

第二章 意見滙編

第十二節 澳門蓮花衛視評論節目

播出日期：2011年11月18日

主持：澳門大學助理教授林玉鳳女士

出席嘉賓：土地工務運輸局城市規劃廳廳長劉裕先生

時事評論員余榮讓先生

澳門開講

發問者	意見、建議	回應
林玉鳳女士	▲ 外港客運碼頭搬遷是今次新城規劃一個重點話題，而今日的新聞報導提及大賽車期間交通是否暢順問題，這亦與外港客運碼頭有關，故想了解新城規劃能否解決每年賽車的大塞車問題？	▲ 新城區的位置主要是在澳氹的外圍，透過增加的土地興建交通道路設施，如：外環通道等，能起到分流作用。在大賽車期間使用外環道路，必定可以舒緩塞車情況，但能否依靠新城填海區完全解決塞車問題，則仍需要其他不同部門及配套設施的配合。
網友阿全	▲ 外港客運碼頭搬遷利大於弊，唔好只是睇住眼前，方便、慳錢，要看看外地如台灣等地捷運的做法，一定要通過站點設置來拉開城市框架，路通則百業興，為本澳將來拓展空間。	▲ 從地理位置來看，外港客運碼頭較接近市中心區，交通接駁較為便捷。但在航道角度來看，現時通往外港客運碼頭的外港航道需穿越友誼大橋橋孔，對高速客船的航行有一定制約。另外，外港航道的入口亦非常接近氹仔航道及往內港的航道，而在惡劣天氣及繁忙時段，都均會成為進出外港客運碼頭的海上交通樽頸。
網友阿美	▲ 新的城市規劃新的夢想，新城填海區標榜“環保”、“低碳”，一個獨特的濱海城市，此刻眼睛一閉，我彷彿看到澳門一個美好的未來。	▲ 綠色低碳是新城區總體規劃原則之一，希望新城成為落實低碳減排理念的示範區。
網友	▲ 現時只是討論而已，為何不可同時備有各個方案，難道只可擇一？方案一定就不能調整？我相信新城規劃只是一個方向性的東西，市民不應受四個方案所限！	▲ 在廣泛收集居民對新城區總體規劃草案意見後，工作小組和專家團隊將會依據規劃原則進行深入分析，吸納意見。強調一點，兩組草案不是要居民“二選其一”，而是透過兩組草案將不同的考慮因素及前階段不同的社會意見作整體呈現，以便能在本階段有更深入的討論，多聽社會意見。

