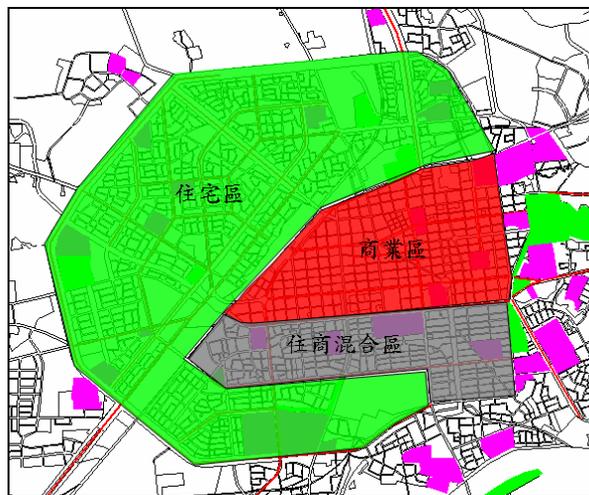


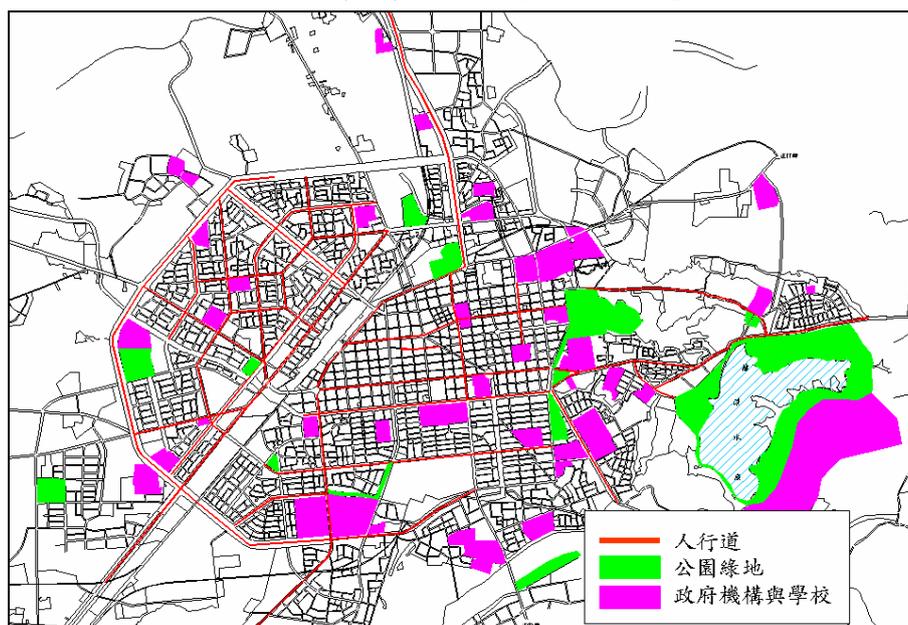
附錄一 嘉義市人行系統

一、嘉義市區人行道現況概述

「嘉義市街道人行環境及景觀改善綱要計畫」所探討之嘉義市區範圍為世賢路一段以南、世賢路二段以東、世賢路三、四段以北、新生路、彌陀路以西。市區土地使用狀況與具人行道設置道路之分佈分別如附圖 1.1 與附圖 1.2 所示，可看出嘉義市於建構完整人行道路網環境之改善空間仍相當大，舊市區部分人行空間設置路段較不普及；西區以住宅區為主且發展較晚，因此人行道分佈較為密集；世賢路外環道部分雖於綠帶上設有較寬廣人行空間，但沿路居民必須跨越慢車道方可到達，其便利性稍嫌不足，以下將以各土地分區分別說明市區人行空間狀況。



附圖 1.1 嘉義市土地使用分區示意圖



附圖 1.2 嘉義市人行道分佈

資料來源：「嘉義市街道人行環境及景觀改善綱要計畫」，嘉義市政府，民國 95 年 8 月

附表 1-1 為嘉義市工務局清查之嘉義市具有人行道設置路段之人行道寬度，其中舊市區人行道寬度多在 2.5 公尺以下，而人行道總寬度以 2.1 至 3.0 公尺為最普遍之設計，人行道具 3 公尺以上寬度之路段多分佈於較晚發展之區域。附表 1-2 為根據附圖 1.1 市區土地使用特性，將各區位具有人行道設置之道路以道路分級方式進行分類。

