



第一章 緒論

第一節 計畫緣起

清康熙二十三（1684）年諸羅縣設立，康熙四十三（1704）年知縣宋永清奉文歸治，文武官員移駐諸羅山，並開始築城，定縣治範圍。現今之嘉義市轄境即奠基於此，建城迄今承載了諸多歷史與歲月軌跡。

阿里山森林鐵道於日治中葉為配合伐木的需要而興築，使本市成為伐木業的重要集散地，至今仍留下不少的相關產業設施與建築，形成本市珍貴的重要文化地景之一，更因此孕育本市至今仍保有全臺最多、密度最高的木構造建築與市街紋理。如今，這些豐富的自然與文化資源紛紛被本市指定為古蹟或登錄為歷史建築。嘉義市政府於 93 年 9 月『嘉義市桃城風貌整體發展計畫』五大風貌架構中之「阿里山林業文化風貌帶」並未能延伸連結至「蘭潭丘陵藍綠景觀帶」，整體風貌略顯薄弱，遂衍生結合區域內藝文特色之軸帶延伸計畫構思。

配合上述計畫，並整合周邊已完成及進行中諸計畫，同時思考發揮藝文特色，能夠以接續、縫合及鑲嵌等方式共容並融入周邊環境之中，相關當局正視並關注此事，促使嘉義市政府與相關領域專家共同合作，進行本計畫之撰擬。

第二節 計畫範圍

本次計畫範圍位於嘉義市東區，範圍係忠孝路、啟明路、北興國中北側排水溝及啟明路延伸至啟明公園所圍成之區域。範圍內都市計畫使用分區涵蓋了一處古蹟保存區，二處保存區。

計畫範圍涵蓋內安里、太平里、東山里、東川里、東仁里、東平里、東安里、東噴里、雲霄里、檜村里，共十里。

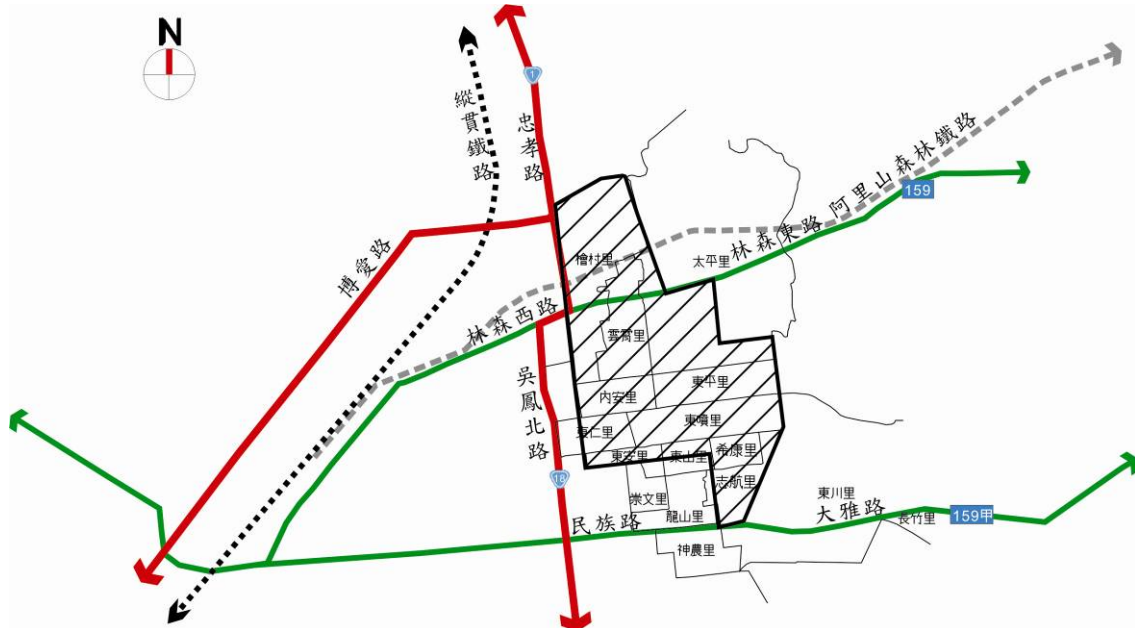


圖 1-1 計畫範圍圖

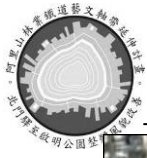


圖 1-2 計畫範圍圖

第三節 研究及工作流程

本計畫分成二階段，前為資料蒐集，後為規劃設計。資料蒐集部分以嘉義市的相關資料為主，主要截取與本計畫相關且對規劃設計發想相關者；規劃設計部分則分為基地分析及實質規劃設計，將透過基地現況的討論擬出規劃設計方向及內容，最後再針對計畫擬定必要之經營管理策略。本計畫期望規劃設計能融入當地居民的想法，因此亦在過程中舉辦三次的居民說明會及二次結案後的期末成果發表。

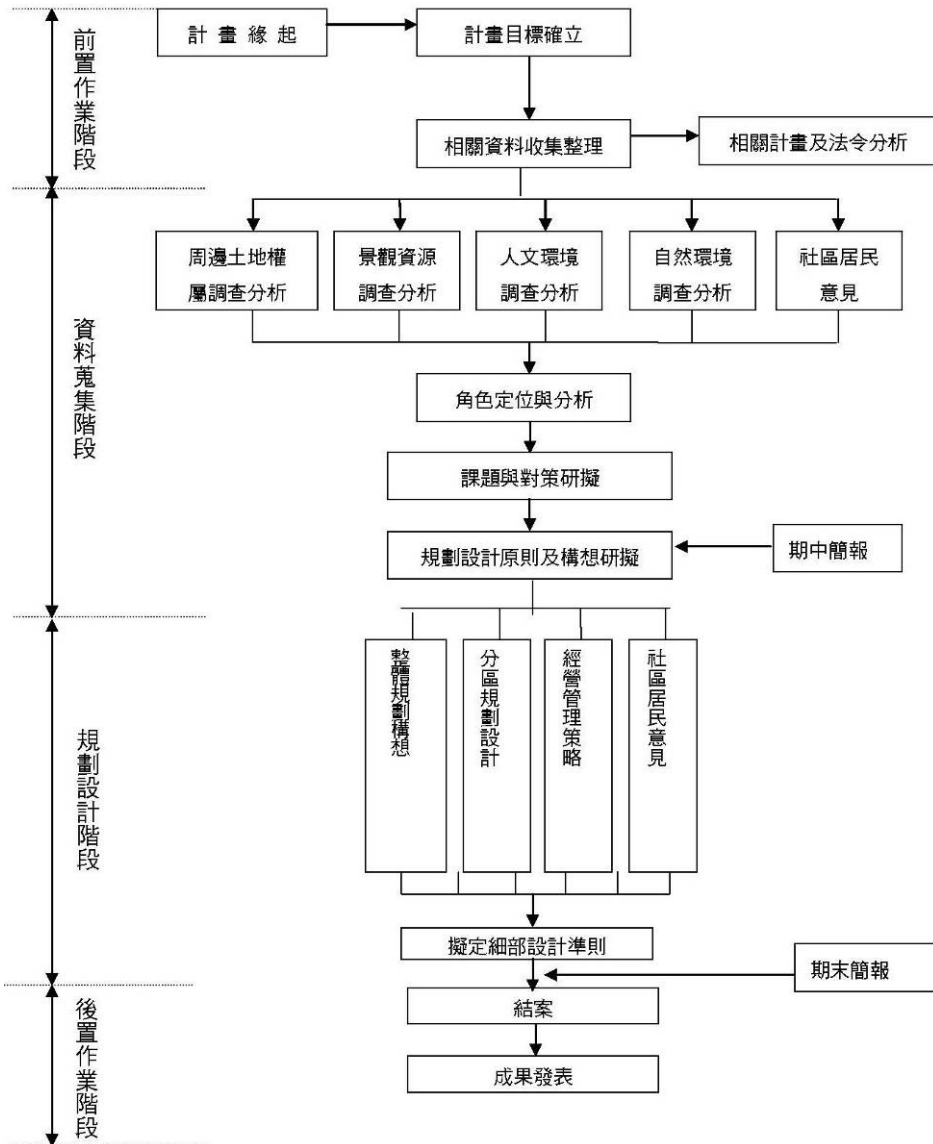


圖 1-3 研究及工作流程

第二章 計畫區環境概述

第一節 自然環境調查分析

嘉義市位於台灣西部嘉南平原的北端東側、嘉義縣幅員的中央位置，為台灣少數未臨海的縣市之一。全市總面積為 60.0256 平方公里，東西向寬約 12.5 公里，南北長約 9 公里，是幅員最小的省轄市，四周臨接嘉義縣所轄的民雄、竹崎、番路、中埔、水上、太保等六鄉鎮市（圖 2-1）。北回歸線距嘉義市南端約一公里。



圖 2-1 嘉義市位置圖（嘉義市志. 卷一 自然地理志）



圖 2-2 嘉義市區位圖

一、地形地勢

嘉義市跨越嘉義丘陵及嘉南平原兩個地形區，東側部分位於阿里山餘脈山麓的丘陵地，地勢由東向西緩降，全市面積 2/3 皆位在嘉南平原上。位於東南郊丘陵地上的蘭潭，與北邊邊界的牛稠溪、南邊界的八掌溪，共同架構城市主要的水系、藍帶。

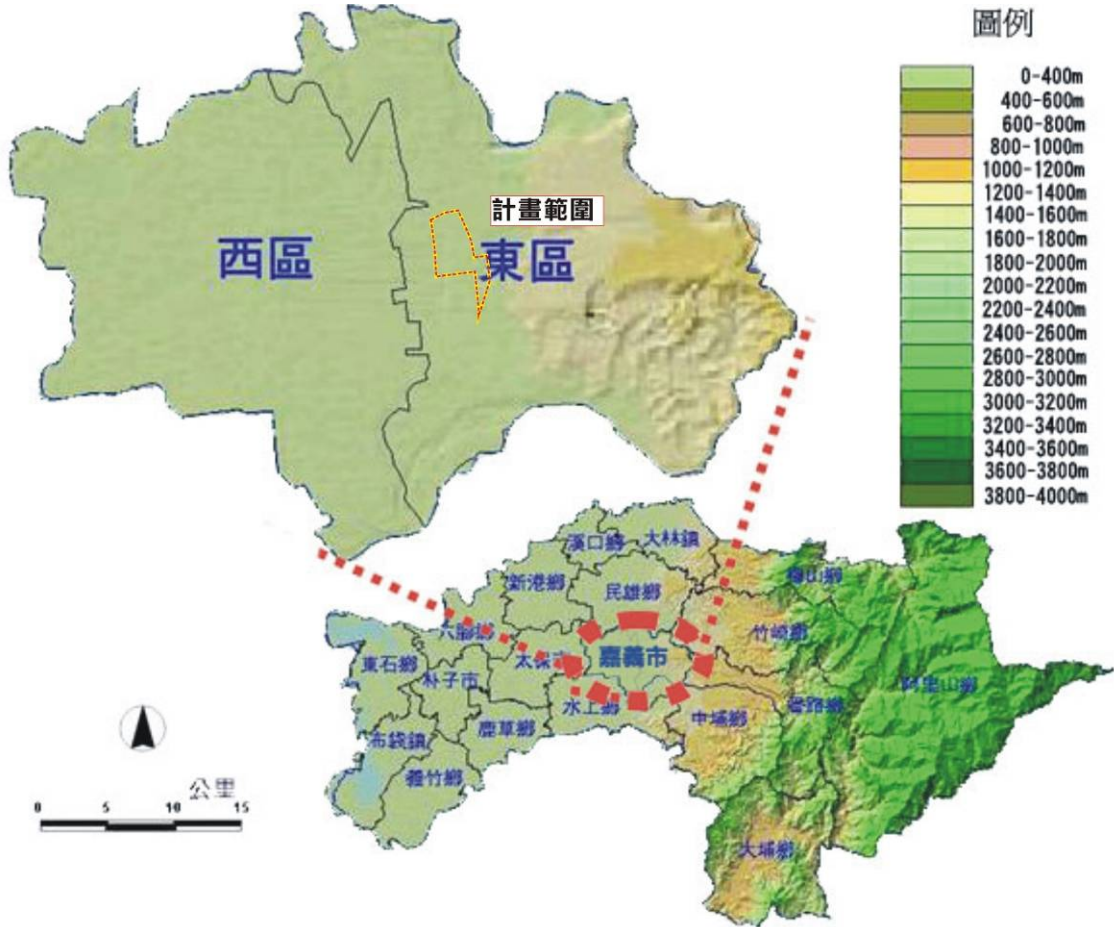


圖 2-3 嘉義市地形地勢圖

二、地質土壤

嘉義市三分之二地區位於台灣島西部濱海平原上，為礫石、沙及細泥等所組成的現代沖積層，其地質年代新且地勢平坦。此外，三分之一位於西部麓山帶地質區，為沙岩及泥岩所組成的紅土台地堆積層及六雙層。

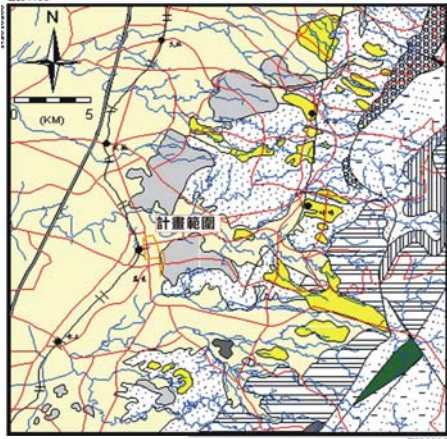


圖 2-4 嘉義市地質圖

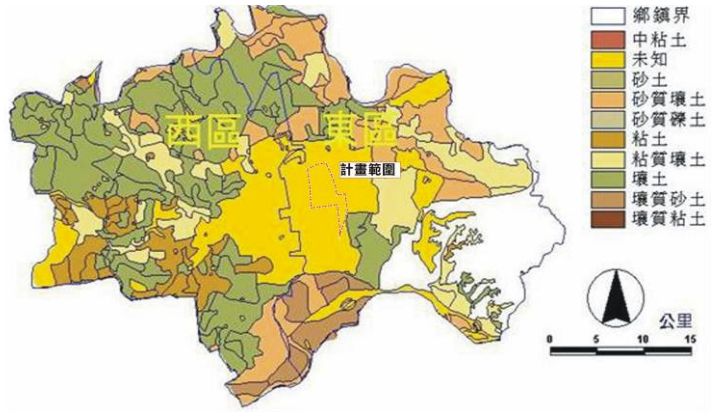


圖 2-5 嘉義市土壤圖

三、氣候

(一) 氣溫

嘉義市位於東經 120 度 25 分 58 秒、北緯 23 度 28 分 51 秒附近，北回歸線鄰近嘉義市南端，因此氣候上屬副熱帶季風型氣候，每月平均溫度介於攝氏 16 度-28 度之間。據中央氣象局(1969-2000 年)統計資料顯示，嘉義市 32 年來平均溫度為 22.8 度；年平均最高氣溫為攝氏 27.9 度，年平均最低氣溫為攝氏 19 度。

