



新城填海區規劃工作小組  
Grupo de trabalho para o planeamento  
urbanístico dos novos aterros

# 新城區 總體規劃 第二階段 公眾諮詢 意見匯編

Compilação de Opiniões  
da Segunda Fase de  
Auscultação Pública do  
Plano Director das  
Novas Zonas Urbanas

諮詢時間：

2011年10月22日  
至12月23日

Período de auscultação:  
22 de Outubro a 23  
de Dezembro de 2011

新城規劃新夢想 你我參與齊共享  
Novo plano , novos sonhos Participem na sua realização



# 目錄

前言 / Introdução	15
第一章 意見分析報告 / Relatório de Análise das Opiniões da Sociedade	17~99
第二章 意見滙編	100~977
<b>第一節 公眾諮詢會</b>	
第一場公眾諮詢會 .....	100
第二場公眾諮詢會 .....	118
第三場公眾諮詢會 .....	127
第四場公眾諮詢會 .....	137
第五場公眾諮詢會 .....	150
<b>第二節 社團機構諮詢會</b>	
舊區重整諮詢委員會諮詢會 .....	159
社會工作委員會、復康事務委員會、長者事務委員會、禁毒委員會、婦女事務諮詢委員會諮詢會 ..	166
交通諮詢委員會、物流業發展委員會諮詢會 .....	174
民政總署諮詢委員會諮詢會 .....	187
仁協之友聯誼會諮詢會 .....	192
體育諮詢委員會諮詢會 .....	197
立法會議員諮詢會 .....	202
澳門傷殘人士服務協進會諮詢會 .....	212
澳門青年聯合會諮詢會 .....	215
澳門街坊會聯合總會諮詢會 .....	220
黑沙環填海區社區諮詢會 .....	229
文化諮詢委員會、文化產業委員會諮詢會 .....	233
海洋花園業主、住戶諮詢會 .....	239
社區服務諮詢委員會諮詢會 .....	248
民眾建澳聯盟諮詢會 .....	256
公共房屋事務委員會諮詢會 .....	265
環境諮詢委員會諮詢會 .....	272
澳門聾人服務協會諮詢會 .....	278
澳門工程師學會諮詢會 .....	279
“2011 年國際復康日”活動啓動儀式暨殘疾人士諮詢會 .....	283
非高等教育委員會、青年事務委員會諮詢會 .....	286
澳門建築置業商會諮詢會 .....	296
澳門生態學會諮詢會 .....	301
澳門教區諮詢會 .....	305

文藝界諮詢會 .....	314
澳門婦女聯合總會諮詢會 .....	330
澳門石油業商會諮詢會 .....	337
<b>第三節 工作坊 / 座談會 / 研討會</b>	
如何在新城區體現生態規劃理念工作坊 .....	345
城規前瞻之如何打造澳門外港休閒灣區座談會 .....	348
澳門當代城市及建築研究工作坊 .....	354
香港規劃師學會交流工作坊 .....	358
拓展城市空間推動產業多元發展 — 新城填海規劃與產業多元發展研討會 .....	362
新城地下空間發展研究工作坊 .....	366
<b>第四節 書面意見</b>	
新口岸區坊眾聯誼會《完善新口岸區社區設施建議書》 .....	371
澳門民生力量聯合會《市民心聲》 .....	372
趙太《新城區意見書》 .....	373
澳門舊區重整諮詢委員會委員蔡田田建築師 《對“新城區總體規劃草案諮詢文本”第二階段意見書》 .....	374
羅坤賢書面意見 .....	375
袁雄虎工程師《關於“新城區總體規劃”意見》 .....	376
市民書面意見 .....	377
市民書面意見 .....	378
范嬋英書面意見 .....	379
CHEN KIN IAN 書面意見 .....	380
舊區重整諮詢委員會、交通諮詢委員會委員馮金水書面意見 .....	381
澳門中華總商會書面意見 .....	382
澳門地產發展商會《關於澳門新城填海區規劃的若干點設想》 .....	384
梁穗琪書面意見 .....	385
HO KIN IP 書面意見 .....	386
善牧會書面意見 .....	387
協同特殊教育學校書面意見 .....	388
信德中旅船務管理(澳門)有限公司《新城區總體規劃第二階段公眾諮詢》 .....	389
澳門東北區坊眾聯誼會《東北區對新城規劃 A 區意見》 .....	392
澳門新城區總體規劃諮詢外港碼頭搬遷民意收集 .....	393
澳門文化遺產導遊協會主席簡萬寧《關於“新城區總體規劃”的幾點意見》 .....	534
黃先生《新城區總體規劃第二階段公眾諮詢》 .....	536
澳門視障人士權益促進會書面意見 .....	537
無署名書面意見 .....	539
無署名書面意見 .....	540
無署名書面意見 .....	541
無署名書面意見 .....	542
無署名書面意見 .....	543
仁慈堂盲人重建中心書面意見 .....	544

澳門民康精神健康促進會書面意見 .....	545
GRANT BOWIE, DIRECTOR AND PRESIDENT MGM GRAND PARADISE LIMITED 書面意見 .....	546
SHUEN KA HUNG 書面意見 .....	563
澳門治安警退休高級警員曾兆權《十分頭痛的選擇》 .....	564
澳門傷殘人士服務協進會書面意見 .....	566
施援程書面意見 .....	567
LAO NGA MAN 書面意見 .....	568
置地公司《海濱地區的空間創造》 .....	569
麥家俊書面意見 .....	585
李振裕書面意見 .....	586
澳門設計聯盟 .....	587
澳門風帆船總會書面意見 .....	603
ROBERT P. BIUK-AGHAI 書面意見 .....	605
ASSOCIAÇÃO NATERRA Suggestions on Macau S.A.R. Preliminary Project of the New Urban Areas Master Plan .....	608
曾兆權書面意見 .....	628
偉發石油（澳門）有限公司《新城填海「永久燃料中途倉」》 .....	629
澳門建築置業商會《「新城區總體規劃草案」—意見書》 .....	630
澳門城市規劃學會《新城區總體規劃第二階段公眾諮詢意見書》 .....	631
澳門扶康會怡樂軒書面意見 .....	633
李先生書面意見 .....	634
陳小姐書面意見 .....	635
廖先生書面意見 .....	636
馬文生書面意見 .....	637
趙小姐書面意見 .....	638
李家文書面意見 .....	639
鄭先生書面意見 .....	640
陳康造書面意見 .....	641
澳門房地產評估業協會《新城區總體規劃草案意見書》 .....	643
海洋花園「慧馥松柏」苑業主委員會書面意見 .....	647
鍾利塘書面意見 .....	648
民政總署諮詢委員會書面意見 .....	649
澳門石油業商會書面意見 .....	654
澳門中華教育會《對“新城區總體規劃草案諮詢文本”的意見回應》 .....	659
我城社區規劃合作社《新城概念：無題 – 第二階段新城規劃草案意見》 .....	661
獨立製作人鄭華歡《將文化設施融入生活》 .....	664
澳門皇朝區互助會《新城區總體規劃第二階段市民意見書 – 對新城 B 區草案內容的意見》 .....	665
澳門中小企業協進會《對“新城區總體規劃草案”的意見》 .....	670

## 第五節 行政公職局轉交意見

市民 MOU FONG 向政府資訊中心電郵意見 .....	672
市民致電政府資訊中心提交意見 .....	672

市民馮志興親臨政府資訊中心提交意見 .....	672
-------------------------	-----

## 第六節 意見箱

### 澳路氹 16 地點巡迴展覽意見箱

鄭成豐意見 .....	673
鄭先生意見 .....	674
無名氏意見 .....	674
無名氏意見 .....	675
無名氏意見 .....	675

### 新城區總體規劃展覽會場意見箱

黃先生意見 .....	676
馮小姐意見 .....	677
陸茹茵意見 .....	677
黃清閣意見 .....	678
U WENG ON 意見 .....	678
王文坡意見 .....	679
李小姐意見 .....	679
張小姐意見 .....	680
何小玲意見 .....	680
羅小姐意見 .....	681
吳小姐意見 .....	681
王生意見 .....	682
李先生意見 .....	682
陳賴還意見 .....	683
李國明意見 .....	684
劉舒婷意見 .....	684
陳敏夫意見 .....	685
趙生意見 .....	685
O ITENG 意見 .....	686
鄭健偉意見 .....	686
郭女士意見 .....	687
凌小姐意見 .....	687
BELINDA LEE 意見 .....	688
江旭純意見 .....	688
許少峰意見 .....	689
郭駿意見 .....	689
JOHN WONG 意見 .....	690
EMILY 意見 .....	690
EMILY CHAN 意見 .....	691
李小姐意見 .....	691
EVAN CHAN 意見 .....	692
吳小姐意見 .....	692

陳大源意見 .....	693
SHIRLEY NG 意見 .....	694
袁莉鈺意見 .....	694
吳先生意見 .....	695
郭先生意見 .....	695
胡先生意見 .....	696
陳先生意見 .....	696
陳國榮先生意見 .....	697
朱雅祁, 朱安祁意見 .....	697
SO KIN LING 意見 .....	698
邱生意見 .....	698
JOYCE CHEONG 意見 .....	699
林榮嘉意見 .....	699
PABLO OTEGUI 意見 .....	700
李先生意見 .....	701
黃幸怡意見 .....	701
黎翠珊意見 .....	702
陳梓榮意見 .....	702
李詠恩意見 .....	703
馮洪安意見 .....	703
蕭鳳儀意見 .....	704
劉君嬈意見 .....	704
江先生意見 .....	705
吳會長意見 .....	705
梁小姐意見 .....	706
CHAN IAT MUI 意見 .....	706
張佩華意見 .....	707
JOANNE TANG 意見 .....	707
MR YU 意見 .....	708
ANGEL CHAN 意見 .....	708
BARRY LAM 意見 .....	709
鄧慧芳意見 .....	709
CHENG ZHENG AMY 意見 .....	710
許錦河意見 .....	710
沈先生意見 .....	711
LAM 意見 .....	711
SIMON CHAN 意見 .....	712
CHAN HONG MOU 意見 .....	712
鄧繼業意見 .....	713
朱先生意見 .....	713
莊俊毅意見 .....	714
曹先生意見 .....	714

黃妮意見 .....	715
MR. KUOK 意見 .....	715
黃小姐意見 .....	716
郭大齊意見 .....	716
李澳生意見 .....	717
林先生意見 .....	717
張凌峰意見 .....	718
JOSÉ ANTÓNIO W. SALGADO LAMEIRAS 意見 .....	718
葉小姐意見 .....	719
LAM 意見 .....	719
張先生意見 .....	720
蕭先生意見 .....	720
馬生意見 .....	721
邵成，曾麗萍意見 .....	721
FOK KA LEI 意見 .....	722
茅蓓莉意見 .....	722
U IONG TAI 意見 .....	723
黃華意見 .....	723
蔡俊業意見 .....	724
楊金容意見 .....	724
岑先生意見 .....	725
周橋勝意見 .....	725
黃小姐意見 .....	726
LAO KEI LEONG 意見 .....	726
譚先生意見 .....	727
李欣榮意見 .....	727
LUO YI FAN 意見 .....	728
張女士意見 .....	728
謝志遠意見 .....	729
陳鳳珠意見 .....	729
林小姐意見 .....	730
麥惠芝意見 .....	730
劉銳美意見 .....	731
趙碧琪意見 .....	731
林穎聰意見 .....	732
林意見 .....	732
YUKE CHAN 意見 .....	733
LAM SEK WENG 意見 .....	733
陳燕儀意見 .....	734
王小姐意見 .....	734
JARK 意見 .....	735
STEVEN IU 意見 .....	735



曾兆權意見 .....	736
范小姐意見 .....	736
何文浩意見 .....	737
ANNIE U · 庾家峰意見 .....	737
勞小姐意見 .....	738
陳德光意見 .....	738
呂先生意見 .....	739
張麗甜意見 .....	739
FONG IN KUN 意見 .....	740
容先生意見 .....	740
GARY 意見 .....	741
陳先生意見 .....	741
黎詠欣意見 .....	742
蔡子晴，甘倩雯意見 .....	742
工聯意見 .....	743
DAVID CHAN 意見 .....	743
劉昌興意見 .....	744
馮金水意見 .....	744
張萬宇工程師意見 .....	745
全國工商聯旅遊業商會意見 .....	746
澳門文化遺產導遊協會主席簡萬寧意見 .....	751
傷殘人士服務協進會歐先生，劉先生意見 .....	751
傷殘人士服務協進會陸玉如小姐意見 .....	752
中區居民意見 .....	752
新口岸居民意見 .....	753
新口岸居民意見 .....	753
新口岸居民意見 .....	754
新口岸居民意見 .....	754
波爾圖街居民意見 .....	755
波爾圖街居民意見 .....	755
皇朝區居民意見 .....	756
無名氏意見 .....	756
無名氏意見 .....	757
無名氏意見 .....	757
參加新城規劃的民眾意見 .....	758
無名氏意見 .....	758
無名氏意見 .....	759
無名氏意見 .....	759
無名氏意見 .....	760
無名氏意見 .....	760
無名氏意見 .....	761
無名氏意見 .....	761

無名氏意見 .....	762
無名氏意見 .....	762
無名氏意見 .....	763
無名氏意見 .....	763
無名氏意見 .....	764
無名氏意見 .....	764
無名氏意見 .....	765
無名氏意見 .....	765
無名氏意見 .....	766
無名氏意見 .....	766
無名氏意見 .....	767
無名氏意見 .....	767
無名氏意見 .....	768
無名氏意見 .....	768
無名氏意見 .....	769
無名氏意見 .....	769
無名氏意見 .....	770
無名氏意見 .....	770
無名氏意見 .....	771
無名氏意見 .....	771
無名氏意見 .....	772
無名氏意見 .....	772
無名氏意見 .....	773
無名氏意見 .....	773
無名氏意見 .....	774
無名氏意見 .....	774
無名氏意見 .....	775
無名氏意見 .....	775
無名氏意見 .....	776
無名氏意見 .....	776
無名氏意見 .....	777
無名氏意見 .....	777
無名氏意見 .....	778
無名氏意見 .....	778
無名氏意見 .....	779
無名氏意見 .....	779
無名氏意見 .....	780
無名氏意見 .....	780
無名氏意見 .....	781
無名氏意見 .....	781
無名氏意見 .....	782
無名氏意見 .....	782

無名氏意見 .....	783
無名氏意見 .....	783
無名氏意見 .....	784
無名氏意見 .....	784
無名氏意見 .....	785
無名氏意見 .....	785
無名氏意見 .....	786
無名氏意見 .....	786
無名氏意見 .....	787

## 第七節 電郵意見

市民“諮詢會時間” .....	788
梁先生“新城規意見” .....	788
蔡小姐“索取諮詢文本” .....	788
鄭劍藝、張群娣“新城區總體規劃第二階段公眾諮詢” .....	789
JOAQUIM A. "Sugestoes" .....	790
湯家耀醫生“新城諮詢 – 其他意見” .....	791
陳德旺“新城區總體規劃第二階段意見表” .....	791
NG CHAN TENG“關於外港碼頭搬遷方面的意見” .....	792
澳門居民李先生“新城區總體規劃第二階段公眾諮詢一意見回覆” .....	792
市民黃小姐“新城區總體規劃第二階段公眾諮詢” .....	793
澳門社區發展協會“違背以人為本，假諮詢的澳門政府！” .....	794
何幸瑜“提交「新城區總體規劃第二段公眾諮詢」意見表” .....	795
Fanny Sze“Request for images about Macau's urban planning policy” .....	796
澳門市民“新城填海區 A、B、C、D、E” .....	796
KN Lam“New District Urban Planning Survey” .....	797
市民: KU IOK TONG“新城規劃意見” .....	797
澳門文物大使協會“《新城區總體規劃草案諮詢文本》之意見” .....	798
一位從事有關戲劇及音樂工作的市民—胡家兆“新城規劃之我見” .....	801
澳門崇新文化協會“新城區總體規劃第二階段公眾諮詢” .....	802
容先生“新城總體規劃 CDE 區意見” .....	803
小市民黃先生“有關新城規劃的建議” .....	803
黃先生“新城區總體規劃第二階段公眾諮詢” .....	804
李之強先生“為新城 A 區之建議書” .....	805
董之文“一位建築師關於新城規劃的意見” .....	818
趙旅龍“十二月公民圓桌 – 澳門，在為誰填海？” .....	820
J Lei 給：“新城區總體規劃第二階段公眾諮詢”的意見。 .....	821
澳門居民鄒國慶“新城區總體規劃第二階段公眾諮詢意見” .....	822
Dennis Ng“新城規劃意見” .....	822
VAN KA POU“新城區總體規劃第二階段公眾諮詢” .....	823
Mcc_ms gloria .....	823
捷通貨運貿易有限公司“新城區總體規劃第二階段公眾諮詢（意見書）” .....	824

中華文化產業促進會“新城區總體規劃第二階段公眾諮詢”	825
澳門工程師學會“新城總體規劃文本之意見”	827
康成良“Comment”	829
澳門工會聯合總會“工聯對新城區總體規劃草案諮詢文本的意見”	830
陳栢添“新城區總體規劃之我見”	831
澳門石頭公社藝術文化團體張健嫻“有關新城規劃意見”	833
路環各業工人互助會“新城意見”	834
朱“新城區總體規劃第二階段意見”	835
莫兆忠“關於「新城區總體規劃第二階段公眾諮詢」的幾點意見”	836
建燁“新城區總體規劃第二階段公眾諮詢”	838
張小雲“新城區總體規劃第二階段公眾諮詢”	839
林先生“新城規劃意見”	840
Lao Nina“澳門城規建議”	842
澳門公民力量“新城規劃意見書”	843
馬俊業“新城區總體規劃第二階段公眾諮詢_文化界別意見”	844
澳門街坊會聯合總會“街坊總會對新城區總體規劃的意見和建議”	845
Ray Tam“新城區總體規劃—提議”	846
澳門東北區坊眾聯誼會“東北坊會對新城意見”	849

## 第八節 報章社論、評論、讀者來論

及早研究外港碼頭應否搬遷免社會疑慮— 市民日報	850
美好藍圖— 澳門日報	852
新城區總體規劃草案的鮮明特色與不足— 新華澳報	853
搬遷碼頭影響深 當局規劃須審慎— 訊報	855
填海新區應建成海上休閒城— 大眾報	856
十問新城規劃諮詢— 訊報	857
新城規劃需完善法律法規及保障公眾參與— 訊報	860
熱議碼頭搬遷 啓思城市發展— 澳門日報	862
藉新城規劃理順交通— 濠江日報	863
外港碼頭莫搬離— 澳門日報	864
外港應成為本澳城規中心點— 新華澳報	865
藉新城規劃重拾城規信心— 澳門日報	868
外港碼頭遷往大橋人工島或具最大交集度— 新華澳報	871
混淆問題性質 濫用民意諮詢— 訊報	873
這麼近、那麼遠— 華僑報	874
民眾議論紛紛 質疑碼頭搬遷— 大眾報	875
碼頭去留— 澳門日報	877
公交不通如何規劃遠景? — 澳門日報	878
外港碼頭 搬或不搬— 正報	879
建設公屋推進城規 致力回應民生訴求— 星報	880
司法機關軟硬件建設具有急切性不宜再拖— 新華澳報	881
城規文保宜加快立法— 澳門日報	883

要分好「蛋糕」首先就要做大做好「蛋糕」— 新華澳報 .....	884
外港碼頭何去何從— 大眾報 .....	886
外港碼頭去留應跳脫新城填海區規劃討論— 新華澳報 .....	888
新城規劃重在公交— 澳門日報 .....	890
「永寧經屋」貴價致使經屋政策蒙陰霾	
坊間仍詬病樓市樓價居高建議再施重藥 外港碼頭搬遷意向明顯使新口岸商舖價危— 訊報 .....	891
運輸工務官員須加把勁確保市民安居— 市民日報 .....	893
新城還地債欲蓋彌彰城規法出台始有法可依— 市民日報 .....	894
劉司轄下三麻煩交通房屋城規劃— 訊報 .....	895
遷或不遷— 訊報 .....	896
今天我們的行動，明天澳門的未來— 訊報 .....	897
文化政策主流化— 澳門日報 .....	898
紙上談兵— 澳門日報 .....	899
完善配套加快發展世界旅遊休閒中心— 市民日報 .....	900
特殊地帶— 澳門日報 .....	902
新城規劃對澳門文化未來發展的關鍵— 訊報 .....	903
前瞻性結合權宜性處理外港碼頭存廢問題— 新華澳報 .....	905
畫餅充飢— 華僑報 .....	907
記得門水喉呀— 澳門日報 .....	908
填海說了算— 澳門日報 .....	909
從法院停電看司法機關撤離商廈的迫切性— 新華澳報 .....	910
新城規劃應盛載夢想創新一 澳門日報 .....	912
城市規劃不是爭搶土地競賽— 澳門日報 .....	914
澳門城規是腫瘤—對新城區規劃的期望— 訊報 .....	915
人口— 澳門日報 .....	917
填海新區要走新路— 天津生態城值得澳門借鑒— 大眾報 .....	918
<b>第九節 澳門電台 澳門講場 .....</b>	<b>920</b>
<b>第十節 澳廣視評論節目</b>	
風火台 .....	942
澳視新聞檔案 .....	944
澳門論壇 .....	947
<b>第十一節 澳亞衛視評論節目</b>	
澳門萬象 (2011.10.31).....	952
澳門萬象 (2011.12.20).....	956
<b>第十二節 澳門蓮花衛視評論節目</b>	
澳門開講 .....	958
<b>第十三節 網絡評論節目</b>	
澳門中華新青年協會網民論壇 .....	968

第三章 意見調查研究報告 978~1022

第一節	電話調查研究報告摘要 .....	978
第二節	現場調查、深度訪談、焦點小組調查研究報告摘要 .....	995
第三節	傳統媒體及網絡民意調查研究報告摘要 .....	1011

第四章 活動紀事 1023~1046

第一節	諮詢活動時間表 .....	1023
第二節	諮詢活動圖片集 .....	1031

# 前言

繼 2010 年完成新城區總體規劃第一階段公眾諮詢後，去年進行了新城區總體規劃第二階段公眾諮詢，在首階段諮詢所取得社會意見的基礎上，結合專家論證，研究團隊在次階段諮詢提出了兩組規劃草案，透過多草案比選，和社會各界共同進行多層次分析、多價值判斷、多方位思考，共同探索，尋求共識。

在兩個月的諮詢期內，我們透過舉行 5 場公眾諮詢會，27 場社團機構諮詢會，6 場和專業團體合辦的工作坊、研討會，以及假澳門科學館舉行新城區總體規劃草案展覽，澳路氹 16 地點巡迴展覽等等不同形式，全方位聽取意見。社會各界反應踴躍，提交 870 份合 3,185 條意見，涉規劃、交通、環保、文化、保育、市政、基建、產業、人口、水文等不同範疇。為了科學地梳理、分析這些涵蓋廣泛的意見，我們採取了按區分類、雙層歸納的方法，將 3,185 條意見逐一編列，撰寫意見分析報告，向社會各界匯報，也供研究團隊作下階段規劃參考（意見分析報告見本書第一章）。

本書所載除意見分析報告外，還把社會各界透過書面、電郵、各諮詢活動、報章等渠道所提出的意見，以及工作小組委託民意調查機構進行的多層面調查研究報告摘要，一一悉數全文刊出，供社會人士查閱。

政府組織、部門合作、專家領銜、公眾參與是中外城市規劃由編制至實施必經的路徑，在此，感謝社會各界一直以來對新城區總體規劃的大力支持，社會的參與，是新城區總體規劃工作不斷向前推進的最大動力。今年第四季，我們將展開第三階段公眾諮詢，期待你們繼續參與和支持，群策群力，共建未來。

## Introdução

Na sequência da 1.<sup>a</sup> fase de auscultação pública do Plano Director das Novas Zonas Urbanas que terminou em 2010, teve lugar no ano passado a 2.<sup>a</sup> fase de auscultação pública do Plano Director das Novas Zonas Urbanas. A equipa de investigação apresentou dois grupos de anteprojectos na primeira fase, com base nas opiniões recolhidas junto da sociedade na 1.<sup>a</sup> fase de auscultação pública e em conjugação com a avaliação dos peritos, para efectuar, mediante a selecção comparativa de vários anteprojectos, a análise de várias vertentes, juízo de múltiplo valor e reflexão multidireccional, assim como tentar encontrar as soluções possíveis e procurar consensos.

No decurso do período de auscultação pública de dois meses, organizámos cinco sessões de auscultação, 27 sessões especiais de auscultação e seis workshops e seminários mediante colaboração das diversas associações, para além de exposição dos Anteprojectos do Plano Director das Novas Zonas Urbanas no Centro de Ciência de Macau e exposição itinerante em 16 locais na Península de Macau e nas ilhas com vista a auscultar de forma abrangente as opiniões da população. Em contrapartida, os sectores sociais mostraram uma reacção positiva, apresentando 870 textos com um total de 3,185 artigos de opiniões que se relacionam com o planeamento, trânsito, protecção ambiental, cultura e conservação assim como assuntos municipais, infra-estruturas, indústrias, demografia e hidrografia fluvial. Para desenredar e analisar de forma científica estas opiniões abrangentes, enumeramos um por um os 3,185 artigos de opiniões, através da classificação por zonas e enquadramento sintético em duas categorias. Daí elaboramos o presente relatório de análise das opiniões da sociedade, para informar os sectores sociais e servir de referência da equipa de investigação para o planeamento da fase seguinte (vide Capítulo I deste documento).

Para além do relatório de análise das opiniões, são divulgados na sua íntegra para consulta dos interessados as opiniões apresentadas em textos escritos, correio electrónico, actividades de auscultação e imprensa assim como resumo do relatório das pesquisas efectuadas pela instituição de investigação sobre a vontade pública encarregada pelo grupo de trabalho.

Os planos urbanísticos, tanto na China como no estrangeiro, desde a elaboração até à execução, não se podem afastar inevitavelmente do caminho da organização pelo governo, cooperação dos serviços, liderança dos especialistas e participação pública. Aproveitamos esta oportunidade para agradecer aos sectores sociais pelo grande apoio dispensado desde sempre ao Plano Director das Novas Zonas Urbanas, visto que a participação da sociedade é o maior motor que impulsiona continuamente o avanço dos trabalhos do Plano Director das Novas Zonas Urbanas. Iremos iniciar a 3.<sup>a</sup> fase de auscultação pública no 4.<sup>o</sup> trimestre deste ano, esperamos, pois, poder continuar a contar com a participação e apoio de todos, para construir o futuro mediante esforço conjunto.



