

蘇嘉豪議員

政府拖延履行工會立法憲制責任 打工一族維權隨時慘遭秋後算賬

今年8月，一群公共泳池救生員集體罷工，抗議長期非人道的超時工作，以及外判公司其他不合法、不合理的待遇。其後，勞資雙方達成復工共識，前提是公司承諾發還合同、糧單、證書等正本資料，以及補償過去剋扣的工資和假期，並保證不會因為工業行動而秋後算賬等。可惜公司未有完全兌現承諾，最近甚至將當時有份罷工的大部分救生員解僱。

最近，立法會關於教師權益的口頭質詢，引起了教育界同工不少迴響。一些教師紛紛反映長期超時工作、超節授課，週末和假日也經常被安排帶隊參加比賽、課外活動等非教學工作，質疑學校無視法律規定，「應份」地不給予超時工作補償。有曾經懷孕的教師控訴，曾因工作壓力過大而間接導致流產，也有教師曾希望產前請假安胎，結果在緊接的新學年開學前被無理解僱。

上述分享的案例肯定只是冰山一角，在澳門，這些勞資糾紛每日都在發生，但更多的是僱員敢怒不敢言、有苦自己知。歸根究底的是，本澳一直欠缺專門的法律，賦予工會明確的法定地位，以保障僱員不會因為組織工會、行使罷工或集體談判權而招致秋後算賬，以及避免因為工會成員的身份而遭遇職業上的歧視。

當法律不能保障勞資雙方相對平等的關係，如是者，勞方長期處於弱勢一方，《勞動關係法》載明「可由勞資協商」的條文往往淪為空話，最近社會熱議的「四選三」方案便是最佳例子，美其名是勞資可協商將元旦、清明、中秋和重陽四個強制性假期的其中三個，調到其他公眾假期；實際上，很難避免僱員在議價能力普遍薄弱的情況下，被強制調假兼不獲補償，為了保住飯碗，僱員亦往往只能默默承受不公甚至不法的對待。

《工會法》立法，是特區政府建基於《基本法》第27及40條而必須履行的憲制責任，以保障僱員的工會組織權、罷工權和集體談判權。長遠來說，《工會法》立法將令勞資關係進一步趨向平衡和理性，透過受到法律規範的平等對話，化解因勞動權益長期受到壓抑而潛藏的不安，有助推動社會和經濟穩定。然而，回歸將近19年，政府從未提案立法，當年制訂現行《勞動關係法》時更刻意抽起關於集體談判的條文，議員過去9次提案也全被商界主導的立法會否決。

工會組織權、罷工權、集體談判權，是居民理所當然的基本權利，也是《基本法》及適用於本澳的國際勞工組織公約所要求和保障的自由。因此在澳門，《工會法》立法是「如何做」與「何時做」，而絕非「做不做」的問題。政府早於2016年底籌備委派第三方機構進行研究，但研究主題卻是「就社會須具備甚麼條件才能

開展《工會法》的討論」，這是否意味著政府認為現時社會連展開《工會法》的討論也不應該，以至連純粹的討論也需要前設條件，間接導致立法工作一拖再拖？

政府至今的取態，難免被批評是刻意矮化議題、迴避憲制責任，有偏袒資方之嫌，剝奪了居民理應享有《基本法》所載的勞工權利。況且，當時政府預料需時 500 多天可以完成報告，期望透過科學研究，縮窄勞資雙方分歧。然而，至今已將近 700 天，連一份研究「應不應該討論」的報告也無下文，到底牽涉全體僱員福祉以及能否締造更和諧、進步的勞資關係的《工會法》立法還要等到何年何月？

李靜儀議員

反對削弱強制性假期保障 要求撤銷四選三方案

政府計劃修改《勞動關係法》，允許勞資雙方可協議將元旦、清明節、中秋節翌日及重陽節其中三日改在公眾假日享受（即俗稱的“四選三”方案）。有關建議會削弱僱員現有強制性假期的保障，絕對是改變了法律的本質。本人促請政府撤銷以上方案的理據如下：

一、政府不應動搖勞動基準底線和衝破僱員既有的權利保障。關於“四選三”方案，我們重視的不僅僅是假期的日數，關鍵是對僱員既得假期權利的保障。《勞動關係法》是保障的最底線，對處於弱勢的僱員尤為重要，任由勞資雙方協議的話，議價能力差的僱員根本無得揀。現時法規所訂定的假期，超過二十年來一直都是僱員的既得權利，即使員工未能享受假期，亦可依法獲得補償，點解要以調假減去僱員返工的補償？

二、澳門強制性假期較周邊地區少，不加反減欠缺理據。因應社會及經濟的發展，不少地區均有增加假期日數之趨勢。本澳的強制性假日天數自一九八九年至今未作增加，對比周邊地區屬低水平。然而，政府就連原本僅有的十天強制性假期都“睇唔過眼”，勞師動眾、想方設法就為了減三天假期的返工補償，實在令人難以接受。經濟發展不是要令僱員保障越來越差，澳門今日好有錢，但強制性假期保障反而“開倒車”，向弱勢開刀，難怪引起廣大僱員的不滿和批評。

三、弱化中國傳統習俗和文化傳承，與國家做法背道而馳。透過立法確立法定節假日應予休息，是基於一些假日對地區或人民具有重要意義和傳統文化內涵，要讓居民得以享受節日、進行慶祝或紀念活動，就如中國國慶和春節等重要節日。基於清明、端午、中秋在中國傳統節日中具有重要的地位，我國早在十年前、即二〇〇八年新增了清明節、中秋節等為假期，以體現對中國傳統習俗、文化承傳的重視。然而十年後，澳門特區的官員竟將之視為可有可無的假期，為了達致減少向假日返工的僱員作出補償的目的，竟建議修法允許將重要的中國傳統節日調假，弱化對傳統節日的文化傳承，與國家做法背道而馳。

四、漠視民意“靜靜雞”修法居心叵測。去年，政府就《勞動關係法》七項優先修訂進行公開諮詢，總結報告顯示六成四的意見反對將強制性假日“調假”（當時俗稱“十選三”），但政府堅持將侍產假等具社會共識的內容和備受反對的“調假”做法捆綁立法，拖慢進度。當局早前正式公佈修法取向，悄悄地將“調假”做法改為“四選三”，有關理據全不作公開交代，沒有理會居民對“調假”做法的不滿和憂慮，亦無意圖再認真聽社會意見，如此一來，自可隱藏公開諮詢時的真實情況，營造出沒有民意大比數反對的假象。必須強調，勞動立法不是街市講價，市民反對“十選三”，不是為爭拗天數，而是為了捍衛勞動法原則、反對削弱權利保障，

政府卻搬出“四選三”作為應對，移形換影模糊公眾概念，甚至讓居民誤以為當局已“從善如流”作出改變，實質上“四選三”是換湯不換藥的“搵笨”方案。

基於以上種種，本人強烈要求政府撤銷“四選三”方案，不得削減員工假期保障及假期返工的補償。

2018年11月13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)

