# 《澳門特別行政區城市總體規劃（2020-2040）》第一次修改草案

## 諮詢文本



公開諮詢

**諮詢期**

2026年6月29日

至

8月27日

土地工務局



# 目錄


**前言** 1-2

**背景** 3-4

**法定程序** 5-6

**第一部份 《澳門特別行政區城市總體規劃（2020–2040）》第一次修改草案 – 主要考量及修改重點**

**1 大型公共建設項目**

1.1 澳門國際綜合旅遊文化區 9-10

1.2 澳門科技研發產業園 11-12

1.3 澳門珠江西岸國際航空運輸樞紐（港） 13-14

**2 其他更新情況**

2.1 發展定位、預測人口 15

2.2 規劃範圍、規劃分區 16

2.3 文化保育、交通運輸 17-18

**3 城市結構佈局圖** 19-20

**4 土地用途規劃圖** 21-22

**第二部份 《澳門特別行政區城市總體規劃（2020–2040）》第一次修改草案 – 規劃規章及規劃圖** 23-52

**第三部份 《澳門特別行政區城市總體規劃（2020–2040）》第一次修改草案 – 技術報告** 53-103

# 前言

澳門特別行政區政府於2022年2月14日公佈第7/2022號行政法規，核准《澳門特別行政區城市總體規劃（2020-2040）》（下稱“總體規劃”），該行政法規成為澳門首份法定總體規劃。

澳門的城市總體規劃旨在按照國家發展戰略，落實打造澳門“世界旅遊休閒中心”、“中國與葡語國家商貿合作服務平台”、“以中華文化為主流、多元文化共存的交流合作基地”和“國際高端人才集聚高地”等發展目標，積極推動多元產業發展，促進粵港澳大灣區區域合作，建設宜居宜業宜遊的優質生活圈，訂定整個澳門特別行政區的空間整治、土地使用及利用條件，並對公共基礎設施及公用設施作出合理的綜合部署。一直以來，特區政府積極抓緊國家新時代發展機遇，加快各項城市建設，並自“總體規劃”正式生效以來，逐步開展編製詳細規劃和推進其他城市規劃相關工作，確保“總體規劃”得到有序落實，助力澳門更好融入和服務國家發展大局。

中共中央總書記、國家主席、中央軍委主席習近平於2024年12月蒞臨視察澳門，出席慶祝澳門回歸祖國二十五周年大會暨澳門特別行政區第六屆政府就職典禮，發表了系列重要講話，高屋建瓴，精闢深邃，為澳門特區未來的發展建設把舵定向，作出悉心指導。行政長官岑浩輝強調要以習主席的重要講話精神作為澳門特區未來發展建設和第六屆政府施政的重要遵循和行動指南。同時，新一屆特區政府於施政報告提出對接國家發展戰略，充分發揮澳門的特殊地位功能和獨特優勢，從長遠和整體考慮，謀劃推出一批具標誌性、有帶動效應的重大工程項目。

“總體規劃”作為重要的城市規劃框架藍圖，因此，有需要積極配合新謀劃、新任務和新發展，並根據法定程序開展相關的檢討及修改工作，這不僅是對澳門未來空間資源配置的戰略回應，更是落實習主席系列重要講話的行動指南。



特區政府根據《城市規劃法》第二十三條第二款（二）項的規定，於2025年7月24日決定啟動檢討“總體規劃”的程序，按《城市規劃法施行細則》第十六條及第十七條的規定完成檢討程序後，特區政府於2026年2月25日透過刊登第8期《澳門特別行政區公報》第二組的第43/2026號行政長官批示決定修改“總體規劃”。

“總體規劃”第一次修改草案（下稱“總規修改草案”）擬訂內容，主要因應兩大部份作出：（一）配合推進大型公共建設項目，包括澳門國際綜合旅遊文化區、澳門科技研發產業園及澳門珠江西岸國際航空運輸樞紐（港）；（二）其他更新情況，包括近年公佈的上位規劃、法律法規、行政長官公告和批示，以及研究項目，同時亦會按照實際情況優化及微調行文表述及規劃圖。至於其他不涉及修改的部份，則維持已核准的“總體規劃”內容。

特區政府根據《城市規劃法》現就“總規修改草案”展開公開諮詢，誠邀居民踴躍參與，希望廣泛聽取社會意見。諮詢文本分為三部份：（一）“總規修改草案”主要考量及修改重點；（二）“總規修改草案”，包括規劃規章及規劃圖，是相關行政法規條文的草擬修改內容；（三）“總規修改草案”技術報告，是針對第二部份的“總規修改草案”作出的技術說明。

最後，謹向撥冗閱覽本諮詢文本的居民，以及提供寶貴意見的各界人士，致以誠摯謝意。



# 背景



中共中央總書記、國家主席、中央軍委主席習近平在2024年12月20日慶祝澳門回歸祖國二十五周年大會暨澳門特別行政區第六屆政府就職典禮上發表重要講話，提出四點希望：一是着力推動經濟適度多元發展，二是着力提升特別行政區治理效能，三是着力打造更高水平對外開放平台，四是着力維護社會祥和穩定。當中指出澳門特區應積極“打造一批標誌性、有帶動效應的工程和項目”。

隨後，中央港澳工作辦公室主任、國務院港澳事務辦公室主任夏寶龍在2025年1月9日“學習貫徹習近平主席在慶祝澳門回歸祖國二十五周年大會暨澳門特別行政區第六屆政府就職典禮上重要講話精神”專題研討會上指習近平主席明確提出“兩個打造”：即“打造國家高水平對外開放的重要橋頭堡”以及“打造中西文明交流互鑒的重要窗口”，充分發揮“一國兩制”制度優勢，立足“一中心、一平台、一基地”定位，拓展國際視野，擴大國際“朋友圈”，吸引更多國際資源集聚澳門並發揮好作用，特別是要主動加強與葡語國家聯繫，形成全方位、深層次、多領域互利合作的格局。



《中華人民共和國國民經濟和社會發展第十五個五年規劃綱要》（簡稱“十五五”規劃）指出促進港澳經濟社會發展，發揮港澳背靠祖國、聯通世界獨特優勢和重要作用。支持澳門經濟適度多元發展，深化世界旅遊休閒中心、中國與葡語國家商貿合作服務平台和以中華文化為主流、多元文化共存的交流合作基地建設，提升中醫藥大健康、特色金融、高新技術、會展商貿等產業競爭力。支持港澳打造國際高端人才集聚高地。支持港澳更好融入和服務國家發展大局。

《澳門特別行政區經濟和社會發展第三個五年規劃（2026-2030年）》（諮詢文本）明確提出推動澳門特區“三五”時期經濟社會發展，必須始終堅持全面準確、堅定不移貫徹“一國兩制”方針，深入貫徹落實習近平主席系列重要講話和重要指示精神，主動、緊密對接國家“十五五”規劃部署，加強頂層規劃設計，強化統籌協調，增強前瞻性、科學性，圍繞特區長遠目標和戰略任務，以重點工作和重大項目為抓手，紮實推進各領域工作。另外，也指出開展“總規修改草案”的工作，為重大工程提供城市規劃支撐及土地保障。

特區政府在施政報告中提出，在區域合作方面，構建澳琴一體化發展新格局，穩步推進基礎設施“硬聯通”，持續深化規則機制“軟聯通”。促進澳琴產業聯動發展，聯動打造文旅會展商貿高地。同時，積極推進四個重大工程項目建設：澳琴國際教育（大學）城、澳門國際綜合旅遊文化區、澳門珠江西岸國際航空運輸樞紐（港）和澳門科技研發產業園。當中，除了澳琴國際教育（大學）城、澳門珠江西岸國際航空運輸樞紐（港）提出的前置貨站明確於橫琴合作區建設，其他重大工程項目均需要在澳門劃設一定規模的土地空間作發展。

綜合考慮到上述重要講話指示精神、對接國家發展戰略、新一屆特區政府施政工作，保障施政報告提出的重大工程項目的用地需求；同時，結合法律法規、行政長官公告和批示等的頒佈和最新情況一併作出考慮，依據《城市規劃法》，土地工務局已於2026年完成“總體規劃”的檢討工作。本次“總規修改草案”旨在積極配合，對土地用途及整體規劃佈局作出優化及調整，預留土地空間作發展支撐。

# 法定程序

根據《城市規劃法》第二十四條，“總體規劃”的修改須按該法律第十七條至第二十二條執行。土地工務局須就“總規修改草案”開展推廣、展示和公開諮詢，向公眾說明規劃內容，聽取意見和建議，經分析後編製及發佈諮詢總結報告。其後，土地工務局在聽取城市規劃委員會意見後，編製最終報告供行政長官就修改或完成編製“總規修改草案”作出決定。完成編製後，經修改的“總體規劃”由補充性行政法規核准。

根據《城市規劃法施行細則》第五條至第七條，“跨部門委員會”協調和跟進“總體規劃”的檢討和修改，並在過程中持續與相關公共部門討論及溝通，積極配合推進和落實特區政府的施政工作。

**跨部門委員會**

- 土地工務局（協調員）
- 文化局
- 市政署
- 交通事務局
- 公共建設局
- 環境保護局
- 房屋局
- 旅遊局

＋

**其他涉及重大工程項目的公共部門**



編製《澳門特別行政區城市總體規劃（2020-2040）》修改草案



公開諮詢

編製諮詢總結報告

聽取城市規劃委員會意見

編製最終報告

決定修改草案

決定完成編製草案

對草案作重大修改

修改草案

經修改的《澳門特別行政區城市總體規劃（2020-2040）》由補充性行政法規核准



## 第一部份

# 《澳門特別行政區城市總體規劃（2020-2040）》第一次修改草案 – 主要考量及修改重點

配合重大工程項目的用地需求，並結合上位規劃、法律法規、行政長官公告和批示，以及研究項目等最新情況一併作出考慮，“總規修改草案”提出相應的修改內容，涉及的相關文件包括：規劃規章、技術報告和13張規劃圖。至於其他不涉及修改的部份，則維持已核准的“總體規劃”內容。



澳門全景模擬圖

# 1 大型公共建設項目

**為配合重大公共工程項目開展，以及因應“1+4”產業多元發展的需要，保障用地需求，“總規修改草案”提出相應的修改內容。**

## 1.1 澳門國際綜合旅遊文化區

> *“建設具有國際影響力、標誌性、高規格的重大文化設施，為“一基地”的建設及加快推動澳門經濟適度多元、可持續和高質量發展提供必要和重要的物質載體和發展空間。”*
>
> *《2025年財政年度施政報告》*

澳門國際綜合旅遊文化區重點規劃建設三大場館，而“總規修改草案”預留具策略性的產業用地，以支援其建設，作為推動旅遊、文化和商業等多元產業融合發展的重要平台。

### 選址考慮

考慮到位於新城B區西側的土地與科學館、文化中心、觀音像、南灣湖及西灣湖等文化設施，以及旅遊塔的文娛資源形成良好互動，有利於構建多元產業，提升整體區域吸引力。位於新城B區西側的土地以及位於新城C區的土地位處十字門水道，隔海相望，可強化澳門兩岸的景觀特徵及天際線，具備促進澳珠合作的空間潛力，可進一步強化“一河兩岸合作軸帶”的功能定位，支援口岸經濟、文化交流及跨境旅遊等發展方向，為澳門打造宜居宜業宜遊的城市環境提供空間保障。因此，建議預留位於新城B區西側的土地以及位於新城C區的土地作為其建設用地。




澳門國際綜合旅遊文化區選址考慮示意圖




## “總規修改草案”內容

- 城市結構佈局方面，將有關地段納入多元產業的發展核心。
- 土地用途規劃方面，位於新城B區西側的土地，維持現時的公用設施區；而位於新城C區的土地，由居住區及商業區改劃為公用設施區。

土地用途修改內容示意圖



澳門國際綜合旅遊文化區（位於新城B區西側的土地）模擬圖



澳門國際綜合旅遊文化區（位於新城C區的土地）模擬圖

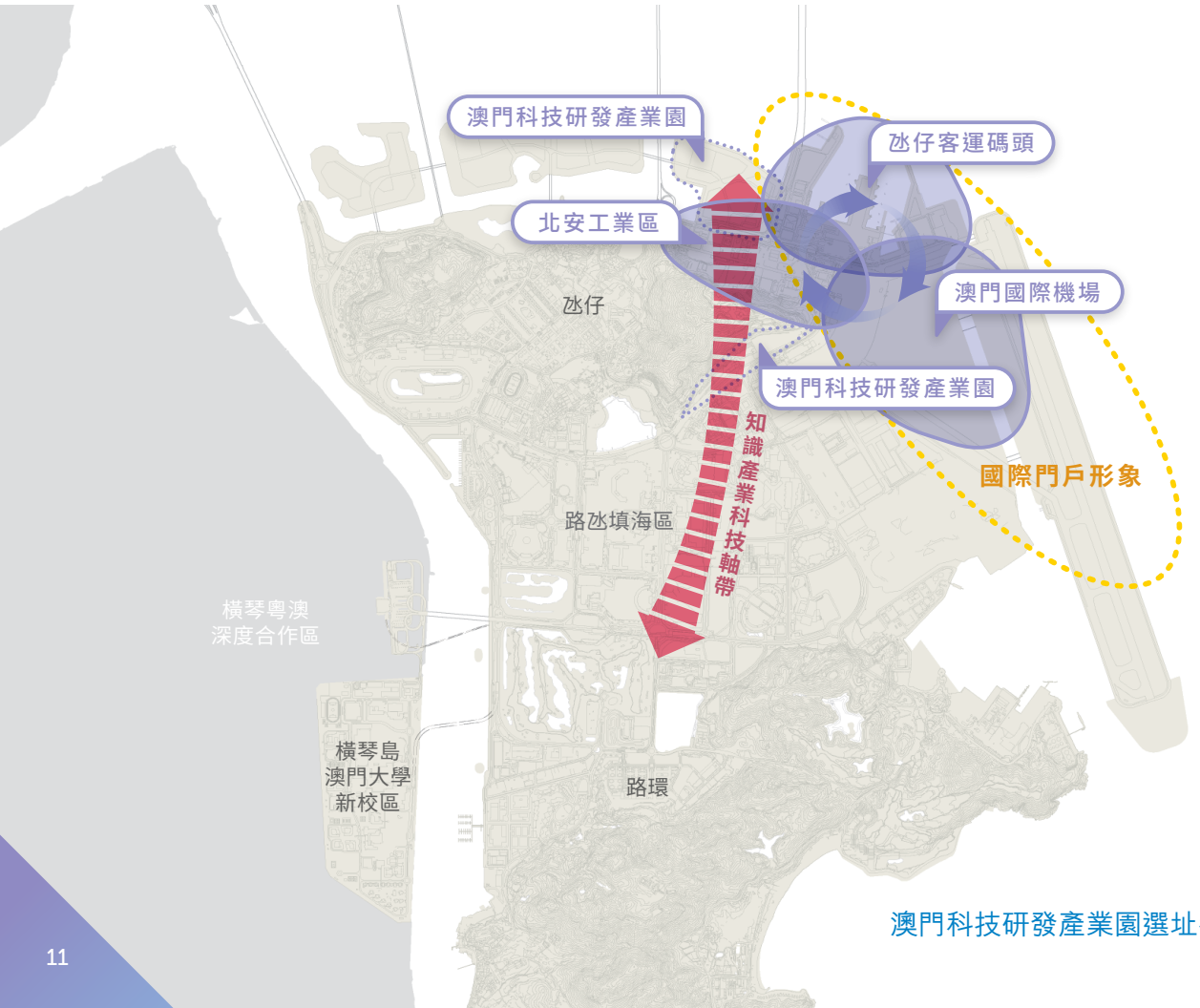
## 1.2 澳門科技研發產業園

> *“澳門科技研發產業園將打造吸引國際前沿創新主體的承載空間，提供適合科技產業發展的條件及配套設施。”*
>
> *《2025年財政年度施政報告》*

澳門科技研發產業園重點規劃建設兩大園區，“總規修改草案”預留具策略性的產業用地，以支援其建設，作為支撐科技產業發展、助力經濟適度多元發展的重要工程項目。

### 選址考慮：

位於新城E1區西側的土地及位於偉龍馬路的土地毗鄰澳門國際機場及氹仔客運碼頭，具備良好的對外交通條件，有利於促進人員、技術與物資的高效流動，並強化澳門與區域及國際創新網絡的聯繫。此外，其鄰近北安工業區，若能配合該區的升級轉型，將有助於形成產業協同效應，進一步強化北安作為澳門國際門戶的形象與功能定位，提升產業競爭力，並支撐創新驅動與可持續發展，進一步加強海空聯運的交通樞紐功能，支援高端研發、跨境商貿及會展活動的運作，擴展澳門在大灣區及國際市場中的連接能力與服務範圍。因此，建議位於新城E1區西側的土地及位於偉龍馬路的土地作為其建設用地。




澳門科技研發產業園選址考慮示意圖




## “總規修改草案”內容

- 城市結構佈局方面，將有關地段納入多元產業的發展核心及知識產業科技軸帶。
- 土地用途規劃方面，位於新城E1區西側的土地，將其中的居住區改劃為商業區；而位於偉龍馬路的土地，由居住區改劃為工業區。

土地用途修改內容示意圖



澳門科技研發產業園（位於新城E1區西側的土地）模擬圖



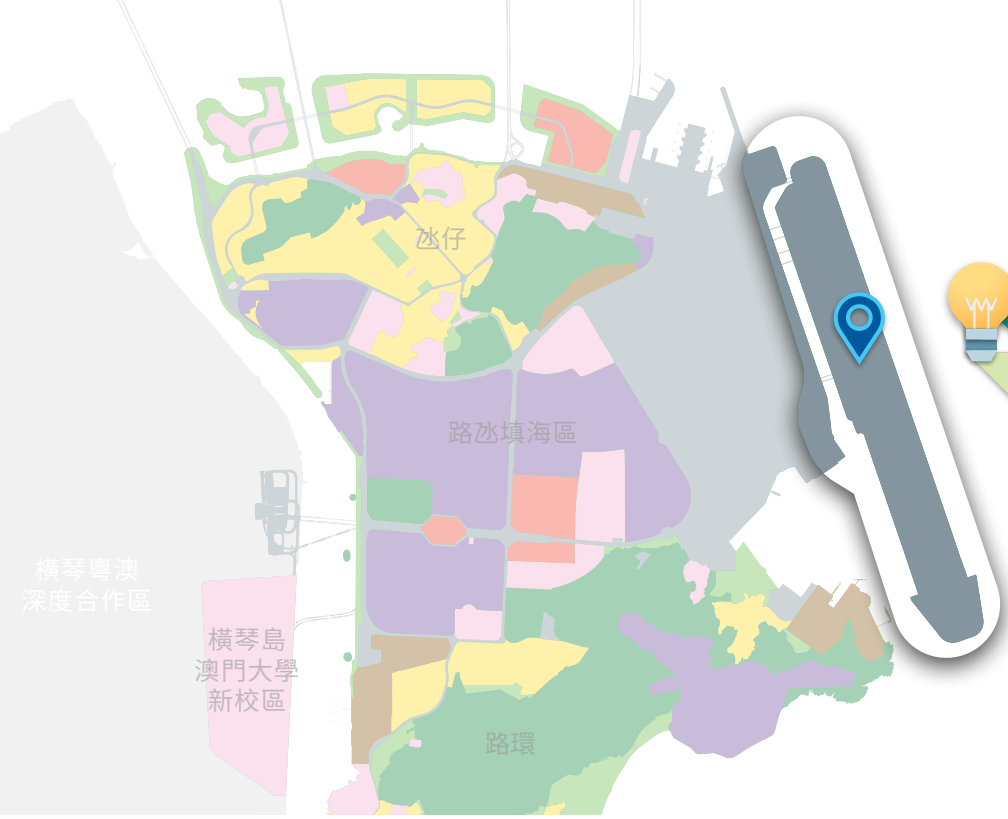
澳門科技研發產業園（位於偉龍馬路的土地）模擬圖

## 1.3 澳門珠江西岸國際航空運輸樞紐（港）

> *“建設澳門珠江西岸國際航空運輸樞紐（港），提升澳門國際機場的航空貨運規模和競爭力，在國家對外開放中更好發揮作用，展現更大作為，為國家新時代對外開放開闢新的特別通道。”*
>
> *《2025年財政年度施政報告》*

已核准的“總體規劃”已考慮了澳門國際機場的擴建計劃，因應最新的擴建範圍，“總規修改草案”對相關範圍作調整，以配合強化澳門國際機場航空港角色，進一步完善現有設施。另外，澳門國際機場橫琴前置貨站已明確於橫琴合作區建設，以加強澳琴在航空物流領域的聯動發展，但其不涉及“總規修改草案”的規劃範圍。






## “總規修改草案”內容

- 調整澳門國際機場的相關範圍。

土地用途修改內容示意圖



澳門珠江西岸國際航空運輸樞紐（港）模擬圖

# 2 其他更新情況

除了配合前述的大型公共建設項目外，結合上位規劃、法律法規、行政長官公告和批示，以及研究項目等最新情況一併作出考慮，“總規修改草案”提出相應的修改內容。

## 2.1 發展定位、預測人口

### 發展定位

因應“十五五”規劃提出不斷彰顯澳門“一中心、一平台、一基地”作用，推動澳門經濟適度多元發展，同時支持澳門打造國際高端人才集聚高地。“總規修改草案”提出增加“國際高端人才集聚高地”發展定位。

- 世界旅遊休閒中心
- 中國與葡語國家商貿合作服務平台
- 以中華文化為主流、多元文化共存的交流合作基地
- 國際高端人才集聚高地
- 粵港澳大灣區的中心城市及粵港澳大灣區建設的三極之一
- 粵港澳大灣區科技創新走廊的重要支撐點
- 澳門居民的美麗家園

**“總規修改草案”內容**

- 將“國際高端人才集聚高地”納入發展定位。

### 預測人口

因應2023年公佈的《澳門人口預測2022-2041》，2040年的人口預測約為78.3萬人，“總規修改草案”對相關內容作修改。

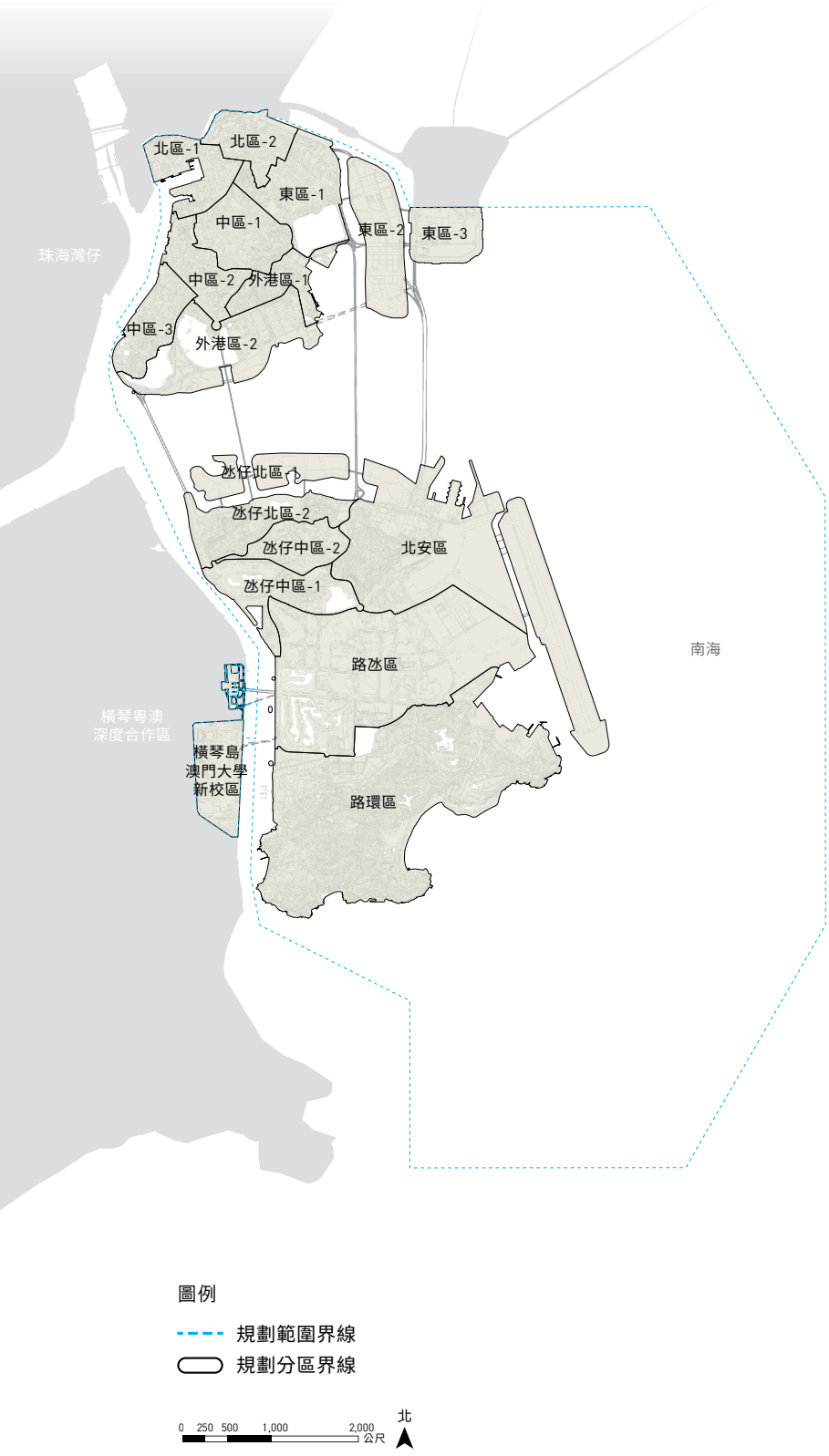
**“總規修改草案”內容**

- 修改與人口相關的內容。



澳門全景模擬圖

# 2.2 規劃範圍、規劃分區




規劃範圍及規劃分區示意圖

## 規劃範圍

因應第11/2023號和第35/2024號行政長官公告公佈的橫琴口岸澳方口岸區及相關延伸區涵蓋的範圍，以及第19/2024號行政長官公告公佈的廣東省珠海市拱北口岸東南側相關陸地和海域，“總規修改草案”將以上有關範圍亦納入規劃範圍，並更新相應規劃圖的底圖。

### “總規修改草案”內容

- 調整規劃範圍。

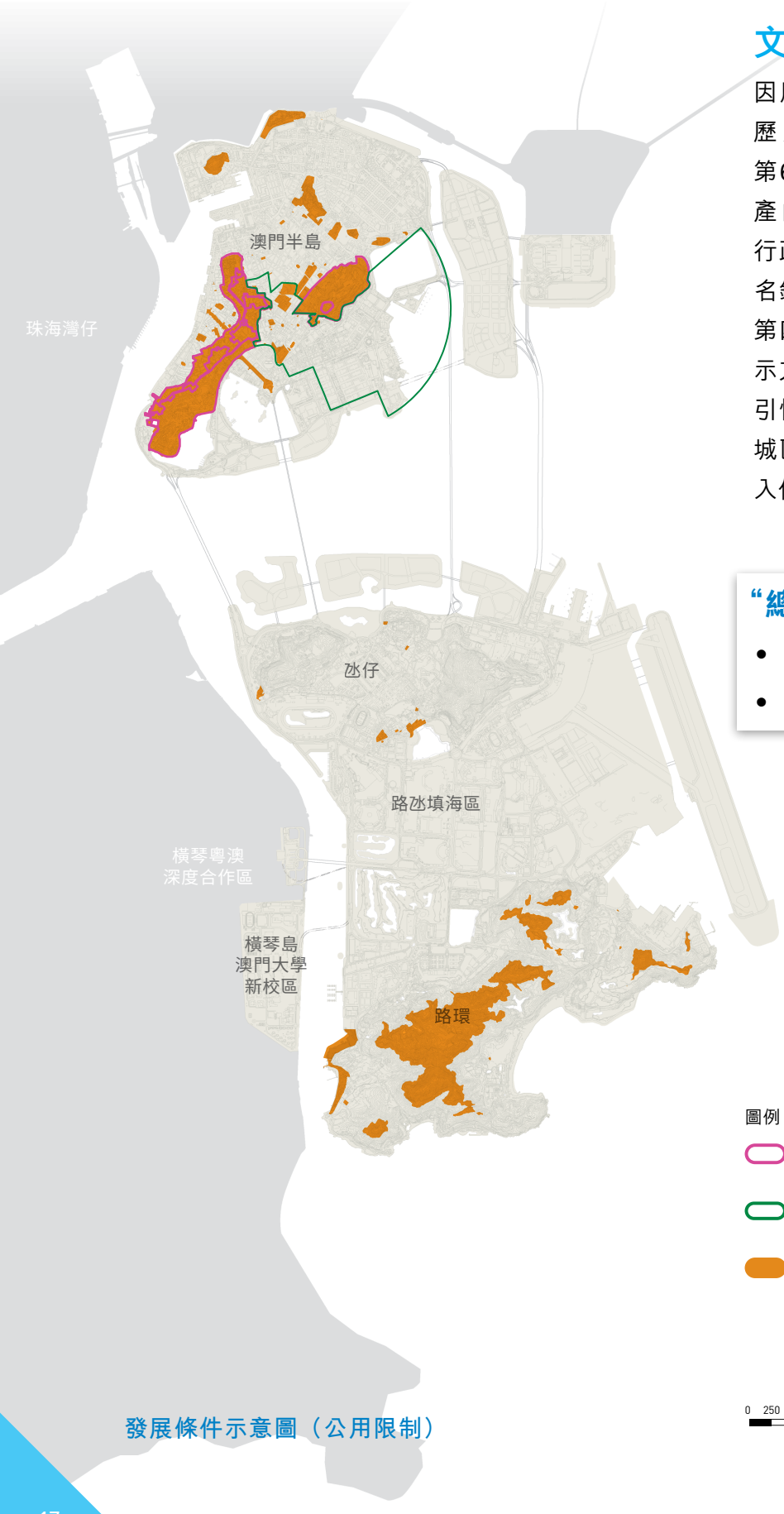
## 規劃分區

因應上述澳門國際機場擴建範圍和規劃範圍的調整；第209/2025號行政長官批示劃定的澳門特別行政區海岸線；基於位於澳門半島和新城A區之間的水道最新情況而維持有關範圍作水道，以及結合實際情況所作的優化，“總規修改草案”對相關的土地範圍及規劃分區界線作出調整，並更新相應規劃圖的底圖。

