目 錄

第一章	考評制度說明	1
1.1	計畫背景目的	1
1.2	考評項目及內容說明	1
1.3	計畫執行方式	6
1.4	報告撰寫方式簡略說明	7
第二章	都會型縣市建議改善方案彙整	8
2.1	台北市	8
2.2	高雄市	10
2.3	台北縣	11
	桃園縣	
2.5	基隆市	14
	新竹市	
	台中市	
	嘉義市	
	台南市	
	城鎮型縣市建議改善方案彙整	
	宜蘭縣	
	新竹縣	
	苗栗縣	
	台中縣	
	彰化縣	
	南投縣	
	雲林縣	
	嘉義縣	
	台南縣	
	0 高雄縣	
	1 屏東縣	
	偏遠及離島型縣市建議改善方案彙整	
	花蓮縣	
	台東縣	
	澎湖縣	
	金門縣	
	連江縣	
	入行	
	實際作為	
	市區道路人行環境公園出入口無障礙建議改善方案彙整	
	中也这好八们水况公园山八口杰汗领文哦以音刀未来正····································	
	結論	
參考文獻	款	. 97

圖 目 錄

圖 2-3 地點:臺北市松山區八德路三段	8
圖 2-4 地點:臺北市內湖區民權東路六段	9
圖 2-5 地點:臺北市士林區至善路二段	9
圖 2-6 地點:高雄市左營區明誠路	10
圖 2-7 地點:高雄市三民區十全1路	11
圖 2-8 地點:臺北縣三重市忠孝路二段	12
圖 2-9 地點:臺北縣蘆洲市中正路底兩旁	12
圖 2-10 地點:臺北縣蘆洲市中正路	12
圖 2-11 地點:臺北縣蘆洲市民族路	12
圖 2-12 地點:臺北縣蘆洲市中正路尾兩旁	12
圖 2-13 地點:臺北縣三重市龍門路	12
圖 2-14 地點:臺北縣三重市龍門路	12
圖 2-15 地點:臺北縣三重市重陽路一二段	12
圖 2-16 地點:桃園縣楊梅鎮中山路	13
圖 2-17 地點:桃園縣蘆竹鄉忠孝東路	14
圖 2-18 地點:桃園縣中壢市環北路	14
圖 2-19 地點:基隆市七堵區工建西路	15
說明:並未設置路緣斜坡道	15
圖 2-20 地點:基隆市中山區文化路	15
說明:電線桿設置影響有效寬度	15
圖 2-21 地點:基隆市安樂區基金一路	16
說明:店家招牌及公車站牌阻礙行人通行	16
圖 2-22 地點:新竹市香山區中華路四段	17
圖 2-23 地點:新竹市北區中央公園	17
圖 2-24 地點:新竹市東區新源街	18
圖 2-25 地點:新竹市香山區牛埔東路	18
圖 2-26 地點:台中市南屯區文心路一段	19
圖 2-27 地點:台中市北區柳川西路	20
圖 2-28 地點:台中市南屯區文心路	20
圖 2-29 地點:台中市北區雙十路二段	21
圖 2-30 地點:台中市西區中港路	21
圖 2-31 地點:台中市西屯區中港路三段	22
圖 2-32 地點:台中市北屯區東光路	22
圖 2-33 地點:嘉義市西區中山路	23
圖 2-34 地點:嘉義市西區中山路	24
圖 2-35 地點:嘉義市東區民權路	24
說明:斜坡道並未合乎標準	24
圖 2-36 地點:嘉義市東區忠孝路	25
圖 2-37 地點:台南市東區中華東路三段	26

說明:路緣斜坡設置未完善	26
圖 2-38 地點:台南市中西區北門路	26
圖 2-39 地點:台南市安南區環管北路	27
圖 2-40 地點:台南市中西區北門路	27
圖 3-1 地點: 宜蘭縣宜蘭市光復路	28
圖 3-2 地點:宜蘭縣宜蘭市光復路	28
圖 3-3 地點:宜蘭縣冬山鄉成興路	29
圖 3-3 地點:宜蘭縣冬山鄉成興路	29
圖 3-4 地點:宜蘭縣宜蘭市復興路	29
圖 3-5 地點:新竹縣竹東鎮東林路	30
圖 3-6 地點:新竹縣新豐鄉泰康路	31
圖 3-7 地點:新竹縣竹東市中豐路二段	31
圖 3-8 地點:新竹縣竹東市北興路	31
圖 3-9 地點:新竹縣新豐鄉松林路	31
圖 3-9 地點:苗栗縣頭份鎮八德路一段	32
圖 3-10 地點:苗栗縣苗栗市民族路	32
圖 3-11 地點:苗栗縣頭份鎮中央路	33
圖 3-12 地點:苗栗縣苗栗市民族路	
圖 3-13 地點:台中縣大甲鎮中山路一段	34
圖 3-14 地點:台中縣大甲鎮蔣公路	34
圖 3-15 地點:台中縣豐原市中正路一期	
圖 3-16 地點:台中縣潭子鄉福林路	35
圖 3-17 地點:台中縣潭子鄉福林路	35
圖 3-17 地點:彰化縣和美鎮彰美路五段	36
圖 3-18 地點:彰化縣員林鎮萬年路	36
圖 3-19 地點:彰化縣員林鎮萬年路	37
圖 3-20 地點:彰化縣員林鎮萬年路	
圖 3-21 地點:彰化縣鹿港鎮建國路	
圖 3-22 地點: 南投縣竹山鎮向學路	
圖 3-23 地點: 南投縣竹山鎮竹山路	
圖 3-24 地點: 南投縣埔里鎮中正路	
圖 3-25 地點:南投縣竹山鎮公所路	
圖 3-26 地點:南投縣竹山鎮公所路	
圖 3-27 地點:南投縣竹山鎮竹山路	
圖 3-28 地點:雲林縣斗六市民生路	
圖 3-29 地點:雲林縣虎尾鎮中正路	
圖 3-30 地點:雲林縣虎尾鎮站前西路	
圖 3-31 地點:雲林縣虎尾鎮忠孝路	
圖 3-32 地點:嘉義縣民雄鄉建國路	
圖 3-33 地點:嘉義縣民雄鄉大學路	
圖 3-34 地點: 嘉義縣太保市嘉朴公路	44

圖 3-35	5 地點:嘉義縣太保市祥和路二段	. 45
圖 3-36	5 地點: 嘉義縣民雄鄉大學路	. 45
圖 3-37	7 地點:台南縣新營市健康路	. 46
圖 3-38	3 地點:台南縣永康市小東路	. 47
圖 3-39)地點:台南縣永康市中華路	. 47
圖 3-40)地點:台南縣永康市復興路	. 47
圖 3-4]	地點:台南縣永康市復興路	. 48
圖 3-42	2 地點:台南縣新營市健康路	. 48
圖 3-43	3 地點:台南縣新營市健康路	. 48
圖 3-44	4 地點:台南縣永康市復興路	. 48
圖 3-45	5 地點:台南縣仁德鄉中山路	. 48
圖 3-46	5 地點:台南縣歸仁鄉高鐵二路	. 48
圖 3-47	7 地點:高雄縣岡山鎮大義二路	. 49
圖 3-48	3 地點:高雄縣大寮鄉光明路三段	. 49
圖 3-49)地點:高雄縣岡山鎮大義二路	. 49
圖 3-50)地點:高雄縣岡山鎮大義二路	. 50
圖 3-51	[地點:高雄縣大寮鄉光明路三段	. 50
圖 3-52	2 地點:高雄縣林園鄉王公二路及田厝路	. 50
圖 3-53	3 地點:高雄縣林園鄉林園北路	. 50
圖 3-54	4 地點:屏東縣東港鎮光復路	. 51
圖 3-55	5 地點:屏東縣東港鎮光復路	. 52
圖 3-56	5 地點:屏東縣內埔鄉文化路	. 52
圖 3-57	7 地點:屏東縣屏東市中山路	. 53
圖 3-58	3 地點:屏東縣內埔鄉文化路	. 53
圖 3-60)地點:屏東縣東港鎮大順路	. 54
圖 4-1	地點:花蓮縣花蓮市中山路	. 55
圖 4-2	地點:花蓮縣吉安鄉宜昌一街	. 55
圖 4-3	地點:花蓮縣吉安鄉中央路二段	. 56
•	地點:台東縣中山路	
	地點:台東縣南京路	
• •	地點:澎湖縣馬公市三民路	
圖 4-7	地點:澎湖縣馬公市中正路	. 59
圖 4-8	地點:金門縣民生路	. 60
	地點:連江縣天后宮前廣場	
圖 4-1()地點:連江縣北竿機場前	. 62
圖 4-11	」地點:連江縣馬祖村內道路	. 62
•	地點:台北市信義區松高路	
說明:	本路段之人行道原始寬度為 4.22 公尺,而有效寬度為 1.24 公尺,此種道路雖然具有	
	種之公共設施,包含座椅與植栽等等,但由於空間之配置妥當,可以令其使用者順利	
	用,可供各縣市參考。	
圖 5-2	地點:台南市東區林森路二段	.71

圖	5-3	地點:雲林縣虎尾鎮中正路	72
圖	5-4	地點:高雄縣鳳山市新富路一段	73
圖	5-5	地點:高雄縣鳳山市青年路一段	74
圖	5-6	地點:台中市西區經國圓道南段	74
圖	5-7	地點:基隆市七堵區崇智街	75
啚	5-8	地點:宜蘭縣羅東鎮站前南路	76
啚	5-9	地點:高雄市左營區博愛二路	77
圖	5-10)地點:高雄市苓雅區中山二路	77
圖	5-11	地點:台中市南區文心南一路	78
圖	5-11	地點:宜蘭市光復路	78
圖	5-12	地點:台北市信義區仁愛路四段	79
啚	5-13	地點:台北市內湖區康寧路三段	79
說	明:	該道路成功的阻隔人行道與車道。	79
啚	5-14	· 地點:台南市中西區北門路	80
圖	5-15	地點:台南市南區金華路二段	80
圖	5-16	地點:台北市內湖區民權東路六段	81
圖	5-17	地點:台北市信義區松仁路	81
昌	5-18	地點:高雄市苓雅區五福一路	82

表目錄

表	1-1	政策	作為	各項	目內容									 	 2
表	1-2	實際	作為	各項	目內容	· 								 	 4
表	1-3	委員	組成	名單										 	 7
表	5-1	A 1	相關	管理	法令(-	含無障	礙設	施部份	分)優良	表	現範信	例		 	 66
表	5-2	相關	管理》	法令	(人行	道上自	行車	及機	車停放	管王	里)信	憂良	範例	 	 67
表	5-3	人行:	環境	(含氣	無障礙	設施部	分)	整體,	見劃優	良氧	範例			 	 68
表	5-4	人行:	環境	(含氣	無障礙	設施部	分)	改善	專案計	畫.				 	 68

第一章 考評制度說明

1.1 計畫背景目的

「步行」是都市中最基本之運輸方式,而完善的步行環境可保障身心障礙者的行動安全與權益,所以「步行空間」應該是從事都市運輸規劃與設計時最重要的內容,但卻往往是最被忽視的部分。在運輸系統發達的都會區中,人行道是不可或缺的一項系統,隨著政府對於人行道無障礙環境的推動,提供用路人安全、舒適、無障礙之人行道環境將是各相關單位須致力的目標。提供都會人一個充滿尊嚴、安全且潔淨的人行道無障礙環境已成為當今政府所需推行的方向,但由於先前人行道空間遭到壓縮,造成今日人行道的許多使用問題接踵發生,因此,建立健全的無障礙人行道路及相關養護問題成為當前的重要課題,也因此,掌握各縣市對於人行道無障礙空間之相關建設以及地方法規政策之推行成為極重要的改善目標與確切需求。為提高政府效能,落實「社會公平」之原則,必須建立一公平且具標準之評鑑機制,以效率、系統為前提完成考察作業,促使政府單位高度重視積極推行,同時宣導正確的人行道無障礙措施相關觀念,提高人民對於無障礙建設之認知與了解,期許於短期內杜絕錯誤的無障礙環境認知,並且於未來的規劃中,將社會的每一分資源有效率的交與公民,最終,成為舒適、美麗、乾淨、安全且沒有隔閡的無障礙固度。

