

議程前發言

內港治水莫患“研究病”

宋碧琪 陳明金 2014年12月17日

以下為陳明金議員和本人的聯合發言。

今年9月22日，陳明金議員就內港治水等問題提出書面質詢，根據氣象局代局長梁嘉靜的書面回覆，政府“內港區域水患整治研究”跨部門工作小組（下稱“水患研究小組”），曾委託科研單位開展《澳門內港區域水環境綜合整治方案研究》（下稱《整治方案研究》），經綜合分析後，制定了短、中、長期的整治方案；至於中、長期方案究竟是甚麼，今年中，工務局又委託了兩間內地高等院校獨立展開“澳門內港濱水區域城市設計研究”（下稱“內港設計研究”），希望進行多方案選擇，探討內港未來的整治方案。由此結合主管部門多年來拖拉不決，左研究右研究、來來去去還是研究的表現，不少居民都質疑，當局在內港治水工作上，是否患了“研究病”？

內港一帶，每逢颱風、暴雨及天文大潮，就難免海水倒灌及水浸，往往是街道成河、交通癱瘓、貨物受損，居民出行、營商、生活嚴重受到影響。回歸前，澳葡政府“懶得理”，居民只有捱；回歸後，經濟發展，政府“家財萬貫”，一個小小的內港水患，以現時的工程科技以及政府的財力，很多居民以為政府當會果斷決策，快速根治內港水患，造福於民，但是，至今仍然是一場“研究夢”。作為主管治水部門的官員，能否讓居民知道，尤其是中、長期的整治方案，還要研究多長時間，何時能夠夢想成真？

其實，內港治水的問題，15年來都在研究，到了第三屆政府，雖然被提上議事日程，但仍然研究不斷：2010年，民署的工作報告就提到了研究治水計劃。2011年，政府成立了“水患研究小組”，2011年起，行政法務範疇的施政方針，每年都提及研究治水，其中，2012年度表示，相關工程年內動工，2014年完工。2012年初，“水患研究小組”，委託科研單位開展《整治方案研究》；5月，媒體以“規劃內港，治水活化”為題，報道工務部門官員講，內港治水，不能只著眼於水患，以及簡單從工程角度處理，要規劃研究，制定短、中、長期的整治方案；7月，颱風“韋森特”過後，面對社會埋怨內港水浸，民署官員表示，治水計劃，早就交給工務局並等待決定，防洪工程將建造雨水收集設施、泵房、水閘、封閉外海出水口等，排澇工程主要是加高防洪牆等，相信工程完成後，可以解決一般的海水倒灌，但是，由於研究以及不斷諮詢社團等組織，民署的工程計劃未能如期在2012年展開。到了2013年度施政方針辯論時，工務部門的官員態度依舊離不開研究，至於短期方案的研究結果，雖然同民署當初的計劃基本相同，但卻聲稱，臨時防洪工程，可抵擋10年一遇的風暴潮，臨時排澇工程，面對5年一遇的24小時暴雨，排水一小時後也不會成災。

根據本月1日的新聞報道，工務局、交通局官員聯合向社團介紹內港治水的短期方案，其實，工務局只負責臨時防洪工程，2013年，只進行了以內港26及28號

碼頭為臨時試點的工程；2014年，雖然繼續工程，9月，颱風“海鷗”只是掠過本澳，仍然導致內港一帶海水倒灌，新馬路成為重災區，居民生活、商戶經營大受影響，街坊十分無奈。而臨時排澇工程，看來仍然由民署負責。至於所有臨時工程完工後，是否可以抵擋5年一遇的24小時暴雨、10年一遇的風暴潮，將有待暴風雨的考驗。

一項內港治水方案，遠的不講，由2010年至今5年，科研單位研究來研究去，方案一分為三，變成短、中、長期，短期方案的執行又一分為二；至於中、長期方案，工務部門官員早在2012年就講，要結合輕軌二期建設、舊區重整、產業多元等等，研究再研究，如今，又交給內地高等院校研究。輕軌建設提出14年，一期澳門段，影子都無，二期不知要等到猴年馬月，舊區重整法律未建立，產業多元舉步維艱，類似“空頭支票”的研究和承諾，往往都是紙上談兵。內港治水屬於民生工程，居民不希望工務部門為此患上“研究病”，只希望打風暴雨不水浸。

立法議員梁安琪

二零一四年十二月十七日立法會議程前發言

月前，行政長官發佈二零一四年財政年度工作總結，其中提及，加大力度推動經濟適度多元是特區政府的施政重點。近年來，文化創意產業作為本澳以重點培育和寄望的核心產業之一，受到特區政府的大力支持及推動，過往當局亦陸續推出了系列措施，積極推動文化創意產業的發展，但在銷售及推介的支援工作上，卻略顯不足。雖然當局推出了“文創系列補助計劃”並進一步開拓空間資源，但現實中卻未能如願，特別是早前不斷發生經營幾年的文創單位因無法負荷高昂的租金而結業的狀況，讓人感覺可惜，冀政府可以推出更具針對性的扶持政策，幫助本地文創產業有適合的生存及發展空間。

