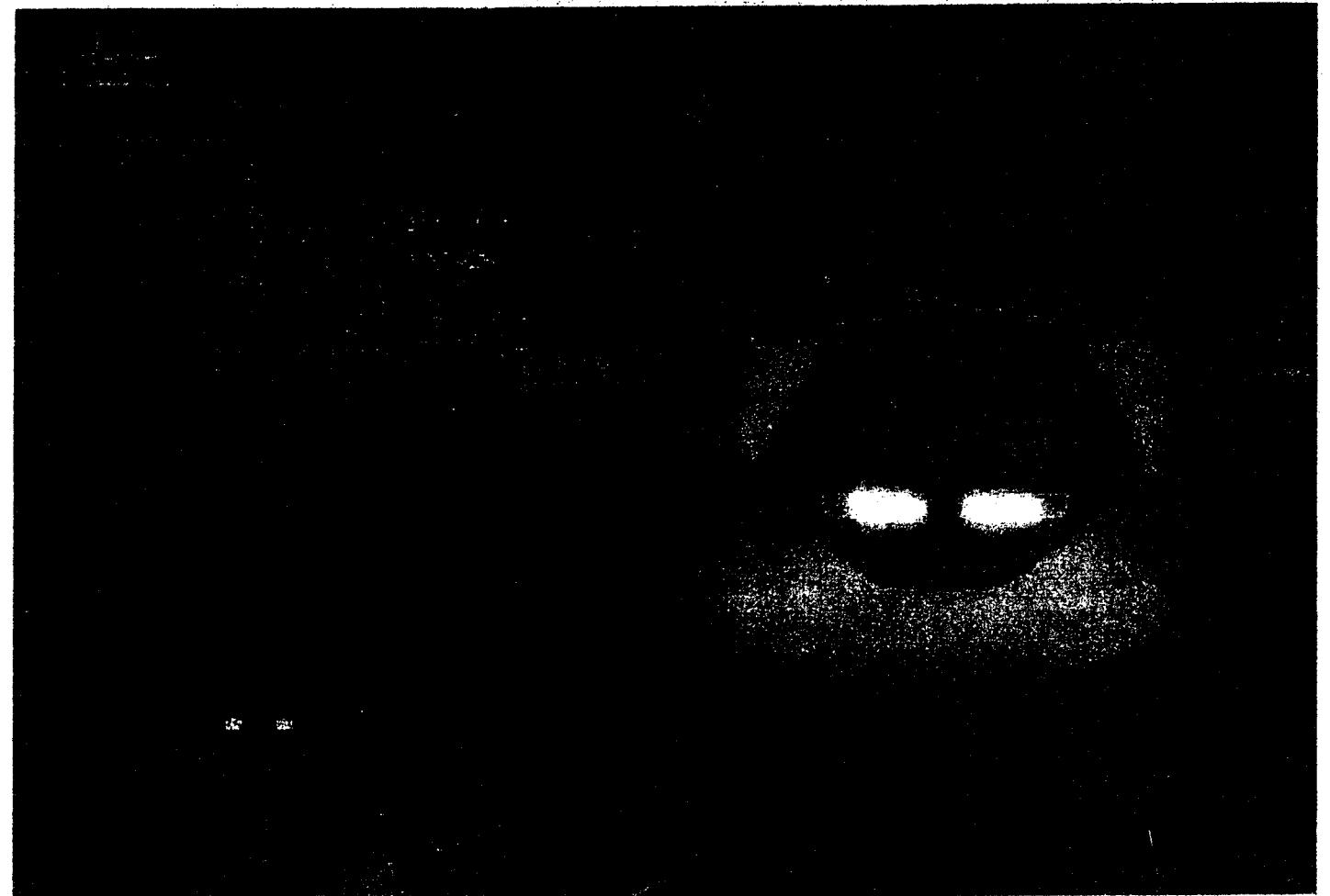


Taiwan High Speed Rail Corporation
台灣高速鐵路股份有限公司



申請人：台灣高速鐵路公司

代表人：殷 琪

設計人：宗邁建築師事務所

日期：九十年十一月六日

高速鐵路嘉義車站專用區
站區整體計畫暨第一期開發計畫
都市設計審議報告
總結報告書

目錄

第零部份 文件

都市設計審議申請書	0-1
開發計畫摘要說明	0-2
都市設計審議預審審查意見回覆表	0-3
都市設計審議歷次審查意見回覆表	0-5
土地使用分區管制要點檢核表	0-13
都市設計審議建築計畫資料表	0-16

第壹部份 整體開發計畫

第零章 規劃原（準）則之來源及依據

I-0-1

第一章 區位分析、計畫目標及開發構想

第一節 區位分析	I-1-1
第二節 計畫目標	I-1-14
第三節 開發構想	I-1-16

第二章 整體土地使用計畫

第一節 計畫地區、車站用地、事業發展用地範圍	I-2-1
第二節 土地使用類別、強度及用地配置	I-2-1
第三節 站區整體環境塑造構想	I-2-2
第四節 公共設施類別、強度及用地配置	I-2-6
第五節 建築物配置	I-2-9
第六節 開放空間及景觀規劃	I-2-13

第三章 交通計畫

第一節 交通系統	I-3-1
第二節 交通設施	I-3-4

第四章

附屬事業規劃構想

第一節 市場展望	I-4-1
第二節 業種規劃	I-4-2
第三節 開發方式	I-4-3

第五章

興建計畫說明

第一節 分期分區計畫	I-5-1
第二節 與其他公共建設及公用事業之配合	I-5-2

第六章

經營管理計畫構想

第一節 站區整體經營構想	I-6-1
第二節 公共設施及公用設備之經營管理計畫	I-6-2
第三節 管理組織構想	I-6-4

第七章

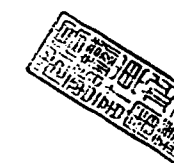
整體防災計畫

I-7-1

第八章

站區整體規劃準則

I-8-1



第貳部份 第一期開發計畫

第一章 區位分析、計畫目標及開發構想

第一節	區位分析	II-1-1
第二節	計畫目標	II-1-2
第三節	開發構想	II-1-3

第二章 第一期開發土地使用計畫

第一節	計畫範圍	II-2-1
第二節	土地使用規劃構想	II-2-1
第三節	土地使用類別、強度及用地配置	II-2-1
第四節	公共設施類別、強度及用地配置	II-2-5
第五節	開放空間系統規劃	II-2-8

第三章 交通計畫

第一節	交通設施需求估算	II-3-1
第二節	站區交通設施配置與動線規劃	II-3-7
第三節	高鐵橋下道路規劃	II-3-12

第四章 建築計畫

第一節	建築物與週遭環境關係	II-4-1
第二節	建築物規劃與配置	II-4-1
第三節	建築物量體之組合方式、主從搭配關係	II-4-4
第四節	外部空間設施物配置及地坪高程處理	II-4-6
第五節	捷運連接計畫	II-4-6
第六節	廣告招牌、旗幟、廣告物設計原則	II-4-8
第七節	照明計畫	II-4-9
第八節	建築空間量計畫	II-4-11

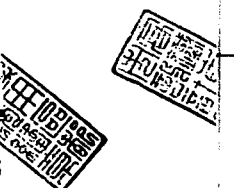
第五章 景觀計畫

第一節	計畫目標	II-5-1
第二節	計畫構想	II-5-1
第三節	植栽選種原則與建議樹種	II-5-2
第四節	綠覆率檢討	II-5-4
第五節	街道傢俱設置原則	II-5-5
第六節	景觀照明計畫	II-5-6
第七節	戶外景觀排水構想	II-5-7
第八節	公共藝術設置構想	II-5-8

附 錄

(都市設計審議小組歷次會議記錄)

高鐵嘉義車站專用區都市設計審議小組第一次會議紀錄
高鐵嘉義車站專用區都市設計審議小組第二次會議紀錄
高鐵嘉義車站專用區都市設計審議小組第三次會議紀錄



圖目錄

圖 I-1-1	嘉義車站區位關係示意圖	I-1-1	圖 I-3-8	車站專用區人行系統圖	I-3-13
圖 I-1-2	嘉義車站影響範圍示意圖	I-1-2	圖 I-4-1	附屬事業量體配置圖	I-4-4
圖 I-1-3	基地現況照片 (1)	I-1-2	圖 I-7-1	特定區防災避難動線示意圖	I-7-5
圖 I-1-4	基地現況照片 (2)	I-1-2	圖 I-7-2	站區防災避難動線示意圖	I-7-6
圖 I-1-5	基地現況照片 (3)	I-1-2	圖 I-7-3	車站一層避難動線圖	I-7-7
圖 I-1-6	基地現況照片 (4)	I-1-2	圖 I-7-4	車站二層避難動線圖	I-7-8
圖 I-1-7	高速鐵路嘉義車站特定區計畫圖	I-1-7	圖 I-7-5	車站月台避難動線圖	I-7-9
圖 I-1-8	高速鐵路嘉義車站特定區公園綠地系統圖	I-1-9	圖 I-8-1	站區廣場及附屬事業用地配置區位圖	I-8-1
圖 I-1-9	站區週邊相關都市計畫及產業發展計畫及產業發展計畫分布圖	I-1-10	圖 I-8-2	站區人行動線示意圖	I-8-2
圖 I-1-10	站區週邊相關交通建設計畫圖	I-1-10	圖 I-8-3	站區自行車道系統圖	I-8-2
圖 I-1-11	站區與其週邊都市結構發展構想	I-1-15	圖 I-8-4	站區開放空間軸線架構圖	I-8-3
圖 I-1-12	嘉義站分期分區開發構想	I-1-18	圖 I-8-5	站區開放空間系統圖	I-8-3
圖 I-2-1	開發使用期間計畫圖	I-2-3	圖 I-8-6	車站廣場設計構想示意圖	I-8-4
圖 I-2-2	站區土地使用計畫圖	I-2-4	圖 I-8-7	站區帶狀綠化廣場及內街人行通廊設計構想示意圖	I-8-4
圖 I-2-3	站區各類土地使用配置圖	I-2-5	圖 I-8-8	站區建築高度配置示意圖	I-8-5
圖 I-2-4	站區公共設施用地配置圖	I-2-8	圖 I-8-9	站區建築量體平面配置示意圖	I-8-5
圖 I-2-5	建築物配置構想示意圖 (一)	I-2-10	圖 II-1-1	第一期開發範圍圖	II-1-1
圖 I-2-6	建築物配置構想示意圖 (二)	I-2-11	圖 II-1-2	第一期開發空間發展架構圖	II-1-3
圖 I-2-7	量體配置示意圖	I-2-12	圖 II-2-1	第一期開發計畫土地使用計畫圖	II-2-3
圖 I-2-8	開放空間系統構想示意圖	I-2-14	圖 II-2-2	第一期開發計畫土地使用類別及強度配置圖	II-2-4
圖 I-2-9	指定留設開放空間系統圖	I-2-15	圖 II-2-3	第一期開發計畫公共設施用地配置圖	II-2-7
圖 I-2-10	人行道系統圖	I-2-16	圖 II-2-4	第一期開發計畫開放空間系統構想示意圖	II-2-10
圖 I-2-11	景觀規劃配置圖	I-2-17	圖 II-2-5	第一期開發計畫指定留設帶狀式開放空間系統圖	II-2-11
圖 I-3-1	嘉義車站特定區聯外道路系統示意圖	I-3-7	圖 II-2-6	第一期開發計畫人行道系統圖	II-2-12
圖 I-3-2	嘉義車站特定區聯外道路與大眾運輸系統未來發展圖	I-3-7	圖 II-3-1	交通設施配置圖	II-3-15
圖 I-3-3	車站專用區及特定區聯外道路系統圖	I-3-8	圖 II-3-2	公車進出動線圖	II-3-16
圖 I-3-4	車站專用區道路系統圖	I-3-9	圖 II-3-3	計程車進出站動線圖	II-3-17
圖 I-3-5	車站專用區相關設施配置圖	I-3-10	圖 II-3-4	站區路緣臨停動線圖	II-3-18
圖 I-3-6	車站專用區車行動線圖	I-3-11	圖 II-3-5	小汽車進出停車場動線圖	II-3-19
圖 I-3-7	交通導引標誌設置位置圖	I-3-12	圖 II-3-6	機車、腳踏車進出停車場動線圖	II-3-20

圖 II-3-7	車站交通設施人行動線圖	II-3-21	圖 II-5-4	植栽平面配置圖——喬木	II-5-11
圖 II-3-8	轉乘設施與車站出入口步行時間	II-3-22	圖 II-5-4A	植栽平面配置圖——喬木(二)	II-5-11a
圖 II-3-9	道路交通量及服務水準評估圖	II-3-23	圖 II-5-5	植栽平面配置圖——灌木及地被	II-5-12
圖 II-3-10	嘉義車站特定區外環道路系統圖	II-3-24	圖 II-5-5A	植栽平面配置圖——灌木及地被(二)	II-5-12a
圖 II-3-11	配合橋下道路穿越站區相關措施圖	II-3-25	圖 II-5-6	鋪面系統平面圖	II-5-13
圖 II-4-1	立面材質計畫示意圖	II-4-4	圖 II-5-6A	鋪面系統平面圖(二)	II-5-13a
圖 II-4-2	建築量體發展 3D 模擬圖	II-4-4	圖 II-5-7	街道傢俱平面配置圖	II-5-14
圖 II-4-3	車站大廳樹枝狀結構柱意象圖	II-4-5	圖 II-5-7A	街道傢俱平面配置圖(二)	II-5-14a
圖 II-4-4	大廳橢圓天窗設計構想圖	II-4-5	圖 II-5-8	全區燈具平面圖	II-5-15
圖 II-4-5	大廳橢圓天窗 3D 模擬示意圖	II-4-5	圖 II-5-8A	全區燈具平面圖(二)	II-5-15a
圖 II-4-6	建築物外殼設計構想 3D 模擬	II-4-5	圖 II-5-9	分區景觀立面圖	II-5-16
圖 II-4-7	建築基地景觀配置構想模擬圖	II-4-5	圖 II-5-10	分區景觀立面圖	II-5-17
圖 II-4-8	高鐵及捷運乘客間之轉乘連通動線	II-4-6	圖 II-5-11	分區景觀立面圖	II-5-18
圖 II-4-9	高鐵車站大廳與捷運車站的連通動線	II-4-7			
圖 II-4-10	高速鐵路車站及捷運於穿堂層連通區位設計構想示意圖	II-4-7			
圖 II-4-11	車站一層平面圖	II-4-12			
圖 II-4-12	車站二層平面圖	II-4-13			
圖 II-4-13	車站月台層平面圖	II-4-14			
圖 II-4-14	月台層屋頂平面圖	II-4-15			
圖 II-4-15	車站全區東西向立面圖	II-4-16			
圖 II-4-16	月台全區東西向內側立面圖	II-4-17			
圖 II-4-17	車站東西向立面圖	II-4-18			
圖 II-4-18	全區南北向立面圖	II-4-19			
圖 II-4-19	車站全區剖面圖	II-4-20			
圖 II-4-20	車站月台剖面圖	II-4-21			
圖 II-4-21	車站與月台間聯繫天橋替選方案	II-4-22			
圖 II-4-22	車站一層殘障設施平面圖	II-4-23			
圖 II-4-23	車站二層殘障設施平面圖	II-4-24			
圖 II-4-24	月台層殘障設施配置圖	II-4-25			
圖 II-5-1	站區景觀設計構想圖	II-5-1			
圖 II-5-2	廣場一期簡易綠化圖	II-5-4			
圖 II-5-3	景觀平面配置圖	II-5-10			
圖 II-5-3A	景觀平面配置圖(二)	II-5-10a			

表目錄

表 I-1-1	嘉義生活圈歷年人口成長分析表	I-1-3
表 I-1-2	嘉義縣各鄉鎮市歷年人口數一覽表	I-1-4
表 I-1-3	嘉義生活圈產業人口結構分析表	I-1-4
表 I-1-4	站區土地使用面積及使用強度表	I-1-7
表 I-1-5	站區停車空間設置規定	I-1-8
表 I-1-6	站區開放空間設置規定	I-1-8
表 I-1-7	站區無障礙設施規定	I-1-8
表 I-1-8	站區建築物附加物規定	I-1-9
表 I-2-1	嘉義站區用地面積及使用項目表	I-2-1
表 I-2-2	嘉義站區用地可供商業使用之最大樓地板面積說明表	I-2-1
表 I-2-3	嘉義站區土地使用面積及使用強度表	I-2-1
表 I-2-4	站區各項土地(含公共設施)使用配置面積表	I-2-7
表 I-3-1	高鐵嘉義車站專用區/特定區聯外道路實質特性表	I-3-3
表 I-3-2	相關計畫吸引率彙整表	I-3-5
表 I-3-3	嘉義車站附屬事業用地開發旅次吸引量預測表(2033年)	I-3-5
表 I-5-1	停車場分期設置需求量	I-5-1
表 I-5-2	站區附屬事業興建工程進度表	I-5-1
表 II-2-1	第一期開發計畫用地面積及使用項目表	II-2-1
表 II-2-2	第一期開發計畫各項公共設施面積表	II-2-6
表 II-3-1	高鐵嘉義車站運具分配表	II-3-2
表 II-3-2	高鐵嘉義車站到站運具分配表	II-3-2
表 II-3-3	嘉義機場與松山機場旅客轉乘運具分配比例表	II-3-2
表 II-3-4	高鐵嘉義車站旅客運具分配表	II-3-2
表 II-3-5	嘉義車站專用區附屬事業用地運具分配表	II-3-3
表 II-3-6	尖峰小時使用轉運站之旅客數及公車數估算相關數值表(2033年)	II-3-3
表 II-3-7	公車轉運設施相關參數表	II-3-4
表 II-3-8	公車轉運設施需求規模分析表	II-3-4
表 II-3-9	計程車轉運設施需求規模分析表	II-3-5
表 II-3-10	小汽車臨停設施需求規模分析表	II-3-5
表 II-3-11	機車臨停設施需求規模分析表	II-3-6

表 II-3-12	小汽車/機車/腳踏車停車需求估算相關參數表	II-3-6
表 II-3-13	嘉義站區路外停車需求規模分析表	II-3-6
表 II-3-14	嘉義車站交通設施需求表	II-3-7
表 II-3-15	高鐵嘉義車站旅次分佈表	II-3-12
表 II-3-16	高鐵嘉義車站運具分配、承載率及小客車當量表	II-3-12
表 II-4-1	車站各層用途之樓高規劃表	II-4-2
表 II-4-2	車站主要空間設計空間量與規範空間量對照表	II-4-3

附錄

(高鐵嘉義車站專用區都市設計審議小組歷次會議記錄)

高鐵嘉義車站專用區都市設計審議小組第一次座談會會議記錄
高鐵嘉義車站專用區都市設計審議小組第一次會議記錄
高鐵嘉義車站專用區都市設計審議小組第二次會議記錄
高鐵嘉義車站專用區都市設計審議小組第三次會議記錄

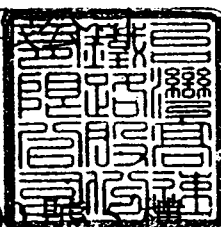
高速鐵路車站建築圖

圖 II-4-11	車站一層平面圖	II-4-12
圖 II-4-12	車站二層平面圖	II-4-13
圖 II-4-13	車站月台層平面圖	II-4-14
圖 II-4-14	月台層屋頂平面圖	II-4-15
圖 II-4-15	車站全區東西向立面圖	II-4-16
圖 II-4-16	月台全區東西向內側立面圖	II-4-17
圖 II-4-17	車站東西向立面圖	II-4-18
圖 II-4-18	全區南北向立面圖	II-4-19
圖 II-4-19	車站全區剖面圖	II-4-20
圖 II-4-20	車站月台剖面圖	II-4-21
圖 II-5-3	景觀平面配置圖	II-5-10
圖 II-5-4	植栽平面配置圖---喬木	II-5-11
圖 II-5-5	植栽平面配置圖---灌木及地被	II-5-12
圖 II-5-6	鋪面系統圖	II-5-13
圖 II-5-7	街道傢俱平面配置圖	II-5-14
圖 II-5-8	全區燈具平面圖	II-5-15
圖 II-5-9	分區景觀立面圖	II-5-16
圖 II-5-10	分區景觀立面圖	II-5-17
圖 II-5-11	分區景觀立面圖	II-5-18

委託書

茲委託宗邁建築師事務所全權代表本人辦理台灣高速鐵路嘉義站
整體計畫及一期開發計畫，申請都市設計審議一切手續事宜，特
立此委託書

委託單位：台灣高速鐵路股份有限



代表人：殷 琪

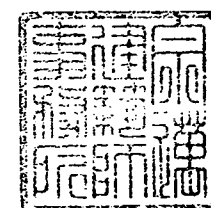
地 址：台北市信義路五段 100 號 5 樓



電 話：(02) 8789-2000

統一編號：16446274

設計單位：宗邁建築師事務所



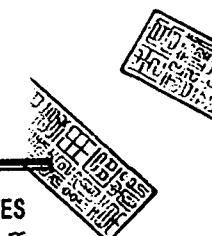
代 表 人：費宗澄

地 址：台北市忠孝東路四段 310 號 9 樓

電 話：(02) 2731-1493

統一編號：89444082

中華民國八十九年十月九日



都市設計審議申請書

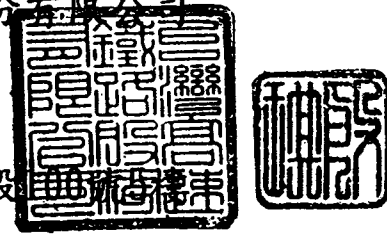
一、申請單位：台灣高速鐵路股份有限公司

代表人：殷琪

地址：台北市信義路五段

電話：(02)8789-2000

統一編號：16446274



三、設計標的：台灣高速鐵路嘉義站整體計畫暨第一期開發計畫

土地使用分區：高鐵嘉義車站專用區（交通設施用地、附屬事業用地、站區廣場）

用途：高鐵車站及相關附屬設施

四、開發計畫摘要說明詳見 0-2

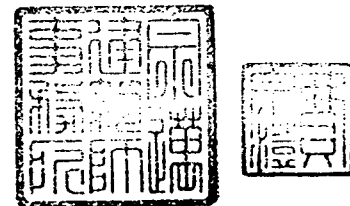
二、設計單位：宗邁建築師事務所

代表人：費宗澄

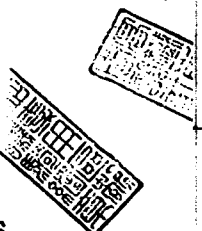
地址：台北市忠孝東路四段310號9樓

電話：(02)2731-1493

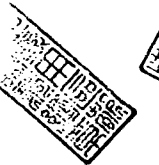
統一編號：89444082



中華民國八十九年十月九日



第零部份 文 件



開發計畫摘要說明

一、車站專用區區位分析

- (一) 高速鐵路嘉義站設於嘉義縣之太保市，位於嘉義市西方約11公里的嘉南平原，西距嘉義縣治所在地2公里，東距中山高水上交流道4公里。
- (二) 車站專用區面積12.51公頃。
- (三) 土地現況使用主要為農業使用為台糖蒜頭農場用地，均為農業使用，主要作物以甘蔗為主，及小部份瓜類作物，農場內並有格狀的產業道路路網，及朴子溪朴子支線灌溉溝渠經過，目前尚未有人口居住。

二、整體開發計畫目標

- (一) 提供便捷的轉運設施與空間，以人性化及無障礙環境作為優先考量。
- (二) 配合當地實質環境條件，發揮地方特色，在規劃設計上相互配合。
- (三) 整合地區性的轉運系統，發揮都市間運輸的相乘效應，形成區域間交通網路的中心，帶動周邊地區之都市發展。
- (四) 結合交通、工作、服務、文化、娛樂、居住各項生活機能的新市鎮。

三、開發內容與強度

土地使用別	面積 (公頃)	建蔽率 (%)	站區供附屬事業使用 之最大總樓地板面積 (m ²)
交通設施用地	7.07	70%	87,920
附屬事業用地	3.14		
站區廣場	2.30	—	
總計			

四、分期分區開發計畫

第一期開發計畫	範圍以交通設施用地及車站西側 1.5 公頃之站區廣場開發為主，共 8.57 公頃，包括車站及附屬的公共設施。
第二期開發計畫	範圍為附屬事業用地及站區廣場開發，共 5.44 公頃。

五、預定興建時間表

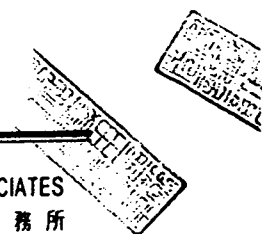
交通設施	車場在民國 90 年 9 月初動工，其餘則配合交通設施陸續興建。
附屬事業用地及站區廣場	交地作業預計於民國 91 年完成，全部工程自民國 91 年 9 月至 93 年 6 月。

高鐵嘉義車站專用區都市設計審議小組第一次座談會 (89.12.29) 會議記錄

類別	意見內容	修正說明	備註
建築計畫	曾委員漢洲	1. 建議能引入當地企業認養、塑造站區上部之公共設施，以共同維護站區周邊設施及公共環境。	已於整體計畫第六章經營管理計畫章節中說明
		2. 建議定稿本之報告書能多使用圖示說明。	遵照辦理
	蔡副主任委員定彥	1. 建議能將輕軌捷運車站之造型及周邊之景觀一併考量規劃。	遵照辦理，於建築設計中一併考量。詳報告書第一期開發計畫PII-4-6~PII-4-7。
		2. 建議能多考量旅客之動線便利性與長度，檢討本站是否需採站軌分離之形式，或有其他之解決方式。	有關車站大廳及等候空間之規劃，目前已就旅客之行為加以考量，並在車站設計中加以反映；至於選擇站軌分離形式，係考量車站興建時程比軌道土建興建時程為晚，且本站為全線工程時程之鉗制點，採用站軌分離方能避免影響全線通車時程，同時能減低對車站內噪音顫動之影響（新竹站之地質較佳，故採站軌合一形式）。
	廖主任委員慶隆	1. 建議補充站區及車站防災計畫。	遵照辦理。詳報告書整體計畫第七章。
		2. 建議有關車站與月台聯繫天橋之造型能有更多嘗試，以強化橋下道路之景觀效果。	已於設計階段嘗試不同替選方案。詳圖 II-4-21
		3. 建議能將長庚醫療專用區之相關概念納入車站設計之特色中(如公共藝術之設置、養生資訊之展示、生命科學之反映等)。	遵照辦理，詳第一期開發計畫第五章第八節公共藝術設置構想。詳報告書PII-5-9
交通計畫	林委員大煌	4. 本次車站之造型已較報告書中所提設計考慮更周詳，建議能將輕軌捷運車站之造型一併納入考量。	遵照辦理，已考量車站特定區整體天際線，建議捷運之剖面詳圖II-4-8、II-4-9。
		5. 建議將捷運及高鐵穿堂空間合併規劃，同時將車站兩側各類轉乘設施併入車站之設計中考量，使轉乘空間及動線能更舒適順暢；請捷運組及第一組於兩週內將輕軌捷運車站之空間需求、高程等定案，送交高鐵公司參考。	遵照辦理，同上意見回覆。
		1. 交通設施用地內供公眾使用停車位之數量，於圖說與文字表格中有出入，請澄清。	遵照辦理。其中，圖面數字是高鐵車站所能提供之停車位數，報告書中數字則是預估之停車需求量，兩者數字並不相同。
		2. 計程車及小汽車進出站區之動線並不十分妥適。請補充說明。公車彎及公車站之位置請補充說明。	已重新檢討計程車動線問題，參見第一期開發計畫PII-3-17。公車設施除提供中長途客運停放之公車轉運站外，站區內亦設置供市區及接駁公車臨次停靠之公車彎，詳PII-3-16。
		3. 目前之規劃旅客由站區廣場需跨越道路方能進出高鐵車站，建議能先澄清功能，定位以及車站間之關係。	站區廣場具有提供民眾活動休憩、防災疏散與緊急救護通行等功能，其與車站間之內環道路，尖峰小時交通量僅 662pcu/hr，車輛對行人之影響不大，藉由完善人行穿越設施之規劃，廣場與車站之活動可加以結合，發揮應有之功能。
		4. 站區聯外道路 (P3-10) 在內政部都委會中已略作調整，請一併確認並更正之。	遵照辦理，詳圖 I-3-2。
		5. 建議能確認高鐵橋下道路在站區內之定位，是否作為穿越性車流之使用，或是有槽化等其他處理。	遵照辦理，已闡專節說明，詳II-3-12。



類別		意見內容	修正說明	備註
E 交通計畫	曾委員漢洲	1. 本地區將有三個大學：國立體院學院（面積三十公頃，學生九百人，已經開始上課）、稻江管理學院（現正興建中，將於明棉度開始招生）、大同技術學院（面積十五公頃，已購得土地），其中輕軌捷運計畫於稻江管理學院與間大同技術學院設站；另長庚醫療專用區（三千床急性病床、二千床護理之家、養生村一千五百戶、老人安養中心五百床、護專學生六千名、醫學研究所學生三百二十個）亦將於明年底開始使用，以地區性長期發展而言，由於其他大眾運輸系統（輕軌捷運、公路客運）服務量不足，未來高鐵乘客使用小汽車之比例將大幅提高，建議站體兩側之停車場能預留未來發展之需要，提前朝地下化規劃施工。	未來輕軌捷運之開發將提昇站區及其週邊之大眾運輸之使用率，因此，未來因站區週邊開發所增加之高鐵的旅客的小汽車停車需求，將由輕軌捷運及接泊公車等大眾運輸系統吸收，本規劃之停車數量規劃已考量站區週邊未來的發展情勢及整體區域交通發展策略，因此目前所規劃的小汽車停車數量應為足夠。	
	蔡副主任委員定彥	1. 建議對各類運具、人行動線進行模擬分析。	遵照辦理，詳圖 II-3-2~圖 II-3-8。	
	高鐵局意見	1. 建議能考量輕軌捷運旅客直接轉乘高鐵之動線。	已整體規劃，訂定捷運旅客直接轉乘高鐵之路線，詳第一期開發計畫，建築計畫第五節捷運連通計畫，PII-4-6~PII-4-7。	
		2. 已提供高鐵車站專用區都市防災計畫資料一份供台灣高鐵公司參考，請於站區及車站防災計畫中一併考量。	遵照辦理，詳 PI-7-1~PI-7-8。	

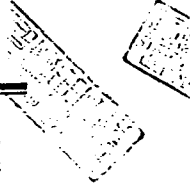


高鐵嘉義車站專用區都市設計審議小組第一次審議(90.2.14)委員意見暨修正說明

類別		意見內容	修正說明	備註
交通計畫	黃委員台生	1. 應先釐清本站周邊各項都市計畫、聯外道路、輕軌捷運等計畫之實質內容以及在時程、工程配合上之關係、或者設定適當之假設，方能提高後續各項預估分析及設計資料之可信度，使目前之規劃案更趨實際；現階段的報告再加強此部份之分析，建議請先提供相關資料供委員參考，俾便進行後續審議。	嘉義車站特定區部份範圍涵蓋太保都市計畫農業區，西側則與擴大嘉義縣治計畫區接壤，未來整個區域結合起來，極有可能發展成為一嘉義縣新都心，其對於高鐵嘉義車站之影響，在進行交通計畫分析時應一併考量。在分析旅客使用運具比例時，除相關都市計畫之外，針對捷運建設時程為主要的影響因素加以檢討。詳報告書整體計畫第一章說明。	
	林委員大煌	1. 交通設施需求表 (P1-6) 之數字與規劃數據採用數據應予以區分，建議增列實際規劃數據一欄。	高鐵嘉義車站交通設施需求表 II-3-14 中將數值分成三類，第一欄為本計畫所預估目標年 2033 年交通設施需求數量，第二欄為都市設計準則所規定之數值，第三欄則為實際設計所採用之數值。本報告所附圖 II-3-1 中各停車數值所代表的意義即為第一期開發實際之供給數量。	
		2. 計程車進出動線 (P1-17) 與今日簡報內容不同，以及排班區與招呼站間之動線規劃，請補充澄清。	詳細計程車進出站動線說明詳報告書第一期開發計畫第三章 PII-3-10 說明及圖 II-3-3。	
		3. 交通導引標誌 (P1-24) 中，部分標誌之設置作用應無預期之效果（如其設置位置以及標誌牌與道路之方向關係之不適當），請檢討修改；另請規劃站區內四個停車場之間停車狀況之連線資訊顯示系統，俾便駕駛人做使用之選擇。	遵照辦理，詳修正導引設施配置圖。（整體開發計畫圖 I-3-7）	
	曾委員漢洲	1. 本次會議所提資料並未反映有關站前廣場停車（尤其是機車）規劃提前地下化之構想，請再檢討考量。	1. 本計畫在考量南部地區民眾使用機車之習慣下，將機車停車場配置離車站最近處，乃為考慮實際停車需求與民眾使用行為。 2. 為避免停車場對站區景觀之衝擊，本計畫已加強機車停車區域之綠化。（詳 pII-5-3）	
		2. 嘉義捷運系統之規劃及時程雖尚未定案，但未來使用捷運與嘉義市聯繫為必然之規劃，請提前補充規劃捷運車站進出以及與高鐵併其他交通設施轉乘之功效。	相關捷運連通之整體規劃構想，詳 PII-4-6~PII-4-7 捷運連通計畫。	
		3. 有關附屬事業究係自建自營或是以設定地上權方式開發，將與財務計畫有密切之關係，請補充必要之分析提供參考。	遵照辦理，詳整體開發計畫第四章附屬事業規劃構想。	
建築計畫	蔡副主任委員定彥	1. 有關輕軌捷運車站與高鐵車站間之銜接通廊，如於未來施作將會有工作責任之問題，且該通廊對高鐵車站實有正面之效益，建議仍於現階段施作為宜。	考量捷運連通為主要的影響特定區東西向整體動線之因素，報告書以現有捷運規劃方案就連通方式與整體造型加以檢討並做出最適當之建議，詳報告書第一期開發計畫 PII-4-7。	
建築計畫	陳委員博雅	1. 簡報內容有關整體都市空間關係之分析，缺少週邊都市計畫中已定案計畫之資料，建議應有完整之資料蒐集及相關因應規劃，至少應有相對位置關係之圖說。另本計畫與周邊都市計畫之關係，應有必要之圖說及分析，方能使規劃及審議更趨周延。	遵照辦理。已補充於整體計畫中第一章。	

類別		意見內容	修正說明	備註
		2. 請考量於規劃案中引進生態都市、永續發展、綠建築觀念（如以生態工程方法加強停車場之透水性、設置自行車道等），並建議參考擴大嘉義縣治都市計畫中有關生態都市之觀念及做法，使相鄰都市計畫之相關規劃能更一致。請考量綠建築概念於設計中。	在歐美等國家紛紛提出生態建築（Ecology Architecture）、永續建築（Sustainable Architecture）、綠建築（Green Building）等，以尋求「降低環境負荷」、「與境相容」，且「有利於居住者健康」的建築。以「綠建築」為基礎進而擴展至「綠社區」、「綠都市」層面，達到促進建築永續發展的目標的同時。高鐵車站之規劃設計原則依「生態建築」的廣義定義為目標： ■ 儘可能利用當地環境因子特色，使之符合人類棲居。 ■ 降低不利身心的任何環境因素作用。 ■ 儘可能不破壞當地環境因子循環，或確保生態體系健全運作的人為設計及利用。 車站設計以考量綠建築標章所列之各項元素，藉由不同之手法如省能材料之選擇、環保建材之利用及降低地表逕流量之鋪面系統等融入建築物整體中。詳 PII-4-4	
		3. 有關整體計畫之景觀植栽計畫、色彩計畫、材料計畫等，應於現階段提出審議。	遵照辦理。已分別於建築計畫與景觀計畫中分別說明。 詳 PII-4 & PII-5。	
		4. 本案相對於台中車站都市設計案而言，所顯示之資料、設計內容就其深度及細緻度均為不足，工作小組初審意見中亦有相同之看法，請參考並要求必照其他各站之標準，儘早完成相關內容之補充。	台中站為全線最大之一級站，其面積、規模及所面臨問題亦不相同；有關相關資料之細緻度，已遵照辦理。	
		5. 請說明高鐵車站兩側中長程客運轉運站及計程車排班招呼站中車輛進出動線與人行動線之關係，並說明報告書中所提「人車分離」之實質規劃方式。	有關人車分離之規劃方式，因考量分析後相關之動線流量較低，目前擬採用平面分離分式處理。	
	景觀計畫	林委員吉利	1. 請在景觀規劃中能多採用嘉義縣樹台灣樂樹。	已納入考量，安排列植於境界植栽區，加強站區景觀整體地域感。 詳 PII-5-2。
		2. 高鐵車站應能塑造嘉義縣之地標意象。	詳 PII-4-1 建物規劃與配置構想。	
	廖主任委員慶隆	3. 請加強室外各種鋪面之透水性，並能藉由其設計改善視覺效果。	經整體材質考量後，為兼顧預算限制、耐用及易維修之條件，選用顏色與建築搭配之透心或面料層較厚之高壓水泥磚，以解決風化退色之問題。並於大面積之停車場以植草磚搭配使用增加綠化及透水面積。 詳 PII-5-7。	
		4. 高鐵左營車站之機車停車以半地下化方式處理，對於通風採光之效果較地下化為佳，建議於本站能加以參考，並請在細部設計上尊重機車停車者之心態。	機車停車場之規劃係參考台南站之經驗，避免因配置於較遠處反提高隨意停車之行為，故在可允許的範圍內盡量配置靠近於車站，並以景觀植栽手法軟化其較剛硬之意象。至於停車場地下化乙節，現階段考量工程經費及時程，恐較難達成，未來將以加強景觀及管理之方式管制。	
		5. 目前規劃之輕軌捷運車站造型之屋頂剖面天際線，與高鐵車站造型之配合尚屬適當；現階段可先就造型提出建議，未來其內部之實際功能再配合調整規劃。	有關輕軌捷運車站之規劃，建議能將其穿堂層之高程降低與高鐵車站穿堂層一致將於下次會議前與高鐵局相關組室討論確認，至於連接通廊施作之時程及工程介面，建議考量未來需求發生時再予施作。	

類別		意見內容	修正說明	備註
景觀計畫	高鐵局意見	6. 台灣高鐵公司規劃之輕軌捷運車站中，付費區轉乘動線之長度尚屬適當，非付費區聯繫動線之步行距離則略嫌過長，請參考總顧問之意見，並建議能先將之間的聯繫通廊納入高鐵車站之設計先行施作，再做檢討修改。	1. 目前所規劃之高鐵車站與輕軌捷運車站之非付費區連通走廊長度已為在目前高鐵嘉義車站的整體空間架構下之最短連接路徑 2. 與捷運聯繫動線已於目前高鐵車站整體規劃中一併考量，已於施作及工程之介面預留開口之可能性，未來將配合捷運開發時程整體施作。	



高鐵嘉義車站專用區都市設計審議小組第二次審議（90.03.13）委員審查意見暨修正說明

類別		意見內容	修正說明	備註
交通計畫	林委員大煜	1. 90.03.08 補充資料 P1-2 (表-嘉義車站交通設施需求表) 及 P1-3 (道路交通量及服務水準評估圖) 二頁中「計程車招呼站」及「計程車排班區」之位置及動線之標示不相符，請台灣高鐵公司補充說明。	文字標示之差異係屬文書作業誤植，應以 p1-2 內容為主，已修正統一。詳圖 II-3-9 及表 II-3-14	
	侯委員錦雄	1. 請補充說明未來擴大縣治及車站特定區間穿越及聯繫之主要規劃概念，以及自行車與人行步道之關係，例如自行車專用道與人行道分開之規劃等；另請說明 P1-10 有關機車及自行車停車場與車站間之關係及其使用者之人行動線規劃。	除路權與槽化之細部無法於現階段掌握，本計畫已就車站特定區之自行車路線做整體規劃設計，提供嘉義縣政府未來連接擴大縣治計畫自行車路線之參考依據。參考 PII-3-13。	
	陳委員博雅	1. 有關自行車專用道之規劃建議，應先澄清未來執行的單位方能落實，否則所建議事項僅是提供審議之用。	車站專用區外之路線，需配合縣治計畫，可由縣政府協助整合。站區內規劃詳 PII-3-13，圖 PII-3-6。	
	林委員吉利	1. 有關擴大嘉義縣治計畫區內之自行車道規劃，係以提供區內居民運動及短程運輸之用，目前第一期公共工程部份已在施工，至於第二期與高鐵車站特定區相鄰部份尚未施工，未來之規劃應可加以連接。	車站特定區內部，就道路之不同層級整體規劃自行車專用道路線及設置標準，俾利與縣治計畫一期工程銜接。站區內規劃詳 PII-3-13，圖 PII-3-6。	
	蔡副主任委員定彥	1. 有關簡報中多次提及及以中央主軸作為發展之核心，惟該區域並未規劃車行動線，不能服務該區域，是否適當請再考量。	簡報所述中央主軸係指站區發展焦點，並非實質規劃所呈現之內容。	
		2. 有關自行車道之規劃，應於計畫中考量，並能與擴大嘉義縣治計畫區之自行車道系統之連接。	站區內規劃詳 PII-3-13，圖 PII-3-6。	
		3. 自行車停車場之規劃，除區位之選擇外，也應將必要之停車設施一併考量。	同侯委員錦雄之意見回覆。已一併考量規劃。參考 PII-3-13	
		4. 有關站前連接嘉義擴大縣治之道路（縣 168）未來於高鐵通車後勢必會有交通壅塞之可能，相關交通需求將會轉移至區內其他道路，請於交通規劃時能注意。	遵照辦理，交通規劃已於交通設施安排及道路服務水準估算時整體考量未來縣 168 產生匯入匯出之交通量。詳圖表 PII-3-1~14。	
		5. 有關捷運與高鐵之間免付費通廊之規劃，請於未來定案報告書中補充相關資料及圖說。	遵照辦理，詳報告書 PII-4-7 說明，圖 II-4-1~II-4-3	
	高鐵局	2. 建議台灣高鐵公司於規劃時確認捷運連接通廊並未跨越至附屬事業或其他用地，以免造成未來土地使用之爭議。	捷運連通規劃建議方案均以捷運用地為主要範圍，無跨越周邊用地之情況。詳 PII-4-6~7。	
建築計畫	侯委員錦雄	1. 本站車站建築設計與台南站極為雷同，若相關建築設計已趨近定案，建議未來能在色彩計畫上做出相當程度之區隔。	嘉義站為強調其豐富自然景觀資源，站區整體設計以銀灰色金屬搭配綠色強調地域特色之自明性，反應兩站之差異。遵照辦理，將以車站設計、站區空間之自明性、景觀差異性及公共藝術主題區分說明。	
		2. 站區之風格應配合基地環境平坦之特性，注意天際線之設計及發展，並適度以植栽之規劃達成防風之效果。	車站量體計畫主要強調地景共生之設計理念，以由西向東斜面逐次而上之量體、斜向水平延伸的金屬屋頂，將車站與月台之屋頂與環境再視覺上作一水平連接，提供都市環境新的地景藝術。南北向則由高枝茂密之樟樹形成自然屏障，兼做為東西向聯繫之林蔭大道。	
	陳委員博雅	1. 本站之車站建築設計與台南站極為相同，請台灣高鐵公提出相關資料補充說明。	遵照辦理，將以車站設計、站區空間之自明性、景觀差異性及公共藝術主題區分兩站之差異。詳 PII-4-26。	

類別	意見內容	修正說明	備註
建築計畫	蔡副主任委員定彥	1. 車站外型設計與站距無關，為設計概念及企圖心之影響；建議台灣高鐵公司及設計顧問盡可能將台南及嘉義二站之車站建築外觀做出適度之差異。	同前條意見回覆。
	高鐵局	1. 有關車站造型之設計，建議能掌握同中求異之原則，結合不同的地域特色，將台南站及嘉義站之車站造型塑造出不同的風格。	
景觀計畫	侯委員錦雄	1. 有關阿里山夜景星海意象之運用，其效果可能不如預期的強烈，請再考量是否適當。	星海意象之運用，僅屬夜間照明之效果，整體景觀計畫另以雲海鋪面之排列方式喚起旅客對阿里山之記憶。
	林委員吉利	1. 站前廣場兩側宜選用相同樹種（台灣樂木）。	站前廣場為考量路線上下及人行穿越之頻繁選用高枝之優形樹（樟樹及小葉欖仁）提供較佳之遮陰及穿越空間。於站區停車場周邊及連接特定區計畫道路沿線則沿東西向大量列植台灣樂木以強化代表嘉義市樹之地域特色。參考 PII-5-11
	蔡副主任委員定彥	1. 停車場請加以考量遮陰之景觀及植栽規劃。	停車場周邊已選用樹型茂密並代表嘉義之台灣樂樹，以增加遮陰性。參考 PII-5-3
公共藝術	侯委員錦雄	1. 有關公共藝術之規劃，建議台灣高鐵公司訂定與地方地理或文化特色相關的數個課題，以作為未來規劃公共藝術之方向。另外除強化廣場之設計外，街道之規劃亦可就其公共藝術或景觀規劃之特色訂定主題或予以命名及規劃，以突顯其地方性。	公共藝術之整體架構，已明確訂定如下： 1. 設置宗旨。 2. 主題與手法。 3. 區位指認及設置構想 惟對應於地方特色之認定，已進一步蒐集資料並參考嘉義縣政府對其地方文化特色分析、其他相關文獻資料及委員提供之意見加以彙整加強，詳 90.04.11 補充資料 PII-5-8~9。
		2. 目前對公共藝術之設置仍偏向雕塑之展示，請再考量如表演藝術等其他型態之設置構想。	
		3. 嘉義與雲林地區有許多地方藝術團體，建議適度提供參與公共藝術設置之機制。	
		4. 有關自然地景課題之取材，建議可參考沿海如布袋之地方特色，至於人文地景方面亦可參考如諸社之歷史沿革等。建議規劃單位擬定整體公共藝術計畫之方向、課題，以及未來推動、設置、經費規劃等執行面之實質建議，未來方能較容易推動及落實。	
	陳委員博雅	1. 請加強說明嘉義之地域特色及人文精神所指為何，或是有更細緻之探討，以說明現階段提出之阿里山、醫療專用區等課題，是否已足以代表嘉義之地方特色。建議可參考嘉義縣政府對其地方文化特色分析或其他相關文獻資料。	本站區公共藝術之發展主題主要課題涵蓋地域特色及人文特質二大方向，參考地方政府相關文獻資料，歸納如下： 1 配和嘉義縣地域多為平原、丘陵，有著名之阿里山、布袋鹽田，遼闊的糖業生產，瀑布及雲海、日出，將「林木文化」、「農業文化」、「漁鹽文化」及無污染之觀光休閒訂為代表當地地域特色之主題。 2. 配合早期嘉義縣古名諸羅山，漢人謂「諸羅」，為諸山羅列之歷史沿革及現在縣境內積極發展之醫療專用區，將諸羅簡史、生命科學、養生資訊訂為代表嘉義人文特質之主題。
	林委員吉利	1. 除阿里山及醫療專用區外，嘉義另有二個地方特色，一是北回歸線之地標，另一為交趾陶藝術，提供台灣高鐵公司參考。	遵照辦理
	王俠軍先生	1. 有關公共藝術設置宗旨中之方向及立意已相當周延，至於地域特色選之項目及其未來之執行，是否能充份表達其精神並掌握主題，且能與車站之規劃及建築空間之氣質特色相容合，則為現階段極需考量之問題。 2. 嘉義地區除阿里山日出及雲海等地方地理特色外，其瀑布之數量亦甚多；瀑布之意見可提供作為水景藝術之構想，且其動態之衝擊表現亦不同於靜態之水塘規劃，本站之建築規劃具有流暢、開朗、透明之性格，如有水之特性，建議能適度的與以結合。	同侯委員錦雄 4. 回覆意見

類別	意見內容	修正說明	備註
公共藝術	3. 設置之原則及手法中，已提出如地緣式、整體點綴或是獨立設置等方式；建議能於壁面上加以規劃設置，尤其如室內人行通廊僅以燈箱、燈光等方式設置仍略嫌僵硬，如能適度於其兩側壁面設置，則其流動性較強且創作空間亦較大。有關交趾陶藝術之運用即可結合於牆面之公共藝術設置上。	同侯委員錦雄 4. 回覆意見	
	4. 在執行面上所提出之新科技、新時代概念、地域特色、人文精神等，以及未可能之型態等課題，應先予界定清楚，爾後參與及設計規劃的人方能有所依循。		
	5. 建議能將公共景觀及人的活動空間、建築設計等結合在一起，目前規劃中之許多壁面都有機會設計成可出水的形式，如能結合水景、瀑布之規劃，將可調節溫度、提高親和度，並成為本站之特色。		
	6. 有關北回歸線地標之設置建議，為一獨立的、暗示概念之下的地景設置，其與車站整體公共藝術及相關規劃概念之結合上應做更整體之考量。		
	7. 車站設計上雖運用許多玻璃，但在人行道部份則運用壁面，其虛實性較大且不佔空間，建議可以將當地特色留給我們自幼至今的記憶、印象加以結合，設置相關的作品。	公共藝術設置構想建議於室內人行通廊引入自然空間經驗、呈現當地藝術展示及描述歷史沿革，可利用當地之交趾陶藝術於具流動性質之牆面、燈箱、指標、照明、及自然影像等元素營塑活潑輕快的室內通行空間，使過道空間不至流於單調。	
	8. 公共藝術整體的設計規劃，建議仍應先釐清相關的設置主題、地域的及人文的特質，並能於執行時與公共空間做一準確的結合，決非是置放一雕塑品如此簡單草率的做法。	同侯委員錦雄 4. 回覆意見	
	9. 建議能在建築規劃設計時就將公共藝術設置的整體構想加入並共同規劃、相互配合。	公共藝術設置構想將站體本身視為整體環境藝術之一部份，在不同的空間中搭配不同形式的公共藝術，使公共藝術能自然融入站區的整體環境中。	
會議結論	1. 有關公共藝術之規劃，請台灣高鐵公司參考與會委員之建議，儘早提出整體規劃構想及計畫，俾便後續設置之執行。	遵照辦理。	

高鐵嘉義車站專用區都市設計審議小組第三次審議（90.06.20）委員審查意見暨修正說明

類別		意見內容	修正說明	備註
交通計畫	黃委員台生	1. 有關人行步道斷面之建議方案中，雙排植栽之設置恐導致空間使用餘裕之不足；如未來管理時無法管制自行車於該區段之停放，將造成使用之不便。建議保留臨道路側之植栽。	1. 自行車道之斷面原則建議為雙排植栽，並將於景觀設計中整體考量其與街道傢俱及相關系統之整合，同時其設計並已參酌站區公共工程之人行道設計，以期能共同塑造一整體性綠色廊道。（詳p.II-3-13~II-3-14）	
	侯委員錦雄	1. 考量嘉義地區氣候因素，有關自行車道植栽建議仍維持雙排設置，以塑造綠色隧道之意象。其相關內容、與公共工程（如共同管溝、街道傢俱...等）之配合、各單位執行之權利義務界面...等規定，應在規劃準則中加以規範。	2. 針對站區與周邊公共工程人行道之界面設計已於本報告書第一部份第八章的都市設計管制準則中規範其應作整體規劃設計，其間之界線為本案之工程範圍線。	
		2. 本次所提有關整體規劃之內容（如量體、道路系統...等），應以適當之方式轉換為文字準則，並保留適度之彈性，以規範後期之開發。	整體規劃之內容已整合撰寫成準則，獨立成一章節。詳PI-8-1。	
	蔡副主任委員定彥	1. 本局擬將於高鐵各站規劃長、中、短程客運轉運站（二層為商場、一層為多功能轉運月台），請說明未來是否有空間調整之可能性。	轉運站空間已依都市計畫之規定加以設置。詳PII-3-1。	
	林委員大煌	1. 有關利用退縮建築之帶狀開放空間規劃自行車道之方式，應先確認其可行性並加以整體規劃，方能發揮其都市空間規劃之意義。 2. 自行車道之規劃應考慮停車需求或其他違規使用之可行性，研擬適當之對策。	退縮建築現階段在都市設計管制上為一盲點，因此建議退縮之帶狀開放空間結合人行道系統規劃為一整體的人行步道系統時，也建議地商政府在特定區都市設計審議管制及建築管理面上加以配合，方能確保其退縮帶狀開放空間品質，至於本案鄰接車站計畫管理使用之街廓邊緣，將依建議之斷面方式規劃設計。	
建築計畫	蔡副主任委員定彥	1. 請考量車站建築天窗之開口率以及室內空調效果之關係。	有關車站建築空調負荷，目前之設計已經加以檢討並調整天窗開口比例。詳PII-4-5。	
景觀計畫	侯委員錦雄	1. 除今日所提出有關公共藝術設置之說明外，建議其概念、規劃、設置及未來執行之方式，能有較具體之文字規範。 2. 有關水土保持、透水性等問題，建議提出數據性之分析。 3. 建議適度提高廣場之綠覆率。	公共藝術之設置已針對設置之主題、區位及型式加以指認並建議方向，以供將來執行之依據。 考量整個基地可供綠、軟化之區域，已留設或擴大成為綠帶及透水鋪面，在綠覆綠檢討之報告中亦符合規定要求，有些區域並高出標準許多。為車站站體前方之鋪面廣場細雨未來開發區域整體加以考量，以突顯整體綠化效果為主；且車站之周邊空間並不充裕，加上旅客來往進出繁多，宜保持開闊以利通行，因此採立體綠化及重點綠化之手法，更有助於公共藝術之呈現。詳PII-5~7	
	陳委員博雅	1. 請檢討有關景觀規劃中部份地方是否適合劃做綠帶，並請提高綠覆率。		
	曾委員漢洲	1. 建議將鄒族文化相關資訊納入公共藝術規劃範疇中。	鄒族文化除宗教思想偏向泛靈信仰，擁有有許多歲時及團體儀式外，因鄒族早期以農耕漁獵為生計，男女衣著以皮、棉為主，並酷愛裝飾，故其圖飾、刻紋都頗具特色，車站之規劃係採其圖騰，設計配置於站前廣場鋪面，以呼應當地之文化特色。	
		2. 有關植栽樹種之規劃，除先前建議之台灣樂樹外，建議排除有毒的海欖果而將俗名雞蛋花之開花樹種納入；此外建議將大葉欖仁、檳榔樹或大王椰子等樹種納入，塑造地方特色。	將依整體規劃後納入評估。	



類別	意見內容	修正說明	備註
廖主任委員慶隆	1. 建議植栽規劃應依其生長速度分層次，以配合營運各階段之景觀規劃需求。	本基地之植栽材料以闊葉林木為主，具有枝葉茂密、成長快速的特性，如台灣欒樹、阿勃勒、扶桑等皆可達快速綠化生長之效果。	
蔡副主任委員定彥	1. 停車場植栽，可否選擇生長快速植後幾年即為成株，且其樹蔭寬廣之樹種。	停車場之主題樹種為台灣欒樹，具有生性強健、耐寒、抗風、成長迅速等特性，可收快速遮蔭綠化之效果。	



「高速鐵路嘉義車站專用區土地使用管制暨都市設計要點」檢核表

收件日期	89年9月8日			收文字號	字號		
起造人	台灣高鐵股份有限公司	代表人	殷琪	建築用途	交通設施、附屬事業、站區廣場	建築地點	地址

一、為落實站區土地使用分區管制及都市設計規定事項應由高鐵主管機關，邀請學者專家組成「高鐵車站專用區都市設計審議小組」(簡稱站區都市設計審議小組)，依據本章規定進行審議。站區應依據本章各項規定予以妥善規劃，並應擬訂站區整體計畫及分期開發計畫，提請站區審議小組審議通過後，始得發照建築。

二、站區內建築基地退縮建築規定，應依據本管制要點第二十九條規定辦理：
建築基地之開放空間系統留設規定如下：

(一) 各使用分區及公共設施用地內之建築基地，應退縮留設帶狀開放空間：
面臨四十公尺以上之計畫道路者，應退縮六公尺以上建築，面臨四十公尺以下(含四十公尺)、二十公尺以上計畫道路者，應退縮四公尺以上建築，面臨未滿二十公尺計畫道路者，應退縮二公尺以上建築。其退縮建築之開放空間部份得計入法定空地面積，但不得設置圍牆或其他屏障物，並應綠化或透水性鋪面供步道使用。

(二) 商業區區內之建築基地面臨計畫道路部份，除應退縮建築外，並應於一樓部份留設公眾通行之連續性前廊，其構造標準及建蔽率、容積率之計算方式，准予比照法定騎樓之規定計算。

(三) 有關退縮建築及連續性前廊之設置，應依照本要點規定辦理，關於「嘉義縣都市計畫區設置法定騎樓」之相關規定，不予適用。
☒ 符合規定 ☐ 不符規定
(說明：為保持良好開放空間尺度，本區建築物均退縮至少4公尺。詳 pI-2-15)

三、站區各種土地使用面積及使用強度，如下表之規定：

土地使用別	面積(公頃)	建蔽率	站區供附屬事業使用之最大樓地板面積(m ²)	備註
交通設施	7.07	60%	87,920 m ²	(1) 高鐵車站外之路線設施構造不予以計入建蔽率。 (2) 供附屬事業使用之樓地板面積，係指「站區」之可建築樓地板面積之合計。其樓地板得按實際發展需要配置於交通設施及附屬事業用地上。
附屬事業	3.14	70%		
站區廣場	2.30	—	—	得適度供做人工地盤(經站區審議小組審議通過者，得不計入建蔽率) 地下公共停車場、地下機電設備、通風設備及地下室出入口等。

☒ 符合規定 ☐ 不符規定 (說明：詳 pI-2-2 及 pII-2-6)

(一) 交通設施包括下列使用項目：鐵路車站(供高鐵車站與路軌及必要之安全設施、服務設施)、轉運站、公共停車場、人行廣場、道路。

(二) 附屬事業之使用項目包括旅館設施、會議及工商展覽中心、餐飲業、休閒娛樂業(不得經營特種服務業)、百貨零售業、金融服務業、一般服務業、通訊服務業、運輸服務業、旅遊服務業、辦公室。
☒ 符合規定 ☐ 不符規定 (說明：詳土地使用計畫 pI-2-3 及附屬事業計畫 pI-4-1)

四、站區之規劃應符合下列規定：

(一) 土地使用

- 前項列表之站區廣場，其總面積不得少於2.3公頃，其中一處廣場應設於特定區「人行廣場」東側之端點，其面積最小應達1.5公頃，以作為提供公眾活動之空間，並兼具疏緩車站人潮、防災疏散、緊急救護通行之功能，其形狀大小及位置原則上應依【附圖4-1】留設。
☒ 符合規定 ☐ 不符規定
(說明：本案將提供充足的開放空間以及小型商業行為活動使用，並兼具舒緩車站人潮、防災疏散、緊急救援通行之功能，詳整體計畫 pI-2-3 站區廣場配置原則，整體計畫 pI-2-8 站區廣場配置構想，廣場尺寸標示於 pI-2-4)
- 轉運站應儘量鄰近高鐵車站配置，面積不得少於1650 m²，應規劃便捷之人行動線連接至高鐵車站。
☒ 符合規定 ☐ 不符規定 (說明：詳圖 I-3-5)
- 站區應提供公眾使用之汽車停車位440個以上及機車、腳踏車停車位450個以上；停車場區位應儘量靠近鐵路車站，並考量旅客轉乘之便利性。供附屬事業使用之建築物，應於其建築基地內另行留設足夠之停車空間及機車、腳踏車停車位。
☒ 符合規定 ☐ 不符規定
(說明：(1) 交通設施用地供公眾使用之停車位設置依交通量預估：第一期：715個汽車停車位，833個機車、腳踏車停車位；整體：779個汽車停車位，907個機車、腳踏車停車位，詳第一期開發計畫 pII-3-9 交通設施各年期需求表。(2) 附屬事業用地停車位於二期開發時依建築技術規則規定，附建於地下室)
- 車站站體周邊應提供足量之到站、離站之計程車等候空間，並與人行動線及車流動線整體考量。
☒ 符合規定 ☐ 不符規定 (說明：以維持站區順時針車流為前提，將計程車排班區設於車站北側。詳圖 pII-3-1、圖 pII-3-7、圖 pII-3-3)

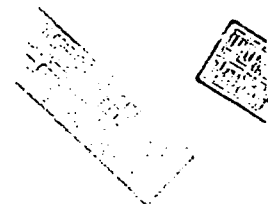


收件日期	收文字號
89年9月8日 起造人：台灣高鐵股份有限公司 代表人：殷琪 建築用途：交通設施、附屬事業、站區廣場	字號：建築地點：地 址：
5. 前述有關交通計畫所提供之數量需求，得依運量分析分期設置。 ☒ 符合規定 ☐ 不符規定 (說明：詳 pII-3-3~PII-3-9 交通設施需求估算，pII-3-15 交通設施平面配置) (二) 人行動線 1. 站區內地上、地面或地下的人行動線規劃應與高鐵車站、轉運站、停車場、站區廣場以及附屬事業等站區主要建築與設施物順暢銜接。 ☒ 符合規定 ☐ 不符規定 (說明：因一期開發時，周邊尚未開發完成，故先以號誌管制之平面穿越方式做為人行動線之銜接計畫。詳第一期開發計畫 pI-3-6，圖 pI-3-8) 2. 人行動線應構成連續之系統。 ☒ 符合規定 ☐ 不符規定 (說明：符合規定，同上) (三) 交通系統 1. 站區內之道路系統應與周邊特定區之計畫道路順暢銜接。 ☒ 符合規定 ☐ 不符規定 (說明：詳整體計畫 pI-3-3，圖 I-3-4) 2. 車站站體周邊應依交通計畫之運量分析，配置足夠之臨時停車、等候用之車道，以服務旅客上下車。 ☒ 符合規定 ☐ 不符規定 (說明：詳第一期開發計畫 pII-3-8) (四) 景觀意象 1. 站區應創造地標意象。 ☒ 符合規定 ☐ 不符規定 (說明：本案將車站建築塑造為進入車站廣場之視覺地標，並搭配夜間景觀照明創造視覺變化，詳第一期開發計畫 pII-4-1~II-4-4) 2. 站區整體規劃設計，應考量當地生活方式與特性，適度反映當地文化特色與傳統。 ☒ 符合規定 ☐ 不符規定 (說明：導入嘉義縣知名阿里山日出、雲海、森林等景觀意象，創造站區景觀等獨特主題與風格，詳第一期開發計畫第四章建築計畫及第五章景觀計畫)	七、站區建築基地所留設之法定空地應依下列規定辦理： (一) 建築基地所留設之法定空地應滿足防災、避難與緊急救護機能之需求。 (二) 法定空地、開放空間及人行道之間應能相互直接連通，若無法連通，則應設置公共通路連通供行人使用。 (三) 法定空地內應留設適當數量之自行車、機車停車位。 ☒ 符合規定 ☐ 不符規定 (說明：1. 建築基地之法定空地及站區廣場的空間可供避難與緊急救護使用，詳整體計畫 PI-7-5 2. 交通設施用地之自行車、機車位配置詳圖 II-3-6。 3. 附屬事業用地之自行車、機車停車將於二期開發時再整體規劃考量) 八、建築物間得設置供公眾使用之人行地下道及架空走道 (淨高度應在 4.6 公尺以上必要時可設置頂蓋)，供公眾使用之架空走道及人行地下道得不計入建蔽率及容積率。 ☒ 符合規定 ☐ 不符規定 (說明：1. 交通設施用地以天橋串聯，詳第一期開發計畫 PII-4-6，PII-4-7，圖 II-4-21 2. 附屬事業用地於一期開發未設置人行地下道及架空走道，二期開發時將依第八章之規範準則規定整體檢討設置) 九、有關公共建築物之各項無障礙設施應依建築技術規則第十章「公共建築物行動不便者使用設施」及「公共設施建築物活動場所殘障者使用設備設施規範」等相關法定規定辦理。另為塑造本地區無障礙空間系統之整體性，應於下列公共設施及地點設置無障礙設施及導盲步道，並應和人行道或各類供步行通道之無障礙設施及導盲步道互相連接。 (一) 站區廣場等大型開放空間。詳 PII-5-3，圖 PII-5-10~18。 (二) 各類供人行使用之人行道、人行天橋、地下道等。 ☒ 符合規定 ☐ 不符規定 (說明：車站內以提供斜坡、電梯等設施供殘障者使用。導盲磚之設置。詳見 PII-4-23，PII-4-11) 十、站區內基地廣告招牌、旗幟、廣告物等設施物，其設置不得妨礙行人通行、整體景觀及公共安全。 ☒ 符合規定 ☐ 不符規定 (說明：詳第一期開發計畫第四章第六節廣告招牌、旗幟、廣告物之設置原則) 十一、站區之車站站體應於建築物外牆設置適當之夜間照明設施，以塑造夜間地標意象。 ☒ 符合規定 ☐ 不符規定 (說明：詳第一期開發計畫第四章第七節照明計畫) 十二、站區之綠化植栽應儘量使用原生樹種，以塑造地區特色。 ☒ 符合規定 ☐ 不符規定 (說明：站區植栽儘量使用原生樹種，詳第一期開發計畫第五章第三節)
五、站區內廣場應規劃開放性之休憩景觀設施，並應加強綠地與植栽，其綠覆率應在百分之四十以上。 ☒ 符合規定 ☐ 不符規定 (說明：整體開發：站區廣場植栽採用原生樹種；綠覆率為 61.8%，詳第一期開發計畫 pII-5-4)	
六、站區範圍內高鐵路線設施下方應作為開放性之空間，使車站旅客大樓與「廣場」維持良好之空間關係。 ☒ 符合規定 ☐ 不符規定 (說明：詳第一期開發計畫 PII-2-10)	

都市設計審議建築計畫資料表											
檔名		(本欄由承辦人填寫) 請勾選送審類別 ☐ A：預審 ☐ B：幹事會審 ☒ C：委員會審 ☐ D：核備 ☐ E：變更設計									
案件送審範圍及條件說明		1. 高速鐵路嘉義車站專用區整體計畫(交通設施、附屬事業、站區廣場)。 2. 第一期開發計畫(交通設施、站區廣場)。									
案名		高鐵嘉義站		基地地號							
高鐵嘉義車站專用區整體開發計畫											
環境設計資料及	土地	土地使用別	用地面積	建築面積	法定建蔽率	實設建蔽率	附註				
	交通設施		70,700 m ²	15,451.13 m ²	60%	21.85%	車站內供商業使用樓地板面積 729 m ²				
	附屬事業		31,400 m ²	18,457 m ²	70%	59%	附屬事業商業使用樓地板面積為 86,737 m ² ，86,737 m ² +729 m ² =87,466 m ² <87,920 m ² 。符合站區供附屬事業使用之最大樓地板面積為 87,920 m ² 規定				
	站區廣場		23,000 m ²	0	—	—	1. 整體規劃站區廣場分設兩處，一處 1.5 公頃，一處 0.8 公頃，符合規定。 2. 依都市計畫說明書規定，得適度供作人工地盤(經站區審議小組審議通過者，得不計入建蔽率)、地下機電設備、通風設備、地下公共停車場、及地下室出入口等。				
	合計		125,100 m ²								
高鐵嘉義車站第一期開發計畫											
環境設計資料及	土地	土地使用別	基地面積	建築面積	法定建蔽率	實設建蔽率	附註				
	交通設施		70,700 m ²	15,451.13 m ²	60%	21.85%	車站內供商業使用樓地板面積為 729 m ²				
	站區廣場		15,000 m ²	0	—	—	第一期開發設置簡易綠化鋪面。(綠覆率 61.8% > 40%，OK)				
	合計		85,700 m ²								
使用概況	第一期樓層	地面一層	車站大廳、售票窗口、部份商業空間、行政部門及機房			建築物高度	22.59M		都市設計規定停車數	2033 年需求停車數	實設停車數
		地面二層	付費區與部份非付費區之車站大廳及部份機房與行政部門			最大樓層數	3 層	汽車停車位	440 輛	779 輛	755 輛
		月台層	付費等待區					機車、腳踏車停車位	450 輛	770(137)*輛	817(143)*輛
								裝卸停車位	0 輛	0 輛	1 輛
(本欄由承辦單位填寫)	受理過程		申請日期	審查會日期	會議記錄及准予備查發文文號	承辦人	備註				
		預審		89.11.08							
		第一次都市設計座談		89.12.29	(九十)高鐵局三字第 00 三六四號						
		第一次都市設計審議		90.02.14	(九十)高鐵局二字第 0 二九六六號						
		第二次都市設計審議		90.03.13	(九十)高鐵局二字第 0 四六八八號						
		第三次都市設計審議		90.03.20	(九十)高鐵局二字第 一 0 七八九號						
		核備									

備註：機車腳踏車停車位 A(B)*，A 為機車停車位數，B 為腳踏車停車位數

第壹部份 整體開發計畫



第零章 規劃原（準）則之來源及依據



壹、整體土地使用計畫

一、都市計畫之管制事項

1. 站區內應配置廣場，其總面積不得少於 2.3 公頃，其中一處面積最小應達 1.5 公頃，以作為提供公眾活動之空間，並兼具紓緩車站人潮、防災疏散、緊急救護通行之功能。
2. 轉運站應儘量鄰近高鐵車站配置，面積不得少於 1,650 平方公尺。並應規劃便捷之人行動線連接至高鐵車站。
3. 站區應提供公眾使用之汽車停車位 440 個以上，及機車、腳踏車停車位 450 個以上，停車場區位應儘量靠近鐵路車站，並考量旅客轉乘之便利性。供附屬事業使用之建築物，應於其建築基地內另行留設足夠之停車空間及機車、腳踏車停車位。
4. 車站站體周邊應提供足量之到站、離站之計程車等候空間，並與人行動線及車流動線整體考量。
5. 捷運車站及路軌應佈設於高鐵車站站體及高鐵路軌之東側，且不得妨礙站區車行及人行動線系統之功能及通暢。
6. 前述有關交通計畫所提供之數量需求，得依運量分析分期設置。

二、台灣高鐵車站設計規範

(一) 車站廣場為車站之前門，為高鐵車站與相關事業發展用地以及高鐵車站特定區之主要銜接處，車站廣場之設計應能配合並強化車站之整體設計。應納入考量之項目為：

1. 休憩空間之提供。
2. 結合公共藝術品之考量。
3. 未來設置廣場地下停車場設施可行性之考量。

(二) 公車轉運設施及公車彎：

1. 公車彎應設置於靠近車站出入口處。

2. 公車停靠站之大小應依旅運量需求設置，須提供旅客足夠之等候空間，並保持公車運轉之平順。
3. 不同性質之公車轉運設施應個別區隔設置。
4. 優先考量單行道之設置，並需考慮設置供較長等候時間之公車暫停區，此暫停區之位應盡量避免公車之迴轉。公車維修設施不包含於車站站區規劃中，宜另行設置。
5. 由右側上、下車處應直接與人行道相鄰。
6. 鋸齒狀公車停車位可設置於不位於道路邊緣之公車站。
7. 公車道之寬度至少應 6 公尺，以允許其他公車通行。
8. 公車轉運站之電氣、給排水、通訊及其他機電設施之設置應妥為設計與協調，並隱藏於建築物中。

(三) 計程車

1. 高鐵車站應提供計程車上／下客分離之專用停車區，以引導旅客動線進出車站出入口，並應提供候車旅客足夠之擋風、蔽雨、遮陽設施。

2. 計程車排班區應設置於接近車站出入口,但不直接位於出入口處。計程車排班區大小應依運量規劃設計。

3. 依預估運量,於車站各出入口應提供足夠進站旅客下車處。於規劃計程車上/下客處時,應避免計程車重複繞行以及交通阻塞之現象。

(四) 停車設施

1. 依據各車站站區特殊條件提供小汽車與摩托車停車設施,並可依運量之預估分期規劃停車設施。

2. 停車設施與車站出入口之步行距離應盡量縮短,並避免人行與車行動線相互穿越之設計。

3. 機車停車區應與汽車區分開規劃。

4. 車站出入口、人行道、或行人步道/行人徒步區禁止規劃機車停車位。

5. 停車場距任一車站出入口之步行距離,不得超過 400 公尺

一、都市計畫之管制事項

(一) 土地使用

1. 轉運站應儘量鄰近高鐵車站配置,面積不得少於 1,650 平方公尺。並應規劃便捷之人行動線連接至高鐵車站。

1. 站區應提供公眾使用之汽車停車位 440 個以上,及機車、腳踏車停車位 450 個以上,停車場區位應儘量靠近鐵路車站,並考量旅客轉乘之便利性。供附屬事業使用之建築物,應於其建築基地內另行留設足夠之停車空間及機車、腳踏車停車位。

2. 車站站體周邊應提供足量之到站、離站之計程車等候空間,並與人行動線及車流動線整體考量。

3. 輕軌車站及路軌應佈設於高鐵車站站體及高鐵路軌之東側,且不得妨礙站區車行及人行動線系統之功能及通暢。

4. 前述有關交通計畫所提供之數量需求,得依運量分析分期設置。

(二) 人行動線

1. 站區內地上、地面或地下的人行動線規劃應與高鐵車站、轉運站、停車場、站區廣場以及附屬事業用地等站區主要建築與設施物順暢銜接。

2. 人行動線應構成連續之系統。

(三) 交通系統

1. 站區內之道路系統應與周邊特定區之計畫道路順暢銜接。

2. 車站站體週邊應依交通計畫之運量分析,配置足量之臨時停車等候之車道,以服務旅客上下車。

二、台灣高鐵車站設計規範

(一) 人行道與行人步道／行人徒步區

高鐵車站站區上行人動線應保持簡單、直接與安全，並提供使用者充足之照明與無視線阻礙之環境。應避免孤立與隱藏性行人步道之設計。人行與車行動線必須分開，以人行動線為優先條件下，避免這兩種型式動線之衝突。車站站區設計必須考量下列項目：

1. 行人步道與行人穿越道必須設施方便通達車站進出口處。
2. 採用不同表面處理、材料與顏色以突顯行人步道與行人穿越道。
3. 通往交通轉運設施（公車彎、公車轉乘區、計程車上／下客停車區、小汽車上／下客停車區）之路徑應有擋風、蔽雨、遮陽設施。兩庇之設計應與車站設計相配合。
4. 車站站區內人行道淨寬不得小於 2.5 公尺，供公車、計程車、小汽車停靠區之人行道淨寬不得小於 5 公尺。
5. 行人步道／行人徒步區應有 1%-5% 之坡度，且應向排水溝或陰溝方向匯集。人行道上不允許出現高程突然之改變，如人孔蓋或其他突出物行人步道上隔柵或其他開孔之設置皆應減少絆倒或危險之發生。
6. 必須設置坡道之處，坡道之設計應符合本規範第五章之規定。於車站進出口與轉乘設施間，應提供坡道與導盲磚予殘障人士。
7. 車站至轉乘設施間之人行動線規劃應為：
 - (1) 沿著最短且連續之路徑
 - (2) 盡量避免高程之改變

(二) 車道

1. 車道之設計必須依據都市設計相關規定，且應與車站特定區道路設計之要求相符合。
2. 迴轉道、車輛出入口之設置避免混淆與阻塞，且迴轉道、車輛出入口相互間以及與任何道路交會口應保持 20 公尺以上之距離。

(三) 公車

1. 公車種類包括區域性公車、接駁公車以及市區性公車。
2. 公車動線應為高鐵車站道路設施規劃時之主要考慮因素。公車轉運設施與公車彎之設計應保持順暢，並引導旅客至高鐵車站出入口之銜接處。
3. 公車轉運設施及公車彎
 - 公車彎應設置於靠近車站出入口處。
 - 公車停靠站之大小應依旅運量需求設置，須提供旅客足夠之等候空間，並保持公車運轉之平順。
 - 不同性質之公車轉運設施應個別區隔設置。
 - 優先考量單行道之設置，並需考慮設置供較長等候時間之公車暫停區，此暫停區之位置應盡量避免公車之迴轉。公車維修設施不包含於車站站區規劃中，宜另行設置。
 - 由右側上、下車處應直接與人行道相連。
 - 鋸齒狀公車停車位可設置於不位於道路邊緣之公車站。
 - 公車道之寬度至少 6 公尺，以允許其他公車通行。
 - 公車轉運站之電氣、給排水、通訊及其他機電設施之設置應妥為設計與協調，並隱藏於建築物中。

(四) 計程車

1. 高鐵車站應提供計程車上／下客分離之專用停車區，以引導旅客動線進出車站出入口，並應提供候車旅客足夠之擋風、蔽雨、遮陽設施。
2. 計程車排班區應設置於接近車站出入口，但不直接位於出入口處。計程車排班區大小應依運量規劃設計。
3. 依預估運量，於車站各出入口應提供足夠進站旅客下車處。於規劃計程車上／下客處時，應避免計程車重複繞行以及交通阻塞之現象。

(五) 小汽車下客處（含摩托車）

1. 依據都市設計需求，於靠近車站出入口處設置足夠小汽車以及摩托車下客空間。小汽車下客處至車站出入口間之人行動線應直接，並避免穿越車道。

2. 小汽車下客處車道寬度之設計，應可滿足一輛通行中車輛行經另一部臨停車。

(六) 小汽車上客臨停區 (含摩托車)

1. 高鐵車站應提供小汽車、摩托車上、下客分離之專用臨停區，並引導旅客動線進出車站出入口。
2. 小汽車上客處 (含摩托車) 臨停設施之設置應避免與公車運轉相衝突。
3. 應提供車輛靠右停駛上車之設計。
4. 由臨停區通往車站出入口間之人行道，若穿越公車站時應設有適當之行人穿越道標線。
5. 臨停區應至少保持一線通暢車道，以避免交通擁塞。

(七) 停車設施

1. 依據各車站站區特殊條件提供小汽車及摩托車停車設施，並可依運量之預估分期規劃停車設施。
2. 停車設施與車站出入口之步行距離應盡量縮短，並避免人行與車行動線相互穿越之設計。
3. 停車空間、行人通道、車道之規劃與設計，應符合相關法規之要求。
4. 殘障停車位應盡量靠近車站出入口或電梯出入口處設置，以標誌引導並標明設置地點。殘障停車位之淨寬不得小於 3.3 公尺。
5. 必須穿越車道之人行通道應設置不得小於 0.9 公尺之行人穿越標線。
6. 應於停車場出入口設置收費站或設置收費設施。臨停設施應設計為嚴格管制之停車區。
7. 平面停車場：考慮利用景觀元素與人行道之設計，以分隔大量停車空間為小單位。景觀之設計應考量開放之視線以維持良好監視效果。
8. 立體停車場：超過三層之立體停車場應設置電梯，電梯之位置應盡量靠近車站出入口。

9. 停車場照明設施：停車場應有足夠自然光線或人工照明，以確保人行與車行動線之安全。

10. 應提供行人與駕駛者清晰可見之標誌系統。

11. 管理員辦公室：應規劃管理員辦公室以提供停車場管理及維修作業之用。

12. 機車停車區應與汽車區分開規劃。

13. 車站出入口、人行道、或行人步道／行人徒步區應禁止規劃機車停車位。

14. 停車場距任一車站出入口不超過 400 公尺。

(八) 特殊運具

1. 特殊運具如救護車、警車、消防車、貨車、維修車、運鈔車與垃圾車等之進出路徑與停靠之位置皆應依其特殊需求性與公共運具分開規劃與設計。
2. 考慮設置特定之進出口路徑以連接運鈔車至車站內現金處理設施。
3. 貨車、維修車以及垃圾車等裝卸平台之規劃應不影響正常之車站營運。
4. 應規劃車站內大型機具與相關設施之安裝與未來汰換、維修之進出路徑。

參、第一期開發基地使用計畫

一、都市計畫之管制事項

(一) 土地使用

1. 站區應提供公眾使用之汽車停車位 440 個以上，及機車、腳踏車停車位 450 個以上，停車場區位應儘量靠近鐵路車站，並考量旅客轉乘之便利性。供附屬事業使用之建築物，應於其建築基地內另行留設足夠之停車空間及機車、腳踏車停車位。
2. 車站站體周邊應提供足量之到站、離站之計程車等候空間，並與人行動線及車流動線整體考量。
3. 輕軌車站及路軌應佈設於高鐵車站站體及高鐵路軌之東側，且不得妨礙站區車行及人行動線系統之功能及通暢。

4. 前述有關交通計畫所提供之數量需求，得依運量分析分期設置。

(二) 人行動線

1. 站區內地上、地面或地下的人行動線規劃應與高鐵車站、轉運站、停車場、站區廣場以及附屬事業用地等站區主要建築與設施物順暢銜接。

2. 人行動線應構成連續之系統。

(三) 交通系統

1. 站區內之道路系統應與周邊特定區之計畫道路順暢銜接。

2. 車站站體週邊應依交通計畫之運量分析，配置足量之臨時停車等候之車道，以服務旅客上下車。

(四) 站區建築基地所留設之法定空地應依下列辦理：

1. 建築基地所留設之法定空地應滿足防災、避難與緊急救護機能之需求。

2. 法定空地、開放空間及人行道之間應能相互直接連通，若無法連通，則應設置公共通路連通供行人使用。

(五) 建築物間得設置供公眾使用之人行地下道及架空走道(高度應在4.6公尺以上，必要時可設置頂蓋)；人行地下道及架空走道得不計入建蔽率及容積率。

二、高速鐵路車站設計規範

(一) 車站廣場

車站廣場為車站之前門，為高鐵車站與相關事業發展用地以及高鐵車站特定區之主要銜接處，車站廣場之設計應能配合並強化車站之整體設計。應納入考量之項目為：

1. 休憩空間之提供
2. 結合公共藝術品之考量
3. 未來設置廣場地下停車場設施可行性之考量。

(二) 車道

1. 車道之設計必須依據都市設計相關規定，且應與車站特定區道路設計之要求相符合。

2. 迴轉道、車輛出入口之設置避免混淆與阻塞，且迴轉道、車輛出入口相互間以及與任何道路交會口應保20公尺以上之距離。

交通計畫

一、都市計畫之管制事項

(一) 土地使用

1. 站區應提供公眾使用之汽車停車位440個以上，及機車、腳踏車停車位450個以上，停車場區位應儘量靠近鐵路車站，並考量旅客轉乘之便利性。供附屬事業使用之建築物，應於其建築基地內另行留設足夠之停車空間及機車、腳踏車停車位。

2. 車站站體周邊應提供足量之到站、離站之計程車等候空間，並與人行動線及車流動線整體考量。

3. 輕軌車站及路軌應佈設於高鐵車站站體及高鐵路軌之東側，且不得妨礙站區車行及人行動線系統之功能及通暢。

4. 前述有關交通計畫所提供之數量需求，得依運量分析分期設置。

(二) 人行動線

1. 站區內地上、地面或地下的人行動線規劃應與高鐵車站、轉運站、停車場、站區廣場以及附屬事業用地等站區主要建築與設施物順暢銜接。

2. 人行動線應構成連續之系統。

(三) 交通系統

1. 站區內之道路系統應與周邊特定區之計畫道路順暢銜接。

2. 車站站體週邊應依交通計畫之運量分析，配置足量之臨時停車等候之車道，以服務旅客上下車。

二、高速鐵路車站設計規範

(一) 車道

1. 車道之設計必須依據都市設計相關規定，且應與車站特定區道路設計之要求相符合。

2. 迴轉道、車輛出入口之設置避免混淆與阻塞，且迴轉道、車輛出入口相互間以及與任何道路交會口應保持 20 公尺以上之距離。

(二) 公車

1. 公車種類包括區域性公車、接駁公車以及市區性公車。

2. 公車動線應為高鐵車站道路設施規劃時之主要考慮因素。公車轉運設施與公車彎之設計應保持順暢，並引導旅客至高鐵車站出入口之銜接處。

3. 公車轉運設施及公車彎

- 公車彎應設置於靠近車站出入口處。
- 公車停靠站之大小應依旅運量需求設置，須提供旅客足夠之等候空間，並保持公車運轉之平順。
- 不同性質之公車轉運設施應個別區隔設置。
- 優先考量單行道之設置，並需考慮設置供較長等候時間之公車暫停區，此暫停區之位置應盡量避免公車之迴轉。公車維修設施不包含於車站站區規劃中，宜另行設置。
- 由右側上、下車處應直接與人行道相連。
- 鋸齒狀公車停車位可設置於不位於道路邊緣之公車站。
- 公道之寬度至少 6 公尺，以允許其他公車通行。
- 公車轉運站之電氣、給排水、通訊及其他機電設施之設置應妥為設計與協調，並隱藏於建築物中。

(三) 計程車

1. 高鐵車站應提供計程車上／下客分離之專用停車區，以引導旅客動線進出車站出入口，並應提供候車旅客足夠之擋風、蔽雨、遮陽設施。

2. 計程車排班區應設置於接近車站出入口，但不直接位於出入口處。計程車排班區大小應依運量規劃設計。

3. 依預估運量，於車站各出入口應提供足夠進站旅客下車處。於規劃計程車上／下客處時，應避免計程車重複繞行以及交通阻塞之現象。

(四) 小汽車下客處 (含摩托車)

1. 依據都市設計需求，於靠近車站出入口處設置足夠小汽車以及摩托車下客空間。小汽車下客處至車站出入口間之人行動線應直接，並避免穿越車道。

2. 小汽車下客處車道寬度之設計，應可滿足一輛通行中車輛行經另一部臨停車。

(五) 小汽車上客臨停區 (含摩托車)

1. 高鐵車站應提供小汽車、摩托車上、下客分離之專用臨停區，並引導旅客動線進出車站出入口。

2. 小汽車上客處 (含摩托車) 臨停設施之設置應避免與公車運轉相衝突。

3. 應提供車輛靠右停駛上車之設計。

4. 由臨停區通往車站出入口間之人行道，若穿越公車站時應設有適當之行人穿越道標線。

5. 臨停區應至少保持一線通暢車道，以避免交通擁塞。

(六) 停車設施

1. 依據各車站站區特殊條件提供小汽車及摩托車停車設施，並可依運量之預估分期規劃停車設施。

2. 停車設施與車站出入口之步行距離應盡量縮短，並避免人行與車行動線相互穿越之設計。

3. 停車空間、行人通道、車道之規劃與設計，應符合相關法規之要求。

4. 殘障停車位應盡量靠近車站出入口或電梯出入口處設置，以標誌引導並標明設置地點。殘障停車位之淨寬不得小於 3.3 公尺。

5. 必須穿越車道之人行通道應設置不得小於 0.9 公尺之行人穿越標線。

6. 應於停車場出入口設置收費站或設置收費設施。臨停設施應設計為嚴格管制之停車區。

7. 平面停車場：考慮利用景觀元素與人行道之設計，以分隔大量停車空間為小單位。景觀之設計應考量開放之視線以維持良好監視效果。
8. 立體停車場：超過三層之立體停車場應設置電梯，電梯之位置應盡量靠近車站出入口。
9. 停車場照明設施：停車場應有足夠自然光線或人工照明，以確保人行與車行動線之安全。
10. 應提供行人與駕駛者清晰可見之標誌系統。
11. 管理員辦公室：應規劃管理員辦公室以提供停車場管理及維修作業之用。
12. 機車停車區應與汽車區分開規劃。
13. 車站出入口、人行道、或行人步道／行人徒步區應禁止規劃機車停車位。
14. 停車場距任一車站出入口不超過 400 公尺。

(七) 特殊運具

1. 特殊運具如救護車、警車、消防車、貨車、維修車、運鈔車與垃圾車等之進出路徑與停靠之位置皆應依其特殊需求性與公共運具分開規劃與設計。
2. 考慮設置特定之進出口路徑以連接運鈔車至車站內現金處理設施。
3. 貨車、維修車以及垃圾車等裝卸平台之規劃應不影響正常之車站營運。
4. 應規劃車站內大型機具與相關設施之安裝與未來汰換、維修之進出路徑。

伍、建築計畫

一、都市計畫之管制事項

- (一) 站區應創造地標意象。
- (二) 站區整體規劃設計，應考量當地生活方式與特性，適度反映當地文化特色與傳統。
- (三) 站區範圍內高鐵路線設施之下方應作為開放性之空間，使站區範圍內，高鐵路線東西兩側之都市空間能有效連接。
- (四) 站區建築基地所留設之法定空地應依下列辦理：
 1. 建築基地所留設之法定空地應滿足防災、避難與緊急救護機能之需求。
 2. 法定空地、開放空間及人行道之間應能相互直接連通，若無法連通，則應設置公共通路連通供行人使用。
- (五) 建築物間得設置供公眾使用之人行地下道及架空走道(高度應在 4.6 公尺以上，必要時可設置頂蓋)；人行地下道及架空走道得不計入建蔽率及容積率。
- (六) 有關公共建築物之各項無障礙設施，應依建築技術規則第十章「公共建築物行動不便者使用設施」及「公共設施建築物活動場所殘障者使用設備設計規範」等相關法規規定辦理。另為塑造本地區無障礙空間系統之整體性，應於下列設施及地點設置無障礙及導盲步道，並應和人行道或各類供步行之無障礙設施及導盲步道互相連接：
 1. 站區廣場等大型開放空間。
 2. 各類供人行使用之人行道、人行步橋、地下道等。
- (七) 站區內建築基地廣告招牌、旗幟、廣告物等設施物應整體規劃設計，其設置不得妨礙行人通行、整體景觀及公共安全。
- (八) 站區之車站站體應於建築物外牆設置適當之夜間照明設施，以塑造夜間地標意象。

二、台灣高鐵車站設計規範

- (一) 通往交通轉運設施(公車彎、公車轉乘區、計程車上/下客停車區、小汽車上/下客停車區)之路徑應有擋風、蔽雨、遮陽設施。兩庇之設計應與車站設計相配合。
- (二) 必須設置坡道之處，坡道之設計應符合本規範第五章之規定。於車站進出口與轉乘設施間，應提供坡道與導盲磚予殘障人士。
- (三) 特殊運具如救護車、警車、消防車、貨車、維修車、運鈔車與垃圾車等之進出路徑與停靠之位置皆應依其特殊需求性與公共運具分開規劃與設計。
- (四) 考慮設置特定之進出口路徑以連接運鈔車至車站內現金處理設施。
- (五) 貨車、維修車以及垃圾車等裝卸平台之規劃應不影響正常之車站營運。
- (六) 應規劃車站內大型機具與相關設施之安裝與未來汰換、維修之進出路徑。

三、開放空間與景觀規劃

一、都市計畫之管制事項

(一) 人行動線

1. 站區內地上、地面或地下的人行動線規劃應與高鐵車站、轉運站、停車場、站區廣場以及附屬事業用地等站區主要建築與設施物順暢銜接。
2. 人行動線應構成連續之系統。

(二) 景觀意象

1. 站區應創造地標意象。
2. 站區整體規劃設計，應考量當地生活方式與特性，適度反映當地文化特色與傳統。

(三) 站區內廣場應規劃開放性之休憩景觀設施，並應加強綠地與植栽，其綠覆率應在百分之四十以上。

(四) 站區範圍內高鐵路線設施之下方應作為開放性之空間，使站區範圍內，高鐵路線東西兩側之都市空間能有效連接。

(五) 站區建築基地所留設之法定空地應依下列辦理：

1. 建築基地所留設之法定空地應滿足防災、避難與緊急救護機能之需求。
2. 法定空地、開放空間及人行道之間應能相互直接連通，若無法連通，則應設置公共通路連通供行人使用。

(六) 站區之車站站體應於建築物外牆設置適當之夜間照明設施，以塑造夜間地標意象。

(七) 站區之綠化植栽應儘量使用原生樹種，以塑造地區特色。

二、台灣高鐵車站設計規範

(一) 人行道與行人步道／行人徒步區

高鐵車站站區上行人動線應保持簡單、直接與安全，並提供使用者充足之照明與無視線阻礙之環境。應避免孤立與隱藏性行人步道之設計。人行與車行動線必須分開，以人行動線為優先條件下，避免這兩種型式動線之衝突。車站站區設計必須考量下列項目：

1. 行人步道與行人穿越道必須設施方便通達車站進出口處。
2. 採用不同表面處理、材料與顏色以突顯行人步道與行人穿越道。

3. 通往交通轉運設施（公車灣、公車轉乘區、計程車上／下客停車區、小汽車上／下客停車區）之路徑應有擋風、蔽雨、遮陽設施。兩庇之設計應與車站設計相配合。

4. 車站站區內人行道淨寬不得小於 2.5 公尺，供公車、計程車、小汽車停靠區之人行道淨寬不得小於 5 公尺。

5. 行人步道／行人徒步區應有 1%~5%之坡度，且應向排水溝或陰溝方向匯集。人行道上不允許出現高程突然之改變，如人孔蓋或其他突出物行人步道上隔柵或其他開孔之設置皆應減炒絆倒或危險之發生。

