

致： 澳門特別行政區政府
土地工務運輸局局長

事由：有關《澳門特別行政區城市總體規劃 (2020-2040)》草案 - 提交意見

尊敬的陳寶霞局長，

本人為城市規劃委員會委員及澳門建築師，就有關《澳門特別行政區城市總體規劃 (2020-2040)》草案，本人對規劃草案大體上是認同，及相信這對澳門的城市規劃及發展向前了很大的一步。從詳細參閱了草案文本的內容及與不同團體；建築師，相關業界，社區群及不同的個體互動下對草案有個人的理解，藉此希望分享對規劃草案的意見和想法。

現附上意見供 貴局參閱。

肅此函達，敬頌

公祺

蔡韻璇
城市規劃委員會 委員
二零二一年六月五日
澳門

總體規劃是一個動態的長期規劃文件，它提供了一個概念佈局來指導未來的增長和發展。總體規劃可以確定城市環境的形態、確定哪些區域是優先發展的區域以及需要重建的區域方面發揮重要作用，確保提供合適的基礎設施和便利設施來支持發展。

澳門是一個充滿本土文化，吸引國際焦點的特別行政區域，同時我們處於一個急速發展的環境，不同的區域有它們的獨特性及困難，某些區域已處於急切關注的需要，但因欠缺總體規劃的方向，難以前進。因此，我相信總體規劃的文本會對澳門帶來可持續發展的新方向和推動，有必為優先事項。

本人就規劃草案有以下六方面的意見分享：

1. 發展定位, 規劃目標及策略指引

就規劃草案內的發展定位（國家，區域，自身），規劃目標及策略指引很清晰指定了，這可清晰澳門發展的方向及範圍。在這框架上，需要政府推動政策配合，並保證有相關的法律可支援這政策，因如沒有法律下的可行性，某些發展是不能實淺的，及局限了澳門可持續發展的機會。

1.1. 區域的具體策略方針

總體規劃草案就現有地區，舊區等區域有土地用途變更的建議，為不同的區域作規劃整理及定位，建議詳細規劃時可提供區域的整體策略，活化模式，從城市規劃結構性出發的肌理下，擴展到社區設計，建築設計及休閒設施的設計，整理城市，讓社區的關係帶連貫性。

1.2. 軸帶

知識產業及科技軸帶：

軸帶的設計可讓區域的發展和功能清晰，澳門是一中心一平台的特性，應當對外連接。設計的知識產業及科技軸帶欠缺與 LTR 及對外國際門戶的連接（機場，客運碼頭，港珠澳大橋），產業升級區域應利用工業區及 LTR 的系統，強化連繫，便捷促進產業升級。

綠色韌性軸帶：

綠色休閒 & 綠色迴圈- 策略指引提及的“發展生態旅遊及於荔枝碗船廠片區作文化旅遊，成為都市中的自然步行區，並構建“綠色韌性軸帶”建議考慮加入海岸邊的休閒活動範圍，提供新的利用/功能可行性，多元化設施，綠色休閒空間，發展生態旅遊及擴大體驗方式。

2. 整體分區，規劃分區

2.1. 十八分區

總體規劃草案將澳門和氹仔區劃分為較小的區域，路氹和路環各為一個單獨的區域。我對這個策略大體支持，

澳門區

因澳門區已有迫切需要一個詳細的更新／活化計劃。通過分成細小的區域，可更有效率地推出詳細計劃，同時可讓規劃的研究更詳細地分析各區域的特徵和需要。再這框架下，我建議可考慮跨區地首先推出不同的區域，然後嚴密地監察，收集和分析數據結果，作為為相鄰區域制定詳細計劃的支柱。

路環

如果用同一思考下，那麼路環的一個分區會否考慮增加多些區域，特別是有建設和設施的區域可細小地劃分，綠化山體需要保護的範圍為一區，這可能可以及路環帶出更寬的可能性。

名稱

一個城市區域的命名應反映它的歷史和文化，因這是它今天區域的來歷，過去的居民居住在這區域，城市和他們一起成長；今天，這區域到我們的演繹下，我們與它一起成長，應當致力持續優化城市區域讓它更適合現今社會及未來下一代。今天，當我們現重任規劃城市的未來時，應當細節地評估平衡那些對城市有價值的東西需保護；特別是無形資產的歷史和傳統，因隨著時間的昔日，這就是我們城市的文化。對於十八區的名稱，澳門為歷史城區及世界休閒娛樂城市，現草案的命名對每區的本土文化未聯繫上，不能代表及包含中文可包括的內含，希望在這方面上可作優化。

2.2. 旅遊城市

總體規劃草案內列出了澳門未來二十年的人口預測及土地用途分佈，但未見顯示出針對旅遊客人數的戰略，澳門是一個旅遊城市，遊客人數遠超本地人口。澳門亦需為遊客建設了多類型的設施。同時，遊客也對澳門城市產生了不同層面的影響；交通，住宿，旅遊勝地配套等；因此，旅遊客人數數據不可忽略時，應詳規時詳細研究城市需要的承載力。