### “總規修改草案”內容

- 調整規劃分區界線。

# 2.3 文化保育、交通運輸




發展條件示意圖（公用限制）

## 文化保育

因應第4/2024號行政法規《“澳門歷史城區”保護及管理計劃》、第6/2024號行政法規《第四批不動產的評定》，以及第279/2025號行政長官批示核准的《古樹名木保護名錄》，“總規修改草案”提出增加第四批不動產的評定，同時簡化了圖示方式；另外，在文化遺產保護的指引性原則中，修改涉及《“澳門歷史城區”保護及管理計劃》的表述及加入保護古樹名木的內容。

### “總規修改草案”內容

- 更新發展條件圖（公用限制）。
- 修改有關文化遺產保護的內容。

圖例

- 第11/2013號法律文化遺產保護法（澳門歷史城區圖示範圍）
- 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）
- 不動產的評定（包括第1/2017號行政法規、第31/2018號行政法規、第33/2018號行政法規、第31/2019號行政法規、第37/2021號行政法規、第6/2024號行政法規）

0 250 500 1,000 2,000 公尺 北

## 交通運輸

因應配合深化澳琴互聯互通建設，強化“硬聯通”，共促兩地融合發展，更好融入和服務國家發展大局；並考慮到澳門整體交通運輸系統的持續優化，尤其是輕軌、道路網絡，有助提高口岸、機場和碼頭等重要樞紐的可達性和連接性，因此，結合城市發展對交通運輸的需求，以及澳門輕軌線路擴展的相關規劃研究，“總規修改草案”提出增加構思中的輕軌走線，並修改交通運輸的指引性原則的相關內容。

### “總規修改草案”內容

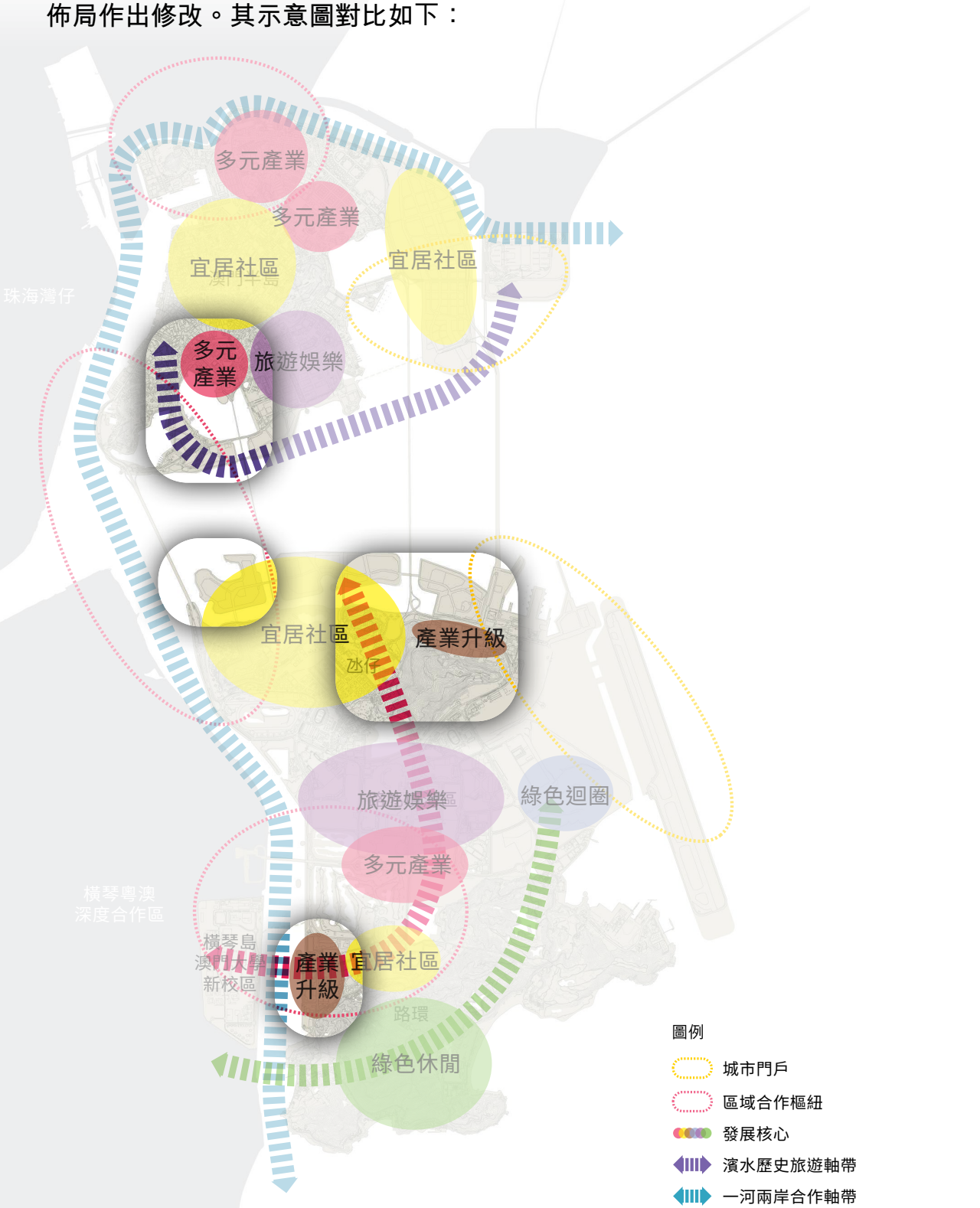
- 更新綜合交通規劃示意圖。
- 修改有關交通運輸的內容。



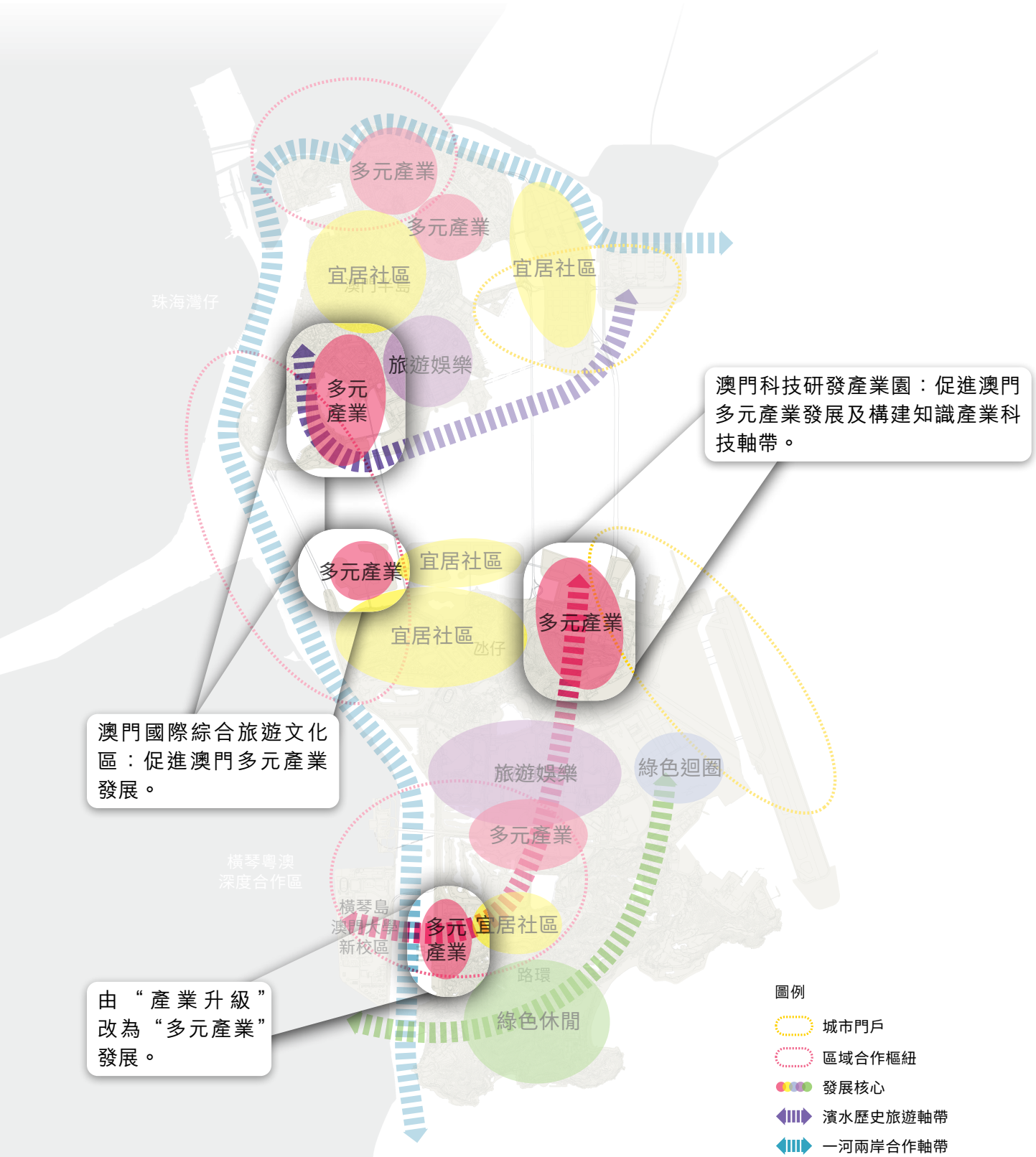

綜合交通規劃示意圖

# 3 城市結構佈局圖

綜合前述“總規修改草案”就大型公共建設項目提出的修改內容，對城市結構佈局作出修改。其示意圖對比如下：



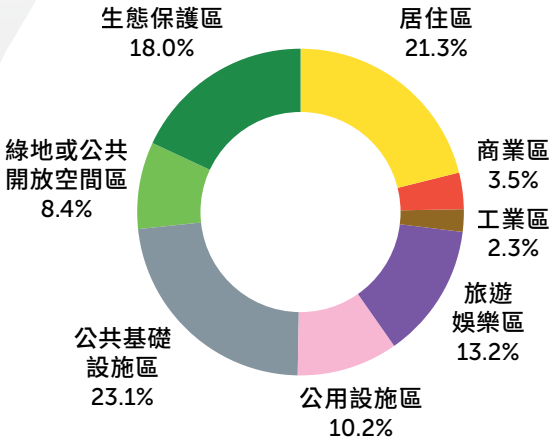

城市結構佈局示意圖 - 已核准的“總體規劃”



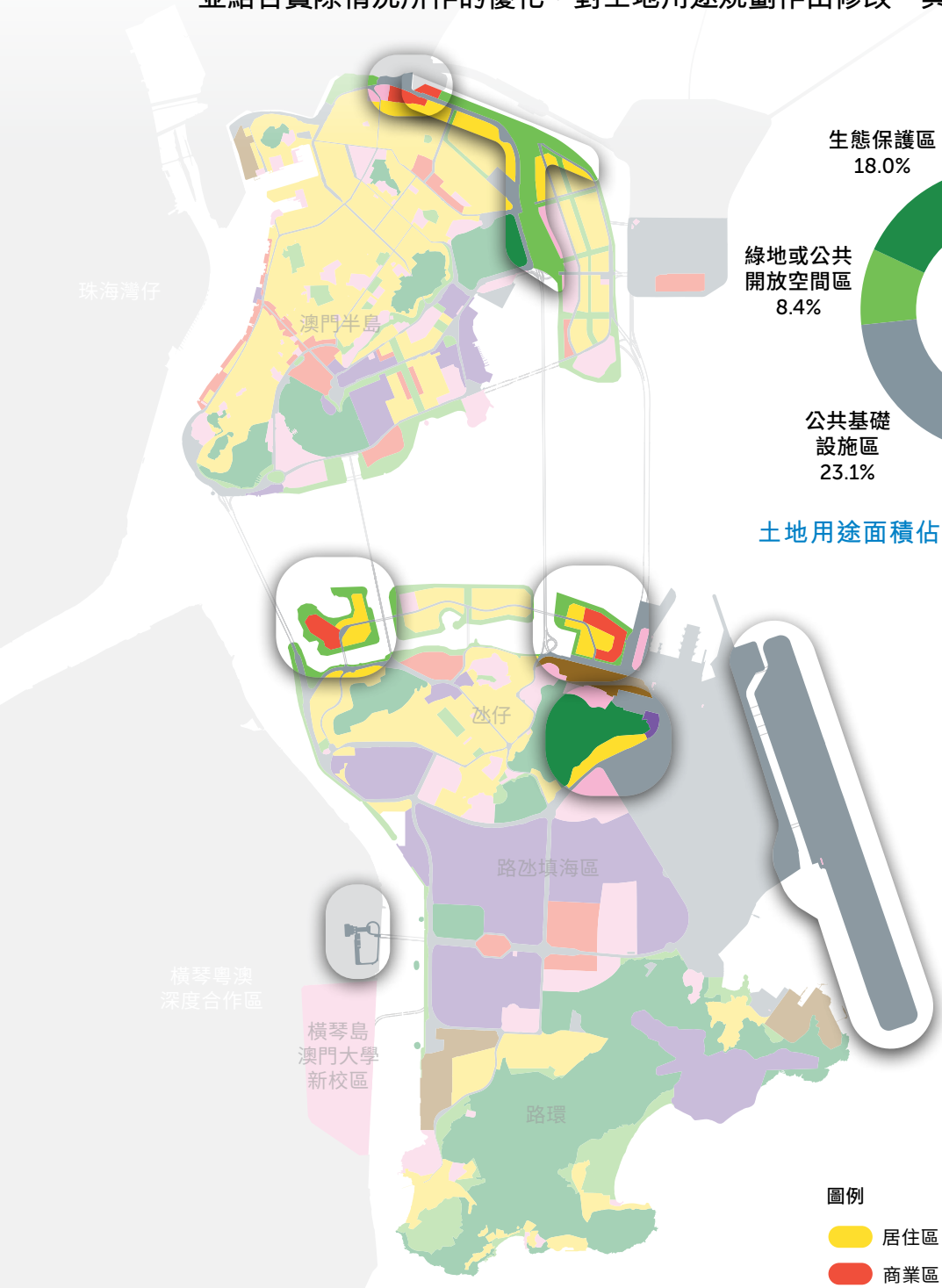

城市結構佈局示意圖 - “總規修改草案”

# 4 土地用途規劃圖

綜合前述大型公共建設項目，以及其他更新情況，如規劃範圍及規劃分區的調整，並結合實際情況所作的優化，對土地用途規劃作出修改。其示意圖對比如下：




土地用途面積佔比圖 - 已核准的“總體規劃”




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

註 1：圖中重點標記主要修改內容的位置。

註 2：圖中所示為主要的土地用途，亦允許兼容其他次類別的土地用途。

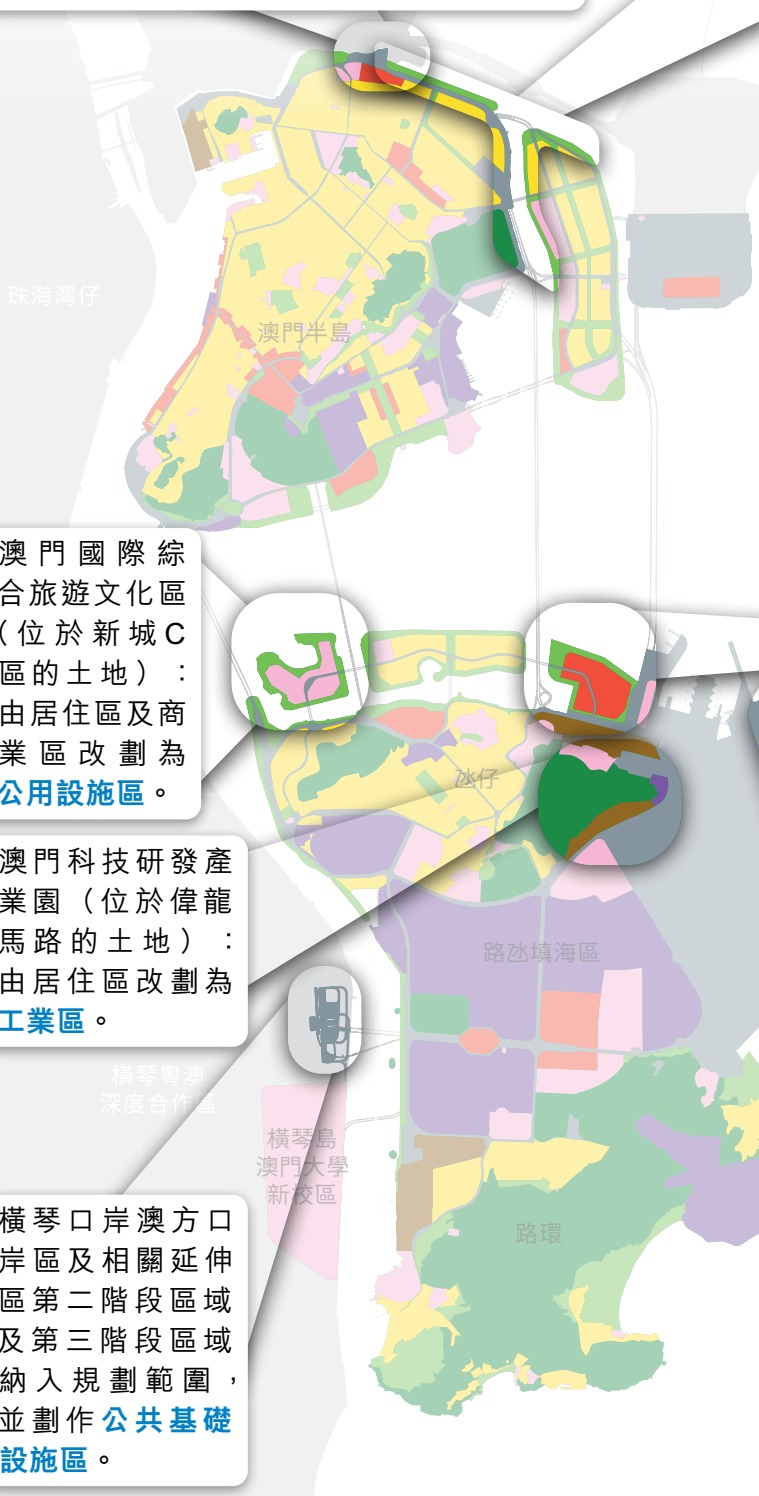
0 250 500 1,000 2,000 公尺

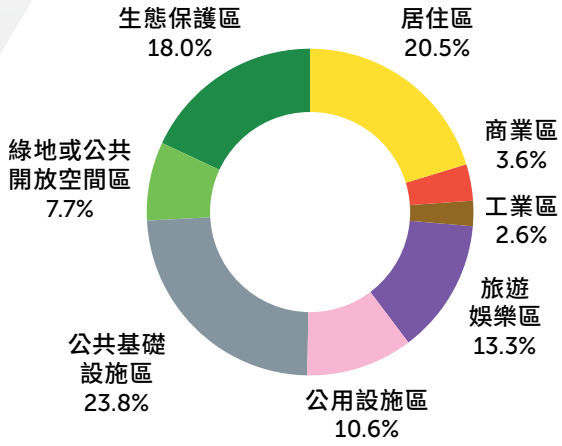
北

土地用途規劃示意圖 - 已核准的“總體規劃” 1, 2

廣東省珠海市拱北口岸東南側相關陸地和海域納入規劃範圍，並劃作**綠地或公共開放空間區**。其鄰近的土地由商業區改劃為**綠地或公共開放空間區**。

基於水道的最新情況，按現況將有關範圍**維持作水道**。




土地用途面積佔比圖 - “總規修改草案” [3]

澳門國際綜合旅遊文化區（位於新城C區的土地）：由居住區及商業區改劃為**公用設施區**。

澳門科技研發產業園（位於新城E1區西側的土地）：將其中的居住區改劃為**商業區**。

澳門科技研發產業園（位於偉龍馬路的土地）：由居住區改劃為**工業區**。

澳門珠江西岸國際航空運輸樞紐（港）：按機場擴建計劃範圍調整，並劃作**公共基礎設施區**。

橫琴口岸澳方口岸區及相關延伸區第二階段區域及第三階段區域納入規劃範圍，並劃作**公共基礎設施區**。

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

註 1：圖中重點標記主要修改內容的位置。

註 2：圖中所示為主要的土地用途，亦允許兼容其他次類別的土地用途。

註 3：由於四捨五入之原因，圖中各項加總或與100%有微少差異，屬正常的統計現象。

0 250 500 1,000 2,000 公尺 北

土地用途規劃示意圖 - “總規修改草案” [1, 2]

## 第二部份

# 《澳門特別行政區城市總體規劃（2020-2040）》第一次修改草案 – 規劃規章及規劃圖

《澳門特別行政區城市總體規劃（2020-2040）》第一次修改草案由附件一（規劃規章）、附件二（整治規劃圖）及附件三（發展條件圖）組成。





澳門半島南立面模擬圖

# 附件一

# 規劃規章

## 第一章

## 一般規定

### 第一條

### 標的

一、本規章構成根據第 12/2013 號法律《城市規劃法》及第 5/2014 號行政法規《城市規劃法施行細則》編製的《澳門特別行政區城市總體規劃（2020-2040）》第一次修改（下稱“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、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。

### 第二條

### 適用範圍及約束

一、本規章適用於涉及空間整治、土地使用和利用的一切行為，尤其是在城市及建築範圍內，執行或實施受條件限制或將受條件限制的、或根據一般法律規定由澳門特別行政區參與的土木工程、都市發展工程，以及土地或樓宇的使用。

二、本規章與所有現行的一般性法規及規章的相關規定一併適用於本規章所涵蓋的一切行為，但不影響該等法規及規章或有的優先性。

三、總體規劃約束公共實體及私人。

## 第三條

## 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） 圖一—規劃範圍；*

（2） 圖二—城市結構佈局；*

（3） 圖三—規劃分區；*

（4） 圖四—土地分類；*

（5） 圖五—土地用途；*

（三） 發展條件圖，其分為下列各圖：

（1） 圖一—行政地役權；*

（2） 圖二—公用限制。*

## 第四條

## 總體規劃的目的

總體規劃的規劃期為二零二零年至二零四零年，其旨在按照第 12/2013 號法律第六條及第 234/2018 號行政長官批示第二款所指目的，創建一個快樂、智慧、可持續及具韌性的城市。

## 第五條

## 總體規劃的規劃範圍

總體規劃的規劃範圍由附件二所載的圖一劃定，涵蓋下列空間：*

（一） 第 43/2012 號行政長官公告公佈的橫琴島澳門大學新校區；

（二） 第 128/2015 號行政長官公告公佈的中華人民共和國澳門特別行政區行政區域；

（三） 第 6/2020 號、第 11/2023 號及第 35/2024 號行政長官公告公佈的橫琴口岸澳方口岸區及相關延伸區涵蓋的範圍；*

（四） 第 19/2024 號行政長官公告公佈的廣東省珠海市拱北口岸東南側相關陸地和海域。*

# 第二章
# 城市發展定位及策略

## 第六條
## 發展定位

總體規劃按照澳門特別行政區的發展定位編製，尤其是：

（一） 推進建設世界旅遊休閒中心；

（二） 打造中國與葡語國家商貿合作服務平台；

（三） 建設以中華文化為主流、多元文化共存的交流合作基地；

（四） 打造國際高端人才集聚高地；*

（五） 鞏固澳門特別行政區為粵港澳大灣區的中心城市及粵港澳大灣區建設的三極之一；

（六） 作為粵港澳大灣區科技創新走廊的重要支撐點；

（七） 建設澳門特別行政區居民的美麗家園。

## 第七條
## 策略性指引

根據第四條所指總體規劃的目的及上條所指發展定位，制定下列城市規劃方面的策略性指引：

（一） 配合粵港澳大灣區規劃，體現澳門特別行政區作為大灣區中心城市的定位，加強其國際和區域地位，並深化其空間功能，強化與橫琴粵澳深度合作區互聯互通，促進融合發展，為澳門特別行政區長遠發展開闢空間；*

（二） 強化城市多核心發展及開拓多元發展地區，推進職住平衡、促進經濟適度多元及海洋經濟的可持續發展；

（三） 提高城市發展與環境、文化及海域使用之間的協調及相容性；

（四） 因應城市承載力，制定規劃分區及土地使用條件，對公共基礎設施及公用設施作出合理部署，以及適當利用土地資源，締造協調的空間結構；

（五） 劃定不可都市化地區及相關土地的使用，對具自然資源以及具景觀、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存量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、以人為本的交通政策，結合慢行系統、輕軌、公共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協同發展，支持旅遊業多元化發展；

（九） 保護文化遺產，延續歷史人文氛圍及景觀特色；

（十） 對景觀及公共開放空間進行合理規劃，融合自然生態環境；

（十一）規劃佈局融合防災減災思路，佈置具彈性及加入防災元素的建設；

（十二）透過預留適合基礎設施建設的土地，推動構建低碳社會，鼓勵發展多元及低碳能源，以及加強廢物資源回收及污水處理；*

（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，並融合其他複合功能，擴大公用設施的覆蓋服務範圍。

# 第三章

# 整體城市空間結構

## 第八條

## 城市結構佈局

城市結構佈局由附件二所載的圖二所劃定，並包括下列內容：*

（一） 完善對外連接及優化現有設施，建設面向區域及國際的城市門戶；

（二） 建設下列區域合作樞紐：

（1） 關閘口岸及青茂口岸區域合作樞紐；

（2） 十字門區域合作樞紐；

（3） 路氹城橫琴區域合作樞紐；

（三） 構建多元化及多核心功能空間結構，平衡空間功能發展，推進職住平衡；

（四） 構建多條功能軸帶以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、總體規劃的規劃範圍按附件二所載的圖三分為十八個規劃分區。*

二、應為各規劃分區制定詳細規劃，各詳細規劃可涵蓋多於一個規劃分區。

# 第四章

# 發展條件

## 第十條

## 行政地役權及公用限制

一、總體規劃的規劃範圍應遵守現行法例中可對土地的使用和利用構成限制或障礙的一切行政地役權及公用限制，並標示於總體規劃附件三所載的發展條件圖。*

二、在上款所指附件三的圖一標示下列行政地役權：*

（一） 七月十三日第 53/87/M 號法令《無線電役權之設定》設定的廣播室與松山無線電廣播中心的無線電役權；

（二） 十月二十八日第 226/92/M 號訓令設定的製圖役權；

（三） 八月十四日第 233/95/M 號訓令設定的航空役權。

三、在第一款所指附件三的圖二標示的公用限制，尤其是有關文化遺產的保護，是由下列法規規定：*

（一） 第 11/2013 號法律《文化遺產保護法》；

（二） 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》；

（三） 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》；

（四） 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》；

（五） 第 31/2019 號行政法規《第二批不動產的評定》；

（六） 第 37/2021 號行政法規《第三批不動產的評定》；

（七） 第 4/2024 號行政法規《“澳門歷史城區”保護及管理計劃》；*

（八） 第 6/2024 號行政法規《第四批不動產的評定》；*

（九） 第 83/2008 號行政長官批示所訂定的東望洋燈塔周邊區域興建的樓宇容許的最高海拔高度。

## 第五章

## 土地使用和利用條件

### 第十一條

## 土地分類

一、總體規劃的規劃範圍內的土地分類根據第 12/2013 號法律第二十九條劃分為都市性地區及不可都市化地區，其範圍載於附件二的圖四。*

二、根據第 12/2013 號法律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，當中包括已都市化地區及可都市化地區。

三、在總體規劃中分類為不可都市化地區尤其旨在保護山體、水體及濕地。

## 第十二條
## 土地用途

一、根據第 12/2013 號法律第三十一條及第三十二條的規定，土地用途的訂定是透過按土地的主要使用目的將有關土地納入不同類別為之，在總體規劃中列出下列土地使用類別：

（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、土地用途的訂定應遵守下列原則：

（一） 尊重土地使用現況及既得權利：確保總體規劃規定的土地使用類別得到落實執行，但不影響土地的法律狀況及利害關係人已依法取得的權利；

（二） 混合使用：透過兼容多種土地用途、複合利用及發展地下空間，提高土地使用效益；

（三） 職住平衡：透過合理分佈各土地使用類別，鼓勵居民原區就業。

三、標示於附件二所載的圖五的土地使用類別為每一區的主要土地用途。*

**第十三條**

**居住區**

一、居住區為主要用作住宅用途的區域，該區旨在提供生活所需的配套及休憩設施，以及配合其他土地用途的佈局，為居民原區就業創造條件，以達至宜居社區的願景。

二、總體規劃旨在：

(一) 維持尤其位於北區-2、東區-1、中區-1、中區-2、中區-3 及氹仔北區-2 現時的住宅用途，並劃定居住區；

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

三、居住區內不允許劃設工業用地。

**第十四條**

**商業區**

一、商業區為主要用作商業及服務活動的區域，該區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，並配合居住區的設置，以優化居民原區就業的條件。