日前，僱主團體議員辦事處舉辦了座談會，聽取各工商團體反映目前的經營狀況，以及對施政的意見和建議。多個行業特別提到，一直以來人資不足、司機短缺的情況，始終得不到解決；也有其他業界代表對都市更新、公共採購法、最低工資、各類牌照申領……等等問題提出了意見和建議。

今日，我們代表業界，再次向政府強烈表達困擾工商界的人資和司機不足的訴求。其實，這些都是我們多年來不停反映，並且促請政府要正視和解決的問題，但一直沒有得到政府切實到位的處理。

有不少行業反映，申請外地僱員時間太長，大概要等3至4個月，就算獲得批准，加上辦理來澳工作證件的時間，需要大約半年才能有人資補充。如果申請輸入外僱不獲批准，然後再提交聲明異議或訴願，所等的程序、時間就更加漫長。在目前澳門失業率長期維持在1.8%、1.9%這麼低的情況下，為什麼人資補充的申請審批還抓得這麼緊？

另外，就是司機不足也是長期困擾中小企的大問題，聘請司機難，尤其是聘請送貨司機更難。今年政府公開競投200部特別的士准照，再加上港珠澳大橋已於十月開通，穿梭巴士也需要大量司機，澳門目前僅有的司機資源再被分配，將分別流向的士和公交巴士的行業，進一步加劇了中小企司機人資不足的情況。

今年八月在行政長官答問大會上，本人再度就司機不足的問題發聲，當時行政長官表示，將客觀理性探討職業司機人資問題，並已指示人才委開展職業司機人力資源的研究報告。但是根據以往經驗，好多時候一個專項調研需要幾年時間，甚至到最後，報告也可能無影無蹤。所以，我們不得不提請有關當局必須正視澳門司機不足的現實情況，而有關的研究報告必須又快又準地得出結論，要盡快以科學性數據讓社會掌握司機行業的真正狀況，從而也讓政府盡快制定和落實相關政策、措施，切切實實地解決司機不足的問題。

李振宇議員

尊重民意，理性修法

主席，各位同事：

早前有報道稱，教青局將組織本澳學校領導訪問山東省曲阜市，藉機深化本澳學校領導對中華傳統文化的認識，向學生傳遞家國情懷，傳承中華民族精神和傳統美德。但諷刺的是，政府在《勞動關係法》修法中卻作出與上述訪問目的截然相反的修法建議。

政府早前向社協介紹《勞動關係法》修法進展時，仍將社會具較大爭議的選定部分強制性假日機制納入優先修訂內容中，只是將相關機制由最初的“十選三”改為“四選三”，即勞資雙方可在元旦、清明節、中秋節翌日及重陽節四天強制性假日中，選定其中三日改於公眾假日享受。此種修法思維和修法方式不但漠視民意，令公眾諮詢失去意義，更有違科學施政、民主決策的施政理念。

本澳強制性假期僅十天，相關天數自一九八九年至今近三十年未變，不但少於香港十二天的法定假日，相比世界其他國家和地區，亦處於靠後的位置。若引入“四選三”機制，則意味著僱員享有的強制性假期將由十天減為七天，同時，亦將導致僱員失去“一工”的強制性假日工作補償，這意味著勞動基準的降低及勞動權益的倒退，是不可接受的。

《勞動關係法》規定的十天強制性假日均有其重要意義，當中絕大部分傳統假日不但被本澳居民看重，甚至內地、香港及台灣地區亦都極為重視。倘引入“四選三”機制，則明顯有違法律設定該等強制性假日的原意，將導致傳統節日因脫離時間節點而失去過節意義，節日與節日文化之間的聯繫被人為掐斷，屆時傳統節日將變成空有其表、缺乏文化內涵的空殼。

本人認為，在引入選定部分強制性假日機制事宜上，不管是“十選三”抑或是“四選三”，本質均是降低僱員勞動權益保障水平。雖然當局強調，機制的目的是兼顧來自不同民族或文化背景的僱員，可與僱主透過溝通和協商，將部分強制性假日調動至公眾假日休假。但在《工會法》未有立法、缺乏集體談判制度的情況下，僱員與僱主間所謂的“溝通與協商”只會是自欺欺人，作為勞動力市場弱勢一方，僱員根本沒有與僱主協商議價的能力。相關機制的引入將導致僱員在無法拒絕的情況下，非自願地調動相關假日，損害僱員權益。其實，若政府有心兼顧不同民族或文化背景的僱員，增加一些強制性假日可能更易被人理解，亦會讓修法工作更顯人性化。此外，相關修法建議亦漠視了中華優秀傳統文化所蘊藏的重要意義和價值，阻礙了傳統文化在本澳的傳承。

自古有云，民意不可違、民心不可欺、民氣不可傷。本人再次促請政府，尊重民意，理性修法。

謝謝！

2018年11月13日 議程前發言

林倫偉議員

修法降低勞動基準，如何面對下一代？

國家主席習近平在今年全國教育大會上指出，要在學生中弘揚勞動精神。揭示了當前勞動教育被淡化、弱化的弊病。有關問題在澳門更為嚴峻，不少即將步入社會創業就業的學生、初出茅廬的僱員都不清晰自身的勞動權益，對勞動法律法規欠缺認知。為此，建議要加強勞動教育，從學校階段開始灌輸勞動價值、勞動權益、職業安全與健康、工作責任等等概念，自小就已開展與勞動權相關內容教育，培養學生熱愛勞動、尊重勞動、尊重勞動者，讓其體會到作為一個勞動者的光榮和自豪。

加強勞動教育是希望新一代更尊重勞動，保障僱員的合理權益，促進社會的繁榮進步。然而，令人諷刺的是，政府現在建議修改《勞動關係法》中，出現了降低了勞動基準的方案，有不尊重勞動者的傾向！如果不反對有關建議，我們如何面對澳門的下一代？

《勞動關係法》的修改拖沓經年，本以為修法會進一步改善澳門的勞動基準，能為打工一族帶來更好的勞動保障，但修法建議中強制性假期四選三方案和非全職工作制度的設立，存在有減少勞工權益以及降低勞動基準的情況，實在令人難以接受！

一部法律之所以需要修改，就是體現了法律與時俱進的精神特徵，隨著社會的不斷發展，法律總有很多未能完善和優化的空間，所以無論如何，法律的修改一定是遵循著不斷優化，不斷惠澤民生福祉的方向發展，要體現社會文明進步，力求與國際公約和國際慣例接軌，絕對不能出現法律滯後，甚至倒退的情況出現。

