

# 第二章 意見滙編

## 第十節 澳廣視評論節目

播出日期：2011年10月27日

主持：時事評論員黃東先生

時事評論員譚志強先生

時事評論員湯耐冬先生

### 風火台

講者	意見、建議
黃東先生	<ul style="list-style-type: none"><li>▲ 新城區總體規劃第二階段公眾諮詢現正啟動，有別於第一階段公眾諮詢，今次諮詢推出了諮詢文本，內容較第一階段公眾諮詢豐富，並吸取了居民意見。</li><li>▲ 由於時間有限，暫時未完全消化，大概見到諮詢文本圖文並茂，如：新城 A 區未來休閒灣區。但希望大家不要將所有希望放在新城填海區、將所有不滿投射在新城填海區，擔心將會失敗，因土地只有 350 公頃，承載力有限，不可能想要甚麼便有什麼。不過，新城填海區始終是澳門未來可持續發展的空間，希望政府及民間均好好善用資源，因土地得來不易，更可能是澳門最後一次填海造地。</li></ul>
譚志強先生	<ul style="list-style-type: none"><li>▲ 個人曾參與第一階段公眾諮詢的工作坊，部份意見亦有吸納至諮詢文本中。</li><li>▲ 由於第二階段規劃已甚為具體，可能令某些有切身利益的人特別感覺深遠，如：澳門漁人碼頭國際投資股份有限公司的周錦輝先生，甚為焦急，因為現有外港客運碼頭搬遷，將會直接影響全澳，並不單是漁人碼頭，連金沙、葡京等坐落於澳門半島的賭場，其生意亦會受影響，所以，應否在新城填海區再興建新的外港客運碼頭，確實需要考慮及研究。若不在新城填海區再興建新的外港客運碼頭，那麼，氹仔北安客運碼頭，是否需要興建輕軌接駁，快速地進入澳門半島市區？外港客運碼頭搬遷並非簡單的事。第一，是否搬遷？第二，搬遷後是否有替代品？因整個澳門半島都沒有了一個外港客運碼頭，問題嚴重。</li></ul>
黃東先生	<ul style="list-style-type: none"><li>▲ 最重要的是交通配套，初步看來，未來在新城 A 區興建新的外港客運碼頭，將會有輕軌接駁至澳門半島。</li></ul>
湯耐冬先生	<ul style="list-style-type: none"><li>▲ 覺得大家目光過份集中在漁人碼頭，以至周邊各個賭場等，而單純從作為一個澳門人的角度出發，澳門一向面積不大，有別於其他城市，市區往機場乘巴士便可，澳門人適應的生活習慣是要方便的，故此，相對其他城市而言，將外港客運碼頭搬遷至路環可以說是不太遠，但此舉卻是不切合澳門居民的需要，作為一個澳門人已習慣的生活模式，巴士站點太遠都會有意見，澳門半島又豈可沒有碼頭？作為政府，應該有很多數據，故不明白為何提出整個澳門半島都沒有碼頭？認為不合理及難以理解。</li></ul>
黃東先生	<ul style="list-style-type: none"><li>▲ 政府沒有表示澳門半島完全不設碼頭，周錦輝先生亦曾向我發表意見，在經過思考後，我認為現階段取消碼頭是不應該的，但長遠從整體城市佈局及空間而言，可能存在搬遷外港客運碼頭的需要，當中的重要時間節點，是港珠澳大橋的落成，如果 2016 年順利落成，即外港客運碼頭至少在 2016 年也需要保留現址，建議新城規劃彈性處理此部份，達至雙贏局面。若突然取消外港客運碼頭，居民必定不習慣，甚至影響周邊營商。</li></ul>

