

## 高天賜議員 2018 年 1 月 16 日議程前發言

我認為，法官及法院的獨立是實行三權分立的民主法治國家最重要的結構性原則之一。現時，在國際上（包括澳門特區）有一個大趨勢，就是透過政治權所作出的具體行為、所採取的具體措施，來介入、影響及削弱法官及法院的自主權及獨立性。

法院越來越頻繁地被迫介入打擊貪污、經濟及金融犯罪案件，抑或作出影響政治權的決定。

每天，世界各地（包括澳門特區）的法院都在作出為經濟、政治及社會發展帶來影響的決定，而且，亦經常被要求去針對一些具重大社會及政治爭議的問題作決定。

因此，政治權力為了影響或削弱法官及法院的自主權及獨立性而作出一些嘗試及具體行為的情況越來越常見。

現時，針對法官及法院獨立性的威脅可以有眾多來源，例如，來自政府或立法機關的具體、直接或間接的壓力。

一般而言，現時大部分市民都十分擔憂法官及法院的獨立性，並希望他們不受行政權及由其安插於立法機關的內應的直接或間接的干擾及介入。因此，行政機關及立法機關的干擾和介入越少，司法機關才可以有更好的準備，作出正確的決定，從而提高其在社會上的認受性。

市民最不想看到的就是行政機關及立法機關對司法權的干擾和介入，以及削弱其獨立性，因他們清楚了解這樣做的結果，必然會為司法機關作出公正無私的決定帶來影響。

因此，本人希望大家都能明白到法院及法官的獨立的重要性，不要干預、限制及損害其工作及澳門司法制度，這一澳門特區第二制度中的重要支柱。

謝謝！

## 加強口岸管理 確保通關安全

陳虹議員

早前，一名內地男子駕車接連非法衝過橫琴口岸和蓮花口岸一事，引起社會嘩然。保安司承認本澳邊境口岸存在嚴重的保安漏洞，兩地邊境執法部門之間的溝通也有不足，已即時指示澳門海關和治安警察局立即開展跟進調查並進行檢討，迅速採取整頓措施，並加強與內地執法部門的信息溝通，避免同類事件再次發生<sup>1</sup>。

其實，本澳衝關事件並非只此一例，2017年12月14日，亦發生白牌車司機為逃避警方截查，駕車拖行一名警員令其受傷，並衝過兩個口岸向橫琴逃遁的事件<sup>2</sup>。衝關事件一再發生，保障口岸安全的措施不足，受到社會批評。

澳門每年入境人數逾3000萬，關閘口岸成為全國第一大陸路口岸，蓮花口岸也承擔起分流旅客的重要功能，澳門邊境口岸的管理和安保質量，關乎澳門特區的內部公共安全和對外形象，必須嚴格進行監管。本著“科技強警”的施政理念，當局於2017年8月開展各口岸“車輛自動通關系統更新換代計劃”，新系統將在出入境車道各增設車道監控室，在車道增加多個監控鏡頭，透過“統一監控、遙距驗放”的新管理模式，實行集約式車道管理。一方面，可有效精簡人力資源，減輕前線關員的壓力；另一方面，實現應急指揮、業務監控、風險防控等目標<sup>3</sup>。但是，言猶在耳，便一連發生兩宗駕車衝關事件，不免令人擔心新自動通關系統的可靠性和安全性。

本人認為，當局必須對本澳現時各個口岸的安全設施和安保措施進行全面檢討，並採取相應的整頓改善措施。同時，還需加強與內地邊防執法部門在邊防管理、信息溝通、反偷渡及打擊走私等方面的合作機制，提升對各類邊境事件的預防和應變能力，確保居民和旅客的通關安全。

---

澳門日報，2018年1月6日，第A01版：澳聞

澳門日報，2017年12月22日，第A02版：澳聞

澳門日報，2017年8月8日，第A01版：澳聞

## 議程前發言

### 促政府運用現代化思路突破交通困局

施家倫

2018年1月16日

澳門是一個小城市，從回歸到現在，政府成日講，要打造“宜行城市”，但是成效在哪裡呢？市民覺得現時政府採取的所有交通整治措施及行動都是小打小鬧。每到高峰時段，新馬路、高士德、下環等地區的交通依然水泄不通；位於皇朝區、關閘馬路、沙梨頭等地方交通意外黑點一直得不到改善；而且無論是過去還是現在，市民駕車出行最擔心的問題依然還是無停車位。

政府講因為澳門地方小，無條件去解決這些問題，但是真的是這樣嗎？其實我覺得問題好大程度上是出在部分的官員思維僵化，令到我們整個交通設施的維護及優化遠遠落後於鄰近地區，例如立體交通設施、智能交通系統、空中停車場等等現代交通基礎設備，在北京、上海、廣州等城市已經非常普遍，而且這些建設已經被充分證明可以有效解決城市道路空間緊張、交通黑點不清以及停車位不足的問題。但反觀澳門，這些年當局治理交通一直缺乏一種前瞻性和現代化的思路，頭痛醫頭，腳痛醫腳，令到本澳的交通建設一直無法突破。

國家主席習近平曾指示我們，應該要善於尋找新技術、新手段與老問題的對接點來打開工作的新局面。我覺得澳門現時部分官員就缺乏這種開放思維，而令到好多問題始終困於死局之中，例如要打破澳門的交通死局，政府官員一定要有“逢山開路，遇河架橋”的意志，摒棄不合時宜的舊觀念，敢於運用新思維勇往直前。

澳門的交通問題已經困擾著居民好多年，當局應當要運用現代化的思路和手段來加以解決。我認為首先應運用智慧交通技術構建起智能交通系統，對全澳各個路段的車流量、交通意外等情況建立數據庫，並依據有關數據資料全面優化本澳各路段的路網設計；另外，在本澳未建成的新區，例如填海A區、北安新填海區等地，一方面參考內地一些城市的先進經驗，建立起地上、地面及地下複合式的交通運輸系統，提升城市交通的承載力以及道路運輸的效率；另一方面，借鑑世界上一些先進科技，建立起“空中立體停車場”以及“自動化的停車管理系統”，由先進的電腦控制平台利用托板和自動升降系統將車輛自動送入“空中停車場”的各個車位，為市民提供充足的車位以及極大的便利。