6. 必須設置坡道之處，坡道之設計應符合本規範第五章之規定。於車站進出口與轉乘設施間，應提供坡道與導盲磚予殘障人士。

7. 車站至轉乘設施間之人行動線規劃應為：

(1) 沿著最短且連續之路徑

(2) 盡量避免高程之改變

(二) 車站廣場

車站廣場為車站之前門，為高鐵車站與相關事業發展用地以及高鐵車站特定區之主要銜接處，車站廣場之設計應能配合並強化車站之整體設計。應納入考量之項目為：

1. 休憩空間之提供。

2. 結合公共藝術品之考量。

3. 未來設置廣場地下停車場設施可行性之考量。

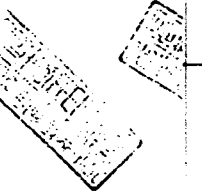
(三) 促進步道系統的連貫性，運用一系列的連接方式如主要道路、人行徒步道、鄰里公園及主題廣場等，串連車站及週邊商業區。

(四) 強調鋪面處理標誌以及配合步道上活動的所有設備等休閒設施，並鼓勵興建藝文設施，舉辦文化節目以及戶外活動，以強化車站週邊的步行經驗。

(五) 利用景觀植栽強化東西向都市空間架構，創造一個綠的視覺延續以及舒適的人行徒步空間。

(六) 臨高架面採景觀植栽退縮，降低建築受到交通的衝擊性。

第一章 區位分析、計畫目標及開發構想



第一節 區位分析

壹、站區及車站之區域特性

一、站址及影響圈界定

(一) 站址區位

位居高速鐵路嘉義車站特定區中心的高鐵嘉義車站位居之嘉義市西方約 11 公里之太保市，西距嘉義縣治所在地 2 公里，東距中山高水上交流道 4 公里，站區面積 12.51 公頃。縣 168 號道路由特定區中間貫穿，為主要聯外道路，向東可連接中山高速公路、台 1 省道、水上、嘉義市，向西可連接朴子、六腳、布袋、東石、西濱快速道路等，未來東西向快速道路東石—嘉義線興建完成後，可成為站區通往嘉義市、濱海工業區主要連絡道路，（詳圖 I-1-1）

(二) 影響圈界定

依據「高速鐵路嘉義車站特定區綱要計畫」劃定之嘉義太保車站影響圈（或稱服務圈）之範圍包括：雲林縣、嘉義縣及嘉義市全部行政區域，以及台南縣之新營市、鹽水鎮、白河鎮、柳營鄉、下營鄉及六甲鄉等市鄉鎮。考量基本資料蒐集完整之便利性以及生活圈具高同質性為不宜分割之基本分析單元等因素，針對後續空間結構、人口及產業、相關重大建設計畫等分析項目，將以嘉義生活圈（涵蓋嘉義縣、市全部行政區域之 19 個市鄉鎮）為主要分析範圍。（詳圖 I-1-2）

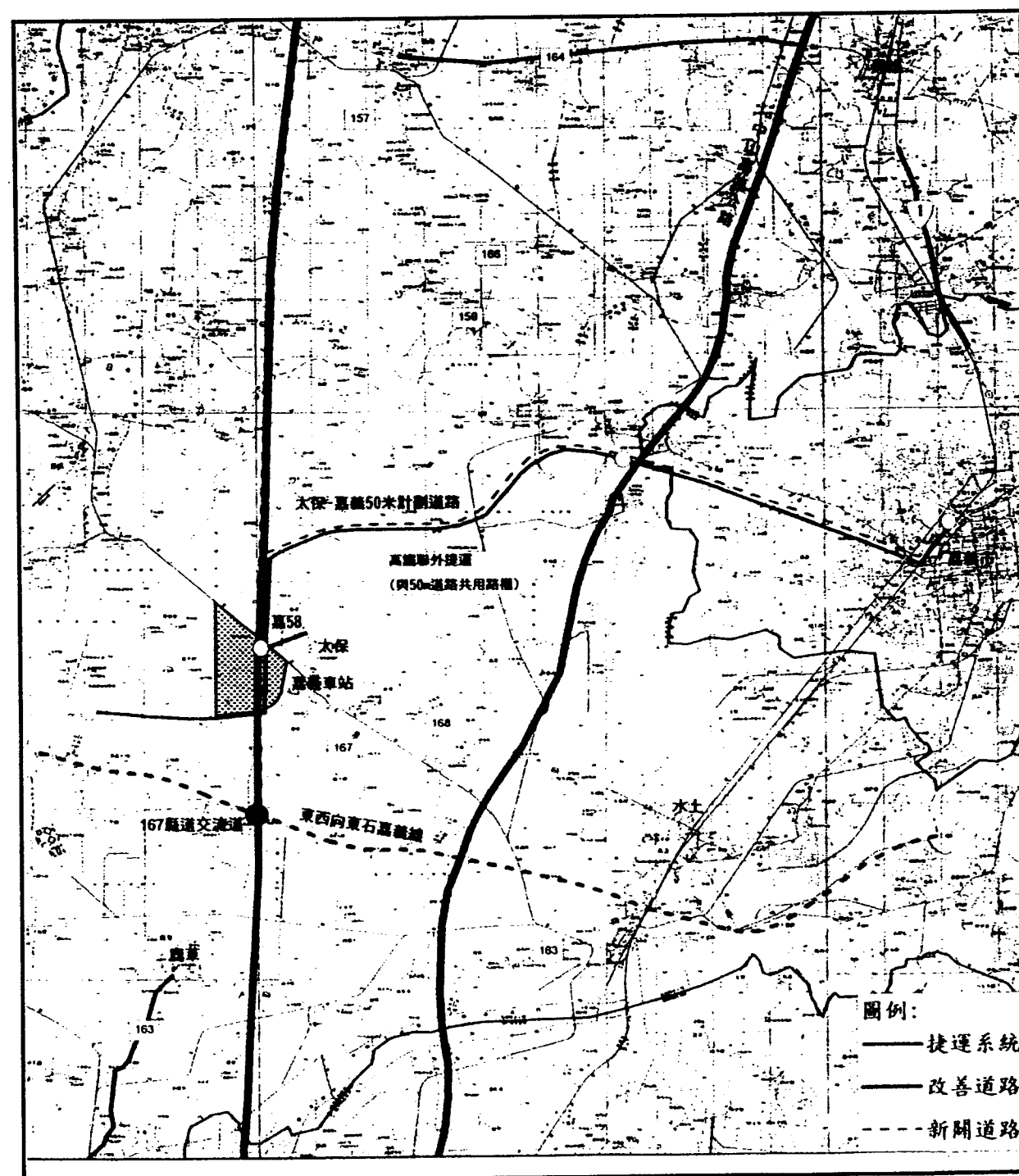


圖 I-1-1 嘉義車站區位關係示意圖

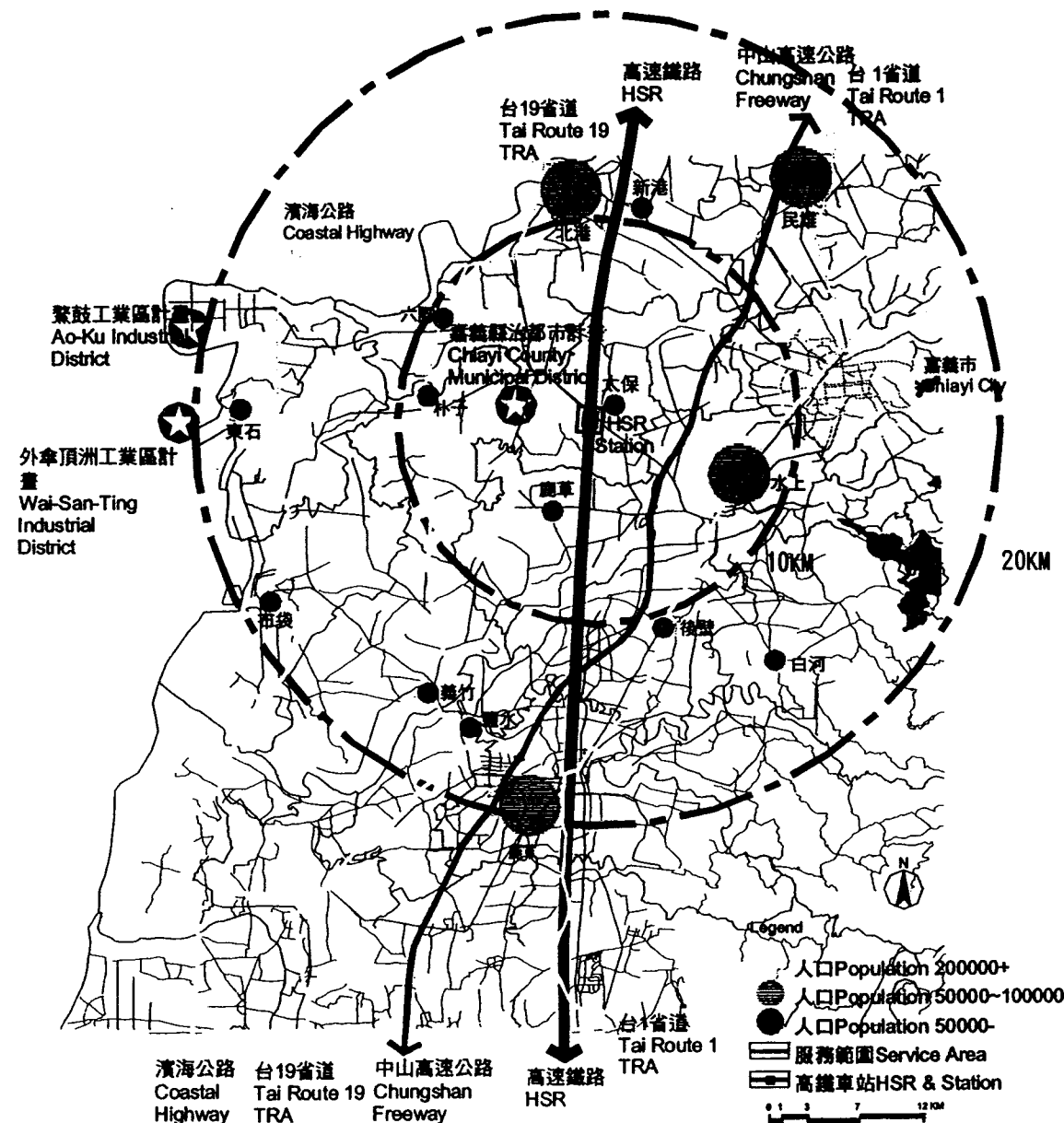


圖 I-1-2 嘉義車站影響圈範圍示意圖

二、實質發展現況分析

(一) 土地使用現況

基地位於嘉南平原上，地形平坦，為沖積平原所構成，海拔在 14 公尺以下，地區內地形北高南低，坡度甚緩和。目前為台糖蒜頭農場用地，均作農業使

用，主要作物包括甘蔗及小部份瓜類作物，農場內並有格狀的產業道路路網，及朴子溪朴子支線灌溉溝渠經過，目前尚未有人口居住。

計畫區東側臨太保市，西側則為擴大嘉義縣治都市計畫區，由基地遠眺大部分為低層建築；北側有台糖鐵路經過。



圖 I-1-3 基地現況照片(1) 圖 I-1-4 基地現況照片(2) 圖 I-1-5 基地現況照片(3)

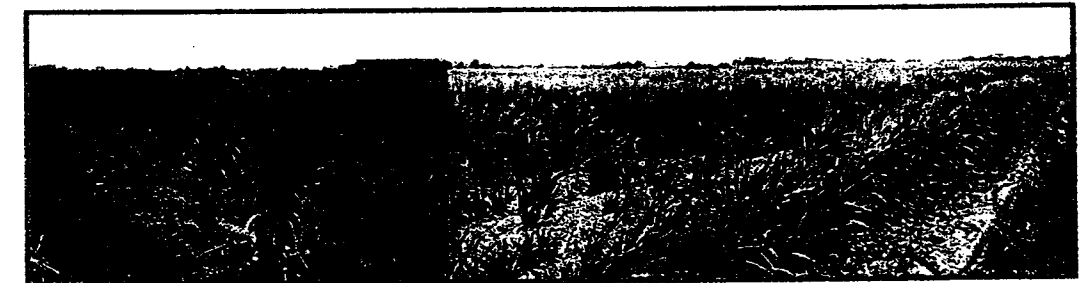


圖 I-1-6 基地現況照片(4)

(二) 交通運輸現況

基地目前主要之聯外道路為縣 168 號道路，東往水上、嘉義及高速公路水上交流道，西通朴子、東石，目前現況為 24 公尺，未來依據高鐵特定區計畫之道路系統計畫，計畫寬度為 35 公尺，為嘉義縣西部之主要東西向聯絡道路。

(三) 都市空間結構

嘉義生活圈現況空間發展結構大致以縱貫鐵路、台 1 號省道、中山高速公路等構成之縱貫軸及現有西濱道路發展之濱海軸為主要發展軸，此外尚有以阿

里山、玉山為主的嘉義-阿里山橫貫遊憩軸，而各發展點均以單點獨立發展為主，而以嘉義、朴子為代表。

三、人口及產業發展分析

(一) 人口成長、分布

特定區範圍內現況無居住人口，周圍地區人口分佈主要集中於太保市及朴子市；太保市之人口由民國 77 年之 26,968 人至 86 年增至 30,823 人，呈緩和正成長趨勢；朴子市人口由民國 77 年之 45,051 人至 86 年減至 44,530 人，呈負成長趨勢。以嘉義生活圈人口歷年（75~87 年）統計資料結果（詳表 I-1-1），可歸納出以下幾點人口發展特性：

1. 歷年來嘉義生活圈人口外流情形造成總人口數減少，近年受都會化及交通、文教建設投入之影響，漸有回升趨勢

由表 I-1 知，嘉義生活圈在民國 78 年以前人口受移出人口大於自然增加人口影響，總人口數逐年減少，近年受嘉義都會化及中正大學設校、高速鐵路設站等因素影響，人口已逐漸回升。人口外流主要原因係因受台中、台南、高雄三大都會區發展之牽引，且由於本生活圈主要產業為一級產業，就業機會少，導致人口因工作就業而遷移。

2. 人口分佈以嘉義市為主要吸引中心，朴子市為次中心

嘉義縣人口數較多之鄉鎮，皆位於嘉義市與朴子市的周圍，惟近年來朴子市的吸引力已持續降低，其周圍鄉鎮市的人口數正逐年減少（詳表 I-1-2）。

3. 嘉義縣未來人口成長仍需賴重大產業建設的投入

依嘉義縣綜合發展計畫對全縣人口發展趨勢之預測結果，嘉義縣民國 91、95、99 年之人口分別為 56 萬 4 千、56 萬、55 萬 4 千人，亦即未來如未能有較大規模的產業建設投入，則總人口數將會以每年 1000~1500 人的速度減少。若嘉義縣報編的鰲鼓工業區、馬稠後工業區、大埔美工業區、醫療專用區能順利通過進行，則民國 91、95、99 年之人口將分別可達到 64.9 萬、74.3 萬、82.2 萬人，可知重大產業建設的投入對嘉義縣未來之人口發展將具有十分重要的影響。

表 I-1-1 嘉義生活圈歷年人口成長分析表

年期	嘉義生活圈		嘉義市		嘉義縣	
	人口數	成長率(%)	人口數	成長率(%)	人口數	成長率(%)
75	818,339	-0.63	254,001	0.17	564,338	-0.99
76	813,771	-0.56	254,875	0.34	558,896	-0.96
77	800,531	-1.65	255,994	0.44	544,537	-2.57
78	808,165	0.94	256,165	0.07	552,000	1.35
79	809,874	0.21	257,597	0.56	552,277	0.05
80	813,214	0.41	258,468	0.34	554,746	0.45
81	815,278	0.25	258,698	0.09	556,580	0.33
82	821,496	0.76	258,599	-0.04	562,897	1.13
83	824,749	0.40	260,368	0.68	564,381	0.26
84	827,195	0.30	261,391	0.39	565,804	0.25
85	828,560	0.17	262,860	0.56	565,700	-0.02
86	830,517	0.24	262,822	-0.01	567,695	0.35
87	828,783	0.21	263,050	0.09	565,733	-0.35
92*	嘉義生活圈總人口數 840703					
94*	844,714 (預定高鐵通車年)					
96*	848,725					
98*	852,736					
100*	856,747					
102*	860,758					
104*	864,769					
106*	868,780					
108*	872,790					
110*	876,801 (特定區計畫目標年)					

資料來源：都市及區域發展統計彙編、本計畫整理（*：表預測值）

表 I-1-2 嘉義縣各鄉鎮市歷年人口數一覽表

單位：人

年別 區域	77 年	78 年	79 年	80 年	81 年	82 年	83 年	84 年	85 年	86 年
嘉義縣	554,537	552,000	552,277	554,746	556,580	562,897	564,381	565,804	565,700	567,695
朴子市	45,051	44,721	44,771	45,046	45,018	44,985	44,826	44,790	44,667	44,530
大林鎮	36,756	36,355	36,343	36,382	36,521	36,963	36,950	36,972	36,724	36,651
溪口鄉	19,187	18,975	18,852	18,744	18,639	18,851	18,658	18,615	18,618	18,974
六腳鄉	32,342	31,789	31,430	31,337	31,231	31,029	30,969	30,673	30,653	30,296
義竹鄉	26,426	26,093	25,877	25,655	25,473	25,517	25,175	24,910	24,507	24,749
水上鄉	49,499	49,628	50,181	50,802	51,416	52,282	53,317	54,073	54,266	55,090
竹崎鄉	41,797	41,444	41,561	41,771	42,223	42,261	42,401	42,367	41,911	41,778
番路鄉	11,243	11,348	11,456	11,558	11,697	11,854	11,967	12,075	12,198	12,455
大埔鄉	4,807	4,200	3,804	3,730	3,792	5,133	5,984	5,333	5,756	5,928
阿里山鄉	6,129	6,109	6,108	6,224	6,311	6,393	6,451	6,508	6,447	6,471

資料來源：1. 嘉義縣統計要覽（民國 77~86 年），本研究整理

(二) 產業發展

1. 就產業分布狀況而言，嘉義市與嘉義縣之產業結構特性有明顯之差異：嘉義縣以一級產業結構為主，佔全縣產業人口 30-40%，近十年略有降低的趨勢，但其所佔比例仍偏重；二級產業十年間變動情形則不大；而三級產業所佔比例逐年上升。嘉義市則以三級產業為主要產業，佔全市產業人口 60% 以上，且其比重有漸增趨勢；一、二級產業之比重則逐年下降。就嘉義生活圈之整體產業發展趨勢來看，則朝向三級產業發展，一、二級產業比重

則逐年降低。嘉義生活圈的產業人口結構，以三級產業人口佔多數，所佔右，並有逐年上升趨勢；其次為二級產業，十年來均維持在 33% 左右（詳表 I-1-3）。比例近十年來均在 40% 左

表 I-1-3 嘉義生活圈產業人口結構分析表

年期	嘉義生活圈				嘉義市				嘉義縣			
	總就業人口 (千人)	一級 (%)	二級 (%)	三級 (%)	總就業人口 (千人)	一級 (%)	二級 (%)	三級 (%)	總就業人口 (千人)	一級 (%)	二級 (%)	三級 (%)
77	388	30.3	34.7	35.1	105	7.75	37.4	55.0	283	38.6	33.7	27.7
78	386	29.5	34.7	35.8	107	14.0	33.7	52.3	279	35.5	35.1	29.4
79	372	27.9	34.1	38.0	103	11.6	34.0	54.4	269	34.2	32.7	33.1
80	371	29.0	31.0	40.0	101	6.9	35.7	57.4	270	37.4	29.3	33.3
81	383	29.8	37.0	33.2	105	6.7	33.3	60.0	278	38.5	31.3	30.2
82	376	25.2	32.2	42.3	105	5.7	30.5	63.8	271	32.8	32.1	35.1
83	375	25.1	31.7	43.2	108	6.4	30.6	63.0	267	32.6	32.2	35.2
84	376	24.2	31.7	44.1	109	6.4	28.4	65.1	267	31.5	33.0	35.6
85	368	24.8	31.0	44.2	106	6.6	28.3	65.1	262	32.1	31.3	36.6
86	363	24.0	29.4	46.6	101	4.0	26.7	69.3	262	32.1	30.5	37.4
平均		27.0	32.8	40.3		7.6	31.9	60.5		34.5	32.1	33.4

資料來源：都市及區域發展統計彙編（民國 78~87 年）

2. 就工業言之，嘉義生活圈現有的工業區包括嘉太、朴子、頭橋、民雄、新港及義竹工業區，偏向地方資源型、都市勞力型產業。目前各工業區建廠用地之開發率已近百分之百，需再編訂工業區以增加廠商投資之機會。未來發展重點則宜著重於提昇製造業層次。
3. 產業人口預測方面，「台灣南部區域計畫（第一次通盤檢討）」中，預測嘉義生活圈至民國 94 年之總產業人口為 45.8 萬人，其中一級產業人口為 17.4 萬人（38.00%），二級產業人口為 11.2 萬人（24.45%），三級產業人口為 17.2 萬人（37.55%）。另「高速鐵路嘉義車站特定區綱要計畫」中預測嘉義生活圈於民國 108 年時，就業率達 53.46%，其中一級產業人口

數為 61,442 人 (13.78%)、二級產業人口數為 167,383 人 (37.54%)、
三級產業人口數為 217,054 人 (48.68%)。

四、分析結論

- (一) 高鐵嘉義車站影響圈內的人口及產業將重新分布，將促進太保、朴子、水上、鹿草等週邊鄉鎮的人口移入及產業轉型，進而提昇其都市位階。
- (二) 高鐵車站的發展未來將結合週邊鄉鎮，形成嘉義區域另一結合交通與產業發展之生活圈，並同時促進週邊鄉鎮轉型成為區域工商服務中心。因此高鐵嘉義站區之開發內容可考量此一趨勢，提供週邊鄉鎮辦公服務及商業發展之需求。
- (三) 嘉義區域向來以自然觀光資源著稱，高鐵車站的興建將可進一步提昇嘉義區域的觀光產業發展，可藉此契機發展相關旅遊服務產業，提昇嘉義區域的觀光產業服務水準。

貳、站區發展定位與條件分析

一、上位計畫

(一) 國土綜合開發計畫 (85 年 12 月)

1. 計畫年期：以民國 100 年為計畫目標年
2. 計畫目標：包括「生態環境的維護」、「生產環境的建設」，以及「生活環境的改善」
3. 計畫構想：所規劃之未來國土空間架構如下：
 - (1) 國際階層：建設台灣成為亞太營運中心。
 - (2) 全國階層：西部成長管理軸、東部策略發展軸及離島振興區。
 - (3) 區域階層：北部、中部、南部都會帶。

(4) 地方階層：二十個生活圈。

4. 與本案關聯性分析

本都會區即屬於西部成長管理軸中南部都會帶內之一般地區生活圈，其發展策略包括：

- (1) 以中心都市作為鄰近地區的高層服務機制，提供完整性的公共設施服務網路。
- (2) 建設完善的道路系統及交通運輸網路，加強區域與外界的聯絡體系。
- (3) 促使產業升級，吸引企業進駐，提供工作機會，振興地方經濟。
- (4) 妥善利用地方性資源，發展具該地方特色的產業。
- (5) 加強推動農村規劃，調整農業結構，發展精緻農業及休閒農業。
- (6) 加強生活圈內的基礎公共設施建設，以提高地方的公共設施品質。
- (7) 整體規劃利用觀光遊憩資源。

(二) 台灣南部區域計畫 (第一次通盤檢討) (85 年 6 月)

1. 計畫年期：為民國 94 年
2. 計畫構想：其對嘉義生活圈的發展構想如後：
 - (1) 嘉義次生活圈為南部區域之次區域中心，未來發展以技術密集型產業及觀光業為主，與周圍鄉鎮形成一「生產」環境發展區。區內玉山國家公園、阿里山、瑞里、太平等風景區構成的阿里山系統，則形成「遊憩及自然保育」發展區。
 - (2) 朴子次生活圈原以一級產業為主，未來配合雲林離島工業區之開發，引進相關工業，使其成為「生產」發展區，並配合國建計畫於好美寮規劃濱海遊憩區，加上布袋鹽田光等，構成「遊憩及自然保育」區。

(三) 嘉義縣綜合發展計畫 (86 年 2 月)

對高鐵嘉義站所在太保鄉之發展構想如後：

1. 以具備行政中心機能，未來配合醫療專用區及高鐵之設站，將可成為行政醫療服務及轉運中心。
2. 結合縣府縣治擴大都市計畫整體開發、醫療專用區及馬稠後工業區等重大開發計畫，成為嘉義生活圈之新興都市發展中心。
3. 加強太保市與嘉義市、嘉義縣其他鄉鎮之道路聯繫，使太保市在高速鐵路完成後，成為嘉義地區的鐵路客運中心。

(四) 高速鐵路嘉義車站特定區計畫

1. 特定區位置及面積

本車站地區以高鐵車站為中心，計畫範圍界線北側以現有之台糖鐵路為界，東側以距太保國中西邊牆界約一七〇公尺處為界，南側大致以現有溝渠春珠大排附近為界，西側則與變更暨擴大嘉義縣治所在地都市計畫區相接壤，計畫面積 135.22 公頃。(詳圖 I-1-7)

2. 計畫年期

計畫目標年為民國 110 年，配合高鐵全線通車營運年作為中程目標年。

3. 計畫人口及居住密度

有關高鐵嘉義車站前經高鐵局擬定「高速鐵路嘉義車站特定區計畫」，本車站特定區範圍計畫人口為 20,000 人，居住密度每公頃 400 人。

4. 計畫內容

住宅區 36.59 公頃、商業區 10.45 公頃、高鐵車站專用區 12.51 公頃、產業專用區 15.14 公頃以及公共設施用地 40.14 公頃。

(1) 空間發展構想

a. 站區部份規畫為轉運中心區

b. 轉運中心外圍規畫主要商業服務區

c. 於轉運中心區東向入口處規畫休閒遊憩區，供休閒遊憩使用並塑造站區之鮮明意象

d. 以轉運中心區、主要商業帶及大型公園構成車站特定區之發展核心

e. 在發展核心外圍地區規畫為居住生活區

f. 高鐵路線兩側各以二十五米寬綠化道路隔離其他使用分區

g. 劃設大街廓，以增加土地開發、建築設計及利用上的彈性。

(2) 交通運輸系統構想

a. 聯外交通系統

(a) 以縣一六八向東連接中山高水上交流道、水上、嘉義市等；向西連接朴子、六腳、布袋、東石、西濱快速道路等。

(b) 特定區周邊劃設外環道，以疏導過境交通及匯集特定區車流，往東接中山高水上交流道、水上、嘉義市等；向西通往嘉義縣治所在地；往北銜接高鐵橋下快速公路及嘉義站區至嘉義市新聞五十公尺計畫道路；向南接東西向快速公路東石—嘉義縣。

(c) 站區外高鐵路線兩側規畫南北主要道路，向南接縣道一六七。

(2) 區內交通系統

(a) 於站區南北兩側分別規畫車行迴路，以解決車流到、離高鐵車站需要，並有效分離人行與車流系統。

(b) 規畫外環道路系統。高鐵路線兩側規畫為南北向主要道路。

5. 高速鐵路嘉義車站專用區土地使用分區管制要點

針對站區的土地使用分區要點主要規定如下：

(1) 土地使用項目、內容及面積分布

a. 土地使用項目

(a) 交通設施：鐵路車站（供高鐵車站與路軌，必要之安全設施及服務設施）、轉運站、公共停車場、人行廣場、道路。

(b) 附屬事業：旅館設施、會議及工商展覽中心、餐飲業、休閒娛樂業（不得經營特種服務業）、百貨零售業、金融服務業、一般服務業、通訊服務業、運輸服務業、旅遊服務業、辦公室。

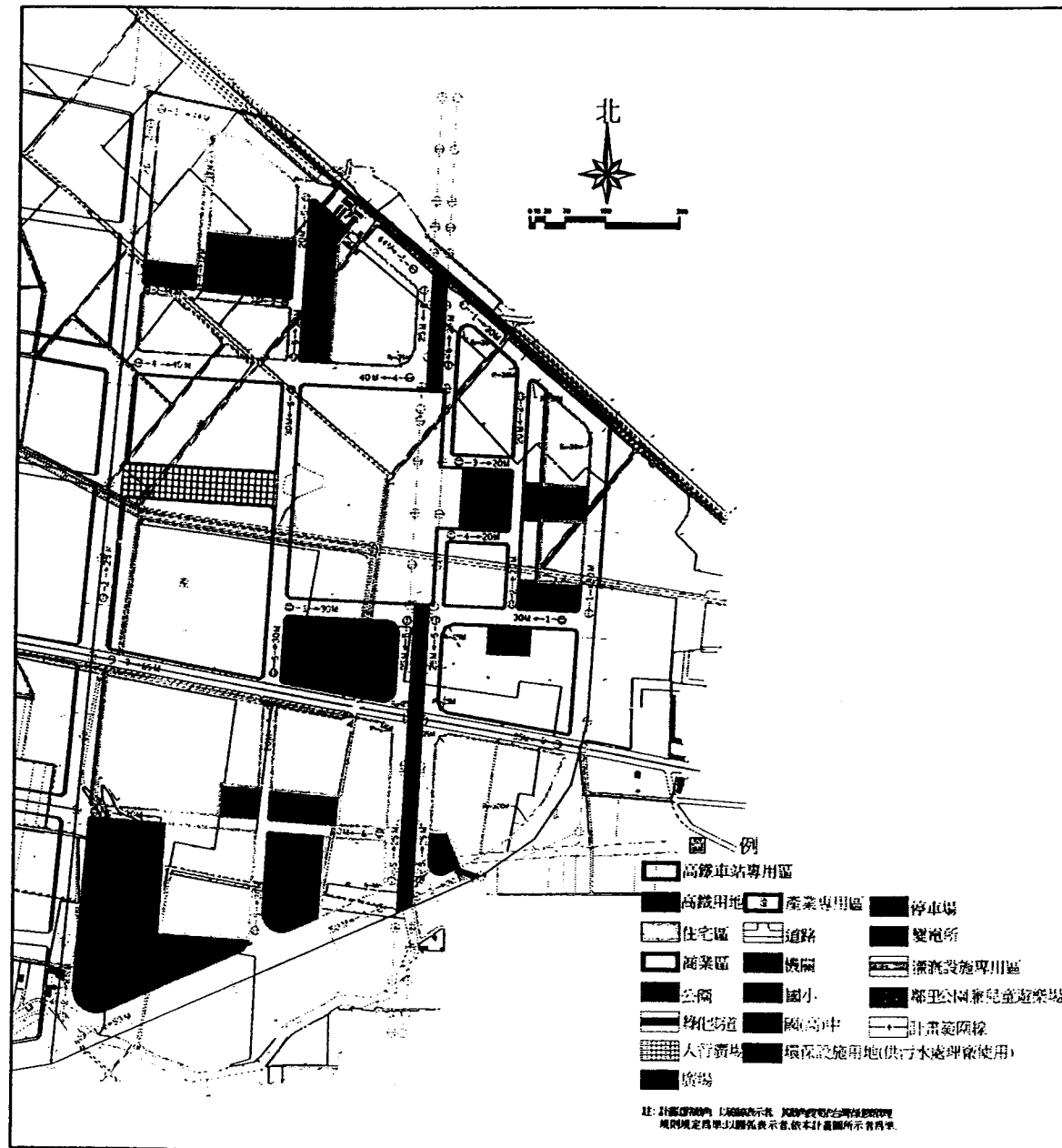


圖 I-1-7 高速鐵路嘉義車站特定區計畫圖

b. 土地使用強度

表 I-1-4 站區土地使用面積及使用強度表

土地使用別	面積 (公頃)	建蔽率 (%)	站區供附屬事業使用之最大總樓 地板面積 (m ²)	備註
交通設施用地	7.07	60	87,920	高鐵路站外之路線設施構造物不予以計入建蔽率。 供附屬事業使用之總樓地板面積得按實際發展需要配置於交通設施及附屬事業用地上。
附屬事業用地	3.14	70		
站區廣場	2.30			得適度供做人工地盤、地下公共停車場、地下機電設備、通風設備及地下室出入口等。

c. 土地使用面積配置

- 前項表列之站區廣場，其面積不得少於二·三公頃，其中一處廣場應設於特定區「人行廣場」東側之端點，其面積最小應達一·五公頃。以做為提供公眾活動之空間，並兼具舒緩車站人潮、防災疏散、緊急救護通行之功能。
- 轉運站應儘量鄰近高鐵車站，面積不得少於一六五〇平方公尺。並應規劃便捷之人行動線連接至高鐵車站。
- 站區應提供公眾使用之小汽車停車位 440 個以上及機車、腳踏車停車位 450 個以上；停車場區位應儘量靠近鐵路車站，並考量旅客轉乘之便利性。供附屬事業使用之建築物，應於其建築基地內另行留設足夠之停車空間及機車、腳踏車停車位。
- 車站站體周邊應提供足量之到站、離站之計程車等候空間，並與人行動線及車流動線整體考量。
- 前述有關交通計劃所提供之數量需求，得依運量分析分期設置。

(2) 人行動線

- 站區內地上、地面或地下的人行動線規劃應可連接高鐵車站、轉運站、停車場、站區廣場以及附屬事業等站區主要建築與設施物順暢銜接。
- 人行動線應構成連續之系統。

(3)交通系統

- 站區內之道路系統應與周邊特定區之計畫道路順暢銜接。
- 車站站體週邊應依交通計畫之運量分析，配置足量之臨時停車、等候用之車道，以服務旅客上下車。
- 站區停車空間設置規定如下表

表 I-1-5 站區停車空間設置規定

項 目	規定事項
站區	站區應提供公眾使用之小汽車停車位 440 個以上，及機車、腳踏車停車位 450 個以上。
附屬事業	應於其建築基地內另行留設足夠之停車空間及機車、腳踏車停車位。
站體周邊	(1). 供足量之到站、離站之計程車等候空間，並與人行動線及車流動線整體考量。 (2). 配置足量之臨時停車、等候用之車道，以服務旅客上下車。
捷運車站	車站及路軌應佈設於高鐵車站站體及高鐵路軌之東側，且不得妨礙站區車行及人行動線系統之功能及通暢。

(4)景觀意象

- 站區應創造地標意象。
- 站區整體規畫設計，應考量當地生活方式與特性，適度反映當地文化特色與傳統。

(5)站區開放空間設置規定

- 站區內廣場應規畫開放性之休憩景觀設施，並應加強綠化與植栽，其綠覆率應在百分之四十以上。
- 站區範圍內高鐵路線設施之下方應作為開放性之空間，使車站旅客大樓與「廣場」維持良好之空間關係。
- 站區建築基地所留設之法定空地應依下列規定辦理：
 - 建築基地所留設之法定空地應滿足防災、避難與緊急救護機能之需求。
 - 法定空地、開放空間及人行道之間應能相互直接連通，若無法連通，則應設置公共通路連通供行人使用。
 - 法定空地內應留設適當數量之自行車、機車停車位。
- 站區之綠化植栽應儘量使用原生樹種，以塑造地區特色。

- 建築物間得設置供公眾使用之人行地下道及架空走道（淨高度應在四·六公尺以上，必要時可設置頂蓋）；供公眾使用之人行地下道及架空走道得不計入建蔽率及容積率。

表 I-1-6 站區開放空間設置規定

項 目	內 容
退縮帶狀開放空間	同特定區管制之規定，如圖所示。
站區廣場	應規定開放性之休憩景觀設施，並應加強綠地與植栽，其綠覆率應在百分之四十以上。
高鐵路設施	高鐵路線設施之下方應作為開放性之空間，使站範圍內，高鐵路線東西兩側之空間能有效連接。
法定空地	(1). 法定空地、開放空間及人行道之間應能相互直接連通，若無法連通，則應設置公共通路連通供行人使用。 (2). 法定空地內應留設適當數量之自行車、機車停車位。
綠化植栽	使用原生樹種，以塑造地區特色。

(6)站區無障礙設施設置規定

有關公共建築物之各項無障礙設施，應依建築技術規則第十章「公共建築物行動不便者使用設施」及「公共設施建築物活動場所殘障者使用設備設計規範」等相關法規規定辦理。另為塑造本地區無障礙空間系統之整體性，應於下列公共設施及地點設置無障礙設施及導盲步道，並應和人行道或各類供步行通道之無障礙導盲步道互相連接。

- 站區廣場等大型開放空間。
- 各類供人行使用之人行道、人行天橋及地下等。

表 I-1-7 站區無障礙設施規定

項 目	內 容
站區廣場	設置無障礙設施及導盲步道，並應和人行道或各類供步行通道之無障礙設施及導盲步道互相連接。
各類人行系統	
公共建築物	有關公共建築物之各項無障礙設施，應依建築技術規則第十章「公共建築物行動不便者使用設施」及「公共設施建築物活動場所殘障者使用設備設計規範」等相關法規規定辦理。

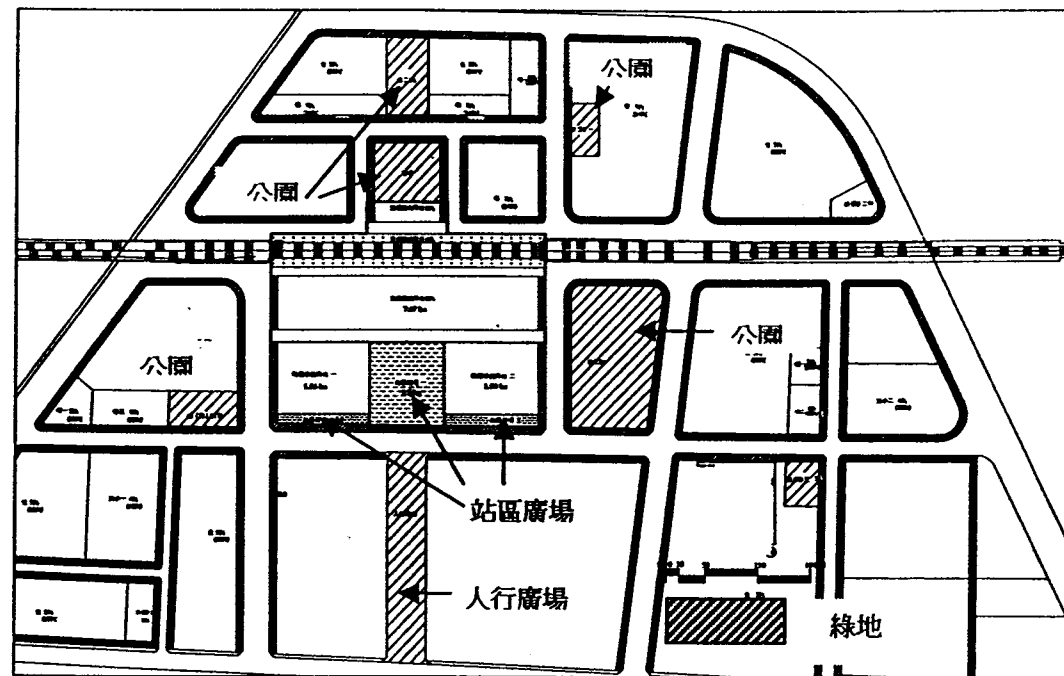


圖 I-1-8 高速鐵路嘉義車站特定區公園綠地系統圖

(7) 站區建築物附加物規定

- 站區內建築基地廣告招牌、旗幟、廣告物等設施物應整體規畫設計，其設置不得妨礙行人通行、整體景觀及公共安全。
- 站區之車站站體應於建築物外牆設置適當之夜間照明設施，以塑造夜間地標意象。

表 I-1-8 站區建築物附加物規定

項目	內容
廣告招牌	站區內建築基地廣告招牌、旗幟、廣告物等設施物應整體規畫設計，其設置不得妨礙行人通行、整體景觀及公共環境。
照明設施	站區之車站站體應於建築物外牆設置適當之夜間照明設施，以塑造夜間地標意象。

二、相關計畫

(一) 相鄰都市計畫

1. 變更暨擴大嘉義縣治所在地主要計畫

(1) 計畫區位與範圍

計畫區位於太保市與朴子市之交界處，東至高鐵太保車站特定區，西至原縣治所在地都市計畫西側約 340 公尺，南北界分別為以縣道 168 往南延伸 850 公尺及往北延伸 1,100 公尺，面積約 555 公頃。

(2) 計畫內容

- 住宅區：提供優良之居住環境，計畫設 250 公頃住宅區
- 商業區：中心商業區計 42.44 公頃，社區性商業區計 9.74 公頃。
- 醫療專用區：為提升嘉義地區之醫療水準，劃設 80 公頃醫療專用區。
- 購物中心區：配合現代化消費型態及新社區發展，於中心商業區劃設 8.84 公頃購物中心。

(3) 開發進度

主要計畫於 87 年 8 月公告實施，第一期細部計畫亦於 88 年 1 月公告實施，面積約為計 555 公頃，其中醫療專用區將以預售方式辦理開發，業於民國 88 年 12 月委託開發，預於 90 年底前完成第一期建設。

(4) 開發規模

縣治所在地都市計畫及擴大縣治所在地都市計畫二計畫總計引入 12 萬人。

2. 太保都市計畫暨細部計畫

太保都市計畫於民國 80 年完成第一次通盤檢討，係屬市公所所在地而擬定之市鎮計畫，而細部計畫範圍與主要計畫範圍一致。計畫範圍東至後潭埤以東 600 公尺之水圳，西至太保國中以西約 704 公尺之農地，涵蓋車站特定區部份範圍，面積共計 428.50 公頃，計畫目標年民國 94 年，計畫人口 12,000 人，居住密度每公頃 230 人。

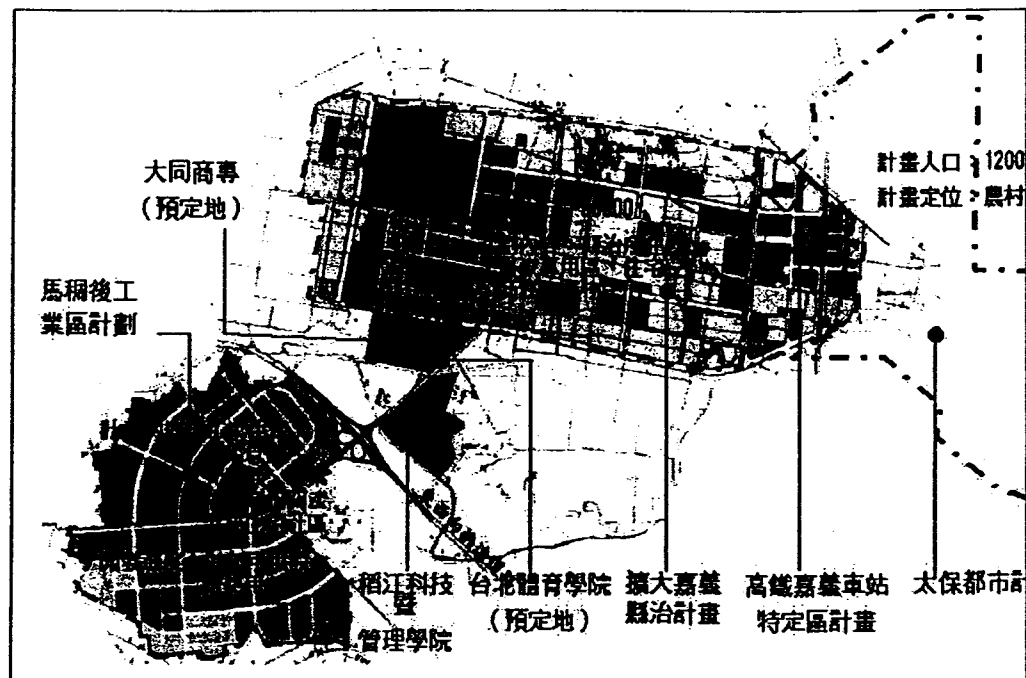


圖 I-1-9 站區週邊相關都市計畫及產業發展計畫分布圖

(二) 相關交通建設計畫

1. 水上機場擴建計畫

有鑑於嘉義地區航空運輸業成長快速，現有水上機場之設施已不敷使用，交通部乃斥資 3 億元，整建水上機場，其計畫內容包括擴建與整建候機室及週邊設施改善等。機場之擴建與服務機能之強化，將直接改善嘉義縣之運輸條件並加速產業發展。

2. 中南部第二高速公路興建計畫

中南部第二高速公路路線沿雲林之市中心斗六、嘉義之市中心嘉義市東側而行，沿途共設斗六、古坑、梅山、竹崎、中埔、白河、六官等交流道，全線採六車道布設。由於嘉義縣之交通建設向來以服務嘉南平原為主，第二高速公路之建設，除提供一南北向主幹道，便利嘉義縣東緣地區之聯外，更因此主線之通過，得以健全本地區之路網，全面提昇嘉義縣之可達性。

3. 東西向快速道路興建計畫 (東石—嘉義線)

西起自東石鄉東石港重劃區，與縣道 168 共構，於水上宅子尾銜接台 18 省道，並聯絡中南二高，路基寬度 25 公尺，全線長 31.5 公里。未來可與台 19、台 1 號省道及中山高、中南二高、西濱快速道路等系統聯成一體，

交通路網將更為完整。其中嘉 45 至二高段預定民國 89 年完成，西濱至嘉 45 段民國 90 年後辦理。

4. 西部濱海快速道路興建計畫

依台 17 省道改建而成，預計通過高鐵車站西側約 15 公里處，並在東石設有交流道，可藉縣 168 或東石—嘉義快速道路加以聯貫，向南可達布袋、台南市。西濱快速公路採全線開放式規畫，路線北銜雲林離島工業區，南接台南科技工業區，並串連嘉義縣沿海遊憩及產業重要據點，與東西向快速道路相交於東石鄉，對於沿海地區之發展具有重大意義。

5. 高鐵橋下快速公路興建計畫

本計畫在高鐵高架橋下興建直通高鐵站區之南北向快速公路，北起自縣 159 南至縣 167，擬建雙向車道或雙向雙車道連絡高鐵站區東西向相關道路，包括縣道 164、159、168、163 及高鐵站區至嘉義市新闢 50 公尺道路，以及聯繫中山高速公路大林、北港及水上交流道，其功能在於便利往來高鐵車站及相鄰地區之交通量，並提供高鐵維修之便利。

6. 高鐵特定區至嘉義市新闢五十公尺道路

本路線起自高鐵車站特定區五十公尺外環道，途中穿越高速鐵路高架橋下，至嘉義交流道特定區內與特定區之五十公尺寬計畫道路銜接，並直達嘉義市九十公尺寬之世賢路外環道，全長約 10.83 公里。

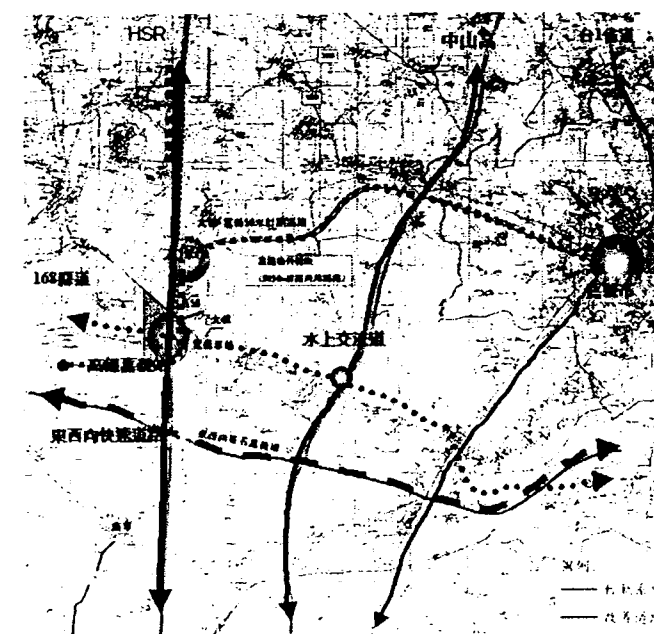


圖 I-1-10 站區週邊相關交通建設計畫圖

(三) 相關產業發展計畫

1. 醫療園區開發計畫

(1) 計畫區位與範圍

計畫區於縣治擴大都市計畫第一期開發區中，位於朴子市與太保市之交接近，行政區屬朴子市。

(2) 計畫內容

- 綜合性醫院：設立目標為一般病床至少 2000 床。
- 護理之家：設立目標為照護床數至少 2000 床。容納至少 500 名老人
- 護理專校以上學校：設立目標為至少招收學生 4000 名。

(3) 開發進度

- 主要計畫：87 年 8 月發布實施。
- 細部計畫：88 年 1 月發布實施。
- 區段徵收：87 年 11 月行政院核准區段 徵收計畫書。

2. 大埔美智慧型工業園區開發計畫

(1) 開發範圍

計畫區以台糖公司之大埔美農場為主，位於大林鎮東面，鄰近大林鎮及梅山鄉交界處，面積約 439 公頃。

(2) 開發內容

以引進農產生物科技、半導體後段製程及複合材料等業種為主，建立研發與量產並重之科技發展園區。區內劃設工業生產、金融物流、科技研發、行政管理及居住休閒等分區。其中工業生產用地約 249 公頃，金融物流區有 17 公頃，科技研發區有 16 公頃，住宅區有 30 公頃，休閒與基礎設施共有 127 公頃。

(3) 開發方式與進度

本計畫擬以委託公民營開發單位投資開發，地產處分方式以出售為原則，開發進度計畫計分三期，預計於民國 96 年售地完成。

3. 馬稠後工業園區開發計畫

(1) 開發範圍

以台糖公司馬稠後農場用地為主，位於本縣朴子市與鹿草鄉之交界處，面積約 426 公頃。

(2) 計畫內容

依發展產業需要，劃設工業生產、運輸倉儲、研究發展、產業培育、相關產業、住宅社區、以及必要之公共設施與基礎設施，其擬引入產業活動類別包括以農產及醫藥生物科技、微電子精密科技以及半導體科技為主的科技產業、以金屬製品、非金屬製品、食品、成衣及服飾品、傢俱及裝設品等製造業為主之傳統產業、以及以服務產業為主之產業。

(3) 開發方式與進度

委託公民營事業開發與售地。預計民國 88 年進行工程設計與施工，91 年可供設廠使用。

4. 熬鼓工業區計畫

運用東石鄉海邊現有台糖土地開發，計畫面積約 1,031 公頃，擬開發為以地方資源型、金屬製品及石化下游工業為主之綜合工業區，未來開發完成後對嘉義沿海地區之產經條件將產生相當之助益，並藉以遏阻人口之持續外流。

5. 外傘頂洲工業區計畫

為嘉義海邊外傘頂洲附近之東石綜合工業區，面積約 12,584 公頃，可使高雄重工業北遷，促進區域均衡發展。

(三) 相關教育設施計畫

站區鄰近區域未來預定將有台北體育學院、稻江科技暨管理學院及大同商專等大專院校的設立。

三、分析結論

(一) 在整體都市計畫定位上高鐵車站擔任地區發展樞紐及地區門戶之角色，未來其在整個都市空間架構、活動開發內容，及交通網路的建構銜接上應充分考量其與周邊現有建設及未來發展設施間之銜接與地區都市空間結構的再結構效應，以發揮站區開發之整體效益。若考慮未來重大建設計畫投入之影響，嘉義生活圈未來之空間結構中，嘉義市及周邊衛星市鎮可能逐漸發展為嘉義都會區，且若位於太保市之嘉義新市鎮能順利開發，則可結合周邊都市聚落發展為嘉義都會區之副都心。

(二) 在交通建設方面，高鐵之投入，預期可提供本區便捷的聯外交通，使嘉義區域與北、中、南三大都會區的溝通更為密切，並提昇都會區內的交通運輸系統，進而提昇帶動嘉義都會區之商業、居住及產業之發展。其他包括南二高、東西向快速道路及新闢道路計畫等交通建設計畫對站區之交通可及性及嘉義生活圈之產經體質改善將有所助益。然以下因素仍將可能為未來站區開發之阻力：

- 東西向快速道路距高鐵約 3.5 公里，興建完成後將成為高鐵嘉義站往嘉義市、濱海工業區等聯外主要交通動脈，若無法配合高鐵開發時程完工，將使高鐵之可及性大為降低。
- 西部濱海公路是濱海地區接東西向快速道路往高鐵站區最主要之通道，與濱海地區開發息息相關，若能如期完成，將可提高離島工業區與高鐵站聯繫之便利性，惟其建造年期較晚，相關性減低。

(三) 在產業發展方面，目前嘉義生活圈內的主要產業發展方向為朝高科技、生化醫療等方向為主，同時並著重服務業的發展，未來高鐵的興建將為目前其週邊多項產業開發計畫的重要背景條件及發展觸媒，而週邊產業的發展亦將與車站特定區之整體產業發展息息相關，因此在整個站區的開發內容規畫上，宜強化其開發內容與其週邊產業發展遠景的相互依存關係。

參、站區與周圍地區之發展展望分析

一、發展限制

(一) 各項重大建設計畫仍具不確定性

各項重大建設計畫之開發時序仍具高度不確定性，如嘉義新市鎮、外傘頂洲工業區、麥寮工業區、輕軌接駁系統等，影響特定區未來發展之競爭力及不確定因素。

(二) 站區至各市鎮間缺乏便捷的接駁系統，聯外交通不便

車站地區區位條件不佳，聯外交通不便，與服務圈內之各市鎮間距離又長，且尚無便捷之交通系統連接，將降低其服務功能，可能限制其未來之發展，未來輕軌興建計畫是否能肩負連絡各鄉鎮間及嘉義市的功能，尚未有明確的計畫時程。

(三) 人口成長緩慢，且二、三級產業發展基礎薄弱

嘉義縣以往為農業縣，產業發展向來以一級產業為主，隨著工業區的擴增，二、三級產業人口有遞增趨勢，惟發展基礎薄弱，人口成長十分緩慢，嘉義縣甚至出現負成長的現象，沒有足夠的人口及產業支持地方的發展。

(四) 與鄰近地區將產生競爭關係，使站區未來之發展更具不確定性

嘉義市已發展成為次區域中心，擁有許多發展上之累積利益及聚集經濟，且鄰近地區之都市土地計畫存量均尚多，與特定區未來之發展將產生競爭性，亟待未來各聚落間之系統分工及其他政策性輔助與引導。

(五) 其他

嘉義地區都會規模小，戶口平均收入低，經濟商業活動不振，加以車站運量小，開發初期將無法帶動都市活動發展。

二、發展潛力

站區位於農業區中，可供擴展的腹地大，若未來能創造有利的投資開發及良好的居住環境，將有助於帶動特定區之都市活動及其發展。本特定區具備之發展潛力如下：

1. 區內土地使用及權屬單純，開發阻力小

特定區內地勢平坦，自然環境限制少，現況多為農業使用，上有蔗田分布，未來開發可避免建物拆遷之困擾；且土地權屬單純，多為台糖農場的土地，未來之土地處理將較為方便。

2. 地方政府配合意願高，提高計畫執行之可行性

地方政府對高鐵車站地區之開發建設，非常積極地配合推動，將可大幅增加未來開發建設之助力，縮短計畫審議的時程，使高鐵車站的工程進行較為順利。

3. 觀光資源豐富，可提高觀光遊憩旅次之吸引力

嘉義縣擁有豐富之觀光資源，極具觀光發展潛力，包括阿里山、玉山為國際型觀光遊憩地區，東石沿海地區亦有休閒觀光之遊憩發展計畫，將可吸引可觀的觀光遊憩旅次，利用便捷的交通運輸系統，帶動地方觀光發展。

4. 與縣治中心、太保都市計畫區及未來之嘉義新市鎮結合，可形成嘉義市之衛星都市

本特定區緊鄰縣治中心及太保都市計畫區，基於高鐵車站強大之轉運功能，可結合縣治中心之行政功能以及太保都市計畫區之既有之都市發展規模，因應嘉義都會區之形成發展為嘉義之衛星市鎮；長期則配合嘉義新市鎮之建設，可望發展為嘉義市之衛星都市。

5. 重大交通建設配合高鐵車站興建，使車站發揮轉運功能，提供更舒適的商旅服務

相關交通建設包括中山高拓寬計畫、中南二部第二高速公路興建計畫、東西向快速道路計畫、高鐵橋下快速道路、嘉義—太保 50 米快速道路等開發期程配合高鐵車站興建，此外未來有嘉義—嘉義縣治輕軌系統的興建計畫，可以形成便捷的交通路網，方便乘客轉乘，提供更舒適的商旅服務，發揮高鐵車站轉運的效益。未來車站的整體設計及站區之規畫，重新檢視交通動系統及交通設施之關係，考量不同運具之交通特性，可提供交通動線系統及交通設施需求整合機會，並發揮站區整體及車站的交通運輸功能。

6. 基地環境的整合

配合現行都市計畫架構，站區基地環境整合利用交通廣場，帶狀綠地開放空間建築基地規畫留設之法定空地，將可建構特定區連續之開放空間系統

7. 站區發展之整合

站區位於特定區之商業與產業發展區之間，未來利用站區同類型之業種開發，配合交通動線、廣場及綠帶的規畫，可提供站區及特定區發展的整合契機，使站區開發有效融入特定區的長期發展架構

8. 站區整體意象發展

站區整體意象來自車站與附屬事業用地商業發展建築群的地標條件，配合交通動線系統及開放空間與景觀系統，形成站區獨特都市意象。

第一節 計劃目標

壹、交通機能目標

一、站區道路

(一) 配合特定區發展需要

站區道路佈設規劃，除需考量高鐵進出旅客及站區聯合開發衍生量交通量的需要外，對於車站特定區整體道路系統的發展亦需配合考量。

(二) 降低交通動線干擾

交通動線的規劃與安排，係站區交通系統規劃中最重要的一環，對各節點進入站區之車流應儘量避免相互干擾，對於站體週邊道路與交叉路口應予以適當管制措施，配置交通設施標誌與導引標誌，以規劃車流行駛方向，確保站區車流運行順暢。

(三) 確定道路功能

站區道路功能分類需明確，避免非目的性的穿越性交通經過站區，造成站區道路沉重負擔，有人行穿越道路的部份，考量以不同材質的鋪面方式，適當區隔人行的動線，降低車輛在站區形成的干擾，並顧及人行安全。

二、大眾運輸

(一) 方便旅客之轉運

站區內相關大眾轉運設施之佈設規劃，儘可能使其靠近高鐵站體，並以集中設置為原則，並兼顧行車與行人動線規劃安排，以提高旅客轉運的方便性。

(二) 轉運設施之提供需能滿足需求

各項轉運設施之提供應考量未來的需求情況，以滿足未來的需求為主要前提，惟其建設工作可視設施的特性，分期分階段進行。

三、交通設施

(一) 採人車分離原則

行人動線與車流動線儘可能採立體分離，各運具轉運地點與站體間應有天橋或人行地下道連接，對於站區內之建物規劃宜將行人動線納入考量，除利人車分離增加安全性外，更可方便旅客的使用。

(二) 設施之提供需能滿足需求

停車場及臨停路緣之供給需能滿足需求，並能方便旅客使用，順利使用各種運具進出站區。

貳、都市機能目標

一、站區開發的計畫目標

(一) 提供便捷的轉運設施與空間，以人性化及無障礙環境作為優先考量。

(二) 配合當地實質環境條件，發揮地方特色，在規劃設計上相互配合。

(三) 整合地區性的轉運系統，發揮都市間運輸的相乘效應，形成區域間交通網路的中心，帶動周邊地區之都市發展。

(四) 站區設計主要之目的，在於都市環境內，創造整體的形象。亦在於整體環境內創造其社區特殊之形象，設計目的可由融合不同尺度之量體，以創造整體之規律，但亦容許以不同之方式獲得大眾對站區之認同。車站與其附屬事業之開發應成為站附近都會區之地標與象徵性入口，並反映其對都會區內交通匯合點

之重要性。站區設計以尊重地方風俗，古蹟、遺物以及現有自然景觀應與以保存，並融入社區發展規畫中。設計應考量人體尺度，並融入站設計中。

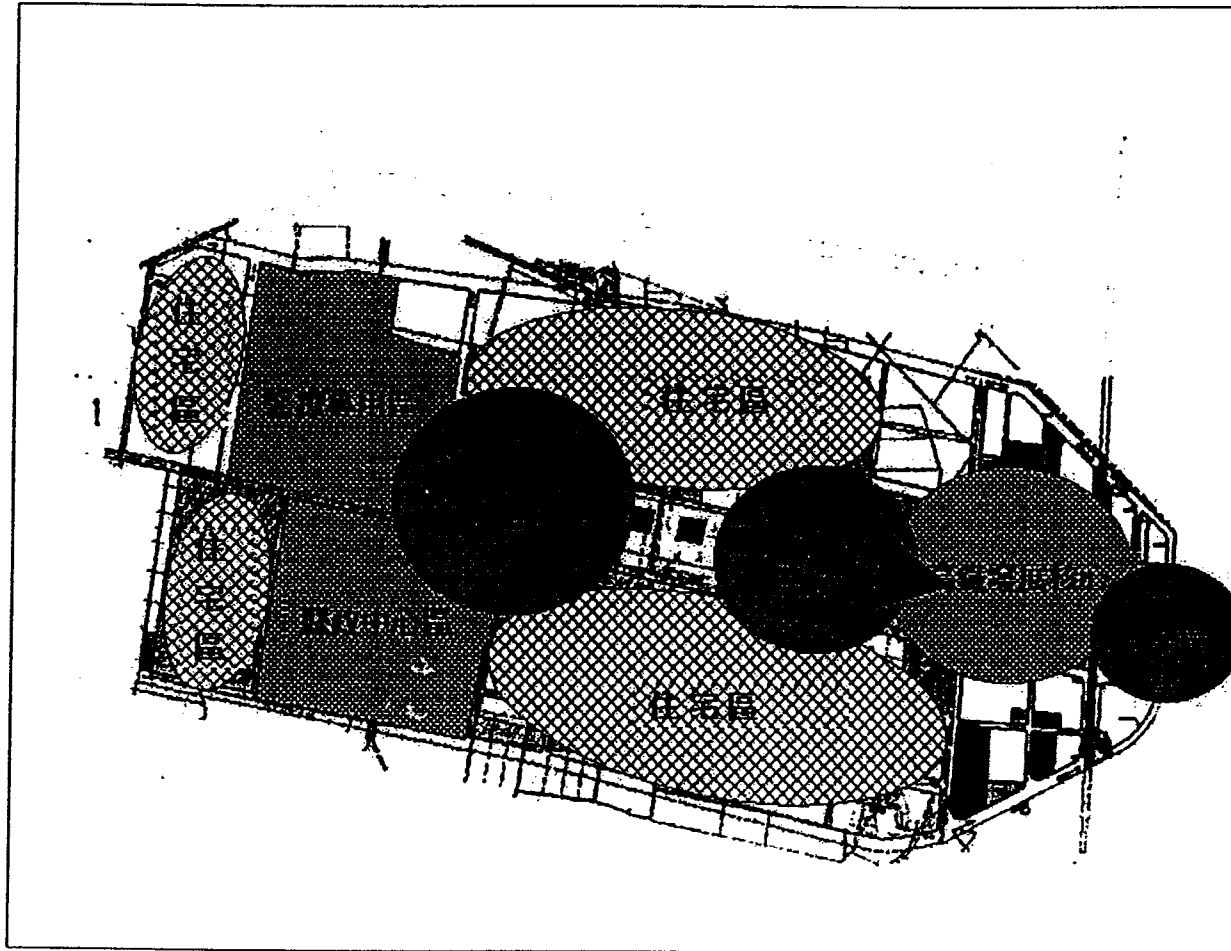


圖 I-1-11 站區與其週邊都市結構發展構想

二、附屬事業開發計畫之計畫目標

- (一)平衡城鄉之發展，縮短城鄉發展之差距。
- (二)有效利用高鐵車站地區附近之土地，紓解市舊市區商業區之過度發展。
- (三)提供廣大轉乘旅客及高鐵乘客各項服務機能所需之相關設施及足供疏散之商旅服務空間。
- (四)提供高鐵乘客滿足各項機能所需之相關設施。

參、環境及景觀目標

嘉義站區位於嘉義縣太保市，在嘉義市西方約 11 公里處嘉南平原上，雖其區位條件不佳，聯外交通不便，與嘉義市之間聯繫的輕軌系統上目前正進行規畫設計中，而其間又有水上機場阻隔；但因其地勢平坦且擁有豐厚之觀光資源，以及地方政府配合度高，將可增加開發建設助力。

高鐵的運輸功能將使特定區成為太保與朴子生活圈的交通轉運中心，並且在站區周圍都市機能發展成熟後，成為兼具交通轉運、工作、休閒及居住的高品質都市空間。因此，本站區環境及景觀之主要目標，將透過都市設計的手法及環境保護綠化的原則，塑造成南台灣之主要新興都市意象。

第三節 開發構想

壹、車站與站區定位

依據嘉義地區都市發展型態、相關空間發展計畫等內容綜理，以及前述之分析結果，嘉義站區未來之發展應定位於：

一、交通運輸功能

嘉義車站由於立地條件限制，本身運量小，且無其他大眾運輸系統在附近提供轉運服務以吸引更多轉運旅次支持商業活動，故其功能將以區域間之運輸及地區性之轉運功能為主。未來宜妥善規劃並配合提供各種轉乘設施，以充分發揮其轉運功能。

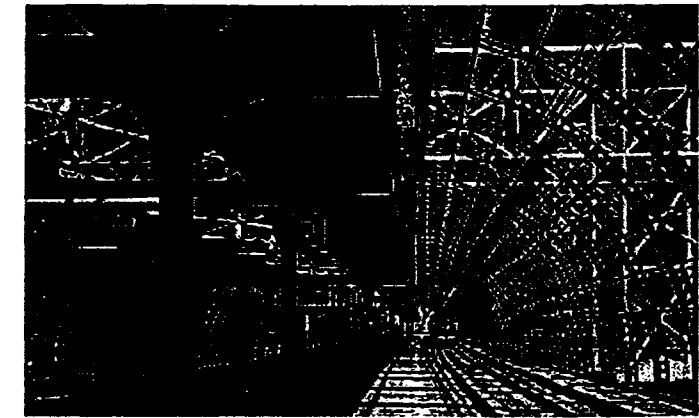
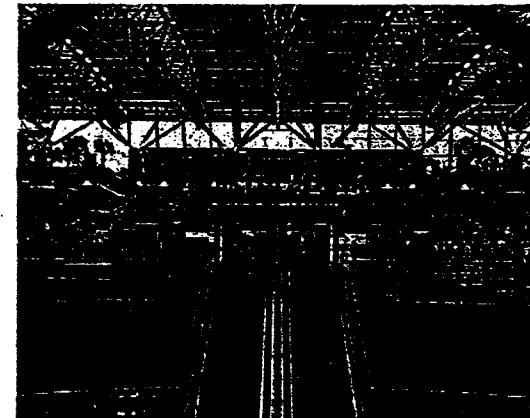
二、觀光遊憩資訊中心

嘉義地區觀光遊憩資源豐富，共有八個遊憩系統，除了沿海地區亦有休閒觀光之遊憩發展計畫，都市發展定位亦以無污染的觀光休閒產業為其定位。因此，有系統地整合與介紹觀光資源，並配合休閒商業機能，將是特定區未來可發揮之特色之一。

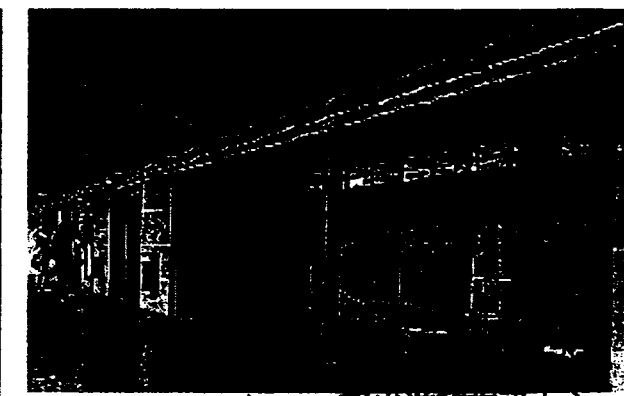
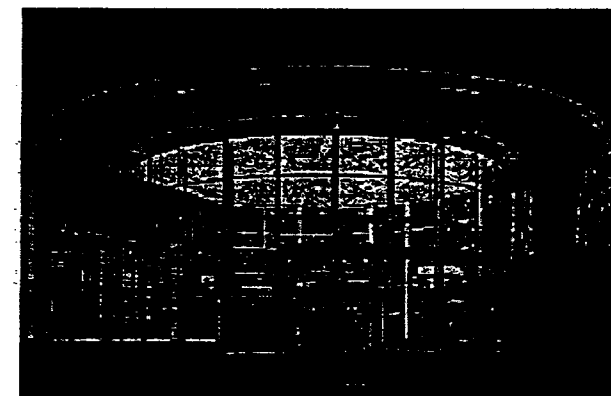
三、休閒娛樂

配合嘉義之觀光意象、地方文化特色及區內大片台糖土地，附屬事業用地考慮發展具休憩與娛樂機能之業種，以帶動站區發展。

本站區發展條件較其他地區不佳，但觀光為其都市之主要發展空間，乃將此站區規劃除滿足地方商業行為之商場外，亦考慮規劃結合觀光資訊休閒遊憩功能之業種配合站區的商業發展，且隨著消費者習慣之改變，不僅限於商業零售業，更擴大規劃組合主題遊樂園或其他休閒娛樂之行為，朝向大型化，多樣化，休閒娛樂化發展。



交通運輸的轉運功能



觀光遊憩資訊中心



休閒娛樂功能

貳、最終發展構想

為了配合站區的發展並能充分反應都市設計理念，站區都市設計對周邊街廓產生一定的影響，因此在都市設計的構想上將以站區往外擴大一個街廓為研究的範圍。

一、活動發展構想

(一) 開發站區為交通運輸的據點，滿足區域間旅次轉運的需求

嘉義車站之交通運輸，將以區域間的運輸及地區性之轉運功能為主，提供方便與有效率的旅運服務環境及公共服務設施，未來輕軌系統規劃設計完成後，可建構成為更完整的交通網路系統。

(二) 開發站區成為特定區的都市生活中心，兼具轉運、觀光、休憩等多樣功能

高鐵車站所在地的特定區計畫，位於擴大嘉義縣治都市計畫及太保都市計畫之間，在都市活動發展上，串連成為東西向的都市活動主軸，高速鐵路則為南北向的交通運輸主軸，在區域發展上，站區將成為特定區的都市生活中心，也是聯繫周圍都市發展的都市生活主軸。

特定區為設定為容納 20,000 人的新市鎮，未來車站站區、附屬事業用地、站區廣場，及相關的開放空間、公共設施相繼開闢完成後，計畫引入多樣性的觀光、遊憩、休閒、文化等活動，塑造一個具有多功能的都市生活中心。

(三) 塑造站區成為具有現代化及地方特色的車站都市風貌

配合高速鐵路的建設，站區將興建成為具有現代化及休閒、農業、觀光之地方文化特色的地標性建築，並強調其自明性，導引旅客進入站區活動，加上大型開放空間的留設及植栽綠化，提供人行及集會更多活動的空間，塑造新市鎮活躍的都市風貌。

二、土地利用構想

(一) 高鐵車站位於車站專用區之中心，停車場及轉運設施集中於高鐵車站兩側劃設。

(二) 附屬事業用地與產業專用區相鄰設置，延續商業活動軸帶。

(三) 站區廣場設於特定區「人行廣場」東側，創造連續性的大型開放空間。

三、交通運輸系統構想

(一) 進入車站之車輛，以順時針車行方向繞行站區，進入車站各轉運設施及停車場，並依環狀動線道路離開站區。

(二) 站區道路以雙向車道為原則。

(三) 轉運站、計程車等候區及短期停車場配置於鄰近車站南北側的位置，方便利用大眾運輸方式的旅客進出。

(四) 配合繞行站區迴路，上下車臨停區域位於車站西側，旅客可利用西側大門及南北側門進出。

四、開放空間系統構想

(一) 以東西軸向的綠地空間，串聯車站站體以及車站東側的公園，並向西連接到擴大縣治計畫的商業區，成為站區、影響區及擴大縣治計畫東側等數個區塊之間的主要開放空間軸帶，而附屬事業用地、都市計畫的商業區則沿著此軸分佈。

(二) 以南北軸向的開放空間，串連站區西側的車站廣場及附屬事業用地，並向外連結至站區南北兩側的都市計畫公園用地，鄰接附屬事業發展用地西側道路，其兩側的人行道及退縮的空地為主要的開放空間軸帶，創造園道意象。道路兩側則為商業區分布，其他如住宅區的開口儘量朝向公園綠地之開放空間規劃；附屬事業用地以內街的開放空間型式，提供人行徒步活動的空間；高鐵路線的兩側亦以退縮的綠帶來隔離噪音的干擾；車站站體將面向西側之站前廣場，成為地標性建築物。

五、人行動線系統構想

- (一)利用人行道及建築物退縮空地形成之帶狀開放空間，串連各主要活動地點，及交通轉運節點。
- (二)配合路緣臨停設施佈設，提供至車站之連續人行動線。
- (三)以立體式人行設施跨越主要道路，確保人車安全。
- (四)車站東西側之廣場與車站串連，地面層人行活動可經由車站南北側穿越高鐵橋下道路連接。

參、分期分區開發構想

分期分區開發之目的，即是在避免初期投資之風險性，且考量人口成長未達一定規模，未來尚可據前期開發修正後期之投資策略，使整個計畫在有條理、有秩序、有系統的規範下達成計畫的最後目標，因此將本計畫分為下列兩期分期分區開發，詳見圖 II-1-12 嘉義站區分期分區開發構想圖。

一、第一期開發計畫

本站區第一期開發計畫範圍以交通設施用地及站區廣場(1.5公頃)開發為主，共 8.57 公頃，交通設施用地包括車站及必要性的公共服務設施如道路、停車場、轉運設施、電信電力供水管線及污水處理廠等，並視開發初期實際進出車站的人車流量，分區開發必要性的公共設施，配合高鐵路線通車時間興建施工完成。

二、第二期開發計畫

本站區初期營運並無足夠人口支持附屬事業用地開發，因此第二期再行進行附屬事業用地及站區廣場(0.8公頃)開發，共 3.94 公頃。依據初步的市場考量，站區附屬事業之開發仍以一次開發為原則，財務與工程興建亦以一次開發及估算方式作業，但因應市場的變化及龐大的建築物開發規模，建築規畫仍考量分期分區之可行性，以保留開發之彈性。

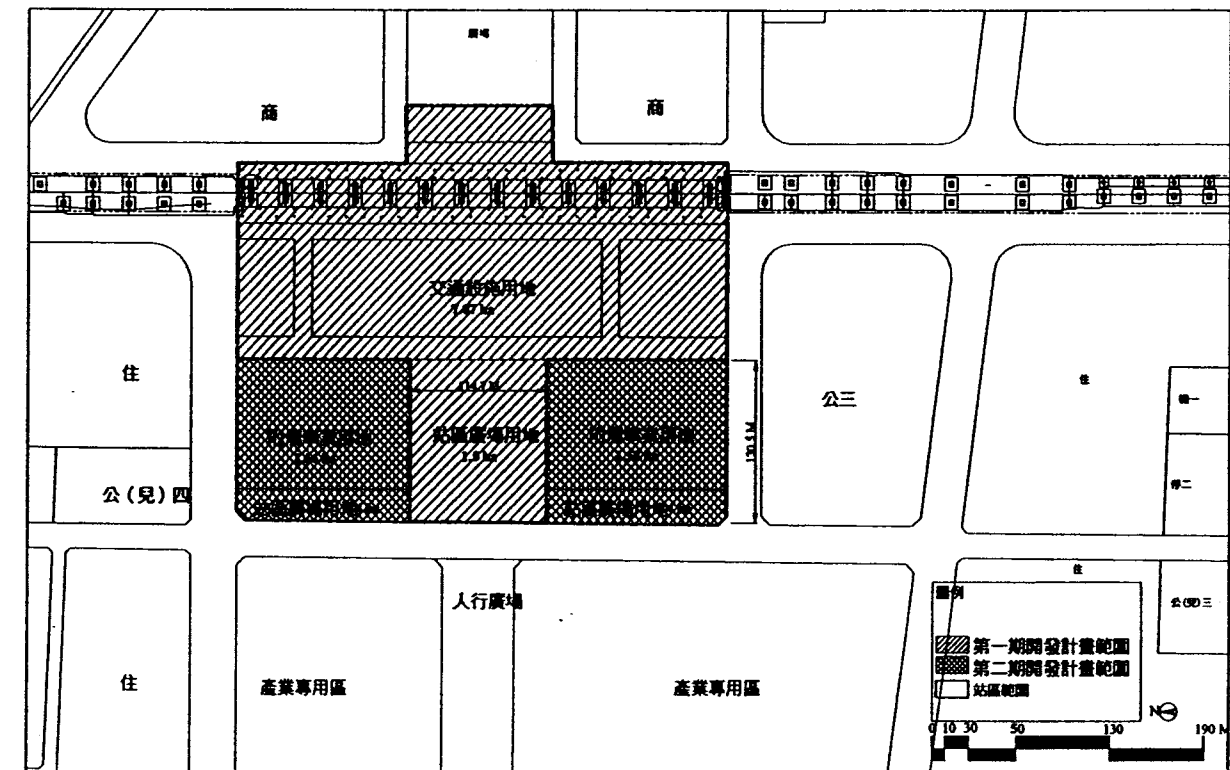


圖 I-1-12 嘉義站區分期分區開發構想圖

肆、站區開發相關條件

一、高鐵橋下道路之定位

高鐵橋下道路穿越站區，為雲嘉南地區之區域性南北向連絡道路，應考量人行動線穿越的安全性。

二、輕軌車站與高鐵車站的位置關係

輕軌系統未來可連接高鐵車站至嘉義市，目前正進行路線規劃，將以高架方式自站區東側經過，並設置一車站，且考慮和高鐵車站可直接連通。

三、站區廣場位置及最小面積限制

依據「高速鐵路嘉義車站專用區土地使用分區管制要點」規定，站區廣場有一處應設於特定區「人行廣場」東側之端點，其面積最小應達 1.5 公頃，以作為提供公眾活動之空間，並兼具舒緩車站人潮、防災疏散、緊急救護通行之功能。

四、依用地開發使用期間集中配置

依據站區興建營運合約，開發使用期間訂定為車站用地 35 年及事業發展用地 50 年。為了方便區分土地交付作業，將開發使用期間用地集中配置。（詳如圖 I-2-1 所示）

五、面臨道路退縮規定

依據「高速鐵路嘉義車站專用區土地使用分區管制要點」對於站區建築基地開放空間系統留設規定，面臨計畫道路之建築基地應退縮 4 公尺以上建築。

第二章 整體土地使用計畫



整體土地使用計畫

第一節 計畫地區、車站用地、事業發展用地範圍

嘉義高速鐵路車站專用區（以下簡稱站區）的開發計畫內容包含了高鐵車站、高鐵路線、捷運路線及車站、公路客運站、停車場、廣場、附屬事業用地及站區內之道路，面積合計約 12.51 公頃。

依「台灣南北高速鐵路站區開發合約」之規定，嘉義站區各類土地使用面積及使用項目規定與限制如表 I-2-1 所示。

表 I-2-1 嘉義站區用地面積及使用項目表

使用項目	車站 5.23 公頃	事業發展, 7.28 公頃	
		交通設施 4.14 公頃	附屬事業 3.14 公頃
面積總計	12.51 公頃		
使用內容	高鐵車站、捷運車站、轉運站、停車場以及必要之安全設施、服務設施及與車站使用相關之商業設施。	交通廣場、站區道路及必要相關設施。	都市計畫附屬事業用地容許之使用項目

註：車站用地與事業發展用地之界線應依都市設計審議通過之整體配置與以調整。

表 I-2-2 嘉義站區用地可供商業使用之最大樓地板面積說明表

車站別	站區用地面積(公頃)	站區商業使用總量管制最大樓地板面積(m ²)	僅車站用地商業使用最大樓地板面積(m ²)
嘉義站	12.51	87,920	3,600

第三節 土地使用類別、強度及用地面積

壹、土地使用類別、強度及用地面積

依「高鐵嘉義車站專用區土地使用管制及都市設計管制事項」之規定，站區各類土地使用面積及使用強度規定與限制如表 I-2-3 所示。

表 I-2-3 嘉義站區土地使用面積及使用強度表

土地使用類別	面積(公頃)	建蔽率(%)	建築面積(m ²)	樓地板面積(m ²)	站區供附屬事業使用之樓地板面積(m ²)	備註
交通設施	7.07	21.85%	15,451.13	28,221.55	729	1. 高鐵車站外之路線設施構造物不予以計入建蔽率。 2. 供附屬事業使用之總樓地板面積係指「站區」之可建築樓地板面積之合計。其樓地板得按實際發展需要配置於交通設施及附屬事業使用地上。
附屬事業	3.14	59%	18,457	86,737	86,737	
站區廣場	2.30	—	—	—	—	得適度供作人工地盤（經站區審議小組審議通過者，得不計入建蔽率）、地下機電設備、通風設備、地下公共停車場、及地下室出入口等。
總計	12.51	—	33,908.13	114,958.55	87,466	

(一) 交通設施

交通設施面積為 7.07 公頃，建蔽率 21.85%，建築面積 15,451.13 平方公尺，樓地板面積 28,221.55 平方公尺（含商業樓地板面積 729 平方公尺）。交通設施包括鐵路車站、公共停車場、轉運站及道路等項目之設施用地，其內容說明如下：

1. 鐵路車站：提供高鐵車站與捷運車站之站體與路軌，及必要之安全設施、服務設施。
2. 公共停車場：提供高鐵車站轉乘所需之停車及相關設施使用。
3. 公車轉運站：提供長、短程客運車站及相關設施使用。
4. 道路：提供站區道路使用。

(二) 附屬事業

附屬事業面積為 3.14 公頃，建蔽率 59%，建築面積 18,457 平方公尺，商業樓地板面積為 87,466 平方公尺，其中內容包括旅館設施、會議及工商展覽中心、休閒娛樂業（不得經營特種服務業）、餐飲業、百貨零售業、金融服務業、一般服務業、通訊服務業、辦公室、運輸服務業、旅遊服務業等項目之設施用地，提供廣大轉乘旅客及高鐵乘客各項服務機能所需之相關設施及足供疏散之商旅服務空間。

(三) 站區廣場

站區廣場面積為 2.3 公頃，主要提供站區交通廣場及相關設施使用，站區西側配置廣場一處 1.5 公頃，主要與廣場西側人行廣場，以及車站東側之廣場、公園串連，維持人行活動的連續性，活絡附屬事業用地、產業專用區及商業區之商業活動，並形成東西向的主要人行動線；另一處為 0.8 公頃，有兩區分別設置於附屬事業用地的西側，並與南北側之公園形成南北向人行活動之綠廊（Green Infrastructure），作為提供公眾活動之空間，並兼具紓緩車站人潮、防災疏散、緊急救護通行之都市防災功能。

貳、站區各類土地使用配置構想

(一) 依據高鐵路軌、月台與高鐵車站、輕軌車站的位置，考慮車行及人行的交通動線順暢，在周圍配置所需之交通設施，包括公車轉運站、計程車排班區、小汽車停車場及機車／自行車停車場。

(二) 附屬事業用地以集中配置於車站西側為原則，以利未來開發進行整體規畫，並將其配置於道路交叉的角地，提供商業較好的發展性。

(三) 車站西側配置廣場，與人行廣場的串聯車站站體及車站東側之廣場、公園，創造東西軸向的綠地空間，另有兩區廣場分別設置於附屬事業用地的西側，並與南北側之公園形成南北向人行活動之綠廊（Green Infrastructure），形狀並力求方整，除了便於地籍分割作業，亦保持規畫設計的彈性。

依上述配置原則，站區各類土地使用計畫及配置如圖 I-2-2，I-2-3 所示。

第三章 站區營造環境設計構想

壹、站區活動機能塑造構想

- 一、便捷交通轉運機能之營造：強調高鐵與其他運具間之順暢便捷轉乘機能，並僅可能縮短轉乘動線。
- 二、多元都市活動機能之涵容：使高鐵站區成為特定區都市活動收集之空間，因應未來因高鐵交通運輸所衍生之各項都市活動，規畫設計容納多元都市活動之空間。

貳、站區都市意象塑造構想

- 一、特定區地標形象之建構：居特定區樞紐位置之高鐵車站，在空間意象上應強調其地標性格。傳達高鐵車站所帶來之新運具、新科技精神。
- 二、嘉義地域特色之傳達：作為嘉義地區門戶之高鐵站區應在整個環境地景及空間形式塑造及設計素材採用上，強調嘉義地區的地域特色，以利地區自明性之建構。

參、站區環境品質塑造構想

- 一、以人為可親都市空間之塑造：站區在空間設計上應著重人性尺度及無障礙環境之塑造，並強調步行經驗的寧適性。

二、具藝文氣息都市空間之展現：運用公共藝術、景觀等手法，塑造站區之藝文氣息，使車站兼為都市藝文展示之場所。

三、強調與環境共生永續都市空間之設計計：利用綠化及合乎當地氣候的建築形式，建構一符合 21 世紀環保精神的都市空間。

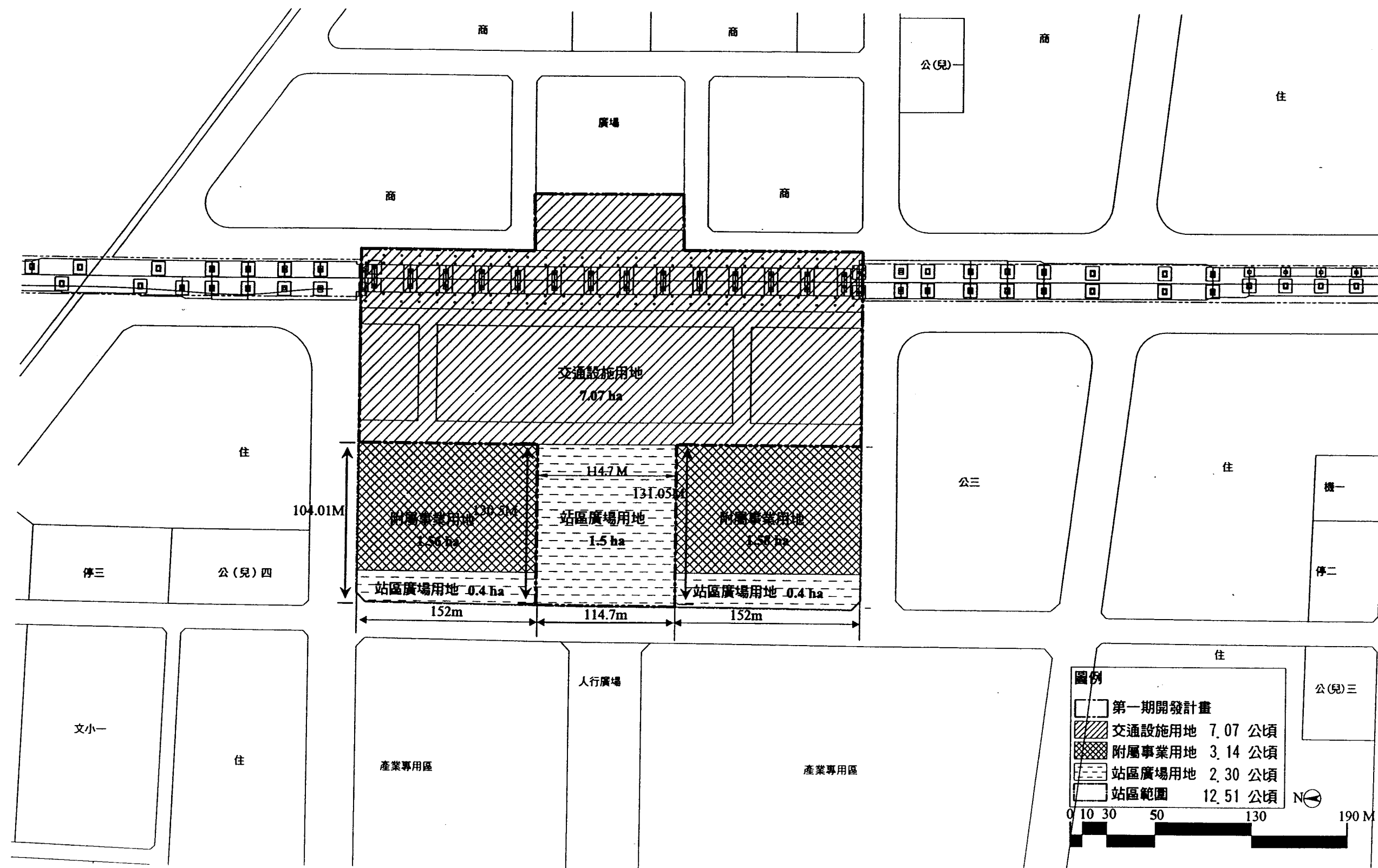


圖 I-2-2 站區土地使用計畫圖

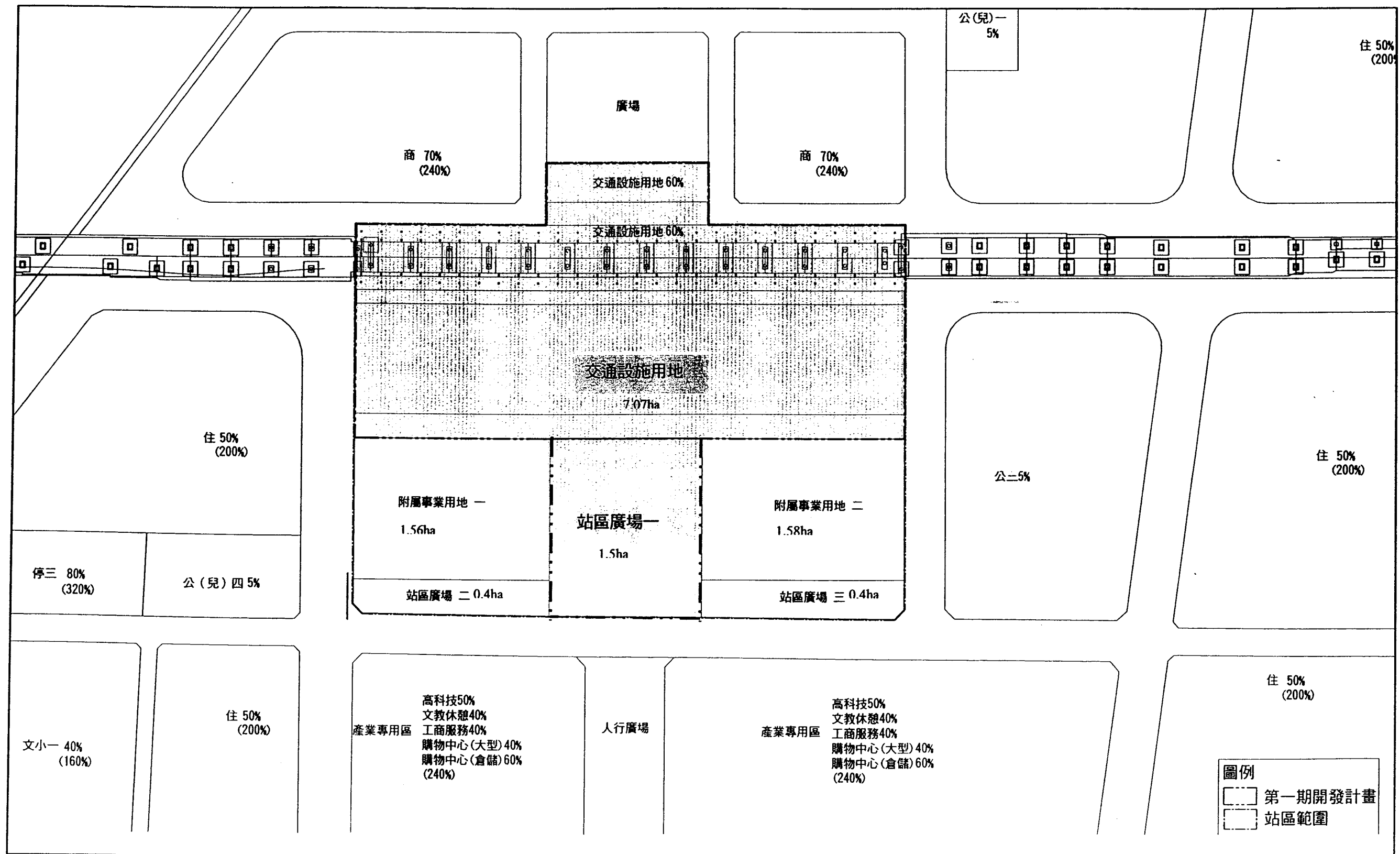


圖 I-2-3 站區各類土地使用配置圖

第四節 公共設施類別、強度及用地配置

站區公共設施包括交通設施及站區廣場等。

壹、交通設施配置構想

車站位於站區的中心位置以及各種交通設施能夠儘量靠近車站是設施配置的原則，有關交通設施配置相關圖面詳見第三章及第一期開發計畫第三章。

(一) 站區道路配置構想

1. 方便進入車站之車輛以順時針車行方向繞行站區，進入車站各轉運設施及停車場，並依此環狀動線並依此環狀動線離開站區。
2. 配合開放空間系統構想，道路沿車站西側廣場進入而不分割車站與廣場的聯繫，旅客則由車站兩側進出。
3. 車站及附屬事業用地有服務性道路提供使用。

(二) 公車轉運站(Bus Terminal)