(二) 降水

夏季季風為影響嘉義市降雨的主要因素，來自海上暖濕西南氣流帶來充沛的水氣，因此夏季降雨集中的情形十分明顯。

(三) 風向

嘉義市位於台灣西南部，嘉義市於 1 月份冬季時，北風最為強盛，直至 4 月北風轉弱，7 月份則轉為西南風，10 月逐漸轉為北風。嘉義市全年平均以北風頻率最高。



四、藍帶

主要河川為八掌溪、牛稠溪，分別流經本市南、北面，形成與嘉義縣之天然界線；本市地下水並不豐沛，主要係因嘉南平原地層乃由極細之淤泥及粘土組成，含水性差，主要用水資源為引用八掌溪之蘭潭水庫與仁義潭水庫。

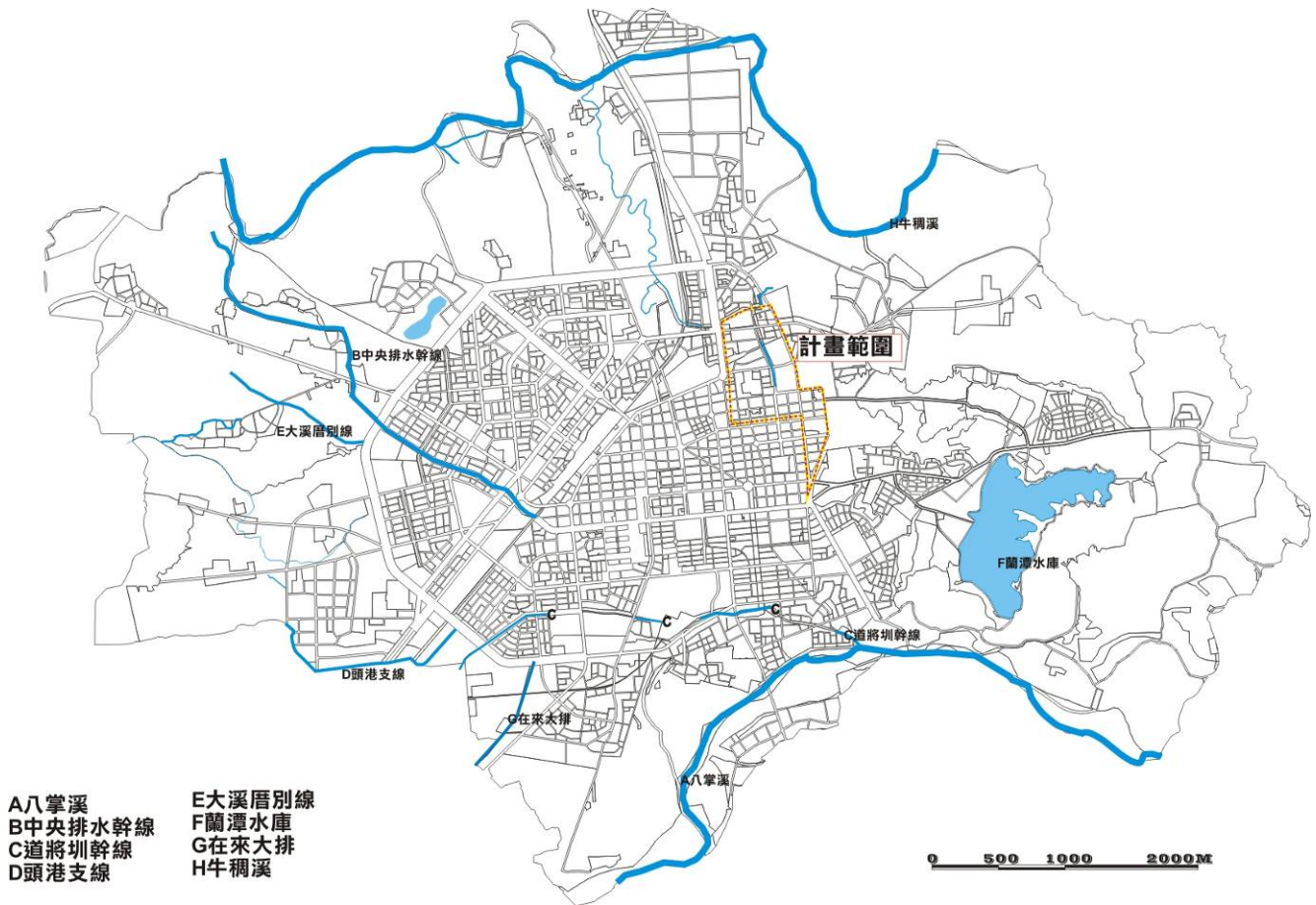


圖 2-6 嘉義市水文圖

五、綠帶

嘉義市市區近年來在地方風貌景觀的多年營造下，綠帶系統已有相當成績。呈現具體成效者有蘭潭水庫、文化中心、二二八紀念公園、植物園、嘉義公園、南興公園、博愛公園、興嘉公園等面狀綠地，以及大雅路林蔭大街、世賢路、四維路與彌陀路等景觀道路。然而就藍帶系統景觀而言，目前利用率與親近性皆不足；未來可進一步就八掌溪、道將圳等水岸空間進行開闢。



圖 2-7 嘉義市公園綠地分布圖

六、動物（參考資料：嘉義市野鳥協會網站資料）

嘉義市常見的動物以鳥類為主，其次為爬蟲類。嘉義市常見的鳥類分別有棕背伯勞、金背鳩、黃頭鷺、夜鷺、藍磯鶉、黑枕藍鶉、樹鵲、斑頸鳩、五色鳥等。常見的爬蟲類為眼鏡蛇、龜殼花、兩傘節、諸羅樹蛙、史丹吉氏小雨蛙、黑蒙西氏小雨蛙、貢德氏赤蛙等，因爬蟲類多分布於未開發之農耕地或野地。



棕背伯勞 藍磯鶇



金背鳩 五色鳥



黃頭鷺 斑頸鳩

(圖片來源：<http://nature.cs.nthu.edu.tw>、<http://chukuang.gov.tw/>、<http://www.sedu.cyc.edu.tw/>、<http://blog.yam.com/>)

七、植物

嘉義市內植物種類繁多，本規劃範圍內常見的植物為阿勃勒、豔紫荊、台灣欒樹、黑板樹、樟樹、榕樹、印度菩提、欖仁樹、印度紫檀等。



豔紫荊



阿勃勒



台灣欒樹



黑板樹



樟樹



印度菩提

第二節 人文環境調查分析

本計畫範圍為「嘉義市桃城風貌整體發展計畫」之阿里山林業文化風貌帶的延伸，位於嘉義市中心偏東北邊，主要聯外的交通以忠孝路、林森東路及啟明路等為主。

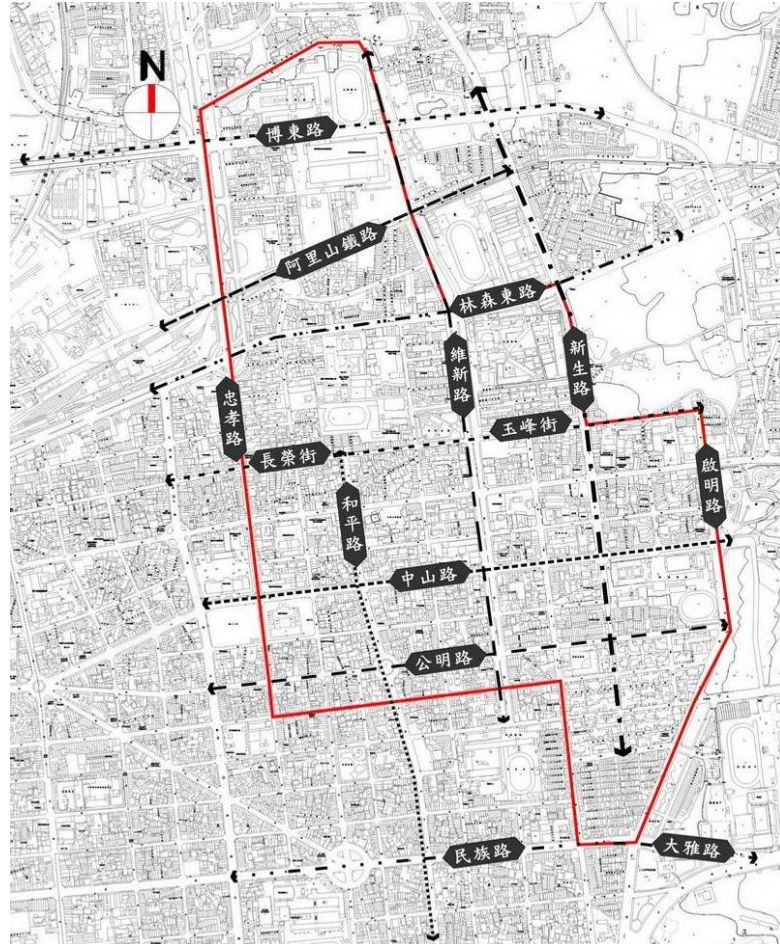


圖 2-8 計畫範圍圖

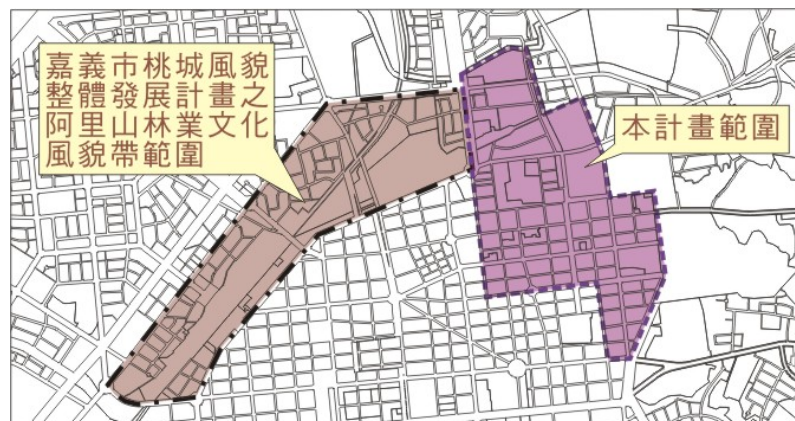


圖 2-9 嘉義市桃城風貌整體發展計畫之阿里山林業文化風貌帶與本計畫範圍相對位置圖



計畫範圍內有為數不少的重要建築，包括嘉義舊監獄、阿里山森林鐵道、北門驛、日式宿舍群、東門、嘉義公園及生活區內許多日式宿舍群及傳統生活圈，此外，北興國中北側排水溝位於計畫範圍北界，具有作為都市景觀中的藍帶的潛力。本區域在嘉義市都市景觀綱要計畫針對二區進行界定，分別是「前站北區」及「城市生活核心區」，其人文景觀分別為北門車站所形成的林業廊帶以及司法區、眷村遺跡。然除前述二區外，本計畫範圍內尚有其他內涵豐富的城市景觀。在目前基地範圍內，北興國中北側排水溝位於本計畫範圍本界，且流經範圍甚廣，可形成一帶狀的藍色景觀；另北排流經的嘉義舊監獄，目前為國定古蹟，曾因保存事件而具有相當高的知名度，且其放射狀的空間形制相當特殊，在本區域範圍內不僅可呈現歷史、空間等各方內涵的區位，另住民的生活區具有豐富的文化特質，亦視為計畫範圍內不同角色的區域。

一、歷史沿革

嘉義市的歷史，最早可追溯到荷據時代。明天啟四年（西元 1624），荷蘭人開始統治台灣，歷時 38 年。明朝永曆十五年（西元 1661），鄭成功驅逐荷蘭人，設一府、二縣，兩縣以新港溪（今之鹽水溪）分界，嘉義市隸屬於天興縣。康熙二十三年（西元 1684 年）設台灣府、統三縣，將天興縣改為諸羅縣，縣署設於佳里興（今台南縣佳里鎮），嘉義市隸屬於諸羅縣。康熙四十三年（西元 1704 年），諸羅縣縣治自佳里興遷移至諸羅山（即今之嘉義市），以木柵為城，此為嘉義市建城之始，且為台灣第一個建城的城市，今嘉義市稱「諸羅建城三百年」，其來由源自此時。

從荷據時期到清代建城，對於嘉義市的城市發展並沒有太大影響。然相傳今蘭潭為荷據時期所開鑿，位於蘭井街上的紅毛井是荷蘭人所留下，是嘉義市城市歷史中唯一關於荷蘭人的線索。

（一）清代時的市街與聚落

根據吳育臻（2003）的研究，康熙四十三年諸羅建城，至清末時市街已突破城牆界線往西擴張。此時城內多為行政機能的衙署如縣署、孔廟，以及商業機能的商家，昔日建築無一留

