

運輸工務範疇

A thick horizontal black line extends from the left edge of the page towards the right, ending at a vertical grey bar that is positioned to the right of the main title.

目 錄

第一部份~二零一零年施政方針執行情況

一． 區域合作	268
1. 區域城市群合作無間，專項規劃按時完成報告	268
2. 口岸及跨境基建運輸體系，對接互通工作卓有成效	269
二． 城市規劃	270
1. 新城規劃啟動諮詢，全民參與集思廣益	270
2. 構建城規編制體系，深化整體城市設計	270
3. 分區規劃逐步推行，舊區重整多方深化	271
三． 土地管理	271
1. 《土地法》完成立法草案初稿，公開諮詢了解民意	272
2. 完善土地管理制度，啟動處理閒置土地程序	272
四． 城市建設	272
五． 房屋政策	274
六． 交通運輸	276
1. 市內交通	276
2. 輕軌建設	278
3. 航空運輸	278
4. 海上運輸	280
七． 環保及能源	280
1. 環境保護	281
2. 水資源管理	283
3. 能源政策	284
八． 電信、郵政和科技政策	286
1. 電信管理	286
2. 郵政及科技	287

第二部份~二零一一年度施政方針

一． 前言	289
二． 區域合作	290
1. 努力落實區域規劃成果，建設“世界旅遊休閒中心”	290
2. 積極展開協同發展規劃，聯手創澳珠國際都會區	291
3. 全力以赴落實橫琴澳大新校區建設項目	292
4. 基建對接晉新階段，促進區域提速發展	292
4.1 陸路跨境交通	292
4.2 一體化軌道交通無縫對接，創造便利一小時生活圈層	293
4.3 港珠澳大橋	294
4.4 澳門內港及珠海灣仔行人隧道的推進	294
5. 完善供水應急機制，保障本地原水供應	295
6. 加強區域間戰略合作力度，逐步實現五大機場連接目標	295
7. 深化區域環保合作，能源基建續穩步開展	296
8. 借助區域融合新形勢，推動三地多方業務發展	296
三． 城市規劃	297
1. 制訂《城市規劃法》，結合各項配套法律	297
2. 編制城市總體規劃，抓緊未來發展格局	297
3. 全力有序推進新城區總體規劃	298
3.1 專家團隊協作參與，科學積極回應訴求	298
3.2 有序落實公共建設，實現區域交通對接	299
4. 開展小區規劃工作和重點項目研究	299
4.1 媽閣區總體設計	299
4.2 澳門關閘口岸暨周邊環境總體概念性城市設計	299
4.3 氹仔舊城區規劃	300
4.4 路環舊市區詳細規劃	300
4.5 城市氣候研究	300

4.6 地下空間發展研究將開展	301
5. 舊區重整	301
5.1 推進舊區重整立法工作	301
5.2 引入概念設計競賽，鼓勵居民參與	301
5.3 社區規劃師發掘舊區文化底蘊	302
5.4 適度活化歷史城區	302
四． 土地管理	302
1. 完成《土地法》草案，加快推進立法程序	302
2. 完善土地管理制度，發揮土地資源效益	303
3. 提高訊息透明度，回應社會訴求	303
五． 城市基礎建設	304
1. 完善城市基礎設施，配合城市可持續發展	304
2. 加快推進公共建設，優化社區設施	304
3. 持續整治下水道，改善居住環境	305
4. 優化諮詢標制度條文，令制度更切合需要	306
5. 持續檢討行政流程，提升審批效率	306
6. 加強監察力度，嚴厲打擊非法工程	307
六． 房屋政策	307
1. 全力以赴，分階段落成興建萬九公屋	308
2. 改革經濟房屋制度的同時，對原有輪候家團採取過渡措施	308
3. 推動興建細面積單位，紓解本澳住屋問題	309
4. 公眾參與，共議長遠房屋政策措施	309
5. 持續支援樓宇維修，提升樓宇管理質素	310
6. 密切留意房地產市場變化，適時完善及推出有效措施	311
七． 交通運輸政策	311
1. 陸路交通政策	312
1.1 科學規劃交通政策，持續完善交通環境	312
1.2 加緊開展輕軌建設，制定合適施工策略	313
1.3 持續優化巴士服務，強化的士監管制度	314

1.4	理順泊車管理措施，發揮停泊空間效能	315
1.5	優化智能交通系統，持續擴大服務範圍	316
1.6	完善駕駛教考設施，優化車輛檢驗服務	316
1.7	深入社區聆聽意見，持續提升交通意識	317
2.	航空交通政策	317
2.1	積極推動航空發展，構建亞太航空港口	318
2.2	制定航空安全法規，強化航空管理工作	318
3.	海上運輸政策	318
3.1	加強航行安全監管，防止海上意外發生	319
3.2	提升事故應變能力，完善港口碼頭管理	319
3.3	發揮漁業基金作用，擴建海事博物館	320
八.	環境保護與能源政策	320
1.	環保政策	320
1.1	深化環境規劃評估工作，加強環境監測力度	321
1.2	加強空氣污染源控制，爭取環保車年內試行	321
1.3	完善環境法律法規，適時評估相關標準及指引	322
1.4	持續廣泛宣傳教育，鼓勵全民參與	322
1.5	建立環境資料庫，優化廢物處理設施	323
1.6	確保供水安全，構建節水城市	324
2.	能源政策	324
2.1	電力市場進入改革階段，推動可持續用電發展	325
2.2	完善城市燃氣法律基礎，確保長遠供應穩定	326
2.3	可再生能源逐步試行，貫徹環保節能政策	326
2.4	青洲中途倉落成，完善監控機制	327
九.	通訊、郵政及科技政策	327
1.	電信政策	327
1.1	審時度勢，重塑和拓展通訊及資訊科技市場	328
1.2	確保電信市場的持續發展，制定科學性的拓展策略	328

2. 郵政政策	329
2.1 鞏固服務網絡資源，提高生產力及效率	329
2.2 銳意革新，提升競爭能力，拓展多元化業務	330
3. 科技政策	330
3.1 做好資助工作，持續推行科普教育	330
3.2 加強區域科技合作，開展科技獎勵申報工作	331
十. 結語	332

第一部分

二零一零年度施政方針執行情況

2010年，是第三屆特區政府的首個施政年度，運輸工務領域繼續以務實、堅毅的精神，秉承傳承與創新的施政理念，面向全澳市民，把握《珠江三角洲地區改革發展規劃綱要(2008-2020)》帶來的發展契機，積極做好各項建設工作，並持續透過調查研究、專家論證、公眾參與，展開制定長遠規劃政策工作，與全澳市民共建優質宜居家園。

回顧過去一年，本範疇的施政工作總結如下：

一、區域合作

近年來，泛珠三角地區內各省區均致力就促進區域融合發展這一目標共同推進有關工作，澳門透過粵澳合作框架、泛珠合作、CEPA的開展，在今年按序施行各項工作計劃，參與區域合作與交流的各项事務，延伸澳門城市生活圈，擴闊市民生活空間，促使澳門朝向更廣闊空間發展，為社會的可持續發展提供了良好條件。

1. 區域城市群合作無間，專項規劃按時完成報告

為了加強粵港澳三地城市群的發展規劃協調，推動城市建設發展的對接和融合思路，多個相關專項規劃已高效地按預定計劃，緊密地開展各項研究、交流、實地採集資料等工作。

2010年，粵港澳共同編制的《共建優質生活圈專項規劃》及《粵港澳基礎設施建設合作專項規劃》的研究基本順利完成，《環珠江口宜居灣區建設重點行動計劃》亦於年底提交綱要成果。就規劃層次而言，“共建優質生活圈”研究屬於總體層面的區域規劃，“宜居灣區計劃”則是在空間政策上將理念予以落實，而這些理念亦需反映於《粵港澳基礎設施建設合作專項規劃》中，

共同協調落實基礎設施的建設。以上3項研究，明確了基礎建設合作的總體要求與發展目標，以及不同發展階段的主要任務、政策支持與保障措施。

2. 口岸及跨境基建運輸體系，對接互通工作卓有成效

口岸及交通便利性，是作為推動泛珠三角區域融合最基本和最關鍵的元素之一。為促進粵澳以至泛珠三角地區的經濟進一步融合發展，有需要及早構建綜合的交通運輸體系，完善口岸軟硬件。這幾年，在區域內各地政府的緊密合作及共同努力下，大型跨境基礎建設和交通安排均取得良好的進展。

關係澳門未來百年教育大計的澳大新校區有序開展，標誌性建築物於今年第4季陸續開展興建，其他建築物如行政樓、宿舍，以及公共設施等項目，設計團隊亦已進入方案設計階段，按進度爭取於今年下半年至明年第1季完成所有圖則設計。配合進出校園的專用通道，同步開展隧道設計及環評工作。隧道設有行車及行人專道，並鋪設各公共設施管道的技術走廊，今年第4季啟動了部分引道的建造工程。

貫通粵港澳的大橋建設工程，在三地政府全力推動下，進展理想。主體工程中技術最繁雜的島隧工程已於今年7月開展設計施工的總承包招標工作，粵港澳三地政府就大橋管理問題亦展開了初步的探討。人工島上澳門口岸的初步設計方案已展開深化研究，並積極與珠海方面研究兩地邊檢之間的對接問題。三地政府今年更成立了港珠澳大橋三地聯合工作委員會，負責大橋項目的重大事項決策、協調等相關的公共事務。

承接區域發展軌道項目，澳門輕軌系統在今年實效地同步開展不同方面的工作，藉軌道交通延伸生活圈空間，與鄰近地區更緊密發展及溝通，為加快融入區域交通奠定良好根基。

此外，就粵澳合作方面開展配合《粵澳合作框架協議》起草的深入調研工作，就多個範疇中的基建對接議題與粵方對口單位共同進行研究工作，今年已就框架協議內基建對接部分內容取得共識。

二、城市規劃

1. 新城規劃啟動諮詢，全民參與集思廣益

2009年，國務院正式批覆同意特區填海造地約350公頃，為落實中央政府批覆文件中“科學規劃、合理布局、集約利用”的精神要求，政府跨部門工作小組已展開前期規劃研究，提出新城填海區規劃的總體目標，包括：提升居民綜合生活素質、促進經濟適度多元化、營造低碳綠色節能城市、實現新舊區扶持互補發展。同時，承諾新城土地不發展博彩業，當中公共設施、綠地、廣場、交通、基建等用地將不低於五成，並會預留適量土地興建公屋，以回應實際需求。

要做好新城規劃，廣泛收集社會各界意見，是我們予以重視的工作，在今年6月中，我們啟動了為期兩個月的“新城填海區規劃第一階段公眾諮詢”，就新城規劃概念收集意見，藉著公眾互動討論，凝聚社會共識基礎。期間，先後舉辦了5場諮詢會、26個諮詢專場、2場專家座談會、16個分布不同地點的巡迴展覽，以及配合電話、網絡、現場3種不同方式進行的問卷調查，收集居民意見及相關數據。

首階段諮詢所收集的意見經過整理分析後，會向社會公布。在此基礎上，我們將於明年展開第二階段和第三階段的公眾諮詢，分別就規劃草案和規劃方案收集公眾意見。

2. 構建城規編制體系，深化整體城市設計

為了完善澳門整體城市規劃工作和管理水平，加快構建現代化的城規法律及運作體系，我們已委託廣東省城市發展研究中心開展本澳的城市規劃編制體系研究，並完成了初步方案及舉辦了3場工作坊，現正繼續進行內容深化。在城市總體設計層面上，已委託中國城市規劃設計研究院編制澳門整體城市設計，研究團隊已完成實地調研及初步方案，相關工作正有序、按計劃進行，將來亦會配合到總體城市規劃的制訂工作。

另一方面，本澳的土地分類研究正配合《土地法》及相關法律法規的修訂而展開，最終報告將於今年底完成。此外，為制定供澳門未來城市規劃參考的都市環境氣候圖，我們委託了專家團隊對澳門的地形、土地利用、建築體積、景觀、水體和風信息等進行研究匯整，約10位來自德國、愛爾蘭、日本、新加坡和香港的都市氣候學國際專家及學者，進行實地調研，提出科學的論證方法與計劃。

以上部署和安排，將為未來澳門制訂總體城規編制體系、確立完善的城市規劃，以至制訂城規法及相關法律法規等工作的推行，提供重要參考基礎。

3. 分區規劃逐步推行，舊區重整多方深化

在小區規劃方面，我們正編制青洲、氹仔北安、氹仔北區、路環石排灣和路環市區的都市規劃，將會逐步完成方案。離島居民一直企盼的離島醫院選址亦已確定，現正跟進相關工作。此外，於今年7月中就南灣湖C、D區的規劃展開了為期1個月的公開徵集方案活動，以推動市民關心和參與澳門的城規工作。

在舊區重整層面上，規劃部門於今年2月邀請了新加坡國立大學的研究團隊來澳，就世遺核心大三巴區的規劃進行研究，目前規劃部門正展開深化研究。同時，舊區重整諮詢委員會正加緊討論和《舊區重整法律制度》草案配套的3個行政法規，將於今年內完成討論。

舊區重整諮詢委員會在今年亦進行了“司打口區居民現狀調查研究”和“媽閣街區居民現狀調查研究”，掌握舊區內相關數據和居民訴求，為科學決策打好基礎。另一方面，委員會祐漢臨時辦事處正式投入運作，透過深入社區的工作，直接掌握舊區居民的需求。

三、土地管理

澳門土地資源彌足珍貴，我們繼續嚴格遵守節約集中用地的原則，透過配備一套完善的法律法規，有系統和有效地管理特區的土地資源。

1. 《土地法》完成立法草案初稿，公開諮詢了解民意

在 2008 年，我們啟動了對《土地法》及其配套法律法規的分析和檢討工作，並進行了第一階段的廣泛社會諮詢。有關檢討和修訂工作主要包括批地方式、批地面積、批地期限、修改批地用途、批地的轉讓、溢價金的訂定方法、批地程序及監察履行批地合同的機制等 8 大方向。續後，我們委託了學術機構進行相關研究，專家意見組已於 6 月提交了立法草案的修訂文本，政府工作小組將爭取在今年內完成草案的最終文本並再作公開諮詢收集意見，以完善草案內容。

2. 完善土地管理制度，啟動處理閒置土地程序

為確保已批出土地在指定期限內得到合理利用，優化土地資源的管理，我們正加快有序地處理閒置土地的問題，於今年初開展了第一批約 30 宗閒置個案處理的工作。另一方面，為加大閒置土地的罰金，已實施罰金與溢價金掛鈎的處罰機制，以增加閒置土地的成本，促使發展商依時進行土地利用。

此外，將開展多形式和多渠道的意見蒐集工作，豐富和優化“地籍資訊網”，進一步提高土地資訊透明度，回應社會對政務公開的訴求。

在去年成功收回多幅被非法霸佔政府土地的基礎上，今年繼續聯同相關部門，共同嚴厲打擊破壞山體、嚴重損害公眾利益、影響社會秩序的非法霸地佔地行為，令路環的山林資源得到更好的保護。去年初啟動首次聯合清地行動至今，已收回土地共 16 幅，涉及面積約 7.5 萬平方米。

四、城市建設

在城市建設方面，我們主要從完善城市基礎建設及優化工作效率等方面著手，提升居民生活綜合素質及整體城市形象。

今年，我們繼續致力推動各項民生建設，除積極推進公共房屋項目的落實興建外，社會基礎建設、街道美化和社區休閒設施如氹仔成都街公園等工

程亦持續進行，並有序地推出與民生息息相關的公共工程公開招標，包括仁伯爵綜合醫院第一期擴建和高士德下水道整治等。

為保障市民的生命及財產，我們優先對被評定為高風險的斜坡進行鞏固工程，今年亦建立了資訊網頁，將不同風險程度的斜坡分布位置和相關資訊上載，供市民查閱。

另一方面，為使本澳建築企業在一個更公平、公正及公開的機制下競投工程，工務部門於2010年正式推行了“公共工程諮詢標系統化制度”。該制度設有工程質量年終評核及資格處理機制，鼓勵各組別的公司透過優質而穩定的工程表現來取得升組資格，以建立完善的評級升降及剔除機制。

就審批私人工程方面，為縮短私人建築項目的圖則審批時間，工務部門在今年1月將13項與私人建築有關的申請服務進行簡化和實施。為了增加審批建築計劃的透明度，讓業界更清晰工務部門的審批情況，在已公布的《有關樓宇高度及地段可建造的規範》指引及相關附件中，制作了包括獨立單位說明書、相鄰分層獨立單位的合併或分割、商業用途單位加建閣樓、牆壁厚度、樓宇高度等申請的要求和注意事項，並公開讓居民和業界在網上下載。實施流程優化工作以來，審批效率得到一定的提升。

