

## 第二章 意見滙編

### 第三節 工作坊 / 座談會 / 研討會

345

第二章 第三節 工作坊、座談會、研討會

#### 如何在新城區體現生態規劃理念工作坊

舉行日期：2011年10月30日      舉行時間：15:00-18:30      舉行地點：澳門科學館會議廳  
合辦單位：澳門特別行政區政府運輸工務司 澳門生態學會  
主講嘉賓：珠江水利科學研究院資源與環境研究所總工程師崔樹彬先生      華東師範大學科學與環境學院陸健健教授  
                 聯合國環境規劃署南中國海項目專案首席專家陳桂珠教授      香港公開大學科技學院院長兼澳門聖約瑟大學科學總監何建宗教授  
                 中山大學環境科學與工程學院濕地研究中心副主任彭逸生博士      澳門生態學會會長何偉添博士  
主 持 人：澳門生態學會會長何偉添博士      出席人數：50人

組長	各小組意見、建議
王潤琛先生 第一組代表	<ul style="list-style-type: none"><li>▲ 認同把新城區建設為特色名片，因此舉可令居民、遊客對澳門有更深刻印象，有助宣傳澳門，及成為世界旅遊休閒中心。</li><li>▲ 新城區除了增加綠地之外，還應該要做好保育工作，即除了加強從沒有到有之外，亦有需要加強保護現有的綠地。</li><li>▲ 剛才學會介紹的研究建議在新城 B、C、D 區附近水域增設一些紅樹林，但又計劃增加一些水上活動，有沒有矛盾？是否利用現有淺灘？例如利用氹仔花園對開的淺灘作濕地灘塗。</li><li>▲ 儘管澳門在別人眼中是東方蒙地卡羅，是一個賭城，但我們應該透過今次規劃，把澳門建設成更多元化的城市。</li></ul>
李德民先生 第二組代表	<ul style="list-style-type: none"><li>▲ 新城區是一個新區，是一塊處女地，希望能全面考慮生態環保，可以嘗試更多改善環保生態的方法或措施，例如中水回用，在舊區沒有條件設置設施，但可考慮在新城區樓宇建污水池，將生活用水和市政用水處理後，用作消防、清潔。</li><li>▲ 新城區的綠地並不足夠。</li><li>▲ 新城 A 區的填海會涉及灘塗，可能影響候鳥生態、遷徙路線。</li><li>▲ 新城 A 區完成填海工程後，會否影響關關一帶的水域聯繫？</li><li>▲ 水質是澳門新城區一個重要的考慮因素，希望政府多關注澳門的水質。而這方面單單依靠澳門並不足夠，水質較受周邊地區影響，需要透過區域合作，與周邊地區多合作多溝通。</li><li>▲ 新城區規劃關鍵在於如何執行，這涉及立法，希望政府在立法後，加強執法。</li></ul>

## 組長

## 各小組意見、建議

<p>陳錫僑先生 第三組代表</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ 新城 A、B 及 C 區可以建一個公園，設休閒區。旅客抵澳後第一眼看到新城 A 區，會覺得澳門像一個公園，淡化澳門賭城形象。而新城 C 區靠近海洋花園，對著珠海新城區，這可讓鄰近地區看到澳門是一個休閒地區。</li> <li>▲ 關注新城區若設置紅樹林可能產生的問題：紅樹林若擴散，如新城 A 區設紅樹林會否影響水流？同時會否產生景觀問題？但紅樹林的好處是可吸引候鳥。除了關注紅樹林外，新城也需要多種植樹木。</li> <li>▲ 關注灘塗對新城區的影響，提醒需要作出較好處理。而灘塗堆積的淤泥對生態和經濟亦有影響，同時應關注對沿岸水草的影響。</li> <li>▲ 在濕地和紅樹林方面，能否發揮類似污水處理廠的淨化水質作用？以紅樹林代替污水處理廠？深圳市也是利用紅樹林處理廢水，但利用紅樹林處理廢水較慢，澳門地方少，污水多，建議此可作輔助作用。</li> </ul>
<p>吳銳源先生 第四組代表</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ 外港碼頭搬遷後，其位置是否用作舉辦一些水上活動的比賽？同時，可在新城 C、D 及 E 區之間的水面多舉行一些水上活動，如獨木舟。但需注意水上活動帶來的二次污染問題。同時，要留意沿岸水位較低的地方，如觀音像，建議適當投資進行河底挖泥，以取得效果。雖然水上活動有可能帶來二次污染，但利於打造世界旅遊休閒中心。</li> <li>▲ 新城 A 區與黑沙環之間一帶的水道，可舉辦一些比賽，但該處水流較慢，可作適當考慮。</li> <li>▲ 在新城 C、D 及 E 區之間可多植抗鹽份高的、低矮的紅樹林，以調節環境、增加美觀性及照顧人居可持續發展生態需要。但也可能會引起島與島之間的水流更慢，因此需要尋找辦法達致平衡。</li> <li>▲ 建議加添可移動性的水上植物平台，以吸收湖面上的污染，並定時不斷更換更新，達致水上生態有機物可持續發展。</li> <li>▲ 在雨水渠的建設上，由於雨水渠不經污水處理廠處理，直接將油和水結合排入大海，使城市的生態受到污染及破壞，因此需予以關注。</li> <li>▲ 能否把澳門打造成海上敦煌？將澳門海上航運文化發揚出去，提高城市內涵。能否把五幅新城區打造成金木水火土？予澳門的核心價值是構建中醫藥為主的多元化經濟，及帶出科學發展觀念，構建城市形象。</li> </ul>

## 附件

# 如何在新城區體現生態規劃理念工作坊 議程

日期：2011年10月30日（星期日）

時間：15:00

地點：澳門科學館會議廳

合辦單位：澳門特別行政區政府運輸工務司

澳門生態學會

時間	內容
14:30-15:00	報到及登記
15:00-15:10	致送紀念品及合照
15:10-15:30	“澳門填海 A 區以北水生生態環境改善方案” 專題演講 主講嘉賓：珠江水利科學研究院資源與環境研究所崔樹彬總工程師
15:30-15:50	圍填海工程的經濟價值和自然資產之間的兌換和區域可持續發展 主講嘉賓：華東師範大學科學與環境學院陸健健教授
15:50-16:10	《科研為先，合理規劃—以汕頭濱海濕地示範區規劃為例》 主講嘉賓：聯合國環境規劃署南中國海項目專案首席專家陳桂珠教授 中山大學濕地研究中心副主任彭逸生博士
16:10 - 16:30	香港維多利亞港的海濱規劃經驗 – 對比英國曼徹斯特 Salford Dock 的發展 主講嘉賓：香港公開大學科技學院院長兼澳門聖約瑟大學科學總監 何建宗教授
16:30-16:50	澳門新城填海區生態建設策略研究成果介紹 主講嘉賓：澳門生態學會會長何偉添博士
16:50-17:30	分組討論（3 至 4 組，每組約 10 人）
17:30-17:50	滙報 各小組代表就分組討論議題介紹該組的意見及建議 專家現場對話
17:50-18:00	總結