## 打造多元化的公共交通出行方式

宋碧琪 2018.01.16

最近因為巴士加價問題，社會出現激烈爭論，就在爭辯難解難分之時，突然又爆出震驚全城的巴士事故，造成人命傷亡嚴重後果。一連串問題出現，對城市公共交通再度敲響警鐘，未來巴士改革何去何從，公共交通政策又到底點行，社會無不關注。

多年以來，在交通政策方面，當局一直秉承公交優先的方針，先後推出多項政策措施，推動巴士服務模式改革，優化巴士運營線路等等，努力打造便捷高效的公交環境。尤其這兩年，當局加大經濟控車力度，提高泊車收費和罰則，縮短驗車年期等，目的都是將巴士利用率做到最大化。

但換一個角度思考，以目前不斷增長的遊客量，以及城市的路網條件，單純依靠巴士分擔公交出行的交通壓力，未來的提升空間到底還剩下幾多呢？實際上，澳門地小人密，人資有限，不管是現時路面環境，還是公司運營條件，巴士的負荷能力幾乎已經去到極限，即使引入更多巴士路線及班次，恐怕亦難以改善問題。今次巴士事故發生，除了因兼職制度的缺憾，更大在於本澳的人資條件。另外，輕軌系統遲遲未通車，步行系統又難有改善，導致路面交通承載力一直隱藏著巨大隱憂。

本澳作為一個建設“世界旅遊休閒中心”的城市，打造暢行的公共交通環境，在交通政策的思維和執行策略上，需要不斷去反思、檢討，嘗試多元化的交通政策，科學分配交通資源，不斷為城市道路承載力擴容升級，這才是真正提升交通運轉活力的關鍵。

本人建議，短中期內，不斷優化完善步行系統、斑馬線、紅綠燈等路面設施，做好與軌道交通、行人天橋、隧道等其他路網的路線接駁，同時加強規範的士服務質素，打造立體多元化的公交出行模式，致力為市民和遊客創造舒適的交通環境。

長遠來講，結合城市總體規劃、都市更新等契機，整合規劃路面交通網絡，合理佈局，提高路面交通承載力。特別是利用填海新區、第四條跨海通道建設機會，建議可以嘗試研究東部沿海公共路網計劃，令氹仔、新口岸區與關閘之間未來能夠實現“直通車”，降低對市區和舊區的交通壓力，從而大幅提高交通效率。

2018年1月16日 議程前發言

高開賢、葉兆佳 聯合發言

(葉兆佳議員代表發言)

澳門成功獲評“美食之都”，並將於今年以美食為主題開展全年活動。澳門的飲食文化源遠流長、內涵獨特，充分體現了中葡文化的融合及和諧發展；澳門的特色老店更是保留了傳統文化要素，而且多在舊區、小巷之間。做好老店傳承，活化舊區，將有助擦亮“美食之都”的招牌，為美食注入歷史文化內涵。

對於老店傳承，過去我們多次促請政府，在“扶持特色老店”方面，除資金上幫助之外，應該更好去思考，如何保留、保育，將這些老店發揚光大。因為這些都是澳門特色，是澳門獨有的，更加是澳門珍貴“遺產”，也是構建“美食之都”的重要元素。

早前，政府表示就本澳地方美食和特色老店的傳承方面，文化產業委員會已成立了“美食文化產業專項小組”，集合飲食業、旅遊界、學術界及民間組織等各界人士，共同研究如何支持本澳特色美食的傳承及發展。為此，我們促請當局盡快制定相關計劃。然而，文化、美食的保育是一項漫長的工作，但目前，老店因經營壓力、或後繼無人而黯然離場的例子每每都在發生，故此，有關的支持、保育工作已刻不容緩。

此外，舊區活化一直以來都只聞樓梯響，由舊區重整到都市更新，都沒有任何進展。當然，我們知道活化工作並不簡單，但希望政府至少都能做些翻新、美化工作，讓舊區煥發新貌，激活營商環境，重拾昔日光芒。並藉推廣美食同時，與舊區文化相互結合，吸引遊客進入，從而活化舊區經濟，這更將是相得益彰。

期望政府在探討、研究社區經濟發展的過程中，多考慮創設條件，鞏固本地特色地道美食根基，透過活化舊區，藉歷史和故事，把舊的、傳統的美食文化，結合文創，讓傳統美食以新的姿態重新“登場”，更符合“創意城市美食之都”之美譽。

議程前發言

2018-01-16

崔世平議員

**「天鴿」檢討澳門泊車位問題**

在2017年8月23日，澳門遭受不可預料的颱風「天鴿」襲擊，造成嚴重的傷亡及損失，全城滿目瘡痍。針對風災的善後工作，澳門特區政府隨即成立了8.23風災專案調查委員會，以調查在風災期間，公共部門及人員在履行法律義務，特別是防災救災等工作中有否過錯和責任；並邀請國內專家展開一系列災害總結及評估工作。作風積極進取，值得表揚。

然而，受「天鴿」影響的青怡大廈、麗都及快達樓三個地下公共停車場，在風災四個月後，僅青怡大廈停車場於去年十二月十八日部分重開，另外兩個停車場均要到今年稍後時間才可重開，均較交通事務局原訂重開時間延遲。該局早前曾表示由於停車內部設施嚴重損壞，設備需維修或重新採購，維修工程將會以公開招標的方法作判給，但都必須按現行法律法規開展程序。

快達樓停車場修復工程的招標程序更將於今年第一季內才完成，維修工程預料要到第三季才完成。不少居民都不滿政府漠視公眾利益，一味只依程序逐步解決，質疑公共停車場的修復工程進度。有受災車主表示由於區內泊車位需求大，在無合法泊位的情況下，鋌而走險，導致收到不少“牛肉乾”，雙重損失。

針對停車場維修問題，在此建議有關當局將“依法施政”與“急民所急”有機結合。首先，希望特區政府考慮以公共利益為由的特事特辦措施處理，令公共停車場維修工程加快，以免連計劃今年第三季才重開的停車場在8.23一周年紀念都無法投入使用。另一方面，急起直追，政府應汲取颱風「天鴿」經驗，以長治久安為考量，檢討並完善應急狀態下的法律體制，以提高處理突發事件依法辦急事的能力。最後，建議有關當局研究，由於受浸停車場仍未重開，不少高密度地區如筷子基的泊車位於風災後亦變得更加緊張；就泊車位問題，增加開放部分違例泊車位，實施晚間臨時停車，以解決公眾對泊車位的燃眉之急？