二、總體規劃旨在：

（一） 維持尤其位於中區-2、中區-3 及外港區-2 現時的商業及服務活動用途，並劃定商業區；

（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-2、北安區及路氹區增設商業區。*

三、商業區內不允許劃設工業用地。

**第十五條**

**工業區**

一、工業區為主要用作工業活動及發展的區域，該區旨在鼓勵產業升級，以及推動新興及高端產業的發展。

二、總體規劃旨在：

(一) 維持及強化尤其位於北區-1、北安區及路環區現時的工業用途，並劃定工業區；

(二) 整合或逐步遷移分散及土地使用效能低的工業活動至上項所指的工業區，並於北安區增設工業區。*

三、工業區內不允許劃設居住用地。

**第十六條**

**旅遊娛樂區**

一、旅遊娛樂區為主要用作設置旅遊項目及相關服務的區域，該區旨在配合其他土地用途的佈局，協同發展，為旅客提供綜合式旅遊體驗，並優化旅遊娛樂設施的承載力。

二、總體規劃旨在維持尤其位於路氹區、外港區-1、外港區-2、氹仔中區-1 及路環區現時的旅遊項目及相關服務用途，並劃定旅遊娛樂區。

三、旅遊娛樂區內不允許劃設工業用地。

## 第十七條
## 公用設施區

一、公用設施區為主要用作建設及提供各項公用設施的區域，尤其是政府機關、文化、宗教、教育、社會、康體、衛生醫療及市政的公用設施，並透過複合利用，加強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。

二、總體規劃旨在：

（一） 維持尤其位於氹仔中區-1、北安區、路氹區及橫琴島澳門大學新校區現時的公用設施用途，並劃定公用設施區；

（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、公用設施區內不允許劃設工業用地。

## 第十八條
## 生態保護區

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

二、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、路氹區及路環區的山體、水體及濕地等自然資源。

三、生態保護區內不允許劃設居住、商業、工業及旅遊娛樂用地。

## 第十九條
## 綠地或公共開放空間區

一、綠地或公共開放空間區為主要用作設置具休閒、康體及文化功能戶外活動的區域，該區旨在優化城市環境及景觀，透過增加休閒綠化空間，加強其可達性及與居住區的連接性，優化整體空間佈局，以改善居民生活質素。

二、總體規劃旨在：

（一） 維持尤其位於路環區現時的綠化空間及戶外活動用途，並劃定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、綠地或公共開放空間區內不允許劃設工業及旅遊娛樂用地。

## 第二十條
## 公共基礎設施區

一、公共基礎設施區為主要用作設置城市基礎設施的區域，該區尤其涉及供水、排水、電力、天然氣、污水處理、廢物處理、電信、主要交通設施及道路主幹網方面的設置，並旨在確保公共基礎設施的正常運作，創造迴圈協同效應的條件。

二、總體規劃旨在：

（一） 維持尤其位於東區-3 及北安區現時的城市基礎設施用途，並劃定公共基礎設施區；

（二） 優先於澳門特別行政區東側集中規劃公共基礎設施。

三、公共基礎設施區內允許劃設其他用地，但僅以不影響該區的主要用途及公共基礎設施正常運作為限。

# 第六章
# 指引性原則

## 第二十一條
## 都市防災

總體規劃旨在實現都市防災目標，尤其是：

（一） 應對極端氣候、緊急災害與突發公共事件等，在緊急情況下提供更完善的避險及救援系統，提升整體防災、減災及救災能力；

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

（三） 透過基礎設施的規劃，提高防洪、防潮、排澇及蓄水能力，並鼓勵供水、供電、通訊、燃氣等重要基礎設施結合防災元素的設計以提升其應對能力；

（四） 透過救災及緊急避險設施規劃，強化尤其避險中心、消防行動站、警務及醫護等設施的整體佈局，並規劃救援及避險路線，以連接各救援及避險據點。

## 第二十二條
## 文化遺產保護

總體規劃旨在保護文化遺產，尤其是：

（一） 保護“澳門歷史城區”及其緩衝區、被評定的不動產，以及其他文化遺產，以發揮中西文化交融的特色，締造具有豐富文化底蘊和獨特魅力的旅遊城市；

（二） 配合第 4/2024 號行政法規的“澳門歷史城區”保護及管理計劃的工作，進行合理規劃，以確保相容性；*

（三） 優化“澳門歷史城區”及周邊地方的配套設施規劃，適當控制周邊區域的發展規模，以免相關區域內的人口密度過高；

（四） 透過對與文化遺產相鄰的建築設定限制或約束，優化“澳門歷史城區”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。

（五） 配合《古樹名木保護名錄》推動古樹名木的保育工作。*

## 第二十三條
## 都市更新

總體規劃旨在推動都市更新，尤其是：

（一） 推動舊區活化，同時加強慢行系統及公共交通系統發展，並結合防災、減災、救災的規劃元素，以促進城市多元、和諧及可持續發展；

（二） 改善都市環境及居住質素，從而讓整個社會、環境和經濟受惠；

（三） 考慮社區特色及土地現有用途，使都市更新項目與周邊環境相容；

（四） 為保護具歷史文化價值的景觀及街道風貌，致力保存傳統及具特色的城市肌理、街道風貌及原建築風格；

（五） 優先對發展年期較長、建築物樓齡較高和生活環境較擁擠的地區開展都市更新。

## 第二十四條
## 環境保護

總體規劃旨在促進環境保護，尤其是：

（一） 促進綠色低碳及可持續的城市發展；

（二） 結合山體、水體、濕地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系統；

（三） 劃定生態保護區及綠地或公共開放空間區，保護具生態價值的土地及維護生物多樣性，並確保自然資源的整體性；

（四） 合理規劃公共基礎設施創造迴圈協同效應，建設低碳社區以倡導綠色生活。

**第二十五條**

**景觀**

總體規劃旨在保護城市景觀，尤其是：

（一） 強化城市特色景觀，塑造城市門戶及天際線，構建“山、海、城”和諧協調的城市景觀，以達致保護與發展的平衡，促進城市發展的可持續性；

（二） 透過劃定主要景觀和城市全景角度的公共視點、特定方向視域及視覺走廊，保護重要的景觀的視域及視覺走廊；

（三） 為景觀保護與城市發展的平衡訂定城市設計指引，於適合位置建造具提高城市品位的標誌性建築。

**第二十六條**

**交通運輸**

總體規劃旨在優化城市交通運輸，尤其是：

（一） 落實推行綠色、以人為本的交通政策，構建結合慢行系統、道路網絡，以及輕軌、公共巴士等公共交通工具的整體交通運輸系統，鼓勵減少使用私人車輛出行，並完善交通網絡以加強出行流動性；*

（二） 於對外交通點如陸路口岸、碼頭、機場等提供足夠交通配套，實現城市內外交通無縫連接；

（三） 透過輕軌及道路網絡連接澳門特別行政區各區，並以外環為綱，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；

（五） 優化慢行系統的設施及規劃，與軌道及公共巴士等公共交通運輸系統一體化融合規劃與發展；

（六） 在泊車設施方面，對泊車位缺口較大的地區採取多管齊下的措施，以優化泊車位資源。

### 第二十七條
### 海域使用

總體規劃旨在合理使用海域資源，尤其是：

（一） 根據第 7/2018 號法律《海域管理綱要法》，有效使用海域資源、拓展空間及優化存量以應對人口增長及社會經濟轉變，以及協助推動澳門特別行政區與粵港澳大灣區的海洋經濟；

（二） 在保護海域環境且不損害濕地整體性的前提下，透過岸線的整治和近岸填海方式，拓展土地空間、優化海岸線的利用、塑造高可達性的水岸空間、實踐防災、減災、救災理念及改善沿岸水環境，從而提升城市的韌性；

（三） 長遠考慮透過近岸及離岸填海計劃，增加土地儲備以配合城市發展的需求。

## 第七章
## 規劃分區指引

### 第二十八條
### 北區-1

一、北區-1 用作配合珠澳跨境工業區口岸，促進跨境工業區的持續發展，同時保護青洲山及帶動青洲居住區的發展，並構建“一河兩岸合作軸帶”。

二、北區-1 的主要土地用途為居住區。

## 第二十九條

## 北區-2

一、北區-2 用作配合青茂口岸加強澳門特別行政區及珠海的聯繫，並隨着輕軌落成，透過都市更新及公共交通導向發展的模式，建造新的商業中心，打造成“關閘口岸及青茂口岸區域合作樞紐”，以及構建“一河兩岸合作軸帶”。*

二、北區-2 的主要土地用途為居住區。

## 第三十條

## 東區-1

一、東區-1 用作配合東區-2 的城市規劃及發展，塑造新舊城市交織共融的風貌，同時將位於慕拉士大馬路的工業帶透過都市更新轉換作商業區，並加強水塘與社區的連接性，方便居民使用。

二、東區-1 的主要土地用途為居住區及生態保護區。

## 第三十一條

## 東區-2

一、東區-2 用作中長期建設為居住社區，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，以及建設綠地或公共開放空間、優化交通系統，並構建“濱水歷史旅遊軸帶”。*

二、東區-2 的主要土地用途為居住區及綠地或公共開放空間區。*

## 第三十二條

## 東區-3

一、東區-3 作為澳門特別行政區東側連接粵港澳大灣區的門戶，設置支援城市發展的公共基礎設施，並建設口岸會展設施，以提升東門戶形象，並構建“濱水歷史旅遊軸帶”。

二、東區-3 的主要土地用途為公共基礎設施區。

## 第三十三條

## 中區-1、中區-2 及中區-3

一、中區-1、中區-2 及中區-3 主要涵蓋“澳門歷史城區”，並用作：

（一） 按照第 4/2024 號行政法規所訂定的“澳門歷史城區”保護及管理計劃作發展；*

（二） 保存舊城區傳統及具特色的城市肌理和街道風貌；

（三） 平衡歷史文化及社區的發展；

（四） 遠景建立一個融合防災、減災、救災元素且具有活力的沿岸商業街及水岸公園，以增強內港的韌性，並構建“一河兩岸合作軸帶”及“濱水歷史旅遊軸帶”；

（五） 完善交通網絡，加強流動性；

（六） 透過區域合作促進經濟適度多元。

二、中區-1、中區-2 及中區-3 的主要土地用途為居住區。

## 第三十四條

## 外港區-1

一、外港區-1 用作建設具產業、居住及對外交通設施等多種用途的混合型發展區，並構建“濱水歷史旅遊軸帶”。

二、外港區-1 的主要土地用途為旅遊娛樂區及公共基礎設施區。

## 第三十五條
## 外港區-2

一、外港區-2 用作：

（一） 透過融合區內的南灣湖、西灣湖及其他景觀資源，於南端打造澳門半島的綠色走廊串連各類型設施，以構建“濱水歷史旅遊軸帶”，同時完善整體城市景觀；

（二） 於南灣湖以西建設公用設施及澳門國際綜合旅遊文化區，以及於嘉樂庇總督大橋以東建立新的商業區，促進多元發展。*

二、外港區-2 的主要土地用途為生態保護區、綠地或公共開放空間區及公用設施區。

## 第三十六條
## 氹仔北區-1

一、氹仔北區-1 用作配合珠海十字門的發展，打造綠色低碳居住社區及建設澳門國際綜合旅遊文化區，與小潭山及沿海區域形成“山、海、城”相互滲透的格局，並構建“十字門區域合作樞紐”及“一河兩岸合作軸帶”。*

二、氹仔北區-1 的主要土地用途為綠地或公共開放空間區及居住區。*

## 第三十七條
## 氹仔北區-2

一、氹仔北區-2 規劃為與小潭山及其他自然景觀融合的社區，並於北側建設新的商業區，促進區內職住平衡，以及積極推進以休閒作定位的單車網絡建設，提升海濱休閒的功能。*

二、氹仔北區-2 的主要土地用途為居住區及生態保護區。

## 第三十八條
## 北安區

一、北安區用作配合澳門國際機場及氹仔客運碼頭，建設對外交通的公共基礎設施，鼓勵北安工業區升級轉型作多元產業，以及建設澳門科技研發產業園，提升北安區的國際門戶形象，並構建“知識產業科技軸帶”。*

二、北安區的主要土地用途為公共基礎設施區。

## 第三十九條
## 氹仔中區-1

一、氹仔中區-1 用作：

（一） 維持氹仔舊城區的中式及葡式風格建築相融的城市風貌；*

（二） 優化區內的慢行系統，規劃社區活動節點，以及加強奧林匹克體育中心作為重要康體設施的角色。

二、氹仔中區-1 的主要土地用途為旅遊娛樂區及居住區。*

## 第四十條
## 氹仔中區-2

一、氹仔中區-2 用作配合氹仔居住區的發展，優化區內的公用設施配套，建設宜居社區。

二、氹仔中區-2 的主要土地用途為居住區。

## 第四十一條
## 路氹區

一、路氹區用作：

（一） 集中設置大型旅遊娛樂設施及新的商業綜合體，同時保育路氹城生態保護區，使城市與自然環境相融，突顯城市的多元性，推動澳門世界旅遊休閒中心的發展；

（二） 以公共交通導向發展模式規劃路氹邊檢大樓原址及其周邊土地作商業綜合體，建設“路氹城橫琴區域合作樞紐”，並構建“知識產業科技軸帶”及“一河兩岸合作軸帶”；

（三） 東側規劃為綠色迴圈示範區，優先集中建設各項全澳性公共基礎設施，構建“綠色韌性軸帶”。

二、路氹區的主要土地用途為旅遊娛樂區及公共基礎設施區。

## 第四十二條
## 路環區

一、路環區用作：

（一） 結合山、海、岸線等自然資源，推動生態旅遊及文化旅遊的發展、建設自然步行區，並構建“綠色韌性軸帶”；

（二） 維持旅遊娛樂區中現有的山體綠化及露天休閒設施；

（三） 保留及優化現有工業區，並構建“知識產業科技軸帶”及“一河兩岸合作軸帶”，同時按職住平衡原則於適當位置合理規劃居住區。

二、路環區的主要土地用途為生態保護區。

## 第四十三條
## 橫琴島澳門大學新校區

一、橫琴島澳門大學新校區用作發展高等教育、學術研究及與大灣區科技的合作，有助加強橫琴及路氹區的區域合作，構建“知識產業科技軸帶”。

二、橫琴島澳門大學新校區的土地用途為用於教育的公用設施區。

*行文表述的優化或內容更新。

附件二　（第三條所指者）　整治規劃圖

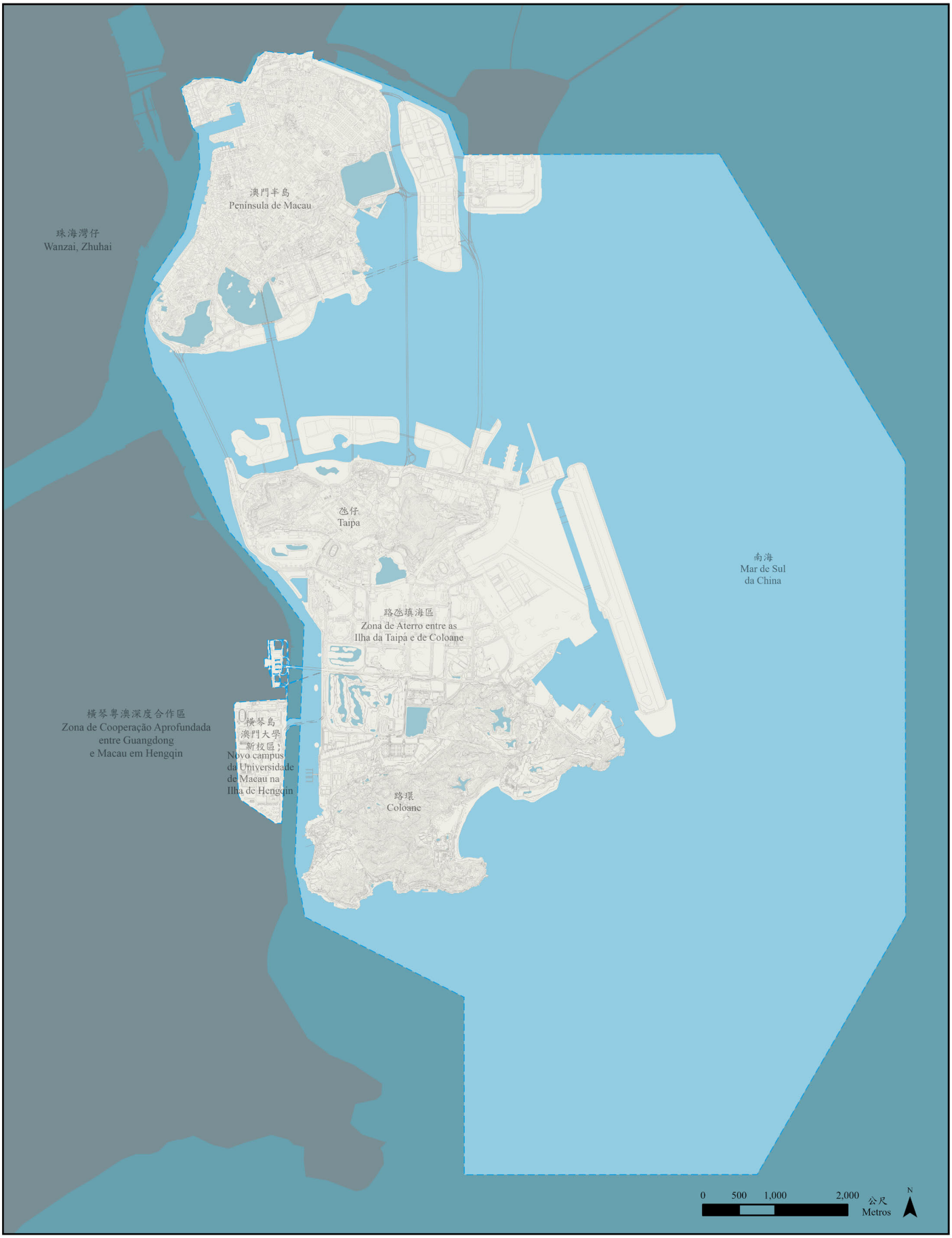
ANEXO II (a que se refere o artigo 3.º) Planta de ordenamento

圖一——規劃範圍

Planta 1 - Delimitação da área de intervenção

2026年修訂

Revisão de 2026



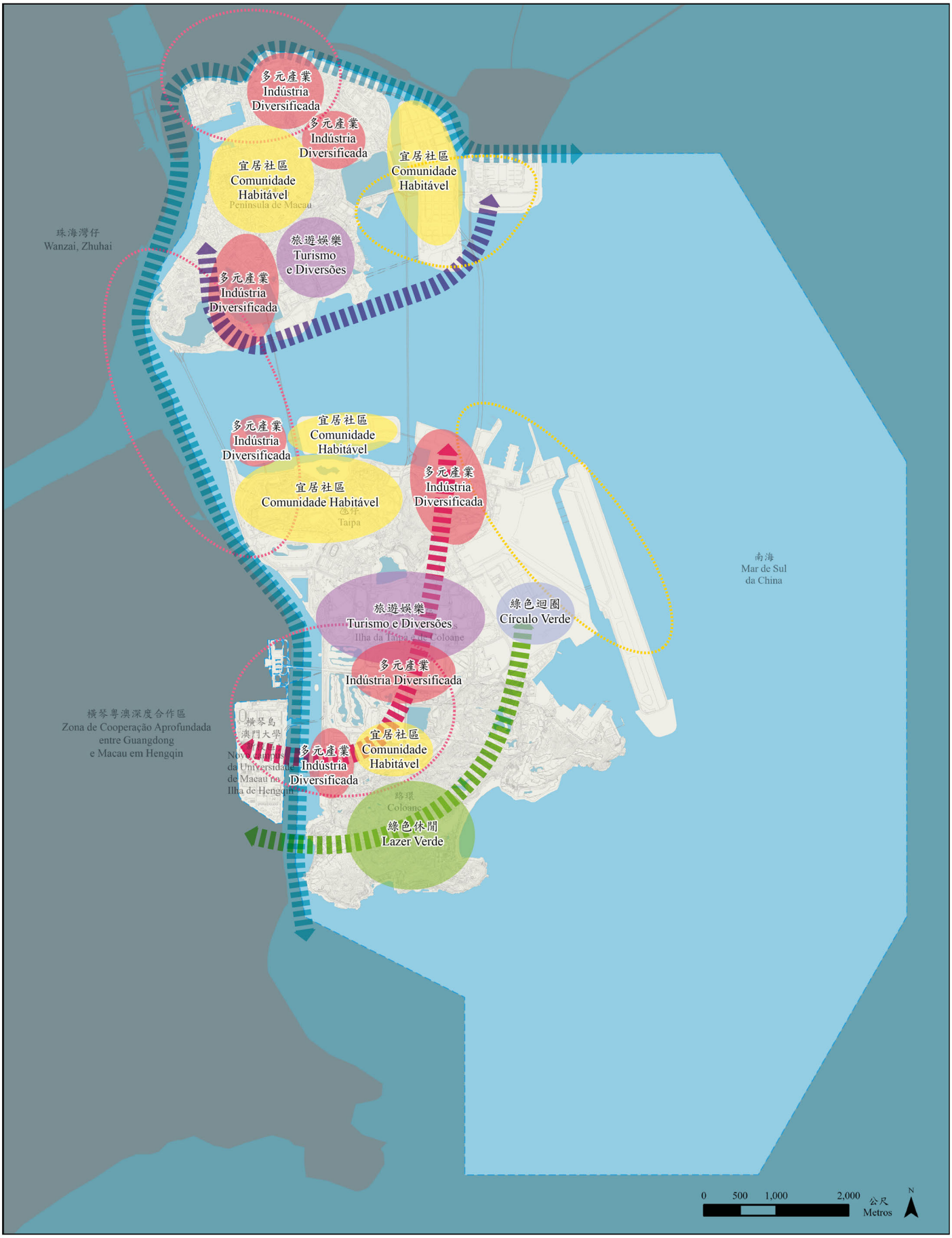

圖例

Legenda

規劃範圍界線

Limite da Área de Intervenção

# 圖二—城市結構佈局
Planta 2 - Estrutura física urbana

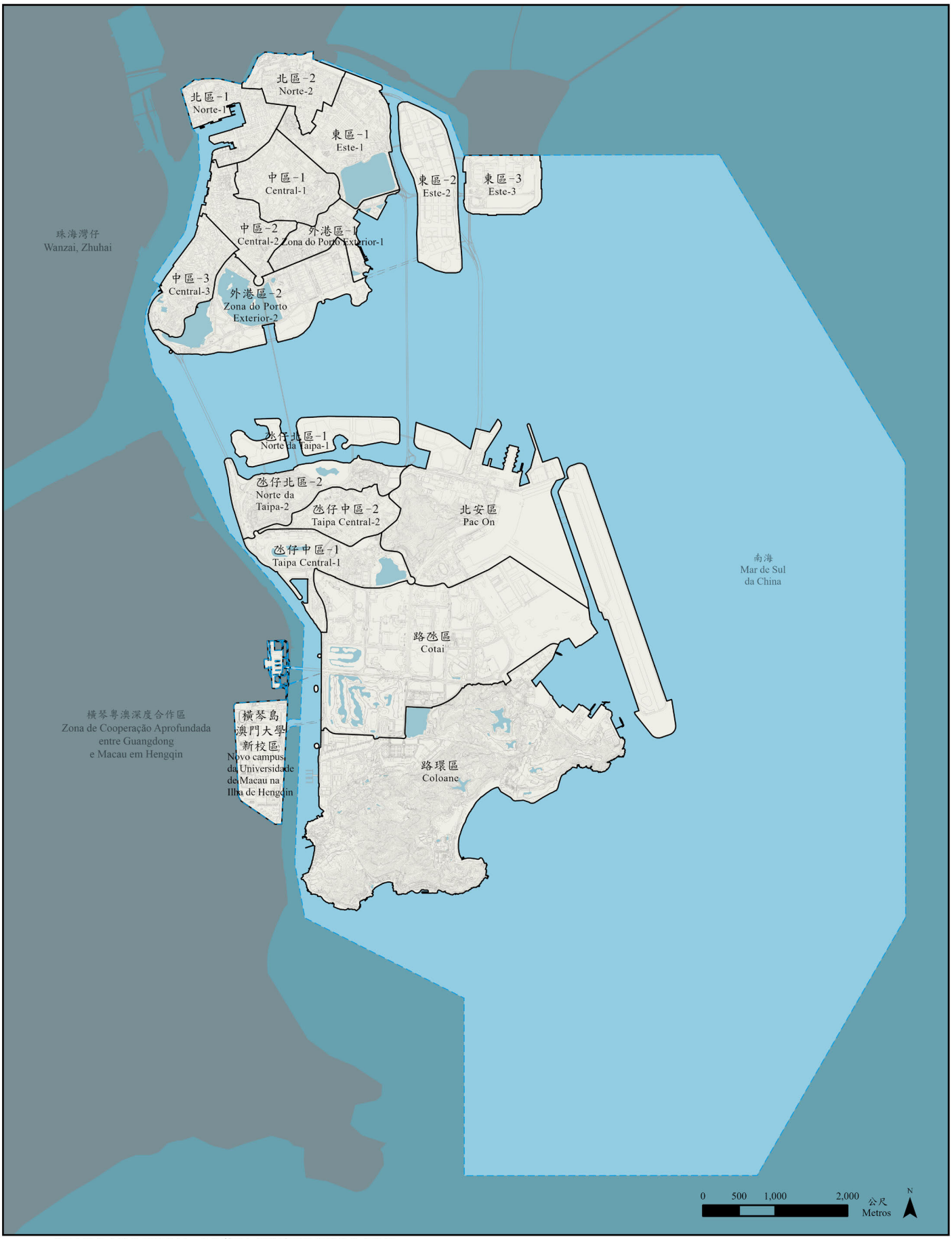



圖例
Legenda

- 規劃範圍界線 — Limite da Área de Intervenção
- 區域合作樞紐 — Centro Modal de Cooperação Regional
- 城市門戶 — Ponto de Entrada da Cidade
- 發展核心 — Núcleos de Desenvolvimento
- 知識產業科技軸帶 — Cintura de Conhecimento - Indústria - Ciência
- 濱水歷史旅遊軸帶 — Cintura de Turismo Histórico na Zona Costeira
- 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

# 圖三—規劃分區
Planta 3 - Zonamento

2026年修訂
Revisão de 2026




圖例
Legenda

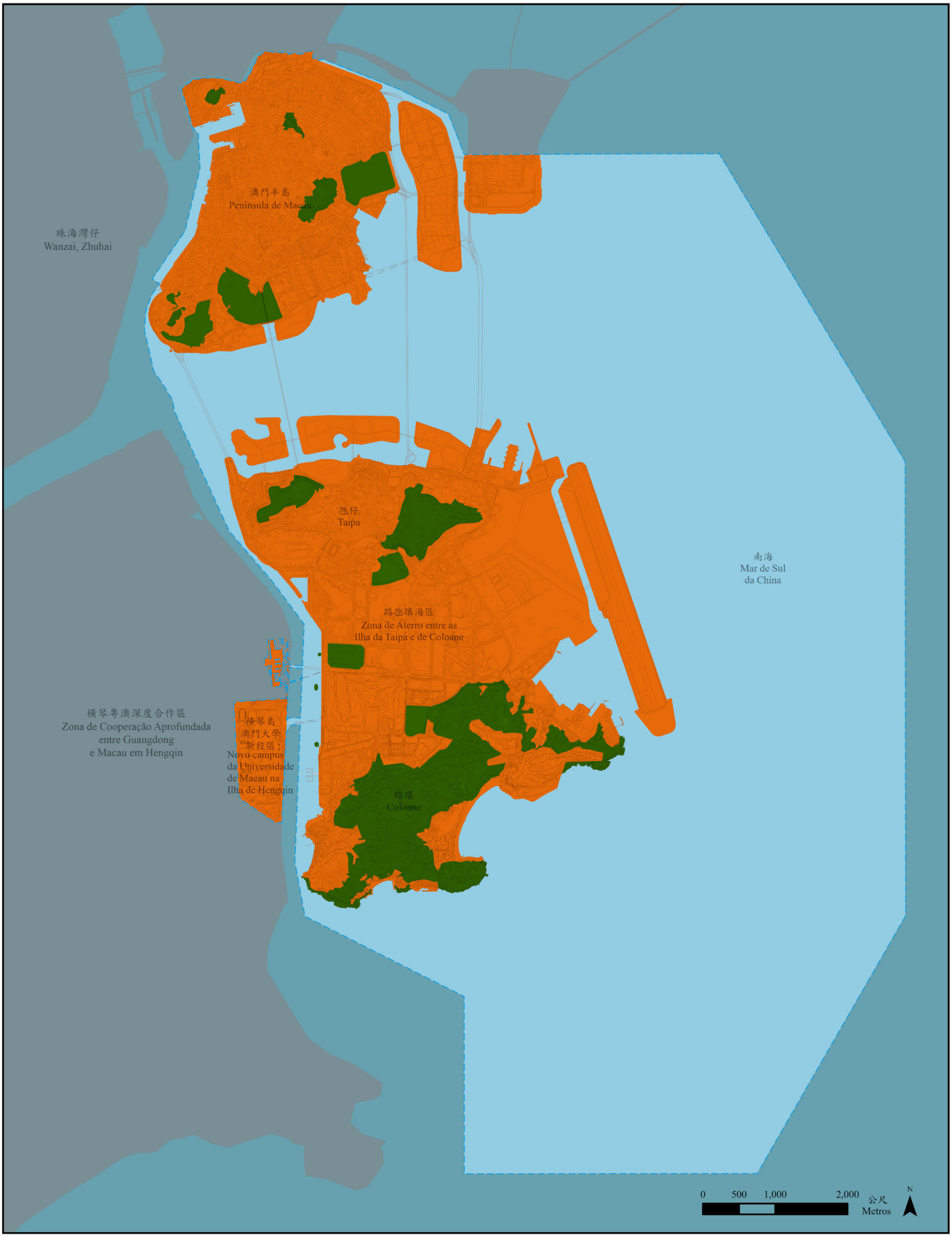
註1：鑑於本圖的圖面比例，在編製詳細規劃時可能對界線作出微調。
Nota 1: Atendendo à escala gráfica da presente planta, as delimitações poderão ser objecto de pequenos ajustamentos aquando da elaboração dos planos de pormenor.

