

運輸工務範疇

第一部份

二零零七年度施政方針執行情況

因應社會發展的需要，在二零零七年運輸工務範疇是按計劃、有序而持續地開展工作，包括加強道路網的整治工程和建設，推出輕軌系統的優化方案，以完善本地公共交通網絡；同時，也推出了修訂公共房屋政策諮詢文本，以合理分配社會資源；開展舊區重整工作，特別是加強和其他政府部門的溝通和合作，整合街道美化工作，以取得最大的成效。

二零零七年運輸工務範疇的施政具體執行情況如下：

1. 交通領域

為理順本澳交通，提升整體交通運輸系統的承載能力，以配合澳門未來發展之需，特區政府除了從優化軟件方面着手外，更加大力度投放於硬件配套設施方面的提升。

在二零零七年，繼續進行多項交通基礎興建和改善措施，並就輕軌系統優化方案向社會進行廣泛諮詢，收集民意；完成多個基礎建設，如亞馬喇前地迴旋處、藝園及附近道路的改建工程。此外，並因應路氹城的發展而繼續建造多個新路網。

為減輕現時由北區及氹仔來往港澳碼頭之間的交通壓力，解決大賽車期間因封閉友誼大馬路而對周邊一帶以至市中心所造成的交通擠塞，展開了在友誼大橋澳門側兩條通道位置改建一圓環式或立交式行車天橋的可行性方案分析工作。同時，為理順舊區交通，優化區內中小企業的營商環境，亦研究了多項改善本澳道路交通及配套建設的計劃，並進行多項街道交通美化整治工程。

增加公共泊車位也是其中一項改善本澳交通問題的舉措。在二零零七年落成的公共停車場分別有祐漢公園停車場、何賢公園停車場、藝園停車場、氹仔蓮花路重型車輛停車場及亞馬喇前地停車場等；同時，亦加緊街道咪錶的安裝工作，以增加車位的流動性。綜觀公共停車位數目保持了平穩的增長。

在加強道路監管方面，先後在十一個地點安裝測速系統，同時，亦在十個地點安裝大型電子顯示屏(LED)可變信息系統。

為鼓勵市民多使用公共交通工具，減少利用私家車出行，在二零零七年繼續整合和取消多個巴士站點，以及調整行車路線，以期改善巴士路線重疊的情況；此外，亦增設多條巴士專線和開辦夜間巴士服務，以迎合市民的訴求，並推出長者月票優惠計劃，方便長者出行。

為減少交通管理部門的職能重疊，完善交通管理組織及職能配置而成立的交通事務局，其辦公大樓正加緊興建中；至於作為長期教育和宣傳交通安全知識場所的交通安全教育及推廣中心，亦於今年竣工。

而經過多年諮詢後，特區政府正式落實輕軌系統的興建計劃，並已成立運輸基建辦公室，旨在促進道路運輸基建的現代化及完善，以及輕軌系統的設置，尤其負責開展與大型道路運輸基建有關的項目。

2. 土地管理

今年，土地管理工作主要是對溢價金的計算方式進行修訂。鑒於土地是本澳寶貴且不可再生的資源，亦是關係到澳門未來發展的重要因素之一，故此，因應近年房地產價格的上漲以及回應社會的訴求，政府於二零零六年下半年開始對第 16/2004/號行政法規內有關溢價金的計算方程式的計算參數展開修訂工作。政府從多方面着手，務求蒐集更多的客觀資料，令新修訂的溢價金計算方式既盡可能貼近市場價格而又能被社會接受的水平，也能顧及社會的穩定性。有關的修訂已於今年九月實施。

另一方面，因應近年房地產發展和回應社會的訴求，政府於年底推出兩幅土地公開競投。

政府已於今年十月成立了由民間專業人士與政府工作人員共同組成的“土地發展諮詢小組”，負責從城市規劃、歷史建築文物的保護以及環境保護等方面，就土地批給與交換進行研究及發表意見。

二零零七年的其他土地管理工作包括：繼續跟進有關青洲社會房屋及望廈社會房屋的換地程序。

3. 城市規劃

至於城市規劃工作方面，為善用現有的空間和資源，優化本澳的居住環境，將繼續在土地資源匱乏的現實客觀條件下進行城市規劃與建設的工作，並力求在城市發展需要與本澳歷史景觀之間取得平衡。在此原則下，本年進行了9項規劃工作的研究，包括5項有關街道交通和配套設施的整治計劃、3項是區域規劃的修改，以及1項建造停車場計劃。主要有：研究沿加思欄馬路及海邊馬路建步行徑、及相關的升降機和行人天橋配套計劃；研究在筷子基休憩區興建公共停車場；研究修改氹仔北安工業區的規劃；研究路環舊市區交通整治計劃；以及研究修改石排灣工業區的規劃等等，上述研究計劃仍持續進行中。

就舊區重整的工作，澳門舊區重整諮詢委員會在二零零七年繼續就《舊區重整法律制度》草案所涉及的各種問題進行討論，並透過「點對點·面對面舊區重整諮詢活動」，深入街區，廣泛聽取居民對舊區重整的意見和建議。在結合委員會和社會各界，特別是居民的意見後，政府跨部門工作小組爭取於短期內向委員會介紹《舊區重整法律制度》草案。

4. 城市建設

4.1 居住環境及城市景觀之提升和美化

為提升居民的生活素質，工務部門除繼續與其他政府部門合作，在各區進行道路整治美化工程及增建休憩活動設施外，亦積極尋找合適的地點進行相關的美化整治工程，尤其

是關注到人口較密集地區對有關設施的需求。

為配合特區政府制訂的房屋政策，並因應社會的訴求，二零零七年對青洲社會房屋綜合體及望廈社會房屋第一期的設計方案進行了修訂。此外，對青洲河邊馬路進行重整，並研究將鄰近青洲河邊馬路一幅已收回的土地用作開闢新路的同时，還計劃興建步行休憩區。

關注到離島區居住人口的不斷上升，對休閒活動場所的需求，二零零七動工興建了氹仔聖母灣綜合休閒運動場，並完成對氹仔成都街一地段的公園及地下停車場的設計諮詢工作。此外，亦按計劃完成了水塘公園步行徑第二階段美化工程。

4.2 城市環保建設工程

隨着本澳近年經濟高速發展，產生各種廢料、垃圾量及污水不斷上升，因此，二零零六年對垃圾焚化中心的新廠房進行擴建，並預期於二零零八年第三季完成擴建，經擴容後處理能力預計可滿足本澳未來十五年的發展需要；有序地展開了路環污水處理廠處理能力的提升工程，並完成跨境工業區污水處理站具體基建工程。為進一步完善本澳的廢料處理設施，已完成特殊及危險品處理站的興建，並正式投入運作。

4.3 提升對外接待能力的建設

為配合澳門經濟及旅遊業的急速發展，繼續進行澳門國際機場的擴建工程，二零零七年完成建造位於澳門國際機場

南側的飛機停機坪，機場貨運站的擴建工程亦已竣工。

因應來澳旅客數目的增長，逐步對關閘邊檢大樓開展擴建工程，第一期工程經已竣工，已完成第二期擴建工程的規劃及公開招標程序。路氹城邊檢站的改善工程亦已完成，透過強化邊檢站的設施和設備，以及周邊基礎建設，提升邊檢站的服務能力。

為提高本澳接待旅客的能力及改善碼頭設施的功能，已完成外港客運碼頭的擴建工程，而氹仔臨時新碼頭工程亦已於本年十月竣工，有利於進一步紓緩現時外港碼頭的運載壓力。

5. 公共房屋和樓宇管理維修

5.1 公共房屋

因應社會訴求及合理分配社會房屋資源，房屋局在今年對現行公共房屋政策進行檢討，並於七月推出修訂公共房屋相關法例諮詢文本及進行廣泛的諮詢，加緊落實修訂法例的立法工作，以完善現行法例有關申請者資格及入息限制等問題，盡量令公共房屋的定位能達至更合理地運用公共資源，協助有真正住屋需求的家庭及關顧到老弱群體。

為逐步增加社會房屋的供應量，今年完成了青洲平民新邨的興建，提供 210 個單位；望廈第一期社會房屋工程及青洲社屋綜合體 B、C 座亦已動工，落成後分別提供約 588 個

及 924 個單位；此外，祐漢順利樓社屋租戶搬遷安置工作亦已接近完成。

為增加經濟房屋的供應量，正積極跟進根據房屋發展合同制度的興建計劃，於澳門半島鄰近馬場坊永寧街 HR/HS 地段興建約 880 個經屋單位，有關的工程已於今年展開，正按進度表的時間進行施工。

另外，有關青洲坊地段公共房屋的發展計劃，正積極並定期與發展商召開會議，磋商及跟進涉及木屋地段的安置清拆。

5.2 大廈維修基金和樓宇管理

為協助小業主進行樓宇公共部份的維修，政府推出了樓宇維修無息貸款計劃。直至十月，已舉辦了 15 場講解會，分別向多個社團及分層建築物所有人推介，此外，亦透過在巴士車廂張貼廣告，印製單張，在電台、電視作廣泛的推介宣傳，同時，樓宇維修資助計劃、樓宇管理資助計劃，及樓宇管理仲裁制度等輔助樓宇管理的措施在積極跟進中。

在樓宇管理方面，有關分層建築物管理業務的法律制度，正由運輸工務司司長辦公室，房屋局及土地工務運輸局代表組成的小組共同跟進。

至十月，房屋局共處理了 623 宗涉及經濟房屋管理的個案。在上半年亦對全部 44 個經屋屋邨共 154 座建築物進行巡查，以了解樓宇管理及保安、清潔及衛生等情況，提出須

改善的意見，以完善管理質素。

至於私人樓宇方面，房屋局處理了 384 宗個案，涉及 126 幢樓宇，其中包括協調管理糾紛、查詢召集分層所有人大會的程序、申請小業主名冊、介入清潔衛生與公共設施的協調事務、資訊及意見提供以及協助籌組管委會之講解會。

為提升澳門物業管理服務的質素、專業化及規範化，正推動本澳物業管理業者進行服務之品質認證，首先參與“優質物業管理服務認證計劃”的 5 間公司的認證期將結束。同時，房屋局與勞工事務局合辦物業管理專業技術人員培訓課程，為即將推出的分層建築物管理業務的法律制度作準備。今年四月已開辦第二期，報讀人數為 40 人，連同第一期已培訓了近 90 人，而第三期課程亦計劃於今年內開辦。

此外，每月均有定期巡查木屋，尤其跟進青洲坊及松樹尾地段的木屋遷拆工作。青洲坊地段原有木屋 812 間，已清拆了 624 間，目前尚餘木屋 188 間。氹仔松樹尾地段原有木屋 45 間，已清拆 32 間，尚餘木屋 13 間，及新僭建物 1 間。

6. 民航

隨着近年澳門國際機場不斷發展，澳門已逐步由過去單一“中轉”機場發展成為目的地機場，尤其低成本航空企業引入後在澳門業務獲得長足發展，加上本澳開拓新航線和吸引多元客源的政策推進，預期亞洲旅客（除中國內地及台灣）在澳門國際機場所佔的比重將會繼續上升，本澳航空市場單一的情況有望得到改善。

雖然台灣旅客繼續是澳門國際機場的主要客源，但本年首九月的平均比重已下降至不足五成（47.7%）。另外，其他亞洲旅客的比重則由二零零一年的 3.5% 大幅增加至現時的 21.8%，其主要原因是由於低成本航空企業增加了東南亞與澳門的航班，以及本地航空企業努力開拓新市場及經營了多個包機服務。

為應付航空運輸業未來的發展需要，澳門國際機場展開了南停機坪及貨運站的擴建工程。南停機坪擴建已基本完成，增加了 5 個新停機位，並於六月一日開始臨時運作；貨運站擴建於二零零六年初展開，並已竣工，擴建後的面積為現時的一倍。

特區政府將繼續與已獲中央授權而仍未展開談判的國家盡快進行談判，包括安哥拉、埃及、希臘和日本等，特別是一些葡語系國家，其中日本國土交通省於七月初向本澳一家航空企業發出經營許可，開辦往來澳門與大阪每周三班服務，此外，該企業正與日本的航空企業商談以代碼共享形式由大阪飛往其他日本國內點。

因應航空業務的急速發展，除本澳首家低成本航空企業於二零零六年底投入營運外，另一家低成本航空企業亦正籌備開業，預期明年三月投入營運。另外，本澳直升機營運商有意更換機隊，以及陸續有經營商務機之航空公司計劃在澳門作基地營運或在澳門註冊。

區域合作方面，繼續深化與國家民航總局及香港民航處的合作計劃。作為聯合維修委員會(JMM)的主席方，澳門特區民航局統籌了首批航空器機體維修單位之相互認可工作。此外，三方已就零部件製造許可(PMA)之認可、簡化航空器轉移手續及航空器審定合作方面達成共識。有關簡化航空器轉移手續方面，三方正草擬一份合作安排，預計可於年內簽署。此外，三地決定設立空管設備工作小組，以研究並制訂未來珠三角各機場空管設備統一接口及標準，保證區內各機場空管設備順利互聯互通。

貨運方面，內地及台灣仍然是本澳機場的主要市場，佔有率分別是 32% 及 55.6%，新加坡則由去年的 4.9% 降至現時 的 3.2%，歐洲市場則降至 2.3%。

至二零零七年十月底，澳門與 45 個國家草簽了航班協定，當中的 39 份已獲正式簽署，而在本澳經營定期航班的航空企業共 12 家，而經營不定期航班服務的只有一家。由澳門國際機場以定期航班前往的目的地共 29 個，分別為：中國內地 13 個及台灣地區 2 個、亞太區城市 13 個、長途貨運站 1 個。

7. 電信及資訊科技

二零零七年電信市場取得快速發展，特區政府致力提升電信業軟硬環境的競爭力，改善市場格局增強本地與境外通訊服務能力，特區政府批出的 3 個 3G 牌照，各營運商已按照合同相繼於年內投入運作，而電話號碼升位首階段工作於今年三月一日順利完成，以擴大電信容量使本地電信市場緊貼國際發展，進一步提升本地與國際的聯繫，配合特區經濟可持續發展。

電信管理局亦正對顧問公司提交澳門電訊有限公司（CTM）的特許合同的各種可行方案報告進行分析和評估，並於短期內與 CTM 作出初步討論。隨着去年底澳門有線電視股份有限公司股東方面的轉變，提供了本澳走進一個有線電視發展的新階段的契機，同時亦是適時對相關特許合同作出更新，以便更貼近社會的發展現況。電信管理局正對相關條文進行研究，待落實後交澳門有線電視股份有限公司考慮。

為進一步推動互聯網的普及，其中一個項目是研究建立無線寬頻網絡的可行性，目前已完成搜集的部份其他國家和地區相關資料，稍後將會進行分析比較，以便制訂一個適合本澳情況的方案。另外，經信息產業部同意將《內地與澳門關於建立更緊密經貿關係的安排》（CEPA，簡稱《安排》）框架下的“計算機系統集成資質認證”賦予澳門的優惠期延長一年至二零零八年四月，以期澳門的相關企業能趁此在內地找尋發展的機會。

流動電話普及的同時，市民亦開始憂慮基站天線的輻射對人體健康的影響。為取得中肯的評估，電信管理局特邀請澳門大學對本澳的流動電信基站所產生的輻射進行量度，並與國際公認的標準比較。有關報告最近已完成，經整理後於適當時候將向市民公佈及作出宣傳。

電信管理局一直積極參與電子政務的發展，先後就公務員賬戶登入、電子支付、電子文件收發管理等項目作出研究並提供意見。此外，亦派員參與 e-Macau 管理委員會和技術委員會的工作。

有關處理珠澳兩地就流動電話信號過界覆蓋的問題，經雙方努力及作出聯合測試後，情況已見改善，其他涉及地面數字電視廣播、3G服務、內地新建或更新的廣播站等頻率協調工作亦在跟進。

電信管理局參與了“GSMA 移動通訊亞洲大會”（GSMA Mobile Asia Congress），推動業界的相互交流。此外，派員跟進了《泛珠三角區域信息化合作》的相關項目，以配合區域發展的需要；藉透過舉辦國際會議及參與區域合作，既擴闊了業界的視野，同時亦提升了外界對澳門的認識，增加合作的機會。

8. 環境保護

在設立環境保護局事宜上，現正進行法律法規草案文本的最後修訂工作。

為了逐步取締廢氣排放量較高的摩托車進口，減低有關車輛對環境所造成的影響，政府制定了《控制摩托車尾氣排放行政法規》草案，以規範新進口重型及輕型摩托車有關的氣體污染物排放限值。環境委員會已向有關部門及社會各界進行就草案內容徵詢意見，並預計於今年內完成有關草案修改，草案將於短期內正式進入法律討論程序。

在環境噪音法例的修改工作上，正對引入逐步取締高噪音污染的柴油式打樁設備的規範，及引入限制土木建築工地運作時噪聲值等要求進行研究，以完善現有條文的不足之處。關於特許工程產生噪音問題，已作出了技術意見的指引，並於今年下半年加強向業界宣傳環保建築的概念。

已編寫了《澳門環境狀況報告 2006》中、葡文版，報告中包括本澳最近兩年(二零零五至二零零六年)所收集到的各項環境資料，及對本澳急速變化的環境狀況的分析及評估，同時歸納整理了本澳 19 項的環境指標。《澳門環境狀況報告 2006》已於八月發行。

在空氣監測方面，今年上半年主要開展了室內空氣質素方面的研究，環境委員會委託澳門大學於今年對本澳的學校、食肆、酒店、停車場進行有關室內空氣質素的抽樣研究。同時，亦計劃於下半年再次利用紅外線的遙感監測技術，對機動車尾氣排放污染物再次進行研究，以跟進自二零零二年後的機動車尾氣的排放狀況。在水質監測方面，已在青洲塘設立一個短期的自動水質監測站，以便掌握該區水質變化的狀況。

此外，計劃逐步開展有關電子廢棄物的研究，及配合《斯德哥爾摩公約》的國家實施計劃而進行持久有機污染物的研究計劃。

同時，在二零零七年，環境委員會一如既往，開展了多項的宣傳活動，及參與區域及國際交流合作，包括保持粵澳環保合作專責並確保小組緊密的聯繫，及出席了“泛珠三角區域環保合作第四次聯席會議”等。為配合有關國際公約在澳門實施，繼續對多項環保國際公約在澳門適用問題提供意見，並整理更新適用於澳門特別行政區的國際環保公約的相關資料。

9. 供水

隨着近年澳門經濟的急速發展，多項大型酒店、會展和娛樂設施相繼投入服務，預期未來用水需求量不斷增加。為了確保本澳供水質量的穩定和安全，特區政府多年來一直透過不同渠道，致力從設立區域協調機制、合理配置上下游的水資源、適當擴大規劃蓄淡設施以及尋求短中長期有序的解決水資源運用。另外，國家水利部亦一直關注和積極協助紓緩鹹潮對澳門的影響，並委託珠江水利委員會籌劃的《保障澳門珠海供水安全專項規劃報告》送呈中央審批，冀較全面保障澳門供水安全的工作。

此外，透過粵澳供水專責小組，以及中央的積極支持下，雙方正共同跟進興建第三條供澳輸水管工程，預計第三條原水管可增加 20 萬立方米日供水量，滿足至二零一零或二零一二年的用水需求。隨着供水工程投資和內地供水成本上升，兩地政府亦已就原水價格展開商討，政府會以整體居民利益作優先考量因素，水價不會隨意轉嫁到居民身上，政府或於短期內承擔加價的部份，使居民盡量不受影響。

另一方面，特區政府透過與自來水公司保持緊密聯繫，致力從提升澳門自身的抗鹹能力方面積極尋求各種可行方案，包括：確保路氹城發展需要，完成路環水廠擴建工程；繼續深化開展解決鹹潮措施，與內地合作規劃興建水庫等方案。

為應付每年冬春可能發生的鹹潮，跨部門的緊急應變小組繼續採取各項措施，致力減低對澳門的影響。

此外，透過跨部門以及與澳門自來水股份有限公司組成的“推廣節約用水工作小組”，以便長期、持續、廣泛和以不同形式的宣傳教育活動來逐步提升居民珍惜、節約用水的意識以及潛移默化地加深其對保護水這種彌足珍貴資源的觀念，積極構建節約用水型社會。

10. 港務

在港務管理方面，因應航運船務的急速發展需要，政府已就航道佈局、碼頭設施等作出重整規劃。另外，北安航道和港池的開挖相繼有序展開，配合未來氹仔碼頭的興建和運作，而氹仔臨時碼頭工程則按計劃於今年十月竣工。至於外港航道的重新整合的工作，以及與碼頭其他工程如防波堤等的建設，也同步於年底完成，現時出入外港客運碼頭的高速客船已開始使用新的外港航道。