針對僭建物方面，我們亦引入多種措施和手段，訂立評估機制，優先處理被評為非常惡劣的個案，以分級、分類方式逐步梳理本澳非法工程的問題。即使不會“一刀切”處理現存非法僭建物，但我們會致力打擊新增的非法工程，亦會優先處理舊有具危害樓宇結構安全、影響公眾衛生和影響防火安全的個案。

自今年3月中開始，新成立的“非法工程跨部門常設拆遷組”已採取了數十次清拆違法僭建物的行動，在半年內處理了逾100宗的僭建個案，一定程度遏止問題惡化。

另一方面，今年完成了《都市建築法律制度》及《都市建築法律制度的行政性質規範》的諮詢文本，並已完成第二輪諮詢，亦開展了其他補充法規的草擬工作。

五、房屋政策

“住有所居、安居樂業”是特區政府房屋政策的基本目標，一直以來，政府高度重視市民的住屋需求，並積極朝著此目標推進有關工作，在制定措施扶持和照顧弱勢人士（家團）的同時，也關注到其他階層所面對的問題和提出的訴求。

為創設讓居民與社會參與討論的平台，聽取和收集社會各界的意見，凝聚社會共識，使公屋政策更具認受性、更切合社會需求，在今年4月底成立“公共房屋事務委員會”。委員會討論了多項社會關心的議題，包括經屋收入限制、經屋分配制度、經屋訂價、經屋轉售制度、原有經屋名單過渡處理等事項，其中經屋售價將以居民負擔能力為首要考慮，同時引入補價機制和延長禁售期，減低經屋轉售圖利機會。此外，為實現加強科學決策的施政理念，今年4月設立了專責小組研究公共房屋發展策略，制定本澳未來房屋發展路向，加強科學施政，並提升公眾在房屋發展策略上的參與性。

政府為紓緩社會房屋輪候家團的租金負擔，自2008年實施社屋輪候家團住屋臨時補助措施，至今共有2,500多個家團受惠，合共發放補助金額達4,600多萬元。今年亦延續發放相關補助，降低租金補助門檻，較大幅地調升補貼金額，並擴大受惠面至新登記的社屋申請家團，幫助困難家團紓緩財政壓力。

此外，去年6月推出的《自置居所貸款利息補貼制度》及《自置居所信用擔保計劃》於今年6月底屆滿，合共批出申請7,183宗，申請家團年齡層以25至34歲為主，約佔總體的62%，單位平均購買價為150萬。經深入評估分析後，決定不再延續有關計劃，待日後公共房屋事務委員會討論非實物資助措施時再作探討。

在公共房屋興建工作上，今年繼續從多方面著手，全力推動於2012年分階段興建、落成19,000個單位的目標。今年建成的項目包括永寧廣場HR / HS經屋地段、青洲社屋青翠樓及望廈社屋望善樓，供應單位共2,140個。同時，優先啟動重建部分樓齡長、土地利用效率較低的社屋，筷子基平民大廈、

台山羅必信夫人大廈、台山嘉翠麗大廈 A 座、望廈平民新邨等項目將相繼於年內完成調遷工作，並進入圖則設計和招標重建階段，預計重建項目可提供約 2,000 個單位。

另一方面，路環石排灣都市化規劃方案將提供約 6,800 個公屋單位，在完成收地和清理霸地工作後，分區爆破工作於今年 8 月正式開始，平整土地以配合基建及公屋的分區建造，下水道、新道路網、其他地下基礎設施及公屋建設等的設計工作於今年完成，基礎建設及公屋建造工程將分階段展開。

俾利喇街舊兵營公屋項目於今年 10 月啟動興建工程，路環石排灣公園側 CN7 經屋地段則進行平整工程，兩個項目預計提供約 700 個單位。此外，氹仔美副將馬路 TN27 經屋地段和青洲社屋青雅樓正有序興建，青洲坊地段公共房屋項目亦加緊展開和落實。

為增加中、小型單位供應量，計劃推出土地公開拍賣及活化工業大廈的措施，並積極制定對應的鼓勵政策及簡化程序等措施，引導發展商興建適合本澳市場的中、小型單位，為居民解決置業難的問題。

另一方面，為使本澳房地產市場可公開、透明及規範地運作，保障各參與方的合法權益，今年 6 月成立了跨部門的“促進房地產市場可持續發展工作小組”，就澳門房地產市場實際情況作出檢視與探討，同時在聽取社會意見後，制訂了 6 大方向和 10 項措施，包括：就稅務方面，取消物業交易的中間轉移稅項，直接徵收物業轉移稅，此舉有助加重炒賣成本，遏止市場過度投機活動；加大稅務稽查力度，減少物業交易拖延繳納稅款的情況；金融管理局向銀行界發出按揭成數指引，指引於 12 月生效。通過制定上述措施，確保房地產市場穩健發展。

此外，落實建立房地產數據庫，使更易掌握房地產市場的交投狀況，亦可逐步向社會大眾披露更多合用的房地產信息，如每月住宅單位的成交量及成交額等，從而提升房地產市場的透明度。同時，規範地產中介業務及從業員的《房地產中介業務法》已完成草擬工作，現已進入立法程序。

樓宇管理維修也是重要工作之一，截至今年9月，樓宇維修基金各項計劃的維修資助已批出申請共1,368宗，投放資源1.53億元，今年會進一步深化30年樓齡的資助計劃，探索其他可行性方案援助高樓齡的大廈維護保養。此外，為確保資助合理利用和工程質量，通過定期抽查個案，加強對各承攬工程公司的監管，亦研究於網頁內公布抽檢信息，以及考慮讓業主可於網頁上查閱其卷宗的審批進度狀況。

為有效解決本澳樓宇管理糾紛，在參考鄰近地區及本澳相關法律制度後，起草了《樓宇管理仲裁中心規章》草案，爭取今年內公布。而《從事分層建築物管理業務及管理服務人員職業的法律制度》法規亦已進入立法程序。

六、交通運輸

1. 市內交通

為配合本澳社會經濟發展，特區政府繼續依循“以人為本”的理念，以“發展優質交通、重研究規劃、強建設整治、優服務管理”作為交通運輸工作的重點，致力開展各項交通改善工程，完善澳門的交通環境。

承接2009年底推出的《澳門陸路整體交通運輸政策構想(2010-2020)》，首階段的公開徵集意見工作已完成，製成彙編供社會參閱。另一方面，我們持續舉辦包括專家論壇、訪談等不同形式的活動，與公眾保持良性的溝通互動，聽取社會意見和建議，同時於今年第4季形成政策的諮詢文稿，再向社會諮詢，以爭取儘快取得社會共識，按部就班落實並執行相關政策。

在優化城市步行系統的規劃及布局上，氹仔試行路線的初步設計已完成，今年底前會招標動工；澳門半島路線將會隨著試行路線沿線的停車場相繼落成，逐漸開展優化沿線之步行環境工程，包括擴闊行人道、構建無障礙通行環境等，方便公眾出行。

為加大力度落實“公交優先”的施政策略，今年5月推出了新馬路節假日“公交專道”試行措施，並在措施實施3個月後再延長試行期半年，同時

因應市民之意見及建議推出多項改善安排，包括調節巴士站、增加的士上落客區及加設上落客貨區，進一步理順新馬路的交通秩序。因應《澳門道路集體客運公共服務批給合同》於今年10月14日屆滿，去年第4季開展了“澳門道路集體客運公共服務公開招標”，我們一直加緊進行相關後續工作，唯受司法訴訟因素影響，令有關工作多次受阻。為儘快開展新的巴士服務模式，保障公共利益，回應社會對增加營運公司數量的期望，以及關注到營運公司現有員工的就業問題，採用了局部判給及直接磋商的安排，把巴士服務招標中的4個標段判給予“維澳蓮運公共運輸股份有限公司”及“澳門新福利公共汽車有限公司”，至於剩餘1個標段則以直接磋商形式判給予“澳門公共汽車有限公司”。另一方面，為確保在新的模式營運前，現有公共巴士服務仍能持續運作，特區政府與現行的兩公司簽署道路集體客運公共服務批給合同之附加合同，延長現行批給合同至2011年7月31日止。

因應“特別准照”（即俗稱“黃的”）於2011年8月屆滿，已開展全面檢討的士服務的調研工作，特別是電召的士服務方面，務求盡可能貼近居民的不同需求，包括對殘疾人士給予更多照顧，以及吸引的士進入舊區提供服務等。

在公共道路泊車位管理方面，已完成《公共道路收費泊車位的設立與經營服務合同》招標及判給工作；同時，持續創設泊車條件及尋覓適當地點設置公共停車場，位於澳門半島的多個新增停車場今年陸續竣工，爭取盡快投入運作，屆時將可增加2,500多個汽車及電單車泊車位。

配合輕軌系統的建造與投入運作，並考慮到粵港澳交通對接，將透過智能交通系統的開發和應用，實現信息共享，誘導交通在時空上的分布趨向優化，達致科學管理的目的。為方便出行者了解本澳道路的交通狀況，由4月起將原來4路視頻增至8路視頻，市民可透過網上資訊選擇最佳的出行路線；為了讓乘客能掌握更多公共巴士在道路上行駛的情況，由5月起試行公共巴士報站系統；此外，為節省駕駛者在停車場內尋找可泊車位的時間、減省油耗及廢氣排放，同時提高停車場的管理及訊息發布，引入停車場泊車誘導系統。

為進一步加強對交通的監控，正著手設立交通控制與信息中心，現階段已完成相關設備和訂定系統功能，包括道路監控、交通控制、交通調度、違

規偵測、信息發布等，並邀請執法部門一同參與該中心的日常運作，使能在最短時間內作出決策，包括更改路線或調整交通燈的訊號等，確保交通順暢。

同時，在對外服務方面，推出即時印製駕駛執照，並計劃增設網上繳費及信用卡繳費等服務。

2. 輕軌建設

輕軌系統是本澳有史以來最大型的集體交通運輸工具，具有高效、準時、低碳的優點，能有效改善城市內部交通問題，也發揮著與區域接駁的功能，是體現著澳門與珠三角軌道網相通的重要軌道交通基建。隨著去年第4季推出“輕軌系統第一期興建方案”後，亦展開了“澳門輕軌系統第一期行車物料及系統”採購的國際公開招標，共有3份參與競投的標書被接納，是項採購將於年底完成判給。

同時，我們陸續為整個輕軌建設工作進行實質性的前期準備和興建工作。今年5月率先在路氹城展開管線遷移工作，把輕軌沿線的地下管線合理遷移，並先後對輕軌一期沿線進行三維測量、隧道地段的地質勘探和隧道地段環評研究等工作。為確保輕軌系統的各項設計能滿足日後運營需要，開展了輕軌一期系統運營與維護的招標文件制訂工作，同時亦對運營及監管模式進行研究。

透過跨部門小組協作方式，開展了氹仔柯維納馬路及媽閣綜合交通樞紐規劃的研究，預先規劃出高效便捷、與輕軌無縫整合的綜合交通換乘樞紐計劃。配合珠三角區域融合的發展，正研究蓮花橫琴口岸間澳門輕軌與廣珠城軌的無縫換乘計劃，透過廣珠城軌連通廣州南站的內地高鐵網絡，加強本澳與內地各省市的聯繫。

3. 航空運輸

具前瞻性的航空政策、有效的監管制度、與國際接軌的法律制度及區域融合的發展方針，是創設“世界旅遊休閒中心”的關鍵因素之一。特區政府與航空業界一直以此為目標，努力在航空運輸上保持優勢的競爭局面。

為協助制定可持續發展的策略，我們開展了澳門民航業市場研究及策略諮詢報告的調研及編撰工作，預測未來區域交通體系落成後對民航業及海運業的影響。

同時，繼續鼓勵及協助本地航空企業開辦航線，包括新興市場。今年初分別開通了武漢及東京的航線，其中東京航線班次逐步增加，進一步開拓內地及亞洲不同區域的客源。於3月底停飛的雅加達航線由一外地航空企業在7月起補充有關服務，本年底亦將陸續開通合肥及寧波的客運服務。貨運方面，於9月份開通了上海、新加坡及曼谷的航線。

《機場認證法規》已於今年進入立法程序，藉此進一步確保機場設施及運作程序符合國際民航組織的標準及建議措施。《航空運輸旅客在被拒絕登機、取消航班或航班延誤時的基本權利》的行政法規亦已完成草擬及諮詢工作，並將進入立法程序。

今年6月參與了國際民航組織為成員國進行的“全球航空保安審計計劃”，評核本澳有否充分履行保安監督的責任。初步結果顯示，本澳的航空保安法規、標準及程序完善，監督功能獲得有效執行，必要的航空保安計劃以及其質量控制、培訓和簡化手續已獲實施。

此外，為進一步落實區域合作具體合作事宜，民航部門亦參加了“泛珠三角開拓國際航線和兩岸航線專題工作會議”，就泛珠三角區域機場的合作與發展，以及建立泛珠三角機場合作機制達成了共識，包括成立泛珠三角機場合作與發展論壇，作為泛珠三角區域各機場溝通合作的平台，論壇以促進泛珠三角“9+2”地區民航業持續健康發展和區域經濟的繁榮為目標，加強泛珠三角（區）各機場與港澳機場的合作。

此外，內地與港澳的民航部門已就維修培訓單位的相互認可達成了共識，現正草擬有關合作安排，此舉有助減省過多的檢查及測試，降低企業的營運成本。同時，亦與國家民用航空局在航空情報服務、航空氣象和機場消防等領域進行技術合作，已初步完成合作協議的草擬工作，預計可於2011年簽署。

在海空聯運方面，近年澳門國際機場積極推展直通快線服務，即乘客可從出發地直達澳門國際機場禁區轉乘航班，而無需入境澳門，現時成功開通了江門、香港及蛇口的航點及直通快線。

4. 海上運輸

促進珠三角地區的區域融合和海上基礎設施的對接，是本澳海上運輸政策的主導方向之一。今年，特區政府持續開拓區內新航線，完善港口設施管理，保障海上運輸安全，以及強化海空聯運的力度。

《海上客運》行政法規在去年11月推出後，今年初5家具備營運要件的公司獲發定期海上客運准照及相應的海上航線許可，共有11條航線投入營運，包括往來香港港澳碼頭、香港中國客運碼頭、香港機場海天碼頭、江門港澳碼頭、廣州南沙港、深圳機場（福永）碼頭等，進一步強化海路客源地，擴闊了珠三角地區的海運網絡，也有利於發展海空聯運，吸引更多旅客使用澳門機場，為旅客提供更便利及多元化的運輸服務，從而配合《綱要》中澳門作為“世界旅遊休閒中心”的發展定位。

特區政府與廣東省於5月簽署了《廣東與澳門海上搜救合作安排》，強化粵澳雙方海上搜救的合作，確保能夠快速地集合搜救力量進行救援工作，同時促使粵澳建立搜救資源資料庫，制訂年度培訓計劃，不定期組織跨區域合作演練，以及加強雙方的訊息互通和聯絡。今年6月，粵港澳三地舉行了聯合演練，檢驗了三地的海上搜救預案和各客船公司等單位應急預案的有效性，增強三地應對珠江口突發事件的合作搜救能力。

七、環保及能源

為提升本澳整體的環境質量，推動社會的可持續發展，我們今年透過3個主軸——“總體規劃與區域合作”、“污染控制”和“宣傳教育”，以治標與治本雙管齊下的方針，推動環境保護的工作。

1. 環境保護

本著從“規劃入手，源頭管理”的理念，構建環保宜居城市，我們於今年4月推出《澳門環境保護概念性規劃構想(2010-2020)》徵集意見文本，此為一份指引性和綱領性的文本，旨在制訂澳門環境保護策略及目標，諮詢期間共舉辦了13場公開諮詢及介紹會，廣泛向團體及居民徵集意見及進行分析。

同時，繼續與國家環境保護部華南環境科學研究所合作，著手開展第二階段的澳門環境總體規劃及各專項規劃的研究工作，針對各項環境要素逐一進行評估分析，務求具體將整個環境規劃細化和落實相關工作。

今年已著手編制的《構建環境影響評估制度的探索文本》，在進行資料搜集及參考鄰近地區的制度和經驗後，下半年開始編制有關諮詢文本，為建立適澳的環境影響評估制度揭開序幕。

就《噪音法》的修訂工作，已於2月啟動了為期1個半月的公開諮詢。有關修訂主要建議將社會生活噪音列入《噪音法》的管制範圍，同時規範打樁工程噪音，有關法案已於今年進入立法程序。

