

東區-2 詳細規劃草案意見

高岸聲

2023 年 7 月 5 日

澳門首個城市詳細規劃諮詢工作已於去年順利完成，透過多種諮詢形式收集社會各界意見，成果有目共睹，本人對政府部門及相關團隊所作出的努力表示肯定及感謝。但由於去年諮詢期間仍未正常通關，同時相關跨境交通政策（如澳車北上及駕照互認等）仍未實行，對於由珠澳口岸人工島經東區-2 再到澳門半島的交通壓力未有完全體現，社會對於東區-2 的城市規劃及交通配套等問題未能有切身感受。因此本人希望針對某些社會關注的議題，及在諮詢期間認同度較低的內容提出以下三方面意見，希望通過城規會平台加以表達，並希望相關部門予以考慮：

第一：提升東區-2 跨區交通的設計容量

社會最關心的是東區-2 的交通問題，在諮詢期間仍未實行澳車北上政策的情況下，諮詢總結報告已反映了東區-2 的“道路與交通規劃”路網佈局的反饋意見認同度是最低的，不足五成只有 44%，表示大家對東區-2 的交通規劃有更高要求。

根據東區-2 的路網佈局，區內過 A1 連接橋、A2 連接橋、A3 連接橋、A-B 區通道、第四通道及人工島連接橋等多條對外跨區連結通道以連接澳門半島、珠澳口岸人工島及路氹區路網。本人對有關交通佈局表示認同，畢竟跨區交通的安排仍需顧及其他區域道路的現況去進行連接。但本人建議可以在現有佈局的前題下加大各連接橋的設計容量，通過盡量擴寬行車道或加大設計體量，從而強化及提升東區-2 與其他區的連接，例如諮詢文本中能夠見到但未有提及在的 B 匝道，是用於分流 A1 連接橋從東區-2 到澳門半島的東北大馬路，可以減低友誼圓形地的車流壓力，本人建議可以通過拓寬 B 匝道的行車道，或增大其他正在規劃或設計中跨區連結通道的設計容量，例如 A3 連接橋及 A-B 區通道等，從而可緩解東區-2 跨區交通的壓力。

第二：詳細規劃內容需根據已發出的規劃條件圖進行修訂

在東區-2 詳細規劃前，政府已發出了多份東區-2 的規劃條件圖，由於將來被核准的東區-2 詳細規劃會成為約束性的法定文件，因此建議需要詳細核對已發出的規劃條件圖與東區-2 詳細規劃的差異，避免出現不同的規劃要求。

以例東區-2 中的 B5 地段為例，在去年諮詢文本中建議 B5 地段有 2,000 平方米的文化設施及 5,040 平方米的市政設施，但在今年 6 月已發出的 B5 地段規劃條件圖卻未有提及有關規劃要求；除此以外，在去年諮詢文本中建議 B5 地段有 4,300 平方米的交通設施及 80% 的最大許可覆蓋率，而在今年發出的規劃條件圖卻變成為 3,300 平方米的交通設施及 100% 的最大許可覆蓋率。以上可能只是一部分例如，不排除會有更多不同的差異，因此建議需要核對相關資料，並根據已發出的規劃條件圖，對將會核准的詳細規劃內容進行修訂，避免存在差異。

第三：建議在詳細規劃中提供建設時間計劃

東區-2 就正如一張白紙一樣，社會對城市發展的需求及渴望，都集中描繪到東區-2 的詳細規劃當中。本人認同東區-2 的詳細規劃方案，認為能夠實現及解決過去在澳門城市發展過程中所遇到的問題，但在如何實現美好的規劃願景方面，本人認為需要配合實際的建設時間計劃，從而讓社會知悉整個規劃的實現時程。

此外，制定明確的建設時間計劃可避免在發展東區-2 的過程中出現規劃落差，例如未有優先建造交通設施，則無法讓東區-2 與其他區建立連接；又例如在建設公共房屋的同時，如未有配合建造社會服務設施，難以建立起居民生活圈。因此在實現東區-2 規劃願景的同時，本人建議需在詳細規劃中提供各項設施的明確建設時間計劃，從而可以避免因建設計劃不協調而產生規劃落差。