造成的負面影響。此外，對於沿岸海域的污染問題，我們從預防和治理兩方面作出跟進和處理，採取適當措施，以減低污水及雨水中的污染物對近岸環境的影響。

內港水患多年來備受社會關注，為儘快緩解該區的水浸情況，改善內港區民生環境，我們成立了跨部門專案小組，跟進落實內港水患整治短期方案之臨時防洪措施，以見縫施堵的方式分階段對該區進行防洪改善工程。今年上半年確定了臨時措施方案策略，並以內港26號及28號碼頭作為整治試點，有關工程已經開展，下一階段我們將陸續開展其餘碼頭的防洪工程。

另一方面，經聽取社會不同意見後，我們今年逐步優化暴雨期間的通報機制，除提前通知相關部門應對大驟雨信息外，亦會透過加強互聯網上發佈和手機短訊等方式，向公眾提供即時暴雨和水浸資訊。此外，為強化監測力度，陸續在多個地區增設8個水位監測站，除監測水位外，亦加裝氣象監測儀器及網絡攝影機，實時監測和記錄各街道位置的天氣狀況及路面情況，作為改善排水設施的參考數據，亦有助提升對惡劣天氣預警預報的能力。

4.4.3. 落實跨區通道基礎設施

為配合區域交通協調發展，完善填海新區基礎設施建設，我們委託了顧問公司進行“澳氹第四條跨海通道及新城A、B區海底隧道可行性研究”，落實交通中遠期規劃佈局，加快建成“雙環雙軸”交通網絡。現階段，已完成第四條跨海通道的《工程可行性研究報告》，當中建議按公路通道及輕軌通道各自分別採用盾構隧道形式建設。

隨著路氹城的急速發展，多項大型娛樂設施相繼落成，來澳旅客持續增長，為紓緩機場與氹仔市區的交通負擔，開闢大潭山隧道的工作有序推進，相關研究及初研方案已完成，正進行細化圖則設計工作。而連接九澳與路氹城東面的九澳隧道工程亦已全面啟動興建，建成後將有助改善九澳居民出行不便及路途迂迴等問題。

此外，路氹連貫公路圓形地下層行車通道於2013年第四季竣工，而相連的行人天橋建造工程亦於同年6月動工，該立體分層車道將有助減少人車繞道及緩解交通擠塞的情況。而為提高行人及車輛出行的便利性及安全性，我們亦先後在沙梨頭海邊大馬路開闢了新路，擴闊路環賈梅士大馬路，並在新口岸區進行了第三期的道路整治工程。

4.5. 工務局服務中心回應居民訴求

為持續優化對外服務，“工務局服務中心”於今年初正式運作，透過統一的窗口解答市民就公共服務申請手續的查詢，接收市民反映的意見，並新增設電話短訊主動回覆市民，以強化溝通功能，回應居民的訴求。

五、房屋政策

5.1. 公共房屋跟進工作有序展開

配合社會發展需要，特區政府制訂萬九公共房屋興建計劃，2013年基本完成計劃的供應目標，並有序安排輪候家團上樓。公共房屋落實供應解決了部分居民的住屋問題，同時增加整體房屋居住數量，體現了“居有所、安居樂業”的房屋政策目標。

至2013年9月底，萬九計劃中合共出售了8,784個經濟房屋單位，安排了3,514個家團入住社會房屋。在完成處理萬九計劃供應目標對象的房屋分配後，隨即有序安排2009年獲接納之輪候家團入住社會房屋，至2013年9月底，處理了1,150個相關家團上樓安排，佔輪候家團23.9%。

此外，為回應居民對公共房屋的訴求，我們按計劃於3月27日展開經濟房屋一房一廳、共1,544個單位的公開申請，是次申請共收到15,031份表格，（其中，一人家團成員數目為11,411個，佔申請總額的76%），待審批工作完成後將進行分組排序工作，續後將舉行抽籤及公佈結果。同時，在完成處理萬九公屋內經濟房屋輪候家團編配工作後，將於今年第四季開展多戶型經濟房屋的公開申請。

社會房屋方面，我們於5月22日重開新一輪的社會房屋申請，為期3個月，合共收到申請表格6,146份。為提高工作效率，申請與審批工作同步進行，爭取於明年完成審批，盡快公佈排序名單。同時，為紓緩社會房屋輪候家團應對通脹上升的壓力，特區政府於2008年開始推出住屋臨時補助措施，直至2013年9月底，合共發放補助金額達3億元，受惠家團7,300多個；而自今年9月1日起，亦提升每月補貼金額為：1至2人家團由1,350元調升至1,450元，3人或以上家團則由2,050元調升至2,200元。此外，於2011年至2013年亦豁免全體社屋租戶應繳租金，至今年9月，合共豁免租金達1.17億元。

5.2. 完善公共房屋發展策略

《公共房屋發展策略》在2012年完成公眾諮詢程序，其後就居民對其中13項政策構想的訴求及建議進行了分析和整理，於今年初公佈了《公共房屋發展策略》諮詢文本意見匯編，讓公眾了解有關諮詢活動參與者所持的觀點及意見。另一方面，委託了澳門大學及理工學院，為“澳人澳地”課題進行調查研究，並將於今年底完成研究報告。

在結合“澳人澳地”課題研究成果及明年第一季進行諮詢工作後，將爭取盡快完成《公共房屋發展策略》最終文本，為公共房屋未來發展制訂施政方針路向及相關策略措施。

今年，繼續發揮公共房屋事務委員會的平台作用，達致公眾參與、增強施政透明度的預期目的。多項重大的公共房屋事務工作計劃，如就公共房屋開展申請的相關政策措施，包括申請條件、家團收入上下限計算、資產淨值限額、分組排序等事項細則，均聽取了委員會的意見及建議。

5.3. 持續強化樓宇管理及維修事務

隨著新建經濟房屋項目相繼落成，我們致力協助住戶解決樓宇管理服務方面的需要，透過“一條龍”服務，方便住戶可在同一時間與地點辦理支付樓款、簽署管理合同，以及處理其他如水電申請等手續與費用繳付，並舉辦樓宇管理講解會，讓住戶清楚樓宇管理服務內容及裝修應注意事宜。

另一方面，為協助業主履行自身義務，《樓宇維修基金》於2007年設立，先後推出多項樓宇維修保養的資助計劃，資助居民做好樓宇維修保養的工作。截至2013年9月底，各項計劃合共批出約為2,410宗申請，涉及資助金額達2.63億元，已進行維修的樓宇超過2,000幢。同時，經過多年的持續及廣泛宣傳工作，居民對樓宇維修保養的意識逐漸提升，根據“樓宇滲漏水聯合處理中心”處理個案統計顯示，自行維修率從2009年50%提升至2013年9月的71%。直至今年9月底，中心合共立案8,906宗，經協調得以解決6,375宗，餘下個案正加緊跟進及處理。

“樓宇管理仲裁中心”於2011年設立，總結兩年運作經驗，仲裁委員會對仲裁工作進行檢討及調整，確立側重調解的工作發展方向，並改進了委員會內部運作規則。截至2013年9月底，先後處理的爭議個案合共90宗，涉及範圍包括管理委員會合法性問題、大會程序及會議決議有效性爭議、共同部分管理開支爭議、共同部分不當使用爭議等，大部分案件經解答或調解後得到妥善處理。

5.4. 房地產市場

2013年，房地產市場交易的法制建設進入新的台階，我們完善了相關的法律體系，進一步保障房地產交易各方參與者的合法權益。《房地產中介業務法》及《房地產中介業務法施行細則》完成立法工作，有關法律規範從事房地產中介業務實體及相關從業人員的權利及義務、營運監察及管理制度，並顧及現實狀況，對行業從業實體及人員設置過渡安排。為配合法律的實施，我們通過不同渠道進行廣泛宣傳，向業界及公眾舉行了多場說明會，深入解釋法律內容，確保法例順利執行。截至2013年9月底，分別發出房地產中介人臨時准照及房地產經紀臨時准照1,443個及4,436個，房地產中介人准照及房地產經紀准照則分別為104個及203個。

今年6月1日，《承諾轉讓在建樓宇的法律制度》（俗稱“樓花法”）正式生效，在建樓宇出售必須滿足法律條文規定，並由權限實體發出預先許可，條文細則對相關的交易行為包括買賣、轉售和抵押均作出規範，同時釐定相關法律責任，有助理順市場運作、增加交易透明度。此外，同步推出《申請發出承諾轉讓在建樓宇許可證明書》、《申請發出建築、擴建工程結構層進度證明書》及《房地產中介合同之遞交》等表格，優化法律執行程序。截至2013年9月，經申請並獲核准預先許可出售的住宅“樓花”單位合共5,143個。

構建房地產市場健康發展、維護居民居住素質是特區政府施政的恆久目標，而法制建設、制訂政策措施及落實執行等全方位的工作方式，營造了資訊充足、公平、透明、交易安全的市場環境。促進房地產市場工作小組成立3年以來，制訂一系列遏止房地產市場炒賣活動、防止價格泡沫化、加強市

場管理風險、增加非本地居民在澳置業成本等的政策措施，對房地產市場持續發展起穩定的作用。

六、交通運輸

6.1. 陸路交通

2013年，特區政府秉持“公交優先”的核心理念，致力把澳門打造成為宜行宜遊的綠色交通城市。《澳門陸路整體交通運輸政策（2010-2020）》提出了“一核兩面三圈”的交通政策理念，以“公交優先”為整體交通政策的核心。2012年主要以重整公交系統及相關改善措施為優先，2013年繼續集中於改善行人步行空間及其他配套措施，保障居民通勤及出行的便利性。

6.1.1. 透過多方政策及措施，整體提升公用事業的服務水平

為加強社會對公交服務的信任與使用，我們循三方面推行“公交優先”策略：一）完善公共交通網絡，配合石排灣公屋住戶陸續遷入，逐步延伸公共巴士線網，調整了6條路線進入石排灣公屋社區，並增設4條由石排灣總站連接至本澳各大型轉乘場站的快速路線，其中兩條分別連接關閘總站及亞馬喇前地的快速線已率先投入運作。另一方面，為配合澳大橫琴校區的使用而開通的新巴士路線已在8月開始提供往返澳大橫琴校區及氹仔原校區的服務；此外，為提升巴士運作速度，正研究設立由該區至澳門半島中南區的公交快速通道，有關研究工作將於今年完成。二）持續提升公交服務質素，委託研究團隊於今年3月至6月期間全面開展巴士服務評鑑的實地試評工作，透過具體、完整的數據資料，理順可能存在的問題，為正式評鑑開展做好準備。隨著試評工作的結束，首次巴士服務評鑑於7月起展開，為期半年，評鑑結果將作為衡量巴士公司服務品質的重要參考依據。三）透過引入環保元素，促進巴士行業的環保進程，包括於7月至9月期間，開展電動巴士試驗計劃，在路況較平坦和寬闊的氹仔及路氹城區道路進行載客測試，共錄得搭乘人次17,816人，開出1,440個班次。此外，於今年初引進共20台天然氣巴

士，並正式投入營運，亦有 37 台達致歐盟五期的新巴士正陸續投入運作，進一步減少巴士車輛尾氣排放對空氣的污染，亦降低行駛時噪音對附近環境的影響。

另一方面，因應維澳蓮運公共運輸股份有限公司於 10 月正式申請破產，基於公共利益，為確保巴士服務的正常運作，以及保障員工的就業權益，特區政府由 10 月 2 日起，以接管服務方式維持維澳蓮運的營運，為期 6 個月。我們緊密注視和監察該公司的財政及營運狀況，積極妥善處理相關的接管及過渡安排。

6.1.2. 持續完善交通管理系統，提升協調效能

合理管理私人車輛乃貫徹落實“公交優先”的其一重要課題，我們積極從不同層面跟進相關工作。從技術層面上，於 2012 年出台了《進口新汽車應遵守的尾氣排放標準的規定》，並就在用車尾氣排放標準的建議進行了公開諮詢；從法制方面，實施了環保車輛稅費優惠措施，以及就完善車輛檢測制度及縮短驗車年期提出建議，同時針對車用燃料進行立法；從經濟方面，邀請學術機構展開了車輛購買和使用的相關研究和調查。然而，在考慮居民訴求的前提下，將優先處理居民較關注的議題，包括研究以試點方式，於繁忙地區引入以提高泊車位周轉率和流動性、促進泊車路外化、滿足短時間停泊需要為目的之新收費咪錶泊車位，藉此希望減低車輛因尋找車位在道路構成的交通壓力，以實際行動讓居民了解措施成效及聽取社會意見。

在提升檢驗及教考工作方面，早前已著手重新規劃新的檢驗中心及配置相關檢測設備，路氹汽車新檢驗中心預期於 2014 年底竣工；在完善教考工作方面，初步完成修改駕駛理論題庫，現階段正進行葡文及英文翻譯工作；並繼續研究新建教考場設立所需的要求，以及先進的考核管理系統。

為持續深化道路工程的協調安排，促使各單位有序施工避免道路重覆開挖或因管線受阻而延誤工期，“道路工程協調小組”於今年將輕軌一期氹仔段工程、氹仔機場地段工程、天然氣管線鋪設及私人大型建築群之渠道工程列為重點協調對象，務求為居民的出行提供良好的道路交通環境。此外，為優

化交通訊息的發佈，已要求施工單位必須於施工前通過傳媒詳細向市民介紹工程的原因，加深市民的了解與理解；2013年進一步將即時交通訊息發佈延伸至電視頻道、突發交通事故即時於電台插播、重點道路工程及特別交通訊息直接顯示於生活資訊台畫面等，以多渠道向居民提供交通資訊。