講者	意見、建議
譚志強先生	▲ 路線是從外港客運碼頭開始，到漁人碼頭、金沙、星際、葡京及英皇等多間娛樂場，若一旦外港客運碼頭取消，整個客源路線斷開，而且會造成另一嚴重後果，氹仔北安客運碼頭將會增加過百架賭場旅遊巴，不停來往澳氹，加重現有道路壓力。
黃東先生	▲ 牽一髮動全身，外港客運碼頭最好還是保留現狀，在現有基礎上規劃，較一下子到位為好。
湯耐冬先生	▲ 正如黃東先生提及，不要有太多希望可以單從新城規劃方面解決很多澳門整體問題，但長遠而言，澳門半島是否需要外港客運碼頭？我則認為，應該先解決當前問題。
譚志強先生	▲ 在參與工作坊時曾表示，長遠而言，外港客運碼頭搬至離島較為合適，因為港珠澳大橋落腳點靠近東方明珠地段，屆時有大量乘旅遊巴入境的旅客，若加上外港客運碼頭的旅客，將出現水陸兩路的旅客重疊，關關至外港客運碼頭的的道路必定完全擠塞。
湯耐冬先生	▲ 參考外國大型城市規劃，機場、碼頭均離市區較遠。
譚志強先生	▲ 若外港客運碼頭不搬遷，即直昇機機場亦不可搬遷，將令整個新城填海區高度受到限制及造成一定危險，最後可能在 2016 年後，外港客運碼頭需要搬遷，分流旅客。
湯耐冬先生	▲ 此為長遠的理想化狀況，但沒有明天，又如何談明年？今次大家都忽略了舊區，現時的舊區重整工作是完全停滯的，所以必須梳理新城舊區問題，但今次諮詢完全沒有提及舊區。
黃東先生	▲ 此為一個重要問題，但澳門沒有總體城市規劃的法律法規，如果所有議題一次過拋出討論，政府又是否有能力全部做到？
湯耐冬先生	▲ 並非要求一次過解決所有問題，而是規劃草案中沒有缺口可以銜接舊區，甚至是封閉，雖然明白舊區工作有先後緩急，但亦應有一定出路。
黃東先生	▲ 規劃草案未至於完全封閉，相信新城規劃諮詢完結便會討論舊區，屆時社會又不會再提起新城。
湯耐冬先生	▲ 好似變成了新澳門、舊澳門。
黃東先生	▲ 千萬不要將新城舊區對立，造成只有新城、排斥舊區。 ▲ 重申千萬不要切割新城舊區。
譚志強先生	▲ 主張在舊區設立幾個澳門半島內部碼頭，因不知為何，澳門荒廢了水路交通，全部使用陸路交通，導致大橋、馬路擠塞，為何不考慮仿效香港的過海渡輪？如：筷子基往沙梨頭、沙梨頭往氹仔，必定有助分流。
黃東先生	▲ 大型跨境水路運輸在長遠確實有其搬遷必要，而新城填海區各區之間亦應設有渡輪碼頭，體驗澳門濱海景觀，若要發揮澳門的濱海景觀優勢，渡輪必不可少，故保留內部水路運輸碼頭是必要的。
譚志強先生	▲ 將道路的希望全放於輕軌是錯的。
黃東先生	▲ 希望愈大，失望愈大。
譚志強先生	▲ 參照日本東京灣填海區，不但有繞島捷運交通，而且有渡輪過來往東京市中心，此種多層次、多用途的交通配置，有助人流分散。現時三條澳氹大橋每早也是擠塞的，為此，建議重新發展澳門半島內部水路交通。
黃東先生	▲ 希望大家多加關注新城填海區規劃第二階段公眾諮詢。

