

第二章 意見滙編

第八節 報章社論、評論、讀者來論

及早研究外港碼頭應否搬遷免社會疑慮

市民日報 日期：2011.10.24

三百五十公頃填海新城總體規劃草案諮詢文本內容曝光，引起社會廣泛關注，政府展開為期兩個月公開諮詢，並於科學館會議廳設置展示區，派駐導賞員向公眾講解兩個草案內容，期望集思廣益，更好地規劃未來填海新城，藉此與珠三角區域路網對接，為新城舊區互補提供接合點，擴展沿岸綠道空間，營造澳門「山海城」景觀和城市魅力。

昨日，政府舉行首場公眾諮詢會，吸引超過五十人出席，可見市民對填海新城規劃，對未來本澳新區份的構想，以至整體澳門布局規劃予以高度重視。其中，商人周錦輝在發表意見時關注新城 A 區規劃草案一提到因應社會提出搬遷外港客運碼頭和直升機場的意見，透過搬遷碼頭重新規劃外港一帶，連串外港現有各類旅遊設施，配合新城 A 區南部的旅遊文化、濱海綠廊、商業等設施，建造外港休閒灣區。周錦輝認為，草案沒有交代倘搬遷的話，外港客運碼頭的去向，於是質疑政府有既定立場，他強調澳門半島要有客運碼頭，政府要顧及澳門半島的可持續發展。而運輸工務司司長辦公室主任黃振東回應表示，政府對是否遷移外港客運碼頭沒有預定立場。

毋庸置疑，外港客運碼頭對澳門龍頭產業旅遊博彩業，以及澳門居民出行的海上交通起着重大作用力，可以說關乎澳門發展「命脈」，它是否搬遷、怎樣搬遷、遷到哪裏，對整體澳門可謂牽一髮而動全身。雖然，搬遷外港客運碼頭議題在社會上早有探討，而港務局局長黃穗文在今年五月底回應傳媒提問時，也謹慎地回應稱當局將配合城市規劃及澳氹第四條通道工程和未來海上客運量的變化，評估本澳所需的碼頭數量，再考慮外港碼頭搬遷等方案的可行性。黃穗文上述一番話，對外港客運碼頭何去何從雖然並未展示政府立場，而所謂考慮可行性，也是十畫未有一撇，但，隨着新城填海造地工程明年啟動，是否要搬遷外港客運碼頭，必需在社會上廣泛討論，以至政府展開詳細研究，我們認為，尤應注意以下三點。

首先是有否必要搬遷問題。澳門外港客運碼頭在客輪班次和客量方面，都佔澳門海上客運的七成，是本澳一個重要對外門戶。雖然，隨着訪澳旅客日增，碼頭的接待能力飽和，加上周邊配套設施亦難以改善配合急增的人流，形成海陸交通「瓶頸」。此外，由於受限於航道狹窄，使用的客船數量急升，非客船使用航道也大增，增加了航道壓力形成安全隱患，於是社會有意見將碼頭遷至人工島或填海新城 A 區，配合社會發展。但是，由於氹仔碼頭預計於二零一三年落成使用，將可以對外港碼頭起分流作用；此外，港珠澳大橋預計於二零一六年建成，隨之通車，可以預計，必然紓緩港澳間的海上客運壓力，屆時，會分流多少港澳海上客運量？政府必須作出評估。否則，一旦搬遷外港客運碼頭，花上大筆公帑而變成大白象工程，政府必會得咎。

其次，澳門輕軌首期路線設有外港碼頭站，它在設計、建造上需要配合作為一個對接澳門重要對外門戶的「樞紐」站，設若未來搬遷外港碼頭，輕軌站會否變成一個「超前設計」，又或是在一定程度上「浪費」了所投入的資源？而未來新碼頭選址，也必須透過輕軌站的配合，當中會否變相重複浪費資源？

第三，由於外港碼頭接待七成海上客運量，人流龐大，對澳門半島，以至新口岸區帶來重大商機。因此，商人周錦輝昨在

諮詢會上提出的憂慮，認為澳門半島要有客運碼頭，政府要顧及澳門半島可持續發展，並非無的放矢。回顧澳門內港經濟式微的歷史，當中一個重要因素，就是港澳海上客運碼頭陸續由內港遷至外港，當欠缺海上入境人流，內港便失去了經濟來源和商機，從此一沉不起。由是，搬遷外港客運碼頭會對新口岸旅遊、博彩、酒店和其他商業帶來甚麼影響，影響有多重大深遠，是政府必須考慮的因素，不能掉以輕心。

綜上所述，特區政府不容忽視社會關切搬遷外港客運碼頭這個議題。而且，在填海新城第二階段諮詢的草案中，既引入相關議題，因此，無論對外港客運碼頭的「命運」，抑或對填海新城作好規劃，對外港旅遊、商業發展，以及商人作出投資決策，政府都不應輕輕帶過議題，而是要坐言起行，展開研究和社會諮詢，盡早作出決定向社會交代，以免社會產生疑慮。

美好藍圖

澳門日報 作者：斯雨 日期：2011.10.24

新城規劃中，氹仔其中一塊填海地計劃限制交通，只畀單車進入或步行，將成為真正的零污染社區。斯雨幻想一下如斯美好藍圖：海邊填海成島，四面環水，樹影婆娑，單車徑貫穿其中，人們沿著海邊或踏單車或步行，悠然自得，清風送爽，偶而傳來海濤拍岸之聲，生活如此，一生何求？

問題居住在這塊填海地上的住宅必須與車絕緣，不設停車場，只設單車停放區。至於要到澳門其他地方，住客可以踏單車至社區出入口的巴士站，停放好單車後，再乘巴士到其他地方上班或上學。這樣的零污染空間，宛如世外桃源，相信人人羨慕，加上海邊靚景和低密度住宅，很容易變成豪宅地和富人區。若有人劃地為牢，將之變成私家屋苑式管理，最怕屆時一般居民難以享受得到，這才是問題所在。

這樣的美麗藍圖尚要十年廿載始成，但澳門本身就是一個美麗的南歐花園，尤其是舊區，街巷袖珍，到處是南歐式舊建築，信步其中倒也詩情畫意。問題是經濟發展了，車輛不斷增加，窄街車多，廢氣難散，空氣倍感汙濁，這正是問題根源所在。一些窄街狹巷，本來就不適宜行車，有條件的應限制交通；同時當局要的起心肝，落實推動車輛減排，利用各種實際可行方法減低車輛廢氣汙染，盡可能增加綠化面積，搞好空氣質素，才是真正提升居民的生活質素。

新城區總體規劃草案的鮮明特色與不足

新華澳報 作者：永逸 日期：2011.10.25

澳門特區政府上週六公佈「新城區總體規劃草案諮詢文本」，並進行為期兩個月的第二階段公眾諮詢。在本周日的第一場諮詢中，正反意見討論十分熱烈，並為是否應該保留外港碼頭引起爭論。此正顯示，對「新城區總體規劃草案諮詢文本」進行公眾諮詢是極有必要的。否則，只是由一群專家「閉車造車」，雖然他們具有極高的專業造詣，但也有可能不瞭解在地民眾的各種想法，而會導致理論脫離實際，並在沒有諮詢公眾意見，待成案後才公佈的情況下，遭惹公眾反對，而且反對的並非是一般意義上的「反對派」，而是來自建制派內部。

由此可見，透過先後兩次對「新城區總體規劃」的諮詢（還將會有第三輪的「規劃方案」公眾諮詢），特區政府確是在事關全局及全體「澳人」利益的填海新城區規劃的問題上，落實了「陽光政府」、「科學決策」的承諾的。那些經常對特區政府工務運輸領域持批評意見的人，在繼續如實批評其不足之處的同時，也應實事求是地看有所取之處，籍以鼓勵其糾正失誤，發揚長處，繼續進步。

特區政府公佈的「新城區總體規劃草案」，及進行的第二階段的諮詢活動，是繼第一階段對新城區諮詢工作「務虛」形式的「規劃概念」的基礎上，進行的「務實」形式的諮詢工作，對由中國城市規劃學會、中國城市規劃設計研究院的專家和技術人員組成的研究組，就新城區的功能結構、土地使用、公共服務和重大基礎設施佈局進行多方案比選之後，正式擬制和完善的「規劃草案」，進行公眾諮詢，徵集意見和建議。此後還將根據此次公眾諮詢的結果，進行深化及論證，並將在明年擬制「規劃方案」，進行第三階段的諮詢公眾意見。經過這麼「幾上幾下」的諮詢後，就將能達至最大交集點，編制出可令大部份澳人滿意及接受的最終方案。

「規劃草案」對新城區擬定了提升居民綜合生活素質，促進經濟適度多元發展，加強區域融合協調發展，培育多元國際城市文化，扶持新城舊區互補發展，創造安全舒適安居環境，建設環保綜合交通體系，營造低碳綠色節能城市，實現特區可持續發展的規劃目標，及傳承中西文化交融的城市空間格局和生活傳統，創新城市特色，使當代與歷史相互輝映；從澳門整體長遠發展出發，平衡多元訴求，以新區作槓桿，通過新城舊區扶持互補，為社會發展在空間上提供重新整合的條件，探索對整體城市價值最優的平衡方案；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的三個基本原則。這個思路是正確的，既有整體長遠視野，又能結合當今澳門實際及社會的要求，不致於「彩虹化」亦即「空洞概念化」，是切實可行的。

實際上，二零零九年十一月中央政府正式批復同意澳門特區政府填海造地三百五十公頃的規劃時，就提出了「科學發展，合理佈局，集結利用」的要求，以俾澳門特區能夠落實貫徹「經濟適度多元發展」及「世界旅遊休閒中心」的戰略定位。為此，中央政府還專門規定新城區不能經營博彩業。這是符合廣大澳人的意願的。而這個「總體規劃草案」，基本上回應了中央政府的要求，也就是抓住了「綱」。在「綱」定好後，就能「綱舉目張」了，其他細節性、具體性的規劃安排，包括用地安排，人口密度設計、區位功能，及空間結構、景觀設計，就都好辦了。實際上，從「總體規劃方案」對A、B、C、D、E區的整體安排及具體佈局看，是整體協調，個體自然的，既照顧到澳門長遠發展的需要，又能滿足目前的發展要求。

不過，任何事物都是「一分为二」的，這個「總體規劃方案」也不例外，似是缺少了一些甚麼。其一、是外港碼頭搬遷後如何予以「填補」的問題。A區是整個新城區面積最大的區塊，已被定位為「城市門戶」。既然如此，就應作為主要的對外交通通道。其中由國家規劃的粵港澳大橋的澳門接駁點，是必然的。但其「規劃草案一」有遷移外港客運碼頭和直升機場，卻沒提如何予以「填補」，則不但是將會為澳門對外水路交通帶來不便，而且也不符合「城市門戶」的定位。

實際上，正如周錦輝所言，外港碼頭是本澳的經濟命脈，取消外港碼頭意味著新口岸會成為一個「十六浦」，對澳門半島居民出行構成不便及增加出行成本。雖然說，外港碼頭搬遷後，現有港池可以作為外港休閒灣區，新築的外港防波堤為漁人碼頭升格為遊艇俱樂部提供極為有利的條件，而目前的外港碼頭泊位日漸不足，及其前地面積不大，旅遊巴士泊車困難，尤其是每逢大賽車期間，交通打困龍，因而將外港碼頭外遷，並無不妥。但問題是必須在附近予以「填補」，以免出現「真空」。畢竟外港最接近市區，從香港經水路來澳的客人，除了部分是經北安碼頭前往路氹城的幾家大型賭場酒店玩樂之外，也有不少是到澳門公幹，或是澳門居民出行的，如要繞道到北安碼頭，十分不便。為作補救，似是應可在 A 區的東側，亦即接近港珠澳大橋珠澳口岸人工島的位置，安排興建新的外港碼頭。這樣，距離現有的外港碼頭並不太遠，仍能適合人們的出行習慣，而且也與 A 區的「城市門戶」定位相吻合。

其二、必須注意充分利用地下空間的問題。在「總體規劃方案」的五個區塊中，都提到「地下空間」。其中 B、C、D、E 區的兩個方案都將「共同管溝」納入方案，偏偏就是面積最大，而且交通網絡最為集中，被定為為「城市門戶」的 A 區，並未提到「地下共同管溝」，而是改提「地下空間綜合體」。日後，在地下管線需要維修，或是增加地下管線時，就得經常將馬路開膛剖肚，甲公司剛挖完，乙公司又來挖，令人不勝其擾。請看高士德馬路的地下管道工程，就可知對民生的滋擾有多大。舊城區受各種條件限制，未能修建「地下共同管溝」，只能是無可奈何；但既然是「一張白紙」，則應盡量利用「地下共同管溝」來避免這一現象。

實際上，由於「共同管溝」將各類管線均集中設置在一條隧道內，消除了通訊、電力等系統在城市上空布下的道道蛛網及地面上豎立的電線杆、高壓塔等，能夠避免路面的反復開挖、降低路面的維護保養費用、確保道路交通功能的充分發揮，這是新城區規劃必須充分應用的技術。

其三、建築物應與香港及內地大城市的「石屎森林」、「玻璃幕牆」有所區隔，具有澳門自己的建築特色。即使是興建高層大樓，也應賦予「中西文化交匯」的特色，在線條、裝飾方面多下功夫，這就不用擔心海內外遊客在到了香港之後，認為澳門也是一樣而無須前往，而是即使是進入賭場的打算，也仍有非到澳門不可一遊不可的念頭。從「總體規劃草案」看，A 區的住宅外型，對此有所注意。其他各區則仍是以「火柴盒」式建築為主，浪費了澳門這個「最後的可塑空間」。

搬遷碼頭影響深 當局規劃須審慎

訊報 作者：赫文 日期：2011.10.28

新城填海區規劃第二階段公眾諮詢於上周末開始，三五〇公頃土地的用途與發展目標，大概有個分曉。今次新城的諮詢文本，是一本厚達80頁的「圖集」，披露資料是罕見的多。政府近年也「學精」了不少，甚麼事都諮詢一番，像新城這樣龐大的項目，一堆資料出來，內容又專業，恐怕一般市民在一時三刻之間也難以讀懂，這說不定也是一種諮詢技巧。當然，政府這麼大的動靜，自不可能完全沒有人即時提出意見，像外港碼頭的搬遷問題，就成為新城規劃的焦點。

外港碼頭的問題，其實並非始於新城規劃草案，碼頭及周邊的設施，早就為市民所咎病，尤其像現在十一月快要賽車的時候，實在把外港碼頭的缺點表露無遺，船舶設施飽和、車輛動線不合理、建築內部設施老舊、停車位不足…現在的外港碼頭，毫無疑問已經無法滿足澳門發展的需要，那怎麼辦呢？很自然會想到在興建中的北安碼頭，把兩個碼頭統一起，不就好了嗎？先不談那些旅遊博彩業者之間複雜的關係，單純是從海上客運設施的角度看，把碼頭設施統一起來，建一個大碼頭，理應效率會比較高，因為這樣就無需要維持兩套碼頭運作的軟硬件建設，旅客亦不會因搞不清楚是哪個碼頭而混亂。

儘管外間會質疑一直反對搬遷碼頭的商人，是基於自身在外港碼頭周邊的龐大投資。誠然，他的利益是顯而易見的，但亦不宜因其有利益涉於其中，而將他的聲音置之不理，外港碼頭的存廢問題，是要整個社會去思考的。關於反對搬遷碼頭有幾點需要市民注意：首先，在新城規劃的文本第11頁中，有提到規劃的三個原則，其中整體最優原則中，有平衡多元訴求和新城舊區扶持互補的說法，反對者擔心外港碼頭的遷離會讓澳門半島衰落的觀點，其實不無道理，內港區衰落的教訓殷鑑不遠；第二，北安碼頭作為歐文龍司長在位時的建設，當時關於這個碼頭設施的資訊並不透明，北安碼頭永久部分完成之後，外港碼頭是甚麼角色？北安與外港兩碼頭的角色到底是分流還是分工？這麼多年來，無論是歐司、劉司還是港務局都沒有說清楚，到底將來北安碼頭是否可以獨當大任，而讓取消外港碼頭成為一個可行的選項？這不是遷與不遷的問題，要問的是遷了之後怎麼辦？港口設施是全市性的設施，要看全局，若單以新城論新城，難免見樹不見林；第三，政府強調遷移碼頭是按上一階段諮詢中，社會人士提出的建議，然而當時提出的建議是集中遷往北安還是在澳門半島上重新建設外港碼頭，這個問題就非常重要，亦是關於搬遷碼頭正反雙方可能求得妥協的地方。

事實上，翻查報章報導，當時有工程界人士提出，因應外港碼頭對澳門發展的限制，建議將碼頭遷往新城A區或珠澳人工島上，廣義上來講，兩島是澳門半島的延伸，只是因應中央要求島式填海而於其中留有百米寬的水道。筆者的理解，該建議並非要讓碼頭在澳門半島上消失，而是外遷，但如今政府推出的新城填海草案中的草案1是要讓碼頭消失，草案2是保留，根本就不是當時報導中的原意。我們再反過來看看反方商人的訴求，他強調的是「澳門必須有碼頭」，而非要外港碼頭「不遷、不拆、原址保留」。筆者看不出在外港碼頭的問題上，該名商人與工程師之間，有何矛盾之處？倒是政府在這個問題上，態度曖昧，語意不清，關於外港碼頭的未來，擺在眼前其實就是三個選項，1，保持原狀；2，統一到北安；3，外遷。結果無論是哪一個選項，都會對澳門有深遠的影響，澳門市民與利益相關者都應該好好想清楚，特區政府亦應該早早確立海運政策，以因應未來發展。

填海新區應建成海上休閒城

大眾報 作者：王學海 日期：2011.10.30

中國國務院於2009年11月正式批覆同意澳門特區政府填海造地約350公頃，為特區政府可提供未來一定發展時期內的土地儲備，同時也為提高居民生活品質、促進經濟適度多元發展、加強區域融合協調發展、實現特區可持續發展提供了重要的支援。為此，澳門填海新城區的總體規劃，由2009年年底開始至2012年分三階段舉行。為期一年的第二階段規劃草案，經由中國城市規劃學會、中國城市規劃設計研究院的專家及技術人員組成研究小組，正式參與規劃研究，對新城區功能結構、土地使用、公共服務和重大基礎設施佈局進行多方案比選，先後通過專家座談會、工作坊、專家論證會等，探討新城區規劃的目標、原則以及空間策略，經綜合分析及研究所收集意見後，於本月廿二日正式展開為期兩個月的公眾諮詢。居民們在科學館內可以透過模型瞭解新城區規劃佈局，展覽現場採取新穎手法，自行規劃心目中理想城市。當中各種元素可以相互調配，可以衍生出更多設計意念，當局表示會在展覽過程中收集居民意見及作出更深入的研究。

澳門行政長官崔世安在發表的施政報告中，已明確地指出了對新城填海區的規劃方向。他指出，特區政府會預留適量填海土地發展有利促進經濟多元化進程的相關產業、興建公共房屋；區內公共設施、綠化空間、基建等用地將不低於總用地的50%，還承諾新城填海區不會發展博彩業。他還表示，填海造地用於建設澳門新城區，是緩解澳門土地資源嚴重稀缺、改善居民生活質素的重要舉措。特區政府將堅持“科學規劃、合理佈局、集約利用”原則，儘早完成新填海區土地的規劃工作。運輸工務司司長劉仕堯也說：“對於新城區的建設、特區政府會秉持“科學規劃、合理佈局、集約利用”的原則，透過政府組織，規劃統籌，公眾參與，凝聚共識；專家領銜，科學分析，群策群力，藉新城建設的契機，打造嶄新宜居城市面貌。”

從政府領導層到專業規劃機構直至今日咨詢的公眾意見看，大家都有很好的設想和政策路向。但我們總覺得都還趨於概念化，沒能具體化。這樣一個填海新區總體規劃，到底將新區定於一個什麼樣的新區，它應該體現什麼樣的特色，有哪些重點的建設與之相配，區內限制容納人口是多少？……這些，都要細化在具體的項目上。只有具體化，才不至於讓規劃變成“鬼話”或“神話”。我們認為，澳門已定位為世界旅遊休閒中心，旅遊的元素已有充分體現，觀賞的景點也很多；相比之下，休閒的元素卻很弱，體驗休閒的專案也很少。因此，應不失這個絕佳機遇，將填海新區規劃定位為海上休閒區，體現群島城市的山海城整體景觀特色。具體建議如下：

一、確立新區“海上休閒城”的定位，以更多的休閒元素充實居住、產業、交通、健身等各個方面。新區要打造成休閒之都，讓世人看到並能體驗實實在在的世界休閒中心，這應該定為新區建設的主攻目標。

二、新區設為步行區，徹底杜絕人車熙攘狀況。新區應仿效廈門鼓浪嶼，只設幾個對外交通點，區內一律禁止機動車輛通行；若特殊需要，可改乘太陽能、風力或電瓶車載行。350公頃範圍並不太大，步行賞景，一舉多得。

三、要建設一兩個重點休閒專區，讓人感到休閒中心確實有充實的休閒內容。像銀河度假村的空中衝浪和人造沙灘那樣，衝浪池不僅“沖淡”賭味，更為澳門注入了休閒元素。

四、控制新區入居人口，限進非休閒產業。新區應該體現輕鬆、閒逸的氣氛，居住人口不宜稠密，政府要嚴格計畫並控制；另外，要有意引入樂吧、話吧、工藝體驗坊之類的產業，讓休閒產業有效地為這個“世界休閒中心”服務。

五、預留地要慎用惜用，要儘早綠化。特區政府一再強調：“會預留適量填海土地發展多元化的相關產業。”大家都明白，填海造的地寸土寸金，來之不易。一是要慎用惜用，用在最需要的時候，最需要的地方，要有計劃預留、留足；二是預留的地不能拋荒，要與首期建設同步綠化，使之與休閒景觀協調一致。

中國城市規劃學會副理事長石楠表示，新城區規劃要為澳門多元產業發展預留空間，創造條件，推動澳門“世界旅遊休閒中心”的建設；新舊城區功能扶持互補、協調共贏。我們應該充分利用中央政府大力支持的機遇，紮紮實實將填海新區規劃好，建設好、建成一個世界旅遊休閒中心裏的海上休閒城。

十問新城規劃諮詢

訊報 作者：三巴仔 日期：2011.11.04

第一問：誰有資格住進新城？

新城區總體規劃第二階段首場公眾諮詢會上，土地工務運輸局城規廳廳長劉榕強調：政府在進行新城規劃的過程中，同時亦站在整個澳門甚至整個區域上規劃，新城中各項大型社區和居住設施的建設，有助抽離舊區居民到新城區，且在建設新城的同時，各政府部門亦會改善舊區的生活質素。這樣的承諾，肯定讓所有澳門人都很興奮，憧憬自己將來有機會住進效果圖中如夢似幻的新城。事實如何呢？不用等十年八年後的將來，只要睜開眼看看，現在黃金地段上近年新建的豪宅裡，住了甚麼人？一棟棟地產經紀推銷熱賣的所謂豪宅，湖畔名門、壹號湖畔、御景灣、大潭山壹號、君悅灣、寰宇天下、海擎天……是誰在買賣呢？又有多少是從舊區居民中抽進這些豪宅的呢？

那麼，將來的新城區擁有無可複製的「山·海·城」地段，以及政府投資的完善配套設施，誰有資格成為鑽石土地上住宅的主人？

第二問：人口密度的魔法？

從諮詢文本提及的現況及填海緣起中，其中主要的一點是澳門的人口密度，平均每平方公里 18,300 人，澳門半島更高達每平方公里五萬人，無論中央政府或特首都要求透過新城區規劃改善人居環境。

既然規劃團隊將人口密度列為一項量度人居环境的重要指標，在數據的呈現上是否在玩弄魔法呢？例如，以新城五個區塊提出兩個規劃人口容量分別為十萬及十三萬人，人口密度略低於澳門半島現有的水準，但事實上，有些區塊根本不會規劃居住人口。以單一區塊來看，A、C、D 區塊在某些草案中，人口密度接近甚至超過現有的澳門半島人口密度。假如，真的要容納這麼高的人口密度，同時又要有高比例的公共設施、綠地、交通，幾乎無可避免會在新城區出現超高建築物。海岸線上發展超高建築物，是否可能出現屏風樓或熱島效應？規劃團隊是否應該在諮詢中說明清楚呢？

第三問：染舊作新，彈出甚麼新調？

翻查歷史，澳門特區政府在 2006 年施政報告中提出設立新城區的計劃，前運輸工務司司長於 2006 年 1 月 11 日，介紹「澳氹新城區規劃」的初步方案，分別在澳門半島南面及東北面，以及氹仔北面共 5 個區域發展新城區。計劃需要填海 398 公頃，預計可容納 11 至 12 萬人口，供澳門未來二十年發展。當時已經詳細地向社會公眾介紹了整個澳氹新城區規劃的初步計劃。現任運輸工務司司長在 2008 年回覆議員質詢時表示，澳氹新城區填海規劃微調後的概況大致會如下：填海工程分別位於澳門半島的東部、新口岸孫逸仙大馬路以南及氹仔以北，規劃填築是五個區塊。A 區規劃開發成社區為主的區域，包括住宅、商業中心、主要的社區綠地及公共設施。B 區規劃將會用作政府的公共機構及擴展道路和綠化區等用途。氹仔以北劃分為 C、D 和 E 三個區，規劃開發住宅、度假、政府機構和旅遊的發展。事實上，在未得到中央政府批准下，澳門特區政府已於 06 年率先落實澳門半島南部的填海工程，即現時規劃中的 B 區。

那麼，經過委託中國城市規劃學會以總研究費用三千二百萬元分兩個階段開展澳門新城區規劃草案和方案的研究編制，會有甚麼不同呢？比對現時 80 頁的澳門新城區規劃草案諮詢文本，五個區塊的框架內容基本差不多，所不同的可能是修辭上的包裝。例如，新城區規劃草案的三個原則，是特色發展、整體最優、綠色低碳；原來與之前特區政府以大約八百萬元，委託同一機構開展的澳門總體城市設計研究提出的澳門總體城市規劃，特色化發展、整體化引導、綠色化生態三大原則意思是一樣