存；市街為有機發展的形式（圖 2-10）；舊城周圍為集村型式的農村聚落，多為傳統三合院建築，有少數精美的建築留存。



紅毛井 紅毛井解說設施

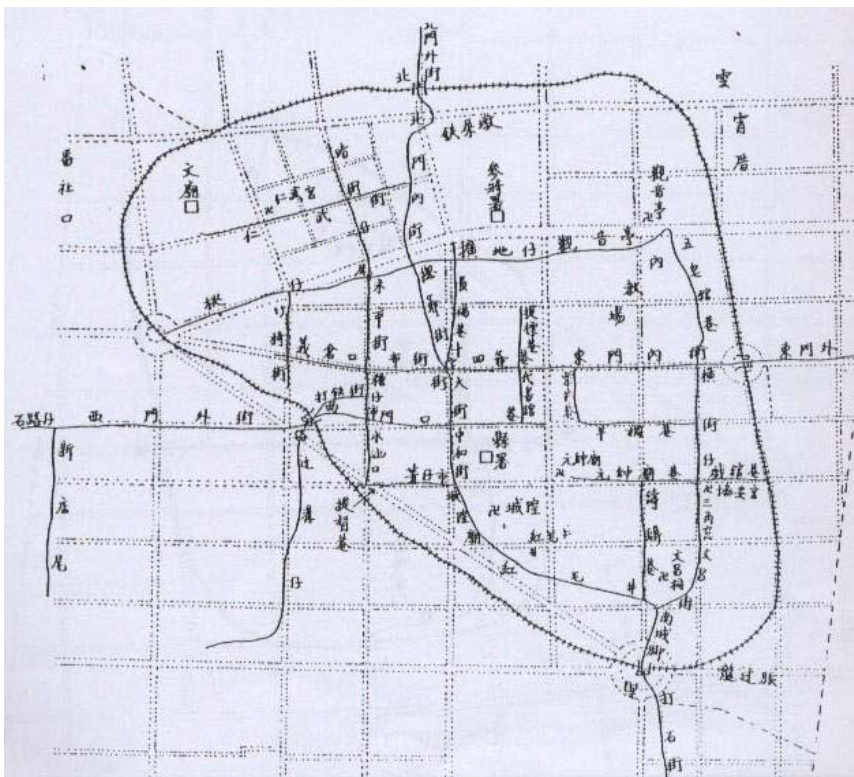


圖 2-10 清光緒末年嘉義市街示意圖 來源：石萬壽，1989：66

（二）諸羅舊城的發展歷程和現況

康熙四十三年建城後，諸羅城陸續因地震天災、防禦工事等因素進行修築，依築城時使用材料、築城規模的差異可分為 1. 木竹城、2. 土竹城、3. 三合土城、4. 磚石城四個時期。各時期城牆範圍、城門位址略有變遷（圖 2-11），由康熙諸羅縣治圖中可見舊城平面狀似桃子（圖 2-11），因此嘉義市又稱「桃城」，今中央噴水圓環處因居桃形之尾端，俗稱「桃仔尾」。

光緒二十一年（西元 1895 年）甲午戰爭戰敗，簽訂馬關條約，台灣割讓日本。由於兵器的進步，城池失去防禦價值，日本殖民政府對於戰爭中轟毀的城垣並不加以整修，任其自然傾圮。明治三十七年調查繪製嘉義圖時，拆除桃子尾部分城垣，開闢今中山路；明治三十九年（西元 1906 年）嘉義大地震，城垣全數坍塌，城門僅剩東門一處。此時日本政府趁機實施都市更新計畫，先拆除桃仔尾一帶城垣、設圓環，即今中央噴水池。此後陸續闢道路、拆除殘餘城垣及東門城樓，至大正九年（西元 1920）改設嘉義市時，城垣已拆除殆盡，絲毫未留殘蹟（石萬壽，1989）。

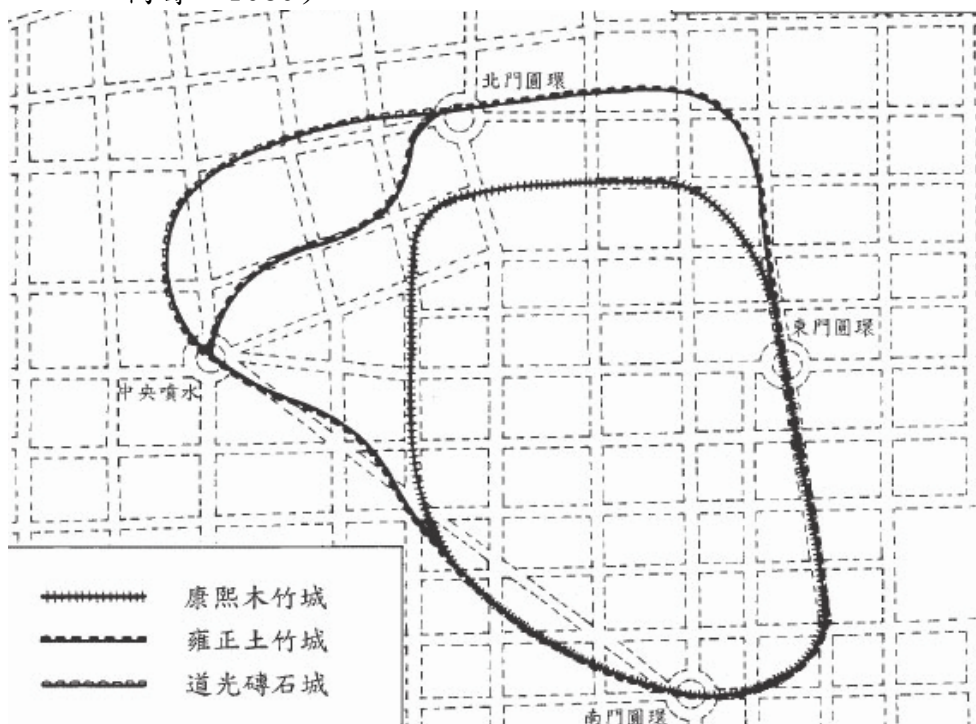


圖 2-11 嘉義舊城的變遷 來源：吳育臻，2003：11

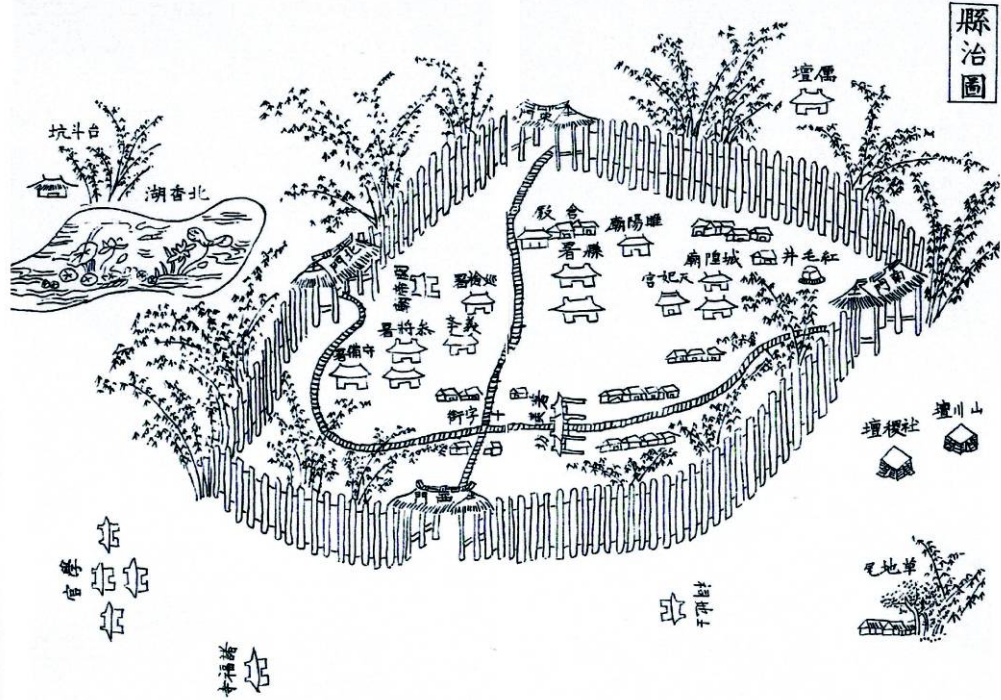


圖 2-12 康熙諸羅縣治圖 來源：周鍾瑄纂修/胡建偉纂輯，1984：24-25

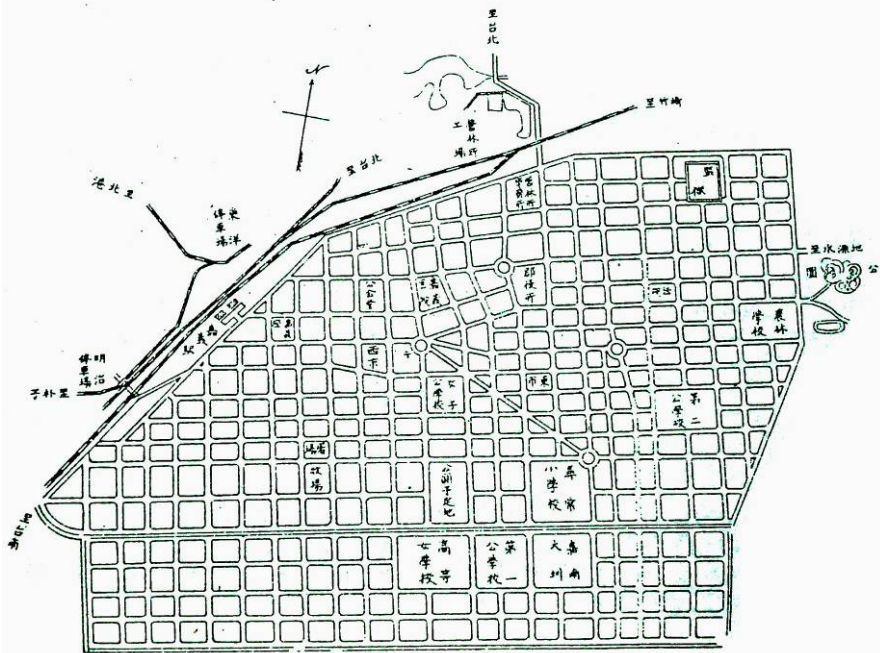


圖 2-13 嘉義街市區平面圖 來源：嘉義街役場，1926

區域範圍內歷史人文景觀頗多，包括北門驛、阿里山鐵道、營林俱樂部、九華山地藏庵、嘉義舊監獄、嘉義公園、及棒球場等。

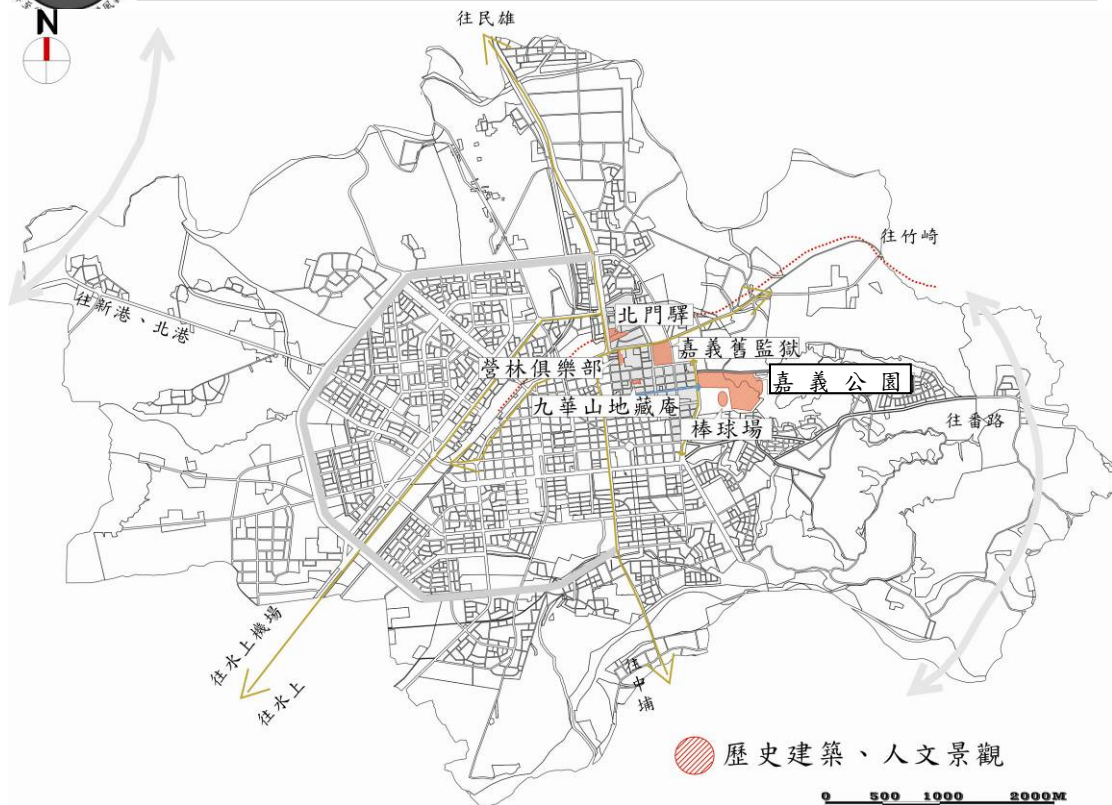
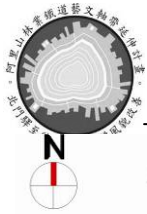


圖 2-14 區域範圍內歷史人文景觀

二、人口

依據嘉義市東區戶政事務所資料，以本計畫範圍內十個里為統計對象，其 93 至 97 年人口數統計如下表：

表 2-1 計畫區人口統計表

統計項目	93 年	94 年	95 年	96 年	97 年
男性人口數	8257	8088	7998	7905	7913
女性人口數	8617	8544	8606	8615	8606
總計	16874	16632	16604	16520	16519

註一：統計年期：93-97 年

註二：統計對象：內安里、太平里、東山里、東川里、東仁里、東平里、東安里、東噴里、雲霄里、檜村里

雖總人口數每年略有減少，然每年變動率介於 0%~1.4%之間，尚稱穩定。

三、交通

(一) 公路運輸系統

1. 中山高速公路



中山高速公路為南北方向運輸要道，自雲林縣大埤鄉南下進入嘉義縣大林鎮、民雄鄉後進入嘉義市西側邊緣。其中嘉義交流道可經由 159 號縣道聯繫嘉義市中心區，為嘉義市對外聯繫的主要道路。