發問者	意見、建議	回應
<p>網友阿咄</p>	<p>▲ 我覺得新城填海，是阿爺俾澳門的一個大禮，因此澳門一定要抓住機遇，認真做好謀劃，目光要放長遠，不要過於短視。本澳不能只是就新城填海規劃而規劃，而應首先做好本澳的城市總體規劃，明確各區定位，既要把新城填海規劃納入到總體規劃之中，又要充分考慮如何合理，可持續利用、發展好新城填海。</p>	<p>▲ 新城填海區合約 350 公頃，將為特區提供 20 至 30 年的土地儲備。新城區的建設的主要目的之一就是創造條件落實澳門“世界旅遊休閒中心”的發展定位，提升居民的綜合生活素質和促進經濟適度多元發展。</p> <p>▲ 特區政府向中央申請填海時，明確表示在新城區的開發建設中不設博彩項目；透過新城區完善澳門整體的交通佈局、擴大城市生活、綠化空間，提高本地居民生活素質；在新城區撥出合理的土地資源，吸引投資者發展符合澳門產業適度多元化政策的行業；預留適當土地資源建設公共房屋；不發展低密度的住宅項目如別墅等。</p> <p>▲ 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、公共房屋及支持產業發展。</p>
<p>網友 Fred</p>	<p>▲ 其實我覺得外港客運碼頭搬遷與否根本不值得討論，搬遷與否只是一個簡單的問題，亦超出城規本身的範圍，其實這次規劃要關注的問題有很多，例如新城 A 區只有兩條車路與澳門半島連接，新城 A 區會否被孤立？新城 B 區發展成一個政府辦公及文化設施地區，在入黑後會否變得烏無人煙而產生治安問題？最重要是新城 C、D 區！該區是低碳生態示範區，提倡環保值得鼓勵，但低碳城市並不鼓勵汽車行駛，公交亦較少，該區居民出行到其他地區會比較困難，變相新城 C、D 區將會成為獨立的社區，政府有沒有足夠的社區設施如醫院、學校、街市、商場、辦公室、社區中心等來輔助新城 C、D 區，讓該區自給自足？如沒有，相信不可能吸引到 5、6 萬居民搬進這獨立而被孤立的社區。</p>	<p>▲ 政府有意藉著是次新城填海的契機，打造雙環雙軸城市主幹路網，並做好新舊城區的交通銜接。新城 A 區除將結合區內規劃，建造區內道路網外，還將設有完善的對外交通路網，連接現有城區及其他新城填海區區域，藉以疏導其本身以及現有城區的交通。有關方面將會隨著規劃進程作進一步深化。</p> <p>▲ 新城 B 區用地以旅遊文化設施、機關、公共設施、濱海綠地為主，及若干的商住用地，同時會結合南灣湖區商住功能的開發，補充部分混合居住功能。可見該區的開發並不是孤立的，設置的公共設施也並不單單面向該局，而是面向全澳，它是和周邊區份互補互利的。同時，透過交通布局，公共設施等，能有效地引入人流。</p> <p>▲ 新城 C、D 區是否劃作限車區，這有待社會討論，而在交通佈局上，設有輕軌、步行徑、路網等連接新城 E 區和氹仔區。</p>
<p>林玉鳳女士</p>	<p>▲ 除網友外，最近社會對新城規劃有不少意見，是否符合當局預期？外港客運碼頭搬遷是一個能激起大家討論的熱點。</p>	<p>▲ 截至目前，所收集的意見較預期多和好，社會關注度較高，一些熱點議題得到社會廣泛討論。這也是我們所希望的。只有透過充分的討論，才能取得共識。相信社會將會由一個重要的交通基礎設施討論，慢慢延續至整個交通路網的建設、周邊區份的定位及發展方向的討論，希望社會在諮詢期內繼續踴躍發表意見。</p>

發問者

意見、建議

回應

<p>余榮讓先生</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 澳門是一個很可愛的地方，雖有人認為不需討論，但有人仍會發表意見，可見社會是需要各抒己見。 ▲ 對於外港客運碼頭搬遷，借鑑內港經驗，在搬遷後凋零一片，故當局需要與現時外港客運碼頭周邊相關行業了解，搬遷會否對其有所影響？包括影響澳門半島居民出行？ ▲ 博彩業的“雙輝”：周錦輝先生及蘇樹輝先生均有發表意見，為其切身問題緊張不已；不少居民亦擔心日後去香港需要到氹仔北安客運碼頭乘船，但該區卻有交通不便的問題。 ▲ 本人曾在第一階段公眾諮詢時發表意見，認為外港客運碼頭應該稍微向外遷移，因新城 A 區可能對航道有些阻礙，可否考慮不是全面搬遷，而是在外港客運碼頭未飽和的基礎上，另興建一個補充性的碼頭，如上世紀 60 年代，不同航線的船隻在不同碼頭停泊上岸。 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 對於是否將外港客運碼頭搬遷，當局持開放態度，沒有既定立場，希望聽取社會更多意見。研究團隊制訂了搬遷和不搬遷兩組截然不同的草案，以供社會參考及討論。
<p>林玉鳳女士</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 今次新城區總體規劃是否考慮不周詳？ 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 城市規劃涉及方方面面，如：民生、專業技術等，在編制規劃時需要各方面的專家、各個部門、各階層居民共同參與。今次第二階段公眾諮詢希望以比較全方位的諮詢聽取居民意見，並吸取了第一階段公眾諮詢時所收集的居民意見，以更加具像的模型、圖片等方式展示，有助居民立體地了解。 ▲ 工作小組在規劃目標、原則基礎上，推出兩組不同草案供居民參考，但並非“二選一”。每個草案的模型與一般售樓模型不同，在專業層面上，這些模型稱為“素模”，即簡單地表示空間情況，如道路網、樓宇高度、公共設施位置等，但最後樓宇實際外觀、功能等需待下一階段，經過社會更深入討論後才可確定。
<p>林玉鳳女士</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 今次規劃草案諮詢提出兩大規劃草案，分別是規劃人口容量為 10 萬人及 13 萬人；住宅單位數為 3 萬 3 千個及 4 萬 3 千個。 ▲ 政府諮詢是不可能完全沒有底線地進行，而今次諮詢雖提出兩個規劃草案，卻引起了是否只可以“二選一”的問題？城市規劃具有其專業性，但目前諮詢卻未有提供一些相關資料輔助，希望了解規劃草案提出的人口是否最大容量？10 萬人及 13 萬人在構思上有何差異？ 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 新城填海區合約 350 公頃，將為特區提供 20 至 30 年的土地儲備。新城區的建設的主要目的之一就是創造條件落實澳門“世界旅遊休閒中心”的發展定位，提升居民的綜合生活素質和促進經濟適度多元發展。