的。當然，這樣的原則，同樣適用於全世界所有的城市規劃計劃。又例如，要保留澳門「山·海·城」的特色，試問，哪個海岸城市不是「山·海·城」？

第四問：規劃程序是否錯亂？

對於已經填海成形的 B 區，諮詢文本中只是模糊地提及一大片將作為機關及辦公用地，至於甚麼機關則沒有透露。運輸工務司司長辦公室主任黃振東在回應疑問時表示，新城規劃團隊充分聽取社會各界意見，以及司法機關的訴求，新城規劃初步構思在 B 區預留地段興建司法部門辦公大樓，但具體規劃還要聽取各界意見，在下階段編制方案後，才能有明確的決定。

如是觀之，似乎目前還沒有定案，需要聽取各界意見後才決定用地計劃。但是，查兩年前的政府公報，根據第 551/2009 號行政長官批示，已經判給艾奕康澳門有限公司提供「新城政法區暨孫逸仙大馬路海濱城市設計總顧問技術服務」，金額超過一千二百萬元，分 2009 及 2010 年兩年支付。這樣的收費，是否應該已經完成這一小區的詳細設計？為甚麼兩年後的諮詢，像是完全空白一樣的草案建議？目前新城填海區 B 區大部分土地經已完成填海工程，而按照當時規劃，B 區設有法院、檢察院、廉政公署等多個政法機關，現時新城區諮詢工作是否意味著重新規劃？是假諮詢還是浪費公帑？

第五問：是否有足夠的理據與數據？

澳門特區政府在 2010 年施政報告中就新城區建設提出：增加文化康體、社會教育、交通基建等公共設施；增加澳門的綠化休閒空間，加強環境保護。這裡的意思很明顯，是希望透過新城區增加整體澳門的生活空間，而規劃草案本身的目標亦有提及。

另外，根據運輸工務司的新聞稿，在進行「新城區規劃草案」時，受託方須依照協議內容，結合前期意見徵集，確定新城區規劃預期方向，提出發展原則和目標，針對用地佈局、開發強度、公共設施標準、公屋建設、交通模式、環境評價及新舊城銜接等總體結構的主要規劃。

那麼，草案中的數據是否應該包括，新城區為整體澳門增加了公共設施及綠化空間等的比例，而不只是新城區本身的土地利用比例？至於公共設施標準、公屋建設、環境評價等，只是文字式的描述，不見準確的客觀指標。

第六問：新城規劃的法定地位？

雖然有論者讚賞本次草案的諮詢文本有 80 頁，十分詳盡，但只要稍為翻閱，即知整本文本主要以圖片為主，尤其是如夢似幻的效果圖。而如今，看多了樓盤廣告的人，大概都知道效果圖是信不過的，是結合了藝術與想像的成果，並沒有法律效力。

目前，在城市規劃法缺位的情況下，就算新城規劃完成了最後的方案，如何成為一個法定文件？其程序又如何？

第七問：公共參與的法定權力？

本次新城規劃，可說是澳門特區成立以來，推動諮詢政治的一個高潮。整個規劃分三階段諮詢，首階段透過公眾諮詢會、諮詢專場、專家座談等諮詢活動收集的意見，以及社會各界以書面、電話、電郵提交的建議意見，傳媒評論文章和評論節目的意見，等等，有 500 份共 1879 條。現時的第二階段諮詢，規模似乎更大，除了在科學館舉行的新城規劃展覽以多組模型，互動電腦等展開諮詢，當局更斥逾百萬委託機構做多層次民意調查。

所有的意見，政府除了條列式整理彙總外，公共參與的法定權力又是如何呢？技術處理過程中，意見的取捨依據是甚麼呢？主事者應該在這場高度動員的諮詢大 SHOW 中說清楚。

第八問：公屋與厭惡性設施的空間關係？

政府在施政中明確承諾，預留土地建設公共房屋。因此，澳門人對新區充滿了幻想，想像著豪宅以外的進駐機會。但是，在現時的草案中，並沒有列明公屋在五個區塊中的空間位置和數量。從區塊地段，以及人口密度，我們可以預估政府很有可能會選在 A 區的北部，以符合現時澳門半島的空間社經結構，當然，這也複製了現有的社經權力。同時，規劃草案明確表示，新城區會解決長期存在現有社區厭惡性設施的鄰避矛盾，例如污水處理廠、燃料中途倉等。

我們無法想像規劃者會將這些厭惡性設施放近精華的商業區、文化旅遊區或豪宅區，那麼，會否在公屋住戶還未出現前，先安插在公屋區附近呢？弱勢者要麼拒絕公屋的分配，要麼必須接受厭惡性設施在旁邊。

第九問：多元產業用地的概念是甚麼？

依規劃，政府將依循經濟適度多元發展的路向，在新填海土地的規劃中將預留適量的土地，發展有利促進經濟多元進程的相關產業，但不包括博彩業。如此以外，還有甚麼呢？

在草案中，目前只見土地利用中，劃分了一定份量的文化、旅遊、商業用地的比例，不見進一步的說明。多元產業的發展，是整個澳門特區社會經濟發展的重中之重，體現在多份重要的政策文件中，幾乎可說是中央政府對澳門特區的首要任務。對待這樣的任務，這麼大規模的規劃方案，難道只是藍圖式的土地劃分即已足夠？政府付出三千二百萬元給規劃團隊，付出百多萬做民意調查，難道不應該做一個新城區產業發展的專業研究和規劃？

第十問：外港碼頭搬遷是真議題嗎？

第二階段新城規劃諮詢一開始，意外成為焦點的是外港碼頭的搬遷問題。不知是有意還是無意，總之這樣的方向，肯定是讓規劃者可以輕鬆應付的局面。新城的規劃，最應該聚焦的，當然是技術無法解決的社經資源分配以及價值取向的的爭議。至於外港碼頭搬遷的問題，涉及一系列技術指標與理據，政府如果有心諮詢，應該提供足夠的資料，供社會討論。例如，現時外港碼頭周邊即將開展的一系列大型工程，對外港的水環境和航道影響，北安永久客運碼頭對外港碼頭的客量影響，以至搬遷往珠澳大橋人工島和新填海 A 區等的可能性等。

假如，隨着填海工程展開，及興建第四條往來澳氹通道等因素，外港碼頭現址由於水文、航道、地理等原因不再適合而必須他遷，則整個社會的焦點放在外港碼頭應否搬遷上，所有爭論都將成為虛耗。

新城規劃需完善法律法規及保障公眾參與

訊報 作者：葫蘆 日期：2011.11.04

正在進行的新城區總體規劃第二階段公眾諮詢，特區政府提出其中口號：「新城規劃新夢想，你我參與齊共享」，乍看起來，還以為老百姓取態可主導規劃新城區願景。但政府過往如恆河沙數般眾多公眾諮詢，到底吸納了多少民意？尤其在龐大權勢既得利益者的要求利益分餅下，民意和地區利益往往被冷待一邊。正是有許多這些前因，人們對今次新城區總體規劃能否實現到，以澳門長遠利益和市民福祉為依歸的結果，卻是有疑慮。換言之，信心不足也。

顯然，政府如若果然有誠意的，其在制定新城區規劃，特別有三大要點必須做。一是在法制建設上，必須盡快推動城規法律體系的完備，同時，新城總體規劃必須具有法律保障，以避免一紙空文而毫無法律規範可言，否則，這份規劃即使表面上做得再美好也無實質意義。二是必須確保程序公正。三是在城市規劃中，必須確保公眾的實質有效參與，以此建立公眾能夠真正監察的機制。

澳門法律滯後是備受市民詬病的老大難題。在城規方面，目前澳門現狀是：（一）至今尚未建立明確完整的城市規劃法律法規體系，城市規劃核心法缺位。

（二）目前由單行法律法規和行政指引為主，所構成的城規法律體系極不完備，同時有相當法律法規已嚴重與本澳社會脫節，未能配合發展。至於現有的相關法例和指引，主要包括：《都市建築總章程》，《土地法》，《防火安全規章》和一系列的行政指引等。而在文物保護法例方面則有：第五六 / 八四 / M 號法令、第八三 / 九二 / M 號法令、第二〇 / 二〇〇六號行政長官批示等。

工聯民政民生關注組成員林宇滔指出，新城區發展能否實現規劃目標，關鍵是法律法規的配合。他認為，過去沒有規劃的城市發展，使澳門環島海旁的高樓屏風越建越多，不單影響到澳門的沿岸景觀，亦嚴重阻礙舊區的空氣流通，加劇城市的熱島效應，令舊城區的環境和生活質素變得更差，其中新馬路兩端的通風口因為建造酒店而被阻塞，嚴重影響新馬路的通風就是經典例子。他強調，環保與發展不是互相排斥，而是相輔相承，只要有完善的法律規範，再配合建築設計上考量，新建築和新馬路的通風走廊其實是可以並存的。

因此，林宇滔表示，要讓新城區的發展能夠真正配合澳門可持續發展需要，符合改善本澳環境和提升居民生活質素的發展目標，必須有嚴格的法律配套，故《城規法》，《土城法修訂》、《環境評估制度法規》和《文化遺產保護法》等法規必須加緊出台。更重是新城區的發展尚需時間落實，但舊區重整法快將通過，林宇滔擔心，上述配套法規如果不及早落實，舊區重整只會重蹈過去發展缺乏規劃的覆轍，根本難以提升舊區，乃至全澳的環境和生活質素。

毫無疑問，在現代城市規劃制度保障是一項要件，尤其要具有法律形式層面上的合法性：保障規劃的落實，不被隨意改動。規劃的編制和修改必須經過法定程序，以保障其程序的公正性和合法性。保障公眾在規劃過程中的參與權和知情權。保障規劃中各相關方的權利。

要強調的是，公眾參與是現代城市規劃一個重要特點。需要注意，這裡所說的公眾參與要在法制化、程序化、全面化的基礎上建立的，否則公眾參與也只會淪為政治騷。

再者，城市規劃是社會各方利益博弈，約束、要脅地進行城市資源配置的結果，故此，在城市規劃中制度保？和程序公正至關重。

根據中央政府批覆同意特區政府填海造地 350 公頃建設澳門新城區的文件中強調，「建設澳門新城區是發揮「一國兩制」優勢，緩解澳門特區土地資源嚴重稀缺、改善居民生活質量的重要舉措，有利澳門特區政府應對金融危機，保持經濟平穩較快發展，促進社會和諧穩定」。

林宇滔認為，中央的批覆明確指出新城區發展應以緩解本澳土地資源緊絀、改善居民生活質素為目的。為此，社會不應讓將新城區定位為容納多少新增人口的新用地和空間，而是應該將之定位整個澳門重新規劃發展的緩衝空間，並藉此稀釋舊區目前的高密度人口，令新舊區都得以持續發展，改善澳門環境、提升居民生活質素。

他建議當局要通過新舊城區間的互補和平衡發展，為全澳門新舊區的整體規劃、提升舊區居民生活質素創造更多的空間和選擇。簡單而言，就是利用新城區的空間作緩衝地帶，逐步梳理本澳目前舊城區居住環境越趨密集、社區設施不足，以及交通擁擠等的死結，帶動舊區重整改選，實現澳門的可持續發展。

此外，就有關總體規劃諮詢文本的具體建議，規劃中提到有關外港碼頭、污水廠的搬遷乃至中途倉需否在新城區設立等。林宇滔認為，當局應該就有關情況作具體說明，以及有關搬遷居民可能要付出的代價和所得，才能讓公眾能客觀選出符合自己要求的選項。另外，他亦希望當局要降低 B 區樓宇高度，改以低密度建築為主，避免遮擋西望洋山與舊大橋之間的景觀，以及避免影響西灣區一帶的空氣流通。

目前，「新城區總體規劃草案展覽」正在科學館展覽中心舉行，有不少市民前往參觀，並且透過電腦描繪其心中的新城區，顯見市民對我們城市未來充滿憧憬，當中亦有小朋友很認真地做設計。然而，市民和我們這個城市未來主人翁對澳門理想願景能否實現呢？這就需要拭目以待了。

熱議碼頭搬遷 啟思城市發展

澳門日報 作者：夏耘 日期：2011.11.07

自新城區總體規劃諮詢內容帶出外港碼頭有可能搬遷的訊息，社會即時熱烈討論，反對、支持各有理據。不論該碼頭是原地保留、是搬移至澳門半島其他選址，抑或跟氹仔北安碼頭合併，人們應正視未來一個客觀的轉變：港珠澳大橋人工島和新填海 A 區展開建設，以及澳氹之間計劃興建第四條通道，外港的航道、航運條件勢將顯著變化，整個通航環境跟現時大為不同。外港碼頭搬與不搬的思考，應當跳出狹隘的思量，而是前瞻澳門跨境交通的發展，結合新城規劃一併考慮，相信有利於凝聚共識，長遠規劃。

平情而論，外港碼頭服務至今，隨著往來海上航班的不斷增加，來澳旅客不斷攀升，無論自身的接待能力和空間，已不勝負荷。加上附近的交通和停車配套設施已達飽和，聯繫周邊地區的交通狀況亦不斷惡化。未來隨著港珠澳大橋的通車，澳氹第四通道建設，新城 A、B 區海底隧道，以及友誼大橋等各種主要交通要塞交集，外港碼頭實際上被“層層包圍”，若仍擔當主要的海上客運功能，將受雙重集散壓力。

外港碼頭長期以來扼守本澳海上客運的咽喉，承擔了逾七成海上客運服務，特殊的便利交通功能和優越的地理位置，是新口岸區乃至澳門半島旅遊博彩行業的客流保證。客流的增減、移動方向、停留時間，均關係旅遊博彩業界的生存和發展。自路氹城多個大型旅遊博彩項目投入營運以來，客流越見旺盛，雖則“做大個餅”，但同時為澳門半島業界帶來挑戰。國際機場、橫琴口岸乃至北安碼頭，已落戶路氹，澳門半島的客流保證就完全依托在關閘和外港客運碼頭。一旦外港客運碼頭搬離，改變其客運碼頭的功能，無疑斷了澳門半島旅遊博彩及零售業的客路。上世紀內港碼頭搬遷，以及博彩場所相繼搬遷，令內港一帶營商環境衰落至今，半條新馬路由繁華變為死寂的事實，歷歷在目。旅遊博彩業界擔心外港碼頭的搬遷，再一次引致商業重心的轉移，亦在情理之中。

外港碼頭搬遷與否的議論，表面上是外港碼頭搬與不搬、功能變與不變，與土地使用和航運安排之間的優點與缺點的理由陳述，實際上是指向了新城規劃、跨境接駁、大型交通系統建設，與未來澳門半島與氹仔城區發展定位、產業佈局的衝突問題。澳門以建設世界旅遊休閒中心為發展目標，旅遊博彩在可見將來仍將保持龍頭產業的地位，城市規劃需要照顧不同城區協調發展的需要，盡可能全面、綜合考慮澳門未來發展，吸納旅遊產業發展合理性設想和實際需要，在用地、基礎設施、生態保育等方面，創造共享空間。

藉新城規劃理順交通

濠江日報 日期: 2011.11.07

自中央批覆澳門新一輪填海方案之後，新城區發展規劃亦隨之展開，有關規劃方案正進行第 2 階段公眾諮詢，新城規劃工作小組昨公佈分析報告，對外港客運碼頭搬遷與否提出兩組規劃草案，希望引發社會思考和討論。新城規劃工作小組分析報告對外港客運碼頭去留提出 4 個方向，包括保留現時外港客運碼頭、遷移至新城 A 區、遷移至港珠澳大橋人工島南部、客運功能轉移到氹仔客運碼頭作出了利弊分析。當局希望社會對外港客運碼頭搬遷與否能夠在明年有共識，可在新城發展中預留彈性。

新填海方案實施之後，定必為本澳帶來眾多變化，包括環境、交通、生活空間等等，政府現時引入專家與民意相結合的方式，以探討未來規劃路向，將有助出台較為合理的新城區發展方案，從而更符合世界旅遊休閒中心的形象，增加城市吸引力，帶動經濟和社會的全面發展。城市規劃須站在未來發展的制高點上，並汲取過往無序發展的經驗教訓，藉新城規劃的契機，定位城市不同的功能區，理順交通，為未來發展預留空間。

隨著城市發展，部分地區的變遷在所難免，譬如內港碼頭當年繁榮景象已成過眼雲煙，而不少早年建成的「海景樓」，現時經已被新建的海景樓遮擋，不單看不到海，住戶還要忍受屏風效應及熱島效應，而若干年之後，現時新建的海景樓或會重蹈覆轍。外港碼頭會否搬遷，相信在專家和市民的共同努力下，會有滿意的結局，何況由 12 月 21 日起，外港碼頭將由特區政府直接管理，搬遷與否不會牽涉複雜的程序。

新城填海是一個良好契機，政府應研究一併解決交通問題，現時當局經常出台交通措施，但僅屬頭痛醫頭、腳痛醫腳，不能從根本上解決問題。自新公交服務模式實施之後，更是亂上加亂，交通擠塞成家常便飯，當局對部分路段實施限行；日前當局再計劃在關閘廣場行車隧道增設分隔設施，希望提升道路安全性；而現時及未來將興建多個交通樞紐，以減輕路面交通壓力。交通問題與過往無序發展相關，城區功能佈局混亂，直到現時當局才提出未來將規劃博彩區與居民區；公交線路重疊，且並非以市民出行為主要考慮因素，而日漸增多的旅遊巴士又增加交通壓力；缺乏城市快速幹線，無法及時分流車輛等等。

新城區將為本澳帶來新的發展空間，未來可通過關閘口岸、港珠澳大橋人工島、新城各區、路氹城、蓮花口岸打造環城快線，同時研究在颱風等惡劣天氣下出行的交通設施，譬如新建澳門連接路氹的海底隧道，一勞永逸解決問題，從而更符合世界旅遊休閒中心的發展定位。

外港碼頭莫搬離

澳門日報 作者：羅倫斯 日期：2011.11.07

外港碼頭莫搬離
分流旅客有兩地
內港一沉難再起
前車可鑑須顧忌

外港碼頭或遷，飯局友儕吹水，眾皆反對，指搞壞湖水。

班口痕友，三個居澳門半島，兩人住氹仔，澳門友反對，唔奇，奇在氹仔友亦唔贊成，何解？佢話老實住澳門，去氹仔搭船，的士等餐懵，長者兩頭撲，攞命矣。

“人不為己，天誅地滅”，個個都為自己利益著想。開安老院、美沙酮中心咩，敬老愛老，幫走偏差者重返社會，好！但千祈唔好開正我家門；搞輕軌，改善交通，好！但勿走我條街，免噪音滋擾。人，就係如此自私，一出世便會沾染，話知你乜叫大局着想。

社會發展，大搞建設，始能跟上時代步伐，缺乏競爭力，會被邊緣化。十多年來，氹仔翻天覆地，高廈林立，人口激增，大型賭場插旗，旅遊業興旺，建北安碼頭，多一水路，多條生水，符合發展需要。不過，若以此作為澳門唯一碼頭，有可能打錯算盤。

昔日內港碼頭為澳門繁盛區，來往港澳的佛山輪、德星、大來、利航等大船灣泊內港，旅客紛至沓來，新馬路、十月初五街、福隆新街一帶旺到飛起，中央、國際、東亞、澳門、新新等酒店聚集此區；六國、冠男、得來茶樓港澳知名；買手信、厭甲仔蟹，英記、顯記、龍鳳、元記啦；服裝、金飾、鐘錶、影樓及高級餐館，全在新馬路。然而坐大船要三個幾鐘，水翼船面世只需個半鐘，但難飛淺窄內港。有了新口岸外港碼頭，水翼船縮短港澳航程，當時係一大飛躍，大船澳門號、盧山、南山、泰山與細水翼船泊外港，適應時代發展，居民理解搬碼頭有實際需要。然而碼頭撤離，海上皇宮及後又遷，久而久之，內港光輝燦爛趨平淡，新馬路下段一沉不起，點搞都死，成時代發展犧牲品。

前車可鑑，外港碼頭若撤，無疑自斷一臂，皆因澳門半島人口眾多，往氹仔搭船，會帶來不便，而且酒店、商業區亦聚於此，相信來澳常客亦不贊同取消碼頭。況且來往澳氹車流量大增，想唔建第四通道都幾難。

發達城市都有兩三個機場，以澳門知名度及客流量，多個碼頭分流，有好冇壞，相信主流意見亦不贊成取消碼頭，除非有驚世發展計劃，那又另當別論。

外港應成為本澳城規中心點

新華澳報 作者：陳觀生 日期：2011.11.09

近期，新城規劃諮詢提出外港碼頭搬遷方案，雖然當局一再強調外港碼頭搬遷沒有定案，外港碼頭未來動向也有多個選項，但仍引起社會關注，特別是有商人擔心外港碼頭搬遷將令澳門半島居民出入及營商環境有較大影響。其實，筆者看來，諮詢方案中的外港悠閒灣區是有其獨特之處的，集中了本澳「山、海、城」的特點。筆者認為，由這個灣區概念擴展，本澳未來的城市規劃應以外港為中心點，將其打造成為本澳這個世界休閒中心的「中心」。

外港碼頭搬遷不會操之過急

外港碼頭搬遷的提出，是在4月底的新城區總體規劃工作坊結束時，工程師學會會長梁文耀稱，多個小組的專家學者同時建議，須搬遷外港碼頭和直升機場至新城填海A區或港珠澳大橋人工島周邊區域，配合規劃發展需要。

這個消息提出之後，社會當時有一定的反響，但並不熱烈。當時筆者亦就此進行過評論，認為外港碼頭的搬遷要慎重考慮（見本報5月11日「百家臺」），主要理由是港珠澳大橋通車後，通過海路特別是從香港來澳的遊客會大幅減少，本澳碼頭客運的壓力將比現時減輕，新建成的北安永久碼頭已基本滿足本澳客運需求。所以筆者建議，外港碼頭不需急於遷往填海A區，先在港珠澳大橋通車後觀察數年，看情況再處理。但長遠來說，外港碼頭向何處去仍需要早作考慮。

其後，當局在回應外港碼頭未來發展時，與筆者提出的意見基本相同。港務局稱，希望氹仔新客運碼頭於2013年中完工，能吸納現時外港碼頭大部分客量，並將視乎使用情況配合城規部門研究現時外港碼頭的去向。局長黃穗文稱外港碼頭接待逾7成來澳海路旅客，仍扮演重要角色，但隨著港珠澳大橋人工島、新城填海工程，以及澳氹第4條通道規劃等開展，令水道環境產生變化。黃穗文稱港珠澳大橋通車後將影響經水路來澳客量，當局將視乎實際情況決定本澳是否需要大規模碼頭、以及碼頭數量等，在平衡各方後考慮包括搬遷外港碼頭等方案。

今次外港碼頭搬遷再次引起社會熱烈討論，是在新城區總體規劃第2階段的首場公眾諮詢會上，商人周錦輝關注規劃草案提出外港客運碼頭遷移，但沒有交代去向，質疑政府有既定立場，他認為澳門半島要有客運碼頭，政府要顧及澳門半島可持續發展。而澳博董事蘇樹輝亦指出，外港客運碼頭對澳門半島發展非常重要，不適宜搬遷。他認為特區政府在路氹興建的客運碼頭作用是分流旅客，並非用作代替現時的外港客運碼頭。

對於這些聲音，當局一再回應外港碼頭搬遷方案目前仍未有定奪，還在收集意見。土地工務運輸局城市規劃廳廳長劉榕形容，新城規劃提出外港碼頭搬遷方案是「預則立、不預則廢」，供社會討論。他預期在未來的發展階段中，例如港珠澳大橋通車及橫琴開發後，很多設施均需調整補充，港深珠澳四地亦正分析未來的人流動向。港務局海事技術支援廳廳長葉華雄亦強調外港碼頭搬遷沒有定案，外港碼頭未來動向也有多個選項，除保留外，亦可搬遷至澳門半島東北面的新城A區或港珠澳大橋人工島，甚或由氹仔新客運碼頭全面取代。

筆者預料，當局對外港碼頭的搬遷，最終採取的手法還是「拖」字訣，外港碼頭在一段較長時間內是不會搬遷，甚至還會實施2年前提出的擴建計劃。所以外港碼頭搬遷不會操之過急，但新城填海A區或港珠澳大橋人工島是否需要預留新碼頭用地，確實需要當局考慮。

本澳需標誌性城市文化中心

筆者對於規劃中構想以海濱綠道串聯外港和新城A區，形成特色的外港休閒港灣區，是持十分贊同的意見的，並認為外港休閒港灣區可成為本澳未來城市規劃的標誌性城市中心。

城市中心是城市中供市民集中進行公共活動的地方，可以是一個廣場、一條街道或一片地區，有稱為城市公共中心。城市中心往往集中體現城市的特性和風格面貌。

隨著城市經濟、社會活動的發展，城市功能日趨多樣化、複雜化，因而現代城市往往需要有政治、經濟、文化、金融、商業、資訊、娛樂、體育和交通等各種活動的中心。世界一些著名的首都如北京、巴黎、華盛頓、莫斯科、東京等城市的中心區，都是功能明確、佈局緊湊，並具有獨特風貌和藝術特色的。

城市中心一般在城市規劃時就要考慮，首先應考慮城市的自然環境，如沿山、濱水的城市，城市中心的位置要選在能充分利用自然特點、突出城市特色的地方。其次，要考慮城市的歷史和現狀，充分利用歷史上已經形成的中心，這對於城市改建和歷史文化名城的改建、保護來說，尤為重要。第三，城市中心一般應選在位置適中、交通方便的地段。位於山谷、河谷地帶的城市，因受地形限制，城市中心可能偏於城市一側，則要盡可能創造方便的交通條件，使城市居民都能比較便捷地到達市中心。多中心佈局結構的城市，各個中心的選址既要考慮各自的適中位置，又要考慮各中心之間的互相聯繫。此外，城市中心位置的選擇還應考慮城市用地將來的發展，在佈局上保持一定的靈活性。

城市中心的規劃設計要滿足人們的審美要求。應該從整個城市建築藝術佈局的總體上進行統籌考慮，研究城市的自然和歷史特點，加以利用，創造出富有特色的市中心面貌。城市中心人流、車流高度集中，必須重視交通組織，做到集散迅速。為此，城市中心地區與城市主幹道要有方便的聯繫，但又不能讓交通繁忙的幹道穿越中心地區。一般在中心地區的周圍佈置交通幹道或環路。大城市由於人口集中，用地緊張，可以利用地下空間，建設地下鐵道、地下停車場和地下商業街等，使地下設施同地面上的各項活動緊密地結合起來，以方便群眾並改善環境品質。吸引大量人流、車流的公共建築不應過分集中佈置在中心區，更不能佈置在交通繁忙的道路交叉口上；這類公共建築前面應有足夠的集散場地。