2. 第二高速公路

第二高速公路自雲林縣古坑鄉進入嘉義縣境後，設有梅山、竹崎、中埔等三處交流道。

3. 台 1 線省道

台 1 線省道為嘉義都市地區聯繫南北向運輸之要道，由大林鎮西側進入嘉義縣。

4. 台 18 線省道

台 18 號省道為進入嘉義縣阿里山鄉的主要道路，兼具觀光及產業道路之功能。

5. 159 縣道

以雲林縣北港鄉為起點，為連絡嘉義縣、市與雲林縣北港鎮的重要幹道，亦為聯絡嘉義市與嘉義縣太保市之主要道路，也是高速公路嘉義交流道的聯絡道。

6. 159 甲縣道

啟明路自大雅路東行，可連接台 18、縣道 169 等道路，為通往嘉義縣番路鄉之要道，係嘉義地區重要的觀光道路之一。

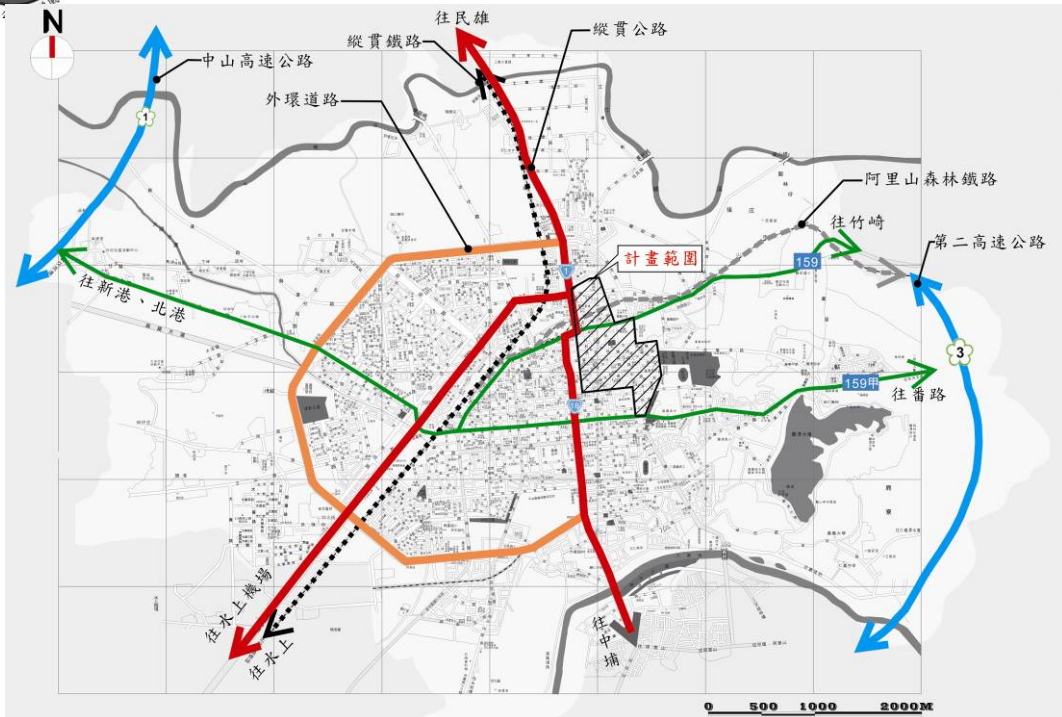


圖 2-15 嘉義市聯外道路系統

本區位的交通現況中，以忠孝路及林森東路路口為最大節點，另啟明路及中山路口則為次要節點。計畫範圍內以忠孝路為主要幹道，而本段在與林森東路交接處則為整個嘉義市交通十分繁忙之處。另東向則以啟明路為主要幹線，其作為聯接大雅路及垂楊路綠帶，雖為較次要幹道，但因嘉義公園，及中山路與啟明路交接路口形成一中心廣場，未來更作為管樂大道的終點，因此本區段在嘉義市整體活動連結上卻扮演相當重要的角色。

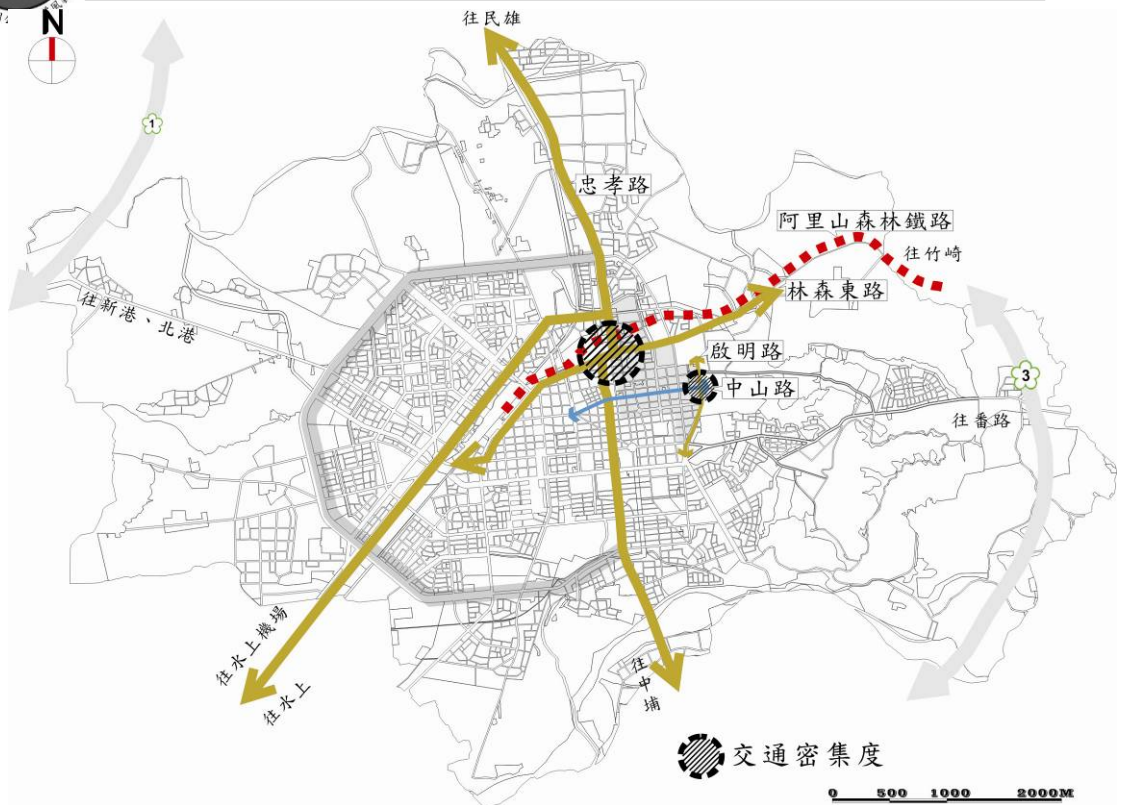
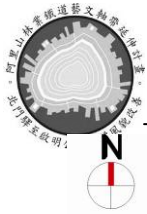


圖 2-16 區域範圍內主、次交通及節點

(二) 鐵道運輸系統

1. 縱貫鐵路

縱貫鐵路由北而南穿越嘉義市，嘉義地區由北而南依序有大林、民雄、嘉義、水上、南靖五個車站，為早期嘉義地區聯外運輸之主要幹道。

2. 阿里山森林鐵路

阿里山森林鐵路為東亞地區最高之登山鐵路，為世界僅存三條高山鐵路之一，具有歷史與觀光雙重價值與意義，全長 71.34 公里。

(三) 高速鐵路運輸系統

由交通部主導之之高速鐵路發展計畫，委託民間進行實質建設階段，已於 96 年完工通車，主要負擔台灣西半部城際間之長途客運運輸。高速鐵路全長 345 公里，時速約 300 公里／小時，沿線預定設置台北、桃園、新竹、苗栗、台中、雲林、嘉義、台南及高雄等站。嘉義地區內設有太保站，距嘉義市 12

公里，預計在民國 100 年時每日進出之旅客將達 8000 人次。目前嘉義縣太保地區多屬尚未開發之農業區，未來太保市的發展必將和嘉義市有密切之關聯，因應嘉義都會區雙核心發展之前提與趨勢，未來嘉義市與太保站間連絡接路與接駁運輸系統之規劃將成為最重要之課題。

嘉義獲選為第一個辦理高鐵嘉義站公車捷運系統 (BRT) 的示範城市。目前嘉義高鐵已有聯外公車捷運系統計畫 (BRT)，由高鐵車站與市區之公車捷運系統委託民間業者經營。全線分為「主線」、「嘉義市區延伸線」、及嘉義縣治銜接線」三部分，嘉義市 BRT 行駛臺鐵嘉義站至高鐵太保站之單程時間約為 26 分鐘，而上、下午尖峰行駛時間仍將會透過市區交通號誌適當地運作，將行駛時間控制在 30 分鐘以內。

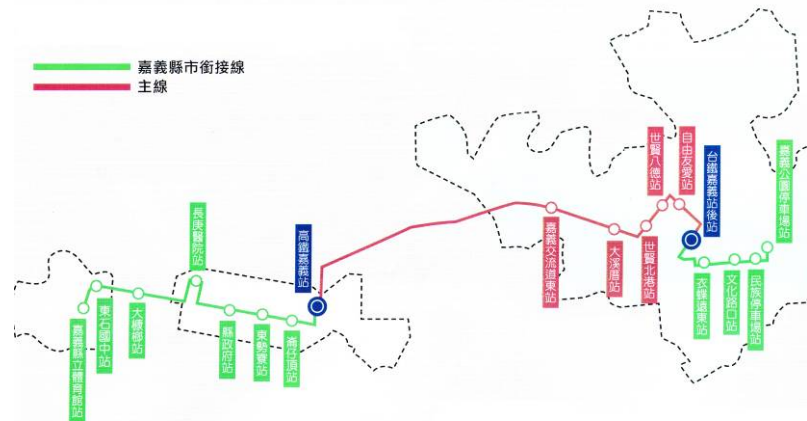


圖 2-17 嘉義高鐵站位置圖 資料來源：嘉義高鐵站宣傳文宣

在整個交通系統上，早期的中山高速公路的通車縮短南北區域之旅行時間，為台灣的經濟奇蹟奠定了堅固的基礎。而在高鐵通車後，台灣西部形成「交通一日生活圈」，使南部各縣市更緊密地結合在一起，更將驅動雲嘉南生活圈共榮發展無限契機。

四、土地使用

嘉義市都市計畫地區涵蓋所有嘉義市面積，共可分為 11 個都市計畫區，計畫人口達 35 萬人。11 個都市計畫區為市中心地區、市中心西北地區、北社尾地區、興村地區、盧厝地區、劉厝地區、後湖地區、湖子內地區、蘭潭地區、仁義潭風景特

定區、高速公路交流到特定區等，共計 6002.56 公頃。其中高速公路交流道特定區之計畫範圍超出嘉義市之行政區界，涵蓋了部分的太保市。本計畫範圍屬於其中的市中心地區都市計畫區。

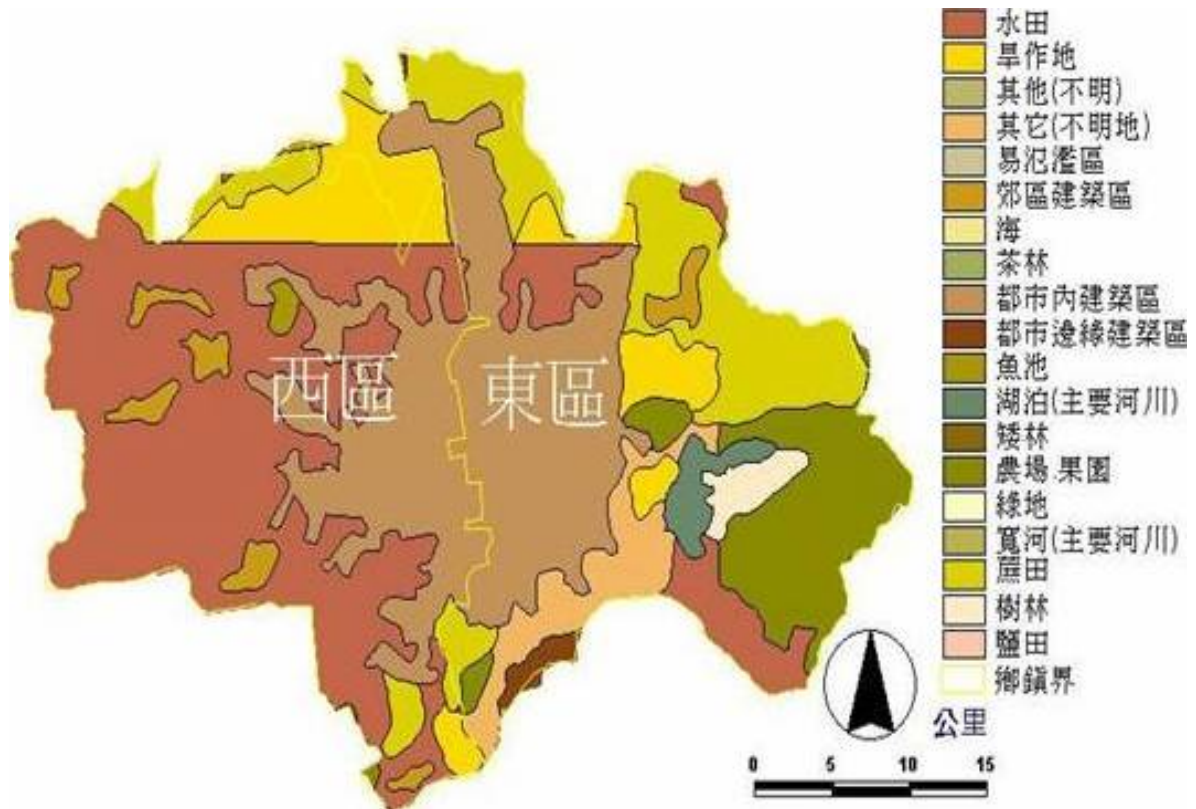


圖 2-18 嘉義市土地使用現況分布圖

(一) 土地使用分區

本計畫屬於嘉義市中心地區都市計畫區，全區人口密度 425 (人./公頃，為全市人口密度最高地區。計畫範圍內以土地使用計畫以住宅區居多，另外則因北興國中、嘉義大學、嘉義高商等文教用地與自來水管理處等等公共建築，使區內機關用地或公共建築用地亦多。另外依據民國 93 年「變更嘉義市都市計畫」(通盤檢討)，嘉義市增列古蹟保存區類項，面積 6.07 公頃，包含嘉義營林俱樂部、仁武宮、嘉義舊監獄、公賣局嘉義分局及城隍廟；保存區則保持 3.12 公頃。計畫範圍內有營林俱樂部、嘉義舊監獄等屬於古蹟保存區，另地藏王廟屬於保存區。