發問者	意見、建議	回應
林玉鳳女士	<p>▲ 除人口外，新城各區均有兩個草案可供選擇，並可有不同組合，但當局以甚麼技術分析讓居民判斷哪些才是最好？</p>	<p>▲ 為此，新城填海區未來的生活環境及營商環境，應該較目前舊區情況在“質”方面有所提升，在進行規劃人口推算時，不應只集中在人口數量，還應考慮人口結構面，才可適當地配置公共設施、交通道路、社會服務設施等，當然，人口愈少，人均公共空間比例愈大，所得的社會服務設施較為充足，此直接對居民生活品素及營商環境有一定關聯。</p> <p>▲ 草案一提出的居住密度為每平方公里 3 萬人，草案二則為每平方公里 3 萬 5 千人，均較目前澳門半島每平方公里 5 萬人的密度為低，但較整個特區（即包括氹仔及路環）的人口密度稍高，故此，新城是否高密度人口則需要社會深入討論。</p> <p>▲ 規劃草案並非“二選一”，由於同一目標下，不同界別、價值觀等人士判斷所得出的結果各有不同，故是次諮詢提出兩個規劃草案，以此引發居民思考及分析。</p>
余榮讓先生	<p>▲ 正如廳長所言，草案一及二可以有不同組合，若僅得一個組合，確實沒有其諮詢需要，只需大家投票便可，故此，居民應把握在諮詢期內踴躍發表意見。</p> <p>▲ 至於規劃人口容量為 10 萬人及 13 萬人，應該說是可以應付，而非預想，因人口難以預想，澳門是一個自由的地方，若新城區未來生活質素及環境良好，必定有很多居民希望遷移至該區，但可能某些新區卻沒有人願意遷往，到最後根本不能達至政府預想人口數量。為此，當務之急是需要制訂人口政策，再作安排，利用新城區抽疏舊城區人口，才是真正目的，加上萬九公屋陸續落成，讓新舊區居民亦可享有舒適的生活環境，屆時也可以重新調整舊區交通安排，這又是另一重點。</p> <p>▲ 希望社會踴躍表達對每區土地用途的意見，同時應為配合日後發展所需，預留一定土地，以便調整。</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；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>▲ 新城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、公共房屋及支持產業發展，另列出了未定功用地，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研究，因此，提出在新城 C 區及 E 區分別預留 7~14% 的未定功用地，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>