6.1.3. 構建多渠道的快速回應機制，深化居民的交通安全意識

關注到本澳交通環境日趨複雜多變，駕駛者和行人的交通安全意識仍有待提升，在2013年將“交通安全推廣月”活動擴展為整年度的活動，並重點宣教行人過路安全的保障及知識。為暢通民意表達的管道、深化快速回應機制，“交通諮詢委員會”繼續發揮作為政府、業界與居民之間的橋樑角色，就本澳各項陸路運輸政策、陸路交通規劃研究、法規草案修訂、公交服務優化工作等議題進行討論。而為了全面收集社會對公交服務的意見，進一步擴展“巴士之友”交流平台的範圍，參與巴士服務評鑑之試評工作，期望更好地為優化巴士服務方面建言獻策。

在完善道路交通法規方面，我們修改了《道路交通規章》部分條文，以優化《道路交通法》的執行工作和配合車輛技術的發展，同時亦制訂了《機動車輛、掛車及半掛車的商標及型號的核准》行政法規，兩法規均於今年7月正式生效；此外，也完成《特別駕駛執照》行政法規草案的確定文本，現正聽取相關部門意見。就《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，及修改現行《輕型出租汽車（的士）客運規章》，正加緊編制行政法規草案的確定文本。

6.2. 輕軌系統

未來陸路交通骨幹的輕軌系統，2013年進入了新階段，列車及系統最終設計工作基本完成，土建工程氹仔／路氹線段全面啟動；此外，輕軌車廠地基建工作已基本完成，並進入上蓋部分的構建工作，而未來輕軌軌道高架橋亦已開展建設準備工作，為澳門交通發展踏上重要里程碑。

在澳門半島路線方面，鑒於有部分沿線居民對新口岸輕軌走線持不同意見，我們對該路段進行了初步評估，發現因孫逸仙大馬路寬道不足而需突破現場客觀的環境局限。為此，經向中央政府提出請求，獲批覆在維持新城填海總面積不變的前提下，對部分填海範圍作出輕微調整，以支撐該區新口岸的陸路交通基建所需。我們正就澳門段路線進行整體性的綜合評估，唯輕軌一期的澳門段和氹仔段整體通車時程將會受到影響。為配合氹仔和路氹城基建及旅遊設施的相繼落成，以及石排灣公屋群及橫琴的發展，我們以氹仔段先行運營作考慮，而緊隨著輕軌工程的進一步拓展，延伸至媽閣，再配合輕軌一期澳門半島走線的進一步落實，積極展開澳門半島輕軌線段的建設，爭取早日全線開通。在初步分析具備技術可行性的大前提下，後續將作更深入的分析評估。

列車設計工作是輕軌系統其中一個重要的環節，為使列車及系統達到“安全、高效、可靠”，我們在設計過程中嚴格把關，並於 2013 年完成了列車及系統最終設計的深化工作，以及首輛列車的組裝工作，繼而對列車和相關設備的性能、操作性、運行狀況等展開多方面測試；按照合同及適用的國際標準要求，分別制訂了獨立及整合後的檢驗及驗收準則，為列車生產、質量監測以及未來的驗收工作做好準備。此外，經具專業經驗的顧問服務公司研究分析，落實增量採購 24 台單組列車（即 48 節車廂）及相關維護服務及設施，以配合未來客運量及輕軌系統新線路的發展需要。

氹仔三個路段主體土建工程於 2013 年進入大規模施工階段，氹仔柯維納交通樞紐及媽閣交通樞紐亦先後起動了相關建造工程。因應工程需要的首階段工地圍封、樹木移植、管線遷移、臨時交通改道等前期準備工作在上半年已經基本完成，各路段現正如火如荼地進行樁基礎、樁承台和橋墩的建造工作，高架橋樁承台、橋墩、車廠及車站等硬體建築，均選用耐久性較高、設計壽命為 100 年的混凝土，務求令澳門輕軌建設在技術上及質量上均能與國際水平接軌。此外，我們全力督促各承建單位，在保證工程質量和作業安全的前提下，全面追趕工程進度。

隨著工程正式展開，項目團隊持續加強工程與社區之間的聯繫。在2013年，輕軌社區聯絡機制的組成規模進一步拓展，首次在公共工程引入社區聯絡單位，我們透過定期會議與地區團體和居民接觸，保持溝通及交流社區對項目的意見，並藉著針對性的現場視察活動，深化社區人士對輕軌工程的了解。聯絡機制設立至今，除建立了穩定的溝通模式外，在突發事故發生時，也發揮了互動溝通的作用，讓他們更清晰輕軌項目的各項資訊，從而推廣至社區之中。

另一方面，為使未來輕軌系統的運營工作順利執行，2013年繼續推展關於輕軌運營及維護服務招標的相關預備工作，確保招標文件內容能配合建設的進度，切合社會對公共服務的訴求，並滿足運營及維護服務之所需等。同時，輕軌交通法的草擬及諮詢工作的籌備亦密鑼緊鼓地進行，以加深了解社會對輕軌交通運營相關管理工作的意見，為輕軌系統的運營建立規範化的管理制度，提高日後的執行成效。

遠期整體輕軌線網規劃方面，為配合港珠澳大橋、粵澳新通道，以及新城填海區等澳門未來重大規劃項目，並逐步實現構建交通“雙環雙軸”的整體規劃，澳氹東軸線、輕軌新通道延伸段等研究工作在接續進行中。另一方面，輕軌系統石排灣線可行性研究亦已經展開，並計劃於今年底至2014年初進行線路規劃方案的諮詢，透過科學分析及意見收集，就具體走線及車站位置建議合適的方案。

6.3. 航空

為實現澳門國際機場成為多功能中小型國際機場的發展目標，澳門國際機場致力從發展策略和擴建工程兩方面著手，務求做好軟件和硬件配套設施。為配合機場發展商務航空市場，機場專營公司於今年第四季開始興建新公務機庫，逐步優化相關的配套設施。

今年，澳門與智利商談並草簽了雙邊航班協定，為兩地的航班服務創設了全面開放、不設任何限制的營運條件。此外，與菲律賓的民航當局更新了

航空運輸諒解備忘錄，增加兩地的運載量，而於 2010 年草簽的澳門與老撾共和國的雙邊航班協定亦於今年 6 月在澳門正式簽署。在航線網絡發展方面，本澳的航空企業於今年開拓了瀋陽、溫州、泉州、鄭州和峴港的航班服務，擴大了其亞洲覆蓋範圍；去年開通的台中定期包機航線由於受兩地旅客歡迎，今年加入了兩家新經營者，為旅客提供更多的航班選擇。

配合特區政府銳意推行海、陸、空聯運模式，以便澳門能更好地融入珠三角區域發展，我們積極推動相關工作，優化經各口岸來往澳門國際機場的直通快線服務。今年，澳門國際機場往來關閘邊境的陸空聯運以及往來內港碼頭的海空聯運分別於 6 月及 8 月正式投入運作。此外，新修訂的澳門國際機場應繳費用制度亦於 4 月實施，在新制度下，過境乘客獲豁免繳付乘客服務費，有助吸引旅客使用直通快線服務從內地抵達澳門口岸，再經澳門國際機場前往外地。

在保障航空安全方面，《民航意外事故調查及航空安全資料保護法》於今年 5 月正式生效，讓本澳的航空意外和事故調查工作能有效地依法展開，查找事發原因，進一步保障乘客安全。以該法律為依據的“保密航空安全報告系統”亦同時營運，民航部門透過此自願性事故報告系統收集安全資料，進行分析並製作不記名的統計資料與業界分享，讓各方學習和改善。此外，“澳門安全方案”於今年進入第三階段的策劃和實施，開展與業界建立在安全資料互通的合作模式。

面對路氹城不斷發展，政府與營運商就直升機維修庫搬遷問題已達成共識，同意把維修庫搬遷至氹仔北安 E2 區。今年，民航部門已開展新直升機維修庫設計的編制工作，預計明年啟動相關工程的招標程序。

6.4. 海事

隨著本澳近年的城市發展，岸線、航道、航標和水深不斷改變，加上各項大型海上工程的展開，海上交通環境日趨複雜。為保障環澳門水域的海上交通安全，做好各項預防措施，我們持續向海上工程單位、船舶及航海業界

派發《環澳門水域船舶安全航行指引圖》，舉辦各類型的安全培訓，向漁民和疏濬業等海事作業人員講解環澳門水域的航行環境和海上安全作業須知。同時，新的水文測量船已投入運作，進一步監測澳門沿岸水域的水文數據變化，亦適時更新航行環境資料，發行新版《澳門港口圖》，向航經澳門附近水域的船舶提供最新的通航資訊，維護海上交通安全。

為加強本澳海上客運的安全管理，我們一直定期與各客船公司舉行會議，探討保障海上客運安全的措施，就安全監管方面的相關議題交流意見，並向客船公司講解高速船安全航行的注意事項。另一方面，為提升環澳門水域海事安全聯合處理能力，我們與內地及香港海事部門舉行海上事故聯合演練，透過一系列海上實戰操作訓練，強化了粵港澳三地海事搜救單位聯合行動的合作協調能力。

近年經海路進出澳門的旅客持續上升，2013年上半年約有1,200萬人次經各海上口岸出入境，平均每日有近6.5萬人次。我們持續改善各客運碼頭的軟硬件配套設施，包括外港客運碼頭的“空間優化計劃工程”已於2013年第三季分階段展開，務求為市民和旅客提供便利舒適的口岸環境。同時，我們積極跟進氹仔新客運碼頭的試營運安排及籌備工作，為碼頭落成後能順暢地運作做好前期準備工作。為配合碼頭的全面運作，會相應開挖港池及航道，供將來進出新碼頭之高速客船及其他特定船隻使用，開挖工程將於今年第四季開展。

此外，在第二季推出了智能手機應用程式“澳門海上航班”，提供實時海上航班資訊及客運碼頭訊息等，又設立碼頭服務人員，為居民和旅客提供更人性化的海上口岸服務。

為配合海事博物館的長遠可持續發展，海事博物館園區發展規劃研究將配合路環舊市區荔枝碗發展規劃的推出，在宣揚本澳海事文化的同時，結合路環舊市區的漁業傳統產業進行宣傳推廣。此外，為保護及傳承在澳門漁民社群內逐漸消失的朱大仙信仰傳統文化，正蒐集及整理相關資料，積極跟進申報澳門非物質文化遺產名錄的籌備工作。

今年休漁期期間，我們除了繼續支持漁業界舉辦“休漁漁家樂”海上暢遊活動外，亦進行了《澳門漁業調查》，以了解本澳漁業及漁民社群的最新情況，透過客觀及科學的調查研究，制訂有助進一步促進本澳漁業發展的政策措施。

七、環保及能源

7.1. 環境保護

2013年，我們以強化空氣污染治理、提升廢棄物處理為兩大施政重點，並持續優化環保基建設施，完善環境監測網絡，透過宣教工作提升居民環保意識等，配合《澳門環境保護規劃（2010-2020）》的行動規劃，按先後緩急，有序推進各方面的環境保護工作，致力為市民創設宜居的生活環境。

在控制車輛尾氣排放方面，2013年第一季完成了《制訂澳門在用車尾氣排放標準及完善檢測制度》建議方案的諮詢工作，爭取於2014年完成草擬相關法規草案。在完成引入環保車政策措施第一、二階段研究的基礎上，2013年開展了第三階段的“澳門推行環保車輛政策及試點示範研究”，制訂本澳未來引入及推廣環保車的短、中、長期政策。

為加快淘汰本澳高污染車輛，進一步改善空氣質素，特區政府於2013年開展制訂關於汰換高污染車輛的資助計劃，委託了專業顧問公司開展研究，爭取2014年開始接受申請。由於本澳的車用無鉛汽油及輕柴油法例已沿用多年，亦制訂新的《車用無鉛汽油及輕柴油標準》行政法規草案，藉以加強管制本澳車用無鉛汽油及輕柴油的質量，配合機動車輛尾氣污染控制政策。此外，就本澳重點工業場所之空氣污染物排放標準，將於今年完成編制相關諮詢文本，待綜合諮詢意見後將開展制訂標準及起草法規的工作。

新的“澳門城市清潔及垃圾收集清運服務”公開招標及標書評審工作已經完成，新的服務合同將配合本澳城市的整體發展定位和人口變化趨勢，強調環保元素，擴大資源回收網絡及種類，推動全澳實現“源頭減廢、資源回收”的環保目標。

在優化環保基礎設施方面，我們按序開展澳門半島污水處理廠的升級工程，並持續改善污水處理廠及固體垃圾自動收集站的氣味處理系統，以及增加更多的綠化景觀，減少有關設施對周邊環境造成的壓力。此外，亦持續完善及優化不同的環境監測系統及網絡，包括對現有的水質監測站進行系統升級，並加強其預報功能。同時，為準備日後持續的核輻射分析工作，正籌建的核輻射實驗室已進入內部設計階段，預計明年下半年落成並投入運作。

因應社會對環境影響評估的關注，為加強環評工作的可操作性，2013年優先推出了環境影響評估的工程項目類別清單，增加社會各界對環評的正確認識。此外，鑒於新修訂的《預防和控制環境噪音》法律將加強對打樁工程噪音的規管，為使業界更好地適應新規定，提高執法成效，在現有工程准照審批機制或程序中加入相關環保要求，以利日後新法的出台。

此外，“環保與節能基金”已運作逾兩年，效果理想，2013年因應社會訴求擴展資助對象至學校，以期從不同層面推動環保工作的實踐。

7.2. 水資源

構建本澳成為節水型社會，是特區政府的一項重點工作。為更好地協調公共供水服務的穩定安全，港務局於2013年中改組成為海事及水務局，並下設水資源管理廳，專責跟進本澳的供水事務，制訂各項水資源規劃和政策措施，推動社會各界節約用水，促進水資源的有效利用。