本澳標誌性的城市中心，大三巴至議事亭算是商業中心，但本澳多元化發展需要的文化娛樂中心（現時的澳門文化中心）吸引不到大量遊客，發揮不到作用。按照上述的城市中心要求，外港休閒港灣區可規劃成為本澳獨具特色的文化娛樂中心，甚至是本澳城市規劃的中心。

文化娛樂中心一般是指包括博物館、展覽館、劇院、電影院、雜技場、文化宮、圖書館、體育場、遊樂場等全市性的重要文化娛樂設施比較集中的地區。這裡吸引著大量的人流、車流。其中一些設施（如劇院、電影院等），通常同商業中心結合佈置；大型體育設施或遊樂場則同公園綠地相結合，或設置在城市週邊的獨立地段。現代城市的重要交通樞紐，如鐵路客運站、客運碼頭等，往往深入到城市中心地區或中心區的邊緣，常被稱為城市門戶，也是一種重要的城市中心。

諮詢方案中的外港休閒港灣區能體現本澳獨特之處，集中了本澳「山、海、城」的特點，而且從地理位置來看，也是本澳與大三巴議事亭相對應的中心點之一，規劃成為集中體現城市的特性和風格面貌的城市中心優勢明顯，而且這樣規劃還能充分利用原有的設施（如文化中心、科學館、漁人碼頭、外港碼頭等），只要稍加整合就已經相當理想。

外港悠閒港灣區可打造水上劇場

草案提出搬遷外港碼頭構想，商人反對的很大原因，是擔心影響其在附近的巨大投資（雖然當事人否認，但社會的看法基本是這樣）。筆者認為是相關人士有點反應過敏。其實按照目前的狀況，外港碼頭帶來的客源對附近旅遊設施的生意並無很大的作用。筆者認為，外港附近的旅遊設施的投資者，應更關注如何吸引遊客到來，而外港休閒港灣區的概念，可令外港一帶成為遊客來澳的遊覽目的地。

有香港遊客抱怨說，本澳除了賭場之外，基本沒有找到適合一家大小休閒 2、3 天的地方，所以一般到澳門都即日來回。

筆者認為，外港及附近一帶如漁人碼頭，建築獨特，環境清幽，休閒文化氣氛濃厚，是適合休閒遊玩的地方，可惜配套設施不足，遊玩項目單一、吸引力不夠，所以未有達到投資者期望的人流、客流。

新城規劃草案提出以海濱綠道串聯外港和新城 A 區，形成特色的外港休閒港灣區，對漁人碼頭的發展應該是新的機遇。而當局應該在規劃中把附近的文化中心、科學館等一併考慮整合，發揮集群效應。

但這個休閒灣區，還需要有一個能吸引遊客必到的主題項目。筆者建議，抓住本澳「山·海·城」的城市特點，可以將灣區打造成世界上獨一無二的水上劇場，每日定期舉辦有震撼力的表演，達到令來澳的遊客「必到一看為快」的效果。

在這方面，內地桂林、麗江、西湖是有成功經驗的。大型桂林山水實景演出《印象·劉三姐》集灕江山水、廣西少數民族文化及中國精英藝術家創作之大成，這部作品於 2004 年 3 月 20 日正式公演；世界旅遊組織官員看過演出後如是評價：「這是全世界看不到的演出，從地球上任何地方買張機票來看再飛回去都值得」。筆者曾經觀賞過《印象·劉三姐》的演出，感覺甚為震撼。傳統演出是在劇院有限的空間裡進行。但這場演出則以自然造化為實景舞臺，放眼望去，灕江的水，桂林的山，化為中心的舞臺，給人寬廣的視野和超人的感受，表演不著痕跡地融入山水，還原於自然，成功詮釋了人與自然的和諧關係，創造出天人合一的境界，以巧妙的燈光效果構建了一個空前壯觀的舞臺燈光藝術聖堂，從一個新的角度昇華了桂林山水。而且燈光、音響系統均採用隱蔽式設計，與環境融為一體，水上舞臺全部採用竹排而建，不演出時可以全部拆散、隱蔽，對灕江水體及河床不造成影響。

《印象·劉三姐》之後推出的《印象·麗江》及「印象·西湖」均是取自然之大成，以民俗文化為載體，以濃厚的歷史人文和秀麗的自然風光為創作源泉，將人文歷史的代表性元素得以重現，同時借助高科技手法反映自然神韻的成功之作。

將外港休閒灣區打造成與《印象》系列那樣的文化表演場地，在某種程度上來說，休閒灣區成了一個轉換器：本澳有著非常深厚的歷史文化底蘊，但這種文化不一定能被遊客吸收，所以需要進行轉化。而這個水上劇場的演出，更能幫助遊客瞭解一個本澳的內城市涵，領略到本澳城市文化的精髓，對本澳正在努力的文化創意產業等多元化產業發展無疑會起到相當大的作用，就如世博會上「玉兔宮燈」這樣展示本澳的文創精華。

藉新城規劃重拾城規信心

澳門日報 作者：胡孝勤 日期：2011.11.09

一、填海造地是澳門歷史的一部分澳門人對填海工程並不陌生，自一八六三年以來填海造地已成為澳門地理歷史的一部分，政府於不同時期因應城市的發展階段，提出填海計劃以配合公共政策的推行。過往填海計劃的目標，主要是透過增加土地資源來發展住房建設及公共基礎設施等項目，以回應當時社會對建立一個衛生且具現代化城市的訴求。從現今社會訴求漸趨多元的大環境來看，特區政府是次推出的三百五十公頃新城填海計劃，要做到的並不單純是昔日填海增空間的計算方程式，更要讓新城計劃作為建立城市規劃體系及一系列城市管理制度的催化劑，隨著制度的建立，撫平本澳昔日由許多無序、無據發展所造成的傷口，推進城市在有規有矩的條件下開發。

回顧澳門近代之城市演進過程，澳葡政府總督伊芝迪在上世紀八十年代初便積極推行都市繁榮計劃，利用土地資源用作工業、公共建設及住屋用途，那些以推動硬體建設為主調的繁榮計劃，明顯地改善了當時製造業的營商和居民的生活環境。

昔日城建但求繁榮

昔日社會對城市發展的期望主要體現在“有瓦遮頭”和“搵餐飯食”的基本生存概念之上，對於空間使用和建設審批的合理性則尚未觸碰到公眾的認知神經，此情況跟許多國外城市在二戰後的城市發展階段相似。隨著公眾的生活逐漸穩定和得到物質上的基本滿足，社會對城市發展的期望已不再局限於住屋及經濟需求之內，公眾現在更想追求的，是擁有一個由透明、宏觀和具科學性的城市規劃體系和城市管理所建立的宜居城市，從受到保障的生活環境品質得到精神上的滿足。

二、新城草案所帶來的城規工具現正在科學館展出的《澳門新城區總體規劃草案》屬新城填海計劃的第二期公眾諮詢部分，內容覆蓋到五幅新填海土地的發展定位、土地利用、規劃佈局、交通網絡以至區域發展等領域。此份草案所打動筆者之處不在於那些電腦效果中的美景，亦不在於各新填海區如海濱長廊或地標式文化設施等賣點，而是看來特區政府今次有心嘗試在可量化及非量化數據之上整合分析，作為編制草案的支撐理據，打破過往只顧單體建築審批結果的傳統發展觀念。公眾可從草案中初步掌握到各新城區“人口預測”、“發展制約”與及“土地用途劃分 (Zoning)”等資訊，這三項資訊是國內外現今編制總體城市規劃 (Master Plan) 不可或缺的基礎工具。

兼顧共融協同發展

“人口預測”是制訂城市各區經濟、土地開發、交通運輸及民生設施等發展計劃的重要環節，所得出的預測數據可讓社會瞭解各區的承載能力，有效監測人口密度和環境素質的變化。此外，我們還可從中得知各區如年齡層等人口結構特性，針對性地配置適當規模的社會設施，有效避免如氹仔缺乏幼稚園和在公園內後加街市等問題。

建立優美宜人的新城固然是一個夢想，但在實現的漫長過程中卻不得不考慮到現實中的各種限制，亦即政府所指出的環境保護、各類資源消耗等“發展制約”，三點五平方公里的新土地並不只是為房地產或社會某一特定範疇而設，它的發展還需要顧及民生的需要，和尊重澳門歷史城區和各個城市景觀的存在，換句話說，一方的過度發展便有可能犧牲另一方的重要資源（如生態、景觀），這種在城市規劃上的取捨關係是各範疇的持份者均需面對的。

土地開發開誠佈公

對於澳門一直以來“見步行步，見招拆招”的城市發展方式而言，“土地用途劃分 (Zoning)”又豈止只有展示各區格局

(如家中的間隔)和各類土地用途(如家中各房間用途)的功能呢!隨著土地用途劃分計劃在新舊城區的出現和應用,特區政府有望從多年來只顧應付單項建築審批的狹窄思維,提升至全盤性和互動性的規劃部署之中,讓各項發展與環境協調,各樓宇功能相互融合,使居民能活在一個便捷且能配合生活習慣的綜合社區。參考國外如多倫多的做法,土地用途劃分計劃的圖表資料並非是土地業權人才可擁有的“獨家資料”,而是如今次新城諮詢那樣公開予公眾隨時參閱,以讓公眾知悉和監督城市的土地利用狀況和開發條件。

三、保護城市特色之必要性除上述有關城市開發控制的三項資訊外,草案還有在彰顯城市特色方面著墨。在地理上,澳門確實是一個濱海城市,但由於本澳過往的城市開發模式側重於樓房和道路建設,居民生活與海岸線之間的關係往往被高流量的行車道及稠密的建築群所“切斷”。自十六世紀,炮台和海港已是本土地貌歷史的核心組成部分,屬本澳不可取代的城市特色,惟這些獨特的景觀因近年眾多高層樓宇相繼落成而遭受遮擋威脅。草案是次提出重塑“山·海·城”城市形象的設計構思,除可“還岸於民”讓居民和遊客享受沿岸景致和環境外,還道出了保護城市景觀及天際線的必要性。

地下空間海濱綠廊

換句話說,我們可以預期上述設計構思在詳細規劃(Detail Plan)的階段將需要透過制訂沿岸建築物高度限制,以至城市設計守則來實施,從而讓不可量化的景觀價值得到有系統的管理和具法定效力的保護。參考同屬世遺名城的倫敦,亦於二〇〇七至二〇〇九年期間制訂名為《倫敦景觀管理框架》(London View Management Framework)的規範,詳細說明泰晤士河兩岸重要景觀、視廊和周邊建築發展在高度及設計上的限制。基於此份技術文件由市長簽署,並屬於《倫敦總體規劃》的補充性指引,因此具有一定的法律效力。

四、改善城管系統迎新城

《澳門新城區總體規劃草案》提出了開拓地下空間、海濱綠廊和發展下沉式公共基礎設施(如汗水處理廠)等一系列增加公共空間的設計,這些設施是配合“世界旅遊休閒中心”發展定位的硬體元素。對於“縫隙插綠”的澳門而言,上述設施無疑能為公眾倍添活動空間和提升城市整體的綠化覆蓋率,但倘沒有一套全面且具操作性的城市管理系統應用到規劃項目之中,其設計都只不過是桌上一座不能體現實際運作的模型。

照見工作不足弊端

回望本澳過往某些社區如筷子基的樓宇發展,部分大廈裙樓之間的行人天橋原本應按照規劃條件開放給公眾無限制使用,現實中卻因大廈業主怕增添物業管理的麻煩,加上缺乏政府恆常的監督,通往行人天橋的上落設施往往被鎖上,使這些有利於公眾的規劃條件無法執行。藉新城草案對開拓不同類型的公共空間深化研究,社會應加緊檢討現行物業管理法規的漏洞及其執行成效,並重新訂立“公與私”共存空間的管理制度,明確私人物業管理單位對公共範圍所履行的責任,讓新舊社區的公共空間均能在設施和管理上得到完善,還市民一個可持續的安全和舒適生活環境。

五、讓新城草案倡導城規體系之建立《澳門新城區總體規劃草案》現階段帶給我們的,不僅讓市民從觀望態度中對擁有一個面向世界的休閒海濱環境帶點兒期盼,它還是一面誠實的鏡子,能照出本澳過往以至目前在規範建築及空間發展上的不足與缺憾。自博彩專營權開放後的幾年,澳門房地產業經歷了難得一遇的高速發展,但本澳的城市環境亦同時承受著前所未有的破壞和衝擊,在樓宇審批過程中躲在公眾視線以外的更改土地用途和豁免建築物投影條例等的自由裁量產物,均是因當時缺乏宏觀分析的傾斜發展模式和缺乏法制監督之情況下產生的。

走出密室步下神壇

如本文前言所述，填海對澳門而言並不是新事物，但今天新城規劃第二期公眾諮詢所展現的規劃說明、用地圖表以至公眾諮詢的規模，可作為未來編制本澳其他社區規劃的標準示範（如青洲重整計劃已載有類似資訊），為日後城市規劃體系和法律法規的建立奠定基礎，從而揮別昔日建設發展過程中的無序和陰暗面，讓新城草案倡導城規體系的建立和重拾社會對城市規劃的信心。更為意義深遠的是，隨著不同形式的公眾諮詢遍地開花般展開，城市規劃從此不再只是土地承批人、發展商和政府之間在會議密室內所用的專利語言，而是從專業的神壇上走下來，讓普羅大眾於城市不同角落閒話家常的話題。

外港碼頭遷往大橋人工島或具最大交集度

新華澳報 作者：永逸 日期：2011.11.11

本澳各界人士尤其是利益攸關人士，對《新城區總體規劃草案諮詢文本》（第二階段公眾諮詢）中的有關現有外港碼頭的處置方案，反應熱烈。因為在新城區「A區」的兩個方案中，其一的「外港休閒灣區」方案，是搬遷外港客運碼頭，但未明確標示將會搬遷到何處去，既有可能是搬到「A區」的東南部，也有可能是搬到港珠澳大橋人工島的澳門管轄地段，甚至還有可能是與氹仔北安碼頭合併；而在科學館與「A區」之間則修築一條可開放的綠廊通道，使現時外港碼頭對開海面形成「外港休閒灣區」，正好配合漁人碼頭，將之發展為類似遊艇俱樂部之類的遊艇停泊區；其二是「城市門戶」，保持外港碼頭不變。

正因為是各界人士對是否搬遷外港碼頭存在不同意見，甚至分歧尖銳，新城填海區規劃工作小組編制了《新城規劃中對外港碼頭前景的思考》，搜集了大量數據，進行論證比較，以供各界人士深入探討。這份資料從各個不同角度分析外港碼頭的功能與作用，既有往昔內港碼頭衰落的歷史背景，也有今日來澳旅客比重持續上升，海路客運比重逐漸下降的現實狀況，更有對未來港珠澳大橋、廣珠城軌等區域基建對海上客運造成影響的前景，並羅列了大量的數據，進行分析對比。這份資料分析可供各方參考，並集思廣益，符合科學決策、民主決策的精神。

根據初步分析，外港碼頭的未來前景基本上有四種可能性：其一是保持外港客運碼頭功能不變；其二是在未來新城「A區」南部另建新客運碼頭，外港碼頭改變功能；其三是在港珠澳大橋人工島南部興建新客運碼頭，外港碼頭改變功能；其四是外港碼頭改變功能，客運功能轉移到氹仔客運碼頭。

這四個可能性，都各有利弊。不過，世間上沒有任何一種方式是可以做到百分之百完美的，只能是從各種不同方案中，趨利避弊，找出最具交集性，既符合最大多數人的利益，又符合實際情況條件的一種。

我們理解某些利益攸關者不同意外港碼頭搬遷的理由。對廣大市民而言，外港碼頭靠近人口密集區，方便市區市民出行及香港商務客來澳門公幹，並可避免因客運碼頭合併集中到氹仔，將會因過橋塞車等原因而導致耽誤航班等情況。而對利益相關者而言，保持現時外港碼頭不變，有利於「澳博」及「金沙中國」旗下的幾間大賭場的營運。

但保留現時外港碼頭的弊端也不少。在目前而言，是在友誼大橋落成及客輪班次增多後，港池迴旋空間受到較大制約，通航安全管理難以得到最高保障，尤其是在大霧天氣能見度不良時受到影響最大。而且，碼頭前地方公共交通面積不足，旅遊巴無處可泊，尤其是在每年一度的格欄披士大賽車期間，外港碼頭的陸上交通特別困難。而在長遠來看，在新城區「A區」及港珠澳大橋人工島建成後，外港碼頭更是被層層包圍，外港就變成了「內港」，港池迴旋空間更是被嚴重擠壓，對航行安全的威脅更大。

從長遠計，筆者是贊成搬遷現有外港碼頭的，但不贊成將本澳對外海運全部合併集中在氹仔北安碼頭，因為為了方便澳門市區居民前往香港公幹、旅遊，及香港的商務客來澳公幹，有必要在澳門半島一側保留海運旅客碼頭。這是港珠澳大橋未能完全替代的，因為它的服務對象主要是團體旅客，而外港碼頭則是以服務個人或散客為主。

在此情況下，外港碼頭的搬遷，就可有搬到新城「A區」南部和港珠澳大橋人工島南部兩個方案較為適宜。而兩相比較，又以港珠澳大橋人工島比新城「A區」更佳。這是因為，倘是搬到「A區」，不但是將對「A區」的土地利用、空間佈局和景觀規劃造成干擾，並對規劃中的公共文化設施產生排擠效應，而且由於碼頭較為靠近港珠澳大橋人工島，仍然存在現時外港碼頭的港池迴旋空間過於擠迫，不利於海上交通安全的問題。而將客運碼頭搬遷到港珠澳大橋人工島南部，此一弊端則可完全消除。另外，倘是遷到「A區」，由於直升機噪音對商住及文化旅遊環境構成嚴重污染，致使直升機起降點難以安置，而港珠

澳大橋人工島則完全沒有此問題。

還有，由於港珠澳大橋人工島是屬於邊境及海關監管區，就不可能像「A區」那樣可以興建商住樓宇及公共文化設施，這就使其廣大的土地面積處於「荒置」狀態，在「尺土寸金」的澳門，頗為可惜。而外港碼頭搬遷到此，就可充分利用此土地，更重要的是由於土地較為寬裕，可以興建較多泊位的停車場和臨時停車場，無論是訪港旅客的自駕車停泊，或是旅遊巴、的士上落客，都可有寬鬆的停泊車環境。另外，由於碼頭旅客的入出境檢查設施，可與港珠澳大橋澳門出入境聯檢大樓共用，因而可以節省新碼頭的興建費用。而在此興建新的直升機場，也無須擔心飛機升降的噪音將會影響居民。

至於外港碼頭搬遷到港珠澳大橋人工島，將會導致與中央政府已經批准的該人工島的土地用途不一致，及港池水域已超越澳門特區「習慣管理水域」的問題，相信在向中央政府充分說明其必要性及迫切性之後，中央政府是會充分考慮澳門的實際情況，而予以批准的。尤其是「習慣管理水域」問題，其實是中央政府已經批准了的「新城區」填海規劃，就已突破了「習慣管理水域」，尤其是其中的「A區」，還有港珠澳大橋人工島的澳方區域，已經完全超出了一九九九年十二月二十日當時的國務院總理朱鎔基簽發的第二百七十五號國務院令《中華人民共和國澳門特別行政區行政區域圖》文字表述中的「澳門特別行政區維持原有的習慣水域管理範圍不變」的規定。而且，這與澳門特區向珠海市租用關閘旗樓以北的土地來興建關閘新邊檢大樓的情況，完全不同。因為新邊檢大樓所佔用的土地，每年是要向珠海市政府繳交租金的。而新城填海區「A區」和港珠澳大橋澳方區域則無須向原本實際管理該海域的珠海市政府繳交租金。這就導致澳門特區的「習慣管理水域」，已經向外擴張，而澳門特區的司法管轄權也已及於這片新土地。在此情況下，澳門特區再向中央政府申請新外港碼頭的港池水域，應是不會有什麼困難。

何況，在澳門回歸後，中國政府已對澳門地區恢復行使主權，因而擴大澳門特區的「管理水域」已是屬於國家主權之下的內部事務，不存在所謂「割地喪權」的問題，更不是回歸前的「國際關係」，而是一個國家之下的地區政府之間的內務關係。而且，澳區全國政協委員也已向全國政協提案，指出澳門特區對海域的管理和開發有迫切的需求，澳門特區應自覺肩負海域保護和管理的責任，香港和澳門兩個特別行政區宜作同等對待，故現時是適當時機解決澳門的海域管理問題。故而相信中央政府正在對此提案進行審理中。而由於澳門實行經濟適度多元發展，及建構世界旅遊休閒中心的需要，擴大使用水域，相信中央是能夠理解的，並將會照顧支持的，只須國務院連同民政部、海洋管理局協調即可，澳門特區以外的地方政府並不具有主導權。

當然，是否搬遷外港碼頭，及搬遷到何處的問題，事關重大，還需要繼續廣泛徵詢民意尤其是利益攸關者的意見，並進行充分及反覆的論證，結合專家的專業意見，全方位地進行探討，使之符合澳門特區和廣大澳人的最高利益。

混淆問題性質 濫用民意諮詢

訊報 作者：褚瑩 日期：2011.11.11

外港碼頭是否搬遷是本澳社會目前的一個熱點問題。一些人士對此所發表的意見顯然與其自身利益密切相關，如旗下賭場主要是在新口岸一帶的博彩業界大佬們，基本都明確反對外港碼頭搬遷；而在路氹城已有大型賭場的博彩業界人士，則或明或暗都希望外港碼頭能搬去氹仔。日前政府相關部門公佈的報告則表示：現在的外港碼頭未來會受到港珠澳大橋、新城A區、B區建設、澳氹第四條通道等多種因素的影響，外港碼頭的搬遷與否涉及澳門的可持續發展，因此在新城區總體規劃第二階段公眾諮詢中提出四種草案，供社會各界深入探討和思考；對外港碼頭是否搬遷政府無預設立場，會在廣泛收集民意後再做決定。

但特區政府工務局城市規劃廳廳長劉榕在接受傳媒採訪時的回答則顯示特區政府的真實想法是想將外港碼頭進行搬遷。劉榕所說的政府之所以提出港澳碼頭的搬遷方案，主要是為避免日後澳氹第四條跨海通道及新城A區、B區的建設，以及港珠澳大橋等重大基礎設施對現在外港碼頭一帶所帶來的交通壓力，假如到時才做出搬遷計劃，將難以應付發展需要。劉榕還認為現時的外港碼頭搬遷與當年的內港碼頭搬遷不應相提並論，因為現在的來澳遊客主要來自內地，香港來澳遊客亦已有兩個碼頭可以選擇，日後港珠澳大橋的遊客亦會率先抵達澳門半島，加上橫琴開發，以至正在規劃的媽閣至灣仔行人隧道，來澳遊客進入澳門的通道今後會非常之多。劉榕的此番話其實所說的就是外港碼頭搬遷的必要性。

另外，劉榕所說的外港碼頭搬遷後，特區政府也會考慮如何善用該區域以及周邊資源，為澳門半島創造一個新的旅遊項目或多元產業，亦可以結合該區域現有的科學館、文化中心、漁人碼頭等，再結合新填海區南部的文化設施與海濱公園，發展成為以旅遊及文化產業為主的休憩產業區。劉榕的此番話說的就是外港碼頭搬遷對今後澳門發展的意義。

特區政府為外港碼頭是否搬遷所發佈的報告還對目前來澳旅客的客源結構、進入澳門的渠道等進行了分析，認為目前內地來澳旅客已佔來澳旅客的百分之五十六點九；來澳旅客分海、陸、空三種渠道來澳，其中經陸路來澳的旅客的比重已達百分之五十四點四，經海路來澳的旅客的比重則已下降至百分之三十九點五；而在海路來澳的旅客中，經外港碼頭來澳的旅客的比重持續減少，經氹仔客運碼頭來澳的旅客的比重持續增加。特區政府報告的此番分析其實也是想說目前外港碼頭的地位和作用已持續下降。

以上種種跡象顯示，特區政府本身目前是傾向於將外港碼頭進行搬遷的。但可能是因為行政長官不想表現為「強勢特首」，或是特區政府不想得罪本澳的一些權貴人士，或是擔心今後一旦碼頭搬遷會帶來不利後果後而難以承擔責任，因此現在特區政府要表現為「對外港碼頭是否搬遷政府無預設立場，會在廣泛收集民意後再做決定」。

特區政府的這種表態並不新鮮，如在輕軌的運行路線上，特區政府也曾有過這樣的表態。但無論是外港碼頭搬遷還是輕軌運行路線，都是專業性比較強的問題，這類問題有時可能會「真理在少數人一邊」，因此往往更需要由少數專家來進行分析和做出決斷，而不適合用「廣泛諮詢民意」的方式來進行決斷。特區政府對這類專業性很強的問題也「廣泛諮詢民意」，可能更多是想推卸責任的表現。

現實生活中需要解決的問題可以分為兩大類：一類是專業性問題，如目前澳門外港碼頭是否應該搬遷、澳門輕軌應該走何路線等；一類是價值性問題，如澳門特首和全部立法議員是否應該由普選產生等。對專業性問題，因為絕大多數民眾並不具備相關領域裏的專業知識，因此一般並不適合用「廣泛諮詢民意」的方式來進行決斷。而對價值性問題，因為直接涉及到民眾的權力和作用，因此比較適合用「廣泛諮詢民意」的方式來進行決斷。但目前特區政府對本澳的專業性問題卻多用「廣泛諮詢民意」，對價值性問題，卻不敢「廣泛諮詢民意」，可見特區政府有「混淆問題性質，濫用民意諮詢」之嫌。

這麼近、那麼遠

華僑報 作者：占記 日期：2011.11.12

港澳碼頭應否搬遷四個方案一出，坊間熱議，贊成與反對者的論點，最終都回到交通的問題上，這當然，碼頭的作用本身就是方便出行，不方便的話做來幹麼？就從交通規劃這一角度來看，港澳碼頭即使是不搬遷，也必須要拆卸重建，即是方案五。

