

第二章 意見滙編

第二節 社團機構諮詢會

159

舉行日期：2011年10月27日

舉行時間：11:00-13:00

舉行地點：舊區重整諮詢委員會會議室

出席委員：33人

舊區重整諮詢委員會諮詢會

提問者	意見、建議	工作小組回應
余榮讓委員	<ul style="list-style-type: none">▲ 本人在去年的第一階段諮詢中曾提出搬遷外港碼頭，現根據填海土地安排，外港客運碼頭可以考慮搬遷，但不一定要搬離澳門半島，可以在新口岸區尋找適合地方，若不搬遷則可以考慮增加輔助設施，需要社會討論。▲ 能否調整填海區的位置？▲ 可否在新城區設立地下管道等設施，減少未來出現開掘路面維修水電設施的情況。▲ 可否藉著填海契機，解決水浸問題？▲ 會否在新城區內某些建築物天台預留空間建設直昇機停機坪，以作緊急救援之用？▲ 澳門是多元文化社會，新城區會否有宗教用地？	<ul style="list-style-type: none">▲ 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分析，並提出了四種發展方向。▲ 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，供社會各界深入探討和思考，特區政府對此並無預設立場，兩組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。▲ 中央政府的批覆中已明確規定今後如需調整填海位置或擴大用海面積，應按程序報批。▲ 目前工務部門已就新城區建設共管溝展開研究，合理配置各公共事業的管道，包括：電纜、通訊網絡及供排水管道等公共管網。▲ 根據特區政府於2007年委託國家海洋局南海海洋工程勘察與環境研究院編制之《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》中，對洪水期大潮潮位之變化作了深入的研究，分析結果顯示填海工程對潮位的最大變化幅度

提問者

意見、建議

工作小組回應

		<p>僅為 2 厘米，其影響甚微。若要解決內港水浸問題，應由內港整治工作著手。</p> <ul style="list-style-type: none"> ▲ 直昇機場除要考慮升降位置外，尚涉及航道安全。 ▲ 研究團隊將在是次諮詢中廣泛聽取社會各界意見後，結合本澳發展需要，及相關政策，如房屋政策、人口政策等，將在明年進行的新城區總體規劃方案公眾諮詢中明確各類土地用途及比例。
<p>陳健英委員</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 本澳城市規劃總給予人姍姍來遲的感覺。 ▲ 本澳車多路少，應建設環島快速通道，令車輛不需進出舊區，減少交通壓力。 ▲ 希望善用新區土地，提高發展透明度，加強公眾知情權。 ▲ 建議考慮香港添馬艦政府總部做法，在新城 B 區設立政府總部，解決目前政府部門分散私人樓宇的問題，既可方便市民，又能節省資源及減輕周邊道路壓力。 ▲ 新城各區均有濱海綠廊，當中除設步行徑外，會否參考珠海做法，設單車徑？ ▲ 新城各區有否考慮興建街市及醫院等配套設施？ 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 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，特區政府現進行《土地法》的修訂和《城市規劃法》草擬工作。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，使到新城規劃目標最終得以實現。 ▲ 認同設置外環路的意見，新城區總體規劃草案及《澳門陸路整體交通運輸政策(2010-2020)》均已提及建設外環通道。 ▲ 新城 B 區計劃會為政府部門及司法機關提供部份辦公用地，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。 ▲ 新城各區沿岸的濱海綠廊均設有單車徑。 ▲ 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，新城 B 區會增建各類設施和公共空間。
<p>劉永誠委員</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 認同研究團隊工作成果，規劃草案內容精細。 ▲ 憂慮新城各區之間的交通連接，提出需要照顧全天候使用，建議多作隧道式連接，免受惡劣天氣干擾。指出因新口岸區與皇朝區間因交通連接通道甚少，故經常出現道路擠塞，希望未來規劃方案思考各島嶼間的多種渠道連接。 ▲ 贊同新城 CDE 區內湖設計，對沿海居民影響減 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 新城各區間的連接通道基本已有考慮天氣情況，但是否採用隧道則視乎各區功能定位及人口考慮，以及需按實際情況，在技術上預留空間用於隧道出入口。 ▲ 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

提問者	意見、建議	工作小組回應
	<p>至最少，而且營造出休閒氣氛，適合發展優質居住社區。</p> <ul style="list-style-type: none"> ▲ 不應只就中途倉作考慮，而是應就危險品等不同能源產品的儲存作多重考慮。 ▲ 認同在九澳油庫以外設立第二倉庫，並建議設於新城 A 區。 ▲ 認同各區設有濱海綠廊。 	<p>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> <ul style="list-style-type: none"> ▲ 為了回應青洲區居民的訴求，新城規劃其中一個草案提出將中途倉搬遷到 A 區北部，至於具體時間表，仍要按 A 區的實際填海工程時程和居民意見，才能進一步落實。
梁慶球委員	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 認同研究團隊工作成果。 ▲ 認為新城 B 區不宜作住宅，應用於旅遊設施、公共設施等，以及因應預留土地作停車場。 ▲ 建議金蓮花廣場搬遷至新城 B 區。 ▲ 建議重建嘉樂庇總督大橋，以應付未來新城 B 區與 CDE 區之間的交通壓力。 ▲ 認同新城 CDE 區的休閒內湖設計，有助改善居民生活質素，提醒需避免現時海洋花園對出海面在潮汐時出現淤泥問題。 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 嘉樂庇總督大橋一直有進行整固工程，但是否重建則需要社會廣泛討論。 ▲ 澳門一直是採混合式產業用地，新城區亦已預留土地，但最後用途則需要社會共同討論及參與。
黃中原委員	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 認同梁慶球委員提出重建嘉樂庇總督大橋的建議，指出新城 CDE 區之間，以及與澳門半島連接，均會涉及嘉樂庇總督大橋，並建議在保留該大橋的同時，考慮新城 B 區至新城 CDE 區間興建海底隧道。 ▲ 關注輕軌與港珠澳大橋的連接，以及各區輕軌是否均地下化。 ▲ 建議在新城 B 區地下興建快速通道，並將地面開放空間予居民步行至海濱綠廊。 ▲ 認同新城 CDE 區休閒內湖設計，但擔心與當初國務院批覆文件略有矛盾。 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 新城 CDE 區是否興建隧道，涉及兩區周邊空間、路網、交通等配合，有關意見將於下一階段編制規劃方案時進行研究及深化。 ▲ 新城 A 區的規劃草案已提出兩條規劃輕軌路線，以串連至澳門各區及港珠澳大橋珠澳口岸人工島，其中東西向路線為高架設計，由於輕軌一期工程的 4 號車站為高架站，港珠澳大橋珠澳口岸人工島的專線與輕軌一期需要進行換乘以及線路上連通，以便本線車輛回到一期車廠。 ▲ 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、地質和水文條件，經技術經濟綜合比較後確定。 ▲ 規劃草案已提出新城 B 區外環通道將採地下化，以及完善跨越孫逸仙大馬路的人行過路設施，提高新城 B 區與新口岸城區之間步行可達性。 ▲ 休閒內湖設計沒有違反相關規定。

提問者

意見、建議

工作小組回應

<p>陳滿鋒委員</p>	<p>▲ 詢問此規劃草案屬短期、中期還是長期規劃？指出根據人口密度中度增長，即每年 2.64%，到 2030 年人口為 94 萬人，若新城五區規劃人口容納 13 萬人，加上澳門現有 55 萬人口計算，尚有 26 萬人口的差距，希望提供其他小區規劃數據以作支持，以了解該 26 萬人將於分佈於澳門半島還是路氹？人口密度將增加多少？</p> <p>▲ 希望新城規劃草案考慮固體廢物堆放及墳場設施等問題。</p>	<p>▲ 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。至於未來，人口若持續增加，政府會加快增加土地供應，包括推動舊區重整、調整工業用地用途，藉此促進市場住宅的供應，將來也會尋求區域合作，擴大澳門居民的生活空間。</p> <p>▲ 在規劃上的確有考慮過厭惡性措施的設置問題，一般而言，這些設施會降低土地的開發和利用價值，並需要遠離民居，而且要因此而解決帶來的環境和衛生問題。故此，該類場所的設置不單純是技術問題，需要廣泛聽取社會意見。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。</p>
<p>蘇文欣委員</p>	<p>▲ 關注到規劃草案沒有詳述人口變化，希望稍後開展如人口衝擊等相關研究，按照人口移動特徵而進行相關工作，如青年人將遷至新區，即新區將需要配置較多教育文化設施。</p> <p>▲ 擔心若各島嶼均設定為低密度人口，假設是中產人士居多，換言之，低收入人士便會依舊留在舊區。</p>	<p>▲ 在預測城市人口規模時，有必要考慮資源和環境對人口的承載能力，澳門隨著經濟及城市快速發展，人口與資源環境的矛盾日益尖銳，如：缺水、缺電、用地緊張、環境污染等問題逐漸湧現，加上本澳人口以機械（移入）增長為主，而且作為一個開放城市，更受到外來因素影響。</p> <p>▲ 在進行人口預測時，也不單集中在人口數量，還考慮人口結構，這樣才可適當地配置公共設施、交通道路等；工作小組將會緊密配合相關部門的人口政策工作，並因應新城土地承載壓力，在提高居民生活質素的前提下，在下一階段草案時深入研究。</p>
<p>馮金水委員</p>	<p>▲ 認為新城輕軌及隧道建設等工程，與澳門半島的發展存有落差，故建議多加考慮利用水路運輸，減輕現有交通軌道運輸壓力。</p> <p>（註：馮金水委員提交了書面意見，見本書第二章第四節）</p>	<p>▲ 多謝意見，已紀錄，交相關部門展開研究。</p>
<p>崔世平委員</p>	<p>▲ 規劃草案預留了足夠的居住用地，故較為關注產業用地。指出珠海橫琴規劃有提及產業規劃，新城區總體規劃草案將如何呼應？希望在草案階段能釐清此問題，如：新城 A 區定位為住宅，回應“以人為本”施政理念，但有否考慮新興產業，如：文化創意、中醫藥等，與港珠澳大橋的產業配對等問題？反觀珠海橫琴規劃，也會公佈</p>	<p>▲ 政府早前已表明日後會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。在編制新城區總體規劃草案的同時，委託了本澳的專業團體進行研究分析，就新城填海土地如何配合本澳經濟多元化發展探索方向。未來，新城區的土地利用亦會配合特區政府的經濟產業發展施政路向。</p>

提問者	意見、建議	工作小組回應
	<p>產業片區，故認為新城區規劃應在草案階段便要釐清，以免他日引起不必要爭議。</p> <ul style="list-style-type: none"> ▲ 對正草擬中的《土地法》及《城規法》均寄予厚望。日後規劃若要回應市民訴求更改土地用途，現時卻已定位為居住用地，將來改變用途便會複雜需時。 ▲ 贊同新城 B 區的綠色交通建設，建議將綠色廊道及綠色出行結合，並由政府牽頭，率先推動公務員綠色出行，如：公共建築區均要綠色出行。 ▲ 新城各區人口不一，擔心浪費輕軌資源，建議個別新城區可設立巴士專道。 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 為配合未來港珠澳大橋開通及本澳物流業發展，政府於港珠澳大橋珠澳口岸人工島初步設計中，已預留面積約 14,200 平方米用作設置物流倉庫之用地。 ▲ 草案中提出的旅遊文化設施用地和商業用地，將用作配合未來的澳門經濟產業發展政策。合理運用新城土地促進產業適度多元是新城規劃的主要目標之一，因此在新城兩個草案中，是有充分考慮的。例如 A 區中部的商貿核心、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及促進產業適度多元的用地。 ▲ 《土地法》即將進行修訂，在早前的公眾諮詢文本中，已提出會加重對逾期利用土地的處罰，將罰款與溢價金掛鉤，同時對故意佔用國有土地，不按清遷令歸還土地者，將加強懲罰。《城市規劃法》爭取在 2012 年年第一季展開諮詢，聽取社會意見。 ▲ 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。 ▲ 輕軌系統作為一項提供便捷、環保和高效的集體交通運輸工具，是城市公共交通方式中首先考慮的公共運輸方式。
梁文耀委員	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 相信新城區總體規劃草案將為提升澳門未來城市競爭力發揮重要作用。 ▲ 詢問各區規劃人口數量。 ▲ 希望做好新城規劃，以及新城 A 區填海工作盡快啟動。 ▲ 建議將外港客運碼頭搬至港珠澳大橋人工島，相信該處具有足夠空間，而碼頭原址則透過設施優化，打造成觀光船、遊艇碼頭等。 ▲ 贊同外環快速通道具有其重要性，以助應付未來訪澳遊客所帶來的交通壓力。 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 新城區總體規劃草案一及二的規劃人口容量分別為 10 萬人及 13 萬人；新城 A 區草案一及二的規劃人口容量分別為 6 萬人及 5.7 萬人；新城 B 區草案一不規劃居住用途，草案二的規劃人口容量為 6 千人；新城 CDE 區草案一及二的規劃人口容量分別為 4 萬人及 6.7 萬人。 ▲ 港珠澳大橋珠澳口岸人工島預計在 2016 年完工，而新城 A 區須在港珠澳大橋珠澳口岸人工島完工時同步完成相關主要路網的鋪設，以配合啟用。 ▲ 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

提問者

意見、建議

工作小組回應

		<p>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>林細妹委員</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 認同規劃草案內容全面。 ▲ 指出第四通道具有其必要性及應採用隧道，並建議新城 B 區與新城 CDE 區之間增設第五條通道。 ▲ 期望新城規劃提高居民生活質素，公共設施應作前瞻性考慮，隨著人口趨向老化，應考慮建設第四間醫院，另加設有關安老設施。 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 澳氹第四條跨海通道的模式於現階段已委託專業橋隧設計研究機構進行工程可行性研究，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，作進一步定案。有關增建第五通道的意見，將於下一階段編制規劃方案時進行研究及深化。 ▲ 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。
<p>林玉鳳委員</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 關注統計暨普查局剛完成人口統計調查，希望規劃草案配合有關數據。 ▲ 希望工作小組說明新城舊區互相扶持的具體措施安排。 ▲ 草案沒有提及新城區的水資源問題。 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 統計暨普查局剛完成人口統計調查數據對新城區總體規劃研究工作有很大的參考價值，同時，研究團隊也會密切關注相關部門正在展開的人口政策研究，予以配合。 ▲ 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。 ▲ 特區政府一直提倡提高水資源的利用效率，新城區內由政府主導建設的建築物及道路將有鋪設雙供水管道的規劃。現階段首先會以橫琴島澳門大學校區及石排灣公共房屋區作為試點，該區的再生水管網現正處於設計階段，初步計劃採用雙

提問者	意見、建議	工作小組回應
余健楚委員	<p>▲ 內地不少貨物以航運輸澳，規劃草案沒有提及航運配套設施，加上新城區建設均需要大量海砂，建議設立貨運碼頭。</p>	<p>管網（自來水及再生水）設計，並將再生水供水管網融入基建設施，以作為綠化、景觀及沖廁等城市雜用水用途。本澳按示範先行和先易後難的原則逐步發展再生水利用，並拓展至新城區。</p> <p>▲ 澳門特區內的貨運碼頭：位於澳門半島西面的內港，有十多個碼頭作為貨物之裝卸用途，位於路環島東北面的九澳港有另一個較大的貨運碼頭，由澳門貨櫃碼頭有限公司營運；在海上工程建設方面，港務局會因應建築工程開展的需要，考慮在具備條件的建築工地區域附近，批准設立臨時碼頭作為起卸建築材料之用。</p>

社會工作委員會、復康事務委員會 長者事務委員會、禁毒委員會 婦女事務諮詢委員會諮詢會

舉行日期：2011年10月31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：約50人

提問者	意見、建議	工作小組回應
<p>潘志明委員 社會工作委員會</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 新城規劃中有否考慮設長者生活區，是否有相關佈局？ ▲ 新城規劃中可有條件轉移大賽車跑道？讓舊城的松山一帶生活環境回復寧靜，令交通正常化。 ▲ 澳門讓年青人享有田園風味的空間很少，而路環亦不多，剛才介紹新城規劃中有50%是公共設施、基礎設施、綠化等，當中的綠化除了具觀賞外，有沒有一些是讓年青人參與的“綠化”？即城市田園，讓年青人在城市生活中有磨練和體驗田園的機會。另外會否在新城設置青少年的營區、營舍、渡假村等，以發揮年青人獨立生活的精神和提供磨練空間。 ▲ 有關搬遷外港碼頭的，是否有條件在新城A區近關閘一方設置？ 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 在整個新城規劃過程中，我們與社會工作局、衛生局及教育暨青年局等保持溝通，在未來新城區就社服土地的預留作了考慮，包括老年人、殘疾人士的需要等等。在新城中已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公共設施。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。 ▲ 有關長者生活區，現未有考慮設置長者生活區。規劃是希望是設置全人生活區，希望社區都是無障礙區，適合由小朋友至老年人居住。然而，我們也會在下一階段深化工作中作探討。 ▲ 是否可以將賽道搬至新城？除了考慮新城區的道路佈局外，還需要考慮相關國際組織對賽道的要求及其他因素。 ▲ 在第一階段公眾諮詢中，有不少居民提出搬遷外港客運碼頭的意見，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外港客運碼頭搬遷、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>謝思訓委員 社會工作委員會</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 我是以個人身份發表意見，不代表任何一個團體。今次的諮詢讓人眼前一亮、耳目一新，是各項諮詢工作中準備工作較完善，體現各部門的參與度和熱情度。 ▲ 在內容上亦見深思熟慮，例如在區位功能、民生配套、多元產業、空間佈局、發展限制、景觀系統等方面，作了大量思考，並留有很大空間讓社會發表意見。 ▲ 認同是次規劃的概念，包括雙環雙軸、公交優先、低碳原則，尤其土地集約複合利用及保護“山·海·城”的概念，值得稱讚。 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 感謝有關意見，我們將會對每幅填海區所處的周邊社區居民展開諮詢。（註：工作小組分別於2011年11月21日、24日往黑沙環區和海洋花園舉行社區諮詢場。） ▲ 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，政府從公眾、社區和營商者收集意見，並進行整理分析，部份機構與市民認為該方案存在站點設置過密，而且未能照顧高密度住宅區等。故此，在2007年提出的輕軌系統優化方案，已經吸納社會意見，並於2009年10月落實澳門

提問者	意見、建議	工作小組回應
	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 現階段的規劃內容是初步的，但可塑性較高，內容充實，政府持開放態度，也曾表示不排除其他方案，因此，希望是次規劃可做到全民參與，因該規劃對澳門未來發展十分重要。 ▲ 為保持澳門社會和諧，建議諮詢過程中，與新城區周邊社區的居民保持接觸，以聽取他們的意見。 ▲ 今次規劃的資料與之前其他項目所公佈的資料存有差異，如輕軌的站點，若站點重新部署，應與居民繼續諮詢。 ▲ 最後認同是次諮詢的平台是非常成功，希望繼續保持開放態度。 	<p>輕軌系統第一期興建方案，落實車站總數調整為21個。</p>
<p>余惠鶯委員 婦女事務諮詢委員會</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 我提出一點鼓勵、一個問題、一點建議。對於新城區總體規劃，由諮詢啟動開始，思滙網絡及健康促進會都十分關注其過程及決策制訂，對運輸工務司是次的諮詢工作表示贊同。 ▲ 在“十二五”規劃及粵澳合作框架協議向澳門提供了較多優惠政策，而澳門的定位是世界旅遊休閒中心，在新城規劃以及舊區建設中，如何配合國家的政策，把澳門打造成世界旅遊休閒中心？ ▲ 今次諮詢展覽的模型製作效果較好，建議宣傳中可以鼓勵更多居民和社團前往參觀，讓他們更了解新城規劃。 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 無論從國家“十二·五”規劃，《粵澳合作框架協議》，以至城市自身發展定位看，澳門要打造“世界旅遊休閒中心”，在城市空間、旅遊硬件設施和傳承澳門文化特色、城市特色等方面，都需要有所提升和完善，並透過對口岸配套、交通建設、文化設施、城市景觀、環境生態作綜合性打造，藉此塑造城市的“休閒”感。新城區總體規劃為本澳未來發展提供土地，為抽疏舊區空間提供條件，這些將會為澳門要打造“世界旅遊休閒中心”奠定重要的基石，因此，新城草案提出把海岸線打造成濱海公園和綠道，增設不同的文化設施，構建重視人文生活的空間環境，串聯現有資源，例如串聯科學館至旅遊塔的旅遊硬件設施，讓旅客有不同的感受，了解澳門中西共融的文化特色，打造更多休閒元素，都有助澳門建設“世界旅遊休閒中心”。 ▲ 認同鼓勵居民前往參觀的建議。工作小組已透過社團、學校及政府部門，協助組織不同社區的居民前往科學館參觀新城區總體規劃草案展覽。為讓參觀者更全面地了解草案內容，工作小組還和民間年青規劃團體合作，向參觀者提供導賞服務。

提問者

意見、建議

工作小組回應

石立忻委員
復康事務委
員會

- ▲ 透過模型，感覺是不同，我也有向朋友介紹，澳門將來很漂亮。
- ▲ 剛才在展覽看模型，外港客運碼頭是否搬遷有兩個方案，政府表示在該問題上沒有既定立場，如果要搬遷，則氹仔會否有選址？不同的選址有不同的考量，如交通配套，因此需要對功能作整體考量。
- ▲ 每個分區能否按主題進行規劃？例如新城 B 區其中一個主題是行政司法，可以利用政策讓不同城區的有利環境條件發揮更大功效。
- ▲ 在區與區之間要考慮產業發展。
- ▲ 在地下空間使用上，建議參考國外經驗，除了交通設施以外，也可考慮作商業使用。
建議於新城規劃中考慮公共行政部門佈局，便利居民、遊客了解政府的資訊。

- ▲ 的確，外港客運碼頭的不同位置，有著不同的影響，當然，規劃佈局也有不同。有鑑於此，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，分別從外港客運碼頭搬遷、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。
- ▲ 各新城區因應其地理位置、發展限制而有不同的區位功能，如新城 A 區的其中一個區位功能是城市門戶，新城 B 區的其中一個區位功能是公共建築和旅遊文化設施，各區的規劃，包括空間結構、土地利用、交通系統等都按其區位功能定位展開。
- ▲ 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，研究團隊亦贊同在新城 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。

提問者	意見、建議	工作小組回應
江美芬委員 婦女事務諮詢委員會	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 這次城市規劃讓居民參與，令居民很有參與感。 ▲ 在新城 C、D 區設有低碳居住示範區，但在其它區並沒有提及，這些區也會有環保設施或措施嗎？雖然它們不是環保示範區，但也應多推廣環保設施，及多使用環保產品。 ▲ 兩個草案的樓宇高度有所不同，雖然介紹時指填海區與住宅區距離較遠，但若在海邊建高樓，會否形成屏風效應及熱島效應？宜在規劃時做好研究及慎重考慮，否則待建好後才發覺，會引起居民的反彈。 ▲ 建議集中地增加以文化作主題的旅遊區，如藝術雕塑等，以吸引遊客。 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 新城將成為低碳示範區。在新城區總體規劃構想中，研究團隊提出了優化生態環境景觀，完善綠網系統規劃。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。同時，也會引入大量的環境保護概念，當中包括環保基建設施，如再生水利用、垃圾收集系統、污水處理廠等。 ▲ 早前環境保護局開展的“澳門環境保護規劃（2010-2020）”諮詢工作，亦對新填海區提出再生水的利用，並將持續推廣環保施工技術及環保建材的應用。因此，在新城填海區內興建的建築物，無論在設計、施工過程及材料使用方面，亦存在較大的空間推行環保建築的工作。 ▲ 就有關本澳原有城區的屏風效應和熱島效應問題，已開展了“澳門城市空氣流動”研究工作，從科學的角度來合理評估相關之問題；當中有分析到新城填海區與都市氣候的關係，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。新城各區的規劃佈局，已對澳門整體的風環境及日照等有基本考慮。
阮美芬委員 禁毒委員會	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 我以個人身份發表意見。 ▲ 這次規劃很全面，照顧到不同層面的需要。 ▲ 由於新城的土地有限，故不是平均分配，而應是平衡各方需求作出分配。 ▲ 我較關注教育、文化的設施，規劃上是會增加一些高質素的文化場地，除了質素外，也要增加數量，目前學校如要舉行大型表演活動，租借場地相當困難。 ▲ 規劃上預留了青少年活動場所和學校，本人希望可以設置各類型學校，以照顧新區需求，舒緩舊區的教育需要。另外，現時托兒所學位亦較為緊張，需作考慮。 ▲ 現時舊區交通十分擠塞，存在危險，希望新城區做好道路網規劃，馬路寬道不要似舊區般狹窄。另外，能否設置電單車專道？或於特別路段上作安排，提高安全。亦建議增加停車場的泊車數目，利用地下空間多建停車場。 ▲ 在節能方面，按環保趨勢作出安排考慮。 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 在新城區總體規劃草案中預留了教育設施用地。至於是設置托兒所，還是不同類型的學校，由於是次的規劃是一項總體規劃，主要考慮各區的整體佈局、交通配套、景觀的保護及重要公共設施的佈置，其他具體的內容有待進行詳細規劃時再作細化分析，過程中也會聽取社會意見，根據實際需求而設定。 ▲ 停車場地下化是新城區總體規劃的規劃方向，利用地下空間儲存車輛，讓路面騰出較多的空間優化步行的環境。

提問者

意見、建議

工作小組回應

孫家雄委員
社會工作委員會

- ▲ 以個人身份提出意見。
- ▲ 關於外港客運碼頭搬遷上，如碼頭維持現時位置，可以預計每年大賽車塞車的情況不會改變，而且新城 A 區及 B 區之間的步行道會中斷。而隨着港珠澳大橋落成通車後，外港碼頭的功能會淡化，現時未必需要即時下決定搬遷與否。看新城 A 區草案一的規劃，外港休閒灣像一個玫瑰園。如維持現時情況，則水塘一帶交通擠塞需要作出有效的措施來解決。
- ▲ 日後實施新城區規劃時，需考慮法律配套。例如皇朝區宋玉生的地下停車場，車主泊車後要行至地面再過馬路才到達目的地，比較危險，日後能否連通地下停車場和地面的建築物，如商場或住宅等？行人路能否設遮擋？商業建築物間能否連通？我知道以目前的法律是未能做到的，所有天橋等須建於公眾場所，我明白並非政府不願推行，而是礙於法律未能配套，若能配合，則能更好地利用我們珍貴的土地資源。
- ▲ 希望道路不再設計“S”型路，對駕駛者很為危險。（註：孫家雄委員提交了書面意見，見本書第二章第四節）

- ▲ 政府藉由是次新城規劃的契機，提出構建雙環雙軸道路交通主幹路網的計劃。未來透過 A 區內部以及與現有澳門半島城區的道路連接、A 區至 B 區行車隧道等建設，將有助於分流舊城區南北向的穿越性車流，亦能舒緩賽車期間外港客運碼頭周邊因部份道路封閉而造成的交通壓力。
- ▲ 新城地下空間的規劃與實施涉及的課題廣泛，已委託了相關專業團體及專業顧問公司進行專項研究，探討新城有效運用地下空間的可行模式及法律層面的問題，草案諮詢期間，亦舉辦專題的工作坊開放予社會各界共同參與討論。

朱明霞委員
長者事務委員會

- ▲ 在進行規劃時，有否考慮規劃人口容量的 13 萬人是如何來的？規劃提出要保持澳門風格，而澳門現有的新區如氹仔，它的老年人口較少，因此我們應該預測該 13 萬人如何進駐新城區，以此考慮托兒所、幼兒園或長者設施等的規模，以預留空間。
- ▲ 提供予長者的一些服務設施，因何我們視之是長者的一種標籤？為何不視之作對長者的一種尊重呢？社會的文明就是體現在尊重長者。還有，我們應有前瞻性，考慮未來二、三十年的情況，現在三、四十歲的人日後也會變成長者，這個是值得思考。
- ▲ 澳門是海濱城市，在環保的基礎下，以澳門風情觀光遊的形式推行單車遊，例如從科學館到觀光塔，令旅客在澳門逗留久一些，了解澳門。

- ▲ 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，從而了解不同的人群對城市功能和城市服務的需求和發展的願望。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，我們透過與統計暨普查局合作，對人口預測作了調整，抽出現時居澳外來人口數量，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。

		<ul style="list-style-type: none"> ▲ 澳門沒有戶籍制度，政府不可能強行要求居民遷往哪一區居住，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。正如前述，我們在進行規劃時，根據人口預測，對公共設施作出合理配置和預留空間。當然，社區逐步形成的過程中，各項設施會因應實際需求而作微調，但大前提是需有預留空間。 ▲ 在第一階段公眾諮詢中，已有不少居民建議於綠廊設置單車徑，希望日後能沿著綠廊圍繞澳門踩單車，這個願望和朱委員的建議是相同的，我們也希望透過新城建設綠廊，為居民提供更多休閒空間。
<p>劉詠詩委員 長者事務委員會</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 我的想法和朱委員相同，規劃中的 10 萬人或 13 萬人是如何來的？該 13 萬人的人口特徵、素質、需要是怎樣？這直接影響未來的社會服務及公共設施。 ▲ 雖然新城的公共設施並不單單面向新城區居民，是面向全澳居民，包括舊區，但這些設施的主要使用人群是哪些人？會否考慮在屋苑中預留部份空間予長者，而他們的家人就居於附近，以便照顧。目前澳門是鼓勵原區安老，希望由家人照顧長者，則屋苑設施中應預留空間予幾代同堂的家庭，這樣才切合實際。 ▲ 我們對於這個規劃是有期望的，規劃很好很理想，但過往經驗是技術上未能配合，例如草案中出現三層地下停車場，但現時一層都難以處理好，如何令空氣質素更好？我較擔心技術問題。 ▲ 今天並沒有環境衛生方面的官員，新城的市政、衛生有甚麼考量？ ▲ 本人認為目前不單要考慮新城的規劃，還應同步教育居民將來如何使用新城，例如居民並不熟識低碳生活，又或複合使用，現澳門連在大廈設老人院都有反對的，又如何複合使用？需要同步進行教育。 ▲ 除了現階段的諮詢外，日後的規劃、設計應進行更多諮詢。 ▲ 規劃模型的效果很好，但在土地分類沒有看到社會服務設施用地，而在簡報介紹則見到有社會服務設施。 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 有關新城人口問題，回應見上欄。 ▲ 有關長者社區安老問題，在安老政策的大前提下，硬件上可透過規劃配套長者服務設施，以符合長者生活、出行及休閒等的需要，長者不需要到特定的地點或專區才可享受。 ▲ 地下空間的開發、使用、權利、義務等議題正進行深入研究，而地下空間空氣質量等問題，關鍵在於前期的規劃及設計工作。 ▲ 在進行新城區總體規劃的同時，除了成立由工務、交通、軌道、環境、能源、港務、規劃、建設等不同範疇的跨部門工作小組聯同研究團隊展開相關工作外，也透過城市規劃工作小組，以跨部門協調機制，就新城規劃所涉工作加強和衛生、教育、文化、體育、治安、消防、市政、社服等不同範疇的部門溝通合作。 ▲ 新城區總體規劃中已考慮市政設施、衛生設施等，利用空間複合利用、前期規劃及管理策略等善用空間資源。 ▲ 新城區總體規劃將於 2012 年展開第三階段公眾諮詢，而隨著填海工程完成，開展各區建設時，也會因應不同的議題和項目開展細化和深入的研究、諮詢。

提問者

意見、建議

工作小組回應

葉炳權委員
社會工作委員會

- ▲ 如新城區能打造一個無障礙空間，則無需為長者及殘障人士設立專區，目前舊城區因障礙影響了長者及傷殘人士出行。
- ▲ 新城規劃展示了一幅美麗圖畫，大家都想享用這些空間和設施，剛才大家都在問：甚麼人會使用新城？新城的房屋會否全都是社會房屋或經濟房屋？這需要政府透過政策引導社會使用。如果，政府有計劃地透過新城逐步把舊區居民遷徙到新城，再改造舊城，這樣可以把舊城的空間改造成無障礙空間，從而提升居民的整體生活素質，並可減少社會的不和諧現象。
- ▲ 各新城區都有規劃人口容量，參考內地城市，社區內設有綜合社區服務中心。目前澳門政府部門的空間並不足夠，會否利用新城規劃，重新規劃各個政府部門的設施用地？比如綜合設施用地可以向和民生息息相關的部門合作，提供較多的空間，以便居民提供一站式服務。故此，在新城規劃中，需要重新分配好新舊城區各政府服務點。

- ▲ 新城規劃中很重視無障礙空間，政府一直在改善和提升舊區的無障礙空間，希望日後透過與民間的共同努力，建設更完善的無障礙空間。
- ▲ 新城區總體規劃草案中的兩組規劃草案，分別提出了不同的規劃人口容量（分別是 10 萬人及 13 萬人）及住宅單位數預測（分別是 3.3 萬個和 4.3 萬個），這是預測數。這個房屋預測數是包括了公共房屋及私人房屋，政府已明確表示新城區將預留土地興建公共房屋，至於公共房屋所佔比例是多少，我們希望聽取社會意見。
- ▲ 將會研究在有需要的新城區設置綜合政府機關，提供一站式服務。

陳建新委員
復康事務委員會

- ▲ 新舊城區互補發展是新城規劃一個重要原則，但規劃中只提供了新城的發展模式，完全沒有提及舊區的建設，如公共設施的建立，同時，住在舊區的長者、傷殘人士如何往新城使用這些設施？新舊城區之間的交通網絡要考慮如何便利這些居民，尤其是一些復康設施，要考慮如何讓使用者便捷地到達。新城區設施如何輻射到舊城區，讓舊區居民可享用，這是規劃中一個重點，若新城區的設施未能為舊區居民所享用，我擔心容易導致社會分化。

- ▲ 新舊城區間的交通聯繫一直備受社會關注，在《澳門陸路整體交通運輸政策(2010-2020)》中，已提出了近期措施：重整公交系統，改善行人步行空間，提升舊城區通勤與出行的便利性。而在新城總體規劃構思中，我們提出了公交優先綠色出行，希望透過完善交通基建配套設施，協調澳門各區規劃發展，促進新舊城區的扶持互補。

提問者	意見、建議	工作小組回應
<p>劉雪雯委員 復康事務委員會</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 假如新城區的土地未能應付社會需求，而舊區亦無法安置各種設施，那麼，是否需要在人口政策上作考慮？若然新城區仍未能解決很多問題，則社會依舊是有不滿。 ▲ 剛才介紹的複合設計，其概念與現時社會服務的概念相似。因何老人區、傷殘人士區是被嫌棄的？我們能否倡導和老人、傷殘人士共處應有一種榮譽感？如鄰近地區，老人院旁設有學校，且在設置上設計了互動，這不單單是硬件上的規劃，還有軟件。以香港為例，小學學生其中一課是到老人院探訪老人。這點不是單靠硬件，需要從軟件上思考，並需及早推行。 ▲ 建議無障礙建設依照標準設計，施工時應做好監督。 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 有關部門現正進行人口政策研究，研究團隊將與之保持密切溝通和作出配合。 ▲ 認同除了硬件建設外，也需有軟件的支持，如公民教育，讓社會整體質素得以提升。 ▲ 草案中提出資源共享，保障不同階層的居民能共享公共資訊、公共設施及公共服務。當然，對特別需求支援的群體將會作出較大傾斜。
<p>蕭宇康委員 復康事務委員會</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 新城區的構思、方案是好的。社區原區安置、原區服務是社會服務大主流，是和諧社會最基本的元素。而美沙酮事件涉及了如何告訴入住的居民，讓他們明白和知道區內有甚麼設施。正如剛才才有委員問及的，入住新城的是哪些居民？新城規劃了住宅區，究竟這些是由政府主導興建的公共房屋？還是發展商興建的私人房屋？兩種不同的房屋會吸引不同階層居民入住，配套的社區設施也有所不同。希望考慮此點，做好規劃。 ▲ 贊同在社區中設綜合性服務，但也難免會有些單棟設施建築，我建議單幢設施建築在設計時考慮多功能，此多功能並不是指面向少年、青年及老年的設施放在同一棟建築內，而是把面向同類型人群的設施，如面向傷殘人士的康樂設施、康復設施等放在同一棟建築內，令他們不需要離開社區，而該棟建築物是可以提供所需服務。 ▲ 我們期待舊城規劃，因弱勢社群較難搬離舊區，能否在新城中預留土地，供日後重建舊區時作置換？透過置換，釋放舊區土地騰出空間在舊區發展綜合社會設施，這是對舊區居民很大的關顧。 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 政府已明確表示新城區將預留土地興建公共房屋，至於公共房屋所佔比例是多少，我們希望聽取社會意見。而各新城區都預留了公共設施用地。 ▲ 新城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。

舉行日期：2011年11月1日

舉行時間：15:00-17:30

舉行地點：舊區重整諮詢委員會會議室

出席人數：約50人

交通諮詢委員會、物流業發展委員會諮詢會

提問者	意見、建議	工作小組回應
李國輝委員 物流業發展 委員會	<ul style="list-style-type: none">▲ 2010年，特首公佈年度施政方針後，同年6至8月，本人代表物流貨運聯合商會接受傳媒關於物流業的訪問，我已強烈表示，若澳門舊城區重建還沒有一套完善規劃時，有新城的第一輪諮詢，又如何保障商戶間的平衡、融合及銜接？▲ 在此之前，我也一再表示不論是舊城改革規劃或是在今次的新城發展藍圖中，完全沒有把物流業寫入或納入文本之內。澳門除了有直接的出、入轉口岸、國際機場外，只有經香港水路、內港貨運碼頭、與內地連接的陸路物流運輸口岸，可以說，整體澳門目前只有一個較具規模的蔬菜食品物流點。而作為城市，或區域經濟的發動機的物流中心，澳門特區政府都是雷聲大或只響乾雷，但可以肯定一點，除了專家以外，亦有學者都以科學推算澳門人口將來10年會有保守估計的3-5%增長，亦可以肯定地說物資的需求亦因此上升，故物流配送、倉儲配套是何等重要，而澳門現在的物流配套是何等缺乏。▲ 過往我等同業在外來娛樂休閒投資者被引進的時候，由於特區行政區政府對物流業發展政策只是聽其樓梯響，不見其事來，致令我等同業在幻想著商機來臨的時候，操作是何等的痛苦。▲ 對於新城區總體規劃草案的內容，本人感覺良好。無論是圖片或部份文字內容，都是如我近幾年在本埠或鄰近地區的樓盤推介一樣，是如此的美輪美奐。希望在建設上能真正地實現，在政策上能真正的實施。▲ 按本科的行業來說，本人再次為諮詢文本內容，為本行業的角式及地位再次被遺忘而感到失望。但是，以本澳居民身份來說，本人樂見將來本來是樂土的澳門得以擴展，本來是樂土的澳門有機會變為現代化的、低碳的、環保的休閒城市，因應新城區的發展而需要把現有的地標及交通配套上作出遷移規劃的時候，可以配合將來的港	<ul style="list-style-type: none">▲ 由於現階段是總體規劃，主要規劃新城整體佈局、空間結構、土地利用、交通網路、基礎設施等，當中已預留了產業發展用地，究竟土地的具體用途則有待在確定總體規劃後，展開詳細規劃時作細化研究。現階段需廣泛聽取各方意見，如物流業，並希望業界提出具體意見，以便進行規劃時及早籌謀。▲ 多謝就物流業發展提出意見，已紀錄，供研究團隊及相關部門參考。

提問者	意見、建議	工作小組回應
	<p>珠澳大橋工程的時程，以及完工時間表作出分段的分析及部署，得出最後的考量。當然希望此事能成功，希望有關負責諮詢的工作小組能堅持求真、務實、開放、創新，結合新舊區實際的設施，不斷探索新內容及新方式，圍繞加快轉型的升級，建設幸福美滿澳門的中心任務，緊扣科學開發，共融建設的核心理念，多做團結鼓勵、化解矛盾、凝聚人心的工作。</p> <p>▲ 其實，說了這麼久，我都是想說，為何沒有物流業這部份？</p>	
<p>崔煜林委員 物流業發展 委員會</p>	<p>▲ 我代表中華總商會發言，在上周六我們去了新城規劃草案展覽參觀，展覽及導賞令本人更了解規劃草案的內容，尤其是坊間的一些看法，更能釋除當中的誤解。因此，參觀規劃草案展覽是不錯的。</p> <p>▲ 我今日宏觀地發表幾點意見。第一點：澳門在回歸後獲得舉世觸目的發展，主要是由於國家的支持，為了澳門可持續發展，國務院於 2009 年 11 月正式批覆同意特區政府填海造地 350 公頃建設澳門新城區，既是緩解澳門土地資源嚴重稀缺，又是改善澳門居民生活的重要舉措，有利於澳門保持經濟平穩較快的發展，促進社會和諧發展。國務院的批給文件中明確要求特區政府要科學規劃、合理布局、集約利用。故新城區的規劃一定要貫徹國家有關的要求，為澳門的未來發展打下堅實的基礎。</p> <p>▲ 第二點：在《珠江三角洲地區改革發展規劃（2008-2020 年）》中，給澳門發展定位是世界旅遊休閒文化中心，在國家十二五規劃中，更明確將澳門發展定位為支持澳門建設成世界旅遊休閒中心，支持澳門推動經濟適度多元化，加快發展休閒旅遊、會展商務、中醫藥、文化創意等產業，這已發展到國家發展戰略層面。隨著經濟全球化及區域經濟一體化的發展趨勢，港澳經濟的融合是必然的，所以，澳門新城區的規劃需配合粵港澳三地融合發展的趨勢，做好相關的配套設施佈局，交通對接引流等，以利粵港澳三地持續發展。</p>	<p>▲ 很感謝崔煜林委員代表中華總商會提出了寶貴的意見，很認同第 1, 2, 3 點意見，這也是我們努力的方向和目標。</p> <p>▲ 認同外港客運碼頭搬遷是影響社會的重大問題，該問題並非現在要立刻作決定。但規劃需具前瞻性，留有彈性以便日後發展。有見及此，工作小組也推出了搬遷及不搬遷兩組草案，廣泛聽取社會意見。</p> <p>▲ 早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>

- ▲ 第三點：新城區的發展規劃除了要貫徹國家要求外，還要把澳門發展為建設世界旅遊休閒中心，故贊同草案中各草案都努力把澳門新城區發展成宜居、宜業、宜遊的模範區。但是，希望日後新城區真正做到宜業，各項環保的要求、設施設備關注各中小商號及企業的承受能力，真正有利於他們的運作，為它們創造更多的商機。
- ▲ 有關外港客運碼頭的存廢問題，我們認為現階段，外港碼頭在現階段，在未來的 5-10 年間還有其存在的價值。隨著 2016 年港珠澳大橋的落成，以及周邊交通配套設施落成後，外港碼頭的功能及作用會否改變，現在還是缺乏有效、準確的數據作為參考，我們認為待港珠澳大橋落成後再根據客觀的發展形勢再作研究討論，以決定外港客運澳碼頭是否需要搬遷？遷往何處？但在此強調，有關的決定必須慎而重之，要吸取內港一帶原有碼頭及其配套設備遷離後的教訓，因為此不單是一個碼頭搬遷的問題，而是會直接影響整區的經濟存活的問題。
(註：澳門中華總商會提交了書面意見，見本書第二章第四節)

賴展京委員
物流業發展
委員會

- ▲ 認同李國輝委員的建議，一定要建立綜合城市的物流配套。新城規劃的目標是提升居民生活素質，促進澳門可持續發展，配合世界旅遊休閒中心。我就新城 A 區的交通設計和居民居住環境提一些意見。
- ▲ 新城 A 區將來會成為一個貫穿澳門半島、離島以至珠海的交通樞紐，新城 A 區東西連接著港珠澳大橋珠澳口岸人工島及澳門半島、南北連接黑沙灣及離島 (氹仔)，通過 AB 區隧道連接澳門半島的中區，再加上輕軌交通，可以想像到每天會有很多車輛通過新城 A 區作區域性分流。另外，根據規劃草案中的資料，新城 A 區約有 2 萬戶居民入住，即等同有 2 萬台車輛會使用該區的交通，而新城 A 區的中片區為一商業區，當中寫字樓、商場等的車流量亦相當大，再加上作為城市軌道的接駁用車。請問新城 A 區在道路設計上有否考慮負荷？及堵塞問題？
- ▲ 新城 A 區的北片區及中片區的人口約為 6 萬人，

- ▲ 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組織專家進行了“新城區總體規劃交通影響評估”，並根據交通影響評估的結果進行相關大氣污染評估，並因應評估之結果完善有關方案。新城區總體規劃中將設有輕軌站及交通樞紐，並會與周邊土地利用及發展相結合，構建現代化的公交體系，全面推行公交優先，滿足居民出行需要。此外，未來結合規劃工作的進一步推進，亦將會深化道路網的規劃研究及設計。
- ▲ 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示範區的，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。
- ▲ 項目組已就新城的交通規劃進行，“新城區總體規劃交通影響評估”，並根據交通影響評估的接

提問者	意見、建議	工作小組回應
	<p>平均每平方公里超過 4 萬人，比整個澳門平均人口密度的每平方公里 1.83 萬人為高，與澳門半島每平方公里 5 萬人的口密度相若。假如不計算南片區，只計算北片區及中片區，相信人口密度比澳門半島為高，這不利於優化居民的綜合生活素質，因此應加強考慮此問題。</p> <p>▲ 新城 A 區東面為港珠澳大橋珠澳口岸人工島，其功能為車輛分流的集散地，可想像其空氣污染十分嚴重，隨著東南風，混濁的空氣會吹向新城 A 區的北片區及中片區，這正是密集的居住區，這會否對該區居民造成影響？</p> <p>▲ 新城 A 區未來車輛流量會多，所造成的空氣污染很嚴重，建議工作小組考慮。</p>	<p>軌進行相關大氣污染評估，並因應評估之結果完善有關方案。</p> <p>▲ 未來填海區公共交通系統將形成以巴士為主體、軌道交通為骨幹、多種客運方式相協調的綜合客運交通體系，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>▲ 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。至於未來，人口若持續增加，政府會加快增加土地供應，包括推動舊區重整、調整工業用地用途，藉此促進市場住宅的供應，甚至將來會尋求區域合作，擴大澳門居民的生活空間。</p> <p>▲ 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，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。</p>
徐偉坤委員 物流業發展 委員會	<p>▲ 在新城區總體規劃草案中看出有八個目標及三個原則，由於本人並不是專家，故只對新城區總體規劃草案中關於物流業的發展提供意見。剛才聽到幾位委員表示，政府近幾年都沒有關注物流業的發展，本人覺得又並非一片空白。在新城區中如何規劃，協助物流發展是一重要課題，在可見將來人口的增加，需要物資配送及交通方便的配合。</p> <p>▲ 在交通方面，剛才提到外港客運碼頭搬遷問題，現時由拱北到中區的車流量已十分擠湧，而港珠澳大橋也是在拱北與外港碼頭中間“落腳”，可見將來的行車路線會十分擠迫。既然氹仔已在興建客運碼頭，可否將氹仔變成海陸空聯運的交通樞紐？在陸路運輸口岸方面，將來橫琴可能是一個大的口岸，較之目前的拱北更大的，因分線管理，車輛可自由進出橫琴，該處的陸路運輸是十分繁忙，再配合機場及氹仔客運碼頭的發展，若把海陸空樞紐放在氹仔，相信對物流業發展有很大幫助。</p>	<p>▲ 徐偉坤委員提出在氹仔建立交通樞紐的建議，和研究團隊提出的規劃構想是相同的：新城 E 區位處氹仔東北角，北端乃城市海上門戶，毗鄰各大型交通基礎設施，宜作交通樞紐。</p> <p>▲ 在交通佈局上，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。</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</p>

- ▲ 其中一個目標是提升居民生活素質，在這五幅地上可以慢慢規劃如何令市民的居住環境更為舒適。但在促進適度多元發展，本人促進經濟適度多元發展與經濟關係密切。將來澳門的城市定位是世界旅遊休閒中心，硬件上我們是可以做到的，但軟件上能否配合？我們需要思考此點。現時澳門酒店的入住時間為下午三點，但很多遊客等到下午五點亦未能入住，那如何做到休閒旅遊？故在人力資源配套上，政府應與有關部門作出考慮及研究。
- ▲ 在將來五區的人口規劃上，如何搬遷人口，我相信這和我們的人口政策是相關。規劃時需和負責人口政策的部門溝通。

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。

- ▲ 認同徐偉坤委員提出的除了有硬件建設外，還應有軟件配合，我們會與相關部門加強溝通，亦希望大家多與這些涉及軟件的部門交換意見。
- ▲ 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。從而瞭解不同的人群對城市功能和城市服務的需求和發展的願望。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，我們透過與統計暨普查局合作，對人口預測作了調整，抽出現時居澳外來人士人口，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。
- ▲ 澳門沒有戶籍制度，政府不可能強行要求居民遷往哪一區居住，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。正如前述，我們在進行規劃時，根據人口預測，對公共設施作出合理配置和預留空間。當然，在社區逐步形成的過程中，各項設施也會因應實際需求而作微調，但大前題是需有預留空間。
- ▲ 現時澳門半島每平方公里人口約有5萬人，但在新橋區的人口密度卻是13萬人，故如何吸引

提問者	意見、建議	工作小組回應
		<p>人口遷往新城區是一大問題。同時也要照顧到新城舊區互補，不能只有新城，舊區卻凋零；我們已與城市規劃廳、文化局、旅遊局在舊區中有一系列的構想及規劃；在與舊區重整諮詢委員會開會時也有另一方案是如何令新城舊區互補；透過新城區既能補足舊區缺乏的設施及空間，透過便利交通的組織方便居民出行，令舊區居民也可享用新區的設施，利用新城區土地資源為日後舊區發展創造支撐條件。</p>
<p>林衍威委員 物流業發展 委員會</p>	<p>▲ 認為倉儲的規劃是有問題的。隨著澳門發展，政府曾提出把部份倉儲會遷往跨境工業區，目前大部份貨運代理都是利用工業大廈作倉儲。以車輛不斷增加及現時的規劃來看，若在新城 A 區設置中轉倉，可以減少車輛進入城區，車輛全部經外圍道路，減少重型車輛進入城區。另外，若港珠澳大橋是經新城 A 區，則在該處設置中轉倉，可減低物流業的營運成本。近年空運業下降得很嚴重，航空公司的價錢不停下降，對物流界而言，港珠澳大橋是一個大機遇，若新城 A 區在近港珠澳大橋的位置設置相關配套，對各行各業都有很大幫助。在新城區總體規劃草案內容中並沒有工業設施，目前澳門各工業大廈的使用率十分高，大部份用作倉儲，本人亦看不到將來有新工業大廈動工，若新城 A 區不設倉儲設施，則將來貨倉的租金及售價均不斷上升，經營物流業日漸困難。</p> <p>▲ 因何旅客在澳停留天數少？其主要原因是真正懂得發掘澳門世遺景點及其他地方的旅客很少，大部份都是進入賭場，故本人認為單單增加綠化帶並不足以吸引旅客，不能增加旅遊的停留天數，建議向香港的幻彩詠香江或尖東星光大道等學習，可以在綠化帶添加更多元素，如藝術表演等，需組合開發。</p> <p>▲ 本人覺得在新城 A 區設置旅遊設施是存有問題，就像過往內港碼頭遷往外港後，舊區出現沒落。若將旅遊設施放置主要口岸，豈不是截住了遊客？現時旅客已很少往舊城區，若他們已在新城遊覽了，更不往舊區。政府在考慮新城區的發展同時，也應顧及舊區發展的平衡，在新城 A 區</p>	<p>▲ 因今次是總體規劃，主要規劃新城整體佈局、空間結構、土地利用、交通網路、基礎設施等，各塊土地的具體設施有待詳細規劃進行細化研究，如和物流業相關的物流中心、配送中心等設施等。</p> <p>▲ 認同林衍威委員建議在一些重要口岸區興建中轉站，引導車流經外圍道路，減輕舊區路面壓力。</p> <p>▲ 綠廊的功能是多元的，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。</p> <p>▲ 規劃草案提出在新城 A 區建造城市門戶，在該區南部建設城市地標，主要考慮該區南面環抱外海，形成新的城市門戶，同時，該區南部建築高度受民航機航空役權、直昇機航空役權、民航機和直昇機的噪音、維護東望洋山燈塔視廊等限制條件，故提出建造具灣區特色及地標意象的濱海文化休閒區。</p> <p>▲ 新城 B 區的其中一個區位功能便是旅遊文化設施，塑造綠色濱海綠廊，串聯由科學館、文化中心、觀音像、旅遊塔至媽閣沿岸的景觀資源，突出濱海城市形象。</p>

提問者

意見、建議

工作小組回應

這樣一個密集的地區還設旅遊區，本人覺得是十分不好的，寧可選擇在新城 B 區，它較近舊城區，本人認為日後路氹城發展較成熟，隨著各類賭場落成，三五後路氹城將成為遊客主要的停留點，屆時南灣區會減少吸引力，若在新城 B 區設置購物或旅遊設施，會平衡旅客的集中地，不會令遊客在新城 A 區遊玩後便離澳，根本沒有入舊區。

李賢良委員
物流業發展
委員會

▲ 澳門是一個內需城市，進入澳門的民生物品一般只有二條通道：2016 年，一般是經港珠澳大橋進入澳門，另一是經橫琴跨境區進入。能否把這兩個運輸路線滙合成一點？方便澳門物流界由大車轉細車等的配送。在港珠澳大橋珠澳口岸人工島是否有空間予物流車作接駁、卸貨之用？經橫琴口岸入澳門中途島區的物流車，既要換車也要“過貨”，對交通造成很大壓力。若有一地點是可以容納港珠澳三地物流業共同運作，可節省人力物力。目前我們並不清楚港珠澳大橋珠澳口岸人工島的運作，目前經香港進入澳門的貨物很多是要進入城區的，但舊區的工業大廈是沒有條件讓 40 尺長的貨櫃車駛入，只能用駁車。故此，盼政府能關注三地物流跨境貨物調度的問題，物流倉更為需要。

▲ 港珠澳大橋珠澳口岸人工島的具體規劃要與珠海方面溝通，希望可以互相協同，爭取在港珠澳大橋珠澳口岸人工島上為物流業創造條件。

陳維熾委員
物流業發展
委員會

▲ 有沒有對新城區的車流量作出科學分析？這是非常重要的，現時澳門人車爭路的情況十分嚴重。
▲ 認同徐煒坤委員所說的硬件上需倉儲分流中心，軟件上需人才培訓。建議在新城區設立物流業發展人才培訓中心，配合未來需要。藉此機會由簡單操作搬運型物流轉變為智慧型物流業。
▲ 新城區填海有沒有考慮生態環境？大量填海導致澳氹之間的水域狹窄，宜慎重考慮。

▲ 負責新城區總體規劃研究的中國城市規劃學會組織專家進行了“新城區總體規劃交通影響評估”，未來結合規劃工作的進一步推進，亦將會深化有關方面的研究工作。
▲ 特區政府早於 2007 年已委託國家海洋局南海海洋工程勘察與環境研究院編制了《澳門新城填海工程海域使用論證及海洋環境影響報告書》，有關研究單位曾進行了大量資料收集和分析處理工作，並進行了水文、泥沙觀測。根據其研究結論，由於施工項目是短期行為，隨著施工完成，其影響亦隨之消失。
▲ 《報告書》指出，施工期對海域水質環境之影響主要來自於清淤、拋卸砂及吹填產生的懸浮泥沙所造成。因此，項目建設在圍堤施工、吹填等一系列施工作業過程中採用合理有效的環保措施，包括合理安排施工計劃、防止泄漏、先圍後填等制度和措施，可以使施工區附近海域的水環境和

提問者	意見、建議	工作小組回應
郭敬文委員 交通諮詢委員會	<p>▲ 世界發展也很重視物流業，澳門本身出產的物品不多，主要是靠外來輸入，故物流應予重視。</p> <p>▲ 港珠澳大橋通車後，會有很多旅客、物流業者選擇在新城 A 區的駁口進入澳門，若新城 A 區也可連通離島或其他舊城區，對原有道路網會增加負荷，雖然有雙環雙軸公交等的支援，但若可增加接駁點會更好。</p> <p>▲ 贊同新城 A 區及 B 區之間興建一條隧道，以減輕其他道路網的負荷。面對未來發展，第四條通道的興建必須重視，第四條通道的興建將接駁新城 A 區及氹仔，能改善現時交通情況。</p>	<p>海洋生態環境得到有效的保護，降低對海洋生態環境的影響。在工程建設期間，建設單位將採取上述環境保護措施，將環境影響控制在最小範圍和最低程度。</p> <p>▲ 如何令物流的客貨運對城市內居民的影響減到最低？這與整體新城區規劃是有相關性的。早前物流業工作小組亦徵集了意見，物流的運作方向集中在澳門半島及氹仔東面，即新城 A 區及 E1 區的位置，再加上港珠澳大橋珠澳口岸人工島，機場發展區域、九澳深水港，這些區份都有可供物流使用的空間。交通路網方面，爭取在港珠澳大橋珠澳口岸人工島設置物流配送的設施，澳氹第四條跨海通道將按照未來的發展需求作適當的設計。</p> <p>▲ 氹仔 E1 區留有未定功能用地，可配合產業發展。該區鄰近機場、已在規劃設計中的九澳隧道等，希望透過一連串的規劃把碼頭、機場、陸路口岸等有效地聯成一綫。希望業界就新城 A 區及其他區在基礎設施方面如何配合物流業的發展多提意見。</p>
蘇育洲委員 物流業發展委員會	<p>▲ 我是在澳門大學工作，有關人才培訓方面，我想和各位分享。物流業在珠三角中愈來愈重要，但業界十分缺乏人才，聘請教授也很困難，我剛從外國回來，此行其中目的之一是請當地專家來澳，和我們合作設物流業培訓課程，希望業界能支持我們。</p> <p>▲ 本人在外國居住了三十多年，有一些外國經驗與大家分享。規劃是很好的，把一個細的地方再重新現代化，如香港的維多利亞港有很多船隻航行，但澳門的海港是沒有的，據了解，澳門的航道是由中國政府控制的，這在開發上較複雜。剛才委員提出將來交通壓力很大，我們能否考慮發展海上交通？</p> <p>▲ 整個珠三角的發展，是包括了澳門、珠海、廣州，大部份居民可能會往廣州或過香港工作，而澳門可能是一個居住的地方，就業可能去了橫琴或珠海，故澳門應發展成一個宜居的城市，我們在進行規劃時要考慮此點。</p>	<p>▲ 氹仔與澳門半島、澳門內港與灣仔、澳門氹仔與橫琴之間的航道都屬於澳門管理，由於水域太近，國內一些部門認為共同管理會較容易，例如偷渡或海上保安問題，但實際上佈置航標、規劃航道、疏導維護、船隻違規執法全是澳門負責，澳門的海面情況可理解為澳門習慣水域管理範圍。</p> <p>▲ 外港航道是珠江西部出海口的重要通道，在繁忙時段都會有很多船隻使用內地西江通出海口，內港通出海口等的航道。港務部門也曾考慮澳門應多發展海上交通，但由於澳門水域與內地較近，若水上交通繁忙時會導致海上保安問題，執法困難等。</p> <p>▲ 在技術上，由於航道上主要為較大的貨船，發展水上交通必不可少是交叉橫越航道，若快慢船在同一航道航行會對其自身安全有影響。</p> <p>▲ 澳門岸邊多為淺灘，若做水上交通就要疏浚，開發新航道，還有維護、陸上交通設施要相互配套</p>

提問者

意見、建議

工作小組回應

	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 建議發展海上交通，發展遊艇會、海鮮舫、水上的士、水上活動等。可參考香港、廈門及威尼斯的例子。 ▲ 任何規劃都要分析社會成本與得益，本人認為該規劃對澳門整體有得益，但必須考慮控制成本。 	<p>等，並不單單是水上交通一個層面。各連接澳氹的大橋間若開發水上活動，由於水面範圍少，如發展水上電單車，降傘等，會對附近航道造成影響。有關部門將在不影響安全下展開海上交通研究。</p>
<p>譚立武委員 交通諮詢委員會</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 贊同新城區總體規劃草案中的綠化設施，認為是一個非常好的規劃草案。 ▲ 新城A區是一個重要交通通道，除了對物流業外，它是打通了往北區的另一道路，將來對大賽車的期間起著疏導作用，新城A區的交通規劃是非常重要的。 ▲ 澳門的交通在自動交通控制（ATC）方面應用較少，隨著城市的發展，迴旋處作為調節交通的作用已不足夠，故將來新城A區在交通管制上要有科學化分析，或可利用主流的自動交通控制方法作一些綠波（GREENWAVE）的通道，令交通更暢順。 ▲ 新城C、D、E區打造低碳居住示範區，低碳交通工具一定要預先有計劃才可達成，例如用電車、環保車等，要做好車站的分佈情形，預留於停車場或公共空間。 ▲ 規劃草案一的規劃較優勝。 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 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。 ▲ A及E區將逐步配合港珠澳大橋建設，以及本澳海陸空交通的發展實際情況，有序開展工作，同時，政府已委託顧問公司做前期研究。 ▲ 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組織專家進行了“新城區總體規劃交通影響評估”。就有關交通控制方面的具體措施建議，將會於未來道路的規劃及設計過程中作出考慮。 ▲ 多謝意見，已紀錄，供研究團隊參考。
<p>高冠鵬委員 交通諮詢委員會</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 在《新城區總體規劃草案諮詢文本》中，提及填海目的是解決澳門特別行政區土地嚴重稀缺，及改善居民生活質素。也提及在第一階段諮詢中，交通問題位列居民關注的第三位。我較關注新城區總體規劃草案中如何解決澳門現況的交通問題？若只是在新城區作規劃，新城區可能會變成獨立於澳門的一區，未能達致上述的目標。若在新城興建商品流及行政機關，無疑會帶動更多車輛進入該區，未能達到扶助舊區。 ▲ 建議在新城區中設立公共房屋的比例，從而可獲知有多少人居於新城公共房屋，從而把部份的居民或對公交需求遷往該區。 ▲ 新城A區是興建商品樓的好地點，估計該區將興建大量的商品樓，繼而進一步推高樓價無資格入住或購買公共房屋的中產階層對此會有反彈，建議商品樓與公共房屋間應有一前瞻性計劃。 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 政府已明確在新城中預留公共房屋的土地儲備，至於所佔比例，需廣泛聽取各界意見。 ▲ 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。從而瞭解不同的人群對城市功能和城市服務的需求和發展的願望。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。 ▲ 澳門沒有戶籍制度，政府不可能強行要求居民遷往哪一區居住，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。正如前述，我們在進行規劃時，根據人口預測，對公共設施作出合理配置和預留空間。

