



澳門特別行政區政府
Governo da Região Administrativa Especial de Macau
運輸工務司司長辦公室
Gabinete do Secretário para os Transportes e Obras Públicas

關於運輸工務領域 2014 年度施政方針政策辯論未能現場回覆之問題，謹回覆如下：

李靜儀議員：

1. 跨境司機：政府有否考慮檢討收緊過境司機牌照？

特區政府十分關注“過界司機”問題，為保障本澳交通運輸行業職業司機權益，政府於 2009 年 7 月 9 日起凍結各中資駐澳機構已獲批准的“特別駕駛執照”數額，總數為 1,018 個。至目前為止，“特別駕駛執照”數目均維持在此限額內。

為配合社會發展，進一步跟進“過界司機”的情況，政府已成立包括交通事務局、法務局、經濟局、旅遊局、治安警察局、勞工事務局及澳門海關的跨部門工作小組，對相關行政法規開展修訂工作，透過工作小組收集各相關部門的具體意見，從而訂定相應的稽查處罰流程，以便日後法規條文生效後能有效進行執罰工作。跨部門小組成員於 2012 年 9 月完成編制有關“特別駕駛執照”行政法規草案文本，送交法務部門進行分析及核實，後續將提請進入立法程序。

針對內地駕駛員及其所屬機構或公司可能出現的違規問題，交通事務局會保持和警方及勞工事務局等部門的密切溝通，力求在援助中小企業、勞工、每日輸澳的鮮活商品、執法、特別駕駛執照等問題上作出更全面的考量及跟進處理。



澳門特別行政區政府
Governo da Região Administrativa Especial de Macau
運輸工務司司長辦公室
Gabinete do Secretário para os Transportes e Obras Públicas

施家倫議員：

2. 毗鄰善豐花園的廣興大廈、利昌大廈及澳華大廈的傾斜引起銀行按揭及買賣困難之問題如何解決？將來有何措施能確保他們安全？舊區重整計劃是否需要考慮此因素？

自善豐花園大廈於2012年10月10日發生事故後，土地工務運輸局已委託專業機構對周邊廣興大廈、利昌大廈及澳華大廈進行監測，量度了這3幢樓宇立面的實際傾斜度，並安裝儀器對樓宇的沉降及傾斜變化作長期監測。

樓宇立面的實際傾斜度測量數據顯示出：(1) 廣興大廈前、後立面三個位置的傾斜度為 1/490、1/744、1/531，優於或處於接受範圍（1/500 至 1/150）之間；(2) 利昌大廈側立面上有一個位置的斜傾度為 1/419，側立面上其他位置及前、後立面合共 12 個位置的傾斜度介乎 1/509 至 1/24263 之間，總的來說，利昌大廈的傾斜度處於安全的狀況；(3) 澳華大廈前、後立面共 9 個位置的傾斜度介乎 1/2700 至 1/60000 之間，表明此樓宇並沒有出現值得關注的傾斜狀況。在樓宇沉降及傾斜變化方面，監測數據顯示出變化並不太明顯，在考慮到測量誤差、環境及氣候等因素的影響後，評定這3幢樓宇的安全性是穩定的。

對於提問中提及的銀行按揭及買賣困難問題，相信隨着樓宇的安全性得到認知後，將會獲得較好的處理。另一方面，在《舊區重整法律制度》重新審視及草擬的過程中，政府將考慮舊區重整相關的各項措施，以利推動舊區重整工作。



澳門特別行政區政府
Governo da Região Administrativa Especial de Macau
運輸工務司司長辦公室
Gabinete do Secretário para os Transportes e Obras Públicas

劉永誠議員：

3. 賽車中心第二期工程與碼頭增加泊車位工程之間如何部署及如何配合？

政府會整體綜合考慮兩個工程，通過規劃、設計及施工各方面的配合，務求做到集約用地，充分利用更多空間資源。

在接獲有關工程計劃後，工務及交通部門將全力配合相關工作，尤其考慮到在工程開展時，無可避免地會對道路交通造成一定影響，因此，為了更好地監控工程的實施，將參考過往工程的各項安排，有需要時做好臨時交通安排，採取臨時改道或封路等措施；同時，會加強施工期間的協調工作，將蒐集更多相關工程計劃之資料，加強各相關單位的聯繫，盡早協調所有單位。

