

第二章 意見滙編

第九節 澳門電台 澳門講場

日期	發問者	意見、建議	工作小組回應
10月22日	王女士	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 希望政府善用五幅新城填海區土地，要有長遠的房屋規劃。 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 本階段提出了兩個供社會討論的規劃草案，若以建築面積 700 平方呎的住宅單位推算，則草案一可提供約 3 萬 3 千個居住單位（包括私人樓宇和公共房屋），草案二則可提供 4 萬 3 千個居住單位（包括私人樓宇和公共房屋）。 ▲ 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房屋政策、人口政策的分析研究工作，在明年進行的新城區總體規劃方案公眾諮詢中將會明確。
10月28日	新城填海區規劃跨部門工作小組代表：土地工務運輸局城市規劃廳劉榕廳長、港務局海事技術支援廳葉華雄廳長出席澳門廣場節目，聽取聽眾意見。	<p>主持人</p> <ul style="list-style-type: none"> ▲ 市民應如何理解新城規劃的兩個方案？兩個方案又有何特色？ ▲ 政府在推出新城規劃時，強調公共空間佔有率超過五成。在本次推出的草案是否已落實這比例？ ▲ 可否更清晰介紹沿海景觀和公共空間利用的想法，居民會享受到怎麼的環境？ ▲ 是否會形成環島的綠廊？ ▲ 澳門外圍的空間特色是否有所變化？特點是甚麼？樓宇高度是怎樣？ ▲ 吸收了過去新口岸區的填海經驗，是次填海工程有否考慮沉降？初步估計是多少？ 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 新城草案展覽在圓滿舉辦、廣泛收集居民意見後，工作小組和專家團隊將會依據規劃的原則進行深入分析，將意見吸納到方案的編制中。但希望強調的是，兩組草案不是要居民“二選其一”，而是透過兩組草案將不同的考慮因素及前階段不同的社會意見作整體呈現，以便能在本階段有更深入的討論，多聽社會意見。 ▲ 兩個草案有不同的規劃人口容量，草案一為 10 萬人，草案二為 13 萬人。又因應人口規模不同，各項基礎設施及配套亦各有不同，而路網、輕軌站點、綠化開放空間分佈、建築形態、城市景觀亦有不同。草案一由於人口較少，樓宇尺度較小，體現本澳舊區小街小巷的親切城市景觀；草案二樓宇則較高較大，體現現代化都市景象。

日期	發問者	意見、建議	工作小組回應
10月28日			<ul style="list-style-type: none"> ▲ 由於新城以島嶼式發展，在規劃時已考慮在沿岸設公園開放供居民使用，在綠化及公共開放空間方面已超過五成。 ▲ 本次填海將為澳門增加超過 20 公里的海岸線。在總體規劃中，希望將大部份的海岸線發展成帶狀的濱海綠廊（如公園、休憩區），相信能大大提升居民的生活品質。 ▲ 在整個構思內，希望形成澳門半島環島的濱海綠廊，但本次填海計劃在澳門半島側的只有新城 A、B 兩區，因此，優先考慮將 A 區及 B 區的綠廊建設好，並連繫新口岸區、松山、水塘、黑沙環區等。 ▲ 新城各個區都受到一些高度限制，如航空役權、飛機及直昇機航道等，也要考慮本澳原有山海城景觀特色的保護等，所以特意從東望洋山、西望洋山、大小潭山的視點上進行景觀設計，並考慮了從氹仔望向澳門半島南岸的城市天際線的韻律及節奏感、澳門望向氹仔的天際線，以及從外海望向澳門 A 區及 E 區的門戶立面。 ▲ 填土順序將按照各區發展需要，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、E 區將配合交通基礎設施等，必定以民生服務、公共設施、交通基建等設施優先建造。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。至於建設時間方面，由於填海土地非常珍貴，也為未來 20~30 年發展所需，建議按未來社會發展進程，逐步落實有關建設，並可通過不同的工程手法，解決沉降問題。

日期

發問者

意見、建議

工作小組回應

10月28日

吳先生

- ▲ 希望澳門將來成功打造成為世界旅遊休閒中心，人口約為 10 萬人，而且新城 A 至 E 區各有特色，人們在坐船環島遊時可看到海濱優雅的景緻，結合現有的酒店娛樂場建築物，帶動旅客休閒旅遊的心情。
- ▲ 在全天候交通接駁方面，特色是新城 A 區與港珠澳大橋、接駁新城 A 區及新城 E 區的通道，工作小組可否講述當中構思？希望上述通道設有輕軌系統，並且能讓電單車使用，滿足颱風天氣下保持運作的需求。
- ▲ 另外，根據運輸基建辦公室的說法，輕軌能在颱風天氣下運作，但有何資訊證實？

- ▲ 新城 A 至 E 區各有特色方面：新城 A 區的定位主要在民生設施、多元產業及城市門戶，其中重點為建設一個城市門戶及濱海公園，有大量的文化旅遊設施集中；新城 B 區的重點為連綿 3 公里多的濱海公園，結合已建成的文化旅遊設施，形成一個公眾容易到達的旅遊休閒區；新城 CDE 區則建議發展成低碳居住區，響應綠色節能環保理念。同時，因應澳門與氹仔之城的交通壓力，新城 A 區與新城 E 區之間將建設澳氹第四條跨海通道，所以，新城 E 區亦承擔了交通樞紐的功能。這與吳先生的想法十分接近，希望塑造區區有特色。
- ▲ 澳氹第四條跨海通道的模式於現階段已委託權威的橋隧設計研究機構（中交公路規劃設計研究院）在進行工程可行性研究中，主要從航空安全高度限制、航道安全限制、全天候通行需要、環境影響評估、對土地利用及景觀的影響，以及造價及工期等方面進行綜合評估。同時，跨海通道的設計方案亦需要配合新城填海區的整體規劃，工作小組將透過科學分析及充分論證，考慮現實制約因素，並透過公眾諮詢收集意見，才可進一步作出定案。
- ▲ 休閒生活方面，各區均設有很多休閒濱海公園，並加設餐飲、文化康體等設施，增加公園生氣，適合一家大小活動。
- ▲ 新城以島嶼式連接，與現有城區距離約 120 至 160 米，屬較短的橋樑，只有很少的爬坡、落坡。因此，可配合具體的景觀設計，塑造成地區景觀元素。
- ▲ 輕軌方面，現有西灣橋已預留軌道系統空間，澳氹第四條跨海通道亦將有同樣要求，配合二期輕軌系統，將形成雙環雙軸的軌道系統，有效解決本澳目前大眾運輸工具緊缺的問題。
- ▲ 在颱風期間，技術上輕軌列車行駛並無問題，但颱風下的列車安排關乎民防策略及居民出行安全等問題，而本澳民防政策並不鼓勵居民在颱風天氣下外出，因此，