現時澳門租金高企，使文創機構難以承擔，不少業界人士反映，現今本澳文創市場經營日趨困難，亦缺少文創展銷場地，經營者在起步階段時已經面對重重難關，即使特區政府設立兩億元文化產業基金，亦難應付日益攀升的租金，許多藝術家的工作室被迫遷於工廈，難以面對市場。

文創產業非常需要展示平台來推廣，不少國家及地區均正視了這一點，鄰埠香港政府採用夥伴合作模式，使文創者能以較低成本來運作，最近香港政府將舊荷李活道前已婚員警宿舍活化為標誌性創意中心，提供百餘個創意工作室供他們一展所長，單位租金提供多達50%的折扣優惠，吸引不少設計師進駐設計及銷售自己的作品，並於今年4月成功運作，成功打造為亞洲創意藝術的中心地帶。

反觀本澳，文創產業正是缺乏創作及銷售平台，當局應發揮其主導作用，考慮借鏡鄰埠成功例子，尋找合適的用地，在活化舊建築物的同時亦可為本地文創工作者提供場所、一定的資金及技術支援，確保業界的發展及生存空間，同時增加澳門各區直接面向遊客的文創產品銷售點，以扶持本地文創發展，從而建立城市文創品牌，擴大市場知名度及認受性，亦增加本澳旅遊元素。

澳門市場狹小，發展文創不能靠個人之力，特區政府在工作總結中亦表示，未來會加速經濟適度多元化發展，繼續從政策和資源方面做出配合及投入。希望在配合粵澳合作發展及橫琴文化創意產業園區的設立，通過和內地的合作帶動澳門這項產業的發展，並增加地區間的交流合作，利用自身優勢合作打響澳門文創產品的知名度，為他們“走出去”創造更大的平台。

議程前發言

籲當局加快落實都市更新

施家倫 2014年12月17日

十年前，政府提出了舊區重建的構思，並成立了舊區重整諮詢委員會，確立了法律先行的重整思路。然而，《舊區重整法律制度》在立法會審議中成為廢案，當局隨後提出的“斬件立法”至今也杳無音訊。過去一年多以來，多位議員不斷追問有關斬件立法的工作進度，當局都沒有給出明確的時間表。當局迴避拖延的態度，留給市民非常不好的印象。

去年施政答辯期間，行政長官在回答本人提問的時候，曾表態會在新填海 A 區預留土地置換，主動推動舊區重建；今年 8 月，行政長官公佈未來五年的施政理念及藍圖，亦明確下一屆政府將“以都市更新的概念推動舊區重建”。至今一年又將過去，當局在這方面的工作有哪些進展呢？一項各界極度關注、長官高度重視、各界持續努力的工作，十年了依然缺乏具體思路、不能真正啟動，我想，有關部門就算有一萬個理由，也無法向市民交代！

在“都市更新”的問題上，法律應當先行，但是也應當同步開展其它工作，特別是行政長官所提出的新填海 A 區中轉置換計劃和政府主動推動都市更新的方向，有關部門必須要儘快明確 A 區置換模式和土地的大小，以及是否參考香港做法設立市區重建局推動計劃。對於建成區的更新規劃，當局也應當要有較為具體的藍圖。如果當局不儘快啟動上述工作的構思、規劃和諮詢工作，恐怕再過三五年，“都市更新”亦無法落實。

近日，候任運輸工務司司長羅立文向媒體表示，其上任後將優先處理運輸交通以及房屋問題。可以說，高度吻合民眾的訴求，非常清晰自己未來五年的主要任務。但是在土地資源極缺的澳門，要解決房屋問題，絕對無法迴避舊區重建和都市更新的議題。

為此，本人促請下一屆政府下定決心、急民之所急，將“都市更新”同樣作為優先處理的工作對象，儘快公開詳細計劃和工作時間表。

議程前發言

李靜儀

2014/12/17

本地人被外僱搶飯碗兼拉低薪酬水平的情況長年存在，當局卻沒法採取有效措施保障本地工人的就業權益。以建築業為例，近兩年建築工程不斷，市場對人資需求大。然而，行業僱員的收入水平卻未因人力拉緊而水漲船高，今年第四季的行業收入中位數為 13000 元，對比 2008 年的 10000 元，增幅並不明顯。

反觀近幾年同樣是大興土木的香港，由於建築業人手短缺，多個工種的參考日薪自去年十一月起已由一千元起跳，混凝土（石屎）工種今年更加薪至 2000 元。而同樣聲稱人手短缺的本澳建築業，卻因為來澳建築業外僱數字大幅飆升而嚴重干擾了人力資源供求關係，進而降低本地人的議價能力。目前，建築業外僱由過往的數千人增至今年十月份的 42,667 人，佔行內就業人口的七成六。有建築工程公司竟仍以月薪 11700 元招聘需有五年相關工作經驗的扎鐵工人、焊工、鐵器及鋁合金安裝技工，這些全部是講求技術、需要經驗、工作辛苦的工種，試問如此脫離市場的薪酬條件如何能聘到本地工人？難怪坊間不停質疑企業招聘本地工人純粹是行程序、只為製造符合申請外僱的資格；更甚者，即使有本地員工成功獲聘，一旦外僱上場就被企業解僱，令本地人淪為外僱替工。