此外，亦會做好施工期間的監察工作，而為了減輕對周邊交通的影響，因應工程的可行性，考慮作分階段施工，並會持續督促施工單位嚴格遵守工程指引，進行工地灑水及車輛抑塵等環保施工措施，務求把工程對居民造成的影響減到最低。



澳門特別行政區政府
Governo da Região Administrativa Especial de Macau
運輸工務司司長辦公室
Gabinete do Secretário para os Transportes e Obras Públicas

區錦新議員：

4. 北安碼頭大量違規擴展，司長應否為此事件負責？

隨著近年澳門經濟和社會的持續發展，區域融合有效落實，人流、物流迅速增加，帶動了市民和旅客對海上客運的需求，本澳海上客運使用人數逐年攀升，海路出入境總人次由 2009 年約 1,870 萬，增加至 2012 年超過 2,370 萬，4 年來的增幅超過 25%。

政府一直密切關注海上客運的發展和趨勢，早於 2002 年提出了氹仔客運碼頭的構想和設計，作為分流外港碼頭的輔助性質碼頭，以紓緩面臨飽和的外港碼頭的壓力，工程於 2005 年展開。在興建過程中，澳門經濟急速發展，海上客運旅客持續飆升，外港客運碼頭的接待能力已近飽和，氹仔臨時客運碼頭現時有助分流了整體海上客運約 3 成客量，單是 2013 年 1 月至 7 月，已有 400 多萬人次使用，日均使用超過 2 萬人次。從數字上可見，訪澳旅客量不斷上升，為配合旅遊業的發展趨勢，原輔助性質的氹仔客運碼頭設計已不能滿足旅客增長的需求，故有必要將碼頭設計從原來的輔助性質提升至海上主要口岸的規模。

在整項碼頭擴建規劃過程中，亦需要面對多方面的客觀制約條件。此外，由於港珠澳大橋落成與海上客運增長狀況有著密切的關連，相關部門也就此進行了評估。從長遠考慮，未來珠三角和澳門的海上交通擔當著相當重要的角色，加上港澳的海上客運服務有直接連接香港和澳門市中心地區的優勢，且客船運量較大，可為市民和旅客提供了方便和省時的出行選擇，相信未來海上客運仍然是市民和旅客重要的出入境途徑。另一方面，考慮到路氹城區發展日漸成熟，各種旅遊娛樂休閒設施將先後投入使用，本澳會展業和商務旅遊的定位也將吸引大量旅客來澳，有助帶動對海上客



澳門特別行政區政府
Governo da Região Administrativa Especial de Macau
運輸工務司司長辦公室
Gabinete do Secretário para os Transportes e Obras Públicas

運交通的需求。此外，路氹新社區不斷發展，居住人口增加，隨著氹仔客運碼頭周邊的交通道路網和其他配套設施逐步完善，將有助分流海上客運人流的作用。

經綜合評估上述因素，政府制定了現正進行建設的擴建方案，調整後方案包括建造 16 個 400 人的客船泊位、3 個 1,200 人的客船泊位，以及設有 5 個停機位和 1 個起落位的直昇機坪。落成後的新客運碼頭將成為本澳最大的海上口岸，與澳門國際機場配合提供更優質便利的“海空聯運”交通樞紐服務，有助提升本澳航空業的發展，進一步強化澳門、香港及珠三角地區與世界各地的聯繫，促進區域經濟一體化的進程。此外，現時內港、青洲一帶的海事活動越趨頻繁，區內海事空間和設施相對較少，制約了海事活動的發展，新碼頭具備多功能的船隻泊位，還可靠泊救援船隻，為加強海事安全的保障性，也為日後發展其他海事活動起到更積極作用。

新碼頭落成後亦將成為澳門未來非常重要的交通轉乘中心。碼頭設有兩層地庫停車場，提供 740 個私家車位及近 200 個電單車位，地面層為匯聚旅遊巴士、公共巴士、的士及酒店穿梭巴士上落客區之交通轉乘中心。預計新碼頭於今年進入最後設備安裝及測試階段，隨後進行試運轉。此外，今年亦將進行第三期工程，包括臨時碼頭拆卸及改造工作。



澳門特別行政區政府
Governo da Região Administrativa Especial de Macau
運輸工務司司長辦公室
Gabinete do Secretário para os Transportes e Obras Públicas