附表 1-1 嘉義市各路段人行道寬度

人行道寬度範圍	道路之人行道寬度(單位：公尺)
0-1.5 公尺	大雅路(1.5)、彌陀路(1.5)
1.6-2.0 公尺	興業路(新民路-上海路,2.0)、民權路(五福路-大雅路,2.0)、四維路(1.6)、民族路(2.0)
2.1-3.0 公尺	中山路(2.4、2.7)、興業路(體育路-仁愛路)、雅竹路(2.4)、忠孝路(2.5)、林森西路(2.2)、興達路(2.2)、自由路(2.6)、友愛路(2.9) 八德路(2.3)、北港路(2.3)、重慶路(2.6)、新民路(2.5)、玉山路(2.2)、啓明路(3.0)
3.0 公尺以上	垂楊路(6.3)、公義路(4.3)、博愛路(3.2)、世賢路(3.5)、友忠路(3.2)、中興路(3.6)、高鐵大道(5.5)

註：網點標示道路所在位置為「嘉義市街道人行環境及景觀改善綱要計畫」定義市區範圍之外
資料來源：嘉義市工務局，本計畫整理

附表 1-2 嘉義市具人行道設置道路與土地使用區位分類

	住宅區	商業區	住商混合區
外環道路	世賢路	-	-
聯外道路	北港路、博愛路、 高鐵大道	-	彌陀路、大雅路
主要幹道	友忠路、四維路、興達路、自由路、玉山路	民族路、中山路、林森西路、新民路、忠孝路	垂楊路、興業西路、吳鳳北路、興業東路
次要道路	八德路、友愛路、重慶路、中興路、 雅竹路、公義路	-	啓明路

註：網點標示道路所在位置為「嘉義市街道人行環境及景觀改善綱要計畫」定義市區範圍之外
資料來源：「嘉義市街道人行環境及景觀改善綱要計畫」，本計畫整理

根據都市土地使用特性，除以上所述之住宅、商業與住商混合區域外，各區域內人行道可依照週邊使用特性細分為住宅、商業、文教、政府及金融機構、公園、觀光區等不同類型，分類各不同區域對於人行道需求之方向後(附表 1-3)，即可進一步決定建構人本環境所需要素。

附表 1-3 不同都市區位人行道需求

土地使用	特性與需求	著重方向
住宅區	<ul style="list-style-type: none"> *可供居民活動與短距離散步 *私人傢俱擺放 *居家空間的延伸 *長時間停車 	<ul style="list-style-type: none"> *人行道與生活結合-活動空間為主的小型公園型態 *與道路緩衝空間
商業區	<ul style="list-style-type: none"> *逛街，行走距離較長 *有可以短暫停留休息的地方 *提供各項購物資訊，如特惠活動、商家類型與停車空間 *臨時停車多 *阻擋車輛進入人行範圍 	<ul style="list-style-type: none"> *停車與行走空間 *實體分隔 *停車收費/管理制度 *資訊提供 *人行道擺攤
文教區	<ul style="list-style-type: none"> *上下學尖峰時間可順暢行走 *家長接送學童等待的區域 *大眾運輸路線場站近、尖峰時間班次增加 *平常使用人數較低 	<ul style="list-style-type: none"> *阻擋車輛進入交通安全措施 *駐留等待區域 *站牌位置
政府金融機構	<ul style="list-style-type: none"> *臨時停車多 *步行長度短、停留空間需求低 	<ul style="list-style-type: none"> *臨時停車空間
公園運動場	<ul style="list-style-type: none"> *運動、長距離散步、慢跑、自行車等 *與公園範圍阻隔少或無阻隔，開放空間 *較寬廣的活動空間 *中長時間停車 *阻擋車輛進入人行範圍 	<ul style="list-style-type: none"> *人行道與公園空間結合-打破圍牆 *鋪面類型接近公園運動場 *道路邊緣緩衝區
觀光休閒	<ul style="list-style-type: none"> *中長距離的步行長度、速度慢 *定點停留休息的時間較長，空間較大 *觀光地圖與景點特性介紹資訊、大眾運輸場站與路線班次資訊、消費資訊 *長時間停車 	<ul style="list-style-type: none"> *休息遮蔽措施 *資訊提供方式 *接駁車可能性 *停車收費制度

