

第三章 意見調查研究報告

第二節 現場調查、深度訪談、焦點小組調查研究報告摘要

995

第三章 第一節 現場調查、深度訪談、焦點小組調查研究報告摘要

一、 概述（研究執行情況）

受新城填海區規劃工作小組委託，易研方案(澳門)有限公司於 2011 年進行新城區總體規劃第二階段公眾諮詢民意研究，當中包括多種調查方法，本報告主要檢視現場調查、深度訪談、焦點小組定量和定性的調查結果及分析。

新城填海區規劃工作小組在澳門科學館舉辦新城區總體規劃草案展覽，並設有意見收集區，區內由本研究團隊的調查員和主持人每天駐場，透過問卷調查和深度訪談形式，在參觀者完成整個參觀過程後，以系統抽樣方式，邀請其進行問卷調查，再利用同樣的抽樣方式，從完整填寫了問卷調查的人群中邀請本澳市民¹參加深度訪談。焦點小組則邀請曾接受早前電話調查，或同時參與現場調查和深度訪談者參加。

- **現場調查：**2011 年 10 月 22 日至 12 月 23 日期間，共 1,029 名現場參觀者接受現場調查並成功完成問卷，其中 899 名受訪者為本澳居民，本報告將重點描述本澳居民的調查結果。
- **深度訪談：**2011 年 10 月 22 日至 12 月 19 日期間，邀請完成現場調查的參觀者進行深度訪談，最終成功訪問了 80 名接受了現場調查的本澳居民。
- **焦點小組：**2011 年 10 月 29 日至 12 月 10 日期間，一共進行了十場焦點小組，第一至第七場的參與者均曾經參與電話調查，第八至第十場的參與者曾前往科學館參觀展覽，並參與了現場調查或深度訪談。每場焦點小組集中討論新城各區規劃議題（分為 A 區、B 區及 CDE 區三類場次）。在每場焦點小組開始時，主持人首先播放了該場所討論區份的規劃宣傳片，再就宣傳片進行討論。

研究執行情況如下表所示：

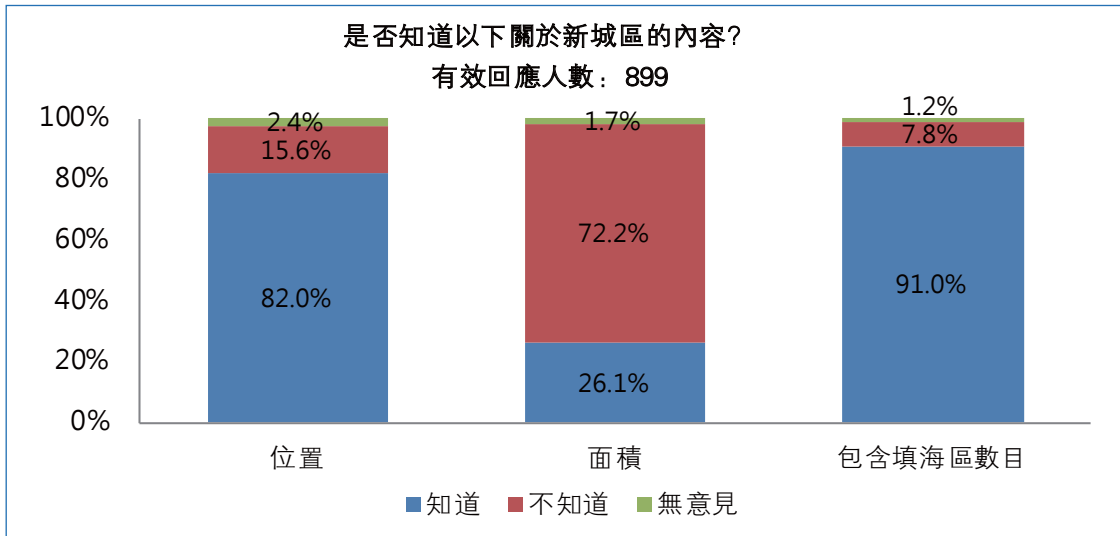
項目	受訪人數	調查日期 (2011 年)	受訪者選取方式
現場調查	1029 (899 本澳居民)	10/22-12/23	新城區總體規劃草案展覽現場參觀者 地點：澳門科學館
深度訪談	80	10/22-12/19	新城區總體規劃草案展覽現場參觀者 地點：澳門科學館
焦點小組(第 1-7 場)	40	10/29-11/26	新城區總體規劃電話調查受訪者
焦點小組(第 8-10 場)	25	11/27-12/10	新城區總體規劃草案展覽現場調查 或深度訪談受訪者

¹ 現場調查中，少部分受訪者為外地遊客，考慮到遊客對於本澳情況了解上的不足，亦並非未來新城各類設施的主要使用人群，故本報告只描述本澳居民的情況(899 人)。

二、 現場調查

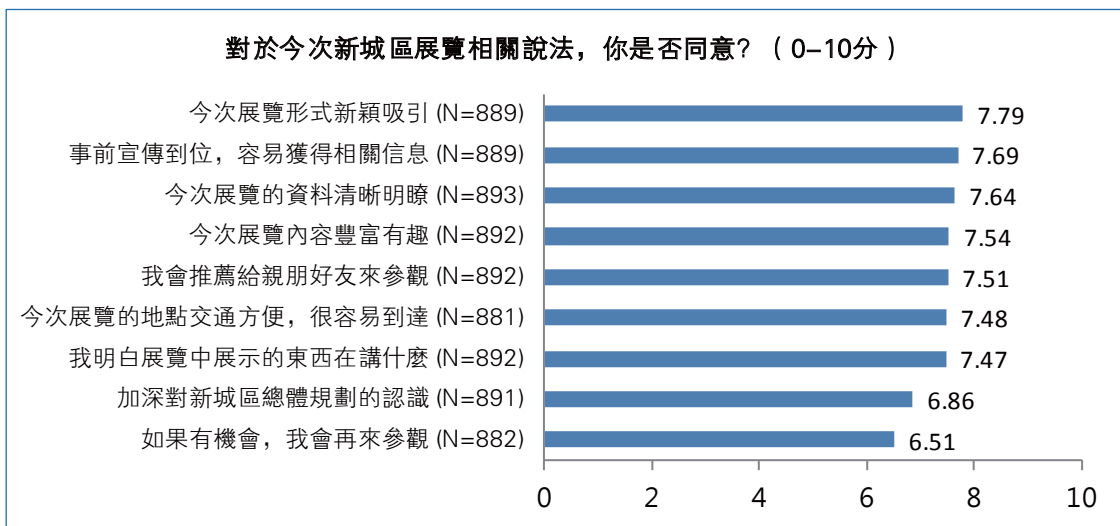
1,029 名受訪者於 2011 年 10 月 22 日至 12 月 23 日期間在展覽現場成功完成問卷。