規劃範圍界線
Limite da Área de Intervenção

規劃分區界線
Limite das UOPG

# 圖四—土地分類
Planta 4 - Classificação dos solos

2026年修訂
Revisão de 2026




圖例
Legenda

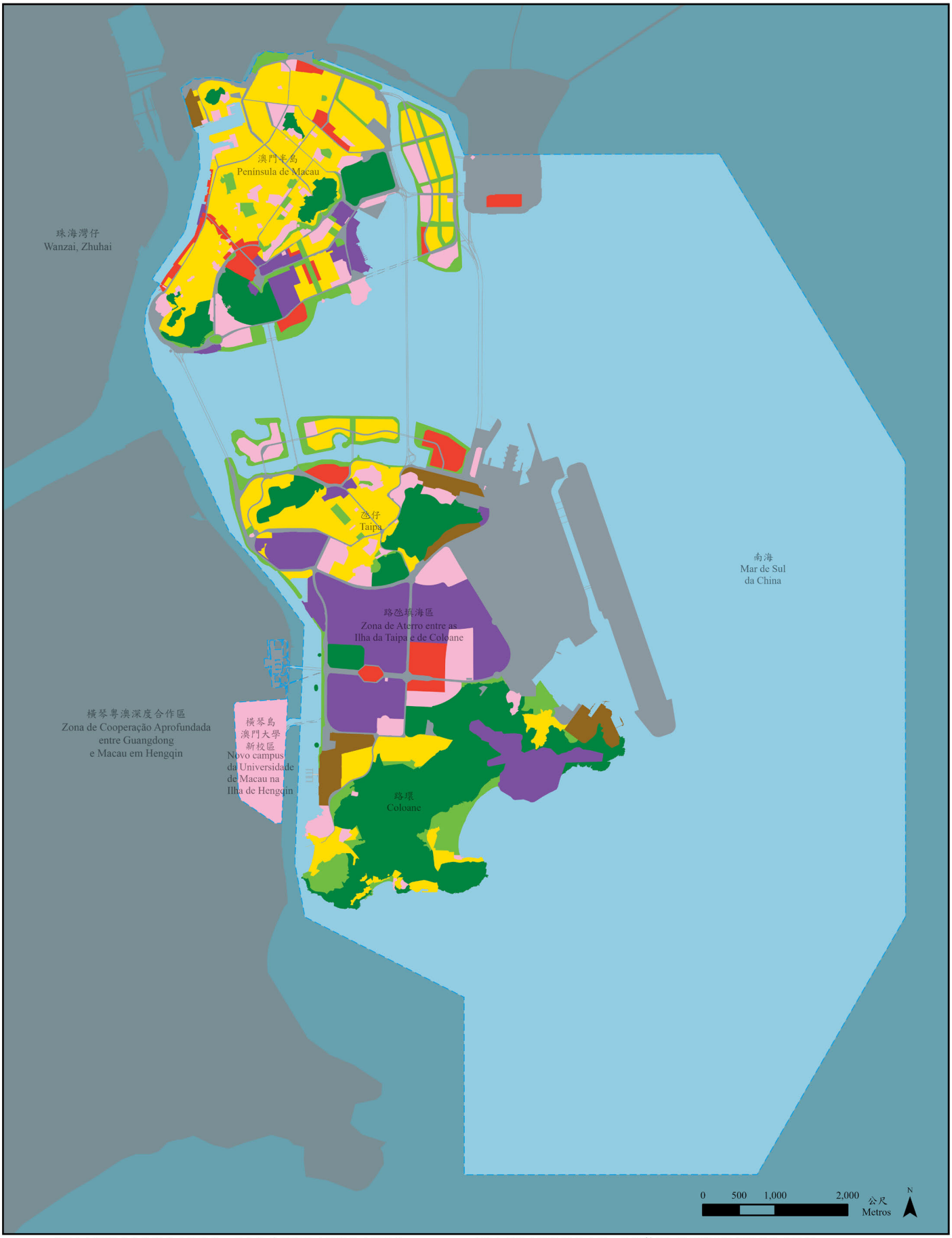
規劃範圍界線
Limite da Área de Intervenção

都市性地區
Zona Urbana

不可都市化地區
Zona Não Urbanizável

# 圖五—土地用途
Planta 5 - Finalidade dos solos

2026年修訂
Revisão de 2026




圖例
Legenda

註1：本圖所示為主要的土地用途，亦允許兼容其他次類別的土地用途。
Nota 1: A presente planta indica as finalidades principais dos solos, podendo ser compatíveis com finalidades dos solos de outras subcategorias.

註2：鑑於本圖的圖面比例，在編製詳細規劃時可能對界線作出微調。
Nota 2: Atendendo à escala gráfica da presente planta, as delimitações poderão ser objecto de pequenos ajustamentos aquando da elaboração dos planos de pormenor.

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

附件三　（第三條所指者）　發展條件圖

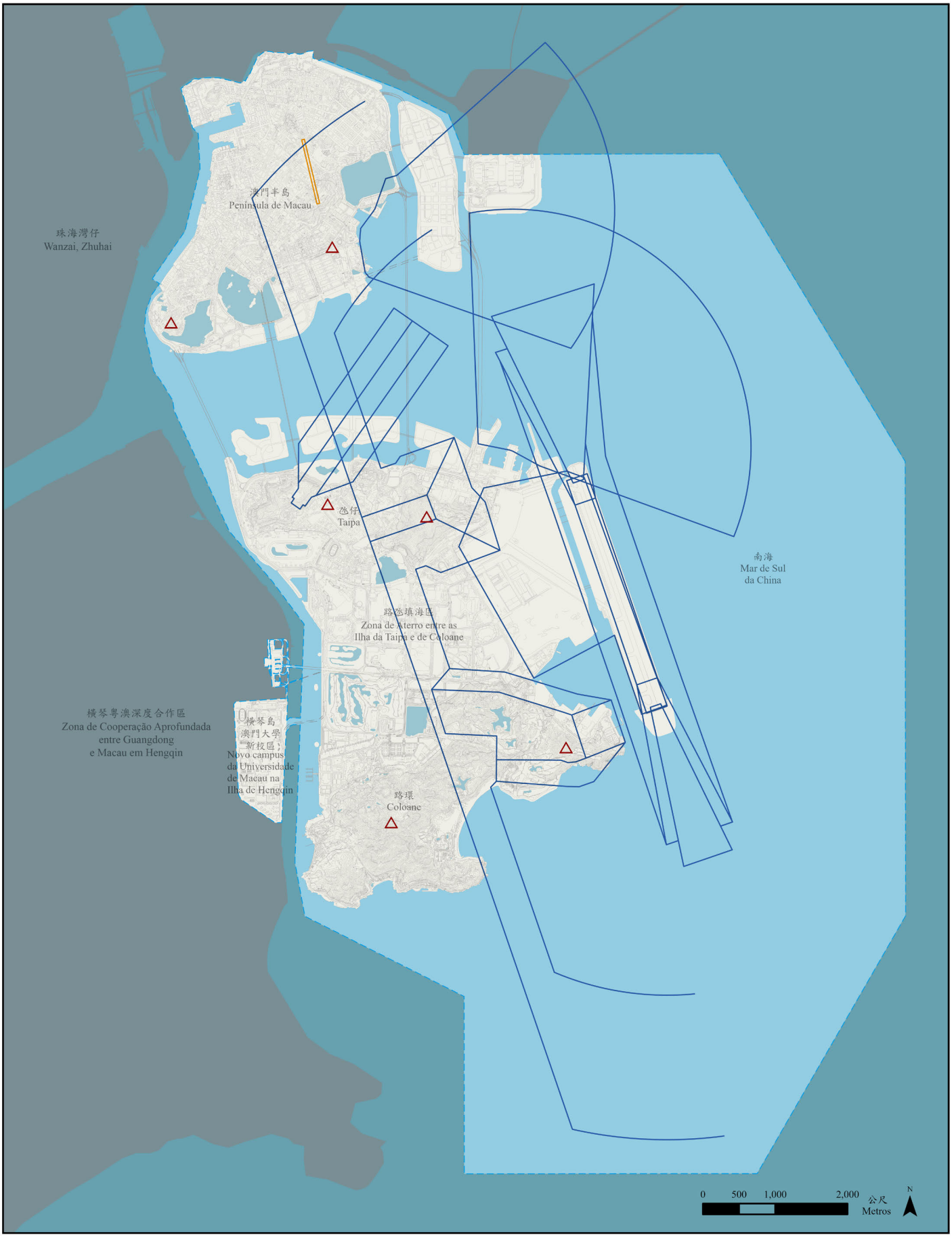
ANEXO III (a que se refere o artigo 3.º) Planta de condicionantes

圖一——行政地役權

Planta 1 - Servidões administrativas

2026年修訂

Revisão de 2026




圖例

Legenda

規劃範圍界線
Limite da Área de Intervenção

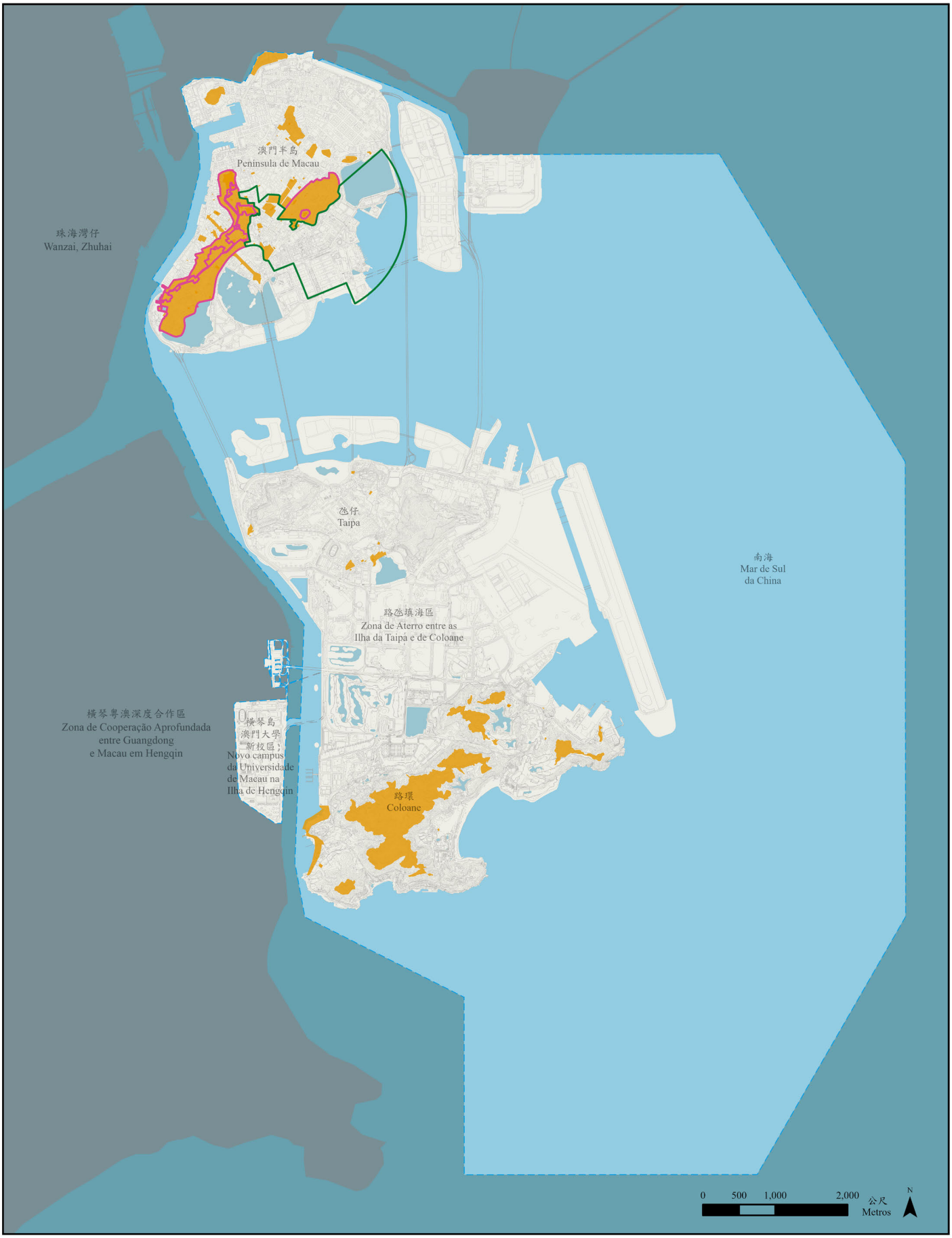
第226/92/M號訓令設定的製圖役權
Servidão cartográfica constituída pela Portaria n.º 226/92/M

第233/95/M號訓令設定的航空役權
Servidão aeronáutica constituída pela Portaria n.º 233/95/M

第53/87/M號法令設定的無線電役權
Servidão radioeléctrica constituída pelo Decreto-Lei n.º 53/87/M

# 圖二—公用限制
Planta 2 - Restrições de utilidade pública

2026年修訂
Revisão de 2026




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 (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 (Fixa as cotas altimétricas máximas permitidas para a construção de edifícios nas zonas de imediações do Farol da Guia)

不動產的評定（包括第1/2017號行政法規、第31/2018號行政法規、第33/2018號行政法規、第31/2019號行政法規、第37/2021號行政法規、第6/2024號行政法規）
Classificação de bens imóveis (incluindo os Regulamentos Administrativos n.ºs 1/2017, 31/2018, 33/2018, 31/2019, 37/2021 e 6/2024)

## 第三部份

# 《澳門特別行政區城市總體規劃（2020-2040）》第一次修改草案 – 技術報告



引言

**第一章 一般規定**
第一條 標的
第二條 適用範圍及約束
第三條 總體規劃的組成文件
第四條 總體規劃的目的
第五條 總體規劃的規劃範圍

**第二章 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 整體城市空間結構**
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

**第五章 土地使用和利用條件**
第十一條 土地分類
第十二條 土地用途
第十三條 居住區
第十四條 商業區
第十五條 工業區
第十六條 旅遊娛樂區
第十七條 公用設施區
第十八條 生態保護區
第十九條 綠地或公共開放空間區
第二十條 公共基礎設施區

**第六章 指引性原則**
第二十一條 都市防災
第二十二條 文化遺產保護
第二十三條 都市更新
第二十四條 環境保護
第二十五條 景觀
第二十六條 交通運輸
第二十七條 海域使用

**第七章 規劃分區指引**
第二十八條 北區-1
第二十九條 北區-2
第三十條 東區-1
第三十一條 東區-2
第三十二條 東區-3
第三十三條 中區-1、中區-2及中區-3
第三十四條 外港區-1
第三十五條 外港區-2
第三十六條 氹仔北區-1
第三十七條 氹仔北區-2
第三十八條 北安區
第三十九條 氹仔中區-1
第四十條 氹仔中區-2
第四十一條 路氹區
第四十二條 路環區
第四十三條 橫琴島澳門大學新校區




氹仔北立面模擬圖

## 引言

特區政府於2022年2月14日透過第7/2022號行政法規核准《澳門特別行政區城市總體規劃（2020-2040）》，上述行政法規於2022年2月15日生效。

配合重大公共工程項目的開展，因應“1+4”產業多元發展的需要，根據第12/2013號法律《城市規劃法》第二十三條第二款（二）項的規定，運輸工務司司長於2025年7月24日決定開展檢討《澳門特別行政區城市總體規劃（2020-2040）》的程序，並結合上位規劃、法律法規、行政長官公告和批示，以及研究項目等最新情況一併作出考慮。

因應澳門特別行政區城市發展策略的調整，對部分土地用途作出特定及必要的更改，尤其旨在為實施兩項大型公共建設項目創造條件，行政長官於2026年2月25日透過第43/2026號行政長官批示決定對《澳門特別行政區城市總體規劃（2020-2040）》作出第一次修改 。

根據第12/2013號法律《城市規劃法》第七條和第八條，《澳門特別行政區城市總體規劃（2020-2040）》第一次修改（下稱“總體規劃”）是由規劃規章、整治規劃圖和發展條件圖所組成，且總體規劃由技術報告加以說明，以作為總體規劃編製的技術支撐及分析說明，其內尤須載有：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。

## 第一章　一般規定

### 第一條　標的

土地工務局根據第12/2013號法律《城市規劃法》及第5/2014號行政法規《城市規劃法施行細則》的規定編製總體規劃，以訂定整個澳門特別行政區（下稱“澳門”）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。

### 第二條　適用範圍及約束

總體規劃適用於涉及空間整治、土地使用和利用的一切行為，尤其是在城市及建築範圍內，執行或實施受條件限制或將受條件限制的、或根據一般法律規定由澳門參與的土木工程、都市發展工程，以及土地或樓宇的使用。

根據第12/2013號法律第五條、第十二條及第二十二條，總體規劃約束並優於詳細規劃，以及約束公共實體及私人，且總體規劃由補充性行政法規核准。因此，總體規劃生效之後，詳細規劃須遵守總體規劃，以確保城市發展的協調性及可持續性。

### 第三條　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，由四十三條一般及抽象性的條文所組成。
（二）　整治規劃圖，包括如下：

- 規劃範圍，訂定總體規劃規範的範圍。
- 城市結構佈局，透過“點、線、面”的規劃，訂定澳門城市發展的整體空間結構佈局。
- 規劃分區，把規劃範圍內的土地劃分為十八個規劃分區，作為未來編製詳細規劃時的土地空間劃分單元，以便就每個規劃分區進行研究及規劃工作。
- 土地分類規劃，按第12/2013號法律第二十九條所提出的土地分類，把規劃範圍內的土地劃分為都市性地區及不可都市化地區，訂定發展及保育的範圍。
- 土地用途規劃，按第12/2013號法律第三十二條所提出的八種土地使用類別，訂定規劃範圍內土地的主要用途。

（三） 根據現行行政地役權及公用限制編製的發展條件圖，包括如下：

- 行政地役權，顯示無線電役權、製圖役權及航空役權的相關法律法規所涉及的範圍。
- 公用限制，顯示文化遺產保護的相關法律法規所涉及的範圍。

## 第四條　總體規劃的目的

參考鄰近地區的城市總體規劃的規劃期限為 15 至 20 年，以及結合澳門城市發展情況，在首次編製總體規劃時為澳門訂立長遠發展方向，將規劃期限設為 20 年（即由 2020 年至 2040 年），現繼續沿用該規劃期限。

人口數據是總體規劃的重要參考資料及分析依據。在人口預測方面，根據統計暨普查局的《澳門人口預測 2022-2041》的中程度預測，預計至 2040 年的總人口[i]約為 78.3 萬。

總體規劃旨在達到第 12/2013 號法律第六條總體規劃之目的及第 234/2018 號行政長官批示第二款的規劃目標。

結合特區政府各五年規劃及施政方針提出的澳門城市發展的大方向和目標，同時參考國際城市的發展指標，總體規劃提出積極建設澳門成為快樂、智慧、可持續及具韌性的城市，以配合澳門智慧城市發展策略，透過城市規劃改善市民的生活環境，提升市民快樂和幸福感，促進澳門的可持續發展，並提高應對氣候、經濟等愈發複雜多變環境的能力。

## 第五條　總體規劃的規劃範圍

總體規劃的規劃範圍除了涵蓋澳門的行政區域外，考慮到橫琴島澳門大學新校區為澳門重要的高等院校所在，橫琴口岸澳方口岸區為澳門與珠海的重要通關設施之一，且連同廣東省珠海市拱北口岸東南側相關陸地和海域[ii]，均是國務院同意由澳門依照澳門法律實施管轄的範圍，因此亦納入總體規劃的規劃範圍，如下所列（見**圖一**）：

- 第43/2012號行政長官公告公佈的《國務院關於橫琴島澳門大學新校區界址範圍的批覆》。
- 第128/2015號行政長官公告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。
- 第6/2020號行政長官公告公佈的《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》。

- 第11/2023號行政長官公告公佈的《國務院關於同意啟用橫琴口岸澳方口岸區及相關延伸區第二階段區域的批覆》。
- 第19/2024號行政長官公告公佈的《國務院關於同意澳門特別行政區對廣東省珠海市拱北口岸東南側相關陸地和海域實施管轄的批覆》。
- 第35/2024號行政長官公告公佈的《國務院關於同意啟用橫琴口岸澳方口岸區及相關延伸區第三階段區域的批覆》。

目前規劃範圍的土地總面積約為34.85平方公里[iii]，加上新城D區的發展、機場擴建及近岸填海土地，規劃目標年（2040年）的總土地面積將約為36.96平方公里。

## 第二章　城市發展定位及策略

### 第六條　發展定位

總體規劃按照澳門的發展定位編製，尤其是：

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”、“第十三個五年規劃綱要”，“第十四個五年規劃綱要”及“第十五個五年規劃綱要”，明確支持澳門打造世界旅遊休閒中心，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，打造國際高端人才集聚高地，完善澳門融入國家發展大局、同內地優勢互補、協同發展機制，從國家發展戰略層面明確澳門未來的發展定位。

國家於2019年2月18日發佈《粵港澳大灣區發展規劃綱要》，提出堅持發揮香港—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。同時作為粵港澳大灣區的中心城市，增強對周邊區域發展的輻射帶動作用及成為粵港澳大灣區建設的三極之一（三極包括香港—深圳、廣州—佛山、澳門—珠海），引領粵港澳大灣區深度參與國際合作（見**圖二**）。

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。其中，透過深化澳珠合作，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。提出協調範疇尤其如下：

（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）　強化能源儲運體系：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）　加快發展現代服務業：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） 創新人文交流方式：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。

《澳門特別行政區城市發展策略（2016-2030）》為總體規劃的前置條件和基礎，於自身定位層面提出澳門發展的最終價值目標是把澳門建成澳門居民的美麗家園。

## 第七條　策略性指引

根據第四條所指總體規劃的目的及上條所指發展定位，總體規劃綜合梳理涵蓋不同範疇（如人口、住屋、交通及環境等）的資料及作分析，為澳門制訂城市規劃方面的十三個綜合策略性指引，如下：

（一） 透過促進與鄰近的粵港澳大灣區城市合作，以及與毗鄰城市（尤其珠海）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。總體規劃將會着力部署提升對外連接及可達性，強化與橫琴粵澳深度合作區（下稱“合作區”）互聯互通，促進融合發展，協助實現粵港澳大灣區一小時生活圈，從而配合粵港澳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） 結合多核心及多元發展的概念，提出具發展潛力的新經濟核心，優化產業佈局，透過適當分佈產業和住宅用地，推進職住平衡，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） 分別就環境相容性、文化相容性及海域使用三個方面提出策略。減少各土地規劃用途之間的衝突，從而推動城市的可持續發展，確保自然環境與不同的土地用途和諧共存，例如透過設置居住區及工業區，逐步緩解工業與居住用地毗鄰的情況，優化宜居生活環境；制訂保護屬文化遺產的被評定的不動產的指引性原則，以確保未來發展必須尊重城市文化價值；在保護海域環境及不損害現有濕地的整體性的前提下，有序推進岸線整治和近岸水域利用。

（四） 考慮城市發展定位及容量，按土地使用類別訂定規劃範圍內的土地使用條件，根據城市發展的需求，規劃策略性及全澳性的公共基礎設施及公用設施，同時參考現有統計分區及各區的人口分佈、特色及功能，劃分規劃分區，有利在詳細規劃階段設定發展容量，以應對社會及經濟發展的需要，並提供空間以改善生活環境。

（五） 劃定不可都市化地區及相關土地的使用（生態保護區），對具自然資源及具景觀、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，以達致可持續發展。

（六） 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，同時積極推動都市更新的落實，重新規劃及整合土地利用，釋出土地潛力以應對人口結構及社會經濟轉變，同時提供土地資源以支持區域發展。

（七） 推進可持續和低碳交通發展，鼓勵綠色出行、使用以人為本的交通政策。把握輕軌落成及其線路擴展的機遇，並優化慢行及公共交通系統，創造公共交通導向發展的條件，以逐步提高澳門整體的公交分攤率。

（八） 加強歷史旅遊區及周邊地方的承載力，透過新旅遊景點開發及便利的交通配套，有助疏散聚集於個別城區的人流及交通負荷；善用未發展的土地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，增添旅客體驗，鞏固世界旅遊休閒中心的定位。

（九） 加強保護屬文化遺產的被評定的不動產，並結合歷史文化景點制訂主要的景觀視點，以保存歷史文化完整性、延續具歷史文化價值的景觀及氛圍。

（十） 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） 強化救援避險系統的整體佈局，加強基礎設施建設，並構建融合防災、減災功能的濱水空間，透過具彈性及防災元素的設計，提高應對極端氣候、緊急災害或公共突發事件的抗禦力。

（十二） 於規模較大的新發展區建設低碳社區，並可藉規模較大的地區作都市更新或新發展時，研究分佈式能源系統的可行性，建立多元及低碳能源供應系統；推動綠色建築設計，提高建築物能源效益；加強廢物資源回收及污水處理，朝韌性及可持續發展等方向邁進。

（十三） 鼓勵集中設置基礎建設，發揮迴圈協同效應，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，以擴大其覆蓋服務範圍。

## 第三章　整體城市空間結構

### 第八條　城市結構佈局

為推動落實《粵港澳大灣區發展規劃綱要》及助力與合作區深度融合，把握毗鄰珠海及合作區的地理優勢，善用港珠澳大橋開通帶來的機遇，優化及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、一高地”，總體規劃提出以“門戶”、“樞紐”、“核心”和“軸帶”，打造澳門未來整體城市空間結構（見**圖三**），為長遠發展提供重要頂層規劃方向。

完善對外連接及優化現有設施，建設面向區域及國際的城市門戶：

（一） “東門戶形象”：隨着新城A區的建設，連同港珠澳大橋的開通及外港客運碼頭的運作，澳門半島東面將成為尤其面向珠海及香港的粵港澳大灣區城市門戶。

（二） “國際門戶形象”：隨着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。

配合粵港澳大灣區發展及合作區的建設，加強區域協調並建設三個區域合作樞紐，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） “關閘口岸及青茂口岸區域合作樞紐”：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，並推進該區職住平衡，減少長途通勤交通。

（二） “十字門區域合作樞紐”：內港、氹仔北部和新城區在規劃上與珠海十字門地區及合作區的發展計劃作對接，在遠期共同打造成“十字門區域合作樞紐”，並為實踐“一河兩岸”創設條件。

（三） “路氹城橫琴區域合作樞紐”：路氹邊檢大樓原址土地及鄰近土地規劃作商業區，以配合合作區橫琴口岸一帶的規劃，促進產業協同發展。

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、新城B區、新城C區、北安、路氹及路環的經濟活動及空間佈局，促進經濟適度多元發展，並鼓勵產業升級和發展高端產業，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A區、新城D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） “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。

（五） “綠色休閒”：結合路環自然資源拓展綠色休閒旅遊。

構建下列多條功能軸帶，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”、澳門國際綜合旅遊文化區、澳門科學館及新城A區南端的文化地標）和區域旅遊，以達致協同發展及效益。

（三） “知識產業科技軸帶”：透過教育（如高等院校）、各類產業（如路氹邊檢大樓原址及周邊新規劃的商業用地）及科技研究機構（如澳門科技研發產業園、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，以及由澳門大學設立的智慧城市物聯網國家重點實驗室等）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。

## 第九條　規劃分區

經參考鄰近城市或國家的城市規劃，在首次編製總體規劃時，將城市土地空間劃分成多個規劃分區，作為未來編製詳細規劃時的土地空間劃分單元，以便就每個規劃分區進行研究及規劃工作。