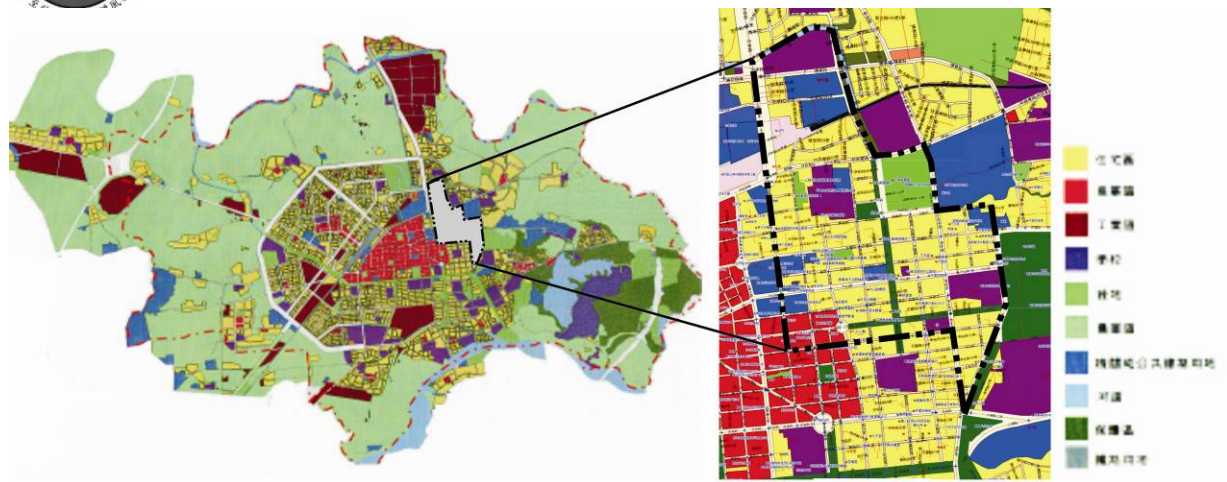


圖 2-19 計畫範圍土地使用分區圖

(二) 現有建蔽率與容積率管制

計畫範圍住宅區屬於原中心地區舊市區，建蔽率為 60%，容積率為 240%。另為區內諸多學校與機關用地，其建蔽率多為 50%，容積率為 250%。大致而言，全區受容積率與建蔽率限制，整體建築景觀屬於中低樓層，地景關係和諧。

表 2-2 計畫地區主要建蔽率與容積率規定

分區	建蔽率 (%)	容積率 (%)
住宅區	60	240
保存區	60	160
古蹟保存區		
文教區	50	250
機關用地	50	250
加油站用地	40	120
醫療用地	40	240

辦的方式進行，市府期望將管樂節結合阿里山林業以及主題公園兩大主軸，定調為未來嘉義市特色之一。另外嘉義鐵道藝術村則為車站活化的重要藝文性活動，惟因軟硬體設施不完善，尚未能與環境整合接軌，目前沒有積極發展。在傳統慶典方面，城隍廟是嘉義人的信仰中心，因此每年的城隍爺生日，「迎城隍」活動成為當地的文化傳承的精神象徵；配合玄天上帝慶典舉辦的盪鞦韆比賽則為全國獨具特色的活動。

表 2-3 嘉義市重要慶典與藝文活動表

活動名稱	相關內容	
傳統節慶	諸羅迎城隍	每年 8 月舉辦，城隍廟為全市信仰中心，迎神賽會為嘉義地區最具規模之民俗祭典。
	盪鞦韆比賽	配合玄天上帝寺廟慶典舉行，而逢閏年一次，為全國唯一的盪鞦韆比賽與表演，以表示對神明的崇高敬意。目前這項持續兩百多年歷史傳統的民俗技藝，已成為地方的一大盛事。
	義民節慶	褒忠義民廟是日治時期由桃、竹、苗遷移至此的客家人信仰中心。年度的普渡義民節為客家重要慶典。
藝術表演	石猴戶外創作展	石猴是嘉義的地方文化特色，多位創作者都有子女傳承，成為「猴雕家族」。石猴展已舉辦 50 年，成為地方特色。
	嘉義市管樂節	已發展多年，預計將在 2010 年將舉辦國際管樂節。
	嘉義鐵道藝術村系列活動	配合鐵路閒置空間再利用，提供藝術家駐村與個展等活動。
	嘉義市國樂節	已舉辦第 13 屆，為全國唯一為國樂舉辦之慶典。



城隍廟



石猴



管樂節



鐵道藝術村

(二) 商業活動

嘉義市主要商業活動集中在中正路商圈與中正公園商圈兩個形象商圈上，此兩商圈亦相繼成為經濟部商業輔導之形象商圈。前者位於火車站至城隍廟的軸點上，為過去主要商業中心，但隨著歷史變遷，逐漸沒落。後者則位於中正公園附近，包含東西向北榮街、民權路段，南北向國華街、忠義街段，以服飾精品、文教休閒娛樂等等為主。另外則有文化路商圈、大雅路商圈、垂楊路商圈等以飲食著名之商圈。



吳鳳路及城隍廟附近商圈 中山路、文化路及噴水圓環四周商圈

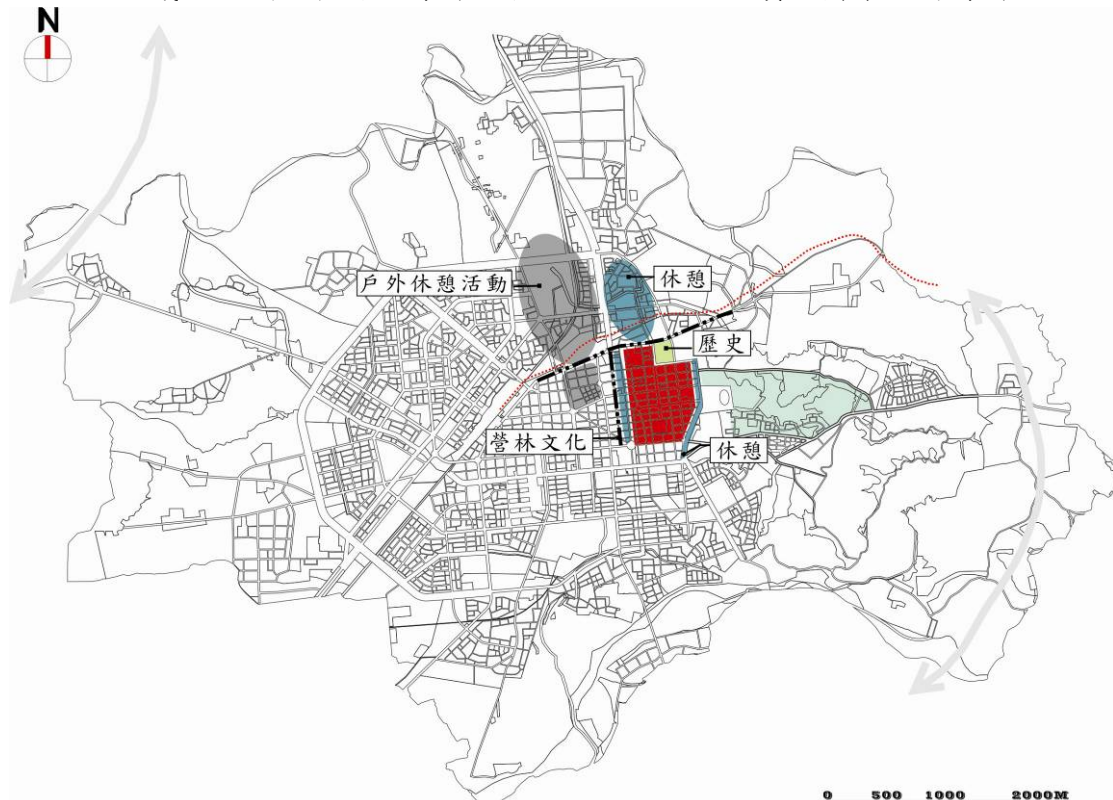


圖 2-22 區域範圍內活動行為分類



第三節 鄰近遊憩資源分析

一、自然遊憩資源

嘉義市市區近年來在地方風貌景觀的多年營造下，綠帶系統已有相當成績。呈現具體成效者有蘭潭水庫、港坪運動公園、中正公園、植物園、親水公園等面狀綠地，以及大雅路林蔭大街、世賢路、四維路與彌陀路等景觀道路。然而就藍帶系統景觀而言，目前利用率與親近性皆不足。

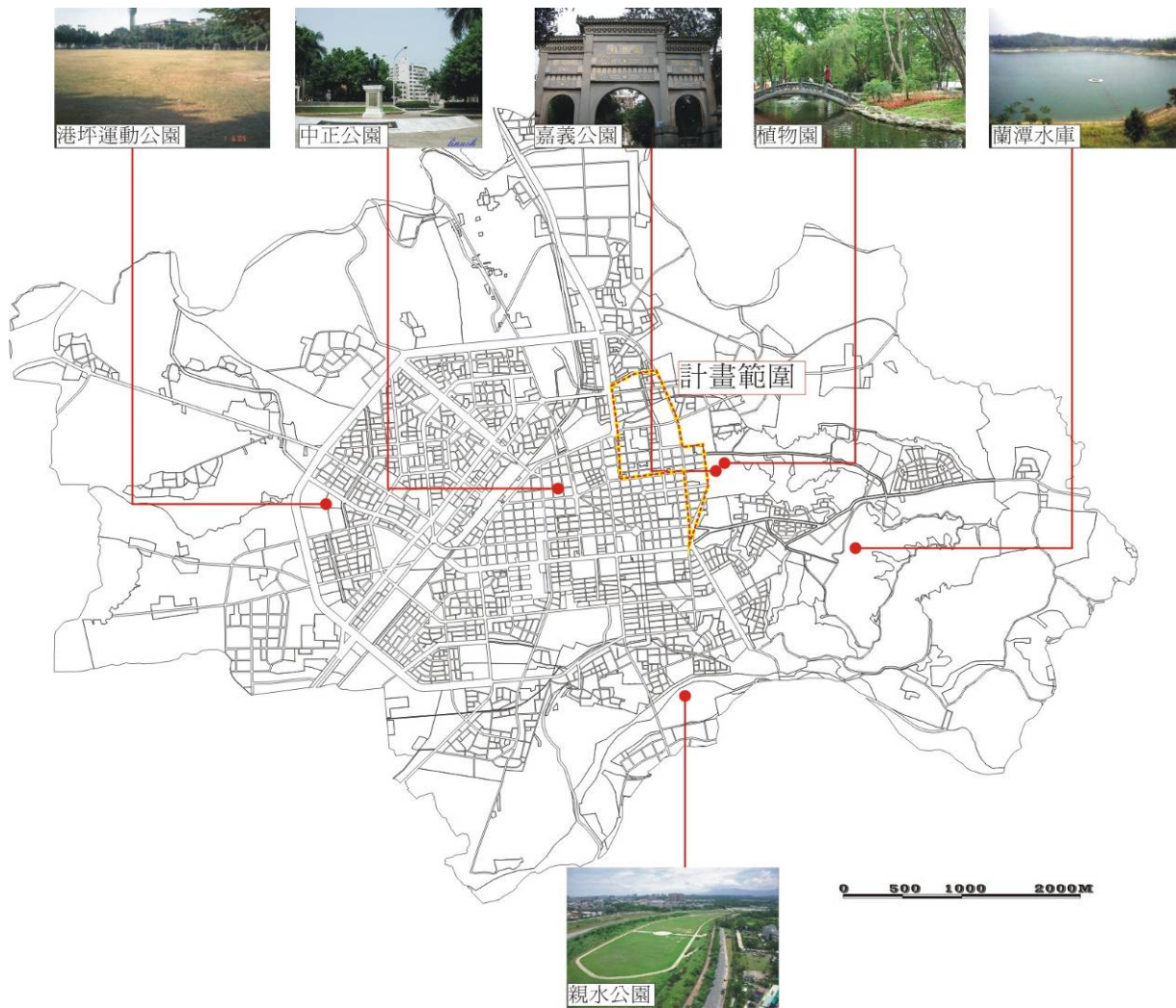


圖 2-23 自然遊憩資源分布圖

二、人文遊憩資源

身為嘉義平原主要城市與早期一府三縣中最早建築的木柵城，嘉義市所具有的人文景觀相當豐富。古蹟與歷史建築方面有紅毛井、八掌溪義渡碑、嘉義公園內的史蹟資料館、孔廟、射日塔，以及嘉義火車站、北門驛、菸酒公賣局嘉義支局、嘉義舊監獄、農業試驗所、城隍廟、仁武宮、蘇周連宗祠、王祖母許太夫人墓、雙忠廟與彌陀寺等等。

另外嘉義市諸多圓環往往成為都市視覺的軸點，如嘉義「中央噴水圓環」即為嘉義引人注目的地標之一。近年來嘉義市政府積極進行的地景改造，亦創造出相當多的迷人地標，如公車候車亭、二二八紀念碑與嘉義市博物館等等。

