

運輸工務範疇

第一部份

二零零八年度施政方針執行情況

在二零零八年度運輸工務領域的施政方針中，將施政目標明確定位為：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。

同時，亦提出了以下六條方針，作為長期的工作指導思想：

- 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。
- 加強廉政建設，弘揚廉潔風氣。
- 完善機制，注重效能，善用公帑，珍惜民力。
- 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。
- 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。
- 居安思危，加強突發性公共意外事件的危機管理能力。

在二零零八年，按照提出的施政工作指導方針及計劃，圍繞完善各項制度建設、提升對市民訴求的回應能力、提高施政透明度、推動政務公開、廉政建設以及加強危機管理等 方面，我們採取了一系列的政策與措施，並且在各部門工作人員的共同努力及廣大居民的支持下，取得了初步的成果。

但是我們亦清醒地認識到，由於客觀的因素影響，部份與民生關係密切的工作的進度及成效仍與社會期望與訴求的進度有一定的距離。故此，運輸工務領域的各級官員將繼續以誠懇的態度，結合社會的意見與批評，審視部門的工作，認真總結經驗，結合實際，切實改進工作，提升市民對我們工作的滿意度。

回顧過去一年，本範疇的施政工作總結如下：

1. 城市規劃

二零零八年，政府銳意推動有關城市規劃的工作。特區政府可持續發展策略研究中心推出了《澳門城市概念性規劃綱要》，並於七月展開全面的諮詢工作；由運輸工務司轄下部門組成的“城市規劃內部研究小組”亦完成了一份有關構建現代化和科學化的城規體系研究報告，就本澳目前的城市規劃現況、所面對的問題和挑戰進行了深入的研究和分析，並因應現時城市規劃法律體系、行政體系和編制實施體系提供了具針對性的改善建議，有關報告已於今年第四季作公眾諮詢，廣泛收集民意。我們會配合及支援《澳門城市概念性規劃綱要》，並以該研究報告作為特區政府城規工作的重要參考，再綜合所蒐集的社會意見後進一步優化我們相關的城市規劃體系初研方案。

政府除了從宏觀層面進行研究，構建本澳長遠的城市規劃體系，藉以加強本澳的城市規劃工作外，我們在力求城市發展需要與本澳歷史景觀之間取得平衡的原則下，今年亦從微觀層面推進城市規劃工作，實行“兩條腿走路”。在二零

零八年上半年，城市規劃部門與文化部門共同擬定了《東望洋燈塔周邊區域興建的樓宇容許的最高海拔高度》規劃方案，以便全面和系統地保護東望洋燈塔的景觀。

除關注世遺緩衝區的城市規劃外，我們亦與文化部門共同開展“城市規劃發展與保育”的系列研究工作，二零零八年就對大三巴和白鴿巢周邊樓宇高度控制方案進行草擬工作。

我們還完成或進行了多個都市化規劃草案，包括完成了亞卑奴你士街（荷蘭園二馬路）及東望洋街的整治計劃草案；完成了愕斜巷及若憲馬路的整治計劃。至於進行中的則有青洲都市化規劃修訂工作，以及沿加思欄馬路的步行徑計劃之深化工作。

為加強粵澳在城市規劃方面的合作，政府與廣東省建設廳合作，試辦了一個面向公共行政工作人員以及民間團體的“粵澳城市規劃研習班”，介紹內地城市規劃體系以及廣東省的規劃實踐經驗。

在舊區重整工作方面，舊區重整諮詢委員會在二零零八年主要就政府跨部門工作小組於二零零七年底提交的《舊區重整法律制度》草案，逐一條文進行細節性討論，並把相關意見和建議呈政府跨部門工作小組參考和研究，以完善法律草案內容。另一方面，委員會也和本澳年青社團合作，舉行“點對點·面對面·年青人說舊區重整”諮詢活動，透過論壇、討論會等不同形式，以互動方式向年青人介紹法律草案，並聽取他們的意見。

作為舊區重整計劃的一部份，土地工務運輸局、文化局及民政總署合作開展的街道美化工作，以試點形式，開展對媽閣至崗頂前地之街區美化計劃。初步選擇一些老舊樓宇，透過油漆翻新外牆等較快捷有效的方法進行美化，從而達到優化社區環境的目的。

2. 土地管理工作

二零零八年初設立了“檢討及修訂《土地法》工作小組”，展開全面檢討和修訂《土地法》及相關法律法規的工作。小組已進行多次討論，並已完成檢討報告及進行公開諮詢。另一方面，為使溢價金的計算方式盡可能貼近市場價格而又能被社會接受的水平，現正研究設立有關土地溢價金的計算方式之恆常檢討機制，等收到業界的評估報價報告，將展開分析工作。

修訂《土地法》是一項長期和需時的工作，但為回應社會對提升土地信息透明度和資訊共享的訴求，我們從優化軟件方面著手，循序漸進地構建現代化的土地信息體系。二零零八年中，推出了整合各部門有關土地和地籍資料的“地籍資訊網”，有關資訊平台提供了與土地有關的統計數據、業權資料、行政程序、法律法規和土地管理等相關資訊，讓市民和投資者可快速查找相關的資訊，亦可作為政府部門或相關機構參考之用，有助提高土地管理及決策效率。

為進一步提高地籍資料庫的實時性和準確性，我們完成了對建築物資料的初步覆核與更新，以及具歷史資料記錄和回溯功能的系統設計，並已投入使用。透過有關係統，可快

速掌握地籍資料變遷的信息，以支援土地管理的相關工作。與此同時，配合土地管理和城市規劃的發展，二零零八年展開了結合地籍基礎數據、完善土地信息監測體系的計劃，加強對批地合同履約的監管。

另一方面，“土地發展諮詢小組”今年舉行了多次會議，從城市規劃、歷史建築文物的保護以及環境保護等方面，對多個土地批給項目進行研究及發表意見。此外，土地工務運輸局亦於今年試行“土地批給、交換及更改利用公開旁聽制度”，邀請土地批給／修改土地批給項目的申請人，就其申請向政府代表介紹，並邀請“土地發展諮詢小組”的成員列席會議，而公眾及媒體可透過規定的方式旁聽有關介紹會。此一措施有助於公眾在土地申請審批流程的早期階段，對情況有更及時、深入的了解，提高土地批給程序的透明度。

此外，我們還完善了“土地委員會案卷資料庫”、建立“土地發展諮詢小組案卷資料庫”、簡化發出臨時佔用准照行政程序及其評估等，有助加強土地和地籍管理的工作。

3. 城市建設

近年本澳建築工程項目隨經濟發展而大增，令我們專責審批部門面對前所未有的工作量。為提高審批效率，除增加相關部門的人力資源外，我們亦從優化審批流程方面著手，故今年初成立“內部工作流程優化研究小組”，檢視土地工務運輸局現有的運作流程。有關工作分三個階段進行，第一階段是對局內的核心工作流程展開調查，並制訂相關的改善

方案；第二階段是試行改善措施；第三階段是檢討試行成效，有關成效報告將於今年年底完成。

建築項目的圖則審批是現時社會關注的重點，優化工作先從專責批則和審批工程准照的相關部門進行，並按先易後難的原則，從優化簡單的申請審批程序著手，今年就簡化了簡單裝修工程的處理程序，容許“非家居簡單裝修工程”及“家居簡單裝修工程”只須作預先通知，令服務更省時便民。同時，亦籌備設立統一的窗口，專責處理困擾居民多時的樓宇塞渠漏水問題。

為進一步促進城市建築項目的審批工作，已著手研究更多簡化程序的工作，讓樓宇的公共地方（共同部份）的維修、保養工作及其它簡單工程的審批工作，更快和更便民。其他配合工作還包括於今年同時對《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》展開修訂工作，並爭取於今年第四季至明年初陸續將草擬文本作公開諮詢。此外，注意到審批工作的加快是業界與政府互動的過程，因此，將在今年第四季或明年初，舉辦有關的業界說明會，提高透明度並以互動方式提高效率。

至於樓宇僭建物的處理以及違法工程監管問題方面，我們今年除透過增加資源外，亦透過修法令工作更具執行性，加緊對現行相關法規的檢視和修訂；同時，加強與其他政府部門之間的合作，提高清拆績效。另一方面，工務部門完成了《地盤安全指引》，向業界提供在雨季和颱風季節期間的建築地盤安全指引。

4. 公共工程

考慮到本澳旅遊業的蓬勃發展，二零零八年增加了相關基礎建設以提升本澳的接待能力，當中啟動了關閘邊檢大樓第二期的擴建工程以及出入境事務廳新大樓的興建工程；此外，亦調整了氹仔客運碼頭的設計，以配合海上客運服務發展的實際需要，有關圖則設計工作於明年第一季完成。

在公共停車場和交通配套設施的建設方面，氹仔成都街地下停車場連公園的建造工程在今年第四季招標，氹仔松樹尾公共停車場正進行諮詢及深化設計工作；此外，完成了台山巴坡沙行人天橋和河邊新街行人天橋的建設，而為方便市民往來仁伯爵綜合醫院的愕斜巷及若憲馬路整治工程亦已於今年完成開標。

為配合路氹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，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，其中路氹城多條道路的建造將按計劃陸續開展。

另一方面，為加強對公共工程的監管和完善有關招標制度，今年制訂了《取得資產、勞務及工程開支指引》，並在工務部門內試行。指引規定，凡是較大型的公共工程項目，會成立跨部門的“跟進設計小組”，更好地跟進工程的設計協調工作，除令設計符合用家要求外，也減少施工方案的出錯機會。在外判的監察及設計合同中亦加強了問責和罰則，以推動監察和設計單位更好地履行自身的職責，令公共工程的質量得到保障。

工務部門今年計劃試行在公共工程諮詢競投中引進承建商電腦抽籤制度，電腦抽籤後還會對公司的評分作電腦分析和評級，達到選取最佳公司的目的，盡量在公平選取公司和保證工程質量上取得平衡。此外，探討成立中央資料庫的可能性，並已著手研究在公共工程中逐步引入對承建商施工質量及總體表現的評核制度，作為日後評選承建商的其中參考依據。上述機制正在諮詢和收集各工務部門及業界的意見和建議。

在落實保障本地建築工人就業機會方面，工務部門將個別工程預算低於一千萬澳門元的公共工程，以試驗性質推出必須全部聘用本地工人（除涉及特殊工種外）的措施，承攬者一旦違規，即被終止合同以及賠償因此而引起的一切損失。有關措施將因應本地就業市場的變化作出調整，並在試行一段時期後評估有關成效。

5. 公共房屋及樓宇管理

5.1 公共房屋政策

特區政府計劃在二零一二年年底前分階段落實興建 19,000 個公屋單位。今年，我們繼續有序推進各項公共房屋的興建規劃。在社會房屋供應方面，已按照承諾落實興建的項目，計有：筷子基社會房屋大樓，將提供 884 個單位；望廈社會房屋第一期工程，提供 588 個單位；青洲社屋綜合體 B、C 座大樓，提供約 924 個單位。上述公屋工程預計於二零零九年內陸續落成竣工。而青洲社屋綜合體 A 座大樓已完成新設計製作判給程序，預計可建 357 個單位，並可於明年上半年進行施工。

至於經濟房屋供應方面，包括鄰近馬場永寧街 HR/HS 地段將提供 880 個單位；氹仔美副將馬路 TN27 地段工程已完成審標及判給程序，工程即將全面開展，落成後將提供 2,703 個單位。

為加強在興建公共房屋方面的主動性及靈活性，將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的模式。另外，我們一直積極跟進青洲坊地段的發展及其內木屋區居民的搬遷工作，並與發展商洽談將青洲坊四幅地段改為發展經濟房屋，其中青洲 LOTE 4 地段有望優先於今年底落實興建公共房屋，預計可提供約 600 個單位。此外，亦預留路環石排灣地段十二幅總面積合共 42,300 平方米的土地，撥作興建公共房屋的土地儲備。

另一方面，為減輕社會房屋輪候家團的住屋負擔，我們於今年推出“社會房屋輪候家團住屋臨時補助發放計劃”；此外，為協助有困難在私人市場上購買房屋的人士，亦已開展“首次置業居所資助貸款計劃”及“新婚家庭租屋計劃”的可行性研究及諮詢工作。

5.2 樓宇管理事務

為協助分層建築物所有人進行樓宇的維修及保養，二零零七年推出了“樓宇維修無息貸款計劃”，並透過不同渠道加強有關計劃的宣傳工作。此外，為加大對樓宇進行保養維修的支持力度，我們今年亦推出了“樓宇維修資助計劃”及“樓宇管理資助計劃”，鼓勵分層建築物所有人成立大會參與樓宇的管理工作。

在樓宇管理事務方面，我們持續向經屋及私人樓宇提供相關的支援工作。此外，為更有效地掌握各區樓宇的資料，有效地發揮樓宇管理之職能，正籌集建立本澳樓宇資料庫，內容主要包括樓宇所屬區份、位置、物業登記編號、樓層、分層建築物管理機關及管理實體等資料。

5.3 法律制訂工作

為協助有真正住屋需求的家庭，關顧弱勢社群解決住房問題，我們開展了公共房屋相關法例的修訂工作，並於去年底將有關修訂文本作廣泛的社會諮詢，經綜合分析、匯整了各界的意見和建議後，房屋局重新就草案文本內針對申請條件、收入及資產的限制與申報、評分原則、輪候排序及轉售條件等內容作出修改，使有關法例能更符合實際需要，更能體現合理分配社會資源、優先照顧弱勢社群及維護優良傳統倫理觀念的原則。有關立法程序將爭取年內展開，新法可望於明年實施。另一方面，為規範房地產中介的活動及提高房地產中介從業員的業務水平，經過初步的業界諮詢及分析後，我們已完成《房地產中介發牌監管制度》的草擬工作，亦已進入立法程序。

鑒於現時本澳物業管理的良莠對樓宇管理有重要的影響，為提高物業管理行業的專業化及規範化，我們正透過跨部門合作，在已完成的初步諮詢基礎上，加緊進行有關規範《從事樓宇管理業務及管理服務人員職業的法律制度》的草擬工作。

同時，為更好地解決樓宇管理糾紛，我們已展開研究建立仲裁制度的工作，尋求建立一個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，有關方案已擬定了草案，現正進行諮詢工作。

6. 交通領域

在二零零八年，交通領域是運輸工務範疇的重點施政工作之一，以構建“以人為本”的綜合城市公共交通運輸體系作為施政的長遠目標。

為達至既定目標，逐步推動“公交優先”政策及有效地提升本澳公共交通服務素質，我們的定位是構建以輕軌系統為主幹、巴士及的士為基礎、步行系統為輔助、各種交通方式合理分工的交通網絡配套。基此，今年三月就《公共交通優化整治方案 2008》進行了公開諮詢，方案內容主要圍繞廣大市民較關注的問題，包括對巴士服務素質之提升、酒店及娛樂場客運專車路線及站場之規管、新馬路交通之整治、以及行人步行系統之構建等工作和計劃提出了改善的構思，並在諮詢公眾意見後對方案內容進行優化。

負責統籌交通規劃、交通管理、全面履行管理陸路運輸及優化交通事務的交通事務局在今年五月成立後，根據《公共交通優化整治方案 2008》所收集到的社會意見和建議，著手落實和推行“公交優化”的工作。政府藉着原有的《道路集體客運公共服務批給合同》到期的契機，與兩巴簽署了新的兩年臨時巴士服務批給合同，並引入了更多有利用於提升服務水平的措施，強化對巴士路線行使主導權及兩家巴士公司的監

管。同時，透過繼續推出針對社會不同階層的巴士票價補貼（如長者及學生車資資助計劃），來鼓勵更多市民使用公交服務；繼續優化巴士路線和站點分佈，減少路線重疊，來提升巴士運轉效率；亦擴大夜間巴士服務範圍至氹仔等，以提升出行通達效率，為推動“公交優先”政策逐步創造有利的條件。

另一方面，我們亦從人力資源方面著手，推動“公交優先”政策的推行，如針對近年駕駛重型客車的人力資源短缺問題，在確保駕駛教學符合國際認可質量標準的前提下，採取了考核重型客車優先方案，適量加快補充投考重型客車的名額。

