

台中都市空間政策改造提案

台中市真建築協會

台中市都市空間改造小組

目錄

前言

壹、 人的步行系統(含自行車道)

貳、 車行系統

參、 綠帶系統(公園、廣場、人行道)

肆、 河川系統

伍、 閒置空間再利用

陸、 生活資訊

台中市都市空間之活化

前言

近年來全國縣市地方政府，關於都市空間的改造，如火如荼地展開，少數地方有著耀眼的成績，但仍有多數地方，由於專業知識的不足或掉入矯情的歷史主義，致使成果令人扼腕。少數值得進一步討論的縣市，如宜蘭縣、新竹市、台北市都是這一波都市改革中的亮眼明星。施政首當改善經濟、治安、交通、環保等重大基礎議題，但對於都市空間美學的提昇，事實上與上述議題仍有密不可分的關係。譬如新竹市東門區域的新竹之心、護城河、與周圍閒置空間的再利用，就深深影響了整個都市的發展，再譬如宜蘭冬山河、宜蘭河的整治就牽動了整個宜蘭，乃至於整個北台灣區觀光休閒去處的動向。台中市在一個整合中部城市，成為都會核心的大前提下，如何提供周邊城市成為一個「消費」核心，是未來台中城市發展可能的移動方向。因此，本協會(真建築協會)試圖從協會專業人員的有限知識中，提出都市空間政策改造的初步建議，也就是說，從長時間關心台中市的經驗中，為都市的可能性改變提出建言。我們試著從人行、車行、綠帶、藍帶(河流)及閒置空間再利用等系統分項加以說明，以求拋磚引玉之效。

壹、人的步行系統 (含自行車道)

一座城市的可居性建立在許多基礎上，自然人行道系統是其中重要的一項，廣義來說，它包含**流暢的人行道、街道設施的擺設與自行車道的設置**，另外就是機車停車的適當規劃。這些攸關都市生活品質的帶狀人行動線，在歐美先進國家大都已有好的成果。台中這幾年來在舊市區更新、以及園道系統的建立已有初步的成績，待進一步努力的則是綠園道系統與市區開放空間的連接與美化，讓真正的「暢行無阻」名副其實。

一. 流暢的人行道

嚴格執行在公共騎樓與人行道上私設或擺放私人物品，除未來市政府規劃的機踏車停車區外。另外就是由民間人士組成一個檢舉的團體，名之「Taichung walk」，對往後不法在公共騎樓與人行道上設置在的違章建築嚴加取締。

二. 街道設施的擺設

包括植樹、鋪設地磚、座椅、路燈、機踏車停車區與商店招牌的改進等等皆是工作的範圍。

三. 自行車道的設置

台中自行車道系統的建立相對於其他城市更有條件。譬如說，已有的綠園道系統、筏子溪河濱帶狀公園與寬廣的中港(可作軸向連接)文心路(可作弧狀連接)皆有機會串成一網狀自行車道。

以下就試著將依附在綠園道各區域的特殊性提出初步的建議：

一. 國立美術館區

現況：美術館在園道上一直是環狀綠園道的死點，因為它完全封閉在自己的空間裏，沒有任何都市的概念，也就是說，干擾了園道可能的流暢性。

願景：讓美術館成為活絡園道的關鍵點。

對策：建議必需更新美術館廣場與咖啡園道間的穿越系統，尤其重要的是美術館與文化中心間的空间必須重新整理。

二. 咖啡園道(五權西三街)

現況：目前民間自主性的餐飲咖啡設立已成風氣，可惜中間的帶狀園道除了植栽零亂無特色外，亦無法扮演更積極的角色。

願景：讓咖啡園道成為台中市最具複合文化休閒性的帶狀園道。

對策：簡化植栽(尤其是低矮灌木的移除)、帶狀徒步與自行車道的建立。開放面前帶狀徒步步道設立戶外咖啡廣場(以課稅行之)。未來還可考慮開挖園道下方，安置小型藝廊、藝術相關的設施與地下停車場。