資料來源：本計畫整理

二、嘉義市各土地使用分區人行道發展現況

本節根據附圖 1.1 嘉義市土地使用類型為基準，分別探討各區域內主要道路人行空間發展現況與問題。

1.商業區

嘉義市商業區以舊市區為中心，南起垂楊路，北至林森西路，西至中山路，東界為新生路，此區域南北向主要道路為民生北路、文化路、吳鳳北路、忠孝路與新生路；東西向道路為林森西路、中山路、民族路與垂楊

路，商業活動以吳鳳北路西側較為發達，吳鳳北路東側商業活動較不頻繁，最繁榮地區為中山路自嘉義車站至文化路週邊路段。

商業區內屬服務道路等級以上具有人行道設置之道路分別為中山路、林森西路、吳鳳北路、忠孝路、民族路與垂楊路，至於新生路、文化路與民生南路道路兩側皆無人行道設計。

(1)商業區人行空間需求分析

根據附表 1-3 需求特性分析，本區人行空間需求主要類型為商業區、觀光休閒區與政府及金融機構區等三類，商業區以中山路「嘉義車站-文化路」段商圈為中心，範圍包含文化路、民生北路及民族路週邊區域；觀光休閒區則集中於中山路「民族路-嘉義車站」段與林森西路上，本路段位於商業區西界，由南至北主要觀光景點分別有嘉義舊酒場園區、阿里山鐵路車廠與阿里山森林鐵路車站(小北驛)，均為吸引遊客人潮之處；政府與金融機構則多分佈於中山路與吳鳳北路口週邊區域，此區域民眾多以各類型運具代步進行短時間洽公，故步行機會較低。

附圖 1.3 為嘉義市商業區人行空間現況，其中「有人行道且人行空間足夠路段」表示現有人行道或騎樓空間足以提供行人較通暢之行走環境；「有人行道但需改進路段」則表示本段人行空間雖受阻斷或不足，但僅需要採用管理或現有設施進行小規模工程即可有效改善，處理難度較低；「無人行道且人行需求較高路段」則表示本路段並無人行道設計，但此處人行需求卻相對較高，若要改進則牽涉車道重新規劃或工程範圍規模較大等難度與時間需求之做法。



附圖 1.3 商業區人行道現況

(2)商業區人行空間概況

民生北路道路邊緣無人行道設計，住戶騎樓直接與車道鄰接，且大部分騎樓皆被住戶加蓋佔用，而路肩又因路邊停車數量眾多，使行人行走時必須利用外側車道，對於交通安全有明顯之負面影響。吳鳳北路有人行道設置，但因私人營業佔用使人行空間不連貫情況相當嚴重，而市政府前人行道因未受到佔用，人行空間較為充足。



附圖 1.4 民生北路缺乏人行道



附圖 1.5 吳鳳北路人行空間不連貫

民族路為嘉義市區主要東西向主要道路之一，道路兩側規劃有路邊汽機車停車格，人行道主要遭違規停車與商家營業用具佔用，民族路雖有騎樓設計，但許多商家已將建築延伸至騎樓佔用，因此騎樓人行空間相當不連貫，致使以步行方式進行活動或消費之民眾較少，若能改善人行道違規停車與佔用狀況，再配合長期清除遭佔用騎樓之路霸與障礙物，應可提高民眾步行購物之意願。



附圖 1.6 民族路利用路肩做為停車空間，但人行道與騎樓仍有佔用情形

中山路可分為「民族路-嘉義車站」與「嘉義車站-文化路」兩段分別探討其人行環境現況，由民族路至嘉義火車站前路段，因人行道具機車停車灣設計，機車停車管理較有效率，此處主要問題在於住家私人傢俱與停車佔據人行道的現象，尤以「民族路-永和街」路段以及蘭井街東側街口補習

班違規停車較為嚴重，此外，中山路於光彩街至嘉義車站路段機車停車需求遠大於供給，且站前機車出租業者佔用人行道、以及中山路口違規停車現象亦明顯影響行人權益，若欲改善車站週邊人行交通環境，上述狀況皆屬必須優先考量解決之課題