# 城規前瞻之如何打造澳門外港休閒灣區座談會

舉行日期：2011年11月13日 舉行時間：15:00-18:00 舉行地點：澳門科學館會議廳

合辦單位：澳門特別行政區政府運輸工務司 澳門工程師學會

主講嘉賓：台灣浩通國際股份有限公司董事長濮大威先生 珠江水利科學研究院副總工程師吳小明先生

台灣中山大學海洋環境及工程系陸曉筠博士 澳門經濟學會理事長柳智毅先生

主持人：澳門工程師學會理事長胡祖杰先生 出席人數：70人

提問者	意見、建議	嘉賓回應
何女士 遊客	▲ 本人現在是一名遊客，想了解究竟是先建成港珠澳大橋後再考慮拆外港客運碼頭？還是先拆外港客運碼頭然後港珠澳大橋才通車呢？時間安排是怎樣的？	<p><b>柳智毅理事長：</b></p> <p>▲ 這是目前社會很關注的問題，剛才提及，若港珠澳大橋落成，港珠澳大橋事務局（由三方政府代表組成），尚未能決定大橋收費是多少，而收費是決定大橋人有多少流和車流的原因之一。港珠澳大橋不單是經濟工程，還是政治工程，花費這麼多錢興建大橋，就是希望多些車輛使用，若收費過高將導致使用率下降，個人看法，大橋的收費不會很高。我們可以看看香港政府對未來大橋人流的預測，未來港珠澳大橋落成後，對外港客運碼頭有很大影響，但現階段還是未知之數。</p> <p>▲ 因未來仍充滿不確定因素，我們現階段暫不考慮搬或是不搬外港客運碼頭，而且新城A區填海工程亦不是一朝一夕的事。個人覺得現暫不要考慮外港客運碼頭搬或不搬，但可作研究。諮詢是可以的，但專業分析研究更為重要。該研究需要長時間進行，沒有專業評估報告很難以下定論。相信港珠澳大橋落成後，將有明確結果，屆時若外港客運碼頭使用率下降，就可能要搬遷或拆卸。</p>
馮柏基先生 澳門建築置業商會理事	▲ 剛才提及將來外港客運碼頭會搬到港珠澳大橋附近，現時外港碼頭在清晨4-6時是沒有航運，若搬往外面，我想了解證件問題，會否實施24小時通關？應用甚麼證件？若搬去新城A區，新城A區是屬於澳門的，所以出入澳門是沒有問題。但若外港客運碼頭搬去港珠澳大橋珠澳口岸人工島附近，則該處是屬澳門管轄還是屬珠海管轄？	<p><b>土地工務運輸局城市規劃廳劉榕廳長：</b></p> <p>▲ 港珠澳大橋珠澳口岸人工島的管轄權問題，按照粵港澳三地政府的溝通，珠澳兩地在港珠澳大橋珠澳口岸人工島上有各自的管轄區。</p>
胡祖杰先生	▲ 新加坡要發展世界第一的郵輪碼頭，同時金沙集團也在當地發展賭場。香港也在做郵輪碼頭，澳門的賭場與香港的郵輪碼頭又有沒有機會合作呢？珠海有沒有這方面的配合？就像剛才吳小明副總工程師所說，澳門與珠海應有更多的合作，珠海也	<p><b>濮大威董事長：</b></p> <p>▲ 其實郵輪產業很有意思，港口不可獨自生存。假如整個亞洲只有澳門這個港口有郵輪設施，這也就沒有產業可言，因郵輪去甚麼地方呢？故最好是與其他港口城市合作，形成雙贏局面，當然，</p>

提問者	意見、建議	嘉賓回應
	<p>有發展郵輪碼頭，澳門以賭業為主，從這些情況來看，哪一優勢較好？與香港合作較好？還是和珠海合作較好？</p>	<p>有的城市，你是無可避免地和它產生競爭。</p> <p>▲ 依我來看，澳門與新加坡是有合作機會，船隻由澳門出發，經過越南的下龍灣、胡志明市，到泰國，再到新加坡，這個航線已用了5天時間。一般來說，乘客是不會按相同路線回到起點，故母港在澳門，到了新加坡，乘客便乘飛機返回，而郵輪則換另一批新乘客，從新加坡上船，再到澳門，這樣，澳門和新加坡都成為母港，都創造經濟效益。</p> <p>▲ 澳門與香港較適合合作渡輪。因若是郵輪，其航線的設計一般是整個白天在海上，或整個晚上都在海上，故此，澳門與香港間的距離太短。或許有遊客喜歡台灣線，從高雄上船，到廈門、香港，再到澳門，然後繼續往下龍灣。其實未來是有合作空間。</p> <p>▲ 我個人認為較關鍵的是和珠海的合作。我看港珠澳大橋珠澳口岸人工島，假如航道可以容納大部份在亞洲行走的郵輪，則對珠海澳門都有好處。郵輪停泊在港珠澳大橋珠澳口岸人工島，乘客下船後可選擇到澳門或珠海遊覽，對兩地屬雙贏局面，澳門與珠海可以共同開發郵輪設施。</p> <p><b>吳小明副總工程師：</b></p> <p>▲ 澳門受土地資源限制，珠海在土地方面有優勢，尤其郵輪是需要一個觀光的空間，澳門的水域，稍寬一點的實際也都是珠海的水域，澳門要與珠海合作，尤其是珠海擁有200多個島嶼，若要發展郵輪業，則是小型郵輪，小型郵輪可到珠海附近的萬山群島遊覽。也許可以借此機會，和珠海探討多方面的合作，港澳珠大橋及橫琴的開發都向我們提供了契機，據我所知，橫琴也有計劃開發遊艇或郵輪，一位法國人在幫他們在做規劃。5年前，珠海做了遊艇規劃，要打造遊艇基地，也有一些郵輪的設想，將來形成互動。</p>
胡祖杰先生	<p>▲ 新加坡的濱海灣區設計很美，但我看見濱海灣區裏有博彩業元素，就是金沙賭場，若外港客運碼頭遷走後，很多市民不想在該處發展博彩業，如何規劃較好？</p>	<p><b>陸曉筠博士：</b></p> <p>▲ 新加坡是一個很有趣的地方，一位同學剛好做了一個關於新加坡的研究，指出金沙的賭場建築物已成了地標，遠優於建築物內涵中的博彩元素。各位對新加坡印象最深的是該建築物，去那裏的人當中，不見得全是因為博彩。該賭場是地標性建築物，帶動了周邊產業，周邊並不是單一化產業，</p>

提問者	意見、建議	嘉賓回應
<p>徐承康先生 澳門工程師 學會副 理事長</p>	<p>▲ 若外港客運碼頭不搬，將來會有甚麼影響？</p>	<p>而是多元化產業，讓不同的旅客找到不同的遊樂。</p> <p><b>吳小明副總工程師：</b></p> <p>▲ 實際上剛才已有人提過這問題，我為何強調外港客運碼頭一定要搬走呢？因為現在要作一明確判斷。當然，搬遷與否與接下來的規劃有關。例如，若我們要打造一濱海休閒綠廊，那是否要在現在外港的外邊要有一個走廊？若不搬，則維持目前的開敞水域，若搬，則在外圍建一低的。我的確是認同該搬，搬遷對周邊環境沒有甚麼害處，恰恰相反，可能會帶來新的機遇，這麼大的水域要打造一個濱海觀光綠廊，會帶來很多人流，將來變化很可能帶來很多新的商機。我覺得澳門是需要一個大的水域作為既有商業價值又有休閒價值的空間，碼頭騰出來，把空間讓給市民，作為一公共空間，也有利周邊如漁人碼頭的發展。所以這個事情是需要明確判斷，日後方案也應有不同選擇。</p>
<p>蕭志泳先生 澳門工程師 學會副監事 長</p>	<p>▲ 若不搬遷外港客運碼頭，如何做到便利市民出行？把影響減到最低？</p>	<p><b>濮大威董事長：</b></p> <p>▲ 先說說外港客運碼頭搬遷對周邊有甚麼影響？我的看法是，其實碼頭是否搬遷對現在周邊產業的影響不大，因為從碼頭走到它周邊已開發的地方是有一定距離，我到過現場看，事實上對現在已有產業不會帶來影響。反而，若它搬走，我們亦會有水上的士，小船將幾個在外港的，五個新區串連起來，交通情況會更暢順，減少其現在生意低落的情況。其實我的看法是，外港商業區看起來比較低迷，是由於附近公共交通及道路的配置，如公共交通配合不足，服務還不好，道路配置將其切開，將人流活動的地方與這些地方分開了。我認為碼頭遷走對它們的衝擊不會太大，尤其是把碼頭放置在新城 A 區或港珠澳大橋珠澳口岸人工島。</p> <p><b>胡祖杰理事長：</b></p> <p>▲ 剛才陸曉筠博士也提到，道路把外港客運碼頭和開發的商業區分開是一個問題。</p>