1.2 考評項目及內容說明

本計畫之流程可細分為三大階段,分別為規劃階段、執行階段與撰寫相關報告階段,為使 其過程數位化,故於執行之過程當中增加數位程式開發等相關流程,三階段詳細流程包含收集 相關資料與文獻、數位考評系統之開發、政策說明與意見反應會、擬定人行道考評計畫、確認 考評時程、確認考評委員、分區執行考評計畫、撰寫評鑑報告及撰寫改善建議報告等,於當中 之考評結果,擬定相關之報告給予各縣市作為政策方向之參考。

針對考評內容部份,研究團隊以具有實質考評意義及客觀具體敘述為設計原則,項目內容 參考相關文獻與各界意見,並依營建署所需具體內容討論修訂該考評項目所應執行考評之具體 內容,本次市區道路人行環境無障礙考評項目區分為「政策作為」與「實際作為」兩方面。政 策作為考評乃為了解各縣市於改善市區道路人行環境所投入之努力,因此考評內容將針對相關 法規制定、新建與既有道路管理改善等各項目之完成內容;實際作為考評藉由現地勘檢方式了 解各縣市市區道路人行環境無障礙實施現況與成果,以了解市區道路人行道於既有或整建(新闢)後之人行道之暢行、安全與舒適等特性是否符合用路人行走之需求,其完整內容如表 1-1 及表 1-2 所示。

表 1-1 政策作為各項目內容

編號	考評項目	考評內容	給分 標準	備註
A1 相關法 規制定	訂定人行環境 (含無障礙設施 部分)相關管理 法令與執行檢討	□ 已訂定相關法令並執行檢討 □ 已訂定部分法令 □ 研擬中 □ 尚未制定相關法令 □ 其他(請依受評單位說明或相關檢附資料評分)	1 100 80 60 40 *	由縣市政府自評並提供相關資料2
A2 相關法 規制定	訂定人行環境 (人行道上自行 車及機車停放管 理)相關管理法 令與執行檢討	□ 已訂定相關法令並執行檢討 □ 已訂定部分法令 □ 研擬中 □ 尚未制定相關法令 □ 其他(請依受評單位說明或相關檢附資料評分)	100 80 60 40 *	由縣市政府自評並提供相關資料2
A3 相關法 規制定	人行環境(含無 障礙設施部分) 整體改善規劃	□ 已完成規劃 □ 研擬中 □ 尚未制定 □ 其他(請依受評單位說明或相關檢附資料評分)	100 70 40 *	由縣市政府自評 並提供相關資料 2
A4 相關法 規制定	訂定人行環境改善專案計道專案計道專案 施(如清道專業計畫、聯合稽查小 畫、聯合稽查小 組等)	□ 已訂定相關計畫或措施 □ 研擬中 □ 尚未制定相關計畫或措施 □ 其他(請依受評單位說明或相關檢附資料評分)	100 70 40 *	由縣市政府自評並提供相關資料2
B1 新建有人 既有 有 行 理	是否建立總列管 清冊並隨時更新	□ 已建立完整清冊且定期每季 更新□ 已建立完整清冊但已逾一年 以上未更新□ 已建立清冊但不完整□ 未建立列管清冊	100 70 40 0	由縣市政府自評 並提供最新一次 更新記錄 ²

表 1-1 政策作為各項目內容(續)

編號	考評項目	考評內容	給分	備註
			標準	
B2 新建與	人行道設置情 形普及率	□ 60%以上或提昇普及率較 去年高 10%以上	100	1.普及率=有人行道 道路總長度/12m 以
既有道 路人行	70 6 200 1	□ 30%~60%或提昇普及率 較去年高8%以上	80	上道路總長度 2.由縣市政府自評並
道改善		□ 10%~30%或提昇普及率較	60	提供相關資料2
		去年高6%以上 □ 未達10%或提昇普及率較去年高4%以上	40	
B3 新建與	人行環境無障	□ 95%以上或提昇率較去年 高 10%以上	100	1. 適宜性比率=符合 條件之人行道長度/
既有道 路人行	礙設施設置情 形適宜性比率	同 10 // 0 / 10 / 10 / 10 / 10 / 10 / 10	80 60	人行道總長度(填報 市區道路養護管理 系統中 5萬人口以上
道改善		□ 60%~75%或提昇率較去 年高 6%以上□ 未達 60%或提昇率較去年 高 4%以上	40	之鄉鎮市區) 2.由縣市政府自評並 提供相關資料 ²
B4 既有道 路人行 道改善	各縣(市)政府 上年度考評實 際作為後續檢 討改善狀況	□ 全部完成改善□ 部分完成改善□ 尚未改善□ 其他(請依受評單位說明或相關檢附資料評分)	100 70 40 *	1.與前年度考評道路 之實質環境追蹤檢 討 2.由縣市政府自評並 提供相關資料 ²
B5 既有道 路人 道改善	改善計畫執行率	□ 95%以上 □ 75%~95% □ 60%~75% □ 未達 60%	100 80 60 40	1.改善計畫執行率= 已完成改善之「累計 總數」/A4改善專案 計畫數 * 100% 2.若 A4 為研擬中或 尚未制定相關計 畫,則此項以 60%以 下給分 3.由縣市政府自評並 提供相關資料 ²

註1:給分標準中若標註*號者,由各評分委員依相關檢附資料給分

註2:所提供資料至98年9月1日內進行者為限

表 1-2 實際作為各項目內容

編號	考評項目	考評內容	給分 標準	備註
AA1	有效寬度(步行寬	□ 2.5 公尺以上	100	1.選取路段中最窄之處
暢行性	度)=人行道整體	□ 1.5 公尺~2.5 公尺(未達	80	量測
	寬度-(公共設施	2.5 公尺)		2.公共設施含植栽、路
	帶寬度∪機車停	□ 0.9 公尺~1.5 公尺(未達	60	燈、景觀、街道傢具及交
	車格位寬度∪天	1.5 公尺)		通、消防、管線設施。
	橋、地下道出入 口寬度)	□ 未達 0.9 公尺	40	
AA2 暢行性	1.阻礙情況:因民 眾私自佔用(路	□ 完全無阻斷及阻礙,可 連續通行	100	
13/11/12	霸、機車違規停	部分遭阻斷或阻礙		
	車等)。	□ 人行道上1處遭阻礙	70	
	2.阻斷情況:因人	□ 人行道上2處遭阻礙	40	
	行道建設時不完	□ 人行道上3處以上遭阻	0	
	整導致人行道無	礙或1處以上遭阻斷		
	法連續通行的情			
	況。			
AA3	無障礙設施	□ 設有完善設施且維護良	100	1. 路緣斜坡指人行道或
暢行性		好(含路緣斜坡、導盲設		交通島平順銜接至車
		施)		道之平緩斜坡。
		□ 設有設施但無法完全發	70	2. 行人穿越道對準路緣
		揮功能		斜坡。
		□ 缺乏部分設施	40	3. 導盲設施主要包含整 齊邊界線及警示帶。
		□ 完全未設相關設施	0	育 逻介
AA4	人行道人行空間	□ 全線均高於 2.1 公尺且	100	突出物限制:地面起
暢行性	淨高	無影響安全之突出物		0.6~2.0 公尺之範圍,不
		□ 有任一處淨高不足 2.0	60	得有 0.1 公尺以上懸空突
		公尺或有影響安全之突		出物,應設置警示或其他
		出物		防撞設施。

表 1-2 實際作為各項目內容(續)

編號	考評項目	考評內容	給分 標準	備註
BB1	鋪面狀況	□ 銷面平整無破損	100	1.人行道鋪面可為路磚或
安全性		鋪面不平整或破損範圍佔總		混凝土鋪面
		人行道面積		2.人行道若有積水情況亦
		□ 10%以下	80	可視為不平整
		☐ 10%~50%	60	
		□ 超過 50%或有影響通行	40	
		安全之情況		
BB2	行人防護設施建	□ 設施完善,且維護良好	100	■ 人行道與車道間有間
安全性	置及維護狀況	□ 設有設施但無法完全發	70	隔(高程區隔、以植槽
		工 揮功能或維護不佳		或綠籬區隔、圍欄區
		□ 缺乏部分設施	40	隔)
				■ 人行道與臨地高差
				(1) 20~75 公分設防護緣
				(2) 高於 75 公分設防護緣
				及安全護欄或設護牆
BB3	 人行道上設置排	│ │	100	
安全性	水溝進水格柵	式且不影響通行安全		
		□ 有設置,不影響通行安全	70	
		□ 有設置,且影響通行安全	40	
CC1	整潔維護	□ 人行道整潔	100	
舒適性		□ 大致整潔但有些許垃圾	70	
		□ 不整潔,有明顯垃圾但不	40	
		影響行走		
		□ 相當不整潔,明顯未清掃	10	
		或垃圾未清運,且影響行		
		走		
CC2	植栽綠美化	□ 植栽維護良好,且具遮蔭	100	
舒適性		功能		
		□ 植栽維護大致良好	70	
		□ 植栽維護不良,但不影響	40	
		通行		
		□ 植栽影響通行或無植栽	10	

1.3 計畫執行方式

本考評以「政策作為」與「實際作為」等兩大方向,評估各縣市於人行環境無障礙作為表現,以政策作為之 40%與實際作為之 60%的權重加總分數,將該縣市之整體表現加以數據化。「政策作為」部分由各受評縣市依據政策自評表自評應得分數並檢具相關資料以佐證,並召集各縣市代表以及相關之專家學者召開北、中及南三場「政策作為」審查會議,會中由各縣市進行簡報,就其政策作為提出說明,再由考評委員依其所提供的資料與簡報內容進行評分。「實際作為」則由考評委員於排定考評當日至各縣市之自行提報路段、去年考評路段以及社會福利團體提報路段之道路並依據評分表內容進行現地勘查並評分,縣市政府方面則由承辦人員或公所代表陪同,協助考評作業之進行。

本項考評係針對各縣市市區道路人行環境之建置與管理績效進行,考評範圍以 25 縣市政府各選取 2~5 個鄉鎮市區為原則(十萬以上人口之鄉鎮市區為優先選取,其次為五萬以上人口之鄉鎮市區),考評結果則以縣市為單位呈現。其分組情形如下所示:

(一)都會型:台北市、台北縣、桃園縣、基隆市、新竹市、台中市、嘉義市、台南市、高雄市。(二)城鎮型:宜蘭縣、新竹縣、苗栗縣、台中縣、彰化縣、南投縣、雲林縣、嘉義縣、台南縣、高雄縣、屏東縣。

(三)偏遠及離島型:花蓮縣、台東縣、澎湖縣、金門縣、連江縣。

本計畫內容為廣納各方意見,考評委員除營建署及警政署委派人員外,更邀請相關社會福利團體參與,其參與人數須達到一定之標準,其數據方可有效,其委員組成名單詳見表 1-3,所挑選之道路樣本以人口聚居或活動密集區為優先,例如交通運輸主要場站、商業中心區、主要醫療院所、學校、公園、廣場等區域,且所提報道路中應至少有一道路位於鄉鎮市中心區主要運輸場站(如火車站、客運總站、捷運站、公車站等)周邊;道路長度以 500 公尺以上為原則,其中設有人行道(單向)之長度至少 200 公尺以上為原則。