播出日期：2011 年 10 月 28 日

主持：劉婧女士

麥家豪先生

出席嘉賓：土地工務運輸局城市規劃廳廳長劉裕先生

交通事務局交通規劃及建設廳廳長鄭偉卓先生

## 澳視新聞檔案

主持人	意見、建議	工作小組回應
麥家豪先生	▲ 請介紹第二階段公眾諮詢所提出的規劃內容詳情。	<p>▲ 是次規劃草案提出了三大規劃原則，包括：特色發展原則，傳承中西文化交融的城市空間格局和生活傳統，創新城市特色，使當代與歷史相互輝映；整體最優原則，從澳門整體長遠發展出發，平衡多元訴求，以新區作槓桿，通過新城舊區扶持互補，為社會發展在空間上提供重新整合的條件，探索對整體城市價值最優的平衡方案；綠色低碳原則，實踐生態城市、低碳交通、綠色建築及環保基建技術，使新城成為落實低碳減排理念的示範區。</p> <p>▲ 按照三大原則，研究團隊提出了草案整體規劃八大構想，包括：提升居民生活素質、促進經濟多元發展；把握區域合作機遇、共建澳珠十字門戶；公交優先綠色出行、打造雙環雙軸路網；優化生態環境景觀、完善綠網系統規劃；保護山海城景觀視廊、強化岸線整體利用；新城舊區扶持互補、延續城市獨特風貌；土地集約複合利用、善用地下空間資源；完善城市防災體系、增強綜合應變能力。</p> <p>▲ 每一個區都有其規劃重點及特色，如新城 A 區主要是民生設施，同時，考慮到鄰近港珠澳大橋珠澳口岸人工島的地理優勢，建議預留空間發展多元產業，以及在南邊建設城市新地標；新城 B 區希望結合現有旅遊資源，打造沿岸濱海長廊，成為居民能夠便捷到達及享受休閒的沿岸公園；新城 C 區及 D 區建議成為低碳生活示範區，透過綠色出行、使用清潔能源及綠建築等，建議建造為低碳生活示範區，讓澳門在城市發展過程中迎合世界發展潮流；新城 E 區將會興建連接新城 A 區的澳氹第四條跨海通道，加上未來遠期輕軌建設，以及連接氹仔北安碼頭及澳門國際機場，該區將會成為重要交通樞紐。</p>

主持人	意見、建議	工作小組回應
劉靖女士	<p>▲ 在公眾諮詢會上有意見提及，看不到新城規劃中有哪些明顯的措施可以舒緩現在澳門半島特別是舊區、關閘的道路壓力。</p>	<p>▲ 政府計劃透過構建雙環雙軸的道路交通主幹道路，將現時城區的穿越性車流引導至外圍道路，並改善瓶頸地點、降低交通擁塞。現時交通事務局及相關部門正有序開展離島區路網整治及擴容工程、新城填海區交通規劃及建設工程、構思興建澳氹第四條跨海通道工程，並結合關閘總體城市設計及內港區水患整治研究，打造內港至關閘外環路網等多項工程及規劃工作，逐步形成澳門半島外環、氹仔與路氹城外環的城市雙環路網，以及西灣大橋、澳氹第四條跨海通道的雙軸通道。</p> <p>▲ 《澳門陸路整體交通運輸政策構想(2010-2020)》亦提出了公交優先、以輕軌為主幹、巴士的士為基礎、步行系統為輔助的立體交通體系，新城草案的八大規劃構想之一，就是提出公交優先綠色出行，打造雙環雙軸路網。具體來說，便是要完善交通基建配套設施，協調各區規劃發展，全面推行公交優先發展策略和立體複合模式，引入環保低碳交通工具，構建雙環雙軸路網和遠期輕軌系統。</p>
麥家豪先生	<p>▲ 配合未來人口政策，新城填海區預計提供3萬3千個到4萬3千個住宅單位，但我們看到，例如作為澳門門戶的A區，或者融合文化，公共建築為一體的B區，雖然設有住宅區，似乎以商業區為主，有市民擔心推高該區樓價，當局對此有何看法？</p>	<p>▲ 政府已明確表示新城區將預留土地興建公共房屋，至於公共房屋所佔比例是多少，我們希望聽取社會意見。而各新城區都預留了公共設施用地。</p>
劉靖女士	<p>▲ 政府跨部門工作小組對第四條跨海通道未知是否已有具體構思？</p>	<p>▲ 澳氹第四條跨海通道的模式於現階段已委託權威的橋隧設計研究機構(中交公路規劃設計研究院)在進行工程可行性研究中，主要從航空安全高度限制、航道安全限制、全天候通行需要、環境影響評估、對土地利用及景觀的影響，以及造價及工期等方面進行綜合評估。同時，澳氹第四條跨海通道的設計方案亦需要配合新城填海區的整體規劃，工作小組將透過科學分析及充分論證，考慮現實制約因素，並透過公眾諮詢收集意見，才可進一步作出定案。</p>