# 第一章 意見分析報告

2009年11月，中央政府正式批覆同意澳門新城填海造地350公頃，提出“科學規劃、合理佈局、集約利用”的要求。行政長官崔世安先生在2010年施政報告中就新城區建設提出：“新城不發展博彩業，預留土地建設公屋，改善人居環境和提升居民綜合生活素質。”

為遵照中央政府的指示要求，落實特區政府的施政目標，做好任重道遠的新城規劃，新城填海區規劃工作小組隨即分三個階段開展工作，包括：規劃概念、規劃草案和規劃方案。去年10月順利開展了第二階段規劃草案的諮詢工作，首階段公眾諮詢則於2010年6月至8月舉行。

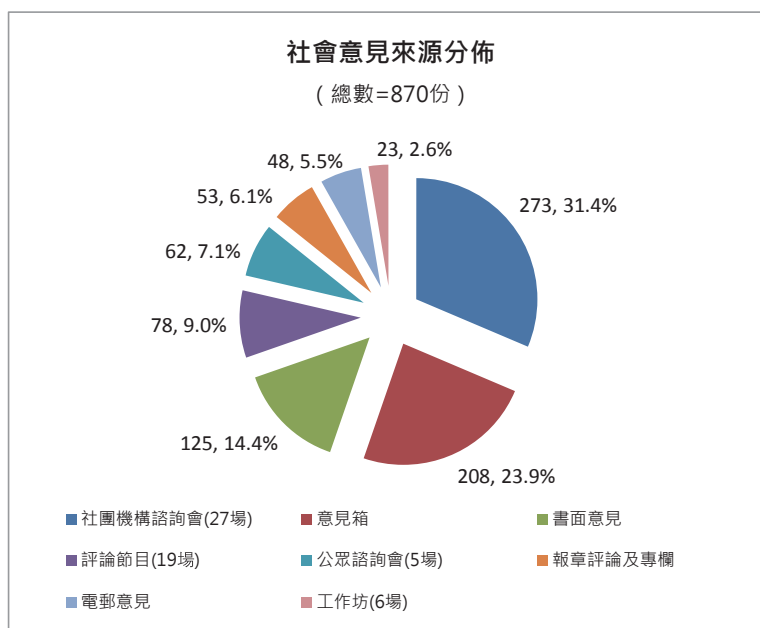
新城規劃草案是經過深入的科學分析，總結首階段居民意見而編制出來。如何更好地將草案內容及資訊向社會發佈，廣泛地聽取居民意見，透過公開、理性的討論，不斷地凝聚共識，是我們十分重視的問題。因此，在2011年10月22日至12月23日舉行的第二階段公眾諮詢期間，新城填海區規劃工作小組透過舉行5場公眾諮詢會、27場社團機構諮詢會；與不同民間專業社團合辦6場工作坊和研討會；藉展板、各區規劃草案模型、規劃短片、互動遊戲和導賞等等不同形式，全方位介紹規劃草案內容，廣泛聽取居民意見。

與此同時，還委託民間獨立調研機構，透過電話問卷調查、展覽現場訪談、展覽現場問卷調查、焦點小組四個不同層面展開民意調查，深入收集社會意見。上述意見將作為編制下一階段新城規劃方案的重要基礎。

## 草案階段收 870 份共 3,185 條意見

經過統計，在第二階段的公眾諮詢中，我們共收到870份意見，依次包括來自社團機構諮詢會、意見箱、書面意見、評論節目、公眾諮詢會、報章評論及專欄、電郵意見及工作坊（見圖1）。870份共3,185條意見，相比首階段的500份共1,879條意見，升幅近7成，很明顯意見反映更加踴躍。

圖 1. 社會意見來源分佈



## 按區分類、雙層歸納梳理豐富民意

由於第二階段的公眾諮詢，新城規劃草案內容遠比首階段的規劃概念諮詢更加複雜、豐富，居民的意見不單紛呈各出，還涉及不同的議題，同時又分散到新城 A、B、CDE 區的具體討論上。為了有效梳理這些複雜、豐富的意見，更為科學化地進行分析，今次尤其採取按區分類、雙層歸納的手法，將 3,185 條意見逐一編列。

按區分類即是若意見具體提及到新城 A、B 或 CDE 任何一區，便按區編入，沒有提及的，則視作“總體規劃”之意見。雙層歸納則是因應新城草案設有草案一與草案二的關係，我們一方面要了解居民就兩者所發表的意見內容，便歸納為“規劃草案”，另一方面，由於大部份居民在討論新城草案時，沒有具體就草案一或草案二表態，而是針對不同範疇，例如交通、公共設施、房屋等等表達意見，這些按其所涉及的具體內容，再分別歸納至“總體規劃議題”或 A、B 或 CDE 各區的“議題”子項中。總括來說，按區分類、雙層歸納的優勢在於：由於一份社會意見中很可能包含多項議題，該方法可以做到全面歸納所有意見，從而更真實地反映社會民意。

按上述方式整理後，今次諮詢中收集到的意見，涉及到“總體規劃”有 1,503 條，佔整體 47.2%，其中“總體規劃草案”有 22 條，“總體規劃議題”有 1,481 條。A 區有 913 條，佔整體 28.7%，其中“A 區規劃草案”有 329 條，“A 區議題”有 584 條。B 區有 440 條，佔整體 13.8%，其中“B 區規劃草案”有 75 條，“B 區議題”有 365 條。CDE 區有 329 條，佔整體 10.3%，其中“CDE 區規劃草案”有 59 條，“CDE 區議題”有 270 條（見表 1）。

由此可知，居民所提的 3,185 條意見中，若從按區分類的情況看，關注到新城各個區發展的議題有 1,682 條，另外 1,503 條，則是對整個新城總體規劃的宏觀發展提供建言。若從雙層歸納的情況看，“規劃草案”統計則有 485 條，“議題”有 2,700 條。

表 1 社會意見條數統計

範疇		條數	百分比			
總體規劃 <sup>1</sup>	總體規劃草案	總體規劃草案一	16	22	1503	47.2%
		總體規劃草案二	6			
	總體規劃議題	交通（總體規劃）	337	1481		
		公共設施（總體規劃）	244			
		環保（總體規劃）	145			
		土地／規劃（總體規劃）	107			
		舊區（總體規劃）	96			
		多元產業（總體規劃）	77			
		基礎設施（總體規劃）	70			
		房屋（總體規劃）	69			
		城市景觀／肌理（總體規劃）	67			
		綠廊（總體規劃）	65			
		人口（總體規劃）	38			
		地下空間（總體規劃）	38			
		文化／保育（總體規劃）	25			
		區域（總體規劃）	17			
		河道水文／水質／島嶼（總體規劃）	15			
		防災（總體規劃）	9			
		整體其他	62			
		A 區規劃	A 區規劃草案			
A 區規劃草案二	197					
A 區規劃	外港客運碼頭去留（A 區）		232	584		
	交通（A 區）		80			
	公共設施（A 區）		62			
	房屋（A 區）		32			
	綠廊（A 區）		29			
	多元產業（A 區）		24			
	基礎設施（A 區）		19			
	南端城市門戶（A 區）		18			
	城市景觀／肌理（A 區）		17			
	環保（A 區）		15			
	河道水文／水質／島嶼（A 區）		14			
	休閒灣（A 區）		10			
	舊區－非交通問題（A 區） <sup>2</sup>		8			
	人口（A 區）		8			

		地下空間 (A 區)	3			
		區域 (A 區)	1			
		A 區其他	12			
B 區規劃	B 區規劃草案	B 區規劃草案一	47	75	440	13.8%
		B 區規劃草案二	28			
	B 區議題	交通 (B 區)	127	365		
		公共設施 (B 區)	100			
		綠廊 (B 區)	37			
		城市景觀 / 肌理 (B 區)	33			
		房屋 (B 區)	31			
		多元產業 (B 區)	20			
		環保 (B 區)	8			
		基礎設施 (B 區)	2			
		人口 (B 區)	2			
		B 區其他	5			
		CDE 區規劃	CDE 區規劃草案			
CDE 區規劃草案二	23					
CDE 區議題	交通 (CDE 區)		68	270		
	公共設施 (CDE 區)		50			
	房屋 (CDE 區)		33			
	環保 (CDE 區)		26			
	綠廊 (CDE 區)		25			
	城市景觀 / 肌理 (CDE 區)		19			
	河道水文 / 水質 / 島嶼 (CDE 區)		15			
	多元產業 (CDE 區)		11			
	基礎設施 (CDE 區)		4			
	舊區 – 非交通問題 <sup>2</sup>		4			
	人口 (CDE 區)		3			
	區域 (CDE 區)		2			
	CDE 區其他		10			
總計			3185	100%		

註 1：總體規劃範疇之意見，為提及本次規劃內容，但未具體提及各功能分區之意見。

註 2：舊區 – 非交通問題未包括舊區交通方面的意見，所有交通之意見均歸入獨立的交通議題中。

## 居民關心 20 項議題，交通、公共設施、外港碼頭居首三位

將共 20 項具體議題按量排列後，可以清楚看見居民對新城草案內一些議題的關注度。各議題由首到尾依次為：交通 (612 條)、公共設施 (456 條)、外港客運碼頭去留 (232 條)、環保 (194 條)、房屋 (165 條)、綠廊 (156 條)、城市景觀 / 肌理 (136 條)、多元產業 (132 條)、舊區 – 非交通問題 (108 條)、土地 / 規劃 (107 條)、基礎設施 (95 條)、其他 (89 條)、人口 (51 條)、河道水文 / 水質 / 島嶼 (44 條)、地下空間 (41 條)、文化 / 保育 (25 條)、區域 (20 條)、南端城市門戶 (18 條)、休閒灣 (10 條)、防災 (9 條) (見表 2)。

表 2 議題

排名	議題	A 區	B 區	CDE 區	總體規劃 <sup>1</sup>	總計
1	交通	80	127	68	337	612
2	公共設施	62	100	50	244	456
3	外港客運碼頭去留	232	–	–	–	232
4	環保	15	8	26	145	194
5	房屋	32	31	33	69	165
6	綠廊	29	37	25	65	156
7	城市景觀 / 肌理	17	33	19	67	136
8	多元產業	24	20	11	77	132
9	舊區 – 非交通問題 <sup>2</sup>	8	–	4	96	108
10	土地 / 規劃	–	–	–	107	107
11	基礎設施	19	2	4	70	95
12	人口	8	2	3	38	51
13	河道水文 / 水質 / 島嶼	14	–	15	15	44
14	地下空間	3	–	–	38	41
15	文化 / 保育	–	–	–	25	25
16	區域	1	–	2	17	20
17	南端城市門戶	18	–	–	–	18
18	休閒灣	10	–	–	–	10
19	防災	–	–	–	9	9
20	其他	12	5	10	62	89
	總計	584	365	270	1481	2700

註 1：總體規劃為提及本次規劃內容，但未具體提及各功能分區之意見。

註 2：舊區 – 非交通問題未包括舊區交通方面的意見，所有交通之意見均歸入獨立的交通議題中。

值得一提的是，在本小組委託易研方案 (澳門) 有限公司進行的傳統媒體及網絡民意檢測研究中，報告反映交通問題及外港客運碼頭去留兩項議題是媒體報導量最多。換言之，媒體報導焦點與社會意見關注點基本相同。而該研究團隊進行的現場調查、深度訪談及焦點小組三層面調查也顯示居民關心綠廊、城市門戶、休閒內湖和公共建築群等議題，同樣與上述情況基本吻合 (研究報告摘要見本書第三章)。

另外，上述研究還顯示居民關心新城能否照顧民生發展、善用地下空間、保護生態環境，而功能定位方面則希望落實民生配套、打造交通樞紐和發展低碳社區等，這些情況與今次諮詢期間所收集意見亦相同，尤其是居民關注的交通及公共設施兩項議題。

為讓社會了解各界人士就新城區總體規劃草案所提出的方方面面意見，下文將按新城區總體規劃、A、B 和 CDE 區分述。由於居民意見豐富多樣，今次撰寫總結報告時，無法將全部內容一一予以闡述，因此，我們初步選取社會比較關注的重點議題，同時做了居民意見的取態分析，向大家謹作總結性的匯報。而社會各界透過書面、電郵、各場諮詢活動乃至報章發表的意見，均悉數全文載於本書第二章，供各界人士查閱。

## 總體規劃

### 總體議題共計 1,481 條，規劃草案有 22 條

正如我們前文所強調，居民所提交的意見中若沒有提及具體新城分區，則會視作“總體規劃”意見來處理。在 3,185 條意見中，“總體規劃”有 1,503 條，佔整體 47.2%，其中總體規劃草案有 22 條，總體規劃議題有 1,481 條。

在規劃草案中（即草案一或草案二），民意較為關心的是人口容量、基礎設施、土地利用、景觀系統、綠地系統和住宅單位數等問題，分佈零散，每單項議題條數不超過十條（見表 3、表 4）。綜合而言，意見普遍認為規劃草案一在景觀、舒適度、澳門特色等方面較優，同時海岸線、景觀視廊及天際線所佔的比例大，環島濱海綠廊的構思非常好。對於建造城市天際線這項重要工程，希望引入國際知名及有代表性的建築師來參與，同時能讓澳門公眾可以表達意見的建築方案，構建更具藝術美感和突出澳門特色的建築空間。

另外，大家均關注規劃草案公佈之人口容量數據，有意見認為相關統計數據不清楚，如：規劃人口容納為 10 萬人及 13 萬人，但沒有詳細說明澳門半島各個堂區的人口比例、年齡層等。

表 3 總體規劃草案一

排名	議題	條數	百分比
1	總體規劃整體意見 *	5	31.3%
2	人口容量	3	18.8%
3	基礎設施	2	12.5%
4	土地利用	2	12.5%
5	景觀系統	1	6.3%
6	綠地系統	1	6.3%
7	住宅單位數	1	6.3%
8	人口密度	1	6.3%
總計		16	100%

\*：總體規劃整體意見為提及總體規劃草案一內容，但未具體提及相關議題之意見。

表 4 總體規劃草案二

排名	議題	條數	百分比
1	人口容量	2	33.3%
2	總體規劃整體意見 *	2	33.3%
3	基礎設施	1	16.7%
4	土地利用	1	16.7%
總計		6	100%

\*: 總體規劃整體意見為提及總體規劃草案二內容，但未具體提及相關議題之意見。

總體規劃議題有 1481 條，涉及到交通 (337 條)、公共設施 (244 條)、環保 (145 條)、土地/規劃 (107 條)、舊區 – 非交通問題 (96 條)、多元產業 (77 條)、基礎設施 (70 條)、房屋 (69 條)、城市景觀/肌理 (67 條)、綠廊 (65 條)、人口 (38 條)、地下空間 (38 條)、文化/保育 (25 條)、區域 (17 條)、河道水文/水質/島嶼 (15 條)、防災 (9 條)、其他 (62 條) (見表 5)。

表 5 新城區總體規劃 \_ 議題

議題		分佈量	百分比			
交通 (總體規劃)	交通系統	澳氹第四條跨海通道	29	130	337	22.8%
		隧道	28			
		停車場/停車位	27			
		交通樞紐	7			
		友誼大橋	4			
		澳氹大橋	3			
		外環道	3			
		公交專道	2			
		其他	27			
	輕軌系統	走線	28	86		
		地下化	18			
		站點/輕軌站	13			
		高架	14			
		倫敦街	11			
		其他	2			
	綠色出行	單車	21	48		
		步行	15			
		環保車	7			
		其他	5			
	交通工具	巴士	11	35		
公交		9				

		摩托車	5		
		海上交通工具	6		
		的士	3		
		私家車	1		
	與舊區聯繫	與氹仔、澳門現成城區的聯繫	23	23	
	其他	管理旅遊巴 / 發財巴	6	15	
		車輛管制	1		
其他		8			
公共設施 (總體規劃)	學校	28	244	16.5%	
	運動場	27			
	老人院	23			
	醫院	22			
	圖書館	17			
	無障礙措施	16			
	遊樂場	13			
	街市	12			
	政府綜合辦公大樓 / 政府服務大樓	18			
	托兒所	8			
	文化中心	8			
	主題公園	8			
	青少年活動中心	5			
	骨灰龕	5			
	垃圾站	4			
	火葬場	4			
	院舍	3			
	衛生中心	3			
	表演場地	3			
	社區活動中心	2			
	戒毒中心	2			
	幼稚園	1			
	美沙酮中心	1			
其他	11				
	生態	25			
	低碳城市	19			



環保 (總體規劃)	水資源循環利用 (中水回用 / 再生水 / 海水沖廁 / 雨水回收)	14	145	9.8%
	環境評估	12		
	太陽能	11		
	通風	9		
	風力發電	6		
	採光	5		
	環境規劃	4		
	紅樹林	4		
	垃圾回收	3		
	濕地	3		
	候鳥	2		
	灘塗	1		
	其他	27		
土地 / 規劃		107	107	7.2%
舊區 – 非交通問題 *		96	96	6.5%
多元產業		77	77	5.2%
基礎設施 (總體規劃)	中途倉	30	70	4.7%
	污水處理廠	20		
	共同管溝	6		
	其他基礎設施	14		
房屋		69	69	4.7%
城市景觀 / 肌理 (總體規劃)	山·海·城	11	67	4.5%
	天際線	7		
	視廊	4		
	東望洋山	2		
	其他城市景觀 / 肌理	43		
綠廊		65	65	4.4%
人口		38	38	2.6%
地下空間		38	38	2.6%
文化 / 保育		25	25	1.7%
區域		17	17	1.1%
河道水文 / 水質 / 島嶼 (總體規劃)		15	15	1.0%
防災		9	9	0.6%
整體其他		62	62	4.2%
總計		1481		100%

註：舊區 – 非交通問題未包括舊區交通方面的意見，所有交通之意見均歸入獨立的交通議題中。

## 贊同建第四跨海通道，輕軌路線需整體考量

交通方面共 337 條意見，建議澳氹第四跨海通道應採取隧道形式，即使遇上颱風等惡劣天氣亦能照常使用，便利市民出行，並且應加快建設進度，配合全天候 24 小時通行模式，舒緩填海區和氹仔之間的交通壓力。同時，社會亦關注新城各區與舊區之間的交通連接問題，要求相關部門做好相關規劃。至於無論是現在市區路段的人行隧道，正在規劃的媽閣至灣仔行人隧道，以至新城各區之間的連接，均建議多作地下發展，以隧道方式連接各區交通，免受惡劣天氣干擾，亦能舒緩車輛與行人的擁擠問題。

意見也提出輕軌的路線要有一個整體性考慮，需根據填海區人口及舊區人口變動作出考量，在下一階段深化設計時更要考慮新舊城區發展的平衡性問題，同時提議應盡量將大型社區和居民密集居住區塊移設到輕軌交通沿線附近地區，減輕城市壓力，舒緩交通擁堵。

另外，要落實公交優先政策，優化公交服務水平。綠色出行上，認為現時政府推行的單車出行，只是一種休閒方式，而不是主要代步工具的設計，建議規劃要有前瞻性，設置單車租賃點，鼓勵市民將單車視為一種交通工具（見表 5）。

## 減低破壞生態環境，支持建設低碳城市

環保共有 145 條意見，市民較多關注新城填海對生態的影響，希望能全面考慮生態保護，降低填海區周邊生態的破壞程度。普遍贊同建設低碳城市的概念，建議提高各界對污染排放的認識，根據綠色低碳原則，配合基礎設施建設，逐步建立低碳城市。同時，關注如何建立水資源循環利用系統，建議在填海區利用雨水或人工湖水沖廁，不要用飲用水沖廁；亦有市民提議在填海區推行生活用水上的雙管輸水制系統（見表 5）。

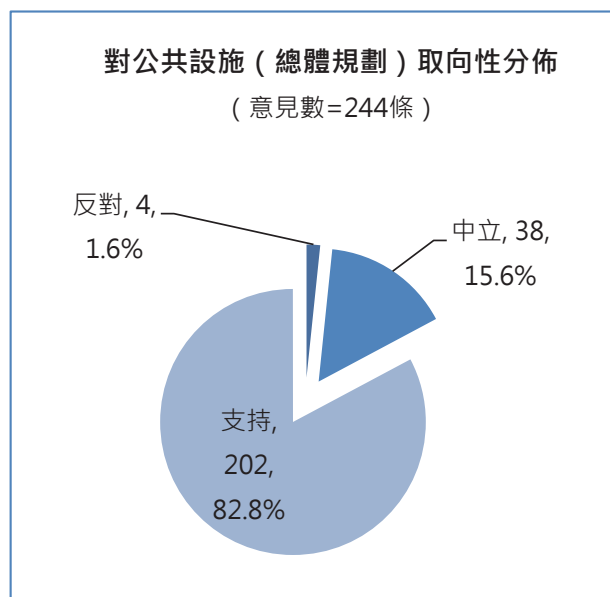
## 興建各項公共設施，提升居民生活素質

關於公共設施共有 244 條意見，意見認為新城區總體規劃居住 10 至 13 萬的人口，要根據各區的人口容量和空間佈局，需合理建設各項便民設施如街市、學校、公園、劇場、文康活動場所、運動場、托兒所、老人院舍、圖書館、衛生中心和醫院等社區設施，提高民生綜合素質。同時，指出現時教育用地不足，制約了教育發展，應預留足夠土地作教育用途，建學校回應發展需求，尤其考量到填海區將進駐大量人口，會有更多適齡兒童需要讀書，希望填海區設立不同類型學校照顧新區需求，緩解舊區教育壓力。

另有意見認為運動場所較為缺乏，建議借新城區總體規劃的契機，設計多元化多用途的運動場，亦建議在市政建築的天台設置運動場所供大眾體育發展，還有大部份意見認為面對澳門日益嚴重的人口老化問題，應重視老人院建設，增加老人設施，改善安老設備。同時，應回應社會發展所需完善醫療設施。

亦有反對意見認為諸如目前文化中心的廣場很大，但甚少在此處舉辦活動，浪費土地，不如撤銷文化中心用來興建街市（見圖 2）。

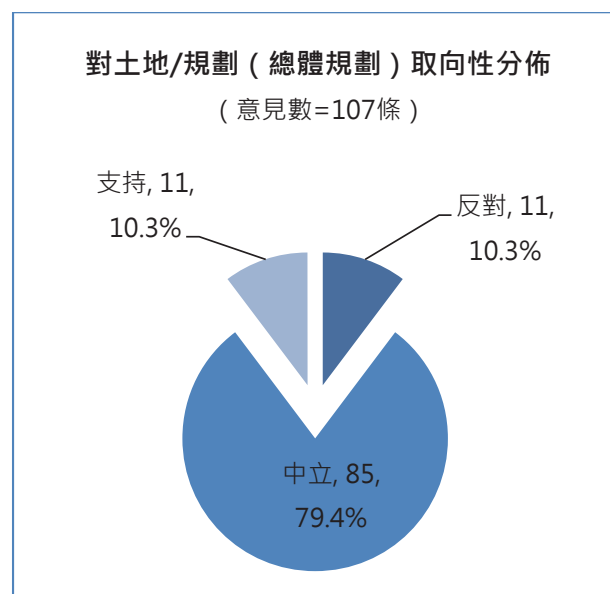
圖 2 對公共設施（總體規劃）取向性分佈



## 關注預留土地用途，規範新城土地利用

土地/規劃方面有 107 條意見，較多關注預留土地用途及土地批給議題，並敦促政府加快《城市規劃法》立法和修改《土地法》等工作，規範管理新城區土地利用。普遍喜見政府為公屋、教育等民生事項預留發展土地，認為此舉回應了社會訴求，滿足城市社會可持續發展。不過也有市民反對政府填海，不同意以土地不足為理由而填海（見圖 3）。

圖 3 對土地/規劃（總體規劃）取向性分佈

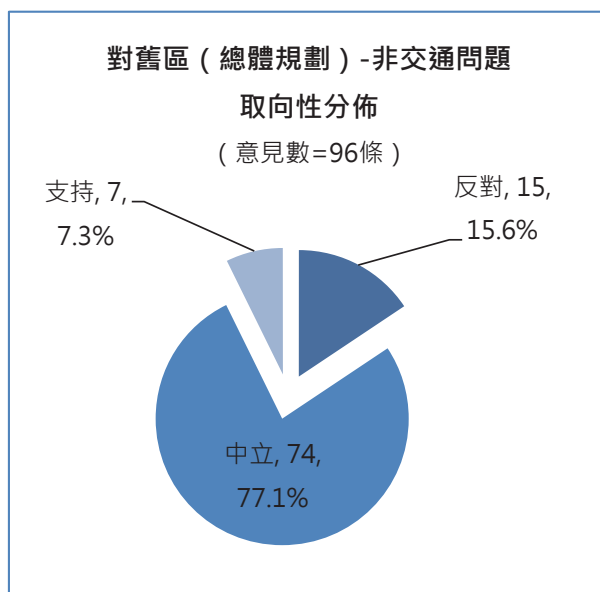


## 新城舊區扶持互補，善用機遇活化舊區

舊區 - 非交通問題議題有 96 條意見，認同新舊城區的扶持互補規劃，認為現在新城區的總方向是以島嶼式填

海造地，使新城區與舊區建立一種既相連互補又獨立自足的特有空間格局，獨具氣質。同時，指出新城發展有可能影響舊區，兩者環環相扣，新城建設不可以忽略舊區，要利用新城區發展的機遇活化舊區。但是，亦有意見不滿新城區總體規劃中沒有考慮如何照顧舊區發展，只是自顧發展新區；亦有意見對澳門特區政府空泛倡導了近十年的舊區重整重建計劃感到失望（見圖 4）。

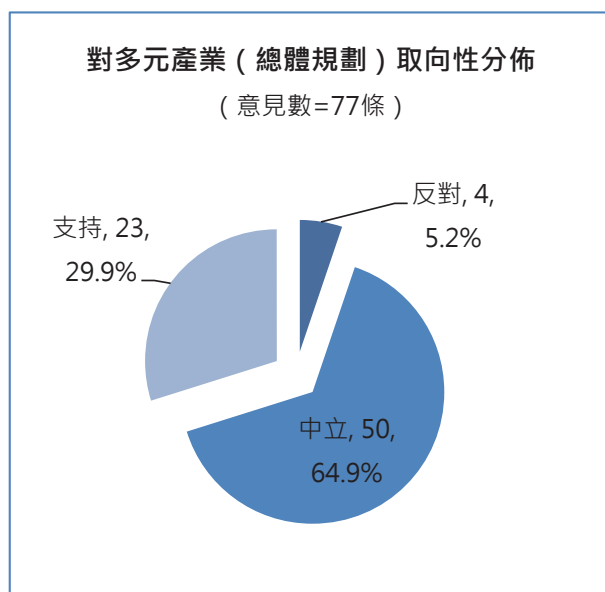
圖 4 對舊區（總體規劃）-非交通問題取向性分佈



## 經濟產業適度多元，新城創造發展條件

多元產業方面有 77 條意見，普遍支持經濟產業適度多元化發展，認為是次新城規劃能為會展業、物流業等預留發展空間，亦有建議在推動文創產業時，應讓文化藝術滲入生活。同時，指出澳門旅遊休閒城市定位不能以賭場為主，要促進多元產業令澳門可持續發展，所以，建議政府發展文化創意產業，要預留土地建設旅遊文化設施，為多元經濟發展創造條件空間（見圖 5）。

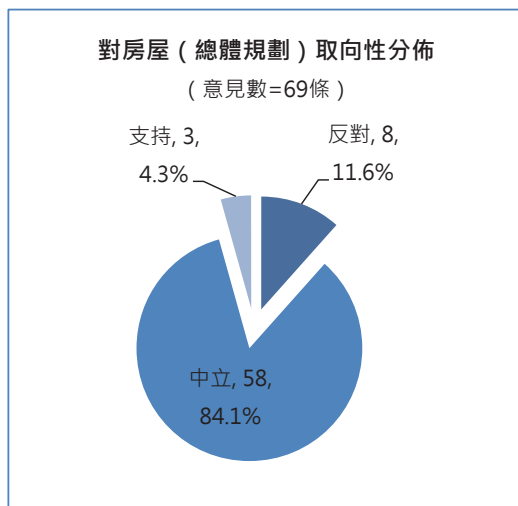
圖 5 對多元產業（總體規劃）取向性分佈



## 房屋問題需優先解決，倡議多建公屋以利民

房屋方面有69條意見，普遍認為居民住屋問題要首先解決，若房屋制度處理得宜，相信一般居民有機會“上樓”，享受新城當中的優美環境，符合改善居民生活質素的要求。有意見認為應多建社會房屋、經濟房屋，不要建設那麼多私人房屋、高樓及豪宅，意見亦關注新城的公共房屋數量及分佈（見圖6）。

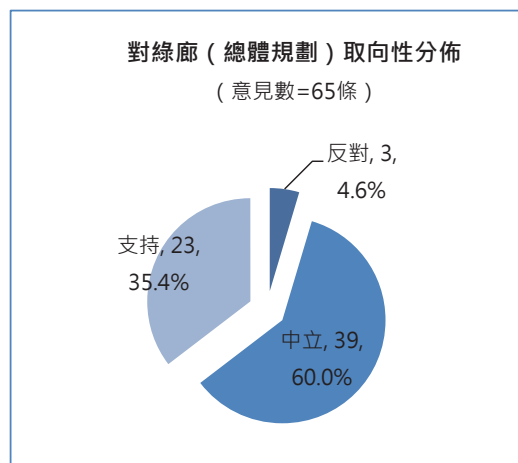
圖6 對房屋（總體規劃）取向性分佈



## 滿意新城綠廊構思，冀增綠化建單車徑

綠廊議題有65條意見，對於未來新城規劃綠廊設計及綠化帶、單車道佈置都感到滿意，認為草案設計已回應市民於第一階段公眾諮詢時提出的訴求。不過仍有意見認為應盡可能加大綠化面積，並建議設置更多單車徑。同時，有市民提出除單車徑之外，應在交通設施上做出相應配合，鼓勵綠色出行（見圖7）。

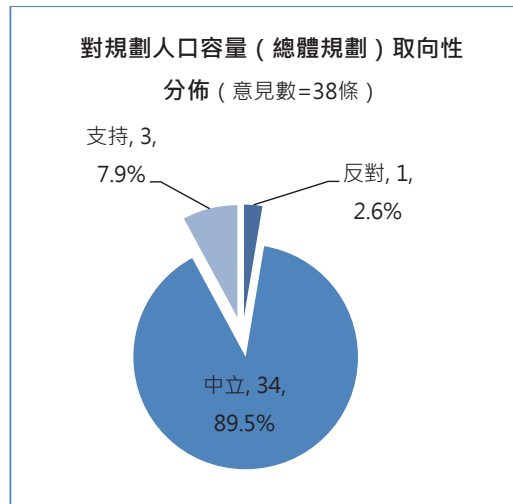
圖7 對綠廊（總體規劃）取向性分佈



## 新城人口密度較佳，符合休閒城市定位

人口議題有 38 條意見，表示澳門現時面臨著人口密度過高和人口老化的雙重問題，促請政府在新城規劃時充分考慮人口容量與房屋數量、生活設施的關係。憂慮若新城要容納這麼高的人口密度，同時又要有高比例的公共設施、綠地、交通，新城區會無可避免出現超高建築物。但有支持意見認為是次新城區的規劃人口容量相對較理想，符合休閒城市定位（見圖 8）。

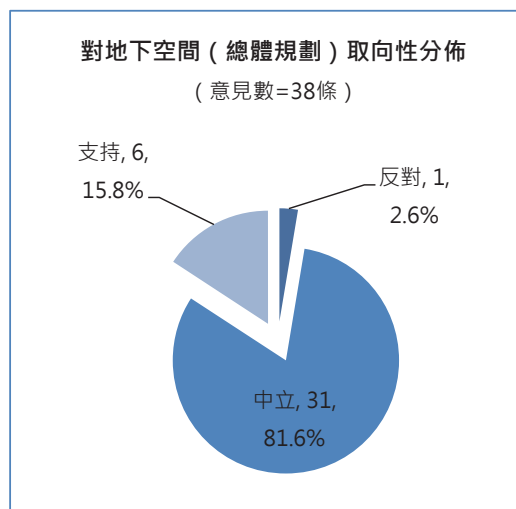
圖 8 對規劃人口容量（總體規劃）取向性分佈



## 倡議善用地下空間，提高土地使用效率

地下空間議題有 38 條意見，關注地下空間用途，有市民建議水、電、電話等管網鋪設，以及公共設施均可地下化；亦有市民建議善用地下空間，提高土地使用率，科學建設地下管道及多建設地下停車場。意見認同草案提出的開拓地下空間設想，認為此舉是配合“世界旅遊休閒中心”發展定位的硬體元素，並認同地下空間運用的設計。但是，也有人不認同地下化建設，認為公共設施應放置於地面層，將有較好的空氣流動（見圖 9）。