發問者	意見、建議	回應
		<p>▲ 除透過新城區建設提供生活空間外，舊區重整亦非常重要，還有另一個更大的空間，就是區域合作，透過與珠海、橫琴的合作，擴大居民生活及營商空間，立足澳門特區，放眼整個區域。</p>
林玉鳳女士	<p>▲ 贊同居民應該踴躍發表意見，若現時不發表意見，到未來規劃確定後，便會難以更改。</p> <p>▲ 人口政策方面，由於統計暨普查局才剛完成了10年人口普查，數據尚未出台，而根據過往資料所推算出的2030年全澳人口總數，是整個澳門加新城填海區的土地也不足以應付；故此，新城規劃主要希望解決甚麼問題？</p>	<p>▲ 特區政府向中央申請填海時，明確表示在新城區的開發建設中不設博彩項目；透過新城區完善澳門整體的交通佈局、擴大城市生活、綠化空間，提高本地居民生活素質；在新城區撥出合理的土地資源，吸引投資者發展符合澳門產業適度多元化政策的行業；預留適當土地資源建設公共房屋；不發展低密度的住宅項目如別墅等。</p> <p>▲ 澳門既面對舊有問題的困擾，目前又日漸浮現社會高速發展過程中空間資源面對的壓力問題，將來更要配合區域合作的新形勢，打造好世界旅遊休閒中心的定位角色，而新城填海草案規劃正正為這些問題創設緩解的空間，捉緊新的機遇。</p>
林玉鳳女士	<p>▲ 一提到新城舊區，社會目前焦點集中在外港客運碼頭搬遷上，整個新城規劃在某程度上，能否稱為利益重新分配？當中有些政治元素似乎正在發酵中。當新城規劃啟動第二階段公眾諮詢時，社會焦點便集中在外港客運碼頭搬遷上，為何社會聚焦在外港客運碼頭搬遷問題上？受影響的朋友又有何看法？</p> <p>▲ 碼頭問題是否較原先想像中“鬧”得比較大？</p> <p>▲ 當時提出搬遷意見，有否考慮對整個澳門半島社區及經濟的影響？</p>	<p>▲ 通過大家在今次諮詢期內的討論，外港客運碼頭應該原地保留或搬遷，已由表面的討論進入深層次的討論，並不只是針對碼頭搬遷，而是針對整個社區、周邊營商環境、本澳整體交通結構建設能否配合等問題。</p> <p>▲ 在去年第一階段公眾諮詢時，有居民提出搬遷外港客運碼頭的建議，研究團隊在分析時發現此並非單純搬運與否的問題，涉及到整個區域營商環境、居民日常出行習慣的改變、對澳門半島整體及氹仔旅遊設施氛圍的營建等，故此，研究團隊特別就此推出搬與不搬的兩組草案供大家討論，待日後新城A區填海、新城A區與B區之間的通道、澳氹第四條跨海通道等跨海建設，必定對現時外港客運碼頭產生一定影響，故應未雨綢繆，考慮加上未來港珠澳大橋通車後，是否需要預備方案。</p>
林玉鳳女士	<p>▲ 所謂對外港客運碼頭的影響，是多少年後發生？是否指日後5至10年發生的情況？</p>	<p>▲ 港珠澳大橋將於2016年通車，屆時將分流部份旅客。另外，何時需要建設澳氹第四條跨海通道及新城AB區海底隧道通道？這要視乎實際情況，在開展建設，自然更快對外港客運碼頭產生影響，無論何時開始建設，也應該在現時作出思考。</p>

發問者	意見、建議	回應
梁先生 家庭觀眾	<p>▲ 外港客運碼頭搬遷不是一個問題，最重要是城市規劃的部份。因現時很多沿岸豪宅落成，影響了周邊的舊區樓宇樓價。</p> <p>▲ 目前規劃會否已定了由哪位商家或發展商擁有土地、興建豪宅？豪宅落成會否對周邊環境、居民健康等產生影響？希望未來新城區樓宇以低密度、廉價為主，特別是沿岸地方，令年青一代難以置業。</p>	<p>▲ 特區政府將按照社會發展需要進行開發，而所有土地批給必定嚴格按照法律進行。</p> <p>▲ 我們會考慮在新城區的城市規劃上引入“混合住區，資源共享”的核心理念，既能遵循市場經濟的客觀規律，又使不同類型的居住小區相互協調，不同階層的居民可更好地共享社會公共服務資源。在土地的批給上會嚴格依法作出審批，土地的利用亦將以社會公共利益為大前提。</p>
湯榮耀先生 澳門三十 行動聯盟 理事長 家庭觀眾	<p>▲ 外港客運碼頭方面，商人在商言商，當然不希望外港客運碼頭搬遷，但以澳門未來整體發展而言，可以保留外港客運碼頭，但其主要碼頭的功能可能慢慢分流至氹仔北安客運碼頭，或者未來新城A區、港珠澳大橋澳珠人工島有新碼頭等。因為外港客運碼頭目前周邊交通常見擠塞，碼頭內也常見人頭湧湧，其負荷能力已近極端。</p> <p>▲ 十分擔心未來新城區沿岸興建豪宅、年青人難以置業的問題，因新城區樓宇大多為沿岸望海，但居民是希望新城區樓宇是可以負擔得到。</p> <p>▲ 廳長早前亦曾表示新城區是“騰籠換鳥”的概念，將舊區部份居民遷至新城區，從而逐步改善舊區，推動舊區重整工作，保留及完善澳門世界文化遺產城市的格局。</p>	<p>▲ 對於是否將外港客運碼頭搬遷，當局持開放態度，希望聽取社會更多意見，研究團隊也制訂搬遷，不搬遷兩組不同草案，供社會參考及討論。</p> <p>▲ 我們會考慮在新城區的城市規劃上引入“混合住區，資源共享”的核心理念，既能遵循市場經濟的客觀規律，又使不同類型的居住小區相互協調，不同階層的居民可更好地共享社會公共服務資源。在土地的批給上會嚴格依法作出審批，土地的利用亦將以社會公共利益為大前提。</p> <p>▲ 新城舊區的互補主要透過抽疏舊區人口，騰出舊區空間增建設施。同時，做好新舊城區的交通銜接來體現，因此，草案會編制做好新區與舊區的交通配套銜接。</p>
林玉鳳女士	<p>▲ 在外港客運碼頭搬遷上，似乎商人較為關心，因其涉及經濟及商業，而居民則主要關心住宅部份。</p>	<p>▲ 相信未來澳門繼續以世界旅遊休閒中心定位發展，澳門半島是最多居住人口的地方，而且有多個世遺景點，理論上，應是最多旅客及居民消費的地點，但不久將來，橫琴開發、路氹城項目落成等，可能對旅客及居民的消費產生影響，所以，除新城填海區的開發外，亦要透過新城區的建議，在澳門半島上建設新的旅遊項目，增加澳門半島的吸引力，既可解決澳門半島中小企營商問題，而新的旅遊項目亦可為居民提供更多優閒景點。故此，研究團隊提出的其中一個草案，是考慮外港客運碼頭搬遷後，其空間將連同科學館、漁人碼頭及新城A區南部休閒文化產業用地，形成整個休閒灣區，並且將新城A區及B區聯繫，即從東方明珠至媽閣的海岸線均為休閒旅遊地帶，此將為澳門半島注入了新的旅遊景點及休閒區域，對旅客及居民亦是一個新嘗試。</p>