配合國際船舶登記中心的設立，一系列的籌備工作已進入最後階段，有關船舶法律狀況的登記職權將由登記局轉移給港務局，期望二零零八年完成有關立法程序，使港務局將擁有完整的船舶登記的職權，這對於推動澳門船舶登記事業的發展具有重要意義。

建造第二艘消防船招標工程正有序開展，預計二零零八年底完成建造投入使用。屆時，新的消防船與現時派駐在澳門國際機場的蓮花號消防船可互相配合，不但增加了海上消防工作的控制範圍，也為海上人命財產的安全提供更多的保障。

隨着與漁業發展及援助基金有關的一系列法規陸續生效，基金已在四月底開始運作。自漁業發展及援助計劃在二零零七年四月底正式推出以來，受到漁民業界的普遍歡迎。由於計劃事前作了大量研究和宣傳推廣到位，到目前為止，已有近半漁民船隻受惠。

為改善海事博物館存在的擴展空間局限及軟硬設施問題，正研究將舊政府船塢及媽閣塘納入發展範圍；與此同時，將跟進建造博物館新觀光船及臨時碼頭的工作，以期觀光船服務能盡快恢復。

11. 能源

二零零七年特區政府繼續按照安全、穩定、環保、經濟的能源政策執行有關工作，除積極優化本澳的能源結構、鞏固現有的配套設施外，亦大力推廣宣傳能源教育和節約能源，以確保本澳繼續擁有安全、穩定的能源供應。

特區政府與澳門電力股份有限公司於年中簽署了經中期檢討修訂後的電力批給合同，將固定資產投資回報率下調到12%；同時透過引入新的條文來完善有關監管機制，包括取替不合時宜的燃油附加費，令電費總體上較二零零六年平均下調了10%，回應業界及市民的訴求。此外，為配合由內地輸入電量不斷提升的需求，連接澳珠兩地的第三條輸電通道在年中啟用，而第一期的配電網絡重組工程亦已完成，進一步確保電力的穩定供應。電力規劃方面，繼續研究與廣東省電力聯網的中長期規劃並開展了關於電力輸送網絡標準規章的系列研究。

隨着天然氣輸入及傳輸公共服務批給合同簽署並生效，即時啟動了天然氣引進本澳並首先用於發電的前期準備工作，並開展了第一期供氣方案建設工程；繼續督促電力公司改裝天然氣發電機組，配合天然氣發電，同時跟進黃茅島液化天然氣接收站建設計劃，爭取如期開展興建工程；而建設城市燃氣網絡系統的研究在今年繼續展開，相關天然氣的傳輸及分配網絡等法規及標準亦已納入工作日程。

在燃料安全監管方面，本年持續深化及鞏固有關工作，其中監察巡查工作透過採取更靈活、主動的措施，更深入及全面的行動，達到燃料相關設施及場所整體安全條件作鞏固預防及改善的目的；在石油氣罐流通審理及發出技術意見書方面，均積極主動與業界溝通，及時處理並加快有關程序，以配合業界所需，減免衍生其他問題。此外，為確保市民的人身和財產安全，完善業界的營運條件，今年完成修訂關於燃氣設備安裝、液化石油氣容器儲存設施等技術安全規章，以及燃油儲存設施的初步規劃方案。

為推動公共部門節約能源，今年六月正式啟動“公共部門及機構能源效益及節約能源計劃”，初步選點一些公共設施、政府大樓、院校等進行實地的能源審核，開展研究及試驗計劃。今年完成了《澳門公共戶外照明實務守則》諮詢文本，聽取業界及公眾的意見，為日後制訂實務守則、未來城市戶外照明的設計及安裝提供現代及科學的指引。同樣，還公開徵集各界對家電能效標籤的建議和意見，並爭取在明年推行冷氣機能效標籤計劃。

在能源效益和節約能源教育方面，今年一共向 57 間中小學校、逾 3 萬名學生傳遞了能源知識及節約能源的信息，並首次在今年六月盛夏前舉辦“澳門節能周”，還先後在社區開展家居節能講座和用電安全常識推廣等活動，向社會推廣節能工作。在可再生能源的研發工作上，初步開展了利用太陽能的試驗計劃，並積極鼓勵本澳企業到內地市場尋找投資合作的機會。

12. 地圖測繪及地籍

為提供多樣化的地圖產品，作為其他各項工作發展之基礎，以及滿足各階層使用者的需要，持續維護及更新各種特定性質的專題地圖，並開展了地形圖數據質量及製圖流程規範化的研究工作，以進一步提升地圖數據質量，當中包括對地理資料系統（GIS）資料生產流程進行了分析，並與香港理工大學合作完成“1:1000 數字化地形圖數據質量模型”項目。此外，今年更新了“澳門地圖通 - GeoGuide”PC 版的電子地圖資料及其功能，並推出“澳門地圖通 - GeoGuide”Windows Mobile 版地圖應用軟件，主要於系統內增添車用導航功能。

此外，為配合本澳電子政務發展，亦因應法務局推行“網上申請及發出物業登記書面報告系統”計劃，地圖繪製暨地籍局開展了“地理空間資訊共享框架”項目，並將法務局的物業登記資料加入此項目的資料庫，藉以建立地理空間資訊交換共享平台，使各部門能共享及迅速取得決策所需的資訊，提高行政當局的決策效率。為解決本澳與周邊地區使用不同座標基準的問題，計劃與廣東省珠海市進行控制點聯測工作，而香港方面則與地政總署落實有關兩地交換 GPS 參考站測量數據的機制。

13. 氣象及地球物理

地球物理暨氣象局於二零零七年繼續做好各項氣象監測工作，並致力執行各類天氣警報系統及預報機制，加強氣象人員的技術及專業培訓，促使有關人員達到國際組織要求的標準。

面對本澳空氣質素有持續輕微轉壞的趨勢，展開對各區懸浮粒子的立體監測，而激光雷達探測系統亦已投入運作。此外，完成了對澳門大氣污染物排放源資料庫的建立工作，包括對數據的收集和計算方式的評估，並與澳門科技大學簽署合作協議，共同研究對空氣質量及大氣邊界層的遙距監察領域。

在區域及國際合作方面，建立了廣東、香港及澳門地震活動的資料庫，有關地震紀錄由各部門自行輸入，完成後的資料庫可供三地部門共同享用；與此同時，在粵澳環保合作專責小組下成立了粵澳空氣合作專項小組。在技術交流方面，氣象局技術人員被邀參與東帝汶的任務，以考察該國家在氣象領域中的所需；今年亦簽署了澳門特別行政區政府與颱風委員會有關“聯合國亞太經濟和社會委員會及世界氣象組織颱風委員會秘書處設立於澳門”的協定，並於十一月舉辦第四十次颱風委員會週年大會。此外，亦舉辦多次技術會議及工作坊，分別邀請亞太地區及葡語系國家的專家及氣象部門參加。

14. 郵政

為提升郵政服務，亦因應郵件數量不斷增加，二零零七年將“派遞段”由47個加至50個，而“郵袋寄存箱”亦已全數安裝妥當。為進一步改善郵件派遞及處理中心每天的分信工作，正研究引入自動分信機以更準確及更有效率地減輕以人手分信的工作。同時，亦邀請顧問公司派員為郵政局進行“工作流程再造”的計劃。

集郵方面，二零零七年的郵票發行共有11款。隨着澳門郵票自二零零七年元旦起納入《安排》的涵蓋範圍，以零關稅進入內地銷售，這不但提高了郵票的銷售量，也使澳門郵票更廣為內地集郵者的認識；另郵政局於下半年度推出“網上單次購買集郵品”的新服務，使澳門集郵品在內地集郵市場的發展起了非常重要的促進作用。

電子認證方面，開展網譽認證的實質工作，爭取在合理時間內獲得認證，提高國際和公眾對郵政局所發合格證書的信心；為鼓勵本澳居民申請和使用合格證書，以及增加合格證書持有人基數的目的，繼續對合資格的首次申請者提供優惠，豁免其首年證書費用。此外，亦積極配合聯合國大學國際軟件技術研究所進行的問卷調查，以便推動“e-Macao”項目的第二期工作計劃；

繼網上信用卡電子支付平台的建立在二零零六年十一月完成，現時除了郵政局使用該平台作為支付的渠道外，其他部門待完成相關的技術工作後，亦將利用儲金局的平台收費。國際匯款服務自二零零二年中開始投入服務以來，每年都有相當高的增長，儲金局也就萬國郵政聯盟開發的國際匯款系統(IFS)作了初步的研究，以便客戶在匯款服務方面能有

不同的選擇。

15. 科技

二零零七年特區政府繼續落實《科技發展綱要法》的有關政策，在支持科學技術的研發、輔助中小企的科技應用、推動科普教育和科普活動等方面做了不少工作，科技氛圍有所提升。

在支持科技研發方面，透過科學技術發展基金支持 40 多個科技項目，也開始對學校的科普項目進行資助，受到學校歡迎。在科普工作方面，為勉勵本澳青少年學生努力學習科學，今年初邀請了諾貝爾獎得主物理學大師楊振寧教授作了一場科普講座，分享他的心路歷程，並勉勵青少年應發掘自己的才能，為自身、社會及中華民族的將來作出貢獻。

此外，舉辦了科技活動周，透過展覽、表演、互動實驗、講座及教育短片等豐富的內容，從生活中所接觸到的科技喚起市民對科學的興趣。為加強雙方的科普交流，今年的科技活動周亦邀請了廣州市科協參加，展出了廣州市青少年的科普創作成果，並邀請廣州的專家作機械人科普活動的教學示範與交流。為鼓勵全澳學校積極推動科普教育的工作，提升教師的科學素養，舉辦了科普教師觀摩學習計劃，並向全澳中學贈送“書本科技館”互動叢書，並購入“壁掛式科技館”流動展板，以供全澳學校巡展或借用。

因應科技委員會與中國科技部於二零零五年簽訂的《內地與澳門關於成立科技合作委員會的協議》，雙方於今年在北京舉行了第一次會議，會上共識設立中醫藥科技與產業、節能及環保科技與產業、電子及資訊技術與產業、科學技術普及四個工作小組，有關工作小組將陸續制訂具體的合作機制與方案。

在區域合作方面，今年分別出席了在俄羅斯及新加坡舉行的第三十二次及第三十三次亞太經合組織工業科技工作組全體會議，並出席了在雲南省麗江市舉行的“泛珠三角區域科技合作第六次聯席會議”。

第二部份

二零零八年度施政方針

1. 施政總目標及指導方針

1.1 總目標

特區政府積極銳意發展經濟，致力改善民生，推動旅遊業發展，逐步將本澳發展成為區內具特色的綜合旅遊和會議商務中心，為此，必須在基建及各項硬件設施上作出適時的跟進和配合，確保城市和經濟的可持續發展。

配合特區政府的施政總目標及《公共行政改革路線圖》，運輸工務範疇施政目標的定位：遵循「以人為本」以及可持續發展的原則，致力推動城市建設及交通運輸與生態環境、人文環境的和諧發展，構建宜居城市，優化生活環境，促進居民綜合生活質素的全面提升。

另一方面，將結合本澳的實際情況引入多項措施，從制度入手，加強工務範疇廉政建設工作，並推動政務公開，鼓勵公眾參與，增加施政透明度，以提升管治和回應能力。

1.2 指導方針及配套措施

運輸工務範疇的工作具有以下三個主要特點：一·與居民的日常生活息息相關，“衣、食、住、行”中的“住”、“行”皆與本範疇的工作直接相連；二·專業性強；三·涉及的利益大而廣。

澳門現正處於經濟高速發展的時期，而廣大居民的參與及維權意識不斷提高，對政府的工作也極為關注，在此基礎上，結合本範疇的工作主要特點，我們提出了下列的方針，作為未來長期的工作指導思想：

1.2.1 明確城市建設與發展目的是為了促進居民綜合生活質素的全面提升。

城市的建設與發展目的是為了“人”，為了構建宜居城市，促進人與人以及人與自然的和諧相處，向廣大居民提供良好的居住與生活環境，我們必須遵循走可持續發展的道路，這就要求工作人員在構思、策劃及執行政策時，必須秉承“以人為本”的理念，多了解、多考慮使用者的實際需要。

要實現和諧發展，政府亦必須力求平衡各方面的利益，在城市建設與發展的過程中，維持公正、公平的局面；在行使公共權力時亦必須遵循公正、公平的原則。

1.2.2 加強廉政建設，弘揚廉潔風氣。

涉及較大經濟利益是運輸工務範疇工作的一個特點，社會各界亦特別關注我們在日後的工作中如何加強廉政建設，完善機制，反貪防貪。

故此，為配合特區政府加強廉政建設的施政要求，在參考了鄰近地區的經驗，並結合本澳的實際情況，我們將加強與廉政公署合作，並檢討現時公共工程的招投標制度，訂立防治性措施，亦會向廉政公署提供相關的資料，加強對工程的防貪監察工作，積極提高公共工程項目運作的透明度。

透過定期性講座及交流會等方式，向各級工作人員加強廉政教育，協助他們更深入了解反貪防貪工作的要義，強化工作人員持廉守正的觀念，並鼓勵各部門參與由廉政公署推動的廉潔管理計劃，促進廉政建設。

1.2.3 完善機制，注重效能，善用公帑，珍惜民力。

依法、高效、合理地運用公共資源是政府的義務，亦為社會所普遍關注。為此，在未來的公共工程項目中，將加強公共工程前期的諮詢工作，完善設計及適用性，避免出現重大的設計錯誤與遺漏；檢視現有相關法律制度的不足，並完善內部工作指引，明確工作人員的責任。

針對大型的公共工程，主動邀請審計署進行項目審計，檢討公共工程的規劃、設計、修改、監管及後加工程的現行程序，訂立措施，完善機制，並與審計署的合作，提高工程部門的領導、主管及工作人員善用公帑，珍惜民力的意識，以及優化財政資源的審批與運用流程的知識。

1.2.4 加強內部溝通，簡化行政程序，提升回應能力，重視調查研究，加強科學決策。

為了加強科學決策，提升行政效率，令工作效率和服務能迅速回應社會及居民的訴求，我們除會加強與其他範疇的政府部門的溝通協調外，亦會在現有的內部溝通制度基礎上，逐步採取下列措施：

- 為有效落實和提高施政透明度、政務公開的方針，部門各級官員必須要了解及理解有關政策，其落實的措施與技巧，為此，司長會定期與局級官員進行溝通協調會議，針對涉及跨部門的重要工作，加強協調，提高效率，亦會透過座談、講座、工作坊等方式，加強與各部門的領導和主管的溝通，取得他們的理解與支持。
- 在現有基礎上，全面推動部門建立和完善內部制度化的定期溝通機制，由局級層面進行協調，讓主管級領導有機會了解到有關推出一些措施和計劃的取向和考量，有利各部門工作的推行和提升，亦有助推動各主管領導間的互動交流。
- 因應社會的需要，完善內部工作指引，加強工作進度管理，並研究適度簡化行政手續，加強與其他政府部門的協作，循序漸進地擴大“一站式服務”和“服務承諾”的覆蓋範圍，並分階段進行“居民滿意度”調查，以便更好地了解居民的要求與期望；增加資源，構建具有效率、簡易便民的處理投訴機制。

- 加強各部門與專業團體、專家學者及民間社團的合作，多就一些關係到澳門城市建設與發展方向的重大問題，以及居民普遍關心的民生問題進行調研及論證，提供意見，供政府制訂政策時作參考。

1.2.5 尊重公眾知情權，鼓勵公眾參與；提高施政透明度，推動政務公開。

運輸工務範疇的許多工作與廣大居民的日常生活息息相關，要更好地服務居民，將正確訊息傳播予公眾，使居民能更好地了解及理解政府的政策與措施，從而提出意見，就必須有效地聽取和吸納市民的意見。

為了尊重公眾知情權，提高施政透明度，依法及規範化地進行政務公開，為配合上述的方針，我們將採取以下的措施：

- 設立運輸工務範疇政策公關宣導聯絡小組，協調重大政策的宣傳推廣，並研究透過不同方式，加強與大眾傳播媒體的溝通與合作，及時準確地發佈政務信息。
- 加強對涉及民生較廣的政策、措施及公共工程計劃的推介和諮詢工作，對於專業性重的課題先加強解說，令出台的政策措施或工程能符合居民的普遍實際需要。

- 要求和鼓勵部門領導和主管走入街區，了解民情，聽取民意；就涉及民生較廣的政策向社團作推介和溝通，多與社團合作，舉辦“點對點，面對面”式的居民座談會，向居民介紹及解釋政策和措施，以互動方式鼓勵居民積極進言。
- 進一步加強訊息發放，擴大發佈的內容和資訊，特別會加強社會較關心的統計資料、城市規劃和土地批給等訊息的披露。同時，會豐富各部門網頁的訊息內容，為公眾提供多一個了解各部門最新動向的渠道，增加公眾對相關公共服務的認識。
- 加強與大專院校及社團合作，透過它們多進行居民對政策與措施的意見調查，並加強運用科學的理論、方法和手段提煉民意、集中民智、進行論證、評估，做到民意專業互相結合，推動科學決策。

1.2.6 居安思危，加強突發性公共意外事件的危機管理能力。

運輸工務部門的職能範圍決定了我們將可能要面對由自然災害、事故災難引起的突發性公共意外事件，因此，我們要有危機意識和危機管理能力。

為了提高我們處理突發性公共事件的能力，預防和減少因突發公共意外事件而造成的損害，確保公共安全和居民的生命財產安全，維護社會穩定，有必要加強對突發性公共意外事件的危機管理能力。

構建一套規範、高效的突發性公共意外事件的危機管理系統是我們的中長工作目標。在本澳現有的基礎上，結合實際情況，本司將採取以下的措施：

- 透過與行政暨公職局及其他專業機構的合作，加強突發性公共意外事件危機管理的培訓，協助部門的領導、主管及相關的工作人員樹立以“以防範為主，防治結合”的應對突發性公共意外事件的思想以及危機管理能力。
- 已訂定突發性公共意外事件危機管理計劃的部門，持續對計劃進行定期檢討，以因應實際情況的變化適時進行調整。同時，要適當加強計劃的演練，提高人員的危機管理技能、增加危機處理的信心；亦有助及時發現危機管理計劃本身的弱點與不足。
- 業務性質有需要，但仍未有訂定明確的突發性公共意外事件危機管理計劃的部門應進行評估，創造條件，逐步訂定計劃，完善危機管理機制。

2. 城市建設政策及工作重點

結合本澳的實際情況以及城市發展的需要，緊扣運輸工務領域施政總目標，我們認為在涉及城市建設的公共政策中，城市規劃、土地管理、房屋、公共工程以及處理樓宇僭建物是五個最重要的範疇。

我們提出把澳門的城市規劃政策定位為：按照澳門的城市發展定位與策略，在尊重歷史及兼顧實際情況的基礎上，循序漸進地建立有效機制促進城市空間資源的合理配置，加強城市建設與生態環境、人文環境的協調，確保城市的可持續發展，提高廣大居民的綜合生活質素。

土地的利用情況與城市的社會及經濟發展有着十分密切的關係，是城市發展不可缺少的最基本的物質資料。但土地亦是一種有限且不可再生的自然資源，不合理的土地利用必然對城市的未來發展產生深遠的消極影響。

對於土地資源匱乏但又面對城市急速發展的澳門來說，如何在可持續發展的原則下，善用土地資源配合城市發展和規劃是急需解決的問題。故此，實有需要透過完善土地管理政策，促進土地資源的合理利用。

立法會的“分析土地及公共批給制度的臨時委員會”正就現行的土地批給制度展開分析研究，就如何完善本澳現時的土地管理制度提出了初步的意見及建議。政府對“臨時委員會”的意見及建議高度重視，在聽取了“臨時委員會”及社會各界對完善土地管理制度的意見及建議後，將繼續積極配合“臨時委員會”的工作，共同努力，以實事求是的態度去尋求有效的方法、措施，不斷完善本澳的土地管理制度。

至於房屋政策方面，我們將會在善用公共資源原則下，積極協助有實際需要的家庭解決住房問題。透過一系列的措施，按照先後緩急的原則，幫助經濟能力不能負擔市場租金的家庭租住社會房屋，亦會適當調整經濟房屋政策，以及完善制度，防止公共房屋資源遭到濫用，變為炒賣圖利的商品。

創設機制，使公共房屋的資源運用有助於宣揚優良倫理傳統，協助長者老有所依，維護傳統家庭觀念以及優先援助弱勢社群。

為回應社會各界對公共工程中的主流意見，經初步的分析研究後，我們把公共工程政策的定位為：貫徹“以人為本”和可持續發展的原則，樹立建築形式服從功能、功能優先的理念，透過公開、公平及公正的競爭機制，善用公帑，廉潔、和諧、優質、高效地完善城市發展的硬框架，改善居民的生活環境及企業的營商環境。

