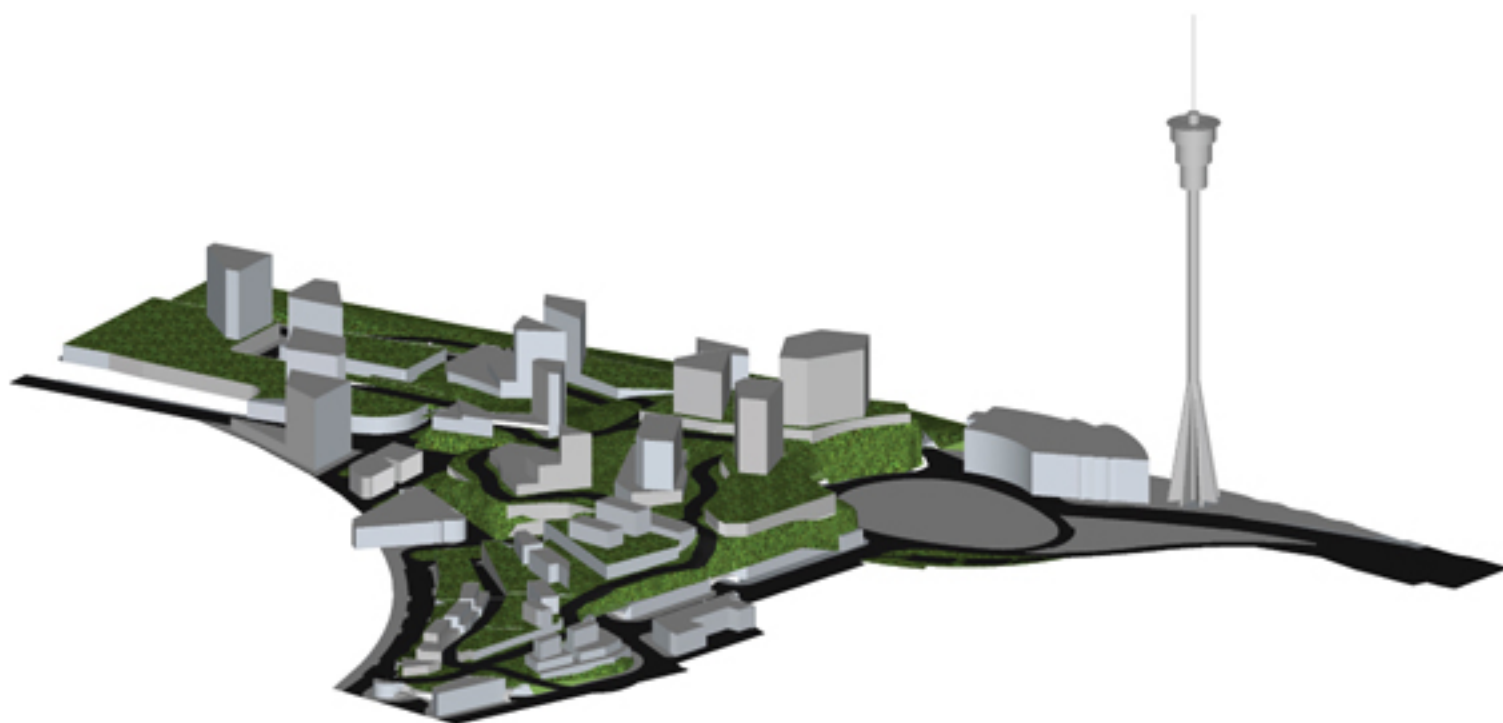