1. 將公車轉運站設置於緊臨車站之南側，其面積為 1,650 平方公尺，大小除符合法規規定外，亦能滿足所預估 2033 年之需求。
2. 轉運站主要作為中、長途公車停放使用，至於地區性公車則利用車站前道路路緣之公車彎臨停，以上下乘客。
3. 運轉運站之規劃係為讓高鐵旅客於與公路客運相互運轉之間，能夠享有高品質之轉乘服務水準。在設計上，客運轉運站盡量接近高鐵車站本體，以雨遮引導高鐵旅客，經由不受天候影響舒適之步行動線，順利轉乘至公路客運車上，展現整體的服務水準，以增強搭乘高鐵之意願。

遮雨棚之設計除了考量步行動線之便利性與延續性外，高度及深度之設計需求提供高鐵轉乘旅客舒適而且寬敞之候車空間。雨遮高度之設計要求，以高於雙層巴士（4.4 公尺）15 公分為標準，以讓客運車輛能順利停靠於客運站雨遮之內；雨遮深度 8~12 公尺之設計，除滿足尖峰時段旅客候車空間外，尚能提供售票設施，以及其他服務作業空間需求。遮雨棚之造型、材料、色彩之選擇，應與車站站體相配合。客運轉運站之遮雨棚及其他風雨走廊皆以計入建蔽率及建築面積，未來將視營運需求加設外牆、門窗、隔間牆及其他旅客服務設施。

(三) 計程車排班區及上下客區(Taxi waiting/Pick-up/Drop-off)

1. 在計程車相關設施設計之概念上，是希望儘量方便旅客，減少與車站間之步行距離。
2. 計程車下車區是設置於車站東側橋下道路，以及高鐵車站與附屬事業用地間之內部道路路緣，乘客下車後可直接由車站東西兩側入口進入車站。而計程車排班等候區是結合計程車招呼站，設置於車站北側，旅客可十分便利地由車站北側出口出站，前往招呼站候車，而於排班區等候之計程車則依次前往招呼站搭載旅客。

(四) 路緣接送區(Kiss and Ride)

1. 小汽車/機車上下旅客之停等區域須佈設於車站周邊，以利旅客轉乘。
2. 根據預測，高鐵嘉義車站各需提供 5 個小汽車停等長度之空間供旅客上下車使用，在機車方面，則各需 1 個機車上下車空間。
3. 路緣接送區之位置是配合車站主要出入口加以設置，一處設置於車站東側高鐵橋下道路路緣，另一處則位於高鐵車站與附屬事業用地間之內部

路線，在此設計下，無論出站旅客上車或者進站旅客下車，均無須穿越道路，安全上較有保障，且因靠近車站出入口，步行距離亦因此減少。

(五) 小汽車/機車/腳踏車停車場(Car/Motorcycle/Bicycle Parking)

- 根據前述需求預測可知，第一年期與目標年之停車需求相差有限，惟為使土地作最有效率之使用，原則上，將在車站南北兩側以及南北側高架軌道下方空間設置小汽車地面停車場。在第一、第二、第三年期，均可充分滿足小汽車停車需求。
- 在機車、腳踏車停車方面，於車站南側規畫一處可容納 912 個停車位之機車、腳踏車地面停車場，此一停車數量可滿足都市設計準則所規定之 450 個停車位。

(六) 行人設施(Pedestrian)

站區第一期開發範圍包括高鐵車站、轉運站、捷運系統、路外停車場、路線臨停區等交通設施用地以及廣場用地簡易綠化。透過人行道、人行通道、天橋或地下道等水平動線設施或樓梯、電梯、電扶梯等垂直動線設施之規畫，提供站區各交通設施間完善、便捷、安全之人行環境。

貳、站區廣場配置構想

- 依前節所述配置原則，車站西側配置廣場，與人行廣場的串聯車站站體及車站東側之廣場、公園，創造東西軸向的綠地空間，另有兩區廣場分別設置於附屬事業用地的西側，並與南北側之公園形成南北向人行活動之綠廊(Green Infrastructure)，形狀並力求方整，除了便於地籍分割作業，亦保持規畫設計的彈性。

- 站前廣場 1.5 公頃配置於車站西側，其餘廣場用地 0.8 公頃，配置於附屬事業用地西側，共計 2.3 公頃。車站西側廣場將提供充足的開放空間及多功能使用，如舉辦節慶、集會等活動；附屬用地西側之兩區廣場未來可配合附屬事業用地開發，將法定空地與廣場結合，擴大規模，進行整體規畫。

有關各項土地（含公共設施）配置及使用強度如表 I-2-4 及圖 I-2-3 所示。

表 I-2-4 站區各項土地（含公共設施）使用配置面積表

土地使用分區	使用別	土地面積(公頃)	百分比(%)
交通設施用地	(一) 供高鐵車站及必要之服務、安全以及商業設施使用	3.37	26.9
	(二) 供高鐵設施使用	2.00	16
	(三) 供捷運車站及相關服務設施使用	0.34	2.7
	(四) 供站區道路使用	0.74	5.9
	(五) 供站區道路使用	0.21	1.7
	(六) 供站區道路使用	0.41	3.3
	小計	7.07	56.5
站區廣場	(一) 供廣場使用	1.50	12.0
	(二) 供廣場使用	0.40	3.2
	(三) 供廣場使用	0.40	3.2
	小計	2.30	18.4
附屬事業用地	(一) 主題設施、Outlet Center、一般零售業、藝文設施	1.56	12.5
	(二) 主題設施、Outlet Center、一般零售業、藝文設施	1.58	12.6
	小計	3.14	25.1
總計		12.51	100.0

註：未來土地分割以實際測量面積為準。

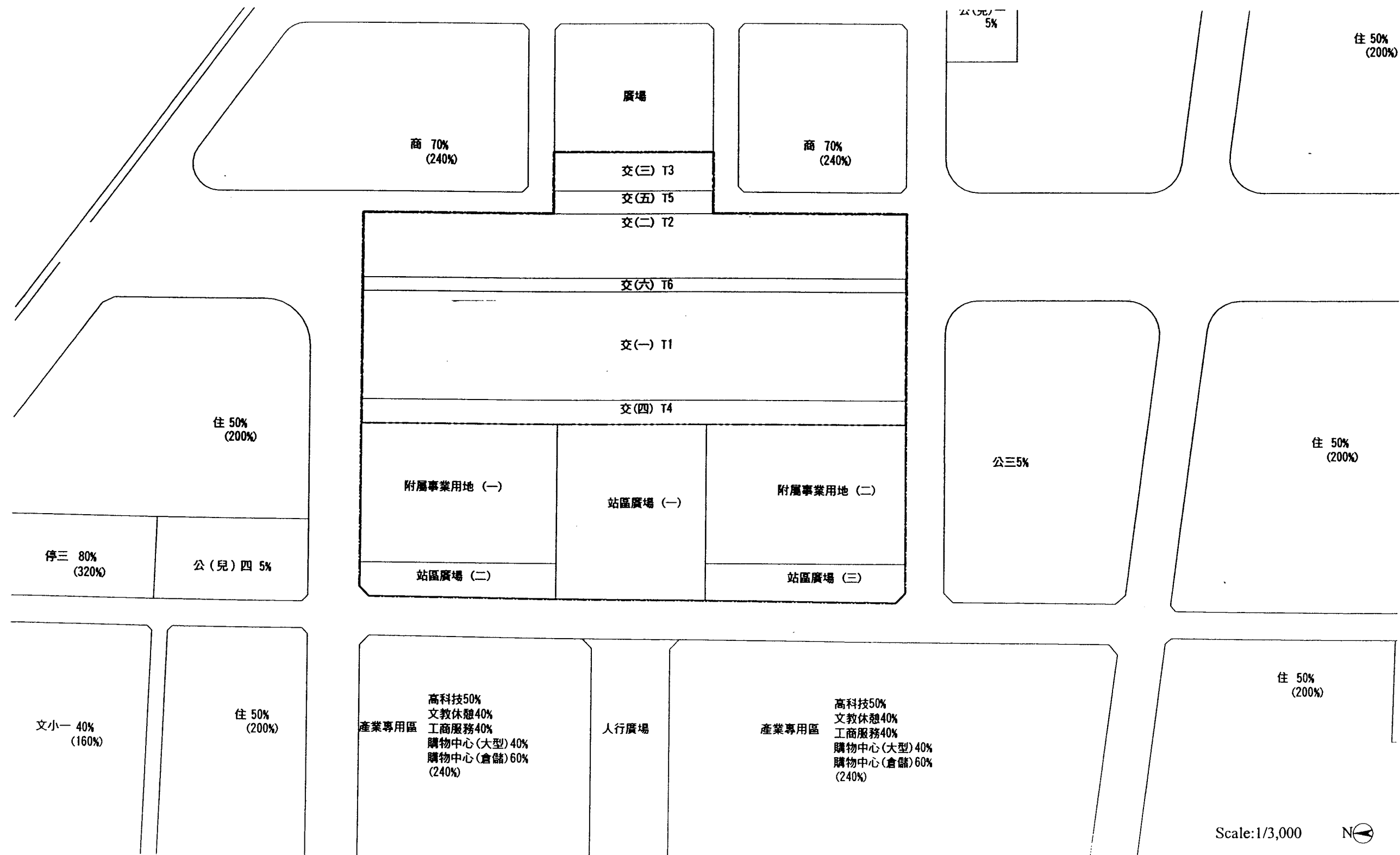


圖 I-2-4 站區公共設施用地配置圖

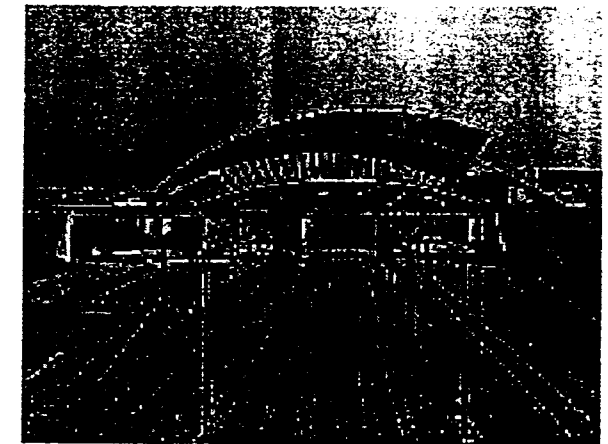
第五節 建築物配置

壹、車站建築配置構想

- (一)車站建築位於車站用地中央，以強調其主體性。
- (二)配合動線規畫，旅客出入口位於西側，車站大廳將面臨車站廣場，並預留與捷運車站銜接的空間，車站東側為服務性出入口，提供員工及服務性車輛使用。(詳圖 I-2-6)
- (三)量體設計：以由西向東斜面逐次而上的量體，斜向水平延伸的金屬屋頂，將車站與月台之屋頂與環境地層在視覺上作一水平連接，闡述新型態交通系統，與地景共生之設計理念，提供都市環境之新涵構與地景藝術。(詳圖 I-2-7)

貳、附屬事業建築物配置構想 (詳圖 I-2-5)

- (一)反應觀光、休閒及農業產業及地方文化特色等背景，建築物以低密度發展及創造人性化尺度都市空間為原則。
- (二)配合開放空間系統構想配置建築物，能明確定義出實質開放空間之環境為原則，建築物臨街角處並留設退縮廣場。
- (三)高鐵車站、捷運車站及附屬事業建築物之間以人行空間連通，規畫無障礙人行動線，以利搭乘高鐵、捷運及購物、休閒、觀光娛樂等活動。
- (四)站區附屬事業用地之開發樓地板面積較為大量，易造成巨大量體，未來在建築設計時應避免採用單一型態的大量體建築，並應考量沿街的人行尺度，避免造成空間之壓迫感，將較高的建築量體朝向開放空間或廣場相鄰側配置，同時應於街角或廣場兩側作適度的地標性建築處理，以期能建立明確之都市公共領域空間性格。
- (五)以內街的方式配置主要活動核心，除串連本區不同活動外，並提供多面向及富有變化的公共領域。



車站地標意象



退縮廣場的留設，創造人性化空間尺度



文化購物休閒活動空間



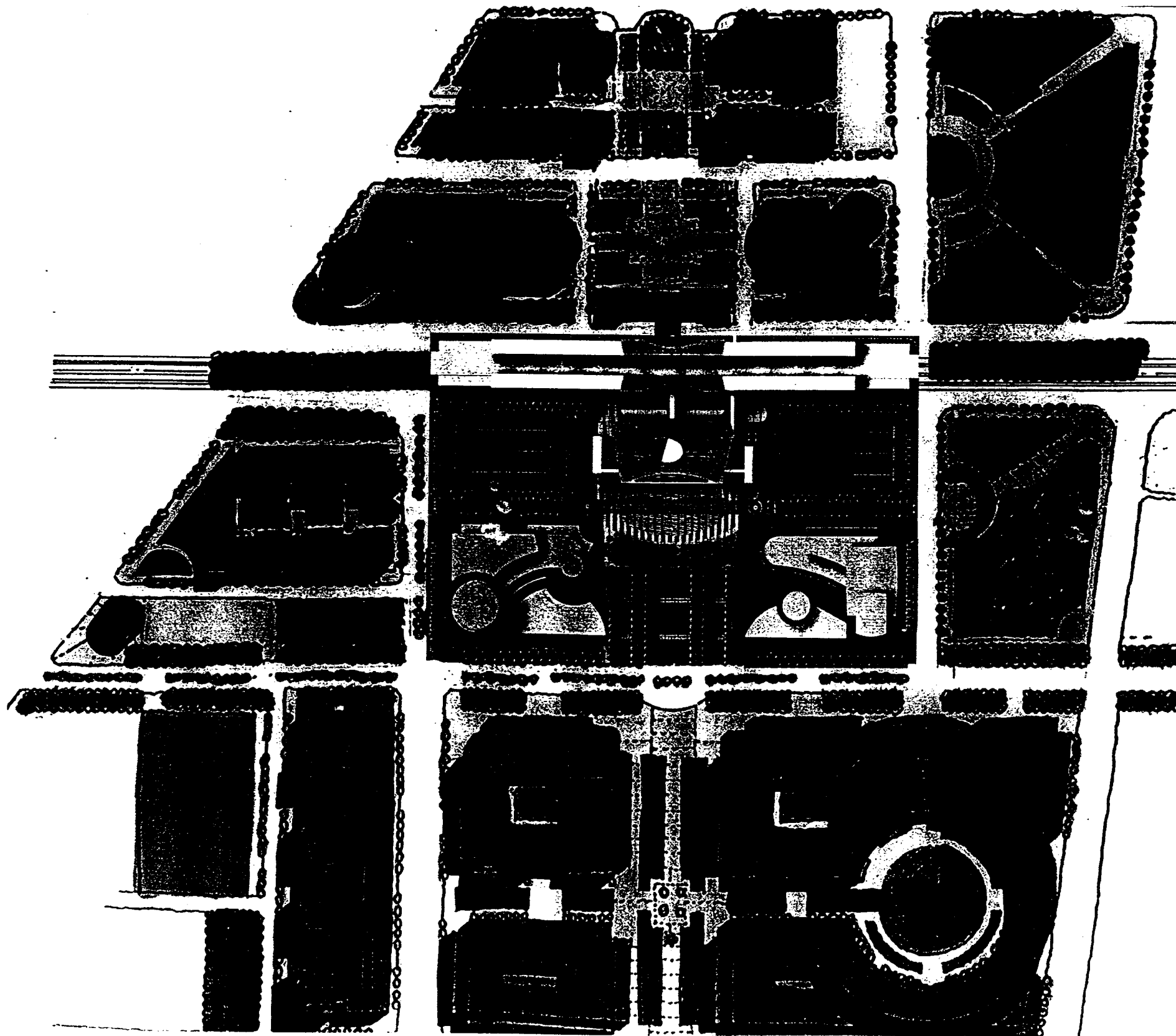


圖 I-2-5 建築物配置構想示意圖 (一)

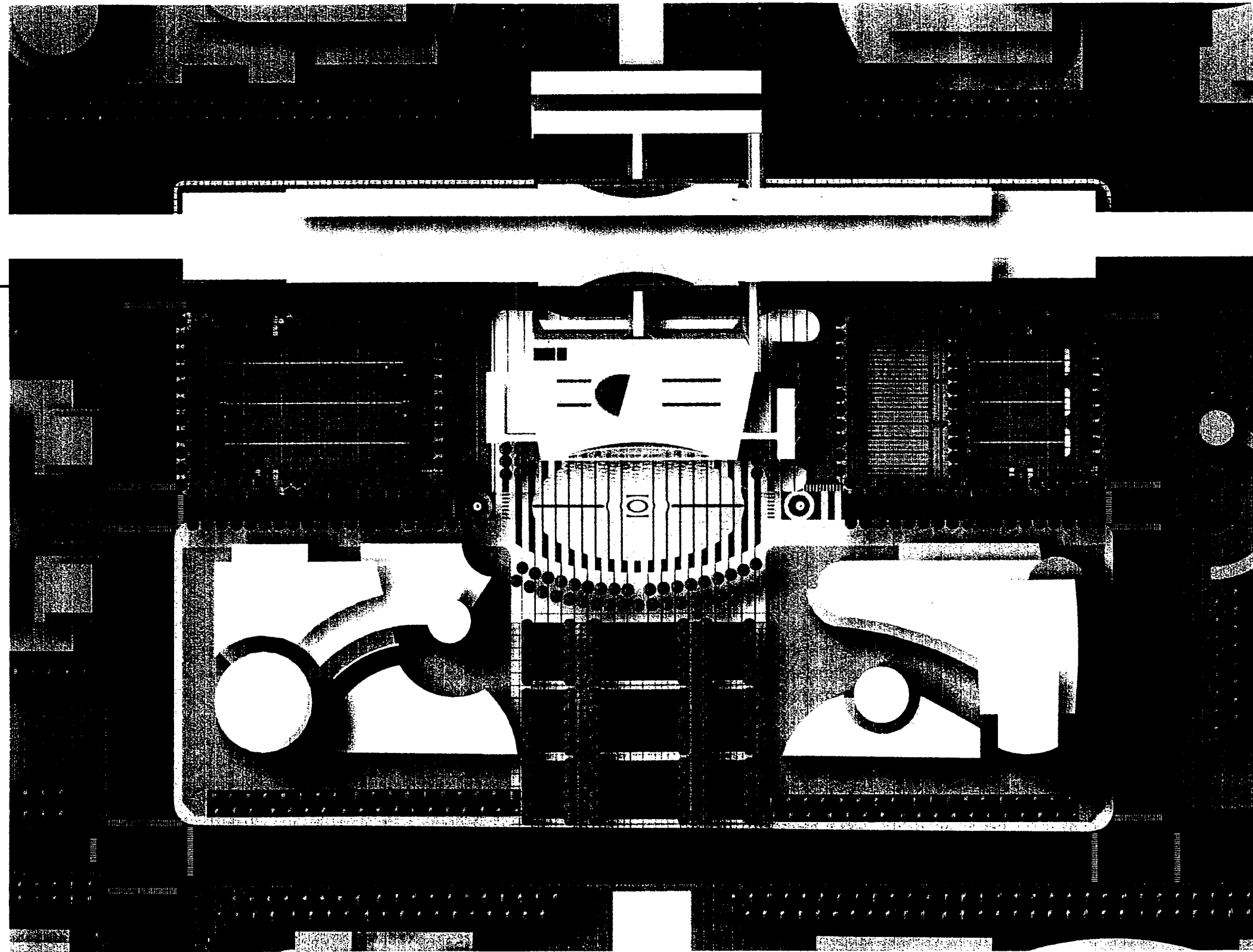


圖 I-2-6 建築物配置構想示意圖 (二)

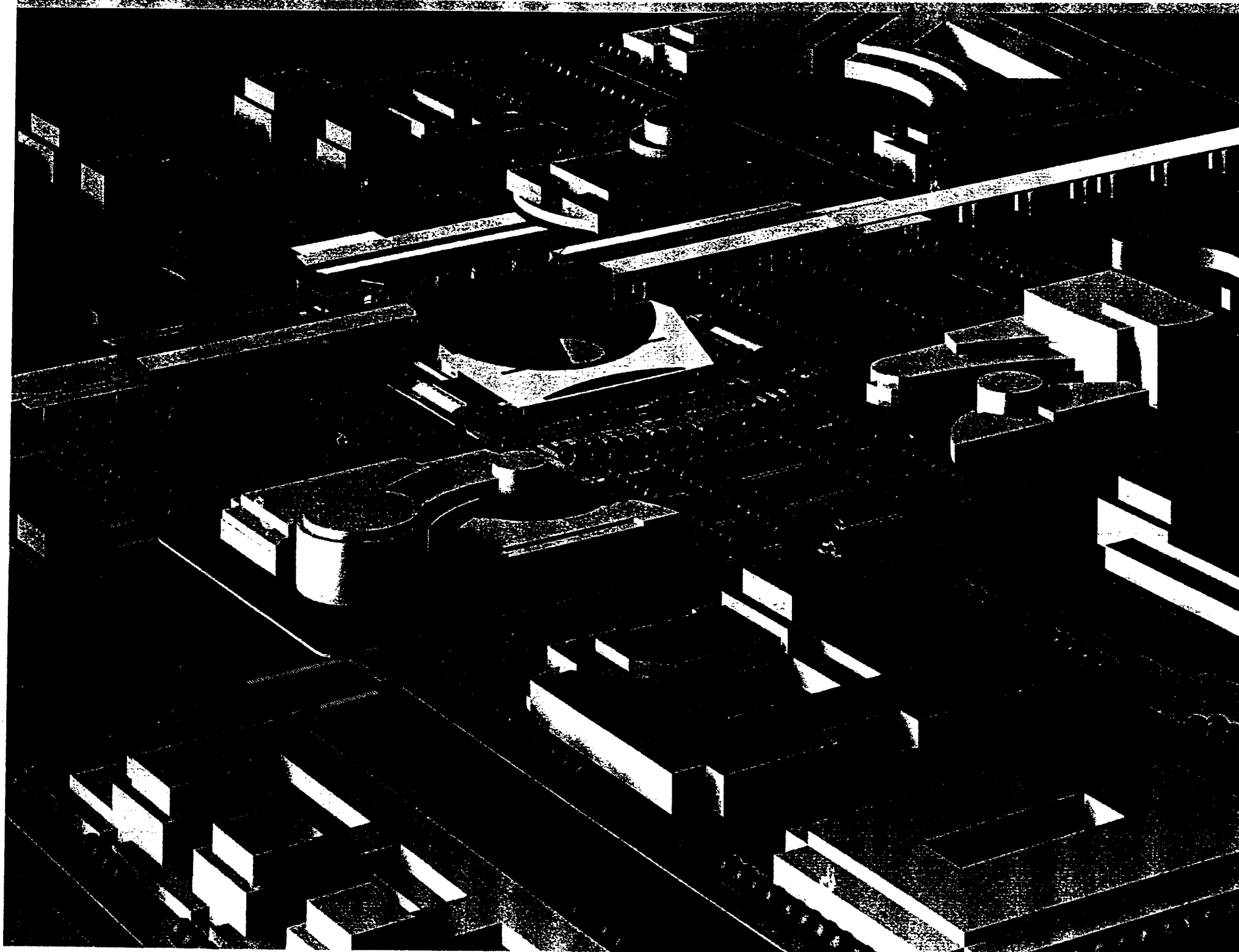


圖 I-2-7 3D 量體配置示意圖

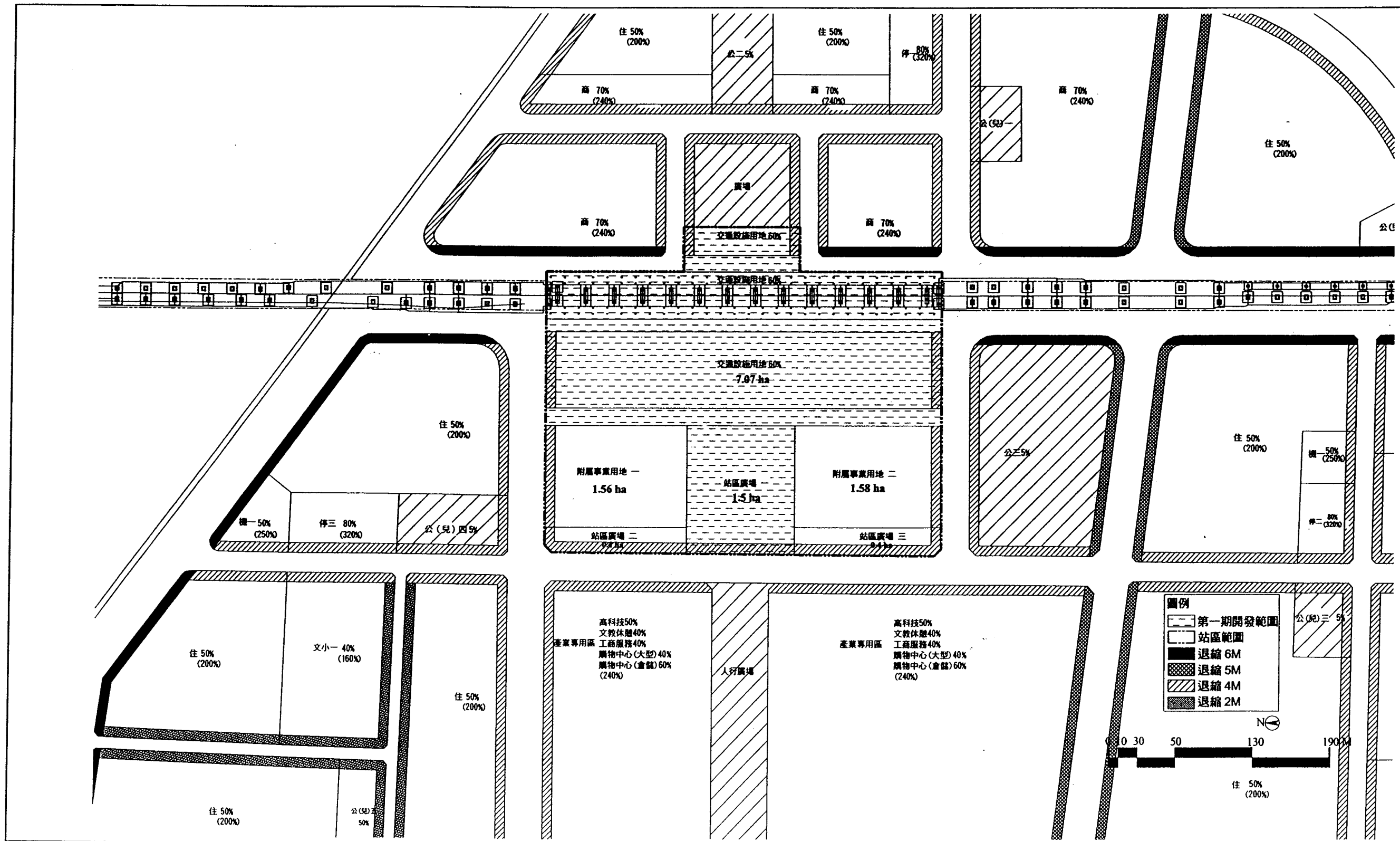
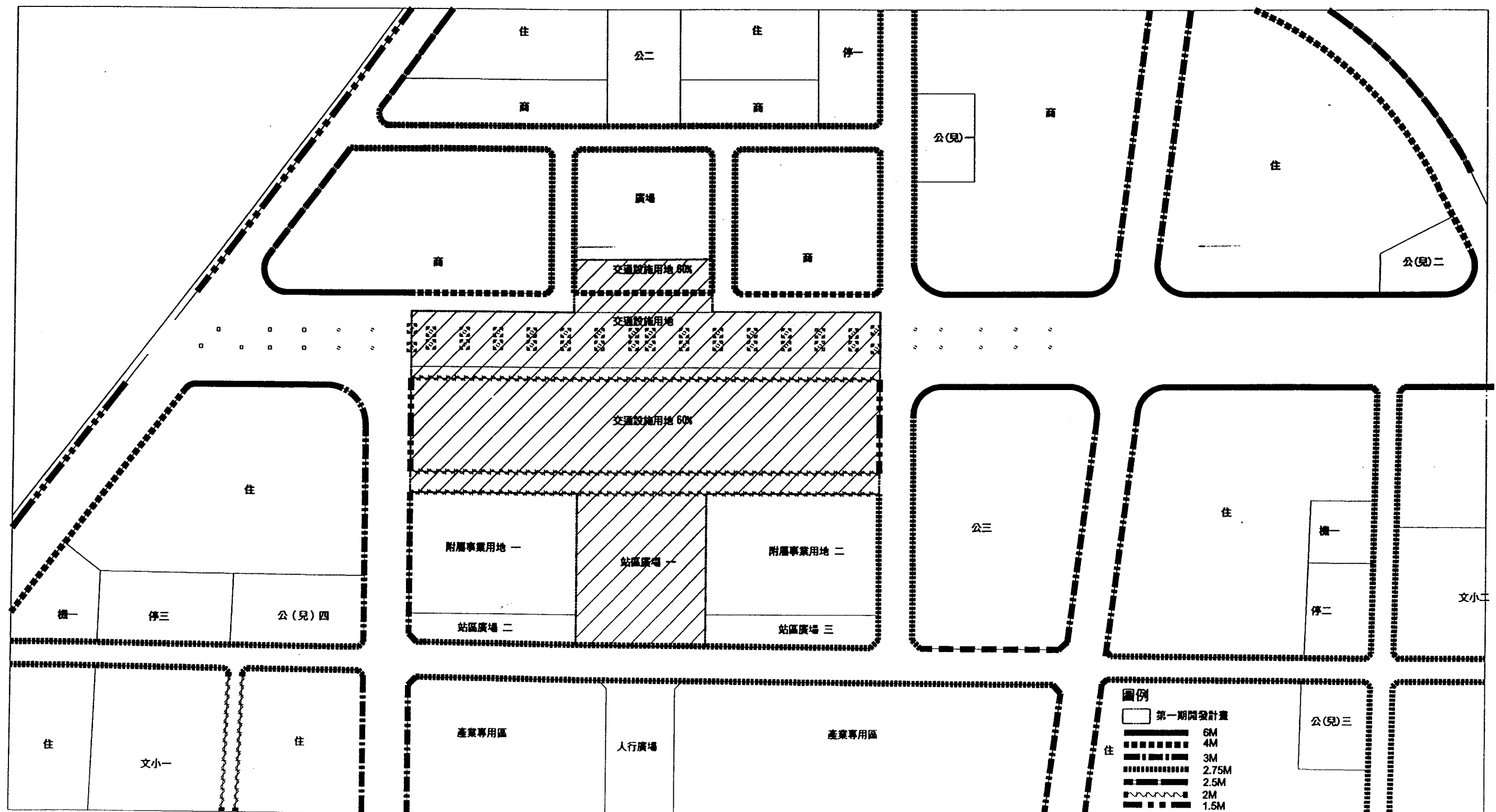


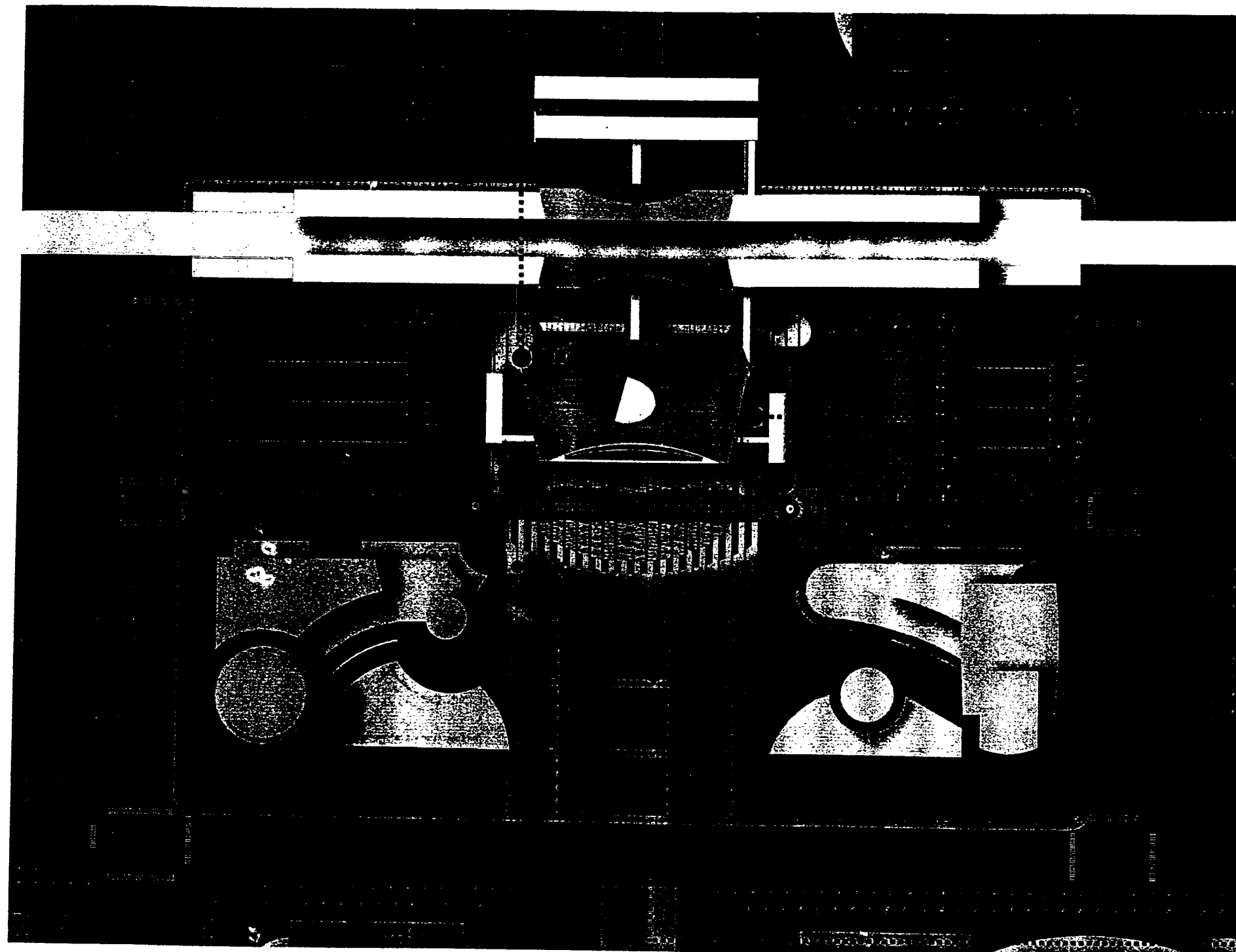
圖 I-2-9 指定留設帶狀式開放空間系統圖



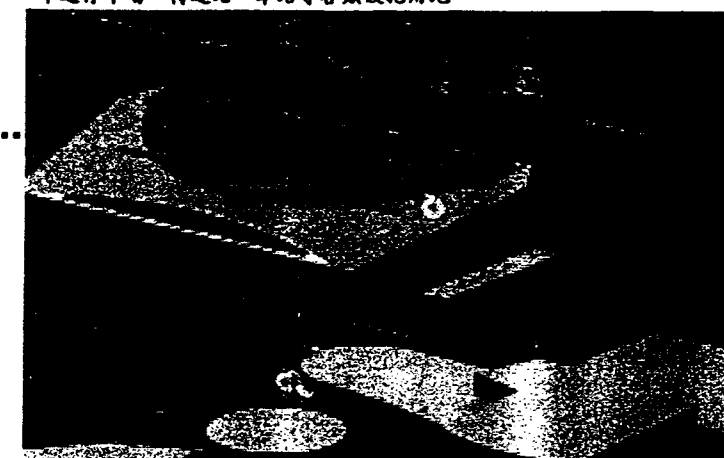
Scale: 1/3,500



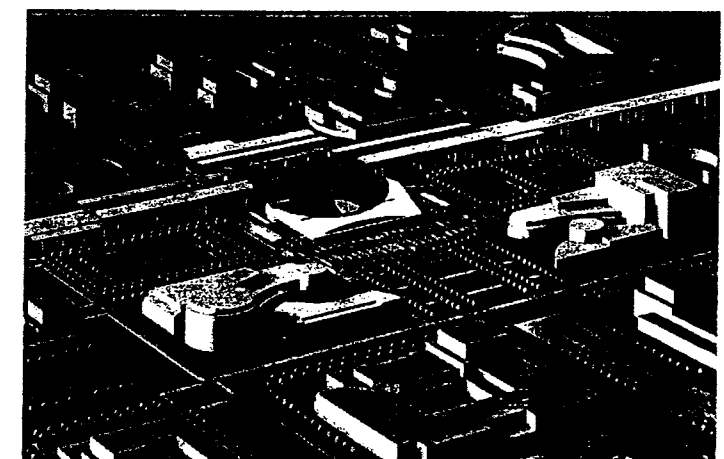
圖I-2-10 人行道系統圖



車站北側東西向帶狀式開放空間，連接站區廣場與捷運車站東側廣場，並串連停車場、轉運站、車站等各類設施用地。



車站南側東西向帶狀式開放空間，連接站區廣場、公車轉運站及捷運車站。



車站西側廣場，提供大型集會場所、疏散人潮、避難以及防災等活動功能使用，景觀以都市公園的理念規劃，兼有綠蔭、廣場及步道等不同元素組成，以適應站區開放空間所提供各類活動功能之需求。

圖 I-2-11 景觀規劃配置圖

第三章 交通計畫



交通計畫

第一章 交通計畫

壹、特定區聯外道路系統

一、現況

嘉義站區主要聯外道路系統包括中山高速公路、台1線、台17線、台19線、159縣道、163縣道、164縣道、167縣道、168縣道、嘉49鄉道及嘉58鄉道等(詳見圖 I-3-1 所示)，其實質資料說明如下：

(一) 中山高速公路

自斗南交流道往南進入嘉義縣、經大林、嘉義、水上等三處交流道後進入台南縣，再經新營交流道後，離開本站服務範圍，全段均為雙向四車道之配置。

(二) 省道台1線

省道台1線大林至新營段為路寬25公尺之中央分隔雙向四車道公路，在嘉義市區路段則為4線快車道及2線慢車道之佈設。其路線與縱貫線鐵路約略平行，行經大林、民雄、嘉義、水上而達台南縣後壁及新營。

(三) 省道台17線(濱海公路)

省道台17線東石至布袋段，在東石至屯子頭段部分為雙向雙車道公路；屯子頭至布袋段則為雙向四車道公路。

(四) 省道台19線

省道台19線六腳至鹽水段，目前除朴子溪橋、朴子鴨母寮至東後寮段及厚生橋正辦理拓寬外，其餘已按路寬20~24公尺雙向四車道改善完成。

(五) 159縣道

159縣道新港至番路段為中山高速公路嘉義交流道之聯絡道路，已按路寬18~20公尺改善完成。其中，新港至嘉義市為雙向四車道，嘉義縣市界至番路則為雙向雙車道。

(六) 163縣道

163縣道嘉義至義竹段全長45.7公里，其中嘉義至水上段為路寬15~20公尺之雙向四車道公路；水上至義竹段則為路寬9~12公尺之雙向雙車道公路。

(七) 164縣道

164縣道新港至民雄段為路寬8~12公尺之雙向雙車道公路。

(八) 167縣道

167縣道朴子至後潭段全長14.9公里，除朴子市區路段已按15公尺拓寬完成外，其餘路段路寬為6~12公尺。

(九) 168縣道

168縣道東石至水上段全長26.3公里，為中山高速公路水上交流道之聯絡道路，除朴子至水上段已按都市計畫寬度拓寬為24~30公尺之雙向四車道外，東石至水上段仍為雙向雙車道，其中於太保附近路段貫穿嘉義站區，為現況站區主要對外通路。

(十) 嘉49鄉道

嘉49鄉道新埤至春珠段全長6.3公里，路寬為15~18公尺。

(十一) 嘉 58 鄉道

嘉 58 鄉道雙溪口至太保段全長 5.8 公里，路寬為 12 公尺。

二、未來發展

(一) 高鐵橋下道路

自高鐵路線與 159 縣道交叉口起，向南至高鐵與 167 縣道交叉口止，全長 12.61 公里，計畫路寬 30 公尺，擬佈設雙向四車道快速道路，預定於民國 94 年 6 月完工。

(二) 東西向快速公路東石—嘉義線

東石嘉義線西起東石鄉東石港重區與 168 縣道交叉處，與西濱快速公路銜接後，經朴子市、鹿草鄉、太保市、水上鄉之南靖、至中埔鄉溪底寮之三界埔止與南二高連接，全長 35.1 公里，路寬 25 公尺，為雙向四車道之快速公路，共設一般交流道四處。其中嘉 45 鄉道至 165 縣道已完工通車，西濱公路至嘉 45，以及 165 縣道至南二高路段則尚在施工。本道路於嘉義車站特定區南側設置一交流道，利用高鐵橋下道路經 167 縣道銜接交流道後，西可聯絡省道台 19 線、西濱快速公路；東可銜接中山高、台 1 線及南二高。目前交流道已完工。

(三) 太保—嘉義 50 公尺計畫道路

自嘉義太保車站特定區北界一—2 號道路起至嘉義市世賢路止，全長 11.7 公里，計畫寬度 50 公尺，道路中間留設兩線公車專用車道，兩側則各闢建兩線快車道及一線混合車道，並預留與輕軌捷運共構的空間，預定於民國 91 年 11 月完工。

(四) 省道台 1 線拓寬工程

自民雄雙福山起至嘉義市牛稠溪橋止(255K+885~259K+172)，全長 3.29 公里，依都市計畫寬度 40 公尺辦理拓寬，預定於民國 91 年 2 月完工。

(五) 163 縣道拓寬及新闢工程

自 167 縣道起接鹿草外環道至台 19 線止，全長 11.74 公里。其中 167 縣道路段長 2.03 公里，按 20 公尺拓寬，已於 89 年 10 月 22 日完工；鹿草外環道路段長 1.9 公里，按 20 公尺新闢，亦已完工；163 縣道路段長 7.81 公里，依都市計畫寬度 18 公尺辦理拓寬，預定於民國 91 年 4 月完工。

(六) 164 縣道拓寬工程

164 縣道新港至民雄段(22K+680~25K+630, 28K+040~28K+841)，全長 3.75 公里，依都市計畫寬度 30 公尺辦理拓寬，預定於民國 91 年 1 月完工。

(七) 嘉 58 鄉道拓寬工程

自嘉義太保站特定區界至嘉 49 鄉道止，全長 1.14 公里，按變更都市計畫寬度 20 公尺辦理拓寬，預定於民國 90 年 7 月完工。

有關特定區未來聯外道路系統詳圖 I-3-2 所示。

貳、車站專用區聯外道路系統

嘉義站區服務範圍以嘉義市為主要據點，並提供嘉義縣及台南縣北部民眾之城際運輸功能，因此依地理位置可概分為嘉義、水上、朴子以及新營等主要運輸走廊，其主要聯繫動線如下：

(一) 嘉義走廊

1. 由高鐵橋下快速道路接太保—嘉義 50 公尺計畫道路。
2. 由高鐵橋下快速道路經 167 縣道交流道，接東西快東石嘉義線。
3. 利用 168 縣道接省道台 1 線。

(二) 水上走廊

1. 由高鐵橋下快速道路，經 167 縣道交流道，接東西快東石嘉義線，再接南二高或省道台 1 線。
2. 利用 168 縣道接 165 縣道，再接省道台 18 線。

(三) 朴子走廊

1. 由高鐵橋下快速道路，經 167 縣道交流道，接東西快東石嘉義線。
2. 利用 168 縣道接省道台 19 線。

(四) 新營走廊

1. 由高鐵橋下快速道路，經 167 縣道交流道，接東西快東石嘉義線。
2. 利用 168 縣道接省道台 19 線。
3. 利用 168 縣道，經水上交流道接中山高速公路。

高鐵嘉義車站專用區與各運輸走廊之聯繫，需經由特定區內之道路系統始得通往各地，主要聯外道路其道路特性整理如表 I-3-1 所示。至於聯外道路系統詳見圖 I-3-3 所示。

表 I-3-1 高鐵嘉義車站專用區/特定區聯外道路實質特性表

道路名稱	路寬	行車方向	車道數	分隔型式	人行道寬
一-1號道路	30~50m	雙向	7~8	中央分隔	1.75m~4.5m
一-2號道路	25m	雙向	4	無	2.5m
一-3號道路	35m	雙向	6	中央分隔	3.5m
一-4號道路	40m	雙向	8	中央分隔	4.5m
一-5號道路	25m(高鐵路線東側)	雙向	8	中央分隔	8m
	25m(高鐵路線西側)				
一-6號道路	25m(高鐵路線東側)	雙向	8	中央分隔	8m
	25m(高鐵路線西側)				

資料來源：本計畫整理。

參、車站專用區內道路系統

高鐵路線經過站區兩旁分別佈設寬 16 公尺，單向各 2 快 1 混之橋下道路；車站與附屬事業用地間則佈設一寬 18 公尺，單向各 1 快 1 混之道路，並於高鐵車站站體兩旁道路路緣，以退縮 3 公尺方式規劃車輛臨停彎。配合特定區相關道路之連結，提供車輛進出站區停車與轉運設施便捷、安全之行車動線。站區道路是在整體考量 2033 年所有使用道路之交通量而加以規劃設計，亦即道路實質條件必須能夠滿足目標年 2033 年之交通需求為設計標準。高鐵嘉義車站專用區內之道路系統如圖 I-3-4 所示。

肆、大眾運輸系統

一、現況

現況服務太保站之路線僅有嘉義縣公車及嘉義客運所提供之嘉義—太保—朴子線，每日提供 164 班次，而新營地區至太保站區則無直接客運路線服務。

二、未來發展

(一) 捷運系統

高鐵嘉義太保站聯外捷運運輸系統路線全長約 18 公里。其中，地面段長 2.2 公里，高架段長 15.65 公里，初步預定設置四個車站，計高架車站三座，地面車站一座。路線西起嘉義縣政府，東至台鐵嘉義車站後站，主要係擬利用高鐵嘉義太保站聯外道路系統改善計畫中，建議新闢太保站至嘉義市世賢路之 50 米計畫道路的公車專用道來佈設輕軌路線。本計畫於 88 年 10 月 31 日完成可行性研究作業，88 年 11 月 5 日由高鐵局函請交通部審議，交通部復於 89 年 2 月 14 日轉行政院審議，89 年 4 月 20 日高鐵局赴經建會補充說明後，經建會復請高鐵局續依院頒注意事項辦理相關作業。目前正辦理沿線土地開發之可行性研究，並納入原報告俾完成先期規劃作業。

壹、車站專用區相關設施配置

嘉義車站專用區土地使用包括交通設施用地、附屬事業用地與站區廣場。其中，第一期開發主要為交通設施用地，除留設道路外，規劃為高鐵車站、轉運設施、公共停車場、人行廣場及必要之安全與服務設施，由於高鐵預計於民國 94 年通車，相關設施啟用時程需配合高鐵車站營運通車之時程，因此站區應於 94 年以前完成開發。站區西側為附屬事業用地，未來預計開發內容有購物中心、餐飲娛樂、文化、旅遊服務設施、觀光旅館、辦公大樓等，預計開發之樓地板面積為 340,496 平方公尺，將於目標年 2033 年全數開發完成。此外，在專用區內亦設有捷運太保站，提供專用區聯外之服務。相關設施配置情形詳圖 I-3-5 所示。

一、高鐵車站交通設施用地規劃

嘉義車站專用區交通設施主要配合高鐵車站加以規劃，規劃內容如下。

(一) 車站

車站站體位在站區中央，為地面一層，地上兩層之建築，車站地面層為大廳層，地上一層為穿堂層，地上二層為月台層。旅客於地面層購票後，至地上一層候車，車輛進站後再至月台層上車。

(二) 轉運設施

於車站站體四周佈設公車轉運站、公車臨停彎、汽機車上下車區及計程車上車區、計程車排班區等。

(三) 停車設施

車站站體南北兩側以及高鐵橋下道路空間分別設置汽機車停車場，並將短期停車區合併設置於小汽車停車場內。

(四) 交通廣場

車站站體之西側設置面積 1.5 公頃之交通廣場，亦於附屬事業用地前方規劃兩處總面積 0.8 公頃之廣場，以提供公眾活動之空間，並兼具舒緩車站人潮、防災疏散、緊急救護通行之功能。

二、附屬事業用地規劃

高鐵嘉義車站專用區面積共 12.51 公頃，含交通設施用地 7.07 公頃、附屬事業用地 3.14 公頃及站區廣場 2.3 公頃。交通設施用地除留設道路外，規劃為車站站體、停車轉運設施、人行廣場及必要之安全與服務設施；附屬事業用地之開發內容包括百貨購物中心、娛樂餐飲、文化、旅遊服務設施、觀光旅館及辦公大樓等，一般而言，附屬事業衍生旅次量與開發業種之樓地板面積及吸引率有關，本案蒐集相關開發案例吸引率資料如表 I-3-2 所示。由表中可知，各開發案之吸引率差異頗大，經檢核後選用較符合嘉義站區開發特性之數值，計算附屬事業用地開發之衍生旅次如表 I-3-3 所示。

此外，為配合高鐵嘉義車站計畫所規劃之捷運系統，其路線進入站區後，約略平行於高鐵路線之東側，並於與高鐵車站相對位置設置一捷運車站，提供高鐵旅客轉乘之服務。

表 I-3-2 相關計畫吸引率彙整表

使用類別	吸引率(人次/平方公尺·小時)			全日/尖峰比例
	信義計畫區	京華案	捷運木柵線	
辦公室	0.056	0.042	0.041	2.5
百貨公司	0.148	0.133	0.073	5
零售業	0.164	-	-	8
超市	-	0.938	0.247	-
餐飲業	0.110	0.369	0.162	3
娛樂業	0.048	0.030	-	6
旅館業	0.0034	0.0039	0.015	8
文化、旅遊服務設施	-	0.042	0.208	4

資料來源：1.「信義計畫區」部份及「全日/尖峰比例」：「信義計畫區交通改善規劃」，台北市政府交通局，79 年 6 月。

2.「京華案」部份：「都心型休閒購物中心新建工程都市設計審查報告書」，京都建設，83 年 7 月。

3.「捷運木柵線」部份：「木柵線沿線及車站地區都市計畫檢討與土地開發規劃及民意調查分析」，台北市政府捷運工程局。

表 I-3-3 嘉義車站附屬事業用地開發旅次吸引量預測表(2033 年)

開發型態	樓地板面積 (平方公尺)	旅次吸引率 (人次/平方公尺·小時)	吸引人潮	旅次吸引量	
			全日 (人次/日)	尖峰小時 (人次/小時)	全日 (人次/日)
主題娛樂	16,529	0.208	4,760	-	-
Power Center	49,587	0.133	32,975	-	-
一般零售	13,223	0.164	17,349	-	-
文化、旅遊服務設施	6,612	0.208	1,375	-	-
合計	85,951	-	56,460	5,466	28,230

註 1：Power Center 之使用類別組成假設 50%百貨業者、30%餐飲業者及 20%娛樂業者所構成。

註 2：附屬事業用地之各開發內容均位於同一街廓，考量多目的旅次之行為，假設平均每一進入附屬事業用地之旅次，進行 2 種使用類別之活動，則類別之吸引人潮合計應折減 50%，方為附屬事業用地之旅次吸引量。

註 3：如果開發規模改變，吸引量亦隨之改變。

註 4：資料來源：台灣南北高速鐵路站區整體計畫-第一冊整體規劃構想(嘉義站)民國 88 年 7 月。

貳、車站專用區動線規劃

一、車行動線規劃

(一) 規劃原則

■進出站區動線應與站區外部動線儘量區隔，以減少干擾。

■動線力求簡單。

■高鐵站區之車流動線應與附屬事業用地車流動線適度分離，提高車輛運行效率及減少道路交通負荷。

(二) 車行動線

嘉義車站專用區車行動線可分為交通設施用地與附屬事業用地兩個系統，兩者均以順時針方向為原則規劃車行動線，以符合國內靠右行駛、由右側上下車之習慣。另配合車行動線，於站區適當位置應設置導引指示標誌，以提供駕駛人明確清楚之行進方向，減少遲疑停等時間，達到車行動線順暢之目的。關於專用區車行動線與交通導引標誌設置位置詳圖 I-3-6、I-3-7 所示。

二、人行動線規劃

(一) 規劃原則

■站區內部之人行動線應能串連各主要旅次活動地點，及交通轉運節點，以補車行動線之不足。

■動線力求單純、直接，以縮短步行距離。

■配合路緣臨停設施佈設，提供至車站之連續人行動線。

■以立體式人行設施跨越主要道路，確保人車安全。

(二) 人行動線

整個車站專用區中之人行動線，從人行活動發生之起迄點可分為：捷運車站與高鐵車站間、捷運車站(或高鐵車站)與附屬事業用地間等二種人行活動行為。聯繫構想如下：第一種人行活動是利用高鐵車站設計時即規劃的高架通廊與捷運車站連通，捷運旅客於捷運車站購票後，可直接前往高鐵月台層搭車，高鐵旅客下車後，經由通廊亦可前往捷運車站。上述方式主要提供高鐵與捷運間轉乘旅客之往來需求，旅客必須付費方可通行，考量不屬於高鐵轉捷運或捷運轉高鐵之行為，可於高鐵與捷運間高架通廊之南側規劃一自由通行天橋，提供往來高鐵路線兩側非付費人行之需要。第二種人行活動可區分成捷運與高鐵車站之聯繫，以及高鐵車站與附屬事業用地之聯繫兩部份，第一部份之人行設施如前所述，至於第二部份(即車站與附屬事業用地之間)亦以天橋為往來兩地人行連通之主要方式。關於專用區人行動線規劃，詳見圖 I-3-8 所示。



C28849\DV6\CH2-5\F3-1.DWG A4 1:1 1116098

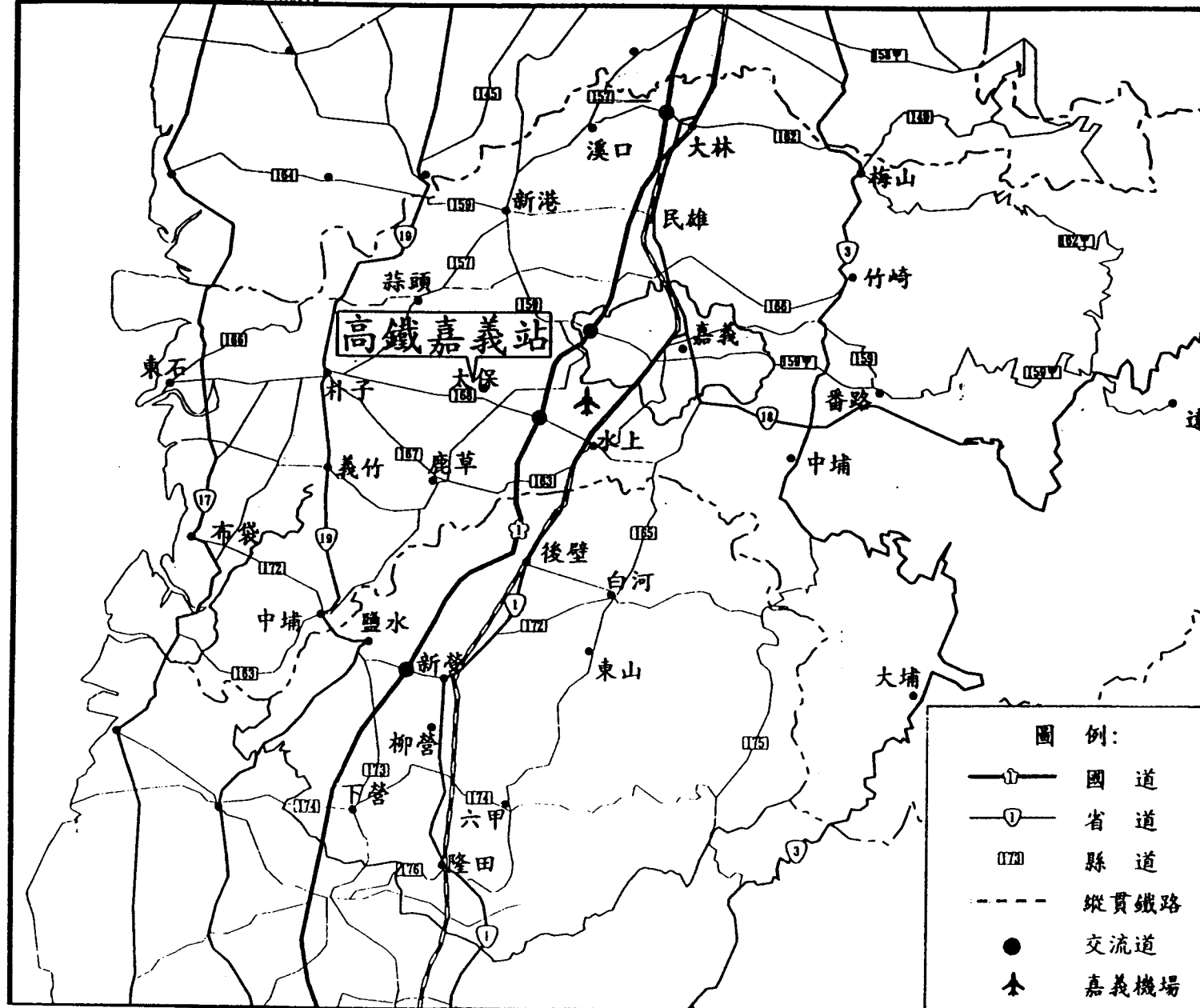


圖1-3-1 嘉義車站特定區聯外道路系統現況圖

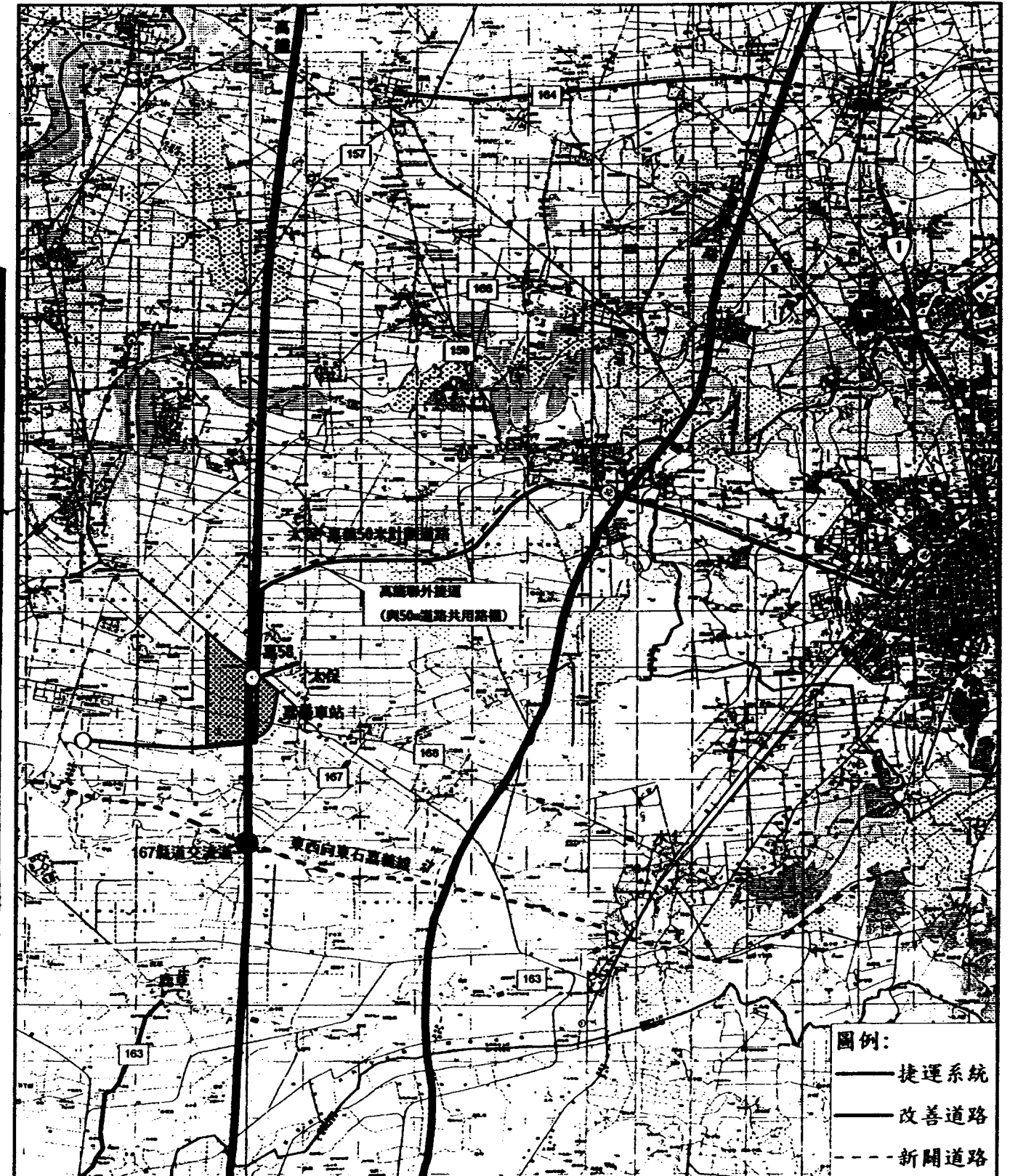


圖1-3-2 嘉義車站特定區聯外道路與大眾運輸系統未來發展圖

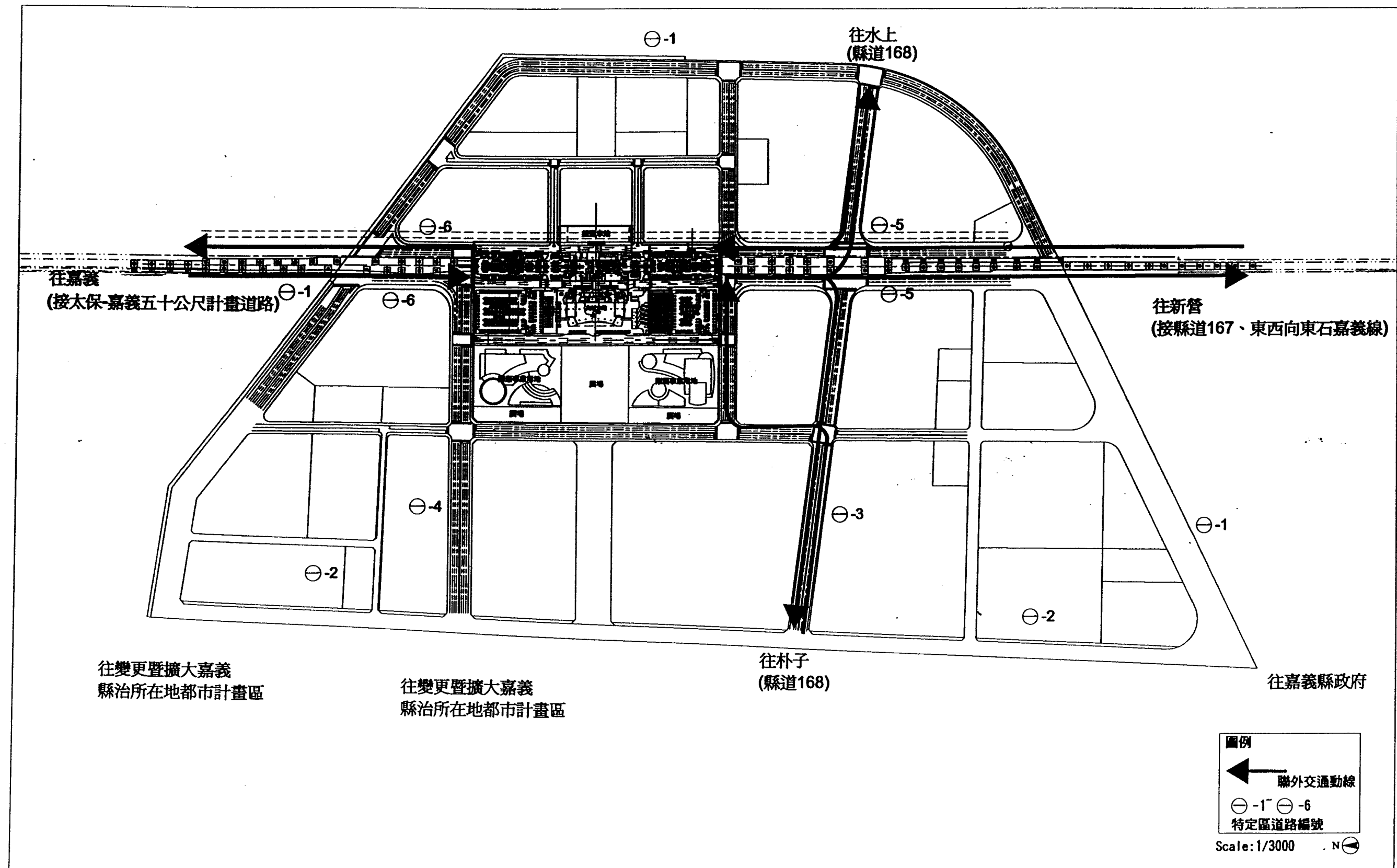
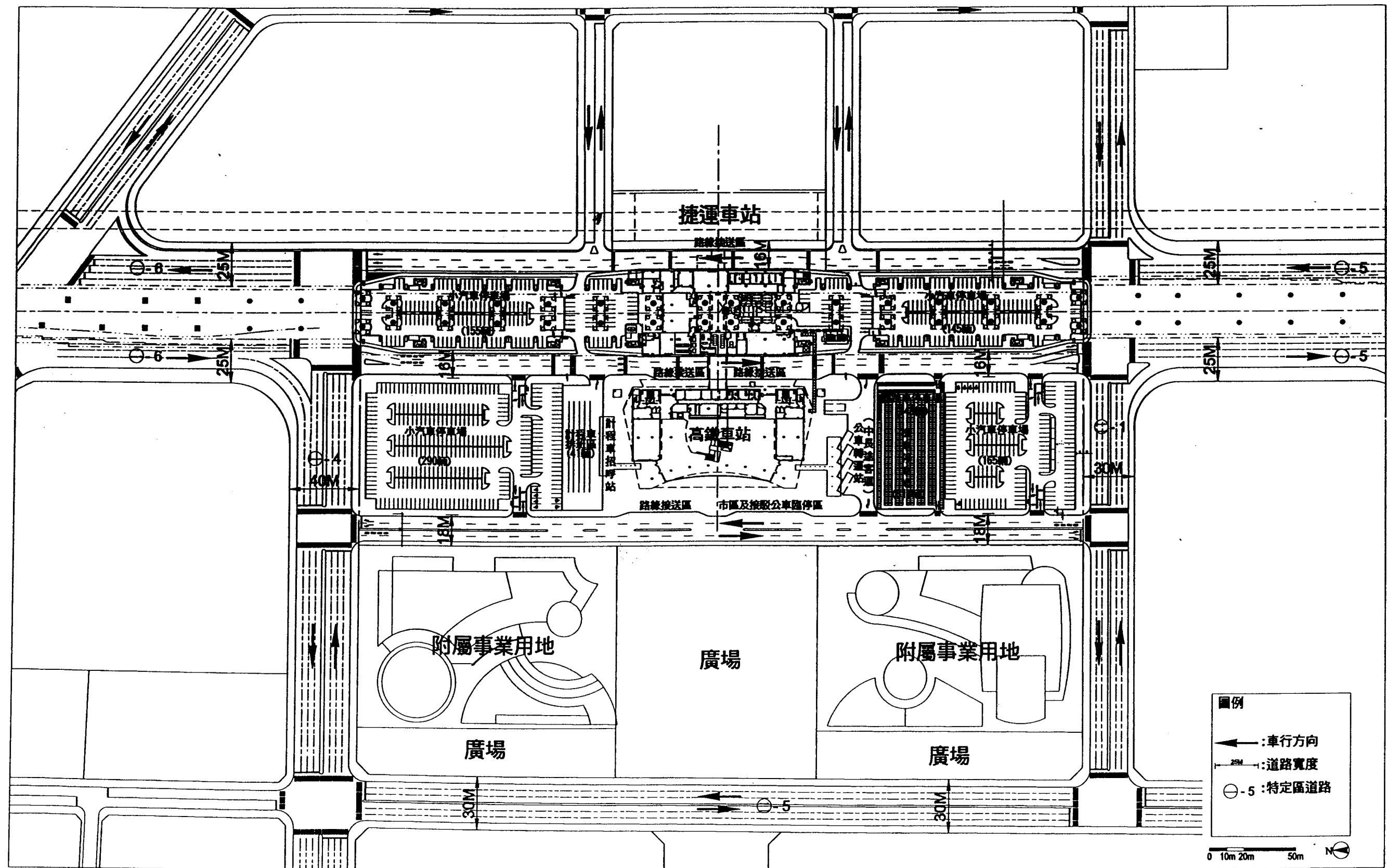


圖 I-3-3 車站專用區及特定區聯外道路系統圖



圖I-3-4 車站專用區道路系統圖

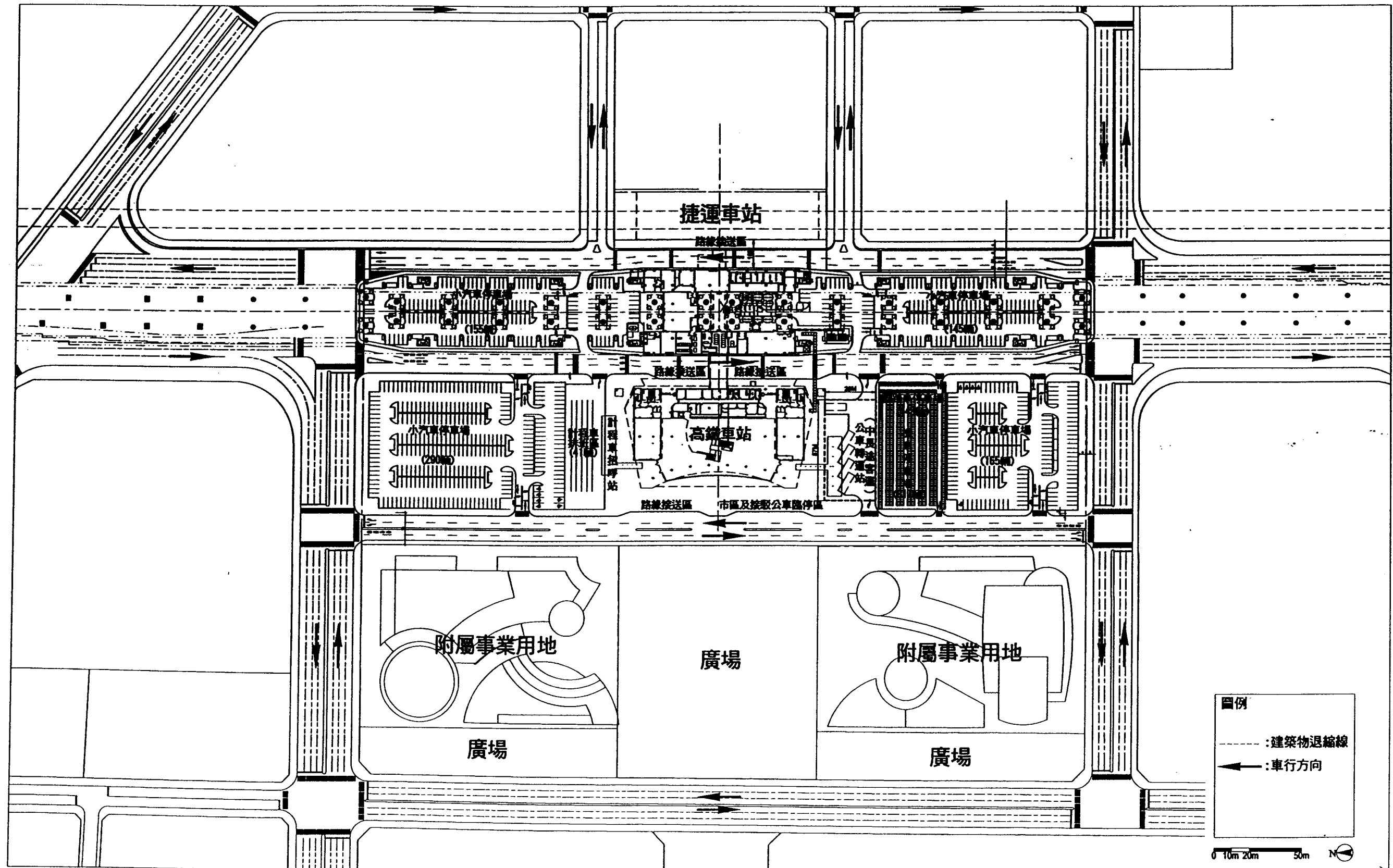


圖 I-3-5 車站專用區相關設施配置圖

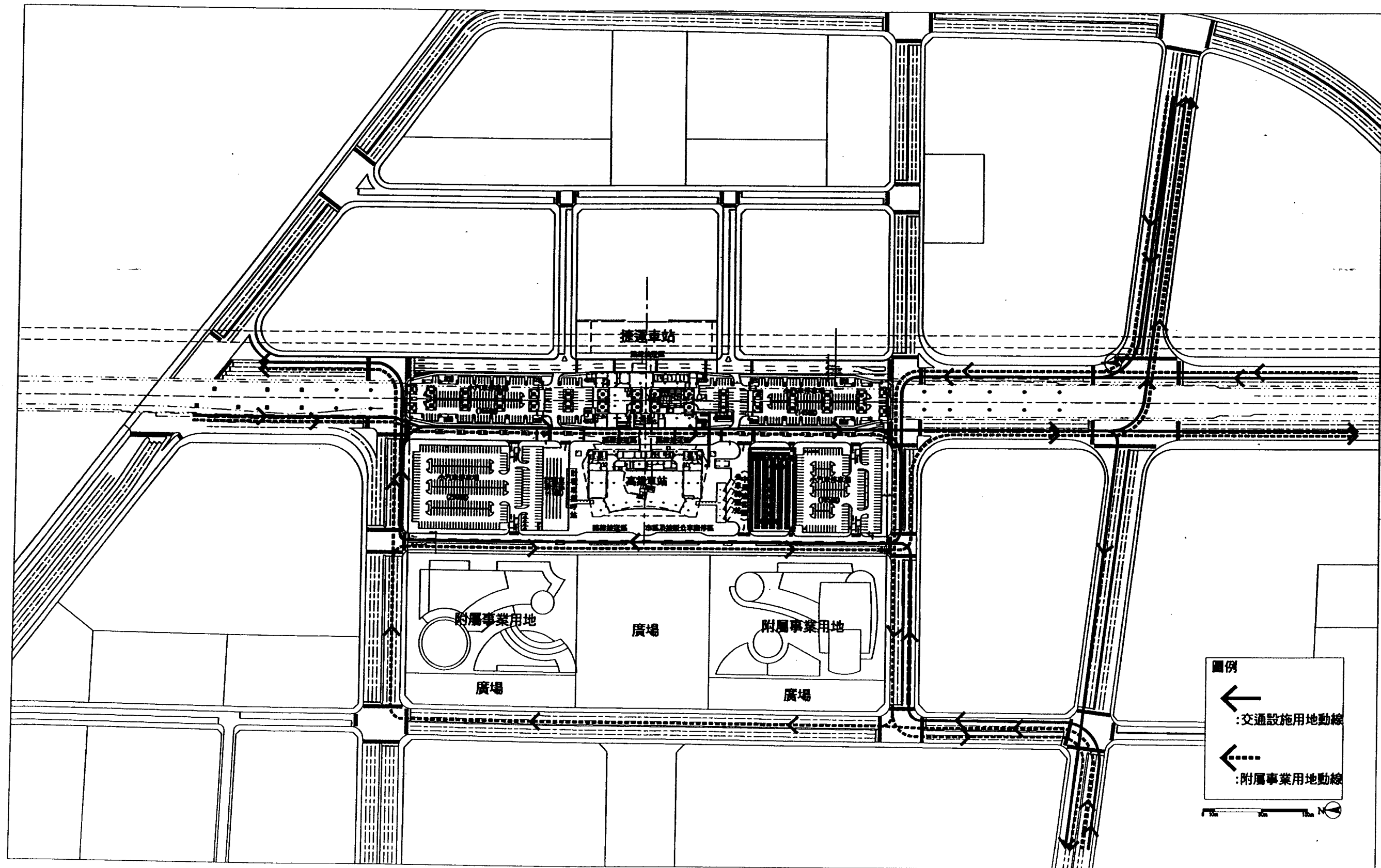


圖 I-3-6 車站專用區車行動線圖

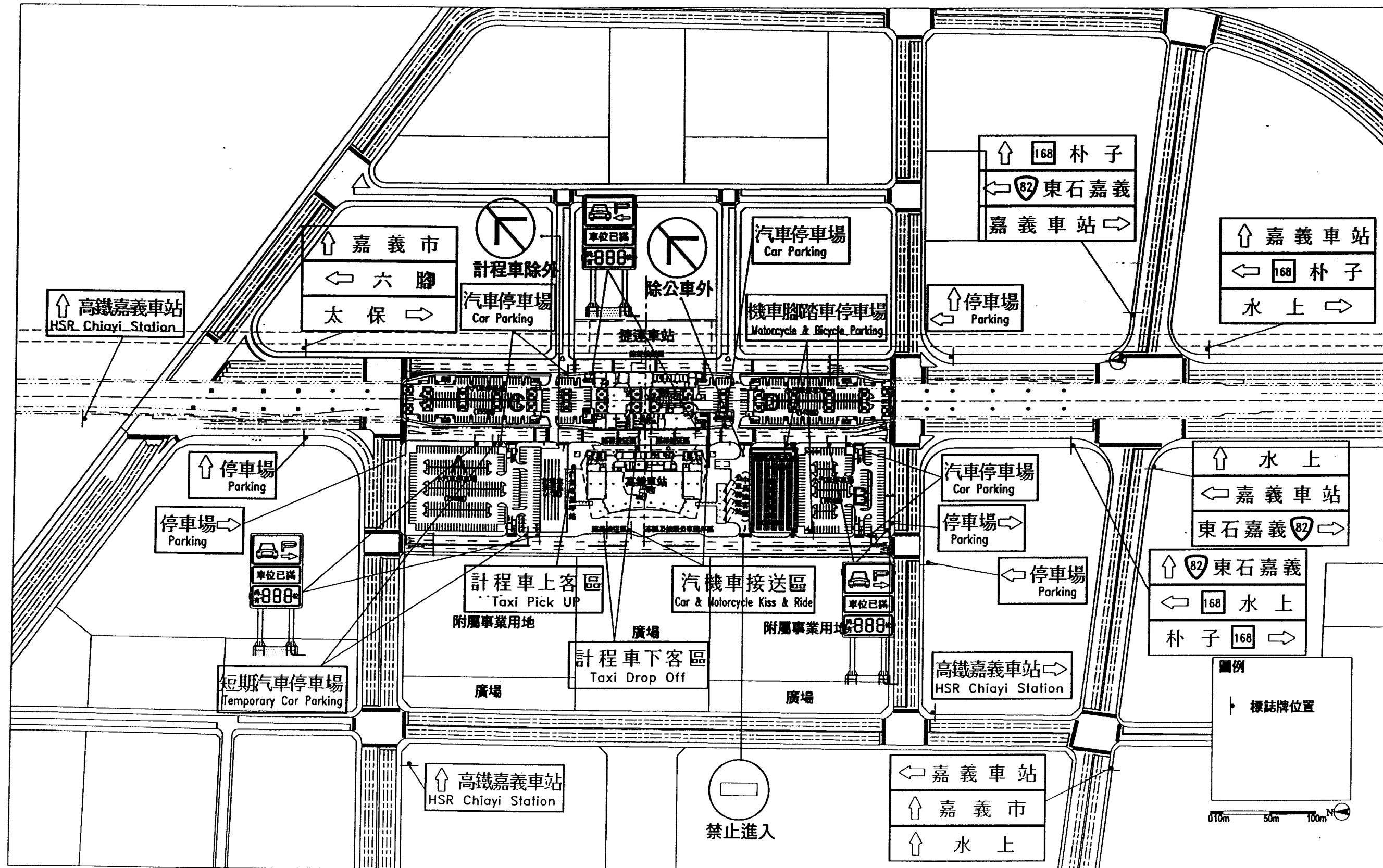


圖 I-3-7 交通導引標誌設置位置圖

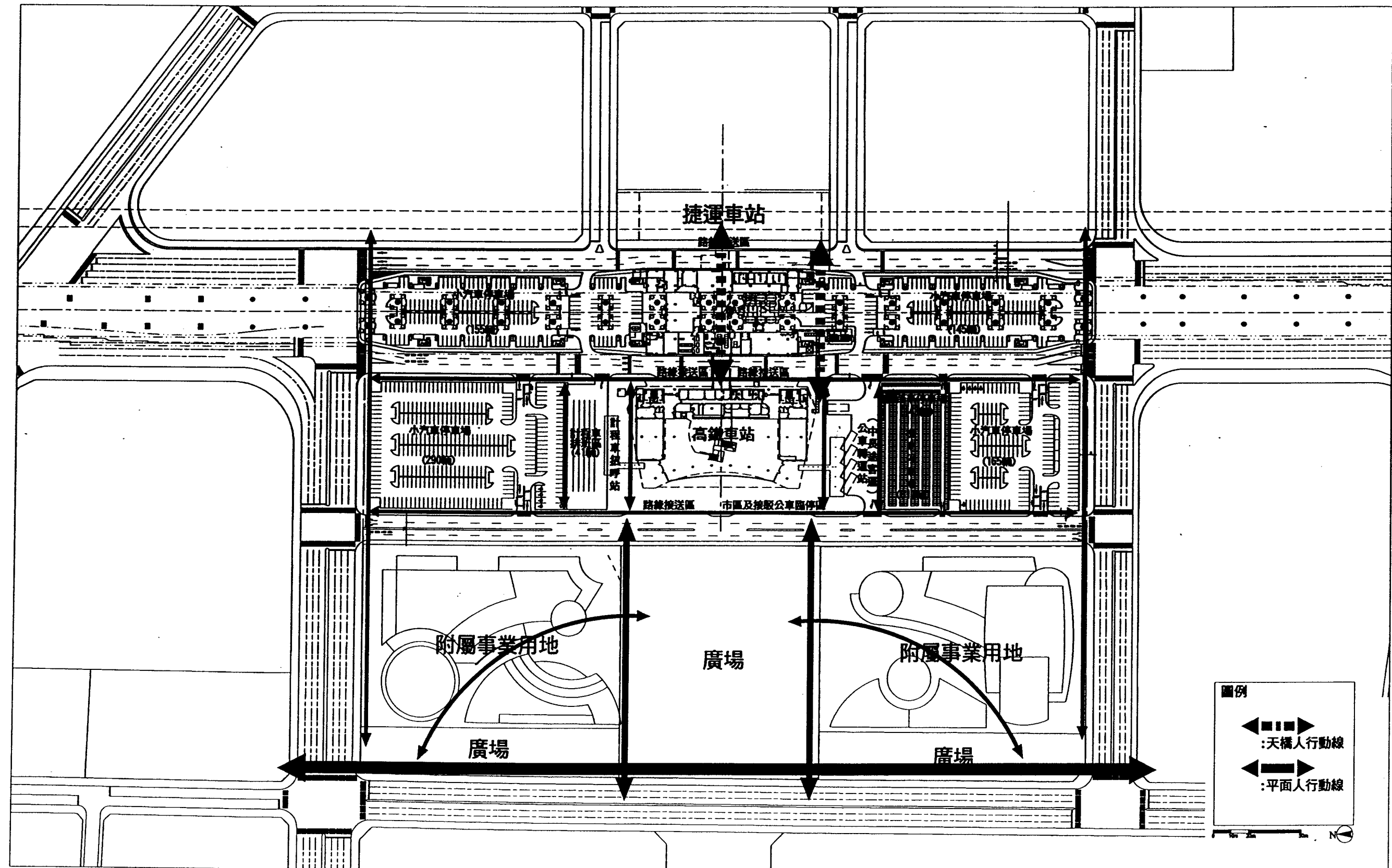
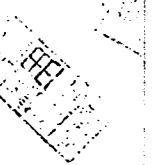


圖 I-3-8 車站專用區人行系統圖

第四章、附屬事業規劃構想



附屬事業規劃構想

站區開發主要目的之一，除提供旅客轉運、一般零售、旅遊諮詢等基本需求外，亦希望藉由位處高鐵車站的區位優勢，引入較具規模之商業或觀光等附屬事業，以挹注高鐵事業之財務，並具有提昇地區商業層級、帶動地區發展之作用。

因此站區之開發將考量地區發展需求及市場可行性，發揮土地開發之最高效益，尋求土地開發與高鐵營運之互補，並對增加高速鐵路之交通旅次有所助益。

第一節 市場發展

一、地區特性

1. 嘉義站位居嘉義縣治太保市之所在地，主要有縣政府、縣議會與相關行政服務機關。
2. 商業活動主要集中於嘉義市中心，向為雲林、嘉義、新營以北地區民眾最主要的消費與活動地點。
3. 嘉義站與嘉義市間，仍必須有完善的交通系統連接，俾利維持原有之社經狀況與都市紋理。

二、市場條件

1. 發展概況

嘉義地區現有商業發展，主要以嘉義市為主，新縣治所在的太保市，近年已逐漸開發，以提供當地的日常生活所需的服務為主。嘉義市現僅有遠東百貨公司及即將營運之力霸百貨公司，服務雲嘉地區的消費大眾，而大型量販店進駐嘉義地區，均有良好的業績。

2. 商圈發展

嘉義市中山路火車站以及吳鳳北路與文化路一帶，為現在主要的商業活動範圍，以夜市、百貨公司與一般商店為主，但由於商圈內既有道路規劃不完善，使得此地商業活動未來發展不易；而隨著嘉義市外環道路的漸次擴建完成，交通便捷，使得仁愛路、新民路、垂楊路與興業路附近，成為嘉義市新興的商圈。

三、市場發展潛力

嘉義地區由於人口嚴重外移，加以當地消費能力較低，目前仍無法吸引新興的商業業種進駐；但擁有便宜價位特性的量販店，在嘉義地區卻能拓展出極佳的消費市場，吸引多數的量販業者相繼投入，顯見低價位的產品特性仍能吸引消費者的青睞。

嘉義地區量販店的業績良好，此類型的商店在嘉義地區擁有廣大的消費市場，因此，結合多家量販店式商店，使消費者可一次在專售各類型商品的量販店購物，相當符合當地消費者的需求。

嘉義地區為雲嘉縣市重要的區域型商業中心，未來消費者將受到國內消費習性的影響而漸次改變，由單純的購物行為，發展至兼具購物、餐飲、娛樂等多樣化的消費行為。因此，複合式商業設施如購物中心，未來亦將成為嘉義地區零售商業發展的主流。

四、基地定位

本站區以商業業種的開發為主，期望藉由購物中心內「量販中心」(Power Center)的設置，集結各式量販商店，提供消費者一次購足的服務。除以價位吸引消費者外，另以全方位的購物、娛樂設施吸引消費者前來使用各商業設施，帶動整個嘉義站區繁榮。

購物中心包括各式量販店（Power Center）、零售商店、餐飲業、與娛樂業，將提供合理價位、多樣化選擇、與舒適的休閒娛樂購物環境，充分滿足當地消費者和外來觀光客之消費需求。

五、競爭性分析

如前述嘉義地區主要的商業區域為現有的嘉義市中心區，目前僅有遠東百貨公司，及即將營運之力霸百貨，其為傳統的路線型商業區，並未經過有系統的整合，雖現有商業中心未來仍可繼續服務附近的居民，但根據商業活動的發展趨勢，未來傳統商業型態勢將無法繼續滿足消費者一次購足的需求，同時本站區位居嘉義新縣治所在，本區未來將成為嘉義地區另一新興商業中心，太保市與嘉義市將依定位不同，而各自擁有發展的空間，並不會產生直接的競爭。

截至目前為止，雲嘉地區並未有較大型的商業開發案，政府所鼓勵申請的工商綜合區，在本區域僅有一申請案；因此，配合高鐵站區之開發，本站區購物中心，將成為嘉義地區最具代表性的商業開發案，加上與嘉義新縣治相鄰，以及位居高鐵嘉義車站的絕佳區位優勢，使得本站區購物中心掌握最佳競爭優勢。

六、未來展望

本站區規劃的購物中心，包括各式量販店、娛樂、餐飲、零售商店，在價位、業種、與購物環境各方面同時滿足現有與未來消費者需求。站區所規劃的購物中心，將成為嘉義地區最具規模的大型商業開發案，為雲嘉地區消費者帶來全新的購物消費體驗，在未來雲嘉地區的商業發展環境中，佔有舉足輕重的地位。

太保市為新縣治，周邊計畫完善，加上縣府規劃的醫療專用區劃設與工業區開發，預估未來將可有效抑止人口的繼續外流，並吸引人才回流，使得未來消費人口與消費能力將大大提昇；同時嘉義地區具有豐富的天然觀光資源，每年均吸引大量的遊客，若能提供現代化、多樣化的購物設施，將可吸引旅遊人潮的目光，進駐消費，並為嘉義地區的商業消費購物市場，注入一新興力量。

為發揮各機能之應有功能，業種規劃如下：

一、消費購物機能

規劃 Power Center，此業態為單一業種專賣店組合而成的大型量販店，不僅提供物美價廉之用品外，更以舒適之購物環境為訴求。

二、觀光遊憩機能

此機能將規劃餐飲及娛樂業，嘉義地區擁有眾多特殊口味之餐飲，提供來此來當地觀光旅遊者一處滿足各種風味之美肴；娛樂業主題將配合文化特色而配置動態及靜態的娛樂設施。

三、旅遊與文化服務與機能

規劃一處文化及旅遊資訊中心，服務當地之文化活動及旅遊需求。

附屬事業用地建築面積及樓地板面積計算如下表及圖。

建築編號	建築面積	樓層高度	樓地板面積
1	3,637	4	14,548
2	1,591	7	11,137
3	657	3	1,971
4	590	3	1,770
5	314	6	1,884
6	168	2	336
7	550	3	1,650
8	1,833	4	7,332
9	490	6	2,940
10	490	3	1,470
11	1,653	4	6,612
12	516	3	1,548
13	2,311	5	11,555
14	489	4	1,956
15	2,148	6	12,888
16	1,020	7	7,140
建築面積	18,457	總樓地板面積	86,737

基地面積	31,400	
建築面積	18,457	
實設建蔽率	59%	
站區供附屬事業樓地板面積	86,737	
車站商業樓地板面積	729	
附屬事業最大樓地板面積	87,920	87,466<87,920

單位 m²

第三節 開發方式

一般而言，土地開發包括土地取得、開發興建及經營管理三個主要階段。

台灣高鐵公司為站區附屬事業用地之地上權所有者，未來對於站區附屬事業用地之開發興建，除可採自行開發興建外，依據站區合約相關內容，亦可以地上權出租（或經交通部同意後轉讓）之方式，由其它專業開發者承租地上權後進行開發興建工作。

未來站區附屬事業用地之開發方式有下列兩種：

1. 方案一

由台灣高鐵公司設立相關部門負責興建、管理、及營運，以保有不動產開發之效益，所規劃之商業不動產將依其性質，尋找適當的經營管理公司或相關事業公司負責經營管理。

2. 方案二

由台灣高鐵公司以地上權出租（或標租）方式，將土地交予專業開發者進行興建及營運，如此可結合具備資金或經營能力之國內外專業者之資源，加速站區開發工作之進行。

因開發方式之採行需考量各主客觀之影響因素，包括開發時之市場環境與條件、各參與者風險承擔能力、合作者意願、經營技術取得、及資金需求與籌措等條件，因此未來為來本站區附屬事業用地之開發，將視開發時各影響因素之內外綜合條件，採行最佳之開發方式，以使站區開發之推動能以最有效率與效益方式完成。



