



形塑

公共建設

在地底下的共同管道與下水道，是看不見的政績，
卻也是檢驗一個國家是否文明、現代的重要基礎建設，
即使沒有掌聲，仍然全力以赴。
平整舒適的生活圈道路及快速公路系統，
大幅縮短了城鄉距離，往來更形便利，
一條一條完工通車，同仁們也展開了笑靨。
堅固美觀的公共建築和校園建築，讓人民信賴安心，
對營建人來說，品質不只是口碑，更是榮譽。



市區道路建設

市區道路法令沿革 緣起

道路是都市計畫所劃設的公共設施用地，依「市區道路條例」第 4 條規定，內政部為市區道路的中央主管機關。「市區道路條例」於 54 年 1 月 8 日奉總統令公布施行，同時廢止自 36 年 7 月 22 日起施行的「市縣道路修築條例」，其立法原意是為了配合「公路法」納入縣鄉道路規範，確定市區道路的範圍。

「市區道路條例」計有條文 35 條，規範市區道路的修築、改善、養護、使用管理及經費籌措等事項。除本法之外，尚包含了「市區道路使用費收費標準」與「市區道路及附屬工程設計標準」2 個子法，並授權由直轄市、縣（市）政府對所轄市區道路分工權責、設施維護、使用管制、障礙清理等管理事項，訂定地方自治法規。據統計，各直轄市及縣（市）政府已訂有道路管理自治法規 22 種，管線挖掘管理自治法規 35 種，相關設施維護管理自治法規 57 種。

直轄市及縣（市）政府道路相關自治法規分類統計表

縣市別	道路管理類		管線挖掘類		相關設施類		合計		總計
	自治條例	自治規則	自治條例	自治規則	自治條例	自治規則	自治條例	自治規則	
新北市	0	0	1	0	1	1	2	1	3
臺北市	0	1	2	2	1	6	3	9	12
臺中市	0	1	2	2	2	4	4	7	11
臺中縣	1	0	1	1	1	1	3	2	5
臺南市	1	0	1	0	2	0	4	0	4
臺南縣	1	0	0	0	1	0	2	0	2
高雄市	1	0	1	0	3	2	5	2	7
高雄縣	1	0	0	0	1	1	2	1	3
宜蘭縣	0	1	1	0	1	1	2	2	4
桃園縣	0	1	1	2	1	2	2	5	7
新竹縣	0	1	1	0	2	1	3	2	5
苗栗縣	0	1	1	1	1	1	2	3	5
彰化縣	0	1	0	0	1	1	1	2	3
南投縣	0	1	1	1	1	1	2	3	5
雲林縣	0	1	1	2	0	0	1	3	4
嘉義縣	0	1	0	1	1	1	1	3	4
屏東縣	0	0	0	0	0	0	0	0	0
臺東縣	0	1	0	0	0	0	0	1	1
花蓮縣	1	0	0	1	1	4	2	5	7
澎湖縣	1	0	1	0	0	0	2	0	2
基隆市	0	1	1	1	1	2	2	4	6
新竹市	0	1	1	0	1	2	2	3	5
嘉義市	1	0	1	1	1	1	3	2	5
金門縣	0	1	0	1	0	0	0	2	2
連江縣	0	0	0	1	1	0	1	1	2
合計	8	14	18	17	25	32	51	63	114

歷次修正情形

「市區道路條例」於 54 年制定公布施行時，原條文計有 34 條，第一次修正是配合臺灣省政府功能業務與組織調整，於 91 年 4 月 24 日奉總統令公布修正第 2、4、5、23、30 至 32 條條文，將原規定屬於省主管機關的職權，修正為由內政部及縣（市）主管機關承受。

為了加強營造道路觀瞻，提升無障礙設施環境建置，並嚇阻擅自挖掘道路的行為，於 93 年 1 月 7 日奉總統令公布修正第 2、3、9、23、27、32 至 34 條條文，並增訂第 33-1 條條文，其修正要點如下：

- 為維護行人通行的便利與安全，明定無障礙設施為市區道路附屬工程，應列入市區道路修築計畫，一併辦理。

- 明定騎樓及無遮簷人行道的地平面未與鄰接地平面齊平或擅自改建成阻塞的處理方式，並配合增列相關罰則。
- 明定市區道路主管機關應收取道路使用費，並授權內政部訂定收費基準。
- 明定市區道路主管機關對於道路施工的管理方式，以加強道路管線挖掘管理，並增訂市區道路主管機關辦理道路挖填作業應收取許可費。
- 授權內政部訂定統一的市區道路及附屬工程設計標準，以有效規範市區道路人行空間、公共設施帶等景觀配置。
- 修正提高罰鍰金額及增列罰鍰下限規定，以收嚇阻的效果。



未來展望

道路是都市計畫的重要公共設施，由於早期人口聚集有限，僅有 7 個直轄市及市政府，然而近年來人口激增，直轄市於 99 年底已擴增為 5 個，未來桃園縣也將達到升門檻，由於直轄市及市行政區域的擴張，市區道路系統將會大幅增加，對於地方管養的績效要求，亦隨之提高，期望各地方政府能夠落實管養的權責，並且妥為調配預算、人力。