表 1-3 委員組成名單

職稱		候選人數 1	實際考評建	代表機關或單位	產生方式
			議人數		
召集	人	1人	1人	內政部營建署	請機關薦派
副召	集人	1人			
相關	團體委員	20 人	1-2 人	身心障礙福利團體2	請各團體推薦
					代表擔任
專家	學者委員	20 人	1-2 人	無障礙、建築空間與設計、	邀請擔任
				都市計畫、交通運輸及土木	
				等學界代表	
行	內政部警	2 人	1人	內政部警政署	請單位薦派
政	政署				
部	委員				
門					
	內政部營	4 人	1-2 人	內政部營建署道路工程組、	請各單位派員
	建署委員			中區工程處或南區工程處代	擔任
				表各1人	

註1:候選人數為各代表機關或單位受邀候選名單人數,實際考評委員人數將配合委員時間許可進行調整

註 2:身心障礙福利團體計邀請中華民國殘障聯盟、中華視障聯盟、中華民國脊髓損傷者聯合會、愛盲基金會、財團法人伊甸社會福利基金會、中華民國老人福利推動聯盟等團體

1.4 報告撰寫方式簡略說明

本報告將依其單位型態不同,類分為都會型、城鎮型、偏遠及離島型,依據各城市之型態, 給予符合其型態的適當改進方案,各章將以各縣市為單位,比較其各項考評成績,針對其中最 主要之缺失項目,提出改善建議方案;另將本次考評各項目之優良案例進行彙整,具體提供各 縣市參考之依據。至於各型縣市之考評結果綜合比較以及各項目於所有縣市間之反應差異等考 評結果相關分析,將於「市區道路人行環境無障礙考評實施計畫 評鑑報告」中詳述之。

第二章 都會型縣市建議改善方案彙整

都會型縣市包括台北市、高雄市、台北縣、桃園縣、基隆市、新竹市、台中市、嘉義市及台南市等九個縣市,經完成政策考評與實際考評後,彙整所有結果並提出各縣市於人行環境無障礙作為之建議改善方案。

2.1 台北市

台北市於此次考評中之政策作為成績為甲等(80.41分),實際作為成績為甲等(82.27分),整體而言台北市於人行環境無障礙作為表現良好,於政策作為部分各個考評項目均有大幅優於平均之表現,顯示台北市於法令與制度方面可維持現有之作為。但於實際作為方面較需解決之問題點則為「阻斷情況」及「有效寬度」二項。

1. 阻斷或阻礙情況

地下道阻斷或阻礙人行道讓行人無法通行如圖2-1,而且騎樓停滿機車,希望政府可以增加其勸導、取締以及地下道設置改善,讓行人有更舒適的行走空間。

2. 有效寬度

此次考評當中部分道路並未滿足其標準之有效寬度,如圖2-2及2-3所示,部分人 行道有效寬度不足原因主要為植栽設置範圍造成道路原寬縮小,建議調整道路空間配 置方式,以提供充足的人行空間。



圖2-1 地點:臺北市松山區八德路三段

說明:地下道阻斷行人通行



圖2-2 地點:臺北市內湖區民權東路六段 說明:植栽影響有效寬度



圖2-3 地點:臺北市士林區至善路二段

說明:樹木影響行人通行

2.2 高雄市

高雄市於此次考評中之政策作為成績為乙等(73.97分),實際作為成績為甲等(82.66分),整體而言,高雄市於實地考評表現良好,但是於政策作為方面卻必須再做加強。於實際作為方面,高雄市於各個考評項目皆有優於平均值之表現,須改善的部分為自行車道之停車位置停放機車如圖 2-4,此外人行道上也發現違規停車的現象如圖 2-5 所示,建議加強管理違規情形,使高雄市無障礙城市更臻完善。

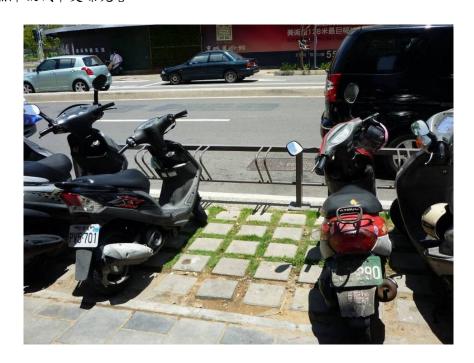


圖2-4 地點:高雄市左營區明誠路

說明:機車佔用自行車停車位



圖2-5 地點:高雄市三民區十全1路

說明:人行道上違規停車

2.3 台北縣

台北縣之政策作為表現成績為甲等(80.36分),實際作為表現成績為甲等(83.00分),整體 表現相當優異,可以作為各個縣市做楷模。其中略有小問題如下:



圖2-6 地點:臺北縣三重市忠孝路二段

說明:店家盆栽佔用人行道,影響有效寬度



圖2-7 地點:臺北縣蘆洲市中正路尾兩旁

說明:電力箱的設置嚴重影響有效路寬,輪椅通行困難

2.4 桃園縣

桃園縣於本年度考評之政策作為獲得的成績甲等(86.72 分)為最高,實際作為成績為乙等(73.36 分),有部分項目需加強並改善。該縣政策考評成績十分優秀,但實際考評則沒有出色的表現,顯示縣府於市區道路人行環境無障礙應以實際作為之改善為主要方向。商家或住戶於人行道上堆放雜物的情形經常發生,因此建議桃園縣政府可加強取締,減少違規情形,此外還需擴大宣傳無障礙人行環境的概念。

1. 阻斷情況

桃園縣的阻斷情形大部分為商家或民眾堆放雜物,此外車輛停放不當經常導致人 行道阻斷如圖2-8所示。



圖2-8 地點:桃園縣楊梅鎮中山路

說明:商家用車停放位置影響行人通行

2. 有效寬度

人行道上各式電信、電力設施設置失當如圖2-9所示,影響行人行走空間,桃園縣 政府應與相關單位協調,共同規劃完整的無障礙人行環境。



圖2-9 地點:桃園縣蘆竹鄉忠孝東路

說明:人行道上變電箱嚴重影響人行空間

2.5 基隆市

基隆市於本年度考評之政策作為獲得的成績丁等(58.12分),實際作為成績為乙等(76.09分), 目前亟需要改善的是政策作為方面,在道路管理規則未有無障礙空間相關條文,應納入無障礙 引導系統,人行道列管清冊項目應與現場評鑑項目相符合,以及於人行環境改善專案計畫和整 體規劃應再加強改善,其中變電箱設置失當的問題較為嚴重,建議有關當局應積極與相關單位 協商。由於變電箱的設置失當將導致行走有效寬度縮小,甚至使人行道失去功能,期許該市政 府能找出改善方案,使人行道規劃更具人性化,漸漸邁向成為一個無障礙城市。



圖2-10 地點:基隆市七堵區工建西路

說明:並未設置路緣斜坡道



圖2-11 地點:基隆市中山區文化路

說明:電線桿設置影響有效寬度



圖2-12 地點:基隆市安樂區基金一路

說明:店家招牌及公車站牌阻礙行人通行

2.6 新竹市

新竹市於本年度考評之政策作為獲得的成績丙等(69.33分),實際作為成績為乙等(79.56分), 新竹市的政策考評應再加強,尚需研擬人行環境改善計畫、籌措預算及落實改善計畫,於相關 法令的制定上也需再研擬、加強,人行道鋪面的養護不足,建議確實且定期的檢查人行道,若 發現損壞應該立即維修,人行道的平整攸關行人的安全,期許新竹市能積極進取、多加改善。



圖2-13 地點:新竹市香山區中華路四段 說明:電力箱設置失當影響有效寬度



圖2-14 地點:新竹市北區中央公園

說明:路緣斜坡未符合設置標準

17



圖2-15 地點:新竹市東區新源街

說明:人行道上停放機車,有效寬度減少



圖2-16 地點:新竹市香山區牛埔東路

說明:未做路緣斜坡道

2.7 台中市

台中市於本年度考評之政策作為獲得的成績乙等(72.58分),實際作為成績為乙等(76.74分), 於政策作為方面屬於中上成績。然而實地考評部份,阻斷情形為扣分主要因素,民眾將車輛停 放於人行道,抑或雜物隨處推放,皆使得行人難以通行。若發現民眾隨意停放汽、機車或堆放 私人物品,該市政府都該予以取締,確實執行,歸還市民一個安全而無障礙的人行環境,讓台 中市能朝無障礙城市邁進,同時宣導市民無障礙人行環境的概念,政教並行才能達到效果。

1. 路面養護

此次臺中市的評鑑過程中,發現人行道上磁磚裂損如圖2-20以及斜坡道不平整如圖2-17至2-19所示,其主要原因推測為人行道上工程的實施或者填補不當所造成的損壞。由此可見,道路養護的工作十分重要,需要定期的檢查及維修。

2. 阻斷或阻礙情況

台中市大部分阻斷類型為民眾違規停車如圖2-21至2-23所示,應藉由強化取締方 式減少私人違規佔用,也需加強宣導無障礙人行環境的概念,效果才能獲得彰顯, 對於停放車輛的法令也該加強規劃,尋找可行的方案,使民眾不再隨意停放車輛。



圖2-17 地點:台中市南屯區文心路一段

說明:斜坡道設置不平緩



圖2-18 地點:台中市北區柳川西路

說明:斜坡道設置不平緩



圖2-19 地點:台中市南屯區文心路

說明:斜坡道設置不當



圖2-20 地點:台中市北區雙十路二段

養護情形:道路磚陷落破裂



圖2-21 地點:台中市西區中港路

阻斷情形:民眾違規停放機車



圖2-22 地點:台中市西屯區中港路三段

阻斷情形:民眾違規停放機車



圖2-23 地點:台中市北屯區東光路

阻斷情形:民眾違規停放機車

說明:民眾於人行道停放機車的情形屢見不鲜,除了加強取締外,也該加強宣導無障礙人行環 境的概念。

2.8 嘉義市

嘉義市於本年度考評之政策作為獲得的成績丙等(60.32分),實際作為成績為甲等(81.38分), 嘉義市的路面缺乏養護,人行道列管應更加確實並且定期維護,道路上若遇及工程實施,於施工結束後應檢查是否造成鋪面損壞。於政策考評上得分尚佳,但於人行環境(人行道上自行車及機車停放管理)相關管理法令未達完善,嘉義市政府可於此項目再求進步。

1. 阻斷或阻礙情況

嘉義市部份阻礙類型為商家私自鋪設斜坡如圖2-24所示,應清除違規斜坡,此外還需加強宣導無障礙人行環境的概念,效果才能獲得彰顯。民眾佔用人行道停放機車的現象隨處可見如圖2-25所示,於車輛停放之法令也該加強規劃,尋找可行的方案,使民眾不再隨意停放車輛。

2. 無障礙設施

該縣無障礙設施所面臨的問題主要為設置不良與維護管理不當,常見缺失包括斜坡道坡度過於陡峭以及有設置但未能發揮其應有的功能如圖2-26所示。此外,鋪面不平整 與破損如圖2-27也經常被發現,因此相當值得注意與檢討。