日期	發問者	意見、建議	工作小組回應
10月28日	王女士	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 從表面上看，規劃草案已照顧了很多方面的訴求。 ▲ 居住為生存基本需求，未來新城的建築物會否全為私人樓宇，還是公共房屋及配套？樓價會否仍然像現在般昂貴？ ▲ 澳門地方細小，本應能夠快捷方便地到達目的地，但現時卻要浪費很多資源，才可到達目的地。未來新城的道路系統會否像皇朝區般，迂迴曲折，而且容易發生交通事故？ 	<p>風期間的輕軌服務提供須與民防部門及未來的營運公司商討後再作安排。</p> <ul style="list-style-type: none"> ▲ 兩個規劃草案提出的估算住宅單位數都是包括私人樓宇和公共房屋。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。比例多少將會是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房屋政策、人口政策的分析研究工作，在明年進行的新城區總體規劃方案公眾諮詢中將會明確。 ▲ 新城草案的八大規劃構想之一，就是提出公交優先綠色出行，打造雙環雙軸路網。具體來說，便是要完善交通基建配套設施，協調各區規劃發展，全面推行公交優先發展策略和立體複合模式，引入環保低碳交通工具，構建雙環雙軸路網和遠期輕軌系統。政府計劃透過構建雙環雙軸的道路交通主幹道路，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：離島區路網的整治及擴容工程、新城填海區交通規劃及建設工程、構思興建澳氹第四條跨海通道，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。
	主持人	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 居民都很關心居住問題，新城區商住面積的比例為多少？ ▲ 新城中有否特別規劃綠色交通出行？ 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 在兩個草案中，商住用地佔總填海面積的24%。 ▲ 塑造慢行和綠色出行空間，鼓勵綠色出行為整體交通政策的重點之一。目前本澳有三分之一的居民使用步行出行，三分之一使用巴士，所以新城規劃亦十分重視這方面的工作。沿岸的濱海公園設有步行徑，爭取完善單車徑設施及規模，希望未來所有公園均設有單車徑；此外，規劃草案建議把新城填海區C、D區打造為公共配套設施完善的低碳居住示範區，在新城填海

日期	發問者	意見、建議	工作小組回應
10月28日	陳先生	<p>▲ 建議新城 A 區用於興建經屋，因很多弱勢社群、年滿 18 歲的青年人均沒有能力置業，故應在新城 A 區提供經濟房屋，而且必須廉價，因目前每平方呎 1,000 元也遭人痛罵，故應為每平方呎 100 元。</p> <p>▲ 建議新城 B 區興建醫院，因澳門是消閒博彩城市，故可將醫療保健視為一個工業加以推動，讓外地人士來澳消閒、醫療保健及博彩。</p> <p>▲ 建議餘下各區份則用作興建賭場、酒店、高樓等，但本地建築界沒有技術可以興建四、五十層高的樓宇，如：國際機場對面土地，在轉手至香港公司後，便能立刻興建高樓，可見技術不足，必須借助他人。</p> <p>▲ 建議將現有外港客運碼頭改建為對外開放的骨灰龕，主要是政府已有意集中航運至氹仔北安碼頭及取消外港客運碼頭，隨著 2016 年港珠澳大橋通車，若於外港客運碼頭興建骨灰龕，前無住宅、後無人煙，便不會影響澳門居民，香港居民亦可自行駕車至澳門，拜祭先人後往兩旁的娛樂場消費，希望規劃部門深思。</p>	<p>區 C、D、E 區之間設置東西向綠色公交走廊，結合輕軌走線建設公交轉乘站，實現不同交通工具無縫轉乘，並組織各區慢行系統，兼顧出行和休閒的需要；同時 C、D 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，打造綠色交通示範區，並在新城填海區 C、D 區外部和入口設泊車轉乘樞紐，而 E 區則為混合交通區，承擔常規交通、輕軌、綠色公交的轉換功能。</p> <p>▲ 特區政府向中央政府申請填海時，明確表示在新城區的開發建設中不設博彩項目；透過新城區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；在新城區撥出合理的土地資源，吸引投資者發展符合澳門產業適度多元化政策的行業；預留適當土地資源建設公共房屋；不發展低密度的住宅項目如別墅等。</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房屋政策、人口政策的分析研究工作，在明年進行的新城區總體規劃方案公眾諮詢中將會明確。</p> <p>▲ 在本澳建設高樓時，需注意它與舊區的城市景觀的衝突，對空氣流動、微氣候的影響，並考慮山體、綠化、城市形態及天際線等，需在建築及城市設計時結合多方面考慮，綜合分析。</p> <p>▲ 對厭惡性措施的設置問題，我們會多聽社會意見。一般而言，這些設施會降低土地的開發和利用價值，同時需要遠離民居，而且要解決帶來的環境和衛生問題，所以，未來有沒有必要放在新城，或另外選址，甚至可否謀求區域合作解決，社會可以作出討論。</p>

