

第二章 意見滙編

第一節 公眾諮詢會

舉行日期：2011年10月23日

舉行時間：15:00~18:30

舉行地點：澳門科學館會議廳

出席人數：160人

第一場公眾諮詢會

提問者	意見、建議	工作小組回應
周錦輝先生	<p>▲ 在2006年，因交通問題和周邊發展，我們已有默契，在歐文龍司長時已搞這個規劃。在這個大前題下，我不知你們第一階段的諮詢是以何種方式諮詢？應是政策性諮詢，你們向中央政府申請填海是需要一段時間，你們是先諮詢再提出填海還是提出了申請才再諮詢？我記得你們在中央政府未批准前出了規劃圖，現只是改變。</p> <p>▲ 認為新城總體規劃將影響澳門特別行政區政府的資源運用、公共利益等種種因素，以及在可持續發展過程中，需取得共鳴，因為規劃涉及澳門半島和路氹兩個區份的發展。路氹區在發展過程中，於交通運輸方面已形成自身的發展空間。</p> <p>▲ 政府代表表示外港碼頭有兩個方案，但我只看到搬遷外港客運碼頭的草案模型，但看不到第二個方案的模型。在搬遷方案模型讓人看到政府對氹仔客運碼頭增資很多，根據構思，氹仔客運碼頭能容納2千萬遊客，予我的感覺政府已預備搬遷碼頭至氹仔。若是，這已是政治取向，視乎於政府在規劃前的定位，這已不是諮詢，若是諮詢，應以全澳市民利益為大前提。外港客運碼頭是澳門經濟可持續發展的命脈，在草案中未有預留空間發展消閒旅遊活動。外港客運碼頭搬遷後新口岸區將變為十六浦，政府對舊有投資者應提供人流量，方便他們發展。一個城市若無交通便無價值，澳門是否需要只設一個碼頭，本人對此存有很大意見，因為澳門80%的人口居於澳門半島，</p>	<p>▲ 新城填海區規劃第一階段公眾諮詢在2010年6月19日至8月18日舉行，舉行了30多場公眾諮詢會、社團機構諮詢專場和專家座談會，包括面向行政會、立法會、各界社團、專業團體、弱勢團體等進行諮詢，共收到社會各界交來500份共1879條意見，有關各界的意見我們已作了量化分析，除交研究團隊參考外，亦把500份意見連同諮詢期間做的多層面民意調查研究報告輯印成書，《新城填海區規劃第一階段公眾諮詢意見滙編》已於2010年12月向社會公佈。第二階段公眾諮詢所收集的意見也會整理後作量化分析並向社會公佈。</p> <p>▲ 特區政府於2008年正式向中央政府提請申請填海造地，目的是改善居民綜合生活素質，促進經濟多元發展，同時，希望舒緩澳門因土地資源欠缺而出現的各種問題，透過適度填海造地完善澳門整體的交通佈局、擴大城市生活、綠化空間，提高本地居民生活素質。</p> <p>▲ 新城區各區的位置和面積，乃經與中央部門進行工作會議，對方案進行專家論證和調整後而定下來的。</p> <p>▲ 政府對外港客運碼頭是否搬遷並沒有預設立場，兩組規劃草案分別從碼頭搬遷、留在原址兩個截然不同的發展方向進行規劃，希望拋磚引玉，和社會各界共同探討該個對澳門，尤其是對澳門半島影響深遠的議題，未雨綢繆，預留發展彈性，</p>

提問者	意見、建議	工作小組回應
	<p>只為了推動交通而支持氹仔，個人認為對澳門半島居民的公共利益不公平。本人曾就此發表文章，我會派發予全澳居民作為一種諮詢方式。新城第二階段諮詢以何種方式進行？相信全澳居民都會參與，若把碼頭搬遷往氹仔對澳門半島居民造成極大傷害，不利交通分流，加重大橋負擔，增加居民交通費用，絕對損害澳門半島居民利益。強調澳門半島必須設有一個碼頭。</p> <p>▲ 草案中預備搬碼頭但沒有提出搬往哪裏，而保留外港客運碼頭的草案中，對周邊環境的設施只有平面圖，並沒有其他的資料，希望提高透明度。</p> <p>▲ 新城區的發展時間表內容如何？</p> <p>▲ 新城填海區第一階段諮詢時，由哪些社會人士提出搬遷外港客運碼頭？</p>	<p>廣泛收集民意，供下階段規劃方案參考。</p> <p>▲ 新城區土地十分寶貴，供澳門未來 20-30 年發展之用，初步估計填土和圍土工程約需 5 年時間。填土順序將按照各區發展需要，先後緩急，按序逐步推進，如：新城 A 區的填海及基礎建設需配合港珠澳大橋落成通車，新城 B 區雙環雙軸的交通要道。同時，新城區將優先建設基礎設施、民生服務、公共設施，其它將因應社會經濟發展等等情況而進行。</p>
<p>周宜心女士 澳門街坊會 聯合總會副 理事長</p>	<p>▲ 澳門土地資源緊缺，無法提高居民的生活環境，影響澳門的可持續發展，中央政府批准澳門填海造地體現了中央政府對澳門的關懷。</p> <p>▲ 特區政府應以解決居民的居住問題、改善居民的居住條件，打造世界旅遊休閒中心作為新城區總體規劃的重點考量方向。</p> <p>▲ 建議於新城區發展公共房屋、增加休閒社區設施、幫助中低收入家庭改善生活條件，規劃興建更多適合中下收入階層購買力的限價房或中小面積的私人樓宇，讓全澳居民享受規劃成果。特別強調一點，新城區需要控制豪宅和大面積單位商品房的數量，否則新城區將會變成外地人或有錢人獨享的生活樂園，或者是成為地產炒家無本生財的地方，將會失去其應起的作用。</p> <p>▲ 新城 B 區面積較細，不適宜興建商住樓宇，加上優越地理位置及便捷交通，更適合作公共服務辦公場所的選址，建議於該區興建政府辦公大樓和司法辦公大樓，以改善現時政府分散辦公，以及許多政府部門及司法機關租用商業大廈辦公的狀況，達到便民，改善辦公條件，維護司法莊嚴的目的，同時節省龐大的租金支出，善用公共財政資源。</p> <p>▲ 建議於新城 B 區發展旅遊休閒文化設施，建設綠色濱海長廊，為居民及旅客提供更多休憩場所，以符合世界旅遊休閒中心的定位。</p>	<p>▲ 行政長官崔世安先生在施政報告中已明確新城區將預留土地興建公共房屋。研究團隊在今次諮詢中提出的兩個規劃草案，估算住宅單位數分別是 3 萬 3 千個和 4 萬 3 千個，當中包括公共房屋和私人房屋，兩者所佔比例需聽取社會意見，希望社會各界踴躍發表意見。</p> <p>▲ 現階段的萬九公屋計劃已建成 3 千多個單位，在建約 1.5 萬個單位。另外，政府亦正在規劃約 3,850 個公共房屋單位，總計約 2.3 萬個單位。</p> <p>▲ 經初步評估，未來五年內估計公共房屋約有 1.92 萬個單位，當中不包括已建成的公屋單位及 3 千多個規劃中的單位。</p> <p>▲ 在私人房屋方面，保守估計在建及審批中約有 1.6 萬個私人住宅單位。其中，截至 2011 年 9 月 30 日為止，在建單位（包括在建、驗樓中及正在發入伙紙）約 7,700 個，審批中單位約 3.2 萬個。保守估計，假設五年內只有 6000 個單位建成，加上工廈改建假設 2400 個單位，總計約有 1.6 萬個單位。根據統計局截至 6 月 30 日資料，本澳約有 1.5 萬個空置單位，其中三分之一為 1990 年以前建成，三分之二是 1990 年以後建成。假設 1990 年以前建成的都不作使用，大約有 1 萬個可使用的空置單位。因此，五年內公共及私人住房的總供應能力約有 4.5 萬個單位。</p>

		<ul style="list-style-type: none"> ▲ 特區政府向中央政府提出新城區填海計劃時，當時已確定在新填海土地的開發利用上，決定不發展博彩業和不開發低密度住宅項目（如別墅），預留適當土地儲備配合澳門的產業適度多元及可持續發展，並以“科學規劃、合理佈局和集約利用”作原則。 ▲ 社會一直有意見希望解決政府部門長期租借商業辦公大樓、以及分散設置的問題，而綜合有關意見，研究團隊亦贊同在 B 區預留土地用於公共建築群，更好地為市民提供便捷的公共服務及公共空間，當中以司法機關為優先考慮，但其具體規劃將在聽取社會意見後，展開深入研究，政府對此持開放態度。目前，有關部門也正進行前期研究，以供 B 區規劃方案作參考。 ▲ 已在 B 區規劃草案內增加大量公共設施，包括文化、藝術，增加可營商的元素，藉此促進新城 B 區整體的活力。新城 B 區的土地用途主要用作興建公共設施，同時，會串聯媽閣、西灣湖、旅遊塔、觀音像和科學館等旅遊資源打造全新的城市社區和海岸線，對接廣東的綠道。透過規劃，政府希望提高 B 區土地資源的與民共享程度，為居民及旅客提供更多休憩場所，以符合世界旅遊休閒中心的定位。
<p>Mr. Francisco</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 第一點是有關環境的建議，圖中的河流是藍色的，但本澳近 20 年的水道均是呈啡色，故此應對環境方面的紀錄加以了解。 ▲ 此外，空氣污染是危害健康的，在珠三角這個區域便有 10 萬人因工廠等源頭所排放出的廢氣及塵埃而變成受害者。新城填海計劃是正面的，但同時希望能夠加強有關廢氣和空氣質量方面的監測，並於本澳現有舊城區內設步行街，讓行人享受沒有廢氣的環境。 ▲ 至於綠化方面，建議參考新加坡的綠化方式為本澳增加有遮陰擋雨的樹木，本人認為新加坡的綠化經驗是一個不錯的參考。 ▲ 新城填海計劃是美好的，但須注意各新城區內在空間上的協調性。以香港、新加坡等地為例，這些城市均存在空間缺乏協調的問題。以澳門半島的人工湖為例，因不同行政部門對範圍的空間利 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 早於新城填海審批時，已委託了國家海洋局南海海洋工程勘察與環境研究院編制了《澳門新城填海區填海工程海域使用論證及海洋環境影響報告書》，已評估及論證澳門新城區填海工程對海洋環境的影響，通過專家論證評審，展開各種環評工作，並與內地相關部門科學論證技術層面，以符合相關要求。 ▲ 對於未來填海涉及的環境影響問題，環境保護局已推出了《構建環境影響評估制度的探索文本》。另外，在環境管理方面，環境保護局在編制《澳門環境保護規劃（2010-2020）》諮詢文本時，除了結合澳門的現實環境、總體規劃及專項規劃的科學分析、以及社會的訴求外，亦對本澳未來的發展佈局作了前瞻性部署，當中包括新城規劃。 ▲ 結合對污染排放預測及環境承載力評估的分析，按先後緩急建議了共十五個關注領域的環保工作

用和建設發展有不同的限制，使到該空間功能未能發揮所長，區內還有許多食肆因而結業，此情況在水塘範圍亦有出現，故此應透過管理盤活公共空間的使用。此外，科學館的沿岸並未設有如咖啡店、座椅及樹木等設施。

- ▲ 建議新城要注重營造公共空間，豐富空間的公共設施，公共空間需要妥善管理。

包括：空氣質量的改善、水環境質量的提高、固體廢棄物的處理處置、噪音污染的控制、生態環境的保育、光污染的防治、輻射環境的保護、節約能源的推廣、資源垃圾的回收再生、水資源的循環利用、企業污染的減排、低碳生產和消費體系的構建、環境功能區的優化、珠三角地區的環保合作及低碳城市與低碳區域的共建。新城區規劃也將結合各個專項環境規劃，環境保護局希望吸納各方意見，以完善各專項環境規劃，從而配合新城區規劃。

- ▲ 對未來而言，需深化和加強監督管理，無論對新城規劃或未來的建設，除了符合污染控制措施的法例及指引外，也需要在建設過程中加強監督管理工作，同時將與公共部門加強溝通，從而優化監督流程。
- ▲ 基於地理因素，海水變為藍色的可行性較低。由於澳門位處珠江西面，屬河口地區，處於鹹淡水交界，大量泥沙隨西江湧入，河水含沙量極高，令到水較混濁，這突顯了珠江東部（香港）及西部（澳門）水環境的不同之處，無論我們如何治理，均不能改變此現實。
- ▲ 其實在新城規劃及設計時已考慮了相關問題，亦已委託了研究單位展開了微觀水文的專題研究，而未來亦將著重於該方面，令其不至於產生水質或衛生等問題，初步研究顯示，可考慮將 CD 區與氹仔岸邊中間水域透過水閘的方式控制水文與水質，並將其配合濱海綠廊塑造成一環境優美而又能進行水上活動的休閒內湖。
- ▲ 珠江水利委員會珠江水利科學研究院在《C、D、E 區規劃階段水環境建設專題研究》報告中提出水閘控導措施：在三區間設水閘，控制外江較高含沙水流進入河道，減少泥沙淤積，優化水質及周邊水動力、調控泥沙環境和水質。
- ▲ 新城規劃已經提出不少於五成用地用作興建公共設施及綠化，同時會打造濱海綠廊，以及善用延長的岸線，增加社區綠化節點，務求使到本澳的綠化空間和居民生活素質得到優化。

提問者

意見、建議

工作小組回應

梁鴻細先生
澳門工程師
學會副理事
長

- ▲ 中國城市規劃學會負責的規劃草案非常專業。
- ▲ 市民提供意見後經修改的新城規劃方案，如何賦予法律地位及確實執行？內地的經驗是規劃方案做得非常漂亮，一旦更換領導就出現規劃方案未能得到落實，成為一張廢紙，如何保障確實執行規劃方案？《城市規劃法》是否應及早訂立？避免規劃方案被隨意修改，即使要修改也應循一定法律程序。大家都知道，土地的利用是涉及各方利益博弈，爭奪資源，若沒有法律規範，在執行及實施方面將會遇到困難。
- ▲ 另一方面，如何執行、監督？政府應及早考慮。新城規劃牽涉範圍甚廣，包括交通、綠化、環境、再生水、基建、社會房屋等等，牽涉多個政府部門，日後落實執行是否仍由土地工務運輸局城市規劃廳統籌？還是由一個獨立的部門或較高階的行政機關負責落實新城總體規劃？並負責協調各部門。新城規劃對澳門未來發展起著舉足輕重的作用，能否落實很重要。

- ▲ 《城市規劃法》有助澳門構建完善城市規劃制度。目前，政府計劃在明年啟動相關諮詢，爭取明年進入立法程序。同時，《舊區重整法律制度》草案已提交立法會並獲一般性通過，現正進行細則性討論。文化局正進行《文化遺產保護法》的起草工作，《都市建築總章程》也曾就修訂進行了諮詢。透過一系列法律法規的修訂、草擬，經社會充分討論，且獲得立法會通過，將有助於澳門的城市規劃、土地管理、文物保護等工作走向制度化。
- ▲ 城市規劃牽涉面廣，屬多學科的綜合工作，社會人士需要就長遠與當下、個體與整體、發展與保育、理想與現實進行艱辛選擇，找出平衡點，過程中不同利益方進行博奕、談判、妥協，這在開放多元社會中是無可避免，隨著各項法律法規獲得通過，將在制度上保障公眾、社會各方的參與權和知情權，制度化的公眾參與能保障規劃的落實。

林宇滔先生
澳門工會聯
合總會民政
民生關注組
成員

- ▲ 《城市規劃法》必須盡快出台，因土地的利用涉及各方利益和不同的價值觀，故須有法律確保規劃得以落實。此外，剛才張紹基局長也談及了環境保護規劃，這些也需要《城市規劃法》保障得以落實。更重要的是，《舊區重整法律制度》草案現正在立法會討論，日後也會通過執行，《城市規劃法》不單要對新城區發展有所規範，也要對舊區發展有所規範，故不論是《舊區重整法律制度》，還是環境保護規劃，如何和《城市規劃法》配合？今天難得有多個政府部門同事出席，希望大家一同思考這個問題。只有當《城市規劃法》真正得以落實，才能真正規劃美好未來。
- ▲ 今次規劃草案較之前的構想實際。
- ▲ 新城規劃的原則是甚麼？我不認同在新城區規劃多少萬人居住？它應發揮可持續發展的作用。剛才說居住人口的現況為 5.5 萬人，此是否規劃目標？舊區能否釋放空間及環境？新城規劃和舊區如何協調重整？當然，新城各區的規劃草案都做得相當不錯，同時有兩組草案可供選擇，但我在規劃草案中未能看到如何解決舊區一些死結，如交通等，如何透過新城區的平衡發展予以解決。

- ▲ 政府計劃在明年啟動《城市規劃法》的相關諮詢，爭取明年進入立法程序。《舊區重整法律制度》草案已提交立法會並獲一般性通過，現正進行細則性討論。這些法律的落實將有助於進一步完善本澳的城市規劃及土地管理制度，提高相關範疇管理活動的規範化和透明度。
- ▲ 新城草案三個最重要的原則，即特色發展、整體最優和綠色低碳原則。
- ▲ 新城規劃在人口規模容量的分析上，已初步結合了澳門未來人口預測、環境承载力、施政方針、綜合生活品質和空間功能規劃等要素分析，具有一定的技術參數分析基礎。
- ▲ 新城規劃草案提出的人口容量規模構想，主要考慮到提高居民的綜合生活素質，緩解空間環境壓力等重要問題。據統計，目前澳門半島的人口密度為每平方公里 5 萬人，新城規劃以此作參考基準，草案提出“適中”和“稍高”兩個人口概念。“適中”就是每平方公里大約有 3 萬人，規劃人口容量約 10 萬人；“稍高”就是每平方公里大約有 3.5 萬人，規劃人口容量約 13 萬人。

- ▲ 若你問一個澳門普通居民，很坦白，我會選擇草案一，因它有澳門從來沒有的休閒灣區，其實這是多倫多、溫哥華等休閒的城市必備的設施。但是，我也想知道，若我們擁有休閒灣區，失去了外港客運碼頭，會否因此而引伸出其他的交通壓力？因此，若於草案中提出搬遷碼頭這重要的決定，就必須提供更多的資訊供居民知悉，如新城A區能否設置新的碼頭，還是要集中利用氹仔客運碼頭。故此，一個好的規劃草案中除提供方案的優點資訊外，尚要考慮其他配套設施，並要公開讓公眾知悉。
- ▲ 剛才介紹污水處理廠可設於新城A區或E區，但對於澳門用水量這麼大的地區，是否能把全部的污水集中於新城E區處理？答案是可以的，但當中花費了多少能源成本？要鋪設多少污水管道？剛才介紹把污水處理廠地下化，這是很好的，但社會設施是否需要均勻地分佈於澳門不同地區，若要市民選擇，則市民必定會選擇污水處理廠遠離居民，但當中所付出代價市民可能並不知道的。
- ▲ 認為新城總體規劃必須以釋放舊區空間為大原則，若新城區人口密度比舊區更高，又如何釋出空間。
- ▲ 認同新城各區的海岸線均為綠化帶，這比在各區中央位置作綠化，僅是該區內的綠化資源較佳。作為一個旅遊休閒城市，應是在不同的地方看到更多的綠化，若綠化設於新城各區周邊，則不論新城還是舊區都可以看到綠化。
- ▲ 新城B區草案二中，旅遊塔側設有高樓，完全阻擋了主教山的景觀。下階段的方案中是否應考慮由氹仔望向主教山，以及主教山瞭望澳門各區的景觀保護，建議加強對主教山與周邊環境景觀的保護透過興建低密度的政府公共建築物配合西望洋山。
- ▲ 新城區總體規劃並非僅對350公頃的新城土地進行規劃，而是在規劃過程中必須作整體考慮，不單考慮舊區，還要考慮區域發展，同時，規劃也要配合不同範疇的政策和工作，包括澳門陸路整體交通運輸政策等。大家可以看到，在新城區總體規劃的兩組草案中，都因應交通事務局早前在《澳門陸路整體交通運輸政策構想(2010-2020)》諮詢中提出的雙環雙軸交通規劃作了構想，包括連接新城A區及新城B區的隧道，連接新城A區及氹仔的第四條跨海通道，藉路網的完善，都能縮短居民出行的距離，而軌道交通的開通將令居民出入新舊城區更加便捷。
- ▲ 澳門舊城區蘊含著無可取代的城市價值，不但歷史建築處處，亦是居民的重要生活社區。因此，新城區規劃一方面在城市肌理上保留澳門傳統特色，另一方面，會透過增設新的公共空間、居住用地和公共設施，促進新舊區之間的協調發展，抽疏舊區的空間，緩解舊區的空間資源壓力問題。同時，將透過建立便捷舒適的公交及道路系統，讓舊城區居民將來可真正方便的享受到新城的公共資源。
- ▲ 其實公共部門一直進行舊區重整工作，如民政總署透過對尚未發展的私人土地設置臨時休憩場所，增加舊區的公共空間。文化局透過和團體合作，對有保存價值或有特色的舊建築物進行再利用。土地工務運輸局進行街道美化，房屋局的樓宇維修基金則以不同的形式資助業主維修大廈公共部份等措施，這些措施都有利於改善舊區環境。
- ▲ 在去年第一階段公眾諮詢，不少社團和社會人士因應碼頭直昇機航道對新城A區發展制約、航道水文等問題，就外港客運碼頭的定位及去留問題提出建議。有見及此，工作小組聯同研究團隊從社會經濟發展、旅客來源結構、港珠澳大橋、新城A區、澳氹第四條跨海通道等不同層面展開了研究。
- ▲ 五幅新填海區中亦有預留土地興建必要的環保基礎設施，現階段已就有關設施的不同方案、其可行性、具體選址、用地規模、環評等開展研究。

提問者

意見、建議

工作小組回應

		<p>▲ 就污水處理設施規劃方面，現階段提供兩個規劃草案向公眾徵集意見，分別是於新城 A 區或 E 區設置污水處理廠。新城填海區於規劃階段已進行策略性環境影響評估，使土地規劃佈局達致整體最佳，且有關污水處理設置將研究地下化處理設計，部份地面將用作綠地公園，盡量減少污水處理廠的噪音、氣味對周邊區域和居民的影響。</p> <p>▲ 為確保新城填海區與本澳現有城市景觀之間的協調，特區政府於 2010 年已委託中國城市規劃學會完成了澳門總體城市設計研究，當中便涵蓋到加強對不可再生和稀缺資源的保護與利用、構建獨特鮮明的澳門城市景觀、落實對歷史及文化遺產地區的保護，以及塑造澳門國際濱海城市形象等相關研究。透過現狀調查、專家論證、專家諮詢等工作進行，並通過公眾參與，廣泛吸納社會各界建議、平衡各界的利益，在重要問題上謀求達到共識，研究成果將成為城市規劃管理提供技術支撐。</p> <p>▲ 新城 B 區的發展強調山與海之間的視覺聯繫，相關發展必須與世遺景觀相融合，維護西望洋山與濠鏡景觀視廊。在此原則下，新城填海區規劃工作小組將持開放態度，並推出兩個草案予公眾發表意見，分別是：</p> <ul style="list-style-type: none"> • 開發將以維護世遺眺望外海開闊景觀視域為前提； • 開發在維護世遺向海景觀視域和社會發展需要間取平衡。 <p>故此，無論將來新城 B 區採取哪個開發方案，都必須會考慮維護世遺景觀問題，維持新城 B 區和周邊地域重要開放空間的景觀聯繫。</p>
<p>陳鳳女士 青洲坊眾互助會副理事長</p>	<p>▲ 反對興建中途倉，不建議於新城區設中途倉，應取消中途倉。中途倉已困擾青洲居民廿多年，不希望中途倉困擾其它區域的居民。根據澳門的社會發展現況，有便捷的交通，建議集中於九澳油庫處理及統一運作，並由九澳油庫統一供應，因此，盼社會就取消中途倉取得共識。</p> <p>▲ 建議於新城 B 區及新城 CDE 區各設一個水塘，用作儲水，緩解鹹潮的影響。</p> <p>▲ 建議於新城 CD 區設立關懷快樂文化村，該村主</p>	<p>▲ 對於是否設置中途倉，社會意見不一。對於該問題，首要考慮的是石油氣的供應穩定和安全。政府將從燃料供應安全、環境保護、交通影響、用地需求及營運成本等方面進行專項研究，對中途倉需求及設置模式進行科學分析及評估。同時，也希望社會各界多提寶貴意見，謀求共識。</p> <p>▲ 其實在新城區內是否建設大型的儲水設施，是一個平衡或取捨的問題。建設有利於水資源管理的設施，對保障供水安全來說是好事，但新城區合</p>