麥瑞權議員：

5. 當局要加快設立建築商分包制度。

為引入更公平、公正及公開的競投機制，政府於2010年實施了“公共工程諮詢標系統化制度”，制度實施以來得到業界支持，現有200多個承建商成功參與。為進一步監督公共工程質量及進度，制度設有工程質量年終評核及資格處理機制，可升可降的機制鼓勵了承建商透過優質而且穩定的工程表現來取得升組資格；降級甚至剔出名單的機制亦有助於警醒未達標準的承建商加以改善。此外，凡參與的承建商，必須承諾接受及遵守政府訂定的“廉潔誠信規定”條款。在5年內，若承建商本人、建築公司現任股東或現任行政管理成員曾被裁定因執行職務而涉公營領域的行賄或受賄行為，或成為該類刑事案件正式被控訴或起訴的嫌犯，或建築公司的前股東或已離任的行政管理機關成員涉及公營領域的行賄或受賄行為，而被法院裁定犯罪，有關公司不得參與“公共工程諮詢標系統化制度”。

此外，為打擊非法工作，政府成立了“關於加強力度杜絕非法工作的跨部門小組”，成員包括勞工事務局、法務局、經濟財政司司長辦公室及保安司司長辦公室的代表。小組達成了需要設立“分判商登記制度”的共識，土地工務運輸局亦參與了小組的會議，現時正由勞工事務局草擬有關的管理建築工地制度的法例，以期能透過規範承建商及分判商工地管理的有關責任及義務，達到有效杜絕非法工作的目的。



澳門特別行政區政府
Governo da Região Administrativa Especial de Macau
運輸工務司司長辦公室
Gabinete do Secretário para os Transportes e Obras Públicas

6. 針對巴士合同新模式的問題，法律人員的質素為何如此參差？

新的巴士服務模式有助推行“公交優先”政策，亦符合公共利益和社會發展的需要，是一項盡力服務市民的改革舉措。就廉政公署《關於“道路集體客運公共服務批給”投訴的調查及分析報告》中所指出的問題，政府已對適用法律法規上的灰色地帶作出了清楚釐定，與3間巴士公司簽署的合同出現瑕疵，需要在法律技術上與現行相關法律規定相協調。交通事務局將遵照行政法務司和運輸工務司的研究方案，完善現行道路集體客運公共服務合同，保障巴士服務正常運作，並繼續嚴格遵守合法性原則依法跟進後續工作。此外，亦會繼續加強人員的培訓，提升工作服務質素。



澳門特別行政區政府
Governo da Região Administrativa Especial de Macau
運輸工務司司長辦公室
Gabinete do Secretário para os Transportes e Obras Públicas

張立群議員：

7. 現時澳門大部分顧問公司之工作均委托台灣顧問公司進行，本地人是否無用武之地？希望司長追查一下是否有此事實？

對於聘請顧問公司，政府主要是按實際需要及技術專業作出考量，與區域來源沒有關聯，故此，不同範疇會按其技術專業或實際情況聘請本地或海內外公司提供相關服務。

正如交通方面，澳門社會經濟急速發展，交通需要作出更好的部署及前瞻性的規劃。近年來，本澳交通環境轉趨複雜多變，行車速度放緩，甚至漸漸出現交通嚴重擠塞情況。為配合社會持續發展的需要，政府制定陸路整體交通運輸政策，致力優化本澳的交通環境。過程中，不乏借鑑外地成功經驗，既有聘請本地公司及外地公司擔任顧問服務，在經評估及工作實際需要，考慮到台灣在社會環境及交通發展狀況與本澳相類似，故曾有委託台灣顧問公司提供專業服務。此外，亦有部份研究是委託本地公司擔任，而有關公司也邀請了台灣團隊協助開展相關工作；同時，亦曾聘請香港、台灣等在本澳設立的公司開展相關服務，該等公司聘用了不少本地人員，有助促進本地與外地技術人員的合作交流。

另一方面，輕軌是本澳首個軌道交通建設項目，技術含量高且極具複雜性，在工程技術方面，可為本地的專業人員帶來技術提升的重要契機。因此，在輕軌項目構建過程中，政府一直在確保質量、公眾安全和效率的前提下，創造條件讓本地業界參與，同時鼓勵業界與外地軌道交通建設機構合作，提升實力，以利業界的長遠發展。其中，為加強本地專業人員參與輕軌系統建設，以及配合推動“本地參與、技術提升”的方針，透過落實分段設計和建造的方式，讓本地的設計顧問公司及建造業界，能夠實質參與輕軌系統路線及車站的建設工作。而在路線及系統等相關的研究工