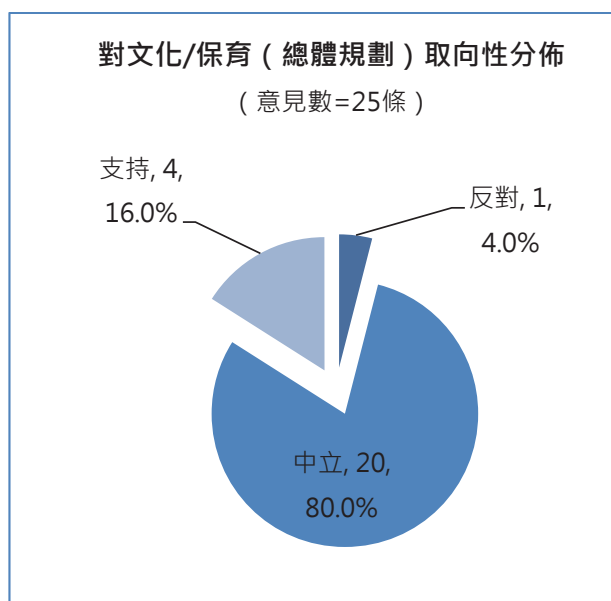
圖 9 對地下空間（總體規劃）取向性分佈



## 關心未來文化發展，構建文化永續之城

文化/保育議題共 25 條意見，意見不滿澳門一直存在“文化發展瓶頸”，長期缺乏中小型演藝、綵排空間與多用途藝文空間等文化設施，呼籲關心澳門未來文化發展定位，建議新城區建設更多的文化設施，以提供文化保育需要的空間和設備。支持意見普遍認為是次新城規劃為文化/保育提供了相對充裕的空間發展條件，並認同相關部門提出“文化永續之城”的構思及發展藍圖（見圖 10）。

圖 10 對文化/保育（總體規劃）取向性分佈



### 新城 A 區

## A 區議題共計 584 條，規劃草案有 329 條

A 區意見共有 913 條，佔整體 28.7%，其中規劃草案有 329 條，A 區議題有 584 條（見表 6）。

在規劃草案中（即草案一或草案二），民意較為關心的是外港客運碼頭問題，逾 200 多條，其他涉及土地利用、公共設施、城市肌理等等則較為零散，平均不超過 10 條（見表 6、表 7）。

表 6 新城 A 區規劃草案一

排名	議題	條數	百分比
1	搬遷外港客運碼頭	92 <sup>1</sup>	69.7%
2	A 區整體意見 <sup>2</sup>	9	6.8%
3	土地利用	7	5.3%
4	綠地系統	7	5.3%
5	基礎設施	6	4.5%
6	城市肌理	3	2.3%
7	公共設施	2	1.5%

8	交通系統	2	1.5%
9	人口容量	1	0.8%
10	人口密度	1	0.8%
11	地下空間	1	0.8%
12	景觀系統	1	0.8%
總計		132	100%

註 1: 「搬遷外港客運碼頭」意見共 92 條, 包括以下兩種情況: a) 明確提及草案一「搬遷外港客運碼頭」, 並對其持支持態度; b) 明確提及草案一「搬遷外港客運碼頭」, 並對其持中立態度。

註 2: A 區整體意見為提及 A 區規劃草案一內容, 但未具體提及相關議題之意見。

表 7 新城 A 區規劃草案二

排名	議題	條數	百分比
1	保留外港客運碼頭	171 <sup>1</sup>	86.8%
2	土地利用	8	4.1%
3	A 區整體意見 <sup>2</sup>	6	3.0%
4	綠地系統	4	2.0%
5	城市肌理	3	1.5%
6	公共設施	2	1.0%
7	人口容量	1	0.5%
8	人口密度	1	0.5%
9	交通系統	1	0.5%
總計		197	100%

註 1: 「保留外港客運碼頭」意見共 171 條, 包括以下兩種情況: a) 明確提及草案二「保留外港客運碼頭」, 並對其持支持態度; b) 明確提及草案二「保留外港客運碼頭」, 並對其持中立態度。

註 2: A 區整體意見為提及 A 區規劃草案二內容, 但未具體提及相關議題之意見。

議題方面有 584 條, 涉及到外港客運碼頭去留 (232 條)、交通 (80 條)、公共設施 (62 條)、房屋 (32 條)、綠廊 (29 條)、多元產業 (24 條)、基礎設施 (19 條)、南端城市門戶 (18 條)、城市景觀 / 肌理 (17 條)、環保 (15 條)、河道水文 / 水質 / 島嶼 (14 條)、休閒灣 (10 條)、人口 (8 條)、舊區 - 非交通問題 (8 條)、地下空間 (3 條)、區域 (1 條)、其他 (12 條) (見表 8)。

表 8 新城 A 區總體規劃 \_ 議題

議題		分佈量		百分比
外港客運碼頭去留		232 <sup>1</sup>	232	39.7%
交通系統	澳氹第四條跨海通道	11	41	
	停車場 / 停車位	5		
	隧道	2		
	友誼大橋	2		



交通 (A 區)		澳氹大橋	2		80	13.7%
		公交專道	2			
		外環道	1			
		交通樞紐	1			
		其他	15			
	輕軌系統	走線	4	12		
		站點 / 輕軌站	3			
		高架	2			
		地下化	1			
		其他	2			
	交通工具	公交	4	10		
		巴士	2			
		的士	1			
		海上交通工具	1			
		摩托車	1			
		其他	1			
	與舊區聯繫	與氹仔 / 澳門現成城區聯繫	9	9		
綠色出行	單車	4	8			
	步行	1				
	環保車	2				
	其他	1				
公共設施 (A 區)	運動場	13	62	10.6%		
	醫院	6				
	遊樂場	6				
	老人院	4				
	學校	4				
	文化中心	3				
	街市	3				
	政府服務大樓 / 一站式大樓	2				
	表演場地	2				
	主題公園	1				
	骨灰龕	1				
	衛生中心	1				
	社區活動中心	1				
	托兒所	1				

	青少年活動中心	1		
	院舍	1		
	無障礙設施	1		
	其他	11		
	房屋	32	32	5.5%
	綠廊	29	29	5.0%
	多元產業	24	24	4.1%
基礎設施 (A 區)	中途倉	9	19	3.3%
	污水處理廠	6		
	共同管溝	1		
	其他基礎設施	3		
	南端城市門戶	18	18	3.1%
城市景觀 / 肌理 (A 區)	東望洋山	2	17	2.9%
	山·海·城	1		
	海上門戶	1		
	天際線	1		
	其他	12		
環保 (A 區)	生態	2	15	2.6%
	低碳城市	2		
	水資源循環利用 (中水回用 / 再生水 / 海水 沖廁 / 雨水回收)	1		
	太陽能	1		
	風力發電	1		
	灘塗	1		
	候鳥	1		
	其他	6		
河道水文 / 水質 / 島嶼 (A 區)	水道	3	14	2.4%
	水浸	3		
	水質	3		
	水源污染 (臭水 / 污水溝 / 臭水溝)	2		
	海水倒灌	2		
	其他	1		
	休閒灣	10	10	1.7%
	人口	8	8	1.4%
	舊區 – 非交通問題 <sup>2</sup>	8	8	1.4%

地下空間	3	3	0.5%
區域	1	1	0.2%
A 區其他	12	12	2.1%
總計		584	100%

註 1: 上文針對草案一二的意見統計顯示，草案一「搬遷外港客運碼頭」意見共 92 條，草案二「保留外港客運碼頭」意見共 171 條，總計 263 條。但本總表顯示「外港客運碼頭去留」意見共 232 條。此差異並非統計錯誤，而是根據編碼規則，有 31 份社會意見，同時提到草案一「搬遷」和草案二「保留」，且對二者均持中立態度，因此該 31 份意見被同時計入草案一二的具體統計中，但在本總表中就沒有重複統計。

註 2: 舊區 - 非交通問題未包括舊區交通方面的意見，所有交通之意見均歸入議題意見中獨立的交通議題中。

## 外港客運碼頭搬遷影響大，意見以傾向保留為主

關於外港客運碼頭遷或留問題上共有 232 條意見，以傾向保留為主，有 132 條。

建議保留的意見主要認為澳門半島是整個澳門地區的政治、經濟、文化活動中心，全澳約有 1.5 萬家中小型企業，佔企業總數的 99%。當中，絕大部份集中於澳門半島，而本澳約 85.2% 的居民亦居住於半島上。這顯示了澳門旅遊、商務、外訪出行和各種日常活動都集中在澳門半島進行，故外港客運碼頭的搬遷將為市民的日常生活帶來不便。

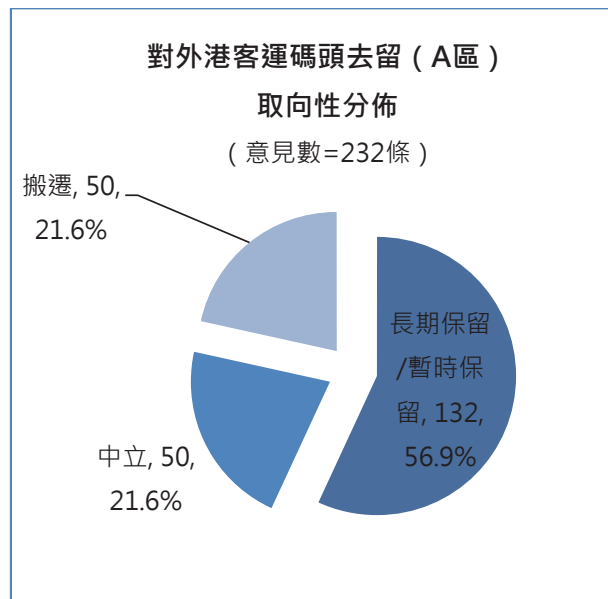
另一方面，意見認為澳門引以為榮的世遺景點歷史城區，全部座落於澳門半島，吸引絕大部份的旅客前往，倘若將外港客運碼頭搬遷至氹仔區，旅客則需經澳氹大橋多次往返新舊城區，這違背過往的城市規劃分流原則，就算興建更多的澳氹大橋也是徒然。

建議保留的意見認為外港客運碼頭關係著澳門與粵、港兩地的交通連接，倘若將外港客運碼頭搬遷至路氹城區，則意味著將經濟政治中心轉移至新城區，而大部份立根於澳門半島的中小企亦無可避免遭遇經營困難的危機。

而主張搬遷的意見認為目前的外港客運碼頭泊位日漸不足，其前地面積不大，旅遊巴泊車困難，尤其是每逢大賽車期間，交通阻塞，因而將外港客運碼頭外遷，可以減少交通繁忙，形成新的交通樞紐。同時建議碼頭即使搬遷，澳門半島也一定要有碼頭，以及建議碼頭搬去港珠澳大橋珠澳口岸人工島。

中立意見則認為搬遷外港客運碼頭並不是現在急需討論的問題，搬與不搬均有其利弊，提醒特區政府要綜合考慮經濟、交通和社會因素，長遠科學地考慮該問題方可做出決策（見圖 11）。

圖 11 對外港客運碼頭去留 (A 區) 取向性分佈



經過綜合分析後，考慮到社會各界對保留外港客運碼頭的意願，對搬遷的憂慮，新城填海區規劃工作小組初步建議採用規劃草案二，即繼續保留外港客運碼頭。

與此同時，與外港客運碼頭搬遷息息相關的休閒灣規劃概念，今次有 10 條意見討論，支持者佔一半，認為 A 區設立休閒灣區可促進產業適度多元發展，有助提升澳門半島的競爭力，並建議以灣區概念為基礎進行擴展，本澳未來的城市規劃應以外港為中心點，將其打造成為“世界旅遊休閒中心”的中心。

## 憂慮 A 區交通負荷大，需完善公交服務系統

交通方面，針對 A 區的有 80 條意見，有意見認為澳氹第四條跨海通道除了可以增強本澳運輸效益，更可以舒緩 A 區及澳門東北區的交通壓力。但也有意見表示擔憂，指出預測 2020 年澳門人口將可能增加 13 萬人，未必能疏導龐大的車流量，尤其風季，橋樑經常會面對颱風威脅，即使將來澳氹第四條跨海通道能夠作海底通車，亦未必能解決問題。

另外，有意見建議應限制車輛進入，推行環島穿梭環保車，強化公交轉乘服務，以輕軌站為核心，打造中心步行轉乘區，同時，應完善 A 區的公交服務系統。意見提議輕軌網站應多加考慮黑沙環與氹仔區之連接。指出新舊城區之間的連接非常重要，應推動兩者融合，帶動遊客人流，但 A 區似乎欠缺了新舊城區的連接，建議必須做好交通規劃，以免出現車流及人流等交通瓶頸的問題。

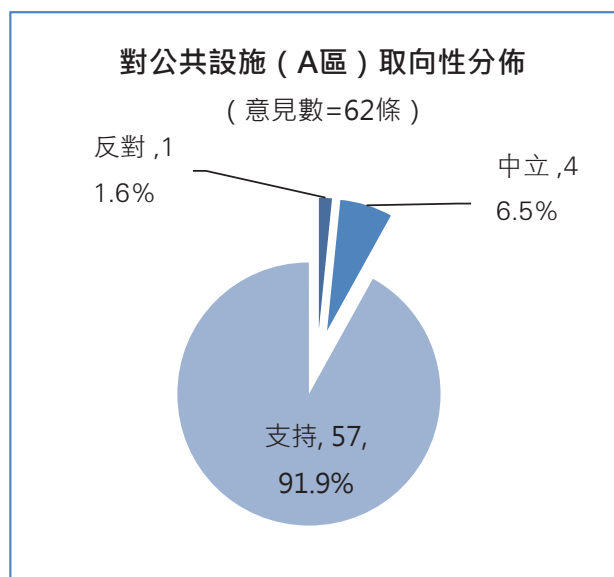
還有意見憂慮過多的人口居住在 A 區會加重北區的交通負荷，造成交通擠塞及空氣噪音污染（見表 8）。

A 區草案功能定位體現在“民生配套”、“多元產業”和“城市門戶”三個方面。其中，南片區構思配置城市級濱水文化設施，營造嶄新城市門戶地標，藉以提升澳門整體形象。就此，針對 A 區一些重點議題，我們再深入分析，以反映居民意見的價值取態。

## 倡建公共休閒設施，體現城市門戶之美

公共設施共有 62 條意見所關注，居民意見認為 A 區城市規劃應以運動場、大學、公園、學校及休閒區為主，這樣才能體現澳門門戶美化之象，況且 A 區鄰近的澳門東北區較少運動場，所以應作補充。同時又認為 A 區人口偏高，雖然區內有醫療衛生中心，但需考慮是否加設大型醫院及老人中心等設施，以應付澳門的醫療發展需求。另外，認為旅遊文化設施用地可酌量減少，旅遊用地可改為公園、大型休憩區或遊樂場（見圖 12）。

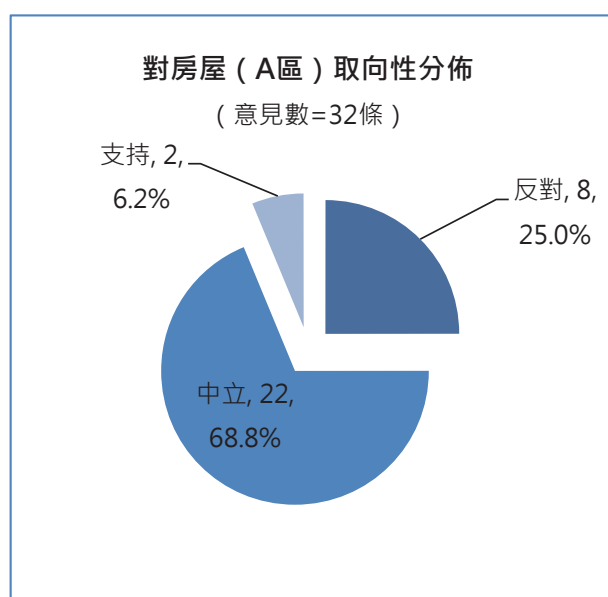
圖 12 對公共設施 (A 區) 取向性分佈



## 提供廉價經濟房屋，照顧社會弱勢社群

房屋方面收到 32 條意見，中立者近七成。居民的意見多認同 A 區應有公共房屋，並建議日後發展時應提高公屋數量的比例，為沒有能力置業的弱勢社群及青年人提供廉價經濟房屋。但持反對意見者指出，若在 A 區興建過多的高樓，必然會造成屏風效應，加重北區的空氣污染，應減少高樓數量，多建體育場及公園（見圖 13）。

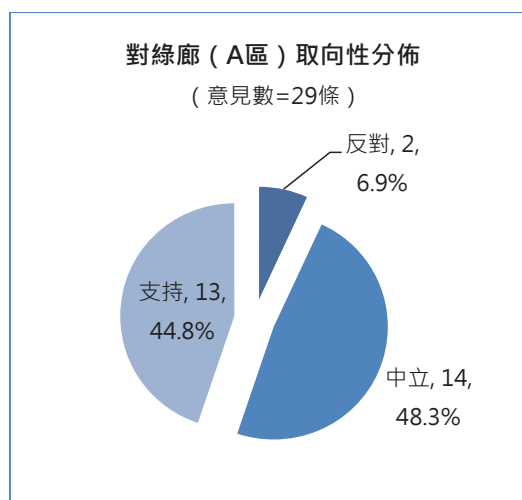
圖 13 對房屋 (A 區) 取向性分佈



## 構建宜人濱海綠廊，淡化澳門賭城形象

透過 A、B 區綠廊建設，將在澳門半島南岸構建宜人濱海綠廊，優化城市輪廓和沿岸景觀面貌。對於 A 區設置綠道，共 29 條意見有所關注，支持者對新城規劃的綠化構思感到滿意，認為 A 區規劃以綠地為主是合適的，環島綠色長廊可提高區內綠色景觀。中立意見則建議多設置公園、單車徑，增加綠化空間，認為應全方位、多層次打造城市綠化，淡化澳門賭場形象（見圖 14）。

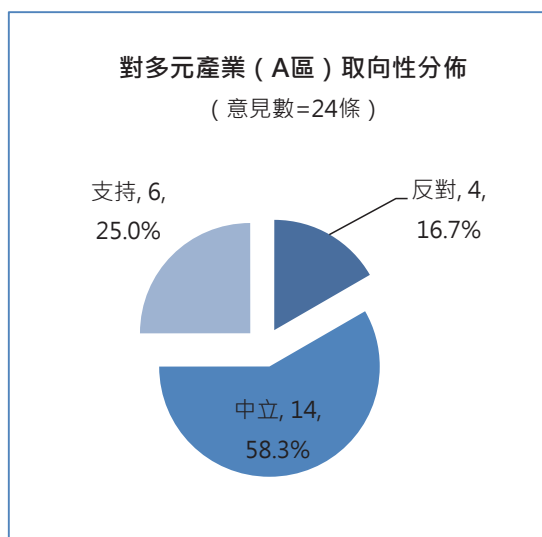
圖 14 對綠廊（A 區）取向性分佈



## 發展經濟多元化產業，考慮中小企生存空間

多元產業一直是居民關心的問題，A 區佔 24 條。支持 A 區應有多元產業的意見認為，有地標式文化設施及多元產業是十分理想的，但覺得文化創意產業能否保留類似澳門文創館形式的空間，讓本澳中小企有足夠生存空間，需要認真思考（見圖 15）。

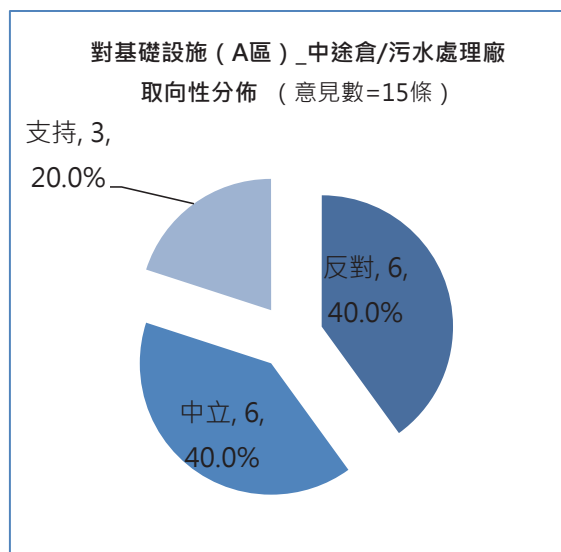
圖 15 對多元產業（A 區）取向性分佈



## 污水處理廠中途倉設置，居民意見有所分歧

基礎設施方面，居民對中途倉及污水處理廠亦有所關注，共有 15 條意見，有意見認同政府把中途倉設在 A 區，同時，表示污水處理廠地下化的概念很好，但一定要做好海平面上升、海水倒灌、海嘯等氣候災害的影響評估。另外，亦有意見表示不建議於新城 A 區設中途倉，雖然在設計及操作上已注重安全因素，但仍存在一定危險性，新城 A 區北端人口最稠密，有多幢高層住宅樓宇，對周邊居民構成心理影響。另有意見認為選址在 A 區的北面設置地下化污水處理廠不合適，A 區建築物高度呈北高南低，污水處理廠既然採地下化設計，地面是公共設施，故放在南端更為合適，符合高度限制和建設污水處理廠的目的（見圖 16）。

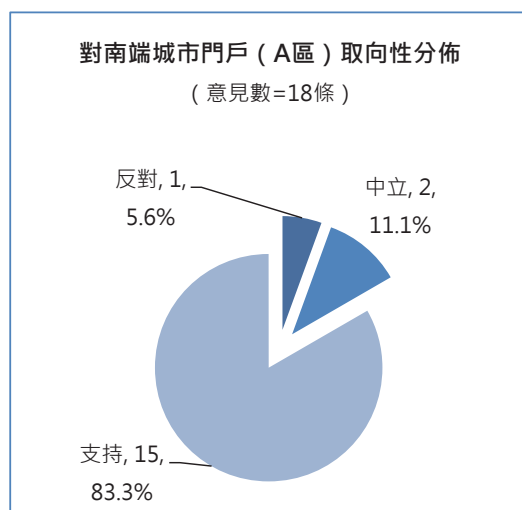
圖 16 對基礎設施（A 區）\_中途倉/污水處理廠取向性分佈



## 支持建南端城市門戶，營造澳門文化新地標

今次意見反映中，有 18 條意見涉及 A 區南端城市門戶，當中有 15 條表示支持，他們認為城市形象能夠作為一個標誌，展現一個城市的文化特質，A 區城市門戶的規劃將為澳門新地標承擔歷史使命。當然，要提升澳門城市的魅力，有市民認為建設城市門戶最重要的是把創意產業、文化帶回社區和生活中，而不單是建一座地標式建築（見圖 17）。

圖 17 對南端城市門戶（A 區）取向性分佈



## 新城 B 區

### B 區議題共計 365 條，規劃草案有 75 條

B 區意見共有 440 條，佔整體 13.8%，其中規劃草案有 75 條，B 區議題有 365 條。

在規劃草案中（即草案一或草案二），居民較為關心的是土地利用、山海景觀、公共設施和天際線等問題，分佈較廣。綜合意見認為 B 區不需要規劃居住用地，應以公共設施為主，設置單車徑，並可在南灣湖增設小型觀光碼頭，以供市民及旅客使用，同時可在附近增加夜市，帶動人流。亦有意見認為需要有居住用地，但不贊同在該區設置中密度或高密度開發區，以免在城市天際上遮擋沿岸的樓群（見表 9、表 10）。

表 9 新城 B 區規劃草案一

排名	議題	議題意見條數	百分比
1	土地利用	18	38.3%
2	B 區整體意見 *	13	27.7%
3	山海景觀	8	17.0%
4	公共設施	4	8.5%
5	天際線	3	6.4%
6	澳門半島門戶景觀	1	2.1%
總計		47	100 %

\*: B 區整體意見為提及 B 區規劃草案一內容，但未具體提及相關議題之意見。

表 10 新城 B 區規劃草案二

排名	議題	議題意見條數	百分比
1	土地利用	11	39.3%
2	天際線	4	14.3%
3	山海景觀	3	10.7%
4	B 區整體意見 *	3	10.7%
5	住宅單位數	3	10.7%
6	人口容量	2	7.1%
7	澳門半島門戶景觀	1	3.6%
8	公共設施	1	3.6%
總計		28	100%

\*: 整體意見為提及 B 區規劃草案二內容，但未具體提及相關議題之意見。

B 區議題有 365 條，涉及到交通（127 條）、公共設施（100 條）、綠廊（37 條）、城市景觀 / 肌理（3 條）、房屋（31 條）、多元產業（20 條）、環保（8 條）、基礎設施（2 條）、人口（2 條）、其他（5 條）（見表 11）。



表 11 新城 B 區 \_ 議題

議題		分佈量	百分比			
交通 ( B 區 )	輕軌系統	B 區輕軌	24	88	127	34.8%
		站點 / 輕軌站	20			
		走線	14			
		地下化	13			
		倫敦街	11			
		高架	4			
		其他	2			
	交通系統	隧道	9			
		停車場 / 停車位	4			
		友誼大橋	1			
		其他	7			
	綠色出行	單車	5	11		
		步行	4			
		環保車	1			
		其他	1			
	與舊區聯繫	與氹仔 / 澳門現成城區聯繫	4	4		
交通工具	公交	1	3			
	巴士	1				
	海上交通工具	1				
公共設施 ( B 區 )	政府綜合辦公大樓 / 司法大樓	42	100	27.4%		
	街市	20				
	運動場	5				
	圖書館	4				
	主題公園	4				
	文化中心	3				
	衛生中心	3				
	托兒所	2				
	醫院	1				
	老人院	1				
	學校	1				
	青少年活動中心	1				
	特殊教育	1				
	表演場地	1				

	遊樂場	1		
	火葬場	1		
	其他	9		
	綠廊	37	37	10.1%
城市景觀 / 肌理 (B 區)	西望洋山 (主教山)	6	33	9.0%
	南灣湖	4		
	天際線	4		
	屏風樓	3		
	西灣湖	3		
	視廊	2		
	山·海·城	1		
	東望洋山	1		
	大潭山	1		
	小潭山	1		
	其他城市景觀 / 肌理	7		
	房屋	31	31	8.5%
	多元產業	20	20	5.5%
環保 (B 區)	環境評估	2	8	2.2%
	生態	1		
	太陽能	1		
	其他	4		
基礎設施 (B 區)	共同管溝	1	2	0.5%
	其他基礎設施	1		
	人口	2	2	0.5%
	B 區其他	5	5	1.4%
	總計		365	100%

## 輕軌站應考量設 B 區，倡議建單車環島路線

交通方面共 127 條意見，有意見認為新城其他分區都有輕軌車站，為何唯獨 B 區不考慮設置輕軌站點，同時規劃草案提倡興建公共建築大樓，為方便市民和政府工作人員，其實有需要在該區興建輕軌站。另外，有民意訴求提出不應該在內街建高架輕軌，應該將輕軌地下化。

隧道方面，有意見指出若用隧道形式連接 A 區和 B 區是較好的規劃方式，亦有提議 B 區可分別興建兩條海底隧道連至 C 區及 D 區。綠色出行上，提出以 B 區休閒路線作為出發點，更好地規劃單車路徑，藉此將單車徑延伸

至澳門半島的環島路線，讓澳門變成一個單車之城，將健康快樂的環境留給下一代。同時，有意見認為應透過設計吸引市民更多以步行方式出行（見表 11）。

B 區草案功能定位體現在“濱海綠廊”、“公共建築”和“旅遊文化設施”三個方面。B 區的空間結構主要是維護西望洋山與濠鏡景觀視廊，塑造綠色濱海綠廊，突出濱海城市形象，強化城市中心功能，重塑城市天際線和構建大橋兩側協調的城市門戶景觀。就此，我們對 B 區一些重點議題再作了深入分析，以反映居民意見的價值取態。

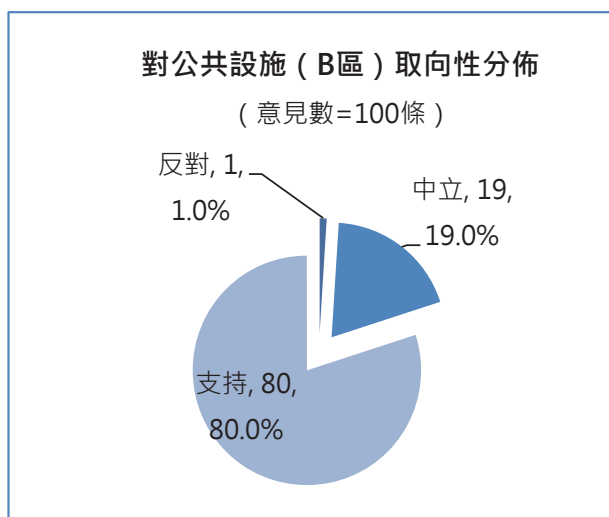
## 倡建政府辦公大樓，改善部門分散之弊

公共設施共有 100 條意見，主要認同 B 區興建政府綜合辦公大樓 / 政法大樓，可以改善現時政府分散辦公之問題，以及改變租用商業大廈辦公的狀況，方便市民辦事，可減少行政支出，節約資源。