提問者	意見、建議	工作小組回應
	<p>要是集中老人院、殘疾智障人士院舍，由政府主導，民間管理，集中人力資源，同時讓智障人士獲得更多關懷，方便居民探訪，不贊成把智障人士遷往內地。政府應支持集中興建住宿、學校、工場等等。</p> <p>▲ 建議新城區的建設應使用環保材料，如太陽能設施。</p>	<p>共只有 350 公頃土地，並沒有充足的土地建造能夠應付日常供水的大型儲水設施。在中央政府及鄰近兄弟省份的支持下，珠海竹銀水庫已於 2011 年 4 月建成，對保障本澳的供水安全提供了較大的支持。因此在土地資源有限的現實情況下，我們應更合理地規劃和利用土地。</p> <p>▲ 新城的公共設施佈局是經過嚴謹的規劃分析，並評估澳門未來的發展情況所需，同時，亦檢討了現行設施分佈不均的情況，從而作出規劃。例如，針對新口岸區公共設施不足的問題，B 區會增建各類設施和公共空間。</p> <p>▲ 環境保護局已委託了專業機構編制環保建築研究報告，並與土地工務運輸局共同制訂環保建築指引，為建築業界提供清晰且具操作性的環保指引。未來將進一步推行環保建築，逐步落實公共工程的環保建築指引，減少建築物施工及營運期間對環境的影響，以落實節能減排政策。</p> <p>▲ 環保建築已成為現今各國的發展趨勢，為此，期望通過在建築設計及施工管理中落實指引中的內容，減少污染環境，提升固體廢物的回收利用情況，建造出具有能源效益的建築物。</p> <p>▲ 利用新城填海的機遇，將有利於透過合理的規劃建設，推進環境保護的工作，例如推動源頭減廢、節能減排、綠色出行等，締造低碳城市、綠色生活。同時，新城區將會在政府建築物或公共房屋中作優先使用綠建築。而新城 CD 區將構建為低碳居住示範區，當中透過鼓勵的政策及措施，希望提倡用綠色交通、綠色能源、立體綠化及綠色建築中選用綠色材料，以推動綠色的發展。</p>
<p>Mr. Francisco Ricarda</p>	<p>▲ 在城市規劃的過程中，應加以注意新城填海區草案本身的弱點。</p> <p>▲ 與本澳 16、17 世紀的填海過程有所不同，新城如 A、C、D 區均是以島狀形式發展的，對於澳門而言，今次填海佈局是一個新課題。隨著城市的擴大及人口的增長，需要考慮到各新城區的承載能力，以應付人口自然的增長。</p> <p>▲ 新城區跟現有城市部份的互動有待加強，以 A 區為例，區內的休憩及綠化設施很大程度上未能對黑沙環等現存社區產生正面作用，故此，政府需</p>	<p>▲ 新城填海區各區位置、面積、形狀都是國家海洋局等部門經反覆論證、專家討論後，考慮了水流、防洪等因素而確定的。島嶼式填海是有利於保護自然岸線、延長人工岸線、保護景觀。</p> <p>▲ 澳門是一個填海城市，但從優化發展方向來說，澳門作為一個旅遊休閒海島城市，比較缺乏濱海的公共空間。從過往經驗來看，澳門以往的填海方式每每令海岸出現不穩定性，所以在發展過程中，海濱的資源無法得到充分發揮，出現了面積雖然增大，但海岸線所佔比率卻下降的情況。</p>

提問者

意見、建議

工作小組回應

同時以進一步行動來減低人口密度為現有社區所帶來的影響。本人還關注到新城 C、D、E 區與氹仔島融合的問題，與幾年前的填海方案比較，新城填海的形狀和尺度至今完全沒有改變，其島嶼尺度是否足以應付將來生活所需？而新城填海區對海水質素及水流等方面又有何影響？這些問題均需加倍注意及進行更深入的研究。在此建議對各新島嶼的潛在威脅及問題作出評估和示範，以完善各個規劃草案。

對於一個海濱旅遊休閒城市，海岸線的價值是最高的。因此，在探討新發展的同時，除了保護舊有的歷史內涵外，還應利用填海方式，增長海岸線，減少填海弊處，相比直接外填的填海方式，島嶼式填海對水環境的影響較少，這也是國家海洋局經綜合考慮後採用的最佳填海方案，也是現時島嶼式填海。

▲ 特區政府已於 2007 年委託國家海洋局南海海洋工程勘察與環境研究院，編製《澳門新城區填海工程海域使用論證及海洋環境影響報告書》，研究院進行了大量研究，收集澳門附近水域的水文、水流、動向、泥沙等資料。報告中指出，填海施工期對澳門水域影響的主要來源為清淤、拋卸及吹填時產生的懸浮沙粒等，所以在建設過程中需採取一系列合理的措施，包括環保施工計劃及先圍後填的措施，基本上可對附近環境影響減至最低。此外，填海的過程相對屬短期行為，環境影響將隨著填海的完成而消失。

關恩賜先生

- ▲ 去年溫總理來澳時曾問劉司長新城規劃要花費多少錢，當時答未知道。
- ▲ 規劃草案中欠缺旅遊元素，只是把舊有的旅遊設施再提出，有需要加強此方面的研究。
- ▲ 規劃應該可以改變的。
- ▲ 你們提及的公共房屋、中途倉、低密度區等，在規劃中是看不到，你們繪畫的規劃只是望梅止渴。個人認為應有短中長期計劃，日後回望，今天所講的有多少可以落實？
- ▲ 管理及監察是現時的重點工作，例如星際酒店門口的交通，氹仔北安碼頭的施工緩慢等，應先解決眼前的問題。
- ▲ 新城 CD 區要做低碳示範區，但澳門環境保護局做了些甚麼？澳門有三架電動車，我是其中一架車主，你們做了甚麼？最多在停車場設了電站，但我泊了兩次都不能使用，最後唯有離開。新城規劃能否設短中長期計劃，先做近期的工作，這必須關注的。葡京酒店前的停車場，官員有沒有前往察看？新城區如何配合舊區。
- ▲ 輕軌是否要經過社區，經過街道，路線是否要這樣行走？既然新城 B 區已填好，是否應把輕軌撥

- ▲ 規劃草案是否屬望梅止渴？新城區總體規劃影響澳門未來二、三十年的發展，政府必須向社會提出未來發展願景，和居民攜手共進。新城規劃是長期目標，而短期工作我們也一直在推進，當中出現不足之處，希望透過公眾的監督及提出寶貴意見，以便改進工作。
- ▲ 新城規劃與落實發展是一項長期工作，特區政府除了按已既定的時程開展工作外，未來，亦會按社會實際情況分階段進行開發，分先後緩急，按序逐步推進，如：A 區須配合港珠澳大橋開通、B 區須配合雙環雙軸的交通要道，但必定以民生服務、公共設施、交通基建等優先建設。
- ▲ 特區政府非常關注和尊重澳門居民對於輕軌建設的意見，特別是部份新口岸倫敦街、波爾圖街居民有關消防安全、噪音等問題的疑慮，政府部門已經多次透過不同的場合和方式，對居民關心的問題作出解說和釋疑。政府自 2003 年提出輕軌初步方案，隨後進行了多次諮詢推介，廣泛聽取了社會各界的意見，過程中，澳門居民普遍認為輕軌應更多地照顧居民出行需要，主流意見也不希望輕軌影響沿岸景觀。故此，在 2007 年提出

出行新路線？是否應在地下行走？

- ▲ 碼頭對澳門很重要，莫說碼頭是否搬遷，輕軌如何興建也是我們旅遊業界很關注的。
- ▲ 較關心短中長期工作中，政府做了些甚麼？又解決了甚麼問題？我很注重新城區規劃中有甚麼旅遊休閒元素？

希望輕軌影響沿岸景觀。故此，在 2007 年提出的輕軌系統優化方案，已經吸納社會意見確立了輕軌在新口岸的路線將會以高架形式途經倫敦街及波爾圖街，並於 2009 年 10 月落實澳門輕軌系統第一期興建方案。政府相關部門亦曾委託不同專業技術單位作出分析，其結論是輕軌在新口岸區地下行走（內街或外圍）並不可行；若改走外圍地面或高架，則除了會破壞濱海景觀外，更將影響澳門建設濱海綠廊及地底大型環島路網的規劃。政府非常重視保障居民的安全，關注沿線居民提出有關消防安全的意見。為此，政府除了嚴格確保輕軌系統滿足本地相關的建築和消防安全要求之外，運輸基建辦公室也特別引入國際上具專業資格的安全審查機構，協助政府就輕軌系統建設過程中與安全相關的事項作出獨立審查。另一方面，運輸建設辦公室也會與消防等相關部門緊密合作，制定緊急應變措施，購置針對性消防設備和進行定期消防緊急演習，以提升安全要求。在噪音方面，澳門輕軌列車採用電力推動，以膠輪行駛於平滑混凝土路面，本身已經是十分寧靜。而且，運輸基建辦公室在路線規劃和軌道設計的過程中，已聘用專業的環評顧問全面評估澳門輕軌系統建設及將來營運期間可能造成的環境污染，包括建設期間的噪音、灰塵，輕軌列車營運期間的噪音等作深入分析，確保其符合國際相關軌道交通的環評標準，以及澳門本地的法律要求。必要時，政府也將在一些較接近民居的路段引入緩解措施，如各類隔音屏障等，進一步減少噪音對居民的影響。

- ▲ 由於政府預期新城規劃將於 2013 年才有較確定方案，將令輕軌系統第一期建成投入營運的時間，由現時的 2015 年推遲至少 4 年，至 2019 年或較後的時間。
- ▲ 澳門既面對舊有問題的困擾，目前又日漸浮現社會高速發展過程中，面對空間資源的壓力問題，將來，又要配合區域合作的新形勢，打造好世界旅遊休閒中心的定位角色，新城區總體規劃草案規劃正正為這些問題創設緩解的空間，以致捉緊新的機遇。

提問者

意見、建議

工作小組回應

		<ul style="list-style-type: none"> ▲ 草案最大的空間特色應在於為澳門創造全新的城市面貌，同時又兼重了傳統特色發展，延續新舊融合和中西薈萃的文化特色。 ▲ 新城填海區合約 350 公頃，將為特區提供 20 至 30 年的土地儲備。新城區建設主要目的之一就是創造條件落實澳門“世界旅遊休閒中心”的發展定位，例如：A 區南部的旅遊文化設施、西部的外港休閒灣區、B 區及 CDE 區的濱海綠廊及休閒內湖等，都是落實世界旅遊休閒中心的用地。還有，透過打造便利交通、綠色出行、城市景觀、完善公共設施、優化公共空間和增設文化旅遊設施，進一步促進旅遊休閒的氛圍和建設。
<p>鄭冠偉先生 澳門建築師協會監事長、澳門城市規劃學會大會秘書</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 澳門面積約 30 平方公里，現在約有 54 萬人口，每平方公里約 1.8 萬人。剛才介紹澳門每平方公里是 5 萬人，兩組規劃草案中的人口容量預測分別是 10 萬人及 13 萬人，即新城區每平方公里為 4 萬人至 3 萬人。國際上均有開發可用土地，香港的開發可用土地佔總面積 28%，但新城區的開發可用土地為 100%，此數據需要深思。 ▲ 預測澳門在 2020 年的居住人口為 74.9 萬人，比現時人口多出約 20.9 萬，但兩組規劃草案中最高的規劃人口容量也只是 13 萬，是否意味着新城土地不足夠？若在 2015 年的居住人口為 65 萬人，比現時人口高出約 11 萬人，在短短 4 年間能否建成新城區？剛才提及把舊區的人口安置到新城？但看數據似是無法安置的，須作考慮。 ▲ 剛才提及視軸線，視軸是有目標的，即應看到哪一點，諮詢文本上的視軸線朝氹仔方向，但不知道看向哪一點？視軸線除了方向外，還應包括闊度、角度，想了解你們是如何設定視軸線？視軸線還應包括高度限制，如東望洋山，從景點到海邊的高度是多少？ ▲ 在新城 A 區南端設置地標公園，和香港西九相似，建設地標沒問題，但希望將來的交通應便捷。 ▲ 在第一次諮詢時，我已提出擔心海洋花園前新城 CDE 區的水環境問題，現看規劃圖，是採島式填海，要多加注意水流動情況。 ▲ 新城 A 區的淤泥厲害，將來該區出現水溝，水道很長，宜打斷，以便水能在中間流動，但現在未 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 全澳人口密度是每平方公里 1.86 萬人，當中包括氹仔及路環，而每平方公里 5 萬人是澳門半島人口密度。黑沙環及祐漢區人口密度是每平方公里逾 14 萬人，乃全澳最高。（註：根據統計暨普查局於 2011 年 12 月公佈的 2011 年全澳人口普查資料顯示，全澳人口密度是每平方公里 18,600 人；黑沙環及祐漢區人口密度是每平方公里 142,300 人，全澳最高；次之乃新橋區，人口密度是每平方公里 133,700 人。） ▲ 由於人口規模對資源分配和環境承载力有直接影響，為配合新城區總體規劃草案的編制，新城填海區規劃工作小組對 2010-2020 年間的居住人口進行預測，供規劃時作技術分析參考。新城規劃草案以新城區未來發展的空間密度和品質，城市未來發展的區域資源控制尺度作為人口空間分配的兩項原則，在兩組規劃草案中預測不同的規劃人口容量，分別是 10 萬和 13 萬人。 ▲ 規劃人口容量是預測，供規劃時就如何配置公共設施、交通佈局等參考，因人口持續增長，而澳門土地資源有限，所以，除了利用本澳本身資源外，還需透過區域合作，透過通關便利、交通便利等措施，擴大澳門居民活動空間。 ▲ 新城 B 區視廊主要由主教山教堂前地望向海。過去一直以來，社會各界都提出保護主教山向海視廊的訴求，故此，在規劃草案中考慮兩項原則： <ol style="list-style-type: none"> 一. 在主教山能看見整個南灣湖及湖岸的環境； 二. 在主教山能看見海。由於澳門是一個海島城

提問者	意見、建議	工作小組回應
	<p>有打斷，建議作此考慮，及研究如何清淤泥。</p>	<p>市，澳門的發展是從海上貿易開始的，船是從外海進入內港碼頭，基於此歷史、文化的因素，主要的視廊是望向海的。</p> <p>▲ 對於新城 A 區南端的地標，居民認同但擔心交通問題。在諮詢文本第 25 頁的規劃圖上，新城 A 區南端有一個圓形地，這圓形地便是連接新城 A 區和氹仔的澳氹第四條跨海通道、新城 A、B 區隧道，新城 A 區外環通道的交匯處，輕軌和公共交通等亦會在此通過。同時，我們提出要善用地下空間，結合公園及文化設施等設施，利用地下空間發展交通，如設地下巴士站等。希望專業人士就交通佈局、地下空間利用、交通等提出更深入更細化的意見，供研究團隊深化方案參考。各區的海濱區設計及交通方面，盼能更完善更暢順，便利居民進出此區。</p>
<p>韓佩詩女士 澳門城市規劃學會理事 長</p>	<p>▲ 新城區總體規劃影響澳門未來二、三十年的發展，作為規劃師，看見澳門有這麼大的發展也很雀躍，但規劃需要《城市規劃法》，需要有框架及制度，才能按制度進行將來的工作，新城規劃只是澳門規劃的一部份。</p> <p>▲ 在座有一些在香港讀規劃專業的本澳學生，是專程從香港返澳參加今次的諮詢會和參觀新城規劃展覽，希望澳門特別行政區政府正視規劃人才的專業認證，在日後出台的《城市規劃法》中也有相關規範盼。希望日後多和內地，如中國城市規劃學會合作搞培訓，以培養本地規劃人才。</p> <p>▲ 建議為低碳社區的發展制定相關技術指引，宜有誘因而令業界採用相關的設計。</p> <p>▲ 澳門社會對房屋很關注，但大家都關注數量。本會認為宜對全澳房屋有一個較深入的研究，不論是私樓還是公共房屋，應視乎經濟發展而檢視房屋需求，而不是純粹交一個數量。</p> <p>▲ 本澳很關注水文問題，希望將來能獲得更多關於水文及其相關研究的資訊，在此基礎下，和社會共同進行討論。</p>	<p>▲ 政府現正展進行《土地法》的修訂，明年將展開《城市規劃法》的相關諮詢工作，爭取明年進入立法程序。《舊區重整法律制度》草案已提交立法會並獲一般性通過，現正進行細則性討論。這些法律的落實將有助於進一步完善本澳的城市規劃及土地管理制度，提高相關範疇管理活動的規範化和透明度。</p> <p>▲ 環境保護局已委託了專業機構編制環保建築研究報告，並與土地工務運輸局共同制訂環保建築指引，為建築業界提供清晰且具操作性的環保指引。未來將進一步推行環保建築，逐步落實公共工程的環保建築指引，減少建築物施工及營運期間對環境的影響，以落實節能減排政策。環保建築已成為現今各國的發展趨勢，為此，期望通過在建築設計及施工管理中落實指引中的內容，減少污染環境，提升固體廢物的回收利用情況，建造出具有能源效益的建築物。利用新城填海的機遇，將更有利於透過合理的規劃建設，推進環境保護的工作，例如推動源頭減廢、節能減排、綠色出行等，締造低碳城市、綠色生活。</p> <p>▲ 政府早前已多次表明會在新城區預留土地作為公共房屋的土地儲備，比例多少將會在是次諮詢中廣泛聽取社會各界的意見，並結合新城區總體規劃草案的諮詢結果及公屋政策、人口政策的分析</p>

提問者

意見、建議

工作小組回應

提問者	意見、建議	工作小組回應
<p>Mr. Bruno Soares 蘇東波 建築師</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 認同採用島嶼式的填海方法處理新城 A 區，新城 B 區及新城 C 區。 ▲ 認為現階段須要考慮將會發生的問題及對應的解決方法。 ▲ 必須了解澳門人口是如何處理，是舊區居民遷移至新城區或是由新城區自然發展？過往很少澳門居民居住於氹仔，但現在情況卻不一樣，因此，將來難免出現舊區的居民搬遷至新城各區居住，故此，現階段必須考慮不同的可能性。 ▲ 除了新城區各自發展外，必須確保舊區同時得到發展，讓居民有更多的選擇。認同新城各區有不同的功能取向，而舊區亦需要有不同的功能。 ▲ 規劃草案中的通道或隧道是否能滿足日後發展需要？會否對日後的交通狀況帶來影響，而外港客運碼頭的搬遷可能會引起其他的交通問題，對交通造成壓力。 ▲ 認同規劃草案中提出利用水閘控制水質。 ▲ 新城 CDE 區的休閒內湖是否採用和南灣湖、西灣湖的相同手法？ ▲ 認為澳門半島需要碼頭，可研究把外港客運碼頭搬遷至新城 A 區。若僅在氹仔設置一個碼頭會對交通造成壓力。 	<p>研究工作。</p> <ul style="list-style-type: none"> ▲ 水環境牽涉技術問題，除了透過公眾諮詢會、工作坊聽取意見外，也需要專業界別人士就專業議題作出探討，如邀請珠江水利委員會專家就這方面進行更深入交流。 ▲ 本澳並沒有採用戶口制，居民可以自由選擇居住區，故新城區建設完成後，是否舊區居民由舊區遷往新城，這點需由居民自行決定。規劃重新瞻性，需預估未來發展所遇到的問題，故新城的空間佈局、交通基建、公共設施均是立足於全澳作整體全盤考慮、設計的。 ▲ 認同新城發展的同時也不應忽視舊區，故整體規劃構想的其中一點是新城舊區扶持互補，就是希望透過新城新增土地興建公共設施，舒緩舊區空間壓力，為保護世遺、活化舊區創造條件。 ▲ 需要再重申，政府對外港客運碼頭是否搬遷沒有預設立場，由於碼頭未來發展受到港珠澳大橋、新城 A 區、澳氹第四條跨海通道、旅客來源結構等多種因素影響，碼頭搬遷與否涉及澳門可持續發展，對城市有結構性重大影響，故需要在新城區總體規劃第二階段公眾諮詢中提出不同草案，供社會各界深入探討和思考。兩組規劃草案分別從碼頭搬遷、留在原址兩個截然不同的發展方向進行規劃，工作小組和研究團隊也分別就外港客運碼頭四種可能發展方向都作了研究，包括保留現時外港客運碼頭功能不變；以及外港客運碼頭改變功能，分別在港珠澳大橋珠澳口岸人工島南部、新城 A 區南部另建碼頭，及把客運功能轉移到氹仔客運碼頭等四個不同發展方向作了利弊分析。希望拋磚引玉，和社會各界共同探討該個對澳門，尤其是對澳門半島影響深遠的議題，未雨綢繆，預留發展彈性，廣泛收集民意，供下階段規劃方案參考。 ▲ 其實在新城規劃及設計時已考慮了相關問題，亦已委託了研究單位展開了微觀水文的專題研究，而未來亦將著重於該方面，令其不至於產生水質或衛生等問題，初步研究顯示，可考慮將 CD 區與氹仔岸邊中間水域透過水閘的方式控制水文與水質，並將其配合濱海綠廊塑造成一環境優美而

提問者	意見、建議	工作小組回應
周錦輝先生	<p>▲ 最高興聽到是該規劃草案是未定案的，澳門多了 350 公頃的土地，至於如何利用，正如剛才關先生所說的，可以改變的。</p> <p>▲ 我不知道去年你們有進行諮詢。在中央政府未批地之前，我是有參與的，我是關心澳門的發展。現還有兩個月諮詢，我會帶很多朋友來參加，這是澳門的重大建設。</p> <p>▲ 台上坐的哪一位是否中國官員？我想問你，工程師學會的朋友在報章上說要搬碼頭，搬和拆是兩回事，搬碼頭幾時都搬得，工程師學會說搬碼頭是政治取向，你是中國官員，你們是想澳門有好的填海，你們應研究水流、環保，如何產生一個最乾淨的地方，你沒有要求澳門人如何發展這個意思的，對嗎？這很重要，在這種情況，工程師學會已參與了，我希望他們不要給太多的意見，不公平的，在政治上你們要避嫌。中央給予的填海，只是水流等數據，有關填海如何配合澳門的發展，我相信要由澳門官員處理。</p> <p>▲ 剛才說去年的諮詢有 1,800 份意見，我想看，我今天才聽到。現在是否已定案？你們搬了碼頭不要緊，最重要是澳門要有碼頭，是否需要一個新碼頭？能否以三兩億元美化碼頭？你們有沒有給我們選擇？搬去 A 區，搬去 C 區都好，無問題，這是很大的政治取向。在作了這個政治取向後，我們才能給予意見，搬還是不搬？</p> <p>▲ 我會全力支持諮詢，找誰？我也有社團，可以召集 200 個社團和你們開會，你們接受嗎？如何約你們？</p>	<p>又能進行水上活動的休閒內湖。</p> <p>▲ 新城填海區規劃第一階段公眾諮詢在 2010 年 6 月 19 日至 8 月 18 日進行，期間收到社會各界以書面、電話、電郵交來的建議意見、傳媒評論文章和評論節目的意見，等等，有 500 份共 1879 條。我們委託了獨立民調單位負責有關整理，將 500 份包含多樣意見進行量化分析，全部意見歸納出 14 項範疇 96 項議題，所有的意見，連同分析報告都匯編於《新城填海區規劃第一階段公眾諮詢意見匯編》一書中，該書已於 2010 年 12 月 26 日發刊，放置於各公共機構、圖書館、市民服務中心等讓居民免費索取，同時，也已上載土地工務運輸局網站，讓更多的居民知悉。周先生未有收到該本意見匯編，是我們工作不周，稍後安排專人送上。</p> <p>▲ 有關約新城填海區規劃工作小組開會，直接對話了解新城區總體規劃，及提出意見，可以直接和土地工務運輸局城市規劃廳聯絡。我們很歡迎團體參與，透過諮詢專場，彼此可以更深入地探討，我們也可以更仔細地收集意見。</p> <p>▲ 耿宏兵先生是中國城市規劃學會的副秘書長，並不是中央政府的官員。在 2010 年 10 月，為了務實、科學地建設新城區，特區政府認為必須先進行新城區總體規劃。在《建設部與澳門特別行政區運輸工務司合作紀要》框架下，委託了中國城市規劃學會展開新城區總體規劃研究。</p> <p>▲ 中國城市規劃學會組織了內地專家，聯同研究團隊、澳門由各政府部門代表組成的新城填海區規劃工作小組，一同展開新城區總體規劃研究。澳門是利益多元、訴求多元的社會，而這個城市又面對土地資源貧乏的困擾，所以新城區總體規劃從一開始就確定兩條路線，一方面是從專業技術層面尋求成果的科學性和嚴謹性，通過不同的專項研究，與澳門多個本地專業團體的合作，以及本澳政府部門、內地專家團隊的參與，使規劃更科學嚴謹，具有可操作性。另一方面，也是重要的一方面，則是在規劃過程的公眾參與，注重整個社會共同參與，吸收不同階層的聲音和意見，以達到真正的共識。因此，從一開始，我們並</p>

