

東區-2 詳細規劃草案

PROJECTO DO PLANO DE PORMENOR DA UNIDADE
OPERATIVA DE PLANEAMENTO E GESTÃO ESTE-2

公開諮詢意見匯編 (1)

COMPILAÇÃO DE OPINIÕES DA CONSULTA PÚBLICA (1)

2023 年 5 月

MAIO DE 2023

土地工務局

Direcção dos Serviços de
Solos e Construção Urbana



公開諮詢意見匯編

COMPILAÇÃO DE OPINIÕES DA CONSULTA PÚBLICA

第一冊 Volume 1

第一部分 公開諮詢活動相片

Parte 1: Fotografias das Actividades da Consulta Pública

- 固定展覽的活動照片 Fotografias da Exposição p.5
- 公開諮詢活動相片 Fotografias das Actividades da Consulta Pública p.6

第二部分 公開諮詢活動會議意見

Parte 2: Resumo das Opiniões Recolhidas nas Actividades da Consulta Pública

- 城市規劃委員會介紹會 Sessão de Apresentação destinada ao Conselho do Planeamento Urbanístico p.13
- 公眾諮詢會 (第一場) Sessão de Consulta Pública (1.ª Sessão) p.24
- 公眾諮詢會 (第二場) Sessão de Consulta Pública (2.ª Sessão) p.35
- 公眾諮詢會 (第三場) Sessão de Consulta Pública (3.ª Sessão) p.42
- 立法會介紹會 Sessão Especifica de Apresentação aos Deputados à Assembleia Legislativa p.51
- 社團專場 Sessão Especifica destinada às Associações Cívicas p.63

第二冊 Volume 2

傳真、郵寄及親身遞交的意見

Opiniões Recolhidas através de Fax, Via Postal e as que foram Entregas Pessoalmente

第三冊 Volume 3

網上填寫的意見

Opiniões Recolhidas através do Preenchimento Online do Formulário de Opinião

公開諮詢意見匯編

COMPILAÇÃO DE OPINIÕES DA CONSULTA PÚBLICA

第四冊 Volume 4

電郵的意見

Opiniões Apresentadas através de E-mail

第五冊 Volume 5

傳統媒體

Opiniões Recolhidas por meios dos Órgãos de Comunicação Social

Tradicionais

- 報章 Jornais
- 電台 Rádio

第六冊 Volume 6

網絡平台及社交媒體 Plataformas Online e Redes Sociais

- Facebook
- 網絡論壇 Fóruns Online
- 微信 WeChat
- YouTube
- Instagram
- 新浪微博 Sina Weibo

第一冊 Volume 1

第一部分 公開諮詢活動相片

Parte 1: Fotografias das Actividades da Consulta Pública

固定展覽的活動照片

Fotografias da Exposição



公開諮詢活動相片

Fotografias das Actividades da Consulta Pública

城市規劃委員會介紹會 2022年10月7日(星期五)

Sessão de Apresentação destinada ao Conselho do Planeamento Urbanístico 7 de outubro de 2022 (Sexta-Feira)



公眾諮詢會 (第一場) 2022年10月15日(星期六)

Sessão de Consulta Pública 15 de outubro de 2022 (Sábado)



立法會介紹會 2022 年 10 月 18 日 (星期二)

Sessão Específica de Apresentação aos Deputados à Assembleia Legislativa 18 de outubro de 2022 (Terça-Feira)



公眾諮詢會（第二場） 2022年10月29日（星期六）

Sessão de Consulta Pública 29 de outubro de 2022 (Sábado)



社團專場 2022年11月12日(星期六)

Sessão Especifica destinada às Associações Cívicas 12 de novembro de 2022 (Sábado)



公眾諮詢會（第三場） 2022年11月23日（星期三）

Sessão de Consulta Pública 23 de novembro de 2022 (Quarta-Feira)



第一冊 Volume 1

第二部分 公開諮詢活動會議意見

Parte 2: Resumo das Opiniões Recolhidas nas Actividades da Consulta Pública

城市規劃委員會介紹會 Sessão de Apresentação destinada ao Conselho do
Planeamento Urbanístico

舉行日期：2022 年 10 月 7 日 Data: 7 de outubro de 2022

舉行時間：15:00 Horário: 15:00

舉行地點：澳門馬交石炮台馬路 33 號 5 樓多功能廳

Local: Sala Polivalente, sita na Estrada de D. Maria II, n.º 33, 5.º andar, Macau

	提問者	意見、建議
1	陳昭怡委員	<ul style="list-style-type: none">➤ 各位大家好。我叫陳昭怡。其實這次大家都剛剛新鮮收到這一份草案。我第一個見到的，可能是慢行系統方面，對於 2020 年當時的研究文件，是有一個新的修改。我自己也比較開心是有一個這樣的修改。因為見到一些慢行系統，例如可能一些地下通道，其實打得更加多，更加長，可能會去到一些岸邊，或者一些新的綠地的位置，也有見到一些連續性的地下通道。在 2020 年的時候，慢行系統要先去地下空間，接著再連接上天橋，可能才去到一些學校用地，這樣的情況。所以見到好幾個慢行交通的連接位有重新梳理。我自己是比較開心見到。同時間也因為比較關注 A 區裏面的整個交通系統。可能我們剛剛新鮮拿到這份圖，可能真的要將這麼多份圖作一個對比。由交通的，可能講巴士站點，輕軌站點到本身的一個慢行系統的圖，甚至可能一些綠廊以及去到一些文化地標上面的節點。可能這幾幅圖要全部合在一起看，我們才能更加細緻的分析到交通規劃是否更加好了。但是，就這樣看，初步看，連接的位置是做的更加多的。多謝。➤ 多謝。我想補充下，我剛剛也想，再看多次之後，有 3 個點我也想再說的。➤ 第一個點就是，剛剛其實也有委員提到，關於時序推進的問題。其實過往 2020 年的時候，A 區的研究，也有一定的時序推進的。當時就是由 2020 年開始，推進到 2024 年這樣的發展方式。其實我自己覺得是比較好的。尤其是在這些新區的規劃發展來說，我們很需要這些，每一年，或者每 5 年的推進藍圖去給市民知道。因為其實好像現在這樣，這個區域裏面可能首先將會住到 3 萬

		<p>人先，那麼這 3 萬人可能首先就會第一時間面對，或者沒有街市，沒有衛生中心這樣等等情況。這些都是需要去到其他區去互相協調。所以可以在規劃的時序推進，對於整個規劃來說非常重要。也都可以產生對於其他的一些社服設施，產生一些影響。</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 第二個，我也見到一些講到佈局的情況。A 區由總體規劃開始的時候，就已經一直在說，它的南邊是城市門戶的一個節點，是一個很重要的景觀節點來的。無論是在總規的景觀規劃，或者去到 A 區的詳細規劃裏面，都是一個有地標性建築物的佈局。其實我自己會比較希望，既然它已經是一個重要的城市級景觀節點，我希望它在佈局上面也成為一個節點。就是我們這個節點不單單是輕軌這個 TOD 的情況，也都包括了一些文化景觀，也都可以納入成為一些新型的節點去集合一些，剛剛講到的，不同的商業元素，濱海綠廊，這些元素去打造一個重要的節點。這個節點甚至成為我們澳門城市級的節點。 ➤ 第三個就是關乎地下空間。剛剛可能我也將幾份圖再對比的時候發現，譬如共同管溝，它也是在地下空間處理。但是說到雙艙的共同管溝，碰巧就會重疊到地下的行人隧道。我可能都會比較關注，到底我們整個地下空間這裏，當它重疊，打交叉的時候，能不能夠順利的做到，還是去到工程階段的時候，又需要修改。因為可能一個雙艙的共同管溝都比較大型。那麼可能它可以下沉的整個面積，體積，可能都會導致到，原來整個地下隧道不能夠這樣走。等等這些情況都想詳細再了解多些，謝謝。
2	黃國基委員	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 各位官員大家好，我是黃國基。我看了這個新的規劃草案，與以往有少少分別。本來 A 區與黑沙環有條水面通道，但現在這個規劃有部分在這個規劃變了綠地，綠帶，綠地的地帶，是填了的。這個是已經實行了嗎？這個是我想知道的。 ➤ 第二個，看回這個規劃，大約有 10 萬人居住在 A 區，那麼這 10 萬人來說，因為現在看到 A 區只有 3 個商業用地，那麼也都沒有甚麼，這 10 萬人來說，假如有三分之一的人口是就業人口的話，那麼是不是大約有 3 萬多人是就業人口，我們 3 個商業用地能不能夠容納到這 3

		<p>萬人的工作呢？如果不能，這些人可能跨區工作。那麼當它有三分二的人跨區工作，大約有 2 萬人跨區工作，我們的交通流量和澳門半島的連接，每日是會有兩萬人來往。這兩萬人來說，都是在一個高峰期，就是說上班下班高峰期由 A 區去到澳門半島，或者由 A 區去到路氹城。那麼這個交通的流量和人的流量，我們是如何去處理呢？就是這個流量真的不少。現在關閘每日開到十幾個小時，還是有三、四萬人過來，我們也覺得很擠擁。所以在這一方面，我想聽一聽政府是如何考慮。我最主要是這兩方面。多謝。</p>
3	梁普宇委員	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 各位官員大家好，我是梁普宇委員。不好意思，因為剛剛才收到這份東西，所以那些問題可能有一點零碎。那麼或者接著剛剛那個交通問題先。其實我也有少少疑問。因為其實 A1 或者 A2 這兩個通道呢，現在來說也是比較繁忙的地點。一個是明珠，一個是友誼橋出口進去的地方。現在的交通流量，以我自己的理解來說，是相當大的。這個也是，將來的時候加上 A 區的居住人口是如何去梳理。因為不是這個點，之後擺下去如何去理順回，也是個問題。 ➤ 另外比較關注就是那個地下通道的設置。因為現在看回那個圖來說，地下通道不是很均勻的一個設計。我想知道那個背後有沒有甚麼原因。這個是一個狹長形，A 區，東區-2，比較狹長形。沿著輕軌沿線做了一個中軸，地下通道的分佈沒有完全均勻。舉個例子，在東北角，或者西南角，分別有一條去到海邊，但西北角或者東南角又沒有。有些甚麼原因，或者有甚麼限制引致地下通道不能夠延伸到那裏。又或者你看「學校村」那裏，我們見得到輕軌站是有直接去到「學校村」的，但是地下通道有沒有條件直接去到，甚至乎剛剛所說中間綠化區域裏面，學生有沒有可能，到時候可以全天候在裏面去吃飯，在這個綠化區裏面。我知道在整個規劃來說，在整個東區-2 有大量地面綠化。我們也要考慮，例如在天氣惡劣的情況，如何盡可能去方便我們的步行，這個也是很大需求。否則就會回到澳門的市區那樣，一下雨就全部塞車，因為人人都要開車，這也是一個問題。 ➤ 另外一個，關於這個，圖這裏看得不是很清楚，因為有

		<p>部分包括了單車徑，或者步行道都好，和一些，叫做天橋是重疊了。舉個例子，對正在那個中間那條，打橫東西走向那條，其實是不是說，我們現在在這個設計上，步行道或者單車道，是不是有部分除了在地面之外，是不是要經過一些行人天橋才能貫通整個行人道或者單車道。還有一點，關於這個接近關閘那裏的輕軌站，就這樣看下去，沒有見到有一些行人天橋，或者怎樣去連接對面明珠那邊的位置。我想了解一下那邊的情況。再有一點是關於中間那個綠化，那個大片的區域。想了解設計上面，因為這個是很大的面積，將來對於整個澳門來說，是非常重要的活動空間。對於這個空間來說，有沒有一個設計上面的概念。舉個例子，我也去看過新加坡那邊的 Marina Bay，其實整個他的空間裏面包括了污水、雨水收集，或者到時候在裏面設置了一些人工水體，整個設計裏面有一個很完整的生態系統是設計了的。那我們在這個這麼大的一個綠化空間裏面，有沒有去考慮這些因素。暫時是這麼多。多謝。</p> <p>➤ (第二次發言)：我都是想跟進回剛剛的幾個問題。剛剛麥副局也都答了部分。關於地下通道那裏，以現在東區-2來說，我當一條魚這樣的形態，為甚麼地下通道不能夠像一些魚骨那樣去一個更加好的分佈。可能有部分是因為一些其他的公共設施。不過，我不知道這個已經是完全是其他研究已經確定了，沒有任何其他的所謂的 challenges 可以做到。因為，我可以這樣理解。當然你說共同管溝來說，其他管道來說，擺在這裏，當然這些其他公共設施，你說的是一百幾十年不動。它裝了的東西一百幾十年不動。但是如果我們在這個，這麼乾淨的區域，做了地下通道。這些地下通道每一天都有成千上萬人在這裏流動，那麼到底我們應該，在這刻，是方便去做這些公共設施，還是方便日後，那幾十年，每一日都有人在這裏流動這件事情，去讓它更加方便，是否可以考慮這個事情。在工程上面可能會複雜了，在錢上面可能花多了，這件事情有沒有可能在這兩個方面找到一個更加好的平衡。</p> <p>➤ 另外關於剛剛說的慢行方面，甚至乎單車方面。我會很理解，剛剛鄭副局提到，在澳門現在這個市區裏面，單</p>
--	--	--

		<p>車這個是不合適的。我同意的。另一方面我也很贊同余委員剛剛所提的這個意見，就是正正因為我們這個東區-2，建的這麼漂亮的一個交通、單車道等等。在這個區域的範圍內，有沒有可能引進一些，我們叫做共享單車。只是在這個區域，他們也都是在這個區域去用。也都是更加好的推動環保出行，這個概念。就算我不用這個，最終變成壓力落在輕軌那裏，壓力落在巴士那裏。這個要相對而言，可能這一個能夠有些，我們叫做，更加自由點的共享的單車。裏面我相信會是更加方便。</p> <p>➤ 最後一點，可能不是 exactly 這個區。最後一個問題。因為這個區，做了之後，其實在現在這個，我們現在這個污水廠裏面，其實一直都有些氣味的問題。那麼這個整個區域出來之後，有大量居民居住，在我們現在水塘，就是友誼橋出口，大概那個位置那裏，污水廠的一些氣味問題，將來會不會對這個區的整個區域的居民生活有些影響。還是在以後的其他一些規劃上可以解決這方面問題？有以上這幾個補充。謝謝。</p>
4	柯慶耀委員	<p>➤ 我就關於那個開頭那個規劃期限，範圍和人口那個問題。從這個文章來說，開頭是比較重要點的。起承轉合，開頭應該這麼算。前邊那個規劃期間很容易，我們說發展這個階段，那個規劃範圍是現在這個 A 區，基本上是 A 區。我想問下那個規劃預計人口是怎麼來的，這個比較關注。因為這個是一個計量經濟學的建模來說，這個人口的預計是一個重要的因素。上一次就說總人數多少，但這次寫了 9.6 萬，我不知道有沒有考慮。上一次問的問題是說以統計局的人口統計。那個說真的，那個是一個被動的。人口的增加，自然死亡和移出那個剩下的人數。我們可不可以改變下思維，因為現在整個澳門多元化發展，澳門如何去發展，競爭能力，那麼從這個角度來說，我們需要些甚麼行業。我們需要些甚麼人才。我們競爭對手在哪裏，我們去哪裏拿人手。那麼這些是不是主動些，將預計人口擺下去。因為這個食住行和人口有很大關係。剛剛也說到交通問題，甚至澳門的那個外來人口的勞動力，居住、交通問題，甚至遊客的增加，那麼這個和統計這個，做這個規劃有很大的影響。我就關注這點。</p>

5	高岸聲委員	<p>➤ 大家好，我是高岸聲。對於這一份東區-2的規劃，其實在總體的發展目標，定位方面我個人是比較認同的。因為遵循了之前總規的一些方向。對於這個東區-2來說，最主要是一個居住區，所以大家都會見到，在整個規劃來說，包括居住人口，和房屋的數量都是相對比較多一些的。整個如果用黃色的 H2 類居住用地，是占了整個的 24.8%。相信大家都有目共睹的。但是我也見到，在發展定位上面，除了宜居新區之外，還有一個重要的功能，是門戶商圈。門戶商圈那部分。但是又見到，其實門戶商圈那方面，會見到如果真正是 C1 類的商業用地的佔有比率，用地只是 0.9%，是相對很少的一個用地。而地塊土地只有 C1、C2、C3 是三塊商業的純粹地塊。所以我想問一問，對於這個規劃來說，能不能夠支撐到我們的發展定位門戶商圈。當然明白在產業佈局上面，在文本上也有提到，按照社區生活類型，意思是說上面是住宅，下面是一些叫做商業區。但是我認為這種模式更加適合是用於一些民生的一些商業的發展模式。對於城市綜合類型，就是 C1 類這種，只有 3 個地塊，數量比較少，能不能夠支撐到門戶商圈？更加重點是，港珠澳大橋出口的門戶商圈，這些能不能支撐到？這個數量。這個是第一個問題。</p> <p>➤ 第二個問題，也都是關於那個商業發展方面。會見到在規劃裏面，剛剛也有問到，是會有比較多的地下通道。並且在商業佈局裏面也有提到，會在地下通道裏面是會透過地下的連廊去善用地下空間去發展商業。我相信在澳門來說，在地下空間發展商業，有，但是非常之數量少，也不一定那麼容易發展起來。但我個人認為，會是我們以往的城市規劃，或者地下通道的一些連線性上面而滯礙了一些地下商業的發展。但是在新區裏面，我相信是有更多的條件去發展的。我想再問多詳細一點，會不會有更加多的詳細內容，如何通過地下連廊如何發展商業。因為地下商業的用途，可能更加多的在公共建設方面，會預留比較容易做一些。因為全部都是地下的東西。那麼，如果不是公共去建設或者預留去做規劃，這個方面會比較難去做。所以在這個方面想去看有沒有多一點的資訊可以分享。</p>
---	-------	---