居安思危的意識之一就是修立良法，令日後再面對重大突發事故時，有法可依地，讓各政府部門作出充分的、及時的和合適的應對措施，這才是對天鴿襲澳的最有價值的回應。

**立法議員梁安琪**  
**二零一八年一月十六日立法會議程前發言**

國務院去年發佈《禁止洋垃圾入境推進固體廢物進口管理制度改革實施方案》，禁止廢塑膠、未經挑選的廢紙等 24 類廢物進口，有關措施已於本月 1 日生效，這對已生存困難的本澳回收業而言無疑是個重擊。近年，人手不足、營運成本高、缺乏場地等難題令本澳不少回收商陸續結業或面臨結業，現時內地再收緊限制，讓業界直呼絕望。不少業者坦言，新標準增回收難度及運營成本，業界需時適應、摸索，若無法達標，可能將停收相關廢品，致使未達標準的廢品大量囤積，最終令堆填區飽和，因此，幫助回收產業度過難關及扶助回收業可持續發展是政府當務之急的工作。

回收業可以說是構建環保產業的基礎，現時垃圾回收已成為世界各國城市管理的重點工作之一，但反觀澳門，站在環保最前線的回收業，十幾年來卻是停滯不前且面臨營運困難。業界多年來不斷提出訴求，如在新填海區諮詢會上提出回收產品儲放空間不足的問題，2015 年更發起罷市行動，去年亦反映營運成本高，但政府只是回應正考慮制訂支援回收業的措施，之後推出「回收業設備資助計劃」，此措施被業界批評無實際作用，怒斥環保局根本不了解澳門回收業面對的問題，業界坦言最需要的並不是設備資助，而是可以推動回收業發展的整體政策，從而真正去解決業界所面臨的難題。

當局對回收行業的支援一直不足，令業界在面臨種種壓力時日漸萎縮，當局應該對過去十多年回收業的運作進行分析，切實把握好環保工作發展中存在的問題，正視業界聲音，重視業界發展，儘早制訂政策回應業界訴求，加強對環保工作的支援力度，並在進行長遠土地規劃時考慮業界對土地的訴求。現時當局首要解決的是，正視回收業當前面臨的難題，採取相應措施助業界了解新措施所規定的內容，進一步幫助回收業渡過難關，確保回收業能得以長足發展。

## 議程前發言

立法議員 何潤生

回歸後，隨著經濟社會的快速發展，本澳樓價逐年攀升，不少居民無力透過私樓市場解決住屋問題，唯有將安居的希望寄予政府的公屋政策之上。因此，每當特區政府對公共房屋政策或制度作修訂時，均會引起社會的廣泛關注與討論。日前，當局表示正研究修改《經屋法》，讓經屋只在符合申請條件者之間流動，禁止流入私人市場<sup>1</sup>。對此，社會有不同意見。

眾所周知，政府興建經屋之目的，是協助處於特定收入水平及財產狀況的澳門居民解決住屋問題，以及促進符合本澳居民實際需要及購買力的房屋的供應。同時經屋對私人房屋市場及社會房屋政策起著補充性的作用。在此意義上，可見公屋政策與私人樓市緊密相連。在當前樓價持續高企、公屋供不應求的情況下，經屋的申請、分配、轉讓等制度必須體現公平、合理原則。倘若對《經屋法》中社會普遍關注的內容與根本制度作出調整或改變，無疑會對本澳的公共房屋政策乃至私樓市場產生直接的影響。鑑於經屋作為重要的公共資源，其對於改善民生和促進社會和諧穩定起著至關重要的作用。因此，就研究修訂經屋法律制度，當局必須廣泛聽取社會意見，準確把握經屋的屬性，釐清本澳房屋政策及未來發展方向，優先解決經屋的供應問題，同時進一步研究簡化經屋申請的行政程序、完善分配制度，糾正現行制度中不合理或漏洞之處，及時回應居民對經屋的迫切需要。

此外，需要指出的是，針對當局去年公佈的《公屋需要研究報告》，社會各界普遍反映，《報告》嚴重低估了本澳房屋領域的現實情況，與居民的實際安居需求嚴重脫節。而當局日前就此回應表示，政府仍要分析報告內容，《報告》只使用 2016 年及 2011 年的數據，未來會再跟進，仍有很多完善工作<sup>2</sup>。需強調的是，當前，擺在澳門居民面前的一項現實難題就是，私樓買不起、公屋等不到。儘管政府一再放寬經屋申請的收入上限，令月入三萬的一人家團亦有申請資格，但礙於經屋供應長期“僧多粥少”，致使不少居民只有申請資格，卻始終難以圓夢“上樓”。面對居民剛性的置業需求，尤其是一眾夾心階層、年青人，普遍有能力供樓，卻無力負擔動輒過百萬甚至數百萬的首期。

為此，本人再次促請特區政府，在抓緊落實公屋項目計劃、保障建設質量的同時，應針對私人樓市協助居民尋求解決住屋問題的方法。尤其在樓市供求失衡時，政策更必須“雙軌並行”，既要遏抑投資炒賣需求，更要增加供應穩定樓價和滿足實際住屋需要，多角度保障不同階層居民特別是夾心階層、新婚家庭、年青一代的安居訴求，紮實兌現“居有所”的施政承諾。

二零一八年一月十六日

<sup>1</sup> 力報：當局擬修法 經屋禁入私人市場。2018 年 1 月 10 日

<sup>2</sup> 力報：當局擬修法 經屋禁入私人市場。2018 年 1 月 10 日



2017年1月16日立法會全體會議

黃潔貞議員 議程前發言

加強區域合作互補，促進本澳醫療發展

近日，粵港澳三地共同簽署《粵港澳大灣區衛生與健康合作框架協議》，將建立突然公共衛生應急和醫療救治機制，促進粵港澳健康產業發展，構建粵港澳大灣區健康共同體，應對健康挑戰<sup>1</sup>。有關合作框架內容共 26 項，涵蓋了醫學人才進修培訓、技術交流、內地執業創業、智慧醫療，以及為港澳居民在內地就醫、養老等方面提供更加便利的條件。

本人認為今次合作可以讓澳門借助鄰近地區的優勢與經驗，推動本地醫療發展，以及適當緩解本澳醫療需求緊張的情況；而隨著各種區域醫療合作項目增加，本人更期望能為本澳醫護人員提供更多的進修、培訓與實踐的機會，藉此能破除專科醫療因人口基數少、病例少而產生的制約，為未來本澳發展器官移植，以及一些較為罕見疾病的治療技術等方面都有正面影響，長遠將驅使醫療服務質量得到更好的提升。