		<p>未有設定固定的目標，通過第一階段的公眾諮詢，獲知社會大眾的意見，我們吸收到規劃草案中。在 2011 年年 1 月召開了專家研討會，邀請國內外的專家介紹國際上的經驗及教訓；在 4 月舉行了工作坊，邀請來自澳門不同層階的社團代表參與，對新城各區的功能定位進行討論；在 7 月舉行了專家論證會，為規劃的技術把關。現在舉行為期兩個月的第二階段公眾諮詢，就是多聽取社會各方意見，以利我們下一階段，也就是規劃方案的工作。</p> <ul style="list-style-type: none"> ▲ 現在提出的兩個規劃草案，是各種想法的組合，採用兩個不同形式的表達，當中的內容並未有預設立場，目的就是想讓市民提出更多意見，供我們參考以尋求更好的解決辦法。 ▲ 中央政府在填海申請批覆文件中已明確要求新城區發展必須科學規劃、合理佈局、集約利用。今後如需要調整填海位置或擴大用海面積，應按程序報批。並要充分發揮新城區建設的作用，建設澳門新城區發揮“一國兩制”優勢，緩解澳門特區土地資源嚴重稀缺、改善居民生活質量的重要舉措。有利澳門特區應對金融危機，保持經濟平穩較快發展，促進社會和諧穩定。有關各方通力合作，精心組織，加強管理，有序推進。
<p>楊道匡先生 澳門經濟建設協進會 理事長</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 就新城填海，從基本點談談自己的看法。我相信中央政府很關注澳門的填海，該時機公佈為 2009 年 11 月，我知道特區政府提出填海計劃已有相當長的時間，為何中央政府會在澳門回歸十週年之前批覆此方案，我個人的判斷，基本點有兩個，一為發展經濟，二為改善民生，在具體經濟發展上，這 3.5 平方公里的考慮要有助於推動澳門的產業適度多元，在具體佈局上，正如剛才關先生所言，澳門定位為世界旅遊休閒中心，所以有助於發展旅遊產業或商貿服務創意產業，並不僅僅是文化創意，例如科技園亦是創意產業，這些我覺得應該在填海地段上有所考慮，而一些比較大的投資項目，佔地面積較大的項目，可以考慮在鄰近地區，例如珠海或橫琴，這是第一個基本點。 ▲ 第二個就是改善民生，我首先舉出一些數字作分析，按統計局數據，現時澳門的面積為 29.8 平方 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 有關部門現正對人口政策展開研究當中，澳門人口特點是自然增長比率相當低，過去十年的人口自然增長率，即死亡減去出生，約 20%，而 80% 是機械增長率，即移入減移出，常住人口不是按法律身份統計，而是按兩個部份計算：一是統計前六個月或統計後六個月在澳門居住的人口，在澳門居住 3 個月或以上，稱為常住人口。其中一個對澳門人口有重大影響的是外地勞工，而該數據會隨著澳門的經濟建設的周期，外圍情況變化而呈現波動變化。故此，實際上澳門現在的人口自然增長是相當慢，因此人口政策、外僱政策、或其他移民政策等都對澳門有重大影響。 ▲ 新城規劃在人口規模容量的分析上，已初步結合了澳門未來人口預測、環境承载力、施政方針，綜合生活品質和空間功能規劃等要素分析，具有一定的技術參數分析基礎。至於未來，特區政府

公里，截至今年上半年，人口為 55.8 萬人，人口密度是每平方公里 1.8 萬人。這是甚麼概念呢，在這裏借用幾個城市的幾組數字作比較：第一個城市香港，人口密度也高，1100 平方公里有 700 萬人口，人口密度每平方公里 6,300 人；第二個城市深圳，是中國內地人口密度最高的城市，每平方公里 4,900 人；第三個和澳門最近的珠海，人口約 150 萬人，面積 1500 平方公里，換言之，人口密度是每平方公里 1,000 至 900 餘人，相比之下，澳門每平方公里 18,000 人的人口密度是甚麼概念，即是香港的 2 倍多，深圳的 4 倍，珠海則接近 20 倍，這是全世界人口密度非常高、極高的城市，這是澳門的現狀，當中未計算澳門每年的 2,500 萬旅客，若按一年 365 天計算，則每天若增加 7 萬人，這是第二個概念。以上還未計算 18 萬機動車輛。因此，需要思考澳門一個這麼細的城市和，人口密度這麼高，是怎樣的狀態。大家剛才很關注人口密度和土地面積的關係，其實新城 3.5 平方公里其中一個很重要作用就是要稀釋目前人口密度極高的狀態。

- ▲ 按本人推測，新城 3.5 平方公里中至少有 40% 用作公共建設用地、道路及社區設施，這些是必須有的。因此若利用 60% 作為可建區，土地分可建區、限建區、禁建區，可建土地約是二點多平方公里，按剛才介紹的澳門半島人口密度作計算，這二點多平方里，約容納 10 萬人是比較合適。所以，我認為規劃人口容量一個是 10 萬人，一個是 13 萬人，建議考慮較低方案，即設低、中、高三個方案，低方案約為 8 萬人，中方案 10 萬人，高方案，極限為 13 萬人，原因就是剛才所說的。澳門現狀是人口密度極高，既然難得有 3.5 平方公里的空間，應盡量利用新的土地空間稀釋現時高密度人口。澳門的城市定位是世界旅遊休閒中心，如果沒有足夠的土地空間，居民的生活便不休閒，旅客到來的感覺亦不休閒，所以我建議以這個基本點作考慮。

無論是透過政策研究室做人口政策研究，抑或委託專業單位進行其他範疇的研究，例如，社科院進行的澳門發展“世界旅遊休閒中心”的相關研究等，將來，都會作為新城規劃的重要參考及分析內容。

- ▲ 據統計，目前澳門半島的人口密度為每平方公里約 5 萬人，新城規劃以此作參考基準，為了提高居民的綜合生活素質，緩解空間環境壓力，新城草案提出“適中”和“稍高”兩個人口概念。“適中”就是每平方公里大約有 3 萬人；“稍高”就是每平方公里大約有 3.5 萬人。另外，由於受各區現實條件限制，包括區位因素、景觀保育，以及航空役權等，因此，樓宇建築不能過高，亦成為制約人口容量規模的因素。
- ▲ 很感謝楊道匡先生就新城人口密度提出低、中、高三個方案。多謝意見，已紀錄，交研究團隊參考。

提問者

意見、建議

工作小組回應

陳奎順先生
澳門工程師
學會常務理
事

- ▲ 認為規劃草案設計已回應市民於第一階段公眾諮詢時提出的訴求。當時訴求是設有單車徑，而規劃草案內容內也考慮設單車徑，顯示亦非常清晰，規劃亦相當不錯。
- ▲ 新城 A 區的單車徑處理得不錯，是依據綠色旅遊概念設計，而新城 C、D 區則以供市民綠色出行的配套作設計。但我提醒留意安全問題，如圖 46 中的細部設計，可能會發生較多交通意外，因此，請於下階段注意單車徑的安全設計。
- ▲ 諮詢文本是否因篇幅所限而導致內容不夠完整？如地下變電站、公共管溝等地下空間的應用，是否於新城各區都會利用？
- ▲ 新城 C D E 區有一個康體碼頭，即在休閒內湖的碼頭，究竟休閒內湖是供何種運動使用？未看到相關配套設施。若是康體碼頭則需要有公共空間存放運動設施，如獨木舟需設有存放獨木舟的空間，若是龍舟，則除了需要存放龍舟的地方外，也應有泊船及上岸的設施。各種康體活動均有不同的需求，龍舟活動需要避免淺灘的存在，獨木舟卻相反，需要較多的淺灘作訓練用途。
- ▲ 海洋花園附近有淺灘，現有雀鳥棲息，在休閒內湖是否有條件建設淺灘，讓雀鳥棲息？

▲ 很多謝就單車徑安全問題作出提點。目前進行的是新城區總體規劃，未到深入的細部設計，有關單車徑安全問題、休閒湖是否設康體碼頭及其配套設施等意見，會紀錄下來，供日後進行深化設計時參考。

Mr. Nuno
Soares
蘇偉圖
建築師
澳門建築師
協會理事

- ▲ 新城填海區土地之平水離海面多高？如何應對海水上升的問題？
- ▲ 第 2 點，期望新城區發展成步行城市，構建步行網路連接本澳各區，城市發展不僅要考慮車輛需要，還需兼顧到行人所需。
- ▲ 第 3 點，現有外港客運碼頭所處位置並未能與新城填海區配合。倘僅於氹仔設置碼頭，將會引導車流、人流全往氹仔，使澳門半島發展出現失衡的問題，故此澳門半島仍有需要設置碼頭，建議可將碼頭遷移至新城 A 區或港珠澳大橋人工島。
- ▲ 第 4 點，總體規劃須要與如橫琴規劃、輕軌項目、路氹城及舊城區規劃等其他現行規劃和項目協調。
- ▲ 第 5 點，建議多為新城公共建築及公共空間舉辦設計比賽。
- ▲ 第 6 點，新城區可考慮構建零排碳示範區，可以建築物或一個建築群組作為示範單位，讓公眾增加有關方面的知識，並作為環保建設的正面參考。

- ▲ 新城區的填土高度是高出海平面 4.8 米，擋浪牆是高出海平面 6.5 米。
- ▲ 綠色出行是世界大趨勢，很認同完善行人步行網路的建議，在新城區規劃中會特別關注慢行空間、綠色交通。
- ▲ 有關外港客運碼頭的搬遷碼需要社會各界廣泛討論，提出意見。特區政府持開放態度，希望聽取各方意見。
- ▲ 多謝就區域合作提出意見，已紀錄，供相關部門參考。
- ▲ 透過舉辦各類設計競賽有助推動社會各界參與新城建設，政府會創建更多機會讓本地專業人士、團體、機構參與。
- ▲ 環境保護局已委託了專業機構編制環保建築研究報告，並與土地工務運輸局共同制訂環保建築指引，為建築業界提供清晰且具操作性的環保指引。未來將進一步推行環保建築，逐步落實公共工程

提問者	意見、建議	工作小組回應
		<p>的環保建築指引，減少建築物施工及營運期間對環境的影響，以落實節能減排政策。環保建築已成為現今各國的發展趨勢，為此，期望通過在建築設計及施工管理中落實指引中的內容，減少污染環境，提升固體廢物的回收利用情況，建造出具有能源效益的建築物。利用新城填海的機遇，將更有利於透過合理的規劃建設，推進環境保護的工作，例如推動源頭減廢、節能減排、綠色出行等，締造低碳城市、綠色生活。</p> <p>▲ 新城規劃提出綠色低碳原則，透過實踐生態城市、低碳交通、綠色建築及環保基建技術，建立澳門適宜的綠色低碳模式，成為落實低碳減排理念的示範區，以配合本澳環境規劃中低碳發展的理念，推動“構建低碳澳門、共創綠色生活”願景的實現。</p>
<p>趙民炎先生 澳門歸僑總會副理事長</p>	<p>▲ 今日出席草案介紹會，本人不是工程師，未有具體專業意見。由於規劃草案內容豐富，留待回去再作研究。</p> <p>▲ 規劃草案有草案一及草案二，規劃草案一中新城CDE區的預測人口容量為4萬人，重點突出海濱綠廊，而規劃草案二中新城CDE區的預測人口容量為6.7萬人，重點發展休閒內湖，以普通市民來看，認為在設施配套上若能兩者兼備是最好的，為何要兩者選其一？是否有其他考慮？是否有其他難處？根據人口數據考慮，人口老齡化發展是必然趨勢，既然規劃不是單單從居住人口去考慮，從規劃定位出發，是否有兩者兼備的草案？有海濱綠廊又有休閒內湖，休閒內湖是優化生活素質的必具條件，向居民提供多一個好去處。</p> <p>▲ 在海濱長廊設施方面，參考鄰近地區如珠海的情侶路、香港九龍等，都有一個好去處，增加了旅遊吸引力。其實澳門夜景亦很美，新城區的兩岸在規劃上能否設計兩者俱備？今天我站在此出席諮詢會，規劃由諮詢到完成建設，本人亦進入老齡化，希望到時可享用當中的設施。</p>	<p>▲ 我們一直強調，提出兩組規劃方案並不是要求居民二選一，而是拋磚引玉，引發思考，大家齊心合力尋找整體最優的方案，可以是第一、二個方案各取其中元素組成第三方案，又或創出另外的方案。</p> <p>▲ 根據研究，若新城CDE區的規劃人口容量為4萬人，則開發用地較小，可以提供較大的公共空間，設有公園的濱海綠廊用地面積相對較大。而規劃人口容量為6.7萬人的草案二，由於開發用地較大，濱海綠廊的規模因而會變細。公眾必須思考，濱海綠廊只有10米寬，當中需設單車徑、跑步徑等等，餘下空間有限，休閒內湖也只可能有約10米寬的空間。當然，若想魚與熊掌，兩者皆得，亦是可能，但受土地資源所限，則絕對不可能擁有最好的魚及最好的熊掌，公眾必須作出選擇。</p>

舉行日期：2011年11月06日

舉行時間：15:00~18:30

舉行地點：澳門科學館會議廳

出席人數：120人

第二場公眾諮詢會

提問者	意見、建議	工作小組回應
鄭先生 澳門研究中心	<p>▲ 請介紹兩個規劃草案有甚麼基本分別？有甚麼共同點與不同點又？好讓我們有更深刻的印象。</p>	<p>▲ 在《新城區總體規劃草案諮詢文本》中就兩組規劃草案各自特點和不同處均作了介紹。在諮詢文本第14至17頁是就兩組總體規劃草案的特點和不同點，包括人口、房屋、土地利用、產業用地比例、綠化空間分佈、建築特色、天際線特色、交通網及基礎設施作了總體分析。另外，諮詢文本也分別就新城A、B、C、D、E各區的規劃草案在規劃人口容量、人口密度、土地利用、主要公共設施、城市肌理、道路系統、軌道系統、景觀系統、主要基礎設施、綠地系統等不同範疇的異同處作了比較，供居民參考。</p>
李小姐 皇朝區居民	<p>▲ 我們很關心輕軌如何與外環幹道的交通融合，正如你們所講，城市景觀是要整體的，不能只求外環道美觀，內觀也應是美觀，整個城市都應是宜人居住的，為了減少窄街居民生活質素的嚴重降低，建議輕軌要融入外環幹道交通當中。如經過觀光塔便接駁至地下外環道交通，按原設計在湖底的輕軌比窄街高架橋的長度超過2.5倍，既然那麼長的距離都可建在地底，所以為了更節省及快捷，過了觀光塔應全部接駁外環道的地下交通化，應全部地下化。亦令時速不用至30公里那麼慢，作為國際城市，應有前瞻性。</p> <p>▲ 2005年港鐵曾為澳門設計地下方案，非常好，當時的設計方案造價120億，認為非常昂貴而不實行，現在高架橋都百多億。其實將工程建在地底可以減少路程，快而準。</p> <p>▲ 建議外港客運碼頭不要完全搬離，這會造成澳門居民的不便。應以氹仔客運碼頭為主、外港客運碼頭為副。由於直昇機製造噪音，所以直昇機場應搬離。前瞻性的，大型的應放在氹仔。</p>	<p>▲ 有關把輕軌結合外環道的構思，即建議把輕軌興建在外圍，全部不興建在友誼馬路、南灣區、西灣區，這個建議和多年前提出的一個諮詢方案相似，但被社會所否決，因為這方案無法充份高效服務居民區。</p> <p>▲ 特區政府非常關注和尊重澳門居民對於輕軌建設的意見，特別是部份新口岸倫敦街、波爾圖街居民有關消防安全、噪音等問題的疑慮，政府部門已經多次透過不同的場合和方式，對居民關心的問題作出解說和釋疑。</p> <p>▲ 政府自2003年提出輕軌初步方案，隨後進行了多次諮詢推介，廣泛聽取了社會各界的意見，過程中，澳門居民普遍認為輕軌應更多地照顧及方便居民出行需要，主流意見也不希望輕軌影響沿岸景觀。故此，在2007年提出的輕軌系統優化方案，已經吸納社會意見確立了輕軌在新口岸的路線將會以高架形式途經倫敦街及波爾圖街，並於2009年10月落實澳門輕軌系統第一期興建方案。</p> <p>▲ 政府相關部門亦曾委託不同專業技術單位作出綜合分析，其結論是受各種制約因素影響輕軌在新口岸區地下行走（內街或外圍）並不可行；若改走外圍地面或高架，則除會破壞濱海景觀外，更將影響澳門建設濱海綠廊及地底大型環島路網的</p>

規劃。

- ▲ 澳門輕軌系統路線及網站設置是建基澳門陸路整體交通運輸政策的考量，有關途經新口岸的路線是政府過往就不同層面作反覆研究分析的結果。
- ▲ 由於政府預期新城規劃將於 2013 年才有較確定方案，將令輕軌系統第一期建成投入營運的時間，由現時的 2015 年推遲至少 4 年，至 2019 年或較後的時間。
- ▲ 對於輕軌第一期的路線，於 2009 年 10 月份已正式落實興建，當中作出了多次的專業分析，包括輕軌可否興建在地底、地面或高架，以及興建在內街還是外圍，都作出研究分析，而技術性的分析結果，不論興建在內街還是外圍都無法建在地底，故此便考慮整體的輕軌要如何最大程度的服務社會和居民，對於受噪音、景觀、消防等影響的居民，可尋求其他的方式解決。對此亦曾與皇朝區倫敦街的居民，如李小姐多次接觸，期望就相關數據作出交流，日後有需要時，再會作出更多的工作。
- ▲ 有關輕軌地下化問題，把輕軌一期沿線主要經城市建成區，地下的地質結構及管線分佈十分複雜，若一期採用地底方式興建，工期時間較長，增加本澳交通的壓力，對居民出行造成不便。在工程技術及澳門社會整體利益為依歸的考慮下，在建成區採用地底建造的難度和風險極大，經深入進行詳細的技術經濟比較後確定採用高架方式。輕軌的建造方式需要綜合考慮城市規劃、地理環境條件、文物保護、環境與景觀、地質和水文地質條件、沿線地上地下建築物情況，經技術經濟綜合比較後確定。
- ▲ 政府對是否搬遷外港客運碼頭無預設立場，持開放態度。碼頭搬遷與否涉及澳門可持續發展，對城市有結構性重大影響，故需要在新城區總體規劃第二階段公眾諮詢中提出不同草案，分別從碼頭搬遷、留在原址兩個截然不同的發展方向進行規劃，希望拋磚引玉，和社會各界共同探討該個對澳門，尤其是對澳門半島影響深遠的議題，未雨綢繆，預留發展彈性，廣泛收集民意，供下階段規劃方案參考。

提問者

意見、建議

工作小組回應

<p>一位 皇朝區居民</p>	<p>▲ 你們說綠色環保，但將輕軌建在內街，誰給我們生活質量？誰給我們環保？如噪音問題，你們是降低我們的生活質量，不是提高。即不讓我們生活，不讓我們生活，不環保。</p>	<p>▲ 多謝意見，已紀錄，供研究團隊參考。</p> <p>▲ 政府非常重視保障居民的安全，關注輕軌沿線居民提出有關消防安全的意見。為此，政府除了嚴格確保輕軌系統滿足本地相關的建築和消防安全要求之外，運輸基建辦公室也特別引入國際上具專業資格的安全審查機構，協助政府就輕軌系統建設過程中與安全相關的事項作出獨立審查。另一方面，運輸基建辦公室也會與消防等相關部門緊密合作，制定緊急應變措施，購置針對性消防設備和進行定期消防緊急演習以提升安全要求。</p> <p>▲ 在噪音方面，澳門輕軌列車採用電力推動，以膠輪行駛於平滑混凝土路面，本身已經是十分寧靜。而且，運建辦在路線規劃和軌道設計的過程中，已聘用專業的環評顧問全面評估澳門輕軌系統建設及將來營運期間可能造成的環境污染，包括建設期間的噪音、灰塵，輕軌列車營運期間的噪音等作深入分析，確保其符合國際相關軌道交通的環評標準，以及澳門本地的法律要求。必要時，政府也將在一些較接近民居的路段引入緩解措施，如各類隔音屏障等，進一步減少噪音對居民的影響。</p>
<p>倫先生 澳門綠色環境保護協會</p>	<p>▲ 整個規劃的環評是由哪個政府部門或專業團體進行的？對周邊環境影響如何？現在居民有意見，認為影響，影響程度有多大？由哪個部門釐定影響的標準？因我們一直沒聽過該標準，故很想知道。</p>	<p>▲ 早在特區政府向中央政府申請新城填海時，已委託了國家海洋局南海海洋工程勘察與環境研究院編制了《澳門新城填海區填海工程海域使用論證及海洋環境影響報告書》，評估及論證澳門新城區填海工程對海洋環境的影響，通過專家論證評審，展開各種環評工作，並與內地相關部門科學論證技術層面，確保符合相關要求。</p> <p>▲ 針對整體新城規劃方面，負責新城區總體規劃研究的中國城市規劃學會亦委托了南京大學環境科學研究所和深圳中科環境評估中心，組織專家進行了“新城區總體規劃之規劃環境影響評估”和“新城區總體規劃交通影響評估”。</p> <p>▲ 同時，項目組與澳門環境保護局研究商定後，於參照本澳相關法例，並根據《中華人民共和國環境保護法》、《中華人民共和國環境影響評價法》、《建設專案環境保護管理條例》等有關規定，研究商定，要求針對填海新區規劃控制範圍開展澳門新城區總體規劃之規劃環境影響評估。</p>

提問者	意見、建議	工作小組回應
		<p>▲ 此外，還結合本澳相關法例、環保政策方針、適用於澳門特區的有關環保國際公約等作為實現環境保護的審評目標。</p> <p>▲ 針對新城區總體規劃的規劃環境影響評估，評價範圍包括：大氣環境（整個規劃區面積並向邊界外延伸 500 米）；聲環境（整個規劃區邊界外 300 米，重點為規劃區道路兩側 100 米、主要噪音影響涉及範圍以及居住區周圍）；水環境（規劃區污水處理廠尾水排放口及附近海域，填海施工期對水環境影響）；生態環境（除了整個規劃區面積，還包括海洋生態環境涉及的情況）。</p> <p>▲ 交通影響評估範圍為澳門新城區總體規劃範圍。根據澳門交通總體發展戰略，未來填海區公共交通系統將形成以軌道交通為主幹、巴士及的士為基礎、步行系統為輔助的綜合公交體系，其中 CDE 區作為交通特色發展區域，強調綠色公交系統的發展。</p> <p>▲ 在新城規劃在過程中，透過規劃環境影響評估，充分考慮沿岸水質、大氣、噪音、廢棄物、生態、景觀等環境要素。根據環評之建議，調整規劃佈局，同時亦將做好各項環境影響減緩措施及執行監測計劃。</p> <p>▲ 希望透過是次公開諮詢廣泛聽取社會意見，在進行新城建設的同時做好環境規劃工作，將工程對周邊環境的影響減至最低。</p> <p>▲ 與新城規劃相關的環境影響研究工作，前期的研究內容已融入到新城規劃中，作為環境保護的體現與管控，至於關於“新城區總體規劃之規劃環境影響評估”和“新城區總體規劃交通影響評估”。兩份報告由於與新城規劃同步進行，則需要在下階段的工作才會完成，現階段仍未能公佈。</p>
李小姐 皇朝區居民	<p>▲ 外環道已是地下六線行車，不外是把輕軌連結行地下，這是可行的。</p> <p>▲ 《澳門日報》在 2011 年 10 月 3 日刊登內地權威專家劉宏的文章，表示澳門軌道是可以建在地底的。</p> <p>▲ 希望新城 B 區增加公共設施，不應增加人口及興建豪宅，要有綜合性大型運動場、主題公園、街市。</p>	<p>▲ 對於各位提出興建公共設施，如運動設施、公園、市政設施、停車場、政府辦公大樓等等，需要和設施所在的區份，因應人口數量配合相關設施。</p>