		<p>➤ 而第三個問題，最後一個問題，剛剛有提過的交通的問題。有委員提到，對於本區或者需要跨區的一些交通流量的問題。我這個問題是在於，因為這個東區-2，除了本區的交通流量之外呢，也是港珠澳大橋出口裏面，由港珠澳大橋的人工島去到澳門半島的必經之路來的。那麼如果港珠澳大橋出口之後，他的目的地並非在東2區，而是需要去澳門半島裏面的情況之下，會不會有足夠的，完全是跨區交通的一些佈局能夠去滿足到可能港珠澳大橋那麼大的交通流量？意思是說，直出港珠澳大橋，經過東區-2，但是不用停，不用有那麼多堵塞就可以去到澳門半島。這個交通規劃上有沒有更多的資訊？就三個問題。謝謝。</p>
6	蔡韻璇委員	<p>➤ 下午好，我是蔡韻璇。我想問一問，流程。因為我們有總規，詳規，那麼我理解就是，這個詳規就會取代 PCU。那麼將來，譬如每一塊地的資訊，其實我也看到最尾有很多技術資料表，高度、面積、街影這樣。有很多設計的比率，包括綠化比例。當然這個是新區，所以沒那麼複雜。那麼是不是所有將來的規劃，譬如已經諮詢了交通局停車場出入口在哪裏，文化局的意見，是不是都在這裏。那麼我們將來，譬如建築師、發展商發展一塊地的時候，就拿著這個文本，就按他做設計了，入則了。是不是這樣？然後，我也想問一下，因為 PCU 是兩年就到期的，那麼這個是比較彈性的。因為可以按照城市發展去更新的。那麼現在這個文本是 2040，那麼我想問下，有沒有一個階段性，想著會不會更改，或者我拿著這個就可以確認它可以去到 2040，這個詳規這個 detail，那個要求就是這樣。</p> <p>➤ 然後我想問下，譬如我見到一些是建議性的指引的。例如 2.7.4 環境保護，譬如好像文化地段那些，就要按照綠色指引的基本標準。當然有個指引是很好的。但我們的基本標準，我們說的三聲、二聲、四聲，甚麼是基本標準的指引呢？還有建議的時候，執行性的硬度是多少呢？因為有些寫明白綠化比率是不少的。譬如裙樓的綠化面積那些，但有些就是建議的。譬如建議的時候是有多多少強制性要執行？</p> <p>➤ 暫時是這麼多先。謝謝。</p>

7	蕭志泳委員	<p>➤ 大家中午好。我是蕭志泳工程師。那麼我個人非常認同這個規劃。又參與總規，現在參與詳細規劃。大家都說了很多關於質量上，規劃上的東西。那麼我想有一樣，可否引入一個，就是管理經常用的時間軸在這裏。就是說，現在有一個規劃是到 2040 年，那麼有沒有一個階段性。因為現在說到有 10 萬居民，有 10 萬常住人口在這裏。那麼有沒有一個時間軸在這裏，譬如不一定是說多少年，多少年，可否有些百分比？為甚麼我提出呢，因為現在這個面積說大不大，說小不小，那麼應該是一個，應該是一個遍地一次過去施工呢，還是分開每一個區域去做呢？如果是遍地去施工，是不是應該先行基礎設施？這個是第一。第二是分一個片區。因為不可能全部一次性做完。一次過就很短時間，10 萬人口就進駐這個優質的地方，可能是這個整個規劃，整個施工期間，是有這個層次感。不論剛剛所說的那個空間，地下空間，平面或者上蓋的工作。我意思就是說，這個藍圖非常完善，也都需要一段時間去消化內容，去比較等等。就是想知道，如果有這個時間軸，或者哪邊開發，現在主要是有四大 lot，有哪個 lot，如果我們施工也知道哪個區開始在做。那麼這種情況到底是基礎建設先行呢，主要基礎建設先行，譬如地下空間，我們現在有那個管廊方面去設計，去投標，之後去施工。我意思是說可不可以有一個時間軸給我，在我心目中，我知道會去到哪一個段落。我作為一個市民也好，專業人士也好，或者作為一個用家也好，我看到將來是怎樣的，5 年後，10 年後。因為現在這個是整體的 picture，最後就是這樣的。最後就是一個很美麗的家園。我由零開始，會有 stadium 先呢，有 shopping mall 先，residential area，還是怎樣呢？我覺得這方面除了一個時間軸，主要有幾個元素，質量上的元素，財務上的元素，功能上的元素，還有一個時間上的一個管住除了是說，金錢上如何使用，居民是去哪個區呢。因為現在很概括，內容也很豐富。那麼我覺得如果可以這樣，變成我可以清晰點，就是規劃心目中是這樣做的，或者我想的，明天就出來了，類似是這樣。就是這個如果有一個時間軸在上面，10 年也好，20 年也好，30 年也好，我頭 5 年是完成了主要的</p>
---	-------	---

		<p>基礎設施，包括地下管道，主要的地下管廊，或者路面交通，或者不是的，我先做好一個區，一個區，再另外一個發展。就這一方面。</p> <p>➤ 第二方面，就是說，一個內容很多，也需要一段時間去消化，去比較，去看下內容方面哪些是特別精彩。圖 3，不是，第三個大題，整體佈局土地利用的第 10 頁，有幾版在這裏。我想問這個是軸帶、核心和多廊道。那麼就是說那個隧道這個方向，西北的方向，或者東西方向等等。另外有一處劃了出來的，有個 AB 區的通道，中間另外有一個左右，一個大的虛線的箭頭，這個是代表甚麼？是交通的 flow 呢？有甚麼特別的意思？因為看回另外的表述，就好像有些出入。主要可能和圖 7 相關，圖 7 有 3 個大箭頭，由左到右。根據頁 21，頁 10 的相關表述，應該是表示不同的內容的，但是又可能引致有點混淆。那個頁 21 是主要指人流或者交通流的指示。如果圖 10 的那個指示，左到右，東到西，那個指示是有甚麼分別呢？</p>
8	余亮豪委員	<p>➤ 各位官員下午好，我是余亮豪。首先多謝工務局和剛才做報告的公司，有參考我們做總規時候的意見。澳門開展規劃地下街和慢行系統。這個我想作為市民來說，已經很想在澳門見到這種規劃。有關這個慢行系統，我想問下，在 A 區這裏，我們會不會有最後一公里這個交通的想法。因為我見到現在這個交通，現在的單車徑，其實是沒有對全區做覆蓋，那麼學生如果在某些大廈裏上學時，可能要走或者透過巴士。如果有相對應的單車規劃，那麼其實可能會幫助到一些學生，可以透過踩單車，可以直接到達學校。那麼還有，我想說技術報告那裏，我們對私家車位，電單車位都有要求。那麼單車位會不會有要求呢？因為這個對共享單車對 A 區裏實施，也是有一定的需求。</p> <p>➤ 另外一點就是，也是關於交通的。我見到風流那裏，是有這個風向的這些預測圖。以我所知，交通也是可以做一些交通流的分析。那麼可以分析舊城區到 A 區，或者 A 區到舊城區一些交通流的狀況，釋除一些公眾上的疑慮，或者委員之間的疑慮。那麼我想工務局和交通局之後會不會補充回相關交通流的分析，給公眾參考。</p>

		<ul style="list-style-type: none"> ➤ 最後一點，是有關模擬圖。我見到好多模擬圖，那個 rendering 都非常漂亮。我見到同區好多都是經濟房屋，甚至是社會房屋，我見到一些落地大玻璃的商業區，我們會不會在規劃上面對他們有所要求，以達至這個效果。我的問題就到這裏。謝謝。 ➤ 多謝幾位。余亮豪。我見整個規劃，有一個問題，基於我的 background，在城市規劃裏面，對智慧城市，infrastructure 裏面，有沒有一些計劃。譬如我們想做一些智慧的道路，其實我們在 construction 的階段裏面可能就要有 planning，這個部分我暫時在技術報告裏面見不到。那麼，不知道工務局那邊會不會有一些回應，關於這方面的規劃。
9	曾遠榮委員	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 大家好，我是曾遠榮。首先多謝大家安排這個簡介會。我最主要兩個問題。 ➤ 第一個問題關於交通。看回交通系統規劃圖，見到有幾種道路，一種跨區道路，一種地區主要道路，一種地區次要道路，和地區支路。想了解一下，做這個規劃有沒有考慮到這幾種類型的道路會雙向行車，單向行車，3線，2線還是單線？因為其實，不考慮交通流量，或者容量的情況下，應該有一些前設，就是說考慮打算用多少車道的。因為其實，整個東區-2的規劃，首先以民生為主，亦有一些元素是打造一些濱海門戶。裏面也有相當的一些商業元素。那麼其實將來應該是可以吸引到不少本身在澳門半島的居民進去東區裏面去做一些娛樂消費之類。所以其實可以進去東區-2的車流量，其實也可以預估有相當的流量。那麼考慮到裏面的交通承載量在這個規劃裏面有沒有考慮其實道路的車道數量，流向的考慮在裏面。這個是第一個問題。 ➤ 第二個問題就是我見到有其中一個地塊，是分配了做一個衛生中心的。那這個衛生中心我看回資料，就大概兩千多平方米的面積。其實看回這個東區-2規劃的人口，就 9.6、9.7，面積就一點三幾平方公里的。算回人口密度，應該是 around 7 萬每平方公里這樣。其實一個衛生中心足不足以承載得了一個以居住為主要用途的這麼大一片區域呢？因為按回這個密度來說，應該和澳門半島的一些堂區相近，例如這個花地瑪堂區，其實這個

		<p>裏面已經有 3 個衛生中心。但是看回這個這麼大的區域，人均密度，居住密度，其實都和花地瑪堂區相當。其實 1 個衛生中心，就會不會考慮合不合適，足不足夠，還是可能會考慮將一些公共房屋的樓層，reset for，有機會將來可以擺回下去，做一些類似衛生中心的用途，例如好似湖畔大廈那種形式去處理。我就想了解一下衛生中心鋪排方面，迎接將來的量，有沒有考慮到合不合適，足不足夠。就兩個問題，謝謝。</p>
--	--	--

公眾諮詢會 (第一場) Sessão de Consulta Pública (1.ª Sessão)

舉行日期：2022 年 10 月 15 日 Data: 15 de outubro de 2022

舉行時間：15:00 Horário: 15:00

舉行地點：澳門馬交石炮台馬路 33 號 5 樓多功能廳

Local: Sala Polivalente, sita na Estrada de D. Maria II, n.º 33, 5.º andar, Macau

	提問者	意見、建議
1	王先生	<p>➤ 大家好，我姓王，我也是做城市規劃的。不過就多數的 project 是在香港和東南亞的。那麼今日好開心聽到局長和那麼多位官員的介紹。都是好快，上次講完總規，隔了幾個月就出一個詳細規劃，真是好快。但是我看到現在這個文本裏面，其實是用了網格式，和以鐵路、輕軌做放射式的規劃，這個是好流行的。就是外國的地方，凡是鐵路站的都用這個放射式路網。也見到局方在這個草案裏面加了好多活力的元素，例如地下商場，例如佔很大部分的綠廊，很大部分的綠化和比較大規模的行人天橋系統。那麼這個在我眼中看一看，哎，就覺得這個綠化的 percentage 真是很高很高。我想都是很宜居，到時候給我們東區-2 的居民去使用。那麼小弟，就有小小建議，看下各方可不可以參考下。有關於有少少智能的 intelligence，例如我們整天都講停車場可以智能化一些，因為停車場的設計，本身就好硬邦邦的，一層一層的。那麼在外國的一些地方就已經用了機械化的停車場設計。看下這個，因為我們整天在澳門半島裏面都說沒一個 area 去做一個智能化的系統。那麼不知道在這個島上面有少少的試驗性質，是做一個 smart 的停車系統。這個是其一。</p> <p>➤ 那麼其二，我見到好多好多頁數，都講了一些行人天橋的配置，那麼天橋配置，就希望大家不要忽略，就是我們不止是上落在天橋，其實我們打橫，你見到現在重新開了，一個成為一個熱點去參觀，那麼會不會考慮回，如果上落的行人天橋，在外國，都有可以用手推車，bb 車都可以用上落的行人天橋用電動系統？還有就是我們整天講到 travel elevator，因為比較遠，樓與樓之間比較遠，那麼平路的時候都可以有個電梯，就是水平的 escalator 這個系統在這裏。那麼我想更加方便市民，和</p>

		<p>更加方便他們購物。</p> <p>➤ 那麼第三方面，我們就見到，其實智能交通燈在澳門已經好流行，我希望就是說如果局方或者交局可以考慮在整個島上面都裝智能交通燈，去減少到時我們因道路工程，或者因其他工程而產生的排車籠的情況，那麼交通燈系統可以自動去 detect 到那個 queueing 是多少，而做到一個我們所謂的 green wave，就是一路綠燈一路綠燈，去暢通交通，這三點就是我的小小技術意見，希望各方可以參考。</p>
2	蘇女士	<p>➤ 大家好，我姓蘇，我有幾個，就是有小小疑問，因為這個區，我見你們設計上面就是以一個公共，其實基本上是一個以住屋為主的一個區。其實它就好少好少商業部分，就只有 0.9%，就是西南方只有三幅商業用地，但是規劃裏又提到好想一個多元化的，一個經濟那樣的設計，但是我見大部份的商業，其實都是服務區內的一些住宅的一些商業。那是不是會和你規劃提到的職住平衡，因為可能這個區未必提供到足夠的一個就業機會，是不是大家都需要在這個區工作的？在這個區的居民都需要去通過交通出行到其他區去就業呢？那還有提到這個利用到橋頭經濟去如何，但是可能我看回規劃裏面，就是橋頭的位置，就是和港珠澳大橋連接的位置都是一些公共房屋的區域，那可不可以，就是詳細分析下，你的規劃怎樣利用到你們的橋頭經濟，或者如何達到職住平衡，又或者其實我就比較 concern 這個區是不是未來都其實只不過是一個以居住區發展為主，因為比較多公用設施，比較多市政設施，比較多工業設施，但是就沒有商業設施，就希望可以這方面，可以向大家詳細解釋，謝謝。</p>
3	徐先生	<p>➤ 局長、副局長、各位官員下午好，小姓徐，那就諮詢文本裏面所述的目的是和定位的策略，本人是認同這個東區-2 規劃分區，作為澳門的新的宜居社區，門戶相圈和濱海地標的，那其中已落實這個房屋政策，營建這個濱海門戶和以 TOD 和發展地下空間為這發展策略的，因地制宜那樣將我們這個東區-2 規劃分區的空間結構，土地用途，居民出行和綠化防災以及地下空間進行規劃。就這個詳細規劃草案諮詢文本的條文規範規劃的內容，本</p>

		<p>人有以下的意見，第一，就關於個 ES2 輕軌站周邊的規劃，大家見到 ES2 是在綠廊裏面，但是我們的第九條，括號二，指出我們以三個核心為主的，就是以輕軌站為帶動這個輻射的服務範圍，這個 ES2 就是鄰近這個，仍然在我們的東區-2 規劃分區裏面，那麼主要都是相信都是服務於東區-1，和北區-2 這個規劃分區的，文本裏面就沒有解釋這個 ES2 輕軌站，如何發揮 TOD 功能，那麼雖然它主要都不是新城東區裏面，新城 A 區裏面，但是仍然都有它 TOD 發展發揮的效力的，那麼希望看下可不可以在這裏，各位官員可以補充一下。</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 另外，這個 ES2 輕軌站裏面在濱海綠廊裏面，會不會在附近都會有一些作為一個 emergency 的道路來配合一下，因為都作為一個緊急用途的。 ➤ 第二個點就是想看下可不可以合理的再次劃分 D1、D2、D3 用地，作為 C1 商業用地的情況這樣，十三條裏面這三幅 C1 只是做零售餐飲和會展場地，那可能在這個運營和日常人流，會比較單調。那麼要作為這個多元的，經濟來支持的話，會不會考慮將其中一幅地改回做 C2，就是可以有寫字樓，因為支援平時用 C1 寫字樓的商業用地來支援其他兩塊用地，其他兩塊用地 C1 的商業運作的，就好像香港灣仔的會展附近都是有好幾個，不同的政府和商業大樓作支援的。 ➤ 第三點，就是南片區這裏增設一個觀光碼頭，在第二十九條，我們海域只是講。 ➤ 局長、各位副局長，不好意思，剛剛講得開心就沒有留意到時間。那我補充第三點，就是在南片區增設一個觀光碼頭，二十九條海域使用上面，都明白是填了海的，那會不會考慮在南片區，D11 和 D12 這個附近的用地，增設這個觀光碼頭來往內港和路環，配合回 D11 同 D12 的文化設施用地來豐富旅遊文化資源。 ➤ 最後亦都想補充回這點。我們明白，特別馬副局，我明白 ES2 那個問題的情況，其實主要都是好像我剛剛講的，都是服務東區-1 和北區-2 的，那只不過因為這次的規劃用地我見到是在那個範圍裏面，又未有相關的補充。多謝馬副局剛剛講的，稍後我們會在招標的時候會有詳細的情況的，多謝局長。
--	--	--