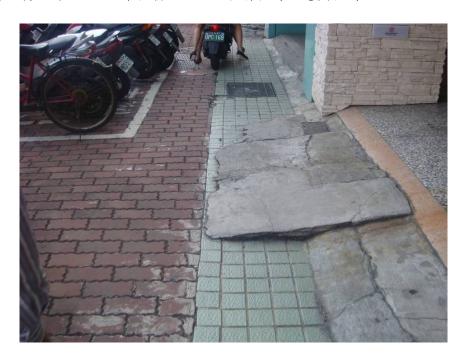


圖2-24 地點: 嘉義市西區中山路

說明:店家私自鋪設斜坡影響行人通行



圖2-25 地點:嘉義市西區中山路

說明:人行道停放機車,影響有效寬度



圖2-26 地點: 嘉義市東區民權路

說明:斜坡道並未合乎標準



圖2-27 地點:嘉義市東區忠孝路

說明:鋪面的破損應立即維修,以免影響行人行走。

2.9 台南市

台南市於本年度考評之政策作為獲得的成績乙等(76.42分),實際作為成績為乙等(73.63分), 政策考評表現分數明顯低落,在實地考評也是落於後半段成績。於大部分的考評路段上,光線 充足、乾淨整潔,但阻礙情況情形依然常見,建議台南市政府嚴格取締機車違規停放,此外定 期檢查的工作應更確實,一旦發現鋪面破損應立即修復,以免影響行人安全。



圖2-28 地點:台南市東區中華東路三段 說明:路緣斜坡設置未完善



圖2-29 地點:台南市東區大同路一段東側

說明:機車違規停放,影響有效寬度



圖2-30 地點:台南市安南區環管北路

說明:樹葉過長影響行人通行視線



圖2-31 地點:台南市中西區北門路

說明:造景盆栽影響有效寬度

第三章 城鎮型縣市建議改善方案彙整

本次考評三類型以『城鎮型縣市』包含十一個縣市為最多,接受考評的同一縣市行政區相對比較分散,是本次考評工作負擔最重的一部份,本節就各縣市之主要缺失與建議改善方案進行說明。

3.1 宜蘭縣

宜蘭縣在政策作為成績為丙等(66.49 分),實際作為成績為甲等(83.72 分),和『城鎮型縣市』中其他縣市相較,宜蘭縣之實際作為為高分。本次考評比較不理想的項目為「適宜性比率」及「改善專案計畫或措施」等項目上,其所提供之資料有甚多的缺漏或不足,所以兩項分數偏低。普及率方面分數偏低,期望縣府儘速增設在其他道路之人行道以增加人行道設置之普及率,並擴大列管道路數量與範圍,以健全轄區內人行無障礙空間整體建立與維護工作。實際作為方面可細分成下列幾項:

1. 「阻斷或阻礙情況」與「有效寬度不足」

如圖3-1與3-2所示,應可由管理取締方面及協調台電、中華電信等單位針對變電箱或電信 箱設置位置進行考量著手改進。

2. 無障礙設施

宜蘭縣無障礙設施之主要問題為部分無障礙人行環境年久失修,例如人行道斜坡 無設置或破損,導致無法正常使用如圖3-3所示。希望縣府重新清查維修這些道路, 讓民眾安全放心的使用這些無障礙設施。



圖3-1 地點:宜蘭縣宜蘭市光復路

說明:汽車停放侵占人行道



圖3-2 地點:宜蘭縣冬山鄉成興路

說明:變電箱影響有效路段



圖3-3 地點:宜蘭縣宜蘭市復興路

說明:人行道坡度不足且破損,已不堪使用

3.2 新竹縣

新竹縣於此次考評中政策作為表現為丁等(55.06 分),實際作為則為甲等(81.82 分),整體而言,新竹縣於政策作為方面之表現差強人意,所提供資料並不完整。建議新竹縣應該做整體

改善規劃,包括完成相關法令制定及新建與既有道路管理及改善兩大項目。希望新竹縣可以對市區道路人行環境無障礙方面多加用心,以提供民眾在轄區內安全舒適的人行無障礙空間。實際作為方面顯示於受評路段中多數無法提供順暢通行之人行道基本要求,本研究整理其主要問題點與建議改善方案如後。

1. 有效寬度

本次受評道路主要有效寬度不足問題,由原本設置寬度即已不理想,再加上電力、電信、路燈設備及路旁花草佔用,嚴重造成淨寬嚴重不足,其情形如圖3-4所示,本單位建議縣府配合相關工程進行擴增人行道鋪面設計寬度,另外,應協調電信、管線、電力、標誌、公園與相關單位針對設施位置進行討論與遷移,以確保行人或輪椅使用者之權益。

2. 阻斷或阻礙情況

新竹縣的部份阻礙類型為商家在人行道上違規停車如圖3-5,應可藉由強化取締方式 減少私人違規佔用,另外也要加強宣導無障礙人行環境的概念,停放車輛的法令也該 加強規劃,尋找可行的方案,使民眾不再隨意停放車輛。



圖3-4 地點:新竹縣竹東鎮東林路

阻礙類型:變電箱以及電線桿



圖3-5 地點:新竹縣竹東市中豐路二段

說明: 違規車輛佔用人行道

3.3 苗栗縣

苗栗縣於此次考評中政策作為評比成績為戊等(41.93 分),實際作為是為甲等(81.96 分), 政策考評部分分數偏低,以「相關法令制定」及「新建與既有道路人行道管理及改善」的表現 上並不理想,期望縣府能重視建立無障礙環境之法令制定上及人行道管理及改善。且於實際作 為方面建議改善事項包括:

1. 「阻斷或阻礙情況」與「無障礙設施」

此二項主要受考評路段上雜物眾多所致,如圖3-6所示,應可由管理取締方面著 手改進。此外,比較其「有效寬度」與「阻礙情況」二者得分可知,苗栗縣於多數人 行道雖有相當寬敞之原始設計與建設,但由於管理並未完全落實,導致實際使用狀況 不佳,如苗栗縣頭份鎮八德路一段即有嚴重阻礙問題,幾無人行功能,建議應儘速取 締違建及路霸,恢復人行道應有功能。

2. 無障礙設施

苗栗縣無障礙設施之主要問題為管理不當問題,例如斜坡道鋪面損壞及下陷等如圖3-7與3-8所示。建議縣府方面對於既有道路方面應儘速執行,且實際瞭解現有問題點與件數,配合擬定專案改善計畫予以整建,確實改善無障礙設施。



圖3-6 地點:苗栗縣頭份鎮八德路一段

阻斷類型:汽車隨意停放阻礙行人通行



圖3-7 地點:苗栗縣苗栗市民族路

說明:斜坡道鋪面破損



圖3-8 地點:苗栗縣苗栗市民族路

說明:無障礙人行道斜坡破損

3.4 台中縣

台中縣於此次考評中政策作為評比成績為乙等(71.39 分),實際作為為乙等(79.24 分),整體而言,台中縣在城鎮型縣市族群中之政策作為表現為最佳,所提報之書面資料也算是齊全,唯一需加強的是在「市區道路之人行道設置情形普及率」這方面略顯不足,希望可以增設其他道路之人行道以增加人行道普及率,並改善及健全轄區內人行無障礙空間,以提升人行道適宜性比率。於實際作為方面建議改善事項包括:

1. 有效寬度與養護情況

本次受評道路部分有效寬度不足,再加上植栽及回收桶佔用人行道,嚴重造成淨 寬嚴重不足,其情形如圖3-9所示,本單位建議縣府配合相關工程進行以增加人行道 鋪面設計寬度,並重視鋪面養護,以確保行人或輪椅使用者之權益。

2. 阻斷或阻礙情況

此項主要受考評路段上汽機車未按照規定停放所致,造成行人行走不便。如圖 3-10所示,建議縣府除了應考量擴大人行道鋪面原始寬度外,並可由管理取締方面及 觀念宣導方面著手改進,強力禁止汽機車停占人行道以免損及行人或輪椅使用者之權 益與安全。

3. 路面養護

臺中縣的部分人行道上磁磚裂損卻用柏油暫時填補,有些坑洞則未做修補如圖 3-11,整體觀感不佳。道路養護工作十分重要,建議定期檢查及維修鋪面。



圖3-9 地點:台中縣大甲鎮中山路一段

說明:衣服回收桶佔用人行道,減少有效寬度



圖3-10 地點:台中縣豐原市中正路一期

說明:人行道機車違規停車



圖3-11 地點:台中縣潭子鄉福林路

說明:人行道平整度並未改善

3.5 彰化縣

彰化縣於此次考評中政策作為丁等(56.26 分),實際作為為乙等(71.81 分),探討政策作為 細部結果,在「相關法令制定」以及「新建與既有道路人行道管理及改善」兩大方面,表現上 並不理想,亟需做改善。停車管理相關法令、改善專案計劃或措施、適宜性比率及改善專案計 畫執行率分數偏低情況下,建議彰化縣可以參照其營建署最新規範加以改進,並且將其資料彙 整,不僅可以增加縣市政府之掌握,更可以加強改善專案計畫的規劃與執行,令其人行道無障 礙設施更加完善。實際作為方面則分有效寬度、阻斷情況與無障礙設施等三點建議事項:

1. 有效寬度

彰化縣受評道路主要有效寬度不足問題除因基本建設寬度即已不甚寬闊外,另以電力、電信、路燈設備、樹木植栽以及回收箱佔用導致寬度縮減為主因(如圖3-12~3-15所示),建議縣府除了應考量擴大人行道鋪面原始寬度外,更應協調台電、中華電信等單位針對變電箱或電信箱設置位置進行考量或植栽建設,以免損及行人或輪椅使用者之權益與安全。

2. 養護狀況

彰化縣在這次考評中也發現部分人行道鋪面破損(圖3-16所示),希望政府重視 人行道路面品質,給予行人一個方便通行的環境。



圖3-12 地點:彰化縣和美鎮彰美路五段

阻礙類型:樹木阻礙



圖3-13 地點:彰化縣員林鎮萬年路

阻斷類型:樹木阻斷



圖3-14 地點:彰化縣員林鎮萬年路

阻礙類型:回收箱阻礙



圖3-15 地點:彰化縣員林鎮萬年路

阻斷類型:變電箱



圖3-16 地點:彰化縣鹿港鎮建國路

說明:人行道破損

3.6 南投縣

南投縣之政策作為成績為丁等(58.38分),而現地考評為甲等(82.63分),其政策考評表現,以「改善專案計畫或措施」、「適宜性比率」與「改善計畫執行率」部份之數值非常不理想,因此建議南投縣政府對市區道路人行環境無障礙方面多加用心,以健全轄區內人行無障礙空間整體建立。實際作為方面分成下列幾點建議事項:

1. 無障礙設施不足

此項缺點和其他縣市類似,無障礙設施之問題為未設置(圖3-17所示)。

2. 路面養護

南投縣的評鑑道路中人行道上磁磚裂損如圖3-18,會造成行人行走不便,人行道 路養護工作十分重要,需要定期檢查及鋪面維修。

3. 阻斷或阻礙情況

此項主要受考評路段上汽機車未按照規定停放、排水道未蓋溝蓋以及道路不連續所致,造成行人行走不便,如圖3-19與3-20所示。建議縣府從管理取締及觀念宣導方面著手改進,強力禁止汽機車停放人行道以免損及行人或輪椅使用者之權益與安全。在這次考評中也發現許多人行道之道路鋪面未達一致性,希望政府重視人行道路面品質,給行人方便通行的環境。