發問者	意見、建議	回應
余榮讓先生	<p>▲ 最重要的是政府信守承諾，說明哪一地點不會建高密度樓宇，但政府會否“反口”？借鑒南灣湖的經驗，雖然早說好不會興建高樓，後來卻又是興建了超高樓。</p> <p>▲ 若新城區不興建低密度樓宇，可否改建舊城區現有建築物？如：中葡職中、台山工聯職中，將它們搬至新城區，原有地方興建較高層的樓宇，令舊城區可以有不同佈局；考慮將數間學校搬至新城區，共用體育活動設施場地，即毋須每間學校有一個大體育場，考慮將類似理工學院的大型體育場館可對外予學校租用、而學校的小型操場則對外用作自由波地等；總括而言，將舊區部分建築物遷自新城區，騰出空間，讓舊區有重整的機會。</p>	<p>▲ 新城各區都受到不同的制約因素，如民航機、直昇機航空役權高度限制，民航機、直昇機飛航噪音限制，維護東望洋山燈塔視廊、IGS 訊息發射站高度限制等，這些因素都直接限制了某些區份的樓宇高度。</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> <p>▲ 新城舊區的互補主要透過抽疏舊區人口，騰出舊區空間增建設施。同時，做好新舊城區的交通銜接來體現，因此，草案會編制做好新區與舊區的交通配套銜接。</p>
林玉鳳女士	<p>▲ 今次諮詢提出了新城舊區同時規劃的原則，但具體公共設施如何佈局及使用，還需要很多政策配合。</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，新城 B 區會增建各類設施和公共空間。</p>
李女士 家庭觀眾	<p>▲ 外港客運碼頭搬遷方面，由於澳門半島人口眾多，城市規劃方面需及早有應對，無論如何，澳門半島應該有一個碼頭，以便居民出行。澳門一向沒有規劃外港客運碼頭發展，現時人口增加，令周邊交通擠塞，如：大賽車期間，但一時間將外港客運碼頭搬至氹仔北安客運碼頭，對居民、商戶均甚為不便。</p> <p>▲ 舊區不少建築物空置，政府應該同樣關心舊區的城市規劃，將空置地方用作公共設施、學校用地等，特別是政府的空置建築物，如：紅街市的郵政分局。</p> <p>▲ 重申不反對規劃未來新城區，但有新必然有舊，應該是新舊城區一起規劃，以便配套，同步發展。</p> <p>▲ 新城區的馬路設計應該較為寬闊及標誌清晰。</p>	<p>▲ 對於是否搬遷外港客運碼頭，當局持開放態度，希望聽取社會更多意見。</p> <p>▲ 新城舊區的互補主要透過抽疏舊區人口，騰出舊區空間增建設施。同時，以做好新舊城區交通銜接來體現，因此，草案會編制做好新區與舊區的交通配套銜接。</p>