4	施先生	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 大家好，我是新青協城市規劃關注組的副主席，也是一個建築師，施冠雄。我們都看了這個第一份詳規，我們有小小分享的。首先在分享之前，我們覺得會有些驚喜，因為之前沒看過，只是看到總規。現在詳規，我們看完之後也都是第一份，我們見到它，示意圖很清晰也很詳盡，最後那裏也都有好多數據，規劃數據，我們都可以看得到的。那麼另外，也是剛剛有分享者提到的步行系統和單車徑，這個其實，亦都回應了過去一段時間市民一些訴求。下面我就希望夠時間分享到三點。 ➤ 第一個就是剛剛講到的，步行系統和單車系統。我們見到那個規劃圖其實都好開心的，因為見到是一個網狀的分佈和整個 A 區都可以好均勻那樣去分布到。但是我們擔心一樣東西，就是見到它分布是好廣，但是我們再 cos 回交通那個規劃圖，會見到其實是和一些跨區，或者一些次要的道路，是一個重疊性好高。不知道未來，因為我們見到條線是連通的，行人步道那裏，那會以什麼連接方式。因為如果是普通的斑馬線或者是傳統的行人天橋，那麼其實是會分開，分斷了剛剛講的那個綠化，綠地那些東西。也都期待，不過我們效果圖那裏見到，其實可能會有立體的高架去分開，不過可能文本裏面沒有細講。所以這邊我們其實是期望可以是一個更加有效舒適的連接來推，剛剛有人提到推 bb 車，可以直接那樣推過去。將那個綠地可以聯通變成整個島，整個大區都是一個整體的綠化地，而不是分散的孤島，一塊塊綠地那樣的。 ➤ 第二點，就講到連接，地下空間，我們都好驚喜，原來可以那樣做的。那配合這個輕軌，有少少提議。就是不知道有沒有可能將幾個地下的連接，地下的商業空間聯通，因為在這裏我就想象到，例如日本的大阪地下商業街那樣，真是全天候連接幾個輕軌站。然後就算打風下雨都可以變成一個可以生活的地方。當然亦都提醒，剛剛都有聽到，可能南邊同北邊的社會經濟特徵會有所不同，亦都提一提，可能在不同的地方的社會配套或者經濟商業的不同，時間有限，那我的分享就那麼多，多謝。
---	-----	--

5	雷先生	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 各位官員下午好，我的名叫雷振宇。我是來自新青協的，我自己本身是一個工程師，所以我有些關於工程的問題。 ➤ 諮詢文本裏邊提到，東區-2 其中一個發展策略就是發展這個地下空間，會作為這個交通和城市的基礎配套的用途。而地下的設施亦都包括有輕軌站、地下商業街等等，那地下的設施其實最怕的就是水浸，因為澳門位於亞熱帶的地區，每年總會遇到幾個台風或者幾場暴雨，而文中提到東區-2 的雨水管渠是採用二十年一遇的標準。二十年一遇的標準，我相信是根據這個 2019 年公布的防災減災十年規劃裏邊的指標來制定，較現時的法定要求高出了一倍。但如果我們參考鄰近地區，以香港渠務署所採用的標準為例，如果在市區的排水主幹道的標準是二百年一遇，而支渠是五十年的標準。而國家在 2017 年發布的國標，城鎮內澇防治標準技術規範裏邊，規定了大城市的重現期是三十年至五十年一遇的標準來作設計，亦都特別提到在人口稠密，內澇易發且經濟條件較好的城鎮，應該採用規定的上限。那可能各地背後引用的參數可能會不同，不可以直接作比較。但是如果以一個市民的角度，當我翻查十年防災報告的時候發現，東區-2 二十年一遇的標準，其實就等於現在內港，筷子基、北灣以及關閘等地區的標準。誠然在這幾年，在政府大力的改善下，水浸情況得到了不少的改善的，但是我相信仍然未能夠給到市民足夠的信心。在未來幾十年是不是會發生水浸，特別是現在，極端天氣頻繁出現的情況底下，在 2017 年的時候，天鴿吹襲期間，在關閘巴士總站出現了嚴重水浸，需要停止使用。經歷了十六個月的重整之後，才可以恢復使用。巴士站尚且可以搬去其他的地方作臨時使用，但是水浸如果發生在輕軌站，後果是不堪設想的。那市民的安危和經濟發展，其實都同時有賴於有效的防水排洪系統。而東區-2 作為澳門未來重要發展重點，亦都是居住人口密集的地方，我們是不是需要再提高這個雨水管道的標準，預留足夠的餘量應對未來氣候改變，帶來的影響，作出這個超前的準備，防範於未然。又或者會不會有更多資料，就是現在我們的標準已經是足夠應付到未來，這個是我的問
---	-----	---

		題。
6	吳先生	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 官員們，與會人士，大家好，我姓吳。我有個相關的建議想說。現在這個海堤那裏的基準已經是達到 5.4 米，如果我再不加建，如何才可以達到 6.9 米，想問下。 ➤ 另外一方面，就是基於國家安全匹夫有責，在地底防空洞的設計，可以容納到多少萬人？配合拱北，橫琴的地底建設，可唔可以容納到澳門接近常住人口六十八萬的需要？ ➤ 另外一方面，就是出行，就是港珠澳大橋那個島和 C 區之間，現在的港澳碼頭那裏，剛剛最近落成的松山隧道，可不可以做一個吊車。那吊車就可以將這裏串聯，而且方便高士德的人士，和 A 區之間高度頻繁的來往，和方便旅客。而且有個單車徑環水塘，可以到港珠澳大橋那個口岸，希望大家將來有這樣的規劃。那另外想說，第二條通道，就是上一次講的規劃，就是現在寫的通道，就是漁人碼頭到那個標志性的南區那裏，不知道將來的規劃是怎樣，希望有立體性的交通設計。多謝。 ➤ 局長、與會人士，大家好，我姓吳。補充剛剛講的，經港珠澳大橋口岸，東區-2 裏面的小 C 區，我不是說外面氹仔的那個 C 區，接著就是再經港澳碼頭，接著就去那個現在個個都稱贊的松山隧道行人專用行人隧道那裏，那可以做個吊車，可能是纜車，或者是一種新的交通系統，好像重慶，不知道哪個城市有這樣的吊車，這樣快速點，就是多些人用，大概是四公里左右，我就補充些資料。我怕被人誤會是 C 區那個氹仔的 C 區。謝謝，不好意思。

7	李先生	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 各位官員，各位市民大家下午好，我姓李。我建議合理規劃我們新城區的整體布局，兼容我們的居住區和城市形象，兩者之間的發展力度。其實我們整體的東區-2 主要的目標定位，都是以建設這個社會房屋為主的，那亦都對應一個完善的民生設施。那規劃當中其實較以往的質素，高了好多。在 32,000 個的居住單位當中，這 4,000 個的社會房屋，相信已經會足夠應付到日後一個社屋的恆常化的申請。但是 24,000 個的經濟房屋，在這個新經屋的法規之下，其實是不是供應過剩，年輕一代會不會說，將來日後會以夾屋優先為他們考慮的首選。其實建議當局日後可以觀察社會的現況，作出一個靈活的調整。 ➤ 另外東區-2，其實亦都是我們本澳距離港珠澳大橋口岸最近的地方，亦都是給我們旅客第一個最深刻的印象。所以建議我們的新城區，除了我們著重居住環境，以至一些社服的設施之外，其實澳門作為一個歷史城區，我們本身的景觀風貌亦都十分之重要。我們建議，我們好好的利用我們的一個自然景觀的特色，將我們整體的海岸線亦都加以利用來優化澳門作為一個濱海城市的地位。 ➤ 另外在交通方面，由於整個新城區的人口密度相對比較高，在交通的設施管理方面，亦都比較重要。我們建議優先以輕軌為主，公共巴士為輔，步行系統為輔助，好好利用我們地下地上以致架空一些道路網，貫通我們整個區域，令到我們本澳一些舊城區的交通擠塞的狀況的老問題，可以一併去解決。 ➤ 另外，其實整個的新城 A 區，我們亦都有一個好重要的部分要考慮。將來固體的垃圾處理，其實會相對是一個比較大的難題。隨著我們人口的增長，我們的陸地面積不停增加，澳門將來，我們產生的垃圾亦只會越來越多。那究竟，我們現在的焚化爐不足夠去應對這個負荷呢，就算我們焚化爐應付到，那將來我們一個跨區運輸的固體垃圾，其實亦都會令到我們一些主幹道，更加會擠塞。那當局應該提前去納入一個考量，好好做好一個應對的方案。以上是我的發言。
8	蔡先生	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 大家好，我姓蔡，是社區工作者。今日主要是一個問題

		<p>和一個建議。首先第一個問題是，現在社會上面還在討論，可能會將 D 區或者是我們 A 區與水塘之間的通道，36 萬平方米的這個通道是不是會一齊填海？現在見到的，就是這個填海的區域間，我們的設計應該是公園來的，算一算，這個公園其實都挺大，因為譬如，以現在氹仔中央公園為例，數據應該是 23,000 平方米。如果是皇朝，宋玉生公園應該是 22,000 平方米左右，那其實這個區域，如果全部設計成為公園的話，其實去到 16 個氹仔中央公園，或者是差不多十七十八個宋玉生廣場那麼大。對居民來說，是不是真的需要一個這麼大的公園呢，我想問下？因為見到現在這個建議上面的規劃，這個是綠地和公共的空間，想問下存不存在一個可能是，之後未來這個空間，如果中央真的批了，都可以填海，那它的性質是不是只會是公園，存不存在說，除了公園之外，它還可以是未來城市的變動上面，不用去到 2024 年之後再改動，都可以變了做其他補充的功能，例如做一些學校，甚至乎是做一些更加對社區來說有用的設施。因為 36 萬平方米其實都是一個不小的數字來的。這個第一個問題。</p> <p>➤ 另外一個是關於建議的。因為見到這個東區-2 其實都是一個以社區民生為主的一個區域來的，那它的商舖，其實都有挺多的數量在這裏。包括我們大家樂見的一個地下的新的商場。在一些規劃上面，因為過往政府的規劃可能會交由房屋局去進行統一招標，但是社會上面見到的成效，其實不是有那麼好。就是包括過往的，可能運順商場，去到現在都還未開到。亦都有一些市民會比較詬病一些，關於石排灣，甚至乎，最近的一些青洲坊，其實商舖的利用率不是那麼高。那當區的居民其實他們會想說，我是不是可以開回一些民生用的商舖，例如我需要銀行，我需要剪髮舖，我需要買菜，因為商業上面的變動其實比較快。五年前大家相信都不會想到，原來買菜不用去街市，在樓下商舖。原來剪頭髮也都不需要出大陸的。甚至乎不會想到有代收點，那麼多的這些變化，而這些變化上面，是法規可能會比較難適應，會不會交由一些專業的公司他們去策劃這些商舖上面的變動？因為只有他們才能夠比較熟悉地知道市場上面的</p>
--	--	---

		<p>策略是怎樣，可以給回市民一個正常的商業的空間。那他們更加高的利用率才是市民大家想要的，好，謝謝你。</p>
9	戴先生	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 各位官員，各位來賓，下午好。我本人是個土木工程師，我叫戴偉健。 ➤ 首先，我今天有一個問題和一個建議。第一個問題，有關交通方面，就是現在見到整個 A 區的地段，主要用於居住用途，那在這居住的人口等等的都比較多，而交通方面連接進去澳門半島以及氹仔區域，主要都是比較人口稠密和交通比較密集的地方，那麼想問問，如果去到日後 A 區那麼多人，到時候究竟交通是不是真的只靠這四條道路？和會不會解決得到？現在因為這個區域的交通已經比較稠密，那會不會有其他的更加多的規劃，或者方式會解決現在的問題？這個是我第一個問題，有關建議的方面。因為我本人都是一個土木工程師，就有關 A 區的建設方面有小小的建議。例如第一個點，就是有關那個柱廊那邊。現在 A 區其實建造好多有要求是五米間距一個柱廊，那現在看回我新口岸地的地區，其實去到二十幾年後，柱廊有出現一些叫做老化的，甚至有的見到已經拆卸了相關柱廊的位置，那現在的設計如果做柱廊的話會不會想一想日後的維護，或者建設方面，是怎樣保障柱廊不會出現新口岸區域的，同一樣的情況。 ➤ 第二樣是有關現在設計的方面。有好多已經提了一個定調的要求，例如試用預應力的混凝土樁，例如使用閘板樁等等，例如開滑是使用一個叫做一級基坑的要求，那這些要求，其實是對工程的運行，或者成本上面，有好大的幫助。但是可能在建造的情況底下會發現到，例如打預應力混凝土樁，打閘板樁的時候，遇到地下原來好多 boulder 好多孤石等等的情況打不進去，那這個設計會不會要求上面會放寬或者有其他看法？例如好像一級基坑在國內，主要用地下連續牆來滿足一級基坑的要求的，例如遇到好多 boulder，會不會我們去放寬來使用一些叫做 bored pile 鑽孔樁等等的，來解決這個問題？好多謝大家。
10	洪先生	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 你們好，我姓洪。首先，就贊同那個地下通道，但是以連接的方面，因為，這區多數都是公屋，其實我未見到

		<p>有連接是由那個地下通道可以直接回到去公屋社屋·家裏。那是一定要去地面上做連接？如果是橫風橫雨，或者天氣比較差的時候，那市民都是會濕身的。而且暫時進去 A 區的時候，這個人橋，由三線變兩線兩線變一線，然後在你們那個圖紙或者，地區主要道路系，一邊是單線，一邊是雙線，我不知道將來會不會有街位泊，因為現在澳門來講，多數都會有違法的停車或者泊車的，那會大大阻塞了澳門的交通或者，將來如果道路有任何的壞車或者撞車，那整條道路就塞了。我不知道現有那個區域會加寬車的寬度，還是會見 keep 現有，就那麼寬。而且未見到有人車分流，然後在部分的地段，就是有行人天橋，而不是空中走廊，我是見到是有地下通道去連接的，但是主要是在西邊，不是在東邊。</p> <p>➤ 我的問題最後一個，迴旋處。澳門現時來講，迴旋處多數都是一個好失敗的設計，但 A 區依然還有迴旋處，那現在上班下班的時候，永遠都會有個交警在這裏，負責協調交通，不知道 A 區其實是一個新區，有無可能改變不是用迴旋處這個方式去設計。我就這麼多。</p>
11	陳女士	<p>➤ 你們好，我姓陳，是城市規劃師。我主要是有兩個問題和一個建議。</p> <p>➤ 第一個問題，我見到現在我們的樓宇都訂定了不同的一些地積比，和最大的許可建築高度，就想問下有沒有多些詳細的資料可以講下，就是有沒有什麼標準和去訂定不同地段的參數。而且如果假以時日，發展商或者政府它想放寬地積比率和樓宇高度，有沒有什麼機制。</p> <p>➤ 第二個問題，留意到這次的詳細區域裏面是有提及這個教育設施、衛生醫療設施，是有根據些學生居民的數量，有個設置的標準，但是就發現，社會設施和康體設施，是沒提及的。就想問下會不會都有相應的標準是因應這些老年人口，兒童人口去設置這個面積的？有沒有這方面的數據都可以提供下。另一個就是個建議，就是我留意到，我們現在東區-2，土地用途，最南面的輕軌站附近，基本都是居住用地，接著先去到 D1、D2、D3 的商業用地，那我們看回其他城市做一個 TOD 的例子，基本上我們都是會擺回商業用地在這個站點的附近，接著先去到居住用地的，那就會不會考慮去做這樣的一個土</p>

		<p>地用途的布局？是不是可以更加去達到一個更好的公共交通導向發展的模式？</p> <p>➤ 接著最後一個問題，就想問下現在這個詳細規劃，是不是會取替了我們現在已有的一個規劃條件圖，謝謝。</p>
12	葉女士	<p>➤ 大家好，我最主要想關心一樣東西，就是關於那個污水處理，因為那個規劃裏說，東區-2 目前是會沿用污水處理廠的設施去做的，然後有個遠期的規劃，就是會在人工島，就是港珠澳大橋口岸那邊加個，就是會新建一個。這個問題就是說，為什麼要在遠期去做？為什麼不可以在同期的時候就應該要同步去發展這一個，就是說去規劃去建設這個新的污水的處理廠，謝謝。</p> <p>➤ 姓葉。</p>

公眾諮詢會 (第二場) Sessão de Consulta Pública (2.ª Sessão)

舉行日期：2022 年 10 月 29 日 Data: 29 de outubro de 2022

舉行時間：15:00 Horário: 15:00

舉行地點：澳門馬交石炮台馬路 33 號 5 樓多功能廳

Local: Sala Polivalente, sita na Estrada de D. Maria II, n.º 33, 5.º andar, Macau