此外，本澳在勞動力招聘上一直存在年齡歧視，即使各行各業大叫人手短缺，他們仍不被接納。有本地中壯年人士向本人反映，由於年紀偏大，找工作屢屢碰壁，雖然招聘沒有寫明年齡要求，但每當僱主聽到是 50 歲以上人士應聘，就表明“唔請”又或不會有回覆。她質疑，如果本澳確實是勞工短缺，中壯年在就業方面的年齡歧視理應不會存在，可惜由於政府容許外僱源源不斷的補充，令他們在經濟發展蓬勃的今日，依然一職難求，甚至備受排擠。

雖然當局不斷強調，外地僱員僅作為本地人力資源不足的補充，遺憾的是，政府從沒有負起應有的監察和管理責任，致使不少本地僱員成為輸入外僱政策的犧牲者。新一屆特區政府即將就任，本人敦促新任官員能夠肩負起責任，採取實質措施堵塞外僱輸入制度的漏洞，並能因應對企業招聘的種種投訴作快速回應和跟進，以免企業招聘走過場、只為聘請外僱製造合法文件，損害本地僱員的就業權益。

議程前發言

關翠杏

2014/12/17

澳門物價高企，部分生活必需品尤其鮮活食品、蔬果價格更較鄰近珠海和香港昂貴，市民早已怨聲載道。儘管珠澳物價存在差距有多方面原因，但打破壟斷、擴闊來貨渠道、增加供應、引入競爭以平抑物價增幅，仍是社會強烈的訴求。

在供應層面，早在二〇〇二年，內地已取消供港澳鮮活食品的配額管理和指定代理的規定，內地農場只要向相關部門註冊或備案，受當地檢驗檢疫部門監督，就可出口鮮活商品到港澳。據悉，目前有超過二百多家內地菜場符合供港澳要求，但有供應給澳門的菜場只有數十家。

在零售層面，除了街市菜檔外，民署亦於二〇〇二年取消街市周邊不可零售蔬菜的規定，只要商號向民署申請相關許可，就可銷售蔬菜。故此，近年無論大型超市或小商戶都可經營蔬菜零售。

在入口檢疫方面，現時，無論是內地還是外地，只要符合衛生檢疫標準的鮮活食品均可進口。但法例規定，蔬菜、禽鳥、蛋類等鮮活食品必須在批發市場內作檢疫和批發。但本澳唯一的批發市場卻不能讓新經營者進場，致使市場遭到壟斷，不少批發貨品質量參差、短斤缺兩、長年淨重不足，有關當局又監察無力，從未主動作出跟進和解決問題。

面對社會對批發市場的高度關注，民署只一再以新批發市場落成後，將增加一倍批發檔位，以及會引入臨時進場機制，讓新經營者入場參與臨時批發業務作回應。但新批發市場工程卻一拖再拖，由原承諾於二〇一五年上半年落成，拖至現在仍未動工！實在令人失望！

安全、穩定和價格合理是鮮活食品供應政策的基本原則，隨著內地鮮活食品供應渠道大大增加，當局有必要全面檢視內地輸澳蔬、果及豬、牛、禽、畜等鮮活食品供應體系和機制，除重新評估和檢視可能存在的食安風險外，須不斷減省和優化貨品供銷的中間環節，完善監督和執罰機制，確保輸澳食品價格合理，以減輕居民的生活負擔。

高天賜 梁榮仔 議員辦事處

GABINETE DOS DEPUTADOS JOSÉ PEREIRA COUTINHO E LEONG VENG CHAI

梁榮仔 12 月 17 日就政府對嚴重缺陷及智障人士支援的議程前發言

普天同慶的聖誕節將到，滿城歡樂融融，但在全城歡慶的同時，不要忘記社會上仍有一部分的人士被邊緣化，仍在水深火熱之中，過住極為艱難的生活。早前，本人前往探訪數個貧困的家庭、其中有個單親家庭，僅得由媽媽負責照顧患有癲癇症及肌肉萎縮的女兒，而光是照顧就經已沒有時間工作，只能收取援助，即使當事人想自力更生也無能為力，試想想，倘若有一個院舍能夠向上述人士提供照顧，除可減輕照顧的壓力外，更可恢復工作的機會，為社會增加勞動力。但現實的情況是，特區政府對這些有缺陷的人士視若無睹，與殘障人士的慘況同出一轍，往往遭到社會邊緣化。

