

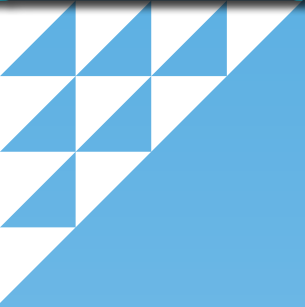
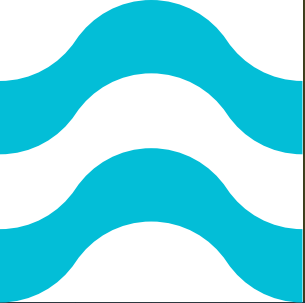
澳門特別行政區 城市總體規劃 (2020 - 2040) 草案 諮詢文本



公開諮詢

諮詢期
2020年
9月4日
至
11月2日

土地工務運輸局



澳門半島南立面模擬圖

目錄

前言

第1頁

第一部份

總體規劃草案概述(公眾讀本)

1	規劃期限、範圍及人口	第5頁
2	發展定位	第6頁
3	規劃目標	第7頁
4	策略指引	第8頁
5	整體佈局、規劃分區	第9頁
6	土地使用、海域利用	第13頁
7	居住用地、都市更新	第15頁
8	產業佈局、特色商圈	第17頁
9	交通運輸、區域對接	第21頁
10	文化保育、景觀維護	第23頁
11	環境保護、生態綠地	第25頁
12	公用設施、社區配套	第27頁
13	基礎建設、都市防災	第29頁

第二部份

總體規劃草案內容

規劃文本(立法條文)	第33頁
技術報告(技術說明)	第64頁



前言

澳門自回歸以來經過巨大發展，需要對城市空間格局進行優化塑造，以適應社會的前進步伐；澳門居民對美好生活的嚮往，需要通過城市規劃手段將社會資源整合利用，以落實建設宜居社區環境；國家進入新時代，需要澳門作出更積極有為的呼應，以抓緊各項頂層重大戰略提供的歷史機遇。國家和澳門新時代主旋律的發展要求，城市內部空間和外部環境的變化，促使澳門需要加快制定總體規劃作出有力支撐。

根據《城市規劃法》規定，總體規劃是根據城市發展策略研究訂定的方針、指引，結合特區自身、區域及國家的定位，以及整合主要範疇的政策內容，從而訂定整個澳門特別行政區的空間整治、土地使用和利用的條件，對公共基礎設施與公用設施作出合理的綜合部署，並作為編製詳細規劃的依據。

目前，特區政府已完成編製《澳門特別行政區城市總體規劃(2020-2040)》草案(下簡稱總體規劃草案)，針對土地利用、空間佈局、居住用地、經濟產業、交通運輸、環境保護、公用設施、基礎設施、文化遺產、城市景觀、都市更新、都市防災等範疇提出主要的規劃構想，希望勾勒澳門未來的總體城市格局與宏遠藍圖，與廣大居民齊心建設美好家園，不忘初心，為美好澳門共同奮鬥。

澳門總體規劃草案具有如下特點：

- 澳門首份法定總體規劃，需要嚴格根據《城市規劃法》相關規定制定，亦需要尊重和考慮現況；
- 作為編製詳細規劃的指導性依據，更多具體空間細節，由詳細規劃予以落實；
- 以《澳門特別行政區城市發展策略(2016-2030)》及公共部門制定的規劃和政策作為基礎，配合國家和區域戰略發展任務；
- 應對澳門特區面臨的主要突出挑戰，把握未來重大機遇期，鞏固澳門綜合競爭發展優勢；
- 融入國家戰略發展大局，助力粵港澳大灣區發展，加快參與橫琴開發建設；
- 完善土地、住屋、交通和公共設施佈局規劃，加快打造宜居社區；
- 為推動經濟適度多元化的重大施政任務創設空間條件。

由於總體規劃關係澳門長遠發展福祉，特區政府根據《城市規劃法》進行公開諮詢，廣泛聽取社會各界的意見和建議。在此，誠邀大家在諮詢期內透過指定方式，就諮詢文件的內容發表意見或提出建議。

是次諮詢，我們提供了兩部份內容，第一部份為“總體規劃草案概述”，是公眾讀本。此部份是在總體規劃草案的“規劃文本”和“技術報告”基礎上整理出來的內容要點，主要是讓公眾易於閱讀理解，更好地幫助開展公開諮詢和收集意見；第二部份為“總體規劃草案內容”，包括“規劃文本”和“技術報告”。“規劃文本”是行政法規立法草案，由於總體規劃會將技術內容透過立法成為行政法規，所以，此部份是相關立法條文的草擬內容；而“技術報告”是針對“規劃文本”作出的技術說明，此部份說明城市空間規劃的整體思路和分析過程，以此作為立法條文草擬的技術基礎。

我們將在諮詢期結束後，對所收集到的意見和建議進行分析，並制作諮詢項目總結報告。最後，謹此，對撥冗閱覽本諮詢文件的讀者，以及提供寶貴意見的各界人士，致以謝忱！

編製過程

總體規劃草案嚴格按照《城市規劃法》相關程序規定，並基於《澳門特別行政區城市發展策略(2016-2030)》成果進行編製，整套程序包括：草案編製、公開諮詢、聽取城市規劃委員會意見、經行政長官批准後成為補充性行政法規等等。同時，透過設立《城市規劃法施行細則》所規定的“跨部門委員會”，協調和跟進編製的工作，在過程中持續與相關公共部門討論及協調，依據主要範疇的政策在空間上予以落實。





第一部份

總體規劃草案概述

(公眾讀本)



1 規劃期限、範圍及人口

規劃期限

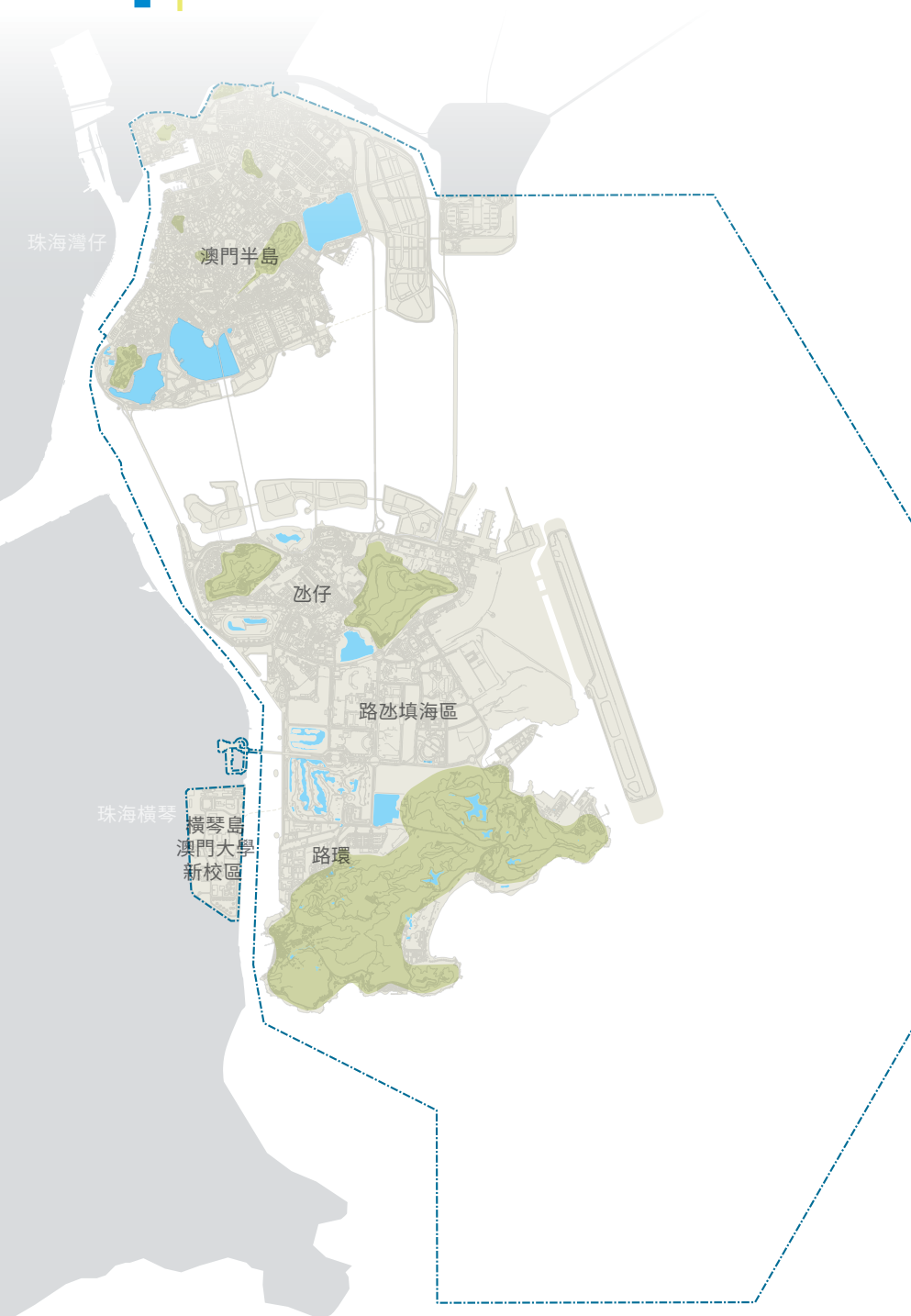
總體規劃草案以2020-2040年作為規劃期限。

規劃範圍

澳門特別行政區的行政區域(包括85平方公里管理海域面積)、橫琴島澳門大學新校區及橫琴口岸澳方口岸區及相關延伸區,至2040年規劃範圍內的土地總面積約為36.8平方公里(包括新城區)。

預測人口

總體規劃草案以統計暨普查局的《澳門人口預測2016-2036》的中程度預測,其所預計在2036年總人口約為79.3萬,再以2031至2036年五年期間的人口複合年增長率,推算至2040年的總人口約為80.8萬。



圖例

--- 規劃範圍界線

北 0 500 1,000 2,000 米

規劃範圍示意圖

2 | 發展定位

總體規劃草案提出結合“國家、區域及自身”三個層次，確立澳門未來城市發展定位，配合推動融入國家發展大局，助力大灣區聯動建設，做好開發橫琴的文章，為澳門居民打造美麗家園。



國家定位

- 世界旅遊休閒中心
- 中國與葡語國家商貿合作服務平台

區域定位

- 以中華文化為主流、多元文化共存的交流合作基地
- 粵港澳大灣區的中心城市
- 粵港澳大灣區科技創新走廊的重要支撐點
- 粵港澳大灣區建設的三極之一

自身定位

- 澳門居民的美麗家園

3 | 規劃目標

總體規劃草案旨在達到第12/2013號法律《城市規劃法》第六條總體規劃的目的及第234/2018號行政長官批示內的規劃目標，並

積極建設澳門成為一個**快樂、智慧、可持續及具韌性**的城市



4 策略指引

為了落實規劃目標，應對發展中挑戰，抓緊未來新機遇，總體規劃草案提出了十三條策略性指引，包括：

- 01 配合粵港澳大灣區發展建設，體現澳門作為大灣區中心城市的定位，加強澳門國際和區域地位，並深化其空間功能，同時推進珠海橫琴粵澳深度合作，為澳門長遠發展開闢廣闊空間，支撐澳門經濟適度多元發展；
- 02 強化城市多核心發展及開拓多元發展地區，提升職住平衡、促進海洋經濟可持續發展及經濟適度多元；
- 03 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；
- 04 因應城市發展能力，制定分區及土地整治及規劃，對公共基礎設施及公用設施採取合理部署及採取適當的土地利用，締造協調的空間結構；
- 05 劃定不可都市化地區及相關土地用途，對具自然價值及資源、景觀、考古、歷史或文化價值而在一般情況下不可發展的空間設定限制；
- 06 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；
- 07 貫徹推行綠色、以人為本的交通，結合步行及輕軌、巴士等公共交通元素的“公共交通優先”發展策略，減少私人車輛出行；
- 08 優化旅遊承载力，深化旅遊業與其他行業共同發展，支持旅遊業多元化；
- 09 透過合適的城市規劃，保護文化遺產，延續歷史人文氛圍及景觀特色；
- 10 合理規劃景觀及公共開放空間，融合自然生態環境及環境政策；
- 11 規劃佈局融合防災減災思路，適當佈置具彈性的建設，並於合適地區加入防災元素；
- 12 透過合適土地預留配合基礎建設，推動低碳理念，鼓勵發展多元化能源及加強廢物及污水處理；
- 13 完善公共基礎設施及公用設施的建設部署，發揮迴圈協同效應，並融合更多其他複合功能，最大化其覆蓋服務範圍。

5 | 整體佈局、規劃分區

空間結構

為推動落實《粵港澳大灣區發展規劃綱要》，把握毗鄰珠海橫琴的地理優勢，善用港珠澳大橋落成帶來的機遇，優化平衡城市空間佈局發展，配合特區政府多項重點施政方針，建設“一中心、一平台、一基地”，總體規劃草案提出以“門戶”、“樞紐”、“軸帶”和“核心”，打造澳門未來整體城市空間結構，為長遠發展提供重要頂層規劃方向。

2 門戶



3 樞紐

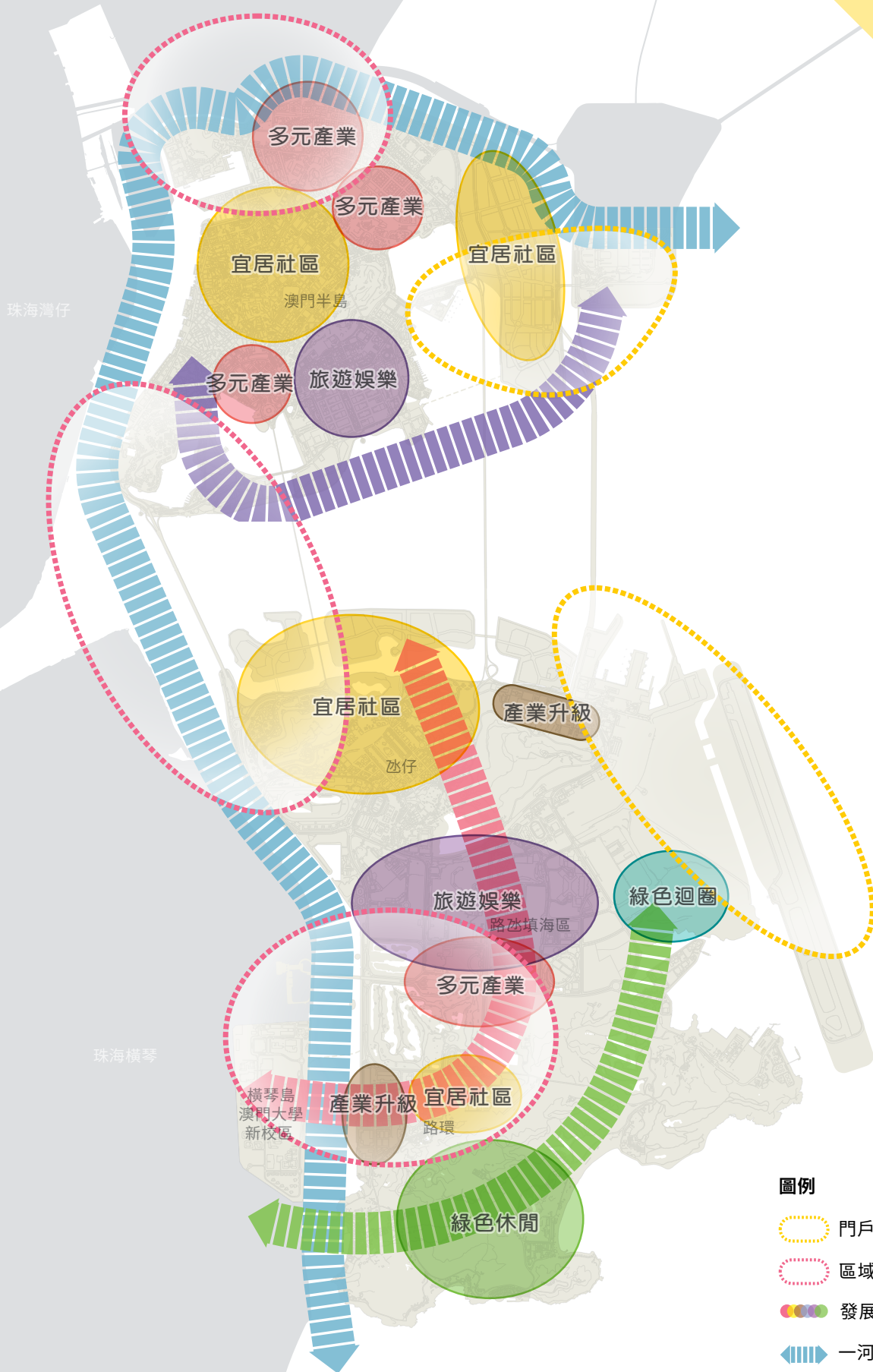


4 軸帶



多 核心





珠海灣仔

珠海橫琴

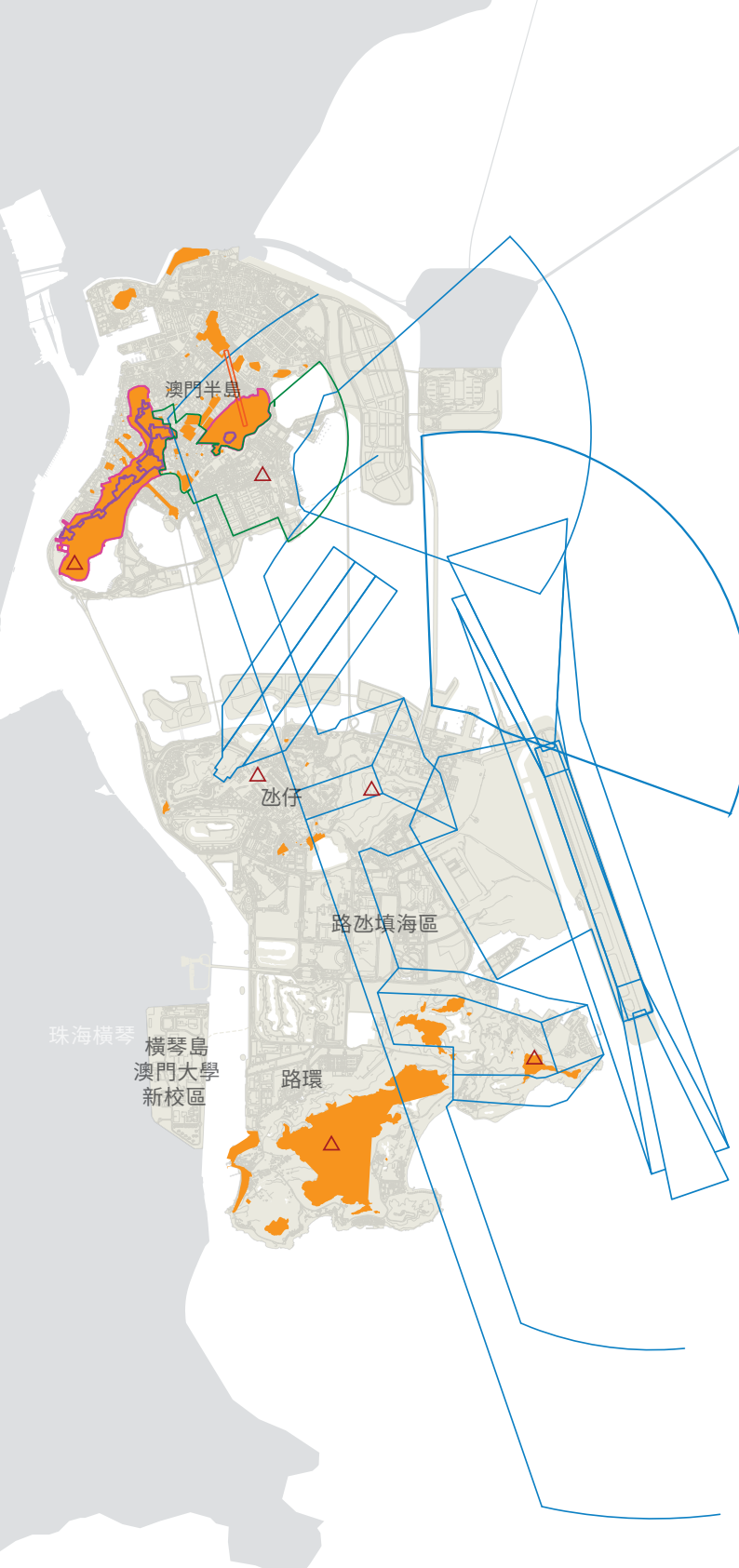
橫琴島
澳門大學
新校區

城市結構佈局示意圖

北 0 500 1,000 2,000 米

圖例

- 門戶形象
- 區域合作樞紐
- 發展核心
- 一河兩岸合作軸帶
- 濱水歷史旅遊軸帶
- 知識產業科技軸帶
- 綠色韌性軸帶



發展條件

本澳土地現時的发展利用主要受到包括：航空役權及文化遺產保護等多項法律法規限制，總體規劃草案提出以“發展條件圖”滙整了現時該等法律法規的相關要求，進一步規範編製城市規劃須遵守的前提條件。

行政地役權及公用限制



無線電役權



製圖役權



航空役權

文化遺產保護



文化遺產保護法



被評定不動產
及其緩衝區



東望洋燈塔周邊地區
建築物高度限制



古樹名木

發展條件圖

北 0 500 1,000 2,000 米

圖例

- 無線電役權
- 製圖役權
- 航空役權
- 文化遺產保護法
- 被評定不動產及其緩衝區
- 東望洋燈塔周邊地區建築物高度限制



規劃分區示意圖

圖例

- 統計分區範圍界線
- 規劃分區範圍界線

十八分區

綜合現時統計分區的人口分佈、特色和功能，總體規劃草案重新將本澳土地劃分為十八個規劃分區，如下表，各詳細規劃得涵蓋一個或多於一個規劃分區。

規劃分區	統計分區/新填海區
北區-1	青洲區、筷子基區及林茂塘區
北區-2	台山區、黑沙環及祐漢區
東區-1	黑沙環新填海區、望廈及水塘區
東區-2	新城A區
東區-3	港珠澳大橋珠澳口岸人工島 澳門口岸管理區
中區-1	高士德及雅廉訪區、新橋區、荷蘭園區、東望洋區
中區-2	沙梨頭及大三巴區、中區
中區-3	下環區、南西灣及主教山區
外港區-1	新口岸區
外港區-2	外港及南灣湖新填海區、新城B區
氹仔北區-1	新城C、D區
氹仔北區-2	海洋及小潭山區、大學及北安灣區
北安區	北安及大潭山區、新城E1及E2區
氹仔中區-1	氹仔舊城及馬場區
氹仔中區-2	氹仔中心區
路氹區	路環區
路環區	路環區
澳門大學新校區	-

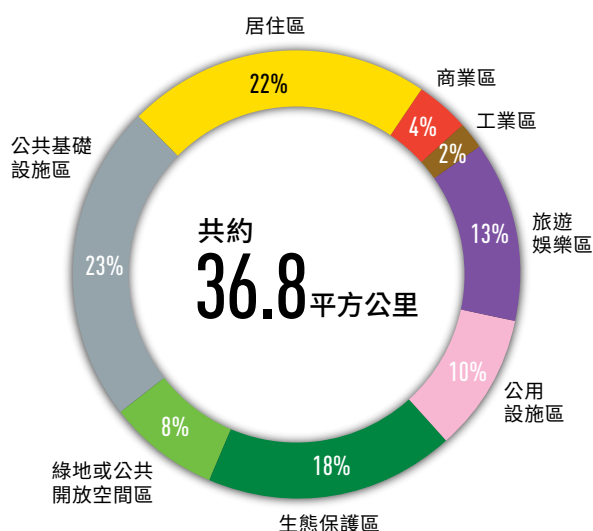
6 | 土地使用、海域利用

土地使用

基於尊重現況、複合利用、職住平衡的原則，同時考慮土地使用的兼容性和適當性，按土地使用功能的優先性訂定土地用途。

總體規劃草案按“土地用途規劃圖”劃分土地主要用途，並能兼容其他次類別的用途，例如居住區土地除居住用途外，亦兼容部份商業、公用設施用途。

規劃主要增加了居住區、商業區、公用設施區、綠地或公共開放空間區及公共基礎設施區的用地，以回應預計的人口增長及推動城市的可持續發展。



海域利用

本澳土地資源緊缺，加快利用海域資源，探討填海造地，一直是澳門城市開拓空間的方式。

總體規劃草案提出在保護海域和生態環境的前提下規劃近岸填海，重新整合澳門半島東北側海岸空間，打造地標性的休閒綠色空間；填海擴建機場用地，提升航空運載力，並提升該區的對外城市門戶角色；規劃遠期填海作為城市新發展空間及新增土地儲備，以應對未來人口增長、社會和經濟需求。

