

拾貳、都市設計與景觀計畫

一、設計目標及構想

(一) 『永續—優質』

都市更新的願景無非是「創造一個永續、愉悅的生活環境」，更以「更新窳陋、改善家居、再生優質」為目標。本案基地是城市的一個角落，區域的一個環節，既然有機會實行更新、參與改造，就應該以更高、更美好的標準來進行規劃。

(二) 『典範—提升』

本案的設計上，住居品質的提昇與完善應是最基本的要求而已，它還應該是一個樞紐、一個典範、一個場所，帶動的是一個社區鄰里的再生，一個都市庭園的發現，跟一個城市漫步的起點。

(三) 『城市—居住』

位居城市內的其中一個角落，應該以良好的鄰里空間做為一個連結，串聯起大單元「城市」與小單元「居住空間」之間的交流關係。

(四) 『更新—再生』

改造老舊窳陋的現況，再生優質完善的家居品質。藉由都市更新計畫來統整基地內的建物與環境，重新創造具有良好生活品質的居住空間。除了講求新建築與都市紋理能互相調和之外，並深入思考本基地在大環境中所應具備的都市機能，加以形塑其在都市中的地標形象。

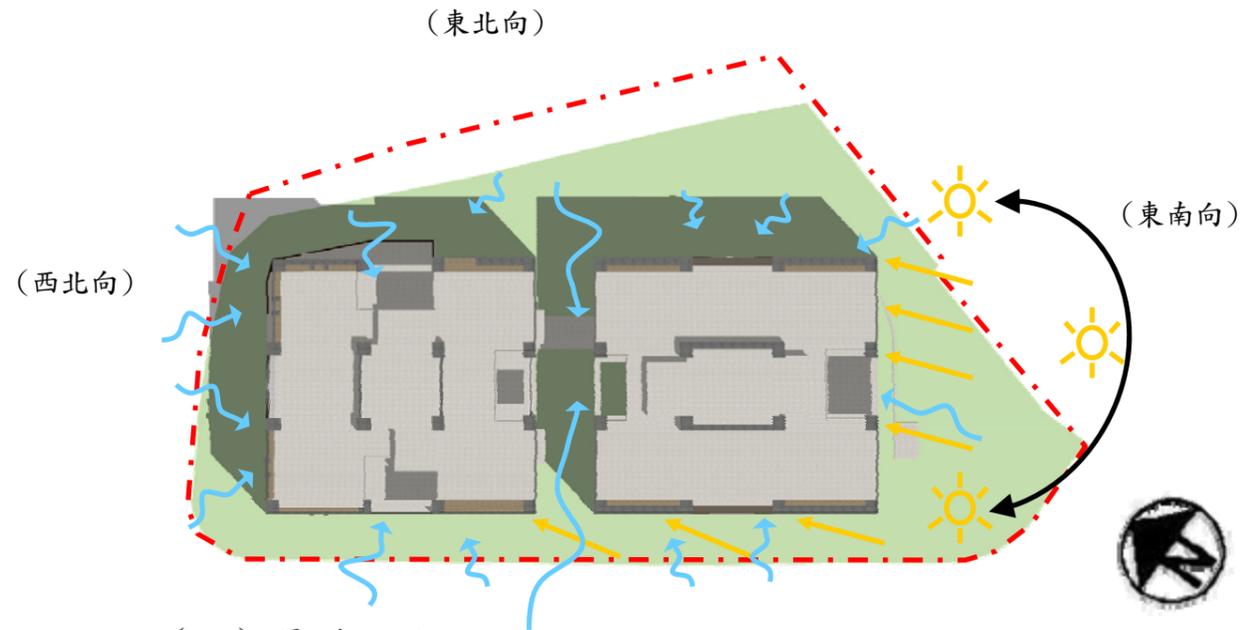
(五) 『漫步—休憩』

具備鄰近便捷大眾運輸設施之條件，行走將會成為此處最為頻繁的活動。在現今這個佈滿狹巷窄弄、人車一併行走不易的城市中，如何形塑出閒適方便的漫步空間，是一項重要的課題。除了提供行徑路程中的舒適之外，尚須滿足停留休憩的需求。在城市的一隅駐足，接觸熟識或是陌生的人事物，然後再度出發，完成了這個空間的交流與對話。