	提問者	意見、建議
1	梁先生	<p>➤ 你好，我姓梁。其實東區-2 的各個區都有功能上的分配，也看到未來東區-2 的預計人口是 9.6 萬。也講回這個衛生醫療設施。未來會以衛生中心來服務居民醫療方面的需要。有個建議，是否可以更進一步設立醫院。我們也看到本身北區差不多 25 萬的人口，而我們北區本身都有醫療的需要，但我們自己北區本身沒醫院。如果在東區-2 可以增設醫院，可以作區域互補，我們北區的居民也可以去東區-2 就醫。因為現在我們也看到，醫院有一些門診，或者專科的服務。希望政府可以考慮這方面的，謝謝。</p>
2	Hirdy 先生	<p>➤ 有關發言這裏，因為現在還有兩個問題仍沒解決。解決人工島將來會不會沉降和地下的淤泥。如果在地下沉管，可能技術方面將來會投資很大的金錢。這兩個問題有沒有去思考一下？將來會有 9.6 萬，是指將來會增加到現在澳門人口的六分之一，這些人口從何而來，我也還沒知道。</p> <p>➤ 我的英文名很特別，H-I-R-D-Y · Hirdy。</p> <p>➤ 就是我想再問下，你們有沒有去吸收在皇朝那裏，你們去填海，已經在皇朝現在的地面去沉降，只不過沉降每年是 2cm，就是安全的係數，沒有超過 4cm，就不是大的問題。</p>
3	梁先生	<p>➤ 各位好，我姓梁。有 5 個問題。</p> <p>➤ 第一個就是這個詳規會不會建教堂或者宗教場所，為這個區域注入精神的靈魂。因為我們想回澳門的堂區都是用教堂命名，如果是一些很新穎的建築，會吸引人來打卡，成為一個城市的名片。</p> <p>➤ 第二個問題就是如果體現到規劃的彈性。例如，可能有某些道路將來可能車流量特別大，可否擴寬？也留意到有幾個地方是圓形地，如果在其他城市，如果交通量大，</p>

		<p>圓形地很容易堵塞，甚至有些地方是改成了交通燈。有些地方的地塊形狀是比較尖的，將來可否微調？</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 第三個問題就是關於發展時序。居住區我們都見到有好多公屋在動工，但其他除了 B6 的街市，一些商業的配套、學校、體育館，究竟政府方面的發展時間表是如何？除了建公屋之外，辦公樓，或者一些商業的設施都是同步落成，就解決一部分居民的就業，減少跨區交通。東線的時間，好像和公屋的有些差距。預計是否首批公屋落成，東線還未落成？ ➤ 接下來的問題是關於圖 7 的，圖 7 是樓宇高度，我留意到有些地方只有 20.5 米的限高，可能土地這麼緊張的情況下，設計的高度是否有些低。因為旁邊可能去到 50 米，高度跨了一倍，可能有高差，但是高差是否需要去到那麼大？ ➤ 最後一個問題是關於圖 3 的，是發展條件圖中的航空役權。有些藍色線，其實藍色線是否飛機的航道？有條線我見到去到居住區裏面，就看的不是很明白，希望可以講解下這張圖如何看。
4	歐陽先生	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 你好，名城大學都市規劃與防災學系畢業生，我想問下關於城規方面，在這個計劃比較注意的地方。我比較注意的地方，第一個就是因為這個計劃有 9.6 萬人入駐，不同人有不同形式每天都要出出入入，但我發現它的連外道路都是連著黑沙環。黑沙環基本上，上班下班是一個交通堵塞的黑點，再加上這裏 9.6 萬人，我就會比較在意，未來規劃如果連外道路去到黑沙環那邊，會不會令到黑沙環那邊塞車的現象更加嚴重呢？ ➤ 另外我計算過，如果這個計劃的北側 A1 地塊，如果要想去到南側的康體綜合體裏面，如果作為開車的汽車使用者，我最少都要經過 11 個路口，其實這樣會不會令我出行的意願少了，和增加了一個在區裏面道路擁塞的可能，我希望計劃可以補充些資料，就是一些區裏面的汽車普及率有多少和道路的剖面圖，每一個線道的寬度有多少，和行人道的寬度，可以做個剖面圖出來，這樣可以利於理解及計算之後的會不會有塞車情況的出現。 ➤ 第二個比較在意的地方就是，因為它是連著北區-2 的規劃，那麼北區-2 多數都是關閘、台山這些比較人口密集

		<p>的地方，這裏可不可以將東區的綠地串聯去北區-2呢？因為我記得北區-2和北區-1最大的綠地都是鴨涌河公園，對於這兩個區域裏面的市民來說，綠地的普及率是不夠30%，不夠新國標的標準。那麼這個問題我就比較在意一些。</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 還有就是，這個土地使用上面，北側的地區多數都是用作住宅用地，每個街區的大小都適中，反而南側住宅用的街區。
5	李先生	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 你好，我姓李。我有三個問題。之前沒有回答整個人口規模和居屋的數量是如何確定，和這個外來人口的設定是怎樣。 ➤ 還有綠地的面積是比較大，為甚麼會用這麼大的面積去做這個綠地？和這個濱海的地方為甚麼會在西側，因為這個西側不是景觀最好的地方。 ➤ 還有就是輕軌站點，如果有輕軌穿過去，可能會出現擾民的問題。看上去這個站點的距離是比較近的，對於輕軌來說，那這三個站點會不會太密？我就想問一問這個問題。
6	張先生	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 你好，我姓張。我也是主要想關注這個交通的問題。我見到諮詢文本有提到會有一些慢行交通，例如單車徑。但是我看回圖，單車徑的覆蓋率不會特別高，就想了解一下，將來慢行交通的時候，如何確保有人去使用單車徑，和會不會有些類似外國或者內地這樣會有些共享單車的服務，會鼓勵人們做慢行交通。 ➤ 另外關於連接去外面澳門半島那裏，因為看回它的通道不是很多，而且將來人口也都說是會有九萬多人，比較難去集散。看回那個圖，會在A區和半島之間再填海，所以想了解一下有沒有辦法可以在水塘休憩區那裏再建多一兩條行人專用的行人天橋去接駁回A區裏面。因為我見到中間那幾條通道之間的問題是有些大的。 ➤ 另外就是關於TOD的發展，因為我見到文本裏面提到會有一些巴士轉乘。之前，我記得羅司長有提到澳門現在的巴士路線太多，不會再增加的。但是現在的巴士路線是沒遍及到A區的，我想知道如果到時在A區用TOD的模式發展，會不會是將巴士路線再重整一下？大概這麼多。謝謝

7	李先生	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 你好，我姓李。我這次有關於三個問題想問的。首先第一個問題就是關於詳規裏面的防洪設施。其實在現今的防洪防災城市設計中都會引入一個叫做低衝擊開發的概念。例如澳洲提出的水敏感城市的設計，都會分為一個降水的來源，徑流和排出這三大方面去整理洪水。例如好像美國的曼哈頓東岸的水岸韌性設計或者新加坡的宏茂橋公園，其實都會將兼顧市民的需求和防洪設施相配合。所以除了其實想問一問政府，建設這個海岸線連接 A 區和黑沙環公園有沒有放這些元素進去設計中？另外也是過往本澳一些學界或者工程的人士也都提出一些防洪的堤堰，也都會不會引入到東區的建設中？ ➤ 第二個問題是關於 TOD 模式下地下空間開發的問題。其實看回世界各地開發地下街的案例當中，如果單純是一個開發控制的手段，它要求開發商建設一些地下的空間，其實是需要很長時間。就好像加拿大的蒙特利爾地下街，其實他們去到現在的規模，都需要大約 50 年的時間去做到。而也都是好像台灣的台北地下街，當時他們除了會提出一些工程和技術的建議之類，都會對地下街的管理提出一些建議。所以好像日本那樣，他們也會有一系列的法律和一些溝通的機制去促進地下街的開發建設。但是其實在這次詳規裏面，都比較少提到關於一些地下空間的開發是如何開發和實施的過程，所以其實都想了解下政府有關部門有沒有在詳規以外，對於地下空間開發有些研究，也都可以和我們分享一下。 ➤ 第三就是關於一個詳規開發裏面指標的問題。其實都發現在技術指標當中，其實見到都會是一個剛性的指標和彈性的指標其中一種失調的情況。而就好像具體的容積比的開發獎勵機制，其實都比較少去探討。例如好像以容積，開發高度來說，其實會好像新加坡那樣，其實他們是會出一個地段的開發的綠色建築或者綠化率的硬性的規定。而一些例如太陽能，或者其他一些垂直綠化，會提出一些城市設計指引，甚至乎會用一個公式去量化成為綠化率。所以這個問題也是想去作為上一個問題的延伸，想了解下，其實詳規當中，除了規劃條件圖之外，有沒有其他的機制或者手段是能夠在建築地段開發上
---	-----	---

		面在不同階段，建議開發商在開發的時候會照政府的要求來配合城市詳細規劃的一個理念。我的問題是這麼多。謝謝。
8	趙先生	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 各位官員晚上好。其實前面政府有說過，現在按照計算來說，其實一個新城區的人口其實是夠去澳門半島的。其實看回上次陸路總體交通規劃，有講到說，因為未來我們的新城區是有 10 萬人，所以才會建一個空中纜車的東西。但其實現在就見到說，我們未來的計算其實是可以的，那我想問下那個計算是算了纜車是夠，還是不算纜車也夠？因為政府一直有說，其實這個纜車是討論的階段。那如果其實我們是不算纜車的情況下都可以令到這 10 萬人疏導去半島，其實還有沒有必要去興建這個纜車呢？ ➤ 再者之前的澳門的半島的建設裏面，多次都有說是可以做一個斜行斑馬線的規劃，而當局都有說斜行斑馬線是行之有效，都有幾個案例是成功的。但我們見到斜行斑馬線很多時候要配合不同的街燈和道路，我們見到現在未來的 2 區是有一個新的規劃，其實有沒有可能考慮，在當時的斑馬線當中，可以引入這個斜行斑馬線。 ➤ 再者最後有講到說，其實好像我剛剛那樣說，陸路交通規劃一直有說要鼓勵大家綠色出行，以一個綠色交通等等的東西，但其實看回諮詢文本裏面有說，綠色出行是以休閒為主，通勤為輔。那其實是不是可以多多增加一個關於綠色出行的東西，譬如說我們見到在之前的交通規劃裏面，有說到空中連廊，和我們見到很多不同的地方都有的。上海、日本、台灣等等其實都有空中連廊的建設。但其實在諮詢文本是見到比較少的。想問政府當局有沒有考慮空中連廊。再者就是可能會關於行人天橋或者其他甚至是，我們見氹仔有些地方已經開始興建關於行人的電梯等等的東西，其實有沒有可能多些興建來豐富我們 2 區的綠網去疏導交通的壓力。 ➤ 姓趙。
9	曾先生	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 大家好，我姓曾。各位下午好。大家對於東區-2 的規劃都充滿想像，大家都覺得，都希望打造成為一個宜居的城市。那都希望未來這個東區-2 可以作為澳門一個世界旅遊休閒中心其中一個名片。以下都有些想法想和各位

		<p>分享下。過去，我們見到友誼橋大馬路對出的，我們俗稱海皮的地方，其實之前都有堆積污泥，退了潮之後都會有些臭味和污水排出。希望可以通過這次綠地的整治，可以將這個問題根治，令到這裏真的成為居民可以走過去休閒的綠地的地方。</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 另一方面，我們見到，也都可以參考珠海一個城市陽台的設計，在海岸邊建造一個集商業休閒和旅遊觀光的地標，令到不同的人士，除了居民之外，遊客都可以去到進行一個休憩觀光等，促進東區的多元性質。 ➤ 那另一方面，我見到都有嘉賓提到綠色的指標。那我們當然，政府的一些建設裏面都可以用一個綠色建築作為一個載體。那當然，政府可以做得好，如果鼓勵私人的企業或者私人的建築秉持著政府綠色的理念，那我們也都可以大膽嘗試或者一些獎金，或者一些建築物的綠色評級或者獎勵等等一些方法，都可以鼓勵私人地方都可以參照政府的這個指標。 ➤ 第三方面，看回澳門都是一個中西文化城市，信仰都是。剛剛提到一些西方的建築，西方的教堂，那中式的更加特別就是澳門本埠的一個，澳門半島好多地方都有土地公信俗的文化，那我們也留意到，石排灣的地段的時候，之前也出現了一些不愉快的一些爭議和衝突的情況。都很難免東區-2 未來都會有些土地公的文化，是居民沒有事先通過申請的情況都擺了在那裏，當中也有些爭議。那未來政府是如何去思考，如何去規管市民，或者安排一些地方給他們，有一些土地公擺放的地方，給他們去完成信仰的參拜等等。政府都可以去思考下。 ➤ 最後一方面，我們想集大家的一些力量，群眾的力量。現在東區-2 有好多的路段都是沒有一些路名的設置。希望政府可以開放給各位市民去思考一些路名如何的想法和設計等等。
10	與會者	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 其實我關注的點都是地下空間。承接剛剛李先生提出的關於地下空間其他城市的案例。我們都了解到地下空間的建設比較長期。我比較關注的點就是地下空間的利用率。因為其實文本裏面都有提到地下空間是全天候的，我就想了解當局會不會對地下空間運作模式進行一些規劃，尤其是治安環保方面。

		<ul style="list-style-type: none">➤ 第二點·因為東區-2 其實地面都會設置一些城市綜合商業型的。其實地下的商舖和地面的商舖會不會有一些詳細的規劃和劃分。就是地面的商舖可能主要集中在哪些方面，地下的可能集中在哪些方面這樣的。➤ 第三點就是，會不會提前作出一些推測，就是推測下地下空間的使用率，避免產生荒廢的情況的。這個是我的問題。
--	--	---

公眾諮詢會 (第三場) Sessão de Consulta Pública (3.ª Sessão)

舉行日期 : 2022 年 11 月 23 日 Data: 23 de novembro de 2022

舉行時間 : 19:30 Horário: 19:30

舉行地點 : 澳門馬交石炮台馬路 33 號 5 樓多功能廳

Local: Sala Polivalente, sita na Estrada de D. Maria II, n.º 33, 5.º andar, Macau

	提問者	意見、建議
1	馮女士/劉太	<p>➤ 我姓馮，叫我劉太也可以。首先多謝大會給我說話。其實我今天來的意義和大家相反，不過我也有我的意見說下。那我反對過多的經濟房屋，因為過多的經濟房屋會影響年輕一代的新業主，他們會變了負資產。萬一工作不穩定，他想拿房子抵押，找第二個人頂替，那麼人人都有經濟房屋，沒有人和他們購買，那就希望政府關注那些新的年輕一代的負資產的業主。應該多關注。多謝。</p>
2	歐陽先生	<p>➤ 你好，我姓歐陽，有幾個問題想問下。</p> <p>➤ 第一個是關於步行可達性問題。因為東區-2 是有好多天橋的，但是點對點來說，我就是見到每一個地塊要退縮 2 米做行人道，那扣除植栽的佔用，是不是未必夠。加上建築物裏面退縮 3 米，加起來只有 5 米，再扣除公共設施，是不是足夠 10 萬人這個規模的人在裏面流動所需要的行人道的寬度要求，這個數據我未必知道，希望這麼多位局長可以解答下。</p> <p>➤ 第二個就是交通問題，因為東區北側只有 2 條道連接澳門，2 條都穿過黑沙環，會不會在交通方面造成黑沙環居民的交通擁塞的問題。因為我看到北側的道路是轉入東北大馬路，這個連外道路是寫著 22 米，就是大約 6 線，雙向 6 線道，那 3 線道轉東北大馬路 2 線道，在這個交匯點會不會有擁塞的問題，進而導致黑沙環塞上加塞，這個是我比較關注的問題。</p> <p>➤ 還有第二條，中間 P2 的連外道路，它如果想去黑沙環，也都是要經過這個東北大馬路的附近，會不會造成東北大馬路的負擔越來越重？這個是第二個問題。</p> <p>➤ 第三個問題是都市防災的問題。它這裏說到 200 年一遇的規模，這裏說的漲潮。那如果是下雨下得很大規模，譬如好像天鴿這樣，1 個小時下了 1 年的雨量，那它的排水道能不能夠應付。因為它這裏說的是去水是 20 年</p>

		<p>一週的規模，那就是每小時降雨是多少毫米(mm)呢？因為在其它都市規劃的報告裏面，在都市防災這一部分，是需要做些水浸模擬圖出來給公眾諮詢的，在這裏我就沒見到。</p>
3	梁先生	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 各位政府代表，大家晚上好。我姓梁的，代表新青協。今日都有幾個話題想關心。 ➤ 第一個話題是和商業空間掛鉤的。我想我們都很肯定在詳規的文本裏面其實都說到很多地下商業空間的運用和裙樓利用的方向。那首先關心的第一個問題是關於裙樓一些商業空間的營商的問題。因為絕大部分在這個裙樓商業空間運作的都是 1 樓，或者地面層，那如果在 1 樓有些商業空間的時候，如果每一個地塊之間的商場是在 1 樓，沒辦法連通，那麼它的營商環境未必很理想。可能一個行人去到一個地段，他可能要先上去 1 樓，裙樓的商業空間，他如果要去另外一個裙樓的商業空間，他可能要先下去地下，經地面層走過去，然後再上去。這一個在整個步行的串聯上面，我想未必會那麼理想。如果我們在那些條件上沒做一些限定的話。 ➤ 那第二個也想關心那 3 幅獨立商業用地。在詳規裏應該是 D1、D2、D3 的 3 幅的商業用地。我們也留意到限高可能是 20.5 米的，可能也是相對比較低矮的一個建築。那但是我們看回澳門的普遍的商業環境來說，其實是有些偏，不會發展成一些辦公室用途的模式。其實我們都考慮到在整個東區-2 裏面其實已經有大量的地下商業空間，裙樓商業空間，那在獨立的商業空間上面，會不會為它配更加多的彈性呢。譬如說在高度上面，其實原來都有條件去做一些白領都可以用到的寫字樓用途，會為日後會不會有多一些彈性呢，我覺得這個可以做多些考量。 ➤ 那另外我們也都關心到在東區-2 裏面一些體育設施興建的部分。那我們留意到除了城市的運動公園之外，那可能獨立的一些叫做體育設施的用地可能是 A9 的獨立用地，和圍繞著「學校村」B3 和 C1 的一些體育的用地。那但是我們看回整個北區或者看回整個東區，基本上我們見到整個體育設施的存量是不足的。現在我們規劃的體育設施的容量能不能夠滿足到未來 A 區 9.6 萬人的使