從現時的情況來看，港澳碼頭一帶的交通混亂異常，從科學館到北區的快道被截斷，要到港澳碼頭更必須走入回力球場，塞車難免，再加上每年一度的大賽車，修路連賽期前後一個月，更是令本來已超負荷的道路百上加斤，但最不可思議的是每年這一個月去碼頭也沒有停車場供公眾泊車之用，一個這麼重要的碼頭竟然落得「如此下場」，真是匪夷所思！

再看看那些旅遊巴、發財車與的士站的落後設計，還有碼頭內設計的非人性化，落後得有如第三世界的窮鄉僻壤火車站，每次到碼頭的感覺均似走難。

這麼大與重要位置的一幅地，即使港澳碼頭仍然保留於此，亦必須透過「大手術」重建，把該處建成一個大型的綜合運輸樞紐，包括了碼頭、輕軌、巴士、的士、發財車，以及單車（接駁水塘增建單車專道連接至中區及北區）等，再加上大型公共停車場及預留給賽車期間使用的空間，當然還有可建商業中心的樓面面積，已足夠把現時分散各處租用寫字樓的政府部門集中辦公，真正方便市民！那些什麼方案一二三四，均是治標不治本，還是拿回去墊檯食飯吧！

民眾議論紛紛 質疑碼頭搬遷

大眾報 作者：韋向民 日期：2011.11.13

新城填海區規劃工作小組的一份分析報告披露，現有港澳碼頭未來發展受到港珠澳大橋、新城 A 區、澳氹第四條通道等多種因素影響，碼頭搬遷與否涉及澳門的可持續發展，故在新城區總體規劃第二階段公眾諮詢中提出外港碼頭功能不變、新城 A 區另建碼頭、人工島南側建碼頭、功能轉至氹仔碼頭等四種不同方案，實則為碼頭搬遷、留在原址兩個截然不同的兩組草案，徵詢民眾意見。消息一出，一石激起千層浪，社會各界，反響熱烈。

外港碼頭頗方便 民眾呼聲反搬遷

首先是傳媒方面反映從 11 月 6 日澳亞新聞播出的鏡頭中看到：一劉姓小姐稱由此碼頭出行方便，已成習慣；另一李姓女士不解碼頭要搬遷，一臉愕然表情；而一商埠店主即直言不諱：“我不希望搬遷，這麼好的環境和秩序，為什麼要打亂？”筆者在關閘廣場和三角花園隨訪民眾也遇到同樣的情形；一林姓阿伯譏諷說：“現在澳門政府錢太多了，氹仔碼頭停了又建，建了又停，超支到 20 億。現在又傳外港碼頭要遷，真乃‘停停建建停建停，內裡原因耐人尋味。’”一位善劃的先生隨手拿出一張紙在上面劃了一個不倒翁，翁的左手舉牌“碼頭拆遷”，右手舉牌“工程招標”，滿身貼著“追加超支”的紙條，旁觀的市民都鼓起掌。反搬遷情緒，無須言表。

「澳門論壇」日前假黑沙環公園舉行，邀請了工務局城市規劃廳廳長劉榕、港務局海事技術支援廳廳長葉華雄、立法會議員崔世平等出席。期間，有市民不認同外港碼頭搬遷的構想，問及何以搬遷外港碼頭時，在場民眾群情高漲，爭先發聲：“反對政府主導重複建設！”“點改要碼頭為新區讓路？”“我們反對外港碼頭搬遷！”一時間，反對外港碼頭搬遷的呼聲一片，葉華雄急忙重申當局沒有既定立場，而劉榕則提出資料，指現時使用海路來澳的旅客呈遞減，再加上未來港珠澳大橋的落成，城際軌接通拱北，屆時料有不少內地旅遊經關閘往返本澳以及橫琴口岸的普及使用，相信會進一步分散外港碼頭的客源。議員崔世平則指出，兩個草案中文化藝術空間著墨較少，且在預留土地方面，若把每一個土地的功能“下定義”，令其失去彈性，屆時可能會重蹈覆轍，導致新城填海區與現時本澳城市出現“建築與環境錯體”，“唔該有嘅（建築）出現在唔應該出現嘅地方”。聽眾意識到，他們的言下之意，也是在順從民意。

不宜搬遷理千萬 主要可從三點看

外港碼頭不宜搬遷的理由很多也很充足，但從最主要的三點上看，便具有足夠的說服力。

從現實情況看：當局的第一方案也不得不認可外港碼頭不遷功能不變的優點在於：外港碼頭目前運行狀況穩定而良好。碼頭位於新口岸填海區海港前地，於 1989 年開始動工，1993 年落成正式啟用，主體建築面積為 65,000 平方米，設 14 間候船室，完全適應客流量的要求。而且，碼頭靠近人口密集區，方便澳門居民出行，無須再投資建新碼頭、改變居民出行模式；又較接近澳門市區及商業區，有利帶動人流和營商環境，另可與氹仔客運碼頭分流航班、旅客，減少航班延誤。此外，還可以節省搬遷和重建的巨額資金和人力。

從發展情況看；當局的分析報告稱，近年旅客分從海陸空三路來澳，當中經陸路來澳旅客的比重由 1998 年的 25% 上升至 2011 年 1 月至 9 月的 54.4%，經海路來澳旅客比重則由 1998 年的 67.4% 下降至 2011 年 1 月至 9 月的 39.5%，可見海路客運比重逐漸下降。值得注意的是，兩個主要海運口岸中，近年外港客運碼頭接待海路旅客的比重由 2007 年的 95% 下降至 2010 年的 66%。隨著路氹城的發展日漸完成，氹仔客運碼頭在海運中所佔比重將日趨增加。預計港珠澳大橋通車後，由海路入境澳門旅客會在現有基礎上減少三分之一以上。由此看來，現有的外港碼頭的吞吐量，完全能適應將來三、五十年的發展形勢。

從經濟角度看；據業界人士測算，拆遷外港碼頭會耗資約 20 億澳門元，報費掉碼頭設施、設備原航道成本約百億元，再新建一處規模設施空前的新碼頭，也會耗資百億元，兩者相加有兩百多億元。有這麼多錢若用來投資澳門城市建設，澳門的城市風貌和功能都會有效提升。

不遷並非不改進 計劃更需留空間

民眾企盼外港碼頭不遷，但應進一步完善優化，整體規劃需留足空間。

具體建議有三：一是優化外港客運碼頭一、二樓空間重新佈局，改善行李處理系統，增加旅客輔助設施，添置合適的指示牌為旅客和市民提供清晰的指引，在三樓預留可容納三百人的空間作為滯留旅客臨時緩衝區；二是按原計劃續建氹仔客運碼頭，以便客流高峰時分流航班，並作應急和預留的備用空間；三是將擬建的氹仔貨運碼頭遷址到橫琴島，既可分流航運量，減少澳門本島壓力，又能適應橫琴開發的需要。

港務局年底要接管外港客運碼頭，局長黃穗文、副局長黃錦輝以及海事技術支援廳長葉華雄等日前到外港客運碼頭實地視察時表示，外港客運碼頭乃澳門重要的海上門戶，要透過空間重新配置，優化外港客運碼頭的軟、硬體配套，合理分配利用現有空間，美化環境設施，提升管理和服務水準。相信此等改進計劃會不負眾望，為配合澳門作為世界旅遊休閒中心的定位做出貢獻。

碼頭去留

澳門日報 作者：秦馬 日期：2011.11.14

新城規劃公眾諮詢，除了未來的城市整體規劃外，社會關注外港碼頭的去留。當局雖然表示，碼頭搬遷與否沒有既定立場，並提出了四個方案供社會參考。但細看四個方案的利弊，在港珠澳大橋人工島建新碼頭似乎是較理想的選擇。究竟外港碼頭搬好還是不搬好呢？

碼頭搬遷與否，應該從整體、宏觀及長遠來考慮，還要根據短、中、長期不同階段來調整。從長遠來看，本澳的發展定位是世界旅遊休閒中心，除了內地、香港、台灣和亞洲等旅客外，還要拓展歐美及其他地區的客源。若然只靠鄰近地區的旅客，如何稱得上世界旅遊休閒中心？要外地旅客來澳，交通方便是首要條件，難道要歐美旅客搭機先到香港，然後再轉船來澳嗎。本澳機場現有航線不多，且多是短線。要發展世界旅遊休閒中心，除了與其他地方的航空公司合作外，開闢長途航線在所難免。

將來一旦建成世界旅遊休閒中心，現有機場無可避免需擴建。以現時機場周邊的土地資源，要擴建只有目前北安碼頭的士地。雖則在新填海地中，E區在機場旁邊，但在規劃發展中有否留地擴建機場呢？若現時將外港與北安碼頭合二為一，屆時可能又要搬遷了。

至於外港碼頭現址，確實隨著港珠澳大橋等落成，將來航道環境將變得複雜，容易發生危險。另覓地點建造一個新碼頭，配合本澳整體城市規劃看來較為可行，只是新碼頭的選址才是要解決的問題。

上述是從長遠的方向設想，至於在短、中期外港碼頭的去留，仍要社會集思廣益，或許還有第五、第六個更佳方案。

公交不通如何規劃遠景？

澳門日報 作者：春耕 日期：2011.11.14

新城填海規劃為期兩個月的第二期公眾諮詢環節正在進行，除了城規、生態保育、土地用途、住房建設等大眾關心議題，外港碼頭搬遷亦引起社會廣泛討論。

談論外港碼頭是否搬遷，或許需要重溫歷史。昔日內港碼頭沿時，今天的內港舊區曾是黃金地段。碼頭搬遷後，周邊經濟、生意亦一落千丈。至今附近新建賭場項目，亦難以重鑄內港昔日繁華。

澳門經濟依靠第三產業，大量內地客從關閘口岸湧入澳門，為旅遊博彩業帶來新商機。市中心處處遊人如鯽，內港等舊區經濟始終惠及有限，原因眾多，交通是一大關鍵，因為直接影響人流。故不少商界擔心外港碼頭倘合併至北安碼頭，澳門半島經濟將跑輸大市的憂慮不無道理。加上澳門半島正與離島爭奪博彩中心之位，離島已有機場和碼頭，將來又有直通橫琴的優勢。澳門半島雖有關閘，倘若少了碼頭此對外口岸，問題可大可小。

外港碼頭存在價值需要社會大眾廣泛討論，取得共識。無論碼頭搬遷與否，最重要還是做好周邊公交規劃，即如何透過合理的公交安排將旅客分流至各區，令各區不至於在經濟發展的急流中被邊緣化。做好交通規劃，合理引導人流、財氣，搬遷方案才能獲得民意支持。事實上，隨著港珠澳大橋的開通，港澳碼頭功能還餘多少是一個問題。如果環城輕軌及時開通，或許有助客流分佈。

現階段澳門公交配套確實薄弱，居民、遊客感同身受，返工、節日搭車難且路線重疊、迂迴曲折，班次稀疏，站點分佈欠合理，塞車頻頻。在此前提下拋出各項搬遷方案，相信普羅大眾都難以理解。居民和遊客最關心出行便捷、時間成本等切身問題。

話分兩頭，澳門現有的口岸設施確實長期存在公交配套不足、環境擠逼，關閘巴士站空氣質素欠佳；機場巴士路線欠奉，旅客由機場直去中區只有的士；外港碼頭巴士路線過於重疊，引起塞車、空氣問題。作為對外連接的窗口，遊客一入澳門就見到如斯景象，難免有落差。

城市規劃、社區功能、招商引資等能否達至構想中的效益，均需要良好的公交基建。不僅外港碼頭去留，就連正在進行二期諮詢的新城規劃，以及日後新城區、舊城區的融合發展，和諧共榮，都牽涉公交環節。倘公交配套難以取信於民，卻推出種種改變現狀的大方案，必定爭議聲四起。碼頭搬遷引發爭議，祇是社會對新城公交規劃配套信心不足的冰山一角。

外港碼頭 搬或不搬

正報 作者：楊善行 日期：2011.11.15

『外港碼頭應否搬』？這是新填海城市規劃最近熱議話題。多數碼頭附近商家認為不應搬！怕會影響目前碼頭附近一帶的商業經營，有些市民則認為搬則較好，這對配合新城發展規劃，更好的為澳門未來發展，具有開導作用。究竟應搬或不搬。容後慢慢分析。

主張不搬的，理據認為，若碼頭搬遷，目前碼頭一帶，人流將會大減。這將會嚴重打擊現碼頭一帶商舖及賭場一帶娛樂業的經營。目前內港十六浦一帶的由早年興盛至目前之『頹』，便是很大之『教訓』，若外港碼頭搬遷，恐怕內港『慘劇』將可重演，再者、澳、氹應各自擁有碼頭，好作旅客分流避免航運設施過分集中，預防發生天災等意外事件，導致整個澳門對外航運癱瘓。

從外港碼頭現況及澳門未來發展著眼，另一派意見，有人認為外港碼頭，適宜搬遷。但搬遷位置，不再氹仔，而是官方設計之方案三，新填海，未來港，珠澳大橋澳門、珠海港腳點之人工島上。

選擇這個落腳點，除了這個新人工島位置最靠東，未來的發展空間更大，從航運的安全性、水文、環保及經濟方面、均有更大的利益和科學客觀道理。再者，新碼頭與港珠澳大橋落腳點相近，交通互補，給來往旅客轉接，更加方便。自然形成澳、珠、港新的交通樞紐。這個新碼頭位置，亦距現外港碼頭不遠，不但對原碼頭附近商業區影響不大，可能更可讓目前商業區，伸延擴大至新的人工島，讓新、舊兩區連成一片，使舊商業區規模更大，更加發展繁榮。

另一方面，現外港碼頭搬遷後，騰出的空間，可以做其他發展，碼頭可以分流作為未來發展與澳門鄰近城市聯繫的支線航運點，亦可作為最近剛發展的澳門海上遊船碼頭，甚至將來，大可發展的豪華遊艇業。為澳門建設成為世界旅遊休閒中心，提供多一個發展基地，提升澳門旅遊玩樂的元素及縣數！

若以上海上遊樂發展成功，這對商人『內港慘劇』的擔心，無疑是一顆『定心丸』。

從交通角度看，外港碼頭遷往港珠澳大橋港腳點的人工島，距離市中心亦不算遠。

對旅客的出行，影響不大，相反，新碼頭搬遷後，附近一帶的交通網絡，將可作更合理的改善和擴展，對旅客往來，更加方便，亦解決了目前外港碼頭交通設施能力，接近飽和狀態的困局。

從長遠眼光看，將來若新城填海規劃完成後，填出的多個人工島，將會把目前外港碼頭一帶包圍起來，除了對目前外港碼頭進出的高速船隻造成不便外，由於水之關係，將來外港碼頭一帶海床，淤淺將更加迅速。現碼頭附近一帶海面，填成新土地發展相信只是時間問題而已。

過去數十年，澳門航運，內港客運，不斷外遷。產生效果，新口岸一帶，繁榮一片整體經濟，利多弊少，內港舊區，雖然旺勢，日漸向低，究其主因，非全因遷。政府忽視多元發展，亦算一條，失敗經驗，未來發展，宜顧全局，瞻前顧後，主著眼點，重在發展。

各方考慮，千條萬緒，外來發展，交通方便，航運安全，周邊發展，搬遷新碼頭，經濟效益，更為上算。

建設公屋推進城規 致力回應民生訴求

星報 日期: 2011.11.16

行政長官崔世安昨日在二零一二年度施政報告中，以重要篇幅提到本澳不少人關心的公屋問題。事實上，住屋問題向來是各地政府最重視的民生問題之一。近年來，澳門房地產市場隨內外經濟形勢而發生重大變化，需求大增、熱錢流入，成為樓價上升主要原因。同時，由於澳門地方狹小，房屋供應建造需時，政府和市民同時都需要面對越來越多的房屋問題。在新形勢下，特區政府本著「以人為本」的施政理念，針對真正有需要的弱勢社群來完善公共房屋政策，協助居民應對複雜多變的環境，滿足基本的居住需要，逐步通過公共房屋及私人市場的協調，循序漸進地回應民生訴求。

從行政長官最新公佈的二零一二年施政報告來看，特區政府已透過更透明、更科學的方法去評估未來實際所需的公共房屋資源。在二零一二年底力爭完成萬九公屋計劃，優先解決現有社屋、經屋輪候家團的住屋需求。近年來，政府持續開發新的土地如青洲和石排灣地區興建公屋，也透過一些舊的公屋項目重建，解決公屋的土地供應問題。為配合長遠的城市和人口發展，政府除騰出可先利用的土地，開展六千三百個公屋單位儲備的規劃工作外，增加土地及房屋供應將是解決本澳房屋供應可以說是中一個正確方向。筆者認為，盡管如此，澳門土地資源依然有限，政府未來在繼續貫徹「社屋為主，經屋為輔」的政策基礎上，如何善用現有土地貫徹發展承諾將更為關鍵。

與此同時，二零一二年施政報告中透露，政府正在研究新城填海如何配合澳門作用「世界旅遊休閒中心」的定位，促進區域協調發展，為澳門未來二、三十年的發展提供土地儲備。筆者非常認同有關做法，但也建議，要考慮同步綜合回應新舊區的民生訴求，在新區不單是要增加房屋供應，而應考量提供適量公共空間、綠化區、交通配套、以及最重要的「人性化」安排，如便捷的學校、工作網絡，令新區真正成為一個可提升民生綜合素質的區域。更重要的是，可為舊區重整提供較充裕的轉移空間，使新、舊區更公平和有效地協同發展，從而有利於澳門長遠和諧發展。

此外，明年施政報告還提及新城五區填海所提供的三百五十公頃土地，政府將計劃興建政法機關辦公大樓及政府綜合服務大樓，既能為新區居民提供便捷的服務，也能解決現時政府所屬部門分佈不集中的現狀。筆者認為，好的政策願景離不開持續廣泛的宣傳推廣和市民配合支持，也就是說，對於新城規劃，除了公開介紹和諮詢外，期望政府在更多合適的場合，用較貼近市民的語言和實例分析，讓普羅居民都能理解政府在城市規劃和房屋政策的施政理念和實質操作，令大眾積極互動參與討論過程，減少因誤解或不清晰而引發的社會矛盾，共同籌劃澳門未來的發展藍圖。同時，二零一二年施政報告表明，《城市規劃法》的諮詢工作將會有序展開。筆者期望全澳市民需把握機會，一起為澳門的未來出一分力。

筆者認為，過份依賴公營或私人房屋都不是應該的，希望特區政府在多管齊下的調控下，未來公屋和私人房屋可以在不同市場上不斷層地互補，令澳門房屋市場將朝著健康方向發展，讓澳門居民真正「居有所所，安居樂業」。

司法機關軟硬件建設具有急切性不宜再拖

新華澳報 作者：永逸 日期：2011.11.17

特首崔世安在二零一二年《施政報告》中指出，特區政府將就修改《司法組織綱要法》徵詢意見，加強司法機關的軟硬件建設，培訓所需的司法人才，進一步完善司法機關的運作。此顯示，長久以來司法制度及司法建設跟不上特區發展的狀態，可能會在短期內得到初步解決。

實際上，由於歷史和現實的原因，司法機關的本地化是最艱難的。儘管有一大批有志於維護澳門司法公正的華人青年克服種種困難，努力學習及到刻苦鑽研葡式法律，而進入司法機關服務，但與所積壓的大量案件相比，仍顯得「粥多僧少」，因而對司法人員的培訓，就十分重要。

澳門司法人員的培訓及招聘之所以並不理想，看來其中一個重要障礙，是在於對應考人員的葡文水平要求較高，而葡文並非是華人青年的通用及首選外語，除非是早就立志學習葡文，否則由原本學習英文的習慣改為學習葡文，存在不少困難，因而獲得錄取率並不高。

過去曾有人埋怨，這是已進入司法官序列者大搞「既得利益保護」，以「多個香爐多個鬼」的心態，阻止更多司法官進入司法機關，而特別強調葡文所致。現在看來，這種猜測也真的是委屈了司法官培訓中心及現職司法官們。因為現任的司法官已被大量積案壓得喘不過氣來，正巴不得有更多的新人「入行」來幫助自己減壓，又怎會以種種藉口來阻擋新人加入？因此，主要的原因，還是對《澳門基本法》中有關中文是主要官方語言的規定認識不足所致。

誠然，澳門的法律及司法制度，是源自於葡國。澳門原有法律不變，這是澳門特區實行「一國兩制」的最重要標誌之一，也是受到《澳門基本法》的法律保障的。不過，這個「不變」，並不等於是「原封不動」，主要是其精神及體制不變，具體運作上可以根據回歸後的具體實際情況予以調適。尤其是澳門特區百分之九十五以上的居民是華人，他們絕大部份不懂葡語，因而就應當與之相適應，適當增加以中文為母語的司法官，這樣就可解決司法官不足的問題。這是與原有法律基本不變的精神沒有抵觸的。

在日前舉行的新司法年度開幕禮中，有司法官代表提出可考慮從現有法律人才中培訓及招聘司法官的建議。這是一個好建議，因為既然是律師，就已較為熟悉及掌握澳門的葡式法律，且在業務實踐中積累了一定的法庭實務經驗。這將比從剛由學校畢業的法律系學生，可節省較多的培訓時間。

司法官不足的問題，還受到《司法組織綱要法》對司法官人數規定的限制。實際上，《司法組織綱要法》第三十一條（附表一），三十八條第一款（附表二），第四十六條第一款（附表三），第六十五條第一款（附表五）等，對司法官編制數額的規定是偏於「保守」，根本無法適應各級法院均受理大量案件的實際情況。比如，以第一審法院的法官編制為二十八人，卻要面對每年二萬多宗案件計算，平均每名法官每年需要審理七百多宗案件。扣除節假日和「年度司法假期」，平均每名法官每日需審理四宗案件以上。更何況，一些案情較為重大、複雜，被告較多的案件，必須由三名法官組成合議庭，這就使法官的「供求關係」與「人力資源」更形緊張。這麼沉重的工作壓力，還須維護較高的審理品質，當然是難以負荷。因此，修改《司法組織綱要法》已是迫不及待的了。

其實，修改《司法組織綱要法》，更關係到必須與在澳門特區適用的《公民權利和政治權利國際公約》相適應，及《維護國家安全法》的實施的問題。實際上，《司法組織綱要法》第四十四條第二款第八項規定，終審法院「審判行政長官、司長及立法會主席在擔任其職務時作出的犯罪及輕微違反案件，但法律另有規定者除外」。這就使到上述「三種人」在被指控

犯罪時，即使是類似「衝紅燈」的小案，也面臨「被剝奪上訴權」的窘境，從而抵觸了適用於澳門的《公民權利和政治權利國際公約》所規定的人人都應可有上訴權的規定。另外，澳門已為基本法第二十三條立法。而關乎國家安全的案件，尤其是「盜竊國家機密罪」，涉及國家主權尊嚴和國家機密，因此其偵查、起訴、審判程序都應分別由中國籍的司法警察、檢察官和法官來執行。但現時終審法院的三名法官中，有一人不是中國公民。萬一發生適用《維護國家安全法》的案件，在終審階段，就難以組成合議庭。因此，也是有必要對《司法組織綱要法》第四十四條進行修訂的了。

《施政報告》決定，特區政府將就修改《司法組織綱要法》徵詢意見。而從《施政報告》的附錄一《澳門特別行政區政府二零一二年法律提案項目》看，並未將《司法組織綱要法》修改草案列入二零一二年送交立法會的時間表內，因而估計在明年度主要是進行諮詢，而形成及送交法案應是在二零一三年度的事。

崔特首昨日在列席立法會回答議員問題時，有議員提到司法官待遇問題。崔世安則回答說，司法官確是需要提高薪酬待遇，但由於司法官薪酬與行政長官薪酬掛鉤，倘要提升就必須調整特首薪酬。

在國際慣例上，司法官多是享受高薪酬，使到司法官可以在無後顧之憂下，集中精力處理案件，而不受社會環境所影響，以利於公正判案。因此，給予司法官高薪待遇，並根據通貨膨脹情況及時予以調升薪酬，確是有必要的。

但由於司法官的薪酬與特首薪酬相掛鉤，而特首為了樹立形象，往往又「不好意思」提出加薪建議，這就「連累」到司法官也未能加薪。從而形成了公務員持續多次加薪之下，司法官薪酬卻是原地踏步的不公平情況，勢必會在一定程度上打擊司法官的積極性。要解決這個問題，只能循兩個方向解決，其一是司法官薪酬與特首薪酬脫鉤，自成系列，而目前世界上許多國家和地區都是司法官薪酬自成系統的；其二是在公務員加薪時，也應同步為特首加薪。

《施政報告》中所指的「加強司法機關的軟硬件建設」，應當包括《施政報告》中也提及到的「我們將計劃在新城填海區興建政法機關辦公大樓」。

實際上，現在置於商業大廈內的司法機關，計有初級法院、行政法院、檢察院，佔了澳門司法機關的五分之三。另外，帶有準司法機關性質的廉政公署，也是在商業大廈內辦公。值得注意的是，上述的司法機關和準司法機關，除行政法院外，都附帶有「羈留室」。而被司法機關或其他專門機關所羈押的人，不泛是可能會對社會構成暴力威脅的嫌犯。倘不幸發生逃押事件，必會對該羈押場所所在的商業大廈造成極大的滋擾。就算是固若金湯，也讓在同一幢商業大廈內工作的公司職員們產生某種心理陰影。

其實，本來是極為嚴肅、莊嚴的司法機關和準司法機關，卻廁身在商業大廈內辦公，就不但是使其莊嚴形象受損，而且也不利於司法保密。更為擾民的是，當那些疑犯、被告套著手銬被武裝警員押著進出這些商業大廈，混在出入於該商業大廈的文員和洽公人員之中時，形成了頗為尷尬的場景，也使文員和洽公人員感受到心理威脅。因此，這些司法機關遷離商業樓宇，已是勢在必行。

不過，由於新城填海區規劃目前尚在第二期諮詢過程中，而按《施政報告》所述，還將舉行下一階段的公眾諮詢，看來明年度身趕不及「在新城填海區興建政法機關辦公大樓」的了。目前採取的權益之計，是在終審及中級法院大樓旁邊興建臨時辦公樓。希望在新城填海區總體規劃方案一經確定之後，就率先興建政法機關辦公大樓，以維護澳門司法機關的尊嚴。