日期	發問者	意見、建議	工作小組回應
10月28日	劉寶嬋小姐 主持人	<p>▲ 最近外港客運碼頭搬遷成為新城規劃諮詢的焦點之一，根據政府的說法，外港客運碼頭搬遷與否尚未有定案，並希望在諮詢期收集市民的意見。但自規劃草案提出後，卻引起不少爭議，政府需要多番解釋，政府最初為何有搬遷此想法？取決哪些因素？</p> <p>▲ 外港客運碼頭搬遷安排是否在諮詢結束後有定案？</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，外港客運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>
	余榮讓先生 主持人	<p>▲ 新城填海如何保護海洋生態？</p>	<p>▲ 特區政府已於2007年委託國家海洋總局南海海洋工程堪察環境研究院，編製《澳門新城填海工程海域使用論證與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。</p>

日期

發問者

意見、建議

工作小組回應

10月28日

趙太

- ▲ 新城區總體規劃草案一及二表明，海濱綠地用地、海堤用地、市政公園用地及廣場用地等四個公共觀賞用地佔用土地資源分別為34%及33%，尤其是在新城B區，上述用地佔41%，已超過利用土地面積40%以上，實在很浪費土地資源，是否考慮適當減少以上四類用地面積，而用來增建社會教育福利設施，如安老院及智障人士校舍工作坊等，造福於民。
- ▲ 中途倉是一個定時炸彈，是不能再設在宜人區域，所以反對在新城區再設石油氣中途倉，應集中於九澳油庫統一監管運作，當局應盡早讓市民討論取得共識。建議把規劃中基礎設施的中途倉改為工業綜合大樓，其中包括修車行業樓層，規範管理修車行業，改善各區域環境衛生。
- ▲ 澳門半島人口稠密，是本澳政治、文化、經濟的集中地，且有拱北口岸及跨境工業區。所以，外港碼頭可以改建或擴建，但不宜取消，配合氹仔北安碼頭，對澳門更有好處，對經濟帶來新發展。
- ▲ 新城區四面環海，易受潮濕天氣影響，政府在考慮綠色低碳、環保的同時，有否考慮防潮及海水倒灌的措施？

- ▲ 新城B區的功能佈局是希望打造濱海綠廊、公共建築和旅遊文化設施，透過塑造優美的公共空間，創設澳門半島南岸濱海綠廊和全新的城市形象。與此同時，規劃草案重視土地有效利用，舉例稱，新城B區樓宇高度較低，保護主教山景觀，而各區不少公園用地的地下，均計劃放置基礎及交通設施，如孫逸仙馬路擴建後，公園地下將是外環通道、停車場等，此外，新城B區將興建公眾建築群，提倡綠色建築、採用環保設施，如中水回用，均是放置在地面下。在諮詢文本中，均有提及各區地下空間的運用，並有專項研究，希望將基礎及交通設施地下化，如：變電站、污水處理廠，以騰出地面空間供予居民享用。
- ▲ 政府已委託有關研究單位進行專項研究，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，對中途倉需求及設置模式進行科學分析及評估，初步定出三個較具條件的可行方案（九澳油庫作統一配送不設中途倉模式、儲存及配送中途倉模式及汽車中轉中途倉模式）。並希望透過是次新城區總體規劃諮詢，廣泛聽取社會各界對上述方案的意見。
- ▲ 認同集中管理修車行業的思路，這類厭惡性設施的設置，一般而言會降低土地的開發和利用價值，同時需要遠離民居，而且要解決帶來的環境和衛生問題，所以，未來有沒有必要放在新城，抑或另外選址，甚至可否謀求區域合作解決，社會可以作出討論，我們希望多聽意見。當然，可考慮在離島與其他垃圾處理、分類、堆填及回收等市政設施一同設置及結合。
- ▲ 對於是否將外港客運碼頭搬遷，當局持開放態度，希望聽取社會更多意見，研究團隊也制訂了搬遷、不搬遷兩組不同發展方向的草案供社會參考及討論。
- ▲ 據珠江水利委員會珠江水利科學研究院對新城各區進行的防洪評價結論，新城填海

日期	發問者	意見、建議	工作小組回應
10月28日	劉寶嬋小姐 主持人	▲ 若在諮詢過程中，很多居民均不贊成在新城區設立中途倉，工作小組有何建議？	<p>工程符合澳門附近水域綜合治理規劃，原則上不會影響伶仃洋及澳門水道整體河勢穩定，工程採用的防洪標準適當，對伶仃洋及澳門水域整體河勢、泄洪及納潮之影響微小，不會對澳門半島的防汛搶險通道產生影響。換言之在新城規劃及設計時已充分考慮了防洪問題，並肯定其可行性。</p> <p>▲ 政府已委託有關研究單位進行專項研究，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，對中途倉需求及設置模式進行科學分析及評估，初步定出三個較具條件的可行方案（九澳油庫作統一配送不設中途倉模式、儲存及配送中途倉模式及汽車中轉中途倉模式）。並希望透過是次新城區總體規劃諮詢，廣泛聽取社會各界對上述方案的意見。</p> <p>▲ 為此，草案提出了兩個建議，一是不在澳門半島設立，一是設於新城A區，此牽涉到社會是否認為澳門半島需要設立中途倉的問題。</p> <p>▲ 由於中途倉主要用作存放石油氣，而石油氣是每家每戶的必需品，故必須確保石油氣供應是不被中斷的。根據數據，目前本澳平均每日消耗石油氣數量為5,600瓶，其中2,600瓶來自珠海、3,000瓶來自九澳油庫，若九澳油庫不幸地出現意外事故，更需要由珠海供應，居民需要考慮石油氣由九澳輸送抵澳的時間。此外，在2020年後，儘管天然氣開始普及鋪設入戶供應，但預計澳門半島部份地區因地下空間、安全等條件限制，供氣管網未能完全覆蓋，該部份居民仍需使用石油氣，估計石油氣需求量約為每日5600瓶，希望居民加以考慮。</p>