附圖 1.7 中山路「仁愛路-嘉義車站」段機車出租業者車輛佔用人行道空間

中山路自嘉義車站至文化路口為市區主要商業中心，此區域商業活動興盛，車輛與行人均多，受土地使用型態影響停車需求相當高，過去人行道與騎樓步行空間由於受機車停車壓縮而較為狹窄，自民國 96 年 3 月 1 日起嘉義市政府於本路段實施機車退出騎樓政策，事先於 1 月 1 日起開始宣導中山路機車退出騎樓措施，於騎樓區域張貼廣告傳單等，並請騎樓商家協助宣導，部分商家亦自製騎樓禁停機車等文宣提醒民眾配合。



附圖 1.8 中山路機車退出騎樓實施前後比較圖(左為實施前，右為實施後)

林森路週邊土地使用型態可以北興陸橋做為分界，陸橋以南路段因靠近嘉義車站與市區商業中心，商業活動較為密集，故人行空間多被商家營業用具或違規停車佔用，陸橋以北部分因商業活動密度較低，機車停車需求明顯減少，但住戶佔用人行道與違規停車現象卻增加，其主因為民眾貪圖方便不按照現有格線規定而任意停車、汽車停放於人行道、住戶商家擅自佔據人行道營業之用，故其步行環境改善空間仍相當大。

文化路市區內路段寬度較窄，且因通過嘉義市主要商業區，兩側商業

發達，人行環境亦相當缺乏，市區內路段狹窄、兩側無人行道設計，且路邊停車情形嚴重，因此行人步行環境並不理想，而自中山路口開始即為商業活動頻繁地區，人車爭道情形相當常見。文化路由中央噴水池起往南至民族路止均為商業發達區域，此路段交通特性在於機車與行人數量眾多，汽車行經此處十分容易受阻。



附圖 1.9 林森路站前商業區部分商家與違規停車佔用人行道情形



附圖 1.10 北興陸橋以北路段人行道遭到住戶私人傢俱佔用



附圖 1.11 文化路道路寬度狹窄，缺乏人行空間設計



附圖 1.12 中正路商業區週邊交通繁忙，常見人車爭道

(3)商業區人行空間初步改進方案

根據上述分析結果，本計畫建議人行道依照需求性較高與實施難度較低路段作為優先改善順序排定標準，故以商業活動密度較高、人行空間問題以違規停車最多之民族路人行道為第一優先改善路段；其次為吳鳳北路人行道；第三優先為林森西路，主要改善違規停車、商家住戶佔用人行道問題；最後改善路段則為民生北路與文化路等兩處缺乏人行道設置之道路。附表 1-4 為商業區人行空間改善優先順序排定原因與建議改善方案。

附表 1-4 商業區人行道改善順序與方案

優先順序	路段	選擇原因	改善方案
1	民族路	<ul style="list-style-type: none"> *市區主要商業活動頻繁路段 *人行道連貫性遭破壞主因為違規停車與營業用具為活動式，較易清除 *路邊劃設有汽機車停車位 	<ul style="list-style-type: none"> *短期方案取締停放於人行道上機車停車與營業用具 *佔用騎樓之延伸建築清除列為長期改善工作
2	吳鳳北路	<ul style="list-style-type: none"> *佔用人行道情形與民族路類似，清除難度較低 *商業密度較低故優先性低於民族路 *路邊有汽機車停車位 	<ul style="list-style-type: none"> *清除佔用人行道之違規停車與私人傢俱
3	林森西路	<ul style="list-style-type: none"> *嘉義車站前路段人行道遭到商家以固定式傢俱佔用已久，清除難度較高 *車站前機車停車區受機車出租販賣業者營業用車輛長期佔用 *部分人行道受到居民私人建築破壞，需要利用工程手段回復 *北興陸橋至忠孝路段人行道主要受到缺乏管理私人停車影響行走連貫性，以及北側停車區使用率低落問題，皆可透過管理手段解決 	<ul style="list-style-type: none"> *嘉義車站前至北興陸橋段短期以取締停放於機車停車區之營業用機車為目標，長期工作則為清除私人建物與營業器具 *北興陸橋至忠孝路以管理機車停放於規格位與取締違規停車為目標 *北側機車停車區使用率低建議取消
4	文化路	<ul style="list-style-type: none"> *缺乏人行空間主要導因於道路寬度不足，路緣劃設機車停車格後已無空間供行人使用 *商業活動密度高，為市中心商圈主要區域之一 	<ul style="list-style-type: none"> *路肩部分增設人行道，機車停車格由直角式改為斜角式減少使用寬度
5	民生北路	<ul style="list-style-type: none"> *路肩汽機車停放與騎樓遭佔用問題已久，與民眾協調清除難度較高 *商業密度相對較低，故改善優先性低 	<ul style="list-style-type: none"> *路緣部分增設人行道，汽機車停車格以停車灣方式與人行道使用空間整合