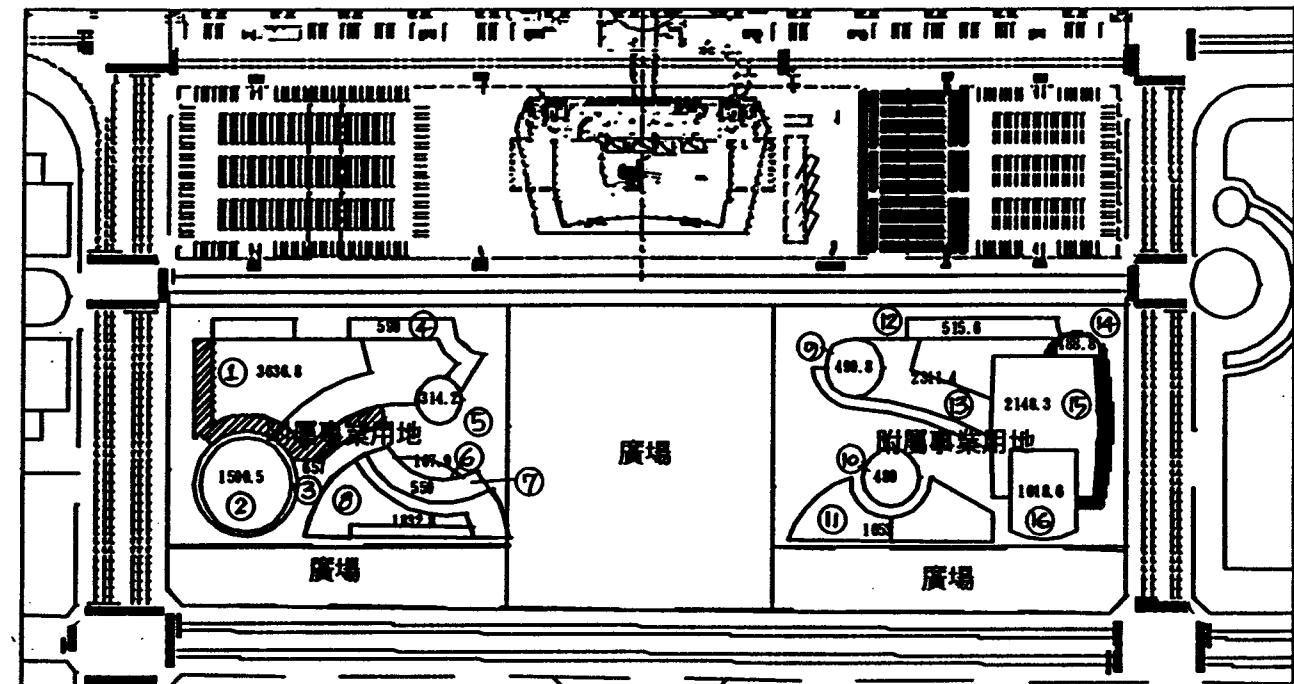
分期分區開發之目的，即是在避免初期投資之風險性，且考量人口成長未達一定規模，未來尚可據前期開發修正後期之投資策略，使整個計畫在有條理、有秩序、有系統的規範下達成計畫的最後目標，因此將本計畫分為下列兩期分期分區開發。

一、第一期開發計畫

本站區第一期開發計畫範圍以交通設施用地及車站西側 1.5 公頃之站區廣場開發為主，共約 8.57 公頃，包括車站及必要性的公共服務設施如道路、停車場、轉運設施、電信電力供水管線及污水處理廠等，並視開發初期實際進出車站的人車流量。車站西側 0.8 公頃之站區廣場則以簡易綠化處理，分區開發必要性的公共設施，配合高鐵路線通車時間興建施工完成。

二、第二期開發計畫

本站區初期營運並無足夠人口支持附屬事業用地開發，因此第二期再行進行附屬事業用地及車站西側之站區廣場開發，共約 3.94 公頃。依據初步的市場考量，站區附屬事業之開發仍以一次開發為原則，財務與工程興建亦以一次開發及估算方式作業，但因應市場的變化及龐大的建築物開發規模，建築規畫仍考量分期分區之可行性，以保留開發之彈性。



附屬事業量體索引圖

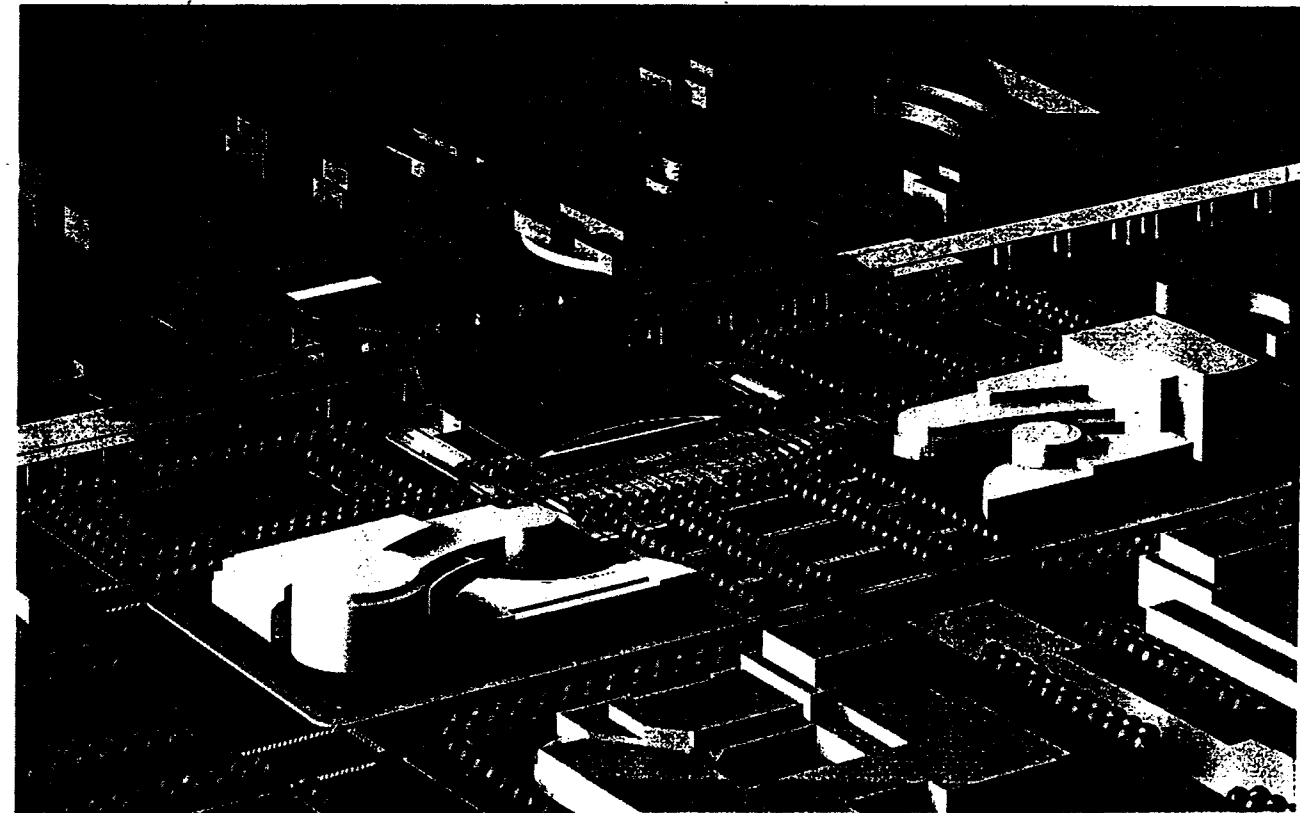


圖 I-4-1 附屬事業量體配置圖

第五章 興建計畫說明

興建計劃說明

第一節 分期設置需求

站區開發劃分為兩期，高鐵車站、相關交通設施(包括道路、停車場)及站區廣場(1.5公頃)為第一期；附屬事業用地及站區廣場(0.8公頃)為第二期。

(一) 高鐵車站、相關交通設施及站區廣場(1.5公頃)

車站約在民國90年底或91年初動工興建，施工進度則配合高鐵通車營運時程完工啟用。停車場依據交通量評估，分為三期，

1. 根據高鐵公司所提供之平常日進出站旅次數所計算之小汽車、機車及腳踏車之停車需求量如下，路外停車需求是以平常日而非尖峰日進入車站之旅客為計算基準，此乃因為如採尖峰日進站旅客人數來估算停車需求，將導致一週內有多數時間停車位將處於閒置狀態，除不符合成本效益外，對於土地使用亦較不具效率。目前由於橋下南北側皆可設置停車場，可滿足2033年的停車需求，不須設置立體停車塔。

表 I-5-1 停車場分期設置需求量

年 期	平常日進站旅客 (人次/日)	小汽車停車位 數	機車停車位數	腳踏車停車位數
2005~2013	22,880	649	553	70
2013~2023	25,749	732	557	81
2023~2033	27,389	779	591	88

(二) 附屬事業用地與站區廣場(0.8公頃)

交地作業預計於民國91年完成。本站區地質為一般性沙土層，地下水位高，地下開挖兩層，擬採預壓樁或鋼板樁方式擋土，地上興建之購物中心擬採輕

型鋼構設計，其餘為RC結構，全部工期約20個月，自民國91年9月至93年6月，施工進度詳表I-5-2。

表 I-5-2 站區附屬事業興建工程進度表

項次	工程項目	5個月					10個月					15個月					20個月				
1	假設工程																				
2	擋土壁及支撐工程																				
3	土方工程																				
4	地下室結構工程																				
5	地上層結構工程																				
6	電梯工程																				
7	內部裝修工程																				
8	外部裝修工程																				
9	機電工程																				
10	空調工程																				
11	景觀工程																				
12	申請工程																				
13	完工驗收																				

2. 電力供應：14000KVA

3. 電信供應：2000 對局線

4. 天然瓦斯：1000 公斤/平方公分

5. ISDN 頻寬：依未來需求擬定

第二章 公共設施與公用事業

一、公共設施

(一)站區道路

面積共計 0.41 公頃，公共設施之建設時程，將配合主體工程之竣工營運一併完工，以提供高鐵旅客與特定區居民之使用。

(二)站區廣場

面積約 2.3 公頃，將提供充足之開放空間供群眾聚集、歌唱表演、民眾活動使用，並配置設施、綠地、植栽及行人休息區域；於第二期配合附屬事業用地開發一併辦理。

(三)公共工程時程

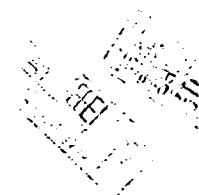
公共工程之興建時程，已於民國 90 年 3 月 19 日上網，民國 90 年 4 月 19 日開標，由內政部中部辦公室土地重劃工程局發包，民國 90 年 5 月中華工程公司得標；預計 750 個工作天完工。有關車站專用區與特定區公共工程介面，已與內政部中部辦公室完成協商。

二、公用事業

根據附屬事業開發內容規模之初步推估，站區之自來水、電力等公用事業需求不可謂不大，其將依正常程序向相關公用事業主管單位提出申請及請求配合事項。相關公用事業設施之需求容量概述如下：

1. 自來水供應：16 公升/每秒

第六章 經營管理計畫構想



經營管理計畫構想

第一節 站區開發經營構想

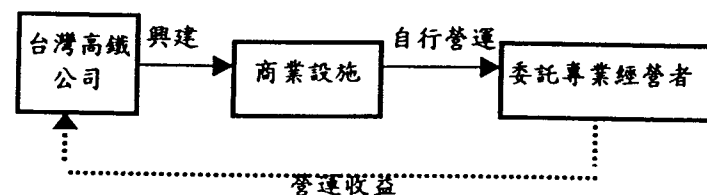
經營管理階段，投資開發業者考量本身之內部資源與條件，可採行之方式可分為：

1. 招募專業人員，採自行經營方式。
2. 委託專業公司或相關事業公司經營之，開發者給付顧問費或管理費。
3. 出租給專業公司或相關事業公司，開發者可獲得租金或（且）經營權利金等。

考量未來站區附屬事業用地開發興建與經營管理模式之可行方案，其主要影響因素包括了：開發時之市場環境與條件、各參與者風險承擔能力、合作者意願、經營技術取得、及資金需求與籌措等條件。因此未來站區附屬事業用地之開發方式，在考量開發各影響因素之內外綜合條件，初步擬定三個替選方案，屆時將視開發時之情況，以最適之方案進行站區附屬事業用地之開發。各方案說明如下：

一、方案一：台灣高鐵自行興建與營運

由台灣高鐵公司成立開發營運部門，自行開發興建，完工後相關商業設施之經營，則採取自行營運委託經營之方式。

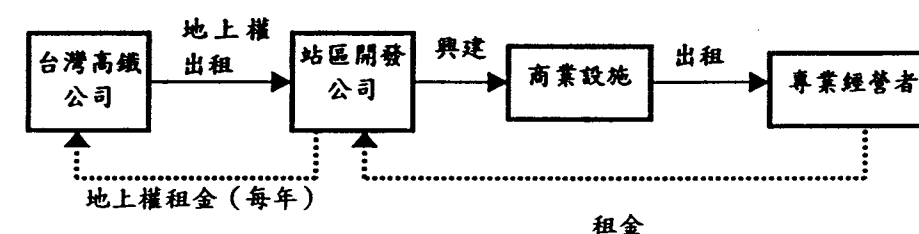


說明：

在高鐵興建與營運逐步就緒，市場經營條件成熟，而資金與經營技術取得順利，台灣高鐵亦可成立開發事業本部進行站區開發。

二、方案二：地上權出租／站區開發公司興建後出租予經營者

台灣高鐵公司（地上權人）將地上權出租予站區開發公司（開發商），站區開發公司每年支付地上權租金予台灣高鐵公司，而站區開發公司出資興建，待完工後出租予各商業設施之專業經營者。

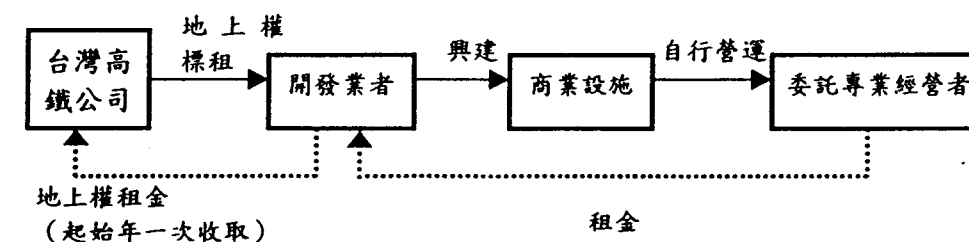


說明：

台灣高鐵公司之人力與資源，以推動高鐵興建與營運為主，而站區之開發則藉由外部資源之結合，開放甄選具備資金或開發經營能力之國內外專業開發商組成站區開發公司，負責商業設施之興建與營運方式，完工後出租予專業經營者，以加速推動站區開發工作，且站區開發之風險由各參與者共同承擔。

三、方案三：地上權標租／開發商自行興建與營運

台灣高鐵公司將地上權採標租方式，將地上權出租予開發商，由開發商採一次支付方式支付台灣高鐵公司標租金後，取得一定期限內之開發興建與營運之權利。



說明：

考量資本投資、開發經營之專業性，各站區市場環境條件差異，及高鐵興建營運與站區開發風險之承擔條件因素，各站區之開發可採地上權標租方式，由開方商負責站區之開發與營運，並自行承擔開發之風險。

第三節 公共設施及公用設備之經營管理計畫

高鐵車站站區交通設施涵蓋道路系統、臨停設施、停車轉運設施、人行設施四大類，茲就各項目未來之經營管理策略說明如下：

一、道路系統

一般道路系統視道路功能與等級於政府機關有不同層級之專責單位負責管理養護，如國道由高速公路局，省道為省政府公路局負責，縣道、鄉道或市區道路由縣市政府或鄉鎮市公所負責，由於高鐵車站站區道路除提供進出站區車輛使用，亦提供一般車輛使用，為開放公眾使用，故未來在經營管理上可朝兩大策略發展：

1. 策略一：委由地方政府主管機關管理養護

就道路功能而言，高鐵站區道路為開放系統，供一般公眾使用，而非高鐵使用者之專用道路；另就專業技術與規模經濟而言，高鐵營運單位專司高鐵建設與營運，若須自行成立道路維修部門，可能於養護技術無法及於一般公路養護標準，且不具經營之經濟性。

故基於經營之規模經濟、資源共享，以及養護專業之前提下，建議站區道路系統之管理養護可委由車站地區所屬之縣市政府或鄉鎮市公所辦理。

2. 策略二：高鐵營運單位自行管理養護

由於高鐵車站專用地僅能供高鐵或相關設施使用，故地方政府並無義務對站區道路系統進行養護，且由於道路之地方主管機關自身主管業務繁忙，常限於人力無法再接受委託代為辦理站區道路系統之管理養護，則高鐵營運單位需成立道路維護部門，或連同其他公共設施及公用設備之管理維護成立維修部門進行管理養護。

二、臨停設施

高鐵車站之臨停設施係供車輛臨停上、下客或上、下貨使用，一般為純服務設施，並無直接營利收益，且臨停設施通常設於站體周緣，故一般由高鐵營運單位自行管理維護，而其可採取之經營策略有二：

1. 策略一：外包委託第三單位辦理

由高鐵營運單位外包委託第三者公司或單位管理維護（可配合其他站體設施管理維護外包作業方式一併辦理），由高鐵營運單位負監督之責，定期派員檢核。

2. 策略二：高鐵營運單位自行管理維護

由高鐵營運單位自行成立公共設施維修部門，一併辦理站區臨停設施、人行步道等設施之管理維護。

三、停車轉運設施

站區停車轉運設施包括一般車輛停車場、公車轉運站及計程車排班停等區，其中一般車輛停車場及公車轉運站都能有直接之營運收益，計程車排班停等區則為服務性設施，無營運收益，分析說明如下：

（一）一般車輛停車場

1. 策略一：高鐵營運單位自行興建、自行經營管理

由高鐵營運單位自行施工、興建，完成後由高鐵營運單位自行成立停車場經營管理部門、負責營運、管理與維護。

2. 策略二：高鐵營運單位興建，委由第三者經營管理

由高鐵營運單位自行施工興建，完成後以契約方式委託第三者經營管理，產權屬高鐵營運單位，第三者僅承租使用，且需支付高鐵營運單位權利金，於契約期滿後歸還高鐵營運單位。

3. 策略三：由第三者興建、經營管理

高鐵營運單位提供用地以租賃方式供第三者投資興建停車設施，並由其自行經營管理，約滿後用地歸還高鐵營運單位。

（二）公車轉運站

1. 策略一：高鐵營運單位自行興建、管理

由高鐵營運單位自行施工興建，完成後由高鐵營運單位以契約方式租賃給公車業者使用，並負責營運管理及維護。

2. 策略二：委由公車業者興建、經營管理

由高鐵營運單位提供土地，以契約方式將土地租於公車業者興建公車轉運設施，並由公車業者經營、管理與維護，約滿後用地歸還高鐵營運單位。

（三）計程車停等區

高鐵站區之計程車停等區為服務設施，無實質營利收入，故無委外經營管理之可能性，需由高鐵營運單位自行成立之管理部門進行管理與維護。

四、人行設施

高鐵站區人行設施包括人行步道、天橋、上、下樓梯等，為純服務設施，並無直接營利收益，但管理良好之人行設施，營造舒適之乘車環境，間接增加高鐵或附屬事業之收益，故仍需進行妥善之管理與維護。其可採之經營策略有三：

1. 策略一：外包委託第三者辦理

由高鐵營運單位將站區人行設施外包委託第三者之公司或單位管理維護（可配合其他站體設施管理維護作業一併外包辦理），由高鐵營運單位負監督之責，定期派員檢核。

2. 策略二：高鐵營運單位自行管理維護

由高鐵營運單位自行成立之公共設施維護部門，一併辦理站區人行步道等設施之管理維護。

3. 策略三：企業認養

引入當地企業任養並塑造站區上部之公共設施，以共同維護站區週邊設施及公共環境。

第三節 管理組織構想

依初擬的開發模式，對站區附屬事業之開發組織架構擬定為：

一、方案一：台灣高鐵自行興建與營運

站區附屬事業的業務由台灣高鐵公司設立開發事業本部負責，此部門依工作性質分為行政支援部、開發部、企劃部、業務部及建築部，各單位之職掌說明如下：

（一）行政支援部

分為財務處、法務處、人事處、資訊處及總務處，主要管理開發事業本部之行政業務。

（二）開發部

1. 土地管理處

掌管站區土地之所有資料相關事物。

2. 設計處

設計作業與規劃作業方式不同，設計單位應集合其專業於專一建築形態，例如購物中心之設計師應該完全負責各站區之購物中心設計，如此專業知識及水準可發揮至極致。因此設計處以下依建築形態分為購物中心組、觀光旅館組、辦公大樓組、及公共設施用地設計組等四組。

（三）企劃部



第七章 整體防災計畫



整體防災計畫構想

一、防災計畫

台灣地區位於環太平洋地震帶上，又處於颱風侵襲路徑，基於自然環境的不利因素，幾乎每年都有地震、颱風、暴雨等自然災害的發生，加上城鄉都市化的發展程度快速，以致災害造成危險性及影響程度越來越大，因此安全防災成為都市建設的重要課題。

都市防災主要著重於風災、水災、震災及火災等災害之預防、災害搶救及災後重建之工作，在都市設計之層面主要係朝規劃考量。

本特定區公共工程防災系統已由內政部中部辦公室委外工程顧問公司，就防災道路系統，防災據點及維生系統設施做出詳細之規劃，本專用區之防災計畫將延續之。

二、基本原則

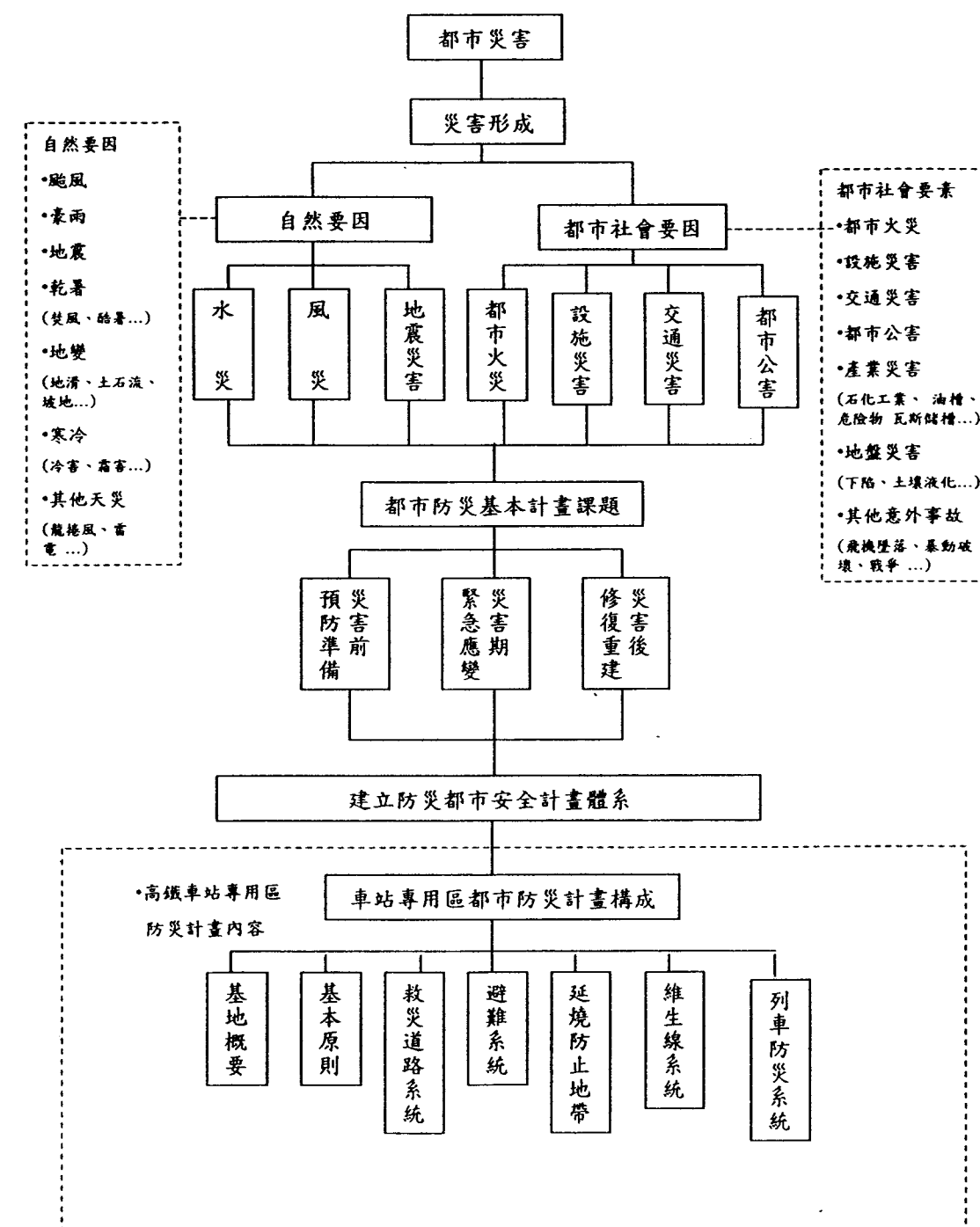
(一) 基本目標

1. 建構能夠承受災害侵襲的安全都市。
2. 減輕災害的危害、降低人員傷亡、減少財物損失。
3. 周詳且充實的災害防治。
4. 迅速且有效的緊急應變對策。
5. 妥善且快速的災害修復與善後處理。

(二) 整體架構

如右表。

車站專用都市防災計畫整體架構



(三) 定位

1. 都市防災計畫，依層級得分為：

- (1) 國家級—防災基本計畫。
- (2) 區域級—縣、市（直轄市及省轄市）之都市防災計畫。
- (3) 地區級—鄉、鎮、市（縣轄市）之都市防災計畫。
- (4) 鄰里級—村、里之都市防災計畫....等四種。
- (5) 特定區之都市防災計畫定位為「地區級」。
- (6) 站區之都市防災計畫定位為「鄰里級」。

2. 都市防災計畫，依功能定位

- (1) 車站以提供旅客轉運為主，人員在車站內停留的時間不會太長，當列車到達時，會有大量人潮進出，應依此作為防災需求之基礎。
- (2) 站區內附屬設施用地以提供商業性使用為主，除旅客外會吸引大量不特定人員進入，應妥適估算人口量，作為規劃避難空間需求之依據。
- (3) 進出站區之人潮，大部分非經常在站區之人員，對站區環境並不熟悉，應妥適規劃且廣為設置各種指標，以利人員疏散與避難。
- (4) 站區防災計畫應配合特定區防災計畫之內容，訂定相關準則與規定。

(四) 實施基本方針

- (1) 配合道路系統建構具有安全性、可及性之救災與消防路線。
- (2) 規劃、設計具有安全性、可及性之避難路線、避難據點與避難設施。
- (3) 適當規劃、設計與配置火災延燒防止地帶（綠帶、寬闊道路....等）。
- (4) 確保維生線安全，建立緊急修復措施，以維持都市正常運作與機能。
- (5) 提供軌道運輸系統之旅客、職員（員工）與臨時使用車站人員，確實的安全環境、場所與空間。

三、救災道路系統

(一) 緊急道路

1. 功能：

提供到達站區具有高度安全性、足夠安全寬度、保持暢通之道路，並作為救援人力、物質、設備、器材、消防....等，進入站區最主要的動線。

2. 設置準則：

(1) 特定區主要聯外道路，道路寬度 20 公尺以上者。

(2) 連通特定區之防救指揮中心、醫療救護中心、救援物資集散中心...等重要防救災據點。

(3) 提高道路、橋樑之耐震等級。

(4) 提高道路兩側建築物之耐震等級。

(5) 規定道路兩側建築物興建之退縮地寬度，並對面臨道路之廣告物、招牌....等懸掛物，有防止落下之限制性規定。

(6) 如設有地下共同管溝或隧道，應規定耐震等級及相關限制條件。

(7) 災害發生時，須最優先保持暢通之道路。

(二) 救援輸送道路

1. 功能

提供到達站區內各主要災據點及避難據點，具有安全性、可及性之道路，並作為搶救與消防之人員、車輛、設備、器材....等，進入站區內各防救災據點、避難據點及受災地點之最主要動線。

2. 設置準則：

(1) 道路寬度 15 公尺以上者。

(2) 連接緊急道路，並可到達站區內各防救災據點及避難據點。

(3) 依一般規定訂定道路、橋樑之耐震等級。

(4) 依一般規定訂定道路兩側建築物之耐震等級。

(5) 視站區特與需要，規定道路兩側建築物興建之退縮地寬度，並對面臨道路之廣告物、招牌....等懸掛物，有防止落下之限制性規定。

(6) 如設有地下共同管溝時，應規定耐震等級及相關限制條件。

(7) 災害發生時，須儘速保持暢通之道路。

四、避難系統

(一) 避難道路

1. 功能

提供站區內受災人員，安全前往防災據點及避難據點之道路，並作為聯絡各避難空間、據點與場所之輔助性動線。

2. 設置準則

(1) 道路寬度 8 公尺以上者，其寬度須考慮該地區所承載之人口數。

(2) 連接且安全到達站區內防救災據點及避難據點，並不得與緊急道路或救援輸送道路相重疊。



- (3) 依一般規定訂定道路、橋樑之耐震等級。
- (4) 依一般規定訂定道路兩側建築物之耐震等級。
- (5) 視站區特與需要，規定道路兩側建築物興建之退縮地寬度，並對面臨道路之廣告物、招牌....等懸掛物，有防止落下之限制性規定。
- (6) 災害發生時，須儘速保持暢通之道路。
- (7) 除救護車及消防車外，其他各類車輛均不得進入行駛，以提供足夠寬度作為人員安全避難通路之用。

(二) 避難據點

※ 臨時集合場所（臨時避難所）

1. 功能：

提供站區內受災人員，暫時聚集與避難之安全空間，並將人員儘速引導至更具安全及更多服務之臨時避難空間。

2. 設置準則

- (1) 以學校（小學）操場、公園、社區廣場、空地、寺廟...等，與居民生活圈結合之安全公共場所及安全防災建築物（公、私有）為主。
- (2) 以可以容納至少 50 人以上之空間為宜，面積以每人 1.0 m²為原則。
- (3) 服務範圍約為 5~10 公頃，場所規模約為 100~300 m²，最大避難距離（服務半徑）約為 300~500 公尺。
- (4) 連接避難道路到達臨時避難場所（臨時避難廣場）。
- (5) 防止建築物裝飾物及廣告物、招牌...等懸掛物，因災害造成落下而傷及避難者，應有相關的限制性規定。
- (6) 防止火災延燒之火燄及輻射熱危害避難者，應有相關的限制性規定。

※ 臨時避難場所（臨時避難廣場）

1. 功能

提供站區內受災人員，臨時住宿、膳食與避難之安全空間，並提供緊急救援物資及生活必需之日用品，受受災人員臨時停留之避難場所。

2. 設置準則

- (1) 以學校（高中或初中）操場、都市大型公園、運動場（館）、里民活動中心...等安全場所及安全防災建築物公、私有，為對象。
- (2) 以可以容納 1,000 人之空間為宜，面積以每人 2.0 m²為原則。

- (3) 服務範圍約為 10~20 公頃，場所規模約為 500~2,000 m²，最大避難距離（服務半徑）約為 500~1,000 公尺。
- (4) 應臨接救援輸送道路或緊急道路，並須連接避難道路到達中長期避難場所（避難收容所）或防災據點。
- (5) 應有兩個以上臨接道路或廣場、公園...等永久性空地之出入口，其有效寬度須大於 P/1800 公尺（P：避難人口數）。
- (6) 防止建築物裝飾物及廣告物、招牌...等懸掛物，因災害造成落下而傷及避難者，應有相關的限制性規定。
- (7) 為防止擴大與火燄延燒，並避免火燄輻射熱危害避難者，應有相關的現制性規定。
- (8) 設置緊急耐震儲水槽，作為消防用水，並提供三日內短期生活用水及臨時飲用水過濾清潔設備。
- (9) 設置緊急發電設備、臨時浴廁衛生設備、臨時醫糧服務、廣播設備、通訊設備...等生活上必需之設備與設施。
- (10) 不得設置於活動斷層上。

五、延燒防止地帶

(一) 功能

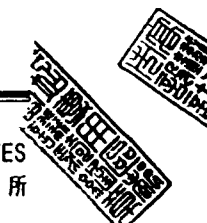
防止街廓內火災擴大至街廓外，並阻止街廓外火災延燒至街廓內之帶狀區域（如：道路、河川、綠帶、公園...等公共設施）。

(二) 設置準則

1. 寬度得視火災預測強度而定，通常為 20~50 公尺。
2. 構成方式得以道路、河川、綠帶、公園...等公共設施為軸線，並配合都市景觀綠化計畫，於兩側重植耐火（防火）樹木。
3. 兩側耐火（防火）樹木帶的高度約為 10 公尺以上，寬度約為 6~10 公尺，密度約為 4 m²/棵。
4. 臨接延燒防止地帶之建築物，應為建築技術規則/建築設計施工編/第三章「建築物之防火」，所稱之防火建築物及防火構造。

六、維生線系統

(一) 功能



減低維生線破壞機率，強化緊急應變機能，確保災害發生時術生活之維持與正常運作。

(二) 設置準則

1. 維生線系統包括：給水（含消防用水）系統、排水（含污水下水道）系統、電力系統、電訊（含電信及警訊）系統、瓦斯系統...等管線。
2. 應以地下共同管溝容納所有維生管線，並妥善規劃排設，以促進維生管道之管理維護及災害防制。
3. 提高維生管線之耐震性，並設置緊急關閉系統；如確有必要，得於潛在危險地區採用多節、柔性接頭連接管線。
4. 給水系統與電力系統之規劃，應至少有一個以上「源頭」，以做替代使用，消防用水應有專用管路及水源。
5. 瓦斯管線應設置自動偵測及漏氣切斷裝置，瓦斯管線與電力管線保持至少3公尺以上之安全距離。

七、列車防災系統

(一) 功能

建立車站內外災害防止之最低安全要求，提供旅客、職員（員工）及臨時使用車站人員之安全環境、場所與空間。

(二) 設置準則

1. 車站建築物內部之防災計畫，得於特種建築物審議時，另行規劃並提出，但須配合車站建築物外部之都市防災計畫，妥善規劃。
2. 車站建築物應臨接救援輸送道路或緊急道路，以利災害發生時救援與消防...等活動之需要。
3. 車站建築物外部應設置臨時集合場所（臨時避難所）或臨時避難場所（臨時避難廣場），該避難場所之面積，得視尖峰出入站之旅客流量數，妥適計算並規劃適當位置。
4. 迴難場所之位置，應保持列車翻落掉下或衝出之安全距離，並應考慮火燄燃燒與輻射熱危害避難者之安全距離。

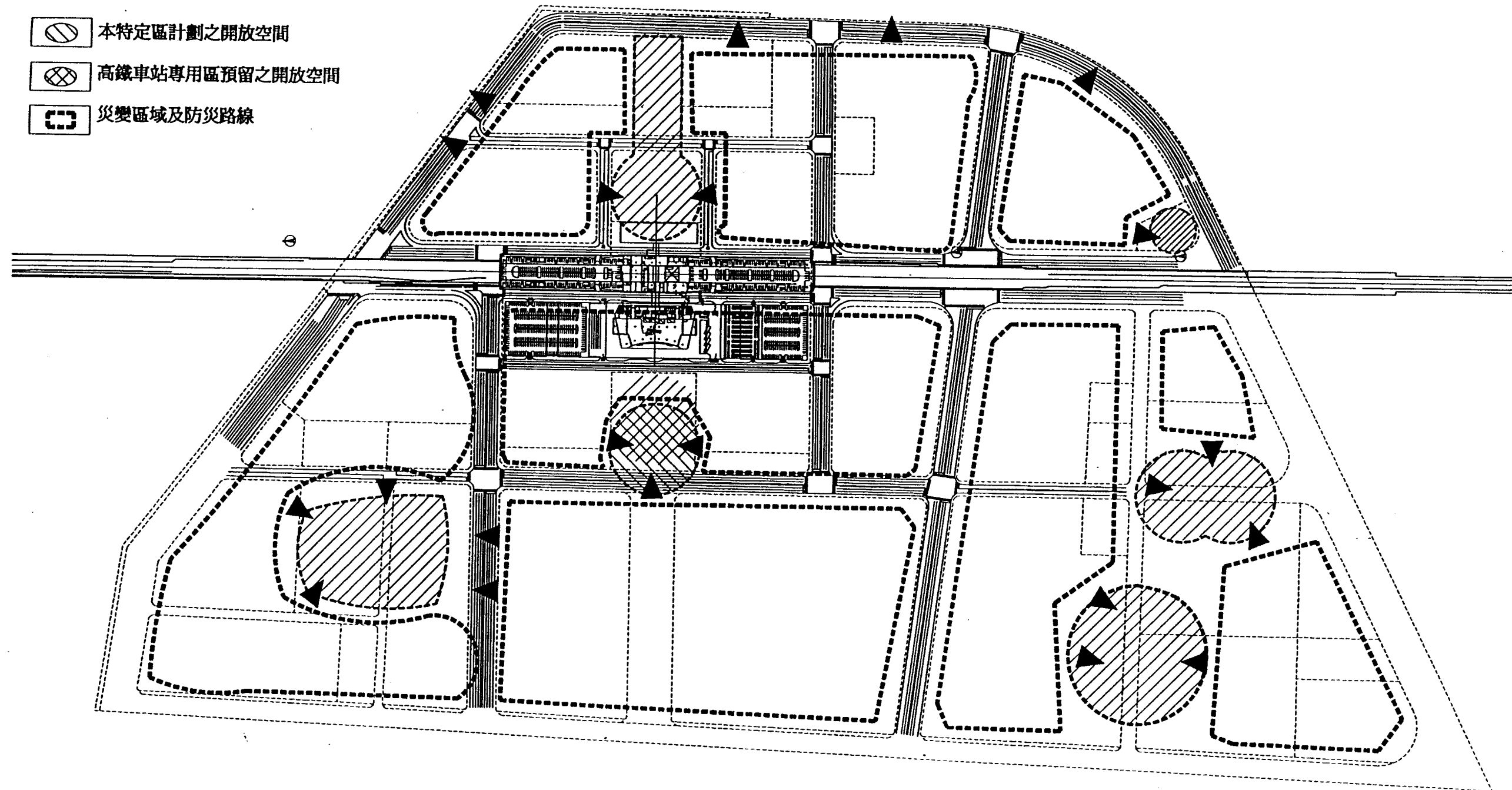
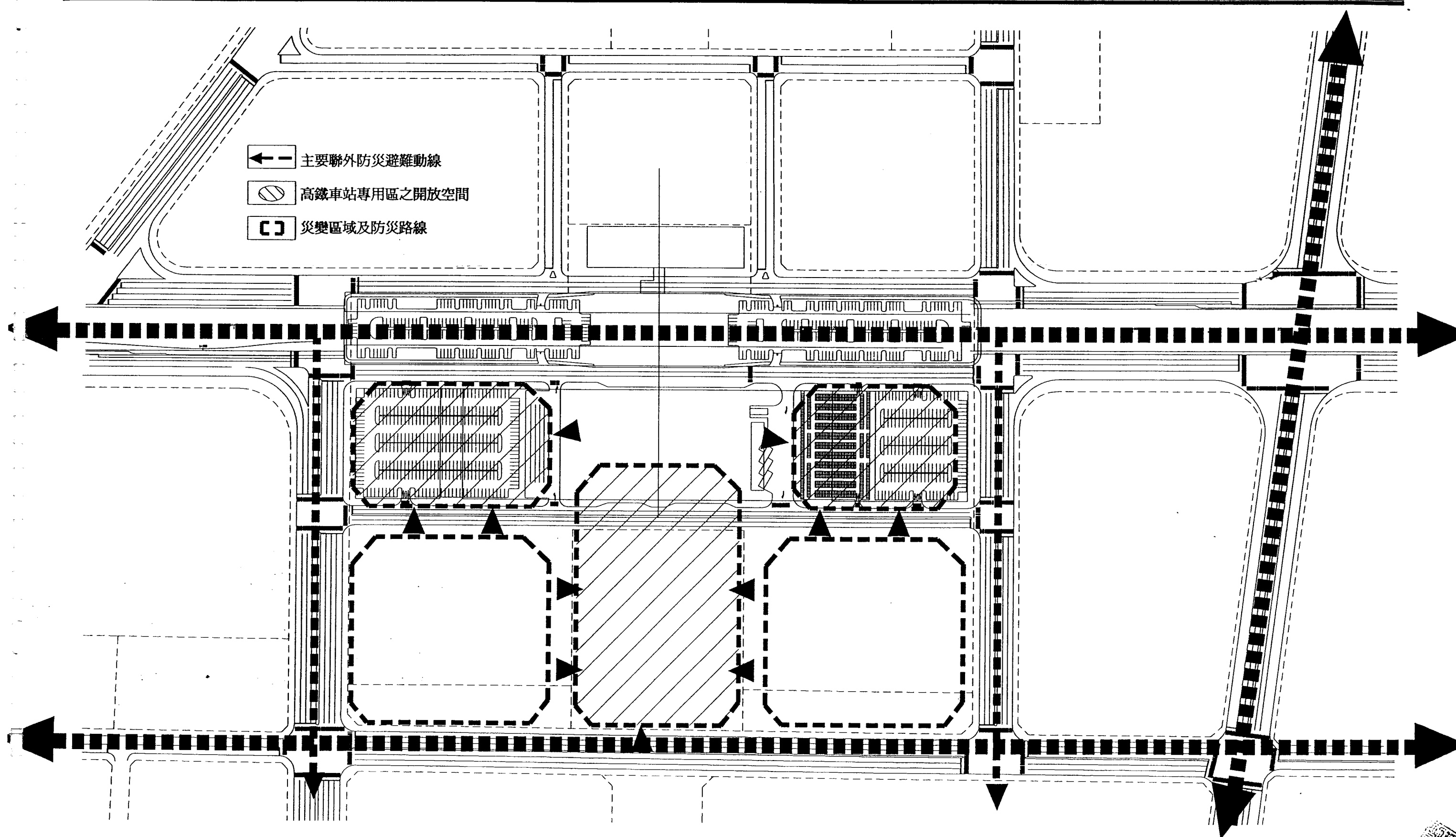


圖 I-7-1 特定區防災避難動線示意圖





圖I-7-2 站區防災避難動線示意圖



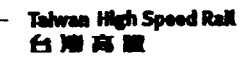
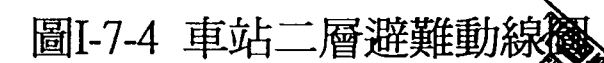
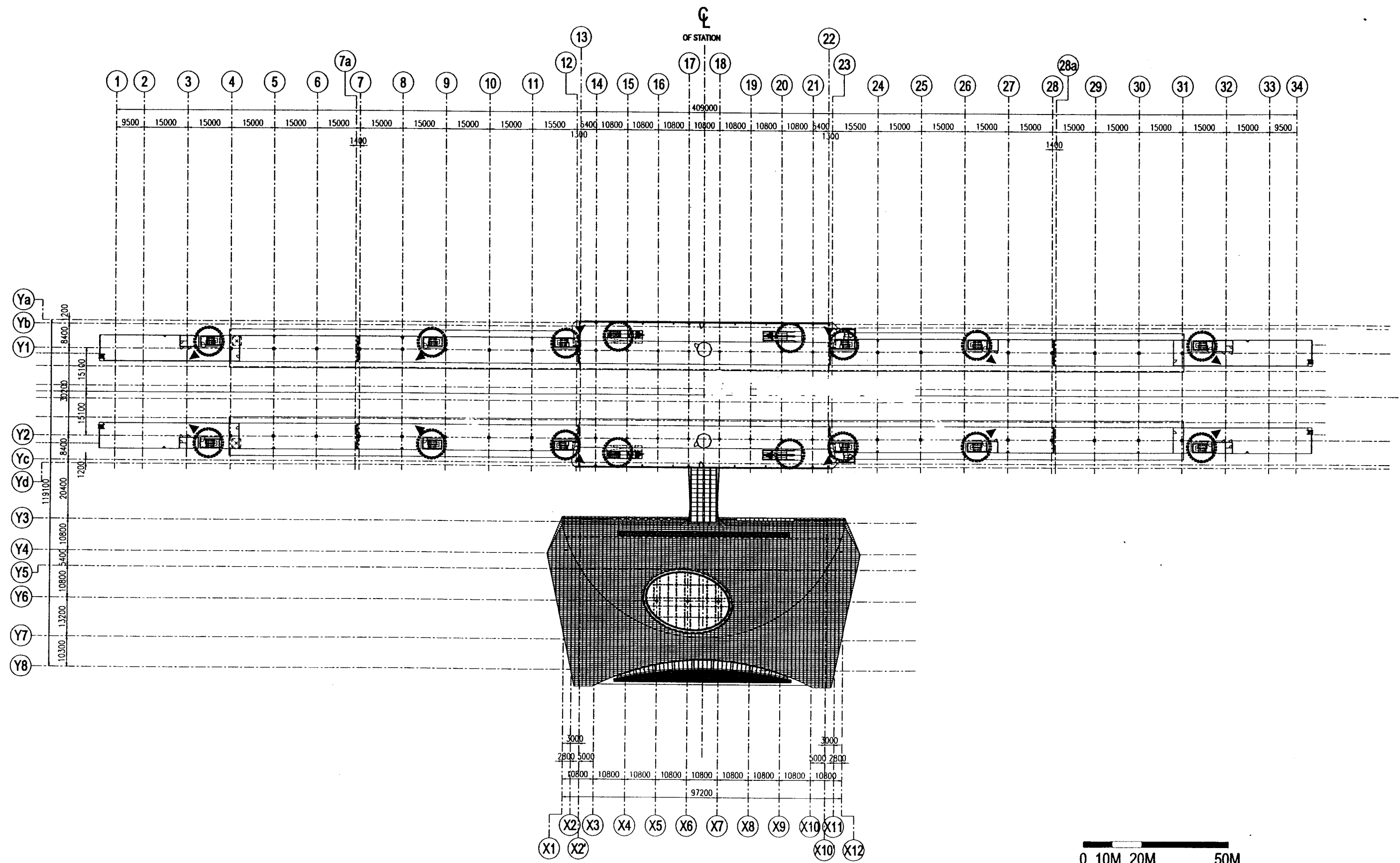


圖 I-7-3 車站一層避難動線圖





0 10M 20M 50M

圖I-7-5 車站月台層避難動線圖

第八章 站區整體規劃準則



站區整體規劃準則

壹、目的與擬定原則

一、目的

為使站區之整體規劃符合交通機能及都市發展之需求，並以尊重地方紋理及創造良好都市空間環境及整體意象為前提，擬訂本站區規劃準則。

二、擬定原則

訂定準則之依據如下：

- (一) 「高速鐵路嘉義車站特定區土地使用分區管制要點」中之「高鐵車站專用區土地使用管制暨都市設計管制事項」。
- (二) 高鐵車站設計規範準則及站區開發之設計構想。

貳、規劃準則

一、土地使用配置

- (一) 依據高鐵路軌、月台與高鐵車站、捷運車站的位置，考慮車行及人行的交通動線順暢，在周圍配置所需之交通設施，包括公車轉運站、計程車排班區、小汽車停車場及機車／自行車停車場。
- (二) 廣場以集中配置於站體前方為原則，廣場形狀並力求方整，其配置區位及尺寸如圖 I-8-1 所示，站前廣場並應與與站區西側的人行廣場用地相串聯，以利特定區連續性人行動線系統之建構。未來二期開發時，如欲改變站區廣場之形狀與尺寸，應連同二期開發計劃提送都市設計審議。
- (三) 附屬事業用地以集中配置於站區廣場南北側為原則，未來之規劃設計並應搭配站區廣場之配置，以利一整體性都市空間之建構。

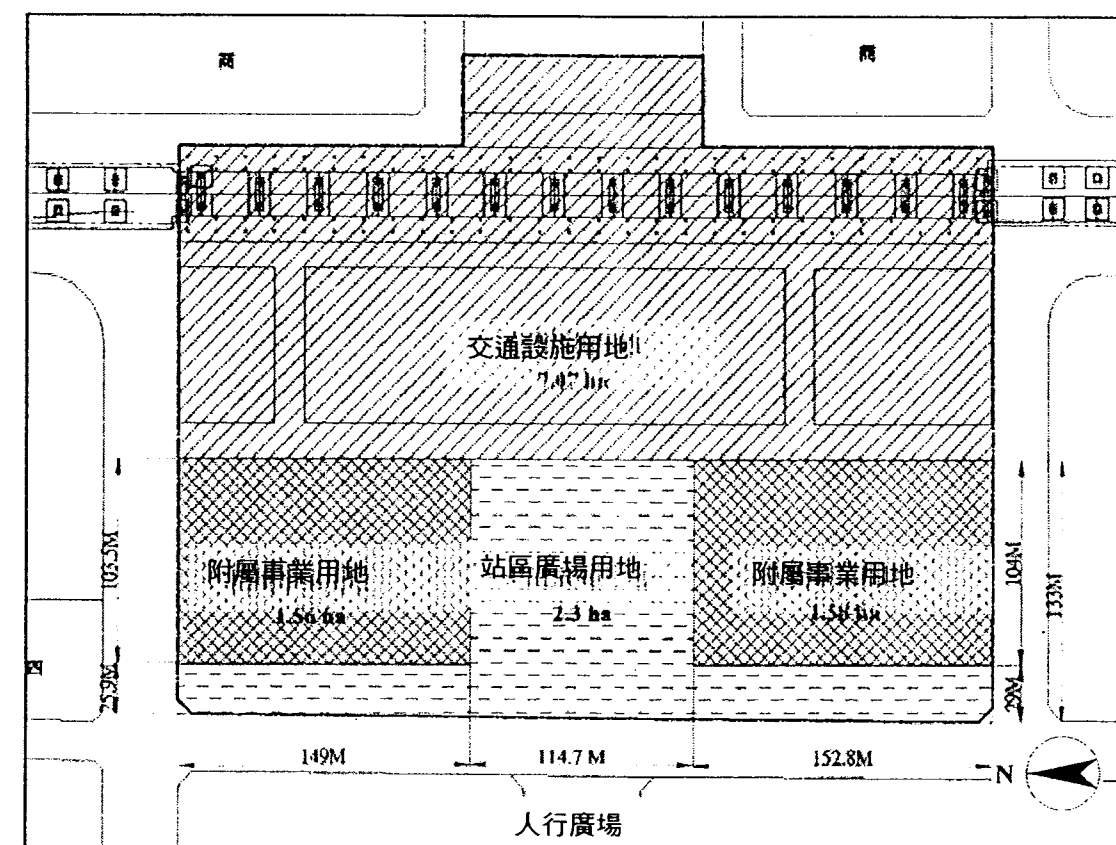


圖 I-8-1 站區廣場及附屬事業用地配置區位圖

二、交通計劃

(一) 道路系統

1. 站區內之道路系統應與周邊特定區之計畫道路順暢銜接。
2. 道路系統佈設以降低交通動線干擾，滿足各種旅次型態之需求為原則，對於站區周邊道路與交叉路口應予以適當槽化及管制，以簡化並規範車流行駛方向。
3. 站區之開發行為需針對鄰近街廓進行評估，擬定相關解決方案，以減輕站區開發對週邊交通造成之衝擊。
4. 穿越性車流、進出高鐵車站及進出附屬事業用地之車流應予以適當分離。

(二) 轉運設施

1. 為使未來輕軌捷運與高鐵間轉乘空間之轉乘動線能更順暢,應配合捷運車站之開發,以安全便捷之通行系統連接車站、站區廣場及捷運站,以建構一順暢便捷之轉乘動線。

(三) 人行動線系統

1. 站區內地上、地面或地下的人行動線應構成連續之系統,使高鐵車站、轉運站、停車場、站區廣場以及附屬事業用地等站區主要建築與設施物順暢銜接。(詳圖 I-8-2)
2. 站區人行動線力求單純、直接,以縮短步行距離為原則,並應與防災避難空間應緊密結合。
3. 站區人行動線系統寬度應不小於 2 公尺,並應考慮無障礙環境之設計,。
4. 站區應提供適當遮蔭設施,以提高人行動線系統之服務水準。

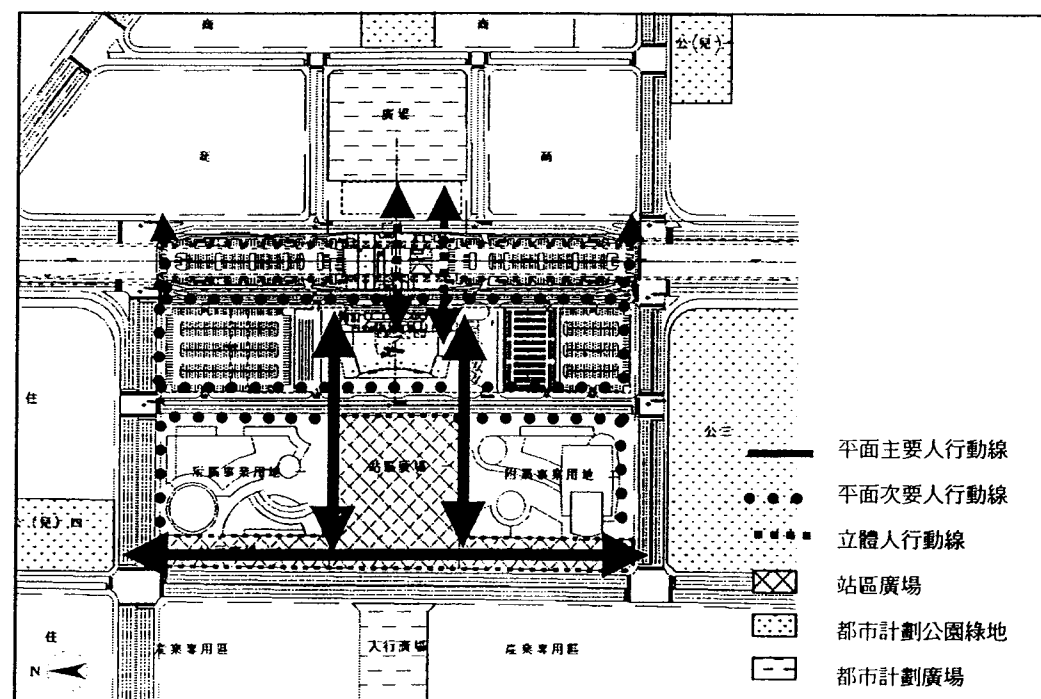


圖 I-8-2 站區人行動線系統圖

(四) 自行車專用道系統

1. 站區應配合人行道留設之自行車專用道, 鄰 30 米及 40 米道路區位應留設寬度至少 2.2 米之自行車道。
2. 站區之自行車專用道的設置應與沿街指定退縮建築區位作整體規劃, 並應與人行道、街道家具設施帶、植栽帶等作整體性設計。
3. 站區之自行車道的劃設應與特定區之整體自行車道形成一完整的系統, 與相鄰街廓之自行車道應彼此銜接,
4. 自行車道的鋪面以使用耐壓、防滑之材質為主, 與人行道之鋪面可使用不同材質、顏色加以區分。
5. 於站區廣場合適區位應規劃適量自行車停車架。

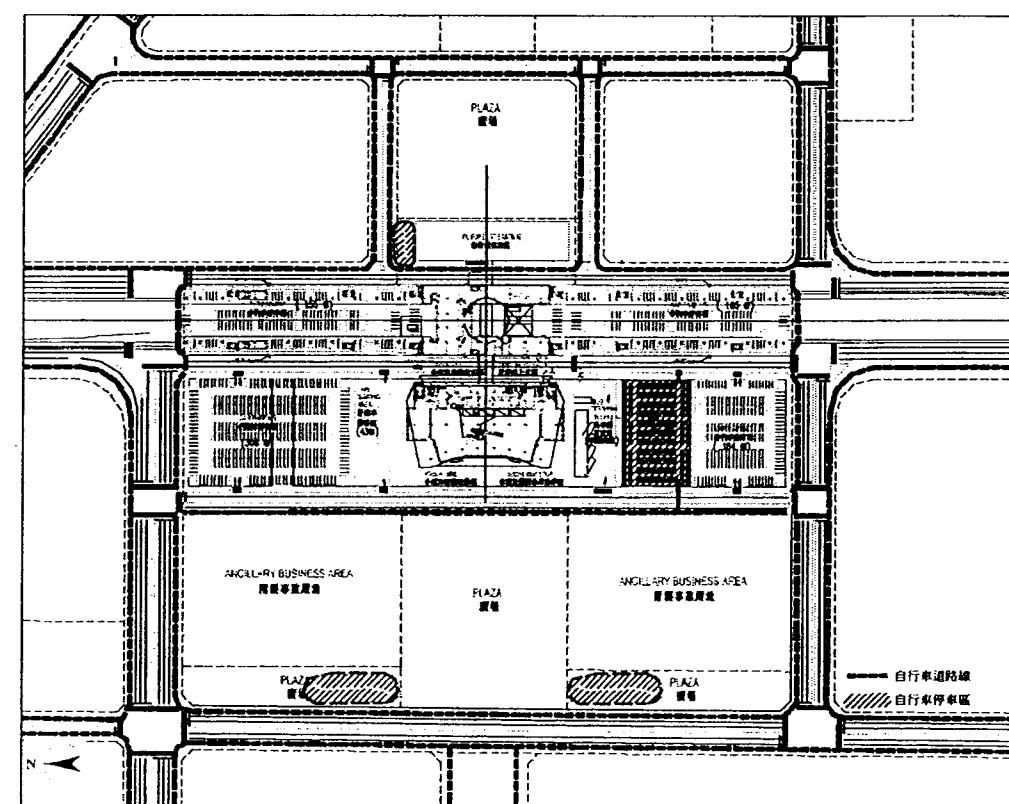


圖 I-8-3 站區自行車道系統圖

(五) 停車設施

1. 車輛出入口應配合所在道路車流方向，以右進右出方式運行為原則。
2. 停車場入口位置不宜靠近號誌路口，以避免等候進場車輛影響路口運作。
3. 站區內應提供站區所衍生之停車需求。

三、開放空間

(一) 開放空間系統之建構

1. 站區應藉由東西及南北軸向之開放空間之配置，強化都市東西向之開放空間架構，並串接南北向公園綠地與站前開放空間，以期能建立特定區整體性之都市開放空間系統。位居軸線上之開放空間應藉淨寬至少四米之人行通道，以平面或立體方式彼此串接，以建構站區連續性之開放空間系統。

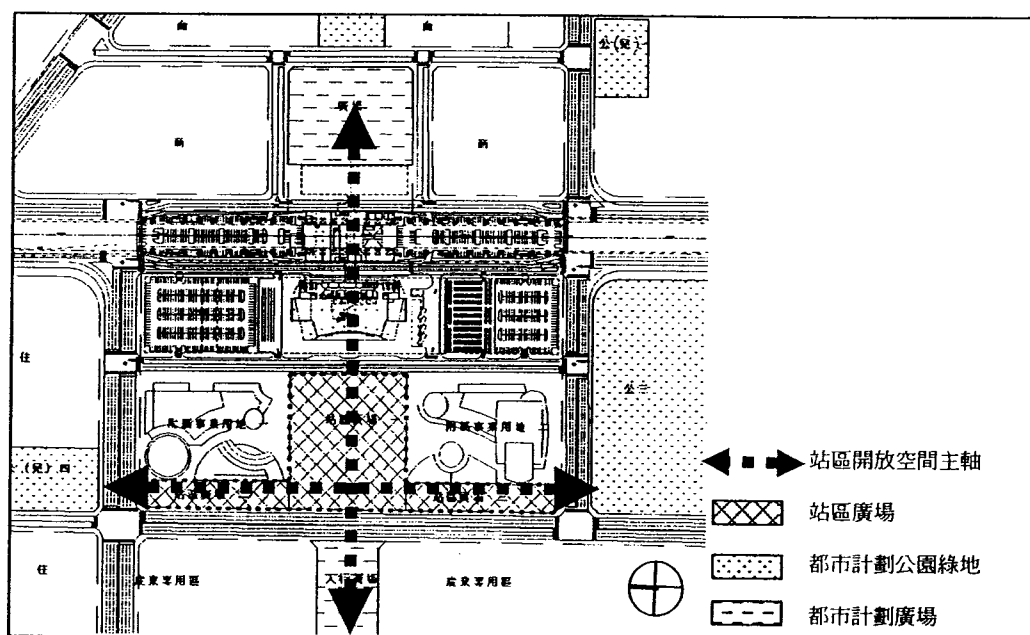


圖 I-8-4 站區開放空間軸線架構圖

1. 站區之開放空間並應創造不同序列之廣場綠地開放空間，以容納多樣化之都市活動。整個站區開放空間系統構成主要將由站前雲海廣場、站區廣場及緩衝廣

場等構成主要開放空間節點，再以帶狀綠化廣場、人行步道及內街人行通廊將其彼此串連並與周邊公園綠地銜接，以構成連續都市綠地網路。（詳圖 I-8-5）

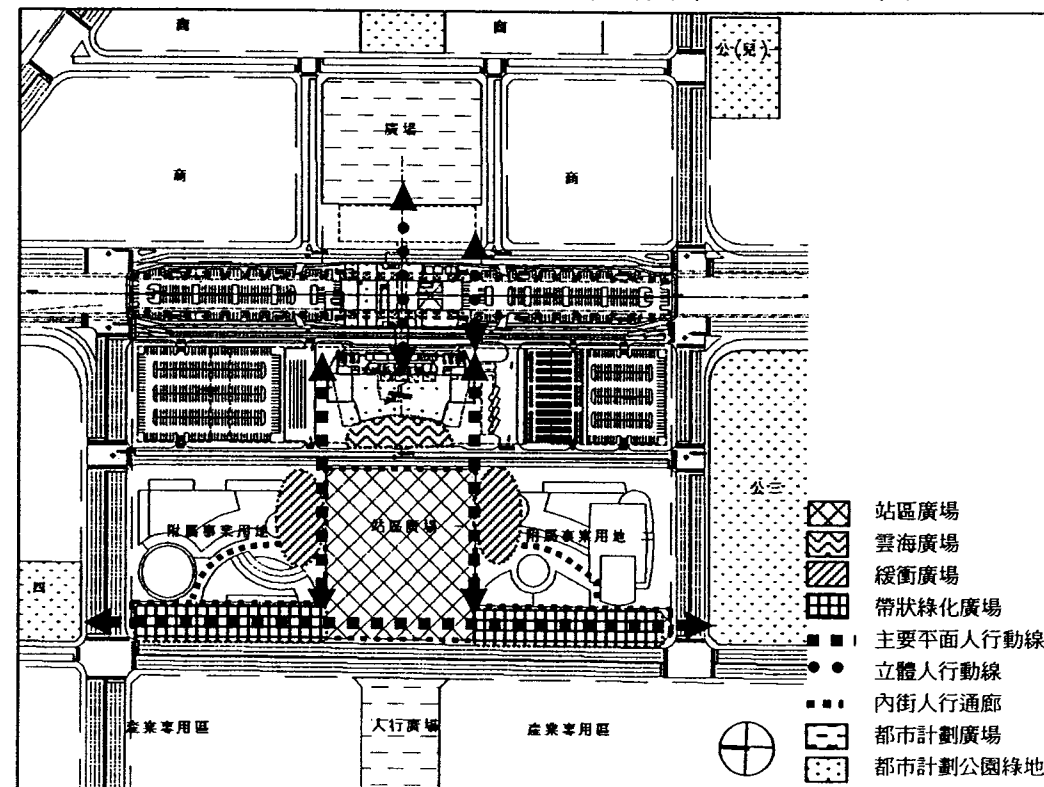


圖 I-8-5 站區開放空間系統圖

(二) 開放空間之設計

1. 車站廣場：車站廣場之設計應強調以車站為中心之向心性設計，其構成將包含雲海廣場、站前廣場及附屬事業設施用地及站前廣場集中留設之開放空間，其間雖有道路阻隔，然其在鋪面設計上應彼此串接，使成為一整體性的開闊廣場，其設計準則分別如下：（詳圖 I-8-6）

- (1) 雲海廣場：作為旅客接泊的主要廣場，其在設計上應以嘉義市聞名的阿里山雲海作為其設計主題。
- (2) 站前廣場：應強調其東西之軸向性格，景觀上應具視覺穿透性及開闊性，並應考量行動不便者之使用；廣場應加以綠化，最小硬鋪面通道應維持 1.8 公尺以上，並應基於整體空間氣氛考量，設置水景、雕塑等公共藝術。

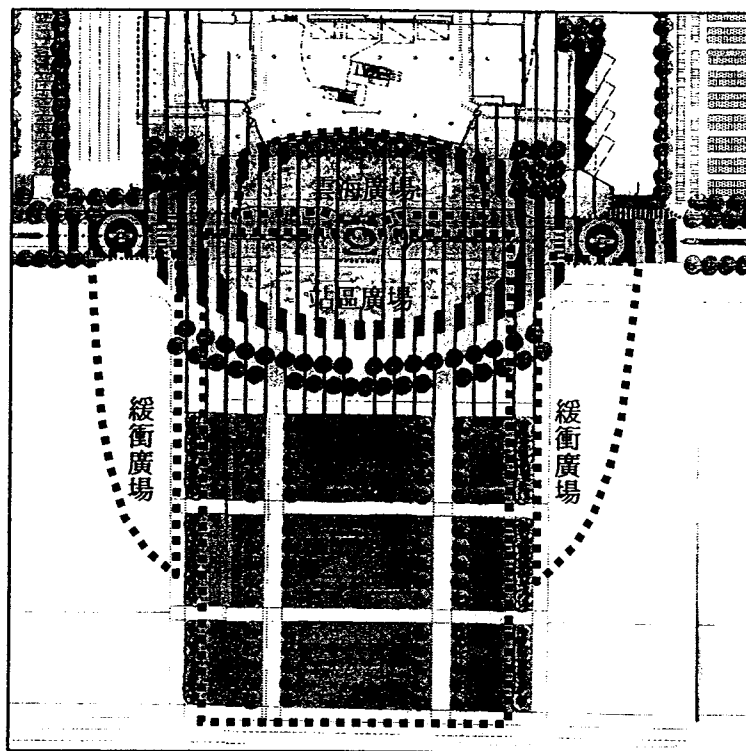


圖 I-8-6 車站廣場設計構想示意圖

(3) 緩衝廣場：附屬事業用地與站前廣場間應搭配站前廣場集中留設緩衝廣場，其在整體空間形式上應以與站前廣場結合成以車站為中心之向心型式完整幾何形狀廣場為原則；在功能上，則將作為附屬事業用地與站前廣場間之人潮收集緩衝空間；而在景觀設計上則應與站前廣場作整體規劃，作合宜之景觀綠化處理，並應搭配活動需求配置街道家具。

2. 站區西側帶狀綠化廣場：應強調廣場與其週邊綠地的南北向線性串接性格，沿廣場應配置帶狀綠地，並應留設淨寬至少 4 米之人行步道，並應設置座椅及簡易的街道傢俱。（詳圖 I-8-7）

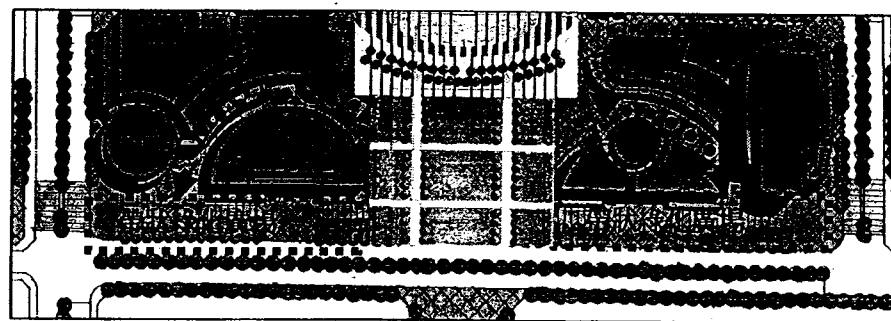


圖 I-8-7 站區帶狀綠化廣場及內街人行通廊設計構想示意圖

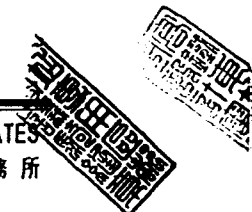
3. 內街人行通廊：附屬事業用地應留設串接站前廣場與其鄰公三、公四之街角空間，淨寬至少四米之內街人行通廊，以達成區內公共空間之更完善連接，並提供多面並具變化的公共領域，內街人行通廊與其所串接開放空間之交接介面應作適度的入口引導處理（詳圖 I-8-7）。
4. 沿街人行步道：站區應從路緣線起保留 4 公尺之人行步道，並種植行道樹及設置街道照明設備與其他街道傢俱。建築得沿街設置淨高 2.3 公尺，寬度 1.5 公尺以內之透空人行通廊。
5. 車站兩側人行通道：車站兩側應搭配計程車及公車轉運設施之配置，留設結合綠帶、連通周邊街廓的人行步道，人行通道寬度不得小於 2.5 公尺，綠帶上以開放性草地為主，並以不規則方式種植喬木，沿步道旁得設座椅及簡易的街道傢俱。

(三) 其他

1. 為配合站區自行車道系統之設置，車站西側 16 米私設通路西側之附屬事業用地，應沿道路境界線退縮 4 米建築。
2. 站區建築基地之法定空地為滿足防災、避難與緊急救護機能之需求；法定空地、開放空間及人行道之間應能相互直接連通，若無法連通，則應設置公共通路供人行使用。
3. 站區東側捷運車站用地於第一期開發工程整體以簡易綠化處理，將來捷運開發時仍需依站區整體都市規劃準則規範內容整體規劃開發。

四、建築量體

- (一) 站區附屬事業用地之開發樓地板面積較為大量，易造成巨大量體，未來在建築設計時應避免採用單一型態的大量體建築，並應考量沿街的人行尺度，避免造成空間之壓迫感，原則上，較高的建築量體原則上應朝向開放空



間或廣場相鄰側配置，同時應於街角或廣場兩側作適度的地標性建築處理，以期能建立明確之都市公共領域空間性格。（圖 I-8-8、圖 I-8-9）

- （二）考量車站廣場所欲塑造之向心性格開放空間，附屬事業用地之建築配置在空間形式上應適度呼應此一空間塑造構想。
- （三）為塑造內街人行通廊的親切尺度，沿內街人行通廊兩側各 4 米範圍內的建築物高度以不超過 4 樓或 16 公尺為原則。
- （四）捷運車站及其與高鐵車站間之連通設施應與高鐵車站在造型上應作一體性的規劃，以塑造站區整體性之都市意象。

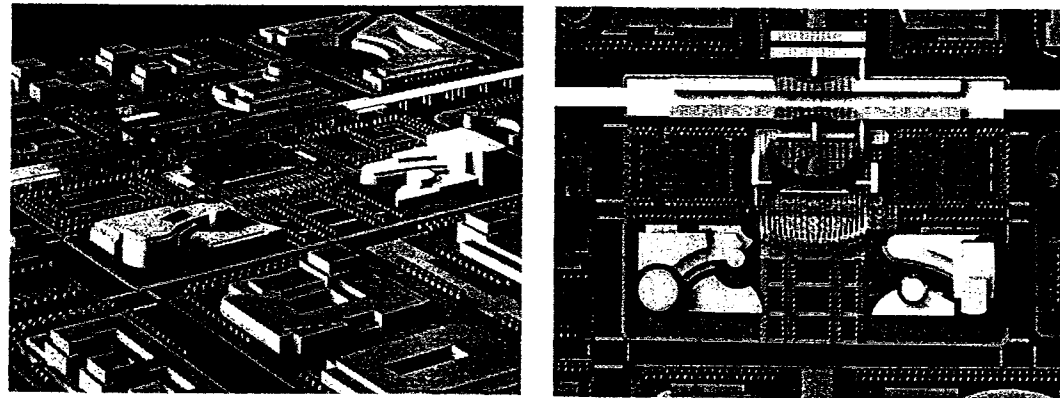


圖 I-8-8 站區建築量體高度配置示意圖 圖 I-8-9 站區建築量體平面配置示意圖

五、景觀及植栽

- （一）站區整體景觀規劃設計應反映嘉義當地的人文特色及地理條件，在站區廣場設計規劃上，可在空間形式、材質或公共藝術設置上，應用嘉義當地代表性文化象徵性元素轉化的手法，適度反映嘉義地區獨特之地域特色，使站區呈現獨特之空間自明性。
- （二）車站廣場設計時應呼應嘉義區域豐富的觀光資源，加入具有地區觀光導覽意義之代表性空間元素。
- （三）站區內廣場應規劃開放性之休憩景觀設施，並應加強綠地與植栽，其綠覆率應在百分之四十以上。

（四）站區植栽之規劃設計應加強旅客之安全、舒適與娛樂之感受，於主要之人行通道、廣場及人行聚集區域應提供遮蔭之空間。

（五）站區之綠化植栽應儘量使用嘉義當地之原生樹種，以塑造地區特色。

（六）植栽選用原則

1. 廣場：以樹幹直立、高分枝之群樹植栽搭配地景草坪，塑造開闊之廣場意象。並應搭配季節變化，配置優型樹種及植栽，使廣場於四季呈現不同風貌。
 2. 人行廊道：已列植開展型之遮蔭樹種於人行動線兩側，以提供良好的人行空間品質。
 3. 候車區：以常綠、遮蔭效果佳，樹姿優美、耐旱、耐蔭之樹種為主。
 4. 停車場：以具季節變化性、耐旱、低維護管理、生長強健之樹種為主。
 5. 境界植栽：應用枝葉較濃密之樹種以列植或複層植栽方式形成軟性境界。
- （五）車站專用區周邊道路設有安全島應植喬木綠化，人行道應於臨路緣 1.8 公尺範圍植栽綠化，行道樹以高度不超過 15 公尺為原則，植栽應以能產生良好遮蔭效果之喬木為主，樹下得種植灌木或地被植物，以加強林蔭大道意象。

六、鋪面及街道傢俱

（一）鋪面

1. 站區鋪面應作整體規劃設計，後開發基地之鋪面應與先開發基地之鋪面於材質、色彩及造型上作銜接。
2. 鋪面材質應使用適於行走之透水材質，且應經過防滑及炫光之處理。
3. 鋪面色彩的選用應能配合站區建築之設計。

（二）街道傢俱



1. 垃圾桶：沿步道之垃圾桶設置間隔距離應不大於 100m, 行人停留時間較長區域則視情況酌量增加。
2. 座椅：應視廣場人潮活動情形設置適量戶外座椅供休憩使用
3. 公共電話亭：公共電話亭之造型應與站體建築及廣場景觀作統一規劃。
4. 公共設施：電信設備、人孔、手孔等公共設施, 應統一設置於設施及植栽帶內, 並應配合鋪面模矩。

七、夜間照明

- (一) 站區之夜間照明設計應能針對不同空間、不同活動需求, 以塑造不同風情的夜間景觀, 並應兼顧站區空間之夜間的安全性及省能的原則。
- (二) 站區廣場照明應能搭配強化其景觀設計主題。
- (三) 人行步道之照明燈具應考慮街道之尺度, 以提供安全之夜間照明為目的。
- (四) 停車場照明設計應考量安全及使用功能性, 提供高效率及節能照明。

八、站區廣告招牌、旗幟、廣告物設施物設置原則

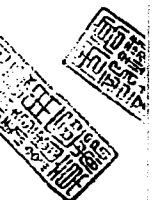
站區建築物各樓層之廣告招牌、旗幟及廣告物設施物之設置以搭配建築立面整體設計為原則，各層建築物之廣告物並得合併整體設計，針對站區不同形式之廣告物設置原則分別如下：

- (一) 除建築物大樓名稱外，站區任何附加廣告設施物之高度不得超過自基地面量起 10 公尺或三層樓。
- (二) 正面型廣告招牌：建築物各層廣告招牌不得大於該建築物該層立面總面積三分之一，同棟建築物內各商家招牌型式除高度、規格統一外，其內容色彩依販售商品、品牌有其代表主色，次要顏色應與主色協調搭配。
- (三) 側懸型廣告招牌：應與建築物整體造型和諧搭配，並應重視其與沿街人行尺度之關係，不得影響沿街人行動線之順暢。

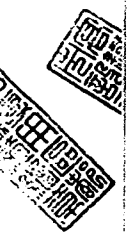
- (四) 樹立廣告：以不設於供人穿越之人行步道上為原則。並應與街道家具，鋪面指標系統等作協調搭配。
- (五) 旗幟：配合活動、節慶、季節更替之旗幟，其固定構造物，應儘量配合街道傢俱，與建築物群整體設計。
- (六) 大樓名稱：站區建築物如需設置大樓名稱，應與建築物在材質、色彩及造型上作整體設計，使成為建築立面造型之一部份。
- (七) 指標系統：站區指標系統應充分發揮其旅客導引功能，並應與站體建築、街道家具等在造型及材質上作整體規劃。
- (八) 其他未規定事項依廣告物管理辦法規定辦理。

九、其他

- (一) 有關公共建築及景觀之各項無障礙設施, 應依建築技術規則及其他相關法規規定辦理。



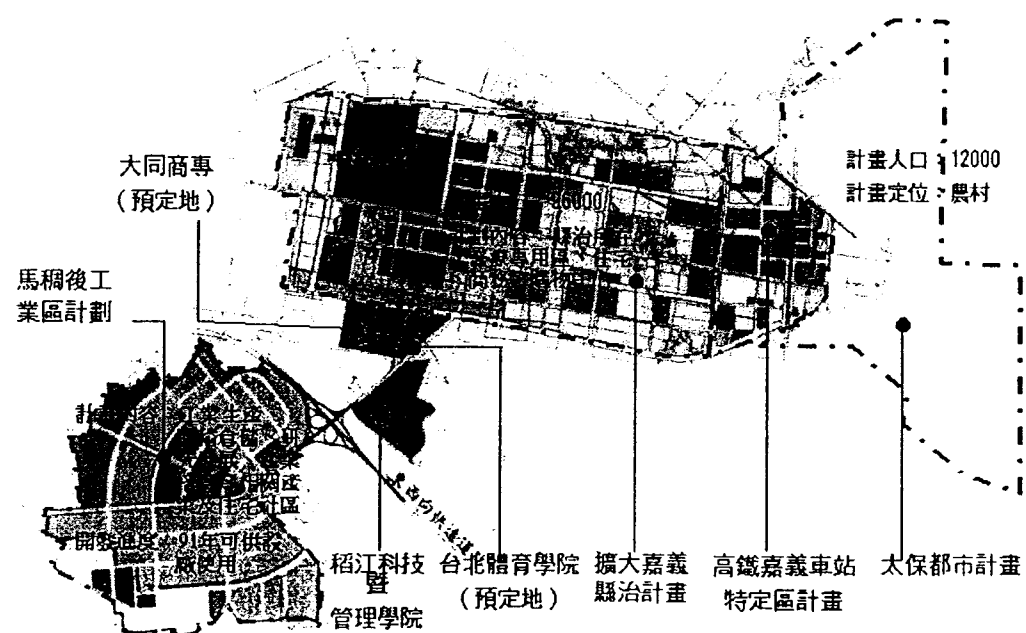
第貳部份 第一期開發計畫



第一節 區位分析

高鐵嘉義車站用地及其週邊目前均作農業使用，具嘉南平地勢平坦且視野廣闊之景觀特色，縣道 168 將為區內主要之聯外道路，將串接站區與嘉義市市區，高速鐵路橋下 50 米快速道路則將為開發初期站區主要的南北向聯外道路，就都市結構而言，站區位居高速鐵路嘉義站車站特定區的中央樞紐區位，並為站區主要公共領域網路的交會點，因此未來站區的整個空間規劃上將應強調其與周邊都市活動網路上的串接關係，而在都市意象上則宜塑造其為區域性之地標。

目前站區無人口居住，因此初期站區的功能定位應以區域性交通轉運為主，然就都市計劃上，站區緊鄰太保都市計劃區及嘉義縣新縣治計劃區，亦鄰近計劃中的馬稠埔工業區，此外，並將有三所大專院校進駐，可預見站區對其週邊都市開發之關鍵地位，站區初期之開發將與這些都市計劃有重要的依存共生關係，並將於未來形構一新的都市生活圈。



第一期開發計畫以交通設施用地及站區廣場(1.5公頃)，其範圍如圖 II-1-1 所示。其南北側分別鄰接 30 米道路及 40 米，西側則鄰接 30 米快速道路，並有高鐵橋下快速道路穿越其東側。開發內容將以車站主體及其週邊之附屬交通轉運設施為主。

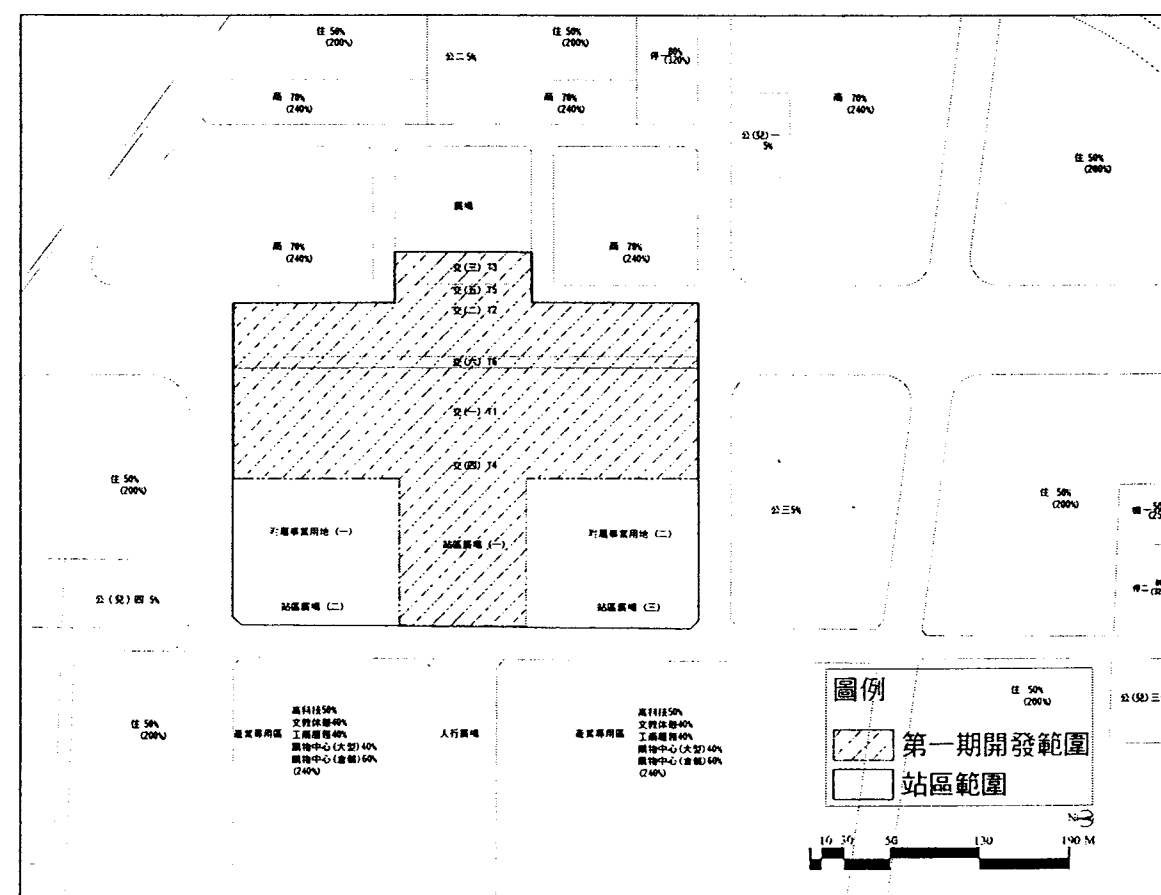


圖 II-1-1 第一期開發範圍圖。

三、土地使用分區規定

第一期開發範圍所在之車站用地，包含於都市計劃交通設施用地內，容許使用項目將包括鐵路車站、停車場、交通廣場、轉運站及道路等項目。

四、站區周圍地區之發展展望

- (一) 車站用地以車站站體為中心，結合停車場、公車轉運站、計程車轉運站及捷運車站交通設施，將可發展為站區交通的樞紐。
- (二) 配合站區之開發營運，未來週邊的附屬事業用地及商業區將可發展為特定區之重要商圈。
- (三) 站區與其週邊鄰近市鎮及都市計劃區將因站區的開發，在產業上由縣有以龍業為主朝服務業及高科技產業轉型，而人口亦將有明顯的成長。
- (四) 藉由站區的開發將建構特定區發展初期之都市意象，因此在開發過程中除交通設施功能之滿足外，亦應著重於良好都市環境之塑造。

第三節 計劃目標

一、交通機能目標

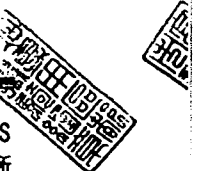
- (一) 避免不同活動車流的相互干擾
- (二) 降低站區開發對週邊交通之衝擊
- (三) 建構完善的順暢交通轉運動線
- (四) 考量未來使用需求，預留發展空間
- (五) 建構可親的站區人行動線系統
- (六) 動線規劃及道路功能設計上，應避免穿越性車流進入站區，以提高道路服務水準及安全性。

二、都市機能目標

- (一) 應配合特定區之整體計劃，規劃站區為區域交通轉運中心，並配合高鐵車站的興建，於站區週邊區域發展以大眾運輸導向 (Transit Oriented Development) 之土地使用模式，促進地區土地之有效使用。
- (二) 都市活動上，位居高鐵嘉義站車站特定區中心區位的高鐵車站站區未來將為特定區人潮集中的區位，區內附屬事業設施用地，與其週邊產業及商業用地之開發將使其除交通運輸功能外亦具備區位活動核心的角色，因此在站區空間規劃上應強調都市人潮收集及活動容納及與周邊都市活動及公共領域之銜接。而在開發內容上，則應規劃具地方特色及適當功能之車站及周邊設施。

三、環境及景觀目標

- (一) 站區開放空間及人行動線系統規劃上，應達成連續性都市綠地網路之建構。
- (二) 空間意象塑造上，應適切反映嘉義生活圈之地域特色及人文精神。



(三) 在開發內容急環境處理上，應減少開發對週邊環境之衝擊。

第二節 開發構想

一、車站及站區定位

(一) 嘉義生活圈交通樞紐及區域門戶

第一期開發以交通設施之開發為主，將以站區之區域間交通運輸及地區性之交通轉運功能為主，以期能藉由站區交通設施之開發促進站區週邊之都市發展。

(二) 觀光遊憩資訊導覽中心

車站除交通運輸功能外並將提供地區觀光遊憩資訊，對應嘉義地區豐富的觀光遊憩資源，在交通運輸設施的開發同時，亦應在軟體上同時提供觀光遊憩諮詢導覽之功能，以期能發揮站區開發對地區觀光遊憩發展之催化作用。

二、最終發展構想

第一期開發以交通設施用地及廣場的開發為主，其最終發展構想為區位交通轉運中心，同時並期能站區交通設施的開發整合並在結構區域之交通運輸網路，提昇區域交通運輸之效率，並提高嘉義區域的可及性，以支持並催化其週邊區域之嘉義新縣治計劃區、醫療園區、馬稠埔工業園區之發展及新興的三所大專院校之設立。其主要發展構想如下：

(一) 交通設施用地

以高鐵車站為中心，週邊配置完整之交通轉運設施及停車設施，對於日後捷運車站的轉乘亦應預留規劃銜接空間。其主要的開發項目如下：

1. 高鐵車站

2. 交通轉運設施：包含公車轉運站、計程車/機車/小客車下客區、計程車上客區及排班區、小客車/機車載客區、機/汽車長期停車場、服務車輛專用區、人行及自行車設施。

3. 站前人潮收集廣場：第一期開發的景觀重點將為位於高鐵車站西邊的廣場，及在撲面及燈光設計上將以嘉義縣阿里山雲海作為其設計的主要空間意象元素。

(二) 站前交通廣場

站區西側的交通廣場餘地一期開發階段將以簡易綠化為主，以能串接站區東西兩設的人行廣場用地，並作為特定區主要的活動廣場為主，未來俟第二開發階段再與其兩側之附屬事業用地之開放空間共同規劃，成為一整體性的站區廣場空間。

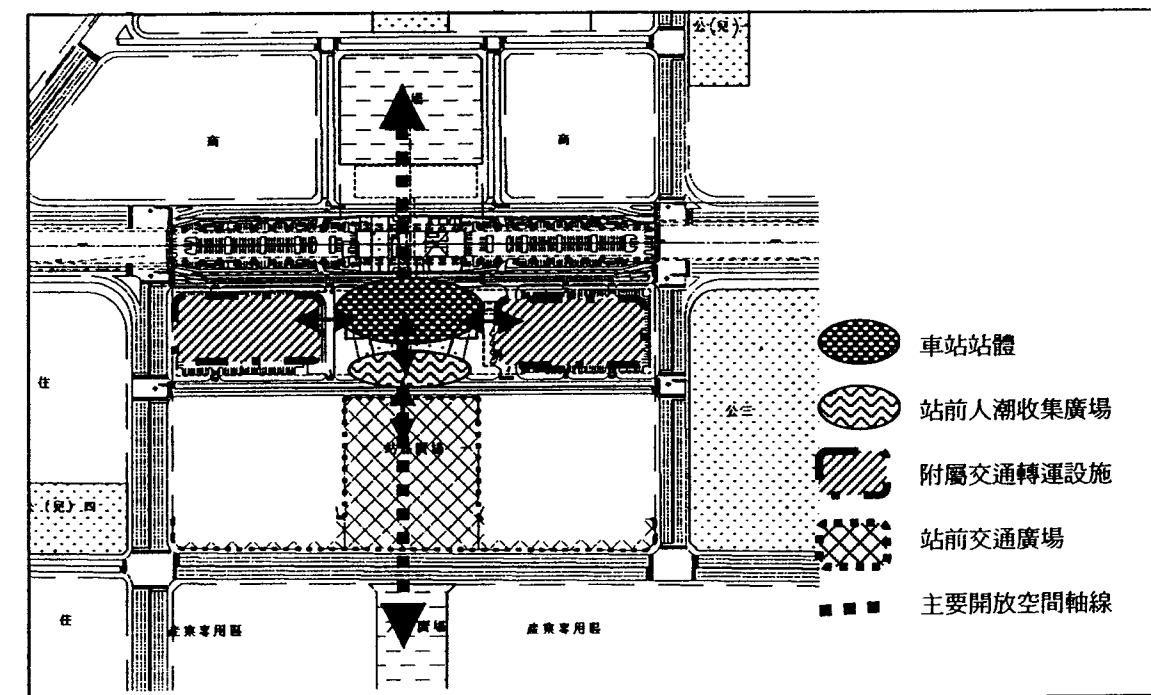


圖 II-1-2 第一期開發空間發展架構圖

第二章 第一期開發土地使用計畫



第一期開發土地使用計畫

第一節 計畫範圍

第一期開發計畫範圍以車站主體、相關交通設施及站區廣場(1.5公頃)為主,詳見圖 II-2-1 第一期土地使用計畫圖。

第三節 土地使用規劃構想

壹、交通設施

- (一) 高鐵車站位於車站專用區之中心,停車場及轉運設施集中於高鐵車站南北兩側劃設。
 - (二) 車站位於高鐵路廊西側,並規劃室內穿廊穿越橋下與未來捷運車站連通。
 - (三) 依整體開發計畫所劃設之道路為第一期開發計畫道路,是站區內主要出入與服務道路。
- 短途客運、排班區、汽機車及自行車停車場等配置於車站兩側的交通設施用地,均利用站區內道路進出。依本開發計畫由規劃於南北兩側,另南北兩側橋下空間均可規劃為小型停車場,已可滿足目標年之停車需求,故無須設置立體停車場。

貳、站區廣場

車站西側配置廣場,與人行廣場的串聯車站站體及車站東側之廣場、公園,創造東西軸向的綠地空間,形狀並力求方整,除了便於地籍分割作業,亦保持規劃設計的彈性。

參、機電設備

配置於高鐵橋下,盡量利用不適於興建人為使用設施之用地為原則,並且不阻礙橋下人行通過以串連車站東西側之開放空間。

第三節 土地使用類別、強度及用地配置

依「高鐵嘉義車站專用區土地使用管制及都市設計管制事項」及「台灣南北高速鐵路站區開發合約」所述之站區可供商業使用之最大樓地板面積規定,第一期開發計畫中土地使用面積及使用強度規定與限制如表 II-2-1 及圖 II-2-2 所示。

表 II-2-1 第一期開發計畫用地面積及使用項目表

土地使用別	面積(公頃)	建蔽率(%)	建築面積(m ²)	樓地板面積(m ²)	站區供附屬事業使用之樓地板面積(m ²)	備註
交通設施	7.07	9.3%	15,591.9	28,650.3	729	1. 高鐵車站外之路線設施構造物不予以計入建蔽率。 2. 供附屬事業使用之總樓地板面積係指「站區」之可建築樓地板面積之合計。其樓地板面積展需要配置於交通設施及附屬事業使用地上。
站區	1.5	—	—	—	—	得適度供作人工地盤(經站區審議小組審議通過者,得不計入建蔽率)下機電設備、通風設備、地下公共停車場、出入口等。
總計	8.57	—	15,591.9	28,650.3	—	

(一) 交通設施

交通設施面積為 7.07 公頃,建蔽率 9.3%,建築面積 15,591.9 平方公尺,樓地板面積 28,650.3 平方公尺(含商業樓地板面積 729 平方公尺)。交通設施包括鐵路車站、公共停車場、轉運站及道路等項目之設施用地,其內容說明如下:

1. 鐵路車站：提供高鐵車站與捷運車站之站體與路軌，及必要之安全設施、服務設施。
2. 公共停車場：提供高鐵車站轉乘所需之停車及相關設施使用。
3. 公車轉運站：提供長、短程客運車站及相關設施使用。
4. 道路：提供站區道路使用。

(二) 站區廣場

站區西側配置廣場一處 1.5 公頃，主要與廣場西側人行廣場，以及車站東側之廣場、公園串連，維持人行活動的連續性，活絡附屬事業用地、產業專用區及商業區之商業活動，並形成東西向的主要人行動線，作為提供公眾活動之空間，並兼具紓緩車站人潮、防災疏散、緊急救護通行之都市防災功能。