提問者	意見、建議	嘉賓回應
		<p><b>陸曉筠博士：</b></p> <p>▲ 我剛才介紹說道路的切斷，個人最大的感受就是在那段，由外港客運碼頭到這裏的，中間的這一段，很明顯是被切斷的。昨天我們過馬路時也是左邊右邊不停看，其實這樣的交通令人很恐慌，它不是一個休閒的尺度。我們現在的交通都是陸上的，大巴、小巴、的士滿街跑，從海上進來的這一塊是空白的，除非是長程的交通，如往香港。如剛才濮大威董事長提的水上的士，我想到的是水上公車，有不同的水道。現在是新的規劃，它是適合規劃不同水道的公車船往返，它的服務對象是需要短程交通的市民，甚至是遊客，它帶來的遊客量是從水上到陸上的。其實澳門現在有很多的碼頭，它是從水上運遊客到澳門，而不是從陸上。這是我覺得澳門的另一種交通途徑，它可以協助解決澳門居民的出行，也可帶動另一種觀光的收益。</p> <p><b>柳智毅理事長：</b></p> <p>▲ 最近看到周錦輝先生一份分析評論，他詳細地作了分析，周先生的意見是，若把外港客運碼頭搬遷，我們到香港則成本會增加，需要從澳門乘的士、巴士到北安碼頭，若從香港來澳，我們也是要駕車到北安碼頭，很不方便，在分析中，他沒有考慮港珠澳大橋因素。當然，如果港珠澳大橋沒有客流，對澳門商戶的影響，和居民的出行成本會加重，若港珠澳大橋能有效地帶動人流，未來，我們往香港不是乘船而是乘巴士，或駕車前往。因我對此研究不多，故未能給予太多評論，但看香港政府做的預測分析，及從歷史角度看，當路通，船的角色會慢慢轉淡，會有轉變，碼頭的角色也會有轉變，若有轉變，氹仔對外的交通主要是機場和碼頭，澳門有橋，有拱北口岸和灣仔口岸。從經濟角度看，我們的收入來源主要是賭場，而賭場的主要客源是內地遊客，但我們看看碼頭和機場，內地遊客並不多，內地遊客主要從拱北口岸進入澳門，若按此分析，內地遊客進入路氹城則更少，當然不是，所以，會否因此而影響我們的兩個金光大道？我們有兩個金光大道，一個是友誼馬路，若外港客運碼頭搬遷則一定會有影</p>

提問者	意見、建議	嘉賓回應
		<p>響，否則商人如周錦輝先生、蘇樹輝先生等不會說，因碼頭要搬遷，他們的商業佈局要重新調整，對商業一定會有影響，這個影響會否是政府透過新城規劃引導產業變化，這是否我們的目的，需要政府作出解釋。透過新城規劃，把我們的經濟發展藍圖，把博彩娛樂重心偏向路氹城，澳門半島主要是休閒，以世遺作中心，是否更具特色？繼而達到中央政府賦予的藍圖：發展成世界旅遊休閒中心。當然，還需要深入研究，碼頭搬遷對澳門出行，尤其是新口岸區人流、商號的影響，影響有多大？政府是否有補救措施？</p>



# 附件 城規前瞻之“如何打造澳門外港休閒灣區”座談會 議程

日期：2011年11月13日（星期日）

時間：15:00

地點：澳門科學館會議廳

合辦單位：澳門特別行政區政府運輸工務司

澳門工程師學會

時間	內容
14:30-15:00	報到及登記
15:00-15:15	致送紀念品及合照
15:15-15:30	澳門工程師學會胡祖杰理事長簡介城規前瞻及演講嘉賓
15:30-15:50	從國際經驗來看：澳門旅客航運的發展潛力 主講嘉賓：台灣浩通國際股份有限公司濮大威董事長
15:50-16:10	澳門外港碼頭遷移選址方案的思考 主講嘉賓：珠江水利科學研究院吳小明副總工程師
16:10-16:30	休閒碼頭之規劃與案例 主講嘉賓：台灣中山大學海洋環境及工程系陸曉筠博士
16:30-16:50	澳門新城規劃與經濟轉型發展 主講嘉賓：澳門經濟學會柳智毅理事長
16:50-18:00	討論時間
18:00	結束

# 澳門當代城市及建築研究工作坊

舉行日期：2011年11月19日      舉行時間：15:00-18:30      舉行地點：澳門科學館會議廳

合辦單位：澳門特別行政區政府運輸工務司 澳門建築師協會

主講嘉賓：澳門建築師協會理事蘇偉圖建築師 (Arq. Nuno Soares)

澳門建築師協會副理事長利安豪建築師 (Arq. Rui Leao)

澳門建築師協會理事張巧娟建築師

澳門建築師協會監事楊燕玲建築師

出席人數：60人

提問者	意見、建議	嘉賓回應
鄭榮堅先生 澳門研究中心代表	▲ 個人觀點，澳門被中央肯定為世界旅遊休閒中心，旅遊和休閒，這幾個字是充滿研究及挑戰性，請問建築師協會如何處理和思考？	<b>蘇偉圖建築師研究團隊：</b> ▲ 有關如何把澳門建造成世界旅遊休閒中心，個人認為不應把澳門變作一個主題公園，而應把澳門作為一個真正的城市，是一個宜居的城市，是一個有人生活的，真實的地方，個人認為，我們應盡一切所能避免把澳門變作主題公園。讓遊客來到澳門，是到了一個真正的城市，而不是一個主題公園。 ▲ 剛才提及澳門同時受中國和歐洲的傳統影響，這正是我的研究要做的，本人的經驗主要是西方的，但我也會研究中國的城市規劃。確實，西方的好例子較中國多。 ▲ 我們需要避免很多高層大廈。 ▲ 在剛才的簡報中已經提到，我們肯定要把澳門的特徵延續下去。如何做到？則必須先了解現有的城市，我們需要了解澳門整個規模及城區特徵，我們並非要複製其他地方的例子，而是要學習他們的經驗。我們並非在做規劃而是研究後提出建議，新城區並非完全照搬舊城區的特徵，而是希望新城能延續這些歷史城區的特徵，使新舊城區融為一體。更重要的，也是我們所強調的，就是城區的多元化，包括功能、佈局、設計的多元化，而且澳門現有城區是規模均較小，這些特徵都應被保留。
梁頌樂 建築師 澳門建築師協會候補委員	▲ 眾所皆知，澳門舊城區有中西文化結合的特徵，現在有了新城區，請問新城如何延續中西融合的特點？巴黎把新區及歷史城區的結合做得很好，且具可持續性，這是很好的例子。而香港西九龍規劃，也是建造國際文化中心，現在澳門有新城區，這是一個很好的機會，建立一個有特色的城區。我們是建築師，應該向前看，如何在新城區延續澳門的歷史特徵？	
鄭榮堅先生 澳門研究中心代表	▲ 澳門有了最新計劃：新城填海區，可以說是歷史機會，是中央政府給予澳門人、澳門政府一個千載難逢的機會，而在同一時間，澳門的姐妹城珠海正在發展珠海十字門中央商務區計劃，珠海市進行全球招標，邀請包括 HOK、澳大利亞 WOODS BAGOT 建築事務所等公司。十字門計劃是希望打	<b>利安豪建築師研究團隊：</b> ▲ 對於泛珠江三角洲區域的發展，本團隊及協會都有密切關注相關發展計劃，也有參與在珠海及澳門舉行的相關會議，本會認為區域合作非常重要，也必需要了解澳門本身的潛力，同時，也要了解鄰近地區的總體發展。我們必須考慮中國這個大型市場及