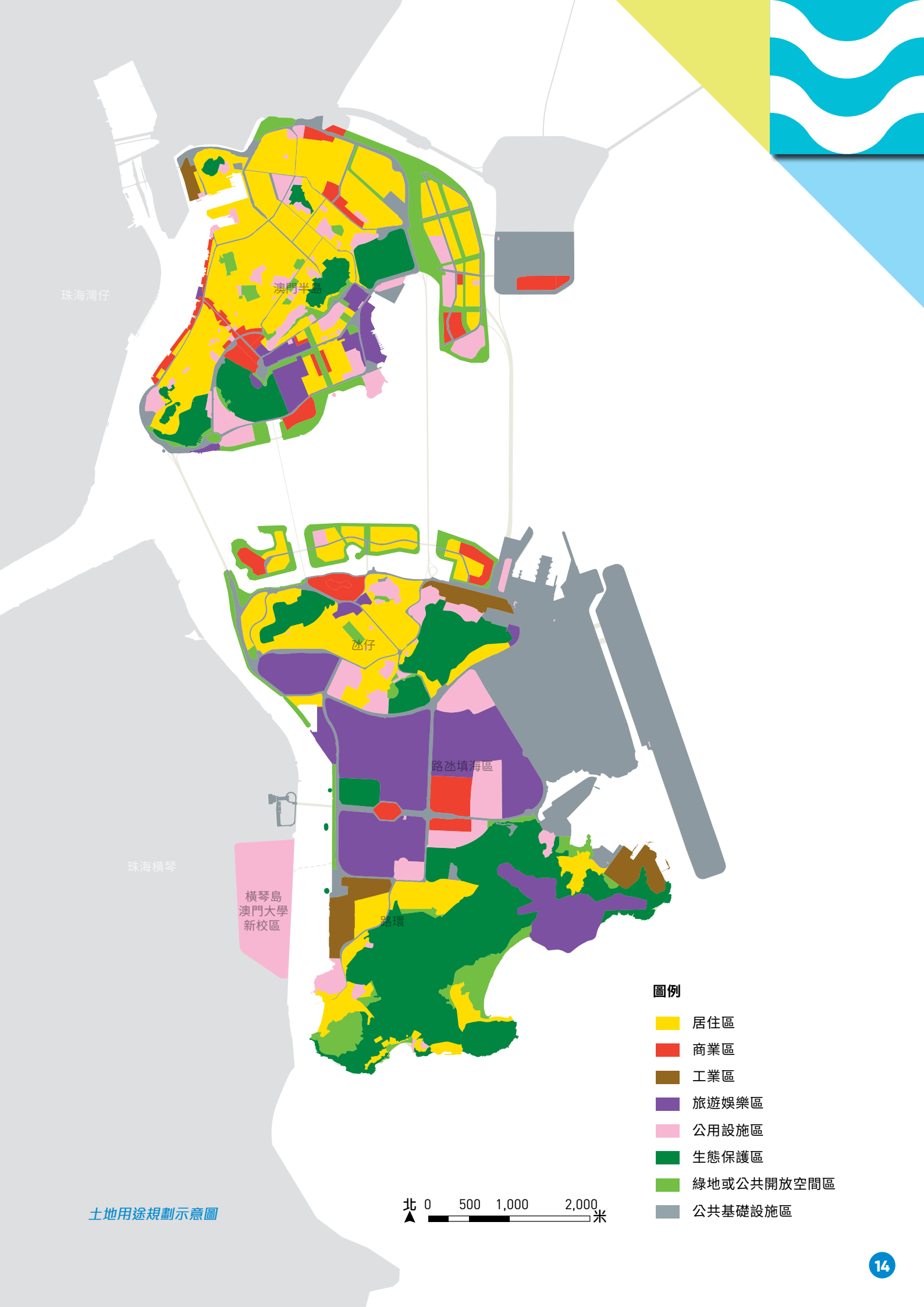
同時，分別於內港、路環西側構建融合防災減災及具改善沿岸水環境功能的濱海景觀岸線。

近岸填海規劃

澳門半島東北側與新城A區之間水道、透過近岸填海方式增加綠化空間及加強跨區道路聯繫。



新城A區西側近岸填海模擬圖



珠海灣仔

澳門半島

氹仔

路氹填海區

珠海橫琴

橫琴島
澳門大學
新校區

路環

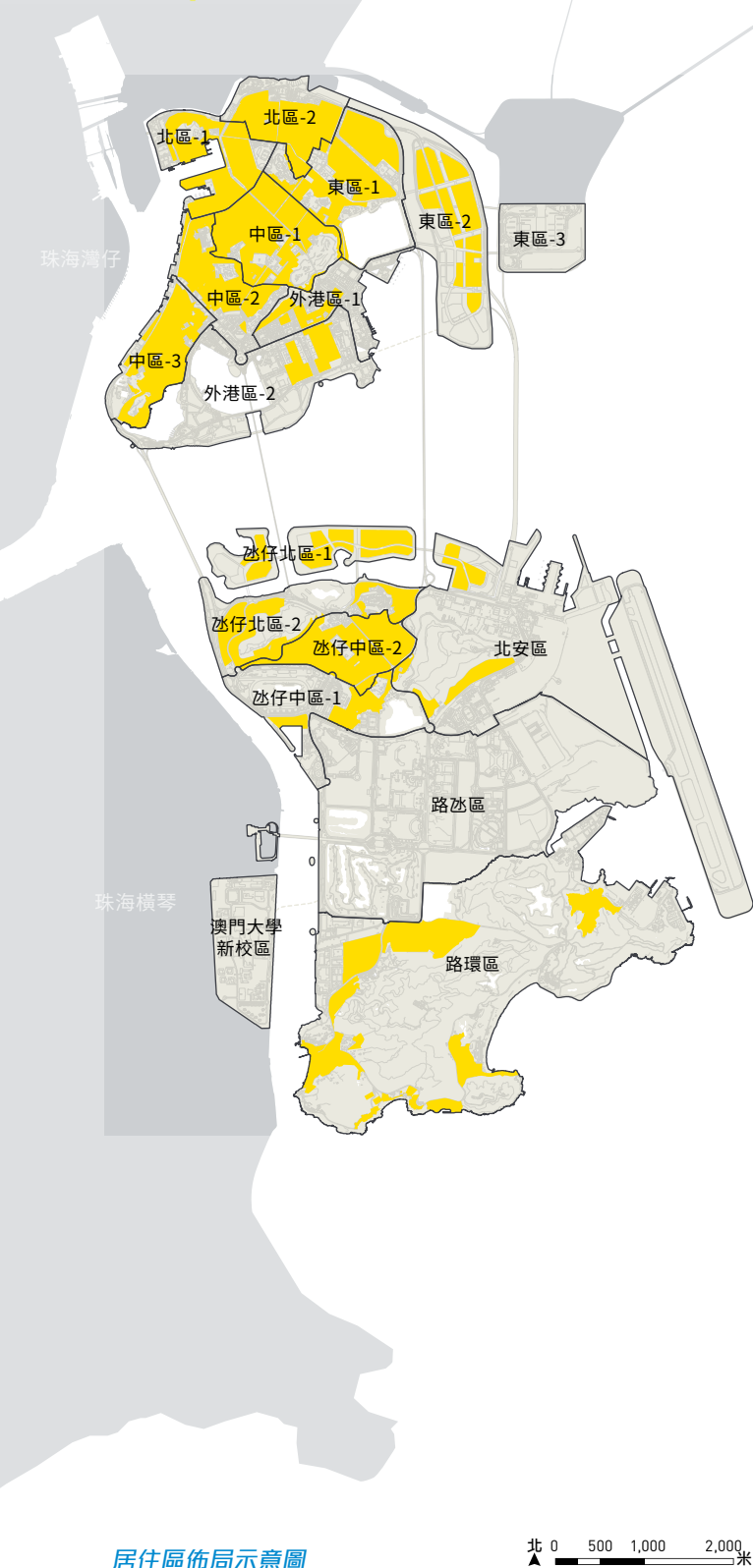
圖例

- 居住區
- 商業區
- 工業區
- 旅遊娛樂區
- 公用設施區
- 生態保護區
- 綠地或公共開放空間區
- 公共基礎設施區

土地用途規劃示意圖

北 0 500 1,000 2,000 米

7 | 居住用地、都市更新



居住區佈局示意圖

圖例

—— 規劃分區範圍界線

■ 居住區

居住用地

住房是本澳重大民生議題，是特區政府一直努力積極應對的重點施政工作。總體規劃草案明確住房規劃三個重要目標方向，包括：居住用地基本滿足到2040年預測人口的住屋需求；優化將來職住平衡空間佈局；建設宜居新區。

綜合人口預測、住屋現況及房屋政策，居住區用地佔總土地面積將達到約22%，基本能滿足2040年約80萬預測人口的住屋需求。

優化職住平衡，增加原區就業。除新城區外，再透過包括：青洲、氹仔、石排灣等小區規劃研究增加新的居住用地，逐步緩解現有部份地區人口密度偏高的情況。因應居民生活需求，提供更多生活配套及休憩設施，提升綜合居住環境，努力打造宜居新區。

都市更新

澳門人口密度較高，人口分佈主要集中於澳門半島北區。為改善部份分區人口密度過高，土地利用分佈不均，以及公用設施、綠地或公共開放空間不足等問題，總體規劃草案提出以都市更新的契機，透過土地利用分配，重新規劃住屋、商業、公用設施、公共開放空間等，提升居民生活素質，強化城市多核心發展。

優先考慮於發展年期較長、建築物樓齡較高、生活環境較擁擠的地區開展都市更新，其中計劃以北區-2及中區-1為都市更新優先發展區域。

都市更新應以提高土地利用效益及延續社區特色為主要原則，鼓勵土地複合利用及公共交通導向發展(TOD)模式，釋出土地潛力，增加公用設施及開放空間等；同時保護區內重要的景觀或文化遺產，延續歷史文化氛圍及城市肌理。

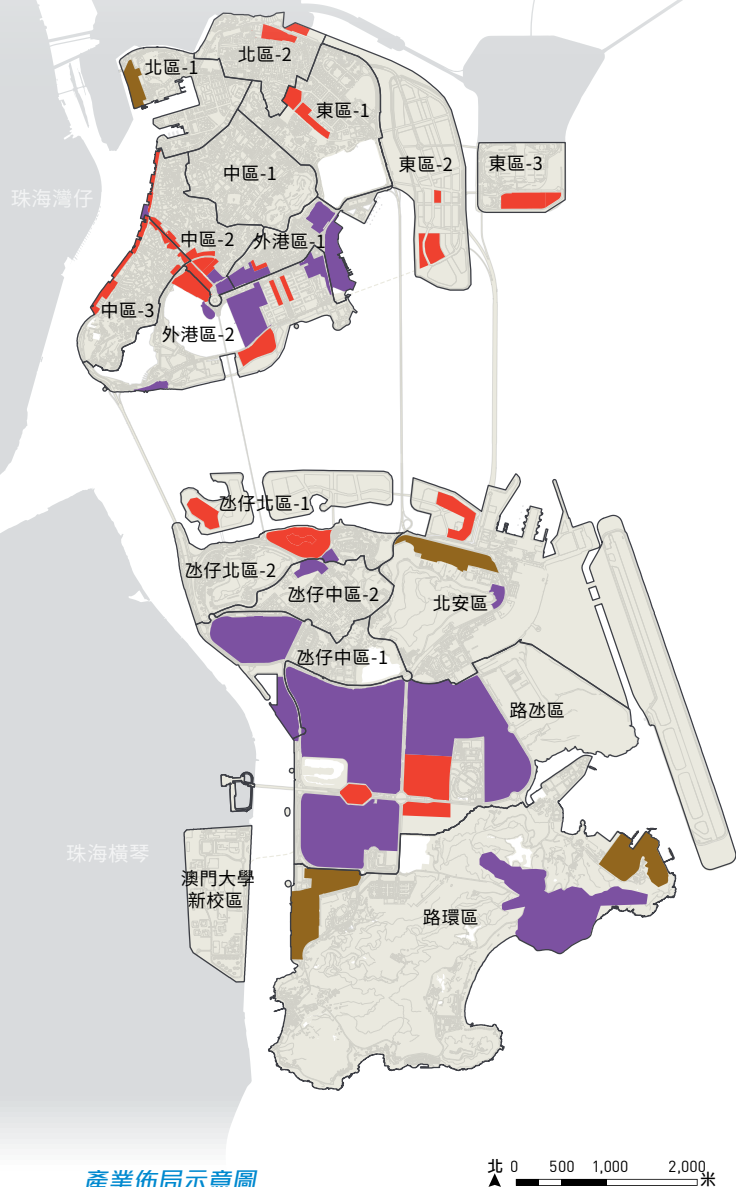


石排灣居住區模擬圖



新城A區居住區模擬圖

8 產業佈局、特色商圈



總體規劃草案提出劃分三類主要的經濟產業用地，即商業區、工業區及旅遊娛樂區。

同時構思發展多個商業圈，助力本澳開拓高端產業新核心，把握橋頭經濟新機遇，促進經濟適度多元，提高城市經濟韌性及綜合競爭力，配合未來經濟戰略發展，推動粵港澳大灣區產業新合作。



商業區



規劃主要作商業辦公、金融、零售、餐飲、會展等服務性活動的區域為商業區。維持現時主要位於新馬路及新口岸的商業區，亦配合口岸設施、居住區及旅遊娛樂區的分佈，於關閘、港珠澳大橋澳門口岸管理區、路氹邊檢大樓原址、新城區、氹仔北側、內港及慕拉士大馬路等區域增加配套商業，以帶動區域合作及口岸經濟的發展。

工業區



規劃主要作工業活動及產業發展的區域為工業區。整合現時較為分散的工業用地，集中設置於青洲跨境工業區、北安工業區、路環聯生工業區和九澳工業區，鼓勵產業升級。居住區內的原工業用地將釋放作非工業用途，逐步緩解工業與居住用地毗連所引致的社區問題，優化宜居生活環境。

旅遊娛樂區



規劃主要作旅遊項目及相關服務的區域為旅遊娛樂區。用地佈局維持集中於路氹城及新口岸等分區，構思於澳門半島打造“濱水歷史旅遊軸帶”，加強其他旅遊娛樂元素和配套設施，發揮協同效應，促進旅遊業與其他行業共同發展，持續建設“世界旅遊休閒中心”。

濱水商業新區

於氹仔北側構建濱水商業區，為區內增加商業元素，擴大經濟活力，鼓勵原區就業，促進職住平衡。



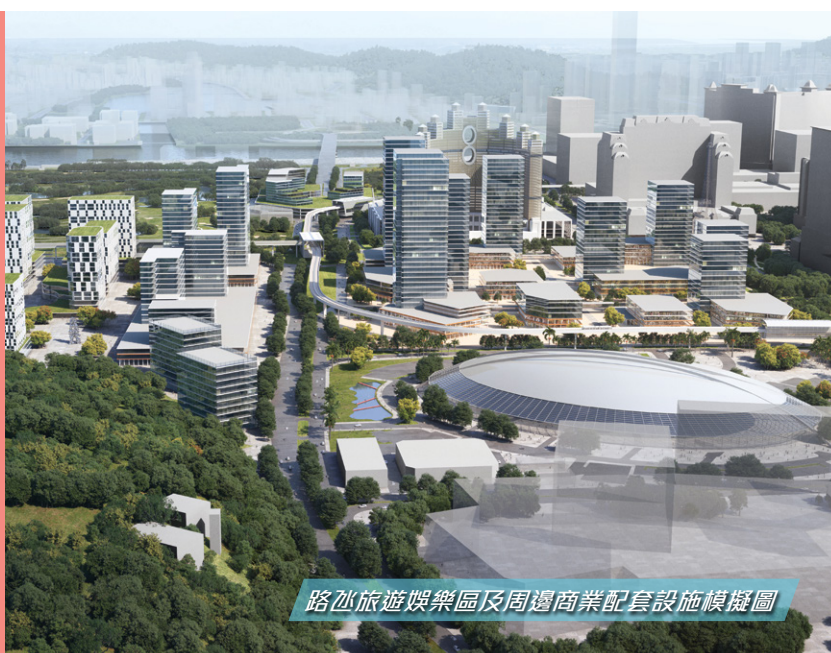
橋頭門戶經濟

發揮港珠澳大橋的橋頭經濟作用，於港珠澳大橋珠澳口岸人工島澳門口岸管理區南側規劃會展、酒店用地，共建粵港澳會展合作平台，打造城市門戶形象。



口岸合作軸帶

路氹區擁有優質的自然環境資源，落成多個大型綜合旅遊娛樂項目，為澳門提供得天獨厚發展旅遊休閒活動的條件。於路氹邊檢大樓原址以公共交通導向發展(TOD)模式規劃新的商業綜合體，加強與珠海橫琴的區域合作，為周邊旅遊娛樂區提供配套，全力打造“一河兩岸合作軸帶”。



工業升級轉型

現時位於慕拉士大馬路的工業區將逐步轉型作非工業用途，提升區內土地和產業經濟價值，減少工業活動對居住區的影響，改善社區整體生活環境。



高端產業片區

將北安工業區作產業升級，鼓勵發展高端產業及增加土地使用效率，優化其他基礎設施，發揮海空聯運優勢。



嶄新旅遊核心

串連新城B區、南西灣湖、媽閣一帶的特色濱海綠廊建設，將成為本澳全新的旅遊休閒路線，提供更豐富娛樂體驗。同時，於新城B區東側增設商業區，推動與新口岸原有商業區在旅遊娛樂、商業活動方面的協同發展，結合南灣湖政府設施的規劃，進一步強化城市多核心功能佈局。



9 交通運輸、區域對接

總體規劃草案貫徹公交優先原則，配合構建集輕軌、巴士於一體的公共運輸網絡，鼓勵綠色出行。

對外交通

澳門作為粵港澳大灣區四大中心城市之一，加強口岸交通配套，實現無縫連接，並提出在關閘口岸、新城A區、原路氹邊檢大樓(蓮花口岸)及氹仔碼頭作為公共交通導向發展(TOD)的地區，以發揮口岸經濟優勢，提升綜合發展潛力，打造大灣區一小時生活圈。

道路交通

規劃建立外環跨區道路及主要道路網絡，促進交通分流，實施道路等級。

- **跨區道路：**連接主要人口中心，為城市提供大流量、長距離、快速的交通服務。
- **主要道路：**是連接跨區道路和各小區交通網絡的重要橋樑。

公共交通

結合輕軌系統，鼓勵公共交通導向發展(TOD)模式，於輕軌站點、公交轉乘站、交通樞紐周邊規劃配置混合、緊湊的住宅及商業用地，方便居民出行，鼓勵居民使用公交運輸系統。

慢行交通

透過輕軌站點、公交轉乘站、交通樞紐向外輻射，持續改善行人環境、過路設施及可達性，並串連公共開放空間，形成連續、無縫的步行網絡。

停車設施

規劃佈局融入職住平衡概念，有利減少通勤交通及泊車需求。另外未來對停車位缺口較大的地區採用多管齊下的措施，適當增加供應及優化停車位資源。

海空聯運基礎設施

透過優化機場、碼頭、輕軌站點及巴士站的連接，打造海空聯運的重要交通樞紐，提升北安區的城市門戶形象。





10 | 文化保育、景觀維護

文化保育

總體規劃草案配合《文化遺產保護法》及《澳門歷史城區保護及管理計劃》等相關規範，保護“澳門歷史城區”及被評定的不動產，發揮澳門中西文化交融的特色，締造具豐富文化底蘊和獨特魅力的旅遊城市。

平衡城市發展和文化遺產保育，緩解人口密度和旅遊承载力對“澳門歷史城區”帶來的影響，對與文物相鄰的建築物作出適當限制，延續舊城區的城巒肌理、建築風格、歷史人文氛圍及景觀特色。

未來持續優化交通、旅遊等設施配套，結合步行系統以串聯文化旅遊節點，打造文化旅遊休閒新路線。



圖例

-  文化遺產保護法
-  被評定不動產及其緩衝區
-  東望洋燈塔周邊地區建築物高度限制

北 0 500 1,000 2,000 米

發展條件圖（文化遺產保護）



景觀維護

總體規劃草案提出致力保護澳門具代表性及價值的景觀視廊與視域，建構“山、海、城”景觀特色和城市格局，同時保護“澳門歷史城區”景觀視廊。

透過劃設保護制高點、城市景觀或具歷史文化價值景點等21個景觀視廊及視域，以延續及強化“山、海、城”景觀特色，體現人水親和、生態共融、歷史文化永續的規劃目標。

於新城A區南端、氹仔北岸及新城B區沿岸建設景觀節點及標誌性建築物，優化澳門兩側的沿岸城市景觀，塑造全新城市門戶及獨特天際線。



主要景觀視點規劃示意圖





不可都市化地區

為平衡保護珍稀自然資源及適度開發土地以配合社會發展，總體規劃草案明確劃分都市性地區及不可都市化地區。大部份已開發的建成區、目前尚未設置公共基礎設施、公用設施及未用作興建建築物的之土地(如新城A、C、D區等)為都市性地區。對都市性地區土地用途作合理佈局，充分考慮取得環境與發展間的平衡。另外，透過劃設“不可都市化地區”保護山體、水體及濕地的主要範圍。



生態保護區

規劃主要具生態價值的自然資源區域為生態保護區，保護澳門的主要山體、水體及濕地，維護生物多樣性，包括：

山體



路環山體
大潭山
小潭山
媽閣山
西望洋山
青洲山
東望洋山
望廈山

水體



澳門大水塘
石排灣水塘
九澳水庫
黑沙水庫
西灣湖
南灣湖

濕地



疊石谷濕地
九澳水庫淡水濕地
龍環葡韻濕地
路氹城生態保護區
一區及二區

綠地或公共開放空間區

規劃主要具休閒、康體活動及優化環境功能的區域為綠地或公共開放空間，透過優化規劃佈局，增加連接性和可達性。除維持現時主要的綠色空間外，亦重點於新城區構建濱海綠廊，並透過適度近岸填海於澳門半島東北側增設更多綠色休閒空間。



12 公用設施、社區配套

規劃作全澳性且獨立佔地的康體、教育、醫療、文化、社會及市政服務等設施的區域為公用設施區，如體育館、高等院校、醫院、博物館、康復院舍及墳場等。鼓勵複合利用，持續優化公用設施的可達性及與居住區的連接性，以擴大服務覆蓋範圍。

規劃構思於新城A區南端及路環荔枝碗新增全澳性文化設施，於逸園跑狗場原址、新城A、D區規劃增設大型康體設施，並於南灣湖C、D區規劃政府設施。





政府設施

規劃於南灣湖C、D區設置政府設施，完善及優化行政辦公設施的佈局。

澳門半島南岸模擬圖



新城A區標誌性文化設施

建設城市級文化設施，結合濱海綠廊、公園等綠色公共空間，塑造全新的城市門戶。

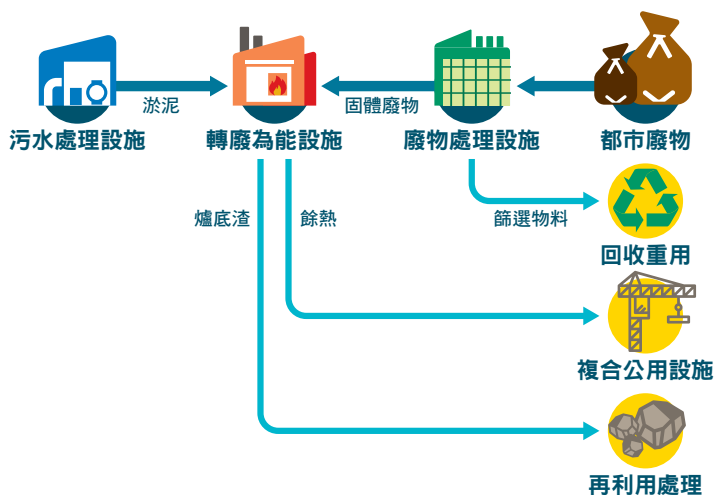
新城A區標誌性文化建築群模擬圖

13 | 基礎建設、都市防災

基礎建設

為應對未來人口及城市發展，規劃主要用於設置城市基礎設施的區域為公共基礎設施區，包括：供水、排水、電力、天然氣、污水處理、廢物處理及電訊等全澳性公共基礎設施，以提升基礎設施的服務範圍和效益。