澳門特別行政區政府
Governo da Região Administrativa Especial de Macau
運輸工務司司長辦公室
Gabinete do Secretário para os Transportes e Obras Públicas

作方面，由於涉及軌道交通方面的專業知識，是透過甄選具有相關專業及經驗之國際顧問機構以開展有關工作，這些國際顧問機構在過程中亦會與本地機構合作，以將其豐富的國際經驗應用於澳門的實際環境中。

此外，運建辦與本地學術機構亦簽訂合作備忘錄，就軌道項目的綜合管理及監控、培訓及交流等方面達成合作協議，期望透過合作計劃提升雙方專業技術的交流，並增加本地學術單位參與輕軌項目的機會。與此同時，運建辦要求項目顧問、列車及系統供應單位進一步吸納本地的專業技術人員，期望透過這個方式，讓本地工程專業人員和工人直接參與輕軌系統的相關建設工作，並由外來的專業人員及技術帶動本地人員的成長，不斷提升本地專業水平，為未來輕軌系統逐步邁向本地化鋪路。

8. 請問司長 2016 年內能否完成氹仔人工島的工程？如何改善？

政府重視構建便捷的內部城市交通網路，對外則主要以配合區域融合發展和打造“世界旅遊休閒中心”作考慮。新城規劃第三階段公眾諮詢將於 2014 年開展，鑒於新城 A 區鄰近港珠澳大橋和地處關閘口岸周邊，政府尤其重視該區未來的交通發展和過境人流需要，將不斷完善整體公共交通建設。與此同時，新城草案的八大規劃構想之一，就是提出“公交優先”、“綠色出行”，打造“雙環雙軸”路網，具體來說，便是要完善交通基建配套設施，協調各區規劃發展，全面推行公交優先發展策略和立體複合模式，引入環保低碳交通工具，構建“雙環雙軸”路網和遠期輕軌系統。

政府計劃建造大潭山隧道，連接未來第四跨海通道、新城填海 A 區主幹道路、以及路氹城道路網，為往來澳門半島與路氹城提供更便捷的通道，透過有關道路網的建設，亦有利於完善未來港珠澳大橋、橫琴發展、蓮花口岸、以及澳門國際機場發展規劃等項目的交通配套銜接，以應付未



澳門特別行政區政府
Governo da Região Administrativa Especial de Macau
運輸工務司司長辦公室
Gabinete do Secretário para os Transportes e Obras Públicas

來旅客增長所帶來的交通需求。隨著港珠澳大橋開始建設和澳氹新城 A 區及 E 區填海工程於年內動工，為配合區域交通協調發展，政府已啟動內部交通網絡規劃，將展開澳氹第四條跨海通道及 A、B 區海底隧道的可行性研究，為未來澳門整體交通發展提供有力支持，加快融入大珠三角、疏導港珠澳大橋口岸人工島交通流、緩解已有跨海大橋交通壓力、促進澳門交通一體化的實現。

就問題提述之氹仔人工島工程可理解為本澳第四條通道一個落腳點，有關工程的進度在去年 11 月已通過工可專家評審工作，下一階段將整合相關資料，展開海域使用審批的程序。



澳門特別行政區政府
Governo da Região Administrativa Especial de Macau
運輸工務司司長辦公室
Gabinete do Secretário para os Transportes e Obras Públicas

黃顯輝議員：

9. 有關部門早前已就分層樓宇共同部分管理制度完成諮詢工作，當中涉及分層所有人大會召集、決議的法定人數、主管部門的介入等方面。舊區樓宇（俗稱“唐樓”）與新城區大廈的單位數目有很大差距，建議按不同的伙數設立不同的管理制度。

10. 促請政府對分層樓宇共同部分管理制度與禁制令制度作仔細研究。

因應澳門樓宇管理問題的歸納，政府將透過法制及行政手段、規限及引導方式解決樓宇管理問題，協助小業主做好樓宇管理工作，並以資助方式協助小業主改善樓宇的公共部分。為解決“一廈兩管”或“一廈多管”的問題，由法律改革及國際法事務局負責執行修訂、房屋局作出配合的《分層樓宇共同部分管理法律制度》修訂程序已展開，並於2013年7月31日完成了公開諮詢，現正進行諮詢報告之制定工作。

