

建設局

臺中市政府建設局施政白皮書

【目 錄】

壹、前言.....	5
貳、當前環境及問題分析.....	6
一、新闢道路、拓寬道路所面臨之瓶頸.....	6
二、合併後公共建設需求及推動方式待整合.....	7
三、公園綠地及廣場開闢有待提昇.....	7
四、行道樹修剪及移植有待提昇.....	7
五、市區道路人本環境未達一定水準.....	8
六、路燈維護正常運作.....	8
七、道路品質仍有提升空間.....	8
八、落實資訊化業務推動.....	8
九、推動寬頻基礎建設.....	9
十、落實道路品質提升.....	9
十一、工程施工查核作業.....	12
參、未來願景、發展策略及具體措施.....	12
一、未來願景.....	12
二、發展策略及具體措施.....	15

發展策略一：持續建構大臺中生活圈道路系統	15
發展策略二：改善鐵路高架捷運化闢建周邊道路及填平原有 地下道：	31
發展策略三：持續推動年度計畫道路及巷道開闢工程....	32
發展策略四：中彰投區域治理平臺	32
發展策略五：持續推動第14期市地重劃工程、水湳經貿園區 區段徵收工程及臺中市捷運文心北屯線機廠及 車站區段徵收工程：	32
發展策略六：賡續推動本市重大工程興建計畫暨代辦本市重 要建設計畫之執行績效	34
發展策略七：賡續執行綠建築標章	36
發展策略八：打造宜居環境	36
發展策略九：既有公園綠地之改善	37
發展策略十：大臺中公園之未來規劃	37
發展策略十一：建構樹木友善環境	37
發展策略十二：構築綠意盎然的宜居生活城市	38
發展策略十三：設立節能減碳燈具	40
發展策略十四：建置路燈共桿	40
發展策略十五：路平策進計畫	40

發展策略十六：管線空間化管理	42
發展策略十七：提供平整而安全的車行空間	43
肆、結語	44

壹、前言

城市發展過程中，民生基礎建設與維護工作之運作，攸關著市民各項生活福祉，本局以「人本、永續、活力」的核心價值，秉持著「廉能、開放、效率、品質」的目標，建立宜居生活首都。

大臺中市位居臺灣本島南來北往之中樞位置，亦為中部地區經濟、人文、教育等各項活動之核心中心，健全本市各項公共建設及道路交通系統，縮短城鄉建設差距及均衡都市發展，為當前重要課題。臺中市南北軸分別有國道 1 號、國道 3 號與省道臺 61 線三條，東西軸分別有國道 3 號及國道 4 號兩條，未來由臺中生活號 2 號線東段(臺 74 線)及臺中生活圈 4 號線北段(臺 74 線)與尚在規劃中之國道 4 號臺中環線豐原潭子段將再構成一條南北軸，臺中生活圈之主要輪廓脈絡初步已有雛形，國道 1 號、3 號及 4 號已串連，未來國道 4 號臺中環線豐原潭子段完成將使南北軸更完整，後續交通路網之闡建，應是以既有道路、未來道路建設計畫及行政區發展構想為基本架構，整合為聯外道路、環狀道路及各行政區聯絡道路。

道路通行安全為市民的基本人權，本市各項民調結果顯示，「路平」是目前市民對本市相關政策作為最為在意的議題之一，另依營建署全國道路評比考核統計(100~103 年)，本市除 103 年獲 5 都第 4 名外，餘均敬陪末座，顯示在路平方面需進一步提升本市的政策目標。此外，各項維生管線地下化為都市發展現代化重要指標之一，管線埋設及管理與民眾生活息息相關，爰具備完整的公共設施管線資料庫及管線管理可有效降低公共管線災害發生機率，提昇都市防災功能。

全球暖化及氣候變遷問題日益嚴重，為降低環境二氧化碳濃度，在都市中積極開闢公園綠地面積及增加植樹已成為減緩溫室效應之

重要方式之一。此外，節能減碳受到各界重視，政府機關均以環保、節能為努力目標，並積極展開各項環境保護行動。LED 具有省能源、省資源、無污染、體積小、紫外線低等優點，故將成為照明的最新選擇。

貳、當前環境及問題分析

一、新闢道路、拓寬道路所面臨之瓶頸：

(一)原縣市都市計畫道路之落差

自縣市合併後四年多至今，原臺中市與原臺中縣地方民情不一造成制度面了解不對稱，如道路進行可行性估規劃，許多市民誤以為要開闢道路徵收，因而持續陳情，造成過渡的浪費行政資源，另都市計畫道路規劃銜接不整，也是市民常陳情之情事，致道路開闢難度提高。

(二)土地徵收成本提高

隨著臺中市改制直轄市後，地方建設絡繹展開，房地產經濟日益蓬勃，土地公告現值亦可能隨之調漲，且立法院通過以市價徵收之相關條文業經行政院核定 101 年 9 月 1 日開始施行土地徵收以市價補償，因而提高道路用地取得之困難度及增加土地徵收費用，此問題嚴重排擠道路開闢預算並影響交通建設之進度，造成產業、文化、觀光等進步而交通建設無法並進。

(三)道路用地取得困難

民眾對於私有土地遭受徵收之意願不高，且辦理用地徵收均須舉辦公聽會，而道路開闢路線及土地徵收常遇到民眾強烈反對，以致造成用地取得不易，影響工程施作期程。

二、合併後公共建設需求及推動方式待整合：

臺中市已於民國 99 年 12 月 25 日合併升格為直轄市，全市面積幅員遼闊，且本市位居臺灣本島中部地區，屬南北交通之中樞位置，亦為中部地區之經濟、人文、教育等各項活動的核心中心，惟就原臺中縣、市兩個不同行政體系及環境背景而言，不論在施政重點、業務職掌、公共建設均有其差異，故如何健全本市各項公共建設及道路交通系統，縮短城鄉建設差距及均衡都市發展，為本市升格後之首要課題。