此外，今年為推行“公交優先”政策而推出的措施包括展開了“新馬路交通整治計劃”的首階段工作，在民政總署前安裝交通燈，以及把該處的斑馬線擴展成行人過路區；另一方面，為落實位於關閘廣場的酒店及娛樂場客運專車上落區的整治計劃，亦進行了關閘廣場西側臨時行人天橋工程。

在軌道交通建設工作方面，輕軌系統既是綜合城市公共交通運輸體系的主幹，也是長遠推行“公交優先”政策的重要公交工具，我們緊隨去年就發展軌道交通所開展的工作，今年啟動了《澳門輕軌系統第一期工程項目管理和技術援助服務諮詢競投》的工作，爭取在今年內展開判給程序。

此外，《澳門輕軌系統第二期可行性研究服務諮詢競投》已於今年八月及九月進行第一階段和第二階段的開評標程序，今年第四季已甄選出承投機構，並展開研究工作。在上述諮詢競投的工作過程中，我們一方面保持工作的公開透明，如主動向外發放消息，包括輕軌項目的進展、部門工作概況、招標的評審指引等，也在競投中引入新的安排，一方面增強招標和評審工作的獨立性、專業性和客觀性，同時亦打好了廉潔基礎。

同時，我們也關注到首期系統的設計及路線規劃對環境的影響，為此，今年針對首期輕軌路線進行了詳細的環境評估研究，就未來系統興建和營運時，在景觀、聲浪等方面提出了多項改善措施。此外，鑒於地質勘探是輕軌土木工程的重要前期準備工作，今年亦委託澳門土木工程實驗室展開地質勘探，並展開地下管道分佈資料勘測收集及電腦化整理的工作。

我們亦沒有忽視對行人方面的需要，為改善步行環境，繼續對本澳主要交匯處及行車方向進行整治優化，同時亦展開了多個行人天橋計劃，改善人車爭路情況。至於在構建綜合城市公共交通運輸體系中，擔當輔助作用的步行系統建設方面，我們亦進行了有關的可行性規劃，在獲取社會主流意見後，將展開路線深化研究工作。

在舒緩公共泊車位需求方面，我們在二零零八年繼續尋找合適的地點增設街道公共泊車位，亦加緊街道泊車咪錶的安裝工作，至今已約有 9,000 個街道泊車咪錶；為方便泊車人士，今年亦推出了咪錶智能卡收費系統，電單車泊位收費系統亦正進行測試，爭取於明年初推出試點。

在公共停車場泊車位方面，為逐步改善本澳的泊車條件，政府近年興建了多個公共停車場。今年有藝園、何賢公園、塔石廣場地下旅遊車停車場相繼投入試用；完成興建的則有路氹蓮花路重型停車場和回歸公園停車場；興建中的有亞馬喇迴旋處電單車停車場。上述多個停車場合共提供逾8,800個輕型汽車、電單車、重型汽車及旅遊車泊車位。而氹仔成都街地下停車場的興建工程亦於今年第四季招標，並進行氹仔松樹尾公共停車場的諮詢及深化設計工作。

為了從根本了解本澳市民的交通出行特徵及需求，從而制定一套適合本澳實際情況、有助理順本澳交通的政策，我們委託了大專院校展開對本澳交通出行特徵和道路承載能力的調查和研究，為政府制定長遠的交通規劃決策提供重要基礎數據。同時，亦啟動了“交通諮詢委員會”的重組工作，擴大其代表性及引進新運作模式，為政府制訂及完善交通政策時提供參考。

7. 民航

隨著近年澳門國際機場已逐步由過去單一“中轉”機場發展成為“目的地”機場，尤其是低成本航空企業引入後在本澳的業務獲得長足發展，加上機場開拓新航線和吸引多元客源的政策推進，預期亞洲旅客（中國內地及台灣除外）在澳門國際機場所佔的比重將會繼續上升，本澳航空市場的單一情況有望得到改善。

為更好地發展航空業，我們於今年成立了“機場發展規劃工作小組”，研究和跟進澳門國際機場擴建的土地規劃，以及與周邊地區的交通運輸網絡的協調。

因應博彩業之持續發展，民航部門亦積極配合發展澳門國際機場作為建立亞洲航空中心基地的意向，根據現時各航空企業擴充機隊的計劃，預計在二零零九年於本澳註冊的民航飛機數目將超過 40 架、機型超過 10 種。

在拓展航線方面，我們與日本民航部門於今年更新了會談紀要，全面取消原有的運力限制及澳門方可前往目的地的限制（但東京除外）。隨著兩岸年中實現的周末包機，為確保在面對各種新情況下，本澳與內地的航空運輸市場仍得以持續發展，今年四月雙方就以遠點的經營、串飛業務權、運力、指定航空企業等議題交換了意見，並就進一步開放有關條款達成初步共識，計劃於今年內簽署新備忘錄。

另一方面，我們繼續完善航空法律架構，大部份較為迫切的法律已獲通過及生效，目前正就航空保安質量管制計劃草擬文本。

隨著往來本澳飛機數目不斷增加，有必要加強本澳航空意外或事故調查人員在有關方面的專業知識。為此，民航部門向內地和法國民航部門商討合作，為本澳提供人員培訓及設施，並與法國民航部門簽署了合作意向書，雙方同意今後就航空意外或事故的調查、調查培訓、訊息及技術的共享等方面相互合作。

8. 港務

因應經海路出入境的旅客人數逐年攀升，政府決定在氹仔興建新客運碼頭分流部分外港客運碼頭的旅客，經收集各用家單位和部門的意見，氹仔永久碼頭的設計方案亦作出了策略性調整，令佈局更合理及符合未來進出境旅客的需要。

現時本澳的三個客運碼頭中，氹仔臨時客運碼頭及內港客運碼頭均由政府管理。為優化對碼頭的管理監督機制，我們制定了《氹仔臨時客運碼頭設施年度保養計劃書實施細則》及《內港客運碼頭設施年度保養計劃書實施細則》，進一步落實及做好監察工作。

鑒於澳門往來香港及其他珠三角地區的高速客船數量持續增加，對友誼大橋以東水域之航道造成一定壓力，為此，我們於去年對快、慢船航道以至整個友誼大橋以東水域之航道佈局進行了深入研究和重新設計，以保障該區之航行安全。有關研究已於今年初完成，現正跟進下一階段的工作。此外，亦於今年與國家海洋局南海分局簽署《澳門廢棄物在珠江口海域傾倒管理工作會談備忘錄》，務求做好相關管理工作。

在海上安全方面，港務部門與珠三角海事部門就船舶溢油應急等制定了合作協議，並開展船舶交通管理系統第一期擴建工程計劃的工作；今年亦推出了“船舶臨時靠泊系統”及“高速客船航班電子申報系統”。在船舶登記方面，有關船舶法律狀況的登記職權最終是否由商業及動產登記局轉移給港務局，目前尚未有最後定論，有關問題仍需與相關公共部門商議後方可決定。

為加強與內地海事部門的合作關係，今年除制定《珠江口區域海上船舶油污應急合作協議》及《珠江口區域海上船舶溢油應急計劃》外，港務部門還參與了“珠江口海事安全論壇”及“珠江口區域溢油應急聯合演習”。

9. 環境保護

有關設立“環境保護局”的法律草擬工作已進入最後階段，我們正加緊進行相關的立法程序，同時正積極跟進配合環境保護局而成立的“環境諮詢委員會”之籌組工作。

在改善本澳空氣質素工作上，有關規範《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》的行政法規在本年二月頒佈並生效，訂定了進口裝有內燃發動機的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，使其符合國際先進的環保規範，亦規定自今年三月一日起，禁止進口裝有二衝程內燃發動機的摩托車。

同時，今年亦完成了修訂環境噪音法令之相關草案，主要集中對取締在居民密集居住區內使用造成較大噪音污染的施工設備，包括對撞擊式柴油打樁設備、收緊噪聲標準等方面加以規範，現正諮詢相關政府部門及業界的意見，在諮詢工作完成後可提交審批。

今年，我們亦進行了機動車尾氣污染研究，主要對在用機動車所排出的尾氣進行監測，已進行有關檢測及草擬初步分析報告。此外，繼續深化公共場所室內空氣質素檢測研究，對多間酒店及食肆進行檢測；第二次“環境噪聲普查”亦開展了初步佈點評估工作，並繼續在本澳安裝第二個自動水質監測站；為引入環境影響評估制度之研究工作，已開始搜集外地的有關資料。

為完善環保基礎設施，我們持續不斷投放資源改善廢棄物收集和處理的基礎設施，當中焚化中心提升工程已於今年完成，新增設的三台焚化爐將可改進現有焚化設施的廢氣排放，並將焚化中心每日處理廢棄物的能力加倍至約 1,780 公噸。此外，為改善垃圾收集方式而引入的“固體垃圾自動收集系統”亦於今年第三季試行運作。

同時，我們亦繼續積極進行下水道的整治工程，以改善本澳水浸及排污的情況。今年完成的下水道工程主要有得勝馬路下水道重整、何賢公園周邊馬路及下水道重整、鄰近松樹尾基建工程（第二區）等。因應近年氹仔城區的急速發展，工務部門對氹仔污水網絡作出全面評估，並展開了改善氹仔污水排水系統的研究，有關研究可望於今年內完成。

10. 能源

能源領域的施政在二零零八年穩步前進，多項涉及經濟和民生的重要政策及措施相繼落實；同時，在社會各界積極參與和大力響應下，能源效益和節約能源的推廣取得一定的成效。

因應電力需求的不斷上升，我們要求電力公司在年內繼續對全澳的配電電網進行重組，以保障本地配電能力，第一階段的四組重組工程已完成三組，而連接澳珠兩地的第四條輸電通道亦已在六月投入運作。此外，特區政府與中國南方電網公司簽署了關於二零一零至二零二零年的電力合作框架協議，繼續研究與廣東省電力聯網的中、長期規劃，保持與內地相關電力部門的緊密聯繫。

隨著電力專營合同將在二零一零年屆滿，我們對合同屆滿後的電力市場運行模式進行了深入及細緻的研究分析，並廣泛聽取社會各界對未來電力市場模式的意見和建議，從而訂定最有利於澳門長遠發展和共同利益的電力市場模式。

天然氣已於今年初到澳，同步實現利用天然氣發電的首個天然氣應用計劃。同時，我們就天然氣應用到城市燃氣的第二個計劃開展公開競投；其次，就天然氣應用於公交的工作亦正加緊進行各項配套設施的研究和籌建，包括加氣站的設置及建設方案、車場維修的規範、以及各項應用法規及標準等配套。

因應天然氣入澳後所需的法律基礎制度，《天然氣市場運作的基礎法律制度》已進入研究及草擬的最初階段。而按照天然氣輸入及傳輸專營合同規定，亦已完成“天然氣輸入及傳輸公共服務門站價”的訂定。

在燃料安全監管方面，我們持續進行各項監察及巡查工作，鞏固和完善現有安全預防措施，確保燃料相關設施及場所的整體安全；透過與國內質檢部門的聯繫，為供澳石油氣瓶之安全檢驗及管理事項建立溝通及協作機制，進一步保證在本澳流通使用石油氣瓶的安全質量。

為配合《京都議定書》在本年一月正式適澳，我們積極推動公共部門的節能和減排工作，至今自願參與節能計劃的部門共有 53 個。此外，經諮詢各界意見後制定的《澳門公共戶外照明設計指引》亦已付印出刊，至今已有 18 項政府工程，包括公園、行人天橋、行人隧道採用指引內的規範；電力公司亦參考指引內容修改其《道路照明設計安裝指引》，而今年還開展了建築物節能指引的研究工作。

為提升能源效益和推廣節能，我們首先選點兩棟社屋，協助其改善公共地方的照明系統，更換大廈走廊的節能燈泡，其後在今年擴展至全澳的 18 棟社屋。我們希望將是次的經驗總結與其他私人領域分享，鼓勵業界借鑑並逐步推行。此外，為推動可再生能源的應用，繼續展開太陽能應用的試驗計劃，並選擇鮑思高游泳館作為太陽能熱水測試的試點。

在過往宣傳推廣能源效益和節約能源的基礎上，今年持續向學生宣傳能源效益和節約能源的重要性，並透過與業界合作，推動宣傳認識產品能效的活動，藉此呼籲市民關注相關能效資訊，選購高能效的能源產品。

11. 水務

自特區政府與國家水利部珠江水利委員會在二零零五年簽署合作協議後，雙方在水域治理方面不斷深化合作，在防禦洪、澇、旱等自然災害的工作上加強資料收集、監測方面的合作和支援，並建立消息互通機制。今年西江出現五十年一遇的洪水，我們在向內地有關部門了解上游水情的最新情況後，適時將有關訊息向市民及相關公共部門發佈，以便及早做好防備工作。

“粵澳供水專責小組”就原水供水問題與粵方簽定具體撥款協議，撥款興建第三條供澳原水管，有關管道已完成鋪設，並將於今年年底通水運作。此外，有關專責小組除跟進興建竹銀水庫的方案外，亦就供澳原水的水量、水質和水價等問題與廣東方面商討，並透過澳門自來水委託珠江水利委員會珠江水利科學研究院作第三方合理水價研究。

此外，為進一步落實構建節水型社會，我們亦委託了珠江水利科學研究院開展澳門總體節水規劃的研究，並由中國水利水電科學研究院水資源研究所共同參與，對澳門總體節水規劃進行研究。我們亦持續與內地商討制定供水緊急應變及通報機制，確保鹹潮期間之供水安全，以及制定二零零七至二零零八年之調水研究。

12. 氣象及地球物理

為配合《京都議定書》於本年一月正式適澳，我們展開了各項的推廣工作，如向各中小學進行有關氣候變化和減排節能的講座，講解氣候變化對生活的影響。同時，配合“世界環境日”主題，亦舉行了相關活動，加強環保宣傳的教育。我們亦跟進氣候變化的前期分析工作，並對收集之數據進行分析及檢核，試行編製排放源清單。

在加強提供多元化氣象訊息服務方面，今年推出了新服務“e-ME”，即電子天氣速遞服務，市民在氣象局網頁登記後可定時透過電郵收到天氣報告。

在氣象範疇之國際合作上，我們繼續參與世界氣象組織和颱風委員會的工作，協助做好“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”在本澳的運作。此外，還加強與政府間氣候變化委員會的工作，積極參與國際間對氣候變化的各項工作，區域上則與鄰近地區合作做好氣候、地震和空氣質量方面的工作。

13. 地圖測繪及地籍工作

今年持續發展“地理空間資訊共享框架”，當中為配合“地籍資訊網”和法務局“網上申請及發出物業登記書面報告（俗稱查屋紙）服務”的系統需求，構建了相應的地理空間資料庫，並實現了各種查詢和地圖瀏覽等功能，並因應“地籍資訊網”的發展和各合作部門的實際需求，進一步豐富地理空間資料庫的內容及擴充其功能。

為配合連接鄰近地區大型建設的落實，解決粵、港、澳三地使用不同座標基準的問題，我們今年與香港理工大學合作，進行“探討本澳大地控制網及建立本澳國際地球參考框架（ITRF）”項目，針對本澳座標系統及大地基準存在的各種問題，尋求專業的解決方案，並將本澳的大地控制網延伸至公認最精確的國際地球參考框架上，有關計劃將於年底完成研究工作。

同時，為推廣本澳全球定位系統（GPS）參考站的數據在土地測量、建設工程及科學研究領域上的應用，我們向澳門土木工程實驗室提供 GPS 參考站的實時動態定位（RTK）服務。對於在二零零七年建置的一個 GPS 參考站服務網站的框架，今年上半年亦對有關系統進行全面的測試，預計二零零九年開放予政府部門、學術研究及工程建設等單位使用。