2013年初制訂了《供水突發事件的行動協調指引》，並以附件形式收錄於特區政府《民防總計劃》內，以加強供水安全突發事件的應急反應能力。下半年亦進行了供水安全演習，檢視本澳各相關部門和單位應對供水突發事件的能力，完善本澳在供水範疇的應急管理，進一步保障供水安全。

特區政府推動構建節水型社會工作小組按照《澳門節水規劃大綱》中的開源節流方針，持續推動社會各界共同節約用水，構建澳門成為節水城市。我們推出的“全城節水回贈計劃”和“酒店節水計劃”，得到了社會各界的支持和參與，為鼓勵更多界別參與節水行動，今年亦推出了“商廈節水計劃”，

進一步推動本澳商業大廈採用節水器具以及其他節水措施。此外，出版了《澳門水資源狀況報告 2012 / 2013》，記錄本澳最新的水資源狀況，加深居民對供水情況的了解。

在政府積極實施各項開源節流措施和宣傳推廣工作，以及社會各界共同支持和參與下，本澳居民的人均生活用水量及每萬元 GDP 用水量均連續 3 年呈現負增長，反映本澳的節水工作初見成效。

另一方面，為完善自來水價格機制，我們委託學術機構進行了自來水價格機制成效追蹤調查，了解澳門公眾和企業對新自來水價格機制的認知以及其節水意識，相關調查報告會作為未來在現在自來水價格機制方案上對價格作出適當調整的參考要素，以加強對節約用水的推動力。

在蓄水設施建設方面，九澳水庫擴容的編製計劃預計於今年第四季完成，我們將持續跟進和協調相關部門，爭取於 2014 年正式開展項目工程的建設工作。在再生水管網設施方面，落實路環石排灣公共房屋區及橫琴島澳門大學新校區樓宇雙管道供水系統及再生水公共管網的建設工作，為未來供應再生水創造了基礎條件。此外，繼續跟進興建本澳首座再生水廠的公開招標工作，並於今年 1 月就《澳門再生水發展規劃（2013-2022）》諮詢文本進行公眾諮詢，第四季推出了《澳門再生水發展規劃（2013-2022）》正式文本，確定本澳未來十年再生水的發展路向。

7.3. 能源政策

自 2005 年開始，澳門逐步增加內地輸電以滿足本澳用電需求，確保澳門的能源供應安全和穩定，而為配合特區政府的相關政策，我們已完成草擬《公共高壓輸電網並網技術安全規章》並將展開立法程序，有關規章將對高壓輸電網並網的技術安全和責任界面等作出規範。

另一方面，為修訂及完善沿用超過 25 年的電費制度，引入能源效益和節約能源的概念，我們在今年初完成了《電費制度和電價釐訂》的專業諮詢，並根據諮詢結果，啟動了相關的修法程序，以配合階梯式電價收費新制度的

實施。而因應舊城區居民和商戶用電量的增加，已確定在舊區選擇合適地點加裝戶外配電設施，以保障和滿足持續增長的供電需求。

此外，我們與國家能源研究所開始探討對《2010-2020 澳門能源需求和能源規劃》修編研究的工作，同時展開就澳門新能源和節能技術的研究，以配合本澳社會和經濟的最新發展情況。

隨著《天然氣分配公共服務批給合同》的簽署，城市燃氣分配管網建設工程於 2013 年完成首階段建設，有關管網設計的供氣規模預計可滿足未來 25 年的需求。設於路環蓮花海濱大馬路的分配網接收門站已於今年啟用，負責接收上游來氣後，進行交接計量、加臭、調壓，再經中壓和低壓管向用戶供氣；同時，正按進度繼續推進城市燃氣管網工程的建設，按 5 年完成全澳主幹管網建設的計劃，預計至今年底，路氹地區主幹管網將完成 50% 的管網鋪設。

今年 4 月，石排灣公屋住戶開始使用天然氣，標誌著天然氣正式入戶；同時，20 部天然氣巴士正式投入服務，展開綠色交通的新一頁。在完善燃氣技術法規方面，正對《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》的修訂文本作最後審核，進一步對燃氣使用安全作出規範，預計可於今年底開展相關立法程序。

“公共部門 / 機構能源效益及節約能源計劃”持續在 56 個部門內全面實施“能源管理機制”，兩年以來，培訓了 774 名來自各部門的能源管理小組成員，能源管理小組已具備適當的能力自行監察和管理部門內的能源使用情況。

為鼓勵應用可再生能源，已完成《太陽能光伏並網安全規章》草案及跟進相關立法程序，以規範太陽能光伏發電系統的安裝和技術，年內還將完成光伏並網電價的研究。此外，為推廣和擴大太陽能的應用，繼續研究太陽能光伏系統試驗項目。

在公共戶外照明方面，已按照《LED 公共戶外照明設計指引》的研究結果，訂定了 LED 路燈的標準規格，首先在石排灣公屋範圍完成了 LED 路燈安裝和使用，並繼續有序地逐步分區開展 LED 路燈和燈柱的更換工作。

八、電信、郵政和科技政策

8.1. 電信管理

政府為嚴格遵從中級法院判決書對公天問題的裁定、尊重收費電視地面服務特許合同，同時確保居民收看開放電視頻道的權益不受損害，通過澳門有線電視股份有限公司於今年8月與14家公天服務商簽署短期合作協議，由澳門有線提供電視信號源，利用現有的公天網絡轉播電視節目，逐步展開了理順電視服務問題的工作。

另一方面，為更好地規範未來電視服務市場的發展，我們已委託獨立第三方機構就未來電視服務市場的劃分、在開放市場下各持份者的定位和經營範圍的變化、匯流服務的發展方向，以及相關法例和配套等作出研究，爭取於今年內向社會收集意見；此外，《收費電視地面服務特許合同》續期的處理亦已提上工作日程。

配合本澳電信市場在全面開放後新的發展需要，我們在2012年開展了設置及經營固定公共電信網絡牌照的公開招標程序，有關的程序於2013年上半年已經完成並發出了兩張《設置及經營固定公共電信網絡牌照》。在法規的工作方面，已向業界、政府部門和社團展開了修訂《電信綱要法》的前期社會意見收集，並且完善文本，爭取盡快完成最終修訂擬本。此外，我們亦會承接過往的研究結果，並配合市場的實際情況，開展對本澳的電信法律法規的檢視，當中包括匯流環境下適用法規的構思。

在政府的積極推動下，澳門的電信營運商與內地的電信營運商繼續就漫遊資費的下調展開協商，並有部分本澳流動電信營運商在2013年2月及8月以優惠計劃方式，下調了月費用戶在內地的漫遊話音通話資費及在內地發出短訊的資費，有關的資費累計下調幅度由13%至57%不等。透過上述優惠計劃所作出的漫遊資費下調，既可減輕用戶在漫遊服務方面的開支，同時亦能更好地滿足市民在內地通訊的需要。

除此之外，我們亦積極推動電信營運商下調流動數據服務及專線服務的收費。本澳部分流動電信營運商分別於 2013 年 5 月及 6 月下調了月費計劃中流動數據服務的其後收費，由每 kB 0.02 元下調至每 kB 0.01 元，而固網電信營運商亦分別於 7 月及 10 月全面下調了國際及本地專線服務的收費，按不同地區及速度，經配合服務合約年期的優惠折扣後，國際專線服務的收費減幅高達 15% 至 42% 不等，而本地專線服務的收費，則按不同線路速度，經配合服務合約年期的優惠折扣後，下調幅度由不少於 6% 至最高的近 21%。

而就新一代流動通訊技術引入的研究，我們已按序展開了相關工作，並對鄰近地區的發展情況作出了跟進，預計於今年年底前可制訂有關的頻譜規劃及引入的操作方式。

另一方面，鑒於使用“WiFi 任我行”服務的人數比預期熱烈，原有的系統設計已達到飽和狀況，為此，我們於 2013 年初開展為系統部署優化計劃，下半年會為已飽和的系統組件進行升格。同時，亦就現有的服務地點作出檢視及分析，並按實際需要擴大個別服務地點的覆蓋範圍，以增加“WiFi 任我行”服務地點至不少於 145 個，為市民及遊客提供優質和便捷的無線寬頻服務。

電信管理局與澳門理工學院合作設置的 IPv6 網絡科研實驗室於今年 4 月正式投入運作，並開放予本澳教育機構和資訊及通訊科技相關領域的社團和業界，從而提升相關技術人員的 IPv6 知識和技能。

為提升澳門域名的知名度，推動澳門域名服務的穩步發展，我們正籌備在“.mo”域下推出中、葡文域名服務，以及對澳門域名的申請程序及條件等進行優化，並正對澳門特別行政區互聯網域名註冊規則進行檢討，以提供更優質及多元化的域名服務。

在優化無線電的監測工作上，我們在石排灣的選定地點增建新的無線電信號尋向及接收系統，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及安全，同時亦會購置無線電通訊站資訊系統，以便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，完善無線電頻譜的管理和相關的監管工作。

此外，為減低電信網絡事故發生的風險，我們聘請了顧問公司全面檢視各營運商的電信網絡及其運作，從網絡的設置、日常運作流程、技術團隊的組織架構，以至事故通報機制等不同層面展開工作，尋找潛在的風險以及可以強化之處，如運維流程的強化等，並作出針對性的建議，從而提升各營運商網絡的穩定性，為用戶提供更優質的服務。另一方面，為強化電信網絡的監管工作，顧問公司同時檢視電信管理局的架構、運作、人力資源等，作為重整架構、人員配置和提升人員專業水平的參考依據。

8.2. 郵政及科技

為便利市民接收資訊，推動電子政務，我們在2013年為市民開設實名登記的安全電子郵箱（SEPBox），並逐步推廣其應用，如郵政電子掛號郵件、“推廣e”、電子直函及電子帳單等，以發展成為全民的電子派遞平台。方便市民透過安全電子郵箱接收郵政電子掛號郵件和其他來自政府、企業的通告與訊息，安全電子郵政服務亦可確保寄件人、收件人的真實性，保障電子訊息的保密性及完整性，同時簡化了通知形式的郵件發送，減輕寄件人的投遞成本。

另一方面，我們亦不斷提升系統的資訊化，加強流程效率，促進服務的多元化。在2013年分段試行啟用櫃檯網絡自動化的綜合性櫃檯系統，以及整合萬國郵政聯盟的國際郵政系統（IPS）與郵政局自行開發的郵政處理系統（MPS），令管理及監控各式服務及傳遞郵件的過程更資訊化。

在科技方面，為深入探討澳門科技發展的方向，科技委員會邀請了本地、內地及外國專家和學者在澳門召開《澳門科技策略與發展交流工作坊》，透過考察及交流研討等方式，集思廣益，共同為本澳科技發展的方向及策略出謀獻策。

兩所國家重點實驗室，包括中藥質量研究國家重點實驗室（澳門大學）及模擬與混合信號超大規模集成電路國家重點實驗室（澳門大學）已完成搬遷至橫琴校區，而科學技術發展基金亦批准資助兩所實驗室2014至2016年

的發展計劃。此外，中國科學院月球與深空探測重點實驗室正式掛牌成立，該實驗室是以澳門科技大學太空科學研究所為基礎建立，並同樣獲科技基金批准其3年的建設經費資助。

在推薦國家科技獎勵方面，今年推薦了一個項目申報2013年度“國家自然科學獎”；何梁何利基金科學技術獎方面，則推薦了兩位科研人員分別申報“科學與技術進步獎”及“科學與技術創新獎”。

同時，我們亦持續透過不同活動加深市民對科普的認識，今年繼續舉辦“2013科技活動周暨科普成果展”、教師科普考察團和學生科普夏令營，讓市民多層次地體會科技融合創新對促進社會發展的重要作用，亦增加對科普教育的了解及認識科普教育的重要性。

第二部分

二零一四年施政方針

一、區域合作

推進區域合作，是進一步推動區域整體發展的關鍵。促進區域建立更深層次的交流互信，更可為經濟金融、社會民生、旅遊合作、人才培養、能源用水、口岸通關、跨界交通和環境保育等範疇領域創設重要條件，激發更多元豐富的合作思路。未來一年，特區政府將繼續積極務實融入區域合作的新格局，貫徹配合國家“十二·五規劃”，並落實執行《粵澳合作框架協議》提出的各項合作內容。

1.1. 配合大珠三角發展，落實多項大型交通基建

1.1.1. 粵澳新通道工程

粵澳新通道項目主要的功能在於分流關關的人流與交通壓力，發揮區域交通樞紐的功能，同時一併落實整治鴨涌河，打造一河兩岸的綠色景觀帶。在推進項目的過程中，粵澳的協調與聯繫緊密有序。我們正研究分區工作的方式及啟動相關設計，並就新批發市場進行環境影響評估，工程將有序展開。

1.1.2. 港珠澳大橋人工島澳門口岸

配合港珠澳大橋同步落成的目標，現時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，正進行有關澳門口岸管理區基礎建設設施的詳細設計工作，2014年將繼續其他上部工程的設計工作及啟動相應的工程招標。在澳門人工島方面，為確保施工期間的運輸條件，將啟動施工棧橋的建造。另一方面，繼續就澳門口岸管理區行政管轄權和司法管轄權與珠海市政府緊密溝通，做好相關的協商工作。