市區道路的管理，依循地方自治的精神，以地方管養為原則，惟長久以來，地方政府多半重建設、輕維護，老舊的道路橋梁設施，無法承受氣候變遷下的暴雨侵襲破壞，各級政府只能不斷擴編預算以因應救災需要，對於民衆的安居期望尚有些許落差，未來應更加強老舊橋梁的檢測維護、道路排水改善、鋪面耐候及防救災演練等課題。

工程受益費法令沿革

緣起

政府興辦公共工程，向受益者徵收工程受益費，不但公平合理，亦為世界各國早有之通例，自美援停止後，我國一切建設須自力更生，若全部仰賴預算編列，並非政府財力所能負擔。同時政府預算係由全民納稅而來，基於受益人付費之原則，徵收工程受益費，方為公平合理，並能減少土地投機行為。政府於 33 年 8 月 19 日公布施行「市縣工程受益費徵收條例」，並於 51 年 4 月 7 日修正，及於 60 年 1 月 30 日修正公布為「工程受益費徵收條例」。

「工程受益費徵收條例」計條文 20 條，規範政府因推行都市建設，提高土地使用，便利交通或防止天然災害，而建築或改善道路、橋梁、溝渠、港口、碼頭、水庫、堤防、疏濬水道及其他水陸等工程，應就直接受益之公私有土地及其改良物，徵收工程受益費；其無直接受益之土地者，就使用該項工程設施之車輛、船舶徵收之。除本法外，尚包含「工程受益費徵收條例施行細則」乙種，由內政部會同財政部、經濟部、交通部訂定報請行政院核備。

歷次修正情形

「工程受益費徵收條例」於 60 年修正公布名稱及全文 20 條，於 62 年 1 月 16 日奉總統令修正公布第 3 條條文，66 年 7 月 23 日修正公布第 2、5 至 7 條條文，76 年 12 月 30 日修正公布第 2 條及 89 年 11 月 8 日修正公布第 4、5 條條文，共有 4 次修正。

「工程受益費條例」歷次修正，主要係基於促進工程建設之實際需要，期就土地及其改良物徵收工程受益費之徵收數額有一定準繩，以發揮徵收所應有的效能。前於 66 年 7 月 23 日修正公布第 2 條條文增訂下限為 35%。惟 76 年間復有立法委員考量工程受益費之徵收數額，應由地方政府視其財政狀況決定，不宜由中央硬性規定，且工程受益費所佔歲入比例甚小，然每每引起民衆強烈抵抗，爰逕行提案修正，刪除第 2 條條文之徵收費額下限之規定。

未來展望

「工程受益費徵收條例」自 60 年 1 月 30 日修正公布後，雖曾歷經多次修正，但徵收程序及徵收內容在「行政程序法」及「行政罰法」等相關行政法令公布後，仍應再行檢討，各級地方政府執行上遭遇之問題及相關重要函釋，亦應納入法條規定，以期符合該等程序法令之規定，後續全文之檢視修正，仍應賡續進行。

建設計畫

生活圈道路建設

緣起

80 年代，鑑於汽車持有率不斷成長，生活及活動範圍亦隨著運輸工具改變而擴大，時空距離更形縮短，因此行政院乃將臺灣地區劃分為 18 個地方生活圈，以生活圈理念作為考量建設計畫範圍之依據，並自 80 年起實施。

生活圈道路交通系統建設計畫，係以配合區域建設整體發展之需要、考量節能減碳之施政方針、針對協助地方建構完善路網、提升區域產業運輸效能等面向進行考量，目前高、快速公路即將陸續完工，延伸至都會區的交通路網均需仰賴生活圈道路計畫的落實，故生活圈交通系統建設計畫不僅能解決地方區域性交通的功能，更能直接提升地方基礎建設，擴大整體內需，刺激經濟活絡發展。

基於政府施政的整體性、延續性，及健全對人民生活環境改善與品質提升的政策，仍由中央持續編列預算並逐年加強推動辦理，配合「愛臺十二項建設」計畫全島便捷交通網之運輸連結全臺的構想，並配合重要經貿地區如都市更新及工業區更新、科學園區等重大經貿開發地區建設計畫的聯外道路系統，並連結陸續完工的高、快速公路，以提升民衆生活環境品質，建構優質生活設施。

計畫目標及效益

本建設的計畫目標，是依生活圈建設理念，配合都市發展及運輸政策，規劃完整的生活圈路網，作為擬定分期、分年建設計畫的依據。內容如下：

- 改善生活圈道路及國家重要建設聯外道路瓶頸、提升道路服務水準，達 15 分鐘內到達高（快）速公路交流道的目標。
- 提升生活圈路網及國家重要建設的易行性與可及性，作為道路闢建、改善的依據。
- 強化城鄉均衡，疏解都會過度成長，促進各市鎮工商產業依特色均衡生活圈整體都市發展。
- 構建便捷大眾運輸場站間聯絡道路，發揮轉運功能，提升整體運輸效能，達到運具使用效率最大化。
- 促進區內觀光遊憩資源整體規劃與開發，提升國內觀光休閒品質與數量。