提問者	意見、建議	嘉賓回應
	<p>造一小時生活圈，由澳門、氹仔、灣仔、珠海所形成的十字水道，其中點距離澳門 10 分鐘，到香港 40 分鐘，到深圳 50 分鐘，往中山也在 1 小時之內。請問建築師協會是否有和珠海方面共同研究這個歷史上重要的大型計劃。</p>	<p>其龐大的人口，所以，澳門的發展必須考慮珠三角地區的發展。本團隊及協會在進行研究時都有密切留意泛珠江三角洲地區的規劃，並且認為對澳門來說，重要的事是澳門乃歷史城區，是文化名城，同時，我們也要留意鄰近地區的發展及計劃。</p>
<p>Mr. António Saraiva</p>	<p>▲ 請問澳門跟珠海是否有合作？珠海曾進行國際招標，以得到最好的規劃方案。我曾參考里斯本規劃方案，幸好地，這些方案從來沒有實行。珠海市是一個現代化成市，而澳門是一個舊城區及歷史城區，我個人覺得應該由澳門人去決定澳門應興建甚麼，及如何興建，而非由第三者設計。</p> <p>▲ 其實新填海區的面積並非十分大，是很細的，而澳門也曾經有不好的經驗，如新口岸區及路氹城，完成了填海，也興建了公園，當時建設花園是希望提高綠化面積，但現在已失去原有義意，我們是否有能力做到？另外填海後水道是否會有問題？</p>	<p>▲ 關於這個問題，其實以前並不清楚，也有提出疑問氹仔基本是湖而非開放式，而澳門的水是開放式。</p>
<p>梁頌樂 建築師 澳門建築師 協會候補委 員</p>	<p>▲ 在 2 位建築師的簡報中，有提及澳門及外國的案例，可以看到之間有很大落差。現時澳門的住宅發展是被地產商牽著走，即使是公共房屋，我們關注的是其建築面積、造價及賣價，但完全沒有關注公共建築在環保及居住方面的問題。</p> <p>▲ 澳門公共建築及公共房屋的環保是非常落後，香港及國外都有相關規定，而澳門並沒有，我們甚麼時候才可以在建築條例上推行環境要求？令新城的居住環境更環保，真正跟世界建築質素接軌，這是很重要的。</p> <p>▲ 澳門的住宅空間是十分悶，不論是兩房或三房，其實內容都一樣，更不用說住戶間的交流，社交空間。私人住宅可以說是被發展商牽著走，但是公共建築，我們看看在 19 世紀 90 年代，日本大板有一個很好的範例，提出了一個系統讓每一個住宅都不一樣，每個住宅都有獨特個性，而且住宅間有共同空間讓不同的居民作交流。澳門的獨特之處是澳門街，它是一個人與人交流的地方，如果我們的住宅只關注面積、造價、賣價，而忽略了人與人生活的品質，這是很可悲的。</p> <p>▲ 在新城配置住宅、商業，需非常注意住宅分佈的位置，如香港勵德村的例子，它的獨特之處在於</p>	<p><b>楊燕玲建築師：</b></p> <p>▲ 剛才提及居住及建築過於悶，很多東西是相輔相成的，住戶有這個要求，建築師設計時配合。希望不論是政府，還是私人市場，都可以透過比賽模式，給多些機會予新進建築師，令澳門這個城市不再沉悶。政府最近的公共建築也有舉行競賽，隨著舉辦次數增加以吸收更多經驗，會讓情況比之前更成熟更好。</p> <p>▲ 在環保方面，澳門已啟動，雖然較慢。去年政府也有進行關於環保建築方面的研究，至於甚麼時候可以像香港推行環保建築機制，也要視乎澳門是否會成立綠色議會，香港有兩個綠色議會，包括香港綠色議會及中國綠色議會香港分會，可能以後澳門也會有。</p> <p>▲ 住宅分佈方面，香港政府於上星期已指出天水圍是一個失敗策劃，政府已承認規劃上的錯誤，它的問題是把所有的公共房屋全部配置於一個新開發地區，這些經驗都是可以參考，讓澳門的發展不會重蹈覆轍。</p> <p>▲ 關於文化及住宅的混合使用是應該的，文化定義就是由生活產生文化，同意應作為一種混合使用的發展。</p>

提問者	意見、建議	嘉賓回應
	<p>它建在大坑，而大坑附近現存都是豪宅區。但是，現在香港的公共房屋搬了去哪？是搬了去天水圍，因此而產生的社會問題非常嚴重，因為它完全脫離了其他地方。所以不可以把住宅類型分得太多。</p> <p>▲ 澳門現在的問題是把老弱人士搬到很遠，如果連建老人院舍及住宅都被反對，這是很大的問題，應該從建築角度、城市規劃角度作出解決。</p> <p>▲ 關於住宅及文化方面，新城 A 區的文化區在最南面，在交通及用途上都會產生問題。在香港西九龍規劃時，有意見提到文化建築應該被包容在住宅中間，大部份市民可以用到的地方，這樣才可以把文化融入到生活中間。</p>	<p><b>張巧娟建築師：</b></p> <p>▲ 本人贊成廚房面積不應小於 3 平方米，還好澳門規定 4 平方米。因應廚房用具增加，作為建築師，是希望把廚房需要的用具都放在廚房。因為廚房的重要性，發展商也會把冰箱、洗衣機等用具放進去，所以廚房設計會考慮實用性。可以把這些用具放進，條例上，公屋也應放鬆，不應那麼細。</p> <p><b>楊燕玲建築師：</b></p> <p>▲ 關於通風問題，希望新城在設計前應有微氣候研究，包括通風、陽光等分析，有充份氣候研究，加上被動式設計，整體上應對於建築分佈有很大的幫助。</p>
<p>Mr. António Saraiva</p>	<p>▲ 對於一個廚房少於 3 平方米，我感到十分驚訝，需要考慮放置冰箱、洗衣機，香港由於沒有陽台更需要乾衣機，3 平方米的空間如何容納這些電器？還好我在澳門沒有看到這麼細的廚房。</p> <p>▲ 另一位建築師提出環保建築，這是很好的，例如樓宇間通風，在澳門，我們也有見過 500 米乘 150 米的建築，個人認為這對風流動是一個障礙。</p>	