三. 中正公園區

現況：目前中正公園這個區域似乎被新民工商完全阻隔，無法聯繫三民路東向的興進路段綠園道。

願景：暢行無阻的園道。

對策：藉由市立殯儀館的遷移與土地的交換，或許是一個解決之道。

四. 鐵路沿線與興進路段綠園道、柳川西路綠園道交接區

現況：顯得雜亂。

願景：暢行無阻的園道。

對策：鐵路地下化後的交接區的「都市縫合」將可解決這個問題。

五. 柳川沿岸區

現況：河面缺乏親水性首先是中正路與五權五街路段道路斷面過大，顯得浪費。另外是中正路至公園路段目前略顯混亂。

對策：恢復河流與台中市人的關係。中正路南段可藉由道路斷面縮小，河堤逐層下降來提供人與水的關係，之後可進一步建立人行及自行車行的舒適性及可能性，中正路北段則可將目前興中街旁的停車空間重新整理，讓它成為柳川旁的一個重要河濱休閒空間，必要時停車空間可下控。

六. 筏子溪沿岸

現況：弧形道路和邊界更由於納莉颱風重創河堤，因此顯得整治的迫切與適時性。

願景：願筏子溪的記憶重新再現，它將不再是邊界，而是一個市民假日休閒的去處一個帶狀親水的綠色空間。

建議：可逐段整治，方式儘量以維持河川自然保持生態為主。

貳、車行系統

一、現況

大眾運輸系統不夠便利，降低市民進入市中心休閒及消費的意願，導致市中心的衰敗沒落。

二、願景

- 建立完整的、多元化的大眾運輸系統網路，增加行人進入市中心的便利性及意願。
- 減少市中心的汽、機車停車量，改善市容及街道景觀。

三、具體做法

1. 高架單軌捷運系統 (mono-rail)

建議利用 80 米寬的外環道(中彰快速道路)下方，規劃成立體停車場，鼓勵民眾把汽車停在快速道下，然後轉搭捷運進入市中心。先建一條高架單軌捷運系統(mono-rail)，從朝馬轉運站，沿台中港路 / 中正路連接到台中火車站，沿途可停靠未來的新市政中心、新光三越、科博館等重要據點，進入市中心後則可停靠柳川、三民路、自由路、綠川等重要河川及道路，最後到達台中火車站。

高架單軌捷運系統有造價低(約是地下鐵(subway)系統的 1/5)、工期短(約 3 年)等優點。

2. 小型巴士接駁系統 (shuttle bus)

以高架單軌捷運線作為主要幹線後，可從此主要幹線上設接駁站伸出許多小支線小迴路(Loop)以增加各生活圈中生活設施(購物、休閒、藝文、公部門、醫療機構)的可及性。這些小迴路上則以小型巴士(shuttle bus)來載客。例如市中心區可設一條小型巴士路線，從中正路·三民路路口或中正路·自由路路口下捷運後，改乘小型巴士，可繞行三民路→公園路→自由路→民權路主要路段，以多站停靠(約 150 公尺設一站)的方式，沿途可停經婚紗街、珠寶街、台中公園、電子街、批發街、市政府等，將民眾帶至各生活據點，並提高商機。

除了市中心區的路線外，其它各區也可從捷運幹線拉出小型巴士的迴路線，例如東海國際街商圈·台中都會公園，逢甲商圈，中國醫藥學院生活圈等。

小型巴士有經費低、滿客率高、機動性高的優點。車身還可經過美化，達到增進市容、進行宣導的功用。如果再稍加設計，巴士後還可供腳踏車搭載，讓民眾下了小型巴士後，可接上自行車道系統，使得整個都市的交通網路，從大至小兼顧，如此，生活的便利性可以觸及深入至每一點，更可大大減少汽、機車的通行量。