在樓宇僭建物問題方面，我們會積極創造條件，完善法制，增加資源，嚴格監管，加強宣教，尋求能務實、妥善處理樓宇違法工程及樓宇僭建物的方法。

以下將就上述的各項城市建設公共政策的一些具體內容進行介紹：

2.1 城市規劃政策

2.1.1 循序漸進，構建現代化及科學化的城市規劃體系。

一般而言，城市規劃體系包括三個組成部份：規劃法律法規體系、規劃行政體系以及規劃編制與實施體系。

2.1.1.1 城市規劃法律法規體系

由於城市規劃是政府引導、調節及控制城市發展的一種社會活動過程，同時亦是政府實施行政管理與行政執法的手段，故此，建立完善的城市規劃法律法規體系是制訂現代化的城市規劃體系的重要特徵之一。

由於歷史的原因，澳門現時的城市規劃法律法規體系主要是由與城市規劃活動相關的各專業單行法律法規及行政指引所構成，例如《都市建築總章程》、《防火安全規章》、建築物、風景及文物保護的相關制度等。

但是隨着本澳社會經濟的快速發展，社會利益關係日趨多樣化及複雜化，導致了城市規劃政策的社會功能更顯突出。在這種情況下，為了更好地體現城市規劃“以人為本”及公眾參與的原則，以及明確法治的理念以及更有效地發揮城市規劃對城市發展的引導與協調作用，政府將會在參考了“澳門可持續發展策略研究中心”關於澳門城市規劃發展的方向性建議後，在二零零八年組織力量開展完善澳門的城市規劃法律法規體系的研究工作。

在參考其他國家與地區的經驗以及結合本澳的實際情況的基礎上，政府將就現時規劃體系的各個環節進行深入的分析與探討，為下一步的城市規劃立法工作打好基礎。

2.1.1.2 城市規劃行政體系

城市規劃行政體系是政府在行使城市規劃職能時的參與主體及結構框架的集合。

二零零八年，在進行完善澳門城市規劃法律法規體系的研究工作的同時，我們亦會就相關行政實體在城市規劃方面的組織架構、職能及運作流程、人力資源配置以及建制內的諮詢機制等方面進行優化研究工作。

要提高城市規劃工作的質量，首先需要提高從事有關工作的政府工作人員的專業水平。故此，我們將透過加強與本地與外地的公共部門、大專院校的專業團體合作，強化對城市規劃行政工作人員的專業培訓。

2.1.1.3 城市規劃編制及實施體系

傳統上按照城市規劃的編制層次，主要包括城市總體規劃及控制性詳細規劃。城市總體規劃屬於宏觀層面的規劃，訂定城市的中長期發展戰略目標以及土地利用、內外交通、基礎設施和環境保護等方面的發展準則和空間佈局策略。由於總體規劃涉及城市發展的戰略和基本空間佈局框架，故此，其規劃目標期限較長及具有較好的穩定性。

與宏觀上的城市規劃相對應的就是微觀上的控制性詳細規劃，其主要針對城市中某一地區、街區等局部範圍中的未來發展建設，從土地利用、房屋建築、道路交通、綠化與公共空間以及基礎設施等作出指導性的規範，確定各項用地的控制性指標，作為建設管理的主要依據及協調與城市開發建設相關的利益矛盾的工具。

但隨着全球經濟一體化的加快，不同經濟體間互為作用與影響的加強，城市的迅速發展以及對內外因素變化的快速調節需要，傳統的城市總體規劃編制模式逐漸顯現出其局限性。

對於城市規模較小、且容易受外圍因素影響的澳門來說，要制訂一套符合澳門實際情況及長期發展需要，具備可操作性的城市總體規劃並不是簡單的事，但政府仍銳意推動城市規劃工作。我們在審視國內外市場經濟體系的城市規劃編制發展趨勢以及考慮到澳門的實際情況，參考可持續發展策略研究中心專家組提出的意見，按照“以人為本”；可持續發展；和諧與共生；城市的可達性的核心理念，循序漸進地落實現代化城市規劃的編制工作。

政府將在參考有關的方向性建議和資料數據後，組織力量展開編制城市規劃的深化研究工作，並利用地理資訊技術，以科學化及現代化手段進行各種規劃的研究，以輔助特區政府在城市規劃上的決策。

在完成上述對現有的城市規劃體系的優化工作前，我們亦會透過進一步擴大地理資訊系統的應用層面，提升規劃工作的透明度及加強政務信息發佈，在制訂規劃的過程中積極聽取民意，讓公眾多參予，加強跨部門的溝通與協調等方式改善現有的規劃工作效能。

2.1.2 務實開放，尋找發展與保育的平衡機制。

放眼世界，在經濟社會快速發展的城市中，發展與保育(包括自然保育及文物保育)從來都是一個複雜而具爭議性的課題。在澳門這個歷史悠久、面積細小、土地資源匱乏、人口密度高、發展迅速的城市，可以預見發展與保育的矛盾將會日益突顯。

為了建立有效機制促進城市空間資源的合理配置，加強城市的建設與發展和生態環境、人文環境的協調，彰顯城市個性特色，確保城市的可持續發展，有必要尋找一套有助於科學合理地平衡發展與保育的機制。

要建立上述的平衡機制，我們必須避免陷入“發展與保育必然對立”的思維誤區，政府與社會各界需要在以澳門的整體及長遠利益為依歸，統籌兼顧個體利益的前提下，共同參與、積極溝通、理性對話、尊重歷史、互諒妥協、共同承擔。

城市規劃可在制訂上述機制的過程中扮演一個重要的角色。

短期而言，規劃部門將會加強與文化部門、環境保護部門的溝通與協調，就一些社會特別關注及較具迫切性的發展與保育問題尋求處理方案，經聽取社會各界的意見後，具備條件的先以內部指引的方式執行。

另外，遵循“公開、透明、便捷”的方針，將現有不同的分區規劃向社會介紹和解說，讓居民可以更方便快捷地了解分區規劃的情況，幫助他們對各區未來的發展有更感性的認知以及減少因不了解而產生的誤會。

對於影響城市未來發展方向或與市民日常生活關係密切的新規劃方案，我們亦會沿着“諮詢、協調、合作、共贏”的方向，鼓勵各界參與，積極進言，尋求共識，爭取共贏。

為配合構建現代化及科學化的城市規劃體系的工作，我們會透過跨部門機制，加強與本地及外地的大專院校、專業團體及專家學者的合作，系統性及分階段地開展“城市規劃、發展與保育”的系列研究。就城市規劃政策如何能更好地促進發展與保育、都市設計與保育、文物保育及活化再利用、城市特色的維護與舊區的重整更新，訂立保育的標準及機制、公眾參與的機制與規範、受保育影響的私人發展權利的保障與補償機制等方面進行分析、研究、科學論證，從中提煉出具有社會基礎的意見及建議，供政府參考。

2.1.3 以人為本，開放透明，推動舊區和諧重整。

舊區重整的長遠目標是逐步提高全澳居民的綜合生活質素，改善營商環境，特別是中小企的營商環境，在兼顧社會效益、環境效益及經濟效益的基礎上，促進本澳城市的可持續發展。

故此，我們將會繼續採取適當的政策與措施，推動及促進公共機構、私人企業及居民共同合作，積極參與舊區重整。

舊區重整，特別是其中的重建發展是一件涉及重大利益、關係社會民生，影響本澳整體長遠利益的工作。為了達至舊區的和諧重整，政府將會持續向各方面進行諮詢工作，在保障弱勢群體的前題下，會掌握重整過程中各方參與主體的利益取向及行為準則，然後針對性地建立法定的利益協調機制。

故此必須在掌握實際情況的基礎上，制訂嚴謹而有效的法律制度，使有關的工作有法可依。政府的跨部門工作小組正在加緊進行舊區重整法律制度的草擬工作，並透過舊區諮詢委員會廣泛收集社會各界意見，不斷完善有關的法律草案，爭取在今年年底向委員會提交《舊區重整法律制度》草案，並將在二零零八年上半年就《舊區重整法律制度》草案作廣泛的諮詢和宣傳工作，為草案於下半年進入立法程序創造條件。

舊區重整必須與城市規劃緊密配合。重整區的劃定、功能定位、設施配套及發展規模等需要規劃先行。透過廣泛聽取社會各界的意見，不斷完善規劃。

鑑於舊區重整必須法律先行，而法律的起草工作是需要按步就工，不能草率行事，而外地的經驗也告訴我們，舊區重整不單單聚焦於拆樓建樓，還應包括不同的措施，以引發社區的活力，促進社會的可持續發展。在澳門已被評定為世遺城市，需要創造條件平衡發展與保育的需要的同時，政府也會關注到其他區份的社區環境、居住環境、營商環境，將在明年繼續加大力度推行街道美化，並以試點的形式在數個街區深化整建和美化，務求改善該區居民的整體生活質素。

為提高街道美化工作的成效，在今年已成立了街道美化跨部門工作小組，成員來自民政總署、文化局及土地工務運輸局。在已公佈了的二零零七年至二零零九年街道美化規劃綱要的基礎上，我們將會按照進度分階段地將不同的具體規劃方案向社區居民、商戶進行諮詢，收集意見，取得共識後實施。此外，亦透過修復及保護具有歷史、文化或建築學價值的建築物，保留舊城區的傳統特色，藉以擴大本澳的文化氛圍及旅遊價值。

2.1.4 優勢互補，緊密溝通，積極參與區域規劃合作。

基於地緣位置的現實情況，澳門自身的發展離不開背靠珠江三角洲這個基礎。澳門的城市規劃亦無可避免要兼顧到珠三角鄰近地區的發展，特別是珠海市的大型工程或跨境項目與澳門有着一定程度的關係。

因此，我們繼續透過《泛珠三角區域合作框架協議》以及《泛珠三角區域合作發展規劃綱要》所訂定的多層次合作機制，積極參與區域發展總體規劃及能源、交通、科技、信息、環保等方面的專項規劃擬定工作，這將有助泛珠各省區更好地實現優勢互補，協調發展。

此外，珠澳雙方通過緊密的溝通渠道，增加相互的了解，特區政府從而能及時掌握鄰近地區的發展形勢，充分作出相應的準備和配合，以達至互利的結果。

2.1.5 積極有序，完善各區規劃。

在推動現代化與科學化的城市規劃體系構建工作的同時，我們將會按照上述的規劃工作指導方針，積極有序地完善澳門各區的規劃。下文列出一些分區規劃重點，至於一般性的規劃在此不贅：

2.1.5.1 新城區規劃

為完善本澳整體的路網佈局及長遠的交通規劃，大量增加綠化、休憩及公共服務設施，美化澳氹兩岸的海濱景觀，提供更多的社會公共空間及優化居民的城市生活空間，政府早前委託了顧問公司就本澳通過填海設立新城區展開探討

和專業規劃。

新城區規劃的初步研究建議分別在澳門半島的東北區、新口岸孫逸仙大馬路以南、氹仔以北展開適當填土，作為澳門未來可持續發展的土地儲備。透過適當規劃，完善整體的交通佈局、優化海岸景觀、增添更多的綠地以及休憩觀光設施，從而優化本澳的居住環境，以及提升居民的生活質素。

經聽取了廣東省方面的意見後，包括澳氹海底隧道在內的新城區規劃的調整方案已按程序呈交中央審批。有關方案亦將按內地環境評估專家會議的意見，進行適應性的調整。當有關的初步方案正式獲中央批准後，政府將會就整體方案聽取社會意見，推動方案的完善和順利落實。

2.1.5.2 氹仔

為了既能活化氹仔舊城區，又保存原有風貌，政府將透過與該區的居民共同合作，對氹仔舊城區展開整治工作，優化社區，提升營商環境。

同時，將繼續跟進益隆炮竹廠舊址發展為主題公園的規劃工作，尤其是涉及部份地段的業權問題。此外，推動松樹尾木屋居民搬遷工作的盡快完成，以闢出土地興建公共停車場及拓濶律政司街，改善該區泊車位緊張的情況；並計劃完善該區的道路及下水道系統等基礎設施，提升舊城區旅遊觀光的形象，以配合該區的發展。

着手規劃及逐步落實氹仔賽馬會前地柯維納馬路一帶的交通整治工作。初步方案包括擴闊道路、興建地下停車場、

增設旅遊巴停泊區等；藉着交通基建和善用附近土地資源，優化氹仔西南區的交通、居住和營商環境。

為適應及配合社會的發展需要，將會對北安工業區展開新的規劃研究工作。

2.1.5.3 路環

路環作為“澳門的後花園、市肺”，是為居民及遊客提供自然休閒、旅遊觀光及生態保育為主體的綠化城區。

政府重視路環的發展與規劃，將以可持續發展的科學發展觀對未來發展而可能衍生的各項需要作出評估，並以相關研究機構提供的科學化數據為依據，務求令路環的功能定位及規劃工作更臻完善。

和氹仔城區相同，路環舊城區也將展開由政府 and 居民合作進行的整治工作，在保存原有風貌的同時，活化路環舊城區，優化社區，提升營商環境。

因應路環區及路氹城區的不斷發展，將重新檢討路環石排灣石礦場及附近的石排灣工業區的規劃，現正跟進研究有關的都市化規劃方案，以配合路氹城的發展和改善路環北面的景觀與環境。

同時，開展路環區的生態保育研究計劃，逐步深化路環的生態建設。

2.1.5.4 路氹城

配合路氹城發展成為一個大型博彩旅遊、娛樂會展綜合設施集中的區域，政府將繼續因應該區的未來發展及大型跨境交通基建項目的具體方案，對路氹城的基礎設施、道路、公共交通的規劃，以及水電供配網等方面進行規劃調整。

2.1.5.5 世遺保護區

透過政府跨部門工作小組的協調工作，根據世遺保護區內各街道的具體條件和自身特色，進行街道美化，並以世遺保護區為核心，再擴展至舊城區，及輻射至其他區份，從而達至優化環境、增加魅力、提升活力、盤活經濟等目的。

2.1.5.6 望德堂區

政府將透過跨部門協作機制，評估區內的物業情況，而定出未來規劃，致力創造條件把望德堂區締造成澳門文化產業及創意產業的一個孵化點。

同時，將會研究修建行人過路設施，將區內街道有機地連結起來，建立一條連接塔石廣場和大炮台的行人專用通道，成為具文化特色的旅遊路線。

2.1.5.7 新橋區與大三巴區

二零零八年，新橋區將按照跨年度的街道美化規劃着手逐步美化區內的街道和人行道，改善營商環境並營造舒適的步行氛圍。

同時研究新橋區內有條件街道的開通計劃；研究美化整治羅利老馬路。

大三巴區高園街地面公共停車場計劃，在經過長期的協商，解決業權問題後，可望於二零零八年開展，以解決附近泊車位不足問題，優化該區旅遊環境。

2.1.5.8 內港與沙梨頭區

政府將加大與民間社團的合作，透過完善交通規劃、街道配套設施和美化街道景觀等手段，改善區內城市空間環境。

將繼續與內地政府部門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，藉以發揮“一河兩岸”的特色的可行性。

2.1.5.9 新口岸、外港新填海區

配合新口岸、外港新填海區及南灣湖填海區的發展，在二零零八年繼續深化及完善上述區域的交通基礎設施的建設工作。

將會展開對新口岸區道路整治計劃第三期的研究工作。計劃會分階段對該區的行人路和內街進行整治，並改善新口岸區的交通配套設施，以配合該區的未來發展。另一方面，亦研究在羅理基博士大馬路及在其他合適地點設置行人過路設施。

為了提升澳門半島南面幹線的交通能力，將開展孫逸仙馬路的擴建工程，計劃由原雙向四線行車道的道路，擴至雙向八線行車道。

2.1.5.10 青洲區

透過公共房屋建設計劃的契機，積極推動發展商加快落實青洲坊發展計劃，加強社會公共設施、綠化休憩區的建設，從整體上提升青洲區的居住環境質素。此外，亦會致力創造條件，研究從長遠上解決燃料儲存問題。

2.1.5.11 祐漢區

為了讓居民能更好地了解及參與祐漢區的重建發展工作，將會研究透過舉行祐漢區的重建概念規劃設計競賽，讓專業人士與公眾共同參與，並以設計展示、座談會、推介會等形式，讓社會對祐漢區的未來社區發展有立體認知，推動居民積極參與，收集社會各界對該區的重建訴求和期望。

2.2 土地管理政策

2.2.1 共同參與，檢討及完善土地管理法律制度。

現時的《土地法》於一九八零年頒佈，後續雖經數次修訂，但社會普遍認為有關的法律制度已未能跟上本澳發展的需要，有必要進行全面檢討及修訂。

《土地法》及其他相關的配套法律法規涉及的利益廣而

深，對城市的發展及土地的合理利用有極深遠的影響，儘管立法技術要求高，且相對複雜，政府仍將會在二零零八年內正式啟動《土地法》及其配套法律法規的檢討及修訂工作。因此，計劃透過成立政府內部跨部門工作小組，在參考了社會各界意見及總結現行法律制度的實踐經驗的基礎上，研究、編訂一份《土地法》及其配套法律法規的檢討和修訂工作報告，就現行法律制度存在的具體問題、其他國家及地區的先進經驗、未來修訂的方向等提出意見、建議。

為配合上述的工作，政府亦會檢討“土地委員會”的組織、職能及運作方式，並在有需要時作出相應的調整。此外，為使批地溢價金更迅速、貼切地反應澳門經濟發展的變化情況，政府將會定期檢討溢價金的計算方式。

2.2.2 創設機制，提高土地資訊透明度。

鑒於修訂《土地法》及其配套法律法規的檢討與修訂是一項既複雜且冗長的工作，需時較長，故此，在現時已具備的基礎上，政府將先採取一些措施和引入地理資訊技術，提高土地資訊的透明度，讓公眾及投資者可以透過簡易的途徑取得本澳土地及相關各區規劃的資訊。

在上述基礎上，將會推動各相關政府部門合作建立綜合地理空間資料庫，實現跨部門的資料共享及整合，並藉此強化協作，提高各政府部門對公眾需求的快速回應能力，此計劃預計於明年第三季完成。

同時，亦計劃結合綜合地理空間資料庫，建立《地籍資

訊網》，增加土地信息的流通渠道和速度。該網站將提供綜合的土地地籍信息、業權資料以及城市規劃資料，以提高土地資訊的透明度。它一方面讓市民和投資者更了解澳門的情況，及可快速地查找相關的資訊；另一方面可以作為政府或相關部門參考之用，此計劃預計於二零零八年第四季完成。

為了進一步優化地籍資料庫，讓行政當局快速地掌握地籍變遷的資訊，使能更有效地進行地籍分析，以支援土地管理的有關工作，政府將持續地維護及更新現況的地籍資料庫，亦會繼續發展地籍資料歷史變化的管理，將地籍狀況上的變化（如地段分割、合併、法律狀況變更等）進行歷史資料保存，並建立現狀與歷史資料的關係，提供歷史資料回溯功能。

在完善及發展地籍資訊系統方面，為使地籍資料在政府部門內有效的流通，以便更迅速地回應市民的要求，將研究推行地籍資料電子化服務，包括利用資訊網絡系統向各政府部門提供資料、進行資料互換。計劃在二零零八年首季開展前期的服務需求評估研究工作，並探討此計劃與《地籍資訊網》連繫發展的可能性。

2.2.3 務實前瞻，循序漸進，構建現代化的土地信息體系。

建立健全土地統計制度及土地動態信息監測體系，及時掌握土地數量、質量和權屬的變化信息對推動土地管理制度的現代化有着重要的意義。另一方面，科學化的土地利用與管理是必須充分考慮地價的空間發展變化規律及趨勢，而有

關的地價信息需要通過土地估價來獲取。

由於歷史原因及現實條件的限制，澳門現在的土地信息體系有着相當需要完善的空間。故此，我們將在二零零八年開始着手研究如何結合地籍基礎數據、社會各項統計指標，完善土地統計制度及土地動態信息監測體系，提供支持土地資源合理配置分析的技術手段。

健全的土地統計制度、土地動態信息監測體系以及土地評估制度亦有助於更及時、更準確地評估批地溢價金的計算方式及參數的合理性。

2.2.4 加大力度，強化土地批給的履約監管工作。

在土地的批給程序上，我們將會在完成《土地法》及其配套法律法規的檢討與修訂前，透過已成立包括公職及非公職專業人士組成的土地發展諮詢小組，從城市規劃、歷史建築文物的保護以及環境保護等方面，就土地的批給和交換、替換程序內的當事人、移轉臨時批給所衍生的狀況、修改已批出但未利用的土地用途及更改利用進行研究及發表意見。小組成員受現行《行政程序法典》內關於迴避、自行迴避及聲請迴避的制度約束，以確保小組成員的工作具有獨立性，避免出現利益衝突的情況。

