《澳門特別行政區城市總體規劃（2020–2040）》
第一次修改諮詢文本 之 意見書

城市規劃委員會委員 – 施冠雄 建築師

2026 年 11 月 4 日

目錄

前言.....3

一、支持為「澳門國際綜合旅遊文化區」預留策略性產業用地，並塑造 C、D 填海區特色沿海空間.....4

二、推行「微空間精細化規劃」與「一區一策」片區規劃.....5

三、完善交通規劃，強化澳琴「硬聯通」、步行接駁與綠色慢行.....5

四、引入「營運前置」思維，提升建設項目與產業功能銜接.....6

五、強化城市總體規劃頂層統籌功能.....7

結語.....8

前言

本人認同政府因應近年澳門城市發展及政策環境的變化，適時對《澳門特別行政區城市總體規劃（2020-2040）》作出第一次修改。隨着大型公共建設逐步推進、「1+4」經濟適度多元發展策略持續落實，以及上位規劃、法律法規、人口預測、文化保育及交通規劃等方面出現新的發展情況，適時檢視及調整城市總體規劃，有助確保規劃內容與澳門最新發展需要保持銜接。

本人整體上支持諮詢文本提出的各項修改內容，相關調整有助進一步完善城市空間布局及規劃安排，提升總體規劃對未來城市發展的指導作用。與此同時，城市總體規劃作為跨領域、跨階段的整體規劃，其作用不僅在於回應現時發展需要，亦應適當兼顧澳門未來人口、產業、交通、社區及青年發展等因素。

在支持政府本次修改的基礎上，本人亦就部分規劃內容提出延伸建議，期望進一步強化城市總體規劃的前瞻性、協同性及可持續發展能力，促進城市空間布局與產業發展、公共服務及居民生活需要相互配合，為澳門未來城市發展提供更具整體性及長遠性的規劃支撐。

一、支持為「澳門國際綜合旅遊文化區」預留策略性產業用地，並塑造 C、D 填海區特色沿海空間

「澳門國際綜合旅遊文化區」是特區政府為豐富推進「一基地」建設，推動澳門經濟適度多元、可持續和高質量發展的重要項目，並將旅遊、文化及商業等元素有機結合，符合澳門經濟適度多元發展的長遠方向。本人支持為該區預留具策略性產業用地的規劃安排，並就濱海空間利用提出以下建議：

（一）塑造 C、D 填海區特色沿海空間

C、D 填海區的小島及濱海地理特色，具備打造具辨識度的沿海空間的條件。建議研究於相關地區採用步行優先或低碳交通模式。作為新發展區域，C、D 填海區具備從規劃初期即引入步行優先及低碳交通理念的有利條件，透過高品質的空間設計及配套設施，建設標誌性的濱海休閒及生活空間，並助力建立具前瞻性的綠色出行示範區，亦符合國際城市發展的可持續趨勢，令相關地區成為本澳濱海生活的重要新亮點。

（二）打造具澳門特色的濱海城市空間

澳門作為濱海城市，擁有得天獨厚的海岸線資源。本人認為可從整體城市空間布局的角度，重新審視並善用本澳濱海資源，打造具澳門特色的濱海城市空間。例如整合澳門半島及氹仔兩側的濱水空間，建立貫通兩地的濱水旅遊軸帶，並串聯商業、商務、旅遊娛樂、文化展演及夜間經濟等多元功能，令濱水軸帶在不同時段及季節均能保持活力。在此期間，不忘居民日常休憩及社交需要，透過兼容旅遊與生活功能的設計思維，令濱水空間真正融入居民的日常生活，充分發揮濱水空間應有的城市價值，使居民及旅客的需求同時得到滿足。

（三）善用氹北軌道交通資源

未來氹北軌道在滿足居民日常出行需求、確保通勤效率不受影響的兩個前提下，建議透過妥善的班次及路線設計，充分發揮氹北軌道作為觀光路線的潛力，將沿線既有景點及社區資源連結起來，帶動沿線地區的人流及經濟活動，同時強化社區與旅遊資源之間的

互動關係，提升軌道交通的多元價值及使用效益，最終達至居民及旅客需要兼容並存的目標。

二、推行「微空間精細化規劃」與「一區一策」片區規劃

在總體規劃及詳細規劃的框架下，建議引入「微空間精細化規劃」理念，以提升規劃對社區實際需要的回應能力。以街區為單元，系統性展開「社區診斷」，尤其關注長者、青年、跨境家庭等不同群體的生活習慣與空間需求。例如，在青年聚集的社區，可結合其對公共交流空間和便捷通勤的需求，優化設施布局與步行連線。