三、公園綠地及廣場開闢有待提昇：

生活在都市水泥叢林中的民眾，為了紓解生活壓力，需要公園綠地，不論是大面積的森林公園，或是小區域的鄰里公園，都有淨化空氣的功能，並能提供民眾接近大地、休閒遊憩的空間，因此民眾對公園綠地需求與日俱增，惟公園闢建用地之取得實屬不易。

部分公園自都市計畫發佈為公園用地或非都市計畫編定為遊憩用地使用後，歷經數十年，因缺乏經費辦理用地徵收及工程興建，致遲遲無法闢建，為解決此問題，將編列相關預算執行，以符民眾之期待。

四、行道樹修剪及移植有待提昇：

道路綠美化為當今環境的重要課題，也擔負了減碳、減緩都市熱島效應等更多的潛在效益，藉由栽植行道樹為水泥化的都市保有編織綠廊的效果，也更讓人引發在行道樹的樹種特性及維護管理的品質與效益的提升更顯重要。因此，行道樹修剪與移植的專業與執行的落實，為對樹木友善城市的願景目標。

五、市區道路人本環境未達一定水準：

臺中市合併升格為直轄市，更擠身為中部跨縣市區域治理之領頭羊，惟檢視市區道路人行環境、植栽綠帶、通勤型與通學型自行車道、現有附屬設施整併與減量等各方面，仍與北高差異甚大，因此，如何透過有系統性與主題性之規劃建置人行道與改善道路景觀，建立市區道路人行無障礙環境，達到人本、友善環境，為當前施政重點。

六、路燈維護正常運作：

本市幅員廣大，路燈數量龐大，每日皆有一定數量路燈故障，為即時修復需準備大量人力物力，以維持路燈正常放亮，保護民眾生命財產安全。

七、道路品質仍有提升空間：

道路路面不平之原因包含挖掘管理及各單位及管線單位配合以及挖掘施工品質、養護施工品質等各面向。綜審本市情形，研訂「恢復統一挖補」、「落實挖掘許可管理」、「加強機關各權責局處整合」、「加強管線單位設施管理及施工品質」、「提昇道路施工品質」、「路平資訊透明化」等六項策進作為。

八、落實資訊化業務推動：

- (一)為使管線單位於搶修民眾民生用水、用電及供氣案件管線時更加迅速，避免影響民生，本局於「臺中市道路挖掘管理系統」設置24小時線上即時搶修通報系統，供管線單位可即時申報搶修案件並盡速辦理搶修事宜，以維民眾用路之安全。
- (二)建置「臺中市道路挖掘管理系統」供本市道路權管機關（建設局及各區公所）資訊化管理道路挖掘相關業務，並提供管線單位透過網際網路申請道路挖掘案件，以節省洽公往返辦

理時間及交通費。

(三)建置「寬頻管道管理系統」供本市寬頻權管機關(建設局及各區公所)資訊化管理寬頻管道相關業務，以加強本市寬頻管道之管理，透過資訊化管理各固網及電信業者本市佈纜之情形。

九、推動寬頻基礎建設：

本局自 93 年至 98 年向中央爭取補助款並配合自籌經費，花費約 45 億元，至 103 年底寬頻管道已建置完成 1,127 公里，佈纜長度約 2,622 公里，已達成 M 臺灣寬頻建設目標，且本市管道建置長度及寬頻纜線佈放長度均為全國之冠。

十、落實道路品質提升：

本局積極改造臺中市維生管線之道路挖掘流程，近年來更配合內政部建置寬頻管道、公共設施管線資料庫及共同管道等重大經濟民生建設，並從道路品質提升分別從道路挖掘管理、路平專案、公共設施管線資料庫建置及推動共同管道建置等方式提升道路品質，各項說明臚列如下：

(一)道路挖掘管理

本局依臺中市道路挖掘管理辦法審核道路挖掘許可，除要求申挖單位檢附瓦斯查線資料及相關會勘紀錄等資訊，並於管線協調會協調各管挖工程時程，以確認施工前之相關準備完善；本局另訂有「臺中市道路挖掘工程竣工查驗抽驗標準作業要點」，據此要求管挖復原品質，且委外加強人力逐案查驗道路挖掘後修復情況，並針對合格之案件抽驗，透過此方式管控管挖後道路品質，以期透過道路挖掘施工前中後之管理，減少因道路施工所造成之公安事件。

(二)路平專案

本局對於道路服務品質非常重視，因為道路平整度攸關用路人交通安全與舒適性，更是進步城市的重要表徵，本局配合行政院公共工程委員會「推動道路平整方案」及「確保道路工程品質改進行動方案」所辦理之路平專案以工程完工後養護 6 小時或待路面溫度降低至 50 度後之瀝青材料穩固後才開放通車，以維持道路品質，102 年完成西區忠明南路（南屯路至三民西路）、自由路四段（雙十路至復興路）路平專案孔蓋下地減量，103 年已完成雙十路（錦南街~太平路）、進化北路（永興街~大雅路）等路平專案工程，本局將持續配合行政院公共工程委員會辦理路平專案，除以前述方式維持道路品質外，亦將參照臺北市路平作法，朝減少路面人手增加道路平坦之目標持續努力。

(三)公共設施管線資料庫建置

本局自民國 88 年起辦理公共設施管線資料庫前期整體規劃，89 年至 92 各年度間辦理公共設施管線資料庫建置計畫，90 年辦理公共管線工程資料管理系統，92 年辦理臺中市雨水資料普查計畫，93 年度時辦理臺中市各級雨水排水道及集水區測量及探勘工程，95 年時建立寬頻管道地理資訊系統，96 年進行系統擴充並辦理統一挖補基金收支系統更新計畫、96 年及 98 年辦理原臺中市市區人手孔資料更新。因應縣市合併後，既有之公共管線設施資料庫與系統不敷應用於大臺中市，爰針對原臺中縣區域之人手孔等基本圖資需辦理調查更新，並以內政部營建署規範之公共設施管線資料庫標準制度建置公共設施管線資料

庫。於 102 年起開始逐年建置原臺中線之公共設施管線資料，102 年完成大里都市計畫區之建置，103 年完成大里（草湖地區）都市計畫區、太平都市計畫區、太平（中平地區）都市計畫區、太平（新光地區）都市計畫區，並接續建置其他區之資料。