在改善空氣質素方面，為減少排煙量超標的柴油車輛通行，提升駕駛者對車輛尾氣排放的重視，6月起利用流動柴油車輛廢氣分析儀，在公共道路上對廢氣排放量大的柴油車輛作就地檢測，藉以減少對整體環境造成的污染。同時，已開展柴油車尾氣微粒過濾裝置測試研究計劃，首階段為相關車輛安裝微粒過濾裝置並進行測試，評估其適用性及成效。有關機動車輛排放限值的分析及研究工作已完成，並針對排放限值進行相關行政法規的起草及修訂工作，包括修訂《進口新重型及輕型摩托車應遵守的氣體污染物排放限值的規定》，以及制訂新進口汽車氣體污染物排放限值，從源頭著手控制，減少移動空氣污染源之排放。

在區域合作方面，環境保護局與國家科學技術部簽署了《內地與澳門節能及環境保護科技合作研究意向書》，並開展“澳門機動車排放污染綜合控制示範”及“澳門電子廢物管理與污染控制示範”兩項研究。為保障居民的生

活環境，亦透過科研機構研究有關本澳餐飲業油煙排放設備的規範及排放設計的標準，制定相關之控制及防預措施，以完善《食肆及同類場所油煙、黑煙和氣味污染控制指引》。

另一方面，亦已開展第三階段的“澳門室內空氣質素研究”工作，檢測範圍擴大至戲院、商場、圖書館、出入境口岸、街市、接待公眾之政府部門場所及辦公室的室內空氣質量，以便搜集足夠的數據，制訂適用於澳門的室內空氣質素指引。

為有效控制光污染問題，已有序開展研究及建立相關數據資料庫，將在現有《廣告招牌、建築物裝飾燈和戶外電子顯示屏光污染控制指引》的基礎上，完善有關控制光污染的指引內容，提高其可操作性。

此外，為解決鴨涌河因水污染而引致的環境衛生問題，已委託專業科研機構進行污染源調查，並透過珠澳合作，聯防共治制訂整治方案。

與此同時，為優化天氣預報服務，今年第1季度推出了天氣“酷熱指數”及“寒冷指數”，並於10月推出“紫外線指數”，天氣查詢服務的自動電話接聽系統亦將由原有的24條提升至100條線路，以滿足用戶的需求。為減少水浸對低窪地區商戶的影響，年中在部分地區試行“水浸提示服務”，其後推廣至全澳水浸區域。

另一方面，為配合履行各項適用於澳門特別行政區國際公約相關的義務，包括《京都議定書》適澳的承諾，已初步進行有關碳排放的資料搜集工作。同時，有序地開展了《關於持久性有機污染物的斯德哥爾摩公約》的研究工作，有效推進了“澳門持久性有機污染物調查評估研究”。

此外，今年連續第三年在澳門舉辦“2010年澳門國際環保合作發展論壇及展覽（2010MIECF）”，有關活動已成為澳門在泛珠江三角洲區域合作和環保合作的一項盛大而重要活動。今年以“綠色通道”為主題，圍繞國家發展所關注的前沿環境議題，內容包括低碳建築、生態都市、清潔科技及循環經濟等，有來自47個國家及地區之代表團參加，進場參觀人數超過8千人，較去年增長超過4成，顯示澳門正不斷提升其環保產業平台之角色。

在環保教育方面，6月份推出了“綠色企業伙伴”和“綠色學校伙伴”計劃，進一步深化環保宣傳教育，提升企業社會責任。此外，今年亦啟動了公共部門環保採購培訓及宣傳工作，期望對社會起到以身作則之效。

有關環保與節能基金的設立，已成立跨部門小組草擬相關法規，今年下半年並透過環境諮詢委員會的平台，以及向業界和公眾就基金的輔助功能作出諮詢，以資助形式支援本澳的中、小型企業和社團，初期考慮重點資助項目會以改善空氣質素、節能及節水等3方面為主，初期啟動金額為澳門幣1億元，預計今年內出台。此外，今年將完成定義輕型環保車和提出相關稅務優惠措施，以推動環保車的引入和使用。目前，已分別與相關公共部門進行緊密協調，及開展對各種環保車的技術方案的論證和推薦的研究計劃，同步搜集更多有關環保車的資料，分析研究適合本澳實際環境的車種。

在環保基建設施方面，今年陸續開展各項基建的升級計劃，包括進行了澳門半島污水處理廠擴容及升級工程的公開招標，氹仔污水處理廠的升級計劃繼續有序開展。下半年亦已開始籌備垃圾焚化中心舊廠房的煙氣淨化系統升級工程之招標工作，同時進行了本澳資源垃圾的現況調查，為2011年制訂本澳的資源處置設施方案做好準備。此外，今年進行了路氹城生態保護區的優化工程，增加生態一區的水體，以及為生態二區構建新的人工鳥礁，改善生態區的生態多樣性，為鳥類提供更多的食物來源及最佳的棲息環境，吸引候鳥在本澳過冬。

2. 水資源管理

《澳門節水規劃大綱》諮詢文本於去年11月下旬起，開展為期3個月的公眾諮詢，推動構建節水型社會工作小組在收集社會各界的意見後對文本作出了適當修改，並於今年6月正式推出。《大綱》訂立了未來15年澳門在構建節水型社會過程的發展路向，包括加強宣傳教育、普及節水器具、降低管網漏損、拓展雨水利用、開發再生水源、完善法律法規、加強應變能力以及重建水價機制。

此外，為了解本澳居民的用水態度和習慣，亦委託科研單位進行了《澳門居民自來水使用習慣調查》及《澳門自來水水價機制概念問卷調查》，結果顯示六成受訪者認同調整水價機制有助節約用水，並接受分級的水價收費模式。

在參考珠江水利科學研究院編撰的《自來水價格機制研究報告》，並結合上述問卷調查的結果後，於今年6月份推出了兩個有助推動節水的新水價機制方案，隨即諮詢社會各界，並制訂了新的自來水價格機制。

去年，特區政府與澳門自來水股份有限公司簽署的《延長澳門特別行政區供水公共服務批給公證合同》於今年7月8日正式生效。按照合同規定，特區政府直接向內地購買原水，加強了政府在供水服務的主導性，有助於鹹潮期間的水量調度工作。新合同規定澳門自來水股份有限公司需向政府繳付“水資源費”，同時取消最低用水收費，即時惠及約4萬用戶，而接駁費、水錶租金、使用費及擔保金等費用均維持不變甚至略有下降，藉以回應公眾訴求，鼓勵自來水用戶珍惜節約水資源。

就供水安全事務持續與內地相關單位保持緊密的溝通與合作，尤其積極聯繫和跟進珠江流域水量統一調度工作，使去冬今春的鹹潮期間，自來水的鹹度得以維持在低鹹度級別。

3. 能源政策

在能源發展方面，持續推進多項涉及經濟和民生的能源工作。為確保電力供應的持續安全穩定，加強電力設備和強化區域合作，連接澳門和橫琴兩地的第二條220千伏輸電通道將在年底動工，預計於明年投運。此外，連接關閘和路氹南北兩地的220千伏輸電主幹亦已開展，進一步完善電力基建設備和強化區域電力聯網。

現有的電力專營合同於今年11月30日屆滿，政府按照原定的改革日程與澳電磋商下游輸電和配電的局部專營電力合同內容，雙方就批給合同的內容達成各項重要共識，包括對專營公司應負的各項義務作了更全面和詳細的規定，而有關延長批給的合同已於今年11月簽署。同時，配合上游產電和進口電力的開放，政府將按照市場需要有序引入新的營運商，促進市場的良性競爭和可持續發展。

在天然氣使用方面，天然氣發電在 2010 年有所增加，政府與負責天然氣輸入的專營公司於上半年落實每日供氣量增加一倍。城市燃氣方面，待與承判公司簽署天然氣分配公共服務批給合同後，即展開天然氣城市管網的興建工程。為配合對路氹城總規劃和輕軌系統的發展方向，研究遷移部分天然氣管網。而隨著橫琴澳大校區工程項目的落實，亦開展了有關天然氣供應的各項網絡配套研究。

另一方面，今年陸續展開相關燃氣管網和加注站各項技術規章的修訂工作。目前，《燃氣傳輸管路技術規章》已進入立法程序，《燃氣傳輸管路及分配網中安裝減壓站的技術規章》和《燃氣分配網的技術規章》完成了立法前的諮詢工作，正整理和分析諮詢期間所收集的業界意見，以及對法規進行技術性和法律性的審核和修改。

今年亦繼續推動可再生能源的研究和應用，繼去年出版《建築物能耗優化技術指引》後，今年中出版了《澳門太陽能熱水應用實務指南》，總結及分析太陽能熱水系統測試應用的成效，供政府和業界參考。此外，繼續在不同地點進行太陽能光伏發電測試工程，以收集全年數據和了解太陽能不同季節和環境下的實際應用情況。

能源效益和節約能源是一項重要及長期的工作，今年，公共部門節能計劃經過 4 個試點部門，現正根據數據進行審核和成效分析，以決定下一步的政府部門節約能源計劃。另一方面，政府節能計劃經過 3 年時間的發展，參考香港“建築物環境評估方法”的經驗，今年完成節能成效評估方法的研究及政府部門代表的培訓。

在推動能源效益和節能技術應用方面，今年進行郵政局大樓安裝中央空調變頻技術測試計劃的工程招標，預計可在明年投入測試；其他包括在旅遊學院測試的中央空調餘熱回收技術，以及在 5 條扶手電梯安裝的變頻技術等，目前仍在測試及收集數據階段，以分析其實際節能成效。同時，今年開展了應用於公共照明的 LED 燈測試研究。

在宣傳推廣能源效益和節約能源方面，今年繼續通過舉辦面向全民的“澳門節能周”系列活動，向全社會宣傳推廣節約能源的工作；繼續舉辦面向學

校的能源效益教育推廣活動和節能校園文化推廣活動，還將能源教育擴大到幼稚園範圍，與 39 所幼稚園簽訂能源教育的合作計劃。

為配合青洲區整體規劃的推行，改善區內環境，已落實在青洲一處距民居較遠的地點興建臨時燃料中途倉，將區內現存 5 個分散營運之燃料倉庫遷入，集中管理，有利監察監督和提高安全條件，緩解居民的憂慮，並為長遠解決青洲區內燃料儲存倉庫問題創設條件。有關臨時中途倉預計可於明年第 1 季投入運作。

八、電信、郵政和科技政策

1. 電信管理

隨著《澳門公共電信服務特許合同中期檢討》於 2009 年 11 月簽署，電信市場的進一步開放信息及時間表已明確。自今年 6 月 1 日起，本地和國際租賃線路服務大部分價格下調幅度達 10% 至 40%。此外，有關開放固定公共電信網絡市場的工作亦已開展，上半年已完成相關行政法規的諮詢工作，現正完善草案文本。

為配合地面數字電視廣播的發展，以及測試本澳出售的機頂盒技術兼容問題，電信管理局與理工學院合作設置地面數字電視研究及測試中心，中心已正式投入運作，可接受公司或機構測試其代理或售賣的機頂盒及一體化電視，測試結果會向公眾發布，供居民參考。

就澳門有線電視股份有限公司與各公共天線公司之間多年積存下來的問題，電信管理局於今年 2 月份向有線提交了解決方案，並多次與有線開會，就政府的立場及建議方案內容作出詳細解釋。在解決有關歷史問題上，年來政府保持著負責任的態度按既定的程序處理，持續評估，積極協調徹底解決事件，推進本澳的電信業走向 3 個網絡融合、全面開放的新局面。

為推動本澳電信及資訊科技發展，由政府斥資興建的“無線寬頻系統”（“WiFi 任我行”）服務於今年 9 月份正式推出運作，居民及遊客在本澳的主要博物館、圖書館、公園、廣場等公共地方，已可自由享用無線寬頻接入服務。

在法律法規方面，已開展電信監管法規的檢討工作，制定法規的原則及框架，並對部分現有法規進行檢討，預計於年底前完成。此外，已完善電信行業競爭法規的法律草案，於本年底前展開諮詢工作，為立法做好前期準備。在研究工作方面，已展開電信市場競爭程度評估及互連收費原則研究，而資訊科技政策研究則預計於今年底完成，為制定電信政策及日常工作的重要參考。

2. 郵政及科技

郵政方面，我們致力創造條件，使企業與居民能以合理的價格，享受可靠、高效及多元化的郵政服務，並持續優化各項工作流程，完善各區郵政服務設施及其網絡，致力提高服務質素。

為配合特區政府的電子政務政策，繼續積極為其他公共部門提供技術支援，邀請更多政府部門使用儲金局的網上電子支付平台，並持續向商業機構及政府機關推廣“電子認證郵戳服務”，作為文件儲存和文件寄發證據的有效應用。

科技委員會下設的科技策略與發展工作組已於今年2月委託澳門理工學院開展《澳門科技發展現況調查》，以了解澳門科技發展的現況及澳門市民對科技發展的期望，為對將來開展澳門科技發展策略的研究提供具體、充分的資料及數據。

科研項目審批方面，嚴格根據《資助批給規章》之規定，對科研項目進行審批和給予資助。該等評審工作均經項目評審顧問就項目的科學價值、創新性、可行性、合理性等評審標準打分及作出獨立意見。為確保項目評審的公平性和公正性，以及提升項目卷宗的真實性和可靠性，今年項目顧問評審的環節全面落實邀請項目申請團隊作介紹。此外，為提升審批的透明度，讓公眾了解獲資助項目的執行情況，已於第3季在網站公布首批獲項目負責人同意的研發成果資料。

科普工作上，繼續秉承《科學技術綱要法》之精神，開展學校及社團的科普資助計劃與中、小學科普導師志願者計劃，促進科普發展。同時，今年

7至8月份繼續與國家科技部籌辦教師科普觀摩團和學生科普夏令營，推動進行科學實踐活動。

在“內地與澳門科技合作委員會”的合作框架下，今年2月致函科技部推薦本澳兩家單位成為國家重點實驗室的伙伴實驗室，從而扶助有關實驗室的提升，並促進國家重點實驗室及中藥檢測中心在澳門的建設。此外，繼續與國家科技部共同籌辦“2010年科技活動周暨科普成果展”，主題為“生命、健康與科技”，透過輕鬆互動、知識與趣味並重的形式，向市民展示科學技術如何幫助我們保持健康，改善生活素質。

第二部分

二零一一年度施政方針

一、前言

2010年在第三屆特區政府施政方針的指引下，運輸工務領域部門團隊以積極的心態投入崗位，做好各項建設工作，與全澳市民攜手共進，朝著傳承與創新的路向闊步邁進。

踏入2011年，在區域融合步伐不斷加快的大背景下，澳門將依循《綱要》所賦予“世界旅遊休閒中心”的定位，抓緊前所未有的寶貴機遇，在基建融合方面進一步作出裝備，加強區域基建對接的步伐，推動新時代發展。

因此，在2011年，我們將持之以恆，秉承傳承與創新的理念，圍繞以人為本、關注民生、落實科學施政的施政主軸，配合“世界旅遊休閒中心”的定位，以及藉新城規劃扶持舊區互補發展的方向，立足澳門，認真謹慎地開展新填海區的城市規劃工作，在平衡開發和保育的前提下，把新區的活力注入舊區，使新城舊區相交輝映發展，務實地一步一步實現各項已定的工作目標。

大型基建方面，隨著區域性重大基礎建設有序開展，區域陸路跨界交通即將進入嶄新發展里程，2011年將繼續與區域其他省市保持良性且緊密合作夥伴關係，加大力度推動一系列重大跨境基礎設施、建設及交通安排，朝著跨界交通無縫銜接的方向努力，為未來日漸頻繁的交通往來作好充份準備，建立區域間的一體化軌道交通基建。

同時，開展土地使用的分類研究工作，以助城市規劃和土地使用原則得到更好規範，並持續打擊非法佔用政府土地的行為；透過完善的法律法規，有系統和有效地管理特區的土地資源，爭取《土地法》及其相關法律法規的修改在2011年第三季進入立法程序。此外，會加強披露土地方面的訊息，確保在規劃和制訂土地用途時，融合公眾的參與。

此外，將一如既往，以勇於承擔的積極態度，規劃好未來，全力落實口岸通關、市內城市建設優化、交通及軌道建設等有利城市發展的硬件基礎，以及提升居民生活綜合素質的民生基建工作，緊抓公共房屋興建進度，活化重整舊區，整治街道，提供舒適步行環境，完善各項民生社會設施，為澳門市民創設環保、出行便利、宜居的城市環境。