資料來源：本計畫整理

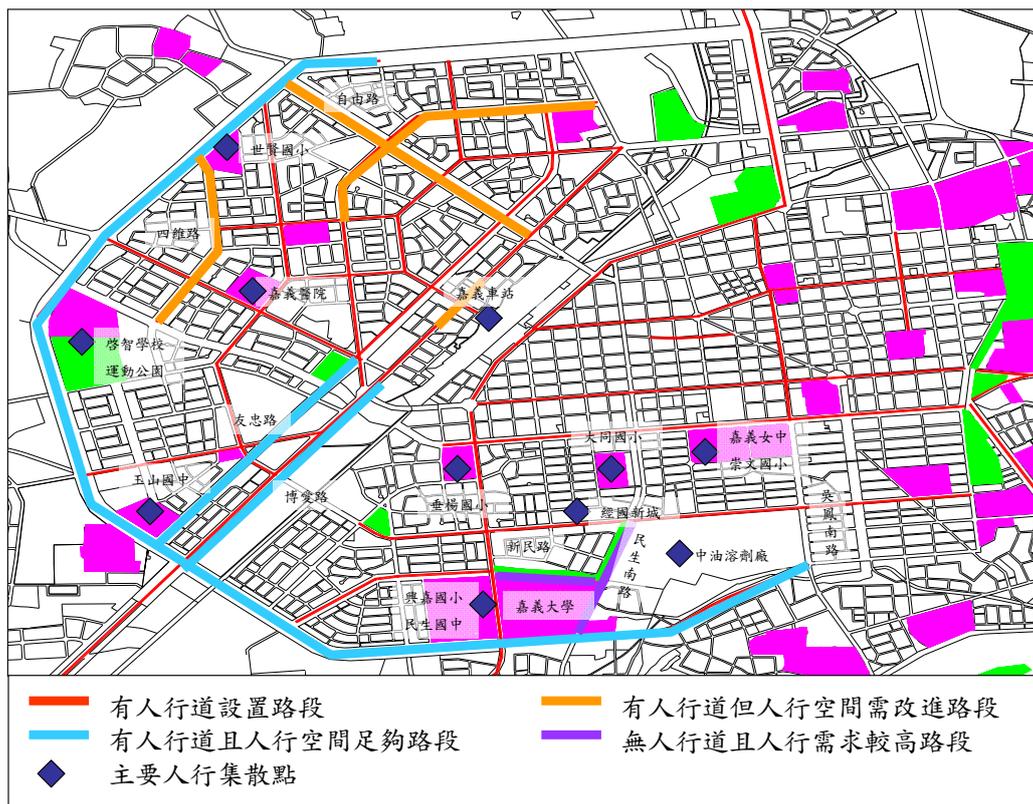
2.住宅區

嘉義市住宅區分佈位置大多位於台鐵西側與興業西路南側區域，由於發展時程較晚，具有人行道設置之道路較多且完整，其中又以台鐵以西部分之人行道路網完整性更高。

(1)住宅區人行空間需求分析

台鐵路線以東區域為興業西路以南、世賢路以北、吳鳳南路以西、台鐵軌道以東範圍，主要道路為興業西路、世賢路、吳鳳南路、民生南路、新民路、重慶路，其中吳鳳南路與民生南路兩側無人行空間設計。

根據人行道需求特性分析，本區道路型態除住宅區外尚可細分為文教區與公園運動空間兩類型，且此兩類型土地使用經常於相同區域同時存在，如民生南路旁嘉義大學雖為文教用地，但與民生公園相互連結成為民眾休閒運動場所，而世賢路之玉山國中、運動公園與世賢國小均具有同樣特性。附圖 1.13 為住宅區各路段人行道現況。