總體規劃以澳門現時的二十五個統計分區作為劃分基礎，並綜合考慮各統計分區的人口分佈、特色、功能及配套設施，將規劃範圍內的土地劃為十八個規劃分區，同時根據陸地界線、道路、土地法律地位界線及土地使用的實際狀況劃定規劃分區的界線，因此規劃分區的土地面積與對應的統計分區會有少許差異。其中，考慮到新城A區及港珠澳大橋澳門口岸管理區的特色不同，且後者沒有居住人口，故將該統計分區劃分為兩個規劃分區；另外，統計分區中將聯生工業邨分割成兩部份，為了在編製詳細規劃時對該工業區作整體考慮，且工業區沒有居住人口，因此，規劃分區中的路氹區及路環區以蓮花海濱大馬路為界線，將整個聯生工業邨劃入規劃分區中的路環區；而路氹城生態保護區二區的三個人工小島則沿用統計分區的劃分，屬於路氹區；至於現時不屬任何統計分區的橫琴口岸澳方口岸區及相關延伸區[iv]，考慮到地理位置及配合構建區域合作樞紐，劃入為路氹區；廣東省珠海市拱北口岸東南側相關陸地和海域[ii]不屬任何統計分區，按其位置劃入北區-2。

規劃分區如下表及**圖四**所示，而詳細規劃的規劃範圍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 / 其他 |
|---|---|
| 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、廣東省珠海市拱北口岸東南側相關陸地和海域 [ii] |
| 東區-1 | 黑沙環新填海區、望廈及水塘區 |
| 東區-2 | 新城A區及港珠澳大橋澳門口岸管理區 |
| 東區-3 | |
| 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 |
| 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 |
| 氹仔中區-1 | 氹仔舊城及馬場區、氹仔中心區 |
| 氹仔中區-2 | 氹仔中心區 |
| 路氹區 | 路氹填海區、橫琴口岸澳方口岸區及相關延伸區 [iv] |
| 路環區 | 路環區、路氹填海區 |
| 橫琴島澳門大學新校區 | 橫琴島澳門大學新校區 |

## 第四章　發展條件

### 第十條　行政地役權及公用限制

總體規劃的規劃範圍應遵守現行法例中可對土地的使用和利用構成限制或障礙的一切行政地役權及公用限制，總體規劃透過發展條件圖匯整有關的法律法規作為編製總體規劃的前提條件。

在總體規劃的規劃範圍應遵守以下現行的行政地役權（見**圖五**），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號法令設定的無線電役權，以保護廣播室與松山無線電廣播中心之間之電磁波傳送時所需之無干擾區。

（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”大地點之可視性，協助本地區保持基本製圖，以及為量度與定界將利用之地段而進行大地測量及地形測量的工作。

（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，以確保機場及民用航空輔助設施之使用及運作之安全及效率，以及確保位於機場及上述設施周邊區域之人及財產之安全。

同時，在總體規劃的規劃範圍亦應遵守現行的公用限制，尤其有關文化遺產保護的法律法規（見**圖六**），涉及該等法律法規的地段尤其須配合文物保護單位訂定的規劃條件或指引。

## 第五章　土地使用和利用條件

### 第十一條　土地分類

總體規劃依據第12/2013號法律第二十九條的規定，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。

根據第12/2013號法律第二條及第二十九條的規定，都市性地區又細分為已都市化地區及可都市化地區：

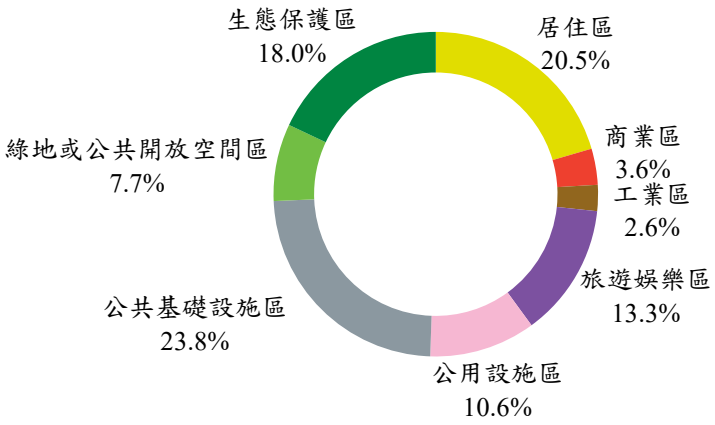
- 已都市化地區包括規劃範圍內已建設及已發展的區域。
- 可都市化地區為規劃範圍內仍未開發建設的區域，例如氹仔北區-1等新城填海的區域，並將因應城市發展逐步完善相關基建及公用設施，以進行都市化的建設。

為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，現將以下山體、水體及濕地的主要範圍劃為不可都市化地區，當中包括：（見**圖七**）。

- 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[v]。

## 第十二條　土地用途

依據第12/2013號法律第三十一條及第三十二條的規定，考慮土地使用的兼容性、適當性及優先性，總體規劃按下列土地使用類別訂定規劃範圍的土地用途及比例（見**圖八**）：




土地用途面積佔比圖[vi]

土地使用類別為每一土地使用分區的主要土地用途，同時允許兼容其他次類別的土地用途。例如居住區土地除居住用地外，亦兼容商業、教育設施、康體設施和公園等用地；旅遊娛樂區土地除旅遊娛樂用地外，亦兼容交通設施、商業、文化設施和綠地或公共開放空間等用地。

土地用途的訂定應遵守以下原則：

（一）　尊重土地使用現況及既得權利：現時規劃範圍內大部份的地區為已建設及已發展的區域，因此，總體規劃在現狀的基礎上，透過現狀特徵剖析、問題梳理和借鑑其他城市規劃經驗，從而進行編製工作，以利落實執行總體規劃的土地使用，但不影響土地的法律狀況及利害關係人已依法取得的權利。

（二）　混合使用：澳門的土地資源有限，高相容性、集約和多元混合的土地利用是澳門城市空間的現狀特徵，因此，總體規劃延續高相容和多元混合的土地使用模式，並透過設定土地兼容性，以預留彈性使土地可作多元混合使用發展，並鼓勵複合和集約使用及地下空間發展（例如地下蓄水池及公共開放空間的結合），以提高土地使用效益。

（三）　職住平衡：澳門城市空間特點是澳門半島主要作為居住區，離島主要提供就業用地，形成“北居住、南就業”的基本城市格局特點，並帶動日常跨區交通通勤，出現“南北往返”的鐘擺交通效應。總體規劃透過合理分佈各土地使用類別，鼓勵市民原區就業，推進職住平衡。

## 第十三條　居住區

居住區主要為用作住宅用途的區域，以及提供居民生活需求的相關生活配套設施，如街市、學校等社區性公用設施，公園、廣場等綠地或公共開放空間，以及辦公、餐飲、零售等商業用地。

居住區劃設的原則為配合產業發展的規劃，鼓勵市民原區就業、改變通勤習慣，為促進職住平衡創造空間條件，長遠有助半島及離島均衡發展；配合社會需求及人口結構，完善公共交通規劃及生活配套設施，以滿足居民的生活所需，建設宜居社區。

現時居住區主要位於澳門半島及氹仔市中心，整體的人口密度約20,600人/平方公里[vii]，但部份區域人口密度非常高，尤其北區-1（青洲區、筷子基區及林茂塘區）、中區-1（高士德及雅廉訪區、新橋區、荷蘭園區、東望洋區）及氹仔中區-2（氹仔中心區）的人口密度比澳門整體人口密度高出約4.3倍[vii]，而北區-2（台山區、黑沙環及祐漢區）的人口密度甚至高出約5.8倍[vii]。澳門地狹人稠，土地資源有限，未來隨着人口增長和人口結構變化可能導致人口密度進一步提高，對住屋及社區配套設施的需求亦將會增大。因此，總體規劃提出維持現時主要分佈於北區-2、東區-1、中區-1、中區-2、中區-3及氹仔北區-2的住宅用途[viii]，並劃定為居住區，此外，在空間佈局層面上，提出善用未發展的土地，於北區-1（青洲）、東區-2（新城A區）、氹仔北區-1（新城D區）、氹仔中區-2（氹仔卓家村附近）及路環區（石排灣）規劃增加居住區，以應對未來人口需求，並創設條件推進職住平衡及紓緩現有城區的人口密度。

居住區內不允許劃設工業用地，避免工業活動對周邊居民日常生活造成影響，有助改善社區環境及居民的生活質素。

## 第十四條　商業區

商業區主要為用作商業及服務活動的區域，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，鼓勵居民原區就業，推進職住平衡。

商業區劃設的原則為配合鄰近居住區的規劃，為促進職住平衡創造空間條件；並配合其他產業作協同發展，推動經濟適度多元。

現時澳門的用地發展模式大多為商住混合的情況，商業零售常設於住宅裙樓或地面層，獨棟的商業較少，且主要位於澳門半島新馬路、南灣、外港新填海區一帶，然而現有城區可再提供更多的商業土地有限。因此，總體規劃提出維持現時集中於中區-2、中區-3及外港區-2的商業及服務活動用途，並劃定為商業區，此外，為把握區域合作機遇和發揮口岸優勢，同時提出“門戶”、“樞紐”、“核心”和“軸帶”的整體佈局，強化現有城區產業的發展，亦為落實產業適度多元和職住平衡創設條件，包括如下：

（一）　為促進與鄰近區域（尤其珠海和合作區）的協同效應，強化區域發展、區域聯動和區域整合，建設“關閘口岸及青茂口岸區域合作樞紐”和“路氹城橫琴區域合作樞紐”，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，規劃會展設施用地，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，規劃建設澳門科技研發產業園，提升海空聯運對外城市門戶的形象。未來在詳細規劃或專項研究階段，應進一步深化交通規劃，以完善交通配套，提升整體可達性。

（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、商業區的影響，改善社區整體生活環境和營商環境；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的規劃以提升城市門戶形象；並於氹仔北區-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，推動與強化外港新填海區原有商業區和旅遊娛樂區產業的發展，結合南灣湖公用設施的規劃，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及水岸公園，提升內港經濟活力，呼應建設“一河兩岸合作軸帶”。

商業區內不允許劃設工業用地，避免工業活動對周邊金融、零售、餐飲等行業造成影響，以營造更優質的商業空間和營商環境。

## 第十五條　工業區

工業區為主要用作工業活動及發展的區域，同時可用作設置有關廠房和辦公室，以及其他新興高端產業的活動空間，以提升經濟功能及促進產業升級，以及推動新興及高端產業的發展。

工業區的劃設原則為配合對外交通設施的位置，整合分散的工業活動，為新興及高端產業營造空間環境，鼓勵產業升級及推動經濟適度多元。

澳門現時的工業主要分佈於青洲的跨境工業區、氹仔的北安工業區、路環的聯生工業邨及九澳油庫一帶，亦有一些工業大廈分散於居住區內。為配合澳門經濟適度多元的發展，需考慮工業活動所需的空間，以及商業及旅遊娛樂業所需的廠房等後勤配套設施。因此，總體規劃提出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、路環區的聯生工業邨和九澳工業區的工業用途，以及其現存的工業活動；並提出整合或逐步遷移分散於澳門其他地區的工業，以及將土地使用效能低的工業活動一併設於上述的核心工業區內，強化土地的效益及功能，為新興及高端產業營造空間環境，鼓勵產業升級。

同時，於北安區增設工業區，規劃建設澳門科技研發產業園，為澳門的科技產業發展提供空間及配套設施，並有助於形成產業協同效應，強化北安區作為澳門國際門戶的定位，進一步發揮海空聯運的交通樞紐的優勢。未來在詳細規劃或專項研究階段，應進一步深化交通規劃，以完善交通配套，提升整體可達性。

工業區內不允許劃設居住用地，避免工業活動對周邊居民日常生活造成影響。

## 第十六條　旅遊娛樂區

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

旅遊娛樂區劃設的原則為配合其他土地用途的佈局，例如與周邊商業區一併考慮，深化旅遊娛樂業與其他行業作協同發展，為旅客提供綜合式旅遊體驗；並應結合考慮優化旅遊娛樂設施的承載力進行規劃。

現時大型的旅遊娛樂設施大多位於離島尤其路氹填海區，以及澳門半島新口岸及外港新填海區。總體規劃提出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及路環區的旅遊項目及相關服務用途，並劃定為旅遊娛樂區，此外，為配合優化旅遊承載力及旅遊業多元化的發展，提出：

（一） 善用外港區-1及外港區-2的土地，開發更多澳門特色的文化旅遊，提供具國際水平的文化休閒場所，並進一步加強零售、商業及酒店業發展，隨着多元旅遊景點及交通基建逐步的落成，以及交通配套的持續優化，於澳門半島南部構建“濱水歷史旅遊軸帶”，串聯東區-3的商業區、東區-2的文化設施、外港區-2的科學館、文化中心、觀音像、澳門國際綜合旅遊文化區、旅遊塔、南灣湖、西灣湖及“澳門歷史城區”，創造條件將“澳門歷史城區”的人流輻射至周邊地區，既可為澳門居民增添濱水綠化活動空間，又可提供更豐富娛樂體驗給遊客。

（二） 路氹區周邊旅遊娛樂區配合路氹邊檢大樓原址發展，以公共交通導向發展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，把握毗連珠海的優勢及機遇，透過與珠海橫琴的區域合作，積極推動口岸經濟發展及文化旅遊等交流，促進兩地合作帶來的協同發展及效益，打造“一河兩岸合作軸帶”。

旅遊娛樂區內不允許劃設工業用地，避免工業活動對旅遊、休閒、娛樂等活動造成影響，有助於打造更具吸引力的旅遊娛樂區。

## 第十七條　公用設施區

公用設施區為主要用作建設及提供全澳性且獨立佔地的公用設施的區域，包括政府機關、文化、宗教、教育、社會、康體、衛生醫療及市政的公用設施，旨在打造宜居城市，為市民提供全面及便利的公用設施，從而建設澳門美麗家園。

公用設施區劃設的原則為配合居住區的規劃，同時考慮城市空間佈局的整體協調性及與其他土地用途的互補性，並鼓勵透過複合利用的方式設置，以及加強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，而一些鄰避設施的設置則應考慮盡量減低對市民構成的影響。

隨着經濟發展及人口變化的趨勢，為配合市民的需求提供相應的配套設施，總體規劃參考了部份公用設施既有的規劃標準和相關研究，透過善用未發展的土地提供較大型的全澳性公用設施，而現有城區需要配合重大基建設施或都市更新的契機進行規劃，就社區性的公用設施如中學、小學、托兒所、衛生中心、街市、宗教設施等，將在詳細規劃階段因應該區的情況和人口數據進行規劃。因此，在總體規劃的層面就不同範疇的公用設施提出如下：（見**圖九**）

（一） 政府機關設施：全澳性或具特殊性質且獨立佔地較大的政府機關設施包括監獄、軍營、警察、消防等，現時主要位於路環區。總體規劃提出維持該等設

施的佈局，並為集約用地和方便市民，預留外港區-2的南灣湖西側土地以配合實際情況和社會需要作發展，而一般的政府機關設施分設於各社區內，於詳細規劃階段繼續完善及優化設施的佈局。

（二） 文化設施：全澳性的文化設施包括各類型的博物館、中央圖書館和藝術場館等，現時該等設施尤其集中於澳門半島。總體規劃提出維持該等文化設施的同時，建設更多標誌性的城市級文化設施，將對提升澳門居民生活素質、提高城市影響力、落實澳門成為世界旅遊休閒中心的城市定位，以及宜居、宜業、宜行、宜遊、宜樂的城市發展目標，起到促進的作用。為此，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的新城B區西側、氹仔北區-1的新城C區建設集文化、旅遊與商業等為一體的標誌性文化綜合設施；以及於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、美術館、圖書館、博物館等，創造更多文化旅遊休閒元素，豐富澳門的現代文化體驗。未來在詳細規劃或專項研究階段，應進一步深化交通規劃，以完善交通配套，提升整體可達性；並應合理檢視、規劃及優化現有社區性的文化設施，強化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。

（三） 教育設施：全澳性的教育設施包括各間高等院校，現時佔地面積較大的高等院校尤其設置於離島及橫琴島澳門大學新校區。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”政策方針，規劃建議結合現有教育資源，積極推進教育發展，為院校優化教學環境及完善教學設施的同時，鼓勵澳門高等院校發展粵港澳合作的相關教育和科研項目；於詳細規劃階段，因應人口數據和具體的服務需求規劃社區性的教育設施用地（如中、小學），以回應社會對非高等教育設施的需求。

（四） 康體設施：全澳性的康體設施包括體育中心及游泳館，佔地面積較大的體育中心主要設置於離島。雖然澳門的康體設施服務範圍覆蓋了主要居住區，然而人均康體場地面積仍有待提升。為改善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、澳門東亞運動會體育館等；善用未發展的土地，規劃於東區-2及氹仔北區-1的新城區增設全澳性的康體設施；維持於北區-1逸園跑狗場原址土地規劃建設大型康體設施，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，尤其路環區、中區-3和外港區-2，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，並透過合理分佈原則規劃社區性康體設施，以盡量擴大康體場所的服務範圍及與居住區的可達性。

（五） 衛生醫療設施：全澳性醫療設施包括醫院和特別醫療設施（如精神科大樓、結核病防治中心），現時於澳門半島和離島均設置有醫院，且隨着離島醫療綜合體的啟用，有助提升離島的醫療服務。在詳細規劃階段需因應各規劃分區的人口結構及土地資源，整合和增加衛生醫療設施（如衛生中心、衛生站），透過合理分佈原則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。

（六） 社會設施：全澳性的社會設施包括特殊性質的康復院舍，現時主要位於離島。由於社會設施多為社區性，與當區的人口數量及實際需要有關，總體規劃層面維持現有全澳性且獨立佔地較大的設施，而在詳細規劃階段需因應未來人

口結構轉變預留部份土地作靈活運用，或者透過複合利用提供部份不需獨立佔地的社會設施，以改善社區性社會設施分佈不均的情況，並加強設施的可達性，以滿足社會需要。

（七） 市政設施：全澳性的市政設施包括墳場、火葬場、屠房及市政狗房。總體規劃提出維持現有全澳性的市政設施，並提出未來配合有關計劃研究於北安區或路環區建設火葬場的可行性。而在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，或者透過複合利用提供部份不需獨立佔地的社區性市政設施，加強設施的可達性以滿足社會需要。

（八） 宗教設施：現時的宗教設施（如教堂、寺廟、修道院等）分散於各社區內，未來於詳細規劃階段應尊重及考慮現有宗教設施進行規劃，傳承多元宗教文化及中西文化交融的特色。

公用設施區內不允許劃設工業用地，避免工業活動對居民日常使用公用設施時造成影響。

## 第十八條　生態保護區

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

澳門現時具生態價值的自然資源包括：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（澳門水塘、石排灣水塘、九澳水庫、黑沙水庫、西灣湖及南灣湖）和濕地（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[v]）。為推動綠色低碳及可持續的城市發展，總體規劃參考了相關環境保護的研究，將上述位於北區-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、路氹區及路環區的山體、水體及濕地範圍劃設為生態保護區，以保育澳門的自然資源及維護生物多樣性。

為了確保自然資源得以保護及減少不同的活動帶來的環境影響，生態保護區內不允許劃設居住、商業、工業及旅遊娛樂用地。

## 第十九條　綠地或公共開放空間區

綠地或公共開放空間區為主要用作設置具休閒、康體及文化功能的戶外活動的區域，旨在優化城市環境及景觀，配合居住區的規劃，加強其可達性及與居住區的連接性，擴大其服務範圍，透過適度增加休閒綠化空間以優化其整體佈局，改善環境及居民生活質素。

現時市民較常使用的休閒綠化空間如東望洋山、大潭山、小潭山和路環郊野公園等，總體規劃已將其劃為生態保護區，而部份生態保護區的邊陲地帶、海灘、公園和單車徑等則歸類為綠地或公共開放空間區，因此，現時相對較大型的綠地或公共開放空間主要集中於路環區，澳門半島及氹仔的綠地或公共開放空間較零碎，出現分佈不均的情況。考慮到居民對公園、綠地、公共開放空間的需求，總體規劃提出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外，並善用未發展的土地，提出於東區-2、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，善用海岸線資源構建連續的濱海綠廊和打造特色濱水空間，同時優化綠化或公共開放空間的佈局。

綠地或公共開放空間區內不允許劃設工業及旅遊娛樂用地，避免工業及旅遊娛樂活動對休閒綠化空間造成影響。

## 第二十條　公共基礎設施區

公共基礎設施區為主要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、電信、主要交通設施及主幹道網絡方面的設置（交通的部份詳見第六章第二十六條，本章節主要就公共基礎設施作解釋說明）（見**圖十**）。

公共基礎設施是維持城市運作及居民基本生活的重要設施，因此有需要設置公共基礎設施區，以確保設施的正常運作。同時，考慮到公共基礎設施大多為鄰避設施，為了盡量減低對市民構成的影響及集約利用土地，總體規劃提出維持現時的全澳性公共基礎設施外，並優先於澳門東側集中設置全澳性公共基礎設施，包括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、燃料中途倉及物流中轉設施等，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：澳門現有的供水設施預計可應付中長期的供水需求，未來的供水設施佈局將着重人口增長較快的地區，及以維持供水穩定性為主。因此總體規劃提出維持現時的主要供水設施，如青洲水廠、大水塘水廠、路環水廠及石排灣淨水廠，未來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，在詳細規劃或專項計劃研究在地勢較高的位置增建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：澳門現有的污水處理設施暫時能夠滿足每日污水處理需求，然而澳門半島污水處理廠承受較高的污水處理壓力，且隨着新城填海區的發展，以及人口增長及設施日漸老化，有迫切提升澳門半島污水處理能力的需要。為改善現時污水處理情況，總體規劃提出維持現有污水處理廠用地，以配合提升污水總處理量及尾水排放標準的需要，同時，維持規劃於東區-3（港珠澳大橋珠澳口岸人工島澳門口岸管理區），以及研究於北安區（新城E1區）和路氹區（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：澳門現時約八成電力由內地購入，鑒於澳門能源自給自足率低，需要增加本地發電能力，因此總體規劃維持及預留路環發電廠的相關用地，以配合天然氣發電機組在路環A、B發電廠的工程投運，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。總體規劃提出繼續推動天然氣使用和建設，隨着路氹填海區的未來發展，持續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：澳門土地面積細小，但人口持續增多，各類固體廢物的問題日趨嚴重，廢物處理基建設施種類較單一，為配合將來社會發展需求，因此，總體規劃預留土地興建廢物處理設施，並提出於澳門國際機場以南的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再造的能力。

（六） 電信：澳門正在建設智慧城市，推進智慧城市相關的教育、培訓和推廣，鼓勵社會共同參與智慧城市的建設。配合市場對更高速的流動數據網絡、物聯網、電視廣播等的需求，完善其基礎設施建設，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電信服務。考慮到大多情況下相關電信設施所需的空間不大，將於詳細規劃階段因應各區情況進行規劃。

（七） 其他設施：現時危險品分散存放在澳門各區，為減低對市民的潛在風險，應覓地集中存放危險品並盡量遠離居住區，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。

公共基礎設施區內允許劃設其他用地，但僅以不影響該區的主要用途及公共基礎設施正常運作為限。

## 第六章　指引性原則

### 第二十一條　都市防災

澳門面臨的自然災害主要為風暴潮、暴雨及颱風災害。因應極端天氣現象帶來的影響，及無預警下出現的緊急災害或突發公共事件，例如：火災與疫災，應加強澳門整體防災、減災及救災的效能，以構建更完善的都市防災系統，提升整體防災能力和減低災害發生及其影響力。

總體規劃提出強化防災、減災及救災的元素，並且從基礎建設及規劃佈局兩個方面制訂防災、減災及救災應變資源系統規劃（見**圖十一**），以提升城市綜合安全保障能力，以及應對災害的承載力及韌性，確保居民生命財產安全。

防災減災基礎設施方面：極端天氣影響下，低窪地區較常出現嚴重水浸，且可能導致停電、停水及通訊短暫中斷等情況，因此透過擋潮閘、蓄水池和泵站等基礎設施建設，提高防洪、防潮、排澇及蓄水能力，以緩解沿岸及低窪地區的水患問題，並鼓勵供水、供電、燃氣和通訊等重要基礎設施結合防災元素的設計以提升其應對力。同時，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。

救災及避險設施方面：強化及完善現有避難及救援系統規劃，尤其避險中心、消防行動站、警察局及醫院等設施的整體佈局，並以應急避難道路系統規劃，作為災害發生時內部疏散及外部救援之通道。為指引下階段詳細規劃，提出救援避險據點及路線的規劃指引如下：

| 設施類型 | 規劃指引 |
| --- | --- |
| 救援避險據點 | ● 緊鄰道路，具連接行車道的出入口。<br>● 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。<br>● 優先選址於風暴潮期間免受水浸影響的地方。<br>● 優先考慮產權屬政府物業或公共部門所有。<br>● 居住人口數達設點的經濟規模。 |

| 設施類型 | 規劃指引 |
| --- | --- |
| | ● 避開災害高潛勢地區及遠離危險（易燃品或危險品儲存點）。 |
| 救援避險路線 | ● 選擇聯外道路或主要幹道，亦要考慮道路寬度，使救援單位可順利執行任務並使救援物資可方便運送至災區。<br>● 參考災害潛勢分析，主要考慮會影響道路通行之災害潛勢，如風災、水災、地震、塌坡等災害。<br>● 配合救援避險據點之位置、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。<br>● 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。<br>● 長遠應劃設不同層級的救援避險路線。 |

## 第二十二條　文化遺產保護

“澳門歷史城區”被聯合國教育、科學及文化組織的世界遺產委員會列入《世界遺產名錄》，其具中式和葡式風格的古老街道、住宅、宗教和公共建築等，見證東西方美學、文化、宗教、建築和技術影響力的交融。因此應保護“澳門歷史城區”的突出普世價值，同時保護“澳門歷史城區”緩衝區、被評定的不動產，以及其他文化遺產，延續澳門獨特的歷史文化氛圍，發揮中西文化交融的特色，並善用此優勢發展文化、旅遊等相關產業，進一步加強澳門作為世界旅遊休閒中心的定位，締造具有豐富文化底蘊和獨特城市魅力的旅遊城市。

為此，城市規劃與文化遺產保護應相互協調，在推動城市發展的同時延續自身獨有的歷史文化，並配合第 4/2024 號行政法規《“澳門歷史城區”保護及管理計劃》，在文化遺產保護的基礎上對土地使用和利用進行合理規劃及相關研究，以確保兩者之間的相容性。

考慮到“澳門歷史城區”及其周邊地區現時主要為居住區，亦是澳門重要的旅遊景點之一，總體規劃除提出保護“澳門歷史城區”及其緩衝區，以及被評定的不動產外，並提出優化“澳門歷史城區”及周邊地方的配套設施規劃，以配合居民及旅客的需要，以及適當控制周邊區域的發展規模，避免於具文化價值的區域規劃過高的人口密度。

為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，總體規劃提出對文化遺產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；同時，提出優化“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，並透過劃設“濱水歷史旅遊軸帶”等，創造條件令“澳門歷史城區”與周邊地區形成互動聯繫。

此外，澳門存有樹齡逾百年、樹種珍貴、樹形奇特、稀有或具特殊的歷史或文化意義的樹木，按第11/2013號法律《文化遺產保護法》的規定由具職權部門評估、擬訂和更新《古樹名木保護名錄》。考慮到古樹名木具歷史、文化、生態及景觀等價值，後續進行詳細規劃或專項研究時積極配合推動古樹名木的保育工作，維護澳門綠色資源及延續社區特色。

## 第二十三條　都市更新

2024年澳門整體的人口密度約20,600人/平方公里[vii]，由此可見澳門是世界上人口密度最高的地區之一，且人口分佈不均勻，現況人口主要集中在澳門半島如北區-2（台山區、黑沙環及祐漢區），其人口密度高出整體人口密度約5.8倍之多[vii]。而路環區擁有較多自然資源或山體，人口相對較少。

基於澳門土地資源有限，把握都市更新的契機，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，改善行人環境，加強慢行系統及公共交通系統的可達性，完善防災、減災、救災設施，並鼓勵土地複合利用及公共交通導向發展模式，以及強化城市多核心發展。

澳門各規劃分區有不同的情況及特色，部份地區的居住環境有待改善，部份擁有濃厚的歷史氛圍。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，考慮都市更新區域及周邊地區的狀況、社區特色及土地用途，使都市更新項目與現有社區相容，並結合城市規劃以改善城市風貌、社區環境及居住質素，令整體社會受惠。

為了保護澳門具歷史文化價值的景觀及街道風貌，進行都市更新時應訂定發展條件及指引等，以延續歷史文化氛圍、具特色的城市肌理（圍、里、街、巷）和建築風格（如：不動產的特色、真實性和完整性、原建築物之間的可識別性）等。

考慮到都市更新是一項需要長期持續推進的工作，優先對發展年期較長、建築物樓齡較高和生活環境較擁擠的地區開展都市更新，例如以社區為單元開展片區式的專項研究或小區規劃研究，因地制宜推動都市更新的工作，在兼顧人口密度與生活環境品質的情況下，鼓勵土地複合利用及公共交通導向發展模式，釋出土地潛力，增加公用設施及開放空間等，優化居住環境及交通配套，並應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里。

## 第二十四條　環境保護

促進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，並應在城市發展時訂立環境保護措施，以取得城市發展與環境保護的平衡，構建綠色宜居城市。

總體規劃提出結合澳門山體、水體、濕地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，實現水體及綠化空間的串連，形成有機相連的藍綠網絡系統（見**圖十二**）。其中包括透過“綠色韌性軸帶”串連路環的自然資源和休閒元素，以及於澳門半島南側構建濱海綠廊，串連東區-2（新城A區）的綠化空間、水塘、南灣湖及西灣湖等，以提高濱水及綠化休閒活動空間的可達性和連接性等。