此外，為保障已批出土地在指定期限內得到合理利用，有必要加強對有關批地合同的履約監管。因此，政府相關監管部門將會增加資源，指派專人跟進批地合同承批人的履約情況。在尊重歷史的前提下，對於違反合同條款規定，而又

未能提供合理理據的承批人，將嚴格按照合同條款及相關法律的規定處理。

政府亦會從城市發展定位、城市規劃、環境、文物保護、城市景觀及交通建設等方面考慮，嚴格審批對已批出土地的轉換用途申請。

2.3 房屋政策

2.3.1 善用公共房屋資源，紓解民困。

在二零零八年，我們將會循序漸進，積極落實早前公佈的公共房屋興建規劃概要，以配合社會的實際需要，適時增加公共房屋的供應量，協助合符資格的輪候家庭早日上樓。

為協助有一定經濟能力，但收入不符合申請入住社會房屋或購買經濟房屋的資格，而又有困難在私人市場上購買房屋的人士，特別是青年人解決因組織新家庭而產生的迫切住房需要，政府將會加快規劃及興建一批房屋，透過抽籤方式供有關人士租住，緩解他們的住屋困擾。

同時，對於具有一定經濟能力，但因首期問題而有困難在私人市場上購買房屋的夾心階層人士，政府將會在明年推出首次自置居所資助計劃協助該等人士。上述兩項計劃在推出前將會廣泛聽取社會意見，在設立相關規定後，再分別推出，以配合社會發展，回應居民訴求，積極協助有實際需要的家庭解決住房問題。

按照有關的規劃，政府將在二零一二年年底前分階段落實興建 19,000 個公屋單位。首期的規劃是在二零零九年年底前落實興建約 2,600 多個社會房屋單位，4,400 多個經濟房屋單位。至於餘下的單位數量，政府會按序於二零一零年至二零一二年間逐步完成興建，具體的供應數量將會適時評估公屋需求的變化，作出相應微調。

社會房屋供應方面，除已於二零零七年八月入伙的 210 個青洲社屋單位外，首期的規劃還包括筷子基兩幢共 800 多個單位，青洲社屋綜合體首期(B、C)約 900 多個單位以及望廈社屋項目首期約 600 多個單位。筷子基、青洲社屋綜合體首期以及望廈社屋項目首期的社屋單位已動工興建。

經濟房屋供應方面，首期規劃包括馬場永寧街 HR/HS 地段的 800 多個單位，氹仔美副將馬路 TN27 地段近 3,000 個單位以及青洲坊“Lote 4”地段約 600 個單位。馬場永寧街 HR/HS 地段項目已動工，其他兩個項目預計在二零零八年初動工。

為加強在興建公共房屋方面的主動性及靈活性，政府將會改變以往利用回報單位形式，由私人發展商興建的模式改為由政府直接出資興建。對於已批出的項目，政府亦會透過協商，爭取與發展商達至共識，以合法合理的方式解決合約問題，自行興建。

同時，我們將繼續與大專院校及研究機構合作，加強對公共房屋可持續發展的研究工作，以蒐集科學的研究資料，作為政府宏觀檢視房屋政策的參考。

為了更合理地運用公共資源，協助有真正住屋需求的家庭及關顧弱勢社群解決住房問題，政府在對公共房屋法例的申請條件、資格限制、社會房屋的租金及經屋轉讓限制等規定進行了諮詢的基礎上，進行檢討和完善，我們現正加緊推進修訂法例的立法工作。

鑒於公屋相關法例正處於修訂階段，故此，將在新法例生效後再開展新之競投申請。在公共房屋的分配工作上，將按現存的房屋資源，適用的法例，集中處理租賃及配售房屋予現時總名單上的輪候者。

政府亦會研究可行的措施，在善用公共資源、宣揚優良倫理傳統、量力而行、按需排序、先後緩急的原則下，因應房地產市場的發展情況，有序地協助一些經濟條件超過申請公共房屋標準，且具備較穩定的經濟基礎，但有困難支付合理房價首期的家庭進行首次自置居所。我們將爭取在二零零八年第一季內將有關的方案向社會進行諮詢，收集意見。

政府亦將加強監管，確保社會房屋及在監管期內的經濟房屋的住戶遵守法例規定的相關義務，並將繼續加強向市民宣傳推廣有關公共房屋的相關法例。

此外，為進一步完善經濟房屋共同部份的管理制度，將會修訂調整分層建築物所有人大會運作及管理實體義務等法規，亦將利用推動公共房屋建設計劃的契機，尋求途徑，依法務實地逐步妥善解決歷史遺留下來的木屋問題。為配合有關的工作，政府會繼續完善現存木屋的資料庫，加強木屋的監管並積極跟進木屋的清拆。

2.3.2 致力規範化，提高透明度，促進私人房屋市場的健康發展。

對於私人房屋市場，政府的政策是致力透過完善法規，加強運作的監管機制，提高市場信息的透明度，減低信息不對稱風險，務求使市場機制能更有效地運作，從而令房地產市場可健康地發展。

透過跨部門的合作，現正展開檢討預售樓宇（俗稱“樓花”）的買賣登記制度，研究創設機制，規範有關的活動，提高對市民的保障。此外，為規範房地產中介的活動及提高房地產中介從業員的水平，經過初步的業界諮詢及分析後，政府正在制訂“房地產中介發牌監管制度”。有關部門在向業界及公眾進行諮詢，收集意見後，將進入這兩個制度的立法程序。

在現有的基礎上，我們將會進一步擴大公佈有關申請興建及在建的私人房地產項目信息的範圍，俾使市民及投資者可以更快、更準確地掌握房地產市場的動向。

另外，為配合建築業的發展，政府會加快《防火安全規章》、《都市建築總章程》及《私人工程准照的發出制度》的修訂工作，準備在二零零八年第三季內將主要的修訂重點向社會進行介紹並收集意見，以便爭取在二零零九年年中完成有關的修訂文本。

2.3.3 完善法制，共同參與，完善大廈管理機制，構建良好家居環境。

樓宇是居民的重要資產，做好樓宇管理的工作有賴全體居民積極參與。政府將繼續提供適應的輔助，協調處理樓宇管理問題，並投放更充足資源，多方向推動分層建築物之所有人參與樓宇管理的工作，提升樓宇管理以優化居住的環境。

由於物業管理的良莠對樓宇管理有重要影響，為提高物業管理行業的專業化及規範化，政府正透過跨部門合作，在已進行的初步諮詢基礎上，加緊進行有關規範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草案，預計在明年第一季向業界及公眾展開次階段的諮詢，收集意見。在進一步完善修訂後，爭取於明年第二季內進行立法程序。

為更好地解決樓宇管理糾紛，避免糾紛需要費時較多的司法訴訟程序來解決，政府已展開研究建立仲裁制度的工作，尋求一個透過建立由政府及民間代表組成的“樓宇管理事務仲裁中心”，以自願仲裁方式調解爭議的方案。預計在二零零八年將就有關方案向社會各界進行諮詢。

在促進物業管理業專業化的工作上，將會以提供經濟房屋物業管理服務的公司為試點，鼓勵及促進其爭取有關物業管理品質認證的標準，透過認證機構的評審，向通過認證的物業管理公司頒發認可的證書。

針對樓宇的安全和維修問題，將繼續透過“樓宇維修貸款計劃”協助分層建築物所有人進行樓宇共同部份的維修

及保養。為提高分層建築物所有人及樓宇管理委員會的相關認識，政府除加強宣傳教育外，亦會透過相關專業團體合作，提供具實效的樓宇維修保養的專業資訊，以便更好地輔助分層建築物所有人進行樓宇共同部份維修及保養工作。

此外，政府將會推出資助改善樓宇共同部份保養維修工程的計劃，加大對樓宇進行保養維修的支持力度，並同時研究創設機制，鼓勵分層建築物所有人成立大會參與樓宇管理。

因應分層建築物所有人的需要，政府會加強透過講解會及相關宣傳推廣活動，提高他們的樓宇管理意識，並持續鼓勵他們籌組管理委員會和進行有效的樓宇管理。

2.4 公共工程政策

2.4.1 致力健全管理制度，規範工程招評標工作。

公共工程的招標是一種具有約束性的公共採購制度，其目的是促進建築市場的公平競爭，提高公共資源的使用效率以及提高工程的質量。

要達至上述的目的，公共工程的招評標活動必須遵守公開、公平及公正的原則。

立法會的“分析土地及公共批給制度的臨時委員會”正就現行的公共批給制度展開分析研究。政府對該委員會的工作高度重視，並積極配合，在聽取了初步意見並參考了社會各界對完善公共工程的意見及建議後，政府在公共工程招評

標管理中，除嚴格執行現行相關法律制度的規定外，還將主要引入下列的做法：

- 檢討現時公共工程的招投標制度，訂立防治性措施，完善機制，並定期進行評估。
- 檢視現有相關法律制度的不足，並研究從本身行政工作着手，通過研究和制訂一些具操作性的措施，以彌補法律制度上的不足。
- 加強公共工程前期的諮詢工作，完善設計及適用性。此外，研究設立由管理部門、工程部門及其他相關部門代表組成的工作小組，加強部門溝通，跟進大型公共工程的各個階段，避免出現設計錯誤與遺漏。
- 針對大型基建工程，研究引入案前預防及同步預防的措施，並主動邀請廉政公署參與，就大型公共工程的籌劃、招標方案，評審標準及計分制度的擬定、評標委員會的組成與運作、評審結果的公佈內容與方式等提供意見及建議。
- 主動邀請審計署進行項目審計，檢討公共工程的規劃、設計、修改、監管及後加工程的現行程序，針對現行制度內容易出現問題的環節，訂立措施，完善機制。
- 在大型的公共工程中，成立由工程招標部門、設施管理部門及主要使用者部門的代表組成的招標前期工作統籌小組，負責統籌招標工作。
- 在公共工程諮詢競投中引進承建商分組電腦抽籤制

度，以公開及公平的方式選擇建築企業參與諮詢競投。

- 開標及評標委員會按政府跨部門多方參與的原則組成，兩個委員會的成員原則上不可重覆。評標委員會結合工程的特點，訂定客觀、清晰、公平的評審標準。
- 積極提高公共工程項目運作的透明度，方便社會各界進行監督。
- 完善內部工作指引，明確工作人員的責任，希望藉責任到人，提升監管工作的效果。
- 研究加強項目的外判設計與監理公司的問責性，以及推動監理公司更好地履行本身的職責。

由於公共建設工程影響全澳居民，其興建既要顧及未來發展之需，又要配合整體城市的規劃，在施工過程中更須加強協調和監管，避免工期出現延誤，做到善用公帑。

2.4.2 廣納民意、科學評估、功能優先、切合環境，努力達至物盡其用。

公共建築，特別是涉及公共空間的建築，如廣場、公園、休憩區等，是廣大市民消閑、休憩及鍛煉身體的重要公共活動場所，設計上應着重考慮居民的實際需要。故此，要求在公共建築的設計過程中，必須恪守“以人為本”的原則，與城市規劃相適應，注重建築的使用功能，符合廣大使用者的需要，講求適用性，功能優先，兼顧形式。

在此前題下，工程部門有需要在工程立項及設計階段，深入調查研究，徵集意見，掌握主要使用者的需要，並與設計師保持密切的溝通。與居民日常生活關係密切的公共建築項目在有了初步的設計方案後，應當以適當的方式向居民作廣泛介紹，並透過合適的途徑收集意見，結合專業與科學的分析，優化方案。

同時，設計亦必須多考慮環境因素和城市規劃的要求，合理安排建築的佈局，綜合考慮城市的整體風貌以及周邊環境。同時，研究在公共工程的招標評分制度中，引進選用環保施工設備及物料的考慮。

2.4.3 強化工程項目管理，明確責任，善用公帑。

在上文中，我們已提出了一些措施，透過強化工程項目管理，明確責任，達至有效、合理地控制公共工程的開支的目標。

針對道路工程施工期間可能出現人為錯誤而造成基建設施損毀，導致停電的問題，政府今年已成立一個由民政總署、土地工務運輸局及建設發展辦公室組成的跨部門小組，研究進一步完善工程施工監督機制，對屢犯違規承判商考慮將其剔出邀請參與公共工程的競標名單。

同時，為了向施工者提供更準確的地下管網資料，減少因資料缺失而延誤工程進度及引起其他不利施工的情況，政府擬研究設立中央公共下水道資料庫，除供政府部門進行下水道工程的參考外，到資料庫完善後，其他執行涉及渠務工

程的個人或公司也可按一定的程序向政府申請使用資料。

我們將會研究在公共工程中逐步引進對承建公司施工質量及總體表現的評價機制，作為日後評選該承建商在競投其他公共工程時的參考依據之一。

2.4.4 創設機制，維護本地建築工人就業權利，推動地盤施工安全。

《就業政策及勞工權利綱要法》中明確要求在公共工程中優先僱用本地勞工。為了更好地貫徹此一原則，除了在公共工程的批給合同中加入了優先僱用本地勞工的條款外，還會研究在公共工程的招評標制度內，引進針對承建公司就聘用非法工作者以及拖欠工人工資的管理負責機制，鼓勵參與公共工程的企業採用積極措施，防範出現聘用非法工作者或拖欠工人工資的情況。對於需要承擔聘用非法工作者或拖欠工人工資管理責任的建築企業，將影響日後參與公共工程的競投。我們將在明年就有關的制度向社會進行諮詢。

與此同時，工務部門將會加強與勞工事務部門及警方的合作，加大巡查建築地盤，打擊聘用非法工作者的力度。

政府有責任推動工作意外及職業病的預防工作。因此，除加強與勞工事務部門的合作，推廣工業安全的宣傳及培訓工作外，亦會把“工地安全計劃”加入公共建築工程招標評分標準中，並使其成為評分標準的必要元素之一，以鼓勵公共工程承建商及分判商積極改善地盤工作安全的情況。

2.4.5 努力不懈，完善城市公共建設。

近年來，政府積極進行下水道重整工程，將本澳的合流式下水道系統更改為分流式清、污水下水道系統，令本澳水浸的情況得以改善。我們將致力持續上述工作，加強本澳下水道系統的排水能力，令每年雨季暴雨期間，減少道路水浸的情況。

因此，明年將對較容易呈現水浸的高士德區、青草街和田畔街等區域進行下水道重整工程。同時，因應近年氹仔的急速發展及人口不斷增加，現有的污水網及泵房將呈現不勝負荷的情況，亦會着手研究相關的下水道改善工程計劃。

為改善居民的生活環境，我們亦會加強公共建築的綠化工作，並創造條件多設休憩區。

此外，在二零零八年興建的較大型公共工程包括：輕軌系統的土木工程、氹仔客運碼頭、關閘邊檢大樓的擴建、交通事務局大樓、出入境事務廳新大樓、消防局路環緊急救援中心暨行動站、離島警務廳總部大樓、路環新監獄、氹仔松樹尾停車場、路氹城蓮花路輕型車輛停車場、氹仔成都街的公園及地下停車場、理工學院停車場、垃圾焚化中心的擴建、衛生局第一期擴建及重建工程、望廈、青洲及離島的公共房屋興建等。

2.5 處理樓宇僭建物政策

2.5.1 完善法制，為依法處理違法問題奠下堅實基礎。

針對現行法律制度在處理違法工程及樓宇僭建問題的不足之處，政府相關部門曾進行了深入的檢討與分析。根據政府跨部門小組的研究，廉政公署亦就如何完善相關的立法工作提出了建議。

參考了有關的技術意見後，我們於明年將會加快進行《都市建築總章程》的修訂工作，亦會考慮在修訂過程中將涉及處理違法工程及僭建物的部份抽出，作為獨立的單行法規處理。

同時工務部門亦會積極與法務部門合作，研究從法律上創設機制，從物業登記以及單位轉讓的方面入手，尋找可以從長遠及根本上解決歷史遺留下來的僭建物問題。

2.5.2 加強溝通，增加資源，嚴格監管，防止僭建問題持續衍生。

為防止僭建問題持續衍生，政府將加強與大廈業主委員會及物業管理公司的溝通，加強宣傳及透過其他相應措施，避免出現安裝花籠或佔用公共空間加建建築物等僭建情況。

所謂“他山之石，可以攻玉”，我們將加強與鄰近地區的交流，借鑒其在處理相關問題的成功經驗及汲取當中的教訓等。

此外，亦會適當增聘人員，加強巡查力量及加快對僭建或非法工程投訴個案的處理。

同時，我們亦會檢討現時政府部門內部處理違法工程的流程與運作機制，尋找透過優化流程，加強廉政建設，提升工作效率的空間。

持續推動針對違法工程與樓宇僭建物的宣傳及公民教育工作亦是我們的重點工作之一。

3. 交通運輸政策及工作重點

對於澳門的交通運輸政策，我們提出：遵循“以人為本”，促進可持續發展，採取公交優先策略，以完善本地交通供求管理。積極參與區域交通運輸規劃合作，加強與鄰近地區的跨境交通網絡與基礎設施的銜接與配合，有序完善主要海、陸、空運輸口岸的建設，提升口岸的客貨處理能力，優化本澳投資硬環境，提升城市的競爭力。

同時，為能有效解決交通問題及回應社會訴求，政府將在明年加強交通需求管理的研究，包括啟動研究車輛控制等措施，結合本澳實際情況，尋求可行性方案。

在市內交通方面，隨着近年內部經濟的迅速發展，居民收入的普遍提高以及來澳旅客的持續大幅增長，交通需求隨之亦顯着增加，機動車輛數目高速增長，道路交通壓力不斷加大，交通擁堵在時間上和空間上均呈現蔓延擴展趨勢，擁堵程度也在不斷加劇，對居民和旅客的出行造成不便。另一方面，由於

各種主客觀因素的影響，傳統的公共交通並未能有效滿足居民及旅客的交通需求，常常出現“搭車難”的狀況。

交通擁堵對我們的影響首先是出行時間與費用的消耗增加，引起客貨運輸的成本增加，導致生產力下降。另一方面，人們的出行亦往往會受交通擁堵的抑制，從而導致生活質素的下降。最後，它對城市環境質量的危害亦不能忽視。機動車輛處於怠速或慢行時，尾氣排放量會大幅增加；交通擁堵亦會使噪聲污染變得更為嚴重。交通擁堵與交通事故密切相關，擁堵導致事故增多，事故增多又加劇了交通擁堵。上述都會帶來不可忽視的社會成本。

在對外交通方面，面對迅猛增長的跨境運輸需求，舊有的交通基礎設施已逐漸呈現飽和狀況，應付吃力。關閘邊檢大樓、外港客運碼頭、澳門國際機場等主要口岸每天的交通流量已逐漸迫近設計上限。

而區域經濟融合的大趨勢，亦要求澳門在跨境交通基礎設施方面作好配合，滿足區域交通運輸的發展需要，提高本澳的競爭力和吸引力，方可更好地參與區域經濟合作並分享成果。

因此，交通問題已成為了本澳社會及經濟要在未來實現可持續發展的一個主要的制約瓶頸。要有效地突破這個制約瓶頸，必須要政府、運輸企業與廣大居民共同努力，有效溝通，以新思維去積極面對，兼顧實際，找出對策，共同承擔，漸進推行，檢討修訂，方可有機會找出從標本兼治交通問題的辦法，促進本澳社會及經濟的可持續發展。

在傳統思維中，解決城市交通擁堵問題的方法主要依靠擴闊現有的道路，加建新路，增設停車場及公共停車位等交通設施供應面管理措施。在不否定道路交通設施的重要性的同時，我們必須指出單靠增加道路交通設施的供應，是不可能真正解決城市交通擁堵問題。

另一方面，興建交通基礎設施涉及大量的投資，在面積細小，人口及機動車輛密度高的城市，如單靠不斷增建交通基礎設施去解決交通問題，其效用與投資的關係必然會呈現明顯的遞減趨勢，同時亦必會帶來更多的環境問題。

世界銀行總結了它二十五年來參與世界各地交通建設的經驗，在《可持續的交通》的政策報告中所提到的一個重要的內容是：“過去強調城市道路要滿足車輛無限制增長需要的觀念如今已被淘汰，未來所面臨的挑戰是如何改善人的交通環境，而非車輛的交通問題。”提出了城市交通必須“以人為本”，而非“以車為本”的理念。

對一個地小人多，土地匱乏，人口居住密度大的城市澳門來說，粗放式、污染性強的交通方式對城市的可持續發展及居民綜合生活質素的提高有着明顯的窒礙作用。故此，要達至實現本澳城市的可持續發展及全面提高本澳居民的綜合生活質素的條件之一，就是我們的城市交通必須採取可持續發展戰略。