附圖 1.13 住宅區人行道現況

(2)住宅區人行空間概況

民生南路具有往南聯絡水上之功能，兩側雖無人行道設計，但西側民生公園為嘉義市區公園綠帶之一，亦為週邊居民運動休閒去處之一，然綠

帶與道路連接處高低差達 20 公分以上，且出入口坡度較陡，此設計對於行動不便民眾而言較不友善，而綠帶內人行走道寬度為 2 公尺，對於以散步休閒為目的之設計略顯不足，建議應加寬走道，此處亦可利用綠帶空間設置自行車道。

世賢路為嘉義市主要環狀道路，環繞嘉義市區西側，路寬達 90 米，最大特色為分隔快慢車道之綠帶系統寬度可達 20 至 25 米，具有發展為自行車專用道之潛力；但世賢路路邊住戶與慢車道鄰接，民眾出門必須直接面對道路車流，部分路段必須通過慢車道方可使用人行道，對行人較不方便，同樣狀況亦出現於重慶路，居民與綠帶人行空間受到慢車道阻隔，增加行人不便與危險性。



附圖 1.14 民生公園綠帶出入口坡度較



附圖 1.15 吳鳳南路缺乏人行空間大，且中央行走空間較窄



附圖 1.16

世賢路(左圖)重慶路(右圖)人行綠帶與路邊住戶受慢車道相隔



台鐵軌道西側區域則為嘉義市區發展較晚之地區，故此處商業行為較不發達，土地使用以住宅用地為主，區域內主要道路如北港路、博愛路、友忠路、友愛路、八德路、中興路、四維路、玉山路、自由路等均有人行空間設計，其中友愛路於「德安路-松江一街」段，以及北港路「友忠公園」段無人行道設計。

(3)住宅區人行空間初步改進方案

本區因土地使用多為住家類型，人行道設置方向應著重於民眾日常生活品質提升，本計畫建議以具有公園或運動場機能為優先改進路段，因此選擇民生南路嘉義大學段與世賢路運動公園段為首要改進對象，其次則為本區整體人行道配置改進方案，將街道傢俱與植栽移至人行道外側，以產生行人與車道阻隔之功能，以增加住戶行人安全性。

附表 1-5 住宅區人行道改善順序與方案

優先順序	路段	選擇原因	改善方案
1	世賢路 運動公園	*均具有提供民眾運動與日常休閒之機能	*消除公園圍牆，降低與外界隔閡
1	民生南路 嘉義大學	*人行空間與活動場地應減少妨礙出入之阻隔設施，同時加強人行道與車道間分隔效能，將人行道視為公園一部份	*將人行道與車道鄰接處以植栽或欄杆做為明顯分隔 *鋪面與公園環境一致化，提供視覺延伸感 *減少公園場地與人行道落差，設置坡道等無障礙設施
3	其他具人行道路段	*人行道與住宅鄰接，可視為住戶居家環境延伸，應加強人行道與車道間之分隔效果	*利用社區居民停車證制度提供當地民眾免費或優待路邊停車處理人行到停車問題 *利用大型植栽或其他設施對人行道與車道明顯實體分隔

資料來源：本計畫整理

3.住商混合區

本區域為過去嘉義市中心商業區外圍住宅區，隨都市範圍擴張，本區域商業活動逐漸增加，故歸類為住商混合區，範圍以垂楊路以南、興業西路以北區域為主，主要道路為新民路、仁愛路、民生南路、吳鳳南路、垂楊路與興業西路，其中除新民路、垂楊路與興業路有人行道設置外，其餘道路均無人行道。

(1)住商混合區人行空間需求分析

本區人行空間主要以住宅區、文教區與商業區等三類需求類型為主，其中以垂楊路同時具有三類特性較為複雜：垂楊路自新民路至仁愛路段因遠東百貨與衣蝶百貨之故，使此路段商業活動相當發達，行人數量亦較高，

仁愛路至國華街則以住商混合為主要道路類型，此處人行道需求較低，民眾以汽機車為主要運輸方式，自國華街起至共和路止則因嘉義女中、崇文國小與民族國小關係，使此路段行人特性較偏向文教區，因此行人需求量於上下學時刻明顯增加，離峰時段則大幅降低。