總體規劃在土地分類的層面劃定不可都市化地區，並在土地用途的層面劃定生態保護區，保護澳門的山體（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（澳門水塘、石排灣水塘、九澳水庫、黑沙水庫、西灣湖及南灣湖）和濕地（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[v]），以保護澳門具生態價值的自然資源和維護生物多樣性，以及緩解都市化帶來的環境問題，並保持現有山體、濕地、水體和自然岸線的整體性。同時，在土地用途的層面亦將

部份生態保護區的邊陲地帶、海灘、公園、單車徑等劃為綠地或公共開放空間區，以提高城市的整體綠化和居民的生活素質。

同時規劃於新發展區（如氹仔北區-1）建設綠色低碳示範區以倡導綠色生活，及於路氹區東側建設綠色迴圈示範區，創造迴圈協同效應，推動低碳理念及資源循環使用。

## 第二十五條　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。

提出二十二個主要制高點、城市景觀或具歷史文化價值的重要公共景觀視點、特定方向視域及視覺走廊（見**圖十三**），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，透過蓮花莖與關閘相連，承載澳門重要的歷史記憶。

（二）　筷子基北灣至青洲山方向：反映“山、海、城”城市空間格局的特徵及突顯青洲山的歷史文化價值。

（三）　大炮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。

（四）　耶穌會紀念廣場至聖保祿學院遺址方向：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。

（五）　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。

（六）　塔石廣場與東望洋炮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。

（七）　大炮台與東望洋炮台及燈塔之相互方向：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，亦體現了城區內重要建築物間的視覺聯繫。

（八）　大炮台至內港方向：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。

（九）　東望洋炮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。

（十）　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。

（十一）　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。

（十二）　西望洋聖堂與東南方向海面之相互方向：反映“澳門歷史城區”的“山、海、城”城市空間格局的特徵。

（十三）　聖地牙哥炮台至十字門水道方向：眺望十字門水道方向的重要觀景台，並體現了“澳門歷史城區”與內港水道間的重要視覺聯繫。

（十四） 澳門旅遊塔：鳥瞰澳門“山、海、城”的整體空間格局，景觀開揚，視野廣闊。

（十五） 澳門科學館海濱位置至氹仔方向：澳門半島南岸重要文化設施（科學館）及海岸空間與氹仔大潭山的視覺聯繫。

（十六） 新城A區人工地標位置至氹仔方向：新城A區南部文化設施及海岸空間與氹仔大潭山的視覺聯繫。

（十七） 新城C區海濱至南灣湖方向：由新城C區眺望澳門半島南面的城景，反映“澳門歷史城區”的“山、海、城”（主教山、南灣湖及海域、外港區-2的建築物）城市空間格局的特徵。

（十八） 新城E1區海濱至新城A區方向：與新城A區城市景觀相互對望，同時，遠望新城A區南面的城市級文化設施及港珠澳大橋珠澳口岸人工島澳門口岸管理區的景觀。

（十九） 小潭山眺望台向北方向：小潭山沿嘉樂庇總督大橋與澳門半島的視覺聯繫。

（二十） 大潭山東北方向：遠眺新城A區及港珠澳大橋的景致。

（二十一）大潭山至路氹填海區方向：由大潭山遠眺路氹城的旅遊娛樂區。

（二十二）媽祖塑像：眺望路環沙灘、山體、城市的景觀，體現自然與城市相互共融。

於適合的地點建造大型、具標誌性及提高城市品位的建築物，以構建澳門的門戶形象及獨特天際線，尤其：東區-3的商業區、東區-2南端的公用設施區、外港區-2的公用設施區及商業區、氹仔北區-1的公用設施區、氹仔北區-2的商業區，以及北安區的商業區和公共基礎設施區。各規劃分區的城市設計指引詳見第七章。

## 第二十六條　交通運輸

落實推行綠色、以人為本的交通政策，構建結合慢行系統、道路網絡，以及輕軌、公共巴士等公共交通工具的整體交通運輸系統，鼓勵以公交及慢行系統出行，減少使用私人車輛，完善軌道網、步行網、道路網“三張網絡”的建設，加強出行流動性（見**圖十四**）。

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、青茂口岸、橫琴口岸及珠澳跨境工業區口岸等。為推動區域融合和整體經濟發展，並配合深化澳琴互聯互通，強化“硬聯通”，共促兩地融合發展，提升口岸功能，促進對外客運及貨運，以及考慮到出入境人次，需持續優化跨境口岸區交通及完善跨境交通網絡對接，尤其加強與珠海和合作區的軌道交通網絡對接，並實現城市內外交通無縫連接，同時配合口岸預留土地作公共交通導向發展，提高綜合發展潛力。

輕軌及道路網絡：總體規劃層面主要考慮跨區性交通系統，透過輕軌和道路網絡，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，並研究增加澳門半島與離島的跨區連接。而規模較小的次要道路及區內道路的劃定，則待專項研究或詳細規劃階段予以確定，以配合各規劃分區的發展情況。

在輕軌網絡方面：

（一） 配合國家“雙碳”目標，優化輕軌與路網的銜接、提升公共交通效能。

（二） 強化輕軌與口岸、機場、碼頭及民生區等重要樞紐的連接，提升跨境和本地轉乘效率，推動人流與產業發展。

（三） 透過逐步擴大輕軌版圖，提升綠色出行比例，立體化建設提升交通系統韌性。

在道路網絡方面：

（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、快捷的交通服務，不宜與區內道路過多交接。

（三） 確立主要道路網，連接澳門各區，並作為連接跨區道路與地區交通網絡的重要橋樑。

公共交通設施：完善巴士網路覆蓋，提升公共交通服務品質，以提高公交的使用率，並結合輕軌網絡、慢行系統等主要交通設施（包括交通樞紐）的專項研究及建設，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慢行系統出行。

（二） 致力確保公共交通的通行性，如推行主要道路泊車路外化措施，提升公交路權。

慢行系統設施：優化慢行系統的設施及規劃，並結合輕軌及公共巴士等公共交通運輸系統作共同的考量。同時，完善慢行系統及推行無障礙出行，如在地形高差大的地區規劃建設電梯、扶梯等輔助步行通道，及在跨區及主要道路沿線結合兩側用地佈局設置立體人行過街設施；拓展新的路線，營造優質慢行環境，以鼓勵綠色出行。

（一） 配合軌道站點設立連續的慢行網絡，結合周邊商業等設施，提升慢行系統的連貫性。

（二） 透過進行專項性研究，以落實行人環境和空間的優化，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。

泊車設施：優化泊車位資源，以創造可持續的泊車系統。未來對泊車位缺口較大的地區採用多管齊下的措施，適當優化泊車位資源。

（一） 中期引導泊車需求，以不同方式優化泊車位資源，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、創設夜間或日間泊車位等。

（二） 遠期透過土地規劃佈局增加原區就業的條件，推進職住平衡，有利減少通勤交通及泊車需求，優化泊車位資源的使用率。

## 第二十七條　海域使用

澳門三面環海，擁有豐富的海岸線及海域資源：根據中華人民共和國國務院令第665號，中央人民政府決定將澳門特別行政區海域面積明確為85平方公里；根據2025年公佈的海岸線長度資料，澳門海岸線長達79.5公里。在第7/2018號法律《海域管理綱要法》的框架下，有效利用海域資源、拓展空間及優化存量以應對人口增長及社會經濟轉變，協助推動澳門與粵港澳大灣區的海洋經濟，並為區域海島遊及多元海上遊路線創造條件。

在保護海域環境（如自然岸線、海域功能和海洋生態）且不損害現有濕地的整體性（如路氹城生態保護區二區）的前提下，透過岸線的整治和近岸填海方式，考慮整體洩洪安全和水生態環境安全、疏浚物傾倒區的運作航道路線及水深，拓展澳門土地空間、優化海岸線的利用、塑造高可達性的水岸空間、實踐防災、減災、救災理念及改善沿岸水環境，從而提升城市的韌性，總體規劃提出：

（一） 透過填海計劃增加澳門國際機場用地，增強航空運載力及澳門在國際航空物流網絡中的競爭力，提升國際門戶形象。

（二） 分別於內港及路環西側規劃作適度近岸填海，構建具防災、減災、救災功能的濱海景觀岸線，改善沿岸水環境，並與周邊土地協同發展，推動海洋經濟。

（三） 優化路環碼頭至九澳燈塔自然岸線一帶的慢行系統，串連黑沙海灘和竹灣海灘等自然資源，推動濱海生態文化旅遊。

結合《澳門特別行政區城市發展策略（2016-2030）》及海域使用的相關研究報告，長遠考慮透過近岸及離岸填海計劃，增加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

### 第二十八條　北區-1

北區-1包括統計分區的青洲區、筷子基區及林茂塘區，現有土地面積約0.97平方公里[iii]，人口約84,800人[vii]，土地用途以居住為主，設有珠澳跨境工業區及口岸設施。北區-1的自然資源包括具歷史及文化價值的青洲山，以及沿鴨涌河、筷子基北灣及筷子基南灣的濱水岸線。

未來北區-1的土地面積基本不變，主要土地用途為居住區[ix]，隨着青洲居住區的發展，人口預計有所增加。總體規劃提出積極建設本區成為區域合作樞紐、“一河兩岸合作軸帶”及宜居社區，透過珠澳跨境工業區口岸，加強珠澳聯繫，鼓勵產業升級，促進跨境工業區的持續發展。此外，配合青洲居住區的落實，將逐步遷移青洲山周邊的零散工業活動，並按序推動位於逸園跑狗場原址的大型康體設施及相關配套建設，同時，加強保護青洲山及善用濱水岸線資源，提升區內生活環境。

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八月十四日第233/95/M號訓令有關航空役權高度限制。

（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需與文化局協調。

（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，例如從青洲大馬路望向青洲山山脊的景觀，以維護青洲山與周邊地區的景觀聯繫。

（六） 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由北向南逐漸遞減，以保留由南面筷子基北灣望向青洲山山脊的景觀視廊。

（七） 優化區內行人步行環境，增強社區活動節點（如逸園跑狗場原址、青洲山）的可達性。

（八） 善用岸線構建宜人濱水長廊，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。

（九） 優化區內的慢行系統與公共交通運輸系統，調節和引導私人車輛的使用，促進交通結構的轉變。

## 第二十九條　北區-2

北區-2包括統計分區的台山區、黑沙環及祐漢區，以及廣東省珠海市拱北口岸東南側相關陸地和海域[ii]，現有土地面積約0.87平方公里[iii]，人口約104,400人[vii]，土地用途以居住為主，區內設有關閘邊檢大樓及青茂口岸；北區-2的紀念孫中山市政公園屬被評定的不動產，亦為區內主要的綠化設施。

未來北區-2的土地面積基本不變，主要土地用途為居住區[ix]，隨着都市更新及其他規劃分區居住區的發展，將有助創設條件紓緩人口密度及改善生活環境。總體規劃提出積極建設本區成為區域合作樞紐、多元產業發展核心及“一河兩岸合作軸帶”，配合輕軌東線的建設，以公共交通導向發展模式構建新商業核心，發揮口岸經濟優勢，加強區域連繫並提升綜合發展潛力。此外，北區-2的部份範圍發展年期較長、建築物樓齡較高、生活環境較擁擠且缺乏綠化休閒空間，未來可藉都市更新契機，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。

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八月十四日第233/95/M號訓令有關航空役權高度限制。

（二） 區內包括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需與文化局協調。

（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，優化貫通南北方向的行人步行環境。

（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）的連接、以及區內節點（如紀念孫中山市政公園）的可達性。

（六） 未來配合都市更新，在兼顧人口密度與生活環境品質的情況下，透過土地利用分配，優化居住環境、人行環境及泊車位供應，並增加公共設施及公共開放空間。

## 第三十條　東區-1

東區-1包括統計分區的黑沙環新填海區、望廈及水塘區，現有土地面積約1.67平方公里[iii]，人口約99,500人[vii]，土地用途以居住為主，慕拉士大馬路一帶現存有帶狀的工業用地。東區-1的自然資源包括螺絲山和澳門水塘，以及兼具歷史及文化價值的望廈山。

未來東區-1的土地面積基本不變，主要土地用途為居住區及生態保護區[ix]，隨着近年已發展的房屋項目，人口預計有所增加。總體規劃提出本區將發展為多元產業發展核心，

配合城市發展，計劃將循序漸進把慕拉士大馬路的工業區轉型為非工業用途，提升區內土地和產業經濟價值，逐步緩解工業與居住用地毗鄰引致的兼容問題，優化社區生活環境，促進城市的可持續發展。此外，因本區與東區-2（新城A區）緊鄰，配合新城區的規劃，促進兩區互補發展，並構建新城區與現有城區風貌交織共融的城市景觀。同時結合東區-2新增的綠地或公共開放空間、現有水塘等城市水體，優化生活社區的環境，構建澳門半島藍綠休閒空間。

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八月十四日第233/95/M號訓令有關航空役權高度限制、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，以及七月十三日第53/87/M號法令（無線電役權之設定）所限制。

（二） 區內包括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需與文化局協調。

（三） 水塘及望廈山為不可都市化地區，在一般情況下不可進行都市化建設。

（四） 維持高低錯落有致的建築物高度輪廓，建議適當放寬慕拉士大馬路旁商業帶建築物高度，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。

（五） 須考慮關閘與望廈山之相互方向的視覺連接。

（六） 慕拉士大馬路工業區轉型作商業區，為區內注入活力，和居住區形成多樣的城市景觀，推進職住平衡社區建設。

（七） 加強濱水岸線及水塘的可達性，優化向北連接關閘一帶的慢行系統。

（八） 增強與東區-2（尤其公用設施及綠地或公共開放空間）的連接性，促進新城區與現有城區互聯互通及公用設施的共用共享。

（九） 延續網格狀城市肌理。

## 第三十一條　東區-2

東區-2為新城A區，是建設中的社區，現有土地面積約1.38平方公里[iii]。

未來東區-2土地面積不變，主要土地用途為居住區及綠地或公共開放空間區[ix]，隨着未來本區的發展，人口預計有所增加。總體規劃提出東區-2將建設為澳門的東門戶形象、宜居社區及“濱水歷史旅遊軸帶”，規劃於本區南側建設城市級文化設施，結合濱海綠廊、公園等綠色公共空間，打造城市濱海新門戶；區內結合輕軌系統，以公共交通導向發展模式帶動社區商業的發展，提供適當數量的就業崗位，配合周邊商業區以推進職住平衡；同時，區內將提供完善民生配套、支持中小企業發展，建設大型康體設施，與現有城區互惠互補，積極打造宜居新社區。

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八月十四日第233/95/M號訓令有關航空役權高度限制。

（二） 營造高低錯落有致且具特色的天際線，配合澳門的東門戶形象。配合新城A區南側新地標與氹仔方向的景觀視線，以便遠眺氹仔城景、友誼大橋及大潭山風貌，建築佈局需作宏觀及合適的考慮。

（三） 東北側以居住區為主，西側以公用設施區（如學校村及大型康體設施）為主，南側建議鼓勵多元產業並建設城市級文化地標，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） 優化與東區-1的連接，促進新城區與現有城區互聯互通及公用設施的共用共享。

（七） 東區-2與東區-3南側的城市天際線宜互相協調，共同打造澳門的東門戶形象。

## 第三十二條　東區-3

東區-3的現有土地面積約0.85平方公里[iii]，主要為港珠澳大橋珠澳口岸人工島澳門口岸管理區，現況沒有居住人口，土地用途以公共基礎設施為主；港珠澳大橋澳門邊檢大樓位於本區北側，而東側及南側的土地將按序建設開發。

未來東區-3的土地面積基本不變，主要土地用途為公共基礎設施區[ix]，並維持沒有規劃人口。總體規劃將建設東區-3作為澳門的東門戶及“濱水歷史旅遊軸帶”，透過本區與粵港澳大灣區連接，發揮港珠澳大橋的橋頭經濟作用，促進區域合作發展，於本區南側規劃會展及相關配套設施用地，打造澳門東門戶形象；東側設置全澳性的主要公共基礎設施，以配合未來城市發展，包括污水處理廠、燃料中途倉及物流中轉設施等，以提升基礎設施服務範圍及效益。

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八月十四日第233/95/M號訓令有關航空役權高度限制。

（二） 南側用地規劃作會展及相關配套用途，同時需考慮從海上、大潭山及新城E1區望向該區的景觀，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，以打造東門戶形象。

（三） 東側用地設置污水處理廠，配合東區-1現有污水處理廠的升級計劃，應對遠期澳門半島污水處理的需求。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。

（四） 東區-2與東區-3南側的城市天際線宜互相協調，共同打造澳門的東門戶形象。

## 第三十三條　中區-1、中區-2及中區-3

### 中區-1

中區-1包括統計分區的東望洋區（松山區）、高士德及雅廉訪區、新橋區及荷蘭園區，現有土地面積約1.19平方公里[iii]，人口約104,300人[vii]，土地用途以居住為主。中區-1的自然資源包括具歷史及文化價值的東望洋山及盧廉若公園，該區部份範圍位於“澳門歷史城區”的核心區及緩衝區內，區內還散佈着多項被評定的不動產；本區部份居住區發展年期較長且生活環境較擁擠。

未來中區-1的土地面積不變，主要土地用途為居住區[ix]，隨着都市更新及其他規劃分區居住區的發展，將有助創設條件紓緩人口密度及改善生活環境。總體規劃提出積極建設本區為宜居社區，在兼顧人口密度與生活環境品質的情況下，藉都市更新契機，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，增加公用設施及開放空間，提升居民生活素質。同時，規劃積極配合第4/2024號行政法規《“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，使發展與保育取得平衡。

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八月十四日第233/95/M號訓令有關航空役權高度限制、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、七月十三日第53/87/M號法令（無線電役權之設定）所限制，以及第4/2024號行政法規《“澳門歷史城區”保護及管理計劃》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“澳門歷史城區”，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需與文化局協調。

（五） 須考慮能反映及保護“澳門歷史城區”景觀的視覺連接，包括大炮台至白鴿巢公園方向的景觀；塔石廣場與東望洋炮台及燈塔之相互方向景觀；大炮台與東望洋山之相互方向的景觀；東望洋炮台及燈塔至外港方向的景觀。

（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） 持續構建及優化慢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有機連接。

（八） 未來配合都市更新，在兼顧人口密度與生活環境品質的情況下，優化居住環境及泊車位供應，並增加公共開放空間。

### 中區-2

中區-2包括統計分區的中區和沙梨頭及大三巴區，現有土地面積約0.91平方公里[iii]，人口約53,100人[vii]，土地用途以居住為主。中區-2具豐富的歷史及文化價值資源，例如大三巴牌坊、大炮台、議事亭前地及白鴿巢公園，該區相當範圍位於“澳門歷史城區”的核心區及緩衝區內，區內還散佈着多項被評定的不動產；中區-2亦是澳門現時的傳統商業樞紐及遊客人流較集中區域。

未來中區-2的土地面積基本不變，主要土地用途為居住區[ix]，基於大部份的居住區已發展和建設，人口預計變化不大。總體規劃提出積極建設本區為宜居社區、多元產業及旅遊娛樂的發展核心，構建“濱水歷史旅遊軸帶”及“一河兩岸合作軸帶”；同時積極配合第4/2024號行政法規《“澳門歷史城區”保護及管理計劃》，規劃平衡城市發展和文化遺產保育，緩解人口密度和旅遊承載力帶來的影響，延續現有城區傳統且獨特的城市肌理，提升綜合居住環境，按序推動宜居社區建設，保護重要的景觀視廊。此外，中區-2遠景可考慮就適度近岸填海作出評估，建立融合防災、減災、救災元素的沿岸商業街及水岸公園，強化“一河兩岸合作軸帶”功能。

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八月十四日第233/95/M號訓令有關航空役權高度限制、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，以及第4/2024號行政法規《“澳門歷史城區”保護及管理計劃》規範。

（二） 該區包括“澳門歷史城區”，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需與文化局協調。

（三） 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”景觀的視覺聯繫，包括大炮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；議事亭前地至市政署大樓方向的景觀；大炮台與東望洋山之相互方向的景觀；大炮台至內港方向的景觀。

（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） 持續優化慢行系統以串聯文化旅遊節點及綠地或公共開放空間。

（七） 在內港沿岸適度優化海岸線，遠期建設融入防災、減災、救災元素的沿岸商業街及水岸公園，鼓勵餐飲零售等商業活動，並構建海濱長廊以連接媽閣至筷子基北灣。

（八） 研究透過土地複合利用，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。

### 中區-3

中區-3包括統計分區的下環區和南西灣及主教山區，現有土地面積約0.95平方公里[iii]，人口約 52,300人[vii]，土地用途以居住為主。中區-3的自然資源包括具歷史及文化價值的西望洋山及媽閣山，該區相當範圍位於“澳門歷史城區”的核心區及緩衝區內，區內還散佈着多項被評定的不動產。

未來中區-3的土地面積基本不變，主要土地用途為居住區[ix]，基於大部份的居住區已發展和建設，人口預計變化不大。總體規劃提出積極建設本區為多元產業發展核心、“濱水歷史旅遊軸帶”及“一河兩岸合作軸帶”。同時積極配合第4/2024號行政法規《“澳門歷史城區”保護及管理計劃》。規劃平衡城市發展和文化遺產保育，保護重要的景觀視廊，延續現有城區傳統且獨特的城市肌理，中區-3遠景可考慮就適度近岸填海作出評估，建立融合防災、減災、救災元素的沿岸商業街及水岸公園，強化“一河兩岸合作軸帶”功能。

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八月十四日第233/95/M號訓令有關航空役權高度限制、第4/2024號行政法規《“澳門歷史城區”保護及管理計劃》規範，以及十月二十八日第226/92/M號訓令設立的製圖役權限制。

（二） 媽閣山及西望洋山為不可都市化地區，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”，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需與文化局協調。

（四） 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”景觀的視覺聯繫，包括主教山眺望台至內港方向的景觀；媽閣廟至內港水道方向的景觀；西望洋聖堂與東南方向海面之相互方向的景觀；聖地牙哥炮台至十字門水道方向的景觀。

（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） 持續優化慢行系統以串聯文化旅遊節點及綠地或公共開放空間。

（八） 在內港沿岸適度優化海岸線，遠景建設融入防災、減災、救災元素的沿岸商業街及水岸公園，鼓勵餐飲零售等商業活動，並構建海濱長廊以連接媽閣至筷子基北灣。

（九） 研究透過土地複合利用，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。

## 第三十四條　外港區-1

外港區-1為統計分區的新口岸區，其西北側與“澳門歷史城區”相鄰，東北側連接水塘休閒設施，而東面臨海，現有土地面積約0.76平方公里[iii]，人口約18,200人[vii]，土地用途為多元混合，區內設有對外交通點的外港客運碼頭，亦集中不少大型旅遊娛樂設施（如酒店、會展場地），同時亦設有教育、商業及住宅等多種用地。

未來外港區-1的土地面積基本不變，主要土地用途為旅遊娛樂區及公共基礎設施區[ix]，基於大部份的居住區已發展和建設，人口預計變化不大。總體規劃提出構建“濱水歷史旅遊軸帶”，以及積極建設外港區-1成為多元產業發展核心，未來維持外港區-1為多元混合的發展模式外，優化其對外的連接性和步行環境，同時，強化城市特色景觀和保護“澳門歷史城區”與海洋間的重要視覺聯繫，並善用區內的海岸線，串連周邊濱水空間和水體，共構澳門半島南部濱海綠廊。

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八月十四日第233/95/M號訓令有關航空役權高度限制、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，以及十月二十八日第226/92/M號訓令設立的製圖役權限制。

（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） 優化對外的連接性及區內的步行環境，加強與周邊社區連繫，並促進外港客運碼頭至旅遊娛樂區間的互動和發展。

（五） 優化與東區-1水塘的可達性，串連周邊濱水空間，共構澳門半島南部濱海綠廊。

## 第三十五條　外港區-2

外港區-2包括統計分區的外港及南灣湖新填海區，現有土地面積約2.17平方公里[iii]，人口約15,200人[vii]，土地用途以生態保護及綠地或公共開放空間為主。區內設有商業、旅遊娛樂及各種公用設施，包括科學館和文化中心等。區內的自然資源包括南灣湖及西灣湖，屬文化遺產的被評定的不動產包括由嘉樂庇總督大橋至聖地牙哥炮台的海旁。

配合新城B區的填海計劃，未來外港區-2土地面積將稍為增加，約為2.21平方公里，主要土地用途為生態保護區、綠地或公共開放空間區及公用設施區[ix]，基於大部份的居住區已發展和建設，人口預計變化不大。總體規劃提出構建“濱水歷史旅遊軸帶”，透過串聯本區、以及外港區-1和中區-3的沿岸景觀資源，包括外港客運碼頭、科學館、文化中心、觀音像、南灣湖及西灣湖、澳門國際綜合旅遊文化區、旅遊塔至媽閣，塑造濱海綠廊，突出海濱城市形象，發掘澳門全新的旅遊休閒路線。同時，結合嘉樂庇總督大橋東側的新商業區，與周邊旅遊娛樂區協同發展，優化慢行交通及公共交通系統，強化城市多核心功能佈局，鞏固本區多元產業及旅遊娛樂發展核心的定位。另外，計劃於南灣湖西側建設公用設施區，包括於新城B區西側建設澳門國際綜合旅遊文化區，區內所有建築物（如行政、商業辦公、文化設施、公共及綠地配套設施等）高度不超越西望洋山，維護西望洋山與海面的景觀視廊，透過劃設保護制高點、城市景觀或具歷史文化價值景點，以延續及強化“山、海、城”的城市特質。

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八月十四日第233/95/M號訓令有關航空役權高度限制、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，以及十月二十八日第226/92/M號訓令設立的製圖役權限制。

（二）　區內包括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需與文化局協調。

（三）　南灣湖及西灣湖為不可都市化地區，在一般情況下不可進行都市化建設。

（四）　須考慮能反映及保護“澳門歷史城區”景觀的視覺聯繫—西望洋聖堂與東南方向海面之相互方向，突顯“澳門歷史城區”及“山、海、城”的景觀特色。

（五）　須考慮及保護沿岸景觀的視覺聯繫，包括澳門科學館海濱位置至大潭山方向、新城C區海濱至南灣湖方向、以及小潭山眺望台向北方向的景觀視廊。

（六）　須考慮及保護澳門旅遊塔與城市景觀的視覺聯繫—鳥瞰澳門“山、海、城”的整體空間格局。

（七）　南灣湖以西的公用設施區位處於重要景觀位置，為保護西望洋聖堂與東南方向海面之相互方向的景觀視廊，區內所有建築物（如行政、商業辦公、文化設施、公共及綠地配套設施等）高度不超越主教山聖堂前平台的高度，建築設計應與周邊景觀協調，並提供一定的公共開放空間。

（八）　沿海地區新發展項目的建築高度應為較低矮，並透過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。

（九）　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。

（十） 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（尤其位於新城B區西側的澳門國際綜合旅遊文化區）的建築物，應採用與海濱相互協調的設計，以提高城市品位，並構建獨特天際線。

（十一）增強社區活動節點（如南灣湖及西灣湖）的可達性和連接性。

（十二）透過立體交通提升跨區及主要道路的交通承載力。

## 第三十六條　氹仔北區-1

氹仔北區-1為已規劃的填海土地，包括新城C區及新城D區，規劃土地面積約0.89平方公里，隨着未來本區的發展，人口預計有所增加，主要土地用途為綠地或公共開放空間區及居住區[ix]。總體規劃提出積極建設本區成為宜居社區和多元產業發展核心，以及“十字門區域合作樞紐”，並構建“一河兩岸合作軸帶”。為配合有關規劃的落實，將新城C區規劃為公用設施區，建設澳門國際綜合旅遊文化區，以及將新城D區規劃作綠色低碳的居住社區，並留設大潭山和小潭山的山體景觀視廊，強化“山、海、城”景觀特色。

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八月十四日第233/95/M號訓令有關航空役權高度限制，以及十月二十八日第226/92/M號訓令設立的製圖役權限制。

（二） 須考慮及保護沿岸景觀的視覺聯繫，包括澳門科學館海濱位置至大潭山方向、新城C區海濱至南灣湖方向，以及小潭山眺望台向北方向的景觀視廊。

（三） 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，與小潭山、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。

（六） 位於新城C區的澳門國際綜合旅遊文化區的建築物，應採用與海濱相互協調的設計，以提高城市品位，並構建獨特天際線。

## 第三十七條　氹仔北區-2

氹仔北區-2包括統計分區的海洋及小潭山區和大學及北安灣區，現有土地面積約1.30平方公里[iii]，人口約27,500人[vii]，土地用途以居住為主，設有高等教育設施。區內的自然資源有小潭山，而本區屬文化遺產的被評定的不動產包括氹仔炮台和觀音岩（氹仔東北馬路）等。

未來氹仔北區-2的土地面積基本不變，主要土地用途為居住區及生態保護區[ix]，隨着未來本區的發展，人口預計有所增加。總體規劃提出積極建設本區成為宜居社區。透過於北側規劃新的濱水商業區，為區內增加商業元素，建設多元社區，推進澳門的職住平衡。同時，進一步善用澳門城市特質，優化濱水休閒設施，分別向東以及向南延伸氹仔沿岸休憩區及以休閒作定位的單車徑。此外，保護小潭山及沿岸重要節點的景觀視廊，落實氹仔的藍綠網絡。

