

施家倫議員

促提升前線公職人員“用心為民”的意識

依我來看，本澳大部分公職人員都是積極主動、真心為民的，但是再好的隊伍當中也都有一些職員成日抱著得過且過的心態，對待來辦事的市民擺出一副高姿態、黑口黑面的樣子，遇事敷衍回應，令到不少市民對政府失去信心。

比如很多市民都反映，他們有時候需要去政府部門辦理一些證明文件，但可能由於帶漏文件或者不太清楚如何辦理，詢問前線人員，卻常常被前線人員冷漠對待，再問多兩句，前線人員就會表現得很不耐煩，甚至置之不理；也有一些市民向政府部門反映問題，之後個案卻在不同部門間被多次轉介，一來一去，簡單的問題拖延很久才得到解決。

這些就是當前小部分前線公職人員的“作風”，對於市民的急切需求，從來都不會著急，而是用一種官僚主義的態度，時常會拿法律程序、內部流程來搪塞市民，推遲進度；又時常會以事項屬於其它部門管理的範圍來作為理由推卸責任。歸根到底，這類公職人員已經忘記了自己為民服務的屬性。

國家主席習近平在今年“兩會”期間曾指出，老百姓擁護不擁護、贊成不贊成、高興不高興、答應不答應是衡量公職人員一切工作得失的根本標準。按照這個標準，相信好多市民會認為目前本澳部分公職人員是不達標的，因為他們很多時候關心的是如何減負、如何降壓、如何免責，而不是如何盡自己最大的能力去為民辦事、為民解憂、為民擔當。

其實，在服務市民的具體環節，普通一個前線公職人員能夠發揮的作用，很多時候是大過領導主管的。他們的用心程度與積極程度會直接決定辦事的效率與辦事的策略。所以，要提升廣大市民對政府的滿意程度，本人認為當局應當要完善公職人員相關管理機制，全面推動前線公職人員“用心為民”的意識：

一方面，加強公職人員服務意識的培訓；完善相關評鑒制度，提升市民滿意度在決定評鑒結果當中的比重；針對混跡於公職隊伍當中，不思進取、濫竽充數的落後分子，建議借鑒國家經驗，設立末位淘汰機制，對於首次被淘汰的公職人員可以進行集中培訓；對於再次被評定為“不稱職”的公職人員則堅決不再續聘，予以辭退。

另一方面要完善公職人員獎勵機制，對於在自己的崗位上有突出表現，做到盡職盡責，全心全意服務市民的優秀人員，要及時表彰獎勵；在任命領導主管的時候，要大力選拔敢於負責、勇於擔當、無私奉獻、成績突出的前線人員。

2018年10月16日 議程前發言

高開賢、崔世平、葉兆佳議員聯合發言

(高開賢議員代表發言)

上月，強颱風「山竹」襲澳，本澳懸掛9個小時的十號風球，是自1968年以來最長的一次。社會各界汲取去年“天鴿”的教訓，全城上下提前做好防範措施，及早部署應對，將傷亡及損失減至最低，算是干得漂亮一仗。

在抗風過程中，充分體現特區政府的司、局級合作無間的協調和配合，大企業亦負起社會責任，開創多個先例，如：因應預測水浸情況嚴重，及早呼籲、安排低窪地區居民撤離；適時開放避險中心，開放部分政府停車場供市民停泊；關閉陸路口岸；呼籲博企配合政府，娛樂場暫停營業，並提供三千多個車位讓市民停泊等等。

「山竹」過後，特區政府即時安排人手清潔市面，加班、加點移除阻礙行車道路的樹木，宣佈全澳繼續停學，除非緊急服務外，政府停工，紓緩路面壓力；多個社團、企業組織義工隊協助清理垃圾，這些都是值得肯定及表揚的。

但，除了讚揚各界同心協力對抗強颱風「山竹」之外，我們亦須檢討和優化是次的天災應對預案，及早敦促居民自覺遵循，避免增加民防部門的負擔，確保抗風，防災工作達至最佳效果。與此同時，市民，中小企尤其是內港、筷子基、青洲的居民和商戶，更希望特區政府拿出更大的決心和魄力，加快落實防洪基建，徹底解決低窪地區長期水浸的問題。

現時每逢天文大潮、颱風天，內港都會出現不同程度的水浸，困擾區內居民，商戶，影響日常生活和運作。去年的“天鴿”風災後，政府公佈治水規劃，包括雨水泵站，大型雨水涵箱渠，防洪牆，擋潮閘等。本月10日，海事局與內港碼頭業界代表舉行會議時表示，根據最新的工程設計方案，內港防洪牆工程，須待民署於2021年完成內港北雨水泵站箱涵渠建造工程後，才具條件動工，因此內港防洪潮排澇優化方案定位為結合內港北雨水泵站箱涵渠一併實施的中期方案。

在極端氣候頻發的今天，“天鴿”、“山竹”這類強颱風已非過往“五十年一遇”、“百年一遇”，未來，甚至可能是“一年一遇”、“兩年一遇”，治水工程已迫在眉睫，不能一拖再拖。我們明白，工作需要一步一步做，促請政府防洪基建工程須採取先易後難地有序推進，優先解決內港天文大潮必浸問題，對於暴雨、風暴潮造成的水浸問題，建議政府資助低窪地區商戶加裝防水閘及升高供電設施。

2018年10月16日 議程前發言

胡祖杰議員

再次檢視澳門陸路整體交通運輸政策

主席、各位同事，大家下午好！

日前行政長官批示，公布決定編製澳門總體規劃草案，要求規劃須以建設「世界旅遊休閒中心與美麗家園」為策略主軸，列出總體規劃的11個目標，當中涉及交通運輸政策的包括：鞏固澳門繼續為一個優質旅遊休閒目的地、推進澳門與粵港澳大灣區的融合及制定促進可持續交通的措施，在不妨礙公共空間質素的情況下，調整城市泊車位的供應等等。

另外，剛剛在上週末所舉行的“奮鬥青春、放飛夢想——共建粵港澳大灣區青年論壇”上，運輸工務司司長羅立文表示，為落實粵港澳大灣區“一小時生活圈”理念，澳門將在多項基建作出配合，包括啟動新口岸研究方案，澳門與橫琴城軌對接的可行性研究，以及氹仔輕軌線接駁東線前往關閘的研究等，讓澳門能更好融入到粵港澳大灣區發展當中。而江門市市長及珠海市市長致辭時也分別提及，大灣區建設要以交通先行，做到“基建協同、路通財通”；並建議打通東西的高速路網，實施高鐵、城軌、輕軌的動線可行性連接研究等，落實粵港澳大灣區一小時生活圈理念。

本澳工程專業社團曾於2010年1月就交通事務局所提出的《澳門陸路整體交通運輸政策》作出深入的思考及予以建議，並提出了前瞻性的構想。這次期望在編製澳門城市總體規劃草案的同時，參考本地專業人士的意見，通過交通運輸政策的落實及執行作為契機，在改善對外交通的同時，確實完善及優化本澳內部交通運輸。

事實上，在公交優先、車輛管理、慢行交通及軌道交通各方面都必須配合整體的交通規劃；在車輛管理及交通配置規劃上，應以實事求是及人性化去執行及管理；在加強執法的同時，更應重視教育，並對道路改善進行科學性改造。