圖3-17 地點: 南投縣竹山鎮竹山路



圖3-18 地點: 南投縣埔里鎮中正路

說明:人行道坡道損壞不堪使用



圖3-19 地點:南投縣竹山鎮公所路 阻礙類型:汽車隨意停放侵佔人行道



圖3-20 地點: 南投縣竹山鎮竹山路

說明:排水溝過寬,需加設排水溝進水格柵

3.7 雲林縣

雲林縣之政策作為考評成績和實際作為成績相差甚大,分別為丁等(59.33 分)和甲等(82.07 分),故其實際作為方面已具其基本需求,但是於政策作為方面,所提供之書面資料並不健全,希望可以提供更多關於人行環境之書面資料以利參考。特別是在「改善專案計畫或措施」、「適宜性比率」和「改善計畫執行率」分數明顯偏低,希望雲林縣政府可以在政策上多作制訂。

1. 路面養護

雲林縣的評鑑道路中人行道上磁磚裂損、木板翹起以及雜草重生,容易造成行 人通行危險,道路養護工作十分重要,需要定期檢查及鋪面維修。

2. 阻斷或阻礙情況

雲林縣道路阻斷類型為人行道高度落差太大,可能造成行人在行走上產生危險, 希望政府重視人行道路面平整品質,給行人方便通行的環境。



圖3-21 地點:雲林縣斗六市民生路

說明:人行道路磚破損



圖3-22 地點:雲林縣虎尾鎮中正路 說明:木板翹起,未作修復及清潔環境



圖3-23 地點:雲林縣虎尾鎮站前西路

說明:人行環境雜草叢生



圖3-24 地點:雲林縣虎尾鎮忠孝路

說明:人行道道路高低落差大

3.8 嘉義縣

嘉義縣於市區道路人行環境之實際作為成績為乙等(72.64分),但政策作為成績為丙等(62.61分)並不理想,除了在「停車管理相關法令部份」、「改善專案計畫或措施」及「改善計畫執行率」這些項目表現較為不盡理想,由於書面資料的提供相當不足,建議嘉義縣政府對市區道路人行環境無障礙方面多加用心,並參考其餘縣市之政策制定,並加以檢討,以健全轄區內人行無障礙空間整體建立。

1. 路面養護

此次嘉義縣的評鑑道路中人行道上磁磚裂損如圖3-25與3-26,可能是人行道上工程的實施或是填補不當所造成,道路養護工作十分重要,需要定期檢查及鋪面維修。

2. 人行道上設置排水溝進水格柵

此次的考評過程中,遭遇部分排水溝設置,於圖3-27所示,其水溝蓋寬度過寬, 行人在行走時,可能會有跌倒情況發生,希望政府及時改善。

3. 無障礙設施不足

無障礙設施之部分問題為未設置,如圖3-28所示。建議縣府針對現有問題點與分佈,配合整體改善規劃擬定專案予以整建,方可確實改善無障礙設施之設置問題。



圖3-25 地點:嘉義縣民雄鄉大學路

說明:人行道路面破損



圖3-26 地點:嘉義縣太保市嘉朴公路

說明:人行道路面破損



圖3-27 地點:嘉義縣太保市祥和路二段

說明:排水溝進水格柵寬度過大



圖3-28 地點:嘉義縣民雄鄉大學路

說明:未設置人行斜坡

3.9 台南縣

台南縣於本年度考評之政策作為表現為丙等(69.34分),實際作為也為乙等(76.59分),政策作為方面,「停車管理相關管理法令」以及「改善計畫執行率」這兩方面分數偏低。希望台南縣可以加強在計畫執行率之改善,並且建立完善維護改善系統以健全該縣市之人行道無障礙空間。實際作為方面於「阻斷或阻礙之情況」與「養護狀況」等兩項目之表現較不理想,建議可由下列檢討與改善方案著手執行。

1. 阻斷或阻礙之情況

此項主要受考評路段上店家招牌佔用、違規停放機車、電箱、控制箱以及消防栓 所致,如圖3-29~3-31所示,建議縣府除了擴大人行道鋪面原始寬度外,並可藉由管 理取締加以改進,以免損及行人或輪椅使用者之權益與安全。

2. 養護狀況

台南縣於此次受評道路中有部分鋪面破損較為嚴重、人行環境雜亂以及斜坡道不 平整如圖3-32與3-33照片,建議縣府應於執行清查列管時將鋪面破損情況列入,一併 調查並編列預算執行修復。



圖3-29 地點:台南縣新營市健康路

說明:店家阻礙人行道通行



圖3-30 地點:台南縣永康市中華路

說明:人行道上停放機車



圖3-31 地點:台南縣永康市復興路

說明:變電箱設置失當,導致有效寬度減小,政府單位應與相關單位積極協商,討論解決方案



圖3-32 地點:台南縣永康市復興路

說明:人行道路磚破損嚴重



圖3-33 地點:台南縣仁德鄉中山路

說明:人行道未設斜坡道

3.10 高雄縣

高雄縣於此次考評中政策作為為乙等(70.99 分),實際作為則為甲等(81.02 分),經由成績的分析以及探討,其高雄縣表現值得讚許,於政策考評中所提報的資料略不健全,諸如市區道路之人行道設置情形普及率、適宜性比率及改善計畫執行率希望可以加以健全且設立長中短期之計畫並且定期向營建署更新普及率已增加中央之掌握度,可獲得不錯之成效。實際作為方面於無障礙設施、鋪面狀況與整潔維護等項目之表現較不理想,建議可由下列檢討與改善方案著手執行。

1. 阻礙或阻斷情形

高雄縣受評道路有部分有效寬度不足,如圖3-34所示,建議縣府除了擴大人行道 鋪面原始寬度外,並可由管理取締方面著手改進,以免損及行人或輪椅使用者之權益 與安全。

2. 鋪面狀況

高雄縣於此次受評道路中鋪面有部分破損較為嚴重與3-35照片,建議縣府應於執 行清查列管時,將鋪面破損情況列入,一併調查並編列預算執行修復。



圖3-34 地點:高雄縣岡山鎮大義二路

說明:汽車任意停放於人行道上,應加以取締



圖3-35 地點:高雄縣大寮鄉光明路三段

說明:人行道路磚破損

3.11 屏東縣

屏東縣於此次考評中政策作為成績為丁等(56.21分)之評價,實際作為成績為乙等(73.96分) 之表現,由當中的結果我們可以看出,屏東縣的實地考評和政策作為之成績有所差距,且政策 考評並不完善,尤以停車相關管理法令、整體改善規劃、改善專案計畫或措施、普及率、適宜 性比率及改善計畫執行率並未完全,尚有極大改善空間。由於所提供之書面資料也相當不齊 全,故該項目之分數無法提升。建議縣府能多花費點心思於人行無障礙環境之建設與管理,並 且力求其法規之健全,以促其資料之健全,建議縣府加強規劃及管理系統,並且將其資料庫建 置完整。

1.阻斷情況

此項主要受考評路段上雜物眾多、植栽設置不良以及消防栓所致,造成行人行走不便,如圖3-36、3-37、3-38與3-39所示,建議縣府除了擴大人行道鋪面原始寬度外,並可由管理取締方面以及觀念宣導方面著手改進,以免損及行人或輪椅使用者之權益與安全。

2.無障礙設施

由現地考評當中可發現,屏東縣部份路段人行道無設置路緣斜坡,詳見3-40與3-41 3. 養護狀況

屏東縣於此次受評路段路面雜草叢生較為嚴重如圖3-42照片,建議縣府應於執行清 查列管時將整潔維護列入,一併調查並編列預算執行路面清掃。



圖3-36 地點:屏東縣東港鎮光復路

說明: 住戶侵佔人行道



圖3-37 地點:屏東縣東港鎮光復路

說明:住戶私自堆放物品及停放機車



圖3-38 地點:屏東縣內埔鄉文化路

說明:木頭阻礙行人通行



圖3-39 地點:屏東縣屏東市中山路

說明:消防栓阻礙到行人通行



圖3-40 地點:屏東縣內埔鄉文化路

說明:人行道缺乏路緣斜坡道



圖3-41 地點:潮州鎮華興路 說明:人行道缺乏路緣斜坡



圖3-42 地點:屏東縣東港鎮大順路

說明:人行道路面雜草叢生

第四章 偏遠及離島型縣市建議改善方案彙整

偏遠及離島型縣市主要為考評中屬人口較少縣市,包括台灣本島東部之花蓮縣、台東縣及 三個離島縣—澎湖縣、金門縣、連江縣,本章針對該縣市考評結果中較不理想項目予以說明和 解釋,並提出建議改善方案。

4.1 花蓮縣

花蓮縣本年度市區道路人行環境無障礙考評之政策作為獲得丙等(68.85 分)之評比,政策作為屬較不理想情況,政策作為方面主要受相關管理法令與執行檢討(停車管理相關法令部份)、市區道路之人行道設置情形適宜性比率與改善計畫執行率影響。實際作為之表現為甲等(89.26 分),各項考評項目皆為甲等成績,值得偏遠及離島型縣市參考。花蓮縣於此次受評道路中鋪面有部分破損較為嚴重之路段如圖 4-1 照片所呈現,建議縣府應於執行清查列管時將鋪面破損情況列入,一併調查並編列預算執行修復及部份路段人行道無設置路緣斜坡如圖 4-2,以維護人行道品質。



圖4-1 地點:花蓮縣吉安鄉宜昌一街

說明:人行道路磚破損



圖4-2 地點:花蓮縣吉安鄉中央路二段

說明:斜坡道設置未合乎標準

4.2 台東縣

台東縣於此次考評之政策作為表現為丁等(55.48),實際作為獲得相當高之評價,其表現為 甲等(88.63分),其落差相當大,經由評鑑分析的結果可以得知,台東縣於市區道路人行環境 無障礙方面之實際作為表現尚可,唯其有效寬度以阻斷或阻礙問題等等問題需要加以改善,如 圖 4-3 與 4-4 所示。台東縣之政策考評方面評價落差頗大,其應改進其「無障礙相關法令」、「停 車管理相關法令」、「整體改善規劃」、「普及率」、「適宜性」「改善計畫執行率」等項目。在整 體改善規劃上設定階段性之近程、中程及遠程目標,以妥善分配行政資源與相關經費。



圖4-3 地點:台東縣中山路

說明:人行道堆放廢鐵桶



圖4-4 地點:台東縣南京路

說明:機車違規停放於人行道

4.3 澎湖縣

澎湖縣之政策作為得分為丙等(69.76 分),實際作為則為乙等(76.07 分),其實際作為與政策作為在離島及偏遠地區之平均成績上,表現極為不理想,因此建議澎湖縣在實際作為與政策作為以提升其於人行環境無障礙管理方面之表現,經由評鑑結果之分析,可大致看出其政策考評之主要問題為「停車管理相關法令部分」、「普及率」與「改善計畫執行率」,而實地考評則為「阻礙情況」與「人行道上設置排水溝進水格柵」、「植栽綠美化」等個項目。

1. 阻礙情況

其有效寬度與阻礙情況如圖4-5與4-6照片所示,對於違規停車所造成的機車佔用人行道的問題與當地店家擺放私人用品造成道路阻礙部分需加強道德勸說與執法取締,遊客方面之行為較難約束,可考慮採當面取締方式以及旅遊導攬勸說等等提高其民眾之人行道淨空觀念。



圖4-5 地點:澎湖縣馬公市三民路

說明:機車阻礙道路之情形,希望可以加強取締。



圖4-6 地點:澎湖縣馬公市中正路

說明:當地市民自行佔用人行道

4.4 金門縣

金門縣的實地考評成績依然保持高水準表現為甲等(82.61分),其道路設置情況見圖 4-7, 其政策作為考評的方面為丙等(65.24分),因此以分析其政策作為考評之分數,發現其主要問題為停車管理相關法令、人行環境無障礙設施設置情形適宜性比率及改善計畫執行率為金門縣分數不足之主要原因,其實地考評成績方面依然表現出色,希望金門縣政府持續保持。