提問者

意見、建議

工作小組回應

區浩森先生
澳門交通運輸業總工會
監事長

- ▲ 既然現有幾幅土地，有否規劃集中政府部門的辦公地點？並應設停車場，以便市民辦理文件時可以泊車。
- ▲ 道路交通網要做好，市民有地方泊車，不會被抄牌，這樣對大家都好。不要成天公佈有多少車被抄牌，這是最不好的，我們澳門市民是最喜歡奉公守法，但逼於無奈，無地方泊車，電單車泊在行人道，又被抄牌。
- ▲ 澳門過去的大型基建，如西灣大橋、關閘巴士總站，一改再改。為何西灣大橋下層現在還未能通車？當颱風時，便塞車塞一兩個小時，過橋措施不足，沒有改善，不要說太遠，首先解決目前問題。
- ▲ 要服務市民，有使命感、責任感，才能成為有作為的強勢政府。
- ▲ 荷蘭園地底停車場的隧道道路設計迂迴，停車場亦難供大型巴士泊位，入了去很難出來。
- ▲ 要多思考，不要別人說怎做你就做，所有顧問公司都是沒用的。

- ▲ “知屋漏者在宇下，知政失者在草野。” 大家對政府工作的批評和監督，令我們不敢怠慢，歡迎各方提出任何意見。
- ▲ 新城規劃既要解決、處理目前問題，也要謀劃未來，尤其為子孫後代預留發展空間，既要尊重前人，亦要關懷今日，善待後人。同時，我們也鼓勵大家擺事實講道理，民意、專業兩結合。
- ▲ 有關停車場問題，外圍道是採用地下隧道形式，而岸邊有不少公園，在公園下面可以興建停車場。此外，新城區規劃提出要善用社區地下空間，所以，諮詢文本中對每一幅填海用地都提出多種不同的地下空間利用，包括沿用地下停車場、地下行車隧道，亦會有地下軌道、地下巴士站、巴士及大型車輛的停車場等，甚至地下商場及地下人行網絡，如人行隧道等。

楊有元先生
澳門旅遊業
司機總會監
事

- ▲ 八號風球時，為何西灣大橋不能通過？東莞虎門大橋都可以過，因何澳門不能過氹仔？
- ▲ 因何路氹城沒有醫院？天災人禍時，市民沒有棲身之所，所以應在石排灣興建大型地下停車場，讓市民在天災時可以容身。

- ▲ 颱風期間澳路氹的交通問題，在澳氹第四條跨海通道設置上將以全天候開放形式作考慮，並已安排在議事日程上。在日常運作中，當風球懸掛時，政府面對的是防災、避災、減災及災後回復的問題，交通措施亦是以該幾點來考量，所以在颱風期間應減少不必要的出行，這有利於整體的防災、避災、減災及災後回復的工作。
- ▲ 離島醫院現正籌劃中，設於科技大學中的山頂醫院急診部已正式啓用。
- ▲ 此外，在新城 A 區及新城 C、D、E 區都設有衛生中心，該四個新區的規劃人口容量約 5-6 萬，區內需要設衛生中心、學校、青少年活動場、體育場所、政府公共行政設施等公共設施，同時，還需設有社會服務設施，包括弱勢人士的綜合服務大樓或相關針對性的設施等等。
- ▲ 謝謝就防災提出建議。規劃草案中提出了十六項規劃構想，其中兩項是：完善城市防災體系，增強綜合應變能力，希望透過新城規劃完善城市防災避難疏散系統，建設避難疏散場地和應急通道網絡系統，複合利用體育場地、公園，綜合規劃中心避難場所。

提問者	意見、建議	工作小組回應
梁先生 澳門仁慈堂 盲人重建中 心代表	<p>▲ 本人是視障人士，剛才聽介紹，未聽到有關無障礙設施的介紹，在新城規劃中，如政府的公共房屋內，電梯中會否設發聲報層設施？</p>	<p>▲ 本澳設有規劃無障礙設施的法例，也有相關的工程標準。我們希望新城規劃令到澳門市民、遊客，不論男女老幼都可以舒適、便利地到達目的地，尤其是在道路、公共設施上需要照顧傷殘，弱視等人士及對出行輔助設施的需求，我們會遵循應法例規定，在設計和施工上更細心地落實執行。</p>
樊樹明先生 澳門漁民互 助會副會長	<p>▲ 從圖則上看，新城規劃十分美麗。我想提醒，將來新城填海區建成後，由於這些地方原本是空曠及風浪較大的，水平線會否比澳門其他地方高？受風浪的影響較低？</p> <p>▲ 新城區會否利用海水沖廁？我建議要做，應採取淡水食、鹹水沖廁。</p> <p>▲ 將來外港客運碼頭的搬遷問題，有四點建議，我建議採第三點較適合，應在新城 A 區東面預留土地，作為將來碼頭搬遷所用，現時外港客運碼頭的航道，若無辦法則使用，如有辦法仍用則不是太好。因目前外港客運碼頭、氹仔客運碼頭及內港碼頭都使用同一條水道，若兩個客運碼頭的高速船航道中間夾著由內港和磨刀門進入的普通船和漁船航道，在新城區規劃中因何不考慮此因素，因何不把高速船的航道拉遠，避免兩條高速船航道夾著一條慢船航道。</p> <p>▲ 新城 A 區東面應預留土地，使第四條通道的外圍不受制於其他環境影響，這是最好的。同時，若撤消現時外港客運碼頭，則兩條“浸水基”同時清除，清理淤泥，將和磨刀門和內港的航道開闊一些，有利船隻的航行較安全。</p>	<p>▲ 在進行填海前期研究時都有考慮防洪等問題，會以較高的標準進行填海，填海區的地平面會比海平面高出 4.8 米，擋浪牆亦有 6.5 米，足夠抵禦大的風暴潮。</p> <p>▲ 有關海水沖廁的問題，澳門情況特殊，與香港不同，澳門的海水質量較香港差，因地處珠江西邊，沿岸海水含泥沙量高，以及受其他污染影響，應用海水沖廁的成本很高，但會考慮在新城區內有條件地推廣再生水沖廁、綠化及觀景用水等方面。現時節水小組正委託顧問單位展開“澳門再生水發展總體規劃研究”，將分析未來澳門哪些區份是可以利用再生水，即把現在污水廠排出的污水經進一步深化處理，作沖廁、綠化及觀景用水等非飲用性的用途。</p> <p>▲ 明白漁民及船隻關注航海安全問題，現在內港基本上沒有快速船經過，只用作渡輪船隻行駛，高速船隻集中在外港客運碼頭及氹仔客運碼頭。為加強安全，我們也安排了不少措施。</p> <p>▲ 有關外港客運碼頭的搬遷問題，謝謝提出意見，已紀錄，會交研究團隊參考。</p>
郭坤先生 澳門漁民互 助會監事長	<p>▲ 新城填海是好的，可以改善居民的生活。但填海亦會引起很多問題，如影響船隻的主要航道，由於澳門淤泥很多，兩邊填海將收窄航道，海床變淺，將會嚴重影響所有船隻的航行安全。</p> <p>▲ 同時，填海時淤泥如何處理？如將淤泥外放，這會影響整個海洋生態及漁業生產，現時珠江水域污染嚴重，應多考量環保問題。</p>	<p>▲ 澳門與氹仔之間雖然有船隻航行，但周邊全是淺灘，一年四季都在疏浚約 50 至 80 米的航道，除了這個航道可以讓船隻出入外，其餘所有海面都是近海洋幾十米而己的淺灘，這反映我們的泥沙淤積十分嚴重，要如何解決這個問題？針對此問題，新城填海規劃將有利加速流經兩岸的水流速度，令泥沙沉積於淺灘的情況得以改善，還有助河水的沖刷。根據水利部珠江水利委員會於 2006 年 8 月編制的《珠江河口澳門附近水域綜合治理規劃》，在合理開發利用淺海灘塗的前提下，可使澳門水道流區流態得到理順，有利於泄洪、排澇、輸沙及航道維護，也可以加快內港區（灣仔</p>

提問者	意見、建議	工作小組回應
		<p>水道)的水體交換,有利內港區的排污。</p> <p>▲對於淤泥拋放的地方,現在每年為維護航道,所以有一定量的淤泥要拋往外海,這些是受到國家海洋局南海分局密切監察的,且針對每一次拋泥都會發出相關的淤泥拋泥證,規定淤泥要拋往哪一區。未來新城填海每次拋泥工程都要向國家海洋局申請拋泥證,把對海洋環境、水文環境的影響減到最低。</p>
<p>鄭先生 澳門研究中心</p>	<p>▲根據諮詢草案提供的資料,本人推測港珠澳大橋珠澳口岸人工島面積約180公頃,人工島面積很大,因何政府沒有規劃?人工島的管轄權屬澳門特區政府還是珠海?</p>	<p>▲有關港珠澳大橋珠澳口岸人工島的管理問題,珠澳雙方正在商討中,包括雙方口岸的具體佈局、位置仍在磋商,未有最後訂案。有關管轄權,這是更複雜的問題,由於是珠澳同島,所以珠方及澳方都要探討。</p>
<p>馮先生 澳門摩托車從業員協會成員</p>	<p>▲現時政府提倡環保出行,但為何巴士的尾氣那麼大?</p> <p>▲環境保護局選擇性執法,只要求貨車及的士驗車,但對旅遊巴和“發財車”就視而不見。</p> <p>▲新巴士的引擎及冷氣很嘈吵。</p>	<p>▲有關巴士尾氣的檢測,交通事務局與警察部門聯手向不同車輛採用不同的檢測方法。對的士、貨車會在沒載人及載貨的情況下截車檢測;對於旅遊巴士、公共巴士則會在巴士站場及口岸區域進行截車檢測。</p> <p>▲對於巴士排放廢氣及發出噪音問題,交通事務局已積極要求營運者作出改善,亦與環境保護局制訂新的車輛排放要求,將盡快向社會介紹。</p>
<p>區浩森先生 澳門交通運輸業總工會監事長</p>	<p>▲颱風期間,居民會減少外出,但賭場員工仍需要上班,應考慮對他們的影響。</p> <p>▲西灣大橋為何到現在仍要“打橫”駛入?有沒有考慮如何改善?應使用天橋或隧道,從地下延伸至地面。如現時的關閘巴士總站,進行開天窗設冷氣,設候車室等,其實問題是可以思考如何解決的。</p> <p>▲颱風期間塞車,商業車輛營業困難。</p>	<p>▲多謝意見,會交相關部門參考。</p>
<p>鄧明輝先生 澳門摩托車從業員協會主席</p>	<p>▲現在大橋的分隔線桿存在問題,它是為安全而設置,但也容易引致交通意外,昨晚就是在分隔線桿發生交通意外。所以分隔線桿要有清晰或燈光顯示,避免高時速車輛在沒預警的情況突然進入分隔線桿,所以應該在地面註明慢駛及前有分隔線桿等標語,讓駕駛人士及早知悉,以策安全。</p>	<p>▲多謝意見,會交相關部門參考。</p>

提問者	意見、建議	工作小組回應
<p>何麗英女士 澳門摩托車 從業員協會 理事長</p>	<p>▲ 因何西灣大橋下層停車場只能在掛八號風球時才能使用？希望善用資源，在交通繁忙時可用作疏導車輛，以減少問題出現。</p> <p>▲ 我們是電單車從業員，看見電單車出事很心痛，電單車也有納稅，希望能留條路給電單車行。</p> <p>▲ 泊車問題可參照鄰近地方，如內地一些酒店門口、機場及大型大廈內，首 10-15 分鐘可以免費泊車，使繁忙時間上落客泊車得以舒緩，但 15 分鐘後收費以倍數計，令車主不會長時間泊車。</p> <p>▲ 現在前往辦理政府文件時，找不到車位而令居民不便，建議政府部門附近設置咪錶車位，首 15 分鐘收費較平，隨後收費提高，使上班人員等不會長期停泊車位。</p> <p>▲ 應將泊車位劃成斜角，充分利用車位空間。</p>	<p>▲ 多謝意見，會交相關部門參考。</p>
<p>Mr.Dennis Ferreira Teledifusão de Macau. S.A.</p>	<p>▲ 新城 A 區旁邊是港珠澳大橋人工島，如果港珠澳大橋的車輛必需由香港進入澳門，他們一定會經過新城 A 區，如何減低二氧化碳排放？建議利用輕軌或其他公共交通工具，而並不是自駕進入。</p>	<p>▲ 由於考慮到本澳的道路承載能力，因此按照現有規劃安排，原則上車輛並不可進入澳門境內，駛至港珠澳大橋珠澳口岸人工島澳方口岸的車輛需停泊於口岸停車場，辦理通關手續並轉乘境內其他交通工具，當中，政府於港珠澳大橋珠澳口岸人工島澳方口岸已預留設置輕軌站的空間，並正就有關走線進行規劃研究。此外，有關港珠澳大橋車輛通行政策及交通接駁安排等具體內容，本澳亦正與粵港兩方持續進行磋商及研究。</p>
<p>梁先生 澳門教育促 進會</p>	<p>▲ 能否把港珠澳大橋珠澳口岸人工島向北移至珠海？因為新城區是澳門未來二、三十年的發展，二、三十年後澳門已沒有空間可以填海，南面已不能再填海，氹仔又設有機場，珠澳口岸人工島的位置存有問題，所以應該向北移，否則會影響澳門的發展。</p>	<p>▲ 多謝意見，但港珠澳大橋珠澳口岸人工島於 2009 年已動工，可行性相當低。</p>

提問者

意見、建議

工作小組回應

束承靖先生
維澳蓮運公
共運輸股份
有限公司

- ▲ 估計將來新城填海後，新城 A 區、B 區及 CDE 區的總居住人口約有 10 萬，那麼將來澳門的人口政策會如何配合長遠的規劃？如移民的政策。
- ▲ 輕軌第一期有四個交通樞紐，新城 E 區也會有一個交通樞紐，除此之外，新城 A 區及 CD 區會否有交通樞紐的計劃？使客流量比現在高。

- ▲ 人口政策是澳門未來發展重要一環，澳門人口主要是機械增長，過去 10 年增加約 12 萬人口，自然增長只佔 20%，其餘八成是來自移民增長，包括在澳門居住的外地勞工，獲取在澳門居留的其他人士。居住人口調查不是按法律身份計算，這是國際統計慣例，所以，移民人口是影響澳門人口增長的主要因素。有關方面正在進行人口政策研究，我們在進行新城區總體規劃研究時會密切配合。
- ▲ 政府將會於重要交通系統設施的交匯處設立交通樞紐，以疏導來自四面八方的大量人流，並落實以公交優先，輕軌為主，巴士、計程車及步行系統互相配合的政策措施。
- ▲ 在《新城區總體規劃草案諮詢文本》中也有提及交通樞紐構想，如新城 A 區的兩條輕軌線相交處，有巴士及其他便捷的交通系統互相配合，設置承載能力較大的交通樞紐。新城 E 區亦會作相同考慮，由於現時仍處於總體規劃草案階段，需待詳細規劃時再作細化研究。

第三場公眾諮詢會

提問者	意見、建議	工作小組回應
<p>陳連進先生 澳門社區發展協會理事 長</p>	<ul style="list-style-type: none">▲ 感覺新城區總體規劃很有希望亦很有前瞻性，但從澳門政府過往給市民的信心來看，本人提出以下幾點質疑：▲ 氹仔碼頭由臨時到變成永久，當時有否納入規劃？為何會由臨時變成永久？▲ 剛才提到新城 A 區、B 區都有考慮主教山世遺景觀問題，但本人疑問為何現 MGM 周邊樓宇都較高？是否當時沒有城市規劃的思考？▲ 倫敦街就輕軌部份和交通部門的溝通過程中，交通部門提出了很多安全及環評報告，但至今相關報告仍無法讓市民得悉，請問這些報告在哪裡？▲ 我對新城 B 區發展有質疑，新城 B 區有兩個規劃草案，一個是規劃 6 千人居住，另一個是不規劃居住單位，本人比較建議新城 B 區不規劃住宅，但本人質疑整個新城規劃諮詢會不會像現在倫敦街那樣，輕軌由沿海改為內街，如果最後真的是這樣子，這個諮詢就會變得沒有意義，只是擺出來好看，民眾的意見是否得到政府的尊重？這是我個人質疑的地方，不代表大家的意見。▲ 今天在這場諮詢，我發現以新城 B 區周邊居民居多，本人認為今天對於新城 B 區的介紹比較少，本人很重視這個規劃，政府在這個新城規劃中能否給予市民多一點信心？我們很投入也很關心澳門建設，但我們的意見究竟會不會被採納？老百姓都希望未來做得更好。▲ 對於 B 區的方向，個人提議為了不影響總體規劃、未來發展與輕軌建設，建議將一期輕軌只建設到現在的港澳碼頭，西邊則直接通到葡京前面，將目前具極大爭議的倫敦街一段加入至 B 區一同規劃。居民希望和政府溝通，我覺得整個規劃方向很好，但擔心會否如氹仔碼頭般由臨時變永久，暗渡陳倉？如果 A 區交通連接都可以地下化，為何倫敦街不可以？如果本人提出的意見有任何不足，本人願意接受意見共同討論。	<ul style="list-style-type: none">▲ 氹仔臨時客運碼頭定位的改變，是因應澳門回歸後社會、經濟急於發展，尤其是旅客數量大幅增長，所以，規劃必須與時並進作出調整，才能持續發展。▲ 現時較高的酒店項目是在新口岸區，而不是在南灣湖區，對主教山景觀不造成影響。▲ 輕軌環評資料已對外作了介紹，針對新城區總體規劃方面，我們亦委託研究團隊組織專家進行了“新城區總體規劃之規劃環境影響評估”和“新城區總體規劃交通影響評估”，包括：道路網如何應對未來新增人口，也提出雙環雙軸外環路，新的輕軌線路，結合交通事務局的澳門陸路整體交通運輸政策，透過整套政策一同推進以抽疏及緩解舊區交通壓力。▲ 陳先生擔心現在規劃團隊做了很多技術性工作，而居民提供了很多意見後，但會否在落實當中出現調整改變而市民又不得而知，這是涉及整個城市規劃制度，《城市規劃法》將進行諮詢，《土地法》、《文化遺產保護法》將陸續送交立法會，相關隨著一系列相關法律法規的出台，城市規劃制度將得到完善，有助於保障公眾參與、確保公眾知情權。▲ 今天是新城區總體規劃第二階段公眾諮詢的第三場公眾諮詢會，除了一般市民大眾出席外，也邀請了社會服務界、旅遊界、醫療界等團體派代表出席，歡迎大家多提提寶貴意見，每一位市民提出的意見我們都會作分析，供研究團隊參考，並會把全部意見結集成書，同時附上工作小組的回應，向社會公佈。在 2010 年的第一階段公眾諮詢已採用這樣的做法。▲ 一期輕軌可否分東、西兩段分開興建，暫停建設倫敦街一段，這方法在技術不可行，因輕軌是全電腦控制系統，車廠、控制中心及主要系統等均需要連續才能運作，如果分開建設中間不連通恐怕無法運作。

提問者

意見、建議

工作小組回應

		<p>▲ 特區政府非常關注和尊重澳門居民對於輕軌建設的意見，特別是部份新口岸倫敦街、波爾圖街居民有關消防安全、噪音等問題的疑慮，政府部門已經多次透過不同的場合和方式，對居民關心的問題作出解說和釋疑。</p> <p>▲ 政府自 2003 年提出輕軌初步方案，隨後進行了多次諮詢推介，廣泛聽取了社會各界的意見，過程中，澳門居民普遍認為輕軌應更多地照顧居民出行需要，主流意見也不希望輕軌影響沿岸景觀。故此，在 2007 年提出的輕軌系統優化方案，已經吸納社會意見確立了輕軌在新口岸的路線將會以高架形式途經倫敦街及波爾圖街，並於 2009 年 10 月落實澳門輕軌系統第一期興建方案。</p> <p>▲ 政府相關部門亦曾委託不同專業技術單位作出分析，其結論是輕軌在新口岸區地下行走（內街或外圍）並不可行；若改走外圍地面或高架，則除了會破壞濱海景觀外，更將影響澳門建設濱海綠廊及地底大型環島路網的規劃。</p> <p>▲ 澳門輕軌系統路線及網站設置是建基澳門陸路整體交通運輸政策的考量，有關途經新口岸的路線是政府過往就不同層面作反覆的研究分析的結果。</p>
<p>鍾先生 澳門風帆船總會</p>	<p>▲ 對普通市民來說，填海是件好事，因多了土地可以發展。</p> <p>▲ 在規劃中看到有碼頭、休閒灣區等，現在澳門供風帆船停泊的位置不多，只是竹灣和林茂塘有幾個位，和香港相比，澳門在這方面相差很遠，香港大概有 5,000 個風帆船停泊位置。現在國際上每日都有長途旅客利用風帆船進行旅遊，香港是其中一個較大的帆船停靠站，香港有一些短期停泊的位提供予這些旅客，短期停泊是免費的，隨後也只是收取很低廉的租金，澳門也有，但只是一、兩個位而已，但數量實在太少，其實這些旅客會在網上發佈曾到過的城市，對於澳門旅遊休閒城市可帶出正面影響，改善城市形像，未知規劃中會否有港務設施供遊艇或帆船停泊設施？</p> <p>▲ 新城 C、D、E 區的輕軌在民居中間穿越，穿過友誼橋及嘉樂庇總督大橋，究竟輕軌走地底還是會跨過大橋？</p>	<p>▲ 在水上活動、水上旅遊產業中，遊艇也屬於一種產業，遊艇碼頭可吸引遊客、高端企業及上層管理人士到澳門。在規劃中，新城 A 區的西面可與漁人碼頭停泊區結合，但現因有高速船進出該段海域，且頻率高，因此若在此處進行有關活動則受到很大的制約。若在新城 C、D、E 區，則有條件在海岸邊設一些水上活動設施，如遊艇、風帆、水上滑浪，等等，具體細節要結合港務、水上安全、航行、海關等因素，在進行詳細規劃時作細化研究。</p> <p>▲ 因現階段是總體規劃，主要是規劃重要路線及走向，定案後才可進行深化，不論是高架、地面或隧道都需要在下一個階段，或是在詳細規劃階段才可以作細化研究。</p>

陳先生
新口岸區居民

- ▲ 若真心為居民則規劃是很好的，但回歸後，我看不到政府有為居民的規劃，我手上有張圖紙，是以前皇朝觀音像的，那時這一帶附近環境很好，為甚麼現搞到這樣？觀音像好似污水池一樣，政府講環評、水流，本人很質疑將來新城 C、D、E 區會是怎樣，大家是否還記得以前總統酒店前的臭水溝教訓？
- ▲ 若真心為居民，但以後會否變成為商人利益而規劃？新口岸區以前的規劃是有街市，但現在已沒有，反而是建了超高的酒店商住樓，你們說沒有擋住景觀，請去問問獲多利附近居民的感受如何。相隔不足 10 米，但高達 40 多層。若真心為居民，不應過份傾向商人利益，損害居民生活質素。
- ▲ 輕軌行倫敦街，地下化不行，甚麼都不行，一定要行高架，但因何南灣湖、西灣湖又可以用地底方案？你告訴我原因。你說不行，你給我做，我照你們南灣湖的方案做，價錢一樣。孫逸仙馬路又不行，這裏有地下行車道，完全可以行輕軌，你們不要騙我。消防問題解決不了，你們又要行倫敦街行高架，你們如何對市民負責？