日期	發問者	意見、建議	工作小組回應
10月28日	廣先生	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 沒有機關或部門可獲知競投土地的訊息。 ▲ 對於新城填海區的土地使用，劉仕堯司長曾表示要“還地債”，想知道為何要“還地債”？對象？數量？以及競投土地訊息的透明度？如何公平、公正、公開？希望政府向公眾解釋。 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 規劃團隊在編制新城區總體規劃草案時並沒有將土地置換作為一個考量因素，特區政府至今亦沒有對日後新城區的土地作出任何換地的承諾。 ▲ 至於土地資訊不足，這正正是涉及規劃的公開透明度，對澳門土地狀況，可瀏覽地籍資訊網，包括街道準線圖等，以便業界合作及發展。 ▲ 完成規劃後，將會結合《城市規劃法》及《土地法》的制訂及修改工作，相信不論規劃透明度還是土地資訊，社會各界將會更加清晰。
	劉寶嬋小姐 主持人	▲ 未來會否公佈新城區有多少土地供民間申請利用？	▲ 待總體規劃在2013年確定後，才會進行分區規劃，屆時具體土地用途、倍數等技術資訊將清晰出台，居民或團體可加以留意，再向政府申請，政府將按照法律法規的相關準則依法作出處理。
	楊志華先生 主持人	▲ 土地資源珍貴，今次是有史以來最大一次的填海，想知道團隊最早意念？如何構思新城未來最美好的藍圖？	▲ 為澳門未來20~30年持續發展，每一吋土地在規劃時亦必須謹慎處理，在未正式展開有關規劃的技術工作前，工作團隊已於去年透過第一階段公眾諮詢聽取意見，並在編制過程中先後舉行不同的工作坊、研討會及專家論證會等多次活動，吸納意見，總結出四個主要方向，保留傳承創新，促進產業多元，有效改善居民生活品質，加強區域融合，並再提出三大規劃原則及八大規劃構想，同時需要一個公開的平台，讓不同人士及利益者，在此平台上互相交流進行理解及妥協。
	余榮讓先生 主持人	▲ 會否預留土地給駐澳解放軍？	▲ 暫時沒有考慮。

日期	發問者	意見、建議	工作小組回應
10月28日	劉寶嬋小姐 主持人	<p>▲ 低碳示範區將創設哪些條件讓市民實踐低碳生活?</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、綠色建築及環保基礎技術，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>▲ 涉及數個方面，包括：綠色出行，如步行、單車及環保車輛的使用；生活廢棄物的處理及回收；污水及雨水的回用；綠色能源，提倡太陽能及風能的採用；規劃上，注意樓宇座向，因不同座向對使用冷氣機、太陽能均有影響；採用LED燈及節水器具等。</p>
	李小姐	<p>▲ 皇朝區生活素質不斷降低，新城規劃提出外環道地下化，早前亦有專家撰文指出軌道交通宜地下化，為何政府必定要高架輕軌走內街?</p> <p>▲ 未能知悉新城規劃諮詢活動詳情。</p> <p>▲ 新城B區可否興建大型綜合大樓，內有濕貨街市、游泳池及運動場等設施，或者興建植物公園及主題公園？認為新城B區不宜興建住宅。</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。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作不同層面反覆研究、分析的結果。</p> <p>▲ 隨著“輕軌系統第一期行車物料及系統”已於2011年3月完成判給，輕軌系統的主體土建工程也將於2011第四季始相繼</p>

日期	發問者	意見、建議	工作小組回應
10月28日			<p>開展，倘若對路線作出調整，必然推遲輕軌落成時間，並且大幅增加造價。</p> <p>▲ 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。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>▲ B區由於兩端均毗鄰一期輕軌站，除了步行直達以外，可透過於區內提供巴士服務，以至考慮設置綠色公交系統，如環保巴士等，服務區內交通，還可透過與輕軌站及媽閣交通樞紐的無縫接駁，便捷地往來澳門各區。</p> <p>▲ 新城填海區規劃工作小組在科學館設有展覽，免費開放，歡迎居民親身前往參觀及了解，而諮詢活動內容則印於宣傳單張等，並於活動舉行前在各大報章刊登廣告，亦透過郵政局的宣傳易服務把諮詢活動宣傳單張郵寄每家每戶。</p> <p>▲ 多謝就新城B區設施提出建議，已紀錄供研究團隊參考。</p>

日期	發問者	意見、建議	工作小組回應
10月28日	劉寶嬋小姐 主持人	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 聽眾李小姐是擔心大家用心做好規劃後，但未來日子容易隨便改變。 ▲ 道路網及軌道網等基礎設施在確定後，會否出現變化？ 	<p>▲ 特區政府現正修訂《土地法》和推進起草《城市規劃法》的相關工作。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。與此同時，世界經濟環境的變化、周邊地區和城市內部發展之轉變，都勢必都會影響澳門發展。鑑於這些未知或難以預計的因素，為更能靈活及彈性地應對未來出現的不同發展需要，新城規劃亦有必要適度留有彈性。</p>
	陳先生	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 新城 B 區樓宇限高是多少？會否建設衛生中心？由於新城 B 區是向綠色環保方面發展，有否計劃在該區設置政府綜合大樓或托兒所？該處環境、設置完善，適合設置托兒所。 ▲ 友誼大馬路與皇朝區道路彎彎曲曲，什麼時候才可解決這問題？ 	<p>▲ 新城 B 區位於科學館與旅遊塔之間，孫逸仙大馬路之南，澳門半島南端最好的海岸線。所以，B 區的其中一個規劃定位為一片較長的海濱公園；其二為公共建築群，包括行政、司法機關的辦公大樓；其三為配合現有的旅遊文化設施，補充新的旅遊文化設施。在兩個草案中，都提出了一些元素，如在旅遊塔附近，若條件許可，設置會議、商業等設施，形成滙聚效應。</p> <p>▲ 由於 B 區位置特殊，臨近海濱，所以，在規劃時首先要考量會否遮擋主教山景觀和屏風效應的問題，並確保良好的視線通廊，針對此方面草案會有所兼顧及考慮，大橋兩側的樓宇高度較低（約 30 米高），往兩側上升。</p> <p>▲ 多謝意見，已紀錄，交相關部門參考。</p>
	黎先生	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 希望新城填海區興建政府綜合大樓及提供更多停泊車位。 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 新城區將會興建政府綜合服務設施。
	謝小姐	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 希望藉著新城填海區完善本澳公交系統。 ▲ 希望政府保護新城填海區的生態環境。 	<p>▲ 政府計劃透過構建雙環雙軸的道路交通主幹道路，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的整治及擴容工程、新城填海區交通規劃及建設工程、構思興建澳氹第四條跨海通道，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</p>