14. 電信及資訊科技

最後階段的電話號碼升位工作，即直通內線電話號碼的升位，已於本年一月一日起分兩個階段實施，預期整個電話號碼升位計劃可望於年底順利完成。為讓市民享用價廉、具質素的電信服務，我們今年繼續要求電訊經營商就所提供的電訊服務致力尋找下調收費的空間，而互聯網服務收費及個別流動電信營運商的長途電信收費均有不同程度的下調。

3G 流動電信營運商自二零零七年第二季開始推出服務後，本澳 3G 客戶數目已達本地整體流動電信市場的 20%，意味此項服務的推廣已獲得一定成效。電信管理部門正為發出第四張 3G 牌照進行各項評估工作，預計於本年第四季可得出初步方案。

《澳門公共電訊服務特許合同》現正進行修訂檢討，我們與澳門電訊有限公司已展開多次談判，在原則性問題上交換了意見並達成初步共識，其中包括提早開放部分專營業務，並會爭取於年底落實相關協議及開展工作。無線寬頻網絡方面，根據去年研究所得的發展方向，顧問公司已展開進一步工作，並將於第四季提交具體方案。此外，我們正根據設置及經營對外電信基礎設施法規的規定，並因應公共電訊服務特許合同中期檢討的情況，對發牌的可行性及數目作出評估，預期年底可訂出可行的方案。

本澳流動電話基站輻射安全問題的研究報告已於二零零七年完成，並於本年初進行了若干的補測工作。測試結果顯示，本澳流動電話基站輻射水平均符合國際安全標準，大部分測量結果都處於低輻射水平。

在互聯網域名的管理方面，先後對《澳門地區域名註冊規則》作出兩次修訂，最新的版本適度地放寬了域名註冊的條件，並補充了域名爭議的處理機制。此外，為配合發展需要，亦進行了多項研究工作，包括增設新無線電監測站、電信與其他服務的滙流、調整電信服務監管指標和電子證書互認等。

隨著本澳電信市場一些業務已開放多年，為加強監管及配合行業的健康發展，電信管理部門已委託國際顧問公司就公平競爭法規開展相關研究，預期於本年底完成有關研究工作。本年中亦展開對互聯網市場及相關科技發展的研究和跟進，相關行政法規的檢討工作預計可於今年第四季完成。關於電子信息濫發問題亦進行了前期資料的搜集和整理，待參考國際間的做法及處理程序後再評估是否有立法的需要。

就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》，早前已向業界及民間社團進行諮詢，並草擬了相關配套技術標準，待完善有關草案後將於今年第四季向社會各界進行廣泛諮詢。此外，今年亦開展了對《業餘無線電通訊規章》及其附件、《無線電訊的基本法例》以及《無線電通訊服務行政制度》的修訂工作。

15. 郵政

在二零零八年，我們展開了外港碼頭郵政分局的裝修工程，正研究在北區開設新郵政分局的可行性，亦開展有關遷移望廈分局及重新裝修氹仔分局的研究工作。二零零七年開展的“郵袋寄存箱計劃”於今年進行測試，結果顯示有關計劃使郵件的臨時儲存更加安全，減少派遞員等候郵袋的時間，有助提升派遞工作的效率。同時，紐西蘭 Transend 顧問公司為郵政局進行的“工作流程再造計劃”亦已完成，現正商議有關開展第二期“人力資源管理”的工作。

集郵方面，今年發行的“鼠年”題材郵品為第三輯生肖系列郵品，而為了慶祝北京舉辦奧運的國際體壇盛事，發行了兩套新郵品：“北京 2008 年奧運會火炬接力”及“北京 2008 年奧運會開幕”；此外，亦首次與其他國家—新加坡郵政聯合發行以“地道美食”為題的新郵品。

在電子認證服務方面，我們考取了“網譽認證”標記，進一步加強公眾對使用電子認證服務的信心，並藉此向微軟（Microsoft）申請將根證書納入“信任的根憑證授權”及“受信任的發行者”名單內。已建立電子支付平台的郵政局儲金局，在今年繼續與多個政府部門簽訂電子支付服務協議，至今使用情況理想。

在國際匯款服務方面，儲金局就萬國郵政聯盟開發的“國際匯款系統(IFS)”作出了初步研究，相關工作組認為有關匯款系統尚未完善，待觀察其他國家的使用情況後再行考慮其適用性。

16. 科技

在科技發展的工作上，繼續秉承《資助批給規章》之精神，對配合澳門特區科技發展的項目進行審批和給予資助，二零零八年資助項目共 21 個，總金額約 5,450 萬澳門元；在全面推廣科普資助計劃的工作中，科技基金於 2008 年把學校科普資助計劃擴展至社團／機構層面，並批准了 116 個項目，總金額約 376 萬澳門元。

另一方面，科技基金亦草擬了“科技獎勵計劃”方案，初步計劃設置“科技發明獎”、“優秀科研項目獎”、“優秀著作獎”及“研究生科技研發獎”，並於今年中進行公開諮詢，現正根據有關意見，完善獎勵方案的內容；今年也啟動了推薦澳門科技成果申報參與“國家科學技術獎”，並按照要求制定《國家科學技術獎澳門特別行政區推薦辦法》。

科技委員會下設的科技策略與發展工作組於今年開展了澳門科技策略研究的籌備工作，並制定了初步構思及揀選合適的專家人員。

今年，我們亦與國家科技部在澳門舉行了《內地與澳門關於成立科技合作委員會的協議》第二次會議，雙方在既定的合作基礎上，為未來組織大型科技合作論壇及展覽，並落實跟進“中藥檢測中心”與“中醫藥創新中心”的建設、國家重點實驗室澳門伙伴實驗室的建設、澳門科研人員納入國家科技計劃專家庫等工作。

在科普工作方面，舉辦了“2008 科技活動周”科普展覽，以“科技與奧運”為主題，普及奧運科技知識，展出數十項北京奧運會結合科技所取得的成果。此外，繼續舉辦教師科普觀摩團，提升學生對科學的興趣及拓寬科學視野，促進與內地學生在科普及創新方面的交流。從今年開始，每年的科技活動周、教師科普觀摩團及學生科普夏令營將作為“內地與澳門科技合作委員會”合作框架內的科普合作項目。

在粵澳中醫藥產業合作方面，雙方於去年底召開了“粵澳中醫藥產業合作專責小組”第二次會議，同意加快落實由粵方提出的產業合作項目，現正進一步探討合作的可行性。此外，在《粵澳科技合作框架協議》的基礎下，加強在科研、技術、產業、資訊、人才、資本、服務和科普等多方面的合作，目前正就粵方提出的電子資訊及中醫藥領域合作項目進行探討。

第二部份

二零零九年度施政方針

1. 遵循既定的總目標及指導方針推進施政工作

在二零零九年，運輸工務領域將遵循二零零八年的總目標及指導方針，總結經驗、務實前瞻，積極有序地開展各項工作。

考慮到全球性金融危機及經濟放緩對本澳明年的經濟及就業情況可能帶來的負面影響，政府將會增大在公共工程方面的資源投放，并積極推動公共工程項目的落實施行。除大型的項目外，配合城市美化及社區設施優化，政府將會致力迅速推出一系列中小規模的工程項目，以讓中小企業及本地建築工人更有條件參與及從中受惠。我們希望透過公共工程的拉動作用，增加就業，減輕因其他因素影響而可能出現對經濟及就業的負面影響。

居民的意見與訴求，是對我們工作最好的批評與監督，是推動我們工作務實前進的重要因素。

在二零零九年，將透過建立機制，要求部門各級領導及主管，帶領部門的工作人員走入社區，深入了解民情，切實聽取民意；就涉及民生較廣的政策措施以及公共工程計劃，多方式、多渠道地向社團、居民作介紹及溝通。同時，要求與民生關係特別密切的部門，與相關的社團以及社區組織建立對口的常設聯絡機制，就運輸工務領域的施政工作加強政府與民間的溝通與互動，透過雙方合作，共同參與，提高運輸工務部門對民生問題的回應能力。

我們將從廣度與深度上進一步加強社會較為關心領域的政務信息的發放與披露。同時，將研究從制度上保障公眾能更適時適度地了解城市規劃、土地批給、大型公共工程等重要領域的信息。

同時，透過部門工作流程的優化、簡化程序及循序漸進地擴大“一站式服務”和“服務承諾”的覆蓋範圍，達至持續提高行政效率及公共服務質素的效果。

秉持“事不避難”的精神，對一些困擾居民已久的民生問題，透過統籌及協調相關部門作出調查研究，找出問題癥結，採取針對性的措施，切實協助居民解決有關問題。

“思所以危則安”，繼續在現有的基礎上，採取措施，循序漸進地推進構建規範、高效的突發性公共意外事件的危機管理系統的工作，並特別針對惡劣天氣及潮汐漲退所引發的水浸問題，制定新的預警預報機制於明年推出，盡量減低對公眾的影響。

2. 城市建設政策及工作重點

2.1 公共及私人工程政策

2.1.1 加快推動公共工程，創造就業促進經濟。

我們將採取適當的措施加速推動各項公共工程的落實：

首先，在大型公共工程方面，我們會加大對公共工程方面的資源投放，並積極推動公共工程項目的落實。明年會按計劃加緊落實的大型工程包首期輕軌系統興建工程、氹仔美副將馬路 TN27 地段的經濟房屋興建工程、氹仔成都街公共停車場及松樹尾公共停車場，其他各項交通基建及公共建設等。此外，如果中央政府同意特區政府的填海計劃，將盡快啟動相關的基礎工程。

其次，除大型公共工程外，考慮到金融海嘯會令本地私人建築工程放緩，因而對行業帶來連鎖的影響，我們明年將積極有序地推出一系列的中小型公共工程。為讓中小型公共工程可以加速推行，工務部門會設立“中小型公共工程”資料庫，把短期內將會啟動的中小型公共工程的資料存放在資料庫中，讓審批的部門可以掌握該類工程的數量及基本資料，並對項目先作初步的評估和分析，為項目日後加快審批並落實興建，創造有利條件。

再次，工務部門將致力加快推動街道美化工程，是優化社區環境、扶助中小型建築企業及改善本澳中小企業營商環境。為了令街道美化工作能惠及中小企業及本地建築工人，政府將與民間社團合作，鼓勵民間社團積極參與區內的街道美化前期分析和規劃工作，並由其推動美化工作，政府會以“特事特辦”的原則加快審批和招標予以配合，全力推動街道美化工程盡早落實推行。

為加快中小型公共工程的審批，政府會透過優化內部工作流程，提升建築項目的圖則審批效率，以盡快回應社會發展形勢下的新訴求。我們將針對圖則審批的工作，建立“一站式”跨部門審批機制，並設立由民政總署、文化局、消防局、土地工務運輸局及交通事務局等代表組成審批小組，在規定的時間內作出審批意見。

另一方面，我們也會透過行政流程優化、適度增加人力資源、提高審批工作透明度及加強與業界的溝通，從而提高私人工程的審批效率。在二零零九年，將逐步將各種私人工程的申請表格化，並會制定相應所需文件和圖則的索引表，以便市民可透過工務部門的網站查閱或下載。為了方便市民了解有關私人工程申請的審批進度，將努力創造條件，在電腦系統的支援情況許可下，逐步把申請個案的審批進度上載於工務部門網站上，供申請人查閱。

為進一步保障本地工人就業，工務部門在原有的工作上會加強與勞工和統計部門的合作，密切留意就業市場變化，採取相應的措施，更好地保障本地建築工人的就業。

2.1.2 致力制度建設，完善公共工程管理。

在過去工作的基礎上，將繼續致力採取措施，適時檢討《取得資產、勞務及工程開支指引》，健全工程招投標工作。

為了從法制上完善公共工程的承攬制度，政府將於二零零九年啟動研究透過行政法規及對外規範性行為制訂《核准公共工程承攬合同之法律制度》的細節性及技術性補充規則。

工務部門正分別試行在公共工程諮詢競投中引進承建商電腦抽籤制度，以及探討成立中央資料庫的可能性，同時正研究在公共工程中逐步引入對承建商施工質量及總體表現的評核機制，在進一步收集業界的意見後，預計可於二零零九年逐步實施。

透過溝通機制，加強公共工程前期的諮詢工作，以完善設計及適用性，繼續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。

研究建立工程設計及監理顧問服務公司的防範利益衝突的機制，加強問責性，推動其更好地履行本身的職責。同時，為了讓公共工程技術人員在遵守法律下完成公共工程的管理及監察工作，更有效地對本身職能負責，發揮其專業技術，將於二零零九年內完成編制《公共工程技術人員工作指引》，並落實推行。

2.1.3 注重環保，推動綠色公共工程。

因應可持續發展的要求，將盡可能在各項公共工程的設計中，加入考慮多項節能環保元素，例如在路環新監獄的設計中，為避免大量使用水資源，將在排水設計採用建築中水系統，實行污廢水分流，實現廢水（洗澡及洗手的廢水）處理後，達到相關標準的水資源再循環使用的功能。

另外，鼓勵承建商使用環保的原材料，在工地推行建築廢料分類，要求公共工程設計過程中對節約能源、通風設計、節約用水、污水排放、減少噪音、採用環保材料，考慮引入智能式大廈系統及全面推行節能概念，亦會參考“公共部門／機關能源效益及節約計劃”和《澳門公共戶外照明設計指引》的規定，對公共工程項目的供電系統、照明系統及耗電量等訂定規範。

近年來，車輛的荷載日重，車道行車更是十分頻繁，加上降雨強度及密度的增大，加劇瀝青路面的損耗，計劃於二零零九年委託專業的單位研究，設計更適合本地區環境使用的瀝青配方，改進瀝青路面的耐用性。

2.1.4 體現人文關懷，建設公共建築及公共空間無障礙環境。

政府將加大力度建設公共建築及公共空間無障礙環境。將建的海洋花園前行人天橋、氹仔高勵雅馬路行人天橋、馬揸度博士大馬路行人天橋及氹仔望德聖母灣大馬路行人天橋等將附設無障礙設施，包括可供殘障人士操作使用的升降機，方便市民使用有關設施。

政府亦會要求公共建築及公共空間的設計盡可能按照有關無障礙環境建設的法例的要求，設置輔助傷殘人士的設施，考慮無障礙環境建設，務求以人性化、貼心的無障礙環境，讓傷殘人士可以出行無障礙。

2.1.5 努力不懈，完善城市公共建設。

在二零零九年，我們將繼續致力改善本澳的下水道系統的排水能力，減少在雨季暴雨期間出現道路水浸的情況。為此，政府計劃於慕拉士大馬路靠近望廈社會房屋處、青洲北、筷子基、東望洋街及路環進行下水道優化工程。

另一方面，為了完善地管理公共下水道系統資料，確保數據之準確性，以達至資源共享的目的，政府將把現時的下水道圖則資料數據化處理，建立“中央下水道資料庫”，並以此資料庫為基礎開發一套下水道地理資訊系統。有關計劃將分階段進行，首階段將以氹仔為試點，待系統運作暢順後，再擴展至澳門半島及路環等地區。亦會加強對存在風險之斜坡進行檢查及維修。

為強化公共醫療衛生的硬件設施，按照仁伯爵綜合醫院整體醫療設施重新規劃的要求，預計在二零零九年下半年將進行第一期的擴建及重建工程（輔助設施及急診部工程）。此外，為方便市民，特別是殘障人士及老人能上落仁伯爵綜合醫院，在二零零九年將完成於愕斜巷建造升降機的工程。

路環新監獄的地盤平整工作已完成。因保安理由，工程將分階段展開，第一期施工預計於二零零九年初開展。此外，在二零零九年繼續進行的較大型公共工程還包括：關閘邊檢大樓的擴建、氹仔客運碼頭、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、離島警務廳總部新大樓、澳門理工學院總部新校舍大樓；而新開展的工程有輕軌系統土建工程、氹仔松樹尾停車場、氹仔成都街公園及地下停車場、澳門大學科研中心、新教務及行政大樓、工程研究及檢測中心等。