二、建築物之量體、造型、色彩與環境調和

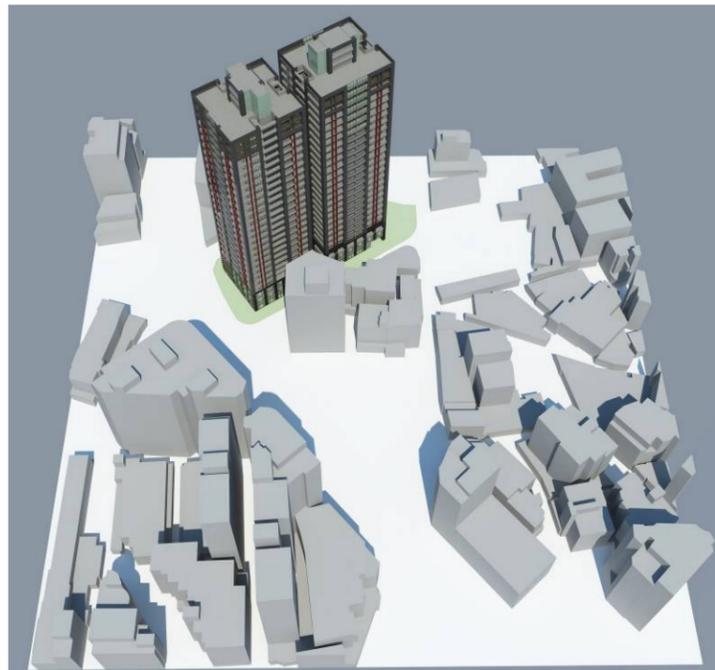
(一) 座落方位

本案建築物採東南-西北走向，使兩棟建築物每層住宅平面能擁有自然通風、日照採光，進而達成節能目標，符合現今時代潮流。



(二) 量體配置

為創造大面積開放空間，本案採取量體集中配置方式，以降低本案建蔽率，形成 26 樓高之雙塔建築。



(三) 天際線

基地周遭為 5~7 層樓，臨中山路對街為 12 層樓高之建築，與本案 26 層雙塔建築相互輝映，與現有建物一起形塑高低錯落、變化之



天際線。

(四) 造型計畫

本案為住商混合建築，由於所屬區域為永和區老舊社區，為形塑本案成為當地社區都更的指標建物，造型上採取國際潮流的現代建築語彙，採用板與線條交錯之簡約立面，另於 1~3 樓一般零售場所及一般事務所使用暗灰色石材搭配深綠色玻璃，塑造穩重厚實、又具有穿透性的建築基座。



(五) 色彩計畫

本案於建築物本體使用米白色二丁掛磚，搭配金屬的深褐色框架，打造低調、時尚的住宅新色彩，至於 1~3 樓一般零售場所及一般事務所部分使用暗灰色石材搭配深綠色玻璃，強化人行視野的穿透感。