日期	發問者	意見、建議	工作小組回應
10月28日			<p>條跨海通道的雙軸通道。</p> <p>▲ 在新城規劃過程中，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。同時，規劃草案中預留不少沿岸綠色空間，透過種植不同植物，恢復相關生態環境，甚至與珠海的綠廊連結，達致區域生態。</p>
11月7日	<p>新城填海區規劃工作小組在11月6日舉行的公眾諮詢會上，就外港客運碼頭的搬遷問題提出四個可能性，並剖析當中利弊，重申沒有預設立場，歡迎社會及居民討論。澳門講場主持人及聽眾均於翌日在節目上作出討論。</p> <p>余榮讓先生 主持人</p> <p>鄭國強先生 主持人</p>	<p>▲ 認為外港客運碼頭搬遷存在四個可能性，而非四個方案，而政府多次重申沒有預設立場，則社會仍可以發表意見。</p> <p>▲ 希望完全否決“取消外港客運碼頭及其功能完全轉移至氹仔北安客運碼頭”此可能性，因為取消外港客運碼頭，將為澳門半島居民帶來不便，亦在各博企之間造成不公平，若只於離島設碼頭，會否只帶動路氹城現有發展的博企，其他博企雖在路氹城也獲得批地，但也需要時間興建，所以取消外港碼頭未必適當，需要社會多提意見。</p> <p>▲ 雖然有說法是現在不會搬遷，是將來搬遷，但將來即是何時？搬遷涉及需要預留土地、填海也有建設過程，若完成規劃可能已五年，即將會拖延更久才正式開始填海工程，所以我覺得有些想法要慎重考慮，因取消澳門半島的外港客運碼頭，確實不便，可考慮將碼頭向外遷移一點，以免新城A區填海時影響航道。</p> <p>▲ 這是彼消此長的過程，今天我們正面對著大規模填海建地，自然會影響水文、航道緊張，確實需要早為之計，但由於本澳密集居住區正正是澳門半島，非路氹城，而路氹城早已作了海陸空聯運的長期準備，但並非今天。</p> <p>▲ 外港客運碼頭的問題不單止牽涉未來規劃，還有各博企間的競爭，若澳門半島沒有碼</p>	<p>▲ 從地理位置來看，外港客運碼頭接近市中心，交通便捷，但海上方面，由於進出碼頭的航道必須穿越友誼大橋橋孔，對高速客船的航行造成一定的制約，故此，對於是否應把外港客運碼頭遷至A區或其他地點，現時社會上有不同的意見，我們對此持開放態度，並藉著這次諮詢機會希望聽取社會更多意見，規劃項目組亦已針對此情況，制訂不同的方案，以供社會參考及討論，歡迎社會各界及市民大眾積極發表意見。政府會在確保海事安全以及技術可行的前提下綜合考慮各方面的意見，並以公眾利益為依歸。所以現階段歡迎各位發表意見，為外港客運碼頭的去留出謀獻策。</p> <p>▲ 單從海事角度來看這個問題，外港客運碼頭搬遷外移選點合適的話，更可令新的外港客運碼頭及航道遠離“氹仔航道”及“往內港航道”，對區域通航安全及航道效率提升有正面作用。另外，若果碼頭及航道能向較深水的區域遷移，可以使港口和航道的維護疏浚工作量減少。</p>

日期	發問者	意見、建議	工作小組回應
11月7日		頭，要在氹仔北安客運碼頭上落，旅客自然流向路氹城。目前不是面對短期問題，是未來，以至港珠澳大橋通車後的問題，而現時填海造成的大規模航道緊張，只好加強管理。	
	劉寶嬋小姐 主持人	<p>▲ 隨著未來填海工程開展，船隻出入外港客運碼頭，因要慢駛，航程必定受到拖延，如何衡量當中利弊，需要社會各界及居民發表意見，亦希望政府多作介紹。</p> <p>▲ 若工程全部開展時航道有何影響？希望有更多相關訊息。</p>	<p>▲ 根據國家海洋局南海海洋工程勘察與環境研究院編制之《澳門新城填海工程海域使用論證及海洋環境影響報告書》指出，按澳門用地規劃需求，填海工程需有序地分階段進行。在工程建設期間，將有多艘施工船進出澳門附近水域，故在工程開展前，需與施工單位就海上通航安全問題進行協調，制定減少影響交通航運的措施，如施工船運輸路線遠離高速客船行走航線或採取主動避讓措施等。而航道維護方面，亦會定期對航道進行疏浚工作，以減低因填海工程導致航道淤積加劇情況。</p>
	余榮讓先生 主持人	<p>▲ 希望部門自行調整，因政府雖說沒有預設立場及聽取居民意見，但作為一個政府，應該稍作主導，並邀請有關範疇專家，評定外港客運碼頭的處理方法，再提出一個合理方案，若只聽取民意，不排除有些民意是只求自己方便，並非有水平的民意，政府是需要結合專家及民意。</p>	<p>▲ 政府會在確保海事安全以及技術可行的前提下綜合考慮各方面的意見，並以公眾利益為依歸。</p>
劉先生	<p>▲ 建議分短期及長期計劃，短期計劃是當氹仔北安客運碼頭啟動後，將外港客運碼頭定位為商務碼頭，大部分旅行團應使用氹仔北安碼頭，因目前外港客運碼頭的交通擠塞，主要由於旅行團的旅遊巴停泊及上落客。</p> <p>▲ 規定路氹城各博企的“發財巴”不可進入外港客運碼頭，此需要各部門及船公司協調。</p> <p>▲ 將往內地航線也移至氹仔北安碼頭，令外港客運碼頭起著分流作用。</p> <p>▲ 長期計劃是作為預留項目，因沒有人知道港珠澳大橋對旅客的實際影響，沒有任何數據，故可在新城A區或港珠澳大橋澳珠</p>	<p>▲ 多謝意見，已紀錄，交相關部門參考。</p>	