政府提出的“四選三”方案明顯是一項倒退的舉措，因為強制性假期的原意是鼓勵放假，保障僱員的休息休假權，促進家庭和社會和諧關係，但現時“四選三”的方式會嚴重衝擊假日的意義及現時的假日補償制度，所以不能接受。而制定非全職工作制度方面，現時建議減少了多項非全職工作者的原有的權利，也令人無法認同。

故此，本人強烈要求政府撤銷“四選三”方案及非全職工作制度，不得降低勞動基準，以保障僱員的合理權益！

梁孫旭議員

國家主席習近平一再強調，增進民生福祉是發展經濟的根本目的，要讓人民在發展中有更多獲得感和幸福感，政府必須多謀民生之利、多解民生之憂，在發展中補齊民生短板、促進社會公平正義。

休息休假制度是實現僱員休息權的一項重要保證，強制性假期制度設定的每一個休假節日都有其獨特的意義，除了體現僱員在假期可以休息以及與家人團聚之外，與此同時，又是透過相關節慶，傳承著地區的文化傳統。

本澳的強制性假期天數自一九八九年至今未有增加。然而，政府今次擬在修改《勞動關係法》內容時，提出將“引入選定部分強制性假日”機制，並以所謂“靈活”為由，將最初諮詢階段受到社會反對的“十選三”改為“四選三”方案，容許僱主與僱員採用協議將元旦、清明節、中秋節翌日、重陽節等四天的其中三日強制性假日改於公眾假日放假。本人認為，無論是“十選三”定“四選三”，只是移花接木、偷梁換柱的做法，其性質同樣都是剝削僱員強制性假日休假的權利，降低本地勞動基準，本人堅決表示反對。

自政府向社會協調常設委員會徵詢有關方案，社協勞方成員對此表達了不能接受之後，迅速啟動眾多工會團體，紛紛表態反對“四選三”方案。在實際的操作中，所謂僱主與僱員就休息休假的“協商”，僱員只能被動地接受安排，全無主動性可言。以年假安排為例，儘管法律規定年假休假日期安排可透過協商而訂定，但實際施行，員工的年假往往由於要配合企業的營運而未必能按自己的意願安排。由於職場存在權力不平衡，因此所謂的協商、所謂的彈性，只能是掌握聘用生殺權力的僱主作主動，僱員主動談何容易，一句另謀高就，隨時連份工都有得你做。況且，按照法律規定的補償制度，僱主能夠要求僱員在強制性假日工作。而“四選三”方案一旦實施，員工既未必能享受自己想休息的日子，同時又無法因在強制性假日開工而獲得應有的補償。

澳門作為旅遊城市，從事博彩、酒店、餐飲、零售等等服務行業的就業居民超過十萬人。基於工作的特性，他們經常要在假期上班，部份更需要長期輪班工作，能夠陪伴家人的時間少之又少。本人認為，政府設立了強制性假期的制度，原意就是保障僱員有足夠的休假休息權，比如一些中國傳統節日，包括元旦、清明節、重陽節、中秋節翌日等等日子，不僅各自有其獨特的意義，更是少有能讓打工仔陪伴家人一起休假，享受家庭樂的寶貴時間。隨着雙職家庭和輪班工作越來越普遍，強制性假期的意義尤為重要，關乎着僱員的身心健康。

因此，本人要求政府在修訂《勞動關係法》時，放棄“四選三”方案，堅守僱員勞動保障的底線，維繫勞工法的原則精神。

施家倫議員

促政府加快完善港珠澳大橋澳門口岸的配套設施

自從港珠澳大橋開通以後，可以說為各地往來港澳的人士，不管是回屋企、來探親，還是進行旅遊、商貿活動的人士，都增加了一個新途徑。這本來是一件值得高興的事情，大橋的開通可以說為澳門發展增加另一個突破口。但是，大橋澳門口岸附近基礎設施方面的不足，卻讓很多市民與訪客感到遺憾和失望。

現在大橋澳門口岸附近的配套設施是存在嚴重不足。首先新填海 A 區通往人工島的公路，不管來回，都是單行道，假如不幸出現事故，必定會造成堵塞，這一堵不僅將致使來往港珠澳口岸的道路完全癱瘓，甚至還會連帶影響整個東方明珠、關閘口岸區；再看人工島，路標指示不清楚的情況十分嚴重，很多私家車因此開錯了道，浪費了很多時間；到了邊檢大樓裡面，一眼望去全是空置的商鋪位，一片空蕩荒蕪，看起來完全不像剛開通的口岸；另外口岸巴士是普羅大眾的第一選擇，但班次方面卻十分的稀疏，上落客區排著長龍，許久才能見到有車來，很多在此候車的乘客都怨聲載道。

這一系列的問題，對整個澳門特區的旅遊形象實際上是減分的，與我們所提倡的世界旅遊休閒中心目標的不符的。本人認為致使這些問題出現的根本原因就是政府做事“粗枝大葉”，忽略細節，前期規劃缺乏前瞻性。其實，本人近年來曾多次透過議程前發言、質詢以及公共媒體等多管道促請政府應當未雨綢繆，及早規劃港珠澳大橋輻射帶附近交通、商業以及旅遊休閒設施的建設，可惜政府並沒有引起重視。

如今，大橋通車，對比鄰近地區完善的口岸設施，澳門的遜色不言而喻。習近平主席出席開幕式的時候曾表示“一流橋樑、一流口岸基礎上提供一流運營服務”。但是，從澳門口岸現時的配套設施來看，對於分享大橋所帶來的經濟效益十分之不利，建議政府應亡羊補牢，盡快制定相關措施，提高接待能力，這樣才有可能更好地打造世界旅遊休閒中心，更好地融入地區發展。在此，本人就特區政府進一步做好港珠澳大橋澳門口岸附近配套設施，提出以下優化建議：