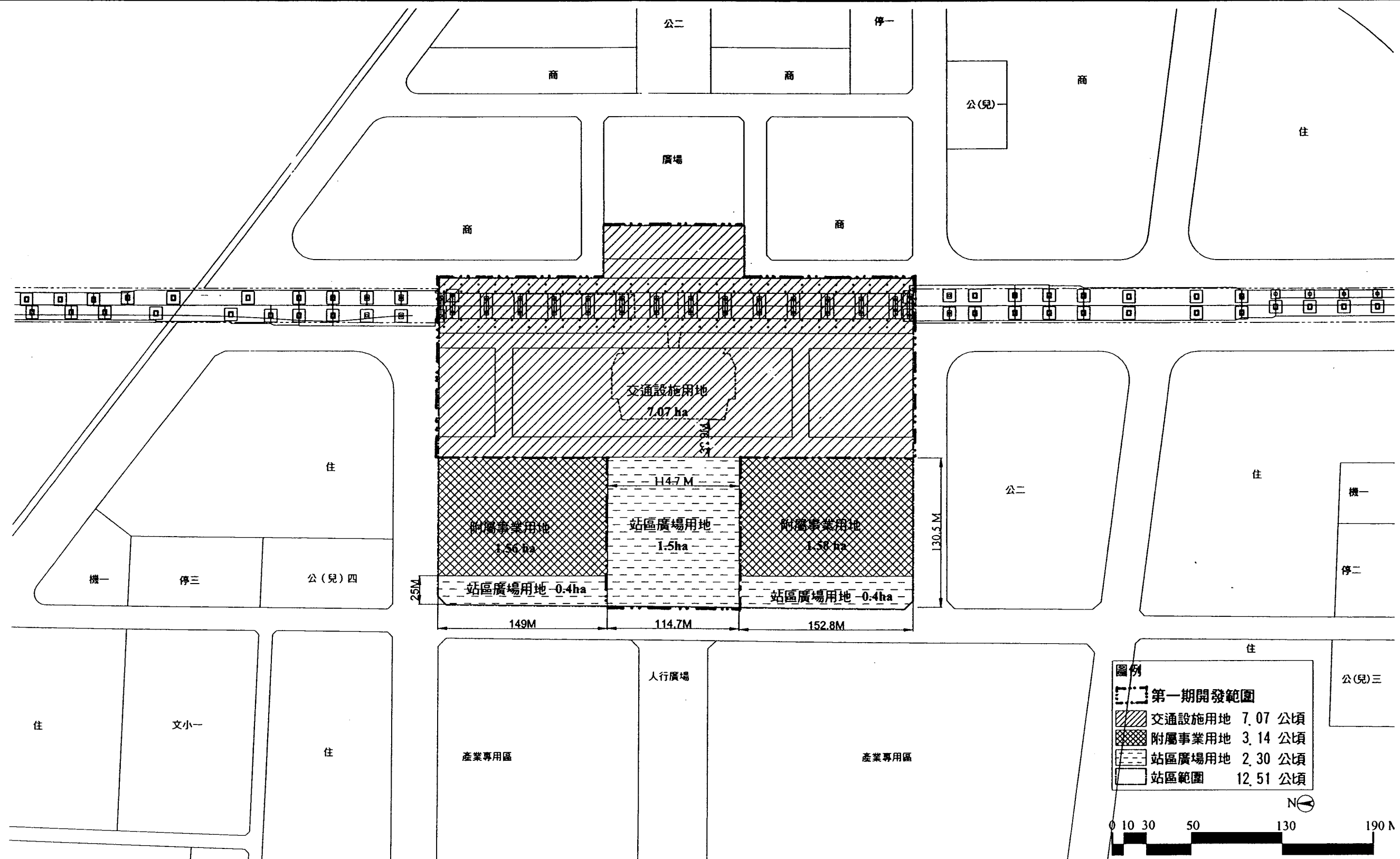


圖 II-2-1 第一期開發計畫土地使用計畫圖

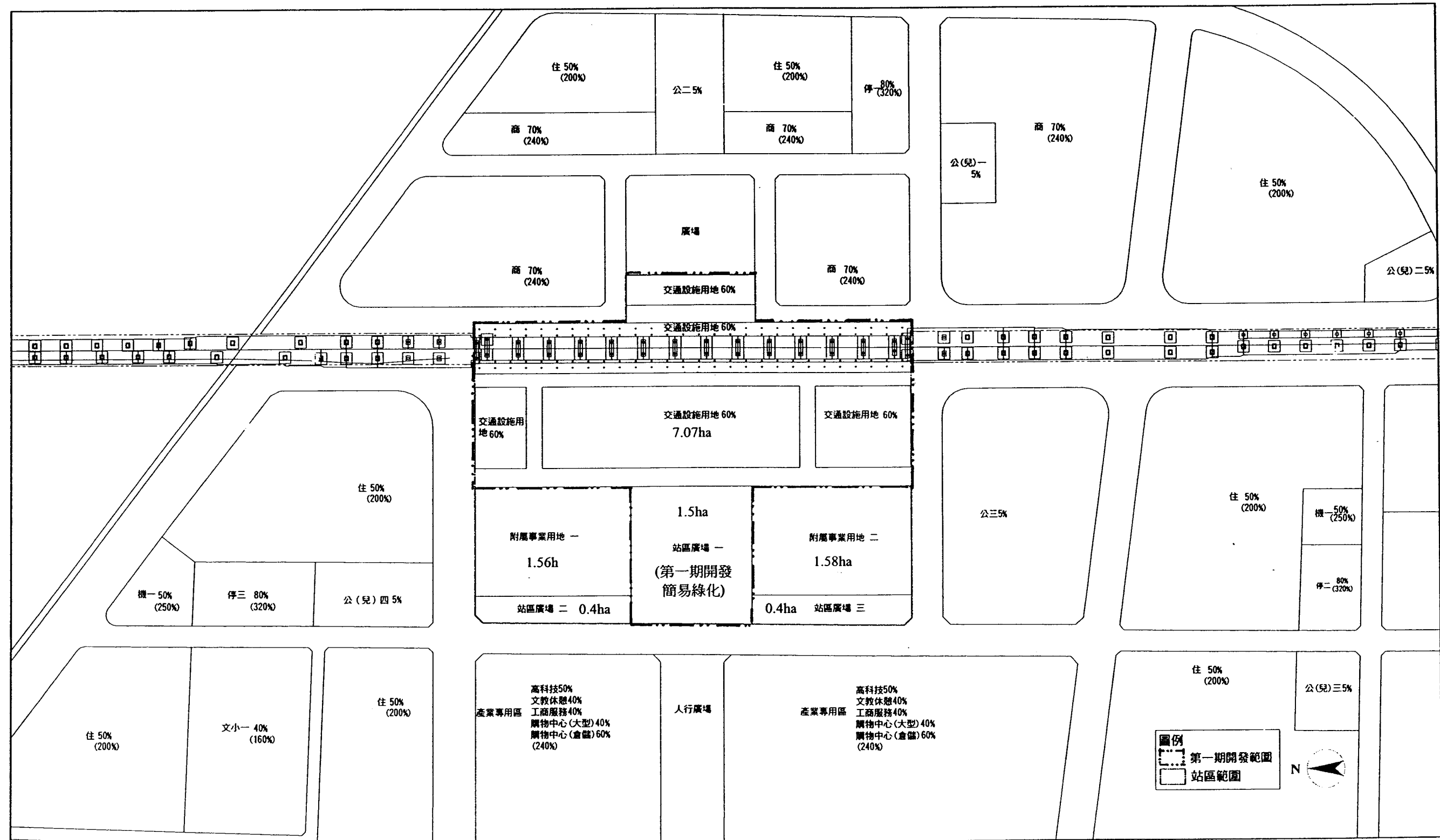


圖 II-2-2 第一期開發計畫土地使用類別及強度配置圖

第四節 公共設施類別、強度及用地配置

壹、公共設施類別

第一期開發之公共設施主要包含如下：

(一)道路、(二)公車轉運站、(三)計程車等候區、(四)汽車停車場、(五)機車停車場、(六)自行車停車場、(七)短程停車場

貳、使用強度

交通設施面積為 7.07 公頃，建蔽率 22.09%，建築面積 15,618.83 平方公尺，樓地板面積 28,238.35 平方公尺（含商業樓地板面積 729 平方公尺）。有關道路、停車場佔全區比例詳見圖 II-2-3 及表 II-2-2。

參、交通設施配置構想

(一)車站位於站區的中心位置以及各種交通設施能夠儘量靠近車站是設施配置的原則，站區道路配置構想

1. 方便進入車站之車輛以順時針車行方向繞行站區，進入車站各轉運設施及停車場，並依此環狀動線並依此環狀動線離開站區。
2. 配合開放空間系統構想，道路沿車站西側廣場進入而不分割車站與廣場的聯繫，旅客則由車站兩側進出。
3. 車站及附屬事業用地應有服務性道路提供使用。

(二)公車轉運站(Bus Terminal)

1. 將公車轉運站設置於緊臨車站之北側，其面積為 1,650 平方公尺，大小除符合法規規定外，亦能滿足所預估 2033 年之需求。

2. 轉運站主要作為中、長途公車停放使用，至於地區性公車則利用車站前橋下道路路緣之公車彎臨停，以上下乘客。

3. 運轉運站之規劃係為讓高鐵旅客於與公路客運相互運轉之間，能夠享有高品質之轉乘服務水準。在設計上，客運轉運站盡量接近高鐵車站本體，以雨遮引導高鐵旅客，經由不受天候影響舒適之步行動線，順利轉乘至公路客運車上，展現整體的服務水準，以增強搭乘高鐵之意願。

4. 遮雨棚之設計除了考量步行動線之便利性與延續性外，高度及深度之設計需求提供高鐵轉乘旅客舒適而且寬敞之候車空間。雨遮高度之設計要求，以高於雙層巴士（4.4 公尺）15 公分為標準，以讓客運車輛能順利停靠於客運站雨遮之內；雨遮深度 8~12 公尺之設計，除滿足尖峰時段旅客候車空間外，尚能提供售票設施，以及其他服務作業空間需求。遮雨棚之造型、材料、色彩之選擇，應與車站站體相配合。客運轉運站之遮雨棚及其他風雨走廊皆以計入建蔽率及建築面積，未來將視營運需求加設外牆、門窗、隔間牆及其他旅客服務設施。

(三)計程車排班區及上下客區(Taxi waiting/Pick-up/Drop-off)

1. 在計程車相關設施設計之概念上，是希望儘量方便旅客，減少與車站間之步行距離。
2. 將計程車上下車區設置於計程車排班區周圍，除簡化計程車車行動線外，亦能維護計程車、旅客與周邊行人之安全。

(四)路緣接送區(Kiss and Ride)

1. 小汽車/機車上下旅客之停等區域須佈設於車站周邊，以利旅客轉乘。



2. 根據預測，高鐵嘉義車站各需提供 5 個小汽車停等長度之空間供旅客上下車使用，在機車方面，則各需 3 個機車上下車空間。

3. 將小汽車、機車上車區設置於車站南側，出站旅客上車與進站旅客下車，均無須穿越道路，安全上較有保障。

(五) 小汽車/機車/腳踏車停車場(Car/Motorcycle/Bicycle Parking)

1. 根據前述需求預測可知，第一年期與目標年之停車需求相差有限，惟為使土地作最有效率之使用，原則上，將在車站南北兩側以及南北側高架軌道下方空間設置小汽車地面停車場。在第一、第二、第三年期，均可充分滿足小汽車停車需求。

2. 在機車、腳踏車停車方面，於車站北側規劃一處可容納 597 個停車位之機車、腳踏車地面停車場，此一停車數量可滿足都市設計準則所規定之 450 個停車位。

(六) 行人設施(Pedestrian)

由於整個站區包括高鐵車站、轉運站、捷運系統、停車設施、廣場與附屬事業區等，未來將透過人行道、人行通道、天橋，地下道等水平動線設施或樓梯、電梯、電扶梯等垂直動線設施之規劃，提供行人便捷、安全之通行環境。

肆、站區廣場配置構想

(一) 依前節所述配置原則，車站西側配置廣場，與人行廣場的串聯車站站體及車站東側之廣場、公園，創造東西軸向的綠地空間，形狀並力求方整，除了便於地籍分割作業，亦保持規劃設計的彈性。

(二) 車站西側廣場將提供充足的開放空間及多功能使用，如舉辦節慶、集會等活動。

有關各項土地（含公共設施）配置及使用強度如圖 II-2-3 及表 II-2-2 所示。

表 II-2-2 第一期開發計畫各項公共設施面積表

使用別			土地面積(公頃)	百分比(%)
交通設施用地	(一)	供高鐵車站及必要之服務、安全以及商業設施使用	3.37	39.3
	(二)	供高鐵設施使用	2.00	23.3
	(三)	供捷運車站及相關服務設施使用	0.34	4.0
	(四)	供站區道路使用	0.74	8.6
	(五)	供捷運車站站區道路及必要之服務、安全以及商業設施使用	0.21	2.5
	(六)	供站區道路使用	0.41	4.8
	小計		7.07	82.5
站區廣場	(一)	供廣場使用	1.50	17.5
總計			8.57	100.0

註：未來土地分割以實際測量面積為準。

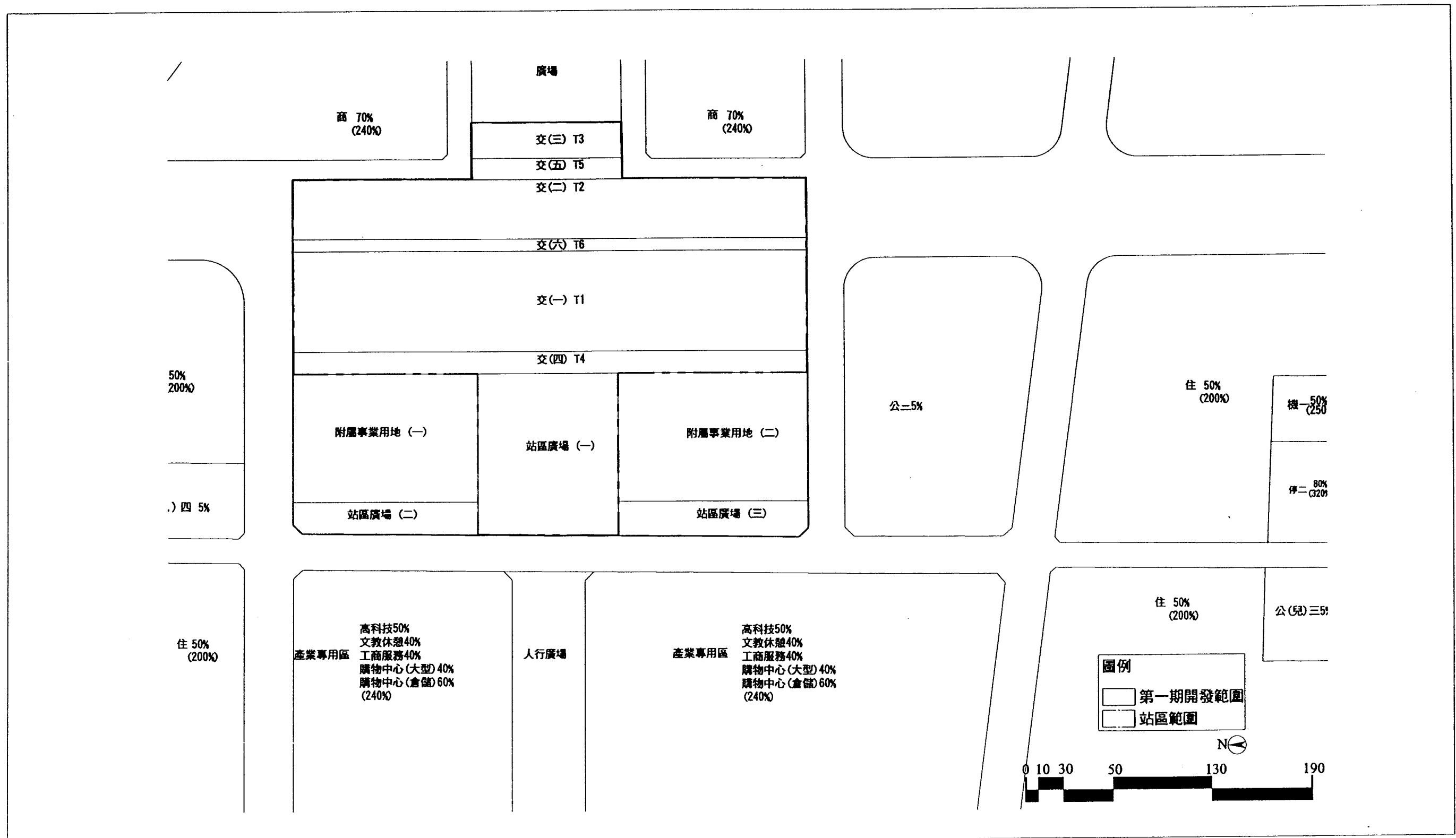


圖 II-2-3 第一期開發計畫公共設施用地配置圖

第五節 開放空間系統規劃

壹、開放空間規劃構想

- (一)以東西軸向的綠地空間串聯車站站體以及車站東側的公園，並向西連接到站區廣場，成為站區周圍主要開放空間軸帶，而附屬事業用地、都市計畫的商業區則沿著此軸分佈。
- (二)以南北軸向的開放空間，串連站區西側的車站廣場及附屬事業用地，並向外連結至站區南北兩側的都市計畫公園用地。鄰接附屬事業發展用地西側道路，其兩側的人行道及退縮的空地創造出另一開放空間軸帶，創造園道意象。
- (三)規劃以車站為中心的向心性開放空間序列，以建立車站開放空間自明性，並強化站區內不同之活動互動及人潮流通疏散。
- (四)促進步道系統的連貫性，運用一系列的連接方式如主要道路、人行徒步道、鄰里公園及主題廣場等，串連車站及週邊商業區。
- (五)強調鋪面處理標誌以及配合步道上活動的所有設備等休閒設施，並鼓勵興建藝文設施，舉辦文化節目以及戶外活動，以強化車站週邊的步行經驗。
- (六)利用景觀植栽強化東西向都市空間架構，創造一個綠的視覺延續以及舒適的人行徒步空間。
- (七)臨高架面採景觀植栽退縮，降低建築受到交通的衝擊性。

(詳圖 II-2-4、圖 II-2-5)

貳、人行空間系統規劃構想

- (一)站區四周臨路部份及站區內道路兩側依照特定區道路剖面計畫之規定，建築線退縮留設帶狀式人行空間。

(二)站區內道路之人行道寬度比照特定區同規格道路之路型計畫辦理。

(詳圖 II-2-6)

參、景觀規劃構想

一、整體構想

- (一)秉持「一車站，一特色」規劃理念，導入嘉義縣知名之阿里山日出、雲海、森林等景觀意象，創造站區景觀獨特主題與風格。(詳圖 II-5-1)
- (二)留設大型開放廣場鄰近車站主次出入口區，以提供防災、避難、疏散及大中型活動之用。

二、車站廣場意象

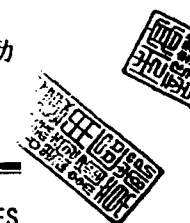
- (一)採用綠樹、草地交織及曲線型鋪面韻律，反映上述景觀意象，創造一個軟性綠地廣場，調節氣候舒適度。(請參見景觀平面配置圖，圖 II-5-2)

三、動線系統規劃構想

- (一)強化站區兩側東西向人行步道串連站區廣場、高鐵車站主出入口廣場、及後續興建之捷運車站廣場之功能。
- (二)塑造綠色人行道綠廊串連站區南北兩側之公園及車站主出入口廣場，同時提供乘客充滿綠蔭之舒適步行空間。
- (三)應用建物邊緣及樹列栽植，圍塑明確人車動線系統，減低人車衝突，同時提高車站轉乘服務效率。

四、節點及視覺焦點

- (一)利用水景或主題性地景雕塑，於車站廣場創造視覺焦點，凝聚空間及活動向心力。



- (二) 留設街角廣場，並配置焦點地景元素，強化動線聯結系統，同時塑造步行空間之趣味變化。

五、鋪面系統及街道傢俱設計構想

- (一) 應用鋪面形式及色彩變化，配合發揮不同層級之廣場、節點及動線系統之自明性，同時發揮導引行人方向及地域感之功能。(請參見圖 II-5-2)
- (二) 配合高鐵公司所訂定之全線街道傢俱設計準則，同時納入獨屬嘉義的阿里山日出雲海、陽光、平原的抽象形式於街道傢俱設計之中，反應嘉義吸引人的景觀特質。

六、夜間景觀照明構想

- (一) 配合站區主題廣場特色，規劃夜間景觀照明計畫，同時確保站區廣場、周邊候車轉乘區及車站出入乘客之安全。
- (二) 提供高效率及節能照明於車站特定區內之道路及人行步道。(詳 PII-5-6)



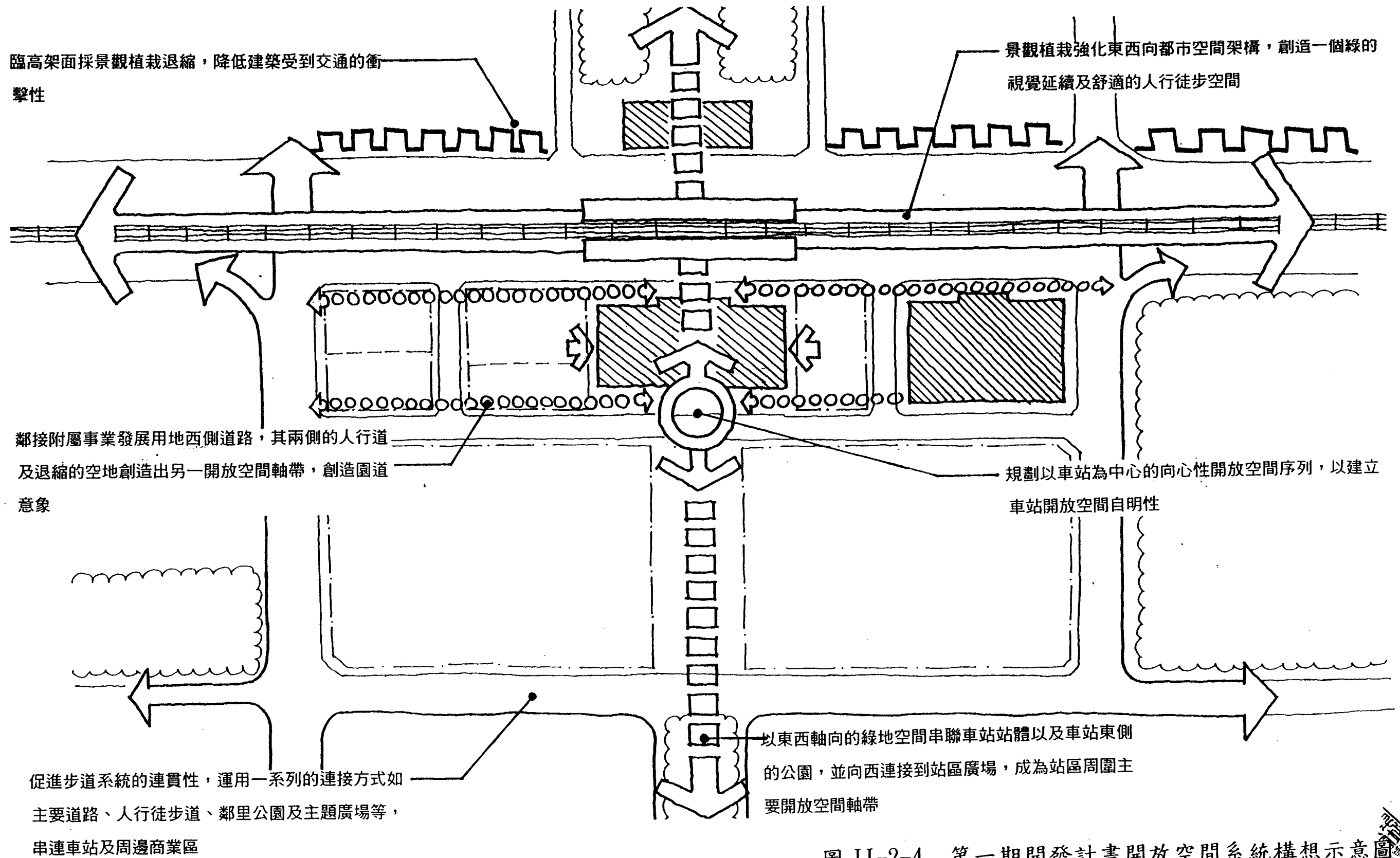


圖 II-2-4 第一期開發計畫開放空間系統構想示意圖

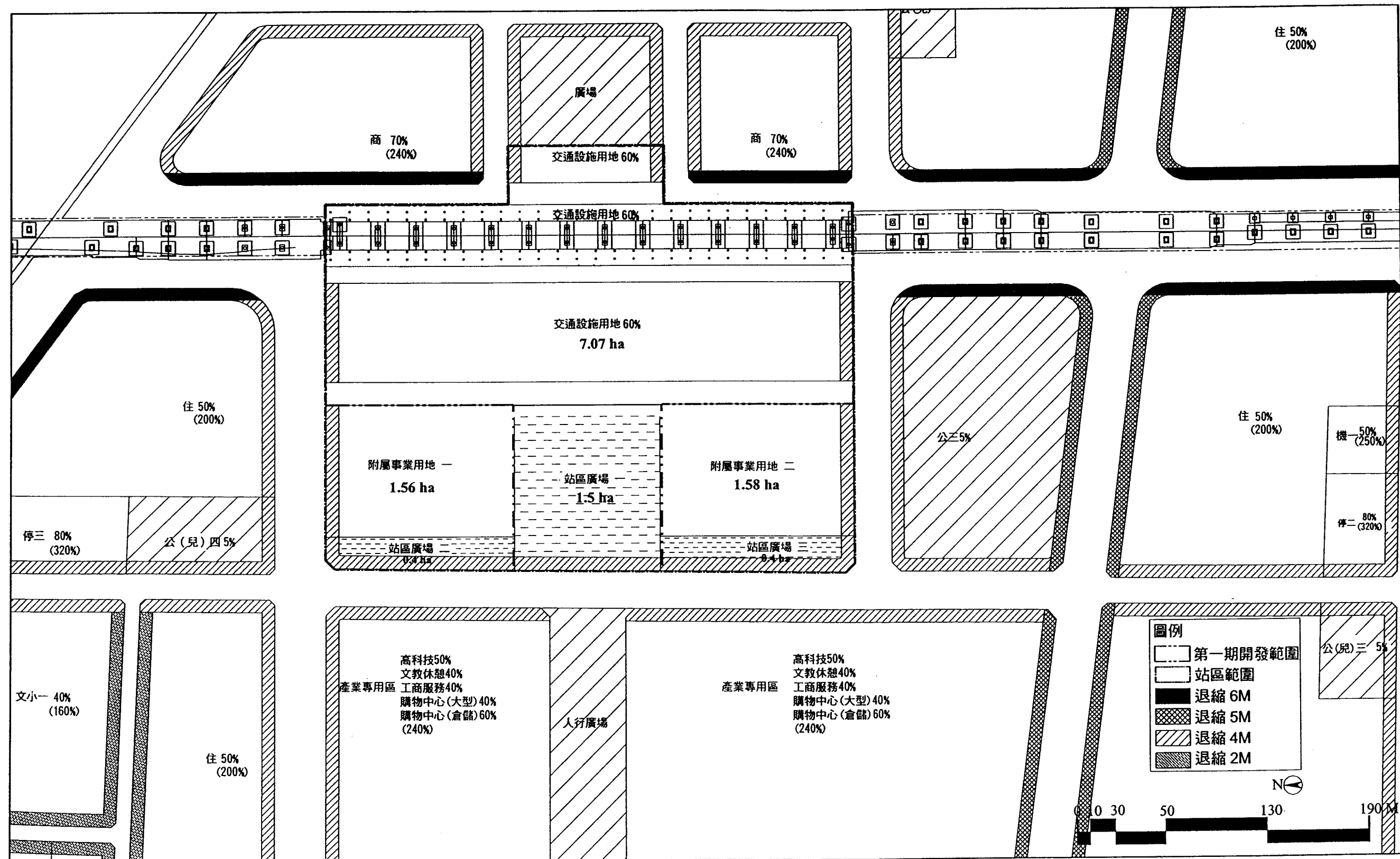
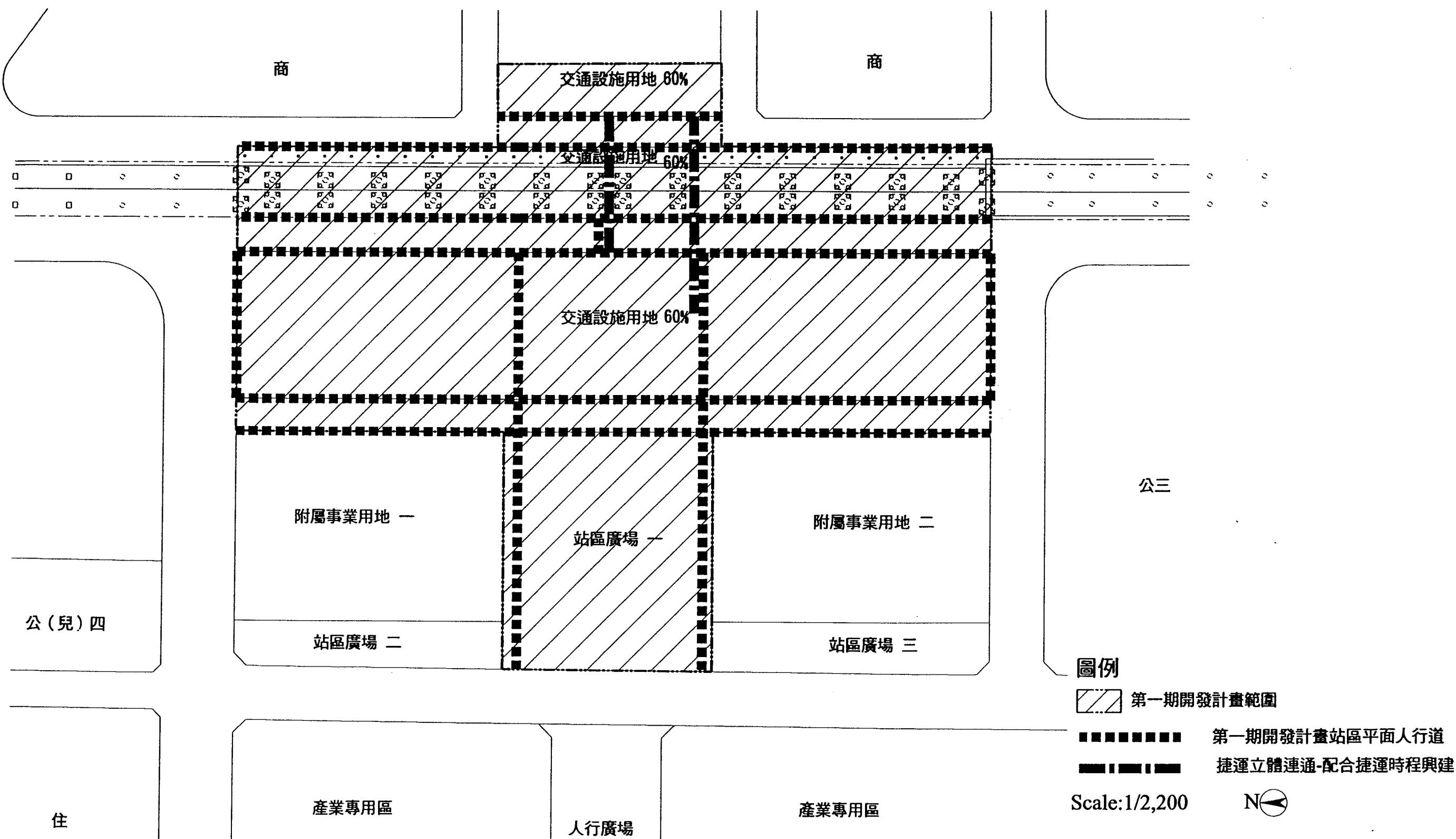


圖 II-2-5 第一期開發計畫指定留設帶狀式開放空間系統圖



圖II-2-6 第一期開發計畫人行道系統圖

第三章 交通計畫



第一期開發交通計畫

第一節 交通設施需求估計

壹、高鐵車站旅客轉乘運具分配比例檢討分析

高鐵旅客運具分配比例係參考「台灣南北高速鐵路站區整體計畫－第一冊整體規劃構想(嘉義站)，台灣高速鐵路股份有限公司」之數據，考量實際需要將機車區分為停車轉乘與接送轉乘兩部分，並針對腳踏車及步行比例重新分析，表 II-3-1 即為各運具分配情形。由於高鐵屬於中長途之城際運輸系統，其旅運行為介於鐵路運輸與航空運輸之間，因此蒐集台鐵嘉義車站以及嘉義機場、台北松山機場旅客轉乘運具分配資料(如表 II-3-2、表 II-3-3)，以檢核高鐵嘉義車站旅客運具選擇比例之正確性。

一、機車及小汽車運具分配比例檢核

由表 II-3-2 可知，台鐵嘉義車站以機車作為接駁運具之比例為 27.2%，比高鐵嘉義車站 8.5% 之比例高出甚多，分析主要原因在於嘉義火車站以服務嘉義市之旅客為主，市區各地距離火車站並不遠，機車之方便性及敏捷性提高一般民眾之使用意願；而高鐵旅客可能會攜帶較大型之行李，騎乘機車並不方便，且服務範圍包含整個嘉義縣與雲林縣部份鄉鎮，除周邊鄉鎮外，大部分地區距離車站較遠，機車之使用率因此偏低。若以旅運特性較相近之國內航空為例(皆為城際旅次、常有攜帶大型行李之情形)，嘉義機場機車使用比例為 5.5%，松山機場則為 5%，與本車站所預估之機車分配比例(8.5%) 頗為相近，本報告所預測之值應為合理之值。至於機車接送轉乘與停車轉乘之比例(1.7:6.8)係參考「民用航空局台北航空站航廈兩庇及機車停車場工程規劃成果報告書，民國 88 年 6 月」之研究成果。在小汽車方面，高鐵嘉義車站停車轉乘比例為 13%，接送轉乘比例則為 22%；嘉義火車站小汽車使用比例為 10.8%；嘉義機場停車轉乘比例為 18%、接送轉乘比例則為 48%。其中，因鐵路旅次中，使用機車或步行之短途轉乘運具比例較高，且嘉義火車站公車或客運使用比例不低(24.4%)，致使整體小汽車使用比例因而較低。而未來在高鐵嘉義車站專用區內設置有捷運太保站，其便利、迅捷之特

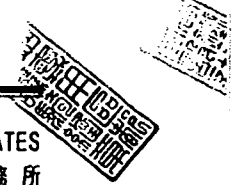
性將可吸引服務範圍部分小汽車使用者之搭乘，故使用小汽車之比例將會較缺乏完善大眾運輸系統作為轉乘設施，必須仰賴私人運具為主之嘉義機場來得少。

二、大眾運輸系統運具分配比例檢核

高速鐵路屬於線的運輸，需借助其他轉乘運具接駁集散之功能，方能將服務層面擴大，以吸引旅客搭乘。配合站區之開發，高鐵嘉義車站在不同的年期裏規劃了十分完整的聯外公車運輸路網，範圍遍及嘉義縣各地與雲林縣部份地區。若以公車路網完整班次密集之松山機場公車使用比例來看(14.5%)，本車站 12% 之公車使用比例與其接近，本報告所預估之值應屬合理之數值。因此，預計在路網構建完整、班次密集，以及從鼓勵使用大眾運輸工具之方向來看，至目標年止，公車運輸應可吸引一定比例民眾之搭乘，本報告所預估之值應屬合理之數值。且未來在車站專用區內將設置捷運站，可提供嘉義市與本車站間直捷之服務(嘉義市佔車站服務旅客之 33.95%)，其捷運使用比例 21% 亦是合理可接受之預測值。

三、計程車運具分配比例檢核

台鐵嘉義車站到站運具中以使用公車與機車為主，計程車使用比例亦有 15.2%，嘉義機場除小汽車佔 66% 以上外，計程車亦有 28% 之比例。相較於缺乏大眾運輸系統，一般民眾主要依賴私人運具以及便利性較高之計程車的嘉義機場，本站區因有完整之公車運輸路網以及便捷之捷運系統，計程車使用比例因而略低於嘉義機場計程車使用比例。嘉義火車站因位於市區，公車可提供便利之轉乘服務，民眾搭乘意願亦較高，加上機車使用情形頗為普遍，致使計程車使用比例降低。至於松山機場計程車使用比例高達 55.5%，這可能與計程車搭乘方便，且大台北都會區民眾較重視便利性之因素有關。



四、腳踏車及步行運具分配比例檢核

腳踏車及步行僅限於特定區內距離車站較近之旅次，如考量攜帶行李之因素，其比例均不高。這與台鐵嘉義車站服務範圍僅及於車站周邊腹地，適合腳踏車與步行等短途轉乘運具之使用有明顯之差異。

上述旅客轉乘運具選擇比例之分析是以 2033 年為分析基礎，實際上，從高鐵通車營運至目標年旅客運具使用情形並不相同，其中，捷運建設時程為最主要之影響因素。高鐵嘉義車站捷運系統目前正辦理沿線土地開發之可行性研究，未來詳細時程並不確定，但由於捷運是嘉義車站聯外系統中十分重要之一環，在此假設其必然會興建，而且通車營運日期不晚於 2013 年。以 2013 年為分水嶺，2013 年之前捷運尚未完工通車，旅客以使用小汽車、計程車為主；2013 年捷運通車營運後，分擔了部份小汽車、計程車、公車與機車之轉乘需求，而腳踏車、步行等短途運具隨著特定區開發人口增加之趨勢，其比例亦有所提昇。運具選擇比例不同對於轉乘設施之需求亦有差異，經過檢核，站區所配置之轉乘設施規模均能滿足各年期之需求。關於嘉義車站各年期旅客運具分配情形詳表 II-3-4 所示。至於附屬事業用地之運具使用情形則如表 II-3-5 所示。

表 II-3-1 嘉義車站運具分配表

單位：%

項目	小汽車		計程車	公車	捷運	機車		腳踏車	步行	合計
	停車轉乘	接送轉乘				停車轉乘	接送轉乘			
高鐵路車站	13	22	21	12	21	6.8	1.7	1	1.5	100
高鐵路旅客 承載率 (人/車)	1.83		1.5	25	—	1.21	1	1	—	—

資料來源：(1)台灣南北高速鐵路站區整體計畫-第一冊整體規劃構想(嘉義站)，民國 88 年 7 月。

(2)本計畫分析整理。

表 II-3-2 台鐵嘉義車站到站運具分配表

單位：%

運具	小汽車	計程車	公車或客運	火車	機車	腳踏車	步行	其他	合計
比例	10.8	15.2	24.4	2.8	27.2	4.4	13.2	2.0	100

資料來源：第三期台灣地區整體運輸系統規劃—旅運特性及交通調查分析評估，交通部運輸研究所，民國 85 年 10 月。

表 II-3-3 嘉義機場與松山機場旅客轉乘運具分配比例表

單位：%

	小汽車		計程車	公車或遊覽車	機車	合計
	停車轉乘	接送轉乘				
嘉義機場	18	48	28	0.5	5.5	100
松山機場	10	15	55.5	14.5	5	100

資料來源：民用航空局台北航空站航廈雨庇及機車停車場工程規劃成果報告書(第一次修正)，王才茂建築師事務所，民國 88 年 6 月。

表 II-3-4 嘉義車站旅客運具分配表

單位：%

年期	小汽車		計程車	公車	捷運	機車		腳踏車	步行	合計
	停車轉乘	接送轉乘				停車轉乘	接送轉乘			
2005	22	30	23	10	0	12	3	0	0	100
2008	20	28	24	13	0	11.2	2.8	0.5	0.5	100
2013	13	22	21	12	21	7.2	1.8	1	1	100
2023	13	22	21	12	21	6.8	1.7	1	1.5	100
2033	13	22	21	12	21	6.8	1.7	1	1.5	100

資料來源：本計畫分析整理。

表 II-3-5 嘉義車站專用區附屬事業用地運具分配表

單位：%

項 目	小汽車		計程車	公車	捷運	機車		腳踏車	步行	合計
	停車 轉乘	接送 轉乘				停車 轉乘	接送 轉乘			
附屬事業 業用地	22	9	9	10	14	23	4.5	2.5	6	100
附屬事業 業用地旅客 承載率 (人/車)	2.1		1.7	25	—	1.4	1	1	—	—

資料來源：(1)台灣南北高速鐵路站區整體計畫-第一冊整體規劃構想(嘉義站)，民國 88 年 7 月。
(2)本計畫分析整理。

貳、高鐵車站交通設施需求

一、公車轉運設施

為便利使用大眾運輸工具進出站區之旅客，於站區內應設置相關轉運設施，以方便乘客候車及上、下車。嘉義站區之公車轉運設施包括一處集中式之公車轉運站(依都市設計管制準則之規定設置)及公車臨停彎。公車運站係服務中、長途客運及以轉運站為終點站之地區性公車，公車臨停彎則主要服務市區及接駁公車。為減低公車臨停上、下乘客及進出停靠站對其他車流之干擾，停靠站應退縮適當之空間，方便公車停靠。上述各項公車轉運設施需求規模之估算方法及分析結果說明如下。

公車轉運站為集中式設施，有助於公車轉運服務之整合，其規模應能服務高鐵、捷運車站旅客及附屬事業用地商業活動之需求。轉運站空間之估算方法係先推估尖峰小時使用轉運站之旅客數及尖峰小時公車數。

■ 尖峰小時使用轉運站旅客數=尖峰小時車站旅客運量×公車使用比例×使用轉運站比例+尖峰小時捷運旅客運量×公車使用比例×使用轉運站比例+尖峰小時附屬事業用地開發旅次量×公車使用比例×使用轉運站比例

■ 尖峰小時公車數=尖峰小時車站旅客運量×公車使用比例÷承載率+尖峰小時捷運旅客運量×公車使用比例÷承載率+尖峰小時附屬事業用地開發旅次量×公車使用比例÷承載率，再依下列公式計算各項內部設施所需面積。

有關尖峰小時使用轉運站之旅客數及公車數估算相關數值，如表 II-3-6 所示。其中，進出高鐵車站旅客中，有 1,045 人是屬於捷運轉乘之部份(參考「高鐵嘉義太保站聯外輕軌運輸系統可行性研究」，交通部高速鐵路工程局，民國 88 年 10 月)，而表中捷運系統之尖峰小時運量 2,145 人(進站 1,086 人，出站 1,059 人之加總)，係表示使用各種轉乘運具進出捷運車站旅客數之預測值，其中亦包含高鐵轉乘之部份。

表 II-3-6 尖峰小時使用轉運站之旅客數及公車數估算相關數值表(2033 年)

項目	尖峰小時運量 ¹ (人次/小時)		公車使用比例 ² (%)	承載率 ² (人/車)
	進站	出站		
高鐵	3,024	2,777	12	25
捷運系統	1,086	1,059	13	22.2
附屬事業用地	5,466	5,466	10	25

資料來源：1. 高鐵：車站設計參考運量，台灣高速鐵路股份有限公司，民國 88 年 9 月。

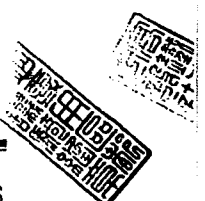
· 捷運系統：高鐵嘉義太保站聯外輕軌運輸系統可行性研究，交通部高速鐵路工程局，民國 88 年 10 月。

· 附屬事業用地：台灣南北高速鐵路站區整體計畫-第一冊整體規劃構想(嘉義站)，民國 88 年 7 月。

2. 本計畫分析整理。

(一) 候車室

■ 候車室面積=尖峰小時使用轉運站旅客數×平均等車時間×單位旅客候車面積



(二) 售票中心及走道

■ 售票中心及走道面積=尖峰小時使用轉運站旅客數×平均等車時間×單位旅客所需售票中心及走道面積

(三) 月台

■ 月台面積=月台數×單位月台面積

其中月台數=尖峰小時使用轉運站旅客數÷承載率÷月台車位轉換次數×彈性係數

公車轉運設施估算所需相關參數，如表 II-3-7 所示。

表 II-3-7 公車轉運設施相關參數表

項 目	參 數	數 值
公車轉運站	高速鐵路或捷運旅客使用轉運站比例	0.6
	附屬事業用地旅客使用轉運站比例	0.2
	平均等車時間	0.15 小時
	單位旅客候車面積	0.93 平方公尺/人
	單位售票中心與走道面積	0.74 平方公尺/人
	月台車位轉換次數	6 次/小時
	彈性係數	1.2
公車彎	單位月台面積	150 平方公尺
	使用臨停彎比例	0.8
	臨停車位轉換次數	20 次/小時
	單位公車彎長度	19 (11.5*) 公尺

註1：公車彎可設計成直線型或鋸齒式，()中之數值為鋸齒式路緣公車招呼站之長度。

註2：資料來源：台灣南北高速鐵路站區整體計畫-第一冊整體規劃構想(嘉義站)，民國 88 年 7 月。

目標年 2033 年嘉義站站區公車轉運設施需求規模如表 II-3-8 所示。預計需 4 個月台及 710 平方公尺之公車轉運站面積及各 2 個供車站與附屬事業用地使用之公車臨停彎。

表 II-3-8 公車轉運設施需求規模分析表

項 目		月台數/車位數	長度(公尺)或面積(平方公尺)
公車轉運站	候車室	-	60 平方公尺
	售票中心及走道大廳	-	50 平方公尺
	月台	4	600 平方公尺
	小計	-	710 平方公尺
公車彎	車站	2	38 (23*) 公尺
	附屬事業用地	2	38 (23*) 公尺

註1：公車彎可設計成直線型或鋸齒式，()中之數值為鋸齒式路緣公車招呼站之長度。

註2：資料來源：本計畫分析整理。

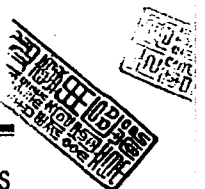
二、計程車設施

由於高鐵運量甚為龐大，因而產生大量的計程車需求，為便利旅客招呼計程車及集中管理，應設置計程車乘客招呼站及車輛排班等候區。其需求規模之估算方法及分析結果如下：

(一) 計程車招呼站

計程車招呼站係以路緣空間設置計程車上車區，減少計程車對其他車流之干擾，其臨停彎長度計算公式如下：

■ 計程車招呼站臨停長度=尖峰小時出站旅客量×計程車使用比例÷承載率÷臨停車位轉換率×彈性係數×單位臨停長度



(二) 計程車下車區

計程車下車區係以一定長度之路緣空間提供計程車下客使用，其臨停彎長度

計算公式如下：

$$\text{計程車下車區臨停長度} = \text{尖峰小時進站旅客量} \times \text{計程車使用比例} \div \text{承載率} \\ \div \text{臨停車位轉換率} \times \text{彈性係數} \times \text{單位臨停長度}$$

(三) 計程車排班等候區

計程車排班等候區係提供一定面積之區域供計程車排班，等候出站旅客招呼搭乘，其需求面積計算方式如下：

$$\text{計程車排班等候區面積} = \text{尖峰小時出站旅客量} \times \text{計程車使用比例} \div \text{承載率} \\ \div \text{臨停車位轉換率} \times \text{彈性係數} \times \text{單位車位面積}$$

目標年站區之計程車設施需求規模如表 II-3-9 所示，為提高整體運作效率，並節省設施空間，計程車招呼站與排班等候區可合併設置。

表 II-3-9 計程車轉運設施需求規模分析表

項 目	相關係數		需求規模		
	車位轉換率 (次/小時)	彈性係數	車位數	路緣長度 (公尺)	面積 (平方公尺)
計程車招呼站	90	1.1	5	35	-
計程車下車區	60	1.1	8	56	-
排班等候區	10	1.1	43	-	1,387

註1：計程車單位車位長度以7公尺計，計程車排班區單位車位面積以25平方公尺計。

註2：資料來源：本計畫分析整理。

三、小汽車臨停設施

(一) 小汽車臨停上車區

$$\text{小汽車臨停上車需求} = \text{尖峰小時出站旅客量} \times \text{小汽車接送轉乘比例} \div \text{承載率} \\ \div \text{臨停車位轉換率} \times \text{彈性係數}$$

(二) 小汽車臨停下車區

$$\text{小汽車臨停下車需求} = \text{尖峰小時進站旅客量} \times \text{小汽車接送轉乘比例} \div \text{承載率} \\ \div \text{臨停車位轉換率} \times \text{彈性係數}$$

目標年站區小汽車臨停上下車需求如表 3-10 所示。

表 II-3-10 小汽車臨停設施需求規模分析表

項 目	相關係數		需求規模	
	車位轉換率 (次/小時)	彈性係數	車位數	路緣長度 (公尺)
小汽車臨停上車區	90	1.1	5	35
小汽車臨停下車區	90	1.1	5	35

註1：小汽車單位車位長度以7公尺計。

註2：資料來源：本計畫分析整理。

四、機車臨停設施

(一) 機車臨停上車區

$$\text{機車臨停上車需求} = \text{尖峰小時出站旅客量} \times \text{機車接送轉乘比例} \div \text{承載率} \\ \div \text{臨停車位轉換率} \times \text{彈性係數}$$

(二) 機車臨停下車區

■ 機車臨停下車需求=尖峰小時進站旅客量×機車接送轉乘比例÷承載率÷
臨停車位轉換率×彈性係數

目標年站區機車臨停上下車需求如表 II-3-11 所示。

表 II-3-11 機車臨停設施需求規模分析表

項 目	相關係數		需求規模	
	車位轉換率 (次/小時)	彈性係數	車位數	路緣長度 (公尺)
機車臨停上車區	90	1.1	1	3
機車臨停下車區	90	1.1	1	3

註 1：機車單位車位長度以 3 公尺計。

註 2：資料來源：本計畫分析整理。

五、停車設施

站區內應設置路外停車場，供小汽車、機車及腳踏車使用，其格位數應滿足車站旅客停車需求。

利用車站旅客運量資料、小汽車、機車及腳踏車轉乘比例、承載率、車位轉換率等需求參數，依下列公式計算路外停車場停車需求數量：

■ 車站旅客之小汽車(或機車、腳踏車)路外停車需求=平常日進站人數×停車轉乘比例÷承載率÷停車車位轉換率×彈性係數

上述路外停車需求是以平常日而非尖峰日進入車站之旅客為計算基準，此乃因為如採尖峰日進站旅客人數來估算停車需求，將導致一週內有多數時間停車位將處於閒置狀態，除不符合成本效益外，對於土地使用亦較不具效率。倘若發

生尖峰日停車設施不足之情形，可加強大眾運輸系統之服務加以因應(如增加公車、捷運班次)。在停車設施的估算上，係將停車場興建分成三個年期，分別計算每個年期之停車需求，其結果如表 3-13 所示。由表可知，第一年期(2005~2013)小汽車停車需求為 715 個停車位；第二年期(2013~2023)之小汽車停車需求為 732 個停車位；目標年(2033)之小汽車停車需求則為 779 個停車位。至於機車、腳踏車三個年期停車需求合計分別為 833、853、907 個停車位。

表 II-3-12 小汽車/機車/腳踏車停車需求估算相關參數表

項 目	停車車位轉換率 (次/日)	彈性係數
小汽車	2.5	1.0
機車(腳踏車)	2	1.0

資料來源：本計畫分析整理。

表 II-3-13 嘉義站區路外停車需求規模分析表

年 期	平常日進站旅客 (人次/日)	小汽車停車位 數	機車停車位數	腳踏車停車位 數
2005~2013	25,139	715	707	126
2013~2023	25,749	732	724	129
2023~2033	27,389	779	770	137

註：1. 依都市設計準則之規定，站區應提供公眾使用之小汽車停車位 440 個以上及機車、腳踏車停車位 450 個以上。

2. 單位車位面積小汽車為 35 平方公尺，機車(腳踏車)為 3 平方公尺。

3. 資料來源：本計畫分析整理。

根據以上分析，將高鐵嘉義車站 2033 年交通設施需求表列如 II-3-14。表中數值分成三類，第一欄為本計畫所預估目標年 2033 年交通設施需求數量，第二欄為都市設計準則所規定之數值，第三欄則為實際設計所採用之數值。其中，都市設計準則所規定之



數值是最低標準，站區內各相關交通設施須至少滿足其所規定之數值，而平面停車數 755 部雖略少於 2033 年的預估需求量 779 部，但已符合 2023 年預估需求量 732 部；短少之車位擬於未來營運階段視實際停車需求，再行考量增設停車位。本報告所附圖面中各停車數值所代表的意義即為此實際之供給數量。

表 II-3-14 嘉義車站交通設施需求表

項 目		2033 年需求數 (長度、面積) ¹		都市設計規定	實際設計 ² 採用數值	
停車設施	小汽車停車場	779		440	755	
	小汽車路緣上車 (Pick-up)	5		—	5	
	小汽車路緣下車 (Drop-off)	5		—	5	
	機車路緣上車 (Pick-up)	1		—	1	
	機車路緣下車 (Drop-off)	1		—	1	
	機車停車場	770	907	450	817	960
	腳踏車停車場	137			143	
計程車設施	計程車上車區	5		—	5	
	計程車下車區	8		—	8	
	計程車等候排班區	43		—	43	
公車轉運站	候車室	60 m ²		1,650 m ²	1,650 m ²	
	售票中心及走道 大廳	50 m ²				
	月台	4				
	公車彎(高鐵車站)	2				

註 1：表預估之需求數值。

註 2：表實際設計時所採用之數值。

註 3：資料來源：本計畫分析彙整。

壹、交通設施配置

一、配置原則

(一) 滿足交通設施之需求規模

站區轉運站、路外停車場、路緣臨停設施等之需求能充分滿足，並確保其能維持良好的運作效率。

(二) 確定各運具設施佈設位置之優先次序

轉乘設施位置的佈設應考慮使用運具的優先順序，以引導旅客轉乘運具的選擇行為。

(三) 降低交通動線干擾

各節點進出站區之車流應儘量避免相互干擾，對於重要交叉路口應予以適當管制，以規劃車流方向，確保站區車流運行順暢。

(四) 適度規劃人車分流設施

轉乘設施與車站之間如需跨越車流量較大或車速較快之路口或路段，則應規劃立體人行設施，達到人車分流，以維護行人與車輛安全。

(五) 道路系統良善之規劃

站區內道路系統之規劃應能對各交通設施提供良好之服務，與周邊特定區計畫道路順暢連接，達到站區整體車行動線之流暢。

二、站區交通設施配置

(一) 公車轉運站

根據「高鐵車站專用區土地使用管制暨都市設計管制事項」之規定，轉運站應儘量鄰近高鐵車站配置，且面積不得少於 1,650 平方公尺，基於方便旅客進出車站，鼓勵民眾儘量使用大眾運輸設施，將公車轉運站設置於緊臨車站之南側，其面積大小除符合法規規定外，亦能滿足所預估 2033 年之需求。轉運站共設置 4 個月台供中、長途公車停放使用，亦留設服務性車輛暫停之空間。高鐵車站西側路緣則依預估之需求規劃臨停彎、並設立站牌，提供市區及接駁公車臨時停靠，以上下乘客。有關公車轉運站及臨停彎佈設方式，詳見圖 II-3-1 所示。

(二) 計程車排班區及上下車區

由於乘客上車時放置行李，下車時付費、找錢與提取行李等行為，使得計程車的運作迥異於一般小汽車，為避免計程車恣意上下乘客，造成車站周邊交通紊亂，站區應提供適當之上下車區域。在計程車相關設施設計之概念上，是希望儘量方便乘客，減少與車站間之步行距離，故計程車下車區是設置於車站東側橋下道路，以及高鐵車站與附屬事業用地間之內部道路路緣，乘客下車後可直接由車站東西兩側入口進入車站。然而，對上車區而言，目前常見利用車站外圍道路排班等候載客之情形，對於道路交通之運作有不小之干擾，因此規劃一獨立之空間提供計程車排班等候有其需要。計程車排班等候區是結合計程車招呼站，設置於車站北側，旅客可十分便利地由車站北側出口出站，前往招呼站候車，而於排班區等候之計程車則依次前往招呼站搭載旅客。計程車排班區共可提供 41 輛計程車排班等候，計程車招呼站之長度則根據需求預估可同時容納 5 輛計程車載客。有關計程車設施配置詳圖 II-3-1 所示。

(三) 路緣接送區

小汽車/機車上下旅客之停等區域須佈設於車站周邊，以利旅客轉乘。根據預測，高鐵嘉義車站需各提供 5 個小汽車停等長度之空間供旅客上下車使用，在機車方面，則各需 1 個機車上下車空間。規劃上，考量各方向進入車站之車行動線、駕駛習慣，以及旅客進出車站之方便性，路緣接送區之位置是配合車站主要出入口加以設置，共設置兩處。一處設置於車站東側高鐵橋下道路路緣，另一處則位於高鐵車站與附屬事業用地間之內部道路路緣，兩者均以向車站退縮 3 公尺加以規劃，減少對直行車流之影響。在此設計下，無論出站旅客上車或者進站旅客下車，均無須穿越道路，安全上較有保障，且因靠近車站出入口，步行距離亦因此減少。此外，基於大量小汽車使用路緣接送家人、親友，所可能造成車站周邊道路交通擁擠混亂之情形，我們並不建議車輛使用車站路緣作為小汽車暫停之區域，如無法順利接到旅客，可前往設置於小汽車停車場內之短期停車區作暫時性之停車。有關路緣接送區域之佈設如圖 3-1 所示。

(四) 小汽車/機車/腳踏車停車場

根據交通設施配置原則，車站站體南北兩側分別設置公車轉運站及計程車排班區、招呼站，車站東西兩側規劃為路緣接送轉乘區，以規範接送旅客車輛行為，避免影響站區交通。機車、腳踏車等私人運具停車場則緊臨公車轉運站南側加以佈設，以符合南部地區民眾使用運具上之習慣，至於小汽車路外停車場則分佈於整個站區最外圍之南北兩側，以及高鐵橋下空間。其中，機車停車場規模以滿足 2033 年 770 輛之停車需求加以設置，腳踏車停車亦在滿足目標年 137 輛之需求下規劃於機車停車場之南側。而在交通設施用地最外兩側，以及站區內高鐵橋下空間所規劃之小汽車停車場，根據估計，總共可劃設 755 個小汽車停車格位。此外，由於中南部夏日天氣炎熱，路外停車場將保留部分空地作為植栽，除能避免陽光直接曝曬，亦有景觀綠化之效果。相關配置情形詳圖 II-3-1 所示。

(五) 行人設施

站區第一期開發內容包括高鐵車站、轉運站、路外停車場、路緣臨停區等交通設施用地以及廣場用地簡易綠化。透過人行道、人行通道、天橋或地下道等水平動線設施或樓梯、電梯、電扶梯等垂直動線設施之規劃，提供站區各交通設施間完善、便捷、安全之人行環境。

貳、動線規劃

一、規劃原則

(一) 安全性(Safety)

由於生命無價，且車輛肇事往往造成嚴重傷亡，形成社會極高之成本損失，因此，運輸系統之規劃以安全性為最優先考量因素。有關安全性考量策略可分成下列數項：

■減少車流衝突點

■個別考量各運具進出站區之動線

■維護行人通行之安全

(二) 可及性(Accessibility)

可及性可定義為「容易到達」，一般而言，愈難到達車站，民眾使用意願愈低，且易造成車輛違規停放、行人任意穿越等違規情事發生。一個良善的可及系統規劃觀念包括下列幾點：

■直接到達車站

■最短之車(人)行距離

■車站與交通設施間接駁方便

(三) 效率性(Efficiency)

如同安全性，運輸規劃亦視效率性為重要探討課題之一，一般常見之問題包括系統如何運作，其效率性為何等等，相關評估準則有：

■車(人)行動線順暢與否

■降低車輛等候排隊之機會

■根據車流量預測結果，維持道路服務水準於C或D級

(四) 管理與執行(Management & Enforcement)

運輸系統完善與否繫於良好之管理制度，運輸政策是否落實則需透過公權力確實執行方可達到規範成效。一般而言，可藉由交通工程之改善，以提升運輸系統之營運效率。

茲將系統管理與實施目標說明如下：

■系統營運保持常規

■減少強制性要求

二、交通設施用地車行動線規劃

(一) 公車車行動線

中長途公車分別經由特定區一-6、一-3、一-5號道路進入站區南側之轉運站，市區及接駁公車則在車站西側內部道路路緣停靠以上下旅客。出站時是以順時針方向依

循特定區一-6、一-3及一-5號道路離開車站。關於公車進出站動線詳見圖 II-3-2 所示。

(二) 計程車車行動線

由站區北側方向進站之計程車在車站東側橋下道路路緣下客後，以順時針車行方向繞行站區後由橋下道路側之入口進入排班區等候載客；由站區南、西方向進站之計程車在車站西側內部道路路緣下客後，亦由橋下道路側之入口進入排班區。排班區內之計程車則依次前往招呼站(配合排班區設置於車站北側路緣)搭載旅客，統一由橋下道路側之出口出站，再分別經由橋下道路與特定區一-6、一-3及一-5號道路離開車站。詳細計程車進出站動線詳見圖 3-3 所示。

(三) 站區路緣臨停車行動線

由車站北側方向進站之車輛使用車站東側橋下道路路緣接送區，出站時，經由橋下道路之迴轉道迴轉後，由二-2號道路離開；由南、西側方向進站車輛則利用車站西側內部道路路緣上下車，再經由橋下道路與特定區一-3及一-5號道路離開車站。詳細車行動線詳見圖 II-3-4 所示。

(四) 小汽車進出停車場車行動線

由車站北側進站之小汽車以使用車站北側，以及橋下南側停車場為主；由南、西側方向進站之小汽車主要使用車站南側，以及橋下北側停車場為主。詳細車行動線詳見圖 3-5 所示。

(五) 機車、腳踏車進出停車場車行動線

機車、腳踏車停車場設置於公車轉運站之南側，其詳細車行動線參見圖 II-3-6 所示。

此外，貨車及其他服務性車輛(如郵務車、垃圾車)應限制其於尖峰時間進入站區主要道路，避免對道路產生影響，對於貨車裝卸貨地點、位置亦應加以規範，原則上，可利用公車轉運站東北側之空間作為暫停之地區。詳圖 II-3-1 所示。

三、交通設施用地人行動線規劃

(一) 旅客進站動線

1. 搭乘公車入站者：公車轉運站位於車站之南側，旅客可以從車站南側之入口步行至車站大廳。市區及接駁公車旅客於臨停區下車後，可直接由車站西側之入口進入車站。
2. 搭乘捷運入站者：利用捷運與高鐵車站間之高架通道，搭乘捷運之旅客下車後可直接進入高鐵車站，無須穿越平面道路。
3. 搭乘計程車入站者：由車站南、西側方向進站車輛在車站西側內部道路路緣下客後，旅客可由車站西側之入口進入車站；由北側方向進站之車輛在車站東側橋下道路路緣下客後，旅客可直接由車站東側之入口進入車站。
4. 搭乘小汽車入站者：由站區南、西側方向進站車輛在車站西側內部道路路緣下客後，旅客可由車站西側之入口進入車站；由北側方向進站之車輛在車站東側橋下道路路緣下客後，旅客可直接由車站東側之入口進入車站。停車轉乘之旅客，則將小汽車停放於停車場後，再利用人行道與人行步道步行至車站。
5. 搭乘機車、腳踏車入站者：由站區南、西側方向進站車輛在車站西側內部道路路緣下客後，旅客可由車站西側之入口進入車站；由北側方向進站之車輛在車站東側橋下道路路緣下客後，旅客可直接由車站東側之入口進入車站。停車轉乘之旅客，則將機車、腳踏車停放於停車場後，再利用人行道與人行步道步行至車站。

(二) 旅客出站動線

1. 搭乘公車出站者：旅客下月台後經二層穿堂層至地面層大廳，由車站西側之出口步行至市區及接駁公車站牌，或者自車站南側出口離開車站，前往公車轉運站候車。
2. 搭乘捷運出站者：旅客下月台後經由與捷運間之高架通道直接前往捷運車站。
3. 搭乘計程車出站者：旅客下月台後經由二層穿堂層至地面層大廳，由車站北側之出口離站，前往計程車招呼站候車。
4. 搭乘小汽車出站者：旅客下月台後經二層穿堂層至地面層大廳，分別由車站東西兩側之出口離站，前往路緣接送區候車。或者經由人行道與人行步道步行至小汽車停車場開車離站。
5. 搭乘機車、腳踏車出站者：旅客下月台後經二層穿堂層至地面層大廳，由車站東西兩側出口離站，前往路緣接送區候車。或者經由人行道與人行步道步行至機車、腳踏車停車場騎車離站。

上述人行動線係考量車站出入口與轉乘設施相對位置，並根據旅客通常會選擇與其距離最近、步行方向較直捷之出入口之行為加以規劃，其人行動線如圖 II-3-7 所示。在此動線規劃下，行人步行時間如圖 II-3-8 所示。由圖可知，因各轉乘設施與車站距離不一，步行時間介於 8 秒至 2.47 分鐘之間。其中，車站東側路緣接送區因緊臨出入口，其步行時間僅需 8 秒(假設行人步行速率為 1 公尺/秒)；而車站南側小汽車停車場因距離車站稍遠，需花費較多之步行時間(在假設行人步行速率為 1 公尺/秒下，需要 2.47 分鐘之步行時間)。

參、道路交通影響分析

一、旅次發生

站區內旅次發生為車站進出旅客數量，其中，尖峰小時進站人數為 3,024 人，出站人數為 2,777 人。區外旅次則包括附屬事業用地與特定區旅次。前者尖峰小時衍生旅次數為 5,466 人；後者則為 23,406 人。

二、旅次分佈

高鐵車站服務範圍可區分為嘉義、水上、朴子與新營等四個走廊。其中，嘉義走廊包括嘉義市、民雄鄉、大林鎮、新港鄉、溪口鄉、竹崎鄉、梅山鄉及雲林縣部份地區；水上走廊包括水上鄉、中埔鄉、大埔鄉、番路鄉及阿里山鄉；朴子走廊包括太保市、朴子市、東石鄉、布袋鎮及六腳鄉；新營走廊包括新營地區、鹿草鄉及義竹鄉。各走廊目標年(2033 年)旅次分佈情形如表 II-3-15 所示。

三、運具分配

表 II-3-15 是 2033 年嘉義車站特定區與各走廊間人旅次之空間分佈估計量，須利用表 II-3-16 中各運具分配之比率、承載率及小客車當量值，將人旅次轉換為車旅次。

四、交通指派

依據站區道路路網連結關係，將進出站區交通量分為 3 個方向群組，分派於站區附近道路，其尖峰小時交通量預測如圖 II-3-9 所示。根據估計結果顯示，除 1-6 號道路往車站方向，以及往嘉義方向交通量達到 2774~2834pcu/hr，道路服務水準在 D 級之外，其他站區周邊道路服務水準皆為 C 級以上，交通狀況尚為良好。

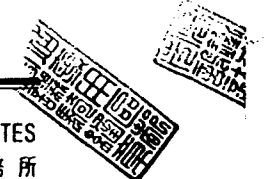


表 II-3-15 高鐵嘉義車站旅次分佈表

單位：人次/小時

地 區		車站旅次		附屬事業用地 衍生旅次		特定區 衍生旅次	
		進站	出站	進站	出站	進站	出站
嘉義走廊	嘉義市	1,027	943	1,101	1,101	4,714	4,714
	民雄鄉、大林鎮	204	188	161	161	688	688
	新港鄉、溪口鄉	121	111	274	274	1,175	1,175
	竹崎鄉、梅山鄉	53	49	13	13	56	56
	雲林縣	75	69	217	217	929	929
水上走廊	水上鄉	390	358	642	642	2,750	2,750
	中埔鄉、大埔鄉	131	121	151	151	648	648
	番路鄉、阿里山鄉	11	10	8	8	30	30
朴子走廊	太保市	510	469	1,367	1,367	5,852	5,852
	朴子市、東石鄉、布袋鎮	222	204	783	783	3,354	3,354
	六腳鄉	94	86	248	248	1,063	1,063
新營走廊	新營地區	106	98	301	301	1,287	1,287
	鹿草鄉、義竹鄉	80	73	200	200	857	857
總 計		3,024	2,777	5,466	5,466	23,406	23,406

資料來源：1. 台灣南北高速鐵路站區整體計畫-第一冊整體規劃構想(嘉義站)，民國 88 年 7 月，
2. 車站設計參考運量，台灣高速鐵路股份有限公司，民國 88 年 9 月。
3. 高鐵車站站區初步都市設計規劃報告，民國 86 年 5 月。
4. 本計畫分析整理。

表 II-3-16 高鐵嘉義車站運具分配、承載率及小客車當量表

項 目		小汽車		計程車	公車	輕軌 捷運	機車		腳踏車	步行	合計
		停車 轉乘	接送 轉乘				停車 轉乘	接送 轉乘			
高鐵車站	高鐵旅客(%)	13	22	21	17	16	6.8	1.7	1	1.5	100
	承載率 (人/車)	1.83		1.5	25	—	1.21	1	1	—	—
	小客車當量 (pcu)	1.0		1.0	2.0	—	0.3		0.3	—	—

資料來源：(1)台灣南北高速鐵路站區整體計畫-第一冊整體規劃構想(嘉義站)，民國 88 年 7 月。

(2)本計畫分析整理。

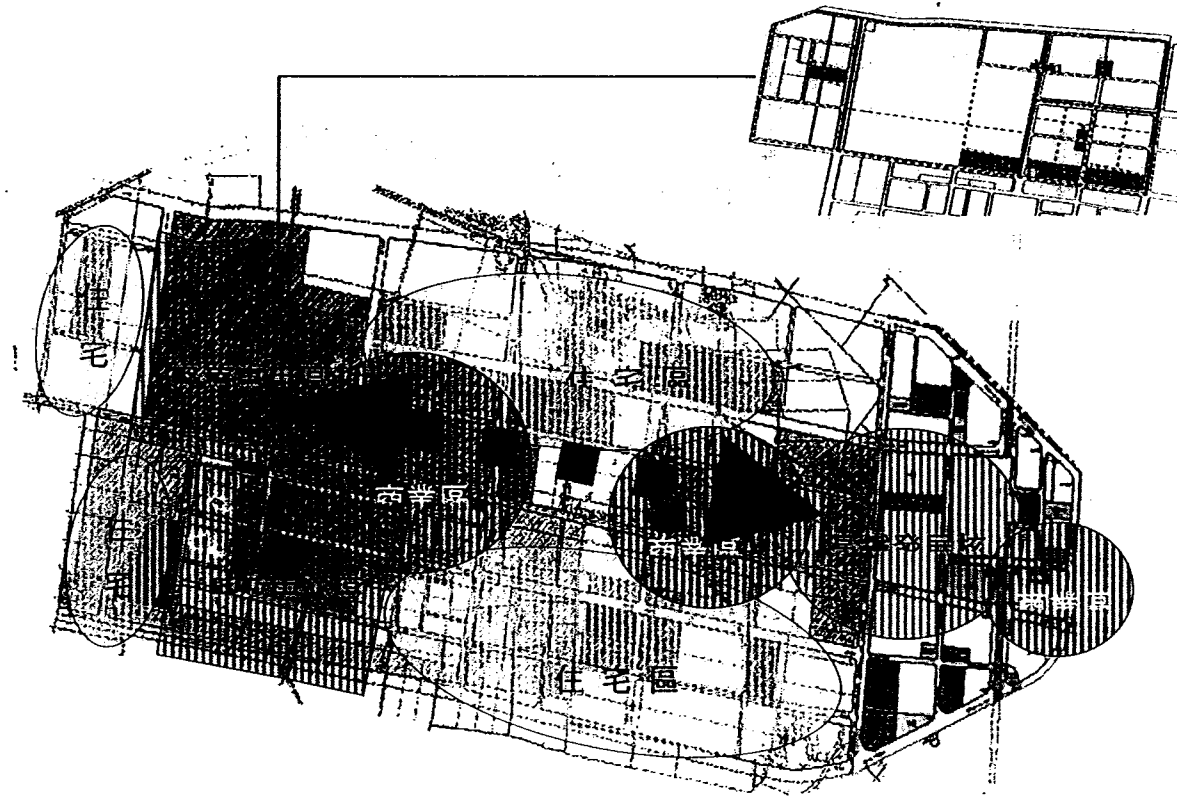
第三節 高鐵路下道路規劃

在「擬定高速鐵路嘉義車站特定區計畫書」中，明確說明將自 159 縣道至 167 縣道止興建高鐵路下道路，交通部亦根據計畫書之精神辦理此案。從交通觀點，橋下道路穿越站區配合車站與附屬事業用地間之道路，可形成車站與附屬事業用地兩個車行動線系統，簡化整個專用區交通，減少不必要的繞行與可能之衝突，進而維護車輛及行人之安全。基本上，考量未來整體發展，特定區內規劃了十分完善的道路系統，除規劃橋下道路，提供站區聯外交通路網外，於特定區周圍開闢環狀外環道系統，以疏導過境交通並匯集特定區內車流，詳圖 II-3-10 所示。此外，站區內之橋下道路將規劃為寬 16 公尺，單向各配置 2 線快車道與 1 線混合車道，以配合橋下道路穿越站區之設計，並於靠近車站之路緣退縮 3 公尺，以適當區隔車流。詳圖 II-3-11 所示。

第四節 自行車專用道路設置計畫

壹、規劃構想

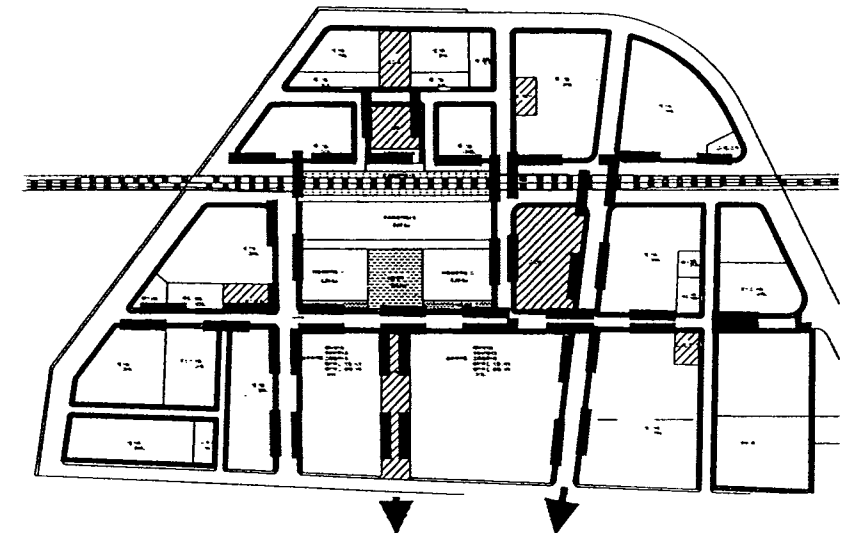
自行車道系統應視為特定區公園綠道系統的一部份，並作為地區生活網路系統之一環。在路線規劃上應結合嘉義縣治計畫的自行車道系統及高鐵嘉義車站特定區的公園綠道系統，以形構一地區性的完整系統。



一、站區自行車動線規劃

留設區位 - 利用路權範圍人行道及沿街都市計畫指定退縮開放空間

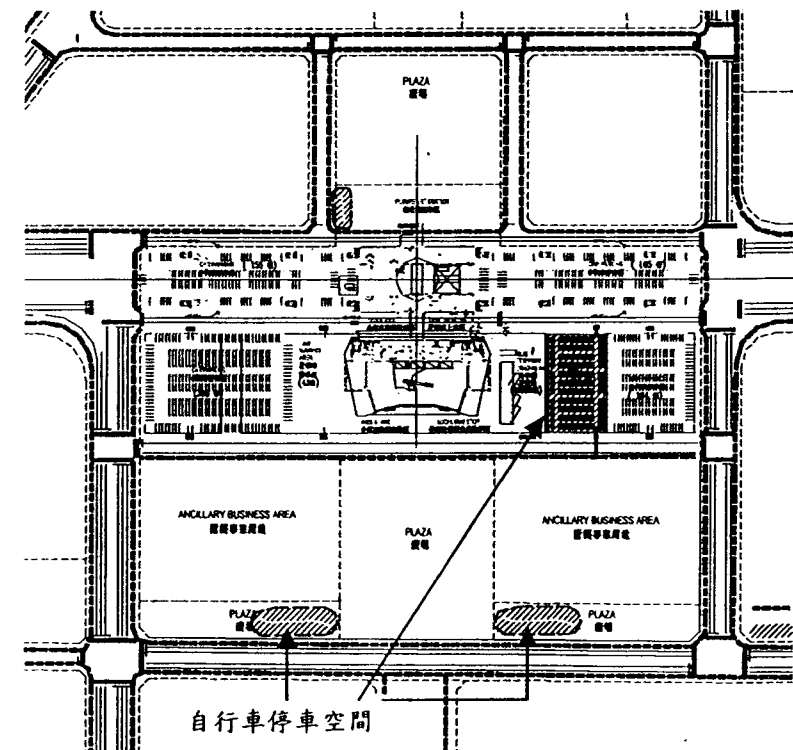
系統規劃 - 應串接特定區主要公共設施及綠地



銜接嘉義縣治計畫自行車道系統

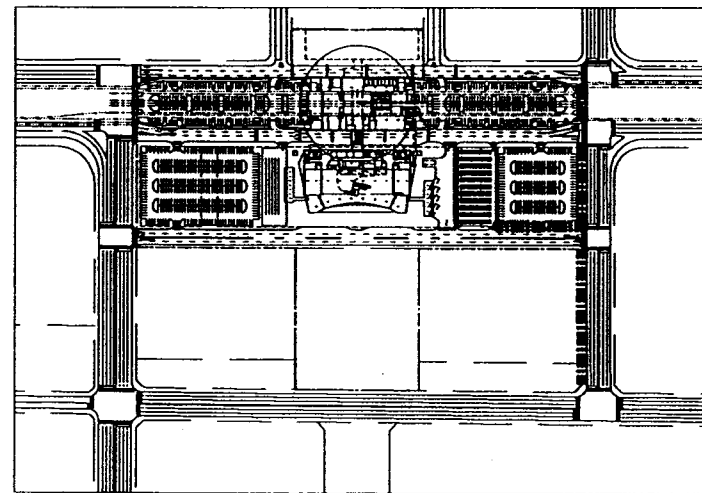
二、留設區位 -

1. 沿沿街帶狀人行空間設置寬度至少 2.2 米之獨立自行車道（包含路權範圍人行道空間及沿街指定退縮 4 米開放空間），並配合轉乘機會，配置自行車動線。
2. 應與相鄰街廓之沿街開放空間相銜接。
3. 規劃自行車停車空間

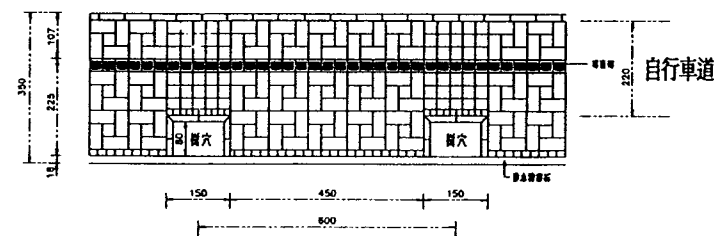


三、站區自行車專用道設計

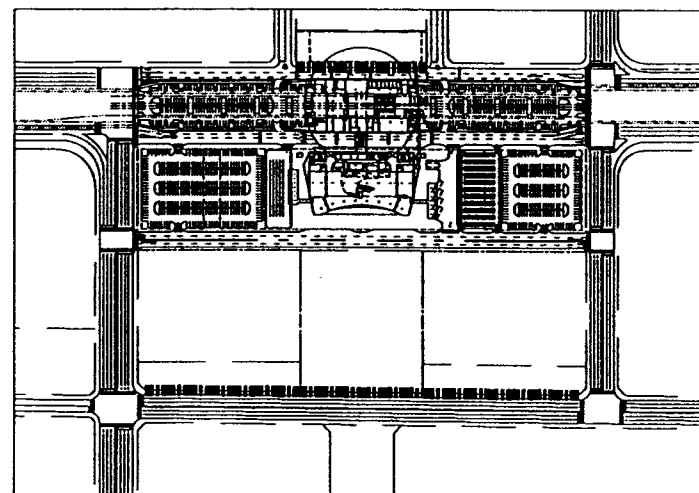
(一) 3.5米路權範圍人行道+4米退縮開放空間



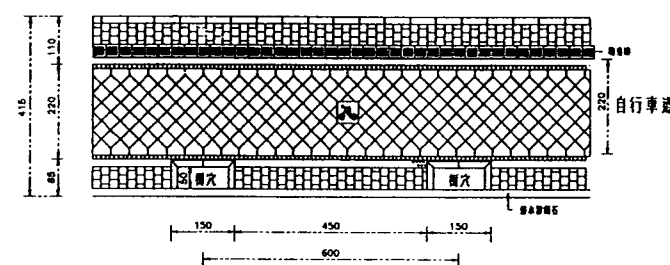
留設區位平面圖



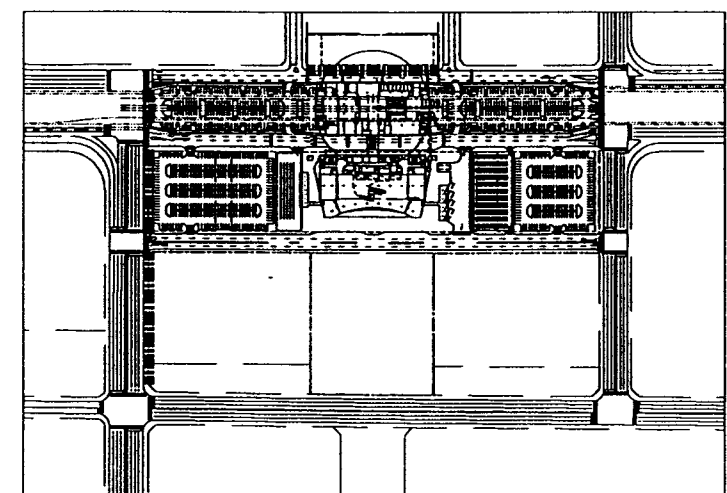
(二) 4.15米路權範圍人行道+4米退縮開放空間



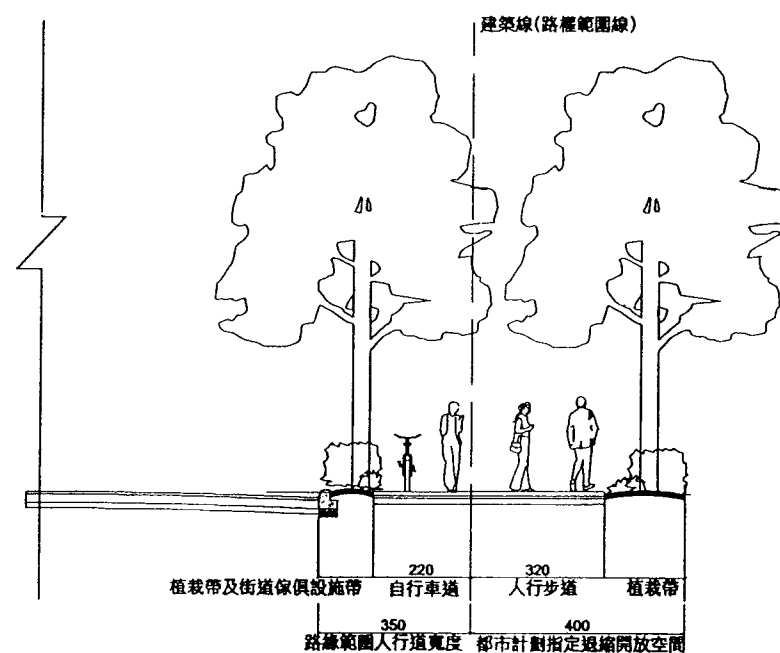
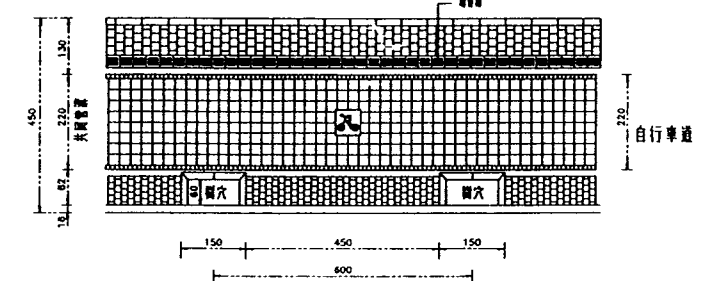
留設區位平面圖



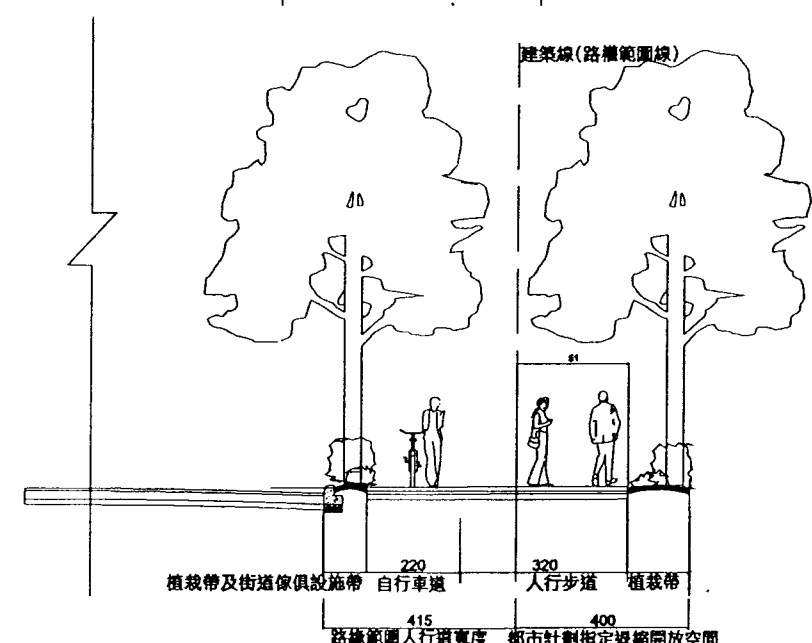
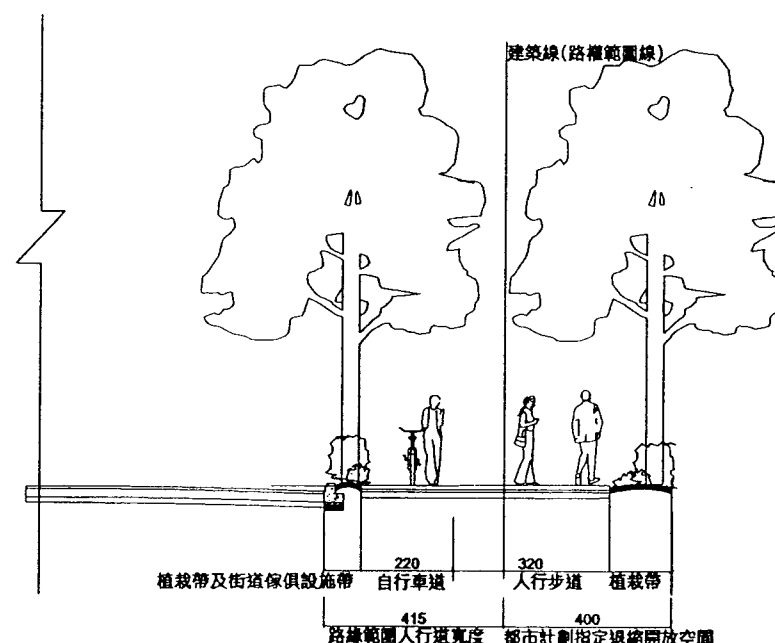
(三) 4.5米路權範圍人行道+4米退縮開放空間



留設區位平面圖



自行車道留設斷面示意圖(路權範圍內配合特定區公共工程細部設計建議)