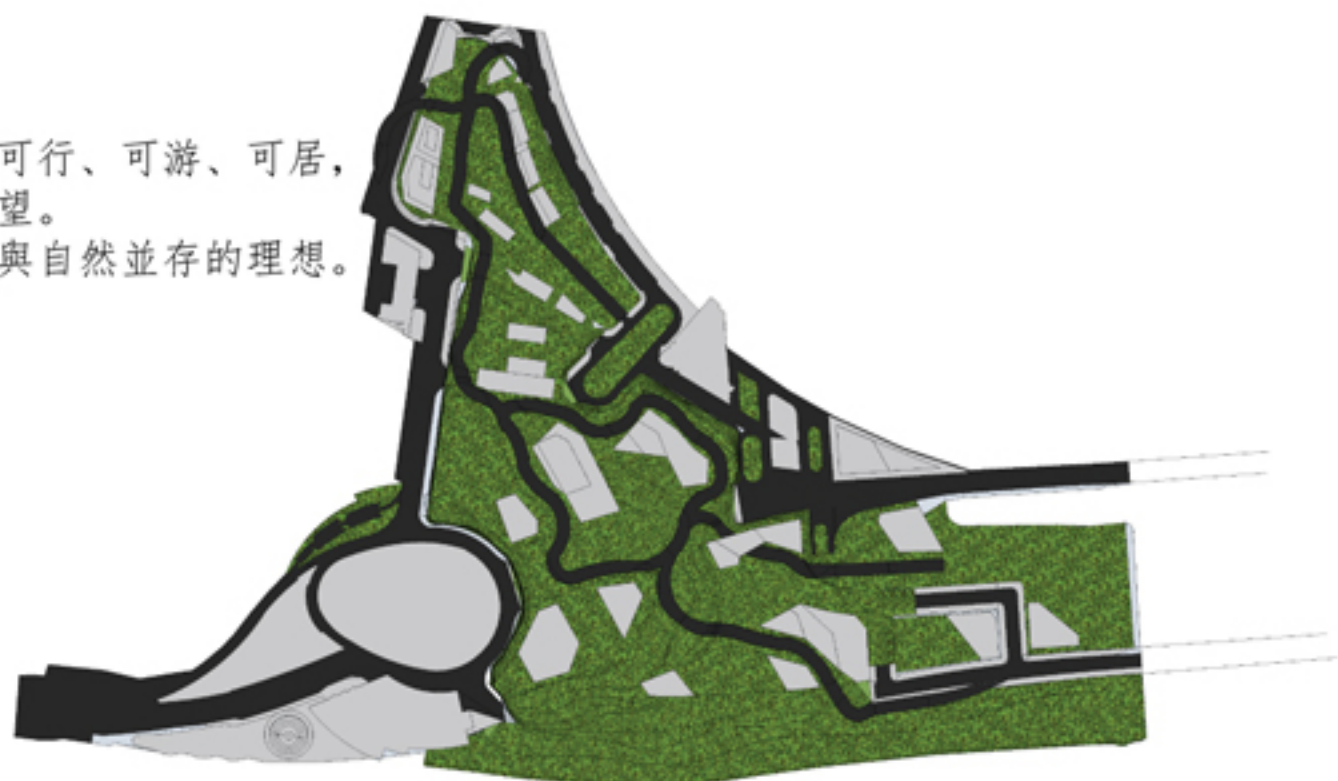