執行成果



◆ 臺中市特三號道路



◆ 二高橋下平面道路（臺 1 線—臺 24 線）改善工程



◆ 大寮大坪頂特定區十號道路工程



◆ 臺中生活圈二號道路工程（潭子段）



◆ 臺南仁德文賢 3-1 及 3-2 道路



◆ 車城鄉海口至射寮龜山沿海道路工程



◆ 岡山鎮都市計畫 16 號聯外道路工程



◆ 新竹市客雅溪邊道路工程



◆ 桃園縣楊梅 1-1 號道路工程



◆ 南投市祖祠橋新建工程



◆ 屏東縣屏東科技大學聯外道新闢工程



◆ 嘉義縣治 1-4 號道路工程



◆ 臺中市四期工業區南邊 40 米路新闢工程（特三號道路）4-2 標



◆ 臺南交流道特定區 28 號及 27 號北段道路工程



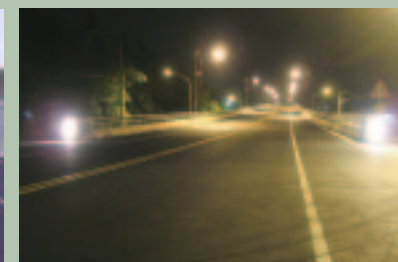
◆ 梓官鄉蚵仔寮漁港特定區聯外道路



◆ 臺東鐵路新站 4-8 號景觀道路工程



◆ 馬公市 20-3 號計畫道路闢建工程



◆ 官田鄉 2-1 號道路工程

推動情形

本計畫自 80 年起逐年編列經費至 97 年度止，累計編列中央款 820 餘億元，計已完成 1,000 餘項道路工程的用地取得及工程闢建；98 至 103 年度除原行政院已核定 360 億元辦理本計畫之外，考量到縣市政府的實際需求遠大於年度公務預算額度，因此配合擴大內需、刺激經濟成長，並促進經濟長期健康發展，乃提出「特別預算方案」，在原有的生活圈道路計畫 6 年執行期間內，於 98 至 100 年之 3 年期間，另外編列 345.85 億元，以加速推動具必要性、急迫性並一次編足預算的重要交通建設提前執行完成，俾以達成強化經濟成長動能及便利民眾生活目標。

生活圈道路建設的執行，不論是為改善市區道路的服務機能，或是建設公路系統以縮短各區域往來的距離，其所產生的最直接效益，即是反映在交通運輸的面向上，而道路建設對於社會經濟面向所產生的效益，主要反映在對道路鄰近地區社經的影響，包括道路完成直接服務的居住與產業人口數量。本計畫將續以中央對縣（市）政府的區域建設整體發展所需配套的市區道路基礎建設，訂定補助範圍及條件，配合「愛臺十二建設」為主軸，協助各生活圈完善路網、提升區域產業運輸效能，建構生產、生活與生態的綠色廊道。

東西向快速公路建設計畫（含後續計畫）

臺灣西部地區運輸走廊，北起基隆、南至屏東，為考量區域性發展及聯絡各主要城市間及濱海快速公路、中山高速公路、第二高速公路的橫向交通，乃興建 12 條東西向快速公路，以構成西部走廊快速公路網。其中本署辦理萬里瑞濱線（臺 62 線）、八里新店線（臺 64 線）、彰濱臺中線（快官臺中段）（臺 74 線）、臺南關廟線（臺 86 線）等 4 條路線。該 4 條路線辦理情形，說明如下：



◆ 萬里瑞濱線（暖暖交流道至瑞芳交流道段）



◆ 萬里瑞濱線（終點：瑞濱端）

萬里瑞濱線

本路線西起基隆市大武崙工業區內武崙國小東側的基金公路，往東行經大武崙、瑪東、大埔、大華後，並平行中山高北側至八堵，沿源遠路經暖暖，再經臺北縣瑞芳鎮四腳亭、大寮、瑞芳最後至瑞濱接北部濱海公路（臺二線），全長共 18.76 公里，為因應地方需求，以分階段方式陸續於 93 年 12 月 10 日通車，至 96 年 6 月 29 日全線通車。

本路線開闢通車後，有效疏解了萬里至七堵地區的車流，也縮短至七堵、汐止、臺北的車輛行車距離及時間，並且減輕基金一路、麥金路的車流，可將北海岸及東北角風景區聯成一氣，構成基隆生活圈外環線，並與基隆港東西岸聯外道路、中山高及第二高速公路相聯，紓解八堵、瑞芳間壅塞的交通情形，並且促進基隆生活圈的整體均衡發展，構成臺灣西部的整體快速公路。





◆ 八里新店線重翠大橋板橋端



◆ 八里新店線重翠大橋三重端



◆ 彰濱臺中線（中彰快速公路）快官系統交流道



◆ 彰濱臺中線（中彰快速公路）快官系統交流道

八里新店線

本署辦理路段自五股中興路起，跨越國道 1 號沿二重疏洪道南岸至大漢溪口與臺北縣側環快共構跨越大漢溪後，沿大漢溪南岸接板橋民生路、中和中正路、景平路至秀朗橋頭，包含秀朗橋新店端左右轉臺北市側環快匝道工程，全長 18.5 公里，已全線通車。通車時程如下：