2.1 對新城位置、面積及區域的認知



問及受訪者是否知道關於新城區的位置、面積及新城區數目時，知道新城填海區區份數量的受訪者比例最高，達九成以上(91.0%)；其次約八成受訪者知道新城區所處位置(82.0%)；知道填海面積的受訪者比率最低，不到三成(26.1%)。

2.2 對新城區總體規劃展覽的評價

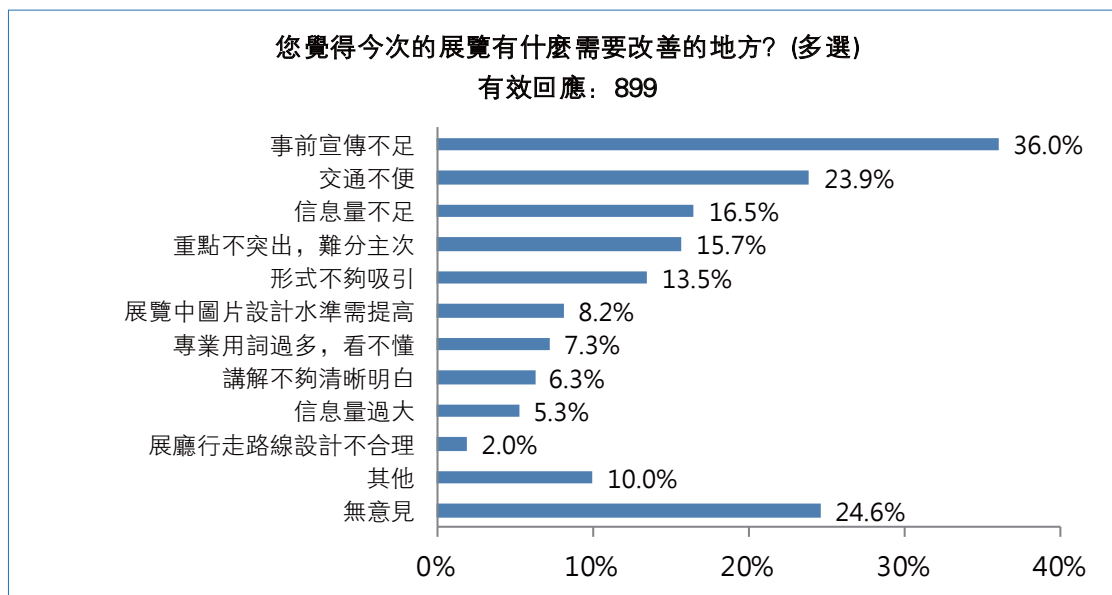


註 1：圖中 N 表示每一道題目的有效回應人數。

註 2：報告默認數據保留一位小數，為顯示各項間的微小差異，上圖特保留兩位小數。

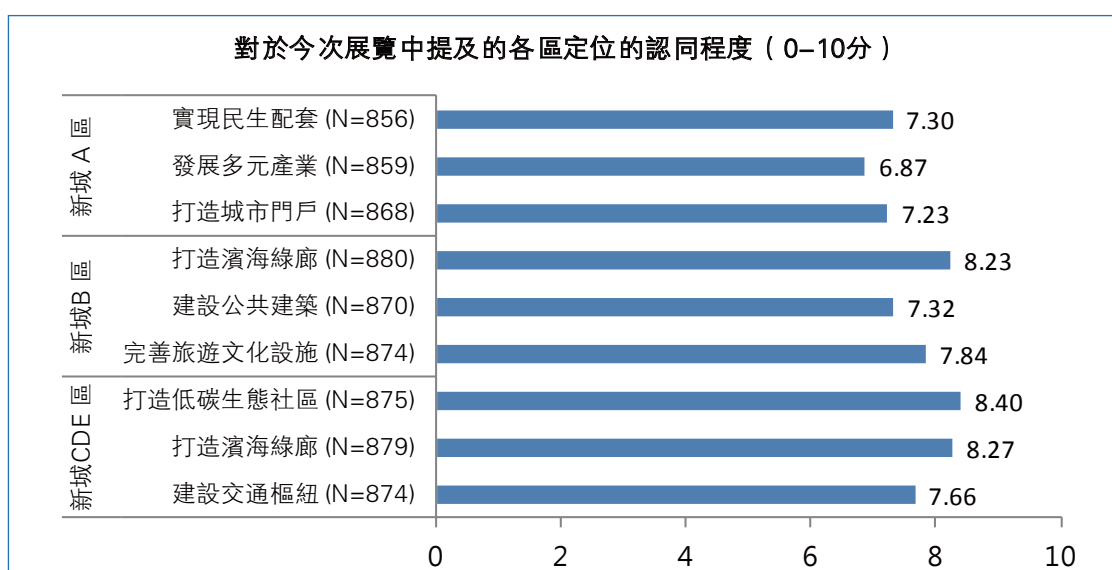
對於新城區展覽的不同方面，受訪者的認同度在 6.51 分至 7.79 分之間。同意今次展覽形式新穎吸引的分數最高，達到 7.79 分；其次為同意今次展覽的事前宣傳到位，很容易獲得相關信息，得分 7.69 分。