有關針對唐樓的低層樓宇，與伙數較多的高層樓宇應設有不同的制度之意見及建議，房屋局將轉達予法律改革及國際法事務局跟進；按理解為著確保符合業主大會的運作與議決法定份額要求，而又需要業主大會的議決具備一定的認受性，從實務角度考慮，認同針對低層與高層樓宇因伙數不同應設置不同的份額要求；在上述諮詢文本中提出的議決份額一般為佔樓宇總值的十分之一，是開放性之建議，將透過諮詢後聽取意見作分析，以便釐定有關的份額要求。

至於針對業主大會決議執行的保全措施，按照早前法律改革及國際法事務局制定諮詢文本時向房屋局作出之說明，並未納入諮詢文本內的內容範圍，會按照現行相關法律規定而執行。房屋局會將相關意見及建議轉達予法律改革及國際法事務局跟進。



補充資料

1. 黃潔貞議員詢問《低層樓宇共同設施維修臨時資助計劃》相關情況之回覆

對於 7 層或以下、樓齡為 30 年或以上之樓宇，特區政府自 2009 年開始，透過設立《低層樓宇共同設施維修臨時資助計劃》，鼓勵與協助樓宇業權人對樓宇失修的共同部分進行維修，尤其對於失修可構成樓宇公共安全與衛生隱患的基本公共設施、樓宇進出口閘門、供電總設施、供水總設施與排污總設施等作出維修的資助。截至 2013 年 11 月 30 日，合共批准的資助個案數為 1,977 宗，資助金額超過 2.34 億澳門元。

考慮到樓宇共同部分之維修是業主責任，政府提供資助的目標是希望能推動樓齡老化的樓宇業主建立維修共同部分的意識和履行其法定義務。《低層樓宇共同設施維修臨時資助計劃》是以一種有上限的方式全數資助，無須償還，考慮到業主本身對樓宇維修責無旁貸，而政府的角色應是鼓勵和推動業主履行維修義務為主，故不適宜全面透過公帑資助而代替業主進行樓宇維修。因此，政府現階段仍以臨時性質設立有關資助計劃。

然而，考慮到申請個案逐步減少，但仍有部分符合申請資格之低層樓宇仍未作出申請，房屋局將於 2014 年對此計劃作出檢討，務求在資助上限、資助工程範圍、申請程序、以至是否建議制定恆常的資助計劃作分析和建議，在確保公帑合理運用、鼓勵和協助樓宇業權人履行對樓宇共同部分作維修保養義務之前提下，達致對有助私人樓宇安全及環境衛生的保養及維修工程提供資助，以符合設立《樓宇維修基金》的政策目的。



澳門特別行政區政府
Governo da Região Administrativa Especial de Macau
運輸工務司司長辦公室
Gabinete do Secretário para os Transportes e Obras Públicas

2. 徐偉坤議員詢問萬九經屋項目入住情況之回覆

萬九公屋分別於 2013 年 8 月及 11 月完成處理社屋及經屋的輪候家團，政府正加緊處理 2009 年社屋輪候家團的上樓工作。截至 12 月 31 日，2009 年社屋輪候家團中，已完成處理 2,258 個家團，有 1,131 戶獲安排上樓，1,127 戶為不合資格的社屋輪候戶，如超出家團收入上限、擁有私人物業或土地、在規定期間內沒有遞交文件、自行要求轉名單末尾，以及自行放棄等。按處理進度推算，剩餘的 2,548 個家團首次未獲安排編配，將於 2014 年上半年完成第一次召集上樓，而對於選擇轉列名單末尾的家團，將於第三季完成第二次召集上樓，基於屬第二次召集，故該等家團不可再選擇排隊尾，倘不上樓便會開展聽證除名程序，即屆時可完成處理 2009 期社屋申請輪候家團。

至於經濟房屋家團之上樓情況，於 2013 年 11 月上旬，萬九經屋輪候家團已基本處理完成，仍有小部份輪候家團正進行相關法律程序。此外，截至 2013 年 12 月 31 日，已出售及預配的經屋單位有 9,060 個，其中有 6,057 戶已領取單位鎖匙，而已經入住的共有 3,116 戶，佔已領取單位鎖匙總數的 51.4%，裝修中的有 1,560 戶，大約兩成經屋單位業主未入住及未裝修。按已獲派鎖匙之戶數作計算，現時永寧經屋入住率超過九成、湖畔大廈接近六成、居雅大廈 1 成多、業興大廈四成多、青蔥大廈四成多、安順大廈約兩成多。另外，有 88 個經濟房屋家團於揀樓後退回單位，主要原因為獲甄選家團按其個人理由自行放棄，或認為該單位不合適。