為此，澳門醫療體系有需要積極參與有關區域合作，發展跨區醫療，發揮優勢互補的作用。本人建議政府成立專門單位或機構，為本澳公立、私立及非牟利醫療機構積極落實上述框架協議項目，提供各項支援與規劃工作。同時，也有需要確保政府過去在《五年規劃》中提到建設醫療系統的重點工作能如期進行，藉強化自身軟硬體建設為區域合作提供更有利的支撐。

此外，隨著國家大力推動粵港澳大灣區的發展，本澳居民往粵工作、升學、居住及養老的人數將越見上升，未來如何確保在粵的澳門居民健康，亦是政府鼓勵澳人融入大灣區發展的一大因素。去年底行政長官曾在立法會上曾表示，未來將與內地商討在廣東省工作及生活的本澳居民能參與廣東省的醫療保險計劃，與內地研究醫療保障對接的制度<sup>2</sup>，促請當局儘快與內地進行溝通，開展有關討論工作，儘早讓在粵生活的本澳居民得到應有的醫療保障。

---

1. 2018年1月10日，粵港澳簽協議建健康共同體，澳門日報，A02版。

2. 2017年11月16日，跨境醫療未有共識，澳門日報，B05版。

**議程前發言**  
**有關發掘青少年和精英運動員的潛能、價值的建言**  
**馬志成**  
**2018年1月16日**

自回歸以來，澳門在推動大眾體育和競技體育的兩個範疇上均取得一定成果。在大眾體育方面，全民健身的意識已深植民心，而在推行競技體育的範疇上，雖然澳門場地資源缺乏，選材局限，但在體育局、各單項總會和屬會的努力下，澳門的運動員依然能夠為澳爭光，這些都建基於特區政府、總會的支持。

展望未來，如何吸引青少年參與運動、投身運動員的行列？以及令精英運動員無後顧之憂，全情投入訓練？本人有以下建議：

一、結合社會資源，構建可持續培訓機制。

整合藍天工程、學生運動時數和大眾體育健身興趣班，為不同學校設計合適的體育課程，將不同類型的運動項目引進校園，從而引發青少年學生對運動的興趣，擴闊和深化大眾體育的層面外，亦能從中尋找苗子，發掘青少年的潛能，加以培訓。

二、突破選材局限，拓展潛能。

澳門人口有限，項目多樣，針對性、尖子性的策略，無疑是突破選材局限的理想模式。然而，要青少年選手投身運動員行列，並獲得家長支持，建議政府在他們人生規劃的重要時刻，提供實質支持，如學生運動員的學習、升學的支援，提供專業導師作心理、生理的輔導等，將有助年輕運動員確立方向，有決心、動力繼續追夢。

三、提升精英運動員價值。

政府多年來不斷完善“退役精英運動員進修資助計劃”和“精英運動員培訓資助計劃”，給予運動員在職及退役後有更充足的保障。然而，幕後的教練及相關工作人員亦功不可沒，政府有必要提升教練的支援，讓他們全情投入，繼續奮鬥。

另一方面，運動員形象正面，具備一定知名度，特區政府可以創建平台，將企業與運動員串聯，形成合作伙伴，讓企業負起社會責任的同時，充份發揮運動員價值。例如，可以結合特區政府的具體施政，在“青年創業創新培育計劃”等系列的青少年工作項目中，為運動員制定“培訓計劃”，或與學校合作，按不同需要，為他們提供就業、創業、職前訓練等相關培訓，提升自身的能力和競爭力。

## 議程前發言

李靜儀

2018/01/16

政府現正就修訂《公務人員工作表現評核一般制度及晉升機制》諮詢意見，方案對評核制度提出五項修訂方向，對晉升機制則提出三項修訂方向。但文本建議對高分評級設比例限制的做法，即“優異”最多佔 10%，“優異”與“十分滿意”合共最多 60%，令人擔心只以簡單的劃線方法，無法客觀地反映人員的工作表現，打擊公務人員士氣，形成不公平現象，因而亦引來公務人員較大的反響。

早前，行政法務司司長陳海帆表示比例制並非澳門獨有，諮詢文本中只提及有設定比例制的國家作為例子，然而並沒有列出不採納比例制的例子，難以作不同的情況比較和參考。而當局所舉出的例子，亦不是單靠比例制解決問題，重點在於訂定評核的原則性指引，又或者只會鎖定最高最優秀級別的某個百分比，達致提拔人才的作用，但其他級別則不會鎖定比例。所以各國情況都是按著自身行政制度而設置，澳門是否適宜引入其他地區的比例制經驗，並不可一概而論。

再者，現行的評核制度與晉級及培訓制度掛鉤。獲高分的公務人員可提早晉升，令獲高分的比率不斷上升，成為常態，確實未必能有效發揮評核機制的激勵作用，尤其對於具最高級別評核的優異員工；但這與評核項目標準存有不足、評分比重欠完善以及主管在評核工作是否認真嚴謹、原則指引是否客觀清晰均有關係。當局突然一刀切設限，將會令部分公務人員因比例所限而無法獲得應有的評核分數，即使表現較佳，仍只能“夾硬”拉低評級，實有欠公平。

一套能全面而客觀地評核公務人員工作表現的評核制度，可讓員工認清工作目標和部門對他們的期望，同時讓管理層清楚了解個別員工的優點和缺點，並提供適當的輔導、指引和協助，幫助他們改善工作表現。建議當局認真聽取公務人員對改革評核制度的意見，審慎研究，制訂一個能具科學性、具操作性的評核制度。

同時，要確保評核制度的有效執行，評核人應在評核期開始時與受評人商定明確的工作表現目標和標準，以便在評核周期結束時，評核人能夠依照這些目標和標準評核受評人的工作表現。評核人有責任安排時間與受評人會面商談評核報告，並應有公正的覆核和上訴機制，確保評核結果真確反映公務人員的實際表現。

## 議程前發言

梁孫旭

2018/01/16

輕軌工程自提起至今已逾十年，過程一波三折，加上投入巨大，一直備受居民關注。目前除了氹仔線的主體工程已基本完成、預料在 2019 年通車外，媽閣站及交通樞紐仍在開展前期建造工程，石排灣則在設計階段，澳門半島線更被當局列為“暫非首要工作，具體走線需時再作檢視”。現屆政府要在未來短短兩年時間完成整體項目已是不可能的任務，但政府起碼要完成整體的建設方案，給社會一個交代。