（四）推動共同管道建置

本市目前已完成建置共同管道之地區計有廊子區段徵收地區（支管 12.17 公里）、十二期福星市地重劃（纜線管路 1.97 公里）、振興路以南區段徵收地區（支管 2.8 公里）、烏日高鐵臺中車站區段徵收（幹管 1.75 公里及電纜溝 2.35 公里）、豐原 2-1 號道路共同管道（幹管 9.55 公里及支管 13.81 公里）、西屯區安和自辦市地重劃（支管 0.17 公里）及西屯區黎明自辦市地重劃區（電纜溝 0.07 公里及纜線管路 0.43 公里），合計本府已完成建置之共同管道總長度約 45.07 公里。本市推動共同管道建置之重點係以新市鎮開發、新社區開發、農村社區更新重劃、辦理區段徵收、市地重劃、都市更新地區、大眾捷運系統、鐵路地下化及其他重大工程者優先施作共同管道，爰於開發中之第十三期市地重劃（纜線管路 21.97 公里）、第十四期市地重劃（支管 61.59 公里及纜線管路 50.92 公里）、臺中市捷運文心北屯線機廠及車站區段徵收（支管 13.41 公里）及水湳經貿園區區段徵收（支管 32.3 公里及纜線管路 5.2 公里）等區域皆建置共同管道，俟各區域完成共同管道建置後，本市將有百公里之共同管道路網。

十一、工程施工查核作業：

目前本府查核小組由秘書長兼任召集人，副秘書長兼任副召集人、建設局長兼任副召集人、建設局主任秘書兼任執行秘書，查核小組組長 1 人，工作人員計 2 人，104 年度查核計畫已簽奉核准，預計查核 130 件(含複查)工程標案，每月約查核 8~16 件工程，並依計畫辦理相關工程品質教育訓練。

參、未來願景、發展策略及具體措施

一、未來願景：

- (一)便捷大臺中交通路網系統：藉由持續推動臺中生活圈道路系統，逐年打通市區狹小巷弄、開闢計畫道路、興建橋樑工程，使得各區域間之交通聯繫更加緊密，縮小城鄉差距，健全都市發展，並藉由便捷的路網系統帶動整體商機、增進觀光潛力，刺激本地的房地產並帶動經濟多元化發展，使大臺中更具有成為區域性人流與物流營運站之潛力，將大臺中推向國際城市之列。
- (二)藉由「中彰投區域治理平臺」之臺中市、彰化縣及南投縣合作機制，強化臺中生活圈、彰化生活圈及南投生活圈之連結，將推動「國道三號烏日交流道聯絡道延伸至芬園段新闢工程延伸段工程」、「金馬東路大肚溪橋樑新闢工程」及「大肚-彰化和美跨河橋樑計畫」等跨縣市道路橋樑連結計畫。
- (三)透過本市之新市政中心大樓結合市議會大樓及臺中大都會歌劇院，打造將臺中成為新世紀中臺區塊之新政經藝文特區暨國際新都。透過興建新市政中心，型塑出本市都市空間新風貌，帶動整體商機、增進觀光潛力，刺激本地的

房地產並帶動經濟多元化發展，並促使政府、文化與企業更加緊密的結合，共創新優質臺中都會生活，使臺中市成為名副其實的文化經濟國際城。並以整體都市設計手法，以連續性之開放空間、廣場、綠地等，將公共綠化開放空間完整的還諸所有市民活動使用，以使全體市民除了至此洽公外，亦可享有此地區特有的都市開放空間廣場。

- (四) 廣續改善老舊學校教室設施、積極投資校園空間、並興建公共服務機構，改善教育空間環境，建構優質市政硬體服務。
- (五) 為展現臺中市重大市政建設公共藝術、建築物設計潛藏理念，並提高臺中市重大市政建設公共藝術、建築物於都市空間展現的能見度，將依法令持續辦理重大公共工程公共藝術之設置，藉由重大市政建設公共藝術、建築規劃設計構想以及創意理念呈現都市景觀樣貌，並配合文化創意讓全國民眾瞭解本市重大市政建設中藝術及空間的演變。
- (六) 積極辦理大臺中公園綠地闢建工程，充分運用各區地方豐富的景觀及生態，且透過構築具有公園特色的景觀工程，以提升生活品質、保護環境資源，並改善自然枯竭、生態環境日趨惡劣的現實情況，創造水與綠的宜居環境，提升市民每人享有綠地面積，為提昇都市休閒空間品質，採質、量並行，逐年適度編列預算增加屯區公園綠地面積，並改善綠地、園道景觀等工作，建構大臺中市園道及綠地建設，創造水與綠的宜居環境並逐年提昇人均綠地面積，預計至 107 年止將完成老舊設施改善及每人綠地享有面積達 4.5(m²/人)為施政目標。

- (七)建構完整臺中市行道樹移植作業規範，研擬一套適於臺中市在地之行道樹移植標準作業程序，以執行樹木保護之理論及實務相關議題，推廣正確行道樹修剪、移植、種植規範內容，提供市府及所轄相關單位樹木管理維護執行參考及依據。
- (八)為有效提升本市人本環境空間品質，賡續爭取內政部營建署補助「市區道路人本環境建設計畫」，希冀藉由核定補助的資源效益，期待引領「以人為本」與「永續城市」之道路景觀建設，建立生活的首都，以人為本的城市。
- (九)近來地球暖化，節能減碳受到各界重視，政府機關均以環保、節能為努力目標，並積極展開各項環境保護行動。LED具有以下環保優點：省能源、省資源、無污染、體積小、紫外線低等優點，故將成為照明的最新選擇。本市在林市長的領導下，要求同仁於推動各項市政時，應併同考量環境保護，以確保提供市民乾淨、節能、永續的生活空間，有鑑於此，本局辦理各項路燈業務，便開始積極推行各種節能與資源再利用的計畫，期能替臺中市省下可觀的耗能費用和創造展新的生活空間。
- (十)道路的通行安全為市民的基本人權，為提升本市路平的政策目標，依探討路不平原因及研擬策進作為，以有效推動路平專案，讓市民能對市政推動有感，進而推動「路平專案工程」並訂定四年計畫，藉由明確的目標管理，循序漸進，使臺中市道路更安全、更平穩，提供民眾優質的行車空間。
- (十一)辦理公告區域道路管線工程統一挖補，彙整年度各管線