## 附件

# 《澳門當代城市及建築研究》工作坊 議程

日期：2011年11月19日（星期六）

時間：15:00

地點：澳門科學館會議廳

合辦單位：澳門特別行政區政府運輸工務司

澳門建築師協會

時間	內容
14:30-15:00	報到及登記
15:00-15:15	致送紀念品及合照
15:15-15:25	澳門建築師協會理事長梁頌衍建築師致歡迎詞
15:25-15:50	課題一：澳門城市結構紋理和公共空間之研究 主講嘉賓：澳門建築師協會理事蘇偉圖建築師 (Arq.Nuno Soares)
15:50-16:05	發問及討論
16:05-16:30	課題二：澳門建築類型學研究 主講嘉賓：澳門建築師協會副理事長利安豪建築師 (Arq.Rui Leao)
16:30-16:45	發問及討論
16:45-17:10	課題三：澳門當代住宅建築研究 主講嘉賓：澳門建築師協會理事張巧娟建築師 澳門建築師協會監事楊燕玲建築師
17:10-17:25	發問及討論
17:25-17:40	總結

# 香港規劃師學會交流工作坊

舉行日期：2011年11月26日      舉行時間：15:00-18:00      舉行地點：澳門科學館會議廳  
合辦單位：澳門特別行政區政府運輸工務司      澳門城市規劃學會      協辦單位：香港規劃師學會  
主講嘉賓：香港規劃師學會會長施倍德先生      香港規劃師學會資深會員，香港規劃師學會前會長凌嘉勤先生  
澳門城市規劃學會理事長韓佩詩女士  
主持人：香港規劃師學會原會長譚寶堯先生      出席人數：約80人

提問者	意見、建議	嘉賓回應
梁鴻細先生 澳門工程師 學會副理事 長	<ul style="list-style-type: none"><li>▲ 想了解香港對於保護山脊線及公眾視廊的規定是不成文規劃？還是有規劃文件的規範？</li><li>▲ 在山體保護方面，有關山體的開發是否設法例規範？</li><li>▲ 早前香港觀塘有工業用地轉作商業用地，澳門也遇到相同的問題，閒置多年的工業用地申請改作商住用地，市民會質疑是否存在利益輸送。香港是如何處理？未發展的工業用地是否以透過補地價的方式改變土地用途，將有關土地發展為新的商住樓宇？</li></ul>	<p><b>凌嘉勤先生：</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>▲ 有關山脊線的保護，我們是透過詳細的研究而定出，實際上如對山脊線保護過大，因已有建成物，不具可行性，如保護太少，則意義不大。透過研究而提出保護山脊線的建議，該等建議並非法定建議，但接納了這類城市設計中的策略性意見後，我們透過在具有法律效力的分區計劃大綱圖訂定樓宇高度限制。</li><li>▲ 此外，我們設立了公眾視野評估機制，選出公認的重要公眾視點，我們發現影響最大的是沿海的建築物，較幸運的是，重要的沿海用地是政府地，在拍賣該類土地時我們已設定建築物的高度限制。但這並不表示我們不能容納較高的建築物，尤其是地標式的建築物。</li><li>▲ 山坡開發方面，在工程層面上有嚴格規定，香港市區內允許開發的山坡已接近全部開發，現反倒是要做大量的斜坡維護工作，以避免因天氣關係而導致塌方。保護山坡不能單以工程技術進行，我們現較多是加入綠化元素，以收美化之效。</li><li>▲ 有關工業用地轉變用途方面，以九龍東為例，我們現較多是鼓勵把工業用地轉為商貿用地。就香港制度而言，因規劃的改變，政府允許業主把原來的土地改用途，如工業用地改作商業用地，政府將透過補地價方式向業主收取土地的增值。</li></ul> <p><b>譚寶堯先生：</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>▲ 香港的法定圖則和城市規劃委員會機制是十分好的，因土地改用途是涉及整區的改變，修改要進行公眾諮詢，透明度較高，不存在利益輸送。</li></ul>

提問者	意見、建議	嘉賓回應
		<p><b>施倍德先生：</b></p> <p>▲ 沒有明文規定建築物的高度，但會考慮環保法，考慮對視野的影響，及如何減少這些影響。我們在此看到的是維多利亞山，從山上看下來是九龍，這也是香港人口最稠密的地方，再從九龍，跨過港口看去港島，如果我們在此填海，若不限制建築物的高度，肯定會影響人們從九龍望向港島的視廊。再看澳門，這是世遺城區，它的景觀是一定要考慮保護的。</p>
<p>韓佩詩女士 主持人</p>	<p>▲ 凌嘉勤先生和施培德先生兩位嘉賓剛才就策略規劃和規劃大綱圖作了介紹，能否補充介紹由策略規劃到規劃大綱圖之間的過程是怎樣的？策略規劃非法定的，而規劃大綱圖是法定的。</p>	<p><b>凌嘉勤先生：</b></p> <p>▲ 過程是很複雜的，尤其是一些具爭議性的地點，過程相當冗長。簡單來說，當大致認同了一個策略規劃，我們就一些重點進行詳細規劃研究。如我們需要建設海濱長廊，我們就把維港兩岸分開若干段展開研究，有的地方是現階段沒條件實施的，有的是可以盡快實施的，如剛才施培德先生簡報時提到的港島東，可以進行詳細規劃研究，有的其實並不需要放入法定規劃圖則都可以做到的，有的則不然，我們視乎需要而進行。</p>
<p>Ms.Emily</p>	<p>▲ 如何連接新填海區和舊區？交通網是一個重要課題，它可方便公眾充分利用新填海土地。</p> <p>▲ 現澳門要建輕軌，香港有甚麼經驗可供澳門借鑑？今天我們聽到的例子都是過往香港填海工程，這些工程在視廊、交通及其功能方面都是很成功的。</p>	<p><b>施倍德先生：</b></p> <p>▲ 澳門新填海土地主要為島狀佈局，除以道路建設作為各區之間的接駁外，還應考慮如何在空間層面上連接各區。所指的空間並不單單局限公園及廣場，還可考慮以具商業活動的街道及私有空間作為連接，使到區內不同類型的空間產生互動，從而為新土地周邊邊緣範圍營造出具活力的社區空間，讓居民及遊客使用到室內外不同的空間功能，感受高互動性的都市環境。由於私人發展商會評估到經濟上的利誘因素，故此以設有各類零售商戶的私有空間作為區內的連接通道是具可行性的。</p>
<p>鄭榮堅先生 澳門研究中心</p>	<p>▲ 感謝香港專家分享豐富經驗，特別是當中所提及的 CBD2 概念：C 是 Connectivity，連接貫通、B 是 Branded，品牌效應、D 是 Design，設計以及 Diversity，尤指澳門博彩業以外的多元素發展，均讓人感到鼓舞，並值得澳門借鏡。本人十分認同該意見。</p>	

提問者

意見、建議

嘉賓回應

李小姐  
新口岸波爾  
圖街居民

▲ 我住在新口岸的窄街，我是波爾圖街居民。該街道大約 24 米，高架輕軌行經此街和倫敦街，長約 800 米，若建成，距離我們住宅的露台和窗口約 6 米左右，根本連消防都很有問題。而新城 B 區將來設有地下行車道，我們建議將輕軌走線移出內街，往新城 B 區地下行車管網之內。剛才我聽見各位嘉賓說，若發現有錯需要修正，那麼，是否需要修正？24 米要行雙軌高架輕軌，現政府堅持不肯搬，不肯把輕軌地下化。距離民居很近，這麼窄的空間，構成生命財產安全，消防雲梯在現場很難往上升，我們要求做消防演習，但消防方面表示要建好才做。我們要求運建辦交國際標準環評報告，對方表示只有相關的環評資料，內地近來相繼發生多宗軌道交通意外，若澳門發生，怎辦？現場只有 6 米，雲梯車也不能往上升。我們沒有被諮詢，我們以為行走外圍的海岸線。2005 年，香港地鐵做了一個地下化方案，是可行的，但現放棄了，弄了個高架方案，但行經南灣湖、媽閣是地下化的，但倫敦街和波爾圖街則一定要走高架，這是好的城市規劃嗎？我們如何居住？