其一，政府短期內應加快推動商家進駐邊檢大樓，增加繁忙時間的巴士班次，以緩解現時口岸周邊配套嚴重不足的情況；

其二，政府要盡快對口岸附近的通行道路做出完善，並且優化相關設計，如拓寬東方明珠通向人工島的公路、對東方明珠區道路堵塞提出解決方案。

高天賜議員 2018 年 11 月 13 日議程前發言

2019 選舉前現任特首最後一次施政報告展望

任何官員在位的最後一年都會留在人們的記憶裡，所以通常是市民充滿希望的一年。

一方面，政府會注重解決社會問題，另一方面，會盡量給人留下美好回憶。

所以，市民抱有很大希望。特區成立將近二十年，但社會房屋、經濟房屋、公務員宿舍等主要問題仍未解決。

年輕人申請經屋，他們知道要輪候數十年申請才會被接納。

因此，關於機場對面的收回土地（偉龍）用於建設公屋的承諾，希望特首帶來新的消息，並確定時間表，保證透明、快速處理社屋和經屋申請。

公務員盼望劃定宿舍建設用地。

另外，希望特首帶來離島醫院的消息。該工程現在“不死不活”，沒人知道出了什麼問題。

保安部隊大為失望、士氣低落，希望至少可以與檢察院司法官一樣享有退休金及撫恤金，因為保安部隊不僅要長期、強制性工作，還受到剝削，經常被迫額外工作。

總之，許多問題將留待下一任行政長官及政府班子解決。可以肯定的是，施政中的頻頻失誤、缺乏責任感、無能、缺乏管治能力、缺乏面對和解決問題的勇氣，都令市民大失所望。

2018年11月13日 議程前發言

陳虹議員

加大對家庭的支援 設立照顧者津貼

家庭是社會最基本的組成單位，關注和促進家庭和諧，幫助弱勢家庭解決生活和經濟等困難，政府擔當著重要角色。近年，特區政府在推動家庭友善政策方面做了不少工作，對家庭的支援力度大大增加。但對於家庭中長期照顧殘疾人士、重病患者和長者的人士，當局的支援力度卻有所不足，不少團體和社會人士因此建議當局設立家庭照顧者津貼，以舒緩照顧者的壓力。社工局在今年7月表示，家庭照顧者津貼是長者十年行動計劃的中期項目，已委託研究團隊工作，有信心爭取今年內完成研究，政府會根據研究結果再分析可行性及如何推行，冀明年上半年能完成。（註1）

家庭照顧者的牽涉面廣，設立照顧者津貼還要很多細節需考慮，如受津貼的標準、金額等。當局在是否實施有關政策時顯得十分謹慎，就算相關研究和分析能於明年完成，至政策落實推行最少還再需要一兩年時間。不少弱勢家庭面臨“雙老”問題，照顧者在經濟、身體和精神等方面的壓力越來越大，特別是一些要照顧重度殘疾或病患家人的人士就更需要得到政府和社會的及時關顧和支援。因此，當局對設立照顧者津貼的各項工作必須加快進度，訂定落實的時間表。目前，希望政府能加大調升殘疾津貼，特別是對有治療及教育需要的特殊兒童家庭提供適時和適切的幫助。

長期處於高度壓力下精神容易疲勞甚至崩潰，家庭照顧者的身體和心理健康值得關注，以往本澳就曾出現因不堪照顧壓力而打罵被照顧者的事件。如何發現並給予照顧者適當的減壓輔導至關重要，當局應盡快制訂一系列的針對性措施，以促進家庭和諧。

註1:新華澳報，2018年7月21日

2018年11月13日 議程前發言

何潤生議員

議程前發言

立法議員 何潤生

港珠澳大橋已於10月24日正式開通，意味著粵港澳三地的居民往來更加便捷，但由於現時只有鄰近東方明珠的一條通道連接A區及港珠澳大橋，平日交通繁忙，加重了該區的交通壓力，預計未來A區將會有很多基建項目，工程車輛同樣只能經一條通道會前往A區，東方明珠區內交通壓力勢必“百上加斤”。而且不少居民反映，現時澳門市區接駁港珠澳大橋澳門邊檢大樓的巴士路線只有101X和102X兩條，使用的居民及旅客較多，往往在總站開出已經爆滿，導致不少在中途站候車的乘客無法上車，加上該兩條路線未能覆蓋澳門半島各區，亦不能前往氹仔與路環，只能通過轉乘的方式出行，交通安排並不便捷，長此下去，會影響居民及旅客使用港珠澳大橋的意慾。

除了交通配套問題之外，港珠澳大橋澳門邊檢大樓自身的配套亦有待改善，澳門政府管理的口岸邊檢大樓設於人工島上，地理位置本已十分偏僻，周邊並沒有任何商業配套，但澳門口岸邊檢大樓內同樣商業元素欠奉，許多基本設施尚未啟用，食肆、商店更不見蹤影，旅客連個吃飯、買手信的地方都找不到，反觀珠海和香港口岸，早已引入連鎖品牌餐廳、外賣店、手信店、兌換店等，雖然商店數量不多，但有提早作出準備應付旅客的需求，在三地邊檢大樓的對比之下，旅客對澳門的印象可能會大打折扣；再者，邊檢大樓周邊道路以及停車場、巴士站的指示不足，為居民及訪澳旅客帶來不便。

為此，本人希望政府正視並完善港珠澳大橋各項相關配套，在交通方面，由於連接新城A區及新城E1區的第四條通道才完成初步設計，正籌備招標的前期工作，至少需要一段時間才能落成，已經屬於長遠規劃，因此建議政府短期內加快做好東方明珠一帶的立交興建工作，中期要儘快落實漁翁街水塘方向及港澳碼頭方向接駁至A區的兩條通道設計方案和時間表，增加A區與澳門半島的連接通道，多方面舒緩東方明珠的交通壓力，避免日後車流增加，令北區交通進一步惡化。同時，適當縮短現時101X巴士路線，提高運轉率，並針對不同區域增設一至兩條接駁到港珠澳大橋澳門邊檢大樓的巴士路線，做好接連口岸的巴士、指示配套，節慶假日時亦可適度增加班次，疏導人流。同時，建議政府加快完善邊檢大樓的商業配套，在珠澳人工島修建購物綜合體，方便及分流以購物為主的旅客，並考慮與中小企及文創團體合作，鼓勵他們進駐，滿足居民及旅客的消費需要之餘，促進中小企業發展。

此外，粵港澳三地法律制度差異甚大，亦有居民對在大橋上發生意外時的執法、溝通機制、保險問題等產生困惑，以及會否因法律差異而造成“漏洞”，希望政府加強三地之間的溝通，建立完善的機制，加強宣傳教育工作，釋除居民疑慮。

二零一八年十一月十三日

黃潔貞議員

“有法必依，有責必究”，促制定審計及廉署報告跟進機制

審計署及廉政公署一直在監督政府施政，維護社會公平廉潔發揮重要作用。近年，兩個部門先後在報告中，揭發多項涉及公共部門行為不當，過失怠職等情況。單是審計署在2018年頭10個月，就公佈了4份審計報告，成果值得肯定。

以上月廉署公佈三名現任和前任的貿促局人員，因在審批重大投資移民及技術移民的申請過程中涉嫌職務犯罪，經調查後移送至司法機關一事為例。有關事件源於本年7月廉署在《貿易投資促進局審批“重大投資移民”和“技術移民”的調查報告》中揭發的問題。雖然當時經濟財政司展開了簡易調查程序，但結果以無發現人員違規作結。現時卻被廉署指事件涉嫌職務犯罪，這明顯反映公共部門現行的問責及內部調查機制可能存在不足。

事實上，現時政府各部門對於如何處理審計及廉署報告所提出的問題，往往存在著可做可不做的不確定態度。而回顧過去有部分部門的確跟進了相關報告的缺失，例如文化局就曾因違法招聘等事件，甚至令前正副局長受到了紀律處分。但更多的是，有部分部門未能持續正視問題，屢錯不改，常以一句“認同”及“重視”報告意見了事，未作實質性跟進措施，直接影響審計及廉署報告的實際成效，更可能打擊政府威信。加上礙於現時缺乏一個明確的後續跟進機制，沒有規定公共部門必須處理好審計及廉署報告所指出的問題，導致不同部門在改善工作上出現差異，以及欠缺承擔責任的態度。