2.3. 可持續發展綠色和智慧城市

總體規劃草案其一的戰略指引，建議可詳述主要方針和計劃內容，例如戰略指引提及的“貫徹推行綠色、以人為本的交通”及文本內 82 頁的建議的綠廊行

城市方式，則需要與交通和道路工程系統中整合。並需要道路空間預留，因此，建議制定指標供詳細規劃階段時實踐總體規劃的戰略。

3. 土地使用，海域利用

總體規劃需制定出規劃的定性指標 - 總體規劃草案提出了用途比例的分配，可考慮更清晰地列出用途內的主類別，及制定出指標性範圍作為詳細規劃設計階段時的框架。例如：人口比例：人均社會設施，人均中小學校，人均公共空間等。按人口數的需要，合理性作出規劃。以確保所需的設施會平均地分佈在不同區域內，以便在詳細規劃設計階段實施策略目標。

3.1. 土地使用

多層次的土地使用

澳門的土地資源有限，現有的土地使用是常規的方向，可否考慮多層次的土地使用；例如：日常的開放空間如足場，廣場等在特殊日子下作公眾使用用途，緊急情況下作臨時醫療，居住等用途，如有這規劃定下，可教育市民公眾在緊急情況的協調機制，使緊急情況的協調更有效率及控制性。

土地儲備

城市應有足夠的土地儲備，作城市將來發展未可預測的功能需要，現看所有土地已經分功能，或詳規分析時可引入合式的土地為彈性用途。

3.2. 海域利用

彈性的海域利用

澳門的土地資源短缺，另居住密度高，認同善用海域是澳門城市開拓空間的方式。澳門是沿岸城市，除了填海的方向外，可考慮不同水上的利用方式；例如：臨時浮台/建築，彈性地可組成不同的面積和功能，讓一個面積可轉變性無限的可能性。

總規的優點是集合了各區的發展，總體規劃草案是針對澳門現有土地及作出規劃，因此未顯示對海域利用的願景或方法。策略指引提及的“提高城市發展與環境、文化及海域利用之間的協調及相容性；有效利用海域資源、拓展立體空間及優化區域以應對人口結構及社會經濟轉變，同時支持區域發展；”建議考慮將附加文本供海域研究；水的流動分析，功能使用可能性，並且可以重點關注於以下計劃研究：公共設施，優化生活和新行業用途將來海岸發展的利用等。

4. 交通運輸，區域接對

TOD 與 CBD 的關係 - 公共交通應考慮 3D 地連接所有現有及將來澳門的交通系統；LTR，輪渡碼頭，機場，巴士，自行車道等。並需要了解主要的交通方式和路線，以改善現有的交通狀況。LTR 網絡和路線應參照分析數據，選擇出合適的交通站點，目標與現有運輸系統的連接及提升出行效率。如可提供一些關鍵路線的示例模擬數據分析，模擬顯示出行時間，路線選擇以及交通方式的混合，可讓公眾更加了解將來交通的便捷和 TOD 模式。而 CBD 區域應配備混合式公共交通網絡為該區的基礎建設條件。

5. 防災措施

總體規劃提出了“提升預防和減低災害發生及其影響的能力，以及提升應對災害的承載力及韌性”這確實是澳門必須的。就新型冠狀病毒肺炎的情況下，就此經驗建議編制建築設計指引，並在總體規劃，澳門城市建設，建築設計，公共空間的使用，控制，監視等可因應用途引入建築設計指引，提升未來澳門新的建築及需活化的建築。

因此，以上 3.1 指出的多層次的土地使用是必須的。不能預料的環境災難和疫情；經歷了天鴿和新型冠狀病毒肺炎後的澳門，我們有明白了需要未雨綢繆的策略。

6. 文化保育，環境保護

澳門的城市文化是一個整體，在硬件上具城市的街道肌理，建築物，建築群，城市風貌等不同元素組成，也有大量的研究，文本敘述，但未有中央組合供便利接觸，建議可利用總規把資訊集中，這可讓公眾對澳門城市及建築文化將帶來更大的認知。

6.1. 文化保育，城市風貌

總規即將實行，澳門的文化保育及城市風貌是澳門的重要元素，需要有結實的保育指引準則，並細節分析不同層次的保育重要性。另外，城市風貌的個有形元素，它構造了澳門的城市形象，國際形象，這也需要有結實的指引讓個體的發展也貢獻打造澳門的整體城市風貌，讓澳門未來的發展可成整體及連貫性。

6.2. 景觀維護

因澳門區具大量的文化遺產建築，景觀分佈多，建詳規時需要清晰應具體列出景觀視點維護範圍指標，讓發展限制清晰。同時，建議考慮整體的海岸線。

6.3. 生態保護區

總體規劃草案顯示了生態保護區範圍，就以上 2.1 所指現草案劃分路環為單一個區域。這區域面積相對比其他區域大，雖然人口數量小，但功能，特性，和保護難度不底。

可考慮上述所指，綠化山體需要保護的範圍為一整區為可整性的保護山體及環境；可詳細研究區域內的保護級別及定義方式，為整體生態保護區提供需要的元素和方針。另外，有建設，設施及可設有公眾休閒使用的區域細小地劃分，這可能允許不同步伐的發展以及把路環帶出更寬的可能性。因總規的方向應該是設入整體方針情況下提供充足的彈性讓城市可有時段上前瞻性的發展。

以上是本人對規劃草案的意見供貴局參考，總體規劃草案分析了澳門的現狀及數據化地表達了方向，相信是一個好的開始，希望詳規時可提供研究數據供參考和支持相關建議，可了解現有問題和提出的解決方案之間的關係下支持草擬的詳細規劃。並可充份看見詳細規劃為澳門將來城市帶來的優化。