單位預定執行之管線工程及民眾新增用戶案件，盡量整合採聯合施工辦理，減少路面開挖次數，經費係運用管線單位繳交道路挖補費用，採收支對列方式辦理，專款專用使用於管線挖掘埋設及道路管理。

(十二)推動寬頻管道建置，終結纜線暫掛亂象：1. 全面建置寬頻管道，提供穩定的用戶迴路。2. 解決全市大排、道路邊溝纜線暫掛及淹水問題。

(十三)本市寬頻管道建設完成後，由本府向各租用寬頻管道之業者收取租金。

二、發展策略及具體措施：

發展策略一：持續建構大臺中生活圈道路系統

104-107 年生活圈道路交通系統建設，中央補助單位為內政部營建署及交通部公路總局，於內政部營建署部分本計畫依據奉行政院 103 年 5 月 23 日院臺建字第 1030028077 號函核定，補助執行要點則依據行政院 103 年 9 月 24 日院授主預彙字第 1030102318 號函核定，計畫期程自民國 104 年至 107 年底止，計畫總經費 400 億元，其中中央公務預算匡列 300 億元，除延續前期計畫理念，協助地方建構完善路網，有效提升使用率，落實完整都市計畫路網系統，包括都市瓶頸路段、具重要交通運輸串聯功能道路暢通最後一里外，並就道路建設之多元功能性與積極建構都市防災安全道路系統。查本市 104-107 生活圈道路交通系統建設計畫核定案件，總建設經費約新臺幣 158 億

元，公路系統含延續性案件，總建設經費約新臺幣 119 億 1,600 萬元，總計約 277 億 1,600 萬元，本局四年所需總配合款約計 119 億 7,358 萬 6,000 元。後續將再評估及整合交通需求，再行爭取納入生活圈道路交通系統建設補助，以期建構完善的大臺中道路網路。

具體措施 1：臺中軟體園區西側及南側聯外道路工程(公園街、泉水巷)

由於臺中軟體園區預估可增加 5 千餘工作機會，上、下班時間將造成該地區車潮擁塞，故需開闢相關替代道路，以利疏解車潮。本計畫工程分為西側聯外道路(公園街)由本局施作，南側聯外道路(泉水巷)由內政部營建署中區工程處施作，公園街起點位於中湖路，終點位於中山路，泉水巷起點位於省道臺 3 線，終點位於忠孝路。道路長度=365+320 公尺，計畫寬=12 公尺。

經費需求：本工程已核列 104-107 生活圈道路交通系統建設計劃，總經費約新臺幣 4 億 2,900 萬元(工程費約新臺幣 2,900 萬元，用地及地上物補償費約新臺幣 4 億元)。

具體措施 2：東區建國市場北側聯外道路(15M-71、20M-157)

新闢工程

原臺中建國市場(全稱臺中市公有建國零售市場)是位於本市東區建國路上的傳統市場(臺

中火車站旁)，2012 年為配合臺中都會區鐵路高架捷運化計畫的鐵路高架化與臺中火車站特定區都更計畫，遷建至建成路與忠孝路口，爰地方民眾、議員建議開闢「東區建國市場北側聯外道路」以紓解當地交通流量。本計畫工程分為 20M-157 由本局施作，15M-71 由內政部營建署中區工程處施作，20M-157 起點位於省道臺 3 線，終點銜接臺糖區段徵收道路，15M-71 起點位於 20M-157 約中點，終點銜接樂業南路。道路長度=230+180 公尺，計畫寬=20、15 公尺。

經費需求：本工程已核列 104-107 生活圈道路交通系統建設計劃，總經費約新臺幣 5 億 1,825 萬元(工程費約新臺幣 3,525 萬元，用地及地上物補償費約新臺幣 4 億 8,300 萬元)。

具體措施 3：神岡區圳堵里計畫道路拓寬工程

本計畫道路位於神岡區都市計畫區，當地居民通往清水、國道三號、國道四號及臺中航空站者皆走此路，目前道路路寬 6~8 米不等，路線彎彎曲曲造成用路人視線不良易發生事故，東接三民路(10 米)，西過中平路則又變為 12 米道路，因該區道路寬度不一，往來車流量大時造成交通瓶頸，係區域均衡發展之阻力。本計畫工程起點位於三民路與和睦路交叉口，終點

位於和睦路 95 巷與中平路交匯處。道路長度=605 公尺，計畫寬=12 公尺。

經費需求：本工程已核列 104-107 生活圈道路交通系統建設計劃，總經費約新臺幣 3,255 萬元(工程費約新臺幣 3,255 萬元)。

具體措施 4：東山路縣道 129 線(D 標末至中興嶺段)道路拓寬工程

臺中市新社區有豐富的旅遊及農業資源，為串聯臺中市至大坑風景區、中興嶺段遊憩與觀光及運輸功能，需有一條便捷安全之聯繫道路。為有效縮短來往市區的行車時間，並提升行車安全性，爰需辦理東山路 129 線道路拓寬事宜，以達到改善區域交通，並促進新社地區繁榮發展。本計畫工程至 99 年起採分年分段施作至今，本局負責用地取得作業，內政部營建署中區工程處辦理施作事宜，目前施做為最後一階段，起點位於 129 線番仔城，終點位於中興嶺。道路長度=2,700 公尺，計畫寬=12 公尺。經費需求：本工程已核列 104-107 生活圈道路交通系統建設計劃，總經費約新臺幣 5 億 4,672 萬元(工程費約新臺幣 5 億 4,672 萬元)。

具體措施 5：國道三號烏日交流道聯絡道延伸至芬園段新闢工程(溪尾大橋)