主持人	意見、建議	工作小組回應
麥家豪先生	<p>▲ 劉仕堯司長上次記者會提及，目前沒有在新城考慮到還地債工作，想問一問，政府何時會開始考慮這方面的問題？</p>	<p>▲ 規劃團隊在編制新城區總體規劃草案時並沒有將土地置換作為一個考量因素，特區政府至今亦沒有對日後新城區的土地作出任何換地的承諾。</p> <p>▲ 至於回歸後涉及土地置換的個案情況，運輸工務司司長已在 2010 年年 5 月份向立法會的專責委員會進行了介紹，媒體上對有關情況亦已作了報導。</p>

播出時間：2011年11月6日

主持：方念湘先生

出席嘉賓：立法議員崔世平先生

澳門生態學會理事長何偉添先生

土地工務運輸局城市規劃廳廳長劉裕先生

港務局海事技術支援廳廳長葉華雄先生

## 澳門論壇

947

講者	內容
方念湘先生	<ul style="list-style-type: none"><li>▲ 新城填海區五幅土地明年開始填海工程，預計5年時間落成，耗資約70億澳門元，新城區總體規劃第二階段公眾諮詢已展開，提出了兩組不同規劃草案，但剛出台便有意見擔心規劃草案會否是已既定的草案？亦有不同居民擔心，新城規劃會否影響澳門半島的發展？歡迎各位與會朋友一同討論。</li><li>▲ 經過第一階段公眾諮詢，政府聽取了很多社會意見，而是次規劃諮詢的作用為何？為何提出兩組草案？是否“二選一”？</li><li>▲ 新城規劃諮詢推出後，民間多關注外港碼頭會否搬遷？會否影響該區發展？</li></ul>
劉裕先生	<ul style="list-style-type: none"><li>▲ 於去年已進行第一階段諮詢，共收到1,800百多條意見。本次推出的更為具體的規劃草案，透過草案展覽、規劃模型等讓公眾有立體認知。工作小組多次強調兩個規劃草案並非“二選一”，因城市規劃是城市發展的重要工具，需面對未來各種不確定因素，故必須制定不同預案以應對未來變化。本次推出的兩個規劃草案，並不是簡單地要求居民“二選一”，而是拋磚引玉，引發社會共同思考、探索、討論，尋求共識。</li></ul>
葉華雄先生	<ul style="list-style-type: none"><li>▲ 去年收集的意見中有提出是否有需要搬遷外港客運碼頭，以增加新城A區的土地使用彈性，避免過於受約束，故本次規劃其中一個方案是搬遷碼頭，但對搬遷外港客運碼頭並沒有預設立場，期望透過今次諮詢，讓市民共同思考外港客運碼頭的未來發展。</li></ul>
方念湘先生	<ul style="list-style-type: none"><li>▲ 新城A區規劃草案提出了不少公共設施、休閒設施等，而根據中央對於新城提出發展多元產業的要求，規劃草案中有否體現？對此有何看法？</li></ul>
崔世平先生	<ul style="list-style-type: none"><li>▲ 本次規劃草案確實已回應澳門市民多方訴求，尤其是解決近期特別關注的房屋問題，規劃草案已詳細地說明新城區內居住及商住用地所佔比例，而且比例甚高。</li><li>▲ 長遠而言，多元產業是澳門再發展的重要關鍵，但現時規劃草案有關用地似乎不多，政府須再進一步研究將來新興產業，如：中醫藥、會展、物流、文化產業等，其本身特性及所需用地的數量，以至產業鏈中哪些是我們的強項、與周邊地區合作等，規劃方案應再作深化。</li><li>▲ 若在十年前詢問居民本澳現有的土地如何使用，與現時詢問的答案作比較，必定出現兩個不同的答案，而新城土地作為20、30年的發展所需，土地用途需要有更多的彈性空間，隨著《土地法》及《城市規劃法》等法例的修訂及出台，城市規劃將越來越趨法制化，將來若要改變土地用途並不容易，需要達到共識，牽涉長時間且複雜的程序，能否快速地配合經濟的改變及產業的轉型？若未有充分準備，是否應留有多些備用土地，而不應過早制定土地用途？我贊成設有合理的改變土地用途程序，以免“隻手遮天”，但若為了避免“隻手遮天”而過早將所有土地定性，將會帶來土地調度能力低的隱憂，作為20、30年的城市規劃方案，應有相當數量的備用土地，以應對將來人口、產業等快速增加及改變的情況。</li></ul>
方念湘先生	<ul style="list-style-type: none"><li>▲ 本次填海造地會否對本澳現時的海洋生態、濕地、水流等產生影響？如造成內港水浸問題？</li></ul>