二、區域合作

澳門面對土地資源緊缺，城市發展強度與密度較大，不易塑造“休閒”氛圍，加上世遺歷史城區的保護，城市發展局限較高，因此，落實“世界旅遊休閒中心”發展定位，須透過區域合作，以互補協調方式聯合區域城市群，從更宏觀的政策、更大的空間上去創造條件，突破澳門自身的地理局限。

過去一年多以來，《綱要》的高效落實，在區域規劃研究，跨境基礎及交通設施對接，口岸通關便利，橫琴新區開發，經濟產業、文化、衛生和體育的交流等方面有了提速推進，使區域合作邁入了新里程，為澳門可持續發展提供了不可或缺的良好條件。在2011年，我們將繼續積極配合區域的城市規劃研究，參與區域合作與交流的各項事務。

1. 努力落實區域規劃成果，建設“世界旅遊休閒中心”

過去一年來，為加快融入珠三角協同發展的國家戰略，澳門積極參與多項相關專題研究，首先是由粵港澳共同編制的《共建優質生活圈專項規劃》，在區域層面共同保護環境生態、推進低碳發展、深化跨界空間合作、優化區域交通組織，以及促進文化民生合作等5大優質生活領域，研究工作目前已進入關鍵階段。

另一方面，隨著《環珠江口宜居灣區建設重點行動計劃》於2010年年底提交綱要成果，將聯同粵港政府，深化《灣區計劃》成果的重點專項發展計劃，將灣區打造成“大珠江三角洲優質生活圈”精華地區，例如提出加強灣區海岸線的保護與利用、打造生態社區、與珠三角綠道對接等建議；構建區

域文化休閒網絡、發展區域低碳交通等手段，共同打造出“可持續發展宜居灣區”，將灣區發展成為“亞太地區最具活力和國際競爭力的城市群”。

與此同時，為促進粵港澳三地人員、物資、資金和資訊的高效集聚和流動，有力地支撐粵港澳區域經濟一體化，我們亦著手進行《粵港澳基礎設施建設合作專項規劃》研究，涉及交通、口岸、水利、能源、航空和信息等方面，層面廣泛，有關規劃已於2010年底基本完成。

藉著開展上述3項研究，我們一方面是為深化區域合作的綜合性而努力，另一方面是希望把澳門塑造成綠色低碳、景觀優美、舒適休閒、具文化特色、口岸及交通設施便利、多元和諧的旅遊城市。

展望2011年，我們將聯同粵港政府，深化具體落實上述研究成果的可行性。同時，針對2012年及2015年的規劃目標開展各項跨域基建的實質建設時程安排。與粵方共同開展《珠江口西岸地區發展規劃》的研究工作，探討協同規劃包括澳門、珠海、中山、江門在內的珠江口西岸城市群發展目標和策略，以發揮澳門“世界旅遊休閒中心”和區域商貿服務平台的作用，拓展澳門經濟適度多元發展的腹地。

2. 積極展開協同發展規劃，聯手創澳珠國際都會區

澳珠兩地咫尺相近，長期以來相互支持共同發展。自澳門回歸祖國以來，澳珠關係向前邁了重要一步，目前在粵澳合作聯席會議框架下，因應實際需要還組織了珠澳合作專責小組，以助開展各項工作。展望2011年，將在《粵澳合作框架協議》基礎上，落實與珠海市開展《澳珠協同發展規劃》的研究工作，重點探討兩地城市規劃、基礎設施、口岸通關、公共服務、產業布局、生態環境等方面的協同規劃，重點加強合作推動橫琴發展，建設環境優美的澳珠國際都會區。

當前，新城規劃以“區域融合、協同發展”為核心思想，以加強與灣區城市，特別是珠海的協調發展，促進兩地資源布局的優化，例如，新城將利用岸線較長的特點，與珠海市的情侶路呼應，開發珍貴的灣區水岸資源，打

造優質宜居、宜遊的灣區海濱。這方面亦將在本年度新城規劃工作中有所加強推進。

3. 全力以赴落實橫琴澳大新校區建設項目

橫琴島澳門大學新校區是中央政府重視和支持澳門特區發展教育、培養人才的一項重要舉措，我們正積極有序並協同內地部門推進各項建設工作，致力為本地人才培養、提升科教水平和經濟社會發展作出努力。

新校區用地建設期3年，自2009年12月20日奠基後隨即啟動平整工程，區內的規劃、設計及直通校區之河底隧道等項目工作同步展開，標誌性建築物於2010年第4季陸續開展興建；其他如行政樓、學院區、宿舍區等所有建築物及公共設施項目，將配合3年建設期的目標，分階段於2011及2012年展開。

至於作為進出校園的專用通道，連接澳門的隧道出入口將設於路氹城蓮花海濱大馬路及西堤馬路，與現有道路網接合，連接橫琴的出入口則設於校區東面，按進度計劃於今年第4季開展海中段的圍堰工程，2011年繼續全力推進工程建設。

4. 基建對接晉新階段，促進區域提速發展

隨著各項基建對接，廣珠城際軌道、京港澳高速公路、太澳高速公路、港珠澳大橋等在未來相繼落成，將帶動人流、物流、資金流，帶動內地、香港及澳門間口岸人流急速上升，創造便利通關條件後，產業的合作與服務的一體化將有很明顯的變化。

4.1 陸路跨境交通

2011年，將繼續與廣東省及香港特別行政區在交通運輸規劃上加強溝通和合作，強化三地的交通訊息交流，積極推動三地跨界交通基礎設施建設及銜接，朝著跨界交通無縫銜接的方向努力。

其中，配合港珠澳大橋的建設，研究在大橋啟用後，以三地共管的經營方式開設穿梭巴士，利用接駁服務與三地交通相互緊密聯繫。因應大橋的建造，三地之陸路跨界交通即將進入嶄新發展里程，就未來日漸頻繁的交通往來作好充分準備，透過現行機制進一步加強與粵港兩地相關部門交流意見，共同為強化陸路跨界交通功能及提升口岸配套設施作出努力。

本澳區內交通運輸現狀不斷急劇轉變的形勢、港珠澳大橋的落成、橫琴島的開發和加快融入大珠三角等外圍因素前提下，為促進粵澳交通體系共融便捷，在粵澳合作聯席會議制度上，將開展粵澳過境汽車技術問題會議，重新啟動粵澳雙方互認輕型汽車駕駛執照的工作；就粵澳輕型車輛過境互通及容許澳門超逾 60 週歲的司機繼續於內地從事粵澳跨境貨運工作等議題進行可行性研究，其中正就澳門輕型車輛進入橫琴島的方案進行初步探討。

此外，在致力發展輕軌交通運輸的同時，積極考慮其他公共交通工具的通達性及便捷性，營造多元的公共交通系統，方便居民來往兩地，減少私人車輛的使用，達至環保減排目標。同時，探索珠澳市內公交體系直通直達，及早推進澳門交通卡與粵港交通卡的互通使用，納入珠江三角洲交通“一卡通”規劃。2011 年將繼續就一系列中央結算及各地相關法例規範等問題進行探討。

4.2 一體化軌道交通無縫對接，創造便利一小時生活圈層

我們會進一步探討廣珠城際快速軌道交通與本澳輕軌系統無縫銜接的可行性方案，並進行總體性的軌道交通對接規劃，預計本澳輕軌可透過人行通道接駁或無縫換乘對接的方式，在關閘至拱北、媽閣至灣仔、港珠澳大橋人工島口岸及蓮花口岸至橫琴等 4 個點與廣珠城軌進行銜接，其中兩地軌道交通在橫琴口岸的無縫換乘對接正進行前期的可行性方案研究，計劃讓兩地軌道共同透過一體化的綜合邊檢大樓及更便捷的通關措施進行軌道交通對接。同時，關閘至拱北、媽閣至灣仔口岸軌道站的人行通道、港珠澳大橋人工島口岸輕軌專線的可行性研究也會相繼展開，務求藉優化跨界軌道交通的對

接，便利廣大乘客的出行，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”，建立粵澳間的一體化軌道交通基建。

4.3 港珠澳大橋

隨著今年5月粵港澳三地政府正式成立港珠澳三地聯合工作委員會，大橋建設從前期工作已進入實質性階段，當中港珠澳大橋珠澳口岸人工島的填海工程於去年底展開，並按時推進項目，口岸人工島的填海工程預計2012年年底竣工。今年下半年，大橋關鍵性工程—島隧工程項目進行了設計及施工的招標，以及橋樑部分和交通工程等設計工作亦相繼啟動。

大橋的通車，將帶動區域內人流物流資金流的更頻繁流動，為配合港珠澳大橋建設，口岸人工島上的澳門口岸管理區布局已啟動深化研究及基礎建設設計，在人工島預留約5,000個泊車位，供經港珠澳大橋入境的非澳門車輛停泊。人工島與本澳交通網的對接方面，其設施功能分配上作出更多不同的考量，透過交通設計利用單向流程以減低內部交通所產生的衝突，確保交通暢通。

為方便市民和旅客從人工島進出本澳，人工島另一個功能設計是在旅檢大樓預留地方設置公共汽車轉乘站和輕軌車站。至於人工島上的口岸基礎建設，由於涉及三地三檢的問題，本澳需設有獨立的口岸大樓，人工島澳門口岸管理區未來將擔當起紓緩分流現時過於緊崩的關閘口岸人流，亦預留了空間用作日後擴充用途。

4.4 澳門內港及珠海灣仔行人隧道的推進

政府於數年前探討興建連接珠海灣仔的河底行人隧道的可行性，美化河堤景觀，活化兩岸經濟，藉以發揮“一河兩岸”特色的構想。基於項目是建議建設行人隧道，即在澳門與珠海增加陸路連接及口岸，當中涉及層次高且複雜程序，需要更高層面進行商議。2010年，澳珠兩地政府經過多次溝通所達成初步共識後，2011年兩地將就此基礎上作出進一步磋商研究，爭取加快完成該人行通道的研究方案，早日落實相關建設。

5. 完善供水應急機制，保障本地原水供應

澳門的原水供應來自內地，近年持續受到鹹潮威脅，水資源管理越來越受到社會的關注及重視。政府自 2005 年起已主動參與協調原水供應，推動珠江流域水量統一調度壓鹹補淡，參與和支持珠海第三條供澳原水管道建設和竹銀水源工程建設。與此同時，加緊配合珠江流域水資源管理的建設，積極促使有助進一步保障澳門供水安全的大藤峽水利樞紐建設工程早日立項。

我們計劃於 2011 年完成擬定包括本澳供水系統和供澳原水系統在內的緊急應變計劃，逐步建立相關的應急機制。同時，將與內地相關單位共同探討增設一條供澳原水管道從橫琴直接輸水進入路氹城區的可行性，從而進一步確保澳門的供水安全，配合澳門半島、路氹城區的雙中心發展趨勢。同時，積極參與探討對澳供水與珠海、中山、江門等城市的水源一體化的銜接，提高珠澳供水系統調蓄能力，保障供澳原水的質量。

6. 加強區域間戰略合作力度，逐步實現五大機場連接目標

2011 年，我們將繼續以優勢互補、資源分享、相互支持、共同發展為目標，與周邊地區民航部門加強交流及合作，來年的主要工作將透過現時的珠三角五大機場合作論壇，加強各機場之間的戰略合作，逐步實現五大機場連接起來，並與國家及香港民航部門落實三地維修培訓單位的相互認可及簡化航空器轉移審批程序，減少因過多的技術檢查和測試而為行業帶來的經濟負擔，亦會優化行政程序，提升效率。

同時，我們亦將與國家民用航空局簽署航行情報、航空氣象和機場消防等領域的安全技術合作協議，以提升澳門國際機場在上述領域之專業水準和加強安全規範。

海上航運方面，因應海上交通運輸日漸頻繁，我們將強化海上事故應急機制，以應對各種突發事故。在區域合作方面，來年將按照《廣東與澳門海上搜救合作安排》，繼續推進粵港澳三方海上搜救的溝通和合作，務求加強三方在合作搜救時的配合及應變能力。

7. 深化區域環保合作，能源基建續穩步開展

為配合《綱要》提出的優質生活圈理念，2011年將加強環境保護的區域合作，尤其環境規劃及污染防治等議題上共同合作和研究，未來將逐步加強在生態保護、水環境保護、大氣污染防治，以及環境保護監測等各方面的合作。此外，在粵澳更緊密的環保合作機制下，將繼續就鴨涌河整治工作與珠海相關部門定期進行工作會議，加強溝通，積極推進整治工作。

在環境合作交流層面上，2011年將持續積極參與粵港澳、泛珠江三角洲、國家環境保護部以及葡萄牙環境署就環保的合作、交流和培訓活動。此外，繼續舉辦“2011年澳門國際環保合作發展論壇及展覽(2011 MIECF)”，進一步促進歐盟與泛珠三角區域在環保產業上之聯繫。

在電力區域合作方面，落實於2008年與南方電網所簽定的《2010-2020年的電力合作框架協議》的具體內容，以及在過去兩年完成的《2010-2020年南方電網向澳門輸電規劃》和技術及財務分析配套項目研究的基礎上，將展開南方電網向澳門送電配套輸變電工程項目的各項前期工作。藉著區域合作，透過協議相關的滾動研究，做好澳門的長遠電力規劃的預測和評估，進一步加強與內地電網的聯網能力，推進區域電力融合，緊密互補，發揮協同效力。

8. 借助區域融合新形勢，推動三地多方業務發展

在電信領域合作方面，隨著《橫琴總體發展規劃》的實施，以及《粵澳合作框架協議》的簽署，有需要就兩地的電信業發展、基礎設施建設、資費及其他相關產業的合作模式作出探討，並對有關的技術、政策及操作等方面進行研究，以便為配合兩地的融合發展及對通訊服務的要求作出適當的部署。

在郵政方面，繼續拓展粵港澳三地的多方業務合作。推動郵政電子商貿業務發展，繼續與國家郵政局進行安全電子郵政服務法律及法規的交流與溝通，以及加強與中國郵政的策略伙伴關係，共同發展安全電子郵政服務，增強協同效應。

近年來，澳門與內地已建立良好的合作機制，分別與國家科技部簽署了《內地與澳門成立科技合作委員會協議》、與廣東省和湖南省簽署了科技合作協議，同時，積極參與泛珠三角區域科技創新合作。此外，亦與國家自然科學基金委員會、中國科學院及中國科協等建立了密切的聯繫。

在 2011 年，將繼續充分利用這些已建立的機制，促進本澳的高等院校、科研機構、企業及科技團體與內地的相關機構在中醫藥、資訊、環保及科普等領域開展更多實質性的合作。努力做好“內地與澳門科技合作委員會”的相關工作，積極推動開展更多實質性合作。

三、城市規劃

1. 制訂《城市規劃法》，結合各項配套法律

在 2011 年，我們將啟動《城市規劃法》及其配套法律法規草擬工作。為使內容得到充實和完善，政府已開展了澳門城市規劃編制體系研究，研究內容提出將會設立“城市規劃委員會”，引入公眾參與制度，並希望把總體規劃和分區法定圖則作為法定規劃，促使澳門整體城規得到更好的法律監管，更為符合社會的長遠發展利益。

在城市規劃編制體系的基礎上，我們還將配合已修訂或將會在 2011 年修訂的《都市建築總章程》、《土地法》、《防火安全規章》和《文物保護法》等相關法例，編寫城市規劃的專項法律，待完成草案後，爭取盡快進入立法程序。

2. 編制城市總體規劃，抓緊未來發展格局

隨著《綱要》的頒布，粵港澳區域合作已逐漸建立，加上新城填海區規劃工作已展開，本澳的總體城市格局基本確定。於 2010 年，我們與中國城市規劃學會合作，完成了澳門總體城市設計的初步方案，為將來的工作打下技術基礎。同年，與城市規劃和建設相關的各個範疇均展開或完成了專項規劃研究，包括陸路交通、民航、環境保護、醫療衛生、教育、供水、能源等等，

這些研究成果將會成為編制城市總體規劃的重要依據。在2011年將透過人口普查，獲得更全面和更新的人口和社會數據，以助我們做好相關工作。

總括而言，未來的城市總體規劃，將朝以下理念展開編制，包括加強對不可再生和稀缺資源的保護與利用；構建獨特鮮明的澳門城市景觀，營造公共及開敞空間；協同新、舊區發展；落實對歷史及文化遺產地區的保護；銜接重大基礎設施建設，優化公共設施布局；塑造澳門國際濱海城市形象。同時，積極配合旅遊休閒業及文化產業發展，推動經濟適度多元化。