1.1.3. 新城填海區 A、E 區

2009 年，國務院批覆同意特區政府填海造地建設新城區，為本澳的可持續發展創造條件。當中，位於澳門半島以東的新城填海 A 區填海面積為五區中最大，約 138 萬平方米。目前工程正進行堤堰的建設工作，2014 年第二季將展開填土工作。日後，新填海 A 區東面將連接興建中的港珠澳大橋落腳點的口岸人工島，並與本澳第四條跨海通道及興建中的氹仔碼頭及澳門國際機場相連接，填海得出的土地初步規劃主要用作商住社區、基礎設施、水岸公園、公共／社會設施及多元產業用地。此外，新填海 E 區中的 E2 區填土工程已完成，E 區主要規劃為公共／社區設施、交通基礎設施、商住社區及多元化產業用地。

1.2. 建立陸路跨境交通新措施，推動區域加快融合

配合港珠澳大橋預計於 2016 年底建成，三地政府正積極根據組成時擬定的 4 項專題進行研究以制訂思路，循序漸進地按相關研究時間進度表作推進。澳門全力參與各項協調與磋商工作，並會首先爭取在取得港澳兩地平等分配及平衡各方業界發展的同時，儘早達成相互合作共識，加快推動港澳跨境交通方案的落實進程。

隨著“澳門通”與“嶺南通”成功實現互聯互通，繼 17 個城市全面開通使用後，2014 年將開發至深圳、東莞、梅州、汕頭 4 個城市；“嶺南通”正就聯名一卡通在珠三角軌道網絡公交化、地鐵式的付費模式進行電子開發測試，期望於 2014 年可在部分城軌試行。此外，將開展粵港澳地區互聯互通試點示範工程，屆時將提供電子票證、互聯網充值、移動支付等多元化創新服務。

就“探索實行粵澳便利換領小型汽車駕駛證”的工作，雙方彼此共識加快有關方案，在平等互惠的基礎上，期望於 2014 年會有實質進展。此外，跟進探索一次性臨時來往粵澳小汽車管理工作，我們將繼續深入探討粵港自駕遊的成效及相關經驗，作為擬訂澳門機動車輛進出橫琴計劃的基礎。

至於未來珠澳口岸人工島物流設施的工作，將繼續跟進“未來港珠澳大橋珠澳口岸人工島物流設施”總體規劃研究報告，爭取與鄰近地區優勢互補及錯位發展。

為推動區域融合，在2014年，我們將在已簽署的《關於加快推進澳門輕軌跨界延伸珠海橫琴項目建設的緊密合作協議》的基礎上，與珠海橫琴方面保持更緊密溝通協作，共同協調解決澳門輕軌延伸到橫琴的各項問題，並透過進行澳門輕軌橫琴延伸線的深化研究及設計工作，爭取早日確認澳門輕軌與廣珠城軌延長線在橫琴口岸無縫換乘對接的具體方案和技術要求，為未來區域間提供便捷及環保的出行方式，也為居民及旅客提供最佳的公共交通服務。

1.3. 確保供水安全，推進水利建設

一直以來，我們透過與內地水利部門提早協調各水庫的蓄水計劃和實施水量調度，以應對鹹潮上溯，過去幾年成功使本澳的供水安全得到充分的保障，有關工作行之有效。一如既往，我們將繼續提早與內地水利部門做好今冬明春的珠海竹銀水庫和其他對澳供水水庫的蓄水計劃，保障內地對澳供水的質和量。

此外，繼第三條供水原水管道和竹銀水源系統後，粵澳雙方將繼續推動各項水利建設合作，待建設第四條對澳供水管道項目獲批覆立項後，將研究對部分管道與區內道路同時建設和鋪設的可行性安排。至於“平崗至廣昌原水供應保障工程”方面，將聯同粵方商討工程的細節及合作模式，共同研究新建一套原水管道和供水系統連接平崗泵站至廣昌泵站，進一步提升對澳供水安全的保障。同時，積極跟進大藤峽水利樞紐工程的進展和澳方的援建項目，加快推動工程研究和設計工作的落實、以及周邊設施配套工程及環境治理。

為掌握供澳原水水質情況，我們委託專業科研機構，在西江下游的磨刀門水道設置多個監測點，對各原水取水口的水質進行長期且嚴密的監察。未來還會進一步加強對水質安全的監測工作，倘出現突發水污染事件、有監測

項目超出標準或發現原水水質異常時，特區政府可及時作出跟進和採取應急措施，確保供澳原水水質符合安全標準。

1.4. 力爭完成澳珠規劃編制，創設兩地深化合作條件

《粵澳合作框架協議》自簽訂以來，經過兩地共同努力，在編制區域合作規劃方面取得了較好的成果，為未來兩地的社會、經濟、交通、環境、通關和城市規劃協同發展奠定良好基礎，並配合國家“十二·五”規劃，推動澳門實現經濟適度多元，打造成“世界旅遊休閒中心”。特區政府將繼續積極落實《珠江口西岸地區發展規劃》和《澳珠協同發展規劃》等規劃工作。

1.5. 空氣監測聯防聯治，共建優質生活圈

隨著近年珠江三角洲地區經濟和工業的高速發展，導致地區空氣質量及能見度出現明顯下降之情況。研究顯示，大氣中的微細懸浮粒子（PM2.5）是導致空氣質量變差的主因之一。PM2.5粒徑非常微細，能被人體直接吸入至肺部，並對健康產生不良的影響，我們將聯同香港及廣東省開展針對PM2.5的區域性研究，在地區內進行首次大規模及長期的空氣污染物採樣工作，並對採集到的污染物針對PM2.5成份進行化學分析。研究成果將有助制訂有效的污染物減排及控制策略，以掌握區域空氣污染控制和達標的科技及管理需求。

為配合國家向聯合國提交《中華人民共和國氣候變化第三次國家信息通報》而開展的編寫工作，以及繼續履行《聯合國氣候變化框架公約》的義務，我們將編製澳門2010年和2012年溫室氣體排放清單，建立溫室氣體清單資料庫，就澳門的社會經濟發展情景預測溫室氣體排放，編寫澳門氣候變化信息報告，以及撰寫澳門《氣候公約》兩年期更新報告。

目前，港珠澳在各自區域的陸地上建立多樣化的天氣探測設備，形成了較完整的氣象探測網，三地計劃共同完善海洋氣象觀測，研究和選擇適合的地點，共建珠江口氣象探測網，加強各樣氣象要素的即時監測，支援未來港珠澳大橋的氣象服務。同時，將為大橋管理局制訂整體的大橋氣象探測設

備佈設方案作考量，務求以更加密集的氣象探測設備和更齊全的氣象探測功能，達到大橋營運安全的要求。

另一方面，我們計劃於 2014 年開展常規澳門大氣環境核輻射監測及分析工作，加強向公眾發放有關核輻射監測的資料。此外，計劃在粵港澳珠江三角洲建立一套地震預警系統，構成“珠江三角洲地震預警台網”，完成後將提升澳門對地震的監測能力，對珠江三角洲區域內發生的地震，可在 10 分鐘內作出定位及對其進行震級分析。

為更妥善處理各類廢棄物，粵澳兩地政府將推動澳門的惰性拆建物料和廢舊車輛的再利用及處置合作。2014 年，我們計劃於建築廢料堆填區內開展示範項目，對建築廢料進行分選再用，並繼續與內地相關部門協調，推進區域轉移、處置和再利用澳門廢舊車輛項目的逐步落實。

能源供應方面，按《2010-2020 年南方電網向澳門輸電規劃》的滾動修編結果，積極推進兩地輸電基礎設施的建設，繼續加強電網聯網能力，包括在 2015 年前增加第二條 220 千伏輸電通道的第三回線路和年中投運珠海電網的 500 千伏加林站等。此外，隨著廣東天然氣管網建成投運，區域內將形成多氣源供應，滿足區域供氣的保障能力和長遠用氣的需求，我們將繼續與內地相關方面保持緊密的聯繫和溝通，落實供澳天然氣多氣源的供應保障。

二、城市規劃

城市規劃作為特區政府為實現城市可持續發展的綜合長遠目標，合理配置城市空間資源，引導和管理城市發展、保障公共利益及公共安全尤其重要。隨著《城市規劃法》的實施，以及各個小區規劃的逐步落實，為澳門的經濟與社會發展、促進居民整體生活素質提供了堅實的基礎。

2.1. 配合《城市規劃法》落實，執行城規法律新措施

《城市規劃法》獲立法會審議通過，並於 2014 年 3 月正式生效，我們將積極開展各項工作。

《城市規劃法》明確了城市規劃編制總規及詳規、意見收集、公眾參與、諮詢、核准、公佈及修改等一系列重要流程，重整原本分散的職能與程序制度；同時，亦規定設立城市規劃委員會，作為在城市規劃編製、實施、檢討及修改程序的諮詢機構，而對於城市規劃的編制、檢討、修改、核准、公佈、公眾參與的程序亦作出了詳細規定。為此，我們將優化行政架構中的人力資源，透過不同培訓和交流，提升規劃隊伍的水平素質。目前，將加緊進行《城市規劃法》相關配套法規的草擬工作，作為確保城規法更好地落實的重要支撐。

2.2. 開展城市總體規劃編制，配合城市發展

城市可持續發展已成為社會關注的議題，為配合《珠三角發展改革規劃綱要》的落實，我們積極參與《大珠江三角洲城鎮群協調發展規劃研究》、《環珠江口宜居灣區建設重點行動計劃》、《共建優質生活圈專項規劃》、《粵港澳基礎設施區域合作專項規劃》等區域合作計劃，此刻，澳門發展亦迎來了新的機遇與挑戰，我們有必要加快城市的總體規劃研究，落實澳門“世界旅遊休閒中心”的發展定位，配合促進本澳經濟適度多元化發展。

為做好城市規劃的編制工作，我們會從經濟高速發展到創造宜居宜業環境、提升居民綜合生活質素的角度作出綜合考慮，在2014年第一季前完成規劃編制相關研究的前期準備工作，爭取在2014年第三季開展正式的研究工作。

2.3. 制訂新城規劃方案，展現未來發展藍圖

2013年，新城規劃進行了第三階段方案的編制工作，該方案以前階段草案公開諮詢時所收集的專家、公眾意見為基礎，針對重大基礎設施佈局、土地用途、道路交通、公共設施、綠地、濱水景觀、海岸線利用、開發容量、環境保護、地下空間、市政設施、綜合防災、實施時程及策略等內容進行深化及技術論證。

隨著《城市規劃法》獲立法會審議通過，新城區規劃亦配合城規法的相關要求作出調整，包括涵蓋的內容、表述方式等方面，以便與城規法順利銜

接。經過努力，新城區總體規劃方案研究已基本完成，因應輕軌一期新口岸段尚需進一步的深化，新城總體規劃方案需要作出配合，我們將適時對外公佈，爭取於 2014 年展開第三階段的公眾諮詢並聽取意見，待整理好第三階段居民提供的意見，會進行適當的意見吸納調整。另一方面，隨著新城 A 區的填海，我們將從整體發展，探究第四條跨海通道，並將輕軌澳氹東軸線線路及新通道延伸段納入規劃方案，以達致更有效地統合各方面的規劃，促進澳門的可持續發展。

未來，我們會落實經凝聚民智、達成社會共識的新城填海規劃方案，與居民一起共同繪製新城的藍圖。同時，在總體規劃的基礎上，根據城規法的規定，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。

2.4. 持續開展小區規劃，打造旅遊休閒中心

近年，在開展重大城市規劃工作的同時，我們亦甚為關注各項小區、舊區規劃和重點項目研究的推進工作，從不同層面做好城市規劃協調發展，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，配合落實“世界旅遊休閒中心”的城市定位。

我們先後開展了大三巴東、西軸兩個片區的研究，2014 年，將會繼續在有關研究基礎上，開展包括歷史文化、傳統產業、綠色街道和旅遊等後續跟進研究工作，不斷逐步完善整項世遺核心區（大三巴）規劃研究。此外，為配合路環舊市區的整體規劃及保育發展需要，讓漁村風貌得以延續及煥發生機，我們將繼續推進路環舊市區的相關規劃及收集民意工作，在規劃研究的基礎上，按實際情況和居民的意見，協調相關部門，優化規劃及政策配套措施，推進棚屋的重整及船廠的保育工作，以及妥善落實規劃內容。

2.5. 廣泛聽取社區意見，持續推進舊區及街道美化工作

因應社會經濟快速發展，客觀環境和社會訴求與當初草擬舊區重整法案時有所變化，同時，為更好地配合《城市規劃法》、《文化遺產保護法》和新修訂的《土地法》，在 2014 年，我們將重新審視已撤回的《舊區重整法律制度》

法案，就法案所涉及的一些重大議題，廣泛聽取社會和舊區重整諮詢委員會的意見，進行分析研究工作。

政府各部門將持續推進街道美化、整建修復、保存維護等三個重整模式的工作，當中包括延續聖老楞佐教堂及崗頂劇院區沿線街道、大堂區和路環舊城區的街道整治。

與此同時，將繼續對本澳多個舊區展開調查研究，掌握居民及社區的現狀數據、對舊區重整的認知及訴求等，逐步建立舊區數據庫，加強舊區重整工作科學決策的基礎。

三、土地管理

促進土地資源的可持續發展以及城市空間的開拓運用，一直是我們重點推動的工作。來年，我們會繼續著眼於善用資源，做好土地管理與法律規範的相關工作。

3.1. 配合新修訂《土地法》實施，加快制訂配套法規

土地是民生之本、發展之基，透過適當的管理、有效的利用，能夠活化城市、推動經濟、安居樂業。自特區成立以來，經濟和社會不斷發展，不僅城市空間格局發生較大變化，回應民生的社會建設用地需求亦日益增加。澳門土地資源有限，一定程度制約了社會發展，因此，我們透過修改《土地法》，以科學管理、規範制度、高透明度的法制手段，促使土地的進一步合理利用。