2.3 今次展覽需要改善的地方



問及受訪者認為展覽中需要改善的方面包括事前宣傳不足(36.0%)、交通不便 (23.9%)等。

2.4 對於新城各區規劃定位的認同程度



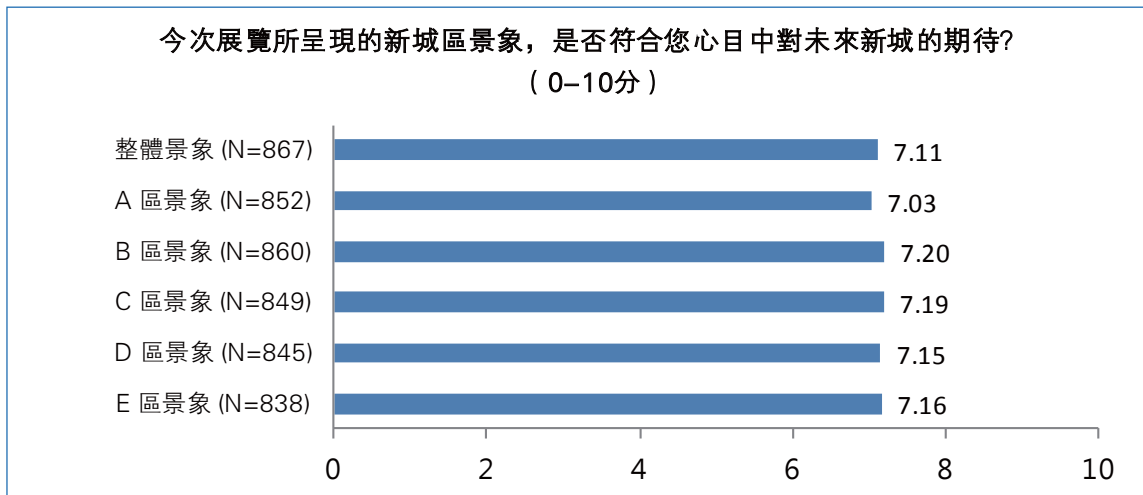
註1: 圖中N表示每一道題目的有效回應人數。

註2: 報告默認數據保留一位小數, 為顯示各項間的微小差異, 上圖特保留兩位小數。

對於展覽中提及的各區定位的認同程度, 受訪者對新城 CDE 區要打造低碳生態社區的平均認同程度最高, 達到 8.40 分; 其次為新城 CDE 區要打造濱海綠廊和新城 B 區要打造濱海綠廊兩項, 平均認同程度依次為 8.27 分和 8.23 分。前三項均與環境改善有關。

各區分別檢視, A 區定位中對實現民生配套的認同度最高 (7.30 分); B 區對打造濱海綠廊的認同度最高 (8.23 分); CDE 區則對打造低碳生態社區的認同度最高 (8.40 分)。

2.5 對於新城區的期待



註 1：圖中 N 表示每一道題目的有效回應人數。

註 2：報告默認數據保留一位小數，為顯示各項間的微小差異，上圖特保留兩位小數。

對於今次展覽所呈現的新城區景象，是否符合心目中對未來新城的期待，展覽中各區符合未來期待的程度皆處於中上水平。當中受訪者認為 B 區景象的符合程度最高，平均分為 7.20 分。

三、 深度訪談

深度訪談於 2011 年 10 月 22 日至 12 月 19 日，在新城區總體規劃草案展覽內舉行，邀請參觀者訪談，最終成功訪問了 80 名接受過現場調查的本澳居民。

3.1 對展覽的觀感及評價²

■ 展覽中有助了解新城區總體規劃的因素

有幫助因素	阻礙了解因素
模型	整體佈局
效果圖	文字
文字	數字太多/難記
講解員	-
整體佈局	-

■ 展覽的內容評價

印象最深刻的內容	不容易記憶或明白的內容
A/B/C/D/E 區整體規劃	內容(過多/難理解/不清晰/抽象等)
交通規劃(輕軌建設等)	區份分佈規劃
整體規劃圖	標識不清
綠色生態	模型圖例不清/抽象
C 區低碳區	過於學術性

² 本章節表格會顯示各問題提及次數較多的前五個答案，若答案少於五個，則顯示全部。

■ 對展覽形式的評價

最喜歡的形式	最不喜歡的形式
模型	文字
圖片	圖片(規劃對比圖等)
遊戲	遊戲
文字	展板

■ 對展覽的整體評價

最滿意	最不滿意	需要改善
展覽形式	宣傳不足	宣傳
展廳設計	地點交通不便	展示內容
展覽內容	展覽內容/形式	視像化
地點/場地	-	地點
互動區	-	展覽服務設施

■ 規劃內容是否符合期待

符合期待的因素	不符合期待的因素
舊區與新區融合	居住環境及問題
濱海綠廊	人口密度分配
區份分佈規劃	交通方面提及不夠
綠色生態	景觀規劃
旅遊休閒設施	-

3.2 對新城 A 區規劃內容的認同情況

■ 對於 A 區打造外港休閒灣區的態度分佈

- 表示認同者佔七成七；
- 表示不認同或持中立意見者不足一成；
- 無明確態度者佔一成。

■ 對新城 A 區公共設施的期望³

期望的設施	
1	休閒娛樂設施(兒童樂園/室內滑雪場/3D 影院等)
2	運動設施(單車徑/步行徑等)
3	交通設施

³ 本表格顯示各問題提及次數最多的前三個答案。

3.3 對新城 B 區規劃內容的認同情況

■ 對於 B 區建濱海綠廊的態度分佈

- 表示認同者近八成；
- 表示不認同或持中立意見者不足一成；
- 無明確態度者佔一成二。

■ 對新城 B 區公共設施的期望⁴

期望的設施	
1	休閒旅遊文化設施(公園/大型商場/遊艇等)
2	運動設施(單車徑/步行徑等)
3	交通設施(隧道等)

3.4 對新城 CDE 區規劃內容的認同情況

■ 對於 CDE 區建低碳生態社區的態度分佈

- 表示認同者佔七成；
- 表示不認同或持中立意見者不足半成；
- 無明確態度者佔兩成三。

■ 對新城 CDE 區公共設施的期望⁵

期望的設施	
1	交通設施(巴士路線/隧道/車位等)
2	商場/超級市場
3	運動設施(單車徑/步行徑等)

⁴ 本表格顯示各問題提及次數最多的前三個答案。

⁵ 本表格顯示各問題提及次數最多的前三個答案。

四、 焦點小組

焦點小組於 2011 年 10 月 29 日至 12 月 10 日期間，一共進行了十場，第一至第七場的參與者均參與過電話調查，第八至第十場的參與者曾前往科學館參觀新城區總體規劃的展覽，並參與過現場調查或深度訪談。最終共有 65 名居民參加過新城焦點小組討論。

焦點小組運作流程：首先讓參與者觀看具體分區的宣傳短片（由委託方提供），再就短片內容進行討論。

場次	日期	時間	參與人數	男	女	討論內容
第一場	2011/10/29 (六)	10:00am	6	4	2	A 區
第二場	2011/11/12 (六)	10:00am	7	1	6	A 區
第三場	2011/11/12 (六)	2:30pm	6	5	1	B 區
第四場	2011/11/12 (六)	5:00pm	4	1	3	B 區
第五場	2011/11/13 (日)	10:00am	5	3	2	CDE 區
第六場	2011/11/13 (日)	2:30pm	7	3	4	CDE 區
第七場	2011/11/26 (六)	10:00am	5	4	1	CDE 區
第八場	2011/11/27 (日)	10:00am	8	5	3	A 區
第九場	2011/12/10 (六)	10:00am	9	5	4	B 區
第十場	2011/12/10 (六)	2:30pm	8	4	4	CDE 區

4.1 新城 A 區

討論新城 A 區的焦點小組共有三場：

A 區	日期	時間	參與人數
第一場	2011/10/29 (六)	10:00am	6
第二場	2011/11/12 (六)	10:00am	7
第八場	2011/11/27 (日)	10:00am	8