澳門交通規劃是澳門城市總體規劃的部份，現正處於一個變革性的階段，必須全盤及可持續發展地考量本地的專業意見及實際經驗，堅持科學考量及數據分析下設置交通配套設施！再次建議一些政策如下：

為配合《粵港澳大灣區政策》即將出台，澳門在研究交通規劃方面，應依據其方向性、政策性、綱要性的建議，優先考慮《澳門城市總體規劃》的原則作出前期交通規劃，著重「區域互補、相互發展」的思考下，與周邊地區共同發展；

配合粵港澳大灣區內各市就相關政策及課題的研究成果作為藍本，對澳門整體交通環境的現況及發展深入思考，充分利用新城填海區及 85 平方公里的管理海域，提出整體交通佈局的策略性規劃，改善區內及區外的交通問題；

為跨海橋樑及隧道、口岸聯繫通道、區域聯繫通道提供交通規劃建議，為新城填海區的土地利用創造高效率的幹綫交通條件；並對新城填海區與本澳不同地區之間的連繫所可能產生的重要衝突及問題，作出針對性的評估，尤其是新城填海區與舊城區之間的界面作出深入探討，並提出相應的建議；新城發展亦應以公共運輸為優先，並可加建道路來優化舊區交通，如建設快速外環道路、擴闊及改善現有的道路等；

城市發展必須以交通基礎建設先行，在規劃中的交通基建項目，如城市軌道交通、連外或連內道路，如高速鐵路、高速公路的接駁等，都要明確按照現在經已訂定的「關節點」，就內部及外部的交通建設作出明確的規劃，按照規劃策略主軸，配合城市總體規劃的方向，把點連線，再由線組成面，以便作全面的發展，改善澳門陸路整體交通運輸！

馬志成議員

澳門第六屆立法會已完成了第一年會期，在休會期間，澳門發生咗一場特大風災。行政長官高度重視，長駐民防中心親自指揮；特區政府統籌協調，全力應對；前線人員盡忠職守，辛苦奉獻；全澳居民加強防範，互幫互助。正是全澳各界的團結合作，使得“山竹”的應對工作切實有效。藉此，我對政府的民防工作和前線人員，以及全體市民的付出和努力，表示肯定和感謝！

在新一個會期開始之際，首先謹祝立法會工作順利！新的會期，澳門立法會的工作將相當繁重。一如既往，我們將要審議通過2019年澳門特區政府的財政預算案，要聽取行政長官的施政報告，對各個施政範疇進行施政辯論。可以預見的是，這個會期內還有較多的法案需要審議，並且也需要繼續監督政府施政。同事們在新的會期中都會比較忙碌，市民也希望看到我們忙碌的成果。

與此同時，新的形勢也對我們立法會的工作提出了新的要求。一方面，應對當前國際形勢複雜變化，澳門經濟可能要面對一定壓力；另一方面，澳門融入國家建設，參與粵港澳大灣區的合作發展，社會民生各項事業向前發展，也可能出現新情況需要在立法層面上作出配合。

正因為廣大市民對我們有寄望，加上要面對更為動態的環境，對我們議員來說，也就必須再接再厲，做好新會期的工作，只有這樣，才不負廣大市民的厚望。

為此，謹借議程前發言的機會，我談談幾點想法：

第一，立法會會務繁重，我期望繼續與同事們攜手努力，齊心應對新的工作挑戰。更加關心民生福祉，充分發揮聯繫各方的優勢，繼續聆聽市民心聲，走進社區、了解社會、貼近民心。讓我們一起做促進社會和諧的使者。

第二，對國際環境和區域合作的形勢多加關注。融入國家發展大局，是大勢所趨、民心所向。我們要支持、配合澳門市民，特別是年青人，把握國家發展機遇。

第三，在立法會運作中，堅持以民為本，務實理性的討論的原則；提倡“和而不同”，不為爭議而爭議，不為反對而反對。立法會的運作，要遵守《澳門基本法》、《議事規則》等法律法規，集中精力，推進特區法制建設。

第四，最近立法會組團訪問京津之行，中央領導對我們立法會的工作給予了充分肯定。我們要不忘初心，繼續努力，在履行監督政府施政職責的同時，也要加強與政府互動，增加溝通了解和互信，共同努力把澳門建設得更好。

以上幾點，謹與同事們共勉！

李靜儀議員

促經屋申請有計分有排隊確保輪候家團上樓有期

青洲坊大廈、青濤大廈及快盈大廈未能如期建成，並先後因去年天鴿及今年山竹颱風而令入伙期一再拖延。經居民爭取後，有關部門加快跟進，青濤和快盈大廈日前終獲發“入伙紙”，短期會安排上樓。無奈青洲坊大廈有電力設備因颱風山竹損毀，需時訂購設備及維修。雖然運輸工務司司長羅立文上周表示，有信心今年內做好維修工作，但由於大廈過往已多次延期，輪候家團擔心政府這次亦會無法兌現承諾。

這些居民苦等多時，即使最遲一批的 2013 期申請者，至今亦等了五年，最長的等足十幾年。上樓一再延期，他們需要承受額外的租金支出、面對搬遷、續租和加租等問題，備受困擾，他們的憂慮和不滿可以理解。故當局須督促工務部門盡快完成修復工作、切實協調各部門跟進收則，確保輪候家團今年內上樓。

須強調的是，這些經屋輪候者遲遲未能上樓，有關部門在應對颱風工作和收則協調存在不足只是其中因素，關鍵原因實際是政府欠缺有效的公共房屋規劃，不但沒有訂定公共房屋每年的供應指標，更沒有設定明確的輪候期，在 2006 年至 2010 年間更是“零供應”，即使當年提出萬九公屋計劃，部分項目拖足五年，亦未能按照原有承諾完成興建，故輪候家團一直未能入伙。根據房屋局資料，回歸至今落成的公屋單位總數有 21,712 個，其中 12,300 個為經屋單位；2013 年後甚少公共房屋單位落成，2014 年零供應，2015 年至今僅 2,489 個。即這五年來平均每年不足 500 個公屋單位落成，若只計算經濟房屋的話，每年僅有約 210 個單位。

近年的經屋供應，基本上只是還緊 2013 年或以前的舊債，新需求更難以回應；更何況，現時政府每次申請後散隊，申請者“頻頻撲撲”可能連真正輪候的機會都沒有。樓價越“癲”，居民面對的住屋壓力就越重，經屋需求只會更大，政府對於回應居民住屋訴求方面，應有所承擔，尤其要優化經屋輪候的制度。

在目前政府已計劃興建多個大型經屋項目、預計將會有不少經屋單位陸續供應的情況下，將修訂的《經濟房屋法》應要規定“有計分、有排隊”；保留輪候隊伍，不但讓當局掌握申請經屋的數目和戶型需求，減少戶型錯配、確保土地資源善用；亦可減少競投時居民重新遞表的不便，減省審核的人力和時間、提升行政效率。而只要當局因應需求做好公屋興建數量規劃和每年供應的目標，並如期落成，就不會再出現等十幾年仍然無法上樓的問題，絕對有條件訂定預期的輪候時間，讓合資格家團心中有數，上樓有期，真正助居民安居。