除維持現時的全澳性公共基礎設施外，澳門東側將集中規劃全澳性公共基礎設施，例如於港珠澳大橋珠澳口岸人工島澳門口岸管理區集中設置污水處理廠、燃料中途倉、物流設施等，以及於路氹城的東側集中設置固體廢物處理等設施，有助創造基礎設施之間的迴圈協同效應。



迴圈協同效應

指以資源的高效利用和迴圈利用為核心，以“減量化、再利用、資源化”為原則，以低消耗、低排放、高效率為基本特徵，符合可持續發展理念的發展模式，其本質是一種“資源-產能-消耗-再生資源”的資源閉環流動的系統。



都市防災

都市防災減災體系，一方面透過防減災基礎設施的規劃，另一方面透過救災避險設施的規劃，以提升城市綜合安全保障能力，確保居民生命財產安全。

澳門常見的自然災害為颱風、暴雨及風暴潮，造成低窪地區嚴重水浸，因此提出針對防洪排澇的基礎設施規劃，研究開展海堤、擋潮閘、蓄水池、泵站及主要排水管網等基礎建設，提高防洪、防潮、排澇及蓄水能力。



內港活化

提出針對內港的長遠整治計劃，除加快落實防災減災工程，同時配合打造沿岸商業街暨水岸公園，結合周邊輔以泵站、避險中心、交通設施等基建，提振內港經濟活力，增加全新的旅遊景點，呼應建設“一河兩岸合作軸帶”。



內港水岸公園模擬圖



第二部份 總體規劃草案內容



《澳門特別行政區城市總體規劃(2020-2040)》草案

規劃文本

第一章 一般規定

- 第一條 標的、範圍及約束
- 第二條 總體規劃的組成文件
- 第三條 規劃目的
- 第四條 規劃期限
- 第五條 規劃範圍

第二章 澳門特別行政區城市發展定位及策略

- 第六條 發展定位
- 第七條 策略性指引

第三章 整體空間結構

- 第八條 城市結構佈局
- 第九條 規劃分區

第四章 發展條件

- 第十條 行政地役權及公用限制
- 第十一條 制度

第五章 土地使用和利用

- 第十二條 土地分類
- 第十三條 土地用途
- 第十四條 居住區
- 第十五條 商業區
- 第十六條 工業區
- 第十七條 旅遊娛樂區
- 第十八條 公用設施區
- 第十九條 生態保護區
- 第二十條 綠地或公共開放空間區
- 第二十一條 公共基礎設施區

第六章 指引性原則

- 第二十二條 都市防災
- 第二十三條 文化遺產保護
- 第二十四條 都市更新(舊區重整)
- 第二十五條 環境保護
- 第二十六條 景觀
- 第二十七條 交通運輸
- 第二十八條 海域利用

第七章 規劃分區指引

- 第二十九條 北區-1及北區-2
- 第三十條 東區-1、東區-2及東區-3
- 第三十一條 中區-1、中區-2及中區-3
- 第三十二條 外港區-1及外港區-2
- 第三十三條 氹仔北區-1及氹仔北區-2
- 第三十四條 北安區
- 第三十五條 氹仔中區-1及氹仔中區-2
- 第三十六條 路氹區
- 第三十七條 路環區
- 第三十八條 澳門大學新校區

附件

- 附件一 規劃範圍圖
- 附件二 城市結構佈局圖
- 附件三 規劃分區圖
- 附件四 發展條件圖(行政地役權及公用限制)
- 附件五 發展條件圖(文化遺產保護)
- 附件六 土地分類規劃圖
- 附件七 土地用途規劃圖

澳門特別行政區城市總體規劃(2020-2040)規章草案

第一章 一般規定

第一條 標的、範圍及約束

一、本規章構成根據第12/2013號法律《城市規劃法》編製的澳門特別行政區城市總體規劃(2020-2040)（總體規劃）的規範性文件。

二、總體規劃訂定整個澳門特別行政區的空間整治及發展策略、土地使用和利用的條件，並對公共基礎設施與公用設施作出合理的綜合部署。

三、本規章的規定涵蓋涉及土地使用及利用的一切行為，包括在城市及建築範圍內，其執行或行使受到限制或將受限制或根據一般法經澳門特別行政區參與的城市工作、行為或活動。

四、本規章的相關規定與所有現行生效的一般性法規及規章一併適用於本規章所涵蓋的一切行為，但不影響後者的法律制度或有的優先性。

五、總體規劃約束公共實體及私人。

第二條 總體規劃的組成文件

總體規劃由下列文件組成：

- (一) 規劃規章；
- (二) 整治規劃圖，其分為下列各圖：
 - (1) 規劃範圍圖；
 - (2) 城市結構佈局圖；
 - (3) 規劃分區圖；
 - (4) 土地分類規劃圖；
 - (5) 土地用途規劃圖。
- (三) 發展條件圖，其分為下列各圖：
 - (1) 行政地役權及公用限制的發展條件圖；
 - (2) 文化遺產保護的發展條件圖。

第三條

規劃目的

總體規劃旨在達到第12/2013號法律《城市規劃法》第六條總體規劃的目的及第234/2018號行政長官批示內的規劃目標，並創建一個快樂、智慧、可持續及具韌性的城市。

第四條

規劃期限

總體規劃的規劃期限為2020年至2040年。

第五條

規劃範圍

根據載於本規章並作為其組成部份的附件一的整治規劃圖的劃定，總體規劃的範圍涵蓋下列空間：

（一）按第128/2015號行政長官公告公佈的區域圖所載的中華人民共和國澳門特別行政區行政區域；

（二）按第43/2012號行政長官公告的規定劃定的橫琴島澳門大學新校區；

（三）按第6/2020號行政長官公告的規定劃定的橫琴口岸澳方口岸區及相關延伸區。

第二章

澳門特別行政區城市發展定位及策略

第六條

發展定位

按照為澳門特別行政區訂定的發展策略，在總體規劃生效期間，確立以下發展定位：

（一）國家定位：世界旅遊休閒中心、中國與葡語國家商貿合作服務平台。

（二）區域定位：以中華文化為主流、多元文化共存的交流合作基地；粵港澳大灣區的中心城市；粵港澳大灣區科技創新走廊的重要支撐點；粵港澳大灣區建設的三極之一。

（三）地方定位：設立條件以創建澳門特別行政區居民的美麗家園。

第七條

策略性指引

為達至本規章第三條訂定的規劃目的及第六條設立的发展定位，採取下列指引：

（一）配合粵港澳大灣區發展建設，體現澳門作為大灣區中心城市的定位，加強澳門國際和區域地位，並深化其空間功能，同時推進珠海橫琴粵澳深度合作，為澳門長遠發展開闢廣闊空間，支撐澳門經濟適度多元發展；

（二）強化城市多核心發展及開拓多元發展地區，提升職住平衡、促進海洋經濟可持續發展及經濟適度多元；

（三）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；

（四）因應城市發展能力，制定區域及土地的分區、整治及規劃的政策，對公共基礎設施及公用設施採取合理部署，以及採取適當的土地利用，締造協調的空間結構；

（五）劃定不可都市化地區及相關土地用途，對具自然價值及資源、景觀、考古、歷史或文化價值而在一般情況下不可發展的空間設定限制；

（六）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，並同時支持區域發展；

（七）貫徹推行綠色、以人為本的交通，結合步行及輕軌、巴士等公共交通元素及公共交通優先的發展策略；

（八）優化旅遊承載力，深化旅遊業與其他行業共同發展，支持旅遊業多元化；

（九）透過合適的城市規劃，保護文化遺產，延續歷史人文氛圍及景觀特色；

（十）合理規劃景觀及公共開放空間，融合自然生態環境及環境政策；

（十一）規劃佈局融合防災減災思路，佈置具彈性的建設，以及加入防災元素；

（十二）透過合適土地預留配合基礎建設，推動低碳理念，鼓勵發展多元化能源及加強廢物及污水處理；

（十三）完善公共基礎設施及公用設施的建設部署，發揮迴圈協同效應，並融合更多其他複合功能，最大化其覆蓋服務範圍。

第三章

整體空間結構

第八條

城市結構佈局

城市結構佈局為載於本規章並作為其組成部份的附件二的整治規劃圖所示者，包括如下：

（一）建設下列合作樞紐：

（1）關閘商業區域合作樞紐；

（2）十字門水域區域合作樞紐；

（3）橫琴蓮花區域合作樞紐。

（二）完善對外連接以促進區域合作，深化澳門與鄰近地區的協同效應，以及提升對外門戶形象；

（三）推進多元化及多核心功能空間結構，平衡空間功能發展，達致職住平衡；

(四) 建構多條功能軸帶以進一步連繫及強化功能佈局，尤其是：

- (1) 一河兩岸合作軸帶；
- (2) 濱水歷史旅遊軸帶；
- (3) 知識產業科技軸帶；
- (4) 綠色韌性軸帶。

第九條

規劃分區

一、根據載於本規章並作為其組成部份的附件三的整治規劃圖，澳門特別行政區總體規劃的範圍分為十八個“規劃分區”。

二、應為各“規劃分區”制定詳細規劃，各詳細規劃得涵蓋一個或多於一個“規劃分區”。

第四章

發展條件

第十條

行政地役權及公用限制

一、總體規劃的範圍應遵守現行生效法律中的一切保護、行政地役權及公用限制，其載於本規章並作為其組成部份的附件四及附件五的發展條件圖的標示。

二、行政地役權及公用限制以載於本規章並作為其組成部份的附件四的發展條件圖以地圖繪製表示如下：

（一）由七月十三日第53/87/M號法令設定的廣播室與松山無線電廣播中心無線電役權；

（二）由十月二十八日第226/92/M號訓令設定的製圖役權，以保證“媽閣山”、“東方酒店”、“大氹”、“氹仔低地”、“路環最高”及“九澳山”大地點之觀測；

（三）由經第295/2010號行政長官批示修改的八月十四日第233/95/M號訓令訂定的航空役權。

三、按照載於本規章並作為其組成部份的附件五的發展條件圖的標示，得對建設設立下列法律規範的文化遺產保護的限制：

（一）第11/2013號法律《文化遺產保護法》；

（二）第1/2017號行政法規，其訂定評定紀念物、具建築藝術價值的樓宇和設立一緩衝區）；

（三）第31/2018號行政法規，其訂定被評定的不動產及其緩衝區的名錄和圖示；

（四）第33/2018號行政法規，其評定荔枝碗船廠片區為場所並設定其緩衝區；

（五）第83/2008號行政長官批示，其訂定東望洋燈塔周邊興建的樓宇容許的最高海拔高度；

（六）第31/2019號行政法規《第二批不動產的評定》；

（七）第130/2020號行政長官批示《古樹名木保護名錄》。

第十一條

制度

行政地役權及公用限制所涵蓋的範圍，包括文化遺產所涵蓋的地區，相關生效的法律制度優於本規章的規定。

第五章 土地使用和利用

第十二條 土地分類

一、根據第12/2013號法律《城市規劃法》第二十九條的規定，總體規劃的範圍的土地分類劃分為都市性地區及不可都市化地區，其範圍載於本規章並作為其組成部份的附件六的整治規劃圖。

二、透過劃定不可都市化地區以保護山體、水體及濕地資源。

三、根據第12/2013號法律《城市規劃法》第二條及第二十九條的規定，在總體規劃中分類為都市性地區包括已都市化地區及可都市化地區。

第十三條 土地用途

一、根據第12/2013號法律《城市規劃法》第三十一條及第三十二條的規定，在總體規劃中按下列土地使用類別訂定土地用途，其劃分載於本規章並作為其組成部份的附件七的整治規劃圖：

- (一) 居住區；
- (二) 商業區；
- (三) 工業區；
- (四) 旅遊娛樂區；
- (五) 公用設施區；
- (六) 生態保護區；
- (七) 綠地或公共開放空間區；
- (八) 公共基礎設施區。

二、土地使用類別為每一區的主要土地用途。

三、土地使用和利用應遵守下列原則：

(一) 尊重現況：確保規劃的土地使用類別得到執行落實，但不影響利害關係人已依法取得與土地有關的權利及法律狀況；

(二) 複合利用：透過地下空間發展及多元混合使用，確保土地得到最大化利用；

(三) 職住平衡：透過合理分佈各土地使用類別，鼓勵市民原區工作，達致職住平衡。

第十四條

居住區

一、居住區為主要用於住宅用途的區域，因應居民需要，提供生活所需的配套及休憩設施，達至宜居社區的願景。同時，配合不同土地使用分區的設置，以增加原區就業的條件。

二、居住區內的土地使用不兼容工業用途。

三、總體規劃旨在：

（一）維持現有的居住區，尤其集中於北區-2、東區-1、中區-1、中區-2、中區-3及氹仔中區-2；

（二）於北區-1、東區-2、氹仔北區-1、氹仔中區-2、北安區及路環區增設居住區。

第十五條

商業區

一、商業區為主要用於商業及服務性活動的區域，旨在為經濟適度多元創造條件，提供培育新興及高端產業的條件與環境，提高經濟抗禦力，以應對澳門未來經濟發展的需要。同時，配合居住區的設置，以增加原區就業的條件。

二、商業區內的土地使用不兼容工業用途。

三、總體規劃旨在：

（一）維持現時集中於中區-2、中區-3及外港區-2的商業區；

（二）於北區2、東區-1、東區-2、東區-3、中區-2、中區-3、外港區-2、氹仔北區-1、氹仔北區-2、北安區及路氹區增設商業區，達致產業多核心及多元化發展。

第十六條

工業區

一、工業區為主要用於工業活動及產業發展的區域。

二、工業區內允許設置有關工商業的辦公室和其他資訊科技活動。

三、工業區內的土地使用不兼容居住用途。

四、總體規劃旨在：

- （一）維持及強化現時集中於北區-1、北安區及路環區的工業區；
- （二）整合或逐步遷移較分散及土地使用效能較低的工業活動至上一項所指的工業區，並同時鼓勵產業升級。
- （三）釋放居住區內原用作工業用途者以轉換作非工業用途，緩解工業與居住用途毗連所引致的社區問題。

第十七條

旅遊娛樂區

- 一、旅遊娛樂區為主要用於設置旅遊項目及相關服務的區域，並建設澳門特別行政區成為世界旅遊休閒中心。
- 二、旅遊娛樂區內的土地使用不兼容工業用途。
- 三、總體規劃旨在：
 - （一）維持現時尤其集中於外港區-1、外港區-2、氹仔中區-1、路氹區及路環區的旅遊娛樂區；
 - （二）優化旅遊娛樂設施的承載力；
 - （三）善用口岸及路氹區的土地，為旅客提供綜合式旅遊體驗。

第十八條

公用設施區

- 一、公用設施區為主要用於建設並提供具質素的康體、教育、醫療、文化、社會服務、市政服務的公用設施，旨在打造宜居城市及建設澳門美麗家園。

二、公用設施區內的土地使用不兼容工業用途。

三、總體規劃旨在：

（一）維持現時尤其集中於北安區、路氹區及澳門大學新校區的公用設施區；

（二）於北區-1、東區-2、外港區-2、氹仔北區-1及路環區增設公用設施區；

（三）建設複合利用的公用設施；

（四）提升公用設施的可達性及與居住區的連接性，以擴大服務覆蓋範圍。

第十九條

生態保護區

一、生態保護區為主要用於保育具有生態價值的自然資源的區域，旨在對具有生態價值的自然資源予以最大程度的保護。

二、生態保護區內的土地使用不兼容居住、工業及旅遊娛樂用途。

三、總體規劃旨在保護位於北區-1、東區-1、中區-1、中區-3、外港區-2、氹仔北區-2、氹仔中區-1、北安區、路氹區及路環區具有生態價值的自然資源的區域，尤其包括主要山體、水體及濕地。

第二十條

綠地或公共開放空間區

一、綠地或公共開放空間區為澳門市肺，為主要用於具環境平衡、景觀價值及設置休閒、娛樂、運動及文化的戶外活動功能的區域。

二、綠地或公共開放空間區內的土地使用不兼容工業及旅遊娛樂用途。

三、總體規劃旨在：

（一）維持現時尤其集中於路環區的綠地或公共開放空間區；

（二）於北區-2、東區-2、外港區-2及氹仔北區-1增設綠地或公共開放空間區；

（三）補充綠地或公共開放空間區的不足，改善都市環境及居民生活質素；

（四）加強可達性及與居住區的連接性，增加休閒綠化空間。

第二十一條

公共基礎設施區

一、公共基礎設施區為優先用作設置城市基礎設施的區域，包括供水、排水、電力、天然氣、污水處理、廢物處理、電訊、主要交通設施及道路主幹網方面的設置，以確保公共基礎設施的正常運作。

二、在不影響主要用途及公共基礎設施正常運作的前提下，公共基礎設施區內兼容其它土地使用用途。

三、總體規劃旨在：

（一）維持現時尤其集中於東區-3及北安區的公共基礎設施區；

（二）優先於澳門東側集中規劃公共基礎設施；

（三）創造迴圈協同效應的條件。

第六章

指引性原則

第二十二條

都市防災

總體規劃旨在：

（一）應對極端天氣現象帶來的影響，加強澳門整體防災、減低風險及救災的效能，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；

（二）強化防災、減災、救災的元素，並且從基礎建設及規劃佈局方面制定防災減災救災系統；

（三）透過防災減災基礎設施的規劃，提高防洪、防潮、排澇、蓄水能力，以緩解沿岸及低窪地區的水患問題；

（四）透過救災避險設施的規劃，強化尤其避險中心、消防、警察等防救災據點的整體佈局，並以道路系統規劃作緊急救援及避險路線，以連接各防救災據點；

（五）針對不同級別的風暴潮，規劃一個在不同災害級別下的減災救災點線空間系統，增加應對災害的彈性及應變能力。

第二十三條

文化遺產保護

總體規劃旨在：

（一）保護歷史城區的突出普世價值及其他文化遺產的社區風貌，以及發揮中西文化交融特色，締造一個具有豐富文化底蘊和獨特魅力的旅遊城市；

（二）考慮文化遺產保護的需要及配合《澳門歷史城區保護及管理計劃》的工作而進行合理規劃，以確保相容性，並保護被評定的不動產，尤其被評定為世界遺產的不動產——“澳門歷史城區”，同時避免在具文化價值及相關周邊地區規劃過高的人口密度；

（三）透過對與文化遺產相鄰的建築物設定限制或約束，優化歷史城區及周邊地方的承載力，從而減少鄰近發展對文化遺產的影響。

第二十四條

都市更新（舊區重整）

總體規劃旨在：

（一）推動舊區活化，同時加強步行及公共交通系統發展，並結合防災減災規劃元素促進城市持續發展；

（二）改善都市環境及居住質素，從而讓整個社區受惠；考慮社區特色及土地現有用途，使都市更新（舊區重整）項目與周邊環境相容。在保護文化遺產景觀方面，致力保存傳統及具特色的城市肌理及原建築風格；

（三）優先推動位於北區-2及中區-1的都市更新（舊區重整）。

第二十五條

環境保護

總體規劃旨在：

（一）確立澳門環境保護及優化的願景，繼續依循綠色城市、低碳及可持續發展等方向邁進。

（二）以“綠色韌性軸帶”確保連貫澳門南部重要綠化空間，同時結合位於澳門各區自然資源、公共開放空間及水資源，形成藍綠網絡的系統，實現水體及綠化空間的景觀連接，並確保濕地、水體及自然岸線的整體性；

（三）劃定生態保護區，保護土地的高度生態價值及維護生物多樣性，同時劃定綠地或公共開放空間區，倡導綠色生活及建立藍綠資源間的連接。

第二十六條

景觀

總體規劃旨在：

（一）強化城市特色景觀，塑造城市門戶及天際線，保護澳門歷史城區的完整性，以達致保護與發展的平衡，促進城市發展的可持續性；

（二）於適合位置建造大型、有標誌性及具提高城市品位的建築，並同時保護策略性的公眾景觀視廊與視域，建構“山、海、城”和諧協調空間的結構特色；

（三）透過劃定主要景觀和城市全景角度的公眾視點、特定方向視域及視覺走廊，為景觀保護與發展的平衡提供城市設計指引。

第二十七條

交通運輸

總體規劃旨在：

（一）落實推行綠色、以人為本的交通，構建結合步行及輕軌、巴士等公共交通元素的公共運輸網絡，鼓勵減少使用私人車輛出行。完善交通網絡以加強出行流動性；

（二）於對外交通點如口岸、碼頭、機場等提供足夠交通配套，實現內外交通無縫連接；

（三）建立澳門整體的交通運輸系統，包括輕軌及道路，連接澳門各區，以外環為綱，貫通主幹道，促進地區繁忙地點的交通分流。實施道路等級制度，以提高澳門道路網絡的效率；

（四）研究善用主要交通設施，鼓勵公共交通導向發展，透過土地複合利用作商業及居住用途，從而鼓勵以公交及步行出行，減少私人車輛出行；

（五）優化慢行交通的設施及規劃，鼓勵綠色及人本出行，與公交軌道交通共同規劃，以確保流動的連續性；

（六）在停車設施方面，對停車位缺口較大的地區採取多方面的措施，以增加停車位供應或優化停車位資源，致力在不同地點提供合適的日夜停車措施，同時引導泊車需求，控制車輛總量。

第二十八條

海域使用

總體規劃旨在：

（一）配合《海域管理綱要法》及《澳門特別行政區海域利用與發展中長期規劃（2016-2036）》的工作，有效使用海域資源、拓展空間及優化區域以應付人口結構及社會經濟轉變，協助推動澳門及大灣區的海洋經濟；

(二) 不損害濕地整體性及保護海域環境的情況下，優化位於內港及路環西側的海岸線的使用以達至規劃期間的願景，設置商業街，融合水岸公共空間設計概念，實現防災減災理念及改善沿岸水環境。水岸公園融合特色城市設計及塑造較高可達度及穿透性，可作公共開放空間使用；

(三) 為長遠轉化海域作為新的發展空間及長遠的土地儲備確立方向性原則，考慮透過近岸填海及遠期填海計劃，以應對未來人口增加及社會經濟轉變所帶來的土地需求。

第七章

規劃分區指引

第二十九條

北區-1及北區-2

一、北區-1

(一) 鄰近珠澳跨境工業區口岸，將來粵澳新通道（青茂口岸）投入運作後，將進一步加強澳門及珠海的聯繫，促進跨境工業區的繼續發展，同時配合青洲居住區的發展。

(二) 土地使用主要為居住區及公用設施區。

二、北區-2

(一) 與珠海拱北口岸相連，作為都市更新（舊區重整）的優先區域，隨著輕軌落成及適度填海，透過都市更新（舊區重整）及公共交通導向發展的模式建造新的商業中心，打造成“關閘商業區域合作樞紐”，並構建“一河兩岸合作軸帶”。

(二)土地使用主要為居住區及綠地或公共開放空間區。

第三十條

東區-1、東區-2及東區-3

一、東區-1

(一)持續用作居住用途，配合東區-2（新城A區）的規劃發展，塑造新舊城市交織共融的風貌，同時將黑沙環原工業帶透過都市更新（舊區重整）轉換作商業區。在不影響大水塘提供儲備水的功能下，加強其連接性，方便更多市民使用。

(二)土地使用主要為居住區及生態保護區。

二、東區-2

(一)中長期建設為居住用途，打造成為完善民生配套及支援中小企業發展的濱海城市新門戶，同時透過適度填海，建設綠地或公共開放空間及優化交通系統。

(二)土地使用主要為居住區及綠地或公共開放空間區。

三、東區-3

(一)為港珠澳大橋珠澳口岸人工島澳門口岸管理區，與港珠澳大橋相鄰，作為澳門東側連接大灣區的門戶。規劃支援澳門發展的公共基礎設施，同時建設粵港澳會展合作平台，提升東門戶形象。

(二)土地使用主要為公共基礎設施區。

第三十一條

中區-1、中區-2及中區-3

- 一、中區-1、中區-2、中區-3主要包括澳門歷史城區並旨在：
- (一) 短中期配合有關歷史城區保護及管理的研究以發展該區；
 - (二) 保存舊城區傳統及獨特的城市肌理特色；
 - (三) 平衡歷史文化及現有商業區的發展；
 - (四) 長遠建立一個融合防災、減災元素並具有活力的沿岸商業街暨水岸公園，構建“濱水歷史旅遊軸帶”；
 - (五) 完善交通網絡，同時增強內港的韌性；
 - (六) 透過區域合作促進經濟適度多元。
- 二、中區-1、中區-2、中區-3的土地使用主要為居住區。