近日，運輸基建辦公室透露短期內將研究輕軌東線，即連接關閘、新城 A 區及北安碼頭的走線，消息一出馬上引起廣泛關注，原因是有關輕軌東線走線的資料坊間一無所知。輕軌的興建計劃及順序多次變更，缺乏整體性及透明度，投入大量人力、財力翻來覆去研究多年，輕軌澳門半島走線方案仍未定出，已令社會相當不滿。再者，現在才開始研究輕軌東線，2019 年行政長官即將換屆，公眾擔心屆時再出現變卦。

按規劃，未來新城 A 區的居住人口達十萬以上，輕軌東線可以疏導該區交通壓力，興建並無不妥，然而政府除在新城規劃方案中簡單提過有關構想外，一直沒具體跟進及研究配套，比如設計中的澳氹第四通道時有否預留位置讓輕軌通過？還是未來需要另建跨海路軌？當局至今都沒有交代。故促請政府公佈輕軌東線更多規劃資訊，讓社會知悉。

與此同時，倘政府落實輕軌東線方案，應盡快研究澳門半島連接關閘和媽閣的第二期輕軌工程，將西北線和東線互相連接，完成澳門半島內的輕軌環狀線。再根據早前諮詢及研究的結果落實澳門半島其他走線，完善整個澳門段的走向。

澳門交通壓力越來越大，隨著未來港珠澳大橋及粵澳新通道的投入使用，相信對本澳尤其是北區一帶帶來更大的交通壓力，社會期望輕軌全線可以盡快投入服務，舒緩交通壓力，並透過結合巴士、的士和步行系統，優化公交網絡，改善整體的出行環境。希望政府吸收輕軌延誤十年的教訓，盡快落實輕軌的整體規劃。

## 議程前發言

林倫偉

2017年1月16日

### 如何推廣非強制性中央公積金

主席、各位同事：

非強制性中央公積金已於2018年1月1日實施，為推進雙層社會保障的建設及推動強制性公積金作準備。

過去半年，可以看到社會保障基金作出了很多宣傳，工作是值得肯定的。但由於非強制性中央公積金對澳門來說是新事物，很多企業及市民未必清楚。因此有必要繼續加強宣傳教育，特別針對已有參加私退金的企業和員工，讓大家認知當中的分別，因為如何推廣更多企業和員工參與非強制性中央公積金十分重要。

法律規定非強制性中央公積金實施三年後會作出檢討，並考慮是否採用強制模式的中央公積金制度。因此當局必需有相應的鼓勵政策讓更多企業和員工參與非強制性中央公積金。政府現在主要透過稅務優惠吸引企業參加，但稅務優惠對大部分澳門微小企業吸引力不大，而且這些公司參與公積金的積極性亦不高。就算企業參與了，員工亦可能考慮制度未來有變化及保持公積金的靈活性，選擇不參加非強制性中央公積金，而現在計劃亦難以吸引沒有私退金的企業參加。沒有足夠的誘因，就難以吸引企業和員工參與。未來是否可以考慮更多措施，吸引員工參加計劃。未來三年非強制性中央公積金的推廣並不容易，當局有甚麼策略、目標和方向，希望更多向社會大眾說明。因為落實雙層社會保障是社會上的目標和方向，非強制性中央公積金作為一個過渡計劃，成效將直接影響強制性中央公積金的推行。

最後，非強制性中央公積金實施的最大問題源自社會各界對未來有機會轉強制性中央公積金的不確定性，希望當局未來適時釋出更多資訊，而不是等三年後的審視報告。當然法律才剛生效，當局需要時間作推廣，但能否有效落實還是看政府的決心和承擔，希望當局為廣大居民的利益著想，盡早明確未來轉強制度中央公積金的時間和方向，為加強澳門居民的社會養老保障及彌補現行的社會保障制度的不足。

**立法會全體會議議程前發言**  
**關注無理解僱對廣大僱員權益的損害問題**

**李振宇 議員**  
2018年01月16日

主席，各位同事：

下午好！

最近接獲工友求助個案，多位工友在沒有預先通知的情況下被僱主無理解僱，就業權益受到嚴重損害。是次的案主是任職於教青局轄下公立學校的健康促進人員，受僱於本澳某醫療集團有限公司，該公司用相關人員的資料投標，中標後卻沒有預先通知且將其無理解僱。

國際勞工組織 1982 年《僱主提出終止僱傭公約》（即第 158 號公約）規定，工人的僱傭不應被終止，除非存在與該工人能力或行為相關的正當事由或者基於事業、企業或服務經營的需要。依據該公約，僱主解僱必須具備正當理由，即僱主只有當存在與僱員能力或行為相關的理由或者由於經營上的需要方可解除合同，否則構成不當解僱。澳門勞動法例中，沒有禁止僱主的不當解僱，相反，卻規定在任何時候僱主得不以合理理由解除合同，只須作出相應賠償即可。沒有解僱保護，勞動關係將處於一種不穩定的非預期的狀態，不利於培養僱主、僱員的責任意識，不利於企業、員工的和諧相處，也不利於僱員形成獲得穩定工資收入的預期，更不利於維護僱員的就業權利。

本人認為：

第一，過去曾經發生多宗博企無理解僱個案，造成員工恐慌，政府沒有對此作出有效的應對和檢討。可見，當局在處理無理解僱事件中，往往處於被動的角色，未能及時、真正地爭取和維護打工仔的正當和合法權益。希望當局能檢討處理無理解僱此類勞動案件時的方式和效率，為損失就業權利的工友討回公道。

第二，勞動是人類生活的基礎，考慮僱員在僱傭關係中處於弱勢，對於被解僱的員工，他們不一定能即時找到新的合適的工作，就業等相關權益受到嚴重損害，試想想尤其那些為僱主工作多年且年紀又較大的員工，再就業道路上更顯困難。然而，在當今社會，賠償仍是無理解僱最主要的救濟方式，適逢本澳勞動法修法，希望當局全面檢討不以合理理由解僱僱員所存在的影響，並且慎重考慮其存廢問題。