3. 全力有序推進新城填海區總體規劃

3.1 專家團隊協作參與，科學積極回應訴求

新城區規劃在2010年完成第一階段公眾諮詢，透過約30場的公眾諮詢會及諮詢專場，以及問卷調查等不同層面方式，廣泛收集了社會各界提出的逾千條意見，並已於2010年底匯整成意見集，當中歸納分析了市民對新城區主要的願景和訴求，包含有土地開發、地下空間的利用、交通配套、環境保護、人口政策配合、填海工程對水文及航道的影響、綠廊規劃、新城與舊區的互補扶持關係等。意見紛呈，內容多樣，使我們得到眾多寶貴意見。

2011年，將嚴格遵照中央政府批覆文件的指導精神，以“科學規劃、合理布局、集約利用”的原則，認真謹慎地開展新城填海區的城市規劃研究工作，更好地回應社會各界的訴求。

2010年，我們與中國城市規劃學會及中國城市規劃設計研究院正式簽署《澳門新城區總體規劃研究》的合作協議，而相關實地調研及草案研究工作已順利展開，力爭2011年年中提出規劃草案，為進行第二階段諮詢工作做好準備。

同時，我們將創造條件，讓本澳的專業團體以適當方式，與中國城市規劃學會及中國城市規劃設計研究院的規劃團隊合作，參與新城區的規劃草案編制工作。

3.2. 有序落實公共建設，實現區域交通對接

為保證新城規劃工作做得更好，我們會開展一些前期設計工作研究，希望配合多用途的海濱公共空間設計、便捷的交通網絡。同時，因應新填海區的開發，構建本澳的“雙環雙軸”快速路網結構，藉以紓緩交通壓力，對接珠海的交通基建和港珠澳大橋。2011年將優先針對A區和E1區開展城規編制，做好跨境交通對接的前期規劃工作，塑造澳氹兩岸的海濱綠化休憩空間，提升現代城市的景觀個性，與珠海海濱連接，共同打造世界級城市海濱長廊。

4. 開展小區規劃工作和重點項目研究

4.1 媽閣區總體設計

媽閣區是澳門聞名遐邇的世遺景點，是中西文化交匯的歷史見證。媽閣廟周邊區域，包括一號碼頭、海事博物館、政府船塢舊址、媽閣村、聖地牙哥砲台等，亦是一片具有歷史文化價值的建築群及城市空間，擁有相當獨特而豐富的旅遊價值，對媽閣區加以美化保育，重新有序規劃，恢復歷史氛圍，整合多層人文元素，可以提升該區的發展潛力。

鑒於媽閣站為輕軌第一、二期轉乘站，珠海灣仔與媽閣區之間亦正考慮設置河底人行隧道、邊檢設施，以及交通樞紐網絡，將來可能成為澳門新的城市門戶。

通過整體媽閣區的城市設計，我們希望能促進區內世遺資源的善用，重新彰顯世遺門戶的角色，為落實創意文化產業政策提供空間資源，並透過整合輕軌及各項基建設施，建構環島快速路網，串連海濱休閒綠廊，完善整體旅遊配套安排，優化媽閣廟與港務局至鄭家大屋的步行環境，開通港務局至主教山的步行空間。為此，在2010年已展開了媽閣區城市設計研究，有關工作預計於2011年完成。

4.2 澳門關閘口岸暨周邊環境總體概念性城市設計

近年，經關閘進出澳門的人、車流量不斷增加，因應區域融合的大趨勢，預料澳門和內地交往將持續頻繁，為應付未來社會發展所需，有需要重新調

整與改善關閘口岸的各項基礎和社區設施。目前，特區政府已計劃把關閘作為輕軌一期的起點站，第一、二期輕軌的轉乘站，我們希望藉此機會再規劃好區內的整體城市設計，完善土地利用，提升城市功能與景觀、輕軌系統與其他交通配套、社區設施的複合功能，打造出一個全新的現代化城市門戶。為此，於2010年已通過公開招標委託顧問公司，編制關閘口岸及周邊的城市設計，預計於2011年完成設計工作。

4.3 氹仔舊城區規劃

為善用氹仔舊城區土地資源，優化原有松樹尾公共停車場計劃，我們希望利用地下空間以增加更多的社會設施服務市民，藉著落實松樹尾社區中心構建的契機，整合周邊規劃，強化龍環葡韻、益隆炮竹廠主題公園及舊城商業區的連繫，可為氹仔舊城區創設更多的公共休閒空間，使區內成為充滿文化魅力和經濟活力的空間載體。

4.4 路環舊市區詳細規劃

為提升路環舊市區的生活素質及營商環境，按各分區的發展狀況，分階段有序地開展詳細規劃，繼2009年中旬公布的“路環舊市區詳細建設規劃”後，已於2010年委託顧問公司針對路環船人街一帶開展詳細規劃工作，制定發展策略，充分突顯路環漁村的風格，重塑河岸景觀，進一步提升澳門“休閒城市”的特色，為路環舊區的發展重新注入活力。

4.5 城市氣候研究

澳門是位於亞熱帶氣候區的高密度城市之一，城市形態、微風氣候環境、建築物配置能直接影響到城市的環境質素，如何減少城市熱壓及熱島效應，為居民創造舒適的生活環境，從而規劃出綠色低碳和高品質的澳門城市環境，是一個不能忽略的問題，為此，我們已展開了城市氣候的研究工作。

該項研究是結合城市氣候與城市規劃考慮因素的科學化評估方法，以整理氣象、規劃、土地用途、地形及植被的資料，並分析和評估有關因素對

風和熱舒適度之空間和量化的影響，研究成果將成為改善都市氣候環境的策略性城市規劃指引。

4.6 地下空間發展研究將開展

澳門土地資源緊絀，城市發展空間受限，提升地下空間的利用力度，增加本澳可用的土地資源，是一個值得探討的議題，因此，我們將重點探討未來澳門地下空間發展策略和方向，並作為建立相應管理框架的重要參考依據。

5. 舊區重整

5.1 推進舊區重整立法工作

法律體系的完善制訂，是未來開展舊區重整工作的重要依據和法理精神體現，因此，我們對該項工作一直予以重視，經過多方努力，《舊區重整法律制度》草案已進入立法程序，此外，舊區重整諮詢委員會已於2010年完成討論其配套的3項行政法規，並交由跨部門工作小組作進一步修改及完善。

5.2 引入概念設計競賽，鼓勵居民參與

為貫徹舊區重整中“以人為本”的精神，繼續透過工作坊、座談會等不同形式進行諮詢和宣傳，就祐漢區規劃定位聽取居民意見，並適時啟動祐漢區重建概念設計項目競賽，透過專業人士參與，以模型展示、講解設計理念和居民參與等互動形式，讓居民對未來社區發展有立體認知，提高居民參與社區規劃的積極性。

另一方面，我們將借助祐漢臨時辦事處走入社區，派出社工主動深入各階層市民，了解和掌握市民的真實需要，持續開展“點對點、面對面”等不同渠道及形式的諮詢工作。規劃部門可藉此收集居民對舊區重整的意願及構想，從而推出相應合適措施。

5.3 社區規劃師發掘舊區文化底蘊

在 2011 年，我們將繼續推動居民組織和專業團體合作，扮演社區規劃師的角色，鼓勵居民積極參與自己社區的規劃和民生建設，逐步構建以各幢樓串連而成的街道，街道接連成的街區，再以點、線、面結合，全面地展開重整舊區的工作。與此同時，我們和民間社團合作，以工作坊、走訪、焦點訪談等互動形式，鼓勵社會不同階層人士關注舊區，一同探討舊區未來活化方向。

5.4 適度活化歷史城區

我們正加緊研究如何透過規劃工作活化舊區，尤其是做好世遺保護的工作，使到歷史城區既能配合發展，又能維繫與延展出歷史文化的強度精神，在保育中活化，在維護中發展。目前，我們首階段是開展大三巴區的街區優化整治研究，包括加強大三巴與周邊世遺景點的聯繫、透過考古重塑大三巴歷史氛圍等，配合舊區活化，對區內的街道進行美化、優化營商環境及完善社區設施，都是政府適度活化歷史城區的策略工作。

四、土地管理

為使本澳的土地利用能配合澳門長遠可持續發展，加上土地資源的利用與城市規劃息息相關，因此，我們會繼續嚴格遵守節約集中用地的原則，透過配備一套完善的法律法規，有系統地管理特區的土地資源，當中會加快《土地法》及其相關法律法規的修改，以及優化其他土地管理措施。

1. 完成《土地法》草案，加快推進諮詢和立法程序

就《土地法》的修訂工作，已於 2010 年底完成相關草案的最終文本，並公開諮詢收集意見。

在整理有關意見後，工作小組爭取在 2011 年第三季完善草案內容，並進入最後立法程序。待完成《土地法》的修訂後，將研究其配套法律法規及相關行政程序及指引的檢討與修訂工作。

2. 完善土地管理制度，發揮土地資源效益

為確保已批出土地在指定期限內得到合理利用，使其能配合城市的規劃和發展，我們會進一步加強對閒置土地的處理，當中會充分利用已制定的處罰機制，促使發展商依時進行土地利用。同時，亦會繼續研究完善批給合同條文，透過對合同條文的標準化、規範化等，加強對土地承批人的履約監管。

另一方面，持續打擊非法佔用政府土地的行為將繼續是2011年的重點工作之一，務求將被佔的政府土地收回，並按既定的城市規劃發展，包括綠化、興建社會設施和開通公共道路等。

此外，繼續推動土地使用的分類研究工作，針對土地使用的功能如居住、商業、公共設施、基礎設施或生態保育等，作出分類研究，有助城市規劃和土地使用原則得到更好規範。針對近年房地產價格的情況，為使批地溢價金的計算盡可能貼近市場價格，2011年第1季將公布有關批地溢價金新修訂之計算方法。

3. 提高訊息透明度，回應社會訴求

2011年，將進一步加強披露土地方面的訊息，減少因市場訊息不對稱而造成的不利影響，完善“土地批給、交換及更改利用公開旁聽制度”，藉深化不同形式和渠道蒐集意見，對現有機制進行優化，持續回應社會對土地訊息透明度及政務公開的訴求。

同時，進一步優化資訊發布和網站功能，致力優化地籍資料管理，加強信息共享和利用，提高回應能力；繼續豐富“地籍資訊網”內容，除了既有的地籍編號、分層樓宇標示編號、土地批示、分區規劃、街道準線、建築物、斜坡等資料外，增加供公眾使用之設施和地役資料。此外，為配合珠三角一體化發展的需要，將研究在網站內提供毗鄰地區已公布的規劃資料，亦會優化應用界面，為用戶提供更佳的使用和查詢環境。

為加強信息建設、共享與利用，積極擴展“地籍資訊網”政府部門間（G2G）應用系統的服務對象，研究優化系統的土地資料處理與分析評估功能。為提高數碼地籍檔案的可用性，將繼續建立索引系統，重新設計以整合數碼地籍檔案資料庫，提高地籍分析之效率和促進資訊流通共享。

五、城市基礎建設

1. 完善城市基礎設施，配合城市可持續發展

隨著澳門社會的急速發展以至未來與區域融合的進度將加快，這對本澳城市基礎建設亦帶來新的訴求。2011年，我們將因應社會整體形勢發展以至民生的訴求，務實和適時推出公共工程，尤其是有助改善城市建設和提升居民綜合生活素質的民生工程。

口岸建設方面，氹仔新碼頭主體工程擴建在今年上半年已展開，施工期預計為3年，整個氹仔碼頭綜合體的設計將全面考慮海陸空聯運，設計上已預留空間發展公共交通的轉乘站，以及輕軌系統的站頭接駁位置，並與澳門國際機場之間設置無縫通道，致力將氹仔碼頭打造成為本澳另一個重要的交通樞紐。

隨著路氹城區近年急速發展，可以預見路氹城將成為一個人口相對密集、設施多樣化的區域，故有需要加強該區的道路網絡。連接九澳堤壩馬路及九澳聖母馬路的行車隧道將於今年下半年展開環境評估工作，明年上半年進行招標工作；路氹連貫公路圓形地下層行車通道項目的前期地下管道遷移工作已於2010年第4季完成，並同步展開施工招標程序，通道設計為雙向四線行車，通道的行車段總長為620米。此外，計劃開闢大潭山隧道直接貫通友誼大橋至路氹城之間的道路，為澳門半島往來路氹城提供最快捷的通道，減低機場附近道路及氹仔市區的交通負荷。

2. 加快推進公共建設，優化社區設施

2011年將繼續推進民生工程的建設，作為首個引入環保建築的氹仔成都街中央公園建造工程，預計可於2012年第一季竣工。原下環街臨時街市所在地段將規劃興建一幢社會服務綜合大樓，完善區內的綜合康體設施。

隨著人口高齡化和社會發展，對長者服務的需求與日俱增，計劃於氹仔興建一幢9層高的社會服務大樓，內設日間護理中心、護理安老院、長者宿舍及青少年中心，工程可望於2012年第2季完工。同時，亦會抓緊仁伯爵醫院輔助設施及急診部第一期擴建項目的興建進度，務求使有關設施能儘快投入使用。

3. 持續整治下水道，改善居住環境

面對急速的社會發展，舊建的生活污水下水道已不敷應用，且有老化現象，加上近年惡劣天氣時有發生，現有雨水排水系統更顯不足，為此，有需要持續更新下水道系統。當中受社會關注的高士德大馬路下水道整治工程於今年底動工，預計2012年上半年竣工，我們會密切監察整個施工進度，確保工程按既定時間表推進，施工期間亦會加強訊息披露，並持續收集區內居民、商戶以至社會的意見和建議，以不斷優化施工措施，將影響居民的系數減至最低。

為配合青洲水廠在淨化原水過程中產生的廢水集中引流到跨境工業區污水處理廠處理，2011年將開展有關下水道工程，以改善附近的水質環境，工程預計在2012年竣工和投入服務。

另一方面，為更準確地掌握地下設施的現況，我們正積極籌備建立中央下水道網絡電子資料庫，使能更有效地管理公共下水道系統資料，亦可達至資源共享的目的。開發工作將分階段進行，首階段工作已於2010年開展，以氹仔區為試點，待系統運作暢順後，再擴展至澳門半島及路環等地區，預計於2011年投入試用。

為保障市民的生命及財產，將根據斜坡安全工作小組對澳門半島及離島之斜坡檢查報告，優先對被評定為高風險的斜坡展開鞏固工程。工程除對該斜坡進行護坡加固工程外，並對斜坡進行適當的綠化。同時，將繼續進行完善和豐富澳門斜坡的資訊網頁，讓市民掌握更多相關訊息。

4. 優化諮詢標制度條文，令制度更切合需要

為優化公共工程諮詢標的運作機制，我們於 2010 年正式推出“公共工程諮詢標系統化制度”，經過約 1 年的試行後，將會與業界進行溝通，收集意見和建議，並展開完善制度的工作，從制度上推進公共工程實現公平、公正、公開和高效優質的流程機制，建立工程竣工評量等訊息數據資料，為招評標提供基礎資料。

此外，將繼續採取一系列措施，加快展開各類公共工程，達到改善投資計劃執行情況之目的，並會繼續聽取各界的意見，優化工程招標案卷及評標標準，從而加快評標進程。

5. 持續檢討行政流程，提升審批效率

提高審批私人建築項目的效率、優化有關行政流程仍是 2011 年的重要工作之一，我們會持續優化各項建築工程申請表格，研究對一些無須提交附件或副本的申請，推出網上申請服務等，進一步達到縮短行政程序。

要提升私人建築項目的整體審批效率，亦必須有一套法制和規範的支持。為此，我們於 2010 年完成《都市建築法律制度》及《都市建築法律制度的行政性質規範》的諮詢文本，並於同年再進行了第二次公開諮詢，我們會對收集的公眾意見進行分析，進一步完善規章內容，預計於 2011 年完成修改並進入立法程序。

同時，亦正進行《都市建築法律制度》其他補充法規的草擬工作，考慮將《有關樓宇高度及地段可建造的規範》列入其中，透過修法長遠改善新建樓宇或已建樓宇在油煙排放、塞渠漏水方面的老問題，注入綠化、環保節能、泊車方面的新元素，為構建宜居大樓做好法律層面的工作。

此外，亦會積極推進關於工程、建築及城市規劃範疇技術員的資格認可、註冊及權責資格制度的建立，爭取於 2011 年下半年完成並進入立法程序。

為提高各類工程審批透明度，將研究透過互聯網定期提供各類工程審批的數據：包括在建樓宇、落成樓宇數量、座落地點、單位數目、佔地面積、可建

面積、用途等資料，亦會研究設立資訊管理及相關的電腦化系統，讓市民在網上更快速及更簡便地查詢申請進度或審批結果。此外，將會考慮在收集各種常見的問題後，提供更多有關公開驗收標準和常見問題的解決方案。