有意見指出 B 區與新口岸區較近，考慮到未來人流增加，政府應預留土地作興建街市之用，顧及民之所需，為市民生活提供便利。

另外，無論規劃草案一或規劃草案二都是以文化旅遊和公共設施為主，意見指出可以看到 B 區的將來就像香港的西九龍文娛藝術區（見圖 18）。

圖 18 對公共設施 (B 區) 取向性分佈

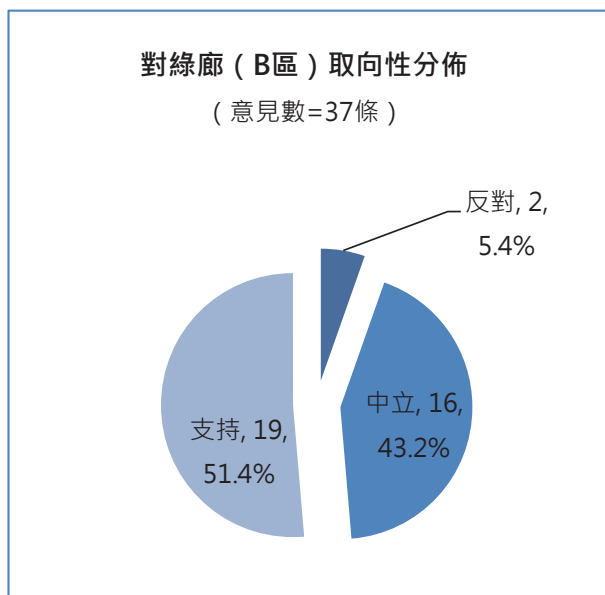


## 打造國際濱海綠廊，增加城市旅遊特色

關於綠廊的討論共有 37 條，總括認為 B 區濱海綠廊的建設應配合澳門世界休閒旅遊城市的概念，擴大綠化面積，建造海濱綠廊。支持意見認為 B 區打造濱海綠廊，能增加旅遊特色，亦支持公園生態化以添加生氣，還建議將綠色廊道及綠色出行結合，並由政府牽頭，率先推動公務員綠色出行。另有意見希望海岸線附近多設分散的配套和休閒設施等，方便行人在綠化帶及公園位置休息。

不過有反對者擔心綠化太多，而可發展土地似乎不足，詢問這樣規劃是否可以支持澳門將來 30 年發展需要及符合可持續發展理念。（見圖 19）。

圖 19 對綠廊 (B 區) 取向性分佈

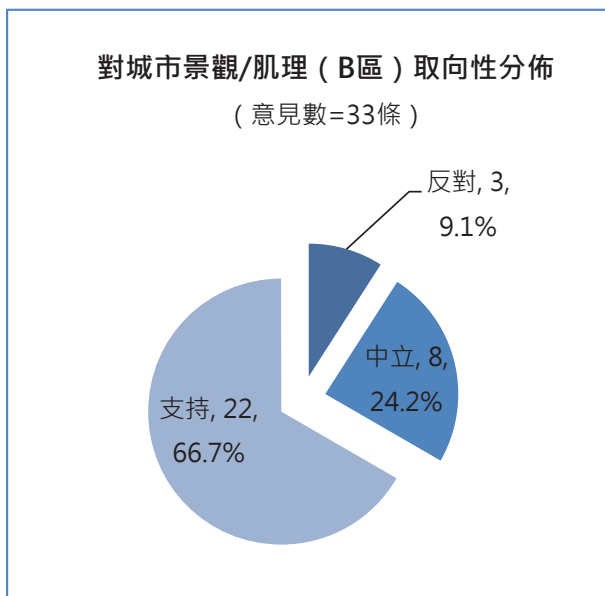


## 保護城市景觀視廊，展現澳門山海格局

城市景觀 / 肌理方面有 33 條意見，認同是次草案對城市景觀的規劃，基本沒有破壞世遺整體景觀，但需注意現在 A 區和 B 區的樓宇太高，或阻擋了主教山的景觀，建議下階段的方案中應考慮由氹仔望向主教山，以及主教山瞭望澳門各區的景觀保護。亦有意見建議西望洋山應限制樓宇高度，不興建住宅，保存其景觀視廊。

而反對者則認為澳門半島西望洋山及南、西灣湖一帶是體現澳門“山·海·城”特徵的重要景觀，不應再在該區建任何高廈。(見圖 20)。

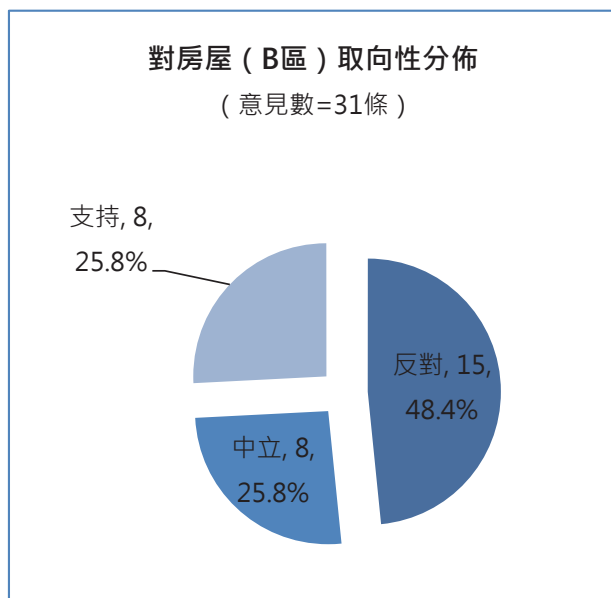
圖 20 對城市景觀 / 肌理 (B 區) 取向性分佈



## 可設少量住宅項目，一併規劃南灣 CD 區

房屋方面，收到 31 條意見。支持意見提出作為一個可持續性的海濱項目，有需要在區內提供住宅項目，實踐 24 小時都市集合體驗；另有意見認同新城區 B 區草案二，設有少量住宅，並可與南灣湖 CD 區地段一併規劃。反對聲音則認為 B 區不應有居住用地，認為應確保海濱、旅遊文化設施及公共設施有足夠土地（見圖 21）。

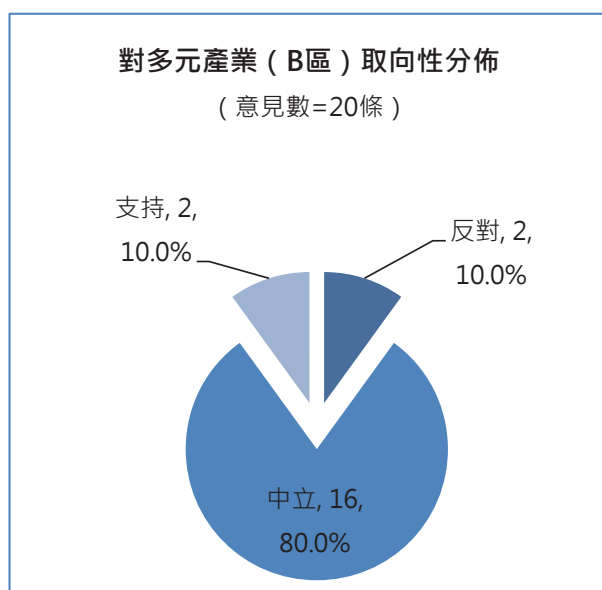
圖 21 對房屋（B 區）取向性分佈



## 引入休閒旅遊居住專案，增加文化藝術多元產業

今次共收到 20 條意見是關於 B 區的多元產業。文化產業界盼能全方位融入社區，故建議新城五區均預留空間以發展文藝，增加文化藝術多元產業。有意見建議在 B 區東側創建一個集休閒旅遊、會展、住宅、商業於一體的多元空間，將現有的旅遊區延伸至海濱（見圖 22）。

圖 22 對多元產業（B 區）取向性分佈



## 新城 CDE 區

### CDE 區議題共計 270 條，規劃草案有 59 條

CDE 區意見共有 329 條，佔整體 10.3%，其中規劃草案有 59 條，CDE 區議題有 270 條。

在規劃草案中（即草案一或草案二），民意較為關心景觀系統、土地利用、綠地系統、交通設施、天際線和基礎設施等問題，分佈較零散，每單項議題條數不超過十條。綜合而言，意見普遍認為規劃草案一比較貼近低密度、低高度原則，山體景觀不會被遮擋，保持緩和的天際線；另外，有意見認為草案二規劃得好，CDE 區兩邊可以望到山海景觀，空間感開闊，並提議樓宇高度可以有更多變化。不過，亦有聲音憂慮兩個草案規劃不合理，破壞氹仔沿岸海岸線，特別是影響小潭山及大潭山的景觀線（見表 12、表 13）。

表 12 新城 CDE 區規劃草案一

排名	議題	條數	百分比
1	景觀系統	9	25.0%
2	CDE 區整體意見 *	9	25.0%
3	土地利用	7	19.4%
4	綠地系統	3	8.3%
5	天際線	3	8.3%
6	住宅單位數	2	5.6%
7	人口容量	1	2.8%
8	基礎設施	1	2.8%
9	地下空間	1	2.8%
總計		36	100%

\*: CDE 區整體意見為提及 CDE 區規劃草案一內容，但未具體提及相關議題之意見。

表 13 新城 CDE 區規劃草案二

排名	議題	條數	百分比
1	CDE 區整體意見 *	6	26.1%
2	景觀系統	4	17.4%
3	土地利用	3	13.0%
4	城市肌理	3	13.0%
5	基礎設施	2	8.7%
6	交通設施	2	8.7%
7	住宅單位數	1	4.3%
8	公共設施	1	4.3%

9	地下空間	1	4.3%
總計		23	100%

\*: CDE 區整體意見為提及 CDE 區規劃草案二內容，但未具體提及相關議題之意見。

議題有 270 條，涉及到交通（68 條）、公共設施（50 條）、房屋（33 條）、環保（26 條）、綠廊（25 條）、城市景觀/肌理（19 條）、河道水文/水質/島嶼（15 條）、多元產業（11 條）、基礎設施（4 條）、舊區（4 條）、人口（3 條）、區域（2 條）、其他（10 條）（見表 14）。

表 14 新城 CDE 區 – 議題

議題		分佈量		百分比		
交通 (CDE 區)	交通系統	澳氹第四條跨海通道	5	19	68	25.2%
		停車場/停車位	4			
		隧道	4			
		友誼大橋	2			
		交通樞紐	2			
		其他	2			
	輕軌系統	走線	7	17		
		地下化	4			
		站點/輕軌站	3			
		高架	1			
		其他	2			
	綠色出行	單車	6	15		
		步行	5			
		環保車	2			
		其他	2			
	交通工具	巴士	4	9		
		私家車	1			
公交		1				
其他		3				
與舊區聯繫	與氹仔、澳門現在城區的聯繫	8	8			
公共設施 (CDE 區)	主題公園	9	50	18.5%		
	學校	8				
	文化中心遊樂場	6				
	醫院	5				
	運動場	4				
	老人院	3				

	衛生中心	3		
	政府綜合辦公大樓 / 一站式大樓	4		
	社會活動中心	1		
	街市	1		
	院舍	1		
	圖書館	1		
	火葬場	1		
	其他	3		
	房屋	33	33	12.2%
環保 (CDE 區)	低碳城市	9	26	9.6%
	生態	4		
	太陽能	3		
	低碳居住示範區	2		
	垃圾回收	2		
	灘塗	2		
	紅樹林	2		
	其他	2		
	綠廊	25	25	9.3%
城市景觀 / 肌理 (CDE 區)	屏風樓	5	19	7.0%
	南灣湖	4		
	西灣湖	2		
	大潭山	1		
	小潭山	1		
	一河兩岸	1		
	天際線	1		
	其他城市景觀 / 肌理	4		
河道水文 / 水質 / 島嶼 (CDE 區)	島嶼式填海	4	15	5.6%
	河道淤塞 / 航道淤塞	3		
	水質	3		
	水源污染 (臭水 / 污水溝 / 臭水溝)	2		
	防洪	1		
	其他	2		
	多元產業	11	11	4.1%
	污水處理廠	1		



基礎設施 (CDE 區)	共同管溝	1	4	1.5%
	其他基礎設施	2		
舊區 – 非交通問題 *		4	4	1.5%
人口		3	3	1.1%
區域		2	2	0.7%
CDE 區其他		10	10	3.7%
總計			270	100%

\*: 舊區 – 非交通問題未包括舊區交通方面的意見，所有交通之意見均歸入獨立的交通議題中。

## 大量交通樞紐建設，需做好與舊區銜接

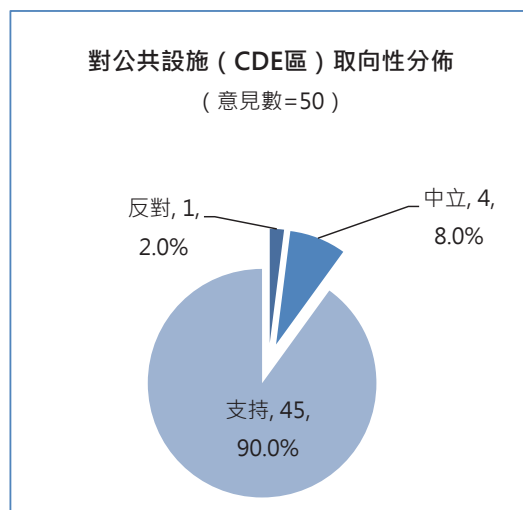
交通方面共 68 條意見，認為 CDE 區宜打造為低碳居住示範區，發展綠色交通。同時，應充分提倡使用單車和步行徑，作為供市民綠色出行的配套設施。輕軌走線問題上，有市民提出現在輕軌走線不能滿足居民出行方便的原則，同時應充分考慮環境經濟效應。隧道方面，有意見提及草案中有大量的地下交通樞紐，將來應做好地面空間與舊區銜接的相關規劃（見表 14）。

CDE 區草案功能定位體現在“低碳居住示範區”、“濱海綠廊”和“交通樞紐”三個方面。空間結構主要是善用濱海資源，打造嶄新氹仔北岸濱水景觀綠廊，留置地標式門戶公園，構建休閒內湖，留設大、小潭山山體景觀綠廊，強化“山·海·城”景觀特色。就此，針對 CDE 區一些重點議題，我們作了深入分析，以反映居民意見的價值取態。

## 建主題公園吸引遊客，並兼顧預留教育用地

有 50 條意見關注公共設施，認為澳門缺少讓旅客停留的玩樂設施，希望在該區能有海洋公園、植物公園等主題公園吸引遊客停留並有利於低碳示範區的功能設置。與此同時，因 CDE 區為住宅區，需要有學校配套，建議預留教育用地（見圖 23）。

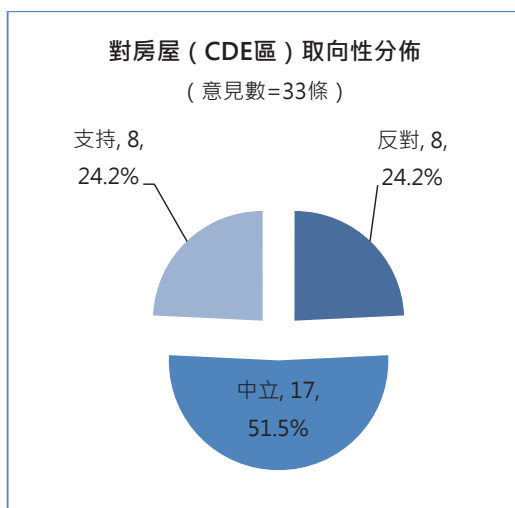
圖 23 對公共設施 (CDE 區) 取向性分佈



## 憂慮出現屏風樓宇，倡建低密度式住宅

房屋方面共有 33 條，意見認為基於 CDE 區的功能設置，應多建經濟房屋，滿足市民的居住需求，而且既為低碳示範區，應建設低密度住宅，限制樓宇高度。支持者認為該區需提供大量住宅單位，意義在於將澳門本島的居民逐步遷移至氹仔，從而提高氹仔的土地使用率。大部分意見認為該區興建住屋時需要考慮到樓宇高度和樓宇密度，不應將“海邊靚景和低密度住宅”與豪宅區劃等號。但反對者認為該區大量建房屋，與低密度原則相違背，同時憂慮興建高樓後會影響景觀形成屏風效應（見圖 24）。

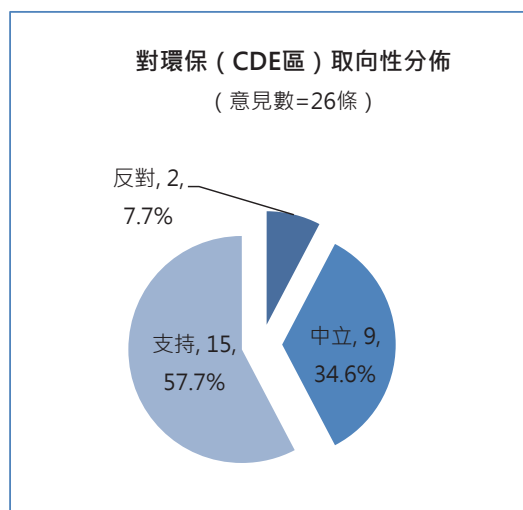
圖 24 對房屋（CDE 區）取向性分佈



## 建低碳生態示範區，綠色公交出行配合

環保（低碳居住示範區）方面有 26 條意見，有意見認為 CDE 區是低碳生態示範區，提倡環保值得鼓勵，建議提倡低碳排放的綠色公交出行、綠地公園及步行單車徑以配合低碳示範區的概念；亦有意見支持該區多種植抗鹽份高、低矮的紅樹林，以調節環境、增加美觀性及人居可持續發展生態需要。另一方面有意見指出澳門目前供電動車使用的電站過少，使用極不方便，因此質疑相關部門如此簡單的工作都不能做好，是次規劃對新城 CDE 區的定位只能是空談。亦有市民認為現在討論的是澳門未來 20 至 30 年發展，卻只有新城 C、D 區提出低碳居住示範區原則，質疑政府規劃落後，沒有前瞻性（見表 14、圖 25）。

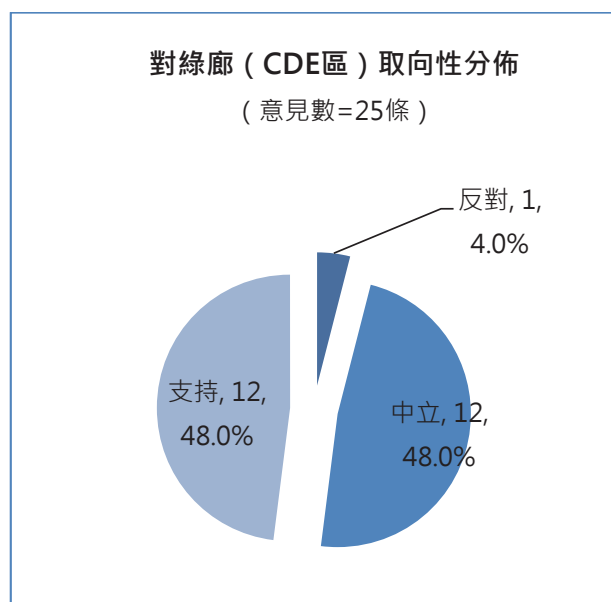
圖 25 對環保（CDE 區）取向性分佈



## 贊同休閒內湖構思，發展優質居住社區

關於綠廊議題討論共有 25 條，支持意見認為內湖設計對沿海居民影響減至最少，而且營造出休閒氣氛，適合發展優質居住社區。亦有市民詢問內湖在開發一段時間後會否變成死水，是否有相應的環境措施預防？同時倡議建設綠地公園、步行徑、單車道。除了綠廊，亦有意見指需加強高層建築的垂直立體綠化，盡量修復景觀，建設綠化城（見圖 26）。

圖 26 對綠廊（CDE 區）取向性分布



### 總結

今次新城區總體規劃第二階段公眾諮詢所收集的 870 份共計有 3,185 條意見，意見紛呈、類目繁多、內容多樣、領域寬廣，經總結、梳理，主要如下：

一、870 份共計有 3,185 條意見，相比首階段的 500 份、1,879 條意見，升幅近 7 成。

二、居民所提的 3,185 條意見中，若從按區分類的情況看，關注到新城各個區發展的問題有 1,682 條，另外 1,503 條意見，則是對整個新城區總體規劃的宏觀發展提供建言。若從雙層歸納的情況看，“規劃草案”統計則有 485 條，“議題”有 2,700 條。

三、20 項具體議題按量排列後，由首到尾依次為：交通、公共設施、外港客運碼頭去留、環保、房屋、綠廊、城市景觀 / 肌理、多元產業、舊區 - 非交通問題、土地 / 規劃、基礎設施、其他、人口、河道水文 / 水質 / 島嶼、地下空間、文化 / 保育、區域、南端城市門戶、休閒灣、防災。

四、居民關注的議題範疇與 2010 年進行的第一階段公眾諮詢基本相若。統計總表（表 1）顯示，無論是具體討論到新城 A、B、CDE 區，抑或“總體規劃”部份的前五位，都是圍繞交通、公共設施、綠廊、房屋、環保、新舊城區協調發展、土地 / 規劃等議題。可見本澳居民對上述範疇議題的重視。

五、在議題上，雖然無法陳述居民的全部討論內容，但按社會所關心的 19 項議題範疇，基本可總括出意見大方向，如下：

1. 交通——認為第四跨海通道應採取隧道形式，配合全天候 24 小時通行模式；關注新城和舊區之間的交通連接問題；輕軌路線要根據填海區人口及舊區人口變動作出考量，將大型社區和居民密集居住區塊移設到輕軌交通沿線附近地區；倡議單車與步行等綠色出行方式；配合公交優先政策發展，提升公交服務水平。

2. 公共設施——認同建設公共建築群，如政府大樓；應預留足夠土地作教育用途；設計多元化多用途的運動場；面對澳門日益嚴重的人口老化問題，應重視老人院建設；回應社會發展所需完善醫療設施；提供無障礙設施，方便殘障人士出行；建設更多文化及旅遊設施，配合打造“世界旅遊休閒中心”等等。

3. 外港客運碼頭去留問題——支持搬遷、支持保留，以及認為沒有迫切討論性的意見均有，但意見以傾向保留較多。經過綜合分析後，考慮到社會各界對保留外港客運碼頭的意願，新城填海區規劃工作小組初步建議採用規劃草案二，即繼續保留外港客運碼頭。

4. 環保——應全面考慮生態保護，降低填海區周邊生態破壞程度；普遍贊同建設低碳城市的概念，逐步建立綠色低碳城市；贊同休閒內湖的構思，能提升居民生活素質。同時，提倡建立水資源循環利用系統。

5. 房屋——普遍認為居民住屋問題要首先解決，應多建社會房屋、經濟房屋，不要建設過多私人房屋、高樓或豪宅。

6. 綠廊——對於未來新城規劃綠廊設計、綠化帶及單車道佈置都感到滿意，還認為應盡可能加大綠化面積，設置更多單車徑，鼓勵綠色出行。

7. 城市景觀 / 肌理——認同是次草案對城市景觀的規劃，基本沒有破壞世遺整體景觀，但需注意現在 A 區和 B 區的樓宇太高，或阻擋了主教山的景觀。反對者則認為澳門半島西望洋山及南、西灣湖一帶是體現澳門“山·海·城”特徵的重要景觀，不應再在該區建任何高廈。

8. 多元產業——普遍支持經濟產業適度多元化發展，預留土地將來建設旅遊文化設施發展多元經濟，令澳門可持續發展，新城規劃應為會展業、物流業等預留發展空間。

9. 舊區（非交通問題）——認同新舊城區的扶持互補規劃，同時，指出新城發展有可能影響舊區，兩者發展環環相扣，新城建設不可以忽略舊區，要利用新城區發展活化舊區。

10. 土地 / 規劃——關注預留土地用途及土地批給議題，敦促政府加快《城市規劃法》立法和修改《土地法》等工作，規範管理新城區土地利用問題。

11. 基礎設施——對是否在 A 區設置中途倉意見不一，有贊成意見，表示污水處理廠地下化的概念很好。亦有意見反對在新城 A 區設中途倉，指出新城 A 區北端人口最稠密，存在一定危險性。

12. 人口——澳門現時面臨著人口居住密度過高和人口老化的雙重人口問題，促請政府在新城規劃時充分考慮人口容量與房屋數量、生活設施的關係。新城區的人口密度規劃相對較理想，符合休閒城市定位。

13. 河道水文 / 水質 / 島嶼——現時內港水浸問題十分嚴重，較多意見關注在新城填海後，如何處理海水倒灌、水浸問題；水質方面，認同是次規劃中提出利用水閘控制水質，相信此舉有利於避免水質污染問題；大部份意見認同是次規劃採用島嶼式填海，認為對本地市民及遊客而言，保留了沿岸特色。不過，政府應平衡道路規劃設計和島嶼式填海的關係。

14. 地下空間——認同草案提出開拓地下空間的設想，提高土地使用率，科學建設地下管道，多建設地下停車場、商業和公共設施。

15. 文化 / 保育——建議新城區建設更多的文化設施，以提供文化保育需要的空間和設備，將文化融入生活，發展文化永續之城。

16. 區域——新城規劃應抓住區域融合協同發展的機遇，創造有利條件，拓展發展空間，重視珠三角區域發展合作，把握“十二五”規劃及《粵澳合作框架協議》向澳門提供的優惠政策，真正將澳門打造成世界旅遊休閒中心。

17. 南端城市門戶——認為城市形象能夠作為一個標誌，展現文化特質，A 區城市門戶的規劃將為澳門新地標承擔歷史使命。

18. 防災——建議新城填海區中的公共設施要充分考慮功能的可變特性，以應對可能發生的大規模災害。

19. 休閒內湖——認為內湖設計對沿海居民影響減至最少，而且營造出休閒氣氛，適合發展優質居住社區。

## 2.ª Fase de Auscultação Pública do Plano Director das Novas Zonas Urbanas

### Relatório de Análise das Opiniões da Sociedade

Em Novembro de 2009, o Governo Central aprovou o pedido da RAEM referente ao plano de aterro de uma área de 350 hectares, sob o espírito de “planeamento científico, distribuição razoável e uso intensivo” .

Sua Excelência o Chefe do Executivo, Chui Sai On, no Relatório das Linhas de Acção Governativa para o Ano Financeiro de 2010 e relativamente à nova urbanização afirmou:

“ ... nos planos dos novos aterros serão reservados terrenos em quantidade adequada ao desenvolvimento de actividades propícias à diversificação económica, estando, desde logo, excluída a do jogo. Parte dos terrenos será destinada à construção de habitação pública..., indo, assim, ao encontro do nosso objectivo de elevar a qualidade de vida dos residentes.”

Dando cumprimento às instruções do Governo Central, para concretizar os objectivos enunciados nas Linhas de Acção Governativa do Governo da RAEM e executar de forma eficaz o planeamento das novas zonas urbanas, o grupo de trabalho do planeamento dos novos aterros deu de forma célere, início aos trabalhos, que se dividem em três fases: concepção do planeamento, anteprojectos do plano e projecto do plano.

O processo de segunda fase de auscultação dos anteprojectos do plano teve início em Outubro do ano passado, após a primeira fase de auscultação pública que se realizou entre Junho e Agosto de 2010.

Com efeito, os Anteprojectos do Plano das Novas Zonas Urbanas são fruto de uma análise científica aprofundada e balanço geral das opiniões da população recolhidas na primeira fase.

As formas de esclarecimento e divulgação do conteúdo e informações dos anteprojectos junto da sociedade, ouvindo de forma abrangente as opiniões da população e congregando continuamente o consenso, através da discussão pública e racional, é uma questão para a qual atribuímos grande importância. Definiu-se assim o modelo de consulta pública e durante a segunda fase de auscultação pública que decorreu entre 22 de Outubro e 23 de Dezembro de 2011, o grupo de trabalho do planeamento dos novos aterros organizou 5 sessões de auscultação pública, 27 sessões especiais de auscultação e 6 *workshops* e seminários com a colaboração de diversas associações, para além de exposição de placas informativas, maquetas dos anteprojectos do plano, vídeo *clips* dos planos, jogos interactivos e visitas guiadas, com vista a apresentar sob todas as vertentes o conteúdo dos anteprojectos do plano, fomentando uma participação alargada e diferenciada.

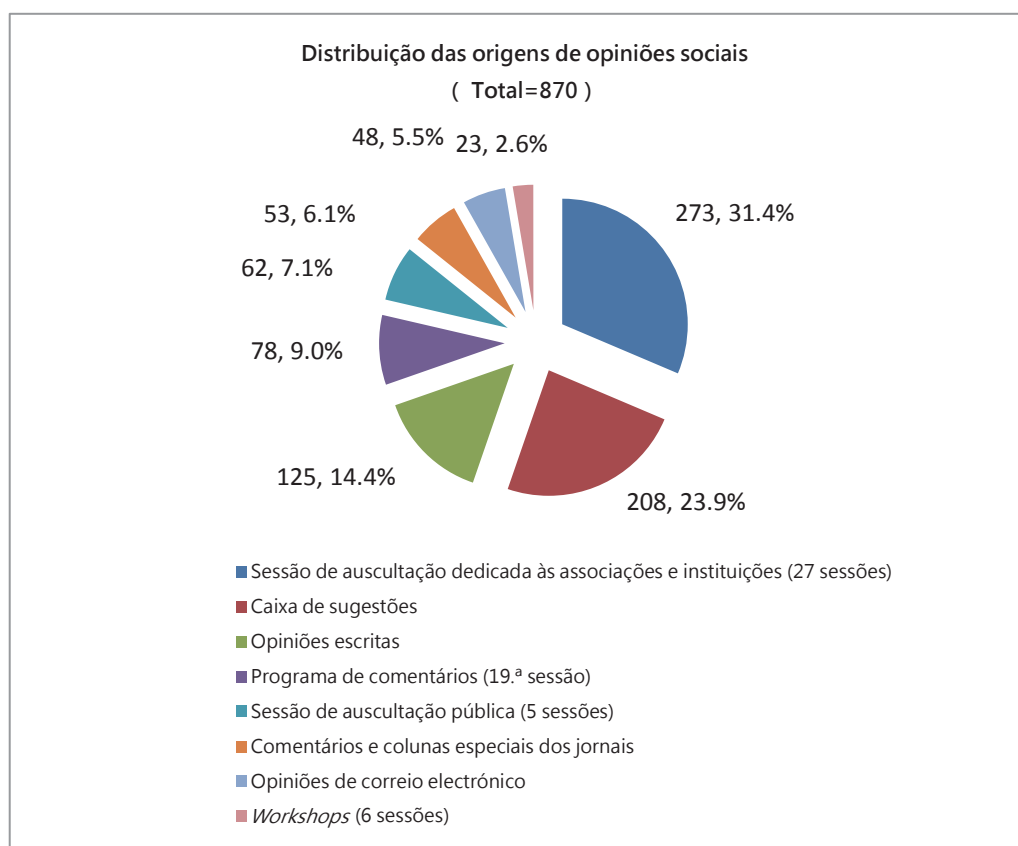
Paralelamente, encarregamos uma instituição de investigação independente de efectuar uma sondagem sobre a vontade do público, recolhendo de forma aprofundada as opiniões da sociedade, em quatro vertentes, i.e. inquérito via telefone, entrevista pessoal e inquérito por questionário no local de exposição, assim como *focus group* (grupo de discussão).