講者	內容
何偉添先生	<p>▲ 今次填海採用較好的海島式填海，相對過往形式較優，因海島式填海不影響水流，不阻礙水生動物的通道，重申海島式填海是最優選擇。</p> <p>▲ 對生態環境影響而言，新城填海反而對生態多樣性產生正面作用，將增加許多綠地、廊道，海島式的堤岸、灣岸亦可向水生動植物提供棲息地，成為它們的避海港、產卵場，有助生態補償。</p>
方念湘先生	<p>▲ 本次規劃草案的內容是否根據第一階段公眾諮詢的意見進行編制？當中有哪些是較多居民關注？如何吸納至規劃草案內？</p>
劉榕先生	<p>▲ 在第一階段收集的意見中，公眾最為關注的是公共設施，其次是環保及綠化、交通基礎設施等，亦有對城市規劃體制提出建議，另有許多市民提出利用 350 公頃土地發展多元產業，文化創意產業等。</p> <p>▲ 在規劃研究過程中，工作小組發現居民的訴求多元，涉及教育、文化、體育等不同範疇，但新城區土地只有 350 公頃，無法解決澳門過去、現在、未來的全部訴求，哪些必須解決？如何分配？這並非技術問題，而是需要整體社會作價值判斷，鑑於澳門土地稀缺，工作小組建議利用地下空間，並提倡功能複合，如：公園及地下停車場，提高土地使用率。</p> <p>▲ 產業佈局方面，工作小組希望產業能與居民生活配合，如：公園內有飲食場所、表演場地、文創展示場地等，工作小組將在聽取社會意見後，在下一階段細化研究。其實，在配合本澳經濟多元化發展方面，新城區總體規劃草案已經預留了產業用地。</p>
梁鴻細先生 群力智庫 代表 (與會者)	<p>▲ 很開心政府就城市規劃工作進行諮詢及宣傳，是一個進步現象。</p> <p>▲ 不論規劃方案有多美好，最重要的是政府如何落實規劃方案？認為規劃方案應有其法律地位，由於《城市規劃法》尚未出台，而城市規劃亦與《文化遺產保護法》、《土地法》及環保的法例環環相扣，應做好彼此間的協調，不可有互相矛盾的地方，以免在規劃方面出現問題。</p> <p>▲ 雖然城市不斷發展及改變，《城市規劃法》內可能就土地用途改變等有迴轉的空間，但應考慮澳門實際情況，必須規範土地利用、土地用途，相信居民不願再見到社區用地、學校用地以至公共設施用地可以隨便更改用途成為賭場、豪宅等，或興建與周邊環境不協調的高樓，為此，《城市規劃法》應盡快出台，應對改變用地、土地管理方面作更好的規範。</p>
與會市民	<p>▲ 在政府立場上，外港客運碼頭的搬遷是否存在其迫切性？此事給予普通居民的感覺是，未來 10 年也沒有其迫切性。我不贊成搬遷外港客運碼頭。相反，我認為應該優先搬遷內港碼頭，由媽閣至筷子基的距離是否有其存在的必要？</p>
湯榮耀先生 澳門三十行 動聯盟理事 長 (與會者)	<p>▲ 關注世遺景觀及超高樓問題。</p> <p>▲ 對於規劃草案提出新城 B 區重塑海岸天際線此構思，我有一半是認同的，草案雖提出透過公共建築物來重塑海岸天際線，而其中有一個草案提出近旅遊塔周邊的樓宇較高，遮擋了主教山景觀，而事實上，過往經常發生不少令居民感到可惜的事件，理由可能是澳門地方小、密度高、需要興建高樓等，現時進行的新城填海，其中一個目的就是不想重現上述情況，希望能夠抽疏舊區人口，改善居民生活環境，不想再出現屏風樓、超高樓的情況，故此，為何規劃中仍出現此等高樓？希望正如另一位與會朋友所言，應與《文化遺產保護法》、《城市規劃法》作配合。</p>
方念湘先生	<p>▲ 正如剛才與會朋友所言，應該先有法制？還是先有規劃？</p>