烏日區溪尾里為臺中市轄區唯一位於烏溪南

岸的里行政區，由於位於『市境之南』且受烏溪阻隔，在欠缺直接交通通道的情形下，里民往來烏日或臺中市，必須借道彰化縣的臺 74 線或南投縣的臺 63 線，交通極為不便。本道路起自國道三號烏日交流道聯絡道(環中路八段)與區道 127 線交叉口，終點至烏日區慶光路(貓羅溪北側)。本工程完工後，溪尾到烏日溪南地區原本要一小時車程，縮短到約六分鐘，對溪尾或烏日區溪南地區的交通有重大助益，而接大臺中的環中路及國道三號烏日交流道也只要十分鐘，日後中彰地區路網亦將更為完善。道路長度=2.087 公里，計畫寬=12 公尺。

經費需求：本工程已核列 104-107 生活圈道路交通系統建設計劃，計畫總經費 10.08 億元(含用地費 1.8 億元、工程費 8.29 億元)。中央 104 年度計核列工程費 5 億 5,301 萬 4,000 元，扣除經費已編列或保留之預算，尚不足，工程費中央支應約 1 億 9,694 萬元，本府配合款約 1 億 2,807 萬 4,000 元。

具體措施 6：中科西向聯外道路工程

本計畫係配合交通部公路總局執行「臺中生活圈道路系統建設計畫(公路系統)6年(98-103)計畫」，並依土地徵收條例規定辦理。為上期延續性工程，預計 105 年底前完工。

具體措施 7：貓羅溪大橋新建暨周邊道路改善工程(規劃案)

烏日區溪尾里為臺中市轄區唯一位於烏溪南岸的里行政區，其中於溪岸路須依賴二座 3.2 公尺寬單線車道之鋼便橋跨越貓羅溪，上述二座鋼便橋(即為本計畫位置)，不僅會車不便，且因受限工程經濟規模，致橋面本身遠低於河川計畫洪水位線，與貓羅溪河床底僅 4 公尺與 6 公尺，加上二座鋼便橋之跨距短、橋墩密集，直接影響貓羅溪河道之通水斷面積，如逢連日豪大雨，暴漲之溪水即漫溢過橋面，造成道路中斷無法通行。本規劃案起點於本市烏日區溪岸路，終點於彰化縣彰化市境內。改善長度=350 公尺(暫定)，計畫寬=12(暫定)。

經費需求:本工程已核列 104-107 生活圈道路交通系統建設計劃，規劃計畫總經費 153 萬元。

具體措施 8：清水區 15-39-1 號(新興路至中清路)計畫道路新闢工程

本計畫道路位於清水區都市計畫區內，此道路為聯繫文化路與中清路主要道路之一，現況尚未辦理道路開闢，因中清路往來車流量大時易造成交通瓶頸，且鄰清水高中旁，易發生交通意外，故本道路未完成開闢將成為區域均衡發展之阻力。本計畫工程起點位於清水高中東側之文化路與新興路交匯處，終點位於省道臺 10

乙線。道路長度=220 公尺，計畫寬=15 公尺。
經費需求：本工程已核列 104-107 生活圈道路
交通系統建設計劃，總經費約新臺幣 2,000 萬
元(工程費約新臺幣 2,000 萬元)。

具體措施 9：東勢-豐原生活圈快速道路

臺中位居臺灣地理樞紐之優勢地位，為中部最大生活圈。近年因中科及高鐵等重大建設計畫推行與發展，扮演中部地區行政、經濟、文化及休憩活動之核心，形成多功能都會結構，相對帶動產業經濟成長，交通問題則亦趨複雜。為配合縣市合併升格並有效提昇臺中都會地區交通分流成效，達到城鄉均衡發展目標，紓解都會區成長壓力，內政部營建署積極辦理臺中生活圈道路交通系統建設計畫。本計畫「東勢-豐原生活圈快速道路」係由交通部國道新建工程局(以下簡稱國工局)依行政院核示，於 93 年辦理「國道 4 號臺中環線豐原潭子段、臺中生活圈 2 號線東段及 4 號線北段工程綜合規劃暨相關工作」時，一併將「東勢等山城地區進出國道 4 號臺中環線之改善可行性研究」納入其中辦理，並於民國 99 年 11 月 23 日奉行政院院臺交字第 0990067238 號函核定可行性報告。嗣於 100 年 1 月交通部函示國工局續辦綜合規劃，國工局於 100 年 5 月正式展開本計畫之綜合規劃暨環境影響評估、大地工程調

查及地形圖航空測量等相關配合工作，於 102 年 3 月完成綜合規劃後，函送相關作業成果供臺中市政府建設局辦理後續作業。臺中市政府積極向交通部及內政部爭取「生活圈道路交通系統建設計畫」之補助經費，並將計畫名稱修訂為「東勢-豐原生活圈快速道路」(以下簡稱本計畫)，並依據國工局完成之綜合規劃成果，接續辦理工程設計暨相關配合工作。

經費需求及計畫內容：本計畫核定路線起自國道 4 號豐原端，以橋梁跨越臺 3 線路口起，續以隧道穿越豐原第六公墓及公老坪山區，出隧道後採橋梁順沿食水崙溪左岸，續跨越食水崙溪、臺三線及東豐自行車道，改以路堤沿大甲溪左岸東行，續以橋梁跨越大甲溪後，沿右岸防汛道路再以路堤至東勢大橋前，以橋梁跨越臺 3 線銜接臺 8 線，路線經過豐原區、石岡區及東勢區，全長約 9.6 公里。其中，於起點設置豐勢交流道銜接未來國 4 豐原潭子段，並在石岡設置一處交流道，並新闢聯絡道路銜接臺 3 線，以服務地區居民，路線終點處設置東勢交流道銜接臺 8 線。

本計畫效益：本計畫依生活圈建設理念，配合都市發展及運輸政策，兼顧環境融合，以「活力經濟、永續臺灣」為導向，規劃設計監造完善之快速道路工程，提供東勢、新社、石岡、

和平常山城地區便捷進出國道 4 號及國道 1 號、3 號之運輸孔道，以均衡地方發展，縮短城鄉差距並改善臺 3 線豐原石岡間之交通瓶頸，加強東勢、新社、石岡、和平納入本市生活圈之運輸機能，進而活絡當地經濟及觀光產業之發展。提昇完善之臺中生活圈路網及山城地區之易行性與可及性，促進山城地區觀光遊憩資源規劃與開發，提昇臺中整體觀光休閒品質與數量。