見山是山



設計構思

本規劃啟發自傳統山水的美學觀念：可望、可行、可游、可居，為城市生活中追求一種與自然融為一體的渴望。
規劃的價值建基於：在新創造的空間中追求與自然並存的理想。

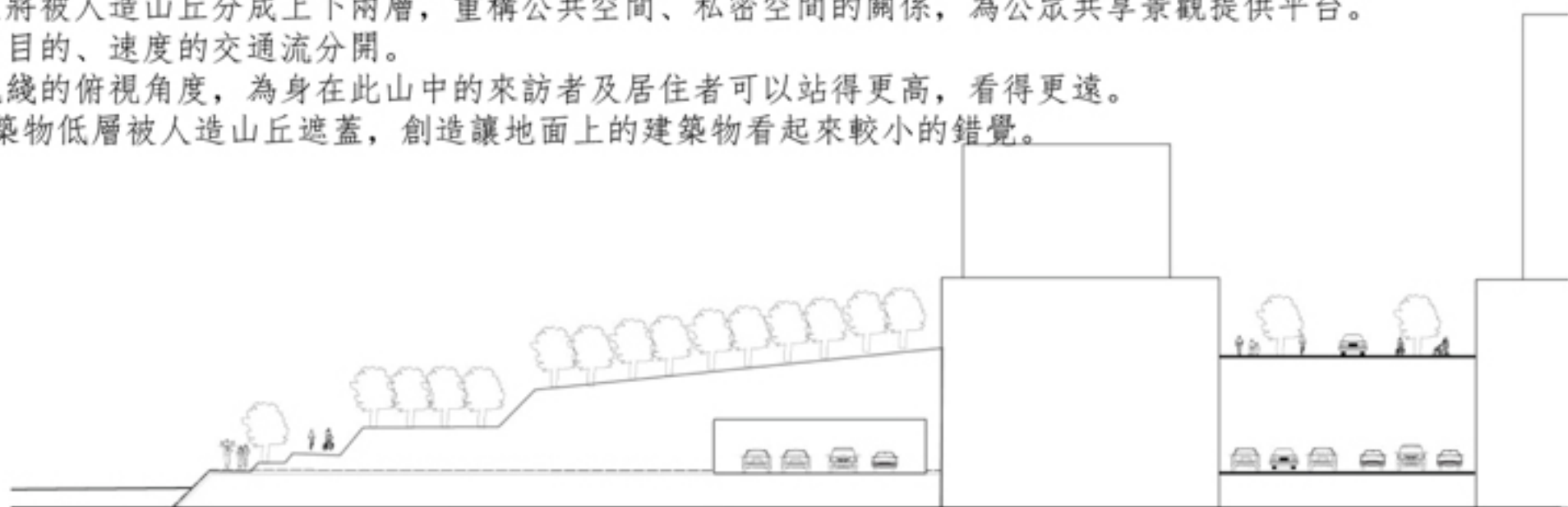


本方案要點

規劃將會在規劃區的中央建一座人造山丘，高度約為10-30公尺，空間結構大幅度的改變，模仿澳門固有山城的城市語法，形成延續南區城市肌理的一片延伸空間。微觀上，為一個身在山中的小鎮；宏觀上，則形成一種中國山水畫中所謂的咫尺天涯的視錯覺，與澳門半島南緣的主教山及媽閣山形成對景的景觀意象。

人造山丘的主要功能有四：

- 一規劃區將被人造山丘分成上下兩層，重構公共空間、私密空間的關係，為公眾共享景觀提供平台。
- 一把不同目的、速度的交通流分開。
- 一控制視綫的俯視角度，為身在此山中的來訪者及居住者可以站得更高，看得更遠。
- 一由於建築物低層被人造山丘遮蓋，創造讓地面上的建築物看起來較小的錯覺。



行

交通系統

規劃區的交通系統結構，是讓不同的交通功具、不同目的、不同的速度的交通流有所區隔，而不致於糾結在一起，以提升使用者出行的效率。

輕軌系統：

作為全市性的軌道運輸系統，車站將設於規劃區的東北部的西灣湖底，以此作為快速、較大運量聯通全澳的公共交通系統。

人造山丘道路系統：

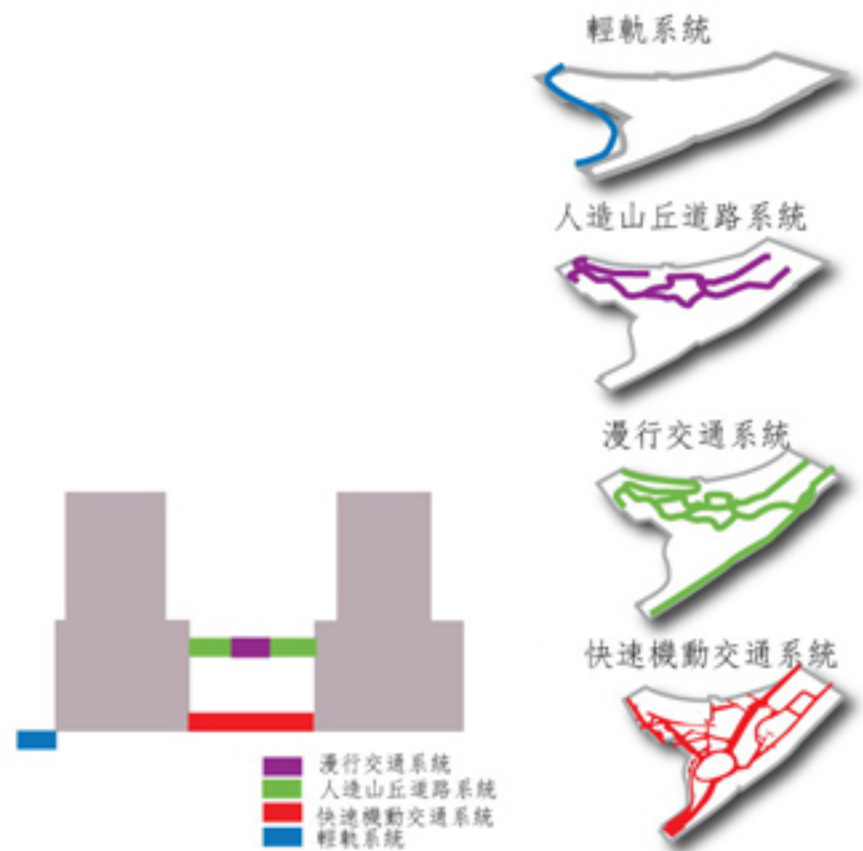
輔助性的機動車輛道路系統，單向車道，車輛須低速行駛，道路主要目的是為人造山丘上的各種需要而設，包括：商品裝卸、短暫停留等目的性車流及公共交通、消防、治安等提供必要的通道。