同時，應針對不同區域特質或特別主題制定專項規劃方案。未來可借鑑過往「青洲都市化整治計劃」、「羅理基博士大馬路周邊區域遺產影響評估及城市設計」等經驗，開展如「內港活化及輕軌西線整合規劃」、「新口岸區旅遊娛樂功能深化研究」等專題工作，實現「一區一策」的精準規劃，提升城市空間對不同社群的承載力與適應性。

三、完善交通規劃，強化澳琴「硬聯通」、步行接駁與綠色慢行

本人支持更新規劃以加強澳琴「硬聯通」及輕軌建設。完善澳琴兩地之間的交通基礎設施連接，是實現人流、物流暢通往來的必要條件，而澳門輕軌線路發展亦將直接影響城市交通布局。認同總規內容應與最新的專項研究保持同步，方能確保規劃具備前瞻性及可執行性。為達成以交通基建促進城市發展，本人提出以下建議：

（一）以步行系統為重要串聯工具

完善的步行接駁系統，是提升公共交通使用意欲的重要基礎。應在規劃階段將輕軌站點的接駁需要納入整體設計考量，研究設置風雨連廊、地下通道等設施，改善步行接駁的舒適度及安全性；透過舒適、安全、連貫的過路設施或建築物與周邊公共設施、大型商業機構、公交站點等直接連通，形成完整、便捷的步行環境，減省居民轉乘所需時間及體力，提升公共交通網絡的整體吸引力。

（二）發展慢行及單車交通

隨着本澳新城區陸續發展，路網及土地條件相對具備彈性。建議政府在新城考慮引入單車友善設計，於輕軌站及大型公共建設附近配置完善的單車專道及停放設施，鼓勵居民以單車接駁公共交通，提升末端交通效能。若相關配套及機制完善，再行考慮限速、單行安排或人車分流等管理措施，將新區打造成為綠色出行友善的區域，提升居民日常出行的安全及舒適度，亦為未來優化核心城區交通問題累積案例。

四、引入「營運前置」思維，提升建設項目與產業功能銜接

規劃階段應同步考慮未來營運需要。本人認為，總體規劃除了處理土地及空間供應的問題外，亦應從未來產業發展及城市功能的角度作通盤考慮，提前思考新建設項目如何承載文化、商業、旅遊及非博彩元素。換言之，規劃不應僅止於劃定用地界線，更應具體構思日後建成設施的功能定位、產業組合及與周邊社區的連結方式，令硬件建設能切實回應軟件層面的產業發展需要。

建議在發展項目中引入「營運前置」思維，避免完成建設後才考慮實際使用及營運模式的情況出現。所謂「營運前置」，是指在規劃及設計階段，已充分諮詢潛在營運者、業界代表及使用者的意見，並將未來營運模式、管理機制及市場定位等因素，一併納入規

劃考量之中。此舉有助避免出現硬件建設完成後，因缺乏配套營運方案而未能有效發揮效益的情況，亦可提升公共資源運用的效率。

五、強化城市總體規劃頂層統籌功能

因應未來城市發展所需，本人認為值得納入澳門長遠城市規劃思考。人口、產業、交通、環境及公共服務等城市發展因素之間具有高度關聯性，理應加強整體統籌。舉例而言，人口結構變化將直接影響交通承載需求及公共服務配置，產業發展方向亦會牽動人才及土地需求，各項因素環環相扣。若缺乏統籌協調，容易出現規劃內容分散式執行的情況，影響規劃成效。

本人建議，當局可研究制定具宏觀引導功能的「城市發展策略規劃」，或進一步強化現有總規的總綱性功能，使總規不僅是空間管理的工具，更能發揮統籌城市整體發展方向的角色。

建議確立總體規劃對專項規劃的主導協調角色加強總規與交通、環保、產業等專項規劃之間的協調及指導關係。目前各專項規劃分別由不同部門制定，建議總規應發揮更具主導性的協調角色，確保各專項規劃之間互相配合，避免出現內容重疊或方向不一致的情況，從而提升規劃體系的整體協同性及執行力。

結語

本人整體支持《澳門特別行政區城市總體規劃（2020-2040）》第一次修改諮詢文本的各項內容，並就濱海空間塑造、微空間精細化規劃、交通接駁、營運前置及頂層統籌等方面提出延伸建議。期望當局在後續規劃編製及實施中予以考慮，進一步強化城市總體規劃的前瞻性、協同性及可持續發展能力，促進澳門城市空間布局與產業發展、公共服務及居民生活需要相互配合。

- 完 -