關於《澳門特別行政區城市總體規劃（2020-2040）》第一次修改草案的書面意見

意見提交人： 鄭文浩 - 城市規劃委員會委員

提交日期： 2026 年 11 月 3 日

本人作為城市規劃委員會委員，經審閱總規修改草案、公開諮詢意見分析報告及相關媒體報導，現就以下六個方面提出書面意見。

一、對修訂方向的總體認同：兩大驅動邏輯具備正當性與必要性

根據土地工務局說明，修改主要因應兩大範疇：其一是配合推進大型公共建設項目，包括澳門國際綜合旅遊文化區、澳門科技研發產業園及澳門珠江西岸國際航空運輸樞紐（港）；其二是結合近年公佈的上位規劃、法律法規及行政長官公告等最新情況作出更新。

根據公開諮詢意見分析報告反映，社會整體普遍支持特區政府因應大型公共建設項目及未來發展需要而修改總規，認同配合最新發展定位對空間佈局及土地用途作出修改。

本次修訂緊扣國家「十五五」規劃及澳門「三五」規劃方向，在大型項目用地預留上配合施政方向。將修訂區分為「配合大型公共建設」與「法規及研究更新」兩條邏輯線，有助公眾清晰理解每一項修改的具體理據，具充分代表性、正當性和必要性。

本人同意是次總規修改的總體方向。

二、人口下調與居住區縮減：同意方向，但職住平衡與跨區交通必須同步配套

基於最新出生率等數據作出的科學性調整，草案將 2040 年人口預測由約 80.8 萬下調至 78.3 萬，居住區面積佔比相應下調，本人同意在人口預測調整前提下適度縮減住宅用地規模。然而必須指出：居住區減少會增加跨區出行情況，居住進一步向外分佈必然會加劇跨區通勤。澳門半島居住用地佔比與就業用地佔比的結構性錯配由來已久，離島情況恰好互換。在跨區出行的情況下，公共交通及軌道交通網絡必然成為大眾出行的重要首選。據報道，輕軌東線預計 2029 年竣工後延伸至青茂口岸，並同步啟動西線和南線研究。本人建議當局在後續分區詳細規劃中，分析該區職住平衡和跨區出行情況，確保居住用地縮減的空間分佈與軌道網絡的延伸時序相互匹配，而非各自獨立推進；同時期望當局務實推動軌道交通建設，為澳門未來提供多一個出行系統。

三、簡易修改程序的制度空間：應積極運用法律工具實現動態調整

現行《城市規劃法》已訂明簡易修改程序的適用情形，包括「基於法律或行政法規生效而須作的修改」以及「對現行規劃作出純屬技術性調整的修改」。總體規劃每五年須作檢討，但每次完整修改涉及公開諮詢、城規會意見、跨部門程序，耗時以年計。早在 2020 年總規草案諮詢時，已有委員關注「五年檢討期會否太長」，希望總規更具靈活性，同時節省人力和時間成本。本人建議當人口和經濟等統計數據與規劃假設出現顯著偏離時，允許以行政法規或

批示層級的操作對特定區域土地用途比例作有限度動態修正，而無須觸發全面檢討。此舉既不損害總規的穩定性與延續性，亦能提升規劃對社會經濟變化的敏銳度。

四、分區詳細規劃進度滯後：務實加快公佈詳規，同步新舊區發展，抓緊重大機遇

分區詳細規劃進度滯後獲大量公眾關注，總規於 2022 年 2 月生效至今已逾四年，根據行政長官批示記錄，東區-2 詳規於 2022 年 7 月啟動編製，外港區-1 及外港區-2 於 2022 年 11 月啟動，北區-1 於 2023 年 1 月啟動，氹仔中區-2 於 2024 年 4 月啟動。然而至今僅東區-2 完成並公佈生效，其餘分區仍在編製之中。更令人憂慮的是「規劃空窗期」已產生實質後果：青洲《都市化整治計劃（2024）》明確定位為「在北區-1 詳細規劃正式頒佈前作為編製規劃條件圖的參考依據」，其法律約束力有限；氹仔北整治計劃修訂（2026）同樣面臨在氹仔中區-2 詳規出台前實施效力受限的困境。在首場公眾諮詢會上，與會者已明確「關注詳細規劃編製進度」。本人建議制定各分區詳細規劃的公佈時間表，列明每一分區的草案完成、公眾諮詢、城規會審議及行政法規公佈的預計節點。在澳門對接「1+4」產業多元及「一中心一平台一基地一高地」定位的機遇下，各區詳細規劃的缺位直接制約區域未來發展，更可能令舊區錯過都市更新的最佳時機，當區必須務實處理。

五、十八區命名：結合技術規劃和人文生活

本人建議以居民慣用地區名稱為主，輔以技術規劃名稱更新十八區命名，以上做法令各區名稱回歸生活感，加強各區居民的區域發展參與度，有助加強城市規劃進度和居民自我認同感。

六、發展、交通、保育三方平衡

總規修改在增加產業用地、配合大型建設的同時，發展、交通、保育的三方平衡成為未來總規落地的必答題，交通配套在總規落地時必然成為總規落地成效的重要關鍵因素。公眾諮詢會上已有與會者建議「從規劃層面構建更便捷的軌道交通和慢行系統」，社團專場亦關注「區域交通設施互聯互通」與「生態保育及濱海綠廊建設」的並行推進。大型建設項目所產生的新增交通流量，若缺乏軌道與慢行系統的有效分流，必將令項目成效大打折扣。現時，節假日期間的澳門交通壓力已進入超負荷狀態，總規落地後的交通壓力必將更大。

本人建議當局在審議大型建設項目的規劃條件圖時，一併聽取交通事務局對軌道、巴士及慢行接駁方案的同步意見，使發展強度與交通承載力的考量能夠在審批環節中同步呈現，而非待建設完成後才補救。同時，當局亦需對環境與保育影響進行跟蹤評估，重點監測生態保護區有否被侵佔、文化遺產周邊發展強度是否受控。發展與保育的平衡，最終取決於交通系統能否讓新增活動量在不犧牲環境品質的前提下被有效消化。

綜上，本人對本次總規修改的方向性調整表示認同，期望當局

在程序效率、詳規落地與交通配套同步三個層面持續推進並適時向社會說明進展，使總規真正成為引領澳門城市轉型的有效框架。