《土地法》著重規範土地的管理，尤其是完善土地的批給制度，其中包括豁免公開招標和土地置換的要件、提高批給程序的透明度、修訂土地溢價金的訂定標準，以更能反映土地的市場價值、進一步規限土地批給轉讓的條件、加強對土地利用的監察和對逾期利用的處罰、避免土地出現閒置或荒廢的情況、遏止非法佔用土地的行為等，以確保澳門的土地資源能充分發揮其效用。新修訂的《土地法》於2014年3月實施生效。為配合《土地法》的實施，我

們加緊開展相關配套法例的檢討與修訂工作，爭取於 2014 年底前完成《批地溢價金的訂定方式》、《租金》及《土地委員會的組成及職能》的法例修訂。同時，將對現有的行政程序作出適當調整及修改，加強相關執行部門的溝通及協作，編製相關的行政及工作指引。

3.2. 依法處理閒置土地，合理利用土地資源

近年，我們積極處理未被利用的批給土地，跟進的工作從未停止。對於已作出初步跟進的 48 宗個案中，尚有部分個案情況較為複雜，我們還需要較長時間作深入分析，2014 年將持續相關的分析工作。

有關個案倘經分析後證實是基於可歸責土地承批人的原因而導致土地未被利用，會隨即啟動宣告批給失效的法律程序。

3.3. 優化信息系統，監測土地面貌變化

配合城市規劃、軌道交通、城市建設及管理研究及應用，我們持續更新及發展“數字澳門三維城市信息系統”，還將研究北斗衛星系統與本澳參考站應用系統的相容性，使衛星定位技術應用更為可靠、廣泛及普及。此外，會持續收集及整理對不同來源的遙感影像數據，藉由高解析度衛星雷達數據監測澳門土地沉降的最新發展趨勢。

四、城市建設

城市建設的管理需要具備科學性、可操作性的健全法律制度，我們將繼續透過完善都市建築法例和構建監管制度，促進城市格局的開展及城市建設的管理工作。

4.1. 構建資訊系統，提升支援服務功能

近年，我們持續關注樓宇的維修及保養問題，除透過資助形式鼓勵市民處理自身樓宇狀況，亦繼續以多種手段逐步解決僭建及樓宇失修等問題，優

化居民的居住環境。為更好掌握樓宇狀況變化及綜合性管理信息，2014年將完成“失修／殘危樓宇資訊管理”系統，以輔助監管和提升審核效率，支援開展針對性的巡查和投訴卷宗的跟進。

另一方面，修訂中的《都市建築法律制度》及其補充法規，將朝簡化行政手續、完善監察機制、提高執法效率為目標，更好地處理建築物失修或非法建造的情況，確保市民居住環境的安全性，目前，法律及相關補充行政法規已進入最後草擬階段，將跟進續後的立法程序。

4.2. 完善流程指引，加快審批速度

為優化審批圖則工作的效率，以達致便民及提升施政透明度的目的，我們自2009年起將涉及私人工程的申請表格化，先後推出26項申請表格及15類涉及私人工程的指引，簡化申請手續，亦推出非建築類工程三合一申請、手機短訊通知和網上查閱進度等措施，至今漸見成效，審批圖則時間較以往有所縮短，處理工作亦趨穩定。我們總結了過往審則工作的經驗及實際遇到的問題，對有關工作繼續進行梳理缺漏，致力協助業界編製準確且符合法例要求的專業計劃，改善所遞交的專業計劃質量，從而提升獲一次性核准的比率。

除提升工程計劃編制質量外，工程實施時的質量控制、檢查與監管更形重要。為此，2014年將推出“指導工程師的工作指引”、“工程記錄簿撰寫指引”及“新建樓宇竣工檢驗指引”，協助指導工程師進行質量監管工作，明晰其工作內容和範圍；有關指引也會配合現行《承諾轉讓在建樓宇的法律制度》中有關“樓宇結構層進度證明”的執行，有助於審批時更清晰確認工程進度的狀況，縮短發出證明書的時間。

此外，將完善綜合管理電腦系統，清晰各階段的審批時程及批覆狀況，更好地執行續後的程序，同步亦會研究推出供業界和市民應用的網上查閱功能，提升回應效率。

4.3. 建立監管制度指引，促進行業專業水平

基於對升降機類系統的設施要求及安全監管問題的實則考慮和關注，2013年推行了《升降機類設備的審批、驗收及營運制度指引》，並藉此設立升降機類設備維修公司的登記及申報制度，逐步建立資料庫系統。2014年，中央管理系統數據庫將投入使用，我們將公開相關設備公司的申報登記、維修狀況及有效期等情況，同時實施抽查制度，進一步保障公眾安全。

為使各種用途、規模的建築物在設計和設備方面能符合消防安全規範環境的實際需要，加強已建樓宇的消防安全，有必要對《防火安全規章》進行修訂。當中，為配合社會發展需要，除加強業權人承擔管理責任的條款及加重違法罰則外，亦對相關部門承擔的權責作出調整，期望透過部門的專業分工，有效協作執行。法案條文已基本完成，目前正進行細化階段，將加快於2014年進入立法程序。

此外，《建築及城市規劃範疇技術員的登記、註冊及專業資格的法律制度》已完成草擬文本工作，預計2014年跟進後續立法程序，同步加緊擬訂配套的補充法規，為實施有關制度做好準備。

4.4. 關注民生，落實公共建設

4.4.1. 持續優化路網和道路設施

為鼓勵居民多使用步行作為出行方式，我們繼續推進步行設施的建設工作，根據道路功能特性及地區空間條件，採取“整頓”、“改善”、“建構”的方式優化步行環境。

2014年，計劃分階段對現時友誼大馬路近廣州街的現有道路設施進行整治，結合藝園停車場現有的過路設施，改善現時友誼大馬路及仙德麗街的行人過路情況；此外，計劃優化沙梨頭海邊街與林茂巷一帶的過路設施，保障道路使用者的安全。

另一方面，將透過步行設施的建設及串連，構建完善的步行網絡。2014年，將加緊進行“山邊街美化及新口岸和松山行人通道計劃”及“愕街自動扶梯建造工程”，完善新口岸及外港新填海區至東望洋、水坑尾一帶的步行網絡；同時，推進蘇亞利斯博士大馬路近約翰四世大馬路立體行人過路設施的研究，藉此解決現時有關路口行人過路較困難之情況，並探討日後延伸至八角亭的行人環境優化措施，逐步建立南灣區的步行網絡。而為紓緩北區往返新口岸及每年大賽車期間漁翁街一帶的繁重交通壓力，會加快推動新雅馬路與慕拉士大馬路間的開闢通道工作。

氹仔方面，為打造氹仔市中心區的慢行交通環境，建構舒適便捷的步行網絡，將就氹仔基馬拉斯大馬路空中步行綠廊的走線充分聽取居民意見，為後續圖則設計工作建立基礎。2014年，我們會持續跟進氹仔亞利雅架圓形地人車分流系統的建設工作，亦會開展“氹仔湖畔花園至龍環葡韻步行徑”和“氹仔小潭山觀景台工程”兩項工程，以提升氹仔城區的整體吸引力與生活環境，增加休閒及觀光元素。

針對以滿足居民生活通達為主的一般地區性道路，我們將會以平衡步行及車輛通行需求為原則進行整頓，透過小型工程持續對行人空間、斑馬線位置及停泊車位等配套作出優化，並適當引入交通輔助設施，提升道路安全。

4.4.2. 優化下水道網絡功能

配合城市發展，我們不斷優化排水網絡，採取短中長期措施對本澳渠網進行優化和整治。

近年，我們持續改善本澳下水道擴容排水能力，並將合流渠逐步改換為雨水及污水分流，以改善去水情況。2014年，將展開澳門半島的海灣南街及沙梨頭海邊大馬路，以及氹仔廣東大馬路等下水道網絡整治工程。同時，亦會聘請專業的顧問公司，就未來對全澳下水道管網進行評估，分析污水量、計算雨量數據、繪製測量排水網絡的分佈、分析雨污水泵房的運作及現時排污及排澇能力等，並制訂改善方案。

此外，將逐步整治內港水患問題，並已提出短、中長期兩階段的執行方案。目前，短期措施部分工程已開展，2014年繼續按“見縫施堵、防洪排澇”的原則，透過局部工程措施堵塞內港岸線缺口，減輕風暴潮或天文大潮時海水越堤造成水浸的情況；中長期方面，將以解決內港水患為契機，開展內港區重整規劃工作研究。整項工作的思路將按三層架構開展研究，包括水患整治核心範疇；基建、交通、環境和市政等範疇；以及旅遊、經濟、民生和區域合作等範疇。

具體構思將結合澳門總體城市規劃、輕軌系統的延伸，交通外環道之需求等因素開展綜合研究，尤其會先分析現時碼頭及相關設施的運作效益和模式，因應水患整治方案，完善碼頭、泊位、航道及錨泊空間等相關設施佈局，藉此改善港口活動條件及促進港務管理。待有關方案研究完成後，將向社會作出公佈，聽取及吸納居民意見，最終完善整個規劃方案。

4.4.3. 促進社區設施建設

隨著社會對公共服務訴求不斷提升，為回應不同領域對擴大空間的需要，2014年將開展多項工程，包括於南灣湖地段興建初級法院大樓、保安部隊事務局大樓擴建、西灣湖消防局加建停車場及治安警察局交通廳擴建工程等，以配合公共部門的運作需要。

民生建設方面，下環街社會服務綜合大樓第一期工程預計於2013年第四季動工，而為配合完善醫療衛生及康體建設工作，路環“崗頂”傳染病康復中心將改建為臨時傳染病隔離中心，並作為備用傳染病隔離區的用途；九澳老人院及周邊地段亦改建為九澳安老院、康復醫院及康復治療中心，提供綜合的社會及醫療服務。同時，修建仁伯爵綜合醫院前線人員宿舍，提供予本地實習醫生或外地短途醫生等前線醫務人員使用，並作為前線醫護人員輪值的歇息站。

此外，將開展“氹仔松樹尾社區中心”興建工程，中心附有商販區及社會設施，同時設置4層地庫停車場，有助優化氹仔舊城區的生活條件。

五、房屋政策

構建健康的房地產市場、適時供應公共房屋是房屋政策中施政目標的核心組成部分。特區政府將繼續按照“社屋為主、經屋為輔”的公共房屋政策方針，合理配置公共資源，以協助有實際需要的家庭解決住房問題。此外，《承諾轉讓在建樓宇的法律制度》及《房地產中介業務法》在2013年中實施，加上新修訂的《土地法》及《城市規劃法》亦於2014年3月生效，法制建設進入新的時期，進一步完善房屋供應相關的法制體系。

《公共房屋發展策略》確立公共房屋發展路向、政策及相關措施，並制訂中長期工作目標，為未來公共房屋工作奠定指引。

5.1. 合理分配公共資源，有序供應公共房屋

緊接萬九公共房屋計劃，萬九後公共房屋興建亦全速推進，當中青洲坊第1、2地段公屋地段及氹仔東北馬路公屋地段已於2012年動工，筷子基L4及L5地段、筷子基北灣E及F地段和氹仔PO3地段的公共房屋項目，亦於今年啟動了興建工程。

承接今年經、社屋重開申請，2014年將跟進後續的工作安排。經濟房屋方面，隨著今年首季完成一房一廳單位的公開申請，將逐步安排相關家團上樓；此外，2013年底開始的多戶型經濟房屋公開申請，亦在2014年內完成審批及公佈名單。

社會房屋方面，一直以租賃形式為低收入或有特殊困難的家庭提供安居之所的政策，經過多年來的貫徹落實，我們不斷優化及推出不同措施，提速社屋的供應及編配入住，改善環境設施，並實施了社屋輪候家團住屋臨時補助發放計劃，以多方位的措施協助家庭解決住屋問題。

為協助更多基層及低收入家團的住屋需求，我們在完成處理萬九公屋計劃，加緊安排2009年期輪候家團有序上樓，2013年又啟動了新一期的公開申請，在新的一年，我們將貫徹既定政策，總結處理社屋上樓的相關經驗，

致力朝向未來社屋 4 年上樓的目標邁進。此外，將研究特別措施補充現行社屋制度，進一步擴闊社屋適用範圍，為特殊困難戶提供優先租住居所。

合理運用公共資源是社會房屋政策的施政目標之一，因應通脹持續上升，2014 年將繼續推行豁免租金政策，並訂定豁免最高租金金額措施，所有符合申請社會房屋收入限制的家團無需支付租金，部分富戶則需繳交應付租金，有效執行富戶退場機制。此外，繼續加強公共房屋的管理工作，密切進行監察及巡查，防止不合法使用公共房屋的情況。

此外，為進一步完善社會房屋的申請、管理以及分配等制度，明年將透過公共房屋事務委員會就社會房屋的申請條件、分配制度、管理、社屋租戶的違規處罰、租金制度等課題，開展重點的討論。

5.2. 依循公屋發展策略，穩步推行政策措施

我們爭取於 2014 年上半年完成《公共房屋發展策略》的最終文本，制訂中、長期的公屋發展策略，構建公屋供應不斷層的目標。

公共房屋用地規劃需具備前瞻性的策略，符合不同時期的需求。在現行計劃方案制訂基礎上，特區政府致力創設條件開拓可使用土地資源，增加短期及中期的用地儲備。另一方面，新城區總體規劃方案中，住宅用地將預留部分作為公共房屋建設，待規劃藍圖定案後，有關用地將納入公共房屋土地儲備，按需要適時規劃興建，增加公共房屋供應量。