3. 市中心主要道路之綠化

當進入市區的民眾，因公共運輸系統的便利，而減低了汽、機車的使用量時，主要車道的寬度就不需要這麼寬了。中正路、三民路、公園

路、自由路及民權路這五條道路均為 20 公尺寬。此時可將車行寬度減為雙車道(7 公尺)，加上慢車道(2.5 公尺)，共 9.5 公尺。多出的 10.5 公尺則為兩側 4 公尺加 6.5 公尺的人行道。其中 6.5 公尺的人行道除提供 4 公尺人行、腳踏車道之外，多的 2.5 公尺將提供空間給高架單軌系統的結構體使用，或供巴士、計程車停車彎及候車亭、站牌設立。

還給民眾的人行道上，除了應設置完備的街道傢俱(座椅、垃圾桶、電話亭、路燈、資訊牌、解說牌外，還需加以綠化植栽，不但可創造蔭涼的空間，有助於調節夏日氣候，美化都市景觀，還可增加市民徒步逛街的意願。

參、綠帶系統（公園、廣場、人行道）

現況問題：

- 一、目前開放空間均為各自獨立之空間，彼此間缺乏聯繫性，無法給予市民整體之都市空間意象。
- 二、開放空間未依層級及功能作整體性之規劃，以致各開放空間之角色不清楚，所提供之設施亦極為相近。
- 三、主要道路兩旁人行道常被住家及店家佔用，或被違規停放汽車，造成行人通行不易。同時，人行道缺乏綠化及相關配套設施，無法發揮應有之功能。

願景：

- 一、以幾個可辨識之綠帶系統串聯，共同建構全市之開放空間架構。
- 二、依據空間之不同角色分別將其規劃為都會型、全市型、區域型、及鄰里型之開放空間；擬定具主題特色之公園。
- 三、建構鄰里綠帶系統，並與全市之開放空間架構銜接，以完成整體綠帶系統。
- 四、各綠帶系統均配置必要之街具設施，充分發揮服務市民之功能。

具體做法：

一、都市軸線綠帶系統（中正路、台中港路）

以道路兩旁人行道淨空及綠美化為基礎景觀元素，銜接中正路 / 台中港路軸線上一系列都市空間，這些都市空間可加以型塑成為極具特色之場所，軸線綠帶系統及都市意象亦得以強化。主要都市空間由東南至西北分別是：

1. 火車站前廣場
2. 綠川 / 第一廣場
3. 第二市場
4. 柳川 / 停車場
5. 五權路 / 台中港路口
6. 民權路 / 台中港路口
7. 園道 / 台中港路口
8. 忠明路 / 台中港路口
9. 新市政中心
10. 交通轉運站（七期）
11. 筏仔溪 / 台中港路口
12. 東海大學門口

二、市中心區綠帶系統

以市中心區之主軸線（中正路）、副軸線（市府路）及「口」字型人行道交之而成之綠帶系統。主軸線上主要都市空間有火車站前廣場、綠川 / 第一廣

場、第二市場、柳川等；副軸線上則以中山公園及市政府前廣場為主。「口」字型迴路包含自由路、民權路、三民路、公園路等四條主要道路。主要都市空間如下：

1. 廣場：火車站前廣場、市政府前廣場、第二市場廣場（待開發）
2. 河川空間：綠川、柳川
3. 公園：台中公園
4. 徒步街：電子街、繼光街
5. 人行道綠美化：自由路、民權路、三民路、公園路、中正路