此外，在工務範疇的優化行政流程試點工作取得成效的基礎上，土地工務運輸局於 2010 年已將優化行政流程的試點部門進一步伸延，由城市建設廳擴展至城市規劃廳及土地管理廳，2011 年會繼續深化有關工作，務求令工務範疇的審批績效得以整體提升。

6. 加強監察力度，嚴厲打擊非法工程

為有效地打擊非法工程，我們於 2010 年成立了跨部門常設拆遷組，隨著《都市建築法律制度的行政性質規範》於 2011 年出台，將賦予工務部門更實在的權力，繼續全力打擊非法工程、非法佔用政府土地等違法行為。

與此同時，我們會透過簡化行政程序，縮短程序所需時間，合理及有效率地處理非法工程之個案，亦會從加強監察及處罰的力度著手，再配合適當的人力資源安排，務求在 2011 年能更有效地打擊非法工程。

六、房屋政策

房屋問題是備受社會關注的熱點話題之一，我們繼續本著“住有所居、安居樂業”的基本目標，貫徹“以人為本”的核心施政理念，合理配置公共資源，保障本澳居民的居住權。

積極協助居民解決住房問題是房屋政策的主要目標。在實物供應方面，以社會房屋為主、經濟房屋為輔，為有確實需要的家庭提供居住房屋。非實物供應方面，在善用公共資源的前提下，構建完善的資助體系。

同時，繼續發揮公共房屋事務委員會的平台功能，廣泛收集不同界別和專業人士有關房屋政策的意見和建議，訂定獲廣泛認同的房屋政策。持續評估有利促進房地產市場可持續發展的政策措施，確保房地產市場的健康發

展，制定具成效的跨部門機制，完善整體的房屋政策，並配合社會狀況變動，適時地對政策措施加以適度調整。

另一方面，繼續著力樓宇管理及維修的工作，提高樓宇管理行業的專業水平，並透過樓宇維修基金推出一系列的資助計劃，協助市民做好樓宇管理及維修工作，締造一個宜居的生活環境。

1. 全力以赴，分階段興建落成萬九公屋

在 2011 年，將繼續肩負起興建公共房屋的使命，全力推進在 2012 年分階段興建、落成 19,000 個公屋單位的目標。目前，已建成公屋單位共 3,486 個，隨後陸續落成的公屋項目包括氹仔美副將馬路 TN27 經屋地段和青洲社屋青雅樓的 3,000 多個單位，以及青洲坊第 4 地段的 500 個單位和俾利喇街舊兵營的 340 個單位。

同時，繼續對現有社會房屋進行重建規劃，重建後將可提供約 2,000 個社屋單位，並以集約用地、整體佈局的原則，在增建社屋單位的同時，一併加入社會服務及公共停車場等設施，務求完善區內的各項配套。

此外，在公共房屋興建方面，將繼續採取有效措施，使公屋供應更具主動性、靈活性和穩定性。已納入興建計劃的項目還有路環石排灣公園側 CN7 經屋地段的 360 個、路環石排灣地段 6,800 個，青洲坊第 1、2 及 3 地段則約有 3,500 個。

2. 改革經濟房屋制度的同時，對原有輪候家團採取過渡措施

經濟房屋相關法例的修法工作經已進入立法程序。我們透過不同渠道收集了社會上多方面的意見，尤其對購買經濟房屋的相關條件作出了較大的調整，當中包括設定收入上下限、訂價機制、准入條件、延長不可轉讓的責任期、轉售時補價等制度。相關制度亦已在公共房屋事務委員會作出深入討論，新的經濟房屋制度將更貼近社會發展的需求，既能協助有真正需要的家庭，亦可減少以經濟房屋作為圖利工具的情況發生。

與此同時，考慮到經濟房屋現有輪候家團已等候多時，故此，將採取過渡措施，並以寬入緊出作為基本原則，配合新制的部分條件，對原有輪候家團分開處理，確保公共資源得以合理運用。

3. 推動興建細面積單位，紓解本澳住屋問題

關注到居民對房屋的訴求及意見，我們將推動鼓勵發展商興建細面積單位，增加市場分級供應，促進房地產市場的健康發展。在認真聽取民意後，政府已積極展開相關工作的部署，構思透過公開拍賣土地、活化工廈和工業用地改用途等措施予以落實。

在增加土地供應方面，政府決定於 2010 年第 4 季，試點推出一幅土地公開拍賣，在競投規章中會明確規定細面積單位的興建比率、土地利用、銷售要求等條件設限，藉以達到供應目的。該批中、小型單位建築面積初步構思約為 700 至 800 平方呎。

此外，會借助活化工廈及工業用地改用途措施，促進房地產市場供應更多中、小型單位。例如，我們會加快審批，推動舊工廈的改建活化；針對一些已經不適宜用作發展工業用途的土地，重新按城規和社會發展實際情況作用途調整，改為住宅用地。經初步估計，活化工廈、工業用地改用途可提供約一萬個住宅單位。

我們希望藉著上述工作的落實，及時回應到社會訴求，照顧到居民的實際購買力，促進本澳整體房地產市場的有序、穩健發展。

4. 公眾參與，共議長遠房屋政策措施

在研究公共房屋發展策略的基礎上，跨部門小組研究公共房屋未來發展方向及定位，收集澳門住屋方面的數據，並對本澳房屋問題進行分析，提出了多項的重點研究諮詢議題，包括經屋修法和經屋預售制度等多個議題。為讓社會不同群體共同參與，出謀獻策，小組已將多項重要議題向公共房屋事務委員會作引介及聽取意見，作為深化澳門長遠房屋發展策略的研究基礎。

同時，為進一步讓公眾參與，將透過公眾諮詢收集方方面面的意見，再以科學研究作配合，共同探討更符合澳門社會實況的房屋發展政策及措施。

5. 持續支援樓宇維修，提升樓宇管理質素

在 2011 年，將持續樓宇維修及管理的推廣宣傳工作，提升業主清晰了解自身不可推卸的責任及義務，亦會在多方面提供支援，協助市民建立優質的生活環境。

自 2007 年設立“樓宇維修基金”以來，我們一直不斷投放資源資助市民進行樓宇維修保養，先後推出了“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”、“低層樓宇共同設施臨時資助計劃”及“樓宇維修方案支援計劃”等一系列的措施。2011 年將繼續為小業主提供“一站式”的資助及技術支援，並對實施情況進行全面評估，廣泛收集社會大眾對樓宇管理及維修的意見和建議，作為完善計劃的基礎依據。此外，將透過聘請專業服務機構在設計與施工各個環節，作出適當監管，務求達致加強監察之效。

由跨部門協調組成的“樓宇滲漏水聯合處理中心”已成立一段時間，累積了一定的經驗，經協調後業主自行維修的情況亦逐漸增加，當中亦有因責任人不配合或不同意維修的情況，現階段已就工作過程中所獲得的經驗進行檢討，加大力度推進，並透過宣傳工作及資助計劃，提高市民對樓宇維修保養的意識。

至於物業管理專業方面，將繼續推動行業的專業化及規範化，期望透過制訂《從事分層建築物管理業務及管理服務人員職業的法律制度》，明確規範樓宇管理公司的業務運作及在職人員的專業能力，提升樓宇管理服務質素。

同時，設立“樓宇管理仲裁中心”，為居民提供較便捷的途徑，透過仲裁中心解決因樓宇管理方面出現的糾紛，為其在司法訴訟以外，提供多一個簡便快捷的方法。

此外，為解決現行法例未能適切配合社會及都市建築規模發展的實際需要，將致力推動完善樓宇管理機關的產生及權責，以及對於管理機關的資助等方面工作，並與法務部門合作，逐步理順和完善相關法律法規。

對於樓宇管理糾紛的處理，考慮到其涉及“私權”之本質，在尊重業權人意思自治之前提下，針對樓宇管理爭議存在的管理服務質素參差、管理費釐定、管理服務帳目透明度等，我們將加強房屋局支援與協調職能，期望透過完善法律法規、推動管理服務專業化與規範化、配合宣傳教育，以及設置仲裁中心等措施有效之執行，逐步理順樓宇管理糾紛。

6. 密切留意房地產市場變化，適時完善及推出有效措施

在私人房屋市場方面，促進房地產市場可持續發展工作小組將密切留意市場變化，持續監察已推出措施的成效，積極作出檢討及完善，增加公布房地產資訊，加快推進相關法例的立法進度，繼續制訂政策增加中、小型住宅單位，從而構建更健康、更規範的房地產市場。同時，繼續透過可供公眾查詢的房地產市場資料庫，公布每月住宅交投情況、興建及落成的住宅數量等，提供更多有關房地產市場訊息，讓公眾掌握更詳細清楚的資料，全面評估房屋市場實況。

此外，為提高房地產中介業務的服務素質及鼓勵公平、公開的房產交易，我們將致力推動《房地產中介業務法》於2011年內實施，規範從事房地產中介業務的個人企業主或公司，以及受僱的房地產經紀。透過訂定資格考試，申領准照、處罰制度等規範該行業，提升業界專業水平能力，促使房地產市場能有效可持續地健康發展。

七、交通運輸政策

具前瞻性及持續性的交通體系對澳門長遠發展起著關鍵作用，2011年將致力完成《澳門陸路整體交通運輸政策(2010-2020)》文本，研究制訂相關具體措施，按目標年限有序落實執行，逐步改善澳門交通環境。同時，秉持“公交優先”

發展戰略，加大力度完善公交線路網絡，擴大公交服務覆蓋範圍，深化智能交通系統在公交應用，創設條件增闢公交專道，強化的士監管機制等，以多方位完善公交整體發展，方便居民和旅客出行，並將抓緊時間做好新巴士服務模式投入運作前的準備工作，以及全盤處理好模式轉變的銜接安排。

另一方面，持續優化本澳的交通設施，加緊展開輕軌系統的建設工作，強化與鄰近地區的跨境交通網絡與基礎設施的銜接，積極參與區域間的交通運輸規劃研究合作，務求全面提升整體交通的管理及服務水平。以科學規劃積極制定《澳門國際機場整體發展規劃》方案，完善海空聯運通道，配合機場的未來發展；重新檢視及優化客運碼頭的管理模式，為廣大居民和旅客提供更優質、更高效、更便捷的交通服務。

1. 陸路交通政策

1.1 科學規劃交通政策，持續完善交通環境

承接 2010 年完成《澳門陸路整體交通運輸政策》階段性工作後，我們將深化政策內容，於短期內訂定出一套短、中、長期的交通政策建議及工作計劃，按部就班落實推行。2011 年將全力針對交通政策文本內的一系列短期計劃，例如：世遺歷史城區的交通管制措施、車輛管理措施、開關時段性巴士路線、完善公共巴士智能系統及資訊服務系統、酒店及娛樂場客運專車和商業集體運輸車輛、路氹區環城交通及路氹新城道路網的建設，以及完善氹仔客運碼頭周邊道路交通配套設施等項目，開展前期準備工作或研究相關具體措施，按目標年限落實執行。

針對社會關注的車輛控制問題上，在《澳門陸路整體交通運輸政策構想》徵集期所收集的意見，居民基本認同完善的公共運輸體系及適當的交通管理手段是控制車輛的關鍵，我們將利用輕軌興建、公交改革的契機，致力優化公共運輸體系，並參考顧問公司的研究報告，在充分考慮居民的承受能力和社會共識的前提下，逐步實施控制車輛的措施。

在步行系統方面，2011年將完成氹仔路線的興建及投入使用，檢視其周邊通行環境，加以完善。位於澳門半島之路線，將配合周邊交通設施環境的完善及創設條件，按實際情況推進相關建設工作。此外，陸續開展氹仔高勵雅行人天橋、氹仔海洋花園大馬路行人天橋、馬揸度博士大馬路行人天橋，以及新口岸區道路整治計劃的興建工作，爭取早日完工投入運作，還會完善道路網規劃建設，優化行車環境，當中包括：配合澳大橫琴隧道及輕軌蓮花口岸與內地對接走線之規劃及建設，對周邊道路交通安排進行優化調整，以及開展氹仔奧林匹克游泳館圓形地重整計劃。

另外，深化“道路工程協調小組”功能，強化小組成員之間的溝通協調，進一步完善地理資訊及電子化表格系統，建立地下管線電子資料庫，透過資源共享、電子化及統一格式，加強施工時的協調工作，提高施工效率，將對居民的影響減至最低。

1.2 加緊開展輕軌建設，制定合適施工策略

隨著輕軌系統的行車物料和系統採購落實判給，輕軌系統將進入細化設計階段，標誌著輕軌系統的建設工作正式鋪開。2011年將承接現行工作，率先開展氹仔及路氹城的系統細化設計，於廣泛吸納居民意見後，在上半年逐步落實有關區域的設計方案。主體土建根據工程的複雜性及施工環境的條件，適時有序地推行，預計於第4季展開氹仔及路氹城區輕軌高架軌道及車站的地基工程，至於澳門半島的系統建設工作也會按照計劃有序地展開。

為配合輕軌系統主體土建工程的實施計劃，減少系統營運及維修成本，我們將統一整個輕軌系統所使用的升降機及自動扶手電梯的設計、供應及安裝，相關採購工作爭取在2011年上半年判給。此外，按照已落實的供電網絡策略及方案，開始輕軌系統供電網絡的詳細設計，預計在下半年開展輕軌變電站的建造工程。同時，將陸續對有需要的輕軌沿線地段進行地下管線遷移工作。

在“保質量、保安全、保效率”的前提下，我們將制定合適的施工策略及計劃，並積極創造條件讓本地企業及工人參與輕軌系統的建設工作。另一

方面，藉著引入獨立的系統安全審查單位，將使系統的設計達致必要的國際安全水平。

輕軌系統運營與維護服務的招標文件編製和運營模式的研究工作已經展開，預計於 2011 年內將啟動相關招標程序。同時會透過不同的跨部門協調小組，完善媽閣及柯維納馬路交通樞紐的規劃設計工作，展開關閘綜合交通樞紐方案的研究。在《澳門輕軌項目與內地建立技術援助合作備忘錄》的基礎上，將盡快開展輕軌系統相關法律及法規之研究工作，以配合系統運作和與內地銜接。

因應未來關閘、新填海 A 區、港珠澳大橋人工島、北安碼頭間的交通需求，以及第四條跨海通道等的規劃，輕軌系統“雙環雙軸”網絡中兩條跨海軸線之一的澳氹東軸線前期規劃研究工作將於 2011 年內啟動，探討滿足未來可持續發展的交通方式，進一步強化本澳輕軌作為內部及區域連接的主要交通工具。

此外，透過進行獨立、科學化和定期的民意調查研究，掌握居民對輕軌系統的態度和意見，通過舉辦不同形式的對外活動、展示、座談、討論等，向各區市民作詳細說明和聽取意見，做好監測及協調工作，確保輕軌建設工程順利進行。

1.3 持續優化巴士服務，強化的士監管制度

隨著新的巴士服務模式已經落實判給，我們將加快推進和做好新服務模式投入運作前的一系列部署，開展各項行政、財務及軟硬體設備，與相關營運公司保持緊密溝通，跟進其前期籌備工作，全盤處理好巴士服務模式轉變的順利銜接。

在新營運模式未投入運作前，在現有基礎上，進一步加大力度完善公交線路網絡，擴大公交服務覆蓋範圍，繼續檢討現有路線、站點位置、供公眾使用的硬體設施等研究及執行相關的可行性方案，並配合輕軌車站及綜合交通樞紐的建立，重點研究日後輕軌與公共巴士服務的換乘安排，全面提升整

體公共交通的服務質素。同時，還會積極推廣公交訊息化、智能化建設，為強化對公共巴士服務的監察能力，除繼續增設巴士報站系統外，亦會研究開發一套用於監管巴士營運的系統，藉著全球衛星定位系統的逐步建立，引入數字化的科學管理手段；與相關部門合作建立公共交通出行查詢系統、線路運行顯示系統、營運調度系統，方便乘客即時瞭解公共交通訊息，縮短候車時間。

另一方面，為體現在新營運模式投入運作後公共巴士服務評鑑機制，將會建立多元化的計分制度，對營運公司的服務進行全面的質量評定，其後在此基礎上，引入用家及社會人士參與的公共巴士服務評鑑制度，對整體公共巴士服務作出質量評定，進一步提高營運公司完善公共巴士服務的積極性。