第三十二條

外港區-1及外港區-2

- 一、 外港區-1
- (一) 用作持續建設為混合型發展區，包括客運碼頭、教育設施、旅遊娛樂及商業場所。
 - (二) 土地使用主要為旅遊娛樂區及居住區。
- 二、 外港區-2
- (一) 融合湖景及新城B區景觀。於南端打造澳門半島的綠色走廊連接南灣湖及西灣湖，構建“濱水歷史旅遊軸帶”，同時完善澳門城市景觀。於南灣湖以西建設政府設施，並於嘉樂庇總督大橋以東建立新的商業區。
 - (二) 土地使用主要為生態保護區、綠地或公共開放空間區及公用設施區。

第三十三條

氹仔北區-1及氹仔北區-2

一、氹仔北區-1

(一)隨著輕軌的落成及配合珠海十字門的發展，持續規劃作綠色低碳居住及商業兼融的社區，由小潭山及沿海區域形成山海城相互滲透的格局。規劃建設“十字門水域區域合作樞紐”，並構建“一河兩岸合作軸帶”。

(二)土地使用主要為居住區及綠地或公共開放空間區。

二、氹仔北區-2

(一)持續規劃為與自然景觀融合的社區，並於氹仔北側建立新的商業區，促進區內職住平衡，以及積極推進單車網絡的建設，並在短期提升海濱休閒的功能。

(二)土地使用主要為居住區及生態保護區。

第三十四條

北安區

一、配合澳門國際機場的擴建計劃及氹仔客運碼頭所帶來的策略性機遇，北安區用作建設對外交通的主要設施及公共基礎建設，並鼓勵北安工業區升級轉型，中長期提升北安區的國際門戶形象。

二、土地使用主要為公共基礎設施區及生態保護區。

第三十五條

氹仔中區-1及氹仔中區-2

一、 氹仔中區-1

(一)為現有的舊城區，融合葡萄牙及中國風格的建築。短期優化氹仔中區-1的慢行系統，規劃社區活動節點，同時加強奧林匹克體育中心作為澳門重要體育設施的角色。

(二)土地使用主要為居住區及旅遊娛樂區。

二、 氹仔中區-2

(一)維持作居住用途，配合氹仔居住區的發展，優化區內的公用設施配套，建設具多元文化的宜居社區。

(二)土地使用主要為居住區。

第三十六條

路氹區

一、路氹區為澳門集中旅遊娛樂設施的區域，再加上路氹城生態保護區及新的商業綜合體，城市與自然環境相容，突顯城市多元體驗及世界休閒旅遊中心發展。

二、路氹邊檢大樓原址及其周邊土地規劃為以公共交通導向發展模式的商業綜合體，建設“橫琴蓮花區域合作樞紐”，並構建“知識產業科技軸帶”。

三、路氹區東側規劃為綠色迴圈示範區，優先集中規劃各項全澳性公共基礎設施，構建“綠色韌性軸帶”。

四、土地使用主要為旅遊娛樂區及公共基礎設施區。

第三十七條

路環區

一、路環區擁有天然山景及海景，如疊石塘山、黑沙海灘，並具有豐富自然岸線，視為澳門的後花園。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”。維持旅遊娛樂區中現有的山體綠化及露天休閒設施的範圍，保留及強化聯生工業區，同時隨著輕軌的落成，於適當位置合理規劃居住區以提升職住平衡。

二、土地使用主要為生態保護區。

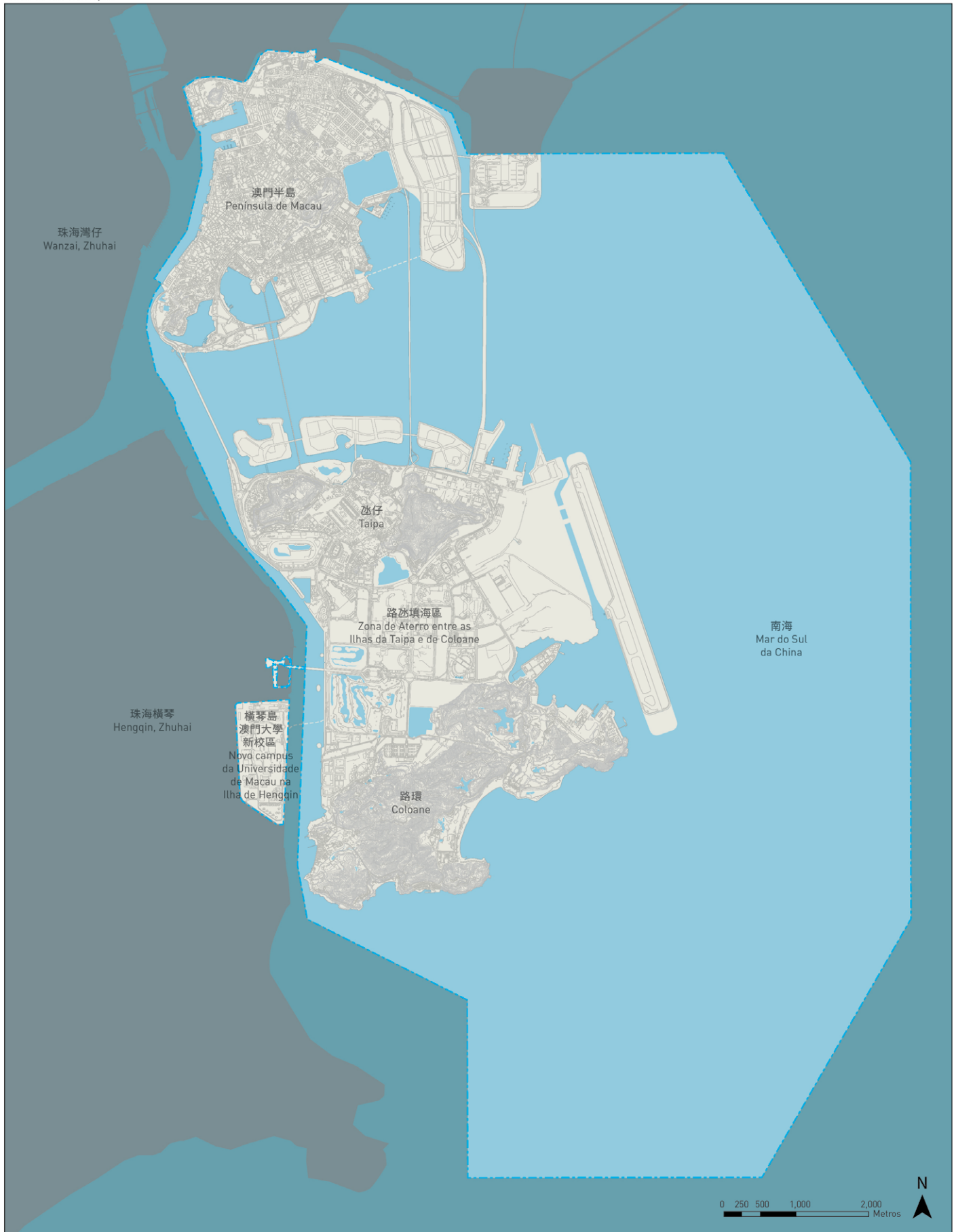
第三十八條

澳門大學新校區

一、澳門大學新校區持續用作發展高等教育、學術研究及與大灣區科技的合作，以及加強橫琴及蓮花口岸一帶的區域合作，同時建構“知識產業科技軸帶”。

二、土地使用主要為公用設施區。

規劃範圍圖
Área de Intervenção

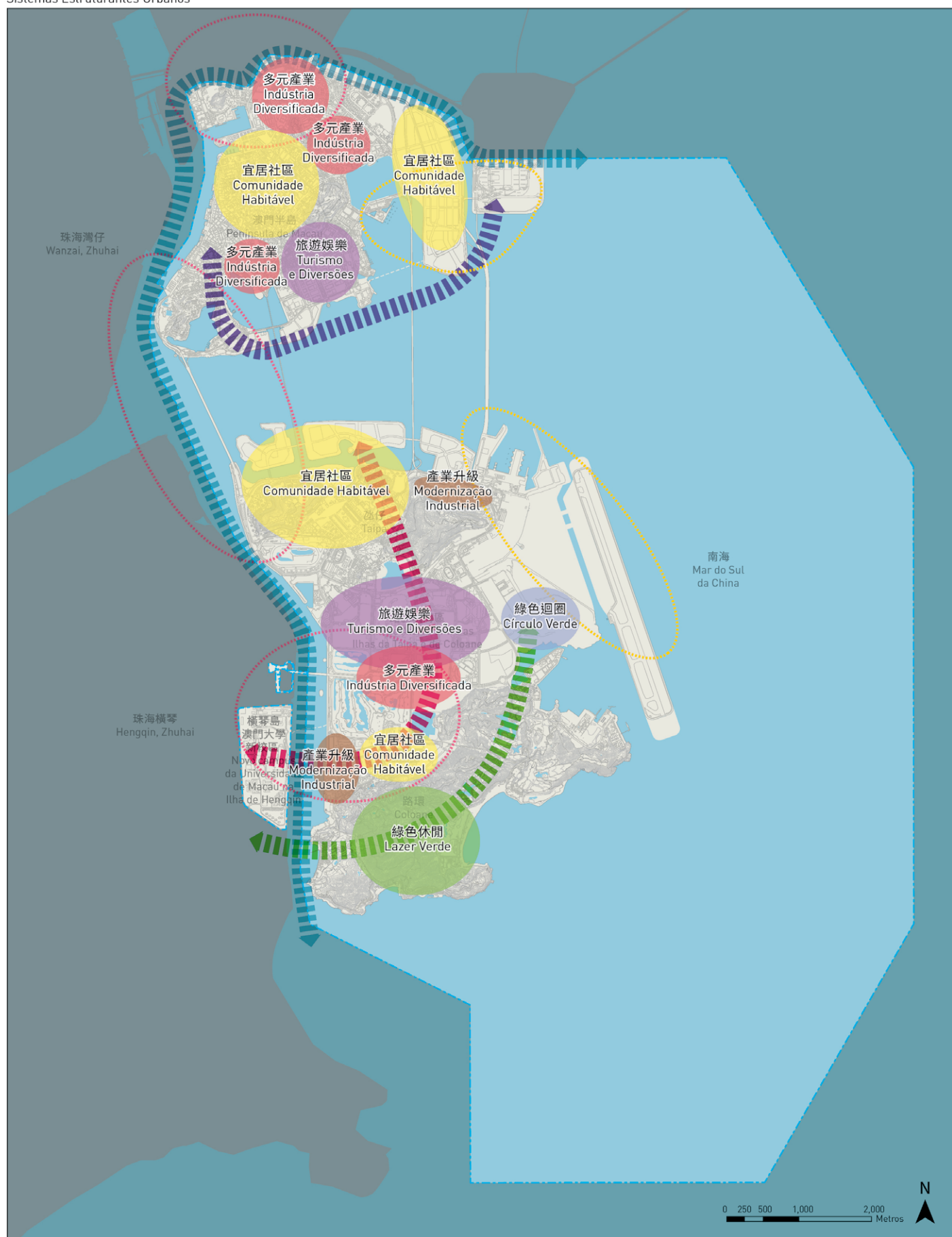


圖例
Legenda

- 規劃範圍界線
Limite da Área de Intervenção

城市結構佈局圖

Sistemas Estruturantes Urbanos

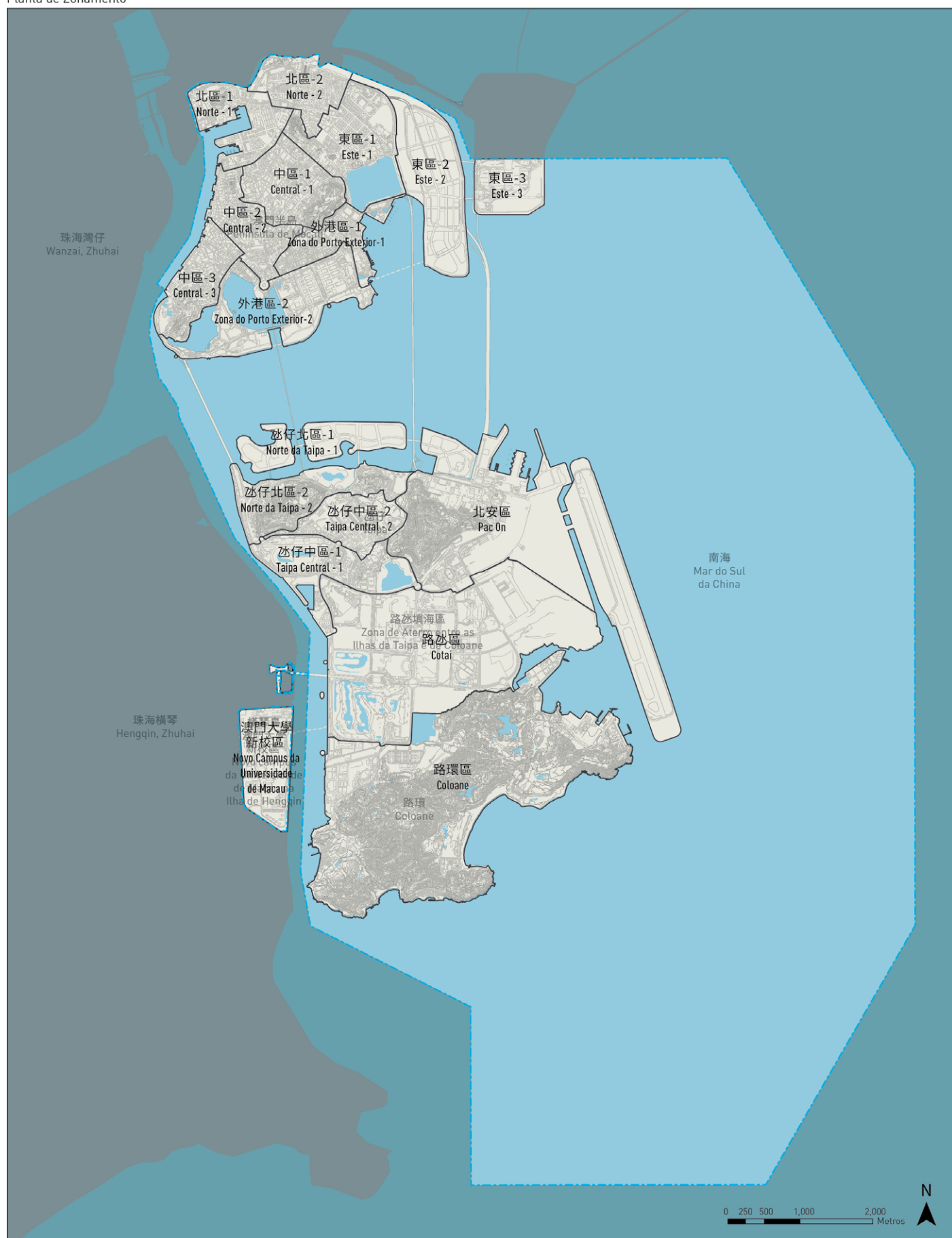


圖例

Legenda

- | | | | |
|---|---|---|---|
| 規劃範圍界線
Limite da Área de Intervenção | 區域合作樞紐
Centro Modal de Cooperação Regional | 濱水歷史旅遊軸帶
Cintura de Turismo Histórico na Zona Costeira | 知識產業科技軸帶
Cintura de Conhecimento - Indústria - Ciência |
| 門戶形象
Imagem de Portal | 發展核心
Núcleos de Desenvolvimento | 一河兩岸合作軸帶
Cintura de Cooperação de Um Rio, Duas Margens | 綠色韌性軸帶
Cintura Verde e Resiliente |

規劃分區圖
Planta de Zonamento

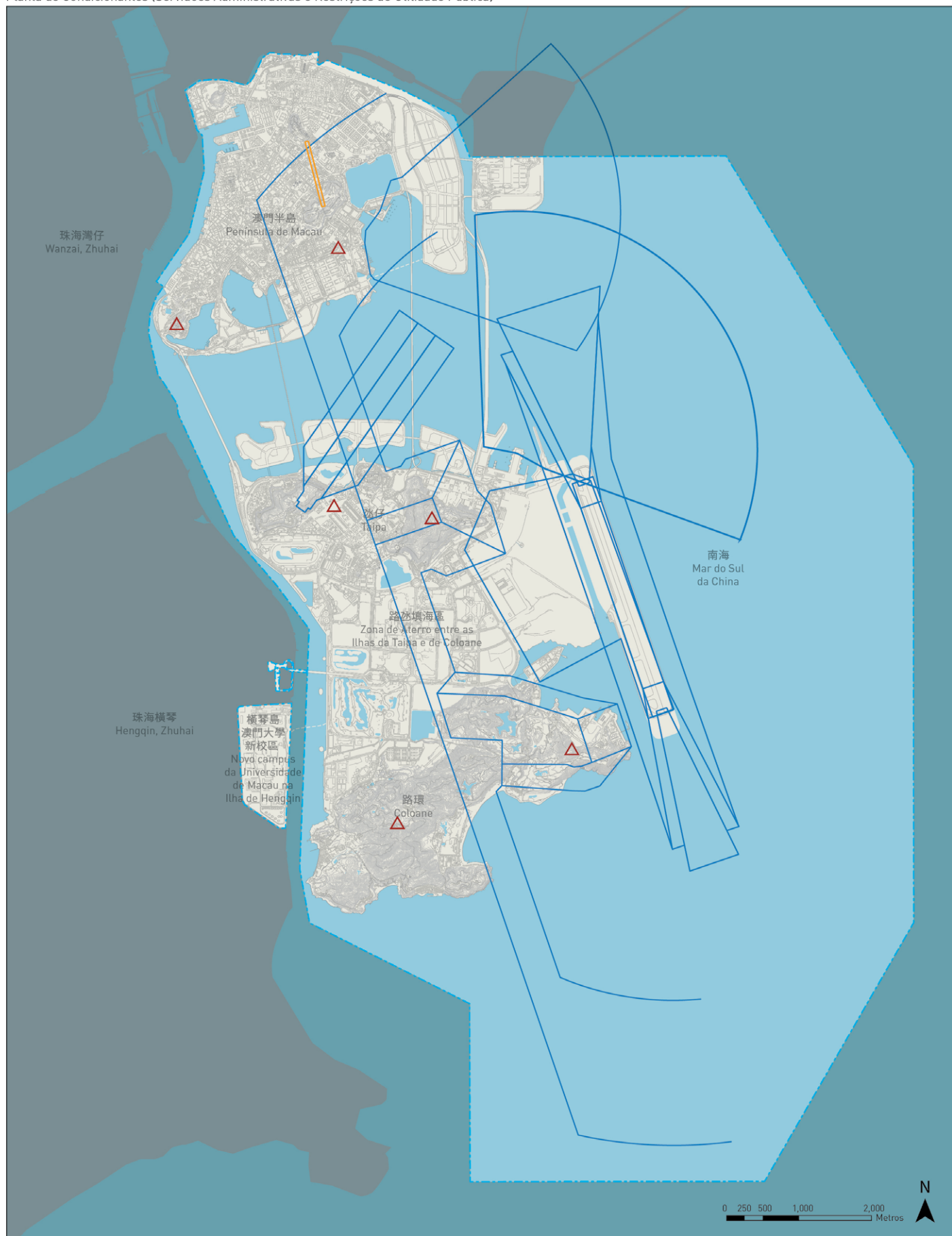


圖例
Legenda

- 規劃範圍界線
Limite da Área de Intervenção
- 規劃分區界線
Limite das UOPG

發展條件圖 (行政地役權及公用限制)

Planta de Condicionantes (Servidões Administrativas e Restrições de Utilidade Pública)



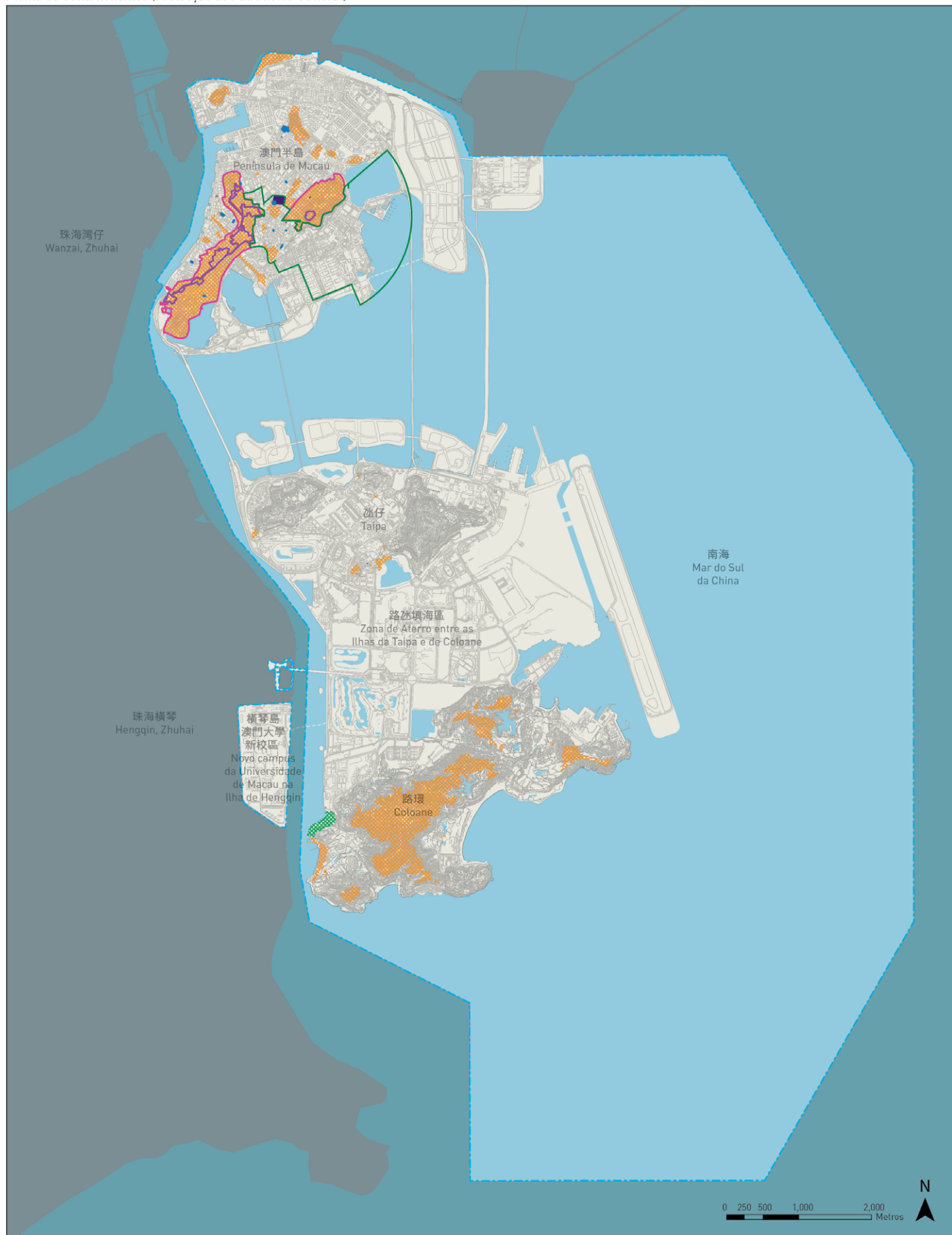
圖例
Legenda

- - - 規劃範圍界線
Limite da Área de Intervenção
- △ 第226/92/M號訓令 (地籍圖地役權) 所規定大地點
Portaria n.º 226/92/M, que define os vértices geodésicos (Serviço Cartográfico)

- 第295/2010號行政長官批示 (航空地役權)
Despacho do Chefe do Executivo n.º 295/2010 (Serviço Aeronáutico)
- 第53/87/M號法令 (無線電地役權之設定)
Decreto-Lei n.º 53/87/M (Constituição da Serviço Radioelétrica)

發展條件圖 (文化遺產保護)

Planta de Condicionantes (Protecção do Património Cultural)