- ▲ 政府展開、落實規劃、城市建設，目的之一是改善居民生活質素，陳先生認為政府做得不夠，是對我們工作的大力監督和督促，我們樂意接受意見，在遵循科學施政、以人為本的原則下作出改善。
- ▲ 有關觀音像附近出現臭水的問題，早前環境保護局亦收到皇朝區居民的投訴，環境保護局及港務局已聯合進行跟進處理，現已解決問題，若居民發現問題仍然存在，歡迎和我們聯絡，會盡快跟進。
- ▲ 有關填海的水質問題，早在 1995 年政府已與珠江水利委員會合作，開展河口和航道的規劃研究，新城填海方案在此研究的基礎上進行了流水動力、污染問題、河道淤塞等問題的深化研究，目前的填海方案已考慮相關限制，保持新填地與原有海岸之間有一定距離。政府在 2006 年對新城填海展開研究時，與珠江水利委員會亦進行多次的環境影響評估，日後在填海施工過程中，環境保護局、港務局等相關部門，將會聯同專家進行密切的監察，確保對填海區間水道的水文、生態的影響減至最低。
- ▲ 特區政府非常關注和尊重澳門居民對於輕軌建設的意見，特別是部份新口岸倫敦街、波爾圖街居民有關消防安全、噪音等問題的疑慮，政府部門已經多次透過不同的場合和方式，對居民關心的問題作出解說和釋疑。
- ▲ 政府自 2003 年提出輕軌初步方案，隨後進行了多次諮詢推介，廣泛聽取了社會各界的意見，過程中，澳門居民普遍認為輕軌應更多地照顧居民出行需要，主流意見也不希望輕軌影響沿岸景觀。故此，在 2007 年提出的輕軌系統優化方案，已經吸納社會意見確立了輕軌在新口岸的路線將會以高架形式途經倫敦街及波爾圖街，並於 2009 年 10 月落實澳門輕軌系統第一期興建方案。政府相關部門亦曾委託不同專業技術單位作出分析，其結論是輕軌在新口岸區地下行走（內街或外圍）並不可行；若改走外圍地面或高架，則除了會破壞海濱景觀外，更將影響澳門建設濱海綠廊及地底大型環島路網的規劃。

提問者

意見、建議

工作小組回應

		<ul style="list-style-type: none"> ▲ 政府非常重視保障居民的安全，關注沿線居民提出有關消防安全的意見。為此，政府除了嚴格確保輕軌系統滿足本地相關的建築和消防安全要求之外，運輸基建辦公室也特別引入國際上具專業資格的安全審查機構，協助政府就輕軌系統建設過程中與安全相關的事項作出獨立審查。另一方面，運輸基建辦公室也會與消防等相關部門緊密合作，制定緊急應變措施，購置針對性消防設備和進行定期消防緊急演習，以提升安全要求。 ▲ 由於政府預期新城規劃將於 2013 年才有較確定方案，將令輕軌系統第一期建成投入營運的時間，由現時的 2015 年推遲至少 4 年，至 2019 年或較後的時間。
<p>余女士</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 新城各區應與舊城共同規劃，看到部份數據，如新城 A 區規劃草案一及規劃草案二分別規劃人口容量是 10 萬、13 萬人，但不清楚人口如何分佈？同時附件一中的統計數字未有細分，各年齡層在各區的分佈情況是怎樣？因它和城市規劃有很大關係，如新城 A 區，設計時，4~5 萬人，這些人的年齡如何？會直接影響不同設施的設置，建議提供多一些數據。 ▲ 我住在新口岸，很開心見到新城 B 區有一個很大的公園，由科學館連到旅遊塔，這個大型公園會有哪些交通、基建設施吸引市民前往？現在科學館、文化中心一帶使用率較低，可能由於交通不便，希望新城中的綠廊使用率不會這樣低，舊區居民不會因交通不便而未能前往，希望政府有措施吸引更多一些居民前往。 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 認同余女士關於人口數據對城市規劃非常重要的意見，現在澳門半島的人口密度約每平方公里 50,000 人（註：根據統計暨普查局於 2011 年 12 月公佈的 2011 年全澳人口普查資料顯示，全澳人口密度是每平方公里 18,600 人；黑沙環及祐漢區人口密度是每平方公里 142,300 人，是全澳最高；次之乃新橋區，人口密度是每平方公里 133,700 人。）按兩組新城區總體規劃草案的規劃人口容量計算，新城的人口密度較澳門半島為低，相對而言，居民可享用的公共設施、綠化面積會較高，有利改善居民生活質素。 ▲ 澳門人口主要是機械增長，過去 10 年增加約 12 萬人口，自然增長只佔 20%，其餘 80% 是來自移民增長，包括在澳門居住的外地勞工，獲取在澳門居留的其他人士。居住人口調查不是按法律身份計算，這是國際統計慣例，所以，移民人口是影響澳門人口增長的主要因素，而且變動與本地經濟狀況有密切關係，它也對城市基礎建設帶來不同的需求。 ▲ 人口規模和結構是城市規劃工作的重要技術參數，而不是簡單的控制指標。因為澳門不是實行計劃經濟，亦無實行戶口制度，又如何落實新區居住人口數？其實人口預測與分析工作是科學編制城市規劃的前提和基礎，是在進行規劃時合理配置資源、提供公共設施及服務的重要依據。人口預測是為了制定公共設施、公共空間等等作參考數據。

- ▲ 有關方面現正進行人口政策研究，我們在進行新城區總體規劃的同時，會密切配合。
- ▲ 在新城 B 區規劃草案，我們建議利用海濱公共空間，建設從科學館至旅遊塔的海濱綠廊，不單增加綠化面積，也向澳門半島居民提供了休閒活動空間。目前居民要橫越孫逸仙大馬路抵達海濱較為困難，因此，規劃草案中提出對孫逸仙大馬路進行地底下擴建，設置地下行車道，透過車輛分流，釋放出部份地面空間，方便居民出行。
- ▲ 交通事務局就《澳門陸路整體交通運輸政策構想（2010-2020）》進行了諮詢，政府一直大力推行公交優先，希望構建居民宜行，旅客宜遊的綠色交通體系，配合整個新城區交通系統，構建雙環雙軸外環路網，將現在必須經過澳門半島市內的交通分流到外圍，也透過這些外圍路網的建設配合新城各區的規劃。早前，交通事務局已就《澳門陸路整體交通運輸政策構想（2010-2020）》進行了諮詢。
- ▲ 現時世界城市規劃的趨勢都是把海濱資源還予市民。澳門是海島城市，我們應善用海濱資源，提供更多的綠化空間、休閒空間予居民，也增設新的海濱旅遊資源。可以把一些穿越性交通放到地下，騰出土地建設公園、單車徑或步行徑等等。當地面的交通量減少或減慢，行人過馬路就相對較容易，配合行人隧道或行人天橋等過路設施，增加居民抵達海濱的便捷性，配合道路系統、公交系統從，而使各區的市民容易享受到這些沿岸資源。諮詢文本中提出新城 B 區設慢行系統，很歡迎大家對此多提寶貴意見。

提問者

意見、建議

工作小組回應

李小姐
皇朝區居民

- ▲ 剛才說氹仔臨時客運碼頭都可以改，新城 B 區已經填好了，輕軌因何不能有前瞻性？我們問過消防局，他們表示現在不做消防演習，只會在輕軌完工後才可以做演習，現在沒有信心做，也回應現在的設計是符合十多年前的消防法例，但十多年前樓宇的高度和現在是完全不同，是否有前瞻性？澳門作為一個國際城市，政府不能夠因為不符合政府利益就認為沒有前瞻性。早前溫州動車出軌意外，發現輕軌不只涉及居民安全問題，就連乘客也牽涉在內，政府為何將危機放在乘客及居民身上？可以修正的為何不去修正？2005 年港鐵為澳門設計了一個地底方案，今年 7 月也有國內專家認為地底方案沒有問題，若政府能力不足，為何不轉交國內權威專家研究？
- ▲ 文化中心對面地段及波爾圖街對面地段，地籍資訊是註明為世遺視線景點保護區範圍，為甚麼天鑽這項目在 2008 年公開諮詢說不批准，但到 2010 年中又批出？這是不是說明政府是假諮詢？現在凱旋門地段原來規劃興建街市，但後來改為酒店及賭場，現天鑽地段前又要蓋 150 米高樓，政府是如何進行規劃？自凱旋門興建後，金苑大廈的空氣就變得很差，希望政府的規劃具前瞻性，並以人為本。
- ▲ 為甚麼輕軌不能行外圍？我相信居民不介意行多些路。

- ▲ 特區政府非常關注和尊重澳門居民對於輕軌建設的意見，特別是部份新口岸倫敦街、波爾圖街居民有關消防安全、噪音等問題的疑慮，政府部門已經多次透過不同的場合和方式，對居民關心的問題作出解說和釋疑。
- ▲ 政府自 2003 年提出輕軌初步方案，隨後進行了多次諮詢推介，廣泛聽取了社會各界的意見，過程中，澳門居民普遍認為輕軌應更多地照顧居民出行需要，主流意見也不希望輕軌影響沿岸景觀。故此，在 2007 年提出的輕軌系統優化方案，已經吸納社會意見確立了輕軌在新口岸的路線將會以高架形式途經倫敦街及波爾圖街，並於 2009 年 10 月落實澳門輕軌系統第一期興建方案。
- ▲ 政府相關部門亦曾委託不同專業技術單位作出分析，其結論是輕軌在新口岸區地下行走（內街或外圍）並不可行；若改走外圍地面或高架，則除了會破壞海濱景觀外，更將影響澳門建設濱海綠廊及地底大型環島路網的規劃。
- ▲ 澳門輕軌系統路線及網站設置是運輸基建辦公室澳門陸路整體交通運輸政策的考量，有關途經新口岸的路線是政府過往就不同層面作反覆研究分析的結果。
- ▲ 政府非常重視保障居民的安全，關注沿線居民提出有關消防安全的意見，為此，政府除了嚴格確保輕軌系統滿足本地相關的建築和消防安全要求之外，運輸基建辦公室也特別引入國際上具專業資格的安全審查機構，協助政府就輕軌系統建設過程中與安全相關的事項作出獨立審查。另一方面，運輸基建辦公室也會與消防等相關部門緊密合作，制定緊急應變措施，購置針對性消防設備和進行定期消防緊急演習，以提升安全要求。
- ▲ 倫敦街有舉行輕軌消防演習，也邀請了倫敦街居民參與。剛才李小姐提到溫州動車出軌事故，溫州動車是速度達到 300 公里的高鐵系統，而澳門是採用膠輪、全電腦控制、速度只是 30 公里或以下的輕軌系統，兩個系統並不相同。
- ▲ 市民可以在地籍資訊網查閱新口岸區地段的規劃條件，並可查閱有哪些地段是列入了第 83/2008 號行政長官批示，關於東望洋燈塔周邊地區高度

提問者	意見、建議	工作小組回應
		<p>限制範圍，金鑽及凱旋門所在地段不在該限制範圍內。</p> <p>▲ 有關高樓會否影響空氣流通問題。因經濟發展，澳門的高樓日漸增加，故在建築條例中必須作出考量，如陽光權等，土地工務運輸局在前年也展開了針對整個澳門，尤其是澳門半島空氣流通走廊的研究，已委託香港中文大學展開“澳門城市空氣流動”第二階段研究工作，透過科學數據、專家建議，為往後在規劃中的通風廊道提供依據，避免熱島效應，利用水體、綠化等改善空氣狀況，其成果將作為行政當局的技術依據，以免城市建設對城市空氣流動造成不良影響。</p>
黃先生	<p>▲ 本人很支持公共綠化用地，但看到新城 B 區規劃草案有點擔心，是不是太多綠化，而可發展土地似乎不夠，能否支持澳門將來 30 年發展需要及符合可持續發展理念？會否過幾年土地用完後又需要再進行填海？</p> <p>▲ 剛才也有一位人士提到擔心使用率較低，雖然規劃草案提出建設從觀音像到旅遊塔的公共綠化用地是一個好的概念，但並不是在圖紙上畫出來就可以提供給市民使用，因為如果沒有足夠社會配套、商業設施、住宅用地，這地方將不會有人使用，尤其在下班後、文化節目完結後使用率可能為零。外國城市，如紐約中央公園、悉尼達令港都是成功例子，因為融合了社區、住宅、商業設施、文娛及公共交通設施，讓整個社區變得繁榮，這樣才能達到目標。</p> <p>▲ 新城 B 區中的政府辦公大樓、公共設施用地等較為遠離公共交通設施及輕軌，這是否一個適合用地或發展區？交通網絡也較流於表面，到時候是否有效？西片區的交通網絡好像也比較複雜，能否負擔將來較高使用率？而且，該交通網絡會否使公共綠化地區出現聲音污染及空氣污染？</p> <p>▲ 擔心是新城 B 區用地不夠，相信發展公共綠化是很好，像香港西九龍規劃，初時也是綠化概念，但經過諮詢後，還是加進了很多商業及住宅元素，不然這麼大的一片綠化用地還是不會有人去用，不希望這次諮詢完結後經過幾年又要重新諮詢。</p>	<p>▲ 為居民提供舒適步行系統是城市規劃其中一個方向，希望聽取市民意見。</p> <p>▲ 很認同濱海綠廊需有多元設施配套的建議，這也是研究團隊的規劃方向。雖則濱海綠廊佔地較多，但地下設有行車隧道，也包括有交通樞紐、停車場、巴士站、巴士停泊區或地下商場等，而政府的公共建築群也會有地下中水回用設施、地下變電站、中央冷氣等基礎設施，整片 B 區的地下空間幾乎是全部都被使用了。而地面上，正如黃先生所建議的，可以配套多元設施。綠廊並不單單是綠化種樹，它是串連自然環境與資源的綠色開敞空間，包括生態綠化、旅遊休閒、多元產業、文化藝術、慶典活動等元素。</p> <p>▲ 為了善用土地資源，新城規劃草案提出了土地集約複合利用，善用地下空間資源的構想，因應不同分區及地段屬性，研究利用地下空間的可能性，並且從立體空間上組織城市功能佈局，提高土地利用效率，同時將公共建築和社會設施採用立體複合建設模式，例如在 A 區的輕軌車廠，其上方可用作其它如體育休閒或居住等設施，又例如污水廠採地下化，上方作為公園綠地開放給市民使用。</p> <p>▲ 如何增加設施吸引人流前往濱海綠廊，是否應在濱海綠廊設住宅區及商業區？希望藉這次諮詢聽取市民意見。現時世界規劃趨勢是還海濱於民，如香港中環繞道、新政府總部、啓德機場規劃、</p>

提問者	意見、建議	工作小組回應
伍女士智障人士家長	<p>▲ 我之前聽說新城 A 區規劃設有弱智人士綜合大樓，希望規劃可以落實，現在非常缺乏智障人士綜合服務，他們很需要這樣的空間，除了新城需要這樣的規劃外，希望在舊區內也向長者或其他服務提供土地資源，澳門該方面的服務空間並不多，能否把舊區內一些空置地方，如美副將大馬路那邊的空房子，把它騰出來提供服務，如日間服務、暫托服務等等。新城區現在還在規劃階段，仍需一段時間，但這些服務是現在急需的。</p> <p>▲ 至於現在經常提及的“無障礙”這概念，希望政府各部門能夠配合。</p> <p>▲ 在交通方面澳門是零分，現巴士噪音很大，內部空間又細，車內梯級不方便。購買這樣的車是否有監管？</p> <p>▲ 現在規劃很清晰，但規劃何時能兌現？政府部門應為市民謀福祉，帶出新景象，遊客看到澳門這些建設也會覺得高興。</p>	<p>西九龍文娛藝術區規劃、廣州珠江新城、上海外灘，也是將道路興建在地底，地面留予市民步行，以行人為本，汽車不應在海岸邊佔據最美的景觀。</p> <p>▲ 新城區將會預留土地建設服務智障人士的公共設施，但現體規劃，服務設施的具體位置等需留待做詳細規劃時細分，現尚未能確定。</p> <p>▲ 新城區總體規劃中也有提出無障礙設施的要求，當然，除了新城外，政府在舊區特別是人口密集地區，一些無障礙設施也不斷在改善中。本澳設有規劃無障礙設施的法例，也有相關的工程標準。我們希望新城規劃令到澳門市民、遊客，不論男女老幼都可以舒適、便利地到達目的地，尤其是在道路、公共設施上需要照顧傷殘，弱視等人士及對出行輔助設施的需求，我們會遵循應法例規定，在設計和施工上更細心地落實執行。</p> <p>▲ 考慮到建築材料供應、天氣及氣候條件、社會發展實際需要等因素後，爭取在 5 年內完成填海造地工程，其中基礎設施、公共設施等建設將優先進行。各填海分區會依實際需要，分階段開展填海工作，如：A 區將配合港珠澳大橋開通；E 區將配合交通基礎設施的建造需要。</p>
伍先生	<p>▲ 輕軌方面可參考香港地鐵中環至北角段，是採用地下管道方式興建。</p> <p>▲ 新城 B 區較著重文化及綠化，鄰近 B 區的新馬路商業區現已飽和，人流及車流都嚴重擠塞，B 區在位置較近，能否考慮把 B 區發展成為包括商業、文化等多元化綜合新區？如果只有綠化，晚上的使用率會很低，將出現治安、環境衛生等問題，若新城 B 區設有商業及住宅，會增加人流，治安及環境衛生問題也可得到解決。綠化多是很好，但應取得平衡。</p>	<p>▲ 很認同濱海綠廊需有多元設施配套的建議，這也是研究團隊的規劃方向。雖則海濱綠廊佔地較多，但地下設有行車隧道，也包括有交通樞紐、停車場、巴士站、巴士停泊區或地下商場等，而政府的公共建築群也會有地下中水回用設施、地下變電站、中央冷氣等基礎設施，整片 B 區的地下空間幾乎是全部都被使用了。而地面上，正如伍先生所建議的，可以配套多元設施。綠廊並不單單是綠化種樹，它是串連自然環境與資源的綠色開敞空間，包括生態綠化、旅遊休閒、多元產業、文化藝術、慶典活動等元素。</p> <p>▲ 如何增加設施吸引人前往流往濱海綠廊？是否應在海濱綠廊設住宅區及商業區？希望藉這次諮詢聽取市民意見。現時，世界規劃趨勢是還海濱於民，如香港中環繞道、新政府總部、啓德機場規劃、西九龍文娛藝術區規劃、廣州珠江新城、上海外灘，也是將道路興建在地底，地面留予市民步行，以行人為本，汽車不應在海岸邊佔據最美的景觀。</p>

邵先生

- ▲ 擔心新城 B 區用大量土地進行綠化，在土地用途上很浪費，科學館周邊在白天及夜間都人流較少，不是蓋了公園就會有人到，規劃中的綠化面積寬達 50 至 100 米，看上去很好，但到底用了多少土地？將來的使用率又如何？我不是建議不做，但能否建窄一點？可以參考新加坡 Marina Bay 的模式，有住宅有酒店，日夜都旺。這裏是澳門的黃金地，用來做公園當然好，但有沒有人用？
- ▲ 為何新城 B 區中的政府大樓等公共設施沒有輕軌連接？將來會有很多人流，輕軌走倫敦街，因何不放在前面？到政府大樓要走很長的一段路，這是不合理的。
- ▲ 南灣湖黃金地段應打造成像新加坡的 Marina Bay，應該多元化，綠化區是需要，但不應該這麼大。
- ▲ 輕軌應該可以地下化，現香港地鐵正在進行的中環繞道也是地下化，為何這邊不行？

- ▲ 很多謝建議參考新加坡等成功例子，其實不只新加坡，其他如多倫多的漁人碼頭等，我們也有參考，規劃草案中提出的休閒灣區概念，正正是吸收了外地成功經驗，結合本地實際情況而提出的。
- ▲ 綠廊並不單單是綠化種樹，它是串連自然環境與資源的綠色開敞空間，包括生態綠化、旅遊休閒、多元產業、文化藝術、慶典活動等元素。參考了如新加坡 Marina Bay 的模式，現代城市規劃中的公園不只是提供座椅作休息的地方，也是配合城市發展休閒文化的地方。如澳門，作為世界旅遊休閒中心，公園和濱海綠廊是結合旅遊業、休閒產業、休憩活動的多元空間，設有緩步徑、單車徑、以及供休憩、體育、文化、表演等不同活動使用的場所，也有提供予中小企業進行商業活動的場所。透過這些設施吸引居民和旅客前往，同時，配合交通設施，如行人路等，便利居民到達。
- ▲ 為了善用土地資源，新城規劃草案提出了土地集約複合利用，善用地下空間資源的構想，因應不同分區及地段屬性，研究利用地下空間的可能性，並且從立體空間上組織城市功能佈局，提高土地利用效率，同時會將公共建築和社會設施採用立體複合建設模式。
- ▲ 政府曾經就輕軌走線遷移至外環道作技術研究，倘輕軌移至外環道，並以地下化方式連接新城 B 區，在技術上存在困難。其中，考慮列車的最大設計坡度、輕軌管道的高度以及行車隧道與輕軌隧道所需的垂直間距等規範下，輕軌軌道橋建設所需要的距離長度超過 750 米，但兩者發生交匯之處的實際距離不足 600 米，由此可見，此兩項設施難以相容；而輕軌管道若需穿越嘉樂庇總督大橋亦面臨技術困難，並且嚴重阻礙海濱及觀音像等旅遊點的景觀。
- ▲ 另一方面，倘輕軌改行外環線，則站點的服務覆蓋範圍將遠離現有城區，無法有效覆蓋人口及人流活動較密集的新口岸中北區域，不利發揮輕軌的效能。
- ▲ 倘輕軌建設需配合外環隧道建設的時間表，且綜合上述工程困難，輕軌工程的建設時間將嚴重延誤，這不單會引起各項合約問題，大幅推高造價，

提問者

意見、建議

工作小組回應

社會亦需付出沉重的代價，包括交通問題繼續惡化，以及無法配合區域發展而被邊緣化等等問題。

- ▲ 在目前的興建方案中，宋玉生公園站及西灣湖站已覆蓋新城 B 區的一定範圍；如輕軌路線外移至新城 B 區，首先技術上將存在一定困難（如上題所述），此外，站點設於 B 區，不僅人流密集的新口岸中北區域、甚至南灣及議事亭前地等市中心地帶將會被排除在輕軌覆蓋範圍外，不利舒緩市中心交通擠塞的情況。輕軌一期項目工作正有序地展開，與此同時，輕軌二期及遠期的規劃研究亦同步進行，透過相關研究工作，有效對本澳區內外的交通網絡整體發展作全面性的分析，以便遠期形成“雙環雙軸”的輕軌運輸系統，給予居民及旅客更佳的公共交通運輸服務，而行經新城 C、D、E 區的線路是“雙環雙軸”輕軌路網中的一個重要組成部分，在規劃上該線路向氹仔中心區延伸，方便中心區市民的出行，同時保證該線路的客流量。

第四場公眾諮詢會

提問者	意見、建議	工作小組回應
<p>陳連進先生 澳門社區發展協會理事 長</p>	<p>▲ 幾乎每場的新城諮詢會我都出席，我們肯定各政府部門的用心，但也看到規劃草案的缺點。</p> <p>▲ 在上一場諮詢會中，一居民所說的是新城B區應該多點商業元素，後來劉廳長可能誤解了，回應時是多一點點住宅。</p> <p>▲ 新城B區欠一個街市，我們看到沒有街市，街市可設在司法大樓下面，只佔用兩、三層的空間。如果在該區設立街市，可減輕居民跨區買菜的情況，減低交通流量。</p> <p>▲ 在諮詢文本中第12、15、16頁的圖片中，很清楚地說明輕軌建設本身是屬於城市規劃一部份。目前我們有一個爭議點：為什麼倫敦街與波爾圖街的輕軌路段採用高架的形式？我們翻開文本會發現一個很奇怪的現象，所有人口密集區輕軌都是地下化，人口比較稀疏區才採用高架。之前的提案，政府向我們的諮詢，我覺得有很多不合理的，我順便提問，希望長官能夠回應。現在新城B區已完成填海作業，和新城A區、CDE區的狀況不同，如果說在新城B區先行動工連接輕軌，其實不需要在狹窄的內街高架輕軌，便能解決問題。再來，如果按規劃草案來說要善用地下空間，以新城B區地下被掘出來的土荒，都需要一個很大的處理方式。如果能利用新城B區的優先建設，處理於新城B區被掘的土荒運到新城CDE區作為填海用途。我們不反對澳門建設輕軌，我們反對的是不合理的規劃，不合理的解說。輕軌走在內街，消防、環保等問題，政府一直說提出國際標準，到現在甚麼標準都沒有，消防安全報告也不見，環保的國際標準報告變成環保綜合資料。其實老百姓的眼睛是雪亮的，而且官員本身也知道裏面有很大失誤。我認同之前的規劃未必能預測得到將會出現很大變化，我強烈呼籲，對整體規劃而言，輕軌建在倫敦街與波爾圖街，是一個很不適合的設計，政府若聽到居民的聲音，</p>	<p>▲ 在新城區總體規劃草案中，並沒有構思在新城B區設置街市，但在諮詢活動上，有新口岸區居民提出訴求，我們將會研究為配合服務新口岸區居民日常對街市服務的需求，思考街市設置在哪裏較適合。</p> <p>▲ 特區政府非常關注和尊重澳門居民對於輕軌建設的意見，特別是部份新口岸倫敦街、波爾圖街居民有關消防安全、噪音等問題的疑慮，政府部門已經多次透過不同的場合和方式，對居民關心的問題作出解說和釋疑。政府自2003年提出輕軌初步方案，隨後進行了多次諮詢推介，廣泛聽取了社會各界的意見，過程中，澳門居民普遍認為輕軌應更多地照顧居民出行需要，主流意見也不希望輕軌影響沿岸景觀。故此，在2007年提出的輕軌系統優化方案，已經吸納社會意見確立了輕軌在新口岸的路線將會以高架形式途經倫敦街及波爾圖街，並於2009年10月落實澳門輕軌系統第一期興建方案。</p> <p>▲ 政府相關部門亦曾委託不同專業技術單位作出分析，其結論是輕軌在新口岸區地下行走（內街或外圍）並不可行；若改走外圍地面或高架，則除了會破壞海濱景觀外，更將影響澳門建設濱海綠廊及地底大型環島路網的規劃。由於政府預期新城規劃將於2013年才有較確定方案，將令輕軌系統第一期建成投入營運的時間，由現時的2015年推遲至少四年，至2019年或較後的時間。</p>