發問者	意見、建議	回應
林玉鳳女士	<p>▲ 澳門半島仍有不少閒置土地，有關土地能否作為公共設施？</p> <p>▲ 在外港客運碼頭搬遷上，政府似乎只關注未來旅客出入，但對居民出行方面有何考慮？</p> <p>▲ 新城舊區同樣需要規劃，如果舊區有些問題不能解決，新城絕不可能橫空出世，突然變成一個美麗的社區。</p> <p>▲ 新城填海區會否有新的方法處理城市廢料等環保問題？</p>	<p>▲ 並非只顧新城不顧舊區，新城舊區的規劃工作正同步進行中，部份舊區規劃設計的開展工作較新城為早，如：《舊區重整法律制度》草案的起草立法工作、街道美化、透過樓宇維修基金的資助，鼓勵業主維修大廈等。</p> <p>▲ 政府積極推動源頭減廢和資源回收，並將完善新的清潔專營服務，以減低廢物處理壓力及善用資源。</p>
林玉鳳女士	<p>▲ 未知是否因為社會正聚焦新城規劃，而不知道政府在舊區的工作，未來會否進一步解釋清楚新城舊區同步規劃的工作內容？</p>	<p>▲ 舊區方面，規劃部門正開展不少工作，如：媽閣總體城市設計研究、關閘口岸周邊地區規劃研究、世遺核心区（大三巴）東西軸線城市規劃研究、阿婆井及鄭家大屋周邊城市空間活化利用規劃策略研究、內港周邊地區規劃研究等，可見從來沒有忘記舊區，而且舊區是本澳城市規劃的重要部份。</p>
余榮讓先生	<p>▲ 除諮詢居民意見外，亦需要與其他政府部門協調配合，如：下水道、泵房、水電管道地下化、設立天然氣管道、垃圾收集方式等。</p>	<p>▲ 正如余榮讓先生所言，新城規劃是一個區域性規劃，除一般居民外，還需要多個政府部門參與，城市規劃是將不同部門的政策及內容放於一起，再進行統籌，而今次工作小組也有來自工務、交通、港務、環保、建設、能源等不同部門參與。同時，亦在規劃過程中，和市政、文化、社服、體育、教育、消防、治安、社服等不同範疇部門保持密切溝通和協商。</p>
林玉鳳女士	<p>▲ 新城規劃似乎是澳門歷史上一次大型的城市規劃，可能諮詢內容未必是如此細緻的程度。</p>	<p>▲ 這次確是影響澳門未來發展的重要規劃，故此，整個規劃也分三階段展開諮詢，明年（2012年）將展開第三階段公眾諮詢。</p>
徐女士 家庭觀眾	<p>▲ 認為外港客運碼頭不需要搬遷，對於澳門半島而言，若沒有了外港客運碼頭，改為去氹仔北安客運碼頭，甚為不便。</p>	<p>▲ 明白居民的擔憂。需要強調的是並非一定要搬遷外港客運碼頭，兩組規劃草案分別就搬遷、不搬遷提出不同的發展方向。研究團隊希望提出問題讓社會思考，隨著社會發展，外港客運碼頭未來將面對港珠澳大橋落成通車、橫琴開發等未知數，將對客流有重大改變，故此，在編制規劃時，應為未來數十年後可能出現的情況做預案，以便屆時能快速回應。</p>