日期	發問者	意見、建議	工作小組回應
11月7日		人工島先預留土地，若現有的外港客運碼頭吞吐量已達飽和，便可即時有土地作搬遷，若是客源嚴重流失，則可縮少外港客運碼頭規模及改善配套設備。	
	余榮讓先生 主持人	▲ 船隻有別於“發財巴”，旅行團可以乘坐一架旅遊巴從一個口岸來澳，但船隻未必可以，一艘船可能有多個旅行團，或者只有一個旅行團，擔心較難集中。	▲ 多謝意見，已紀錄，交相關部門參考。
	劉寶嬋小姐 主持人	▲ 不難區分，該聽眾建議是旅行團在氹仔北安碼頭，“散客”才在外港客運碼頭上落。 ▲ 認為聽眾劉先生的建議可取，在陸路口岸方面，社會亦有聲音希望多用蓮花口岸進出，分流關閘人潮，而海路亦可有此思維，用兩個碼頭作分流。	▲ 多謝意見，已紀錄，交相關部門參考。
	鄭國強先生 主持人	▲ 此涉及規劃及管理問題，長期管理不善，自然打成困結，短期只要加強管理、疏導遊客便可解決，但長遠而言，外港客運碼頭可向外遷移，但一定要保留在澳門半島，因澳門居民及大量旅客基本上均會留在澳門半島，而且涉及博企間的競爭。	▲ 多謝意見，已紀錄，交相關部門參考。
	林智文先生 主持人	▲ 希望透過加強管理解決問題，因外港客運碼頭若要拆建，甚為可惜。	▲ 多謝意見，已紀錄，交相關部門參考。
	吳女士	▲ 就輕軌走皇朝區內街一事，昨參加了新城區總體規劃公眾諮詢會，並在會上指出輕軌不一定興建在地面，而且規劃草案中，由媽閣至觀光塔一段均為地下化道路，新城規劃為何不可一併解決輕軌在皇朝區走內街的問題？	▲ 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，

日期	發問者	意見、建議	工作小組回應
11月7日			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。
	謝女士	▲ 認同隨著外來旅客愈來愈多，路面及交通均負荷不了，長遠而言，外港客運碼頭搬遷是對的，可以擴闊、擴大或擴開碼頭，但澳門半島不應該沒有碼頭，不論如何發展，需考慮本地居民的需求，而且現時的外港客運碼頭落成不足二十年，借鑒內港碼頭搬遷後，該區經濟頓時衰落。擔心外港客運碼頭搬遷將會影響周邊商戶經營。	▲ 多謝意見，已紀錄，供研究團隊參考。
	余榮讓先生 主持人	▲ 蘇樹輝先生及周錦輝先生也先後在接受傳媒訪問時表示不應取消外港客運碼頭及遷至離島。	▲ 我們對此持開放態度，並藉著這次諮詢機會希望聽取社會更多意見，研究團隊已就搬遷、不搬遷兩個不同的發展方向提出規劃草案，以供社會參考及討論，歡迎社會各界及市民大眾積極發表意見。政府會在確保海事安全以及技術可行的前提下綜合考慮各方面的意見，並以公眾利益為依歸。所以現階段歡迎各位發表意見，為外港客運碼頭的去留出謀獻策。
	鄭國強先生 主持人	▲ 搬遷外港客運碼頭對博企來說是生死攸關，但對於居民的利益？早於五、六年前已有分析指，外港客運碼頭應該是外移至港珠澳大橋澳珠人工島，達至陸海聯運，但並非馬上便搬，在未來數年是大規模填海工程期，政府應該加強航道管理，這才是最重要。	▲ 多謝意見，已紀錄，交相關部門及研究團隊參考。
	謝小姐	▲ 贊同鄭國強先生的說法，不應短期內搬遷外港客運碼頭，目前只屬諮詢階段，認為政府諮詢做法開明。	▲ 多謝意見，已紀錄，交相關部門及研究團隊參考。
	余榮讓先生 主持人	▲ 外港客運碼頭將由港務局接管，希望政府提供數據，使用率是否已達飽和？	▲ 外港客運碼頭出入境候檢大堂單日處理出入境旅客的最高記錄為 94,349 人次（於 2008 年 2 月 10 日錄得），出入境航班的最高記錄為 415 班（於 2007 年 2 月 20 日錄得），而 2011 年平均每日處理出入境旅客的記錄為 43,901 人次，平均每日出入境