講者	內容
崔世平先生	<p>▲ 規劃與法制是我們必須面對的問題，不可以說是法制先行還是規劃先行，因社會不可能停下來，或者最低限度，居民暫時未能接受此現實，如果大家有共識，認同法制先行，其他一切可以發展的都暫時不發展，這也不是一件壞事。關鍵在於，用常態心理來說，兩者一定是並存的，只是澳門過往城市規劃相關法例條文，散佈於各不同的法律法規當中，現在應該統籌、釐清，編制一份真真正正的《城市規劃法》，以及盡快梳理《城市規劃法》與《土地法》、《文遺法》、《都市建築總章程》等法律法規的關係，但不相信因沒有法律使政府不能做任何事，因在現有法律下，政府都可以做很多事情，如：刊登政府公報的事情具有其法律定位，是不容易推翻的。</p> <p>▲ 絕對認同盡快就城市規劃進行立法，但不表示新城規劃、舊區重整須等到立法才可進行，尚有很多完善空間。</p>
方念湘先生	<p>▲ 外港客運碼頭是否已達到飽和？特別是交通配套方面？搬遷是否有迫切性？還是逐步搬遷？</p>
葉華雄先生	<p>▲ 外港客運碼頭將面對周邊的發展與競爭，諸如港珠澳大橋、氹仔客運碼頭等帶來的人流變化及旅客出行模式的改變，以及填海工程的影響，故有需要就是否搬遷準備預案，本次諮詢是希望多收集社會意見。</p>
方念湘先生	<p>▲ 是否因為未來人口問題，故在規劃草案提出興建高樓？如何平衡世遺、景觀等問題。</p>
劉榕先生	<p>▲ 本次規劃三大原則中之一是維持澳門城市特色，而澳門城市特色中尤其重要的就是世界文化遺產景觀及天際線。</p> <p>▲ 在新城規劃的同時，我們也啟動澳門城市空氣流動研究、環境規劃研究及環境影響評估制度研究等工作，以防止屏風效應。</p> <p>▲ 新城 B 區有關主教山景觀問題，已與文化局及相關世遺專家緊密溝通，聽取相關意見才得出今次的兩組草案供大家討論。</p>
方念湘先生	<p>▲ 如何看待新城區的綠化？</p>
何偉添先生	<p>▲ 高樓不一定不能做綠化，相對高度越高，覆蓋率則越低，只要控制好樓宇形狀、通風、日照等，均有利增加綠化率。根據國際通用標準，高樓不一定對環境不利，最重要是樓宇形狀如何與環境協調、使用環保建築材料、增加立體綠化、做好環境補償等，支持新城填海採用集約用地的形式。</p> <p>▲ 景觀方面，並不是單從一條視線上看，而是在數個特定地點或景觀台上，從視廊上看有否受到遮擋，若沒有，則符合國際標準。</p>
與會市民	<p>▲ 詢問現金分享計劃詳情。</p> <p>▲ 外港客運碼頭應該保留，若搬遷將影響新口岸區營商環境，以往新馬路區非常興旺，但自從碼頭由內港搬至外港後該區就變得淡靜，相信外港客運碼頭周邊的商舖也不贊成搬遷。</p>
高岸峰先生 澳門三十行 動聯盟會長 (參與者)	<p>▲ 雖然規劃草案有提及新城舊區之間的對接，但擔心新城填海後至建設還有一段很長時間，而舊區重整已經討論了一段長時間還未啟動，未來在新城區相對環境及配套較完善的情況下，但舊區卻仍保持現狀，屆時新區配套好、交通齊，將變成富人的區域，基層市民則難分享新區的建設成果，所以規劃中如何體現以新城活化舊區及與舊區進行對接？</p> <p>▲ 贊成應有預留土地，但預留的土地應只是一小部份，若預留土地太多，屆時需要調節時，又是否適合整個新區規劃？應符合整體規劃，避免出現因土地更改用途而導致整個城市的不協調。</p>
與會市民	<p>▲ 中央政府希望澳門特區繁榮昌盛，何謂繁榮昌盛？就是不能貪新忘舊，故此，不能搬遷外港客運碼頭，只能重建，特區政府獲得批准填海造地，如何規劃及建設，官員與民間都應該有共識，大家接受，自然百花齊放，澳門才能昌盛，令子孫後代有房屋可居住。</p>