- 板橋側大漢橋頭～北二高中和交流道段，於 89 年 1 月 31 日通車。

- 北二高中和交流道～新店秀朗橋頭段，於 92 年 1 月 28 日通車。
- 板橋大漢橋頭至五股中興路段，於 98 年 9 月 19 日通車。

本路線全線完工通車後，可縮短五股、蘆洲往來臺北都會區的行車時間，並提供大臺北地區民衆有效利用中山高速公路、第二高速公路、西濱快速公路，使各個交通瓶頸得以疏解。



八里新店線

彰濱臺中線（快官臺中段）

本署辦理快官臺中段，由彰化市彰南路（臺 14 線）起，向北跨過彰興路（臺 14 丙）與中二高快官系統交流道相交後，再跨越烏溪至臺中縣烏日鄉，沿筏子溪東岸向北跨越臺 1 乙縱貫路及縱貫鐵路後進入臺中市，往北與高速鐵路聯外道路相交並設一般性交流道，繼而通過河濱公園而於永春路南側接 80 公尺計畫道路並設一般性交流道，北上再過永春路、五權西路、臺中港路、西屯路至中清路北側為止，全長 16.1 公里。

主線於 91 年底全部完工通車，對疏解中山高速公路大雅、中港、王田等交流道附近車流助益甚大，並提供便捷的區域網路交通服務。另外，高鐵交流道連絡道，配合高鐵臺中站通車時程，已於 95 年底完工通車，對高鐵臺中站區提供便捷聯外路網，發揮高鐵連絡道的輸運功效。



彰濱臺中線（快官臺中段）



◆ 臺南關廟線跨縱貫鐵路之鋼拱橋



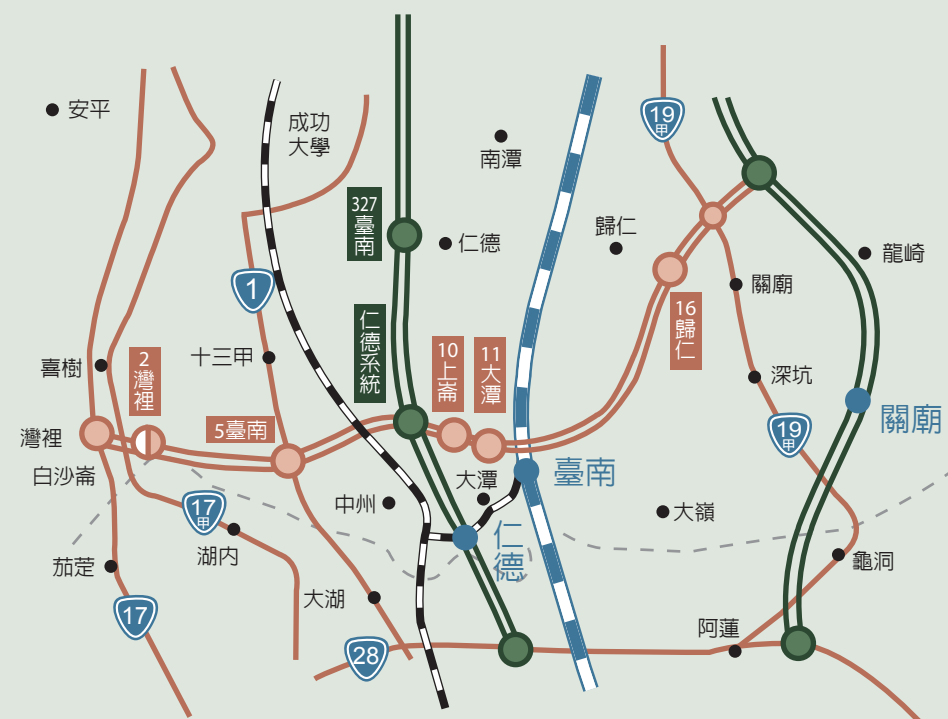
◆ 臺 1 線省道上匝道

臺南關廟線

本署辦理第一優先路段，由省道臺 1 線至縣道 182 線，長 12.6 公里（5k+100 ~ 17k+700，含 C ~ G 交流道），其中與國道 1 號銜接的系統交流道匝、環道工程（T04B 標），因需與國道 1 號拓寬工程一起施工，經協議由本署完成設計後，交由高公局合併發包施工，第一優先路段由本署辦理部分，於 90 年 1 月 20 日完工通車，並於該年結案，由高公局辦理的系統交流道匝、環道工程（T04B 標），亦於 93 年 5 月 16 日完工通車。

本路線通車後的效益包括：

- 通往高速鐵路臺南沙崙站，提供用路人較便捷且快速的行車路線，且臺南市民前往高鐵站的旅行時間，相較於行駛一般市區道路，可節省至少一半。
- 有效分離通過性及地區性交通，以疏解縣道 182 線、仁德中正路等地區性道路的交通負荷。
- 增強關廟、歸仁、仁德等地區的社經活動，均衡臺南都會區的發展。