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八月十四日第233/95/M號訓令有關航空役權高度限制，以及十月二十八日第226/92/M號訓令設立的製圖役權限制。
（二） 小潭山為不可都市化地區，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需與文化局協調。
（四） 須考慮及保護沿岸景觀的視覺聯繫，包括小潭山眺望台向北方向，以及澳門科學館海濱位置至大潭山方向的景觀視廊。
（五） 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） 積極保持小潭山山脊線景觀，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） 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，與居住區形成多樣的城市景觀。

## 第三十八條　北安區

北安區包括統計分區的北安及大潭山區，現有土地面積約 4.41 平方公里 [iii]，人口約 7,000 人 [vii]，土地用途以公共基礎設施為主，設有北安工業區、氹仔客運碼頭及澳門國際機場等。區內的自然資源有大潭山。

配合澳門國際機場擴建的填海計劃，未來北安區土地面積將增加至約5.86平方公里，主要土地用途為公共基礎設施區[ix]，基於大部份的居住區已發展和建設，人口預計變化不大。總體規劃提出建設北安區成為澳門的國際門戶及多元產業的發展核心，透過優化機場、碼頭、輕軌及巴士系統的有機連接，打造海空聯運的重要交通樞紐。於新城E1區西側規劃商業區及於鄰近偉龍馬路的土地規劃工業區，建設澳門科技研發產業園，構建“知識產業科技軸帶”。同時鼓勵北安工業區作升級轉型，發展高端產業及提升土地使用效益，優化周邊公共基礎設施（包括廢物及污水處理等），提升北安區的國際門戶形象，構建通往國際及對外的樞紐。

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八月十四日第233/95/M號訓令有關航空役權高度限制，以及十月二十八日第226/92/M號訓令設立的製圖役權限制。
（二） 大潭山為不可都市化地區，在一般情況下不可進行都市化建設。
（三） 須考慮和保護制高點及沿岸景觀的視覺連接，包括從大潭山及新城E1區海濱望向東北方向，遠眺新城A區及港珠澳大橋的景觀；大潭山望向路氹方向；澳門科學館及新城A區海濱至氹仔大潭山方向的景觀視廊。
（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，鼓勵發展高端產業及增加土地使用的效率，協助提升其作為面向國際的城市門戶形象。
（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。

（六） 位於新城E1區西側的澳門科技研發產業園的建築物，應採用與海濱相互協調的設計，以提高城市品位，並構建獨特天際線。

## 第三十九條 氹仔中區-1

氹仔中區-1包括統計分區的氹仔舊城及馬場區和氹仔中心區（奧林匹克大馬路以南的範圍），現有土地面積約1.39平方公里[iii]，人口約5,800人[vii]，土地用途以旅遊娛樂及公用設施為主，設有奧林匹克體育中心和奧林匹克游泳館。區內的自然資源有龍環葡韻濕地，而屬文化遺產的被評定的不動產包括北帝廟、天后宮、觀音堂（氹仔）、醫靈廟、嘉模聖母堂和嘉模前地/海邊馬路建築群等。

未來氹仔中區-1土地面積基本不變，主要土地用途為旅遊娛樂區及居住區[ix]，隨着未來本區的發展，人口預計有所增加。善用位於鄰近柯維納馬路的未發展土地，以配合城市發展方向，推動多元產業發展，提升居民綜合生活素質。為延續氹仔舊城區的城市肌理特色及街道風貌，規劃提出保持現有建築風格及高度。同時，提出優化區內的慢行系統。

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八月十四日第233/95/M號訓令有關航空役權高度限制，以及十月二十八日第226/92/M號訓令設立的製圖役權限制。
（二） 龍環葡韻濕地為不可都市化地區，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需與文化局協調。
（四） 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。
（五） 延續氹仔舊城區的城市肌理特色及街道風貌。
（六） 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。
（七） 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。

## 第四十條 氹仔中區-2

氹仔中區-2包括統計分區的氹仔中心區的大部份範圍（不包括奧林匹克大馬路以南的範圍），現有土地面積約0.83平方公里[iii]，人口約75,600人[vii]，土地用途以居住為主。區內的關帝殿及天后宮屬文化遺產的被評定的不動產。

未來氹仔中區-2土地面積不變，主要土地用途為居住區[ix]，隨着氹仔卓家村附近居住區的發展，人口預計有所增加。總體規劃提出積極建設本區成為宜居社區，計劃透過持續優化區內公用設施配套及慢行系統，加強社區活動節點的可達性，以有助達致宜居社區的落實。

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八月十四日第233/95/M號訓令有關航空役權高度限制，以及十月二十八日第226/92/M號訓令設立的製圖役權限制。
（二） 該區包括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需與文化局協調。

（三） 優化區內行人步行環境，增強社區活動節點（如氹仔中央公園）的可達性和連接性。

（四） 構建立體慢行系統，與輕軌及公共巴士等公共交通運輸系統連接，促進便利換乘。

## 第四十一條 路氹區

路氹區包括了統計分區的路氹填海區的大部份範圍（包括路氹城生態保護區二區，但不包括蓮花海濱大馬路以南的聯生工業邨），以及橫琴口岸澳方口岸區及相關延伸區[iv]。路氹區現有土地面積約5.90平方公里[iii]，現況沒有居住人口，土地用途以旅遊娛樂及公共基礎設施為主，其中橫琴口岸澳方口岸區及相關延伸區的土地用途為用於陸路口岸的公共基礎設施區。本區設有澳門東亞運動會體育館及路氹城生態保護區。

隨着建築廢料堆填區堆填邊界的變更，未來路氹區的土地面積將稍為增加，約為5.96平方公里，主要土地用途為旅遊娛樂區及公共基礎設施區[ix]，並維持沒有規劃人口。總體規劃提出積極建設本區成為旅遊娛樂、多元產業和綠色迴圈的發展核心及“路氹城橫琴區域合作樞紐”，構建“知識產業科技軸帶”、“綠色韌性軸帶”和“一河兩岸合作軸帶”，以及配合打造成澳門國際門戶形象。

為配合有關規劃的落實，規劃維持現有的大型旅遊娛樂設施群，並於路氹邊檢大樓原址及周邊地區計劃以公共交通導向模式發展商業綜合體，加強區域合作，與橫琴島澳門大學新校區共同構建“知識產業科技軸帶”；為周邊旅遊娛樂區提供配套，全力打造“一河兩岸合作軸帶”。加強與周邊旅遊娛樂區、工業區和高等院校作協同發展，積極落實世界旅遊休閒中心的發展定位。亦於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，推動城市可持續發展。

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八月十四日第233/95/M號訓令有關航空役權高度限制，以及十月二十八日第226/92/M號訓令設立的製圖役權限制。

（二） 路氹城生態保護區為不可都市化地區，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，以構建國際門戶形象。

（五） 優化慢行系統，如路氹連貫公路的街道設計，以提升公眾的戶外體驗，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。

## 第四十二條 路環區

路環區包括統計分區的路環區及路氹填海區（蓮花海濱大馬路以南的聯生工業邨範圍），現有土地面積約7.94平方公里[iii]，人口約39,800人[vii]，土地用途以生態保護為主，設

有聯生工業邨和九澳工業區。區內的自然資源包括疊石塘山和黑沙海灘等，具有豐富自然岸線。此外，區內亦有屬文化遺產的被評定的不動產，包括荔枝碗船廠片區、聖方濟各堂、觀音古廟（路環）、譚儀聖廟（譚公廟）及馬忌士前地／客商街／恩尼斯總統前地建築群等。

未來路環區土地面積基本不變，主要土地用途為生態保護區[ix]，隨着石排灣居住區的發展，人口預計有所增加。總體規劃提出積極建設宜居社區、綠色休閒及多元產業的核心，構建“知識產業科技軸帶”、“一河兩岸合作軸帶”及“綠色韌性軸帶”。透過將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，建設自然步行區，適度發展生態及文化旅遊。同時，提出以綠色休閒為該區的發展核心，延續路環舊市區城市肌理特色，進一步保護自然岸線及自然資源，以作為澳門城市的後花園。此外，提升聯生工業邨和九澳工業區，並強化土地的效益及功能。另透過合理規劃居住區，推進職住平衡。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八月十四日第233/95/M號訓令有關航空役權高度限制，以及十月二十八日第226/92/M號訓令設立的製圖役權限制。

（二） 路環山體、石排灣水塘、黑沙水庫、九澳水庫、疊石谷濕地及九澳水庫淡水濕地為不可都市化地區，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需與文化局協調。

（四） 須考慮及保護山體制高點與城市景觀的視覺聯繫—從媽祖塑像眺望澳門城市的“山、海、城”整體格局。

（五） 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） 保護豐富的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核心，為公眾提供休閒體驗，推動船隻展示及文化博覽等文化旅遊活動。

（九） 聯生工業邨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。

## 第四十三條　橫琴島澳門大學新校區

根據第19/2009號行政長官公告公佈的《全國人民代表大會常務委員會關於授權澳門特別行政區對設在橫琴島的澳門大學新校區實施管轄的決定》劃定的橫琴島澳門大學新校區，現有土地面積約1.04平方公里[iii]，土地用途為用於教育的公用設施區。

未來橫琴島澳門大學新校區的土地面積不變，土地用途為公用設施區[ix]，並維持沒有規劃人口。總體規劃提出積極構建“路氹城橫琴區域合作樞紐”和“知識產業科技軸帶”。透過加強橫琴口岸一帶的區域合作，積極推進教育、商業及科技研究機構合作和協同發展，以帶來整體效益。

橫琴島澳門大學新校區的城市設計指引如下：

（一） 受到航空役權的高度限制。

（二） 延續教學與生活並置的多中心佈局、立體化書院式的發展格局、建造舒適步行尺度的人性化空間尺度、生態和人文並重的現代化校園。

（三） 整體依託生態湖和水系，將校園各組團作有機聯繫，形成建築與景觀綠化相交融的多層次立體化生態校園。

（四） 優化東側寬闊的海濱長廊，沿岸景觀與路氹區作協調融合，突顯一河兩岸的城市風貌。

備註：

[i] 按《澳門人口預測 2022-2041》，澳門人口由本地人口、居澳的外地僱員及外地學生組成。

[ii] 第 19/2024 號行政長官公告公佈的《國務院關於同意澳門特別行政區對廣東省珠海市拱北口岸東南側相關陸地和海域實施管轄的批覆》。

[iii] 現有土地面積是參考原地圖繪製暨地籍局於 2025 年就規劃範圍提供的相關資料（尤其海岸線）計算。

[iv] 橫琴口岸澳方口岸區及相關延伸區包括：橫琴口岸澳方口岸區及相關延伸區旅檢區域、橫琴口岸澳方口岸區及相關延伸區第二階段區域，以及橫琴口岸澳方口岸區及相關延伸區第三階段區域。

[v] 路氹城生態保護區二區的範圍大部份為泥灘，根據原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。

[vi] 由於四捨五入之原因，圖中各項加總或與 100%有微少差異，屬正常的統計現象。

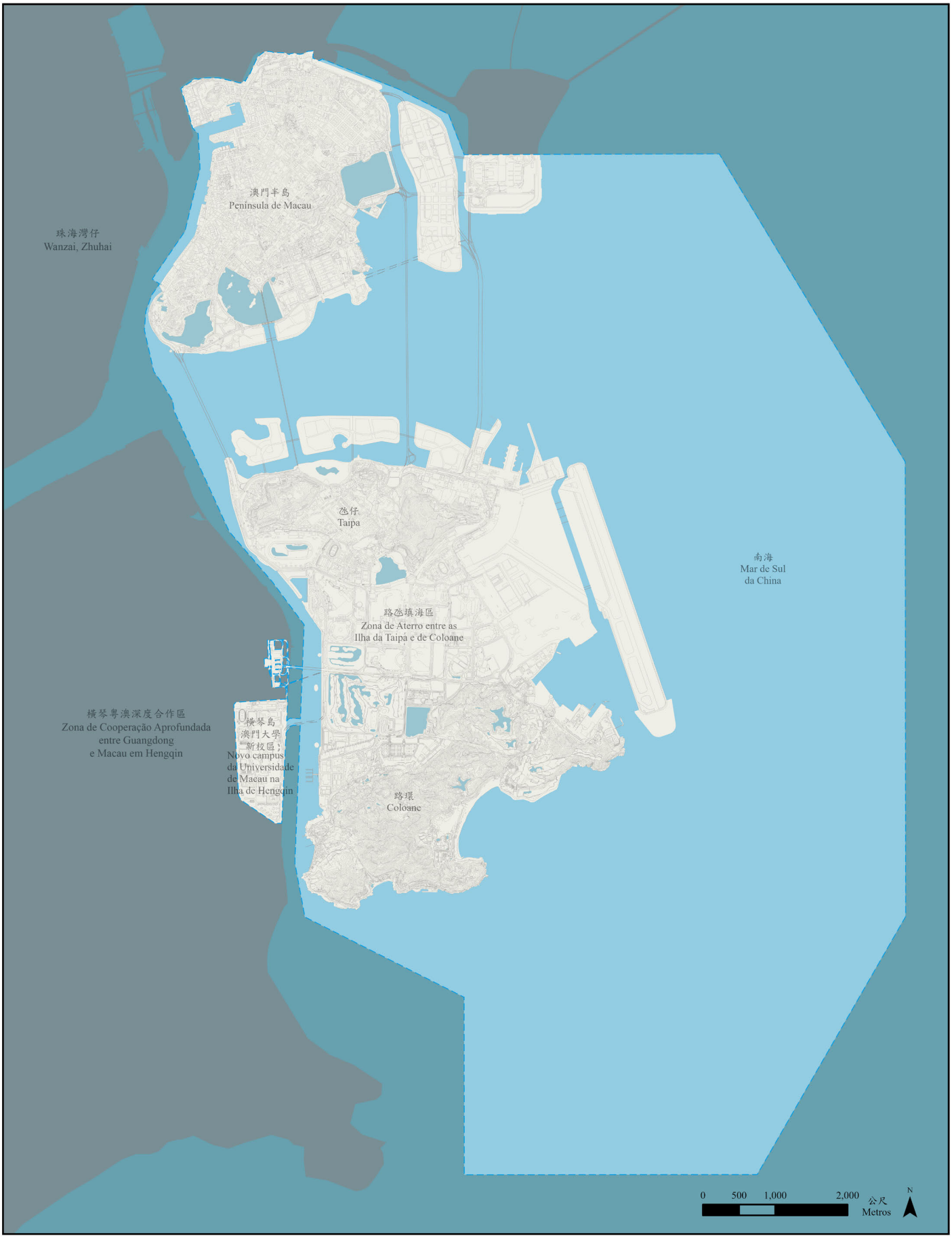
[vii] 根據統計暨普查局《2024 統計年鑑》及《2024 年人口統計》的資料。

[viii] 外港區-1 及外港區-2 亦有居住區，但在該規劃分區所佔比例不高，因此沒有詳細列出。

[ix] 若某一類土地使用類別的土地面積超過該規劃分區總土地面積的一半，即為主要土地用途；若沒有一類的土地面積超過該區總土地面積的一半，比例佔最多且加總面積超過該規劃分區總土地面積的一半的多類土地使用類別，為該規劃分區的主要土地用途。

# 圖一——規劃範圍
Planta 1 - Delimitação da área de intervenção

2026年修訂
Revisão de 2026




圖例
Legenda

規劃範圍界線
Limite da Área de Intervenção

圖二—區位圖
Planta 2 - Planta de localização

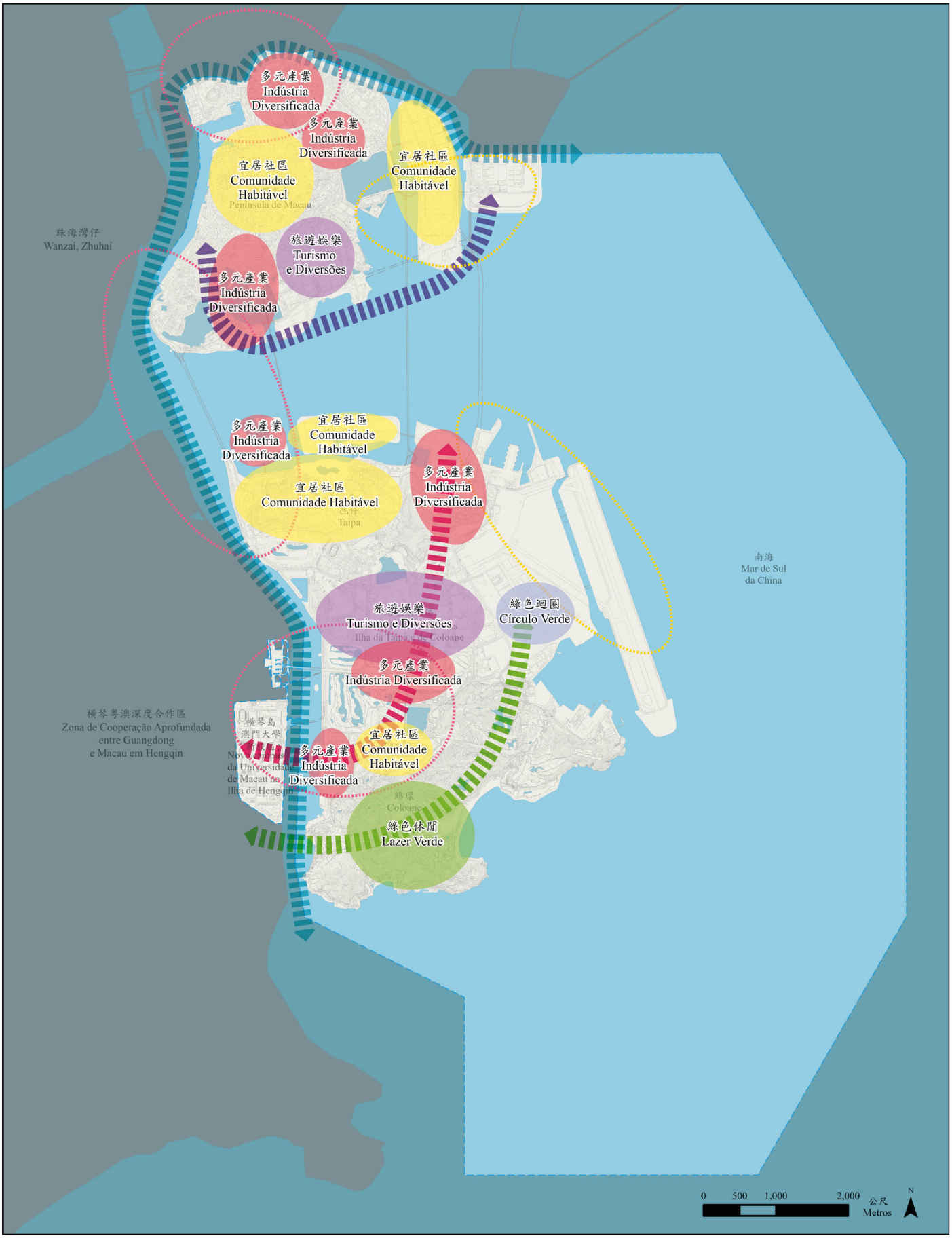



圖例
Legenda

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

# 圖三—城市結構佈局
Planta 3 - Estrutura física urbana

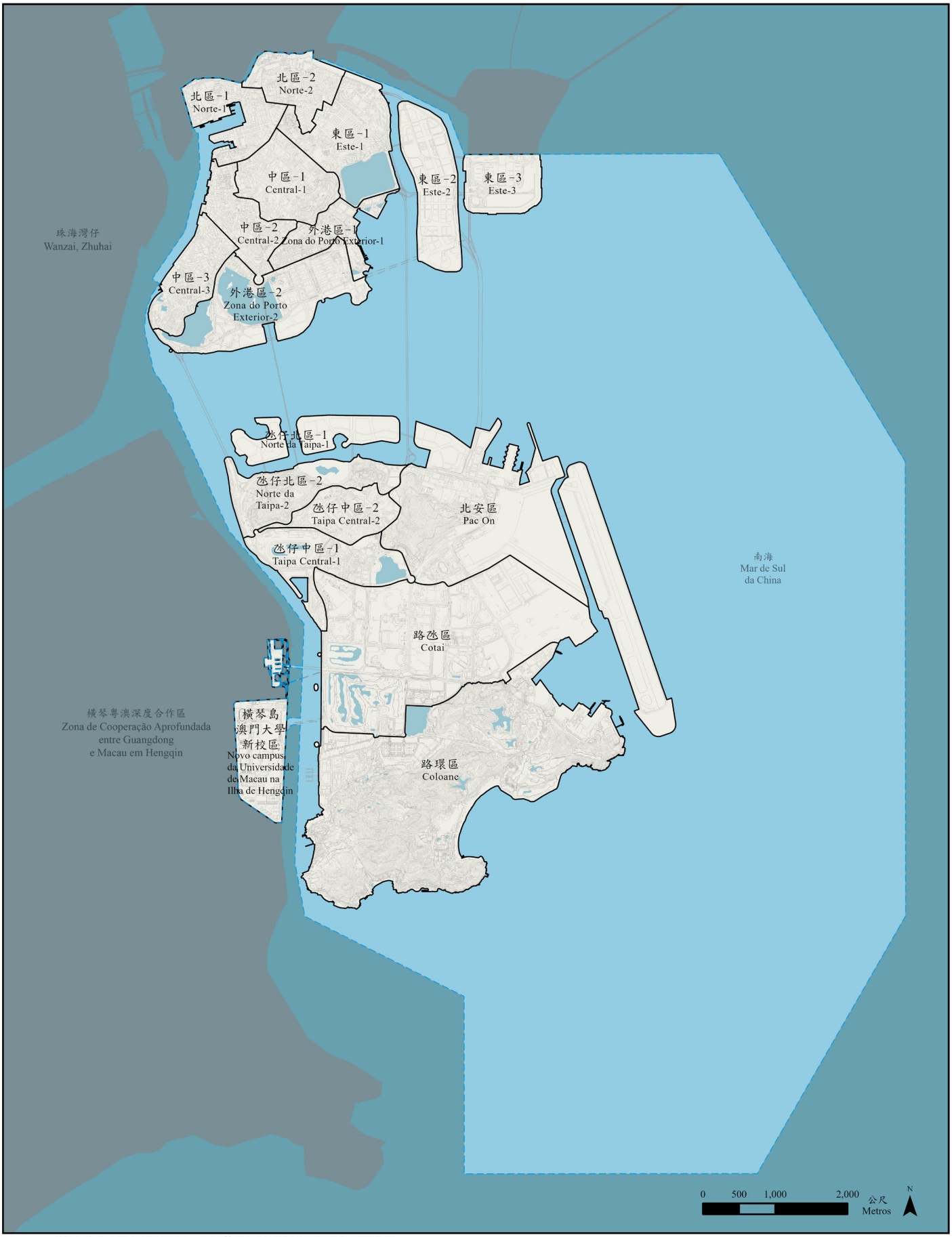



圖例
Legenda

- 規劃範圍界線 Limite da Área de Intervenção
- 區域合作樞紐 Centro Modal de Cooperação Regional
- 城市門戶 Ponto de Entrada da Cidade
- 發展核心 Núcleos de Desenvolvimento
- 知識產業科技軸帶 Cintura de Conhecimento - Indústria - Ciência
- 濱水歷史旅遊軸帶 Cintura de Turismo Histórico na Zona Costeira
- 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

# 圖四—規劃分區
Planta 4 - Zonamento

2026年修訂
Revisão de 2026




圖例
Legenda

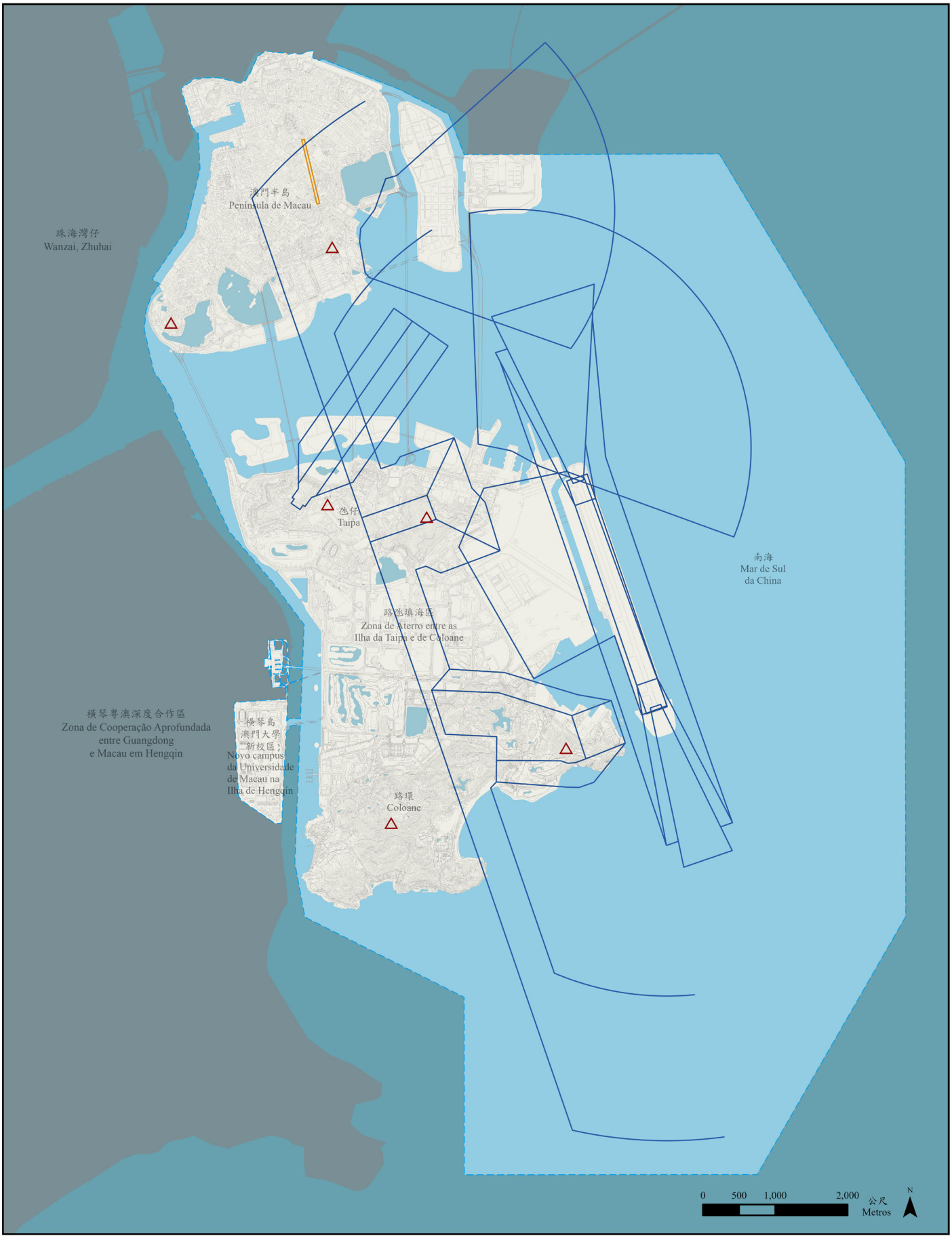
註1：鑑於本圖的圖面比例，在編製詳細規劃時可能對界線作出微調。
Nota 1: Atendendo à escala gráfica da presente planta, as delimitações poderão ser objecto de pequenos ajustamentos aquando da elaboração dos planos de pormenor.