## 講者

## 內容

<p>龐啟富先生 澳門三十行 動聯盟副理 事長兼秘書 長 (參與者)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ 規劃諮詢草案中願景、目標、原則等大方向都正確，自己也曾親身前往科學館參觀新城規劃展覽，當中包括模型、圖片、問卷、遊戲等，可謂是近年較為完善的一次諮詢，然而澳門近年各種諮詢百花齊放，當局既然投入資源開展是次諮詢，應收集相關諮詢數據，如參觀人次、諮詢花費等，不單是內部統計，更可向外公佈，因市民有權利知悉公帑的使用，同時有助當局開展其他諮詢時計算成本收益。</li> <li>▲ 對於意見的收集及整理是否有一定的準則？如：展覽內有類似“模擬城市”形式的遊戲，當局曾表示此為意見收集的渠道之一，但以我所見，很多時候是小朋友在玩遊戲，若當局在收集意見時無法區分，最後純粹用數字或議題出現數量作為意見總結，還是當局早已準備了最終草案，諮詢只有“過場”然而？</li> <li>▲ 應提高土地的透明度，因過往由於欠缺土地透明度而產生貪腐、利益輸送、官商勾結等質疑，因此希望新城規劃在諮詢收集意見的階段，以至將來完成建設及土地批給，都應大大提高土地透明度，免被質疑是對某一小部份人獲得土地所帶來的全部利益。</li> </ul>
<p>崔世平先生</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ 外港客運碼頭搬遷是政府應該考慮的一個較為迫切性的問題，而規劃草案一個是搬遷，一個是不搬遷，容易讓人覺得政府已有既定方針，我認為政府應提供更多數據讓公眾知悉現實的情況，以及是否有需要考慮選擇的地方，若現在決定了沒有需要搬遷，將來有需要時，周邊配套便十分關鍵，無論是外港客運碼頭或內港碼頭，都是對外口岸，其位置非常關鍵，舉例：若沒有港珠澳大橋，聚龍明珠對出空間將會完全不同，所以，作為長遠考慮，應有備用土地以應對變化，至於何時啟動，政府應有相關數據分析，如年期、使用量等作為目標。此外，回顧過去十年，陸路入境旅客數量倍增，海路入境旅客數量下跌，未來趨勢會否持續？這是需要論證的，認同政府沒有既定方針，但同時必須科學論證，結合居民主觀要求，涉及交通、周邊產業鏈配置等，故此，我重申需有備用土地，但因尚未有研究分析，故土地數量未能清晰，待有需要搬遷外港客運碼頭時使用，以免因我們失了預算，在 10 年後再向中央要求批准填海造地，若中央不批准，屆時我們需要作內部調整，可能出現在不應該的地方上建設不應該有的設施，導致樓宇改變了景觀，使居民蒙受經濟損失，屆時由誰賠償？故此，應制定未雨籌謀的規劃方案，但關鍵在於並非純粹推出方案，是需要說明方案的理據，每一個選擇均是經過深思熟慮，每一個理由都是大家可以清晰了解的，而同意與否則是另一回事。</li> <li>▲ 很高興與會朋友認同需有備用土地，在規劃草案內，標示為備用土地的數量很少，具體需要多少數量？我也不知道，但總括而言，沒有備用土地，便難以應對未來的發展，再者，無論是官方答案或民間共識，均都對世界旅遊休閒中心的內涵未有清晰具體的理解，若太早確定所有土地，將來是否有迴轉的機會？相關交通配套又是如何？故此，我認為社會需要共同討論，除備用土地的數量外，備用土地的位置亦很重要。</li> </ul>
<p>方念湘先生</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ 剛才才有與會朋友提及新舊城區如何交接的問題，工作小組有否考慮交通接駁？是否有“貪新忘舊”問題？</li> </ul>
<p>劉榕先生</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ 新城規劃不只針對新填的 350 公頃土地，實際是針對全澳進行規劃，新城其中一個目標是改善澳門居民生活品質，而居民多集中在舊區，故此，利用新城規劃及建設的機會，未來增設大型的社會及文化設施、公園、綠廊等，並構建雙環雙軸的外環路，分流不必要進入舊區的車輛，加上輕軌建設、巴士服務管理等以減低舊區交通壓力，同時藉便捷交通讓舊區居民容易到達新區享受當中設施。</li> <li>▲ 舊區重整工作方面，重建工作需有法律制度配合，該法案正於立法會討論，當中需居民、業主積極參與。而其他工作還有：向業主提供樓宇維修資助，民政總署亦不斷進行街道美化的工作，此外，為了促進舊區經濟，政府也正致力增加舊區產業，如透過文化創意產業等，相信隨著新城建設及舊區重整同時進行，將為市民提供不同生活環境及模式的選擇，現代化、新的居住環境，或者具文化底蘊及社區特色、舒適的舊區環境。</li> </ul>