提問者	意見、建議	工作小組回應
	<p>▲ 希望可以利用新城區發展活化舊區。政府有何政策、措施活化舊區商業？個人認為，新城規劃中可以帶動舊區發展的因素，包括雙環雙軸，旅客可以透過公交、輕軌進入舊區，又或在港珠澳大橋的入口處設置類似發財車的接駁車輛，以方便旅客進入舊城區，除此之外，還有甚麼活化舊區的政策？</p>	<p>當然，在社區逐步形成的過程中，各項設施也會因應實際需求而作微調，但大前題是需有預留空間。</p> <p>▲ 認同高冠鵬委員的新城舊區扶持發展的意見，總體規劃構思之一也正正是此點。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。政府一直透過舊區重整中的整建修復、街道美化推動舊區活化，透過點（推動樓宇維修）、線（進行街道美化）的整治，取得面（舊區）的活化。</p>
何桂興委員 交通諮詢委員會	<p>▲ 規劃草案較完善。第四條通道很重要。現時西灣大橋、友誼大橋的使用率十分高，周邊路網的車輛密度很高。現把第四條通道提到議事日程來討論是十分必要的，該議題需及時。將來當新城區發展起來時，路氹及新城區的交通會更繁忙，故第四通道具有逼切性。同時，要注意該通道需全天候使用，不受颱風影響。</p>	<p>▲ 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。</p>
黃樹森委員 交通諮詢委員會	<p>▲ 路通財通，在國內已作了實踐。在新城區規劃落實前，應盡快對第四通道作出配套考慮，它是連接各新城區一個很關鍵的問題。</p> <p>▲ 新城各區間的連貫性、容量、佈局等，政府是如何考量？以皇朝區作例，以添添補補的形式設置天橋、路網。剛才介紹連接新城 A、B 兩區的通道採隧道形式，相信隧道將更受歡迎，盼政府能讓市民知悉預計成本，及成本與便捷交通、優美環境的關係，這是會獲得廣大市民的認同。</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約跨海通道、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</p>

提問者	意見、建議	工作小組回應
		<p>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>蕭志偉委員 物流業發展 委員會</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 《新城區總體規劃草案諮詢文本》十分重視民意，很多市民的訴求已包括其中。 ▲ 中央政府對填海建設的要求，以及特區政府的政策，對土地使用有二大目的：一是希望擴大城市生活空間，改善居民居住環境；二是促進經濟多元產業。本人認為前者做得不錯，但後者，即相關產業發展方向上較不清晰。根據統計局資料，運輸倉儲業在 2010 年達到 130 億，政府這麼重視運輸和物流業，是由於該兩個行業在產業上具有帶動作用。在運輸和倉儲業間，客運佔了 53 億，其餘運輸相關輔助服務佔 80 億。故此，若特區政府希望利用土地發展相關產業，則在規劃上，應盡早把物流業考慮其中。認同工作小組介紹時提及，土地資源是有限的，需平衡市民訴求，平衡經濟發展，最後透過專家、政府作決定。 ▲ 我們重視物流業，故在規劃上宜定一些方向。新城 A、E 區應可結合物流業發展，新城 B、C、D 區以市民生活空間佈局為主，新城 A 區中有多元產業功能，新城 E 區有交通樞紐功能。 ▲ 在新城 A 區中，由於澳門很多貨都是經香港轉運，即便港珠澳大橋在 2016 年落成通車，但本人相信日後澳門不會全部採用貨車運貨，但肯定的，作為陸路運輸，它是提供了多一個渠道，除海運外，貨物也可經陸路運送過來。新城 A 區靠近港珠澳大橋珠澳口岸人工島。澳門半島在陸路接駁上發揮一定功能，日後物流業應以現代物流業發展方向為主，如把一些高附加價商品如何經澳門轉運到珠三角地區等。 ▲ 新城 E 區有海天聯運，目前澳門會展業發展迅速，而澳門的會展業正正在離島，海天聯運的新城 E 區在未來發展上，需結合倉儲、陸路運輸及物流 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ A 區和 E 區因應自身的地域條件，包括鄰近口岸、交通便捷等，已規劃了一定比例的商業和多元產業用地，當中不排除有物流產業。在下階段的詳細規劃中，將因應社會的發展需要，在交通便捷的位置，確定有關的用地。 ▲ 多謝就物流業發展提出意見，已紀錄，供研究團隊及相關部門參考。

提問者	意見、建議	工作小組回應
	<p>的配套，會展業和物流業關係密切。現時新城區總體規劃已到了第二階諮詢，我建議必須及早在規劃上思考物流業，當然，並不是要求細化到哪塊地有多少比例是發展物流業。但需及早作出考量，尤其重要的一點是：物流業會影響交通。</p>	
<p>黃秋成委員 交通諮詢委員會</p>	<p>▲ 在新城區中有幾萬人居住，規劃上忽略了街市問題。現時氹仔、皇朝都缺乏街市設施，現時氹仔約有 8-10 萬人，每天早上都有很多人到澳門半島街市，這增加了舊城區交通壓力。以香港為例，香港政府在荃灣、蔣軍澳、天水圍等新興市鎮建成後，總有一系列的配套設施，如街市、學校、巴士總站、警署、消防局等，令該區的人可以足不出區。應吸取現時氹仔、皇朝的經驗，建議在新城 A 區建立最少 1-2 個街市。街市設計上亦不可流於表面，過份美觀，應以實用為主。營地街市便是設計失敗例子，它的扶手電梯不利老人家上落，魚檔十分冷清。新城 A 區市政利用設施佔總土地利用的 5%，建議新城各區應考慮完善的市政設施。</p>	<p>▲ 新城區總體規劃草案中預留了市政設施用地，因目前是總體規劃階段，各地段具體設施的佈置，有待進行詳細規劃時展開細化研究，有關設置街市，將和市政部門保持溝通協商。</p>
<p>阮若華委員 交通諮詢委員會</p>	<p>▲ 第四通道連接港珠澳大橋、機場、金光大道等，估計將來第四通道的客運量會十分龐大，其餘三條大橋的兩岸填海區，分別有 4 萬至 6.7 萬的兩組不同的規劃人口容量，離島（石排灣）推算約有 10-13 萬人，目前三條連接澳氹的大橋是都是市民主要通道，隨著人口不斷增加，三條大橋落腳點的交通配套、道路網上應作調整。將來氹仔新城 CD 區建成後，若把交通接駁到該三條大橋，都帶來一定的負荷，應考量將來橋的出入口流量，可以增至多大？能否配合離島居民的出行？</p> <p>▲ 新城區應配合澳門長遠發展，一些厭惡性設施，如中途倉、污水處理廠、擾攘多年的火葬場、垃圾焚化爐、飛灰堆填等，一直困擾居民和政府部門，是否需要利用新城這麼好的土地放置這些設施？抑或騰出一些產業的土地，去解決這些問題。</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組織專家進行了“新城區總體規劃交通影響評估”；新城區總體規劃中將設有輕軌站及交通樞紐，並會與周邊土地利用及發展相結合，構建現代化的公交體系，全面推行公交優先，滿足居民出行需要。此外，未來結合規劃工作的進一步推進，亦將會深化道路網的規劃研究及設計。</p> <p>▲ 為了回應青洲區居民的訴求，新城規劃其中一個草案提出將中途倉搬遷到 A 區北部，至於具體時間表，仍要按 A 區的實際填海工程時程和居民意見，才能進一步落實。</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總體規劃諮詢，廣泛聽取社會各界對上述方案的意見。</p>

提問者

意見、建議

工作小組回應

▲ 在規劃上的確有考慮過各種基礎設施用地，對這類厭惡性措施的設置問題，我們亦會多聽社會意見。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，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。

民政總署諮詢委員會諮詢會

提問者	意見、建議	工作小組回應
黃樹森委員	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 倘預估澳門未來將增加十多萬人口，則應增設或擴建北安區的焚化爐。 ▲ 應在新城 E1 區設立火葬場，並盡早公佈有關訊息。 	<p>▲ 焚化爐經擴建後，可解決一般生活垃圾的處理，若然再加以改進垃圾分類工作，在處理垃圾的問題將有所改善。一個完備的火葬場必須設有火化設施及埋葬用地，此兩種用途的用地是否一定要設於新城區內？它們遠比中途倉對居民的影響更大，而此選擇將對整個規劃有很大影響。因此，是否在澳門興建？又或可透過區域合作得以解決？需要市民進行深入討論，取得共識。</p>
張志民委員	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 應審慎評估港珠澳大橋建成後，澳門對於外港碼頭的使用需求；或可考慮將之改作國際遊艇碼頭。 ▲ 在新城區發展綠色交通以方便旅客。 ▲ 建設新城的同時推出舊區改革方案，且應盡早公佈相關訊息。 ▲ 新城區應以世界一級城市為發展定位，藉以為澳門特區儲備未來的競爭能力。 ▲ 新城規劃諮詢完畢後，聘請國際專家評鑒，以助澳門正確定位。 	<p>▲ 認同對外港客運碼頭的搬遷需慎評估。在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>▲ 認同新城區發展綠色交通的意見。新城區總體規劃原則之一便是綠色低碳原則，當中就包括低碳交通。我們希望新城區成為落實低碳減排理念的示範區。</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，</p>

(註：民政總署諮詢委員會提交了書面意見，見本書第二章第四節)

提問者

意見、建議

工作小組回應

		<p>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。</p> <p>▲ 政府部門一直在進行舊區重整工作，當中除重建發展尚需立法會通過《舊區重整法律制度》草案後始能啟動外，其他工作，如整建修復、街道美化、保存維護等一直從未停頓，政府也建立了跨部門工作小組，聯同工務、規劃、交通、市政、文化等不同範疇的部門，系統地展開舊區重整，透過點（推動樓宇維修）、線（進行街道美化）的整治，取得面（舊區）的活化。各項工作也透過傳媒向社會公佈，讓市民知悉，並聽取意見。</p>
<p>梁少佳委員</p>	<p>▲ 外港碼頭遷走後，將對該區的商業狀況有所影響。</p> <p>▲ 倘來往船隻全集中在北安碼頭，相關的疏浚工程將相當龐大。</p>	<p>▲ 由於澳門水深只有 1 米多，而航道需要 4 米多深，因此，無論外港、內港航道或氹仔客運碼頭的航道均須要進行疏河的工作。</p>
<p>唐堅謀委員</p>	<p>▲ 運輸工務司應與民政總署多進行工作上的溝通。</p> <p>▲ 多建造可供遊客活動的廣場。</p>	<p>▲ 認同工務、市政部門應多溝通，有關部門設有溝通機制。</p>
<p>葉榮發委員</p>	<p>▲ 外港碼頭搬遷決定應首要考慮港珠澳大橋及海底隧道工程的建設，以及疏導旅客的安排。</p>	<p>▲ 葉榮發委員的意見很有參考價值，的確，港珠澳大橋及海底隧道工程的建設對外港客運碼頭的運作有很大影響。考慮到港珠澳大橋、新城 A 區、澳氹第四條跨海通道對外港客運碼頭的影響，以及綜合分析社會經濟發展、旅客來源結構等問題，工作小組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，分別從外港客運碼頭搬遷、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>

提問者	意見、建議	工作小組回應
溫泉委員	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 市政街市、戒毒中心等敏感性設施應在新城區填土之初興建完備，以免因居民抗拒而無法落實城區規劃。 ▲ 設置新市政街市前，應審慎研究市場承受能力、貨源供應、小販從業員數量等各種條件因素。 ▲ 新城區市政基礎建設的使用額度預算應超越人口規劃上限，且應有寬闊的街道空間及綠化規劃。 ▲ 澳門應規劃為優質生活區，管制廢氣排放、推廣使用環保汽車等，以配合珠三角地區發展。 ▲ 應及早就汽車用天然氣加氣站及中途倉的設置作出規劃，或探討把燃料中途倉設立在無人島的可行性，並應盡早公佈相關訊息。 ▲ 讓外港碼頭在新城區發展中自然淘汰，以避免該區商業迅速萎縮。 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 認同基礎設施、市政設施等要先行。 ▲ 認同設置街市前要審慎研究各類因素，就市政設施的設置，將在詳細規劃階段作細化分析，規劃部門將和市政部門保持緊密溝通。 ▲ 為了回應青洲區居民的訴求，新城規劃其中一個草案提出將中途倉搬遷到新城 A 區北部，至於具體時間表，仍要按 A 區的實際填海工程時程和居民意見，才能進一步落實。
潘志明委員	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 預留宗教用地以平衡澳門博彩業興盛的氛圍。 ▲ 建造適合長者的出行設施，例如步行輸送帶等，以方便來往澳氹之間。 ▲ 許可自駕遊車輛進入澳門，並在澳門外圍闢汽車住宿區以方便旅客度假。 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 在新城中已預留了公共設施、文化設施用地，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。 ▲ 很贊成在交通設施上要便利長者使用，如設置自動步行系統，目前工務和交通部門已有計劃地在澳門有需要地點設置，不單是面向長者，也是便利各階層的居民，如愕斜巷往山頂醫院的電梯。 ▲ 自駕遊應屬於特種車輛，需三個地方政府、社會深入探討，取得共識。
陳健英委員	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 適宜在新城 A 區設立文化演藝中心或發展其他文化事業。 ▲ 港澳碼頭適宜遷到 A 區以方便遊客在該區參與文化藝術活動。 ▲ 在 A 區建造 6 至 8 條行車線的大馬路，作為進入澳門門戶的寬廣大道。 ▲ B 區適宜建造政府辦公樓及中央圖書館等，並於假日闢作低碳環保休憩區。 ▲ 公交優先概念宜首先在新城區推行。 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 在新城區總體規劃中，包括各區的規劃，都有旅遊文化設施、機關及辦公用地，具體是哪些設施，有待詳細規劃作細化分析。 ▲ 公交優先應是由全澳門做起，而新城建設有利於進一步推動公交優先。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。 ▲ 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。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，在新城填海區 C、D、E 區之間設置東

提問者	意見、建議	工作小組回應
		<p>西向綠色公交走廊，結合輕軌走線建設公交轉乘站，實現不同公交的無縫轉乘，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>Lourenço António do Rosário 委員</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 澳門土地珍貴，宜先在民居周圍多建休憩空間，以便建造符合規定的高密度樓房。 ▲ 環保低碳生活區應在全澳門推行而非只在新區實行。 ▲ 應審慎研究有關取消外港碼頭，把所有海路旅客集中在北安碼頭的優缺點。 ▲ 鑑於目前外港碼頭交通混亂，應創造條件以分流部份旅客至北安碼頭，但不宜在未建成第四條通道前停用外港碼頭。 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 認同在全澳推行環保低碳生活區，因舊區受各種條件限制，推行環保低碳非一朝一夕之事，我們希望透過新城建設這個契機，把新城建造成低碳減排理念的示範區。 ▲ 對於外港客運碼頭搬遷，政府無既定立場，兩組規劃草案也提供了搬遷、留在原址兩個不同的發展方向。
<p>何錦培委員</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 因澳氹之間的三條通道使用率幾近飽和，應盡快啓動第四條通道興建計劃。 ▲ 盡快建造適當的政府辦公大樓以提高工作效率。 ▲ 新城區屬優質地段，不適宜建造“居屋”或“公屋”，以免引起社會分化。 ▲ 現時北安區的交通已相當繁忙，倘把港澳碼頭集中於該區，則須預先規劃適當的交通配套。 ▲ 應適當地繼續使用外港碼頭，當其功能減退，可考慮將之改為“海洋世界”之類的旅遊設施。 ▲ 可在新填海島之間的海道設沿岸觀光船，或以小船作日常交通工具。 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 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。 ▲ 新城 B 區規劃會為政府部門及司法機關提供部份辦公用地，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。 ▲ 在技術上，由於航道上主要為較大的貨船，發展水上交通必不可少是交叉橫越航道，若快慢船在同一航道航行會對其自身安全有影響。 ▲ 澳門岸邊多為淺灘，若做水上交通就要疏河，開發新航道，還有維護、陸上交通設施要相互配套

提問者	意見、建議	工作小組回應
		<p>等，並不單單是水上交通一個層面。各連接澳氹的大橋間若開發水上活動，由於水面範圍少，如發展水上電單車，降傘等，會對附近航道造成影響。有關部門將在不影響安全下展開海上交通研究。</p>
<p>梁官漢主席</p>	<p>▲ 新城諮詢文本缺乏綠地比例及環保節能規劃。</p> <p>▲ 在新城區預留更多綠化空間以及預留更多的空間以深化下列五方面：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 再生能源利用（例如太陽能發電）； 2. 風力發電； 3. 水資源優化及節約（例如污水處理、雨水收集）； 4. 城市垃圾及淤泥處理（例如垃圾焚燒發電、淤泥發電）； 5. 一般市政設施的節能及節水配套規劃（例如在公共設施中採用 LED 燈照明）。 <p>關於新城 A 區：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 東面建新港澳碼頭，可便利澳門半島交通，航道較安全； 2. 方案一維持了傳統舊城區的結構肌理，惟因建築規模及密度所限，不容易把綠地規劃體現出來；方案二的綠地系統則較為適當。 <p>新城 B 區適宜作政府行政中心，可達下列四項效果：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 集中政府辦公場所，提高工作效率，便利市民，且能實現公交優先，綠色出行； 2. 擴展澳門歷史文化空間，提升城市形象，延續舊區城市特色及風貌； 3. 拓展新的景點及遊覽空間； 4. 本諮詢草案的不足之處是東部的建築體量未能與已建成的現代建築協調，建議應通過三維空間分析，而非單從沿海天際線來作為 B 區建設的定位。 	<p>▲ 有關新城區建築體量，在本次總體規劃中會透過初步的三維模型分析，訂定天際線的基本原則和輪廓，達致與周邊環境的整體協調。同時委託了相關專業團體和專業顧問公司就城市肌理、建築風格等進行研究，提出指引和建議</p> <p>▲ 多謝意見，已紀錄，供研究團隊參考。</p>

舉行日期：2011年11月4日

舉行時間：15:00-17:00

舉行地點：仁協之友聯誼會會址

出席人數：48人

仁協之友聯誼會諮詢會

提問者	意見、建議	工作小組回應
黃楓樺先生 理事長	<ul style="list-style-type: none">▲ 本人認為新城供應公共房屋是不可缺的，希望社會多聽意見，綜合分析而作結論。▲ 目前澳門人口已達 50 多萬，預測未來人口將達 70 至 75 萬，而且出現老齡化社會，因此，我認為急需老人院舍。由於長者疾病較多，需要別人照顧，子女為了工作，沒有時間整天在長者身邊照顧，因此有需要寄住院舍，但現時的院舍收費貴，地方及床位細小，輪候時間很長，故此，這是很逼切的。新城 A 區的面積是最大的，人口也最多，應多加考慮。除了在新城 A 區設置長者院舍外，若能在新城其他區都設置就更好。我平日與其他人討論時也有人贊成，大家都在殷切期望中。▲ 希望增加運動場館。本人過去長期從事教育工作，明白運動場地較為欠缺，除了學校之外，也欠缺運動場供居民使用。在氹仔是新增了一些運動場地，但有些設施交通不便，未能普及供大眾使用，希望能在社區設置運動場地。▲ 交通問題也是急切需要解決的。第四條通道是隧道或者橋，我個人主張採跨海隧道，因為可全天候使用，目前打颱風時只能依賴西灣大橋，造成了交通擠塞。若第四條通道是全天候，可提供多一個疏導人車的渠道。▲ 希望輕軌盡早上馬，再多拖幾年成本就上漲，如果大眾有共識，應該盡早開工。▲ 在公園綠化上，現時澳門的公園是不夠用的，公園是市肺，新區中建設公園綠化是急切需要的。▲ 我贊成多建會展場地，現時的書法美術等文化展覽活動有不少，但旺場的不多，一般是開幕時人多，期後則參觀人較少，主要由於場地所在處沒有人流，所以，在規劃新城時要設計好展覽場館的位置，宜在中心點，才能收到效果。	<ul style="list-style-type: none">▲ 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载力，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 700 平方呎的住宅單位估算，草案一可提供約 3.3 萬個居住單位（包括私人樓宇和公共房屋），草案二可提供約 4.3 萬個居住單位（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。▲ 從整體上說，在第一輪諮詢中的主要意見已吸納到草案中，並可以從空間規劃的理念上看到，例如，居民十分關注的公共設施、環保綠化、交通基建等等，都是草案十分重視的規劃元素。▲ 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。▲ 新城區總體規劃草案中預留了公共設施、市政設施用地，因目前是總體規劃階段，各地段具體設施的佈置，有待進行詳細規劃時展開細化研究。有關各類公共設施、市政設施的設置，規劃部門將和相關部門保持溝通協商。

- ▲ 贊成設置文化藝術展出場館，澳門作為一個旅遊休閒的城市，文化藝術乃生活所需，雖然現時澳門文化中心也有文化節，也有高水準演出，但乃不夠，期望可設置2至3個具規模和水準的場館，既可擴大宣傳，又可令人的精神文化生活更為豐裕。
 - ▲ 需認真考慮圖書館設施，在較好的地點建具規模的圖書館，館內要藏書多和採開放式，以香港為例，他們的圖書館辦得不錯，很多長者去看書。
 - ▲ 剛才提到澳門長者多，生老病死是必經的路徑，需解決骨灰龕場地問題，設置骨灰龕場地會被周邊的居民反對，因此需及早規劃。澳門現有骨灰龕場地，雖然鏡湖有建骨灰龕，但並非適合全澳居民，希望政府作出考慮。目前香港這也是焦點問題，政府不建，私人建，但又遭到居民反對，這是一個矛盾點。
 - ▲ 在外港客運碼頭遷移問題上，按現時規劃，將有跨海隧道等工程，航道受到一定影響，但由氹仔北安碼頭存在交通不便的問題，建議加強交通設施，增加公交，方便旅客。
 - ▲ 街市是居民生活所需，氹仔區較遺憾的就是沒有一個較好的街市，往往需要前往澳門半島購物，現在離島人口越來越多，因此認為離島設置街市具逼切需求，在新城各區設置街市需考慮方便居民。
 - ▲ 贊同在新城B區建設行政司法關機，另有需要設置綜合政府機構大樓，減少現時租用私人商業大廈的費用，集中在一個地點建設是好的。
- ▲ 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。
 - ▲ 多謝意見，已紀錄，供研究團隊參考。

提問者

意見、建議

工作小組回應

楊秀雯女士
副會長

- ▲ 同意今次規劃不僅是我們這一代的事情，更要考慮下一代人，需向年青人作介紹，讓他們多了解澳門發展。
- ▲ 建議多做介紹和宣傳，讓市民了解，多提意見。居民並非專業人士，他們會從自身利益角度提意見，如垃圾桶、中途倉的放置等，但多向他們介紹，爭取他們的理解和諒解，特別要面向年青一代進行宣傳，因為將來是他們的。
- ▲ 個人認為人口發展與經濟發展有很大關連，在回歸前，經濟不斷下滑時，很多家庭特別是年青人不願意生小孩子，托兒所在很長一段時期是收生不足。但回歸後，經濟發展很快，近幾年出生率有所上升，所以人口發展和經濟發展有很大關係。個人建議新城區宜以 13 萬的人口容量作規劃。
- ▲ 現時新城 B 區設計上較好，將政府的行政機關和司法機關統一管理。
- ▲ 目前政府土地較少，首先應先建經屋，解決居民的居住問題。
- ▲ 此外，新城的衛生中心設置具有規劃，但舊城區則不是，如海傍區、風順堂區的衛生中心，都是建於住宅群內，地方細人多，雖然，在管理上考慮了很多方法，井井有條，但這些地方不宜作衛生中心。因此，在新城，如新城的 A 區宜考慮建一些具規模的衛生中心，但不需要是醫院級別，而是在醫院與衛生中心之間的醫療設施。
- ▲ 現時澳門的中央圖書館不具規劃，不及鄰近地方的中央圖書館。澳門要打造為旅遊休閒，要提升澳門居民的文化素質、品德素質等，因此圖書館是十分重要的。我不時去圖書館，見到館內是包括老中青年三代人，男女老幼。我們應該建一座具規劃的圖書館。
- ▲ 新城必須設置托兒所，因年輕夫婦會在新城區組織他們的家庭，故有需要在新城區設置托兒所，同時，宜設置一些室內兒童遊樂場，現時澳門很少室內兒童遊樂場，即使有收費也較貴，若然由政府興建則其費用較便宜。

- ▲ 認同新城規劃要加強宣傳。工作小組除了舉辦 5 場公眾諮詢場，和民間專業團體合辦 6 場工作坊、座談會、研討會外，也透過和不同的社團合辦諮詢場，向來自不同階層的居民進行面對面的交流，收集意見。也安排往受填海區影響的社區，向區內居民進行講解，聽取意見。同時，也在澳門科學館舉行新城區總體規劃草案展覽，透過模型、圖片、文字、互動遊戲、現場問卷調查等不同方式，向居民介紹新城區總體規劃，收集建議和意見。在兩個月諮詢期結束後，澳門科學館的新城區總體規劃草案展覽繼續對外開放，展開宣傳教育，透過和本澳各校合作，組織學生集體參觀，向青少年宣傳新城規劃。
- ▲ 很多謝就衛生中心、圖書館、托兒所、安老院等各類公共設施提出意見。新城區總體規劃草案中預留了公共設施、市政設施用地，因目前是總體規劃階段，各地段具體設施的佈置，有待進行詳細規劃時展開細化研究。有關各類公共設施、市政設施的設置，規劃部門將和相關部門保持溝通協商。
- ▲ 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。

提問者	意見、建議	工作小組回應
<p>楊秀雯女士 副會長</p>	<p>▲ 認同設置老人院舍。</p> <p>▲ 若把外港客運碼頭搬遷到新區，則現址空置了。過去澳門是碼頭所處區是較興旺的，一旦碼頭搬遷則往後二十多年也旺不起來。如果城市發展需要搬遷碼頭，則要考慮搬遷後對中小企發展的影響，擔心澳門半島因此而衰落。</p>	<p>▲ 多謝意見，已紀錄，供詳研究團隊參考。</p>
<p>張麗珍女士 下環坊會理事長</p>	<p>▲ 現時最需要老人院、托兒所及骨灰箱，這三個問題是較為迫切，剛才提及現時的規劃還需好多年才能夠動工，那麼還要等多久呢？</p> <p>▲ 現時台山、黑沙環、下環區一帶有很多舊樓已超過 40 年，這些舊樓不可重建嗎？將這些 5 層高的大廈重建為 25 層高，則多了不少單位，政府有否考慮把這些區重建以解決人多地少的問題？我聽聞政府打算收回吉祥樓重建，但不知因何拖至現在仍未動工，將近 10 年時間。目前只有望廈真的拆了，而永寧經屋落成，亦解決了部份住屋問題。個人認為能否把將 40 年以上的低層樓宇，或已經列入危樓的，不要等到倒塌了才去補遷拆除，雖然現時舊樓有申請維修，但起不了很大作用，這些問題我們現在真的要考慮及重視，不要塌了樓死了人才醒覺，並解決住屋問題。</p> <p>▲ 骨灰箱若設置於社區會受到該區居民的反對，如黑沙環裕華事件。目前私人骨灰箱較貴，建議政府應作考慮。</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。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>▲ 舊區重整涉及在私有財產和公共利益之間取平衡，必須法律先行，有法律保障，有法可依，這已是社會共識。</p> <p>▲ 目前《舊區重整法律制度》草案已提交立法會。此外，政府部門一直在進行舊區重整工作，當中除重建發展尚需立法會通過《舊區重整法律制度》草案後始能啟動外，其他工作，如重建修復、街道美化、保存維護等一直從未停頓，政府也建立了跨部門工作小組，聯同工務、規劃、交通、市政、文化等不同範疇的部門，系統地展開舊區重整，透過點（推動樓宇維修）、線（進行街道美化）的整治，取得面（舊區）的活化。</p>
<p>鄧先生 街坊</p>	<p>▲ 皇朝區的交通設計應修建一條道路以減輕在賽車期間的塞車問題。新城的道路設計不錯，但能否再深化道路的容量？目前皇朝區只有兩條天橋，一旦塞車，則全區內交通堵塞。</p>	<p>▲ 多謝就交通問題提出意見，有關皇朝區的交通整治意見，已交相關部門參考。</p>
<p>李天慶先生 名譽會長</p>	<p>▲ 建議老人院舍分兩級：一級是有生活自理能力，政府建公寓，可參考國外成功案例，除供長者住外，樓下設中心供長者閱報，玩電腦，並有醫生駐守；另一級是失去生活自理能力，需要別人照顧。以老人院及老人公寓，解決安老問題。若澳門現時土地不足，可利用新城土地興建。</p> <p>▲ 若居民不喜歡骨灰龕設在社區附近，可仿效外國，把新城其中一幅土地集中設骨灰龕、污水處理廠等厭惡性設施。可參考日本做法，把這些設施的建築設計做得十分漂亮。</p>	<p>▲ 多謝就老人院舍、發展高增值科技產業提出意見，已紀錄，將交相關部門參考。</p>

提問者

意見、建議

工作小組回應

	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 澳門作為一個旅遊休閒城市，需要有一個供居民、遊客全家消閒的地方，供買、吃、玩、逛的地方，如加拿大溫哥華的漁人碼頭，它跟我們的漁人碼頭完全不一樣，現時澳門的漁人碼頭十分靜，但溫哥華的漁人碼頭消費十分方便，也可令遊客在澳門多住一晚，又如馬來西亞的雲頂，同樣可供居民旅客消閒半天，內設小型兒童遊樂場。澳門現時缺乏該類場所。希望新城在投標時指明建這些設施，政府在政策上提供優惠。 ▲ 建議澳門考慮高產值的科技產業，不要以為澳門沒有人才，只要有政策即可，可吸引人才、資金、技術。深圳最初是邊陲小鎮，在經濟特區成立初時，也開展這類產業，有政策支持，便有人來投資設廠。澳門目前欠缺高增值的科技產業。建議可邀請美國的顧問公司研究澳門科技產業。 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 由於澳門土地資源稀缺，是否適宜撥出一些土地集中處理一些居民不願設置於社區，但又是城市必需的設施，這點，需社會討論。而在規劃上的確有考慮過各種基礎設施用地，對這類厭惡性措施的設置問題，我們亦會多聽社會意見。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>吳福先生 會長</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 現代人應為下一代人着想。 ▲ 新城區的土地為平地，沒有山，實際使用面積較大。個人贊同規劃草案設計，地下行車，上層為商業用途。 ▲ 新城 B 區規劃人口容量 6 千人，可能不太舒服，建議不規劃人口，整個區作公共設施。 ▲ 政府的公共建築物應該要有特色，甚至是一些超前的建築物，打造澳門成一個好的城市，構建具特色的景觀。 ▲ 天橋不是全天候，並且影響視線，建議可作拆除並作地下化。 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 認同建造高品質的政府的公共建築物。多謝就新城 B 區的規劃人口容量、地下化建設等提出意見，已紀錄，供研究團隊參考。
<p>吳仕明先生 常務副會長</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 政府在舊區重整上，所受制肘就是法律，建議果斷及快速地大力修改法律，這才可使舊區的規劃、改建有一個好的成效。內地的舊城區（包括鄉鎮）改建發展得很好，主要是行政措施得到有力實施。建議修訂不合時宜的法律，現時規劃新城，舊區也要發展，新城只有 3.5 平方公里，但舊城區也有不少面積，故此，在法律修訂上仍是關鍵的。 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 認同吳仕明常務副會長的意見，新城規劃同時，舊區也要發展。舊區重整就是針對舊區發展而提出不同整治模式。當中重建發展因涉及平衡私人財產和公共利益，需透過法律予以保障和執行，目前《舊區重整法律制度》草案已提交立法會。 ▲ 此外，政府部門一直在進行舊區重整工作，當中除重建發展尚需立法會通過《舊區重整法律制度》草案後始能啟動外，其他工作，如重建修復、街道美化、保存維護等一直從未停頓，政府也建立了跨部門工作小組，聯同工務、規劃、交通、市政、文化等不同範疇的部門，系統地展開舊區重整，透過點（推動樓宇維修）、線（進行街道美化）的整治，取得面（舊區）的活化。

體育諮詢委員會諮詢會

提問者	意見、建議	工作小組回應
鍾國榮委員	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 在我們的立場當然希望多些場地，尤其是足球場較為缺乏，我們每年有超過4千個球員登記，常年舉辦球賽，因此能否於大廈內設一些小型球場，或者在大廈與大廈之間、或大廈內的樓層提供使用條件。 ▲ 剛才介紹的資料顯示少年兒童不斷增加，體育設施有更大需求。 ▲ 我們的土地條件未能安排一些地段作大型球場，但可在建築物樓層作考慮。 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 由於是次的規劃是一項總體規劃，主要考慮各區的整體佈局、交通配套、景觀的保護及重要公共設施的佈置，其他具體的內容有待進行詳細規劃時再作細化分析，過程中也會聽取社會意見，根據實際需求而設定。 ▲ 但大型球場則需現階段作考慮，新城A區的草案一提出，在該區北部設兩個標準足球場，而草案二則提出在該區中部設一個標準足球場。兩個方案的差異主要是由於草案一的足球場所在地是輕軌調度站的上蓋，另一足球場所在處是地下污水處理廠的上蓋。而草案二則由於輕軌廠置於中間，故此，在此處設置足球場，但由於草案二沒有設置污水處理廠，因此該草案只設一個足球場。 ▲ 由於新城A區人口最多，較接近現時的建成區，如黑沙環填海區，因此，新城A區未來也會設置各類體育設施。
鮑馬壯委員	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 新城區的建設時程如何？目前體育設施較為缺乏，雖然澳門蛋是一個新的體育場所，但很多體育團體並不經常使用。澳門比賽項目較多，但場地十分缺乏，希望增加體育設施。 ▲ 將來新馬路近海傍一帶有甚麼計劃？該區以前很旺，但環境改變後失去朝氣，希望透過計劃令該區重新興旺起來，這是當地居民及商戶所十分關心的。 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 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，但必定以民生服務、公共設施、交通基建建造設施優先。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區將配合交通基建設施的建造需要。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。 ▲ 內港區域的居民及商戶長期受水患問題的困擾，其整治涉及的層面十分廣泛，區域協同發展、整體城市規劃、舊區活化等等，政府正有序推進中。同時，政府亦開展內港區域水患整治與舊區重整研究、媽閣區總體城市設計研究、以及世遺核心区（大三巴）整體規劃研究等，以改善舊區的生活和營商環境。

提問者

意見、建議

工作小組回應

盧景昭先生

- ▲ 現時新城 A 區北面為住宅，該區是否有體育設施？
- ▲ 新城 A 區有沒有高度限制？新城 A 區靠近黑沙環住宅區，人口較多，皆為居住區，能否在密度較高的建築物設置體育設施？

- ▲ 新城 A 區受到民航機、直昇機航空役權，民航機、直昇機的飛航噪音，港珠澳大橋珠澳口岸人工島阻擋海岸線景觀，維護東望洋山燈塔視廊等因素限制。
- ▲ 由於是次的規劃是一項總體規劃，主要考慮各區的整體佈局、交通配套、景觀的保護及重要公共設施的佈置，其他具體的內容有待進行詳細規劃時再作細化分析，過程中也會聽取社會意見，根據實際需求而設定。
- ▲ 但大型球場則需現階段作考慮，新城 A 區的草案一提出，在該區北部設兩個標準足球場，而草案二則提出在在該區中部設一個標準足球場。兩個方案的差異主要是由於草案一的足球場所在地是輕軌調度站的上蓋，另一足球場所在處是地下污水處理廠的上蓋。而草案二則由於輕軌廠置於中間，故此，在此處設置足球場，但由於草案二沒有設置污水處理廠，因此該草案只設一個足球場。

陳澤武委員

- ▲ 能否考慮設置新興運動設施？如單車場、溜冰場等，較多年青人使用這些場地，這些場地可供多種用途使用，這些場地不一定用作比賽，而是供有益身心活動使用。
- ▲ 澳門的水流不急，新城 A 區和港珠澳大橋口岸人工島之間、新城 A 區的西面、北面，按目前設計很容易出現“死水”，水體難以流動，日後較難處理。新城 B 區從科學館至現時觀音像，凹下去的一段亦會出現相同情況。日後會否出現淤泥積聚？需要經常疏通河道。若新城 C、D 區設置人工湖則問題不大，若不設置相信會出現相同的問題。

- ▲ 認同向青年人提供多一些活動場所，這些設施可參考外地經驗，設於室內或利用公園內空間。在完成總體規劃後，進行細化設計時，可結合社區實際情況作設置。
- ▲ 在新城規劃中考慮了水文問題，亦已委託了研究單位展開了微觀水文的專題研究，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。
- ▲ 就 A 區與港珠澳大橋珠澳口岸人工島，及與澳門半島間之水環境問題，港務局委托了珠江水利委員會珠江水利科學研究院進行過研究，按照研究結果，A 區東、西側水道寬須達 120 米，按 A 區最新方案是能滿足有關要求的。
- ▲ 珠江水利委員會珠江水利科學研究院在《A 區規劃階段水環境建設專題研究》中亦提供了額外的輔助性措施：一. 在 A 區東、西兩側水道分別裝置水閘，使雙向水流變為單向水流，進一步提高 A 區東、西兩側水道內的水體交換能力，加快污染物的稀釋和擴散；二. 在 A 區西北側修建人工濕地，進一步消滅污染源，減少污染物積聚。

提問者	意見、建議	工作小組回應
<p>António Adriano da Silva Aguiar 委員</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 現時澳門運動多元化，雪橇、溜冰、曲棍球等六種運動只利用一個場地，十分缺乏設施，新城區可以提供多些體育設施，尤其是給年青一代使用。資料顯示，澳門人口出現年輕化，因此需要更多體育設施給下一代使用。 ▲ 我們需要培訓本地運動員，但缺乏體育設施。建議興建更多運動場地，不論是有上蓋或沒有上蓋，供運動員練習。 ▲ 曾租用內地場地，費時及不方便，建議新城興建更多場地。 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 多謝就無障礙設施提出意見，已紀錄，交相關部門參考。
<p>菲能地委員</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 我比較關注無障礙設施，現時無障礙設施的地面連接較差，長者使用時存在問題，例如：媽閣的行人路中心有滅火桶，令輪椅車或嬰兒車不能通行，希望新城多加關注。 ▲ 現時的行人天橋樓梯欠缺扶手，出現一邊有另一邊沒有，應多設扶手，增加安全。 ▲ 無障礙設施並不單單面向傷殘人士，隨着老年化趨勢，更應關注無障礙設施。 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 多謝就無障礙設施意見，有關部門一直在改善現時的無障礙設施，新城區總體規劃也對此十分重視，未來在落實時會關注設計細則，便利有需要人士。
<p>徐達明委員</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 澳門在大眾體育方面一直存在設施缺乏問題，雖然近幾年本地在大眾體育上發展蓬勃，但場地十分缺乏，特別是公園、廣場，以門球為例，沒有正規場地，香港目前有 33 個正規門球場，香港政府承諾每建一個公園就提供有 2 個門球場，更是自然草草地，這有利當地的大眾體育發展。我們理解澳門土地資源緊缺，建議借着新城區契機作出考慮，無需大規模或數量多，可以是多用用途使用。 ▲ 建議在天橋底或市政建築的天台設置該類場所供大眾體育場發展。 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 多謝就體育場地的複合利用提出意見，已紀錄，供進行日後進行詳細規劃時參考。
<p>鍾漢權委員</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 對新城 CDE 區可能設水上俱樂部表示高興。 ▲ 因何南灣湖湖蓄水不成功？我曾建議需挖深湖底，但沒有做，現時南灣湖的水是不能飲用，含有重金屬。目前，新城 CDE 區正在規劃中，建議施工時要求承建商疏浚，建一淡水湖，並利用水閘形成蓄水池。如果此計劃可行，更可取消現時水塘，釋出水塘的土地。 ▲ 現時西灣湖的污水渠口臭味較重，原因是淤泥太多，填新城 A 區時，需在招標時對整個灣區進 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 2009 年 11 月特區政府獲中央批覆，批准五幅新填海用地的申請，當局為新城填海區的規劃進行了階段性的公眾諮詢，以廣納民意，更好地利用土地資源，共同建設澳門新城區。新填海區中亦有預留土地興建污水處理設施，現階段正就有關設施的不同方案、其可行性、用地規模等開展研究，冀藉著有關研究對現有污水廠作更長遠的科學規劃，綜合分析最能合乎實際情況的方案。 ▲ 草案中休閒內湖仍是構思現階段，尚未落實方

提問者	意見、建議	工作小組回應
	<p>行疏浚，降低臭味。目前黑沙環污水處理廠產生臭味，對周邊民居構成影響，因此建議搬遷污水處理廠。現時填海有新技術，如新加坡將淤泥倒向人工島，如能做足工序，便可減少沉降現象。</p>	<p>案，若社會認同構思，日後落實建設時，政府需要在休閒內湖設置市政設施。</p> <p>▲ 至於內湖能否作蓄水之用，需要對湖內水環境、水文、水質、湖底淤泥等等作深入研究。基於要確保澳門飲用水的供應及安全，政府不會取消水塘的蓄水用途。</p>
<p>曾展南委員</p>	<p>▲ 澳門每年都有多個大型國際性賽事，近年三項鐵人耐力賽因沒有場地而停辦，能否在新城 CDE 區的道路、水域預留比賽空間？</p> <p>▲ 設施需有連貫性，因賽事有游泳、踩單車及跑步，如能在新城 C、D、E 區作安排。</p>	<p>▲ 多謝提出意見，已紀錄，供日後進行詳細規劃時參考。</p>
<p>胡松輝委員</p>	<p>▲ 近年體育發展局支持藍球總會發展藍球運動，在各社區新建了多個藍球場方便居民使用，但比賽用的標準場館並不足夠，希望有所加強。</p> <p>▲ 近年街場數量是增加了，這是一個好趨勢，希望新城區得以延續。</p> <p>▲ 體育設施應是便民，體育設施不應遠離市民，會增加道路交通壓力。</p>	<p>▲ 認同體育設施應便民，多謝就體育場地的複合利用提出意見，已紀錄，供日後進行詳細規劃時參考。</p>
<p>黃有力先生 體育發展局 局長</p>	<p>▲ 補充曾展南委員提及的三項鐵人耐力賽，指出該比賽有其特性，賽事包括游泳 1,500 米、踩單車 40 公里、跑步 5 或 10 公里。</p> <p>▲ 希望各委員、體育團體能以書面形式提出各種體育設施的技術要求，以供研究團隊參考。</p> <p>▲ 澳門每年皆舉辦馬拉松國際比賽，賽道長度是 42.195 公里，這是國際標準，建議在新城的濱海區作考慮。</p>	<p>▲ 多謝提出意見，已紀錄，供日後進行詳細規劃參考。</p>
<p>鍾漢權委員</p>	<p>▲ 國際龍舟比賽的賽道至少一千米直道，而現時南灣湖約為 500 米，長度不足夠，希望在規劃上多加考慮，設計時能達 1000 米的要求。</p>	<p>▲ 多謝提出意見，已紀錄，供日後進行詳細規劃時參考。</p>

提問者	意見、建議	工作小組回應
鮑馬壯委員	▲ 人口預測 9 年後增加多 10 多萬人，但到新城區建設時程如何？	<p>▲ 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，但必定以民生服務、公共設施、交通基建等優先建造。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> <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。</p>
賴百齡委員	▲ 新城區會否建綜合體育大樓？各樓層作供不同體育活動使用？	▲ 多謝提出意見，已紀錄，供日後進行詳細規劃時參考。

立法會議員諮詢會

提問者	意見、建議	工作小組回應
吳國昌議員	<ul style="list-style-type: none">▲ 按剛才的介紹，將來新城設置住宅單位數量約3.3萬個至4.3萬個，新城土地未能容納20年內的新增人口。而澳門半島、氹仔及路環將需要容納更多人口，住宅用地在20年內仍會非常緊張。因此，欲了解未來在新城將預留多少土地作用興建公共房屋？最少的公共房屋單位數是多少？又或最多有多少？何時開始動工？▲ 政府有很多還地債的問題需要解決，如青洲坊，要還地，澳門還有甚麼地可還？很可能要用新城區的土地償還。但還地債不止青洲坊，還有百多幅閒置土地仍有待研究，不排除部份需要以還地債形式解決，加上過去累積的地債，澳門半島內亦沒有土地可以作償還，只能在新城解決。可否初步說明，直至目前為止需還地債的面積？讓市民大眾了解。新城土地有可能需要預留作償還，償還的土地不可能要求發展商興建公共房屋、公共設施，只會用作興建商業設施或私人房屋，這些用地將佔新城用地的比例是多少？政府能提供的公共房屋或價格相對合理的房屋數量是多少？▲ 除了新城A至E區五幅土地，填海土地仍包括港珠澳大橋珠澳口岸人工島，其土地面積亦不少，是否已有協議南端由澳方規劃、北面由珠海規劃？若是，則南端土地是否有條件設置一些需設於城市邊緣的城市設施？這些設施不能遠離城市但需和城市民居保持距離，如污水處理廠，能否經協調後設置在人工島？而無需在土地珍貴的新城A或E區再興建設施。▲ 地下空間的構想能讓我們有更多可使用的空間，但關闔地下空間用地令澳門市民產生不良印象，現在問題仍未能解決。讓人擔心本地建築經驗、能力在處理地下空間方面存有問題，政府是否有能力監管這些工程？特別是這些地下公共空間是設在新填海土地，牽涉的投資會否很大？何時才能完成？是否當填海完成便可以開發地下空	<ul style="list-style-type: none">▲ 秉承特區政府訂定“居有所、安居樂業”的房屋政策目標，我們現正全速推進萬九公共房屋計劃，全部項目已經動工興建。在興建過程中，我們採取靈活措施，如採用輪班制、增加勞動力、新技術等，推進興建進度，力爭按時完成。同時政府亦有序展開公共房屋的配售工作，以貫徹落實“以人為本”的核心施政理念，合理配置公共資源，積極協助居民解決住房問題，保障本澳居民的居住權。▲ 截至2011年9月底，已建成的公屋單位有3,843個，在建單位15,417個，合共19,260個。在已建成的單位中，2,963個社屋單位已入伙，而永寧經屋880個單位，房屋局已於2011年10月11日起向獲甄選的家團發出揀樓通知書。▲ 除上述的19,260個公共房屋單位外，經初步評估，政府現有的土地儲備約可供興建公屋單位約6,300個。政府為回應社會訴求，在可用的土地上現正初步規劃興建約額外的3,850個公屋單位，預計2012年完成招標程序及可動工興建部份單位。故此，萬九後的公屋計劃並沒有停止。▲ 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7,686個；審批中單位約3.2萬個。保守估計，假設5年內只有6,000個單位建成，加上工廈改建假設2,400個單位，總計約有1.6萬個單位。根據統計局暨普查局截至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。所以，5年內公共及私人住房的總供應能力約有4.5萬個單位。▲ 中長期方面（5年以上），目前已有的土地儲備或有條件考慮用作公共房屋，估計約有2,500個

間以容納各項人流及車流？還是需要很長時間才可利用？規劃時應讓公眾有全盤的資訊去了解。否則大家都贊同採用地下空間，但原來實際上涉及很大問題。

- ▲ 一塊批地用作澳門物流中心，閒置多年仍未回收土地，政府覺得路氹城該幅土地不應作物流中心，物流園用地一直荒廢未能支援本地物流業發展。能否解釋目前物流業用地如何了？長遠來說會否下定決心劃定物流園用地？如在新城 E2 區下定決心作物流園規劃，支援產業發展？
- ▲ 除物流業發展外，有兩種產業發展需要從城市規劃空間上需讓業界關注。一、文化創意產業用地發展，不一定要劃定專有土地讓文創業發展，如休憩用地、公園設施、綠化長廊等都可能與文創產業有關。但無論如何，城市規劃的工作者應與文創產業有關的人或文化局合作，共同規劃哪些空間為專屬的文創產業用地，哪些空間可以與文創產業兼容，讓產業有清晰的發展空間。二、社會服務產業：社會服務在本澳有資格作為一個服務產業來發展。因為我地未來老年人口將增加 150-200%，市場份額很大，能夠進入社會服務專業的青年人也越來越多，將來也有財政資源、土地來進行設施的更新換代，整個社會服務產業是否應為土地規劃裡產業發展部份作考慮？而非單純地、被動地將社會服務設施代為設施，是否可作為產業形式的規劃？規劃師是否可主動地與社會工作局、衛生局合作。衛生局已有一個 10 年使用百億的發展規劃，能否告知在填海區裡，為滿足其 10 年規劃需而使用多少土地？現在會否是規劃師及衛生局各自研究？醫療及社會服務可作為產業研究，是否現階段已有資料？
- ▲ 外港客運碼頭是時間、地點問題。作為將來城市發展，是否需優先找新地方安置現有外港碼頭的直昇機設施，因為直昇機起降與城市上空空間使用有關，如果有確實的地方先安排直昇機位置，新城規劃時可減少直昇機的限制。至於現時海運設施則不能隨時要求停止運作，但規劃上必須有碼頭的預留地，將來可用、可不用。當然該幅土

單位。私人房屋估計約有 2.3 萬個單位，其中審批中估計約 1 萬個。而新城的草案中，約有 3.3 萬至 4.3 萬個住宅單位。故從中長期來看，估計約有 5.9 萬至 6.9 萬個單位供應。

- ▲ 因此，中長期的 5.9 萬至 6.9 萬個單位，加上現有 3 萬多個單位及 1 萬個空置單位，這些是可供大家參考的資料。
- ▲ 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载力，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 700 平方呎的住宅單位估算，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。
- ▲ 新城區總體規劃對促進澳門日後的可持續發展，提升居民的綜合生活素質及促進經濟適度多元發展有重要意義。
- ▲ 現時即將進行的是新城區總體規劃第二階段公眾諮詢。新城的土地功能分佈及利用仍要廣泛聽取各界意見，並在此基礎上進行新城區總體規劃方案的編制工作，以便在明年第四季再向社會進行諮詢。
- ▲ 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。

地有可能被閒置一段時間，所以本人較傾向支持在港珠澳大橋珠澳口岸人工島預留碼頭用地，這樣較不影響新城各區的用地設計，現有碼頭也沒有壓力，並非一定要搬。由於未來海路旅客來澳途徑具不確定性，不確定將來有否需要一個具規模的客運碼頭，比較適合用預留地的形式處理碼頭。

- ▲ 整個 A 至 E 區均沒有特別考慮貨運碼頭，也許政府已有一些想法，但應盡早在新城規劃考慮貨運，以解決影響民居的內港貨運碼頭。可考慮在新城興建，或在現有九澳深水港再往外發展，以解決貨運碼頭的問題。
- ▲ 新城要興建綠化長廊、水體藍帶，但過去的水環境都給居民不良的印象，好像已密封的南灣湖及西灣湖水質也不好，可能是因為當時興建時沒有徹底清理淤泥。在新城規劃時會否也下定決定，如做好新城 CDE 區的汙泥清理，做好水體建設，長治久安，讓該處不只有綠化帶，而且還有水質好的水體環島設施。

▲ 新城地下空間的規劃與實施涉及的課題廣泛，已委託了澳門城市規劃學會進行專項研究，探討新城有效運用地下空間的可行模式及法律層面的問題，草案諮詢期間，亦會舉辦專題的工作坊，由本澳及外地的法律專家學者和社會各界共同參與討論。

▲ 港珠澳大橋珠澳口岸人工島是珠海與澳門的共同島，兩地政府正在磋商有關司法管轄權問題。能否於港珠澳大橋珠澳口岸人工島規劃、設置市政基礎設施，可作為其中一個思考方向。

▲ 有關貨運及物流方面，政府在交通規劃及新城規劃中並沒有忽略物流運輸的安排。在交通規劃方面，在澳門的東面（即從 A 區沿澳氹第四條跨海通道到達九澳深水港）一系列的規劃已在進行中，包括開通九澳隧道及大潭山隧道，作為連通貨運及人流的快速幹道，配合新城規劃整體進行工作。

▲ 在物流用地方面，已從貨運為主要的概念，逐漸轉變為科技為主要的概念，主要在放如何令貨暢其流，因此，在不同地區是否預留設置物流區的土地，如港珠澳大橋珠澳口岸人工島、E1 區或九澳區也是當中的選項，有待與物流界別進行商討從行業的總體發展去安排相關工作。

▲ 多謝建議以預留地形式處理外港客運碼頭搬遷問題，已紀錄，交研究團隊參考。

▲ 在新城規劃及設計時已考慮了水文問題，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》報告中亦提供了水閘控導措施：在 C、D、E 區之間加設水閘，以控制外江較高含沙水流進入河道，減少泥沙淤積，進一步優化水質及周邊水動力、以利於泥沙環境和水質的調控。

關翠杏議員

- ▲ 從介紹中接收的資訊（包括未來旅客預測、口岸入境旅客數據等），予人一個概念：未來旅客主要從陸路口岸進入澳門。似乎，本澳碼頭的價值會慢慢減退。這是我聽了介紹後的感覺，但我也有一個疑問，是有關政府對碼頭的決策。我們在立法會一直質詢政府對氹仔碼頭的決策，政府最初在氹仔興建一個客運碼頭，但由於工程進度問題，興建了一個臨時碼頭後，現又拆碼頭再擴建工程，使用了很多資源。當時擴建的構想是怎樣？是否希望藉此搬遷現有外港客運碼頭？剛才介紹的資訊未有考慮未來從海路來的旅客是否真的會出現減少？令人感到十分矛盾。那麼，政府對整體碼頭的政策安排是怎樣？
- ▲ 昨晚仍有市民對她表示，澳門一定要保留碼頭，當然，市民的考量一定是從出行方便作出發點，工商業界考慮的是搬遷碼頭會對該區的營商有所影響，作為政府，其考慮必定是從長遠發展，長遠的客源分佈、經濟發展等。故整體上，要讓坊間有充分的討論。政府必須提供足夠的資訊，但今天聽了介紹，我感覺政府是十分矛盾，故希望能提供清晰資料。現提出了碼頭的四個方案，未見政府有任何取向，個人認為政府不能沒有取向，從整體考慮，政府應告訴社會未來是怎樣的，評估如何。
- ▲ 新城 A 區與澳門半島之間的河道十分狹窄，令人擔心該處水質變差、環境惡劣。如何保障該河道的環境衛生？會否因長期維護而耗用很多管理資源？是否有更好的改善方法？建議在新城規劃時能提供更多資訊讓市民了解。

- ▲ 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。
- ▲ 由於已預計中長期有可能出現旅客使用量有所變化，因此有需要在總體規劃內作出預留。規劃需要有前瞻性，否則，未來 10 至 20 年內在新城的土地上就無法容納這些大型設施（如碼頭、交通、社會設施），因此，需要在前期讓社會充分討論，謀求共識。政府在這方面的立場是開放的，在搬遷的時間上，也按未來社會經濟發展需要時才落實，但如現在不預留，則沒有土地以應付需求。
- ▲ 有關氹仔客運碼頭和外港客運碼頭之間的關係，其實是兩個不同時空的安排，並沒有矛盾。氹仔客運碼頭用以解決短中長期，但外港客運碼頭是否搬遷屬長遠考慮，需再三強調一點，並不是要求外港客運碼頭立即搬遷。
- ▲ 其實在新城規劃及設計時已考慮了水文問題，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

提問者

意見、建議

工作小組回應

		<p>能進行水上活動的休閒內湖。</p> <p>▲ 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》報告中亦提供了水閘控導措施：在 C、D、E 區之間加設水閘，以控制外江較高含沙水流進入河道，減少泥沙淤積，進一步優化水質及周邊水動力、以利于泥沙環境和水質的調控。</p> <p>▲ 此外，新城 A 區靠近黑沙環區，原先該區與澳門半島距離不足 120 米，在填海批覆後，曾申請拉遠新城 A 區距離，使水道的水動力增強。當時已針對新城 A 區形狀委託珠江水利科學研究院進行研究，就填土形狀製作了物理模型，建議增加新城 A 區距離，使水道有足夠水動力來沖刷水道，以保持現有水環境質素。但考慮到現有水環境不佳，現時岸邊有排污口接駁，有居民反映附近常常傳出異味，因此，研究團隊亦提出可行方案，利用加滿水體及物理過程，讓水體進一步淨化，作為備用方案。</p> <p>▲ 在整個研究中，也進行了防洪研究，這是填土方案當中必需優先進行的，如現在的島嶼式填土，其填土高度、擋浪牆，都是經過防洪研究的結果，已針對未來可能出現的惡劣天氣進行考慮。</p>
<p>陳美儀議員</p>	<p>▲ 根據介紹內容，整個新城規劃不牽涉還地債。聞說新城 D 區已批出作旅遊項目，但現在新城 D 區規劃作為住宅用地，希望了解詳程。</p> <p>▲ 新城 C、D 區是居住數萬人的島嶼，有否考慮排污問題？居民出行的安排如何？現時規劃以橋樑接駁，交通負荷有多大？擔心未來堆積淤泥，是否已考慮水利問題？這些新城整體規劃，是否已進行可行性研究？</p> <p>▲ 如果新城規劃已進行可行性研究，那麼幾個可供選擇的碼頭用地中，如果把碼頭搬到新城 A 區，有否考慮風力及海浪等因素，圖紙上又未見有防波堤，未來是否有需要興建防波堤？若沒有做可行性研究，則為何新城 C、D 區已進行可行性研究，而新城 A 區卻沒有？</p> <p>▲ 政府似乎已有一評估，指出港珠澳大橋通車後，將有很多旅客使用大橋到達澳門。參考政府剛才提供的數據，兩個碼頭都起著分流作用，氹仔客</p>	<p>▲ 特區政府沒有批出新城 D 區及整個新城區任何一幅土地。</p> <p>▲ 在新城規劃及設計時已考慮了水文問題，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 "。</p> <p>▲ 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》報告中亦提供了水閘控導措施：在 C、D、E 區之間加設水閘，以控制外江較高含沙水流進入河道，減少泥沙淤積，進一步優化水質及周邊水動力、以利于泥沙環境和水質的調控。</p> <p>▲ 此外，新城 A 區靠近黑沙環區，原先該區與澳門半島距離不足 120 米，在填海批覆後，曾申</p>

運碼頭已分流了外港客運碼頭的旅客。在此考慮下，將來外港客運碼頭的旅客量會否更少？如果預測將來整體使用碼頭的旅客將更少，是否仍有需要使用大量資源去考慮搬遷碼頭的地方？是否可更簡單地處理，保留現有外港客運碼頭，讓隨著未來需求減少而息微，目前只需要投放少量資源優化它。

- ▲ 本澳目前大部份旅遊設施及世遺景點都在澳門半島，如果把所有交通樞紐設施放在氹仔，所有旅客及旅遊車均需經氹仔再回到澳門，有否考慮環保及交通出行的問題？
- ▲ 介紹中提到 50% 土地預留作公共設施及綠化，那麼各區具體比例是多少？會否大部份綠化放在新城 B 區？但最多人口居住在新城 A 區，會否同樣有 50% 的公共設施及綠化？

請拉遠新城 A 區距離，使水道的水動力增強。當時已針對新城 A 區形狀委託珠江水利科學研究院進行研究，就填土形狀製作了物理模型，建議增加新城 A 區距離，使水道有足夠水動力來沖刷水道，以保持現有水環境質素。但考慮到現有水環境不佳，現時岸邊有排污口接駁，有居民反映附近常常傳出異味，因此，研究團隊亦提出可行方案，利用加滿水體及物理過程，讓水體進一步淨化，作為備用方案。