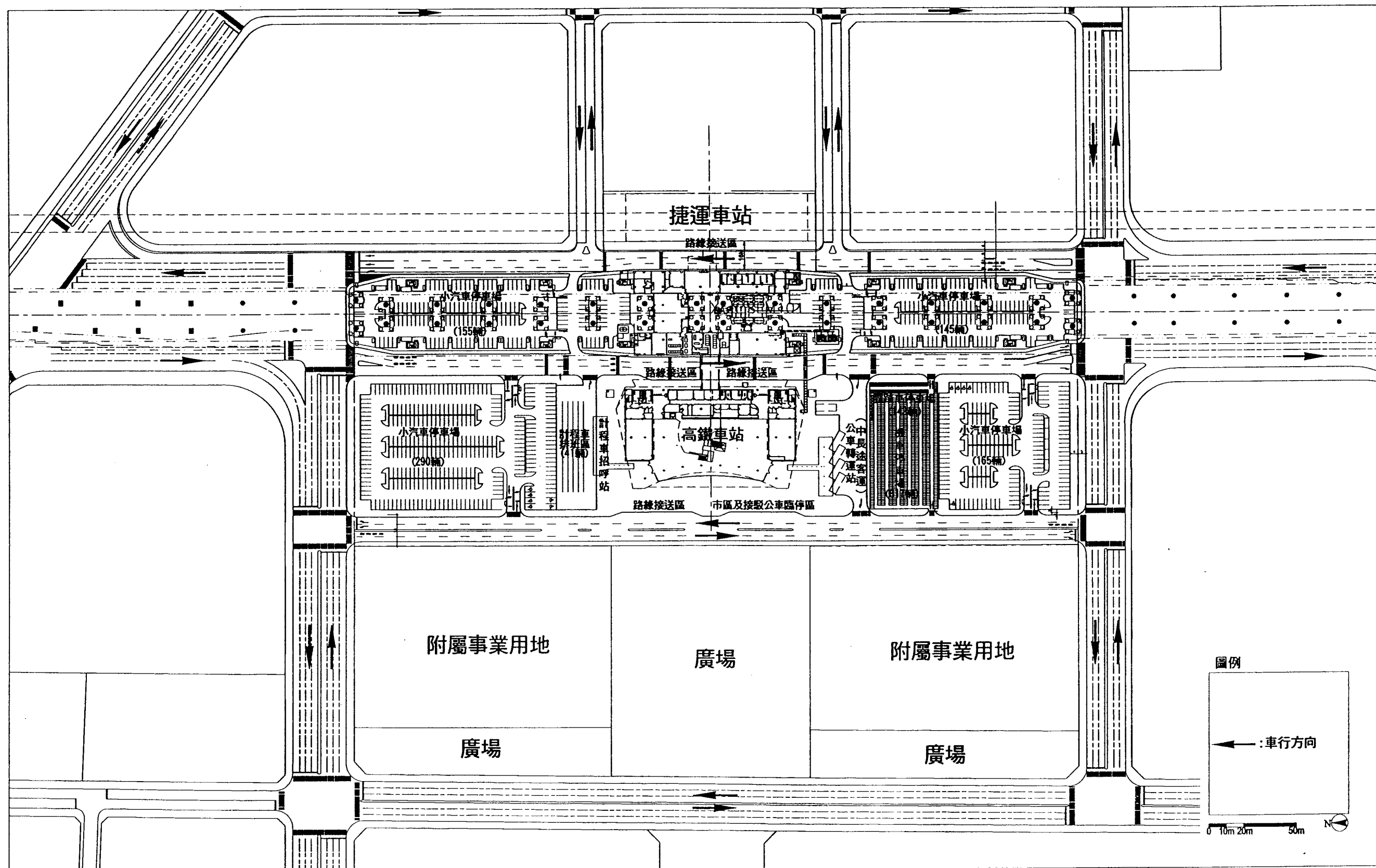


圖 II-3-1 交通設施配置圖

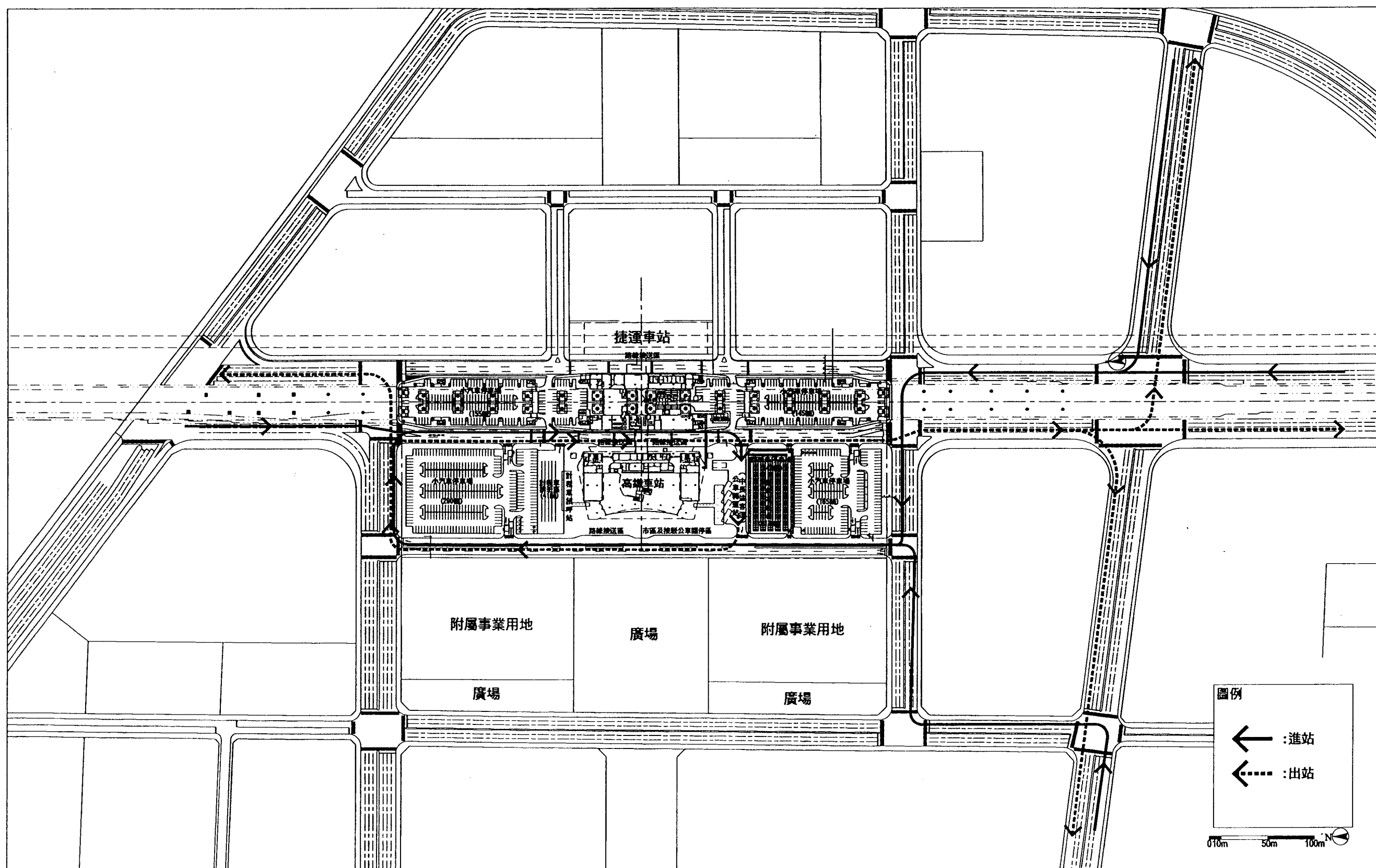


圖 II-3-2 公車進出站動線圖

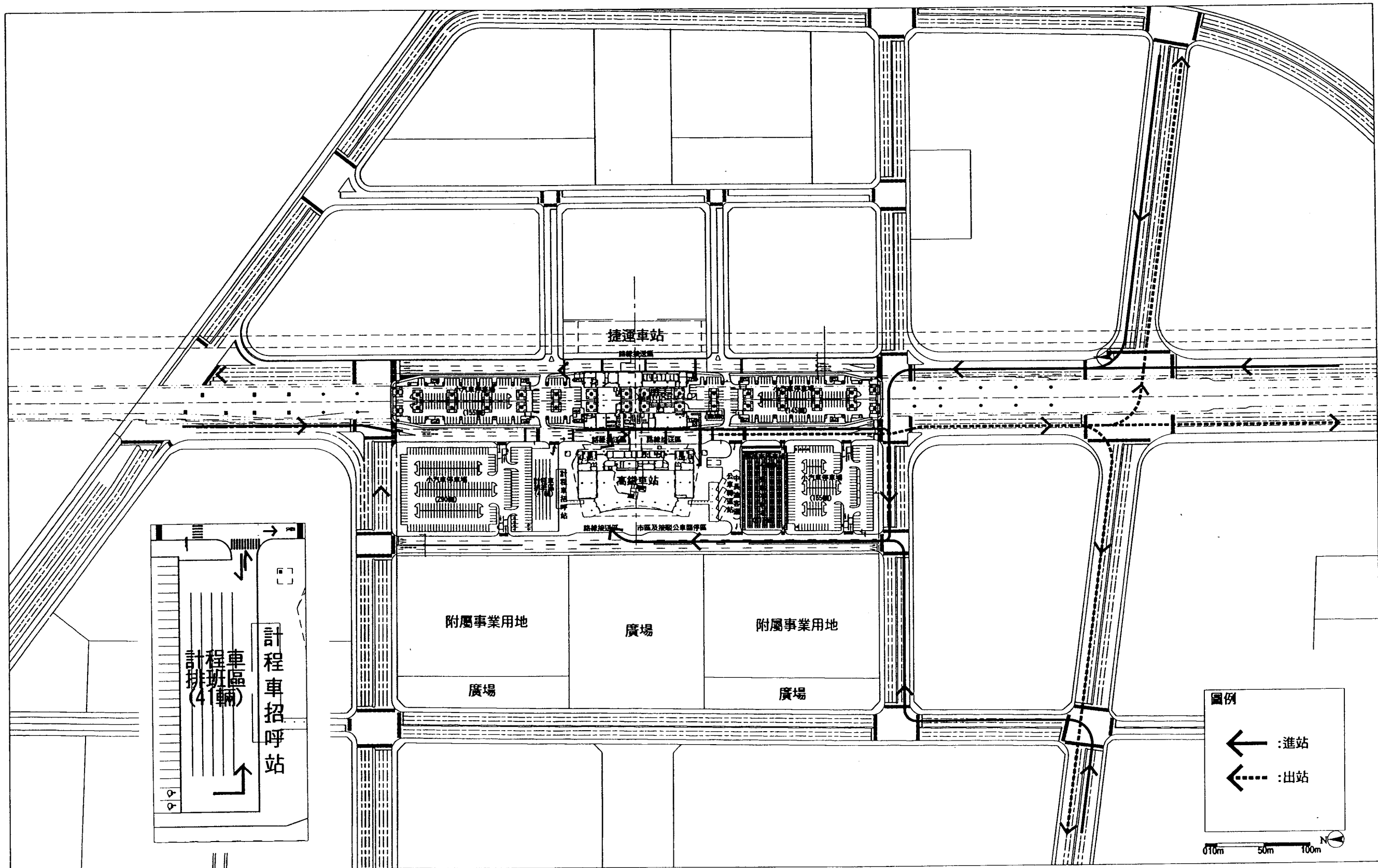
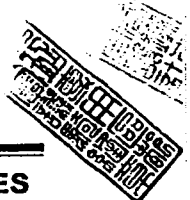


圖 II-3-3 計程車進出站動線圖



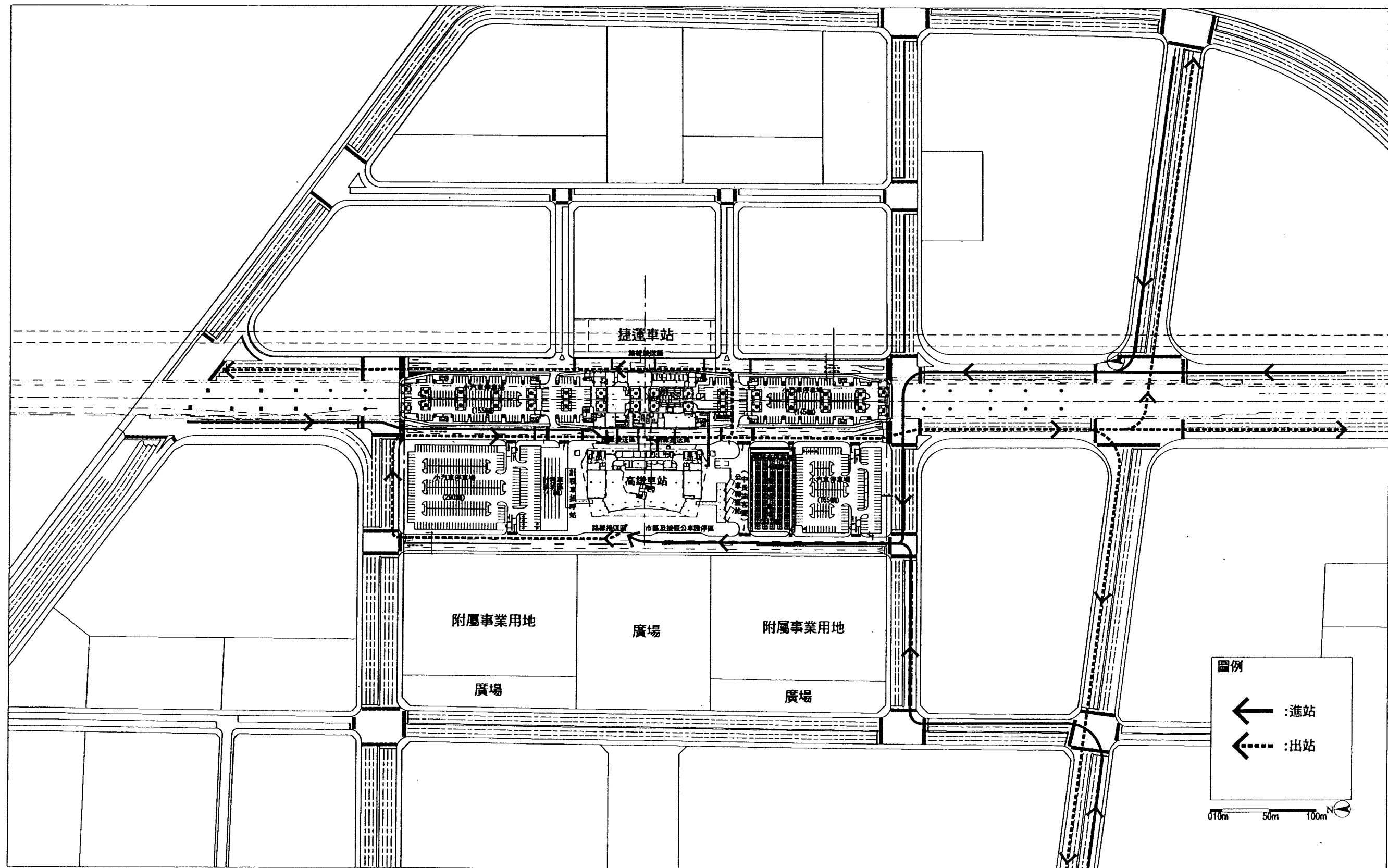


圖 II-3-4 站區路緣臨停動線圖

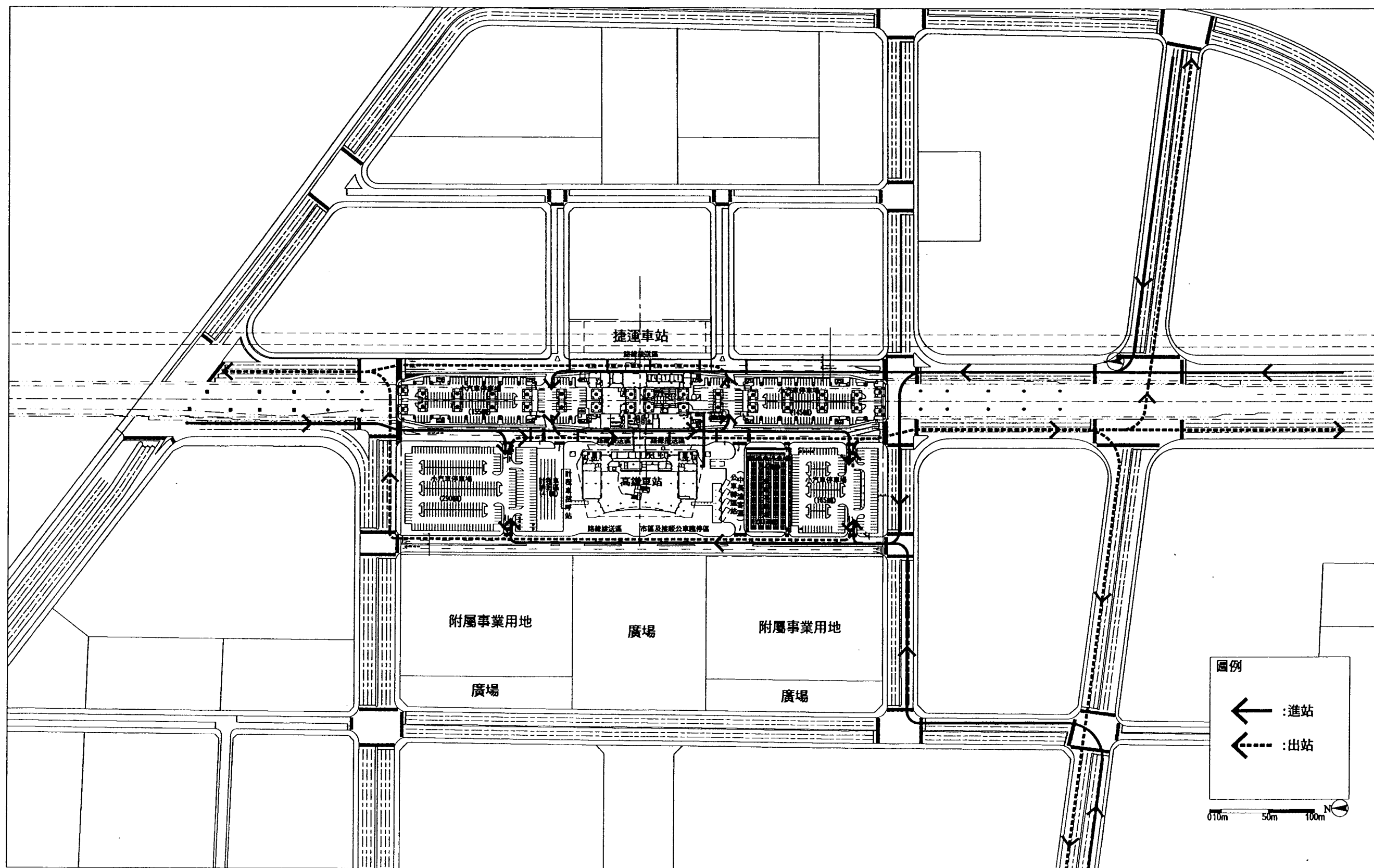


圖 II-3-5 小汽車進出停車場動線圖

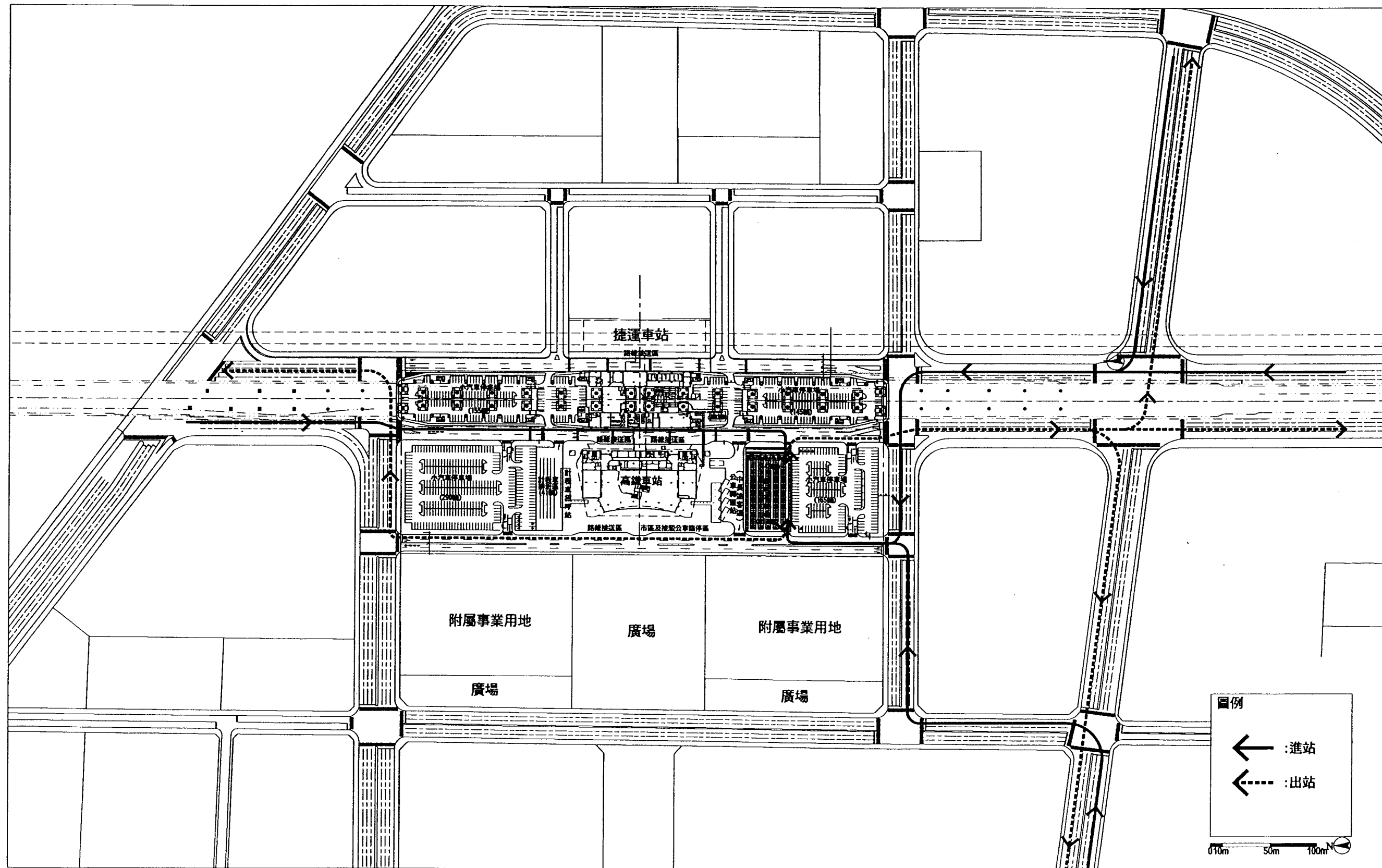


圖 II-3-6 機車、腳踏車進出停車場動線圖

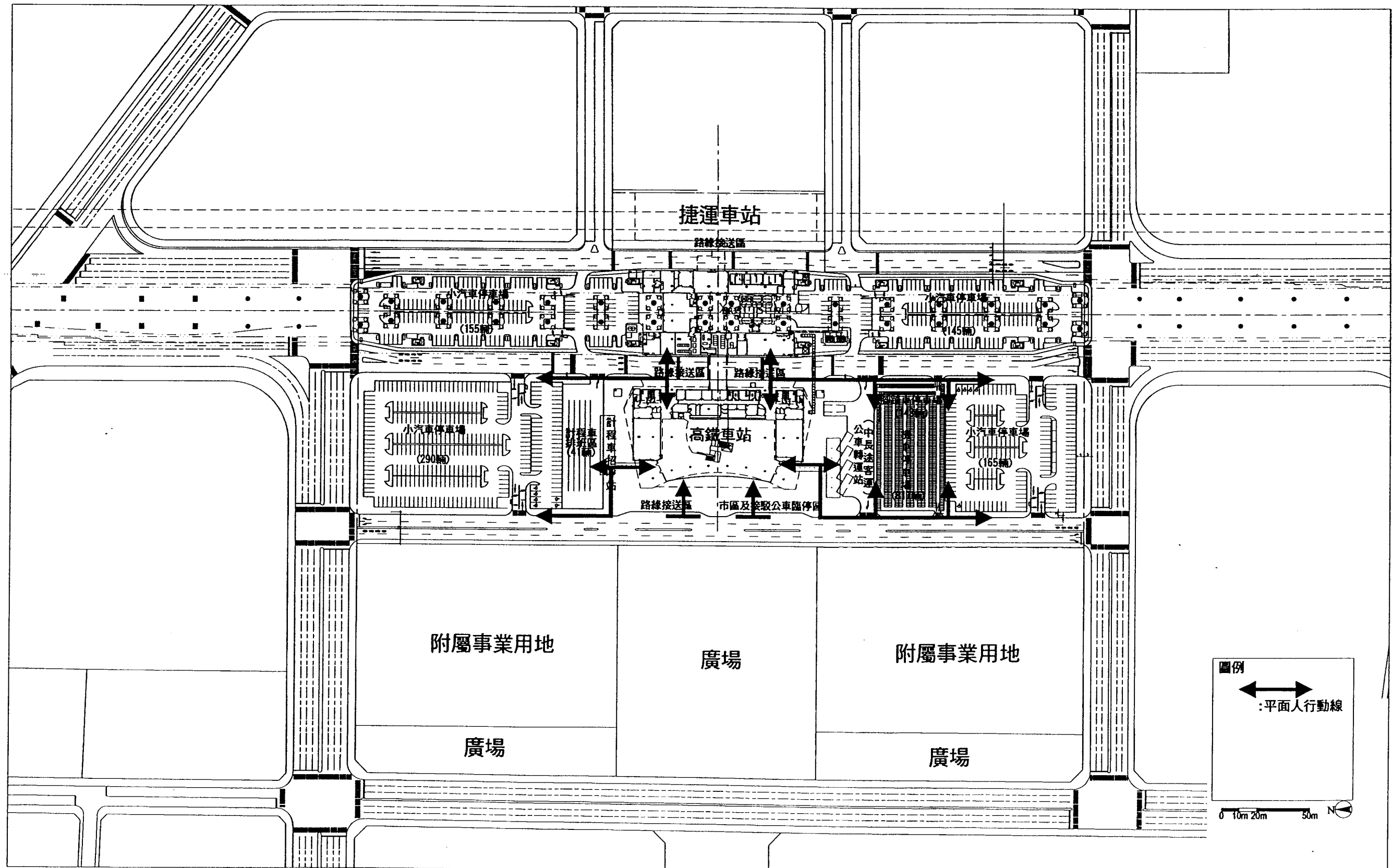


圖 II-3-7 車站交通設施人行動線圖



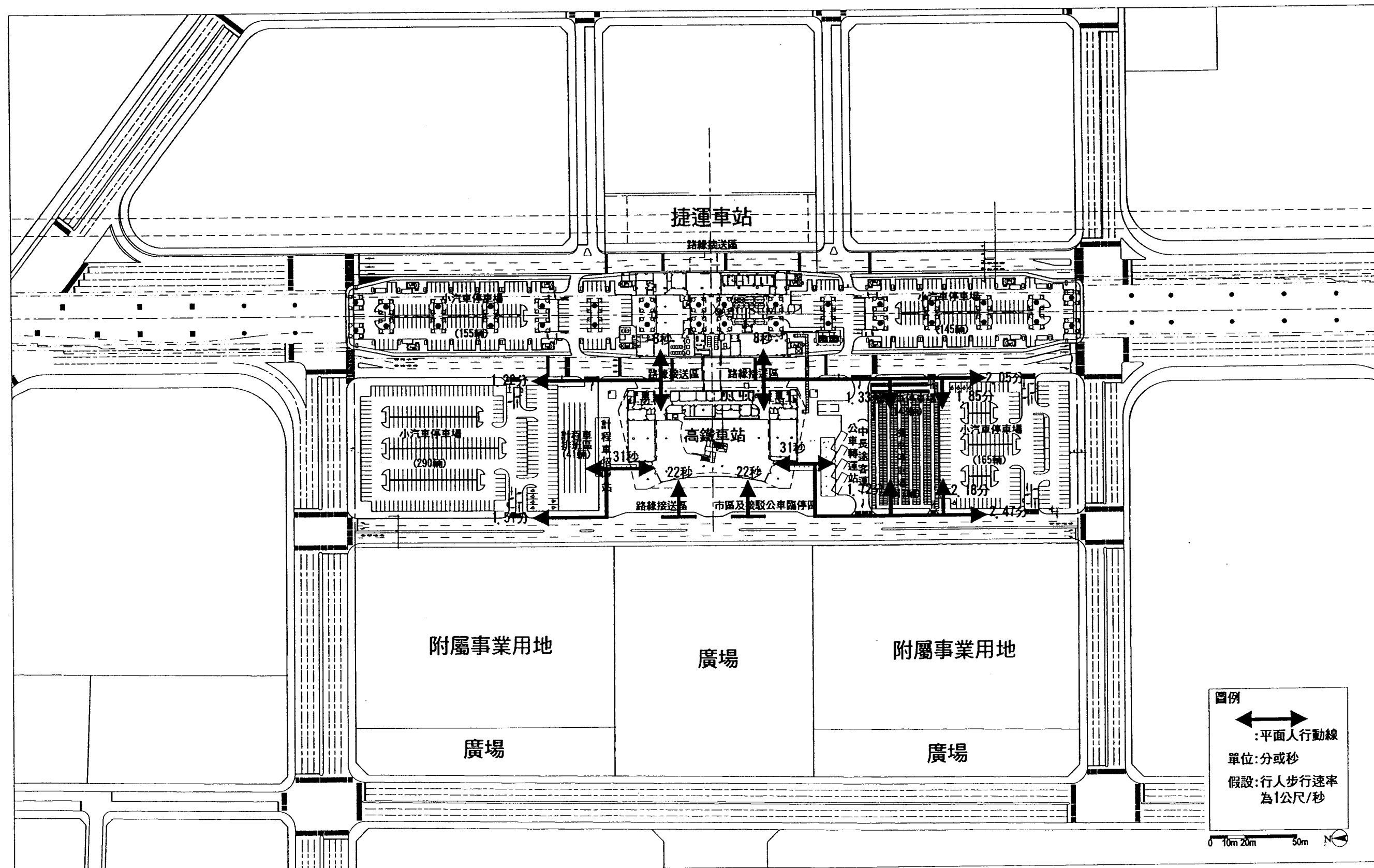
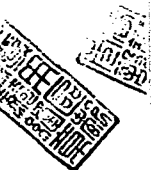


圖 II-3-8 轉乘設施與車站出入口步行時間圖



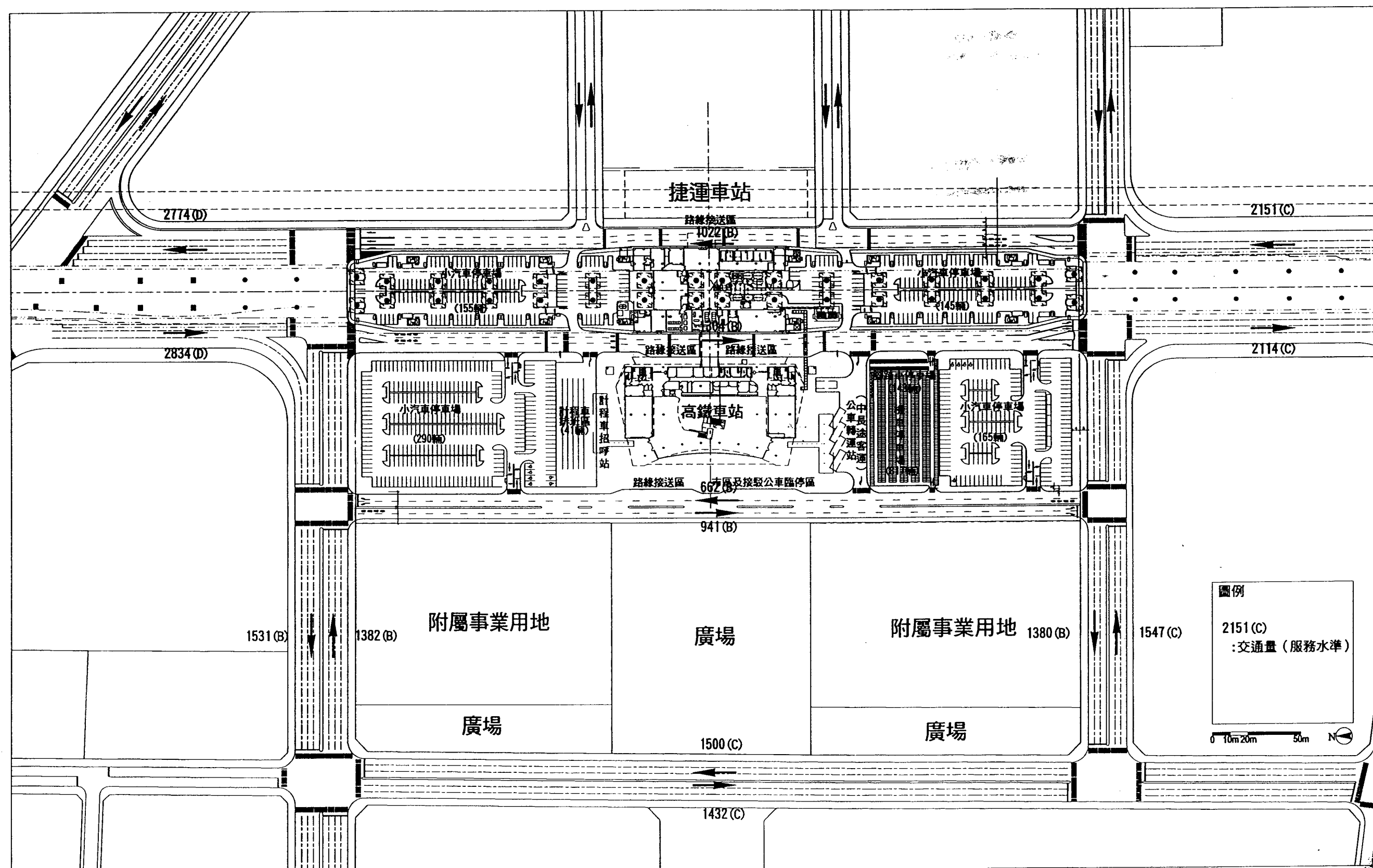


圖 II-3-9 道路交通量及服務水準評估圖

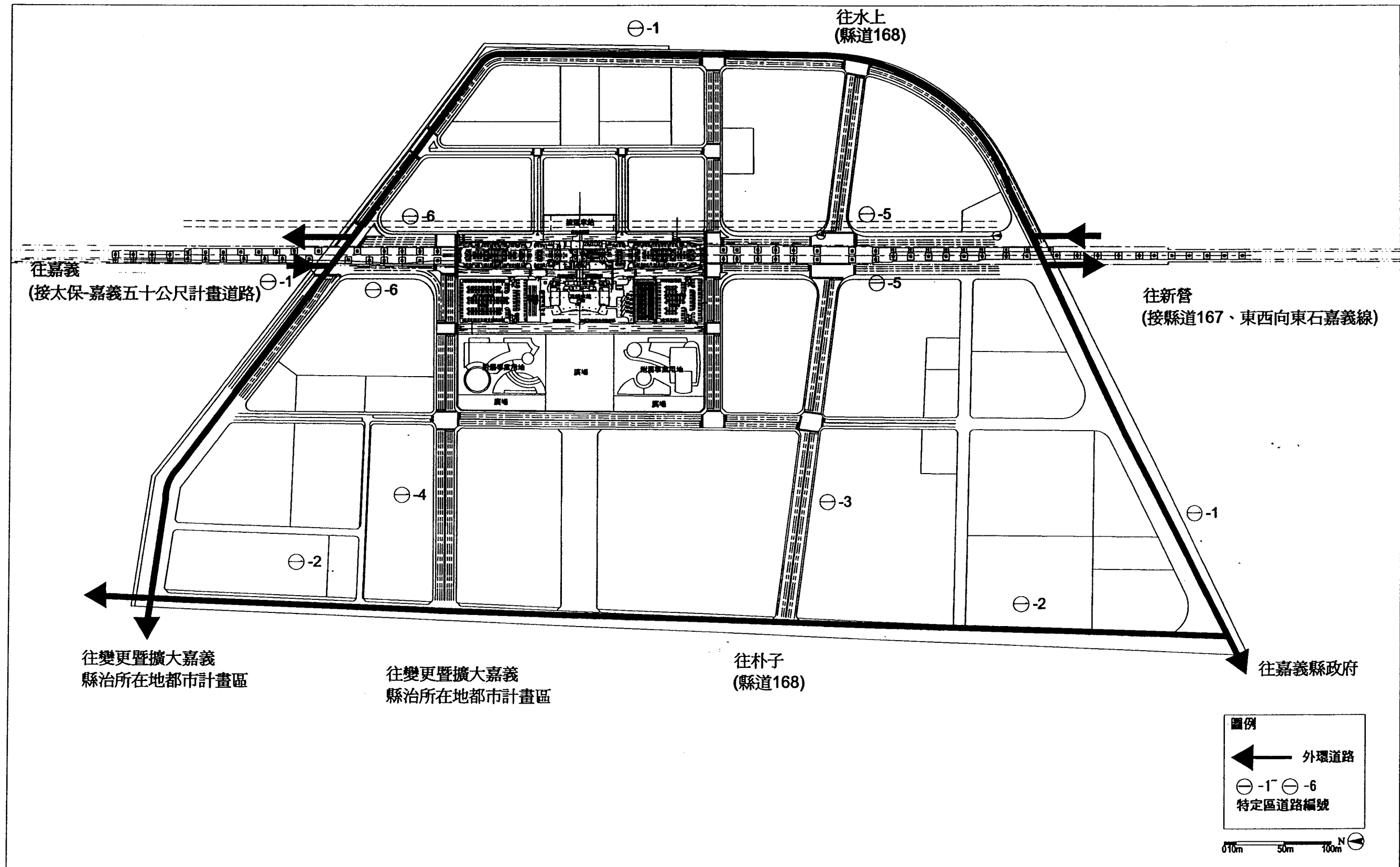


圖 II-3-10 嘉義車站特定區外環道路系統圖

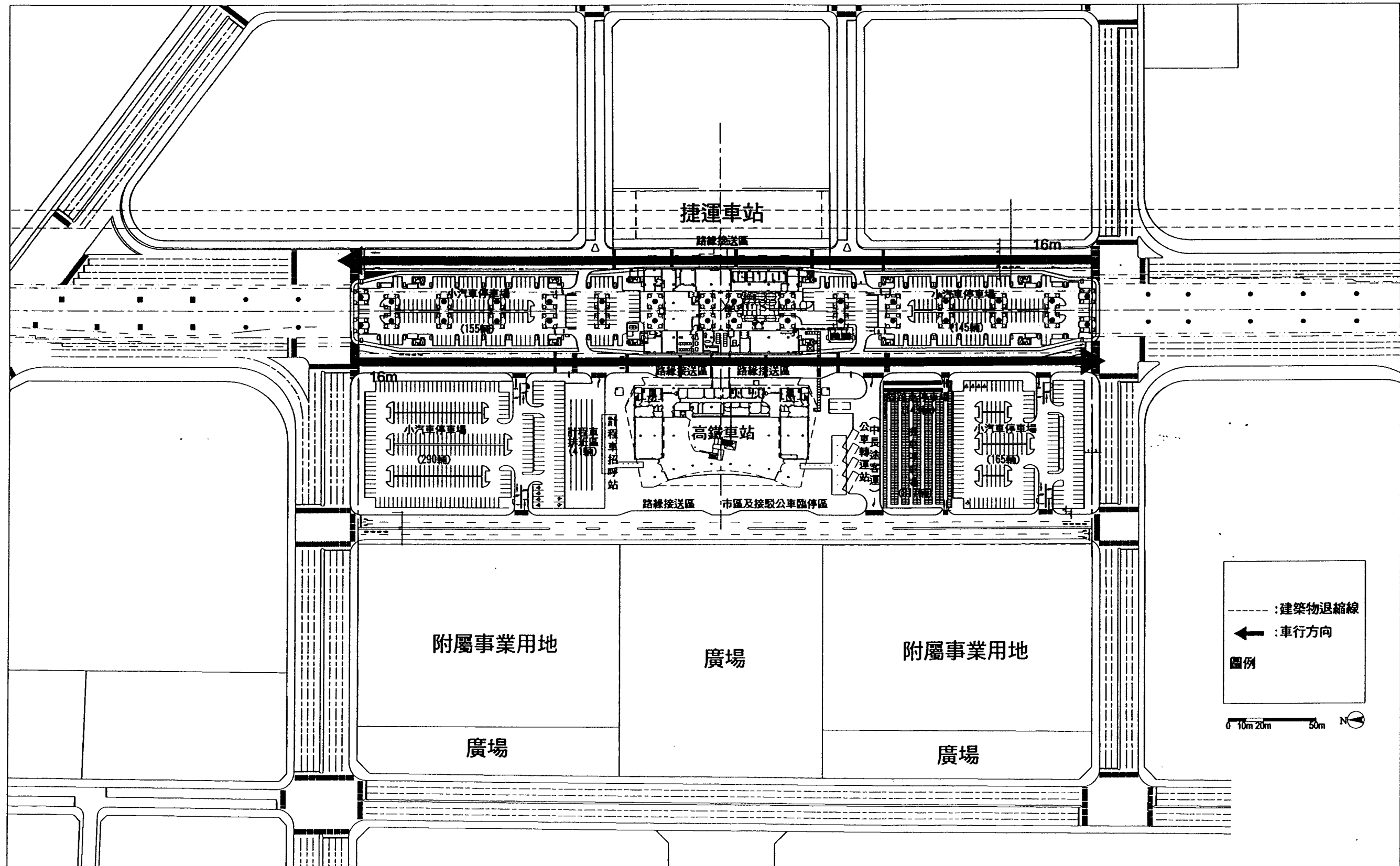
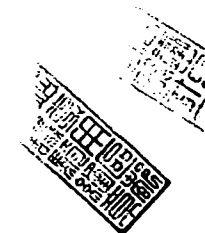


圖 II-3-11 配合橋下道路穿越站區相關措施圖



第四章 建築計畫



建築計畫

第一節 建築物與周圍環境關係

高鐵車站主體前臨站前廣場，南側為公車轉運站及汽車及機車、腳踏車停車場，北側為計程車排班區及汽車停車場，東側為小汽車上/下客停車及計程車上/下客停車區，西側為小汽車上/下客停車及市區及接駁公車停車區。

站前廣場位於車站西側，週邊為商業區，未來應整體考量規劃。除可滿足地方性之商業行為外，亦計劃結合觀光、資訊、休閒遊憩等特性設立購物中心。

高鐵站專用區面積共 12.51 公頃，區內之土地使用內容包含：

交通設施用地：高鐵車站及相關交通設施共 7.07 公頃。

廣場用地：共 2.3 公頃，作為緊急疏散及救護之用，並提供該區公共活動之舉辦。

附屬事業用地：3.14 公頃，可設置休閒、娛樂、旅館等商業設施。

土地之使用強度：交通設施用地：建蔽率 60%，附屬事業用地：建蔽率：70%

第二節 建築物規劃與配置

壹、基地配置構想

一、車站建築應作為特定區園道端點之地標建築

高鐵嘉義站主體建築物配置於未來車站特區新市鎮之東西向中央主軸上，連結站區東西的廣場用地，與左右兩側都市計畫之公園綠地共同塑造出地標意象之車站主體建築物。

二、車站建築物應與其相關交通附屬設施形成便捷的轉運動線

為建構便捷之站區交通轉運動線，高鐵嘉義站主體建物配置於車站專用區中心，搭配周邊公車轉運站、小汽車及腳踏車平面停車場，短期小客車停車場、

計程車排班區及二期立體停車場等相關交通附屬設施，發展站區為一便捷區域轉運中心。

三、車站建築與週遭環境涵構的融合

站區的整體建築配置及室內外空間設計上應強調車站建築及其附屬設施與周邊都市空間的互動與串接關係及與整個環境地景涵構之融合，將以「環境共生」及「地景建築」作為其建築量體規劃的主要精神。

貳、車站建築空間需求量說明

車站建築空間量及尺寸的規劃設計以根據「台灣高速鐵路車站設計規範」之規定為主，並配合建築技術規則等相關法規之規定及車站人潮流量推估出合宜的車站建築空間計劃。

台灣高速鐵路車站設計規範對於車站空間量的設計規定依公共及非公共區而有所不同，針對非公共區域的設計規定主要基於營運上之功能需求而訂定，而對於公共區域的設計規定則基於預估人潮流量而作出之空間量推估，以下為該規範針對車站主要空間量的規範：

一、公共區域

(一) 非付費大廳

非付費大廳空間應能滿足旅客等候、資訊提供、垂直/水平動線、排隊購票等機能，其等候區域的空間量應能滿足尖峰時間人潮使用之需求，依據規範公式及所預估之尖峰人潮所估算出之等候區域面積應至少為 1327m²，座位區面積應至少為 58m²，此外尚應提供至少 4 個售票窗口及至少 18 個自動售票機，淨高應至少為 3 公尺。(詳「台灣高速鐵路車站設計規範」2.3.4)



(二) 商業空間

嘉義車站的商業空間量規定為至少 600 m²。(台灣高速鐵路公司設定)

(三) 付費大廳

付費大廳空間應能滿足旅可等候、資訊提供、垂直/水平動線、排隊購票等機能，其等候區域的空間量應能滿足 15 分尖鐘時間進站旅客之使用需求及車站設計準則，其面積應至少為 1278 m²，其座位區面積應至少為 246 m²，整體空間則應滿足兩輛列車旅客人數的等候空間，其面積應至少為 1516 m²。此外，尚應包括至少 150 m²的貴賓休息區及販賣區、補票區等附屬空間。(詳「台灣高速鐵路車站設計規範」3.2.6~3.2.8)

(四) 月台

月台在長度上乃依據列車長度而訂定，長度應至少為 324m (詳「台灣高速鐵路車站設計規範」3.3.4)，而其寬度上則有小寬度 7 米的規定 (3.3.9)，此外並應基於上下車人潮檢討需求月台寬度。單向月台總面積應至少能容納一輛載滿乘客的列車及 15 分鐘尖峰時間等候乘車旅客再加上緩衝空間，其面積應至少為 3593.82m²。(詳「台灣高速鐵路車站設計規範」3.3.8)

二、非公共區域

(一) 行政管理區

基於經營營運的功能考量，站區管理行政空間均有其規定最小空間量。(詳「台灣高速鐵路車站設計規範」4.1~4.4 及車站設計準則)

(二) 機房區

基於不同使用機房之不同功能需求而有不同之樓高及空間量規定。(詳「台灣高速鐵路車站設計規範」4.5~4.6 及車站設計準則)

參、車站平面配置計畫

一、車站空間各層用途及樓高配置計畫

整個車站建築區就空間架構上可區分為主體建築、月台區及串連兩者之天橋。車站主體建築一樓空間依其機能約分為三格層次：臨廣場側為商業設施及主要入口空間，臨月台側以售票、管理及行政空間為主，中間則為挑高之車站非付費大廳。經一樓大廳中央的電扶梯/樓梯上二樓進入票開即為付費大廳，以提供搭車旅客休息等候為主，於月台下的付費大廳區可藉電梯或樓梯/電扶梯分別上三樓的南下或北上月台等候區。整個車站的樓層空間配置如附表 II-4-1 所示：

表 II-4-1 車站各層用途之樓高規劃表

建築物分區		用途	樓高 (cm)	樓地板相對 GL 高程(cm)
車站	1 層	車站大廳(非付費區)、售票設施、商業空間(分設兩處共 729m ²)、站務辦公區、服務空間(機房、管道、廁所、樓梯) 詳圖 II-4-12	500	+20
	2 層	主要電扶梯及樓梯、收票開門、等候大廳(付費區)、付費等候區、貴賓室、商業空間(50m ² 一處)、服務空間(機房、管道、廁所、樓梯)	500	+520
天橋	2 層	通道	440	+520
月台	1 層	機房區	485	+520
	2 層	付費等候區	744	+35
	3 層 (月台層)	上下車區	1030	+1260

二、車站空間機能架構

而就使用機能而言，車站空間可區分為公共區及非公共區，其平面空間規劃分別如下：

以分布於車站主體建築一樓東側為主。

(一) 公共區

包括付費區及非付費區域，其空間機能配置分別如下：

1. 非付費區

(1) 車站大廳 (Outer Concourse)

主要配置於車站一樓，西側面對站區廣場，東側則銜接售票窗口區及行政管理區域。車站大廳挑高二層樓高，不但營造明亮、氣派之氣勢，也使旅客對車站大廳之各種機能有最直接的視線。

(2) 商業設施

分布於車站大廳兩側，並面對廣場，以提供好的商業服務條件。

2. 付費區

(1) 乘車候車大廳 (Inner Concourse)

為車站與月台間之轉換空間，分布在車站主體建築二樓及月台層下方，藉由空橋連接車站主體建築及月台下等候區，候車大廳內提供旅客等候區、貴賓休息區、商業設施及車站控制中心等設施，由候車大廳可使用電扶梯、樓梯及電梯等通達月台層。

(2) 月台 (Platform)

月台平行於高鐵軌道，南下及北上各一，主要提供旅客乘車等候之用。

(二) 非公共區

包括行政管理區域及機房區，其空間機能配置分別如下：

(一) 行政管理區

(二) 機房區

以分布於月台下方一樓為主 (詳圖 II-4-11)，包括列車動力機房、消防給水機房、電力系統機房、及空調主機房。其他尚有部分機房一需要配置於其他樓層區域。

三、車站設計空間量檢討

基於「台灣高速鐵路車站設計規範」之規定，車站主要空間的設計空間量如表 II-4-2 所示：

表 II-4-2 車站主要空間設計空間量與規範空間量對照表

	空間名稱	規範空間量 (m ²)	設計空間量 (m ²)	備註
非付費區	非付費大廳(包含等候區、走道及區入口空間)	至少 1,370m ² 的等候空間，	3,277	
	商業空間	600	729	詳圖 II-4-11 圖 II-4-12
付費區	付費大廳 (包含等候區、走道空間、貴賓休息室、公共廁所等)	整體空間至少為 1,516 m ² ，其中並應包含至少 1,278 m ² 的等候空間	3,056	
	月台區	整體空間至少為 3,593.82m ² (應滿足 15 分鐘尖峰月台等候乘客及一輛客滿列車乘客等候之需求，寬度至少 7m)	6879.18	
	管理行政區		1,194	依規定設計
	機房區		3,248	依規定設計

非付費大廳空間(OC):

$$A_{OC} = [(P_{30D}-P_{15D})*1.1 + (P_{15A}*0.1)]*1.3m^2$$

$$A_{OC} \text{ for North Bound} = 769m^2$$

$$A_{OC} \text{ for South Bound} = 538 m^2$$

$$A_{OC} = 769 m^2 + 538 m^2 = 1,307 m^2$$

付費大廳空間(IC):

$$A_{IC} = T_C(*2)*0.65m^2/pax$$

$$A_{IC} \text{ for North Bound} = 923m^2$$

$$A_{IC} \text{ for South Bound} = 601 m^2$$

$$A_{IC} = 923 m^2 + 601 m^2 = 1,516 m^2$$

• 月台區規範空間量

$$A_{pn} = (T_c \cdot n + P15D) \cdot 0.65m^2 + \text{安全區} + \text{緩衝區}$$

$$= (1166 \cdot 1 + 983) \cdot 0.65 + 400 \cdot 1 + 0.3 \cdot 0.3$$

$$= 1796.94m^2$$

$$1796.94 \cdot 2 = 3593.83m^2$$

T_c : 一列滿載列車之旅客承載量

N : 月台邊緣數

P15D : 15 分鐘月台及緩衝區月台進站等候旅客量

安全區 : 月台邊緣長度 * 1M

緩衝區 : 沿牆面 30CM 區域

月台設計空間量 = 6879.18m² > 3593.82m² ok! (詳計算式如下圖)

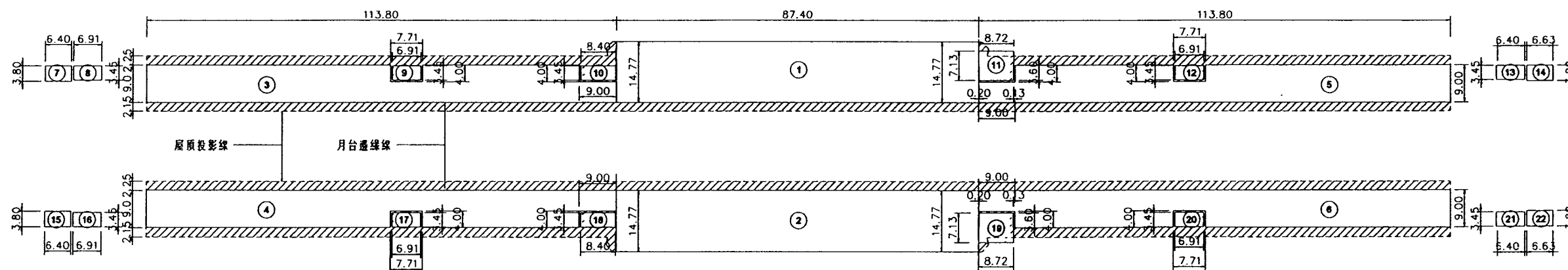


圖 II-4-1 立面材質計劃示意圖

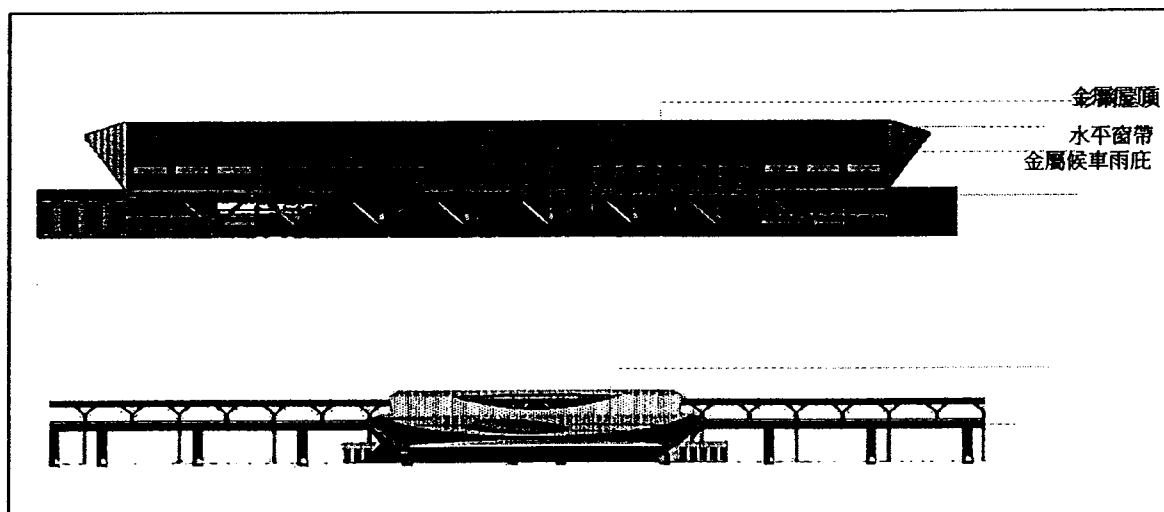
第三節 建築物量體之組合方式、主從搭配關係

車站依量體區分為三大主要元素：車站主體、空橋及月台。車站主體為三層約 17 米高之主量體，立面採高透視度的玻璃帷幕牆面彰顯其為公共建築之地標性，流線型屋頂則表現了高速鐵路快速運動的速度感；空橋空間串接車站主體與月台；月台層則分兩層，下層與車站主體的候車空間相結合，並有電扶梯、樓梯及電梯連結至月台。月台分為北上及南下兩向月台。整個車站建築造形及空間設計構想及手法主要如下：

壹、象徵新時代、新科技，並與都市涵溝相結合的交通建築

位居嘉義高鐵車站特定區中心的高鐵車站，其在造形及空間規劃設計上將具備以下特色：

- 一、時代性：藉由彩鋼、玻纖等外殼材料，及與樹枝造型結合的柱列設計，呈現結構美感，表達新型態運輸的高科技形象。
- 二、紀念性：位居特定區主軸圓道端點之高鐵車站建築，在其空間形式及其與城市的空間界面上，將配合站前廣場的設計，藉對稱性的空間形式，呈現紀念性的空間意象。
- 三、便捷性：規劃方向明確，無障礙的站體空間，並與捷運、公車、計程車等運具在動線上作有效的銜接整合，形塑便捷的交通轉運空間。
- 四、舒適性：無論視覺上、設備上均提供舒適明亮的室內空間環境，提供旅客健康怡人之室內空間環境。



五、永續性：在歐美等國家紛紛提出生態建築（Ecology Architecture）、永續建築（Sustainable Architecture）、綠建築（Green Building）等，以尋求「降低環境負荷」、「與境相容」，且「有利於居住者健康」的建築。以「綠建築」為基礎進而擴展至「綠社區」、「綠都市」層面，達到促進建築永續發展的目標的同時。高鐵車站之規劃設計原則依「生態建築」的廣義定義為目標：

- 儘可能利用當地環境因子特色，使之符合人類棲居。
- 降低不利身心的任何環境因素作用。
- 儘可能不破壞當地環境因子循環，或確保生態體系健全運作的人為設計及利用。
- 車站設計以考量綠建築標章所列之各項元素，藉由不同之手法如省能材料之選擇、環保建材之利用及降低地表逕流量之鋪面系統等融入建築物整體中。

貳、傳達與環境共生理念之地景建築

位居嘉南平原的高鐵車站，將在其空間形象與機能上呼應其所處之地景及環境條件，以期能塑造與環境共生之建築形象。

- 一、量體設計：以由西向東斜面逐次而上的量體，斜向水平延伸的金屬屋頂，將車站與月台之屋頂與環境地層在視覺上作一水平連接，闡述新型態交通系統，與地景共生之設計理念，提供都市環境之新涵構與地景藝術。

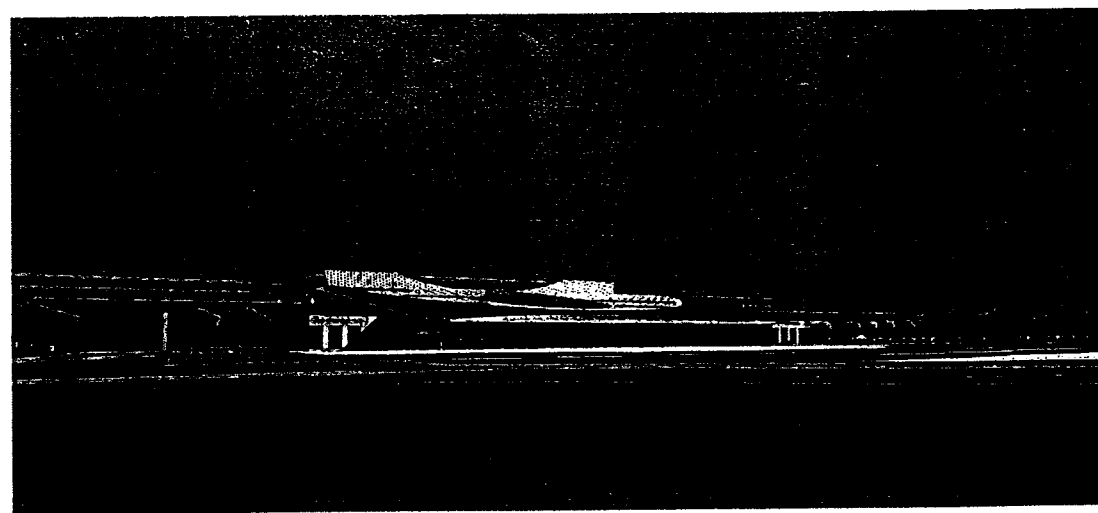


圖 II-4-2 建築量體發展 3d 模擬圖-藉由西向東斜面逐次而上的建築量體，結合建築與地景

- 二、結構設計：以樹枝狀矗立之室內露明結構柱列，延伸室外之自然景觀，提供自然、科技、人文整合之新世紀室內觀。

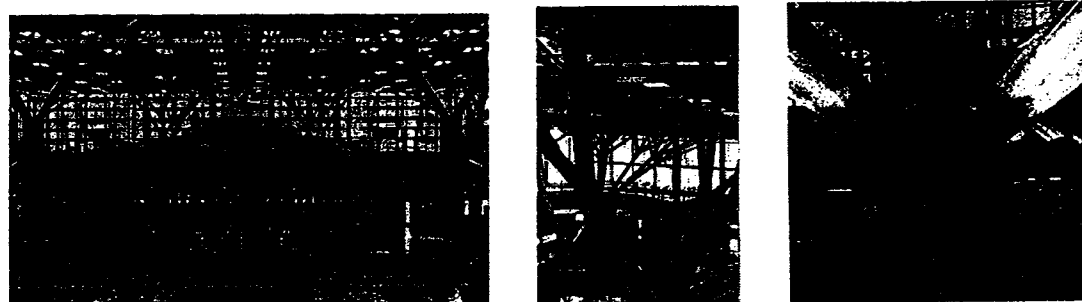


圖 II-4-3 車站大廳樹枝狀結構柱意象圖——藉樹枝狀柱列，融合結構與自然之美

三、空間形式：站體屋頂之橢圓天窗，呈現自遠古以來，歷代建築「天人合一」之設計理念。

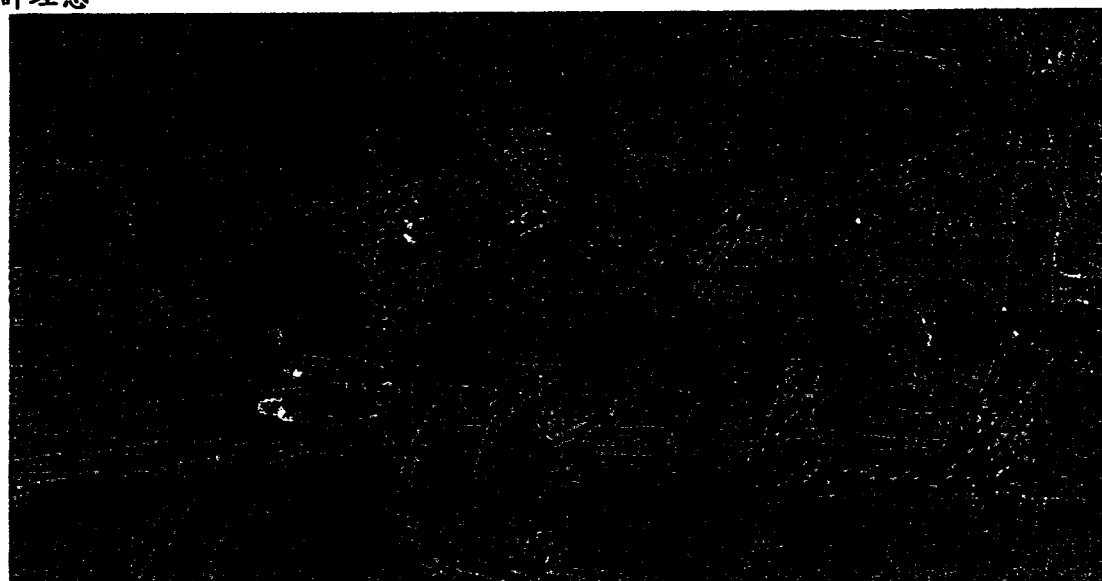


圖 II-4-4 大廳橢圓天窗設計構想圖

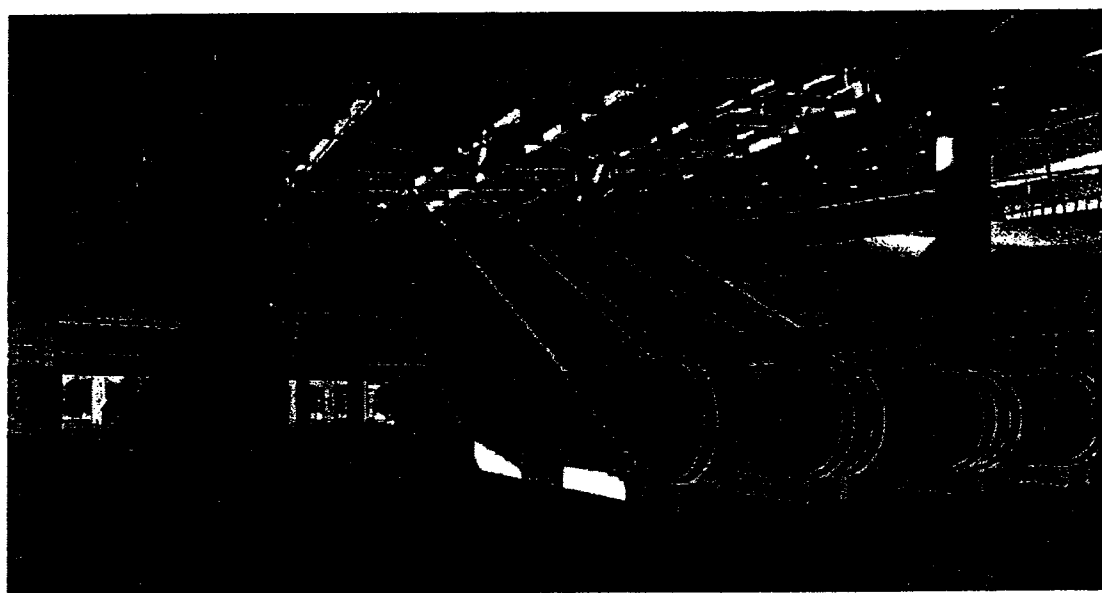


圖 II-4-5 大廳橢圓天窗 3D 模擬示意圖

四、外殼設計：應用挑簷、複層玻璃，及百葉等設計元素，呼應嘉南平原的氣候特色，減少建築外殼耗能，同時並採用符合環保精神可回收再利用的外殼與結構建材，並藉開窗設計適度達成室內自然通風，以符合二十一世紀的綠建築設計精神。天窗已併入整體空調耗能檢討。

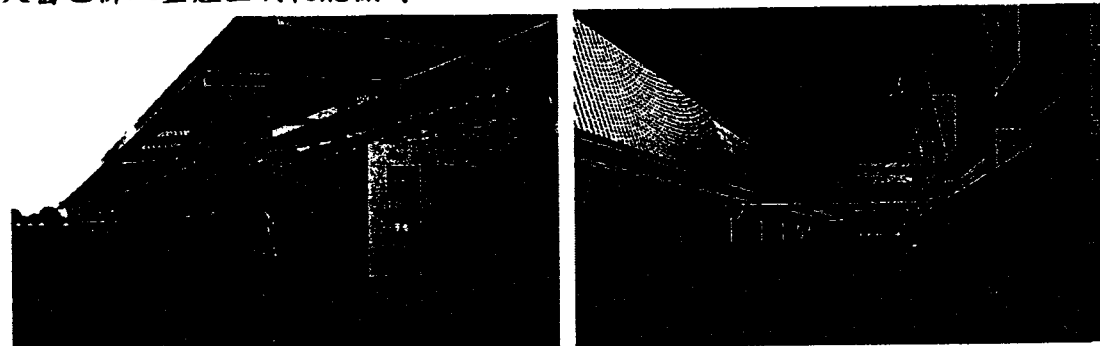


圖 II-4-6 建築物外殼設計構想 3D 模擬-符合嘉南平原自然風土條件之挑簷設計

五、景觀設計：法定空地及廣場的設計儘量以原生植栽綠化，以軟化建築量體，藉綠意融合建築量體及其周遭之平原景觀，同時採用透水鋪面，以減少地表逕流，並補注基地之地下水，以減少建築開發對周遭環境的衝擊。

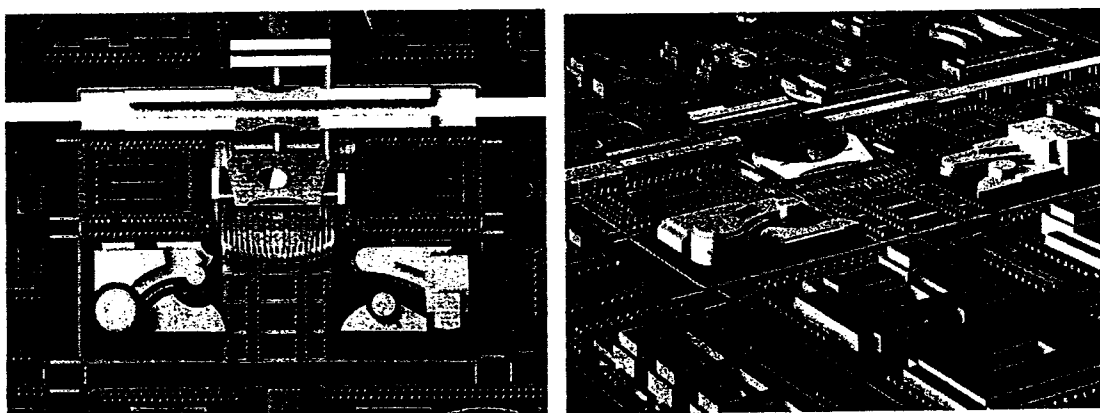


圖 II-4-7 建築基地景觀配置構想模擬圖——藉綠化的手法軟化建築量體，融合建築量體及其周遭之平原景觀



第四章 外部空間設施配置及地坪高程處理

壹、外部空間設施物配置

高鐵嘉義站站區除前述車站主體建築外，外部空間配合車站建築規劃，依功能及交通需求，其主要設施主要可分為：

- (一)、北側為計程車排班區及汽車停車場
- (二)、東側為小汽車上/下客停車及計程車上/下客停車區。
- (三)、南側為公車轉運站及汽車及機車、腳踏車停車場。
- (四)、西側為小汽車上/下客停車及市區及接駁公車停車區。

貳、地坪高程處理

高鐵嘉義站二百年期洪水氾濫安全高度為海拔 13.28M，故高鐵車站內高程為海拔 14.26M，站外為 14.16M，週邊道路之高程為 13.76M。

第五章 捷運連通計劃

一、連通構想

為能整合不同形式之交通運具，發揮整體交通運輸之效益，高鐵車站與捷運車站間應建立安全便捷的人行串接系統，原則上，此一人行串接系統應與高鐵車站站體的整體動線及捷運車站的動線系統作整體規劃，考量旅客進出高鐵及捷運車站之行為模式，並應整合公車、汽車等其他接駁運具之動線，以建構站區整體性的交通運輸系統，除了動線上的連通外，高鐵與捷運車站在建築外觀上應作適度的呼應，以利以整體都市景觀之塑造。

二、連通方式

在高鐵與捷運均採高架方式的情形下，並顧及站區複雜的平面交通運輸，為塑造安全與具效率的人行動線系統，建議以高架人行空橋的方式，將高鐵車站與捷運車站於二樓穿堂層作連接。

三、連通空間計劃

(一) 連通高程

目前捷運與高鐵所規劃的月台層均在 3F 高度，為達成無障礙空間需求，考量旅客進出站的便利性，及收費管制之需求，將於站體二樓的穿堂層與捷運車站的二樓的自由區作連接，再於高鐵及捷運各自設置轉換空間，引導旅客進入月台或離站。

(二) 連通動線

考量高鐵捷運運具轉乘及站體東西兩側都市空間連接之需求，本計劃將規劃二組（付費區及自由區）高鐵車站與捷運車站的連通動線：（詳圖 II-4-10）

1. 高鐵及捷運乘客間之轉乘連通動線：延伸車站二層中央串接站體與月台的空橋空間，至捷運車站二樓使轉乘捷運的旅客能以最短的動線，有效率的轉乘捷運。（圖 II-4-8）

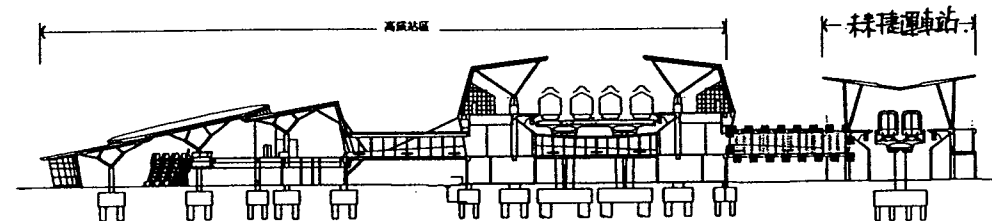


圖 II-4-8 高鐵及捷運乘客間之轉乘連通動線



2. 高鐵車站大廳與捷運車站的連通動線

在目前規劃高鐵車站大廳二樓的戶外平台空間，與捷運車站間另以有遮蓋人行空橋連接，而為配合公車轉運站的配置區位，此一空橋將於設站體南側，此一動線屬非付費區與非付費區的連接，因此同時具備都市空間人行動線串接之功能。(圖 II-4-9)

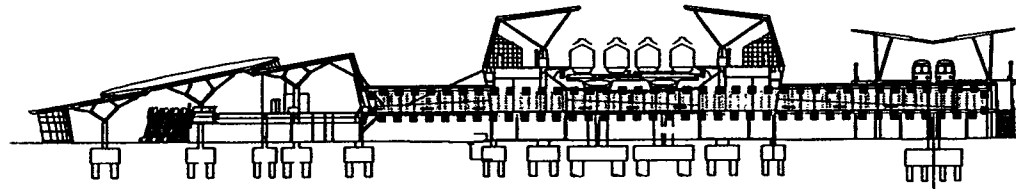


圖 II-4-9 高鐵車站大廳與捷運車站的連通動線

(三) 連通空間設計原則：

1. 預估人潮流量，規劃足夠的轉乘空間，以達成轉乘的效率。
2. 空橋下至少 4.6m 淨高的維持。空橋寬度至少 6m。
3. 空橋應具備遮陽遮雨的需求以因應不同氣候條件。
4. 連通空間應符合無障礙空間設計需求。
5. 高鐵二層穿堂東側與捷運車站相對側預先考量連通開口位置，連通空橋建議以獨立輕型結構設計預留彈性，空橋垂直投影面積除內部兩條寬度<15m 私設通路外均可落柱。
6. 連通空橋量體、材質與造型應與高鐵車站及捷運車站整體考量搭配

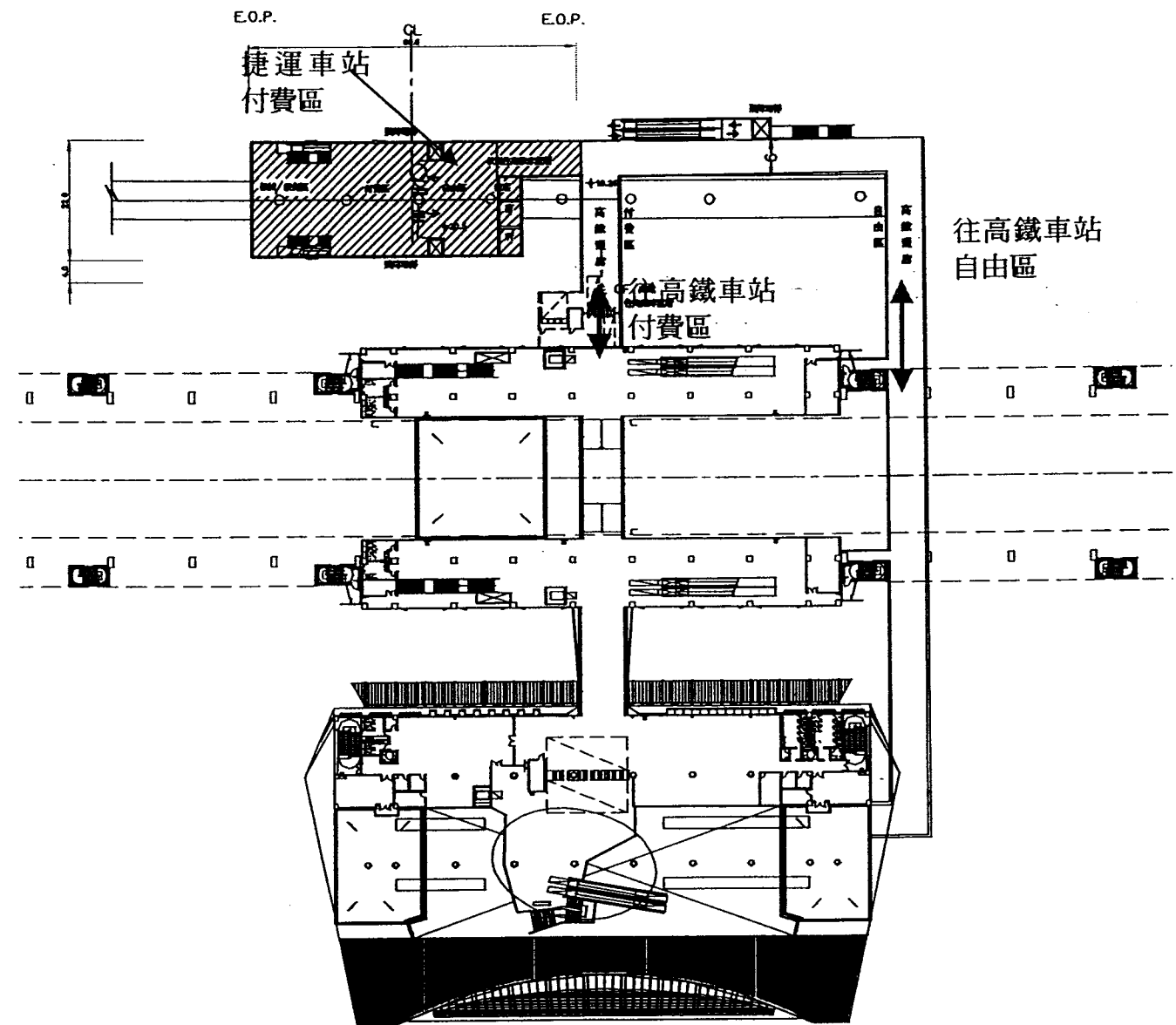
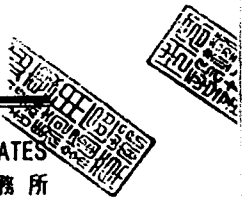


圖 II-4-10 高速鐵路站及捷運站於穿堂層連通區位設計構想示意圖

第六節 廣告招牌、旗幟、廣告物之設置原則

站區建築物各樓層之廣告招牌、旗幟及廣告物設施物之設置以搭配建築立面整體設計為原則，各層建築物之廣告物並得合併整體設計，針對站區不同形式之廣告物設置原則分別如下：

- 一、除建築物大樓名稱外，站區任何附加廣告設施物之高度不得超過自基地面量起 10 公尺或三層樓。
- 二、正面型廣告招牌：建築物各層廣告招牌不得大於該建築物該層立面總面積三分之一，同棟建築物內各商家招牌型式除高度、規格統一外，其內容色彩依販售商品、品牌有其代表主色，次要顏色應與主色協調搭配。
- 三、側懸型廣告招牌：應與建築物整體造型和諧搭配，並應重視其與沿街人行尺度之關係，不得影響沿街人行動線之順暢。
- 四、樹立廣告：以不設於供人穿越之人行步道上為原則。並應與街道家具，鋪面指標系統等作協調搭配。
- 五、旗幟：配合活動、節慶、季節更替之旗幟，其固定構造物，應儘量配合街道傢俱，與建築物群整體設計。
- 六、大樓名稱：站區建築物如需設置大樓名稱，應與建築物在材質、色彩及造型上作整體設計，使成為建築立面造型之一部份。
- 七、指標系統：站區指標系統應充分發揮其旅客導引功能，並應與站體建築、街道家具等在造型及材質上作整體規劃。
- 八、其他未規定事項依廣告物管理辦法規定辦理。





第七 照明設計

一、照明設計構想

- (一) 藉由於大廳天花區域設置暖色系燈光，以塑造屋頂如戶外帳幕般的空間氣氛
- (二) 藉由室內燈光的設計提昇戶外空間之夜間景緻
- (三) 塑造由入口至月台間順暢的視覺轉換效果

二、照明設計目標

(一) 美學目標

1. 應表達車站對旅客的歡迎意象，營造一天內不同時刻到站、離站的不同空間感
2. 燈具細部將與建築細部密切結合，成為建築系統的一部份

(二) 技術性目標

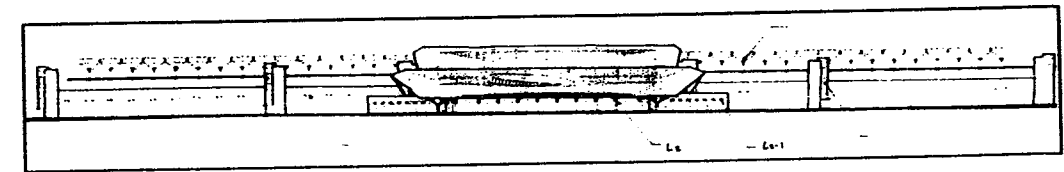
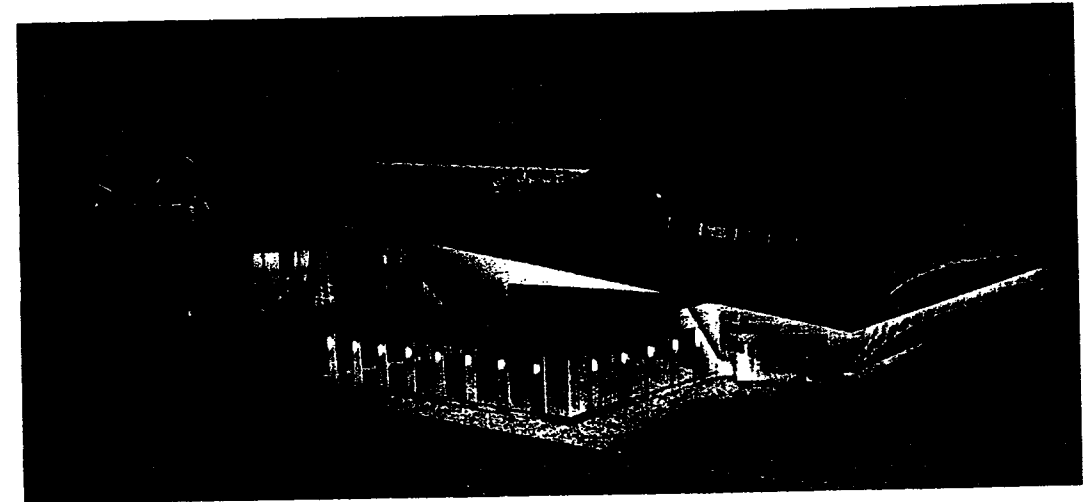
1. 塑造安全、效率且系統化的車站光環境
2. 使用最少的燈具類型，以利未來之維護管理
3. 應合乎 THSR、CNS、及 IES 的設計標準

三、照明系統設計

整個站體的照明系統主要區分建築外部及室內兩個系統，室內照明又區分為為車站大廳非付費區、車站大廳付費區、人行通道及月台等四個部分。

(一) 建築外部照明

利用室內燈光由建築帷幕玻璃透出，塑造由內向外發散的燈光效果。

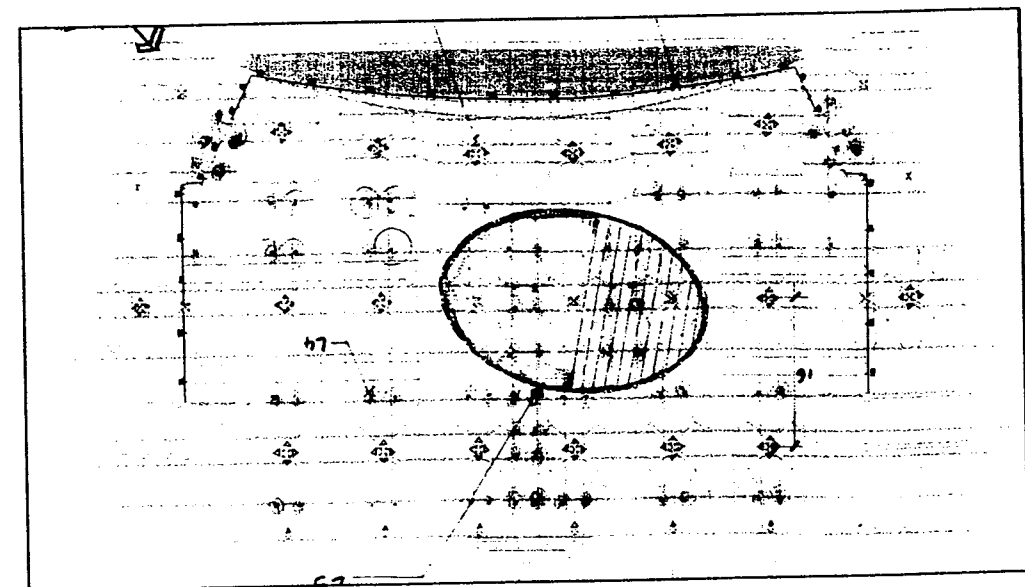


(二) 建築室內照明

1. 非付費區大廳

- (1) 一樓部分：運用暖色系燈光，以間接或半間接照明的方式，塑造溫暖的室內空間氛圍，並利用裝在柱頭往屋頂面照射的燈具強調出大廳樹枝狀結構的空間效果。

- (2) 二樓部分：燈具的配置將搭配強調橢圓天窗的設計。

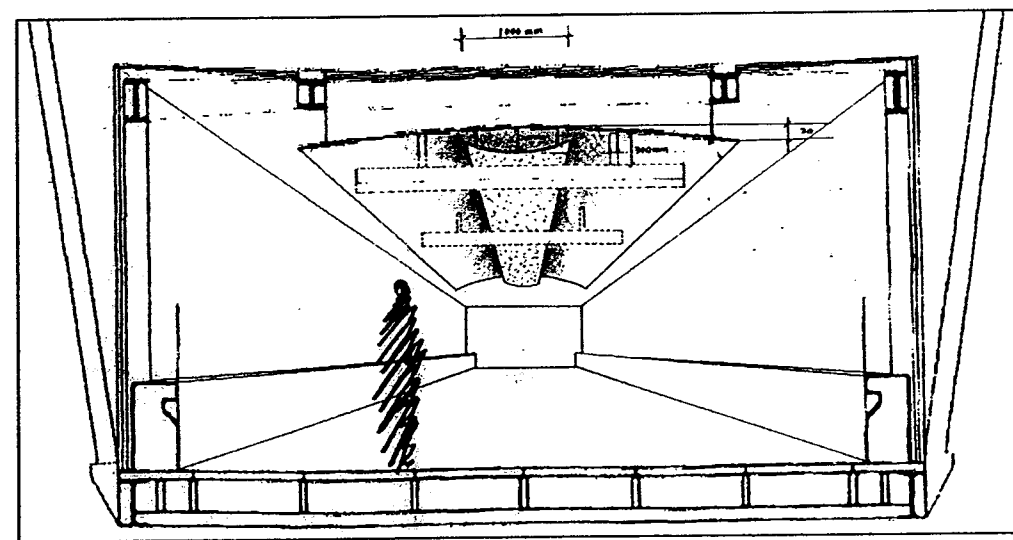
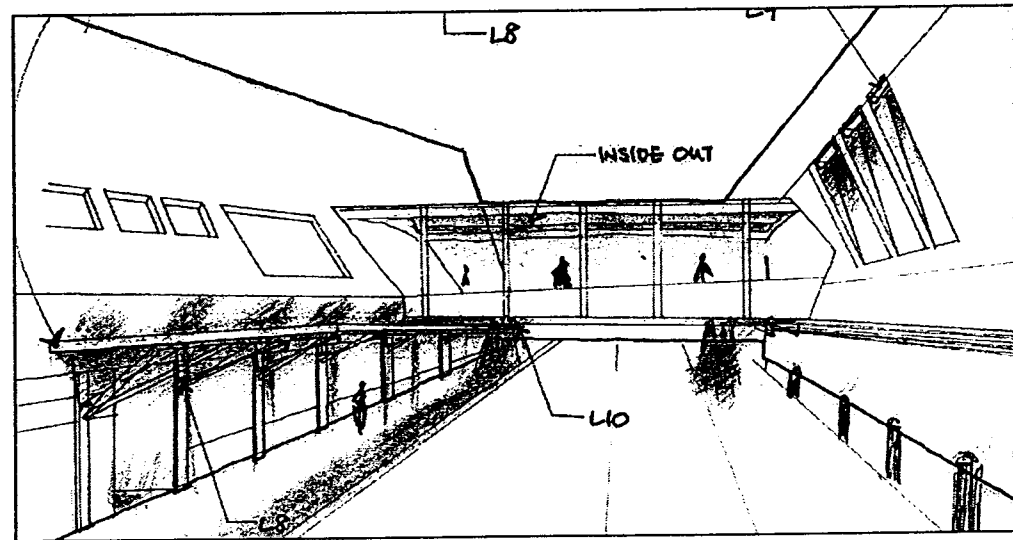


2. 付費區大廳及等候區

塑造公園般的空間氛圍，以間接照明的方式營造等候區溫馨的燈光效果，並以柱頭的燈具強調樹枝狀結構柱的獨特建築形式。

3. 中間層人行通廊空間

以內凹弧形天花內嵌燈具塑造線型光帶，並以向下照射之燈具於樓版重複強調此一通行路徑效果。



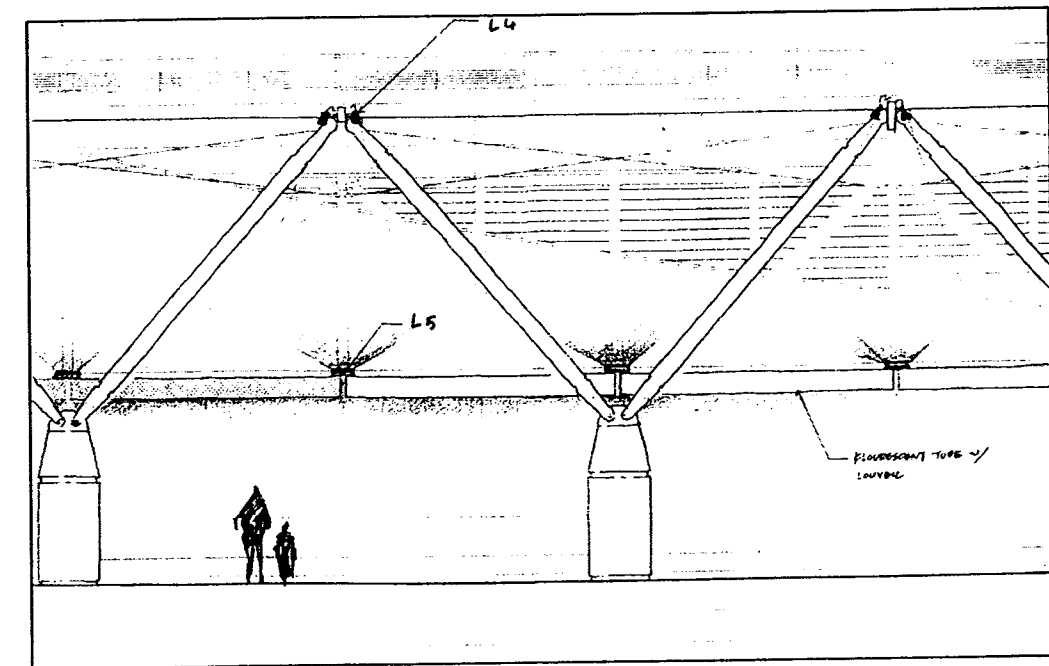
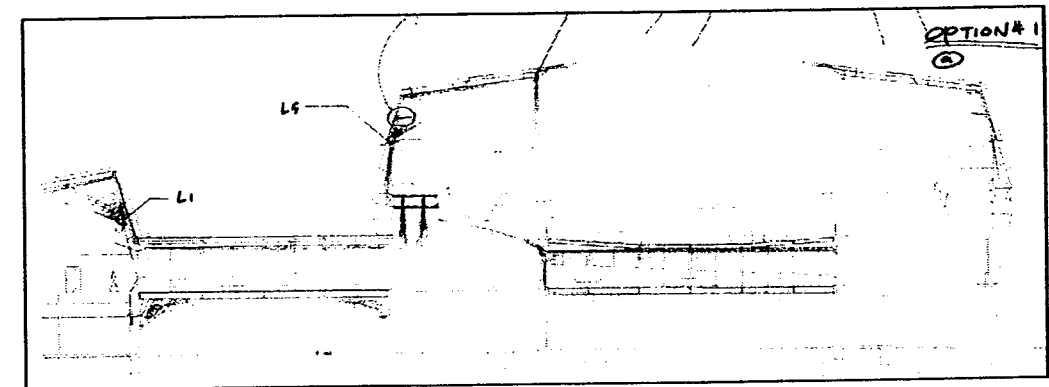
4. 月台等候區

(1) 中間區域

強調月台至中間層的出入口區，以配置於結構柱間上屋頂面投射的燈具塑造公園般的夜間照明效果，並重視照明於夜間安全的設計。

(2) 兩翼區域

以設於柱頭向上照射的燈具強調月台柱的結構造型。

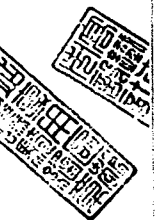


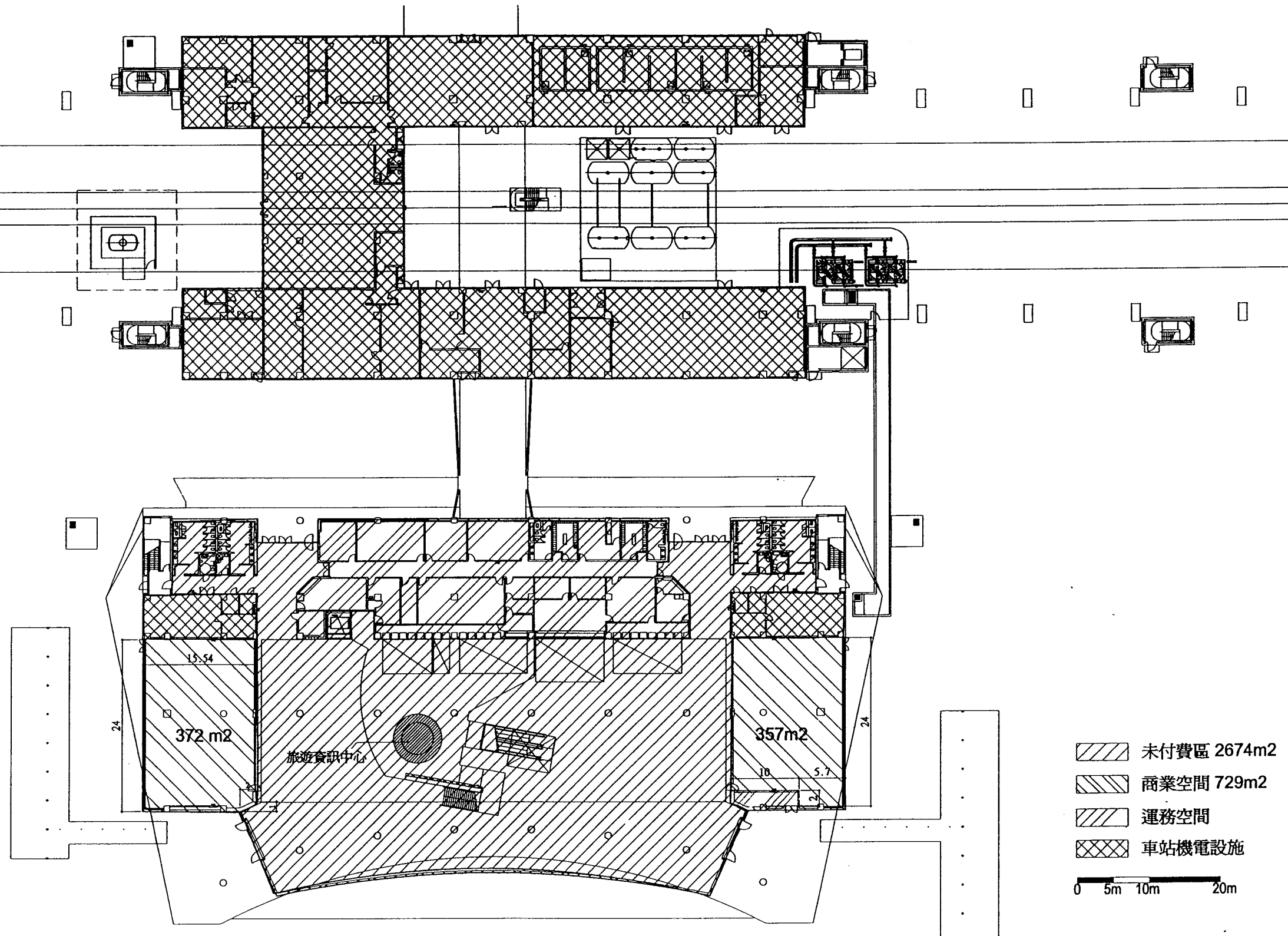


第八節 車站建築無障礙環境設計計劃

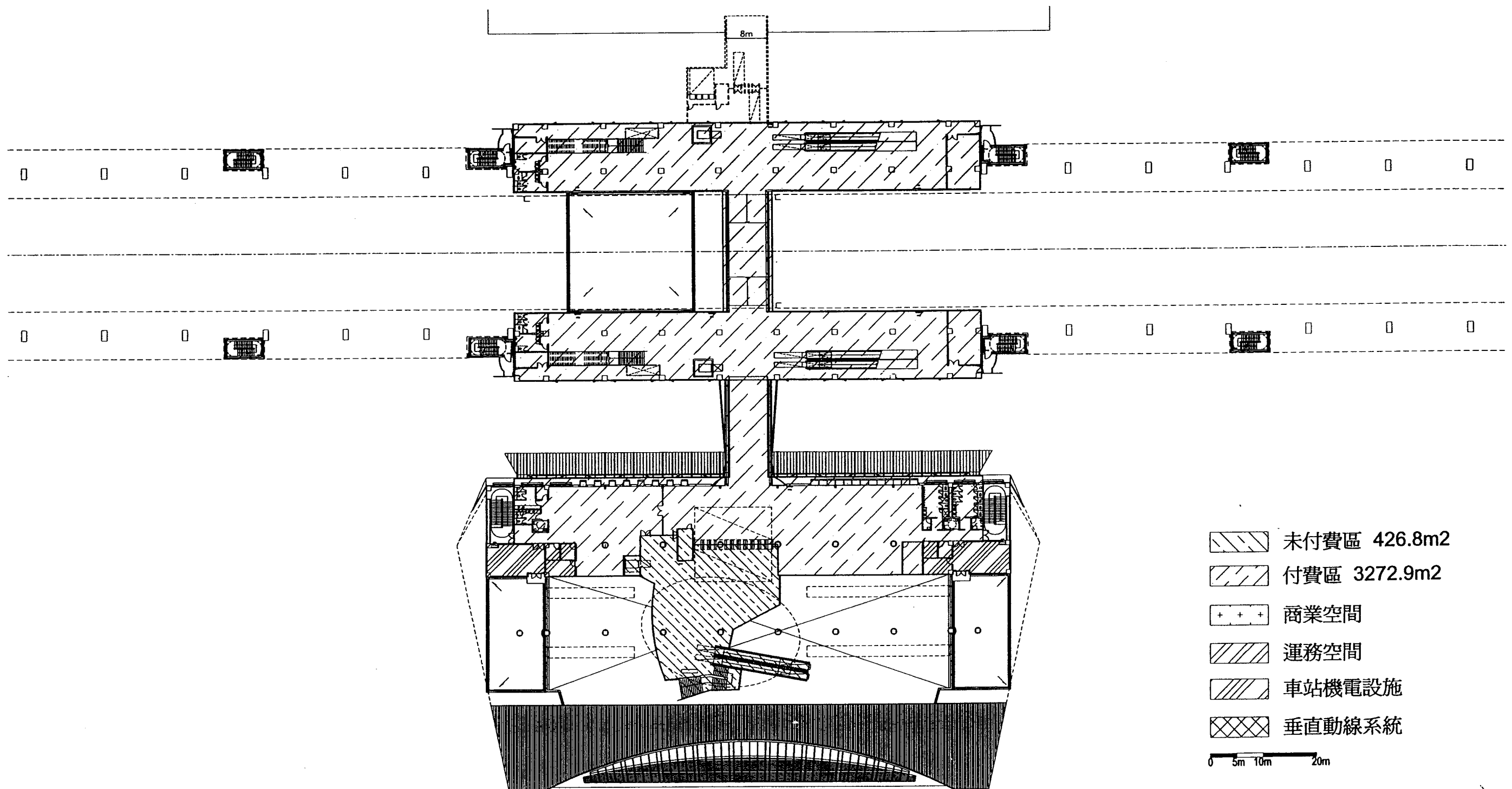
為便利行動不便者進出及使用，車站建築物內設置無障礙設施，以塑造無障礙之公共空間環境，同時並有明顯標誌顯示其設置區位，依建築技術規則，本站將設置以下之供行動不便者使用設施：