三、園道綠帶系統

強化園道綠帶之連續性及各分段之功能定位，在園道與台中港路交叉口處應架設斜坡式人型與自行車陸橋，以確保活動之連續。園道上之主要場所空間如下：

1. 中正公園
2. 植物園
3. 科博館
4. 市民廣場 / 雕塑公園
5. 文化中心
6. 國美館
7. 中興大學

四、主要道路人行道綠帶系統

1. 忠明路人行道綠帶系統

強化道路兩旁人行道空間品質，綠美化及提供必要之街具設施如：休憩座椅、候車亭、資訊牌、自行車停車架、照明、垃圾筒等。

2. 文心路人行道綠帶系統

強化道路兩旁人行道空間品質，綠美化及提供必要之街具設施如：休憩座椅、候車亭、資訊牌、自行車停車架、照明、垃圾筒等。同時，結合文心路 / 向上路口之巨蛋公園。

3. 忠明路及文心路人行道綠帶系統可與台中港路軸線綠帶系統銜接。

五、新市政中心綠帶系統

以新市政中心十字型（自新市政廳至國家音樂廳）之開放空間架構為中心，向外延伸之綠帶系統。新市政中心重劃區內主要開放空間南北軸線由台中港路至市政路；東西軸線則由文心路至惠民路（國家音樂廳）。延伸之綠帶系統可分為：

1. 往西：經由河道兩岸空間及市政路兩旁人行道綠帶與筏仔溪藍帶 / 綠帶系統銜接。
2. 往東：銜接大容東西街綠帶系統。
3. 往南：經由文心路人行道綠帶與巨蛋公園銜接。

六、鄰里綠帶系統

以鄰里景觀元素共同建構層級較低之社區綠帶系統，提供社區居民日常休閒及學生上下學一個良好之步行環境。主要之景觀元素有：

1. 鄰里公園
2. 社區內之國中小學（校內空間、操場、學校四周人行道）
3. 鄰里主要道路及學生上學之路徑綠美化及淨空

七、據點公園

針對地點偏遠之據點公園，可考慮於假日或週末時以穿梭巴士加強服務市民及遊客。亦可為每一據點公園設定不同之主題（如水主題公園、兒童益智公園等），以凸顯各公園之特色。據點公園如下：

1. 大坑森林遊樂區
2. 台中都會公園
3. 望高寮風景遊樂區
4. 台中酒廠（歷史文化公園）
5. 筏仔溪藍帶 / 綠帶系統（兩岸腹地、自行車道系統）
6. 民俗公園（北屯）
7. 豐樂雕塑公園（南屯）

肆、河川系統

現況說明：

能有如此密集的河川流經一個都會區，在台灣是少有的。但台中市民卻無法感受河川與人生活親密的關係。（無法感受河川的自然生態美景，更無法從現有河溝中找尋懷念的記憶，原本最容易接近人與土地關係的媒介，也被毀了）

預期的目標：

一、重塑河畔公園的美景選擇自然生態豐富，尚未被整治成水溝的河段，以自然生態工法重塑原溪的面貌。

執行建議：筏子溪如何結合洪氾平原區塑造生態公園，但避免成冬山河。（尚有其他河段，正堪察中）

二、穿越住宅區河段、親水河岸空間再造 60 年代以前市民們住宅是迎向河川都市高度發展，人民以背向河川，原本河川是社區社交匯集的場所如今卻成為疏離的洪溝。

執行建議：如楓樹溪原是一條充滿生機及記憶的河川，民國 86 完成整治後變成一條死河，也讓兩岸居民開始疏離。如何調整河川兩岸快速道，加大河川綠地，提供更多親水的公共空間，再縫合兩岸村民的情感。（尚有其他區位，正研究中）

三、流經商業區的河道成為露天雅座的修閒場所，老市中心區不斷衰敗，私人企業不斷外移，私有土地沒有意願再創新，必須動用河川土地創造公共利益場所。

執行建議：如柳川流經公園路、中華路段之扇形公有地已被闢為停車場，宜盡速檢討修正或採多目標發展計劃，將柳川水景(已分流過)結合休閒性的咖啡屋及表演廣場。形成活力的節點，重振中華觀光夜市的魅力。（尚有其他節點，正研究中）