- ▲ 在整個研究中，也進行了防洪研究，這是填土方案當中必需優先進行的，如現在的島嶼式填土，其填土高度、擋浪牆，都是經過防洪研究的結果，已針對未來可能出現的惡劣天氣進行考慮。
- ▲ 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。
- ▲ 由於已預計中長期有可能出現旅客使用量有所變化，因此有需要在總體規劃內作出預留。規劃需要有前瞻性，否則，未來 10 至 20 年內在新城的土地上就無法容納這些大型設施（如碼頭、交通、社會設施），因此，需要在前期讓社會充分討論，謀求共識。政府在這方面的立場是開放的，在搬遷的時間上，也按未來社會經濟發展需要時

提問者

意見、建議

工作小組回應

		<p>才落實，但如現在不預留，則沒有土地以應付需求。</p>
<p>何少金議員</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 新城規劃工作可謂功在千秋，如果能做一個好方案，令澳門可持續發展，確實可以令我們下一代或數代人受惠。因此必須要集合全澳市民的智慧，共同描繪藍圖。 ▲ 目前本澳教育用地受到很大制約，很多學校不能看見藍天，學生如何能夠得德、智、體、群、美全面發展呢？很高興看到新城規劃有預留教育用地，各草案都有指出教育及體育用地共佔百分比，大約佔 15 至 16 公頃。想了解是如何計算？建議未來與教育界、特別是教育行政當局協調，讓學校更清晰明白草案，更能預計及配合未來發展。因此，希望了解教育用地及體育用地的比例如何？形式是互相合作還是獨立分開的？這些用地是否供高等教育與非高等教育一同使用？ ▲ 剛才介紹規劃理念是將新城與舊區有機配合、互補，而非完全割裂出來，舒緩舊區的人口密度及交通壓力，讓新舊城互補、互相扶持，這是大家都認同的。但在交通配套方面，有什麼考慮？大家都希望不要如皇朝區一樣，交通配套不好，未能發揮作用。 ▲ 根據官方統計預計，2020 年本澳人口增長 15 至 20 萬，現距離 2020 年只有 9 年時間，新城推算可容納人口為 10 至 13 萬，新城能否在短時間之內配合城市急速發展？本地整體人口政策又如何？一下子的人口增長從何而來？ ▲ 這次第二階段諮詢關乎我們未來的家園，需要調動市民大力參與。很高興看到科學館展廳的展覽，可以吸引較多人流，讓市民看到立體的規劃內容。有否考慮除了這些展覽外，在宣傳、推廣上如何積極推動市民參與，透過媒體、宣傳教育等把諮詢能做得更好。 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 有關教育、體育等相關設施的用地比例及分佈，在進行規劃時，與眾多部門一同合作，聽取各部門的意見及建議，有些部門已進行相關範疇的設施規劃，如衛生範疇的十年規劃，教育、文化、體育等範疇也進行了相關研究供新城規劃參考。 ▲ 在宣傳推廣方面，第二階段諮詢工作中，除了舉行公眾諮詢會、工作坊外，也邀請相關團體合作舉行專場，已舉行 20 多個專場場次；同時，因為青年人為未來新城的使用者，故邀請本澳學校組織學生到展館進行交流，也達到科普教育的作用。 ▲ 在相關設施用地比例方面，在諮詢本文中已詳列總體及各區的用地比例，最終比例將在諮詢及後續工作中確定。 ▲ 人口預測主要的作用是顯示在不同的假設前提條件下（如出生率、死亡率、人口遷移等），人口數量及結構變化的不同可能路徑，是政策研究的重要參數，但不是控制指標，亦不表示在未來某一時點的確實人口數量。澳門居住人口有明顯特徵，主要受機械增長影響，過去 10 年澳門人口增長為 12 萬人，自然增長只佔 20%，機械增長 80%。機械增長主要分兩部份：在本地居住的外勞及其他獲准在本地居住的人士（如投資移居及技術顧問）。可見本澳人口增長深受本地及區域經濟影響，以及政策因素。 ▲ 人口政策方面，正由有關部門展開相關研究。本次的資料是與統計暨普查局合作，在原有口預測的基礎上，因此一些假設出現變化而作出調整，同時亦發現人口老化為未來相當嚴重的問題，在規劃上要多加考量。
<p>何潤生議員</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 從介紹的內容，可看出已吸納第一階段諮詢市民發表的意見。但令人擔心的是，政府把方案的各個選擇交給市民。故希望在人口政策、社會設施要求、市民訴求等多方面有更詳盡的資訊，如：哪些設施有條件設置？哪些設施設置後就沒有 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 新城 350 公頃有限的土地無法滿足各方面全部訴求，而房屋、交通、公共建設及環保等問題最受大眾關注，在土地上也是最必需的，如何分配，不單是技術問題，也是社會價值取向，故此，我們透過三階段公眾諮詢，和社會各界一同，透過

條件設置其他設施？如增加了濱海綠廊，會否便減了社會設施；如社會目前很需要安老設施、日間護理設施、宿位院舍等，而教育界也需要一些校園區，這些社區設施的訴求很多。

- ▲ 住屋問題也備受社會關注，目前已有建造 2 萬 1 千個公共房屋單位的目標，但配合未來人口預測，如何落實到新城的公共房屋規劃？目前樓價高企，居民能否解決住房問題視乎政府的房屋政策，該政策正正需要有規劃，但我看不到有公屋規劃。政府需對本澳實際社會情況有充分考慮，並讓市民了解規劃背後的想法。不然各界只能再發表與第一階段相若的意見，未能推動第二階段諮詢工作的效率及成效。因此，政府應研究及提出一個可行方案，並釐清如何進行平衡發展，並應有主導意見，避免讓市民猜疑。如外港碼頭問題，本來在整體規劃上不應單就碼頭搬遷而引起極大爭議，因為應就多方面思考及討論，如住屋、社會設施、人口、交通，而碼頭只是其中一個部份。但如果大家只從自身觀點回饋意見，最終將拖延項目時間。政府在很多諮詢中，把所有問題都攤開，讓市民討論。但現在的時間已不容許再有所拖延，包括港珠澳大橋人工島、整個區域合作等，這些問題必需向社會及公眾了解。剛才其他代表問及的設施，好像在新城都有所考慮，建議可提供更詳細資訊，以及把握時間做好新城及區域規劃。

多層次分析、多價值判斷、多方位思考的形式，共同探索，尋求共識。

- ▲ 房屋方面，在新城裡會預留興建房屋土地，並與本澳的房屋政策相配合，稍後將在施政方針內向公眾解說。
- ▲ 新城區總體規劃主要因應未來發展的人口路向，因此在土地功能佈局、交通、重大基建、社會設施等佈局及空間結構上作出初步安排。雖然置換情況、用地要求、建築物體量及高度等也跟土地有關，但並非在總體規劃提出要求，將在土地法、詳細規劃、控制規劃內提出解決方法。
- ▲ 至於草案中的土地劃分方面，在聽取社會各界意見，並與各相關部門討論後，按整體最優原則作用地配置安排。
- ▲ 秉承特區政府訂定“居有所、安居樂業”的房屋政策目標，我們現正全速推進萬九公共房屋計劃，全部項目已經動工興建。在興建過程中，我們採取靈活措施，如採用輪班制、增加勞動力、新技術等，推進興建進度，力爭按時完成。同時政府亦有序展開公共房屋的配售工作，以貫徹落實“以人為本”的核心施政理念，合理配置公共資源，積極協助居民解決住房問題，保障本澳居民的居住權。
- ▲ 截至 2011 年 9 月底，已建成的公屋單位有 3,843 個，在建單位 15,417 個，合共 19,260 個。在已建成的單位中，2,963 個社屋單位已入伙，而永寧經屋 880 個單位，房屋局已於 2011 年 10 月 11 日起向獲甄選的家團發出揀樓通知書。
- ▲ 除上述的 19,260 個公共房屋單位外，經初步評估，政府現有的土地儲備約可供興建公屋單位約 6,300 個。政府為回應社會訴求，在可用的土地上現正初步規劃興建約額外的 3,850 個公屋單位，預計 2012 年完成招標程序及可動工興建部份單位。故此，萬九後的公屋計劃並沒有停止。
- ▲ 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

		<p>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 700 平方呎的住宅單位估算，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），草案二可提供約 4 萬 3 千個居住單位（包括私人樓宇和公共房屋）。</p> <p>▲ 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。</p> <p>▲ 另外，政府會透過推動舊區重整、調整工業用地用途等，增加土地供應，藉此進一步提高本澳未來住房的供應能力。</p>
<p>梁安琪議員</p>	<p>▲ 現時關閘口岸已是人流最多口岸，為何不優先進行內港與灣仔河底行人隧道口岸的規劃？河底行人隧道概念已提出近 10 年，直至現在仍沒有進行規劃。</p> <p>▲ 現正進行擴建的氹仔客運碼頭，未來還需投入多少資源？政府把大部份資源投放在該碼頭，忽視澳門半島的外港客運碼頭。外港客運碼頭空間有限，是否應考慮以不同口岸作分流，如優先建設灣仔口岸，而氹仔客運碼頭有否需要投放這麼多的資源？政府現在又把焦點放在外港客運碼頭上。因此，應把口岸建設連貫在一起進行規劃及說明，以免引起市民誤解。</p> <p>▲ 既然第四通道有條件及資源設置在地底，是否有條件把舊城區的軌道地下化？使其規劃更有前瞻性。</p>	<p>▲ 內港至灣仔河底行人隧道牽涉澳門與國內兩方面的部門，涉及澳珠兩地的城市規劃、口岸安排，也需要向中央政府報告。各相關部門一直積極推動有關規劃，有條件加快推進，具體工作內容將配合國內相關規劃需求。</p> <p>▲ 有關氹仔客運碼頭及外港客運碼頭的去向，其實是兩個不同時空的安排，並沒有矛盾。氹仔客運碼頭是解決短中長期問題，但搬遷外港客運碼頭是長期的安排。</p> <p>▲ 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。</p>

		<ul style="list-style-type: none"> ▲ 若輕軌改行外環線，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。
--	--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

舉行日期：2011 年 11 月 12 日

舉行時間：15:00~17:30

舉行地點：澳門傷殘人士服務協進會

出席人數：55 人

澳門傷殘人士服務協進會諮詢會

提問者	意見、建議	工作小組回應
舒子輝先生 理事	<ul style="list-style-type: none">▲ 如何連接氹仔與新城 CDE 區？連接的橋樑長度是多少？會否有斜坡？擔心傷殘人士不能使用。▲ 新城 A 區的消費會否很高？▲ 會否浪費很多交通時間返舊區消費？	<ul style="list-style-type: none">▲ 將會用橋樑連接氹仔和新城 CDE 區。▲ 橋樑長度約 120 米至 140 米，坡度應不會太高。如該處設計供水上活動使用，則有可能會有一定的坡高。▲ 新城 A 區的生活、消費受將來新城 A 區的發展，如房屋政策、經濟政策、產業政策等、以及澳門整體經濟環境等很多因素的影響。▲ 新舊城區間的交通聯繫一直備受社會關注，在《澳門陸路整體交通運輸政策（2010-2020）》中，已提出了近期措施：重整公交系統，改善行人步行空間，提升舊城區通勤與出行的便利性。而在新城區總體規劃構思中，我們提出了公交優先綠色出行，希望透過完善交通基建配套設施，協調澳門各區規劃發展，促進新舊城區的扶持互補。▲ 同時，政府十分重視構建無障礙的環境，在新城中亦將會推動有關方面的建設。
麥先生	<ul style="list-style-type: none">▲ 新城五個區周邊會否有防災設施，以防發生地震和海嘯。	<ul style="list-style-type: none">▲ 澳門目前主要受颱風和潮汐影響，按國家規定，新城填海要高於水平面 4.8 米來填海，保證新城區不會受水浸影響。▲ 新城區總體規劃草案也提出了複合利用體育場地、公園、綜合規劃中心避難場所，建設避難疏散場地和應急通道網絡系統。
吳志錦先生 理事長	<ul style="list-style-type: none">▲ 新城 CDE 區採島嶼式填海，會否造成淤泥和臭味？如何疏導淤泥？	<ul style="list-style-type: none">▲ 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》報告中亦提供了水閘控導措施：在 C、D、E 區之間加設水閘，以控制外江較高含沙水流進入河道，減少泥沙淤

提問者	意見、建議	工作小組回應
		<p>積，進一步優化水質及周邊水動力、以利於泥沙環境和水質的調控。</p> <p>▲ 歡迎社會各界發表意見，共同保障水環境的質素，我們明白社會十分關注水環境問題，有關部門亦十分重視，並將所收集意見向研究團隊反映。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影響評估、防洪評估及航道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。此外，中央政府的批覆中已明確規定今後如需調整填海位置或擴大用海面積，應按程序報批。</p>
何國明先生 秘書長	<p>▲ 目前澳門的醫院非常繁忙和擠迫，將來新城區會否興建醫院？</p> <p>▲ 無障礙設施會否有一個標準？將來新城區會否有無障外設施？</p> <p>▲ 如何連接行車道路和行人道路，便利傷殘人士使用？</p>	<p>▲ 目前澳門和氹仔區共有三間醫院，路氹城將興建一間醫院，澳路氹都設有社區衛生中心，將來新城區會因應居住人口而設立衛生中心。</p> <p>▲ 現時已有相關法例訂定無障礙設施的設計規範，政府亦十分重視構建無障礙的環境，在新城中亦將會推動有關方面的建設，我們也希望多聽傷殘人士的意見，以便在具體落實時更切合需求，便捷傷殘人士出行。</p>
胡先生	<p>▲ 現時澳門的道路不利坐輪椅的人士出行，將來新城區的橋樑和道路可有設施方便傷殘人士出行？</p>	<p>▲ 政府十分重視構建無障礙的環境，在新城中亦將會推動有關方面的建設，我們也希望多聽傷殘人士的意見，以便在具體落實時更切合需求，便捷傷殘人士出行。</p>
何國明先生 秘書長	<p>▲ 贊成遷移外港客運碼頭，然後將外港客運碼頭和新城 A 區用綠化道路連接。</p> <p>▲ 如將外港客運碼頭遷移，該區可能會變成一個死城，會否利用新城 A 區帶旺此區域？</p> <p>▲ 新城 A 區的公共交通如何？如何和舊區連繫？希望方便市民到新城 A 區。</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</p>

提問者

意見、建議

工作小組回應

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。

- ▲ 很多謝就外港客運碼頭的搬遷問題提出意見，已紀錄，供研究團隊參考。
- ▲ 新城 A 區和新城 B 區會有一條海底隧道，另有第四條跨海通道連接氹仔，但是以橋樑或隧道仍未決定。
- ▲ 新城區總體規劃中將設有輕軌站及交通樞紐，並會與周邊土地利用及發展相結合，構建現代化的公交體系，全面推行公交優先，滿足居民出行需要。此外，未來結合規劃工作的進一步推進，亦將會深化道路網的規劃研究及設計。

舉行日期：2011年11月15日

舉行時間：19:00–20:30

舉行地點：澳門科學館二號展廳

出席人數：24人

澳門青年聯合會諮詢會

提問者	意見、建議	工作小組回應
<p>馬志毅先生 會長</p>	<ul style="list-style-type: none">▲ 建議新城區多考慮青年體育設施，現時體育場地較為缺乏，同時，教育及文化設施亦較缺。關注教育設施資源所佔比例，建議青年中心可提供多用途使用，讓青少年可參加更多課外活動。▲ 隨着氹仔的人口越來越多，政府會否興建新的圖書館？以培養青年人的閱讀文化。▲ 對新城區規劃及發展充滿期待。▲ 對交通問題上，隨着居民不斷擁有交通工具，新城各區都是依靠幾條支線作連接，需評估道路負荷，特別是從口岸進入澳門的道路，能否承擔交通負荷？希望政府對整體交通規劃有長遠的構思。▲ 如何控制車輛進入新城 C、D 區？	<ul style="list-style-type: none">▲ 在新城區總體規劃草案中預留了教育和體育設施用地、旅遊文化設施用地。至於是設置甚麼設施，如托兒所？還是學校？是羽毛球場？是圖書館？由於是次規劃是一項總體規劃，主要考慮各區的整體佈局、交通配套、景觀的保護及重要公共設施的佈置，其他具體內容有待進行詳細規劃時再作細化分析，過程中也會聽取社會意見，根據實際需求而設定。▲ 認同設施作多用途使用，研究團隊一直和教育暨青年局、體育發展局保持緊密溝通，推動複合利用。如體育設施、教育文化的公共設施（包括青年活動中心）可與學校結合。現時學校若公開設施予市民使用，管理上是較麻煩的。故研究團隊和教育暨青年局有一新構思：未來新城區的學校是和社區共用的一些設施，在具體落實建築設計時，需留意細節，如社區和學校分別使用公共設施兩個出入口，以便於管理。▲ 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組織專家進行了“新城區總體規劃交通影響評估”。新城總體規劃中將設有輕軌站及交通樞紐，並會與周邊土地利用及發展相結合，構建現代化的公交體系，全面推行公交優先，滿足居民出行需要。此外，未來結合規劃工作的進一步推進，亦將會深化道路網的規劃研究及設計。▲ 新城 C、D、E 區之間組織東西向綠色公交走廊，各區均設有連接氹仔中心城區道路。新城 C、D 區對私人機動車輪實施不同程度限制，提倡步行及單車，建設綠色交通示範區。在新城 C、D 區外部和入口設停車轉乘樞紐。

提問者

意見、建議

工作小組回應

王國輝先生
副秘書長

- ▲ 我來自教育界。作為澳門人，對新城區的規劃深感鼓舞，對未來充滿憧憬。
- ▲ 現時國家或周邊城市建有綠道供市民使用，提高文明生活，而新城 A 區人口較為密集，建議於沿岸設置綠道，並與機動車輛分離，讓居民舒適安全地使用。
- ▲ 近年托兒所學額較為缺少，希望新城區建設托兒所，建議在住宅大廈內預留空間設置。
- ▲ 關注青年人活動場所不足問題。為免晚間體育活動影響周邊民居，建議於新城 A 區設置一些青少年綜合活動中心，向青少年提供活動場地，如羽毛球、街舞等。這些場地可由政府興建，交團體管理。
- ▲ 參考外國設有青年旅舍，建議在新城 A 區設置青年旅舍，供旅客、本地年青人及社團舉辦活動使用。
- ▲ 建議發電廠、污水處理廠或中途倉等設施建於新城 A 區較遠離民居的地方，降低對民居的影響。
- ▲ 氹仔醫療設施不足，希望新城 A 區可設置醫院。

- ▲ 多謝就綠廊、托兒所、體育設施等建議，已記錄，交研究團隊參考。
- ▲ 在基礎設施方面，現時沒有遷移污水處理廠的條件，不能因為有了新城土地就把污水處理廠搬過去。污水處理廠的設置應要考慮居住人口等因素。澳門半島有 40 多萬人居住，若把污水處理廠搬離半島，需考慮設置管道的成本。另一方面，新城區設置的污水處理廠要面向區內的居住人口，因此，澳門半島需要有污水處理廠以服務居民。
- ▲ 新城區需要設置變電站以維持供電的安全，目前的構思是在工程技術可行的情況下，將污水處理廠、變電站設置在地底，地面建設公園、球場。
- ▲ 政府已委託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。
- ▲ 目前澳門共有三間綜合性醫院，路氹城將興建一間醫院，澳路氹都設有社區衛生中心。將來新城區會因應居住人口而設立衛生中心。

李玉培先生
理事

- ▲ 澳門各界對 350 公頃土地十分重視，因此有較多需求是可以理解，特別對於新城 A 區的 138 公頃土地，按現時規劃可容納 6 萬人居住。本人較關注新城 A 區，它可納入北區，按照現時的人口統計，北區接近 20 多萬人，若把新城 A 區劃入澳門北區，則其人口約近 30 萬。今次規劃是新城區總體規劃，但不可忽略舊區規劃，我們一直關注舊區重整規劃，可否把新城 A 區的發展聯同澳門北區，如青洲、筷子基、台山、祐漢及黑沙環作一個整體規劃方案。
- ▲ 一般市民關心住房問題、醫療問題，以北區為例，現時只有兩個衛生中心，去年澳門總體醫療求診數目接近 200 萬次，各間衛生中心的求診總數目為 50 多萬人次，有四分之三的人是前往醫院求診。未來新城 A 區規劃會否設置衛生中心？

- ▲ 認同於新城區總體規劃不能僅立足於新城五區，新城區與周邊地區密不可分，因此需要整體協調。目前的兩組規劃草案都不僅僅着眼於 350 公頃土地，亦不僅著眼於澳門，而是站在區域的角度審視規劃。在展開新城區總體規劃研究工作前期，特區政府已和粵港兩地政府開展了多個區域性規劃，就環境、交通、基礎設施等進行前期性規劃研究工作。
- ▲ 有關新城 A 區會否與北區作整體規劃，需要明確的是：新城各區及至舊區的規劃，都是與周邊地區不可分割，在展開新城區規劃工作前，規劃部門也展開了多項小區規劃，以北區為例，包括整個青洲區的規劃、青洲坊小屋群規劃、祐漢重建重整規劃、關閘整治規劃，這些規劃都和新城 A 區規劃結合為整體，各項規劃工作會逐步有序

	<p>建議增加衛生中心的門診服務。</p> <p>▲ 新城 A 區和黑沙環海岸之間水域是否有條件關建水上活動區？建議連結新城 A、B 區的海岸，提升澳門活動空間。現時澳門山丘不多，雖然新城 A 區 138 公頃土地十分珍貴，但該區對著港珠澳大橋珠澳口岸人工島，有很大噪音，能否預留一些空間制造一個人工屏障以阻擋噪音和沙塵？</p>	<p>地實施。</p> <p>▲ 北區衛生中心的數目確實並不足夠，會逐步增設予以改善，計劃在青洲坊增設衛生中心（目前是設計階段），面向青洲、筷子基及台山一帶的居民。同時，也不排除日後祐漢重建時在該區增設衛生中心。另外，新城 A 區亦會設置衛生中心。</p> <p>▲ 作為水上活動涉及到水文、水質、水上交通安排等等問題，需要進行分析和評估才能決定。</p> <p>▲ 港珠澳大橋珠澳口岸人工島和 A 區之間有 120 米的水道相隔，兩岸也有數十米的海濱公園作緩衝，故有關的影響不會太大。另一方面，在新城規劃的同時，亦開展有關澳門新城區總體規劃之規劃環境影響評估工作，將就相關之環境影響提出各項緩解措施，以保障居民生活素質。</p> <p>▲ 此外，噪音源主要來自本島，並不主要經拱北或港珠海大橋而來，因為一般車輛在馬路產生的噪音為 75 分貝，每隔 100 米則降低 25 分貝，因港珠澳大橋珠澳口岸人工島的建築物已起了阻隔作用，故此該島對新城 A 區的影響不大。同時，對防治噪音並非靠建造山體，可透過城市規劃予以降低，如：靠近港珠澳大橋珠澳口岸人工島一側的建築物可起阻隔作用。</p>
<p>李家聰先生 澳門青年議 政能力訓練 計劃學員</p>	<p>▲ 新城區會否興建老人院舍或供智障人士使用的設施？</p> <p>▲ 新城 E2 區會否興建第二條機場跑道？雖然澳門周邊已有五個機場，但新跑道可發揮物流作用。</p> <p>▲ 可否保留現有澳門半島碼頭？它和現正興建的氹仔北安碼頭起相互連繫作用。</p>	<p>▲ 在新城區總體規劃草案中預留了教育和體育設施用地、旅遊文化設施用地。至於是設置甚麼設施，如托兒所？還是學校？是羽毛球場？是圖書館？由於是次規劃是一項總體規劃，主要考慮各區的整體佈局、交通配套、景觀的保護及重要公共設施的佈置，其他具體內容有待進行詳細規劃時再作細化分析，過程中也會聽取社會意見，根據實際需求而設定。</p> <p>▲ 在新城 E2 區設置第二條跑道較不可行，該區的面積不足以興建新跑道。同時，澳門國際機場仍未達飽和狀態，對興建第二條跑道的需求較小。</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</p>

提問者

意見、建議

工作小組回應

		<p>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>畢志健先生 副秘書長</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 本人住在皇朝區，該區由填海至發展至今已有20~30年，可見目前的新城規劃屬長遠事，最少10年才完成填海供建設發展。 ▲ 新城區的街道如何命名？新城五幅土地會否以A、B、C、D及E命名？ ▲ 內地一些城市的新區會建地標式的超高建築物，如廣州的電視塔，建議新城區可預留土地建一個標誌性建築物。 ▲ 在景觀上，現時草案中設有一些限高線，建議需考慮城市內的景觀視線，如現時從新馬路望向葡京方向，會看見一些顯著建築物，這個設計組合是美觀的。 ▲ 現時的戶外廣告較為凌亂，沒有規範，建議新城區利用公共設施設置大型戶外廣告。 ▲ 上海世博園區設置了具文化特色的雕塑，建議在新城區設置具特色的雕塑，凝聚人流，美化景觀。 ▲ 建議新城區公園設置灑水系統，調節溫度，營造舒適環境。 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 本澳街道由民政總署命名。 ▲ 由於新城A區南部受該飛機、直昇機航空役權高度限制，及噪音制約，亦受到維護東望洋山燈塔視廊限制，該處建築物高度受到很大制約，而且該處是澳門新的城市門戶，規劃草案提出把該區建造成濱海文化休閒區，除了有文化設施外，亦可帶動本地文化產業，構思中這裏可建造地標式建築群。 ▲ 規劃草案中考慮了多個視廊，如從氹仔望向澳門半島、東望洋、西望洋、大潭山的天際線。至於城市內部，街巷間的視廊，目前舊區較難有條件進行該方面的改造。 ▲ 認同城市雕塑的重要性，新城區具有條件推廣，很多謝意見，已紀錄，供進行設計階段時考慮。

吳許文先生
澳門青年議
政能力訓練
計劃學員

- ▲ 規劃草案中未有考慮厭惡性設施例如戒毒中心、精神病院或骨灰龕的設置，將來會否向橫琴借地安置這些設施？
- ▲ 新城區將增加 10 多萬人，而澳門每隔數年均會受鹹潮影響，目前澳門半島只有水塘儲水，在水資源儲備上會否有長遠規劃？
- ▲ 新城五個區均沒有設置街市，未能方便區內居民，居民需透過交通工具前往其他社區街市是增加了路面壓力，政府的政策是否想以大型超市取替街市模式？

- ▲ 在規劃上的確有考慮過相關問題，對這類措施的設置，我們亦會多聽社會意見。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，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。
- ▲ 新城區 350 公頃地較為寶貴，將土地建作水塘，這需社會價值取捨。目前，透過區域合作，政府正有序地解決相關供水安全問題。透過粵澳政府的緊密合作，竹銀水源系統工程於 2011 年 4 月竣工，基本解決每年枯水期鹹潮對珠澳兩地的影響，可以滿足珠海（東區）和澳門至 2020 年的用水需求。另外透過持續的節水宣傳讓居民珍惜用水。新城區建設考慮透過再生水利用，以開發非常規水資源的利用。
- ▲ 新城區有設置街市的構思。在新城區總體規劃草案中預留了公共設施用地。由於是次規劃是一項總體規劃，主要考慮各區的整體佈局、交通配套、景觀的保護及重要公共設施的佈置，其他具體內容有待進行詳細規劃時再作細化分析，過程中也會聽取社會意見，根據實際需求而設定。

舉行日期：2011年11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：40人

澳門街坊會聯合總會諮詢會

提問者	意見、建議	工作小組回應
<p>沈先生 青洲社區中心</p>	<p>▲ 新城 E 區較遠離居民，剛聽介紹可能把一些污染性比較高的設施搬到該區，會否考慮把污染性高的場所（如維修車場）或者污染性高的工種搬到該區？我住在青洲區，區內有很多維修車場、廢車場，會否考慮搬到新城 E 區？或者把一些環保的或大型的回收場，如大型電腦、汽車回收場，會否也搬到新城 E 區？這樣相對較好，這是我的建議。另，會否把石油氣倉也搬到新城 E 區？</p> <p>▲ 規劃草案一中的新城 C 區有一片未定功能用地，將來該區樓宇最大高度是多少？ （註：澳門街坊會聯合總會提交了書面意見，見本書第二章第七節）</p>	<p>▲ 不單青洲有維修車場，其他社區也有，的確對居住環境有影響，居民都不喜歡住所附近設有修車行。過去一段時間，政府部門如民政總署都有提出規管。</p> <p>▲ 新城 E 區是否適合設置各類污染度較高的基礎設施及場所？地點上，該區同樣設有住宅區，對其亦造成一定的影響。同時，新城 E 區旁是北安客運碼頭和澳門國際機場，是澳門的海空兩路口岸，我們需要思考若該區設有廢車回收場、修車場等，對城市形象的影響。</p> <p>▲ 民政總署現正起草關於車輛回收業的規章，期間也和環保部門保持溝通。有關部門現正研究透過區域合作進行處理回收，將電子廢料、廢舊車輛等的回收問題，環境保護局正進行這些方面的工作。</p> <p>▲ 上述的一些設施不一定設在新城區，可考慮選址，透過重新規劃利用這些土地。新城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。</p> <p>▲ 有關中途倉問題，已引起社會各方面的意見，認為需要或不需中途倉兩種意見都存在。政府作考慮時，會全面作考慮，包括業界提出的供應安全、運作上的需要及對環境、交通的影響。其實政府也委託專家研究有關中途倉的設置需求、方案論證，在得到業界協助提供數據下，進行了研究並得出 3 個方案。其中一個方案是在九澳作統一調配及中轉中心；另一方案是類似現時青洲的模式，作為氣車的中轉；第三個方案則是起一定儲存功能的設施，功能上較完善。方案會因應幾個不同的範疇來考慮，包括供應安全、交通及土地需求等方面。每個方案都有其優缺點，如九澳（或 E 區）在供應安全上有一定風險，如在澳門半島或新城區內，也將增加其風險，由於設施的安全要求，對周邊土地規劃帶來一定制約。</p>

提問者	意見、建議	工作小組回應
		<p>▲ 今次的新城區總體規劃草案諮詢並未對中途倉的設置及位置有定案，研究團隊綜合第一階段公眾諮詢所收集的意見，及數據資料後，作了兩組規劃供社會討論及聽取意見。在新城 A 區規劃草案一對設置中途倉提供了一個可能性。如果澳門社會整體討論，加上專家學者分析及政府管理上的考慮後，澳門半島上需要設置一個中途倉，但不希望設在建成區內，這可能需要在新城 A 區內設置。不過，在新城 A 區規劃草案二，是沒有中途倉，這是另一個社會討論的結果，即如果大家認為不需要中途倉的話，就不會設置中途倉。所以，政府並不是已有定案，在這兩方面需要更多聽取各界意見。</p>
<p>莫偉成先生 澳門街坊會 聯合總會副 秘書長</p>	<p>▲ 新城的面積不是太多，只是澳門半島的三分之一，作為街坊想到的第一個問題是居住。根據早前的調查資料，未來 10 年內可能增加 10 萬人，這些人會住在哪裏？因此，首先應在新城區預留居住空間，在規劃中應配備相應的服務設施，如老人院。老人家越來越多，相關設施又如何？</p> <p>▲ 現時澳門的馬路較窄，只有兩、三線行車，未來會否規劃較寬的馬路？會否設巴士站配套，如轉乘站、或者地下公眾中轉站等，這有利居民出行。因面積不大，道路會否採地下化？珠海情侶路存有問題：海邊路作行人路，旁邊卻有很多車行駛，這樣十分危險。</p> <p>▲ 新城 A 區是面積最大的一區，但聽介紹該區建築物較矮，因其涉及機場等問題。本人認同介紹中所講的把新城 A 區建造為新地標。如文化中心、歌劇院等，個人建議設置於新口岸，並把新口岸、文化中心建成一個新的文化點，讓規劃有統一性，因這邊有科學館、文化中心等等。</p> <p>▲ 另外，海洋花園那邊的土地（新城 C、D 區），因空氣較好，我認同該區作低碳住宅區，但建築物的高度是否應這麼矮？需協調配套設施。</p> <p>▲ 我覺得應該要搬港澳碼頭，因它影響澳門的整體發展。但若要搬，那又該搬往哪裏？若搬到新城 A 區是否較好？新城 A 區有隧道連接，有中轉站連接港珠澳大橋，方便遊客。本人覺得港澳碼頭搬遷較有利。</p>	<p>▲ 認同在規劃上需因應人口結構配套相關公共設施。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。從而瞭解不同的人群對城市功能和城市服務的需求和發展的願望。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。</p> <p>▲ 鑑於澳門人口結構的特殊性，我們透過與統計暨普查局合作，對人口預測作了調整，抽出現時居澳外來人士人口抽查，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。</p> <p>▲ 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，即新城區總體規劃草案一及二提及，規劃人口容量為 10 萬人及 13 萬人，當中意思並不是將來</p>

在新城中居住十萬人的概念，是作為一負責任的規劃，在規劃一個地方就要假設居住人數，而居住人數的目的是用來制定設施的，這樣才可適當地配置公共設施、交通道路等；工作小組將會緊密配合相關部門的人口政策工作，並因應新城土地承載壓力，在提高居民生活質素的前提下，在下一階段草案時深入研究。

- ▲ 新城區總體規劃提出了兩個供社會討論的規劃草案，以建築面積 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）。
- ▲ 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。
- ▲ 新城區約有五成面積用作公共設施、綠化、道路網、基建等。擴寬道路網，除了要因應該道路所在區份的土地資源外，亦要考慮該道路通往的區份，即使某些路段如外國般擴寬至 8 或 9 線道，但可能其所通往的區份是無法對接的，因此將需要從整體道路網規劃上作出考慮。未來結合規劃工作的進一步推進，將會深化道路網的規劃研究及設計。
- ▲ 新城區總體規劃中將設有輕軌站及交通樞紐，並會與周邊土地利用及發展相結合，構建現代化的公交體系，全面推行公交優先，滿足居民出行需要。
- ▲ 有關文化設施不要設置於新城 A 區，而是設置在現時文化中心附近，但文化中心附近已沒有新土地供興建新設施。研究團隊建議在新城 A 區南部設置文化設施，建造城市門戶地標，主要是考慮該區受民航機、直昇機的航空役權、飛航噪音的限制，以及需維護東望洋山燈塔視廊等因素影響，建築高度受制約，而且該區面向外海，乃本澳新的海上城市門戶。
- ▲ 多謝就外港客運碼頭是否搬遷提出意見，已紀錄，供研究團隊參考。

提問者	意見、建議	工作小組回應
<p>劉先生 澳門街坊會 聯合總會</p>	<p>▲ 剛才參觀了草案展覽也聽了介紹，規劃草案一、二方案各有千秋。希望新城與舊區在一些地方作出調整。第一：澳門的電線如蜘蛛網般滿佈各區，天線也是，應作出規範。第二：因電力、水喉等，道路掘完又掘。新城的道路能否如珠海般設置一個槽，分別放置水管、電線，只要打開槽便可維修，不需不停地掘路，造成擾民。</p> <p>▲ 現時舊區有很多食店的煙囪，食物油煙影響住宅。新城區要考慮衛生問題，應解決此問題，應該要求設置公共排氣槽直通至大廈頂，設置過濾、化油等設施，免影響住宅。</p> <p>▲ 整體規劃很好，希望可以深入基層，如聯絡其他坊會、基層，進行介紹，多聽取基層意見，將整體規劃做得更好，使其更切合市民和社會需要。</p>	<p>▲ 認同建設地下共同管溝，以減少日後因掘路而影響道路交通。目前工務部門已規劃未來的新城區建設具共同管溝設計概念，合理配置各公共事業的管道，包括：電纜、通訊網絡及供排水管道等公共管網。</p> <p>▲ 油煙問題困擾不少居民，很多城市都面對同樣問題。油煙問題主要出現在舊區，五層高舊樓集中的社區，因為食肆的排放口與受體（住宅單位）距離太近，即使加了煙囪也很難隔離油煙。環境保護局現正與街坊總會合作，努力找試點進行研究，但由於只要有一戶單位反對均不能進行，故找到試點存在較大的困難。</p> <p>▲ 新城日後也會有飲食業，可以考慮加設排氣管。另一方面，飲食業亦應履行企業責任，加裝一些前期處理設備，包括抽油煙機。環境保護局現正研究制定相關規範。至於監管方面，目前澳門對油煙排放暫未有法定的排放的標準，明年環境保護局將制定標準。同時，可以透過建築設計、環保執法、規管標準等各方面配合，雖然不一定完全根治該問題，但可以控制及減低影響。</p> <p>▲ 多謝就諮詢提出意見，工作小組除了舉行五場公眾諮詢場，和社團機構合辦工作坊、諮詢場外，也會到受填海工程影響的社區舉行諮詢專場，聽取社區居民意見。同時，也透過社團和學校，尤其是社區團體，組織社區居民、老人家、學生、傷殘人士集體參觀，安排專人講解，讓社區居民更立體、全面地了解新城區總體規劃。在此，要多謝街坊總會及各分會對我們工作的大力支持，協助組織了不少居民前來參觀和提出意見。</p>
<p>李先生 水荷雀坊眾 互助會</p>	<p>▲ 本人認為碼頭不應搬離澳門本島，如剛才介紹說，應保留澳門的特別，新城不可能全部代替澳門。碼頭對澳門大部份居民的出行，以及營商環境有很大幫助，有事實需要。回顧內港碼頭，當年還是停泊佛山、特星、大來的年代，內港碼頭搬遷後，整個內港不再繁榮。碼頭搬到新口岸，一段時間後再遷離，看看國際中心，是同一命運。同時，因澳門半島居民佔澳門總人口的大多數，所以應向澳門半島市民出行提供方便。香港亦是不止一個碼頭，除了信德中心外，亦可以在九龍</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</p>

中港城上岸，甚至澳門到香港機場乘坐飛機，亦可到大山嶼碼頭上岸，香港可以容納幾個碼頭同時存在，為何澳門半島一定搬離碼頭？本人對此有點疑問。

▲ 國家將澳門定位為世界旅遊休閒中心，但在澳門旅遊休閒方面是由博企獨力支配。以營商環境來說，其實澳門欠缺一個夜市，綜觀其他的地區如新加坡、台灣、國內，均有夜市。希望在新城區合適的地方設置夜市，一則可以改善生活，二則真正打造旅遊休閒城市，使遊客除了到賭場外，還可以去一些特色地方遊覽。

▲ 本人覺得新城規劃在樓高方面要注意，我們地方空間有限，若樓高可以適當放高，可以大大增加地方空間，充分利用，只要有規劃地興建樓宇，不要過於誇張高樓、甚至太妖魔化高樓的影響，只要我們詳加考慮，可以將規劃做得更好。

▲ 希望新城的大廈與大廈間可以建造一些通道，如香港設有走廊連通大廈，人們在大廈相連走廊行走，避免設置班馬線或者交通燈等阻礙交通運作，減少地面的交通壓力。

▲ 如規劃設置地下停車場，應注意抽風問題，如關閘停車場因規劃不好，引致許多補救設置，如加裝抽氣，甚至現時要加裝冷氣走廊、候車室等，此雖可改善情況，但加劇不環保，因為加多了抽氣及冷氣，使用更多的電、能源以改善通風，即增加用電、能源、雪種等等對環保沒有幫助，反而不利環保，故在新城設計方面應盡量注意自然通風、自然採光。

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。

▲ 研究團隊也對當年內港衰落作了分析，主要由於：

1. 上世紀，來澳遊客以香港居民為主，而港客來澳以海路為主，換言之，內港碼頭是以來往港澳的客運為主。上世紀七十年代，內港碼頭搬遷，來往港澳間的客船改於新口岸碼頭停泊，大動脈變動，城市的結構亦隨之改變，自此，新馬路上半段衰落。
2. 澳門的商業中心和娛樂中心亦由內港及新馬路一帶逐漸移向議事亭前地、殷皇子馬路，以及新口岸區移動。
3. 上世紀七十年代，漁業是澳門重要經濟行業之一，司打口是漁業重要基地，七十年代的司打口，漁民大多在內港登陸，上岸消費，造就了內港、下環街、新馬路（尤其是上半段），以及沙梨頭的興旺。隨著八十年代起漁業出現衰落，本地經濟與產業結構的改變，使內港區的經濟也受到打擊。
4. 上世紀九十年代初，九澳深水港及國際機場相繼落成，開啟了澳門航空客運及物流運輸新篇章，當中，上述兩項大型基建對內港的海上客運及貨運物流業帶來了很大程度上的分流，加上珠三角高速公路網日漸完善，使內河航運亦功能日漸下降，這亦讓澳門內港在城市的角色中日漸式微。因此，從上述分析可得知，內港、新馬路上半段、下環街一帶社區的經濟衰落乃基於多項外部及內部因素：a). 內港碼頭搬遷；b). 漁業的衰落；c). 九澳深水港及國際機場的啟用；d). 珠三角內河航運日漸式微。當中，

提問者	意見、建議	工作小組回應
		<p>由於當時來澳旅客以港客為主，而港客一般以海路來澳，碼頭的搬遷令外港客運碼頭成了旅客進出澳門的最主要口岸，當然，整體產業結構的改變及漁業的衰落亦是主要原因之一，當中，尤以前兩項的影響最為直接。</p> <p>▲ 由於是次的規劃是一項總體規劃，主要考慮各區的整體佈局、交通配套、景觀的保護及重要公共設施的佈置。在新城中已預留了市政設施用地，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>▲ 多謝就設置夜市提出意見，已紀錄，供詳細規劃及相關部門參考。</p> <p>▲ 有關是否可以適度調高樓宇高度。新城各區均受到不同的制約因素，包括民航機、直昇機的航空役權和飛航噪音高度限制，維護東望洋山燈塔視廊和西望洋山及南灣湖景觀，小潭山航空役權高度限制等。這些因素都直接局限了區內樓宇高度。澳門土地有限，若樓宇能建高一點就等於增加多一點空間，但要建高、建大必須遵守幾個大前提：首先要避免屏風問題，其次要考慮世遺景觀，世遺專家十分關注此點。此外，還有前述的各種限高因素。故此，在考量樓宇高度的同時考慮各種因素，在不違反上述的所有條件的大前提下，規劃部門是建議將樓宇建高。</p> <p>▲ 有關能否將天橋連接大廈將在下一階段詳細規劃中研究設計。</p> <p>▲ 新城區總體規劃三項原則之一是綠色低碳原則，建設生態城市乃當今普世價值，而生態城市的內容有幾方面，例如可持續發展、低碳、節能。建設方面，通過採用綠色建築設計，可避免屏風效應，增強空氣流動和自然採光。很多謝就環保建築提出意見，已紀錄，供相關部門參考。</p>
<p>歐陽女士 澳門街坊會 聯合總會中 區辦事處</p>	<p>▲ 本人比較關心新口岸街市問題，雖然剛才提及新城 B 區面積較細，可能建設了公園就無空間再建街市，但特區政府的施政理念是以民為本，在城市規劃時是否應以市民的需要為依歸？新口岸由填海至今已 10 多年，區內人口不斷增加，多年來，區內居民向我們辦事處反映區內缺乏街市，必須到其他區買餸，極之不便，尤其在颱風</p>	<p>▲ 新口岸區其實不僅指皇朝區，還應包括羅理基博士大馬路、馬六甲街、高美士街一帶，而新城 B 區距離這些社區較遠的。關於新口岸區設置街市問題，民政總署和土地工務運輸局一直進行協調，曾建議在近皇朝前的一段藝園設置街市，但居民反對把公園改作街市。</p> <p>▲ 從規劃角度來說，以民為本是最重要的，故在</p>

或下暴雨時，更無法乘車到其他區購買，造成不便。政府曾答允在新口岸區尋覓土地興建街市，無奈後來政府對博彩進行傾斜政策，該土地現作了博彩項目，造成建設街市遙遙無期，居民等了十多年仍未能興建街市。現政府就新城區規劃進行諮詢，新城 B 區與新口岸區較貼近，居民一直反映是否可以在新城 B 區預留一塊土地興建街市？即使是一塊細小土地。政府在平衡城市規劃同時，也要回應居民訴求，新城 B 區的規劃草案二計劃有 6 千居住人口，那麼，對街市的需求將更大，而且政府將計劃在新城 A 區興建街市，那為什麼不在新城 B 區也預留一塊土地興建街市？這樣也能回應市民訴求。

何處放置設施，放置甚麼設施，除考慮空間外，還要考慮能否服務最多的人群，所服務人群是否可以便捷地抵達和使用，以新口岸區設置街市為例，設置在新城 B 區，則皇朝區一帶的居民前往是相對較近的，但對於羅理基博士大馬路、馬六甲街、高美士街等一帶居民來說，是較遠的，而該些社區的居民數量很多。因此我們設點要考慮照顧最多居民的社區。當日，居民反對在公園建街市是擔心有了街市但少了公園，但新城 B 區的濱海綠廊是向皇朝區居民提供了更多的公園。在此前提下，大家是否可以考慮將宋玉生公園和何賢公園進行改造，增加街市？

梁女士
澳門街坊會
聯合總會 -
青少年綜合
服務中心

- ▲ 最近街總青委做了一份調查，訪問了 18-45 歲市民，了解青年人對於 2012 年施政的期望及見解。關注的第一位是房屋，剛才介紹，新城未來將有 3.3-4.3 萬住屋單位，當中社屋、經屋、私人住宅的比例如何？單位均以兩房作計算，但綜觀現時市場，大部份房屋均是大單位，價格相對亦較高的，年青人亦買不起樓市，雖然年青人並不是現在即刻要買屋，但必須對置業前景進行計劃，若未來新城所建的單位為兩房，請政府把關使其落實。
- ▲ 將興建第 4 條通道，橋或隧道連接澳氹，將來會否有分流安排？嘉樂庇大橋現供巴士和的士行駛，若再多一條橋，可考慮分流，現時友誼大橋不太適合電單車行駛，也出現很多交通意外，一方面分流，另一方面也要加強生命保障。
- ▲ 本人認為規劃草案一在景觀、舒適度、澳門特色等方面較優，但擔心土地有限，空間不足，而規劃草案二相對利用可以好些，但有些設施設置在樓宇之間，使用者會產生壓迫感。此外，若選擇了規劃草案二，新城與舊城的對比會更強烈。現舊城擁許多特色的景點和美食，若只關注於新城，旅客亦只集中往新城，舊城旅客會減少。
- ▲ 宣傳方面，新城的廣告在電視台新聞節目後都可以見到，而展覽的模型展示、多媒體互動區等有趣味，無論教育程度高或低的居民，都可表達到意見。

- ▲ 兩組新城區總體規劃草案分別提出的 3.3 萬和 4.3 萬個住宅單位是估算的，並不是硬指標，也不是未來新城區全部都是建了兩房廳住宅單位。很認同梁女士所講的，目前本澳供應的住宅單位出現了細面積單位斷層情況，但是否因此而就要硬性規定未來新城都建兩房廳住宅？新城區是供應澳門未來二三十年發展所需的土地，經濟環境不斷在變，規劃要保持靈活性故建何種面積的住宅單位宜留有彈性，在建設階段因應其時的實際情況作出考量。
- ▲ 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 3850 個公共房屋單位；總計約 2.3 萬個單位。
- ▲ 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。
- ▲ 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，截止 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 7.686 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

提問者	意見、建議	工作小組回應
		<p>約有 1 萬個可使用的空置單位。所以，5 年內公共及私人住房的總供應能力約有 4.5 萬個單位。中長期方面（5 年以上），目前已有的土地儲備或有條件考慮用作公共房屋，估計約有 2500 個單位。私人房屋估計約有 2.3 萬個單位，其中審批估計約 1 萬個。而新城的草案中，約有 3.3 萬至 4.3 萬住宅單位。故從中長期來看，估計約有 5.9 萬至 6.9 萬個單位供應。</p> <p>▲ 新城區總體規劃草案分別提出的 3.3 萬和 4.3 萬個住宅單位，這是包括了公共房屋和私人住宅。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。比例多少將會在今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>▲ 多謝就澳氹第四條跨海通道提出意見，已紀錄，供研究團隊和相關部門參考。</p> <p>▲ 今次提出兩組規劃草案諮詢社會意見，並不是要求大家二選一，而是希望透過比選，社會各界共同作多層次分析、多價值判斷、多方位思，規劃不單單是技術問題，更多是涉及價值判斷、價值博奕。</p> <p>▲ 梁女士認為兩組草案各有利弊，其實可以把你眼中最好的整合在一起。很感謝你詳細地指出每組草案哪些較優，已紀錄，供研究團隊參考。</p>
周宜心女士 澳門街坊會 聯合總會常 務理事	▲ 現時黑沙環區設有一個污水處理廠，會否因應新城的建設而取消舊的污水處理廠，騰出空間興建一些社會設施？	▲ 2009 年 11 月特區政府獲中央批覆，批准五幅新填海用地的申請，當局為新城填海區的規劃進行了階段性的公眾諮詢，以廣納民意，更好地利用土地資源，共同建設澳門新城區。新填海區中亦有預留土地興建污水處理設施，現階段正就有關設施的不同方案、其可行性、用地規模等開展研究，冀藉著有關研究對現有污水處理廠作更長遠的科學規劃，綜合分析最能合乎實際情況的方案。

提問者

意見、建議

工作小組回應

馮女士
澳門街坊會
聯合總會中
區辦事處

- ▲ 本人以澳門人的身份發表一些意見。每逢節假日，許多市民都感煩惱，不知該到那兒進行消閒活動，未知政府會否考慮在新城加入一些新元素？如：預留土地興建如香港海洋公園等的主題樂園設施。據知澳門大學前土地曾計劃興建海洋世界主題公園，現時可能已擱置。未知政府會否在新城區創造新條件？使澳門不是只有一個博彩業，還要有適合一家大細、遊客遊玩的地方。
- ▲ 政府會否在新城區加入特色建設？如文創元素，又或設計特色建築，及特色標誌。隨着歷史發展，在幾百年後這些標誌亦會成為具特色的，可旅遊的景點，對澳門的可持續發展有幫助。我相信澳門不是為了發展而發展，創造一個石屎森林，應加入一些可發展元素。

- ▲ 新城會否設置家庭式如迪士尼般的主題公園？新城區沒有此類型公園，但新城各區都濱海綠廊，向居民提供休閒空間，向中小企提供營商環境，向文化創意人士提供展示空間，濱海綠廊就是一個旅遊休閒主題公園。澳門土地有限，建大型的主題公園欠缺競爭力，其實有些事情可以透過區域合作，優勢互補，大家合作，吸引旅客前來。
- ▲ 認同新城區要有特色建設。研究團隊建議在新城A區南部設置城市門戶地標，至於是具有怎樣特色地標，將來可以透過建築設計表達。又或新城B區的公共建築群，也可以透過建築設計營造特色社區。

何女士
祐漢社區中
心

- ▲ 希望實現我一個願望：由小到大都希望可以在澳門的公園綠地上睡覺。
- ▲ 剛才提及人口老化的問題，整個規劃內有許多綠化帶、示範區，亦希望創造一個無障礙空間，雖然這是往後細化設計問題，但，由於老化人口及殘障人士很需要無障礙設施及配套，現時在舊區增設這些無障礙設施，動用浩大資料及工程，甚至未能配合現有的城市或道路的規劃發展，如果缺少這些設施，而需要在日後進行，所花費人力、資源，將更為浩大，因此，希望今次的城市規劃要多加注意無障礙空間設計。

- ▲ 政府十分重視構建無障礙的環境，在新城中亦將會推動有關方面的建設。謝謝意見，已紀錄，供相關部門參考。

黑沙環填海區社區諮詢會

提問者	意見、建議	工作小組回應
程女士	<p>▲ 很高興看到新城草案設計漂亮，但政府既然有資源進行諮詢，建議把在科學館舉行的展覽搬來黑沙環區，該區低下階層人士較多，他們因工作未必能抽空前往科學館參觀，且交通亦不方便，建議把展品搬來黑沙環灣區，展出十天或半個月，表明政府已作了相關工作，居民看與不看就是他們的責任。北區亦是澳門人口最多的區份，如打造陽光政府，應如此做。</p> <p>▲ 建議在科學館設專人講解，讓居民更為了解規劃內容，若不是今天到來諮詢會，就不明白有關的計劃內容。因此，要設講解員，否則居民看不明白後便不關心計劃內容，政府不可以推出有關草案後便當完成工作，要考慮居民的接受程度。</p>	<p>▲ 很多謝意見，新城區總體規劃草案除了在科學館舉行展覽外，也在澳路氹16個地點進行巡迴展覽，其中黑沙環公園是最早的一站，由10月22日至10月29日，稍後，12月15日至12月21日也會在祐漢公園展示，以方便北區的居民前往參觀並發表意見。</p> <p>▲ 很認同展覽要設專人講解的建議。在科學館舉行的展覽，每天都有導賞員駐場，向入場的觀眾作介紹，以便參觀者能全面地了解新城規劃。同時，為了讓更多居民前往參觀，透過社團，我們也組織社區居民，社區中心的長者，以及弱勢團體、學生等前往科學館集體參觀，除設專車接送外，並設有專人導賞。</p>
歐陽女士	<p>▲ 今次新城區的填海工程約需多長時間？需要多少時間才可看到新城A區發展成現時草案的面貌？同時需要多久可看到新城B區的濱海公園？</p>	<p>▲ 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，但必定以民生服務、公共設施、交通基建建造設施優先。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區將配合交通基建設施的建造需要。</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。</p> <p>▲ 時序大致為B、A、E、C、D區，主要為配合港珠澳大橋、孫逸仙大馬路的重整、氹仔客運碼頭和澳氹第四條跨海通道等。</p>
蕭紹雯女士 工聯台山社區中心主任	<p>▲ 新城規劃有各種商住樓宇，政府是否會對規劃商住樓宇的類型作出考量？不想環境這麼好的新城區全都是豪宅，不想只有富人才可享受這麼漂亮的環境，希望政府在未來規劃中平衡協調住宅樓宇分配。</p>	<p>▲ 新城規劃以提升居民生活素質為首要目標，期望新城規劃向居民提供更好的生活環境。現可透過政策實現不論是哪種階層都可以共同享用新城的資源，例如：透過私人住宅與公共房屋的交錯設置，使不同階層人士均可享用新城區環境。</p>

提問者

意見、建議

工作小組回應

蔡錦富先生
工聯北區綜合服務中心
主任

- ▲ 未來新城 A 區設有輕軌，想了解是走地底還是架空？
- ▲ 新城區使用低碳概念或原則，在用水方面會否考慮如香港般利用海水資源，以節約能源？在舊城區因礙於管道問題，未必有條件推行，但新城區可考慮多利用這些資源。
- ▲ 在綠色出行上，新城區會規劃步行徑或單車徑，想了解舊城區會否配合，和新城區連結？以優化上述設施的使用及完善對使用者的需求。新城區設置綠色出行，澳門舊城區要一併相應作出考慮。
- ▲ 現時澳門電單車較多，未知會否新城區的電單車一樣多？政府未來如何控制？
- ▲ 參考國外一些地方在沿海一帶設綠色長廊及設文化產業設施，並設有摩天輪的設施以俯覽整個澳門臨岸景色，政府會否於視點較好的景點設置摩天輪供居民及旅客使用？

- ▲ 新城 A 區設有兩條輕軌線，一條為東西向的港珠澳大橋珠澳口岸人工島專線，東面連結港珠澳大橋珠澳口岸人工島，設有一輕軌站，並於新城 A 區中間設置一輕軌站，連接於現時外港碼頭的輕軌站，為從港珠澳大橋來澳的旅客提供便捷的來澳交通方式，考慮到港珠澳大橋的出入境為地面建築，因此將此輕軌線設為高架形式以便旅客作使用，由於從高架在短距離再沉入地底，在技術上較困難，因此使用高架形式橫跨新城 A 區連接至港澳客運碼頭。另一條輕軌線是東軸線南北向的路線，始於北區，沿北南方向通過澳氹第四條跨海通道跨海連接至北安碼頭，與第一期輕軌的終點站作連結，構成一條新的支線，經評估及結合城市規劃，現時最為理想的方式為採取地底方式，以釋放更多地面的發展空間及地面建築的發展可行性，地下為交通基建設施，上面為商住樓宇、社會設施等，透過輕軌站將居民方便地帶到站附近的地方，由於現時為草案階段，未來將對輕軌路線進行深化研究，評估技術可行性，透過早期規劃和整合，在新城區以最理想方式興建軌道交通。
- ▲ 香港和澳門在海水質量方面有很大分別，香港海水相對較清，氯化物含量較高，各類細菌含量亦少。而澳門地區的海水混濁、含沙量較高，氨氮等物質含量較高，同時受到其他天然條件限制。
- ▲ 在拓展海水利用方面，以目前技術水平來看，需佔用較多的土地資源作前期的處理和生產。而在海水沖廁方面，我們還是認為以再生水沖廁較為有利。因為再生水可以兼顧沖廁、景觀、綠化灌溉及道路清潔等用途，同時應用再生水起到減排的效果，這對保護本澳周圍的水環境更為有利。因此目前我們仍然將海水利用，放在研發階段較為有利。
- ▲ 《澳門陸路整體交通運輸政策（2010-2020）》中明確未來十年將以打造居民宜行、旅客宜遊的綠色交通城市作為願景，並提出相應的行動計劃，當中針對改善單車軟硬體環境方面，提出包括訂定單車系統發展策略、優先在氹仔推動單車道示範計劃，建立休閒型單車行車道路線、逐步

提問者	意見、建議	工作小組回應
		<p>推動公共單車租賃計劃等措施，未來將會根據行動計劃內容，有序落實相關工作。此外，公交優先為交通政策的核心，一方面構建以輕軌為主幹、巴士及的士為基礎、步行系統為輔助的綠色交通體系，引進無縫整合、確保公交路權優先來提升整體公交服務品質；一方面運用經濟、技術與法制的機制及策略，適量漸進控制私人車輛的增長。</p> <p>▲ 氹仔現有一個摩天輪。新城 A 區受到多個限高因素影響，未必有條件設置。新城 B 區則地形較窄，面積較小，也有一定難度。</p>
陳女士	<p>▲ 提議於關閘入境大樓的廣場設置電視屏向出入境人士宣傳，並設有觸屏讓有興趣人士深入了解有關內容。</p> <p>▲ 可考慮在街市、廣場及公園等人流較多，空間條件較好的地點設置宣傳，效果會更好，亦可促進街坊之間就規劃內容進行交流。</p>	<p>▲ 對在關閘、街市中的城市指南放入諮詢內容是一個好提議，多謝就宣傳渠道提出意見，會於下階段諮詢中作參考，向居民提供更多信息內容。</p>
潘女士	<p>▲ 現時社區缺乏公共停車位，不論街邊泊位還是停車場均缺乏，建議多建停車場泊車。</p>	<p>▲ 政府將持續研究於各區尋求條件興建停車場，並會結合泊車路外化的政策，回應居民對泊車的需求。</p> <p>▲ 此外，新城總體規劃中將設有輕軌站及交通樞紐，並會與周邊土地利用及發展相結合，構建現代化的公交體系，全面推行公交優先，滿足居民出行需要，以減少私車輛的使用。</p>
李女士	<p>▲ 如果輕軌高架而行，會對我們北區的居民在噪音方面有甚麼影響？其行車流量要值得考慮，例如現時保利達花園的十字路口，左右各有多條行車線，在晚上對睡眠作息構成影響。如果未來新城區除了地面行車，又有天橋和地下行車，那麼噪音會更大。因此，交通規劃要考慮北區車輛噪音對民居所造成的滋擾。</p>	<p>▲ 噪音上不單是由汽車造成，也有由人所產生，可透過設計方法解決或降低，例如馬路兩邊種植樹木以吸聲音、建隔音屏作阻隔、住宅大樓遠離主要馬路、室內佈局設計等措施予以實現。若車輛於地底行駛，其噪音相對較低。噪音的多少也涉及路面材料，交通管制措施。另外，十字路口的噪音比單一道路為高，車輛往往需減速及再起動而額外增加噪音。</p>

提問者

意見、建議

工作小組回應

蕭紹雯女士
工聯台山社
區中心主任

- ▲ 新城區如何處理垃圾？現時黑沙環區使用了壓縮式收集垃圾措施，將來新城區會否使用相同的模式收集垃圾？現時垃圾站設於街邊並不美觀，建議在規劃大廈的時候預留空間放置，這亦方便大廈居民使用。
- ▲ 在新城區要注意光污染問題，建議透過管理中措施作出規管。
- ▲ 新城區不要有賭場，免增加更多的光污染。

- ▲ 新城區亦會使用類似的垃圾收集方式，因此透過今次規劃在前期階段一併考慮，日後建設階段能同時興建，降低現時因屬後期加設而影響了社區景觀。
- ▲ 特區政府向中央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。
- ▲ 光污染上不僅是娛樂場所產生，一般家庭也會產生光污染，但娛樂場所的大型顯示屏或商店的大型招牌其光污染較為明顯，假如旁邊為民居住宅則會構成直接影響。因此在這個問題上需要有關部門對光污染進行法律法規的管制，並會加強指引降低光污染，而降低光污染間接地也可做到節約能源的效果。