		<p>用需求，和包括裏面 8 所學校遷進去之後，其實可能「學校村」本身的體育設施的用量是只是足夠「學校村」自己本身的用戶去使用，那居民的用地可不可以滿足到？那城市運動公園可能只是做一些戶外的運動，那有一些需求量很高的的室內運動，譬如說羽毛球，好像游泳館這樣，那我們見到在北區來說，那個需求量也是很充足的。那所以我們也會看回在這個東區-2 裏面，有沒有足夠的體育設施用地去規劃到，去滿足市民的需求，那我想在這個詳細規劃裏面可以有些重視。謝謝。我的發言就到這裏。</p>
4	劉先生	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 我姓劉的，大家好。對這次的詳細規劃都幾滿意的，尤其是綠地面積那裏，見到都幾開心，有一半。但我想問下商業那部分，地下街那些地方，剛剛聽到是屬於輕軌那部分，就是屬於輕軌，到時那些招商會不會和現在的規劃有些出入，因為這個規劃是說中小企支援和大灣區融入。 ➤ 另外想說就是南面那些商業區，現在大灣區流行元宇宙產業，那些地方通常很需要一些大的空間區運作，想問下建築物的規範會不會有一些條件加進去，不要令到那些場太小，阻礙它們發展，給多點空間給多點產業，例如元宇宙產業這樣，就想問下有沒有在這個詳細規劃裏面加進去。多謝。
5	梁先生	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 各位政府代表，我姓梁的。今日就主要說關於圖書館的建設。我相信之前在報紙或者其他諮詢有好多人都提過，不過我不打算重複那些說法。我有自己的看法。首先我從 3 個角度去簡單說一說我對新城 A 區，東區-2 的圖書館建設的看法。 ➤ 第一個我覺得我們要有一個清晰點的理念去做這個規劃。這個甚麼理念呢，我知道我們的規劃是二十年，但是實際上，十年樹木百年樹人。那應該來說，我們要有比較長遠的目標去做圖書館的建設。那我不詳細說，因為時間關係。我簡單說一說，我們 2019 年大家都有的數字。使用圖書館的次數，因為我看回統計數字，是 650 萬人次，換句話來說每一個澳門人每一年去圖書館是 10 次，那使用量是相當高的，不是一般坊間以為的主要都是學生去用，中小學生。最近都有人提出，學生去用可

		<p>能都是只有 20 幾個 percent，其實大部分都是，很多都是市民去用圖書館。其實如果你建一個圖書館其實是一個德政來的，為甚麼呢。因為有人說多一個圖書館就可以建少一個監獄。在澳門來說很少人會提到一樣事情，就是圖書館不是說，就是今年立刻賺到一些錢，做多一些生意這樣，是一個不是立竿見影的效果。我們有沒有一個魄力，政府能夠說這個圖書館可以培養有一些諾貝爾文學獎得主的人在澳門出現，時間關係我不說。</p> <p>➤ 第二個圖書館的定位其實應該是作為全民閱讀的推廣中心，和或者第二個就是終身學習創新的空間，這兩方面都是推動個人發展和社會經濟的發展。最後我說一個面積，面積太小和選址也是有問題。你 10 萬人不應該做一個這麼小的圖書館。和選址的地方在南面的地方是非常不理想的。你可以想像如果我們氹仔中央公園，設在海洋世界的位置，你猜那個使用率是多高。那個地方是很漂亮，但是很低的使用量，應該是放在中間的位置，整個十字的中央的位置，不應該在南面的地方。</p>
6	與會者	<p>➤ 多謝這麼多位高級的公務員，你們好，我很緊張，我不是很會說話。我來是想說甚麼呢，就是我想說我本身是很喜歡這個大賽車的，都看了很多，十年了。我見你們很多規劃，有條路依然是放回在賽車看台那邊出入。因為每年大賽車，其實，現在上友誼橋那個橋位有幾日試車是走不了的。如果再將另外一條路接回那個位置，到時候賽車期間那些車又出不了，而大部分的車都是去回東方明珠那裏進入市區，會令到那邊很擠塞。我希望將那個，就是如果你們新的規劃一樣東西，我很希望在賽車看台那條引橋可以搬回進去在碼頭那邊，由碼頭那邊出去友誼橋，再去回新的填海地那裏。那就不用說賽車日又走不了車，而且我覺得我喜歡看賽車的，那個衝線彎的位置每年都很刺激的，如果開放回那裏給回觀眾席，因為那裏以前是有個石頭的沙池那裏給賽車衝出去的，那個彎很刺激的，因為你這個賽車是會一直做，做 100 年這樣，就是給觀眾回去那個位置看賽車，會有一個紀念的價值，會很好。我自己覺得。</p> <p>➤ 賽車封了現在友誼橋那個位置，給那些車在新的人工島轉過去，它們走東北馬路那邊，那有些人要做公交在南</p>

		<p>灣區上班，全部車塞在那邊。我們現在北區出不了南灣區那邊，因為有些學校在那邊。小朋友在那裏上車下車，為甚麼現在澳門那麼塞車，因為個個都買 7 人車，那些 7 人車要等門開，等門關，不同我們小時候，推開爸爸的車門，“嘍”，關上車門，下車走進學校，現在要等車門開，車門關，所以交通越來越流暢得慢。不是塞，是流暢得慢。我見到那些人指揮交通很慘，他想那些車走，那些車按開個門，全部塞在那裏不走。是想說這少少的少事情。</p> <p>➤ 趁有少少時間，他說還有那些輕軌站，你們是不是打算會給市民，譬如在那個區住的，我踩單車去那個站，再搭車出去市區上班。希望你們會留一些地方給單車。還是你們不打算給人踩單車，到時候在裏面做一大堆巴士路線在裏面，兜來兜去叫那些人等巴士去那些站，再做輕軌出去市區呢。我覺得沒意義，那些人寧願直接排巴士直接出去中區或者其他區上班，都不會。</p>
7	余先生	<p>➤ 黎局長，這麼多位代表大家晚上好。我姓余。根據規劃草案的內容，未來東區-2 將興建 32,000 個居住單位，預計人口大概 9.6 萬人左右，人口接近現時的氹仔。為支持經濟適度多元化發展，東區-2 將優化商業用地佈局，依託住宅裙樓和留設了獨立的商業區兩種方式的。住宅裙樓設置了商舖，另外也都提供了輕軌站的地下空間，預留了商業的設施。按人口的比例，預計未來東區-2 的就業人口達到數萬人。單靠中小企是否真的能夠支撐這個職位達到職住平衡呢，建議參考近年在氹仔新型的住宅大廈的裙樓設置大型的綜合購物娛樂中心。並且參考鄰近地區以天橋或者地下通道接駁了周邊大廈或者輕軌的出入口，形成了旺盛的商圈，同時有助解決未來區內人口的生活所需。</p> <p>➤ 在交通方面，對內，該區打造以輕軌為中心軸線，兩橫兩縱的路網佈局，以及串聯輻射整區的慢行的系統的交通體系。對外透過多條的連接橋，第四通道等等連接澳門半島，氹仔和珠澳口岸人工島，整體的規劃都相對完善。為方便該區的居民出行，建議在東區-2 設置一些環島的小巴串聯了社區或者設施，或者結合共享單車等等的設施。鼓勵居民綠色出行，善用輕軌等集體的運輸交</p>

		<p>通工具。另外值得肯定的就是未來東區-2預留了大量的土地用作綠地或者公共開放空間的，但是在康體的設施用地只是佔總體的 2%，主要在西側一帶興建田徑場，體育館和游泳池等等的一些綜合設施。世界杯近日都開鑼了，繼賽車熱潮之後都興起了足球熱。但是本澳的足球場都相對缺乏的。除了數個小型的自由波地之外，正規的一個 11 人足球場，5 個手指可以數完的。場地缺乏，無論是居民、運動員或者訓練的都缺乏了正式的場地。建議預留場地來設置足球場或者一些極限運動，例如滑板等等這樣，泳池等等的一些場館，令到我們的體育活動更多元發展。多謝這麼多位。</p>
8	譚先生	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 各位官員晚上好。東區-2 是一份特區政府城市規劃的第一份的詳細規劃草案。草案當中也都提到創建澳門新的宜居社區為規劃目標的。但是當中也都是作為一個完整的規劃，當中規劃人口達到 9.6 萬，而且它的人口密度都相對較高，加上它的位置是港珠澳大橋口岸和第四通道附近，這 1.4 平方公里的規劃，是一個市民更加著墨如何打造一個宜居的城市。個人認為未來東區-2 當中能夠提出社會設施和未來供應量的類型。區內也都有大量的商業元素，並且提出 3 個輕軌站地下打造全天候的地下商業街。這些此外，生活配套也都相對完善，教育、醫療等等也都有相應規劃，可見政府在這區的規劃上面總結了過去的經驗，尤其對民生配套有些較完善的思考和配套。相信日後在生活上，居民會相對便利。 ➤ 至於交通方面，在規劃上也都提到，以輕軌為中心軸線，兩橫兩縱的路網佈局，但是在慢行步行系統裏面，我建議都是興建多元的立體交通為主。期望當局能夠參考環松山的步行系統和基馬拉斯空中走廊的成功經驗，做好一個步行網絡的全套規劃，構建成一個多功能，多元化的步行環境示範區。同時也都建議提前研判跨區步行設施接駁的可行性。為打通東區-2 和澳門黑沙環區，以及新口岸連接道提供更多可行的選擇。 ➤ 至於文本提到東區-2 的綠地面積佔了比例是 40.7%，這個是值得欣喜的。是因為當中也都知道我們澳門綠化環境是不足的，這個 40.7% 是非常之滿足到新城 A 區和以致廣大範圍市民居民對開放空間的使用需求。

		<ul style="list-style-type: none"> ➤ 此外，文本也都規劃了東區-2 為了打造城市濱海新門戶，相信對推進區域旅遊發展，門戶商圈和橋頭經濟，鞏固本澳世界旅遊休閒中心定位有點作用。但是濱海長廊當中，期望當局也都考慮有關單車徑串聯的可行性，打造一條澳門東岸到西岸的單車徑，是完善親水設施的同時，也都可以成為一個全新的旅遊亮點。 ➤ 最後東區規劃圖是澳門政府第一份總體規劃當中的草案，未來隨著不同規劃的開展，希望當局能夠在各區建設上能夠按總規規劃一脈相承，在建設的建造上面能夠更加宏觀。不止區內的人使用，能夠兼顧到居民，將資源更加充分利用，打造成為一個宜居宜人的城市。多謝各位。 ➤ 我姓譚。
9	郭先生	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 這多位政府代表晚上好。我姓郭。留意到新城 A 區大廈視野方面，集中都是從東望洋燈塔和馬交石的山頂望出去。相反，我就覺得好像忽略了由新城 A 區望去澳門，或者望去港珠澳大橋關口那邊的視野的問題。因為我看了你們的鳥瞰圖的構想，其實所有那些大廈都是去到偏北那邊叫做公共房屋，它們的高度其實全部都是差不多高的。其實會不會造成視野景觀影響了整個城市的新區那個叫做景觀發展。也都這麼說，會不會考慮靠沿海的大廈以一個金字塔這樣的形式向內延伸上去。就是可能中心地帶建高點，靠海邊地帶就建矮點，讓城市居民可以望出來，那個景觀就不會擋住。雖然看到通風那些都符合所有法律法規，就是作為一個居民來說，想長久在裏面住，那一個好的環境才可以讓他們很舒適的在裏面住。那視野方面，我覺得希望政府部門可以再考慮下，可不可以在周邊，即使建矮了，但是如果它的佔比裙樓上面那個叫做住宅單位，變寬點，可以補償樓宇矮了而減少的落差。這個位置我覺得可以考慮的。 ➤ 另外就是交通方面，我見到沒有甚麼立體的交通橋樑。我見到就是中間的靠兩個大個圓形地去分流那個交通，我擔心導致到，其實澳門都好多圓形地的，東方明珠那裏也好，馬會那裏也好，開始的時候也是很塞。那如果仍然用圓形地，有沒有好點的車流，去分流，叫做車行的線道，那就相對來說，這些做得仔細點的話，未來交

		通不會有太大的壓力。我的發言就到這裏。謝謝。
10	劉女士	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 你好，我姓劉。我好滿意你們的規劃，不過我反對興建經屋夾屋。 ➤ 我就建議東區-2 的地段用作都市更新舊區民做個轉移點。我反對經屋基本上 3 個原因。第一，經屋基本上是有申請的下限的。它其實不是幫助所謂真的基層去解決一個居住的問題，它其實是幫助中產去置業。 ➤ 第二，橫琴剛剛推出了澳門新街坊。其實有查過，新加坡祖屋的尺價其實和它是相近的。但是見到大家都是說好貴，不喜歡。那有沒有考慮過其實住屋需求已經是飽和了，如果你說那邊也已經是飽和了，你再推經屋已經是太多了。 ➤ 第三，澳門其實七成都是私樓，公帑其實應該公平的使用。你無可能就是集中資助在同一班小班的人上面。以前經濟好的時候，樓市有少少升幅的時候，你說建經屋打了升的價，是沒問題的。但是現在樓市現在已經是跌到剩下七成價值左右，那你再建經屋來打低這個價值，令到大家負資產，我覺得不好。你要記住負資產那班都是澳門市民。那就不應該是用公帑來打低另外一些人的利益。那我會建議，如果是都市更新就應該學習上海，因為上海都市更新是做得很好的。那它就是將舊區的居民先移到新的區那裏，然後收回以前舊區的地點，再重新建造。那上海過去的 20 年真的發展得很快，做得很好的。如果你說都市更新，在舊區那裏移走了那些人，那舊區的水浸，沒渠網，沒儲水池，那些東西都可以大搞，是容易做很多。道路擠塞的問題也是可以很容易解決到。還有房子太舊，是很難修復，修復不了的。再加上如果你說那些房子太舊，銀行不貸款，房子是賣不出去，是沒有回收的地方，那到時候所謂的舊樓的業主，也沒辦法套到錢出來買新樓。因為新樓是貴很多。
11	梁女士	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 各位官員代表，我姓梁，都是來自新青協的代表。今日都好開心看到東區-2 的詳細規劃草案。那我自己也比較關心在東區-2 裏面的一些商業空間的規劃，如何可以實現到對居民生活質素的一個提升的。因為考慮到在東區-2 人口規劃上面是有 9.6 萬人的一個社區，是石排灣社區的 5 倍。如果以青洲社區來對比，可能是青洲坊大廈

		<p>人口社區的 10 倍。所以在其實這個人口規模是非常之龐大。也都看到政府當局，跨部門做了很多的規劃。我也看回文本上面的發展策劃定位其實是有 2 個會是令到我有點思考的。第一是如何落實房屋的 5 個階梯的政策。第 2 就是為一點中小企提供一點發展的空間。特別是關心到裙樓裏面的一些商業空間，在文本上都是定義了做一個社區生活型的商業空間。但是我們也都看回政府在發展石排灣社區和青洲坊大廈社區的經驗裏面，其實我們都會看到可能在公屋下面的一些商舖管理，可能也都受限了現在的一些法律依據，1992 年的法律，當時其實到現在，其實生效至今已經 30 年了，未能夠配合到社會發展的需要和比較市場化考慮這件事的。所以基於這樣，在一些發展商社區的經驗裏面，可能對於商業空間的利用，現在當然是一個規劃的階段，但是到實施來說，其實都會是有一個如何去減少落差，令到規劃和實施更加符合居民的一個期望。我在這裏都提一個建議，會不會考慮適時去對於 1992 的法例有個修正和更新，配合市場化的一個需要，靈活點彈性點去給到新社區，適應居民使用的需要。</p> <p>➤ 另外一方面，其實政府會不會考慮用一點公共資本企業的角色，代替房屋局去做一個實體管理的營運，從而去提供多點的彈性，去給一個新型大型社區的一個商業營商環境空間有多點的條件去發展。這個是我小小的意見。多謝。</p>
--	--	---

立法會介紹會 Sessão Específica de Apresentação aos Deputados à Assembleia

Legislativa

舉行日期：2022 年 10 月 18 日 Data: 18 de outubro de 2022

舉行時間：15:00 Horário: 15:00

舉行地點：澳門南灣湖畔立法會前地立法會大樓演講廳

Local: Auditório do Edifício da Assembleia Legislativa, Praça da Assembleia Legislativa, Aterros da Baía da Praia Grande, Macau