具體措施 10：市政路延伸(環中路至工業區一路開闢工程)

臺中市西屯區之東西向交通目前以臺灣大道(原臺中港路)為最重要之交通幹線，惟臺灣大道之交通容量已趨於飽和，對於目前已經產生交通壅塞現象之臺灣大道、朝馬路、五權西路等，其道路交通負荷可謂雪上加霜。市政路延伸工程經由環中路三段跨越筏子溪至工業區一路段，都市計畫已定案並發布實施，市政路延伸工程擬採高架橋梁跨越筏子溪、高速鐵路及中山高速公路，既有之橫交道路、排水路之銜接亦需一併納入考量。本計劃路廊功能主要做為中部國際機場、中科往市區直捷道路；臺灣大道及朝馬路之替代道路；臺中工業區聯外道路；與臺灣大道銜接，往北可延伸至中科特定區。臺中市西屯區近來之中部科學工業園區計畫與臺中工業

區計畫，未來之交通量將大幅增加，故需建設新的東西向交通路線。道路長度約 1,950 公尺，寬 60 公尺。

經費需求：本案總經費約 42.61 億元，103 年先行編列規劃設計費，由內政部營建署中區工程處辦理委外規劃作業，已於 103 年 10 月完成委外設計招標，預計 104 年度 6 月設計完成辦理工程招標作業，104 年 11 月開工，107 年 12 月完工。

具體措施 11：后里區都市計畫道路—成功路延伸至南村路工程

后里區成功路往南原僅開至公安路一段，前因科技部中部科學工業園區管理局作為后里區初期放流管維修道路之用，故 101 年 3 月底中科管理局與后里區公所協調延伸至牛稠坑溝止，另牛稠坑溝以南尚未開闢，以致使前開路段無有效利用，造成民眾反映政府有浪費公帑之嫌疑，且近來附近中部科學園區后里園區等各項建設廠商陸續進場後，造成該區域車流量增加，原有道路容量已無法負荷，形成該路段交通瓶頸，為區域均衡發展之阻力，故地方民意代表、民眾建議開闢本計畫工程，以紓解交通。本計畫工程起點位於成功路，終點位於南村路，道路長度=450 公尺，計畫寬=20 公尺。

經費需求：本工程已核列 104-107 生活圈道路交通系統建設計劃，總經費約新臺幣 1 億 4,500 萬元(工程費約新臺幣 6,000 萬元，用地及地上物補償費約新臺幣 8,500 萬元)。

具體措施 12：豐原區都市計畫(南田里附近、豐洲、大湳地區)細部計畫編號 46 號道路工程

豐原區南陽路 130 巷及 92 巷區域對外銜接之計畫道路尚未開闢，該道路區域住戶進出僅靠某戶民宅一樓通行，導致該區域對外交通運輸不便，影響行經當地之居民行車安全甚鉅，為區域均衡發展的阻力。本計畫工程起點位於南陽路 92 巷，終點位於南陽路。道路長度=209 公尺，計畫寬=10 公尺。

經費需求：本工程已核列 104-107 生活圈道路交通系統建設計劃，總經費約新臺幣 7,986 萬元(工程費約新臺幣 836 萬元，用地及地上物補償費約新臺幣 7,150 萬元)。

具體措施 13：豐原區都市計畫 11-11 號道路開闢工程

由於豐原區南田里至翁子里區域內聯絡道路未健全完善，都市計畫道路均未開闢，僅能經富陽路銜接豐勢路段，常形成該路段之交通瓶頸，交通運輸不便，且後續本計畫位於國道四號臺中環線豐原潭子段之豐原端交流道影響範圍內，可做為未來紓解該交流道往市區之聯絡道路，影響行經當地之居民行車

安全甚鉅。本計畫工程起點位於富陽路，終點位於省道臺3線。道路長度=670公尺，計畫寬=12公尺。

經費需求：本工程已核列104-107生活圈道路交通系統建設計劃，總經費約新臺幣2億7,716萬元(工程費約新臺幣3,216萬元，用地及地上物補償費約新臺幣2億4,500萬元)。

具體措施 14：潭子區祥和路延伸至豐原區鑷村路道路開闢工程

潭子區嘉仁里受旱溪阻隔，在欠缺直接交通通道的情形下，里民往來鑷村里，必須借道豐原區的豐原大道，交通極為不便，且後續於鑷村里預計設有國道四號臺中環線豐原潭子段之嘉仁交流道，本計畫可做為未來紓解該交流道往市區之聯絡道路。本計畫工程起點近祥和路與祥和路60巷交匯處往西開闢至工程終點近鑷村路與鑷村路271巷交匯處。道路長度=1,107公尺，計畫寬=15公尺。

經費需求：本工程已核列104-107生活圈道路交通系統建設計劃，總經費約新臺幣5億3,250萬元(工程費約新臺幣2億8,732萬元，用地及地上物補償費約新臺幣2億4,993萬元)。

具體措施 15：大里區草湖地區聯外道路(含 AI-005 延伸)新闢工程

本區域受「大里溪」及「草湖溪」所影響，往返之交通惟靠臺三線通行，另為紓解「臺中軟體園區」廠商進駐所帶來之車流，地方建議開闢「AI-005 延伸段」，以使「臺中軟體園區」所帶來之車流經由臺三線轉中山路經 AI-005 號道路至 AI-005 延伸段銜接「臺 74 線大里聯絡道高架橋下平面道路」，鑑此，上述計畫缺一不可，爰改名為本計畫名稱。本計畫工程「臺 74 線大里聯絡道高架橋下平面道路」北起大里區草提路，南至霧峰區柳豐路，「AI-005 延伸段」東起大里區都市計劃「AI-005」西至「臺 74 線大里聯絡道高架橋下平面道路」。道路長度=4,900 公尺，計畫寬=20 公尺。