梁孫旭議員

區域合作提升本地工程水準

城市基礎設施是社會穩健發展的先決條件，也與民生息息相關。然而，本澳長期以來，基礎設施建設跟不上社會發展的步伐，經常出現公共工程延誤、超支和質量等問題。例如過去的新城 A 區填砂和北安碼頭工程，目前的輕軌系統、離島醫療綜合體、政府擬興建的防洪牆，第四條通道以及多個公屋項目等都出現屬嚴重延誤情況，多年來備受市民詬病，既影響澳門特區政府的管治威信，同時窒礙了民生的改善和社會的發展。未來數年，政府將面對多個重要基建及大型公共工程的挑戰，這些涵蓋了住屋、交通、醫療、跨境運輸等涉及公眾利益的大型公共工程，對本澳的發展極其重要，關乎著全個社會的福祉。政府必須吸取過去的教訓，根治公共工程效率低下、監管不善的毛病。

廣東省今年公佈 2018 年實施《粵澳合作框架協定》的重點工作，提到加強粵澳建築及相關工程服務合作交流；此外，特區政府以財政儲備出資人民幣 200 億元，與廣東省共同成立「廣東粵澳合作發展基金」，全部發展將投向與粵港澳大灣區建設，特別是有利於粵澳兩地經濟民生的相關優質重點項目。本人認為，面對區域合作的發展趨勢和目前的條件，本澳可借助區域合作的平台提升本地公共工程品質及效益。以總建築面積超過 60 萬平方米的港珠澳大橋澳門口岸的興建為例，上部建設工程於 2016 年 12 開展，經過約一年的施工期就達到基本完工的目標，並於 2017 年 12 月 18 日亮燈。期間雖然經歷天鴿風災的嚴重破壞，但整個工程仍能如期落成，效率極高，值得有關部門參考和借鏡。

過去，本澳公共工程建設的成效低下，成本高昂，社會質疑政府外判合同中的天價顧問費、研究費，動用了大量公帑，卻費時失事，超支延期成為常態。因此，本人認為，針對一些規模較大、業界缺乏經驗且涉及公眾利益的大型工程，有關部門可研究邀請內地協助或透過兩地合作的方案開展，以提升自身工程管理水準，減輕成本，也可借助內地資深公司的經驗，培訓本地的工程人才。總括而言，政府除了在未来加緊完善本地的採購法律制度，嚴格監督工程效益外，本人也促請有關當局研究如何透過區域合作，積極邀請內地優質公司參與本地大型基建，解決公共工程延誤等問題，提升本澳基礎設施建設的經濟和社會效益。

李振宇議員

勞動修法莫遲疑

主席，各位同事：

曾幾何時，本澳公職人員享有九十天的產假不但令普通僱員羨慕不已，亦遠優於香港公務人員七十天的產假待遇。但這種優越性從本月十日起將不復存在。香港《二零一八年施政報告》日前出爐，報告建議延長法定產假，由現時十星期增至十四星期。同時，香港政府決定，自即日起，延長所有女性政府僱員的產假至十四星期。相關施政內容引起本澳僱員的廣泛關注。很多僱員都在問：澳門的九十八天產假何時才會到來？

本澳勞動修法似乎以香港的勞動基準為目標，認為只要追上香港的水平即可向僱員交代。不過，就在本澳勞動修法仍在低水平處爭拗和徘徊不前之時，香港卻在勞動權益保障之路上向前邁出了堅定的一步，不但再次將本澳遠遠甩在身後，亦導致兩地之間還未縮小的勞動權益差距再次拉大。對於這種結果，政府是否需要深刻反思？

本人認為，利益多樣化，訴求多元化雖然不可避免導致勞資爭議成為社會常態，但關鍵是政策推行要彰顯政府的決心和誠意。即意見分歧不應成為阻礙僱員勞動權益發展進步的絆腳石，更不應成為僱員勞動權益停滯不前的理由或借口。瞻前顧後、患得患失，持左右逢源的心態和想法進行勞動修法是不切實際的，亦非理性政府所為。

借此機會，本人再次促請政府加快勞動修法步伐，對已有強烈社會共識的修法內容，例如延長產假天數、增設有薪侍產假、設立疊假補假、增加強制性假日補償休假的靈活性、平衡勞資雙方權益的補償制度等內容，可積極考慮修法。對於社會仍有較大爭議、未有共識的修法內容，如引入選定部分強制性假日的機制、可選擇性的補償制度等，則繼續留待社會討論，以最大程度地凝聚共識，破解難題。期望政府切莫因個別條款的分歧阻礙整體勞動權益的發展，亦莫讓居民在等待中消耗對政府的耐性和信心。

謝謝！

林倫偉議員

促請政府禁止電子煙入境

根據世界衛生組織的今年3月發佈的資料，煙草導致多達半數使用者死亡，每年使700多萬人失去生命，其中有600多萬人緣於直接使用煙草，有大約89萬人屬於接觸二手煙霧的非吸煙者。為保障公眾健康及環境衛生，減輕醫療系統的負擔，各地政府都積極加強對煙草的管制。本澳過去通過立法和教育、加強對傳統煙草的規管，亦取得一定的控煙成效，但卻未有全面禁止新型煙草產品，雖然《新控煙法》已經明文禁止在禁煙範圍內使用電子煙，禁止售賣、廣告及促銷等，但卻容許個人自行攜帶電子煙入境澳門。

傳統煙草的害處在此不再詳述，電子煙等新型煙草產品對社會的影響也不少。電子煙等新型煙草產品是一種仿倣吸食傳統煙草的產品，並迅速在近十年間興起，產品更多達八千多種，當中不少包裝新潮精美，加入維他命和水果口味，亦標榜比傳統煙草危害性更小，以及打出有助戒煙的旗號，容易成為青少年吸煙的入門途徑。但已有不少醫學研究指出，新型煙草產品亦包含多種有害物質，而且有更多不同的化學成份，安全性未明，對人體健康構成風險。有研究指吸食新型煙草產品的人亦會同時吸食傳統香煙，不利澳門整體的控煙工作。而新型煙草產品每天都有新變化，早前有報導指相關設備曾發生爆炸，亦有人於電子煙中混入毒品，其負面影響難以估計。

香港行政長官林鄭月娥剛公佈上任後第二份《施政報告》，提出全面禁止電子煙，擬訂於今個立法年度提出法例修訂建議，禁止電子煙和其他新型吸煙產品的入口、製造、銷售、分發及宣傳。不少國家例如新加坡、馬來西亞和泰國等已實施全面禁止電子煙。澳門已對電子煙進行禁售，但卻容許入境。這種規定存在一定的政策矛盾，因為吸食者能輕易從鄰近地區購買，在澳門亦有不同的隱蔽途徑取得，間接上也會助長吸食新型煙草產品。

本人作為議員，亦是一名教育工作者，為保障市民，特別是兒童和青少年學生的健康，促請政府認真考慮全面禁止電子煙和其他新型吸煙產品，特別在入口方面；而在電子煙產品未大肆盛行前，當局有必要採取更有效的監管措施，包括禁止於任何公開場合吸食相關產品等。政府亦應該在學校課程中加入有關電子煙課題，讓學生知道吸食電子煙的害處，做好相關教育工作。未來應凝聚社會共識，長遠考慮全面禁煙，為無煙澳門作出努力。