嚴女士

- ▲ 政府宣傳居民多使用公交，而未來巴士上會否有什麼設施可幫助老年人？
- ▲ 新城區道路建設要保持美觀，維護城市形象。

- ▲ 政府將按照公交優先的交通政策核心，逐步改善巴士車內環境與候車設施，包括優先更換離島舊式候車亭，改善現有的路邊候車空間，特別照顧年長者及行動不便者步行到站、候車與乘車需求、逐步以低地台、低排放巴士進行老舊車輛的汰舊換新，並落實將來輕軌站及公交轉乘設施的無障礙設計及建設工作，以達成服務無縫。
- ▲ 謝謝就城市建設提出意見，已紀錄，交相關部門參考。

文化諮詢委員會、文化產業委員會諮詢會

提問者	意見、建議	工作小組回應
<p>吳榮恪委員 文化諮詢委員會</p>	<ul style="list-style-type: none">▲ 規劃草案諮詢文本欠缺兩草案總體土地利用的比較表，這可直觀地作出比較。▲ 聽取草案展覽介紹後，認為並非搬遷外港客運碼頭問題，而是加設一個新碼頭問題。不論把現有碼頭搬往哪裏，肯定它不是在市中心，若要旅客浪費時間及交通費才能到人口密集的澳門半島，半島是旅客一定要去的，這在邏輯是不妥當的。但是，如何面對新區的交通問題？應在新城A區另設一個碼頭，而規模的大小則是另一問題。▲ 文化區除了設於新城A區外，還設於政府總部大樓所在的新城B區，該區有一部份已放了司法機關，政府總部和文化區要放在一起，因為文化區應讓旅客及居民容易到達。澳門現在的文化點成功主要是，不論是在哪個區都可以很快到達。▲ 澳門至今都沒有一個正式的音樂演奏廳，應要想辦法。▲ 澳門以世界旅遊休閒中心為定位，但目前所有的旅館，尤其是四星級及五星級酒店集中在賭場，這是很不利的。應於新城各區預留土地興建二星級或三星級的酒店，是現代化且價格相宜的，在土地供應上可予特別的價值，這樣才能留住旅客，目前並非旅客不願留澳，而是酒店太貴了。▲ 我看不到各區的土地利用情況，除了新城A區稍清楚外，其他的不清楚。▲ 樓宇高度限制應因時制宜，批了地建別墅後前面卻建了高樓，我想這種情況以後不會出現了。	<ul style="list-style-type: none">▲ 多謝意見，認同比較表有助讀者掌握資料。在下階段的諮詢文本中會注重該方面問題。▲ 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。▲ 謝謝就新城B區西面增設文化設施，及在此設置政府總部，提出意見，規劃草案一、二均提出在該區預留旅遊文化設施用地、機關辦公用地。已紀錄，交研究團隊參考。▲ 多謝就文化設施的規格要求提出意見，已紀錄，供細化規劃階段參考。▲ 由於是次的規劃是一項總體規劃，主要考慮各區的整體佈局、交通配套、景觀的保護及重要公共設施的佈置，新城各區預留旅遊文化設施用地，至於具體是甚麼設施，及是哪種級數的設施，有待進行詳細規劃時作細化分析。多謝就酒店設施提出意見，已紀錄，供細化規劃階段及有關部門參考。

刑榮發委員
文化產業委
員會

- ▲ 新城區平均水平高度是多少？澳門地勢較低，舊的填海區一般為海拔 3.5 米，這並不是太理想的數字。
- ▲ 有關新城區的島嶼與舊區連接的道路問題。根據過往的經驗如新口岸區，新區與舊區的道路互垂，疏導非常困難，結果要多建兩條天橋。新城提出低碳，相信是用非現在常用的交通工具接駁公交，可解決部份問題，但氹仔旁的新城區，以及新城 A 區，若也出現道路互垂情況，是否也是可行？日後交通會否較難解決？興建新城 A B 區隧道是非常好的，可以疏導交通。本人覺得如何和舊區交通連接是相當重要。
- ▲ 相信大家看到新城 B 區綠化率超過三成都會很開心，該區的綠化大部份是供市民享用的，相信該區總面積逾 10 頃，能否考慮撥出當中的數公頃建造森林式公園？起市肺功用，而且高大樹群於颱風期間是較好的。
- ▲ 新城 A 區南部設文化區是相當適合。
- ▲ 至於外港碼頭是否搬遷，應從城市功能方面考慮。市民的意見固然需要聽取，但本人認為城市規劃作為一項專業，必須顧及整體考慮，若城市功能需要它搬遷，它便需要搬遷，若不需要同樣需要說明理由。舊區是環環相扣，每次改變均產生不同問題，因為舊區實在太擠迫。
- ▲ 個人認為集中設置政府部門是不可行的，一是由於政府部門能牽動區域性的一種內部小型，甚至微型經濟的方式，二是形成交通相當大的壓力，沒有足夠土地予以解決，希望大家慎重考慮。

- ▲ 相對內地或香港的同層級規劃，今次諮詢中有關土地分類的內容已屬偏詳細，至於具體建築用途必須於詳細性控制性規劃階段才確定。
- ▲ 新城區的填海高度是 4.8 米。根據 1993 年颱風貝基襲澳期間，最高的風暴潮是海拔 4.7 米，經計算後，新城區的海拔高度比當時最高風暴潮的高度還高出 1.82 米。而新城區將設有高 6.5 米高的擋浪牆，足以防禦百年一遇的大浪。
- ▲ 藉新城填海契機，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。此外，未來結合規劃工作的進一步推進，亦將會深化道路網的規劃研究及設計。
- ▲ 認同可考慮於新城區建設森林式的公園。如新口岸宋玉生公園的大樹，除了為市民提供舒適的休閒空間，也為鳥類提供棲息空間，對社區也起著綠化作用。種植樹冠大的樹木，對環境起調節的作用如溫度，從環保、生態、空氣質素的改善等均有絕對的正面作用。這些有待進行詳細規劃時作細化研究。
- ▲ 社會上討論政府部門是否集中設置，可能是指政府總部，如香港的政府合政總署大樓，該大樓是包括特首辦公室、各政務司辦公室，及立法會。基本上，這些辦公室並非直接向市民提供服務，集中設置能提高行政便利性，對交通不會構成重大壓力。而另一種直接為市民提供服務的機關，如一站式服務，必須根據人口數量於社區設立，方便居民使用。

提問者	意見、建議	工作小組回應
施家倫委員 文化產業委員會	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 認為規劃草案內容非常好，認同地下空間的運用及土地均屬政府的做法。 ▲ 填海工程在五年後完成，約十年後才可以使用。因此，基建設施的配套如排水渠、光纖、環保設備等等的考慮必須具前瞻性，如公共房屋，十年前的規劃或設計，到了今天可能不適用了，政府部門在該方面是怎樣考慮？基建是否有前瞻性？ 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 認同在規劃前期對基建設施多加考慮。規劃草案中提出通過利用共同管溝的手段，集合相似的基建設施，如電信、電力等置於同一管溝內，將來維修工作只需在地下進行，不需影響地面交通。而供水及排水可能分別處理。 ▲ 大型基礎設施是新城區總體規劃草案的主要內容之一，五幅新填海區中亦有預留土地興建必要的環保基建設施，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。同時，為了改善管線服務品質，以及減低管線單位因維修、擴充時開挖路面對交通造成影響。政府已委託專業顧問公司進行“設置城市基礎設施管線地下共同管道”的專項研究，以探討有效整合公共管網，合理配置各公共事業的管道之可行模式，作為日後公共管線與共同管道之規劃、設計及施工執行等參考依據。
馬若龍委員 文化產業委員會	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 建議新城區利用建築面積（ABC）作為地段發展的控制基準，避免所謂“發水”情況。盡快修改已過時的建築法律法規。除此之外，建議制定特別法規控制新城各區的發展。 ▲ 請勿相信只有控制建築物高度便能保護澳門的天際線，澳門半島是由7座小山組成的城市，現時已很難看見這些山，原因並非由於建築物太高而是由於建築物太寬。建高樓並不一定有壞影響，只要置於適當位置，如香港的建築是高但仍可讓風進入，澳門市民應改變高樓便是屏風樓的錯觀念。 ▲ 城市要有地標，在規劃草案發現沒有設置地標，地標不一定是很高的建築物，如澳洲悉尼歌劇院。建議於新城各區設置一個或多個地標。橫琴有個很高的地標。 ▲ 建議新城區設置利用海水制冷的中央冷氣系統，避免現有以自來水制冷的的方式，配合環保概念。應把握現有的機會先設置環保設備，與自來水公司及電力公司等進行溝通，環保制度必須是將來的發展方向，而雨水循環再用、污水的淨化再利用等應先作考慮。可能首次付出的費用較高，但幾年後便能發現其經濟效益。 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 現行法例以“街影”控制樓宇高度，一般無特別規劃的地段必須依循《都市建築總章程》的相關規範，而有特別規劃的地段則需按照特定條例發展，如新口岸填海區、林茂塘區、羅理基博士大馬路（NAPE區）等便是以建築面積（ABC）來作要求，而現階段進行的小區規劃也以建築面積來進行計算，相信在新城區將採用相同的方式。 ▲ 澳門地標難以仿效橫琴或與之相比，因為澳門需要保護世界文化遺產，世遺區周邊建築物的高度是受到限制。澳門的建築必須以“小、精、巧”的本地特色取勝。新城A區南部的文化設施便是該區的地標，透過建築師設計精巧的標誌性建築，如悉尼的歌劇院、香港西九的文化區、奧斯陸的歌劇院等等。新城B區的公共建築群也可以成為該區的地標。 ▲ 規劃有考慮就新城區的雨水收集、污水處理後的再利用等環保設施。中央水制冷系統可考慮於新城B區的公共建築群使用，如要推行至私人樓宇則較困難，而且中央水制冷系統必須有一定的規模才能有效益的，因此必須配合整體的發展條件而適時推進，否則只會造成浪費。

提問者

意見、建議

工作小組回應

	<p>▲ 澳門是一個有 450 年歷史的城市，現今的綠化缺乏文化。民政總署做了大量工作，購買大量植物，這是好的，但應安排得更好，現時澳門的樹木欠缺了本地文化，如椰樹無樹冠，這些樹是夏威夷、拉斯維加斯的，把它們放置在澳門是荒謬的，為何不種植本土的植物？如鳳凰木是澳門本土特色植物，馬來西亞、廣州等地均移植澳門的鳳凰木。不能以落葉太多，淤塞排水道等為藉口，不種植鳳凰木，為何過往一直能種植，只是近 50 年才不能種植？又例如炮仗花，以前處都有。民政總署應負上責任，只往順德找價格低的植物。花園應提供樹蔭，予人涼爽的感覺。更重要的是味道，現在澳門的公園均欠缺花兒樹木的味道。樹種的選擇亦相當重要，如廣州的公園有起擋蚊作用的樹種、有能提供較大樹蔭的樹種、有保護建築物起散熱作用的樹種等。夏天樹葉茂密而冬天樹葉脫落的樹種，於夏天樹蔭可阻擋陽光，冬天能讓陽光直接照射至地面，從而提高溫度，這是非常環保的。因此，建議政府應從此方向發展，澳門要有自己的特色，新城各區應傳統和現代相結合。</p>	<p>▲ 多謝就綠化工作提出意見，已紀錄，交相關部門參考。</p>
<p>林偉濠委員 文化產業委員會</p>	<p>▲ 認為新城 B 區規劃草案一較可取，若主教山的景觀視廊能再開寬些則更好。</p> <p>▲ 由於新城 B 區土地已形成，而周邊的交通網絡並不足夠，每次舉行活動期間均出現嚴重塞車，若在該區繼續增加會展場地及公共服務大樓，有否考慮新的交通網絡如何應付相關問題？</p>	<p>▲ 多謝就景觀視廊提出意見，已紀錄，交研究團隊參考。</p> <p>▲ 規劃草案中建議孫逸仙大馬路需要進行擴建，但不是平面擴建，而是利用垂直的地下空間，透過隧道的興建將會起著分流過境車輛的作用。</p> <p>▲ 在進行新城區總體規劃草案的同時，已進行了規劃環境影響評估的研究及交通承载力研究。兩組草案提出了兩個不同的規劃人口容量，道路網絡的設計也有不同，諮詢完成後將按照社會共識修改方案，並配合《澳門陸路整體交通運輸政策（2010-2020）》提出的政策，如控制車輛增長，公交優先等。</p>
<p>麥建智委員 文化產業委員會</p>	<p>▲ 預計 2020 年時澳門的人口數量是多少？規劃是否能配合其增長？</p>	<p>▲ 人口預測及分析工作在研究相應的人口需求差異的基礎上，預測人口數量，為合理配置空間資源、統籌安排城市各項建設提供依據。城市規劃根據人口分析預測的結果提出公共服務和社會保障的措施，滿足廣大市民不斷增長的物質文化需求。</p>

▲ 新城區設計是否已預留彈性？舊城區內很多區份以軸線形式規劃，但於皇朝區（NAPE 區）卻發現問題，因此，關注新城區是否留有足夠的彈性，讓建築師有發揮的空間，這也和生活有關。美國著名記者 Jane Jacobs 也在上世紀六十年代提出要多元混合的人性尺度，否則會產生很多問題。

▲ 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。人口預測主要的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。

▲ 統計暨普查局在 2008 年 4 月曾公佈澳門居住人口預測（2007-2031），按中度假設，澳門的居住人口在 2007-2011 年間增長率會較快，預測至 2011 年底為 644000 人，平均年增長率為 4.6%。但由於本澳 2008-2009 年期間的經濟發展受全球金融海嘯影響有所放緩，在澳的外地僱員的數量有較明顯的減少，此外，置業投資移民政策的改變亦減少了外地移民的增加數量，這些因素導致了澳門現時的居住人口與上述預測的數值有較大的差異。

▲ 為配合新城區的規劃而進行人口預測時，有需要對原來的人口預測方案進行一些調整。透過統計暨普查局提供的技術協助，我們在該局 2008 年 4 月公佈的澳門居住人口預測（2007-2031）的基礎上，根據 2007-2009 年間居住人口的實際變化情況對預測的一些假設前提條件進行了微調，同時利用 2009 年 12 月 31 日的實際居住人口數目作為基準，對 2010-2020 年間的居住人口進行了預測，按高中低估算，2020 年人口在 69 萬至 74 萬間。當然，這些預測並非官方統計，只供作編制新城區總體規劃草案的技術參考之用。

▲ 全澳人口密度是每平方公里 1.8 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 142,300 人，是全澳最高。（註：根據統計暨普查局於 2011 年 12 月公布的 2011 年全澳人口普查資料顯示，全澳人口密度 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。）

提問者

意見、建議

工作小組回應

- ▲ 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，不是硬指標。供規劃時就如何配置公共設施、交通佈局等參考，人口持續增長，但澳門土地資源有限，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。
- ▲ 研究團隊提出的兩組規劃草案，其中之一是提出需在新城區保留澳門特色，包括建築形態、風格、廣場、前地、綠化景觀等等。當然，將來會設定指引，但具體如何設計及落實，均由建築師發揮其創意。至於功能方面，澳門必須採用混合式。

海洋花園業主、住戶諮詢會

提問者	意見、建議	工作小組回應
黎女士	<ul style="list-style-type: none">▲ 新城 C 區中最高樓宇高度是多少？▲ 規劃草案一的新城 C 區有一片未定功能用地，將來該處的高度會否高過其他樓宇？	<ul style="list-style-type: none">▲ 在規劃草案一中，新城 C 區的樓宇較矮，估計不會超過二十層；規劃草案二中，新城 C 區最高的樓宇約為 160 米，即約 50 層以上。▲ 新城區總體規劃草案中的用地功能分類中列出了未定功能用地，其原因是在進行有關的規劃草案編制時，規劃團隊一方面考慮到按照《粵澳合作框架協議》，粵澳即將合作開展澳珠協同發展規劃的研究工作；另一方面，政府亦正在進行澳門國際機場整體發展規劃的研究，因此，提出在新城 C 區及 E 區分別預留一定比例的“未定功能用地”，以配合澳珠協同發展的規劃方向，以及機場未來發展的不確定因素。▲ 未來區域合作會為澳門發展帶來歷史機遇，而且隨著區域融合的不斷拓深發展，可以預見，澳門將會進入另一個全新的社會發展里程。與此同時，世界經濟環境的變化，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，新城規劃有必要留有彈性用地。至於具體開發時間，則需要視乎整體社會日後發展情況，以及聽取居民意見。▲ 今次新城區總體規劃草案已就城市未來發展、空間佈局和用地功能上，作了規劃構想，但針對一些分區中仍未有清楚合適發展方向的土地，因此便劃定為未定功能用地，日後還需聽取社會意見。▲ 兩個規劃草案中都有未定功能用地，而規劃草案二的未定功能用地的建築物的高度亦將會較高，估計約為 100 米，約二十至三十層左右。至於具體樓宇高度，則仍會配合新城 C 區整體城市天際線及周邊景觀、規劃的協調發展。

區太太

- ▲ 上一次本人不知道，沒有去開會，今次宣傳多，我知道了，亦親身前往科學館展場參觀，我們的內湖已經這麼小為何還要填？為何不向外發展在外面填海？
- ▲ 以個人利益，或者我自己都偏幫自己，站在個人立場說話，填了這麼多區，建的樓最高，我住在昆明苑，我買的時候投資也不少，我就是想享受湖光山色，當時橋還沒有這麼多，我望向灣仔那邊就好像一幅國畫。無奈因為交通而建了一條橋，現越填越多，還要在前面填，我還以為是低密度，影響不大，但看現在的規劃，樓宇高度比我們的還要高，我們現在所在的地都是石地，樓宇不會太高，那為何在新填海地的樓宇比我們的還要高？湖水可以淨化空氣，填海後空氣質素也差了。
- ▲ 為甚麼我們不學習日本，向外伸展？為何一定要在內部填海？你看這麼多幅地，因何要在我們前面填得最高最密？你說這不是對我們的資產，對我們的生活有影響嗎？我希望大家的環境一定保持下去，空氣好點，海水河水可以淨化空氣，但這麼多石屎森林，而且，澳門是海岸，是可以向外發展的，如日本向外填。
- ▲ 當初我不知道問題，還以為是計劃，不是實在的，但現在影響我的居住環境，我喜歡這樣的環境，你說我還可以到別的地方住嗎？有人說你這麼喜歡，你可以在新填的地方買來住，但我能否這樣做？以前我在通商新街住，可以看到灣仔，但現給十六浦遮擋了，後在新口岸居住，又給高樓遮擋了，你叫我搬到哪裏去享受這樣的景色？我們海洋花園人不多，你們可以以強凌弱？
- ▲ 我希望填海後，起的樓不要太高，但現在不是這樣的，是二十多層高，還正正對著我的住所。我買的時候不平宜，我再買，能否買到這樣的環境？數千呎的樓還可以看到這樣的風景？
- ▲ 我不反對你們擴大澳門的範圍，但因何不學日本，往外填？而且，你們的計劃不需要這麼逼切？我們這裏和觀光塔之間距離並不大，我還以為你們填北安那邊，那裏的人口不多。

- ▲ 澳門附近水域地處潮流、徑流交匯地帶，匯流區水流紊亂，泥沙落淤，對泄洪、納潮、排污、通航等都帶來直接的影響。有見及此，自1995年開始，澳門港務局與內地珠江水利委員會開始接觸，商討就澳門附近水域綜合治理規劃進行合作，並於1998年雙方簽署了《合作開展珠江河口澳門附近水域綜合治理規劃協議書》，共同合作研究最有利該區的整治方案。該規劃主要內容包括四個方面：1. 治導線規劃、2. 出海航道整治規劃、3. 灘塗開發利用規劃、4. 水污染防治與控制規劃。其中與填海有關的是第(3)點，其成果是定出了可供開發利用的灘塗範圍及位置，利用這些灘塗填海除可創造土地外，同時亦可理順附近一帶的水環境。按規劃成果進行填海，可令水道流速加大，因而減少航道淤泥沉積，可使航道水深保持穩定，有利通航環境。
- ▲ 2006年提請中央政府考慮和審批澳門適當填海建設新城，經過國家相關部門及各領域專家的科學評估論證，認為須因應實際情況進行微調，透過局部減少填海面積，以更優化填海後的水文及生態環境，提高航道的安全性。
- ▲ 中央政府於2009年11月關於澳門特別行政區政府新城區建設填海的批覆中，明確新城區分作A、B、C、D、E五個區域及各區面積：“澳門新城區建設使用海域總面積361.65公頃，其中填海面積349.15公頃，橋樑用海12.5公頃。新城區共分A、B、C、D、E五個區域，至於具體坐標點由國家海洋局另行通知。”
- ▲ 按照中央政府批覆同意澳門新城填海造地的指示精神：需要科學規劃、合理佈局和集約利用，因此，新城規劃建設除了加強地下空間的利用與開發外，亦不會發展低密度的住宅項目。另一方面，全澳人口密度是每平方公里1.8萬人，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。在人口預測方面，到2020年間的居住人口增長可能在15.1萬至20.7萬人之間，預測人口數量是69.3萬至74.9萬人之間。因此，為了抽疏舊區人口，配合未來社會人口發展所需，特區政府需要從整體上考慮居民對新城區的居住需要。

提問者	意見、建議	工作小組回應
	<p>▲ 本來我們海洋的質素是全澳門最高的，現填了，和高士德那些地方有甚麼分別？但我們付出的不少，納稅不少，到頭來結果和他們一樣，祐漢那邊，以數萬元取政府屋，現在價值逾百萬元，我們數百萬買，現在還只是數百萬元。以做生意來說，人家以倍數升，而我們是不升的。</p>	<p>▲ 新城區發展不僅是本澳的自身建設問題，更涉及區域的整體優化，而且需要理解澳門的城市價值和社會理想，透過廣泛的公眾諮詢去尋求價值共識，最後達到凝聚社會共識的整體最優方案。特區政府一直強調會廣泛聽取社會各界意見聲音。</p> <p>▲ 特區政府已委託國家海洋局南海海洋工程勘察與環境研究院編制了《澳門新城填海工程海域使用論證及海洋環境影響報告書》，有關研究單位曾進行了大量資料收集和分析處理工作，並進行了水文、泥沙觀測。還有，針對整體新城規劃方面，我們亦委託項目組組織專家進行了“新城區總體規劃之規劃環境影響評估”，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>
鄧女士	<p>▲ 規劃草案中新城 C 區的樓宇較接近海洋花園，可否在另一邊興建？而把該位置作為綠化設施？</p> <p>▲ 新城 C、D、E 區填海後，對灣仔水道的水流會否有影響？會否如南灣湖一樣，要添置一些設施才可令水流流動？</p> <p>▲ 第四條通道能否負荷新城 C、D、E 區增加的人口及將來路環公屋所增加的人口？交通承載力的數據又如何？</p>	<p>▲ 多謝就新城 C 區的空間佈局提出意見，已紀錄，供研究團隊參考。不過，需要強調的是，新城規劃各區的未來發展，需要從社會整體發展層面思考出發，平衡多元訴求，照顧各階層的需要，尋求價值共識，最後達到凝聚社會共識的整體最優方案。</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> <p>▲ 負責新城區總體規劃研究的中國城市規劃學會組織專家進行了“新城區總體規劃交通影響評估”；而有關澳氹第四條跨海通道方面，現階段亦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，並將會配合新城填海區的整體規劃，透過科學分析及充分論證，考慮現實制約因素，擬定就有關設計方案。</p>
梁太太	<p>▲ 現時內港水浸問題十分嚴重，在大型填海後，如何處理海水倒灌、水浸問題？就算建高堤壩都是沒用，因為還有水渠等其他影響。</p>	<p>▲ 內港水浸的原因是因為內港的地勢比海面低，所以一到潮漲或颱風季節時，海水會湧入地面而產生水浸。</p>

- ▲ 現時樓宇建得很高，是否人家建多高，則我們也要跟著建？新城五個區，因何偏偏要在新城 C、D 區容納這麼多人口？為何要建這麼高的樓宇？是否真的有這麼多人住在該區？是否住得起就住在我們前面，住不起的則留在原地。以澳門人口計算，人們都有住宅，有錢的人也有很多住宅，都不需要在此爭，是否要建多些樓讓外來的人來炒高澳門的樓價？若人們沒房子居住，政府可以在郊外建，若你給房子我住，我也願意在路環，年青人更開心，因可以遠離都市。
- ▲ 剛才說低碳，有這麼多住宅，是否每戶都安裝冷氣，五十、三十層樓，每戶都裝多部冷氣，你可以計算一下，有多少部，碳排放量是否更高？剛才說住在裏面的人不能用車，又如何出行？老人家不讓坐車，如何出行？有這麼多樓，建設要很久的，打樁很吵，如剛才那位太太所說的，老人家的晚年都受影響。為何這麼多土地但卻要在前面興建這麼高的樓宇，不可以把它轉換成公共休閒設施嗎？
- ▲ 這個海不是屬於海洋花園的，是屬於全澳門市民，一個無形的資產，一經填海後就不能再回頭。興建這麼多樓宇也是沒用的，樓是有樓齡，數十年後，留甚麼給後代？幾十年後這些新樓宇變成舊樓，又要拆卸重建，到時所產生的廢物應放在哪裡？現時應將土地留空，到將來真的有需要才興建樓宇。
- ▲ 之前政府用一些華麗的詞語騙我們，說是建設設施和公園，但做出來的卻是另一回事，氹仔要安數十萬人。為何一定要將數十萬人在這裏？全澳門有這麼多土地，因何不分散？不放在別的地方？為何不向其他的海岸線發展？填海後我估計澳門要升溫幾度，空間寬空氣流通才好，現建樓建得這麼高，造成屏風效應，後有山擋住，海洋花園一定沒風進入，這樣填，景觀也不好，風也不好，開門想有風吹開書，這是沒可能的，有風入屋已很好。內城區風不進入，我想比香港還要熱。應該內部建高一點，海邊建低一點，這樣才能把粒子吹散，空氣好點。澳門政府有錢應多建醫院、老人院。

- ▲ 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。
- ▲ 根據特區政府於 2007 年委託國家海洋局南海海洋工程勘察與環境研究院編制之《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》中，對洪水期大潮潮位之變化作了深入的研究，分析結果顯示填海工程對潮位的最大變化幅度僅為 2 厘米，其影響甚微。
- ▲ 新城區總體規劃草案提出了整體規劃的八大構想，其中一項就是強化山海景觀視廊，因此，可以知道，除了考慮新城各區的功能佈局外，規劃團隊還會注意延續澳門“山·海·城”的景觀特色，構建城市天際線，保持較佳視廊，樓宇的高度亦需要與整體規劃協調。
- ▲ 關於人口、住宅方面，全澳人口密度是每平方公里 1.8 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。而新城的規劃目標亦提出要新舊區協調發展，抽疏舊區人口。在人口預測方面，到 2020 年間的居住人口增長可能在 15.1 萬至 20.7 萬人之間，預測人口數是 69.3 萬至 74.9 萬人間。從新城整體功能佈局看，A、B、C、D 區的草案中都兼顧了居住功能，因此各區會按規劃情況分攤人口的居住需求。
- ▲ 新城 C、D 區位處氹仔以北，擁有優美的山海景觀和自然環境，隔十字門水道對望橫琴，南部鄰近居住區和氹仔市中心，宜打造為公共配套設善完善的低碳居住示範區，提倡單車、步行和綠色交通。
- ▲ 特區政府已委託國家海洋局南海海洋工程勘察與環境研究院編制了《澳門新城填海工程海域使用論證及海洋環境影響報告書》，有關研究單位進行了大量資料收集和分析處理工作，並進行了水文、泥沙觀測。
- ▲ 同時本澳新城填海是中央政府支持澳門可持續發展的重要體現，為抽疏本澳舊區人口，提升居

提問者	意見、建議	工作小組回應
		<p>民生活素質，以至為配合未來人口規模等創造了重要條件。另外，新城填土開發順序將按照各區發展需要，先後緩急、按序逐步推進，時序大致為 B、A、E、C、D。因此，C 區亦會按未來情況進行開發建設。</p> <p>▲ 環境保護局在編製《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的部署，當中包括新城規劃。</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>
劉女士	<p>▲ 本人也是昆明苑的住戶，本人十分欣賞規劃草案，欣賞各人付出的努力。</p> <p>▲ 我自己住在昆明苑，希望講出自己的話，希望在昆明苑對出地方興建寬度較大的公園及低密度建築，因為我們這邊靠著西灣橋，若建很多高樓，從西灣大橋上由澳門往氹仔方向看到的景觀不美。</p>	<p>▲ 特區政府重申會廣泛聽取社會各界意見，從社會整體發展層面思考出發，平衡多元訴求，照顧各階層的需要，尋求價值共識，最後達到凝聚社會共識的整體最優方案。同時，會配合本澳未來的人口規模，按照新舊城區協調發展，以及中央政府提出的科學規劃、合理佈局和集約利用的指導精神去進行新城規劃。</p>
何女士	<p>▲ 規劃草案諮詢文本的內容令人心曠神怡，每一個方案都很好，作為一個澳門人，覺得好幸福，即使我們這一代不能享受，下一代也可以享受得到。</p> <p>▲ 新城 C、D 區希望打造成濱海綠廊、休閒的地方，但若興建高層樓宇，做成的屏風效應卻未能配合休閒主題。建議在新城 C 區興建低密度的別墅區會更為有特色。可參考路環的別墅區，令遊客不需去到路環也可看到澳門漂亮的別墅，感受到氹仔的休閒文化。</p>	<p>▲ 特區政府向中央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。</p>
謝先生	<p>▲ 本人作為海洋花園的住戶，和很多住戶一樣，今天是抱著複雜的心情來這個諮詢會，可以說是悲有喜：悲是我們住了十多年的海洋花園，現在從海邊望向西灣、南灣湖那邊的景色很美，但日後將會有所改變，前面將會有很高的樓宇遮擋；喜是大家作為澳門人，看到澳門這幾年的發展很</p>	<p>▲ 新城 C 區的海岸線並不是筆直的，而是跟着水流的情況彎彎曲曲的，配合氹仔北面（海洋花園前面）的水岸。新城 C 區水道最窄的水道是 120 米，最闊的水道是 160 米，但建築物並不會建到水邊的，是會更向後退的。建築物間的距離，即海洋花園海蘭苑海棠苑至 C 區最近的建</p>

好，出現了澳門從未有過的經濟發展，也令澳門大部份人的生活質素有所改善，當然澳門土地缺乏，日後發展靠填海，這是中央給予澳門人的禮物。

- ▲ 我特意到科學館參觀規劃展覽，同意在場與會者的說法，作為澳門人看到規劃有一個很好的佈局，政府在這方面投入了很多資源，各同事亦投放了很多心機，為了我們的未來作了一個很好的憧憬。
- ▲ 現時海洋花園建築群和將來新區建築群的距離有多遠？
- ▲ 新城五區中以新城 A 區的人口最多，新城 A 區的人口密度與市區的人口密度的具體數字又是多少？
- ▲ 海洋花園是澳門著名的低密度住宅區，若可以保持現時的密度，新城 C 區無論採用哪一個規劃草案，除了景觀保障外，如何保障新城區如實按該規劃發展？並非一次又一次地修改規劃圖？
- ▲ 澳門將來要填海這是一個事實，大家明白也接受，但市民在接受之餘，請政府各部門，尤其是土地工務運輸局都要對現有居民的訴求，特別是一些具體的規劃再多下功夫，讓市民在接受時可以較安心。

築物距離是 200 米，最遠達 250 米。

- ▲ 全澳人口密度是每平方公里 1.8 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。新城 A 區草案一規劃人口容量約 6 萬人，密度約每平方公里 4.3 萬人；草案二規劃人口容量約 5.7 萬人，密度約每平方公里 4.1 萬人。
- ▲ 特區政府已進行《土地法》的修訂和《城市規劃法》的草擬工作。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。
- ▲ 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。
- ▲ 另一方面，新城填海區規劃工作小組亦透過跨部門合作及與澳門的民間專業團體合作機制，進行其他範疇政策的研究分析，例如新城如何促進產業適度多元等課題，藉此編制一份能配合澳門未來發展的新城規劃草案。
- ▲ 新城有限的土地是無法滿足解決澳門過去、現在和未來所有問題的訴求，因此，在進行規劃草案編制時，我們提出草案三個最重要的原則，即特色發展、整體最優和綠色低碳。然後制定八個方面的規劃構想，同時透過多層次、多方式的公眾參與，務求做到民意和專業兩結合，在保障社會整體利益優先及可行的前提下，兼顧個體利益。

何女士

- ▲ 若在距離 120-160 米後再建城市建築物，但建築物這麼大，整個湖面豈不是沒有了？澳門與氹仔間的海面距離變得很小？

- ▲ 臨近湖面的建築物會配合湖面的整體環境氛圍，適當降低高度和減小量體尺寸。在填海後，澳門和氹仔間的海面最窄的距離仍有接近 1 公里，較香港的維港更闊，政府將在環評方面嚴格把關，把對現況環境的影響減至最低。

胡女士

- ▲ 這次填海計劃給所有海洋花園居民帶來一定程度困擾。我們用了很多的錢置業，希望可以有一個理想的居住地方，但現時中央已落實要填海，可否提供一些方法建議以舒緩我們的困擾？現時政府所考慮的是如何優化新城區，得到中央的認同，但是否得到我們的認同？
- ▲ 新城填海區已覆蓋了原有氹仔與澳門一半的海面面積，我們現時需要的是優質生活，現時規劃中樓宇最高有 50 多層，最低都有 20 多層，海洋花園最高有多少？這會令我們在澳門的國際節日欣賞不到煙花，影響了我們現時的優質生活，如何保持現時海洋花園業主的優質生活？
- ▲ 在新城區中不讓機動車輛行駛，讓居民踩單車，試問現時有多少人踩單車？大陸有很多人踩單車，我們是否要踩單車？現時海洋花園有很多住戶出入都是有司機的，有的老人家行動不便，你們要這些人踩單車、步行，乘接駁車，不讓車進入，你們有否考慮不方便的人，如患病，很有錢的不想乘坐接駁車的人，他們怎麼辦？
- ▲ 你們在用澳門的人口密度作比較，若是國際城市，是否應用國際標準作比較？澳門的人口密度是世界最高的地方之一，若以此標準計算，澳門居民永遠不能達到國際水平，請問何謂一個國際城市？
- ▲ 個人看法，要放一些人在一個地方，我們現在是否沒有土地？路環是否一個有土地的地方？氹仔是否一個有土地的地方？能否把居民遷移到其他的地方？剛才說不能建別墅，那建政府大樓，不要建 50 層這麼高，這是否又增加了澳門人口密度？

黃先生

- ▲ 澳葡政府在回歸前，在路氹填了一大塊土地作路氹新城區，可以容納很多住宅大樓，原規劃是這樣的。但回歸後，博彩業開放，令該規劃幻滅，賭場酒店佔據了澳門很珍貴的土地資源，現時有沒有土地還未給博彩公司佔據，可以還給澳門政府興建住宅？
- ▲ 樓市蓬勃是由於外來投資者推高樓價所致，可否考慮限制投資移民？此外，人口普查剛完結，統計局將會有數字公佈，希望人口是自然增長，不

- ▲ 從澳門整體社會的發展意義看，新城填海造地能有效緩解土地資源緊缺的問題，一定程度上滿足未來社會發展所需，促進區域融合，配合本澳經濟產業適度多元化，提升居民綜合生活素質，完善公共設施，為本澳創設可持續發展的重要基礎。
- ▲ 在諮詢的過程中，出現不同的意見和聲音是正常的，正因此，我們希望透過廣泛諮詢，聽取居民意見，盡量謀求達到社會共識，尋找整體最優的方案。
- ▲ 新城 C、D 位處氹仔以北，擁有優美的山海景觀和自然環境，隔十字門水道對望橫琴，南部鄰近居住區和氹仔市中心，宜打造為公共配套設施完善的低碳居住示範區，提倡單車、步行和綠色交通。事實上，在體現低碳居住示範區上，提倡單車、步行只是其中的方式，未來，還可以發展綠色交通，如使用環保車輛等。
- ▲ 為了做好未來的城市規劃，參照現有一些社會實際數據，作為分析的基礎，能體現科學規劃的精神，人口作為新城規劃的重要數據基礎，我們除了參照統計暨普查局的人口數據預測外，還會分析現行人口狀況，如密度。
- ▲ 從新城整體功能佈局看，A、B、C、D 區的草案中都兼顧了居住功能，因此各區會按規劃情況分攤人口的居住需求。

- ▲ 全澳人口密度是每平方公里 1.8 萬人，當中包括氹仔及路環，每平方公里 5 萬人是澳門半島人口密度。新城的規劃目標亦提出要新舊區協調發展，抽疏舊區人口。在人口預測方面，到 2020 年間的居住人口增長可能在 15.1 萬至 20.7 萬之間，預測人口是 69.3 萬至 74.9 萬人間。從新城整體功能佈局看，A、B、C、D 區的草案中都兼顧了居住功能，因此各區會按規劃情況分攤人口的居住需求。

提問者

意見、建議

工作小組回應

	<p>希望有非自然增長，以控制人口增長。</p> <p>▲ 希望控制樓宇的空置率，澳門現時樓宇空置率很高，很多人把樓宇作為商品炒賣，若可以減少澳門現時樓宇空置率，那麼，新城區新建的單位數量及密度也可減少。</p>	<p>▲ 本澳土地資源緊缺，但特區政府一直以來都盡力爭取尋求土地，支持興建公共房屋，尤其是落實“萬九”公共房屋建設任務。</p> <p>▲ 特區政府過去在調整投資移民政策上已採取了相關措施。</p> <p>▲ 澳門的居住人口增長的一個明顯特點是自然增長人口（出生－死亡）的比重很低，而機械增長人口（移入－移出）的比重很高。在2000－2010年間，自然增長人口只佔居住人口增量的20%，相反，機械增長人口則佔了80%。</p> <p>▲ 特區政府一向奉行自由市場原則，主要透過市場自行調節供求關係。另外，為打擊炒風，特區政府已推出一系列壓制炒風的措施，例如特別印花稅措施。</p>
<p>梁太太</p>	<p>▲ 規劃草案中新城C、D、E區中設立了公園設施，可否將這些公園遷往近海洋花園一邊，樓宇則往後退，令海洋花園與新城C區新建的大廈距離更遠些，改善空氣，不用把公園走廊全部設在海邊。建議興建低層樓宇及低密度，不要建這麼多樓，景觀也不好。</p>	<p>▲ 多謝意見，已紀錄，供研究團隊參考。</p>
<p>Mr.Rer Wilson</p>	<p>▲ 氹仔原來在興建道路時，同時建了一些單車路，但現在卻作泊車用途。其實，我是十分願意踩單車的，但現在氹仔都不能踩了，因為十分危險。</p> <p>▲ 我們需要改善交通，輕軌是有幫助的，草案中看見其軌道像蛇一樣環繞住新城區，基本上是不會進入市中心，建議輕軌可行地下，使其可以進入市區，新城D、E區輕軌在地面上肯定會造成噪音的，為何不採用地下化？建議輕軌應採用地底方式興建。</p>	<p>▲ 多謝就單車徑的設置提出意見，已紀錄，供相關部門參考。</p> <p>▲ 第一期輕軌是行經氹仔市區，規劃草案顯示的是新城C、D、E區的輕軌走線。</p> <p>▲ 多謝就輕軌提出意見，已紀錄，交相關部門參考。</p>
<p>梁女士</p>	<p>▲ 是否規劃草案一及二中新城C、D、E區都有內湖？</p> <p>▲ 澳門土地越來越少，填海是唯一方法，問題是現在中國有很多高速發展的城市已對房屋作了限購令，澳門這麼小，為何不設定限制，只有澳門人才可以購買樓宇？現時新城各區中新建的樓宇是給澳門人享受？還是給外來人士享受？填海已獲中央政府批准給予澳門使用，本人希望用得其所。</p>	<p>▲ 新城C、D、E區的兩個規劃草案都有內湖。</p> <p>▲ 多謝意見，已紀錄，供相關部門作未來參考。</p> <p>▲ 新城區總體規劃已預留公共房屋發展用地。</p> <p>▲ 新城區總體規劃第三階段公眾諮詢工作預計會在2012年第4季開展。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，新城爭取在5年內完成填海造地工程。新城填土開發順序將按照各區發展需要，先後緩急、按序逐步推進，時序大致為B、A、E、C、D區。</p>

提問者	意見、建議	工作小組回應
	<p>▲ 剛才有先生提及路氹城原是給予澳門人使用的，但最後卻給予國際其他人士發展，澳門人雖然都有所得益，我們每年都有現金分享，但我們得益的是很少，有否想過別人拿走了我們多少？為何要填海卻要本身澳門居民承受？我們希望有保障，希望規劃中是有公共房屋的，有為澳門市民著想的，希望法例出來是真正保障澳門市民。</p> <p>▲ 剛才介紹將來還會有第三輪諮詢，是否應提供清晰的時間，好讓住在新城各區附近的居民能好好思考自己的生活安排。如何時能定下第三輪方案？填海需多久？</p>	
雷先生	<p>▲ 我有朋友喜歡釣魚，現時各區還未填海，但他們說現時澳門附近水域已沒魚可釣了。早前國家有一項研究，珠三角的水產污染比長三角超出很多倍，若將來新城五區一起填海，有否考慮水污染程度？需要多長時間才能淨化？有否作評估？</p> <p>▲ 就新城 C 區而言，規劃草案一較好，樓宇較矮及較低碳，但本人亦很想知道其具體高度是多少？新城 C 區中未定功能用地是留待將來橫琴發展後再作規劃，經濟是越來越好，我相信那區的樓宇高度不會矮。若有一清晰、嚴謹的法規規管，市民也會較放心。</p> <p>▲ 這區的發展是交由私人發展，還是怎樣？</p>	<p>▲ 特區政府已委託國家海洋局南海海洋工程勘察與環境研究院編制了《澳門新城填海工程海域使用論證及海洋環境影響報告書》，有關研究單位曾進行了大量資料收集和分析處理工作，並進行了水文、泥沙觀測。根據其研究結論，由於施工項目是短期行為，還有，針對整體新城規劃方面，我們亦委託項目組組織專家進行了“新城區總體規劃之規劃環境影響評估”，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>▲ 在規劃草案一中，新城 C 區的樓宇較矮，估計不會超過二十層。</p> <p>▲ 新城區總體規劃草案的用地功能分類中列出了未定功能用地，其原因是在進行有關的規劃草案編制時，規劃團隊一方面考慮到按照《粵澳合作框架協議》，粵澳即將合作開展澳珠協同發展規劃研究；另一方面，政府亦正在進行澳門國際機場整體發展規劃研究，因此，提出在新城 C 區及 E 區分別預留一定比例的“未定功能用地”，以配合澳珠協同發展的規劃方向，以及機場未來發展的不確定因素。</p> <p>▲ 新城 C 區將來的具體發展內容仍沒有確定，現階段只是進行宏觀城市規劃。</p>
張先生	<p>▲ 規劃草案一中新城 CD 區密度較低，本人想了解現時草案規劃會否有調整？草案中有樓宇及公園，會否調整其佈局減少屏風效應？把對整個海洋花園的影響減到最低。</p>	<p>▲ 兩組規劃草案提出的空間佈局、交通佈局等，都是未定案，以此引發居民思考和討論，提出意見。</p> <p>▲ 多謝就新城新城 CD 區的空間佈局提出意見，已紀錄，供研究團隊參考。</p>

舉行日期：2011年11月25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：43人

社區服務諮詢委員會諮詢會

提問者	意見、建議	工作小組回應
黃俊傑委員 中區社區服 務諮詢委員 會	<p>▲ 現距離新城區將來進行填土、施工應該有一段時間，填海沉降也需要時間，有關外港碼頭問題，個人認為在氹仔北安碼頭落成後，屆時澳門半島、氹仔各有一個碼頭，澳氹居民、遊客各取所需，也方便到達，待所有公交配套完成後，理順巴士服務，而輕軌、港珠澳大橋通車後，交通往返服務已經不是單一途徑，居民會按方便性、快捷性、服務等作出選擇，不再依靠單一碼頭運作，屆時再考慮是否需要淘汰。</p> <p>▲ 根據諮詢文本的資料，預計2020年本澳居住人口約增加15至20萬，個人贊成新城B區在維護西望洋山瞭望廣闊海景的大前提下，構建旅遊文化及休閒設施一體的國際級濱海綠廊，建設公共及旅遊文化設施，故此，個人選擇新城B區的規劃草案一。</p> <p>▲ 新城A、D、C、E區需要負擔未來居住人口的增加，規劃資料顯示，新城A區規劃居住人口是6萬，新城D、C、E區規劃居住人口6.7萬，但屆時可能居住人口會繼續增多，將來是否需要再填海？</p> <p>▲ 新城A區規劃設置污水處理廠、再生水廠及變電站，剛才介紹構思這些設施將地下化，但在居住人口密集的地區設置中途倉，該倉是石油氣倉？還是燃料倉？而且是否適宜？</p> <p>▲ 新口岸皇朝區現在沒有街市，新城區雖然有設置商業區，但由於是商住社區混合，完善民生設備，將來新城B區是否設有街市？新城區是否有街市？</p> <p>▲ 規劃提出新城區延續本澳舊城特色，本人亦贊成新城區呈現街、里等澳門特色，但最重要的是街道寬闊度，要符合救急車輛操作的需求。</p> <p>▲ 發展低碳設置單車徑，將來單車數量增則單車停泊安排如何？是否需要預留單車停泊位？為了貫徹低碳環保目的，建議在新城區設置兼備風力及太陽能發電的街燈，減少能源消耗，廣州、日</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>▲ 很多謝就外港客運碼頭是否搬遷提出意見，已紀錄，供研究團隊參考。</p> <p>▲ 相信日後較難出現如今次般大規模的填海工程，同時，中央政府在批覆文件也明確規定：今後如需調整填海位置或擴大用海面積，應按程序报批。</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總體規劃諮詢，廣泛聽取社會各界對上述方案的意見。</p> <p>▲ 新城A區草案提出設置中途倉的位置，已經與民居預留了一定安全距離，符合澳門現行相關法</p>

本等地都在使用。

- ▲ 本人亦關心與新城相連的橋樑問題，該橋橋面距離有多少高度？若太低，上世紀 70 年代路氹橋在暴風雨、颱風時吹倒橋欄橋杆，則該橋會否受影響？若太高，資料顯示該橋長約 140 米至 160 米，橋下會否行船或行車？若行船或行車是否需要興建引橋？而在暴風雨及颱風期間，行車有一定危險。
- ▲ 本人贊同新城 B 區規劃建地下通道，以及雙環雙軸的交通構思。在澳門半島、離島構成環城公路有利疏導交通，減少車輛行走內城區和擠塞路面。
- ▲ 濱海綠廊的遊人安全十分重要，建議設置海邊救生設備，包括如美國路邊的直線報警系統。建議新城區設置全面監察系統，如天眼系統裝置。
- ▲ 新城區填土完成後必經一段沉降時間，應該注意安全性，防水、防火。不想重蹈澳門蛋、新口岸區因沉降而出現問題，造成龐大保養維修費。
- ▲ 新城區宜設治安、衛生局、警局。氹仔目前只有一間消防局，往新城區有一段距離，如遇上交通阻塞，颱風、暴風雨等，如何處理？是否應考慮於新城區建設消防分站？
- ▲ 從前曾構思在孝思墳場建火葬場，後來不知因何暫停了。其實這是民生所需，是否有可能在路環、新城地區興建火葬場？

律規範。

- ▲ 新口岸區其實不僅指皇朝區，還應包括羅理基博士大馬路、馬六甲街、高美士街一帶，而新區 B 區距離這些社區較遠。關於新口岸區設置街市問題，民政總署和土地工務運輸局一直進行協調，曾建議在近皇朝前的一段藝園建置街市，但居民反對把公園改作街市。
- ▲ 從規劃角度來說，以民為本是最重要的，故在何處放置設施，放置甚麼設施，除考慮空間外，還要考慮能否服務最多的人群，所服務人群是否可以便捷地抵達和使用，以新口岸區設置街市為例，設置在新城 B 區，則皇朝區一帶的居民前往是相對較近的，但對於羅理基博士大馬路、馬六甲街、高美士街等一帶居民來說，是較遠的，而該些社區的居民數量很多。因此我們設點要考慮照顧最多居民的社區。當日，居民反對在公園建街市是擔心有了街市但少了公園，但新城 B 區的濱海綠廊是向皇朝區居民提供了更多的公園。在此前提下，大家是否可以考慮將宋玉生公園和何賢公園進行改造，增加街市？
- ▲ 多謝就新城的街道、雙環雙軸交通佈局、填海建設等提出意見，已紀錄，供研究團隊參考。
- ▲ 由於是次的規劃是一項總體規劃，主要考慮各區的整體佈局、交通配套、景觀的保護及重要公共設施的佈置，其他具體的內容，如單車停泊安排、節能設施、濱海綠廊的保安設施等，有待進行詳細規劃時再作細化分析，過程中也會聽取社會意見，根據實際需求而設定。多謝提出意見，已紀錄，供詳細規劃時參考。
- ▲ 澳氹第四條跨海通道採橋抑或隧道還在進行工程可行性研究中，目前未有定論。
- ▲ 新城的土地功能分佈中將預留相當的比例用作建設公共空間、基礎設施、交通設施、市政社會設施、公共設施、公共房屋及支持產業發展。而衛生局、警局、消防局等屬公共設施一種，故已作預留。
- ▲ 在規劃上的確有考慮過相關問題，對這類厭惡性措施的設置問題，我們亦會多聽社會意見。一般而言，這些設施會降低土地的開發和利用價值，

提問者

意見、建議

工作小組回應

		<p>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。</p>
<p>楊達威先生 副召集人 北區社區服務諮詢委員會</p>	<p>▲ 今天看了很多規劃圖及模型，覺得非常好。新城落實距今仍是遙遠的，故此，今天我從我的孫子的角度來看，新城區有很多設施，有伊甸園夢想。剛才提及有兩個互補，一個是從大原則方向，先從十二五規劃來看，不能單看澳門，其實是區域互補。第二個互補是舊城區與新城區的互補，剛才委員提出在新城 A 區保留舊區街、巷、里，本人並不認同，舊區發展空間仍有很多，建議新區應設建特色現代都市化，吸引不同類型的遊客，優化都市化規劃視野及生活空間。</p> <p>▲ 在舊區，如司打口可以騰空出位置以設置較多休憩設施，現缺少休憩設施，且由於人口膨脹，令舊區沒有活動空間。根據資料顯示澳門半島北區人口最多，整個東北區人口都很多，只是集中在北區，但由於此區高度的管制較少，政府需要考慮於北區興建一些遊樂設施，希望就規劃草案二再想想。</p> <p>▲ 至於港澳碼頭搬遷，建議在新城 A 區邊緣設置碼頭較好，從交通角度看，新城 A 區將有第四條通道、海底隧道連接氹仔、新城 B 區，往離島區、北區、中區很方便，因此，如果碼頭搬到新城 A 區，效果會很理想，本人相信北區將來會發展商業用途的地下空間。</p> <p>▲ 新城 B 區缺乏地標式建築物，即使該區是文化產業區，也希望能設置一些大型、標誌性建築物，如建設大型教堂等。新城 A 區如能建設多些大型建築物，可以吸引遊客，並非遊客只經過此區直接往大三巴。因此，希望新城地區建設地標式建築物，同時，在建築物下發展商業用途的地下空間。</p>	<p>▲ 多謝就街道、外港客運碼頭是否搬遷問題提出意見，已紀錄，供研究團隊參考。</p> <p>▲ 因新城 A 區緊鄰澳門半島，尤其是接近人口密集的東北區，規劃構思上，該區的公共設施不單是服務區內居民，還面向整個東北區，以補充該區公共設施的不足。</p> <p>▲ 認同新城要有地標式建築物，提升城市形象，增加旅遊資源。考慮到澳門的土地資源，未必能如外國般建大型地標式建築，但可以特色取勝。構思中，新城 A 區南部是澳門新的城市門戶，建議在此建造具灣區特色，有地標意象的濱海文化休閒區。利用新城 B 區的公共建築群，可以通過整體的設計而達至具特色的標誌性建築群。此外，海濱綠廊亦可以增設不少地標，如雕塑、藝術品，體積不一定很大，只需精緻，也可以締造出具特色的地標，這些需要依靠本地的建築師、園林設計師、文創人士的共同努力創造。</p>
<p>黃中原先生 離島區社區服務諮詢委員會</p>	<p>▲ 希望知道填海時間表，會由什麼時候開始？需要多少年？是否五塊土地一起進行填海工程？或是安排先填哪塊土地？</p> <p>▲ 新城有 A、B、C、D、E 五區，政府計劃興建連接新城 A 區和氹仔的第四條通道，暫未知採海</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。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，但</p>

底隧道還是天橋形式，隨著填海面積的增加，日後居住人口也相應增加。本人認為，第四條通道只是舒緩了口岸、新城 A 區和氹仔之間的交通疏排，而友誼大橋、西灣大橋則無增加其疏排導能力，反之，嘉樂庇大橋已設作公交專用，嘉樂庇大橋承載能力亦有限的。故此，本人認為如果新城 B 區、C 區、D 區、E 區增加了人口數量，但沒有增加澳門和氹仔間的交通安排，只會令西灣大橋、友誼大橋的交通量更趨飽和，甚至加劇橋位塞車情況，所以，本人建議在嘉樂庇大橋左右兩旁興建兩條海底隧道，本人也交了相關示意圖。（註：黃中原委員提交的新城 B、C、D、E 區規劃建議示意圖見附件）

從嘉樂庇大橋由新城 B 區往新城 C 區，或新城 B 區往新城 D 區的距離都較近，據了解，該處船隻航行的深度約需 3 ~ 4 米水深，兩條新設隧道除了起交通疏導作用外，亦可加設電單車專道。西灣大橋的隧道不適合電單車行駛，因設計時沒有預計行駛電單車，若要行駛電單車則需加裝抽風設備以解決車輛排放的廢氣，本委員會曾對此作討論，若加設抽風則可能引致氣流，對電單車駕駛者的安全構成危險，因此希望政府將來興建第四條通道時一併解決該問題，使電單車不需行經西灣大橋和友誼大橋，該兩條橋車速快，尤其友誼大橋，電單車由引橋進入橋時較危險。

- ▲ 本人同意在澳門半島保留碼頭，是否需要搬遷則留待時間驗實。
- ▲ 新城 A、C、D、E 區為全新的填海區，本人也曾在其他場合提及，現在世界很多新填海的城市都建設地下基建管道，例如：電話線、自來水供水喉、下水道、電纜等，放置於地下，地下管道空間較大，甚至可供人行，電線設於上層，水管設於下層，日後維修時只需要派員到地下進行，如此一來，減少掘路。
- ▲ 本人贊成新城 C、D 區設置輕軌及採地下化，今次的路線設計是真正可以服務附近居民，因輕軌左右兩側都有民居。但輕軌在新城 C 區的站點有虛線往小譚山方向，是否將連接到氹仔城區，如中央公園位置？

必定以民生服務、公共設施、交通基建建造設施優先。

- ▲ 有關增建海底隧道的意見，將於下一階段編制規劃方案時進行研究及深化。
- ▲ 多謝就外港客運碼頭是否搬遷、雙環雙軸交通佈局單車徑等提出意見，已紀錄，供研究團隊及相關部門參考。
- ▲ 目前工務部門已就新城區建設共同管溝展開研究，合理配置各公共事業的管道，包括：電纜、通訊網絡及供排水管道等公共管網。
- ▲ 黃委員所提及中央石油氣概念，應該是天然氣，舊區鋪設天然氣管道的確存在困難。
- ▲ 有關中途倉的設置，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。
- ▲ 新城 CDE 區的輕軌將會接駁現時興建中的輕軌第一期氹仔路段。
- ▲ 兩組新城區規劃草案分別提出了兩個不同的城市肌理，其中一個是建議用地多樣化，保留“小·精·巧”的澳門特色城市肌理，這並不是照搬，而是在營造街巷時保留澳門特色。

提問者

意見、建議

工作小組回應

- ▲ 現時新建建築物需預留中央石油氣管道，想了解中央石油氣系統什麼時候可以運作？是否由於中央石油氣無條件服務舊區五層高舊樓，所以要設置中途倉？
- ▲ 現有的單車徑是有條件連接譚公廟，再向南拓展，現時居民較難通往路環譚公廟旁的海邊，該處擁有一個很美的海濱資源，可以建成海濱長廊。
- ▲ 本人也很同意剛才委員提出的建設環澳、環島的高速道路供車輛使用，而非只供輕軌行駛。
- ▲ 剛才有委員提及新城 A 區南端將仿照現時舊區的街、巷、里、圍，本人同意該區應興建現代化建築，里、巷、圍是由歷史慢慢地沉澱而來，若仿照而建，只是假古董。

黃仁民委員
北區社區服務諮詢委員會

- ▲ 剛才的介紹中，不下一次提及如何在新城中營造中小企營商環境，在此本人建議，如要創造商機，則一定有遊客前往，這是最重要的。澳門多個區提出要活化舊區，新口岸區、皇朝區、三盞燈區、祐漢區等都提出活化，澳門現時欠缺甚麼？欠缺的是遊客到來，政府現已放寬人力資源，租金並沒有比香港高，因何澳門的中小企難以經營？原因就是欠缺遊客，但澳門的遊客其實有很多，每年有二千多萬遊客，問題是如何引導遊客前往。現時旅客留澳天數是下降的，除了吸引遊客逗留外，是否有辦法讓遊客進入城區？不要以為在新的綜合項目配置非博彩元素就稱為多元化，其實並不是，應該要讓旅客往舊城區或新城區非博彩的地方，這是十分重要的。
- ▲ 能否藉今次的新城區規劃令舊城區騰空其空間，從而提升利用率？這個意義是十分重大。在第一階段諮詢時我聽介紹可利用地下空間，提升土地利用效率，是否地下空間的開發利用是和地上的相同面積？如果是相同，則可盡量利用。例如區與區之間除了橋之外，地下空間可一併發展，這樣，地下空間可能比地上空間還要大，故此，本人十分贊成地下空間利用。
- ▲ 本人贊同預留空間以應付未來發展需要，建議可預留一部份土地支援舊城改造，可否將新城區作為舊城改造的中轉村？隨着法律法規出台落實，

- ▲ 澳門現每年約有 2 千 5 百萬旅客，香港去年的旅客數量約是 3 千 4 百萬，而香港的居住人口約 7 百萬，澳門約 55 萬，所以，單從旅客量來說，澳門旅客量是不少的。此外，全澳人口密度是每平方公里 1.8 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 142,300 人，乃全澳最高。（註：根據統計暨普查局於 2011 年 12 月公布的 2011 年全澳人口普查資料顯示，全澳人口密度 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。）而本澳行駛機動車輛數也高達 20 萬輛。
- ▲ 從上述數字可知，人口、車輛密度高居，隨之而來的還有增幅明顯的耗電量、耗水量、固體廢料量。當環境面對嚴峻壓力，我們需要從城市的承载力思考問題。同時，澳門的城市定位是世界旅遊休閒中心，如何達至休閒？故此，在思考如何盤活營商環境時，不宜單求遊客量多，而從如何好好利用現有的社區資源，加強交通配套設施，結合舊區整治工作，優化化步行空間，不單吸引遊客前往，也讓本地的居民在宜行環境下，舒適漫步於各區消費。
- ▲ 多謝就營造營商環境、單車、計算單位、舊區重建等提出意見，已紀錄，供有關部門參考。其中有關計算單位，在下階段諮詢會作出注釋。

提問者	意見、建議	工作小組回應
	<p>未來舊城改造會加快，利用新城區中轉村的功能，先遷出居民到新城，待舊城區重建完成後則搬回舊城區，這樣雙方都得益。</p> <p>▲ 現時在舊城區實現環保型生活，尤其是單車徑的設置。建議利用立體車庫解決單車停泊，可考慮由政府出資購置單車，亦可配合未來輕軌站以單車作接駁。新城區規劃中已設有單車徑，故提議也在澳門半島推廣單車，減少機動車有助於推動，亦有利環保和城市面貌，即使可能並不現實，但也提議出來供大家討論。</p> <p>▲ 在新城區總體規劃第一階段諮詢中也提及問：為何會用 350 公頃作為計算單位，為何不用平方公里？澳門過去習慣以平方公里作計算單位，若利用 3.5 平方公里作為表述，概念較清晰。現時澳門大學橫琴新校區的面積為 1.09 平方公里，居民容易比較出新城區面積是校園區的三倍多。是否規定要用公頃作計算單位？若果不是，能否附註？我認為澳門較普遍採用公制計算。</p>	
<p>黃偉樂委員 離島區社區 服務諮詢委 員會</p>	<p>▲ 對人口增長，我較樂觀：未來未必會有這麼多人在澳門生活。因為按澳門現在的樓價、薪金及生活的指數，以後通關時間也會不斷延長，相信大部份澳門居民可能會選擇在內地居住。</p> <p>▲ 如何有效地舒緩及解決未來新城區的資源利用？如食水方面，不可能要求國家再建更多水庫供澳門儲水，一定要有污水處理廠的運用，如何增加、增強食水的，尤其是食水如何再利用，如可作沖廁或清潔街道，甚至其他方面等，不要如現在般全部以食用水來解決。</p> <p>▲ 另外有關能源，如太陽能、風力，政府需要多思考這些方面。</p> <p>▲ 本人較關心城市未來人口，所謂路通錢通，若城市不能可持續發展，即使有更多土地也解決不了問題。我較關心新城 A、B、C 區如何配合澳門現有的大型活動，只有推廣及擴容這些大型活動，才能吸引更多旅客，讓世界知道澳門是一個休閒旅遊城市，提升知名度才可以吸引大量旅客，才能讓更多的中小企，甚至其他企業受惠，同時亦可以吸引外來人口。新城 A 區如何配合，如每年一度的大賽車活動？每年大賽車期間，</p>	<p>▲ 特區政府一直提倡提高水資源的利用效率，新城區內由政府主導建設的建築物及道路將有鋪設雙供水管道的規劃。現階段首先會以橫琴澳門大學校區及石排灣公共房屋區作為試點，該區的再生水管網現正處於設計階段，初步計劃採用雙管網設計，並將再生水供水管網融入基建設施，以作為綠化、景觀及沖廁等城市雜用水用途。本澳按示範先行和先易後難的原則逐步發展，並拓展至新城填海區。</p> <p>▲ 在雨水利用方面，特區政府在未來新城區作出規劃，在政府主導建設的建築物及道路設立雨水收集的設施，經集中儲存和處理後用作綠化灌溉及道路清潔等用途。</p> <p>▲ 再生水的應用對本澳來說是新事物，但在國外其實已應用很長時間，如新加坡、澳洲等先進國家已較早使用，而本澳亦有酒店使用再生水，酒店收集到污水再作處理後，供應酒店綠化灌溉，該系統已運作了二十多年，效果良好。而未來新城區的再生水亦吸收外國先進經驗，並以國家相關的水質要求作標準。就早前環境保護局發佈之《澳門環境保護規劃(2010-2020)》諮詢文本</p>