城規文保宜加快立法

澳門日報 作者：夏耘 日期：2011.11.17

行政長官崔世安昨出席立法會施政報告答問會，在回應議員提問時重申，儘管澳門世遺保護法仍未出台，但“澳門歷史城區”○五年成功申遺後，至今仍沒有批准任何一項違背保護具普世價值歷史城區的項目；強調動態發展過程中，需不斷在保育及動態平衡上做工作，與世遺委員會保持緊密聯繫與溝通，承諾二○一三年前完成包括世遺保護法及澳門城市規劃法等法律，作為未來發展的基本藍圖。

時至今日，包括澳門歷史城區在內，我國擁有四十一處世界遺產，位居世界第三，其中文化遺產廿九處，自然遺產八處，文化與自然雙重遺產有四處，人類口述與非物質文化遺產共廿八項，小小澳門能位列其中，殊不簡單。世遺為全球人類所擁有，為全人類的共同遺產，故此澳門的歷史城區非但受到澳門全民保育，更受到全人類的共同關注。中國加入了《世界遺產公約》，就是要履行國際義務。從保護的物件類型到理念方法，從評估準則到監控體系等，促使包括澳門在內的全國遺產保護實踐應不斷得到完善和提高。

資料顯示，近年來世界遺產的申報標準越來越嚴格，申遺難度越來越大，每年申報項目最終通過不超過四成；多個成功申遺的景觀或文物，亦因為續後過分商業化、保護不力而被教科文組織警告，甚至被剔除出世遺名錄。澳門要力保這塊“金名片”，官民有責。崔特首強調要做好保育文物工作，令全民關注世遺，完善長遠的保育、環保工作甚為重要。長遠看，特區政府既要一如以往做好保育工作，也有必要把保育理念滲入社區，吸引年輕人主動關心，配合當局全方位的保育計劃，力保獨有的城市氛圍。如學者言，澳門歷史文化淵源深厚，政府可透過鼓勵本地研究機構及學者深入發展澳門學，深挖本土文化，保留澳門珍貴的歷史。

近年來，本澳多處在歷史城區以外、甚至並非屬於世遺緩衝區的老舊建築，包括一些私人物業，都因為發展公共房屋、改建新廈等原因而被拆卸，期間亦引發坊間的熱議，勾起街坊念舊、不捨之情，也就是所謂“集體回憶”。這種保育與發展之間的矛盾，將來或許更多。要引導社會理性討論，共同思考兩者之間的平衡，就需要按照法治的規則。《文化遺產保護法》、《城市規劃法》兩部重要法律，修訂龜速，進度亦不透明，不利社會各界於保遺與發展尋求平衡的議題上凝聚共識。特別是新城填海規劃新一輪諮詢如火如荼，更需要這兩部法律及時出台，確定城市規劃的規則，使新城、舊區、世遺三者協同互動，有規可循。

要分好「蛋糕」首先就要做大做好「蛋糕」

新華澳報 作者：永逸 日期：2011.11.18

澳門特區政府二零一二年《施政報告》的主軸是《推動經濟適度多元，提高民生綜合水平》，前者是屬於「做好做大蛋糕」，後者是屬於「分好蛋糕」。這是一個對立統一的關係，「做好做大蛋糕」的目的是為了「分好蛋糕」，而要「分好蛋糕」首先就要，「做好做大蛋糕」；在實現「分好蛋糕」之後，必然會激發所有社會成員的積極性，投入到「做好做大蛋糕」中去。因此可以說，特首崔世安將《施政報告》的主軸定為《推動經濟適度多元，提高民生綜合水平》，是吃透弄通了在「治區理政」領域的唯物辯證法，較好地處理了生產與分配的關係，符合科學決策的要求。

實際上，在《施政報告》的結構安排上，就充分體現了這種哲學意識。在《推動經濟適度多元，提高民生綜合水平》的施政總主軸上，是將「做好做大蛋糕」擺在前面，強調了提高生產力和發展經濟的主導地位；而在具體施政安排方面，又將《共享發展成果，促進社會和諧》擺在首位，這是針對目前特區的主要社會矛盾，是「經濟全面好轉與部分居民分享不到經濟發展的好處」的矛盾，存在著貧富懸殊、基尼係數較高的問題。而且，大部分居民的收入增加幅度趕不上通貨膨脹的升幅，勞動分配所得被高昂物價所吞噬。這也是近年來部分居民怨氣不低，甚至導致發生街頭暴力的主要原因之一。因此，在政府財政較為充裕的情況下，還富於民，做好第二次分配，「分好蛋糕」，盡量消除分配不公，就是特區政府施政的當務之急。這兩者之間，是並不矛盾的，反而是相輔相成的。

因此，只是單獨強調「分好蛋糕」或「做好做大蛋糕」，都是並不全面，也不足夠的，必須兩手一起抓。要「分好蛋糕」，就首先必須做大做好「蛋糕」。如果「蛋糕」的份量不夠大，品質不夠好，即使是懷有多好的「分好蛋糕」的理念及方法，也只能是「巧婦難為無米之炊」。而在「分好蛋糕」之後，居民們心情舒暢，安居樂業，當然也就激發起「做大做好蛋糕」的積極性，把「蛋糕」做得更大更好，這又為進一步「分好蛋糕」，提供了充分的物質基礎。

為此，特區政府就十分重視這個「做大做好蛋糕」的問題。在二零一二年《施政報告》施政重點的第二部份，就是《強化自身優勢，實施發展藍圖》，要推進經濟適度多元，協調產業穩定發展；深化區域合作，爭取互利共贏；建設旅遊休閒中心，優化人居環境。

國家「十二五」規劃對澳門特區經濟發展的定位，是「世界旅遊休閒中心」，並支持澳門經濟適度多元化發展。對此，特首崔世安在二零一二年度的《施政報告》中，是全力以赴的。實際上，由於澳門經濟環境的特殊性，尤其是博彩業佔據整體經濟的較大份額，要「做大做好蛋糕」，除了是繼續發揮博彩業的龍頭產業作用之外，更要設法實現經濟適度多元。這不但是在經濟方面發展「做大做好蛋糕」的需要，也是維護澳門經濟安全的要求。而鑑於澳門缺乏資源及面積細小，土地資源匱缺，人力資源尤其是高端優秀人才嚴重不足，這就必須與內地進行區域合作，借力使力，促進澳門的經濟適度多元發展，並把澳門建成世界旅遊休閒中心。

世界旅遊休閒中心，就是根據澳門的實際情況，作為「經濟適度多元發展」中的重要「一元」。其依據，是澳門作為與國際聯繫頻繁的國際城市，及本身已擁有的中西文化融合的旅游觀光資源。其目的之一，是要緩和博彩業「一枝獨大」的現況。因此，崔世安在《施政報告》中就指出，特區政府堅決落實世界旅遊休閒中心的發展定位，並在《施政報告》附錄了一個《世界旅遊休閒中心內涵的參考》：一、涵蓋三大要素：旅遊城市、休閒城市、世界城市；二、具備四大特質：以旅遊為形式、以休閒為核心、以中心為方向、以世界為品質；三、體現五大內容：宜行、宜遊、宜樂、宜業、宜居。因此，定位為世界性的「旅遊休閒中心」，主要包括三個層級：一、遊客主結構具有國際性及遊客結構多元化；二、服務內容與質量具有世界水平；三、文化具有世界包容性。就澳門而言，可利用深厚的文化底蘊發展多元化的非博彩類休閒項目，如文化旅游、美食購物、體育旅遊、保健養生等，而高水準的服務則需要由高素質人力資源提供和監督。

上述這些定位，相信是澳門特區政府邀請中國社科院的專家進行調查研究的成果。這個結論，在很大程度上是將以往的認識偏差扭轉矯正過來，強調了「世界」中的客源的世界性和多元性。看來這也是國家給予澳門「世界旅遊休閒中心」定位的原旨。而特首崔世安也在立法會答問大會中強調，「世界旅遊休閒中心」主要是吸引世界各地的旅客。《施政報告》中也指出，「我們將鞏固現有的客源，拓展國際客源市場」。這個「矯正」，意義重大。

要建設世界旅遊休閒中心，就必須要有相關的設施。遺憾的是，澳門土地資源開發已趨飽和，已無法撥出更多的土地來貫徹落實了。這就只能從以下三個方面來挖掘潛力，或開闢新的土地資源：一是充分利用路氹之間尚未批出的土地，硬性要求申請利用這些土地的博企或非博企，必須以「世界旅遊休閒中心」的標準來規劃設計，含有文化旅遊、康樂健身、藝術，美食購物、體育旅遊、保養健身等的項目。其二是嚴格控制新城填海區的規劃，必須注意配合好「世界旅遊休閒中心」的定位，除了是整體上建立宜居城市的風格之外，還應撥出適當面積的土地，建設「世界旅遊休閒中心」的項目。其三是對橫琴的粵澳合作園區的安排，也要安排適當的面積，作為「經濟適度多元發展」及「世界旅遊休閒中心」的配套。在這裡，有必要再嘮叨一句，防止那些空手炒賣的非澳門商人大鱷，進行「星麗門式」的買空賣空，空手套白狼，既侵蝕澳門商民的利益，也躑躅中央給予橫琴優惠政策的好意。

澳門要成為「世界旅遊休閒中心」，單靠澳門自身的實力難以做到，必須加快與廣東、香港的合作，及加快橫琴開發的步伐，通過區域合作打造以澳門、珠海為核心的珠江西岸旅遊休閒都市圈和「世界旅遊休閒中心」。此外，還需發揮與歐盟、葡語國家聯繫的優勢，及自由港優勢和區位優勢。認真貫徹落實「CEPA」、《珠三角改革發展規劃》及《粵澳合作框架協議》，充分利用國務院批復橫琴的特殊優惠政策。崔世安的「向北看」是正確的，並計劃參考國際支持香港特區發展的三十六項優惠措施，向中央政府申請其中適用與澳門的部分。但也不能老是當「伸手派」，應從單方希望中央給予優惠，躍上互惠互利的新高度，共同將「蛋糕」做大做好。

外港碼頭何去何從

大眾報 作者：胡嘉橋 日期：2011.11.20

外港客運碼頭原設於現時友誼巷和海港街位置，即現時治安警察局出入境事務廳大樓，鑒於設施不敷應用，澳門特區政府於1989年決定在水塘以南填海地興建一個新客運碼頭，並於1989年開始動工，1993年落成正式啟用，至今已18年。其主體建築面積為65,000平方公尺，設14間候船室、貴賓廳、海關和出入境設施等。碼頭可停泊12艘噴射船和兩艘客輪，直至2011年4月，提供往返香港上環、尖沙咀、屯門、香港國際機場、中國廣州南沙港、深圳福永及蛇口客運航線。航線分別由噴射飛航、新渡輪（澳門）、西北航運及金光飛航提供，由外港客運碼頭前往香港航程約為一個多小時。碼頭天台並設有直昇機停機坪，由空中快線直升機有限公司提供往來港澳的直昇機服務，航程大約為15分鐘。

而據相關部門報告分析澳門近年旅客來源結構、進出澳門管道在過去十餘年間有很大變化，尤其內地旅客比重持續上升，由1998年的11.8%上升至2011年1月至9月的56.9%。旅客分從海陸空三路來澳，當中經陸路來澳旅客的比重由1998年的25%上升至2011年1月至9月的54.4%，經海路來澳旅客比重則由1998年的67.4%下降至2011年1月至9月的39.5%，可見海路客運比重逐漸下降。值得注意的是，兩個主要海運口岸中，近年外港客運碼頭接待海路旅客的比重由2007年的95%下降至2010年的66%。隨著路氹城的發展日漸完成，氹仔客運碼頭在海運中所佔比重將日趨增加。

以上是筆者瞭解外港客運碼頭建設及運載的基本情況。而現時，外港客運碼頭卻面臨去留兩難境地，到底外港碼頭需不需要搬遷呢？對此，有市民拿昔日內港碼頭為例，內港舊區曾是黃金地段。而碼頭搬遷後，周邊經濟、生意亦一落千丈。雖現時附近新建賭場項目，亦難以重現內港昔日繁華。當然，很多外港碼頭附近的商戶都對此表示擔憂，從市中心處處遊人如鯽，與內港等舊區經濟大不如前相比，原因來自多方面，其中，因經濟中心轉移及交通最為關鍵，直接影響著人流。故不少市民擔心搬遷會影響這一區域經濟是不無道理的，少了碼頭對外口岸，問題可大可小。

然而，特區政府相關部門提出港澳碼頭的搬遷方案，主要為避免日後第四條跨海通道及填海工程的「A」、「B」區建設，以至港珠澳大橋等重大基礎設施加重港澳碼頭一帶的交通壓力，假如到時才作出搬遷計劃，將難以應付發展需要，現時的碼頭搬遷與當年內港碼頭搬遷不應相提並論，今日的遊客主要來自內地，香港遊客亦有兩個碼頭可以選擇，日後港珠澳大橋的遊客亦會率先抵達澳門半島，加上橫琴開發，以至正在規劃的媽閣至灣仔行人隧道，遊客進入澳門的通道非常之多。

期間，有官員表示，如果碼頭搬遷後，亦要考慮如何善用碼頭以及周邊資源，為澳門半島創造一個新的旅遊項目或多元產業，亦可以結合現有的科學館、文化中心、漁人碼頭等，再結合新填海區南部的文化設施與海濱公園，發展成為以旅遊及文化產業為主的休憩產業區。

正所謂：「公說公有理，婆說婆有理」。面對不同聲音，當局亦有四個向市民諮詢的方案：外港碼頭功能不變；新城A區另建碼頭；人工島南側建碼頭；功能轉至氹仔碼頭等以解決外港碼頭的去留問題。當中，不免有利有弊，值得當局與市民好好討論。當局在新城規劃上理應居安思危，未雨綢繆，預留發展彈性，及早思考外港客運碼頭何去何從，而不應設定立場；而作為居民一方，部分人士亦不應為了私利而反對搬遷，雖然外港客運碼頭乃澳門重要的海上門戶，當局可透過空間重新配置，優化外港客運碼頭的軟、硬體配套，合理分配利用現有空間，美化環境設施，提升管理和服務水準，為旅客和市民創造更好的出行環境，但是以澳門長遠的城市發展來看，永遠保留亦不是一個明智的做法。而從澳門長遠發展來看，碼頭等基建是必須得到擴展，搬遷到城市外圍適應未來的高速發展是勢在必行的。現時外港碼頭何去何從？那就見仁見智了。

然而，對於有市民提出的「搬外港碼頭不如規劃好交通」這一說法，筆者倒是贊同。正如旅遊業界人士提及：澳門地方小，無論把碼頭搬遷到任何地方，都會為交通帶來壓力或擠塞，當局與其搬遷碼頭，不如把現時外港碼頭的交通規劃做好，尤

其是處理好賭場巴士帶來的影響。坊間居民與遊客感同身受，返工、節假日搭車難且路線重疊、迂迴曲折，班次稀疏，站點分佈有待完善，塞車頻頻等現象難以解決。而現有的口岸設施確實長期存在公交配套不足、環境擠逼，關閘巴士站空氣質素欠佳，甚至出現部分巴士司機質素有待提高，交通事故頻發；機場巴士路線欠奉，旅客由機場直去中區只有的士，中區居民去機場很多時候卻搭不到的士；外港碼頭巴士路線過於重疊，引起塞車、空氣一汙染等等問題。

總之，作為一個步向國際旅遊休閒中心的城市，大多數市民都期望當局先做好不管是陸路，還是水路的交通規劃問題，先讓交通順暢起來，給市民吃下定心丸，再討論外港碼頭的何去何從，不失為一個好的對策。

外港碼頭去留應跳脫新城填海區規劃討論

新華澳報 作者：永逸 日期：2011.11.21

特首崔世安在二零一二年《施政報告》中指出，特區政府將遵循「科學規劃、合理佈局、集約利用」的原則，研究新城填海區的規劃如何配合澳門作為世界旅遊休閒中心的定位，提升民生綜合素質，促進區域協調發展，為澳門未來二、三十年的發展提供土地儲備。……《新城區總體規劃草案諮詢文本》在聽取社會各界意見後，將深化技術內容，進行專家論證，於明年制訂規劃方案及啟動下一階段的公眾諮詢；針對重大基礎設施佈局，聽取民意，共同籌劃澳門未來的發展藍圖。他又指出，為旅客和居民提供更舒適、更便捷的對外交通，是世界旅遊休閒中心和經貿發展平臺不可或缺的一環。特區政府將繼續完善海上客運和設施管理，……。

這個「『科學規劃、合理佈局、集約利用』的原則」，這個「重大基礎設施佈局」，也應包括外港碼頭的去留搬遷問題。而這個「為旅客和居民提供更舒適、更便捷的對外交通」，就更是直接與外港碼頭的升級改造甚至是搬遷到更名為旅客及市民提供更舒適、更便捷的服務的地方去了。

湊巧的是，就在澳門商民正在討論《新城區總體規劃草案諮詢文本》，並就其中的外港碼頭是否搬遷、搬遷到何處進行爭論之時，現在的外港碼頭的難以適應特區發展的不足之處，已充分地暴露了出來。實際上，在上週六，就有一個三十多人的內地旅行團從香港抵澳後，由於賽事期間大塞車，且外港碼頭前地採取臨時措施禁止停泊巴士，旅客等候兩小時始有旅遊巴接載，誤會為遭到遺棄，因而一度鼓譟，並有人報警求助。期間一名女遊客不適暈倒，須送院治理。

外港碼頭與市區聯絡的道路，就是格蘭披治大賽車的跑道。雖然也有大水塘立交天橋疏導，但仍然是出入外港碼頭很不方便。儘管說，大賽車塞車與作為澳門的國際知名品牌格蘭披治大賽車相比，畢竟市民都能忍受這一連四天的塞車之苦，何況還有兩天是在週六及周日，政府機關和銀行休息，許多學校也不上課，因而嚴重的塞車只有兩天，與每年三百六十五天相比，只是百分之零點五五的「不方便比例」，因而市民也可勉強接受。但恰巧在賽車期間來澳的外地遊客則不作此感，因為對他們來說，「不方便比例」就是「百分之百」的感受。

其實，大賽車期間受到困擾的，又何止是受到外港碼頭前地禁止停泊旅遊巴士影響的遊客？就是乘船到香港短暫停留的本地居民也大受困擾，因為賽車指揮部地下停車場要讓位給參賽戰車停泊，而停止向外開放，市民無法自駕汽車到碼頭停泊汽車後再乘船到香港，而乘搭的士又因「打的難」而「行不得也哥哥」。

即使是在平時，外港碼頭前地也顯得淺窄，各類送接客車輛的迴旋餘地嚴重不足。應當說，這種情況在鄰近地區也是罕見的。顯見最初在設計碼頭及其配套設施時，欠缺長遠眼光。而與外港碼頭興建時間差不多，香港信德碼頭的地下層的的士及旅遊巴士專用通道，及大樓外的巴士站設計，就顯得較為合理。這就更使人感到，崔世安在《施政報告》中所說的「科學規劃、合理佈局、集約利用」，及「為旅客和居民提供更舒適、更便捷的對外交通」，是摸准了脈搏。

由於受地理環境條件限制，外港碼頭及其前地已不可能改造、擴大疏導交通空間。更令人感到憂慮的是，據珠江水利科學研究院的科學研究推算，在未來港珠澳大橋珠澳口岸人工島及新城填海A區完成後，無論是從水文海潮還是從船道安全的角度測算，現在的外港就將成為「內港」，船隻出入港的港池迴旋空間將更加淺窄，並因為成了凹入的港灣而使得珠江水流挾來的泥沙在此沉澱淤積。而外港航道的防波堤過長，也令航道形成一個狹窄修長的出口，不利於水體交換及航行安全，外港就變成了新的「內港」。此外，屆時附近多個新填海區將展開的圍堰工程，以至澳氹之間第四通道可能以隧道形式建造，施工期間也將對航道構成一定的危險。即使是不想搬遷，也得被迫要搬遷了。

但是，基於各種原因，澳門半島確實仍需有一個客運碼頭存在，不可能全部集中在氹仔北安碼頭，加重三座澳氹大橋及未來第四通導的交通壓力。因此，外港碼頭搬遷到港珠澳大橋珠澳人工島的南部，與大橋澳門出入境聯檢大樓合併，就是最佳選擇。由於人工島面積極大，碼頭前地的巴士、汽車、的士等停泊區域就可以安排得最大化，不但是賽車期間不會再發生「禁泊旅遊巴士事件」，及新碼頭因有專用與市區聯絡通道而不會受大塞車的影響，而且就是在平時，因為聯絡通道的規劃比較先進，從市區到碼頭之間的交通，也很方便。

至於現時外港周邊的賭場擔心會影響經營的問題，其實也容易解決。就是在新碼頭與海立方、漁人碼頭之間，可以修建自動行人通道，將之聯絡起來，方便旅客往來，還可以沿途觀賞海港風貌。由於距離不遠，僅在一公里左右，且可依附在聯絡通道（高架橋）之上，而且特區政府有關部門也早就作出在中心市區和旅遊景區修建自動行人步道方規劃，兩者之間就可結合起來。

還有，由於港珠澳大橋人工島是屬於邊境及海關監管區，就不可能像新城填海區A區那樣可以興建商住樓宇及公共文化設施，這就使其廣大的土地面積處於「荒置」狀態，對於澳門城市發展而言，可以說是「死地」。在「尺土寸金」的澳門，殊為可惜。而外港碼頭搬遷到此，就可充分利用此土地。而新外港口岸因是屬於通關設施，可以與港珠澳大橋澳門出入境聯檢大樓共用，因而可以節省新碼頭的興建費用。而在此興建新的直升機場，也無須擔心飛機升降的噪音將會影響居民。這樣，就可使「死地」變為「生地」。因此可次說，藉著外港碼頭搬遷到港珠澳大橋珠澳口岸人工島，騰空出來的現有外港碼頭，就可改作其他用途，澳門又可增加一幅土地。

而在《新城區總體規劃草案諮詢文本》A區的「方案一」中，是建議將外港碼頭搬到新城填海區的A區的。這是一個並不聰明的構思，因為將會使用A區許多寶貴的土地資源，難以澳門特區「製造」出更多的土地面積。而且，由於A區的瀕海區域只有南半部，東邊已經被港珠澳大橋珠澳口岸人工島所包圍。而偏偏就是這南半部，是公共設施尤其是文化設施的用地，如果以此來用作碼頭用地，並對規劃中的公共文化設施產生排擠效應，而且由於碼頭較為靠近港珠澳大橋人工島，仍然存在現時外港碼頭的港池迴旋空間過於擠迫，不利於海上交通安全的問題。而將客運碼頭搬遷到港珠澳大橋人工島南部，此一弊端則可完全消除。另外，倘是遷到A區，由於直升機噪音對商住及文化旅遊環境構成嚴重污染，致使直升機起降點難以安置，而港珠澳大橋人工島則完全沒有此問題。因此，應當跳脫新城填海區規劃的本身，考慮外港碼頭搬遷到港珠澳大橋珠澳口岸人工島外港碼頭的問題。

何況，將外港碼頭搬遷後，現有外港碼頭這幅土地的變使用途，即使是在不妨礙漁人碼頭的前提下進行適當的填海工程，為澳門特區再增加土地面積，由於是位於國務院第二七五號令所指的「澳門原有的習慣水域管理範圍」之內，是不用向中央申請的，澳門特區政府可以自行處理，減少許多行政手續。

新城規劃重在公交

澳門日報 作者：凌山 日期：2011.11.24

新城總體規劃諮詢進行中，社會除了關注城市整體規劃外，更聚焦外港碼頭的去留。當局雖表示對碼頭搬遷無既定立場，並提出四方案供社會參考。縱觀利弊，在港珠澳大橋人工島建新碼頭似乎較理想；日前也有專家點出原因贊成。究竟外港碼頭搬還是留？

外港碼頭搬遷涉及城規，必須短、中、長期規劃。從長遠看，隨著港珠澳大橋的興建與落成，無疑會影響航道行駛安全。再如專家所言，外港快船航道防波堤過長，令航道形成一個狹窄修長的出口，不利水體交換及航行安全，故讓外港碼頭搬遷有其道理。至於應否與北安碼頭結合，則要視乎當局有否預留土地開闢遠程航線、增加歐美地區客源，否則結合後可能很快又要搬遷。

無論碼頭搬遷與否，最重要是做好周邊公交配合，即如何透過合理的公交安排將旅客分流至各區，令各區不至於在經濟發展的急流中被邊緣化。作好交通規劃，合理引導人流、財氣，搬遷方案才能獲得民意支持。倘公交配套難以取信於民，卻推出種種改變現狀的大方案，必定爭議聲四起。

碼頭搬遷引發爭議，與社會對新城公交規劃配套信心不足有莫大關係。外港碼頭搬還是留，還需公眾熱議，甚至有待政府整合推出第五、六個方案供社會參考、建立共識，城市規劃才能完善、滿足各方所需。

「永寧經屋」貴價致使經屋政策蒙陰霾 坊間仍詬病樓市樓價居高建議再施重藥 外港碼頭搬遷意向明顯使新口岸商舖價危

訊報 作者：阿蓮 日期：2011.12.02

十一月廿八日

近日的「永寧經屋」揀樓發售情況雖然算是順利，但是澳門坊間對經屋的嫌棄情緒，卻顯然表露——主要是詬病經屋定價「貴」、「太貴」，主要是認為經屋「著數太少」、「優惠補貼太少」，更有人指經屋樓盤越建越偏遠，且以這樣的「優惠價格」去訂價，「必將搵你去買！」現時坊間指出，「萬九公屋」即使明年底以前可以落成，其中的主力——石排灣社屋、經屋的租售情況，必定甚差。石排灣公屋樓盤很可能變成有大量空置單位的「鬼盤」。這是因為其地點太偏，交通太不便，社區設施幾乎是零，日後石排灣的住戶即使人人以私家車代步及有充裕的車位停泊，但每月的汽油錢和泊車費，以及在市區的泊車難，亦是他們將難以負擔和忍受的。除非——石排灣社屋租金較市區社屋租金便宜很多，石排灣經屋售價較市區社屋售價便宜一半左右！坊間不明白：為何一個較得民心民意的「新公屋政策」，會被有關官員搞成如此不如人意？那個「突然增加經屋售價兩成左右」的主意是誰拍板定下的？坊間認為這些施政的細節，都是「情為民所用不逮」，「施政為民缺失」。