	提問者	意見、建議
1	崔世平議員	<ul style="list-style-type: none">➤ 多謝司長，其實看到這個介紹非常之滿意的，其實都好多亮點。原則上我同意這個規劃和東線的走向，但細節上想提幾點意見和問題想清晰下。➤ 第一個就是說提到過慢行系統，我非常之贊成。那麼想了解下，在規劃上如果是全天候？全天候就是說日曬雨淋都可以，因為其實澳門人不是很喜歡在熱天的時候，太凍的時候通街走。那在這方面可不可以有個周詳的想法。還有大家都好喜歡用踩單車這個概念，因為這個 A 區，其實你說遠又不是很遠，說近又不算太近，那走路和搭車都未必最適合，反而踩單車是比較理想，甚至這方面可不可以都有平衡的考慮。➤ 另外一方面，注意到就是污水，和天然氣管道好像未有提及，不知道那個規劃會是怎樣出台，和甚麼時間建設？➤ 至於車站方面，我看過剛才介紹的時候，但是每個車站的半徑是 500 米，其實我們看一個投資的車站費用是不小的。所以希望可以研究下那邊節約一個車站。因為其實三個車站就 500 米一個，兩個車站 617 米一個，走多一點而已。但是問題對我們的投資，可以減輕好多。剛剛亦都同意何蔣祺先生所講的，投資的地下通道，好多空間好多費用都要的，其實你做多個車站，那部分的費用都是不菲的。這方面，不知道政府有沒有可以考慮節省一下，因為這些沿途的問題。也都發覺你車的走道全部都是馬路中間走，其實是不是因為我們地上和地面的空間法律制度無法協調，而不是好像香港那樣，好成功的，它有上蓋建築，而且連的時候可以就是賣了上蓋

		<p>建築可以抵扣建築費，營運出租空間的時候，可以抵扣我們的行政費用，這部分不知道政府有沒有考慮。最後就是，灘塗是認同的。但可不可以，就是你考慮灘塗的時候，考慮與珠海之間的那段，因為其實水體的流動都是一個問題。</p>
2	李靜儀議員	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 謝謝司長、各位官員。 ➤ 首先關心個交通的問題，因為現在看回，有了東線之後，去到離島，它是一個比較大型的集體運輸來的。但是如果由東區-2 出去半島的東北區，或者黑沙環那邊，其實現在靠四條通道去做。那麼早前又在記者會，政府提及，等待中央批覆那個中間的水道填海工程。其實如果中間不能夠連接，假如不批准，那現在就靠那四條的通道接駁出去。我始終都是想關心那個交通流，因為將來在東區-2 出去東北，就是半島東北區或者新口岸，其實主要都是車為主的，可能可以容許步行通道未必一定好多。那麼所以在這裏能不能夠解決十萬人社區，以致他們一些可能商業上的上班運作，因為輕軌都是接駁氹仔為主，那你出去外面只靠四條通道，又或者夠不夠，又或者如果中央同意批准了整個水道填海。相關的交通接駁，或者那些人流上面是如何去解決十萬人社區同外面的一些交通，就是主要是北部，北部的通道那四條通道的問題。 ➤ 第二個就是公用設施，因為都看到個畫面，是很漂亮的，就是政府都有汲取一些經驗，就是在社會服務設施上有配套。但是始終都是十萬人社區，而且，在裏面都有看到它的覆蓋面，是希望輻射到在澳門原有北區，東北區的一些需要。可能譬如長者服務中心，都會覆蓋在裏面，其實又不足夠呢，舉個例子，例如體育場。現在有兩幅土地將會建成體育場，但是由於裏面有四個地塊，相信都有幾間學校，是同步在裏面去使用的。相關的體育場設施等等，舉個例子而已，能不能夠滿足到學校使用，或者就是市民使用，甚至乎，就是澳門的北區的使用需要啦。這個只是例子，但其他，譬如市政設施、街市設施，這些能不能夠，就是比例上是符合到。謝謝。
3	梁孫旭議員	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 司長、各位官員、各位同事，大家下午好。 ➤ 我主要比較關心輕軌的成本。因為剛才部長都講，氹仔

		<p>線的錢大概是 10 億，如果假如我們東線還貴過氹仔，意味著將來加上其他站，可能會涉及到，每年要涉及到幾十億的開支。這個是第一個問題。</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 第二個問題就是，剛才見到，關於東線將來的建設會透過地下通道。那其實就說，因為地下通道，剛才局長在介紹的時候說，因為會維護、電力、各方面，其實那些成本是大了好多。那為甚麼不考慮地面的方式去通行，要地下的方式，從而去節省這個開支。政府有甚麼考量？ ➤ 第三個就是，其實我認同，就是輕軌線，應該能夠接駁到，譬如關於關閘、或者是青茂線青茂口岸，那這個能夠可以幫助交通樞紐之外，同時都能夠可以增加客流量，想了解回那個時間表，譬如幾時會啟動或者幾時會竣工，想了解相關的情況。而輕軌站，看到這個面積，都會比之前是大了大概三到五倍。在這裏想問下，因為其實我們都好多人都關心，其實我們的輕軌站會不會引入一些商業的元素，透過其他的元素，從而增加它的收入。這方面政府會有甚麼想法？ ➤ 那第二個就是其實我都想了解下呢，因為剛剛那個叫做灘塗工程，政治方面涉及一個填海，因為其實上一次應該政府都講過，會向中央申請那個填海，那到底，現在是落實了這個方案，還是沒有呢？如果譬如落實了，大概預計甚麼時候會啟動填海工程，大概甚麼時候可以完成，因為問題會比較多，那可能第二輪的時候再繼續去發問，多謝。
4	李良汪議員	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 司長、各位官員，我都是關心東區-2 的交通規劃問題。其實從那個路網，就是講區內到外面，甚至乎區內一些我們講的步行系統，或者單車道，甚至乎我們講的一些行人天橋，我見到都有規劃，從規劃角度來說，是可以這樣的。但是我關心的細節上面，譬如我們講到的「學校村」，8 間學校，主要看到都是集中在東區-2 裏面中間的部分，尤其之間都挺近，幾間學校。大家知道上下班高峰時段，或者我們講的上學放學那個時段，附近的路網有沒有做到一些規劃，因為都涉及 13,000 個學額。我想講就是，當然，如果可能，大方向上，如果希望大家都還是住在東區-2 的市民、學生在這裏，那當然是最

		<p>理想，但是實際操作上，會不會那麼多學生都真的是在東區，而且有一個上學的特性，就是好多家長都喜歡上班前送小朋友上學。所以這個可能，當局都要考慮整個「學校村」附近的路網在上下班或者上學放學時段，那個壓力是不是承受到。我自己個人認為，不可以單單，就是你好理想這樣覺得，可以步行送到他們上學就可以。這個是第一點。</p> <p>➤ 第二點就是關於，也是一個佈局的問題。因為 4,000 個社會房屋，主要集中在整個東區-2 的北邊，大概這個方向。我想問一問，就是這個情況，就是在規劃層面上，我需要注意住社屋的人口特性。他們出門的問題，會不會多一些長者，或者甚至乎殘疾人士需要。因為如果同一個北邊，南面，中間都是同一個規劃，附近的設施，包括市政設施、無障礙設施都是一樣，其實你好難假設到住社屋的人是好有條件這樣去到東區-2 其他地方，去享用市政設施。所以我覺得要因應不同的特性，包括住社屋的人口特性，去規劃周邊的路網或者出行的需要。謝謝。</p>
5	梁鴻細議員	<p>➤ 我也都非常支援之前我們的輕軌公司的建設，剛才那個東區-2 詳細規劃亦都是非常之完善，非常之專業，都非常之詳細的，值得一贊。</p> <p>➤ 如果去體現我們總規裏面說的職住平衡，那麼現在我們東區-2 會有 96,000 的人口，那其實 A 區裏面，都會有相關的商業零售，以至公共設施，那有沒有評估過，可以提供多少的一些就業的人口機會？</p> <p>➤ 第二，就是說我們 A 區會用一些中水，那中水來源是哪裏？會不會在我們污水處理廠的尾水，然後再加一些消毒，或者簡單的處理就可以作為一個來源。現在我們規劃的 A 區的中水來源是哪裏？是哪個污水處理廠？另外我們講到，就是我們相關的污水會泵到澳門的污水處理廠，大家都知道，現在污水處理廠差不多好多都負荷，這樣變成，我們有沒有做相關的評估，那個污水的容量是不是夠，當然啦，最理想就是說我們人工島那個最新的污水處理廠能夠儘快完工，可以解決相關的問題。</p> <p>➤ 另外就是有關水浸的問題。剛剛講到，我們的雨水排放，它的設計標準是 20 年一遇，那麼這個應該可以應付到</p>

		<p>暴雨。那其實是不是代表了我們不需要再建設一些相關的一些雨水泵站？那現在我們澳門區都做了好多雨水泵站。那根據我們的設計，利用重力流是不是已經足夠了，不需要再加一些泵站，一些雨水涵箱的工程去完善相關的工作。另外就是我們暴雨的時候水浸，政府在地下空間利用下，停車場會不會考慮相關的暴雨的情況，謝謝。</p>
6	林宇滔議員	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 多謝。其實，今日的內容好多，不過我們手上就拿到個東區-2 的諮詢報告，希望之後可以提供一些資料給我們立法會。 ➤ 另外一個，就是講回東區規劃線，其實我比較擔心，司長，就是現在，關於那個，因為 A 區，東區-2 現在大概有 28,000 個公屋，其實，它下面的商業設施，和根據第 28/92/M 號法令，就是裙樓下面的商業設施，都是第 28/92/M 號這個法律去規管，其實好坦白，你現在都看到，可能在石排灣又好，青洲坊的公共房屋下面的商業空間，或者商舖，其實都沒辦法滿足到該區需要。這個問題在東區-2 就會更加明顯。就是，司長，會不會檢討回那個第 28/92/M 號這個法律將來如何管好在公屋下面的商舖。這個是我覺得一個重要的。因為現在你可能在青洲坊，那他們都去筷子基去解決特別商業需要生活需求，但是在東區-2 不可以。 ➤ 另外，就關於輕軌，我終於都看到，有些營運上面的分析。但是就是，何主席，我覺得這裏遠遠都不夠去釋除公眾的疑慮，就是說，究竟用多少錢，有沒有一個長遠點的財務的一個評估分析規劃。因為其實現在大家好擔心輕軌是一個無底深潭，但是如果你從東區的規劃線路，運作上面，它又確實是一個主要的公交。但是問題就是我們如何，包括這個工程上的預算，包括將來其實尤其營運上面，有沒有財務的規劃安排。這些其實都是需要同公眾講清楚，否則好難爭取到公眾的支持。 ➤ 另外一個，我都最後想說，其實問清楚，就說現在，譬如 V 地段，因為 2028 年通車那個，究竟是去關關，還是可以去到青茂口岸，這些都是希望就是講清楚給公眾聽，謝謝。
7	顏奕恆議員	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 司長，各位官員，剛剛聽了一個整體的介紹啊，其實我

		<p>覺得都有一定的亮點，尤其是一些體育、生活的配套，和一些運動，和群體的一些場地上面。那我都想在這裏，就是都和司長去了解一下，目前來說，亦都是看到介紹裏面其實有一定的，一些運動場地，亦都有體育館。但是，就是剛剛同事都有問過，就是場地的足夠的情況，以至就是，其實目前來說，剛剛說的一些介紹就說可以滿足到，可能除了 A 區，就是這個東區-2，以至就是周邊的一些地方。目前我們好多一些的運動場地，尤其是室內的場地，亦都是不足夠的。那麼在這一方面，就是整體有沒有一些考慮。</p> <p>➤ 另外一方面，關於商業的配套上面。無論在東區-2，以至在輕軌裏面，其實都有一定的商業配套，想了解下未來，就是整體的管理上面，亦都會不會有一些規劃。譬如，就是剛剛司長回應過，就是說我們現在這個公屋群的商舖的情況，未來可能是整個是一個商場。那在這個商場裏面，會不會，就是有一些可能，整體可能招標，一齊去管理。甚至就是到時可以平衡到，究竟每一個商場，每一個區域需要有多少的一些商業的配套，不同形式的配套用到我們的居民，是不需要再跨區去生活。多謝。</p>
8	鄭安庭議員	<p>➤ 多謝司長。我們今天看到這個東區-2 這個規劃，其實我們看完這個規劃，對於教育問題，市政用地，康體，文化設施和政府機關所有的一些用地，其實都包括了，我覺得這個規劃真是澳門人之福。就是其實好像賣廣告那樣，給澳門人的五星級的家。其實在這諮詢文本亦都看到，我都想有少少細節，因為看不到的。我們看到一些街道的問題，其實街區的交通，特別是有些，就是小格裏面的交通裏面，其實究竟是兩線行車，亦或最基本是雙向四線行車。因為其實住的人都不少，特別是有運動場，亦都有些北區的一些居民可能來運動，包括有泳池，那麼多康體設施的時候，亦都會跨區去用。所以在這方面我都希望，特別是去港珠澳大橋出關，其實亦都要經過這個東區-2，所以在這方面，裏面的街區裏面我們看不到一些細節的，就是究竟它的街道的寬度，其實都希望街區裏面的街道寬些。因為我們現在開車去港珠澳大橋的時候，我們見到臨時道路的時候，樓與樓之間已經</p>

		<p>見到，已經有些建好，只有兩線行車。希望可以，是不是可以做得更好，因為現在的臨時道路，可能沒有建好，可能做一個更加完善些。</p>
9	羅彩燕議員	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 司長，各位官員，剛才都聽到你們介紹東區-2 的一個規劃，一個發展藍圖，都令我們耳目一新。在這裏，我都想提三點意見和看法。 ➤ 首先就是，其實澳門，都進入一個老齡化的社會，安老、醫養的一些院舍其實不足。目前有 22 間的院舍，大概提供 2,500 個床位。但是根據東區-2 這個規劃人口預算，將會去到 9.6 萬，但是我們的老齡化去到 2036 年，就是剛剛是我們的規劃期限大概 14 年後，我們的長者人口老化程度去到 19.9，就是說在東區-2 這個地區，將會有近兩成的人，都是長者。我想問一問，就是說在整個規劃裏面有沒有預留那麼多土地，或者如何安排去興建一些醫療的院舍。第二方面，就是這個白紙規劃上面，如何可以借助這個契機切合老齡化社會的發展。 ➤ 那第二方面，就是我們如何可以借助這個社區打造一個澳門唯一的智慧城市，包括有一些節能環保，智慧交通，智慧公共服務，治安等等。 ➤ 第三方面，就是說如何可以在這個東區-2 加設一些文化旅遊的元素，可以帶動我們整個商圈，可以有多些產業配套。因為我覺得一個新城裏面，其實應該是可以有些旅遊文化的元素，令到遊客可以來到打卡，吸引更多的人來澳門，來到這個智慧的城市，來到這個商圈，來到這個東區-2 去購物或者帶動消費。多謝。
10	胡祖杰議員	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 每天都會關心東區-2，其實我們過去，對總體規劃，以前我們俗稱的新城 A 區，現在的東區-2，其實現在看回這個發展定位，發展策略，整體佈局和個土地利用，都是符合當時我們一些建議，這個值得一贊，亦都感謝司長和團隊，就是做了好多一些設計。因為有些以下的問題想了解一下，就是現在這個設計，其實是 2022 到 2040 年，差 18 年的規劃，其實根據我們總體規劃的規劃方案，其實詳細規劃是五到十年做一個調整，其實有沒有考慮到未來要跟著社會的發展，會不會考慮之後的調整。為甚麼我問這個問題，因為其實在這個 18 年裏面，裏面有好多設施，你不可能一次過建設，司長剛剛

		<p>提到，有 20 幾項的工程在做，裏面如果按照一些的內容，譬如濱海地標，一些具有城市級文化設施，博物館等好多的設施。通通如果是這幾年建設完，我相信一定是比較長時間，我相信政府是按部就班的去建設。首先要解決當然是居民的居住，所以現在公共房屋，不斷在做。交通配套，剛剛提到的東線，所以是配合了這個規劃，但是未來我們應該是要每五到十年應該要做一個檢討，我們未來的發展是如何，人口配套，這個是正需要考慮。我就是想看下政府在這方面有甚麼考慮。</p> <p>➤ 第二個是，下面一個行政法規裏面相關的東西。我之前都有提過，對於一個利用地下空間的所有權呢，其實這裏要配合法律法規來令到未來地下空間使用方面更加是有依據。多謝。因為時間有限。</p>
11	謝誓宏議員	<p>➤ 司長、各位官員、各位傳媒、各位同事，大家午安。我看完這個 A 區，是挺多元化的，是不錯的。但是我就想關注，都是這個道路網問題。剛剛司長就說，有好多道路網可以疏通好多車，但是我們見到的，好像梁議員說的，這裏路好窄，其實我都在裏面見到，和那裏主要有十萬人在這裏居住，但你記住，那裏連接住這個港珠澳的口岸，是澳門最大口岸，那他們的車流量是好多的。過去以往，就是車太多，一條路太窄，導致了好塞車，要 45 分鐘。所以前車可鑒，先做了東方明珠，那裏的道路網出來，所以我希望司長，真是要清楚，預留一些道路出來，去加寬車道，車可以走。</p> <p>➤ 第二樣事情，我想問下輕軌的總造價估算。是有沒有估算總數是多少。第二個就是說，做完輕軌之後，你們每一年的營運費，那個是有沒有估算過是有多多少？另一個問題，我想問下司長，有沒有考慮過將來將這個輕軌轉為私人化？可以用私人公司，用些稅項之類的優惠去給私人公司去經營。政府可以減輕一些負擔。</p> <p>➤ 另外還有少少時間，我想同你講的，就是關於我看到，因為裏面的規劃是沒說街道上面有沒有私人的泊車位，但是因為現在，你知道澳門的私人泊車位就是道路街道上面的泊車位，就是公用的泊車位，好小。我希望如果將來真的規劃，就不要再做。真是規劃，澳門現在好多是用七人車，那些車輛大些，所以，就剛好車與車之間</p>