圖例 Legenda

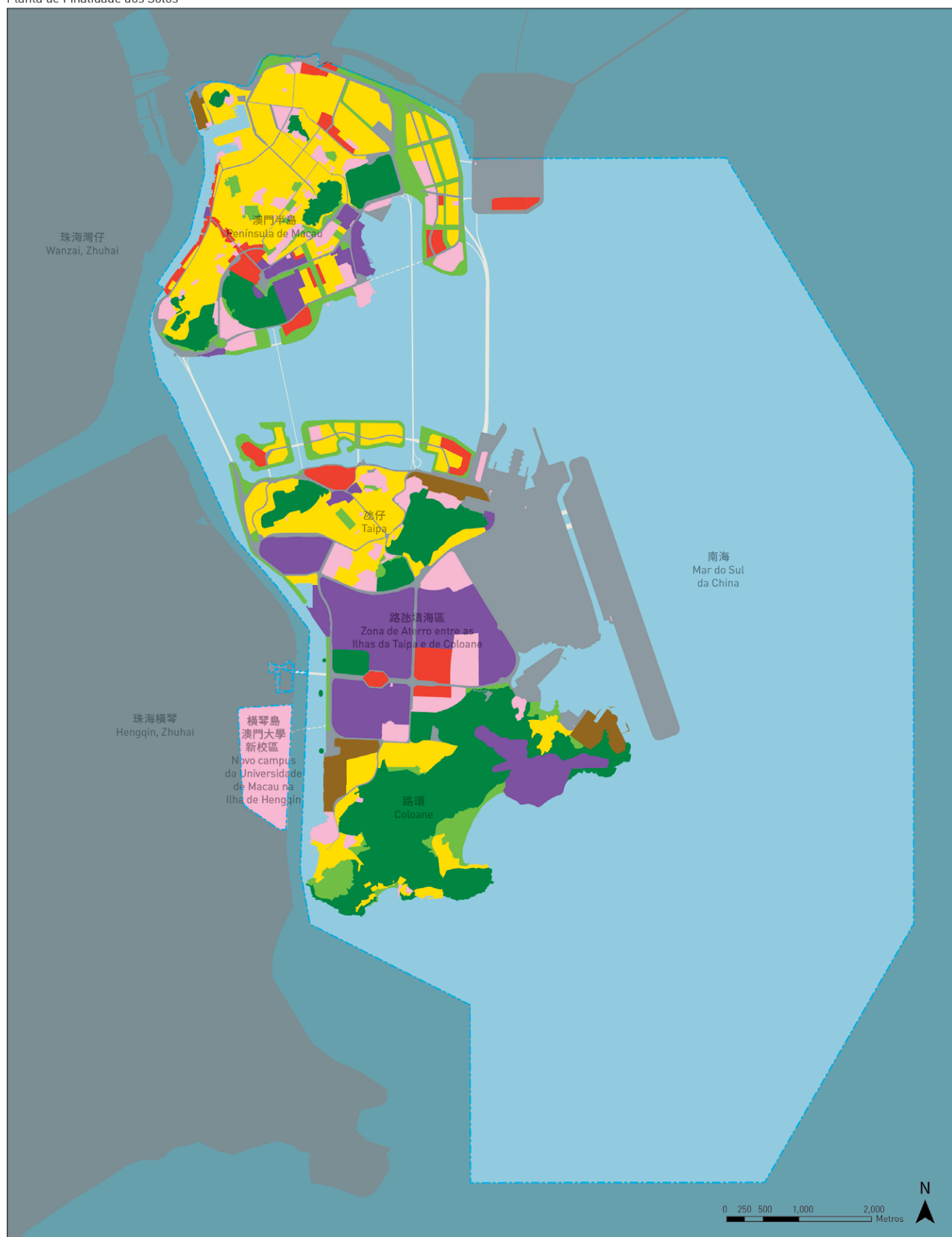
- 規劃範圍界線
Limite da Área de Intervenção
- 第11/2013號法律文化遺產保護法 (澳門歷史城區圖示範圍)
Lei n.º 11/2013, ou seja, Lei de Salvaguarda do Património Cultural
(Delimitação gráfica do «Centro Histórico de Macau»)
- 第83/2008號行政長官批示 (東望洋燈塔周邊興建的樓宇訂定容許的最高海拔高度)
Despacho do Chefe do Executivo n.º 83/2008
(A fixação das cotas altimétricas máximas permitidas para a construção de edifícios nas zonas de imediações do Farol da Guia)
- 第1/2017號行政法規 (評定紀念物、具建築藝術價值的樓宇和設立一緩衝區)
Regulamento Administrativo n.º 1/2017 (Classificação de monumentos e edifícios de interesse arquitectónico e criação de uma zona de protecção)
- 第31/2018號行政法規 (被評定的不動產及其緩衝區的名錄和圖示)
Regulamento Administrativo n.º 31/2018 (Lista e delimitação gráfica dos bens imóveis classificados e das respectivas zonas de protecção)
- 第33/2018號行政法規 (評定荔枝碗船廠片區為場所並設定其緩衝區)
Regulamento Administrativo n.º 33/2018 (Classificação dos Estaleiros Navais de Lai Chi Yun como sítio e fixação da respectiva zona de protecção)
- 第31/2019號行政法規 (第二批不動產的評定)
Regulamento Administrativo n.º 31/2019 (Classificação de 2.º Grupo de Bens Imóveis)



-  規劃範圍界線
 Limite da Área de Intervenção
-  都市性地區
 Zona Urbana
-  不可都市化地區
 Zona Não Urbanizável

土地用途規劃圖

Planta de Finalidade dos Solos



圖例
Legenda

- | | | | | |
|--|---|---|---|--|
| ----- 規劃範圍界線
Limite da Área de Intervenção | ■ 商業區
Zona Comercial | ■ 旅遊娛樂區
Zona Turística e de Diversões | ■ 生態保護區
Zona de Conservação Ecológica | ■ 公共基礎設施區
Zona de Infra-estruturas Públicas |
| ■ 居住區
Zona Habitacional | ■ 工業區
Zona Industrial | ■ 公用設施區
Zona de Equipamentos de Utilização Colectiva | ■ 綠地或公共開放空間區
Zona Verde e Espaços Públicos Abertos | |

《澳門特別行政區城市總體規劃(2020-2040)》草案

技術報告

第一章 引言

- 1.1 技術報告內容的一般說明
- 1.2 總體規劃的目的
- 1.3 規劃期限及預測人口規模
- 1.4 總體規劃範圍

第二章 城市發展定位及策略

- 2.1 發展定位
- 2.2 策略性指引

第三章 整體空間結構

- 3.1 城市結構佈局
- 3.2 規劃分區

第四章 發展條件

- 4.1 行政地役權及公用限制
- 4.2 制度

第五章 土地使用和利用

- 5.1 土地分類
- 5.2 土地用途
 - 5.2.1 居住區
 - 5.2.2 商業區
 - 5.2.3 工業區
 - 5.2.4 旅遊娛樂區
 - 5.2.5 公用設施區
 - 5.2.6 生態保護區
 - 5.2.7 綠地或公共開放空間區
 - 5.2.8 公共基礎設施區

第六章 指引性原則

- 6.1 都市防災
- 6.2 文化遺產保護
- 6.3 都市更新(舊區重整)
- 6.4 環境保護
- 6.5 景觀
- 6.6 交通運輸
- 6.7 海域利用

第七章 規劃分區指引

- 7.1 北區-1及北區-2
 - 7.1.1 北區-1
 - 7.1.2 北區-2
- 7.2 東區-1、東區-2及東區-3
 - 7.2.1 東區-1
 - 7.2.2 東區-2
 - 7.2.3 東區-3
- 7.3 中區-1、中區-2及中區-3
 - 7.3.1 中區-1
 - 7.3.2 中區-2
 - 7.3.3 中區-3
- 7.4 外港區-1及外港區-2
 - 7.4.1 外港區-1
 - 7.4.2 外港區-2
- 7.5 氹仔北區-1及氹仔北區-2
 - 7.5.1 氹仔北區-1
 - 7.5.2 氹仔北區-2
- 7.6 北安區
- 7.7 氹仔中區-1及氹仔中區-2
 - 7.7.1 氹仔中區-1
 - 7.7.2 氹仔中區-2
- 7.8 路氹區
- 7.9 路環區
- 7.10 澳門大學新校區

第一章 引言

1.1 技術報告內容的一般說明

本技術報告為《澳門特別行政區城市總體規劃(2020-2040)》(總體規劃)的技術說明及補充文件,尤其詳細說明城市規劃方面的策略性指引、總體預防和減低發生災害的風險及影響的系統、保護和優化環境的指引性原則,以及保護屬文化遺產的被評定的不動產的指引性原則。

1.2 總體規劃的目的

總體規劃為一規章性質的文件,約束公共實體及私人,且優於詳細規劃,因此詳細規劃不應違反總體規劃。總體規劃生效之後,未有詳細規劃地區的規劃條件圖的發出須遵守並從屬於總體規劃。

總體規劃旨在達到第12/2013號法律《城市規劃法》第六條總體規劃的目的,如下:

- (一) 根據城市發展策略研究訂定的方針、指引,以及基於澳門特別行政區的自身身份及其在區域上的定位,制訂城市規劃方面的策略性指引;
- (二) 訂定城市的整體空間結構及其土地使用分區,並對公共基礎設施及公用設施作出合理部署;
- (三) 制定總體預防和減低發生災害的風險及影響的系統;
- (四) 遵從規範保護屬文化遺產的被評定的不動產的法例規定,列出保護屬文化遺產的被評定的不動產的指引性原則;
- (五) 制定舊區重整工作的指引性原則;
- (六) 制定關於保護和維護環境、大自然、生態平衡、環境可持續性的指引性原則;
- (七) 訂定土地使用和利用的一般條件;
- (八) 作為編製詳細規劃的依據。

總體規劃亦旨在達到第234/2018號行政長官批示內的規劃目標,如下:

- (一) 鞏固澳門繼續為一個優質旅遊休閒目的地;
- (二) 推進澳門與粵港澳大灣區的融合;
- (三) 加強澳門的創業能力,多元化澳門的經濟基礎,提升澳門商業的吸引力,特別是在旅遊休閒、環境、文化、創新、教育和科學研究,以及創意和健康產業方面;
- (四) 促進及提高知識水平,增強競爭優勢,透過投資於新元素,如推動市民持續進修和自我增值,以提升其教育/培訓程度;
- (五) 保護、修復、弘揚及推廣澳門歷史文化遺產,鞏固澳門作為地區最重要的文化中心的地位;
- (六) 建立一個平衡及可持續且尊重澳門本土獨特性的土地發展模式,致力補足及活化舊區的發展,並進行城市的提升及修復工作,以及促進海域的綜合管理;
- (七) 優化基礎設施和服務及集體設備,並補其不足,以及強化公共房屋的供應;
- (八) 建立及加強對弱勢家庭和社群的回應,促進社會的公平及包容性;
- (九) 促進能源效益,以及優化減少及利用廢物的機制;
- (十) 保護環境並改善自然及人造景觀;
- (十一) 制定促進可持續交通的措施,在不妨礙公共空間質素的情況下,調整城市泊車位的供應。

總體規劃積極建設澳門成為一個快樂、智慧、可持續及具韌性的城市：

- 快樂：讓澳門成為一個快樂的城市；
- 智慧：與澳門智慧城市發展策略相呼應；
- 可持續：根據可持續發展目標的定義，鼓勵澳門的可持續發展；
- 韌性：應對氣候變化帶來的可能損害，同時關注經濟多元、城市健康的可持續發展，以及居民的幸福生活品質的要素。

1.3 規劃期限及預測人口規模

總體規劃的規劃期限為2020年至2040年。

總體規劃根據統計暨普查局的《澳門人口預測2016-2036》的中程度預測，其預計在2036年總人口約為79.3萬，再以2031至2036年五年期間的人口複合年增長率，推算至2040年的總人口約為80.8萬。

1.4 總體規劃範圍

總體規劃的範圍涵蓋下列空間（**規劃範圍圖見規劃文本附件一**）：

- 按第128/2015號行政長官公告命令公佈中華人民共和國國務院令第665號及中華人民共和國澳門特別行政區行政區域圖劃定的行政區域。行政區域尤指澳門半島、氹仔、路環、澳門新城填海區、港珠澳大橋珠澳口岸人工島澳門口岸管理區、澳門特別行政區管理的85平方公里海域等。
- 按第43/2012號行政長官公告命令公佈的《國務院關於橫琴島澳門大學新校區界址範圍的批覆》劃定的橫琴島澳門大學新校區。
- 按第6/2020號行政長官公告命令公佈的《國務院關於同意啟用橫琴口岸澳方口岸區及相關延伸區旅檢區域的批覆》劃定的橫琴口岸澳方口岸區及相關延伸區。

現時（至2019年）規劃範圍內的土地總面積約為33.9平方公里，加上新城C、D區的發展、機場擴建及近岸填海土地，規劃目標年（至2040年）的總土地面積將約為36.8平方公里¹。

第二章 城市發展定位及策略

2.1 發展定位

中華人民共和國國民經濟和社會發展“第十二個五年規劃綱要”及“第十三個五年規劃綱要”確定了澳門未來發展方向，即建設世界旅遊休閒中心，支持建設中國與葡語國家商貿合作服務平台，積極發展會展商貿等產業，促進經濟適度多元可持續發展，這是國家對澳門未來發展的定位。

國家發展和改革委員會於2008年12月發佈的《珠江三角洲地區改革發展規劃綱要（2008-2020）》，深入和全面地支持澳門與珠江三角洲地區於不同經濟產業上的緊密合作。

2019年2月18日發佈的《粵港澳大灣區發展規劃綱要》，堅持發揮香港-深圳、廣州-佛山、澳門-珠海強強聯合的引領帶動作用，以澳門作為其中一個區域發展的核心引擎，繼續發揮比較優勢，建設世界旅遊休閒中心、中國與葡語國家商貿合作服務平台，促進經濟適度多元發展，打造以中華文化為主流、多元文化共存的交流合作基地。

1 現有土地總面積的計算是參考地圖繪製暨地籍局2019年的統計數字；新城C、D區及機場擴建建設工程的土地面積的計算分別參考2015年《澳門新城區總體規劃第三階段公眾諮詢》諮詢文本及2019年《澳門國際機場整體發展規劃》摘要文本。

《澳門特別行政區五年發展規劃(2016-2020年)》提出澳門將建成具有國際先進水平的宜居、宜業、宜行、宜遊、宜樂城市，“五宜”是澳門城市發展的大方向。

《澳門特別行政區城市發展策略研究(2016-2030)》為總體規劃的前置條件和基礎，作為總體規劃的基本方針、指引、政策和原則。

依據上述政策，澳門的發展定位包括(見圖一)：

- (一) 國家定位：世界旅遊休閒中心；中國與葡語國家商貿合作服務平台；
- (二) 區域定位：以中華文化為主流、多元文化共存的交流合作基地；粵港澳大灣區的中心城市；粵港澳大灣區科技創新走廊的重要支撐點；粵港澳大灣區建設的三極之一；
- (三) 地方定位：澳門居民的美麗家園。

2.2 策略性指引

為達至總體規劃的目的及綜合以上發展定位，總體規劃應遵從以下的策略性指引：

- (一) 配合粵港澳大灣區發展建設，體現澳門作為大灣區中心城市的定位，加強澳門國際和區域地位，並深化其空間功能，同時推進珠海橫琴粵澳深度合作，為澳門長遠發展開闢廣闊空間，支撐澳門經濟適度多元發展：

透過促進與鄰近大灣區城市合作，以及與毗鄰城市(尤其珠海及橫琴)的對接，強化區域發展、區域聯動和區域整合，實踐“一河兩岸”概念，打造具備便利交通、景觀特色及經濟集聚的灣區。總體規劃將會著力部署提升對外連接及可達性，全力推進橫琴設立粵澳深度合作區，協助實現大灣區一小時生活圈，從而配合大灣區各城市合作發展，並鞏固澳門作為“世界旅遊休閒中心”、“中國與葡語國家商貿合作服務平台”的發展定位。

- (二) 強化城市多核心發展及開拓多元發展地區，提升職住平衡、促進海洋經濟可持續發展及經濟適度多元：

結合多核心及多元發展的概念，提出新的具發展潛力的經濟核心，優化產業佈局，透過適當分佈經濟和住宅用地，提升職住平衡，縮短通勤出行的距離，改善跨區交通和人流擁擠的問題；同時促進海洋經濟的可持續發展，透過海洋旅遊業、遊艇服務業及海洋科技研發等，提高海洋開發能力，並保障海洋經濟發展與環境保護的協調。

- (三) 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：

分別就環境相容性、文化相容性及海域利用三個方面提出策略，以便在空間佈局及詳細規劃中予以落實，以及為整體環境、文化及海域利用的相容性提供指導性方向。

- (四) 因應城市發展能力，制定區域及土地的分區、整治及規劃的政策，對公共基礎設施及公用設施採取合理部署，以及採取適當的土地利用，締造協調的空間結構：

參考現有23個統計分區及各區的人口分佈、特色及功能，重新劃分為18個詳細規劃分區。在下一階段，透過詳細規劃進一步訂定各個規劃分區的發展容量、空間結構、功能佈局及景觀保育等。

- (五) 劃定不可都市化地區及相關土地用途，對具自然價值及資源、景觀、考古、歷史或文化價值而在一般情況下不可發展的空間設定限制：

劃定不可都市化地區以保護屬稀缺且不可再生的自然資源的土地，考慮到景觀及歷史文化資源的重要性，劃定相關功能區以保護重要資源並提供指導性方向。

- (六) 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，並同時支持區域發展：

區位圖
Localização



圖例
Legenda

-  粵港澳大灣區範圍
Delimitação da Grande Baía Guangdong-Hong Kong-Macau
-  大灣區城市
Cidades da Grande Baía

優化及適度利用沿海近岸空間，並鼓勵於合適的地點作地下空間發展，同時提出都市更新的優先發展地區，為未來重新規劃及整合土地利用提出指引性方向。

- (七) 貫徹推行綠色、以人為本的交通，結合步行及輕軌、巴士等公共交通元素及公共交通優先的發展策略：

把握輕軌落成的機遇，創造開發公交導向發展的條件，以逐步提高澳門整體的公交分攤率；制定道路等級系統，並以環線交通為骨幹，提高澳門道路系統效率；提出優化步行系統的措施；制定優化泊車系統的方針，以指導詳細規劃階段時泊車設施的規劃。

- (八) 優化旅遊承载力，深化旅遊業與其他行業共同發展，支持旅遊業多元化：

加強歷史旅遊區及周邊地方的承载力，並打造內港成為一個沿岸商業街暨水岸公園，透過新旅遊景點開發及便利的交通配套，有助疏散聚集於歷史城區的人流及交通負荷；善用港珠澳大橋珠澳口岸人工島澳門口岸管理區的土地作會展配套酒店用途，以帶動其他新興產業及旅遊業發展；整合不同種類的旅遊資源，增添遊客體驗，鞏固“世界旅遊休閒中心”的定位。

- (九) 透過合適的城市規劃，保護文化遺產，延續歷史人文氛圍及景觀特色：

加強各步行路線之間的連接性，進一步結合歷史文化景點規劃步行路線；加強龍環葡韻、荔枝碗及路環舊市區的片區保護，提出片區的發展限制及指引。

- (十) 合理規劃景觀及公共開放空間，融合自然生態環境及環境政策：

改善公共開放空間的連接性，逐步增加人均公共開放空間的面積，並把握澳門三面環水的獨特性，加強濱水空間的可達性；構建藍綠緊扣的休憩網絡，使市民更容易享受高質素的公共開放空間和自然景觀資源。

- (十一) 規劃佈局融合防災減災思路，佈置具彈性的建設，以及加入防災元素：

於澳門西側沿岸地區構建融合防災減災功能的濱水空間及加強基礎設施建設，並強化避險、消防等防救災據點的佈局。

- (十二) 透過合適土地預留配合基礎建設，推動低碳理念，鼓勵發展多元化能源及加強廢物及污水處理：

於規模較大的新發展區建設低碳社區，並建議可以在規模較大的都市更新地區或新發展區研究分佈式能源系統的可行性；整合及集中設置固體廢物及污水處理基礎設施。

- (十三) 完善公共基礎設施及公用設施的建設部署，發揮迴圈協同效應，並融合更多其他複合功能，最大化其覆蓋服務範圍：

鼓勵集中設置基礎建設，達致迴圈協同效應，提高資源使用及能源生產效率，並有效運用土地資源；於合適基礎建設融合環境教育及其他複合功能，達致一址多用；提升公用設施的可達性及與居住區的連接性，以擴大服務覆蓋範圍；針對鄰避設施，加強美化環境工作以增加與鄰近環境的相容性。

第三章 整體空間結構

3.1 城市結構佈局

在粵港澳大灣區發展規劃層面，推動城市合理分工、功能互補，進一步提高區域發展協調性，構建科學、集約、高效的大灣區發展格局。澳門、香港、廣州、深圳為區域發展的核心引擎，透過深化澳珠合作，發揮澳門-珠海強強聯合的引領帶動作用，促進經濟、社會、文化、生活的融合發展，建設宜居、宜業、宜遊的優質生活圈，提升整體實力和全球影響力。提出協調範疇如下：

- (一) 加強科技創新合作：推進“廣州-深圳-香港-澳門”科技創新走廊建設，共建國際化創新平台；
- (二) 基礎建設互通互聯：增強澳門機場功能，促進建設世界級機場群；推進粵澳新通道（青茂口岸）、橫琴口岸等項目，構築大灣區快速交通網絡；
- (三) 強化能源儲運系統：完善廣東對澳門輸電網絡、供氣管道，確保澳門能源供應安全穩定；
- (四) 發展現代化服務業：大力發展特色金融產業，打造澳門成為中國葡語國家金融服務平台；
- (五) 推進大灣區旅遊發展：支持澳門建設世界旅遊休閒中心，共享區域旅遊資源，探索澳門與鄰近城市發展國際遊艇旅遊，合作開發跨境旅遊產品；
- (六) 創新人文交流合作：支持澳門發揮東西方多元文化長期交融共存的特色，加快發展文化產業和文化旅遊，建設中國與葡語國家文化交流中心；
- (七) 推進珠海橫琴粵港澳深度合作示範：加強珠海和澳門在橫琴的民生合作，建設集養老、居住、教育、醫療等功能於一體的綜合民生項目。

配合粵港澳大灣區發展趨勢，加強區域協調並建設三個區域合作樞紐（**城市結構佈局圖見規劃文本附件二**），把握澳門與珠海橫琴毗鄰的地理優勢，為實踐“一河兩岸”的發展概念創造條件。三個區域合作樞紐分別為：

- (一) “關閘商業區域合作樞紐”：透過規劃澳門半島關閘口岸周邊為商業區，鼓勵澳珠兩地合作發展，並提升該區職住平衡，減低跨區通勤交通；
- (二) “十字門水域區域合作樞紐”：根據珠海市城市總體規劃（2001-2020），橫琴近十字門一帶已規劃作商業用地。內港、氹仔北側和新城區在規劃上作對接，以結合珠海十字門地區發展計劃，在遠期共同打造“十字門水域區域合作樞紐”，並為實踐“一河兩岸”創設條件；
- (三) “橫琴蓮花區域合作樞紐”：隨著路氹邊檢大樓的搬遷，其原址土地及鄰近國有土地規劃作商業區，以配合珠海橫琴口岸一帶的規劃，促進澳門與橫琴共同開展經濟貿易合作。

完善對外連接及優化現有設施，提升澳門面向區域及國際的城市門戶：

- (一) “東門戶形象”：隨著港珠澳大橋的落成，連同新城A區的建設及外港碼頭的運作，澳門半島東面將成為尤其面向珠海及香港的大灣區城市門戶；
- (二) “國際門戶形象”：隨著澳門國際機場的擴建，連同氹仔客運碼頭的運作，建設海空聯運交通樞紐，增加對外聯繫及優化其他公共基礎設施，提升北安區成為面向國際的城市門戶。

構建多元化及多核心功能的空間結構，推進澳門半島及離島的職住平衡及均衡發展。多核心發展重點為：

- (一) “多元產業”：透過設置多元產業區，加強澳門半島北部、路氹及路環經濟活動及空間佈局，平衡整個澳門的經濟及社會活動；
- (二) “宜居社區”：於澳門半島中部、新城區、氹仔北部及路環石排灣持續建設宜居社區，締建澳門居民的美麗家園；
- (三) “旅遊娛樂”：外港區及路氹區持續發展為旅遊娛樂設施的集中地，加強澳門作為世界旅遊休閒中心的城市發展定位；
- (四) “產業升級”：北安及石排灣的工業區作產業升級，增加與鄰近環境的相容性的同時，促進經濟適度多元及鼓勵發展高端產業；
- (五) “綠色迴圈”：鼓勵於澳門國際機場以南集中設置污水及廢物處理相關的基礎設施，達致