- **對 A 區規劃討論：最關注綠化，指出未來需考慮 A 區定位不明確的問題，建議思考人口負荷問題**
 - **有關綠化：**現時澳門欠缺綠化地區，缺乏公園設施，希望規劃能有效改善市民生活質素，優化城市景觀。
 - **其他關注點：**輕軌建設、外港客運碼頭是否搬遷、地下空間、交通配套、建築高度、與舊區的連接、濱海綠廊、東望洋景觀、歌劇院、文化設施、功能定位、人口政策和石油氣中途倉。
 - **其他意見：**有受訪者表示 A 區“讓人很期待”，但亦有受訪者覺得 A 區的定位沒有其他區份般明確，以及提出新城區將來能否負載所增加的人口問題。
- **規劃中較難理解的內容：覺得功能劃分及土地用途等較難理解，認為規劃內容未提供清晰的發展時間表和安排**
 - 規劃內容沒有提供清晰的時間表，表明各項工程（如整個計劃或輕軌）的時間日程和安排。
 - 不理解功能劃分、土地用途、由誰發展、會否按規劃落實發展、搬遷外港客運碼頭理由、輕軌路線、隧道設置、與其他區份的連繫。
 - 不理解如“複合利用”、“高空限制”等名詞。
 - 規劃內容過於技術性、太多數字，以及介紹片播放速度過快而不易理解。

■ 與 A 區相近區份(黑沙環及水塘區份)的意見：鄰近地區欠缺康樂場所和體育設施

- 欠缺康樂場所和體育設施(如運動場、活動中心、游泳池等)。
- 存在綠化不足、休憩區不足、街市不足、公園坐椅不足、住屋不足等問題。
- 交通運輸方面，存在交通燈過多、通往其他區份的交通不方便等問題。
- 需要改善衛生。

■ A 區功能定位討論

I. 城市門戶

全部受訪者均贊成打造城市門戶，贊成原因：

- 澳門中西文化交匯，應多加利用，突顯休閒感，因此打造門戶，除了可使人有更好的心情遊覽澳門，加長逗留時間，更可以改變過往遊客進入澳門第一眼看到賭場的局面。

最希望城市門戶具有代表性，具備休閒、綠化、現代化及文化氣息等元素，且要保留澳門特色

- 城市門戶要有代表性，要具備休閒、綠化、現代化以及文化氣息等元素，要保留澳門特色，最好可以達到澳門歷史文化縮影的效果。
- 多種樹、設置單車徑或步行徑可以達到綠化休閒的感覺。
- 建設類似博物館、歌劇院、會展中心場地(如台灣 101 大樓、上海世貿、傳統的澳葡建築)，打造成有澳門標誌性的建築物。
- 配套亦不可或缺：要有食肆、單車徑、步行徑，配合商業和休閒元素，加上方便的交通配套及清晰指示，吸引人流及方便旅客。
- 門戶建築物與整個區份的其他設計要有整體性。

II. 休閒灣區

對外港客運碼頭是否搬遷有三種態度：長期保留、暫時保留和搬遷

長期保留者：搬遷會影響客運量，且居民對現時外港客運碼頭有較深感情

- A 區本意為打造城市門戶吸引遊客，但搬遷會導致流失前往澳門半島的客運量，像昔日的十六號碼頭，如此即使打造出城市門戶，遊客也可能因為外港客運碼頭的搬遷而減少，得不償失。
- 外港客運碼頭有一定歷史價值，搬遷除加重氹仔碼頭的壓力，亦給居民日常生活帶來不便。
- 將來港珠澳大橋落成，就可以減低現時外港客運碼頭的客運量，而且居民對現時碼頭有較深感情，故不宜搬遷。

暫時保留者：視乎情況而定

- 待時間表和整體發展而定遷移的計劃。

搬遷者：現時外港客運碼頭影響周邊環境，搬遷之後周邊更興旺

- 現時外港客運碼頭污染周邊環境，同時影響景觀。
- 將來的港珠澳大橋建成能解決碼頭的需要。
- 若搬遷外港客運碼頭，再配合綠化和公共設施，就可能帶旺漁人碼頭。

III. 公共設施(民生配套)

鄰近區份最欠缺醫療、教育及體育設施，希望新區予以配套

- **醫療設施**：現時黑沙環人口密度高，醫療設施供不應求。
- **運動設施**：現時運動場所、設施不足，如泳池場館極少，建議建造多功能的運動場所；此外，現時近海邊的跑步徑鄰近交通樞紐，十分危險。
- **停車場**：現時供不應求，泊車情況惡劣，給市民造成很多不便。
- **教育**：建議新城 A 區建造新學校加大活動空間。
- **購物場所**：鄰近地區缺乏大型商場，往往要到八佰伴或水坑尾購物。
- **圖書館**：黑沙環缺少大型的圖書館，且藏書量亦少，建設大型圖書館不僅可帶出文化氣息，也可吸引更多青少年前往。
- **房屋需求**：舒緩房屋供應的問題。

IV. 多元產業

需政府主導及支持中小企，認為 A 區適合打造美食街

- 政府要擔當主導角色，並對中小企給予支持。
- 建議於新城 A 區打造一條美食街，供應食物予來自港珠澳大橋來澳的人士。

■ 對新城其他區份的意見：認為 B 區的功能定位清晰，建議注意交通配套；對 CDE 區規劃各有不同看法

- **對新城 B 區意見**：新城 B 區的功能定位清晰，認同加強科學館到觀光塔一帶的旅遊綠化。另外如果要設置政府大樓於 B 區，一定要注意交通配套。
- **對新城 CDE 區的意見**：規劃把 C、D、E 三區合併介紹令人難以明白，建議分區獨立介紹。建議於 CDE 區設置酒吧、別墅式酒店，觀望澳門半島南面景色。並指出 CDE 區安靜，可設置老人院或青少年中心。

4.2 新城 B 區

討論新城 B 區的焦點小組共有三場：

B 區	日期	時間	參與人數
第三場	2011/11/12 (六)	2:30pm	6
第四場	2011/11/12 (六)	5:00pm	4
第九場	2011/12/10 (六)	10:00am	9

■ 對 B 區規劃討論：最關注綠化和地下空間發展

- **有關綠化**：現時澳門綠化地區少，並且缺乏公園、休憩區、綠化長廊。
- **有關地下空間發展**：因為澳門人多地少，寸土寸金，將地下空間發展交通或作其他用途，能減少路面行車、減少空氣污染，解決人車爭路的問題，預留地面空間予市民。
- **其他關注點**：對休憩區、交通、填海影響、居住問題和樓宇高度、建築風格表示關注。