慢行交通系統：

以步行、單車為主的交通系統，涵蓋規劃區的大部分地方以供規劃區的內部交流、購物、休閒、旅遊為主要目的，與南岸的綠廊、東北部輕軌站連結。

快速機動交通系統：

沿用既有的路網，供需要快速穿越規劃區的通過性車流所使用另一方面，規劃區內的停車設施主要與此路網相連。



步行系統的設計



居

建築形態

規劃區內的生活模式構想是結合兩種不同尺度的城鎮，沿用既有的、大尺度的道路系統，以處理居民中長距機動交通的需求，另一方面，透過人造山丘上尺度較小的的城市肌理，規劃人性化的街道，以滿足日常生活、居民之間交流、內部聯繫等需要。

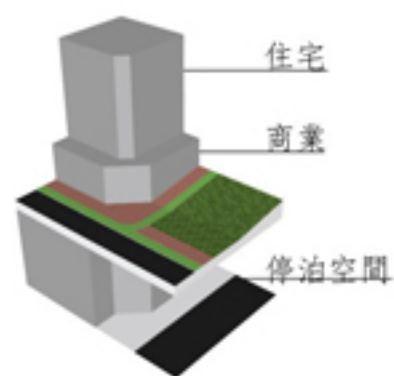
類型一的建築形態規劃範圍內主要的建築類型，其特點是將常規的建築類型二、三、四混合。停泊設施層將會被設置於建築物的低層，住宅設於高層，商業樓層則在兩者之間，商業樓層與街道的必要聯繫，將利用人造山丘上的道路系統與之連結，讓居民可以自由調節生活節奏。

風環境

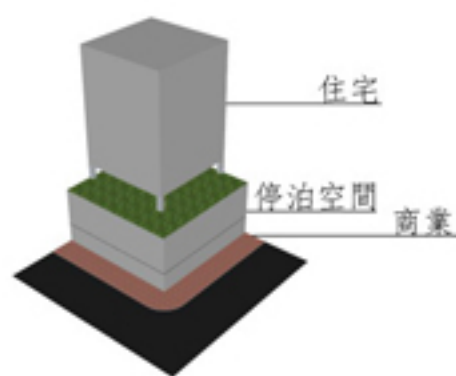
澳門夏季盛行風以西南、東南、南三個方向為主，考慮到規劃區位於澳門半島西南方，緊鄰於半島南部，避免建築阻擋偏南風，規劃區內將預留南向通風走廊，穿過整個規劃區。