迴圈協同效應，提高資源使用及能源生產效率，並有效運用土地資源；

- (六) “綠色休閒”：結合路環自然資源拓展綠色休閒旅遊。

建構下列多條功能軸帶，進一步連繫並強化功能佈局：

- (一) “一河兩岸合作軸帶”：沿十字門兩岸的土地規劃互相配合，促進兩地合作帶來的協同發展及效益；
- (二) “濱水歷史旅遊軸帶”：連繫不同的旅遊產品，包括海洋旅遊（如澳門海上遊）、歷史及文化旅遊（如“澳門歷史城區”、澳門科學館及新城A區南端的文化地標）及區域旅遊以達致協同發展及效益；
- (三) “知識產業科技軸帶”：透過教育（如澳門大學及澳門城市大學）、商業（路氹城邊檢大樓原址及周邊新規劃的商業用地）及科技研究機構（如澳門大學與澳門科技大學聯合設立的中藥質量研究國家重點實驗室，及由澳門大學設立的智慧城市物聯網國家重點實驗室）合作帶來的協同發展及效益（“產、學、研”相長）；
- (四) “綠色韌性軸帶”：路環擁有豐富的自然資源，需要在保育自然資源的情況下適度拓展綠色休閒旅遊。透過自然資源的保育及於澳門國際機場以南設置綠色迴圈示範區，推動城市可持續發展。

3.2 規劃分區

綜合現時統計分區的人口分佈、特色和功能，總體規劃將澳門特別行政區的土地空間重新劃分為十八個“規劃分區”，如下（**規劃分區圖見規劃文本附件三**），而詳細規劃可涵蓋一個或多於一個“規劃分區”：

規劃分區	現時統計分區 / 新城填海區
北區-1	青洲區、筷子基區及林茂塘區
北區-2	台山區、黑沙環及祐漢區
東區-1	黑沙環新填海區、望廈及水塘區
東區-2	新城A區
東區-3	港珠澳大橋珠澳口岸人工島澳門口岸管理區
中區-1	高士德及雅廉訪區、新橋區、荷蘭園區、東望洋區
中區-2	沙梨頭及大三巴區、中區
中區-3	下環區、南西灣及主教山區
外港區-1	新口岸區
外港區-2	外港及南灣湖新填海區、新城B區
氹仔北區-1	新城C、D區
氹仔北區-2	海洋及小潭山區、大學及北安灣區
北安區	北安及大潭山區、新城E1及E2區
氹仔中區-1	氹仔舊城及馬場區
氹仔中區-2	氹仔中心區
路氹區	路環區
路環區	
澳門大學新校區	-

第四章 發展條件

4.1 行政地役權及公用限制

總體規劃範圍內的土地發展利用應遵守現行生效法律中的一切保護、行政地役權及公用限制，例如航空役權及文化遺產保護的相關現行法律法規，總體規劃透過“發展條件圖”匯整該等法律法規作為編製總體規劃的前置條件。

在總體規劃的範圍應遵守以下現行生效的行政地役權及公用限制（發展條件圖見規劃文本附件四），該等法律法規尤其對建築高度構成限制：

- （一） 由七月十三日第53/87/M號法令設定的廣播室與松山無線電廣播中心無線電役權；
- （二） 由十月二十八日第226/92/M號訓令設定的製圖役權，以保證“媽閣山”、“東方酒店”、“大氹”、“氹仔低地”、“路環最高”及“九澳山”大地點之觀測；
- （三） 由經第295/2010號行政長官批示修改的八月十四日第233/95/M號訓令訂定的航空役權。

同時，在總體規劃的範圍亦應遵守以下現行生效的有關文化遺產保護的法律法規（發展條件圖見規劃文本附件五），涉及該等法律法規的地段尤其需配合文物保護單位訂定規劃條件或指引：

- （一） 第11/2013號法律（文化遺產保護法），其訂定澳門特別行政區文化遺產保護制度；
- （二） 第1/2017號行政法規，其訂定評定紀念物、具建築藝術價值的樓宇和設立一緩衝區；
- （三） 第31/2018號行政法規，其訂定被評定的不動產及其緩衝區的名錄和圖示；
- （四） 第33/2018號行政法規，其評定荔枝碗船廠片區為場所並設定其緩衝區；
- （五） 第83/2008號行政長官批示，其訂定東望洋燈塔周邊興建的樓宇容許的最高海拔高度；
- （六） 第31/2019號行政法規（第二批不動產的評定）；
- （七） 第130/2020 號行政長官批示（古樹名木保護名錄）。

4.2. 制度

在行政地役權及公用限制所涵蓋的範圍，包括文化遺產所涵蓋的地區，相關生效的法律制度優於總體規劃規章的規定。

第五章 土地使用和利用

5.1 土地分類

總體規劃依據《城市規劃法》第二條及第二十九條之規定，對規劃範圍內的土地劃分為都市性地區及不可都市化地區。將生態敏感性較高的區域劃為不可都市化地區，以保護屬稀缺且不可再生的自然資源的土地，及維護具景觀、考古、歷史或文化價值而在一般情況下不可進行都市化或建設的地區（土地分類規劃圖見規劃文本附件六）。

透過劃定“不可都市化地區”保護以下山體、水體及濕地的主要範圍，當中包括：

- 山體：路環山體、大潭山、小潭山、媽閣山、西望洋山、青洲山、東望洋山及望廈山；
- 水體：澳門大水塘、石排灣水塘、九澳水庫、黑沙水庫、西灣湖及南灣湖；
- 濕地：疊石谷濕地、九澳水庫淡水濕地、龍環葡韻濕地、路氹城生態保護區一區及二區²。

2 路氹城生態保護區二區的範圍大部份為泥灘，根據地圖繪製暨地籍局的資料，只有三個人工小島屬土地範圍，由於土地分類規劃圖是對規劃範圍內的土地進行劃分，故圖中僅將該三個人工小島劃為不可都市化地區。

都市性地區又細分為已都市化地區及可都市化地區：

- 已都市化地區包括澳門已建設及已發展的區域；
- 可都市化地區為仍在設置公共基礎設施及公用設施的東區-2、氹仔北區-1等區域，並將因應城市發展逐步完善相關基建及公用設施，以滿足進行都市化的條件。

5.2 土地用途

依據《城市規劃法》第三十一條及第三十二條之規定，考慮土地使用的兼容性、適當性及優先性，按下列土地使用類別訂定土地用途（**土地用途規劃圖見規劃文本附件七**）：

- | | |
|------------|-----------------|
| (一) 居住區； | (五) 公用設施區； |
| (二) 商業區； | (六) 生態保護區； |
| (三) 工業區； | (七) 綠地或公共開放空間區； |
| (四) 旅遊娛樂區； | (八) 公共基礎設施區。 |

土地使用類別為每一區的主要土地用途，同時兼容其他次類別的土地用途。

土地使用和利用應遵守以下原則：

- (一) 尊重現況：確保規劃的土地使用類別得到執行落實，但不影響利害關係人已依法取得與土地有關的權利及法律狀況；
- (二) 複合利用：透過地下空間發展及多元混合使用，確保土地利用效益的最大化；
- (三) 職住平衡：透過合理分佈各土地使用類別，鼓勵市民原區就業，提高職住平衡。

5.2.1 居住區

居住區主要為住宅用途的區域，以及包含因應居民生活需求的相關生活配套設施，如市場、學校等社區性公用設施，公園、綠地等公共開放空間，以及辦公、餐飲、零售等商業用地。

居住區內的土地使用不兼容工業用途。

總體規劃維持現時主要分佈於北區-2、東區-1、中區-1、中區-2、中區-3及氹仔中區-2的核心居住區，並規劃於北區-1（青洲）、東區-2（新城A區）、氹仔北區-1（新城C、D區）、氹仔中區-2（氹仔卓家村附近）、北安區（新城E1區）及路環區（石排灣）增加居住區，以支援毗鄰的就業片區，從而增加原區就業的條件，提高職住平衡和減沙跨區交通。未來因應社會需求及人口結構，完善整體房屋規劃、公共交通規劃及生活配套設施，以滿足居民的生活所需，達至宜居社區。

5.2.2 商業區

商業區主要為商業及服務性活動的區域，如商業辦公、金融、零售、餐飲、會展等，為經濟適度多元創造條件，提供培育新興及高端產業的條件與環境，提高經濟抗禦力，應對澳門未來經濟發展之需要。同時，配合居住區的設置，鼓勵原區就業，提高職住平衡。

商業區內的土地使用不兼容工業用途。

總體規劃維持現時集中於中區-2、中區-3及外港區-2的核心商業區，並提出：

- (一) 為促進與鄰近地區（尤其珠海和橫琴）協同效應，強化區域發展、區域聯動和區域整合，實踐“關閘商業區域合作樞紐”和“橫琴蓮花區域合作樞紐”，規劃於北區-2的關閘口岸一帶及路氹區的路氹邊檢大樓原址一帶增設兩個新的商業區；為發揮港珠澳大橋的橋頭經濟作用，於東區-3的港珠澳大橋珠澳口岸人工島澳門口岸管理區南側，規劃會展配套酒店用地，共建粵港澳會展合作平台，打造城市門戶形象；於北安區的新城E1區增加商業區，以配合提升海空聯運對外城市門戶的形象。

- (二) 為鼓勵原區就業，促進職住平衡，規劃將東區-1現時位於慕拉士大馬路的工業區，逐步轉型作非工業用途，提升區內土地和產業經濟價值，減少工業活動對居住區的影響，改善社區整體生活環境；於東區-2的新城A區規劃商業區，提供原區就業條件外，亦配合東區3提升城市門戶形象；並於氹仔北區-1的新城C區及氹仔北區-2的氹仔北側構建濱水商業區，為區內增加商業元素，擴大經濟活力，促進職住平衡。
- (三) 為強化城市多核心功能佈局，加強與旅遊文化協同發展，規劃於外港區-2的嘉樂庇總督大橋東側增設商業區，推動與新口岸原有商業區在旅遊娛樂、商業活動方面的協同發展，結合南灣湖政府設施的規劃，進一步強化城市多核心功能佈局；於中區-2及中區-3，針對內港的長遠整治計劃，沿內港規劃具有活力的沿岸商業街暨水岸公園，加入商業元素及整合現有碼頭運作，提升內港經濟活力，增加一個新的旅遊景點，呼應建設“一河兩岸合作軸帶”。

5.2.3 工業區

工業區為主要用於建設及促進工業發展的區域，同時可用作提供工商業和發展新興及高端產業的辦公空間，以提升經濟功能及促進產業升級。

工業區內的土地使用不兼容居住用途。

總體規劃維持現時主要位於北區-1的跨境工業區、北安區的北安工業區及路環區的聯生工業區和九澳工業區，並強化土地的效益及功能。規劃適當整合或逐步遷移較分散於澳門其他地區的工業，以及將土地使用效能較低的工業活動一併設於上述的核心工業區內，為新興及高端產業營造空間環境，鼓勵產業升級。從而將居住區內的原工業用途土地釋放作為非工業用途，提升土地效益同時緩解工業與居住用途毗連所引致的社區問題。

5.2.4 旅遊娛樂區

旅遊娛樂區為主要用於設置旅遊項目及相關服務，以及設置餐飲、休閒和娛樂設施的區域，旨在為建設澳門成為世界旅遊休閒中心創設條件。

旅遊娛樂區內的土地使用不兼容工業用途。

總體規劃維持現有主要集中於路氹區、外港區-1、外港區-2、氹仔中區-1及路環區的旅遊娛樂區，並規劃優化旅遊承载力，深化旅遊業與其他行業共同發展，支持旅遊業多元化：

- (一) 為旅客提供綜合式旅遊體驗，善用外港區-1及外港區-2的土地，進一步加強零售及酒店業發展，隨著更多旅遊景點及交通基建逐步的落成，於澳門半島南部建構“濱水歷史旅遊軸帶”；
- (二) 路氹區周邊旅遊娛樂區可配合路氹邊檢大樓原址發展，以公共交通導向發展(TOD)模式規劃新的商業綜合體，加強旅遊娛樂元素和多元化配套設施，透過與珠海橫琴的區域合作，產生協同效應，打造“一河兩岸合作軸帶”。

5.2.5 公用設施區

公用設施區為主要用於建設及提供全澳性且獨立佔地的公用設施的區域，包括康體、教育、醫療、文化、社會服務、市政服務等，旨在打造宜居城市，建設澳門美麗家園。鼓勵透過複合利用公用設施，持續優化公用設施的可達性及與居住區的連接性，以擴大服務覆蓋範圍。

公用設施區內的土地使用不兼容工業用途。

總體規劃就不同範疇的公用設施提出如下：(見圖二)

圖二
Planta II

主要公用設施規劃示意圖

Planta Relativa ao Planeamento dos Principais Equipamentos de Utilização Colectiva



圖例

Legenda

- | | | | | |
|---|--|---|-------------------------------|----------------------------|
| 規劃範圍界線
Limite da Área de Intervenção | 康體設施
Instalações Recreativas e
Desportivas | 文化設施
Instalações Culturais | 醫療衛生設施
Instalações Médicas | 其他設施
Outras Instalações |
| | 教育設施
Instalações Educativas | 社會及市政服務設施
Instalações Destinadas a Serviços Sociais e Municipais | | |

- (一) 文化設施：為配合澳門建設成為“世界旅遊休閒中心”及宜居、宜業、宜行、宜遊、宜樂的城市發展目標，規劃於東區-2的新城A區南端建設城市級地標性文化設施，結合濱海綠廊及公共綠化空間，塑造城市門戶；並於外港區-2的文化中心附近以及路環區的荔枝碗船廠片區規劃城市級文化設施，以優化及增添文化藝術場館、圖書館、博物館等，創造更多文化旅遊休閒元素。未來於詳細規劃階段應合理檢視、規劃及優化現有文化設施，並增加與零售及社區設施的協同效應及連接性，打造澳門成為文化之城。
- (二) 教育設施：為提升澳門人才的競爭力，促進人才培養及經濟適度多元化，達致“教育興澳，人才建澳”方針。規劃建議結合現有教育資源，積極推進教育發展，並鼓勵澳門高等院校發展粵港澳合作的相關教育研發；於詳細規劃階段，因應人口增長規劃社區性的教育設施用地(如中、小學)，以回應社會對教育設施的需求。
- (三) 康體設施：為提升居民身體素質和生活質量，規劃維持現有大型康體設施如奧林匹克體育中心，並於東區-2及氹仔北區-1的新城區增設全澳性的康體設施，以及優化北區-1的蓮峰體育中心，以提高室內體育館及戶外運動設施的供應。在詳細規劃階段，應透過複合利用增加康體設施，例如與大型屋苑、公共開放空間及基建設施結合，達致多元使用，並透過合理分佈社區性康體設施，以盡量擴大康體場所的服務範圍及與居住區的可達性，尤其路環區、中區-3和外港區-2。
- (四) 衛生醫療設施：隨著人口結構的轉變，老年化人口逐年上升，因應離島人口增加，離島醫療綜合體將具一定程度緩解作用。在詳細規劃階段需因應各規劃分區的人口結構以及土地資源，整合醫療衛生以及養老設施用地，透過合理分佈盡量擴大醫療設施的服務範圍，以確保市民在緊急情況下得到服務，並滿足他們日常所需，從而提升生活質素。
- (五) 社會及市政服務設施：社會及市政服務設施多為社區性，與當區的人口數量及實際需要有關，而在總體規劃層面維持現有全澳性且獨立佔地較大的設施，如特殊性質的康復院社及墳場，並提出於詳細規劃階段因應未來人口結構轉變預留部份土地作靈活運用，以及研究於北安區或路環區建設火葬場的可行性，並加強設施的可達性，以滿足社會需要。
- (六) 其他公用設施：具特殊性質且獨立佔地較大的設施，如監獄、軍營等，現時主要設置於路環區，受其他發展的影響較少，將來可因應實際需要決定新建及擴建設施的規劃。至於行政辦公設施，現時分散於澳門各區，為作出適當的整合，規劃於外港區-2的南灣湖西側建設政府設施，以完善及優化行政辦公設施的佈局。

5.2.6 生態保護區

生態保護區為主要用於保育具有生態價值的區域，旨在對具有生態價值的自然資源予以最大程度的保護。

生態保護區內的土地使用不兼容居住、工業及旅遊娛樂用途。

總體規劃旨在保護位於北區-1、東區-1、中區-1、中區-3、外港區-2、氹仔北區-2、氹仔中區-1、北安區、路氹區及路環區現有具生態價值的自然資源，當中包括澳門的主要山體(路環山體、大潭山、小潭山、媽閣山、西望洋山、青洲山、東望洋山及望廈山)、水體(澳門大水塘、石排灣水塘、九澳水庫、黑沙水庫、西灣湖及南灣湖)，以及濕地(疊石谷濕地、九澳水庫淡水濕地、龍環葡韻濕地、路氹城生態保護區一區及路氹城生態保護區二區)。

5.2.7 綠地或公共開放空間區

綠地或公共開放空間區為澳門“市肺”，為主要具優化城市環境、景觀，提供休閒、康體活動功能的區域。

綠地或公共開放空間區內的土地使用不兼容工業及旅遊娛樂用途。

總體規劃維持現時主要分佈於路環區的大型全澳性綠地或公共開放空間，並提出於北區-2和東區-2（澳門半島東北側與新城A區之間的水道）、外港區-2（新城B區）及氹仔北區-1（新城C、D區）重點增加綠地或公共開放空間。透過優化規劃佈局，加強綠地或公共開放空間區可達性及與居住區的連接性，擴大其服務範圍，改善環境及居民生活質素。

5.2.8 公共基礎設施區

公共基礎設施區為主要用於設置城市基礎設施的區域，包括供水、排水、電力、天然氣、污水處理、廢物處理、電訊、主要交通設施及道路主幹網方面的設置，以確保公共基礎設施的正常運作（見圖三）。

在不影響主要用途及公共基礎設施運作的前提下，公共基礎設施區內能兼容其它的土地使用。

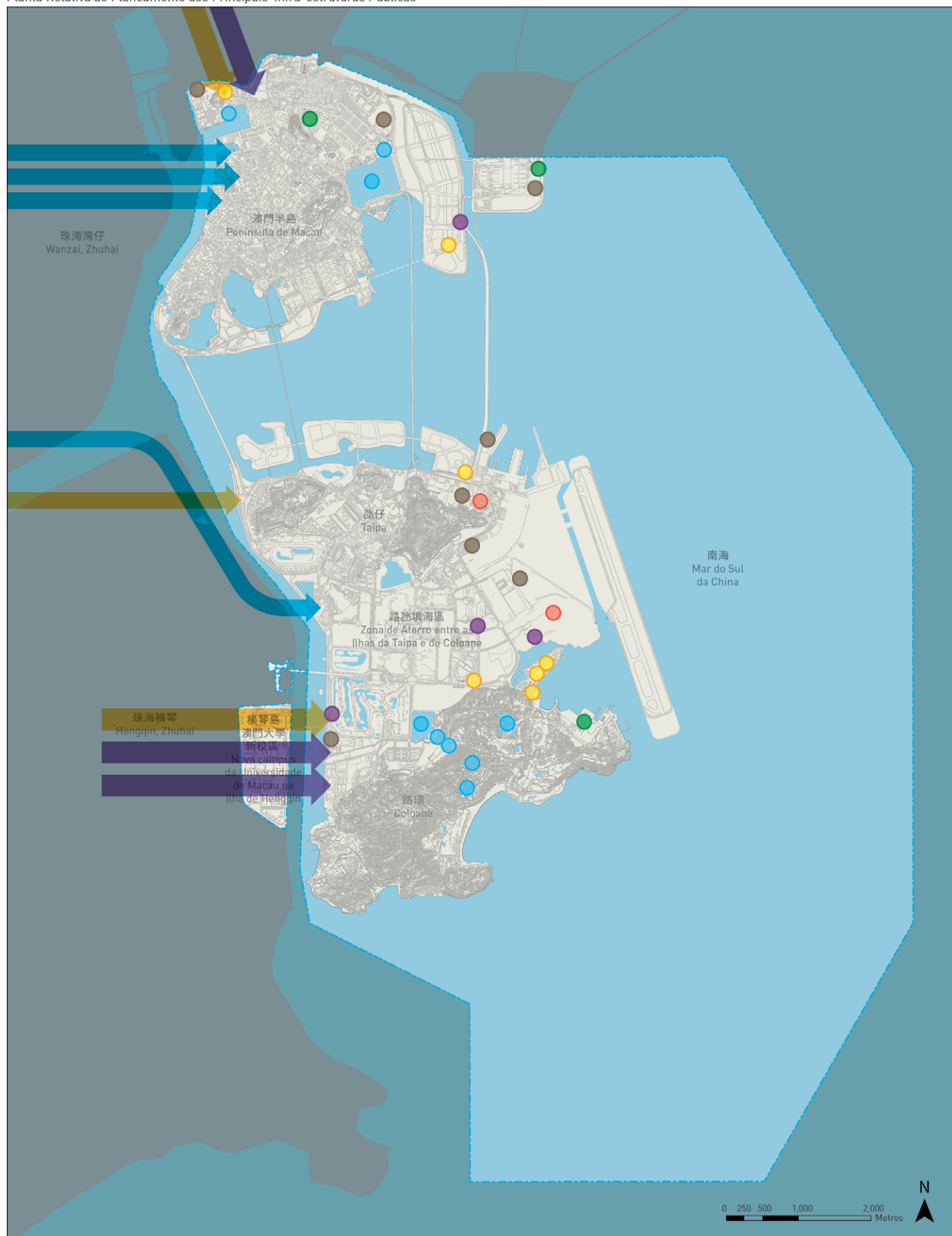
總體規劃維持現時的全澳性公共基礎設施外，優先於澳門東側集中規劃全澳性公共基礎設施，例如於港珠澳大橋珠澳口岸人工島澳門口岸管理區集中設置污水處理廠、燃料中途倉、物流設施等，以及於路氹城的東側集中設置固體廢物處理等設施，有助於基礎設施之間建立資源的產生、消耗及回用，創造迴圈協同效應的條件。各公共基礎設施範疇的規劃方向如下：

- （一） 供水：隨着澳門總用水量持續增加，需要增強供水設施佈局、供水效能和安全度。研究在地勢較高的位置增建高位水池和興建再生水設施，以完善供水系統及提高淡水資源的儲備能力。
- （二） 排水及污水處理：改善現時污水處理情況，透過現有污水處理廠升級，提升污水總處理量及尾水排放標準，同時，規劃於東區-3（港珠澳大橋珠澳口岸人工島澳門口岸管理區）、北安區（新城E1區）、路氹區（澳門國際機場以南）增加污水處理設施，優化佈局以逐步減少與居住區毗連所帶來的問題。
- （三） 電力：增加本地發電能力，加快推動天然氣發電機組在路環A、B發電廠的工程投運，同時推動發展清潔能源，增加能源供應多元性及穩定性。
- （四） 天然氣：目前路氹填海區天然氣分配主幹管網已鋪設完成。同時，隨路氹填海區的未來發展，管網鋪設工程亦將持續進行、優化及擴大分配管網，並按計劃逐步覆蓋至澳門半島及新城填海區。
- （五） 廢物處理：澳門垃圾焚化中心每日垃圾處理量已接近其設計的日處理能力，規劃預留土地擴建垃圾焚化中心。於建築廢料堆填區建設各種固體廢物處理設施，以強化廢物處理及循環程序，提升處理固體廢物及循環的再造能力。
- （六） 電訊：配合市場對更高速的流動數據網絡及物聯網等的需求，推動電訊營運商完善基礎設施建設，以保障網絡質量，提高無線網絡覆蓋範圍，為居民提供更優質的流動網絡服務。
- （七） 其他設施：積極推進在路環區尋求合適地點建設危險品儲存設施，並於詳細規劃階段確定選址及深化設計，務求對市民構成的風險和影響減至最低。

圖三
Planta III

主要公共基礎設施規劃示意圖

Planta Relativa ao Planeamento dos Principais Infra-estruturas Públicas



圖例

Legenda

- | | | | | |
|---|---|---|--|--|
| <p>規劃範圍界線
Limite da Área de Intervenção</p> <p>供電設施
Instalações de Fornecimento de Energia Eléctrica</p> <p>供水設施
Instalações de Abastecimento de Água</p> | <p>污水處理設施
Instalações de Tratamento das Águas Residuais</p> <p>供氣設施
Instalações de Abastecimento de Gás</p> | <p>固體廢物處理設施
Instalações de Tratamento dos Resíduos Sólidos</p> <p>其他設施
Outras Instalações</p> | <p>供電管道
Conduitas de Fornecimento de Energia Eléctrica</p> <p>供氣管道
Conduitas de Abastecimento de Gás</p> | <p>供水管道
Conduitas de Abastecimento de Água</p> |
|---|---|---|--|--|