經費需求：本工程已核列 104-107 生活圈道路交通系統建設計劃，總經費約新臺幣 14 億 8,000 萬元(工程費約新臺幣 10 億 7,000 萬元，用地及地上物補償費約新臺幣 4 億 1,000 萬元)。

具體措施 16：中 75-1 線道路拓寬工程新建工程

烏日區之交通運輸以公路系統為主，鐵路運輸為輔，主要聯絡道路有國道 1 號及國道 3 號二條高速公路繞經本區南北兩端，然烏日區受大肚山脈之影響，由烏日區往臺中工業

區僅靠 125 線(學田路)，由烏日區往東海商圈僅靠中 75-1(成功西路)，中 75-1(成功西路)現有巷道彎曲且路寬不足，往來車輛視線受阻，且行經公墓路段路寬僅 4~5 公尺，行經眷村路段更僅 3.5 公尺~5 公尺寬，鑑此，地方仕紳及代表建議本計畫應以執行，以縮短城鄉差距，提升烏日區與臺中市區往來車輛之便捷，維護當地居民行車安全，進而帶動沿線土地開發利用及經濟發展。本計畫沿成功西路(中 75-1)路線拓寬，起於成功嶺門口，往北至中臺路。道路長度=4,400 公尺，計畫寬=12 公尺~15 公尺。

經費需求：本工程已核列 104-107 生活圈道路交通系統建設計劃，總經費約新臺幣 5 億 1,680 萬元(工程費約新臺幣 3 億 1,680 萬元，用地及地上物補償費約新臺幣 2 億元)。

具體措施 17：豐原區中部科學工業園區南向三合一聯外道路新闢工程(不含 4-3 號)

后里市區僅依省道臺 13 線與國道 1 號往返本市告行政區，近年來受中部科學工業園區臺中基地之設置，整體區域道路交通於上下班及假日時段已略有不足，且 2018 年於該區域亦將舉辦國際園藝博覽會，屆時將使此區域交通面臨大之衝擊，受限於后里展場旁的三豐路無法拓寬，位於中科東邊的豐原 4-3 號

道路、豐原 4-3 號延伸道路與中科南向道路開闢已是勢在必行。本計畫工程起點北起后里區后科路一段與星科路交匯處，南至豐原區豐原大道六段。道路長度=2,104 公尺，計畫寬=30 公尺。

經費需求：本工程(不含 4-3 號)已核列 104-107 生活圈道路交通系統建設計劃，總經費約新臺幣 22 億 5,000 萬元(工程費約新臺幣 17 億元，用地及地上物補償費約新臺幣 5 億 5,000 萬元)。

具體措施 18：豐原區中部科學工業園區南向三合一聯外道路新闢工程(4-3 號)

后里市區僅依省道臺13線與國道1號往返本市告行政區，近年來受中部科學工業園區臺中基地之設置，整體區域道路交通於上下班及假日時段已略有不足，且 2018 年於該區域亦將舉辦國際園藝博覽會，屆時將使此區域交通面臨大之衝擊，受限於后里展場旁的三豐路無法拓寬，位於中科東邊的豐原 4-3 號道路、豐原 4-3 號延伸道路與中科南向道路開闢已是勢在必行。本計畫工程起點北起后里區后科路一段與星科路交匯處，南至豐原區豐原大道六段。道路長度=800 公尺，計畫寬=30 公尺。

經費需求：本工程(4-3 號)已核列 104-107

生活圈道路交通系統建設計劃，總經費約新臺幣 8 億 7,788 萬元(工程費約新臺幣 7,668 萬元，用地及地上物補償費約新臺幣 8 億 120 萬元)。

具體措施 19：龍井區中部科學工業園區西南向聯外道路

本計畫為前臺中縣政府為配合中科臺中園區之運輸需求，遂於民國九十二年進行該園區聯外道路之規劃，縣市合併之前由前臺中市政府、前臺中縣政府、當地居民、民意代表及土地所有權人對本案之路線，透過歷年來數次的說明會，對本計畫已有所了解，並已漸漸形成共識，自民國九十二年迄今約十二年的時光，此因素對本案開闢的成敗俱有重要的影響，因此配合道路由 25 公尺寬增加至 40 公尺寬的改變因素加以整合，規劃本道路。本計畫工程東起西屯路三段，往西至西屯區與龍井區行政區交界後再偏西南方銜接特三號道路。道路長度=1,966 公尺，計畫寬=40 公尺。

經費需求：本工程已核列 104-107 生活圈道路交通系統建設計劃，總經費約新臺幣 16 億 40 萬元(工程費約新臺幣 5 億元，用地及地上物補償費約新臺幣 11 億 9,040 萬元)。

具體措施 20：神岡區國道四號高速公路跨越大甲溪橋樑工程(月眉西側南向道路)

本計畫道路北側起點自月眉西側甲后路，向南經舊社農場跨大甲溪接國道 4 號神岡聯絡道，預計開闢總長計 4.5 公里(橋樑 1 公里，平面道路 3.5 公里)，預計開闢寬度為 30 公尺。此道路興闢後，可疏緩國 1 及臺 13 線后里路段之交通負荷，成為后里區西側南北向之主要道路，並成為國道 1 號(后里交流道)與國道 4 號(神岡交流道)間之聯絡道路，未來亦為紓解 2018 花博車流之主要道路之一。本計畫路線起點銜接 30 公尺寬之月眉東路與甲后路接口，向南依原地面布設，於里程 0k+550 處經過四月路、三線路與水門路之五岔路口，續往南經月眉排水、旱溝排水及舊社溝排水，皆以小跨徑橋梁跨越；接續經臺糖月眉糖廠舊社農場，其後再以橋梁跨越大甲溪及堤南路與豐洲堤防，終點銜接國道 4 號神岡交流道連絡道，路線總長約 4,381 公尺。

發展策略二：改善鐵路高架捷運化闢建周邊道路及填平原有地下道

配合鐵路高架捷運化闢建周邊道路及高架化原有地下道填平工程，包括東光路、南京東路、新民街等十餘條車站聯外道路之闢建及太原路、忠明南路等 6 處地下道填平作業，將陸續配合鐵路高架化完成期程逐案辦理相關闢建作業。