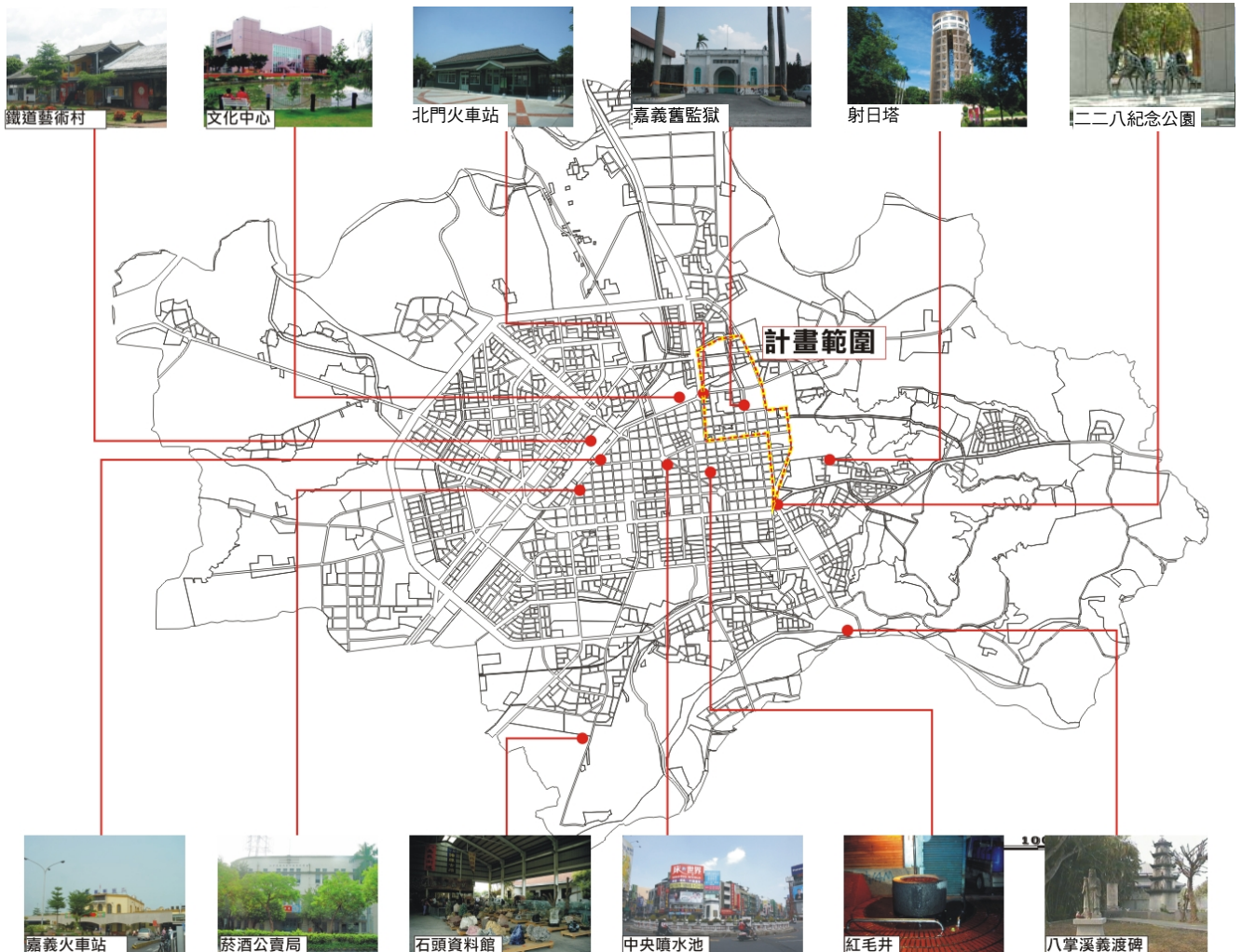


圖 2-24 人文遊憩資源分布圖



第四節 重要空間及節點調查分析

一、藍帶空間調查分析

(一) 基地區位

區位以忠孝路為西界，沿北興國中經行冠橋，後經維新路216巷，再經博東路，跨阿里山鐵道，行經嘉義大學林森校區，過林森東路後流經嘉義舊監獄，後東轉至玉峰街。沿路均可視見河岸，僅在林森東路與玉峰街範圍，藍帶為道路所覆蓋，形成一帶狀水岸景觀。

(二) 沿路重要建築

北興國中、嘉義大學林森校區、嘉義舊監獄。

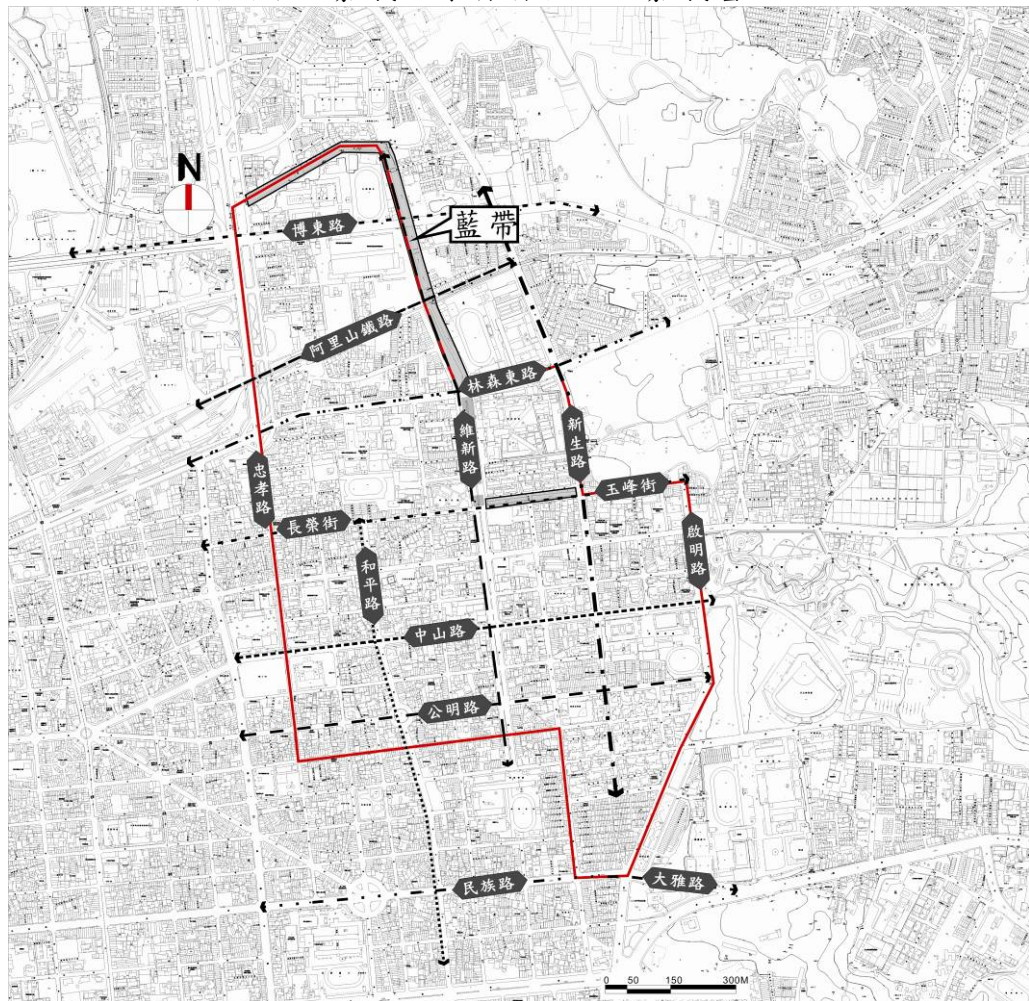


圖 2-25 藍帶位置圖

(三) 全區風貌

藍帶沿線景觀北興國中北側排水溝藍帶全區範圍自忠孝路起沿維新路至玉峰街為止，形成一帶狀水岸景觀。惟林森東路與玉峰街範圍，藍帶為道路所覆蓋。

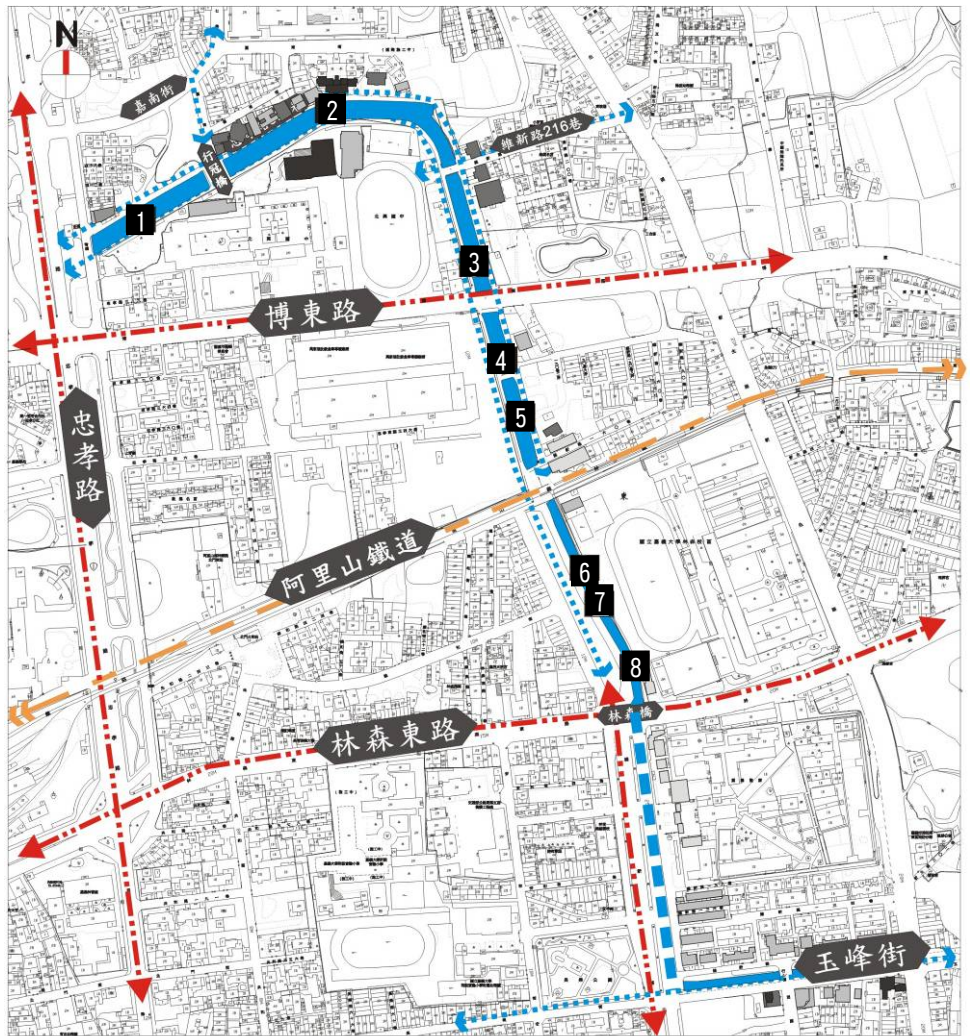


圖 2-26 北排全區現況沿線景觀位置圖

(四) 樓層高度

北排沿岸建築高度普遍以四層樓以下的建築高度為主，唯彎道處學校及集合住宅高度為五層樓以上，造成河岸景觀視覺上的壓迫。

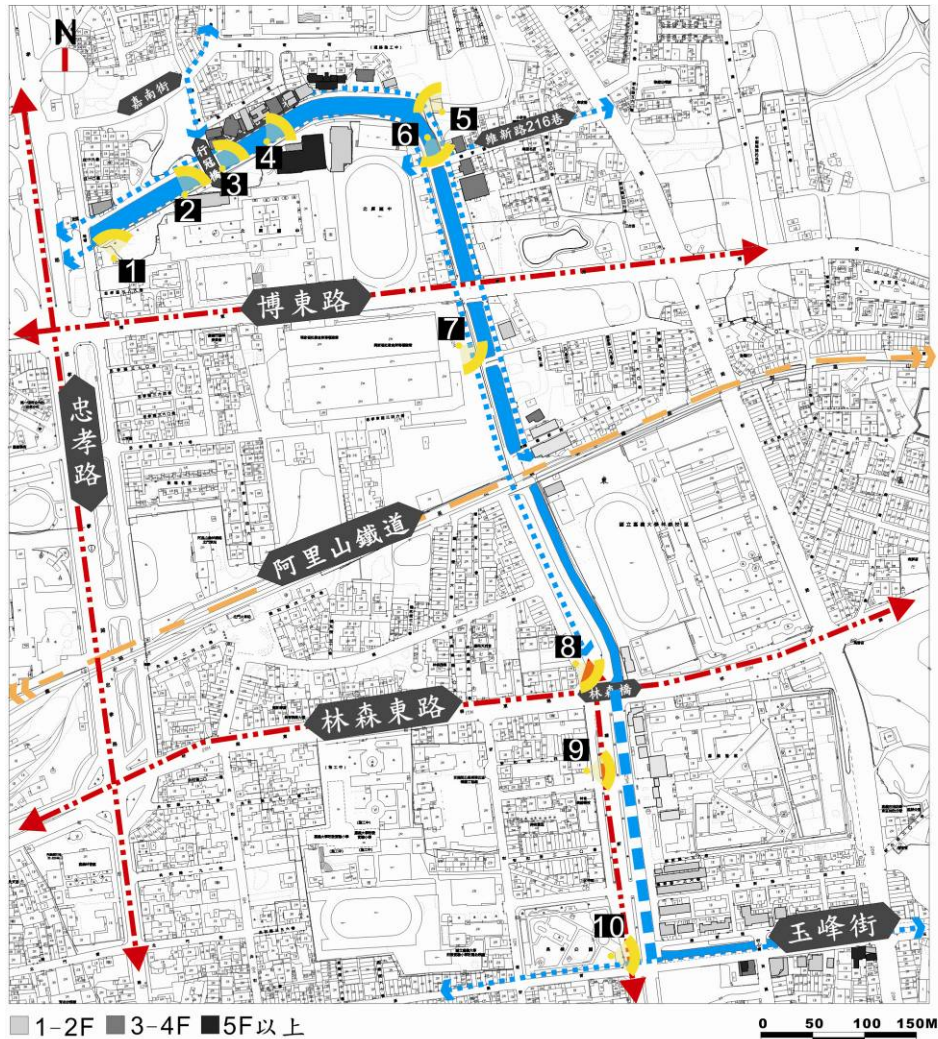


圖 2-27 北排沿岸建物樓層高度

(五) 建築類型

沿岸景觀均各成一格，風格迥異，缺乏與藍帶水岸間的對話，沿岸建築均以冷峻的建築表情，其中以透天厝為最大宗。沿岸建築的外觀、量體、顏色、招牌、騎樓設置及外部環境，缺乏與周邊藍帶融合與延續。