第六章 指引性原則

6.1 都市防災

為應對極端天氣現象帶來的影響，加強澳門整體防災、減低風險及救災的效能，提升預防和減低災害發生及其影響的能力，以及應對災害的承載力及韌性。總體規劃提出強化防災、減災、救災的元素，並且從基礎建設及規劃佈局方面制定防災減災救災系統(見圖四)，以提升城市綜合安全保障能力，確保居民生命財產安全。

防災減災基礎設施方面：澳門常見的自然災害為颱風、暴雨及風暴潮，造成低窪地區嚴重水浸，因此透過擋潮閘、蓄水池、泵站等基礎設施建設，提高防洪、防潮、排澇、蓄水能力，以緩解沿岸及低窪地區的水患問題。並提出在澳門西側(如內港及路環舊市區)的沿岸地區建設藍綠基建，結合濱水綠地或公共開放空間設置防災基建，提供人工景觀資源和改善環境質素的同時，提高防洪及防潮的能力。

救災避險設施方面：強化尤其避險中心、消防行動站、警察、醫院等防救災據點的整體佈局，並以道路系統規劃作緊急救援及避險路線，以連接各防救災據點。為指引下階段詳細規劃，提出防救災據點及路線的規劃指引如下：

設施類型	規劃指引
防救災據點	· 具連接行車道的出入口。 · 鄰接闊度可容納足夠空間讓車輛進出的道路。 · 選擇便於應急供水及供電等設施接入的地段，並處於通訊網絡覆蓋範圍。 · 盡量避免選址於風暴潮期間有水浸情況。 · 避開易燃品或危險品儲存點。
救援/避險路線	· 扣除停車後必須具備足夠寬度進出及進行救援。 · 配合防救災據點之位置、地形、道路配置等作適當之規劃，並需以易於排水的道路作連接，避免因水浸而令支援受阻。 · 處於通訊網絡覆蓋範圍，於緊急期間有足夠網絡供救援人員使用。 · 長遠應劃設不同風暴潮下的救援/避險路線。

6.2 文化遺產保護

保育澳門獨特的文化，善用此優勢鼓勵文化旅遊，進一步加強澳門作為世界旅遊休閒中心的定位，同時，保護“澳門歷史城區”突出普世價值及其他文化遺產的社區風貌，以發揮中西文化交融特色，締造一個具有豐富文化底蘊和獨特城市魅力的旅遊城市。

配合《文化遺產保護法》等相關法律法規及《澳門歷史城區保護及管理計劃》的工作，以確保相容性，並保護被評定的不動產，尤其被評定為世界遺產的不動產—“澳門歷史城區”，並在文化遺產保護的基礎上確保與土地使用的協調，研究將歷史文化融入城市發展中，同時，文化保育與規劃應相互協調，以避免於具文化價值的區域規劃過高的人口密度。

優化“澳門歷史城區”及周邊地方的承載力，鼓勵文化遺產的善用及活化，並透過保護“澳門歷史城區”及對其鄰近建築物作出適當的限制和約束，從而減少鄰近發展對文化遺產的影響，平衡城市發展和文化遺產保護，促進“澳門歷史城區”的可持續發展。

圖四
Planta IV

綜合防災減災規劃示意圖

Planta Relativa ao Planeamento de Prevenção e Atenuação de Desastres



圖例
Legenda

- | | | | | |
|---|---|--|---|------------------------------|
| 規劃範圍界線
Limite da Área de Intervenção | 內港擋潮閘
Barragem de Marés no Porto Interior | 避險據點
Centros de Acolhimento de Emergência | 藍綠基建
Infra-estruturas terrestres e marítimas | 蓄水池
Reservatórios de água |
| 緊急救援/避險路線
Caminhos de Evacuação | 消防據點
Postos Operacionais do Corpo de Bombeiros | 醫療據點
Centros de Tratamento Médico | 警察據點
Postos Operacionais da Polícia | 指揮據點
Postos de Comando |

6.3 都市更新(舊區重整)

配合都市更新(舊區重整)的政策及計劃,改善現有城區整體空間佈局、土地使用分佈,以及社區設施及公共開放空間不足的問題,把握都市更新(舊區重整)的契機,完善防災減災設施,並鼓勵土地複合利用及公共交通導向發展(TOD)模式,以及強化城市多核心發展。

都市更新(舊區重整)應以提高土地利用效益及延續社區特色為主要原則,以改善社區環境及居住質素,令整體社會受惠;考慮都市更新(舊區重整)區域及周邊地區的狀況、社區特色及土地用途,使都市更新(舊區重整)項目與現有社區相容;致力保護歷史城區的緩衝區及核心區,尤其保護傳統、重要的景觀或文化遺產,以及延續歷史文化氛圍、具特色的城市肌理和建築風格等。

優先考慮發展年期較長、建築物樓齡較高、生活環境較擁擠的地區開展都市更新(舊區重整),其中計劃以北區-2及中區-1為都市更新(舊區重整)優先發展區域。

6.4 環境保護

配合環境保護規劃,持續推動綠色低碳及可持續的城市發展。以生態保育、綠色規劃及建設為主軸,從而緩解環境污染及減低碳排放,並應在城市發展時設立環境保護措施,以取得城市發展與環境保護的平衡,構建綠色宜居城市。

保護大規模生態片區、水體及自然岸線,以確保現有濕地、水體及自然岸線的整體性。並結合澳門山體、水體及綠地或公共開放空間,透過綠網連繫各個綠化節點及水系節點,形成有機相連的藍綠網絡(見圖五),實現水資源及綠化空間的景觀連接,如總體規劃提出的城市結構佈局,以“綠色韌性軸帶”串連路環主要的山體、綠地及濱海空間等。

澳門三面環海,綠地主要集中於路環,並存有其他綠地和水體,如望廈山、東望洋山、西望洋山及媽閣山、大水塘、西灣湖、南灣湖及九澳水庫等。總體規劃透過土地分類及土地用途的規劃,劃定不可都市化地區及生態保護區,保護具高生態價值的土地及維護生物多樣性,緩解環境污染;並劃定綠地或公共開放空間區,倡導綠色生活及建立藍綠資源間的連接。同時規劃於新發展區(如氹仔北區-1)建設低碳示範區,及於路氹區東側建設綠色迴圈示範區,推動低碳理念及循環使用,倡導綠色生活。

6.5 景觀

致力保護澳門具代表性及價值的景觀視廊與視域,構建“山、海、城”的空間格局,強化城市特色景觀,塑造全新城市門戶及天際線,保護“澳門歷史城區”的完整性,以達致保護與發展的平衡,促進城市發展的可持續性。

於適合的位置建造大型及具提高城市品位的標誌性建築,同時,尤其提出21個為保護制高點、城市景觀或具歷史文化價值的策略性公眾景觀視點、特定方向視域及視覺走廊(見圖六),當中包括:

- (一) 關閘與望廈山之相互方向:望廈炮台為昔日澳門重要的軍事防禦據點之一,其位置可俯瞰澳門關閘一帶地區之活動;
- (二) 大砲台至白鴿巢公園方向:城區內兩處主要綠化場所之間重要的視覺聯繫,體現了“澳門歷史城區”的空間形態與整體城市景觀格局;
- (三) 耶穌會紀念廣場望大三巴牌坊方向:此方向能完整地觀看被評定的紀念物“大三巴牌坊、前地及石階”的整體外觀,配合周邊被評定的建築群,塑造良好的景觀歷史氛圍;
- (四) 議事亭前地至市政署大樓方向:反映傳統歐洲城市建設中市政議事建築與廣場的空間關係及新古典主義風格的建築物特色,充分體現澳門中西文化共融的城市特點;

圖五
Planta V

藍綠網絡規劃示意圖

Planta Relativa ao Planeamento do Sistema de Rede Verde e Azul



圖例
Legenda

- | | | |
|--|--|---|
|  規劃範圍界線
Limite da Área de Intervenção |  水系節點
Pontos de Recursos Azuis |  水系
Rede Azul |
|  綠化節點
Pontos de Recursos Verdes |  綠網
Rede Verde |  綠廊
Corredores Verdes |

圖六
Planta VI

主要景觀視點規劃示意圖

Planta Relativa ao Planeamento das Principais Vistas Panorâmicas



圖例
Legenda

- | | | | |
|--|---|--|--|
| | 規劃範圍界線
Limite da Área de Intervenção | | 特定方向的視域
Visualização com Direções Específicas |
| | 視廊
Corredores Visuais | | 360度的公眾景觀
Vista Panorâmica de 360° |

- (五) 塔石廣場與東望洋砲台及燈塔之相互方向：突顯澳門城市中西文化匯集特色及“澳門歷史城區”與周邊主要公共空間節點的重要視覺聯繫；
- (六) 大砲台與東望洋山之相互方向：為“澳門歷史城區”內的兩個制高點，於制高點上可俯瞰並了解歷史城區的整體空間格局；
- (七) 大砲台至內港方向：反映“山、海、城”城市空間格局的特徵及“澳門歷史城區”與內港水道間的重要視覺聯繫；
- (八) 東望洋砲台及燈塔至外港方向：眺望外港海域方向的重要觀景點，“澳門歷史城區”與海洋間的重要視覺聯繫；
- (九) 主教山眺望台至內港方向：反映“山、海、城”城市空間格局的特徵及“澳門歷史城區”與內港水道間的重要視覺聯繫；
- (十) 媽閣廟至內港水道方向：反映媽祖信仰文化及澳門民間信俗特色，並體現了“澳門歷史城區”與內港水道間的重要視覺聯繫；
- (十一) 主教山聖堂與西灣湖之相互方向：反映“澳門歷史城區”的“山、海、城”城市空間格局特徵；
- (十二) 聖地牙哥砲台至十字門水道方向：反映砲台昔日對內港航道門戶的軍事防禦功能及意象，並體現了“澳門歷史城區”與內港水道間的重要視覺聯繫；
- (十三) 澳門旅遊塔會展娛樂中心（於旅遊塔上）：眺望澳門城市“山、海、城”整體格局，景觀開揚，視野廣闊；
- (十四) 澳門科學館海濱位置至氹仔方向：可遠眺氹仔城景、大潭山景觀、新城填海區及未來第四通道的景觀；
- (十五) 新城A區人工地標位置至氹仔方向：可遠眺氹仔城景、友誼大橋風光及大潭山景觀；
- (十六) 新城C區人工地標位置至南灣湖方向：可遠眺南灣湖、西灣湖及新城B區一帶城市景觀，以及澳門半島標誌性的建築物；
- (十七) 新城E1區人工地標位置至新城A區方向：與新城A區城市景觀相互對望，同時，遠望港珠澳大橋珠澳口岸人工島澳門口岸管理區的景觀；
- (十八) 小潭山眺望台向北方向：眺望新城區、嘉樂庇總督大橋及內湖景觀；
- (十九) 大潭山公園東北方向：遠眺新城A區及港珠澳大橋的景致；
- (二十) 大潭山公園至路氹方向：遠眺沿著金光大道及作為世界旅遊休閒中心不可或缺元素之一的旅遊設施集中地；
- (二十一) 媽祖塑像：眺望路環沙灘、山體、城市的景觀，充分體現自然與城市相互共融。

6.6 交通運輸

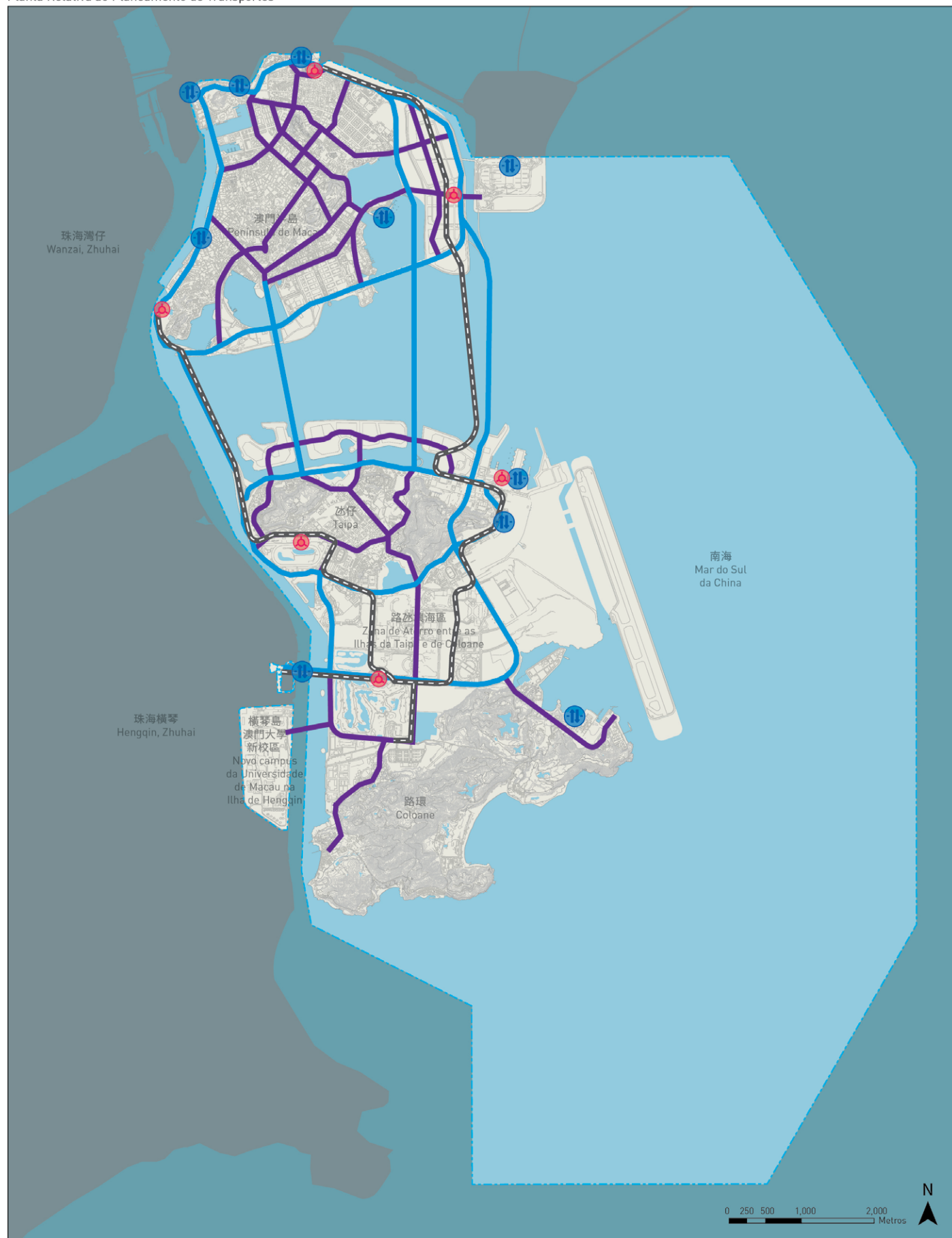
落實推行綠色、以人為本的交通政策，構建結合步行及輕軌、巴士等公共交通元素的公共運輸網絡，鼓勵以公交及步行出行，減少使用私人車輛。另外，完善交通運輸基礎設施及交通網絡以加強出行流動性（見圖七）。

對外交通：澳門現有多個對外交通點，包括澳門國際機場、港珠澳大橋澳門口岸、外港客運碼頭、氹仔客運碼頭、內港碼頭、關閘口岸、橫琴口岸以及珠澳跨境工業區等。為推動區域融合和整體經濟發展，提升口岸功能，促進對外客運及貨運，以及考慮到持續上升的入境旅客，需優化跨境口岸區交通及完善跨境交通網絡對接，尤其加強與珠海的軌道交通網絡對接，並實現內外交通無縫連接，同時配合口岸預留土地作公交導向發展(TOD)，提升綜合發展潛力。

圖七
Planta VII

綜合交通規劃示意圖

Planta Relativa ao Planeamento de Transportes



圖例
Legenda

- | | | | | | |
|--|---|--|--------------------------------------|--|---|
| | 規劃範圍界線
Limite da Área de Intervenção | | 主要道路
Vias Principais | | 對外交通點
Pontos de Transporte para o Exterior |
| | 輕軌走線
Traçado do Metro Ligeiro | | 跨區道路
Vias que interligam as zonas | | 主要交通設施
Principais Instalações de Transportes |

交通運輸系統：建立澳門整體的交通運輸系統，包括輕軌及道路，以聯繫澳門各區，分流跨區與區內交通，減少區內交通的壓力。跨區交通系統視乎工程的可行性，可以為輕軌或道路。而規模較小的次要道路及區內道路的劃定，則待詳細規劃階段予以確定，以配合各規劃分區的發展情況。在道路系統方面：

- (一) 實施道路等級制度，以提高澳門道路網絡的效率；
- (二) 確立跨區道路網，連接澳門半島和離島，主要為城市提供大流量、長距離、快速的交通服務，不宜與區內道路過多交接；
- (三) 確立主要道路網，連接各堂區的道路，並作為連接跨區道路並轉換到地區交通網絡的重要橋樑。

公共交通：結合軌道交通及主要交通設施（包括交通樞紐）的規劃及建設，完善巴士網路覆蓋，擴大公共交通的覆蓋率，提升公共交通服務品質，以提高公交的使用率，並結合慢行交通規劃，推行綠色及以人為本的出行方式，減少使用私人車輛出行；

- (一) 在合適的大型交通樞紐站點預留土地作公共交通導向發展，使土地複合利用作商業及居住用途，從而鼓勵居民以公交及步行出行；
- (二) 致力確保公共交通的通行性，如推行主要道路停車路外化措施。

慢行系統：優化慢行系統的設施及規劃，並結合軌道交通作共同的考量，同時，完善步行網絡及推行無障礙出行，拓展新的步行路線，營造優質步行環境，以鼓勵綠色出行。

- (一) 根據《2019年施政報告》及2016年完成的《澳門新城區總體規劃交通影響評估》的指引，步行系統規劃須與公共交通規劃共同考量；
- (二) 配合軌道站點設立連續的步行網絡，將周邊商業融入步行範圍，提升步行系統的連貫性；
- (三) 透過進行專項性研究，以落實行人環境和步行空間的優化，並針對人多、車流量大的地點，提出因地制宜的行人環境改善措施。

停車設施：在《2019年施政報告》中，提出優化泊車位資源，以創造可持續的泊車系統。未來對停車位缺口較大的地區採用多管齊下的措施，適當增加供應或優化停車位資源。

- (一) 中期引導泊車需求，控制車輛總量，並持續以不同方式在具條件的地方適當增加停車位供應，如於綠地的地下空間建設公共停車場、鼓勵私人停車場對外開放、創設夜間或日間停車位等；
- (二) 遠期透過土地規劃佈局增加原區就業的機會，提升職住平衡，有利減少通勤交通及泊車需求，再透過鼓勵停車位共用，以優化停車位資源的使用率。

6.7 海域利用

配合《海域管理綱要法》及《澳門特別行政區海域利用與發展中長期規劃（2016-2036）》的工作，有效利用海域資源、拓展空間及優化區域以應對人口結構及社會經濟轉變，協助推動澳門及大灣區海洋經濟。

在保護海域環境（如自然岸線、海域功能和海洋生態）及不損害現有濕地的整體性（如路氹城生態二區）的前題下，規劃透過岸線的整治和近岸填海方式，拓展澳門土地空間和優化海岸線的利用：

- (一) 填海擴建澳門國際機場用地，提升航空運載力，同時提升該區對外的城市門戶形象；
- (二) 重新整合澳門半島東北側海岸空間，於東區-2西側的水道作填海，打造地標性的休閒綠化空間，並優化關閘口岸交通樞紐；

- (三) 分別於內港及路環西側作適度近岸填海，構建融合防災減災及具改善水環境功能的濱海景觀岸線，並與周邊土地協同發展，推動“海洋經濟”；
- (四) 優化路環碼頭至九澳燈塔自然岸線一帶的步行系統，串連黑沙海灘和竹灣海灘，以助建設“一帶兩灣”，推動濱海生態文化旅遊。

結合有關城市發展策略研究及海域利用的相關研究報告，長遠考慮透過近岸填海及遠期填海計劃，例如“第四空間”規劃，作為城市新發展空間及土地儲備，以應對未來人口增長及社會經濟轉變所帶來的土地需求。

第七章 規劃分區指引

7.1 北區-1及北區-2

7.1.1 北區-1

北區-1佔地約0.9平方公里，在未來粵澳新通道(青茂口岸)投入運作後，透過珠澳跨境工業區口岸及青茂口岸，將進一步加強珠澳的聯繫，帶動工業區持續發展。

北區-1主要土地使用為居住區及公用設施區，配合青洲居住區的發展，規劃人口預計稍有增長。

北區-1的城市設計指引如下：

- (一) 此區域受經第295/2010號行政長官批示修改的第233/95/M號訓令有關航空役權中第七區域高度限制。
- (二) 將青洲山劃為不可都市化地區，在一般情況下不可進行都市化建設。
- (三) 區內包括被評定的不動產(即青洲山)，有關該土地及鄰近土地的規劃草案須諮詢文化局。
- (四) 跨境工業區與周邊居住用地之間設置適當的間隔或緩衝區。
- (五) 新發展項目的建築高度應注意保護青洲山的景觀，需預留從青洲大馬路望向青洲山的視覺景觀走廊，以維護青洲山的氛圍，以及其與周邊地區的景觀聯繫。
- (六) 維持青洲山、修道院至筷子基北灣的景觀及通風採光走廊，建議青洲山周邊建築佈局為北高南低，並以階梯式建築高度輪廓逐漸向海方面遞減，以保留由南面筷子基望向青洲山的景觀視廊。
- (七) 增強社區活動節點(如逸園跑狗場原址、青洲山)的可達性。
- (八) 優化利用海岸線構建濱水長廊，以增加區內的公共開放空間，並加強社區至沿岸濱水空間的連接性。

7.1.2 北區-2

北區-2佔地約0.9平方公里，綜合考慮該區部份區域的發展年期較長、建築物樓齡較高、生活環境較擁擠且缺乏綠化休閒空間，規劃作為都市更新(舊區重整)的優先發展區域。同時，以公共交通導向發展模式(TOD)，計劃透過輕軌系統結合近岸填海，加強區域連繫並構建新商業核心，打造成“關閘商業區域合作樞紐”，並構建“一河兩岸合作軸帶”。

北區-2主要土地使用為綠地或公共開放空間區(北面)及居住區(南面)，規劃人口預計會減少。

北區-2的城市設計指引如下：

- (一) 此區域受經第295/2010號行政長官批示修改的第233/95/M號訓令有關航空役權中第七區域高度限制。
- (二) 區內包括被評定的不動產(即紀念孫中山市政公園)，有關該土地及鄰近土地的規劃草案須諮詢文化局。
- (三) 為保護關閘與望廈山之相互方向的景觀視廊，視廊兩旁新發展項目的建築高度應較低矮或建築物作適當後移，同時建設貫通南北方向的行人走廊。
- (四) 新發展項目需考慮階梯式的建築高度輪廓，建築高度由北(關閘)向南(望廈山)逐漸遞減。
- (五) 增強與北區-1的社區活動節點(如逸園跑狗場原址、青洲山)、區內節點(如紀念孫中山市政公園及規劃的近岸填海標誌性水岸公園)的可達性。
- (六) 為都市更新(舊區重整)的優先發展區域，在不增加人口密度的情況下，優化居住環境及泊車供應，並增加公共開放空間。

7.2 東區-1、東區-2及東區-3

7.2.1 東區-1

東區-1佔地約1.6平方公里，持續以居住用途為主，並配合東區-2(新城A區)的規劃發展，形成新舊城區風貌交織共融城市景觀。因應城市發展需要，計劃將黑沙環原工業帶逐步轉型作為非工業用途。同時透過該區東側進行適度的近岸填海所釋出的空間作為綠地或公共開放空間，結合大水塘等城市水體，加強其與周邊生活社區的環境相融性，構建澳門半島藍、綠休閒空間。