此外，解決交通問題除了要政府作出不懈的努力外，沒有市民的理解、支持與配合，充其量也只能是事倍功半。市民必須要逐漸改變“車到門前”、“車停門前”，“只求己便”、“法不責眾”等錯誤意識與習慣，建立“依法守

法”，“利人利己”的觀念。

澳門社會各界對本澳未來的交通運輸發展的路向非常關注，透過不同的途徑與方式提出了許多寶貴的意見與建議，結合政府部門已進行了的研究及規劃，並提出本澳的交通運輸發展方向為：

按照澳門的城市發展定位與策略，以社會整體及長遠的利益為依歸，加強調研與規劃，利用科技手段，推動智能交通管理，加大交通安全宣教力度，促進交通供給管理與交通需求管理的有機結合與互補，採取“公共交通優先發展”戰略（簡稱“公交優先”戰略），構建以輕軌系統為主幹，公共巴士及的士為基礎，自動步行系統為輔助，各種公交方式合理分工與緊密銜接的安全、可靠、通達、便捷、舒適、低能耗、低污染、無障礙及價格合理的綜合城市公共交通運輸系統。

為適應區域融合的大趨勢，積極參與區域交通運輸規劃合作，加強與鄰近地區的跨境交通網絡與基礎設施的銜接與配合，有序完善主要海、陸、空運輸口岸的建設，提升口岸的客貨處理能力，優化本澳投資硬環境，提升城市的競爭力。

在航空運輸方面，將繼續貫徹開放的航空政策，採取靈活方式，快速回應和配合航空企業的需要，吸引更多的外地航空企業利用本澳的國際機場，開拓更多新航線，致力擴展本澳的航空運輸網絡以及促進市場的多元化。此外，將積極創造條件，不斷提高航空運輸的營運效率及安全。

在海上運輸方面，配合新港口設施的建設，將會透過適

當的措施推動客運市場的開放，鼓勵開拓更多新航線。同時，將加強服務質素以及海上安全的監管，務使居民及旅客能以合理的價格，享受安全、可靠、便捷及舒適的服務。

3.1 市內交通政策

3.1.1 設立交通事務局，完善交通行政體制及法制。

為了減少不同交通管理部門的職能重疊，完善交通管理機構組織及職能配置，政府將在明年正式設立交通事務局負責統籌本澳的交通規劃及管理工作。

交通事務局的主要職責範圍包括：陸路交通規劃及管理，口岸的交通基礎設施規劃及管理，陸路跨境交通安排的研究、跟進和協調，公共交通服務監管，車輛牌照管理及車輛檢驗，駕駛執照管理，交通標誌的設置及維修保養，公共停車場及街道咪錶的監管，交通安全宣傳推廣以及協調執法部門移走違例停泊或棄置車輛等。

為配合交通事務局的設立，我們將透過招聘及培訓，有計劃地逐步提升交通管理人員的專業水平及服務質素，同時增加資源投入，為日後更有效地實現優質交通管理打好基礎。

政府將研究設立跨部門的協調機制，從整體上協調海、陸、空交通運輸的政策、規劃、設施建設及管理。

因應澳門實際情況及交通運輸的發展方向，我們將會重

組交通諮詢委員會，透過擴大其代表性及引進新的運作模式，更有效地吸納社會對本澳交通發展的意見與建議，作為政府制訂及修訂政策時的參考。

在引進了《道路交通法》及其配套法規的基礎上，我們將繼續加強與社會及交通業界的溝通與互動，找出交通法律制度中仍需改善的地方，並透過立法、修法，持續地完善法制。

3.1.2 遵循“以人為本”及可持續發展理念，強化交通調研與規劃工作。

“以人為本”的交通理念就是以滿足人的交通需要為核心，在對不同的交通方式進行道路交通資源的分配時，應着重考慮它們運送人的效率；同時，亦必須加強對交通過程中處於相對弱勢的群體，如行人，非機動車輛使用者，殘障人士等的保護。

針對交通調研與規劃是我們工作中較為薄弱的環節，我們將會利用設立交通事務局以及推動構建現代化及科學化的城市規劃體系的契機，組織力量，加強與本澳及外地的大專院校、專業團體和規劃單位合作，依靠科技，深入實際，強化交通調研與規劃工作。

因此，在交通規劃中，將結合本澳的實際情況，積極制訂解決迫在眉睫的交通問題之中、短期規劃方案，同時，亦會循序漸進地推進長期的交通發展戰略規劃。

在二零零八年，我們將會透過城市規劃部門與交通管理

部門的協作，擬定跨年度的交通研究與規劃工作大綱，並按有關的大綱訂出的時間表有序地推展落實，逐步完善交通規劃體系。而優化現有的道路網功能配置及停泊車設施規劃是目前最為迫切的工作。

此外，為逐步建立一套科學、實用的公共交通發展水平綜合評價指標體系，使社會各界可以更客觀、更具體地去評價公共交通的服務質素，我們將會開展有關公共交通發展水平綜合評價指標體系的研究，創造條件，循序漸進地構建有關的科學評價體系。

3.1.3 依靠先進科技手段，推動智能交通管理。

智能交通管理是指透過開發和應用智能交通系統，實現信息共享，誘導交通在時空上趨向優化分佈，從而達到有效管理交通的目的。

考慮到本澳的智能交通管理仍是處於起步階段以及有效資源運用的需要，結合“公交優先”交通戰略，我們認為在現階段本澳發展智能交通系統的重點是資訊化公共交通系統。該系統是通過以資訊技術等對傳統公共交通系統進行技術改造，從技術上落實“公交優先”戰略，提高公共交通系統的服務水平和管理水平，保證系統的安全運行，提供高品質的客運服務。

為實現這一目標，交通事務局將會推動與公共交通企業的合作，研究發展具備資訊化公共交通系統，負責採集公交運行基礎資料，包括：以公交站點上下客人數為主的交通需

求資料、公交車輛運行車速及站點停靠時間資料、車輛駕駛狀態資料等。

此外，政府將會研究加強利用現有已安裝在本澳多個地點的大型電子顯示屏(LED)可變信息系統發佈實時道路交通狀況信息，透過有關系統及時發放主要街道和大橋的交通狀況，讓駕駛者選擇合適的道路行駛，避免當發生交通事故時增加相關路段的交通壓力。

另一方面，我們亦會研究引入公共停車場的停車引導資訊系統，同時推動智能卡收費系統在公共交通上更廣泛應用。

政府將繼續致力優化電子道路監察系統。在二零零八年，將開展新一階段的衝紅燈偵測系統安裝工程及新一階段的超速偵測系統安裝工程，以及完成對嘉樂庇大橋的交通監測系統的安裝工作等，進一步締造安全的交通道路環境，亦會進行在部份違規泊車情況嚴重的公共巴士站設立電子監測系統的可行性研究。

3.1.4 創造條件，加大交通安全宣教力度。

向市民灌輸交通安全知識是一項需要長期持續進行的教育工作，我們除利用媒體加強宣傳和教育外，亦繼續透過交通輔導員對在交通黑點違反規例的道路使用者進行教育和勸喻工作。

佔地 3,700 平方米、位於氹仔望德聖母灣大馬路的交通安全教育推廣中心即將投入運作。該中心主要用於向兒童及學生宣傳教育交通規則，提高他們對本澳交通情況的認識。

政府將開放中心供學校及青年團體使用，從小做起，向本澳青少年灌輸正確的交通安全意識。

加強與民間社團與教育機構的合作，創造條件，鼓勵它們參與交通安全宣教活動是我們的重要工作之一。

3.1.5 採取“ 公交優先” 戰略，構建綜合城市公共交通運輸系統。

“ 公交優先” 戰略就是按照交通設施資源分配和使用的公平、高效原則，從規劃、投資、建設、營運及服務等各個環節，為公共交通發展提供優先條件，通過與其他交通方式的競爭，確保公共交通的乘客量與周轉量在全部交通方式中達到高效合理的程度。

優先發展公共交通幾乎是世界上所有大城市的共同選擇，是具備提高道路交通設施使用效率、方便廣大居民和旅客出行、保障低收入階層機動交通出行權利、降低能源消耗、減輕環境污染以及節約用地等優點的交通模式的唯一選擇。

根據二零零六年中期人口統計的資料，本澳約有 48% 的住戶是沒有私人機動車輛，而來澳的 2,000 多萬旅客大部份亦是沒有私人機動車輛。可見發展公共交通對於滿足本澳居民及旅客的交通出行需要的重要意義。

發展公共交通所面對的最大挑戰就是如何提高公共交通的吸引力。本澳過去由於各種主客觀因素的影響及制約，導

致公共交通系統的薄弱化；由於經濟的快速發展及居民收入的普遍提高，而出現了私人機動車輛的快速增長，從而導致道路交通擁堵情況嚴重，更加削弱了公共交通的吸引力。

面對上述的困境，要提高公共交通的吸引力，結合本澳的實際情況，我們提出以下的措施：

3.1.5.1 科學前瞻，發揮交通規劃的引導作用。

在交通規劃上，應以發展公共交通為核心。因應城市的發展需要及交通現狀、需求及前景，綜合考慮各種交通方式、轉乘樞紐配置以及與各口岸的銜接，重點確定公共交通結構、線網分佈、站場佈局等。同時，在條件許可的情況下，應按公共交通發展的需要，在新的住宅區、商業區、大型的公共活動場所、大型的公共建築、公共房屋興建計劃、出入境口岸的規劃中盡量創造條件，預留公共交通基礎設施，例如公交站場及配套設施等。

另一方面，亦從規劃上創造條件，逐步實現公共交通的道路優先使用權，並研究在條件許可的情況下，調整主要及客流量大的街道的路口設計及停泊車位設計，方便大型的公共巴士通行，並添置模擬設備，加強相關工作的科學性。

3.1.5.2 積極有序，分期興建輕軌系統。

發展軌道交通作為公共交通系統的骨幹是推行“公交優先”戰略的不同國家與地區主要採取的措施之一。相比常規交通，快速軌道交通具有運量大、低污染、低噪音、低能耗、高速度、高安全性、舒適的特點。

為推動“公交優先”戰略，政府在過去數年的諮詢方案的基礎上，於今年七月再次提出了輕軌系統優化方案，向社會各界進行了廣泛而深入的諮詢推介活動。在充分聽取澳門社會各界的不同意見並經科學論證分析和研究後，政府決定正式啟動輕軌系統的興建計劃。為更有效地推動輕軌系統的落實，政府特別成立“運輸基建辦公室”，負責統籌、協調、跟進與管理該計劃。

有關的項目將會分階段進行。首期路線長度約為 20 公里，雙向行車軌道，由關閘經西灣大橋至氹仔再往路氹城、國際機場及氹仔客運碼頭，沿線車站共 23 個。第一期輕軌項目的初步估計預算，以二零零六年的不變價格估計，約為 42 億澳門元，預計需時 48 個月，至二零一一年底完工投入運作。

為照顧首期選線中未能覆蓋的城區，將透過在主要車站設置公交運輸轉乘接駁的設施，以及加強輕軌與其他公共交通工具的互補規劃，配合不同城區對公共運輸服務的需求。同時，針對社會關心的連接青洲及筷子基的西北線走向，政府將在首期輕軌系統落實興建的同時，啟動第二期輕軌方案的可行性研究，並於二零零八年內提出可行性方案讓公眾知悉和討論。

在項目的規劃與設計過程中，除其他的元素外，我們特別關注整個設計方案及線網規劃對生態環境、文物古蹟以及自然景觀的影響。要求在規劃與設計上盡最大的努力減少對這幾項因素的影響，促進輕軌捷運系統與城市景觀以及生態環境的和諧。

在規劃過程中，我們很重視輕軌捷運系統與其他交通的分工與銜接，尤其是公共客運交通樞紐的設置方案。公共客運交通樞紐是輕軌與其他交通方式之間客流轉換相對集中的場所，它們的合理佈局、規劃對加強不同交通方式間的協作，改善整個交通系統，提高營運效益及解決居民與旅客出行轉乘問題有重要的現實意義。此外，在條件許可的情況下，我們亦會在輕軌路線車站附近規劃公共停車場及街道公共停車位，便利輕軌與私人機動交通的接駁。

基於“以人為本”的理念，輕軌捷運系統的規劃與建設必會遵循“無障礙通行”的原則，致力保障弱勢群體滿足出行需要以及享用輕軌服務的基本權利。

為了減輕施工期間對本澳交通及居民生活的影響，除實際分段施工外，我們還會明確要求承建商在施工中使用低噪音、低污染的技術與設備，以及提交施工期交通安排的建議，同時透過加強部門協調，採取有效措施，盡量減低對居民造成的不便。

未來的輕軌營運模式仍在研究之中，考慮到輕軌項目在本澳的發展定位具有公共物品與公益性質，推動“公交優先”戰略的需要，居民的經濟承受能力，善用資源的要求以及靈活高效的營運需要等因素，我們的初步取向採取公私合作模式，由公共財政負責輕軌項目的建設及系統開支，另外透過國際公開招標擇優遴選具經驗的企業負責營運。

票價方面，雖然具體的方案仍在研究之中，但可以肯定，我們必然會考慮居民的經濟承受能力、居民及旅客的交通出行選擇、其他公共交通方式的票價、輕軌的營運成本以及消費物價指數的變動等因素，訂出合理、具吸引力的票價。

3.1.5.3 研究體制創新，優化公共巴士服務。

在輕軌系統建成前，公共巴士服務在公共交通服務中將繼續扮演主導的角色。在輕軌系統建成後，公共巴士服務亦會扮演一個重要的角色，一方面它是輕軌系統的主要接駁方式，另一方面又為輕軌系統未有覆蓋的地區提供經濟的公共交通服務。

在二零零六年，公共巴士的乘客人次約為 11,162 萬人次。根據該年中期人口統計資料，本澳的就業人口中約 31% 利用公共巴士作為主要的上下班交通工具。對於學生、老年人、旅客等群體，公共巴士更是他們最主要的公共交通工具。

因應社會各界對公共巴士服務的意見、批評及訴求，政府除已宣佈不會與兩家公共巴士企業進行自動續約外，還採取下列的措施，創造條件，加強監管，逐步完善本澳的公共巴士服務質素：

- 因應兩家公共巴士公司的特許服務合同將在二零零八年十月屆滿，政府已委託學術機構對本澳未來公共巴士服務的最佳運作模式展開研究，從公共巴士路線的釋出與分配、最佳的經營年限、服務質素的評價以及最佳的補貼模式等方面入手，找出不同方案的優缺點並提出選擇最佳方案的建議，供政府參

考。另一方面，亦會就優化公共巴士網線及站場的配置、服務的評價指標、政府的主導機制、公眾的參與及監督等問題展開研究。政府將在適當的時間就有關的方案向社會各界進行諮詢，收集意見，優化決策。

- 積極與巴士公司協調，繼續優化巴士路線網絡及站點的分佈，合理使用運輸資源。在引入新的公共巴士服務運作模式前，我們亦會採取新路線由兩承批人共同經營，在政府協調下輪流發車的折衷做法，以快速回應市民的需求。
- 創造條件，擴大轉乘服務，提高公共巴士運作效率，我們亦會在規劃上繼續作出研究，增設轉乘樞紐，例如在亞馬喇前地迴旋處設置公共巴士轉乘站，同時亦致力促成巴士公司使用智能卡付費系統，便利乘客轉乘；另外，亦會與巴士公司商議，提供更多的優惠鼓勵轉乘。
- 道路通行優先是推動“公交優先”的一項有效的措施。我們會從規劃及運作上積極創造條件，逐步加大力度，通過道路設施的建設和管理手段，從時間上及空間上在城市道路系統中給予巴士的道路通行優先通行權。另外，經過了一段時間的試行後，政府計劃把嘉樂庇總督大橋定為公共巴士及的士的專用通道。
- 因應居民及旅客的出行需要與強度，推動巴士公司在繁忙時間開發更多短程巡迴線以及點對點的快速巴士服務，如氹仔巡迴線及澳氹快線等，減少乘客在出行時要花費的時間，提高巴士服務的吸引力。

- 考慮到夜間工作的就業人口的數量持續增加，為滿足他們的基本出行需要，政府與巴士公司協商，推出為期三個月的夜間巴士服務試驗計劃。我們會持續跟進並檢討有關的服務供需情況，逐步完善有關的計劃，加強夜間巴士服務。
- 針對巴士司機人手不足的問題，政府將與巴士公司合作，積極創造條件，改善司機的工作環境，優化人力資源管理。政府將會擴大重型客車司機的培訓名額，鼓勵更多的人士考取重型客車司機牌照。同時，亦會與巴士公司合作，透過規劃及工程，逐步改善巴士站的設施。
- 政府將與巴士公司合作，推行更多具針對性的優惠措施，鼓勵長者、學生以及其他弱勢群體多使用巴士服務。
- 加強對巴士公司車輛性能的監管，加快淘汰性能差的舊車，鼓勵引入環保巴士，提高巴士服務的安全性及可靠性。
- 為推動“公交優先”政策，配合未來公共巴士服務市場的改革，有需要研究符合本澳實際情況、科學、具透明度的公共巴士服務票價補貼機制，處理好公益性與市場化的關係，例如設立帳目監管機制，將政策性虧損與經營性虧損分離，建立政策性虧損考核指標、確定政策性補貼測算方式及政策性補貼來源等方面考慮；直接補貼服務使用者以及補貼與巴士服務質素掛鉤，以求在善用公帑的原則下，一方面保持票價的穩定性，另一方面促進巴士公司改善員工的待遇條件以及持續提升服務質素。

- 與巴士公司合作，透過信息科技手段，加強公共巴士服務的智能交通管理。

3.1.5.4 加強規劃協調，優化的士服務。

從運送人的效率上來看，在公共交通方式中，的士次於輕軌及公共巴士，但優於私人機動車輛。為完善公共交通的基礎設施，我們將持續透過合理規劃，在合適的地點，特別是在舊城區設置的士上落客、排車候客站。政府將繼續加強監管，優化的士服務。

考慮到本澳的實際情況，政府將會適當增發的士牌照，以滿足居民和旅客的需要。

3.1.5.5 “以人為本”，完善城市步行系統。

根據二零零六年中期人口統計的資料，本澳的就業人口中約 28% 是利用步行作為主要的上下班交通方式，僅次於公共巴士。由於澳門地方較小，故此，對於學生、老年人及旅客等群體，步行亦是他們一種主要出行方式。

步行是一種無污染、佔用空間小、健康、通達性高、適合近距離的交通方式。本澳的步行系統仍存在着不足之處，例如人行道狹小且常被任意佔用；步行系統不連續及配套設施不足；步行空間與公共交通缺乏聯繫；設計上沒有考慮“無障礙通行”的需要等。

考慮到可持續發展交通方式的重要意義，針對本澳步行系統的構思，我們準備採取以下的措施：

- 加強城市步行系統的規劃，創造條件，優化步行系統的佈局以及與主要的公共活動場所、公共建築、其他交通方式，尤其是公共交通方式的銜接。長遠的目標是要致力提供一個連續、安全、舒適、通達、無障礙通行的步行空間。
- 透過前述的跨部門合作街道美化計劃，分階段地有序優化本澳城區，特別是世遺歷史城區以及其他舊區的步行系統。
- 按實際情況，先後緩急，逐步優化主要及交通流量大的街道的行人過路配套設施，包括行人天橋、地下隧道、班馬線、步行線、交通燈系統等，以保障行人的安全。
- 研究在具備條件的地方引進自動步行系統，尤其是高差較大、人流較多的地方，以及連接各種主要的公共交通工具的站點，特別是作為擴大輕軌站點的服務範圍的主要手段。
- 在條件許可的情況下，利用河岸的特色，設立具有觀光休憩功能的沿岸步行系統及單車道。
- 創造條件，加強道路步行系統的綠化以及遮陽擋雨設施。
- 配合規劃，研究在適當的商業區設置步行街的可行性。

3.1.5.6 務實認真，加強對酒店及娛樂場客運專車的規管。

近年來隨着本澳博彩旅遊業的快速發展，酒店及娛樂場客運專車的數量也不斷增加。這些專車既有屬於酒店及娛樂場本身車隊，亦有向運輸企業租用。對於此類專車，一方面我們認同它們作為公共交通的補充，為旅客提供較為舒適、便捷的點對點交通服務，另一方面是必須從規劃及監管上入手，減低這些專車對整體道路系統及其他交通基礎設施所造成的壓力。