提問者

意見、建議

工作小組回應

	<p>能否重新考慮我剛才的提案，我們也不想阻撓輕軌的建設和時程。</p>	
<p>陸惠德先生 澳門地產發展商會會長</p>	<p>▲ 本會認為新城公眾諮詢體現了特區政府的陽光施政理念，一切重大規劃均以絕大多數市民意志為依歸，是民本觀念的良好開局。</p> <p>▲ 就新城的規劃和建設，本會有六項建議：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 透過 3.5 平方公里的五大板塊新城區的建設，要根本改變澳門城市交通擠逼，廢氣嚴重，毫無規劃的雜亂現狀。在填海新城區預留足夠土地，以便以後進行新舊城區社區整體置換工程。 2. 如何使得五大板塊新城區交通互聯互暢？使得新舊澳門城區的縱橫交通網保持暢通無阻？會否考慮增設水上公共交通工具？盡量讓大型社區和居民密集居住區塊挪到輕軌交通沿線附近地區，減輕城市壓力，舒緩交通擁堵。 3. 在新城區哪些區域和土地是預留給建造文化創意產業實踐區的？哪些土地是預留給建設大型中、低價百貨商場（Shopping Mall）？以便讓本澳數以千計的中小微企進駐商場創業發展的。哪些土地是預留給投資者建造二星和三星級大型商務酒店，以滿足日益增多的內地和海外中低端遊客來澳門遊玩之住宿需求？哪些土地準備留給以後建學校、醫院、綜合政府服務中心？哪些土地擬用來配套大眾國際旅遊休閒中心？建設國際品牌遊樂園以及文化藝術表演中心和大型綜合特色飲食中心？ 4. 關於現在的澳門外港碼頭應不應該搬，這是一個目前尚不必急於考慮的問題。從自然形成的城市發展格局來看，外港碼頭和氹仔碼頭互相呼應，相輔相成，目前有足夠的客量維持客運服務，搬了外港碼頭會造成交通更加擁堵，澳門人前往香港更加不便。 5. 希望政府能夠從打造一個美麗的亞洲水城為宏大目標，利用新城規劃，把澳門城市景觀設計儘量從水的元素出發并考量，從水城、水景、水色三方面打造澳門的城市名片，使 	<p>▲ 認同利用新城規劃、建議，改善本澳交通，協助舊區活化，透過功能置換，令新城區的建設不單立足於新區，同時也面向全澳，和舊區扶持互補，發揮舊區的潛力及價值，形成新的生活模式，提升城市品質。</p> <p>▲ 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。</p> <p>▲ 政府計劃透過構建雙環雙軸的道路交通主幹，將現時城區的穿越性車流導引至外圍道路，並改善瓶頸地點、降低交通擁塞。現時交通事務局及相關部門正有序開展包括離島區路網整治及擴容工程、新城填海區交通規劃及建設工程、澳氹第四條跨海通道工程，並結合關閘總體城市設計及內港區水患整治研究，打造內港至關閘外環路網等多項工程及規劃工作，逐步形成澳門半島外環、氹仔與路氹城外環的城市雙環路網，以及西灣大橋、澳氹第四條跨海通道的雙軸通道。</p> <p>▲ 政府計劃建造大潭山隧道，連接未來澳氹第四條跨海通道、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，並分流澳門國際機場附近，例如偉龍馬路及北安大馬路的交通，避免往來氹仔客運碼頭、澳門國際機場、氹仔市區及路環之間的交通相互干擾。同時，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，以應付未來離島區旅客增長所帶來的交通需求。</p> <p>▲ 由於今次是總體規劃草案，在確定功能佈局後，具體哪塊地段興建甚麼需留待詳細規劃時，聽取居民意見，作細化研究。</p> <p>▲ 在去年第一階段公眾諮詢，不少社團和社會人士因應碼頭直昇機航道對新城 A 區發展制約、航道水文等問題，就外港客運碼頭的定位及去留問題</p>

提問者	意見、建議	工作小組回應
	<p>澳門有持續的發展後勁，城市立於永不衰敗之地，經過努力相信若干年後，澳門可以發展成為現代化的亞洲水都，使全球遊客爭相慕名而來。</p> <p>6. 政府估計本澳人口到 2020 年會增至 70~75 萬人，應該考慮提升和優化本澳人口的素質，以服務澳門城市的發展。本會建議啟動吸納精英人才計劃，讓在本澳澳大、科大、理工等著名學府修完碩士課程的，其專業也符合澳門發展需求的專才，在澳門企業連續工作滿七年后，可以讓他們成為本澳永久居民。</p> <p>(註：澳門地產發展商會也提交了書面意見，本欄意見從書面意見節錄，詳見本書第二章第四節)</p>	<p>提出建議。有見及此，工作小組聯同研究團隊從社會經濟發展、旅客來源結構、港珠澳大橋、新城 A 區、澳氹第四條跨海通道等不同層面展開了研究，對保留現時外港客運碼頭功能不變；以及外港客運碼頭改變功能，分別在港珠澳大橋珠澳口岸人工島南部、新城 A 區南部另建碼頭，及把客運功能轉移到氹仔客運碼頭等四個不同發展方向作了利弊分析。必須重申，政府對是否搬遷外港客運碼頭無預設立場，碼頭搬遷與否涉及澳門可持續發展，對城市有結構性重大影響，故需要在新城區總體規劃第二階段公眾諮詢中提出不同草案，分別從碼頭搬遷、留在原址兩個截然不同的發展方向進行規劃，希望拋磚引玉，和社會各界共同探討該個對澳門，尤其是對澳門半島影響深遠的議題，未雨綢繆，預留發展彈性，廣泛收集民意，供下階段規劃方案參考。</p> <p>▲ 非常認同利用新城填海的土地，幾個島嶼重新塑造能體驗水城、水鄉、水景的海島城市景觀的建議。這是可以透過規劃及設計，包括建築設計、城市景觀的設計、園林景觀的設計等等達至，這也是草案構思之一。</p> <p>▲ 有關部門現正進行人口政策研究，我們在進行規劃會密切溝通，作出配合。</p>
<p>鄭國強先生 澳門歷史文物關注協會 理事長、時事評論員</p>	<p>▲ 我提幾點，第一，正如剛才劉榕廳長介紹，新城規劃是影響澳門未來二、三十年的發展，是澳門有史以來最大的規劃和最大規模的諮詢。本人估計發展跨度最少超過二十年，當中包括填土工程。該二十年剛好是我們特區渡過了頭三十年，邁向和周邊地區融合的時間。歷史經驗值得注意，外地專家有否充分了解澳門在 1924 年有一個三島規劃？1927 年也有一個澳門半島規劃，當年還印制了 1:4000 的大圖，澳門歷史文物關注協會陳樹榮先生還保存了這張大圖。在上世紀五十、六十年代，有新口岸都市繁榮計劃，八十年代皇朝區整體規劃，毫無例外，他們均希望澳門有海島型的城市，營造水色山影。但亦毫無例外無法達到，原因何在？這與澳門的水文有關，地球的自轉及西江的沉積有關，現在把淤淺區繪製如此美麗，將來能否做到？從這個角度，歷史</p>	<p>▲ 新城規劃時已注意到和周邊地區的協調發展，尤其是珠海十字門方面。《粵澳合作框架協議》已提出了澳珠協同發展規劃和珠江口西岸發展規劃，未來，澳門將加強與珠海方面的合作，相關工作已開展。</p> <p>▲ 估計填海需要五年時間，建設時間預計不止二十年，填好的土地應按未來社會發展需要作出部署，若社會發展快，建設便需要配合；若社會認為需穩步發展，預留空間予下一代，則亦要適當地在過程中作出調整。</p> <p>▲ 根據水利部珠江水利委員會於 2006 年 8 月編制的《珠江河口澳門附近水域綜合治理規劃》，在合理開發利用淺海灘塗的前提下，可使澳門水道流區流態得到理順，有利於泄洪、排澇、輸沙及航道維護，也可以加快內港區（灣仔水道）的水體交換，有利內港區的排污。</p>

經驗值得注意。

- ▲ 第二廣泛諮詢，尊重科學。熟識澳門的水文特色，地理特徵，知名的優秀地理老師黃就順先生，長期研究港澳地區的鄭天祥先生，香港地理專家雪馮旋先生，澳門面家少東高書旺先生長期對澳門進行研究，諮詢期間是否獲得其意見？我們看到很美的規劃示意圖，我們所關注的不僅是藍天白雲，還有藍色的海面，澳門是否有機會做？高書旺先生曾提出於黑沙對外的海面，進行堤壩式的海岸干擾，將水文移向澳門，改變澳門水色太黃的問題，他曾作出研究並把報告書交予政府。而本人認為一直無人對這方面再作深究。因此，在諮詢時必須尊重科學及老專家，長期對澳門水文研究的專家。近例就是皇朝區，藝園的前身是河道的安排，但後來如何會發臭？為何填成藝園？最後藝園變成地塊，成為博彩區，應總結經驗。規劃圖紙很美，但對於淤淺沉積的情況，應該有的大量數據，除了專家外，還包括澳門長期進行挖海工程，其泥沙含量如何，這些數據值得我們參考。否則我們是天馬行空，十多年後要把之填平。
- ▲ 第三，先後緩急，按部就班。新城A區千萬不要於現階段發展，否則高速船必須超慢地行駛，有可能因不斷淤淺的而導致停下，因此發展次序應是新城B區、新城C、D、E區，最後才是新城A區。新城A區發展的最佳時候是港珠澳大橋珠澳口岸人工島落成後，港珠澳大橋運行如常後再作評估新城A區填海工程是否適合時機開展。
- ▲ 我們是一個港口城市，親水環境不容破壞。在此角度來說，世遺景觀不容破壞，這是澳門作為世界旅遊休閒中心的最大賣點，亦是世界性及中國尊重世遺有關規定的法規。從以上角度來看，我們不能不注意地下空間開發，必須及早計劃。
- ▲ 另一點是地區合作一定要互相協調。因為未來一河兩岸，共同發展以至融合發展一定是大趨勢，景觀之間的互相協調互相輝影，以至珠海灣仔橫琴十字門規劃，當中有否出現超高、過高的建築物影響新城C、D區、世遺景觀的協調發展？本人認為需要透過跨地區的共同研究，並邀請世遺專家作出評估。

- ▲ 新城各區建築物的興建時序可按社會發展情況作出調整，但新城A區的填海工程應該是最早的，因為港珠澳大橋於2016年便落成通車，由現在算起，只餘五年時間，若填海工程於通車前還未完成，基建設施道路網仍未建好，則如何接待經大橋來澳的旅客或本地居民？因此，新城A區的填海和基建設施應先進行，而具體各地塊上建築物的建設可依社會發展需要而逐步落實。
- ▲ 在新城區總體規劃草案中提出，延續澳門“山·海·城”景觀特色和城市魅力，構建優美城市天際線；保護歷史性眺望點與海的聯繫，保留有重要價值的視覺通廊；兩岸濱海綠廊需結合臨岸眺望點、全景眺望點等景觀資源。經綜合考量和分析，新城A區中南面的建築物高度是低的而向北漸漸變高，當中除考慮到航空役權、飛航噪音等限制外，也包括東望洋燈塔與海的視廊關係，因此樓宇高度應適當降低。另外，研究團隊也十分重視新城B區和世遺景觀的關係，包括主教山望海的景觀、從氹仔望向澳門半島的景觀，對這兩方面均作出保護措施，因此，從規劃草案中可看到嘉樂庇總督大橋兩側土地，建築物只有二十多米至三十米高，這是由於主教山山頂小廣場只有五十多米高，因此按從上而下的俯視角度，該區的建築物不能過高。
- ▲ 認同加強對稀缺的、不可再生資源的保護力度。城市規劃是有序管理城市發展的根本手段之一，特區政府過去一直予以重視，過去並非沒有城市規劃，而是缺乏“制度化”的城市規劃。因此，特區政府將於明年進行《城市規劃法》的相關諮詢工作，爭取明年年底進入立法程序。《土地法》也在修改中。這些法律的落實將有助於進一步完善本澳的城市規劃及土地管理制度，提高相關範疇管理活動的規範化和透明度，使到新城規劃目標最終得以實現。
- ▲ 為了善用土地資源，新城規劃草案提出了土地集約複合利用，善用地下空間資源的構想，因應不同分區及地段屬性，研究利用地下空間的可能性，並且從立體空間上組織城市功能佈局，提高土地利用效率，同時會將公共建築和社會設施採用立

- ▲ 有關水文的問題。本人曾經建議參考杭州西湖城的歷史經驗，如果港珠澳大橋珠澳口岸人工島與珠海情侶路之間形成一個新的填湖，然後湖的兩翼成為交通要道，這樣便能省時省力，同時避免將來整個區的淤淺發臭。港珠澳大橋珠澳口岸人工島落成後，該區的水流肯定變得緩慢，可能不到十年，整個區便淤積發臭，如果我們用填湖的方法，吸收西湖填湖的經驗，我們便可以保留整個區的歷史地，同時創造更多的輝煌，並解決陸地上交通問題，減省了建橋的大量成本，因為於淤淺區內打樁、除淤並不是簡單的事。
- ▲ 另一點是考古專家盡早參與。十字門區及橫琴開發區等可能有重大考古發現，因為十字門古戰場正位於此，宋袁之交中國歷史上最大的海戰就在此發生，所以應該讓中國的考古專家小組早點進駐，之後若有重大發現，能第一時間保護遺址，這是澳門及鄰近地區將來一個非常重要的歷史訊息能否在大規模建設過程中有所發現，因此，建議文物專家應盡早進駐，提出初步的基本知識，以至將來有重大歷史發現時，是我們進一步更大的賣點。
- ▲ 最後一點是，我們有規劃，還需法制化。我們除了關注世遺保護法外，有關的子法，如澳門山體保護法、澳門湖景海濱景觀保護法等應同時用立法的手段，以成文法保護。現有很多的批地工程於山邊進行，挖山深度有多少的控制，現行法制似乎未有規範，所以可能引致將來對山體的破壞，以至湖景的破壞。例子如西灣湖、南灣湖、銅馬廣場附近的小規模填海，無任何的法例可以進行干預。除世遺保護法外，應尚有子法，我們的山體、湖景、海濱等，都應以成文法加以保護，我們希望可以長治久安。
- ▲ 一個偉大的城市是一河兩岸共同發展，我們現在是單邊發展，現在有歷史機遇，我們和橫琴、周邊地區的一河兩岸共同發展。我相信澳門未來二十年有機會發展成為比今天更加偉大的城市，但首先千里之行始於足下，是次的新城總體規劃是非常重要的。

體複合建設模式，例如在 A 區的輕軌車廠，其上方可用作其它如體育休閒或居住等設施，又例如污水廠採地下化，上方可作為公園綠地開放給市民使用。

- ▲ 未來，當局在推進新城規劃時會因應實際需要聽取不同領域的專家意見或邀請參與。

提問者

意見、建議

工作小組回應

一位倫敦街居民

- ▲ 城市總體規劃是否需要交通？，新城區的五幅土地中均有輕軌建設的規劃，唯獨新城B區沒有，新城B區是甚麼地方？設有政府大樓，是澳門居民必須到的地方，必定有大量人流，將來還會興建濱海公園，市民必會到此，那因何不設輕軌站？因何沒有輕軌到此？還有，倫敦街街道狹窄，為何行輕軌？原有的方案是不經倫敦街的，2003年的方案是經孫逸仙大馬路的，不是你們所說的不經倫敦街便要推遲五年。
- ▲ 你們請專家來分析，要保護城市景觀。澳門最美的城市景觀在哪？以前我行觀音像，覺得澳門最美的城市景觀是從觀音蓮花苑到城市日大馬路，經過現時的幾間賭場，但你們在這裏建高架輕軌，亞馬喇前地也是建高架輕軌。我是一位的士司機，全世界的人到來也說那裡很漂亮，燈光很漂亮。你們現在就在那裏建高架輕軌，如何保護城市的景觀？若輕軌由科學館便地下化，一直至城市日大馬路，在城市日大馬路設一個站，再到亞馬喇前地，整個地區一片和諧，無噪音，景觀問題解決，市民的問題解決，政府也同時挽回面子，如果再繼續下去，所有旅客來到此處，澳門的靈魂就在於此，政府於此興建高架，這裡便失去了靈魂，便失去了景觀，澳門政府是怎樣的想？澳門要成為休閒城市，如何能成為一個休閒城市？是空間不能被遮蓋的，現在將空間遮蓋了最美麗風景，西灣湖那邊可以地下化，那裏有多少人行？但旅客最多的地點就是城市日大馬路到葡京酒店，現在卻要在此建高架輕軌，城市景觀如何保護？由關閘到媽閣都可以行海底隧道，為何在倫敦街800尺的地方不可地下化，市民對政府這樣做很失望，政府覺得我們的不是聲音，你們試想想自己的家從窗7尺的距離，一百年都是聽著這種噪音，你的感受又如何？輕軌的設計方案存在很大的問題，只要全部地下化便解決所有問題。你們有甚麼困難？若你們覺得有問題有困難，沒有公司接，我們倫敦街公司可以接來做，其實無難度，你們一早已設計好的，因何不做？

- ▲ 政府曾經就輕軌走線遷移至外環道作技術研究，倘輕軌移至外環道，並以地下化方式連接新城B區，在技術上存在困難。其中，考慮列車的最大設計坡度、輕軌管道的高度以及行車隧道與輕軌隧道所需的垂直間距等規範下，輕軌軌道橋建設所需要的距離長度超過750米，但兩者發生交匯之處的實際距離不足600米，由此可見，此兩項設施難以相容；而輕軌管道若需穿越嘉樂庇總督大橋亦面臨技術困難，並且嚴重阻礙海濱及觀音像等旅遊點的景觀。
- ▲ 另一方面，倘輕軌改行外環線，則站點的服務覆蓋範圍將遠離現有城區，無法有效覆蓋人口及人流活動較密集的新口岸中北區域，不利發揮輕軌的效能。
- ▲ 倘輕軌建設需配合外環隧道建設的時間表，且綜合上述工程困難，輕軌工程的建設時間將嚴重延誤，這不單會引起各項合約問題，大幅推高造價，社會亦需付出沉重的代價，包括交通問題繼續惡化、以及無法配合區域發展而被邊緣化等等問題。
- ▲ 在目前的興建方案中，宋玉生公園站及西灣湖站已覆蓋新城B區的一定範圍；如輕軌路線外移至新城B區，首先技術上將存在一定困難（如上題所述），此外，站點設於B區，不僅人流密集的新口岸中北區域、甚至南灣及議事亭前地等市中心地帶都會被排除在輕軌覆蓋範圍外，不利舒緩市中心交通擠塞的情況。輕軌一期項目工作正有序地展開，與此同時，輕軌二期及遠期的規劃研究亦同步進行，透過相關研究工作，有效對本澳區內外的交通網絡整體發展作全面性的分析，以便遠期形成“雙環雙軸”的輕軌運輸系統，給予居民及旅客更佳的公共交通運輸服務，而行經C、D、E區的線路是“雙環雙軸”輕軌路網中的一個重要組成部分，在規劃上該線路向氹仔中心區延伸，方便中心區市民的出行，同時保證該線路的客流量。
- ▲ 特區政府非常關注和尊重澳門居民對於輕軌建設的意見，特別是部份新口岸倫敦街、波爾圖街居民有關消防安全、噪音等問題的疑慮，政府部門已經多次透過不同的場合和方式，對居民關心的

問題作出解說和釋疑。

- ▲ 政府自 2003 年提出輕軌初步方案，隨後進行了多次諮詢推介，廣泛聽取了社會各界的意見，當時輕軌是以高架形式經過孫逸仙大馬路，但有民意認為輕軌不應經過孫逸仙大馬路，影響澳門沿岸的景觀，在報章上均可找到這些意見。故此，在 2007 年提出的輕軌系統優化方案，已經吸納社會意見確立了輕軌在新口岸的路線將會以高架形式途經倫敦街及波爾圖街，並於 2009 年 10 月落實澳門輕軌系統第一期興建方案。
- ▲ 政府相關部門亦曾委託不同專業技術單位作出分析，其結論是輕軌在新口岸區地下行走（內街或外圍）並不可行；若改走外圍地面或高架，則除了會破壞海濱景觀外，更將影響澳門建設濱海綠廊及地底大型環島路網的規劃。
- ▲ 澳門輕軌系統路線及網站設置是建基澳門陸路整體交通運輸政策的考量，有關途經新口岸的路線是政府過往曾經就不同層面作反覆研究分析的結果。
- ▲ 政府非常重視保障居民的安全，關注沿線居民提出有關消防安全的意見，為此，政府除了嚴格確之外，運輸基建辦公室也特別引入國際上具專業資格的安全審查機構，協助政府就輕軌系統建設過程中與安全相關的事項作出獨立審查。另一方面，運輸基建辦公室也會與消防等相關部門緊密合作，制定緊急應變措施，購置針對性消防設備和進行定期消防緊急演習，以提升安全要求。
- ▲ 在噪音方面，澳門輕軌列車採用電力推動，以膠輪行駛於平滑混凝土路面，本身已經是十分寧靜，而且，運輸基建辦公室在路線規劃和軌道設計的過程中，已聘用專業的環評顧問全面評估澳門輕軌系統建設及將來營運期間可能造成的環境污染，包括建設期間的噪音、灰塵，輕軌列車營運期間的噪音等作深入分析，確保其符合國際相關軌道交通的環評標準，以及澳門本地的法律要求。必要時，政府也將在一些較接近民居的路段引入緩解措施，如各類隔音屏障等，進一步減少噪音對居民的影響。

提問者

意見、建議

工作小組回應

譚先生
從事創意產業工作者

- ▲ 新城A區以南的建築物高度設定為28-29米高，並設定為創意文化產業的集中地，會否像香港的西九文化區一樣，集中一起？是否由政府主導？還是分散於各個不同的街道，由各個團體或居民自由發展？這個具體的方向對文化創意產業有著很重要的影響。
- ▲ 從事文化創意產業的人士是希望文化創意空間能分佈於城市每個角落，而不是偏重於新城A區南端，這麼集中的地方。

▲ 認同文化應分散於城市每個角落。新城A區南端旅遊文化設施用地其實並不是一座建築物，而是綜合多元體，並將打造出澳門嶄新的城市門戶形象。當然，希望大家就具體構思提出意見。

鄭華歡先生
點像藝術協會行政總監

- ▲ 剛才介紹新城填海工程也要五年，這是很長遠很未來的事，我們要準備的事很多，若只有今次的諮詢是不足夠的，應該與不同範疇的人事進行討論，應該組織不同範疇的人進行諮詢，如文化局應組織文化界人士一起探討新城發展，甚至文化政策等等。
- ▲ 說到城市發展，這是非常龐大的發展，涉及整個社會、整個城市的改變，本人覺得這是非常重要的，並不是我們一部份文化界人士的事情，可能牽涉到很多居民，因此需要周詳考慮。就文化方面而言，需要有政策才可知道如何使用土地，剛剛發言的文創人士已提出究竟是如何發展，是否像香港的西九項目，其實西九也曾經被否決，推土重來，是否可再討論究竟是用甚麼方式發展？是由政府主導？還是由民間主導？其實可以有各種的方式，可以參考外國很多的城市的發展經驗，但針對每一樣事的時候，應再該仔細地談論。
- ▲ 新城A區已開始填海，新城B區已填好了，而新城C、D、E區還未開始，其實時間過得很快，各個範疇應各自詳細、深入地討論，而最重要是取得社會的共識。剛才我們提及的舊區活化、低碳生活等，市民對這些的認知又有多少？對文創的認知又有多少？當我們在說自己意見時，可能社會上有很多人都不認同，便不能發展下去，因此我認為需要同步進行。舉一例，本人很高興看到規劃草案中有單車徑，十多年前我因感到澳門半島比較緊迫而搬到氹仔居住，當時氹仔是有單車徑的，但逐漸慢慢消失，因為整體交通規劃是沒有照顧單車，雖然有單車徑的存在，但交通系統並沒有鼓勵市民利用，所以騎單車的活動亦會