規劃範圍界線
Limite da Área de Intervenção

規劃分區界線
Limite das UOPG

# 圖五—行政地役權
Planta 5 - Servidões administrativas

2026年修訂
Revisão de 2026




圖例
Legenda

規劃範圍界線
Limite da Área de Intervenção

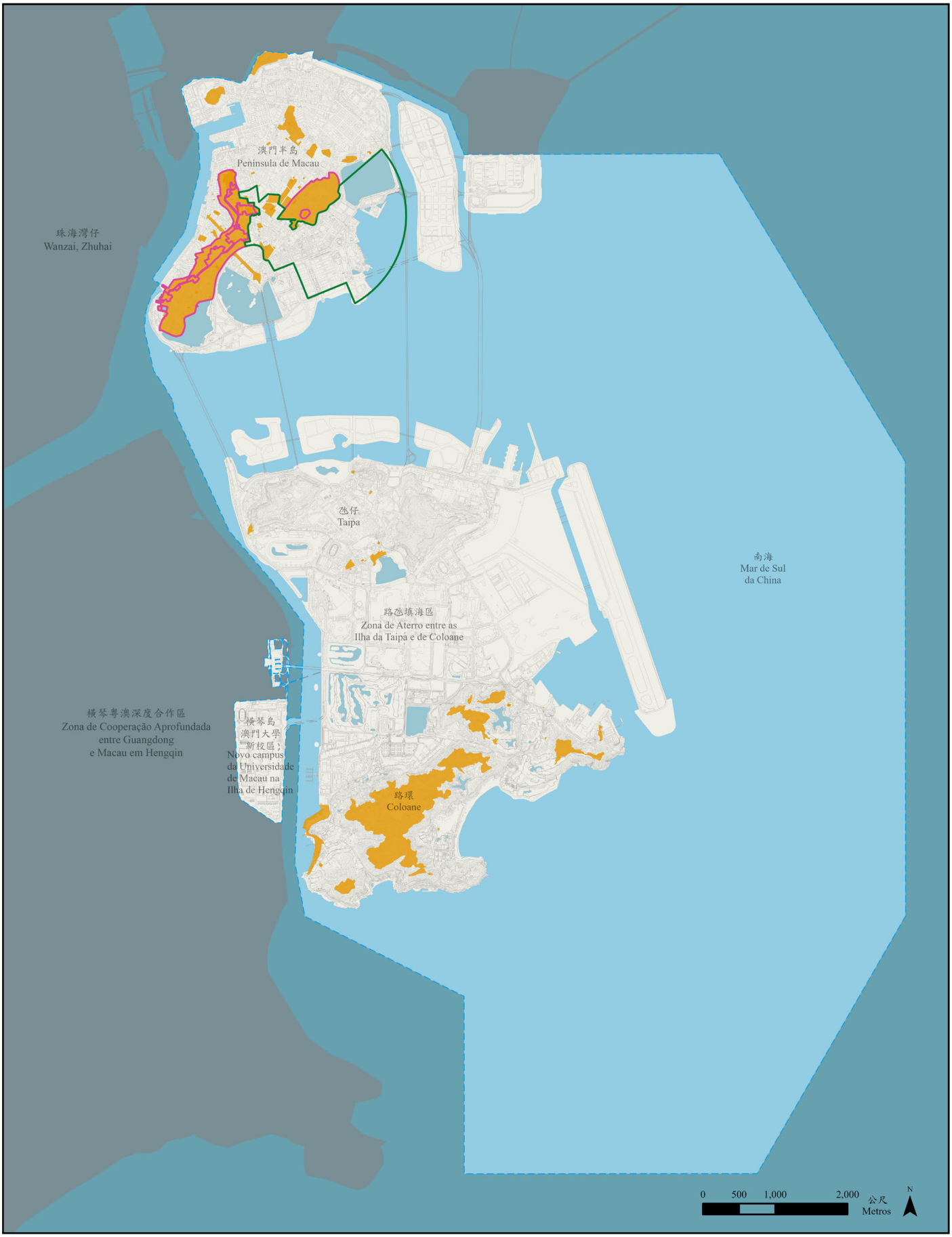
第226/92/M號訓令設定的製圖役權
Servidão cartográfica constituída pela Portaria n.º 226/92/M

第233/95/M號訓令設定的航空役權
Servidão aeronáutica constituída pela Portaria n.º 233/95/M

第53/87/M號法令設定的無線電役權
Servidão radioeléctrica constituída pelo Decreto-Lei n.º 53/87/M

# 圖六—公用限制
Planta 6 - Restrições de utilidade pública

2026年修訂
Revisão de 2026




圖例
Legenda

規劃範圍界線
Limite da Área de Intervenção

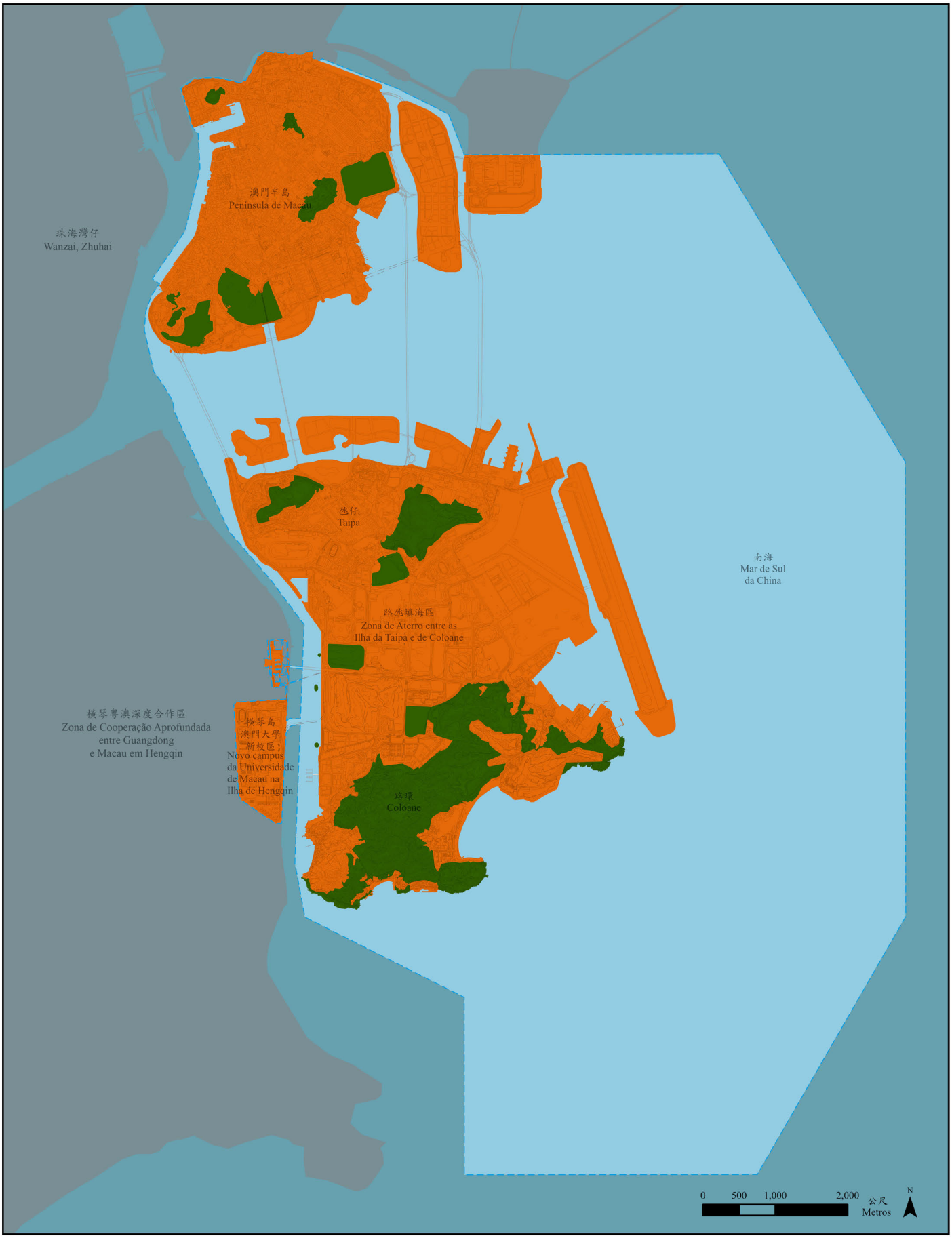
第11/2013號法律文化遺產保護法（澳門歷史城區圖示範圍）
Lei n.º 11/2013 (Lei de Salvaguarda do Património Cultural) -
Delimitação gráfica do Centro Histórico de Macau

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 (Fixa as cotas altimétricas máximas permitidas
para a construção de edifícios nas zonas de imediações do Farol da Guia)

不動產的評定（包括第1/2017號行政法規、第31/2018號行政法規、第33/2018號行政法規、第31/2019號行政法規、
第37/2021號行政法規、第6/2024號行政法規）
Classificação de bens imóveis (incluindo os Regulamentos Administrativos n.ºs 1/2017, 31/2018, 33/2018, 31/2019, 37/2021 e 6/2024)

# 圖七—土地分類
Planta 7 - Classificação dos solos

2026年修訂
Revisão de 2026




圖例
Legenda

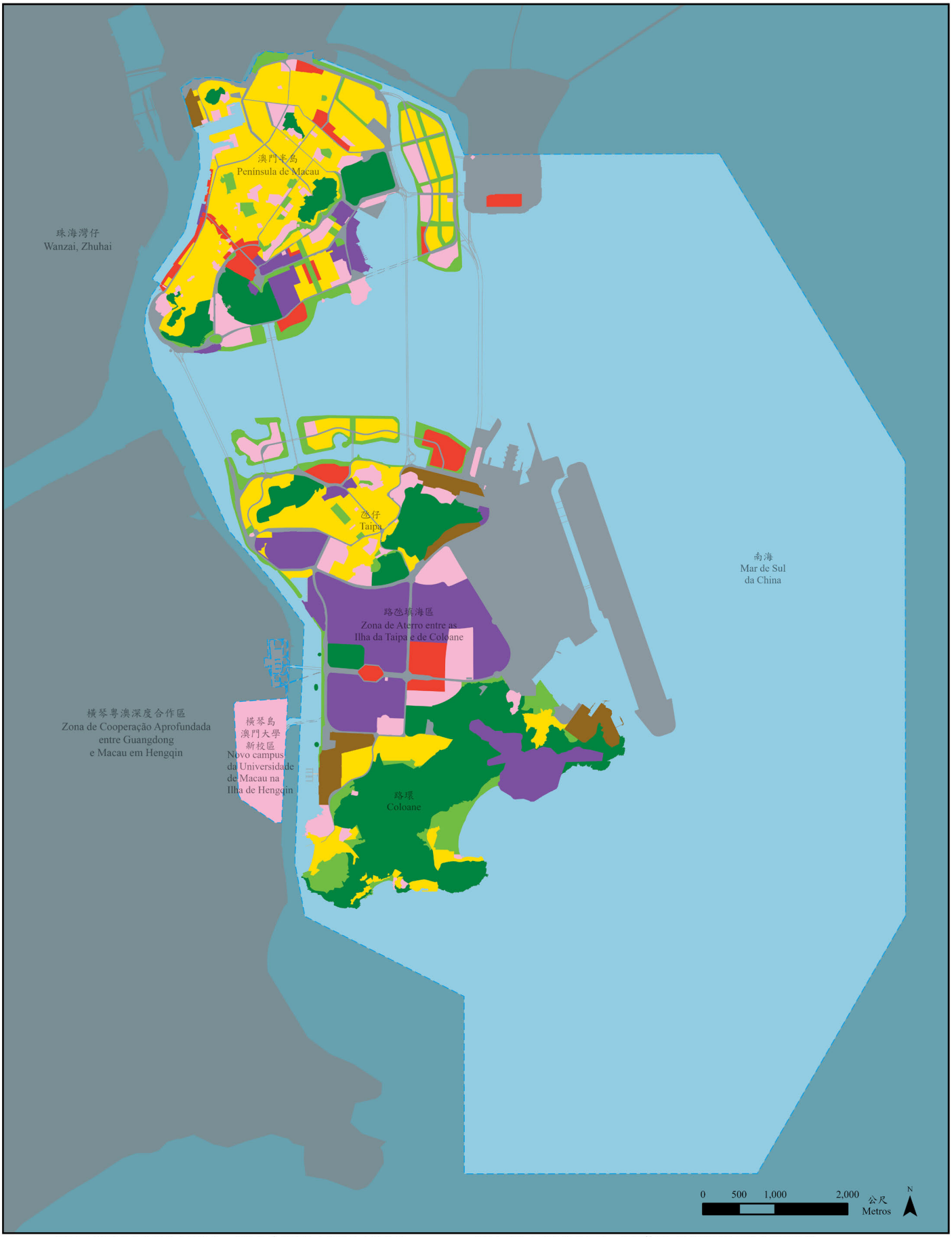
規劃範圍界線
Limite da Área de Intervenção

都市性地區
Zona Urbana

不可都市化地區
Zona Não Urbanizável

# 圖八—土地用途
Planta 8 - Finalidade dos solos

2026年修訂
Revisão de 2026




圖例
Legenda

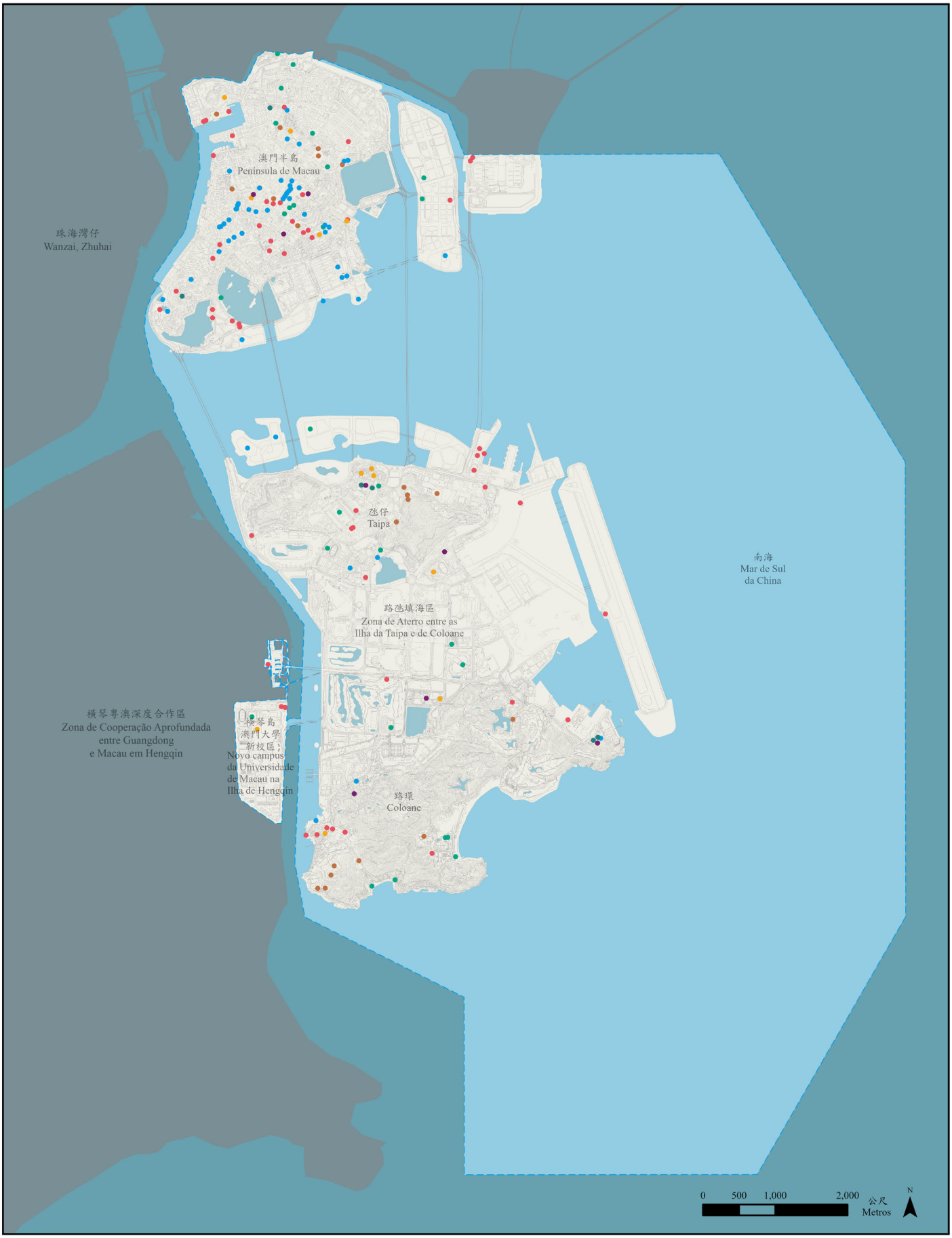
註1：本圖所示為主要的土地用途，亦允許兼容其他次類別的土地用途。
Nota 1: A presente planta indica as finalidades principais dos solos, podendo ser compatíveis com finalidades dos solos de outras subcategorias.

註2：鑑於本圖的圖面比例，在編製詳細規劃時可能對界線作出微調。
Nota 2: Atendendo à escala gráfica da presente planta, as delimitações poderão ser objecto de pequenos ajustamentos aquando da elaboração dos planos de pormenor.

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

# 圖九—主要公用設施規劃示意圖
Planta 9 - Planta relativa ao planeamento dos principais equipamentos de utilização colectiva

2026年修訂
Revisão de 2026



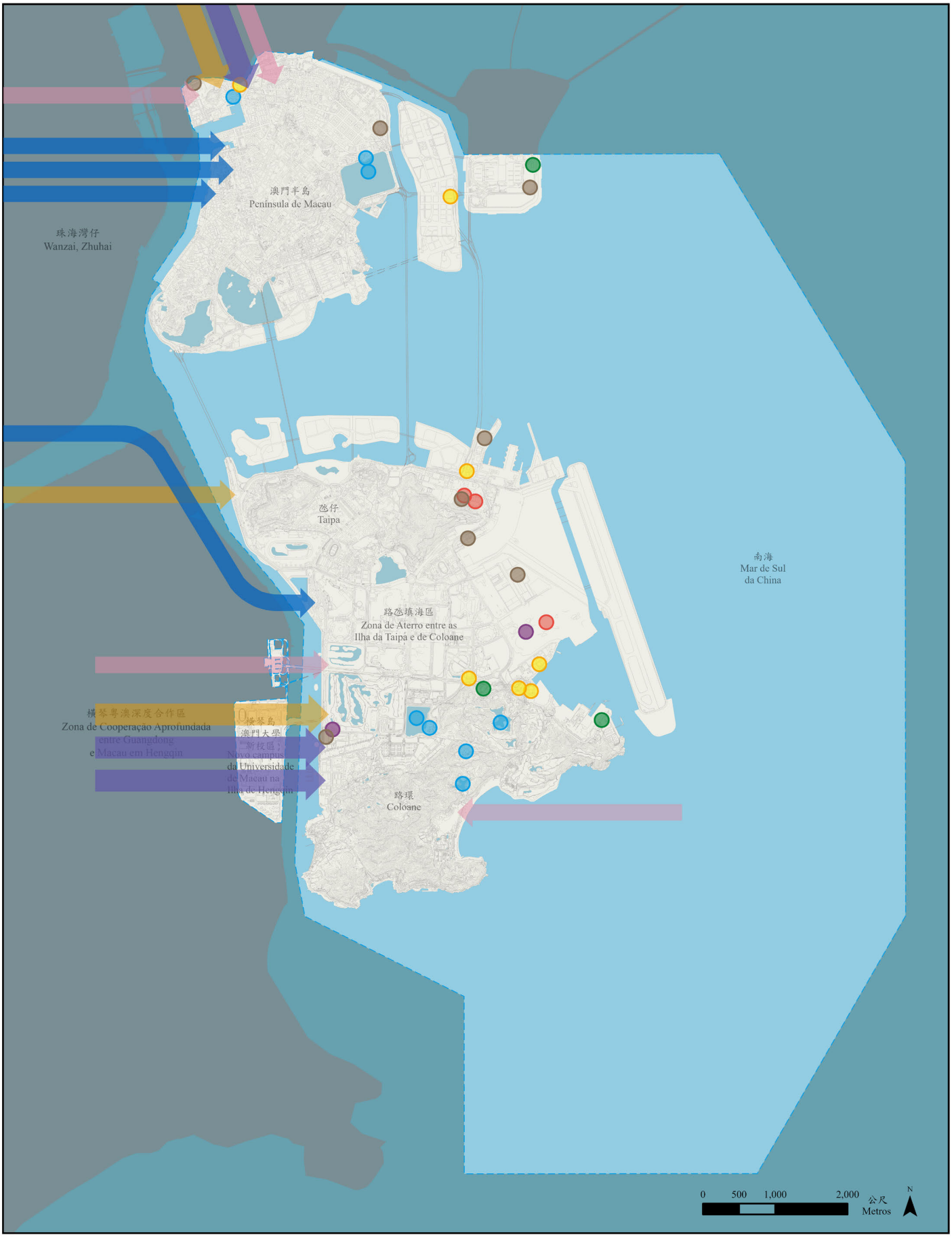

圖例
Legenda

- 規劃範圍界線 Limite da Área de Intervenção
- 康體設施 Equipamentos Recreativos e Desportivos
- 教育設施 Equipamentos Educativos
- 文化設施 Equipamentos Culturais
- 市政設施 Instalações Municipais
- 衛生醫療設施 Equipamentos de Saúde
- 社會設施 Equipamentos Sociais
- 政府機關設施 Equipamentos e Instalações das Entidades Públicas

# 圖十一主要公共基礎設施規劃示意圖

Planta 10 - Planta relativa ao planeamento das principais infra-estruturas públicas

2026年修訂
Revisão de 2026




圖例
Legenda

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

# 圖十一—綜合防災減災規劃示意圖
Planta 11 - Planta relativa ao planeamento de prevenção e redução de desastres

2026年修訂
Revisão de 2026




圖例
Legenda

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

# 圖十二—藍綠網絡規劃示意圖
Planta 12 - Planta relativa ao planeamento do sistema de rede verde e azul

2026年修訂
Revisão de 2026

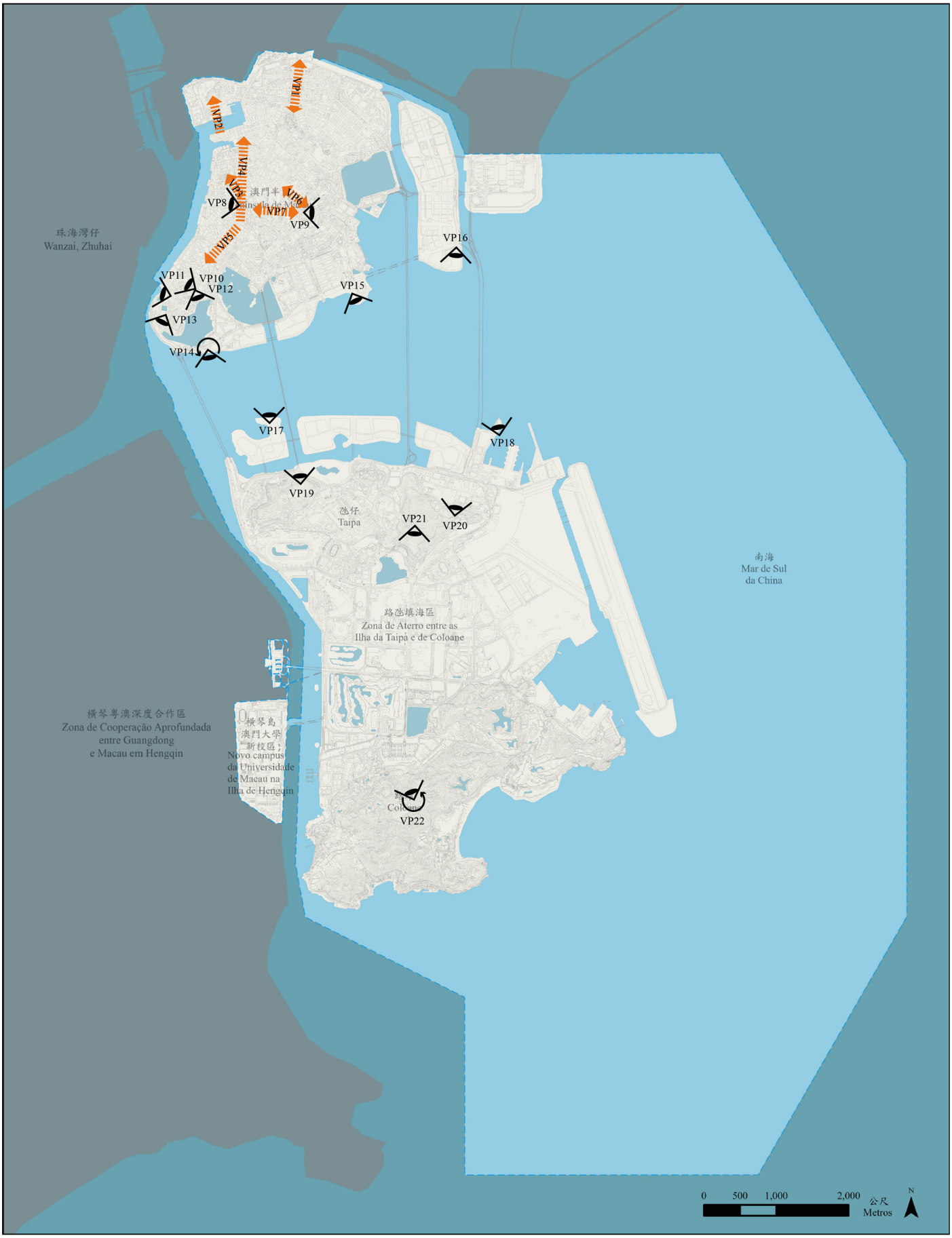



圖例
Legenda

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

# 圖十三—主要景觀視點規劃示意圖
Planta 13 - Planta relativa ao planeamento das principais vistas panorâmicas

2026年修訂
Revisão de 2026




圖例
Legenda

規劃範圍界線
Limite da Área de Intervenção

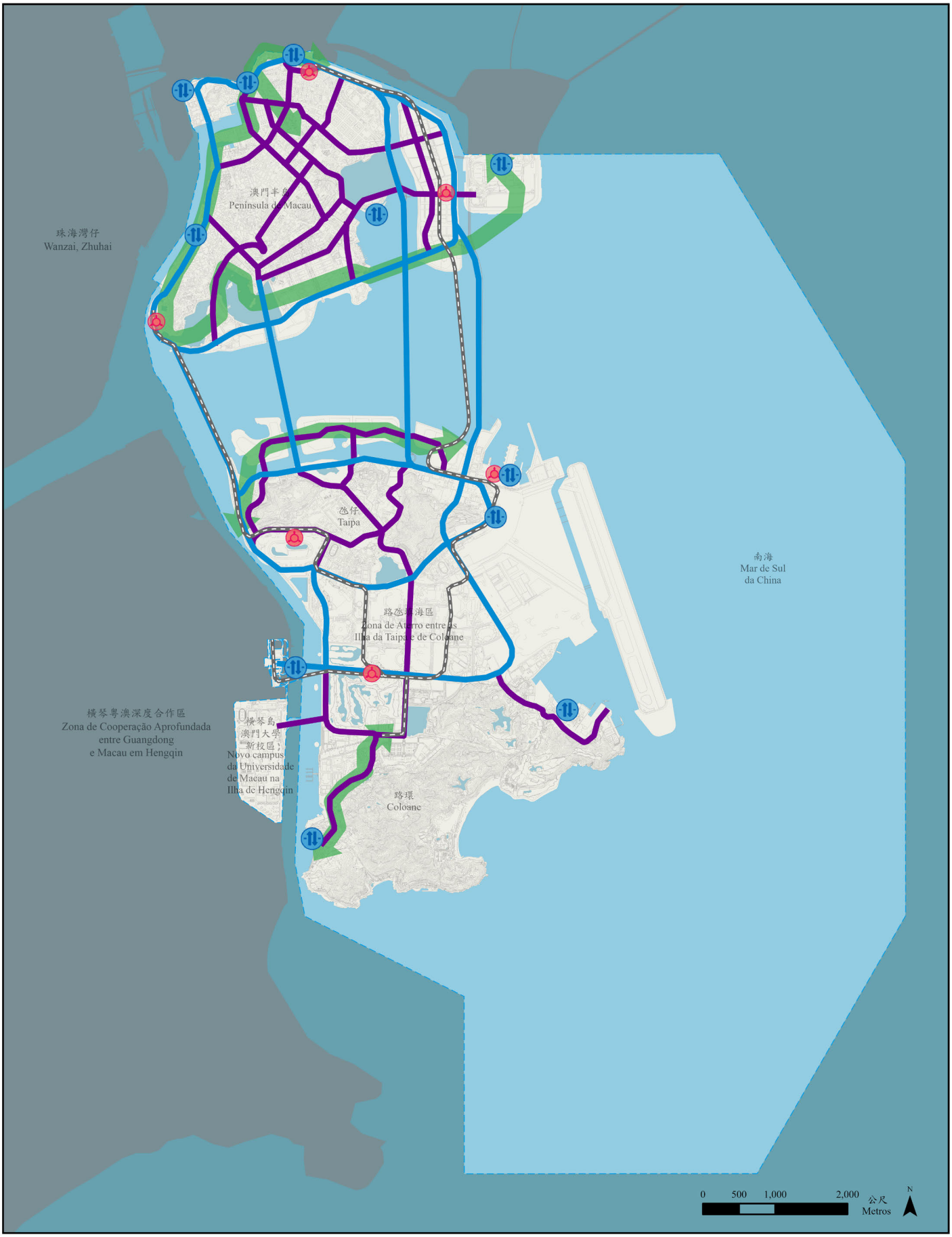
視廊
Corredores Visuais

特定方向的視域
Visualização Panorâmica com Direcções Especificas

360度的公眾景觀
Vista Panorâmica de 360°

# 圖十四—綜合交通規劃示意圖
Planta 14 - Planta relativa ao planeamento de transportes

2026年修訂
Revisão de 2026




圖例
Legenda

- 規劃範圍界線 / Limite da Área de Intervenção
- 輕軌走線 / Traçados do Metro Ligeiro
- 構思中的輕軌走線 / Traçados do Metro Ligeiro em Fase de Concepção
- 主要道路 / Vias Principais
- 跨區道路 / Vias Interzonais
- 對外交通點 / Pontos de Ligação ao Exterior
- 主要交通設施 / Principais Instalações de Transportes

# 提交您的意見

我們誠邀您在2026年8月27日或之前就《澳門特別行政區城市總體規劃（2020-2040）》第一次修改草案提交意見，並透過網上、郵寄、傳真、電郵或親身遞交方式，提交予土地工務局。

| | |
|---|---|
| 親臨及郵寄 | 澳門馬交石炮台馬路 33 號土地工務局 |
| 傳真 | (853) 2834 0019 |
| 電郵 | pd@dsscu.gov.mo |
| 專題網頁 | https://www.dsscu.gov.mo/planorev/zh/revpage1/revpage1 |
| 查詢電話 | (853) 8590 3800 |

專題網頁