臺南關廟線



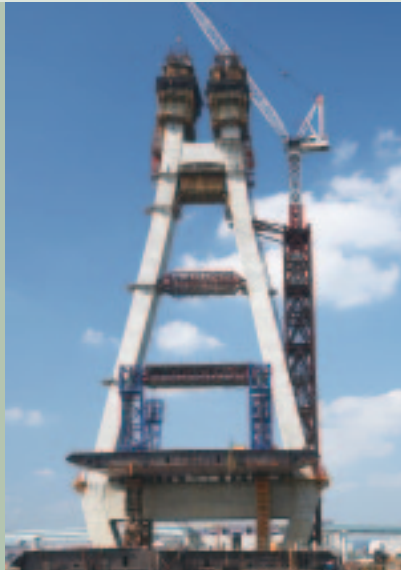
◆ 臺北縣側環快工程第三標斜張橋工程

臺北都會區環河快速道路臺北縣側建設計畫

緣起

近年來因臺北市已發展成為臺灣的經濟、文化、行政及教育中心，並吸引了無數的就業人口，使得臺北地區逐漸形成以臺北市為中心的都會區發展型態，其影響範圍亦隨著社會經濟的發展，而日益擴大；在就業與人口居住及生活需求下，鄰近臺北市的新北市境，總人口數急遽增加。又由於臺北都會區持續成長的趨勢，以及國民所得的提升，車輛持有日漸普遍，交通運輸需求亦隨之增加。與臺北市區一水之隔的新北市側，包括蘆洲區、三重區、新莊區、板橋區、中和區、永和區及新店區等 7 個城市，更因都市化的影響，市區交通極為擁擠，同時這 7 個城市環繞著整個臺北市區，

每天往返於臺北市、新北市的大量通勤及通學旅次，多依賴幾座容量已明顯不足的跨河聯外橋梁，導致平常日的上、下班時段車流嚴重阻塞，且增加車輛停滯怠速時間，所產生的額外排放熱氣，亦不符合當前節能省碳政策。為了配合臺北都會區發展需要，以及疏解臺北都會區的交通瓶頸，而與新北市各橋梁結點連結，建構成可銜接新北市各行政區交通動線環道系統及整體快速道路路網的延伸，並有利於改善都市整體交通問題，遂辦理「臺北縣側環河快速道路建設計畫」。



◆ 新北大橋施工照



◆ 新北大橋鋪面作業

內容

本計畫共計包含 2 項工程，其中臺北縣側環快工程（本署辦理）及環快南端銜接點延伸至新店五重溪段工程（新北市政府辦理）。

- 臺北縣側環快工程全線 17 公里餘，行經三重、板橋、中和、永和及新店等 5 個區，概分為 11 標。路線自三重龍門路沿淡水河西側，跨二重疏洪道再左轉跨大漢溪至板橋後，續沿新店溪西側至新店安和路止，全線除華中橋至安和路段規劃為平面 4～6 車道，餘規劃為高架雙向 4 線快車道、平面 2 線快車道、2 線混和車道及單側人行道。
- 臺北縣側環快南端銜接點延伸至新店五重溪段工程，係位於安坑地區，概分 6 標，起點續接臺北縣側環快第 11 標工程，自安和路沿五重溪加蓋至自來水加壓站轉經山邊至薏仁坑路（安坑資源回收廠），穿越山區至安祥路。

成果

- 臺北縣側環快工程，現階段三重區龍門路至中、永和區界路段工程已完工通車（第 1 至 6 標），另將積極督促承商全力趕辦永和段（第 7、8、9 標）及中、永和區界至中和、新店區界段工程（第 10 標），預定至 101 年 6 月底可辦理完工，以期有效發揮快速道路實質交通助益，早日解決每天往返於臺北市、新北市市間之大量通勤於交通尖峰時間長期壅塞的情形。
- 臺北縣側環快南端銜接點延伸至新店五重溪段工程，安和路至安祥路（第 1 至 6 標）現已全線通車。

效益

配合道路施工完成通車後，各主要交通要道路口瓶頸、車流壅塞等交通問題，將可獲得改善，並紓解市區道路的車流旅次、交通量，以達配合整體交通建構置完整交通動線，形成臺北都會區環道系統運輸路網的延伸。而臺北縣側環河快速道路與東西向快速公路八里新店線及臺北市水源快速道路，也將構置成臺北都會區環道系統，並解決交通瓶頸，達到快捷順暢的交通服務功能。



「既有市區道路景觀與人本環境改善計畫」執行重點意涵圖

既有市區道路景觀與人本環境改善計畫

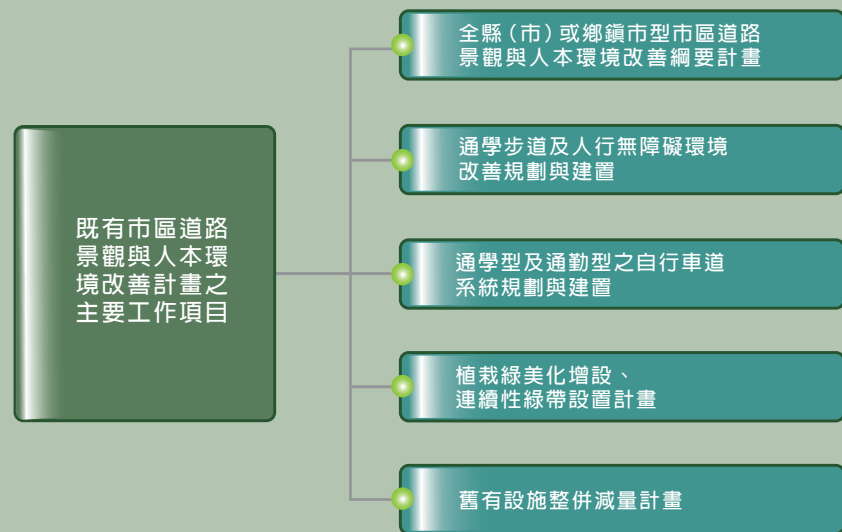
緣起

長久以來，一般的道路建設並未採取「以人為本」的概念進行規劃與施作，導致目前臺灣各都市既有市區道路景觀與人行環境品質的「質」與「量」，與先進國家相較之下，仍有很大的進步空間。為了縮小過去經濟發展與生活環境建設背離的落差，逐步建立優質生活環境，秉持「以人為本、永續發展」的基本精神，促使生態、藝術文化、美質與人性因子，能夠融入都市人行、自行車騎乘空間的道路環境規劃當中。