發問者	意見、建議	回應
林玉鳳女士	<p>▲ 居民主要擔心是由澳門半島去氹仔北安客運碼頭會十分不便，政府有何規劃去解決，或方便居民出行？</p>	<p>▲ 無論未來外港客運碼頭留在原址還是搬遷，最重要是本澳交通暢通，故此，作為未來主要交通工具的輕軌應該盡快上馬，巴士服務品質需要提高，及做好道路配套，而跨海通道有需要盡快上馬。</p>
張女士 家庭觀眾	<p>▲ 反對外港客運碼頭搬遷，因為外港客運碼頭一直都在澳門半島，旅客亦廣為熟識，若連外港客運碼頭都不在澳門半島，將令澳門半島更少旅遊設施。同時，社區小商戶生意越來越差。</p>	<p>▲ 並非要大家即時作決定，社會可從不同方面思考，工作小組只是為未來的可能性作前期研究。</p> <p>▲ 居民擔心外港客運碼頭搬遷會否重覆當年內港碼頭搬遷的結果，令區人流不足、社區經濟沒落。而事實上兩者並不相同。當年澳門以香港旅客為主，且主要由內港入境，故當內港客運碼頭搬遷後，因沒有新的客源補充，內港出現了沒落情況，此外，內港也受漁業衰落等多個因素影響。</p> <p>▲ 此外，隨著 2016 年港珠澳大橋通車，內港灣仔行人隧道落成，澳門半島將有四個主要口岸。同時，我們也要思考如何留住到訪的旅客在澳門半島消費。關開口岸已成為全國最大口岸，但不少北區居民及社團均反映該區並沒有因此而受惠，因旅客入境即便離開該區，故此，今次在進行新城規劃時，我們要一併考慮如何配合盤活舊區，希望透過增加更多旅遊元素，吸引旅客及本地居民在澳消費。</p>
林玉鳳女士	<p>▲ 工作小組對外港客運碼頭搬遷是從長遠旅客出入境作考慮，但當時有否考慮搬遷後對社區經濟的影響？是否一定要搬遷，可否增建一個新碼頭？</p> <p>▲ 為何關關入境旅客不在關關周邊消費，但外港客運碼頭入境旅客則在外港客運碼頭周邊消費，政府似乎仍需研究口岸經濟。</p>	<p>▲ 並不是一定要搬遷外港客運碼頭，而是提出兩個不同的發展方向，供社會討論。</p> <p>▲ 增建一個新碼頭並不能單單考慮土地，還要一併考慮配套的交通設施，海上航道等連串問題。</p>
余榮讓先生	<p>▲ 可能有些旅客是“過客”，其目的地是各大賭場，但新口岸區本身已是賭場林立，希望工作小組多聽業界意見，包括博彩業，特別是船務公司的意見，他們才是最清楚具體情況。</p>	<p>▲ 謝謝意見，研究團隊也希望社會各界多提意見。</p>
湯榮耀先生 澳門三十 行動聯盟 理事長 家庭觀眾	<p>▲ 覺得居民似乎誤解了外港客運碼頭搬遷的意思，其實並非取消外港客運碼頭，而是搬至澳門半島其他地方，或新城填海區，相信距離現有外港客運碼頭原址不遠。</p> <p>▲ 至於外港客運碼頭搬遷至港珠澳大橋珠澳口岸人工島及新城 A 區會否不便出行，應視乎周邊交通配套如何而言，因目前外港客運碼頭周邊，經常沒有停泊車位或擠塞，特別是大賽車期間，若保</p>	<p>▲ 多謝意見。</p>

發問者	意見、建議	回應
	<p>留大賽車此盛事，便應考慮期間的交通狀況。</p> <p>▲ 若將外港客運碼頭保留，其主要功能可能在未來也需分流，如港珠澳大橋珠澳口岸人工島的新碼頭或氹仔北安客運碼頭。</p>	
林玉鳳女士	<p>▲ 可能對於很多澳門居民而言，往新城 A 區已經像是往氹仔的距離，這是一種實在的生活經驗，既要居民有想像力，也要工作小組有良好解釋及演繹能力，使居民明白。</p> <p>▲ 雖然目前暫未確定外港客運碼頭搬遷與否，但政府方面的回應始終未能解決社區經濟的問題，可能政府仍需再提出數據支持。</p>	<p>▲ 澳門整個旅遊休閒產業目前是博彩業為龍頭產業，適度多元化方面寄託於中小企及社區，故此，從城市規劃角度出發，應該提供空間及資源，讓中小企能夠生根及營造良好的營商環境，而工作小組也提出了外港客運碼頭搬遷後如何打造新的營商環境，令中小企及旅客有新的旅遊要素。</p>
余榮讓先生	<p>▲ 最重要是規劃佈局能否順應居民的需求，並要了解從外港客運碼頭入境旅客的性質、出行及消費地區等。</p>	<p>▲ 多謝意見。</p>