提問者

意見、建議

工作小組回應

交通堵塞，居民怨聲四起。而規劃中新城 A 區與 B 區的連接是很遙遠和不太實際，建議新城 A 區在大賽車期間起疏導作用。旅遊局舉辦的國際煙花匯演不一定只集中在旅遊塔附近，日後可以擴展至新城 B、C 區，增大接待旅客能力，吸引更多人。新城 C、D 區完成填海後，本人擔心氹仔現時使用的爆竹燃放區會被取消，這個也是澳門固有的特色活動，可以吸引旅客，我們應把固有活動發揚光大。

中，亦對新填海區提出再生水的利用的建議，既可節省水資源，又可使廢水循環再用，不但保護環境、防止水污染，還可以緩解水資源不足的影響。另外，亦會促進清潔能源的使用。

▲ 已預留空間供爆竹燃放。

勞協華委員
中區社區服
務諮詢委員
會

▲ 新城區是未來發展，應是較新穎，如果按剛才與會者所提出以舊區的里、巷方式建設，不切合實際情況，是否應以未來發展方向來規劃？如大廈垃圾收集、一般廚餘等，是否仍採用舊有方式處理，由清潔專營公司收集？還是由管線直接收集？若基建不完善，在建築物、社會設施建成後再去興建基建是十分困難，這些基礎設施應以前瞻性角度作規劃。

▲ 對於太陽能使用，如剛才黃委員所說，應落實到街道上，內地的一些大廈也設置太陽能，歐洲一些大城市在建築物的天台設太陽能設施，向大廈提供日常基本用電。新城區是否可以採用較嚴格的環保設施？使日後的社區更環保、更清潔。

▲ 本人在舊區長大，舊區的橫街窄巷，即圍、里等，這些對我來說，是阻礙營商的很大制約，如中區的十八間、商人巷、趙家巷這些橫街窄巷，是長期累積而形成的，到了今時今日，大家都認為這些是制約了營商環境，我們每天在此營商，遊客來到營地大街、關前街口即止步不前，雖然區內面有歷史遺跡，尤其在晚上，如十八間、商人巷、趙家巷等地方根本沒有人會進去。不論做甚麼設施都改善不了營商環境。同時，這些舊街巷的環境相對較差。本人和黃委員的想法一樣，利用新城區總規劃的契機，預留土地，政府是否可以迎難而上？把橫街窄巷，如香港市建局最近收購九龍城般，用樓換樓方式。若政府用優質的住宅與其交換，或者採用環境好的社區作交換，或其他方式等，使這些居民搬遷到新城區，或者暫時居住，可以整體地對舊區進行發展，這樣，商機也會出現。希望借新區土地進行舊區發展，

▲ 舊城區是澳門的城市資產，國內外，一個城市的圍、里、巷是它的發展演變歷史見證，外國的成功經驗告訴我們，這些都是寶貴的城市活化資源，如北京的南鑼鼓巷、上海的田子坊、日本的東京傳法通商店街等，都是通過活化舊城區的街巷，帶動整區的營商環境。在過程中，政府固然要投入資源展開整治，也需要民間配合。

▲ 新城區將作為綠色建築及低碳社區的示範區域。

▲ 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，減少建築物施工及運營期間對環境的影響，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下，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。

提問者	意見、建議	工作小組回應
關勳杰委員 中區社區服務諮詢委員會	<p>這在中區較容易進行，因人較少，若在北區相對較難推行，因戶數多。</p> <p>▲ 我只有一個問題：剛才介紹政府只負責規劃，不負責發展，除公共設施或者市政設施外。新城中的一些商住或者住宅用途的土地，政府是否有既定的態度或取向？當然可以透過批地或者投標等形式，但當中涉及到規劃中的用途，發展商如何配合政府。過往發現政府好像被商業機構牽著，舉例說，如黃的問題，政府幾乎是束手無策。</p>	<p>▲ 現時仍是新城區總體規劃第二階段公眾諮詢階段，新城的土地功能分佈及利用仍要廣泛聽取各界意見，並在此基礎上進行新城區總體規劃方案的編制工作，計劃在明年第四季再向社會進行諮詢。故此，現階段並未具備條件明確新城土地將有多少用於公開拍賣。</p> <p>▲ 根據現時的構思，《土地法》的修改文本草案擬在明年第四季送立法會進行討論審議。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> <p>▲ 本澳土地資源極為珍貴，特區政府一向予以重視保護，並不斷完善相關的監管和審批制度，同時，特區政府和立法會一直保持良好的溝通互動合作關係。</p>
江曉瑜委員 北區社區服務諮詢委員會	<p>▲ 本人贊同搬遷外港碼頭，它存在已幾十年，但就城市未來發展上，應搬遷碼頭，但需要找一個較佳地方，搬遷後應交通較便利，政府應對此詳細考量。</p> <p>▲ 新城 A、B、C、D、E 區，是否以後都沿用這些名稱？應現在為其取一個更好的名稱。</p>	<p>▲ 新城 A、B、C、D、E 區名稱是沿用國務院批覆文件上的名稱，日後有關部門將會為各區冠名。</p>

附件：黃中原委員提交的新城 B、C、D、E 區規劃建議示意圖



舉行日期：2011年11月27日

舉行時間：15:00 ~ 17:30

舉行地點：澳門科學館會議廳

出席人數：50人

民眾建澳聯盟諮詢會

提問者	意見、建議	工作小組回應
<p>李玉培先生 青年事務委員會主任</p>	<ul style="list-style-type: none">▲ 新城區的發展次序是怎樣的？以甚麼準則、發展基準作開發及運用？▲ 認同新城 C、D 區作為低碳居住示範區。若低碳居住示範區以單車為主要交通工具，有否預留空間作單車交換場所，如：利用地下空間？從整體的陸路運輸去考慮，若有這樣安排，市民不需自購單車，好像入住酒店，只需進行入與出的登記記錄，在新城 A 區租了單車並在新城 B 區退還便可，希望在規劃上考慮整體運用。▲ 新城 C 區、D 區與珠海橫琴及灣仔組成的十字門的發展關係如何？有甚麼合作聯繫？	<ul style="list-style-type: none">▲ 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，但必定以民生服務、公共設施、交通基建等優先建設。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。▲ 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。▲ 時序大致為 B、A、E、C、D 區，主要為配合港珠澳大橋、孫逸仙大馬路的重整、氹仔客運碼頭和澳氹第四條跨海通道等。▲ 規劃草案提議把新城 C、D 區建為綠色交通示範區，提倡步行及使用單車，在新城 C、D、E 區之間組織東西向綠色公交走廊，各區均設有連接氹仔中心城區道路。新城 C、D 區對私人機動車輛實施不同程度限制，提倡步行及單車，在新城 C、D 區外部和入口設停車轉乘樞紐。▲ 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。▲ 在規劃草案中，新城 C 區的西北角預留了未定功能用地，在進行有關的規劃草案編制時，規劃團隊一方面考慮到按照《粵澳合作框架協議》，粵澳即將合作開展澳珠協同發展規劃的研究工作；另一方面，政府亦正在進行澳門國際機場整體發展規劃研究，因此，提出在新城 C 區及 E 區分別預留一定比例的未定功能用地，以配合澳珠協同發展的規劃方向，以及機場未來發展的不確定因素。▲ 未來區域合作是澳門發展帶來歷史機遇，而且隨著區域融合的不斷拓深發展，可以預見，澳門將

提問者	意見、建議	工作小組回應
<p>歐陽廣球先生 常務理事兼 大廈事務諮詢委員會主任</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 由於土地資源有限，現時有些學校的校舍只是數層高的樓宇，但佔用一片大面積土地，故此新城區是否可以考慮向高空發展？如：樓宇底層的四、五層為學校，以上樓層則作為政府機關的辦公室或公共設施，充分善用土地。 ▲ 認同搬遷外港客運碼頭方案，因為搬遷碼頭後，該地區的交通流量將會減低，與此同時活化該區，如：作為海洋公園等表演場地，帶動該區的經濟發展。另外，現時外港客運碼頭周邊有大量發財巴，交通流量受到限制，若將外港客運碼頭搬遷至港珠澳大橋珠澳口岸人工島，大量的交通流量可以利用外環道路疏導，減輕交通負荷。 ▲ 環境節能方面，新城區的政府建築物能否先行設置節能設施，如太陽能板，減低耗電量。 ▲ 交通方面，認同新城區要善用地下空間，如：地下隧道、立體交集的空間及停車場等應多建設。 	<p>會進入另一個全新的社會發展里程。與此同時，世界經濟環境的變化，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，新城規劃有必要留有彈性用地。至於具體開發時間，則需要視乎整體社會日後發展情況，以及聽取居民意見。</p> <ul style="list-style-type: none"> ▲ 認同土地需要複合利用，在進行新城區總體規劃研究時，規劃部門一直和教育部門保持密切溝通，基本就提升教育設施使用率取得共識，新城的學校和社區共用設施，善用土地。 ▲ 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。 ▲ 多謝就外港客運碼頭是否搬遷、地下空間提出意見，已紀錄，供研究團隊參考。 ▲ 新城區的政府機關將採用環保建築元素，起示範作用。同時，新城區將作為綠色建築及低碳社區的示範區域。就早前環境保護局發佈之《澳門環境保護規劃（2010-2020）》諮詢文本中，對新填海區提出再生水的利用的建議，亦將持續推廣環保施工技術及環保建材的應用。因此，在新城填海區內興建的建築物，無論在設計、施工過

提問者	意見、建議	工作小組回應
<p>陳德勝先生 副理事長及 中心主任</p>	<p>▲ 新城各區的發展時序相當重要的，若要搬遷外港客運碼頭至港珠澳大橋珠澳口岸人工島，新城 A 區的交通配套必須做好，外港客運碼頭才能搬遷，若輕率地決定搬遷外港客運碼頭，周邊的居民將會對政府有相當大埋怨，因為他們的商店對社會作出很多貢獻，故此他們相當關注此問題。新城 A 區需要 5、6、7 年的長時間興建，之後建設科學管理的新碼頭，而外港客運碼頭像香港啟德機場一樣自然淘汰，這樣居民是會接受的，但現階段說要取消外港客運碼頭，他們深感委屈，認為政府因為發展而忘記他們，故此，政府應該對各方面作出平衡，雖然減少車流量是對的，但在平衡原則下，居民清楚各區發展時序，那個區可以先行，因外港客運碼頭搬遷至外圍將影響民生。此外，亦要考慮搬遷後如何彌補他們商業的損失，城市發展也應該關顧此方面。</p> <p>▲ 建議新城 B 區的政府部門建築物不要分開設立於兩側，最好是居民能步行到達政府各部門，如司法機關、民政總署等，若分散各放置兩側，長者及傷殘人士難以方便到達，應為民生多作考慮，南灣湖周邊的政府建築物能否搬遷至美高梅酒店附近？讓政府辦公大樓集中於一區內，方便居民以步行的方式到達各政府部門，同時避免造成傷殘人士的不便。</p>	<p>程及材料使用方面，亦存在較大的空間推行環保建築的工作。</p> <p>▲ 多謝就外港客運碼頭是否搬遷提出意見，已紀錄，供研究團隊及相關部門參考。</p> <p>▲ B 區之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。基於此原則下，推出兩個草案予公眾發表意見，具體規劃將在聽取社會意見後，再展開深入研究，政府對此是持開放態度。</p>
<p>招先生</p>	<p>▲ 現於中大就讀環境科學，故較為關注環保方面。諮詢文本沒有提及整個新城區的環境影響評估報告，未知有否進行相關研究？</p> <p>▲ 不建議進行地下化建設，如污水處理中心、交通樞紐、巴士轉乘的樞紐等，特別是巴士轉乘，如：香港也有大量建設上述轉乘中心，地底是地鐵，地面層是巴士站或的士站的樞紐，再上層才是商場，大約是 5 層樓，加上關閘巴士總站的情況，建議巴士站等應放置於地面層，將有較好的空氣流動。</p> <p>▲ 新城 C、D、E 區標榜低碳及環保的規劃，當中的建築物可能會使用 LED 燈、太陽能等，但</p>	<p>▲ 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海域的海洋環境影響，通過專家論證評審，展開相關環評工作，並與內地相關部門科學論證技術層面，符合相關要求。</p> <p>▲ 此外，我們亦委託項目組組織專家進行了“新城區總體規劃策略性環境影響評估”。</p> <p>▲ 項目組與澳門環境保護局研究商定後，在參照本澳相關法例，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》、</p>

LED 燈價格相對昂貴，政府是否有估計及有實質的數據供市民知悉？

《建設專案環境保護管理條例》等有關規定，要求針對新城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，同時結合本澳相關法例、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評審目標。

- ▲ 針對新城總體規劃的規劃環境影響評估，評估範圍包括：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）。
- ▲ 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。
- ▲ 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。
- ▲ 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，關於“新城區總體規劃策略性環境影響評估”和“新城區總體規劃交通影響評估”。兩項研究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。
- ▲ 澳門土地資源稀缺，制約了社會整體發展，發展地下空間能提升土地利用效率，在第一階段公眾諮詢時，專業團體和很多居民都倡議展開發展地下空間研究。
- ▲ 中外都有不少開發地下空間的成功案例，技術已趨成熟，可供澳門借鑑。關於地下空間的空氣流通問題，可透過技術解決，在進行建設階段時會作周詳考慮。
- ▲ 環保建築已成為現今各國的發展趨勢，為此，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

提問者

意見、建議

工作小組回應

		<p>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，減少建築物施工及運營期間對環境的影響，以落實節能減排政策。</p>
<p>梁先生</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 本人是一名學生。舊城區低窪地區的水浸情況比較嚴重，每條街道有 10 多個排水蓋，新城區是否有相應措施處理水浸問題？ ▲ 舊城區車位較緊張，新城區是否有措施舒緩舊城區車位緊張情況？新城區內將增加多少車位？ ▲ 有甚麼措施達至新舊城區互補？ 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 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。 ▲ 根據特區政府於 2007 年委託“國家海洋局南海海洋工程勘察與環境研究院”編制之《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》中，對洪水期大潮潮位之變化作了深入的研究，分析結果顯示填海工程對潮位的最大變化幅度僅為 2 厘米，其影響甚微。 ▲ 由於是次的規劃是一項總體規劃，主要考慮各區的整體佈局、交通配套、景觀的保護及重要公共設施的佈置，具體新城區有多少單位，這有待完成總體規劃、進入詳細規劃階段才作細化研究。多謝提出意見，已紀錄，交相關部門參考。 ▲ 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。
<p>譚先生</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 新城區規劃中，交通是比較重要的，相對來說，新城 C、D、E 區較為環保，其如何銜接交通中轉？新城區如何帶動舊區的交通，起著交通樞紐的作用？規劃草案中有大量的地下交通樞紐，若將來居民多利用地下隧道，便騰空了地面的空間，如何利用地面的空間與舊區做好銜接？ 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 新城 C、D 區對私人機動車輪實施不同程度限制，提倡步行及單車，建設綠色交通示範區。在新城 C、D 區外部和入口設停車轉乘樞紐。新城 E 區承擔常規交通、輕軌、綠色公交的轉換功能。新城 C、D、E 區輕軌站周邊結合地下空間建設公交轉乘站，實現不同公交的無縫轉乘。 ▲ 藉新城填海契機，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

提問者	意見、建議	工作小組回應
		<p>時交通事務局及相關部門正有序开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>
李先生	<p>▲ 本人是一位老師，比較關注學校及教育的問題。本人任教的學校好像一個停車場，其未來發展是會進行擴建，而新城區學校是採用共同運動場等設施，未知新城規劃如何設計學校發展？新舊城區在學校方面如何配套、轉換或連繫，以更好地發展？</p>	<p>▲ 由於是次的規劃是一項總體規劃，主要考慮各區的整體佈局、交通配套、景觀的保護及重要公共設施的佈置，新城區已預留教育設施用地，具體是甚麼設施，如有多少間學校，這有待完成總體規劃、進入詳細規劃階段才作細化研究。多謝提出意見，已紀錄，交相關部門參考。</p> <p>▲ 在進行新城區總體規劃研究時，規劃部門一直和教育部門保持密切溝通，基本就提升教育設施使用率取得共識，新城的學校和社區共用設施，善用土地。</p>
朱小姐	<p>▲ 新城 A 區較為臨海，建議在新城 A 區建設一個大型的人工瀑布，令新城 A 區更有特色。</p>	<p>▲ 多謝意見，已紀錄，供相關部門參考。</p>
楊先生	<p>▲ 會否於新城區內興建屬於澳門的主題公園？</p>	<p>▲ 多謝意見，已紀錄，供相關部門參考。</p>
李先生	<p>▲ 新城區規劃提出大量的綠色走廊是供市民使用，但對於舊城區居民而言，前往這些綠廊會否不便利？是否有政策或交通安排可以直達到這些地方？如何更加方便及更吸引舊區居民前往新城區使用這些設施？</p> <p>▲ 新城區內擁有大量設施，包括使用地下空間，這會否令島嶼式的填海土地不能負荷？而未來 20-30 年，若再加上大量設施，如地基工程，此會否令填海土地沉降，或變成低窪地區，出現水浸的問題？這可能是在未來 20-30 年後，我們入住新城區時所需要面對的情況，是否有避免的方法或規劃？</p>	<p>▲ 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。</p> <p>▲ 在新城規劃及設計時已充分考慮了防洪問題，並肯定了其可行性。</p> <p>▲ 在規劃上已考慮，如合理的環境容量，適當的土地利用，功能合理的空間結構，安全，有效的支撐系統等等因素。</p>

提問者

意見、建議

工作小組回應

蔡先生
常務理事

- ▲ 由於溫室效應，水平線增高，新城的填海技術是否已有作出考慮？很多沿海國家已經進行預防天災工作，新城區規劃是否已考慮此問題？
- ▲ 認為新城區內有多處空間可仿效上海新天地模式進行文化創意產業，在預留土地的比例會否結合多元產業趨勢？

- ▲ 根據特區政府於 2007 年委託“國家海洋局南海海洋工程勘察與環境研究院”編制之《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》中，對洪水期大潮潮位之變化作了深入的研究，分析結果顯示填海工程對潮位的最大變化幅度僅為 2 厘米，其影響甚微。
- ▲ 政府早前已表明日後會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。
- ▲ 編制新城填海規劃草案時，我們已委託了民間專業團體進行研究分析，就新城填海土地如何配合本澳經濟多元化發展探索方向。未來，新城區的土地利用亦會配合特區政府的經濟產業發展施政路向。
- ▲ 草案中提出的旅遊文化設施用地和商業用地，將用作配合未來的澳門經濟產業發展政策。
- ▲ 合理運用新城土地促進產業適度多元是新城規劃的主要目標之一，因此在新城兩個草案中，是有充分考慮的。多元產業是一種政策，它可以以不同的規劃用地方式去達至，例如 A 區中部的商貿核心、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及促進產業適度多元的用地。

鄭先生

- ▲ 新城規劃是否有考慮使用海水沖廁？因為使用清水沖廁是非常浪費，希望能透過利用海水沖廁，保護我們的水資源。

- ▲ 香港和澳門在海水質量方面有很大分別，香港海水相對較清，氯化物含量較高，各類細菌含量亦少。而澳門地區的海水混濁、含沙量較高，氨氮等物質含量較高，同時受到其他天然條件限制。
- ▲ 在拓展海水利用方面，以目前技術水平來看，需佔用較多的土地資源作前期的處理和生產。而在海水沖廁方面，我們還是認為以再生水沖廁較為有利。因為再生水可以兼顧沖廁、景觀、綠化灌溉及道路清潔等用途，同時應用再生水起到減排的效果，這對保護本澳周圍的水環境更為有利。因此目前我們仍然將海水利用，放在研發階段較為有利。

提問者	意見、建議	工作小組回應
黃先生	<p>▲ 新城 B 區中的公共建築群能否以天橋、地下隧道連通？</p>	<p>▲ 由於是次的規劃是一項總體規劃，主要考慮各區的整體佈局、交通配套、景觀的保護及重要公共設施的佈置，新城區 B 區公共建築群以何種方法連通有待完成總體規劃、進入詳細規劃階段才作細化研究。</p> <p>▲ 黃先生提出的以天橋等方式連通，會作該方面的考慮，多謝提出意見，已紀錄，交相關部門參考。</p>
李先生	<p>▲ 諮詢文本沒有提及法律法規規範，未知新城填海區的預算是多少？雖然特區政府的盈餘不少，但並不是所有的資源均運用於此，故此新城區的預算是否有一定的規範？如：預算法或其他法律？另外，如何保障填海工程的工人或於高危地點工作的工人？</p> <p>▲ 就舊區與新城，可否補充將來有何具體措施？特別是宣傳及推廣方面，如何協助舊區市民融入新城區？如何避免地區分化現象？</p>	<p>▲ 新城區總體規劃草案即將進行公眾諮詢，在聽取社會各界意見後明年開展規劃方案的研究工作，並爭取明年第四季度進行規劃方案的公開諮詢。</p> <p>▲ 如前所述，新城區的建設並不會在短期內完成開發，而是會為澳門未來 20、30 年的發展提供土地儲備，作為總體規劃，亦不會訂定單一地塊的建設項目的詳細要求和具體設計。</p> <p>▲ 此外，澳門實行資本主義市場經濟，並非實行計劃經濟。政府亦不會包攬新城區的所有建設項目。</p> <p>▲ 由於新城規劃涉及澳門未來 20 至 30 年的發展，在多種因素包括：通脹、項目情況、經濟環境等影響下，都會對具體造價，甚至整體新城開發投建帶來不同程度變化。況且，新城不少基建項目現在只是前期研究階段，仍未進入實質項目落實，所以，要在目前評估整個新城區總體規劃的發展預算並不可行，也不科學。</p> <p>▲ 在現階段，我們集中對新城填海造地方面進行了初步估算。因應河砂、其他材料及勞動力價格的變化情況，新城區的填土及海堤工程以 2011 年的不變價格估算的靜態建設投資約為 70 億澳門元。但仍需因應實際投標時的價格調整。</p> <p>▲ 有關保障填海工程的工作或高危點工作的工作，由現行相關法律法規規管。</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的享受到新城的公共資源。</p>

提問者

意見、建議

工作小組回應

龍女士

- ▲ 新城 C、D、E 區的建設是以低碳環保為主，是否可以建設人車分流的立體複合空間？現在舊區人流車流造成交通怪圈，未來可否逐漸實行人車分流限制，如：車走地底、人走地面，中間加入太陽能節能工具，進行低碳環保設計。
- ▲ 現時按照法律，單車是不可以推動走在斑馬線上，故未來在法律方面是否進行修改或調整？有何實行措施？

- ▲ 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。至於將車道設於地下的問題，其涉及新城地下空間的規劃、利用與實施的課題，鑑於有關課題廣泛，政府已委託了相關專業團體及專業顧問公司進行專項研究，探討新城有效運用地下空間的可行模式及法律層面的問題，於草案諮詢期間，亦舉辦專題的工作坊開放社會各界共同參與討論。
- ▲ 《澳門陸路整體交通運輸政策（2010-2020）》中明確未來十年將以打造居民宜行、旅客宜遊的綠色交通城市作為願景，並提出相應的行動計劃，當中針對改善單車軟硬體環境方面，提出包括訂定單車系統發展策略、優先在氹仔推動單車道示範計劃，建立休閒型單車行車道路線、逐步推動公共單車租賃計劃等措施，未來將會根據行動計劃內容，有序落實相關工作。

公共房屋事務委員會諮詢會

提問者	意見、建議	工作小組回應
<p>梁竟成先生 副主席</p>	<ul style="list-style-type: none">▲ 如果規劃，這個玫瑰園計劃能落實，對我們這一代、下一代、下幾代都是很好，我們未來的城市非常漂亮，本人十分贊同規劃。▲ 新城A區兩個規劃草案有兩個人口規劃：草案一是居住6萬人，人口密度則是每平方公里4.3萬人，住宅2萬個；草案二是居住5.7萬人，人口密度則是每平方公里4.1萬人，住宅1.9萬個。能否提供數據，和澳門現時人口密度作比較？應低於舊區，但低多少？我看模型時覺得新城A區很密，密度是否太高？▲ 新城A區是否只有兩條路跟外圍連接？該兩條路能否負荷未來交通流量？該區居住人口有6萬人，新城A區的交通聯網可建造得好一點，但東方明珠那邊會受影響，會否產生交通瓶頸？▲ 新城B區設司法大樓，社會上有聲音提出該區能否也建政府總部大樓？目前政府部門分散，能否建一辦公大樓？▲ 因何新城C、D、E區兩個草案的人口容量相差很遠？草案一是4萬人，草案二是6.7萬人，一個過少另一則過多，能否平均？	<ul style="list-style-type: none">▲ 據統計，目前澳門半島的人口密度為每平方公里約五萬人，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”就是每平方公里約有3萬人；“稍高”就是每平方公里約有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。▲ 新城A區兩組規劃草案提出規劃人口容量分別是每平方公里4.3萬人和每平方公里4.1萬人，該人口密度遠低於鄰近的黑沙環及祐漢區，以及黑沙環新填海區的人口密度。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。（註：按統計暨普查局公佈2011年人口普查資料：黑沙環及祐漢區的人口密度全澳最高，是每平方公里14.23萬人，黑沙環新填海區位列第六，是每平方公里9.23萬人。）▲ 如梁竟成副主席所言新城C、D、E區兩個草案的規劃人口容量相差較大，一個是低於氹仔中心區人口，另一是高於氹仔中心區人口。（註：按統計暨普查局公佈的2011年人口普查資料：氹仔中心區人口是5.5萬人。）▲ 兩組規劃草案提出的規劃人口容量可以作調整，今次提出的各區規劃草案都可以調整，研究團隊從技術層面提出建議，希望透過今次的諮詢，社會各界作多方思考 and 價值判斷，通過討論，尋找共識。▲ 負責新城區總體規劃研究的中國城市規劃學會組織專家進行了“新城區總體規劃交通影響評估”。新城總體規劃中將設有輕軌站及交通樞紐，並會與周邊土地利用及發展相結合，構建現代化的公交體系，全面推行公交優先，滿足居民出行需要。此外，未來結合規劃工作的進一步推進，亦將會深化道路網的規劃研究及設計。

提問者	意見、建議	工作小組回應
		<ul style="list-style-type: none"> ▲ 在各場諮詢活動上，社會上都有不少意見，建議在新城 B 區除了設置司法部門辦公場所外，也建設如香港新政府總部式的政府機關大樓。 ▲ 在規劃草案中，研究團隊提議在社區設置一站式政府服務設施。由於新城 B 區較遠離居住區，故此，小組建議在新城 A 區的居住區設立綜合服務大樓，方便居民一站式辦理各項事務，新城 CDE 區亦會預留該類設施的空間。
譚光民先生 秘書長	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 新城規劃有深遠影響，牽涉未來幾代人，委員會關注新城的公共房屋比例及數量。 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 本階段提出了兩個供社會討論的規劃草案，以建築面積 700 平方呎的居住單位估算，草案一可提供約 3.3 萬個住宅單位（包括私人樓宇和公共房屋），草案二可提供約 4.3 萬個居住單位（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。
潘志明委員	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 新城中的房屋數量公屋能否佔大比例？如果是公屋佔過半數比例，讓公眾知道中央同意澳門填海是為著公眾利益作大前題的，而不是商住樓宇佔了大比例。 ▲ 有關新城 B 區，澳門作為一個休閒城市，將來有 70 萬人口的城市，將來會有外地人犯罪，也會提高了澳門的犯罪率，但是，如果新城規劃能帶動、提升澳門居民的品德，以公民價值提高城市，則犯罪率可能會降低了。 ▲ 建議在新城 B 區增加公共服務區，不一定是合署大樓，是擴大公共服務區，讓新城 B 區增加多些公共服務，而不單單純粹是法庭、法官的區。建議透過建築設計提升法院尊嚴、莊重的形象。 ▲ 上次我曾提議港澳碼頭搬去新城 A 區，但如果新城 A 區不能設置碼頭，而需要留用舊碼頭，因屆時少了船往來，建議把港澳碼頭改為航海學校，及澳門人用的碼頭，即不是高速船碼頭，同時也可配合漁人碼頭。 ▲ 另外是直昇機場不應只有那麼少的空間，應該在 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 多謝就新城區中公屋比例、公共服務設施、碼頭等提出意見，已紀錄，供研究團隊及相關部門參考。 ▲ 新城會設置治安部門，同時，會因應各區的人口規模配置適當的治安警和消防等分區。 ▲ 設置直昇機場要考慮多種因素，包括附近的建築物高度等。同時，該機場也會對周邊發展造成一定制約。

提問者	意見、建議	工作小組回應
<p>楊錦華先生 房屋局樓宇 管理事務廳 廳長</p>	<p>不同區份設停機坪，有些富人都會選擇直昇機，讓他們可以有多个出行的方式。</p> <p>▲ 按評估，到了2020年澳門人口將增至75萬人，現在本澳人口是接近60萬，是否有對該20年人口的進展作初步評估？相信新城從規劃、諮詢、落實到建成是需要一段很長的時間，而城市規劃、建造如何與人口增長作出配合？為何會提出這個問題呢？我們都知道舊區會進行重整，舊區重整也有規劃，若新城區最終可以容納10至13萬人，則基本上要靠舊區活化才能滿足人口居住要求。所以，新區建設、舊區重整如何相互配合？</p> <p>▲ 有關人口密度。按現時的資料，新城區的人口密度相對較理想，符合休閒城市定位。但從舊區角度來看，現時人口密度似乎沒有計算遊客數的，若把該數計算在內，我想舊區是難以負荷。按現在規劃來看，新城ABCDE區的重點似乎不是放在旅遊方面，而是以居住、商住等為主。因此，新城建成後如何解決動態上的超人口密度？未知是否有完善的辦法？如果舊區重建，把旅遊設施集中放置，設置純旅遊區，減低居住區的人口壓力，此涉及舊區重整規劃。</p>	<p>▲ 新城各區約需五年時間進行填海工程，隨後展開路網、基建等建設，開發則按照規劃及社會發展需要推進。</p> <p>▲ 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。新城區總體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。</p> <p>▲ 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，人口持續增長，但澳門土地資源有限，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。</p> <p>▲ 認同新城和舊區需配合發展，新城區總體規劃構思之一是新城舊區扶持互補，希望透過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。</p> <p>▲ 舊區重建涉及在私有財產及公共利益中取平衡，需法律先行，目前，《舊區重整法律制度》草案已送交立法會討論。日後若法律通過，頒佈實施，是否在舊區中收購業權後建一純旅遊區？這需要整體社會作價值判斷。同時，在舊區中規劃純旅遊區，需要配套的交通設施、旅遊設施，能否減輕居住區的壓力？</p>
<p>高岸峰委員</p>	<p>▲ 認同預留用地。希望探討預留性質，舉例：現未必能掌握未來房屋需求，究竟預留多少？能否預留一些已定性的土地？一種是當房屋需求增長時，能興建公屋或建房屋，如不，則能否改作公共設施、綠化用地等？我們需要有彈性，如有需要時建公屋，沒有需要時則改作別的使用途。讓公眾知道有兩套預留方案：該預留地可建公屋，即使屆時不建公屋也不會改作建賭場等，而是作配合環保、交通等方面。讓公眾心中有數，無需擔心屆時既無公屋又無設施。</p>	<p>▲ 新城區總體規劃草案的主要內容包括規劃的整體構想、人口規模、空間結構、土地利用佈局、大型基礎設施、主要交通路網，以及重要的市政及社會設施的初步佈局，尤其須優先考慮當中具有一定厭惡性的設施之初步佈局安排。</p> <p>▲ 新城區總體規劃草案的工作，並不會針對特定地塊設定具體的開發強度指標，亦不會就個別建設項目提出詳細要求和具體設計，這是日後編制詳細規劃的工作，當中許多構想與建議，仍需廣泛聽取社會意見凝聚共識，及進行大量研究工作。</p>

▲ 現時路氹的人口密度並非很高，但未來隨著石排灣、新城 CDE 區的建設，還有氹仔現時人口的自然增長，可預見路氹在未來交通、人口等都面對一定壓力，建議新城區規劃需考慮整體配套設施。

▲ 新城區總體規劃草案中的用地功能分類中列出了未定功能用地，其原因是在進行有關的規劃草案編制時，規劃團隊一方面考慮到按照《粵澳合作框架協議》，粵澳即將合作開展澳珠協同發展規劃研究；另一方面，政府亦正在進行展開澳門國際機場整體發展規劃研究，因此，提出在新城 C 區及 E 區分別預留一定比例的“未定功能用地”，以配合澳珠協同發展的規劃方向，以及機場未來發展的不確定因素。

▲ 未來區域合作會為澳門發展帶來歷史機遇，而且隨著區域融合的不斷拓深發展，可以預見，澳門將會進入另一個全新的社會發展里程。與此同時，世界經濟環境的變化，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，新城規劃有必要留有彈性用地。至於具體開發時間，則需要視乎整體社會日後發展情況，以及聽取居民意見。

▲ 今次新城區總體規劃草案已就城市未來發展、空間佈局和用地功能上，作了規劃構想，但針對一些分區中仍未有清楚合適發展方向的土地，因此便劃定為未定功能用地，日後還需聽居社會意見。

▲ 合理運用新城土地促進產業適度多元是新城規劃的主要目標之一，因此在新城兩個草案中，是有充分考慮的。“多元產業”是一種政策，它可以用不同的規劃用地方式去達至，例如 A 區中部的商貿核心、南部的旅遊文化設施、西部的外港休閒灣區、B 區、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及促進產業適度多元的用地。

▲ 《土地法》即將進行修訂，在早前的公眾諮詢文本中，已提出會加重對逾期利用土地的處罰，將罰款與溢價金掛鉤，同時對故意佔用國有土地，不按清遷令歸還土地者，將加強懲罰。

▲ 認同需有整體設施以應付日後路氹離島區日漸增加的居住人口。在交通方面，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

提問者	意見、建議	工作小組回應
		<p>交通擁塞。當中在離島方面，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>鄭永輝委員</p>	<p>▲ 在新城區，公屋究竟應佔多少比例，應客觀分析此問題，分析是基於兩個因素：一是整體土地供應，二是人口增長。在人口增長方面，10 年後，澳門人口是 75 萬。澳門大部份的經濟活動都是基於遊客，即主要是提供遊客服務，目前澳門人口約 50、60 萬，當中包括外來的勞動人口，故現在澳門是 30 多萬人，服務每年 2 千 8 百萬的旅客，估計未來十年遊客增長會翻一翻，因此，你們提出的數字是否保守一些？是否應以較客觀的因素評估？假設一年要處理六千萬遊客，需要多少勞動力？計算後再加上本地人口，再計算究竟有幾多是需要居屋的。在新城區還是舊區建公屋？所以，除了人口增長外，還要看總的土地供應，即不能單單看新城區，而應連同舊區一同討論。政府應掌握了舊區的數據，如何調撥？政府需要計數，我們才能提供意見，公屋應放在哪裏？</p> <p>▲ 本人認為應設置政府合署。政府也規劃在南灣區 CD 區設置政府部門，政府會否重新啟動南灣 CD 區的發展？這要看政府，新城區中是否也應設置政府部門？這也要配合舊區發展。</p> <p>▲ 究竟公屋所佔比例應是多少？有一個數字供參考：假設 75 萬人口，我們以每人居住面積 10 平方米計算，一家四口的居住面積是 40 平方米，則我們需要約 750 萬平方米，這是最基本的需求，故需要預留多些，因有的人需要多一些空間，起碼要有總體住宅需求數字，由此才能推算新城可以劃分有多少住宅，再由此計算應有多少比例是</p>	<p>▲ 的確，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。人口分析要瞭解不同的人群對城市功能和城市服務的需求和發展的願望。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。</p> <p>▲ 在此需要強調一點，人口預測主要的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。它不是控制指標，亦不表示在未來某一時點的確實人口數量。</p> <p>▲ 全澳人口密度是每平方公里 1.8 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 142,300 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 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。）</p> <p>▲ 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。</p> <p>▲ 正如前述規劃人口容量是預測，供規劃時就如何</p>

公屋。

- ▲ 新城發展時會影響舊城，不可以忽略舊區，如何保障舊城區在交通、環保方面的發展？如何保護文化遺產？儘量不影響舊城區，在有限空間中，我們可以做到多少？這個需要政府提供資料，供我們參考。

配置公共設施、交通佈局等參考，人口持續增長，但澳門土地資源有限，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。

- ▲ 在兩個供社會討論的規劃草案中，研究團隊以建築面積 700 平方呎的居住單位估算，草案一可提供約 3.3 萬個住宅單位（包括私人樓宇和公共房屋），草案二可提供約 4.3 萬個居住單位（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。
- ▲ 此外，也提供一些房屋數據供各位參考：在未來的公共房屋供應方面，政府現正全速推進“萬九公屋”計畫，至 2011 年 9 月 30 日，“萬九公屋”項目已經全部動工興建，立爭能在 2012 年底完成計畫。截至 2011 年 9 月底，已建成的公屋單位有 3,843 個，在建單位 15,417 個，合共 19,260 個。在已建成的單位中，2,963 個社屋單位已入伙，而永寧廣場大廈 880 個單位及湖畔大廈 2,703 個單位，房屋局分別於 2011 年 11 月 1 日起及 2012 年 1 月 19 日起安排居民按序揀選單位。
- ▲ 除上述的 19,260 個公共房屋單位外，經初步評估，政府現有的土地儲備可供興建公屋單位約 6,300 個，其中約 3,850 個公屋單位現正規劃中，預計 2012 年完成招標程序後，在 2013 年將可動工興建。故此，萬九後的公屋計畫並沒有停止。
- ▲ 在私人房屋方面，截至 2011 年 9 月 30 日共有 7,686 個在建、在申請驗樓或剛獲發使用准照的住宅單位。而在審批階段的則有 32,549 個。在建中的 7,493 個單位，兩方或以下的單位佔 49%，三房單位則佔 37.4%。在審批階段的單位中，兩房或以下的單位佔 59.3%，三房單位則佔 30.4%。
- ▲ 另外，政府會透過推動舊區重整、調整工業用地

用途及工廈活化等方式，增加本澳的土地供應，籍此進一步提高本澳未來住房的供應能力。

- ▲ 根據現有的數據，推算出本澳（澳路氹）短中期（2012–2016）的住房潛在供應能力約為 4.5 萬個單位。
- ▲ 同時，因應現時提出供社會討論的未來新城區總體規劃不同草案，推算出全澳（包括未來新城區）中長期的住房潛在的供應能力約為 5.9 萬至 6.9 萬個單位。該整體推算數據將視乎 2012 年底推出新城區總體規劃方案的情況不排除有所調整。
- ▲ 短中長期合計，住房潛在供應能力約為 10.5 萬個至 11.5 萬個單位。

環境諮詢委員會諮詢會

提問者	意見、建議	工作小組回應
麥瑞權委員	<ul style="list-style-type: none">▲ 對政府大樓遷往新城五區沒有意見，但舊區重整遇到一定的立法問題，具文物價值的私人樓宇日久失修，會否考慮將舊城區的政府辦公大樓遷出作旅遊景點？如：民政總署、文化局等部門所在的建築物乃歷史文物，把這些政府部門遷去新城區，作統一建設，一方面保護這些建築物的文物功能，因不斷使用會令建築物更老化，另一方面這些政府部門搬至新城區後，可發展綠化環保小區，因單靠私人發展商難以發展環保小區，建議由政府部門的公共建築物牽頭，作環保試點，從整個建築物從設計階段已考慮融入環保元素，以考驗自身的城市規劃條例。▲ 新城區會否沿用舊區的都市建設條例？如：以10層樓作計算，會否由原有的2.7米放寬每層樓的樓底高度為3米？現時的建設條例為回歸前所訂的，當時是基於葡國天氣，若放寬至3米，有利採光、通風，有助環保節能。故此，現有建築條件會否因應澳門的地理位置情況作出修訂？否則舊問題仍舊存在。▲ 政府部門搬出至新城區，將可舒緩現時舊城區交通堵塞的情況，如：搬遷位於水坑尾的公共行政大樓，可釋放因居民前往辦理手續而使用的道路空間和車位。因此，規劃時應先作考慮。新城與舊區是相關的，需要作整體考慮。將交通和人流較多的政府部門搬出，於新區中統一設計規劃以作優化，同時為舊區活化提供條件。▲ 新城B區西側附近將設置夜市，會否影響休閒環境？例如在該區散步或踩單車，遇上一群夜市往返的遊人，就不休閒了，因此在設計時宜予以考慮。▲ 建議將新城區的政府大樓統一建設，可為市民提供一站式服務，當然於其他區份亦可設置辦事處，但以新城區的大樓為總部，建議集中於新城A區建設。	<ul style="list-style-type: none">▲ 對遷出舊城區具歷史價值建築物內辦公的政府部門，以活化舊區、改善工作環境、向市民提供優質服務、並把該建築物開放予居民、旅客建議表示認同，工務部門正率先推動，已進行中的港務局大樓及周邊空間優化規劃是其中一項計劃。▲ 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、以及分散設置問題，而綜合有關意見，研究團隊亦贊同在新城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，以供新新城B區規劃方案作參考。▲ 認同在新城區設置一站式服務點，向居民提供便利、便捷的服務。現在的構思是，除了新城B區預留公共建築用地外，在新城A區和CDE區，也會預留一站式服務點空間。▲ 由於是次的規劃是一項總體規劃，主要考慮各區的整體佈局、交通配套、景觀的保護及重要公共設施的佈置，有關設計問題，需留待完成詳細規劃，進入建築設計階段時作細化安排。▲ 綠色低碳是新城規劃三大原則之一，其涉及的層面是多方面的，包括用地規劃、建築設計、交通運輸等等，室內空間的採光通風亦是重要組成部份。新城規劃將配合各種相關研究，包括環保建築指引研究、建築條例的修訂等，著力建設一個環保低碳的新城區。▲ 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。

- ▲ 在上述提及的環保小區能否考慮推動公共部門使用電瓶車？並輔以步行系統。
- ▲ 在區域合作中，環境保護是一個重要的競爭指標，建議在環保決策上，政府以直接方式進行，減少諮詢環節，如政府帶頭展開環保建設，具有一定政治意義，是作為行政主導政府，牽頭做環保建設的一個示範區，參考鄰近地方經驗，這有一定成效。此外，應該清晰說明城市規劃內的相關條例，如：街影、樓底高度，這些需要細化的資料應發送居民，有利收集意見。
- ▲ 諮詢文本有否顯示每區教育用地的比例？
- ▲ 現時澳門已引進天然氣，而新城區也會使用天然氣，故此，為何還要就新城區內是否設置中途倉詢問居民意見？這不是一個科學決策，按前瞻性，政府應鼓勵使用天然氣，故此，新城區應該沒有中途倉，若要使用石油氣，應向居民發送新城區與舊城區的交通是緊密連接的信息，石油氣罐會較為便利運送予新城區用戶。
- ▲ 應該多對外宣傳和公佈政府對中途倉的考量因素，避免居民提出的問題出現很大偏差。另外，在中途倉的服務半徑計算上，以九澳概括全澳來說，需要多少車程及時間？香港等鄰近地區的數據又是怎樣的？在科學決策前提下，應將數據清晰地提供予市民，由消費者決定。嚴格來說，應與供應商協商，而不是諮詢全澳門。居民普遍缺乏這方面的專業知識，如何諮詢？若提供偏差數據可能造成錯誤決策，連累了廣大市民，建議政府提供香港儲存倉的相關資訊供參考，以切合實際的需要，兼顧不同利益。
- ▲ 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。
- ▲ 《新城區總體規劃草案諮詢文本》載有兩組規劃草案的教育設施用地比例。至於具體是甚麼設施，因現階段是總體規劃，需在詳細規劃階段因應各區的人口規劃、整體佈局等作出考量。
- ▲ 建議於新城設置中途倉，它並不是僅面向新城區，而是供應全澳門。現時政府正推動使用天然氣，參考鄰近地區經驗，即使推動多年，天然氣使用率仍未達 100%，居民仍會使用瓶裝石油氣，這是消費者的選擇。現時本澳每天石油氣罐需求量約為 5 千多瓶，其中一半來自拱北運送，另一半從九澳送出，主要的消費市場是澳門半島。就設置中途倉問題，業界認為有需要，因需要“拆貨”，如果沒有中途倉，則長期有數百輛車輛往返九澳與澳門半島之間作運送，在晚間又需要把當天剩餘的石油氣瓶送返九澳儲蓄，若沒有中途倉，則業界可能把這些剩餘的石油氣瓶置於店鋪或車上，造成社區安全隱患。
- ▲ 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。

提問者

意見、建議

工作小組回應

林德華委員

- ▲ 我個人認為中途倉應行政主導，難道政府認為真的有需要設置中途倉，卻因市民反對而取消？這是需要科學數據，並供市民以證明是否有需要作設置，因此這個問題上政府不用過於以民主方式作諮詢。
- ▲ 天然氣用途與石油氣不同，我認為天然氣的使用是有一定困難，例如在一些高層住宅，如果投資者認為效益不大，未必會投入資金建設，因此，需要在批地合同或《城市規劃法》中訂定明確附帶條款，強制發展商必需設置，減少新城區使用石油氣，促進新城區使用環保綠色能源。
- ▲ 在環保建築條例上需要細化考慮，因為立法過程需時，若需修訂，建議儘早作出考慮。
- ▲ 未來批地時，地下空間應歸特區政府，以建設公共或基礎設施，並要考慮樓宇高度：因地底空間已歸政府，唯有向上發展，但建築物本身有容積率限制，原本的地下停車場改設裙樓層中，便佔用了空間。建議假如地段受航空役權限制，發展空間有限，則由政府負責建設，如興建政府辦公大樓，不作住宅或商業用途。
- ▲ 要考慮新城區污水處理廠的排污管道長度，否則如現時設在黑沙環近白雲花園的污水處理廠般，發出臭味，故此，需要遠離民居。另外，亦要考慮污水處理廠的排風位置，免對周邊環境構成影響。
- ▲ 建議在新城 A 區興建政府辦公大樓，但不要過於集中，因會對舊城區的人流物流構成一定影響，避免舊城區進一步老化。在城市佈局上要考慮舊城區需要，亦需考慮新城區交通路網的負荷。
- ▲ 建議新城 A 區近海邊設置公園，景觀較美。若公園設置於島的中間，兩邊街道車多，公園的空氣質素較差。從商業角度而言，公園將街道截斷，影響人流。

- ▲ 設置中途倉並不是單純一個技術性的問題，需要整體考慮。
- ▲ 現時新建的高層樓宇已要求設置中央燃氣輸送設施，但住戶未必使用，當中涉及住率、價錢、使用習慣等因素，同時使用率亦受市場因素影響。
- ▲ 新城 A 區南部受最大的高度限制，故此，研究團隊建議在該處建旅遊文化設施、市政公園等。
- ▲ 在進行詳細設計時會對污水廠的排污水口作細化考慮，設計會結合周邊環境，以取整體融合效果。
- ▲ 多謝就新城的公共設施、公園提出意見，已紀錄，供詳細規劃時參考。

何偉添委員

- ▲ 政府有意把新城區打造成珠三角的生態環保示範區，建議探討在不影響航道的條件下，把澳門的一河兩岸打造生態濕地。現時澳門有很多的鷺鳥需要覓地棲息，現位於路氹城的生態一區和二區容量有限，未來隨着路氹城各大型地段施工，

- ▲ 關於新城 B 區以南，新城 C、D 區以北一帶水域打造鷺鳥天堂，根據研究報告指出，現時外港航道是澳門一條較為重要航道，淤積情況較嚴重，每年均需以人工疏導方式維護航道。若在此開發鷺鳥天堂，會影響航道，因為紅樹林需要大

提問者	意見、建議	工作小組回應
	<p>該區受到一定影響，因此，建議借新城區契機，創造一個人工濕地，為鷺鳥提供一個新家，亦可為後代打造一個生態的鷺鳥天堂。</p> <p>▲ 在完成第二階段公眾諮詢後，會否在不影響航道的條件下，開展設置岸上濕地保護區的專題研究？</p>	<p>量沉積，在防洪上亦會有影響。</p> <p>▲ 另外，在諮詢期間其他界別團體曾建議利用新城 C、D 區以北的水面作水上活動，這需要較好的水流動條件，正也與紅樹林的建設需求有所矛盾，由此可見，不同界別各有不同需求，通過諮詢，廣泛聽取意見，既有民意也有專業，從中作出平衡。</p> <p>▲ 下階段將研究分析人工濕地。</p>
梁普宇委員	<p>▲ 本人不建議於新城區設置中途倉，這僅是業界的營商共識結果，亦不可單靠諮詢結果，不可由政府一手包辦。</p> <p>▲ 認為樓宇樓層高度增加至 3 米以上較適合，但不贊成增高整體樓宇高度，要考慮城市整體景觀，政府要引導市民討論。</p> <p>▲ 較認同新城區 B 區草案二，設有少量住宅，並可與南灣湖 CD 區地段一併規劃。</p> <p>▲ 現時氹仔北的海洋世界空置地段會否有補充的資訊作整體規劃考慮？</p> <p>▲ 新城各區有否設置全天候步行輔助系統？以便每個區推行綠色出行，減少使用機動車輛。</p> <p>▲ 新城 B 區現時分為兩個地塊，建議地塊之間利用地下通道連接，構成全天候的步行空間，便於居民使用。而新城 C、D、E 區之間的交通連接亦需作相同考慮。</p>	<p>▲ 多謝就中途倉、樓宇樓層高度、新城 B 區的住宅用地提出意見，已紀錄，供研究團隊參考。</p> <p>▲ 位於氹仔北海洋世界為已批出的土地，用作為主題的公園的建設，新城規劃中已將其納入考慮因素，營造氹仔休閒內湖。</p> <p>▲ 有關是否在新城各區設置全天候步行輔助系統，將在詳細設計時作考慮。</p>
范曉軍委員	<p>▲ 在第一階段公眾諮詢中，居民提意見最多的是公共設施，但現時在諮詢文本上的資訊並未見具體和全面的相關規劃，如：圖書館、道路、休閒空間等，以及包括水、電及垃圾處理場等的考慮。</p> <p>▲ 污水處理廠的交通配套考慮較周全，建議可把澳門半島的污水處理廠搬往氹仔，即現時北安區和新城 E 區各設有 1 座污水處理廠，澳門這麼小的地方是否需要五座污水處理廠？鑑於現時舊城區地下排污管道規劃較差，新城區要避免此問題。若社會認為需要設置更多，我也不反對，但這需要客觀科學數據支撐。建議考慮新舊污水處理廠能否共用設施。</p> <p>▲ 澳門北區現有垃圾收集系統，建議在新城區也使用此方式，同時，建議新城區考慮一些水電設施的用地，如：清水池、加壓泵房、變電站等。</p>	<p>▲ 由於是次的規劃是一項總體規劃，主要考慮各區的整體佈局、交通配套、景觀的保護及重要公共設施的佈置，新城區已預留各項公共設施用地、文化設施用地，至於具體是甚麼設施，有待詳細規劃時作細化安排。</p> <p>▲ 新填海區中有預留土地興建污水處理等環保基礎設施，現階段正就有關設施的不同方案、其可行性、用地規模等開展研究，冀藉著有關研究對現有污水處理廠作更長遠的科學規劃，綜合分析最能合乎實際情況的方案。另外，新城區會考慮中水回用方面，因現時污水處理廠之出水並沒有達到中水回用要求，希望能在現有污水處理廠的設施上完善中水回用的配套設施，讓中水回用覆蓋更多地區。</p> <p>▲ 目前垃圾自動收集系統並未完全解決所有垃圾</p>

- ▲ 認同中途倉不是為了新城區，而是面向全澳門而設，但新城區是否有條件強制使用天然氣？使用天然氣是節能環保的好方法，未來，政府需要修改公用事業的管理或專營合同，需要在滿足使用者和保障供應者之間作考量。
- ▲ 公共設施的諮詢，政府要作主導，以體現專業性和負責任，不能過度開放，意見太多可能甚麼都做不成，而且，目前是規劃階段，未來也不知是誰使用，此時政府更應主導。
- ▲ 認同新城 C、D 區打造低碳居住示範區，但會否讓人認為除新城 C、D 區外，其他區就不實行低碳？環保是全社會問題，不是單單一個區的問題，本人贊成設立示範區，但這個概念應該是貫穿整個新城區，以至整個澳門，具體環保的措施應該根據本地實際情況、生活習慣而制訂，不能盲目參考其他城市。
- ▲ 新舊城區的銜接，在設計上要多加注重，例如輕軌的路線及公共設施要有一個整體性考慮，要根據新城區人口及舊區變動人口作出考量，以及在新舊城區發展中作平衡，這在下一階段深化設計或落實時要加以考慮。
- ▲ 除公共設施外，也要考慮水、電、垃圾收集、公共管溝等基礎設施的配套，這些設施佔用一定土地及空間，故需作細化考量。

- 收集的問題，需在新城設置需要考慮如：安放地點、開放時間、安全性等因素，而將來自動垃圾收集系統及傳統的垃圾桶等如何配合在小區上應用，我們會再作細化研究。此外，這也需要配合現時的垃圾清運合同內容，新營運服務合同將要求營運商必須加強資源垃圾回收工作，包括逐步擴展回收網絡，以及增加回收種類，藉此強化垃圾回收工作，推動全社會實現“源頭減廢、資源回收、循環再用”的環保目標。
- ▲ 多謝就中途倉、天然氣、諮詢工作提出意見，已紀錄，供相關部門參考。
 - ▲ 綠色低碳原則是新城區三個規劃原則之一，這是普世價值，透過實踐生態城市、低碳交通、綠色建築及環保基建技術，使新城成為落實低碳減排理念的示範區，並不單單局限於新城 C、D 區。
 - ▲ 多謝就新舊城區的交通連接、基礎設施提出意見，已紀錄，供研究團隊參考。在新城區用地規劃上，已預留了水、電、垃圾收集等基礎設施用地。

黃麗卿委員

- ▲ 對一般居民來說，新城區並不只是興建一個未來生活的城市，而是希望通過新城區解決一些舊區問題，特別是一些存在高污染行業的社區，居民期望集中設置於新城區，如修理車廠，現時分散在本澳多個地方，修車廠也有存在需要，能否在新城區解決？可搬至新城哪個區？
- ▲ 澳門是否需要這麼多的污水處理廠？可否考慮在新城區興建較先進、較大型的污水處理廠？以替換舊區的污水處理廠，釋放原有土地，增加舊區空間。
- ▲ 新城區會否考慮設置社會服務設施？很多居民及社服團體對此均有期望，新城區是否有條件提供社服設施？

- ▲ 關於厭惡性的設施放置，在規劃上的確考慮過相關問題，對這類厭惡性措施的設置問題，我們亦會多聽社會意見。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，故會考慮於氹仔或路環，且以集中管理為主要方向。
- ▲ 新城區也會建設污水處理廠，和澳門半島的污水處理廠分工，各服務不同的區份。
- ▲ 關於社服設施，由於是次規劃是一項總體規劃，主要考慮各區的整體佈局、交通配套、景觀的保護及重要公共設施的佈置。在新城中已預留了社服設施用地，並與社會工作的部門保持緊密的溝通合作，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。

提問者	意見、建議	工作小組回應
吳小麗委員	<p>▲ 規劃圖表中較多的是教育及居住用地，但教育用地和居住用地的顏色相若，即黃色和橙色，在圖表中較難區分。</p> <p>▲ 不論未來土地用途如何，新城區最重要是要打造澳門宜居生活環境，可否保證這五塊用地未來成為優質生活的示範區？例如在建築物興建過程中，需要配合構建低碳環保概念，會否透過法律規管以利落實？讓新城區的用地建設都符合環境的標準。</p> <p>▲ 有關新城區強制使用天然氣，舊區受條件所限故未能推行，但新城區則沒有條件限制，故居住在新城區的居民應要遵守這制度，並不可能維持舊區原有生活模式，我認同諮詢是必要的，但有些行政法律法規是必須做的，就一定要實行。</p>	<p>▲ 不同功能用地所選用的標示顏色，是沿用規劃專業習慣。</p> <p>▲ 認同在建築物興建加入綠建築的低碳指標，可於批地合同中訂明有關的條件，未來會加強此方面的工作。</p> <p>▲ 多謝就推動天然氣使用提出意見，已紀錄，供研究團隊參考。在新城區用地規劃上，已預留了水、電、垃圾收集等基礎設施用地</p>
黃就順委員	<p>▲ 新城區的綠化做得十分好，每一個地區都會考慮有公園及休憩區等，這是很好的。</p> <p>▲ 澳門夏天有颱風，但現時新城規劃並沒有針對颱風。2004年珍珠颱風的風力是每小時240公里，造成很大損失，澳門大部份颱風是東北方向風，新城A區首當其衝，現時沿岸設計僅為5公尺高，難以抵擋颱風的侵襲，故在設計方面需考慮防颱風的設備。新城A區的海底高度根據港務局的海圖年為4.4米，而澳門大潮的高度最高是3.2米，連帶海底高度，會有7米多高，故5米高度是不足夠的，並會造成海水倒灌現象，新城區規劃應該考慮如何避免，若颱風遇上大潮，則倒灌現象更不可避免，當局應認真重視此問題。</p> <p>▲ 新口岸藝園一帶，在填海時留空了一條水道，期後變成一條臭水溝，而現時新城A區亦有一條相同水道，如何避免此水道出現淤泥淤塞？這需要徹底考慮，以免未來沿岸漂亮的公園卻附有臭水溝，這是十分可惜的。</p>	<p>▲ 有關填海高程上，新城的高程為海平面4.8米，而港務局記錄歷史最大的風暴潮為4.78米，其風暴潮的參考基準為海圖基準面，與日常所使用的海平面不一樣，海平面與海圖基準面相差為1.8米，所以可能出現解讀誤解，因此現時新城區的4.8米較1993年的最高的風暴潮高度高出1.82米，故可足以抵禦百年一遇的浪潮。</p> <p>▲ 關於新城A區兩邊的水道問題上，現時新城區規劃的形狀是委託珠江水利委員會下的研究單位透過計算而來，其水動力是足夠保證水流，在兩邊若保持120米寬可足夠水體作流動而不會形成一個臭水溝，而現時新城A區最窄的位置至少亦保持120米。</p>