2014 年將進行不同方向的調研項目，有助制訂相關的公共房屋政策。將開展新建成公屋調查研究，了解住戶對房屋戶型、單位間隔、樓宇使用物料、社區設施，以及樓宇管理需求等意見。此外，為符合社會發展狀況、有效發揮公共房屋商舖功能，計劃對現行公屋商舖的租賃制度、管理及運作模式進行全面檢討，透過調查及研究分析，制訂修改制度的方案。與此同時，聚焦於人口老化問題，按變動趨勢對公共房屋發展的影響及供應模式設定獨立研究項目。

因應經濟及社會急速發展與住屋需求配對關係，社會上對於“澳人澳地”的構想提出了不同意見，有支持亦有反對，由於土地所有權規限其專屬方式是新的概念，對社會發展亦影響深遠，我們非常重視上述建議，已委託兩間學術機構，就“澳人澳地”課題進行調查及研究，待完成分析研究報告後，將接續進行下一階段的諮詢工作。

5.3. 規範房地產中介業務運作，促進房地產市場穩健發展

《房地產中介業務法》於2013年7月開始實施，法律規範准入及從事房地產的中介業務，保障房地產交易程序的合法性、高透明度和安全性，目的是促進行業穩定發展，提高從業人員的專業水平，從而保障房地產交易各方參與者的合法權益。

2014年，我們將在總結原有工作經驗基礎上，繼續開展房地產中介業務的准照發出及監管工作，促使房地產中介業務營運遵循法律規範，亦會持續更新房地產中介人及經紀資料庫，讓市民可透過房屋局網站查詢相關資料。同時，加強宣傳及推廣工作，一方面增加房地產中介業務從業實體及人員對法律法規的認識，提高操作成效及守法意識，另一方面亦讓消費者知悉在法律保障下，房地產交易過程中自身的權益及義務。

《承諾轉讓在建樓宇的法律制度》的出台，填補了本澳在樓花買賣法例的空白。為保持樓花法生效後住宅樓花單位供應量，我們藉著增加資源，逐步理順續後流程，提升審批效率，並透過“樓花資訊網”提供審批中及在建中的樓宇狀況，加強網上查閱功能，讓消費者適時獲得對稱的樓宇狀況訊息。

5.4. 設立樓宇管理服務中心，完善樓宇管理相關法例

2014年，萬九公屋住戶將陸續遷入，為保證樓宇管理服務到位，我們將加強樓宇管理服務的工作，尤其針對裝修管理與違規工程事宜，做好監管與協調。此外，位於湖畔大廈的樓宇管理服務中心將於2014年第四季投入服務，為區內居民提供樓宇管理資訊與輔助服務，也為業主大會之召開提供場地。

為改善澳門樓宇管理狀況，釐清樓宇管理權責，從源頭解決問題，法務部門正開展對《民法典》內分層所有權制度的修改和諮詢工作，我們作出積極配合，提供實務操作的意見；同時，考慮到有關修改將延伸至經濟房屋的樓宇管理，將研究修訂規範經濟房屋樓宇管理的法例，以及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《分層建築物管理商業業務及管理員職業法》的立法工作。有關法例之制訂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，提高居民的生活素質，優化睦鄰關係。

此外，為配合上述一系列涉及樓宇管理法律的立法與實施，將委託專業機構研究與制訂樓宇管理規章指引文本，以協助業主制訂大廈管理規章。

5.5. 強化樓宇維修工作，改善居住環境素質

為鼓勵業主做好樓宇維修保養工作，確保居住素質和保障樓宇結構安全，《樓宇維修基金》持續透過各項資助計劃向業主提供協助，有效地推動和落實樓宇的維修保養工作。

2014年，我們將對“樓宇管理資助計劃”作出修訂，透過加大財政資助，輔助管理委員會召開與樓宇維修相關的業主大會，推動業主共同關心與履行樓宇維修之義務。此外，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，並繼續發揮“樓宇滲漏水聯合處理中心”功能，以協調及輔助方式協助居民解決滲漏水問題。

六、交通政策

特區成立以來，通過自身發展及區域融合的帶動，出行環境起了巨大變化。為應對未來發展，我們訂立了長遠的交通政策目標，著力推動“公交優先”政策，打造出行便利、交通便捷的道路環境。

6.1. 陸路交通政策

因應本澳未來的發展，將會貫徹落實以“公交優先”為核心的陸路交通運輸政策，主要透過以輕軌系統為骨幹的整體規劃建設，改善口岸公交轉乘環境，引進無縫連接，按口岸通關時間延長調整夜間公交服務，並且提升的士服務等，以配合居民及未來旅客增長所帶來的交通需求。

此外，亦會因應新城舊區及歷史核心城區的不同客觀條件，制訂相應的交通策略。我們將結合基建交通，致力構建完善的城市路網，從空間上分流車輛以減輕舊區的交通壓力，同時持續優化步行環境及無障礙設施，從整體上改善本澳陸路交通環境，營造居民宜行、旅客宜遊的綠色交通城市。

6.1.1. 透過多方政策及措施，整體提升公交服務水平

交通擁擠問題隨著道路環境的改變日漸顯現，為有效落實“公交優先”政策，有需要透過確保公共巴士路權的優先，從空間上保障巴士服務能得到有效的提升，對有限的道路空間資源作出有效的利用。為實現媽閣至關閘公交快速通道的設置，2014年將繼續推進沿河邊新街至巴素打爾古街的相關道路工程，包括調整路緣及部分路口，並對沿線道路上交通及市政設施等進行遷移或調整，藉以擴闊行車空間，在優化路面交通的同時，為日後公交快速通道的設立創設條件，並爭取在2014年逐步開始實現有關措施。

此外，將進一步梳理及優化公共巴士路線網絡，尤其因應新興社區的建立逐步轉變各區固有的出行形態和需求分佈。將致力提升新城與舊區之間的通達條件，締造便捷及易於搭乘的公共運輸系統；並將按服務功能及方式以層級劃分，以快速、幹道、一般及接駁等不同形式構建層次分明及具可持續發展的公共交通網絡，奠定未來優化的規劃藍圖，亦藉對應各層級透過示範方案先行先試，向公眾說明線網優化的概念，以便其後落實整體線網的梳理工作。示範方案將由今年第四季至明年第二季內分階段逐步推出。同時，我們會繼續做好接管由維澳蓮運提供的線路的服務，並以貫徹保障巴士服務正常運作、員工就業權益不受影響、廣大市民利益不受損害為首要考慮，探究妥善處理的後續方案。

就優化公交設施方面，積極落實興建大型巴士場站及交通樞紐規劃工作，包括石排灣永久巴士總站及連接輕軌的相關樞紐點，以及氹仔北安新客運碼頭巴士場站；在監管巴士服務質素方面，繼續透過服務評鑑制度量化營運公司的整體服務質素，定期及主動向公眾反映實際情況，以增加監察透明度，同時致力利用科技手段，提升監管的力度與深度。

社會對的士服務需求日趨殷切，尤其對於特別的士服務的需求，2014年將通過對其營運模式、執照期限、監管機制等方面的深入分析，研究特別的士及普通的士的角色及功能定位，以達致市場供需平衡。此外，為滿足舊區及新發展區之的士服務需求，優化的士的調度情況，將規定特別的士（黃的）全線車隊只可以召喚方式營運，並透過先進調派系統提供召喚的士服務。同時，對於近年社會對無障礙的士服務的需求，正籌備引入首部無障礙的士。上述召喚的士服務及無障礙的士服務，預計在2014年首季試營運，我們將適時評估、分析及檢討各項特別的士服務的成效。

的士數量方面，計劃在2014年第一季開投普通的士執照，預計可於明年下半年陸續投入服務，隨後仍會因應社會實際需求，適時對本澳的士數量作出檢討。

在完善道路交通法律方面，將透過行政法規修改《輕型出租汽車（的士）客運規章》，優先加強處罰及執法權，並繼續跟進《特別駕駛執照》行政法規及《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》行政法規的立法程序，爭取於2014年公佈實施。

另一方面，公共巴士不論在輕軌系統建成前或建成後，仍在整個公交系統中擔當著重要角色，因此路面的交通擁堵將影響公交系統的服務水準。對於社會上建議應優先處理旅遊車輛產生的道路交通壓力的問題，我們一方面將會配合相關部門，就有關旅遊車輛稅務問題，以及現行旅遊車輛的進口及汰換的審批機制作出研究及理順；另一方面針對目前有關車輛在營運過程中對道路產生的影響，將會協調酒店及娛樂場企業及其轄下機構，就其客運車輛行走路綫、上落客站點、班次密度、用車數目等問題進行梳理。

6.1.2. 適時增加泊車的空間，持續完善交通訊息發佈

我們將秉持適地適性的原則，在增加泊車空間的同時，積極完善管理手段。將繼續擴大電單車收費泊車位的覆蓋範圍，計劃於2014年初啟動高士德區及新橋區電單車泊車收費計劃，可提供約500個電單車咪錶車位。此外，亦會持續增加泊車空間，位於氹仔黑橋街氹仔平民新村內的停車場，將可提供約175個汽車和電單車車位；澳門市區和離島區也有多座公共停車場在建中或將動工興建，包括位於青洲坊、筷子基、望廈區、下環區、氹仔松樹尾、氹仔東北馬路和石排灣公共房屋社區等。

為使駕駛者能更快掌握停車場的車位資訊，2014年計劃於青葱大廈停車場、馬六甲停車場增設車位餘額數據採集設備，並持續將“場內泊車誘導系統”延伸至更多的公共停車場。同時，將研究修改《公共泊車服務規章》，以配合泊車管理政策的發展及改善執法效率。

此外，將繼續研究使用更多新的渠道發放實時交通信息，讓公眾更能掌握最新交通實況，包括增加更多視頻鏡頭，尤其在新的住宅區附近路口，亦會增加路邊顯示屏、研發新的道路事故管理平台，以及面向市民的地理訊息系統。

6.1.3. 有序完善教考工作，優化車輛檢驗水平

為配合未來社會的發展，2014年將完成第二期永久駕駛學習暨考試中心的具體佈局及設計安排。在優化教考工作方面，於2013年完成諮詢及修訂的駕駛理論題庫，可望在2014年進行全面推廣及宣傳活動，並於同年可以使用題庫進行駕駛理論考核。與此同時，將完善驗車場地，路氹區新車輛檢驗中心工程預計於2014年底完成，爭取2015年上半年投入運作。另一方面，配合環保工作的推行，積極制訂澳門在用車尾氣排放標準及完善檢測制度，從標準及軟硬件方面配合縮短車輛強制性年度檢驗年期。

6.1.4. 構建多渠道的快速回應機制，深化居民的交通安全意識

為更好地與公眾保持訊息互動，將繼續發揮“交通諮詢委員會”互動平台的角色，促進民間與政府之間的溝通交流，從而達致集思廣益的目的。同

時，在現行對外溝通機制下，一方面繼續保持與地區組織社會團體的定期聯繫，另一方面，領導層將會近距離聆聽公眾對改善交通問題的意見及建議，務求汲納民智，合力解決本澳的交通問題。

配合本澳城市的急速發展，多項大型工程陸續開展及興建，這對本澳交通環境帶來很大挑戰。從近年交通事故的個案反映，必須提高駕駛者及行人的交通安全意識；有見及此，2014年將持續強化交通安全的宣傳推廣工作，針對不同階層人士，包括學生、長者、職業司機等，以加深對交通安全的認識和關注。同時，亦會與警方以及其他相關政府部門或民間機構合作，透過定期開展不同類型的活動或行動，藉教育和執罰軟硬兼施方法，喚起居民大眾對守法意識及交通安全的重視。

6.2. 輕軌系統

2014年，澳門輕軌系統進入實質性的興建階段，我們繼續秉持“保質量、保安全、保效率”的原則，依循工程建設計劃，推進輕軌工程各個路段及車廠的興建工作，以及輕軌列車和各系統的生產，列車及系統供應商也會為系統設備的現場安裝及列車付運來澳的安排作好準備。

隨著列車批量生產及組裝工作的展開，列車及系統供應商將於2014年上半年在生產廠房完成首輛及第二輛列車的常規檢查及測試，我們將持續跟進供應商的生產情況，對生產質量嚴格把關，安排具軌道交通項目經驗的獨立第三方進行列車及系統生產的質量審查，從多方面確保列車及系統的生產質量，在確保符合合同及國際標準的相關要求後，預期在2014年底可開展列車付運來澳的各項準備工作。

配合列車付運來澳及後續的測試，將按步展開輕軌車廠設備及系統的安裝及測試、系統現場測試及驗收，以及高架行車天橋、車站、車廠等模擬列車運作測試工作。此外，列車及系統供應商將於2014年繼續跟進西灣大橋主橋之各項改善工作，包括對橋內的各項設施進行改善、升級以及安裝有關之行車系統設施。

輕軌一期運營與維護服務的招標程序將於 2014 年展開，甄選合適的運營公司，為日後運營與維護的順利展開作出準備。同時，我們會繼續進行澳門輕軌交通立法調研與諮詢之工作，以便建設規範化的輕軌交通管理，保障安全和服務質素。另一方面，協調有關輕軌與巴士運營政策及管理之工作，理順相關配套，妥善規劃與巴士服務之整合，以進一步實現“公交優先”的核心政策。

2014 年，將就石排灣線線路規劃展開諮詢，並根據收集的意見，對相關線路規劃進行整理及分析，完成深化分析和參考設計。此外，對於輕軌一期澳門半島路線，除必須對新口岸走線調整後在技術制約及對整體交通的影響、從技術層面作出深入的分析外，並須對各路段走線作整體考慮，形成不同規劃方案和進行線路可行性研究，以及廣泛聽取意見。