■ 規劃中較難理解的內容：覺得有些規劃內容不夠詳細、填海數據及商戶住宅等信息難理解

- 指出有些規劃內容不夠詳細，如當局將設置甚麼公共設施、公園或其他；
- 表示不理解填海的基本數據，亦表示對居住、商業以及商住等名詞的定義不太理解；
- 建議水電等公共管網能夠一次性建好，不要不斷維修。

■ 與 B 區鄰近區份的意見：交通和設施方面需改善

- **交通方面：**認為現時皇朝區欠缺車位，而且公交配套過少，只有少數巴士往來，且候車時間長，因此上下班時間總會塞車，汽車流量過多，影響空氣質素。另外，南灣及西灣區的巴士配套被指不足。
- **設施方面：**鄰近地區欠缺衛生間和食肆，至於宋玉生廣場的公園，亦欠缺康樂設施。
- **治安方面：**亦有提及治安問題。

■ B 區功能定位討論

I. 濱海綠廊

對打造濱海綠廊分為兩種態度：贊成與不贊成

- **贊成者：**現時澳門缺少綠化帶、休憩區，綠廊可讓居民有更多地方散步、休息、呼吸新鮮空氣，重塑西灣昔日的環境，另外，鄰近有住宅區，綠廊可以提供更多設施。此外，作為旅遊城市，休閒設施是不可或缺的，更可提供另一類旅遊經驗，疏通舊城區遊客擠迫的問題。
- **不贊成者：**該區本來只有少數居民或遊客沿岸散步、休憩，到訪此地的人多數是進出賭場的，擔心規劃未能落實。

其他建議：

- **景觀：**將新城 B 區融入西望洋主教山的景觀，設定樓宇高度限制，避免屏風樓出現，遮擋主教山景觀。
- **建築物：**模仿新馬路的中西文化特色或引入歐式風格的建築物。或於新城 B 區建設一所舞台或露天廣場，帶出文化氣息，從而配合西望洋山的景觀。
- **交通規劃：**現時缺乏公交往來相鄰區份，因此將來於新城 B 區設置專線巴士或設置輕軌站往來澳門各大區份，如關閘、碼頭等的直通車。除公交外，交通路網地下化是正確的構思，能減少路面的交通壓力。設置單車徑和步行徑方面，可以沿海設置，既省地方，空氣又好，建議於單車徑上附設租借單車的店舖，方便居民使用。
- **設施：**設置大型商場或善用地下空間的地下商場，配合食肆，集休閒娛樂於一體，吸引遊客或居民在此處長時間逗留。建議設置文娛康體設施，包括文創產業活動、游泳館、球場、兒童遊樂場、小型電影院、公園、健身設施和圖書館等讓人遊玩和消遣。

II. 公共建築群

對於新城區是否需要設置公共建築群，有兩種態度：贊成和不贊成

- **贊成者：**認為現時澳門政府部門地理不集中，過於零散，往往要東奔西跑辦事。綜合政府大樓能方便居民辦證、辦事、方便白領上班、節省政府部門間傳送資料的資源等好處。另有意見認為，可以有政府大樓總部，各個區份亦設置工作服務站點，方便市民。
- **不贊成者：**每個政府部門的辦事和客流量均不一致。過去已經固定了一些部門於一處特定的地點，認為要求遷出並不可能。

對於是否將公共建築群設立在 B 區，有兩種態度：贊成和不贊成

- **贊成者：**B 區將成為澳門的中心位置，不論是從 A 區前往 B 區或 CDE 區前往 B 區，均能快速到達，因此認為合適。
- **不贊成者：**新城 A 區鄰近澳門人口最密集之處，反而更合適。而且，新城 B 區被定位為休閒之用，有綠色長廊、文化設施，因此與綜合大樓的整體感覺格格不入。

III. 旅遊文化設施

B 區附近現有旅遊文化設施不足，可加大宣傳和舉辦活動

- 新城 B 區附近現有旅遊文化設施並不足夠，不僅宣傳廣告少，舉辦活動亦少。
- 建議安排導遊介紹，並且規劃區內交通。
- 多辦活動如美食節和會展等，吸引遊客和居民。亦有建議打造沙灘，提供水上活動如沖浪、船艇遊覽等文化活動。

■ 對新城其他區份的意見

- **房屋**：房屋必須慎重規劃，市民皆十分關注將來樓宇的發展模式，同時，希望樓宇高度不要過高，導致像香港的石屎森林。
- **人口及公共設施**：指新城 A 區及 CDE 區皆計劃引入大量人口，希望屆時能夠緩解澳門現時人口的擠擁，同時，期望公共設施的發展能同時滿足新舊區居民的需要。
- **多元產業**：將來發展要預留給予年青一代發展空間，讓他們創業，發展所長。
- **交通設施**：建議設置一條環島輕軌快線，圍繞澳門半島行駛。
- **其他**：希望規劃可以落實，不會有太大落差。

4.3 新城 CDE 區

討論新城 CDE 區的焦點小組共有四場：

CDE 區	日期	時間	參與人數
第五場	2011/11/13 (日)	10:00am	5
第六場	2011/11/13 (日)	2:30pm	7
第七場	2011/11/26 (六)	10:00am	5
第十場	2011/12/10 (六)	2:30pm	8

■ 對 CDE 區規劃內容的關注點：最關注低碳社區及休閒內湖的設計，其他還有交通、污水及燃氣處理方面的內容亦有關注

- **低碳社區**：低碳社區為大勢所趨，社會都在提倡環保。澳門現時綠化方面做得不好，缺乏低碳社區，認為社區的打造能保障居民的健康，空氣亦不會受到污染。
- **休閒內湖**：能提供更多休閒娛樂空間予老人和小朋友，而且，內湖能區隔 CDE 區與鄰近地區的距離，防止做成樓對樓的局面。
- **交通**：對單車徑表示關注，建議騰空地地面空間提供單車徑；另外，對輕軌的站點數量同樣表示關注，認為數量會影響單車徑。除此之外，有反映北安碼頭的交通不方便的問題，希望規劃能將之改善。
- **污水和燃氣的處理**：指計劃新穎且實用，舊區在這方面沒有太多考慮。另外，有關心將來發展新城區的住宅單位，是私人還是政府發展商，認為對樓宇樣式和價格有所影響，繼而關係到將來入住的群組。
- **填海**：有受訪者表示不贊成填海，覺得影響澳門半島及氹仔間的環境。
- **其他**：關注規劃能否落實。