		<p>停下去，就可能變得好難停車。所以希望司長多關注這方面。</p>
12	馬耀鋒議員	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 司長、各位官員，大家下午好。其實從小到大在澳門生長，都沒想過澳門有一天會出現「學校村」這個概念，所以我們會有多一些的意見和建議，我想亦都想司長在規劃上面，都可以多些參考。 ➤ 例如在人流、車流的承載率上面，就是 13,000 個學額，就算是八成，未來都過萬，雖然司長說人口，現在少子化的現象，但是未來 10 年，20 年的考量，可能都真是要考慮清楚下。承載力，譬如車輛，又或者現在周邊的步行配套，是不是真的可以滿足到未來這個一萬三的出現。而且加上輕軌，如果未來接駁到去關閘，跨境學童進入到區內讀書，這個現象亦都可能是會增加了一定的壓力。市民對於整個規劃的一個觀感和滿意度按都可能都會影響到整個規劃的成功。 ➤ 另外時間關係，我都想問一問，就是 C4、C5 這個區，這個地區中間有個跨區車道在這裏，這個的安全係數上面是如何考量。未來會不會和交局方面有個車速，又或者車輛限制？因為它直接是連通整個 A 區去到港珠澳大橋那個區。 ➤ 另外 C1 地段是不是專門為 C5 的，因為見到它是比較近，而且和中間車道隔開了。如果是，是不是就是整個一個戶外、一個運動場地分配配置，有個考量。因為有個這樣「學校村」的概念出現了，可能學校上課的途中或者在學生的課餘訓練，就會爭搶場地，那麼相關的考量，分配是不是真的可以滿足到。謝謝。
13	高開賢主席	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 司長、各位官員、各位同事、各位傳媒，大家好。時間都差不多，在這裏首先好多謝司長和各位今日和我們好詳細的介紹下東區-2 和東線方面的規劃。亦都回應了我們剛才各位同事所提出的各方面的問題。 ➤ 當然如果作為我個人來說，我覺得這次是考慮整個東線和這個東區-2 來說，我覺得是相對來說，是比較全面，考慮的各方面的問題比較全面。譬如好像東線那樣，在走線上面，利用地下空間。同時來說，在整個東區規劃上，在考慮比如地下管道，將來的這個防洪、防水、防災等等各方面的問題，亦都一併考慮。我相信從將來來

		<p>說，東區-2，在目前來說，可能是澳門將來一個相當優美的環境，因為從綠化甚至乎剛剛所講到的處理有關灘塗，居民的一個出行的方面，單一個方面來說，是考慮得相當之詳細和好細緻。作為我個人來說，是相當認同這個規劃。</p> <p>➤ 當然大家所提出的一些問題，譬如好似最早的時間，崔世平議員提出到的，站與站之間會不會太近？如果從我個人來說，我覺得這個從政府方面來說，或者從企業角度來說，它是一個賺錢的地方來的。雖然沒有數字，但我粗略聽介紹的時間，我們的成本，如果沒錯，不知道對不對，我估計大約將來營運是需要 25 至 30 億左右。現在我們的輕軌是大約十個億的成本支出，在現時，我不知道有沒記錯，按照介紹來說，我們大約是增加 1.5 倍以上。所以我預計它是 25 到 30 億之間的數字，將來我們的負擔。但是我們有 6 個站，這 6 個站將來有關的商場，有關的廣告位，我想這些應該初步可以預計到。當然你說，如果是收入上面來說，再加上我們 13 億，現在我們只有 2,000 個乘客，將來我們 13 萬 7 的乘客。當然，預計收的票費我不知道多少，如果我自己計算，以 5 元來計算，大約是我們的成本一成，一共是 25 億。現在這裏是 2.5 億的收入，再加上我們舖位，我想這個應該可以估算得到。但是這個正如司長說的，是虧本生意，一定虧。但是從社會效益上面來說，我相信是會帶來我們一定社會效益。正如剛剛所說的，將來這裏的市民的生活來說，幸福感可能會比較好，各方面條件亦都相對不錯。這個社會效益方面來說是相當之不錯。加上我們是貫通了四個口岸。唯一我擔心的，就是四個口岸的人湧入來這個東區-2，加上我們現在大約 10 萬的人口，將來是都會聚集在這個東區-2 裏面。再加上東區-2 的環境又會不會吸引更多澳門人，本身的人又多些來。如果我們再增加更多一些，譬如好像我們的車站，或者車站內我們設計多一些澳門的元素，在這裏能夠吸引更多遊客成為一些打卡點。那將來又會不會多些人又聚在這個東區-2 裏面。換句話，東區-2 可能將來不只是我們 10 萬個居住的人口，而是各個口岸聚來的，遊客聚來的，澳門人聚來的，會不會是聚集人這方面這個</p>
--	--	---

		<p>量會相對會比較大。加上環境又好，有單車徑，我又走過來運動下。又有體育設施，各方面的設施相當齊備。而在這樣的情況下，現在只有四條主路和澳門島去接通，就是疏導方面來說，如何能夠進一步解決得到，或者再詳細考慮避免將來可能出現的問題。我想這個是值得我們大家共同關心。尤其是出了這個東區-2 之後，現在交通接駁等於好像現在東方明珠那裏，到我們出了去口岸，去這個港珠澳大橋之前。現在我們經常塞車，現在我們先去解決這個問題，作為特區政府，我們多次是強調，由最早澳門的金沙開始，到現在的金沙大道，等等這些來說，都是未有之前的一些路網規劃配套，而是我們建造好了之後，發現都塞車，再逐步逐步去改善。我想事前有關前瞻性規劃工作，我覺得這個是需要我們去多些注意。再加上剛剛所講的，我認同一個，就是現在我們有個所謂「學校村」，有 8 所學校在這裏。我知道會分兩期，前期四間，後期再作安排。所以是建了四間之後，對於後四間是不是應該繼續做，如何做，我想應該，到時是需要作出相應的評估考慮，然後再作後四間的安排決定。可能會比較穩妥一些。</p> <p>➤ 另一個，大家亦都，我想無論議會又好，市民又好，對於我們整個輕軌，尤其現在東線那個預算，雖然司長經常都說，我未開標，我好難說，到時說的和做的不對，時間預算差的時候，你又批評我超支。其實我想初步的估算，我想政府不應該完全沒有的。我相信政府亦有這個初步的估算，我絕對不相信政府是沒有這個估算在這裏。但是這個估算能不能夠透露給社會知道，等大家都知道我們做一樣東西的時候，我的大概的支出是要預多少。等大家早些知道時間，儘管將來我開標之後有一個差距，我想這些都是同大家講清楚，解釋清楚之後，我想大家亦都不會對政府在這方面有些甚麼意見。但是透明度高點的時間，相信解釋清楚，我儘管我承擔、負擔是比較大，但社會效益好的時間，我想社會是會支持政府去做這個工作。所以在方面來說，我覺得某方面是可以稍微放開一些，透明一些，能夠是給大家都知道。我想這個，就是大家會給多更多的意見出來，給社會給政府來做參考。當然大家，社會方面各有各不同的要求數</p>
--	--	---

		<p>據，作為政府方面，我想是需要繼續多聽社會的意見，當然能做，我們能夠吸納，我們可以吸納，吸納不到，我們解釋清楚。等大家看清楚，都知道為甚麼能夠做，為甚麼做不到，這樣對政府在施工的設計，各方面來說，我會知我相信那個支持力度，是會更加大。多謝。</p>
--	--	--

社團專場 Sessão Especifica destinada às Associações Cívicas

舉行日期：2022 年 11 月 12 日 Data: 12 de novembro de 2022

舉行時間：15:00 Horário: 15:00

舉行地點：澳門馬交石炮台馬路 33 號 5 樓多功能廳

Local: Sala Polivalente, sita na Estrada de D. Maria II, n.º 33, 5.º andar, Macau

	提問者	意見、建議
1	劉先生 (澳門文遺研創協會)	<p>➤ 各位下午好，規劃就回應了構建山、海、城的城市景觀特色的方向。但是從效果圖和平面圖來看，所畫的視廊僅僅是指街道或者線性公園為主。而那條視廊本來就不是特別寬闊。而且兩旁都畫有一些高樓，視野相對狹窄。那麼我就想問下當局在構思城市景觀的時候是會怎麼強調或優化東區-2 的景觀設計呢？那麼會不會有一些針對景觀視廊的原則或導則來控制這個效果？包括可能有一些指定的寬度，每條視廊所涉及的景觀瞭望點、地標或者目標距離等等。以致會否可能考慮在景觀視廊的位置加大退縮線或者街影，形成一個 V 形的走廊來拓寬它，形成山、海、城這個視野格局。以致我們可不可以在視廊上強調可能是與港珠澳大橋或者港珠澳口岸的視覺距離來強調澳門與大灣區視覺上的聯繫。這個是第一點。</p> <p>➤ 第二點就是我想講的就是，有關東區-2 現有的這個規劃就是有畫了 3 幅商業用地，它們都是 C1 的商業用地，那些是指零售、餐飲和會議的。另外就是它們是位於相對比較低矮的地塊上，預想到這類型的地塊是創造相對較少的職位。我想問下，當局是怎麼構想這個文化商業空間是可以塑造澳門全新集文化商業功能的海上門戶地標的建設呢？那我們是建議適當可以在南端增加一些商業的比例和類型，包括是可以提供一些商業的空間來提供給文創、文藝團隊，又或者是一些文化初創企業進駐。另外是可以增加一定數量的短期經濟住宿設施，譬如一些旅舍或者經濟型酒店來給一些澳門或者以外的藝團、藝術家有一個空間在這個東區-2 文化地標留宿，就不需要跨區去一些其他地方的住宿空間。現時我就這兩個意見。謝謝。</p> <p>➤ 各位好。我也是文遺研創協會的劉生。主要想說回其實</p>

		<p>東區-2 主要是建設休閒為主的單車網絡。特別是當局之前也說過，澳門現時沒有條件，也就是單車作為通勤用途。但其實反觀很多國內外先進經驗，推動單車出行的這件事必須要經過一個長遠和前期的規劃階段來作支撐。如果在規劃階段就剔除單車出行的這個可行性的時候，試問如何創造一個條件給澳門市民和遊客，以單車作為一個綠色、健康、低碳、安全和方便的出行方式呢？而事實上，在新城 A 區這個地形平坦，路網齊整，可塑性高的情況下，相對舊城區是更有條件去推動單車的使用。就是想問，其實會不會有一些可以有鼓勵單車進行出行模式的操作。譬如可能有獨立的單車道、單車架或者共享單車的單車站之類的安排等等。</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 另外就想問下關於綠色建築方面。文本就說積極探索應用，但其實綠色建築並不是新鮮的事物，其實是應該實踐綠色建築的設計和使用。所以我們就建議私人和公共建築上面都應該是要以綠色建築的標準去進行設計和建造，以回應社會、環境，特別是國家雙碳政策去進行。另外就考慮到一些天台種一些綠化的植物，或者環保設施，但其實考慮一個消防的要求，在法律上未必好像效果圖那樣，塞滿很多綠色的環境在這裏。想了解下當局在這方面有甚麼對策。 ➤ 另一點就是有關公共空間。其實考慮到公共空間，特別是綠地或者公園，其實是應該保留開放性和包容性在這裏。我們希望公園是可以減少圍牆圍封這樣的一個情況。剛剛也有提到公共空間都要有一個共融性來照顧不同年齡層的市民和居民的要求。其實一樣事情漏了，現在很多居民是養了寵物的，我相信寵物有一定的空間需求，我想問當局有沒有考慮在新城 A 區建立一個大型的寵物公園來回應一個區內或者鄰近地區寵物活動的一個需要。 ➤ 最後也想了解下，之前有理解到新城 A 區裏面會用大灣區的城市來作為一個命名的方式。但是新城 A 區這個名是不是我們一直會沿用 A 區，其實當局會不會有一些方案將新城區，就是 A、B、C、D 區會有另一種的命名方式呢？以上就是我的一個問題和分享。謝謝。
2	蔡先生 (澳門婦	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 各位政府代表，大家好。我是來自婦聯的，我姓蔡。

	女聯合總會)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 那麼就東區-2 詳細規劃草案，我想特別關注下地下空間這方面。那文中都提到，在產業佈局方面，將會透過 TOD 的開發理念，以三個輕軌站做中心，加強輕軌站周邊地下行人通廊的佈局，連接不同地段的地下空間，將區內打造成一個全天候、廣連接的地下慢行系統，以及包括地下商業街元素。也都會透過和地上連結，包括住宅裙樓配套的商業空間，和獨立商業用地，三方面結合成為一個多元、複合的商業系統。那我個人是非常認同有關的概述的。 ➤ 但與此同時，我關注到這些涉及複合功能的整體佈局，當中是包括到交通、居住、人行通道、文化、商業等等的元素在裏面，對澳門來說也是一個新的嘗試。那麼當中也涉及不同的持份者，包括政府有關部門、居民、商戶、那個空間的維護和管理等等。那需要考慮不單單只是個別商家或者是一些中小微企的定位。而是需要去考慮如何串聯整體的一些商業系統的發展，我都想建議下或者了解下當局未來會不會考慮就發展空間建立一套完善的頂層的一個法制或者準則，針對一些諸如商舖面積、種類、整體的規劃佈局、人員流動的動線和一些商業設施的管理，包括租金、招租和進駐安排等等，去定立這個整體商業發展空間的一些指引。釐清政府不同部門，跨部門之間大家的權責，也都令地下空間朝著市場化發展。更加重要的就是透過這方面法制方面的指引，可以整體促進東區-2，包括公屋群、裙樓的商業設施，以及獨立用地的規劃去作一個統一的思考和研判，避免出現一些空置等等浪費商業空間的情況。以上是我第一方面的問題。 ➤ 考慮到東線預期去到 2028 年才完工，所以想問下，在輕軌站點沒建成的時候，和一些公屋建成的進度和人口遷入的進度沒去到一些水平的時候，到底有甚麼誘因去吸引一些商戶進駐樓下的一些地下商業空間去營商呢？而這些地下商業空間究竟是會整體做了先，整體做個串聯，還是會按整體的佈局，不同地塊、不同用地的開發進度去再連通。以上就是分享和問題。多謝。
3	許先生 (澳門圖書館暨資訊管理	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 大家好，我是澳門圖書館暨資訊管理協會的許先生。那我就代表我們的協會表達一些意見。第一，在整個諮詢

	協會)	<p>文本裏面，其實見到圖書館這三個字是出現一次而已，還是一個兒童圖書館。那麼圖書館應該是城市規劃很重要的一部分，但是整個諮詢文本裏面沒見到反映出來。</p> <p>➤ 第二個就是因為整個規劃，居住的地方和文化設施都有一定的距離，將整個文化設施放在最南端，這個對於市民去用，使用這個圖書館都有困難在裏面。我們當初最希望的是有一個獨棟的建築，而不是裙樓裏面的圖書室。圖書館其實現在變化很大，現在的圖書館已經不是傳統的藏書的空間，或者閱報室。我們需要一個獨棟的建築物給市民去學習，或者去做研究，或者去做一些創業、終身學習的場所。還有配合一些文化設施，展覽，或者各方面的一些活動會在圖書館進行。一般的細小的閱報室或者圖書館是滿足不了這些要求的。所以我們就在這次東區-2 的規劃裏面，希望可以有一個獨棟的圖書館。看回周邊地區，例如香港、大灣區的一些城市，圖書館的設計其實是很重要的一個建築。包括內地已經有《公共圖書館法》，它們也是有規定一些規定，圖書館應該是多大的標準，而不是附設的一個閱報室的空間。那麼我就代表我們的協會提出這個意見。謝謝。</p>
4	丁先生（澳門城市規劃學會）	<p>➤ 大家下午好，我是澳門城市規劃學會的丁啟安。這次東區-2 的詳細規劃草案認為是值得表揚的。首先它的文本比較精美，而且內容都遠比總規詳實，可以成為後續 17 個分區一個很好的範本。那麼有幾個關於規劃體系的議題想和大家一起探討。</p> <p>➤ 第一個是關於規劃的上下傳導和銜接。我們見到東區-2 的詳規和總規沒有太多聯繫，而且會出現總規和詳規的一個斷層，我們叫斷層的情況。那例如，總規劃了一堆公共設施，但是不知道怎麼落實的。那現在來到詳規也規劃了不少公共設施，但不知道哪些是總規要求的。因為我們見到文本裏面只是寫了一些設施的數量，沒提到具體的類型，例如剛剛提到的圖書館，沒提到它的等級、功能配置或者它的服務能力。那就是說，我們不知道哪些設施是服務整個澳門的，哪些設施是服務 A 區的，哪些是服務社區的。我們參考鄰近的一些城市的經驗，是可以利用專項規劃，這一個層面規劃去填補這個斷層，去做到上傳下達的效果。</p>