無可否認，照顧部分嚴重缺陷及重度智障人士對家長來說需要付出更多的心血，由於他們的日常生活不能自理，而隨著年齡老化，這些家庭已經出現“雙重”老化的情況，但他們子女的自理能力並沒有隨年齡增長而有所顯著改善，而且身體機能比一般人更早衰退，在政府支援不足的情況下，年长的家長要照顧子女的所背負壓力更大，當家長連自己也不能照顧時，那對子女就更加有心無力，那時他們又將如何照顧自己，但政府多年來對興建新院舍一事卻遲遲未見行動，根據調查，有二百多個智障人士家庭的家長已年逾 65 歲，智障子女亦已 40 多歲，出現雙重老化的情況，但現時的床位僅得 400 多個，供應量非常緊張。儘管政府表示將於石排灣興建智障人士院舍，提供 118 個宿位，並預計於 2015 年上半年竣工，但根據過往施政的經驗，能否如期竣工也是未知之數。

除了缺乏院舍之外，特區政府對殘障人士的經濟援助亦非常不足，儘管特區政府已經將最低維生指數提高至澳門幣 3920 元，但社會保障等養老金及殘疾金等金額、津貼及各項舒困措施也未見有任何調整的消息，仍維持在半年至一年前的水平，而事實上，經濟援助僅是輔助性質，最為有效的方式就是協助殘障人士自力更生，但由於政府甚少鼓勵企業為他們提供工作的機會，以致現時只能依靠政府微薄的津貼緩急解困。最後，希望新班子上任可更加關注社會上的弱勢社群，以便更好體現以民為本的施政理念。

17/12/2014 立法會議員吳國昌議程前發言

中央政府對澳門特區政改的決定權，無庸置疑，但特區政改五步曲的第一步分明是要行政長官先負起責任，向全國人大常委提出報告。鑑於行政長官缺乏信心，推搪含混，本人盡議員之職責，在澳門特區立法會提出關於盡快籌備啟動政改的動議辯論，惜在過於保守的議會氛圍中，動議遭三比二十七票否決，以致辯論未能進行。

澳門特區在二零一二年，曾初次啟動政改五部曲。作為初步嘗試，當時全國人大常委決定，澳門特區在二零一四年行政長官改選時由選舉委員會選舉產生，但同時清楚解釋，在二零一四年後，當澳門特區有實際需要，依照澳門基本法，亦可以普選行政長官。本人當時在立法會公開表明，鑑於香港特區要等到二零一七年才開始普選特首，這次全國人大常委會不讓澳門特區在二零一四年這一屆普選行政長官，尚可理解，但澳門特區的政改須持續漸進，不可固步自封。

小圈子選出的行政長官以及大多數不是由直選產生的議會，一度以為可以罔顧民意強行通過極具爭議性的《候任，現任及離任行政長官及主要官員離職保障》法案，惹起公眾對高官貪財的強烈不滿。本人投反對票不足阻止惡法，正式提出動議要求立法會向公眾公開諮詢亦遭否決。今年五月，終於要在兩萬公民上街抗爭，七千公民包圍立法會抗爭之下，才撤回法案。這正是民主成份不足代議機制失效，必須以公民直接行動補救的典型例子。澳門特區市民一向溫順。在二零一二年初次啟動政改之後，代議政制失效須公民直接行動補救的情況仍轟然暴現，已客觀證實政制未達民主，未能適應有效代表民意。政制若不及時持續改進，實不利於社會政治穩定。

以澳門特區人盡皆知的賤價批地為例，在土地法早已規定所有批地須經公開競投而只有政府最高領導人才有權特別豁免的法制下，澳門特區成立以來三百多宗土地批給，其中僅有三幅按土地法規定實行公開競投；其餘百分之九十九批給個案，全部由特首不斷以「特別理由」豁免公開競投，賤價批地給指定發展商，這就是當權者利用公權力進行親疏有別的利益輸送。其實，所有批地須經公開競投而只有政府最高領導人才有權特別豁免的法制不是澳門特區獨有，而是世界各地通例。因為面對普選壓力的政府最高領導人，不得不慎用特權。很明顯，如果行政長官由澳門特區永久性居民一人一票選舉出來，就能慎用特權；反之，由權貴小圈子選出的行政長官，卻要運用以豁免公開競投賤價批地的特權給小圈子內的權貴家族分派利益才能鞏固其統治。各方權貴在澳門半島及離島取得的賤價批地，部份已興建酒店及豪宅圖利，但有部份卻延誤發展，成為閒置土地。本人一再促請特區政府依法收回閒置土地，特區政府聲稱由二零零九年起已加緊處理未依期發展的批地，其中四十八個個案已分析證實責在發展商，但權貴利益不好動，五年來至今沒有一幅閒置地收回！政府為權貴護短，連四十八個個案基本內容都一直不敢公開！於是，從眾多閒置地中選出這四十八個來處理是否真的公平，業界也無從監察。這些個案若真的是責有應得，卻因黑箱作業而無從體現企業的社會責任。

澳門特區既得利益集團勢大，建制中人更是過份保守，過份執著於既有權位。本人提出動議辯論啟動政改，遭三比二十七票否決。本人不會把反對票的議員同事們當作是反民主。投反對票的議員們多表明是害怕引起爭議，害怕引起不穩定。在行政長官含混推搪又未見中央表態支持之下，害怕引起爭議，害怕引起不穩定便是態度保守執著於既有權位者的自然傾向。