舉行日期：2011年11月30日

舉行時間：晚上20:00~21:30

舉行地點：澳門聾人服務協會

出席人數：32人

澳門聾人服務協會諮詢會

提問者	意見、建議	工作小組回應
黃亞平先生 理事	<ul style="list-style-type: none">▲ 會否在新城 A 區、新城 B 區和新城 CDE 區建殘障中心？▲ 將來舊區會否興建新樓？▲ 將來公共巴士會否全部用電車？	<ul style="list-style-type: none">▲ 由於是次的規劃是一項總體規劃，主要考慮各區的整體佈局、交通配套、景觀的保護及重要公共設施的佈置。在新城中已預留了社服設施用地，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。多謝就社服設施提出意見，已紀錄。▲ 舊區重建需要法律先行，在保障居民私有財產，及公共利益間取平衡。目前《舊區重整法律制度》草案已送交立法會討論，待法律通過，便有條件啟動舊區重建。政府一直在澳路氹各區持續進行重整工作，包括街道美化、整建修復等，這些工作從未停頓。▲ 新城 CD 區將打造為綠色低碳示範區，鼓勵採取綠色低碳的出行方式。另外，交通部門也一直研究於本澳推行使用電動車及其他環保車輛。
黎先生	<ul style="list-style-type: none">▲ 建議將港珠澳大橋分成多層式通車，一層是運輸貨物，第二層是輕軌使用。▲ 交通樞紐是利用空間作為轉駁站，如作為大型停車場或通關站。▲ 在港珠澳大橋加建纜車，讓旅客觀賞風景。▲ 在海邊設望遠鏡，可看風景甚至看到月球。	<ul style="list-style-type: none">▲ 港珠澳大橋由香港、珠海、澳門三地政府合資興建，大橋設計已完成，現已進入施工階段。▲ 有關本澳的輕軌系統，是採用膠輪列車配以全自動無人駕駛技術，因此與其他兩個地方的軌道交通制式並不相同，而本澳的輕軌系屬中運量的軌道。有關遠期輕軌連接的港珠澳大橋珠澳口岸人工島的研究資料，已轉交負責港珠澳大橋澳門方的設計單位作參考之用。▲ 在港珠澳大橋加建纜車要考慮安全問題。
葉女士	<ul style="list-style-type: none">▲ 輕軌站與站之間，所需時間多久？	<ul style="list-style-type: none">▲ 輕軌站與站之間平均所需時間約 2 分鐘。
王女士	<ul style="list-style-type: none">▲ 巴士站與輕軌站是否相同？	<ul style="list-style-type: none">▲ 新城區總體規劃中將設有輕軌站及交通樞紐，並會與周邊土地利用及發展相結合，構建現代化公交體系，全面推行公交優先，滿足居民出行需要。
陳先生	<ul style="list-style-type: none">▲ 諮詢期何時完成？	<ul style="list-style-type: none">▲ 第二階段公眾諮詢在 2011 年 12 月 23 日結束，2012 年將進行第三階段公眾諮詢，將就規劃方案聽取社會意見，這是最後階段的諮詢，最後的新城區總體規劃方案將會有序地予以落實。
李女士	<ul style="list-style-type: none">▲ 新城區使用透明升降機，可以看風景。	<ul style="list-style-type: none">▲ 多謝提出意見，已紀錄，供相關部門參考。

澳門工程師學會諮詢會

提問者	意見、建議	工作小組回應
<p>梁文耀先生 會長</p>	<ul style="list-style-type: none">▲ 新城規劃諮詢已開始一段時間，社會上雖有聲音認為是假諮詢，但今次諮詢可謂是澳門有史以來首次大型的公眾諮詢，而且是一次良好的公民教育機會，除可增加更多規劃資訊讓市民知悉外，更能讓其了解整個規劃程序，及諮詢流程，如：公眾回饋意見。▲ 建議向中學生介紹規劃諮詢方案，讓其了解公眾諮詢流程、政府施政及規劃的方向。▲ 建議深化諮詢工作及宣傳工作。▲ 需要解決因新的規劃而出現的衝突問題，如：填海與環境、交通、景觀等問題，近日的衝突點是外港客運碼頭、大賽車期間周邊交通問題等，而澳門致力發展成國際旅遊城市，現在有人提出澳門能否申請舉辦 F1 一級方程式賽事，未知可否考慮研究在原有大賽車場及新城之間，是否有足夠空間建設適合 F1 一級方程式賽事使用的地方？既可吸引更多遊客，又可將部份現時的大賽車賽道遷往新城區，減輕交通問題。▲ 相信新城區已預留教學用地，但可考慮集約利用，多個學校共用體育館、運動場、球場。▲ 新城 B 區規劃有較好休閒及綠化設施，可考慮於觀音像與科學館之間凹入的部份建設人工沙灘，以豐富沿岸景觀及水岸休閒功能。 <p>（註：澳門工程師學會提交了書面意見，詳見本書第二章第七節）</p>	<ul style="list-style-type: none">▲ 和教育部門已有共識，新城區的學校設計採用立體複合的模式，構思是教學設施歸教學團體獨立管理，而其餘配套設施開放予整個社區使用，並透過政策及管理模式的制定，促進土地集約使用。▲ 在諮詢期結束後，位於澳門科學館的展覽將會繼續對外開放，並會組織學生集體參觀。▲ 正如我們多次提及，新城有限的土地是無法滿足解決澳門過去、現在和未來所有問題的訴求，因此，在進行規劃草案編制時，我們提出草案三個最重要的原則，即特色發展、整體最優和綠色低碳。同時透過多層次、多方式的公眾參與，務求要做到民意和專業兩結合，在保障社會整體利益為優先及可行的前提下，兼顧個體利益。▲ 在新舊城區間設置“F1 一級方程式”賽事涉及新舊區界面設計、舊區土地業權、外港客運碼頭去留等等深層次問題，需要進行分析和評估才能決定，多謝提供有關建議。▲ 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影響評估、防洪評估及航道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。此外，中央政府的批覆中已明確規定今後如需調整填海位置或擴大用海面積，應按程序報批。因觀音像與科學館之間凹入部份的土地非新城範圍，如作任何用途或建設，首先需要先向中央政府按程序報批，因此非本次新城區總體規劃中能作出規劃及考量的。

提問者

意見、建議

工作小組回應

<p>胡祖杰先生 理事長</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 由規劃概念至現時的規劃草案，均有強調澳門半島與氹仔的關係，未來澳門半島沿岸為綠廊，氹仔沿岸則為新城 C、D、E 區，但相互間有何共通點？如何打造澳門一江兩岸城市特色？如何規劃海岸線、軸線、海上及陸上交通？現規劃似乎是將澳門半島及氹仔分開，各自考量，建議應作整體考量。 ▲ 認同現時觀音像由於海水潮漲的因素，可考慮建成人工沙灘、階級式堤岸、紅樹林等。 ▲ 由於規劃至建設歷時多年，但填海工程是會先行完成，建議在新城土地未進行基礎建設及興建樓宇前，先做好海岸線的自然景觀、綠化工作，讓市民有機會於整體建設未完成前便可享用親水空間，也有利於日後規劃工作的推進，有助居民逐步接受新城區。 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 認同規劃需整體考量，在草案整體規劃中已提出“優化生態環境景觀·完善綠網系統規劃”、“保護山海景觀視廊·強化岸線整體利用”等等構想，從整體規劃的層面，在兩岸設定不同的觀景眺望點，保留重要視覺通廊，強調山、海、城的景觀聯繫，使兩岸及新舊城區達至整體協調；並通過陸上和海上交通的規劃，使兩岸緊密連結。 ▲ 認同新城填海地不是“即填即用”，在未進行建設前，除了綠化工作外，土地可用作臨時波地、單車徑等，如旅遊塔臨時體育場。
<p>梁鴻細先生 副理事長</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 不應只著重新城區，應是整個澳門，現時澳門半島的北區人口已近超出負荷，公共設施不足，新城區的人口密度應可適度提高，釋放舊區人口及空間，再建設公園、綠化、公共設施等，改善舊區環境，而且新城區受世遺等限制較少，可利用面積較舊區多。 ▲ 新舊城區之間的連接非常重要，根據規劃草案，新城 A 區似乎欠缺了新舊城區的連接，必須做好交通規劃，以免出現車流及人流等交通瓶頸的問題。 ▲ 新城區的醫療用地是用作衛生中心，但應從全澳醫療護理需求出發，考慮老人專科及護理、醫院等的建設，故應預留更多土地，應對未來醫療規劃。 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 認同意見，透過新城的建設，增加公共設施，舒緩舊區空間壓力，為保護世遺、活化舊區創造條件。 ▲ 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組織專家進行了“新城區總體規劃交通影響評估”。新城總體規劃中將設有輕軌站及交通樞紐，並會與周邊土地利用及發展相結合，構建現代化的公交體系，全面推行公交優先，滿足居民出行需要。此外，未來結合規劃工作的進一步推進，亦將會深化道路網的規劃研究及設計。 ▲ 新城 A 區及 CDE 區各設有一所衛生中心，其設立是根據衛生局制訂的未來 10 年醫療系統規劃，而未來老年人口比例會持續增加，但老人院等並不會納入正式的醫療系統中，而是與衛生中心結合，其他如復康、殘障等設施亦將與社區中心結合。
<p>黃先生</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 文化藝術、多元產業是綠廊所必需的，在首場新城工作坊上，曾有藝文團體提出不應被放逐至某一特定區域，借鑑鄰近地區，藝文活動常見於商業區，新城 A 區應預留部份空間予他們進行藝文活動或街頭表演，這需在規劃及街道設計上加以考慮，讓藝文活動有發展空間同時不會滋擾居民。 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 認同文藝應有全方位的發展，新城 A 區南端是設有城市級的文藝設施，是作為文化產業的旗艦，而社區內也設有活動中心，作為培養人才的地方。

提問者	意見、建議	工作小組回應
	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 建議新城沿岸及內湖，應以自然景觀形式建造，讓雀鳥聚居，如：龍環葡韻，是自然景觀形式，而且具有澳門獨有的小漁港特色，深受居民旅客歡迎。 ▲ 海洋花園對出的新城 C 區會否阻礙景觀？是否必需建低矮樓宇？這值得商榷。早前參與交通軌道研討會，當中提及垂直綠化，這是一個好的技術，新城區可考慮在一些具爭議性的地方，加強高層建築的垂直立體綠化，盡量修復景觀，以免因景觀問題而阻礙城市發展。 ▲ 希望綠廊及沿岸公園能夠全日開放，但需考慮保安系統問題，以免夜間開放令罪案頻生，希望綠廊及沿岸公園是一個開放且安全的空間。 ▲ 地下空間的使用需留意輔助設施的維修，如：水電、通訊系統等，相信有關部門也正考慮共同管溝，但這些設施的開發投資成本相對較大，未知政府有否投資規劃？是由政府獨資興建，還是由專營公司興建？ ▲ 建議就新城規劃舉行大學專場諮詢，因大學生是澳門未來發展支柱，應參與社會未來建設，若舉行大學諮詢專場，將使他們感到政府是重視他們的意見，而且，大學生也有機會提出更為多元化的意見。 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 認同綠廊及公園等採取生態化設計，新城 A 區及 B 區均會較傾向人工景觀，新城 C、D、E 區則可考慮生態化設計，但亦須考慮周邊居民的需求及價值取向，在人工及自然景觀之間取得平衡。 ▲ 目前工務部門已就新城區建設共同管溝展開研究，合理配置各公共事業的管道，包括：電纜、通訊網絡及供排水管道等公共管網。 ▲ 新城地下空間的規劃與實施涉及的課題廣泛，已委託了澳門城市規劃學會進行專項研究，探討新城有效運用地下空間的可行模式及法律層面的問題，草案諮詢期間，亦會舉辦專題的工作坊開放社會各界共同參與討論。 ▲ 多謝就新城諮詢提出建議，工作小組已去信本澳各大學的學生會、多個青年團體，邀請他們的成員出席公眾諮詢場，同時，也安排工作小組代表往青年團體網上節目和網民對話，同時，也和文藝團體合辦短片創作比賽，希望透過不同的渠道，以不同的形式，吸引本澳青年人參與。
梁文耀先生 會長	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 關注共同管溝問題，因發覺城市完成建設發展後，需要管線重鋪或加設時，將要在主要道路開挖路面等引起交通問題，並非一定要使用共同管溝，但重要路口一定要有準備。 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 為了改善管線服務品質，以及減低管線單位因維修、擴充時開挖路面對交通造成影響。為此，政府已委託專業顧問公司進行“設置城市基礎設施管線地下共同管道”的專項研究，以探討有效整合公共管網，合理配置各公共事業的管道之可行模式，作為日後公共管線與共同管道之規劃、設計及施工執行等參考依據。
胡祖杰先生 理事長	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 可考慮做一些管道箱，可以四通八達的，方便“拉線、拖線”，而又不影響交通。 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 多謝就地下管道提出意見，已紀錄，供有關部門參考。

提問者

意見、建議

工作小組回應

陸先生

- ▲ 城市規劃需協調許多不同利益，澳門以博彩業為龍頭產業，新城中如何規範博彩用地？其發展會否影響新城區土地的設置，如：發財車，如何規管及與發展作出協調？
- ▲ 希望新城能夠真正落實不會用作博彩業。

- ▲ 本次填海用地向中央政府申請時，已明確新城土地不會用作博彩業。

陳先生

- ▲ 新城可否保留有舊區的街、巷、圍、里及前地的特色？讓居民有休憩及運動的地方，以至是街頭表演場地、文創產業的小攤販等，同時有助建立社區鄰里關係。
- ▲ 對於共同管溝，可考慮路面使用可回收材料，易於開挖，以免因開挖路面造成高噪音問題。
- ▲ 新城 B 區草案的綠廊，提出打造類似漁人碼頭的地方，但以前讀書時曾有老師指出，點與點之間過於鬆散及疏理，是不能發揮功效，加上本地氣候問題，本澳欠缺綠蔭地方，按照時節種植合適樹木，讓不同時節也有綠蔭地方。
- ▲ 新城 A 區北端樓宇較高，現澳門除了賭場外，沒有 Mega Tower 之類較高的城市地標，建議可考慮建一較高的城市地標，超高樓不一定會影響環境，因超高樓周邊地方可以按地積比率，釋放更多廣場空間。
- ▲ 新填土地未進行建設前，建議可考慮用作越野單車場、遙控車場、極限運動等設施的臨時用地，而且成本甚低。
- ▲ 地下空間先行，可否在城市發展前已完成地網連接？

- ▲ 本次規劃其中一項原則是延續澳門原有的空間特色尺度，而相關設計會於後續的分區規劃中進行細化。
- ▲ 新城 A、D 及 E 區受機場航空役權限制，新城 B 區則受西望洋山景觀限制，均沒有條件建超高樓，唯新城 C 區較有條件建較高的樓宇，故其中一個規劃草案是新城 C 區建有數棟較高的樓宇，這也是考慮配合橫琴的發展共同打造十字門水道兩岸的城市景觀。
- ▲ 多謝就基建及地下設施提出意見，已紀錄，供詳細規劃時參考。
- ▲ 新城地下空間的規劃與實施涉及的課題廣泛，已委託了相關專業團體及專業顧問公司進行專項研究，探討新城有效運用地下空間的可行模式及法律層面的問題，草案諮詢期間，亦舉辦專題的工作坊開放社會各界共同參與討論。

舉行日期：2011年12月4日

舉行時間：11:00-12:00

舉行地點：澳門科學館會議室

出席人數：54人

“2011年國際復康日” 活動啟動儀式暨殘疾人士諮詢會

提問者	意見、建議	工作小組回應
盧女士 盲人重建中心代表	<ul style="list-style-type: none">▲ 新城區的殘疾人士大樓是屬於政府？還是提供予民間機構使用？▲ 聲音指示對視障人士較為重要，希望在公共設施，如電梯，設有發聲系統等無障礙設計。▲ 未來新城區將利用地下空間興建交通設施，為免出現關闔地下巴士站的情況，建議完善通風系統。	<ul style="list-style-type: none">▲ 由於是次的規劃是一項總體規劃，主要考慮各區的整體佈局、交通配套、景觀的保護及重要公共設施的佈置。在新城中已預留了公共設施用地，包括社服設施，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。▲ 無障礙建設是新城區建設一個重點，多謝就社服設施提出意見，已紀錄，供詳細規劃時參考。▲ 此外，輕軌的規劃、設計亦十分關注殘疾人士需要，將在各輕軌車站設置發聲系統，歡迎殘疾人士就完善有關設施提供意見。
劉先生 澳門扶康會代表	<ul style="list-style-type: none">▲ 中央圖書館選址是舊法院大樓，但該大樓現時主要作用藝術專場及演出之用，建議中央圖書館設置於新城區較適宜。	<ul style="list-style-type: none">▲ 新城區也會設置圖書館，並預留了文化設施用地，但由於現階段是總體規劃，文化設施具體是哪類設施，有待詳細規劃細化研究。多謝就文化設施提出意見，已紀錄，供詳細規劃時參考。▲ 新城區的建設可能需時20、30年，首階段將進行填海工程，並需待下沉穩固，最快的情況是填海後可規劃一些臨時性的設施供使用，如：露天體育場地，以免不致荒廢土地，提高土地的利用效益。
何先生 澳門傷殘人士服務協進會代表	<ul style="list-style-type: none">▲ 新城區的公園設計漂亮，相信亦會設有輪椅洗手間，雖然目前本澳不少洗手間設計並不合宜，因此希望有關方面注意其設計，應便於使用；希望新城區的路面水渠蓋的設計，應顧及輪椅人士的出行需要，以免造成防礙。	<ul style="list-style-type: none">▲ 多謝就無障礙設計提出意見，以便掌握殘疾人士的使用要求，有助完善設計。意見已紀錄，供詳細規劃及有關部門參考。
歐先生 澳門聾人協會代表	<ul style="list-style-type: none">▲ 現時本澳體育場所較少有提供予殘疾人士使用的設施，因此，將來新城區有否專項運動設施供殘疾人士使用？	<ul style="list-style-type: none">▲ 各項設施在遵守無障礙設計要求的大前提下，應是可以面對任何用戶，不論是傷殘人士還是健康者。目前構思是新城區內每個社區均有規模大小不同的設施供居民使用，其設置將針對特殊需求服務再作出考量。

提問者	意見、建議	工作小組回應
<p>羅女士 澳門特殊奧 運會</p>	<p>▲ 我是一名家長，未來新城區的社會服務大樓會否有足夠的體育設施和培訓特殊人士的場地，以及一些基本的醫療設施？</p>	<p>▲ 由於今次是總體規劃，主要考慮各區的整體佈局、交通配套、景觀保護及重要公共設施的佈置。新城區已預留文化設施、社會服務設施等用地，至於具體是甚麼設施，由於目前仍是總體規劃階段，需留待詳細規劃作細化安排。歡迎就公共設施內的無障礙設計、需求給予意見，以便及早完善。</p>
<p>趙先生 澳門聽障人 士協進會</p>	<p>▲ 對新城區總體規劃第二階段公眾諮詢設有殘疾人士專場感到高興，未知日後新城規劃第三階段公眾諮詢等會否加入殘疾人士意見？不希望新城區一些社會活動設施在建成後才再補問我們意見，未來會否設立持續有效的殘疾人士意見收集及監察的機制？</p>	<p>▲ 認同各類建設應在規劃階段就聽取意見，因此，在 2010 年已進行了新城區總體規劃第一階段公眾諮詢，收集了約 1800 多條意見，並結集成書出版，向社會公佈，當中亦包括了殘疾人士提供的大量意見。2012 年將展開第三階段公眾諮詢，就規劃方案聽取意見，希望各位繼續支持我們的工作，提出意見，以完善規劃。除了規劃時要聽取意見外，在建設期也要做好監督工作，令設計得以落實。</p>
<p>黃女士</p>	<p>▲ 新城區會否把院舍和訓練中心等設施集中在一起興建？現時舊區的日子間訓練中心地方狹窄，令學童情緒較差，希望新城區興建更多的院舍和日子間訓練中心，其面積可更寬敞和有較好的空氣，讓使用人士的情緒會較平和。</p>	<p>▲ 有關新城區相關院舍設施、日間活動中心、職業康復設施、家長支援設施及暫托服務等設施，政府一直十分關注。以智障人士院舍為例，未來數年將會增加多間，可提供約 400 多個住宿名額，另有計劃提供非院舍設施。不少智障人士家長關注子女未來生活，目前殘疾人士評估登記制度共收到 9 千多個申請，智障人士約佔 15%，當中的 40% 是特殊教育或學齡階段的學生，未來數年智障人士院舍服務會有所增加，將可減少家長憂慮。另一方面，新城區內也會根據人口狀況設置相關設施。</p> <p>▲ 至於會否建一幢獨立的大樓，包含提供日間服務或住宿服務，讓殘疾人士或智障人士全日生活在大樓內，這需要留待大家討論，多給意見，因綜合大樓適宜預留給社區內需要獨立設置的服務單位，給予有特殊需求的人群，如：重症或慢性精神病設施，而輕度或已康復的精神病患者，更需要的是融入社區，關鍵在於生活環境能否有包融、共融及通融的設計，讓殘疾人士及非殘疾人士共同生活，共用資源。新城區佔地 3.5 平方公里，但若將各種不同的服務設施及訴求全放在新城區內，是不可能滿足的，難以實現的，故此土地集約使用是十分重要。</p>

提問者	意見、建議	工作小組回應
澳門傷殘人士服務協進會代表	▲ 新城區五幅土地的海岸線較長，可進行很多不同類型的建設，如：將外港客運碼頭搬出後把原地址供遊艇用。現時內港碼頭及外港客運碼頭的設施不便利肢體殘疾人士使用，若日後搬遷碼頭或有所調整，可否多關注肢體殘疾人士的需要，作出改善？	▲ 港務局已要求建設部門在興建新碼頭，即北安客運碼頭作無障礙設計，我們也會就登船作詳細考慮，如氹仔臨時客運碼頭是使用斜嵌的登船模式和寬敞的登船環境，以便傷殘人士上落船。現有碼頭設施未來亦會逐步優化，如：外港客運碼頭會增建殘疾人士洗手間，歡迎大家回饋更多意見，完善有關工作。
黃女士 澳門聾人協會代表	▲ 新城區的公共設施能否加入災害警告的鈴聲或訊號燈指示，供聾啞人士知悉。	▲ 有關裝置消防緊急的響鈴或燈號顯示，現時的消防方面已有規範，當火災發生時須有預警聲音，沒有聲音則是維護出現問題，這是一個基本的要求，在設計上是已有考慮。
利民會代表	▲ 關注新城區會否興建一所綜合性醫院，而不僅僅是醫療設施或衛生中心。	▲ 醫院方面，按照新城區人口規模，將不會建設醫院，但新城 A 區及 C、D、E 區將設有衛生中心。另外，未來青洲坊和祐漢區均會各新增一間衛生中心，現時部份衛生中心也會進行擴建，隨着這些衛生中心的優化計劃，將會降低居民求診輪候時間，提升醫療服務。
趙先生 澳門聽障人士協進會代表	▲ 今日所收集的意見會否統整合理？並以報告形式提交予有關人士作參考。	▲ 工作小組將會記錄大家所提出的所有意見，結集成書出版，向社會公佈，並委託獨立第三方對全部意見作量化分析，供研究團隊參考，以推進下階段工作。

舉行日期：2011年12月6日

舉行時間：10:00~13:00

舉行地點：舊區重整諮詢委員會會議室I

出席人數：46人

非高等教育委員會 青年事務委員會諮詢會

提問者	意見、建議	工作小組回應
梁勵局長 教育暨青年 局	<ul style="list-style-type: none">▲ 所有規劃和人口規劃都是有關的，新城區規劃也有人口估計。在教育方面，我們早前曾提交一些資料數據、意見予工作小組，相對其他城市，目前本澳學生的建築面積要求並不高。按現在規劃，每10,000人口需要1370個學額，每名學生對建築面積的需求為：幼、小學生需要10平方米、中學是13平方米。新城規劃已預留教育用地，當中也有很多文創設施，有助於教育發展的持續性，在培育人才的基礎上，可多朝向文創產業、多元化的發展。▲ 在資源共享原則下，新城各區之間距離不太遠，但仍有一定距離，若規劃能夠集中教育設施、文創用地、公園等，將使資源更好地運用。▲ 希望藉著新城機會，能改善舊區內設施不足的學校的情況，如：一些學校校舍是處於群樓中，這些應是優先考慮改善的。同時，建議舊區重整規劃預留教育設施用地。▲ 較早前曾提及學校村此開放性概念，能與社區共享，包括社區設施、青年中心、自由波地，若能在管理上作出較好規範，則能達致地盡其利。▲ 關於綠化方面，希望在學校村此概念中，可以建設具示範性質的環保學校，這不是單純的環保學校，更是具教育作用的示範。	<ul style="list-style-type: none">▲ 關於提供足夠硬件設施予學生，在澳門土地資源短缺的情況下，我們建議土地應以立體利用的方法提供更多面積給學生。現時我們也在探討，學校需要各種各樣的設施，如大禮堂、文康體設施，所需的空間也很大，但正如梁勵局長所建議的，有些社區設施是可以複合利用，和社區共同使用。▲ 將一些學校設施適度的集中，的確可以達到資源共享的目的。但若將有關設施過於集中，亦可能令到某些區域與設施的距離過遠，因此規劃上在堅持社區開放和共享的原則下，將深入研究符合澳門新城情況的方案。▲ 其實不單是學校，未來，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。
唐志堅委員 非高等教育 委員會	<ul style="list-style-type: none">▲ 希望新城規劃預留充足的教育用地，正如剛才梁勵局長所言，每10,000人口需要1370個學額。此外，現時澳門很多學校是不合條件的，即沒有條件給他們擴校。因此要考慮這兩個條件，未來人口的增長以及改善既有學校的教學環境，希望預留充足的教育用地，除較偏遠的E區外，可以考慮在新城A區或C區，若B區有空間也可以。	<ul style="list-style-type: none">▲ 舊區中一些位處大廈裙樓內、教育環境不足的學校能否優先透過舊區重整予以改善？在操作上有困難，由於舊區重整涉及法律、私人業權，特別是私人業權的參與，若將舊樓重建為學校，這未必得到業權人所支持的。此外，不少舊區位於世遺保護區或景觀保護區內，若樓宇拆卸重建，不排除建築高度會降低。故此，我們希望透過新城區的建設，抽疏舊區人口，釋放空間，再於舊區內增加公共設施。▲ 認同在土地資源許可的前提下，預留多些教育用地，包括：正規教育設施及其他培育、教學設施。

提問者	意見、建議	工作小組回應
	<p>▲ 建議在新城 B 區或 E 區預留空間發展創新產業園 / 產業地區。創新產業包括了文化創意、科技創新等，目前我們在科技創新方面未有足夠空間，孵化器是放在澳門街的七樓，地方細小且不成規模，而近年科技發展快速，我們有一些產業也有一定成績，所以希望即使沒有大區域的空間發展，也至少有可以容納 3、4 幢建築物的小區域作發展空間。</p>	<p>▲ 有關教學設施能否結合文創產業，相信是有條件開展教、研、產一條線結合。此外，因應社會未來發展，除了正規教學，也需要職業學校，這些都可以結合文創產業。</p> <p>▲ 新城 B 區或 E 區具有條件設立創新產業區。多謝就創新產業園提出意見，已紀錄，供研究團隊及相關部門參考。</p>
<p>尤端陽委員 非高等教育 委員會</p>	<p>▲ 青少年的教育最重要，青少年是國家、澳門的未來，但青少年在澳門實在是很淒涼，他們沒有活動場地，每項運動都沒有，新城區是否應思考這個問題？我有三項建議。</p> <p>▲ 第一是興建青少年活動中心，包括：文娛康樂、琴棋書畫、科技等，讓他們在一個有氛圍的空間探討、學習。</p> <p>▲ 第二，根據目前澳門居民工作狀況，較多雙職工家庭、單親家庭、破碎家庭，按我校來說，一個班約有三分之一的同學來自破碎家庭及單親家庭，加上雙職工家庭，使小孩的教育更見困難。學校作為教育機構，責無旁貸，但社會、家長也同樣有責任，我提出建議：學校能否有宿舍？如果有寄宿生，小孩就不會調皮，不會放學後四處遊蕩。早前教育會組織往台灣參觀，當地學生需留在學校至晚上七點，讓學生不會在外流連學壞，故此，如果學校設有寄宿，對部份雙職家庭孩子的成長有益，能夠健康成長。</p> <p>▲ 第三，早前曾與張裕司長探討，現在我們是借用國家資源去辦國防教育，各間學校校長均十分贊成，認為學生參加一周訓練營後，回來變得有禮貌、變乖了。故此，新城區是否有空間舉辦該類基地？如：飛鷹計劃、慈青營等，作用很大。但現因空間少，學生需分批參加，妨礙了推行計劃進度，能否在新城區舉辦訓練營？從小孩的德育教育方面入手培訓，讓他們在短期內接受各類型教育。我認為特區要想方設法為下一代的成長著想，包括提高思想素質、文化素養等各方能力，需開創條件。</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>▲ 由於是次的規劃是一項總體規劃，主要考慮各區的整體佈局、交通配套、景觀的保護及重要公共設施的佈置。在新城中已預留了教育設施用地，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。多謝就青少年活動中心、學校設寄宿等教育設施提出意見，已紀錄，供詳細規劃時有關部門參考。</p> <p>▲ 關於軍訓用地，現時每年駐澳部隊均與學校合辦有關工作，此外，澳門少年飛鷹會、澳門童軍總會等也有推行同類活動。由於新城土地不多，而這些訓練基地所需面積大，故建議考慮擴大現時離島的訓練營。</p>

提問者

意見、建議

工作小組回應

李寶田委員
非高等教育
委員會

- ▲ 很高興新城規劃提出很多教育青少年及培育計劃的場所，但最近也聽到有部份家長、老師關注教育用地比例，希望工作小組可以提供有關數字，以便提出意見、建議。同時，我們也明白不可能全部接受方方面面的需求，若能夠清晰知道預留土地數量，將有助我們提供適合建議，解決現在教育硬件等實際問題。
- ▲ 另外，澳門現時仍有很多學校在樓群內辦學，但舊區重整或新城建設至少在 10 年後，或者更多時間，才能解決這些問題。故此，能否在這 8 至 10 年時間內，先推出暫時的緩衝方法，以優化上述學校的環境、辦學情況、教學質量，配合澳門市區的重整。

- ▲ 諮詢文本內詳細列明新城各區各類設施的用地比例，也有新城區總的設施用地比例，這些都是初步建議。在討論此問題時，土地比例並非最重要，反而是土地可以興建多少建築物，如：在新城在 A 區北端興建一所學校，其高度可達至百多米，並可加入不同類型的社區設施，但若改為南端，則高度只有 40 多米，由此可見，同樣的土地面積，但其開發強度是不一樣的。故此，除了土地比例外，土地的位置及開發強度也很重要。
- ▲ 認同現時舊區有很多問題需要改善，多謝提出意見，已紀錄，供研究團隊參考。
- ▲ 關於制度的問題，新城現階段是總體規劃，主要是每區功能定位及功能佈局的規定，如：商住區及相關配套設施，在完成總體規劃後，我們將對每一個區進行細化的小區規劃，在完成小區規劃後，便進入分區規劃，即對每一幅土地進行規劃、界定土地用途等，即教育用地內會否有幼稚園、中學或小學、以至青少年活動中心等，在此階段才對具體功能作決定，需要相關部門、委員們、用家、青年少踴躍提供意見。

鍾志堅委員
青年事務委
員會

- ▲ 剛才新城規劃介紹似乎多提及到硬件，但個人認為也應關注軟件，如：未來新城的住宅落成後，其年期及用途會否改變？現時常見住宅或公共設施改變用途，故此，在法律上如何去保障這些建築物的用途不會隨便改變？我認為這是很重要的問題。
- ▲ 很多時候大家也說新城區是給澳門居民使用，但如剛才介紹，新城區是一個大門，故此，在國家規劃層面中，新城的重點是什麼？在規劃上澳門與中國大陸、橫琴十字門之間的關係是怎樣？新城設施會否不只是提供予澳門居民使用，還有內地居民？另外，諮詢期間聽到很多人談及土地用途，這是一個制度的問題，如：剛才提到學校，我想不只是學校的用地問題，而是教育制度應否有改善的空間？這是一個整體的問題；我相信，在新城建設過程中，澳門可能會有些新的改變，如營商、教育、青少年政策等事項，這不只是硬件上，法律、制度上也應配合。

- ▲ 關於現時澳門的土地用途經常改變的問題，這涉及土地用途分類，目前本澳土地分類的種類不多，如商住、工業、教育、倉庫或停車場、酒店、寫字樓，但這些用途未必適合澳門現時發展，如：商住大廈內設一個安老院是否適合？安老院應被視為甚麼土地用途？因此，我們正進行澳門土地分類研究，參考鄰近地區經驗，構建一個具靈活性的土地分類系統，在日後改動時亦不會影響周邊規劃及環境。
- ▲ 有關步行環境、無障礙設施的問題，我們對此深感認同，並在日後建設時加以留意。現時澳門的新區，如：皇朝區、黑沙環新填海區的新落成樓宇是有騎樓，這是結合澳門天氣而設計的步行空間，而在公園中，我們也不希望是硬地一片，而是結合綠化、林蔭大道等，使場所更舒適和吸引。這些在設計階段時可以實行。

提問者	意見、建議	工作小組回應
	<p>▲ 澳門街道雖很美麗，但行人路偏狹窄，規劃上是可行的，但應用上卻出現問題，諮詢文本上的海濱綠廊很美麗，很吸引，但我想夏天炎熱時，行人應該不願前往這些綠廊，故此，在綠化方面應該加以注意，如何打造林蔭大道？應該考慮實際如何操作。</p>	
<p>潘志明委員 青年事務委員會</p>	<p>▲ 澳門的游泳池、滾軸溜冰場、康體設施均相對較少，希望多加考慮。</p> <p>▲ 澳門缺少實驗室、作為學生領袖訓練的學生會會址、綜合性的禮堂，當中應有可讓學生表述意見的論壇，以至文化中心，雖然可供學生使用，但相信未必需要如此程度的設施，可否考慮設文化館？另外，宗教團體所辦的學校，其附近會否有教堂、禮拜堂或廟宇？</p> <p>▲ 寄宿方面，我曾提出興建保護的寄宿和培育的寄宿，一般保護的寄宿，如：青年宿舍，多由社工局提供，但培育寄宿方面，澳門其實有一定需要，不是出於家長問題，而是用作生活培育之用。</p> <p>▲ 教育問題上，家長實有其責任，如何藉新城規劃機會，設立家長生活圈，讓家長及孩子可暫時離開細小的家，往休閒式的家庭生活區暫渡周末，讓家長思考和孩子之間的相處，加上透過正面培訓，令家長在思維上掌握如何和小孩相處等。</p> <p>▲ 此外，剛才提及類似千禧校園一樣，校園可和社區共用，我希望當局思考一個主次的問題，學校操場是給予學生使用，應為學生度身設計作主體，其次才是給予社區使用，反而，一些地方則是社區為主，學生為次，如：社區操場、活動場等，清晰用家方向，以學生為例，若社區地方是三教九流的朋友都能進入，容易影響其成長，但如果是一些大眾康體的朋友使用，則可讓學生學習如何與人相處、融洽生活，所以在設施上要有分別、管理上要考慮周詳。</p> <p>▲ 新城規劃除了大方向構想外，亦須考慮細節事宜，當中在教育、青年設施上應讓青少年多參與相關設計，以使用家受惠。</p>	<p>▲ 早前和體育委員會及相關部門進行諮詢時，他們除了提出基本的球場、游泳池、溜冰場、草地滾球場等康體設施需求外，也建議完成填海工程後，在未正式進行建設前，可先做臨時規劃利用，如：一些籃球場、自由波地等，而事實上，此構思現已實施中，如：旅遊塔臨時體育場。</p> <p>▲ 關於宗教設施、親子教育設施、培育學生參與社會的設施等，由於是次的規劃是一項總體規劃，主要考慮各區的整體佈局、交通配套、景觀的保護及重要公共設施的佈置。在新城中已預留了文化設施用地，至於具體是甚麼設施，需留待詳細規劃時作細化安排。多謝提出意見，已紀錄，供詳細規劃時參考。</p>

提問者

意見、建議

工作小組回應

邱天委員
非高等教育
委員會

- ▲ 新城 D、E 區有很多商住用地，規劃圖顯示該區風景優美，從經濟角度看，這些土地批給發展商發展，會否推高樓價？政府在編制新城規劃時有否考慮該問題？
- ▲ 新城 A 區與黑沙環區非常接近，而黑沙環區是主要人口、學校集中的地方，但公共設施配套、院舍、醫院等卻較缺乏。故此，新城 A 區公共設施能否作為黑沙環區、祐漢區等社區配套，供居民使用？新城 A 區應優先考慮公共設施配套、院舍、醫院等設施，而不是商住用地。
- ▲ 現時不少學校的本身用地較少，新城區未來的教育用地是給予現有學校發展新校區，還是新辦學校？
- ▲ 新城 C、D、E 區提出內湖構想，但會否在發展一段時間後變成死水？有何環境措施預防？
- ▲ 新城 E1 區將有直昇機坪，而旁邊卻有公共建築，有否考慮噪音問題？

- ▲ 關於未來新城會否變成豪宅及推高樓價，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。
- ▲ 認同建議，現時北區的公共設施不足，將可透過新城 A 區的公共設施作補充，相信隨著交通完善，將方便居民前往新城 A 區使用相關設施。
- ▲ 醫院方面，按照新城區人口規模，將不會建設醫院，但新城 A 區及 C、D、E 區將設有衛生中心；此外，青洲坊社屋規劃中是設有衛生中心、祐漢重整後亦會設有衛生中心，即北區未來將會增加兩所衛生中心，以便北區居民，而南區方面，下環街的衛生中心也將重建。新城區將預留土地用作教育用地，但如何分配學校，則需要教育暨青年局及相關部門協調。
- ▲ 關於新城 C、D、E 區內湖，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，而未來會十分關注這些區域，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》報告中亦提供了水閘導控措施：在 C、D、E 區之間加設水閘，以控制外江較高含沙量的水流進入水閘內的河道，減少泥沙淤積，進一步優化水質及周邊水動力、以利於泥沙環境和水質的調控。
- ▲ 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、防洪評估及航道安全評估論證後得出的。
- ▲ 需要說明不是新城 E1 區建直昇機，而是氹仔北安碼頭上蓋設有直昇機坪。
- ▲ 但由於噪聲將隨距離的增大而減少，因此可從土地佈局上進行考慮，同時，亦可透過建築設計、建築材料選用等以作緩解。

提問者	意見、建議	工作小組回應
<p>梁少培委員 非高等教育 委員會</p>	<p>▲ 從中央在 2009 批出至不同階段諮詢工作，至今已三年，而居民在過往對用地和使用空間上的壓縮、各項需求，將隨著新土地的推出，而提出不同的希望和訴求，也是標誌著居民對前景充滿期盼，這是一個現實問題。</p> <p>▲ 除剛才各位校長、專家提出的教育方面意見，我在此希望從青少年、及其發展階段所需的角度作出分享及提出意見。很多專家已對五幅土地未來的土地使用進行論證，相信大家都會考慮到有關設施，我只提出一個意見，五幅土地採用島嶼的形式，周邊為水道，避開颱風或海水污染的情況，在這美麗的環境，是否可以考慮增設一些水上活動設施？即利用本島與新城之間的水道，提供划艇、獨木舟等一些水上活動。在土地資源缺少情況下，陸地體育發展受到局限，希望透過這些水道空間，提供水上體育活動的使用、訓練空間，為澳門青少年提供多些體育設施，這有利發展體育事業，提升澳門國際地位，提升澳門體育水平、提升居民素質。</p> <p>▲ 為提升未來澳門整體環境，在考慮水流、水文因素條件下，能否建設一個人造的大型沙灘？讓居民不用往路環、黑沙，在澳門也可以享受到沙灘樂。不過，這個建議我沒有經過論證，只是從宏觀角度出發，提議澳門建造一個大型人工海灘的品牌。</p> <p>▲ 在現時整體發展中，因為土地極之有限，但大家訴求眾多，我們應否多加宣傳珠江三角洲地區改革發展規劃綱要、粵澳合作框架協議及橫琴總體規劃？因澳門未來發展不應單看澳門，區域合作也是很重，如：澳門希望打造一個區域，但橫琴或其他地方也有，甚至其發展較澳門良好。同時，我建議應向市民宣傳，在規劃新城五幅土地時，也要發展作為澳門市民本身，在澳門生活、成長的，澳門應有一個家的感覺，至於發展教育、商業等，則可以跟鄰近地區共同利用資源，如：讓市民知悉未來與橫琴、南沙發展有何商機等，開擴眼界，對區域發展有一個新的觀感，因為土地珍貴，未知將來會否再有新土地，而且填海是</p>	<p>▲ 多謝意見，已紀錄，供研究團隊及相關部門參考。</p> <p>▲ 在早前的諮詢中，也有不少居民和團體建議在新城 CD 區的內湖，和各區水道增設水上活動設施，向居民提供更多的體育休閒活動空間。很多謝意見，已紀錄，供下階段詳細規劃時有關部門參考。</p> <p>▲ 建設人造沙灘有一定難度，因為人造沙灘將是新城填海造地的一部份，而且，新城區的座標需經中央審批准。</p> <p>▲ 認同新城區規劃乃至澳門的發展都不能單單著眼於本地，應從區域這個大角度思考，透過區域合作，優勢互補，擴大澳門的發展空間。</p> <p>▲ 地下空間利用涉及法律制度，我們正展開有關研究工作。</p> <p>▲ 多謝意見，已紀錄，供研究團隊及相關部門參考。</p>

提問者

意見、建議

工作小組回應

	<p>會破壞環境，故應好好考慮資源利用。</p> <p>▲ 土地有限，故應善用地面、高空及地下的土地資源，雖然目前相關法律法規未能配合，但建議未來應善用地下空間，以有限土地創造更多的面積，因應澳門未來發展，法律法規應有新的規定，以免構想受現行法制所限而未能實現。</p> <p>▲ 感覺是次規劃的構想及內容已越來越深化，本人表示認同和支持。很多空中樓閣的事是在現階段構思，但填海工程應該要盡快開展，具急切性，因為土地已獲國家批准、周邊也開始確定。眾所周知，填海從圍地、吹沙、沉降、建設是需要一段很長的時間，而新城土地關係著澳門未來20、30年發展，如此重要土地，希望及早開始填海工程，有利日後順利使用，而且基建成本將會愈來愈高、海砂愈來愈珍貴，希望加速建設。</p>	
<p>霍麗斯委員 青年事務委員會</p>	<p>▲ 新城各區採島嶼式填海，周邊充滿水道，能否以渡海小輪形式運載新城各區居民？如：意大利的威尼斯，可以使用環保船，使用太陽能等環保能源，變相減少陸上交通工具的能源消耗，有助節省能源，未知工作小組是否有此構思？除運載居民來往外，也可以有助旅遊業，舒緩現時交通擠塞的問題。</p> <p>▲ 新城區未來商業發展的土地比例是多少？可供公開競投土地的比例是多少？土地資源珍貴，應該讓社會知悉及討論。</p>	<p>▲ 由於現時內港區南面（即5號A碼頭至7號A碼頭一帶）貨物起卸作業繁忙，十六浦一帶有很多不同類別之船隻往來，加上內港航道的寬度只有55米，若以渡海小輪形式運載新城各區居民，更會令到原來已經非常繁忙的內港航道額外增加航行壓力，發生海上意外的可能性隨之增加，嚴重影響該區之航行安全；而且要落實此計劃，無論在建設、管理及使用上，必須先得到國內相關部門之同意、批准及支持。</p> <p>▲ 商住用地的比例大概20-30%。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。當中公共房屋的比例，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>吳文源委員 青年事務委員會</p>	<p>▲ 新城規劃提出很多綠化土地，因澳門本身綠化面積不多，若能在新城區有多一些綠化，這是好事，但擔心新城區可提供的住宅數量、容納人口能否應對未來人口的增長？現時路環已有石排灣公共房屋，若未來新城區的住屋數量不足以應對人口增長，但澳門半島、氹仔已難覓地再建住宅，最後只好再向路環發展，雖說新城區預留綠化土地、打造良好居住環境，但若在發展十多年後才</p>	<p>▲ 特區政府現進行《土地法》的修訂和《城市規劃法》的草擬工作，其中《城市規劃法》將於2012年展開公眾諮詢，爭取盡快進入立法程序。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。</p> <p>▲ 關於何謂單一或複合地下空間，單一是指停車場、巴士站、商場或倉庫等功能單一，規模較小</p>

發現土地不足以應對人口增長，需要在路環破壞山體興建房屋，這似乎存有矛盾。故此，我認為新城規劃如何與已有區域融合及“打通脈絡”很重要，我認同新城區將有較多綠化，但會否因而構成原有澳門的綠地面積變少？這是我不想見到的，雖說新城區環境優美，但路環環境也很優美，是澳門僅餘的自然景觀，如：海灘、郊野公園，我相信新城區是填海土地，難有郊野公園，候鳥也不會選擇在新城區棲息，故此，希望在發展新城同時，考慮如何保護原有珍貴的自然資源。

- ▲ 法律法規對新城規劃是很重要的，我在求學時期曾經幻想澳門興建一個遊樂空間，而當時在氹仔新世紀酒店對出地段曾計劃興建海洋世界，但這已幻滅了。我相信新城區發展不可能全由政府自行建設，將有發展商、地產商參與，但在批給時如何規範？促成發展商按照當初批給的項目、時間落實建設？事實上，澳門有很多沒有發展的空置土地，我們似乎也無可奈何，如：現時海洋世界空置土地，土地仍在發展商手上，但又不知可以發展什麼，此甚為吊詭，這讓我擔心未來新城填海區的發展會否出現同樣情況？法規能否杜絕漏洞？若新城區有30%土地落在發展商手上，而他們卻拖延發展，這甚為可惜。
- ▲ 新城規劃內有很多細節內容，工作小組應該給予市民多些資料及例子說明，如：不同區域均有提及地下空間，提出了單一功能地下空間、複合功能地下空間等，這些是什麼？可否提供例子？因一般市民難以想像，單一功能是否指只建一個倉庫或停車場？
- ▲ 青年設施方面，除了一些基本必有設施外，不要忘記如：街舞這些青少年的活動設施，作為一個老師，有些學生是跳街舞的，他們只是需要一片較少人的空地，讓他們隨意跳舞，故此，希望除了特定目的設施外，騰出一些空置空間讓青少年自行發揮及使用。
- ▲ 新城區是否有建設大型政府合署的概念？政府若要促成跨部門間的合作，地域是一個因素，如果各部門位置太分散，市民申請行政手續甚不方

的地下空間設施。複合是指整個片區的地下空間，包括地下商場、交通樞紐或其他多種功能，規模較大。目前為止，澳門大部份地下空間屬單一性質，如住宅的地下停車場。

- ▲ 關於青少年跳街舞等活動空間，在新城中已預留了文化設施用地，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。
- ▲ 政府合署方面，我們建議新城區設置社區一站式服務中心，而非政府人員辦公空間，及後才考慮政府辦公空間。

提問者

意見、建議

工作小組回應

便。而且，長時間租用商業大樓，對政府庫房也構成壓力，所以新城內會否有政府合署？或建設一些政府建築物，提供予部門用作辦公地點？我認為大家需要考慮，現時確實有不少政府部門在商業大樓辦公，既然有新的土地，會否考慮一些新的部門遷至新城區內？

藍中港委員
青年事務委
員會

- ▲ 認同新城規劃提出的綠色低碳原則。
- ▲ 環保不應只是減低電的消耗、環保車，而是在基礎設施中先行做好配套，如垃圾處理、污水排放。以污水處理為例，這是必要的，但會否考慮改用海水沖廁？因為新城區是填海而來，基礎設施方面應及早思考，如果填海完成後再思考，那就事倍功半，若在整體安排上先行做好基礎設施的處理，對未來有利。現時在做環保的事都與實際有點距離，未來要推行環保示範區，關鍵是，整體基礎設施中有多少是包含環保概念？尤其是廢棄物、污水的排放。

- ▲ 五幅新填海區中亦有預留土地興建必要的環保基礎設施，如污水處理廠及再生水廠等，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。初部計劃於新填海區設置污水處理設施、再生水廠及垃圾收集系統等。
- ▲ 現時於 A 區及 E 區的規劃中，預留了土地作為新污水處理廠的用地，以供大家討論並給予意見。同時，環境保護局亦已委託顧問公司就所需的新污水處理廠的選址、規模、用地需求、技術要求、預算等進行調研。
- ▲ 香港和澳門在海水質量方面有很大分別，香港海水相對較清，氯化物含量較高，各類細菌含量亦少。而澳門地區的海水混濁、含沙量較高，氨氮等物質含量較高，同時受到其他天然條件限制。
- ▲ 在拓展海水利用方面，以目前技術水平來看，需佔用較多的土地資源作前期的處理和生產。而在海水沖廁方面，我們還是認為以再生水沖廁較為有利。因為再生水可以兼顧沖廁、景觀、綠化灌溉及道路清潔等用途，同時應用再生水起到減排的效果，這對保護本澳周圍的水環境更為有利。因此目前我們仍然將海水利用，放在研發階段較為有利。

羅玉昆委員
青年事務委
員會

- ▲ 新城規劃其中一個草案提出規劃人口容量約 10 萬人，尤其是新城 A 區，已占當中一半以上，所以建議預留足夠空間予社會服務設施，如青少年、家庭服務等。剛才尤端陽校長表示現時三分之一的學生來自單親家庭，這不是空講的數字，因本人也曾向幾所學校了解，也進行了類似調查，均顯示有四分之一至三分之一的學生來自單親家庭，建議新城區預留服務設施用地。

- ▲ 由於是次的規劃是一項總體規劃，主要考慮各區的整體佈局、交通配套、景觀的保護及重要公共設施的佈置。在新城中已預留了教育設施用地，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。
多謝就青少年活動中心、學校設寄宿等教育設施提出意見，已紀錄，供詳細規劃時有關部門參考。

提問者	意見、建議	工作小組回應
蘇映璇委員 非高等教育 委員會	<p>▲ 目前規劃顯示各島之間是有數條通道連接，但不論颱風或下雨天氣，還是一般天氣，來往各島之間有數十萬人口往來，這數條通道能否負荷？除了各島居民外，區內設有一些商業區，故這數條通道能否負荷如此大量人流？</p> <p>▲ 有關噪音，剛才邱天委員也有提及，新城 A 區及 E 區會否受到噪音影響？飛機飛行路線會否在填海後另有安排？</p> <p>▲ 新城規劃口號是“新城規劃新夢想”，我也有一個夢想，既然舊區重建遇到不少問題，能否在新區建成後先把舊區部分人口遷至新區，使舊區有空間可即時進行重整，重整後再將新區的人口搬回舊區，從而疏通舊區重整工作。</p>	<p>▲ 負責新城區總體規劃研究的中國城市規劃學會組織專家進行了“新城區總體規劃交通影響評估”；新城總體規劃中將設有輕軌站及交通樞紐，並會與周邊土地利用及發展相結合，構建現代化的公交體系，全面推行公交優先，滿足居民出行需要。此外，未來結合規劃工作的進一步推進，亦將會深化道路網的規劃研究及設計。</p> <p>▲ 與直昇機噪音相類似，飛機噪音可能有一些影響，但由於噪聲將隨距離的增大而減少，因此可從土地佈局上進行考慮，同時，亦可透過建築設計、建築材料選用等以作緩解。</p> <p>▲ 關於新城舊區人口置換問題，澳門是一個自由社會，居民有其權利、物業權等，這也是舊區重整艱難之處，政府不能強制要求居民搬離某區遷入某區居住，我們只能透過提升新城區居住環境、推出政策傾斜，吸引居民搬出舊區。</p>
吳俊文委員 非高等教育 委員會	<p>▲ 新城建設時能否把飲用水和非飲水分開，如：規定商業大廈或酒店必須分開，因為我們的飲用水主要依靠祖國支持，政府能否透過法規規定未來的發展商必須飲用水和非飲水分開，我也希望舊區同樣做到，但相信較有困難，故希望新城區可以做到。</p>	<p>▲ 新城區總體規劃中，由特區政府主導建設的建築物都盡可能建設雙管道（自來水及再生水管道）分質供水設計，並作為示範和鼓勵在新城區應用再生水。對於新城區未來的私人建築物是否強制設計和規劃雙管道，由於現時法規沒有對新建的建築物強制建設雙管道，故此未來的新城區亦不能強制建設，但政府是鼓勵新城區未來的私人建築物建設雙管道。</p>
李寶田委員 非高等教育 委員會	<p>▲ 能否善用澳門中區塔石球場，以舒緩舊區在教育、康體、民生用地方面的壓力。現時塔石球場為優美的“石仔地”，但使用率少，尤其是日間，能否可以重鋪路面為“水泥地”，以提供周邊學校及中區居民的體育場地，如：放置活動式的籃球架，達至地盡其用，改善現時實際的問題。</p>	<p>▲ 塔石廣場能否改變用途，這需要結合整個塔石廣場至望德堂區的規劃，以及從文化創業角度考慮。可與文化局等相關部門探討如何提高其使用率。</p>
梁勵局長 教育暨青年 局	<p>▲ 關於新城教育用地分配問題，我們也有一些構思，既要優先處理及解決現狀的問題，也要有前瞻性的想法，計劃未來設立一個由各界社會人士組成的專門小組，共識一些審核標準，如：按照各校的辦學理念以及與整個社會的發展配合，根據標準作出審批，以體現公平。</p>	

舉行日期：2011年12月7日

舉行時間：16:00~17:30

舉行地點：澳門建築置業商會會址

出席人數：34人

澳門建築置業商會諮詢會

提問者	意見、建議	工作小組回應
陳康造先生	<ul style="list-style-type: none">▲ 《新城區總體規劃諮詢文本》沒有標出樓宇設計高度，但從諮詢文本及模型看，本人估計大部份樓宇高度在80至100米之間，本人認為如果樓宇不在航空線範圍，可讓它興建至160米或以上，在相同面積及單位數下，但每幢樓宇數量估計可減少約三分之一或四分之一，所騰出的土地不單可改善樓宇通風、增加日照、降低樓宇密度，還可增加綠化面積。▲ 最近國家總理溫家寶先生訪澳時亦表示了解澳門土地資源有限，提及應善用土地資源，必要時樓宇可向高空或地底發展。行政長官崔世安先生亦明白和理解溫家寶總理所言，並在約三周前於立法會提及高樓發展對於環保、空氣質素、陽光均有正面看法，可惜某些專業學會、社團沒有支持，對此我深感遺憾。▲ 不少人批評新口岸城市規劃，使該區樓宇好像火柴盒，讓人以為全屬公共房屋，其原因是建築倍數和高度受限制在60至80米，令樓宇室內間格沒有發揮空間，如果政府批准興建160米、200米高的樓宇，就不會這樣的，建議新城區總體規劃中，如不受航空限制影響的新城區，盡量放寬樓宇高度的限制。▲ 建議由專業學會及各社團發起、組織有關樓宇高度研討會，討論其正面和負面影響。 (註：澳門建築置業商會提交了書面意見，詳見本書第二章第四節)	<ul style="list-style-type: none">▲ 新城各區都分別受到民航機、直昇機的航空役權高度限制和噪音限制，維護東望洋山燈塔視廊，維護西望洋山及南灣湖景觀等因素影響，樓宇高度受到一定限制，其中新城A區所受限制較大，由南至北，樓宇高度約為40米至100米，屬飛行高度的限制，是技術性問題。▲ 新城B區主要受到維護西望洋山及南灣湖景觀，山與海之間的視覺聯繫等視廊影響，加上區內主要為公共設施，所以新城B區樓宇高度不會太高。為兼顧發展和保育，研究團隊提出的其中一規劃草案也建議在不影響世遺景觀前提下，靠近旅遊塔的樓宇可相對較高，但具體高度需與其他部門協調，以免破壞世遺景觀。▲ 新城CD區共有兩個規劃草案，草案一的規劃人口容量約4萬人，樓宇高度約60米，草案二的規劃人口容量約6.7萬人，樓宇高度約100米，靠近海的樓宇較高，主要興建地標式建築物，以及與橫琴地標協調。至於具體高度，仍需收集市民的意見。▲ 認同在不增加總建築面積的情況下，適當增加樓宇高度，以釋放更多公共開放空間，如：公園、道路，且不會出現大家所擔心屏風效應的問題，但具體還要透過規劃和科學研究。相關部門已就有關於本澳原有城區的屏風效應和熱島效應問題，已開展了“澳門城市空氣流動研究”，從科學的角度來合理評估相關之問題；當中有分析到新城填海區與都市氣候的關係，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。▲ 本次總體規劃中會透過初步的三維模型分析，訂定天際線的基本原則和輪廓，達至與周邊環境的整體協調。同時委託了相關專業團體和專業顧問公司就城市肌理、建築風格等進行研究，提出指引和建議。將在整體協調的原則下，充分預留建築師發揮創意的空間。

提問者	意見、建議	工作小組回應
		<p>▲ 認同大家需要討論高層樓宇問題，現時高層樓宇越來越多，社會應該對此有認識，如：高層樓宇是否一定環保？建築費是否昂貴？地基是否佔去一定空間？這些應視乎實際情況，取得各方平衡。</p>
<p>區天興先生 常務理事</p>	<p>▲ 澳門半島以北區、提柯區的人口最為密集。目前來看，除友誼大橋連接北區外，將來關閘只可利用新城 A 區交通路網連接，沒有其他連接，雖然未來還有澳氹第四條跨海通道，採用橋樑式或隧底式此問題有待日後規劃，而澳門目前提倡節能、環保和減排，但自從 1974 年嘉樂庇大橋通車後，疏導了中區和氹仔之間的交通，自特區回歸後，嘉樂庇大橋只能成為公交專道。嘉樂庇總督大橋設計簡潔，當時有人提出為何不在嘉樂庇大橋旁邊興建一條新大橋呢？為何要車輛經過中區再到西灣大橋呢？如在嘉樂庇總督大橋旁邊興建一條新大橋，這樣可將嘉樂庇總督大橋用作電單車專道，避免今時今日西灣橋通車不便利的情況。另外，友誼馬路有一條好窄通道，將該馬路雙線行車變成單線行車，意思是車輛需繞道而行，不符合減排節能環保概念。</p> <p>▲ 將來新城 CDE 區人口增加，希望能興建幹道連接澳門半島，如：嘉樂庇總督大橋，以疏導交通。如能早日興建，可以為將來舊城區打造更好的交通網絡連接。</p>	<p>▲ 負責新城區總體規劃研究的中國城市規劃學會組織專家進行了“新城區總體規劃交通影響評估”；新城區總體規劃中將設有輕軌站及交通樞紐，並會與周邊土地利用及發展相結合，構建現代化的公交體系，全面推行公交優先，滿足居民出行需要。此外，未來結合規劃工作的進一步推進，亦將會深化道路網的規劃研究及設計。</p>
<p>關穎女士 常務理事</p>	<p>▲ 本人身為工程師，新城區善用地下空間是一個新構思，有助提高使用率，但長遠而言，地下空間的能源消耗將較地面設施為多，故希望在設計上多考慮環保，建議多採用自然通風、採光等，不要完全只靠機械。另外，在進行填海工程時會否同步考慮在哪裡建地下設施？以節省施工步驟。</p> <p>▲ 有關屏風效應問題，以十六浦、凱旋門等為例，均處於海邊馬路，影響很大，某程度是一個屏風。澳門半島及新城區均是小島，如條件允許，建議將來新城區的馬路從海邊伸展到另一個海邊，讓整個新城區不會出現屏風效應。</p> <p>▲ 交通方面，以新口岸的路網為例，佈局奇怪，希望將來周詳考慮新城區的交通佈局，不要出現交通樽頸。</p>	<p>▲ 同意多加利用地下空間，在新城區會多利用地下空間，而工程界也可能面對較大挑戰，如：可能興建澳門第一條跨海隧道、新城 A 區連接澳門島行車隧道、孫逸仙馬路地下化以配合濱海綠廊，希望各工程建築界多給予意見。至於填海工程能否適當配合地下空間的建設工作，答案是肯定的。前提是規劃必須到位，不過，也面對一些問題，如：時間是否能配合？以新城 A 區為例，因新城 A 區旁邊是港珠澳大橋珠澳口岸人工島，如新城 A 區不儘快動工，完成路網等等基礎建設，大橋落成啟用時，經香港來的遊客便未能進入澳門。</p>

提問者

意見、建議

工作小組回應

		<p>▲ 就有關於本澳原有城區的屏風效應和熱島效應問題，已開展了澳門城市空氣流動研究工作，從科學的角度來合理評估相關之問題；當中有分析到新城填海區與都市氣候的關係，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> <p>▲ 新城各區的規劃佈局，已對澳門整體的風環境及日照等有基本考慮。</p>
<p>劉永年先生 常務理事</p>	<p>▲ 認同關穎女士所提及的地下空間利用。目前澳門半島常因公共設施（如水、電或電話線）鋪設而出現掘路情況，對居民造成滋擾，也阻塞交通，新城區是否應預留地下空間鋪設公共設施？否則新城區就像舊區一樣，不停地開掘路面。希望新城區及早規劃道路、地下空間，排除因為城市發展鋪設任何公共設施而對市民造成滋擾，對交通構成影響。</p> <p>▲ 有關再生水將於若干年後配套實施問題，本人認為舊區很難推行再生水利用，如：硬件問題。據了解，石排灣小屋已準備會在未來一至兩年鋪設再生水管。在新城各區中，本人發現新城 B 區沒有設置再生水廠，建議每個新城區應預留空間建設再生水廠、污水廠等，以配合特區政府的環保政策。</p> <p>▲ 另外，也要注意排污管道是否落實可去到污水廠，政府應主導地下空間開發，好好利用地下空間。</p> <p>▲ 舊城區常現海水倒灌，可能由於氣候變化、水位暴漲，故此，新城區是否有預計水平線高度？政府應要周詳考慮。</p> <p>▲ 澳門發展目前面對著很多不能解決的問題，希望新城區堵塞這些問題，以免再次發生。</p>	<p>▲ 現時逐步考慮基礎設施是否有條件地下化，認同地下化設施可能成本較高、耗能等問題，故需考慮空間和環境要取得平衡。此外，是否所有設施地下化，還是某些關鍵地方才地下化？需要考慮各方面因素，研究團隊建議未來新污水廠採地下化。</p> <p>▲ 目前工務部門已就新城區建設共同管溝展開研究，合理配置各公共事業的管道，包括：電纜、通訊網絡及供排水管道等公共管網。</p> <p>▲ 再生水方面，將升級現有的部份污水處理設施，使尾水達至再生水的質量，預計供給石排灣公共房屋和澳大校區使用，但再生水利用不能一下子全面推行，如：舊區本身沒有條件，故需要透過教育，宣傳環保概念。</p> <p>▲ 在新城規劃及設計時已充分考慮了防洪問題，並肯定了其可行性。</p> <p>▲ 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，新城填海工程符合澳門附近水域綜合治理規劃，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。</p> <p>▲ 根據特區政府於 2007 年委託國家海洋局南海海洋工程勘察與環境研究院編制之《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》中，對洪水期大潮潮位之變化作了深入的研究，分析結果顯示填海工程對潮位的最大變化幅度僅為 2 厘米，其影響甚微。</p>