圖4-7 地點:金門縣民生路

說明:人行道設置情況

4.5 連江縣

實地考評成績為甲等(88.62分),表現甚為優良,而政策作為考評為丁等(58.42分),在政策作為考評的分析中,以(無障礙相關法令部分)、(停車管理相關法令部分)、(改善專案計畫或措施)及(無障礙相關法令部分)考評內容不盡完整,希望可以研擬相關之規劃與資料,並且定期向中央提報其人行道之普及率、適宜性比率與改善計畫執行率,至於實地考評方面主要問題為「無障礙設施」以及「植栽綠美化」問題,其改進方法如下:由現地考評當中可發現,連江縣大部分道路皆無路緣斜坡指人行道或交通島平順銜接至車道之平緩斜坡,詳見 4-8 及 4-9,希望於將來的人行道無障礙建置時可以參照營建署之最新法規,將其各項設施加以列入建設項目,以改善其現象。連江縣評鑑道路中,除南竿機場聯外道路外,其餘道路皆無植栽路樹,希望連江縣政府於未來之市區人行道配置上,配置其路樹以加強其植栽綠美化,情況詳見 4-10。



圖4-8 地點: 連江縣天后宮前廣場

情况:人行道缺乏路緣斜坡



圖4-9 地點:連江縣北竿機場前

情況:該路段無銜接至車道之平緩斜坡



圖4-10 地點:連江縣馬祖村內道路

情況:路段中無設置綠植栽,希望可以加以綠美化。

第五章 人行環境無障礙優良案例彙整

於本次人行道無障礙評鑑,乃提供各縣市正確觀念及適當之改良方向,故整理此次評鑑中 所發現的優良作為,堪稱可成為各縣市之模範與優良範例者,以利各縣市參考。

5.1 政策作為

於政策作為方面,依期評鑑性質主要區分為「相關法規制定」以及「新建與既有道路人行 道管理」兩大部分,茲列舉其優異之案例進行介紹:

(一) A1 相關法規制定:無障礙相關法令

於本項成績當中,考評成績最高者為台北市,高達 94 分,台北市於相關管理法令訂定相當完善且多元,包含「臺北市市區道路管理規則」、「臺北市政府各機關辦理人行舗面工程面層及底層設計原則」、「臺北市人行道設置露天座管理辦法」、「臺北市政府人行地下道廣告設置管理須知」、「臺北市公園管理自治條例」、「臺北市人行道設置斜坡道審查基準」、「臺北市高架道路下層空間分配使用及搭設構造物與景觀美化管理維護要點」、「臺北市人行道設置斜坡道申請辦法」以及「臺北市人行道認養辦法」,以及台北縣的「臺北縣公共建築物無障礙環境替代改善方案處理原則」、「市區道路管理條例」、「臺北縣政府高灘地工程管理處組織規則」、「臺北縣政府人行陸橋及地下道認養須知」、「臺北縣政府道路養護及管理績效考評執行要點」及「臺北縣公園綠地及行道樹認養要點」也備受委員之肯定與信任,也有87.00分的高分,希望各縣市可以將其內容納為參考。

但由於地方風土民情之不同以及不同縣市的不同需求,在這邊將城鎮型縣市以及偏遠及離島型縣市之相關條例加以提出並討論,在城鎮型程式方面,以台中縣所提出之「台中縣道路管理自治條例」「台中縣都市計畫區騎樓設置標準」「市區道路人行道設計手冊」以及「市區道路及附屬工程設計標準」等可作為城鎮型縣市之參考依據;而花蓮縣所提出之「花蓮縣道路管理自治條例」、「花蓮縣建築管理自治條例」與「花蓮縣都市計畫內騎樓或無遮簷人行道設置標準」等,可提供給離島與偏遠類型縣市作為參照之依據,不過上述縣市之法令內容仍具改良空間,仍希望其相關法令可以更加具體實在,在參考過營建署之相關規範後,希望各地方縣市政府法規審查與擬定時,可以將該縣市之情況列入法案之擬定項目,以提供最適合該縣市之無障礙法規。

(二) A2 相關法令制定:停車管理相關法令

主要是希望政府可以重視車輛擠壓人行道的問題,並且於道德勸說與取締等加以改善, 此項政策作為當中,以桃園縣的 90 分最高,其所提出之「桃園縣機器腳踏車停放規定」 內容不僅完整,各項法案之訂定相當明確,且於推動上相當成功,值得作為各縣市參考, 此外,台北縣的「台北縣機器腳踏車停放規定」及「臺北縣政府處理機器腳踏車停放及停 車位設置要點」、「臺北縣機車停車秩序整頓計畫」、「臺北縣公有停車場管理自治條例」及 「臺北縣建築物附設停車空間繳納代金及管理使用辦法」也備受委員之肯定與信任,也有 89.5 分的高分,希望各縣市可以將其內容納為參考。

至於其他類型之縣市方面,城鎮型縣市則以台中縣的「台中縣人行道上自行車及機車停放管理規定(草案)」可做為立法的依據,而偏遠與離島型縣市則以澎湖縣的「澎湖縣執行道路障礙清除與市容整理工作計畫」可做為參考。

此項評比中,各縣市之法令似乎尚未完善,希望各縣市政府的地方法規可以以此項法規內容為主要之改善項目,且參照營建署的相關規範,並且參考專家學者之意見,使其法規更加具體、完善。

(三) A3 相關法令制定:整體改善規劃

在整體改善規劃方面,以桃園縣的 95 分最高,而桃園縣所提供之「人行環境整體改善執行方式」、「桃園縣人形環境無障礙分期分段改善期程表」和「桃園縣各公所人行環境整體改善計畫」亦相當具有參考價值,其條文相當多元且明確,值得各縣市效法。

而於其他類型的縣市方面,則以城鎮型縣市的宜蘭縣所提供的「羅東鎮市區道路景觀與 綠美化營造計畫」以及偏遠與離島型縣市金門縣的「西海路及中央公路東門榜林路段人行 步道設計詳圖」為其代表,但此兩例於許多相關細節中仍需注意與改善,宜參考營建署所 提供之最新規範加以改善。

(四) A4 相關法令制定:人行環境(含無障礙設施部分)改善專案計畫

此次改善專案計畫項目表現以台北縣、台北市及桃園縣分別獲得 90.5 分、94 分與 92 分,尚稱優異,其餘縣市仍然需要加強,其中桃園縣所提出的「桃園縣人行道無障礙改善執行計畫」、「桃園縣道路交通安全聯席會報督導計畫」、「桃園縣政府警察局清除道路障礙計畫」、「人行環境無障礙改善督導計畫」以及「桃園縣政府警察局執行取締{占用人行道}督導計畫」等等,不僅有其循序漸進的時段性,且內容相當具體以及台北縣所提出「臺北縣處理妨害交通車輛自治條例」、「臺北縣警察局勤務實施細則」、「鶯歌美麗家園核心徒步區示範段(尖山溝--老街入口)二期工程」、「臺北縣淡水鎮觀海長堤觀景步道工程」、「臺北

縣機車停車秩序整頓計畫」、「中正路人行道改善工程(規劃案)」,可提供各縣市作為其改善專案計畫之參考。

此外,城鎮型縣市的台中縣提出「98 年度龍井鄉三德橋至中厝橋道路景觀與人行環境 改善計畫」、「98 年度神岡鄉中山路神岡國小旁人行步道改善及綠化工程」、「98 年度梧棲 鎮文化路街道景觀及本環境改善」等等改善專案計畫亦值得效法;而離島以及偏遠地區縣 市則以花蓮縣所提出的「花蓮縣市區道路景觀與人行道環境建設綱要計畫成果報告書」為 優雖有將其建設之綱要計畫收錄,但由於其內容並無詳細明確之說明,故仍有改進之空間。

為之各縣市人行環境無障礙相關法令制定可以獲得實質之協助以及參考,本團隊特別將本次考評作業中於相關管理法令、整體改善規劃與改善專案計畫等項目表現優良之縣市,詳細整理其所提報之法令項目與內容,預定於本案結束後登錄至營建署網頁上以作為各縣市政府改善之參考依據,下表 5-1 至 5-3 分別為 A1 相關管理法令、A2 整體改善規劃與A3 改善專案計畫之優良表現範例。

表 5-1 A1 相關管理法令(含無障礙相關法令部份)優良表現範例

縣市別	法令名稱
台北縣	台北縣市區道路條列
	臺北縣建築管理規則
	臺北縣公園綠地及行道樹認養要點
	臺北縣政府道路養護及管理績效考評執行要點
	台北縣政府道路養護及管理績效考評執行要點
	臺北縣公共建築物無障礙環境替代改善方案處理原則
台北縣相關法規查詢網址: http://wedid.tpc.gov.tw/SearchList.asp	
台北市	台北市政府無障礙環境推動委員會設置要點
	台北市人行道設置斜坡道申請辦法
	台北市人行道設置審查基準
	台北市公共建築物行動不便者使用設施改善諮詢及審查小組設置要點
	台北市無障礙設施設置參考手冊
	台北市無障礙設計簡冊
	台北市建築管理自治條例
台北市相關法規查詢網址:http://www.law.taipei.gov.tw/taipei/lawsystem/lawiframe.jsp	
高雄市	高雄市景觀道路管理自治條例
	高雄市市區道路管理自治條例
	高雄市市區道路工程設計自治條例
	高雄市市區道路工程設計標準
	高雄市公園管理自治條例
	高雄市建築管理自治條例
	高雄市政府工務局養護工程處接受民間機關團體捐建認養人行道契約範本
高雄市相關法規查詢網址:http://rsrcokcg.kcg.gov.tw/data.htm	

	台南市市區道路管理自治條例	
台南市		
	台南市騎樓地設置自治條例	
	台南市道路養護工程規範	
	台南市市區道路景觀與人行環境改善規劃設計	
	台南市政府騎樓地通暢執行計畫	
	台南市市區道路人行環境無障礙改善計畫	
	台南市道路養護工程規範	
	台南市相關法規查詢網址:http://www.tncg.gov.tw/law/	
	台中縣道路管理自治條例	
台中縣	台中縣都市計畫區騎樓設置標準	
	市區道路人行道設計手冊	
	市區道路及附屬工程設計標準	
台中縣相關法規查詢網址:http://links.taichung.gov.tw/tcclaw/		
	身心障礙者專用停車位設置管理辦法	
	市區道路條例	
桃園縣	市區道路及附屬工程設計標準	
	市區道路條例	
	桃園縣市區道路管理規則	
	桃園縣行道樹管理自治條例	
	桃園縣豎立廣告物及招牌廣告物管理自治條例	
	道路交通管理處罰條例	
桃園	縣相關法規查詢網址:http://www.tycg.gov.tw/main/law.aspx?law_type=2,4	

表 5-2 停車管理相關法令優良範例

縣市別	法令名稱
桃園縣	桃園縣機器腳踏車停放規定
	台北縣機器腳踏車停放規定
台北縣	臺北縣政府處理機器腳踏車停放及停車位設置要點
	道路交通管理處罰條例
高雄市	高雄市整理機器腳踏車慢車攤架停放秩序實施要點
台中縣	台中縣機車及自行車停放管理規定(草案)