政府已設立了一個專責小組，就酒店及娛樂場客運專車的規劃及監管問題展開研究。根據小組的建議，政府考慮採取下列措施：

- 加強站場管理，包括關閘、港澳碼頭、橫琴、機場及氹仔客運碼頭等。
 - (1) 關閘：重整出入口，將車輛由巴波沙馬路進入改為由牧場街進入。重新調整停車場出口，使車輛不經關閘廣場地下道，而經何賢紳士大馬路分流。創造條件，建設臨時行人天橋連接停車場與工人球場行人道，以將人車完全分隔。
 - (2) 港澳碼頭：安排這些專車有序進入現時旅遊巴停車場上落客，減少於道路旁上落客對路面交通所構成的影響；停車場採取適當收費，停泊時間越長費率越高管理模式。
 - (3) 蓮花大橋邊檢站、機場及氹仔碼頭口岸：這些口岸上落客區相對狹窄，但附近具備停車空間，可將車輛短時間等候區與上落客區分開，

以加快流動。

- 逐步規範行車路線。由政府交通部門協調各酒店及娛樂場客運車隊，確保建立機制，訂定準則，並作定期檢討。
- 中、長期而言，政府將致力創造條件，在適當評估有關客運專車需求及合理規劃的前提下，在主要口岸附近具條件的地點設置規模較大的站場。初步的構思包括透過與關閘旅遊車臨時停車場的業權人展開磋商，取得有關的土地，建設綜合性的交通樞紐，配合其他措施，整治關閘一帶的交通問題。此外，配合氹仔客運碼頭的建設，亦會從規劃上設置適當的停車場。
- 政府亦會研究在離島合適的地方，設置收費的客運專車停車場，加強有關車輛的停車管理。

3.1.6 積極進取，逐步完善公共交通基礎設施建設。

政府將會繼續完善本澳的道路網規劃及基礎設施建設。配合輕軌項目的推行，構建立體的道路網絡系統，以增強路網整體的容納能力與通行能力，優化節點與路網系統運行的整體協調。

政府正就友誼大橋澳門側兩條通道位置改建為一圓環式或立交式行車天橋的計劃展開深化研究，以改善友誼大馬路及外港客運碼頭一帶的交通。

為迎合澳門未來發展的需要，將對澳門半島、路氹城以至路環進行新建路網的研究，包括配合路氹城的快速發展而

計劃建造主幹公路，亦繼續研究在發電廠迴旋處和九澳港之間興建連接馬路的可行性研究。

持續展開道路優化和重整的研究工作，如明年將進行第二期青洲河邊馬路重整工程，以進一步優化西北區的道路網絡。

另一方面，我們亦重視公共停車設施的建設，除加緊推進在建的公共停車場外，氹仔松樹尾公共停車場、路氹城蓮花路輕型車輛停車場、理工學院公共停車場、氹仔成都街公園及公共停車場亦已完成具體施工設計或正在設計中，將陸續開展建設工程的招標工作。此外，政府將繼續進行對在各區設置新的公共停車場的可行性研究工作，例如路環石排灣重型車輛停車場及筷子基公共停車場。針對電單車泊位問題，政府已採取措施在興建中及規劃中的公共停車場內多設置收費電單車泊位。

至於公共道路停車位方面，我們會因應實際條件進行規劃，適度增加輕型車輛泊位、固定及臨時電單車泊位。

考慮到澳門土地資源缺乏以及舊城區道路狹小的特點，在有興建公共停車場的實際需要時，還研究引入適當的機械式停車場。

3.1.7 循序漸進，逐步開展交通需求管理。

國內外大城市過去長期解決城市交通總的基本對策是從加強交通供給方面出發，增加交通基礎設施建設，提高整個路網的交通容量，以滿足交通需求。

進入二十世紀八十年代以後，交通工程專家認識到，僅靠交通供給方面的對策，很難從根本上解決城市交通中供求不平衡的矛盾，因此提出了交通需求管理（TDM）的概念，明確了從供求兩個方面解決城市交通問題的思路。

綜合其他城市的經驗，交通需求管理的內容主要包括通過實施錯時出勤等對策，在時間上分散交通需求；通過向駕駛員提供道路交通信息和擁擠、事故狀況，促使交通需求在空間上分散化；通過提高公共交通和服務水平促進人們利用大運量、高效的公共交通；實施各種綜合對策，提高私人機動車輛的使用成本，有效利用的對策以及通過城市規劃、交通規劃等對交通發生源進行調整等等。

根據實際經驗，我們將繼續因應各區的發展需要並按輕重緩急加快展開街道泊車咪錶的安裝工作，擴大咪錶泊位的覆蓋範圍。此外，將會首先推動氹仔區試行咪錶智能卡收費計劃，並逐步於澳門區推行有關系統，亦在籌備引入電單車泊位收費系統的工作。

另一方面，我們亦會展開加強交通需求管理的研究，探索一套適合本澳實際情況，及符合長遠發展和整體利益的交通管理手段，並循序漸進地予以引進。

同時，縱觀國內外的經驗，要解決交通問題，必須採取增加交通供給和引導交通需求並舉的措施，如前面所述，交通需求管理就是通過減少或分散需求使供需平衡，保證交通系統有效運行，其根本目的是要引導需求，調控交通出行的產生和分配，外地常採用的措施包括：車輛擁有控制政策，如車輛稅、車輛標準限制等；車輛使用控制政策，如停車收費和車牌限制通行、鼓勵合乘車和錯峰上下班等等。政府也會在明年開展對車輛擁有控制及車輛使用控制等相關措施的研究，結合本澳實際情況，尋求可行性方案。

由於有關的問題將涉及廣大居民的利益與需要，我們在研究過程中必會鼓勵社會各界積極參與，提出意見、建議，共同努力，共同承擔，攜手解決澳門的交通問題。

3.1.8 加強協調，完善道路工程及活動的交通安排。

隨着社會經濟發展，近年來道路工程的數量大幅增加，與此同時，在公共道路上舉辦的各類型活動亦日趨頻繁。為更好地協調工程及活動進行期間的臨時交通安排，以盡量減低對正常交通運作的影響，交通管理部門將進一步完善現有的協調及監管機制。藉着與相關工程部門以及專營公司的定期工作會議，加強工程前期的協調以及施工規劃，並做好實施臨時交通措施的準備工作。對於大型活動期間的交通安排，將繼續透過跨部門協作機制與活動主辦單位進行溝通及磋商。

此外，亦會派出稽查人員跟進及監管各項臨時交通措施的落實情況，並在有需要時對有關措施作出調整或採取應變措施。

3.2 跨境交通政策

3.2.1 積極參與區域交通運輸規劃合作，加強跨境交通的銜接與配合。

特區政府將按照《泛珠三角區域綜合交通運輸體系合作專項規劃綱要》以及《泛珠三角區域合作公路水路交通基礎設施規劃綱要》的框架，積極參與泛珠三角區域的交通運輸規劃合作，有序推進本澳與泛珠三角區域以及內地其他地區的交通運輸銜接。

另一方面，澳門特區政府將繼續加強與廣東省及珠海市在跨境大型交通基建方面的溝通、交流和合作，主要關注的項目和工作情況如下：

3.2.1.1 港珠澳大橋。

港珠澳大橋目前正開展前期研究和準備工作，澳方將按工作進展情況，作出積極配合，尤其是澳門內部的城市規劃以及交通安排等方面，將進行相應的研究及開展必要的配套工作。現時政府正委託顧問公司就大橋在澳門的落腳點工程方案進行研究。

3.2.1.2 京珠高速公路與澳門的銜接。

京珠高速公路西線的珠海段終點為南屏立交，東線至金鼎，均未連至橫琴。而按目前的規劃，從南屏立交到蓮花大橋的一段將是一級公路。為此，澳門特區政府會與廣東省主管部門研究探討將南屏立交到蓮花大橋一段的建設規模提升為高

速公路的可行性，使澳門能融入內地的整體高速公路網絡。

3.2.1.3 廣珠城際快速軌道交通與澳門的銜接。

據了解，廣珠城際快速軌道交通將在二零一零年建成，其珠海的終點站設於拱北。澳門特區政府目前正與廣東方面進行研究，探討廣珠城際快速軌道交通與本澳的輕軌系統的銜接可行性方案。

3.2.1.4 澳門珠海跨境河底行人隧道。

澳門特區政府委託了顧問公司就澳門內港與珠海灣仔之間增建行人過境通道一事進行研究，並已收到顧問公司提交的初步方案，方案中包括了多個兩端出入口位置選址、線路、建築形式、交通安排和通關模式等建議。

澳方已就這一初步方案向粵方相關部門作了簡要介紹。澳方希望與內地就這一跨境建設項目進行磋商。由於涉及新的口岸設置問題，預計有關的程序將較為複雜，耗時較長。

3.2.2 完善海、陸、空口岸建設，提升接待能力。

3.2.2.1 關閘邊檢大樓擴建工程。

隨着經濟發展以及經關閘進出澳門的旅客人數不斷攀升，有需要加大口岸的通關能力和改善通關環境。關閘邊檢大樓目前正展開擴建工程，部份原有的車輛通道將改建為旅客通道。首階段工程已於二零零六年開始動工，整項擴建工程完成後，每日旅客通關能力預計可提高至 50 萬人次。據

了解，拱北口岸也有擴建計劃，澳方希望雙方在口岸建設方面多交流和溝通，盡量使口岸建設協調發展。

3.2.2.2 路氹城口岸貨運通關設施改善計劃。

為回應澳門運輸物流業的需要，政府將會着手開展路氹城口岸貨運通關場地和設施的擴容研究。與此同時，亦希望在適當時候與粵方相關部門就路氹城-橫琴口岸貨運通關時間的安排進行磋商，以全面提高貨運通關能力。

3.2.2.3 氹仔客運碼頭興建工程。

為配合本澳海上客運服務發展的實際需要，政府調整了氹仔客運碼頭的設計，將乘載量約 400 人的客船泊位由 8 個增加到 16 個，並建造 3 個乘載量 1,200 人的客船泊位，及加建一個天台直升機坪。由於工程項目擴大，相對的施工時間亦調整，整體工程預計於二零零九年底竣工。

氹仔客運碼頭的建造，除分流外港碼頭已趨飽和的人流與客船班次，同時有助拓展澳門與珠江三角洲各城市的新海運網絡。對於以澳門國際機場為中心的海陸空一體交通網而言，氹仔碼頭將是一個十分重要的配套設施。

3.2.2.4 澳門國際機場擴建規劃。

因應本澳旅遊博彩業的迅速發展，為配合未來的旅遊政策，開拓多元化客源，以及為增加航線創造條件，政府正與澳門國際機場專營公司磋商，制訂機場發展的短、中、長期規劃。專營公司已就完善機場設施向政府提交了擴建計劃

書，政府正對有關計劃書進行審議。

3.3 航空運輸政策

3.3.1 開放天空，拓展市場，推動航空運輸發展。

澳門航空業過往一直依賴台灣市場。自本地航空企業致力擴大航線網絡及本澳於二零零三年成功引入外地低成本航空企業後，其他亞洲航點逐年遞增，顯示了發展市場多元化的努力成果。

配合發展旅客多元化的目標，政府將繼續貫徹開放的航空政策，採取靈活方式，快速回應和配合航空企業的需要，一方面積極鼓勵及協助本地航空企業拓展新市場，增加航線及航班，另一方面吸引更多外地航空企業開辦來澳航線，尤其是亞太地區的航空企業，選取澳門國際機場作為終點站或中轉站。

與此同時，對已簽署的航班協定條款作定期檢討，並因應本澳與外地航空運輸市場的發展需要進行協商修改，以消除或放寬航權、運載量、飛行頻率及指定航空企業等的限制。

為跟隨世界對航空業開放的需要，我們將繼續跟進對本澳的航空制度的研究及評估，探討是否也可以逐步開放在澳門國際機場提供服務的機制，包括其分專營部份。

此外，為提高澳門國際機場營商環境的吸引力，政府將督促澳門國際機場專營股份有限公司定期檢討機場收費及

激勵計劃，配合周邊市場的變化作出調整，為使用者帶來高質素但價格合理的服務，穩固澳門國際機場在區內的持續競爭力。

3.3.2 與時俱進，完善航空法規。

為更有效地對本澳的航空營運機構作出監管，我們將繼續完善民航的法律制度，除檢討現行的航空規章並適度作出更新外，計劃於二零零八年完成規範空運貨物、速遞郵件及包裹安全的法規的草擬工作。待該法規生效後，“受規管托運商制度”便可推出，屆時可進一步增加貨物在機場的安檢效率。

另外，亦會積極了解國際上有關保護乘客消費權益及保護航空環境的發展趨勢，並就草擬相關法規進行研究。

3.3.3 加大力度，提高航空安全及營運效率。

為滿足珠江三角洲地區航空交通的長遠發展需求，我們將繼續與內地、香港和澳門的空管部門致力商討解決三地航空交通擁擠問題，並合作跟進已編制的、以二零二零年為目標年的空管規劃與實施方案。

政府將繼續研究澳門國際機場可持續發展的需要，尤其改善及促進客貨運發展的簡化手續及安全程序，並就澳門國際機場的擴建計劃、系統及設施的更新工作給予指導及技術協助，進一步提高機場的營運安全。此外，民航部門將繼續跟進自身遵守《芝加哥公約》附件的情況，為未來參與「全

球安全監督審核計劃」作好準備。

為提升機場整體管理水平，繼續督促澳門國際機場專營股份有限公司就分專營合約的內容對分專營商作出監管及合適建議，強化各營運商於各自領域的服務素質，亦將於二零零八年計劃舉辦工作坊，介紹本澳適航規章，及推廣安全管理系統的實施，致力讓營運機構更好地認識自身的責任，提高安全水準及意識。

3.3.4 積極參與，加強區域合作。

為達至資源共享和有效監管的目的，將繼續加強與周邊地區民航部門的交流及合作，其中包括飛行模擬器審定及認可、安全管理系統、航空意外或事故調查、持續適航管理及審定等。

3.4 海上運輸政策

3.4.1 加強協調，優化碼頭管理。

隨着氹仔臨時客運碼頭的落成，氹仔客運碼頭的建設將進入關鍵時刻，港務部門將繼續統籌協調有關海事建設和海事安全的工作。

為優化對碼頭的管理監督機制，港務部門將對外港客運碼頭、內港 11A 號碼頭以及氹仔臨時客運碼頭這三個對外海上客運碼頭的管理模式進行研究，作為特區政府在氹仔客運碼頭管理決策方面的參考依據，尤其是針對即將落成投入使

用的氹仔客運碼頭。

3.4.2 注重安全，加強水域管理與防污。

預計隨着氹仔客運碼頭投入運作，進出澳門的高速客船將倍增，這也為澳門附近水域一帶的海事安全帶來了新的挑戰。為適應有關變化，提升船舶安全航行的環境，港務部門將對外港航道和往內港航道重新進行規劃研究和佈局，理順海上輔航設施配備的整體佈局，加強海上安全管理的工作。

近年公共航道的維護疏浚和沿岸大型海事工程的開展所產生的疏浚量皆與日俱增，與國家海洋局協定的拋泥區已漸不敷應用，我們將與國家海洋局作進一步的商討，計劃將現有拋泥區進行適當擴容，以配合疏浚工作的需要。

政府將一如既往加強與內地海事部門的協作，對涉嫌違規的船隻和船員的情況進行通報、跟進和懲處，強化澳門附近水域的管理工作，尤其是“三無”船隻的問題。

為提高企業和港口操作單位的環境保護意識和促進其參與環境保護的主動性，我們將推動有關業界，尤其是具一定規模的港口油料操作的企業及船舶，自身配備適當的防治油污的設施和設備，以便能更有效控制污染的危害。此外，將繼續與內地相關部門加強協作，爭取徹底解決源自周邊地區水域而來的污染物，尤其是珠江上游的水葫蘆和其他廢棄物等。

3.4.3 未雨綢繆，提高海上救援能力。

港務部門將積極推動建立珠三角海域的跨區搜救互助合作機制，促進海上搜索救援資源共享。為擴大目前的船舶交通管理系統的覆蓋範圍，使不同轄區內的海事管理部門能對各類船舶，尤其是高速客船進行無縫的監督管理，我們將倡議各有關海事部門共同推動工作人員的定期交流和業務研討，共建海事管理資料信息的交換機制。

另外，新建的新型和先進的消防救援船爭取於二零零九年投入運作，為往來澳門至珠江三角洲各大口岸的高速客船和各類大型的運輸船隻、澳門國際機場和各項瀕水建築提供更多的海事安全保障。

3.4.4 創造條件，加快落實船舶登記工作。

隨着註冊及登記的立法、國際海事公約延伸適用於澳門、船舶登記資訊系統、船舶訊息情報網絡、海事業界的聯繫合作和船舶檢驗的授權等方面工作的良好進展，“澳門國際船舶登記中心”的全面運作將基本就緒。

政府將派出不同層次的工作人員到澳門以外的地區，尤其是內地和香港進行有關船舶登記的交流和宣傳推廣工作。

3.4.5 結合實際，完善海事立法。

海事法律方面，將延續修改和完善本地海事法律制度的工作，以配合現行以及在澳門延伸適用的國際公約的需要。

有關港口活動的規章的制訂及對現行海事法規的修訂，亦將配合本澳港口經濟發展和現代化管理的需要，以便更好及更全面地履行港務部門的職責。

為適應當前國際海運業界對船員的資格條件要求的變化，我們將修訂規範船員的海事法律制度，並適時匯編結集，方便業界人士的使用。

3.4.6 善用資源，扶助漁業發展。

我們將繼續完善“漁業發展和援助基金”的發放程序和規定，充分發揮漁業諮詢委員會的功能，為活躍漁業、扶助漁民社群健康發展作出努力。港務部門將研究和內地漁政監督部門簽訂有關工作安排協議，加大與內地在漁業方面的合作，為澳門漁民社群謀取合法的權益，並共同研究漁業未來發展路向。

3.4.7 優化流程，提高海事行政管理效率。

為提高海事行政的工作質量，港務局將逐步推行質量體系認證。

我們將繼續推進船舶進、出港申請及審批的程序電子化，完善有關電腦系統的功能，以使航運活動能順暢進行。

為提高船舶檢驗的透明度和效率，政府將推出網上檢驗預約服務。船舶經營人將可通過網絡查詢船舶檢驗結果、覆驗時間等信息。

3.4.8 攜手共進，加強與國際和區域合作。

我們將繼續加強與國家水利部珠江水利委員會關於影響澳門地區的上游洪水或其他自然災害的預告和通報機制，並在澳門附近水域綜合治理規劃的基礎上，進一步加強有關水利建設的協調和合作，亦會加強與國家海事局的雙邊合作，積極落實與國家海事局所簽訂的工作安排。

同時，為配合“澳門國際船舶登記中心”的運作，港務部門將繼續派員參與聯合國國際海事組織和其他有關組織的主要會議，以增強海事訊息、技術交流和對世界海事及地區海事形勢的認識。

4. 環境保護與能源政策及工作重點

環境保護是目前世界關注的議題，同時更是澳門達至可持續發展的一個重要環節，澳門的社會及經濟正處於一個快速的發展階段，為了使廣大居民的生活質素得到全面的提升，城市的發展不能以犧牲環境的質素作為代價，因為營造健康城市的環境，有助經濟和社會的協調發展，吸引旅客的駐足停留和消費。

故此，有必要適時協調人口、經濟、社會、城市規劃、資源利用以及交通等各方面的發展，將其可能對環境帶來的各種不同影響因素納入有關政策制訂的考慮中。

由於環境保護工作不僅涉及政府部門，它的成功實有賴社會各階層的積極支持。所以我們必須努力推動居民、企

業、民間社團以及專業團體的參與，為環保工作貢獻力量。

我們的環境保護政策是在客觀評估澳門實際情況的基礎上，透過強化環保行政職能，逐步完善法制，善用科技，推動環保宣傳與教育，鼓勵各界參與，加強對外合作，確保澳門環境質素能得到更有效的保護。

另一方面，能源是人類用來維持生存活動的能量來源，它是國民經濟的基本元素，是人類賴以生存的基礎，更是社會發展的驅動力。

因應澳門社會及經濟的快速發展趨勢以及本身的條件局限，政府在能源領域的主要方向是致力創造條件，確保本澳可享安全、穩定、環保及經濟的能源供應；提高能源效益，鼓勵節能。

4.1 環境保護政策

4.1.1 設立環境保護局，強化環保行政職能。

本澳現時的环境委員會屬於一個諮詢性質的機構，其主要職能是對環境保護工作提出意見及建議，草擬環境法律法規草案，組織培訓及宣傳教育活動，推動環保領域的對外合作等。

為了更有效地推動環境保護工作，政府已提出了設立環境保護局，以更具實效的方式去配合未來城市的整體可持續發展策略。有關的法律草案正作最後的修訂，稍後將送立法

會審議。

爭取在二零零八年內設立環境保護局，從而在行政職能上有條件加強在環境立法、執法和污染控制的力度，更好地開展有關環境規劃、評估監測及研究的能力，強化對各項環保基建的管理，深化環境宣傳教育活動，推動本澳與區域和國際的交流合作，以及發揮環保產業平台作用。