本署於 94 年 7 月 13 日報奉行政院核定自 95 年度起推動「既有市區道路景觀與人行環境改善計畫」，以重新檢視既有市區道路斷面、配置合理道路要素、擴增人行活動空間及道路綠帶面積，連結建構市區自行車道，型塑保有當地生態景觀、地區文化特色的生態都市，希冀藉由本計畫的執行推動，促使各地方政府有效檢視轄區內的市區道路現況，進而提出人行道與自行車道整體改善方針及具體建設，並期後續相關機關均能重視人本環境的改善。

「既有市區道路景觀與人本環境改善計畫」補助案件一覽表

		編列經費（億）	補助計畫件數	規劃設計案件	工程案件
年度	95 年度	2.5	52	22	30
	96 年度	5	86	45	41
	97 年度	6.5	111	61	50
	98 年度	19	264	79	175
	99 年度	11.43	153	53	100
總計		44.43	666	260	396



「既有市區道路景觀與人本環境改善計畫」主要工作項目圖



◆ 基隆市麥金路道路景觀與人行環境改善工程



◆ 臺北市大直美麗華自行車道

臺灣有 98% 能源依賴進口，油價高漲對我國經濟將產生重大衝擊，加上全球暖化，使得國際上對降低排放二氧化碳的要求日益增加，我們必須節能減碳，早日因應，基此，本署全面推動建設人行道以及自行車道，並配合「節能減碳措施」，加速臺灣邁向「低碳社會」及促使民衆廣用步行、自行車等低污染的綠色運輸，以達成永續發展、節能減碳及建構綠色交通網的國家政策願景。

為持續改善市區道路的人行環境，並配合行政院推動「節能減碳」政策及「人本交通推動方案」，本計畫將市區道路人行無障礙環境、學校通學步道及通學、通勤型自行車道之建置，列為執行重點項目，並已報奉行政院核定「既有市區道路景觀與人本環境改善計畫」，計畫期程由 98 年至 101 年，核定總經費 60 億元，期望於上階段的既有基礎成果上，持續推動之。

推動情形

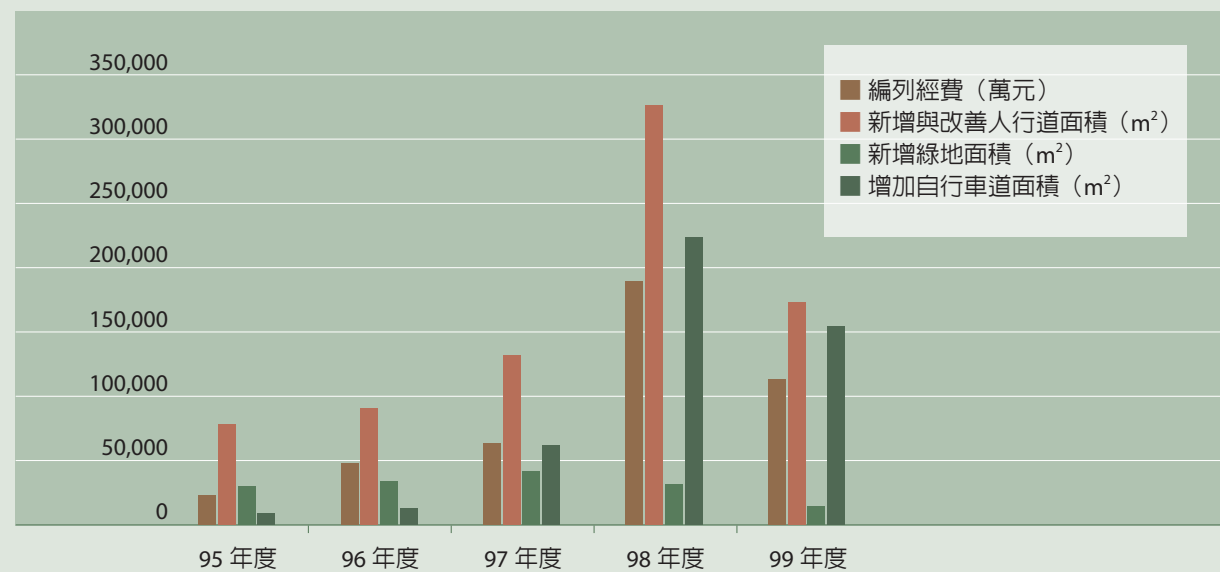
本計畫辦理範圍，涵括全省 25 個縣市，已輔導 25 個縣（市）政府辦理綱要計畫以協助建立全縣（市）道路景觀發展願景與區域性發展構想，以期未來得以系統性與主題性規劃建置人行道與改善道路景觀。