表 5-3 人行環境(含無障礙設施部分)整體規劃優良範例

縣市別	法令名稱
台北縣	臺北縣警察局勤務實施細則
	臺北縣處理妨害交通車輛自治條例
台南市	台南市政府騎樓地通暢執行計畫
	台南市市區道路人行環境無障礙改善計畫
桃園縣	人行環境整體改善執行方式
	桃園縣人形環境無障礙分期分段改善期程表
	桃園縣各公所人行環境整體改善計畫
台北市	台北市人行環境改善計畫
宜蘭縣	羅東鎮市區道路景觀與綠美化營造計畫
台中縣	台中縣既有市區道路景觀與人行環境改善綱要計畫
高雄市	高雄市博愛景觀大道工程
	高雄市中正路(建軍路以西~河東路)整體景觀及道路修復工程
台中市	既有市區道路景觀與人行環境改善計畫(95-98 年度)
	台中市市區道路景觀與人行環境改善綱要計畫(97年度)

表 5-4 人行環境 (含無障礙設施部分) 改善專案計畫

縣市別	法令名稱
	鶯歌美麗家園核心徒步區示範段(尖山溝老街入口)二期工程
	臺北縣淡水鎮觀海長堤觀景步道工程
	中正路人行道改善工程(規劃案)
	<u></u>
	福隆國小旁 10-2 都市計畫道路開闢工程
台北縣	推動臺北縣市區自行車道路網規劃
ロルボ	雙溪鄉公園環境改善工程
	樹林市樹林高中圍牆旁增設人行道工程
	三重市過圳公園更新改造計畫及人行道整修工程
	台北縣烏來鄉信賢社區風貌營造-RAHAU(拉號)人文生態自導式步道整建
	臺北縣金山鄉社區整體風貌規劃設計暨臺北縣金山鄉社區風貌第一期工程一
	水尾港散步道工程
	軍校路造街工程(緯六路~海軍官校段)
高雄市	97 年度博學路(山明路~松信路) 人行道環境改善工程
	97 年度典寶溪兩側(創新路~高速公路旁) 人行道環境改善工程
	97 年度高鐵路人行道等改善工程
	97 年度高雄市右昌國小社區通學道計畫工程
	97 年度西臨港線(12 號碼頭~七賢路)自行車道增設人行道工程

桃園縣	桃園縣人行道無障礙改善執行計畫
	桃園縣道路交通安全聯席會報督導計畫
	桃園縣政府警察局清除道路障礙計畫
	人行環境無障礙改善督導計畫
	桃園縣政府警察局執行取締{占用人行道}督導計畫
	人行道無障礙改善教育訓練實施計畫
	中壢市中央西路改善專案計畫
	示範道路推動計畫
	桃園縣人行道無障礙改善經驗案例中壢市榮民路
	97 年度潭子鄉中山路(台三線)人行道改善工程(第四期)
	97 年度大雅鄉中清路(台 10 線)人行道改善暨景觀綠化工程(第三期)
	98 年度沙鹿鎮既有市區道路景觀與人行環境改善工程-沙鹿鎮舊街改善工程
台中縣	97 年度台中縣東勢鎮既有市區道路景觀改善計畫規劃
	98 年度龍井鄉三德橋至中厝橋道路景觀與人行環境改善計畫
	98 年度大雅鄉環狀自行車及通勤道系統建置(第一期)-三和社區
	98 年度神岡鄉中山路神岡國小旁人行步道改善及綠化工程
	98 年度梧棲鎮文化路街道景觀及人本環境改善
	98 年度台中縣豐原市圓環北路一段(台 13 線) 人行道改善及綠化工程
	97 年度大里市大里國小周邊通學步道(自行車道)改善計畫

(五) B1 新建與既有道路人行道管理:建立總列管清冊

總列管清冊的建立可以令各縣市自行掌握並且管理其人行道無障礙環境的基本資料,再定期更新的前提下,各縣市可以加強掌握並且了解最新的管理情況,於這方面,以桃園縣最為優良,成績為95.42分,而其餘類型的縣市中,城鎮型縣市則是以高雄縣的90.33分為首,偏遠與離島地區縣市則以金門縣的86.67分為最高,希望各縣市可以定期將其資料更新與管理,以便利行政速度與掌握最新的資料。

(六) B2 新建與既有道路人行道管理:人行道無障礙設施設置情形普及率

今年各縣市之人行道設置普及率評鑑當中,有台北市、台中市與高雄市為80分名列甲等,大部份各縣市均落在六十分,各縣市可以再加強其無障礙人行道的普及率,並希望可以將其普及率上傳至營建署官方網站,以增加中央之管理與掌握。

(七) B3 新建與既有道路人行道管理:人行道設置情形適宜率

今年將各縣市之人行道設置適宜率納入評鑑之一環當中,目的為了解各縣市之人行道長度的長度,而於此項評比方面,各縣市大部份成績都落在四十分,僅台南縣、澎湖縣已

80 分名列甲等,各縣市可以再加強其無障礙人行道的適宜性情形,並希望可以增加俱備無障礙設施之人行道長度。

(八) B4 新建與既有道路人行道管理:人行道設置實際作為後續檢討改善狀況

今年特別增設這項人行道設置實際作為後續檢討改善狀況,目的是要各縣市政府特別重視在考評完之後所做的檢討動作以及改善行動,在這方面做的好的為桃園縣為92.92分、台北縣為87.80分以及台北市的87.00分,值得各縣市政府學習及參考,並且希望其他縣市可以積極改善。

(九) B5 新建與既有道路人行道管理:改善計畫執行率

本評鑑項目主要是呼應 A4 之內容,評鑑 A4 的資料當中,比對今年的情況,以令其了解人行道公共建設之執行率,若並無提供 A4 資料或者其資料並未完整,則該項目則視為未執行,而此項評分則亦不盡理想,僅有桃園縣及台中市之成績為 80 分,其餘縣市則皆低於 80 分,為此次評鑑中成績較差之項目,希望各縣市可以落實改善計畫內容的確實,並且將其落實之內容加以執行,並且以分區、分期之方法將其資料加以統整規劃,以健全其改良計畫的分配,進而提高計畫執行率。

5.2 實際作為

實際作為考評為對於該縣市之人行道無障礙之現地考評,目的為藉由現地勘檢方式了解各縣市對於人行道無障礙設置之了解以及市區道路人行環境無障礙設置之情形並且可以適時給予改正,其考評之項目包括三大方向,分別為「暢行性」、「安全性」與「舒適性」,其中暢行性為反映使用者於該道路使用之順暢通行能力,安全性反應對行人使用安全之保護,舒適性則對應使用者於人行道行走時之舒適感受與路面整潔等項目。依據其性質則各方向各俱一至四項不等之考評項目,以下就各考評項目提出優良作為示範路段輔以照片呈現說明,唯需特別注意,所選擇示範路段照片僅針對各該項目表現優良,並不代表其全面表現,亦無法反應該縣市於該項目得分高低。

(一) AA1 暢行性:有效寬度

有效寬度為人行道真正可供使用者使用之距離,其計算方法為人行道之原始寬度扣除公共設施(諸如:植栽、路燈、景觀、街道傢具及交通、消防、管線設施等等)所剩之最小寬度,如欲讓使用者可順利通行,則至少需俱0.9公尺方可滿足其無障礙人行道之最低需求,而1.5以上則可通行無礙,以下則列舉三項各縣市之優良案例,分別以不同情況提供參考:



圖5-1 地點:台北市信義區松高路

說明:本路段之人行道原始寬度為4.22公尺,而有效寬度為1.24公尺,此種道路雖然具有多種之公共設施,包含座椅與植栽等等,但由於空間之配置妥當,可以令其使用者順利使用,可供各縣市參考。



圖5-2 地點:台北縣土城市金城路一段

說明:本路段之人行道原始寬度為 3.75 公尺,有效寬度為 2.65 公尺,為相當優良且可同時容納相當多人之無障礙人行道空間。



圖5-3 地點:雲林縣虎尾鎮中正路

說明:本路段之緣石寬度為 4.077 公尺,有效寬度為 1.239 公尺,不僅有其綠植栽之空間,且 其植栽以及公共設施並未明顯影響其人行道之有效寬度。

(二) AA2 暢行性:阻斷與阻礙狀況

阻礙與阻斷狀況一直是嚴重影響人行道之可使用寬度之原因之一,人行道是否遭受居 民之使用物品之阻斷或阻礙,往往成為該縣市道德勸導與取締的一大指標,有許多縣市於 此項目中表現不甚良好,因此在這提供三個優良案例,以供各縣市參考。



圖5-4 地點:台北縣中和市連城路

說明:學校圍牆與道路明確的劃分,且無阻礙之情形



圖5-5 地點:台北縣土城市金城路一段

說明:此道路之停車位與道路具有明確之劃分以及區隔,不僅可停供使用者安全的環境,且具 一定之使用寬度。



圖5-6 地點:台北縣中和市景平路

說明:此道路之並無任何阻礙與阻斷,情況大致良好

(三) AA3 暢行性: 無障礙設施

無障礙設施實地考評重點包含路口轉角斜坡道與導盲設施等二項,路口轉角斜坡道方面,可見許多設計不正確甚或未設置,由於本項多數路段所得評價為「雖設有無障礙設施,但未能完全發揮功能」可見許多設置不正確,甚或未設置。而於導盲設施上之設置、設計或管理上,由於其規範之改進,尚有缺失,因此以下就不同情况提出二個示範路段做為案例說明,期望目前尚待改進縣市(或路段)可參考並儘速改善。



圖5-7 地點:台北縣中和市連城路

說明:該路段之人行道可供導盲設施,具有相當導盲功用



圖5-8 地點:宜蘭縣羅東鎮站前南路

說明:路口轉角斜坡道坡度平緩、寬度足夠且無車輛阻擋、斜坡道開口方向正對行人穿越道方 向,且鋪面材質與既有人行道不同,恰可發揮定位功能。

(四) AA4 暢行性:人行道淨高

為保障視障者之通行性,人行道之淨高規定為2公尺,倘若淨高不足,不僅會增加使 用者之壓迫感,更會阻礙視障者之順暢,若其高度不夠,甚至會影響使用者之人身安全, 為本考評之重要評鑑項目之一,於此設立數個圖例給予參考。



圖5-9 地點:高雄市左營區博愛二路

說明:該路段之各項設施淨高足夠,並未阻擋行人。

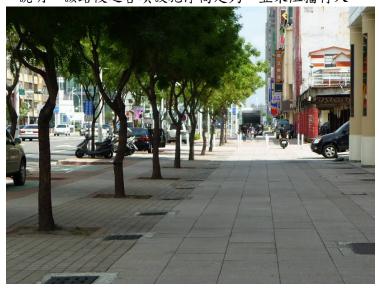


圖5-10 地點:高雄市苓雅區中山二路

說明:雖有路樹等公共設施,但其垂直淨高足夠,未受阻擋。

(五) BB1 安全性: 鋪面狀況

鋪面狀況主要是依據鋪面之維護狀況良好,以避免使用者於行經之途中遭遇傷害,其 考評內容則盡量維護其路面之平整無破壞,以下圖例則為各縣市之優良案例:



圖5-11 地點:台中市南區文心南一路

說明:該路段所使用之鋪面養護良好,且無任何破壞。



圖5-12 地點:宜蘭市光復路

說明:該路斷使用特殊之細石鋪面,不僅可令使用者免於顛簸,且無任何鋪面之破損,可為一 良好之示範。

(六) BB2 安全性: 行人防護設施

為保護人行道上之使用者,以及避免汽機車佔用道路之情形,本考評項目主要重點在人行道與車道間之間隔(高程區隔、以植槽或綠籬區隔、圍欄區隔),以避免行車影響人行道安全,以下圖例為優良案例,供各縣市參考:



圖5-13 地點:高雄縣岡山鎮巨輪路

說明:該道路距相當明確,將道路與人行道加以隔離。



圖5-14 地點:高雄縣大寮鄉成功路

說明:該道路成功的阻隔人行道與車道。

(七) BB3 安全性:人行道上設置排水溝進水格柵

保護無障礙人行道之使用者,進水格柵之設置是相當重要的,錯誤的進水格柵設置, 會造成輪椅陷入,更容易造成視障者危險,以下圖例為正確的進水格柵設置。



圖5-15 地點:台北縣土城市金城路一段

說明:該路段的排水溝進水格柵之較長段方向與人行道方向垂直,可避免輪椅之陷落,保護其 人身安全。

之方法。

(八) CC1 舒適性:整潔維護

道路之整潔維護不僅是表現出該地區的整體觀感,更影響到用路人之安全以及便利性,好的人行道,其整潔的維護是不可或缺的。希望縣市政府除了加強督導地方的清潔工作外,更需增加該地區市民之地方認同與公德心,訂定相關法規以給予用路人一整潔乾淨的人行道環境。



圖5-16 地點:台北縣土城市金城路二段

說明:人行道整潔狀況良好



圖5-17 地點:台北市信義區松仁路

說明:人行道整潔狀況良好

(九) CC2 舒適性:植栽綠美化

此項目為今年所新增之項目,為提高用路人之道路品質,道路之植栽美化亦為相當重要之課題,如何在有限的資源下,美化道路,是當今政府必須注意且努力的方向,以下提供數個優良範例以供參考。



圖5-18 地點:台北縣中和市連城路

說明:該路段充分利用原有之景觀,配合路樹之設計,用最少的資源呈現最好的結果。

第六章 市區道路人行環境公園出入口無障礙建議改善方案彙整

6.1 市區公園出入口實地現況

於本次人行環境公園出入口無障礙評鑑,乃提供各縣市正確觀念及適當之改良方向,故整理此次評鑑中所發現的優良作為,堪稱可成為各縣市之模範與優良範例者,以利各縣市參考。

都會型縣市包括台北市、高雄市、台北縣、桃園縣、基隆市、新竹市、台中市、嘉義市及台南市等九個縣市,經實際考評後,所彙整出下列縣市照片。



圖 6.1 高雄市都會公園



圖 6.3 台北市忠誠公園



圖 6.2 高雄市凱旋公園



圖 6.4 新竹市東區光復路二段臨近公園



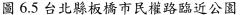




圖 6.6 台南市北區北門路二段鄰近公園

城鎮型縣市包含宜蘭縣、新竹縣、苗栗縣、台中縣、彰化縣、南投縣、雲林縣、嘉義縣、台南縣、高雄縣及屏東縣等十一個縣市,經實際考評後,所彙整出下列縣市照片。



圖 6.7 新竹縣新豐鄉康泰路臨近公園



圖 6.8 苗栗縣頭份運動公園



圖 6.9 彰化縣彰化市雲長路臨近公園



圖 6.10 高雄縣鳳山運動公園



圖 6.11 台南縣新營市長榮路臨近公園



圖 6.12 雲林縣斗六市大學路鄰近公園



圖 6.13 台中縣環保公園



圖 6.14 高雄縣楠梓區海專路臨近公園



圖 6.15 嘉義縣民雄鄉安和路鄰近公園



圖 6.16 彰化縣鹿港鎮中正路鄰近公園

偏遠及離島型縣市主要為考評中屬人口較少縣市,包括台灣本島東部之花蓮縣、台東縣及三個離島縣一澎湖縣、金門縣、連江縣,,經實際考評後,所彙整出下列縣市照片。



圖 6.17 花蓮縣花蓮市國聯四路臨近公園



圖 6.18 金門縣西海路鄰近公園

6.2 主要問題

1. 出入口是否設有完善設施且維護良好(含路緣斜坡設施):出入口路緣斜坡並未順平以及主要出入口無對準人行穿越道



圖 6.19 台中市中正公園

說明:可以看出公園的出入口路緣斜坡並未順平



圖 6.20 高雄市都會公園

說明:由圖可以看出公園的出入口並無面對人行穿越道



圖 6.21 高雄市凱旋公園

說明:可以看出公園的出入口並無面對人行穿越道



圖 6.22 新竹縣松林公園

說明:可以看出公園的出入口並無面對人行穿越道



圖 6.23 新竹市東區光復路二段

說明:可以看出公園的出入口並無面對人行穿越道



圖 6.24 苗栗市頭份運動公園

說明:可以看出公園的出入口並無面對人行穿越道



圖 6.25 嘉義市嘉義公園

說明:可以看出公園的出入口並無面對人行穿越道



圖 6.26 花蓮市國聯四路

說明:可以看出公園的出入口並無面對人行穿越道



圖 6.27 彰化縣鹿港鎮中正路臨近公園

說明:可以看出公園的出入口並無面對人行穿越道

2. 公園出入口是否可供輪椅通行:設置障礙物使輪椅無法進出



圖 6.28 台南縣新營市長榮路臨近公園

說明:可以看出公園的出入口設置障礙物使輪椅無法進出



圖 6.29 嘉義縣民雄鄉安和路臨近公園

說明:可以看出公園的出入口設置障礙物使輪椅無法進出

優良範例

桃園縣蘆竹鎮



桃園縣中壢市、八德市



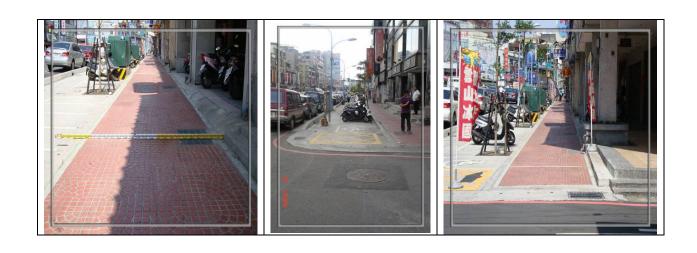
桃園縣中壢市-中央西路







桃園縣中壢市-中央西路 改善後



第七章 結論

由評鑑結果可以發現,大部分之縣市實際作為上皆能達到一定程度要求,今年舒適性之評鑑中,對於大多縣市政府在植栽綠美化等類型評鑑中並未完善,都需要做進一步的改善。惟其迫切性不同,最迫切需改善者為離島型縣市,而今年評鑑分數相對於去年分數為低,其可能原因是評審委員對於各縣市政府的實地考評路段較不滿意,加上去年考評委員建議現地與政策需改善部分,各縣市政府卻未逐一落實,因此導致分數偏低。各縣市政府在法令訂定上明顯不足,建議各縣市政府針對每年評鑑的缺失列冊,可以用來追蹤之後改善情形,以期待本計畫能夠達到最大之效益。

本次考評計畫之數據結果,其建議改善方案之各縣市之考評結果提出改善方案之內容,其 重點依都會型縣市、城鎮型縣市以及偏遠和離島型縣市加以說明:

一、 都會型縣市

針對都會型共九個縣市而言,最需改善之項目主要為整潔維護、植栽綠美化與無障礙設施等三項。相較於去年,由於政府的推行與改進,其有效寬度與阻斷或阻礙情況等情形已有明確的改善,而其改善建議方面由於台北縣、台北市、高雄市、嘉義市等 4 個縣市於實際作為上得分皆於 80 分以上,僅需小幅度改善。其它縣市如桃園縣應加強實際作為暢行性以及舒適性的植栽綠美化部分;新竹市應加強實際作為之暢行性的有效寬度及無障礙設施部分、舒適性的植栽綠美化部份以及政策作為之新建與既有道路人行道管理及改善部分;台中市則在政策作為之新建與既有道路人行道管理及改善部之適宜性及總列管清冊建立及更新,實際作為後續檢討改善狀況及率與實際作為之植栽綠美化加以改善;台南市則在政策作為的新建與既有道路人行道管理及改善之植栽綠美化加以改善;台南市則在政策作為的新建與既有道路人行道管理及改善之值宜性及改善計畫執行率,實際作為暢行性的阻礙或阻斷情況以及舒適性的植栽綠美化,至於基隆市在政策作為的相關法令制定及新建與既有道路人行道管理及改善都需做改善。

二、 城鎮型縣市

針對城鎮型共十一個縣市而言,最需改善之項目亦與都會型縣市相同,為整潔維護、植栽綠美化與無障礙設施。其中高雄縣、宜蘭縣、雲林縣、南投縣、新竹縣和苗栗縣等六個縣市於實際作為上得分皆於80分以上,其實際作為情形已能滿足基本需求,另有雲林縣、南投縣、新竹縣、屏東縣、苗栗縣及彰化縣在政策考評成績上較不

理想,其中相關制定法令以相關管理法令與執行檢討(停車管理相關法令部分)、改善專案計畫與措施,以及新建與既有道路人行道管理及改善之適宜性、改善計畫執行率需要做很大的改善。但城鎮型縣市中舒適性需改善情形較都會型嚴重,尤其以植栽綠美化這項目極需改進,希望可以增加其相關設施之設置。

三、 偏遠及離島型縣市

針對偏遠及離島型共五個縣市而言,最需改善之項目仍為植栽綠美化,且其情況較都會型都市以及城鎮型都市更亟需改善,其中花蓮縣、連江縣、金門縣及台東縣實際作為得分皆於80分以上,其實際作為情形已能滿足基本需求,但其上三項之評鑑仍亟需改進加強。其連江縣及台東縣在政策考評成績上較不理想,其中相關制定法令以相關管理法令與執行檢討(無障礙相關法令部分)、相關制定法令以相關管理法令與執行檢討(停車管理相關法令部分),以及新建與既有道路人行道管理及改善之普及率、適宜性比率需要做很大的改善。

参考文獻

- 【1】 內政部營建署,2003年,「市區道路人行道設計手冊內政部營建署」。
- 【2】 內政部,2009年,「市區道路及附屬工程設計規範」。
- 【3】 內政部營建署,2008年,「營建署人行道改善方案報告」。
- 【4】 內政部營建署,2007年,「營建署人行道改善方案報告」。
- 【5】 戴曄,2005年,「從輪椅使用者探討校園無障礙環境之改善課題」,國立高雄大學碩士論文。
- 【6】 葉聰諭,2009年,「以熵值法訂定全國無障礙人行道評鑑項目權重之評估」,逢 甲大學碩士論文。
- 【7】 洪福聲,2006年,「高速公路服務區行動不便者使用設施調查與評估研究」,國立成功大學碩士論文。
- 【8】 涌井良幸,涌井貞美,2007年,「圖解 AMOS 共變異數構造分析方法與應用」, 鼎茂出版社。
- 【9】黄俊淦,2003年,「台灣數位相機產業之技術策略群組定位研究」,國立雲林科技 大學碩士論文。
- 【10】 趙晉緯,2003年,「人行空間綜合評估指標建立之研究」,國立台灣大學碩士論文。
- 【11】 劉皆誼,2001年,「人行道設施物管理問題與改善對策研究—以台北市為例」, 私立淡江大學碩士論文。
- 【12】 紀佐霖,2007年,「人行道環境因子對使用者旅運行為之影響」,國立暨南大學碩士論文。
- 【13】沈進成,蔡奈容,2002年,「西歐主要觀光國家觀光競爭力之研究—熵值權重 法之應用」, 南華大學碩士論文。
- 【14】 林震岩,2007年,「多變量分析」,智勝出版社。
- 【15】 陳淵楠,2004年,「中正國際機場聯外捷運系統最適營運機構之研究」,國立交通大學碩士論文。
- 【16】 劉繼軒,2007年,「台灣地區港埠分級與分群管理制度之研究」,國立海洋大學碩士論文。