- ▲ 多謝就如何把諮詢工作做得更細化和深化提出寶貴意見。除了公眾諮詢場外，我們也舉行了一些諮詢專場，就是面向不範疇、界別的團體、社區。謝謝建議舉行面向文藝界的諮詢，會著手進行。（注：在2011年12月11日，新城填海區規劃工作小組聯同文化局舉行了面向本澳文化、藝術、戲劇、舞蹈、文學等不同範疇團體的諮詢專場。）
- ▲ 很認同城市規劃和城市發展需要得到社會共識。在規劃草案中，研究團隊遵循三個原則：特色發展原則、整體最優原則、綠色低碳原則。其中整體最優原則便是從澳門整體長遠發展出發，平衡多元訴求，以新區作槓桿，通過新城舊區扶持互補，為社會發展在空間上提供重新整合的條件，探索對整體城市價值最優的平衡方案。
- ▲ 在凝聚共識的同時，尤其需要民意和專業雙結合，我們既要深入聽取社會意見，也要依靠科學，專業論證，實事求是。350公頃的面積不算很大，約等於10個水塘的面積，但它卻要承擔澳門今天和未來，在交通、口岸、教育、文化、醫療、體育、旅遊、居住、商業、多元產業、公共服務等等不同範疇所面對的發展所需，訴求多元，土地有限，環境承载力更不是無限。鄰近的香港的平均人口密度是每平方公里6,540人，澳門的平均人口密度是每平方公里18,600，是香港的3倍，若單以澳門半島計算，人口密度高達每平方公里5萬多。人口密度居高不下，帶來的是連串問題，如就業、居住、民生和公共服務設施不足、環境品質下降。改善人居環境，提升居民綜合生活質素是新城規劃目標之一，故此，新城規劃必須在多元訴求、資源局限及環境承载力等等制約因素

提問者	意見、建議	工作小組回應
	<p>慢慢消失。規劃草案上有單車徑等硬體設施，我想最重要的是如何鼓勵市民綠色出行，用甚麼方法提高市民對綠色出行的意識？需要社會一齊參與才能做好城市規劃，否則只是說這裡不夠那裡不夠，一直在爭持，在城市規劃意識上需要一些時間，需要思考如何得到大部份社會共識而再作發展。</p>	<p>中取平衡。我們要思考的不單是如何尋求社會共識，把有限的資源發揮整體最優價值，應對我們這一代人目前所面對的問題，更要思考澳門的未來發展方向，如何利用新城建設為澳門及我們的子孫後代預留可持續發展的空間。</p>
<p>Mr. Rui Leoa 利安豪 建築師 澳門建築師 協會 副理事長</p>	<p>▲ 文化及教育方面的發展如何融入新城區總體規劃內？新城 C D E 區本身有著職能，應符合氹仔島的發展。舉個例子，香港九龍以前只是香港的邊界地方，但慢慢發展成城市中心，期後教育、體育、文化各方面都得到很好的發展，我認為新城 C D E 區可以在發展之餘不離棄氹仔本身的發展，新城 C D E 區較適合起著扶助澳門半島所缺乏功能的作用，不要以獨立地段進行發展。</p> <p>▲ 人工湖內應有不同的水上活動，這些水上活動能令周邊的居民的生活生色不少，亦有利於澳門整體發展。而新城 A 區對黑沙環區也能起著同樣作用，我認為新城 A 區有水上連接，新城 A 區可起著商務發展的作用，應該加以連接。</p> <p>▲ 應重新考慮外港客運碼頭是否搬遷，事實上，現時碼頭的位置對整個新城 A 區的功能發展是有所阻礙的，而周邊有水塘，如果兼顧周邊環境一併發展將會有正面的影響。</p> <p>▲ 將來新城區應該延續舊區特色，發展創意產業或其他行業，在亞洲地區有很多例子都是這樣做的，新城區像一個平台，建立起上述產業，補充舊區發展的不足。同時亦需活化這些產業，如藝術、音樂等。如果在舊區內不能發展上述的項目，便應在新城區內發展。在北區也好，內港也好，若條件不許可，便需要在新城區發展作為補償。</p>	<p>▲ 新城區總體規劃已有了完善澳門的文化和教育硬件設施的考慮，並體現在草案有關公共設施的完善構思方面。</p> <p>▲ 認同新城 CDE 區應和氹仔區互補發展的意見，其實不單是新城 CDE 區，新城 A、B 區也是和澳門半島起著扶持互補的作用。</p> <p>▲ 在去年第一階段公眾諮詢，不少社團和社會人士因應碼頭直昇機航道對新城 A 區發展制約、航道水文等問題，就外港客運碼頭的定位及去留問題提出建議。有見及此，工作小組聯同研究團隊從社會經濟發展、旅客來源結構、港珠澳大橋、新城 A 區、澳氹第四條跨海通道等不同層面展開了研究，對保留現時外港客運碼頭功能不變；以及外港客運碼頭改變功能，分別在港珠澳大橋珠澳口岸人工島南部、新城 A 區南部另建碼頭，及把客運功能轉移到氹仔客運碼頭等四個不同發展方向作了利弊分析。必須重申，政府對是否搬遷外港客運碼頭無預設立場，碼頭搬遷與否涉及澳門可持續發展，對城市有結構性重大影響，故需要在新城區總體規劃第二階段公眾諮詢中提出不同草案，分別從碼頭搬遷、留在原址兩個截然不同的發展方向進行規劃，希望拋磚引玉，和社會各界共同探討該個對澳門，尤其是對澳門半島影響深遠的議題，未雨綢繆，預留發展彈性，廣泛收集民意，供下階段規劃方案參考。</p> <p>▲ 認同文化應分散於城市每個角落。新城 A 區南端旅遊文化設施用地其實並不是一座建築物，而是綜合多元體。當然，希望大家就具體構思提出意見。</p> <p>▲ 其實文化應分散在各區，除分散之外還要各具特色，不同的社區或不同的文化區應該有不同的特色。如何各具特色？其實澳門人很幸福，我們所</p>

		<p>生活的城市，文化肌理很深厚，很多的文化肌理或文化寶藏，現未發掘出來，現階段我們一方面在規劃未來，一方面，繼續保存、發掘、展示、推廣我們的特質，這是我們的文化身份及文化特質。特區政府希望把澳門建成一個露天博物館，概念是不同社區展示不同的生活形態和文化態。</p>
<p>陳栢添先生 澳門演藝學院代表</p>	<p>▲ 芬蘭著名城市規劃及建築專家依利爾說“如果給我看看你們的城市，我就能說出這個城市的人追求的是甚麼。”台灣城邦出版集團何飛鵬先生說“如果新城規劃只是將新市鎮視為舒解大都會，即舊有市區各種壓力的一種手段，這個新城是不會有甚麼生命力的。”究竟澳門人追求的是甚麼？又怎樣透過新城新貌展現出來？究竟新城規劃的主要目的是新城填海區只成為解決舊城區問題的從屬型新區？還是可能成為相對獨立自足的新市鎮新區域？在扭轉和補足舊有局限、困境的同時，究竟是否可以令澳門的將來，澳門人的將來有希望、夢想及進步？</p> <p>▲ 從規劃草案，政府努力地呈現具體、實在的規劃，也採納了於第一階段演藝人士的意見，在新城A區南端確實有一個演藝的場地。</p> <p>▲ 認同島嶼式的填海構思，認為島嶼式能成為澳門新城發展的一個良好契機，當中有三點建議，能供大家參考：</p> <p>1. 隨著未來的發展加上第四條通道，澳門半島在友誼大橋及嘉樂庇總督大橋成為核心，如果抽象的看這便像人的腦部，一個心靈，正正是一個中間位置，一個滿是水的、很漂亮的位置。沿著四周可發展成人文島嶼或文化島嶼。在新城各區均有主題發展人文構思：新城A區具代表性的演藝場地；新城B區按照現有的博物館、科學館、文化中心，繼續發展下去，成一片博物館區，如澳門及亞洲區均缺乏的兒童博物館、兒童圖書館、兒童劇院、甚至兒童樂園等，補足澳門家庭設施不足；新城C區很適合發展讓藝術家進駐的藝術村；新城D區在既有澳門大學的風格下發展下去成為新的大學城區；新城E區可發展與水文關係密切的海洋館、海事博物館，</p>	<p>▲ 現階段文化局正進行相關工作，如在戀愛巷建設婚俗館，介紹澳門特色婚俗習慣。其實這些工作不能單靠政府，還需要民間團體的協作，如同善堂、鏡湖醫院、仁慈堂等，一同活化分散於澳門各區的點。例如，何族崇義堂提供地方建立小型電影院，雖然座位不多，但可以播放藝術電影，各類交流會、工作坊等都可在其舉辦，另外，亦和澳門工會聯合總會洽談，看看能否利用上架行工會，建設魯班仙師傅博物館，現階段正收集鑽、鋸等現在已不使用的木工工具，再現中國以前手工藝。還有，土地廟旁的更館有其特色，希望能進行活化。哪咤理值會將騰出哪咤廟旁的會址，改作哪咤文化展示館。我們同時正研究於社區進行黑盒實驗劇場，這點需要與戲劇界溝通，探討形式、規模、如何運作等等的。其他的還包括中西藥局、水上街市吊腳樓活化為圖書館等。上述的工作正是將文化注入不同的社區。</p> <p>▲ 新城區將為文化工作提供更好的機會，一些在舊區因空間不足而無法推行的文化項目，可以在新城進行。</p> <p>▲ 雖然政府在舊區開設了很多的服務點，但並不是透過政府增加人手，其實我們的動機是如何令下一代有尊嚴地就業，是有尊嚴地為實現夢想而工作。如鄭家大屋內的工作，包括禮品店、保護、導賞等工作全是年青人負責，他們並不是公務員，是文物大使，是年青人。我們將繼續增加這些服務點，這些點日後將成為他們實現目標的訓練場。老實說，大規模的博物館、演藝廳、圖書館、兒童圖書館、兒童博物館等等，將來需要大量有知識、有能力、對文化有認知、有管理能力的人員。其實今次新城區總體規劃草案諮詢展覽是非常重要的，年青人需要知道城市將來發展、前景，年</p>

發展為和海洋相關的區份。這樣，令我們的新區每區都有主題。

2. 是否有可能把該五個新城區連接起來？新城A、B區是連貫的，而新城C、D、E區也是連貫的，若要來往各區需要靠交通設施，有否可能於兩側建立連接空間？如步行徑、單車道、甚至電車徑。當然那裏可能風很大，是否有新的技術以步行或單車連貫各新城區？而不需只靠公共交通，以減少交通壓力，一來以空間換取時間，遊客及市民均可利用步行走通新城。二來環形狀的空間結構，可以舉辦賽跑、單車比賽、巡遊及其他活動等。若可以步行、單車、電車的方式接通兩岸，將影響澳門未來發展有。
3. 有關可持續發展。希望政府於下階段構思中多考慮新城各區以後能提供多少就業職位？多少不同形式的就業職位？澳門現存問題是就業職位過度單一，若市民看到新城中有不同種類就業職位，對我們的將來或下一代都提供很好的前景。

▲ 本人作為演藝學院的代表，學院陪伴著我成長。我是1989年成為演藝學院的學生，當時只是一位中學生，當時演藝學院位於高士德大馬路粉紅色屋仔，只有幾十名學生。1996年，我成為演藝學院的老師。1998年演藝學院的學生已超過1000人，2004年、2007年、2008年學院的學生越來越多，所以，戲劇學校及音樂學校均在其他地點設立服務點，滿足服務需求，明年亦會有新的學院。這些數字反映了甚麼，就是我們有2000名學生，但我們沒有空間讓學生接受專業培訓。今年香港演藝學院與我們聯絡，向我們提供課程介紹會，這意味著澳門的學生已是香港演藝學院的招生對象，究竟我們是否繼續流失澳門有潛質而想在演藝事業發展的人才？他們學成回澳後是否找到適合的空間繼續發展？從產業發展、文化創意產業方面來說，都清晰顯示澳門需要一間正規的演藝學院，我代表我的學生希望新城D區若能成為大學城，當中能有一間演藝學院。甚至，澳門能擁有一間藝術大學，設有視覺藝術、

要的，年青人需要知道城市將來發展、前景，年青人要思考自己的將來，想成為建築師？園林設計師？藝術家？行政管理人員？將來是可以夢想成真的。所以，雖然由填海至建設發展要十年或二十年時間，但現階段也不可放手的，現階段正是為將來的發展奠定基礎的機會。

- ▲ 剛剛提到的點正是訓練場所，其中社區的劇場、包括燈光、服裝、製作的人員等將會為更大的工作做好準備。所以現階段既然有香港的演藝學院對我們的學員有興趣，這是值得我們高興的，因為我們的質素已能獲別人的認同，現階段可能沒有太多的空間讓他們發揮，但可以先練兵，將來曾到外地的人員便能帶回國際經驗，澳門未來的文化產業鏈便會一步一步形成。我們有經驗，有視野的，有想法的年青一代，將能做出尊嚴的工作。
- ▲ 舊區在發展上受到一定限制，新城可和舊區扶持互補，在舊區建設大型文化中心、藝術館的可能性不高，但可在新城興建，所以，除了利用視覺走廊保持“山·海·城”特色外，正是提供機會讓澳門文化在新城、舊區發展。
- ▲ 文化發展關乎澳門整體的長遠發展，當中，文化政策非常重要。文化局已組織專責部門對澳門現行的文化政策及相關資料進行梳理、分析，掌握和建立文化資料檔案庫，隨後組織學術力量展開研究，制定文化藝術政策草案框架，文化局將按照框架向各政府部門收集意見，並進行學術分析，交文化諮詢委員會、文化產業委員會討論，並進行公眾諮詢階段，與民間及團體進行溝通，了解社區的需要。希望透過不同諮詢或不同討論建立共識，期後再組織學術力量進行最後歸納，逐步構建澳門文化政策。
- ▲ 文化政策並非僅僅依靠文化局，而是需要澳門整體社會參與，包括市民、藝術家、民間社團，政策制定後，還需要定期檢討、調整，希望政策能夠讓澳門文化有更長遠發展。

	<p>表演藝術、影視藝術，在這成為一個藝術大學的城區。</p>	
<p>梁頌樂先生 澳門建築師 協會後補委 員</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 我想談談文化和城市肌理。 ▲ 新城A區南端若設置為文化區，是把文化邊緣化。政府一直強調把文化產業作為多元產業一個核心，若是這樣，我們是否應該將文化產業設置在我們生活中，而不是把它放在邊沿位置？ ▲ 剛才介紹也有提及悉尼歌劇院和香港西九龍文化區，若我們了解悉尼歌劇院的周圍環境，會發現悉尼歌劇院周圍有很多不同的配套，包括酒店、現代藝術館等等，它是有整個配套而非單獨考慮興建一座地標式建築物，這種地標式建築是相對落後的想法。香港西九龍文化區的設計，當時三個概念方案都是不希望建造地標式建築，純粹希望把九龍舊區環境延續至西九龍文化區。而西九龍文化區是香港無辦法中的辦法，西九是邊沿地方，香港找不到其他地方發展文化產業，但澳門有很多機會，新城A區比西九龍文化區的面積要大，西九龍文化區有很多不同功能，如表演區等，但我們看看新口岸區已有此類型功能，如文化中心、澳門藝術博物館，等等，其實我們需要清晰知道在這裏需要甚麼功能？最重要的是把創意產業、文化帶回社區、生活中。而不單是建一座地標式建築。 ▲ 澳門是一個有中西文化歷史價值的地方，城市規劃受各方認同的地方，有特色住宅。但是，我們看看新城區的肌理及尺度，是和舊區完全無關係的，而是另一類東西，我們是否應把舊區的生活模式也帶到新區？這是我們應該思考的。 	

提問者	意見、建議	工作小組回應
<p>一名倫敦街居民</p>	<p>▲ 我問因何輕軌要走倫敦街，你們沒有回應，我抗議離場。</p> <p>▲ 我想問香港花園街如何救火？你們說消防沒有問題，你們說距離 6 米就無問題，澳門距離不足 6 米的天橋是否全部拆除？不對的就要改。你們要對市民負責，到了今天，你們一個方案都沒有。</p> <p>▲ 氹仔巴士站做了分流，那裏有很多學生的，巴士停該站時，六七十名學生湧上，你們有沒有跟進？若出事，市民會怪你們的。</p> <p>▲ 新口岸原來是有街市的，但現在沒有了。</p> <p>▲ 文化中心的廣場很大，請問你們在哪裏有沒有辦活動？甚麼都沒有搞，這麼大的地方，不如用來建街市。</p>	<p>▲ 我們非常明白居民的憂慮，而據我們所知，有關居民在八月份曾經到訪過黑沙環消防局，當時消防部門亦已經模擬在 6 米安全距離時的拯救示範。輕軌的設計按照澳門消防安全規章的要求，確保最少有 6 米的安全距離，亦已經將拯救車界入條件等納入設計考慮當中。期間，我們與消防局一直保持緊密溝通及聯繫，未來亦會繼續協商，安排相關的演練及開展安全培訓工作。</p> <p>▲ 有關巴士站安排的意見已轉交相關部門跟進。</p> <p>▲ 在新城區總體規劃草案中，並沒有構思在新城 B 區設置街市，但在諮詢活動上，有新口岸區居民提出訴求，我們將會研究為配合服務新口岸區居民日常對街市的需求，分析街市設置在那裏較適合。</p>
<p>陳連進先生 澳門社區發展協會理事 長</p>	<p>▲ 運輸基建辦公室經常發佈假消息，剛才你們說根據新聞報導，若是根據此不能成立。剛才說因 2003 年諮詢時，因高架影響景觀所以改在內街，請問 2003 年時是否有新城 B 區？外面都要蓋東西了，還說不能建在沿岸，在這裏走內街是由於有利益團體。</p>	<p>▲ 特區政府非常關注和尊重澳門居民對於輕軌建設的意見，特別是部份新口岸倫敦街、波爾圖街居民有關消防安全、噪音等問題的疑慮，政府部門已經多次透過不同的場合和方式，對居民關心的問題作出解說和釋疑。</p> <p>▲ 政府自 2003 年提出輕軌初步方案，隨後進行了多次諮詢推介，廣泛聽取了社會各界的意見，過程中，澳門居民普遍認為輕軌應更多地照顧居民出行需要，主流意見也不希望輕軌影響沿岸景觀。故此，在 2007 年提出的輕軌系統優化方案，已經吸納社會意見確立了輕軌在新口岸的路線將會以高架形式途經倫敦街及波爾圖街，並於 2009 年 10 月落實澳門輕軌系統第一期興建方案。</p> <p>▲ 政府相關部門亦曾委託不同專業技術單位作出分析，其結論是輕軌在新口岸區地下行走（內街或外圍）並不可行；若改走外圍地面或高架，則除了會破壞海濱景觀外，更將影響澳門建設濱海綠廊及地底大型環島路網的規劃。由於政府預期新城規劃將於 2013 年才有較確定方案，將令輕軌系統第一期建成投入營運的時間，由現時的 2015 年推遲至少 4 年，至 2019 年或較後的時間。</p>

舉行日期：2011年12月18日

舉行時間：15:00~18:00

舉行地點：澳門科學館會議廳

出席人數：120人

第五場公眾諮詢會

提問者	意見、建議	工作小組回應
<p>高岸聲先生 澳門中華新 青年協會理 事長</p>	<ul style="list-style-type: none">▲ 在和青少年接觸中發現他們希望可以騎自行車，因此本會組織一次往珠海綠道騎自行車的活動，讓年青人親身體驗後再對此提出意見。▲ 對新城規劃草案中的濱海綠廊設有單車徑表示高興。澳門現時較少地方可供騎自行車，每逢週六日就會有不少單車愛好者過關前往珠海情侶路騎單車，可見本澳對該項活動存有一定需求。由於澳門城區現況較難加設單車徑，故希望將來五幅新填海用地的綠廊中考慮加設單車徑。同時，規劃時上不能僅限於一條單車徑，而應整體考量單車徑配套設施。▲ 現時看到新城每個區均設有單車徑綠道，每個區面積並不大，騎自行車所需時間較短，若以單車作新城區的交通工具固然較好，但作為運動休閒設施則仍是不足，建議連接新城區的單車徑，加強延續性，如分別串連新城A區和B區，新城C、D、E三區的單車徑。更大膽的想法是：將來連接新城A區和氹仔的第四條通道可否加入單車徑？讓市民可以從澳門騎自行車往氹仔？為將來澳氹之間提供新的出行方式，也增加了休閒設施。▲ 在本會進行的街頭訪問中，大部份青年人都關注住屋需求問題。隨着澳門未來人口的增長，在上世紀八十年代是本澳嬰兒潮，2000年後，這批嬰兒長大後就有住屋需求，這段時間有很多人買不起樓。如此循環，在2020年亦是一個住屋需求的高峰期。因此，建議在住屋上需考慮不同因素，同時，也需有人口規劃政策作長遠配合。政府今年做了人口普查，以後有人口調查工作，透過人口分析，還有人口政策等，能否預示將來，2020年或未來澳門的人口比例，並回應其住房需求。▲ 另外，希望透過城市規劃，在新城區創設更多條件提升人文素質，這是十分重要的。我們知道，澳門是一個具文化特色的社會，是一個相對靜態和諧，文化包容較好的地方，但隨着城市發展，生活急速繁忙，人與人之間的隔膜越來越大，能	<ul style="list-style-type: none">▲ 很多謝青年社團的朋友透過組織活動讓本澳青年人參觀外地的綠道建設，親身體驗騎單車的樂趣。目前，澳門海岸線長約40多公里，而新城區將為澳門提供超過20公里長海岸線，這些新的海岸線有條件建設面向全澳居民的綠化休閒空間，即濱海綠廊，它是透過串連自然環境和人文資源的綠色開敞空間，包括有生態綠化、旅遊休閒、多元產業、文化表演、慶典活動等元素。綠廊中可以建設單車徑，亦包括慢行系統。新城區總體規劃提出在各區建設綠廊，如條件許可，是可以把一些區份的綠廊串連起來，構建完整的綠地系統。▲ 以單車作低碳環保出行，是世界趨勢。現時一些北歐城市減少機動車輛車道，增設自行車道，便利居民以單車出行。在首階段諮詢時，已有不少居民建議在新城區設置單車徑，我們在進行規劃時會作相關考慮，無疑新城區為澳門單車徑建設提供了一個較好條件，未來也會研究透過不同方法把單車道伸延至澳門。也正如意見所講到的，單車徑的設置不能忽視配套設施，具體設計需留待詳細規劃中進行。▲ 理論上，在澳氹間通道設單車道是可以的，但需要考慮多種情況和問題，如車道安全、配套的單車路網、居民的使用率等等。▲ 社會各界都很關注住房問題，行政長官崔世安先生在施政報告中已明確新城區將預留土地興建公共房屋。研究團隊在今次諮詢中提出的兩個規劃草案，估算住宅單位數分別是3萬3千個和4萬3千個，當中包括公共房屋和私人房屋，兩者所佔比例需聽取社會意見，希望社會各界踴躍發表意見。▲ 有關部門現正進行人口政策研究，我們在進行新城區總體規劃研究時會保持密切溝通，及作出配合。