另秉持「以人為本、永續發展」的基本精神，採競爭型補助方式擇優補助縣（市）政府辦理示範案例，第一期計畫（95 至 97 年度）編列經費 14 億元，補助地方政府辦理 249 項工程，第二期計畫 98 ～ 99 年度編列經費 30.43 億元，補助地方政府辦理 417 項工程。

98 至 101 年度計畫完成後，預定可提升市區道路人行道適宜性至 30%，降低 CO₂ 107.77 萬噸，以及增加自行車道 120 公里，提供民衆安全無虞的人性化步行及自行車騎乘空間，達到永續發展的目標。

「既有市區道路景觀與人本環境改善計畫」執行成果一覽表

		編列經費 (億)	新增與改善人行道面 積 (m ²)	新增綠地面積 (m ²)	增加自行車道面積 (m ²)
年度	95 年度	2.5	78,542	31,431	5,193
	96 年度	5	90,648	34,813	14,502
	97 年度	6.5	132,463	42,594	62,260
	98 年度	19	326,075	33,837	223,067
	99 年度	11.43	172,948	16,783	155,658
總計		33	627,728	142,675	305,022



「既有市區道路景觀與人本環境改善計畫」執行成果圖



◆ 桃園縣平鎮市延平路人行環境改善工程



◆ 宜蘭縣羅東鎮公正路道路景觀——二期工程

課題與對策

● 遭遇課題

1. 由於既有市區道路系統皆以提升道路服務水準為改善原則，致使市區道路普遍面臨綠帶寬度不足或無綠帶的窘境。
2. 國內目前的市區道路設計，仍僅侷限於道路安全幾何及服務水準等層面，缺乏針對道路景觀美質及綠地系統的串接及工法的創新研究。
3. 臺灣北、中、南、東各區域的都市空間環境各具特色，然道路景觀規劃卻大同小異，無法彰顯地方特色。
4. 臺灣地區市區道路的公共設施及公用設備設置紊亂，座椅、燈具重複設置，陳設常突出於道路邊緣或是人行道上，而道路的安全維護設施過多亦常有設置不當之虞，造成市容雜亂。
5. 目前除臺北市已建有捷運系統外，其他臺灣各縣市的大眾運輸主要依賴公車系統輸運交通人潮，然因公車系統協接不健全，乘車時間往往受限於道路運輸順暢度而無法控制，以及服務品質不佳等原因，導致一般民衆以及通勤族使用度與滿意度偏低，而以汽、機車代步居多。

6. 縣市政府未擬定綱要計畫，故建設定位無所依循。
7. 囿於經費有限，部分工程無法於年度內全線一次施作完畢，須分年辦理，因本計畫補助採每年辦理競爭評選，需分年辦理的工程項目每年皆須透過評選取得補助，但並不保證能夠獲得評選。
8. 配合管線單位進場施作、寬頻 M 計畫及下水道工程施工辦理停工、民衆陳情抗爭協調耗時。
9. 民衆習慣自家門口停車，對道路兩旁施作人行道意願接受度不高。
10. 工程施作後續維護管理係由地方政府自行負責，目前國內對行人行道因民衆停車或因違規使用，致計畫效益未能突顯，有賴地方政府加強管理及民衆自發性約束。

● 因應對策

1. 重新檢討已開闢道路的車流量現況，並據以重新檢討車道斷面，重新改善或設計合宜適用的道路行車空間，以增加人行道、自行車道與綠帶。
2. 未來道路於規劃階段即應考量周邊綠帶的劃設及未來擴充的可能性，且綠帶寬度並非「均質性寬度」即可因應，而是應考量周邊環境予以適當拓寬或縮減。

3. 結合道路周圍綠化潛力空間，將綠意相連結，擴大都市整體的綠化效益，如道路與公園綠地連接者，除去與綠意隔離的設施，使道路綠化與公園綠地的綠化相連結；道路與建築物退縮空間連接者，其綠美化計畫應一體整合，使道路與退縮空間的綠化意象合而為一，全面將線與面結合為更大的綠化空間。
4. 妥善運用道路周邊綠地系統，規劃完善的自行車道系統與人行步道，鼓勵民衆使用自行車或銜接大眾運輸系統以取代汽、機車使用，全面倡導「綠色旅遊運輸」。
5. 綠色運輸的規劃，必須妥善設計道路兩側的綠地空間，栽植適當的抗污染植栽以及適宜生態工法、環保回收材質等的運用，落實永續運輸理念。
6. 針對不同空間特質的都市，進行分類規劃，以突顯都市風格、塑造地區都市特色，如：海岸型城市、都會型城市、傳統產業型城市、山域型城市……等，不同類型都市的道路，亦因地制宜規範不同規劃原則。如傳統產業型城市，其留設的農地應加強綠帶串連，將生物棲地擴張，增加物種生存空間；以都會型城市為例，其特質為缺乏生態性，應加強人工綠地與綠帶建設與連結，以修補綠色廊道，與自然綠資源串接。