另一方面，計劃進行輕軌澳氹東軸線的線路規劃方案制訂及諮詢，以及輕軌新通道延伸段的線路方案深化研究，以配合輕軌一期的進度，持續推進構建配合“雙環雙軸”線網的研究工作。

土建工程方面，2014 年輕軌氹仔各個路段建設工作將進入主體結構之上蓋部分，承建單位將陸續連接各段之軌道天橋，以及建設氹仔段沿線的 11 個車站，我們將加強及深化各項交通改道方案，並繼續透過已建立的社區溝通機制，與社區交換信息，減少輕軌工程對地區的影響。同時，預計在下半年開始逐步開展下一階段工作，跟進及協調列車及系統供應商安裝軌道天橋上及車站內之行車系統設施及其他機電設備。

此外，氹仔車廠內列車停泊區、維修車道、測試車道，以及行政及控制大樓、洗車場及維修車庫等主體結構建造工作也將全面展開，以配合列車運抵澳門後進行一系列現場測試及驗收。

6.3. 航空

配合澳門發展成為“世界旅遊休閒中心”的目標，我們持續與營運機關保持通力合作，透過更完善的基建設施、嚴謹的監督作業、以及行業的安全營運，為整體的航空運輸業締造可持續發展前景。

可以預見，區域融合將為本澳航空運輸業帶來新契機，我們將一如以往，在增加航空運輸量和提升航空安全的同時，有序地做好優化和監督工作，健康地拓展航班服務。

6.3.1. 貫徹開放天空政策，完善高品質旅遊空港設施

支持本澳民航業的健康有序發展是我們秉持的宗旨，我們將一如既往地貫徹天空開放的政策，為本地及非本地的航空企業創造有利條件和構建良好航空運輸環境，在保證航空安全和保安的前提下，以適時靈活的措施配合航空企業的運作及發展，進一步擴大本澳對外航空網絡。

作為海、陸、空聯運服務的一份子，澳門國際機場必須強化基礎設施，以擴大其在珠三角地區的可達性，融入區域發展。航空交通數據顯示，澳門航空業逐漸開拓更多國際客源，以澳門為旅遊目的地的客運量佔總客運的比重，由2008年的74.2%上升至現時的92.5%。

未來，我們將充分利用本澳興建多項基建設施的良好契機，逐步完善機場內部設施以及與外部連結的交通接駁設施，從而提升本澳居民的出行便利，讓訪澳旅客更便捷地利用立體聯運模式經澳門到達珠三角城市。於2014年，機場專營公司將繼續今年已開展的新公務機庫興建工作，預計可於2015年投入運作。

6.3.2. 拓展便利措施，打造高效營運環境

為了讓旅客能夠在高安全的環境下享受出行樂趣，各地區正研究引入“預報旅客信息系統”，讓航空企業通過網絡平台向其國際航班目的地國家預先提交旅客和機組人員的資料，以便目的地國家出入境管理機關在航機實際入境前能對航班上人員進行身份風險評估，有利提高航空保安，亦可縮減出入境處理時間。民航部門計劃於2014年與其他相關單位共同評估引入有關系統之可行性，進一步保障旅客安全。

隨著國際級水平的旅遊設施相繼落成啟用，包括高端旅客在內的訪澳人士持續上升，申請來澳的航班不斷增加，商務及私人飛機航班服務的申請數

字尤為突出。為了向民航業營運機關提供更便捷和優質的航班申請服務，我們計劃透過資訊科技手段，推行電子化平台服務，減少處理時間，尤其配合航空企業因市場需要多次修改飛行申請的要求。於2014年，將研究航班申請和審批電子化的第一階段服務，通過專有網絡平台處理航班服務的申請，優化工作流程。

6.3.3. 積極推動航空安全工作，恪守安全第一的核心價值

一直以來，確保航空安全是各地民航監督部門的主要工作。我們於年前開始推行的“澳門安全方案”，並已根據年度的工作指標按期完成了第一階段和第二階段的工作，第三階段工作亦於2013年有序開展。來年，我們將繼續深化有關安全管理工作，包括定期檢討業界安全目標的表現、透過現行的各種事故通報機制，以及通過與業界互換安全訊息及數據，完善各方的作業流程。

航行情報是為保證航機的飛行安全和營運所需的航行資料。為了讓全球各地的民航當局及業界營運機構能夠在統一數據形式的系統內收集和發佈航行情報信息，國際民航組織提出了全球化“航行情報管理”運行概念，要求各地區使用信息電子化的技術，將現時主要根據人工操作所獲取的紙本型產品，逐步轉移到全球可交換和電子方式的航行情報系統的管理。我們正積極籌備有關工作，並計劃於2014年採購必要設備，藉此提高營運效率。

另一方面，為長期監控機場及航道的噪聲情況，我們於2013年對全澳進行飛航噪聲分析，包括計算現有飛機及直升機噪聲資料和建立全澳航空噪聲圖，預計於2014年第一季以實測方式驗證噪聲圖，以及編寫行動計劃和落實設備的安裝位置，並於年中建立長期噪聲監測系統。

6.4. 海事

確保海事安全一直是特區政府在海事政策方面的首要任務和重要目標，我們將繼續務實嚴謹地進一步深化各項工作，全力為通航和海上作業安全把關，致力減低各種海上事故發生的機率，打造更安全優質的海事環境。同時，

會持續優化客運碼頭的軟硬件設施，配合打造澳門成為“世界旅遊休閒中心”的目標。

6.4.1. 加強巡查管理措施，擬定事故應急預案

因應環澳門水域各項大型海上工程陸續開展，大量外來的施工及運輸船舶令往內港航道的交通流量不斷上升，為進一步加強保障海事安全及預防海上事故的發生，我們在工程期間會規範施工船隻進出施工區的航行路線，利用相應的監測系統對船舶進行有效的追蹤及監察；通過加強常規和突擊的巡查措施，積極遏止違規通航的行為，依法處罰違規航行的船隻，並與鄰近地區海事部門保持緊密合作，共同採取各項預防措施。

此外，針對各種可能發生的海上事故情況，擬定不同的緊急應變及資源部署預案，提高處理海上緊急事故的能力，亦正籌備增建救援船隻，務求完善海上救援及消防設備，提升海上救援能力，加強保障環澳門水域船隻的航行安全。

6.4.2. 完善內港沿岸監管設備，強化監督通航環境

往內港航道是澳門內港以及內地西江各個港口出海的重要通道，而航經往內港航道的船隻，均需要穿越友誼大橋、嘉樂庇總督大橋及西灣大橋的橋孔，航道的交通流量增加，也令航行安全的風險增加。為加強往內港航道海上交通安全的監察和管理，保障往來本澳的高速客船及其他船舶之航行安全，我們計劃於2014年在往內港航道沿岸位置增設海上交通監察站，安裝海事雷達及閉路電視等監測設備，讓船舶交通管理中心直接對友誼大橋至西灣大橋一帶越趨繁忙的海上交通區域作實時監控，並隨時掌握往內港航道交通狀況，以便充分發揮監管海上交通的功能，一方面提醒往來的船隻注意往內港航道的交通情況，另一方面能及時制止或打擊船隻違規航行的行為，從而提升船舶航行的安全。

6.4.3. 逐步改善碼頭設施，持續優化口岸服務

客運碼頭乃澳門重要的出入門戶之一，為配合澳門打造成為“世界旅遊休閒中心”的目標，向市民和旅客提供更優質、便捷及人性化的口岸服務，

我們於 2013 年開展了“外港客運碼頭空間優化計劃”，透過重新規劃、合理分配、完善設施，優化碼頭的整體佈局，致力打造高水平、切合公眾需求的海上口岸，進一步提升碼頭的管理和服務質素。有關優化工程預計於 2014 年底完成。

此外，即將落成的氹仔新客運碼頭將成為本澳最大的海上口岸，並與澳門國際機場配合提供更優質便利的“海空聯運”服務，進一步優化澳門、香港及珠三角地區與世界各地的聯繫，有助促進區域經濟一體化的進程。

為確保氹仔新客運碼頭順利投入運作，我們將逐步安排政府部門、船公司及相關單位進場部署，安裝及調試各種設備及設施，並為正式投入營運前完成各項應急演練，並在客運碼頭具備條件時作整體試營運，開放予公眾使用，務求使現時臨時客運碼頭的運作逐步並順利過渡至新碼頭，確保海上客運服務不受影響。

為進一步規範海上客運碼頭的管理和運作，我們正草擬《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，致力提升服務素質。

七、環境保護及能源政策

為了減緩氣候變化對澳門市民的影響，我們制訂了至 2020 年的減排目標，逐步落實各項減排工作。2014 年，將進一步提升空氣污染治理與廢棄物處理的工作效能，逐步制訂環保法律法規，並提高新能源的使用，致力構建環保型城市。

7.1. 環保政策

過去，我們先後展開了多項環保工作的基礎研究、狀況分析和規劃，掌握了澳門環境狀況，並為將來的環保政策執行和法制建設工作奠定了堅實的科學基礎。

2014 年，將延續強化空氣污染治理、提升廢棄物處理水平這兩大施政工作重點，進一步透過立法和科學標準的訂定，強化執行力度，透過鼓勵和法

制手段並施，全力提升環境保護和環境質素的水平，並透過持續的宣傳工作，逐步邁向環保城市。

7.1.1. 按序完善法制建設，持續改善空氣質素

為持續改善機動車尾氣排放，繼 2013 年完成制訂汰換高污染車輛的資助計劃後，2014 年將落實執行第一階段工作，以加快淘汰高污染車輛，改善道路空氣質素。同時，爭取於 2014 年完成制訂《車用無鉛汽油及輕柴油標準》行政法規，以及在用車尾氣排放標準相關法規的起草工作，並落實執行推廣及引入環保車的短期政策，鼓勵公共部門在有需要的情況下優先購買環保車輛。

此外，明年將就制訂本澳重大空氣污染源、食肆油煙排放標準，開展諮詢工作，收集社會及業界的意見，以便從法制層面保護本澳環境質素。

7.1.2. 優化環境監測工作，強化污染控制力度

要評估環境狀況的好壞，需透過持續收集環境數據才能反映情況，作為制訂未來環境政策的基礎。2014 年，我們將持續優化環境監測系統及網絡，包括完善沿岸水質監測網絡，優化噪聲監測系統的網絡佈點和管理體系，為各項環境保護工作提供科學基礎，並透過環境地理資訊系統及網頁等平台，為社會各界提供更豐富的環境數據資訊。

早年，我們啟動噪音法的修訂工作，當中總結了諮詢收集的意見和建議，以及參考了相關研究報告，新修訂的《預防和控制環境噪音》法律及相關配套規定爭取於 2014 年出台。在新法出台前期，亦已在現有工程准照審批機制或程序中加入相關環保要求，讓業界能更好地適應新規定。

7.1.3. 落實執行環規目標，逐步深化環評制度

隨著《澳門環境保護規劃（2010-2020）》的發佈，2014 年我們將貫徹協調合作的理念，持續推動社會各界全面參與和良好配合，結合對規劃的追蹤，

推動及保障澳門環境保護規劃中各項工作的落實與執行。同時，將開展有關環境質量標準的研究工作，不斷完善本地的環境標準體系。

此外，我們將加快環境影響評估制度化的構建，除推進“環評工程項目類別清單”外，將爭取完成相關立法方案並開展諮詢工作。與此同時，透過不同的宣傳、推廣及培訓活動，增強社會各界對環境影響評估操作的了解。

7.1.4. 優化環保基礎設施，擴大資源回收種類

為持續提升環保基礎設施的設備，配合社會發展，2014年將陸續啟動多項環保基礎設施的優化及建造工程，包括澳門垃圾焚化中心、再生水廠、澳門國際機場污水處理站等，並繼續按序推進澳門半島污水處理廠的升級工程。

同時，配合《澳門環境保護規劃（2010-2020）》中有關特殊及危險廢棄物資源化處理率的中遠期目標，2014年計劃在澳門特殊和危險廢物處理站內建設處理含水銀燈具及廢舊電池的設施，對慳電膽和日光燈進行無害化處理，並對廢舊的可充電電池進行放電及包裝等預處理後，運送至合資質的循環再造工廠資源再生。

減塑是鼓勵居民實踐環保行為及推動源頭減廢的重要環節，我們將分階段透過意識提升、自願性措施及強制性措施，加強居民減塑的意識和行為。2014年除繼續透過與企業、團體、學校等相關方面的協作，進一步強化自願性減塑措施外，亦將為過渡至下一階段包括膠袋徵費等強制性措施進行前期工作鋪排。此外，為進一步完善“環保與節能基金”的運作，增加審批的靈活性，2014年計劃將資助金額上限由50萬提升至100萬元，並調整資助比例，更好地發揮環保工作的效益。

7.2. 能源政策

2014年，我們將繼續以確保電力和天然氣供應安全穩定為主導原則，並持續促進能源領域的區域合作，推進區域電力設施的建設，落實天然氣多方

氣源的長遠供應保障，同時加強推廣能源效益和節約能源，開展可再生能源的應用研究。

7.2.1. 確保電力供應長遠穩定，完善電費制度

為配合城市的發展，滿足整體用電的需求，有需要加強配電網的建設和管理。因應近年北區用電量的不斷增加，我們在北區規劃新增3座高壓變電站，其中青洲區鄰近自來水廠處已在建的66千伏高壓變電站，預計可於2014年投運，屆時可滿足該區新增的用電需求；其餘兩座高壓變電站則按該區發展情況隨後建設。此外，為配合輕軌項目的建設，將因應供電需求建設4座110千伏高壓變電站。