澳門特區建制這種保守的政治現實，其實有利有弊。弊處是對發展構成障礙，可能令澳門特區錯過漸進改革的時機，令建制中人躲在權貴小圈子內難以磨煉出有效執政的能力，造成日後的不穩和危機。反過來看，澳門特區建制保守的現實，亦保證儘管啟動政改，儘管實行普選特首，都肯定不會失控，更絕不會危害國家安全。

在這樣一個保守可控的地方，是否真的獲准循序漸進發展民主，抑或仍是不准推行政改，則亦客觀說明國家領導人的真實取態。

本人希望行政長官在啟動研究政改方面，獲得國家領導人支持，得以有信心履行責任，從澳門特區的實際情況出發啟動政改，盡早籌備在二零一五年向全國人大常委會提出報告。本人建議，進一步啟動政改，應當讓永久性居民在二零一九年都能夠在行政長官選舉中行使選舉權，立法會議席亦應盡早調整，讓直選過半。

17/2/2014 立法會議員吳國昌議程前發言

(增補)

香港大學民意調查計劃在今天剛剛發表澳門政制發展意見調查的結果，反映在今年十二月的以科學隨機抽樣取得的澳門居民整體民意取向：超過六成人士贊成行政長官應由澳門居民一人一票選舉產生；超過四成人期望二零一九年可以普選特首；綜合期望立法會的議席比例，直選議席應由十四席增至十九席，間選議席應由十二席減至九席，官委議席應由七席減至五席；超過七成人認為，長遠而言全體立法會議員都應由一人一票直選產生。

本人認為，澳門特區政制應當依照基本法循序發展，穩步不停步！

增建經屋 修改經屋法

立法議員區錦新 17/12/2014 立法會議程前發言

澳門私樓早成天價，一般市民，尤其是工薪階層，根本無力負擔，所以大多數居民都只能寄望於經屋來解決居所的問題。但經屋數量供應嚴重不足，經屋法亦存在多方缺失，無以回應社會和民眾的需要。

今年三月下旬截止的多房型經屋申請，是在停頓八年後重啟的經屋申請，誰都可以料到會有數量龐大的申請者。但政府拿出來供申請的經屋單位僅得一千九百個，結果卻有四萬二千多個家庭遞了表，超額二十一倍，申請經屋尤如買六合彩，要靠運氣才有機會。而且，現時的申請規則，每次散隊，若以如此模式來接受申請，有些人恐怕一生人申請十次二十次，都可能永遠抽不上。而那些個人家團因排在最次要位置，與非核心家團相同，都是每次陪跑，根本連抽籤機會也沒有。當年經屋法通過了如此荒謬的方式，本人已用盡所有途徑向公眾示警，但卻未有能力引起公眾的關注。而到經屋法實行時，市民才終於嘗到惡果，明白到經屋法取消過去那種計分排序輪候的制度，改為以大抽獎方式分配房屋，是政府愚弄市民，有意推卸責任的手段。對之，市民深感不滿。

政府面對群情洶湧，承諾修改經屋法，但卻把要求恢復計分排序輪候的訴求擱置，要把其當作長遠房屋政策來檢討，而短期內只作不着邊際的小修改，如把核心家團、非核心家團及個人申請的抽籤順序改為每組都配若干比例的單位作抽籤。只是，若總體供應量不增加的話，這是典型的朝三暮四的耍猴技倆。還有把把正常的先審查，後抽籤的方式修改為「先抽籤，後審查」。只能說是面對四萬二千份申請表，當局連認真審查也懶，連審查功夫都免了，只在抽出的名單中來審查，結果是申請者若一天抽不中，都不會知道自己到底是否符合資格申請經屋。這種方法被形容為「官僚開心，百姓驚心」。因為當官的工作量大減，但申請者即使每次申請，申請十次八次之後終於幸運抽中，到時才被告知不合資格，想不精神分裂都幾難。

所以，我們對這種小修小補的修改，實不足為法。我們認為，修改經屋法最核心的是將現時的每次申請分配後散隊改回計分排序輪候制度才是根本。只有撥亂反正，重新恢復計分排序輪候制度，申請者即使一時間不獲分配，但亦可以此來規劃自己的未來生活，而非繼續患得患失惶惶不可終日。

此外，現行經屋法對申請者若小時候其父輩曾購買經屋或獲四厘補貼資助購買私人住宅單位的，均被視為不合資格申請經屋或社屋，甚至連其配偶亦同樣不符資格。這是野蠻的規定。事實上，本澳的住宅，只適合一個核心家庭居住。市民小時候當然跟隨父母居住，父母子女是一個核心家庭的組合。但當子女長大，需要自己成家，要建立另一個核心家團時，卻因小時候曾是家團成員而被剝奪購買經屋或入住社屋的機會。而本澳居民的平均壽命是八十多歲，就是說，子女長大自組家團之時，上一輩最少還有三四十年命，那就意味着兩個或更多的核心家團要被逼居住於一個專門設計作為一個核心家庭的居所中生活。生活空間不足，易生磨擦，不斷引發家庭糾紛，生活質素當然不但不能提升，而且可以預見是每況愈下。法律如此