2.2 城市規劃政策

2.2.1 循序漸進，構建現代化及科學化的城市規劃體系。

特區政府銳意推動完善本澳城市規劃的工作。在現階段，一方面，由可持續發展策略研究中心透過研究及編制《澳門城市概念性規劃綱要》，就澳門城市未來發展的路向，描繪願景，鼓勵及推動社會各界參與討論，為制訂澳門未來的城市發展策略打造基礎；另一方面，“政府城市規劃內部研究小組”從法制、體制及機制三方面入手，對本澳現時城市規劃體系的特點進行針對性的研究分析，查找不足，並參照有關規劃理論及其他城市的實踐經驗，結合本澳的實際情況與局限，知難而進，循序漸進地構建一個現代化及科學化的城市規劃體系，為落實城市的發展願景提供制度上的保障。

“以人為本”的城市規劃目標是為居民構築一個可持續、怡人、安全、舒適的宜居環境。而如何協調不同的群體對經濟、社會、環境、文化等方面的利益訴求；如何讓具有不同意識及價值觀的利益主體進行有效的溝通、交流、協調、談判、尋求共識、相互妥協，則是城市規劃作為政府協調空間資源配置以及利益分配的公共政策的核心功能。

針對澳門現時的城市規劃體系存在的問題，綜合社會各界以及專家學者的意見與建議，我們將從以下六個方面展開工作：

2.2.1.1 積極推動法制建設，逐步完善城市規劃法律法規體系。

現代的城市規劃法律法規體系一般包括核心法（又稱主幹法）、核心法的從屬法規、各項城市規劃專項法、各項技術條例（包括指引）以及與城市規劃核心法平行的各項相關法。

政府將組成跨部門工作小組，於二零零九年內著手草擬澳門的城市規劃核心法及附屬行政法規的法律法規草案，預計在二零一零年開始向社會進行廣泛諮詢，並爭取在二零一零年進入立法程序。

在立法過程中，將遵照“尊重歷史、立足現實、著眼未來”的原則，處理好在新法及新規劃生效前，原來合法合規（劃）存在或批出的建設項目和用地與新法、新規劃不協調的問題。同時，將注意鼓勵公眾參與，廣泛聽取社會各界的意見，集思廣益。

2.2.1.2 整合相關職能部門，優化城市規劃行政體系。

配合加強城市規劃與土地方面有效管理的要求，將研究整合地圖繪製暨地籍局及土地工務運輸局的部份職能，設立城市規劃及土地管理專責部門，以實現部門職能的合理分工、有機組合、精簡架構，從而提高效率，及達至適當的權力制衡，推動城市規劃與土地管理的現代化，促進本澳城市的可持續發展。

為了加強相關政府部門在編制城市規劃方面的合作，研究設立跨部門城市規劃協調機制，參與編制和審議本澳宏觀性的發展規劃。

此外，將對“城市規劃委員會”制度作更深入的研究。為推進有關工作，將組成跨部門工作小組，負責深入研究規劃專責部門的設立方案，以配合城市規劃核心法及附屬法規的草擬及立法工作。

2.2.1.3 循序漸進地構建全面、務實的城市規劃運作體系。

考慮到本澳的實際情況，在提高城市規劃管理效率的前提下，建議法定規劃只設“兩階段”：總體規劃及法定圖則。總體規劃以城市的發展綱領和策略方式來制定，重點是城市定位、發展策略與方向、總體佈局結構、主要基礎設施、限建保護區等。而法定圖則是經過法律規定的制訂和批准程序確認的規劃文件及圖紙。

同時，為使城市發展規劃及控制開發規劃更靈活、更有效地銜接以及反映現實情況變化，有需要編制非法定性的規劃標準與準則，讓規劃人員以及建設項目設計人員在工作時參考。

為推進有關工作，運輸工務部門將繼續與可持續發展策略研究中心溝通與合作，以配合該中心進行的澳門城市發展概念規劃研究的工作。

將加強與外地的城市規劃部門、研究機構交流與合作，進行構建澳門城市規劃運作體系的深化研究工作。並參考、借鑒其他地區的經驗，進一步健全及完善澳門的城市規劃運作體系。同時，我們將逐步建立政府在城市規劃方面的專家庫，試行城市規劃方案的專家論證工作。

2.2.1.4 提高規劃透明度，推動政務公開。

為加強現時城市規劃工作的透明度，回應社會訴求，首先透過把現有的規劃資料逐步公開化，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。同時，在過程中逐步培養、提高規劃工作人員的專業素質及改善工作態度。

利用已推出的“地籍資訊網”，有序地增加城市規劃與土地信息的流通渠道和速度，提高有關信息的透明度。

爭取在二零零九年第一季起，逐步將已制定及執行中的分區規劃紙本資料重新整理為電腦資料後通過互聯網上載，供市民查閱。同時，在此過程中重新審視其時效性。

爭取在短期內把土地工務運輸局目前沿用的內部指引翻譯為中文，並在二零零九年第一季向外公佈，供各界參閱。

2.2.1.5 鼓勵公眾參與，構建表達訴求平台。

鼓勵公眾參與的重點是如何結合本澳社會的實際情況，建立制度化、多元化、多方位的參與機制。

配合城市規劃核心法及附屬法規的草擬工作，將會研究公眾參與的實體及程序性內容。公眾參與的程序性內容，也就是公眾參與城市規劃所必須遵循的實體及操作規則，包括適用範圍、參加主體及基本步驟等，這是公眾參與能夠有效實施的制度保障。

除了一般慣常的規劃諮詢方式收集意見外，將研究如何以社區為推動主體，由政府提供資源與機會，與本地民間社團及專業人士合作，以多樣互動的方式鼓勵社區居民參與社區環境的規劃，協助官民形成共識，確立社區未來的發展方向定位及解決存在的實際問題，同時，將逐步建立機制，由政府部門工作人員組成聯絡小組，走入社區，共同推動城市規劃的普及教育與宣傳工作。

2.2.1.6 實事求是、積極有序地提高規劃人員的質與量。

實事求是地說，以城市規劃部門現時的人力資源狀況在應付沉重的日常工作之餘，要同時支撐構建現代化及科學化城市規劃體系的工作，不論從規劃人員的質與量上都是難以全面應付的。故此，政府將採取有效措施，增加資源投放，積極有序地改善城市規劃部門人力資源狀況。

政府將委託中國城市規劃設計研究院在二零零九年上半年試行舉辦短期的培訓班，以配合特區政府構建現代化城市規劃體系的施政工作。同時，亦考慮透過與專業團體的合作，鼓勵本地的城市規劃工作人員透過培訓與對外交流，提升本身的素質以及積極參與社區規劃工作。此外，將與專業團體合作，循序漸進地展開城市規劃師專業資格制度的前期研究工作。

2.2.2 抓緊機遇，積極參與區域規劃合作。

基於區域發展融合的大趨勢以及“從區域論城市”的前瞻性需要，在編制城市發展規劃的過程中，必須多了解我國的“國民經濟與社會發展五年規劃”以及區域內其他主要城市的宏觀城市發展規劃，從區域發展以及本澳的城市發展定位角度考慮本澳城市發展規劃與有關規劃的適應性配合，以找出澳門在區域發展中的機遇與挑戰。

政府將重點加強與廣東省、深圳市、珠海市以及香港特別行政區的城市規劃部門的交流與合作，積極主動地參與粵港澳緊密合作區規劃研究工作。將與廣東省方面協商，在粵澳合作聯席會議制度下增設“粵澳城市規劃及發展專責小組”，加強雙方就城市規劃和區域性發展問題經常交換意見與信息，並共同研究，以利於形成粵港澳相互促進的區域發展新格局。通過專責小組的定期會面和不定期的溝通，統籌和協調兩地規劃部門的交往，為兩地在區域及城市的規劃和發展策略、大型基建的規劃和建設領域進一步加強交流與合作。

同時，透過新設立的港澳合作機制，推動雙方規劃信息的交流以及在區域規劃方面的合作，並在“大珠三角規劃研究”的實施過程中，構築起粵港澳城市規劃協調合作的平台。

隨着珠三角地區的社會經濟活動越趨融合，加強瞭解目前人流及車流的性質及流向是跨界基建、跨界交通設施安排、旅遊及物流等規劃的重要基礎，也是預測未來交通量的依據。為了將香港、澳門、深圳和珠海的跨界旅運資訊整合，有需要設立跨界旅運資訊平臺以交換及共用資訊，對各地政府更有效進行跨界基建的規劃工作提供有力支撐，由香港規劃署牽頭，澳門、深圳和珠海的規劃與交通管理部門將攜手合作，於合適時間開展“跨界旅運信息合作研究”。

最後，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。

2.2.3 務實開放，尋找發展與保育的平衡機制。

為配合構建現代化及科學化的城市規劃體系的工作，政府將會透過跨部門合作機制，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，從多個層面進行分析、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。

按照初步的計劃，預計在二零零九年進行下列的專項研究：

- 優化氹仔舊城區可行性研究；
- 澳門城區空氣流通模式研究；
- 澳門城區樓宇高度專項研究。

在二零零九年至二零一零年間，政府擬透過與國家環境保護部的合作，進行環境規劃總體評價研究。這項工作將有助提高本澳環境保護部門在環境規劃上的步伐和能力，同時亦可作為未來開展粵港澳環境規劃之參考依據。

2.2.4 以人為本，開放透明，推動舊區和諧重整。

經過詳盡的討論，舊區重整諮詢委員會完成了對《舊區重整法律制度》草案的條文討論工作，提出了大量而又可貴的意見和建議，對完善《舊區重整法律制度》草案起著重要作用。法律草案將於二零零八年年底進入立法程序。

鑒於《舊區重整法律制度》草案是一套基礎法律制度，還需要制訂一系列執行性的配套法規，以便更好地回應社會的發展和需要。故此，在二零零九年，舊區重整諮詢委員會將對一系列的配套法規展開討論。

舊區重整涉及千家萬戶，依循“重視調查研究，加強科學決策”的施政理念，繼二零零七年進行的“祐漢居民生活現狀調查”後，將於二零零九年繼續和本澳的大專院校及科研單位合作，展開更廣泛的舊區調查工作，以掌握不同舊區的各項數據和居民的訴求，有利日後制定符合民情又具操作性的舊區重整政策和順利推展工作。

為了讓不同群體的居民更好地了解舊區重整的情況，我們將會有針對性地展開諮詢活動，計劃於二零零九年展開面對弱勢社群、專業人士及舊區社團的針對性諮詢活動。

為深化《舊區重整法律制度》草案的宣傳活動，計劃安排展開校院宣傳活動，透過進入各大專院校、中學，推廣宣傳，讓青少年也認識舊區重整。

為更深入而廣泛地接觸區內居民，聽取他們的心聲及提供更貼近的諮詢服務，政府將利用祐漢順利樓拆卸後的部份土地，設立舊區重整諮詢委員會臨時辦事處，以便適時及時地展開社區宣傳和諮詢活動。

另一方面，為提高街道美化工作的成效，街道美化跨部門工作小組在已公佈的二零零七年至二零零九年街道美化規劃綱要的基礎上，繼續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。

街道美化的主要地點包括世遺保護區、舊城區和其他區域的街道，但會以世遺保護區為核心擴展至舊城區，再輻射到其他區域。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。

為鼓勵業主進行樓宇共同部分的維修工程，除進一步發揮“樓宇維修資助計劃”的作用外，亦將設立樓宇公共設施維修工程計劃的資助辦法；同時，將推出一個短期措施，對於樓齡超過 30 年或以上之樓宇，在進行指定的公共設施維修工程時，政府將資助有關工程費用，藉以改善社區的居住環境，帶動更多中小型私人工程的產生，創造更多就業機會。

此外，將研究透過由政府與本澳民間社團及專業團體合作，由專業人員牽頭，深入舊區，協助居民參與對舊區美化與建設的規劃，共同為優化社區的居住環境努力。透過由日常生活入手，推動居民參與本身社區環境的規劃，提高居民對城市規劃的了解、理解及支持。該計劃將先以試點形式推行，探討其可操作性。

2.2.5 積極有序，完善各區規劃。

我們將會繼續積極有序地完善澳門各區的規劃，重點如下：

2.2.5.1 澳門半島

特區政府向中央政府提出的填海方案，雙方專責部門的工作人員持續地進行了坦率和具建設性的磋商，為滿足珠江河口防洪的要求，以及改善河道淤泥沉積的情況，特區政府進一步優化及調整了原申請方案的填海造地方案和面積。

規劃中填海取得的土地將會有超過一半用作公共交通設施、公共空間、景觀綠化及其他公共設施。新城區內將不發展博彩項目；另一方面，為了集約利用土地，將採取不開發

低密度（別墅等）項目的方針。同時，亦會預留適量的土地發展符合澳門產業適度多元化政策的行業以及興建公共房屋。我們希望透過適當規劃，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。當有關的填海方案正式獲中央批准後，政府將會就整體規劃方案聽取社會意見，推動方案的完善和順利落實。

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。亦會就南灣湖 C、D 區規劃展開深入的評估工作，尋求發展與保育的平衡。

繼續深化青洲山一帶的重整規劃研究工作，優化青洲山一帶的空間環境、公共設施、綠化休憩區、文化保護等。透過公共房屋建設計劃的契機，積極推動青洲坊發展計劃，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。

將研究改善荷蘭園二馬路—和隆街—塔石廣場—大炮台、河邊新街—沙梨頭海邊街、康公廟前地周邊街道的整治研究工作，改善人行環境。繼續展開對新口岸區道路整治計劃第三期的研究工作，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其他合適地點設置行人專用通道。

為了配合整體交通的發展需要及提升環澳門半島南面幹線的交通能力，將繼續開展孫逸仙馬路的擴建規劃工作。此外，爭取打通福安街和白朗古將軍大馬路，改善新橋南部和青洲區的道路網。

規劃、交通及文化部門正對大三巴區高園街規劃中的地面公共停車場方案進行優化，以便在更好地配合周邊環境的前提下舒緩附近泊車位不足問題，優化該區旅遊環境。

2.2.5.2 離島

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，展開優化氹仔舊城區可行性研究工作，以進一步創造條件，優化社區及提升營商環境。

氹仔松樹尾停車場和氹仔成都街中央公園及地下停車場可望於二零零九年第二季動工。該兩項工程的落實將有助改善氹仔舊城區的車位緊張情況，增加氹仔新城區的公園休憩場所。政府亦將繼續跟進益隆炮竹廠舊址部份地段的業權問題，爭取早日落實主題公園的發展計劃。

為配合“公交優先”政策以及軌道交通規劃，政府正在重新規劃氹仔賽馬會前地柯維納馬路一帶的交通整治方案，優化氹仔西南區的交通、居住和營商環境。此外，亦展開氹仔北區都市化規劃的整治研究工作，以加快路網的完善。北安工業區新的規劃研究工作即將完成，在適當的時間內將向公眾介紹，收集意見。

另一方面，政府現正進行“優化路環舊市區可行性研究”，將會在研究成果的基礎上，展開由政府和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，將加快完成路環石排灣石礦場及附近的石排灣住宅園區的規劃工作，以配合路氹城的發展和改善路環北面的景觀與環境。

2.2.5.3 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。

路氹城城區的快速發展導致對道路運輸的需求量也急速加大。路氹連貫公路兩旁的大型私人項目相繼落成，而氹仔客運碼頭、澳門國際機場以及大型康體設施地處路氹連貫公路西側，兩者連成一片，成了區內快速城市化進程中人口迅速集聚的新城區，可以預見未來使用區內路網進出的車輛流量必然顯著增加，因此有需要對區內路網作更深入分析及規劃。

2.3 土地管理政策

2.3.1 適時檢討土地批給政策，完善土地管理法律制度。

因應本澳經濟、社會的發展變化情況，政府將會對現行的土地批給政策進行檢討，以便更有效地利用珍貴的土地資源及回應社會民生的迫切需要。

此外，待本澳的填海申請獲中央批准後，配合城市規劃的落實，將會逐步編制新填土地的規劃和使用方案，並於適當時候對外公佈，增加未來土地供應的透明度。

另一方面，政府跨部門工作小組在二零零八年啟動了對《土地法》及其配套法律法規的分析檢討，並在參考了立法會“分析土地及公共批給制度的臨時委員會”及社會各界的意見後，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、未來修訂的方向及建議等提交了初步工作報告，並繼續就有關工作報告建議向社會各界作介紹及諮詢，收集意見，預計在二零零九年下半年正式提交修改現行土地管理法律制度的詳細建議，以便展開具體的修法工作。