提問者	意見、建議	工作小組回應
李文壽先生	<p>▲ 新城區採用島嶼形式填海，相關部門有否考慮水流問題？因每年春天大量浮蓮由珠海飄浮到澳門，全部“有入無出”，最少幾百頓，造成生活問題。</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題下，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> <p>▲ 水浮蓮問題，港務局一直密切關注。由於近年內地相關部門亦同時對水浮蓮進行清理，故現時流入本澳之水浮蓮數量已大減，於2010年及2011年本澳所收集到的水浮蓮數量只佔垃圾總量的10%，相比於2008年及2009年收集到的水浮蓮數量佔垃圾總量的90%已大幅減少。另外，港務局亦設有清理機制，每天對本澳沿海岸面進行巡視工作，如發現有垃圾及水浮蓮，會即時進行收集及清理工作。</p>
麥文新先生 副理事長	<p>▲ 目前澳門居民除討論公共房屋外，也討論外港客運碼頭是否搬遷的問題，有意見認為要遷移外港客運碼頭至氹仔，但個人認為，目前外港客運碼頭已出現飽和情況，差不多每班航班都客滿，相信社會同意在氹仔設有碼頭，同時保留外港客運碼頭，兩個客運碼頭同時運作。現時，外港客運碼頭舊碼頭最大問題是設施不足，外圍交通混亂，氹仔客運碼頭更是交通設施嚴重不足，因此建議澳門半島保留一個客運碼頭，另外在澳門半島尋找，一個合適地方，如：新的商業區，興建一個新客運碼頭，並且活化周邊的地區，如：建設商場、餐廳等，吸引更多人流，且可為氹仔客運碼頭起一個分流作用。</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>
劉永誠先生 理事長	<p>▲ 擔心新城區與各區的交通路網如何聯繫和疏導，希望在交通路網上設計完善，因交通路網是否完善會直接影響居民的生活質素。</p> <p>▲ 地下空間可能需很多能源運作，如設通風系統能較環保。因此需在各方面取得平衡，希望透過新</p>	<p>▲ 藉新城填海契機，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</p>

提問者

意見、建議

工作小組回應

	<p>城總體規劃，將資源分配得更好。</p> <p>▲ 新城規劃提出兩個草案，當中關於人口問題，但將來的人口政策是如何？相信隨著 2011 年人口普查結果出台，將逐步完善人口政策。</p>	<p>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。此外，未來結合規劃工作的進一步推進，亦將會深化道路網的規劃研究及設計。</p> <p>▲ 多謝就新城的地下空間開發提出意見，已紀錄，供相關部門參考。</p> <p>▲ 在預測城市人口規模時，有必要考慮資源和環境對人口的承載能力，澳門隨著經濟及城市快速發展，人口與資源環境的矛盾日益尖銳，如：缺水、缺電、用地緊張、環境污染等問題逐漸湧現，加上本澳人口屬機械（移入）增長為主，而且作為一個開放城市，更易受到外來因素影響。</p> <p>▲ 在進行人口預測時，不應只集中在人口數量，還應考慮人口結構面，這樣才可適當地配置公共設施、交通道路等。</p> <p>▲ 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，環境承載力，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。</p> <p>▲ 新城區總體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。至於未來，人口若持續增加，政府會加快增加土地供應，包括推動舊區重整、調整工業用地用途，藉此促進市場住宅的供應，甚至將來會尋求區域合作，擴大澳門居民的生活空間。</p> <p>▲ 工作小組將會緊密配合相關部門的人口政策工作，並因應新城土地承載壓力，在提高居民生活質素的前提下，在下一階段方案時深入研究。</p>
<p>關穎女士</p>	<p>▲ 新城區會否預留土地興建監獄和骨灰龕？</p>	<p>▲ 在規劃上的確有考慮過相關問題，對這類厭惡性措施的設置問題，我們亦會多聽社會意見。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，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。</p>

舉行日期：2011年12月10日

舉行時間：11:00-13:00

舉行地點：澳門科學館會議室

出席人數：15人

澳門生態學會諮詢會

提問者	意見、建議	工作小組回應
郭女士	<ul style="list-style-type: none">▲ 新城規劃目標提出提升居民生活素質，然而本人有另一番感受：由於澳門是一個休閒城市，鄰里關係較好，故本人於上世紀90年代回澳定居，居住西灣區，背靠主教山面向西灣湖，環境舒適，景觀及視野較佳。但隨着城市發展，現已有改變，如現在晚上從家裏往外望，景色均為新落成的娛樂場、酒店、住宅等外牆燈光，阻擋了以往大部份景觀，氹仔大小潭山更消失於視線中。現時我往外望，只有旅遊塔、新濠鋒等。新城B區的草案二，有多幢較高住宅建築物，諮詢文本提供的是鳥瞰圖，若切身處地從居住地方往外望，目前僅有的景觀都遮擋了。▲ 今年西環湖周邊較少雀鳥出沒，可能受環境影響而離開。▲ 雖然現時西灣湖的臭味比以往減少，但仍存在，如果未來再較大地改變該區環境，則失去原來的休閒特色。	<ul style="list-style-type: none">▲ 提升居民生活素質此大方向是我們新城規劃中一個整體考慮，不僅是西灣區，而是對本澳各區作出全盘考慮，特別必須考慮新城舊區如何互補發展。現時澳門人口密集，需考慮現有公共設施是否足夠？如：生態綠廊、公園、衛生中心、學校等。如何在新城區輻射至舊城區，並綜合考慮城市景觀、高度限制等。研究團隊會吸納在多場諮詢活動所收集的居民意見，參考實際情況展開下階段工作。▲ 有關光污染問題，相關部門將在環保範疇對光源作出要求，如：環保酒店。特別對光污染展開研究，探討光強度及對民居的影響，先訂定指引和標準，再循序漸進地立法進行規管。▲ 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。草案中已提出要維護西望洋山眺望外海開闊景觀為前提，同時通過建設新的公共設施與旅遊文化設施，重塑澳門“山·海·城”的格局。▲ 規劃不能單單著眼於一個區，需聯同鄰近區份作整體考量。新城B區將聯同鄰近的南灣湖CD區作整體協調，整合規劃。同時聽取居民訴求，在景觀保護上結合回饋意見和訴求作出平衡取捨。

提問者

意見、建議

工作小組回應

黃先生

- ▲ 新城 A 區其中一個草案是在北區設置地下化污水處理廠，我認為選址不適合。由於新城 A 區建築物高度呈北高南低，污水處理廠既然採地下化設計，地面是公共設施，故放在南端更為合適，符合高度限制和建設污水處理廠的目的。目前澳門半島只有一個污水處理廠，新城 A 區未來確實需要一個污水處理廠，以免對現有的污水處理廠造成壓力。另外，草案提出把污水處理廠設於新城 A 區北面偏西，相信排水口設於附近河道，但該河道旁邊為澳門半島，寬度約 120 米，相信水流速度不高。故此，若把污水處理廠改為設於新城 A 區南端，其污水口的排放將有較大擴散空間，能更好地稀釋排出的污水。故此，我建議在新城 A 區南端設置地下化的污水處理廠。
- ▲ 不建議於新城 A 區設中途倉。草案一建議中途倉設於新城 A 區北面，雖然在設計及操作上已注重安全因素，但仍存在一定危險性，新城 A 區北端人口最稠密，有多幢高層住宅樓宇，這對周邊居民構成心理影響。中途倉雖有必要性，但即使現時設於青洲區的中途倉也需要搬遷，故此，未來中途倉不適宜設置於人口較多社區，建議完善交通配套，提高石油氣等產品運輸的便利程度。

- ▲ 就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，分別是於新城 A 區或新城 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，綜合分析出最能合乎實際情況的方案。
- ▲ 關於中途倉問題，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實行的方案（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。
- ▲ 多謝就污水處理廠、中途倉的選址提出意見，已紀錄，供研究團隊及相關部門參考。

毛先生

- ▲ 隨著未來澳門人口增加，政府有否考慮就業問題？
- ▲ 在人口增加的同時，亦會相繼增加垃圾，如何處理？會否增建焚化爐？如有，將設於哪個區？

- ▲ 關於就業議題，新城區總體規劃十分正視人口和環境的承载力問題。現時澳門失業率較低，但亦出現不同行業分配不均現象，政府透過就業培訓、人口政策等不同層面作通盤考慮。
- ▲ 焚化爐經擴建後，可解決一般生活垃圾的處理，若然再加以改進垃圾分類工作，有關問題將有所改善。

梁女士

- ▲ 贊同規劃需要整體考慮。
- ▲ 關注廢料廢水的處理，如何考慮堆填區或污水處理一類厭惡性設施的問題？
- ▲ 本澳現時未有火葬場，隨着人口不斷增多，日後會否考慮在新城區或其他地方設置？

- ▲ 關於廢料堆填區或污水處理問題，主要以源頭減廢作為大方向。污水處理方面，除了按人口規模作配置，也會深入研究中水回用的再生水問題，令污水透過處理後可循環再用，國外不少地區也有這方面較成熟經驗，相關部門計劃將來在技術標準、選址和管理上作出考慮，推動再生水的工作。

提問者	意見、建議	工作小組回應
		<p>▲ 關於火葬場的設置，我們亦會多聽社會意見。一般而言，這些厭惡性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>
梁女士	<p>▲ 隨著澳門人口逐漸老化，希望政府關注增設老人院等設施。</p>	<p>▲ 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，從而了解不同的人群對城市功能和城市服務的需求和發展的願望。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。</p> <p>▲ 鑑於澳門人口結構的特殊性，我們透過與統計暨普查局合作，對人口預測作了調整，抽出現時居澳外來人士人口抽，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。</p> <p>▲ 在整個新城規劃過程中，我們與社工局、衛生局及教青局等保持溝通，在未來新城區就社服土地的預留作了考慮。在新城中已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公共設施。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>
楊女士	<p>▲ 澳門漸漸進入老年化社會，現時長者書院和理工學院合用一個書院，建議單獨興建學院大樓給長者學習和使用，使老有所歸、老有所用。</p>	<p>▲ 在整個新城區總體規劃過程中，我們與社會工作局、衛生局及教育暨青年局等保持溝通，在未來新城區就社服土地的預留作了考慮。在新城中已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公共設施。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>

提問者

意見、建議

工作小組回應

歐女士

- ▲ 未來澳門有大量基建項目，政府是否有源頭減廢措施？或減少在運輸途中對周邊環境的污染？
- ▲ 新城區將建有不少綠廊，是否有結合綠化休憩元素？會否難以設計？有否考慮周邊居民的治安問題，如：暗角位。將來如何維護及便於居民使用？

- ▲ 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，首先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。
- ▲ 另外，《噪音法》的修訂方案已完成，將爭取盡快進入立法程序。有關方案建議取締高污染的传统撞擊式柴油打樁機、氣動打樁機及蒸氣打樁機，並為其他打樁方法訂定噪音標準，進一步保障居民健康。同時，亦會就工程產生的空氣粉塵等問題，制訂有關控制措施及環保施工指引，並優先推廣至公共工程，隨後逐步推廣至私人工程，減低工程施工對環境及居民的影響。
- ▲ 關於公園的管理及治安問題，由於目前仍是總體規劃階段，將在以後的細部設計上作出考慮，並在休憩、開放和治安之間取平衡。多謝提出的意見，已紀錄，供相關部門參考。

何偉添先生
會長

- ▲ 補充環保範疇的就業問題，自環境保護局推出環保節能基金，協助本地環保產品的企業，變相令很多畢業生選擇就讀環保範疇的學科。
- ▲ 環評制度，令很多本身該學科人士能夠專業化發展。上述例子可見政策推出已考慮了整體發展，相信新城規劃已就澳門未來人口增加多元產業發展空間。

舉行日期：2011年12月10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：60人

澳門教區諮詢會

提問者	意見、建議	工作小組回應
劉神父	<ul style="list-style-type: none">▲ 澳門別稱“天主聖名之城”，希望規劃中預留地方予天主教，也配合地方名稱，期望政府關注。▲ 目前氹仔區只有嘉模聖堂，新城CDE區幾乎完全沒有。另一方面，澳門定位為旅遊休閒，遊客到澳門並非單純賭博，除增加休閒設施，也應提供宗教用地以回應宗教需求，如：本澳現時有很多菲律賓人，週日上教堂崇拜，故此，不管如何，都應該預留空間予聖堂。	<ul style="list-style-type: none">▲ 認同旅客來澳並非只是為了賭博，澳門的城市定位是世界旅遊休閒中心，應提供多元化的設施。▲ 由於是次的規劃是一項總體規劃，主要考慮各區的整體佈局、交通配套、景觀的保護及重要公共設施的佈置。在新城中已預留了文化設施用地，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。▲ 多謝就宗教設施提出意見，已紀錄，供詳細規劃時參考。
謝修女	<ul style="list-style-type: none">▲ 本人居於北區，聽新城規劃介紹，發現未有提及托兒所，我對此十分關心，因為北區托兒收生名額是90多個，但有800多人報名，希望關注。	<ul style="list-style-type: none">▲ 由於是次的規劃是一項總體規劃，主要考慮各區的整體佈局、交通配套、景觀的保護及重要公共設施的佈置。在新城中已預留了教育設施用地，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。▲ 政府十分關注托兒問題。在規劃上，托兒所並不需要擁有獨立用地，而且佔地不大，可與其他建築共用，在以後詳細規劃和進行建築設計時，相關部門將根據數據，安排托兒所的地點、數量。▲ 多謝就托兒設施提出意見，已紀錄，供詳細規劃時參考。
謝修女	<ul style="list-style-type: none">▲ 雖然托兒所不需要獨立校舍，但希望考慮托兒所需要戶外活動空間。▲ 是否50%的新城土地用於發展公共房屋？在如此美麗的地方，且有海景景觀，通常都會蓋成豪宅，故此，將有多少地方留給基層民眾？政府雖說明將預留很多地方予公眾，但如何保障不被發展商擁有？▲ 新城區總體規劃草案提出發展公園，但訪澳旅客不到賭場，難道只逛公園？會否有其他設施吸引旅客，如遊樂場等設施？	<ul style="list-style-type: none">▲ 多謝就托兒設施提出意見，已紀錄，供詳細規劃時參考。▲ 公園、廣場、綠化、道路及相關設施用地不少於50%。▲ 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载力，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700平方呎的居住單位估算，規劃草案一可提供約3萬3千個住宅單位（包括私人樓宇和公共房屋），規劃草案二可提供約4萬3千個住宅單位（包括私人樓宇和公共房屋）。

		<p>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，我們將會透過新城區總體規劃草案諮詢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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ▲ 我們會考慮在新城區引入“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資源。 ▲ 新城土地的批給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。 ▲ 認同公園的設施應是多元化的。參考外地的經驗，公園不是只有花草樹木，還有各類設施，如：旅遊休閒設施，供舉行演講、表演、慶典等各式活動。也設有運動場地，供不同年齡層人士使用，及設有產業設施，如：購物、飲食、零售買賣、DIY 文化創意等，有助中小企發展。等等這些設施都可令公園充滿朝氣，適合一家人前往。 ▲ 有關公園的具體設施，有待詳細規劃和建築設計時作細化研究，多謝提供意見，已紀錄，供相關部門參考。
<p>鄭修女</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 感謝新城規劃中提出整個澳門被沿岸海濱公園所包圍，很漂亮，但只集中在海邊，好像忘記了舊區。澳門很多家庭覺得往休閒地方是很遠的，最好還是在住所樓下建公園，所以希望拆建舊區內的舊樓，改建公園。我小時候住在香港九龍城，城區內有公園、展覽廳等，感覺很好，而且這些設施和距離住所很近。公園也是城市市肺，海邊有自然海風及新鮮空氣，但是市區內需要公園，如：北區。希望新城區的新增土地，不要只集中在海邊、旅遊點設公共設施，應分散公共設施資源，較靠近舊區民居。 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 由於舊城區居住密度很高，在居民地方附近建設公園，因涉及私有業權，在操作上存在困難，現政府已採取一些折衷做法，如借用空置地盤作臨時休憩場地，供附近居民使用。長遠來說，透過舊區重整，以整建修復、街道美化等措施，對舊區展開整治和活化，改善社區環境，多個政府部門一直在持續進行相關工作。 ▲ 同時，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。

提問者	意見、建議	工作小組回應
鍾子祺先生	<p>▲ 本人是望廈教區教友，我有三個問題：第一個是土地使用權的問題，第二個是法制問題，第三個是教堂發展問題。這些問題在第一階段公眾諮詢時曾內部討論，向政府提交了意見書，但似乎第二階段公眾諮詢未有具體回覆。</p> <p>▲ 土地使用權問題。我們擔心新城土地是由哪些人使用？是依靠價高者得的競投？還是部份土地有優先做法？相信很多澳門人不希望看到澳門不走高地價政策但卻賤價批出後再以高價出售，應如何防止新城區發生這些問題？</p> <p>▲ 法制問題。政府目前承諾土地不會發展博彩業，會否以法規形式公佈？以便將來有所依據。在我們討論時，大家關注屏風效應的問題，而在第二階段公眾諮詢所提出的兩個規劃草案，我個人認為都是有問題的，如：一個草案樓宇低但較密、另一草案樓高但較疏，我們幾位教友討論時都擔心日後會慢慢變成又高又密的樓宇。故此，如果沒有完善的法規制度，現在的討論是多餘，如：有的建築物在破壞法規情況下最終落成，故此，應如何防止同樣事情發生？</p> <p>▲ 教堂發展問題。我認同神父提出教會並非利益團體，不是要爭取土地蓋教堂，但是諮詢文本提出的三個發展原則，第一個是有關中西文化，其中一張照片是教堂，不知道在政府的立場，天主教教堂是否為西方文化的一部份？剛才聽介紹，我所得到的訊息是政府建設一些設施，不同宗教均申請這些設施舉辦活動，而非在自主的地方進行傳教工作，如果教友們自行集資興建新教堂、教會學校及其他教育設施，到時是否也要透過競投土地，還是申請？而且我不知道新城哪一個區有相關土地，政府立場上又覺得哪一區較適合？</p>	<p>▲ 關於土地使用權問題，新城區總體規劃並不會直接至涉及土地使用權、土地管理和使用的層面。而《土地法》的修改文本爭取於2012年第四季送立法會討論，新城區土地將來的批給都會嚴格按照相關的法律進行。</p> <p>▲ 關於法制問題，目前，《城市規劃法》草案爭取在2012年第二季展開諮詢，聽取社會意見。在土地、城市規劃的法律規範下，監管新城的實行。</p> <p>▲ 此外，相關部門已就有關於本澳原有城區的屏風效應和熱島效應問題，已開展了澳門城市空氣流動研究工作，從科學的角度來合理評估相關之問題；當中有分析到新城填海區與都市氣候的關係，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> <p>▲ 由於是次的規劃是一項總體規劃，主要考慮各區的整體佈局、交通配套、景觀的保護及重要公共設施的佈置。在新城中已預留了文化設施用地，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>
馮修女	<p>▲ 既然政府建設新城區的同時是希望發展舊城區文化，有否思考訪澳旅客由新城區往舊城區的路線、時間長短等問題？因為訪澳旅客對澳門半島的世遺歷史城區較感興趣，如果發展新城區同時沒有考慮如何加強與舊城間的聯繫，比較可惜。</p>	<p>▲ 澳門地方細小，但有多個口岸，如關閘、跨境工業區、外港客運碼頭、北安臨時客運碼頭、澳門國際機場及蓮花口岸等，未來還有媽閣人行隧道、港珠澳大橋澳珠口岸人工島。除了澳門居民利用這些口岸出外，每年從海陸空三路訪澳旅客達2500萬人次，即有每天有數萬名旅客，可見其交通量之大。</p> <p>▲ 新城草案的八大規劃構想之一，就是提出公交</p>

		<p>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。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。</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>馮修女</p>	<p>▲ 希望考慮球場的使用量，北區讓我很失望，台山有多所學校，但是沒有大型球場，各校每年舉行學校運動會都要爭先預訂氹仔大型球場，不但距離學校較遠，而且上千名學生及教職員移師至氹仔舉辦校運會實在存有困難，故此，希望未來新城 A 區建設一個大型球場，方便青洲、筷子基或台山區的學校。另外，青洲區已完成清拆木屋工作，希望可以興建一個屬於青洲、筷子基或台山區學校聯合共用的大型球場，方便學生平日練習及學校舉辦一些小型運動會。此外，從外展社工處獲知，球場不足，青少年沒有場地運動，希望政府關注。</p>	<p>▲ 由於是次的規劃是一項總體規劃，主要考慮各區的整體佈局、交通配套、景觀的保護及重要公共設施的佈置。在新城中已預留了體育設施用地，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。大型球場則需現階段作考慮，新城 A 區的草案一提出，在該區北部設兩個標準足球場，而草案二則提出在在該區中部設一個標準足球場。兩個方案的差異主要是由於草案一的足球場所在地是輕軌調度站的上蓋，另一足球場所在處是地下污水處理廠的上蓋。而草案二則由於輕軌廠置於中間，故此，在此處設置足球場，但由於草案二沒有設置污水</p>

提問者	意見、建議	工作小組回應
		<p>處理廠，因此該草案只設一個足球場。</p> <ul style="list-style-type: none"> ▲ 由於新城 A 區人口最多，較接近現時的建成區，如黑沙環填海區，因此，新城 A 區未來也會設置各類體育設施。 ▲ 至於青洲拆除木屋後的土地為甚麼不蓋球場，因該處用於興建公共房屋，按輕重緩急有序安排，但隨著青洲坊公共房屋落成，該區增加人口後，將配合青洲都市化整治計劃中公園及球場的規劃進行落實。
<p>潘志明先生 澳門明愛中心總幹事</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 本人從三個不同的角度，包括信仰、服務、及市民用家的角度發表意見。 ▲ 在市民用家方面，新城區將有很多建設，在工程期間如何控制（包括噪音、空氣）的污染，以免影響舊城區市民？舊區內有很多水井，雖然現已沒有實際用途，但希望今次填海可以串連水井，增加文化氣息。 ▲ 在信仰方面，希望建設信仰主題公園，如：天主教中與澳門歷史有緊密關係的聖人，可以在公園立其雕像；又或主教山內有一處念經的聖母岩，如果新城區也設有，則可以滿足區內教友需要，無需到主教山。雖然澳門產業以博彩業為主，但也應該注意確保居民生活素質，透過信仰可以維護居民善良的風範。 ▲ 澳門社工學院將於 9 月復課，希望新城預留社工人才教育學校設施，面積不需如橫琴澳大校舍般大，但其規模及位置如何才能滿足人才培訓？澳門社工學院是一家高等院校，在 9 月時會復課，當然不可能即時在新城填海區上建設，但未知長遠計劃會否加以補充？ ▲ 氹仔中央公園下層為停車場，澳門可否多建一些單純的公園，即沒有地下停車場？ ▲ 希望澳門可以有一個大型主題中央公園，作為市肺。 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 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。 ▲ 多謝就公園及宗教設施提供意見，已紀錄，供詳細規劃及建築設計階段參考。 ▲ 由於是次的規劃是一項總體規劃，主要考慮各區的整體佈局、交通配套、景觀的保護及重要公共設施的佈置。在新城中已預留了宗教設施用地，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。 ▲ 澳門土地資源稀缺，故此，規劃草案中提出土也集約複合利用，從立體空間上組織城市功能佈局，提高土地利用效率。

提問者

意見、建議

工作小組回應

鄭先生

- ▲ 認同政府將環保放入新城規劃工作中，但整個新城規劃中只有新城C區打造成低碳居住示範區，本人認為，新城規劃其中一個重點是宜居城市，而環保是宜居城市的重要元素，新城A區居住密集，該區會否也發展成低碳生活區？以促進澳門可持續發展。
- ▲ 新城五區均為填海區，必然出現沉降情況，希望政府有一個完善規劃。填海工程後便會有很多地面及地下建設，擔心像數年前的皇朝區，地面及建築物出現下沉，需再大費周章重鋪路面，填海工程會否多參考先進技術？

- ▲ 認同環保是宜居城市一個重要元素。新城區總體規劃原則之一便是綠色低碳原則，實踐生態城市、低碳交通、綠色建築及環保基建技術，使新城成為落實低碳減排理念的示範區。
- ▲ 填土沉降情況是填海後必然出現的，但是投入的成本則跟沉降出現的時間是有相關性，如：澳門國際機場的人工島在填海過程中投入大量成本，故能即時投入使用，故需要社會討論是否投入大量成本及其價值。皇朝區是道路出現沉降，而非建築物，由於建築物需要打樁作支撐，但道路沒有打樁，故出現了沉降。而對路面沉降是需要時間成本及鋪設成本兩者間作出取捨，工程上可以透過路邊的材料，減少沉降時裂開的情況。

歐先生

- ▲ 關於第四通道及孫逸仙大馬路外環通道地下化工程。我記得多年前已提到澳氹間的海底隧道，但工程難度較大，未知這些工程能否與新城規劃發展配合及適時完成？
- ▲ 今次諮詢由運輸工務司主導，但當中內容涉及到民政總署及文化局，如：新城A區南側的文化設施屬文化設施範疇，由文化局管轄，未知有何政策配合？與現時文化中心的關係如何？而公園則屬於民政總署管理，剛才提及公園內的設施，如表演場地、商店等，均需要不同部門配合落實，未知最後會否與何賢公園一樣，只有樹木及數張椅子？

- ▲ 有關澳氹第四條跨海通道的模式，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，澳氹第四條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。澳氹第四條跨海通道採橋抑或隧道還在進行工程可行性研究中，目前未有定論，不過就目前初步研究資料顯示，採隧道模式的可能性應較高。
- ▲ 認同新城區總體規劃需多個部門協同推進。由啟動研究編制工作至今，一直透過跨部門機制展開，如新城填海區規劃工作小組由環保、港務、交通、軌道、建設、工務、規劃、能源等不同範疇的技術人員組成，同時，透過城規小組，和教育、文化、市政、衛生、治安、消防、體育等不同範疇保持密切溝通和協商。

提問者	意見、建議	工作小組回應
趙女士	<p>▲ 十分認同修女就公園提出的意見，澳門居民不願前往和居所距離較遠的公園，而規劃草案提出的公園主要集中在海邊或建築物之間，有否考慮建築物本身的綠化？本人十分贊同垂直綠化規劃，但澳門至今尚未做到，故會否在條例上，除技術指標外加入綠化率？現時澳門的建築設計未有此項指標，但內地也有綠化率，而香港亦討論要求發展商增加建築物的綠化便可增加建築物高度或容積，澳門應該借鑑。另外，新城 CDE 區內的兩個規劃草案，一個是低層但密集的建築物，這些密集建築物能否進行屋頂綠化？政府部門可考慮屋頂除必須具有的逃生面積規定外，在安全條件下加入綠化面積。而高層建築物的避火層，也應該加入綠色元素。此外，近年高層建築物均有平台花園，本人覺得較好例子是海洋花園，建築物之間加入綠化連廊，建議未來新落成的建築物可多建綠化連廊，提供更多公共空間，但因涉及保安管理，可再作深入討論，希望政府推動增加澳門綠化空間。</p>	<p>▲ 關於綠化，教友剛才在條例上提供了很多專業意見，實際上，現行條例已規定高層樓宇在露天部份需提供 50% 的綠化率，該效果較現時海洋花園更佳，但為何其他建築物沒有做到？這不是規劃、興建階段的問題，而是落成使用後業主、管理公司的管理及維護問題。</p>
翁明慧女士	<p>▲ 常影響到居民的是垃圾處理問題，政府曾在北區試行地下垃圾收集，未知新城區會否採用地下垃圾收集？這有利於景觀。簡報也提及垃圾分類措施，而澳門雖有分類垃圾站，市民也自行分類，但是在收集時工作人員是否也有此意識？除法規配套、教育外，居民本身也很重要。另外，建議新城區規劃大型垃圾收集場所，現時澳門注重美化垃圾站，但缺乏收集大型垃圾的垃圾站，居民將大型垃圾堆積在垃圾站，破壞美觀。新城區填好後有很多工程，應盡早考慮配置大型垃圾站。</p> <p>▲ 澳門半島路網密集，長遠來說必然出現維修及重整路面情況，會否考慮將水、電等集中在同一管道？目前內地也設管道，希望政府考慮，減少維修路面，令社區更和諧。</p> <p>▲ 希望大家注意陽光照射，如：凱旋門酒店樓層很高，令旁邊道路沒有陽光照射，故此，希望可以注意到風向、陽光等問題，也應拓寬道路。另外，希望有關法律法規明確規範建築物的高度，以及花籠規格等。</p>	<p>▲ 關於垃圾分類及道路維修的問題，重點在於管理。規劃上是預留空間，在有需要的街道或建築物內預留該類設施的空間。</p> <p>▲ 目前工務部門已就新城區建設共同管溝展開研究，合理配置各公共事業的管道，包括：電纜、通訊網絡及供排水管道等公共管網。</p> <p>▲ 關於陽光照射，澳門是有相關法例，如：76 度線及街影條例，面對狹窄道路的樓宇可建高度較低，面對寬闊道路則較高，此是根據方程式計算，其作用在於保障在日照最小的冬至當天，牆上的每一個位置都有不小於 1 個小時的日照時間，這是全世界最低標準。</p> <p>▲ 多謝就交通配套提出意見，已紀錄，供相關部門參考。</p>

提問者

意見、建議

工作小組回應

	<p>▲ 希望新城區除輕軌外，也配套公共巴士、的士停泊設施。在新城很多東西可以長遠發展，希望在 20 年後可以在澳氹岸旁欣賞澳門風景，也為下一代發展提供更好環境。</p>	
<p>徐先生</p>	<p>▲ 有關新城 A 區南側文化門戶，澳門作為“天主聖名之城”，是否應設置一個充滿宗教藝術色彩的雕像？讓旅客感受到澳門是一個有天主教宗教歷史及文化藝術傳承的地方。</p>	<p>▲ 多謝就宗教設施提出意見，已紀錄，供相關部門參考。</p>
<p>一位教友</p>	<p>▲ 對於在新城 A 區南部的文化門戶加入具宗教色彩的地標，如符合航空役權情況下，可考慮加入天主教色彩的雕像。</p> <p>▲ 新城 A 區未來似乎發展文化，但該區本身受到噪音等環保問題，我感覺並不適合，應如何平衡？</p> <p>▲ 為鼓勵低碳生活、綠色出行，新城各區除了公共集體運輸系統及步行外，是否應強調兩者的接駁單車？如珠海、中山及廣州均有租借單車服務，一個適宜步行的地方，單車亦是適宜連結。</p> <p>▲ 劉仕堯司長早前表示不排除新城區可能用於“還地債”，建築置業商會亦曾表示希望放寬新城區高度限制，也有教友提到不希望屏風樓，其實筷子樓也會影響風流動，形成峽谷風或熱島效應，是不能忽視。</p> <p>▲ 新城填海工程預計明年開始，但《土地法》及《城市規劃法》尚未完成，以及第三階段公眾諮詢，時間上是否可以接軌？因法規完成後，還須經過行政會、立法會討論及審議，時間可長可短，時間無法接軌便會產生問題，如：港珠澳大橋及輕軌也有很大程度的延後。</p> <p>▲ 隨著輕軌氹仔段及澳門段工程先後啟動，加上新城填海所造成的交通壓力，到底交通壓力有多大？還是未知數，這是嚴峻的問題。</p> <p>▲ 環保方面，新城區分為數個獨立島嶼，分流渠如何安排？是否會經澳門半島再進行污水處理？還是島上本身就有獨立污水處理？中水回用如何？</p>	<p>▲ 多謝就宗教設施提出意見，已紀錄，供詳細規劃和建築設計階段參考。</p> <p>▲ 雖然 A 區的文化設施受到環境的噪音影響，但可以透過地下空間利用，以及建築設計時考慮防噪隔音等方法達至既定的效果。</p> <p>▲ 在濱海綠廊中設有單車徑設施，而是次新城 C、D 區規劃中，亦提倡步行及單車，建設綠色交通示範區。此外，《澳門陸路整體交通運輸政策（2010-2020）》中明確未來 10 年將以打造居民宜行、旅客宜遊的綠色交通城市作為願景，並提出相應的行動計劃，當中針對改善單車軟硬體環境方面，提出包括訂定單車系統發展策略、優先在氹仔推動單車道示範計劃，建立休閒型單車行車道路線、逐步推動公共單車租賃計劃等措施，未來將會根據行動計劃內容，有序落實相關工作。</p> <p>▲ 研究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。</p> <p>▲ 就有關於本澳原有城區的屏風效應和熱島效應問題，已開展了“澳門城市空氣流動研究”工作，從科學的角度來合理評估相關之問題；當中有分析到新城填海區與都市氣候的關係，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> <p>▲ 新城各區的規劃佈局，已對澳門整體的風環境及日照等有基本考慮。</p> <p>▲ 《土地法》的修改文本草案爭取於 2012 年第四季送立法會討論審議，新城區的土地將來的批給都會嚴格按照相關法律進行。</p>

- ▲ 《城市規劃法》草案擬於 2012 年第二季展開諮詢，聽取社會意見，爭取於 2012 年第四季進入立法程序。
- ▲ 以上各項工作都有序抓緊推進。
- ▲ 針對輕軌建設方面，政府已透過跨部門協作，制定工程期間的交通維持計劃，協調道路施工安排，並會加強有關交通訊息的發佈工作，盡可能減低對居民出行的影響；而就整體新城規劃方面，負責新城區總體規劃研究的中國城市規劃學會亦組織專家進行了“新城區總體規劃交通影響評估”。
- ▲ 於污水管網的問題，目前較好的管理方法是將污水採分流形式，即污水經污水處理廠處理後排出大海，雨水則經管網直接排出大海。新城區的污水、電等均涉及到詳細規劃，現階段為總體規劃草案，但將會一併考慮。
- ▲ 早前環境保護局發佈之《澳門環境保護規劃(2010-2020)》諮詢文本中，亦對新填海區提出再生水的利用的建議，既可節省水資源，又可使廢水循環再用，不但保護環境、防止水污染，還可以緩解水資源不足的影響。

舉行日期：2011年12月11日

舉行時間：18:30–23:00

舉行地點：澳門科學館會議廳

出席人數：120人

文藝界諮詢會

提問者	意見、建議	工作小組回應
<p>溫啟源先生 澳門文物大使協會副會長</p>	<ul style="list-style-type: none">▲ 新城規劃的內容做得很好，想了解：在諮詢文本第14頁有關規劃人口總量，根據統計暨普查局的低度人口預測，到2020年本澳居住人口已有69萬多人，但在規劃方案中只能容納10萬或13萬人，新增的15萬人口已多於新城方案的預計人口。雖然不可能所有新增人口都居住在新城，但澳門現有城區已很擠迫，怎樣才能真正提升生活質素？▲ 根據剛才吳局長介紹本澳其中一個定位為“文化永續之城”，希望未來在新城及歷史城區的建築，能與世遺在風格及文化上作整體地延續，表現澳門獨特之處。	<ul style="list-style-type: none">▲ 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。從而瞭解不同的人群對城市功能和城市服務的需求和發展的願望。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，我們透過與統計暨普查局合作，對人口預測作了調整，抽出現時居澳外來人士人口抽查，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。▲ 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，即新城區總體規劃草案一及二提及，規劃人口容量為10萬人及13萬人，當中意思並不是將來在新城中居住10萬人的概念，是作為一負責任的規劃，在規劃一個地方就要假設居住人數，而居住人數的目的是用來制定設施放置的，這樣才可適當地配置公共設施、交通道路等。工作小組將會緊密配合相關部門的人口政策工作，並因應新城土地承載壓力，在提高居民生活質素的前提下，在下一階段草案時深入研究。▲ 有關建築風格延續舊城區特色方面分兩個層面。 一、整體城市風格：包括今次規劃提出的城市街道的尺度、肌理的延續，以及地塊的劃分也有類

提問者	意見、建議	工作小組回應
		<p>似的安排。</p> <p>二、單體建築、小廣場、前地、公園等設計：需由本地建築師及設計師配合相關工作，因此，已委託澳門建築師協會進行本地的建築特色的研究，包括本地城市色彩、主要的建築風格、文物元素等。</p> <p>▲ 既然澳門是文化永續之城，認同新城應延續本土文化，甚至應互相輝映，才能達到預期效果。</p>
<p>杜燦榮先生 崇新文化協會 理事長</p>	<p>▲ 在新城有 350 公頃土地裡，既要滿足社會發展訴求，又要解決澳門過去及現在存在的問題，又要促進城市未來發展，同時為未來二、三十年可持續發展提供土地儲備。即是說在 350 公頃土地上需要還地債，估計實際可使用土地只有五成。因此，建議用新城的土地與舊區交替，如舊區二至五層的樓宇，與新城土地互換，既可以改善居民生活質素，亦可增加政府的土地資源，又可令舊城區內的發展配合政府的建築要求。但如把舊城的土地讓私人發展商發展，其發展未必能配合舊城區的風格，例如望德堂區較新的五層高建築，與舊有兩層高的建築物並不協調。希望透過新城的樓宇與舊城區的樓宇交換，讓舊城區得以整體發展，這樣也可在舊城區換到更多土地。</p> <p>▲ 同時，由於舊城區的經濟很大部份來自公務員的消費，若將來政府所有的行政機關搬離舊城區，設在新城 B 區，舊城區將失去經濟支柱。故此，在新舊城區交替時，希望政府的行政中心仍然留在舊城區，能用新城土地更換舊城土地，使新城區有生意可做，而舊城亦可發展本地經濟。反觀，現在大家看到未來新城的美好景象，有很大的綠化區、完善的社會設施，但舊城區的居民又如何？所以，規劃時應考慮這點，應用互換土地，政府用有限的資源，換取居民的住屋，改善市民的生活質素。加上，假如政府用 35 層高樓宇的土地，可多換幾幅 5 層高樓宇的土地，政府是有賺的。也有一個很重要的因素，就是政府可租賃土地換到市民的私有土地，使土地單一化。</p> <p>▲ 此外，現時福隆新街、十六浦、新馬路一帶無法發展起來，是因為政府無法控制土地，土地持有人將土地空置，等候機會賺錢。希望政府可把土</p>	<p>▲ 土地置換必須要有嚴格、透明的機制才可推行。例如舊區內 3 層高的樓宇換成新城內 30 層高的土地，是不可能的。如果舊區內的土地只有 500 平方呎，只能蓋 3 層高樓宇，換成新城內同樣面積及樓高的土地，那麼，新城只能容納少量人口。因此，必須進行多方面的討論。一些重要場所、文物景觀周邊等，如中西藥局，有條件透過文化規劃進行收購或租賃等方法，從而活化加以利用。</p> <p>▲ 需要澄清一點，並非把政府的行政中心搬到新城 B 區。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，研究團隊亦贊同在新城 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。</p> <p>▲ 內港的土地大部份都是私有地，如業權人不發展，政府也很難進行收購。只能透過協商，租用土地用作公園或塗鴉等創作空間。</p>

提問者

意見、建議

工作小組回應

地更換回來，由政府發展，改為政府機構，新馬路近末段、十月初五日街一帶的店家便有生意可做。又例如營地大街與草堆街交界有很多空置甚至已倒塌的大廈，業主都在等未來的發展空間；倘若政府把辦公部門搬進去，整個關前街、營地大街、十月初五日街都將生氣勃勃。

鄧駿捷先生
澳門文獻信
息學會會長

- ▲ 根據剛才介紹新城內將有很多藝術設施及雕塑品等，這些物品以及濱海長廊的設計可否邀請本澳的設計師參與？本澳目前有很多放置在街道上的雕塑，不論大型、小型，絕大部份不是本地雕塑家的作品，如何能展現本地文化？將來海濱長廊裏或本澳的城市設計，能否多些容納本地藝術家的作品？
- ▲ 如果將來在新城內，可否讓本地文化界（特別是建築、雕塑）更多參與？讓澳門文化創作有一個展現的機會。因為舊城區是本地歷史上創造文化的展現，新城區可否成為澳門人文化展現的一個區域？除了可考慮設置永久的藝術家畫廊村外，也可設置時期性或更替性的作品展覽，以展示澳門人的文化。
- ▲ 新城區必需令市民有文化歸屬感，新城區的文化必需屬於澳門人的文化，並不是屬於其他地方的文化，無論建設輕軌建築或其他建築，因為全世界都有類似的建築，沒有人會知道這是澳門文化，因此，應讓澳門人有文化上的展現空間，如在新城的海濱長廊裡，有指示牌說明雕塑品是澳門某位雕塑家的作品。

- ▲ 未來會更多本地邀請藝術設計人士參與公共空間的藝術創作。
- ▲ 支持文創人士為新城進行藝術創作。好的作品可以美化整個環境，但不適合的作品會醜化環境。因此，本地創作人在創作的同時，亦要努力提升水平。
- ▲ 多謝意見，已紀錄，供研究團隊及相關政府部門參考。

陳栢添先生
戲劇界人士

- ▲ 根據規劃草案在新城 A 區南端設有文化設施。簡單估算，由填海至興建起碼需 15 年，在這之前，是否表演藝術、視覺藝術、電影等就沒有其他空間發展？
- ▲ 本人覺得在回歸後 12 年間，並沒有建設文化設施。無論配合市民的需要、城市競爭力，對於文化設施的建設是刻不容緩的。建議以現有的土地，如新城 B 區的西片區是已可利用的，能否在五年內落實政策，建設中小型的表演藝術場地、展覽館、電影院、資料館等，先行先試，培養人才，才來看未來 15 年有否需要堅持建造大型的文化中心。

- ▲ 規劃中的新城 B 區西片區是會展區，該區的面積並不大。
- ▲ 現時 B 區西片區設有自由波地、巴士停泊位、臨時爆竹燃放區等。工作小組於本年初已建議所有新城區土地在填土後，未開發前，有條件作臨時規劃使用。由於體育界的需求十分殷切，且很早前已提出訴求，因此，當時產生用作臨時體育設施的構思。
- ▲ 此外，新城 B 區有可能為新城各區中最早啟動建設的，明年將進行整個 B 區的地基處理，相關的隧道及地底設施將陸續動工。因此，時間上並不允許再作其他臨時使用。

提問者	意見、建議	工作小組回應
閻小荔女士	<p>本人到澳門的時間不是很長，但有幾點意見如下：</p> <p>▲ 澳門的景點沒有“串”起來，呈散狀景點：</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ 景點分散，雖距離不遠，但遊客很難走到。 ◆ 澳門是單行道、左行的交通，外地遊客容易對方位產生錯覺，加上很難找到出租車。 ◆ 導遊介紹有限，較難進行自助遊。 ◆ 已經有手機版的介紹澳門世遺的多媒體產品有用戶多少？效果如何？ <p>建議：</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ 自助導遊介紹視頻系統：在酒店、公共場所提供自助視頻，像威尼斯人的導遊視頻。 <ul style="list-style-type: none"> ◇ 建立景點關聯性。 ◇ 提供視頻資料，深度介紹景點。 ◇ 實現真正自助遊，延長留澳時間。 <p>▲ 澳門的室內藝術多於廣場藝術：</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ 澳門的音樂、舞蹈、美術等室內展演十分豐富，但只是提供平台。 ◆ 室內展演受眾有限，遊客不太可能欣賞到。 <p>建議：</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ 結合山水自然生態或者城市夜景，製作大手筆的戶外或廣場藝術展演。 <ul style="list-style-type: none"> ◇ 澳門成功的案例：煙火節、光影大三巴。 ◇ 可挖掘潛力，如：“印象澳門”（國內張藝謀的“印象系列”）、“水幕電影”（新加坡）。 ◇ 新城區提前規劃，預留空間，在規劃時埋下管線。 <p>▲ 澳門兩個重大的藝術節——澳門國際音樂節及澳門藝術節，都只引進經典的劇目或非常優秀演出，澳門人頂多只是去觀看演出而已。建議考慮把表演的劇本地化，與本土化藝術進行結合，或讓澳門人參與演出，或讓澳門編劇參與創作，或把當中的劇情稍為改造，保留原有框架，但加入本地元素，使之成為常態化演出，如台灣的《暗戀桃花源》上演了 20 年，但如果澳門每年都更換表演節目，就不可能產生這種經典創作。</p> <p>▲ 今天是明天的歷史：</p>	<p>▲ 多謝意見，已紀錄，供研究團隊及相關政府部門參考。</p> <p>▲ 認同澳門的景點沒有串連起來。本澳管理公共空間的部門眾多，特區政府已成立跨部門的小組，專門跟進本澳世界旅遊指示系統的研究，方便旅客在澳門遊覽。另外，網上世遺介紹的工作亦正進行中，待成果出臺後將向大家公佈。</p> <p>▲ 有關表演活動，需要審慎研究。例如“光影大三巴”的表演，亦非所有人都認同，有意見擔心影響世遺，對附近居民生活也有影響。所以，有時好的表演要見好即收，否則會變成沉悶的活動。</p> <p>▲ 藝術節及音樂節的工作方向，希望本地的參加比例會越來越高，增加本地參與感及投入感，同時亦作為互相學習及溝通的平台。每一個機會都是讓大家學習及成長，同時讓本地的藝術推向更高層次。</p> <p>▲ 我們並沒有消耗前人的歷史，只是用得不夠，有很多未有發掘出來。例如在 1983 年已出台文物保護的相關法例，2005 年澳門歷史城區列入世界文化遺產，當中已有很大的進步。我們每個人都有責任更好地利用我們的文化。澳門真正難得的環境是擁有三面環水、七個小山丘、四百年的歷史遺產、六千年黑沙考古村，很多優秀的文化流傳了下來。</p> <p>▲ 除了硬件外，軟件也有很多發展空間，文化局也正籌備興建澳門文學館，文學作為城市的靈魂，很多故事、劇本流傳下來，也透過出版事業發揚開來。因此，我們這一代不應只懂消耗，更應懂得利用我們的歷史文化，增加我們的文化內涵。</p>

	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 澳門旅遊仰賴兩點：歷史城區的深厚文化遺產；博彩娛樂業的蓬勃發展。 ◆ 我們正在消耗前人的歷史。 ◆ 文化遺產需要保護，延續如何不斷層？ <p>建議：</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ 利用國際化的多元文化優勢，在新區建設之前，成立研究小組或課題組，創造能經典流傳下去的歷史或投建指標性的建築或雕塑。 ◇ 為未來留下文化遺產。 ◇ 利於交流。 ◇ 開闢新景點。 <p>▲ 引進版權，常態化演出，如《我要高飛》一類經本土化再創作。</p>	
<p>鄭華歡先生 戲劇界人士、 澳門華文戲劇學會行政總監</p>	<p>▲ 建議考慮把現在於有歷史價值的建築內辦公的政府部門（如民政總署、社會工作局、社會保障基金等）搬到新城區，考慮到這些有價值的建築物的內部空間形狀、防火安全等未必適合作為政府辦公空間，但其位於市中心，可以作為很好的文化設施據點。又例如位於仁慈堂的登記局，可以搬遷到別的服務站內，騰出這些在舊區有價值的建築物作為文化設施，也可配合政府整體發展世遺旅遊景點。其實文化界很需要空間去培養人才參與文化事務，否則未來新城內的文化設施將沒有足夠人員參與。</p> <p>▲ 雖然新城 B 區有會展空間，文化活動其實與會展活動十分相關，建議考慮文化設施與會展設施需相互配合。假如我們可以盡量騰空舊區空間讓文化界使用，那麼新區的文化空間可供國際性或對外合作的文化活動使用，而且配套設施需很完善。例如本屆華文戲劇節將在文化中心舉行，但其周邊的配套並不好，除了設有劇場外，沒有其他配套設施，交通不便，周邊只有文化人很難負擔的娛樂場酒店，餐飲設施不足，因此並不是一個很歡迎人們使用的空間。倘若新城 A 區南面設有文化設施，必需考慮這些配套設施。倘若 B 區發展為會展區，亦應該有文化設施配合，讓參與會議的人使用，參考外地發展會展的地方，也會配合設置文化設施，才能完善配套。</p> <p>▲ 此外，除了體育的自由波地外，劇場也需要一些</p>	<p>▲ 能否把政府部門搬離一些具文物歷史價值建築物，遷往其他地方或新城辦公，很認同這個方向。運輸工務司屬下的部門正朝這個方向發展，例如優先把港務局搬遷，正籌備建設新大樓，以便釋放現有港務局大樓，但這些計劃需要逐步討論及安排。</p> <p>▲ 認同文化設施與會展設施相互配套。新城 A 區南面除了設有城市級的文化建築外，也規劃了特色街區作為支援該區發展，當中也包括衣、食、住、行的設施。</p> <p>▲ 有關天橋底作為文化活動場所，基於現時的使用及管理，仍需要多方面的探討。有關使用天橋底作劇場使用，建議有更具體的位置，以便未來跟進及協調。</p> <p>▲ 多謝意見，已紀錄，供研究團隊及相關政府部門參考。</p>

提問者	意見、建議	工作小組回應
	<p>自由空間，一些細小的空間也可以設立自由黑盒等場地。本人曾在台灣參加一個工作坊，來自世界各地的人一同思考可使用甚麼空間作為劇場，其中一些朋友提出利用天橋底的概念。其實澳門有很多天橋底的空間，很多都作為自由波地，其實劇場界也只需少許空間，便可進行創作。工作坊內也有另一構想，利用天橋底及地下空間作為小劇場空間，發現在城市內是可行的，如果各個地方都有這些空間，波地附近也有小劇場，會讓城市變得更有趣、更生活化、更有動感。初步目標地點：本澳現時設有自由波地的地方，附近已有足夠空間設置小劇場。因為劇場形式有多種概念，如文化中心、舊建築改建，不一定要美輪美奐，只要人們可到達，有觀眾及表演者便可以了。</p>	
<p>莫兆忠先生 澳門劇場文化學會</p>	<p>▲ 人口政策：雖然未來人口規模可能比預測的多，但人口數字讓人吃驚。因為現時都使用加法的思考方法，建議用減少的思考方法，人口到達甚麼程度就不可能再容納更多人口呢？我們不能再填海，繼而我們要考慮：一、生態評估：暫時未見到填海對生態的破壞程度，有甚麼補償措施？二、公共空間：建議適度規劃公共空間，雖然說到文化活動，大家都會記得藝墟，但本人較喜歡夜間的塔石廣場，是多元文化、自由民主的公共空間，有人有狗有印尼籍人士在跳舞有小朋友，這些才是城市最珍惜的空間，能容納多元化活動。因此，建議適度規劃這些空間，並不是不停由政府將很多不同的設施投放在這些空間內，而是讓人們自由使用這些空間，這才是宜居的城市。</p> <p>▲ 在公共空間的真實性方面，聞說較早前有些藝術活動在疑似公共空間的地方進行，如娛樂場外的廣場、寬闊的行人道，但舉行了第一場後，其後場次已因其他原因被趕走。亦有些公共空間被圍在大廈之中，這些是否真正的公共空間？未來又會否變成建築物？在香港經常有些屋邨出現這些爭拗。</p> <p>▲ 需要堅持的是，規劃草案提出了新城與舊區的整合，因為這是澳門人價值及文化的空間。</p> <p>▲ 根據介紹，了解到文化局已進行很多方面的統</p>	<p>▲ 人口方面，以澳門現時的社會及經濟發展情況，很有可能仍會增加人口。但不一定所有人口都居住在澳門，有條件從區域層面考慮。所以，在區域合作上有很多工作需要推動，例如加強通關便利等。</p> <p>▲ 特區政府早於 2007 年已委託“國家海洋局南海海洋工程勘察與環境研究院”編制了《澳門新城填海工程海域使用論證及海洋環境影響報告書》，有關研究單位曾進行了大量資料收集和分析處理工作，並進行了水文、泥沙觀測。</p> <p>▲ 《報告書》指出，施工期對海域水質環境之影響主要來自於清淤、拋卸砂石及吹填產生的懸浮泥沙所造成。因此，項目建設在圍堤施工、吹填等一系列施工作業過程中採用合理有效的環保措施，包括合理安排施工計劃、防止泄漏、先圍後填等制度和措施，可以使施工區附近海域的水環境和海洋生態環境得到有效的保護，降低對海洋生態環境的影響。在工程建設期間，建設單位將採取上述環境保護措施，將環境影響控制在最小範圍和最低程度。</p> <p>▲ 還有，針對整體新城規劃方面，我們亦委託項目組織專家進行了“新城區總體規劃之規劃環境影響評估”。</p> <p>▲ 項目組與澳門環境保護局研究商定後，在參照本澳相關法例，並根據《中華人民共和國環境保護</p>

提問者

意見、建議

工作小組回應

計，希望這些資料將來會呈現及納入規劃內考慮。

- ▲ 回應杜先生剛才提到其擔心政府行政部門離開舊區，令舊區沒有消費活動的提問。很多人說當舊區搞文化時，會令舊區仕紳化，所以，當舊區搞文化時，自然有很多人聚集及做生意，因此，不用擔心沒有公務員便沒有生意。

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，要求針對新城填海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，同時結合本澳相關法例、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評審目標。

- ▲ 新城區總體規劃的規劃環境影響評估範圍包括：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 100m、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）。
- ▲ 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。
- ▲ 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。
- ▲ 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，至於新城區總體規劃之規劃策略性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。
- ▲ 認同公共空間之重要性，因此，贊同適度開發是很重要的。在開放空間方面，由於步行區、廣場屬公共空間，由政府管理，任何人都可以使用。

黃先生
澳門漫畫從
業員協會

- ▲ 剛才介紹新城 A 區有文化創意產業，其實較早前的 See Shop 及黃屋仔開標時，都由單一企業投標經營，這和黃屋仔的理念有出入，有很多中小企及微企、搞藝術的都不是大財團，雖然像黃屋仔的二萬元管理費並不多，但要承擔整個項目或兼顧其他企業是困難的。是否除了 See Shop 及黃屋仔外，是否能保留像類似以前澳門文創館形式的空間，讓如貓空間這類微企售賣其產品？

- ▲ 參與 See Shop 競投的企業都是本地中小企業，有關機制是從現有的文創資料庫內，選出 95 間投標中小企業，不用擔心被大集團壟斷。在轉變經營模式時，考慮到政府的經營不一定合符合時宜的，希望吸收民間智慧及創意。同時，也希望創造機會讓民間發揮智慧，當時的承標條件並沒要求對政府的回報率，只要求必須多元化，需有 5 間以上企業經營。現時在創意館的經營方面已

提問者	意見、建議	工作小組回應
	<p>▲ 根據介紹，新城 A 區的文化長廊內會有很多商業活動這些空間是否也只一、兩個大空間讓大財團投標，賣原創作品的企業如何參與？參考文化局的記錄，有 95 個原創企業，See Shop 及黃屋仔內各只有 5 間企業，那麼其餘的 85 個原創企業怎麼辦？雖然文創館及 See Shop 已定論，將來 10 年內，新城文化長廊會否也採相同的形式？文化局及相關部門會否發現這個形式有缺陷？最終只讓大財團操控？令澳門很多中小企缺乏生存空間。</p>	<p>取得一定經驗，未來希望與更多部門溝通，爭取更多與創意館類似經營模式的空間，讓更多青年人參與。此外，設置這些創意館後並不是沒殺其他創意人的生存空間，文化局會繼續組織更多機會及平台推動文創業。政府不應全權主導文創業，因此，政府將採取更開放的態度，吸納民間智慧。</p>
<p>朱佑人先生 藝術工作者</p>	<p>▲ 整個規劃的高度限制、地段可用的地積比率等，各區有甚麼政策？</p> <p>▲ 發展用地是否有年期限制？</p> <p>▲ 現在的規劃草案一及二，文化旅遊設施所佔比例都較外國一般比例為高。站在文化人角度，當然是越多越好。但外地很多地方也出現問題，預留土地太多，未來也用不到，會產生浪費或資源錯配，擔心澳門的創意人也沒有這麼多，也沒有這麼多的作品投入，增加了這麼多空間，有可能會成為政府部門及設施不斷膨脹的方向，這些正是澳門文化發展最大的問題，其實澳門並不是沒有設施，而是因為大部份設施都是政府主辦或主導，寧願購買外地作品，也不購買本地作品，希望可以透過未來文化政策的優化，逐步改善這些問題。因此，在新城裡，這些文化旅遊設施用地是否所有都是政府主導？還是可以透過一些機制，誘導有心投資文化創意的人士與政府合作，令日後用地發展不致過於單一。這些都是全球文化發展的一個方向之一。</p> <p>▲ 在草案中可發現，文化旅遊設施所佔比例很高，但也十分集中，如集中在新城 A 區南面、新城 B 區及新城 C 區，分別集中在一塊用地內。其實，現時的趨勢是將這些設施分散，如便利店，如果大家認同文化是生活的需求，不需要把文化設施集中在一個區內，集中在一起不定有好處，反而應該以更融合的方式，投放在新城各區不同地方都有不同的文化設施。</p> <p>▲ 在新城、舊區互相補充方面，當然在新城 A 區有地標式文化設施是十分理想的，但考慮到補充</p>	<p>▲ 有關每塊土地的樓宇高度、倍數、覆蓋率、建築風格等在規劃內會有特別要求。所有土地都有開發期限，即在一定年限內進行開發，使用年限一般為 25 年，將在土地合約內有所規定。</p> <p>▲ 土地劃定用途後，不一定要馬上進行所有發展，可按社會發展需要而發展，把一些土地用作儲備。</p> <p>▲ 政府早前已表明日後會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，故不一定所有都是由政府主導。</p> <p>▲ 認同相關文化設施應集中而不宜分散。在規劃草案的構思中，設施分散到每一個社區之中，也會有些相對集中的主要設施。此外，新城 A 區的社會及文化設施並不只服務該區人口，還包括服務舊區居民，因此，其佔地比例相對較高。</p> <p>▲ 澳門北區現時缺乏的不單是文化設施，整體社會設置也不足，但如果在新城 A 區北面設大型文化設施，則該區整體可容納人口將大幅減少，這牽涉到房屋及公屋等，需要社會作價值判斷。</p> <p>▲ 另一方面，可透過小區規劃在北區現有城區內創造公共設施空間，如青洲區都市計劃、青洲公共房屋項目、祐漢重整規劃等。</p> <p>▲ 在要求發展商提供一定比例用作促進本地文化藝術創作方面，這並不只是城市規劃的課題，還涉及財政、稅務等範疇。</p> <p>▲ 認同公共建築可設更多公共藝術空間，但應從文化政策層面開始實施，文化局不應監管財政部門及建築部門，需透過跨部門合作機制來實現。</p> <p>▲ 爭取加快文化政策路線的制訂。</p>

提問者

意見、建議

工作小組回應

澳門北區文化設施的不足，可能在新城 A 區北面設置文化設施會更好。舉例現時的文化中心，很多人都認為交通不便，配套設施不足。因此，建議文化設施能分散設置會更好。不單是新城 A 區，澳門現時各區甚至氹仔、路環也有類似的情況，文化設施的比例非常少。建議在新城 CD 區分散設置一些文化設施，滿足氹仔人口不斷增加的需求。

- ▲ 建議在新區的公共或私人建築物，透過法規，要求發展商投放一定比例採購本地公共藝術，將藝術變成生活的一部份。長遠而言，將藝術更多地融入生活細節，總比花費很多公共藝術只放置在公園好。
- ▲ 感謝文化局介紹的文化政策路線簡報。建議未來的研究及討論過程可以更加壓縮，讓更多人了解當中的過程，更早地共同努力。

梁女士
藝術社團工
作人員

▲ 本人自小在澳門接受教育，成績不錯，很喜愛繪畫。但當時繪畫老師表示，要是成績好的話就不用修讀藝術。當然這個觀念是錯的。因此，希望新城有更多藝術教育設施，不一定是高等教育，因為按本澳人口比例，未必一定需要高等教育，但希望從中小學開始，提供更多藝術教育的空間，讓小朋友知道這不單只是繪畫，而是藝術創作，讓他們有更多藝術創作的場地。

- ▲ 有關正式教育以外的藝術教育設施，相信現時的學校也有進行相關教育工作，並在課餘活動加強推廣。考慮到各項設施的多時段開放，和教育暨青年局、體育發展局等溝通商議，提出未來新建的學校和社區共用設施，即：部份樓層用作學校設施，其他樓層用作社區活動設施（如社區中心、青少年活動中心），學校可預約使用社區活動設施，其他時段可讓社區居民使用，節假日也對外開放。其實有關部門已有一段時間推行這種教育及體育設施開放的做法，如數所學校共同周邊的體育設施、自由波地，一方面節省土地，同時也能增加設施的使用效率，學校所負擔的能源及保養費用也可減少。
- ▲ 在較早的文化諮詢場次中，也有與會者提出兒童美術館的建議，因為新城規劃為的是未來下一代，促進下一代有創意、文化及有智慧地就業，有關建議將再作考慮。