		<ul style="list-style-type: none"> ➤ 另外第二個是關於規劃標準和編制指引。因為澳門有 18 個分區，那就是有可能由十幾個公司去進行編制。如果大家都用自己的標準和畫圖去表達，最後是拼不上一張總圖的。最後會造成一些公眾或者政府自己本身的誤會。我們希望可以儘快完成一個統一的標準和指引，並且是向公眾進行公開的。 ➤ 第三個議題是集約化利用。因為填海是確實需要成本的，是真正意義上的寸土寸金。所以是比較講究土地的利用效率。我們都明白東區-2 在景觀的保護和規劃之間是進行了一些取捨。那我們可能要探討的是這個集約利用之餘，有些問題是需要多考慮一下的。例如那個「學校村」，大家都有提到交通的問題，那麼其實我們認為關鍵在於它的可步行性，未必是它的交通評估或者公交。尤其是下雨，大家都知道下雨是最塞車的情況。例如可以借鑒台灣地區，甚至雄安地區的通學道的概念。另外，究竟一個「學校村」裏面，有多少間學校，有多少個學位，中小幼的配比是怎樣，暫時都沒有看到。而且學校的一些聯合管理的措施其實都是值得提前去思考，並且在詳規裏面作一些相應的配套。我的發言就這麼多，多謝大家。
5	李小姐（澳門青洲坊眾互助會）	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 大家好，來自青洲坊會，我姓李，全名李冬敏。 ➤ 就這次東區-2 的規劃草案，其實都主要關注兩個方面。一個是關注規劃文本裏面，都提到會構建一個慢行系統，打造便捷和綠色低碳的出行環境。期望當局都會吸取石排灣公屋群的經驗，在石排灣這個社區裏面，其實它本來也有 4 組的行人天橋，但是由於天橋本身是沒有連接到裙樓，令到它的便利性其實也是大大降低了。期望在未來東區-2 的慢行系統規劃裏都能夠在屋段或者公共設施裏面預留可以接駁步行系統的一些設施，能夠組成空中的步行系統，方便行人出行。 ➤ 另一個方面，都是關注一個休憩遊樂設施方面。我們現在澳門整體來說，其實都是面臨著一個兒童遊樂設施或者休憩設施不足或者分佈不均的情況，其實尤其是一些室內的親子兒童玩樂設施都是有限。看回我們尤其是北區來說，人口密集，對這些設施需求更加高。看回這次我們在東區-2 的規劃裏面，規劃的房屋有 32,000 個居

		<p>住單位，預計人口有 9.6 萬人，都是看到其實居住人數都是比較多的。期望在規劃裏面能夠考慮不同年齡層或者群體對於休憩遊樂設施的需求，能夠滿足他們的一個需要。希望可以吸取一些，類似觀音像海濱休憩區，或者白鴿巢公園這些成功的經驗，能夠在東區-2 裏面進行一個引入。也都考慮對於可能長者，或者一些行動不便人士的共融設施在社區裏面的設置。其實譬如好像我們澳門教區梁文燕托兒所裏面的親子館，它推出這個服務受到我們很多家長的歡迎。希望可以在規劃裏面考慮到這些需要。除了這些設施，除了服務我們東區-2 的居民之外，也都能夠在鄰近的一些，譬如黑沙環一帶的社區的居民，都能夠服務他們。</p>
6	施先生 (民众建澳聯盟)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 大家下午好，我們是民众建澳聯盟，我姓施。 ➤ 草案當中也都有提及到一些佈局，這邊就是比較關注市政設施的佔比，因為在比例當中，是 0.5 的百分比，然後是在 B6 和 C11 兩個區域，看回整個佈局，預計會有 9 萬 6 千名居民在當中使用。兩個市政設施的分佈區域，可能未必滿足到那麼密集的人口的使用，和位置的設置當中，也都是設置在兩個 TOD 的附近。這裏也會去考慮在 A 片區，就是北片區的市民，他們如果想使用市政設施的時候，是否會做回一個分佈，就是設多一個在 A 片區那裏，B、C 片區也都可以分擔一個居民使用的一個比率。這個是關於市政的部分。 ➤ 第二部分也都是擔憂交通的問題，始終幾場諮詢會都有好多市民反映交通的問題。那個跨區的通道，尤其是如果未來區內會有 9 萬 6 千人使用，對於港珠澳大橋人工島的跨區通道和第四條跨海大橋的匯合處相信交通的部分都是很大的壓力。這裏的話，未來市民，東區的市民會不會選擇由港珠澳大橋通關，這個也是未來旅遊，遊客的進入和會不會使用我們在南區的文化設施，也是很關鍵的一個交通樞紐位置。就是遊客通過港珠澳大橋進來，後面走了我們的跨區通道，再去南區使用一些商業元素或者文化元素的設施，所以交通問題這裏是比較憂慮。 ➤ 第三點就是剛剛幾位社團代表考慮到一些文化設施的部分。因為見到佔比是 4%，當中會不會去設計一些我

		<p>們鄰近的大灣區城市，譬如以深圳為例，深圳以三角洲的一個方式去打造，又有海洋博物館，又有新的城市博物館，圖書館，剛剛講到的，然後又有一些譬如說國家級的博物館，3D 的一些現在新型科技的一些展覽廳，剛剛文本當中是有提及到展演廳的，會不會有一些歌劇院等等。</p>
7	何先生（澳門經濟民生聯盟）	<p>➤ 大家好，我是澳門經濟民生聯盟的何金明。我看回整體的規劃草案，基本上配置，我們本身聯盟裏面的小組覺得 OK 的。但是有一樣，如果是屬於宜居社區的話，整體的數字裏面可以有些考量。第一，如果真的是有些標識，標誌，將來那邊是不是真的屬一個單純性的宜居社區的定位，可能大家要多些思考。第一，很多人會慕名去那裏，講的是 9 萬 6 千人常居人口在那邊住的時候，講的是 2 至 3 倍人會去那裏旅遊又好，遊客去那裏玩又好，去那邊的商業地區住也好，或者和朋友去那裏看下，漫步或者各方面也好，各位與會者也說了，交通，那邊是會做到有一個所謂停車場設置的流量和數量要多少，大家有沒有一個估計。第二個就是，那邊也都有一個交通樞紐，相信在那邊要經一個所謂港珠澳大橋，或者去氹仔那邊，相信交通流量也是非常之大。那在這方面，如果大家總體設置是這個定位的時候，在未來如何發展，說的是數以十年計，我相信那邊的交通流量如何有時間順序流程去做，可能前幾年，一個輕軌都沒有的時候，那裏的人去到這個區域裏面去看，可能部分建築已經落成，部分文化設施已經有，部分娛樂設施也有，但總體的輕軌設施未必有的時候，大家怎麼去考量這種整體的時間性。如果現在這個草圖表，如果明天已經落成，全部有了可能會很好的。但我們要看回時間，施工進度，有時間考慮的。</p> <p>➤ 第二點就是那個輕旅遊文化產業裏面，我覺得是可以加重的。尤其是現在那個港澳碼頭，其實是不是應該要搬。在那邊的水域設置和西灣那個水上的地方做這個所謂的國際龍舟活動，有沒有相輔相成的空間？和那麼大的長廊，是不是可以有些類似酒吧街，或者輕旅遊娛樂產業，在這邊上做，那方面我覺得可以一併考慮。</p> <p>➤ 最後在一個沒資訊的情況下，我不知道有沒有大型的安</p>

		<p>老設施，譬如整棟的安老設備，一棟大型式的，配套在醫院旁邊的情況之下，可以給澳門居民，不需要走到去路環，甚至大灣區裏面去做的。這個是我的小小分享。</p>
8	陳先生 (澳門中華新青年協會)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 各位領導、官員、傳媒、社團朋友，大家下午好。我是澳門中華新青年協會的陳先生。 ➤ 今天想說一說以圖書館為核心的文化設施。根據詳規的土地面積，一共 1.74 平方公里，預計人口就有 9.6 萬人。剛剛也聽到，文化的用地是 6.9 萬平方米，那這個空間是足夠，所以我們也很希望建立一個獨棟的圖書館建築，並包含文化的表演舞台，排練場所，展覽廳在內的以圖書館為核心的一個知識型文化綜合體。根據國家文化部的公共圖書館建設標準，在服務人口 5 到 20 萬，覆蓋範圍 2.5 千米的小型圖書館的建築面積是應該要有 800 到 4500 平方米。聯合國教科文組織就會建議如果市民可以前往圖書館這種文化公共設施的時候，應該要是在 15 分鐘內可以到達的。那按照以上的標準和指引，東區-2 其實應該建立一個獨立的集中的文化設施，包括社區圖書館，去供該區市民去使用文化服務。我們看回整個諮詢文本，東區-2 並不是僅僅是一個東區-2，它毗鄰一個不同的領域，譬如黑沙環新填海區，馬黑佑社區，以上的社區我們根據統計暨普查局 2010 年的人口普查結果顯示，人數是 139,000 人。在全澳最高密度的社區裏面，我們僅僅是只有一類的公共文化設施，就是兩個小型的圖書館，平均每位市民擁有的公共文化設施的面積是 0.003 平方千米，那因此 D11、D12 地段會不會考慮它們輻射的服務範圍、人口和年齡比例去建設一個獨立的公共文化設施，例如圖書館建築。一方面為了東區和黑沙環新填海區，以及剛剛我們提到的馬黑佑社區的市民，提供一個便利適設的公共文化服務，去回應他們一直渴望要有的終身學習，親子閱讀和文化提升的需求。另外一方面也都可以配合澳門去落實國家要求的聯合國 2030 可持續的發展議程，裏面的文化和資訊通訊技術的發展目標，透過東區-2 的獨特的地理位置，以圖書館作為文化設施的大佬，去聯動整個東區的文化學習資訊，去打造新型的資訊學習社區。同時連結未來的新中央圖書館，為澳門在提升包括電子、媒體、資訊素養

		<p>和技能在內的文化素養，去縮小社會不同群體和階層在資訊獲取的差距。以及提供政府、社團等等的服務場所和網絡，以及擔當市民終身學習和科普活動、文化活動的資訊核心，賦能我們澳門在未來智能化、智慧化的城市新發展和新機遇。</p> <p>➤ 最後還有 10 秒，我也想講回市政署在這個的整個綠地的面積裏面可以有一些拭目的設置，我也都希望工務局可以給到市政署這些的標準。多謝。</p>
9	洪先生 (澳門街坊會聯合總會)	<p>➤ 大家好，我是來自街總，我姓洪。剛剛也都有好多我們的同仁提了很多意見，重複的地方我就不再發問。東區-2 作為我們近幾年是一個填海造地相對比較大的地方，也都是我們近段時間發展的一個新的區域。作為一個這麼大，近段時間要發展的區域來說，我覺得它整體的發展規劃應該要更加詳細和宏觀一些。剛剛有很多與會者提到交通上的問題，我自己有少少建議，我們去看回石排灣，或者現在有進行的青洲區，我們見到有好多的情況就是我們在澳門住，但我們在氹仔上班，或者我們氹仔住，在澳門這邊上班。那這種情況會變成了，我有個地方想特別了解，個人對於整體的商住配套來說，很關注的地方就是職住平衡。因為我們現在情況就好像非洲的動物大遷徙，每一段時間由一個地方走到另一個地方，每日交通阻塞是非常嚴重。如果現在作為駕駛者來說，我們經過整體的東方路段來說，最近有個新的回旋處，我們有個新的設備，但我看回整體的交通，因為工作關係變了好大的漏洞。未來這個新的東區-2 的整體職住也是需要一個平衡。除了職住之外，打造一個綜合型的城市規劃，總體的宏觀的方面，我相信局方是要多少去考慮一下。</p> <p>➤ 另外其實，剛剛有好多了解過關於交通的問題，地下街道的商業設施配套，這部分我是贊同的。因為地下和地上的立面空間增加了之後，整體的商業配套增加了，可能會提供更加多的一些就業機會。但是另一方面我們要看回，它也都對著我們不同的口岸。那口岸方面，是否有條件連結地更加好，將更加多不同的旅客又好，或者市民對出行的時候這個交通配套的考量，我相信對於整體的東區-2 未來的交通配套，整體的進出口來說也是一</p>

		<p>個優勢。但這個也是承著很大的壓力，因為本地已經住了九萬多人，還有其他不同的人要進出，這裏的交通壓力是否可以緩解得到。</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 另外因為它算是一個島，這個島它應該整個臨海地段地標性，因為澳門有好多歷史城區，但是很多旅客想持續來的時候，會想看到澳門的新，澳門的創新，澳門的東西，所以這個部分，打造地標是如何能夠成為澳門未來的方向。 ➤ 還有一點就是，如何能夠提供更加多的社會服務設施給我們市民，要令到北區還有東區之外的市民。
10	許先生 (民众建澳聯盟)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 大家好，我也是民众建澳聯盟，我姓許。剛剛都好多我們的社團代表講了很多問題。我也想補充講多兩點問題和建議。 ➤ 首先我想說東區-2 的排污工程的規劃，污水處理。看回文本有說，是由南向北作一個收集，排向我們現有的黑沙環污水處理廠那裏，和遠期將來會是港珠澳大橋那邊的人工島興建新的污水廠。當然這個遠期去到甚麼時候不知道，但是我就覺得短期內再加重現有污水處理廠的壓力，我是擔心將來如果有一些，可能未能夠得到有效處理就排放出去。現有的污水處理處理已經是相對飽和，甚至超負荷的狀態。而且我也想建議，既然未來都會經舊污水處理廠再排到去新的那邊，其實現在有沒有條件就直接與新的東區-2 的污水處理廠同步建設，現有的新區就直接將污水排向新的污水處理廠，就不需要這麼迂回曲折排去舊污水處理廠，再傳送去新的污水處理廠處理。這個是第一個問題。 ➤ 第二個我想說的是抗災，就是關於水浸的問題。文本裏面也有提到的，堤岸去到 5.4 至 6.9 米高，其實這個是可以防到一些海水湧入區內。至於雨水排出，堤岸就起不到作用。它裏面也提了一句關於雨水排放，都是以沿岸排放為設置排水口的原則。其實如果，未來好像澳門半島那樣，遇到天文潮、暴雨，水浸的情況是相對比較嚴重。在這邊其實規劃了一些譬如雨水泵站和涵箱渠的工程。其實在東區-2 裏面有沒有需要規劃這部分，如果有，我也希望在前期工程做好這部分的預留，避免將來再做這個工程的時候對區內居民的有影響，和加大工程

		<p>的難度。我的發言到這裏。謝謝。</p>
11	施先生 (澳門中華新青年協會)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 大家好，我也是澳門中華新青年協會的成員。我姓施。我也想分享幾點。 ➤ 第一，就關於我們看到技術報告第 7 章第 27 條裏面關於環境保護。我贊同裏面關於環境保護的建議。亦都贊同裏面其中一點關於綠色建築裏面，見到很多數據在裏面，尤其是綠化方面也都寫了在這裏。但是又對比最後面那裏，地段建造相關開發條件裏面，相關綠植的數據並沒有規限在地段裏面，就想了解相關內容如何去執行和落實，和屬於硬性還是可選擇的。 ➤ 第二點就是關於單車徑和慢行系統。見到區內，當然它是一個環島，但是東區-2 裏面也都會跟很多主要的車幹道有個交匯的位置。我們見到在平面圖是畫了一條實線連通的。想知道其實在交匯處會是怎麼安排。當然有很多方法的，斑馬線或者行人天橋這樣。但是在東區中間的那個圖，我們見到有好多建築好多住宅，如果是用好多行人天橋去解決的話，我們就想像到就好像現在石排灣的那個情況，就可能比較擁擠，在行人路那裏。這樣就和裏面說的慢行系統想像有些落差。我們也都見到效果圖在南端和北端會有一些很緩和很自然的垂直交通，就是好像斜坡、綠化去走的。其實這些方式有沒有可能在中心區域發生呢？ ➤ 最後也想說下地下空間。其實剛剛其他社團都有提到，其實我們自己看回地下空間，其實現在的設計也好，技術也好已經很成熟的。相信不會好像以前那樣又窄又暗，或者樓底又矮。其實建議多點去探索地下空間的可能性，其實可能有些合適的社區設施，也都有可能剛剛提到的學校一些接送、交通。其實現在澳門半島，我們見到一下雨，或者一些放學時間其實是很擁擠的。有沒有可能將接送交通安排在地下空間裏面。當然大家非常非常緊張的就是防災這樣東西，在這樣前提下面。我的分享是這麼多。多謝。
12	李先生 (澳門經濟民生聯盟)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 大家下午好，我是經濟民生聯盟的李志晟。我見到這個諮詢文本裏面已經是很成熟的，基本上能夠改動的東西也不多。我以自己的專業角度來看，提出少少意見。我們澳門是要進行都市更新的計劃，那澳門有很多舊樓需

		<p>要更新，那麼暫住的需求也是有迫切的需要。我們這個東區-2 可不可以安排一些位置，更加多的暫住房，以備我們澳門日後都更的需要。</p> <ul style="list-style-type: none">➤ 另外我們規劃完成之後就進入設計階段，設計階段也是非常之重要。好多情況下，變了某些人的一言堂，設計的時候要這樣那樣，就變了設計不合理，之後後面就好多工程超支或者延誤的情況。這個事情在我們首建輕軌也是出現了。這個設計的過程可不可以容許更加多的聲音參與在裏面呢。➤ 第三個就是我自己也關心這個沉降的問題。我們澳門又好，橫琴又好，填海地都是存在這個沉降問題，那我們會不會做一個處理。據我們所知，我們的新街坊是有做這個處理的，我們的東區-2 會不會做呢？➤ 接著就是這個區是一個新區，它是可以做很多建設不會影響到市民的，是不是可以適當增大這個工程的指標，剛剛聽到是按部就班，從北向南建設，那可不可以上下兩端向中間靠攏，增大這個指標，同時也可以創造更加多的就業給市民可以工作。➤ 而且我們的選料過程可不可以適當選擇更加多的國產材料。譬如有些會展由外國進來，那可以見到好多中國的優秀的產品，也都可以宣傳到我們自己的一些驕傲。➤ 最後這個文本也是一個草案來的，提出了一些規劃的基本的技術路徑，也有一些的實施手段是沒講到的。有些地方也是說的比較短，需要一些細化的分析，希望將來
--	--	---