提問者	意見、建議	工作小組回應
	<p>否通過城市規劃，增加社區配套，加強居民間的聯繫，提高生活素質，並伸延至文化建設，整體提升人文素質，這是較長遠的發展。</p>	<p>▲ 認同創設條件提升社會整體人文素質。在硬件建設上，新城區總體規劃也提出有序分佈文化創意、會展等設施，透過新增土地興建公共設施，舒緩舊區空間壓力，傳承澳門獨特的城市肌理及公共空間系統，透過人文活動與生活空間的有機配合，延續澳門城市特色。</p>
<p>湯榮耀先生 澳門三十行動聯盟理事 長</p>	<p>▲ 關注新城區垃圾處理的問題。根據資料，澳門人口將增加，但新城區沒有預留堆填區的用地，日後隨新增人口出現的垃圾如何處理？會否沿用現時垃圾處理系統？政府是否有評估未來澳門堆填區或焚化爐的負荷會增加多少？新城區提倡低碳，但它也會產生垃圾，是否把新城的垃圾交由舊城區原有的垃圾系統處理？這是矛盾的。過往社區服務諮詢委員會也有討論舊區垃圾問題，提及舊區欠缺空間處理，同時垃圾也影響了社區。會否借着新城區契機對此作出完善處理？例如設置封閉式的垃圾站，進行垃圾分類回收等。</p>	<p>▲ 在進行新城區總體規劃研究時，需要考慮因應人口增長而對大型基礎建設作整體考量，以構建具前瞻性的規劃。</p> <p>▲ 每個城市中每天均會產生污水或垃圾，規劃時會因應作出考慮，對相關環保基礎設施的選址及處理能力來進行分析，因應澳門的土地資源較為緊張，難以尋找合適的地方進行大規模的堆填處理，故現時本澳的垃圾以焚化處理為主，以堆填為副。考慮到未來可能出現的情況，對垃圾處理作出規劃，包括於 2008 年完成擴建原有的澳門垃圾焚化中心，從原來的三台焚化爐增加至六台，垃圾處理量由每天 884 公噸，增加至每天 1728 公噸，基本可滿足未來澳門中期發展需求。因此，在新城區未有考慮興建新的焚化爐。另外，垃圾焚化中心舊廠房的設備亦將在 2012 年開展升級計劃，使其尾氣的排放符合最新的歐盟標準，以提高尾氣排放質量。</p> <p>▲ 但在垃圾收集的部份是新城區需要作出考慮，如何將垃圾運送至處理場所，這會在傳統的垃圾車的收集方式和地下垃圾收集系統兩者之間作出考慮，稍後會在詳細規劃中針對不同方式的優缺點進行分析評估。</p> <p>▲ 垃圾清運服務，不但關係到本澳未來的城市清潔及垃圾收集服務素質，亦必須全面考慮和配合城市整體規劃與發展定位，以及未來人口變化趨勢；同時，隨著近年珠三角區域的融合發展，區域合作不斷深化，有關服務合同的內容更須配合各項區域及本地規劃工作，例如透過《共建優質生活圈專項規劃》和《澳門環境保護規劃 (2010-2020)》，以及新城填海區總體規劃等一系列正進行的諮詢工作，從多方面吸納社會意見和專業建議，進一步優化垃圾清運服務的要求，全面配合城市發展。</p>

提問者

意見、建議

工作小組回應

楊一丁先生
廣州美術學
院、澳門科技
大學副教授

- ▲ 雖然我是外地人，但很喜歡澳門這個地方，既然澳門是一個沿海城市，而這次填海主要談及陸地上的事情，但沒有考慮水面上資源。建議考慮在各填海區之間，或各新城區和舊區之間採用水上交通工具作，水上交通亦屬慢行方式，可利用這些沿海資源體現城市的氣質。
- ▲ 我注意到規劃草案呈現內地常見的態勢，也就是大而空，這體現在把公共建築大的體量、把公共建築放在沿海地區，本人對此持保留態度，公共建築無需放在城市景觀美好的沿海地區。
- ▲ 我想回應剛才那位青年人提到的自行車問題，他提到自行車兩種使用方式，一是利用自行車作為出行方式，另一種是自行車作為運動方式、假期休閒方式。我對巴黎以前讓自行車在城市裏行駛較反感，這會增加了交通壓力。其後巴黎採用了一些措施，記得是在周五晚上 9 時後至周日，開放予自行車在城內出行，以減少自行車對主要道路交通的影響。我覺得這個較好方法，因為空間是動態的，可以調節，以便構建交通網絡。
- ▲ 澳門是個細小城市，社區裏充滿各種各樣有趣的元素，如前地等，在設計中要保留社區關係，可能未必能把原來的特色作細化實施，但需保留澳門的傳統城市脈絡。
- ▲ 新城 C、D、E 區不可能成為澳門的一個離島，需要和澳門半島有一定連繫性，它應是面向全澳居民。需深入考慮連接該三區之間的交通系統。

- ▲ 現時澳氹之間的水道，不僅供澳門使用，亦供其他船隻駛往西江上遊，每日循東西方向往來的船隻有數百艘，海面相當繁忙。若在新城 A、B 區和新城 C、D、E 區間設水上交通，其路徑是南北向，和現有的航道交錯，不利航行安全。此外，需考慮在目前澳氹間的陸路交通連接較為便利的情況下，是否需要再作投資於水上交通。有意見指可作為水上觀光旅遊項目，此點可交有關方面研究。
- ▲ 社會一直希望解決政府部門長期租借商業辦公大樓、以及分散設置的問題。綜合有關意見，研究團隊經技術分析，認同在 B 區預留土地用於公共建築群，更好地為市民提供便捷的公共服務及公共空間，當中以司法機關為優先考慮，但其具體規劃將在聽取社會意見後，展開深入研究，政府對此是持開放態度。目前，有關部門也正進行前期研究，以供 B 區規劃方案作參考。
- ▲ 認同在新城區傳承澳門特色城市肌理的建議，新城區總體規劃的構想也提出新城舊區扶持互補，延續城市獨特風貌。在其中一組規劃草案中，建議在空間佈局上採取用地多樣化，保留“小、精、巧”的澳門特色城市肌理。在進行新城區總體規劃前，政府已委託中國城市規劃學會進行澳門總體城市設計研究，並於 2010 年公佈成果，研究如何透過城市設計延續澳門傳統城市肌理，塑造山海城的特色，並對舊城區的街巷圍里等開放空間進行分析，是次研究成為本澳完善城市規劃工作，包括新城規劃的重要技術支撐。
- ▲ 我們委託了專家進行“新城區總體規劃交通影響評估”，從整體上考慮新城的交通系統。政府計劃透過構建雙環雙軸的道路交通主幹，將現時城區的穿越性車流引導至外圍道路，並改善瓶頸地點、降低交通擁塞。現時交通事務局及相關部門正有序開展包括離島區路網整治及擴容工程、新城填海區交通規劃及建設工程、澳氹第四條跨海通道工程，並結合關閘總體城市設計及內港區水患整治研究，打造內港至關閘外環路網等多項工程及規劃工作，逐步形成澳門半島外環、氹仔與路氹城外環的城市雙環路網，以及西灣大橋、澳氹第四條跨海通道的雙軸通道。

提問者	意見、建議	工作小組回應
		<p>▲ 政府計劃建造大潭山隧道，連接未來澳氹第四條跨海通道、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，並分流澳門國際機場附近，例如偉龍馬路及北安大馬路的交通，避免往來氹仔客運碼頭、澳門國際機場、氹仔市區及路環之間的交通相互干擾。同時，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，以應付未來離島區旅客增長所帶來的交通需求。</p>
Ms. Marina	<p>▲ 現時方案中有一些離島，例如新城 A、C 及 D 區，而新城 B 及 E 區則與澳門原有的土地相連接，在因應未來人口不斷增多的情況下，大量居住、工作的人流會在新城區及舊城區之間作穿梭來往，故需要多加考慮交通系統和運輸轉乘。</p> <p>▲ 新城 B 區土地已填好並可供利用，這是一塊很好的，供居民使用的空間，建議規劃上結合快速通道和地下的 LRT 系統，以便提高出行的效率。</p>	<p>▲ 在評估分析後，新城區總體規劃中對新城各區的交通路網連接駁作了建議，包括設置連接新城 A 區和 E 區的澳氹第四條跨海通道，連接新城 A 區及 B 區的隧道和各通道，而新城 C、D、E 區的路網是包括島與島之間的連接以及與氹仔島的連接，而未來將會因應新城區的人口、交通的需求量、交通流量較大的設施、接駁各新城區的通道落腳位置進行詳細分析。</p>
張偉傑先生 澳門青年動力秘書	<p>▲ 新城宣傳小冊子印刷精美，但當仔細察看時有些失望，因出現文字缺失，作為市民對此深感擔心，一份這麼重要的諮詢文本，動用了這麼多人力物力，竟然出現這樣的缺失，很擔心未來填海之後，會否也出現這種情況？</p> <p>▲ 2012 年將開展第三階段諮詢，完成後就會確定規劃方案。屆時政府是否可以因應實際情況作出微調？若涉及較大改動，會否受到監管？</p>	<p>▲ 很感謝張先生的指正，由於諮詢文本供不應求，在加印過程中出現印刷錯誤，我們已隨即收回全部錯版的諮詢文本。</p> <p>▲ 《城市規劃法》將於明年舉行諮詢，爭取明年進入立法程序，法案將對規劃的編制、修訂、公眾參與等作規範。</p>
蔡先生 建築師	<p>▲ 個人覺得新城採島嶼式填海很有趣，可保留氹仔沿岸景色，對本地市民及遊客而言，是保留了原來沿岸特色。但是島嶼式設計會出現交通問題，城市發展是慢慢向外推延，為解決市內的交通問題，主要道路會佈置在城市外圍，當城市向外擴展後仍然保留這些道路則是不恰當，因為會分隔和間斷原本應相連的區份，在新規劃中應把該類道路往外推。保留沿岸綠色通道亦同樣重要，故在早期規劃研究階段應要作出全面考慮，留有通道連接行人路，而不是被一條快速道路所切斷。由於澳門人較少使用天橋，故採用地面道路連接較好，應避免出現類似漁人碼頭或海洋花園不便行人的情況。</p>	<p>▲ 政府計劃透過構建雙環雙軸的道路交通主幹，將現時城區的穿越性車流引導至外圍道路，並改善瓶頸地點、降低交通擁塞。現時交通事務局及相關部門正有序开展包括離島區路網的整治及擴容工程、新城填海區交通規劃及建設工程、澳氹第四條跨海通道工程，並結合關閘總體城市設計及內港區水患整治研究，打造內港至關閘外環路網等多項工程及規劃工作，逐步形成澳門半島外環、氹仔與路氹城外環的城市雙環路網，以及西灣大橋、澳氹第四跨海通道的雙軸通道。</p> <p>▲ 政府計劃建造大潭山隧道，連接未來第四條跨海通道、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。</p>

- ▲ 建議提倡步行和單車出行，在規劃上多考慮鼓勵該兩種出行方式。
- ▲ 新城 A 區是五區中面積最大，並接近港珠澳大橋人工島，故在規劃上將各種不同功能都放在新城 A 區，把全部的功能放在一個區，則該區缺乏特色，甚麼都有，但都不足夠。參照規劃效果圖，新城區的樓宇不高，但建得較密，從城市規劃角度來說，住宅佔 30%，綠化佔 70% 是較好，但現在綠色覆蓋率是 30%，這是比較低的。
- ▲ 在現時的規劃中，建築物是否有裙樓？從城市規劃上看，裙樓並不理想，因為市民較難去到建築物的周邊，同時，裙樓式設計對周邊環境帶來較大壓迫感。
- ▲ 建議多建設地下停車場，即使造價較高，但這更符合綠色環保要求。
- ▲ 現時政府各對外部門位於不同位置，居民辦理手續較為不便，目前進行新城整體規劃，建議參考，設公共行政大樓，把各部門集中在一起，便利市民。
- ▲ 我們常說綠色建築，但澳門並沒有相關法律，需訂定綠色建築標準，設一些措施鼓勵發展商，訂定具前瞻性的相關法例供業界參考或執行，保障澳門未來的可持續發展。

- 並分流澳門國際機場附近，例如偉龍馬路及北安大馬路的交通，避免往來氹仔客運碼頭、澳門國際機場、氹仔市區及路環之間的交通相互干擾。同時，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，以應付未來離島區旅客增長所帶來的交通需求。
- ▲ 各區的區位功能是因應其位置而設計。新城 A 區緊鄰澳門半島，和各區關係密切，故建議綜合規劃房屋、公共設施、綠地等民生設施，具民生配套功能。該區中部和港珠澳大橋珠澳口岸人工島連接，結合外環通道，連接輕軌形成便捷的交通區位，同時也利用口岸位置的特點，發展多元產業。同時，該區南面環抱外海，是本澳新的城市門戶，可借新城建設的契機，透過建設濱海文化休閒區，建造新的城市門戶地標。基本上，該區具備的三組主要功能是互助互利，同時，其功能並不僅立足於該區，而是面向全澳。
- ▲ 認同集中不同政府部門的對外辦公點，便利居民申辦或處理事務。將在新城區創造條件，優先考慮具逼切性的公共服務。
- ▲ 環境保護局已委託專業機構進行環保建築指引研究，並與土地工務運輸局共同制訂環保建築指引，為建築業界提供清晰且具操作性的環保指引。未來將進一步推動環保建築指引，逐步落實公共工程的環保建築元素，減少建築物施工及營運期間對環境的影響，以落實節能減排政策。
- ▲ 環保建築已成為現今各國的發展趨勢，為此，期望通過在建築設計及施工管理中落實指引中的內容，減少污染環境，提升固體廢物的回收利用情況，建造出具有能源效益的建築物。
- ▲ 利用新城填海的機遇，更有利於透過合理的規劃建設，推進環境保護的工作，例如推動源頭減廢、節能減排、綠色出行等，締造低碳城市、綠色生活。新城區將作為綠色建築及低碳社區的示範區。

提問者	意見、建議	工作小組回應
<p>鄭女士 澳門大學 學生</p>	<p>▲ 新城區採島嶼式填海，有利於水體流動及生態繁殖。澳門過往有不少紅樹林，但填海後就消失了，現時只剩下路氹城 15 公頃的紅樹林，澳門現時六成的土地為填海所得，政府有否考慮除了目前該 350 公頃的填海設完善保育措施外，會否對過往的填海作補償措施？</p> <p>▲ 根據中國科學院研究生院曾表示澳門和香港有可能會發生海嘯，政府有否作相關研究，制訂一些未雨綢繆的措施？</p>	<p>▲ 新城規劃過程中，已委托顧問單位進行了“澳門新城填海區生態建設策略研究”。</p> <p>▲ 新城規劃建議優化生態環境景觀、完善綠網系統，以濱海綠廊、山體、水體，配合社區綠地和林蔭綠道，構建多樣化、多層次的生態綠化網絡。沿濱海綠廊設置公園節點，結合步行網絡連接社區綠地，打造宜人生態綠地系統。以門戶公園、山海綠地、公園等不同尺度的綠化節點，突出綠化特色與空間變化。</p> <p>▲ 新城區總體規劃提出建設避難疏散地和應急通道網絡，複合利用體育場地、公園、綜合規劃中心作避難場所，完善城市防災系統。</p>
<p>曾女士 聖若瑟大學 代表</p>	<p>▲ 贊同新舊城區的發展要互相呼應，在發展新城區的同時，政府會否加強美化舊城區？</p> <p>▲ 在新城區引入了一些新設施，這些新設施會否也一併放在舊城區？令舊城區也有所發展。</p> <p>▲ 建議由政府興建大眾康樂設施，以低收費供市民使用。</p> <p>▲ 新城區會否向青年人提供“自由波地”？</p> <p>▲ 建議加強無障礙建設，以彌補現時的不足。</p> <p>▲ 新城各區的海濱長廊是否各有特色？</p> <p>▲ 是否有足夠機制監察新城區的發展項目？</p> <p>▲ 新城區的發展需時多久？</p>	<p>▲ 一直以來，多個政府部門，都在推進舊區重整工作，包括街道美化、保存維護、整建修復等方面，如民政總署、土地工務運輸局、交通事務局持續地在澳路氹各區進行街道美化和整建修復工作，透過美化街道景觀、重鋪路面以及改善街道配套設施等，改善社區空間環境。文化局方面也一直在世遺保護區及其他區份針對已列入文化遺產清單或有保護價值的建築物進行保存維護。房屋局近年也大力推廣樓宇維修基金，以不同形式的資助，鼓勵業主維修大廈，共同改善舊區環境。</p> <p>▲ 政府在 2007 年成立街道美化跨部門工作小組，協調各部門有序地推行街道美化工作，以收優化環境、提升舊區活力、盤活經濟、提升居民生活質素的效果。</p> <p>▲ 規劃上是希望透過新城新增的土地興建公共設施，舒緩舊區空間壓力，為保護世遺、活化舊區創造條件，新城的公共設施不是僅供新城居民使用，是面向全澳居民的。</p> <p>▲ 在新城中預留了公共設施用地，當中包括面向不同需要和年齡層居民的康體設施。至於具體是甚麼設施，由於目前仍是總體規劃階段，需留待詳細規劃時作細化安排。</p> <p>▲ 《城市規劃法》將於明年進行諮詢，爭取明年進入立法程序，法案將對規劃的編制、修訂、公眾參與等作規範，也有監督機制。</p> <p>▲ 考慮到建築材料供應、天氣及氣候條件、社會發展實際需要等因素後，爭取在 5 年內完成填海造</p>

提問者

意見、建議

工作小組回應

		<p>地工程。各區會依實際需要，分階段開展填海工程，如：A 區將配合港珠澳大橋開通；E 區將配合交通基礎設施的建設時程。</p>
<p>張先生 工程界人士</p>	<p>▲ 新城區有條件發展地下空間，宜加利用。除地下交通樞紐、地下停車場及地下 LRT 外，希望建設地下專用管道、供垃圾運輸或供消防急救作緊急通道等。建設專用管道有甚麼好處呢？例如垃圾運輸，一些公共建築，如公共房屋等，可使垃圾不落地面直接透過地下輸送往處理場所，符合環保，並騰出地面空間。</p> <p>▲ 現時澳氹有三座跨海大橋，但在規劃中在新城 B、C 及 D 區均沒有落腳點，該三個區來往澳門半島的交通要繞圈，浪費出行時間。建議在跨海大橋建一些分叉引道，接駁該三個新區。</p> <p>▲ 規劃中有條件設置多些自行車專道和租車點，降低汽車的使用。希望可以做到不需要買私家車，租用自行車到地鐵站，再轉出行。</p>	<p>▲ 認同新城要發展地下空間的意見。為了善用土地資源，新城區總體規劃草案提出了土地集約複合利用、善用地下空間資源的構想，因應不同分區及地段屬性，研究利用地下空間的可能性，並且從立體空間上組織城市功能佈局，提高土地利用效率，同時會將公共建築和社會設施採用立體複合建設模式，例如在 A 區的輕軌車廠，其上方可用作其他如體育休閒等設施，又例如污水廠採地下化，上方可作為公園綠地開放給市民使用。</p> <p>▲ 政府計劃透過構建雙環雙軸的道路交通主幹，將現時城區的穿越性車流導引至外圍道路，並改善瓶頸地點、降低交通擁塞。現時交通事務局及相關部門正有序開展包括離島區路網整治及擴容工程、新城填海區交通規劃及建設工程、澳氹第四條跨海通道工程，並結合關閘總體城市設計及內港區水患整治研究，打造內港至關閘外環路網等多項工程及規劃工作，逐步形成澳門半島外環、氹仔與路氹城外環的城市雙環路網，以及西灣大橋、澳氹第四條跨海通道的雙軸通道。</p> <p>▲ 政府計劃建造大潭山隧道，連接未來澳氹第四條跨海通道、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，並分流澳門國際機場附近，例如偉龍馬路及北安大馬路的交通，避免往來氹仔客運碼頭、澳門國際機場、氹仔市區及路環之間的交通相互干擾。同時，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，以應付未來離島區旅客增長所帶來的交通需求。</p> <p>▲ 新城規劃草案提出公交優先綠色出行與強化岸線整體利用等構想，打造濱海綠廊，與廣東省綠道對接，其中新城 C、D 區將規劃為綠色交通示範區，對私人機動車輛實施不同程度限制，提倡步行及使用單車。沿濱海綠廊設置公園節點，結合步行網絡連接社區綠地，打造宜人生態綠地系統。而在硬件配套設施方面，新城中會預留空間建設單</p>

提問者	意見、建議	工作小組回應
<p>陳連進先生 澳門社區發展協會理事 長</p>	<p>▲ 第一次新城諮詢，我第一個問的就是污水處理廠在哪裏？剛才這位先生提的問題，就是我提給溫家寶總理的城市計劃，不知你們知道嗎？</p> <p>▲ 城市規劃就是要人民的生活更好，那麼，倫敦街這麼窄的街道興建高架輕軌，是不是提升人民素質？難道真的沒有替代方案嗎？在還未興建前已發現問題，政府為何不敢面對，作出更改？當時說倫敦街有符合國際標準的環境評估報告，為何現在變成一份綜合資料？綜合資料沒有意義，它和國際標準的環評報告有甚麼不同？</p> <p>▲ 澳門的交通只有交通流量，沒有交通效益，出行繞路情況普遍，原因何在？</p>	<p>車徑。</p> <p>▲ 就新建污水處理設施規劃方面，現階段提供兩個方案向公眾徵集意見，分別是於 A 區或 E 區設置污水處理廠。環境保護局將持開放的態度並繼續與相關部門緊密聯繫，配合本澳整體的新城規劃，綜合分析最能合乎實際情況的方案。</p> <p>▲ 特區政府非常關注和尊重澳門居民對於輕軌建設的意見，特別是部份新口岸倫敦街、波爾圖街居民有關消防安全、噪音等問題的疑慮，政府部門已經多次透過不同的場合和方式，對居民關心的問題作出解說和釋疑。在噪音方面，澳門輕軌列車採用電力推動，以膠輪行駛於平滑混凝土路面，本身已經是十分寧靜。而且，運輸基建辦公室在路線規劃和軌道設計的過程中，已聘用專業的環評顧問全面評估澳門輕軌系統建設及將來營運期間可能造成的環境污染，包括建設期間的噪音、灰塵，輕軌列車營運期間的噪音等作深入分析，確保其符合國際相關軌道交通的環評標準，以及澳門本地的法律要求。必要時，政府也將在一些較接近民居的路段引入緩解措施，如各類隔音屏障等，進一步減少噪音對居民的影響。</p> <p>▲ 本澳交通及道路發展受到已有城區空間環境狹窄的客觀條件限制，因此，政府除致力發展及提昇公交服務外，亦計劃藉著是次新城填海的契機，透過構建雙環雙軸的道路交通主幹，將現時城區的穿越性車流引導至外圍道路，並改善瓶頸地點、降低現有城區交通擁塞情況。</p>

提問者

意見、建議

工作小組回應

司徒女士

- ▲ 自行車系統可參考杭州市，它設有公共自行車租用系統，便利居民和遊客，我曾親身體驗，是一個很好的措施。
- ▲ 新城區的公共設施會否設大專院校用地？現時旅遊學院設有日間和夜間課程，空間不足夠，會否預留土地予旅遊學院，又或提供資源予旅遊培訓方面的？
- ▲ 新城區規劃提及有公共屋房屋，但位於哪里？新城 B 區規劃人口容量為 6 千人，環境較為舒適，會否用來興建豪宅而把公共房屋放置於環境條件較差的地方？如新城 A 區北面等。希望政府日後提供多一些資訊。

- ▲ 從第一階段公眾諮詢開始，我們收到社會不少建設單車徑的訴求，多謝提供資料，讓我們參考外地經驗，完善單車徑的規劃。
- ▲ 新城區總體規劃中預留了教育用地，由於教育設施要因應社會發展需要，幼稚園、小學、中學、大學，各有不同的資源需求，故此，該方面需在詳細規劃中根據實際情況作進一步的探討。
- ▲ 政府早前已多次表明會在新城區預留土地作為公共房屋的土儲備。為配合未來社會發展所需，經初步估量，新城填海區的土地資源的承載力，以及綜合考慮新城舒緩舊區人口壓力和提升居民綜合生活素質、促進經濟適度多元化發展等因素，並因應澳門實際情況及未來人口規模，新城區總體規劃提出了兩個供社會討論的草案，若以建築面積約為 700 平方呎的居住單位估算，草案一可提供約 3 萬 3 千個住宅單位（包括私人樓宇和公共房屋），草案二可提供約 4 萬 3 千個居住單位（包括私人樓宇和公共房屋）。
- ▲ 至於公共房屋用地在新城區未來作居住用途的用地中的比例多少，我們將會在新城區總體規劃草案諮詢中廣泛聽取社會各界的意見，並結合諮詢結果及房屋政策、人口政策、可持續發展的需要等方面的分析研究工作，在明年進行的新城區總體規劃方案公眾諮詢中將會明確。