為此，本人建議政府需要建立統籌小組，訂定審計及廉署報告的後續監督跟進機制，督促部門切實改進缺失。同時，重新檢視相關簡易調查程序的細節，了解是甚麼原因令違紀問題沒能在調查程序中發現，從而完善部門的問責機制。

此外，政府過去在《五年規劃》中表示要強化官員績效評估與問責制度，適逢現階段當局正進行《五年規劃》的中期評估。本人期望當局適時公佈相關評估結果，加快有關制度訂定與落實，令官員對施政與決策負上應有之責，不再出現不作為或亂作為的情況，落實“有法必依，有責必究”的陽光政府理念，提升施政效率，挽回市民信心。

2018年11月13日 議程前發言

馬志成、馮家超議員聯合發言

(馮家超議員代表發言)

任重道遠：澳門負責任博彩推廣十周年

主席、各位同事：

今年，「負責任博彩」推廣工作邁進第十年。正所謂『十年樹木、百年樹人』，推廣負責任工作可以說是：“士不可以不弘毅，任重而道遠。”

為確保博彩業的持續健康發展及預防問題賭博之形成，特區政府於2007年委託澳門大學博彩研究所進行相關研究。研究機構參考了加拿大、澳洲及美國等國家就預防問題賭博之先進經驗，並結合華人博彩文化及社會特色，於2008年呈交報告並向特區政府建議引入「負責任博彩」施政理念。

「負責任博彩」是指在一個適度監管的环境下，博彩者在參與博彩時不會對本人、家人、親人、其他博彩者、娛樂場員工的安康構成威脅，或使本地區及博彩者原居地帶來負面的影響。換句話說，「負責任博彩」是把博彩行為引致的危害減到社會可接受的水平。為達至這個目標，需要政府、博彩者及其親友、博彩營運商、問題賭博防治機構、教育及其他社區團體共同承擔責任，以確保博彩者的博彩決定在知情的情況下作出的，且博彩行為對其個人、親友、以致社會都是負責任的。

特區政府採納了「負責任博彩」施政理念的建議。為貫徹「負責任博彩」政策及措施，社會工作局、博彩監察協調局以及澳門大學博彩研究所自2009年起聯合主辦年度性的「負責任博彩」推廣系列活動。

在政府領導及推行「負責任博彩」政策下，經過不同持份者多年來的努力，「負責任博彩」在澳門的推廣工作獲得一定成效。澳門居民對「負責任博彩」的認知程度不斷提升。根據2017年《負責任博彩認識度調查報告》顯示，自2009年首次舉辦「負責任博彩」推廣系列活動以來，澳門居民留意「負責任博彩」的比例由首次舉辦推廣活動前的16.2%逐步提升至2017年的63.7%。

與此同時，根據歷年澳門居民參與博彩活動調查報告顯示，澳門居民的問題賭博流行率（即因賭博而成癮，根據DSM-5，2013年起改稱為賭博失調流行率）呈現先高後跌的持續下降趨勢。由2003年的4.3%，增加至2007年的6.0%。2010年的流行率依然有5.6%，之後逐漸降低至2013年的2.8%。而2016年的賭博失調流行率則為2.5%。

我們認為“共同承擔”與“平衡發展”是「負責任博彩」的重要原則，也是澳門推行「負責任博彩」政策的成功因素。博彩產業的“原罪性”及衍生之

社會成本不容忽視，只有在遵循”平衡發展”的原則下，利益相關者在降低博彩潛在危害的同時，博彩活動還可為當地帶來社會及經濟效益。

自 2017 年開始，「負責任博彩」推廣的對象已經由過往主要針對本地居民，轉移至本地居民及遊客並重的宣傳策略。展望未來，在粵港澳大灣區日益緊密融合的背景下，三地的人員往來會越來越頻繁和密切，澳門博彩之都的形象深入人心，倘若不能及時扭轉形象，勢必會對澳門日後融入灣區構成障礙。未來澳門必須持續推動「負責任博彩」，營造「負責任博彩」的城市形象，配合世界旅遊休閒中心的定位，淡化博彩味道，強化非博彩元素！

梁安琪議員

當局現時正在探討於美副將大馬路設公交專道，社會關注到可能涉及這路段刪減車位的問題，擔心該區車位更不足應付。本澳地少車多，停車位緊缺、泊車難的問題一直困擾著本澳居民，當局雖然強調已經不斷增加停車位，但現時規劃的停車位數目仍難以應付實際需求。

據統計局資料，截至今年九月份，全澳註冊的機動車輛總數接近廿四萬輛，雖較過往有所回落，但仍聽到不少市民反映車位還是僧多粥少，泊車困難的問題，尤其泊車位分配區域缺乏規劃，部分地點車位數量長期不足，加上當局近年來推行歸還道路的政策，不少街道削減車位從而擴闊行人路，雖然優化行人出行環境的政策是正確的，但另一方面政府亦須關注泊車位緊張的情況，從而平衡所有道路使用者的權益。

其實，泊車難的問題亦是困擾有些國家及地區的老問題，但如日本、韓國及國內部分城市已採用占地面積少的自動化的倉儲式立體停車場，在地少車多的情況下，一定程度上緩解了一部份停車困難的壓力，本澳亦可考慮參考成功做法，結合澳門的實際情況興建倉儲式立體停車場，從實質上解決泊車難題。其實早前當局曾經計劃在三盞燈區、新橋區等區內建設倉儲式停車場，但因為種種緣由而擱置，當局應考慮聽取市民意見，取得社會共識，積極探討有關計劃的可行性，研究各區的需要，尋求合適的地方興建倉儲式立體停車場，為市民提供更多合法車位。

此外，特區政府亦可推出更有效的針對性措施，如鼓勵房地產發展商履行企業社會責任，於新發展的私人樓宇項目中增建停車場或適當增加停車位的數目，部份開放予公眾使用，以紓緩本澳各區對泊車的需求。從根本上而言，解決本澳車輛問題需要當局從長遠上進行全盤考慮及規劃，從源頭上採取措施限制車輛增長速度，並優化及提升公交服務質量，使得市民真正能夠綠色出行。

鄭安庭議員

主席、各位同事：

政府十月份向立法會提交了《樓宇重建稅務優惠制度》法案，其中規定在“獲豁免繳納取得印花稅及額外印花稅的發展商，自取得將拆卸樓宇之日起三年內，須完成重建新樓地基工程”，同時加入了“出現不可歸責發展商且工務局認為理由充分”亦可中止計算三年年期的條款。可見，政府意識到若樓宇未在限時內完成工程，應釐清歸責，若過錯不在發展商，那有必要延長免稅期限，適當給予發展商新的時間以完成樓宇建設工程，不應不分歸責，對任何超時完成工程的樓宇劃一繳稅。