三、人車動線設計原則

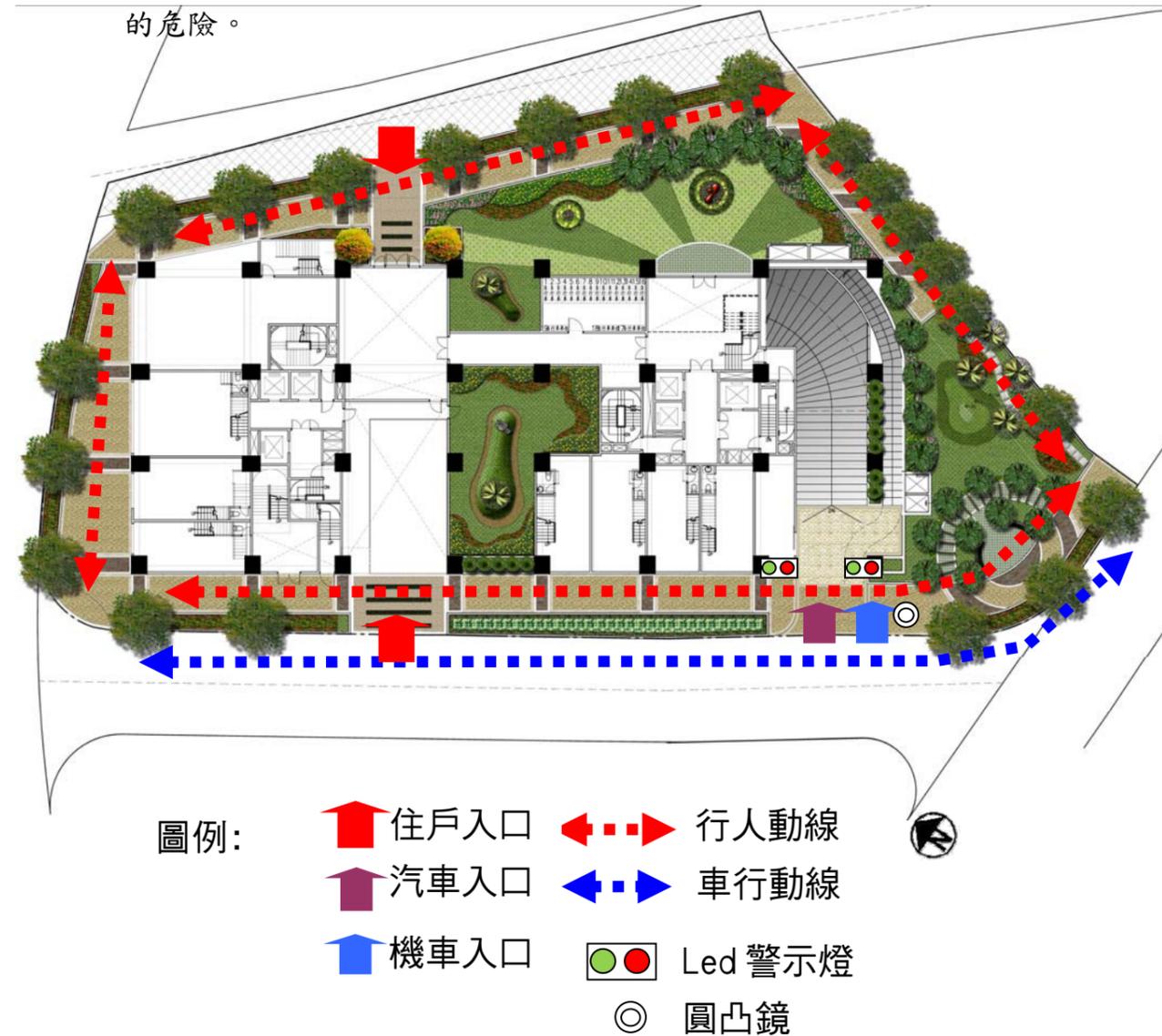
本案基地交通系統規劃上，以「人車分離」為設計原則，將出入所產生的動線區別為人行動線、汽機車動線兩類，說明如下：

(一) 人行動線

人行動線除安排 4 米退縮人行步道供公眾行進外，另於 6 米保福路及 8 米計畫道路兩側設置住戶入口連結社區門廳。

(二) 汽機車動線

汽車動線經由 8 米計畫道路進出地下停車場，機車動線規劃與汽車動線相同，唯進入地下室的坡道是各自分離，以避免共用所產生的危險。



四、退縮人行步道設計

為符合都市更新之改善街道景觀與留設開放空間之美意，故本案除將協助開闢基地西南側 8 米計畫道路外，沿建築線均退縮 4 米以上做為人行步道，以成為當地老舊社區未來都市更新之典範案例。詳細設計說明與更新前後之差異列舉如下：

(一) 中山路一段與 8 米計畫道路段交叉口

更新前現況—原 8 米計畫道路被一違建建築物所佔據。

更新後模擬—新建物除開闢 8 米計畫道路外，並沿建築線退縮 4 米，作為社區主要入口道路。另以植栽串聯基地周邊的步道動線，強化都市景觀空間、提供行人觀賞、駐留、交流之功能，創造多元化的都市空間。