第三，二零一五年四月，僱主不以合理理由解除合同時，用於計算賠償的月基本報酬的最高金額，由原來的一萬四千元調升為二萬元，並規定

該金額須每兩年檢討一次，而且可按經濟發展的狀況作調整。如今條例實施已過兩年，希望當局盡快進行相關檢討並因應情況作相應調整。

謝謝！

# 澳門立法會全體會議 議程前發言

鄭安庭 議員

2018年1月16日

主席、各位同事：

巴士是本澳最重要的公共運輸工具，2017年本澳全年公共巴士日均乘搭人次達到60萬，日均班次量也超過1萬班次。但隨着路線和班次不斷增加，乘客量屢創新高，巴士服務質量卻長期以來被市民投訴。雖然政府為督促巴士提升服務質素，於2013年展開巴士服務評鑑工作，根據歷次巴士服務評鑑結果，各巴士公司服務評分介乎C-D級之間，但有不少市民反映，繁忙時間上不到車、巴士“不埋站”或“飛站”、巴士司機經常急剎甚至導致乘客跌倒受傷、服務態度參差等亂象頻頻發生。早前發生在俾利喇街的一宗致命交通意外，更令全澳市民再次審視本澳的巴士服務及巴士安全的重要性。

交通意外一宗都嫌多，事故發生後，除了採取臨時措施外，政府更須進一步檢討巴士公司的管理制度問題，尤其是提升巴士司機的質素以及合理制定路線及制度以確保司機有足夠的休息，避免巴士交通意外發生。在提升司機質素方面，除了定期為在職司機持續培訓，提升駕駛技術及服務態度外，由於巴士每日承載着大量澳門市民及遊客，責任重大，即便獲得重型客車駕駛執照，但面對本澳人多、路窄、車多、道路工程多等複雜的交通環境，對於現時兼職司機的技術及經驗的要求亦要相應提高，為解決目前司機人手緊張的同時亦要確保司機有足夠的經驗，保障巴士駕駛安全。另外，政府更應從政策上為相關專營公司創造環境，吸引更多年輕司機入行，確保司機人手充足，從而合理調整巴士班次間距、路線調整、司機編更等，減少司機加班的次數及時數，以確保司機有充足的休息時間，避免疲勞駕駛，改善司機的職業安全健康問題。

然而，就在公共巴士服務質量未見有突出改善的情況下，政府卻倉猝提出巴士收費加價方案，令市民產生質疑，認為該方案並不合理，缺乏理據，與“公交優先”的政策背道而馳。若政府只希望透過加價減少每年對巴士公司的財政補貼，而不是著重提升巴士公司的服務質量，只會導致反對的聲音越來越大。三家巴士公司的服務合同將於今年到期，政府應重新考慮如何科學地制訂巴士收費，更有必要向公眾說明如何透過與巴士公司簽訂的合約有效加強對三家巴士公司的監督，要求巴士公司提升司機服務態度和巴士服務質量，令“公交優先”政策得以有效落實。

多謝！



## 議程前發言

麥瑞權議員

2018年1月16日

### 路上安全勿兒戲 持證上崗嚴把關

近日據傳媒報道：「大巴懷疑失控，撞向在斑馬線讓行人過路的白色七人車，令七人車猛力衝前，撞飛橫過斑馬線的六旬婦人，其頭部和上半身慘被捲入車底，由十多名熱心市民抬車救出。消防員到場立即將傷者趕送山頂醫院搶救，惜傷重死亡。意外導致五車連環相撞，其中一私家車男司機頸部扭傷送院。<sup>[1]</sup>」

多年來重型車輛及司機不慎釀成人命傷亡的交通意外慘劇仍頻繁發生，因此，本人已於2012年3月7日、2014年8月28日、2016年12月28日的書面質詢；2016年7月26日的口頭質詢；2016年8月12日的議程前發言都向政府反映過巴士等重型車輛的交通事故頻生，例如涉及：存在重型車駕駛人員的安全意識薄弱、駕駛技能有待提高、系統專業的培訓不足等等的問題。而政府過往在回覆的內容已多次表示在監管重型車輛違規和提高重型車輛司機人員素質方面做了不少工作，例如：設立巴士評鑒制度，巴士公司定期舉辦車長培訓課程，以及對營運巴士進行年度檢查等等，且在2017年2月9日最新的回覆亦都話：「**對於道路上發生的交通意外，政府一直予以高度關注，並鼓勵有關公司和企業因應其各自不同的工作要求而作出具體的職前培訓安排，以提高相關工作人員的駕駛經驗……**」但始終未能改變重型車輛交通事故仍然頻生的客觀事實。所以有市民質疑，到底政府有否對過去重型車輛的培訓工作的績效作出總結與評估呢？

故此，在路窄人多車多的澳門，希望政府能吸取是次交通事故的沉重教訓，盡快對重型車司機，尤其是大型巴士司機的培訓制定一套客觀、科學的衡量評核標準，確保所有司機都能培訓到位。而更重要的是，落實持證上崗的制度，讓不同種類的大型車輛牌照的司機都能持證駕駛，因為即使司機持有大型車輛駕駛執照，亦不等於任何大型車輛未經培訓皆可掌握安全操作技術，故該等駕駛者亦應該接受專項大型車的駕駛培訓，考核通過，並獲得合格證書才能上崗，例如：現時已經有18米長的巴士投入服務，如培訓不到位就投入使用，將可能會成為交通道路的流動炸彈，對乘客和市民的生命財產構成嚴重的威脅。

#### 參考資料：

- 1.綠巴疑勁撞斑馬線讓行人車輛致五車串燒 婦人慘遭撞斃捲車底，澳門日報，2018-1-10
- 2.巴士日乘客增至56萬人次 交局指半數巴士意外非車長責任，澳門日報，2016-10-25

澳門特別行政區立法會  
二零一八年一月十六日全體會議  
議程前發言  
交通設施須全面規劃

主席、各位同事，下午好！

近年澳門發展急速，道路狹窄，人車愈來愈多，交通擠塞問題越發嚴重。本人近於 2013 年也再曾經提出過本澳交通燈、斑馬線等配套設置已不合時宜，在車輛數目不斷增加的情況下，道路使用擁擠的情況日益嚴重，加重交通擠塞壓力。日前本澳發生了一宗多車相撞的不幸交通意外，引起社會各界對三間公共汽車公司管理問題的關切。一些過去所使用的交通及道路模式，甚至乎一些公共汽車公司的管理模式都急需改善。在車輛安全方面，目前已有多項發展成熟且具有實務效益之智慧安全車載設備，為此本人參考過其鄰近地區對於公共交通安全性的重視，應該考慮引入「自動剎車系統」，以大大減低本澳交通意外的發生。有見及此，本人有以下幾個建議給相關部門重新建設、規劃管理、完善交通系統等時作參考。

