《澳門特別行政區城市總體規劃（2020-2040）》第一次修改草案書面意見

區頴晞
2026 年 10 月

就《澳門特別行政區城市總體規劃（2020-2040）》第一次修改草案，本人之意見如下：

1. 大型建設項目之意見（關於 1.1、1.2、1.3、2.3）

就「1.1 澳門國際綜合旅遊文化區」、「1.2 澳門科技研發產業園」及「1.3 澳門珠江西岸國際航空運輸樞紐（港）」基本認同。但必須關注來往「文化區」和「科技研發產業園」之間的交通問題。

草案中提到「新城 C 區」將由原來的居住區及商業區改劃為「公用設施區」（作為澳門國際綜合旅遊文化區的一部分），而新城 E1 區西側則將居住區改劃為商業區（作為科技研發產業園）。由於涉及重大的土地用途變更，建議必須進行交通承載力評估。當中，「新城 C 區」和「新城 E1 區」目前為一個孤島，未有任何連接澳門和氹仔之間的道路，以上兩個項目皆會產生龐大的交通流量，故建議政府在具體落實方案前，必須公佈詳細的交通配套方案（例如道路設計、車流量、巴士和輕軌走線的具體落實時間表及站點設計），道路設計應汲取「新城 A 區」的失敗教訓，不應只有單線雙程行車的天橋，島內道路也應先做好外圍路，不要讓市民車輛在「大地盤」中和大量工程車輛一齊行駛，也應避免太多十字路口，造成交通擠塞。島內也應考慮地底停車場，地面則做更多綠化和公共空間。整體應以便民為原則。

此外，草案中並未提及連接澳門半島和「新城 C、D」區的「第五跨海通道」。縱使《總體規劃》只至 2040 年，但面對澳門日益增長的交通壓力，作為影響澳門未來十多年的城市規劃草案，應具前瞻性地的部署，避免出現如友誼圓形地和「新城 A 區」內，因規劃、設計和工程延遲而出現數年的交通瓶頸。

至於「澳門珠江西岸國際航空運輸樞紐（港）」，雖不在「總規修改」範圍，但也應考慮善用龐大的氹仔北安碼頭，利用部份空間作澳門國際機場的第二航廈，吸引新的航空公司進駐。此外，也應考慮增設接駁巴士，來往港珠澳大橋東停車場和機場，並提供泊車優惠，以吸引來自香港自駕的轉機旅客。而長遠也必須完成港珠澳大橋口岸的輕軌工程，連接北安碼頭站，才能發揮兩大口岸的互補優勢。

2 人口預測下調與配套設施規劃的平衡（關於 2.1）

草案中將 2040 年的人口預測由 80.8 萬人下調至 78.3 萬人。縱使減少了 2.5 萬人之預測，但不應影響現有醫療、教育、養老等公共設施之規模，反而應藉此契機，釋放更多資源與空間，增加人均享有公共空間及設施的比例，從而提升居民的生活品質。

3. 檢視「國際高端人才集聚高地」之定位（關於 2.1）

草案中建議增加將澳門打造成「國際高端人才集聚高地」的發展定位，原則上是同意。然而吸引高端人才並非純粹城市規劃問題，反與其他政策問題息息相關，例如稅務優惠、工作機會、人才定居澳門後其子女之教育配套等，而澳門整體的英語能力還需提升，以及其他交通等問題仍需解決等。而綜看市民之意見，普遍關注本地就業、本地人才流失、過度依賴外來人才等問題。而就此定位，建議改為「吸引國際高端人才以培養本地人才」，「授人以魚，不如授之以漁」更符合澳門未來發展。

4. 重新檢視各分區之名稱（關於 2.2）

目前《總規》規定將全澳門分為十八區，而當中的命名方式一直存在爭議。事實上，《總規》實施至今已經四年多，普遍市民依然無法辨認何處是「中區-1」或「北區-2」，縱使當局當年曾澄清，此分區不會取代堂區和居民日常生活使用的名稱，只作「規劃用途」，惟不少官方文件、諮詢文件和傳媒報道中仍經常出現這等名稱，若居民接到如此文件或信函，是難以理解該區之實際位置。故此，本人建議在「總規修改」中的「2.2 規劃範圍、規劃分區」，重新檢視並修改十八區之命名，如以地標或原有居民沿用之方式命名，以符合澳門居民之生活方式。

以下列表為本人之建議：

原有名稱	建議修改	原有名稱	建議修改
北區-1	筷子基-青洲區	外港區-1	新口岸區
北區-2	北區 或 關閘-台山-祐漢區	外港區-2	皇朝-觀光塔區
東區-1	黑沙環-望廈區	氹仔北區-1	氹仔北新填海區
東區-2	港珠澳大橋人工島	氹仔北區-2	海洋-小潭山區
東區-3	東城新區	北安區	可沿用
中區-1	高士德-新橋區	氹仔中區-1	嘉模區 或 氹仔舊城區
中區-2	中區	氹仔中區-2	氹仔中區
中區-3	下環-西灣區	路氹區	路氹城區
路環區	可沿用	澳門大學新校區	可沿用

5. 認同落實《澳門歷史城區保護及管理計劃》（關於 2.3）

2025 年，連接 A 區和孫逸仙博士大馬路的「新城 A、B 區行車天橋」因為限高問題，被聯合國教科文組織世界遺產中心要求提交《遺產影響評估》，此情況實影響澳門作為世遺城市的聲譽。故此，本人對於「總規修改」在「2.3 文化保育、交通運輸」中加入《澳門歷史城區保護及管理計劃》之要求表示認同。