講者	內容
與會市民	▲ 希望大家實事求是，公平、實際及合理，需要做的事，政府應該下定決心去做，不需要做的事就不要做，政府應平衡社會環境。
方念湘先生	▲ 將來新城區有優良環境，住宅會否都變成超級豪宅？如何與公共房屋取得平衡？
崔世平先生	▲ 新城規劃中將有公共房屋建設，若房屋制度處理得宜，相信一般居民是有機會“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，至於舊區會否相對變差？這也是事實，故此政府正研究舊區重整，新城與舊區的關係是透過新城提供的土地及房屋，讓部份居民搬離舊區以騰出空間以改善舊區生活環境，新城規劃與舊區重整是密不可分，但諮詢文本相關內容不多，可能是因為舊區重整諮詢已做了一定工作，並已在立法會討論中，希望將新城舊區的關係適當地彰顯於諮詢文本、展覽等。
劉榕先生	▲ 補充外港客運碼頭搬遷問題，對於是否有數據或迫切性等，現提供部份數據供大家參考：目前訪澳遊客主要經三個口岸：關閘，外港客運碼頭，氹仔臨時碼頭，現大多數遊客來澳門是先到澳門半島，但未來可能會有大的變化，當中因素包括廣珠城軌到達珠海拱北站後，估計每天將為關閘口岸帶來 7 至 8 萬遊客；港珠澳大橋約於 2016 至 2017 年落成通車，必會分流一部份經水上交通到澳的遊客；橫琴的開發建設，及路氹城未來十年相繼會有不同項目落成，會有許多遊客從澳門半島分流出去，故必須思考外港客運碼頭未來定位，能否吸引遊客停留在澳門半島，而不是一出口岸就直接到路氹城等新的旅遊項目。
方念湘先生	▲ 請各位嘉賓作總結。
何偉添先生	▲ 本次的規劃草案有兼顧到發展及保育的平衡，綠化率相當高，希望政府在收集了居民意見後，在後續階段進行更細化的研究。
崔世平先生	▲ 希望政府在推廣旅遊休閒中心的城市定位時，適當考慮產業的結構，不只改善生活品質，亦應促進經濟稅收多元，減少單一化，希望在規劃中有所體現。
葉華雄先生	▲ 對於外港客運碼頭搬遷問題，再次強調政府無預設立場，希望市民多提意見。
劉榕先生	▲ 由於新城規劃牽涉澳門未來 20、30 年的可持續發展，對現在及未來都影響深遠，請居民多提意見，使下一階段規劃更能貼近居民的訴求，最終的規劃能滿足及符合整體最大公共利益。