此外，配合環境保護局的設立，政府將會透過立法，成立具廣泛代表性的環境保護諮詢機構，以便更有效地收集與吸納各界對環境保護的意見及建議，並將增加資源投放，加強環境執法和污染控制的各項工作。

4.1.2 按照先後緩急，加強環境保護立法、執法和污染控制的力度。

為進一步從制度上加大環境保護的力度，我們將會考慮本澳的實際情況，按照先後緩急的原則，持續有序地加強環境立法、執法和污染控制的力度。

根據《澳門環境狀況報告 2006》的分析，本澳的空氣質素近來呈現下降的趨勢，而空氣污染源主要來自電力生產及機動車輛的運行所產生的排放物。

由於本澳的機動車輛數目近年持續不斷上升，尾氣的排放量亦相繼增加，故此，政府正透過繼續優化車用的燃料，逐步制訂對新進口摩托車污染物排放限度規定的法規，訂定新進口摩托車的尾氣排放限值，並將逐步取締廢氣排放量較

高的摩托車進口。

此外，我們將繼續加強立法，逐步訂定其他機動車輛尾氣排放的標準；着手進行研究收緊驗車的年限，加快淘汰不合乎環境保護要求的殘舊機動車輛。

環境噪聲的投訴個案近年持續呈增長趨勢，反映出居民對其身處地區所受到的噪聲滋擾日漸關注。而隨着近年建築業的興旺發展，備受公眾關注的是建築施工過程中所使用的柴油式打樁設備所造成的噪聲滋擾。故此，我們將會優先完善對環境噪音法例修訂的草擬工作，特別是考慮引入限制土木建築工地運作時的噪聲限值，並將透過立法逐步取締在居民密集居住區內使用造成較大噪音及空氣污染的施工設備包括撞擊式柴油打樁設備。

根據澳門的環境污染防治及發展狀況，以及配合有關適用於澳門的相關環境國際公約的實施，我們將設立由環境專家及法律顧問組成的研究小組，對本澳現存的環境法例作全面檢討，並廣泛聽取社會各界的意見及建議，界定完善環境保護法制體系所需的立法清單，以便在二零零九年下半年制訂配合本澳未來發展需要的環境保護立法的中、長期計劃，從而有序地制訂相關法律和指引，致力逐步建立一個完備的環境保護法制體系。

4.1.3 增放資源，依靠科技，強化環境監測及研究的能力。

透過成立環境保護局，將逐步強化對大氣、水體、廢棄

物、噪聲、持久性有機污染物、生態保護及生物多樣性等各項環境參數的監測、研究和技術培訓。

在二零零八年，將會開展制訂室內空氣質素及固定空氣污染源的排放標準的工作；繼續完善沿岸水質自動監測網絡，逐步開展對環境構成具大影響的潛在污染源進行監測的工作。

與此同時，將繼續加強在突發性環境事故的監測及檢驗能力。預計在二零零八年將完成機動車尾氣排放的研究，並開展第二次的環境噪聲普查工作。我們亦會加強分析和研究全球氣候變化對本地區所造成的影響，從而估算在各項自然資源上所引起的變化和潛在的問題，為政府未來決策提供足夠和良好的依據，以便能夠回應國際社會的訴求。

為彰顯對環境保護工作的重視，特區政府將向中央提出《京都議定書》適澳的要求。

為履行澳門特別行政區在《氣候變化框架公約》的義務，政府需要整理及提供本澳溫室氣體的各種排放源和吸收匯的清單；制訂及執行氣候變化及適應氣候變化的措施；促進關於氣候系統的科學、技術、社會經濟和其他方面的研究及系統觀測；促進有關氣候變化和應對氣候變化的信息交流；透過教育及培訓提高公眾對氣候變化的意識等。政府需要定期向“政府間氣候變化委員會”提交上述的信息通報，以便國際間對本澳履約情況進行監察。

在提升公眾氣象服務方面，我們加強提供多元化氣象訊息服務，方便市民更快捷收到所需訊息。在臨近預報及警報

方面，致力提升其準確率，因此將加強各項遙測設備。

4.1.4 配合發展，加大力度，逐步完善環保基礎設施

隨着本澳近年經濟高速發展，日常產生的各種廢料和垃圾已令垃圾焚化中心的處理量接近飽和。按照二零零七年上半年的資料，垃圾焚化中心每天收集到城市固體廢物已達到800噸，要處理的垃圾量現已達到原設計處理能力的90%以上。

由於澳門土地資源緊缺、人口稠密、環境保護和公共衛生的需要等各方面因素的考慮，利用焚化方式處理可燃的固體廢棄物，對比堆填區仍是最有效和最適合本地的方式。

故此，我們已在二零零六年啟動垃圾焚化中心新廠房的擴建工程，預計在二零零八年第三季將會完成。擴建部份及更新設施在排氣方面均採用了歐盟的最新標準設計，此標準不單規範對二噁英的排放，同時更進一步提升了對焚化爐其他排放污染物的要求。擴建後的廠房預計可以滿足本澳未來十五年的垃圾處理能力。

另一方面，亦會進一步完善本澳的污水處理設施。跨境工業區污水處理站的建造和路環污水處理站增加處理能力的擴建工程繼續進行，預計分別在二零零八年第一季和第二季內完成。同時，澳門污水處理站將於明年進行擴建工程，把容量增多30%，以應付本地未來發展的需求。我們亦會繼續加強設於澳門、氹仔、機場和路環各污水處理站的處理污水系統的運作的質量管制。

為配合城市的發展需要，我們將繼續積極進行下水道的整治更新工程，加快提升排水能力。目前本澳九成以上排入海的污水都會經過污水廠處理。

4.1.5 創造條件，致力確保供水安全，有效保護水資源。

為着創造條件，確保穩定、可靠、安全、價格合理的自來水供應，解除鹹潮的威脅，滿足澳門社會及經濟的高速發展需要，有效保護水資源是我們的工作重點目標之一。

鹹潮近年來屢屢威脅本澳的供水安全，引起社會各界的高度關注。特區政府持續與中央、廣東省政府及珠海市政府的職能部門展開協調與合作，尋找解除鹹潮的威脅的短、中、長期辦法，保障對澳供水安全。而在鹹潮的影響徹底消除前，鹹潮應變措施小組將繼續做好有關準備工作，尤其是與水利部屬下珠江水利委員會配合，作好調水壓鹹補淡的工作部署。

為解決供水安全問題，國家水利部編制的《保障澳門、珠海供水安全專項規劃》，提出了解決鹹潮的影響，必須立足於全流域水資源的合理配置，加快流域骨幹工程的建設，加強流域水資源的統一調度和統一管理以及建設節水防污型社會。該專項規劃的目標為：到二零一零年，在全面節水、防污治污、完善當地供水系統等基礎上，通過統一調度流域水資源，基本解決澳門、珠海供水安全問題；到二零二零年，完善以大藤峽水利樞紐為主體的流域水資源調配工程體系和水量調度機制等，保證澳門、珠海供水安全。

隨着本澳社會經濟的快速發展，用水量不斷上升。預計今年的總用水量將較去年增加超過 10%。而按照初步推算，二零一零年的總用水量會升至約 9,600 萬立方米；到二零二零年更會升至約 15,650 萬立方米。

因應本澳耗水量持續上升，內部的供水設施亦會相應加強。自來水公司在二零零六年至二零一零年間計劃投資逾 5 億元擴建水廠及更新設施，其中投資逾 1.5 億元的大水塘第二期擴建工程正在進行中，預計在二零零八年中可以完工，屆時本澳的水處理能力將可由目前的每日 27 萬立方米提升至 33 萬立方米，足夠應付未來五年的用水增長。此外，大水塘第二期擴建工程已預留額外的基建設施，供未來再擴容 6 萬立方米處理能力之用。政府將致力監督專營公司認真落實有關的中期投資計劃，進一步完善澳門內容的供水設施，以適應未來的發展需要。

同時，為進一步保證供水的穩定性和安全，我們正積極與內地方面磋商爭取盡快落實對澳供水第三條原水管道的鋪設，以求在短期內解決原水供澳的輸水能力的問題。第三條原水管道的設計供水能力為每日 30 萬立方米，加上原有的兩條輸水管道及一條應急管，合起來每日的供水能力可最多達至 53 萬立方米，估計可足以應付至二零二零年的每日輸水要求。在中期來說，我們將會與內地共同探討在珠海適合的地點興建較大型水庫的方案，初步構思中的大竹銀水庫的庫存量可達 4,000 萬立方米，如落實的話將可為本澳日後的穩定供給水奠定穩固的客觀基礎。

此外，政府亦將透過粵澳供水專責小組繼續與廣東方面就供水量、原水水質、水價和供水設施投資分擔等問題進行商討，以找出雙方認同的解決問題的合理方案。而因應內地對水資源管理制度的發展以及供水設施的加強，內地輸澳原水的水價是有上升的壓力，但考慮到社會的承受能力，政府將採取措施，避免市民所要負擔的水費在短期內大幅上升。

另一方面，我們將會與內地商討制訂緊急應變及通報機制，在出現原水污染或其他影響供水安全的突發事件時可讓本澳及早知悉，採取因應措施，減輕不良影響。

政府將會加強與珠江水利委員會的技術合作，就保障澳門的供水安全、洪潮安全、港口建設、航道疏浚、水資源配置、節水型社會建設、水生態環境保護及城市水土保持等課題進行長期、系統性的科學研究及技術交流。

水是一種稀缺的、不可替代的自然資源。水資源利用是否合理、有效，直接影響到我們的日常生活，我們會繼續加強市民珍惜及節約用水的宣傳教育。針對耗水量大的行業及企業，政府亦會加強向它們宣傳推廣節水的技術及措施，鼓勵它們參與節水計劃。

除了宣傳教育，依靠科技外，要有效地調節需求，節約用水必須考慮透過價格機制進行，“以價制量”。我們將會在二零零八年開展相關的研究，探索在不顯着加重本澳居民日常生活基本用水負擔的條件下，引入更具實效的鼓勵節約用水收費機制的可行性，以貫徹“用水者付費、節水者得償”的水資源管理基本原則。

4.1.6 務實進取，有序開展有關環境規劃和評估工作。

配合構建現代化及科學化的城市規劃體系的工作，我們將加強環境規劃方面的研究工作，以便通過在城市建設與發展的過程中，透過城市規劃的引導與控制，合理地保護與利用我們的自然資源，維護城市生態環境的平衡。

我們將着手制訂作為環境規劃和評估的各項指標，有序地開展對改善空氣質素、廢棄物、自然資源及生態環境管理規劃的研究。逐步完善環境基礎數據的收集，配合澳門可持續發展的目標，以便協助制訂較長遠及具前瞻性的環境目標和策略。

在二零零八年，我們將會開展引入環境影響評估制度的相關研究，認真考慮本澳的實際情況以及社會的承受能力，從而找出具操作性的方案，並將廣泛聽取各界的意見，以作進一步的完善，最終我們的目標是爭取至二零一一年底制訂初步環境規劃和評估的各項指標，並引入包括水體、大氣、廢棄物管理、噪聲及生態環境等的環境影響評估制度，初步就主要的環境範疇如對水體、大氣、廢棄物管理、噪聲以及對生態環境方面的影響評估制度。

4.1.7 積極進取，深化環境宣傳教育活動。

政府將繼續深化有關善用資源、珍惜用水以及愛護自然等環保意識，促進環境教育，推動綠色學校方面的交流。

透過不同媒體、各種刊物和多媒體的環境宣教材料，持續而長期在學校及社區內進行環保宣傳工作，並加強向公眾宣傳環境保護法律法規，致力鼓勵公眾關注環境，履行保護環境的社會責任。此外，我們亦將繼續為豐富各種環境資訊創造條件，設立“環境資訊及教育中心”。

我們將開展向市民推介《聯合國氣候變化框架公約》和《京都議定書》，提高市民對氣候變化的認識，從而增加市民對環境保護的重視。

從源頭着手，減少廢棄物的產生，改變“先污染，後治理”的觀念是解決廢棄物快速增長的有效措施之一。故此，政府將繼續致力推廣善用資源、減廢、垃圾分類回收、循環再用的理念及方法。透過每年的各項環境宣傳活動，協助提升居民善用資源，減少浪費，保護環境的意識。

為了更有效地持續推行各項環境宣傳教育活動，我們將展開研究，爭取在二零零八至二零零九年間可完成制訂澳門未來全面的環境宣傳策略與計劃。

4.1.8 外引內聯，繼續推動區域及國際間的合作。

為了積極與鄰近地區以至國際間保持良好的溝通渠道，加強合作關係，我們將繼續致力開拓及參與各種類型的區域和國際間的環境保護交流合作。

我們亦會利用背靠祖國的優勢，加強與國家環境保護總局及各地區分區的合作，透過技術支援，資源共享，強化我們的環境保護技術力量。

在區域合作方面，將繼續透過粵澳環保合作專責小組及《泛珠三角區域環境保護合作協議》的機制，逐步加強與廣東省及泛珠三角地區其他兄弟省份在生態環境保護、污染防治、環境監測、環境宣傳教育、環境科技與環保產業方面的全方位合作。

在國際合作方面，將繼續協助“亞太經濟及社會委員會和世界氣象組織之颱風委員會秘書處”在澳門做好各項工作和活動，提升本澳的國際形象；積極參與“世界氣象組織”和“歐盟科學及技術合作”，以提升各項技術和融入國際上的合作。

4.1.9 配合發展定位，積極發揮環保產業平台作用。

近年本澳積極強化本身商貿平台的角色，隨着大型綜合會展旅遊設施的落成，以及海外企業對內地環保產業市場更形關注，均有利於本澳發揮環保產業服務平台的作用。

在二零零八年，特區政府將籌辦“2008 澳門國際環保合作發展論壇及展覽”，以促進歐盟與泛珠三角區域在環保產業上的聯繫。

在環境管理方面，除繼續在公共部門、酒店及建築業推行環境管理外，還將進一步推動本澳的企業申請 ISO14001 環境管理系統認證、環境標籤以及協助引進環保產品和技術的工作。

4.2 能源政策

4.2.1 加強能源供需規劃，強化能源的安全和穩定供應環節，優化能源結構，促進可持續發展。

隨着社會及經濟的快速增長，特別是大型旅遊娛樂設施的落成啟用，本澳用電需求持續增加。預計二零零七年本澳的用電量約為 30 億度電，到二零一零年將增至 51 億度電。

至二零零六年底，澳門三所發電廠的總發電設備容量是 472 兆瓦，考慮到土地資源的制約以及對環境保護的需要，政府已決定不再在本澳興建新的發電廠，但會保持合適的後備發電能力水平，短期內亦不會建設新的公共發電機組，並計劃在二零零八年底開始拆卸位於漁翁街的發電廠，配合本澳的發展規劃。

為了優化本澳供電結構的組合，滿足本澳持續增長的用電需求，政府自二零零五年起開始逐步增加從內地輸入本澳的電量，內地輸入電力佔本地總耗電量的比例，由二零零六年的 37.3%，預計增加至二零零七年的 50.3%，到二零一零年預料更增至 58%。

故此，我們將會採取下列的措施，來保障電力供應的安全及穩定性：

— 透過粵澳合作，進一步加強與內地輸電聯網的建設。二零零七年七月，內地對澳供電的第三條輸電通道建成運作，供電能力由原來的 50 萬千瓦提高至 90 萬千瓦。而由拱

北延伸至本澳的第四條輸電通道，則預計於二零零八年投入服務。政府除持續加大和完善本地輸配電網絡的建設外，還着手研究興建第五條輸電通道，進一步加強輸電能力及供電的穩定性。

為了進一步加強與內地電網的合作，參與區域電力市場，二零零八年政府將加強與國家電力監管委員會南方監管局的聯繫，交流經驗，研究制訂本澳適用的電力安全運行機制及規章、管理辦法和聯網規範、電力安全輸送規章等，以適應泛珠三角“十一.五”能源專項規劃的電網一體化發展趨勢；另一方面，通過現有粵澳聯網工作小組的協調機制，積極研究和採取所需的措施，並持續就兩地電網可靠的運行方式，事故預想應急預案、珠澳電網聯合反事故演習、電網調度信息溝通與交換等進行交流和協商，保障供電的安全穩定。

一 加大監管力度，督促專營公司提高服務質素，保障用戶利益。根據二零零七年電力專營合同的中期檢討，政府將繼續透過嚴謹的監管機制，加強對專營公司的監管。按照修訂的專營合同的規定，與專營公司協調，為未來三年擬定一套服務質素指標，以作為全面改善服務的依據；同時亦將督促專營公司加強對本澳內部供配電設施的維護及更新。

透過引入綜合計算的方式，取代以前沿用的燃油附加費，以更科學、合理的方法計算發電成本，配合其他措施，在預計二零零七年綜合電費價格下調約 10% 的基礎上，政府將繼續致力爭取電費下調的空間，減輕用戶的負擔。

— 引入機制，嚴格監管，防止掘地工程影響供電設施。針對道路開掘工程施工不當，影響供電設施的問題，政府正研究引入新的監管和處罰機制，對因進行掘地工程而破壞地下管網的公司，從制度上加強監管；同時亦會透過加強各主要政府工程部門及公共事業企業的溝通協調，減少在進行掘地工程時出現問題的機會。

— 按照規劃，引進天然氣後將首先用於發電，在有效減少排放的同時，亦可收到穩定發電成本的效果；而為了進一步利用清潔能源，優化能源結構，我們將會創造條件，逐步將天然氣的使用範圍擴大至商戶及民宅。為此，在適當時間內進行城市燃氣公共服務的招標，並爭取在二零零八落實營運判給。

同時，政府正進行公交車輛使用天然氣的研究，包括供應方案、加氣站的設施及技術要求、天然氣汽車的相關配套設施以及法規等。我們準備在二零零八年展開公交車輛使用天然氣試驗計劃的工作，藉以減低排放，改善本澳的環境質素。

此外，將繼續跟進天然氣輸入及傳輸公共服務的批給，除督促營運商加緊建設黃茅島大型液化天然氣接收站的第一期工程外，亦將繼續推動開發黃茅島的電力項目早日落成，進一步發揮該能源項目的協同效應，擴大投資經濟效益，令本澳供電更多元化，增加電力供應安全。

在二零零八年將開始研究關於天然氣的基礎法律，及完善其他應用和安全的相關技術標準及法規。

4.2.2 務實進取，探索未來電力市場的最佳發展模式。

電力專營合約將在二零一零年屆滿，政府將在二零零八年就澳門未來電力市場的模式繼續進行研究及聽取社會各界意見，以求找出適合澳門未來發展，符合澳門長遠利益的電力市場運作模式與制度。

根據政府委託的顧問公司的初步研究，本澳電力市場沿用了二十多年的單一垂直一體化模式，即由一家企業負責提供發電、輸配電以至向最終消費者銷售電力的“一條龍”服務。隨着周邊地區的電力市場的改革開放政策深化，以及本地社會和經濟的快速發展，已出現了明顯的不適應性。這種單一模式除缺乏競爭推動的積極作用外，還不利於澳門在未來更有效地參與泛珠三角地區的電力市場合作及分享區域市場融合所帶來的好處。因此，從本澳的長遠利益來看，有必要在現階段加快及深化對二零一零年電力專營合約到期後本澳電力市場的最佳模式的研究，以配合社會及經濟發展的需要。

有關的深化研究將會集中在五個範疇：不同的開放模式及其優缺點，法律法規及市場運作制度，營運期的時間、回報及收費計算模式，現有發電設施的處置問題以及有效的監管及諮詢機制。

在進行有關深化研究的過程中，我們將會廣泛地聽取社會各界的意見與建議，集思廣益，共同努力，以求達至多贏的效果。

4.2.3 完善規劃，嚴格監管燃料安全，保障居民生命財產。

為配合城市燃氣管網的建設進度，將繼續保持與業界的緊密溝通，進一步按照實際需要制訂及完善相關法規。同時研究針對燃料市場的監察機制，加強燃料市場的監察，發揮市場自我調整的運行機制。

為更有效保障居民生命及財產的安全，我們將加大對本澳燃料相關的設施及場所進行巡查及監察力度，加強夜間及假日的巡查，鞏固已具備的安全條件及限制燃料儲存過量情況，致力打擊設於民居或非燃料設施中儲存逾量燃料產品，尤其有關燃料售賣點於晚間將燃料產品堆放於店舖內的情況。

在審理石油氣鋼瓶流通方面，為配合業界的需要，將會提供統一申請表格，給予填寫資料及相關諮詢作解答，及時審理及預約現場實物抽查，務求做到清晰簡便、快捷合理，以方便業界相關營運，同時避免石油氣瓶囤積以致衍生其他問題等情況。