反觀新《土地法》，同樣的漏洞早在2013年立法之時就引起各方密切關注。政府批出圖則和工程準照時間緩慢，甚至經常超過第79/85/M號法令《都市建築總章程》所規定的法定期限，加之當局陸續出臺的環評、申報世遺、城市規劃等政策，土地利用亦要配合以上政策做出協調、評估、更改甚至擱置。這是阻礙承批人在利用期和批給期內發展土地的重要原因。若劃一以批租期屆滿為由收地而漠視其他的特殊情況，尤其是政府造成的延誤問題，這不僅對承批人有欠公平，更有損政府形象。

上個月，法律界重量級專家曾就澳門土地法問題進行了深入、細緻的探討，他們表示，不同的供地對於開發期限的要求是不一樣的，統一25年來規定這個臨時批給期限，可能比較籠統，並不符合大陸法系的通常做法。應該是不同的問題有不同的解決方案，不同的過錯應該承擔不同的責任。而不是如現在這樣，不同的過錯承擔同樣的責任，不同的情形適用於同樣的法律。

法律最根本的原則應該是保護民事主體的合法權益。如果是因為立法時出現漏洞，就應考慮作出修訂，而不是堅持原來的做法。能夠發現問題和願意改正問題，才是一個法治的政府。

《土地法》由2014年生效至今已有4年，理應適時進行檢討和修訂。陳海帆司長亦在五個月前公開表示，政府會收集社會意見，就《土地法》是否應修訂過錯歸責問題方面進行研究。然而近半年過去，卻仍未見政府公佈研究現況及推出修法時間表。在此，本人希望政府拿出應有的魄力及執行力，加快落實土地法的修訂工作，解決“海一居”、65塊不可歸責承批人土地、以及路環“紗紙契”問題，令受影響的居民能夠重拾家園，安居樂業。

麥瑞權議員

本人曾多次於2015年11月30日、2016年2月23日、2017年5月29日、2018年3月27日的書面質詢及2016年6月7日、2017年10月23日的口頭質詢都有就修改《民事訴訟法典》中所規範的勒遷之訴訴訟程序以解決“租霸”問題向政府提出建議，而政府在2018年4月25日的書面質詢回覆中指出：「特區政府決定在現正進行的《民事訴訟法典》的整體檢討工作以外，以獨立方式針對現行勒遷之訴進行可行性研究。現階段特區政府已經組成內部工作小組，專門針對現行勒遷之訴的制度進行檢討……首階段擬先修訂訴訟程序的一般規定及普通宣告訴訟成程序的條文，完善傳喚制度亦屬是次的修訂範圍之一。」

然而，將近一年時間過去，仍未見政府完成《民事訴訟法典》內有關勒遷之訴訴訟程序的修法工作進展公佈或進行公開諮詢，實難以保證能在明年進入立法程序。此期間內亦無制定針對性的強制措施，讓拖欠租金的租客完全遷出。不少遇到“租霸”的小業主仍在期望政府賜予實質的解決辦法，卻遲遲未見有任何方案出臺，致使小業主依然只能耗費大量的金錢及時間進行司法訴訟，但亦未必一定就能維護自身合理的權益。反觀鄰埠，每遇到租賃糾紛時，例如：當租客拖欠三個月租金，業主便可向土地審裁處申請收回物業，大大減少業主所付出的時間和社會代價。有市民存疑，為何特區政府就沒有強硬的措施及時保障小業主的合理權益呢？

因此，有市民叫我再問一下特區政府，面對“租霸”民生亂象，目前依然未見政府在修法問題上有進一步的消息及新的進展，也仍然未有具體實完成的時間表，令市民質疑行政當局的辦事效率，以及是否有“急市民所急”，站在市民的角度為市民解困？所以特區政府能否加快修法進程，從而保證修法工作能在本屆政府的任期內完成，定抑或要將工作留到下屆政府？

2018年11月13日 議程前發言

吳國昌議員

應及早立法 實現填海新城澳人澳地

中央政府批准澳門特區的整個填海新城面積三百五十公頃，指定用於回應澳門居民的房屋需要。過去延誤多年的新城填海，現已陸續完成填海造地及著手展開規劃。過去特區政府曾一度誤以為澳人澳地之弊是搶去公屋用地，但經過辯論分析，已確知只要恪守填海新城A區二萬八千公屋單位土地儲備，填海新城的澳人澳地絕不會搶走公屋用地，反而是一個確保填海新城住宅地在容納多元化發展及轉變之下回應澳門居民安居置業需要的長效機制，確保在填海新城建造的私人住宅樓宇，以及在填海新城內各類型公共房屋當中將來可依法轉入私人市場的住宅單位都成為本地居民公平參與安居置業的長效資源。

在現階段提出新城區住宅限購制度法案是及早籌備在不抵觸既有業權權益的情況下預先建立法制，建立炒住分途的填海新城澳人澳地住宅限購制度，從而在法制層面確立填海新城澳人澳地，令佔特區五分之一住宅量的填海新城五萬多個住宅房屋單位，無論公樓私樓，都必須回應澳門居民的房屋需要，讓澳門居民建立起公平安居置業的合理預期。本人與區錦新議員籌備根據澳門特別行政區基本法第七十五條及澳門特別行政區立法會議事規則第一百零四條的規定提出新城區住宅限購制度法案，而鑑於本法案涉及政府政策，已於今年八月正式將法案提交行政長官，正等待書面同意。可是，行政長官十月覆函不予書面同意，聲稱原因是必須先聽取社會各界意見取得社會廣泛共識，尚未提交城市規劃委員會討論聽取意見。

必須指出：特區政府倘認為實行填海新城澳人澳地制度必須先聽取社會各界意見取得社會廣泛共識，現在就應當進行公開諮詢，聽取社會各界意見取得社會廣泛共識，作出決定；特區政府倘認為實行填海新城澳人澳地制度必須先提交城市規劃委員會討論，行政長官現在就應當行使職權，主動將填海新城澳人澳地制度交予城市規劃委員會討論；為了確保在不抵觸既有業權權益的情況下預先建立填海新城澳人澳地限購制度，行政長官應當繼續確保在完成公開諮詢、城規會討論及相關立法工作前，決不偷出填海新城各區住宅用地，維護填海新城回應澳門居民房屋需要的初衷！