黃潔貞議員

政府主導修法討論，加快產假、侍產假立法

特區政府正向市民及社會各界收集 2019 年度施政報告意見，而鄰近香港剛好發表新一年施政報告中就婦女範疇方面亦有不少的新政措及亮點。其中一大亮點就是正式推出延長產假及相關補貼方法的框架，新增的四周產假支出由政府承擔，僱主可向政府申領發還向女性僱員支付的新增四星期產假薪酬。這舉措令很多準爸爸媽媽都問我：“澳門幾時先可以延長有薪產假及有薪男士侍產假？”

澳門政府近年一直提倡家庭友善及優生多育等政策，回顧本澳在提升產假、男士有薪侍產假的歷程，特首早在 2015 施政報告中已表示會研究修訂包括男士有薪侍產假在內的《勞動關係法》條文；及至 2016 年再次明確表示支持修法，呼籲各界支持。因此，自特首表達相關意見後，經過社會多年討論、醞釀及推廣後，已對有關議題取得相當共識，例如過去本人就曾數次收集到上萬個簽名支持；在去年 11 月有關法案諮詢期間，亦聯同團體進行相關問卷調查，當中大部分受訪者都支持增設五天的男士有薪侍產假，八成半人認為產假應為九十天，且侍產假、延長產假的薪金由政府支付，企業則提供假期，雙方共同承擔等。

經財司司長雖在 2016 年立法會回應本人表示對修法「心中有期，行動有序」，可惜近兩年後的今天仍未如當局所言，真正「落實有期」。而提升產假、落實男士有薪侍產假等措施應是本年度立法項目之一，但政府一直以“行程序”來“拖字決”，令措施一直未能落實。雖然政府 5 月在《勞動關係法》諮詢總結報告就調升產假時，指願意為本地僱員提供相關的補貼，但至今並未有說明相關細則，以致修法方向停留在 14 天產假合理缺勤有薪和無薪，以及侍產假 3 天和 5 天的爭論。政府未能向社協提交明確建議，在討論中亦未能發揮主導作用，本人擔心會因社協討論時間過長令修法進度受阻，影響廣大婦女權益，窒礙家庭友善及優生多育政策的推行。

反觀香港，在去年 10 月的施政報告中，建議男士有薪侍產假由現時 3 天增加至 5 天，法定產假由 10 周增加至 14 周，時間上與澳門進行有關提升產假、男士有薪侍產假等七項《勞動關係法》修訂的諮詢相約，但鄰近地區在提出相關建議後，短時間內就在當地勞顧會完成討論並得到支持，進度明顯已較本澳超前。

為此，本人再次促請有關部門積極承擔責任，落實特首在立法會上的呼籲，協助社協凝聚共識，主導討論及修法工作，必要時可斬件立法。另一方面，今年本澳各大博企已先後提升有薪產假及男士侍產假等福利，未來當局應持續鼓勵相關大型

企業，持續落實優化員工的家庭友善措施，讓他們起帶頭作用，為增設男士有薪侍產假、提升產假的立法提供更大基礎。同時，本澳中小企業占比九成，當局應設法減輕他們的經營壓力，本人認為除了由企業提供假期，政府提供薪金的做法，亦應研究引入女性僱員產假期間的臨時人員替補機制，解決中小企在調動人手上面對的困難，以起積極推動上述政策的作用，讓提升產假、落實男士有薪侍產假等措施真正「落實有期」。

梁安琪議員

早前，國務院副總理韓正接見立法會訪京團成員，在會面中肯定了澳門歷屆立法會的工作，並對本屆立法會未來的工作提出三點希望，包括全體議員要維護好國家主權、有度與政府進行行政與立法的配合和監督工作及落實好融入粵港澳大灣區以及國家整體發展規劃的工作。維護好國家主權是議員立法時其中一項首要堅持的原則；行政立法之間的關係亦一直不斷改善、互相配合，立法會跟進委員會一直不斷跟進政府工作，監督政府依法施政；但是我覺得三點希望中的融入大灣區及國家整體發展規劃的工作更是迫切，這項工作是三地共同推進，澳門步伐稍慢就會被邊緣化，現時大灣區的工作正循序漸進地推進中，特別是當局表示將相應調整《澳門五年發展規劃》，增列配合大灣區發展的內容，並宣佈編製特區總體規劃草案，包括推進澳門與粵港澳大灣區融合等，隨著粵港澳大灣區建設全面啟動，與大灣區城市推動相關建設成為本澳的重點工作之一。

建設粵港澳大灣區對本澳而言是不可多得的發展機遇，但機遇當中亦存在重大挑戰，粵港澳大灣區存在兩種法系、三種不同法律制度，各地在政治、法律等制度層面均存在差異，大灣區未來如何克服不同法律制度帶來的障礙，該以什麼模式進行合作？這些問題關乎大灣區功能的發揮，畢竟謀求粵港澳大灣區長期發展，需以法律為依歸，因此，一個健全的法律保障機制是規範和推進區域規劃與實施的重要保障。

在相關問題上，內地及本澳均曾表示要加強對粵港澳大灣區建設中法律問題的研究，但至今並未有結論，在本澳的立場，須主動加強本澳與大灣區成員的緊密聯繫，共同研究如何打破成員城市間因法律制度、經濟發展模式等不同所造成的合作障礙，在機制體制、法律法規等各方面促成大灣區城市的全面對接，以確保各項發展皆能有法可依，循序漸進地共同打造大灣區。此外，由於本澳市民普遍對內地的政治、司法制度缺乏深入瞭解，當局有必要盡快開展相關宣傳及指導工作，並培養一批瞭解三地社會體制、發展現狀、法律體系等的人才，以更好地令澳門及全體市民參與大灣區發展建設。

吳國昌議員

應透過聽證及公開辯論督促政府總結輕軌系統失誤教訓及制定具效益發展方案

輕軌系統是澳門特區投資最重大的公共工程，不斷超支延誤，規劃不斷轉變，問題叢生。

二零零七年特區政府初步決定投資四十二億，並成立運輸基建辦公室，正式啟動輕軌系統的建設。二零零九年又公佈投資增至七十五億，而運輸基建辦公室在經歷公開諮詢後，確定規劃包括氹仔線、由氹仔連接媽閣、由媽閣沿澳門半島東岸伸延至關閘等路線作為輕軌系統第一期，至於由媽閣經澳門半島西岸伸延至關閘的路線則作為輕軌系統第二期，並且公開聲稱輕軌系統第一期可在二零一五年全線通車，然後開展輕軌系統第二期建設。二零一三年，行政長官在施政報告中透露調整輕軌系統第一期當中的新口岸走線，預計可在二零一五年動工，而整個輕軌系統第一期要延至二零一八年。可是，事實上輕軌系統在澳門半島至今仍未有任何路段著手動工建設，而輕軌局部路段投資預算在二零一三年已增至一百四十三億。同時，輕軌系統第一期的澳門半島路段已變得動工無期。過去設定的輕軌系統第二期已在政府工作計劃中失蹤。今年第二季度政府投資與發展開支計劃中列出輕軌系統作為都市集體運輸系統項目群的經核准預算已超過二百九十億。現任運輸工務司司長表明，將來寧願先籌建由氹仔連接填海新城A區通往關閘的輕軌東線，而不是先啟動澳門半島的輕軌路線，但各路線的成本效益分析完全欠奉。但近期審計報告跟進輕軌系統制訂整體投資估算工作，發現澳門運輸基建辦公室制訂的輕軌短中遠期規劃共十一條走線當中八條走線涉及的投資估算已超過五百億元。當然，政府不會承認這是預算。可是，澳門特區最重大投資的公共工程豈容如此持續胡混下去，淪為被市民質疑永續浪費公帑的無底洞？