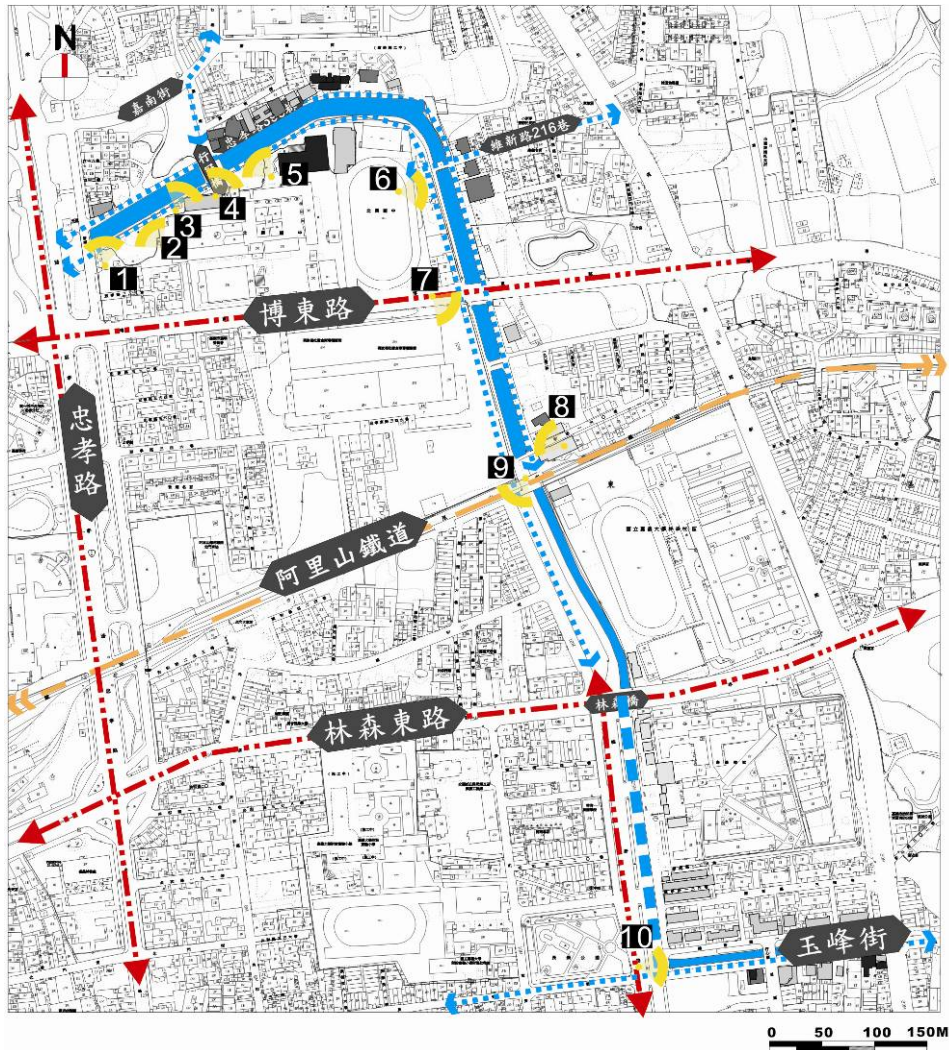


圖 2-28 北排沿岸建築類型

(六) 交通動線

北排入口起點與北興國中大門、忠孝路相連接，大門緊鄰缺忠孝路缺乏臨時停車緩衝腹地，上下課時間車流量大增時，有安全上的虞慮。北排沿岸缺乏停車空間，沿岸居民車輛均停放於橋上，不利於視覺景觀的協調。

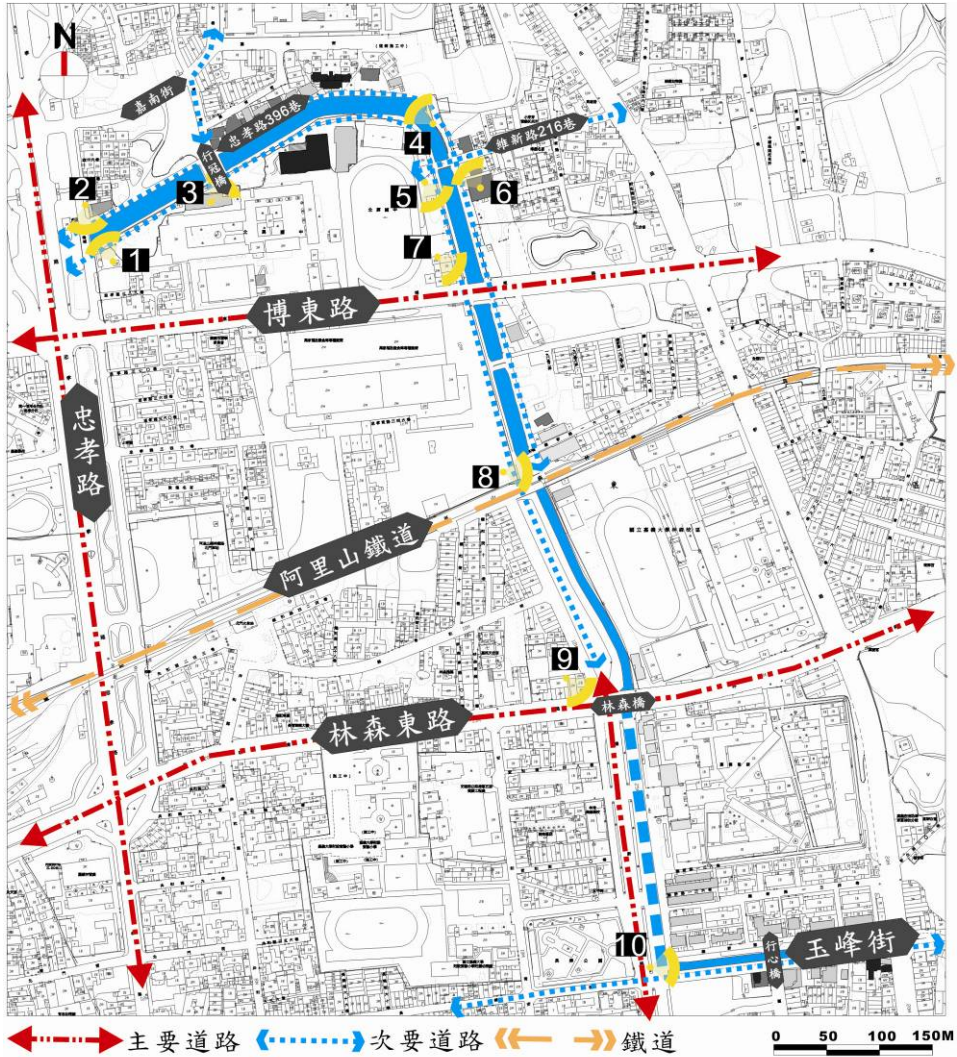


圖 2-29 北排沿岸交通動線分析

(七) 停車空間

北排沿岸道路尺度較小，沿線均未設置相關停車設施，亦無鄰近停車場。目前沿岸住戶僅能停放於連接二岸的橋樑上，或沿岸停放。

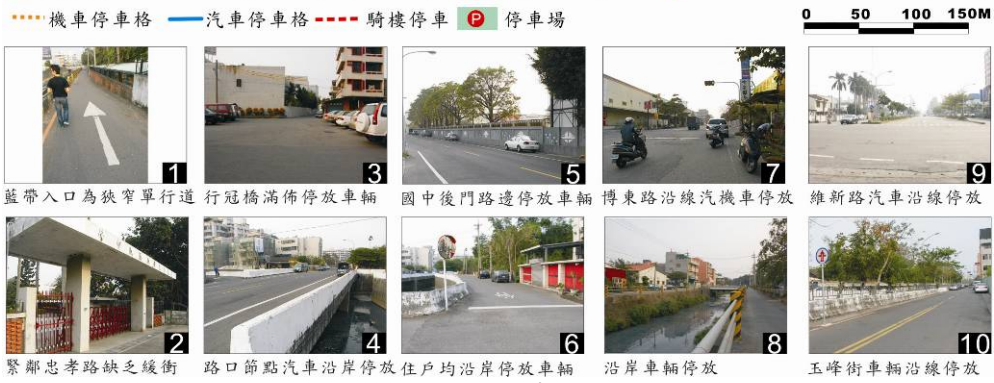
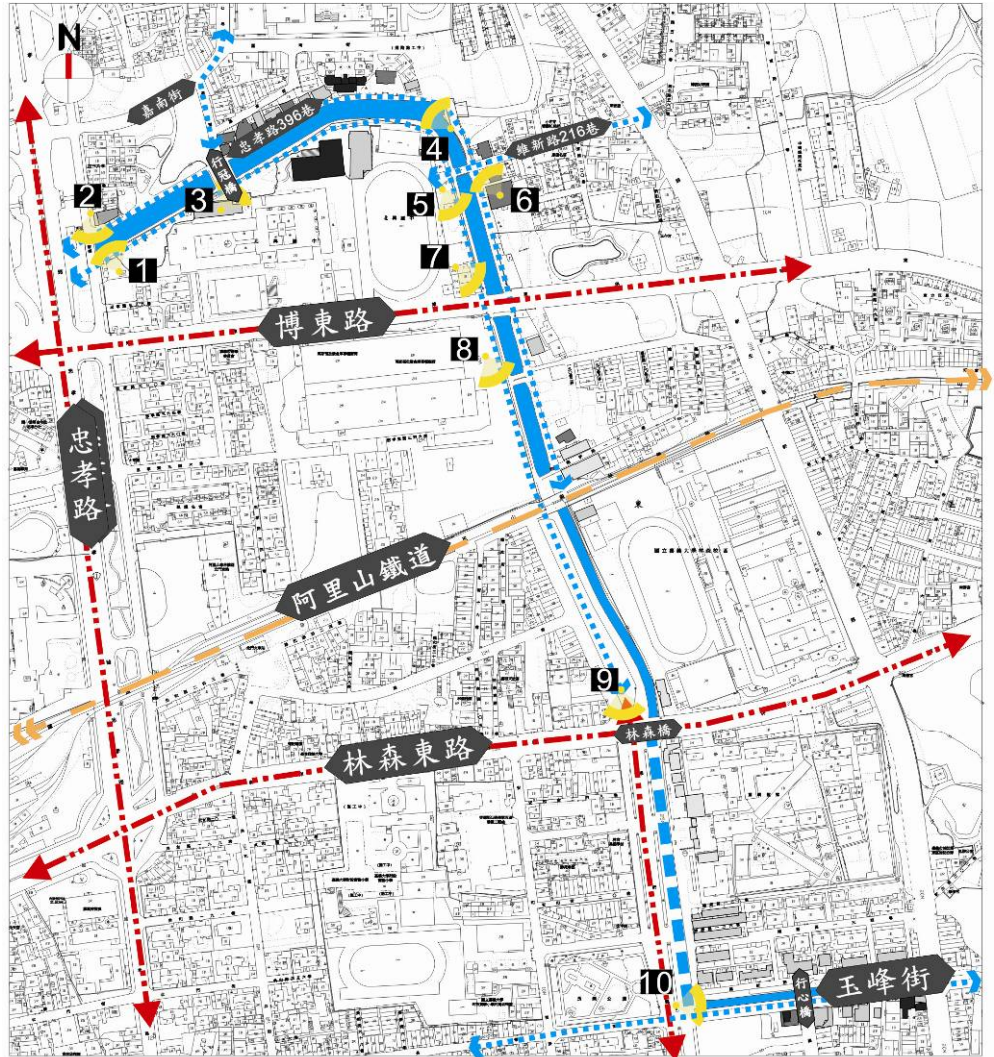


圖 2-30 北排沿岸停車設施分佈

(八) 現況課題

沿岸住宅區家庭廢污水均排放至北排，導致北排水資源嚴重污染，水質惡劣。此外，亦可見行人將垃圾廢棄物棄置於北排內。目前僅有維新路至玉峰街區段水質最為清澈。

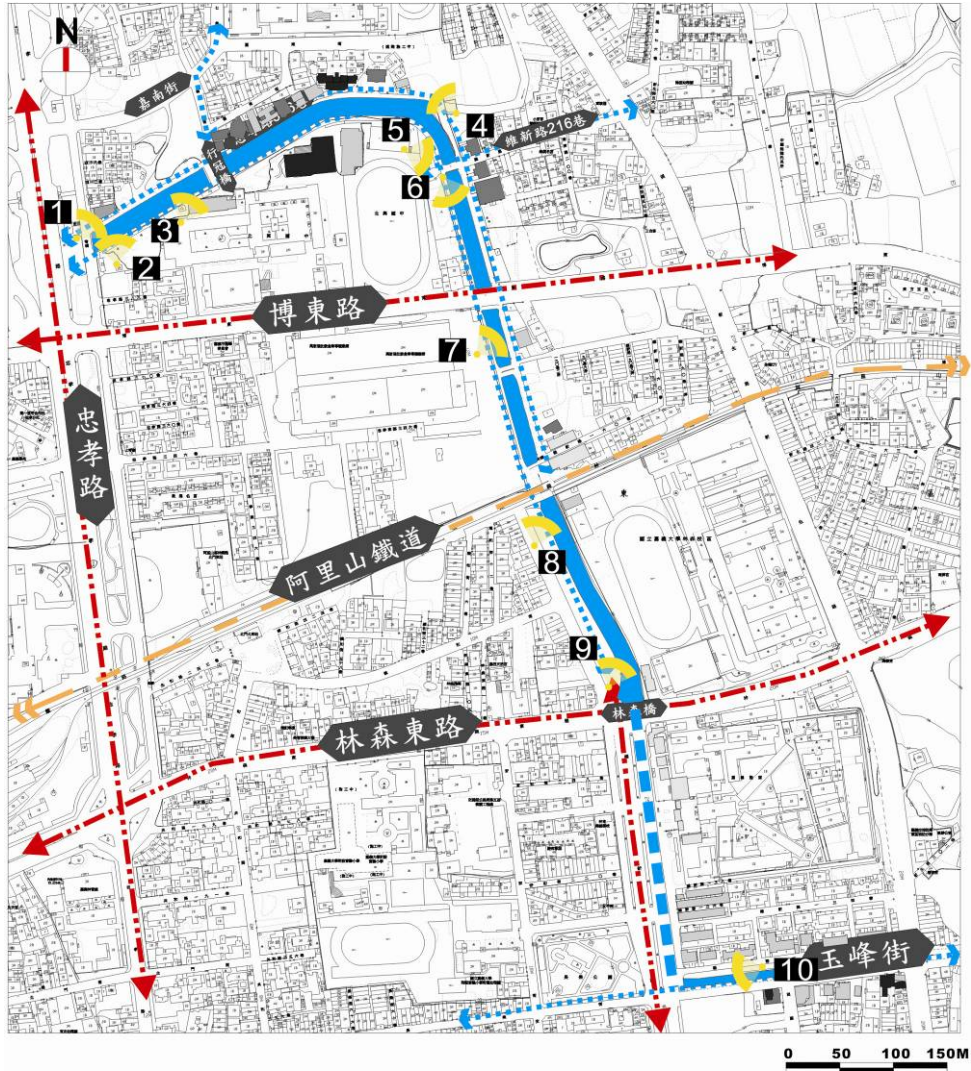


圖 2-31 北排現況課題

(九) 開放空間分佈

北排沿岸排水溝由北至南，沿岸鄰北興國中、北興國中後門綠帶、維新路綠帶、嘉義大學、長榮公園等開放空間。北興國中後門綠帶空間尺度較小，民眾使用率並不高。維新路綠帶尺度較大，鄰近地區民眾會於此休憩活動。