規定，背後其實是基建於一個不人道的理由。所以，這也是經屋法必須修改的另一個重要環節。我們認為，小時候即使曾是購買經屋或獲四厘補貼的家團成員，但至其十八歲成年後便應自動視為脫離原有家團，有申請經濟房屋或社會房屋的資格，這才符合社會實際和人道精神。

至於恢復計排序輪候制度，會否令政府因無地建屋而無以為繼。作為政府，說無地建屋是不足信的。過去幾年，特別是落實萬九公屋承諾過程中，政府以「起屋唔難搵地難」作為擋箭牌。但實際上，在高呼土地資源不足的同時，特區政府完全無視中央政府零九年已批准澳門的三百五十公頃填海地的事實，多年來完全罷工，不填海取地，以建公屋。這表明政府並非無地，只是刻意不落實填海計劃以沒地為藉口拒絕多建經屋和社屋而已。況且，除了填海新城的五幅填海地外，還有四十八幅閑置土地，政府又是把收回程序刻意拖延；還有機場對面偉龍馬路側的八萬多平方米的涉貪土地，也已是政府囊中之物。這些土地資源只要政府下定決心切實調度，所能建成的公屋數量已足夠滿足到社會的需求。所以，所謂缺乏土地資源建足夠公屋完全是一派胡言。

我們促使當局下決心調動土地資源，增建足夠數量的經屋及社屋，並修法重新恢復計分排序輪候制度及消除種種不合理的限制，制訂輪候期，確保合資格申請者輪候有期，切實回應社會訴求。

加快輕軌工程進度 建造宜居旅遊城市 蕭志偉議員 議程前發言

澳門輕軌立項以來已有 11 個年頭，社會大眾期待輕軌早日落成，為居民出行提供優質便利的輕軌出行服務。但由於各種原因，輕軌建設一直未能如計劃進行，工程建設遠遠落後進度，輕軌全程通行遙遙在望。輕軌作為城市公共交通系統的重要部分，擁有準時、遠距離運送大批量乘客的優點，是城市交通的大動脈。我們可見世界上各個發達國家的城市均擁有先進的軌道交通系統，網絡幅蓋城市各處，軌道交通亦是城市外延發展的先驅。

近年本澳經濟及社會發展迅速，博彩旅遊業帶動經濟蓬勃發展，旅客人數在 2013 年已接近 3000 萬人次，今年更有望突破 3000 萬人次，即日均 8 萬多人次，加上本澳常住居民及來澳工作的外僱人士，可想而知每天交通承载力之大。我們雖然看到當局不斷調整公共交通政策，增發巴士班次和數量，但在道路資源有限及旅客不斷增加的情況下，這無疑並非根本的解決方法，只能疲於應付。

輕軌的早日落成，無疑大大改善本澳的交通惡劣情況，但輕軌項目立項以來至 2011 年工程啟動，進度未如計劃般理想，路段規劃受到社會上部分居民質疑和反對。當然，當局需要聆聽廣大居民的聲音，但亦需從澳門發展的大局考慮，做好與社會各界，尤其是利益直接關係方的溝通協調工作，爭取平衡各方利益，盡快落實及建設對本澳城市交通長遠有利的輕軌路段走線方案。否則，工程一拖再拖，只會困擾本澳居民，亦無法解決交通問題。

其中，近年經濟發展迅速，隨通貨膨脹不斷上升，輕軌工程的拖延致使工程造價和建造成本的不斷提升，如此反復定必使輕軌工程總成本遠超預算，對公共財政資源造成浪費。

同時，建造輕軌的目的是為了改善本澳居民生活質量，提高居民和旅客的出行效率，長遠來看有望減低私人車輛出行水平，達到本澳城市交通真正做到公交優先，綠色出行。但拖延的工程項目不但不可能解決交通問題，更令到局部交通受到影響。

我們看到明天開始兩地通關將有新的安排，區域合作將踏入新的階段，粵澳兩地將形成更緊密的關係，與此同時將帶動更多的旅客及工作人員來澳，如何更好的舒緩這部分人士帶來的交通需求，當局需盡快作出決擇，以便推進輕軌工程早日落成，逐步解決目前本澳的交通困局，同時避免交通問題日益惡化。

促切實設立專科醫生培訓，推動本地醫療發展

候任社會文化司司長譚俊榮早前表示“未來五年會是醫療建設最光輝的五年。”¹，並指出會“搞好離島新醫院的建設和醫療改革工作，認為目前具備專業資格的醫療人員不足，當務之急是做好新醫院建成後的人手規劃，並將研究籌設“專科醫生培訓學院”。”²，著實回應了民居“睇病難”的訴求。而澳門大學健康科學學院成立一週年，該院院長表示『澳門大學健康科學學院將以成為澳門以至遠東具領導地位的生物醫學研究和教育機構為設立的目標，並有意籌備醫學培訓中心，為本澳專科醫生提供培訓。』³，這兩個的消息對於未來醫療發展起到正面的推動作用。也初步回應了本人曾多次促請當局做好本澳醫療人資的規劃，並考慮於本澳設立醫療培訓基地及研究培訓醫療人員，落實未來醫療體系的人員培養工作，以解決專科醫療輪候時間長、專科醫生人力資源緊絀及專科水平不及鄰埠等問題。