■ 規劃中較難理解的內容：污水處理和交通規劃

- 規劃內容部分解釋不夠詳盡，包括運動設施、醫療設施、馬路寬度設計、地下通道還是高架通道、人口分配、樓宇性質、樓宇種類、是公屋還是豪宅、居住群組等。

■ 與 CDE 區相近區份的意見：交通和配套設施不足

- **交通**：認為巴士過少、候車時間長，交通不便，沒有私人交通工具的居民較難進出。而且，該地區欠缺停車場，很多汽車泊在較窄的馬路上。除此之外，天氣問題亦會令大橋關閉而引起塞車。
- **配套設施不足**：包括休閒的公共設施、食肆、醫療、日常生活用品、市場、運動場、公園、文娛康樂設施、圖書館等。特別是街市和醫院在該區供不應求，往往要回澳門半島，造成交通壓力。

■ CDE 區功能定位討論

I. 低碳社區

對於打造低碳社區的討論，有兩種態度：贊成和不贊成

- **贊成者：**低碳社區是一個潮流，環保是一個趨勢，能提升居民的生活質素，讓居民身體健康。亦有認為不單社區要低碳，醫院和街市都要引入低碳概念。
- **不贊成者：**現時澳門舊區住有十多萬人，應先考慮舊區狀況，從舊區開始試行。

對於低碳社區的設想：家居生活、交通出行、配套設施等皆會隨其實行而變化

- **家居生活：**如煮食爐具、智慧型電錶、太陽能及風車發電等。另外，樓宇間有一定空間以便空氣流通，從而減少使用冷氣機，以及引入日光天然資源。在生活方面，會有單車徑、步行徑讓居民有更多地方活動、休憩和運動。人流上盡量減少，減少商場，另設置人性化設施。
- **交通：**要盡量減少汽車、電單車於區內行走，甚至禁止私人汽車和旅遊巴內進停泊。完善公交網絡，引入輕軌、巴士站，或使用地下通道等。
- **電動車：**區內應該使用電動車，政府亦要配合設置電動車充電站。應該全面限制車量於區內行駛，於區份入口設置停車場讓市民泊車，然後於區內轉用電動單車。單車徑的設置方面，建議設置環島徑道，並延伸至金都紅樹林處。
- **綠色出行：**建議當局鼓勵市民以公交出行，建設輕軌往來此區。澳門現時三班倒，公交要恰當配套，廿四小時通車。
- **配套設施：**設置公園、污水處理廠和垃圾分類設施等。設置公園讓小朋友玩耍；設置污水處理廠，技術允許且不影響居民就可以實踐，污水更可再被利用；設置垃圾分類設施，政府要清楚列明，並宣傳推廣。

II. 休閒內湖

對於休閒內湖，所有受訪者都持贊成態度

- **贊成原因：**澳門人本身喜歡休閒，休閒內湖的打造可美化海岸線、突出城市風貌，提供市民一所休閒的區份，讓市民可於該處散步、做運動，從而改善市民的視覺感觀和生活。

對於休閒內湖未來的設想：打造水上賽道、完善配套設施及設立位置

- **打造水上賽道：**可於此舉行划艇、水上單車或摩托車、游水、釣魚，並舉辦長距離的划艇或龍舟活動和比賽、解決過往西灣湖場地短缺的限制。
- **設施：**要吸引更多前往，就需要有基本的配套，包括公園、餐廳、廁所、大型商場、小型商舖、酒吧街、有文化藝術氣息的咖啡室、露天茶座、沿湖特色攤販、小吃店、小孩與老人的娛樂設施、運動體育設施等，令市民即使不是參與水上活動，亦會來此消遣。
- **交通：**為實踐低碳社區生活，應該設置步行徑與單車徑。
- **位置：**建議設於 CDE 區外環沿岸面向澳門半島處，欣賞澳門景色。不過有不同意見，認為外環沿岸面向北面吹北風，冬天很是寒冷。建議步行徑設於外圍，單車徑則面向內湖處。另外，不應局限於某一邊，應該環島設置，或像蜘蛛網絡般，可以四通八達，貫通整個新城 CDE 區。

III. 濱海綠廊

重點關注大小潭山的景色融合、交通、單車徑與行人徑的設置、配套設施

- **大小潭山景色融合：**應該限制發展商建樓的數量與高度，避免樓宇過高阻擋山的景色。設計必須簡單，亦可於綠廊局部種植樹木，與大小潭山融合。
- **交通：**要加設公交站點，限制內進車輛，旅遊巴亦不予進入。亦有建議引入輕軌路網貫穿 CDE 區近內湖處，繼而步行進入綠廊帶。
- **單車徑和步行徑：**認為應該環島設置，因為路線過短，並不能引起居民的興趣，並且建議中間設置不同分站，迎合居民不同需要。

IV. 交通樞紐

對於新城 E 區打造成交通樞紐的設想，有以下兩種態度：贊成和不贊成

- **贊成者：**對於交通樞紐的設置，表示贊成的受訪者指，E 區本身住宅不稠密，而且鄰近機場，交通十分方便。
- **不贊成者：**E 區將有多項大型基建，難免受到污染，居民未必喜歡。

■ 對新城其他區份的意見

- **新城 A 區的規劃：**主要談及外港客運碼頭是否搬遷問題，有受訪者表示不同意搬遷，認為應保持原址，方便澳門半島居民出行，並指出，一旦搬遷，將導致新口岸區的淡化，讓該區變得冷清。不過，亦有指，現時的外港客運碼頭客運量已經飽和，而且設備落後，應考慮另覓澳門半島的新址。另外，期望新城 A 區設置更多休閒區。房屋方面，指新城 A 區的房屋發展應以不阻擋東望洋山的景觀為前提，建設公共用地房屋，希望政府交代將來住宅用地是私人發展還是政府發展。
- **新城 B 區的規劃：**表示同意公共建築群的構思，認為現時各大政府部門位置分散，導致居民經常要東奔西跑辦理事務。發展方面，認為要擴大綠色區份，而且不可阻擋主教山的景色。另外，期望新城 B 區能夠設置更多公園、休閒設施，以及於新城 A 區和 B 區設置更多停車場空間。

五、 結語

5.1 對新城區展覽的評價

本部分綜合現場調查、深度訪談的結果，重點探討市民對本階段諮詢活動中，所舉辦展覽的意見和建議。

■ 對展覽的評價：展覽形式最受肯定

現場調查：

- 受訪者最認同今次展覽形式，認為新穎吸引，平均同意程度為 7.79 分⁶。

深度訪談：

- 與現場調查結果相吻合，深度訪談中，展覽形式和展廳設計都受到肯定。具體理由上，受訪者認為展覽有助從不同角度加深對新城區總體規劃的認識，並且認為在展覽形式所採用的模型和效果圖，能夠帶給參觀者形象化的認識。
- 對於不喜歡的展覽形式，有受訪者認為“文字太多令人不想閱讀”，但亦有受訪者表示“文字內容不夠充實”。