區錦新議員

速建另外兩條橋分流友誼圓型地交通

當港珠澳大橋通車，東方明珠一帶交通堵塞情況便愈加嚴重。許多人都批評特區政府缺乏規劃，一條港珠澳大橋的興建，籌備建設多年，但澳門竟連個接駁口都沒有準備好。這個批評對不對？當然對，因為若兩年前，連填海新城A區的填海工程都未完成時，有人問港珠澳大橋通車時，到底在澳的落腳點能否及時駁通，會否令港珠澳大橋變成港珠大橋，恐怕亦沒有人敢保證。而在過去一輪的工程，包括人工島上的澳門口岸建設、人工島到填海新城A區的橋樑、填海新城A區到澳門半島的橋樑，都全靠判予內地工程公司施工，才能極速建成，算是讓港珠澳大橋能夠落地澳門。在如此急就章下，還談甚麼規劃？能夠駁通，已算交差。

在港珠澳大橋通車前，有好幾個外地傳媒來訪問我，要我談談港珠澳大橋通車對澳門的交通影響，我都帶他們到友誼圓型地現場說明這個路段將會是交通死症。因為，任何人，除了負此方面職責的官員，都很容易明白，在一個本來就在繁忙時間就頗為擠塞的交通黑點，再因為增加道路的接入，增加車輛使用道路，情況當然會更趨惡劣。只是，當時的特區官員根本掉以輕心，甚至公然回應由於能獲准駛進澳門的車輛不多，所以相信交通壓力不大云云。只是，車不多，還是有，再加上大量的穿梭巴士，友誼圓型地能不百上加斤？這是任何只要具有正常思維都想得到的問題，但當官的偏偏不知是真傻還是詐傻，結果一到通車就問題爆發。

近日有人主張在友誼圓型地拆掉東方明珠，或最少縮小其範圍，用作擴闊道路和興建行車天橋以分流車輛。這個提議若在此橋樑興建時來造，可說是理當如此。因為既然路段本身就堵塞，再加路就必須透過立體的交通硬件來分流車輛。但當時是逼到埋身才急就章建橋，所以根本沒有考慮這麼多。如今再要在此擴闊路面建行車天橋，恐怕是晚了。事實上，以澳門的公共工程，要在友誼圓型地造這個工程以紓緩路面交通情況，從規劃到圖則設計，到開標興建，沒有三年五載都成不了事。而在交通壓力極大下，還要在這個地點開展工程，只會令交通問題更趨惡化。

回過頭來，澳門政府到底有沒有規劃？其實是有的，填海新城未來被設計為一個超過十萬人口的社區，所以，在規劃上，填海新城A區與澳門半島有四個連接點，除了友誼圓型地之外，還有漁翁街、水塘東角靠近港澳碼頭及科學館。到科學館那個連接點是要建海底隧道的，距離較遠工程難度大時間亦長，可以暫且不管。而到漁翁街及水塘東角的兩條橋，距離只是百多公尺，反正未來都是要興建的，現在立即上馬，若能採取已建成兩橋的方案來興建，可能僅幾個月就可建成。屆時有三個連接點，讓交通分流，就可紓緩友誼圓型地的交通壓力。

在此，本人督促當局盡快興建漁翁街及水塘東角的兩條橋，切不可再在友誼圓型地是否建立體交叉道路而蹉跎歲月。

林玉鳳議員

促請政府周詳規劃，幫助舊樓受困長者

根據地籍局統計，截至本年6月底，全澳合共有4850幢樓齡三十年或以上的舊樓，較去年又增加了215幢。根據統計局的數據，澳門有超過三成人口居住在樓齡三十年或以上的舊樓，當中有不少是長者。這一組早已被多次引用的數據，揭示出澳門不止人口、連樓宇都呈現老化的趨勢。

本人既曾經耳聞目睹，也收到多意見反映，一些長者在舊區生活的苦況：因為年輕時買下的住宅在四、五層高沒有電梯的樓宇，到年紀老邁、體力衰退時已經無法徒步走上四五層的家。早前，運輸工務司在本人有關都市更新的口頭質詢中，斬釘截鐵排除為澳門舊樓加裝升降機的可能。今天，我希望再次提出這個問題，因為我曾經探訪過一位獨居長者，他因為年老後雙腿退化，無法自己出門，連續數年只靠社工每天送飯，沒有踏出家門一步，情況令人痛心。這些昔日曾經辛勤工作、建設澳門的老人，因為澳門房地產市場的變化，擁有的不適合長者居住的單位，如果出售，價格不足以者在私人房地產市場購置有電梯的高層物業；又因為是資產，這些舊區物業成為長者申請有電梯社屋的障礙；購買經屋也不符合規定，無法申請。公屋制度無法照顧這些擁有低價資產的長者，都市更新遙遙無期，面對日益殘破的舊樓和體力日衰的狀況，時間不等人，希望政府必須制定明確又有針對性措施改善舊區長者的生活素質。

其實，除了加裝升降機，近年在台灣、中國大陸的一些城市，已經逐步普及一種名為「座椅電梯」、又叫做「樓梯升降椅」的上落裝置。座椅電梯設置在樓梯側面，行動不便人士只要安坐椅上，就能夠通過軌道上落樓宇。相比起一般升降機，座椅電梯所佔用的空間不多，改動工程的成本和規模亦更小，購買安裝、維修保養等費用一般而言亦比升降機便宜。目前社工局資助的家居支援服務隊，他們所使用的上落樓梯機，亦需要提前預約，讓支援隊人員能夠從旁操作，相較起來，座椅電梯可以自行使用、隨時上落，更為方便。

當然，由於這一類的裝置，目前在澳門尚未普及，相關的技術、硬件配套、監管標準和法規，仍是一片空白，即使引入，要如何推廣和協商安裝，更是甚為遙遠的事情。可是，考慮到鄰近地區都已經逐步普及座椅電梯、並頗受好評，而且澳門舊區重整舉步維艱、人口日漸老化，相信本地未來仍然會有很多沒有電梯的舊樓，希望政府當局能夠認真考量引入這類上落裝置的可行性，如果可行，將其推廣普及，解決舊樓長者的出行需要，真正實現原區安老，要相信「辦法總比困難多」，多方思考、坐言起行，再大的困難，亦有迎刃而解的一天。

2018年11月13日 議程前發言

龐川、柳智毅議員聯合發言

(龐川議員代表發言)

與時俱進打造“網紅澳門”

我們今日想針對一個“智慧城市”、“旅遊城市”的小問題，提出一些意見。“成為名副其實的旅遊休閒城市”是澳門首個五年發展規劃中的第一願景，重要性可謂極高。澳門旅遊業現在發展態勢良好，但旅遊業界現在所採取的推廣模式較為局限。

我們認為，嘗試採取短視頻軟件打造“網紅旅遊地”是一個可行的模式。以內地最為熱門的短視頻軟件“抖音”為例，用香港、廣州、南京為關鍵詞搜索視頻，搜索結果最靠前的，基本都是明顯有意安排的“當地旅遊攻略”或者“網紅打卡勝地”，往往單條視頻就獲得數十萬點贊，幾百萬瀏覽。在該平台上，視頻播放量過億的城市高達30餘座，投放的城市視頻高達上千萬條。但是搜索澳門，靠前的結果基本都是博彩相關內容，這一形象與澳門“世界旅遊休閒中心”的發展目標不甚匹配。