凌嘉勤先生：

▲ 我們今次主要是交流香港的經驗。交通規劃有其困難之處，各交通節點都需要我們克服困難，任何的改動都牽涉很多方面，在未清楚具體情況下，很難就具體個案作出評論。



# 附件

## 香港規劃師學會交流工作坊 議程

日期：2011年11月26日（星期六）

時間：15:00

地點：澳門科學館會議廳

合辦單位：澳門特別行政區政府運輸工務司

澳門城市規劃學會

協辦單位：香港規劃師學會

時間	內容
14:45-15:00	報到及登記
15:00-15:05	主辦及協辦單位代表致詞 澳門城市規劃學會會長崔世平先生 香港規劃師學會會長施倍德先生
15:05-15:15	致送紀念品及合照
15:15-16:00	講題一：填海造地的策略規劃考慮 -- 香港經驗 主講嘉賓：香港規劃師學會資深會員 香港規劃師學會前會長凌嘉勤先生
16:00-16:10	提問時間
16:10-16:55	講題二：從城市設計角度出發規劃填海區 主講嘉賓：香港規劃師學會會長施倍德先生
16:55-17:05	提問時間
17:05-17:35	討論環節 主持人：香港規劃師學會原會長譚寶堯先生
17:35	研討會結束

# 拓展城市空間推動產業多元發展

## ——新城填海規劃與產業多元發展研討會

舉行日期：2011年12月3日 舉行時間：15:00-18:30 舉行地點：澳門科學館會議室

合辦單位：澳門特別行政區政府運輸工務司 澳門經濟建設協進會

主講嘉賓：廣州暨南大學教授封小雲女士

香港理工大學教授陳文鴻先生

中國城市規劃設計研究院深圳分院副院長朱榮遠先生 澳門經濟建設協進會理事長楊道匡先生

主持人：澳門經濟建設協進會理事長楊道匡先生

出席人數：90人

提問者	意見、建議	嘉賓回應
鄭榮堅先生 澳門研究中心 代表	<p>▲ 首先感謝楊道匡理事長精闢的報告，其次感謝朱榮遠副院長提供很多寶貴的意見，例如澳門政策的空間這點很重要，賭博產業鏈是值得發展與維護等等，這些都是寶貴意見。封教授也從經濟角度提供了很多寶貴意見，但無法認同封教授認為澳門博彩業是失敗的結論。我先說明自己的履歷，本人出生於廣東省中山市，1949年定居澳門，在澳門長大並讀中小學，1963年時往香港中文大學讀書。在50年代，澳門已有博彩業，即中央酒店，中央娛樂場，我還記得門前對聯寫著：“人無橫財不富，馬無野草不肥。”這也說明了澳門在50年代已有博彩業，當時並非移植博彩業。本人在美國40年，現在回澳。我想提出的問題是，我們應該贊同繼續維持澳門的博彩業，羊毛出在羊身上，博彩業所賺的錢可以輔助其他中小企業，才能維持澳門的多元化，澳門的文化特色，澳門的歷史背景，這些都是值得發展。</p> <p>▲ 我不認同封教授的意見，本人到過拉斯維加斯，澳門是青出於藍而勝於藍，澳門有水、海、珠江河，拉斯維加斯是沙漠之地，它的別稱是“罪惡之城”，澳門並沒有這個名稱。每年有2500萬人次旅遊到澳門，每天約有7萬人，因為有了美國的大企業，如銀河、金沙、威尼斯人等大企業，推進了澳門的發展，這是澳門得天獨厚的條件。所以，澳門應該維持博彩業，當然，博彩業也有負面影響，但整體對澳門依然有很大的鼓舞，是值得維護及延續。</p>	<p><b>封小雲教授：</b></p> <p>▲ 鄭先生可能對我的簡報有誤會，我並非說澳門博彩業是失敗的，而是澳門借鑒拉斯維加斯發展產業多元化這個模式的失敗，簡報清楚地說明了這點。我並非否定澳門發展博彩業，但是，澳門在發展博彩業確是借鑒了拉斯維加斯模式，而拉斯維加斯是在一個大旅遊下的多元產業，但是，我覺得在第一階段是失敗的，因至今為止澳門都是一業獨大。若依著剛才朱榮遠副院長介紹的方向繼續，仍是無法跳出拉斯維加斯模式。</p>

提問者	意見、建議	嘉賓回應
黃先生	<p>▲ 各位教授，本人為澳門人，很贊同楊道匡先生提出了澳門是世界旅遊休閒中心，這八個文字包含了很多意見，世界在中國、美國、香港經濟一體化下，溝通語言是英語，澳門想踏出世界的第一步，一定要提高英語水平，環境很重要。也認同將來會走向中資化，以中國為主導，國際上也更多人投身於中資，所以也要提高普通話能力。</p> <p>▲ 旅遊方面，在出入境方面，澳門關口還不錯，但是，面向內地及外地人士的關口則排了長龍，像災難一樣，制度上出了問題。</p> <p>▲ 需要帶出休閒的主題，如何做到休閒？而不是旅客來澳只是為了賭博，過一夜就離開。有需要提高旅客留澳的時間。</p> <p>▲ 中心應該集中。澳門的賭場並不集中，分別於路氹、皇朝、十六浦（內港），過於分散。</p> <p>▲ 認同朱榮遠副院長的觀點，制度激活人才，資金及空間是關鍵。本人的看法是澳門的教育有改善空間，香港有會考制度而澳門沒有，付錢就可以進大學，競爭性不足。本人曾在補習社當老師，學生在補習社不是做功課，而且要老師幫學生做功課，這反映了在補習制度下，學生沒有學到東西，本地人才的修養及品格難以培養。</p> <p>▲ 資金上又分成外來及內部資金。先說內部資金，澳門的營商環境十分困難，包括租金及薪金，請人難。澳門很多人高中畢業就進賭場工作，起薪點是1萬6千澳門元到1萬8千澳門元，而往便利商店工作則薪金只有6千澳門元到9千澳門元。</p> <p>▲ 土地規劃要慎重考慮，以澳門商場為例，與香港商場差別很大，最大的關鍵是交通運輸，澳門無法聚集人流，香港則不同，如旺角先達，地下是地鐵站，人潮聚集，旅客除了觀光還可以看電影、吃東西，主題多元化，這幾點都值得考慮。</p>	
徐承康先生 澳門工程師 學會副理事 長	<p>▲ 陳教授的內容完全跟我心目中的看法一樣，旅遊業界朋友也曾提出，現在澳門旅遊業界很差，無法接待高檔次的旅客，很難有類似摩洛哥或其他國際都市的經驗，請教陳教授，澳門應朝哪一個方面實行？當然從政治上有很多考慮，但若單純從經濟角度看，應該如何做？</p>	<p><b>陳文鴻教授：</b></p> <p>▲ 大問題是澳門現時分為舊澳門及新澳門，舊澳門是建築物吸引人，除了日本等國的遊客外很少其他旅客。旅遊主要集中在新澳門即賭博業，當中又分成貴賓房旅客及一般旅客。個人覺得如果經濟政策不變，保持現有經濟結構，如果沒有改變則經濟結構永遠都一樣，最終出現的情況是因旅</p>