再者，專科醫生培訓基地設立後，可為本澳醫療人員提供了一個良好的平台，使他們能夠得到系統化的訓練，明確了自己的醫療發展路向，更可補充及鞏固各醫療範疇的專業人員。甚至有助提升醫療人員診症的準確性及其效率，減輕居民對醫療服務的不信任，從而提升市民對於本澳醫療教學及醫療專業的認受性和信心。

因此，為了讓本澳籌備醫學訓練中心的構想得以落實，切實解決專科醫生數量不足的問題，本人認為高等院校宜把握時機與有關部門磋商，而政府相關部門亦應為計劃的落實提供協助，讓專科醫生培訓基地能夠儘快成立。另外，建議未來相關的醫學培訓，應充分考慮到與正討論中的醫療人員專業認證制度，相互配合和銜接的問題。從而吸引本澳外流的醫療人材回流發展，接受本地化及專科培訓，這既可補充本澳醫療人資，又可以確立醫生在澳門的專業地位，強化本地整體醫療的力量，相信有助提升本澳的醫療技術水平及質量。

最後，建議特區政府也應著力提供條件，讓澳門大學健康科學學院未來的科研成果，能夠引入至臨床應用當中，並協助其與先進的國家及醫療機構合作，共同促進本澳醫療事業的發展。

1. 2014年12月02日，澳門日報，A02版，“譚俊榮：未來醫療光輝五年”

2. 2014年12月02日，澳門日報，A02版，“譚俊榮：未來醫療光輝五年”

3. 2014年12月12日，澳門日報，B11版，“鄧初夏：籌備專科醫生培訓”、“澳大健科院擬增醫學課程”

議程前發言

立法會議員 何潤生

食肆油煙排放問題長期影響著不少居民的日常生活，隨著近年飲食業興旺，油煙污染問題亦愈趨明顯，但現時針對飲食場所的監管橫跨多個不同範疇的政府部門，以致「政出多門」，致使居民投訴無門。過去當局一直推塘因欠缺有關油煙的量度標準，因而難以規管食肆油煙問題。然而，當局於早年又突然提出將第 16/96/M 號法令以及 2006 年民政總署管理委員會的內部決議作為執法標準，因此，社會普遍質疑為何有關當局長期以沒有執法依據為由，對擾民多時的食肆油煙問題「視而不見」，更甚者對求助的居民大「耍太極」？

此外，本人曾接獲食肆求助，其透過申請環保局所設立的「環保節能基金」資助購置環保設備，期望盡可能減少食肆油煙對居民的影響，但結果卻是有關食肆更換了經環保局審批的環保設備，但所排放的油煙卻被民政總署稽查人員以未符有關標準作出處罰。本人亦曾就此問題質詢當局，惟當局卻回覆指兩者之間不存在矛盾問題，食肆應同時遵守「雙重標準」。然而，廉政公署於早前亦就相關問題提出意見，指出上述兩部門針對油煙排放所制訂的標準各有不同，為免令居民無所適從，因而建議將有關標準統一¹。由此可見，涉及跨部門的施政工作往往存在溝通不足、各自為政、各施各法等老問題，除無助解決問題，亦有損社會各方的權益，這無疑是「政出多門」所遺下的惡果。

據瞭解，環保局已於 2012 年開展了第三階段「關於澳門餐飲業油煙排放標準及監管策略研究計劃」，早前當局亦表示《澳門餐飲業油煙排放標準及完善監管制度》草案將於今年第四季諮詢。為此，本人促請政府加快整體立法進度，科學制定及統一油煙的排放標準，讓本澳的餐飲業在油煙排放問題上有規可巡，亦減少油煙排放對空氣的污染，以至對居民生活的影響。

除此之外，對於 2014 年施政報告曾提及，將進行民政總署與文化局、體育發展局及運輸工務範疇的職能調整²，正如上述，民署與環保局在食肆油煙問題上有職能重疊之處，而資源回收處理、高污染行業監管，如廢品回收業、修車場、廢車場等範疇亦存在同樣的職能重疊問題，因此，本人希望新一屆特區政府上任後能儘快開展有關職能及架構重整的工作，理順相關部門的權責，改善「政出多門」的現象。

二零一四年十二月十七日

¹ 《2013 澳門廉政公署工作報告》，P77。

² 2014 年財政年度施政報告 p.154

(議程前發言 2014/12/17)