■ 展覽需要改善方面：事前宣傳不足及地點交通不便最突出

現場調查：

- 談及展覽中需要改善的方面時，認為事前宣傳不足需要改善的比率最高(36.0%)，此外，展覽位置交通不便(23.9%)也是受訪者認為需要改善比率較高的項目。

深度訪談：

- 與現場調查結果類似，不滿意的因素上，受訪者主要認為在於宣傳不足和地點交通不便。
- 具體原因方面，有受訪者認為展覽的目的在於讓更多市民了解新城區總體規劃並參與到具體規劃內容的討論中，但是展覽的宣傳不足和交通地點不便，可能會阻礙更多市民去參與和了解，會讓市民有不被尊重之感，應在下次的展覽中予以重視。

■ 展覽內容的關注：印象最深刻的內容是各分區整體規劃及交通規劃

深度訪談：

- 受訪者對展覽中印象最深刻的內容集中在各分區整體規劃上，如 A、B、C、D 及 E 區規劃、整體規劃圖、交通規劃(輕軌建設等)等，因應澳門現時交通擠塞，受訪者希望在新城區能做好交通規劃同時解決此問題。

5.2 對新城各區的關注情況

本部分綜合現場調查、深度訪談和焦點小組的結果，分析受訪者對於新城各區的具體關注和相關建議。

A 區：

■ 關注點：最關注實現民生配套、打造城市門戶及打造休閒灣區

- 現場調查中，受訪者對新城 A 區實現民生配套的定位最為認同(7.30 分⁷)。
- 焦點小組中，受訪者重點討論了打造休閒灣區、城市門戶、完善公共設施(民生配套)以及發展多元產業等定位的話題，其中對休閒灣區的打造討論較多。

■ 取態：全部受訪者均認同打造城市門戶(焦點小組)，多數受訪者認可打造休閒灣區(深度訪談)，對外港客運碼頭是否搬遷的意見出現分歧(焦點小組)

- 焦點小組中，全部受訪者均對 A 區打造城市門戶表示認同。
- 深度訪談中，對 A 區打造外港休閒灣區持認同態度的受訪者佔多數。
- 焦點小組中，對打造外港休閒灣區進行了深入討論，在外港客運碼頭是否搬遷問題上，分為長期保留、暫時保留和搬遷三種意見。原因方面，認為應長期保留的受訪者認為，從情感因素及澳門半島客運量作為考慮的出發點，是應予以長期保留；暫時保留則認為在整體發展過程應因應當時的情況和未來的發展而定；持搬遷意見的受訪者則認為現時外港客運碼頭污染環境同時影響景觀，而未來建成的港珠澳大橋完全能解決碼頭的需要，且搬遷之後可能使周邊地區更加興旺。

⁶ 報告默認數據保留一位小數，該引用數據所在的圖表，為顯示各項間的微小差異，特保留兩位小數。

⁷ 報告默認數據保留一位小數，該引用數據所在的圖表，為顯示各項間的微小差異，特保留兩位小數。

■ 目前鄰近地區的不足：醫療、教育等設施不足

- 焦點小組有受訪者認為 A 區欠缺醫療、教育設施及體育設施、停車場、大型商場、街市、大型圖書館及水族館或主題公園等。

■ 建議：主要針對城市門戶打造、多元產業發展以及公共設施設置提出

- **城市門戶：** 焦點小組有受訪者建議能打造成有代表性、休閒、綠化、現代化、文化氣息、保留澳門特色的城市門戶，在此過程中能注意配套建設和人流的引導。
- **多元產業：** 焦點小組有受訪者更希望是政府作為主導力量，幫助中小企的發展，認為可以發展美食街的產業模式。
- **公共設施：** 深度訪談中，在談及期望的設施方面，休閒娛樂、運動及交通設施為最多提及。休閒娛樂設施上，有意見希望興建一些適合全家遊玩的遊樂場；亦有意見表示興建一些休閒設施，讓遊客來澳不只在賭場，也可以駐足逗留。

B 區：

■ 關注點：最關注打造濱海綠廊和公共建築群

- 現場調查中，受訪者對新城 B 區打造濱海綠廊之功能定位的認同度最高（8.23 分⁹）。
- 焦點小組中，受訪者重點討論了打造濱海綠廊、建設公共建築群以及完善旅遊文化設施等定位的話題。

■ 取態：深度訪談多數受訪者認同打造濱海綠廊，焦點小組受訪者對打造濱海綠廊和建設公共建築群的態度均出現分歧

- 深度訪談中，對於打造濱海綠廊的態度，大多數受訪者都贊成這一規劃。而在焦點訪談中，兩種意見都有表達：贊成者表示現時澳門缺少綠化帶和休憩區，綠廊有助提高居民的生活環境質量；反對者認為因 B 區人口密度低，遊客又較多出入賭場，將來的情況可能與規劃有較大落差。
- 對於是否設置公共建築群和是否將該建築群設置在 B 區的問題上，焦點訪談的受訪者有表示贊成也有表示反對。是否設置公共建築群的問題上：贊成者認為如果澳門政府部門地理位置集中，不僅方便居民辦事，也有利於提高政府部門之間傳送資料的速度；不贊成者則提出各部門地址已經固定多年，現在要求全部在短時間內遷出難度較大。是否將公共建築群設立在 B 區的問題上：贊成者認為 B 區將成為澳門的中心位置，不論是從 A 區前往 B 區或 CDE 區前往 B 區，均能快速到達；不贊成者則從方便居民辦事的角度的角度，認為新城 A 區鄰近澳門人口最密集之處，比較適合，此外亦有不贊成的受訪者認為 B 區的休閒定位與公共建築群功能不和諧。

■ 目前鄰近地區的不足：交通、設施及治安問題需解決

- 對於鄰近地區，焦點小組有受訪者認為最應改善的是交通、設施（食肆和公園等）及治安問題。

■ 建議：主要針對濱海綠廊如何打造、公共建築群如何建設及旅遊文化設施如何完善而提出

- **濱海綠廊：** 焦點小組中，有受訪者建議設置更多活動設施（大型商場、善用地下空間、食肆、文創產業活動、游泳館、球場、兒童遊樂場、小型電影院、公園、健身設施和圖書館等），以利重塑西灣昔日環境，讓居民有更多地方活動，也讓旅客體驗獨特的旅遊經驗。
- **公共建築群：** 焦點小組中，有受訪者建議可以採用集中辦公的方式，亦有受訪者建議可設置一所總部，同時於各個區份設置工作服務站，方便居民。設立位置方面，不同意在 B 區設立者就建議將其設於 A 區，因為該區將是澳門人口最密集之處。
- **旅遊文化設施：** 焦點小組中，有受訪者建議合理安排導遊和交通，亦建議多辦活動（如美食節、會展、水上活動、船艇遊覽等）。
- **期望的設施：** 深度訪談中，有受訪者期望在 B 區建設的公共設施包括：休閒旅遊文化設施（公園/大型商場/遊艇等）、運動設施（單車徑/步行徑等）、交通設施（隧道等）等。有關休閒旅遊文化設施的意見，有居民建議在 B 區地下設立商場，吸引居民消費，形成購物天堂。亦有受訪者認為，應建構成休閒式公園，以安靜的環境吸引市民和遊客。