提問者	意見、建議	嘉賓回應
		<p>客量太多會令服務變差。改變並非立即可以發生，現在新城區規劃，我個人感覺都是為了蓋房子居住，城市的擴張則可能連舊澳門也消失，與國內城市的差別是國內沒有賭場，澳門要改變，我覺得以摩洛哥的例子來看，第一是不能有太多的人口，第二是不能有太多旅客。目的要精英制，因為土地有限，集中某些市場的客人，保住貴賓房的旅客，數量並不多，一般旅客則不用太多，這個問題是需要社會有所選擇。而最根本的改變是要加強教育，如文化大學，這些都要看本地是否要做。</p> <p><b>楊道匡理事長：</b></p> <p>▲ 陳文鴻教授的意見主要是控制人口、遊客的數量，提高質素及質量、消費水平，其實這很適合澳門，因為澳門去年已達到 2500 萬旅客數，數量不可能無限量的增長，承载力及接待都會產生問題。</p>

## 附件

# 拓展城市空間推動產業多元發展 — 新城填海規劃與產業多元發展研討會 議程

日期：2011年12月3日（星期六）

時間：15:00

地點：澳門科學館會議室

合辦單位：澳門特別行政區政府運輸工務司

澳門經濟建設協進會

時間	內容
14:45-15:00	報到及登記
15:00-15:10	介紹演講嘉賓、致送紀念品及合照
15:10-15:40	新城填海與產業發展研究要點簡介 主講嘉賓：澳門經濟建設協進會楊道匡理事長
15:40-16:10	講題一：發展環境與澳門產業適度多元分析 主講嘉賓：廣州暨南大學封小雲教授
16:10-16:40	講題二：澳門發展戰略定位和新區適度多元化的發展考慮 主講嘉賓：香港理工大學陳文鴻教授
16:40-17:10	講題三：特色、多元、跨界、平衡 – 澳門產業及多元化發展的認識 主講嘉賓：中國城市規劃設計研究院深圳分院朱榮遠副院長
17:10-17:40	互動討論 主持人：澳門經濟建設協進會楊道匡理事長
17:40	研討會結束

# 新城地下空間發展研究工作坊

舉行日期：2011年12月11日

舉行時間：15:00~18:00

舉行地點：澳門科學館會議室

合辦單位：澳門特別行政區政府運輸工務司 澳門城市規劃學會

主講嘉賓：澳門大學法學院高級導師艾林芝先生 中國國家註冊高級規劃師顧新女士

加拿大魁北克省蒙特利爾市康科迪亞大學地理環境與規劃系扎卡里亞斯教授 (Prof. John Zacharias)

主持人：澳門城市規劃學會理事長韓佩詩女士 出席人數：70人

提問者	意見、建議	嘉賓回應
梁鴻細先生 澳門工程師 學會副理事 長	<ul style="list-style-type: none"><li>▲ 在法律制度方面，現在新城的填海區不牽涉私人用地或其他土地，其實有條件成立專項法律法規限制發展商對地下空間的發展權，譬如說你只可以用已批則的使用權，其他就屬於澳門政府，這樣政府就會有發展空間，日後不需要補償。這樣會否與《基本法》或《民法典》有所抵觸？</li><li>▲ 地下空間多與軌道交通配合發展，有否考慮商業利益？現在澳門輕軌或地下交通樞紐站點的空間發展，大部份是用作停車場，甚少考慮商業利用，對此，本人抱懷疑：因何不集約式利用寶貴的地下空間作商業用途？也可以此扶持面對租金上升壓力的中小企，可否向我們介紹其他地區的經驗？</li></ul>	<p><b>艾林芝先生：</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>▲ 澳門土地分官方地、私家地、長期租借及租賃批地，其中三種土地的地下空間權利是非常清晰的。官方土地的地下空間屬於政府，私家地方面，按我個人見解，參考日本經驗，政府可以隨意開掘40米以下的地下空間，但40米以上的開發利用要考慮有否影響業權人的利益。另外，澳門常用的租賃批地，它也是很清晰的，權利只限於租賃合同所提及的部份，例如政府批給合同註明承批人只可建兩層高，換言之，政府保留兩層以下地方的使用權，邏輯上政府可以開發地下空間。</li><li>▲ 剛才問及在新城區中政府是否有條件對土地的地下空間作出處理，這是完全可以，政府只需在批給合約中註明，批出的只是兩層，兩層以下是不屬於承批權範圍，則政府有權可以開發地下空間，但要不影響地上物業結構為前提。最後的是長期租借地，這是較為複雜的，因當事人已取得利用所有權，它是置物權而非他物權，雖然政府在長期租借合同中已說明可以興建的建築物，但政府會保留直接所有權，是不可以干涉租借方的利用所有權，所以對於長期租借地，我個人偏向將之視為私人所有權地處理。</li><li>▲ 有關在現行法律下，如何開發新城區地下空間的問題，新城區在完成填海工程後，全部土地為國有土地，由澳門政府利用，政府可透過租賃方式處理土地，也可保留及利用地下空間權利，但需要注意的是地下空間的聯通問題。需注意物業權的判給，否則建成後地下空間不能聯通成一片土地，導致地下行人通道不能直接接通，這方面需加以考慮。還有共同管道的管理問題，地下水電管道建成後的管理權屬誰？這都要再加考慮。</li></ul>
劉榕先生 土地工務運 輸局城市規 劃廳廳長	<ul style="list-style-type: none"><li>▲ 剛才艾林芝先生在簡介中提及澳門的土地有幾種性質，也有朋友提及日後新城批地可透過批給合同發展地下空間。現行法律制度是否完全不能支撐對新的批給土地進行地下空間開發？有需要修改法律嗎？</li><li>▲ 對於現有的私家地、長期批租地或一些已經批給土地，在不修訂現行法律法規的情況下，政府有甚麼辦法利用地下空間？如果必須修法，則會涉及哪些法律法規？</li><li>▲ 剛才各位的簡報也提及建立數據庫很重要，如果澳門開發地下空間系統，應如何建立數據庫系統？具體運作如何？</li><li>▲ 地下空間會影響生態環境，從生態價值來說，淺層土壤的價值最豐富。另外就是地下水，如果大量開發地下空間，會影響地下水情況，澳門有許多開發了地下空間的公園，其地面的種植力都不強，因為根不能正常生長，在技術上如何能做得較好？能否和我們分享外地的經驗？</li></ul>	