的士管理方面，隨著的士特別准照在 2011 年 8 月到期的契機，一方面會全面檢視准照續期條件的深化工作，結合外地之的士管理經驗，研究適用於本澳的士服務的可操作性措施，針對性地優化“特別的士”服務在功能上的有效分工，更好地全面提升的士服務。另一方面，研究利用已收集的全球衛星定位系統數據，建立一套完整的的士管理系統，以便更完整地及多方位地對本澳的士運作進行監管。

1.4 理順泊車管理措施，發揮停泊空間效能

為紓緩公眾對泊車空間的需求，針對本澳各區的獨特性及對停泊設施的需求，積極發掘及規劃停泊車輛的空間；按輕重緩急開展街道泊車位的咪錶安裝工作及設立夜間停泊區；根據實際情況逐步在不同區域增設電單車泊車收費系統，增加車輛流轉率及現有資源的合理利用；持續優化公共停車場的管理及推動公共停車場的建設，其中路氹城蓮花路輕型車停車場將於 2011 年上半年完工；陸續為現有公共停車場開展管理及經營的公開招標，以及為開放更多停車場供公眾使用作前期準備工作，在何賢、馬六甲及宋玉生 3 個停車場增設停車場資訊系統及誘導系統，使駕駛者能更快掌握停車場的車位資訊。此外，為更好地規範對私人泊車空間的運作和管理，將積極進行供公眾使用的私人泊車規章的立法工作。

1.5 優化智能交通系統，持續擴大服務範圍

2011年將繼續深化“智能交通系統”的綜合應用研究工作，除實時交通資料庫、更換交通控制系統等研究外，將強化道路網監控系統功能、優化交通管理系統及交通資訊的發布，並擴展智能交通系統的服務。研究引入出行資訊系統顯示屏，向公眾展示不同路段的車輛通行情況，節省駕駛者出行時間。交通監控方面，將研究引進新技術，以提升準確度，探討其他車輛違規駕駛偵測系統之可行性。

此外，將加緊步伐完成“交通訊息中心”的籌建工作，計劃實施24小時全面監控，並逐步建立交通訊號控制、道路監控、指揮協調、訊息管理、訊息發布及研究預案等，強化交通監控的工作。因應中心的實際運作及配合當前面對的各項交通突發事件，制定一套緊急交通事故應變手冊，包括改道方案、燈號控制方案、人力保障及後勤方案，透過預先進行的大型活動演習，測試應變手冊的成效，以加強應對各項事故的管理能力。

1.6 完善駕駛教考設施，優化車輛檢驗服務

為回應社會對教考設施的需求、駕駛考試的安全，以及配合路氹城區的發展，將搬遷現有位於路氹蓮花路的駕駛學習暨考試中心，新的駕駛學習暨考試中心位於機場大馬路東側、澳門國際機場南端。首階段將開展第一期場地平整及建造工程，預計有關工作於2011年第3季完成。此外，市民可透過互聯網繳納車輛使用牌照稅、申請補發車輛使用牌照稅標貼、車輛證明書及車輛聲明書，為公眾提供更佳的服務。

隨著近年車輛數目不斷增長，繼2010年開展研究取消車輛試驗車牌制度之可行性，2011年將與相關部門商討細節及協調安排，並全面推進落實。為加快日常車輛檢驗流程，減少市民輪候時間，將根據現時相關車輛檢驗規章之要求，於受監控的情況下開展外判車輛的首階段檢驗。此外，參考其他地方的經驗，研究引入一套適合本澳使用的車輛識別系統，並開展相關的籌備工作。

為優化道路交通法的執行工作及配合城市發展，將修改《道路交通規章》。為更有效配合及《實施道路交通法》，將現行的《機動車輛商標和型號核准規章》與《道路交通規章》有關註冊機動車輛的部分組合，全面檢視和制定認可及註冊機動車輛規章和手續。為配合本澳與內地互認輕型駕駛執照政策的需要，研究及處理相關的法律問題，制定規範特別駕駛執照行政法規，完善現行的發牌制度。

1.7 深入社區聆聽意見，持續提升交通意識

將持續主動深入社區，與居民及交通運輸業團體定期交流，聆聽社會大眾對完善交通環境的意見及訴求。另一方面，隨著“交通事務專線”新一代智能電話系統投入運作，在向外發布突發訊息、配合政策出台進行問卷調查，以至向居民進行提示服務等方面，均可進一步完善及提供個人化服務。

持之以恆做好交通安全推廣工作，持續針對長者、學生，以至普羅大眾舉辦不同形式的交通安全推廣活動，除善用“交通安全資訊中心”的教育設施外，亦會設計適合家長子女共同參與的遊戲；豐富“交通安全推廣月”的活動內容及擴大“交通安全大使”的規模；定期深入學校和社區，舉行巡迴性的交通安全推廣活動，將交通安全訊息帶進社區各個層面。

2. 航空交通政策

為落實澳門旅客多元化，我們將加快澳門國際機場與北安交通樞紐對接，推進海空聯運模式。此外，為配合澳門長遠發展，實現澳門國際機場成為多功能中、小型國際機場的發展方向，將制定以2030年為目標年的《澳門國際機場整體發展規劃》，透過科學研究，合理地規劃本澳機場未來20年所需設施及預測其運作情況，包括增加停機坪面積、擴大航空站大樓面積、優化跑道等。為落實有關發展規劃，將研究所需的投資安排，有序推進制定實施方案及工作時間表。

另一方面，把今年完成的澳門民航業市場研究及策略諮詢報告之結果結合於口岸設施的規劃內，以設計更完善的海空聯運通道，制訂本澳海空運輸的可持續發展策略。

2.1 積極推動航空發展，構建亞太航空港口

隨著澳門的旅遊業不斷發展，訪澳旅客、特別是內地旅客每年持續遞增，澳門與深圳的直升機運輸業務發展亦因此而越趨理想。為配合特區政府發展高端客源的目標，來年將因應市場的發展及業界的要求，向國家民用航空局爭取增加通往內地的直升機航點及相關運力，亦會積極跟進北安碼頭新直升機場的興建工作，優化設計方案以符合未來珠三角直升機服務的發展需要。

在採取開放的航空政策下，為充分利用現有航權，將繼續推動本地及外地航空企業相互合作，建立可銜接的高效和暢順的航班服務，把澳門構建成可方便通往亞太地區的航空港口。與此同時，配合世界旅遊休閒中心的定位，繼續鼓勵本地航空企業開拓客源多元化，致力打造澳門成為旅遊目的地。

2.2 制定航空安全法規，強化航空管理工作

為倡導安全文化，繼 2009 年要求營運機構全面實施安全管理系統，訂定安全政策，加強飛行、空管、維修等安全生產和人員培訓外，將在研究工作基礎上，按照國際民航組織對成員國須建立《國家安全方案》的要求，制定一套切合實際情況的澳門安全方案，包括訂立安全政策和目標、安全風險管理及安全保障措施。澳門安全方案將與本地營運機構已實施的安全管理系統相連接，共同強化企業安全主體責任和政府安全監督責任，全力推進安全管理的建設，構建長效機制。

目前，我們正著力草擬《航空意外及事故調查及航空安全資料保護法》，預計 2011 年可進入立法程序，可望於 2012 年實施。該法例除訂明調查的權責外，亦會就業界提供安全資料建立保密及非懲罰性報告系統，以鼓勵業界採取積極主動的態度，透過自我監督日常作業找出可能引發事故的因素，將事故防患於未然。

3. 海上運輸政策

隨著本澳海上客運服務快速發展，以及海上航線和航班數量的增加，我們將根據《海上客運》行政法規，加強對營運公司的監管，優化對本澳海上客運

服務和航線的管理；同時研究優化本澳海上航線配置，促進珠三角地區的區域融合和海上基建設施的對接，完善海上交通配套，提升海上客運服務的質量，並推進本澳及珠三角地區的海空聯運服務。另一方面，強化海上通航的監管及救援能力、積極發揮海事訊息中心的平台作用也是來年的主要工作。

3.1 加強航行安全監管，防止海上意外發生

隨著港珠澳大橋人工島填海工程及新城 A 區填土工程陸續開展，可以預計未來將有數以百計的運送砂石和進行工程的船隻，使用內港航道穿梭往來上述施工區，因此，2011 年將因應實際需要進一步加強該水域的高速客船及其他船舶之航行安全監管工作，同時加大海上巡查的力度，務求在工程期間有效地遏止通航的違規行為，防止意外發生。

此外，將會研究共享珠澳兩地的船舶交通管理中心（VTS）系統信息，對環澳門水域航行船隻的安全進行有效的監管，保障澳門海上航行的安全。

另外，配合氹仔新客運碼頭的興建計劃，將對專用的航道和港池進行規劃，並完善航標布局設計及通航規則等，以供將來進出碼頭的高速客船使用，為海上運輸的航行安全提供條件。

3.2 強化海上救援力量，完善港口碼頭管理

加強海上事故應急機制，應對各種突發事故是來年的重要工作之一。我們將進一步強化海上救援力量，理順各部門在海上搜救方面的合作，加強海事救援人員的操練，以提升對突發事故的應變能力。

為加強海上交通的訊息管理，將強化海事訊息中心的平台作用，提供有助海上交通管理、碼頭泊位調度等訊息，並利用訊息中心為有關部門提供客船的載客數量，以便按照實際需要，預先作出應對安排和調整。

此外，我們將加強珠三角各口岸間的聯繫和協作，致力完善本澳三個客運碼頭的軟硬件設施，並重新檢討及優化客運碼頭的管理模式，從而為市民

和旅客提供更優質的海上客運服務，促進澳門旅遊業發展。因應客運碼頭的管理需要，將制定《客運碼頭管理規章》，強化相關的管理工作。完善及更新航行及港口活動的規章制度，增加碼頭的監控設備，積極對碼頭管理人員進行培訓以及加強巡查，以提高碼頭管理效率，配合碼頭及港口業務的整體發展需要。

3.3 發揮漁業基金作用，擴建海事博物館

支持本澳漁業的長遠發展及對有需要的漁民提供適時的緊急援助，是特區政府的扶助政策之一。為進一步加強對本澳漁業的援助，持續優化基金之運作及完善相關之援助計劃。2011年繼續透過漁業諮詢委員會收集漁業界意見，通過《漁業發展及援助基金》向漁民提供經濟援助，協助漁業之可持續發展。

為保護世遺珍貴資源，彰顯本土文化特色，配合本澳作為“世界旅遊休閒中心”的定位，結合傳統及創意文化產業的發展，我們將對擴建海事博物館作出深入的研究和探討，務求把其發展成為最能展現中國、葡萄牙及澳門海事文化特色並具國際視野的博物館。

八、環境保護及能源政策

1. 環保政策

環保是國際性的熱點議題，目前世界各國正採取多樣性的減排減碳措施，以保護環境，應對氣候變化。面對社會急速的發展，環保工作亦必須與時俱進。2011年，將是澳門環保工作充滿挑戰的一年，我們將以更具前瞻性的眼光、更審慎的態度接受挑戰。將延續“總體規劃與區域合作”、“污染控制”和“宣傳教育”3個主軸，研究並推行噪音、空氣、水質和光污染等監控措施，加強區域合作及聯防聯治，優化環保基建，並結合一系列的宣傳推廣計劃，提升居民的環保意識，以“構建低碳澳門，共創綠色生活”為願景。

1.1 深化環境規劃評估工作，加強環境監測力度

隨著《澳門環境保護概念性規劃構想(2010-2020)》已完成首階段諮詢工作，2011年繼續與國家環境保護部華南環境科學研究所合作，全面開展澳門環境規劃工作，包括水、大氣、固體廢棄物、噪音、光、生態、輻射等7個專項規劃及環境總體規劃的研究，完成編制本澳首個《澳門環境保護規劃》文本，作為本澳環境質量的規劃指標。

在《構建環境影響評估制度的探索文本》及社會對環評制度意見的基礎上，逐步開展相關的技術準則及評估操作指引之制定工作。同時，逐步進行噪聲監測系統升級，結合普查監測數據及噪聲分析模型的應用，構建澳門噪聲圖，為評估及改善噪聲環境提供科學依據。

在空氣監察方面，將因應世界衛生組織的要求，逐步加強對可吸入懸浮粒子(PM2.5)之監測，並按實際情況完善現有的空氣質量指標，逐步更新空氣監察設備，亦會強化天氣預報機制，由現有4日天氣預報延長至7日，預計於2011年下半年可推出定時發布雙月或季度之氣候預報。

配合新城填海區和澳門濱海地區的城市規劃，將研究“澳門沿岸水質整體評價與改善策略”，透過系統的監測和調查，有序地制訂改善沿岸水質的方案。為履行適用於澳門特別行政區國際公約的義務，配合國家到2020年單位國內生產總值二氧化碳排放比2005年下降4成至4成5的減排目標，2011年將開展多項研究和調查工作，以科學方法釐清澳門的碳排放狀況，深入探討低碳發展，作為日後制定減排工作的參考依據。同時，將制定至2016年一個中期檢討的目標，將減排工作分兩階段完成。

1.2 加強空氣污染源控制，爭取環保車年內試行

就移動空氣污染源方面，機動車尾氣排放是主要污染源頭之一。為使污染得到有效控制，2011年將控制重點放在現有在用車排放方面，包括啟動在用機動車尾氣排放標準的研究、推廣使用柴油車尾氣微粒過濾裝置、探討研究殘舊車輛淘汰的政策等，亦與國家科學技術部合作，開展“澳門機動車排

放污染綜合控制與示範”之研究工作，對機動車尾氣進行評估。除此之外，將會完成針對各種環保車的技術方案論證和推薦之研究計劃，在此研究成果上，進一步開展相關配套基礎設施規劃的研究，及爭取進入試用階段。同時，透過實施財稅優惠措施，鼓勵使用輕型環保車，進一步改善空氣質素。

就固定空氣污染源方面，為落實《綱要》中有關污染聯防聯治、構建綠色大珠三角優質生活圈，將繼續進行污染排放的調查研究，按序制訂本澳固定空氣污染源排放清單，及本澳污染減排策略。

對於食肆油煙及氣味排放，2011年我們將按源頭控制的原則，制訂有關控制策略，並研究透過環保與節能基金，為中小型食肆改善油煙排放提供適當資助。

1.3 完善環境法律法規，適時評估相關標準及指引

隨著完成《噪音法》的修訂工作，加強對打樁工程噪音及社會生活噪音之管制，我們將繼續開展其他噪音污染源的研究，例如空調及通風設備噪音、低頻噪音等，探討完善有關污染源的控制策略及標準。

對於光污染問題，2011年將訂定及試行廣告招牌、建築物裝飾燈和戶外電子顯示屏等光度標準，並適時評估成效。同時，因應本澳城市特徵及未來發展，開展全澳光污染控制策略的研究，長遠保障本澳居住環境。

2011年將制訂有關環保建築的指引，並與工務部門及業界合作，研究逐步落實指引，選取適當試點優先推行，並適時評估其成效，持續完善指引的內容。同時，進一步推動公共工程加入環保概念和元素，選用環保的材料及施工的方法，以起帶頭示範的作用。

1.4 持續廣泛宣傳教育，鼓勵全民參與

環保工作需要全民參與，在未來一年，會將各項宣教內容推向更深更廣的層次，持續提升公眾的環保意識。

垃圾焚化中心、路氹城生態保護區等環保基建是生動的環保教育基地，未來繼續善用有關設施，組織不同團體及學校參觀，逐步將有關設施打造成環保教育基地，計劃在垃圾焚化中心加設各類環保互動模型、實物展示和優化相關的導賞安排；進一步優化路氹城生態保護區，設置觀鳥屋，為市民及學生提供生態教育的場所。

隨著“綠色學校伙伴”及“綠色企業伙伴”計劃啟動，未來將進一步深化各項內容，制訂適合本澳的綠色學校指南及環保教材，同時為教育隊伍提供環保培訓和支援，協助學校推動環保管理及環境教育工作。“綠色企業”方面，將為參與企業制訂一套更全面、更符合營運狀況、更具操作性的綠色企業指引，並為企業職員提供一系列的針對性培訓，進一步強化企業的環保意識。將優化“澳門環保酒店獎”的評審標準，鼓勵業界持續提升環保表現，從而更好配合澳門作為“世界旅遊休閒中心”的發展定位。

透過“環保與節能基金”，資助、支援本澳的中小型企業和社會團體等組織和機構，初期重點資助項目以改善空氣質素、節能及節水等3方面為主，期望透過有關措施，提升企業或團體對環保工作的參與度，拓展環保產業在本澳的發展空間。同時，加強綠色企業與環保產品及服務供應者的交流合作，推動本澳環保產業的多元化發展。