伍、閒置空間再利用

一、現況

閒置正負空間的類型：

1. 歷史建築（記憶空間）
公有、私有、使用中、閒置中。
2. 都市廢墟（未完成的建築開發案）
僅建築結構體完工、建商倒閉、貸款銀行無法處分、產權複雜、基地環境混亂、影響都市整體視覺景觀。
3. 荒置空地（未開發、無管理、失落的都市角落）
公有地、水利地、私有未開發、畸零地、雜草叢生、違建入侵。

二、願景

1. 記憶的留存與延續再生：
舊市區歷史空間再利用（台中酒廠、舊市議會、新民路鐵路倉庫…）
沿街立面整體性的保護（中正路、中山路、西屯及南屯老街…）
2. 翻轉幽靈為城市的精靈：
都市廢墟的整理
創造另類空間使用方式
3. 讓每一個空地都乾淨整潔

三、具體做法

1. 歷史建築
 - A. 歷史建築的認定與指定（避免嘉義市役出張所的問題）
 - B. 再利用方案的前期規劃
 - C. 實際空間改造
 - D. 經營管理
2. 都市廢墟
 - A. 成立專案評估委員會（釐清產權、債權、地主等權益，結構安全、建築使用等技術問題，法令規章與管制等議題）
 - B. 再利用方案的前期規劃
 - C. 實際空間改造
 - D. 經營管理
3. 荒置空地
 - A. 基礎調查（位置、範圍、產權、地上物）
 - B. 溝通協調（地主、管理單位、社區委員會）
 - C. 行動方案擬定（環境整理、綠美化、景觀設施）
 - D. 計劃執行
 - E. 管理維護

陸、生活資訊

一、現況

目前政府與人民之間缺乏足夠及有效的溝通管道。許多市政建設報告多是在選舉期間才紛紛出籠。與一般居民息息相關的生活資訊在平時並無便捷的方式可取得。且台中市有大量的外來人口非設籍於台中，週末例假日又有大量的消費者來自外縣市，這些人更不可能專程到市政府來拿取相關資料。

二、願景

經由各種不同管道，使台中市居民及外來消費者能便捷的取得相關生活資訊如：

1. 交通
 - 自行車 / 行人 路線及景點
 - 接駁巴士系統及時刻表
 - 捷運
 - 停車
2. 防災安全通報系統
3. 環保資源回收 / 省能
4. 行政資源
5. 醫療系統
6. 公園、植栽、河川、生態
7. 歷史、古蹟、藝文

三、具體做法

1. 0800 免費電話
 - 以 24 小時的語音服務回答相關生活資訊問題。
2. 網路服務
 - 民眾可上網下載相關資訊（應有專人維修網頁並改善 **Graphic Design** 及讀取速度），並可經由網站索取郵寄生活資訊的摺頁。
3. **Mobil City Hall** — 機動式的服務
 - 將服務跨出市政府。以小型箱型車巡迴服務，配合義工，到各里民活動中心、車站、廣場、公園、市場、園道等公共場所作生活相關資訊的服務。
4. **Small City Hall** — 市政府的分身有術
 - 在百貨公司、商店街租賃店面當作 **Small City Hall**，配合義工提供資訊服務，並協調各大型的百貨公司、商場、影城、科博館、美術館設立 **Stand** 提供免費摺頁。
5. 摺頁內容改善
 - A. 美工設計改善
 - 參考歐美日的摺頁，美工設計除具美感外應簡明易讀（台灣美工設計傾向複雜化）。
 - B. 內容的實用性

應跳脫文宣、廣告式摺頁。

例如自行車路線應包括相關停車場，路程距離，難易度（坡度），鋪面材質（是否可提供直排滑輪或行人），附近相關設施如自行車租賃、廁所、公園、飲食、派出所、醫療院所、派出所或接駁公車（若能提供運送自行車的服務），另外應提供基本的自行車交通安全及規則供參考。