提問者	意見、建議	嘉賓回應
<p>鄭冠偉先生 澳門城市規劃學會會員 大會秘書</p>	<p>▲ 澳門土地有地面權及土地權，談及地下空間，我們不可以衍生一個地底權。地面權即是說土地權歸你，可以發展土地，現有法例限制用途，這已經很清晰。但本人想了解的是地役權問題，假設地下3米用以作基礎設施，那麼該地段的管理權屬誰？或地下產生意外追究賠償時，是追究土地物業的原有人？還是送出地下讓他做基礎設施的人？舉例，我在我的土地業權地下建一個停車場，上面是我物業的路面，假設路面塌倒壓壞車輛，這情況下責任屬誰？是屬於業主？還是使用路面的人？</p> <p>▲ 另外有關地下空間發展的規劃問題，地下空間的主要用途分為基建設施，如地下交通工具或管網，另一種是發展商業用途。眾所周知，商業用途是最有生態能力及活力的，但發展地下空間其實離不開 TOD（Transit Oriented Development，公交導向土地開發模式），否則沒交通網絡到達的地方，也不會有人願意開設地下 marketing place 或 shopping area。剛才介紹 Tokyo Station 案例，該處是地下交通滙流點，人流聚集，但也產生不少問題，如空氣的淨化，如何改善？這是十分困難的。如果澳門發展地下空間，因業權分散、土地面積細，若開發商業區，需大面積開發才有吸引力。同時，我們也沒有利用地下的交通網絡帶動人流，如尖沙咀大規模地發展地下空間，但規模太細，活力始終不夠。在澳門方面，可以利用地下空間發展基建如管網設施等，但若發展商業用途，本人存有疑問，因為土地分散，存有一定難度，希望大家討論澳門的地下空間應朝哪個方向發展。</p>	<p>對於新城區的土地利用規劃，現行法律已經足夠，但如何去運用，這方面需要考慮。</p> <p>▲ 有關地上權問題，地上權也包括地下利用，例如地下停車場，上面是個綠化區，如果政府把地上權判給你，你是可以在下面建一個停車場，這是上世紀60年代葡國特意修改法律，將傳統地上權擴展到地下。關於行政地役權，如果將地上、地下分別給予兩個人使用，如果地塌壓毀東西，追究誰人？這點則要視乎意外發生原因而定。</p> <p><b>扎卡里亞斯教授（Prof. John Zacharias）：</b></p> <p>▲ 就有關地下空間和設施方面的管理，以滿地河為例，某些地下隧道多年前雖由私人業權人建造，但因隨著城市化而使到土地以至地下空間業權變得多樣化，從而使地下隧道的管理變得複雜。要有效管理地下空間發展，則必須建立一套可永久應用的 GIS 地理訊息系統，隨著城市發展收集一系列各類業權的資料，並制定出一套詳細列出各項地下設施（如水、電管網）的名單，以更清晰地掌握公共地下空間的使用情況。建立有關的資訊系統是一個漫長且複雜的過程，而過程中還會發現尚有許多資料需要填補。鑑於過往缺乏對地下硬體設施的記錄和協調等現實問題，有許多城市至今仍未深入編制有關系統，但只有完善的資訊系統，才可讓地下空間的管理責任變得清晰和系統化。</p> <p><b>顧新女士：</b></p> <p>▲ 有關利用軌道交通來實現商業利益方面，我個人看法，一個好的車站設計要解決兩方面問題：一是要便利所有乘車者，二是讓乘客下車後便捷地抵達目的地，所以，一個好的車站設計就是連通，便捷及舒適。它首先應該解決交通問題，其次因為有大量人流，有人流就有商機，所以商業利用也是非常好的。從國際經驗來看，把車站和商場連接起來效果很好，像香港的九龍站綜合體或是舊區改造的朗豪坊，都是很好的例子，但是，它基本上是利用地塊內部的商業，即使沒有軌道，建築物本身也是一個商業空間。而真正利用車站</p>

周邊，把原來並非商業區的變成商業區的例子也有，如法國阿萊地區，它在早期是舊市場，經改造，連接各站點，把地面騰出來做公共空間，商業就放在地下，這也是很好。

- ▲ 澳門輕軌是高架的，這就較難處理，除非做成綜合體，香港也有這類例子，把整個車站包起來。日本也有高架車站，做一個較寬的連廊，連接建築物內部，如果寬度足夠是可以有商業活動，但這不是主要目的，重要的是怎麼連接商業，吸引人流。有的車站，如東京的，空間較局促，可以見縫插針地做些商業空間。高架站不太好做，像深圳的3號線，100米寬，兩邊隔路相望，後來學香港把通廊做寬一點，接到兩邊建築物的2、3層，地面層則作停車場，相等於把地面抬高。
- ▲ 有關數據庫問題，中國現有很多城市都把這個理念提到較高的層次，由數字層次提到智慧層次，很多城市都把信息平台建得更完善。深圳早期就建立了，並收集了很多測量的、測繪的、衛星遙感的、統計的數據，都放在一個信息平台裏，但早期的信息不太好用，因它沒有針對用戶的需要去開發。現在的所謂智慧層次，其實就像互聯網，有許可的則可以上傳、下載，可在平台直接去挖，提煉自己需要的東西。但這個需要很長時間，投入及工作量都很大，除了本身設立專門機構，由專人不斷更新、建設以外，還需要機制，內地城市各有不同做法，像重慶，因缺乏資金，故建立共享平台，沒有專門機構作收集，而是設了交換平台，簽了約的公司都可以共享其他公司的數據，這是過渡期間的做法。有的城市資金充裕，則可以不斷地建設，施工都提供檔案，直接在信息平台更新，面向用戶進行不同功能開發。地下空間的數據是同樣道理，但是較難測繪，因依靠勘探，需要漫長的過程。
- ▲ 有關生態的問題，首先總體規劃需進行資源評估，包括生態、地質條件，不單是地下水，還有地質災害，哪些地區適合開發，哪些地區不適合，在總體城市規劃裏面劃定強制區域，即四區：限制建設區、禁止建設區、鼓勵建設區和一般建設區，在控制性詳細規劃層面則對這些地區進行不同程



度的評估。特別是地下水問題，包括地面開發比例面積，有一個指標叫透水率，不同城市的比例不一樣，要考慮地下水的水位高度，需要進行評估。

- ▲ 澳門空間資源比較緊張，理論上，開發地下空間是對地面空間的補充和完善，地下利用好是為了把地面用得更好，所以，大原則是人在上、物在下，地下空間首先考慮基礎設施。但是各節點則有所區別，例如地下車站的節點，首先是解決交通，地下商場首先解決公共使用，但是，從整體來說，肯定是先解決市政設施，就是先考慮厭惡性設施，騰出地面給人使用，這是一個大方向。但是，在具體地段需要一定考慮，如軌道交通站點周邊需考慮人行網絡，個人認為澳門的交通接駁很方便，對外地人來說步行則不太方便，雖然地方細，但標示不多。如果開發地下空間，可建立人行網絡商業區，如蒙特利爾。個人不太贊成為了商業而開發地下空間，其實把地面利用好，再連通到地下，在有需要的地方順勢做好。中國有的城市都有人民防空設施，建有地下室，很多城市就利用防空建設進行些商業活動，但效果不太好，除非有軌道或地鐵在附近。原則上來說，地下空間的開發以基礎設施優先。

## 附件

# 新城地下空間發展研究工作坊 議程

日期：2011年12月11日（星期日）

時間：15:00

地點：澳門科學館會議室

合辦單位：澳門特別行政區政府運輸工務司

澳門城市規劃學會

時間	內容
14:45-15:00	報到及登記
15:00-15:05	致送紀念品及合照
15:05-15:50	講題一：澳門地下空間相關法律制度研究 主講嘉賓：澳門大學法學院高級導師艾林芝先生
15:50-16:35	講題二：內地城市地下空間發展近況及趨勢 主講嘉賓：中國國家註冊高級規劃師顧新女士
16:35-17:20	講題三：步行系統設施規劃 – 以蒙特利爾地鐵和東京站為案例 主講嘉賓：加拿大魁北克省蒙特利爾市康科迪亞大學地理環境與規劃系扎卡里亞斯教授 (Prof. John Zacharias)
17:20-17:45	討論時間
17:45	研討會結束