2.3.2 持續提高土地資訊透明度，構建現代化的土地信息體系。

於二零零九年，除會繼續就土地的批給、替換程序的當事人、轉移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土地利用向“土地發展諮詢小組”諮詢意見外，將會檢討和深化“土地批給、交換及更改利用公開旁聽制度”，進一步提高土地批給程序的透明度。

為持續提高土地資訊透明度，將進一步發展“地理空間資訊共享框架”，為此，繼續與各部門合作，有序地增加更多與社會民生關係較密切的土地信息內容，如城建、房屋及城規等資訊，從而令“地籍資訊網”的內容更可靠及更豐富多樣。同時，可望明年第二季將“地籍資訊網”的應用範圍延伸至政府部門，實現政府部門對部門（G2G）的空間資訊共享，以便為市政建設、城市規劃、土地管理和環境監察等工作提供支援。

此外，將研究地籍檔案數碼化工作，這項計劃可優化檔案的管理，亦配合電子化行政發展的需要，預計於二零零九年第一季開始進行，需時約兩年。

為進一步提高“地籍資料庫”的實時性與準確性，將持續優化有關管理流程，將資料採集、分析、輸入和更改的流程全面標準化和制度化。檢討和優化地籍資訊系統的設計和應用，以配合社會發展的需要，這項計劃將在二零零九年首季開展。

考慮到澳門特別行政區的發展需要，將借鏡其他地區的經驗，針對性地進行資料擴展工作，以提升綜合分析和回應能力。對及時掌握土地數量、質量和權屬的變化信息對土地管理和規劃決策有著重要意義，故此，亦將持續完善土地信息監測數據體系，讓有關部門掌握批地的利用進度和各類土地的數量與可開發強度。

2.3.3 加大力度，強化土地管理工作。

按照《澳門特別行政區基本法》第七條的規定，本澳境內的土地及自然資源，除在特區成立前已依法確認的私有土地外，屬國家所有，并由特區政府負責管理、使用、開發、出租或批給個人、法人使用或開發。

為保障公共利益，政府將會持續加大力度，依法嚴肅處理非法侵佔公地的行為。對涉及破壞山體，阻礙政府護林工作，嚴重影響公眾利益等行為的非法侵佔公地的個案將作為優先處理的對象。

另一方面，為保障已批出土地在指定期限內得到合理利用，繼續加強對有關批地合同的履約監管。對於長期閒置的已批給土地，倘若違反合同條款規定，而又未能提供合理理據的個案，將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，審批對已批出土地的轉換用途申請。

為使土地管理及相關配套工作更透明高效，計劃推出更多的“服務承諾”項目，內容涵蓋測量工作、合併和分拆地塊等。同時，將繼續完善及優化地圖繪製暨地籍局與土地工務運輸局合辦的“申請街道準線圖一站式服務”，為提高各個環節的透明度，將會研究網上提供工作進度查詢服務，讓申請者透過互聯網查詢和監察其申請之工作進度。

2.4 房屋政策

“安居樂業”是全澳居民的共同願望，對維繫居民的社會歸屬感和保持社會穩定至關重要。政府來年仍會積極推動興建公共房屋、推出各項改善樓宇管理及維修項目等相關法例及措施，協助居民紓解住房困難及構建良好家居環境。

2.4.1 積極推進公共房屋興建，紓解民困。

政府將繼續致力在二零一二年年底分階段落實興建 19,000 個公屋單位，以協助有實際困難的居民逐步解決住房問題。首期規劃是在二零零九年年底分階段落實興建約 7,000 多個單位，其中，社會房屋供應方面，除已入伙的青洲社屋 210 個單位外，首期規劃內筷子基社屋項目 884 個單位預計在二零零九年上半年建成；青洲社屋綜合體首期（B、C 大樓）約 924 個單位以及望廈社屋項目首期 588 個單位將在第四季建成；青洲社屋綜合體 A 大樓的 357 個社屋單位已完成新設計製判給程序，預計在二零零九年上半年可動工興建。

經濟房屋供應方面，首期規劃內的馬場永寧街 HR/HS 地段的 880 個單位預計在二零零九年下半年建成；氹仔美副將馬路 TN27 地段 2,703 個單位預計在二零一一年上半年內建成；青洲坊 Lote 4 地段約 600 個單位爭取在二零零九年第一季動工。

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落實興建，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。而為縮短興建公共房屋所需的時間，政府正致力創造條件，加快相關在建公共房屋工程的進度。

另一方面，將會深化路環石排灣總面積近 42,300 平方米的十二幅地段及青洲坊的其餘三幅地段的用地規劃，為第二階段的公共房屋興建計劃做好準備。在日後填海新增的土地上，政府亦會預留適當數量的土地作為公共房屋項目的土地儲備。

“首次自置居所資助貸款計劃”在進行了首期諮詢後，房屋局正對有關方案進行深化，預計在二零零九年內實行。

“新婚家庭租屋計劃”由於社會意見分歧較大，故有需要作進一步分析研究。政府已在俾利喇街（望廈舊兵營）預留一幅約為 2,200 平方米的土地，規劃興建約 300 多個單位。

預計在二零零九年第二季，將會按照修訂後的公共房屋相關法例的規定，接受居民申請社會房屋以及經濟房屋。

為了協助社會各界可更適時地了解公共房屋的資訊，房屋局會定期於網站及公開發佈公共房屋興建進度。在適當的時候將邀請社會人士參觀即將落成的公共房屋地盤，以便讓公眾更好地了解公共房屋項目的興建進度、樓宇狀況及周邊社區環境等。

同時，將繼續與大專院校及研究機構合作，加強對公共房屋需求的研究工作，以蒐集科學的研究資料，作為政府制定房屋政策的參考。

2.4.2 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，政府將致力透過完善法規，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。

在經過多輪諮詢後，《房地產中介業務法》及《檢討預售樓宇的買賣登記制度》的法律法規已完成草擬工作，進入了立法程序，預計在二零零九年內將會正式實施。

在現有的基礎上，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，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，爭取在二零零九年內完成修訂並將文本公開諮詢。

2.4.3 完善法制，共同參與，完善樓宇管理機制，構建良好家居環境。

私人樓宇塞渠滲漏協調問題為長期困擾居民的家居環境問題之一。雖然它在法律層面上屬於民事關係問題，但秉持“以人為本”的理念，政府決定在繼續加強向居民宣傳推廣樓宇維修的重要意義，呼籲業主履行負責維修物業的義務的同時，透過跨部門合作，由房屋局負責協調其他涉及的政府部門，採取“一站式”方式接受及處理居民的投訴，加強與民間社團的合作，透過從技術、法律以及睦鄰關係等方面協助居民，在可能的範圍內解決有關問題。

此外，為加強和協調樓宇共同部分維修之轉介個案，將會透過跨部門方式來協助推動相關大廈內各業主去承擔其自身大廈共同部分維修之責任；亦會透過“樓宇維修基金”之“樓宇維修無息貸款計劃”和“樓宇維修資助計劃”，務求在財政上協助小業主，需要時亦會向小業主提供工程技術專業上的支援。透過“樓宇管理資助計劃”的資助，鼓勵業主積極參與樓宇管理事務及籌組管理委員會，並會加強宣傳及推廣，提供執行樓宇管理相關資訊。

在樓宇管理事務方面，繼續為經濟房屋和私人房屋進行調解糾紛之跟進工作，並加強經濟房屋之巡查及處理違例安裝單位之跟進工作。

為提高物業管理行業的專業化及規範化，政府已完成《從事樓宇管理業務及管理服務人員職業的法律制度》草案且已進入立法程序，預計將在二零零九年實施。

在收集了各界的意見及建議後，正在對“樓宇管理事務仲裁中心”的法規草案進行優化，預計在二零零九年下半年設立該仲裁中心。

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。

政府跨部門小組現正針對修訂現時的法例，以便就有效地處理樓宇僭建物展開研究。配合《都市建築總章程》的修訂工作，政府將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。

同時工務部門亦會繼續與法務部門合作，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 加強宣傳，簡化流程，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，政府將繼續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。

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，記錄各區非法工程的現況，建立殘危非法工程資料庫，加強跟進殘危非法工程拆卸工作的力度。同時，我們亦會繼續檢討現時政府部門內部處理違法工程的流程與運作機制，並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。

2.5.3 按社會實際訴求，處理非法工程拆卸工作。

為推動市民主動拆除僭建物的積極性，工務部門將與房屋局合作推廣，透過利用“樓宇維修資助計劃”，協助市民主動拆除樓宇的非法工程。此外，亦會研究推行其他形式的資助計劃，如分層樓宇各單位所有人協商同意統一拆除樓宇共同部份的非法工程，政府將考慮資助部份或全部工程費用，以鼓勵市民創造更美好的居住環境。

另一方面，因應社會的實際訴求，如在防盜、擋雨等方面，考慮允許在樓宇分層所有人大會取得共識後，適度以統一規格安裝相關設施，並定出技術指引讓市民依循。

3. 交通運輸政策及工作重點

澳門的交通運輸政策明確定位為：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。

隨著本澳經濟高速發展，本澳居住及流動人口不斷膨脹，社會對交通運輸需求亦隨之增大。在二零零九年，政府將繼續依循“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，並透過增加工作透明度，完善及提升本澳對外及市內交通的軟硬件配套設施，為廣大市民和旅客提供更佳的交通服務。

3.1 市內交通政策

3.1.1 創設機制，加強交通協調管理。

在現時工作的基礎上，將引進機制，透過交通事務局推動相關部門的協作，加強交通協調管理。

在二零零九年將設立由交通事務局、運輸基建辦公室、港務局、民航局、土地工務運輸局及建設發展辦公室組成的常規性協調機制，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。

為了有效統籌協調各主要公用事業機構、政府部門及私人的掘路工程，減輕對市民帶來的不便，將在高等交通委員會內設立由交通事務局負責統籌，與民政總署、運輸基建辦公室、土地工務運輸局、治安警察局、能源業發展辦公室及各主要公用設施專營公司一起成立掘路工程協調機制，要求上述各單位遞交來年在公共地方鋪設管線及重鋪之年度計劃，然後將經分析匯總的計劃圖及相關資料發予各協調機制成員，以儘早地協調好各單位的路面工程計劃。並由土地工務運輸局協調於計劃工程範圍內之私人發展項目，要求盡早提交水、電、渠及電訊之申請，配合相關工程同時鋪設或預埋管線等工作，減少重覆開挖對市民造成的影響。研究建立中央資訊系統，統一收集一些涉及跨部門交通設施的建設，並透過網頁、地理資訊系統(GIS)等適時向居民發佈。

因應澳門實際情況及交通運輸的發展方向，透過交通諮詢委員會，加強與民間及業界的溝通，以便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。同時，將繼續完善《道路交通法》的配套法規，優化現行的交通法律制度。

3.1.2 配合社會及經濟發展，加強市內交通規劃。

近年來，本澳經濟發展較快，市區道路交通流量急劇上升，道路交通擁擠堵塞問題日益凸顯。為此，在二零零九年，將進行有關澳門交通出行、道路承載能力、停泊車設施之需求、以及口岸旅運四方面的調研工作，藉以從根本了解本澳市民之交通出行特徵及需求、停泊車設施之需求分佈、旅客對本澳交通之需求情況，以及探討一套適合本澳實際情況，並符合長遠發展及社會整體利益的交通管理對策。此外，亦計劃與香港、深圳及珠海方面就跨境旅運信息進行合作研究。

另外，透過地理資訊系統之使用，整合內部現有零散或以傳統紙本方式儲存之交通數據及資料，如現有或規劃中樓宇的停泊車位數量、公共停車場及街道內各停泊車設施之分佈、公共運輸工具站點及路線分佈、車輛擁有率分佈、出行特徵分佈等，再構建一共同之電子化資訊平台，將有助對交通問題進行更整體的分析及考慮，藉以優化決策過程。

針對新口岸區未來的發展及規劃，孫逸仙馬路擴建計劃已進入最後分析研究階段，構想中擴建後的道路網將貫穿南北兩邊的交通，有關規劃將調整現時海岸的行車道，透過組成比較完善的道路交通網絡，孫逸仙馬路將透過立體交叉的道路網絡，維持至少六線行車的快速道路。

對因快速發展而正承受重大交通壓力的路氹城城區，政府會制定可行有效的短、中、長期措施。短期將透過與有關部門協調合作，調整現時巴士站位置及路線；中期則展開路氹城迴旋處興建地下行車隧道的研究，以及進行加建行人天橋的研究；在長期方面，將研究重新分析路網使用權，訂定主次幹道有效分流車輛。

另外，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。

3.1.3 建立智能交通系統，進行科學交通管理。

在二零零九年將逐步增配智能交通系統必要的基礎設備，持續完善及擴展視頻監控系統、電子資訊顯示系統、交通訊號系統及通信系統等。

交通數據與信息收集乃發展智能交通系統（Intelligent Transport System—ITS）之重要一環，透過 ITS 的應用，全面掌握道路狀況，即時發放交通資訊，以達致緩和道路堵塞、減少交通事故，提高交通利用者的方便、舒適的目的。因此，明年我們會展開 ITS 綜合應用研究，並計劃統計本澳各區行車流量、行車數據及行車周期，以收預期之效。

二零零九年，我們將繼續建立停車場訊息整合系統，將停車場泊位狀況顯示在附近信息指示牌上，以節省駕駛者泊車時間消耗及附加的交通量，並透過在停車場內設顯置示屏，將之與監控中心聯網，顯示外出交通資訊，達到互動效果。此外，亦會對全澳交通燈設置展開研究。

為建立交通管理系統、出行信息系統、公交系統等進行定位，並為配合“公交優先”戰略建立重要基石，將對信息收集與發佈、網路支援、環境評價、以及覆蓋程度等進行可行性研究及探討。政府並且結合該項研究成果，規劃澳門交通控制中心的技術要求與規模。

3.1.4 創造條件，加大交通安全宣教力度。

為培養居民自小養成遵守法規的良好公民習慣，我們會發揮“交通安全推廣教育中心”的功能。因此，將聽取學校、社團和青少年團體對推廣中心運作模式的建議，從而使該中心更切合用家需要。此外，亦會加強與治安部門合作，共同組織教材，更邀請交通警員親身講解以增加效果。

由於本澳旅遊事業發達，向遊客和本地居民灌輸交通安全知識同樣非常重要，我們亦會製作具針對性的宣傳材料，於主要出入境口岸及交通較繁忙的旅遊景點向遊客派發。至於本地居民的宣傳教育，在強化“交通安全推廣月”宣傳教育效果的同時，亦充分利用媒介的作用，讓市民掌握正確的交通安全訊息。

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。

本澳的交通政策的核心部份就是採取“公交優先”戰略，構建綜合城市公共交通運輸系統。

在現在的工作基礎上，二零零九年的工作主要集中在下列方面：

3.1.5.1 務實推進，分期興建輕軌系統。

與其他先進城市一樣，我們以“公交優先”的戰略，透過發展軌道交通作為公共交通系統的骨幹，藉輕軌系統的高運量、準時及快捷的特點，創造能夠改善現有交通運輸系統困局的條件；同時透過引入這類節能、低污染和低噪音的環保運輸系統，在社會上逐漸建立綠色交通的文化及一個現代化城市的標誌。

在二零零九年將落實首期輕軌系統興建工作。輕軌首期項目顧問公司在優化及完善輕軌系統第一期的路線和車站最終方案後，將協助政府對輕軌系統的行車物料和系統、機電設備進行研究，預計將在二零零九年中啟動行車物料和系統的招標程序。

由於輕軌首期項目涉及的土建工程項目龐大，為讓更多承建商能參與興建工作，明年將決定首期輕軌系統土木工程的分段數目，以及各段承建工程之間工作的銜接安排，配合興建時間表向外招標。而在施工過程中，我們將會明確要求承建商採用低污染和低噪音的設備及技術，以減少工程進行過程中對環境的影響和居民的滋擾。