在對燃料設備設施的設置及登記之審理及發出技術意見方面，政府將繼續與業界保持緊密聯繫，加強法規執行的透明度，並應其要求召開技術會議，向其解釋相關法例及如何遵守並做好相應的配合，以減免由此引致對工程的延誤。

我們將繼續進行家居燃料存用相關安全知識的宣傳推廣，藉提供相關安全及守法資訊，提高業者對燃料相關安全意識及作業操守。

4.2.4 重視環保，鼓勵節能，推動能源教育宣導。

除了能源的應用和開發外，提倡節約能源成為全球的普遍趨勢。為響應節能的號召，同心協力減低排放，在二零零八年，政府將繼續大力推動在不同領域的節能工作，推廣能源效益，以及研究制訂法律，創造條件，鼓勵及推動節約能源和可再生能源的應用。

在公共部門節能計劃方面，預計將完成初步的能耗標準借鑒，並在此基礎上制訂及落實節能措施，收集能耗數據，逐步開展接續下來的政府節能計劃。長遠上將透過建立能源審核機制，加強部門的能源利用管理，建立科學的審核及有效跟進措施。

我們計劃擴大校園的推廣和宣傳範圍，擬針對不同年級的學生舉辦相應的推廣活動，例如推動學校舉辦校園節能文化推廣活動，激發學生自覺節能，希望通過自小接觸，耳濡目染，養成從小節能的良好習慣。

還將繼續舉辦響應全國節能宣傳周的澳門節能宣傳活動，並加強對業界的節能推廣，進一步深化節能工作。同時，亦將繼續向社區宣傳家居用電安全的活動。

其他工作包括按照新制訂的《澳門公共戶外照明設計指引》的相關指引，進行分區測試，改善公共戶外照明，提高道路等的安全並美化景觀，節約能源。另外，爭取在完成家電能效標籤的研究後，將以能耗較高的空調作為實施能效標籤計劃的第一步。同時，將開展建築物能效標籤的研究。

4.2.5 未雨綢繆，推廣可再生能源的研究與應用。

隨着化石能源的日漸消耗和使用化石能源會對環境造成一定影響，我們一方面致力引進及推動使用清潔能源，另一方面也密切留意關於新能源和可再生能源的研究和開發應用情況，未雨綢繆。

在二零零八年，當完成太陽能的試驗計劃測試後，政府會跟進測試結果及研究，收集相關數據，以助制訂未來推動太陽能實施的措施。

基於澳門地理和自然環境的制約，我們將繼續透過鼓勵本地企業參與內地市場的投資，促進新能源及可再生能源的開發和利用。

5. 通訊及科技政策及工作重點

為配合澳門未來在社會和經濟方面的發展所需，政府將根據本地的實際情況以及國際間技術和業務的匯流趨勢，充分評估電信網絡資源的合理和有效利用及建設，推動電信市場的有序開放，引入嶄新的技術及優質而價格合理的電信服務，以迎合不同行業和市民的需要。

在郵政範疇，我們的政策主要目標是致力創造條件，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。

我們發展科技的原則是因應澳門的產業發展定位，發揮背靠祖國的優勢，致力創造條件，探索適合澳門發展的科技產業，積極有序地推廣科技在工商企業的應用，鼓勵創新，提升澳門的生產力及競爭力。同時，透過積極推行教育宣傳工作，普及科學技術知識，提升本澳居民的科技文化水平。

以下我們將就電信政策、郵政政策以及科技政策的主要內容進行介紹：

5.1 電信政策

5.1.1 完善立法，加強監管，繼續推動電信市場的有序開放。

為進一步推動電信市場的有序開放，促進公平競爭，維護電信服務使用者的權益，政府將會在現有的電信法律法規的基礎上，研究制訂電信行業的公平競爭法規。由於涉及的問題較為複雜及技術性強，政府將會聘請顧問公司展開研究，同時亦會諮詢業界、消費者委員會及其他的部門。參考研究結果後，將展開有關的法規草擬工作。

在向業界、部份專業團體及民間社團進行了諮詢後，電信管理部門對規範在建築物內安裝電信基礎設施的“安裝樓宇電信基礎設施的制度”行政法規的草案繼續進行修訂，有關的工作預計在二零零八年內完成。同時為配合有關的法規的擬定工作，現正展開配套技術標準及程序的研究及訂定工作。有關的法規草案及配套技術標準將在二零零八年第四季向社會進行廣泛的諮詢，完善方案，為最後的立法工

作打好基礎。

由於互聯網服務的急促發展及以互聯網協議(IP)作為技術平台的新型電信服務的湧現，現時的提供互聯網服務行政法規已難以回應當前的情況，因此，將在二零零八年內對該行政法規進行檢討和更新。

近年來市民對電子信息濫發問題表示相當的關注，電信管理部門將參考國際間的做法，評估在本澳透過立法監管有關行為和信息的可行性和必要性。

在二零零八年將進行澳門電訊有限公司特許合同的初步檢討工作，其目的為釐清過往特許合同內一些不清晰的地方，以便進行更有效的監管，同時使市場開放的程度進一步深化，以加快電信及資訊科技的發展。

根據電信服務特許合同的規定，其修訂由政府和澳門電訊有限公司（CTM）商定。鑒於電信市場的急促發展，特許合同的修訂必須符合現實情況，對於有礙發展的部份專營服務，爭取提前開放。另一方面，亦會研究創設條件，使CTM加大對新技術的開發和投資，建立可支持澳門持續發展的基礎設施。同時，亦將繼續督促專營公司尋找進一步下調電信服務收費的空間，讓市民以更低的價錢享用具質素的電信服務。

5.1.2 創設條件，推動電信及資訊科技服務的發展。

隨着三間第三代流動電信（3G）營運商於二零零七年下半年陸續推出服務後，政府將會跟進及分析市民對此新服務的接受度和市場的發展情況，以便評估第四張3G牌照的發

牌可行性、時間表和準則等。

此外，在過往的研究基礎上和根據電信服務特許合同的初步檢討工作，預計於二零零八年下半年落實無線寬頻網絡的發展方向，並適時地開展有關計劃。

在二零零八年，政府將根據設置及經營對外電信基礎設施的法規的規定，訂定發牌的條件以引入投資，增多對外電信基礎設施的數目，提供更多的選擇予使用者，並利用競爭機制達致使用成本的下降的目標。

5.1.3 增加資源，培養資訊科技的人才。

資訊及通訊科技是推動各行業改革和發展的動力，因此，相關人才的培養至為重要。在 3G 的發牌條件中，已強調營運商須撥備資源，以推動本地內容和應用軟件的发展，而電信管理部門將跟進有關做法的效果，參考所得經驗，進一步加強對相關領域人才的培養。

視乎營運商的發展進度，我們希望在二零零八年上半年總結出相關的經驗，並於下半年連同澳門生產力暨科技轉移中心及其他相關團體和公司，開辦專項培訓課程或舉辦內容及應用軟件的比賽，以提升業界的關注並從中培養更多的人才。

5.1.4 與時並進，完善電信資源管理和無線電監測。

電話號碼於二零零八年一月一日起實施升位方案中的最後階段工作，即直通內線電話的升位。電信管理部門將全面

評估碼號資源的規劃和使用情況，使能有效地利用於發展電信業務，及減少將來有需要再作改變時所遇到的問題。

在無線電頻譜及互聯網域名的管理方面，有必要在過往的運作基礎上，作出改善，以便更有效地回應發展需要，有關措施包括增加頻譜劃分的透明度、加速頻率協調的程序、域名申請條件的適度放寬等。

由於在社會的發展過程中，環境亦不斷發生變遷，導致電磁環境日形複雜，因此，有必要對增設新的無線電監測站進行研究和探討，俾能確保頻譜的有效使用和干擾的查找。

隨着電話號碼升位工作的完成，在二零零八年第二至第三季內，將對各項現有及新的電信服務所需碼號資源作出整體規劃，便於管理和迎合發展的需要。在無線電頻譜及互聯網域名的管理上，會考慮聘用專業顧問公司作出研究，而在域名方面，亦會與相關單位協調。

5.1.5 配合發展需要，開展專項研究。

在過往的工作基礎上，我們將深化部份項目的研究，包括電信與其他服務滙流的影響、電信監管指標等，以作為制訂政策時的參考。由於電信與其他服務滙流可能帶來的深遠影響，有需要聘用顧問公司作出更深入的研究。此外，考慮到區域發展的重要性和對電子商務的推動，將會對電子證書互認所需的條件進行研究。

5.1.6 努力不懈，深化電信及資訊科技知識的宣傳推廣。

提升市民對資訊及通訊科技應用的認識，持續的宣傳和推廣是不可或缺的環節，因此，將繼續以多種渠道宣傳電話號碼升位的安排、網絡安全、資訊科技的基本知識、無線電輻射安全、在樓宇安裝電信基礎設施的規定等。

同時，根據過往的經驗，市民往往對一些法規理解不足，造成依照個人意願來解釋法規的條文或出現誤解的情況。因此，除需要作出宣傳推廣外，更會利用部門網頁，將法規中（特別是新公佈的法規）常易被誤解的地方，作出適當的解說，協助市民了解。

5.1.7 積極參與，加強與國際和區域的合作。

在二零零八年，我們將爭取亞太電信組織的重要論壇在本澳舉辦，就通訊技術標準和政策的發展趨勢進行討論及交流；其他如《安排》及“泛珠三角區域信息化合作”等方面的工作，亦會派員參與，以便能適時地推動企業在有關領域的發展。此外，亦會考慮贊助本地資訊及通訊科技的人才參與國際或區域的相關比賽項目，擴闊眼界，提升水平。

5.2 郵政政策

5.2.1 持續不懈，優化郵政服務網絡及服務。

現時，本澳郵政服務的公眾接待網絡由一間郵政總局、12間郵政分局、兩個設有服務員接待的郵亭、61個郵亭型

郵筒及 35 部自動售賣郵票機組成。我們會因應不同區份的人口增長與變化，及時評估，優化服務網絡。因應路氹城發展的需要，將展開研究裝修或重建氹仔郵政局的工作。

郵政部門將在二零零八年繼續更新設備，提升生產力及效率。與此同時，為優化服務流程，將會根據顧問公司提交的評審報告進行分析，並將其中較為適合實際情況的建議逐步落實執行，其中包括重組各運作範圍、制訂新的工作程序、引入獎勵制度及進行內部車隊重整等，以配合工作需要。

加強人力資源培訓亦是我們的重點工作之一。於二零零八年，將會繼續派員往曼谷亞太郵聯培訓學院進修及參與行政暨公職局提供的培訓計劃，以進一步提升員工的專業知識及服務態度。

為了更準確了解市民對郵政服務的意見，我們計劃在二零零八年就郵件派遞及櫃檯服務開展“市民滿意度調查”，收集到的資料經分析後將會作為日後採取措施進一步完善郵政服務的主要參考。

5.2.2 推陳出新，促進服務多元化。

特快專遞服務方面，將加強與香港郵政及派遞代理合作，研究增加派遞目的地的數目。郵政部門亦將會研究能否使用電子報關系統，以便將來加快本地特快專遞服務（EMS）郵件到外地的清關時間。

另一方面，為使電子認證服務能有活力地健康發展，我們繼續按“以需求為導向、以簡便促使用、以應用增發展”

的方針，宣傳和推廣電子認證服務的相關業務；加強向公共行政部門和實體宣傳使用伺服器證書的好處，以確保網上資訊安全的重要性；改進應用合格證書的示範模型，使達致更佳的宣傳和推廣效果；繼續跟進萬國郵政聯盟(UPU)有關電子郵戳和郵政服務電子化等工作的發展和適時採取相應配合的措施。

同時，為配合特區政府的電子政府政策，郵政部門已完成建立網上信用卡電子支付平台，供各政府部門使用。在二零零八年，將會邀請其他政府部門加入使用該平台。在確保安全的情況下，繼續跟進有關支付流程，研究程序簡化及更便於使用的方案。

國際匯款服務自二零零二年中投入服務以來，交易量穩步上升，這證明該服務越來越受用戶的信任。二零零八年的發展方向將是繼續與匯款公司保持緊密合作，加強宣傳，為用戶提供更方便快捷及安全的匯款服務。另一方面，為使用戶享用更便宜的匯款服務，我們將繼續研究使用由萬國郵政聯盟開發的國際匯款系統 (IFS)的可能性。

澳門郵政、中國郵政集團公司及香港郵政為促進彼此之間的緊密合作，由二零零一年開始至今，共有七個三地或兩地的聯合發行，郵票的主題都是以有共同紀念價值的事項來選定題材；經過多年的發行，現已構成了聯合發行系列的專題集。

在二零零八年的發行計劃中，郵政部門將與中國郵政集團公司及香港郵政聯合發行以“北京二零零八奧運”為主題的新郵品。並正籌備與新加坡郵政以兩地共通的主題聯合

發行新郵品，計劃於上半年發行。未來的發展方向，除會繼續與中國郵政集團公司及香港郵政共同發行郵票外，亦會開拓與其他國家郵政的合作機會，建立更緊密的合作關係。期望把各地的多元文化藝術透過郵票來展現和推廣，豐富本地的文化交流。

5.2.3 培養興趣，致力推廣集郵知識。

我們將繼續支持及協助澳門集郵協會及集郵組織推廣集郵活動；並加強在校園的推廣活動及組織小型郵展，與學校共同向學生們推廣集郵活動，培養青少年建立有益身心的良好嗜好，學習透過郵票認識各國的文化風俗及生活，並為集郵界注入新力軍。

通訊博物館仍以本地的中、小學生為主要的服務對象，採用新修訂的導覽內容提供分齡的專題導覽、現場科學示範和工作坊。我們將加強在重要節假日安排特別活動、比賽和專題講座吸引觀眾入場。同時，二零零八年度將會加強宣傳工作，常規地與學校保持密切聯繫，試行與部份學校商議舉辦館校合作計劃和推行服務滿意度。

5.3 科技政策

5.3.1 研究分析，擬定科技發展策略。

在二零零八年，科技委員會下設的科技策略與發展工作組將會啟動澳門科技策略的研究，現正物色專家負責有關工

作。該研究的主要內容是如何以科技發展推動澳門經濟發展、提高澳門生產力、提升澳門居民生活質素。此外，將研究建立科技園的可行性。有關研究預計於二零零八年第一季展開。

5.3.2 加大資源投入，支持科技發展。

政府將繼續增加科技資源投入，支持科技發展。科技發展基金將繼續秉承《資助批給規章》的精神，配合澳門特區科技發展的政策，對有關科學性和創新性的項目給予資助，經聽取各大專院校及科技團體的意見，初步估算二零零八年度的項目資助申請約有 60 至 70 個。預計項目資助總金額約為 1 億澳門元，並研究設立重點實驗室，推動境外合作計劃。另一方面，我們將加強監測已獲資助項目的進展和質量，確保項目能按計劃書的進度和質量進行，保證資助款項專款專用。

政府將繼續研究設立科技獎勵有關的事宜，重點研究面向高等院校的教師和學生的科技獎勵，逐步探討面向全社會的科技獎勵以及申報國家各類科技獎勵的有關問題。

建設重點實驗室的最終目標是希望澳門能有達到國家重點實驗室水平的實驗室，以切實提高澳門的研發能力，使澳門在一兩個科技領域實現突破成為可能。圍繞建設國家重點實驗室的目標，結合澳門的實際情況，政府將透過科技發展基金分階段支持和推動有關的工作。第一階段將根據澳門已有的優勢，通過經費投入等措施，重點支持幾個澳門標準的實驗室；第二階段是待這些實驗室的整體實力提高後，透過

已有機制，使其成為內地國家重點實驗室的標準，並在條件成熟時，通過申報在澳門建立一至兩個國家重點實驗室。

5.3.3 發展科技中介功能，探索適合澳門的科技產業。

繼續以中醫藥、環保等領域的產業作為發展科技中介功能的切入點。政府將積極透過科技委員會廣泛收集社會各界的意見，研究從政策及措施上鼓勵發展科技中介功能。

政府將繼續鼓勵本澳的大專院校、專業團體、研究機構以及中醫藥生產企業，結合澳門的優勢，利用內地的原料、人才、臨床經驗、研究成果，推動本澳中醫藥產業的發展與提高。

我們將在以前對澳門中醫藥及中藥檢測中心比較系統研究的基礎上，研究推動澳門建立食品和藥物的檢測中心，加強與澳門以外的相關部門的聯繫，努力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。

另外，政府將繼續致力與國家科技部合作，透過內地技術力量的支援及推動澳門中醫藥科學的發展，努力爭取澳門逐步成為內地與其他國家及地區在中醫藥科學領域的交流與合作的中介平台。

5.3.4 加強宣傳推廣，推動科技普及。

我們將繼續致力推動科技普及的工作，積極推行教育宣

傳工作，普及科學技術知識及意識，研究從政策及措施上全面及系統地推動科普工作及科技人才的培訓。

我們將繼續以展覽為主的方式舉辦“科技活動周”，作為推動科普工作的一項主要活動。同時，將繼續組織輔導科普活動的教師到澳門以外的地方觀摩學習。

政府將投放更多資源，全面推行學校科普資助計劃，期望透過直接資助，學校能舉辦更多有特色的科普活動，教師能利用更多課外時間指導學生開展科普活動，從而提高學生參與科普活動的興趣。

科普教育除了着重提高科普教師指導學生開展探究性學習和科技創新活動的能力外，提升學生對科學的興趣亦十分重要。觀摩學習計劃將由教師層面延伸至學生層面，讓學生透過親身體驗，喚起他們對科學的興趣和好奇，從而培養學生“愛科學、學科學和用科學”的精神。

5.3.5 充分利用已有機制，推進對外科技合作。

我們將積極利用已和內地建立了的良好合作機制，推動實質性的科技合作。

根據《內地與澳門關於成立科技合作委員會的協議》，委員會設立了聯絡辦公室，負責協調委員會日常事務，承擔籌備委員會會議的工作；聯繫專家工作組，協助工作組召開會議等。內地與澳門科技合作委員會第二次會議將於二零零八年在澳門舉行。

關於與科技部、廣東省以及泛珠三角所開展的科技合作方面，政府將重點研究充分利用已建立的機制，發揮好平台的作用，邀請境外專家來澳論證和研討，推動本澳的大學、科研機構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。

澳門科技發展基金將與國家自然科學基金委員會等有關部門，進一步建立聯合科研資助計劃等有關協議。

我們將加快研究與內地建立科技資訊和資源的共享。內地擁有豐富的科技資訊和資源，將通過已有的合作機制，與相關部門探討將這些資訊和資源提供予澳門科技發展基金科技訊息中心共享，提高科技訊息中心為本澳科研人員和科技愛好者提供科技資訊的能力。

科技委員會亦將繼續積極與廣東省科技廳在中醫藥、環保、信息、科普等領域上尋求更具體的合作計劃，特別是推動粵澳中醫藥產業的合作。同時，亦會繼續參與及配合泛珠三角區域創新合作的工作，發揮澳門對外平台的角色。

透過科技委員會、澳門科學技術發展基金、澳門生產力暨科技轉移中心、澳門基金會及本澳各大專院校，加強與內地高等院校及科研機構在科學技術方面的合作。此外，政府將繼續推動澳門的科技機構及大專院校加強與歐盟及其他國家在科學技術方面的區域合作。

6. 結語

隨着經濟和城市的急速發展，遵循「以人為本」以及可持續發展的原則，運輸工務範疇各領域將全力以赴，與社會各階層攜手同心，努力不懈地將澳門發展成一個優美環境的宜居城市。為此，我們將以務實前瞻的態度，通過科學決策和妥善規劃，將根據各項政策與措施的先後緩急，有序落實，並不斷完善各環節的工作，持續優化不同領域的公共服務素質，評估在執行過程中存在的問題，並適時作出調整以回應訴求。

誠然，運輸工務範疇的許多工作與廣大居民的日常生活息息相關，透過尊重公眾知情權，提高施政透明度，依法及規範化地進行政務公開，將有助居民更好地參與公共事務，監督政府的工作，維護本身權益；另一方面，亦有利於增加公眾對政府的政策與措施的認受性，推動廉政建設。

關注環保問題是世界大勢所趨，也是城市可持續發展一個重要考量因素，我們將以務實開放，尋求發展與保護環境平衡機制，按先後緩急，加強環境保護立法、執法和污染控制的力度，推動城市建設領域的節能減排措施，並加大相應的宣傳教育工作，透過官民共建共享相輔相成，將城市的綠色元素逐步擴展至不同的階層，其最終目的就是透過城市建設與發展促進市民綜合生活質素的全面提升。