興業東路因距離商業中心較遠，土地使用特性偏向住宅區，因此人行空間需求以居民短程活動為主，對於人行道連貫性要求較低；興業西路則因商業活動較發達，因此對於人行空間順暢需求程度較高。



附圖 1.17 住商混合區人行道現況

(2)住商混合區人行空間概況

垂楊路為市區東西向主要道路之一，人行道寬度均有 6 公尺以上，最寬處可達 8 公尺，道路週邊土地使用以住宅區與文教區居多，遠東與衣蝶百貨週邊則為商業區使用，垂楊國小、大同國小、嘉義女中、崇文國小等各級學校分佈於道路週邊，且為嘉義市唯一設置自行車優先道的路段，上下學時段學生數眾多，此時段步行與自行車旅次較為集中，其餘時段則依舊以汽機車居多。

嘉義市用以提供舊有眷村居民遷入之新建國宅經國新城亦位於本區，經國新城範圍北起賢雅街、南至興業西路、西起仁愛路、東至新榮路，基地週邊設有人行空間，具有發展交通寧靜區之條件。



附圖 1.18 垂楊路自行車優先道設置 附圖 1.19 垂楊路人行道寬度達 6 米
於車道最外側

(3)住商混合區人行空間初步改進方案

本區人行道改善優先性亦以需求性做為主要排序標準，並以牽涉範圍較少、實施方案難度較低者進行改進工作，本計畫建議以興業東西路人行道改善做為最優先改善路段；吳鳳南路因本身無人行道設計，且此處道路特性已接近聯外性質，若欲新設人行空間則所需工程規模較大，因此可列於改善順序之中長期計畫。

附表 1-6 住商混合區人行道改善順序與方案

優先順序	路段	選擇原因	改善方案
1	興業東西路	*人行空間受到車輛違規停放與可移動式私人傢俱擺放佔用最為普遍，清除難度較低	*短期目標以清除佔用人行道民眾私人物品為主 *將街道傢俱與植栽等設施移至人行道外側，製造人行空間與車道分隔效果
2	吳鳳南路	*新設人行道工程影響範圍至道路空間分配與車道重劃，難度較高 *與崇文國小鄰接，設置人行道後可增加學生安全	*於崇文國小段優先增設人行道，採道路分段施工降低交通衝擊

三、各土地使用類型之人行道需求特性

附表 1-7 為嘉義市道路依土地分區特性進行分類，附表 1-8 係按照土地使用特性所需人行道之最小寬度，而各類型路段之人行道分析程序如下：

1.住宅區

根據營建署市區道路人行道手冊規範，住宅區人行道寬度應設 1.5 公尺

以上，故首先根據住宅區人行道寬度資料分析各目標路段人行道寬度，再分析扣除公共設施後人行空間淨寬。人行道佔用情形則以現況描述為主，將佔用分類為私人傢俱擺放、私人車輛停放、植栽佔用、違規建物等，再分析佔用後人行空間連貫性是否遭到截斷。最後綜合原始可用空間與佔用後可用空間，探討該路段人本環境優劣程度以及改善難度。

2.商業區

商業區先以行人流量決定是否為民眾經常使用之路段，並分析現有人行道寬度是否符合標準規範，再以路段停車供需分析該路段機車停車需求，以釐清違規停車現象是否為停車供給不足或需求不平均導致，最後將人行道違規佔用情形分為商家營業器具佔用、違規停車、私人建物等類型，探討人行環境優劣程度與改善難易度。

3.文教區

此部分行人流量分析集中於尖峰時段，以現地實況探討現有人行空間寬度是否足以負擔學生上下學步行流暢，並分析人行道破損比例、學童家長接送區與大眾運輸候車場站設置方式。

4.政府金融機構

前往政府機關、金融機構之民眾除工作人員外，洽公民眾多以車輛為運輸方式到離，且停車以短時間為主，不會長期停留，因此本區域分析重點在於各設施出入口附近人行道寬度是否足夠、有無佔用問題、機車停車供需情形與是否佔用人行空間、無障礙設施是否完整等。

5.公園、運動場等開放綠地

此部分首先分析人行道設置是否與公園綠地結合，以無圍牆障礙等開放空間比例為分析標準，並探討無障礙設施之設置完善度，以及鋪面類型是否符合供民眾休閒運動目的之用，最後分析週邊停車供需情況。