考慮輕軌系統是一個涉及面廣的大型公共交通基建項目，故政府在建造階段會引入適當的質量控制、協調監察機制，以及相應防備措施，保證各工程分包商及物料供應商所提供的服務及產品均符合原定的項目要求外，亦能按照既定的規範標準和時間內完成。另外，還會與學術機構合作，透過定期進行調查，了解市民對輕軌建造工程和工地管理的意見。調查資料數據將適時向外發佈，並回饋承建單位以優化興建工作。

在輕軌建設的前期階段，我們還會著手研究日後輕軌系統的管理及運作模式；此外，還針對近期在輕軌系統沿線作出的交通規劃，以及對本澳居民產生的影響進行研究。

輕軌系統第二期可行性研究將在二零零九年上半年完成，務求提出一個能被社會各階層普遍接受的走線方案。除此之外，研究還包括澳門輕軌系統的遠景規劃，提出一個可滿足澳門長遠經濟發展的輕軌網絡規劃。

此外，在確定輕軌系統第二期走線方案的基礎上，將進行第二期的環境評估研究，尤其是噪音及震動、景觀以及周圍環境等方面的影響進行評估，並提出合適的緩解方法。

為探討目前澳門交通運輸系統，以及現今及未來可能存在的運輸問題，政府計劃展開輕軌與澳門可持續性發展的研究，評估輕軌系統與澳門可持續性發展的關係，對未來社會經濟及環境的影響；又會就輕軌與澳門的其他交通系統之間的配合開展有關研究。

隨著輕軌系統工程項目逐步展開，將進一步透過與本地和鄰近地區政府部門和廉政機構的交流，汲取經驗，加強內部管理。與此同時，亦會繼續適時向公眾發放訊息，增強社會對輕軌系統建造進度和部門運作的透明度。

3.1.5.2 研究體制創新，優化公共巴士服務。

公共巴士服務在公共交通服務中擔當著重要的角色，因此，為進一步落實巴士服務改革，政府計劃於明年正式開展相關服務批給之公開競投程序，爭取在明年10月15日兩巴臨時批給合同檢討前完成判給工作。交通事務部門現正積極落實公開競投前期準備工作，致力創造條件，吸引其他企業加入經營巴士服務，為市民提供更多選擇。此外，對於政府與兩巴簽署的臨時巴士服務批給合同，我們會切實做好監管兩巴按照臨時批給合同履行工作，引入服務評核機制，繼續推動巴士公司提升服務素質。

為提高巴士服務的吸引力，我們明年會推出如下措施：繼續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；將配合轉乘設施的投入，積極對巴士路線進行優化；考慮到夜間工作的就業人口數量持續增加，逐步完善及加強夜間巴士服務。

至於改善巴士站設施方面，針對市民對巴士行駛實時訊息的不足，令出行者因未能準確預計候車時間及知道巴士的位置而產生不安定性的疑慮，將研究逐步建立公共巴士（GPS）實時定位訊息系統，透過在巴士站設置巴士實時訊息顯示，讓出行者在巴士站候車時，可直接得知最近且往該站駛向的巴士的實時位置及預計到站時間等，幫助市民減少對候車時間的疑慮及選擇最方便快捷的路線。

為有效改善巴士站的排隊秩序，提高巴士運作效率及服務水平，還將會優化巴士站的硬件設施，設置適合本澳環境的乘客候車排隊輔助設施。與巴士公司合作，加強推動市民有序排隊上車的習慣和文化。

將加強以科學評估市民的實際出行需求，不斷完善公共巴士路網規劃。透過制定主幹路線的分佈藍圖、減低路線的過度重疊現狀、合理整合巴士站點距離、創設便民的轉乘站點，從根本上完善各班車的運作效率。

針對駕駛重型客車的人力資源短缺問題，政府已將投考重型客車名額由過去每週 15 個名額增加至每週 24 個名額。同時，將允許公共巴士公司因應其業務及人力資源的需求，作出即時批核提前考試之申請。

3.1.5.3 加強規劃協調，提升的士服務質素，規範酒店及娛樂場客運專車。

的士作為公共交通服務中的重要一員，為提升本澳的士服務質素，完善公共交通基礎設施，政府將持續進行增設及調整的士上落客點的研究，落實合適的可行方案，以利業界經營，並投入更多資源加強監管工作，當中除加強的士稽查隊的巡查，檢舉糾正違規司機的不當行為外，希望透過培訓和加強溝通等方法，讓的士從業員適應社會發展對的士服務的需求。在法制方面，將透過《的士規章》的修訂，進一步提升行業的服務質素。

另一方面，為加強對酒店及娛樂場客運專車的規管，減少其對整體道路系統及其他交通基礎設施所造成的壓力，並增加車輛停泊之流動性，將研究在有關客運專車停泊點引入收費系統的可行性。

對於行駛路線方面，由於其具有固定目的地之特性，故此，將規範由各口岸到達場所的行駛路線，以免該等車輛影響市面交通。

3.1.5.4 致力完善城市步行系統。

為構建一個方便及舒適之城市步行系統，政府將根據顧問公司提供的可行性規劃研究中的社會主流意見，對研究報告中較可行及市民具有較大需求之路線展開深化研究及設計工作，於合適地點設置自動步行系統，並爭取儘快展開有關招標建造工作。

緊接城市步行環境之優化規劃工作，除與相關部門共同進行街道美化計劃外（尤其針對世遺景點附近的交通規劃），亦繼續進行已開展之行人天橋計劃，如：氹仔高勵雅馬路行人天橋、馬揸度博士大馬路行人天橋、氹仔海洋花園大馬路行人天橋，及氹仔望德聖母灣大馬路行人天橋等。同時，將繼續對其他有需要優化行人過路設施之地點展開相關研究。

3.1.5.5 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公共交通基礎設施建設。為強化澳氹之間的交通接駁條件，政府在二零零六年著手進行澳氹海底隧道的規劃和初步設計，並於同年進行

了設計連建造工程的招標。由於海底隧道兩端出入口均需進行填海造地，故此特區政府亦上報中央審批及進行深化環境評估。根據環境評估結果，沉管式建造方式對環境影響較大，建議採用盾構式的建造方式，但礙於施工方式的技術要求，政府決定取消有關招標，並按國家所訂定的環評標準修訂規劃。

目前，政府正委託顧問公司結合未來的新城區規劃以及港珠澳大橋的交通配套需要，對澳氹之間的交通接駁規劃進行深化研究，提出不同的方案，向社會進行介紹，收集意見，然後再作評選。

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。

在公共泊車位方面，明年我們會抓緊推進在建的公共停車場工程及進行對在各區設置新的公共停車場的可行性研究工作；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位的咪錶安裝工作，同時落實電單車泊位收費系統試行地點。

二零零九年，政府將持續強化交通監控設備，包括增設衝紅燈偵測系統、完善交通監控設施等，並計劃於本澳主要出入口岸增設無線視頻監控系統，實時監控澳門城市心臟地區的交通狀況。

為方便行人過路與駕駛者了解各路段交通安排，將研究統一交通標誌牌式樣、數量、物料及規格等，增加交通標記與標線之易讀性，並引進電子路牌及其他交通設備以達致上述目的，亦會研究便利傷殘及失明人士的過路設施，提高其安全性。

隨着路氹城區逐步發展成為一個大型博彩旅遊娛樂綜合設施集中的區域，目前的教考場設置地點，以及附近道路網絡及交通流量已不宜成為學習駕駛考試路線的區域，故在完善現時教考場教學環境的同時，亦會著手開始研究設立永久性的駕駛學習暨考試中心，以便回應社會民生的急切訴求。

另外，為強化現時汽車驗車中心服務，將更新中心之驗車系統，完善驗車通知機制，興建汽車檢驗中心新辦公室，並研究於路環關建新汽車檢驗中心，專責檢驗新車及重型車輛，以分流現時驗車中心的工作。

3.1.6 加強與民間互動，推動政務公開。

為提升政府施政透明度及公信力，加強與市民溝通，切實了解市民所需，我們繼續做好落區與民溝通的工作，透過建立恆常機制，加強與交通運輸業團體溝通交流；就各區不同的交通問題，嘗試透過具針對性和主題性的社區座談會，與居民直接對話的方式，收集民意，了解居民訴求。

為了更及時向公眾披露社會關心的市內交通信息，將研究設立由交通事務局負責的定期發佈會機制，在有需要時可邀請其他相關部門代表出席。

另外，將採取措施，優化及完善交通事務局的投訴機制，推行對外服務承諾，並定期進行調查及評估市民對投訴處理的滿意度，確保市民的訴求得以有效跟進及回覆。

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。

政府將在粵澳合作機制及港澳合作機制的框架內，加強與廣東省及香港特別行政區的區域交通運輸規劃合作，同時亦將繼續按照《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其他地區的交通運輸銜接。

粵港澳三地政府已就港珠澳大橋融資問題達成突破性共識，目前開展前期研究和準備工作，政府將按工作進展情況，在澳門內部的城市規劃以及交通安排等方面作出積極配合，並進行相應的研究及開展必要的配套工作。現時委託顧問公司就大橋在澳門的落腳點工程及交通配套方案進行的研究已接近完成。

按照規劃，廣珠城際快速軌道交通將在二零二零年建成，其珠海的終點站設於拱北。澳門特區政府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輕軌系統的銜接可行性方案。雙方都共識到現階段兩地拱北關閘口岸在完

成擴建後再進行下一輪擴建的條件局限，故此，雙方均認為採取分流的措施，並且以軌道交通為主要旅客的承載系統，保證未來口岸能支持兩地人員交流持續增長。

為落實粵澳合作聯席會議第一次會議上提出要加快建設通澳門高速公路的目標，政府將繼續與廣東省政府密切溝通，以進一步完善粵澳之間的道路交通網絡。

內港與珠海灣仔之間增建河底行人隧道的跨境基建項目，涉及技術和政策層面較廣，除了主觀意願以外，客觀因素必需慎重研究和考量，並按照不同環境和特性進行科學論證。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，其中包括不同位置選址、路線、口岸及建築規模等。澳方希望與內地就這一跨境建設項目進行磋商，以達到各方認同及相對較成熟的可行性方案，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。

為配合本澳海上客運服務未來可預見的需求，興建氹仔客運碼頭有其實際需要，政府調整了氹仔客運碼頭的設計，同時考慮在氹仔客運碼頭內興建接駁至澳門機場的通道可行性，此外碼頭本身的周邊配套亦考慮到公交系統的轉乘和與輕軌系統的連接等問題。由於工程項目擴大，相對的施工時間亦有調整，氹仔客運碼頭整體工程預計於二零一二年全面竣工。

另一方面，為吸引外地乘客選擇經澳門國際機場前往其他地區，正在興建中的氹仔客運碼頭亦已規劃“海空聯運”的設施，提供簡化手續，讓旅客以最短時間、最舒適的途徑享受高效的兩關一檢服務。

此外，政府已組成了“機場發展規劃工作小組”，跟進研究澳門國際機場的擴建規劃。在二零零九年，將繼續研究澳門國際機場擴建的土地規劃及機場與周邊地區的交通運輸網絡的協調，並就機場專營公司提交的機場發展規劃方案給予指導及技術協助。

目前進行的關閘邊檢大樓的第二期擴建工程首階段主要涉及東、西兩邊行車道的改建工作，擴大後的面積，將透過調節大樓內部的辦公場所，增加通關設施，達到對出入境等候大廳的擴容目標，由現時日最高處理量 30 萬人次增加至 50 萬人次，其中出入境櫃台會由現在的 52 個增加至 98 個；此外，自動過關系統的數量將由現時的 34 條增加至 80 條，而大樓的扶手電梯數目亦會相應增加一倍，相信可進一步達至優化過關效果，整項擴建工程預計需時約 17 個月，可望於二零零九年內竣工。

3.3 航空運輸政策

3.3.1 積極推動航空運輸發展。

隨著兩岸關係的不斷改善，兩岸已於今年七月初實現了周末包機，而近期雙方就平日包機亦簽署了協議。客運包機方面，兩岸將在原有周末包機的基礎上，增加包機航點、班次，調整為客運包機常態化安排；貨運包機方面，雙方同意開通兩岸貨運直航包機，運載兩岸貨物。

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亞洲低成本航線後，台灣市場份額已由二零零三年前佔澳門國際機場客運量超過 60%，減低至現時只佔約 40%。相反，非台灣及內地航點的其他亞洲市場所佔的比重，已由二零零三年前低於 5% 增加至目前超過 33%。本澳航空網絡的不斷擴大，可逐步減少對台灣中轉澳門的依賴，降低兩岸直航常態化後所帶來的影響。

為此，政府將適時敦促有關方面調整澳門與台灣之間的航空運輸安排，並加強與國家民用航空局的溝通與協商，為澳門航空業創造更具區域競爭優勢的條件。

此外，在旅遊政策的帶動及大型娛樂設施相繼落成的新景氣下，澳門正逐步成為旅客目的地。故此，政府將繼續貫徹開放的航空政策，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，選取澳門國際機場作為終點站。

在完成對澳門國際機場分專營機制的評估上，將進一步計劃如何按各分專營權合約終結時開放服務，以跟隨世界對航空業開放的需要。另外，政府將繼續努力協調本地航空企業之間的關係，以整合優勢，提升本澳企業對外的競爭能力，為航空業的健康發展創造和諧環境。同時，將委托專業機構就目前的限制情況如何更好地以公眾利益為前題下分配航線進行研究。

3.3.2 致力完善航空法規。

為更有效地對本澳的航空營運機構作出監管，將繼續完善民航的法律制度，除檢討現行的航空規章外，計劃於二零零九年實施下列兩項法規：

- 機場認證法規，以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；
- 保護乘客權益法規，內容包括因航班延誤、取消及被拒登機等情況下航空企業須即時對乘客作出適當安排。

同時，亦將研究修訂規範航路及導航設備保護區的有關法例，新的規範標準將有效地確保航空活動的營運安全。

3.3.3 全力提高航空安全及營運效率。

民航局將於二零零九年參與國際民航組織為成員國進行的“全球安全監督審計計劃”及“全球航空保安審計計劃”，以評核各地監管機構有否充分履行其安全監督的責任。此外，將向業界推出航空保安質量管制計劃，繼續堅持安全發展的方針，努力為全球航空運輸的營運安全作出更大的貢獻。

與內地及香港連接的新通訊、導航、監視系統將於二零零九年在澳門國際機場安裝測試，將與兩地民航部門緊密協調，確保該系統更好地在本澳運行，進一步提高航空安全。另外，亦將籌備航空電訊工程人員資格認證。

國際民航組織根據《芝加哥公約》附件的要求，規定全球航空企業及航空器維修機構必須於二零零九年一月實施安全管理系統，民航部門將密切監察及定期評審該系統在各機構的實施情況。另外，亦會繼續舉辦培訓課程，讓營運機構提高安全水準及意識。

為提高澳門國際機場的整體服務素質，對於合約期將於來年屆滿的服務項目，將保持與機場專營公司的緊密溝通，並監督機場專營公司與服務供應商洽談合約續期或新合約時，必須確保未來的服務水平符合國際要求及與時俱進。另外，就乘客或航空服務消費者向民航部門所反映的意見或訴求，將嚴格要求航空企業、機場專營公司及各營運機構必須準時回覆。

為達至資源共享、有效監管及吸取外地經驗的目的，將於來年與國家民用航空局簽署《航空意外及事故調查合作協議書》，並與國家及香港的民航部門研究擴大三地持續適航管理及審定的工作，以及繼續參與國際民航組織設立的區域性計劃，包括“東南亞互助拓展安全運作及持續適航計劃”、“亞太區航空保安互助拓展計劃”及“防止傳染性疾病經航空運輸傳播合作計劃”，深化本澳於上述領域的監督工作。

3.4 海上運輸政策

3.4.1 加強規劃與立法，優化碼頭管理。

在氹仔永久客運碼頭投入運作前，我們將繼續優化本澳各主要海上客運碼頭的管理及監督工作，以確保海上口岸的運作暢順。並將結合經驗和研究，尋求最適合本澳客運碼頭的管理模式，務求為旅客提供便利、高效的通關服務。