輕軌系統作為澳門特區最重大的公共工程，陸續出現超支、延期、突然改變發展規劃、擱置規劃，且面臨虧本經營缺乏效益的問題，應當及早全面檢討，理性分析，公開交代各項困難、失誤、應變的具體過程，切實改進、問責及辨明能體現投資效益的規劃發展方向。為有效進行此項公共利益辯論，必須具體澄清一系列有關問題之真相，因此本人認為有必要啟動聽證，成立專責委員會，傳召相關人士到立法會作供。

區錦新議員

勿為私利抹黑法院法官破壞澳門法治

土地法的爭議，有人拼命推銷修法，基於利益所繫，這還是可以理解的。至於修不修法？如何修法？何時修法？這都是可以心平氣和進行理性探討的。但若基於個人私利，不惜破壞抵毀澳門的司法體系和法治，則絕對不能接受。

早前有人邀請兩位內地法律學者來澳舉行研討會，欲借他們說普通話的口，支持立即修訂澳門土地法。這也是一種推動修法的手段，本無可厚非。因為，某些人明白，在如今的一國兩制之下，澳門官員對中央的敏感度極高，中央官員即使講句不鹹不淡、不三不四的說話，澳門官員就如奉綸音。所以，找個講普通話的所謂法律學者來講句話，隨時有機會魚目混珠，當是中央意思，那便得其所哉。

只是，這種為求私利耍點手段，還可勉強理解。但若為耍這種手段而不惜破壞澳門法治，抹黑澳門司法系統，進而有損一國兩制的實踐，則實難以接受。

上述內地來的「法律學者」為了滿足邀請者的期望，指鹿為馬，竟然大放厥詞指澳門終審法院沒有司法解釋的職能，倘法律有問題，法官都只能遵守現行法律。更鼓動遇土地有爭議時，不可交法院定奪。

我們不明白，為何法官遵守法律竟會被認為是一種缺失。法院是維護法治的重要基石，而法官則是根據法律來執行裁決，體現法治和公義。法院處理訴訟，法官審案，都必須以法律為準繩，守法是其第一要務。而這些說普通話的所謂法律學者，卻偏偏口出狂言指責法官遵守法律。幸好這些只是「法律專家」並無官職，否則讓人誤會這是代表中央政府訓示澳門法官不得守法，那可是澳門法治的災難。

而這位「法律專家」堅稱澳門終審法院沒有法律解釋權，更是胡說八道。若法院對法律沒有解釋權，誰有？是立法會抑或是行政當局？立法會是立法機關，立法之後，立法會對法律再無解釋權。行政當局對法律雖有一定的解釋權，但僅限於在執法過程中對法律的理解。而最終法律應作如何解釋，則是法院及法官們的權力。澳門法院審案奉行的是自由心證。所謂「自由心證」，是指法官不受外力干擾，憑自主判斷的能力，依照對相關法律的理解、憑良知及經驗法則判斷事實之真偽。顯而易見，說澳門法院沒有法律解釋權，完全是胡說八道。

至於有土地爭議勿交法官定奪之說更屬荒謬。人類出現法院之前，遇有爭議，解決辦法就是誰的拳頭夠硬，勢力夠大，威脅恐嚇，殺人放火，綁架勒索，都是典型的解決爭端方法。但今天社會，遇到爭議無法解決，交由法院裁決，是法治

社會行之有效辦法。但楊某認為有爭議勿交法院定奪，那如何解決？召黑曬馬抑或綁架恐嚇？這樣的「法律專家」真是不知所謂。

澳門不少人最喜歡把愛國愛澳掛在口邊，但實際上卻為了私利在猛挖一國兩制的牆腳，是典型的愛國愛澳更愛錢。這種為私利不惜破壞澳門法治，貶斥澳門法官及法院的惡行，是完全不能接受的。人們應擦亮眼睛，喝止這種破壞澳門法治的惡行！

蘇嘉豪議員

連年水患並非宿命 治水工程始於足下

一個月前，又一個超強颱風「山竹」來襲，萬幸未有再造成嚴重傷亡和損失，民防體系及其他單位的前線人員居功至偉。公道點說，政府在氣象預警、撤離避險、訊息發布、善後復原等幾方面工作均有改進。但必須提醒的是，這是「天鴿」災難的血淚和悲憤，以及一年多以來多方堅持問責政府，所換來的階段性結果。換句話說，公眾感覺政府應對「山竹」的表現「突飛猛進」，其實源於「天鴿」一役「衰到貼地」，正所謂「見過鬼都怕黑」，才做回一個正常政府應該要做的本份。

打個比喻，當一個人上次測驗只拿得 20 分，因而被責備得狗血淋頭，於是今次集中精神取回合格的 60 分，這種「大躍進」的感覺或者值得一讚，那人也難免會飄飄然，但下次呢？如果仍然只是停留在合格的水平，自然就不會再得到掌聲。問題是，未來如何在政府和民間的互信和協力下，早日突破抵禦颱風災害的瓶頸位，令前線救援人員無需動輒築起「血肉長城」，令低窪地區的居民不再聞風色變，令我們的下一代不再活在打風水浸的惶恐當中。

無論是「天鴿」周年抑或「山竹」前夕，特別是外地傳媒都問我同一個問題：「『天鴿』後的澳門有什麼改變？」我的答案都是：「危機意識的確提高了，但基建進度卻近乎零。換言之，要水浸的地方依然會浸，只是人和貨物可能走快了。」內港、沙梨頭、新馬路、下環，以至路環市區的水患困擾，並不是一朝一夕的事，問題是政府的治水基建長期停留在紙上談兵階段。

即使 2015 年早已完成的內港臨時防洪工程，以見縫施堵模式加裝防洪牆和防水旱閘，事實證明根本連風和日麗下的天文潮汐也應付不了。而「天鴿」後政府公布短期能夠實現的內港防洪牆工程，最近又出現變卦而要改為中期方案，部分碼頭之間的防洪牆甚至要等到 2021 年內港北兩水泵房工程完成後，才有條件動工，難道政府公布短期方案時，完全不知道工程牽涉打樁、灌漿、遷移地下管線和配合碼頭運作？這種規劃的隨意性，動工也要等到「天荒地老」，更遑論成效能否達到預期，正是令居民最灰心和最不放心的。

過去一年多，政府開出了多張「治水支票」，例如完善海邊排水渠的止回閘，建造兩水泵房、集水涵箱渠、蓄洪池，以及跨越灣仔河道的活動式擋潮閘等等。特別是我在內港接觸到的居民和商戶，他們都強烈關注這些基建方案和工程落成何期，慨嘆能否終有一天告別水患之苦。我們從不奢望一時三刻的治水成果，只是希望能夠共享一個看得見、看得清、有系統、可信賴的治水願景和藍圖。