6.觀光休閒場所

此類型人行道以步行環境是否與該地特色一致，以及休憩空間所佔比例做為分析重點，行人流量以假日為主要分析對象，探討寬度是否足夠、公共設施影響高低程度、鋪面損壞比例等，並以觀光、交通資訊提供完整與否判斷人本相關措施優劣。

附表 1-7 各路段分類-依土地使用區分

土地使用	符合條件路段
住宅區	興業路、世賢路、吳鳳南路、民生南路、新民路、重慶路、北港路、博愛路、友忠路、友愛路、八德路、中興路、四維路、玉山路、自由路
商業區	民生北路、文化路、吳鳳北路、忠孝路、新生路、林森路、中山路(民族路-文化路)、民族路、垂楊路(新民路-西門街)
文教區	垂楊路(新榮路-共和路)、新民路(垂楊路-上海路)、重慶路(新民路-溫州二街)、友忠路(中興路-世賢路)、友愛路(文化路-松江一街)、世賢路(民生南路-吳鳳南路、大同路-永春五街、四維路-北安路)、
政府金融機構	吳鳳北路(民權路-中山路)、中山路(忠義街-文化路、吳鳳北路-共和路)
公園運動場	民生南路(興業西路-世賢路)、世賢路(大同路-永春五街)、啓明路
觀光休閒	中山路(民族路-光彩街)、林森西路(文化路-忠孝路)、忠孝路(林森西路-博東路)

資料來源：本計畫整理

附表 1-8 各區位人行道設置寬度標準

土地使用區位	人行道寬度
商業區與公共設施用地	4 公尺以上
住商混合區	2.5 公尺以上
住宅區	1.5 公尺以上
工業區	1.5 至 3.5 公尺
新設學校	依據當地情況彈性予以增加

資料來源：市區道路人行道設計手冊，營建署

根據「嘉義市市區道路人行環境與景觀改善綱要計畫」，將嘉義市需要改善人行道路段分為短中長期三階段，表 1-10 為該計畫改善方案與目標。由表可知，短期改善目標多為急迫性較高之道路，故改善人行道應由此類優先執行，並由其中選擇工程規模較小、牽涉範圍較低路段首先實施。

附表 1-9 不同區位分析根據資料

土地使用	分析使用資料類型
住宅區	人行道、街道設施設置情形(總寬度、設施寬、人行淨寬) 私人傢俱擺放佔用情形
商業區	行人流量(尖峰時段流量) 人行道寬度(總寬、設施寬、人行淨寬) 路段停車需求(供需比) 違規佔用情形(比例、類型) 無障礙設施有無
文教區	人行道寬度 鋪面損壞情形(損壞百分比) 大眾運輸配置(位置、路線、搭乘資訊)
政府金融 機構	人行道寬度 無障礙設施有無 路段停車需求
公園運動場	與公園景觀一致化、空間開放比例 無障礙設施有無 鋪面類型、損壞情形 停車需求與現況
觀光休閒	人行道寬度 鋪面損壞情形 休憩停留空間有無

資料來源：本計畫整理

附表 1-10 人行道改善期程與路段

	分類標準	改善目標
短期		
中山路、中興路、文化路、民族路、自由路、吳鳳北路、林森西路、垂楊路、新民路、維新路、興業路	無障礙空間損壞或嚴重缺乏者 現有人行道淨寬與區域發展無法配合	鼓勵民眾企業認養人行道 針對無法有效供行人通行路段採分區分段進行 依據民眾活動頻繁區域優先規劃
中期		
大雅路、北港路、玉山路、忠孝路、啓明路	整體評估 13 分以下道路 人行道拓寬工程與當地環境潛力發展非短期內可達	移除私人設施物 人行道與騎樓齊平 清除人行道停車格 前後站人行動線串連
長期		
八德路、小雅路、友愛路、世賢路、民權路、建國路、博愛路、學府路、興達路、彌陀路	未來發展潛力較低者	人行道自治管理規範法案制訂 人行道與騎樓齊平 改善管線埋設位置

資料來源：嘉義市街道人行環境及景觀改善綱要計畫，嘉義市政府，民國 95 年 8 月
本計畫整理