面對海上客運服務需求的上升，將有必要對澳門現有客運碼頭的運力及未來幾年海路客量作評估和預測，以便對澳門未來海上客運的發展作全面及科學的評估，在完成有關預測後對數據進行分析，評估現有及在建中的碼頭設施是否滿足未來海路旅客以及海空聯運的需求，並按照分析結果適時調整碼頭設施，以作出相應配合。

為了更好地規範海上客運活動，政府已檢討了現有的各份海上客運營運合同，並草擬規範海上客運准入制度的行政法規草案。

3.4.2 加強水域管理與防污。

近年，途經澳門各航道的船隻持續增加，對航行安全構成隱患。繼嘉樂庇大橋後，港務部門將積極推動與工務部門共同對其餘各條大橋的保護措施開展專題研究，就大橋護橋欄的設計、佈局、結構安全及可承受撞擊力等方面作進一步評估和改善，配合各項航行安全指引，加強對橋墩的保護作用。

為配合建設中的氹仔永久客運碼頭，需要開挖港池及重新設置航道，引入全新的航標標示系統，制定不同的航行安全規定和船舶管理體系，以應付碼頭落成後頻繁進出港口的高速客船。

3.4.3 提高海上救援能力。

政府已開展船舶交通管理系統第一期擴建工程計劃的工作，並同時籌備第二期擴建工程計劃，以提升船舶交通管理系統的功能，更全面保障往來船舶的海上安全。為有效完善海上搜索救援，將重整海上搜尋及救助協調機制。

為重整海上搜救力量，新消防船的興建在來年亦將繼續，對船上配員的培訓和實習正有序地進行，各種的海上搜救輔助設備和儀器的購置將按計劃逐步開展，以配合消防船的運作。此外，經過更新的海上搜救協調計劃將會進行全方位的測試，以強化搜救的培訓工作和進行適時的優化。

3.4.4 加快落實船舶登記工作，致力完善海事立法。

就船舶登記的立法工作與其他部門合作將會是來年的工作重點。國際海事公約的適澳、船舶註冊資訊系統及訊息情報網的建立、船舶檢驗的授權以及船舶註冊所需的準備工作將進一步落實。

為適應澳門當前海事活動的發展及水資源管理的需要，政府計劃進行港務局組織架構重組的工作，設置專門的水資源管理和船舶登記部門，整體理順各種海事活動和後勤支援的關係。

因應越趨頻繁的海上往來交通，我們將制定和修訂各種海事和港口安全的法規，以有效規管各類航行船舶和各種港口的客貨運操作，減低海事和港口操作的風險和提高港口經濟管理現代化的水平，有關工作將於二零零九年全面執行。

國際勞工組織於二零零六年通過的《國際海事勞工公約》在生效方面已有所進展，港務部門將在本地勞動法律制度的基礎上與其他相關部門進行合作，為公約日後在澳門生效進行立法方面的準備。

3.4.5 提高海事行政管理及促進漁業發展

港務部門利用資訊科技進行優化本地註冊船舶之檢驗監控、船舶資料資源共享及船舶進出港口的行政程序和手續，以提升船舶安全檢驗及監控工作的效率及效益。

政府將按照與國家海洋局南海分局簽署的《澳門廢棄物在珠江口海域傾倒管理工作會談備忘錄》，開展九澳島東南傾倒區的擴容論證工作，編制論證報告。

此外，將繼續履行“漁業發展及援助基金”的發放工作，活躍漁業經濟，為扶助漁民社群健康發展作出努力，並將適時啟動修訂“漁業發展及援助基金”的法規，以配合漁業的發展需要。同時，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。

4. 環境保護與能源政策及工作重點

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。

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，強化在環境立法、監察、監測、規劃、評估以及環境宣傳教育等方面的行政職能，更具實效地配合未來城市的整體可持續發展策略。有關法律草案已送審議，並進入立法程序。

同時，配合環境保護局的設立，政府將會設立更具廣泛代表性的環境諮詢委員會，以便更有效地收集與吸納各界對環境保護的意見及建議。

4.1.2 檢討環境法律體系，制定中、長期立法計劃。

將繼續透過由法律專家及顧問組成之研究小組，對本澳現行之環境法律體系進行全面性的檢討，以便在二零零九年制定配合本澳未來發展需要的環境立法中、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。

此外，將按序開展控制光污染、適時更新進口重型及輕型摩托車的氣體污染物排放限值、引入對其他新進口機動車的氣體污染物排放限值、引入環境影響評估制度，以及食肆油煙排放限值等研究。

現正對環境噪音法例修訂完成第一階段草擬工作，有關的修改主要包括：

- 考慮取締在居民密集居住區內使用造成較大噪音污染的施工設備，包括撞擊式柴油打樁設備，以及在城市噪聲敏感區域限制夜間的建築施工作業。
- 收緊空氣調節器或通風設備之噪音限值。
- 收緊用作工業、商業及服務性行業之樓宇或獨立單位之活動所發出之噪音限值。
- 引入“其他特別噪音”及“來自鄰居噪音”等限制社會生活產生噪音之條文。

由於有關修改的牽涉面較廣，政府將向相關團體及業界進行諮詢及收集意見，以完善方案。

4.1.3 強化惡劣天氣預報，制定水浸預警機制。

早前颱風“黑格比”襲澳，產生強大風暴潮，造成本澳多個地區嚴重水浸。為回應市民對颱風期間海水倒灌及暴雨時的水浸問題，氣象局將與多個機構合作，加強有關方面的監察工作。針對惡劣天氣及潮汐漲退變化對低窪地區的水浸影響，我們將於明年推出“三級制”的水浸警報，透過設置水浸黑點監測站，監測水浸情況、測量潮汐高度、海浪高度等，並將數據即時傳送相關部門作好部署，並會提前十二小時發出預警信號，提醒公眾及早預防，盡量減低風暴潮所帶來的禍害。預計今年底將陸續開展相關工作，計劃於明年雨季來臨前有關機制可正式運作。

同時，我們將加強颱風訊息的發放，令市民有更多渠道及更容易接收到風暴訊息，亦會強化部門間協助，完善突發性公共事件的救援及善後統籌協調機制，提升相關預警預報及救援善後處理。

4.1.4 增放資源，強化環境監測能力。

隨著國際社會愈來愈關注全球暖化的問題及《聯合國氣候變化框架公約》和《京都議定書》適用於澳門，市民對環境保護漸趨重視，而有效落實上述國際公約及議定書是特區政府的重點工作之一。

為著落實《聯合國氣候變化框架公約》中的內容，政府將開展多項與氣候變化相關之研究，在全球變暖的背景下，評估未來澳門氣溫變化趨勢；按照“政府間氣候變化專門委員會”在不同溫室氣體排放情景下，計算出澳門在未來一百年（至二一零零年）的氣溫變化情況，同時亦需評估未來海平面上升的趨勢，再從研究結果中，找出氣候變化對澳門所造成的實質問題，包括氣候變化與其適應性，評估氣候變化對整體社會的影響，其中主要評估對生態、水資源，尤其是淡水資源及人類健康等問題，因應各種問題的可能出現而訂定不同的應對措施；同時與中央政府制定《京都議定書》清潔發展機制的具體執行方法。另一方面，政府將制定適用於澳門的應對氣候變化方案。

我們將繼續進行《關於持久性有機污染物的斯德哥爾摩公約》在本澳實施計劃的系列研究，以及強化各項環境參數的監測、研究和技術培訓。

在二零零九年，將深化並完成室內空氣質素的研究，以便進一步制定室內空氣質素的標準。繼續進行第二次環境噪聲普查工作，並完善沿岸水質自動監測網絡。

同時將有序地開展持久性有機污染物、在科技領域之汽車尾氣研究、減塑及減廢調查、電子廢棄物以及其他環保車種的可行性研究。

4.1.5 積極完善環保基礎設施。

為不斷完善本澳的污水處理設施及配合各區的發展需要，將會陸續進行設備升級的研究及計劃，以增加本澳對生活污水的處理能力及提升尾水質量，最終達到於本澳更廣泛使用中水的目標。路環污水廠第二期的興建工程已完成，而跨境工業區污水處理站正有序展開測試工作；預計路環污水處理廠二期竣工後將可達到 130,000 立方米的日處理能力。而跨境工業區污水處理站的興建工程亦進展良好，其尾水的質量亦提升至國家相關排放標準的一級 A 標準，可作為清洗街道、灌溉、景觀用水等用途。

焚化中心的擴建工程可將焚化中心的處理能力擴大一倍，達到每日接近 1,728 公噸，而尾氣的處理標準亦按照了歐盟的最新指引。在擴建完成後，將有序地對現時的焚化爐展開改善尾氣排放標準工程。

“固體垃圾地下自動收集系統”工程已試行運作。透過與試點區域的大廈管理公司合作，收集大廈的家居垃圾後，分時段直接投放入試點區內的投放口，系統的好處是解決現時家居垃圾長時間貯存在大廈內引起的衛生問題。同時，現時大廈內收集垃圾的空間將可騰出存放乾的大件垃圾，解決大件垃圾被棄置在街上或行人路上的情況。

參考外國經驗以及深入研究後，引入上述自動收集系統將有助紓緩現時固體垃圾收集工作的壓力，系統可以每年365天、每天24小時地進行，將有助改善居民的居住環境及樓宇管理。在系統運作一段時間後，部門會對系統的可操作性作出評估，以便考慮系統日後推廣至更多層面的使用。

為能妥善地解決焚化中心飛灰的最終掩埋，正開始尋找一個新的合適地點及為其創造條件，以便能長遠地接收焚化中心所產生的飛灰。

對於日益增加的情性建築物料，政府正透過與內地磋商，尋求協助，以解決本澳因土地資源匱乏而導致難以處理的問題。

4.1.6 加強水資源管理，起步構建節水型社會。

隨著第三條原水管道投入使用，管道的輸水能力獲得大大提升。然而，為確保原水供水安全及長遠解除鹹潮對本澳的威脅，政府將繼續透過“粵澳供水專責小組”與廣東方面就原水水質、供水量、水價和供水設施投資分擔等問題進行商討，以找出合理的解決方案。

港務局將跟進及分析由珠江水利委員會編寫的《保障澳門、珠海供水安全專項規劃》之報告，並按其內容要求跟進竹銀水源系統之建設，以達到開源的目的。

節流方面，將重組一個新的跨部門小組，積極推動構建節水型社會之工作。在“澳門總體節水規劃研究”的基礎上，首先推動政府部門及公營機構分階段實行節水措施，加大力度進行推廣節約用水的宣傳教育工作，在鹹潮問題得到解決前，繼續執行鹹潮應變工作。

另一方面，開展“珠江河口鹹潮綜合調度 2008-2009 年度資料收集及科學研究”，通過搜集及研究該年度珠江流域的水文、淺海區及河口區的大區域鹽度變化等資料，從而提高應急調度的效益。

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。

4.1.7 開展環境規劃和評估，設立基金協助環保節能能力。

為協助本澳的中小企業購置環保節能設備，提高環保能力，政府將研究設立一個“環保與節能基金”。透過政府撥款及相關能源領域的專營公司回報金中出資，以專款專用的方式資助中小型企業及社會機構更換高能效、環保的產品，引進環保技術及設備，以進一步推動節約能源和環保工作。

“環保與節能基金”以改善本澳環境質素及節能減排為目的，長期而持續地對本澳的工、商業中小型企業及社會機構提升環保與節能減排能力提供適當的財政資助。同時亦將研究透過基金協助推動本澳環保產業之發展。

政府正著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。在二零零九年，擬計劃邀請國家環境保護部環境規劃研究院來澳進行環境規劃總體評價，並在聽取各界的意見，認真考慮本澳的實際情況以及社會的承受能力，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，並逐步引入包括水體、大氣、廢棄物管理、噪聲及生態環境等的相關環境影響評估制度。

4.1.8 持續深化環境宣傳教育活動，積極參與區域交流合作。

在深化環境教育方面，將透過在不同環境節日及活動的宣傳，持續推廣善用資源、循環再用、減塑減廢、珍惜用水、綠色產品及環保標籤、推進人與自然的和諧並存以及企業社會責任等信息。逐步在網站上開闢兒童網站專區，務求以更生動及有趣的形式，向公眾推廣環境保護的信息。

減緩氣候變化需要從愛護環境、節能減排做起，政府將與鄰近地區合辦氣候變化研討會及巡迴展覽，到學校及社區宣傳和推廣節能減排的意識，以及推出多項活動和比賽，讓市民從中了解到減緩氣候變化的重要性及急切性。

為深化粵港澳環境合作，共同構建“綠色大珠三角地區優質生活圈”，政府將積極與廣東省及香港特區的環保部門加強交流與合作，推動相關的調研工作。除了準備邀請國家環境保護部協助進行本澳環境規劃總體評估外，還會積極深化未來粵港澳三地的環境合作研究。

繼續發揮本澳的環保產業服務平台的作用，特區政府將主辦“2009年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之聯繫。

4.2 能源政策

4.2.1 加強規劃，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。

隨著多項大型建設項目的落成啟用，預計本澳的用電需求仍會穩步上升，其中內地輸電佔本澳總耗電量逾七成。因應此種發展形勢，政府將展開連接珠海橫琴和澳門路氹城區的第五條輸電通道，即第二條 220 千伏輸電通道的研究工作，並計劃在二零一零年投入服務，以全面提昇連接澳珠兩地的輸電能力。

同時，配合電力需求的增大，還將繼續強化本地現有的配電電網，展開第一階段電網重組的第四組工程，爭取在二零一零年完成第一階段電網的重組，強化本地配電網的運行和提昇穩定性。

另一方面，配合澳門地區發展和區域發展的趨勢，政府將在與南方電網簽署的電力合作框架下，展開二零一零年至二零二零年的電力規劃研究，並加強與內地相關部門的聯繫和合作，確保電力供應的穩定和安全，以適應未來發展的總體形勢。

此外，今年將完成《電力安全運行規章》和《電力安全輸送規章》的文本初稿，同步並著手對澳門電力市場基礎法律制度進行研究。

在完成天然氣陸上傳輸及輸入服務的系統工程後，天然氣已經引入澳門，並首先應用於發電。首年天然氣發電約佔本地發電量超過三成。

天然氣是清潔能源，引入天然氣作為發電燃料後，令發電排放較去年總體下降近四成。未來，還將逐步按計劃規劃天然氣應用到更廣的範圍。為此，政府將督促未來《天然氣分配公共服務批給合同》的營運公司，按照計劃開展服務的各项工程，爭取城市燃氣的服務可於今年年底時開始逐步投入服務，讓工商及市民可有多一種的能源供應服務的選擇。至於天然氣應用於公交的計劃，考慮到實際操作情況，將配合城市燃氣管網的建設，在城市管網投入運作後即可逐步推行。

屆時，特區政府為優化能源結構和促進能源供應多元而引進天然氣的計劃，以及本澳天然氣市場運作的模式，由傳輸、分配和銷售三層架構組成的模式將確立。此外，配合天然氣的應用，有關天然氣市場法律法規的相關研究和制定工作亦已展開。

4.2.2 爭取落實未來電力市場的最佳發展模式。

關於本澳電力市場的運作模式，隨著現有電力專營合同在二零二零年屆滿的期限即將到來，有關對電力市場模式的研究將進入深入分析和整理的最後階段。

鑒於本澳的實際情況，政府將本著五大原則著手研究未來電力市場的運作模式，包括：

- 維持一個配電網的現有運作模式，其餘產電及輸電環節可在有條件下按實際需要循序漸進開放市場；
- 保留本地適度的策略性發電能力，並通過加強與內地的聯網，滿足未來長遠的用電需求；
- 降低投資回報率，嚴格控制價格及經營成本，提高透明度；
- 進一步加強電力監管機制，提高服務質素；
- 推動應用可再生能源和提高能源效益。