楊開荊女士
澳門文獻信
息學會理事
長

▲ 澳門現在有大量文獻等待被保護及修補，希望在新城區內重點考慮此點。參考如馬來西亞這些經濟條件遠不及澳門的地方，都非常重視文獻保護工作，包括文獻托裱、紙張維護等，需要很多先進的儀器，需要較大的場地進行。此外，也希望

▲ 由於是次的規劃是一項總體規劃，主要考慮各區的整體佈局、交通配套、景觀的保護及重要公共設施的佈置。在新城中已預留了文化設施用地，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。多謝就文化

提問者	意見、建議	工作小組回應
	<p>能有人才培訓基地，因為本地現有圖書館的修護工作都是做一些很基本的裱托工作，也需要很多機器設施來配合，但人才培訓也需要很多空間。</p> <p>▲ 很多文化城市都越來越重視打造 15 分鐘文化圈，建議新城區也作此考慮。雖然新城都有文化設施，但 15 分鐘文化圈的概念是多建設圖書館、閱覽室，讓市民在 15 分鐘步行範圍內，一定會找到看書的地方。</p>	<p>設施提出意見，已紀錄，供詳細規劃時有關部門參考。</p> <p>▲ 贊同 15 分鐘文化圈概念。</p>
<p>李知行女士 澳門藝術博物館</p>	<p>▲ 文化源於生活，但剛才聽到很多意見均是視覺藝術、表演藝術及地標性設施方面，但回想到現有的空間，如塔石廣場，晚上有很多少數民族會在這裏唱歌跳舞，這些都是文化。現在很多討論及考慮都集中在華人使用者，我們未來的空間會否都能讓這些少數民族（如印尼、越南、菲律賓等）可以使用？在哪些時間可以使用？這些設施會否只是一些華麗的表演殿堂，而平時不能租用的呢？會否考慮一些較生活化的地方，讓他們在平時也能使用這些空間？</p> <p>▲ 此外，如果我們把注意力只集中在新城區，可能有一些人不會專程乘車到新城區，可能他們認為往文化中心也很遠的，他們從來沒有想過要往博物館。所以，應將新城與舊區一同規劃，同步考慮，把這些設施和人的生活拉近。</p>	<p>▲ 認同社會需關心少數族裔及弱勢社群。在今年（2011 年）回歸周年紀念，將舉行拉丁城區幻彩大巡遊，同時有 26 個本地社團參加，也歡迎少數族裔參加。希望把首屆活動舉辦好，未來吸引更多不同社群參與。</p> <p>▲ 認同生活化社區的重要性。其實在社區內的慈善社團有很多資源，政府將繼續與各界協商，爭取更多文化空間。</p>
<p>蔣禎耘女士 從台灣來澳發展的藝文工作者</p>	<p>▲ 本人在剛來到澳門時感到十分新鮮，但從觀察所得，澳門的節慶裝飾（如燈籠、沿海濱的公共設施及公園、路牌等）是否可讓本地的藝文工作者參與？因為每年的燈籠設計不夠藝術性，並佔據了一大片公共空間，如議事亭前地、大三巴前廣場，所以應從整體考慮城市文化觀感。</p> <p>▲ 上述建議的考慮也設包括體育設施。因為體育設施是一套系統，然後在不同的地方設置，但現時的體育設施外觀都一樣，其實它們在外觀上可以有更多的考慮，再多做一些選擇。</p> <p>▲ 路牌方面，除了舊區的路牌，在未來的新城也希望有更多藝術工作者參與設計。</p>	<p>▲ 多謝就公共空間的節慶裝飾設計提出意見，已紀錄，轉交相關部門參考。</p> <p>▲ 在善用現有建築方面，文化局正一直跟進及處理相關工作。</p> <p>▲ 參考台灣在對發展區優先讓文化人進駐，是非常好的概念。</p>
<p>李銳奮先生 牛房倉庫</p>	<p>▲ 希望能在澳門建立一個獨立的澳門攝影美術館，因為澳門的條件非常獨特，一方面與世界攝影發展史很有關係，早在 1844 年（攝影公認是</p>	<p>▲ 由於是次的規劃是一項總體規劃，主要考慮各區的整體佈局、交通配套、景觀的保護及重要公共設施的佈置。在新城中已預留了文化設施用地，</p>

1839年誕生)已有澳門的媽閣廟、及南灣一帶被一位名叫 Jules Itier 的法國攝影師拍攝過，並成為攝影史上的一個重要部份，目前收藏在法國攝影博物館內。此外，由於在附近地區尚未有設立專門的攝影館，一般只將攝影視為藝術展示的一部份，稍欠專注，但如可利用澳門的歷史文化特色，加上專門的長期性的展示，肯定能成為澳門一個特別的文化地標，另外，對於推動及提昇本地創作水平亦大有好處，因透過持續的不同類型攝影之研究、交流及展覽(如以相對較靈活的展示方式呈現)，或邀請著名攝影師來作工作坊等形式，將能讓澳門成為遠近地區一個攝影藝術上較具吸引的地方。

- ▲ 很希望能成立一所獨立的、真正的純藝術學校(Fine Art school)。這間學校以較具國際視野的方式去營造及發展，並不會如現在的那所名稱與實際並不太相符的學校一樣，以教授及培養獨特藝術創作領域的人才為大方向，如能從國際及前瞻角度加上澳門的獨特人文歷史背景出發，應可把這所學校辦成吸引周圍地區，甚至東南亞地區的藝術學校，這也對澳門的文化藝術發展大有幫助。現在的澳門最需要有心人加上政府相關部門的支持，從長遠角度出發，下定決心去做，這樣才能建立較紮實的有本地特色同時具國際視野的東西文化交流之地。

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。多謝就文化設施提出意見，已紀錄，供詳細規劃時有關部門參考。

- ▲ 未來會繼續關注平面設計中心方面。電影中心正在規劃中，有條件實現。舞蹈的跨界合作方面，希望逐步形成。攝影博物館方面，澳門擁有全中國第一張攝影作品，1847年在南灣拍攝，十分難得，幾經努力才能把這張照片收藏在澳門，有條件考慮設攝影博物館。

陳先生
戲劇工作者

- ▲ 本澳劇場資源缺乏，已刻不容緩，建議未完成新城發展時，在現有城區設立劇場，例如塔石廣場旁的文創空間、崗頂劇院、何黎婉華庇道演藝劇院、明珠劇院等。
- ▲ 永續文化之城需要博物館設施，建議設博物館收藏本地戲劇劇本等創作。
- ▲ 由於戲院及歌劇院等不能提供長期排練的空間，建議在規劃相關設施時，需同時考慮設置排練的地方。

- ▲ 在展出場地方面，塔石文創館有其現有功能，暫時不考慮改變用途，但會考慮多功能化，如畫廊與工作坊的結合等。崗頂劇院實際上不大適合作話劇使用，從舞臺大小、設備等都較適合作音樂表演使用，應還原其音樂使用環境。何黎婉華庇道演藝劇院使用費用較高，爭取機會不大。明珠劇院則以粵劇為主。文化局會繼續考慮不同方案。
- ▲ 有關戲劇設獨立博物館方面，其實不只戲劇及粵劇需要考慮。現時的澳門博物館雖然空間較大，但未能讓參觀者了解到澳門的整個發展脈絡，例如未有展示本地的風俗、婚禮、宗教。博物館內展示很多澳門故事，如第一個村落、居民的來源、地理構造、二次大戰時的澳門、不同種族的生活

提問者	意見、建議	工作小組回應
沈榮根先生 戲劇界	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 文化界與體育界就像兩兄弟，但體育設施多、文化設施少。建議新城內應有足夠的文化設施。 ▲ 舊區有很多閒置土地，若超過發展年限，建議政府應進行土地回收。 ▲ 有關較早前與會者提議的內容，要求在新區開發時需使用環保材料等措施，建議規定發展商必需遵守規定，以避免發展商不遵守政府要求。 	<p>等。所以新城內將有很多故事。</p> <ul style="list-style-type: none"> ▲ 排練空間及戲劇學院方面，視具體情況再作考慮，因為澳門的人口實在太少，需考慮不同方法（如借助資源）。 ▲ 有關文化與體育設施方面，雖然文化資源的起點較低，但今年在文化層面批出的資助較去年高出3倍，會繼續爭取。 ▲ 閒置土地方面，在很多情況下，不是業權人不發展便可回收土地的，而是涉及很多法律及程序的問題。有關部門正進行相關工作。而且舊區中有很多未發展的土地，如一些空置的地盤，其實是私家地，如業權人不發展，政府是不能強行徵收。 ▲ 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，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。
陳女士 旅遊學院畢業生	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 諮詢文本提出一些區有旅遊文化設施，那麼旅遊及文化的分配比例是怎樣？用文化吸引旅客來到這些地區，旅客使用設施的比例是多少？怎樣使旅客從密度高的地方（如大三巴）引導到新的旅遊文化區？ ▲ 剛才聽到有與會者建議分散文化設施，本人有不同看法。設施應集中、不宜分散。因為旅客的習性較懶，留澳時間短，所以在選擇時會集中遊覽一個地區。同時也需要多元化，例如設有不同主題的街道（如餐飲街、購物街）便能吸引旅客，才能令我們的文化產業更有價值。因為產業不能缺少消費，如果能吸引旅客到這些地區，能帶旺文化發展。 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 認同相關設施需有所分散，也有所集中，相輔相成。 ▲ 在集中旅遊文化設施方面，現時本澳旅遊文化設施以板塊式集中，如大三巴及其周邊形成大三巴板塊，其意義不只大三巴牌坊，而是關於澳門的航海大發現，促進世界物資交流，我們會繼續發掘澳門不同區域的意義。

李凱欣女士
我城社區規
劃合作社

- ▲ 希望公佈環境影響評估結果。新城五區以海島式規劃，只聞有環境影響評估結果，但不見環評內容，我們無法了解生態補償應怎樣進行。新城填海的規模大，市民有權了解這是犧牲了多少生態價值來換取新城。
- ▲ 雖然規劃不能解決城市所有問題，但由於現在的規劃涉及未來 20 至 30 年的發展，希望這個規劃能引導城市有序發展。現時這個規劃很著力於解決現時各方面的問題及目前的需求，但未見向前推動的動力。
- ▲ 簡單舉例，現在討論的是未來 20 至 30 年發展，新城 C、D 區提出低碳居住示範區原則，為甚麼只有新城 C、D 區提出這個原則？到未來 30 年，倘若只是新城 C、D 區有低碳概念，是否過於保守及落後？
又例如單車徑，雖然每一區都設有單車徑，為甚麼只具休閒性質，而不具備通勤作用？這在 30 年後可能會變成追不上時代的方案。
- ▲ 現時推出的方案都在討論現時的城市問題，但新城區規劃提出的口號是“新城新夢想”，我們不是應該 Plan big, think big, 要 make differences？但現階段仍然看不到有任何“difference”，只看到在一個世界級休閒旅遊城市的框架內不停打轉，但看不到創新突破。提出的兩個草案只是數據不一樣，沒有概念和理論支撐來供市民選擇。
- ▲ 其實本人很喜歡都市農耕，這也是規劃趨勢，不錯的概念，但如果向市民介紹在城市內耕田的話，自供自給，這是不可能的。所以規劃應該是誘導性及預視性，而不僅是解決問題。
- ▲ 談到自然方面，本人在澳門已很久沒有看到鳥類了，可能在不久的將來，要在科學館才能看到鳥兒和大紅花了。所以，很希望新城規劃能在綠化、生態上有更多考慮。

- ▲ 特區政府早於 2007 年已委託“國家海洋局南海海洋工程勘察與環境研究院”編制了《澳門新城填海工程海域使用論證及海洋環境影響報告書》，有關研究單位曾進行了大量資料收集和分析處理工作，並進行了水文、泥沙觀測。
- ▲ 《報告書》指出，施工期對海域水質環境之影響主要來自於清淤、拋卸砂石及吹填產生的懸浮泥沙所造成。因此，項目建設在圍堤施工、吹填等一系列施工作業過程中採用合理有效的環保措施，包括合理安排施工計劃、防止泄漏、先圍後填等制度和措施，可以使施工區附近海域的水環境和海洋生態環境得到有效的保護，降低對海洋生態環境的影響。在工程建設期間，建設單位將採取上述環境保護措施，將環境影響控制在最小範圍和最低程度。
- ▲ 還有，針對整體新城規劃方面，我們亦委託項目組組織專家進行了新城區總體規劃之規劃環境影響評估。
- ▲ 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，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，同時結合本澳相關法例、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。
- ▲ 新城區總體規劃的規劃環境影響評估範圍包括：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 100m、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）。
- ▲ 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。

提問者	意見、建議	工作小組回應
		<ul style="list-style-type: none"> ▲ 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。 ▲ 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，關於新城區總體規劃策略性環境影響評估報告，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。 ▲ 新城區總體規劃原則之一是綠色低碳原則，就實踐生態城市、低碳交通、綠色建築及環保基建技術，使新城成為落實低碳減排理念的示範區。 ▲ 更多使用單車作為交通工具方面，需要按實際條件逐步推行，交通事務局亦正進行相關的工作。
鄧先生 文字工作者	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 根據介紹，第二階段諮詢重點在於功能區的劃分，本人亦很認同區域功能是很重要的定位。但本人提醒在規劃階段亦要注重社區營造，因為澳門面積很細，由不同的社區構成。剛才聽到很多意見都關於舊區，可能新城也會遇到這種情況，因此，如果社區營造做好一點，每一個社區都有完善設施（如文化設施、圖書館、小型康體活動設施、兒童遊樂場、教育等），可以在社區內解決該區需要。 ▲ 現時草案中，新城A區約有5萬人、新城CD區也約有5萬人，佔了新城大部份居住人口，這些分區與舊區都是靠一些幹道及橋樑連接，如果沒有完善社區規劃，增加了社區居民的出行頻率，將來可能在上下班時都出現嚴重塞車。例如現有的文化中心已設立10年，如在一般的城市，由於前往的觀眾同質性較高，中心周邊已衍生出相關及配套設施（如餐飲、小劇團、藝文團體及傳媒等），但回望本澳的文化中心，周邊只有豪宅、酒吧。新城的規劃與新口岸有點類似，應怎樣做好社區規劃？ ▲ 諮詢除了列出兩個草案外，市民亦很希望了解概念背後的原因及推理，才能判斷是否認同理據，建議未來諮詢有更多這方面的資訊。 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 認同社區營造，而該方面需要有配套設施，正因此，我們在規劃的同時，也展開了人口預測工作。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。主要的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。人口分析要了解不同的人群對城市功能和城市服務的需求和發展的願望。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。 ▲ 在上述前提下，規劃草案提出各區都按其人口結構及社區基本需求（居住、生活、營商、就業等方面）從而制訂了高度混合式的規劃，以盡量減少跨區的出行，但實際的出行選擇權都由居民決定。
李女士	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 新城350公頃土地內，只有9%是文化旅遊用地，到落實時也許會更少。雖然澳門社會的現實情況經常是這樣，但不代表能夠令人接受。如介紹時 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 多謝就文化旅遊設施用地比例提出意見，已紀錄，供研究團隊及相關政府部門參考。

提問者

意見、建議

工作小組回應

所述，外港碼頭的搬遷仍需要諮詢，但其中一個方案是設在新城 A 區南面，將直接影響到該區的文化旅遊設施，很有機會減少其比例。所以，如果將來有類似情況，特別在計劃階段，需要減少文化旅遊用地時，應同時在其他地方補充，而不是隨便讓文化空間減少。

張女士
澳門演藝評論協會

- ▲ 在討論各區的用地比例時，有否考慮各區的服務對象？諮詢資料缺乏數字化資訊，雖然文化局較早前已進行研究，其他部門都在爭取在新城的用地，有否標準及數據以支持分配用地？
- ▲ 澳門的文化及戲院等設施的水準都十分兩極化，文化方面只有文化中心及劇場，希望新城參考如香港的文娛中心般規模的文化設施。亦可考慮將公共使用的設施（如圖書館）設置在一起，因為現時的文化場地或大型節目場地都是美輪美奐的，反觀外地，通常最漂亮的地方都是商業主導，但澳門是一個特別的地方，最漂亮的建築都是政府興建的，是否可以向市民提供較低門檻的設施以推動他們參與文化活動？假如將來建有音樂廳或劇院，是否有這麼多的觀眾？所以，從現在開始，藝術教育不單只是培育年青人，更應涵蓋長者，擴大觀眾層面，讓人覺得文化設施並不是高高在上無法跨越的。

- ▲ 我們在規劃的同時，也展開了人口預測工作。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，主要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。人口分析要瞭解不同的人群對城市功能和城市服務的需求和發展的願望。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。
- ▲ 透過統計暨普查局提供的技術協助，我們在該局 2008 年 4 月公佈的澳門居住人口預測（2007–2031）的基礎上，根據 2007–2009 年間居住人口的實際變化情況對預測的一些假設前提條件進行了微調，同時利用 2009 年 12 月 31 日的實際居住人口數目作為基準，對 2010–2020 年間的居住人口進行了預測。從數據上看，澳門已明顯進入了老年型社會，未來人口的老齡化趨勢會加快，65 歲及以上的老年人口的比重可能會從 2009 年底的 7.7% 增加至 2020 年底的 11.7%–12.4%。如果剔除居澳的外地僱員，則 65 歲及以上的老年人口的比重可能由 2009 年底的 8.7% 快速增加至 2020 年底的 14.3%–15%。老化指數（老年人口對 0–14 歲少年人口）可能會從 2009 年底的 60.5% 增加至 2020 年底的 82.1%–92.5%。
- ▲ 可以預見，老年人口對養老及安老服務、社會房屋、醫療保健等的需求將會明顯增加。故此在進行城市及社會服務規劃時，必須對老齡人口的生活方式及需求多加考慮。在進行居住區及交通規劃和建設時，要注意適應人口老齡化的趨勢和老齡人口的特別需要，創造條件為老年人提供較優質的生活環境。

提問者	意見、建議	工作小組回應
許先生 電影工作者	<p>▲ 根據介紹，將考慮興建電影文化中心，也希望澳門設有電影學院，因為澳門電影人才非常缺乏，電影學院是培養本澳電影人才的好地方，也能提高城市的電影藝術氛圍。</p>	<p>▲ 計劃中的是小型電影中心，是本地電影的小焦點，工作室提供基本的電影剪接等設施，及可向市民及旅客介紹電影小知識，也考慮設咖啡座，補充了現有電影設施的不足。電影是綜合性的產業，複雜度高。</p> <p>▲ 本澳是否需要電影學院？在現時本地未有很大基礎時，需要大家深思。現階段較適合以扶持發展為方向。感謝相關人才多年的付出，支撐了本地電影的發展。</p>
梁先生 澳門文創推動協會	<p>▲ 諮詢文本中提到特區政府要善用文化資源，發揮中西文化特色。本人認為澳門文化就是澳門人的生活方式，剛才與會者指出，因為旅客較懶惰，建議文化旅遊設施應集中設置，本人並不認同，因為澳門人是這些設施的真正用家，而非旅客，設施需考慮澳門人的文化及生活方式，設置應既有分散也有集中。如新城 A 區南面有大型文化設施，但這屬於可搬到舞臺的表演，但澳門很多沒有搬上舞臺的表演才是澳門特色。例如較前香港蘇姓藝人，他介紹澳門的特色餐廳後，很多人蜂湧而至，令餐廳忙不過來，食物質素下降，結果本地人及外地人都不再光顧，因而結業。如果我們的文化全都搬到舞臺上的話，並不是好事。如要平衡的話，參考諮詢文本第 32 頁，在土地複合利用概念中，應包含文化設施，因為澳門人都比較懶惰，喜歡設施在附近，所以，建議設施應是中小型，並採分散設置，供本地人使用。</p>	<p>▲ 文化旅遊設施的服務對象方面，其重點在於解決居民及遊客之間的關係。最終目標希望達到文化永續之城，主要服務本地居民，但旅客與居民的需求並不矛盾，希望更多旅客來欣賞本地的文化。因此，我們要提供多元化的文化服務、文化導讀；旅客亦從經濟上支持文化發展，從而形成兩者之間的互動。</p>
Edmundo Rem é dios Lameiras	<p>▲ 未來當社團向文化局申請資源時，建議文化局要求這些社團交出一定成績，從而讓大家都提升自己，亦讓文化局能以這些數據來爭取更多資源。</p> <p>▲ 現時文化局並沒有資助運作經費，而這些文化團體是需要運作經費，如有特定的運作經費，則社團在處理租用場地等事宜上能較暢順地運作，是很需要的。</p>	<p>▲ 多謝意見，已紀錄，供相關政府部門參考。</p>
梁先生 文創界人士	<p>▲ 完成三階段諮詢後，會怎樣落實規劃及進行監督？如剛才提及新城 B 區已用作自由波地，是否文化界熱烈發表意見，又可以設置文化場地？有何法律例確保落實？如要修改由誰進行？</p>	<p>▲ 規劃的規管需要相關法律法規支撐，主要包括《土地法》及《城市規劃法》。《城市規劃法》將於 2012 年展開公眾諮詢，當中包括對城市規劃編制、修訂的程序，公眾參與程序等各方面的規範。</p>

舉行日期：2011年12月16日

舉行時間：10:30-13:00

舉行地點：水坑尾街202號婦聯大廈2樓

出席人數：45人

澳門婦女聯合總會諮詢會

提問者	意見、建議	工作小組回應
<p>葉翠萍女士 婦聯離島家 庭服務站副 主任</p>	<p>▲ 現時澳門和氹仔的居住人口非常不均勻，部份居民因為子女讀書的關係都由氹仔搬回去澳門。現時氹仔的使用率都在上升，因為很多年輕一輩都喜歡在氹仔居住，但涉及子女讀書問題，又要被迫回去澳門居住，想詢問未來新城填海區會否有學校，或者較優的學校搬遷新城區？方便新城區居民上學。會否在新城區設立較大型校區？因為很多家長都會因應子女就讀學校而搬往該區居住，如果新城區較少學校，我認為居民願意在新城區居住的意願不高。</p> <p>▲ 關於環境方面，新城區五幅土地均位處海邊，會否特別考慮污水處理問題，使其不會直接流入大海？</p>	<p>▲ 新城規劃內將會預留一定教學空間，但會否有名校在內，就視乎學校的辦學情況，相信很多學校願意共同探討。在新城設立大型校區，的確可將一些學校設施適度的集中，達到資源共享的目的。但若將有關設施過於集中，亦可能令到某些區域與設施的距離過遠，因此規劃上在堅持社區開放和共享的原則下，將配合實際和分析人口數據，深入研究符合澳門情況的方案。</p> <p>▲ 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，即新城區總體規劃草案一及二提及，規劃人口容量為10萬及13萬人，當中意思並不是將來在新城中居住10萬人的概念，是作為一負責任的規劃，在規劃一個地方就要假設居住人數，而居住人數的目的是用來制定設施的，這樣才可適當地配置各種公共設施、交通道路等；工作小組將會緊密配合相關部門的人口政策工作，並因應新城土地承載壓力，在提高居民生活質素的前提下，在下一階段草案時深入研究。</p> <p>▲ 至於污水處理方面，新填海區中已預留土地興建必要的環保基礎設施，如污水處理廠及再生水廠等，並正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。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>蘇云玉女士 婦聯家庭服 務中心副主 任</p>	<p>▲ 為何新城規劃中沒有大型遊樂的空間？因為澳門缺乏適合一家人出遊的地方，例如：只可去賭場酒店下設的購物中心逛街，但參考鄰近地區，有迪士尼公園、海洋公園等大型主題樂園，未知未來會否構想引入大型遊樂空間？</p>	<p>▲ 由於是次的規劃是一項總體規劃，主要考慮各區的整體佈局、交通配套、景觀的保護及重要公共設施的佈置。在新城中已預留了旅遊文化設施用地，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>

提問者	意見、建議	工作小組回應
		<p>▲ 由於主題樂園佔地大，全世界面積最小的香港迪士尼樂園，其面積也有 300 多公頃，幾乎是新城填海區的總面積。由此可見，這涉及到地少人多以及選擇的問題，新城規劃是難以滿足各方的需求，需要社會共同探討。另外，我們也可以思考這些訴求能否透過區域合作達成，如未來橫琴將設有長隆樂園，而澳門與橫琴通關便利。</p>
<p>歐陽月勝女士 婦聯社會服務處秘書</p>	<p>▲ 新城區總體規劃內容眾多、涉及不同範疇，大家都比較關注土地用途、發展、利用，在眾多內容中，哪些是優先發展？因為不可能同一時間完成建設。</p> <p>▲ 規劃提出興建來往澳氹的第四通道，不論是大橋或隧道，目前來往澳氹之間常見電單車等交通意外，坊間有很多聲音要求開闢電單車通道，或者開放西灣大橋下層，如果目前技術未能做到，希望未來的第四通道開闢電單車通道。</p>	<p>▲ 在完成填海工程後，首先展開基礎設施建設，如道路等。此外，公共設施建設也是優先會展開的。</p> <p>▲ 新城區的建設並不會在短期內完成開發，而是會為澳門未來 20、30 年的發展提供土地儲備，而作為總體規劃，亦不會訂定單一地塊的建設項目的詳細要求和具體設計。</p> <p>▲ 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，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。</p>
<p>何歡顏女士 婦聯家庭服務中心主任</p>	<p>▲ 新城規劃最快是何時動工？何時完成？當中建設的資金來源是否均由政府承擔？以輕軌為例，先後多次諮詢，每次諮詢均使成本價上升，如果新城填海工程延遲，其成本價也會上升，這是由哪一部門作規劃及管理？會否影響到納稅？另外，五幅土地填海工程次序為何，還是全部一起動工？</p> <p>▲ 澳門與橫琴當中互補作用，會否是橫琴已有的設施，新城填海區則會沒有？但澳門所租用橫琴島的土地，與新城填海區土地性質是有所不同的，是否應考慮如何提升這個互補機制，令市民獲得最大得益？</p>	<p>▲ 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 區須配合港珠澳大橋開通、新城 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、交通基建等優先建造。各填海分區會依實際需要，分階段開展填海工作，如：新城 A 區將配合港珠澳大橋開通；新城 E 區將配合交通基建設施的建造需要。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。新城各區時序大致為 B、A、E、C、D，主要為配合港珠澳大橋、孫逸仙大馬路的重整、氹仔客運碼頭和澳氹第四條跨海通道等。</p> <p>▲ 由於新城規劃涉及澳門未來 20 至 30 年的發展，在多種因素包括：通脹、項目情況、經濟環境等影響下，都會對具體造價，甚至整體新城開發投建帶來不同程度變化。況且，新城不少基建項目現在只是前期研究階段，仍未進入實質項目落實，所以，要在目前評估整個新城區總體規劃的發展預算並不可行，也不科學。</p>

提問者

意見、建議

工作小組回應

		<ul style="list-style-type: none"> ▲ 在現階段，我們集中對新城填海造地方面進行了初步概算。因應河砂、其他材料及勞動力價格的變化情況，新城區的填土及海堤工程以 2011 年的不變價格估算的靜態建設投資約為 70 億澳門元。但仍需因應實際投標時的價格調整。 ▲ 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，共同推進橫琴開發，未來，澳門將加強與珠海方面的合作，相關工作已開展。
<p>何女士</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 澳門土地資源非常缺乏，中央政府批准澳門填海造地，這些新土地是否同時發展？我個人認為不應該，因為這些土地都是澳門居民的資源、財產，如果純粹只為發展而一次過發展，到我們的下一代時，便會沒有儲備土地，難道又再次填海？所以在發展時要慎重考慮，前瞻性地持續發展。 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 新城區的建設並不會在短期內完成開發，而是會為澳門未來 20、30 年的發展提供土地儲備，而作為總體規劃，亦不會訂定單一地塊的建設項目的詳細要求和具體設計。
<p>許浩志先生 婦聯社會服務處副主任</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 我贊成第四通道採用隧道形式，配合 24 小時及全天候使用。 ▲ 借鑑目前澳門地下公共設施，如：巴士站，早已被市民投訴其設計問題，故此，我贊成在第四通道設置電單車使用通道，因第四通道若與西灣大橋一樣，因空氣、對流、安全問題而不能設置電單車通道，則甚浪費，且不能回應居民一直關注的問題。我相信如果第四通道設置電單車通道，其成本必然提高，但現時來往澳氹三條大橋均不適合電單車行走的情況下，政府是否應該有所承擔？因為我覺得這些都是之前的設計失誤而引致的問題，政府是否應該有責任作出補救措施？ ▲ 據我知道，澳門以前曾有雙層巴士，但最近數十年便沒有了，可能是舊區未必適合，因區內招牌或設置的高度問題，但新城區是否有可能推出？雖然將來有輕軌疏導交通，但如果巴士仍是單層，而人口又增加了數十萬人，會否浪費巴士路面負載能力？ ▲ 很高興新城區實行地下式的污水處理廠，而其中一個草案提出在 A 區，將中途倉和污水廠並放一起，但很多居民均提及不希望設置中途倉，草案提出污水廠在地下、中途倉在地面，新城 A 區和 E 區的配置會否再有調整？ 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 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，工作小組將透過科學分析及充份論證，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。 ▲ 有關雙層巴士的建議將交予交通事務局作研究。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。根據澳門交通總體發展戰略，未來填海區公共交通系統將構建以輕軌為主幹、巴士及的士為基礎、步行系統為輔助的綠色交通系統。 ▲ 草案中建議污水處理廠設置於地下，是基於參考鄰近地區的有關的經驗及技術，但中途倉涉及安全性、消防規範等技術要求，需要有良好的通風和開敞的環境，因此，須建於地面上。 ▲ 新城區總體規劃草案即將進行公眾諮詢，在聽取社會各界意見後明年開展規劃方案的研究工作，並爭取明年第四季度進行規劃方案的公開諮詢。

- ▲ 之前澳大橫琴河底行人隧道工程費用是增加至 4 倍，我相信將來不僅是新城規劃會面對的問題，而是整個法律法規的問題，故此，新城規劃如何避免此問題？希望不要出現預算 20 億，最後耗資就 2000 億。如何監察公務使用？
- ▲ 現時很多公共水管、通訊、電線等均為地下管道的形式，我相信新城填海區也可以，希望相關部門屆時按照實際情況，在進行開挖路面時統一進行管道鋪設工程？以免不停重覆開挖路面，非常擾民。

- ▲ 新城區的建設並不會在短期內完成開發，而是會為澳門未來 20、30 年的發展提供土地儲備，而作為總體規劃，亦不會訂定單一地塊的建設項目的詳細要求和具體設計。
- ▲ 此外，澳門實行資本主義市場經濟，並非實行計劃經濟。政府亦不會包攬新城區所有建設項目。
- ▲ 由於新城規劃涉及澳門未來 20 至 30 年的發展，在多種因素包括：通脹、項目情況、經濟環境等影響下，都會對具體造價，甚至整體新城開發投資帶來不同程度變化。況且，新城不少基建項目現在只是前期研究階段，仍未進入實質項目落實，所以，要在目前評估整個新城區總體規劃的發展預算並不可行，也不科學。
- ▲ 在現階段，我們集中對新城填海造地方面進行了初步概算。因應河砂、其他材料及勞動力價格的變化情況，新城區的填土及海堤工程以 2011 年的不變價格估算的靜態建設投資約為 70 億澳門元。但仍需因應實際投標時的價格調整。
- ▲ 目前工務部門已規劃未來的新城區建設具共同管溝設計概念，合理配置各公共事業的管道，包括：電纜、通訊網絡及供排水管道等公共管網。

戴先生

- ▲ 在諮詢文本第 22 頁提到新城 A 區的發展限制，作為居住區，但其噪音達至 70-75 分貝，政府是否有方法避免噪音影響居民？而直昇機經過的噪音分貝更高，會否影響到旅遊的情況？
- ▲ 資料顯示其實共同管溝的構想是工作人員可以進入地下隧道去進行維修，而不需要開掘地面，但如果當局是分開管溝，會否造成其他影響？或不方便維修，最終需開挖路面？
- ▲ 我相信居民是希望透過新城活化舊區，現時不少人希望在新城區興建很多公共設施，但事實上，不應把所有的公共設施只集中在新城區，因為舊區居民若要使用，某程度上將會增加其出行成本。能否考慮將舊區部份人口遷至新城，而騰出空間活化舊區，改善澳門整體環境？新城區應是可持續發展。

- ▲ 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，研究組亦有提出在建築物設計物料上去做消減措施。另外，在《澳門環境保護規劃（2010-2020）》諮詢文本中首次提出了“分區管理”的概念，希望從方方面面，不同的方法使澳門的環境更加美好。
- ▲ 目前工務部門已就新城區建設共同管溝展開研究，合理配置各公共事業的管道，包括：電纜、通訊網絡及供排水管道等公共管網。
- ▲ 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

提問者

意見、建議

工作小組回應

		<p>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。</p> <p>▲ 澳門沒有戶籍制度，政府不可能強行要求居民遷往哪一區居住，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。正如前述，我們在進行規劃時，根據人口預測，對公共設施作出合理配置和預留空間。當然，在社區逐步形成的過程中，各項設施也會因實際需求而作微調，但前提是需有預留空間。</p>
<p>胡婉萍女士 秘書長</p>	<p>▲ 新城規劃介紹非常詳盡，個人認為這是一個美好藍圖。作為澳門的老居民，期盼著將來新城規劃，因為現時澳門近年急速發展，交通、房屋等問題困擾著澳門居民，而且感覺距離世界休閒城市甚遠，但新城規劃草案令我覺得前景是會達到的。</p> <p>▲ 我較關心新城填海工程最快何時完成？何時能夠享受到新城規劃帶來優質生活的環境？</p> <p>▲ 希望在此表揚新城區總體規劃第二階段公眾諮詢文本，因當中提供很多附件資料予居民參考，有助了解城市發展。</p>	<p>▲ 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 區須配合港珠澳大橋開通、新城 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、交通基建等優先建造。各填海分區會依實際需要，分階段開展填海工作，如：新城 A 區將配合港珠澳大橋開通；新城 E 區將配合交通基建設施的建造需要。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。新城各區時序大致為 B、A、E、C、D，主要為配合港珠澳大橋、孫逸仙大馬路的重整、氹仔客運碼頭和澳氹第四條跨海通道等。</p>
<p>鄧先生</p>	<p>▲ 很高興新城規劃提出興建如綠道、單車徑等休閒設施，但我較關心是上述設施會否只限在新城區內？會否與舊區方面作出銜接？擔心會有虎頭蛇尾的情況。</p> <p>▲ 關心海濱長廊對出海岸水質問題，有何方法解決？因現在未建成海濱長廊，海岸水質已經是較為污濁。</p> <p>▲ 在新城 A 區中，私人房屋和公共房屋的比例如何？</p> <p>▲ 諮詢文本上提及預留用地作為青少年活動場所，但澳門現時青少年活動空間分散，未來新城區會否預留土地集中青少年活動場所用途，方便他們使用和給他們更多的選擇？</p>	<p>▲ 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，在新城區的綠道、海濱長廊裡將預留空間設施有單車徑，同時希望透過串新增海岸線和現有海濱綠帶形成濱海長廊，因此，圍繞整個澳門外圍設置單車徑是具備條件，但在澳門的舊城區礙於道路的狹窄等方面，未必具備條件設置單車徑。</p> <p>▲ 新城區填海位置首要考慮是如何有利於出海航道的整治規劃、灘塗開發利用規劃及水污染防治控制規劃等工作。現時填海五個區域中，正位於可供開發利用的灘塗地點，日後應可理順附近一帶水環境問題。</p> <p>▲ 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。</p> <p>▲ 政府在 2006 年對新城填海展開研究時，與珠江</p>

提問者	意見、建議	工作小組回應
		<p>水利部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。</p> <p>▲ 新城區總體規劃提出了兩個供社會討論的規劃草案，以建築面積 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）。</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>▲ 由於是次的規劃是一項總體規劃，主要考慮各區的整體佈局、交通配套、景觀的保護及重要公共設施的佈置。在新城中已預留了文化設施用地，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>▲ 多謝就青少年活動設施提出意見，已紀錄，供詳細規劃時參考。</p>
<p>吳嘉婷女士 婦聯青年中 心副主任</p>	<p>▲ 在推動綠色出行方面，除了新城區設有單車徑外，澳門半島何時也有單車徑或停泊區？現時很多居民都想踏單車，只礙於沒有停泊空間。</p> <p>▲ 如何得知澳門有關導盲設施的資料？</p>	<p>▲ 《澳門陸路整體交通運輸政策（2010-2020）》中明確未來十年將以打造居民宜行、旅客宜遊的城市作為願景，並提出相應的行動計劃，當中針對改善單車軟硬體環境方面，提出包括訂定單車系統發展策略、優先在氹仔推動單車道示範計劃，建立休閒型單車行車道路線、逐步推動公共單車租賃計劃等措施，未來將會根據行動計劃內容，有序落實相關工作。</p> <p>▲ 針對導盲設施等是屬於建築物及公共空間的無障礙設施，澳門已有現行法律作出規範（包括第 9/83/M 號法律等），同時亦會參考鄰近地區的相關規範，完善有關設施的設置工作。新城區內的所有建築均須遵守現行所有法例的規定。</p>

提問者

意見、建議

工作小組回應

莫麗霞女士
婦聯綜合服
務中心主任

▲ 想了解新城 A 區提及的城市肌理，草案提及延續舊城區的特色，如街巷，但對於居民而言，居住橫街窄巷是有一定危機感，如治安、火險等，若新城區未來將有橫街窄巷，佈局如何？防火意識？有否考慮完善處理？

▲ 新城 A 區其中一個草案是延續舊區的城市肌理，即將澳門特色街區反映在新城中。而在編制規劃過程中，我們一直保持與消防部門溝通，考慮消防、消防車迴旋、通過等問題。至於延續肌理，是指延續人性化的尺度，即不是大城市的尺度，而是精緻尺度。

林細妹女士
副會長

▲ 低碳澳門是大家的目標，在新城建設中，街道或道路能否預留空間開闢單車徑？或者使用電動單車？這樣才能真正達到低碳目標。

▲ 個人認同是第四通道以隧道形式，並建議在新城 C、D 區與新城 B 區中間增加一條海底隧道，我認為長遠發展而言，四條澳氹通道是不足夠的，故應有前瞻性，並相信工程費用必定較將來低。

▲ 剛才才有與會人士提到擔心新城區與舊區之間懸殊，新城規劃中也提及很多新舊城區之間連接等構想，現時居民十分關心將來城市發展、面貌及規劃，希望政府統一開展澳門整體的規劃，及早做好基礎設施佈局，讓居民清晰。

▲ 在新城區濱海綠廊中預留了單車徑，而是次新城 C、D 區規劃中，亦提出對私人機動車實施不同程度限制，提倡步行及單車，建設綠色交通示範區。

▲ 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，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，而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組織專家進行了“新城區總體規劃交通影響評估”。就有關建議增建行車隧道的建議，將於下一階段編制規劃方案時進行研究及深化。

▲ 多謝就新城舊區加強聯繫提出意見，已紀錄。研究團隊將盡力加強新城與舊區之間的聯繫。

▲ 在展開新城規劃的同時，政府也一直在抓緊推動舊區重整工作，正進行一系列規劃：世遺核心區（大三巴）東西軸線城市規劃研究、媽閣總體城市設計研究、關閘口岸周邊地區規劃研究、內港周邊地區規劃研究等，以及之前介紹過的青洲都市化整治計劃等約十個舊區規劃，這些將會與新城同時有序開展，務求做到新城與舊區互補，相得益彰、相互發展。

澳門石油業商會諮詢會

提問者	意見、建議	工作小組回應
<p>黎永華先生 石油業商會 理事長、光 大行石油有 限公司董事 經理</p>	<p>▲ 在是否設置石油氣中途倉方面，站在城市角度，基礎設施是很重要的。隨著人口增長及商戶發展，能源使用量會比過去倍增。政府應深入考慮能源設施的必要性。全世界都不可能將能源設施放在同一個地方，應有數個中途倉以起平衡作用，否則如果能源設施受到天災或自然環境破壞時，便沒有後備設施供應能源。所以，從各方面來看，都需要能源設施。例如本澳曾經在八號颱風訊號下，三條澳氹大橋都封鎖，所有石油氣車輛都不能通過，所有使用中央供氣的大型酒店的能源供應幾乎中斷。因此，未來除了設置中途倉外，還需考慮如石油氣車安卸及泊位。現時本澳現有的中途倉無法停泊石油氣車，新中途倉又未出現時，已對石油業界帶來新的問題。政府在中途倉問題上應該聽取居民意見，但同時亦應從專業角度分析。</p> <p>▲ 在第二階段諮詢之始，有居民反對設置中途倉，其原因可能與反對厭惡性設施一樣，但其後從報章上都沒有看到甚麼強烈反對聲音，相信是市民專業知識有所提高，了解到城市發展必需設有能源設施。石油業商會的意見並不是在談生意，而是為全澳數十萬市民長遠的需要著想，雖然機會可能一萬分之一，但作為政府，應該高瞻遠足地考慮。城市的發展一定要考慮能源設施及基礎設施，任何先進的國家，能源設施都排在第一位。</p>	<p>▲ 今天的討論都在於怎樣為居民日後的生活提供安全及方便的燃料供應，以免因為規劃在預案不足情況下，令居民日常生活受到影響。</p> <p>▲ 在澳門是否設中途倉的議題上，自從青洲的一場大火後，多年來在社會上都有很多討論，也成為附近居民及其他社團、業界都很關注的議題。在過去的討論中，政府也提出了一些搬遷中途倉的方案和建議，有些因為居民擔心安全問題而無法落實。我們了解到青洲中途倉的臨時性，因為其按社會發展的需要，青洲將成為人口稠密的商住區，並不適宜設置中途倉。所以，政府較早前已承諾將來青洲不會設有中途倉。這關係到澳門未來是否需要中途倉。倘若需要，將搬遷到哪裡？倘若不需要，剛才業界已提出將遇到的運作問題，現階段需要考慮和討論怎樣疏理和解決。之前國際中心也曾因存放過量氣樽而產生危險，這也是社會很關注的問題。</p> <p>▲ 有關中途倉問題，已引起社會各方面的意見，是否需有中途倉的意見都存在。政府在考慮時，會全面作考慮，包括業界提出的供應安全、運作上的需要及對環境、交通的影響。其實政府也委託專家研究有關中途倉的設置需求、方案論證，在得到業界協助提供數據下，進行了研究並得出三個方案。其中一個方案是在九澳作統一調配及中轉中心；另一方案是類似現時青洲的模式，作為氣車的中轉；第三個方案則是起一定儲存功能的設施，功能上較完善。方案會因應幾個不同的範疇來考慮，包括供應安全、交通及土地需求等方面。每個方案都有其優缺點，如九澳在供應安全上有一定風險，如在澳門半島或新城區內，也將增加其風險，由於設施的安全要求，對周邊土地規劃帶來一定制約。就今次諮詢，希望多聽取意見，收集大家對中途倉的設置、要求、各方面考慮等，在收集意見後，再經專家論證，希望提出一個在各方面較平衡的方案。</p>
<p>李樹賢先生 石油業商會 副理事長、 聯合石油有 限公司董事 經理</p>	<p>▲ 補充黎先生的意見內容，全世界各地政府在能源業管理方面，不可能只集中在一個地方，均從風險角度評估及管理能源設施。 (註：石油業商會提交了書面意見，詳見本書第二章第四節)</p> <p>▲ 若不設中途倉，只使用九澳倉庫，第一. 距離遠；第二. 在颱風時，會有中斷能源供應的可能，若前面提及的颱風訊號延遲半小時解除，則部份大型酒店需暫停營業，雖然事件沒有發生，但很有發生的可能性。作為政府部門必需關注這個問</p>	

題，因為石油氣業界並不只是營商，而是公用事業。如果石油氣業運作良好，則令全澳市民都有好的生活。如果設的地方太遠，有可能造成油站沒有油供應。我們並非排除九澳倉庫功能，它起著儲存的作用，而澳門設中途倉，則起中轉及部份儲備的作用。

▲ 過去居民反對的原因，因為在舊有環境下，中途倉靠近民居，但這錯不在石油業界，青洲先有中途倉還是居民居住？過去青洲不只有中途倉，還有儲存作用。我們不反對政府發展青洲，但政府應有高瞻遠足的策略，要正視這個問題，要在所有中途倉周邊興建民居，是否意識上已想到要搬遷中途倉？但政府完全沒有這個想法，任由樓宇興建，然後產生居民反對，其實哪個設施先出現？這是政府處理不當。現在重新規劃時，特別是填海造地，整體規劃將中途倉遠離民居，居民又有何反對？

▲ 政府應該是強勢政府、科學管理的政府，如果居民因為中途倉距離因素而認為危險，可委託國際專家評估其危險性，以排除風險，對市民也沒有影響。現時石油業界爭取的不是供私人使用的，而是關注到整體澳門市民的利益。業界少經營一、兩天並不會造成問題，要是中斷石油氣及石油供應，誰人最先受到影響？希望大家關注這個問題，這個是真真正正的訴求，是需要協調的設施，若沒有這個設施，只會事倍功半。

▲ 此外，距離亦是一個問題。倘若澳門沒有中途倉，每一架大貨車都要駛到九澳，駛回澳門也要找地方中轉。倘若以小貨車駛到九澳，則有 400 多台小貨車，增加了大橋及道路使用率，也有可能增加交通事故率，同時也浪費業界時間，若一天工作 9 小時，上午 9 時開工，一趟來回已到 10 時，下班時間也要多花一小時、每一轉車也需要多一小時，令運作的時間減少很多，雖然車輛不足可以增加購買，但以現時人力資源短缺，實在很難聘請足夠人手，在這種情況下，更應從整體來考慮。10 月時，約 20 家行業代表及公司在中華總商會舉行聯合招聘會，整體需要聘請 200 多人，但當天只有約 50 人來報名，這個行業全澳只有 3 個人來應徵，成功聘請的只有 1 個，與我們的

▲ 是次諮詢內容並未對中途倉的設置及位置有定案，只是開放平台，讓 2010 年第一階段公眾諮詢內居民及不同階層發表的意見進行滙總及展示，所以，在新城 A 區規劃草案一對設置中途倉提供了一個可能性。如果澳門社會在經過討論，加上專家學者分析及政府管理上的考慮後，澳門半島上需要設置一個中途倉，但不希望設在建成區內，這可能需要在新城 A 區內設置。不過，在新城 A 區規劃草案二，是沒有中途倉，這是另一個社會討論的結果，即如果大家認為不需要中途倉的話，就不會設置中途倉。所以，政府並不是已有定案，在這兩方面需要更多聽取各界意見。

▲ 當時在諮詢會上，因應大家所提出的訴求，認為首先要有社會共識，以及在科學上是否需要中途倉。如果需要的話，便需尋找一個安全、適合的地點設置中途倉，但如果大前提都未解決時，便要定一個中途倉，目前在社會上是未有共識的，如果當時已有定案，則現在規劃草案只會出現一個方案。

▲ 現時青洲臨時中途倉的相關配套都是為遷就環境來設置，也是業界互相配合及守望相助才能完成的。假設未來需要永久中途倉的話，在規劃時都會考慮泊位、安全配套設施、距離、與居民之間的环境協調等方面。

▲ 有關業界提問倘若沒有中途倉，從供應點到民居的安排方面，專家研究也有提到，若沒有中途倉，業界需要用小型車輛直接從九澳油庫運送到用戶，政府也了解在單一油庫的情況下供應安全的問題，以及車輛里程將有所增加，方案必定會考慮經營成本、供應安全、環保等方面的影響，最終方案如果需要中途倉，一定會徵詢大家意見，如何規劃好中途倉設施，使設計上符合安全需要。

▲ 有關業界提及的成本轉嫁問題，雖然成本增加，作為普通居民，希望盡量在成本可以承受的情況下，不要把成本轉嫁到居民身上，否則，當居民轉用天然氣時，也同樣影響到業界運作。

▲ 除了家用及中小企使用的供應安全外，也要考慮在運輸過程、運作過程的安全，所以剛才提到的

提問者	意見、建議	工作小組回應
	<p>需求完全脫節，業界已曾向政府反映有關問題，要是再聘請不到人的話，只能在九澳辦公，需要石油氣的人要自行到九澳領取。</p> <p>在這個情況下，更需要總體協調，除了風險管理外，也要考慮效益。關於上述招聘會，勞工局有派代表出席，已告知有關問題。</p>	<p>在道路上轉換燃料車方面，應不會是未來的方向。因此，無論有否中途倉，運作也應安全至上。</p> <p>▲ 業界已提到很多現時運作的情況及將來的希望，以及對整個城市、居民供應安全及便利性的問題，也提出了如果設置中途倉時，如瀝青、機油等多方面的處理及相關配套設施的完善，政府都會作出考慮。</p>
<p>司徒璧光先生 聯英行有限公司副主席</p>	<p>▲ 本人很認同需要科學規劃、合理佈局，以及環保等問題。另一方面，我們也關注競爭的問題，希望將來在電、天然氣及其他能源中，石油氣也能作為市民的其中一個選擇，參考香港及澳門的能源價格（如電費加價），有甚麼能源比去年還便宜？如果參考本年第四季的石油氣費，其比去年的費用還便宜，這就是競爭帶來的結果，第一，業界受到監管；第二，同行在座數十人，不會隨意加價，可見有競爭，為居民帶來便利。</p> <p>▲ 在科學規劃方面，我們準備了臨時青洲中途倉的初步數據。因為我們在剛過去的5、6月才正式進場，慶幸行業內已在倉內運作的5家公司設置了閘機，我們也進行了初步統計。根據初步數據，出入車輛有244台，當中本公司有78輛曾進入，而本公司油品車超過120台，即進入臨時青洲中途倉約有六成。以行業來說，我重申這5家公司其實並不代表整個行業，以本公司為例，只有六成的油品車曾進入，原因：第一，並不是每家公司都可以使用中途倉；第二，現時供應大型酒店娛樂場的油缸車，因為倉內的位置太小，並不能停泊在倉內。本人估計244台約佔行業的四至五成，因沒有同行其他公司的資料。經閘機記錄的出入車次截至11月已超過兩萬車次，這些都與石油氣銷量成正比，最繁忙的時間在1月，相信將達25,000至30,000車次，兩個月後將有實際次數。</p> <p>▲ 若把上述車次變成公里數，數字很大，故想提出九澳與青洲倉的分別。青洲倉往其他地方平均約4公里，往九澳約10公里，如果把上述20,000多車次乘以公里數，在最寒冷的月份將相差超過400,000公里，而且上述數據車輛只佔四至五成，相乘出來也接近1,000,000公里。所以，比較全部油品車在青洲出發及在九澳出發，在高</p>	<p>▲ 監管方面，相信社會是有共識，確保安全至上。在具體運作上，明白並非金錢因素，背後仍有很多配套需要考慮。希望無論有否中途倉，安全以及對居民提供優質的服務是很重要的，在過程中如涉及到監管、業界運作、相關條例及周邊環境的問題，將在後續分析中途倉的需要及選址等工作時作考慮。</p>

峰期會相差數十萬公里，而現在的數據也相差了400,000公里，相信在計算整個行業的數據後，將會增加更多。這是對環保、道路使用及安全，以至人手需求也會隨著行程增大。

- ▲ 此外，現時中途倉的泊車問題沒有被即時反映，我們感謝政府容許業界繼續使用舊倉泊車，但隨著青洲的發展，泊車的需求也很大。因為不同車輛使用收費不同，在初步數據中，也顯示了A、B、C、D的四種車輛的泊車空間大小需求，最大的A類車輛約需30平方米，最小的D類車輛也需要4平方米，乘以剛才提及的200多台車輛，得出的泊車要求約有3000平方米，這只是其中一部份，不包括剛才提及的大型油車，只把現有數據用科學的方法計算。希望未來的中途倉也考慮泊車問題，因為如果現時在青洲的部分倉要搬的話，泊車的需求會更大。
- ▲ 青洲臨時中途倉的環境比過去5家經營者的使用面積減少約五分之一，原因在於：一．車次的增加；二．營運時間比想像中長，接近晚上11時也有車輛進出，澳門作為旅遊城市、不夜城市，任何時間都需要火水、石油氣，唯有延長運作時間及數量，多付加班費及車費。由於現時中途倉儲存的产品較為有限，只有火水及石油氣，其餘的如供應酒店娛樂場的油渣、現時用量減少的黑渣，需求越來越大，但均需要到九澳取得，晚上也需有油車作儲存，這對旅遊城市是有影響的。
- ▲ 重申一點，業內共有10多家公司，以上提及的數據只述其中5家。
- ▲ 希望將來中途倉的佈局，更多地參考現時使用者的意見，我們也很樂意提供更多數據，予能源、交通、環保及規劃等部門。希望不是只考慮現時運作尚可的設施來佈局未來，因為現時業界需盡量延長營運時間、車次，希望從實際需要考慮，如人口增長、行業公平競爭方面作全面規劃，令未來的佈局可以更理想。
- ▲ 另附上一份建議，該份建議曾在能源業發展辦公室到訪青洲中途倉時已遞交，現在更新了一些數據。我們利用安裝在貨車上的GPS系統，記錄其行駛距離、路線，以及從青洲到九澳的路線圖，

提問者	意見、建議	工作小組回應
	<p>數據顯示從青洲或九澳出發的路線相距甚遠。我們樂意提供更多數據，協助未來的規劃，令交通等方面更加完善。</p> <p>▲ 在 2010 年 8 月 18 日，業界與工作小組就新城區總體規劃第一階段公眾諮詢舉行諮詢專場，當時我們大部份的業界代表都很認同政府在新城 A 區設置中途倉，而在今次新城 A 區的規劃草案中，中途倉選址也很靠近道路，與青洲中途倉的佈局類似。初步來說，本人覺得十分適合，感謝政府把中途倉設在 A 區。此外，除希望設有中途倉外，更希望其環境及大小配合行業的發展，更好地服務澳門市民。</p>	
<p>羅家駒先生 偉發石油（澳門）有限公司總經理</p>	<p>▲ 首先澄清，多年來在澳門的大中小型燃油庫都沒有發生事故，從事石油產品的大小企業均有良好管理，無論人員、軟硬件；之前提及的事故，是一個工地內非法放置了化工物料，需要在資料上澄清。</p> <p>▲ 另一項澄清，在較早前的諮詢會當中，黃振東主任也提到，現在討論的是怎樣做一個好的、新的中途倉，並非決定有否的問題，今天好像走回頭路。</p> <p>▲ 所以，是否能在今天澄清，這是有與沒有中途倉的問題，而非怎樣做好中途倉？即上次的回應不算數。</p> <p>▲ 在數據及理據方面，中途倉已討論多年，新城規劃亦已有一段時間，無論商會、個人或其他方面均曾提出意見，包括 400 多台車、使用大橋、颱風因素、安全、澳門半島銷量來制定緩衝等，無論商用或民用也好，以免產生危機，而非單純營商的問題。</p> <p>▲ 剛才廳長提到政府正收集資料作為平臺，也提到需要說服市民或其他團體，本人願意去做，但政府應是更專業的、更具有其位階去做。</p> <p>▲ 剛才司徒先生也提及青洲臨時中途倉，大家是胼手抵足的，大家在和諧氣氛中“捱義氣”、日以計夜來運作，並沒有包括槽車、油缸車及氣槽車，這些必要的運輸工具在澳門從來沒有合法停泊位，而運送瓶裝產品或罐裝產品的車輛，在卸貨後也只是一台普通車輛，但澳門的貨車位也十分</p>	

提問者

意見、建議

工作小組回應

	<p>缺乏。本人一直的看法都是向前看，就是如何做好新的中途倉，包括泊車、容納整個行業的公司進行營運。</p> <p>▲ 李先生也提及，燃油是社會的需要，而非業界只顧方便。</p>	
<p>關琨明先生 聯英行有限公司副總經理</p>	<p>▲ 澳門有很多狹窄的街道，而政府只容許我們的門市最多存放 4 罐石油氣，若沒有中途倉，我們是否需放很多小貨車到九澳倉？在交通運輸、人力資源都產生很實際的問題，現時已受到很大的壓力。倘若沒有中途倉，並不是錢可以解決的問題，在這個結果下，居民需付出很大，因為營運費用會轉嫁用戶身上，而且運作也不如現在暢順，未必能在用戶指定時間送抵燃料，此外，我們至少要使用一噸半的大型車輛到九澳倉提貨，需要有司機在旁，縱使返回澳門，也很難進入那些橫街窄巷。因沒有中途倉，假如允許在路邊停泊貨車，再使用中車把燃料轉到小車，秩序又如何安排？政府絕對需要考慮這些實際需要，這些在城市結構、交通組織上都是實際問題。談起來好像很容易安排，但到實際取消中途倉後，想像情況會變成怎樣？在沒有中途倉後，用戶原來可以一個小時來取得瓶裝氣，可能最少需要三小時才能辦到。這些都不是金錢的問題，而是澳門的環境問題。</p>	
<p>李樹賢先生 石油業商會副理事長 聯合石油有限公司董事經理</p>	<p>▲ 補充剛才關先生提到業界的經營成本增加的問題。我們營業廿年來，沒有因為經營成本增加而轉嫁給消費者，如果將來環境改變，業界負擔不起這麼大的成本，便會轉嫁到消費者上，大家需要了解，業界爭取的並不是金錢，因為金錢也解決不了人手短缺問題。</p> <p>▲ 很多人錯誤理解，以為上次青洲火災是因為中途倉，實際上是化工原料起火，與業界完全無關，多年來，沒有倉庫因為石油氣引起意外事故。其實業界已很克制及約束，都以安全為優先。該宗事件也引起政府關注，官員已答應讓業界在筷子基北灣一塊土地上營運，未知為何再沒有任何消息，而事實上，也沒有辦法在澳門半島內找到合適的地方。現有的臨時中途倉是基於現有的環境下的權宜之計，但只供 5 家公司營運，政府應</p>	

提問者	意見、建議	工作小組回應
	<p>關注現時有 15 家公司經營燃料業務，臨時中途倉的空間十分有限，慶幸 5 家公司及業界守望相助，與其他公司共用資源。政府應平衡及考慮行業的存在性，如認為沒有需要石油氣業，可向市民說明；如認為需要，希望不要網綁式推介，業界十分需要中途倉設施。希望大家了解，不是有沒有中途倉的問題，並考慮行業存在的必要性。</p>	
謝先生	<p>▲ 補充有關中途倉的重要性，因為在颱風天氣下關閉來往澳氹三條大橋，將可能中斷澳門很多酒店娛樂場的氣、油供應，影響澳門旅遊城市的形象。</p>	
王啟元先生 金華石油公司	<p>▲ 有關中途倉設立的必要性。現時的臨時中途倉在 2011 年 6 月 24 日開始使用至今已半年，在政府、業界、管理公司、居民四方的努力下，至今運作暢順，也可為將來興建永久中途倉起優良的示範作用，但現時業界在臨時中途倉內運作擠迫，只有 3000 平方米，十分不便。剛才司徒先生也提供了大量數據，這些數據都十分真確，每天約有 2000 架次車輛進出中途倉，但臨時中途倉只有一個出入口，從這些數據可知現時業界正在辛苦經營。</p> <p>▲ 剛才劉廳長提及本年 7 月發生的國際中心事件後，業界面臨第二次非常困難的局面。因為民政總署、消防局等自事件後成立了小組部門，每天巡查澳門各大小飲食場所，嚴格執行燃料儲存數量規管，石油氣存放不可超過 4 罐，如果有些 14 或 16 公斤的石油氣，只能存放 3 至 3.5 罐（即 3 大罐及 1 小罐），有些稽查更嚴格執行只能存放 10 公斤；在煤油及油渣方面，只能存放 20 公升（約 1 筒），以一間酒樓食肆或茶餐室只有一罐容量的話，怎足夠經營？可能燃料只足夠油管容量，並不提供煮食爐使用，因此，一天可能需要供油三次，而過去一天只需供油一次，送貨職員已有很大反彈。作為業界供應商，如果沒有中途倉，要從九澳運送到用家時，會有更多影響。</p> <p>▲ 現時業界車輛在晚上尚可停泊在青洲油倉內，未來隨著青洲發展規劃的落實，可能這些後防基地也消失，而現時九澳也沒有停泊車位，那麼數百</p>	

提問者

意見、建議

工作小組回應

台車輛要放在哪裡？兩年前國家領導人訪澳，九澳油庫也間歇性停止運作，幸好當時仍有數個油倉供應澳門運作。如果未來沒有中途倉，又再有重要人物到訪澳門時，九澳油庫需再停止運作的話，業界便沒有其他辦法供應燃料。

- ▲ 澳門現時並沒有儲存瀝青、機油的地方，如果未來永久中途倉可以設置的話，希望能設有相關產品的存放點。

歐女士

- ▲ 剛才政府代表提到有專業分析研究，希望大家也知道業界也是這方面的專家。