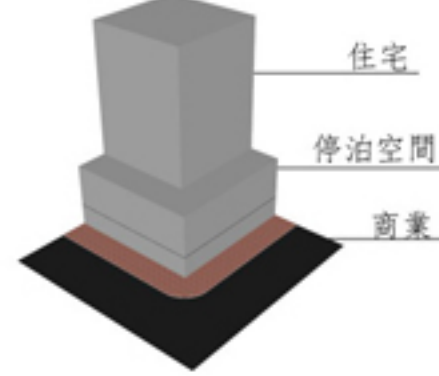
類型一：



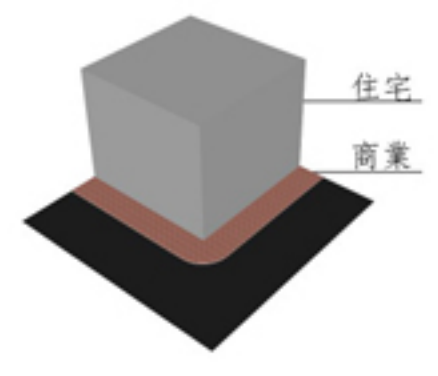
類型二：



類型三



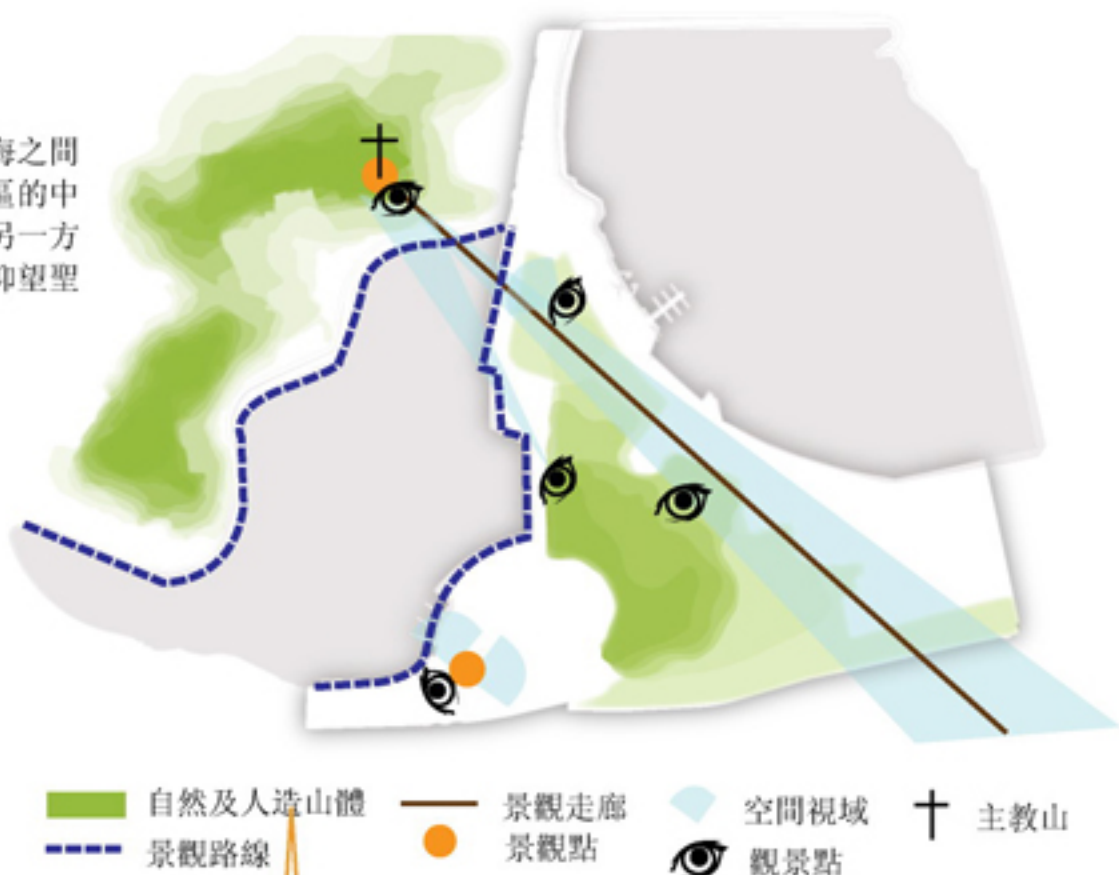
類型四



望 景觀系統

「自近山而望遠山，謂之平遠」

西望洋山聖堂作本澳重要的景觀與觀景點，保護聖堂前地與海之間的視覺關係尤為重要，因此規劃將高層建築塔樓集中於規劃區的中部位置，以保護聖堂的中軸線向東南延伸而成的視覺走廊；另一方面，規劃利用人造山丘所造成的高差，在規劃區內提供多個仰望聖堂的觀景點。



游 公共開放空間系統

「從小丘西行百二十步，隔篁竹，聞水聲，如鳴珮環，心樂之」

為了讓公眾得到更多親近自然的空間，規劃將於規劃區南岸劃設約60公尺寬、600多公尺長的綠廊，使大面積的濱海區域向公眾開放，同時連結人造山丘，使綠廊與規劃區內的其他開放空間及慢行系統連結。

規劃中的綠地將分為三個層次：

- 一、以海濱綠廊為主的大片面狀綠地
- 二、在人造山丘上以慢行系統相連的帶狀綠地
- 三、利用建築物裙樓構成的面狀綠地