經屋發售的不佳反應，原本最有得益的是一眾房地產商及房地產炒家，可是，由於樓市中根本沒有中小型的新宅單位供市，二手住宅樓尤其是殘額的高齡二手住宅樓又「瘋狂企硬高價」，致使樓市完全沒有實質性的撈到好處，交易成交情況完全未得改善，樓市甚至還較「永寧經屋」甫推出時冷淡。經屋發售的不佳反應，祇促使樓市樓價由偏軟下調，轉為暗中再度「企硬」。普羅市民與房地產業界均是「輸家」。

十一月二十九日

現時澳門坊間再度醞釀「要求政府再出辣招壓抑高樓價」的訴求，其原因與普羅市民再度盼望從樓市中置業但仍負擔不起瘋顛的超高樓價有關，與普羅市民普遍認為政府的壓抑高樓價政策措施效果不彰有關。澳門市面上的大量空置求售的「國際商品豪宅」，大多是掌握在外埠基金公司以及內地大款為主要股東的本地公司手裡，準備持貨兩三年再作炒賣，本澳的「向上流動」的本地置業購買力，現仍無法子以較實際較合理的價格去購買，有學者建議，澳門亦仿效內地城市推出「限購令」，遏阻外埠大款在澳門瘋狂掃貨炒樓，以調控樓市樓價。亦有基層民生團體建議，政府應再宣佈延長特別印花稅轉售徵稅年期至五年甚至七年，同時再加大特別印花稅的稅率，但是對本澳居民置業及買賣物業，則作出豁免。

至於澳門特區政府空泛倡導了近十年的「舊區重整重建計劃」，現時已大失民心，無人認為日後澳門舊區可以有實質性的屋宇建築美化宜居發展，無人相信日後有私人發展商會主動投資發展舊區改造舊區，更要命的是：亦無人相信澳門特區政府有魄力有能力可以做好舊區重整重建。政府連舊區中的社屋經屋的重建工作，都一再耽延甚至擱置，還侈談甚麼舊區重整重建呢？

十一月三十日

現時政府高姿態推出「新城規劃諮詢」，且城市建設的注意力全都轉向明年就要動工填造的五幅新填海地以及港珠澳大橋澳門部份工程項目上，提倡了十年的「舊區重整重建計劃」更加被冷待。

至於「新城規劃諮詢」中，最現實最迫切的是關於「外港碼頭的發展搬遷」事幹。政府雖否認對外港碼頭搬遷發展有既定立場，亦無「搬抑或不搬」的兩造選項，但是從政府日前拿出的「外港碼頭發展四個方案」及其利弊介紹中，坊眾以為可明確看出政府偏向「搬外港碼頭」的屬意。

這樣的傾向屬意，不但造成博企的困惑不安，亦造成新口岸商舖樓價的動搖。許多地產者都認為，一旦外港碼頭搬遷定案，新口岸商舖價格必下跌，但是對區內住宅單位樓價則影響不大——賭場區內的民宅單位樓價，原就遜於別區的同類級的樓價的。

運輸工務官員須加把勁確保市民安居

市民日報 日期: 2011.12.05

立法會二零一二年度施政辯論今明兩日來到壓軸戲運輸工務範疇，儘管，它不如經濟財政範疇般扶持企業、人資政策直接影響居民收入，也不像社會文化範疇施政，在醫療、教育、文化方面提升人們個人素質和生活水平，以至在社會保障和社會福利上向人們提供二次分配的「增收」，但，不容忽視的是，運輸工務範疇着重政策，影響所及，既有現實的目前，也有長遠的願景，是居民安居的領軍者。

運輸工務範疇施政，大的從本澳城市規劃、土地利用，到人們居住和環境，以至人們日常飲用水安全保障、交通出行，再到通訊科技，甚至老百姓睇電視的娛樂能否有效提供，莫不包含其中，相關政府官員怎樣以人為本施政，急市民所急、想市民所想為全澳市民安居提供近、中、遠期政策措施和保障，不容市民忽視。尤其今天澳門面對置業難、搭巴士難、通訊未能趕上社會經濟發展步伐等難題，明年在相關領域上政府如何給予居民願景，在安居上有個「底」？更是第三屆特區政府施政的重大考驗，否則，今屆政府的「中期」檢視倘與市民訴求形成重大落差，社會隨時引發民粹和情緒反彈，不利構建和諧社會。

首先，運輸工務範疇明年施政重點，必然落在「萬九公屋」能否如期落成這個議題上，從而牽引出房屋政策、公共房屋政策、土地管理等核心問題。儘管特區政府強調，《經濟房屋法》明確八成家團可以購買經屋，但，近日發表的一項關於中產的調查結果顯示，本澳百分之四十二就業人口列入中產，但，「八十後」置業難和面對發展問題尤為突出，因而，「八成家團可買經屋」和「八成家團可以上樓」，箇中落差，關乎政府未來如何制訂房屋政策和公共房屋政策，協助市民，尤其是中產、「夾心階層」置業，實現安居夢。

其次，公交優先明年進入關鍵時刻，公共巴士服務經「政府主導」以後，新巴士服務踏入三家營運商提供服務的初階，明年，政府怎樣藉着調整巴士路線，紓緩市民搭車難，藉減少站點、理順路線避免迂迴繞路，讓乘客更便捷乘車和抵達目的地，經已是社會翹首冀盼的訴求，不容當局「節外生枝」，變相付出龐大公帑卻成效不彰，增添社會怨氣。另一方面，集體軌道交通輕軌首期建設，明年掀開土建階段序幕，怎樣避免施工期間形成對陸路交通添加壓力，加大塞車擾民的負面影響，當局能否汲取重整高士德下水道工程的經驗，在未來四年多時間內建起一條能推進公交優先的集體運輸軌道系統，對未來市民、遊客出行影響深遠。

還有，在城市規劃方面，怎樣構築一個宜居環境，怎樣保育世遺景點景觀，怎樣結合新城舊區、怎樣重整舊區，以至怎樣藉着新城填海提供新土地資源，優化民生配套，促進產業多元、增加公共設施，完善房屋規劃，推動綠化休憩，明年，新城填海規劃也進入重要時刻，尤其透過新城布局，加強澳門半島與離島的聯繫，興建第四條過海通道，以及加強區域交往，從新城填海區連接港珠澳大橋、珠澳口岸人工島，以至A區、E區等片區打通澳門與區域連接的大動脈，關係澳門今後長遠發展命脈，關係澳門居民和後代福祉。

二零一二年電訊市場開放，會為澳門經濟、社會、民生帶來多重大影響？怎樣藉着這個契機，加強政府對電訊市場的管理，促進市場健康發展，降低服務價格，提升服務水平，已是市民長期以來的期望。正如，日前有議員質詢政府有何計劃確保明年中2G牌照到期後，用戶能順利過渡到3G？而互聯網由一家經營而出現的網速慢，收費貴問題，能否藉開放固網市場而改善？以至社會關注的「三網融合」，公共天線公司和有線電視公司長期以來因爭議而阻礙升斗市民享用優質電視訊號接收服務，都再不能因官員不作為而「阻住地球轉」。

因此，運輸工務範疇施政，不是官員今明兩天上立法會解畫便可以「解決」，而是，他們必須在「以人為本」上提出清晰政策，果斷措施，才能做出成績，體現施政為民，確保居民安居。

新城還地債欲蓋彌彰城規法出台始有法可依

市民日報 日期: 2011.12.08

新城規劃工作進入第二階段諮詢，社會均期望政府妥善利用這 350 公頃土地，能夠善用惠民，讓澳門得以可持續發展。然而，土地一直是本澳珍稀的資源，能夠得到中央批准填海，本應妥善利用，惟特區政府連這片土地是否涉及還地債，還胡裏胡塗，還是似有所瞞？

我們先翻看一些資料，今年 10 月 20 日，運輸工務司司長劉仕堯介紹新城第二階段時再次重申 5 月時曾說的話：「政府在考量新城區的土地規劃時，主要考慮這些土地是為未來可持續發展創造條件今年 5 月已向立法會作了相關解釋，新城規劃不會考慮有關置換土地的事宜。」然而，劉仕堯日前列席立法會施政答問大會時，竟轉軀表示：「在新城規劃中，有土地置換不足為奇，但非現階段所考慮。」身為司級官員，竟在不足兩個月內，前言不對後語，朝令夕改，甚至無視莊嚴的議事殿堂，說過的話竟可這麼「兒戲」，箇中是否涉及部分人的利益？政府為何改變立場？我們促請政府盡快交代！

澳門近年急促發展，由於很多大型項目需要土地發展，如博彩業市場開放，政府需借用土地予博企履行合約承諾，故借用土地是十分正常且合理的事，畢竟這些項目令澳門經濟得以起飛，相信市民是認同的，政府亦無必要遮遮掩掩。

我們在此為文不下數次，要求政府盡快公開地債內容，如持有土地的個人或實體、土地實際面積等，好讓新城規劃中，有多少面積土地已被「預訂」（若加上政府指新城需預留公共房屋儲備和新的司法大樓，相信新城土地是所剩無幾），既然劉仕堯已透露仍有八幅地債尚未償還，那何不貫徹「陽光政府」理念，把新城規劃將會置換多少塊土地等資料，攤於陽光底下？

除了土地置換，另一是閒置土地收回問題，劉仕堯已把處理閒置土地掛在口邊 1 年多了，目前仍是研究再研究，等待回覆再等待，在不同場合均說至今共查核 113 幅個案，分析後對當中 48 幅作深入分析，社會一直等待當局「分析」再「分析」，又說「今年內」可以進行所有技術分析，惟現時還有不足 1 個月，2011 年便要結束了。

劉仕堯日前說部分閒置土地已透過行政長官批示，作出批給失效程序，我們拭目以待。此外，我們再次促請政府，在思考還地債的同時，盡快出台《城市規劃法》和《土地法》，令置換土地有法可依，而非持有地債者說要哪一塊土地，就要那一塊土地，這不是澳人想見的。

劉司轄下三麻煩交通房屋城規劃

訊報 作者：赫文 日期：2011.12.09

施政報告辯論，運輸工務範疇一直以來都是比較有趣的，為甚麼呢？因為搞工程，是實實在在的事，有就有，冇就冇，沒有太多讓官員和議員各自解讀的空間。利民的設施建了出來，就是實牙實齒的政績，沒能如期竣工的，自然成為議員炮轟的最佳目標。

繼往年劉仕堯司長指局長收地要在地盤食飯盒之後，今年劉司又指和手下開會都吃三文治。雖然運輸工務範疇最易被攻擊，不過當了五年司長的劉仕堯，似乎已經適應了。近年施政辯論，他都會有意無意的「示弱」，說說自己的難處，博多少「同情分」。當然，這也是因為他個人形象較其他幾位司長好，使出這些技倆才會有多少效果。

劉司長職掌之內，有三件麻煩事：一是交通、二是房屋、三是城規。筆者這樣理解，交通問題是外傷，天天痛得要命，不過忍一下，還是可以治好；房屋問題是內傷，急不來，也拖不得，久拖不治就等於要特區政府的命；城規問題是腫瘤，平日不痛不癢，但這個計時炸彈總得要拆，不然是要你求生不得，求死不能。在交通問題上，交通事務局在今年的確下了猛藥，誰都不敢說交局沒辦事：左手挖開高士德、右手大調巴士服務；把市民搞得暈頭轉向，下年還有輕軌開工、限購私車和巴士路線大調整……。汪局長一如鐵打醫師，他一出手，病治不治得好是後話，反正現在澳門人痛得要命。

房屋問題是個致命的問題。這個不須以史為鑑，單看現在內地、香港，民情汹涌，為的就那幾尺地。私樓樓價高據不下，新建經屋的售價和規限，也讓不少市民失望。眾所周知，萬九只能應付現在經已申請公共房屋的輪候者，萬九之後呢？劉司長只說他手上還有可建六千三百單位的土地儲備。劉司此話一出，立會諸公再怎麼圍攻，恐怕也難得到更確切的答案。建六千三百個單位的土地，其實非常之少，以萬九公屋為例，如果二〇一二年建成，整個計劃落實時間大約是五年，每年平均就建三千多個單位，在二〇一二的後萬九時期，維持這個興建速度，到二〇一四年，特區政府的土地儲備將會用完！病沒有醫好，卻把藥吃光了！

筆者引用新城規劃文本提供的數據，二〇二〇年，澳門保守估計有約七十萬人口，現在主要的填海工程還未開始，就算如政府之前公佈的，五年內完成填海，也是二〇一六年，那時新城都是一片荒土，待其沉降、基建、蓋房子…二〇一四至二〇二一年這幾年間，政府的土地供應勢必無以為繼。這段空窗期，土地不增，而人口猛增，十五萬人口的增加，不能分攤到新城的土地上，就等於要塞進澳門現時的城區之中。所以說澳門城市規劃是個腫瘤，不說以為沒事，說出來是大件事。如果崔特首連任的話，這個問題將會讓他在第二個任期內非常之不好過，特區政府必須要有一套對策。

這套對策包括幾個方面：一，儘速完善城市規劃體系的構建，以確保土地利用的透明與科學性；二，研究以工程手段，加速新城建設的速度；三，議定中期房屋供應計劃，確保私樓、經屋、社屋三者的供應穩定；四，全面收回已批出但未依約發展的土地，以增加土地儲備。特區政府不可一天無地，有地不可不安民，否則民心不穩。運輸工務管的是修路建屋，是否勤政愛民，路人皆見，街頭巷尾，自有公論。

遷或不遷

訊報 作者：阿賓 日期：2011.12.09

澳門特區政府的「先放風後諮詢」——提出要將外港碼頭遷去氹仔北安的構想，實實在在是嚇怕了新口岸賭場區的諸多博企——不但華資博企負責人公開站出來批評和駁斥其做法罔顧經濟民生，罔顧歷史經驗的教訓，罔顧新口岸區的鉅額投資，而且美資博企負責人亦在私底下頻頻解釋：這並不是美資使用影響力遊說澳門當局「厚氹仔薄新口岸」的規劃，這並不是美資想旺發金光大道外企的「陽謀」。

澳門當局就外港碼頭的未來發展，拋出四個方案供全澳市民參詳和發表意見，並且強調政府絕無既定立場，絕不是讓市民作「搬或不搬外港碼頭」的選擇題選答，但是當局在回應陳明金四個方案利弊得失時，卻顯然表露出「搬遷外港碼頭為好」的潛在台詞。致使澳博為外港碼頭至海立方的天橋裝冷氣一事，置地集團拆火山、唐城重整重建漁人碼頭工程，變成令人訕笑的話題。

現時澳門坊間對政府給出的四個發展外港碼頭方案中，最為屬意的是「將外港碼頭遷至新填造的珠澳大橋人工島南部之方案」其著眼點在——既保外港碼頭貼近澳門半島貼近新口岸區的原有優勢，又可騰出土地發展新項目，還可以理順海路水道，更可以將「澳門習慣管理海域」向珠海方面拓展很大。坊間甚至認為，此方案中的外港碼頭將貼近北區，可以帶旺北區的舊區經濟。

據說，許多博企人士得知澳門坊眾的這個選擇意向，都有稍微欣然的表情流露。

今天我們的行動，明天澳門的未來

訊報 作者：常道 日期：2011.12.09

影響澳門未來至關重要的「新城區總體規劃」第二階段公眾諮詢快將結束，政府相關單位現正最後收集各界意見，而後天（十一日）下午六時三十分，文化局將與工務運輸局城市規劃廳在科學館會議室特別舉行一次文化界專場諮詢，以聽取文化界的聲音，將長遠文化需求融入新城規劃，關係到澳門未來重要文化設施的規劃與落實，筆者在此呼籲每一個關心澳門未來、關注本土文化的人前去出席，積極發聲。

2009年11月，國務院正式批准澳門填海造地361.65公頃興建新城區，要求特區「在填海過程進行跟進管理，加強保護周邊環境，充份發揮新城區的建設作用。」自此，將徹底影響澳門未來城市面貌的填海計畫正式展開，特區政府同期展開第一階段公眾諮詢，廣泛收集意見，並於2010年出版《新城填海區規劃第一階段公眾諮詢意見匯編》。2010年底至2011年，中國城市規劃學會、中國城市規劃設計研究院的專家及技術人員組成研究組，對新城區功能結構、土地使用、公共服務和重大基礎設施佈局進行多方案比選，提出一系列規劃草案，並於2011年第四季啟動第二階段公眾諮詢。

按照工務運輸局在專設網站上的公布資料，目前對A、B、C、D、E五個填海新區的方案已見雛形，包括：位處澳門半島以東的新城A區，因與周邊社區關係密切，地形南面環抱外海，中部與港珠澳口岸人工島連接，結合外環通道及連接輕軌，區位交通便利，宜綜合規劃房屋、公共設施、綠地等設施，促進新舊城區扶持互補，打造具灣區特色的地標式濱海文化休閒區，有關該區的兩個草案，規劃人口規模均在六萬人左右，以商住區為主，另外也會注入一定的文化休閒元素。位處澳門半島以南及毗鄰南灣湖區的新城B區，區位功能為「濱海綠廊」、「公共建築」及「旅遊文化設施」，強化其城市中心功能，規劃草案提出維護西望洋山區與濠鏡之間的山海景觀，串聯由科學館、文化中心、觀音像、旅遊塔至媽閣沿岸節點的景觀資源，完善現有城區綠化系統，突出海濱城市形象。位處氹仔半島以北的新城C、D區的區位功能定為「低碳居住示範區」及「濱海綠廊」，位處氹仔半島東北角的新城E區，因毗鄰各大型交通基礎設施，區位功能定為「交通樞紐」。

從地理形態來說，這次的五幅填海新區，幾乎重塑了澳門和離島的海岸線，在城區功能上，不但具有舊城的外延作用，也擔當了日後澳門的對外門戶，因此將之視作澳門改頭換面的一次大手術並不為過，然而，改變城市的外貌容易，保持文化的內涵困難，如何令新城具備澳門城市的人文肌理，就一定要在規劃乃至營造階段注入文化角度的思考，尤其需要關心澳門未來文化發展的各位，就新城規劃的「文化建設」議題提出各自的想法、意見。今天的澳門，正站於一個城市發展的十字路口，在這個過程當中，雖然很難說我們的個人力量能否發揮、以及能發揮多大的作用，但不可否認的是，今天我們如何行動，必定會影響澳門明天擁有一個怎樣的未來。

文化政策主流化

澳門日報 作者：賧迢 日期：2011.12.12

說到澳門的“藝穗節”各式各樣在公共空間、生活社區中的表演，海外藝術家們都埋怨他們的文化部門無法為他們爭取到這種演出空間，我說大家搞錯了，澳門辦藝穗節的，其實是管理公共空間的部門，公園、泳池、海灘、波地、廣場、防空洞、街市豬肉檔等都是它的管理範圍，所以藝穗節與民生、社區的關係自然與文化局活動中藝術與生活之間的關係有別。

於是，香港藝評人小西又提出了“文化政策主流化”的概念。他說“文化政策主流化”不算是個很成熟的概念，它由“性別主流化”轉換過來。查“性別主流化”（Gender Mainstreaming）一詞是在一九八五年聯合國第三次世界婦女大會中提出的，它強調性別平等是一種攸關全社會、全人類幸福的價值，而不是特定人口的福利，更不等於婦女福利政策；而且性別會與其他範疇交錯，如種族、族群、階級、年齡、國籍、宗教等，構成更繁複的社會景象與性別關係。政府——任何部門，在進行各項立法和制定政策時，不可無視性別差異的存在，都要加入性別的思考。

而小西的“文化政策主流化”則提出不是只有文化部門才需要關心文化與社會的關係，文化作為無形的公共財產，應該在各個政府部門制定政策時，加入有關文化的思考，以及充分的預算分配，但又不等同於文化部門的文化政策。起初聽到這個想法，心裡懷疑這不過是文化工作者的想像而已？然而作為一個常常強調“文化之都”的城市，難道就靠那些文化局每年一度的“兩節”就可以被打造出來？現在，恰恰相反的是，似乎每個部門，都有“經濟政策主流化”的傾向，明明屬於文化價值的東西，卻植入不少產業化的思考；文化創意產業，應該是經濟部門從文化的可能性作思考的時候，而不是反過來玩的事。

新城市填海規劃第一次諮詢中，文化界突然團結發出不少聲音，其實在新城中要佔領多大地盤不是要點，更重要的是帶出一個訊息：文化，必須是城市規劃中不可漠視的，而且必然存在的一環，而文化不單單是一個被劃入一個“局”或一個“文化區”的概念，這個由文化局去專注搞好了，城市規劃中的文化思考，是如何落實每個市民的文化權，以及文化於城市生活中的可及性與必然性。

紙上談兵

澳門日報 作者：斯雨 日期：2011.12.12

這個星期，當局終端出第四條跨海通道的新設想，較大機會以海底隧道形式建造，位置大概從新城填海 A 區連接至氹仔北安，新城 A 區與澳門半島之間亦將以行車隧道連接；同時孫逸仙大馬路沿岸將會採用地下化方式通車，以騰出更多空間作為海濱綠廊，一派美好藍圖。

即是說，第四跨海通道由舊澳氹大橋旁邊的方案，移往現在新城 A 區（友誼大橋附近填海區），海底隧道將比原來長許多，同時新城 A 區與新口岸之間亦以海隧相連，即係一條海隧變成兩條，施工費用將會是三級跳！

不過，回心一想，舊澳氹大橋雖然是澳氹之間直線距離較短的地方，建海隧可以省點錢，但兩邊出口高廈林立，發展已飽和，尤其路網已無擴展空間，若加多一條海隧只會令周邊更塞車而已。至於西灣湖與氹仔之間直線距離最短，但兩岸已規劃輕軌樞紐站，如果再加條海隧，只會令交通運輸迫爆。故第四跨海通道海隧移師友誼大橋一側，順理成章。還有這裡新城 A 區是最大填海地，對面海則為北安和新氹仔客運碼頭填海地，大可為海隧重新設置闊大的路網。

但老友仍有微言，新城填海現在還在紙上談兵，諮詢、定案加規劃到行動，動輒十年八載，填好海後才建海隧，莫非二十年後才能啟用？現在繁忙時段澳氹間三條跨海橋已慢車，有乜風吹草動小意外，即現大塞車。這樣的交通環境，紙上加紙上談兵的海隧，市民何止望穿秋水，是等不了啦！

完善配套加快發展世界旅遊休閒中心

市民日報 作者：子鋒 日期：2011.12.13

隨著國家「十二·五」規劃的落實，本澳正一步一步地向建設成為「世界旅遊休閒中心」的目標邁進。澳門要建設成為「世界旅遊休閒中心」，就需要深入了解「世界旅遊休閒中心」的相關定義以及內涵，只有對定義及內涵作出充分的了解，才能開展深入的比較分析，了解到自身的不足之處，並加以完善。

「世界旅遊休閒中心」內涵豐富，在相關的內涵當中就有三大要素尤其重要：其一是要具有世界知名度，符合世界現代化標準；其二要是一個旅遊城市，也就是以旅遊業為中心產業發展起來的城市，當中以休閒產業為主導；其三就是一個宜居城市，也就是應將休閒元素融入城市規劃與建設當中。概括來說，「世界旅遊休閒中心」可以總結為世界城市、旅遊城市、休閒城市。除了這三大內涵外，要建設成為「世界旅遊休閒中心」，還必須符合幾大條件，當中包括旅客結構要多元化及具有國際性、文化具有世界包容性，以及服務內容及質量要具有世界水平。

比照相關的定義及內涵，澳門整體自身的條件基本上都符合，但是，還有部分細節方面需要完善。自賭權開放後，本澳博彩業得到了很好的發展。博彩業的成功不但使得澳門的經濟發展邁上了一個新的台階，更讓澳門贏得了「東方拉斯維加斯」的美譽，使得澳門更為世界所認識。但與此同時，「東方拉斯維加斯」的美譽對於澳門建設成為「世界旅遊休閒中心」也造成一定的影響。因為「東方拉斯維加斯」給人的感覺就是只有博彩娛樂而缺乏其他休閒產業。

加強扶持休閒產業發展

要發展成為「世界旅遊休閒中心」，其中一項重點工作就是大力發展休閒產業，要大力發展休閒產業，就需要對休閒產業有深入認識。所謂休閒產業是指與人的休閒生活、休閒行為、休閒需求密切相關的產業領域，一般可以包括會議展覽、文化博物館、娛樂度假等。會議展覽作為休閒產業的一種，目前本澳也正大力發展會議展覽業，正好符合澳門發展成為「世界旅遊休閒中心」的需要，為此，政府需要繼續完善、優化現有扶持會展業界發展的政策措施，並繼續加強與業界人士的溝通，了解業界發展過程中所遇到的困難，並協助業界解決，使得本澳會展業得以持續穩定發展。此外，文創產業作為本澳新興的休閒產業，政府也必須加強對文創業界的扶持，使本澳不同的休閒產業都可以得到良好的發展。

澳門有著 400 多年歷史，作為中西歷史文化的交匯中心，兩地文化在澳門做到了互相包容，其中的重要體現就是澳門本土獨特的中西方節慶文化；作為世遺城市，本澳舊城區內有不少各具特色的世遺景點，而且這些景點在大致上都能得到較好保存。對澳門而言，世遺景點、中西方特色節慶文化都是澳門寶貴的旅遊資源，相關政府部門需要繼續加強對外的宣傳工作；此外，在未來的新城規劃當中，政府有關部門有需要在新城填海土地上建立新的旅遊休閒項目設施，藉著不同的旅遊資源，吸引世界性的遊客。

加快輕軌建設完善交通配套

以本澳目前整體交通服務來看，並不能滿足發展成為「世界旅遊休閒中心」的要求。目前本澳的整體交通狀況仍然存在需要改善的空間，如改善公交服務素質，提高公交服務水平；整頓的士行業的混亂，提高的士行業服務素質水平；此外，輕軌作為本澳未來主要的運輸工具，對於澳門發展為「世界旅遊休閒中心」有著深遠的意義；在航空業方面，航空業界需要完善現有的航線服務，並開拓有發展潛力的航線，以配合澳門的發展。此外，本澳的交通配套設施，如本澳停車位不足等，都影響著本澳發展為「世界旅遊休閒中心」。為此，政府有關部門需要制訂有針對性的交通措施，以完善澳門的整體交通服務，以此滿足澳門發展成為「世界旅遊休閒中心」的需求。