日期	發問者	意見、建議	工作小組回應
11月7日			航班為271班；值得一提的是，通關速度快慢需視乎出入境候檢大堂現場是否有足夠人力資源處理出入境候檢旅客。
	鄭國強先生 主持人	▲ 若外港客運碼頭搬至氹仔北安碼頭，必然沒有足夠的士等交通配套。	▲ 多謝意見，已紀錄，供相關部門參考。
11月9日	吳先生	▲ 新城填海區是中央給予澳門特區的，本澳文化是以飲水思源為主，希望特區政府以“金木水火土”作包裝，達至以中醫藥為主的多元經濟發展，並以科學發展觀去處理。	▲ 多謝意見，已紀錄，供相關部門參考。
11月10日	杜先生	<p>▲ 以史為鑑，可知興衰，內港自碼頭搬遷後，草堆街、新馬路頓時衰落，外港客運碼頭搬遷，必然令整個澳門半島衰落。外港客運碼頭對澳門半島極其重要，雖說將來港珠澳大橋可能取代碼頭功能，但應該待屆時才取消外港客運碼頭，現在最重要的工作不是搬遷，而是完善相關配套，例如在水塘周邊興建大型停車場，以及完善外港客運碼頭與水立方之間的行人天橋、搬遷行人天橋下的機房，開闢成外港客運碼頭的一部份。</p> <p>▲ 中央政府給予澳門五幅土地，特區政府應該好好利用，建議藉新城土地改善舊區交通，採用“屋換屋”做法，在新城區興建住宅，置換舊區土地，騰出空間用於興建停車場及公共設施。目前政府只關注新城規劃，似乎放棄舊區規劃，質疑官商勾結。</p> <p>▲ 擔心新城未完成規劃已被各地產商瓜分，認為政府是“講一套、做一套”，坦言對新城規劃沒有信心。</p>	<p>▲ 多謝意見，已紀錄，供研究團隊參考。</p> <p>▲ 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，新城一方面在城市肌理上保持澳門的傳統特色，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，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地享受到新城的公共資源。</p> <p>▲ 新城區的土地將來的批給都會嚴格按照相關的法律進行。</p>
	余榮讓先生 主持人	▲ 新城填海區未必可以人人能夠分享，正如主教山區的豪宅也不是人人能夠分享，相信新城填海區不一定是豪宅，希望當中多建公共設施予居民享用。	<p>▲ 我們會考慮在新城區的城市規劃上引入“混合住區，資源共享”的核心理念，既能遵循市場經濟的客觀規律，又使不同類型的居住小區相互協調，不同階層的居民可更好地共享社會公共服務和設施資源。在土地的批給上會嚴格依法作出審批，土地的利用亦將以社會公共利益為大前提。</p> <p>▲ 居民十分關注的公共設施、環保綠化、交</p>

日期	發問者	意見、建議	工作小組回應
11月10日			通基建等等，都是草案十分重視的規劃元素。
11月11日	李小姐	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 澳門半島應保留一個外港客運碼頭，但將直昇機坪搬遷至氹仔。 ▲ 運輸工務司司長劉仕堯曾以“未有規劃”回應新城填海區會否用於“還地債”問題，當中是否有弦外之音，即做好規劃，新城填海區用地便會“還地債”。 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 多謝意見，已紀錄，供研究團隊參考。 ▲ 規劃團隊在編制新城區總體規劃草案時並沒有將土地置換作為一個考量因素，特區政府至今亦沒有對日後新城區的土地作出任何換地的承諾。
11月15日	黃先生	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 在新城規劃的5幅土地預留撥地興建政府綜合大樓。 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 將來，新城B區計劃會為政府行政及司法部門提供部份辦公用地，同時，亦會因應社會的發展需要，在各區設置政府辦公地點，希望能更好地服務和便利廣大居民。由於新城規劃仍處於草案階段，特區政府仍然要廣泛聽取居民意見，最後才能落實相關用地規劃方案。
11月16日	梁先生	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 關注土地資源使用，指出若外港客碼搬遷後，原土地的用途如何？是用於公共設施，還是被大財團擁有？興建高密度豪宅？應為廣大市民著想，多加興建公共設施。 ▲ 希望政府多聽取民間訴求，在新城填海區的預留土地興建廉價平民屋或廉租屋，多為下一代著想，而非為大企業著想。 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 外港客運碼頭是否搬遷仍需聽取社會意見，政府沒有既定立場。 ▲ 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。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平方呎的居住單位推算，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），草案二提供4萬3千居住單位（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，我們將會在正在進行的新城區總體規劃草案諮詢中廣泛聽取社會各界的意見，並結合新城區總體規劃草案的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。 ▲ 另外，政府會透過推動舊區重整、調整工

日期	發問者	意見、建議	工作小組回應
11月16日			業用地用途等，增加土地供應，藉此進一步提高本澳未來住房的供應能力。
	余榮讓先生 主持人	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 規劃內的部份土地已有明確規定，如新城B區其中一個方案建議不興建住宅，傾向用作公共設施。 ▲ 在新城區總體規劃第一階段公眾諮詢中，規劃部門有吸納了聽眾的意見，希望規劃部門在第二階段亦會吸納聽眾意見。 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 城市規劃其實是一門綜合性的學科，往往涉及不同價值利益的博弈，因此，為了更好地吸納各界對經濟、民生、社會發展等意見，工作小組自首階段開始，不斷透過工作坊、研討會、專家論證會、公眾諮詢會等形式，廣泛聽取居民意見。
11月21日	余小姐	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 昨日出席了公眾諮詢會，很開心政府代表願意聽取居民意見。 ▲ 規劃草案內一些統計數據不清楚，如：規劃人口容納為10萬人及13萬人，但沒有詳細說明澳門半島，各個堂區的人口比例、年齡層等，應該結合新舊城區。 ▲ 新城B區提出由觀音像至旅遊塔興建大型海濱公園，希望相關部門做好充足的交通配套，讓居民可以前往該處享用。 ▲ 建議多參考其他城市的成功例子，好好利用中央政府對澳門特區的支持。 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 多謝意見，已紀錄，交研究團隊參考。 ▲ 在展開新城區總體規劃研究的同時，我們也對人口預測作了分析，人口規模和結構是城市規劃工作的重要技術參數，它不是簡單的控制指標，作用是顯示在不同的假設前提條件下，人口數量及結構變化的不同可能路徑。從而瞭解不同人群對城市功能和城市服務的需求和發展願望。分析人口構成，判斷人口的發展趨勢，目的是為優化城市的空間佈局、制定公共政策、配置公共資源提供依據，引導人口合理流動。 ▲ 鑑於澳門人口結構的特殊性，我們透過與統計局合作，對人口預測作了調整，抽走現時居澳外來人士數量，結果顯示其人口老化的速度比原來預計的更快。按原先的預測，2020年65歲或以上的人口佔總人口的11.7-12.4%，但如果把外來人口抽出，65歲人口佔總人口的比重為14.3%-15.0%。一般來說，65歲人口是總人口數的7%，則稱為老齡化社會，若是14%則屬老齡社會。按預測，澳門需要面對的老年化社會帶來的連串問題。 ▲ 在開展新城規劃時，研究團隊亦有對其他成功城市例子作出參考。
	余榮讓先生 主持人	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 希望下年公佈的人口普查結果會詳細列明各個堂區的人口比例及年齡層，而新城規劃人口容量是構想，但最後未必確實有上述數目的居民願意遷往新區，需要視乎規劃是否吸引。 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 如余榮讓先生所言，兩組規劃草案提出的是人口規劃容量構想，而非硬指標。的確，澳門沒有戶籍制度，政府不可能強行要求居民遷往那一區居住，政府會聽取社會意見，審視實際需要，透過規劃、設計、配套設施等引導居民遷往新城。在進行規劃