同時，將啟動“公共部門環境管理計劃”，彰顯綠色管理文化由公共部門帶頭，研究制訂可行的環保採購建議，並在此基礎上展開環保標籤制度的研究。

1.5 建立環境資料庫，優化廢物處理設施

為完善澳門環境保護資訊的管理，將著手建立環境資料庫及優化環境地理資訊系統，整理及完善澳門歷年的環境數據，並配合各方面的環境規劃、環境評估及環境監測等數據進行存取及分析，逐步建立一套全方位的環保資訊系統，以方便市民查閱環境資訊。

環保基建設施優化計劃將按序進行，爭取澳門半島污水處理廠擴容升級工程，以及垃圾焚化中心舊廠房煙氣淨化系統進行升級工程於年內正式動

工，而氹仔污水處理廠亦將完成升級工作。此外，鑒於城市清潔及固體垃圾收集清運服務之合同於 2011 年屆滿，將進行國際公開招標，確保本地區固體垃圾收集服務持續完善。

因應水資源的珍貴，將配合《澳門節水規劃大綱》中對再生水的規劃，選擇合適地點興建再生水廠，把部分路環污水處理廠的尾水通過深度處理工藝，轉化提升至再生水質量，作為綠化、沖廁及景觀用水。

為長遠解決澳門建築廢料的最終處置問題，2011 年將為建築廢料中無害惰性物料的循環再用創造條件，探索透過區域合作模式尋求長遠解決本澳惰性物料的處理途徑。同時“澳門電子廢物管理與污染控制示範”研究項目將於 2011 年完成，為澳門的電子廢物污染的控制提供可行的管理方案。

1.6 確保供水安全，構建節水城市

近年冬春季節期間，本澳均受到鹹潮困擾。我們將持續與內地相關部門緊密合作，實施壓鹹補淡水量調度措施，保障澳門供水安全。

港務局將設立專責部門以便開展水資源管理和規劃的相關事務，推進本澳水資源管理的體制建設。我們在 2010 年制定了《澳門節水規劃大綱》，為未來 15 年的節水工作設立奮鬥目標和規劃發展路向，逐步將澳門構建成節水型城市。未來將落實《大綱》中的各項工作，包括深化宣傳教育、推廣節水方法、普及節水器具等。2011 年全面實施新的自來水價格機制，引入分類水價和階梯水價的概念，以經濟槓桿推動社會各界進一步節約用水。同時，將按規劃進程逐步開發和建立再生水系統，並展開工程擴大本土備用水庫容，以及完善供水應急預案。

2. 能源政策

2011 年，配合社會和經濟的發展，持續推進各項能源工作，確保能源供應的安全、穩定、環保和經濟。同時，加強區域的能源發展和合作，強化能

源基建的建設和區域對接；繼續落實執行節能減排政策，持續深化節約能源的宣傳推廣工作。

2.1 電力市場進入改革階段，推動可持續用電發展

回應電力需求增長，區域電力合作的第二條連接澳門和橫琴的 220 千伏輸電通道，預計於 2011 年完成建設，其中兩回線路可於年內投運，進一步提升兩地電網的聯網能力及確保本地供電的穩定性。至於第二條輸電通道的第三回線路則於 2013 年投運，屆時整體的聯網輸電能力將增加一倍，預計至少可滿足到 2015 年的用電需求。

為提升本地配電能力，電網重組工程自 2006 年開始進行，第一階段分成 3 組已於 2010 年完成。2011 年繼續第二階段重組，加強各分區配電網的接駁，爭取年內完成 4 組。配合特區新城填海規劃和輕軌系統的興建，充分利用土地開展地下變電站應用技術研究，配合未來的城市用電需要。

電力市場發展方面，隨著新的電力專營合同生效，我們已按既定計劃順利開展局部開放電力市場的部署，確保電力供應的持續穩定。新的合同為期 15 年，投資回報率由過去的 12% 下調到個位數，其他計劃引入的合同內容還包括推動可再生能源發展、改革電費基金管理、增加停電補償和罰則、強化監管機制，以及電力公司應負的義務等。同時，亦會透過加強發布信息，增加專營公司的運作透明度。

為配合輸電、產電等上游供電環節的開放，引入競爭，陸續開展各項配套及研究工作，包括研究及分析新的電力專營合同和不同的電力市場環境下，各種環節的設定、有關電力的各項基礎法律和制度等。

2011 年，將開始研究和起草《電力綱要法》，為逐步落實漸進式的市場開放訂定必要的法律框架和政策目標，包括為確保供應安全、發放牌照、電力採購、系統營運、保障公平競爭等設立一系列基礎制度，並爭取在 3 年內完成諮詢和進入立法程序。

電網並網安全的技術性規範的研究和起草工作繼續進行，爭取 2012 年進入立法程序，同期亦會著手研究制訂《電網運行規範》，為規管澳門特區公共電網在市場開放後的運作、維護、發展及網絡互連等事項設立必要的標準、規則、要求和程序，保障電力安全和有效競爭。

2011 年將啟動有關重構電費制度和重新釐定電價的工作，包括評估引入階梯式電費制度和調整不同收費時段和價格的方案，優化沿用已久的電費結構，更有效反映相應的成本，明年將公開諮詢具體方案。

2.2 完善城市燃氣法律基礎，確保長遠供應穩定

天然氣價格制度的研究在 2011 年開展，初步構思按住戶、工商業類別進行差異定價，爭取年內完成後公開諮詢。同時，配合城市發展規劃和燃氣管網工程的進度，逐步為工商及居民住宅提供燃氣服務。

此外，參考電力方面的做法，將加強對天然氣專營公司的監管，提高專營公司營運的透明度和效益，讓公眾監察。2011 年，將繼續修訂及完善相關燃氣技術、市場運作法規，爭取年內進入立法程序；同時，完成《燃料加注站的修建及營運規章》諮詢後的文本修訂工作，亦會開始研究有關天然氣槽車的規格、在公共道路行走的安全規範和標準等技術性法規，進一步完善天然氣市場各種法律基礎。

2.3 可再生能源逐步試行，貫徹環保節能政策

研究和開發可再生能源的應用是特區政府的能源政策之一，在經過一段時間對太陽能熱水的研究、試點操作及數據收集和分析、評估實際應用可行性後，出版了《澳門太陽能熱水應用實務指南》。2011 年將研究制定太陽能熱水系統安裝的技術規章，並開展訂定太陽能光伏並網技術、雙向計費制度及安裝的技術規章的研究，以及相關法規的起草工作，持續推動太陽能在澳門的各種應用，預計 2012 年可進入立法工作。

將繼續加強對政府節能計劃的落實執行，持續深化政府部門的節能工作。此外，在去年經參考香港“建築物環境評估方法”，完成節能成效評估方法和人員培訓的基礎上，2011年擬在試點試行“節能成效評估方法”，進一步完善有關的評估方法，以便將來在政府部門內全面執行。

在節能產品試驗計劃和推廣節能產品方面，將繼續開展包括冷氣系統、升降機和LED產品及技術的試驗計劃，希望通過實際的測試效果，鼓勵政府部門、業界和市民利用，推動高效產品的普及。此外，將繼續大規模測試馬路照明節能燈的應用，以及研究制定LED燈應用於公共照明系統的設計指引，節約能源。

2.4 青洲中途倉落成，完善監控機制

對於青洲臨時燃料中途倉項目，繼續嚴格督促工作進程，爭取於2011年第1季投入使用，屆時分散在區內的各個石油氣中途倉將可集中管理，倉庫設有獨立的消防監測設備，並採用24小時的監控系統。同時，引入公眾參與之監察機制，以減少居民對有關安全的疑慮，提升倉庫營運之安全。

鑒於社會一直關注青洲中途倉搬遷的問題，我們希望透過配合未來城市總體規劃編制工作之開展，尋求具體合適位置，以保證青洲區內不再會有任何燃料中途倉設施。現在設置的臨時燃料中途倉只屬過渡性質，在青洲未來的規劃中，區內不會再有任何燃料儲存倉庫。長遠而言，對於中途倉的存廢問題，我們希望透過新城填海區規劃的契機，聽取社會各界意見，結合專家論證，尋求社會共識，對青洲中途倉作出妥善處理。

九. 通訊、郵政及科技政策

1. 電信政策

為配合本澳發展成為“世界旅遊休閒中心”的定位，同時考慮到區域合作的日益緊密，擁有一個先進及高質素的通訊環境是不可或缺的條件，因此，

有必要進一步深化電信市場的開放、增建基礎設施及引入多元化、優質及價格合理的電信服務，以迎合不同行業和市民的需要。

1.1 審時度勢，重塑和拓展通訊及資訊科技市場

隨著電信市場開放時間表的確定，2010年已開展固定公共電信網絡法規的制定和相關營運商的招標程序，並將於2011年進行具體的發牌工作。新網絡的建設對市場開放及服務的引入是重要的一步，我們將緊貼有關工作的落實，以配合不斷演變的發展形勢。

因應粵港澳三地的融合發展、澳門大學橫琴校區的建設等，對電信市場而言，是拓寬了發展的空間，我們將藉著有關機遇，制定有效的措施以清除阻礙，推動優質、多元、價錢合理和先進的資訊及通訊科技服務。

由政府斥資興建的無線寬頻網絡於2010年建成並正式推出服務，我們將進一步擴大該網絡的覆蓋，讓市民和遊客能更方便地取得所提供的服務。

為更好解決歷史遺留的有線電視與公共天線網絡問題，政府一直本著開放及理性的態度，亦尊重過往發展中所遺留的歷史問題，期間，政府貫徹實事求是的積極態度作出協調，在今年初曾主動提出了解決問題的建議方案，但至今仍處商討階段。未來，會加大力度，在合法合情合理、不損害公眾利益、保證居民接收電視信息的權利前提下，以務實及坦誠的態度審慎地從社會的整體利益與發展作出考慮，爭取盡快解決公共天線問題的長遠方案。

1.2 確保電信市場的持續發展，制定科學性的拓展策略

為確保電信市場在全面開放後能持續發展，讓市民能享受優質、價格合理的電信服務，促進營運商之間的公平和有效競爭，我們於2010年開展了電信行業競爭法規的草擬和諮詢工作，在收集、整理和分析有關意見，並按需要作出調整後，預計該法規可於2011年進入立法程序。

根據對現行電信監管法規的初步檢討結果，將進一步就監管框架、發牌機制、牌照的整合等開展全面的研究，以便能更有效地回應新的發展形勢。

參考國際間電信市場的發展經驗，電信、互聯網及廣播等服務的滙流已成趨勢，本澳電信市場的全面開放亦為滙流創造了條件，將聘請專業的顧問公司，對現有網絡的整合、下一代網絡的建設和應用、新的成本模型等進行深入的研究，以便政府為未來有效的監管和推動做好準備。此外，計劃聘用專業的顧問公司，就現行的頻譜使用費及其計費方式作出檢討，內容包括探討頻譜使用費的釐定準則、合理性、計費方式，以及就規管措施上所需作出的配合等作出研究和建議。

藉著在 2010 年設立新的澳門互聯網資訊中心的機會，會將相關的管理模式及域名的註冊規則等與國際間的最佳做法相比，在已有的基礎上進行深入的研究，逐步推動所需的改革以回應互聯網市場的發展需求。

2. 郵政政策

郵政業務長期處於激烈的競爭環境，面對科技與商業競爭者的嚴峻挑戰，我們將繼續秉持“以客為先”的營運理念，不斷拓展 4 大業務：郵務、儲金局、電子認證和通訊博物館，致力開拓多元化的服務，向市民及企業提供可靠、高效、價格合理和具質素的專業服務。

2.1 鞏固服務網絡資源，提高生產力及效率

為提高郵政服務的生產力，將持續優化各區郵政建設，包括擴大郵政總局大堂接待的空間，並物色合適的地點開設集郵展銷館，增加新的郵品銷售點及展覽澳門郵票的地方。同時繼續研究與國內郵政互相擴展其郵票市場的網絡，以更直接的銷售渠道把澳門和中國大陸的郵票推廣。

促進信息綜合管理、強化電子認證專業服務，也是郵政服務的重點工作，將繼續進行公開密鑰基礎設施（PKI）及 eSignTrust 電子認證資訊系統的整合及完善，並分階段研究、採購與更新電子認證基礎設施及資訊系統的軟硬件設備。

2.2 銳意革新，提升競爭能力，拓展多元化業務

為提供更快、更佳的郵政服務及拓展多元化業務，落實使用櫃檯服務自動化系統，分階段實施自動化計劃。繼續研究引進由萬國郵政聯盟屬下之郵政科技中心開發的國際郵政系統 (IPS)，完善郵件的處理程序和操作管理。

我們會抓緊機遇，緊貼業界的發展，利用資訊科技不斷提升各服務的效率，使郵政業務更具競爭優勢。為進一步推進電子政務的發展，繼續擴大電子支付平台的使用至其他政府部門，令電子化服務內容豐富且具意義。同時，將持續關注市場的最新技術和產品，並研究、發展及整合應用電子證書的技術。

為達致提升澳門郵政在全球同業的國際地位，我們將繼續積極參與萬國郵政聯盟屬下遠程信息通信合作機構的電子業務用戶小組的工作，參與制訂和執行小組內的安全電子郵務的發展工作。並與中國郵政共同推廣應用電子掛號郵件系統的國際合作項目。

3. 科技政策

推動本澳科技發展，活躍本澳創新氛圍、深化本澳科技普及，是未來一年的重點工作。我們將積極聽取科技界的意見，持續完善各項服務，優化工作流程，促進科普活動，努力研究為本澳的科技工作者提供更多支援，使本地科技研究、科技創新和科技普及的環境不斷改善。

3.1 優化資助流程，持續推行科普教育

2011年，我們將繼續秉承《資助批給規章》之精神，對科研項目給予支持，包括科研項目資助、科普資助、支持重點實驗室的設立、境外合作計劃和科技獎勵計劃等。同時，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 and 質量進行，保證資助款項專款專用。

在2010年，科技策略與發展工作組在已啟動《澳門科技發展現況調查》的基礎上，繼續開展有關澳門科技發展策略的研究，內容包括以科技發展推

動澳門經濟發展、提高澳門生產力及提升澳門居民生活質素，有關將來統管澳門科技發展之部門的架構及建立科技園等事宜，亦會納入研究方案中，相關研究結果將為制定未來科技政策的重要參考。

在科普工作方面，2011年科技委員會與國家科技部將繼續籌辦澳門科技活動周，舉辦不同主題的師生科普參觀、夏令營、考察團、講座等系列活動，開拓師生科普視野與見聞，拓展科普氛圍，亦可加深對祖國情懷的認識。

3.2 加強區域科技合作，開展科技獎勵申報工作

我們將繼續與科技部、廣東省及國家自然科學基金委員會等部門，探討建立合作科研資助計劃，並與科技部發展計劃司商討，組織推薦另一批澳門科學家進入國家科技計劃專家庫。

對於獲准設立的國家重點實驗室伙伴實驗室，2011年將進入建設期，科技基金將提供更有力的支持，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。此外，將繼續協助推動成立食品藥品檢測中心，為本澳中醫藥科研機構參與內地中醫藥科技合作計劃和中醫藥標準體系研究創造條件。

在本地科技獎勵方面，將在頒布《科學技術獎勵規章》後，開展本地獎勵計劃的相關工作，爭取在2011年內進行第一次頒獎。而在推薦國家科學技術獎方面，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。

十、結語

2011年，面對社會大環境的急劇改變，多項規劃及大型基建進入發展的關鍵期，在配合《綱要》中“世界旅遊休閒中心”的發展定位，運輸工務領域將繼續按既定的方向展開各項工作，注重增加新形勢下的應對能力及效率，加快與區域融合協調發展，深化區域規劃合作，落實跨境基礎建設對接，訂立短、中、長期的交通、環保及公屋等具前瞻性的發展策略，以縱橫互補的共融模式，促使新城舊區扶持互補發展，提升澳門整體的競爭力。

在區域合作的遠景下，未來的澳門天地更廣闊，可在更大的區域範圍內為自身尋求新的發展空間。當前，運輸工務領域面對的任務是艱巨的，誠然，轄下各部門團隊的意志是堅定的，目標是明確的，信心是充沛的，在貫徹特區政府科學決策、廣納民意的理念，有力、有序、有效地運用中央批覆同意新城填海的機遇，區域賦予“世界旅遊休閒中心”定位的優勢，以更加進取務實的姿態，積極投入及拓寬區域合作領域，與全澳市民一起籌劃澳門的未來發展藍圖，為澳門延伸生活空間，令澳門的多元化發展可進一步落實，與區域同步向前邁進，共同構建優質生活圈。