(二) 中山路一段與保福路一段交叉口

更新前現況—舊有建物緊鄰建築線而立，沒有留設步道空間，保福路一段僅有 6 米之寬；如現場照片所見(表 12-1)，道路兩旁住戶停放車輛之後，僅剩一輛小型車通過之寬度，更遑論機慢車輛與行人之使用空間。

更新後模擬—新建物沿建築線退縮 4 米人行步道，放寬道路兩旁建築之間的距離，留給人、車舒適的行進尺度。步道上栽植行道樹，並放置花台、座椅等街道家具，塑造新建社區與巷弄之間的景觀，還給行人充足的行徑與休憩空間，符合「人性化」的設計原則。

(三) 基地東南側與和平街交叉口

更新前現況—原舊建物相臨隔壁建築，無任何開放空間，易造成公共與人行安全問題且生活環境品質不佳。

更新後模擬—新建物除了沿地界線退縮 4 米之外，於和 8 米計畫道路交界處留設角地作為社區公園與社區車輛入口之緩衝空間。

本案更新後，希冀成為當地社區開放空間的指標規劃方式，以強化社區與都市空間的串連，並提供多元化的行人停留空間。



圖 12-1 視覺景觀模擬圖

表 12-1 人行步道退縮差異比較表

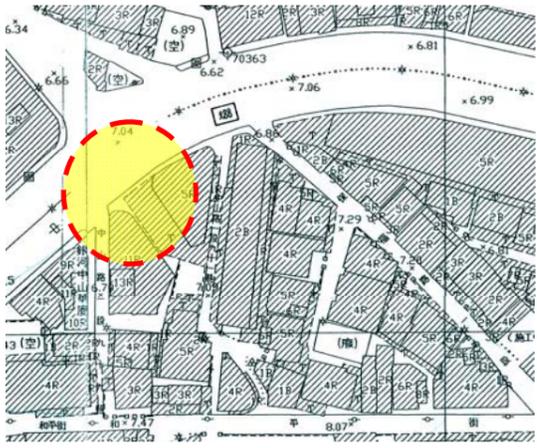
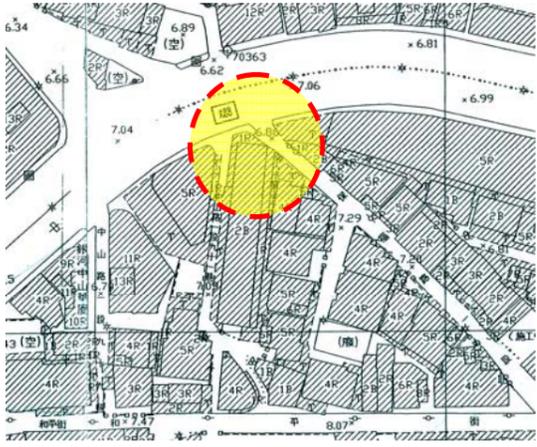
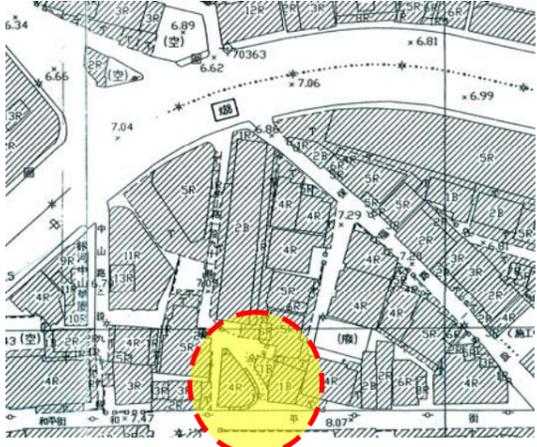
位置		改善前之照片	改善後之模擬
(1) 中山路一段與 8 米計畫道路 段交叉口			
(2) 中山路一段與保福路一段交 叉口			
(3) 基地東南側與和平街交叉 口			



圖 12-2 夜間透視圖（實際建築型態以新北市都市更新委員會核定內容為主）