到目前為止，前來本澳的遊客持續上升，但與此同時，政府相關部門以及旅遊業界、甚至是社會都要有「居安思危」的心態，繼續進一步深入探討本澳旅遊發展的狀況。對於有礙澳門發展成為「世界旅遊休閒中心」的不足之處，政府必須與不同業界加強溝通及研究，並針對問題加以改善；對於優質及有潛力的旅遊資源，政府及業界須加以優化及扶持，使澳門能夠加快發展成為「世界旅遊休閒中心」的步伐。

特殊地帶

澳門日報 作者：店員丁 日期：2011.12.16

去過有關新城填海規劃公眾諮詢的文化界別特別專場後，前輩在我的版上留言說：我覺得看了一場很實在的“恐怖”劇，而每個人都心懷不安。感覺鄰座的人的不安，是無法列舉證明但具體氣氛存在的事實。如果填海造地確實是一件好事，為甚麼氣氛竟然是不安呢？

會上有朋友就演出場地短缺，而問到是否能在將作其他用途的 B 區臨時搭建小劇場，在場的工務局城市規劃廳長劉榕馬上表態，如果文化界別得了一塊 B 區，你以為還能不能要 A 區的南部？在場的人笑，這一笑，最令人不安。

我們最怕事情如此發展下去，文化界要求的好像變成了土地。我們要的是可以演出（可發展）的空間，當中有其物理性與非物理性，而大家在爭取的之所以好像彷彿變成了土地，是因為爭取的其實是文化在一個城市發展中所佔的比率，而比率則是既抽象又具體的，當比率的概念拉上了填海規劃這樣的場合，變相使每一個界別全都變成了地產商。這土地要是不要，文化界的聲音和力量又再被稀釋，但如果完全不靠填海，其實又不見得文化界的空間就不能找其他路發展下去，要專業化與要填海，為甚麼會變成同一件事呢？

講解員特別帶大家去看 A 區兩個規劃方案的模型，東部一大片填海土地劃了南部來發展文化，文化界要不是盤據了整個南部，就是和教育部門搭構成一個特殊地帶，讓人想起廣州的大學城。

二〇〇八年因為演出待在廣州大學城，我們在偌大的校區內絕無僅有由學生值班的便利店買水，幾個設計系的學生見我們是區內唯一的外來人，興奮地衝上來要我們為他們開水樽來調查每個人開水樽的習慣。我問，你們的其他調查對象呢？都是學生。因為在這“文化地帶”，除了學生，就是老師，想找個老人家都很難。

新城規劃對澳門文化未來發展的關鍵

訊報 作者：建輝 日期：2011.12.16

在二〇一一年十二月十一日，澳門文化局與工務運輸局城市規劃廳在科學館會議室舉行以文化界別的專場諮詢。從發表於社交網站「Facebook」的邀請函當中可以看到，這個專場諮詢主要目的是「為了全面、深入地聽取文化界的呼聲，並讓廣大市民長遠的文化需求融入規劃之中，使未來新城區成為『永續文化之城』的重要組成部分。」筆者在六點半到達科學館後，就被接待到草案展覽場地內聽取有關介紹，初步了解兩個規劃草案的構思。從展覽板上的數據到仔細的模型，確實可以把兩個規劃方案能夠初步注入每個人的大腦中。令筆者感覺「規劃」這種學問表面上看來很簡單，但實際上非常深奧。深奧在於一切規劃必須符合社會實際去考慮，絕對不能用簡單的思維而掉以輕心。另外筆者認為兩個規劃草案有一個共同點，在於十分注重環保的推行。一個地方若果沒有良好的環境，就沒有良好的生活和發展空間。所以未來無論怎樣發展都好，千萬不要放棄環保。

文化官說夢想

筆者聽取有關介紹之後，就到達科學館會議室參加這個以文化界別為主的專場諮詢。專場諮詢全場滿座，開頭部分是以吳衛鳴局長和劉榕廳長作發言。劉榕廳長的發言以介紹去年推行諮詢的狀況和新城規劃草案基本方向，吳衛鳴局長發言介紹澳門文化政策的路線圖。吳衛鳴局長指出：「不過今次我們的夢就大一點，之前的夢就是參加一個雙年展。今次把很多種子放下來，就看看澳門未來發展可以做點什麼。其實當然我們坐在一起商量、一起思考、一起爭取最好條件不只是為了我們，特別是為了下一代，為了澳門持續發展下去。澳門地少人多，自己條件有限制，其實澳門怎樣發展下去呢？就將我們發展方面的目標，而定位澳門成為『文化永續之城』，這是一種遠的方向。以這個方向再用文化作為一種推動力，令整個社會擁有持續發展，來面對不同的當代社會整體環境挑戰。」筆者感覺吳衛鳴局長的觀點很好，因為澳門未來能不能持續發展對下一代有相當大的影響，我們思考的時候不可以只是為了現在。其次若果文化沒有納入城市規劃當中，所謂『文化永續之城』的夢想就無法實現。文化是一座城市的重要組成部分，故文化能否持續發展的問題一樣特別重要。澳門除了擁有賭場之外，也有獨特而聞名於外的文化底蘊，這也是它其中一種優勢。故此，現在我們要適當地利用這種優勢去實現『文化永續之城』的夢想。

限制二次創作空間

另外，難以相信最近澳門電台有一段新聞消息：「立法會第三常設委員會繼續細則性討論《修改著作權及相關權利的法律制度》法案。文本建議與《打擊電腦犯罪法》一樣，未經著作人同意「改圖」和「惡搞」作品屬於刑事罪行。另外，立法會要求政府對侵權刑罰從寬或從嚴作政治決定。立法會認為，未經著作人許可將作品向公眾展示已屬刑事，政府則建議需具有不正當目的且商業目的才需判處徒刑。」難以明白的是，為什麼要限制二次創作的自由空間？或許當二次創作的自由空間完全失去的時候，許多人不會再主動熱衷於文化創作，也使在萌芽階段的澳門文化創意產業面臨崩潰。筆者認為我們要透過新城規劃實現夢想和維護版權利益的同時，也必須要為創作人提供更多自由創作的空間。若果自由創作空間被法律條文的制訂而被收窄，到時候無論環境條件很好也罷，促進不了澳門能夠持續發展下去，也永遠不能成功實現『文化永續之城』的夢想。新城規劃只是對澳門文化的未來發展提供條件，若果自由創作的空間都通通失去了，所謂的夢想和規劃只是在紙上談兵。

發言機會不易得

吳衛鳴局長和劉榕廳長作發言之後，就進入了現場參與者提問的環節。許多不同的文化界別人士搶著難得發言機會，對澳門新城規劃和文化方面提出不同的意見，吳衛鳴局長和劉榕廳長亦作詳細的回答。其中一位澳門文創推動協會副理事長梁先生說：「那我們再看一看這份草案入面的開頭，提出特區政府要積極善用自身歷史文化資源，發揮中西文化特色」。

文化設施應用者

在澳門人來說，澳門的文化就是他們的生活方式。剛才這位黑色衣服的小姐就說希望將澳門的文化設施變成遊客區吸引遊客，這不是一種理由。為什麼？因為澳門人有澳門人的生活方式，文化設施的利用應該是澳門人不是遊客，所以需要分散和集中。例如A區有很大的文化設施，那些都是搬上大舞臺的東西，但我覺得怎樣搬上大舞臺，包括特色，搬上大舞臺會變成怎樣，我說給你知香港有個姓蘇的人在澳門做了一個飲食節目介紹一些餐廳，大家一定知道不少。為什麼呢？因為她說餐廳好食，遊客就全部走過去，好食的餐廳變得不好食，許多食物做不完，遊客感覺不好食就走了；接著變了本地人也不去，那間餐廳就倒閉了。你覺得我們的東西全部搬上大舞臺，全部都是這樣的話，全部拿來宣傳，放在很耀眼的地方是不是一件好事，我覺得完全不是。」從澳門文創推動協會副理事長梁先生的發言看來，每一個地方的人都有他們獨特生活方式，把地方所有一切都搬上大舞臺絕對不是件好事。這樣會把整個人們生活的地方變成遊客區。由此看來遊客的地位絕對不能凌駕於市民之上，也不能為了迎合遊客而做出擾民的舉措。

雖然夢想和規劃確實很美麗，但新城規劃對澳門文化未來發展的關鍵，在於能不能夠實現目標中的理想，也在於能不能夠體現市民與文化的利益得到保護。

前瞻性結合權宜性處理外港碼頭存廢問題

新華澳報 作者：永逸 日期：2011.12.17

新城填海區總體規劃的二階段公眾諮詢工作，將於下週五（二十三日）結束。而最後一場公眾諮詢會，則將於明日進行。「新城填海區規劃工作小組」呼籲社會各界把握好機會，在公眾諮詢工作結束前，繼續通過郵寄、傳真等渠道，踴躍表達意見及建議，並承諾在諮詢期收集到的意見，將會進行量化分析，除供研究團隊參考外，亦會連同各界意見於明年向社會公佈。

在為期兩個月的諮詢工作期間，各界人士及廣大居民透過出席公眾諮詢會、工作坊、座談會、研討會、諮詢專場，及發表書面意見等方式，充分表達了意見。這是在被外間批評為「諮詢活動過多」的各項諮詢工作中，最具有實效的一個諮詢活動，使得許多存有分歧的議題，都能逐步獲得共識。而現在最大及仍未獲得共識的，就是外港碼頭的存廢搬遷問題。

實際上，就在第二階段諮詢工作即將結束之時，前任立法會議員周錦輝及方永強就公佈了尤其發起的「澳門新城區總體規劃諮詢外港碼頭搬遷民意收集」的結果。調查以街頭訪問、電話訪問、派專人到商舖訪問等方式進行，據稱共收集到六萬二千零四十五份有效問卷。結果顯示，有九成四的受訪者贊成繼續使用外港碼頭。周錦輝還進而指出，澳門半島是整個澳門地區的政治、經濟、文化活動中心，全澳約有一萬五千家中小型企業，佔企業總數百分之九十九，當中絕大部分集中於澳門半島經營，而本澳約百分之八十五點二的居民亦居住於半島。這顯示澳門旅遊、商務、外訪出行和各種日常活動都集中在澳門半島，故搬遷外港碼頭將為市民日常生活帶來不便。另一方面，讓澳門市民引以為榮的「世遺」景點「澳門歷史城區」，全部座落澳門半島，吸引大部分旅客前往，倘若將外港碼頭搬遷至氹仔區，旅客需經澳氹大橋多次往返新舊城區，這違背過往的城市規劃分流原則。

這就外港碼頭是否投遷問題上，與外港碼頭利益攸關的部份企業和從業人員的主流主張意見。其所表達的內容，當然是有其道理，工作小組應當出於尊重不同意見的態度，虛心聽取，並認真分析。既要走群眾路線，堅持從群眾中來、到群眾中去，又不能做群眾的尾巴。

很明顯，對於外港碼頭廢存的問題，已經形成了主流的意見，那就是外港碼頭不能廢棄後與氹仔北安碼頭合併，澳門必須有兩個碼頭，亦即在澳門城區保留一個對外交通客運碼頭。但至於這個碼頭的保存形式，究竟是繼續保留現有的外港碼頭，還是搬遷到新填海區的A區，以至於搬遷到港珠澳大橋的珠澳口岸人工島南部，則存在著較大的爭議。包括筆者在內的部份居民，認為基於各種原因，澳門半島確實仍需有一個客運碼頭存在，不可能全部集中在氹仔北安碼頭，加重三座澳氹大橋及未來第四通導的交通壓力。因此，外港碼頭搬遷到港珠澳大橋珠澳口岸人工島的南部，與大橋澳門出入境聯檢大樓合併，就是最佳的選擇。由於人工島面積極大，碼頭前地的巴士、汽車、的士等停泊區域就可以安排得最大化，不但是賽車期間不會再發生「禁泊旅遊巴事件」，及新碼頭因有專用與市區聯絡通道而不會受大塞車的影響，而且就是在平時，因為聯絡通道的規劃比較先進，從市區到碼頭之間的交通，也很方便。而且，也可使本來是通關專用，不能興建非口岸建築的「死地」變為「生地」，而騰空出來的現有外港碼頭，就可改作其他用途，澳門又可增加一幅寶貴的「新土地」。

誠然，在現時的外港碼頭的周邊，有一批企業在正常運營。這些企業，既有賭場，也有飲食、娛樂等行業，其主要客源之一就是從香港乘船來澳的包括香港居民在內的各地遊客，以「方便、聚腳」之便，在抵埠後、離澳前，到這些企業消費。如果搬遷外港碼頭，他們的經營必然會遭到重大影響。

群眾利益無小事。他們的訴求，不能忽視以至於漠視。但是，從澳門地區整體發展利益看，也不能無原則地遷就。因此，必須要有一個兩全其美的辦法，既能適應到未來前瞻性的發展所需，又能繼續顧及到外港碼頭周邊企業經營者的既有利益。

對此，我們認為，應當以前瞻性與權宜性相結合的辦法，來妥適解決這個矛盾。前瞻性就是，做好外港碼頭終將要搬遷到珠澳口岸人工島的規劃準備；而權宜性則是，在目前階段，仍然繼續滿足外港碼頭周邊企業的經營者的訴求。但這並不等於是永遠保留現外港碼頭，而是待到新城填海區 A 區及珠澳口岸人工島建成後，現有外港碼頭因受海域收窄、水流受阻、航線交織等影響，變成了新的「內港碼頭」，失去了其應有功能，讓這些持反對搬遷外港碼頭意見的人士，也終於明白到現時外港碼頭終須要被迫廢棄的客觀現實，屆時搬遷外港碼頭的輿論條件，就瓜熟蒂落了。

因此，前瞻性的具體做法就是，仍然繼續向中央政府請求及與廣東省政府磋商，在港珠澳大橋珠澳口岸人工島的澳方管理一側，可興建未來外港碼頭，並在設計澳門口岸聯檢大樓時，預留與未來外港碼頭相通的「二合一聯檢」設施，及與市區聯結的交通配套設施用地。

而在新城填海區 A 區及港珠澳大橋珠澳口岸人工島建成後，就必然會在現有外港碼頭的向海方向，增加了兩塊大型陸地，包圍著外港碼頭。無論是從水文海潮還是從船道安全的角度測算，現在的外港就將成為「內港」，船隻出入港的港池迴旋空間將更加淺窄，並因為成了凹入的港灣而使得珠江水流挾來的泥沙在此沉澱淤積。而外港航道的防波堤過長，也令航道形成一個狹窄修長的出口，不利於水體交換及航行安全。此外，澳氹之間第四通道可能以隧道形式建造，施工期間也將會對航道構成一定的危險。到了此時，即使是不想搬遷，也得被迫要搬遷了。

至於現時外港周邊的賭場及各行業擔心會影響經營的問題，其實也容易解決。就是在新碼頭與海立方、漁人碼頭之間，可以修建自動行人通道，將之聯絡起來，方便旅客往來，還可以沿途觀賞海港風貌。由於距離不遠，僅在一公里左右，且可依附在聯絡通道（高架橋）之上，而且特區政府有關部門也早就作出在中心市區和旅遊景區修建自動行人步道的規劃，兩者之間就可結合起來。

實際上，將外港碼頭搬遷到珠澳口岸人工島，有許多好處。因為接近外海，海水較深，通航水流條件較好，滿足船隻泊穩條件等運行要求，並可以減少航道泥沙淤積，節約疏浚成本。而進出新碼頭航道的高速客輪不需要穿越大橋橋孔，也將可提高航道通航環境的安全性，保障航行安全。拆除防波堤後，將可擴闊澳門水道的出海口，並將可降低市區水淹風險。外港碼頭搬遷後，可騰出現時外港碼頭的土地作各業發展，提高土地使用效率，並改善目前外港碼頭現有的交通瓶頸、停車位不足等問題，甚至可以設立「休閒灣區」，促進產業適度多元發展，有助提升澳門半島競爭力。

畫餅充飢

華僑報 作者：邱文 日期：2011.12.17

澳門近年經濟發展起來，現代化城市，商叢興旺，物資供應琳瑯滿目，可謂「唾手可得」，因而，導致人們在心態上，再難一如當年對週遭事物多加珍惜、尤其今天強調的「即食文化」，更推動即用即棄的社會風氣，一切都為著「自己」利益而服務。

在這種利益至上心態下，社會的發展也走入「損人利己」階段。因此，發展商建起了屏風樓，在山體上大興土木開山劈地，無視環山徑公眾的視野，將美麗景觀私有化；有財力的人，便可以「買景觀，便可以在別人大廈視線前擋上景致。自私自利、不懂珍惜慢慢蠶蝕人們心靈，以為是理所當然，因為，是付出了花綠綠的鈔票買回來的，是自己應得的份兒，別人難以置喙。

社會在這種心態下發展，於是，僅強調經濟成就，強調澳門博彩收入全球之冠，特區政府庫房「水浸」，但是，當澳門要為本身長遠利益而構建世界旅遊休閒中心的時候，才發覺休閒的氣息早就給自私自利的發展淹沒；要構建宜居之城，也因為居住、交通環境等重要元素的強大差距，宜居早告別澳門，成為「長安不易居」的翻版，物價高企，房價飆升，澳門居民生活水平與理想的宜居城市，相去太遠，居民大嘆生活壓力大，澳門不易居。

在這個關頭，澳門人似乎找到一線生機，填海新城提供三百五十公頃土地資源，當局強調會好好利用，建造濱海綠廊，建造山·海·城的新城區，提升宜居水平，提升澳門居民綜合生活素質。但，在一片自私自利、不懂珍惜心態推動的所謂「發展」下，這個願景要在未來十多二十年，以至三十年才能實現，屆時會否「走樣」？而在這三十年間，澳門居民怎樣享有宜居生活？是否畫餅充飢？

記得門水喉呀

澳門日報 作者：花語 日期：2011.12.18

個多禮拜了，沖涼時嘗到的水喉水是鹹鹹的。天不太冷，水也不太熱，但沖涼前沖涼後，手手腳腳卻是癢癢的不可止，排除身體的原因，應該是沖涼水太鹹了吧？廣東人有說“醃鹹魚”，拿這麼鹹的水來沖涼，沖走了死皮，卻是添了不必要的鹹料，噢！人未死倒要先當鹹魚了！

農民總結天時，愛用“風調雨順”形容，今年似乎是只有一兩個颱風吧？年底了，連北風都還欠奉。雨呢？少得更更可憐，也想不到上次龍王爺認真真地下雨的日子是甚麼時候了。澳門是蓮花寶地，沒有天災，卻也甚麼都要睇天做人。雖然沒有農田要耕作了，但風不調的話，天空灰藍灰藍的，人也死氣沉沉的；雨不順的話，連飲啖淡水也成奢望呢！風雨不作，是古代的祝禱語，如今，竟成了都市人的惡夢呀！

不下雨，珠江源頭也缺水，澳門人再有錢，也不能叫別人不飲水只供應輸澳；不下雨，再多更新更大的水庫，也不見得就能吸納全世界的水到澳門；不下雨，就要“醃鹹魚”，澳門人光拿著那七千元又能怎麼辦呢！總不成都拿去買瓶裝水沖涼吧？氣候暖化與澳門人何幹？仔細再想想清楚吧！

所以，那天在新城規劃的文化藝術界專場諮詢的時候，我是多麼渴望“霸”到那支咪，然後告訴我們的官兒們：希望新城區在做基建設計的時候，務必實行生活用水上的雙管輸水制。

記得年中時候，管全澳民生的官員曾說過，澳門搞海水沖廁成本太大，很不現實。換言之，這是一項投資大、收成慢的不劃算的生意。大概，是沒有商家有興趣去投標的罷。然而，填海造城建輕軌不也是成本大得令人嘩然嗎？為甚麼就可以立馬推行？我以為，那是因為填海後的地皮吸引人吧！建好輕軌後的買路錢吸引人吧！在未有人想到坑渠水如何“點石成金”之前，海水沖廁只能成為聖誕樹上的願望罷了。

在“山·海·城”的理想藍圖上，我希望更多一點環保的理念，尤其在水資源日漸變成稀缺資源的大環境下，尤其當新城區被水體環繞的理想環境下；澳門人一方面將珍貴的淡水嘩嘩啦啦地用於沖廁，另一方面卻要用鹹水沖涼的荒謬場景，希望在將來不要重演。

填海說了算

澳門日報 作者：賡迢 日期：2011.12.18

澳門人習慣了無力感，而且愈來愈合法化。我們從小到大都習慣了說：澳門就是這樣的不足，在不能改變的現實底下，我們接受一個有一點好處的壞事，已經叫好，那句潛台詞是“唯有如此”。

於是，在劉裕廳長說：“填海是中央批准的。”於是我們很自覺地感到填不填海已不可能是個問題，更不允許有任何選擇存在，於是我們知道海是填定了，於是我們只好在爭取填海後的事，對於是否該填？要填多少？根本不存在討論空間。“不應該填海。”是不能說的話，說了也沒人會聽，而且馬上就要搶著說：“應該為我而填。”我看這是分界別諮詢的必然結果，每個界別還落力地為自身的價值和未來可擁有多少發展空間而大費周章。如果說世界上只有兩界別，我們的選擇便更不同？例如說填海和反對填海，那麼我們會否更容易去作出抉擇。但這個選項打從一開始已不存在，大家只有對填好後的一、二草案作出選擇。

當然，有關方面馬上又會說：不是二選一。可是將二整合成一個新的“一”，可不可以是不填海的城規草案？現在，我們心底裡就是有個“唯有如此”的邏輯，這是無力感的根源所在。而且我們其實手上並沒有任何關於填海對自然生態的破壞的資料，更不知道填海工程後的建設對環境破壞的程度，沒有這些公佈，不管是文化界或什麼界別，這是個超越界別、超越當下的問題，如果我們不可改變填海的現實，政府也必須讓澳門人面對這個現實，不能改變也需要知道我們究竟在這個“唯有如此”下付出了或將要付出怎樣的代價。

而據方案的介紹，有一個新填出來的旅遊、文化區，只規劃了幾千的人口的商住樓宇在區內，據說是如果只有旅遊文化區沒有人住，晚上便如死城。可是，如果這一區只能作為“旅遊、文化設施”，那麼填出來的意義是什麼？幾千人住一個藝文區是一個如意算盤，貴族中的貴族地區都是那幾千人的，彷彿填那個區就為了這幾千人。不能認同。

從法院停電看司法機關撤離商廈的迫切性

新華澳報 作者：永逸 日期：2011.12.19

昨日澳門初級法院透過新聞局發出通告，謂設在殷皇子馬路澳門廣場大樓內的初級法院，傍晚收到大樓的管理公司緊急通知，指大樓的供電系統出現嚴重故障，導致十一樓至二十二樓的所有樓層全面停電，無法預計何時復電，因而影響初級法院位於十二樓、十七樓及十八樓的設施無法如常運作。為此只能從即日起採取臨時措施，以保障法院部分必要的設施如常對外開放，繼續為澳門廣大居民提供服務。其中十二樓的三個民事法庭辦事處將有限度對外運作，十七樓的輕微民事案件法庭則遷往四樓行政中心作臨時辦公地點，十七及十八樓的所有法院設施均暫時停止對外運作，初級法院估計有關措施將維持一段時間，對有關人士帶來不便致歉。

這是一個嚴重的問題。初級法院作為本澳三大公權力機關——司法機關中的一個重要組成部分，而且還具有「地方國家機器」的意涵，卻發生停電事故，這無論是在實行哪一種社會制度的地區，都是頗為嚴峻的。幸好昨日是周日休息，沒有排期進行刑事或民事案件開庭審理活動，否則，當正在案件審理的過程中，甚至是獄警押介涉及嚴重刑事罪行的犯罪嫌疑人前往法庭受審時，而突然遭遇停電，將會發生如何的混亂狀況？甚至還不排除會「困電梯」，而致犯罪嫌疑人趁亂襲擊獄警逃跑，警方在追捕過程中或會誤傷群眾……等重大意外。

這就顯示，本澳司法機關的幾個重要單位，及廉政公署等具有審理或偵查刑事犯罪嫌疑人的職能，以及設有羈押室的刑事警察部門，廁身在商業大樓的危險性，及盡早搬遷離商業大樓的迫切性。實際上，如果是在專為司法機關而興建的公共建築物，必然會設有應對突然停電的緊急恢復照明的設備，就將可避免發生上述的困境，而且正在進行電腦操作的資料，也不會因突然停電而丟失。因此，將初級法院、檢察院、廉署等司法機關或準司法機關搬離商業大樓，已是不能再拖了。

其實，司法機關廁身於商業大樓的不便之處，又何止是遭遇停電事故或會引發重大事故？過去本欄就曾多次分析指出，澳門特區的司法機關除了是終審法院和中級法院有自己的獨立建築物之外，置於商業大廈內的司法機關，計有初級法院、行政法院、檢察院，佔了澳門司法機關的五分之三。另外，帶有準司法機關性質的廉政公署，也是在商業大廈內辦公。值得注意的是，上述的司法機關和準司法機關，除行政法院外，都附帶有「羈留室」。而現代意義上的被羈押人，是指被司法機關或其他專門機關依據一定的程序和理由，關押在專門場所而剝奪了人身自由的人。其中，不乏是可能會對社會構成暴力威脅的嫌犯。但其羈押及待審場所都是設在商業大廈之內，即使是建築得再牢固，也將難保「不怕一萬，只怕萬一」，倘不幸發生逃押事件，必會對該羈押場所所在的商業大廈造成極大的滋擾。就算是固若金湯，「一個也跑不掉」，也讓在同一幢商業大廈內工作的公司職員們產生某種心理陰影。其實，本來是極為嚴肅、莊嚴的司法機關和準司法機關，廁身在商業大廈內辦公，就不但是使其莊嚴形象受損，而且也不利於司法保密。更為擾民的是，當那些疑犯、被告套著手銬被武裝警員押著進出這些商業大廈，混在出入於該商業大廈的文員和洽公人員之中時，形成了頗為尷尬的場景，也使文員和洽公人員感受到心理威脅。更為嚴重的是，廉政公署、初級法院、行政法院、檢察院等司法機關和準司法機關，都置於商業大廈之內，與眾多的工商企業為鄰，「關係密切」，即使不會引來論政人士「官商勾結」的抨擊，也確是在觀感上予人「司法中立形象難以保證一塵不染」的印象。

對此，特區政府是有感受到的。過去之所以舉棋不定，是因為澳門特區的整體城市規劃未有定位，尤其是集中興建新司法大樓的最理想地點的南灣湖填海區的規劃尚未「撲搥」，而致一拖再拖、一等再等。