Estas opiniões constituem os alicerces para a elaboração do projecto do plano das novas zonas urbanas da fase seguinte.

## Foram recolhidos 870 textos de opiniões com um total de 3 185 artigos

De acordo com a estatística, recebemos na 2.ª fase de auscultação pública 870 textos de opiniões que, segundo a ordem, através de sessões exclusivas de auscultação, caixa de sugestões, opiniões escritas, programa de comentários, sessão de auscultação pública, comentários e colunas especiais dos jornais, assim como opiniões de correio electrónico e *workshops* (vide figura 1). Dos 870 textos de opiniões conta-se um total de 3 185 artigos, aumentando cerca de 70% comparativamente aos 500 textos de opiniões e 1 879 artigos da 1.ª fase, o que evidencia uma maior participação pública.

Figura 1 Distribuição das origens de opiniões sociais



## As opiniões da população foram classificadas por zonas e enquadradas sinteticamente em duas categorias

Dado que o conteúdo dos Anteprojectos do Plano das Novas Zonas Urbanas apresentado na 2.ª fase de auscultação pública é mais complexo do que a 1.ª fase de auscultação da concepção do plano, as opiniões dos cidadãos não se diferenciam apenas pela variedade como também implicam matérias diversa, versando também a discussão concreta das zonas A, B, C, D e E.

Por forma a analisar de forma eficaz e científica as diversas opiniões, os 3 185 artigos de opiniões serão enumerados um por um, através da **classificação por zonas e enquadramento sintético em duas categorias**.

A classificação por zonas consiste em assimilar as opiniões que referem as novas zonas urbanas A, B ou C, D e E.

Caso não exista nenhuma referência às novas zonas urbanas, considera-se opiniões do "Plano Director" .

O enquadramento sintético em duas categorias, corresponde à existência de dois Anteprojectos do Plano Director das Novas Zonas Urbanas.

Por um lado, é necessário conhecer o conteúdo das opiniões formuladas pelos cidadãos em relação aos dois anteprojectos, enquadrando-as nos “Anteprojectos do Plano”, e por outro lado, grande parte dos cidadãos não tomaram uma posição concreta quanto ao Anteprojecto I ou Anteprojecto II durante a discussão dos anteprojectos das novas zonas urbanas, mas emitiram opiniões em relação a diferentes áreas, como por exemplo, transporte, instalações públicas, habitação, etc., cujo conteúdo fica enquadrado no tópico do “Plano Director” ou subitens do “tópico” referente às Zonas A, B, C, D e E.

Em suma, a classificação por zonas e o enquadramento sintético em duas categorias tem a seguinte vantagem: sintetizar todas as opiniões, reflectindo de forma mais concreta as opiniões da sociedade.

Resultado da organização acima citada, concluímos que das opiniões recolhidas nesta fase de auscultação, 1 503 ligam-se ao “Plano Director”, ocupando 47,2% da totalidade, das quais 22 artigos são dos “Anteprojectos do Plano Director” e 1 481 do “Plano Director”.

Quanto à Zona A existem 913 artigos de opiniões, representando 28,7% da totalidade, dos quais 329 relacionam-se com o “Anteprojecto do Plano da Zona A” e 584 com os “tópicos da Zona A”.

Acerca da Zona B existem 440 artigos de opiniões, sendo 13,8% da totalidade, dos quais 75 têm a ver com o “Anteprojecto do Plano da Zona B” e 365 com os “tópicos da Zona B”. No que respeita às Zonas C, D e E existem 329 artigos de opiniões, ocupando 10,3% da totalidade, dos quais 59 artigos referem-se ao “Anteprojectos do Plano das Zonas C, D e E” e 270 aos “tópicos das Zonas C, D e E” (vide mapa 1).

Daí conclui-se que, das 3 185 opiniões apresentadas pelos cidadãos, do ponto de vista da classificação por zonas, 1682 preocupam-se com a questão do desenvolvimento das novas zonas urbanas e 1 503 são contributos para o desenvolvimento da visão macro de todo o Plano Director das Novas Zonas Urbanas.

Do ponto de vista do enquadramento sintético em duas categorias, a estatística revela que existem 485 artigos de opiniões relacionados com os “Anteprojectos do Plano” e 2 700 com os “tópicos”.

Mapa 1. Estatística de Artigos das Opiniões Sociais

Âmbito de opiniões		Número de artigos de opiniões			Percentagem
Plano Director <sup>1</sup>	Anteprojectos do Plano Director	Anteprojecto I	16	22	1503 47,2%
		Anteprojecto II	6		
	Tópico	Trânsito ( Plano Director )	337	1481	
		Instalações públicas ( Plano Director )	244		
		Protecção ambiental ( Plano Director )	145		
		Solos/planeamento ( Plano Director )	107		
		Bairros antigos ( Plano Director )	96		
		Diversificação da estrutura industrial ( Plano Director )	77		



		Infra-estruturas ( Plano Director )	70			
		Habitação ( Plano Director )	69			
		Paisagem/textura urbana ( Plano Director )	67			
		Corredor verde ( Plano Director )	65			
		Demografia (Plano Director )	38			
		Espaço subterrâneo ( Plano Director )	38			
		Cultura/conservação ( Plano Director )	25			
		Integração Regional ( Plano Director )	17			
		Hidrografia fluvial/Qualidade da água/ Ilhas ( Plano Director )	15			
		Protecção civil ( Plano Director )	9			
		Outros	62			
Plano da Zona A	Anteprojecto da Zona A	Anteprojecto I da Zona A	132	329	913	28,7%
		Anteprojecto II da Zona A	197			
	Tópicos da Zona A	Destino do Terminal Marítimo de Passageiros do Porto Exterior (Zona A)	232	584		
		Trânsito (Zona A)	80			
		Instalações públicas (Zona A)	62			
		Habitação (Zona A)	32			
		Corredor verde (Zona A)	29			
		Indústrias diversificadas (Zona A)	24			
		Infra-estruturas (Zona A)	19			
		Portal Urbano do Sul (Zona A)	18			
		Paisagem/Textura Urbana (Zona A)	17			
		Protecção Ambiental Verde (Zona A)	15			
		Hidrografia fluvial/Qualidade da água/ Ilhas (Zona A)	14			
		Baía de Lazer (Zona A)	10			
		Bairros Antigos – não relacionados com trânsito (Zona A) <sup>2</sup>	8			
		Demografia (Zona A)	8			
		Espaço Subterrâneo (Zona A)	3			
Integração Regional (Zona A)	1					
Outros da Zona A	12					
Plano da Zona B	Anteprojectos do Plano da Zona B	Anteprojecto I do Plano da Zona B	47	75	440	13,8%
		Anteprojecto II do Plano da Zona B	28			
	Tópico da Zona B	Trânsito ( Zona B )	127	365		
		Instalações públicas ( Zona B )	100			

		Corredor verde ( Zona B )	37			
		Paisagem/Textura Urbana ( Zona B )	33			
		Habitação ( Zona B )	31			
		Indústrias diversificadas ( Zona B )	20			
		Protecção Ambiental ( Zona B )	8			
		Infra-estruturas ( Zona B )	2			
		Demografia ( Zona B )	2			
		Outros da Zona B	5			
Plano das Zonas CDE	Anteprojectos do Plano das Zonas CDE	Anteprojecto I do Plano das Zonas CDE	36	59	329	10,3%
		Anteprojecto II do Plano das Zonas CDE	23			
	Tópico das Zonas CDE	Trânsito ( Zonas CDE )	68	270		
		Instalações públicas ( Zonas CDE )	50			
		Habitação ( Zonas CDE )	33			
		Protecção Ambiental e Construção Verde ( Zonas CDE )	26			
		Corredor verde ( Zonas CDE )	25			
		Paisagem/Textura Urbana ( Zonas CDE )	19			
		Hidrografia fluvial/Qualidade da água/ Ilhas ( Zonas CDE )	15			
		Indústrias diversificadas ( Zonas CDE )	11			
		Infra-estruturas ( Zonas CDE )	4			
		Bairros Antigos ( Zonas CDE ) problemas não relacionados com trânsito *	4			
		Demografia ( Zonas CDE )	3			
		Integração Regional ( Zonas CDE )	2			
Outros das Zonas CDE	10					
<b>Total</b>			<b>3185</b>	<b>100%</b>		

Nota 1: As opiniões do âmbito do Plano Director são as opiniões que referem o conteúdo do presente plano sem especificação concreta das zonas funcionais.

Nota 2: Os problemas dos bairros antigos não relacionados com trânsito não compreendem as opiniões acerca do trânsito, estando estas enquadradas num tópico individualizado do trânsito.

## Os cidadãos preocupam-se com 20 tópicos, principalmente transportes, instalações públicas e Terminal Marítimo de Passageiros do Porto Exterior

Após ordenar um total de 20 tópicos, consoante a quantidade, podemos conhecer claramente o grau de

preocupação dos cidadãos em relação a alguns tópicos dos Anteprojectos do Plano das Novas Zonas Urbanas. Os tópicos são: transportes (612 artigos); instalações públicas (456 artigos); destino do Terminal Marítimo de Passageiros do Porto Exterior (232 artigos); protecção ambiental (194 artigos); habitação (165 artigos); corredor verde (156 artigos); paisagem/textura urbana (136 artigos); indústrias diversificadas (132 artigos); bairros antigos – problemas alheios ao trânsito (108 artigos); terrenos/planeamento (107 artigos); infra-estruturas (95 artigos); outros (89 artigos); demografia (51 artigos); hidrografia fluvial/qualidade da água/ilhas (44 artigos); espaço subterrâneo (41 artigos); cultura/conservação (25 artigos); integração regional (20 artigos); portal urbano do Sul (18 artigos); baía de lazer (10 artigos); protecção civil (9 artigos) (vide mapa 2).

Mapa 2. Opiniões por tópicos

Ordem	Tópico	Zona A	Zona B	Zonas CDE	Plano Director <sup>1</sup>	Total
1	Trânsito	80	127	68	337	612
2	Instalações públicas	62	100	50	244	456
3	Destino do Terminal Marítimo de Passageiros do Porto Exterior	232	-	-	-	232
4	Protecção Ambiental	15	8	26	145	194
5	Habitação	32	31	33	69	165
6	Corredor verde	29	37	25	65	156
7	Paisagem/Textura Urbana	17	33	19	67	136
8	Indústrias diversificadas	24	20	11	77	132
9	Problemas dos bairros antigos não relacionados com trânsito <sup>2</sup>	8	-	4	96	108
10	Solos/Planeamento	-	-	-	107	107
11	Infra-estruturas	19	2	4	70	95
12	Demografia	8	2	3	38	51
13	Hidrografia fluvial/Qualidade da água/Ilhas	14	-	15	15	44
14	Espaço Subterrâneo	3	-	-	38	41
15	Cultura/Conservação	-	-	-	25	25
16	Integração Regional	1	-	2	17	20
17	Portal Urbano do Sul	18	-	-	-	18
18	Baía de Lazer	10	-	-	-	10
19	Protecção Civil	-	-	-	9	9
20	Outros	12	5	10	62	89
<b>Total</b>		<b>584</b>	<b>365</b>	<b>270</b>	<b>1481</b>	<b>2700</b>

Nota 1: As opiniões do âmbito do Plano Director são as opiniões que referem o conteúdo do presente plano sem especificação concreta das zonas funcionais.

Nota 2: Os problemas dos bairros antigos não relacionados com trânsito não compreendem as opiniões acerca do trânsito, estando estas enquadradas num tópico individualizado do trânsito.

É de salientar que o relatório de pesquisa de opinião pública do *media* tradicional e da rede elaborado pela empresa *E-Research & Solutions* (Macau), Lda., por incumbência deste grupo de trabalho mostra que o problema do trânsito e o destino do Terminal Marítimo de Passageiros do Porto Exterior são os tópicos mais divulgados no seio dos órgãos de comunicação social. Conclui-se portanto que o foco da divulgação do *media* é basicamente idêntico às matérias que interessam às opiniões da sociedade.

Além disso, tanto o inquérito de campo e entrevista detalhada como o *focus group* mostram que os cidadãos preocupam-se com os tópicos de corredor verde, portal urbano, lago interior de lazer e conjunto de construções públicas, o que corresponde basicamente à situação acima referida (vide o Capítulo III deste documento que versa o resumo do relatório de estudo).

Por outro lado, o estudo acima referido indica também que aos cidadãos, interessa a capacidade das novas zonas urbanas em contemplar o desenvolvimento da vida quotidiana da população, rentabilização dos espaços subterrâneos e protecção do ambiente. No que respeita ao posicionamento funcional, os cidadãos esperam que sejam concretizadas as instalações relacionadas com a vida quotidiana da população, a construção de centro modal de transportes e o desenvolvimento de uma cidade de emissões de baixo teor de carbono. Tal coincide com as opiniões recolhidas durante esta fase de auscultação, designadamente o trânsito e as instalações públicas, tópicos por que os cidadãos se interessam.

Para facilitar o conhecimento das opiniões que os sectores sociais apresentaram em relação aos anteprojectos do plano das novas zonas urbanas, a exposição e análise do Director das Novas Zonas Urbanas e das zonas A, B, e C, D e E serão feitas seguidamente de forma distinta.

A diversidade das opiniões dos cidadãos que se verificou na elaboração do presente relatório de balanço impossibilita-nos de expor detalhadamente todo o conteúdo. Assim sendo, tomámos preliminarmente os tópicos que mais preocupam a sociedade, em conjugação com a análise das atitudes tomadas pelos cidadãos nas suas respostas, fazendo uma descrição do balanço geral.

Para além disso, as opiniões dos sectores sociais que recolhemos dos textos escritos e correio electrónico assim como das actividades de auscultação e da imprensa serão divulgadas na sua íntegra no capítulo II deste documento para consulta dos interessados.

## Plano Director

### **Existem 1 481 artigos de opiniões sobre a generalidade dos tópicos e 22 artigos para os anteprojectos do Plano**

Tal como salientamos anteriormente, as opiniões apresentadas pelos cidadãos sem referência concreta às zonas são consideradas como opiniões do “Plano Director”. Dos 3 185 artigos de opinião, 1 503 são do “Plano Director”, ocupando 47,2% da totalidade, dos quais 22 artigos são do Anteprojecto do Plano Director e 1 481 dos tópicos do Plano Director.

No âmbito dos Anteprojectos do Plano (Anteprojecto I ou Anteprojecto II), a população preocupa-se com a capacidade demográfica, infra-estruturas, aproveitamento dos terrenos, sistema de paisagem, sistema dos espaços verdes e número de habitações. Sendo os tópicos dispersos, cada tópico individualizado não ultrapassa 10 artigos (vide mapas 3 e 4).

A generalidade das opiniões entendem que o Anteprojecto I do Plano, nas vertentes da paisagem, conforto e características de Macau, é superior.

Por outro lado, a percentagem ocupada por linha costeira, corredor visual paisagístico e "skyline" é maior. É bastante benéfica a ideia do corredor costeiro verde ao redor das ilhas. Quanto às importantes obras de modelação do "skyline", espera-se a participação de arquitectos de renome internacional e com representatividade. Entretanto, permite ao público pronunciar-se sobre os projectos de arquitectura, com vista a construir um espaço arquitectónico com mais beleza artística e que saliente as características de Macau.

Por outro lado, todos estavam atentos aos dados de capacidade demográfica divulgada nos Anteprojectos do Plano. Alguns entenderam que os dados estatísticos são pouco claros.

A título de exemplo, sendo a capacidade demográfica planeada 100 mil e 130 mil pessoas, falta uma especificação pormenorizada da percentagem e das camadas etárias da população das freguesias da Península de Macau.

Mapa 3. Opiniões do Anteprojecto I do Plano Director

Ordem	Tópico	Número de artigos de opiniões dos tópicos	Percentagem
1	Opinião Geral do Plano Director*	5	31,3%
2	Capacidade de carga demográfica	3	18,8%
3	Infra-estruturas	2	12,5%
4	Aproveitamento de terrenos	2	12,5%
5	Sistema de paisagem	1	6,3%
6	Sistema de espaços verdes	1	6,3%
7	Número de fracções habitacionais	1	6,3%
8	Densidade Populacional	1	6,3%
Total		16	100%

\* : A opinião geral do Plano Director são as que referem o conteúdo do Anteprojecto I do Plano Director, sem especificação concreta das opiniões do respectivo tópico.

Mapa 4. Opiniões do Anteprojecto II do Plano Director

Ordem	Tópico	Número de artigos de opiniões dos tópicos	Percentagem
1	Capacidade de carga demográfica	2	33,3%
2	Opinião Geral do Plano Director *	2	33,3%
3	Infra-estruturas	1	16,7%
4	Aproveitamento de terrenos	1	16,7%
Total		6	100%

\* : A opinião geral do Plano Director são as que referem o conteúdo do Anteprojecto II do Plano Director, sem especificação concreta das opiniões do respectivo tópico.

Existem 1 481 artigos para o Plano Director que se relacionam com o transporte (337 artigos), instalações públicas (244 artigos), protecção ambiental (145 artigos), terrenos/planeamento (107 artigos), bairros antigos (96 artigos), indústrias diversificadas (77 artigos), infra-estruturas (70 artigos), habitação (69 artigos), paisagem/textura urbana (67

artigos), corredor verde (65 artigos), demografia (38 artigos), espaços subterrâneos (38 artigos), cultura/conservação (25 artigos), Integração Regional (17 artigos), hidrografia fluvial/qualidade da água/ilhas (15 artigos), protecção civil (9 artigos) e outros (62 artigos) (vide mapa 5).

Mapa 5. Plano Director das Novas Zonas Urbanas: Opiniões por tópico

		Tópico	Distribuição	Percentagem		
Trânsito ( Todos )	Sistema de Trânsito	4.ª passagem entre Macau e Taipa	29	130	337	22,8%
		Túnel	28			
		Parque/Lugar de Estacionamento	27			
		Centro Modal de Transportes	7			
		Ponte de Amizade	4			
		Ponte Governador Nobre de Carvalho	3			
		Circulares Externas	3			
		Corredor Especial dos Transportes Públicos	2			
		Outros	27			
	Sistema do metro ligeiro	Itinerário	28	86		
		Espaço subterrâneo	18			
		Paragens do metro ligeiro	13			
		Viaduto	14			
		Rua de Londres	11			
	Deslocações Ecológicas	Outros	2	48		
		Bicicletas	21			
		Deslocações Pedonais	15			
		Veículos Amigos do Ambiente	7			
	Meios de transporte	Outros	5	35		
		Autocarros	11			
		Transportes Públicos	9			
		Motociclos	5			
		Meio de transporte marítimo	6			
Táxi		3				
Ligação com os bairros antigos	Ligação com a Taipa e os bairros actuais de Macau	23	23			
	Outros	Gestão de Autocarros de Turismo/ <i>Shuttle Bus</i> dos Casinos e dos Hotéis	6	15		
Controlo de veículos		1				
Outros		8				
Instalações públicas ( Todos )	Escolas	28	244	16,5%		
	Recintos Desportivos	27				

	Asilo para idosos	23		
	Hospital	22		
	Biblioteca	17		
	Instalações sem barreiras	16		
	Parque Recreativo	13		
	Mercado	12		
	Edifício das Repartições Públicas / Centro de Prestação de Serviços ao Público	18		
	Creche	8		
	Centro Cultural	8		
	Parque Temático	8		
	Centro Juvenil	5		
	Columbário	5		
	Posto de Lixo	4		
	Crematório	4		
	Lar	3		
	Centro de Saúde	3		
	Recinto de espectáculos	3		
	Centro Comunitário de Actividades	2		
	Centro de Reabilitação de Drogas	2		
	Jardim de Infância	1		
	Centro de Metadona	1		
	Outros	11		
	Ecologia	25		
	Cidade de Baixo Teor de Carbono	19		
	Reciclagem dos Recursos Hídricos (Água Reciclada/Água Renovada/ Descarga de Autoclismo com Águas do Mar/Recolha de Águas Pluviais)	14		
	Avaliação Ambiental	12		
Protecção Ambiental( Todos )	Energia Solar	11	145	9,8%
	Ventilação	9		
	Energia Eólica	6		
	Iluminação	5		
	Planeamento Ambiental	4		
	Mangal	4		
	Reciclagem de Lixo	3		
	Zonas Húmidas	3		

	Aves migratórias	2		
	Planície de lama	1		
	Outros	27		
Solos/Planeamento		107	107	7,2%
Problemas dos bairros antigos não relacionados com trânsito*		96	96	6,5%
Indústrias diversificadas		77	77	5,2%
Infra-estruturas ( Todos )	Armazém Intermediário	30	70	4,7%
	Estação de Tratamento de Águas Residuais	20		
	Galeria Técnica	6		
	Outros - Infra-estruturas	14		
Habitação		69	69	4,7%
Paisagem/Textura Urbana ( Todos )	Colina, Mar e Cidade	11	67	4,5%
	<i>Skyline</i>	7		
	Corredor Visual	4		
	Colina da Guia	2		
	Outros - Paisagem/Textura Urbana	43		
Corredor verde		65	65	4,4%
Demografia		38	38	2,6%
Espaço Subterrâneo		38	38	2,6%
Cultura/Conservação		25	25	1,7%
Integração Regional		17	17	1,1%
Hidrografia fluvial/Qualidade da água/Ilhas ( Todos )		15	15	1,0%
Protecção Civil		9	9	0,6%
Outros		62	62	4,2%
<b>Total</b>			<b>1481</b>	<b>100%</b>

Nota: Os problemas dos bairros antigos não relacionados com trânsito não compreendem as opiniões acerca do trânsito, estando estas enquadradas num tópico individualizado do trânsito.

## Apoio à construção da quarta passagem entre Macau e Taipa É necessário ter em consideração de forma global o itinerário do metro ligeiro

Existem 337 artigos de opiniões sobre os transportes. Estas propõem que a quarta passagem entre Macau e Taipa seja adoptada a forma de túnel, o qual pode funcionar sob condições atmosféricas adversas, tais como tufões, facilitando as deslocações dos cidadãos. Além disso, deve-se acelerar o processo da sua construção para reduzir o tráfego entre os aterros e a Taipa com funcionamento de 24 horas. Ao mesmo tempo, existe a preocupação com a ligação do trânsito entre as novas zonas urbanas e os bairros antigos, esperando-se que os serviços competentes elaborem eficazmente o planeamento.

É também recomendável que, tanto os túneis de peões na cidade como o túnel de peões entre Barra e Van Chai, que



está em curso de planeamento, e a ligação entre as novas zonas urbanas, sejam construídos preferencialmente nos espaços subterrâneos, pois estão livres da interferência das más condições atmosféricas e atenuam os conflitos entre os veículos e os peões.

O itinerário do metro ligeiro deve ter uma consideração global e basear-se na densidade demográfica dos novos aterros e na evolução demográfica dos bairros antigos.

O aprofundamento da concepção na fase seguinte deve ter em consideração o equilíbrio entre o desenvolvimento das novas zonas urbanas e os bairros antigos. Em paralelo, sugeriu-se que fossem transferidos, com a maior brevidade, os grandes bairros comunitários e blocos habitacionais com alta densidade demográfica para as zonas vizinhas junto do itinerário do metro ligeiro, por forma a atenuar a pressão da cidade e o congestionamento do trânsito.

Concomitantemente, é necessário concretizar a política da “primazia dos transportes públicos” e otimizar o nível dos serviços de transportes públicos. Em termos das deslocações ecológicas, os cidadãos entendem que a deslocação em bicicleta implementada pelo Governo é apenas uma forma de lazer e não um meio de transporte. Foram de opinião que o plano deve ter uma visão prospectiva, instalando pontos de aluguer de bicicletas, para incentivar os cidadãos a utilizarem a bicicleta como meio de transporte (vide mapa 5).

## **Maior protecção ambiental e apoio à construção da cidade de baixo teor de carbono**

Existe um total de 145 artigos de opiniões que se relacionam com a protecção ambiental. Os cidadãos interessam-se pelo impacto sobre o ecossistema causado pelo aterro, esperando que seja contemplada de forma global a protecção ecológica, reduzindo o grau de destruição do ecossistema da zona envolvente dos aterros. Apoiaram genericamente o conceito da cidade de baixo teor de carbono e sugeriram que seja elevado o conhecimento dos sectores sociais sobre a descarga poluente, para criar gradualmente uma cidade de baixo teor de carbono, de acordo com o princípio de “verde e baixo teor de carbono” em conjugação com a construção das infra-estruturas.

Concomitantemente, dada a preocupação com a forma como criar um sistema de reciclagem dos recursos hídricos, sugeriram que nos aterros se descarregue o autoclismo com águas pluviais ou águas dos lagos artificiais, sem utilizar a água potável, e alguns cidadãos sugeriram que se implemente nos aterros, o sistema de abastecimento de água de cano duplo (vide mapa 5).

## **Construção de instalações públicas, melhorando a qualidade de vida da população**

No tocante às instalações públicas existem 244 artigos de opiniões.

Estas opiniões entendem que as novas zonas urbanas com 100 mil a 130 mil habitantes devem ter equipamentos sociais construídos racionalmente, consoante a capacidade demográfica e a disposição de espaço das diversas zonas, tais como mercado, escolas, parque, cineteatro, recinto de actividades culturais e recreativas, campo desportivo, creche, asilo para idosos, biblioteca, centro de saúde e hospital, elevando a qualidade de vida da população. Entretanto, referem que por falta de terrenos para fins educacionais o desenvolvimento de educação tornou-se restritivo, devendo-se, reservar terrenos para esta finalidade, construindo escolas em resposta à procura do desenvolvimento, sobretudo tendo em consideração a migração de grande quantidade de população nos aterros,

muitas crianças de idade escolar precisam de ir à escola. Esperam que haja escolas dos tipos diferentes nos aterros para satisfazer a procura das novas zonas urbanas, aliviando a pressão da área educacional que os bairros antigos sofrem.

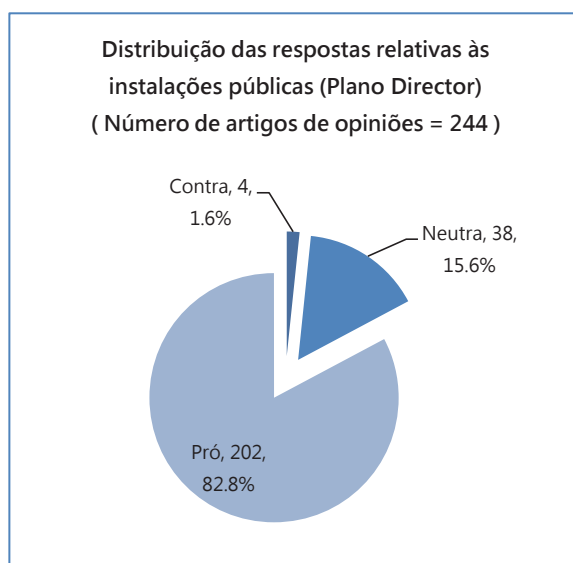
Também devido à escassez dos recintos, existem ainda opiniões que entendem ser recomendável aproveitar a oportunidade oferecida pelo Plano Director das Novas Zonas Urbanas para conceber recintos desportivos polivalentes.

Para além disso, sugerem também a criação no terraço de construções municipais de recinto desportivo para "desporto para todos" .

Há ainda opiniões favoráveis ao aumento de asilos para idosos, melhorando os equipamentos sociais para idosos, face ao problema de envelhecimento demográfico de Macau que está a agravar-se continuamente. Em paralelo, entendem que, devido ao desenvolvimento social, não se pode ignorar o melhoramento das instalações de cuidados médicos.

Em contraste com estas opiniões, existem também opiniões desfavoráveis. Isto é, pelo facto de não ter sido utilizado para realização de actividades, consiste num desperdício de terreno o espaço aberto do Centro Cultural, o qual seria melhor destinar-se à construção de um mercado (vide figura 2).