- 一、引導設施：為引導行動不便者進出建築物，車站建築設置引導行動不便者行進之導盲地磚，其設置路線應能串接車站各主要空間，及其他各項公行動不便者使用設施，其設置區位如圖 II-4-25~II-4-27 所示。
- 二、室外引導通路：寬度不得小於 1.3 公尺。
- 三、避難層出入口：寬度均大於 80 公分，並裝設引導鈴及緊急照明等視覺警示設備。
- 四、樓梯：車站建築所有樓梯都符合建築技術規則設計施工編第 173 條關於公行動不便者使用樓梯之規定。
- 五、升降設備：車站主體建築一、二樓大廳及二樓付費區與月台層間均設置供行動不便者使用之升降梯，其出入口淨寬度不得小於 80 公分，前方 30 公分處地板並設置引導設施，並留設足夠之輪椅迴轉空間。
- 六、廁所：建築各層之公共廁所應各樓設置少一間供行動不便者使用之廁所。
- 七、剪收票口：車站於付費與非付費大廳間設置供行動不便者使用之剪、收票口一處，其淨寬度為 1.1 公尺。
- 八、指示標誌及其他設施：應於明顯處所設置行動不便者使用設施之標誌，並於車站大廳設置點字檯、觸摸地圖等引導設施。
- 九、停車位：站區供行動不便者使用之停車位配置於離站體最近之停車區域。

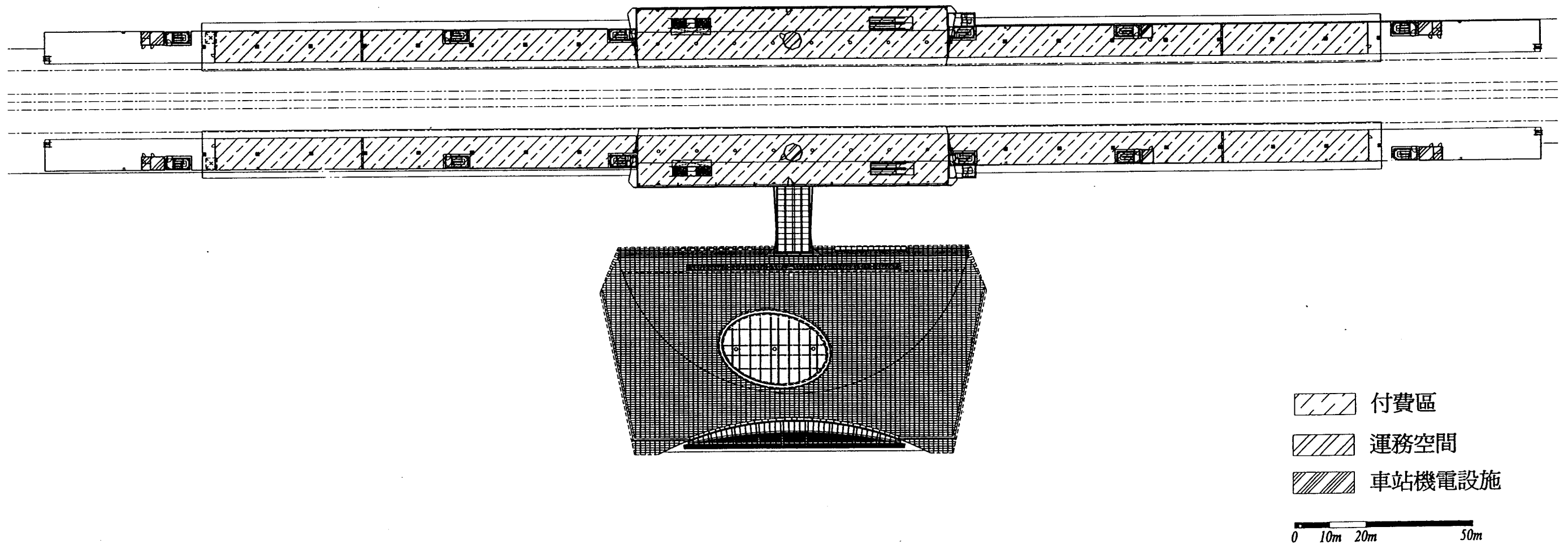
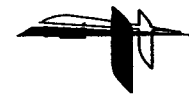




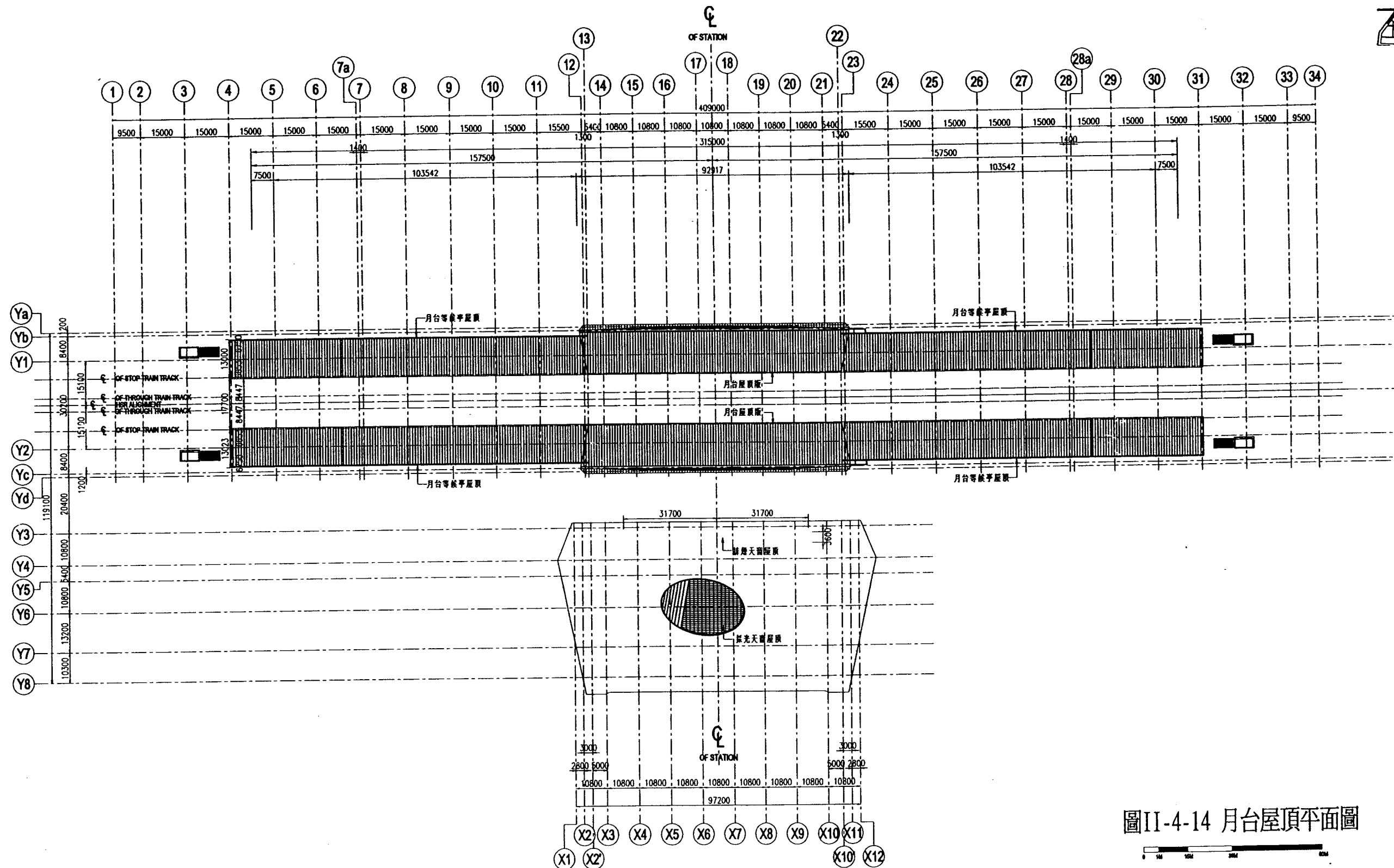
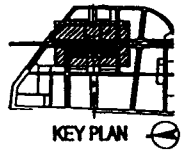
圖II-4-11 車站一層平面圖



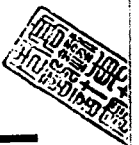
圖II-4-12 車站二層平面圖

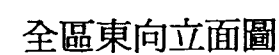
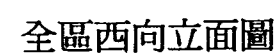


圖II-4-13 車站月台層平面圖

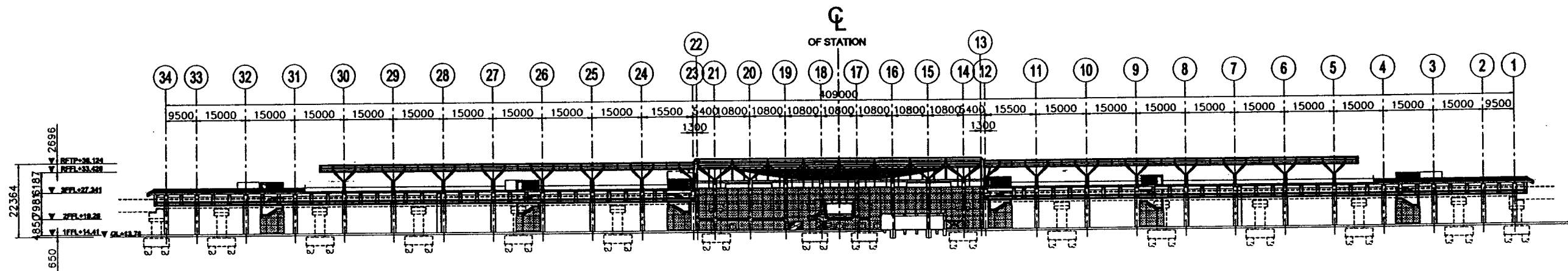
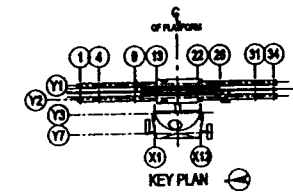


圖II-4-14 月台屋頂平面圖

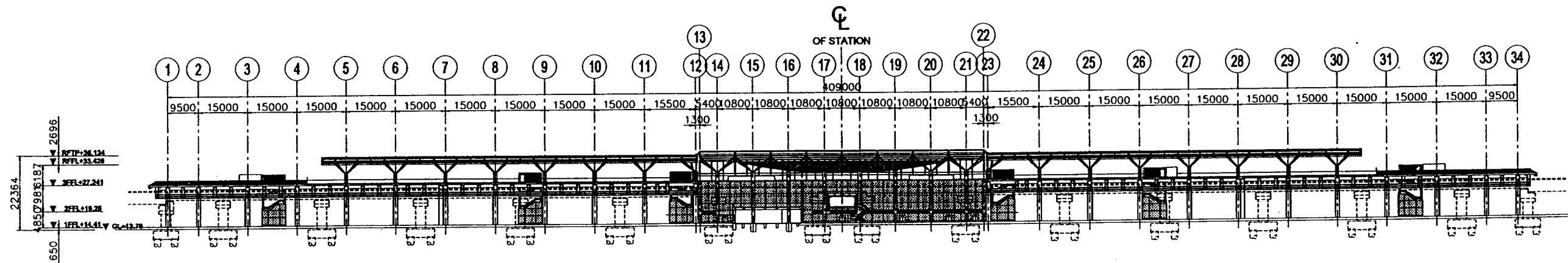




圖II-4-15 車站全區東向立面圖



月台全區東向立面圖



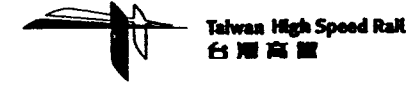
月台全區西向立面圖

圖II-4-16 月台全區東向內側立面圖

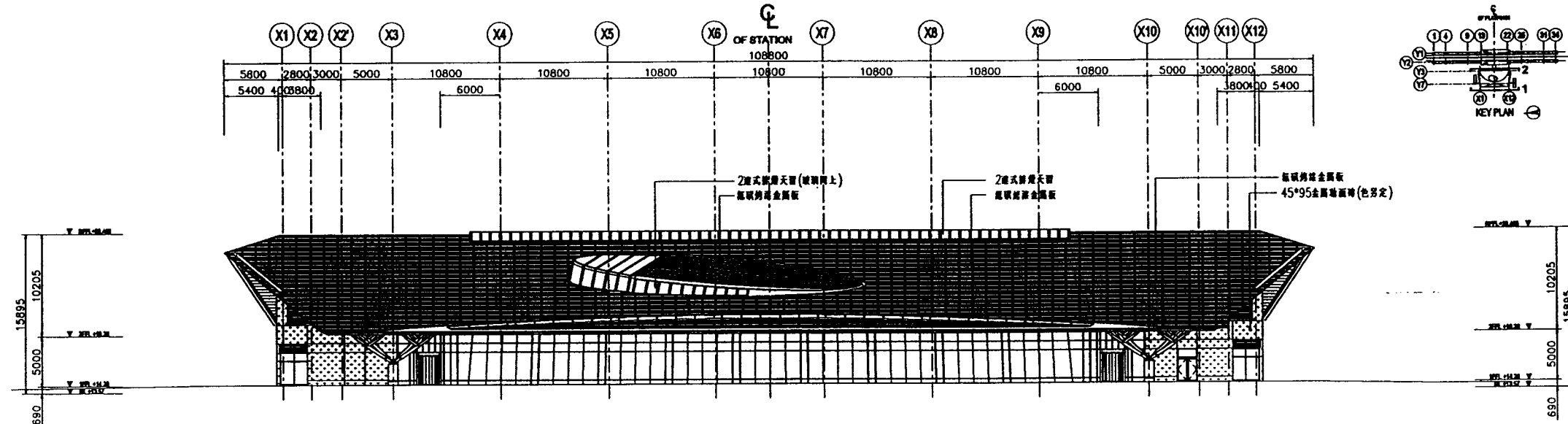


X1 X2

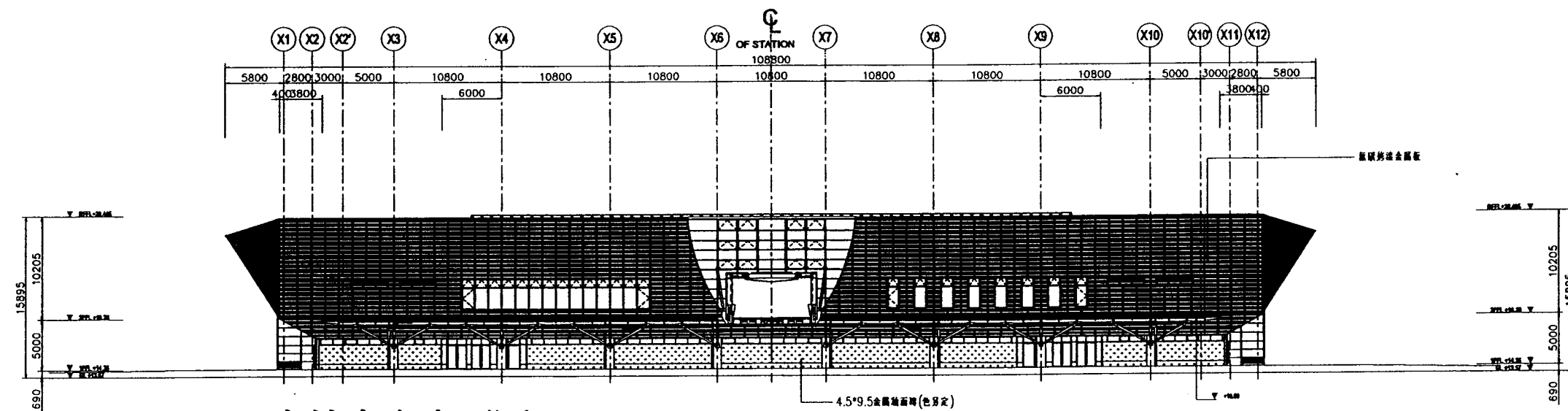
X10 X12



Contract No.380 Chiayi Station



車站西向立面圖

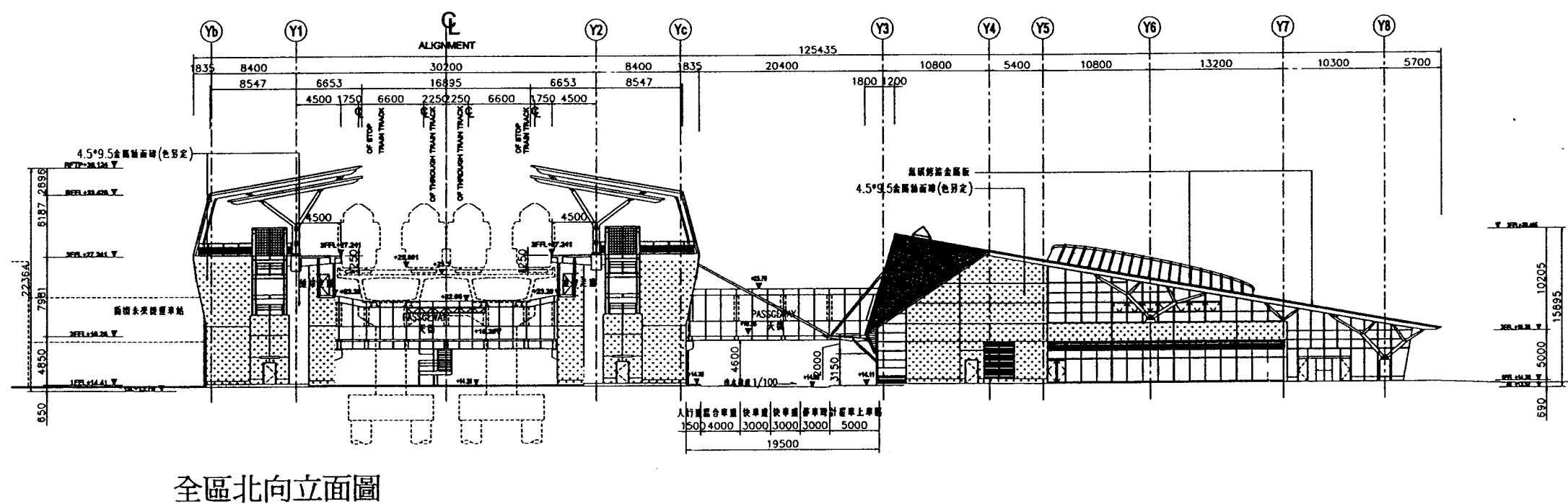
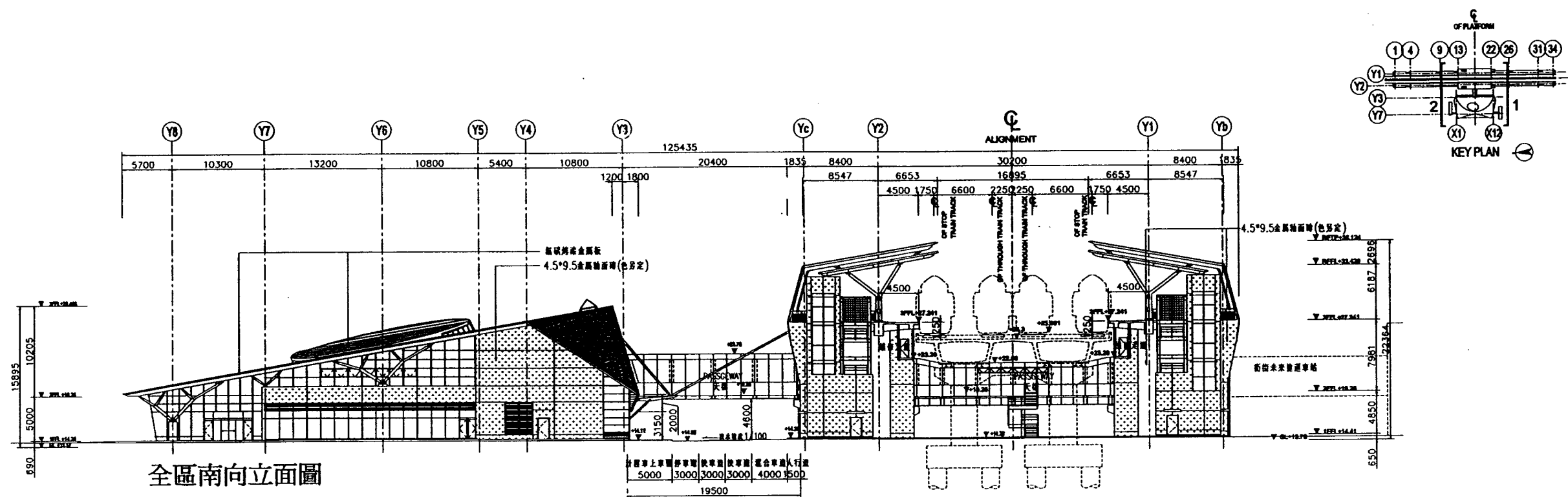


車站東向立面圖

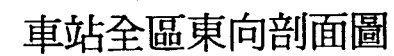
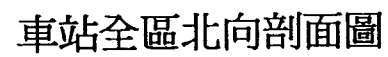
圖II-4-17 車站東向立面圖

II-4-18

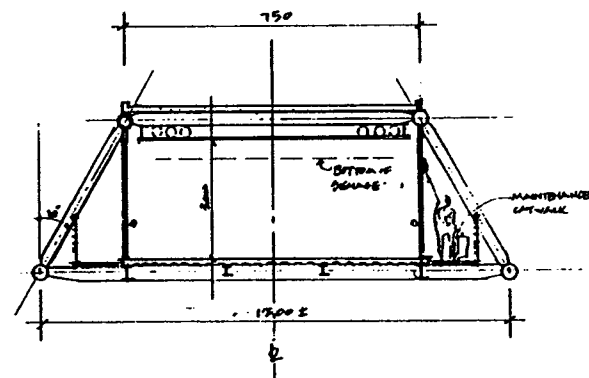
FEI & CHENG ASSOCIATES
宗遠建築師事務所



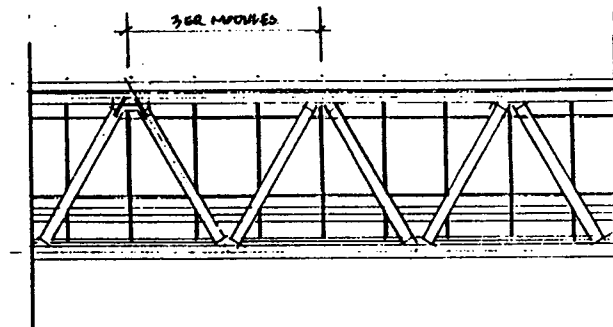
圖II-4-18 全區南北向立面圖



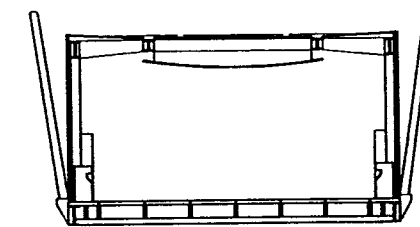
11-4-20 **FEI & CHENG ASSOCIATES**
宗邁建築師事務所



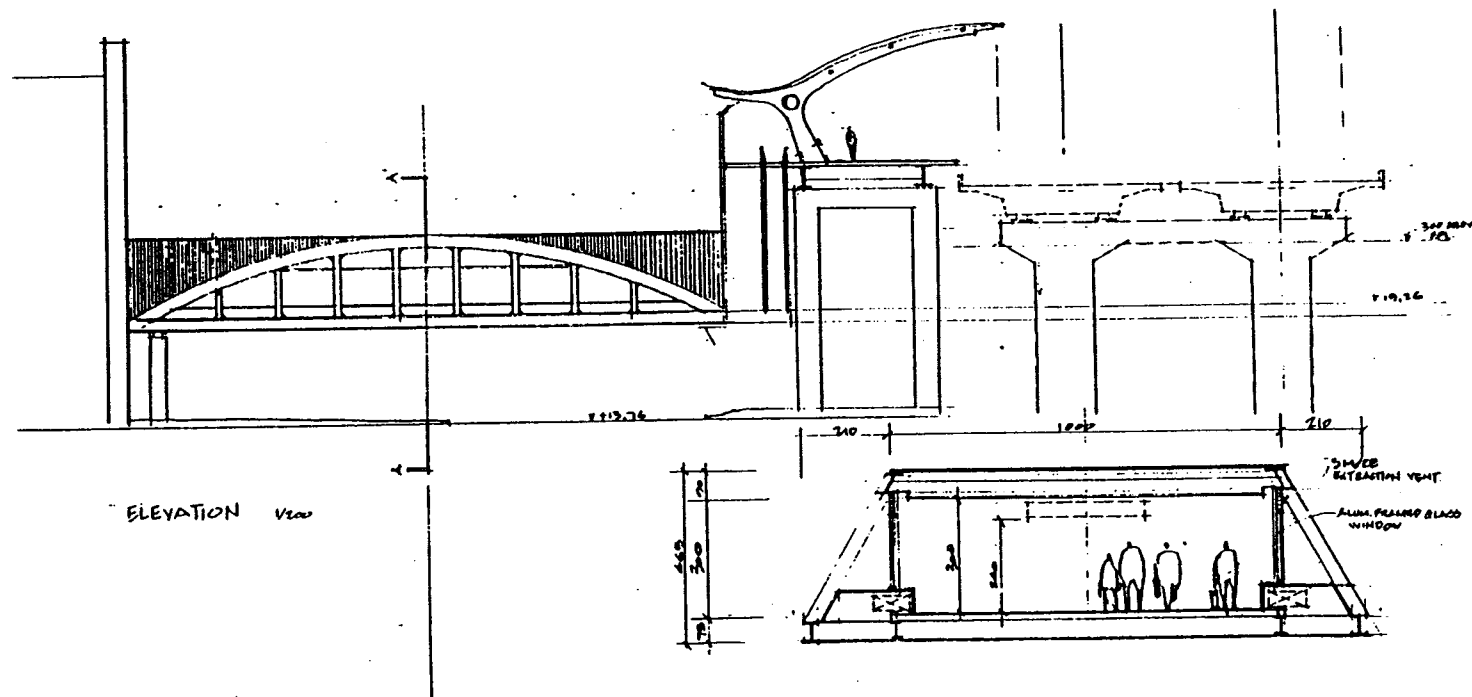
聯繫天橋替選方案A



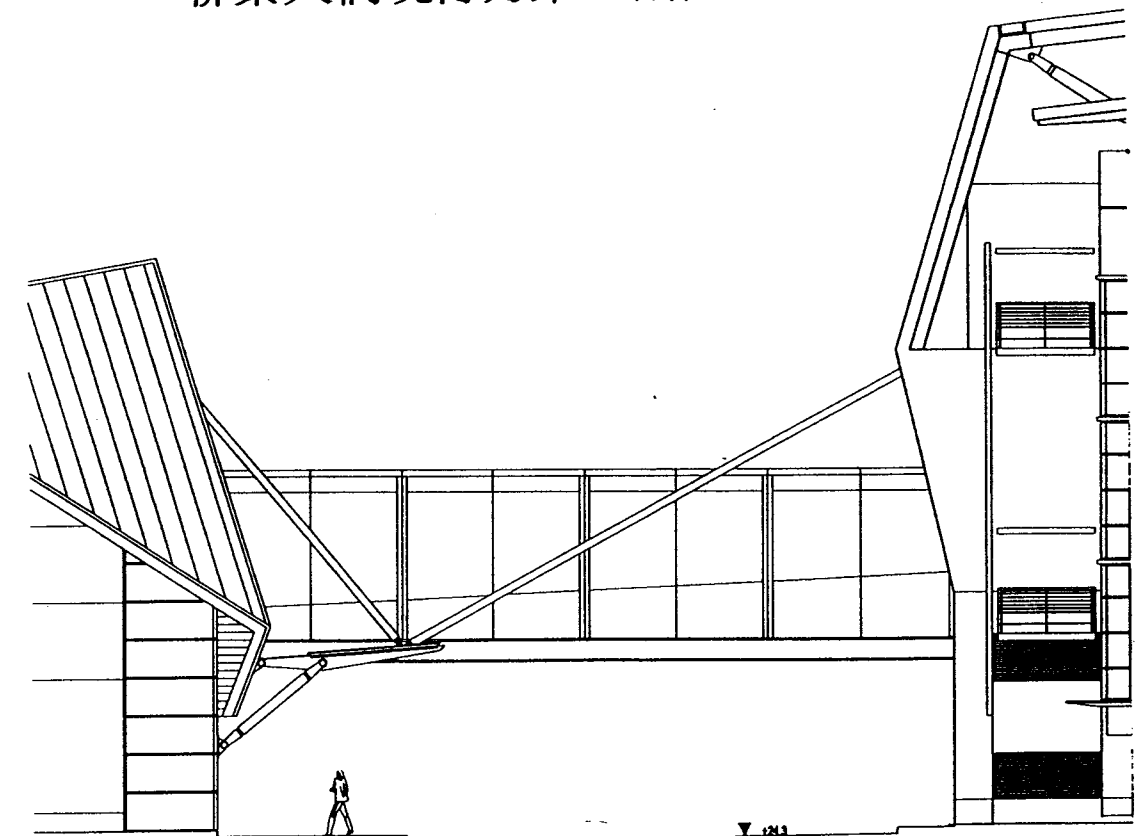
ELEVATION 1/100



聯繫天橋現行方案 剖面圖

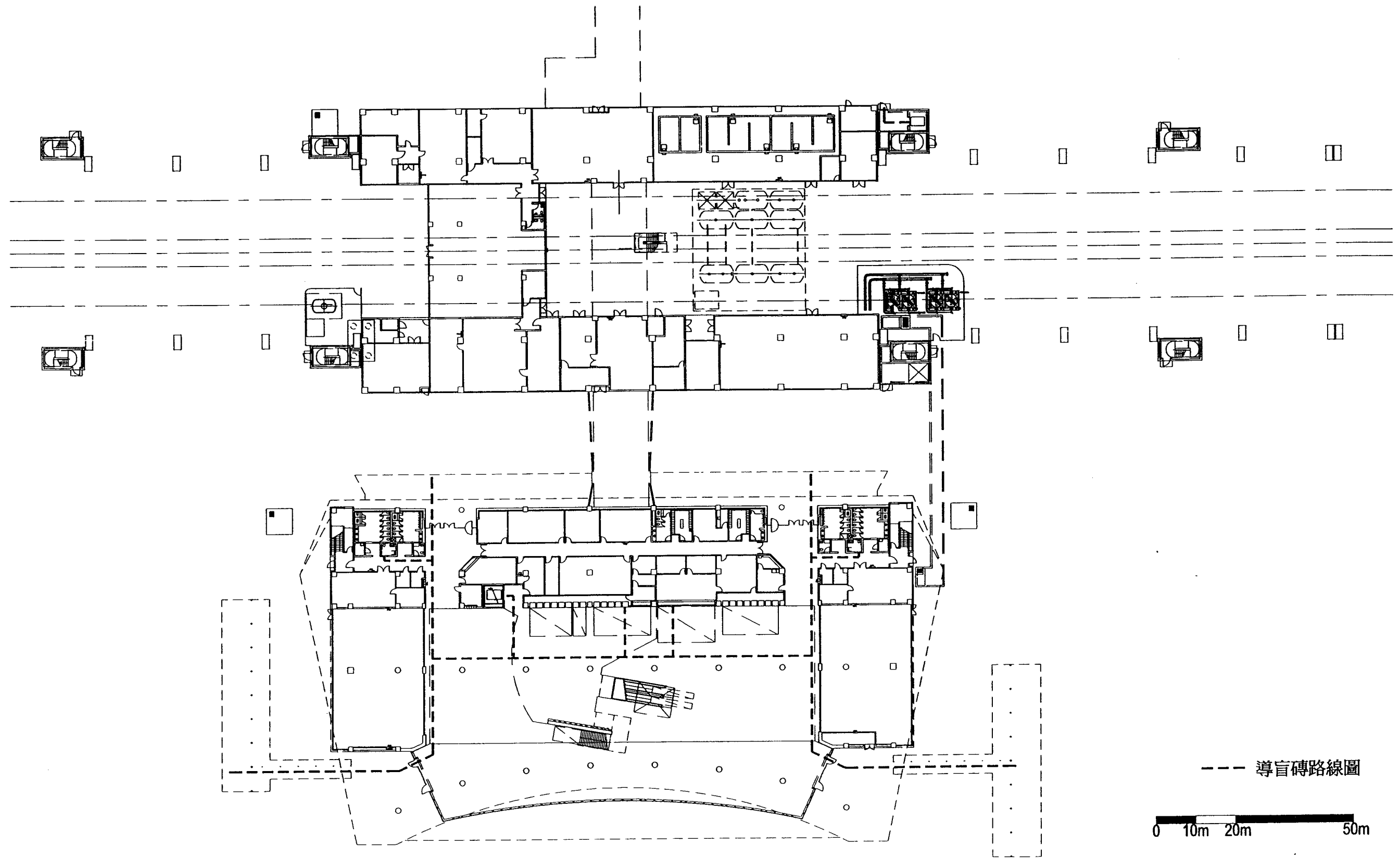


聯繫天橋替選方案B



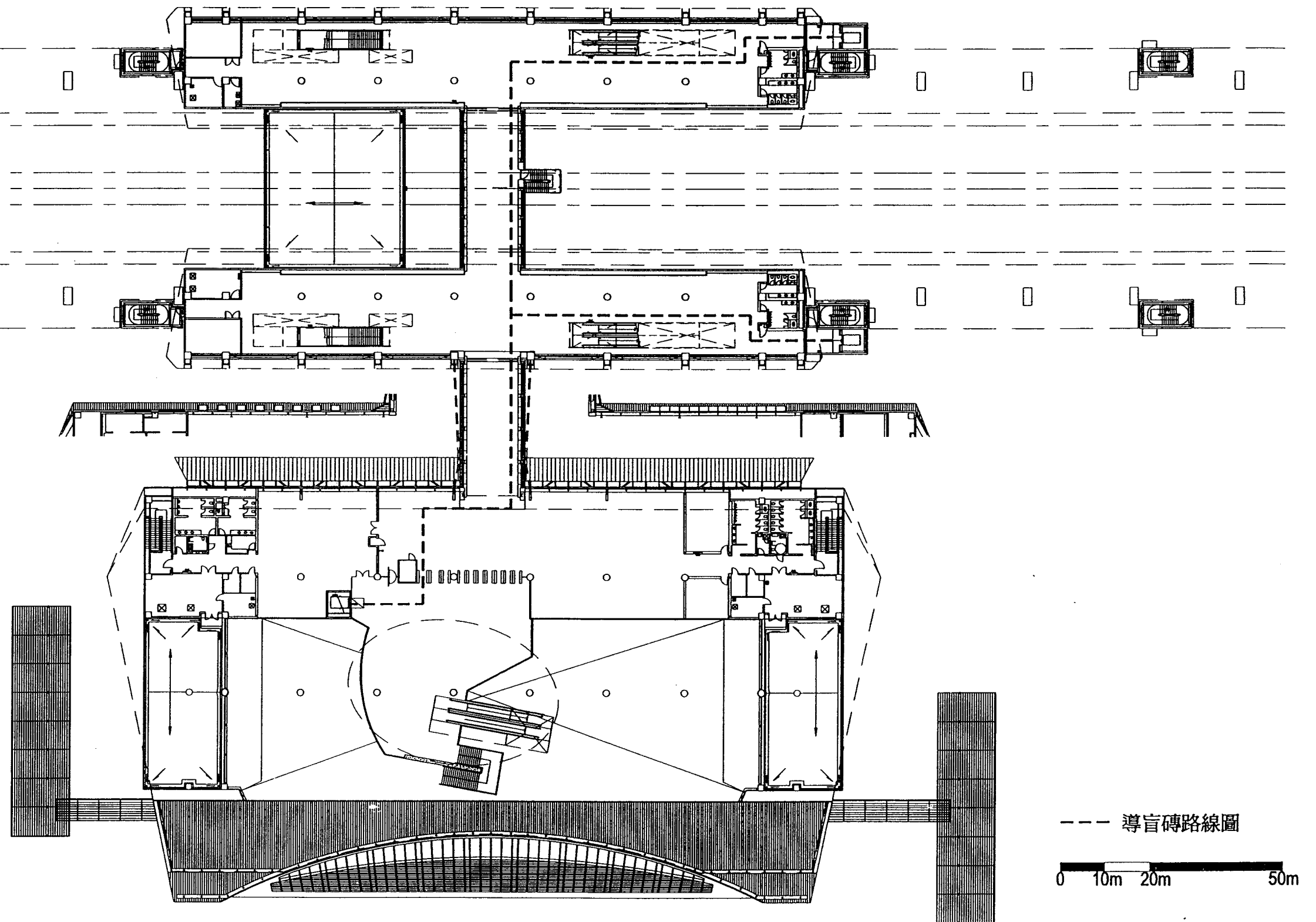
聯繫天橋現行方案 立面圖

圖 II-4-21 車站與月台間聯繫天橋替選方案

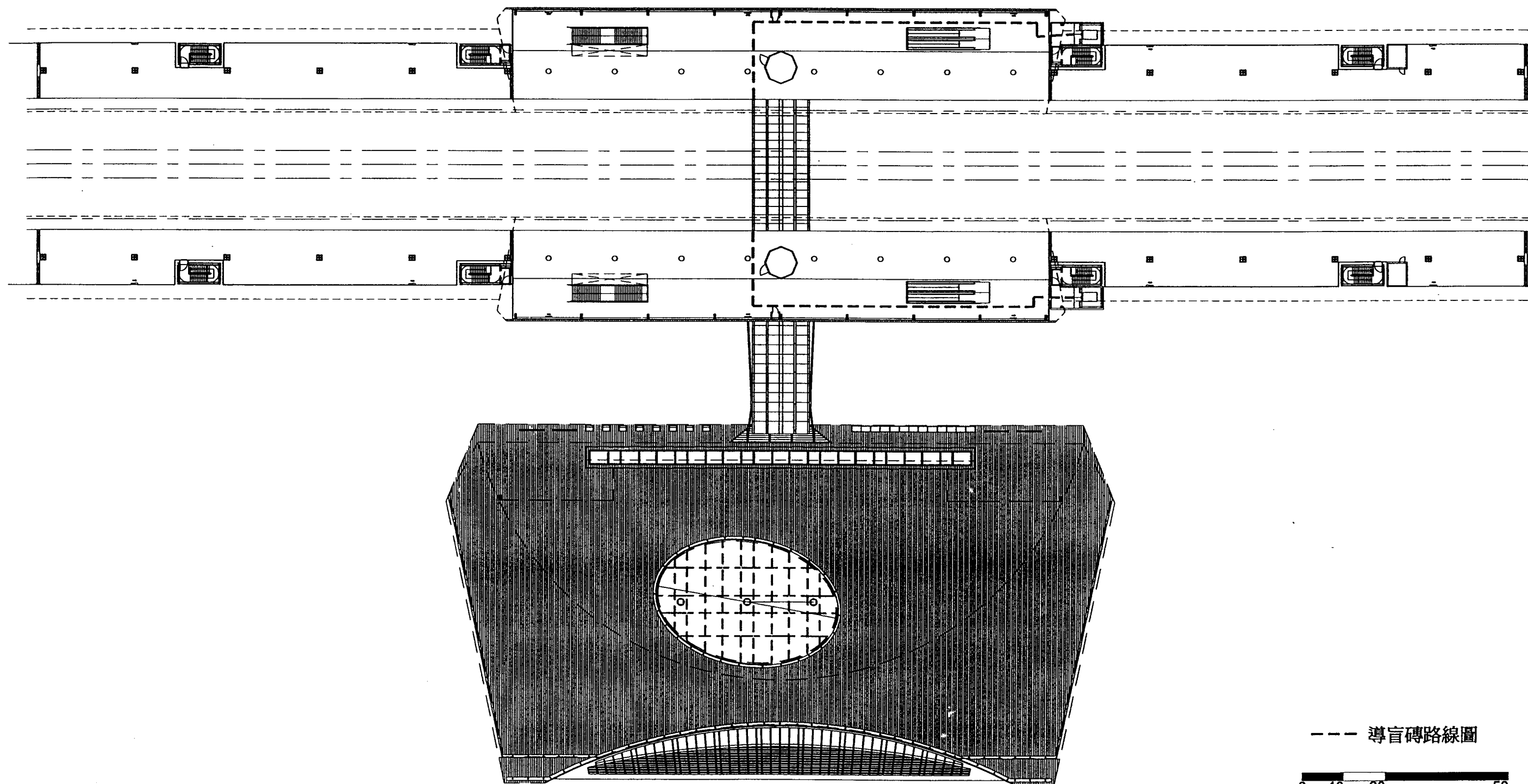


圖II-4-22 車站一層殘障設施配置圖





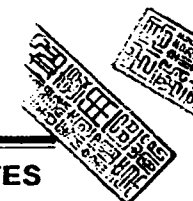
圖II-4-23 車站二層殘障設施配置圖



--- 導盲磚路線圖

0 10m 20m 50m

圖II-4-24 月台層殘障設施配置圖



第九節 嘉義站與台南站計畫差異說明

高鐵嘉義站及台南站均位於嘉南平原上，地形平坦寬闊、坡度緩和，故車站站體建築設計則以類似的建築框架共同標誌嘉南平原之地域特色；再藉由室內及室外公共藝術與景觀元素之填充，賦予台南及嘉義站各自獨立之空間自明性。

一、車站站體設計

位居嘉南平原的高鐵車站，將在其空間形象與機能上呼應其所處之地景及環境條件，以期能塑造與環境共生之建築形象。以由西向東斜面逐次而上的量體，斜向水平延伸的金屬屋頂，將車站與月台之屋頂與環境地層在視覺上作一水平連接，闡述新型態交通系統，與地景共生之設計理念，提供都市環境之新涵構與地景藝術。

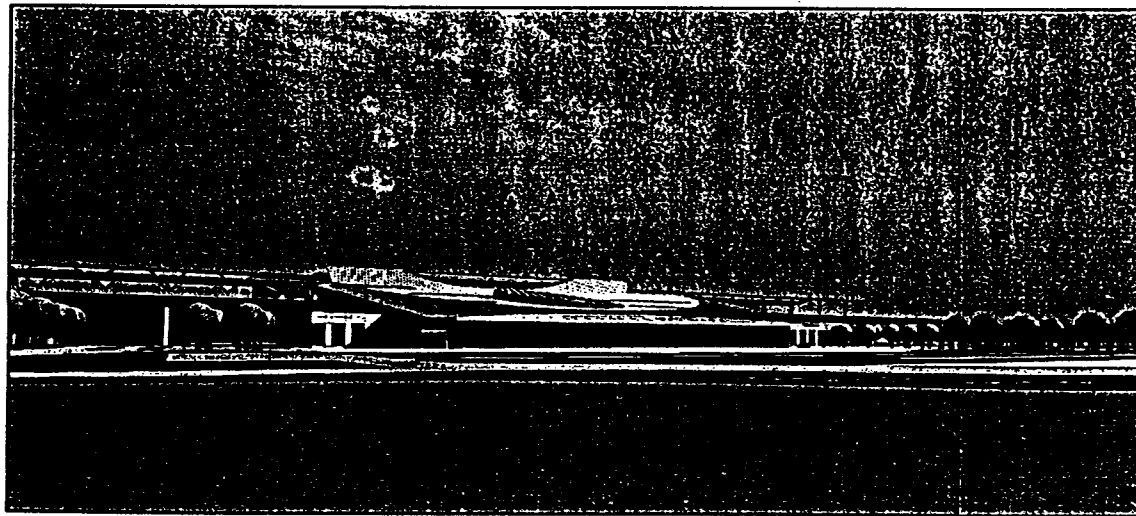


圖 II-4-30 車站建築量體示意圖

二、景觀設計

· 嘉義站景觀主題：(一) 強調對嘉義聞名自然景緻之反映，將阿里山的雲海意象轉化為站前廣場之鋪面造型元素

(二) 植栽計畫中樹種之選用皆以代表嘉義之原生樹種於主要開放空間(如台灣樂木)

· 台南站景觀主題：(一) 著重於對台南市薈萃之人文及歷史背景之反映，廣場的牆及水景元素為台南著名的古城牆及安平港意象之轉化。

(二) 植栽計畫中樹種之選用皆以代表台南之原生樹種於主要開放空間(如鳳凰木)。

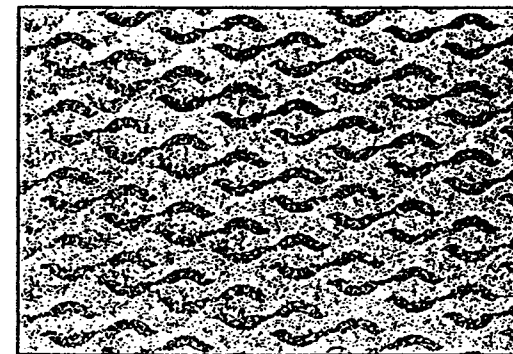


圖 II-4-31 嘉義站鋪面雲海圖騰鋪面意象圖

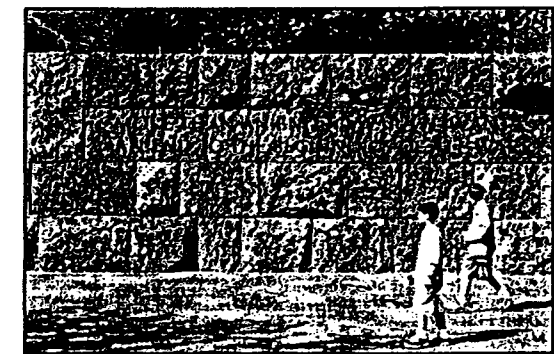


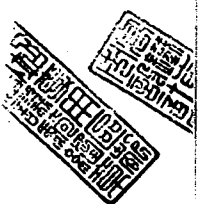
圖 II-4-32 台南站象徵性古牆意象圖

三、色彩計畫

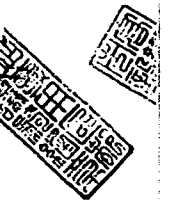
- 嘉義站：為強調其豐富之自然景觀資源，整體色彩計畫採銀灰金屬色搭配綠色。
- 台南市：為象徵其歷史及人文景觀資源，整體色彩計畫採銀灰金屬色搭配磚紅色。

四、公共藝術

- 嘉義站主題：除強調嘉義自然地理環境的詮釋並結合縣治計畫開發之醫療園區所象徵之科技未來。如交趾陶、瀑布水景及養生資訊之傳遞。
- 台南站主題：強調台南古城空間涵構的再現及科學園區之嶄新未來。如磚牆、靜態水景及象徵古城地圖之廣場鋪面。



第五章 景觀計畫



景觀計畫

第一節 計畫目標

- 一、創造四季變化鮮明之植栽配置計畫，豐富車站視覺景觀，並與四周農田景觀
- 二、形成對比，凸顯車站空間自明性。
- 三、調節嘉義亞熱帶炎熱氣候，塑造舒適之搭乘候車及活動空間。
- 四、清楚界定人車動線、車站主次出入口及停留休憩空間。

第二節 計畫構想

考量高鐵嘉義站站區廣場面積較小之現況，景觀設計構想如下：

- (一) 集中留設廣場於車站中央前側，並納入前側車道及未來廣場預定地，成一大型廣場，並於車站前側仿照雲海日出韻律作群樹栽植及地面照明設計，形成日出雲海韻律活動廣場，反映嘉義縣知名之阿里山雲海景觀，並塑造嘉義車站廣場鮮明特色。
- (二) 反映嘉義地方特色交趾陶燒設置於左右兩側出口處。表現有別於其他站之特點。
- (三) 將南北向人形穿越較頻繁之動線，已列植之優型樹塑造成綠色隧道，創造站區一舒適之綠色人行通廊。
- (四) 為減輕面臨停車場較大支硬鋪面及廢氣之負面空間衝擊，利用不同層次植栽之安排，緩衝視覺及味覺之負面衝擊，提升整體空間品質。
- (五) 選用透水性較高之鋪面增加地表逕流量。

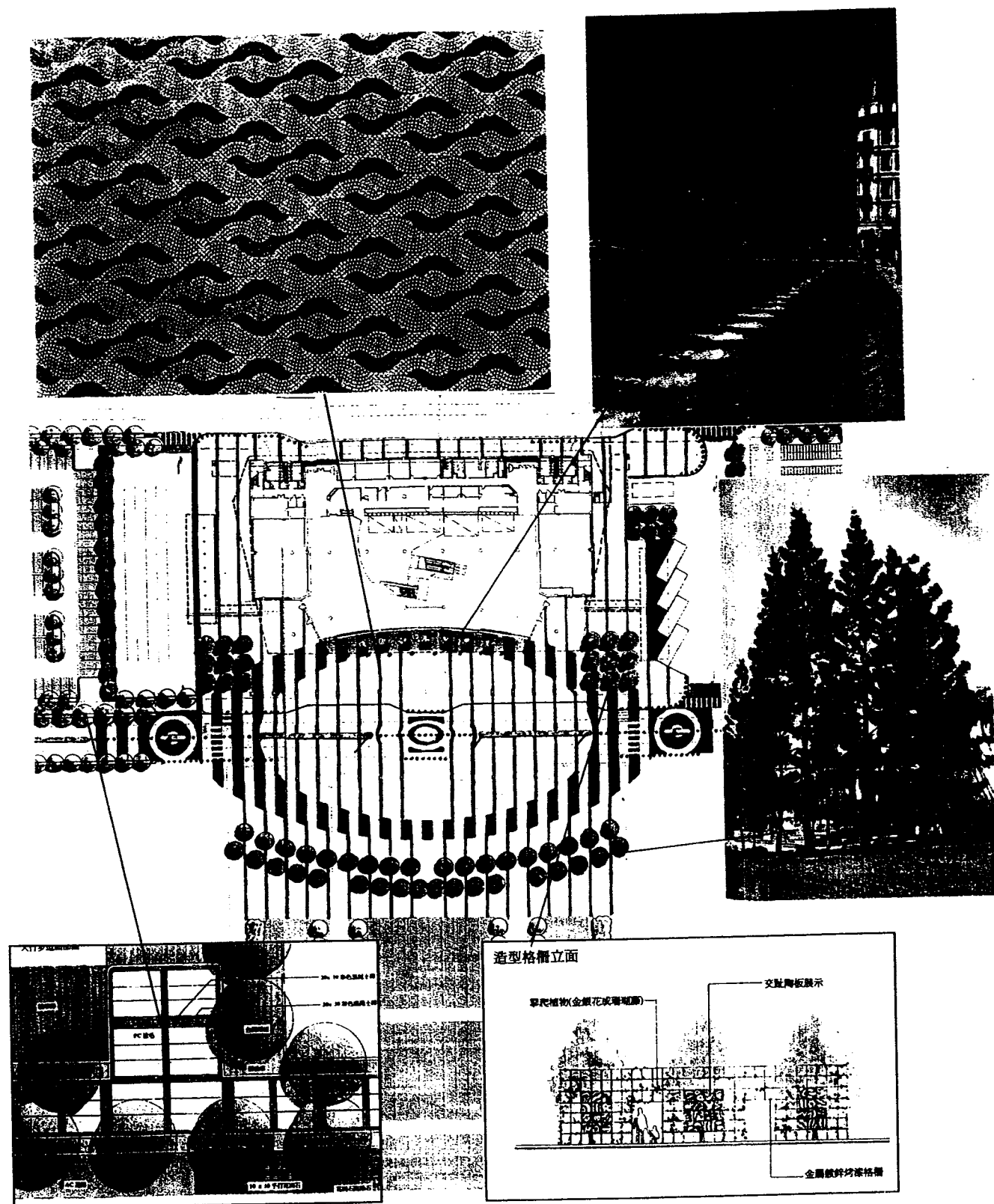


圖 11-5-1 站區景觀設計構想圖

第三節 植栽選種原則與建議樹種

廣場

選種原則—配合設計構想日出、雲海之設計理念，選擇高聳挺拔、

樹形優美、顏色具變化、具芳香者佳。

建議樹種—肯氏南洋杉、台灣肖楠、阿勃勒、斑葉月桃、仙丹、黃蝴蝶

馬纓丹、九重葛、金銀花、珊瑚藤、地毯草。

人行道及候車區

列植開展形之遮蔭樹種餘人行動線系統兩側，塑造

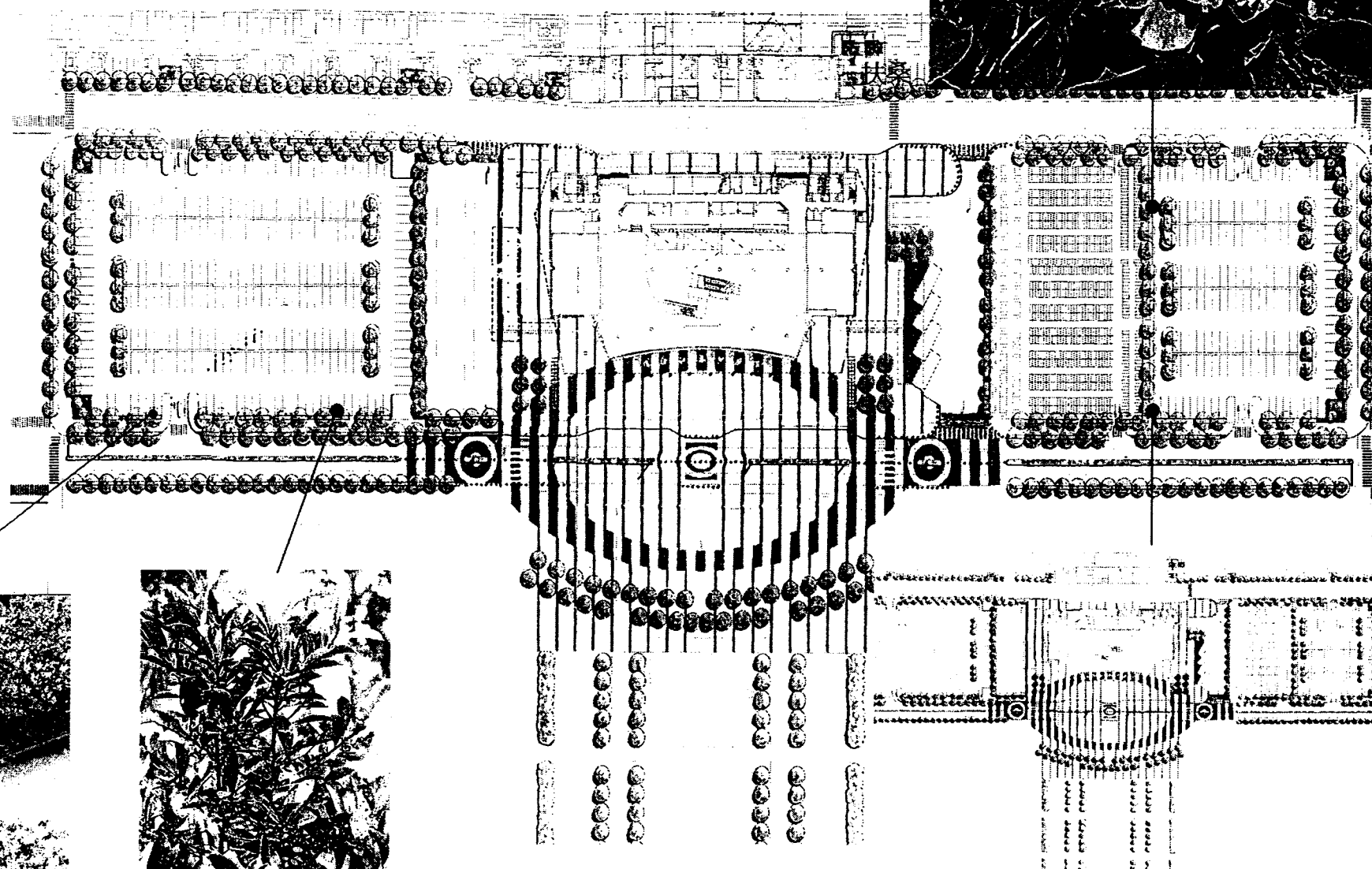
綠色之戶外空間（Outdoor Room），改善微氣候，

同時軟化車站建築景觀。選種原則—遮蔭效果佳，

樹姿優美，耐旱、耐蔭。建議樹種—台灣欒樹、春不老

、斑葉月老、矮仙丹、蘭嶼羅漢松、粉撲花

、蔓性野牡丹。



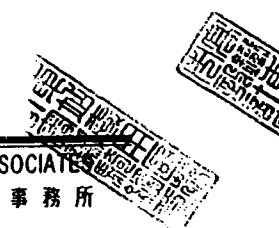
扶桑



台灣欒樹



春不老



■ 停車場週邊

設計構想—大量使用嘉義縣樹台灣樹，形成站區之主要特色。並應用

長線性、枝葉較密之灌木，以列植或複層植栽的方式於停車場區及站區

週邊退縮綠帶空間中，形成一立體軟性境界及主要視覺元素，以整合週

邊雜亂之視覺線條，創造車站景觀統一美感。

選種原則—具地方色彩、低管理維護、生性強健、常綠。

建議術種—台灣欒樹、扶桑、春不老、黃花羊蹄甲

、黃蝴蝶、斑葉月桃。

圖 11-5-3 站區東西向廊道及停車場植栽配置構想圖



台灣欒樹



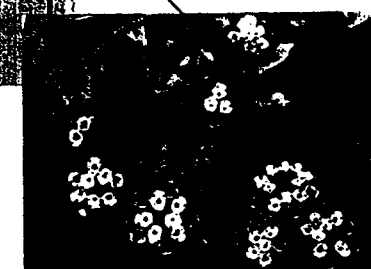
矮仙丹



蘭嶼羅漢松



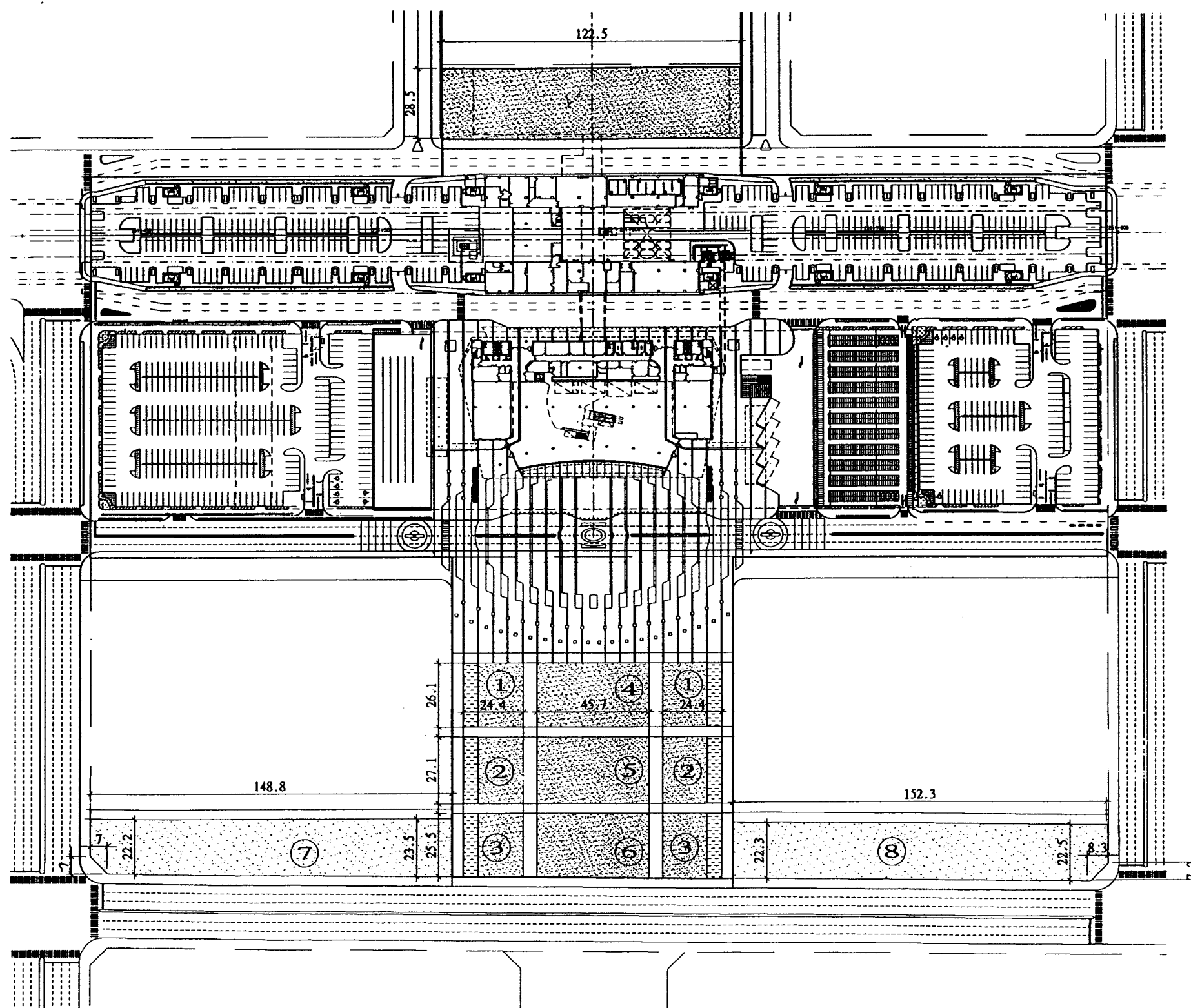
阿勃勒



馬櫻丹



黃蝴蝶



一期簡易綠化

為減少大面積開發空地生硬之意象，本站站前廣場一期開發以草地搭配透水磚相間排列，除能軟化大面積空地外，亦能因應南部炎熱之氣候型態，調整站區微氣候，兼具綠化之效果。捷運用地於一期開發僅作簡易綠化處理。

綠覆率：綠覆面積/廣場面積

$$= 14216.69/23000 = 61.8\% > 40\% \text{ OK!}$$

綠覆率面積計算

廣場面積：23000 m²

綠地面積：(1+2+3) x 2 + 4+5+6+7+8

$$\begin{aligned} &= (26.1 \times 24.4 + 27.1 \times 24.4 + 25.5 \times 24.4) \times 2 \\ &\quad + 45.7 \times 26.1 + 45.7 \times 27.1 + 45.7 \times 25.5 \\ &\quad + (22.5 + 23.5) \times 148.8 / 2 - 7 \times 7 / 2 \\ &\quad + (22.3 + 22.5) \times 152.3 / 2 - 8.3 \times 7.2 / 2 \\ &= 14216.69 \text{ m}^2 \end{aligned}$$

⑦ + ⑧ 配合附屬事業用地開發再一併規劃調整。

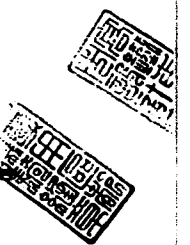
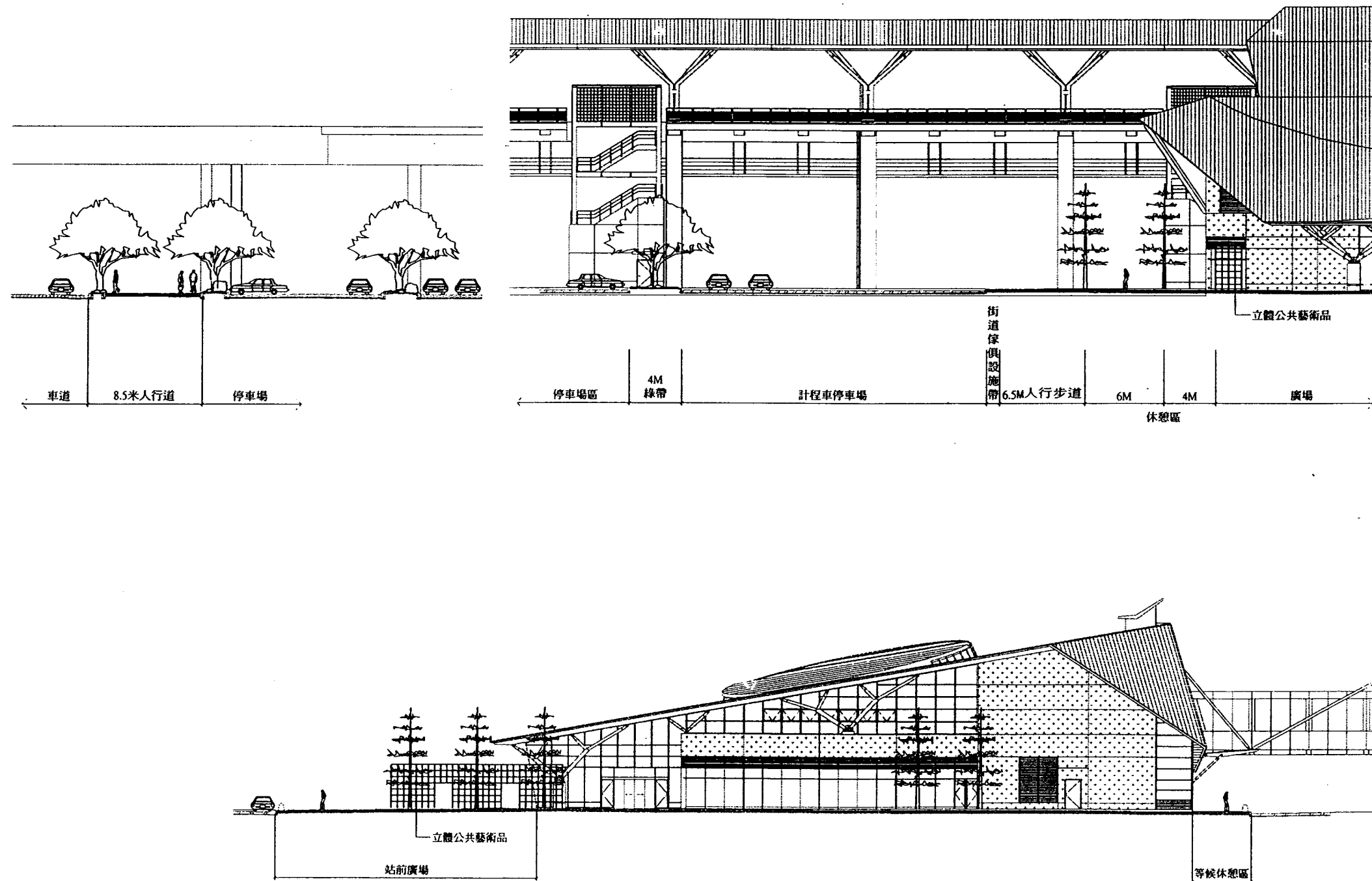
圖 11-5-2 廣場一期簡易綠化圖

第五節 街道傢俱設置原則

參考圖 II-5-7

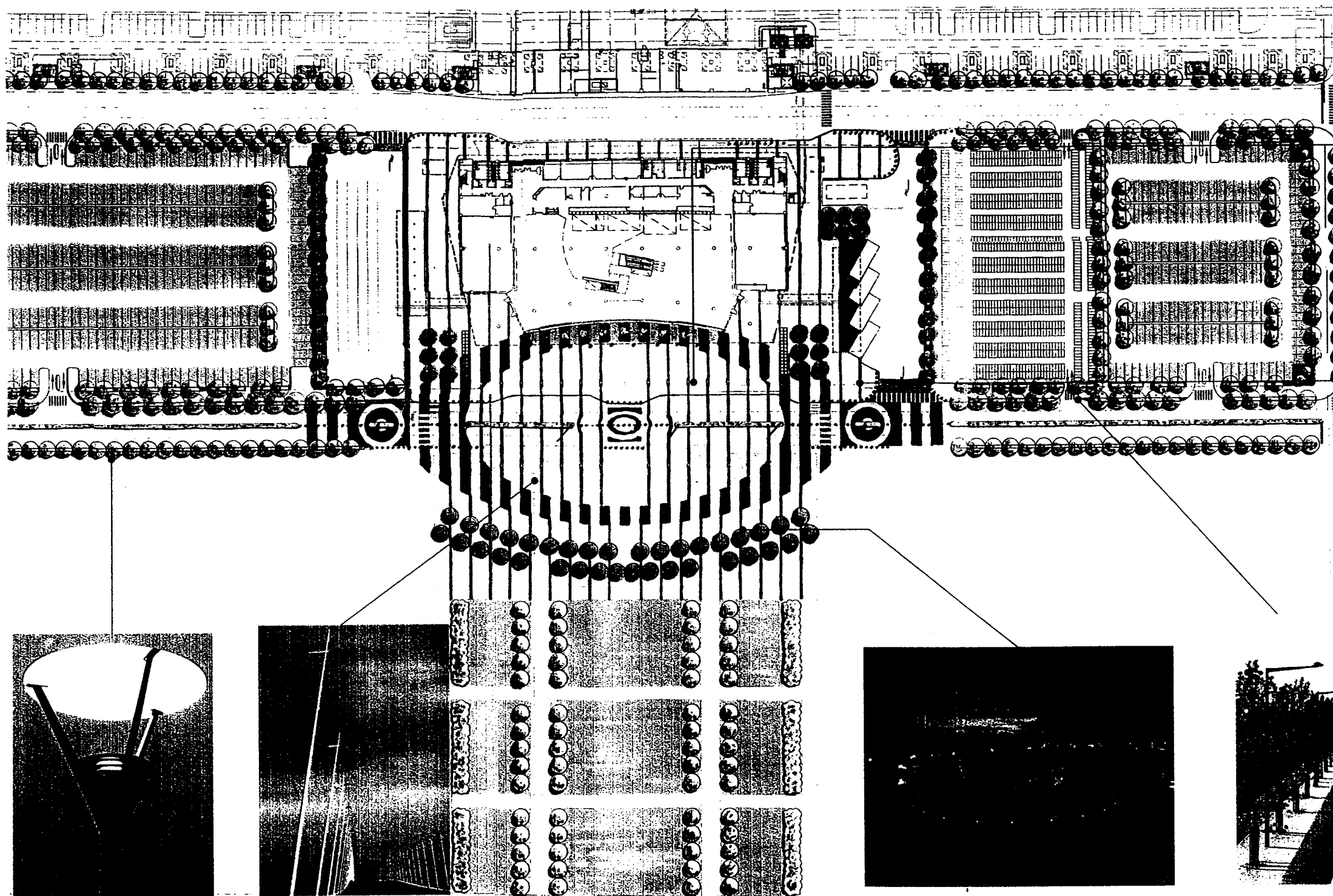
造型一以配合站區整體建築及景觀風格為主。

設置構想一以提供乘客往來站區使用之便捷為優先考量，於合理之步行距離安插座椅；及屬於辨識之指標系統，以期創造一舒適便利之戶外空間。



第六節 景觀照明計畫

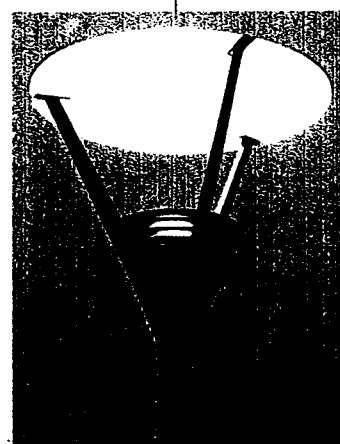
照明計畫構想



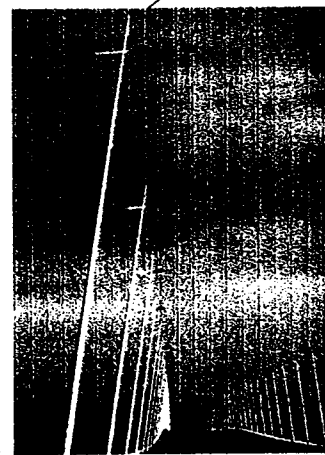
水景燈照明



兩側及廣場邊緣樹林照明



沿街人行道照明



廣場燈照明



雲海廣場照明



停車場照明

第七節 戶外景觀排水構想

本計畫之排水構想係配合整地及高程計畫，將景觀範圍之暴雨逕流，平均地分散導入鄰近之土木主要排水設施，依據全區排水計畫前期推演，係採用 50 年暴雨頻率降雨強度來計算逕流量，初步訂定排水系統、設計原則及材料選擇利用之說明概述如下：

壹、排水系統設計

- 全區計畫依地形地勢劃定排水分區，係因應地形、結構物及排水趨勢規劃訂定。
- 依據外在排水幹線分析，主要排水集中於道路邊溝向南匯流後引入 150*150 主幹渠。
- 地形分析以廣場中央為最高點，向東西兩側緩緩傾斜，主要排水規劃建議由中央向東西兩側排入道路邊溝。

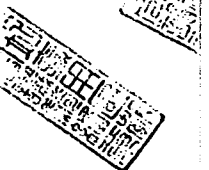
貳、排水設計原則

- 排水細部規劃，應將綠地及鋪面排水分別考量，並設計適當間距之截水溝及落水井，以避免地表漫流面積過大。
- 硬面排水以 $S: 0.5\% - 1\%$ 為原則，草地則至少 $S: 3\%$ 以上，以維持排水效能。
- 分區排水區塊不宜規劃過大，以免造成管線需求太大，影響景觀效能。
- 注意與鋪面設計樣式形式配合，使排水落水溝蓋或陰井蓋板亦成為景觀設計之一部分效果。
- 尋找適當地點設置生態排水地下乾溝，鼓勵自然滲入。
- 未來系統以主溝土木排水為骨架，景觀式排水為區域設計重點，以小型邊溝及落水井為主，以同時達到排水機能及景觀效果並存為目標。

參、材料使用原則

- 主溝土木排水以暗渠設計為主，其景觀展現效能即為蓋板之設計，顏色可配合設計需求選用，可考慮鑄鋁或化妝蓋板方式處理。
- 綠地落水陰井以小型 PE 材質景觀式落水井來設計，蓋板顏色可選用綠色，以便與綠地色彩融合。

- 截水邊溝設計寬度不宜超過 15CM，並選擇蓋板可符合鋪面色系或鄰接草地之綠色為主。
- 草地下依實際需求如過於低窪處設置透水軟管





第八章公共藝術設置構想

一、設置宗旨

高速鐵路運輸系統，除了扮演「行」的利器，載運乘客移動於城市之間外，其車站站區亦扮演了城市門戶、都會間橋樑及區域民眾活動廣場等角色，為發揮其公共性，整合當地環境景觀並強化其空間的功能，站區公共藝術之設置除將傳達高鐵車站所將帶來的新科技新時代精神外，並將融入嘉義的地域特色及人文精神，以其能建構一兼具時代精神及地域特色的站區空間。

二、設置主題及手法

(一)形式多樣化

將站體本身視為整體環境藝術之一部份，在不同的空間中搭配不同形式的公共藝術，使公共藝術能自然融入站區的整體環境中，因此公共藝術於站區的呈現方式將是多元的，其主要的設置手法如下：

1. 地緣式藝術：站區廣場景觀照明及鋪面設計。
2. 整體式藝術：車站整體以地景建築式配合大環境手法設計。
3. 點綴式藝術：結合街道傢俱或車站體內部傢俱、牆面、鋪面、指標系統，做為公共藝術之基材。
4. 獨立式藝術：在尺度較大之開放空間設置獨立或懸吊之藝術品。

(二)與地域特色及人文特質配合

本站區公共藝術之發展主題主要涵蓋地域特色及人文特質二大方向，使公共藝術的設置兼具城市導覽之功能，傳達一完整強烈之城市意象。

1. 地域特色：配和嘉義縣地域多為平原、丘陵，有著名之阿里山、布袋鹽田，遼闊的糖業生產，瀑布及雲海、日出，將「林木文化」、「農業文化」、「漁鹽文化」及無污染之觀光休閒訂為代表當地地域特色之主題。
2. 人文特質：配合早期嘉義縣古名諸羅山，漢人謂「諸羅」，為諸山羅列之歷史沿革及現在縣境內積極發展之醫療專用區，將諸羅簡史、生命科學、養生資訊訂為代表嘉義人文特質之主題。

三、設置構想

搭配站區建築及景觀配置概念，使公共藝術的設置能更強化站區整體環境設計理念，因此公共藝術於站區以下幾個主要空間之設計概念如下：

(一)車站站體

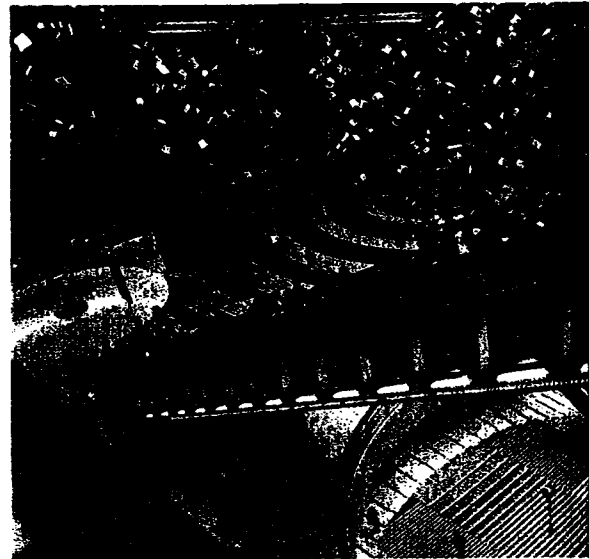
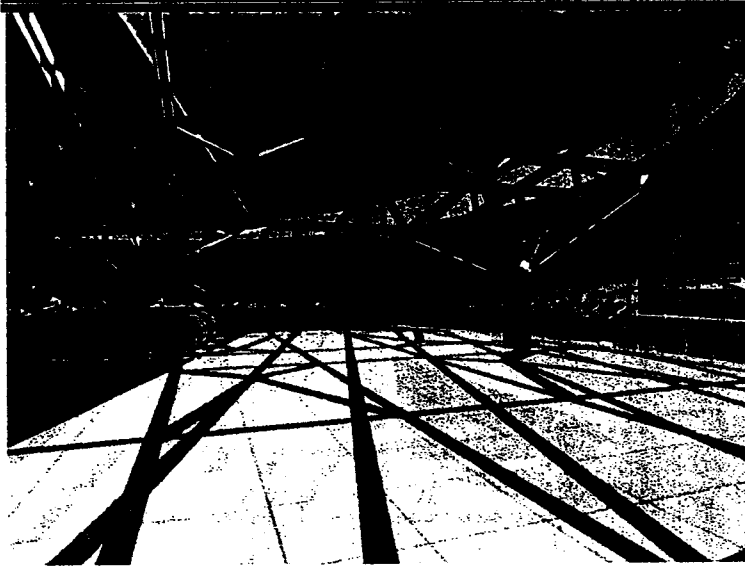
站體的設計精神即為使站體建築成為環境地景之一部份，使站體成為站區整體公共藝術一部份，所以在其建築量體造型上，強調整個建築量體與嘉南平原水平線於天際線上的連續性，使整個站體呈現整體式公共藝術般的建築特色。



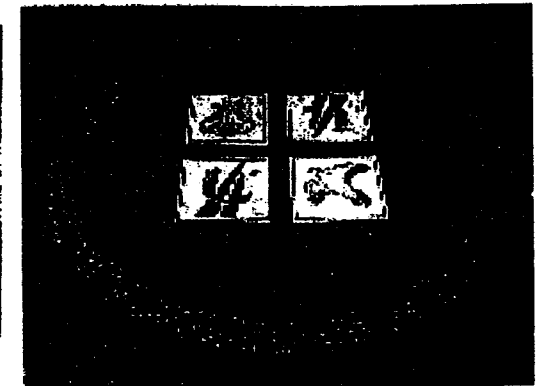
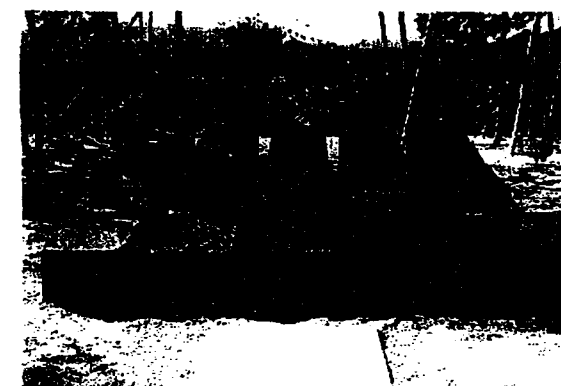
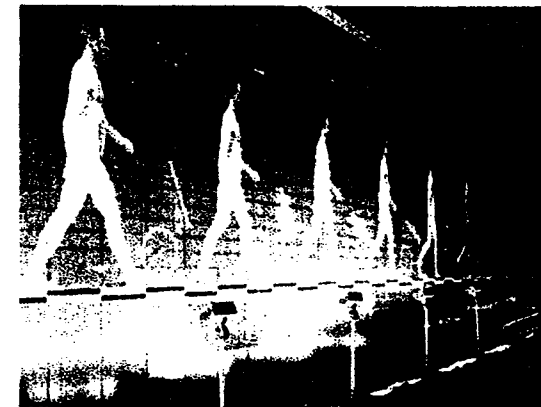
車站整體建築與地景融合，呈現一整體性藝術般的地景建築特色

(二)車站大廳

為強化大廳樹枝型態柱所欲傳達的與自然型態的引入及橢圓形天窗所欲表現的光的瀑布之空間精神，車站大廳公共藝術之設置主要呈現方式為採用獨立式或懸吊式藝術品的設置，強調此一企圖與自然融合的空間型態，此外並利用夜間照明、整體傢俱及指標系統等點綴式藝術的設置，使公共藝術融入大廳整體空間。



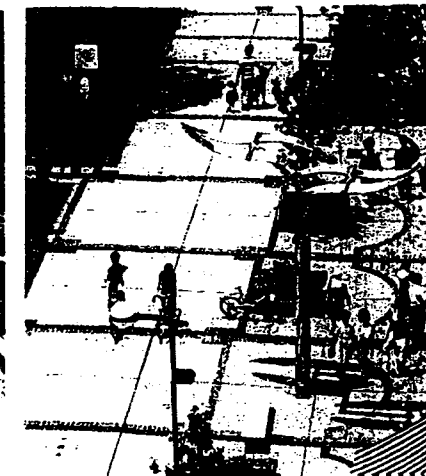
車站大廳可藉由獨立或懸吊形藝術品，強化其所欲表達之室內空間風格



以鋪面、雕塑、植栽，及夜間照明等作為廣場公共藝術形構之主要元素。

(五) 東西向綠廊

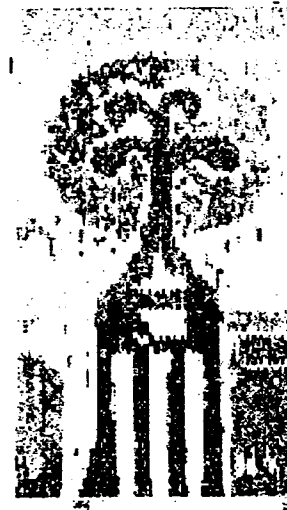
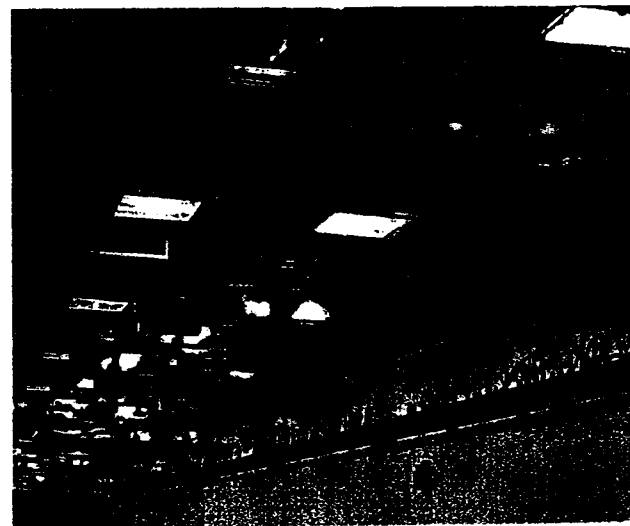
藉鋪面設計、植栽景觀、街道傢俱及指標系統等點綴式公共藝術之設置，使東西向綠廊之鋪面呼應漁鹽文化呈現自然與活力交織之意象，象徵回家之快樂步履。



草地、植栽、街道傢俱、雕塑及鋪面將為東西向綠廊公共藝術形構之元素。

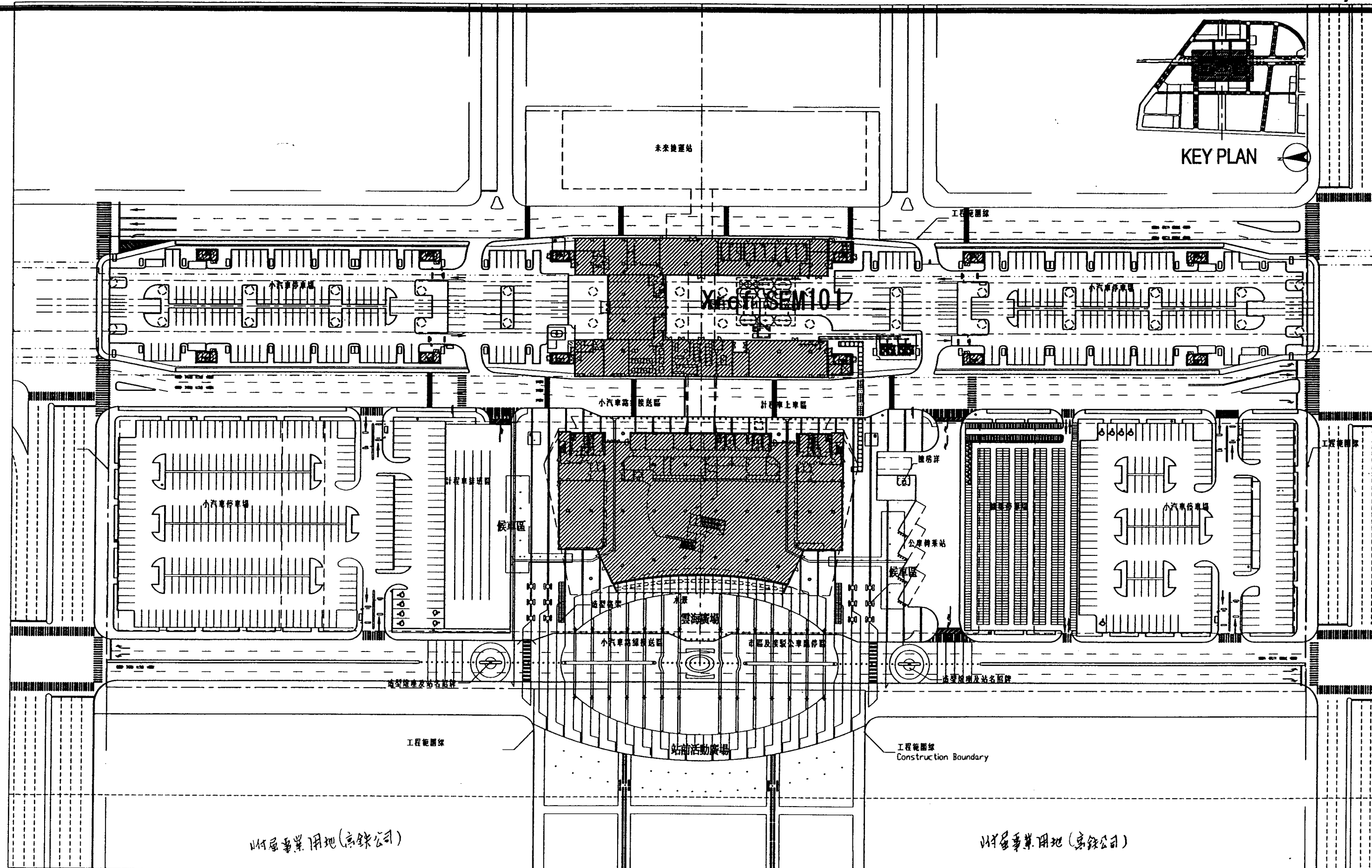
(三) 室內人行通廊

室內人行通廊之公共藝術設置重點在於自然空間經驗的引入與當地藝術展示之呈現及歷史沿革之描述，可利用當地之交趾陶藝術於具流動性質之牆面、燈箱、指標、照明、及自然影像等元素營塑活潑輕快的室內通行空間，使過道空間不至流於單調。

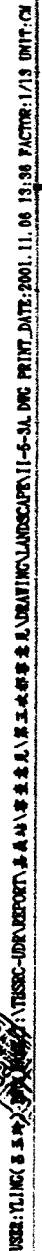


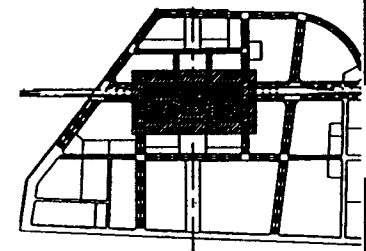
(四) 站前廣場

站前廣場的公共藝術之形構主要藉鋪面設計、景觀植栽、夜間照明等景觀手法及街道傢俱與指標之設置呈現兼具地緣式及點綴式藝術形式的廣場空間。整體廣場空間之設計為表達其作為嘉義區域都市門戶之角色，將以雲海廣場鋪面的設計，搭以雕塑、夜間照明及景觀綠化等手法，以象徵嘉義縣優美的自然景觀，使站前廣場的設計能傳達嘉義市豐富的自然生態環境及其未來將邁向的生化科技新產業新紀元。