現在，新城填海區總體規劃的二階段公眾諮詢工作所公佈的方案中，已建議在B區的皇朝對外的地段，興建司法機關大樓及綜合行政大樓。而在諮詢工作過程中，此項建議是民眾最少分歧意見的，幾乎眾口一致地贊成該項安排。甚至還有人建議，輕軌第一期的線路應該兜繞到該處並設車站，以方便在該處上班的職員及前往這些機關辦事的市民。而且也可因為線路的

更改，而調整原計劃穿越倫敦街的線路，以消除一個「不定時炸彈」。因此，都是迫在眉睫的了。

今年十月十九日，在新的司法年度開幕禮上，終審法院院長岑浩輝和檢察長何超明不約而同地提到加快各法院設施建設步伐的迫切性，促請政府從維護司法尊嚴、維護市民利益、提高司法效率上考慮，從速確定選址，採取澳門大學的建設模式，特事特辦，爭取在不太長的時間內建設好有澳門特色、與特別行政區共存的司法大樓，以回應司法機構合理的期待和社會的需要。而特首崔世安稍後在向立法會作二零一二年度的《施政方針》時，也首度回應了這一迫切要求，承諾「我們將計劃在新城填海區興建政法機關辦公大樓；建設政府綜合服務大樓，既能為居民提供便捷的服務，也能解決現時政府所屬部門分佈不集中的現狀。」因此，在新城填海區規劃確定後，我們將計劃在新城填海區興建政法機關辦公大樓；建設政府綜合服務大樓，既能為居民提供便捷的服務，也能解決現時政府所屬部門分佈不集中的現狀。首先考慮動工的，就是新司法機關辦公大樓與政府綜合服務大樓的問題，而且還應以興建石牌灣公屋的速度來興建，爭取盡早落成。

司法機關辦公大樓應該如此，新的政府綜合服務大樓同樣也應當如此。實際上，現在的特區政府總部面向南灣街的舊澳督府部分，只是「門面」，只有特首會見重要客人才使用。而特區政府總部真正的門口是在屬於橫街窄巷的風順堂街，一旦有重要貴賓到訪，就會造成塞路，滋擾正常行車市民。而且該處門面與作為省級地方政府，尤其是實施「一國兩制」的澳門特區政府的地位，也並不相適應。內部面積也不夠使用，經濟財政司和運輸工務運輸司的司長辦公室就「被迫搬遷」，連特首崔世安也只得在外面租用民間商廈辦公，頗為分散，不利於提高效率。

因此，特區政府總部的辦公大樓，也應搬到B區。現在，香港特區政府新總部大樓已投入使用，澳門當然可以不用「貪大求洋」（實際上B區也不能興建商層樓宇），如果條件可以的話，以幾個司的辦公樓各自獨立，但並非與特首辦公室分離的方式興建，既有利於互不幹擾辦公，又不致於分散。

因而明年在編制後年的財政預算時，就應預留一筆資金作興建費用，這比後來才請求立法會追加預算，方便科學得多。

新城規劃應盛載夢想創新

澳門日報 作者：呂澤強 日期：2011.12.21

正當每個周末都有關於新城填海區規劃的諮詢會舉行，日前，我去了一個有關橫琴文化創意產業園規劃的論壇。當聽到來自台灣的講者有關城市設計的發言時，被其一言驚醒夢中人，我馬上想到我們的新城填海區規劃的不足——缺少了夢想、缺少了創新的探索精神。

現在我們的規劃，不論是哪個諮詢方案，都是以交通幹道（包括輕軌）為主要架構元素，經填海區地塊中間，將新的土地分別與澳門半島及氹仔串連起來，然後在主幹道上設置一些節點（可能是日後的輕軌站）作為小社區的核心，在其兩側以格狀的地塊將土地劃分為不同的街區，又表面化地借來舊城區的肌理、沿岸加設大量綠化與海濱長廊，這便成了我們城市廿一世紀的面貌。

就交通與功能分區，諮詢方案不能不說不具合理性及可操作性，但是缺少了探索廿一世紀資訊全球化時代下綠色可持續城市的創新膽量，亦未給予我們城市廿一世紀應有的城市意象。

城市肌理跨世代

談到城市的創新探索，十九世紀末有西班牙巴塞羅那的格狀城市，影響著現代都市的發展；亦有英國的花園城市，嘗試糅合城市與鄉間的生活；二十世紀前期有二次大戰後重建的法國勒阿弗爾，因採用現代建造技術及設計概念而成為世界文化遺產；亦有現代主義的巴西首都巴西利亞（亦是世界文化遺產）及印度的昌迪加爾，均探索機械時代的理性城市模式；二十世紀後期有法國巴黎的拉德芳斯，探索人車分層的人性化城市模式；近年亦有韓國新首爾的探索城市與自然共生的規劃方案。

在我們城市的肌理中，蘊含了十九世紀末以前的以步行者尺度而建立的城區，亦具有受十九世紀末現代城市影響的以車輛交通為主要尺度的格狀城區，還有二十世紀後期受理性城市思想影響的區域。

我們當代追求以人為本、綠色可持續的城市環境，怎樣才是真正的以人為本、綠色設計？是效果圖描畫的，一幢幢十字形或矩形平面的大樓佈滿在有綠化的網格狀街區內嗎？有綠化海濱走廊及單車徑就是嗎？

如果不充份利用日照、降雨、季風等自然條件，日後城區內建築物就算採用最先進的環保建材、綠色技術及系統，都只是在表面上談綠色；如果沒有充足的儲水，大片的綠化區也不能持續生長。

城市空間多元化

如果不能營造社區感、沒有凝聚力、沒有安全的環境，大量的公共空間都達不到以人為本的城市目的。

如果沒有多元化的城市空間，經濟與文化的多元化是空談。

城市規劃除了平衡各持份者的訴求，解決功能、交通等運作問題之外，城市的空間結構、尺度氛圍都影響著居民的生活方式，生活方式能孕育城市文化。

談到意象，我們城市昔日是充滿城市意象的，如華人眼中的鏡海，又如土生葡人眼中的巨蟹。從錢納利南灣的畫作可以看

到十九世紀澳門城市是以半圓的海灣為中心，沿岸佈置著兩三層高的新古典西式建築，城市依地勢起伏，一些制高點建有教堂及炮台，海灣兩端及中央建有炮壘，整個城市給人一個十九世紀東西方海上貿易及東方天主教中心的城市意象。

現在規劃的五幅填海土地，將會在澳門半島與氹仔之間的海面空間圍築成一個水面“廣場”，五幅土地上的建築及設施將會是這“廣場”的立面，亦會是我們城市的新立面。

現在的方案有給人“世界休閒旅遊中心”的意象嗎？當船隻進入及航經這個十字門“門戶廣場”的時候，會感受到這個歷史文化城市新的“門戶”意象嗎？

展睿智探索精神

我從威尼斯大運河乘船進入聖馬可廣場，又或從里斯本特茹河乘船靠近商業廣場的時候，就感受到巴洛克時期歐洲海上貿易城市“門戶”的意象。

我不是暗示澳門要重回歷史道路，因為代表那段歷史的城區已成為世界文化遺產，而是期望在這五幅如白紙一樣的空白土地上（雖然有航空高度及景觀等限制），在“一國兩制”的史無前例的政治制度下先行先試，而不是錯失了一個難得的發展機遇。期望能夠從中國及西方古代的智慧中，結合當今對環境可持續性的追求，探索一個能與世遺歷史城區競爭互補，多元共存，能凸顯當今資訊全球化的時代精神，能塑造廿一世紀澳門城市意象的創新性城市設計。延續隨全球化的第一次波濤，從伊比利亞帶到我們城市的海洋文化勇於面對未知的探索精神，並將中國古代“天人合一”的睿智，在中華民族再次崛起、中華文化復興的語境下，在廿一世紀城市建設中帶給高度全球化的世界。

這好像是一個瘋狂的夢，但是，對於在西風東漸的歷史中得風氣之先的澳門，很多在中國以至世界都是未知的新事物曾經在這裏嘗試，探索創新對於我們的城市其實並不是一個不切實際的夢。

城市規劃不是爭搶土地競賽

澳門日報 作者：李爾 日期：2011.12.22

本月十一日在科學館舉行的“新城區總體規劃第二階段公眾諮詢”文化界專場諮詢會，來自戲劇、電影、文學、視藝、文獻、文保等多個藝文領域的朋友將偌大會議室坐得滿滿，破紀錄的四個多小時諮詢會仍意猶未盡，看來，高度關切我城發展的大家，實在有太多話不吐不快（提出新城區總體規劃草案意見的期限明日截止，若你也有話要講，記得電郵 abcde@dssopt.gov.mo 一吐為快）。

澳門缺乏中小型演藝及彩排空間、多用途藝文空間等文化設施的問題已累積多年，早已是公認的“文化發展瓶頸”，但這些問題只是表象，真正盤根錯節的，還是澳門社會管治的老問題——政策法規層面的拖拉滯後，城市規劃與管理的缺位。出席諮詢會的劉裕廳長多次用一個比：填海的 350 公頃土地，澳門人個個都想要，你文化界要爭，就要說服其他界別，為甚麼這塊地拿來起劇場，而不是建公屋；為甚麼這塊地用來建圖書館，而不是會展中心……若誠如廳長所言，那新城規劃就是一次全社會的集體博弈、甚至互相爭搶的競賽，聽起來令人心寒，但也許正符合澳門的社會現實——這個暴富城市的骨子裡仍是鄉村式小農社會，富豪、中產們開著寶馬、抽著雪茄，但真正遇到問題的最自然解決方式，仍似鄉下械鬥爭水搶地一般。但是，真正的城市規劃不應該是這樣子，難道在公共資源的再分配過程中，能發言的、講話大聲的、人多勢眾的，就理所當然拿走大部份的、最好的？那弱勢群體怎麼辦？智障者、殘疾人怎麼辦？政府做規劃的目的和意義，不是在村民械鬥中做和事佬，而應切實瞭解市民的生活需求、社會的發展需求，加以全面的專業考量，為整個社會尋求協同發展的最大公約數。

因此我們首先要跳出將“文化”等同於唱歌跳舞、娛樂消遣的誤區，若澳門要真正成為一座“文化永續之城”，澳門人——尤其在強調“行政主導”管治下那些掌控城市規劃決定的政府官員們——首先要弄清楚“文化”究竟是甚麼？以及“文化”究竟是為甚麼？文化，不是用來向外人炫耀的面子工程，也不是只為日進鬥金的賺錢機器，真正的文化，滲入我們日常生活的方方面面，在大家日常生活的社區裡，一點一滴滋長，形塑出城市的文明氣質、道德價值。其實，在國家層面，“文化”已成為我國的核心發展戰略和方向，胡錦濤主席曾公開強調“要從戰略高度深刻認識文化的重要地位和作用”，今年十月十七屆中央委員會第六次全體會議通過的《中共中央關於深化文化體制改革推動社會主義文化大發展大繁榮若干重大問題的決定》提出“保障人民基本文化權益”，正是因為，若要營造繁榮穩定、積極向上的社會，“文化權”不但是全民共享的基本權利，更是增強民族以及國家的文化自信、文化凝聚力和文化外交力的核心關鍵。中央政府提出“構建公共文化服務體系”要從“加強社區公共文化設施建設”開始，將“社區文化中心”建設納入城鄉規劃設計，完善面向婦女、未成年人、老年人、殘疾人的公共文化服務設施，並制定公共文化服務指標體系和績效考核辦法等等……這些舉措對澳門均極具參考意義——不論是填海五區規劃、還是新舊城區協調，“社區營造”都是核心關鍵，而恰恰這一點，在政府那本有如豪宅售樓書般美輪美奐的諮詢草案裡，我卻怎麼也找不出來。

澳門城規是腫瘤——對新城區規劃的期望

訊報 作者：汪長南 日期：2011.12.23

正如《訊報》筆友赫文所言：「城市規劃是（澳門的）腫瘤，平日不痛不癢，但這個計時炸彈總得要拆，不然要你「求生不得、求死不能。」」雖然未到絕症（癌症）的地步，但犯病的時候也搞得滿城風雨，最典型的是松山半山上一幢樓，高出「世遺」景點松山燈塔，折騰了數月，最後政府下令發展商必須減低數層，同時賠償數億元。現在該建築不建也不拆，變成未爛尾的「疑似爛尾樓」，在澳門樓市最好景的今天，成為一道奇觀。皆因無前瞻性的城市規劃，等產生問題時，才知問題嚴重。還有很多屏風樓，政府任由市民反對，能拖就拖，最後生米煮成熟飯，樓已建成售罄，有「干系」的一眾人馬、早已擺托「干系」，只在小城留下很多「怪怪地」、「不協調」的景觀給後人評說。以前坐車由氹仔向澳門方向，看主教山時感到很美，現在山後兩座高樓一襯托，主教山變成又矮又小，心裡說不出的滋味，這就是澳門騰飛的代價吧。

千頭萬緒抓城規

筆友赫文點評施政報告「運輸工務範疇」的辯論時指出：「劉司長轄下三麻煩：交通、房屋、城市規劃」，作者認為對劉司長其實不是壞事，叻的領導者是無懼困難的，而且視困難為機遇，解決困難就是政績、就是功勞。前政協主席李瑞環、前總理朱鎔基就是在天津、上海主政時，以抓好城市規劃為龍頭，使天津、上海的城市面貌一新，而升至中央，被委以重任的。他們接手時的城市問題比澳門嚴重得多，因此作者認為劉司長首先要在一堆亂麻中抽絲？繭，訂好《澳門規劃標準與準則》，找出解決房屋、交通的方向，然後堅決依法批准各種建設，使澳門符合「世界旅遊休閒城市」的要求。

城市規劃的目標是透過引導和管制土地的發展和用途，以提供優質生活環境，推動經濟發展，並促進社區的衛生、安全、便利和一般福祉。城市規劃循着可持續發展的原則，為市民締造一個組織完善、高效率 and 稱心的安居樂業之所。澳門適合用作發展的土地十分有限，因此在土地運用方面須力求平衡，以滿足住屋、工商業、交通運輸、康樂、自然保育、文物保護和其他社區設施等方面的需求。

據悉，粵港澳三地政府正合作進行「環珠江口宜居灣區建設重點行動計劃」。這項研究旨在制定行動計劃，為環珠江口灣區內的發展提供指引並作出協調，以期優化大珠江三角洲的發展，使成為極適宜居住，而且極具可持續性和競爭力的世界級城鎮群。作者認為，就以澳門和橫琴為例，隨着橫琴特殊政策的逐步落實，將來「澳—橫同城化」勢在必行，澳門的博彩業不僅是澳門居民享受較高工資待遇和福利的保障，也是未來大珠江三角洲成為極具可持續性和競爭力的世界級城鎮群的動力之一，而博彩業是澳門不可外移的行業，因此在土地供應上給予優惠是必要的。中央給予面積等於澳、氹、路環相加三倍的橫琴以澳門「人車自由進出」的政策，除了加快粵港澳合作開發橫琴的步伐，也為澳人居住，澳門中小企的發展提供更多空間，因此政府不需再在澳門增加太多的住屋空間，而且在舊區、北區改造時，政府可以出資購回舊屋，拆卸後用來增加原區綠化面積和交通的設施。特別是北區，這是澳門的主要大門，必須使客人一進澳門就產生好感。最近民署引進很多樹種優、樹齡高的樹木，為澳門的街道增色不少，還增加了種花的面積。作者有次出關時，發現在出口和入口處各多了一塊鮮花區域，雖然面積很小，但有令人「眼前一亮」的感覺，當時我就想應給民署提個建議，把關閘口岸廣場變成遍佈鮮花的廣場，再豎起「澳門歡迎您」的大字，遊客一進澳門，就感受到小城的熱忱和溫馨。北區、舊區的改造，關鍵是居民的安置，如果澳門與橫琴有輕軌直通，政府補償的錢足夠在橫琴購置相同面積的優質屋，澳門的北區、舊區改造必像朱鎔基主政上海時，原來堅持「寧要浦西一張床，不要浦東一套房」的上海老居民，爭先恐後地搬離世代居住的「鴿子籠」，高高興興地住到梅龍鎮，甚至更遠的莘莊。澳門的北區、舊區如有十萬入移居橫琴，政府就有可能把這兩個區得以「再生」。像澳門這樣歷史悠久的城市、進行「都市再生」，也是都市規劃的一個重要課題。

政府合署建在新城

最近香港的中心地段上，昂然矗立了一個朝氣蓬勃的新地標，就是體現「門常開、民永繫」理念的、集香港政府總部、立法會大樓和公眾休憩用地於一體的多座大樓組成的建築群。澳門建政府總部也是澳門大多數公務員和市民的共同願望，現在澳門不但財政上有這樣的能力，在澳門東部的新城區又有土地可供政府建合署，政府說了多年方便市民的「一站式」服務，終於可以實現了。澳門政府可以仿效香港邀請世界著名設計公司來澳競投，選出最新穎又能代表澳門政府「以人為本，陽光政府」理念的設計方案，這個建築群的地下可以像台北合署那樣，共分四層，一層可供多條巴士和軌道交通、的士進出，方便公務員返工和市民上門辦事；一層為私家車停車場，兩層為商業、服務性行業的舖位。地面則是鮮花、草地、人工湖泊和森林，這樣不但使市民辦事更為方便，還在公眾假期多了一處休閒的好地方。政府總部門前應預留一個大型廣場，把金蓮花搬過來，成為永久升旗的地方。

新城區要大力開發地下

今年九月，中國城市規劃年會在南京舉行，不知是主辦者刻意宣傳現代城市要重視向地下發展，還是巧合，與會的三千名代表所安排的十三家酒店，均靠在南京現有的一、二號線地鐵周邊，去地鐵站只需步行五分鐘，參加規劃年會的絕大多數代表都選擇乘坐地鐵前往河西的南京國際博覽中心，車程最多的也不到二十分鐘。二十一日早晨七時四十六分南京市季建業市長在金陵飯店門口見到中國城市規劃學會名譽理事長，中國工程科學院周幹峙院士，連忙勸阻道：「周院士，您這麼大年紀了，應該坐車去。」八十一歲的周幹峙精神矍鑠地說「沒問題，我就是坐地鐵。」省委常委、南京市委書記楊衛澤也早早來到地鐵二號線新街口站站臺，等候與會嘉賓，七點五十分左右，一列開往油坊橋的列車到站。楊衛澤、季建業陪同住建部仇保興副部長和周幹峙院士等與會者一起擠進了車廂。一路上，大家對南京地鐵站設備先進、整潔敞亮，車速快捷平穩讚譽有加。楊衛澤說起了他在國外坐地鐵的觀感，東京的地鐵有一個巨大的地下空間，蒙特利爾地鐵站，也是一個地下城，楊衛澤謙遜地表示：相比之下，南京城市的地下空間要進行更有效的規劃。周院士也說：「以前在地下修地鐵比較貴，而現在地上地下成本基本一樣了，所以不如多建地鐵，不然路上的高架對環境也是破壞。」這一屆城市規劃年會還沒有正式開幕，已給與會者上了一堂「現代城市，要重視向地下發展」的課，據報導與會者中有不少今日尚未發展地鐵的二、三線小城市，也在研究聯手開發地下空間了。最近聽聞工務運輸司已打算在新城區規劃中加入向地下要空間的意圖，希望澳門以新城區開發為契機，早日跟上世界的城市發展潮流。

大專畢業人士（澳門）協會

人口

澳門日報 作者：蹶迢 日期：2011.12.25

究竟我們還要多少土地，才到達一個叫“足夠”的水平？“新城填海”的諮詢和報道中，“人口增長”，“紓緩人口壓力”出現率很高，澳門現時人太多、人口密度太高是個不爭的事實，很多人都覺得填海後自己會比較容易買房子，這個當然不是有沒有地方建新樓的問題，而是這些樓究竟有幾多真正是為了人們有屋住而建？那些規劃描述得愈美好愈夢幻，讓人愈擔心這些新城其實並不是給人住的，空的房子、空的舖，現在的澳門（所謂舊城）多的是，為甚麼仍有那麼多人買不起樓？再填海再多建幾座高樓，問題就解決了嗎？

而事實上人口的過量，總預計愈來愈多，然而，一邊說澳門土地限制發展，一邊說要填海又一邊說環保，這中間總是矛盾重重，如果澳門人口未來只可以不斷上升，無限膨脹，我們再填海嗎？人口的極限到底在哪裡？近年大陸常常有關於“城市人口承载力”的爭論，今天中國“人口”問題，已不是簡單的一個家庭生幾個的問題，城市空間有限而愈發達愈容易賺錢的城市，便愈吸引外地人進入，有說人口愈多，城市的承载力便會愈大，而且城市人口越多便帶來更好的生活水平；可是，“生活水平”跟現在澳門“新城填海規劃”中常常強調的“生活質素”是不同的，“生活水平”往往著眼於物質生活的水平，例如吃一頓甚麼價錢的飯，有更精緻、高檔的生活用品等，而生活質素則更著重人們的心理感受。

土地有限而人口增加不斷，最直接的做法是向上發展，建更高的高樓，可是高樓太多對生態和人們心理帶來很多關於“生活質素”的影響。

“新城填海諮詢”文本中，終於提出人口增長的估計，可也只是用一種不斷增加的心態作為思考模式，令人擔心的是，這個估計之後，人口是否仍會不斷增加？還是會有其他控制的可能和策略？

填海，多少人說了不想填，還是說了算。如果人口只可以不斷增加的話，又填一次嗎？

填海新區要走新路

——天津生態城值得澳門借鑒

大眾報 作者：易灝冉 日期：2012.01.01

新年新歲萬象新，借新時機說新語。澳門特首崔世安在這辭舊迎新之際，赴北京述職時聆聽了胡錦濤主席和溫家寶總理的重要講話，並回應要積極落實“一個中心”和“一個平台”的工作。他強調，“十二五”規劃已明確澳門作為世界旅遊休閒中心的發展方向，以及作為中國與葡語系國家的商貿服務平台，特區政府將全力開展上述兩項工作。他說：“本澳長期以來作為旅遊目的地，並已邁向國際化，特區政府有信心將澳門構成世界旅遊休閒中心；另外，特區政府積極推動澳門作為中國與葡語系國家商貿服務平台，未來會加強這方面的工作，將透過組織葡語系國家的商貿代表團來華參與內地的展銷會及各種商貿活動，亦會組織內地不同省市的商貿團前往葡語系國家，推廣內地的產品，加強中國與葡語系國家的貿易活動。”特首在赴天津訪問中，天津濱海新區的一個面積相等於本澳總面積的生態新城，尤其引起特首和隨行們官員的濃厚興趣，其諸多方面值得澳門填海造地建新區借鑒。

天津濱海新區生態新城，是世界上第一座以國家間合作形開發的生態城市項目，亦是當今世界大的生態宜居示範新城，十五至十五年後入住新城的人口估計達卅五萬人，新區總面積達三十平方公里，是中國與新加坡兩國政府繼蘇州工業園後，第二個國與國之間合作建設的項目，總投資達五百億元。天津生態新城打造的是一個全新的城區，被稱為人類的“烏托邦”。所謂“烏托邦”，意即人們“意想不到的好地方”。烏托邦（英語：utopia，）是一個理想的群體和社會的構想，意指理想完美的境界。它源于英國作家湯瑪斯·摩爾虛構的一個大西洋上的小島，小島上的國家擁有最完美的社會、政治和法制體系。可見，這是一個人類最理想的城區。

國家批准澳門填海造地 361.65 公頃，以建設澳門新城區，為澳門的經濟發展開闢了廣闊空間。澳門新城區規劃面積約 700 公頃，其中填海面積約 400 公頃，為現有澳門土地面積的七分之一。新城區五個區域分別位於澳門半島東北部、澳門半島南部和氹仔北部，並規劃建設澳門—氹仔海底隧道。面對如此巨大而全新的工程，設計者必須要有科學的、全新的籌劃。澳門和天津濱海新區有著極為相似的地方（兩地有臨海的自然環境和長期與外通商的人文環境），特別是要結合澳門定位為“世界旅遊休閒中心”的特點，可以借鑒或仿效天津濱海新區生態新城的經驗。

第一，新城區要以生態來體現休閒環境。天津生態新城以“生態”為賣點，新城內無論“衣、食、住、行”以至各種產業，無不與環保、綠化、生態保護聯繫在一起，其綠化覆蓋率將達百分之五十，將建立城市直飲水系統，打開水龍頭的水便能直接飲用。目前本澳計劃試行的中水再用、雨水收集等，都在新城內實現，連同海水化淡，環保用水所佔比例將超過總供水量的半。澳門填海新區應將“生態”作為起點，起步就在高標準上，要比以後不斷改進設施耗資少，難度也小。“生態”是休閒的基礎環境。

第二，新城區要盡可能利用新能源。天津生態新城的再生能源利用率達百分之二十，遠超現時發達國家的百分之一，大量利用地熱、太陽能及風能等再生能源，清潔能源使用比例將達百分百。澳門的太陽能及風能資源遠比天津好，更有資金投入以保障這方面設備，大可利用這些生態能源，既環保，又可“用之不竭”，從長遠計算，也可節約能源成本。

第三，無害化處理垃圾。在廢棄物回收方面，天津生態新城將先行試實施廢棄物分類收集及綜合處理後回收利用，一直困擾城市發展的生活垃圾，無害化處理率將達百分百，垃圾回收利用率達百分之六十，城市內將建成類似本澳黑沙環的地下管道式垃圾收集系統。垃圾處理不僅能提高城市整體清潔度，更能全體市民養成愛清潔、保清潔的良好習慣，這也是休閒地不可或缺的元素。

第四，建立新城區內綠色交通系統。天津生態新城發展軌道交通及清潔能源公交，與本澳新城規劃願景如出一轍。他們強調會發展慢行體系相結合的綠色交通系統，要求未來的綠色出行比例達百分之九十。澳門交通應學習他們在“慢行體系”上做足文章。慢行並不是減速或怠慢，而是要創造一個井條有序的運行系統，做到“出門不塞車，路路通無阻。”

他山之石，可以攻玉。有望澳門填海新城區在借鑒天津和其他先進經驗的基礎上，會有規劃新思維，會走出新路，會有新創造，創造出一個新城區和新居民讓世界各地遊人都伸出姆指說“verygood”的“烏托邦”。