隨著全球暖化進一步推高海平面，人類無止境的與海爭地，勢必加劇風暴潮和水災造成的破壞，幾十年一遇的所謂極端天氣，很有可能趨向幾乎每年一遇的常態，我們豈會獨善其身？十年間，我們共同經歷了「黑格比」、「天鴿」、「山竹」，全社會在創傷過後理應痛定思痛。由於治水工程牽涉統合跨部門的長期工作，政府可以考慮成立專責的治水部門，建立與公眾、海內外專業人士持續論證和恆常反饋的共議平台，立法會也應該組成針對性的監察委員會，密切跟進和檢討各階段治水工程的時期和成效。

辦法總比困難多，其實水患並不可怕，可怕的是政府和議會倘若的不作為，久而久之，令我們誤以為水患是澳門人永遠的宿命。

陳虹議員

精準資助社服機構 官民合作提升服務質量

今天是立法會新會期的開始，藉此祝各位身體健康，工作順利！上月，澳門經歷了百年一遇的超級颱風“山竹”的吹襲，今次特區政府充分重視，有預警，有準備，有措施，指揮應對得當，贏得市民的稱讚。正所謂“凡事預則立，不預則廢”，加上官民合作，政府有效調動民間社團的積極性，組織各方力量參與救災，使災後清理工作順利完成。

事實上，長期以來，民間社服機構是本澳社會服務重要的組成部份，他們具有低成本，高效益，靈活性、及時性比較強的特點，承擔了許多特區政府想做但又暫時做不到的工作。近年特區政府一直給予他們大力支持，服務素質得以大大提升。現時民間社服機構的運作資源主要來自政府資助，近年當局銳意改革社服資助制度，2015 年 7 月推行新的資助制度，今年 2 月調升社服人員的資助金額，又鼓勵參與《非強制性中央公積金制度》並提供額外人員資助。

業界對政府在推動社服發展方面所作出的努力表示認同，並希望當局能逐步完善相關的制度和措施。新的資助制度實行至今已有一年，在執行的過程中發現還有若干不清晰、不完善的地方，影響到機構的暢順運作和服務質量。當局 2015 年推出新資助制度時承諾把會計、人員福利、培訓、服務設施場所租金等列作第二階段資助，並對前段工作進行檢視，但檢視結果如何現仍未公佈。對於設立社服人員職程制度，制訂服務年資的資助級差，針對輪班及超時工作的性質予以不同的資助等，業界也有強烈的訴求。本人希望當局持續加強與業界的溝通，完善現行的資助制度，回應業界的訴求，做到精準資助，使資源用得其所，發揮最大效用。

高天賜議員 2018 年 10 月 16 日議程前發言

政府一次過向立法會提交了一大堆法案

在過去十年，以至最近，政府都一直表示願意與立法會進行更緊密的溝通，以便在法案的數量、內容複雜性及提交時間安排方面有更好協調。

這樣做是為了避免一些議員完全不知悉法案提交的時間、數量及種類，而且，亦是顧及議員有否足夠時間對法案進行一般性或細則性審議的考慮。

對於本人以及很多市民而言，這種政府與立法會之間更好合作及相互理解的“口號”只不過是空話，不具任何實際意義，因為經常出現的情況就是：政府完全沒有任何時間表。只要政府想、認為沒有問題，便不提交任何法案，讓立法會“乾等”幾個月，又或者一提便同時提交一大堆法案，有如瀑布一般，數量之多，令議員應接不暇。

這些情況甚至好像是政府故意做成的，其目的一方面是為了讓議員沒有足夠時間對法案進行分析，另一方面，則是為了令時間變得不足從而限制議員的參與。

最新的一個例子便是政府突然同時提交了七份法案。本人在本月八日才收到這七份法案，它們大部分都涉及《基本法》所保障的基本權利，內容十分複雜。例如《輕軌交通系統法》法案、《治安警察局》法案、《網絡安全法》法案及《醫療人員專業資格及執業註冊法律制度》法案，它們全都被安排在本月十六日舉行的全體大會討論。

議員們如何能夠在全體會議中每名議員享有的半小時內，根據《議事規則》就七份大部分都極為複雜的法案，憑良心誠實和負責任地發表意見？

最後，不足為奇的是，有越來越多市民意識到並充分了解到有關情況，他們認為立法會在監督施政上的效率越來越低，且變得很工具化，任由政府擺佈。

而市民要為立法會的這些“不力”付出高昂的代價，尤其是在公帑的浪費（輕軌）、更任人唯親、偏袒及專制、施政的透明度嚴重不足，以及一些主要官員缺乏問責(他們有些以終身制的方式擔任官員)方面不斷出現的情況日趨嚴重。

我們不希望市民僅以數據和圖表，以及工作的數量來評價立法會及議員，而主要是以工作的質量、效率及效益來評價，包括他們在全面及完全履行其監督施政的主要職責方面的遺漏或不作為。

最後，正如一句出名的土生土語：“Macau Sã Assim”（澳門就是這樣）。

謝謝!

何潤生議員

2018.10.16 公屋質量

議程前發言

立法會議員 何潤生

近月，石排灣居雅大廈有約 400 個空置單位的廚房和洗手間飾面牆磚及地磚需要翻新，由於保養期已過，有關工程須動用公帑進行，再一次掀起社會對經屋質量的質疑。

事實上，居雅大廈經屋工程已於 2013 年獲發使用准照，但在保養期內政府已經發現有部分單位出現問題，承建商至去年才完成相關維修工程，政府解釋這次工程是由於單位長時間不使用造成問題，然而，居雅大廈質量問題只是冰山一角，同樣於 2013 年入伙的安順大廈，今年 2 月房屋局與相關承建商完成排查工作，發現兩座合計共有 103 宗個案需要跟進，其中包括 33 宗浴室滲漏水、70 宗涉及欄杆生鏽和牆身裂痕，按照初步統計數字來看，個案佔單位總數竟近三成之多，這絕非個別事件。

公屋質量已經成為“老問題”，近年落成的公屋需要“一而再，再而三”地“執漏”是不爭的事實，不少居民質疑公屋及私樓都受《都市建築總章程》規範，兩者的施工要求和驗收標準相同，新落成私樓未見有大規模“甩漏”，公屋卻頻頻被踢爆如單位內滲漏水、瓷磚剝落、圍欄生鏽、瓷磚黏合技術未達標準等問題，居民懷疑是否政府監管不力、驗收程序草率也是可以理解的。面對坊間如此強烈的質疑聲音，政府自始至終只是強調“質量無問題”、“通過驗收”等，並沒有具體解釋過箇中的原因，這實在難以釋除居民心中的疑慮，因此，本人希望當局能適時、坦誠地向社會交代詳情，須知道，購買經屋的家團大都經濟能力有限，加上公屋興建進度緩慢，輪候及等待安排上樓時間太長，等到居民入伙時，大廈保養期早已屆滿，若然因當初質量把關不嚴而陸續出現狀況，戶主只能啞口食黃蓮，自己承擔所有修繕費用。