東區-1主要土地使用為居住區及生態保護區，規劃人口預計稍有增長。

東區-1的城市設計指引如下：

- (一) 此區域受經第295/2010號行政長官批示修改的第233/95/M號訓令有關航空役權中第六和第七區域高度限制；局部地區亦受到第83/2008號行政長官批示有關東望洋燈塔周邊地區建築物高度的限制及第53/87/M號法令(無線電役權之設定)所限制。
- (二) 將大水塘及望廈山劃為不可都市化地區，在一般情況下不可進行都市化建設。
- (三) 維持高低錯落有致的建築物高度輪廓，建議慕拉士大馬路旁商業帶容許較高的建築物，為區內的嶄新商業區帶來鮮明的天際線和地標，促進轉型活化。
- (四) 慕拉士大馬路工業帶轉型作商業區，為區內注入活力，打破住宅區較單一的城市景觀風格。
- (五) 增加海濱及大水塘的可達性，優化向北連接關閘一帶的步行系統。
- (六) 增強與東區-2的連接性，尤其優化與東區-2的公用設施及綠地或公共開放空間的可達性，促進新城區與現有城區互聯互通及城市設施的有效使用。
- (七) 需延續網格狀城市肌理特色。

7.2.2 東區-2

東區-2佔地約1.7平方公里，主要規劃以居住用途為主，完善民生配套、支持中小企業發展，與現有城區作互補，並透過建設地標性公用設施，從而打造城市濱海新門戶。同時，規劃於東區-1及東區-2之間的水道作適度的近岸填海，建設具標誌性的綠地或公共開放空間，並優化連接東區-1的交通系統。結合輕軌系統，以公共交通導向發展模式(TOD)帶動該區發展新商業區，增加就業機會，從而提升職住平衡。

東區-2主要土地使用為居住區及綠地或公共開放空間區，規劃人口約為96,000人³。

東區-2的城市設計指引如下：

- (一) 此區域受經第295/2010號行政長官批示修改的第233/95/M號訓令有關航空役權高度限制。
- (二) 建議營造高低錯落有致且具特色的天際線，提升澳門的“東門戶形象”。
- (三) 東北側以居住區為主，西側以公用設施區（如學校村）為主，南側建議鼓勵多元產業並建設文化地標，以環島濱海綠廊及中央綠廊連接各個社區，締造綠色宜居生活社區。
- (四) 鼓勵公共交通導向發展模式，建議輕軌東線的輕軌站點附近以較高密度發展。
- (五) 以優質濱水空間、特色小尺度街巷空間、標誌性公共建築為主要景觀特徵，凸顯城市門戶形象。
- (六) 建議西側水道作近岸填海以建設標誌性水岸公園，為區內提供大面積的綠地或公共開放空間，同時優化與東區-1的連接；鄰近該公園的建築高度及設計需與公園相互協調。

7.2.3 東區-3

東區-3佔地約0.7平方公里，作為連接大灣區的門戶促進區域合作，發揮港珠澳大橋的橋頭經濟作用。於港珠澳大橋珠澳口岸人工島澳門口岸管理區南側規劃會展及配套酒店用途，共建粵港澳會展合作平台，提升“東門戶形象”，並在東側設置主要的公共基礎設施，如污水處理廠、燃料中途倉及物流設施等。

東區-3主要土地使用為公共基礎設施區，除了工作人員外，沒有規劃人口。

東區-3的城市設計指引如下：

- (一) 此區域受經第295/2010號行政長官批示修改的第233/95/M號訓令有關航空役權高度限制。
- (二) 東南側局部區域受到雷達高度限制（0-20米）。
- (三) 需考慮從海上、大潭山公園及新城E1區望向該區的景觀，南側新發展項目的建築設計應具備嶄新的特色，以打造“東門戶形象”。
- (四) 南側用地規劃作會展及配套酒店用途，建築設計應與現有澳門口岸管理區設施相互協調，並建設具標誌性及特色的建築。
- (五) 建議適當預留部份土地以複合利用方式作口岸物流及停車場用途，實現土地利用效益的最大化。
- (六) 東側用地研究設置多層式污水處理廠的可行性，實現土地利用效益的最大化，配合東區-1現有污水處理廠的升級計劃，應對遠期澳門污水處理的需求。考慮到該區作為城市門戶，建議污水處理廠的建築設計與周邊會展設施相互協調。

7.3 中區-1、中區-2及中區-3

中區-1、中區-2及中區-3由舊城區組成，配合《澳門歷史城區保護及管理計劃》，延續現有城區傳統且獨特的城市肌理，保護重要的景觀視廊，平衡歷史文化及現有商業區的發展。

中區-1的居住區發展年期較長且生活環境較擁擠，作為都市更新（舊區重整）的優先發展區域，在不增加人口密度的情況下，優化居住環境。

中區-2和中區-3計劃透過適度近岸填海，長遠建立融合防災減災元素的沿岸商業街暨水岸公園，構建“濱水歷史旅遊軸帶”。

7.3.1 中區-1

中區-1佔地約1.2平方公里，主要土地使用為居住區，規劃人口預計會減少。

中區-1的城市設計指引如下：

- (一) 此區域受經第295/2010號行政長官批示修改的第233/95/M號訓令有關航空役權中第六和第七區域高度限制；第83/2008號行政長官批示有關東望洋燈塔周邊地區建築物高度的限制；第53/87/M號法令（無線電役權之設定）；第11/2013號法律《文化遺產保護法》 - “澳門歷史城區”核心區及緩衝區及第01/DSSOPT/2009號行政指引有關樓宇高度及地段可建造性之規範。
- (二) 新發展項目的建築高度應為較低矮，並考慮階梯式建築高度輪廓，由東北面較高的建築物逐漸遞減至西南面較低矮的建築物。
- (三) 將東望洋山劃為不可都市化地區，在一般情況下不可進行都市化建設。
- (四) 該區包括位於“澳門歷史城區”的東望洋炮台，以及其他被評定的不動產，有關該土地及鄰近土地的規劃草案須諮詢文化局。
- (五) 須考慮能反映及保護“澳門歷史城區”景觀的視覺連接，包括大砲台至白鴿巢公園方向的景觀；耶穌會紀念廣場望大三巴牌坊方向的景觀；塔石廣場與東望洋砲台及燈塔之相互方向景觀；大砲台與東望洋山之相互方向的景觀。
- (六) 需延續舊城區傳統及獨特圍、里、街、巷和小街廓的城市肌理特色。
- (七) 持續構建步行系統以串聯文化旅遊節點及綠地或公共開放空間，增強社區活動節點的可達性，並善用綠地或公共開放空間作為歷史城區之間的景觀連接。
- (八) 為都市更新（舊區重整）的優先發展區域，在不增加人口密度的情況下，優化居住環境及泊車供應，並增加公共開放空間。

7.3.2 中區-2

中區-2佔地約0.9平方公里，主要土地使用為居住區，規劃人口預計會持平。

中區-2的城市設計指引如下：

- (一) 此區域受經第295/2010號行政長官批示修改的第233/95/M號訓令有關航空役權中第六和第七區域高度限制及第83/2008號行政長官批示有關東望洋燈塔周邊地區建築物高度的限制。
- (二) 該區包括“澳門歷史城區”，以及其他被評定的不動產，有關該土地及鄰近土地的規劃草案須諮詢文化局。
- (三) 參考第01/DSSOPT/2009號行政指引有關樓宇高度及地段可建造性之規範，新發展項目的建築高度應為較低矮，尤其內港一帶、“澳門歷史城區”及其緩衝區內的建築物。
- (四) 須考慮能反映及保護“澳門歷史城區”景觀的視覺連接。
- (五) 需延續舊城區傳統及獨特圍、里、街、巷和小街廓的城市肌理特色
- (六) 持續優化步行系統以串聯文化旅遊節點及綠地或公共開放空間。
- (七) 建議在內港沿岸適度優化海岸線，建設融入防災減災元素的沿岸商業街暨水岸公園，鼓勵餐飲零售等商業活動，並構建海濱長廊以連接媽閣至北區-1。
- (八) 建議土地複合利用，研究創造立體空間作輕軌及跨區道路，改善澳門半島西側的交通連接。

7.3.3 中區-3

中區-3佔地約0.9平方公里，主要土地使用為居住區，規劃人口預計會持平。

中區-3的城市設計指引如下：

- (一) 此區域受經第295/2010號行政長官批示修改的第233/95/M號訓令有關航空役權中第七區域高度限制及第226/92/M號訓令地籍圖地役權。
- (二) 將媽閣山及西望洋山劃為不可都市化地區，在一般情況下不可進行都市化建設。
- (三) 該區包括“澳門歷史城區”的核心區及緩衝區，以及其他屬文化遺產的被評定的不動產，有關該土地及鄰近土地的規劃草案須諮詢文化局。
- (四) 參考第01/DSSOPT/2009號行政指引有關樓宇高度及地段可建造性之規範，新發展項目的建築高度應為較低矮，尤其內港一帶、“澳門歷史城區”及其緩衝區內的建築物。
- (五) 須考慮能反映及保護“澳門歷史城區”景觀的視覺連接。
- (六) 需延續舊城區傳統及獨特圍、里、街、巷和小街廓的城市肌理特色。
- (七) 持續優化步行系統以串聯文化旅遊節點及綠地或公共開放空間。
- (八) 建議在內港沿岸適度優化海岸線，建設融入防災減災元素的沿岸商業街暨水岸公園，鼓勵餐飲零售等商業活動，並構建海濱長廊以連接媽閣至北區-1。
- (九) 建議土地複合利用，研究創造立體空間作輕軌及跨區道路，改善澳門半島西側的交通連接。

7.4 外港區-1及外港區-2

7.4.1 外港區-1

外港區-1佔地約0.8平方公里，持續打造為混合型發展區，包括公共基礎設施(如外港客運碼頭)、公用設施(如高等院校及醫院)、旅遊娛樂設施(如酒店及會議展覽中心)、商業及住宅用地，同時，優化外港碼頭至旅遊娛樂區及周邊社區的連接性，串連周邊濱水空間，共構澳門南部濱海綠廊。

外港區-1主要土地使用為旅遊娛樂區及居住區，規劃人口預計會持平。

外港區-1的城市設計指引如下：

- (一) 此區域受經第295/2010號行政長官批示修改的第233/95/M號訓令有關航空役權中第六區域高度限制以及第83/2008號行政長官批示有關東望洋燈塔周邊地區建築物高度的限制。
- (二) 沿海地區新發展項目的建築高度應為較低矮，並考慮階梯式建築高度輪廓，體現城市特色的標誌性門戶景觀。
- (三) 須考慮能反映及保護“澳門歷史城區”景觀的視覺連接—從東望洋炮台及燈塔往東及東南方向眺望外港的重要觀景點，以反映昔日對外港航道的軍事防禦功能、海事信號及方向指引功能，並體現“澳門歷史城區”與海洋間的重要視覺聯繫。
- (四) 優化外港碼頭至旅遊娛樂區及周邊社區的連接性及步行環境。
- (五) 優化至東區-1大水塘的可達性，串連周邊濱水空間，共構澳門南部濱海綠廊。

7.4.2 外港區-2

外港區-2佔地約2.2平方公里，區內除了商業、旅遊娛樂的元素外，設置不少的公用設施和旅遊文化設施，規劃透過串聯外港碼頭、科學館、文化中心、觀音像、南灣湖及西灣湖，旅遊塔至媽閣的沿岸景觀資源，塑造濱海綠廊，構建“濱水歷史旅遊軸帶”，突出海濱城市形象。另外，計劃於

南灣湖西側建設政府設施，建築物高度不超越西望洋山，維護西望洋山與濠鏡景觀視廊，結合嘉樂庇總督大橋東側建設新商業區，與周邊旅遊娛樂區協同發展，進一步強化城市多核心功能佈局。

外港區-2主要土地使用為生態保護區、綠地或公共開放空間區及公用設施區，規劃人口預計會持平。

外港區-2的城市設計指引如下：

- (一) 此區域受經第295/2010 號行政長官批示修改的第233/95/M號訓令有關航空役權中第六和七區域高度限制；第83/2008號行政長官批示有關東望洋燈塔周邊地區建築物高度的限制及第226/92/M號訓令地籍圖地役權。
- (二) 將南灣湖及西灣湖劃為不可都市化地區，在一般情況下不可進行都市化建設。
- (三) 須考慮能反映及保護“澳門歷史城區”景觀的視覺連接—主教山聖堂與西灣湖相互方向的重要景觀，反映“澳門歷史城區”及“山、海、城”的景觀特徵。
- (四) 沿海地區新發展項目的建築高度應為較低矮，並考慮階梯式建築高度輪廓，體現城市特色的標誌性門戶景觀及實現高低錯落有致的天際線。
- (五) 南灣湖以西的政府設施位處於重要景觀位置，為保護主教山聖堂與西灣湖之相互方向的景觀，建議建築物高度不超越西望洋山約海拔62.7米的山頂高度，並需採用具特色的建築設計。
- (六) 建議於澳門半島南側構建廣闊的濱海綠廊，完善澳門城市景觀，並於南灣湖創建具文化特色的公共開放空間。
- (七) 建議嘉樂庇總督大橋以東的濱海商業區及南灣湖以西的公用設施區（政府設施）的建築物，應採用與海濱相互協調的設計，以提高城市品位，並建構獨特天際線。
- (八) 增強社區活動節點（如南灣湖及西灣湖）的可達性和連接性。

7.5 氹仔北區-1及氹仔北區-2

7.5.1 氹仔北區-1

氹仔北區-1佔地約0.9平方公里，該區將長期規劃作綠色低碳社區，並留設大、小潭山的山體景觀視廊，強化 “山、海、城” 景觀特色。規劃建設“十字門水域區域合作樞紐”，並構建“一河兩岸合作軸帶”。

氹仔北區-1主要土地使用為居住區及綠地或公共開放空間區，規劃人口約為48,000人⁴。

氹仔北區-1的城市設計指引如下：

- (一) 此區域受經第295/2010號行政長官批示修改的第233/95/M 號訓令有關航空役權中第四/B、第五、第六和第七區域高度限制。
- (二) 須考慮及保護沿岸景觀的視覺連接—澳門科學館海濱位置至氹仔方向的景觀，及新城A區人工地標至氹仔方向的景觀，並建議保護從小潭山眺望台望向北面的景觀。
- (三) 建議沿海地區新發展項目的建築高度應為較低矮，並考慮階梯式建築高度輪廓。
- (四) 延續澳門“山、海、城”景觀特徵及天際線，由小潭山、大潭山及沿海地區形成山海相互滲透的格局。
- (五) 以內湖沿岸綠帶、濱海綠廊為主要元素，並通過南北向的綠廊作聯繫，打造綠色低碳社區。

7.5.2 氹仔北區-2

氹仔北區-2佔地約1.3平方公里，規劃於氹仔北側海濱建設新商業區，為區內增加商業元素，提升職住平衡。同時，提升海濱休閒的功能，分別向東以及向南延伸氹仔海濱休憩區(單車徑)。保護小潭山及濠鏡兩側沿岸重要節點的景觀視廊。

氹仔北區-2主要土地使用為居住區及生態保護區，規劃人口預計稍有增長。

氹仔北區-2的城市設計指引如下：

- (一) 此區域受經第295/2010號行政長官批示修改的第233/95/M號訓令有關航空役權中第四/B、第六和第七區域高度限制。
- (二) 小潭山劃為不可都市化地區，在一般情況下不可進行都市化建設。
- (三) 該區包括被評定的不動產，有關該土地及鄰近土地的規劃草案須諮詢文化局。
- (四) 須考慮及保護沿岸景觀的視覺連接，包括澳門科學館海濱位置至氹仔方向的景觀，新城A區人工地標至氹仔方向的景觀。
- (五) 建議沿海地區新發展項目的建築高度應為較低矮，並考慮階梯式建築高度輪廓。
- (六) 盡量保存小潭山山脊線景觀，延續澳門“山、海、城”景觀特徵及天際線。
- (七) 建議延伸氹仔海濱休憩區(單車徑)至東面，並連接氹仔北區-1。
- (八) 建議於氹仔北側建設新商業區，鼓勵具提升城市品位的建築設計，打破住宅區較單一的城市景觀風格。

7.6 北安區

北安區佔地約5.8平方公里。透過優化機場、碼頭、輕軌及巴士站的連接性，打造海空聯運的重要交通樞紐，提升北安區的“國際門戶形象”。鼓勵北安工業區作升級轉型，發展高端產業及增加土地使用效率，同時，在中長期優化周邊公共基礎設施。

北安區主要土地使用為公共基礎設施區及於大潭山的生態保護區，配合新城E1區居住用地建設計劃，規劃人口預計會適度增加。

北安區的城市設計指引如下：

- (一) 此區域受經第295/2010號行政長官批示修改的第233/95/M號訓令有關航空役權中第六區域高度限制。
- (二) 大潭山劃為不可都市化地區，在一般情況下不可進行都市化建設。
- (三) 須考慮及保護制高點及沿岸景觀的視覺連接，包括從大潭山公園望向東北面、遠眺新城A區及港珠澳大橋的景觀；澳門科學館海濱位置至氹仔方向的景觀；新城A區人工地標至氹仔方向的景觀。
- (四) 鼓勵北安工業區升級轉型，並將現有零散的工業活動整合至多層工廈，中長期提升其作為面向國際的城市門戶。
- (五) 配合《澳門國際機場整體發展規劃》，優化機場、碼頭、輕軌及巴士站的連接性，構建澳門重要的海空聯運交通樞紐。

7.7 氹仔中區-1及氹仔中區-2

7.7.1 氹仔中區-1

氹仔中區-1佔地約1.4平方公里，氹仔舊城區規劃保持現有建築風格及高度，延續氹仔舊城

區的城市肌理特色及街道風貌。優化慢行系統，規劃增強社區活動節點（如奧林匹克體育中心、龍環葡韻等）的可達性。

氹仔中區-1主要土地使用為居住區及旅遊娛樂區，規劃人口預計稍有增長；

氹仔中區-1的城市設計指引如下：

- （一） 此區域受經第295/2010號行政長官批示修改的第233/95/M號訓令有關航空役權中第六和第七區域高度限制及第01/DSSOPT/2009號行政指引有關樓宇高度及地段可建造性之規範。
- （二） 將龍環葡韻濕地劃為不可都市化地區，在一般情況下不可進行都市化建設。
- （三） 建議新發展項目的建築物高度應為較低矮，尤其氹仔舊城區及其毗鄰的地段。
- （四） 延續氹仔舊城區的城市肌理特色及街道風貌。
- （五） 增強社區活動節點（如奧林匹克體育中心及龍環葡韻）的可達性及連接性。
- （六） 建議氹仔海濱休憩區（單車徑）向南面延伸，並連接蓮花單車徑。

7.7.2 氹仔中區-2

氹仔中區-2佔地約0.9平方公里，持續以居住用途為主，計劃透過持續優化區內公用設施配套及步行系統，加強社區活動節點（如氹仔中央公園、大潭山和小潭山）的可達性，建設宜居社區。

氹仔中區-2主要土地使用為居住區，配合氹仔居住區的發展，規劃人口預計會增加。

氹仔中區-2的城市設計指引如下：

- （一） 此區域受經第295/2010號行政長官批示修改的第233/95/M號訓令有關航空役權中第六和第七區域高度限制及第226/92/M號訓令地籍圖地役權。
- （二） 該區包括被評定的不動產，有關該土地及鄰近土地的規劃草案須諮詢文化局。
- （三） 建議增強社區活動節點（如氹仔中央公園、小潭山及大潭山）的可達性和連接性。
- （四） 配合氹仔居住區的發展，持續優化區內公用設施配套，打造宜居社區。

7.8 路氹區

路氹區佔地約5.8平方公里，區內集中了澳門大型的旅遊娛樂設施，同時路氹城生態區亦於其內，突顯城市多元發展。路氹邊檢大樓原址及周邊地區計劃以公共交通導向發展模式(TOD)發展商業綜合體，加強區域合作，建設“橫琴蓮花區域合作樞紐”，並與周邊旅遊娛樂區作協同發展，建構“知識產業科技軸帶”。該區東側集中規劃全澳性公共基礎設施，建設綠色迴圈示範區，構建“綠色韌性軸帶”。

路氹區主要土地使用為旅遊娛樂區及公共基礎設施區，沒有規劃人口。

路氹區的城市設計指引如下：

- （一） 此區域受經第295/2010號行政長官批示修改的第233/95/M號訓令有關航空役權中第一、第五、第六以及第七區域高度限制。
- （二） 路氹城生態保護區劃為不可都市化地區，在一般情況下不可進行都市化建設。
- （三） 為澳門旅遊娛樂設施的集中區域，毗鄰路氹城生態保護區的建築物應採用與自然環境相互協調的建築設計。
- （四） 路氹區東側規劃為綠色迴圈示範區，優先集中設置全澳性公共基礎設施。基於其位於澳門國際機場以南，設施應採用創新及高科技設計，以建構“國際門戶形象”。

- (五) 優化步行系統，如路氹連貫公路的街道設計，以提升公眾的戶外休憩體驗，同時串連氹仔住宅社區、石排灣大型公屋群及公用設施。
- (六) 保護從大潭山公園望向路氹區的景觀。
- (七) 建議保留現有旅遊娛樂設施地標性的高度輪廓。

7.9 路環區

路環區佔地約7.8平方公里，擁天然山景及海景，如疊石塘山、黑沙海灘等，具有豐富自然岸線。規劃以延續舊市區城市肌理特色，保護自然岸線及自然資源為主，持續作為澳門後花園。荔枝碗船廠片區規劃作文化設施，結合豐富的自然資源及綠地或公共開放空間，構建自然步行區，適度發展生態旅遊，構建“綠色韌性軸帶”。維持旅遊娛樂區中現有的山體綠化及露天休閒設施的範圍。提升聯生工業區和九澳工業區，並與周邊居住用地設置適當的間隔或緩衝區。另透過合理規劃居住區，提升職住平衡。結合輕軌系統，加強與周邊地區的交通連接。

路環區主要土地使用為生態保護區，配合石排灣居住區的發展，規劃人口預計會增加。

路環區的城市設計指引如下：

- (一) 此區域受經第295/2010號行政長官批示修改的第233/95/M號訓令有關航空役權第一、第五、第六以及第七區域高度限制及 第01/DSOPT/2009號行政指引有關樓宇高度及地段可建造性之規範。
- (二) 將路環山體、石排灣水塘、黑沙水庫、九澳水庫、疊石谷濕地、九澳水庫淡水濕地、劃為不可都市化地區，在一般情況下不可進行都市化建設。
- (三) 區內包括被評定的不動產，有關該土地及鄰近土地的規劃草案須諮詢文化局。
- (四) 須考慮及保護制高點與城市景觀的視覺連接—從媽祖塑像眺望澳門城市的“山、海、城”整體格局。
- (五) 建議沿海地區新發展項目的建築物高度應為較低矮。
- (六) 延續路環舊市區小街廓的城市肌理特色。
- (七) 保護豐富自然岸線及其他自然資源。
- (八) 增強社區活動節點(如路環舊市區及荔枝碗船廠片區)的可達性，以荔枝碗船廠片區為文化核心，為公眾提供休閒體驗、船隻展示及文化博覽等用途。
- (九) 聯生工業區與周邊居住用地之間設置適當的間隔或緩衝區。
- (十) 維持旅遊娛樂區中現有的山體綠化及露天休閒設施的範圍，避免興建大型建築物。

7.10 澳門大學新校區

澳門大學新校區佔地約1.0平方公里。規劃將持續發展高等教育、學術研究及與大灣區科技的合作。加強橫琴口岸一帶的區域合作及建構“知識產業科技軸帶”，積極推進教育、商業及科技研究機構合作帶來的協同發展及效益。同時，沿十字門一側建設海濱長廊，優化沿岸景致。

澳門大學新校區主要土地使用為公用設施區，沒有規劃人口。

澳門大學新校區的城市設計指引如下：

- (一) 此區域受經第295/2010號行政長官批示修改的第233/95/M號訓令有關航空役權中第七區域高度限制。
- (二) 建議沿十字門一側建設海濱長廊，優化沿岸景致。
- (三) 建議採用與海濱相互協調的建築設計，配合“知識產業科技軸帶”，提高城市及學校的品位。

提交您的意見

我們誠邀您在2020年11月2日或之前填寫本次諮詢的意見表格，並透過親臨、郵寄、傳真、電郵或網上填寫方式，提交予土地工務運輸局。

親臨及郵寄

澳門馬交石炮台馬路33號土地工務運輸局

傳真

(853) 2834 0019

電郵

viewsmp@dssopt.gov.mo

專題網頁

https://www.dssopt.gov.mo/zh_HANT/masterplan

意見表(網上填寫)網址

https://survey.dssopt.gov.mo/zh_HANT/masterplan_views

意見表(下載填寫)網址

https://www.dssopt.gov.mo/zh_HANT/masterplan_download

查詢電話

(853) 8590 3800



專題網頁



意見表
(網上填寫)



意見表
(下載填寫)



公眾諮詢會
報名