1. 「自動剎車系統」：借鏡台灣交通部門為例：已協調導入聯合國UN/ECE車輛安全法規訂定發布的「緊急煞車輔助系統(Advance Emergency Braking System, AEBS)」及「車道偏移輔助警示系統(Land Departure Warning System, LDWS)」等車輛安全檢測基準；制定了不同類型的大客車應裝設「緊急煞車輔助系統」；以及各型式的大型新車應裝設「車道偏離輔助警示系統」。
2. 重新審視整體的斑馬線及交通燈設置，以平衡行人及駕駛者的利益為原則，盡量減少同一街道設置過多斑馬線；斑馬線設置自動計時制，讓行人掌握過馬路的時間；部分路段因施工變單線行車，可適量延長交通燈時間，讓更多車輛通過。
3. 全面檢討公共運輸系統運作的政策，包括：巴士、的士、快將落成的輕軌，全面實施優先使用道路者政策（公共運輸第一優先）；
4. 提高公共運輸載客量及運行效率（電子化管理，深化公共運輸使用者現在及未來需求的調查報告，重新編排路線），深化三巴合作，成立三巴協調中心，負責日常管理，培訓，考核，統一司機技能要求標準，資源整合，對三巴未來發展更有利；

另外，對澳門巴士服務品質的一些想法：

1. 建議由政府出面協調工會、巴士公司或酒店業者，討論巴士司機相互支援的可行性及相關辦法，提升巴士司機有效利用。
2. 建議提升營運效率，縮短巴士上落客時間，主要的巴士站(熱點)，於尖峰時段增派人員，維持上落客的秩序。疏導車內乘客往後移動，增加上車人

- 數。避免乘客擁擠在巴士車門口，上不了車而又造成巴士停站的延滯。
3. 建議提升巴士行駛速率在巴士經過的主要道路與路口，優化號誌時制、加派人員或交警 維持行車秩序與取締違章，減少堵塞情形，提升巴士行車速率。
  4. 建議縮短巴士無效率行駛里程，在發車點臨近周邊停車空間允許的情況下，班次調度緊張的路線，短期允許巴士在收班後停放；減少空駛里程，增加人力在有效的營運上。
- 多謝主席！多謝各位同事！

澳門特別行政區立法會議員

---

胡祖杰

2018年1月15日

促糾正官僚扭曲基本法的反民主取態  
建立符合「非政權性」實行分區直選的市政機構  
16/1/2018 立法會議員吳國昌議程前發言

本人已一再公開指出，同是實行一國兩制的香港特別行政區早已根據基本法設定的非政權性區域組織實行分區直選區議會成員的制度，而近年已經完全撤銷官委區議員。民選區議會既是諮詢組織，亦得受政府委託提供康樂文化衛生服務。這是政府社區民生服務上的社區民主參與，絕不是另一級政府。由此顯見基本法所界定的非政權性，沒有絕對的排斥民選機制。

可是，澳門特區政府設立非政權性市政機構諮詢文件內竟然特別明文指定非政權性就是不可能設置民選代議機制。行政法務司來立法會回答質詢，竟然害怕民選市政機構就會變成澳葡時代的另一級政府，又害怕民選的成員向市民負責而不是向政府負責。

必須指出，特區政府對於在官方諮詢文件內第 14-15 段{對市政機構「非政權性」的界定}竟明文指定「非政權性」就是不可能設置民選代議機制，分明扭曲基本法條文定義。當前的現實是官僚把政府和市民對立起來，害怕接受市民負責的民選成員監督，害怕民選的成員向市民負責而不是向政府負責。事實上，政府本身就應當向市民負責，政府社區民生服務實行社區民主參與，接受向市民負責的成員監督，根本並無矛盾。

在尋求既符合「非政權性」又實行分區直選的方案方面，即使諮詢文本方案內的市政諮詢委員會全部由分區直選產生，整個運作架構根本就等同香港特區現行的區議會，根本不可能抵觸非政權性的界定。進一步而言，只要確定此市政機構不可能有稅收，不可能有特區政府具體委託工作範圍外的執法權力（例如設市政警察），則即使把民選機制由諮詢委員會推進至方案中的市政管理委員會部份議席，亦只不過是體現進一步的社區民主參與而絕不涉及地方自治，不會是澳葡時代的另一級政府。因此，當前阻止澳門特區實現社區民主參與的關鍵，不是非政權性的定義，而是官僚把政府和市民對立起來，害怕接受市民負責的民選成員監督！

本人重申，非政權性市政機構的官方諮詢文本的誤導，以及官僚的反民主立場，應當受譴責，及早糾正。

言

近年，當局經常在不同領域都引入獨立第三方進行研究、分析或調查的工作，相信是意圖找一個較為超然客觀的角色，令其調研成果更有說服力。這似乎是一個沒有辦法中的辦法。因為特區政府一直以來確實缺乏威信與誠信，社會公眾對政府是普遍不信任。若由政府官僚部門自行進行研究分析或開展調查，難免常受質疑。

可是，公屋需求研究報告的公佈，卻令人質疑這些獨立第三方是否就真正能獨立客觀、是否具備足夠專業來開展調研，還是只是誰出錢誰話事，所謂調研只是根據出資者的意圖來製造需要的結論的假學術把戲。

很明顯，從公屋需求研究報告來看，不論其所採用的模型為何、學術上如何精準、推演過程如何高深、往績如何輝煌，但一看結論便知道完全與現實不符。其中二零一六年作為研究起點所推論的經屋和社屋需求分別為一萬六千多個和七千多個，就明顯失實。以社屋為例，二零一三年經過八年停頓後重新開展社屋申請，也只有六千二百多個家庭申請，經審查僅有三千八百多個家庭符合資格。而這三千多個申請家庭亦在二零一七年全部清隊。那就是說，二零一六年的社屋需求，僅是自二零一三年社屋申請結束到二零一六年的需求，累積三年怎可能有七千多個社屋單位的需求？而相反，經屋的需求，卻完全沒有考慮二零一四年三月結束的經屋申請有四萬二千多個家庭申請的現實，而胡亂推算出所需的經屋單位僅為一萬六千多個。雖然，這批經屋申請，當局採取了先抽籤後審查的方式，令絕大多數的申請者沒有經過實質的審查以確定其是否符合申請經屋的資格，因而到底這批經屋申請者有多少符合資格可能永遠是個謎。但根據過往經屋申請的經驗，總有六七成是符合資格的，以此推算，四萬二千多個家庭中，最少也應該有二萬五千個至二萬九千個是符合資格亦在等候經屋的實際需要者。但如今報告是以二零一六年僅有一萬六千個經屋需求，無疑是大大低估，可謂荒謬之極。確實，以二零一六年一個錯誤數據為研究起點，後面的結論怎能不離題萬丈。