特區政府作為發展商，對於公屋質量的監管責無旁貸。為此，本人促請政府在公屋興建過程中加強質量監管，做好驗樓檢測工作，完善招標制度，增加公屋評標準則、選料選材等的透明度，建立相關資料庫，紀錄和計算不同承建商的工程質量表現和分數，作為政府將來公屋項目開投時的評審參考指標，以保證公屋項目能夠按質、按期完成，增加居民對公共工程的信心。此外，現行《都市建築總章程》沿用 30 年，僅要求建築商對樓宇的結構安全有五年保養期，社會一直認為年期過

短，政府亦早於 2009 年就該法律的“行政篇”進行公眾諮詢，惟拖延十年，至今仍未有修法時間表，而“技術篇”的諮詢更毫無蹤影，促請政府加快《都市建築總章程》修法進度，合理延長樓宇結構性及非結構性項目保質期，以更好地保障居民的權益。

2018.10.16

林玉鳳議員

促請政府關注運輸物流業界處境

全澳車位不足，人人都知，尤其以重型車泊位最為稀缺。早前，有一群從事運輸業的重型車司機向我反映，他們長期要為車位問題苦惱、生計受到嚴重影響，叫苦連天，希望政府能夠體察本澳重型車司機的苦況，向業界伸出援手。

重型車位有幾「唔夠用」？根據交通局及統計局最新數據，本澳重型車輛共有7770輛，重型車泊位共有1034個，重型車輛與車位比例為1:7.51，平均每7.51架車要爭一個位，相比起來，平均每2.4架摩托車有一個車位、4.6架輕型汽車有一個車位，顯然重型汽車車位更為匱乏。

而且，儘管旅遊大巴等重型客車本已有104個專門泊位，但同時又可以泊在其餘八百多個未有分類的重型車位中，導致運輸同物流業界本來就不夠用的車位，受到其他行業的進一步瓜分。此外，政府一直說要建設物流中心，至今依然未見蹤影。物流業界缺乏作業場所，無奈下唯有就地佔用泊車空間去卸貨分流，重型車泊位更加「唔見使」，造成業內資源的互相擠壓。

在這種「一位難求」的嚴峻處境下，很多重型貨車司機為防抄牌罰錢，只能終日東奔西跑，由朝到黑，守候車上，不敢離開半步；無奈之下違泊，更是時刻提心吊膽、寢食難安。

多年來，本地運輸物流業界為建設澳門作出了重大貢獻：興建拆卸、填海造地，哪一項不需要重型車輛運送物料？而且，隨着區域合作越來越密切，將來各種貨運物流，也必定日益增多。近年來兩個超強颱風，市面被吹到七零八落，一片狼藉，又何嘗不是重型貨車出來搬樹開路、拆卸危墮招牌、收拾殘局？對於天災後社會秩序的維持，他們都有出過一分力的。

因此，希望政府詳加檢視現有的土地資源，增加各種臨時或長期重型車泊位；劃定重型貨車專用泊位，保障運輸業界有確實可用的泊車地方；儘快落成物流中心，使業界有充裕的作業空間；與民政總署商議協調，研究就重型車輛在街道上工作事宜，推出相應的臨時街道佔用准照，使重型車不怕在必要貨運工作停泊期間——尤其是危墮物拆卸工程——被抄牌。希望政府顧念運輸物流業界曾經默默付出過的辛勞、以及澳門發展的客觀需要，就以上訴求，從速推行相關政策，加強對運輸業界的支援，從而使澳門在運輸物流配套上與時並進，保持區域競爭力。

鄭安庭議員

主席、各位同事：

下午好！

政府總結了“天鴿”風災處理上的不足，在應對強颱風“山竹”時已見改善，早在強颱風登錄前便積極部署民防行動中心工作，嚴陣以待，在風災前後的反應速度及應急處理能力都有較大的提高，最大程度減低了“山竹”對澳門的傷害，政府的工作得到廣大居民的一致認可。

可見，只要政府有決心，還是能夠改善政府統籌以及跨部門之間協作以及行政效率低的問題。雖然在應對強颱風的部署工作上值得肯定，但是在其他民生問題，尤其是涉及居民安居樂業的問題上，政府仍沒有發揮應有的魄力，導致行政效率低下，令受影響的居民一等再等，苦不堪言。以“善豐花園”為例，經過了6年的波折，期間歷經業主協調工作、工務部門批准拆卸重建，到司法機構介入需要取證等，到近日才啟動重建工程，終於能讓小業主們看到曙光。然而，還有一些居住權益受影響的居民，並不像“善豐花園”的小業主般“幸運”，苦等多年仍然一場空。例如受樓宇滲漏水影響的居民，按照現時的制度，只能透過司法途徑獲得許可，才能進入懷疑滲漏源單位檢測及要求對方履行維修和賠償責任，程序複雜；即便可以向樓宇滲漏水中心求助，但“入屋難”、排期檢測、等候結果時間長等問題，仍令滲漏水的困擾無法及時有效地解決。

現時，政府部門間缺乏協調、互相推諉，法律法規之間存在矛盾、漏洞，種種問題都為居民的日常生活帶來極大的影響。儘管如此，政府仍然沒有適時進行檢討。再如“海一居”事件，小業主傾注所有積蓄，負債累累，但合法的權益卻無辜受牽連，被迫捲入一系列訴訟中，環環相扣的司法訴訟持續拉鋸，進展緩慢，政府遲遲不公佈解決方案，加重小業主精神上的折磨。政府隨後雖然美其名曰為“海一居”小業主推出了“置換房”的計劃，但對於經二手，甚至是三、四手買來的小業主來說，這種“補救措施”顯然有欠公平，也未能保障小業主的合法權益。社會各界都有意見指出，由於新《土地法》存在漏洞，才會導致這些土地糾紛、社會糾紛的出現。政府雖有承諾會客觀檢視相關法律，但是至今仍然毫無進展。

促進社會公平正義，保障人民安居樂業，是政府工作的核心價值追求，是政府工作的根本目標，希望新的會期，政府能夠把居民的利益放在第一位，提高涉及民生問題，尤其是居住問題的行政效率，想民之所想，急民之所急，辦民之所需，幹民之所盼。

麥瑞權議員

飲水要思源，環保施政方針一定要貫徹落實！

據媒體報道：「海事局與珠江水利委員會、廣東省水利廳和珠海市政府等代表召開會議，商討今冬明春枯水期間，各項應對鹹潮及保障對澳供水安全的部署和措施。」對此，有市民擔心，隨著氣候的變化加劇，水資源的短缺已是全國，乃至全球的危機，若不以更具前瞻性的政策和措施解決缺水危機的話，將有斷水的一日。而特區政府在節水的規劃上，曾在2014年財政年度工作總結中指出：「在開發再生水源方面，推出了《澳門再生水發展規劃（2013-2022）》，確立本澳未來十年的再生水發展路向……當中橫琴島澳門大學及石排灣公屋作為再生水應用試點。」且特區政府亦已在石排灣公屋群完成鋪設再生水管網，目的都是為了澳門能夠節約水資源。但遺憾在2015年政府卻以再生水計劃成本貴以及各種原因作為理由而不落實執行。