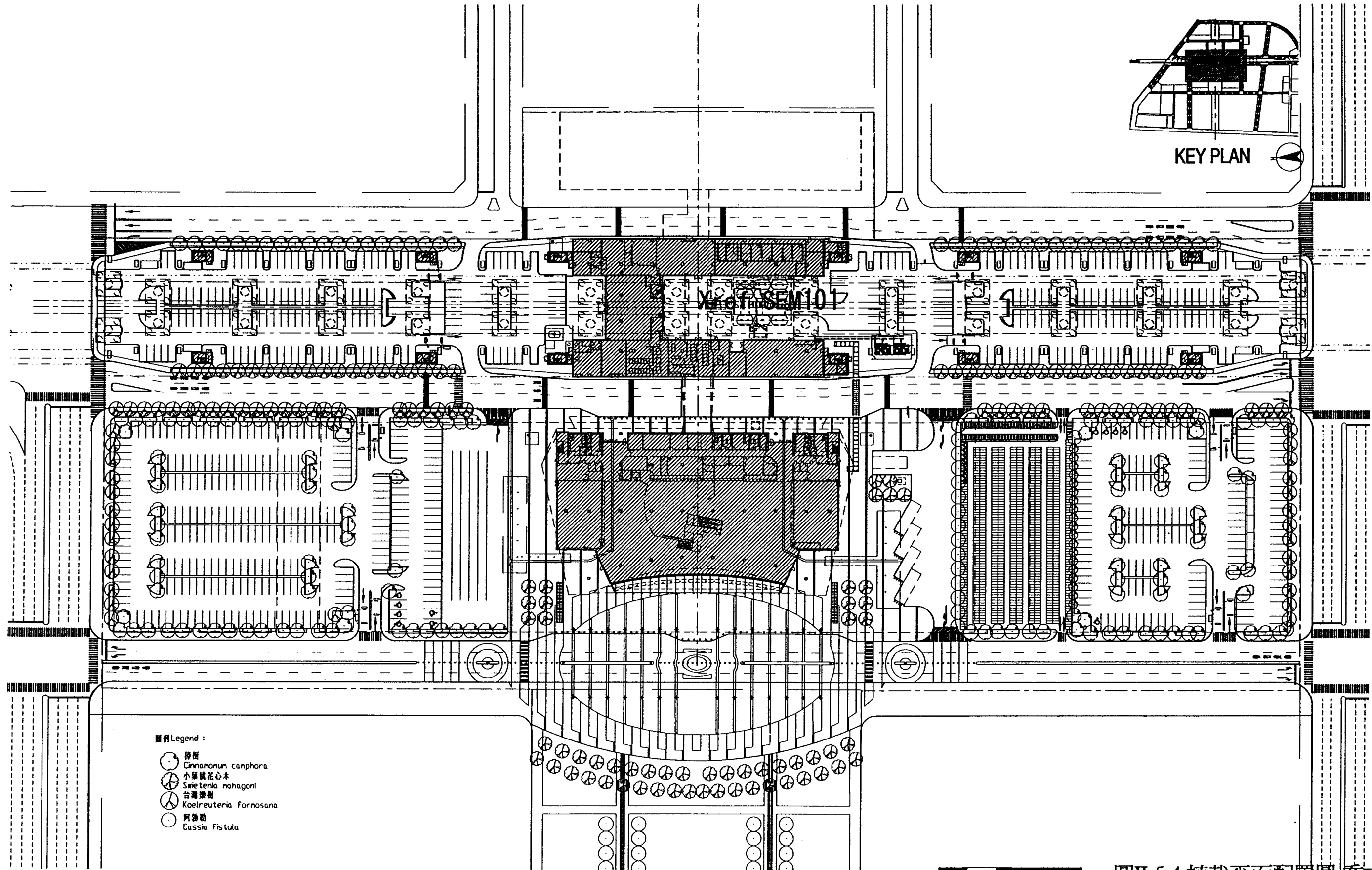


圖II-5-3 景觀平面配置圖





KEY PLAN



圖例Legend:

- 樟樹
Cinnamomum camphora
- 小葉桃花心木
Swietenia mahagoni
- 台灣欒樹
Koelreuteria formosana
- 阿勃勒
Cassia fistula

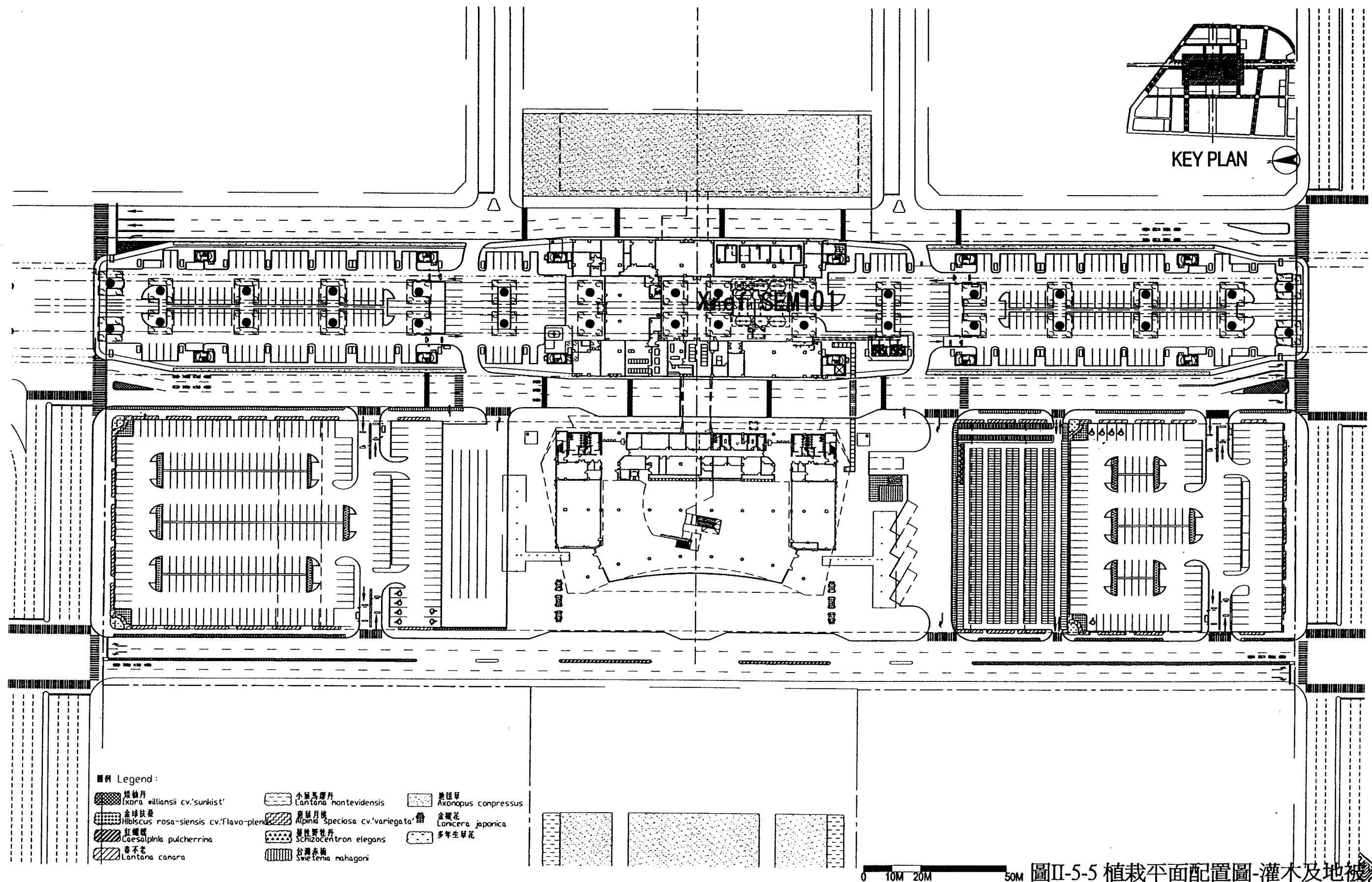
0 10M 20M 50M

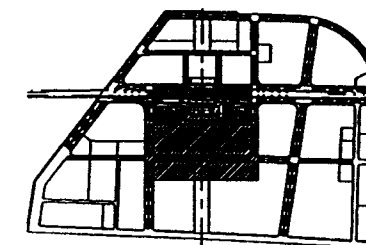
圖II-5-4 植栽平面配置圖-喬木



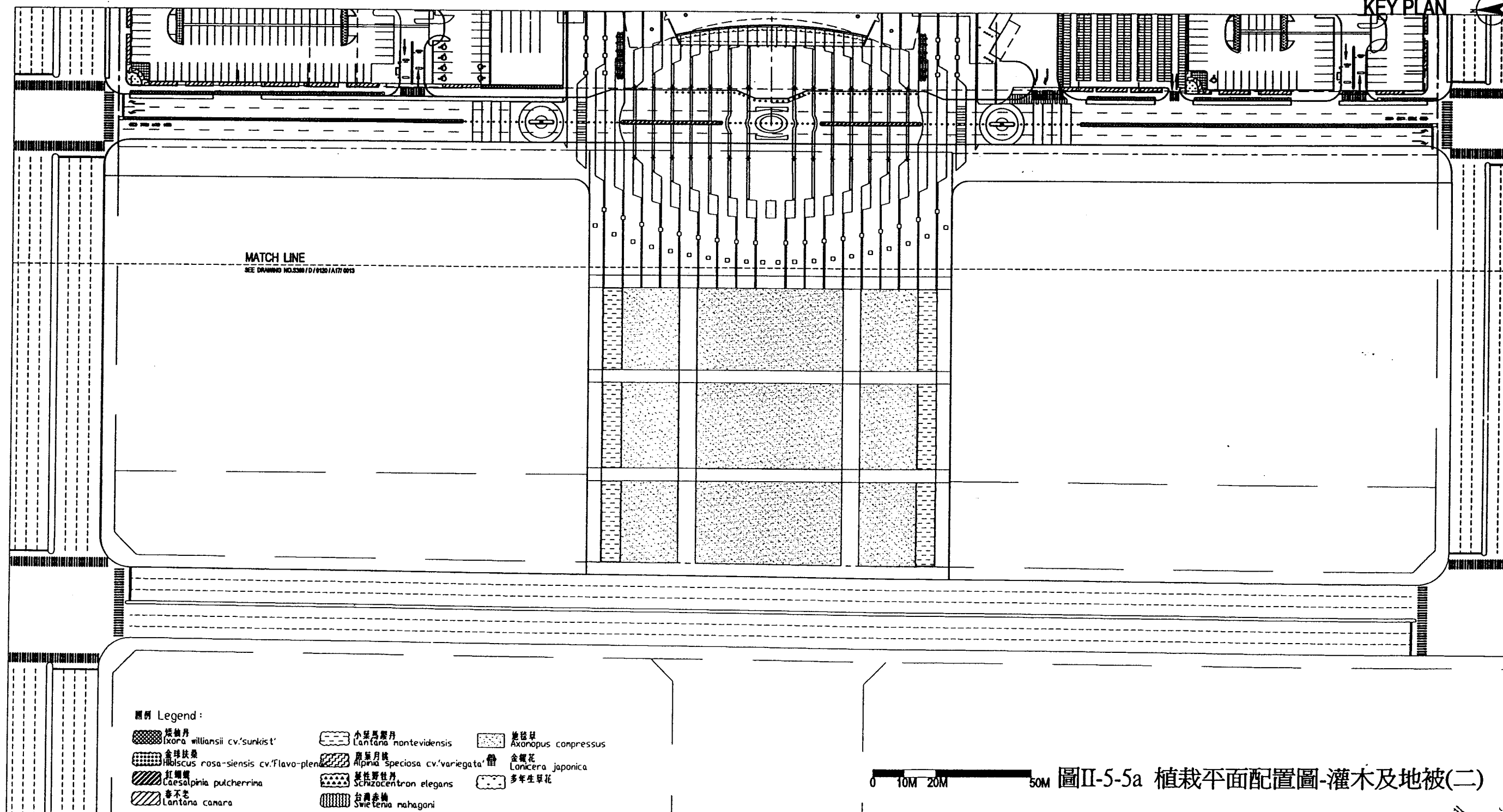


圖II-5-4a 植栽平面配置圖-喬木



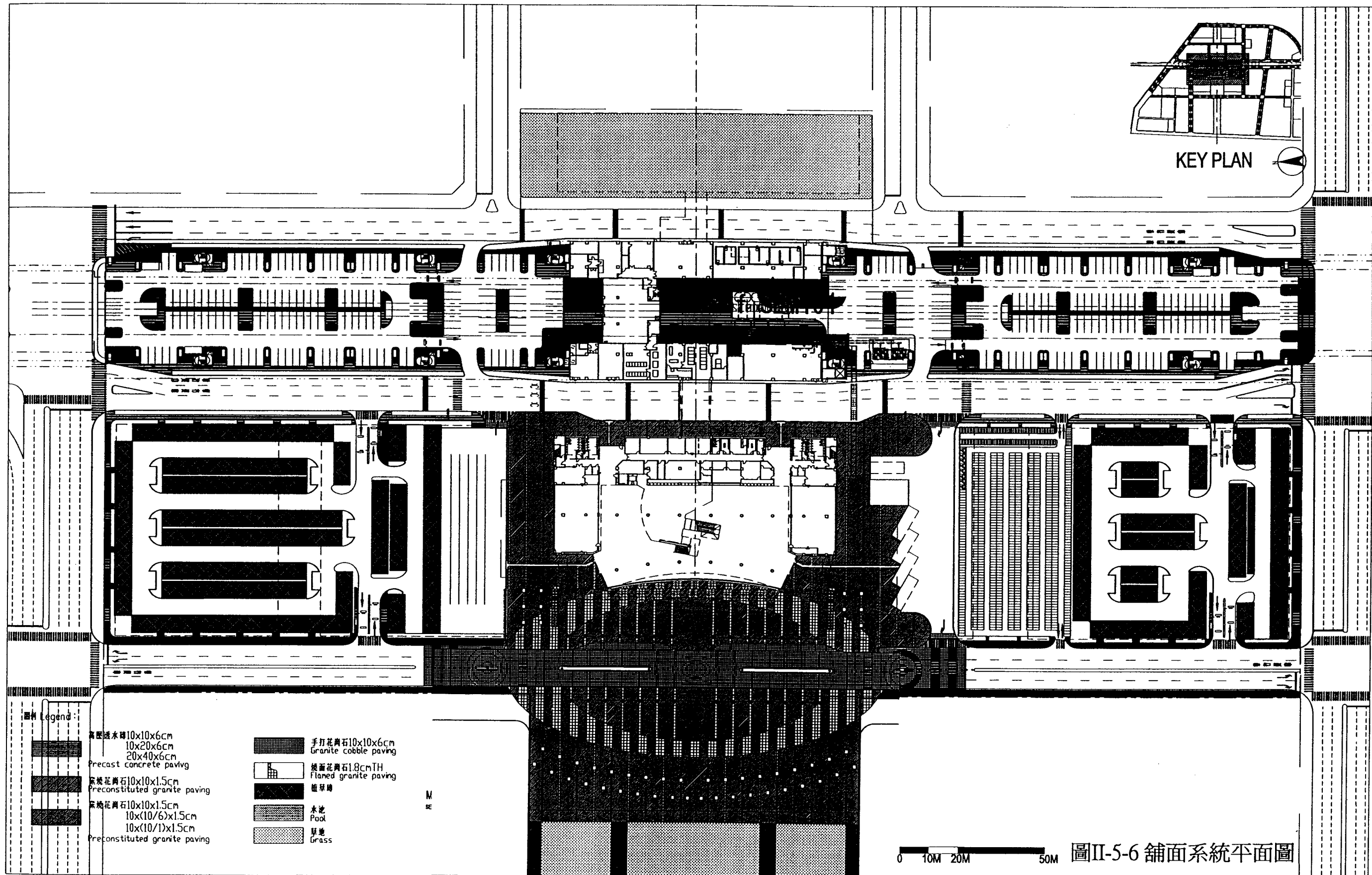


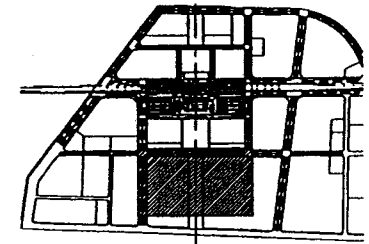
KEY PLAN



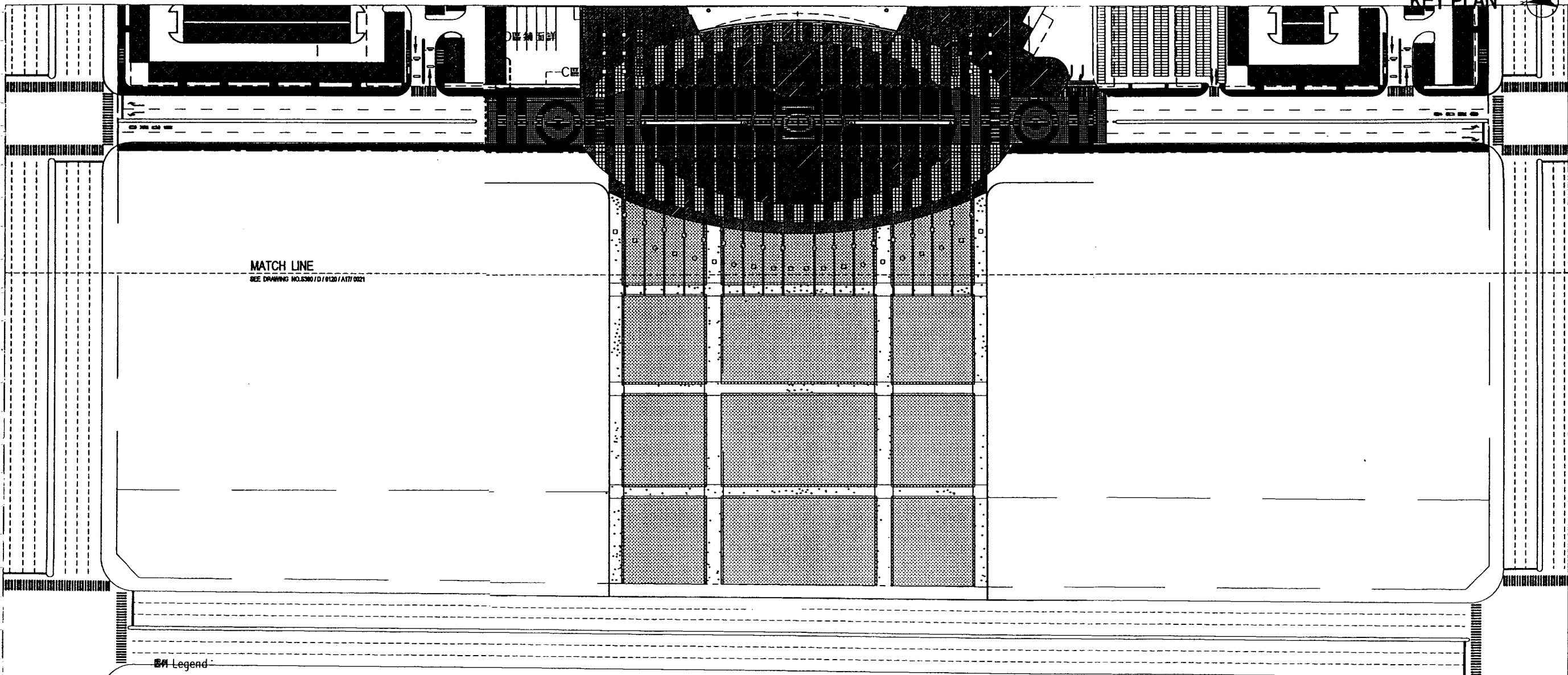
圖例 Legend:

- | | | |
|--|--|-----------------------------------|
| 矮仙丹
<i>Ixora williamsii</i> cv. 'sunkist' | 小葉馬鞭丹
<i>Lantana montevidensis</i> | 地盤草
<i>Axonopus compressus</i> |
| 金球扶桑
<i>Hibiscus rosa-siensis</i> cv. 'Flavo-plena' | 斑葉月桂
<i>Alpina speciosa</i> cv. 'variegata' | 金銀花
<i>Lonicera japonica</i> |
| 紅樹膠
<i>Caesalpinia pulcherrima</i> | 蔓性野牡丹
<i>Schizocentron elegans</i> | 多年生草花 |
| 香茅
<i>Lantana canara</i> | 台灣赤楠
<i>Swietenia mahagoni</i> | |





KEY PLAN

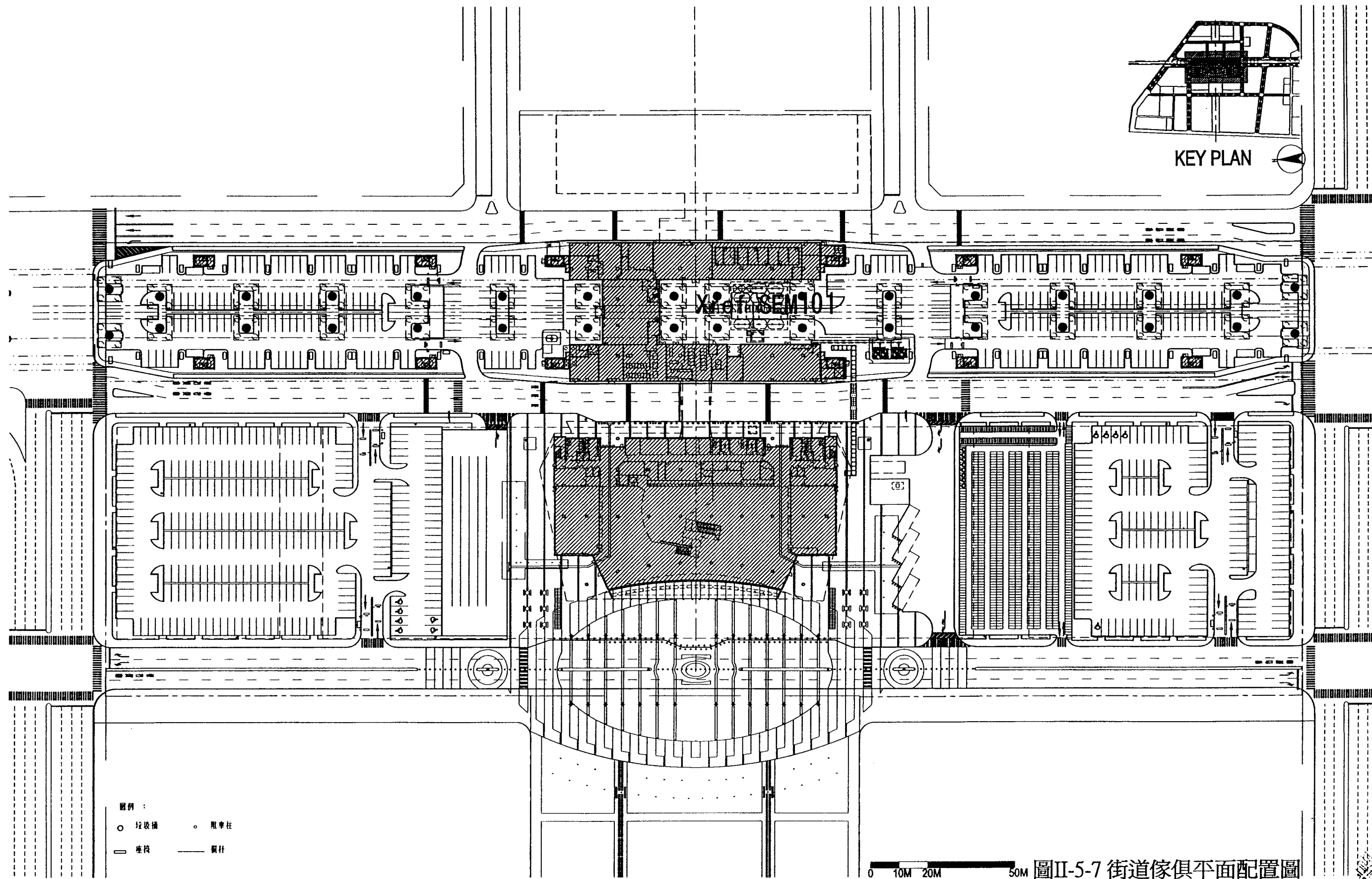


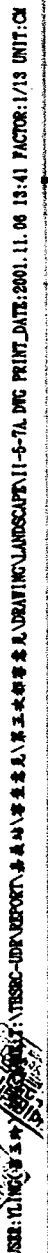
MATCH LINE
SEE DRAWING NO. 5390 / D / 0120 / A17 / 0021

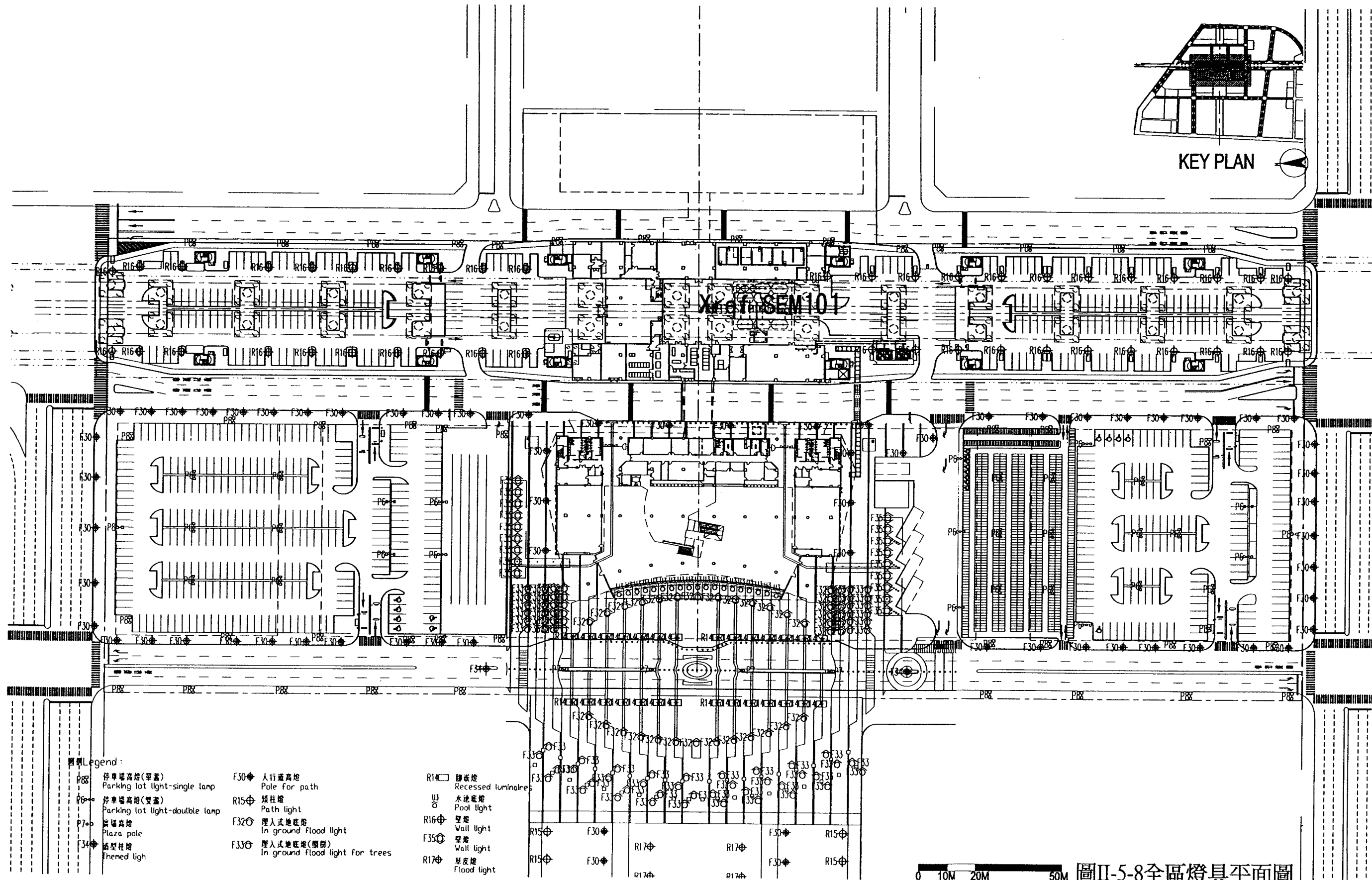
~~Legend:~~

- | | | | |
|---|---|---|---|
|  | 高压透水砖 10x10x6cm
10x20x6cm
20x40x6cm
Precast concrete paving |  | 手打花岗岩石 10x10x6cm
Granite cobble paving |
|  | 预烧花岗岩石 10x10x1.5cm
Preconstituted granite paving |  | 烧面花岗岩石 1.8cm TH
Flamed granite paving |
|  | 预烧花岗岩石 10x10x1.5cm
10x(10/6)x1.5cm
10x(10/1)x1.5cm
Preconstituted granite paving |  | 植草砖
Grass |
| | |  | 水池
Pool |
| | |  | 草地
Grass |

圖II-5-6a 舖面系統平面圖(二)





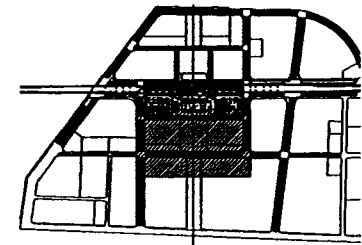


Legend:

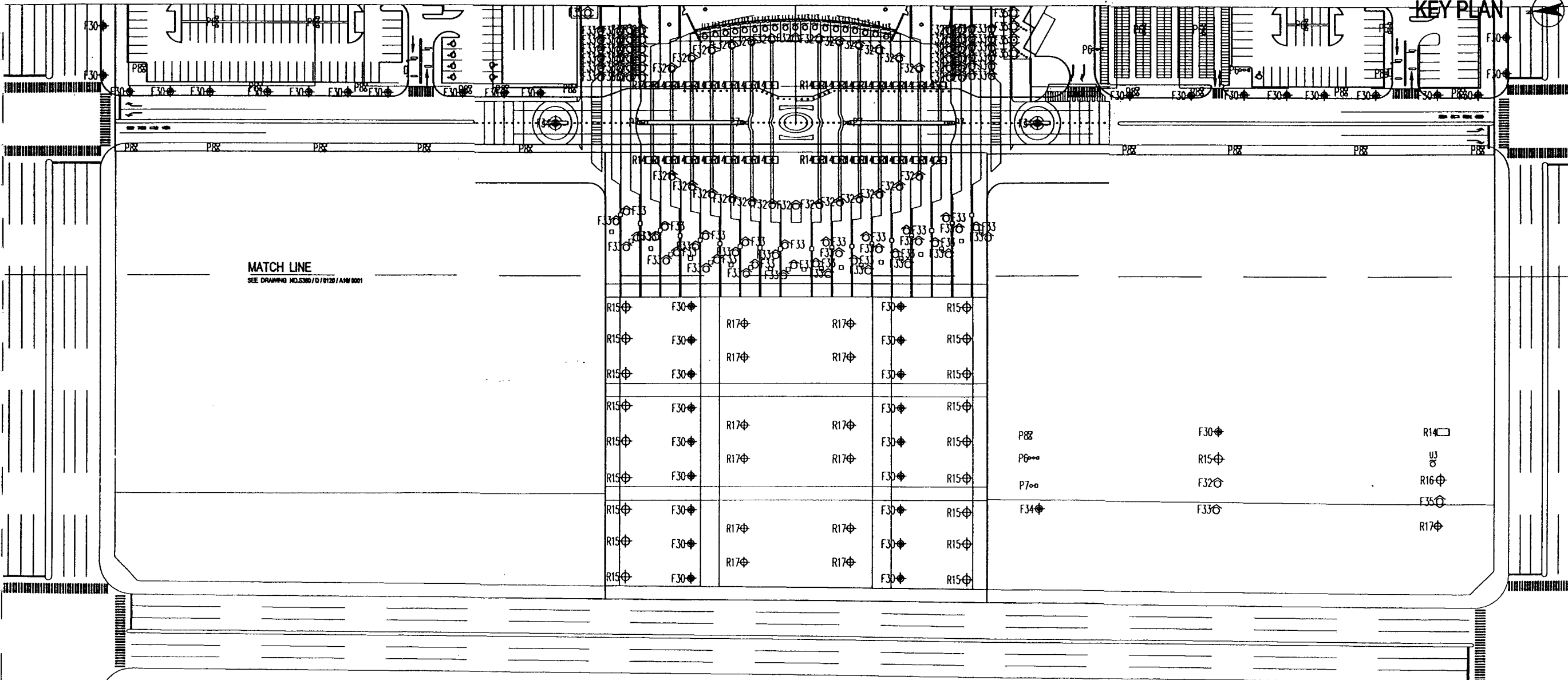
- | | | | |
|-----|--|-----|---|
| P8 | 停車場高燈(單盞)
Parking lot light-single lamp | F30 | 人行道高燈
Pole for path |
| P6 | 停車場高燈(雙盞)
Parking lot light-double lamp | R15 | 矮柱燈
Path light |
| P7 | 廣場高燈
Plaza pole | F32 | 埋入式地底燈
In ground flood light |
| F34 | 庭園柱燈
Themed light | F33 | 埋入式地底燈(樹用)
In ground flood light for trees |

- | | |
|-----|----------------------------|
| R14 | 隱嵌燈
Recessed luminaires |
| W | 水池底燈
Pool light |
| R16 | 壁燈
Wall light |
| F35 | 壁燈
Wall light |
| R17 | 草皮燈
Flood light |

0 10M 20M 50M 圖II-5-8全區燈具平面圖



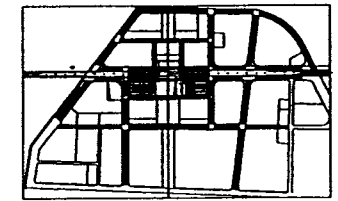
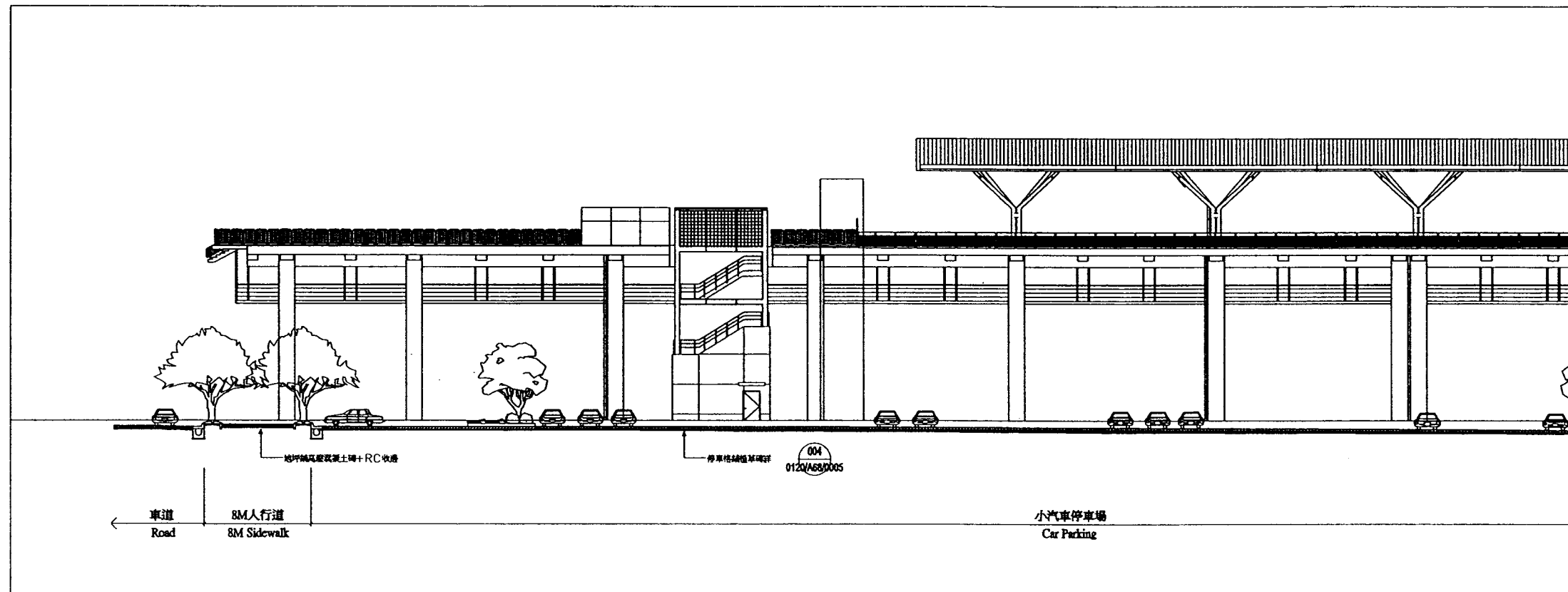
KEY PLAN



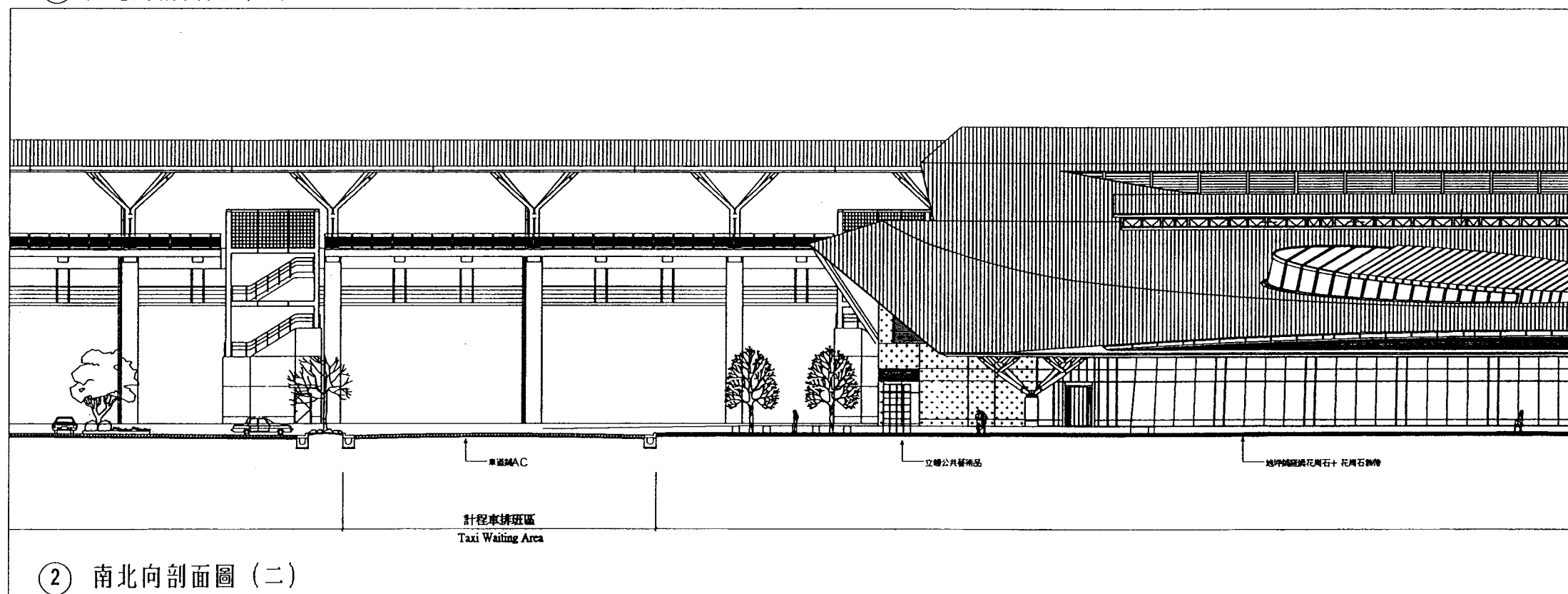
圖例Legend:

- | | | |
|---|---|--------------------------------|
| P88 停車場高燈(單盞)
Parking lot light-single lamp | F30 人行高燈
Pole for path | R14 隱蔽燈
Recessed luminaires |
| P600 停車場高燈(雙盞)
Parking lot light-double lamp | R15 矮柱燈
Path light | U3 水池底燈
Pool light |
| P700 廣場高燈
Plaza pole | F32 埋入式地底燈
In ground flood light | R16 壁燈
Wall light |
| F34 造型柱燈
Themed light | F33 埋入式地底燈(照樹)
In ground flood light for trees | F35 壁燈
Wall light |
| | | R17 草皮燈
Flood light |

0 10M 20M 50M 圖II-5-8a 全區燈具平面圖(二)



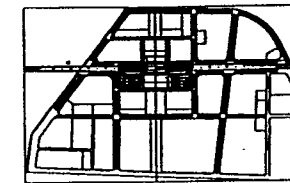
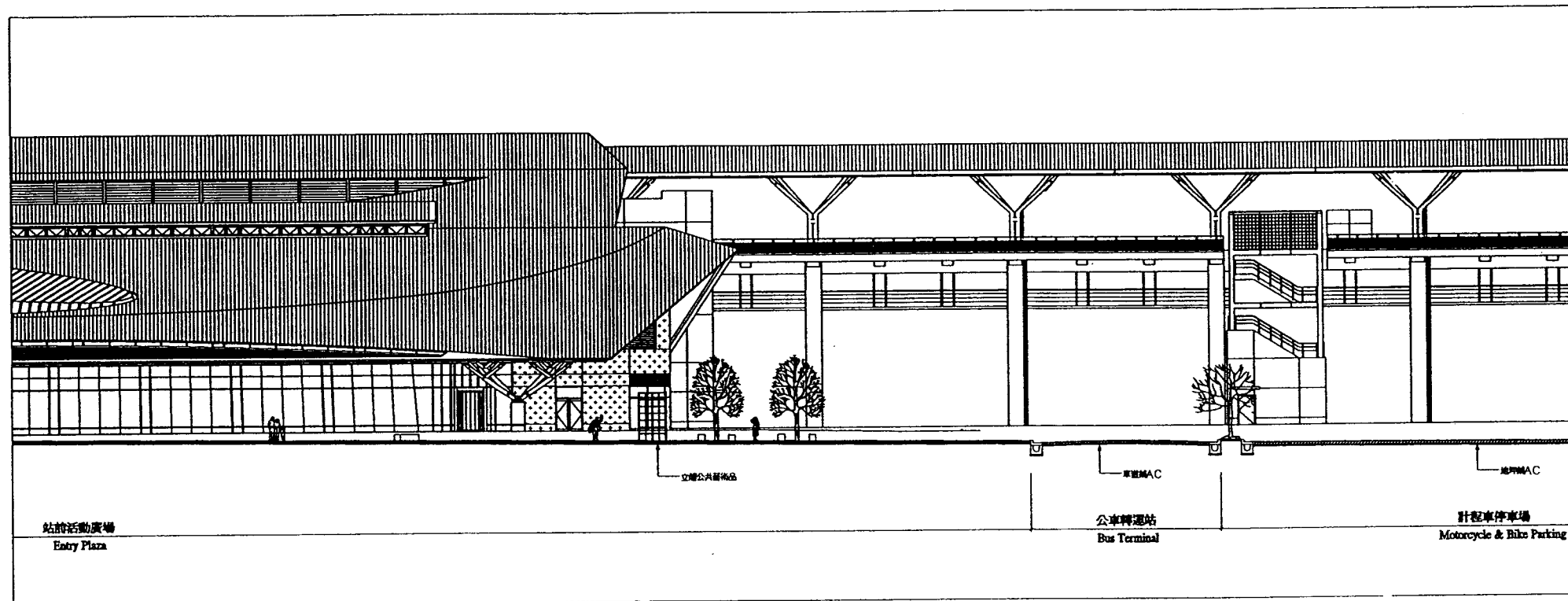
① 南北向剖面圖 (一)



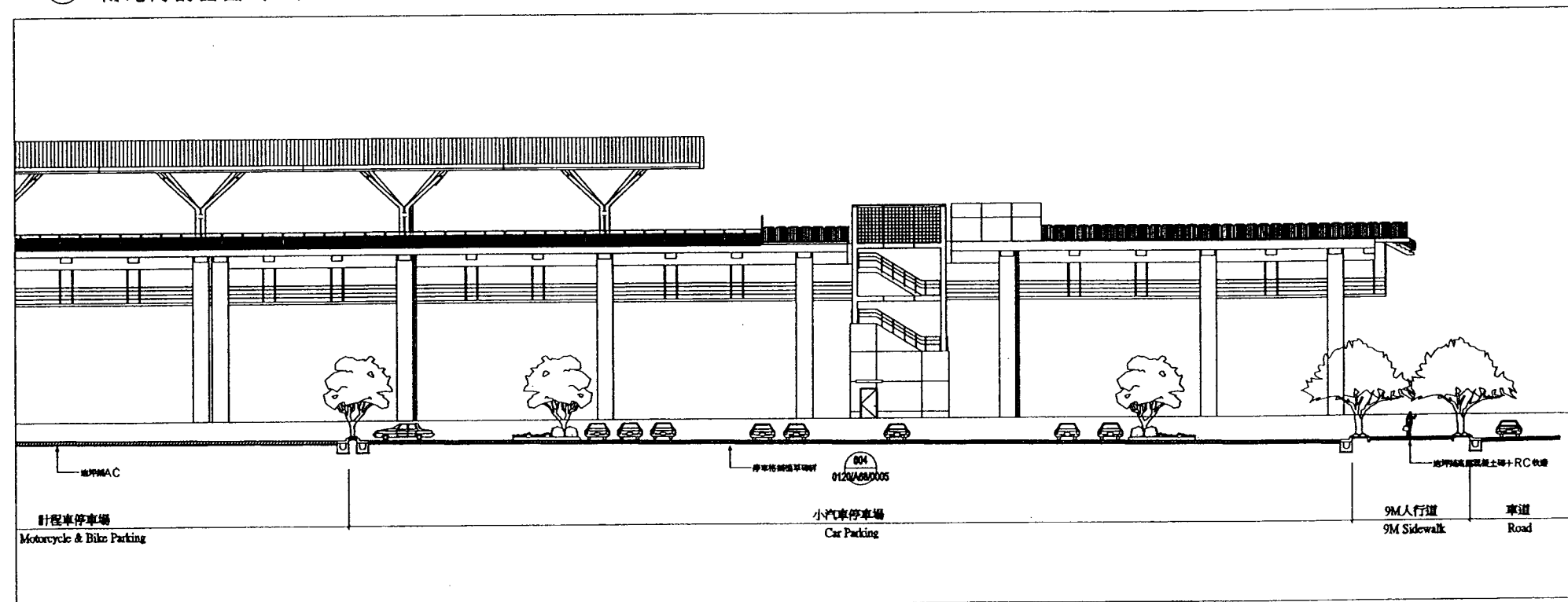
② 南北向剖面圖 (二)

0 1M 2M 5M 10M

圖II-5-9 分區景觀立面圖



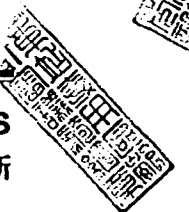
① 南北向剖面圖 (三)

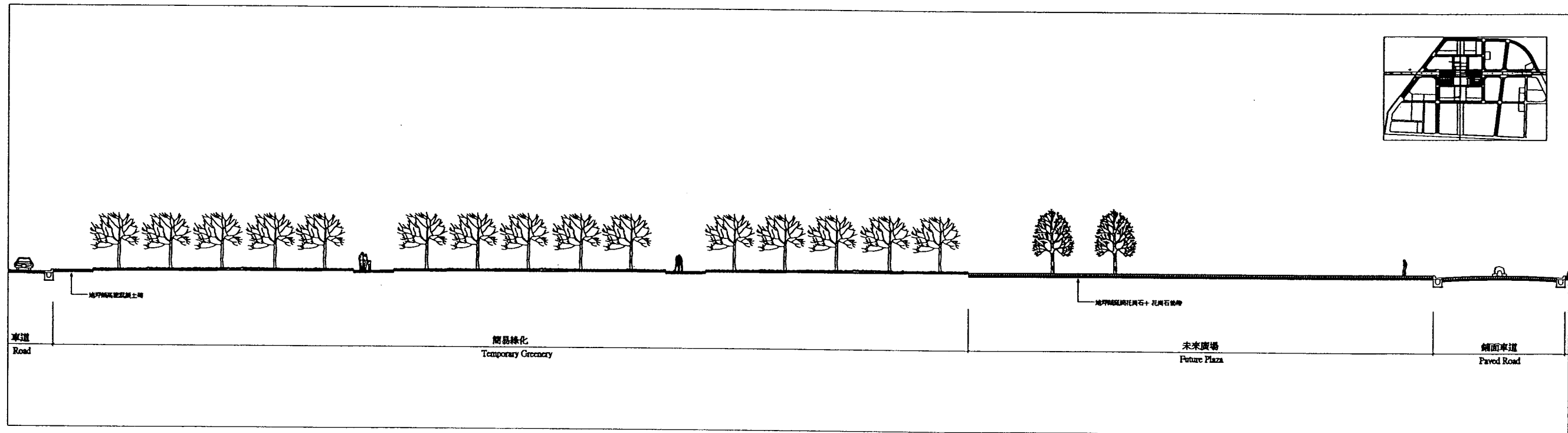


② 南北向剖面圖 (四)

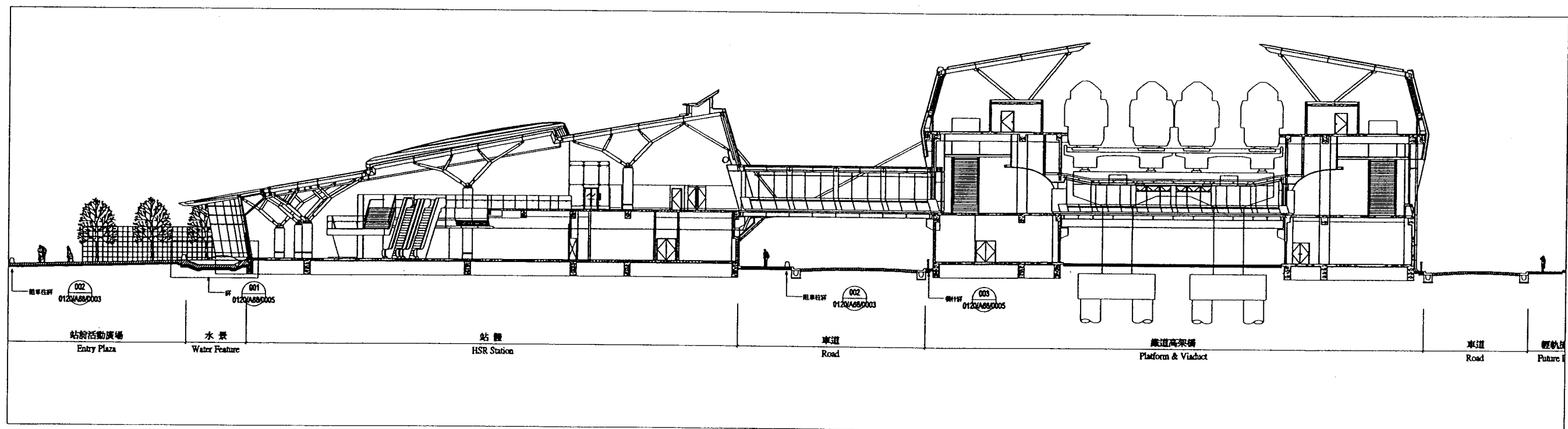
0 5M 10M 20M

圖II-5-10 分區景觀立面圖





① 東西向剖面圖 (一)



② 東西向剖面圖 (二)

0 5M 10M 20M

圖II-5-11 分區景觀立面圖

II-5-18

FEI & CHENG ASSOCIATES
宗邁建築師事務所



正本
興建

交通部高速鐵路工程局函

受文者：台灣高速鐵路股份有限公司

受文者地址：二〇台北市信義路五段二〇號

速別：

密等及解密條件：

發文日期：中華民國九十年元月八日

發文字號：（九十）高鐵路三字第〇〇三六四號

附件：會議紀錄乙份

主旨：檢送八十九年十二月二十九日召開之「高鐵嘉義車站專用區都市設計審議小組第一次審議會會議」會議紀錄乙份，請查照。

正本：廖主任委員慶隆、蔡副主任委員定彥、林委員大煜、林委員吉利、侯委員錦雄、許委員茂雄、陳委員博雅、黃委員崑山、曾委員漢洲（依姓氏筆劃順序）、台灣高速鐵路股份有限公司

副本：高鐵路許總工程師俊逸、處副總工程師湘華、鍾組長兼執行秘書維力、第一組、第二組、第五組、捷運組、車站特定區開發專案組（均含附件）

2001 1. 09

Q1/15/01 MON 11:18 FAX

台高收字第2001-00229-1

局長

廖慶隆

校對：黃雅菁

高鐵嘉義車站專用區都市設計審議小組第一次審議會會議紀錄

一、審議案件：高鐵嘉義車站專用區整體計畫及第一期開發計畫

二、時間：八十九年十二月二十九日（星期五）上午九時三十分

三、地點：高鐵路二樓會議室

四、主持人：廖主任委員慶隆

記錄：朱世康

五、出席人員：蔡副主任委員定彥、陳委員博雅（請假）、侯委員錦雄（請假）、林委員大煜、許委員茂雄（請假）、黃委員崑山（請假）、曾委員漢洲、林委員吉利（請假）、台灣高鐵路公司劉協理紹忠、江協理英二等

六、列席人員：鍾組長兼執行秘書維力、第一組游明敏、第二組周主任工程師智中、郭淑慧、第五組魏慶政、捷運組賴科長秀君、車站特定區開發專案組吳國詠等

七、工作小組報告：

1 台灣高鐵路公司申請案件處理說明（略）。

2 審議進行方式建議案（略）。

八、台灣高鐵路公司簡報整體計畫及第一期開發計畫內容：（略，參閱報告書及簡報說明資料）

九、工作小組初審意見說明：（略）

十、綜合討論：

（一）林委員大煜意見：

1 因今日簡報內容與報告書所載略有出入，本人所提意見僅供參考。

2 對於土地開發使用，本人所提意見僅供參考。

機關地址：台北市敦化北路二四〇號 承辦人：朱世康
電話：(02)25466830分機2304 傳真：(02)2349-6811



- 3 計程車及小汽車進出站區之動線並不十分妥適，公車灣及公車站之位置亦請補充說明。
- 4 站區聯外道路（P3-10）在內政部都委會中已略作調整，請一併確認並更正。
- 5 建議能確認高鐵橋下道路在站區內之定位，是否作為穿越性車流之使用，或是有槽化等其他處理。
- 6 目前之規劃旅客由站區廣場需跨越道路方能進出高鐵車站，建議能先澄清其功能、定位以及與車站間之關係。

（二）曾委員漢洲意見：

- ① 本地區將有三個大學：國立體育學院（面積三十公頃，學生九百人，已經開始上課）、稻江管理學院（現正興建中，將於明年年度開始招生）、大同技術學院（面積十五公頃，已購得土地），其中輕軌捷運計劃於稻江管理學院與大同技術學院設站；另長庚醫療專用區（三千床急性病床、二千床護理之家、養生村一千五百戶、老人安養中心五百床、護專學生六千名、醫學研究所學生三百二十個）亦將於明年底開始使用，以地區性長期發展而言，由於其他大眾運輸系統（輕軌捷運、公路客運）服務量之不足，未來高鐵乘客使用小汽車之比例將大幅提高，建議站體兩側之停車場能預留未來發展之需要，提前朝地下化規劃施工。
- 2 建議能引入當地企業認養、塑造站區上部之公共設施，以共同維護站區周邊設施及公共環境。
- 3 建議定稿本之報告書能多使用圖示說明。

（三）蔡副主任委員定彥意見：

- 1 建議能多考量旅客之動線便利性及長度，檢討本站是否需採用站軌分離之形式，或有其他之解決方式。
- 2 建議能將輕軌捷運車站之造型及周邊之景觀一併考量規劃。

第二頁 共四頁 C:\My Documents\UrbanDesign\會議會議紀錄\會議紀錄\891229.doc

3 建議對各類運具、人行動線進行模擬分析。

（四）廖主任委員慶隆意見：

- 1 本次車站之造型已較報告書中所提設計考慮更周詳，建議能將輕軌捷運車站之造型一併納入考量。
- 2 建議補充站區及車站防災計劃。
- 3 建議將捷運及高鐵穿堂空間合併規劃，同時將車站兩側各類轉乘設施併入車站之設計中考量，使轉乘空間及動線能更舒適順暢；請捷運組及第一組於兩週內將輕軌捷運車站之空間需求、高程等定案，送交台灣高鐵公司參考。
- 4 建議有關車站與月台間聯繫天橋之造型能有更多之嘗試，以強化橋下道路之景觀效果。
- 5 建議能將長庚醫療專用區之相關概念納入車站設計之特色中（如公共藝術之設置、養生資訊之展示、生命科學之反映等）。

（五）台灣高鐵公司說明：

- 1 由於車站之設計持續進行中，因此今日簡報內容與報告書確有不同，至於文字之謬誤將再校對；有關交通設施之配置已參考台南站規劃之經驗加以改善。
- 2 有關聯外道路之屬性，將加入報告書中分析之。
- 3 高鐵橋下道路之規劃定位，將於爾後交通規劃審議時再做更詳細之說明。
- 4 交通廣場係定義為特定區開放空間系統之一部分，有關其與高鐵車站之聯繫，將併同交通分析於後續會議中補充說明。
- 5 目前所規劃之停車數量已遠大於都市計劃之要求；請提供其他計劃之資料以供參考。至於有關企業認養之構想，將於維護管理計劃中補充。

6 將加強報告書中各項圖示之說明。

7 有關車站大廳及等候空間之規劃，目前已就旅客之行為加以考量，並在車站設計中加以反映；至於選擇站軌分離形式，係考量車站興建時程比軌道土建興建時程為晚，且本站為全線工程時程之鉗制點，採用站軌分離方能避免影響全線通車時程，同時能減低對車站內噪音顫動之影響（新竹站之地質較佳，故採站軌合一形式）。

8 有關輕軌捷運車站之規劃建議，於下次會議中一併提出說明；請高鐵局能提供最新之資料。

9 對於各類動線之模擬，將於交通規劃審議時一併提出。

（六）高鐵局意見：

1 建議能考量輕軌捷運旅客直接轉乘高鐵之動線。

2 已提供高鐵車站專用區都市防災計劃資料一份供台灣高鐵公司參考，請於站區及車站防災計劃中一併考量。

十一、會議結論：

（一）因今日會議委員出席人數（四人）未達全體委員人數之二分之一（五人）以上，本次會議為座談會；會議中所討論事項為委員之意見，僅供台灣高鐵公司參考，不作為審議會議之決議。

（二）請台灣高鐵公司將今日簡報內容另向未出席委員說明，以節省爾後開會之時間。

（三）有關嘉義縣擴大縣制內之各項計劃，請高鐵局第一組洽嘉義縣政府取得相關資料。

（四）建議下次會議將交通規劃及建築景觀合併審查，請台灣高鐵公司準備相關資料。

十二、散會（中午十一時五十分）



交通部高速鐵路工程局函

機關地址：台北市敦化北路二四〇號 承辦人：朱世康
電話：(02)2546-6830分機2304 傳真：(02)2349-5811

受文者：台灣高速鐵路股份有限公司

受文者地址：

速別：

密等及解密條件：

發文日期：中華民國九十年二月廿六日

發文字號：(九十)高鐵路二字第〇二九六六號

附件：會議紀錄乙份

主旨：檢送九十年二月十四日召開之「高鐵嘉義車站專用區都市設計審議小組第一次審議會
議」會議紀錄乙份，請查照。

說明：依本次會議決議，前於八十九年十二月二十九日召開之審議會議因出席會議委員未達
法定人數，改為討論會；高鐵路於九十年元月八日以(九十)高鐵路二字第〇〇三六
四號函檢送之「高鐵嘉義車站專用區都市設計審議小組第一次審議會議」之會議紀錄，
更正為討論會會議紀錄(原函誤植為高鐵路三字，一併更正)。

正本：廖主任委員慶隆、蔡副主任委員定彥、林委員大煜、林委員吉利、侯委員錦雄、許委員茂雄、陳委員博雅、黃委員台
生、黃委員崑山、曾委員漢洲(依姓氏筆劃順序)、台灣高速鐵路股份有限公司
副本：本局許總工程師俊逸、盧副總工程師湘華、鍾組長兼執行秘書維力、第一組、第二組、第五組、捷運組、車站特定區
開發專案組(均含附件)

局長 廖慶隆

高鐵嘉義車站專用區都市設計審議小組第一次審議會議紀錄

註：八十九年十二月二十九日召開之會議因人數不足，經本次會
議決議改為討論會；本次會議為正式之第一次審議會議。前
次會議紀錄處理方式請參閱本次會議之紀錄。

一、審議案件：高鐵嘉義車站專用區整體計畫及第一期開發計畫

二、時間：九十年二月十四日(星期三)上午九時三十分

三、地點：高鐵路二樓會議室

四、主持人：廖主任委員慶隆

記錄：朱世康

五、出席人員：蔡副主任委員定彥、陳委員博雅、侯委員錦雄(請假)、林委員大煜、許委員茂雄(請假)、黃委員崑山(請假)、曾委員漢洲、林委員吉利、台灣高鐵路公司劉協理紹忠、江協理英二等

六、列席人員：鍾組長兼執行秘書維力、第一組胡組長湘麟、施文雄、第二組周主任工程師智中、郭淑慧、謝炎廷、捷運組莊組長湧龍、賴科長秀君、車站特定區開發專案組何主任舜昌、吳國詠等

七、工作小組報告：

1 第一次會議處理情形(略)。

2 台灣高鐵路公司申請案件處理說明(略)。

3 審議進行方式建議案(略)。

八、討論一：前次會議效力之認定

(一)台灣高鐵路公司說明：

1 前次會議出席委員已提出很多具體的意見，本次會議所準備之資料亦已參考修正。

2 本站都審進度較其他各站為慢，但嘉義站是全線試車之起點，將影響全線通車時程，本公司建議徵詢委員意見追認前次會議紀錄，今日會議則為第二次會議。

(二) 陳委員博雅意見：

1 依相關規定前次會議在程序上非正式會議，但今日的會議可以將歷次的報告併同審議，實質上應不影響。

(三) 廖主任委員慶隆意見：

1 都市設計審議為法定程序，應避免程序上的瑕疵。

2 建議將前次會議紀錄中委員之意見列入本次會議紀錄中，本次會議仍為第一次會議。

3 建議台灣高鐵公司參考其他各站之經驗，提供適當之資料，有效縮短審議時程。

(四) 決議一：本次會議仍為第一次會議，前次會議為討論會。

九、台灣高鐵公司簡報整體計畫及第一期開發計畫內容：(略，參閱報告書及簡報說明資料)

十、討論二：第一次會議紀錄處理方式

(一) 決議二：前次討論會會議紀錄綜合討論中委員之意見，列入本次會議紀錄中。(記錄註：已分別註記於各委員意見之後)

十一、綜合討論：(對整體計畫及交通規劃部分)

(一) 黃委員台生意見：

1 以台南車站與本站比較，台南車站特定區將只是一個轉運站，可能無法取代台南市，對於都市發展之影響較小；但是嘉義車站特定區緊鄰擴大嘉義縣制都市計畫及太保都市計畫區，二者計畫人口合計約十五萬人，與嘉義市目前二十萬人之規模相當，未來極有取代嘉義市之潛力，因此嘉義站將比台南站重要。

2 應先釐清本站周邊各項都市計畫、聯外道路、輕軌捷運等計畫之實質內容以及在時程、工程配合上之關係，或者設定適當之假設，方能提高後續各項預估分析及設計資料之可信度，使目前之規劃案更趨實際；現階段的報告應再加強此部份之分析，建議請先提供相關資料供委員參考，俾便進行後續審議。

(二) 林委員大煜意見：

1 因今日(891229)簡報內容與報告書所載略有出入，本人所提意見僅供參考。(891229 討論會之意見)

2 交通設施用地內供公眾使用停車位之數量，於圖說與文字表格中有出入，請澄清。(891229 討論會之意見)

3 計程車及小汽車進出站區之動線並不十分妥適，公車灣及公車站之位置亦請補充說明。(891229 討論會之意見)

4 站區聯外道路(p.3-10)在內政部都委會中已略作調整，請一併確認並更正。(891229 討論會之意見)

5 建議能確認高鐵橋下道路在站區內之定位，是否作為穿越性車流之使用，或是有槽化等其他處理。(891229 討論會之意見)

6 目前之規劃旅客由站區廣場需跨越道路方能進出高鐵車站，建議能先澄清其功能、定位以及與車站間之關係。(891229 討論會之意見)

7 交通設施需求表(p.1-6)之數字與規劃數據採用數據應予以區分，建議增列實際規劃數據一欄。

8 計程車進出動線(p.1-17)與今日簡報內容不同，以及排班區與招呼站間之動線規劃，請補充澄清。

9 交通導引標誌(p.124)中，部分標誌之設置作用應無預期之效果（如其設置位置以及標誌牌與道路之方向關係之不適當），請檢討修改；另請規劃站區內四個停車場之間停車狀況之連線資訊顯示系統，俾便駕駛人做使用之選擇。

(三) 陳委員博雅意見：

- 1 簡報內容有關整體都市空間關係之分析，缺少周邊都市計畫中已定案計畫之資料（如三所大學之計畫），建議應有完整之資料蒐集及相關因應規劃，至少應有相對位置關係之圖說。另本計畫與周邊都市計畫之關係，應有必要之圖說及分析，方能使規劃及審議更趨周延。
- 2 本案相對於台中車站都市設計案而言，所顯示之資料、設計內容就其深度及細緻度均為不足，工作小組初審意見中亦有相同之看法，請參考並要求比照其他各站之標準，儘早完成相關內容之補充。
- 3 請說明高鐵車站兩側中長程客運轉運站及計程車排班招呼站中車輛進出動線與人行動線之關係，並說明報告書中所提「人車分離」之實質規劃方式。
- 4 請考量於規劃案中引進生態都市、永續發展、綠建築觀念（如以生態工程方法加強停車場之透水性、設置自行車道等），並建議參考擴大嘉義縣治都市計畫中有關生態都市之觀念及做法，使相鄰都市計畫之相關規劃能更一致。
- 5 有關整體計畫之景觀植栽計畫、色彩計畫、材料計畫等，應於現階段提出審議。

(四) 曾委員漢洲意見：

- 1 本地區將有三個大學：國立體育學院（面積三十公頃，學生九百人，已經開始上課）、稻江管理學院（現正興建中，將於明年度開始招生）、大同技術學院（面積十五公頃，已購得土地），其中輕軌捷運計劃於稻江管理學院與間同技術學院設站；另長庚醫療專用區（三千床急性病床、二千床護理之家、養生村一千五百戶、老人安養中心五百床、護專學生六千名、醫學研究所學生三百二十個）亦將於明年底開始使用，以地區性長期發展而言，由於

其他大眾運輸系統（輕軌捷運、公路客運）服務量之不足，未來高鐵乘客使用小汽車之比例將大幅提高，建議站體兩側之停車場能預留未來發展之需要，提前朝地下化規劃施工。（891229 討論會之意見）

- 2 建議能引入當地企業認養、塑造站區上部之公共設施，以共同維護站區周邊設施及公共環境。（891229 討論會之意見）
- 3 建議定稿本之報告書能多使用圖示說明。（891229 討論會之意見）
- 4 本次會議所提資料並未反映有關站前廣場停車（尤其是機車）規劃提前地下化之構想，請再檢討考量。
- 5 嘉義捷運系統之規劃及時程雖尚未定案，但未來使用捷運與嘉義市聯繫為必然之規劃，請提前補充規劃捷運車站進出以及與高鐵併其他交通設施轉乘之動線。
- 6 有關附屬事業究係自建自營或是以設定地上權方式開發，將與財務計畫有密切之關係，請補充必要之分析提供參考。

(五) 林委員吉利意見：

- 1 請在景觀規劃中能多採用嘉義縣樹台灣樂樹。
- 2 高鐵車站應能塑造嘉義縣之地標意象。
- 3 建議台灣高鐵公司能就規劃內容向本縣縣長做一次簡報。

(六) 蔡副主任委員定彥意見：

- 1 建議能多考量旅客之動線便利性及長度，檢討本站是否需採用站軌分離之形式，或有其他之解決方式。（891229 討論會之意見）
- 2 建議能將輕軌捷運車站之造型及周邊之景觀一併考量規劃。（891229 討論會之意見）

- 3 建議對各類運具、人行動線進行模擬分析。(891229 討論會之意見)
- 4 有關輕軌捷運車站與高鐵車站間之銜接通廊，如於未來施作將會有工程責任之問題，且該通廊對高鐵車站實有正面之效益，建議仍於現階段施作為宜。

(七) 廖主任委員慶隆意見：

- 1 本次車站之造型已較報告書中所提設計考慮更周詳，建議能將輕軌捷運車站之造型一併納入考量。(891229 討論會之意見)
- 2 建議補充站區及車站防災計劃。(891229 討論會之意見)
- 3 建議將捷運及高鐵穿堂空間合併規劃，同時將車站兩側各類轉乘設施併入車站之設計中考量，使轉乘空間及動線能更舒適順暢；請捷運組及第一組於兩週內將輕軌捷運車站之空間需求、高程等定案，送交台灣高鐵公司參考。(891229 討論會之意見)
- 4 建議有關車站與月台間聯繫天橋之造型能有更多之嘗試，以強化橋下道路之景觀效果。(891229 討論會之意見)
- 5 建議能將長庚醫療專用區之相關概念納入車站設計之特色中(如公共藝術之設置、養生資訊之展示、生命科學之反映等)。(891229 討論會之意見)
- 6 有關捷運路線及車站之初步規劃，請高鐵局第一組檢討注意。
- 7 高鐵左營車站之機車停車以半地下化方式處理，對於通風採光之效果較地下化為佳，建議於本站能加以參考，並請在細部設計上尊重機車停車者之心態。
- 8 請加強室外各種鋪面之透水性，並能藉由其設計改善視覺效果。
- 9 目前規劃之輕軌捷運車站造型之屋頂剖面天際線，與高鐵車站造型之配合尚屬適當；現階段可先就造型提出建議，未來其內部之實際功能再配合調整規劃。

(八) 台灣高鐵公司說明：

- 1 由於車站之設計持續進行中，因此今日(891229)簡報內容與報告書確有不同，至於文字之謬誤將再校對；有關交通設施之配置已參考台南站規劃之經驗加以改善。(891229 討論會之說明)
- 2 有關聯外道路之屬性，將加入報告書中分析之。(891229 討論會之說明)
- 3 高鐵橋下道路之規劃定位，將於爾後交通規劃審議時再做更詳細之說明。(891229 討論會之說明)
- 4 交通廣場係定義為特定區開放空間系統之一部分，有關其與高鐵車站之聯繫，將併同交通分析於後續會議中補充說明。(891229 討論會之說明)
- 5 目前所規劃之停車數量已遠大於都市計劃之要求；請提供其他計劃之資料以供參考。至於有關企業認養之構想，將於維護管理計劃中補充。(891229 討論會之說明)
- 6 將加強報告書中各項圖示之說明。(891229 討論會之說明)
- 7 有關車站大廳及等候空間之規劃，目前已就旅客之行為加以考量，並在車站設計中加以反映；至於選擇站軌分離形式，係考量車站興建時程比軌道土建興建時程為晚，且本站為全線工程時程之鉗制點，採用站軌分離方能避免影響全線通車時程，同時能減低對車站內噪音顫動之影響(新竹站之地質較佳，故採站軌合一形式)。(891229 討論會之說明)
- 8 有關輕軌捷運車站之規劃建議，於下次會議中一併提出說明；請高鐵局能提供最新之資料。(891229 討論會之說明)
- 9 對於各類動線之模擬，將於交通規劃審議時一併提出。(891229 討論會之說明)
- 10 目前所提報告為補充資料，若已於第一次報告書中說明且未修改之資料(如財務計畫)則並未重複編列，請各位委員參考先前之報告書。
- 11 有關與特定區周邊計畫之配合乙節、交通設施需求量與實際設置數量之關係，將再製

作更詳細之資料供委員參考。

12 計程車進出站區之動線，係於書面資料完成後再修改，應以今日簡報資料為準；將配合內部排班動線一併於報告書中修正。

13 有關已定案三所大學之相關資料，經洽嘉義縣政府得知為教育局主管業務，目前尚未取得資料，將於後續會議中補充。

14 台中站為全線最大之一級站，其面積、規模及所面臨問題亦不相同；有關陳委員所提相關資料之細緻度，將繼續要求設計顧問加強補充，以作為建議縮短開會間距之基礎。

15 有關人車分離之規劃方式，因考量分析後相關之動線流量較低，目前擬採用平面分離方式處理。

16 機車停車場之規劃係參考台南站之經驗，避免因配置於較遠處反提高隨意停車之行為，故在可允許的範圍內盡量配置靠近於車站，並以景觀植栽手法軟化其較剛硬之意象。至於停車場地下化乙節，現階段考量工程經費及時程，恐較難達成，未來將以加強景觀及管理之方式管制。

17 有關輕軌捷運車站之規劃，建議能將其穿堂層之高程降低與高鐵車站穿堂層一致將於下次會議前與高鐵局相關組室討論確認，至於連接通廊施作之時程及工程介面，建議考量未來需求發生時再予施作。

(九) 高鐵局意見：

1 建議能考量輕軌捷運旅客直接轉乘高鐵之動線。(891229 討論會之意見)

2 已提供高鐵車站專用區都市防災計劃資料一份供台灣高鐵公司參考，請於站區及車站防災計劃中一併考量。(891229 討論會之意見)

3 台灣高鐵公司規劃之輕軌捷運車站中，付費區轉乘動線之長度尚屬適當，非付費區聯繫動

線之步行距離則略嫌過長，請參考總顧問之意見，並建議能先將之間的聯繫通廊納入高鐵車站之設計先行施作，再做檢討修改。

4 有關向嘉義縣簡報乙節，建議比照新竹站之案例。

十二、會議結論：

(一) 有關嘉義縣擴大縣制內之各項計劃，請高鐵局第一組洽嘉義縣政府取得相關資料。(891229 討論會之結論)

(二) 本次會議仍為第一次會議，前次會議為討論會。

(三) 前次討論會會議紀錄綜合討論中委員之意見，列入本次會議紀錄中。

(四) 有關因應未來本車站特定區取代嘉義市之可能性，請台灣高鐵公司能多對周邊計畫之整合及站區之規劃多予考量。

(五) 有關輕軌捷運車站之銜接問題，請高鐵局總顧問與台灣高鐵公司設計顧問之間儘速討論可行方案，並於下次會議中提出。

(六) 有關向嘉義縣簡報事宜，請縣府發函高鐵局轉知台灣高鐵公司辦理。

(七) 請台灣高鐵公司參考委員意見修改整體計畫及交通規劃之相關內容，下次會議討論建築景觀範疇內容。

十三、散會(中午十一時五十分)

正本

裝

訂

線

規劃

交通部高速鐵路工程局函

受文者：台灣高速鐵路股份有限公司

受文者地址：110台北市信義路五段100號

速別：

密等及解密條件：

發文日期：中華民國九十年三月廿六日

發文字號：（九十）高鐵路二字第0四六八八號

附件：會議紀錄乙份

機關地址：台北市敦化北路二四〇號
電話：(02)2546-6830分機2304
承辦人：朱世康
傳真：(02)2349-5811

主旨：檢送九十年三月十三日召開之「高鐵嘉義車站專用區都市設計審議小組第二次審議會議」會議紀錄乙份，請查照。

正本：廖主任委員慶隆、蔡副主任委員定彥、王俠軍先生、林委員大煜、林委員吉利、侯委員錦雄、許委員茂雄、陳委員博雅、黃委員台生、黃委員崑山、曾委員漢洲（依姓氏筆劃順序）、台灣高速鐵路股份有限公司

副本：高鐵路許總工程師俊逸、處副總工程師湘華、鍾組長兼執行秘書維力、第一組、第二組、第五組、捷運組、車站特定區開發專案小組（均含附件）

局長 廖慶隆

校對：黃雅菁

台高收字第2001-02306-1 03/28

高鐵嘉義車站專用區都市設計審議小組第二次審議會議紀錄

一、審議案件：高鐵嘉義車站專用區整體計畫及第一期開發計畫

二、時間：九十年三月十三日（星期二）下午二時三十分

三、地點：高鐵路二樓會議室

四、主持人：廖主任委員慶隆

記錄：朱世康

五、出席人員：蔡副主任委員定彥、陳委員博雅、侯委員錦雄、林委員大煜、許委員茂雄（請假）、黃委員崑山（請假）、黃委員台生（請假）、曾委員漢洲（請假）、林委員吉利、琉園王總監俠軍、台灣高鐵路公司劉協理紹忠、江協理英二等

六、列席人員：鍾組長兼執行秘書維力、第一組胡組長湘麟、游明敏、第二組周主任工程師智中、郭淑慧、謝炎廷、第五組林足妹、捷運組莊組長湧龍、賴科長秀君、車站特定區開發專案組張副組長子裕、吳國詠等

七、台灣高鐵路公司簡報：（略，參閱報告書及簡報說明資料）

八、綜合討論：（對交通規劃及建築景觀部分）

（一）林委員大煜意見：

1 補充資料P.1-2及P.1-3二頁中「計程車招呼站」及「計程車排班區」之位置及動線之標示不相符，請台灣高鐵路公司補充說明。

（二）侯委員錦雄意見：

1 請補充說明未來擴大縣治及車站特定區間穿越及聯繫之主要規劃概念，以及自行車與人行步道之關係，例如自行車專用道與人行道分開之規劃等；另請說明P.1-10有關機車及自行車停車場與車站間之關係及其使用者之人行動線規劃。

- 2 本站車站建築設計與台南站極為雷同，若相關建築設計已趨近定案，建議未來能在色彩計畫上做出相當程度之區隔。
- 3 站區之風格應配合基地環境平坦之特性，注意天際線之設計及發展，並適度以植栽之規劃達成防風之效果。
- 4 有關阿里山夜景星海意象之運用，其效果可能不如預期的強烈，請再考量是否適當。
- 5 有關公共藝術之規劃，建議台灣高鐵公司訂定與地方地理或文化特色相關的數個課題，以作為未來規劃公共藝術之方向。另外除強化廣場之設計外，街道之規劃亦可就其公共藝術或景觀規劃之特色訂定主題或予以命名及規劃，以突顯其地方性。
- 6 目前對公共藝術之設置仍偏向雕塑之展示，請再考量如表演藝術等其他型態之設置構想。
- 7 嘉義與雲林地區有許多地方藝術團體，建議適度提供參與公共藝術設置之機制。
- 8 有關自然地景課題之取材，建議可參考沿海如布袋之地方特色，至於人文地景方面亦可參考如豬舍之歷史沿革等。建議規劃單位擬定整體公共藝術計畫之方向、課題，以及未來推動、設置、經費規劃等執行面之實質建議，未來方能較容易推動及落實。

(三) 陳委員博雅意見：

- 1 有關自行車專用道之規劃建議，應先澄清未來執行的單位方能落實，否則所建議事項僅是提供審議之用。
- 2 請工作小組說明本次台灣高鐵公司所提出之資料是否已符合相關要求。
- 3 有關本站委員所提之規劃建議若屬一般性要求，應通案主動要求其他各站一併達成，以使全線各站之標準一致。
- 4 請加強說明嘉義之地域特色及人文精神所指為何，或是有更細緻之探討，以說明現階段提出之阿里山、醫療專用區等課題，是否已足以代表嘉義之地方特色。建議可參考嘉義縣政府

府對其地方文化特色分析或其他相關文獻資料。

(四) 林委員吉利意見：

- 5 本站之車站建築設計與台南站極為相同，請台灣高鐵公司提出相關資料補充說明。
- 1 有關擴大嘉義縣治計畫區內之自行車道規劃，係以提供區內居民運動及短程運輸之用，目前第一期公共工程部份已在施工，至於第二期與高鐵車站特定區相鄰部分尚未施工，未來之規劃應可加以連接。
- 2 站前廣場兩側宜選用相同樹種（台灣欒樹）。
- 3 建請高鐵局於本案未來定案後之執行上，能督請台灣高鐵公司依通過之內容落實。
- 4 除阿里山及醫療專用區外，嘉義另有二個地方特色，一是北回歸線之地標，另一為交趾陶藝術，提供台灣高鐵公司參考。

(五) 王俠軍先生意見：

- 1 有關公共藝術設置宗旨中之方向及立意已相當周延，至於地域特色所選之項目及其未來之執行，是否能充分表達其精神並掌握主題，且能與車站之規劃及建築空間之氣質特色相符合，則為現階段極需考量之問題。
- 2 嘉義地區除阿里山日出及雲海等地方地理特色外，其瀑布之數量亦甚多；瀑布之意象可提供作為水景藝術之構想，且其動態之衝擊力表現亦不同於靜態之水塘規劃，本站建築規劃具有流暢、開朗、透明之性格，如同水之特性，建議能適度的予以結合。
- 3 設置之原則及手法中，已提出如地緣式、整體點綴或是獨立設置等方式；建議能於壁面上加以規劃設置，尤其如室內人行通廊僅以燈箱、燈光等方式設置仍略嫌僵硬，如能適度於其兩側壁面設置，則其流動性較強且創作空間亦較大。有關交趾陶藝術之運用即可結合於牆面之公共藝術設置上。

4 在執行面上所提出之新科技、新時代概念、地域特色、人文精神等，以及未來可能之型態等課題，應先予界定清楚，爾後參與及設計規劃的人方能有所依循。

5 建議能將公共景觀及人的活動空間、建築設計等結合在一起，目前規劃中之許多壁面都有機會設計成可出水的形式，如能結合水景、瀑布之規劃，將可調節溫度、提高親和度，並成為本站之特色。

6 有關北回歸線地標之設置建議，為一獨立的、暗示概念之下的地景設置，其與車站整體公共藝術及相關規劃概念之結合上應做更整體之考量。

7 車站設計上雖運用許多玻璃，但在人行道部分則運用壁面，其虛實性較大且不佔空間，建議可以將當地特色留給我們自幼至今的記憶、印象加以結合，設置相關的作品。

8 公共藝術整體的設計規劃，建議仍應先釐清相關的設置主題、地域的及人文的特質，並能於執行時與公共空間做一準確的結合，決非是置放一雕塑品如此簡單草率的做法。

9 建議能在建築規劃設計時就將公共藝術設置的整體構想加入並共同規劃、相互配合。

(六) 蔡副主任委員定彥意見：

1 有關簡報中多次提及以中央主軸作為發展之核心，惟該區域並未規劃車行動線，不能服務該區域，是否適當請再考量。

2 有關自行車道之規劃，應於計畫中考量，並能與擴大嘉義縣治計畫區之自行車道系統之連接。

3 自行車停車場之規劃，除區位之選擇外，未來細部設計時也應將必要之停車設施一併考量。

4 有關站前連接嘉義擴大縣治之道路（縣168）未來於高鐵通車後勢必會有交通壅塞之可能，相關交通需求將會轉移至區內其他道路，請於交通規劃時能注意。

5 停車場請加以考量遮陰之景觀及植栽規劃。

6 有關捷運與高鐵之間免付費通廊之規劃，請於未來定案報告書中補充相關資料及圖說。

7 車站外型設計與站距無關，為設計概念及企圖心之影響；建議台灣高鐵公司及設計顧問盡可能將台南及嘉義二站之車站建築外觀做出適度之差異。

(七) 台灣高鐵公司說明：

1 有關林委員大煜所提P.1-2及P.1-3之差異，係屬文書作業誤植，應以P.1-2之內容為主。

2 蔡副主任委員所指中央主軸係指站區發展之焦點，並非實質規劃呈現之內容。

3 嘉義擴大縣治已有完善之自行車道系統，車站特定區則尚無規劃，本公司將提出二者連接之建議，以及專用區內自行車道之規劃設計，於後續報告中補充。至於未來執行之方式，將考量相關工程介面以及自行車與捷運系統之關係，綜合考量後再提出相關說明。

4 有關高鐵車站機車及自行車停車場，已在配置上盡量靠近高鐵車站，惟事實上當地習慣使用機車之比例遠高於自行車，其搭乘高鐵旅客之運具分配中自行車之比例亦偏低，即使未來自行車道若規劃完善後，對於運具分配之影響亦無法估計。本公司現階段可調整配置使其靠近車站，至於停車後至車站之人行動線穿越車道之問題，將以交通管理及其他方式解決。

5 本公司目前規劃公共藝術之主要工作著重在各站主題、可能方向及設置位置之規劃，係一全線整體之規劃，至於各站則有其不同之風格；目前各站經過都市設計審議所討論之事項，將由本公司於執行機制上加以整合。本站設計顧問係就公共藝術如何與建築、地景結合之定位及未來方向提出建議。

6 有關嘉義之地域特色及人文精神方面，本公司設計顧問提出「人文地景」及「自然地景」兩個方向，其中自然地景廣為人之即為阿里山，人文地景所提出之醫療專用區概念係參卓廖主任委員所提之意見所設定，為一展望未來之規劃。各委員提中貴會

意見，均將參考作為未來規劃之方向。

7 台南站與嘉義站之距離較近，未來營運時列車同時停站之機率不大；本站之設計與台南站係在建築架構上相似，在細部設計上將以色彩計畫及其他如公共藝術之設置，區隔其地域特性及整體意象。

8 本站都市設計審議接近尾聲，建議於審議通過後再向嘉義縣政府做完整之說明。

(八) 高鐵局意見：

1 台灣高鐵公司對自行車道規劃之建議，若是以專用區為核心規劃併連接至嘉義擴大縣治，則屬於特定區公共工程範圍內之相關事項，可由高鐵局協調整合。

2 有關對台灣高鐵公司依工作小組初審意見所做回覆及修改之審核，工作小組將於最後一次會議前完成。

3 有關各站規劃中共通性之要求，各站之委員大多已提出並要求台灣高鐵公司辦理。

4 有關車站造型之設計，建議能掌握同中求異之原則，結合不同的地域特色，將台南站及嘉義站之車站造型塑造出不同的風格。

5 建議台灣高鐵公司能至嘉義縣政府簡報，聽取地方意見。

6 建議台灣高鐵公司於規劃時確認捷運連接通廊並未跨越至附屬事業或其他用地，以免造成未來土地使用上之爭議。

7 建議台灣高鐵公司於下次會議前能比照其他各站，將歷次會議中委員審查意見之回應做一有系統之整理。

九、會議結論：

(一) 台灣高鐵公司應主動要求各站設計顧問以共同之一般性之要求規劃設計，並將各站規劃之優點能適度引進其他站之設計中。高鐵局工作小組應注意相關審查之標準。

(二) 有關公共藝術之規劃，請台灣高鐵公司參考與會委員之建議，儘早提出整體規劃構想及計畫，俾便後續設置之執行。

(三) 有關向嘉義縣政府簡報乙節，請台灣高鐵公司與嘉義縣政府相關單位協商辦理。

(四) 如台灣高鐵公司擬於下次會議結案，請工作小組檢核台灣高鐵公司依工作小組初審意見、歷次會議決議及委員意見所做之修改、以及對本次會議決議及委員意見之回應，已確實修改無誤並完成；若至會前仍未完成則於會中向審議小組報告，並再召開會議確認。

十、散會（下午四時五十分）

交通部高速鐵路工程局函

機關地址：台北市敦化北路二四〇號 承辦人：朱世康
電話：(02)25466830 分機2304 傳真：(02)23495811

受文者：台灣高速鐵路股份有限公司

受文者地址：二〇台北市信義路五段二〇號

速別：

密等及解密條件：

發文日期：中華民國九十年六月二十九日

發文字號：（九十）高鐵路二字第一〇七八九號

附件：會議紀錄乙份

主旨：檢送九十年六月二十日召開之「高鐵嘉義車站專用區都市設計審議小組第三次審議會議」會議紀錄乙份，請查照。

正本：廖主任委員慶隆、蔡副主任委員定彥、林委員大煜、林委員吉利、侯委員錦雄、許委員茂雄、陳委員博雅、黃委員台生、黃委員崑山、曾委員漢洲（依姓氏筆劃順序）、台灣高速鐵路股份有限公司

副本：本局許總工程師俊逸、盧副總工程師湘華、鍾組長兼執行秘書維力、第一組、第二組、第五組、捷運組、車站特定區開發專案組（均含附件）

繕校：黃稚菁

局長 廖慶隆

高鐵嘉義車站專用區都市設計審議小組第三次審議會議紀錄

- 一、審議案件：高鐵嘉義車站專用區整體計畫及第一期開發計畫
- 二、時間：九十年六月二十日（星期三）上午九時三十分
- 三、地點：高鐵路二樓會議室
- 四、主持人：廖主任委員慶隆

記錄：朱世康

- 五、出席人員：蔡副主任委員定彥、陳委員博雅、侯委員錦雄、林委員大煜、許委員茂雄（請假）、黃委員崑山（請假）、黃委員台生、曾委員漢洲、林委員吉利、台灣高鐵公司劉協理紹忠、江協理英二等

- 六、列席人員：鍾組長兼執行秘書維力、第一組王副組長祈財、第二組周主任工程師智中、郭淑慧、謝炎廷、第五組林足妹、捷運組賴科長秀君、車站特定區開發專案組張副組長子裕等
- 七、工作小組報告：

（一）歷次會議結論辦理情形。

（二）台灣高鐵公司已完成對於工作小組意見、審議委員意見之修改。

- 八、台灣高鐵公司簡報：（參閱補充資料及簡報說明資料）

（一）前次會議結論辦理情形。

（二）整體計畫規劃準則。

- 九、討論一：綜合討論

（一）黃委員台生意見：

1 有關人行步道斷面之建議方案中，雙排植栽之設置恐導致空間使用餘裕之不足；如未來管

理時無法管制自行車於該區段之停放，將造成使用之不便。建議保留臨道路側之植栽。

(二) 侯委員錦雄意見：

- 1 考量嘉義地區氣候因素，有關自行車道植栽建議仍維持雙排設置，以塑造綠色隧道之意象。其相關內容、與公共工程（如共管溝、街道家具：等）之配合、各單位執行之權利義務界面：等規定，應在規劃準則中加以規範。
- 2 本次所提有關整體規劃之內容（如量體、道路系統：等），應以適當之方式轉換為文字準則，並保留適度之彈性，以規範後期之開發。
- 3 建議適度提高廣場之綠覆率。
- 4 有關水土保持、透水性等問題，建議提出數據性之分析。
- 5 除今日所提出有關公共藝術設置之說明外，建議其概念、規劃、設置及未來執行之方式，能有較具體之文字規範。

(三) 陳委員博雅意見：

- 1 請檢討有關景觀規劃中部分地方是否適合劃做綠帶，並請提高綠覆率。
 - 2 有關本案審議結果，建築師應確實規劃，地方政府亦應設立機制加強執行。
- (四) 曾委員漢洲意見：

- 1 本次所提出配合擴大縣制自行車道之規劃，結合指定退縮建築之帶狀開放空間所規劃之人行步道及自行車道系統，恐將因為實際管制問題，造成私人開發者配合意願以及地方政府管理上的困擾。
- 2 建議將鄒族文化相關資訊納入公共藝術規劃範疇中。
- 3 有關植栽樹種之規劃，除先前建議之台灣樂樹外，建議排除有毒的海欖果而將俗名雞蛋花

之開花樹種納入；此外建議將大葉欖仁、檳榔樹或大王椰子等樹種納入，塑造地方特色。

(五) 廖主任委員慶隆意見：

- 1 請高鐵局相關單位洽嘉義車站特定區公共工程執行單位了解特定區街廓指定退縮建築帶狀開放空間之整體規劃問題，並與各地主協商。
- 2 建議植栽規劃應依其生長速度分層次，以配合營運各階段之景觀規劃需求。

(六) 蔡副主任委員定彥意見：

- 1 特定區都市設計管制事項已就退縮建築之帶狀開放空間訂定相關規定，可作為地方政府審議管制之依據。
- 2 請考量車站建築天窗之開口率以及室內空調效果之關係。
- 3 本局擬於高鐵各站規劃長、中、短程客運轉運站（二層為商場、一層為多功能轉運月台），請說明未來是否有空間調整之可能性。
- 4 停車場植栽，可否選擇生長快速、植後幾年即為成株，且其樹蔭寬廣之樹種。

(七) 林委員大煜意見：

- 1 本次已將先前之問題修改。
- 2 有關利用退縮建築之帶狀開放空間規劃自行車道之方式，應先確認其可行性並加以整體規劃，方能發揮其都市空間規劃之意義。
- 3 自行車道之規劃應考慮停車需求或其他違規使用之可能性，研擬適當之對策。

(八) 台灣高鐵公司說明：

- 1 退縮建築現階段在都市設計管制上為一盲點，因此在建議將退縮之帶狀開放空間結合人行道系統規劃為一整體的人行步道及自行車道系統時，也建議地方政府主特定區都市設計管

議管制及建築管理面上加以配合，方能確保其退縮帶狀開放空間之空間品質；至於本案擬接本公司管理使用之街廓邊緣，將以本次建議之斷面方式規劃設計。

2 本公司設計規範中已經對樹種之胸徑等加以規定，將再就其成長速度檢討停車場及其他區域樹種之選用。

3 有關車站建築之空調負荷，目前之設計已經加以檢討並調整天窗開口比例。

4 轉運站已依都市計畫之規定加以設置。

(九) 高鐵局意見：特定區公共工程目前只做到街廓邊緣，有關將其規劃及工程範圍是否可以延伸進入私人街廓指定退縮建築之帶狀開放空間，本局另洽公共工程執行單位了解。

十、討論二：整體計畫規劃準則

(一) 工作小組說明：台灣高鐵公司已依歷次委員意見修改規劃並納入準則中，無其他意見。

(二) 侯委員錦雄意見：本規範未來僅對台灣高鐵公司有管制之效力，建議以簡單、清楚為原則即可。

(三) 陳委員博雅意見：應就工作小組檢討之結果為準。

(四) 決議：原則通過。

十一、會議結論：

(一) 本案原則通過。

(二) 請台灣高鐵公司依委員意見修改後，由工作小組檢核。

十二、散會（上午十一時四十分）