Figura 2. Distribuição das respostas relativas às instalações públicas (Plano Director)

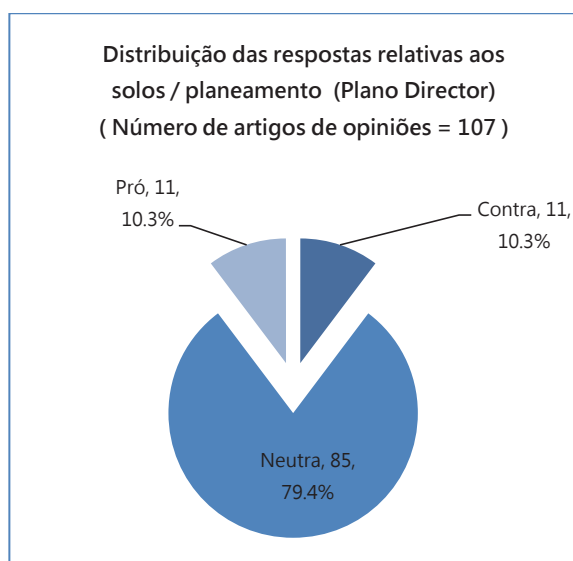


## Preocupação com a finalidade dos terrenos reservados e a regulamentação do aproveitamento dos terrenos das novas zonas urbanas

No que respeita aos solos/planeamento, existem 107 artigos com maior incidência na finalidade dos terrenos reservados e na concessão de terrenos. Além disso, instaram o Governo a acelerar o processo legislativo da Lei do Planeamento Urbanístico e da Lei de Terras, regulamentando a gestão de utilização dos terrenos das novas zonas urbanas. De forma geral, os cidadãos concordam com a reserva de terrenos por parte do Governo para finalidades de habitação pública e de educação. Entendem que esta actuação respondeu à expectativa da sociedade, satisfazendo o desenvolvimento sustentável da sociedade.

Existem cidadãos que se opõem ao aterro e discordam com o mesmo justificando-se com a falta de terrenos (vide figura 3).

Figura 3. Distribuição das respostas relativas aos solos/planeamento (Plano Director)



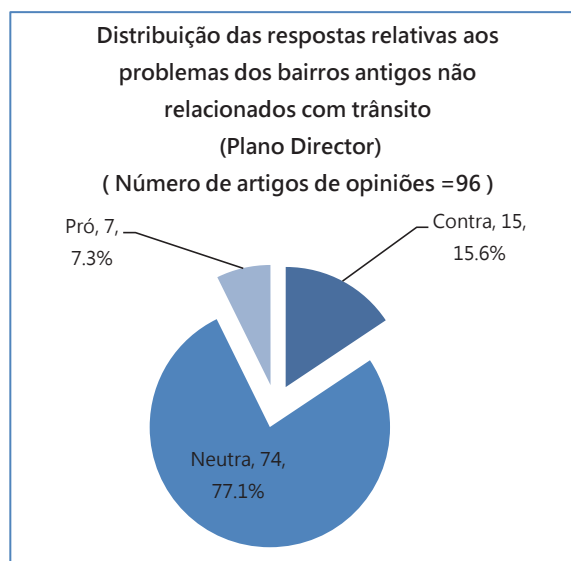
## Apoio mútuo e complementaridade entre os bairros antigos e as novas zonas urbanas

### Utilização eficaz das oportunidades para revitalizar os bairros antigos

No que respeita aos bairros antigos contam-se 96 artigos de opiniões.

Concordam com o apoio mútuo e complementaridade entre os bairros antigos e as novas zonas urbanas e entendem que o rumo geral que as novas zonas urbanas seguem é o aterro sob forma de ilha, criando uma disposição do espaço especificamente caracterizada pela interligação e complementaridade entre as novas zonas urbanas e os bairros antigos com independência e auto-suficiência. Em paralelo, referem que o desenvolvimento das novas zonas urbanas pode afectar os bairros antigos. Devido à interligação entre as duas figuras, a construção das novas zonas urbanas não deve esquecer os bairros antigos, devendo aproveitar-se as oportunidades do desenvolvimento das novas zonas urbanas para revitalizar os bairros antigos. Há, porém, descontentamento com a pouca consideração do desenvolvimento dos bairros antigos no Plano Director das Novas Zonas Urbanas e com a incidência apenas no desenvolvimento das novas zonas urbanas. Algumas pessoas ficaram desapontadas com o plano de reordenamento e reconstrução dos bairros antigos promovido pelo Governo da RAEM há cerca de 10 anos sem medidas concretas (vide figura 4).

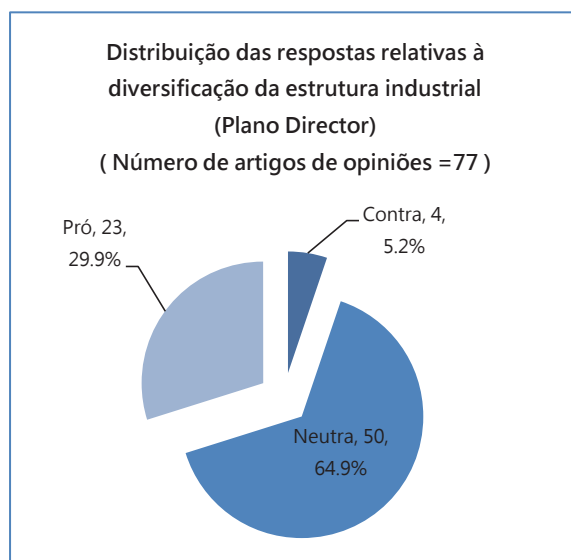
Figura 4. Distribuição das respostas relativas aos problemas dos bairros antigos não relacionados com o trânsito (Plano Director)



## As novas zonas urbanas criam condições para a diversificação moderada da estrutura económica

No domínio da diversificação da estrutura industrial existem 77 artigos de opiniões, as quais genericamente apoiam a diversificação moderada da estrutura económica. Entendem que o Plano das Novas Zonas Urbanas tem margem para a indústria de conferências e exposições e a de logística. Há opiniões de que se deve integrar a cultura e arte na vida quotidiana aquando da promoção do desenvolvimento da indústria criativa. Ao mesmo tempo, as opiniões referem que o posicionamento de Macau como cidade de turismo e lazer não pode depender predominantemente do desenvolvimento dos casinos, sendo necessário promover a diversificação da estrutura industrial que contribuirá para o desenvolvimento sustentável, por isso, sugerem que o Governo desenvolva a indústria criativa e reserve terrenos para construção de instalações turísticas e culturais, com vista a criar condições para a diversificação da estrutura industrial (vide figura 5).

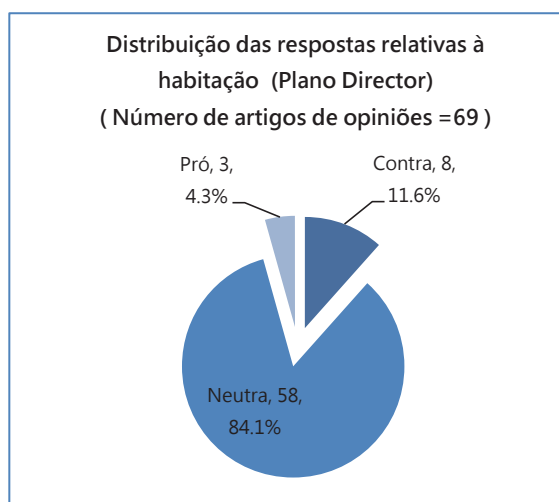
Figura 5. Distribuição das respostas relativas à diversificação da estrutura industrial (Plano Director)



## A habitação é questão prioritária e propõe-se que sejam construídas mais habitações públicas

No que respeita à habitação, existem 69 artigos de opiniões, as quais entendem que a questão de habitação deve ser resolvida prioritariamente. Acredita-se que os cidadãos têm oportunidade de se candidatar à atribuição de fracção, se o regime de habitação for tratado de forma condigna, desfrutando o belo ambiente das novas zonas urbanas, o que corresponde à expectativa da população de melhoria de qualidade de vida. Algumas opiniões entendem que se deve construir mais habitação social e habitação económica, e não tantas habitações particulares, edifícios altos e casas de luxo (vide figura 6).

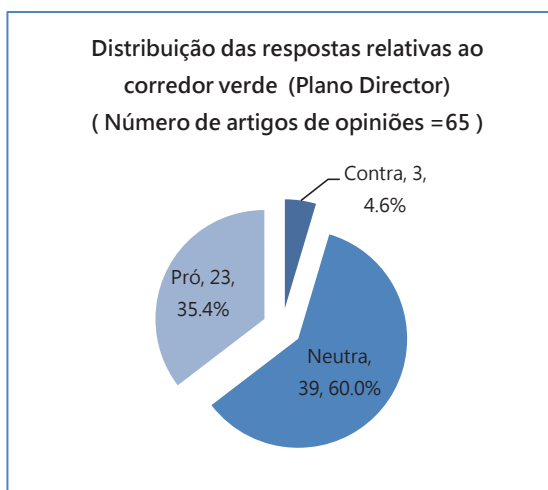
Figura 6. Distribuição das respostas à habitação (Plano Director)



## Apoio à ideia do corredor verde das novas zonas urbanas, esperando-se que seja mais “verde” e tenha mais ciclovias

Acerca do tópico de corredor verde, contam-se 65 artigos de opiniões. Estão satisfeitos com a concepção de corredor e faixa verde do plano das novas zonas urbanas e a disposição de ciclovias e entendem que o anteprojecto respondeu à expectativa manifestada pelos cidadãos na 1.ª fase de auscultação pública. No entanto, parece aos cidadãos que a área de espaços verdes deve ser alargada tanto quanto possível e com mais ciclovias. Ao mesmo tempo, alguns cidadãos entendem que, para além das ciclovias, deve haver uma coordenação com as instalações do trânsito que incentivam as deslocações ecológicas (vide figura 7).

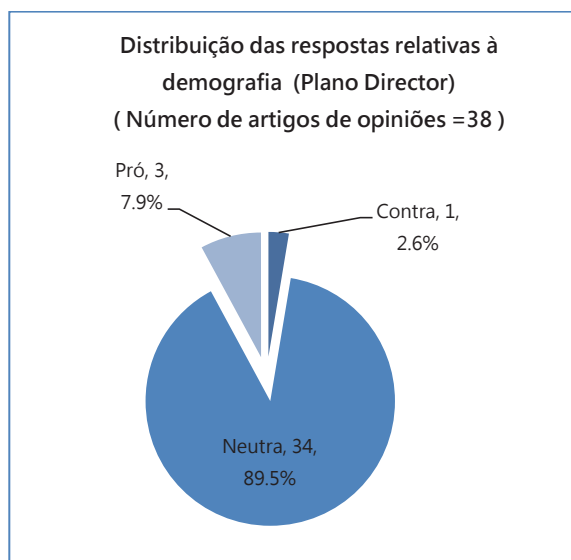
Figura 7. Distribuição das respostas relativas ao corredor verde (Plano Director)



### As novas zonas urbanas terão melhor distribuição demográfica, correspondendo ao posicionamento de uma cidade de lazer

O tópico de demografia apresenta 38 artigos de opiniões. Referem que Macau está a enfrentar a questão de alta densidade demográfica e de envelhecimento populacional, solicitando ao Governo uma ponderação sobre a relação entre a capacidade demográfica, a quantidade de habitação e as instalações de apoio à vida quotidiana. Estão preocupados com o aparecimento inevitável de construções muito altas nas novas zonas urbanas devido à eventual necessidade de abrigar uma população densa e ter uma grande percentagem de instalações públicas, espaços verdes e sistema do trânsito. No entanto, as opiniões favoráveis entendem que a capacidade demográfica planeada para as novas zonas urbanas é relativamente ideal, o que corresponde ao posicionamento de uma cidade de lazer (vide figura 8).

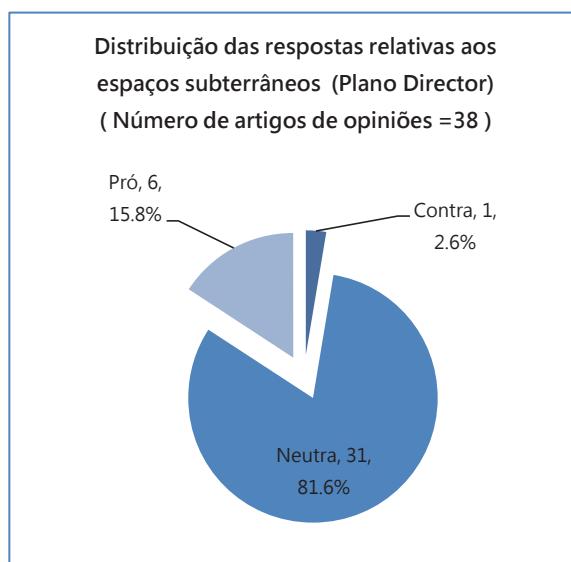
Figura 8. Distribuição das respostas relativas à capacidade de carga demográfica planeada (Plano Director)



## Propõe-se a rentabilização dos espaços subterrâneos, elevando a eficiência de utilização dos solos

O tópico do espaço subterrâneo apresenta 38 artigos de opiniões, as quais preocupam-se com a finalidade dos espaços subterrâneos. Alguns cidadãos propõem que as canalizações de água, cablagem de electricidade e de telefone, assim como as instalações públicas sejam colocadas nos espaços subterrâneos. Há também cidadãos que propõem fazer um bom uso dos espaços subterrâneos, elevando a eficiência de utilização dos solos, e construir tubagem subterrânea de forma científica e mais parques de estacionamento subterrâneos. Concordam com a ideia, avançada pelo Anteprojecto, de abrir espaços subterrâneos, entendendo que isto constitui um elemento físico que se articula com o posicionamento de desenvolvimento do “Centro Mundial de Turismo e Lazer”. No entanto, há também opiniões contrárias à construção subterrânea, entendendo que as instalações públicas devem ficar no piso térreo, onde existe uma melhor circulação do ar (vide figura 9).

Figura 9. Distribuição das respostas relativas aos espaços subterrâneos (Plano Director)

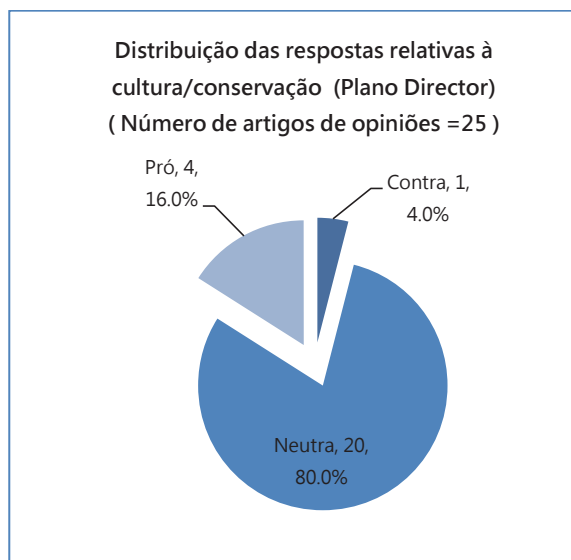


## Preocupação com o futuro desenvolvimento cultural, para construir a cidade com sustentabilidade cultural

O tópico da cultura/conservação conta um total de 25 artigos de opiniões. Mostram descontentamento com o “estrangulamento ao desenvolvimento da cultura” que existe desde sempre em Macau. Devido à falta permanente dos espaços pequenos e médios para espectáculos e ensaios assim como espaços artísticos e culturais polivalentes, chamam à atenção ao futuro posicionamento do desenvolvimento cultural de Macau. Propõe-se que haja mais instalações culturais nas novas zonas urbanas, para proporcionar espaços e equipamentos necessários à conservação cultural.

As opiniões favoráveis entendem que o plano das novas zonas urbanas proporciona condições suficiente, para o desenvolvimento da cultura/conservação e partilham da ideia de cidade com sustentabilidade cultural e do plano de desenvolvimento, assim como do conceito de posicionamento da cidade com sustentabilidade cultural, propostos pelos serviços competentes (vide figura 10).

Figura 10. Distribuição das respostas à cultura/conservação (Plano Director)



### Nova Zona Urbana A

## O tópico da Zona A tem um total de 584 artigos de opiniões e os anteprojectos do plano conta com 329 artigos

No que se refere à Zona A, existe um total de 913 artigos de opiniões, ocupando 28,7% da totalidade, das quais 329 referem-se aos anteprojectos do plano e 584 relacionam-se com o tópico da Zona A (vide mapa 6).

De entre os Anteprojectos (i.e. Anteprojecto I ou II), a opinião pública interessa-se mais pelo problema do Terminal Marítimo de Passageiros do Porto Exterior, contando-se mais de 200 artigos. As restantes opiniões são mais dispersas e relacionam-se com a utilização dos solos, instalações públicas e textura urbana e, em média, não ultrapassam 10 artigos (vide mapas 6 e 7).

Mapa 6. Opiniões sobre o Anteprojecto I do Plano da Zona A

Ordem	Tópico	Número de artigos de opiniões dos tópicos	Percentagem do Tópico
1	Transferência do Terminal Marítimo de Passageiros do Porto Exterior	92 <sup>1</sup>	69,7%
2	Opinião Geral da Zona A <sup>2</sup>	9	6,8%
3	Aproveitamento de Terrenos	7	5,3%
4	Sistema de Espaços Verdes	7	5,3%
5	Infra-estruturas	6	4,5%
6	Textura Urbana	3	2,3%
7	Instalações Públicas	2	1,5%
8	Sistema do Trânsito	2	1,5%
9	Capacidade de Carga Demográfica	1	0,8%



10	Densidade Populacional	1	0,8%
11	Espaço Subterrâneo	1	0,8%
12	Sistema de Paisagem	1	0,8%
Total		132	100%

Nota 1: Existem um total de 92 artigos de opiniões, as quais contemplam duas situações: a) Referência explícita da “transferência do Terminal Marítimo de Passageiros do Porto Exterior” do Anteprojecto I com atitude de apoio; b) Menção da “transferência do Terminal Marítimo de Passageiros do Porto Exterior” do Anteprojecto I com atitude neutra.

Nota 2: A opinião geral da Zona A versa o conteúdo do Anteprojecto I do Plano da Zona A, sem referência concreta ao tópico específico.

Mapa 7. Anteprojecto II do Plano da Zona A

Ordem	Tópico	Número de artigos de opiniões dos tópicos	Percentagem do Tópico
1	Manutenção do Terminal Marítimo de Passageiros do Porto Exterior	171 <sup>1</sup>	86,8%
2	Aproveitamento de Terrenos	8	4,1%
3	Opinião Geral da Zona A <sup>2</sup>	6	3,0%
4	Sistema de Espaços Verdes	4	2,0%
5	Textura Urbana	3	1,5%
6	Instalações Públicas	2	1,0%
7	Capacidade de Carga Demográfica	1	0,5%
8	Densidade Populacional	1	0,5%
9	Sistema do Trânsito	1	0,5%
Total		197	100%

Nota 1: Existem um total de 171 artigos de opiniões, as quais compreendem duas situações: a) Alusão expressa da “manutenção do Terminal Marítimo de Passageiros do Porto Exterior” do Anteprojecto II com atitude de apoio; b) Referência clara da “manutenção do Terminal Marítimo de Passageiros do Porto Exterior” do Anteprojecto II com atitude neutra.

Nota 2: A opinião geral da Zona A versa o conteúdo do Anteprojecto I do Plano da Zona A, sem referência concreta ao tópico específico.

No tocante ao tópico, existem 584 artigos: destino do Terminal Marítimo de Passageiros do Porto Exterior (232); transportes (80); instalações públicas (62); habitação (32); corredor verde (29); diversificação da estrutura industrial (24); infra-estruturas (19); portal urbano do Sul (18); paisagem/textura urbana (17); protecção ambiental (15); hidrografia fluvial/qualidade da água/ilhas (14); baía de lazer (10); demografia (8); bairros antigos – problemas não relacionados com trânsito (8); espaços subterrâneos (3); Integração Regional (1); e outros (12) (vide mapa 8).

Mapa 8. Plano Director das Novas Zonas Urbanas (Zona A)\_opiniões do tópico

Tópico		Distribuição		Percentagem		
Destino do Terminal Marítimo de Passageiros do Porto Exterior		232 <sup>1</sup>	232	39,7%		
Trânsito (Zona A)	Sistema do Trânsito	4.ª passagem entre Macau e Taipa	11	41	80	13,7%
		Parque/Lugar de Estacionamento	5			
		Túnel	2			
		Ponte de Amizade	2			
		Ponte Governador Nobre de Carvalho	2			
		Corredor Especial dos Transportes Públicos	2			
		Circulares Externas	1			
		Centro Modal de Transportes	1			
		Outros	15			
	Sistema do Metro Ligeiro	Itinerário	4	12		
		Paragens do metro ligeiro	3			
		Viaduto	2			
		Espaço subterrâneo	1			
		Outros	2			
	Meios de Transportes	Transportes Públicos	4	10		
		Autocarros	2			
		Táxi	1			
		Meio de Transporte Marítimo	1			
		Motociclos	1			
		Outros	1			
Ligação com os bairros antigos	Ligação com a Taipa/Actuais Bairros de Macau	9	9			
Deslocações Ecológicas	Bicicletas	4	8			
	Deslocações Pedonais	1				
	Veículos Amigos do Ambiente	2				
	Outros	1				
Instalações públicas (Zona A)	Recintos Desportivos	13				
	Hospital	6				
	Parque Recreativo	6				
	Asilo para idosos	4				

Instalações públicas (Zona A)	Escolas	4	62	10,6%
	Centro Cultural	3		
	Mercado	3		
	Centro de Prestação de Serviços ao Público	2		
	Recinto de espectáculos	2		
	Parque Temático	1		
	Columbário	1		
	Centro de Saúde	1		
	Centro Comunitário de Actividades	1		
	Creche	1		
	Centro Juvenil	1		
	Lar	1		
	Instalações sem barreiras	1		
	Outros	11		
Habitação		32	32	5,5%
Corredor verde		29	29	5,0%
Indústrias diversificadas		24	24	4,1%
Infra-estruturas (Zona A)	Armazém Intermediário	9	19	3,3%
	Estação de Tratamento de Águas Residuais	6		
	Galeria Técnica	1		
	Outras infra-estruturas	3		
Portal Urbano do Sul		18	18	3,1%
Paisagem/Textura Urbana (Zona A)	Colina da Guia	2	17	2,9%
	Colina, Mar e Cidade	1		
	Portal Marítimo	1		
	<i>Skyline</i>	1		
	Outros	12		
Protecção Ambiental (Zona A)	Ecologia	2	15	2,6%
	Cidade de Baixo Teor de Carbono	2		
	Reciclagem dos Recursos Hídricos (Água Reciclada/Água Renovada/ Descarga de Autoclismo com Águas do Mar/Recolha de Águas Pluviais)	1		
	Energia Solar	1		

	Energia Eólica	1		
	Planície de Lama	1		
	Aves migratórias	1		
	Outros	6		
Hidrografia fluvial/Qualidade da água/Ilhas (Zona A)	Canal	3	14	2,4%
	Inundações	3		
	Qualidade de Água	3		
	Poluição da Água (Água Fétida/Vala de Águas Residuais/Vala de Água Fétida)	2		
	Invasão das Águas do Mar	2		
	Outros	1		
Baía de Lazer		10	10	1,7%
Demografia		8	8	1,4%
Bairros Antigos - Problemas não relacionados com trânsito <sup>2</sup>		8	8	1,4%
Espaço Subterrâneo		3	3	0,5%
Integração Regional		1	1	0,2%
Outros – Zona A		12	12	2,1%
<b>Total</b>			<b>584</b>	<b>100%</b>

Nota 1: A estatística das opiniões sobre os Anteprojectos I e II do texto acima referido mostra que existem 92 artigos de opiniões no que respeita à “transferência do Terminal Marítimo de Passageiros do Porto Exterior” do Anteprojecto I e 171 artigos de opiniões relacionadas com a “manutenção do Terminal Marítimo de Passageiros do Porto Exterior” do Anteprojecto II, um total de 263 artigos. No entanto, este mapa geral indica que existem 232 artigos de opiniões sobre o “destino do Terminal Marítimo de Passageiros do Porto Exterior”. Esta diferença não resulta de erro estatístico, na medida em que de acordo com as regras de codificação, 31 textos de opiniões sociais mencionam ao mesmo tempo a “transferência” do Anteprojecto I e a “manutenção” do Anteprojecto II, as quais tomam uma atitude neutra, pelo que 31 textos de opiniões são contados na estatística dos Anteprojectos I e II, sem que repita a contagem neste mapa geral.

Nota 2: Não estando abrangido no “bairros antigos – problemas não relacionados com trânsito” as opiniões relativas ao trânsito dos bairros antigos, todas as opiniões ficam enquadradas no tópico individualizado do trânsito.

## Sendo grande o impacto causado pela transferência do Terminal Marítimo de Passageiros do Porto Exterior, as opiniões são principalmente propensas à sua manutenção

No que respeita à transferência ou manutenção do Terminal Marítimo de Passageiros do Porto Exterior existem, ao todo, 232 artigos de opiniões. Sendo predominantemente as opiniões favoráveis à sua manutenção, contam-se 132 artigos de opiniões.

A manutenção do Terminal Marítimo justifica-se principalmente pelo facto de a Península de Macau ser o centro político, económico e de actividades culturais da RAEM que abriga cerca 15 mil pequenas e médias empresas,

ocupando 99% da totalidade, concentrando-se a maioria esmagadora na Península de Macau e cerca de 85,2% dos habitantes vivem na Península. Isto mostra que o turismo, os negócios, as deslocações ao exterior e as diversas actividades de vida quotidiana ocorrem principalmente na Península de Macau. Assim sendo, a eventual transferência do Terminal Marítimo de Passageiros do Porto Exterior irá causar inconveniente para a vida quotidiana da população.

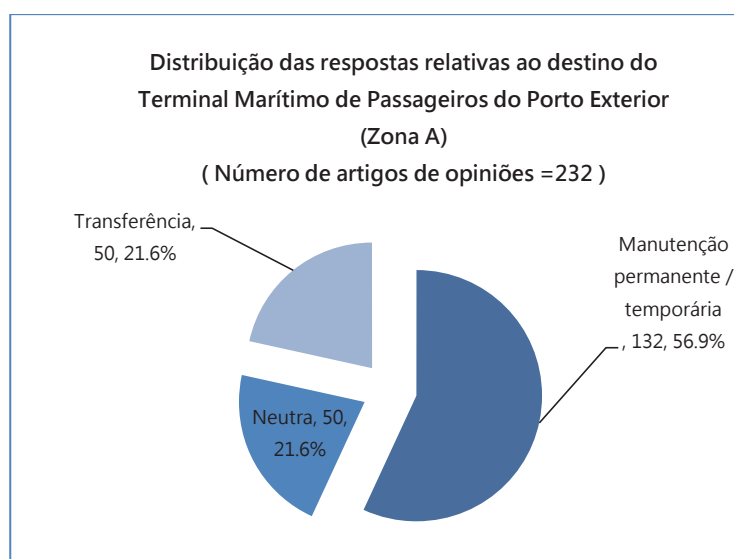
Por outro lado, entendem que o “Centro Histórico de Macau”, de que a população de Macau se orgulha, localiza-se na Península, razão pela qual é o local que grande parte dos turistas frequentam. Se o Terminal Marítimo de Passageiros do Porto Exterior for transferido para a Taipa, os turistas terão que viajar várias vezes entre as novas zonas urbanas e os bairros antigos através das pontes que ligam Macau e Taipa. Isto contraria o princípio de repartição do fluxo de trânsito do planeamento urbanístico e será inútil construir mais pontes.

Merece ainda atenção que, segundo as opiniões favoráveis à manutenção, o Terminal Marítimo de Passageiros do Porto Exterior importa à ligação do trânsito entre Macau e Guangdong e Hong Kong. A eventual transferência do Terminal Marítimo de Passageiros do Porto Exterior para o COTAI pressupõe a transferência do centro económico e político para as novas zonas urbanas. Assim sendo, grande parte das pequenas e médias empresas enraizadas na Península de Macau irão sofrer inevitavelmente crise nos negócios.

As opiniões defensoras da transferência consideram que os lugares de ancoramento do Terminal Marítimo de Passageiros do Porto Exterior estão a ficar saturados. Além disso, a área da praça em frente do Terminal Marítimo é pequena, o que dificulta o estacionamento dos autocarros de turismo, principalmente durante a época do Grande Prémio, altura em que se verifica congestionamento do trânsito. Assim, a transferência do Terminal Marítimo de Passageiros do Porto Exterior poderá reduzir tráfego, formando um novo centro modal de transportes. Mesmo que ocorra a transferência do terminal marítimo, a Península de Macau deve ter ainda um terminal marítimo, propondo-se que este seja transferido para a ilha artificial da mega ponte Hong Kong-Zhuhai-Macau.

Ademais, as opiniões neutras entendem que a transferência do Terminal Marítimo do Porto Exterior não é uma questão a discutir para já. A transferência ou não transferência tem as suas vantagens e desvantagens, pelo que pedem ao Governo da RAEM para ponderar de forma abrangente os factores económico, social e de trânsito. A decisão só deve ser tomada depois de reflectida uma visão de longo prazo e de forma científica (vide figura 11).

**Figura 11. Distribuição das respostas relativas ao destino do Terminal Marítimo de Passageiros do Porto Exterior (Zona A)**



Depois de uma análise sintética e tendo em consideração as opiniões dos sectores sociais sobre a manutenção do Terminal Marítimo de Passageiros do Porto Exterior e as preocupações com a transferência, o grupo de trabalho do planeamento dos novos aterros considera preliminarmente que o Terminal Marítimo de Passageiros do Porto Exterior deve ser mantido.

Entretanto, a transferência do Terminal Marítimo de Passageiros do Porto Exterior relaciona-se intimamente com o conceito do plano de baía de lazer. A este respeito existem 10 artigos de opiniões. Sendo metade os que adoptam posição favorável, considerando que a criação da zona da baía de lazer na Zona A pode promover a diversificação moderada da estrutura industrial, contribuindo para aumentar a competitividade da Península de Macau. Paralelamente, propõem-se que o futuro plano urbano deve basear-se no conceito da zona de baía para tomar o Porto Exterior como centro, transformando a RAEM no “Centro Mundial de Turismo e Lazer” .