據日前當局安排了參與相關研究的兩位專家與議員交流，一看其所列出這個公屋需求研究報告的主要數據，竟然絕大部份都是人口數據。而作為過去申請經屋社屋的數據竟然未被納入作參考數據。在本人的當場質疑下，專家們表示他們曾向澳門政府索取過去申請公屋的資料作為研究數據，但當局卻認為沒有參考價值而拒絕提供。因而影響到研究報告的結論。從這一事例可以說明，這類獨立第三方的研究看似中立客觀，但卻明顯受出資者所影響，那種誰出資誰話事的假學術不必說，即使真正客觀中立的學術研究，亦會受出資者所提供的資料所影響，直接促成研究產生出資者要得到的結果。

利用學術研究刻意製造假像，最終產生錯誤結論而影響到政策的制訂，是搬起石頭打自己的腳，最終受懲罰的還是不實的施政者。本人不反對在必要時聘用獨立第三方來對問題開展研究，但所聘用者必須能客觀公正，其聘用方式必須是公平公開，絕不應隨管治者的喜好而批給。同時，也是極為重要的是，當局必須提供充分的資料，而非為控制結果而選擇性地提供或隱瞞。

### 主題：強化環保工作的執行效率

環保是舉世認同的重要議題，不同國家與地區政府經過多年的耕耘，近年開始漸見成果。事實上，推動環保不單只是法制及硬件設施的建設，它更涉及生活文化及觀念教育，需要多年持續不懈地推行才能產生效果，以此觀之，本澳的環保工作進展極度極緩。事實上，在政府出臺《澳門環境保護規劃(2010年-2020年)》的政策前，民間已經存在倡導環保的聲音，然而，直到近年，雖然口頭上大家都表示支持環保，但實際成效並不大，如同《澳門固體廢物資源管理計劃(2017-2026)》中指出，本澳的人均城市固體廢物棄置量，日均2.11公斤，高於北京的1公斤、香港的1.39公斤、甚至是出名浪費的美國也只是2公斤，可見澳門在製造廢物方面實在「超英趕美」。

上年年底，澳門政府終於出台了《澳門固體廢物資源管理計劃(2017-2026)》，中肯地說，這份政策文本對於澳門既有的問題作出了清楚的分析，也就解決相關問題提供了恰當的建議，亦有參考到各地成功的例子以供比較，然而，正如我之前在書面質詢中就指出的問題一樣，雖然在2009年就提出了《澳門環境保護規劃(2010年-2020年)》作為澳門政府環保工作的十年計劃，但來到2018年的現在，這份計劃依然見不到達成的可能。種種事實告訴我們，澳門在環保工作欠缺的不是知識或者計劃，而是對環保急迫性的重視及落實計劃的行動。如果大家有注意到的話，內地政府在今年初推出了環保稅，為不環保的行為增加成本，同時其膠袋徵費也已實行多年，對於相關的環保工業及技術的投資也有相當細緻的規劃，內地人均生產總值尚比澳門低那麼多的情況下依然能有序推展各項環保工作，相對地澳門經過多年來經濟的高速增長，但對環保的投入與重視卻沒有相應的提升。

僅就減少固體廢物這事，主要有三個層面的工作，即源頭減廢、分類回收、再造處理。在源頭減廢上，政府強調要通過教育宣傳來改變市民的意識，也宣言日後要通過徵費來實現污染者自付的原則，這方向是正確的，但如果要更有效的落實，政府自己應帶頭作為示範，在政府機關內減少浪費，例如現時政府有大量的印刷品是否能以電子化的方式分享，或者即使需要列印文本發放，這些列印的文本是否合乎環保？材料是否適合回收甚至採用再造紙來刊印？另外在諸如政府各類工程衍生的建築廢料能否減少？例如很多經屋在入伙後會進行裝修工程，政府原有的裝修往往就變成建築廢物，我們是否能採取措施減少這種浪費？諸如此類的細節往往就需要政府帶頭示範，讓民間有所跟從，不能只靠口頭宣導。

第二，在分類回收上，澳門過去的機制幾近無效，既缺乏回收產業，對僅有的回收小企業缺乏政策支持，大眾意識也相當薄弱，因此，政府必須要檢討如何優化回收工作，例如通過清晰的標示，讓大眾更容易明白那些物品可以回收，那些是不能的。在分類上是否有更精細的分類？回收點的覆蓋範圍是否足夠？政府及一些教育社福機關強制做好垃圾分類，並以環保督察巡查方式來督促各機構認真落實分類回收的規定。同時，本地回收商也需要有足夠土地空間來作為回收物的放置地，以及進行中

間處理環節，因此，政府應優先解決這一問題，其次才是增加設備，畢竟連放的地方都沒有，買再多設備也沒用。

第三，在再造處理方面，澳門既受制於土地條件的限制，所以需要透過區域合作來克服這些限制，慶幸上星期政府與廣東省政府簽署了一系列粵澳合作的協議，當中包括了《澳門特別行政區政府與江門市人民政府關於推進粵澳（江門）產業合作示範區——綠色經濟深度合作框架協議》及《粵澳節能環保產業合作協議》等兩項環保合作的內容，相信對於完善及推動建立相關的資源再造、轉廢為能、及妥善處理垃圾等設施是有所幫助的。然而，政府還需要向大眾公佈推進時間表的細節，以此表現政府決心把這些工作作為一種政治責任，讓公眾監督工作進度，這亦是一種自我督促的態度，以免像《澳門環境保護規劃(2010年-2020年)》般十年無果卻沒有任何人需要負責的情況再次發生，只有結結實實的背起績效責任，主事官員才更有決心地推動這些項目。

因此，本人希望透過此次議程前發言，呼籲政府不要再蹉跎時日，把握經濟狀況較佳的當下推進改革，因為，一旦經濟情況轉差，社會更難接受推動環保帶來的成本問題，所以，環保工作需要著急，因為我們的十年，還有不到兩年就要結束如果我們希望對得起下一代，今天就要真正下苦功。

澳門特別行政區立法會議員

林玉鳳

二零一八年一月十六日