完善各口岸配套，迎接通關新安排

陳虹議員

隨著粵澳合作不斷深化，兩地交往日益頻繁，由本月 18 日起，珠澳間 3 個陸路口岸將實施新通關安排，其中澳門社會探討已久的“24 小時”通關終於實現。在澳門特區成立 15 周年前夕，落實新通關措施，是中央向特區送出的一份大禮，讓澳門與泛珠三角地區實現真正的無縫對接，對澳門發展經濟、改善民生皆有所促進，有利於澳門保持長期繁榮穩定。

澳門社會高度關注各口岸的交通銜接和配套工作，尤其是蓮花口岸實現 24 小時通關後，能否有效分流拱北口岸人流的問題。早前，當局在答覆議員質詢時表示，正不斷優化三個邊境站的硬件設備，增加自助通關通道 74 條及 70 名邊境人員，以配合新政策的實施。但是，有旅遊業人士指出，考慮到交通配套和成本等問題，旅客、旅行團短時間內估計還不會改道經蓮花口岸進出澳門。因此，當局除要加快蓮花口岸的軟、硬件建設外，還須就各項交通配套，尤其凌晨時分的巴士、的士服務等作出妥善的安排。此外，還須與旅遊業界進行緊密溝通，制訂政策，吸引旅行團及旅客多利用蓮花口岸出入境，以減輕關閘口岸的通關壓力。現時，關閘區的公共交通和社區設施已超出負荷，一旦延長通關時間，將會為該區的交通和治安帶來更大的壓力。本人促請政府在完善各口岸交通配套設施的同時，一併做好青洲區和關閘區的發展規劃，切實解決區內積存已久的社會問題。政府還應在新措施實行後，及時就各通關口岸的承載力、分流成效及口岸周邊配套作出檢討和總結，不斷完善口岸管理。

聖誕假期及歲晚將至，當局還要加強社區宣傳，促進警民合作，共同打擊犯罪。面對延長通關對預防青少年跨境犯罪工作所帶來的新挑戰，當局須加強與學校的溝通合作，做好應對預防工作。

議程前發言
立法議員 劉永誠
2014年12月17日

近年，隨著國際對環保的重視，在成為宜居宜遊城市的進程中，本澳的綠化面積，包括市區尤其行人道或市政設施等的綠化建設分佈比率逐步增加；為掌握環境狀況，當局並先後展開了多項環保工作的基礎研究、狀況分析和規劃，持續收集本澳的環境數據，於《環境保護十年規劃》中，當局計劃到2020年把綠化覆蓋面積增加至佔全澳45%。

然而，因應本澳現時每日需接待大量的旅客，城市結構和人口密度出現變化，部分綠化建設的技術需因應形勢，在綠化規劃和形式上需引入新思維進行優化，作出相應的調整和配合。

因此，本人建議有關當局，因應本澳的綠化面積正愈加增多，當局在推動環保的同時，亦應著手優化和完善其對綠化建設的管理和技術水平，避免本澳的綠化建設成為潛在的安全隱患之餘，更希望能給予植物在更有利的條件下成長，逐步達至最佳的綠化效果，並提升本澳的綠化層次。例如長遠而言，當局除了需加強對本澳綠化養護管理工作的監督和指導，以及提升綠化建設的技術水平外，根本上需預先就不同地區的環境條件，一方面因應植物的生命週期，以至植物的多樣性，與該區的文化特色的契合程度等方面，作出相應的考量，從而作為挑選樹種的依據，例如在城市道路或行人道應當優先選用遮蔭效果較好、生命力較強的樹種，在一些交通頻繁的道路和路口位置，則應避免栽種一些容易因生長而破壞或遮擋路面的植物品種，在文遺及舊城區一帶或選擇種植一些色彩較為繽紛或特色多樣的植物，以綠化點綴為該區域增添生氣；好讓植物能在植根後除了發揮其功能外，更重要是讓植物在合適的環境下得以長久茁壯成長；另一方面，亦需因應本澳的旅客結構和城市條件，就不同的分區制定相應的綠化模式和規劃，例如在中區等人口密度大的城區，更多地選擇以半空懸掛式的綠化，如人行道難以騰出空間置入綠化元素，則可考慮從街道之間的分隔帶入手，在綠化的同時，亦不會造成對澳門僅有的土地空間的佔用；繼而逐步規劃營造本澳多層次的綠化生態環境，從最基本的普及綠化，到美化、多樣化，最後藝術化的進程。更重要是，希望當局能更多地著手於推動全民管理及共同養護的綠化概念，讓大眾無論遊客和本地居民，提高其對綠化環境的保護意識和重視程度。

隨著輕軌和新城填海區等多個大型基建的落成，本澳未來將有更多硬體設施屹立於市區中，在滿足實際用途之餘，於道路規劃或新建設上應預留空間和用地作綠化用途；而因應本澳將有更多的市政設施，加入綠化元素和增加垂直綠化面積，綠

化管理和技術水平需不斷提升，建議當局推出更多鼓勵措施，投放資源吸引本地年青人修讀相關專業，加入本澳的綠化管理和規劃的團隊，或透過分判形式，判給具專業知識或經驗的人士，以加強對園林綠化的管理，提升本澳的綠化技術水平，共同建設綠色宜居城市。