此外，針對家庭和食肆越來越趨向電器化，我們將繼續督促專營公司做好配電網規劃的建設工作，並要求提交各區配電設施的規劃，以便進行城市規劃時預留公共空間，增建戶外中壓變壓站，滿足新增的用電需求。

另一方面，將繼續研究起草地下變電站安全規範、中壓變壓房結構和設備安全規範、地下電纜鋪設安全等相關法規，同時因應近年發生多次地下高壓電纜被施工工程掘損的情況，一併研究引入相關罰則，以確保供電設施的安全運行。

為修訂及完善現行的電費制度和電價釐訂，促進合理用電和提高用電效益，經過長時間的研究、諮詢和修訂《電費制度和電價釐訂》方案後，新的電費制度和電價預計在2014年初正式實施。新制度最大的特點是在住宅及中小企用戶內引入階梯式的電價收費，且設有四級，實施後將有82%住宅用戶電費最少減10%、60%中小企用戶電費最少減5%，並將豁免功率不超過6.9千伏安的用戶功率費，估計17萬用戶受惠，約佔整體的75%。

新電費制度實施階梯收費，引入多用多付、少用少付的概念，有助提高用戶的用電意識，達到提高能源效益和節約能源的目的。

7.2.2. 落實天然氣供應保障，完善法律基礎

廣東天然氣管網建成投運，區域內將形成多氣源供應，滿足區域供氣的保障能力和長遠用氣的需求。為此，我們將繼續與內地相關方面保持緊密的聯繫和溝通，落實供澳天然氣多氣源的供應保障。

隨著城市燃氣分配管網的鋪設，天然氣用戶將有所增加，供氣範圍將繼續向住戶、工商和交通運輸領域擴展，天然氣將成為本澳重要的能源。按天然氣分配管網5年內完成全澳主幹管網鋪設的規劃，2014年預計可完成路氹地區70%的主幹管網的建設。

未來，我們除了透過多氣源保障供應穩定外，還會針對城市燃氣管網的供氣安全，提高應對突發供應事件的能力，計劃建設LNG應急儲備站，儲氣規模約為70萬立方米，可滿足至少3天的應急儲備氣量。此外，將監督分配網專營公司做好各項工作，優化管理和提高營運效率，嚴格做好管網維護，為澳門市民提供高質的天然氣分配服務，同時要求傳輸專營公司必須落實長遠供氣方案，並考慮修改天然氣傳輸門站價格機制。

另一方面，繼續進行燃氣法規的完善工作，包括修訂《建築物中燃氣管路供氣設施的技術規章》、研究制訂天然氣管道施工技術法規，如焊接、測試等相關技術人員的專業認證，協助業界提高技術水平。為推廣天然氣的普及使用，繼續加強對天然氣安全應用、技術規範的宣傳工作。

7.2.3. 推進可再生能源應用，提高公共部門節能效

為推廣及鼓勵應用太陽能，我們爭取在2014年完成《太陽能光伏並網安全規章》的立法工作，並訂定光伏並網電價，同時繼續進行太陽能光伏系統試驗項目，收集更多數據作參考。此外，就澳門新能源和節能技術展開研究，並繼續有序地逐步分區開展LED路燈和燈柱的更換工作。

在能源管理方面，繼續總結及實施“公共部門／機構能源效益及節約能源計劃”，在各部門已具備條件自行監察和管理部門內的能源使用情況下，繼

續開設培訓，透過能源管理小組負責統籌、策劃、執行、評估和匯報各項能源管理工作的具體實施情況和成效，支持和鼓勵各部門積極參與及持續實施能源管理機制。

7.3. 水資源

為進一步保障澳門用水安全，我們透過區域合作協調對澳供水事務，推進各項水利工程的建設，並繼續致力落實《澳門節水規劃大綱》中各項開源節流措施，包括加強自來水價格機制的節水推動力、有序推進再生水的開發和利用、推動社會各界共同參與，構建澳門成為節水城市。

為構建節水城市，於 2010 年推出了《澳門節水規劃大綱》，訂定本澳水資源的 15 年發展路向，並提出了 8 項開源節流措施，隨著各項工作有序開展，本澳用水量的增長速度有所放緩，顯示有關工作初見成效。展望 2014 年，為逐步落實節流措施，我們會參考自來水價格機制成效追蹤調查的研究結果、供澳原水價格的調整，以及按本澳實際社會和經濟形勢、市民承受能力作全面綜合考慮，研究在現有分類及階梯相結合的機制上，適當調整不同類別用戶的自來水價格，以加強經濟槓桿推動節水的效果。同時，將持續針對社區、學校、企業以至來澳旅客等進行多方面的節水宣傳活動，進一步深化各項節水計劃，推動社會各界共同參與本澳的節水工作。

在再生水的開發利用方面，2014 年將按《澳門再生水發展規劃（2013-2022）》的政策措施推進再生水軟硬件方面的建設。在硬件方面，有序展開再生水廠和再生水公共管網的建設，包括鋪設由橫琴澳門大學新校區、路環石排灣公屋、路氹城大馬路、蓮花路以南的路氹連貫公路等路段至再生水水廠的公共管網，形成環迴供水系統，為日後供應再生水的基礎建設做好準備。在管理體系方面，將建立風險管理制度，並完善相關法律法規，加強以跨部門協作的形式推動再生水的發展和應用，建立實時水量監控、水質監測及自來水補充機制等，透過完善管理機制逐步普及再生水的使用。同時，制訂再生水的相關技術及水質標準和規範，為業界提供設計和實施基建工程的技術依據和規範。

此外，我們致力推廣再生水的應用，包括加強對社會各界的宣傳教育，普及再生水的知識，拓展未來再生水的應用範圍，務求有序地抑制用水增長速度，與社會各界共同努力構建澳門成為節水城市。

八、電信、郵政和科技政策

8.1. 電信政策

以完善規管機制、維持市場的有效競爭及加強保障消費者為目標，我們致力創造公平的競爭環境，吸引投資，從而使消費者獲得更多元化、優質和價格合理的電信服務；另一方面，將進一步推動資訊及通訊科技的發展及應用，藉此提升社會的競爭力，改善市民的生活素質。

8.1.1. 重新部署，重塑電信市場的發展

通訊科技瞬息萬變的發展，為本地電信市場帶來了新趨勢。根據本澳未來電視市場發展的專項研究結果，電視市場的劃分及經營模式將初步得以確立。《收費電視地面服務特許合同》於 2014 年期滿後，將提供條件進一步落實本地電視市場的發展方向。我們將遵從開放市場的電信政策，擬定相關發牌機制，訂定各相關持份者在電視服務上的市場定位，及因應實際情況制訂適用的法規及牌照，以營造一個有利競爭及長遠發展的監管環境。

考慮到《設置及經營固定公共電信網絡牌照》的發出，新的固定公共電信網絡正按計劃逐步建立，加上智能設備的普及，配合電視服務市場的重新規劃，我們預見本澳的電信網、電視網和互聯網將出現不同類型的相互滲透，進而步向匯流的格局。為此，在 2014 年，將更好地對下一階段的電信市場發展作好準備。我們會承接過往的相關研究，著手探討未來電信市場的適用監管制度，務求從不同層面的規範完善相關規管。

自 2007 年 6 月本澳推出 3G 服務至今，流動數據使用量呈急促上升的趨勢，截至 2012 年底，流動數據總使用量已超過 2008 年的 80 倍。隨著更多用

戶使用智能手機，對於流動數據速度的要求亦會不斷增加，綜觀周邊地區已相繼開始進入新的發展進程，有必要籌備以“長期演進”LTE技術為基礎的新一代流動通訊服務，以滿足用戶對相關服務品質的需求。

為推動先進通訊技術的應用及提升本澳電信業服務的發展，我們將承接2013年就新一代流動通訊技術的研究，包括有關的頻譜規劃及引入的操作方式，於2014年落實以LTE技術為基礎的新一代流動通訊服務的牌照制訂工作，讓市民能早日享用新技術所帶來的流動電信服務。此外，我們將推動流動電信服務營運商藉著流動數據服務急速增長的發展趨勢，在提升網絡運作穩定性的同時，積極尋找提升營運效率的方法，為資費下調創造空間。

8.1.2. 持續優化，推動資訊及通訊科技的應用

“WiFi任我行”系統運作已達3年多，從實際運作過程中發現原有系統已難以有效地處理不斷上升的使用人數和數據用量，故此於2014年有需要在原有系統外，從新設置另一系統，以支持未來擴建的新服務地點，並作為整體系統的冗餘作用。

此外，為確保澳門互聯網資訊中心能提供更穩定的服務，將增添該中心的設備，優化其域名管理及登記系統的相關配置，繼續完善及推動有關域名服務的發展。

8.2. 郵政政策

2014年，我們繼續強化專業團隊建設，結合專業技術及先進的資訊科技，以促進創新思維，提升運作效率及服務素質，使郵政局的金融、實物投遞及電子服務網絡得以配合社會的發展需要。

另一方面，為確保郵政服務的素質及郵政業的持續發展，2014年將按萬國郵政聯盟所定的終端費及上升的營運費用等部分成本，適當地反映在郵費及其他郵政費用上。

8.2.1. 鞏固服務網絡，拓展多元郵政業務

為配合城市發展，完善郵政網絡，我們將按照澳門大學遷往橫琴計劃的時間表，於新校園區內設立郵政分局提供各項郵政服務，亦會在合適的郵政分局增設兌換服務，使服務更多元化和便民。同時，於世遺城區亞婆井前地增設集郵展銷館，增加展覽空間，向來澳旅客及本地居民推廣集郵文化。

配合特區政府的電子政務政策，我們繼續深化電子支付平台的應用，為政府部門的各類電子服務提供網上支付渠道，以及按計劃完成安裝電子認證服務資訊設備及更新電子認證服務應用系統。同時，為確保可在災難事故發生下快速提供及恢復“安全電子郵務”的相關服務，如“電子認證郵戳”及“郵政電子掛號郵件”等，將購置及部署相關的災難復原站點系統基建硬件及軟件設備。

8.2.2. 加強系統資訊化，提供優質服務

2014年，我們繼續為安全電子郵箱（SEPBox）及郵政電子掛號郵件（PReM）開展一系列的宣傳項目，向本澳市民推廣SEPBox及PReM的優點，加強宣傳效力。

此外，為讓客戶有更多的宣傳渠道，將優化“推廣e”電子直函服務，提供一個電子派遞平台讓客戶推廣其產品及服務，發送予已登記訂閱有關宣傳訊息的安全電子郵箱用戶，市民亦可以透過此渠道接收更多推廣信息及即時接收法規或法定資訊和通告。

8.3. 科技政策

8.3.1. 繼續推動科普活動，促進科技策略研究

2014年，我們將一如既往積極舉辦科普活動，推動學生及全民科普教育，營造有利於科學技術發展的文化和氛圍。此外，透過科普夏令營、參觀考察、外地科普觀摩活動、科普講座等方式，拓展學生及科普導師的視野與

見聞，並著重通過豐富的動手製作活動，加深學生的科學常識及動手能力，感受不一樣的學習氣氛，提升學生在科學領域上的實踐能力。

科技策略與發展工作組經分析和研究《澳門科技策略與發展交流工作坊》的專家意見後，將計劃前往外地考察，了解當地科技策略與發展的情況。

8.3.2. 開展科技獎勵工作，支持國家重點實驗室建設

2014年，我們將對科技獎勵的申請進行形式審查、外發同行評審、獎勵評審委員會初評、獎勵評審委員會會議評審及頒獎等工作，並就推薦國家科學技術獎，向國家科技獎勵工作辦公室進行相關申報工作，以及在第一季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，中藥質量研究國家重點實驗室（澳門大學、澳門科技大學）及模擬與混合信號超大規模集成電路國家重點實驗室（澳門大學）將在2014年進入發展期，我們除繼續提供資助，以協助實驗室完善儀器設備、培養學術領頭人和開展重點領域的研究外，亦會加強對申請項目的支持，鼓勵實驗室產出更多類型的成果；此外，還會透過“內地與澳門科技合作委員會”的機制，創造更多與內地相關科研機構合作和參與國家級科研項目的機會。

8.3.3. 研究設立資助計劃，推動產業研發

隨著澳門的科研氛圍及科研基礎逐漸改善，從2014年起，我們將把工作重點進一步擴展至鼓勵和推動產業研發，以及促進科研成果產業化。將參考國內外科技型企業技術創新基金的一些做法，研究設立適應產業研發特點的資助計劃及配對資金的可行性，以增強產業創新能力，推動科技與經濟的結合，促進澳門經濟適度多元發展。

結 語

“提高城市承載力，滿足社會發展需求”是運輸工務領域施政方針需要面對的問題，城市規劃、善用土地資源、提升設施配套的容納量是施政考量的重大方向。在建設“世界旅遊休閒中心”的過程中，我們必須以客觀的角度、顧及現實環境存在的制約前提下，依據科學手段、經驗總結和理性分析方法訂定最優化的施政方案。堅持“以人為本，科學施政”的理念，既要保證質量，亦要趕及發展的需要，是運輸工務範疇內各領域制訂工作計劃的守則。

2014年，城市規劃方案進入實質性定調階段，多項計劃、渠道及管線網路鋪設、道路及基建工程、公共房屋興建等相繼開展，結合經已上馬的各項大型工程，城市建設進入全面動工狀況。我們的團隊在朝著既定的工作計劃目標、有序推進各項工作的同時，會評估既定計劃的階段進程與時間規劃的落差、各領域的工作成效及相互關聯的進展，按輕重緩急的次序作系統性分析，並在有需要時，務實地對相關計劃細則內容作政策性的調整，以配合“增強綜合實力，促進持續發展”的施政目標。