日期	發問者	意見、建議	工作小組回應
11月21日			時，根據人口預測，對公共設施作出合理配置和預留空間。
	劉寶嬋小姐 主持人	▲ 昨日公眾諮詢會上出現了一些較為特別的意見，就是認為新城區的綠化比例偏多，但其實澳門綠化空間已經很少。	▲ 新城規劃提出不少於50%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。
	鄭國強先生 主持人	▲ 根據媒體報導，居民意見是擔心現在的規劃會在將來被推翻，到底新城規劃是否有其法律地位？將來可以隨意為之、任意為之、隨心所欲。	▲ 特區政府現進行《土地法》的修訂和《城市規劃法》的草擬工作，爭取明年第四季進入立法程序。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。
	劉寶嬋小姐 主持人	▲ 由此可見，新城規劃確實需要有其法律地位。 ▲ 昨日會上亦有弱勢群體提出意見，希望新城區增設社服設施，然而，目前有些現象是居民抗拒社服設施設於民居附近，希望新城區總體規劃可以考慮周詳設立的地點，若設施一早設立該地點，便沒有可能到日後才出現反對。	▲ 多謝意見，已紀錄，供相關部門及研究團隊參考。
11月30日	李先生	▲ 覺得新城規劃只關注新填海土地的建設，而沒有考慮如何透過新土地而處理舊城區的問題，如內港貨運碼頭噪音一直滋擾附近民居，希望新城規劃能一併解決舊城區問題。 ▲ 已向工作小組提交上述意見，希望工作小組接納。	▲ 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，新城一方面在城市肌理上保持澳門的傳統特色，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，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。
	劉寶嬋小姐 主持人	▲ 未來新城規劃能否一併考慮，將對舊區居民生活影響較大、較滋擾的設施搬至新城區。	▲ 厭惡性設施的設置，一般而言會降低土地的開發和利用價值，同時需要遠離民居，而且要解決帶來的環境和衛生問題，所以，未來有沒有必要放在新城，抑或另外選址，甚至可否謀求區域合作解決，社會可以作出討論，我們希望多聽意見。

日期	發問者	意見、建議	工作小組回應
12月1日	劉先生	<p>▲ 新城總體規劃設計美麗，但內涵卻有問題，新口岸區以前很有規劃，現時卻是屏風樓、街市用地變為賭場，區內居民希望在新城規劃內覓得一處地方興建街市。</p> <p>▲ 五幅新城土地中，新城 A 區、C 區、D 區及 E 區均建設有輕軌站及路線，唯獨新城 B 區沒有，但新城 B 區計劃興建多幢政府辦公大樓，將來有很多居民進出該區，這如何體現以民為本及服務市民？</p> <p>▲ 新城 B 區早已完成填海工程，故此應該在規劃同時，重新設計輕軌路線，與地下隧道一起動工，便完全不會阻礙時間，反而加快了工作進度。</p> <p>▲ 上周參與新城區總體規劃諮詢的工作坊，獲益良多，香港新填海區讓澳門有很大啟發，當中香港規劃師學會會長施倍德博士提及：“城市規劃發展要有超前性，是十年、甚至三十年，而且整個社區要和諧及連結。”但本澳政府官員卻讓輕軌走倫敦內街，令居民受到噪音滋擾、生命財產不受保障，施倍德博士又提及：“保留城市空間景觀，道路設計地下化。”澳門最美麗的城市景觀便是城市日大馬路，沿路為各大賭場酒店，不論日夜，人頭湧湧，遊客必到，如果該處興建高架輕軌，整個城市空間便遭破壞，對澳門不利，建議輕軌由孫逸仙大馬路起地下化，到新城 B 區，再轉入城市日大馬路及葡京，再連接南灣湖段的輕軌，便可解決城市景觀、環境及嘈音等問題。</p> <p>▲ 在參與工作坊期間，專家只有 15 分鐘回答問題，共有三人提問，而且是容易回答的問題，其他避而不答，希望回應市民問題時應詳盡一些，不是形式主義。</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>▲ 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 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份，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。</p>
	余榮讓先生 主持人	<p>▲ 本人曾提出建議，在新城規劃同時，將澳門輕軌路線重新整體規劃，既有涉及五幅土地，又可調整輕軌不應該經過的地方。除景觀因素外，地下管道本身也是一件好事。</p>	<p>▲ 當局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</p>

日期	發問者	意見、建議	工作小組回應
12月1日			<p>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。</p> <p>▲ 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。</p> <p>▲ 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。</p>
12月6日	許先生	<p>▲ 得悉本澳將來有大型填海，建議將現時嶺南學校及金管局搬遷至新區，騰出空間讓仁伯爵綜合醫院擴建。</p> <p>▲ 新城填海區土地必須加高海拔，避免海水倒灌。</p> <p>▲ 考慮將司打口、沙梨頭一帶土地，透過土地置換至新城填海區，並可興建高樓，但不要像澳門半島北區般擠迫。</p>	<p>▲ 多謝意見，已紀錄，供研究團隊參考。</p> <p>▲ 新城填海區現時採用的島嶼式填海及每個地塊的形狀大小，是經有關的填海環境評估、防洪評估及航空安全評估論證後的要求，亦是填海申請是否可獲批准的技術前提要求。</p> <p>▲ 新城與舊區的協調發展體現在新城規劃草案上，主要是透過空間、交通、公共設施、環境綠化和抽疏人口等方面進行完善與部署，暫時不依賴土地置換計劃進行。</p>
	陳太	<p>▲ 新城 B 區應預留土地作輕軌路段用途。</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。</p>