## Preocupação que a Zona A sofra elevado fluxo de tráfego, sendo necessário aperfeiçoar o sistema dos serviços de transporte público

No que respeita ao trânsito, contam-se 80 artigos de opiniões relacionadas com a Zona A. Consideram algumas opiniões que a quarta passagem entre Macau e Taipa não só pode aumentar a eficiência no transporte da RAEM como também reduzir o fluxo de tráfego que a Zona A e a Zona Nordeste de Macau sofrem. Contudo, existem também opiniões contrárias, visto que segundo a estimativa demográfica até 2020, Macau poderá aumentar em 130 mil habitantes, a qual provavelmente não seria capaz de resolver o problema de escoamento do trânsito principalmente na época dos tufões. Mesmo que a quarta passagem entre Macau e Taipa seja um túnel subaquático, o problema nem sempre pode ser resolvido.

Por outro lado, sugeriram que seja restrita a entrada dos veículos. Em contrapartida, é promovida a utilização dos veículos amigos do ambiente que circulam ao redor da ilha, com o reforço dos serviços de correspondência dos transportes públicos que têm o metro ligeiro como núcleo, e a criação de uma zona pedonal central de correspondência. Ao mesmo tempo, deve ser aperfeiçoado o sistema dos transportes públicos da Zona A. Sugeriram que as paragens do metro ligeiro devem contemplar mais a ligação entre Areia Preta e a Taipa. Sendo muito importante a ligação entre as novas zonas urbanas e os bairros antigos, deve ser promovida a integração dos mesmos, atraindo o fluxo de turistas. Contudo, afigurar-se que a Zona A possui uma falta da ligação com as novas zonas urbanas e os bairros antigos, pelo que é recomendável o planeamento eficaz do trânsito, para evitar o problema de estrangulamento do trânsito devido ao fluxo de veículos e de pessoas.

Existem ainda opiniões que se preocupam com o facto de que a população excessiva da Zona A possa agravar o fluxo de tráfego da Zona Norte, causando congestionamento do trânsito e poluição do ar e do ruído (vide mapa 8).

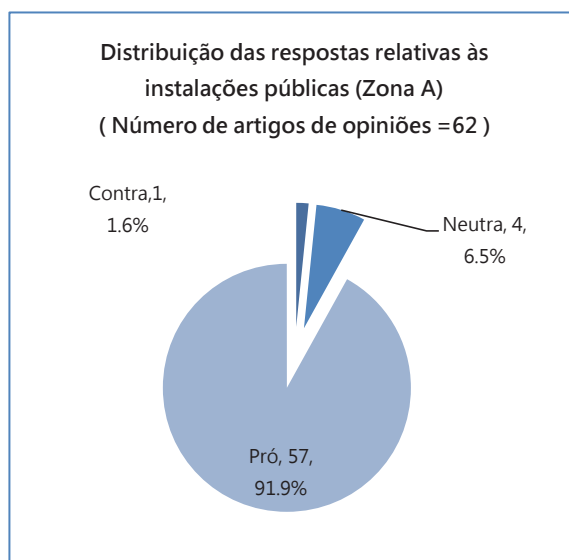
O posicionamento funcional do Anteprojecto da Zona A resume-se em três vertentes, i.e. “instalações de apoio à vida quotidiana” , “indústrias diversificadas” e “portal urbano” . Neste âmbito, a parcela Sul será dotada de instalações culturais costeiras de categoria urbana, criando-se um novo *landmark* do portal urbano, com vista a melhorar a imagem de Macau. Em relação a alguns tópicos importantes da Zona A, produzimos uma nova análise mais aprofundada, no sentido de conhecer melhor as atitudes que os cidadãos tomaram.

## Promover a construção das instalações públicas de lazer, reflectindo a beleza do portal urbano

A respeito das instalações públicas existem 62 artigos de opiniões. Os cidadãos entendem que a Zona A deve abrigar principalmente o campo desportivo, campus universitário, parques, escolas e zona de lazer. E só assim é que se pode reflectir o embelezamento do portal urbano de Macau. Além disso, a Zona Nordeste de Macau que fica junto da Zona A tem poucos recintos desportivos, por isso, deve-se colmatar esta insuficiência. Entretanto, consideram que a densidade populacional da Zona A é relativamente alta. Apesar da existência do centro de saúde na zona, é necessário considerar acrescentar um hospital de grande dimensão e centro de dia para idosos, a fim de responder à procura de cuidados médicos de Macau. Por outro lado, entendem que o número de terrenos destinados às instalações turísticas e culturais pode ser reduzido.

Os terrenos destinados à finalidade turística podem ser modificados para parque, zona de lazer de grande dimensão ou parque recreativo (vide figura 12).

Figura 12. Distribuição das respostas relativas às instalações públicas (Zona A)

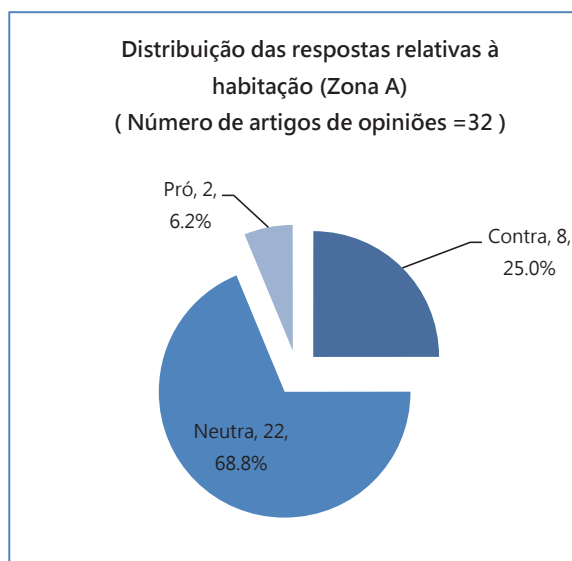


## Proporcionar habitação de preço reduzido e económico, indo ao encontro das necessidades dos grupos sociais mais fragilizados

No que respeita à habitação, contam-se 32 artigos de opiniões, sendo cerca de 70% da posição neutra. A maioria dos cidadãos consideram que a Zona A deve ter habitação pública e sugerem que no futuro deve ser aumentada a percentagem da habitação pública, proporcionado habitação de preço reduzido e económico aos grupos sociais mais fragilizados e jovens que não têm capacidade de adquirir propriedade.

No entanto, as opiniões desfavoráveis referem que a eventual construção do número excessivo de edifícios altos na Zona A causará certamente o "efeito de biombo" (dificultam a circulação do ar), agravando a poluição do ar da Zona Norte. Assim sendo, deve ser reduzido o número de edifícios altos, e aumentar o número de recintos desportivos e jardins e parques (vide figura 13).

Figura 13. Distribuição das respostas relativas à habitação (Zona A)

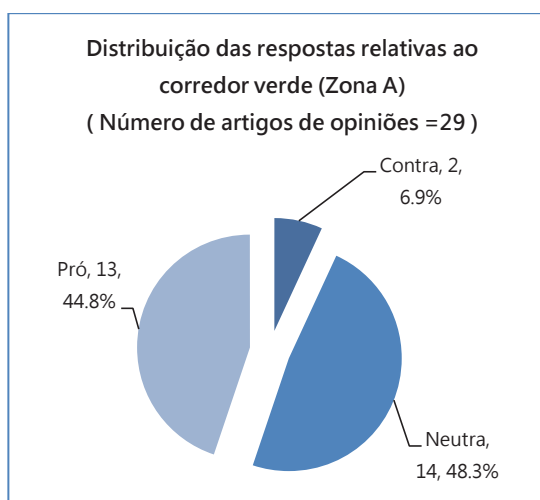


## Construir corredor verde costeiro e diluir a imagem de Macau como cidade de jogo

Através da construção do corredor verde da Zona A e da Zona B, existirá um corredor verde costeiro no Sul da Península de Macau que otimiza o perfil urbano e a fisionomia paisagística costeira.

Quanto à criação do corredor verde na Zona A existem 29 artigos de opiniões. Os apoiantes do plano das novas zonas urbanas estão satisfeitos com a concepção dos espaços verdes e consideram que é adequado que os espaços verdes predominem no plano da Zona A. O corredor verde ao redor da Península pode aumentar a paisagem verde da zona. As opiniões neutras sugerem que sejam criados mais parques, ciclovias e espaços verdes, considerando que os espaços verdes devem ser criados em todos os lugares e sob diversos níveis, diluindo a imagem de Macau como cidade de casinos (vide figura 14).

Figura 14. Distribuição das respostas relativas ao corredor verde (Zona A)

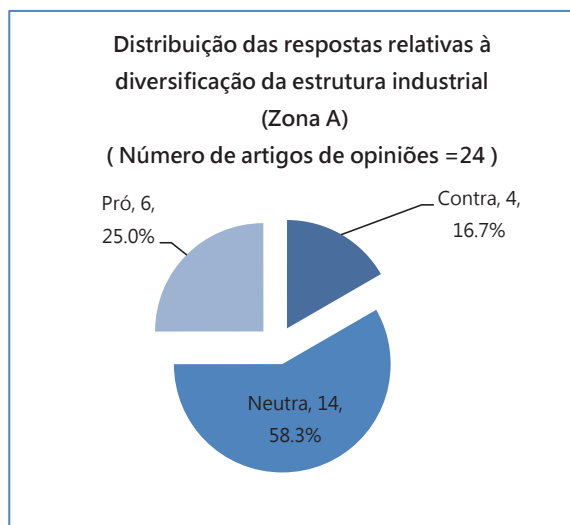




## Desenvolver a economia e diversificar a estrutura industrial, tendo em consideração a sobrevivência das pequenas e médias empresas

A diversificação da estrutura industrial tem sido uma matéria que interessa à população, ocupando 24 artigos de opiniões a Zona A. As opiniões favoráveis consideram que seria ideal que a Zona A disponha de instalações culturais do tipo *landmark* e de estrutura industrial diversificada. No entanto, acham que merece uma reflexão séria sobre a possibilidade de reservar, no âmbito das indústrias culturais e criativas, um espaço semelhante ao “pavilhão cultural e criativo” de Macau, para proporcionar um espaço suficiente para a permanência das pequenas e médias empresas (vide figura 15).

Figura 15. Distribuição das respostas relativas à diversificação da estrutura industrial (Zona A)

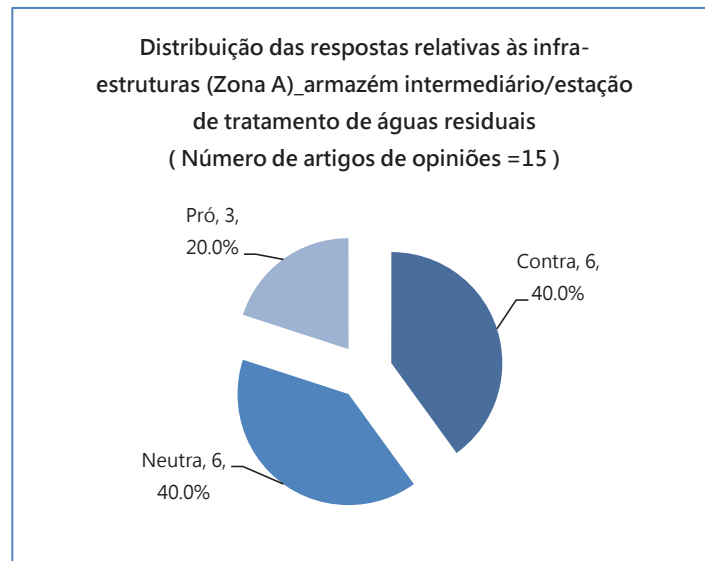


## As opiniões dos cidadãos divergem no respeitante à instalação da estação de tratamento de águas residuais e do armazém intermediário

Em relação às infra-estruturas, os cidadãos também se preocupam com o armazém intermediário e a estação de tratamento de águas residuais, contando-se um total de 15 artigos de opiniões. Encontram-se opiniões que partilham do plano do Governo quanto à instalação do armazém intermediário na Zona A assim como a disposição da estação de tratamento de águas residuais no espaço subterrâneo, contudo defendem uma avaliação eficaz do impacto causado pela subida do nível das águas do mar, invasão das águas do mar e *tsunami*.

Por outro lado, muitas opiniões são contrárias a instalação do armazém intermediário na Zona A, na medida em que, devido à alta densidade demográfica no Norte da Zona A, onde há vários edifícios altos, apresenta riscos e exerce influência psicológica sobre os habitantes da zona envolvente, apesar de considerar os factores de segurança na concepção e na operação. Julgam outros que não é adequado instalar a estação de tratamento de águas residuais no espaço subterrâneo do Norte da Zona A. Em termos da altura das construções da Zona A, a do Norte é mais elevada do que do Sul. Já que a estação de tratamento de águas residuais é subterrânea, as instalações públicas estão no piso térreo, pelo que é mais adequado ficar no Sul, o que corresponde à restrição da altura e o objectivo da construção da referida estação de tratamento de águas residuais (vide figura 16).

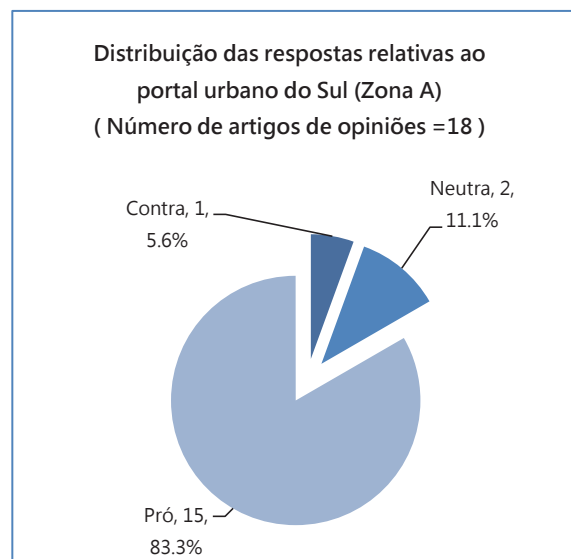
Figura 16. Distribuição das respostas relativas às infra-estruturas (Zona A)\_armazém intermediário/estação de tratamento de águas residuais



## Apoio à construção do portal urbano no Sul, criando um novo *landmark* cultural de Macau

Das opiniões apresentadas, contam-se 18 artigos de opiniões relacionadas com o portal urbano do Sul da Zona A, dos quais 15 artigos são favoráveis. Consideram estas opiniões que a imagem urbana pode ser uma marca que mostra as características culturais de uma cidade. O plano do portal urbano da Zona A irá assumir a vocação histórica do novo *landmark* de Macau. Há cidadãos que entendem que, para aumentar os encantos da cidade de Macau, importa impulsionar na comunidade as indústrias culturais e criativas e não só construir um *landmark* (vide figura 17).

Figura 17. Distribuição das respostas relativas ao portal urbano do Sul (Zona A)



## Nova Zona Urbana B

### O tópico da Zona B tem um total de 365 artigos de opiniões e os anteprojectos do plano contam 75 artigos

No respeitante à Zona B, existe um total de 440 artigos de opiniões, ocupando 13,8% da totalidade, das quais 75 têm a ver com os anteprojectos do plano e 365 relacionam-se com o tópico da Zona B.

De entre os Anteprojectos (i.e. Anteprojecto I ou II), as opiniões públicas que são relativamente dispersas mostram-se mais atentas à utilização dos solos, colina, mar e paisagem assim como instalações públicas e *skyline*. Sinteticamente, as opiniões consideram que a Zona B não carece de planear terrenos para finalidade habitacional, deve ter predominantemente instalações públicas e com ciclovias, para além de dispor no Lago do Nam Van pequenas pontes-cais, para utilização dos cidadãos e dos turistas, e ainda na sua vizinhança uma feira nocturna, com vista a atrair maior fluxo de pessoas. Apesar da opinião favorável à necessidade de ter terreno para finalidade habitacional, não concordam com a criação na zona de área de desenvolvimento de média ou alta densidade, para que as construções ao longo da costa não encubra o *skyline* urbano (vide mapas 9 e 10).

Mapa 9. Opiniões sobre o Anteprojecto I do Plano da Zona B

Ordem	Tópico	Número de artigos de opiniões dos tópicos	Percentagem do Tópico
1	Aproveitamento de Terrenos	18	38,3%
2	Opinião Geral da Zona B*	13	27,7%
3	Paisagem da colina e mar	8	17,0%
4	Instalações públicas	4	8,5%
5	<i>Skyline</i>	3	6,4%
6	Paisagem do Portal da Península de Macau	1	2,1%
	Total	47	100 %

\*: A opinião geral da Zona B versa o conteúdo do Anteprojecto I do Plano da Zona B, sem referência concreta ao tópico específico.

Mapa 10. Opiniões sobre o Anteprojecto II do Plano da Zona B

Ordem	Tópico	Número de artigos de opiniões dos tópicos	Percentagem do Tópico
1	Aproveitamento de Terrenos	11	39,3%
2	<i>Skyline</i>	4	14,3%
3	Paisagem da colina e mar	3	10,7%
4	Opinião Geral da Zona B*	3	10,7%
5	Número de fracções habitacionais	3	10,7%
6	Capacidade de Carga Demográfica	2	7,1%
7	Paisagem do Portal da Península de Macau	1	3,6%

8	Instalações públicas	1	3,6%
Total		28	100%

\*: A opinião geral da Zona B versa o conteúdo do Anteprojecto II do Plano da Zona B, sem referência concreta ao tópico específico.

No tocante ao tópico da Zona B, existem 365 artigos: transportes (127); instalações públicas (100); corredor verde (37); paisagem/textura urbana (33); habitação (31); indústrias diversificadas (20); protecção ambiental (8); infra-estruturas (2); população (2) e outros (5) (vide mapa 11).

Mapa 11. Opiniões sobre os tópicos - Plano Director das Novas Zonas Urbanas (Zona B)

Tópico		Distribuição		Percentagem		
Trânsito (Zona B)	Sistema do Metro Ligeiro	Metro ligeiro da Zona B	24	88	127	34,8%
		Paragens do Metro Ligeiro	20			
		Itinerário	14			
		Espaço subterrâneo	13			
		Rua de Londres	11			
		Viaduto	4			
		Outros	2			
	Sistema do Trânsito	Túnel	9	21		
		Parque/Lugar de Estacionamento	4			
		Ponte de Amizade	1			
		Outros	7			
	Deslocações Ecológicas	Bicicletas	5	11		
		Deslocações Pedonais	4			
		Veículos Eléctricos	1			
		Outros	1			
	Ligação com os bairros antigos	Ligação com a Taipa/Bairros Actuais de Macau	4	4		
	Meios de transporte	Transportes Públicos	1	3		
		Autocarro	1			
		Meio de Transporte Marítimo	1			
Instalações públicas (Zona B)	Edifício das Repartições Públicas / Edifício dos Tribunais	42	100	27,4%		
	Mercado	20				
	Recintos Desportivos	5				
	Biblioteca	4				

	Parque Temático	4		
	Centro Cultural	3		
	Centro de Saúde	3		
	Creche	2		
	Hospital	1		
	Asilo para idosos	1		
	Escolas	1		
	Centro Juvenil	1		
	Educação especial	1		
	Recinto de espectáculos	1		
	Parque Recreativo	1		
	Crematório	1		
	Outros	9		
	Corredor verde	37	37	10,1%
Paisagem/Textura Urbana (Zona B)	Colina da Penha	6	33	9,0%
	Lago do Nam Van	4		
	<i>Skyline</i>	4		
	Edifícios altos que dificultam a circulação do ar	3		
	Lago de Sai Van	3		
	Corredor Visual	2		
	Colina, Mar e Cidade	1		
	Colina da Guia	1		
	Taipa Grande	1		
	Taipa Pequena	1		
	Outras Paisagem/Textura Urbana	7		
	Habitação	31	31	8,5%
	Indústrias diversificadas	20	20	5,5%
Protecção Ambiental (Zona B)	Avaliação Ambiental	2	8	2,2%
	Ecologia	1		
	Energia Solar	1		
	Outros	4		
Infra-estruturas (Zona B)	Galeria Técnica	1	2	0,5%
	Outras infra-estruturas	1		
	Demografia	2	2	0,5%

Zona B - Outros	5	5	1,4%
<b>Total</b>		<b>365</b>	<b>100%</b>

## Instalação de uma paragem do metro ligeiro na Zona B e promoção da construção de ciclovias ao redor das ilhas

A respeito do trânsito existem um total de 127 artigos de opiniões. Consideram que se deve considerar a instalação de paragem do metro ligeiro na Zona B enquanto as outras zonas urbanas dispõem de paragem do metro ligeiro. Ao mesmo tempo, o anteprojecto do plano promove a construção de edifícios públicos. Para facilitar o acesso dos cidadãos e dos trabalhadores da Administração, é realmente necessário construir uma paragem do metro ligeiro naquela zona. Por outro lado, há opiniões desfavoráveis à construção do viaduto do metro ligeiro nas ruelas, devendo ser construído subterraneamente.

No que respeita ao túnel, a ligação entre a Zona A e a Zona B por túnel é a melhor forma de planeamento. Sugerem também a construção de dois túneis subaquáticos na Zona B que ligam respectivamente as Zonas C e D. Em termos das deslocações ecológicas, propõe-se que a Zona B seja o ponto de partida do itinerário de lazer, para melhor planejar o itinerário de ciclovias, com vista a estender a mesma até ao itinerário ao redor da Península de Macau, fazendo com que Macau se torne uma cidade de bicicletas, transmitindo às novas gerações um ambiente saudável. Entretanto, entendem que se deve encorajar os cidadãos a adoptarem a forma de deslocação pedonal, através do *design* (vide mapa 11).

O posicionamento funcional do Anteprojecto da Zona B resume-se em três vertentes, i.e. "corredor verde costeiro", "construções públicas" e "instalações turísticas e culturais". A estrutura de espaço da Zona B tem por objectivo principal salvaguardar o corredor visual entre a Colina da Penha e o mar, modelar um corredor verde costeiro, salientar a imagem da cidade costeira assim como consolidar a função do centro da cidade, remodelar o *skyline* urbano e estabelecer a paisagem do portal urbano nos dois lados da ponte. Em relação a alguns tópicos importantes da Zona B, fizemos uma nova análise mais aprofundada, no sentido de conhecer melhor as atitudes que os cidadãos tomaram.

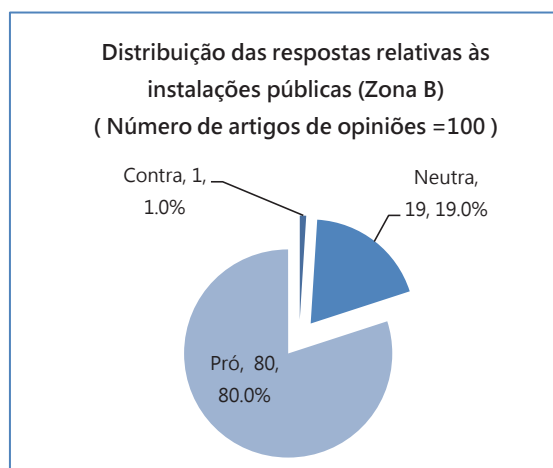
## Construção de edifícios de repartições públicas, diminuindo a concentração dos serviços públicos

Em relação às instalações públicas existem 100 artigos de opiniões. Concordam principalmente com a construção de edifícios de repartições públicas na Zona B, a qual pode melhorar a dispersão dos serviços públicos e alterar a utilização de edifícios comerciais arrendados para expediente público, facilitando a vida dos cidadãos e reduzindo os custos administrativos e economizar os recursos.

Entendem ainda que ficando a Zona B perto do NAPE e considerando o futuro aumento do fluxo de pessoas, o Governo deve reservar solos para construir um mercado, atendendo às necessidades da população e proporcionando maior conveniência à vida quotidiana dos cidadãos.

Por outro lado, as instalações culturais e turísticas e públicas predominam tanto no Anteprojecto I como no Anteprojecto II do Plano, podendo ver-se que a Zona B afigurar-se-á com o "*West Kowloon Cultural District*" de Hong Kong (vide figura 18).

Figura 18. Distribuição das respostas relativas às instalações públicas (Zona B)

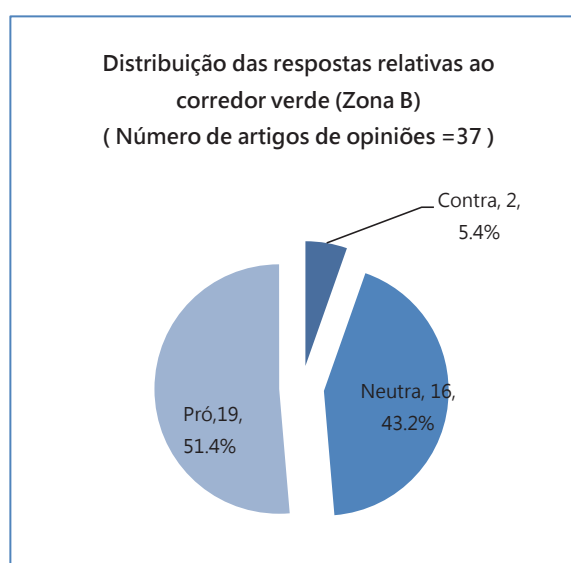


## Criação de um corredor verde costeiro de nível internacional, acrescentando características turísticas à cidade

A respeito da matéria do corredor verde existem 37 artigos de opiniões. Em suma, consideram que a construção de corredor verde da Zona B deve adaptar-se ao conceito de Macau como cidade de turismo e lazer de nível mundial, alargando-se a área dos espaços verdes, para criar um corredor verde costeiro de nível internacional. As opiniões favoráveis entendem que a construção do corredor verde costeiro na Zona B pode acrescentar características turísticas e apoiam a dotação de elementos ecológicos aos parques para lhes dar animação. Além disso, sugerem que o corredor verde seja conjugado com as deslocações ecológicas, cabendo ao Governo a iniciativa de promover as deslocações ecológicas pelos funcionários públicos. Mais, esperam que as instalações de apoio e de lazer sejam dispostas de forma dispersa ao longo da linha costeira, facilitando o descanso dos peões na faixa verde e nos parques.

No entanto, as opiniões desfavoráveis preocupam-se com a existência excessiva de espaços verdes, resultando numa insuficiência de solos para desenvolvimento. Duvidam se um plano como este pode ou não satisfazer às necessidades do desenvolvimento de Macau nos próximos 30 anos e corresponder à filosofia da sustentabilidade (vide figura 19).

Figura 19. Distribuição das respostas relativas ao corredor verde (Zona B)



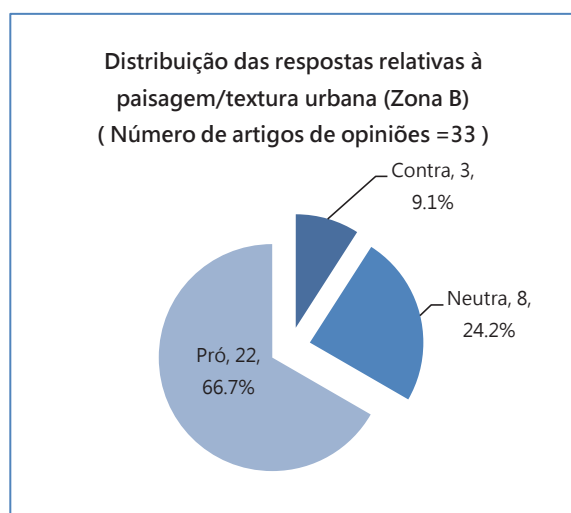
## Protecção do corredor visual da paisagem, apresentando a estrutura urbana que consiste em colina e mar

No tocante à paisagem/textura urbana contam-se 33 artigos de opiniões. As opiniões partilham da mesma opinião com o planeamento da paisagem urbana deste Anteprojecto, sem destruir a paisagem do “Centro Histórico”. Merece, porém atenção que os edifícios das Zonas A e B são demasiado altos, os quais podem eventualmente encobrir a paisagem da colina da Penha.

Propõem que o projecto da fase seguinte deva considerar a protecção da paisagem que se observa da Taipa para colina da Penha e da colina da Penha para todas as zonas de Macau. Existem também opiniões que defendem a limitação da altura dos edifícios da colina da Penha sem construção de habitações, para preservar o corredor visual.

As opiniões contrárias consideram que a colina da Penha e zona que se estende desde o Lago do Nam Van até ao Lago de Sai Van constituem a paisagem importante de “colina, mar e cidade” de Macau. Não se deve permitir construir mais edifícios altos (vide figura 20).

Figura 20. Distribuição das respostas relativas à paisagem/textura urbana (Zona B)

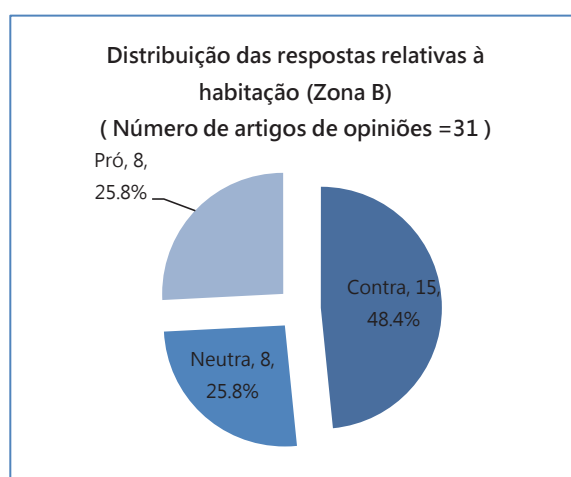


## Desenvolvimento de um número reduzido de projectos de habitação, planeado em conjunto com as Zonas C e D da Praia Grande

Quanto à habitação, foram recebidos 31 artigos de opiniões. As opiniões favoráveis propõem que, como projecto para zona costeira com sustentabilidade, é necessário dispor de projectos de habitação na zona, concretizando a experiência urbana colectiva de 24 horas. Outras opiniões concordam com a pequena quantidade de habitações no Anteprojecto II do Plano da Zona B que pode ser planeada em conjunto com as Zonas C e D do Lago do Nam Van. As vozes opositoras entendem que a Zona B não deve ter terrenos para finalidade habitacional, assegurando-se terrenos suficientes para instalações costeiras, turísticas e culturais e instalações públicas (vide figura 21).