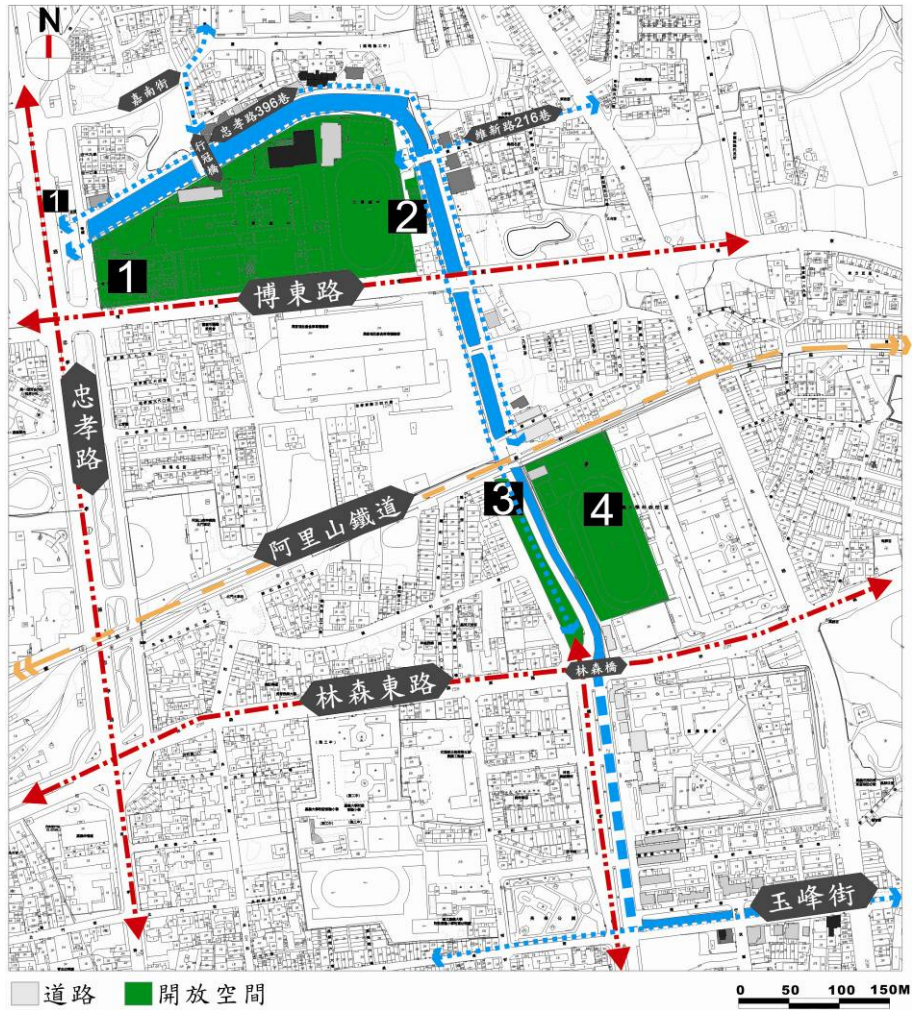


圖 2-32 北排沿岸開放空間分佈



(十) 空間尺度

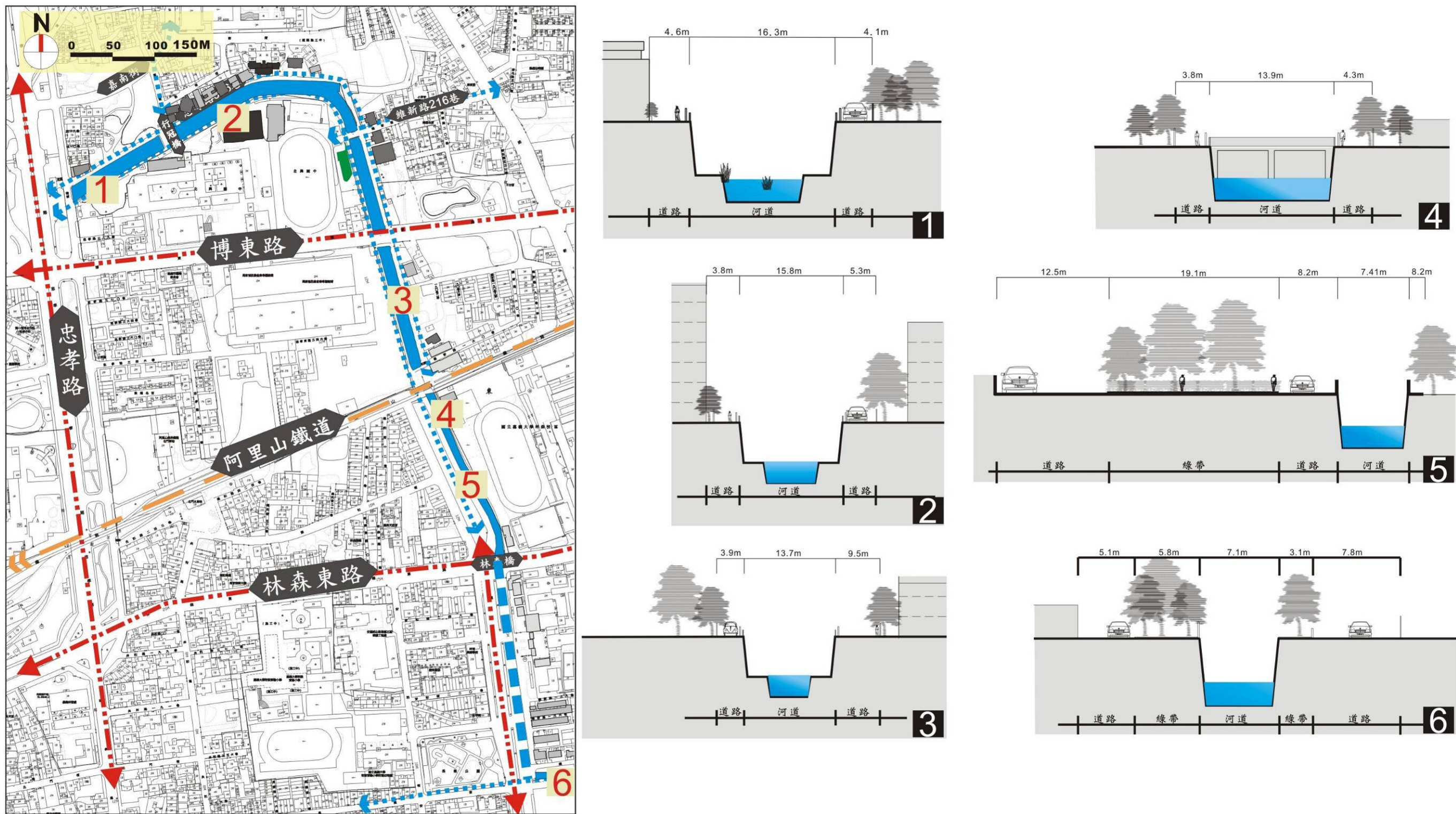


圖 2-33 北排沿岸空間尺度



表 2-4 基地分析項目

主要問題	分析項目	原因	策略
藍帶印象不顯、自明性不足	水印象不顯	“藍”帶未能予人深刻印象	
	予人排廢水之臭水溝之印象	1. 水文/水質/水量 2. 藍帶內設有一些視覺障礙物	改善水質、水量調整 培育水生及觀賞植物
	親和力不足、人不願意與藍帶發生關係、視而不見	1. 加強人與藍帶關係、 2. 延長人在藍帶停留時間 3. 北排深度與馬路高度有一段落差，人心產生恐懼	1. 增設親水設施 2. 座椅、公共藝術或可加強人與藍帶關係之設施 3. 關係良好的介面及設施
	藍帶無法串連二岸關係	1. 無適當串連設施、 2. 交通方式無法串連藍帶二岸	增設串連設施、如橋、步道等 交通方式及停車空間思考
	與城市裡其他設施無關	藍帶未與其他設施產生串聯關係，獨立存在，角色無法突顯。	加強各個路口與沿岸公共空間的關係。



二、忠孝路及北門驛（含營林俱樂部）空間調查分析

（一）基地區位

以忠孝路沿線往南經林森東路及西路，再經北門路及長榮街。為一線狀區域。

（二）沿路重要建築

北門驛、文化中心、嘉義林區管理處、日治時期宿舍群。市政府區域有後備司令部、自來水公司管理處、教師會館等公共建築設施。



(三) 總體交通狀況

1. 主要林蔭大道為忠孝路，次要林蔭大道為林森東西路，人行道系統位於林森路。
2. 總體而言，本計畫不僅為交通要道，沿路又有日治時期宿舍群阿里山森林鐵道的相關設施，為交通及歷史情境串聯景點。目前已設置頗多街道傢俱及路標設施物，但使用率不高，視覺景觀上略嫌紊亂。

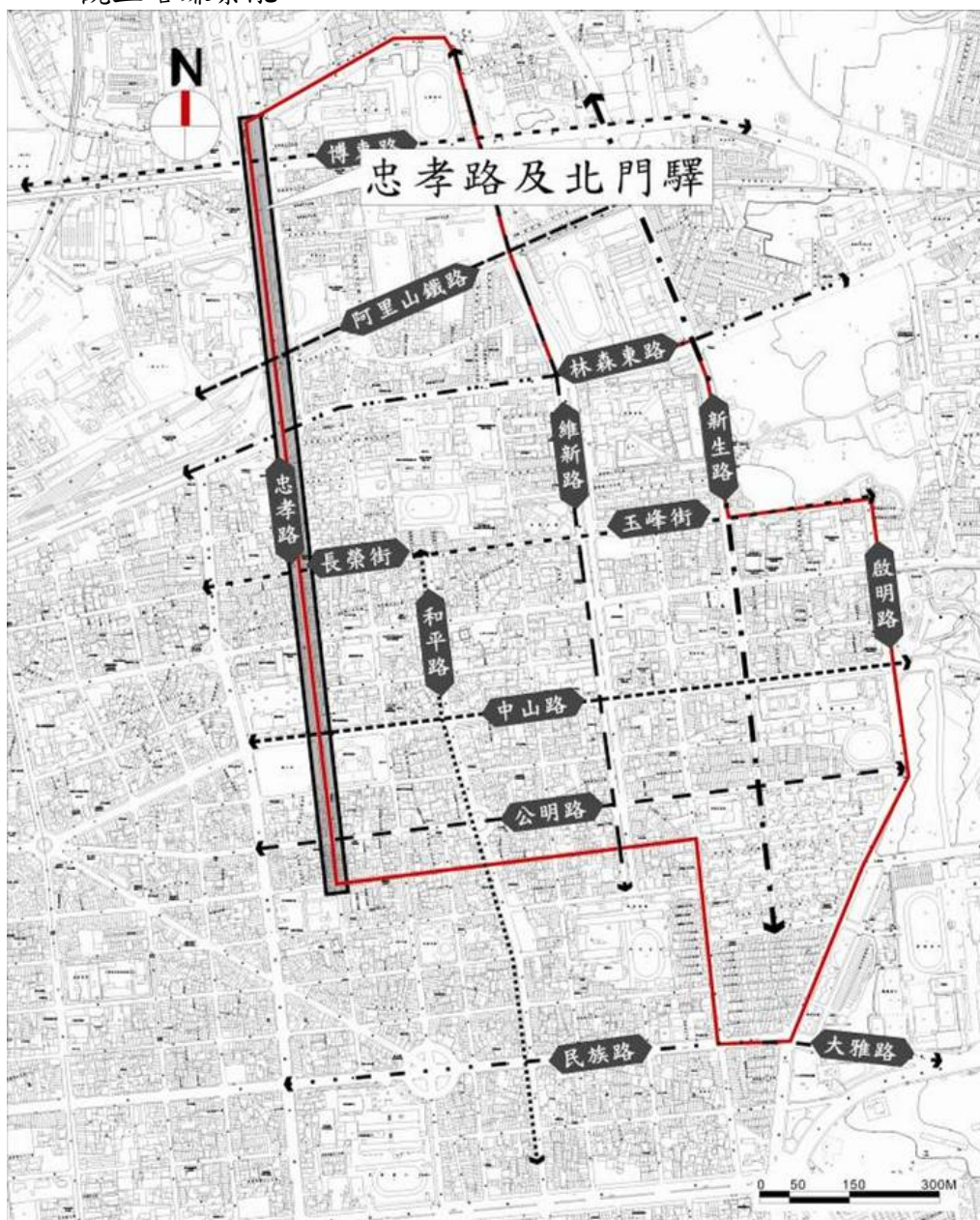


圖 2-34 忠孝路及北門驛位置圖