7. 針對都市中各具特色的市區道路，進行分類規劃，並擬定不同類型市區道路的規劃設計原則，塑造市區道路具地域特色的風貌，如基隆的不平衡車道規劃、具商業特色的道路規劃，保存都市記憶的道路規劃……等。
8. 建構市區共同管線網絡，整合道路工程施工，減少道路開挖回填次數，提升道路鋪面品質（包括人行及車行部分），創造良好「行的空間」。
9. 整合道路街道傢俱設置，結合公共藝術、社區參與，營造具有地方風貌、文化意涵的優質道路空間。
10. 辦理講習研討、媒體行銷以及民衆說明會，提供民衆正確觀念，相關文宣內容印製及說明會舉辦，鼓勵縣市政府配合規劃與工程設計內容印製宣傳摺頁，並於本案履約期間舉行地區規劃設計民衆說明會（在各區公所張貼說明會海報鼓勵市民參加）或施工說明會，會後並將民衆建議事項列入參考規劃，減低民衆疑慮。

98～101 年編列經費一覽表

次類別	計畫名稱	辦理期程	中央所需編列經費需求（億元）					
			98 年度	99 年度	100 年度	101 年度	合計	備註
都市開發	既有市區道路景觀與人本環境改善計畫	98 年 1 月至 101 年 12 月	18.814	11.317	11.003	18.31	59.445	資本門
			0.186	0.119	0.075	0.175	0.555	經常門
			19	11.436	11.078	18.485	60	總計



◆ 高雄市民生路道路景觀與人行環境改善工程



◆ 臺南市長榮路三段大學路至小東路人行道改善工程

未來展望

- 建立人本安全無障礙空間，產生新的無障礙人行環境通用設計觀

在點對點的整個旅運過程中，無論使用何種運具，必定依靠步行來完成整趟旅次，因此都市環境中必須具有足夠的人行空間與設施，才能滿足步行需求。藉由本計畫的推動，未來可促使城市空間重新恢復以人為主角，提供民衆安全無虞的人性化步行空間，亦即「人本交通」的概念，並須同時提供一個舒適、順暢、方便、無障礙的合理環境，達成追求「人性化、親和力、可靠性、舒適性、健康性」等五項概念的交通環境，重新思考人與汽車共存的方式，透過環境規劃手法與人行空間改善，提供各自發揮功能效益與永續的環境，自人的觀點出發，提供舒適、便利且安全的人行環境與行進經驗。

- 連結道路綠色網絡，進而達成生物多樣性效益

道路綠帶增建或拓寬後，以綠化為景觀改善主力，選取多樣樹種配置，透過複層栽植及具連續性得列植與群植，使綠廊相互

串連，並使道路與公園綠地、與學校機關及與沿街建築物壁面綠化緊密連結，將建構具生態效益的綠色網絡，綠地面積增加亦為生物留設出物種生存空間，加以生態工法的推廣與應用，生物即有更多機會以此為遷徙或棲息環境，提升物種生存的可能性，並透過生態工法與複層群植的綠化手法，以多樣化的土壤、植被、空間來提供多樣化的道路綠帶品質，構築成完善生物生存網絡。在維護生物生存環境的同時，創造出多樣的生存條件，亦提升都市整體的生態性，進而達成生物多樣性。

- 提升景觀美質，達成適意的都市道路景觀

目前臺灣多數市區道路斷面，僅規劃有車道、公共設施帶及人行道，綠化空間狹窄、綠化質量貧乏。執行人行道及綠帶的增建與拓寬建設，能增加人行空間美質與道路綠意，重塑市區道路視覺景觀美質，進而與周邊人行綠帶及土地使用機能相結合，達成適意性的都市道路景觀風貌。

- 提升綠化的 CO₂ 固定效果，減少能源耗損，降低污染的負面效應

當前全球正同步戮力於改善都市環境，展開地球環保運動，本署亦積極提升道路綠化面積及植栽綠化的質與量，選取抗污染、耐旱的原生植栽，同步有效提升綠化的 CO₂ 固定效果，達到都市 CO₂ 減量的環境效益，並達成節能減碳的具體目標。而改善市區道路人行環境，也有助於人本交通的推動，由於行人及自行車均屬於低耗能的運輸系統，將可減少能源耗損，同時可藉由拓寬綠帶、植樹、複層栽植等綠化手法，提升市區道路綠化品質，藉以改善微氣候，進而降低都市熱島效應，以達成省能、節源的目標，提升都市環境效益。

- 改善道路生活休閒功能，提升生活效益

藉由增加市區道路人行道與綠帶面積，促成都市景觀環境品質改善後，街道再度成為民衆休閒生活區域的一環，民衆將樂意回到街道從事休閒、集會、遊憩、交談等活動。

- 綠色運輸運轉生活新契機

近年來基於健康與環保的考量，提出綠色運具的概念，因此提倡使用具有健身目的與對環境無污染的自行車，自行車道與市區道路人行系統共同建構或於路權寬幅充足的人行道上另行劃設自行車專用道，除能增加通勤、通學、逛街購物者另一種交通工具選擇之外，其無污染的特性，也使生活環境污染減少，而低速率的特性，讓使用者能夠放慢生活腳步，以更細緻的眼光，將都市豐富多樣的風貌盡收眼底。

推廣自行車的使用，代表著一種新的替代運輸系統及生活取向，更契合追求永續發展的理念，因此能夠獲得社會大眾高度的認同與重視，其所產生影響，包括在社會面將可達到健康城市的目標、在運輸面則可達到發展綠色運具的目標，在環境面則可達到永續發展的目標。

- 配合政府組織再造，整體全面性規劃都會區人行環境與自行車道系統規劃，並指導補助各相關縣（市）政府分年分期完成規劃目標。