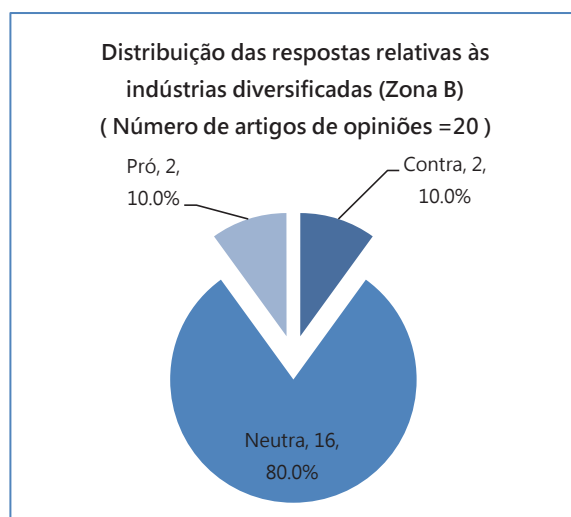
Figura 21. Distribuição das respostas relativas à habitação (Zona B)



## Introdução de projectos específicos de lazer, turismo e habitação e aumento das indústrias culturais e artísticas

Em relação às indústrias diversificadas da Zona B, foram recebidos 20 artigos de opiniões. Esperam que o sector cultural e artístico se integre, sob todas as vertentes, na comunidade. Pelo que, sugerem que seja reservado espaço nas cinco novas zonas urbanas para desenvolvimento de actividades artísticas e culturais, acrescentando as indústrias culturais e artísticas. Propõem-se também que no lado Leste da Zona B seja criado um projecto de desenvolvimento integrado de actividades de lazer, conferências e exposições, de turismo, de habitação e de comércio, com vista a estender a zona turística até à costa (vide figura 22).

Figura 22. Distribuição das respostas relativas às indústrias diversificadas (Zona B)



## Novas Zonas Urbanas C, D e E

### O tópico das Zonas C, D e E tem um total de 270 artigos de opiniões e os anteprojectos do plano contam 59 artigos

No que respeita às Zonas C, D e E, existe um total de 329 artigos de opiniões, ocupando 10,3% da totalidade, das quais 59 se ligam com os Anteprojectos do Plano e 270 relacionam-se com o tópico das Zonas C, D e E.

De entre os Anteprojectos (i.e. Anteprojecto I ou II), a opinião pública interessa-se mais pelo sistema de paisagem, utilização dos solos, sistema de espaços verdes, instalações do trânsito, *skyline* assim como infra-estruturas, sendo no máximo dez artigos para cada tópico individualizado. Em termos sintéticos, consideram que o Anteprojecto I do Plano corresponde mais ao princípio de “baixa densidade e baixa altura” e a paisagem da colina não será encoberta, mantendo um *skyline* moderado. Por outro lado, há opiniões favoráveis ao Anteprojecto II, dos dois lados das Zonas C, D e E pode ver-se a paisagem da colina e do mar, que tem um horizonte largo. Além disso, propõem-se que a altura dos edifícios pode ter mais variações. No entanto, há também vozes que se preocupam que os dois anteprojectos, destruam a linha costeira da Taipa, especialmente a linha paisagística da Taipa Pequena e Taipa Grande (vide mapas 12 e 13).

Mapa 12. Opiniões sobre Anteprojecto I do Plano das Zonas C, D e E

Ordem	Tópico	Número de artigos de opiniões dos tópicos	Percentagem do Tópico
1	Sistema de Paisagem	9	25,0%
2	Opinião geral das Zonas C,D e E*	9	25,0%
3	Aproveitamento de Terrenos	7	19,4%
4	Sistema de Espaços Verdes	3	8,3%
5	<i>Skyline</i>	3	8,3%
6	Número de fracções habitacionais	2	5,6%
7	Capacidade de Carga Demográfica	1	2,8%
8	Infra-estruturas	1	2,8%
9	Espaço Subterrâneo	1	2,8%
	Total	36	100%

\*: A opinião geral das Zonas C, D e E versa o conteúdo do Anteprojecto I do Plano das Zonas C, D e E, sem referência concreta ao tópico específico.

Mapa 13. Opiniões sobre Anteprojecto II do Plano das Zonas C,D e E

Ordem	Tópico	Número de artigos de opiniões dos tópicos	Percentagem do Tópico
1	Opinião geral das Zonas C,D e E *	6	26,1%
2	Sistema de Paisagem	4	17,4%
3	Aproveitamento de Terrenos	3	13,0%

4	Textura Urbana	3	13,0%
5	Infra-estruturas	2	8,7%
6	Instalações do Trânsito	2	8,7%
7	Número de fracções habitacionais	1	4,3%
8	Instalações públicas	1	4,3%
9	Espaço Subterrâneo	1	4,3%
Total		23	100%

\*: A opinião geral das Zonas C, D e E versa o conteúdo do Anteprojecto II do Plano das Zonas C, D e E, sem referência concreta ao tópico específico.

No tocante ao tópico, existem 270 artigos: transportes (68); instalações públicas (50); habitação (33); protecção ambiental (26); corredor verde (25); paisagem/textura urbana (19); hidrografia fluvial/qualidade da água/ilhas (15); indústrias diversificadas (11); infra-estruturas (4); bairros antigos (4); demografia (3); Integração Regional (2); e outros (10) (vide mapa 14).

Mapa 14. Opiniões sobre os tópicos: Plano Director das Novas Zonas Urbanas (Zonas C, D e E)

Tópico		Distribuição		Percentagem		
Trânsito ( Zonas C, D e E )	Sistema do Trânsito	4.ª passagem entre Macau e Taipa	5	19	68	25,2%
		Parque/Lugar de Estacionamento	4			
		Túnel	4			
		Ponte de Amizade	2			
		Centro Modal de Transportes	2			
		Outros	2			
	Sistema do Metro Ligeiro	Itinerário	7	17		
		Espaço subterrâneo	4			
		Paragens do Metro Ligeiro	3			
		Viaduto	1			
		Outros	2			
	Deslocações Ecológicas	Bicicletas	6	15		
		Deslocações Pedonais	5			
		Veículos Amigos do Ambiente	2			
		Outros	2			
	Meios de transporte	Autocarros	4	9		
		Veículos Particulares	1			
		Transportes Públicos	1			
		Outros	3			

	Ligação com os bairros antigos	Ligação com a Taipa – Bairros Actuais de Macau	8	8		
Instalações públicas (Zonas C, D e E)		Parque Temático	9	50	18,5%	
		Escolas	8			
		Centro Cultural/Parque Recreativo	6			
		Hospital	5			
		Recintos Desportivos	4			
		Asilo para idosos	3			
		Centro de Saúde	3			
		Centro de Prestação de Serviços ao Público / Edifício das Repartições Públicas	4			
		Centro Comunitário de Actividades	1			
		Mercado	1			
		Lar	1			
		Biblioteca	1			
		Crematório	1			
	Outros	3				
Habitação			33	33	12,2%	
Protecção Ambiental (Zonas C, D e E)		Cidade de Baixo Teor de Carbono	9	26	9,6%	
		Ecologia	4			
		Energia Solar	3			
		Bairro Piloto de Baixo Teor de Carbono	2			
		Reciclagem de Lixo	2			
		Planície de lama	2			
		Mangal	2			
		Outros	2			
Corredor verde			25	25	9,3%	
Paisagem/Textura Urbana (Zonas C, D e E)		Edifícios altos que dificultam a circulação do ar	5	19	7,0%	
		Lago do Nam Van	4			
		Lago de Sai Van	2			
		Taipa Grande	1			
		Taipa Pequena	1			

	Duas margens do rio	1		
	<i>Skyline</i>	1		
	Outra Paisagem/Textura Urbana	4		
Hidrografia fluvial/Qualidade da água/Ilhas (Zonas C, D e E)	Aterro do tipo de ilha	4	15	5,6%
	Assoreamento do leito fluvial/canal de navegação	3		
	Qualidade da água	3		
	Poluição da Água (Água Fétida/Vala de Águas Residuais/Vala de Água Fétida)	2		
	Protecção contra inundações	1		
	Outros	2		
Indústrias diversificadas		11	11	4,1%
Infra-estruturas (Zonas C, D e E)	Estação de Tratamento de Águas Residuais	1	4	1,5%
	Galeria Técnica	1		
	Outras Infra-estruturas	2		
Problemas dos bairros antigos não relacionados com trânsito*		4	4	1,5%
Demografia		3	3	1,1%
Integração Regional		2	2	0,7%
Zonas CDE - Outros		10	10	3,7%
Total			270	100.0%

\*: Os problemas dos bairros antigos não relacionados com trânsito não compreendem as opiniões acerca do trânsito, estando estas enquadradas num tópico individualizado do trânsito.

## Construção do grande número de centros modais de transportes articulado com os bairros antigos

No que respeita ao trânsito, existem 68 artigos de opiniões. Consideram que as Zonas C, D e E são adequadas à criação do bairro piloto de baixo teor de carbono e desenvolvimento dos transportes ecológicos. Ao mesmo tempo, deve-se promover a utilização de bicicletas e vias pedonais, para servir de instalações de apoio das deslocações ecológicas dos cidadãos. Em termos do itinerário do metro ligeiro, parece a alguns cidadãos que, devido à incapacidade do itinerário actual do metro ligeiro em satisfazer a necessidade de deslocações dos cidadãos, deve-se ponderar o efeito da economia ambiental. Quanto ao túnel, referem que existem grande número de centros modais de transportes subterrâneos, de acordo com o anteprojecto, devendo existir um planeamento eficaz da articulação entre os espaços térreos e os bairros antigos (vide mapa 14).

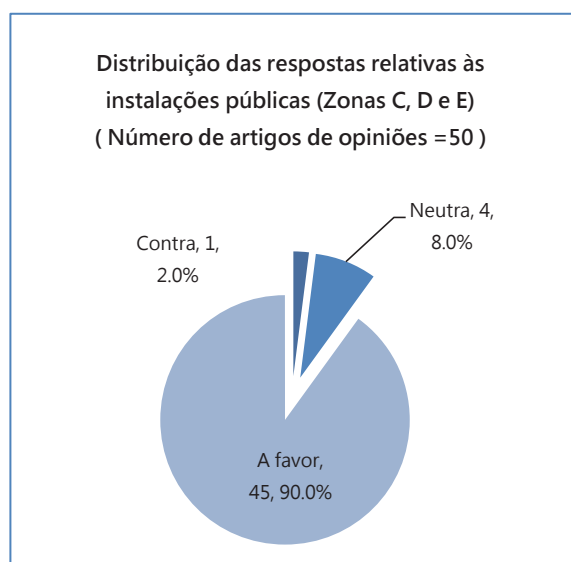
O posicionamento funcional do Anteprojecto das Zonas C, D e E resume-se em três vertentes, i.e. “bairro piloto de baixo teor de carbono”, “corredor verde costeiro” e “centro modal de transportes”. A estrutura do espaço

consiste em rentabilizar os recursos costeiros, modelar um corredor verde ao longo da costa do Norte da Taipa e reservar terreno para construir um parque com função de landmark assim como criar um lago interior de lazer, reservar um corredor verde paisagístico no maciço da Taipa Grande e Taipa Pequena, consolidando a paisagem de “colina, mar e cidade”. Em relação a alguns tópicos importantes das Zonas C, D e E, fizemos uma nova análise mais aprofundada, no sentido de conhecer melhor as atitudes que os cidadãos tomaram.

## Construção do parque temático para atrair turistas, tendo em consideração a reserva de terrenos para finalidade educacional

Em relação às instalações públicas existem 50 artigos de opiniões. À falta de instalações de recreação e entretenimento em Macau, esperam que haja nas zonas parques temáticos, tais como “*Ocean Park*” e Jardim Botânico, para atrair os turistas a prolongar a sua estadia e favorecer a funcionalidade do bairro piloto de baixo teor de carbono. Entretanto, dado que as Zonas C, D e E são zonas habitacionais, justifica-se a existência de escolas, pelo que propõem que haja reserva de terrenos para finalidade educacional (vide figura 23).

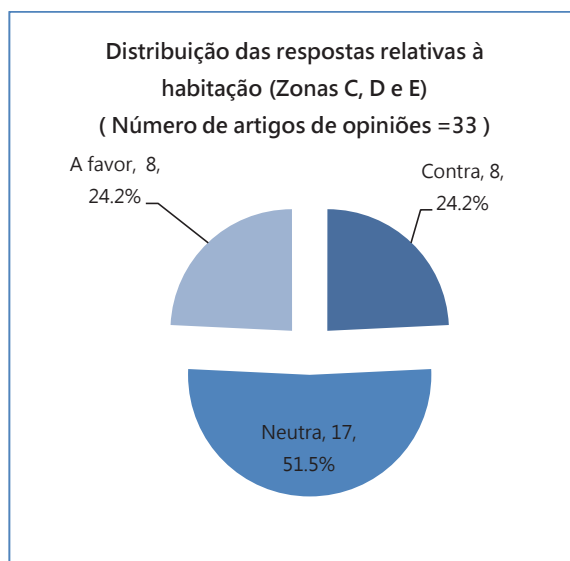
Figura 23. Distribuição das respostas relativas às instalações públicas (Zonas C, D e E)



## Preocupação com a construção de edifícios altos que dificultem a circulação do ar e promoção da construção de habitações de baixa densidade

No que respeita à habitação contam-se 33 artigos de opiniões. Consideram que as Zonas C, D e E, devido às funções configuradas, devem ser mais utilizadas para a construção de habitação económica, satisfazendo a procura dos cidadãos. Além disso, sendo um bairro piloto de baixo teor de carbono, deve-se construir habitações de baixa densidade, com restrição de altura dos edifícios. Os que estão a favor consideram que as zonas devem disponibilizar grande quantidade de fracções habitacionais para transferir gradualmente os moradores da Península para a Taipa, por forma a aumentar a taxa de utilização dos terrenos da Taipa. A maioria das opiniões julgam que se deve considerar a altura dos edifícios e a densidade dos edifícios quando se pretende construir habitações naquelas zonas. Ao mesmo tempo, não se deve equiparar a “bela paisagem do mar e habitações de baixa densidade” e a zona das casas luxuosas. As opiniões opostas julgam que a construção de grande quantidade de habitações contraria o princípio de baixa densidade e preocupam-se com a construção de edifícios altos que dificultem a circulação do ar (vide figura 24).

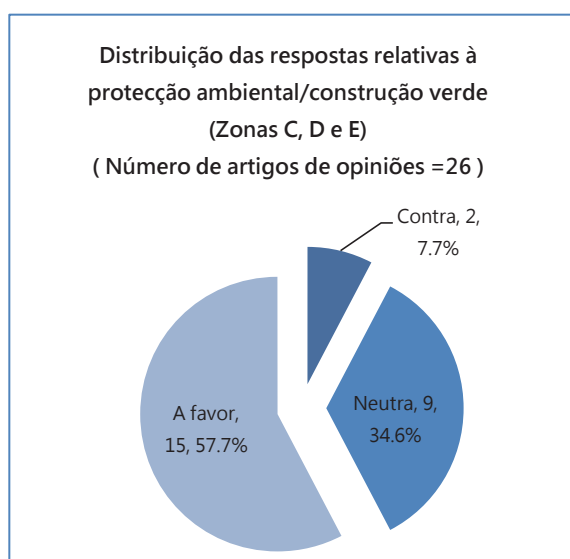
Figura 24. Distribuição das respostas relativas à habitação (Zonas C, D e E)



## Construir um bairro piloto de baixo teor de carbono, conjugando com os transportes públicos ecológicos

No que respeita à protecção ambiental (bairro piloto de baixo teor de carbono, consideram que se deve promover a protecção ambiental nas Zonas C, D e E como sendo bairro piloto de baixo teor de carbono. Para se adaptar a este conceito de bairro piloto de baixo teor de carbono, propõem a promoção da utilização dos transportes públicos ecológicos, com emissões de baixo teor de carbono, para deslocações, a construção de espaços verdes, parques e ciclovias. Há opiniões favoráveis a plantação de vários tipos de mangal, vegetação resistente ao sal, para regular o equilíbrio do ecossistema, aumentar a estética e satisfazer as necessidades ecológicas do desenvolvimento sustentável da habitação. Por outro lado, referem que em Macau é demasiado reduzido o número de postos de carregamento eléctrico para veículos eléctricos, o que causa grande inconveniência. Assim sendo, duvidam se os serviços competentes consigam executar eficazmente um trabalho tão simples, razão pela qual a definição do posicionamento das Zonas C, D e E deste plano só podem ser palavras que ficam no papel. Na opinião de outros cidadãos, já que está a ser discutido o desenvolvimento da RAEM nos próximos 20 a 30 anos, o princípio de bairro piloto de baixo teor de carbono apenas foi proposto para as Zonas C e D, razão pela qual duvidam que o plano do Governo seja proactivo (figura 25).

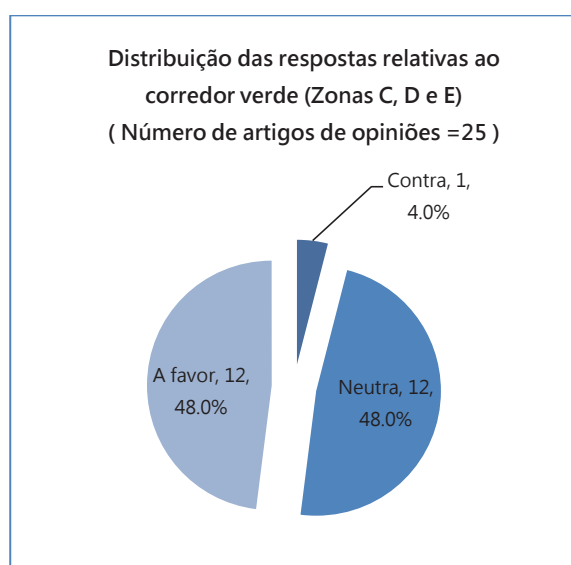
Figura 25. Distribuição das respostas relativas à protecção ambiental (Zonas C, D e E)



## Concordam com a concepção do lago interior de lazer e o desenvolvimento do bairro habitacional de qualidade

No que toca ao tópico do corredor verde existem 25 artigos de opiniões. As opiniões favoráveis julgam que a concepção do lago interior causa pouco impacto aos cidadãos que moram ao longo do mar e cria uma atmosfera de lazer adequada ao desenvolvimento da comunidade habitacional de qualidade. Surgiu uma dúvida sobre se o lago interior pode transformar-se num poço de água estagnada depois de algum tempo. Existem ou não medidas preventivas ambientais correspondentes? Em paralelo, propõem a construção de espaços verdes e parques, ciclovias e vias pedonais. Para além do corredor verde, referem que é necessário aumentar cobertura vegetal vertical e tridimensional de edifícios altos, reabilitando tanto quanto possível a paisagem, por forma a construir uma cidade verde (vide figura 26).

Figura 26. Distribuição das respostas relativas ao corredor verde (Zonas C, D e E)



### Conclusão

Nos 870 textos de opiniões recolhidos durante a 2.<sup>a</sup> fase de auscultação pública dos Anteprojectos do Plano Director das Novas Zonas Urbanas contam-se 3 1985 artigos de opiniões. Não obstante a grande variedade e diversidade das opiniões assim como a amplitude e vastidão do âmbito, chegámos à seguinte conclusão:

1. Nos 870 textos de opiniões contam-se um total de 3 185 artigos, aumentando em cerca de 70% comparativamente com os 500 textos de opiniões e 1 879 artigos da 1.<sup>a</sup> fase.
2. Das 3 185 opiniões apresentadas pelos cidadãos, do ponto de vista da classificação por zonas, 1 682 preocupam-se com a questão do desenvolvimento das novas zonas urbanas e 1 503 são contributos para o desenvolvimento da visão macro de todo o Plano Director das Novas Zonas Urbanas. Do ponto de vista do enquadramento sintético em duas categorias, a estatística diz que existem 485 artigos de opiniões relacionados com os "Anteprojectos do Plano" e 2 700 com os "tópicos".
3. Os 20 tópicos que ordenámos consoante a quantidade são: trânsito; instalações públicas; destino do Terminal Marítimo de Passageiros do Porto Exterior; protecção ambiental; habitação; corredor verde; paisagem/textura urbana; indústrias diversificadas; problemas dos bairros antigos não relacionados com trânsito; terrenos/planeamento; infra-



estruturas; outros; demografia; hidrografia fluvial/qualidade da água/ilhas; espaço subterrâneo; cultura/conservação; zonas; portal urbano do Sul; baía de lazer; protecção civil.

4. As áreas dos tópicos com que os cidadãos se mostram mais atentos coincidem basicamente com as da 1.<sup>a</sup> fase. O mapa geral de estatística (vide mapa 1) evidencia claramente que tanto na discussão dos tópicos das novas zonas urbanas A, B assim como C, D e E, como na do Plano Director, os tópicos que ocupam os primeiros cinco lugares giram em torno do trânsito, instalações públicas, corredor verde, habitação, protecção ambiental, desenvolvimento concertado das novas zonas urbanas e bairros antigos, e solos/planeamento. Daí pode ver-se que a população de Macau atribui grande importância aos tópicos acima referidos.

5. Em termos do tópico, apesar da impossibilidade de se expor o conteúdo integral discutido pelos cidadãos, consoante os 19 tópicos com que a sociedade se preocupa, é ainda basicamente possível resumir-se, em síntese, o seguinte rumo:

1. Trânsito – A 4.<sup>a</sup> passagem entre Macau e Taipa deve ser da forma de túnel, para permitir a circulação de trânsito 24 horas; o itinerário do metro ligeiro deve ser ponderado, de acordo com a evolução demográfica dos aterros e dos bairros antigos, transferindo os bairros comunitários e aglomerados populacionais de grande dimensão para as zonas vizinhas do itinerário do metro ligeiro; propor a utilização de bicicleta e deslocação pedonal como forma de deslocação ecológica; em conjugação com o desenvolvimento da política da “primazia dos transportes públicos”, elevar o nível dos serviços dos transportes públicos.

2. Instalações públicas – Concordam com a existência de conjuntos de construções públicas, tais como edifício de repartições públicas. Deve-se reservar terrenos suficientes para a finalidade educacional; conceber recintos desportivos polivalentes; atribuir importância à construção de asilo para idosos, face ao problema do envelhecimento demográfico que se vem agravando a cada dia que passa; beneficiar as instalações de cuidados médicos em resposta às necessidades do desenvolvimento social; disponibilizar instalações sem barreiras facilitando as deslocações das pessoas com deficiências; e construir mais instalações culturais e turísticas em conjugação com a construção do “Centro Mundial de Turismo e Lazer” .

3. Destino do Terminal Marítimo de Passageiros do Porto Exterior – Para além das opiniões favoráveis à transferência e à manutenção e as opiniões que consideram não haver nenhuma razão de premência que justifique a discussão, a maioria das opiniões são propensas à sua manutenção. Depois de uma análise sintética e tendo em consideração as opiniões dos sectores sociais sobre a manutenção do Terminal Marítimo de Passageiros do Porto Exterior, o grupo de trabalho do planeamento dos novos aterros propõe preliminarmente que seja mantido o Terminal Marítimo.

4. Protecção ambiental – A protecção ecológica deve ser contemplada de forma global, reduzindo o grau de destruição do ecossistema da zona envolvente dos aterros; apoiam genericamente ao conceito da cidade de baixo teor de carbono e a criação gradual de uma cidade de baixo teor de carbono; estão de acordo com a concepção do lago interior de lazer que pode elevar a qualidade de vida da população. Entretanto, sugerem que seja criado um sistema de reciclagem dos recursos hídricos.

5. Habitação – As opiniões entendem que a habitação da população é uma questão a resolver primordialmente, devendo construir-se mais habitação social e habitação económica, e não tantas habitações particulares, edifícios altos ou casas luxuosas.

6. Corredor verde – Estão satisfeitos com a concepção de corredor e faixa verde do plano das novas zonas urbanas e a disposição de ciclovias e entendem que a área de espaços verdes deve ser alargada tanto quanto possível e com mais

ciclovias, incentivando as deslocações ecológicas.

7. Paisagem/textura urbana – A maioria das opiniões concordam com o planeamento da paisagem urbana deste Anteprojecto, sem destruir a paisagem do “Centro Histórico”. Merece, porém, atenção que os edifícios das Zonas A e B são demasiado altos, os quais podem eventualmente encobrir a paisagem da colina da Penha. Os opositores entendem que a colina da Penha e a zona que se estende ao longo do Lago do Nam Van e do Lago de Sai Van constituem uma paisagem importante que reflecte as características de “colina, mar e cidade” de Macau. Não se deve, pois, construir naquela zona qualquer edifício alto.

8. Indústrias diversificadas – Apoiam a diversificação moderada da estrutura económica. Devem reservar-se terrenos para construção de instalações turísticas e culturais com vista a criar condições para a diversificação da estrutura industrial, permitindo o desenvolvimento sustentável de Macau. Entendem que o Plano das Novas Zonas Urbanas deve ter margem para o desenvolvimento da indústria de conferências e exposições e a de logística.

9. Bairros antigos (sem problemas de trânsito) – Concordam com o apoio mútuo e complementaridade entre os bairros antigos e as novas zonas urbanas. Em paralelo, referem que o desenvolvimento das novas zonas urbanas pode afectar os bairros antigos. Devido à interligação entre as duas figuras, a construção das novas zonas urbanas não pode esquecer os bairros antigos, devendo-se aproveitar as oportunidades do desenvolvimento das novas zonas urbanas para revitalizar os bairros antigos.

10. Solos/Planeamento – Mostram-se atentos ao tópico da finalidade dos terrenos reservados e concessão de terrenos. Instam o Governo para acelerar o processo legislativo da Lei do Planeamento Urbanístico e da Lei de Terras, regulamentando a gestão de utilização dos terrenos das novas zonas urbanas.

11. Infra-estruturas – São divergentes as opiniões sobre a instalação do armazém intermediário na Zona A. Existem opiniões favoráveis à disposição da estação de tratamento de águas residuais no espaço subterrâneo, enquanto existem opiniões contrárias à instalação do armazém intermediário na Zona A, devido à alta densidade demográfica no Norte da Zona A que pode criar riscos.

12. Demografia – Macau está a enfrentar a questão de alta densidade demográfica e de envelhecimento populacional, pelo que solicitam ao Governo a ponderação da relação entre a capacidade de carga demográfica, quantidade de habitação e instalações de apoio à vida quotidiana. A capacidade demográfica planeada das novas zonas urbanas é ideal, o que corresponde ao posicionamento como cidade de lazer.

13. Hidrografia fluvial/Qualidade da água/Ilhas – Sendo bastante grave o problema de inundações que se verifica no Porto Interior, a maioria das opiniões visam a forma de como resolver a questão da invasão das águas do mar e inundações, após a realização dos novos aterros. No que respeita à qualidade de água, concordam com o plano que propõe a utilização de válvula de maré para o controlo da qualidade de água. Acredita-se que tal é vantajoso para evitar a questão da poluição da água. Grande parte das opiniões está de acordo com o aterro do tipo de ilha adoptado por este plano, na medida em que mantém as características da linha costeira. No entanto, o Governo deve equilibrar a relação entre a concepção arquitectónica da rede viária e o aterro do tipo ilha.

14. Espaço subterrâneo – Concordam com a ideia avançada pelo Anteprojecto do Plano Director das Novas Zonas Urbanas de abrir espaços subterrâneos, elevando a eficiência de utilização dos solos, e construção de tubagem subterrânea de forma científica, mais parques de estacionamento subterrâneos assim como instalações comerciais e públicas.

15. Cultura/Conservação – Propõe-se que haja mais instalações culturais nas novas zonas urbanas, para proporcionar espaços e equipamentos necessários à conservação cultural, fazendo integrar os elementos culturais na vida quotidiana para desenvolver uma cidade com sustentabilidade cultural.

16. Integração Regional – O Plano das Novas Zonas Urbanas deve aproveitar as oportunidades da integração regional e desenvolvimento concertado para criar condições favoráveis ao alargamento do espaço de desenvolvimento; atribui-se importância à cooperação no desenvolvimento regional do Delta do Rio das Pérolas, usufruindo da política de incentivos que o 12.º Plano Quinquenal e o Acordo-Quadro de Cooperação Guangdong-Macau oferece para Macau se transformar verdadeiramente num “Centro Mundial de Turismo e Lazer” .

17. Portal Urbano a Sul – Consideram que a imagem urbana pode ser uma marca que mostra as características culturais de uma cidade. O plano do portal urbano da Zona A irá assumir a vocação histórica do novo *landmark* de Macau.

18. Protecção civil – Propõem que seja contemplada cabalmente a convertibilidade das funções das instalações públicas das novas zonas urbanas, para fazer face às eventuais calamidades graves.

19. Lago interior de lazer – Julgam que a concepção do lago interior causa pouco impacto nos cidadãos que moram ao longo do mar e cria uma atmosfera de lazer adequada ao desenvolvimento da comunidade habitacional de qualidade.

(Fim)