CDE 區：

■ 關注點：最關注打造低碳生態社區和休閒內湖

- 現場調查中，受訪者對新城 CDE 區打造低碳生態社區之功能定位的認同度最高（8.40 分⁹）。
- 焦點小組中，受訪者最關注低碳社區及休閒內湖的內容。

⁹ 報告默認數據保留一位小數，該引用數據所在的圖表，為顯示各項間的微小差異，特保留兩位小數。

⁹ 報告默認數據保留一位小數，該引用數據所在的圖表，為顯示各項間的微小差異，特保留兩位小數。

■ 取態：焦點小組全部受訪者均贊成打造休閒內湖，深度訪談多數受訪者贊成打造低碳生態社區

- 焦點小組中，全部受訪者均贊成休閒內湖的打造，認為不但可美化海岸線、突出城市風貌，更可讓居民休憩，改善居民的視覺感觀和生活質量。有受訪者認為 E 區將有多項大型基建，會對環境造成污染，不建議在 E 區作為交通樞紐。
- 深度訪談中，對於打造低碳社區的態度上，大多數受訪者都贊成這一規劃。焦點訪談中，兩方意見皆有。贊成者認為低碳社區是未來發展的趨勢；而反對者則認為，因澳門舊區居住人口數量更多，應優先考慮在舊區試行。

■ 目前鄰近地區的不足：交通和配套設施不足

- 對於鄰近地區，有焦點小組的受訪者認為最應改善的是交通、和配套設施不足的問題。

■ 建議：主要針對低碳社區、休閒內湖及濱海綠廊如何打造而提出

- **低碳社區：** 焦點小組中，有受訪者建議家居生活改用環保節能用具、機器，並且在家居設計上引用天然能源。建議綠色出行，善用公交，盡量減少汽車和電單車在區內行走，甚至禁止區內駕駛，全面引用電動車或單車。配套設施方面，則建議設置公園、污水處理廠和垃圾分類設施。
- **休閒內湖：** 焦點小組中，有受訪者提意定期於預留的水上賽道上舉行一系列的活動(划艇、水上單車、水上摩托、游水、釣魚、長距離龍舟賽等)。設施方面，為更吸引更多人前往，受訪者建議設置基本的配套(包括公園、餐廳、廁所、商場、酒吧、咖啡室、茶座、特色攤販、小吃店、娛樂設施及運動設施等)。交通方面，建議多設置步行徑與單車徑，設立位置上有建議指應設於外圍，欣賞澳門景色，但亦有意見指外圍風大過冷，另有建議認為應將單車徑和步行徑貫穿整個 CDE 區。
- **濱海綠廊：** 焦點小組中，有受訪者建議多種樹木，並限制樓宇數量和高度，達到大小潭山景色融合之目的。交通方面，則認為應加設公交網絡，限制內進車輛，禁止旅遊巴。另有受訪者建議引入輕軌，連通 CDE 區內湖處，再步行內進綠廊區。
- **期望的設施：** 深度訪談中，受訪者期望在 CDE 區建設的公共設施包括：交通設施(巴士路線/隧道/車位等)、商場/超級市場、運動設施(單車徑/步行徑等)等。有關交通設施(巴士路線/隧道/車位等)的意見，有受訪者認為若如規劃那樣做的交通配套，可達到控制車輛的增長，及提高空氣質素之目的。

5.3 對規劃的期望

本部分根據深度訪談和焦點小組的內容，重點討論受訪者對於展覽中提及的功能定位的期望，以及未來能提供的信息。

■ 深度訪談：最期待舊區與新區融合及打造濱海綠廊

- 對規劃內容中關於舊區與新區融合和濱海綠廊最符合受訪者的期待，顯示出在規劃中對於新城區整體規劃及具體定位受到市民的認同。

■ 焦點小組：希望規劃內容能有更清晰的說明，亦希望具體實施過程有序落實等

- 有受訪者希望對當中部分內容有更清晰的說明；期望有詳盡工程進度時間表；希望工程可以如期落實進行；希望水電等公共管網能一次性建好。

■ 現場調查：新城區各區景象符合期待程度為中上水平，B 區景象最符合期待

- 現場調查中，B 區景象最符合受訪者心目中對未來新城的期待 (7.20 分¹⁰)，其次是 C 區景象 (7.19 分)，A 區景象符合程度相對最低 (7.03 分)，但也在 7 分之上，屬於較高分數。整體來看，目前的新城區規劃在較高程度上符合了受訪市民的期待。

整體來看，參觀過展覽的受訪者皆表示今次展覽的形式和內容都有一定的肯定，但是受訪者認為展覽的宣傳不足和展覽位置的交通不便，應在下次的諮詢活動中予以重視。

對於新城規劃具體內容的討論上：A 區方面，受訪者最關注打造城市門戶、打造休閒灣區、搬遷外港客運碼頭以及實現民生配套，除對外港客運碼頭是否搬遷意見出現較大分歧外，其餘話題均以認同態度佔主；B 區方面，受訪者最關注打造濱海綠廊和公共建築群，深度訪談受訪者多認同打造濱海綠廊，焦點小組受訪者對打造濱海綠廊和建設公共建築群的態度均出現分歧；CDE 區方面，受訪者最關注打造低碳生態社區和休閒內湖，焦點小組全部受訪者都認同休閒內湖的打造，深度訪談大多數受訪者認同打造低碳社區。

結果反映，在澳門經濟不斷增長、市民水平不斷提高的大環境下，市民越來越注重生活的品質，對於休閒、綠色環保等主題也在持續予以關注，但目前舊區人口密度大，生活配套設施不足，不能完全滿足市民的要求，故應在新城區規劃中重視民眾該些訴求。同時，新舊區如何形成互補互助的協調發展趨勢，實現澳門整體社會的可持續發展，讓全澳市民在城市建設的進程中受益，亦是整個新城區規劃項目需要思考的問題。

¹⁰ 報告默認數據保留一位小數，該引用數據所在的圖表，為顯示各項間的微小差異，特保留兩位小數。本段其他數據同。