然而，有市民認為，澳門地少人多，淡水資源缺乏，之所以能夠有充足的生活用水，是因為有中央政府在水資源政策上的大力支持，以及兄弟省市為著兄弟間的感情，犧牲自己，以低廉的價格供水給澳門，確保澳門用水安全。當前，上述報道表明今冬明春澳門面臨供水不利形勢，再加上全國本身短缺的水資源危機，特區政府就應該從國家的整體利益，甚至是全球的利益出發。既然澳門有錢有能力有技術，就應該加速將再生水的規劃和推動節約用水的措施落實到底。這樣既能達至減少國內供給澳門水資源的負擔，又相對為“粵港大灣區”城市群及全國增加水資源的供應，為國家的發展作出貢獻，一舉三得，何樂而不為？況且，面對如何解決經濟發展與環境保護兼顧的問題，早在十幾年前，國家領導人就提出了“綠水青山就是金山銀山”的環保理念，而在今次立法會訪問京津時都已見證京津兩地在環境保護上的變化，藍天白雲每天都伴隨著我們的行程……。事實證明內地對環境保護是坐言起行，成績已是立桿見影、績效顯著，但反觀澳門政府對環境保護的方針議而不決、決而不行，是否應該反省一下呢？

其實，世界上並沒有完美的方案，每一個方案難免都會有意見的分歧，但意見的分歧不應成為社會向前發展的絆腳石。只要是符合公眾利益的事，是利澳為民的政策，政府就應該快D做、大膽做，不要朝令夕改，而且如今澳門擁有豐厚的財政儲備，政府既然取之社會，就有責任用之社會，切實為市民解困。所以，社會期望特區政府飲水要思源，小城感恩內地各兄弟省市之時，更應從“一國”的視野，看“兩制”的問題，堅持把再生水計劃落實到底，不要朝令夕改，減輕對國內原水供

應的依賴，有效提高本澳自身在水資源節約的社會責任，由政府帶頭搞好環境保護，可為共同推動環境保護的可持續發展作出貢獻。

宋碧琪議員

促理順房屋政策，加快上樓

本澳人多地少，資源有限，面對私樓價格飆升，一飛沖天，很多靠打份工謀生的小市民，儘管緊衣縮食，可是眼望遙不可及的樓價，上樓難依然無以言表。很多人感歎，眼下世事，為了層樓，青春被耗盡，價值觀被打亂，生活的全部似乎只是為層樓，現實無奈讓人唏噓感慨。

多年以來，私樓價格節節攀升，刷爆紀錄，雖然政府陸續推出劉十招、新八招、非首置印花稅等所謂辣招，加大私樓調控，只是政策未能對症下藥，成效始終難以顯現，私樓價格一步步脫離市民購買力，打工仔看在眼裡，急在心理。与此同时，基层市民日盼夜盼的公屋項目，卻始終行如蝸牛，不僅供應量僧多粥少，落成無期更成習慣。時隔五年後，日前，有關部門正式宣佈，一九年將重新開放經屋申請，消息固然令人歡喜，可是轉頭想下，即使申請到經屋資格，加埋未來輪候、入夥、做契等複雜程序，又幾時上到樓呢？恐怕到時又是一筆天知地知的糊塗賬。最近青濤、快盈、青洲坊大廈等候數十年，上唔到樓，是一個活生生的例子。

房屋政策是民生事務的重中之重，事關特區政府管治威信、施政基礎。臨近地區香港剛剛發佈施政報告，直接將「房屋及土地供應」獨立成章，並且放在經濟和民生篇章之前，重視程度之高，對本澳施政是很大啟示。係香港整份報告中，可以看到，提出了許多具創新性的具體規劃方案，比如「明日大嶼」、「發展棕地」、「土地共享先導計畫」，重啟「工廈活化計畫」等等，真正以解決問題，盤活有限土地空間為導向，令人振奮鼓舞。可是，反觀本澳的都市更新、工廈利用等概念，提出多年，毫無實質進展，未來何去何從，亦無樂觀方向。

第四屆特區政府施政即將進入尾期，但是，對於急待上樓的市民，政府都系得一個，不會改變，輪候家團上樓的最終目標更加不會改變，空耗時間、消極應付不是長久辦法，只有勇敢面對，切實用行動去努力爭取，才是唯一出路。

為從長遠做好本澳房屋政策，本人認為，一方面要高度重視房地產市場的經濟金融屬性，加大專項治理。建議可由經財司牽頭統籌負責房地產市場的研究、協調及政策制定工作，靈活配合稅務、金融等多種手段，多管齊下，引導促進私樓市場健康穩定發展；另一方面，包括正在建設中的公屋單位，未來偉龍公屋、新填海公屋，以及即將收回的閒置土地利用等等，政府承諾未來興建的公屋單位越來越多。可是以現有工程延期弊端嚴重的建設模式，貪多未必食的落。建議當局應儘快檢討

當前的公屋發展模式，參考其他地區經驗，可嘗試引入更多公共企業或其他合夥人模式，主導推動公屋興建，加快建設進度，提高上樓效率。

2018年10月16日 議程前發言

邱庭彪議員

首先想向颱風「山竹」期間，辛苦工作的公職人員及社會各界團體、義工，致以崇高謝意。各前線人員不辭勞苦、日以繼夜、上下齊心、部署防災、減災及善後工作，令市面迅速恢復秩序，他們的奉獻是有目共睹的。同時亦向他們的家人致謝。

澳門這次民防行動，亦得中央政府的認同及稱讚。本人向各人致敬！同時，希望特區政府能夠總結這次成功經驗，為繼續完善民防工作而努力、加油！

2018年10月16日 議程前發言

柳智毅議員

總結經驗，砥礪前行，建設美麗家園

主席、各位同事：

下午好！

澳門第六屆立法會已經進入了第二個會期，本人由衷希望在新一個會期，立法會議事殿堂保持民主和諧的議會文化，以和平理性、客觀科學的方式去議論問題，政府有不足的地方要提改善意見，以更好地履行立法和監督的職能，確保特區政府依法施政。

上月超強颱風“山竹”已經遠去，市民的生活已恢復正常。回顧應對“山竹”的工作，特區政府整體部署充分和順利，整體表現較去年“天鴿”有明顯改善。事實上，反映了特區政府在去年“天鴿”風災之後的檢討、總結和跟進工作取得積極成效。經過過去一年的總結和準備，今年在應戰“山竹”的過程中，行政長官高度重視、親自指揮，政府各部門、民防行動中心及民防架構成員在行政長官的領導下通力合作，並統籌協調社會各界團結協作、全力應對。各項防災減災工作井然有序，沒有造成重大傷亡，並在颱風過後最短時間內恢復社會秩序和市民正常生活。可以說，應對工作取得較好較理想的成效，社會上好評如潮，亦獲得鄰近地區的稱讚。“山竹”之後，市民對於特區政府應對災害的預警和救援工作增強了信心。

特區政府應對“山竹”的努力值得肯定和讚賞，希望特區政府能夠總結好今天的成功經驗，作為日後若遇到類似情況的參考，以備不時之需。此外，在連續兩年超強颱風來襲期間，本澳尤其是低窪地區，明顯暴露了防台風防潮等基礎設施的不足，突顯本澳城市硬件設施的脆弱性一面。建議特區政府短期內加快完善各項防台風防潮等基建，未來應結合即將開展的澳門特區城市總體規劃的編制，認真做好澳門市政基礎設施的規劃，加強城市生命線工程和重要的防災減災基礎設施的建設，切實回應現實社會訴求和實際需要，以真正實現建設美麗家園的目標。

多謝主席！