截止2018年6月，內地短視頻用戶規模是5.05億。內地不少城市都以“網紅+景區”微視頻推廣模式成功吸引遊客。網紅城市的推廣模式得以成功，與短視頻平台的用戶組成結構直接相關。這類用戶90%以上為35歲以下人群，集中生活在一二線城市、具有高等教育背景，他們是追求新奇體驗的“優先使用人群”，也是與“意見領袖”相互重疊的群體。如果能吸引到這一群體將澳門作為旅遊目的地，對於增加旅客和優化旅客結構都有積極作用。

新媒體、新技術、新模式都是目前業界備受關注的內容。與短視頻平台合作，打造“網紅城市”的模式，屬於目前比較前沿的推廣模式，從“智慧城市”的角度來說，這屬於應用新技術手段、新媒體的“智慧推廣”。我們認為，作為澳門旅遊的推動主力，澳門政府及有關機構應該與時俱進，透過更多新的方法為“旅遊城市”這個品牌再添色彩。

2018年11月13日 議程前發言

胡祖杰、陳華強議員聯合發言

(陳華強議員代表發言)

檢視澳門城市交通規劃發展

主席、各位同事，大家下午好！

澳門回歸以來，經濟快速增長。據統計局數據，2018上半年本澳經濟同比增長達到了7.6%，不僅遠超鄰近香港和臺灣地區，也超過了同期中國內地6.8%的增速。經濟的持續快速增長，使得本澳各方面基礎設施承載了日益嚴重的壓力，道路就是其中之一。

道路作為一個城市的動脈血管，對經濟的可持續發展有重要的意義。道路不暢，不僅會使得居民的滿足感和幸福感下降，還會阻礙本澳經濟的可持續發展。特區政府已經注意到這個問題，推出了一系列的道路整改規劃方案，這些方案在緩解交通流量壓力的同時，兼顧到了城市景觀的需要。如：友誼大橋引橋(往氹仔方向)交匯處設置交通訊號燈、將拱形馬路改為單向行車以理順交通及友誼大橋引橋交匯處(往澳門方向)的改善，以讓從高勵雅馬路經友誼大橋去澳門的車輛無須讓先予北安大馬路駛至的車輛等，都解決了不少交通堵塞的問題，這些規劃及改善工程是值得讚賞的。

但是我們也注意到，對於道路的規劃仍有一定的提升空間，而澳門現時仍有很多交通黑點，政府須加強道路的設計及配置，以解決澳門的塞車問題。多議員同事一直都有提到的友誼圓形地(東方明珠)的交通問題未有解決。又如位於氹仔的澳林匹克游泳館圓形地及路氹連貫公路圓形地等都是交通黑點。尤其是氹仔澳林匹克游泳館圓形地對外的地段即將興建大型屋苑及公共房屋群，如不及早作出規劃，將必成為嚴重的交通黑點。

建議在制定交通政策方面，因應澳門獨特的道路環境，應多諮詢本地專家學者意見，以科學化分析來制定方案。改造現有道路網及發展新區的同時，多構建環狀及十字方形的交通網絡，在外圍興建地下停車場，並提升大眾運輸服務，讓市民減少私家車的使用；科學化設計行人斑馬線，讓車輛和行人安全合理地使用道路。在主要街道或違規停車黑點，多裝拍攝系統和警示，加強動態執法，同時亦應重視教育和宣傳，引導市民自我素質提升和互相禮讓。在有條件的十字路口，多規劃車輛使用地下化穿越通道，在行人優先、保持車流的暢順的同時，也兼顧城市景觀。

最後，希望特區政府能夠適時推出各區的規劃調整方案，以高架橋或隧道的方式疏導車流，解決交通黑點塞車問題，提升本澳居民和來澳人士的滿足感和幸福感。

多謝主席，多謝各位同事！

宋碧琪議員

議程前發言 - 規劃落實社會安老 應對老齡化挑戰

截至 2017 年底，本澳總人口達到六十五萬人，其中長者人口(65 歲及以上)佔到 10.5%，按年上升 0.7 個百分點。伴隨人口老化程度不斷加深，未來本澳比內地、亞洲乃至全世界的總體程度還要嚴重，老齡化對經濟社會發展形成極大挑戰，未來如何有效科學應對，長遠做好安老規劃佈局，形勢緊迫，任務繁重。

在長者權益保障政策方面，這些年特區政府不斷加大支援力度，除提供養老金、敬老金之外，還有免費醫療、康復訓練、護理等各項服務，一定程度上舒緩了長者安老壓力，總體來說，取得了一定成績，發揮了不少作用。與此同時，隨著長者人口日益增多，社會對安老服務需求不斷提高，當前本已有限的各類安老配套和服務早已捉襟見肘，特別是長者權益法律保障制度多年來一直滯後，很多保障措施至今未能及時落實到位，歷史欠帳太多，與社會實際需求之間，存在著巨大差距。

過去有調查顯示，本澳八成以上長者生活來源依靠養老金、敬老金以及現金分享。可是，在養老金的運作方面，一直缺乏科學規範的管理機制，至今為止，養老金的調整機制都未有恆常化，目前養老金金額只有 3,450 元，兩年多未有調升，連最低維生指數都追不到，有長者反映，根本不足以應付生活實際開支。

不僅如此，伴隨電腦網路技術、科技創新等發展，以科技創新為驅動力的智慧養老模式，開始慢慢流行，臨近地區早已透過引入雲計算、大數據等先進技術，直接將老人、政府、社區、醫療機構、醫護人員等緊密聯繫起來，在日常保健、出行安全監控、娛樂等各項方面，推動長者服務更加人性化、便捷化。然而，這些方面，本澳一直後知後覺，不僅安老院舍、床位等配套嚴重欠缺，很多設施及服務還停留在傳統階段，未來還有很長路要走。

面對人口老齡化不斷加劇，安老壓力日益增加，本人建議，一方面特區政府應當全面落實好安老政策基本方針，積極完善好各項長者保障政策，比如養老金方面，建議以最低維生指數為參考標準，明年度施政中直接將養老金金額調升至 5,000 元，同時儘快建立恆常化的養老金調整機制，強化養老金對長者生活的基本保障功能。

另一方面，鑒於長者服務需求日益多元化、智慧化發展趨勢，建議籍住智慧城市建設契機，積極推動打造符合本澳實際的智慧養老模式。具體來說，多部門協同聯動，以長者需求為導向，整合社會各類服務資源，加快進行各類智慧養老服務產品的研究開發，不斷完善各類養老設施配套以及智慧養老服務網絡建設，從長遠全面建立起資訊化、智慧化、多層次的智慧養老服務體系。