同時，政府今年底已向社會各界進行諮詢，並會借鑑現時先進國家和相近地區的經驗，聽取國際顧問公司的專業意見後，進行全面的考慮和評估，務求制定一個最適合澳門長遠發展和符合共同利益，有利於促進經濟發展和保障居民生活的良好方案。

4.2.3 完善規劃，嚴格監管燃料安全，保障居民生命財產。

為防患未然，持續對澳門半島及離島之燃料相關設施及場所、燃料儲存倉庫和周邊地域、廢車和廢鐵存放及處理、物品回收等場所、工商業和住宅樓宇以及待發展空置地段等進行巡查監察，透過採取符合實際狀況、更靈活及主動之措施，提高處理成效，鞏固和完善場所既有之安全條件，保障居民的生命及財產安全。

繼續監察燃料市場的運作情況，配合城市燃氣管網服務的投入，與業界保持緊密的溝通，促進燃料市場的健康發展。繼續透過規劃研究，尋求在中長期解決青洲區現存燃料儲存倉庫的搬遷問題。

為配合社會發展需要，完善燃料相關法規，將爭取在二零零九年將已完成修訂的兩個規範燃氣的法規草案進入立法程序，分別是《大功率燃氣設備安裝的安全規章》，以及《容積 200 立方米以下的單個液化石油氣容器之儲存設施的安全規章》。

4.2.4 重視環保，鼓勵節能，推動能源教育宣導。

在能源效益和節約能源推廣方面，為響應全國節能宣傳周，將繼續舉辦第三屆的“澳門節能周 2009”。而學校宣傳能源效益和節約能源文化方面，將進一步加入節能知識和內容，豐富學校的教育和推廣活動。

為此，政府除繼續持之以恆大力推廣節約能源，配合能源教育宣傳節能外，今年擬在學校內推行較長期的節能實施計劃，鼓勵並協助及推動師生在行為上改變用能的習慣，漸漸養成在校園日常活動中節能，實現由意識邁向行為的節能行動的重要一步，達到真正持久的節能目標。

在工商及住戶方面，政府希望透過宣傳、教育，以及加強產品節能信息、技術應用和經濟誘因等，推動工商應用高能效技術，鼓勵市民採用能效較高的產品，逐步普及節能產品的應用。

在推進節能工作方面，公共部門的節能計劃將在現有試點推行節能取得的經驗和基礎上，推動部門全面落實節能計劃。根據二零零八年在社屋及其他部門推行時取得的成效和經驗，繼續與業界分享，鼓勵採用更高能效的照明燈具。此外，今年還將繼續測試扶手電梯、升降機的變頻技術，以及大功率的照明燈具、冷氣系統餘熱回收技術，以了解有關技術的實際成效。

經諮詢各界意見後，在二零零九年將制定《澳門建築能效優化技術指引》文本，供政府部門使用及業界參考。

4.2.5 未雨綢繆，推廣可再生能源的研究與應用。

繼續進行太陽能熱水測試的試點研究和分析，希望收集有關的數據，為日後可更廣泛地利用太陽能提供參考。另外，年內還將進行太陽能光伏發電網技術測試，以及研究雙向計費模式。

除太陽能外，政府還會密切注意國際能源市場上最新的可再生能源及新能源的各種開發和研究資訊，適時結合本澳的實際情況，具體分析及研究其開發和應用之可能。

5. 通訊及科技政策及工作重點

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。

根據二零零八年對《澳門公共電訊服務特許合同》中期檢討的結果，繼續執行細則性工作。由於現行電訊專營服務的本地及國際專線服務及轉送服務將會提早開放，有必要訂立適用的法規、合約或牌照以作配合，使提早開放的部分業務能帶來實質性的好處。相關工作預計於二零零九年第四季開始逐步落實。

此外，根據過往長期處理澳門有線電視股份有限公司與各公共天線公司之間的矛盾所得的經驗，兩者在為解決有關問題的磋商和談判上，存在相當大的困難度，因此，政府有需要重新定位，在電視節目傳送服務方面尋求一個既符合現實、又有利長遠發展的解決方案。

電信業是一個變化急速的行業，電信服務隨着新技術的演變而不斷推陳出新，加上服務滙流的出現和電信市場開放在即，均對現行電信市場的法規環境造成影響，故有需要全面檢討現行電信監管的法律框架和法規，為長遠發展做好準備。有關的檢討預計於二零零九年第四季完成。

本澳的流動電信服務及互聯網服務已相繼開放，加上《澳門公共電訊服務特許合同》將於二零一一年底屆滿，市場全面開放的時代即將來臨。為配合市場的發展和轉變，政府將在二零零八年所開展的電信行業公平競爭的研究基礎上，於二零零九年開始進行相關法規的草擬及諮詢工作。

隨着市民日益關注電子信息濫發的問題，政府將在過去的研究基礎上，於二零零九年啟動立法的準備工作。

5.1.2 推動電信及資訊科技服務的發展。

為配合社會的發展需要，政府銳意為市民、遊客和進行商業活動人士提供更方便的無線寬頻上網服務，因此，已於二零零八年聘請顧問公司就興建無線寬頻網絡的具體方案作出研究，並計劃於二零零九年由政府斥資建設有關網絡。

按照發出 3G 流動電信服務牌照的行政法規規定，政府可於牌照發出後兩年內發出第四張 3G 流動電信服務牌照。根據市場在過去一年多的發展情況，並參考國際和內地對 3G 服務的接受度，二零零九年上半年將評估發牌的需要和方式。

5.1.3 完善電信資源管理和無線電監測。

隨着無線電通訊技術的不斷演進，對頻譜的需求亦將不斷增加，而為配合未來發展所需，有必要對頻譜政策和規劃作出適時的研究。有關工作將聘用專業顧問公司進行，內容包括研究國際間頻譜政策的制定趨勢、頻譜的使用效益和價值的訂定、有利引進新技術及服務的規劃方法等。

由於地區性及國際性域名管理及登記模式，隨着互聯網應用的高速發展而不斷演變，政府將根據在合乎國際標準和本地的實際情況，定立適用的域名管理及登記的運作模式，以及評估所需投入的人力和設施等資源。

承接上年度對無線電環境的前期測量工作，並對測試的技術數據作出分析後，於二零零九年將會評估設置新的無線電監測站的需要、建站時間表及所需的設備，為下一步的工作做好充足的準備。

現時澳門廣播電視股份有限公司已對地面數字電視廣播進行測試，而配合有關發展，有需要對市場中的解碼器（即機頂盒）進行技術測試。電信管理局將首次嘗試與學術機構共同設置一所測試中心，並負責購買所需的儀器。此項嘗試目的為借助學術機構的科研人員及技術，以加快中心的運作，同時亦可作為機頂盒製造商和零售商用於產品的測試，使市場在起步階段能避免信息的混淆。

5.1.4 開展專項研究。

由於短距離及低功率無線電設備的應用日漸普及，而其中射頻識別（RFID）設備在物流和文件管理方面亦得到廣泛的應用，政府將對 RFID 技術和應用作出研究，以便制定相關的技術標準和使用規定。

由於互聯網服務的急促發展，以 IP 作為技術平台的新型電信服務相繼湧現，其中尤以網絡電話（VOIP）及網絡電視（IPTV）的發展最為迅速。為使市民能享用更先進和多元化的電信服務，於二零零九年將聘用顧問公司，就網絡電話及網絡電視在國際市場的發展狀況、從商業角度分析在本澳推出相關服務的可行性及模式，以及所需的法規及規範等進行研究。

5.2 郵政政策

5.2.1 優化郵政服務網絡及服務。

為配合在二零零九年將進行的行政長官選舉及立法會選舉，郵政局已開始作出多方面的準備，包括購置了 15 台新直立式分信架、加強員工培訓、調整全澳門現有的 50 個派遞區等工作。同時，為提高派遞服務質素，在二零零九年我們將與各相關部門積極進行溝通，計劃再研究安裝第二批郵袋寄存箱的可行性及調整現有的四條運送郵袋路線。

另外，掛號信的運作模式已採用數十年。隨著人口的變化及生活模式的改變，人力資源的日趨緊張，實有需要作出適當的調整，以達至符合成本效益及便民的目的，因此，預料會在二零零九年展開有關研究，並對相關法例作出修訂。同時，預計推行重整老化信箱的宣傳計劃，鼓勵公眾更多的參與，共同改善派遞服務質量。

為配合不同區域市民之需要，將研究調整個別郵政分局服務時間之可行性。另鑒於本澳不斷與鄰近地區加強郵政業務上的合作，且郵政處理中心地方不敷應用，將研究在路氹城區預留地方作為興建空郵及物流處理中心。

5.2.2 推陳出新，促進服務多元化。

將拓展特快專遞服務郵寄目的地，加強與本地海關聯繫，以確保郵件可被高效率地進出本澳及進行清關；與廣東省及香港郵政合作限時派遞（次晨達、次日達）、經濟快遞，及研究物流服務的可行性；與香港郵政增加合作及發展其他增值的服務，並開始研究能否使用其電子報關系統。同時，

將落實參與“按派遞成績表現付費（PAY-FOR PERFORMANCE）”計劃，從而提高特快專遞的派遞質量，並將研究使用萬國郵政聯盟提供的包裹查詢系統及參與包裹“按派遞成績表現付費（PAY-FOR PERFORMANCE）”計劃之可行性，以改善包裹服務質素。

5.2.3 積極發展郵政電子業務。

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）有關郵政服務電子化等工作的發展，並適時採取相應配合的措施。

配合特區政府的電子政務政策，儲金局已完成建立網上信用卡電子支付平台，供各政府部門使用。於二零零九年，儲金局將繼續向各政府部門推廣使用該平台，並繼續配合各部門在電子支付方面的需要，在技術及行政上提供支援，使更多部門能盡快實現一站式的電子政務。

5.2.4 加強推廣集郵服務。

澳門郵政、中國郵政集團公司及香港郵政將繼續三地或兩地的聯合發行，而繼與新加坡郵政首次聯合發行郵票後，將繼續研究及開展與其他國家郵政的聯合發行機會，透過郵票把各地的文化特色相互推廣，同時把澳門郵票直接推廣至國際集郵市場，加強澳門郵票的多元化發展。

為慶祝澳門回歸祖國十週年，郵政局計劃組織一個地區性的小型郵票展覽，將邀請內地、香港及本澳的集郵團體參與是次活動，讓集郵愛好者及市民共同透過郵票展覽欣賞具有紀念價值及收藏意義的珍貴郵票。

除此之外，於二零零九年將積極參與國際性的集郵博覽會，當中包括派員參與於香港、北京及韓國舉辦的集郵博覽會；或透過海外代理參加郵票展覽會。透過直接參與展銷活動把澳門郵票的特色及文化藝術推廣至海外的集郵市場，加強澳門郵票的國際化。

5.3 科技政策

5.3.1 研究分析，擬定科技發展策略。

經過初步的籌備工作，在二零零九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。該研究的內容除包含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等內容外，有關將來統管澳門科技發展之部門的架構等事宜亦考慮納入研究方案中。有關研究預計於二零零九年上半年展開。

5.3.2 優化資助流程，做好資助工作，支持科技發展。

在二零零九年，科技基金將繼續秉承《資助批給規章》之精神，並配合澳門特區科技發展的項目進行審批和給予資助。參考往年項目資助申請情況和經與各大專院校及科技團體的接觸及諮詢調查，預計資助總金額約 1.18 億澳門元，包括科研項目資助申請、科普資助申請、支持重點實驗室的設立和境外合作計劃。

繼續加強監測已獲資助項目的進展和質量。科技基金將檢視已獲資助的項目所提交的財務及活動報告，並繼續落實對已獲批的項目進行不定期的探訪和填寫項目進度報告，以便更瞭解資助項目研究工作進度及加強項目資助的監管工作，並及時了解和幫助研究團隊解決困難，確保項目能按計劃的進度和質量進行，保證資助款項專款專用。

科技基金將邀請科技部基礎司等有關司局領導和專家，來澳門考察部份實驗室，以瞭解其與內地國家重點實驗室之間的差距，並研究對策提高其科研水平，提出各階段的具體措施。

科技基金將對基礎較好的本澳實驗室給予較大的支持，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，促成有關領域的發展，尤其在微電子和中醫藥領域實驗室的建設。

在本地科技獎勵方面，科技基金已草擬了“澳門科學研究獎勵方案”諮詢稿進行公開諮詢，在廣泛聽取本地大專院校、科研機構及科技團體等的意見之基礎上，修改了該方案。科技基金將繼續完善方案的內容，並將草擬法規，爭取在二零零九年適當時間接受申請。

5.3.3 發展科技中介功能，探索適合澳門的科技產業。

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，並繼續以中醫藥、環保等領域的產業作為發展科技中介功能的切入點，研究從政策及措施上鼓勵發展科技中介功能。

此外，科技基金已對澳門建立藥品食品檢測中心進行比較系統的研究，提出推動澳門建立該檢測中心的政策和措施。建立檢測中心的論證工作將由“內地與澳門科技合作委員會”中醫藥科技與產業工作組負責，科技基金將繼續協助該小組，推動成立食品藥品檢測中心，並加強與內地相關部門的聯繫。

5.3.4 加強宣傳推廣，推動科技普及。

在推動科普活動方面，將繼續圍繞著組織學生及教師的層面，除了科普資助計劃外，還將開展“科普導師志願者計劃”的招募工作，希望吸納一批有科普知識及經驗的志願者，支持學校科普活動及科普教育的進一步開展，解決部份學校缺乏科普導師的困難，鼓勵學校及團體推動各種科普活動，從而整體提升青少年以及科普導師的科學素養。

在“內地與澳門科技合作委員會”的合作框架下，將與國家科技部繼續共同籌辦“2009 澳門科技活動周”，以及教師科普考察團以及學生科普夏令營。

將透過開展學生科普夏令營、教師科普考察團，以及鼓勵本澳學生分階段參觀廣東科學中心等活動，以啟發學生的創新思維，激發學生對科學探索興趣，進而提升學生在科學領域上的實踐能力，此外，亦希望有關活動能提高科普教師指導學生開展探究學習和科技創新活動的能力。

5.3.5 充分利用已有機制，推進更多實質性合作。

我們將重點研究充分利用和內地建立的良好合作機制，發揮好平台的作用，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。科技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。

“內地與澳門科技合作委員會”第二次會議已於澳門舉行，會議通過了二零零八至二零零九年度的工作計劃。政府會繼續透過“中醫藥科技與產業工作組”、“節能及環保科技與產業工作組”、“電子及信息技術與產業工作組”及“科學技術普及工作組”四個工作組舉辦有關的研討會、參觀考察及召開工作組會議；與科技部發展計劃司商討澳門科學家進入國家科技計劃專家庫的事宜，協助推薦合資格的澳門專家進入有關專家庫等。此外，將於二零零九年在北京召開“內地與澳門科技合作委員會”第三次會議。

“內地與澳門科技合作委員會”第二次會議亦提出了研究內地與澳門聯合科研資助，我們將與科技部和廣東省相關部門，商討建立合作科研資助計劃。

6. 結語

隨着金融海嘯危機的擴大，環球經濟市場形勢瞬息萬變，運輸工務領域將積極應對市場變化，緊守本份，不斷創造條件，優化自身的回應能力，致力改善民生的工作。為此，我們將在本身的職能範疇內努力創設條件，加快各項工程審批及落實，並有序地推出一系列的中小型公共工程，適時吸納本地工人，創造更多就業職位。

在經濟和城市發展的急速變化下，更需要我們以務實前瞻的態度，通過科學決策和妥善規劃，將各項政策與措施逐一落實，並不斷完善城市建設各環節的工作，評估在執行過程中存在的問題，及時作出調整以回應訴求。

另一方面，我們將研究從制度上保障公眾能更適時適度地了解城市規劃、土地批給、大型公共工程等重要領域的信息，透過鼓勵及推動社會各界參與，集思廣益，凝聚共識，不斷提高運輸工務部門對解決民生問題的能力。

儘管在內外環境急劇轉變的情況下，我們深信只要透過官民攜手同心，共同面對困難與挑戰，城市在發展過程遇到的問題將能逐一迎刃而解。