發展策略三：持續推動年度計畫道路及巷道開闢工程

每年度編列 13 億元以上預算辦理數 10 件巷道打通工程，以增進市區重要道路聯通及繁榮地區建設。為便利本市各區域之交通及都市發展，各年度均積極辦理市區道路、巷道、狹窄巷道等之開闢及打通工程事宜。104 年度之委託設計監造技術服務案招標案業已完成開標作業，後續將儘速辦理道路設計及發包事宜，並持續評估本市各待開闢、打通之道路。

發展策略四：中彰投區域治理平臺

藉由「中彰投區域治理平臺」之臺中市、彰化縣及南投縣合作機制，強化臺中生活圈、彰化生活圈及南投生活圈之連結，將推動「國道三號烏日交流道聯絡道延伸至芬園段新闢工程延伸段工程」、「金馬東路大肚溪橋樑新闢工程」及「大肚-彰化和美跨河橋樑計畫」等跨縣市道路橋梁連結計畫。

發展策略五：持續推動第 14 期市地重劃工程、水湳經貿園區區段徵收工程及臺中市捷運文心北屯線機廠及車站區段徵收工程

具體措施 1：第 14 期市地重劃工程

本重劃工程範圍北以 80 米環中路道路北側境界線為界、東以 30M-8~20M-29 道路境界線為界、南以梅川北街道路境界線、昌平東六路道路中心線等為界、西以市 114 北側為界，計畫

範圍總面積合計 403.3882 公頃。「第 14 期市地重劃區」位於水湳經貿園區與北屯捷運機廠兩大核心間，為經貿文化與城際商業轉運核心之腹地，重劃區未來整體發展定位歸納優質住宅環境發展、便利住商機能發展、聯外交通優勢條件、特色強化文教機能環境及創造運動休閒商機。

具體措施 2：水湳經貿園區區段徵收工程

水湳經貿園區整體開發計畫是從全球化、兩岸經貿發展前景及中臺區塊未來發展做考量，呼應臺中市發展適居城市的定位及邁向國際化的願景，提出整合經貿、創研、大學、休閒、文化、生活等機能之規劃，型塑水湳地區成為中臺區塊生活的、創意的、文化的以及各種生物棲息的新綠洲。同時以「一大公園、大學城、大會展中心、臺灣精神臺灣塔」作為開發主軸，建構未來都市發展的新契機；期能擘劃更具前瞻性、國際性及創意性的都市環境，奠定中臺區塊與國際接軌的堅定基石。水湳經貿園區區段徵收工程範圍面積合計約 254 公頃，工程項目包括；全區公用設備及管線工程（包括共同管道、雨污水下水道）、整地、道路（含橋梁）、滯洪池、排水側溝、標誌、標線、人行步道、自行車道、照明設施、無障礙環境、公園（兒）、綠地、廣場、停車場等工作。

具體措施 3：臺中市捷運文心北屯線機廠及車站區段徵收工程

捷運文心北屯線機廠及車站區段徵收工程係配合「變更臺中市都市計畫主要計畫（不包括大坑風景區）（配合臺中都會區大眾捷運系統烏日文心北屯線建設計畫-捷運機廠）案」辦理擬定細部計畫作業，並以區段徵收方式取得捷運北屯機廠、G0、G3 站及相關公共設施用地。本計畫範圍位於臺中市北屯區，東起早溪，西至道路編號 40M-7 計畫道路（臨近臺鐵縱貫線）；南以松竹路為界，北止於潭子區與北屯區交界，總面積為 104.5583 公頃。本區段徵收工程除扮演大臺中捷運動線的火車頭外，隨著臺中市北屯區捷運綠線場站開發，其塑造臺中捷運門戶意象、整合既有周邊都市紋理、完備臺中市北屯區商業消費活動機能、塑造地區商業核心。預期本區段徵收工程完成後將可提高高鐵臺中站區聯外交通及轉乘服務功能，藉由捷運軌道運輸紓解及改善交通環境，提高運輸服務水準，均衡都會區發展及提昇生活環境品質。

發展策略六：賡續推動本市重大工程興建計劃暨代辦本市重要建設計劃之執行績效

具體措施 1：大都會歌劇院之推動

本案定位為國際級水準及規模之表演機構，並

兼具戲劇人才培養與薪傳之文化單位，其功能為各類表演藝術展演場所，包括音樂劇、現代劇、舞臺劇、臺灣傳統戲曲、兒童劇等。本案基地位於臺中市西屯區七期重劃區，即新市政中心專用區內之「公3」用地，基地面積合計約5.7公頃。在空間需求包含一座具國際水準的大型劇院(2014席)、一座中型劇院(800席)及小劇場(200席)，另包含大廳、藝文工作坊、藝術商場、營運管理部門、排練空間、公共空間、卸貨空間、儲放空間及停車空間等。本案將如世界著名的雪梨歌劇院，以雪白扇貝形的屋頂設計讓大家在腦海形成強烈的城市印象，主體工程完成後，透過與周遭城市地景的結合，呈現動人的建築樣態，同時透過結合新市政中心專用區與結合周邊各相關文藝、文化展演空間與設施等，臺中市文化藝術特區樣貌亦逐漸形成，未來臺中市將成為國際藝文界重要的表演重鎮。

具體措施 2：高美濕地毗鄰公 68 公園規劃興建遊客服務中心案之推動

本計畫期藉由休閒活動空間的意象，塑造完善清水區公(68)公園休憩空間(包含公園興闢及其週遭遊客服務中心等)，並延伸高美濕地的空間利用，共同打造「優質生活城鎮」。另本公園之規劃將朝兼具滯洪、水質改善、生態、

休憩等功能發展，並透過減少區內人工設施、配合功能性工法之施作，達到濕地機能維持與高美濕地觀光旅遊價值之促進。

具體措施 3：臺中中央公園（清翠園）之推動

依據大宅門特區都市計畫規劃，保留約 67.34 公頃作為「清翠園」基地，工程經費約 27 億餘元，將具有大面積綠地配置在園區中央，形成一個大型、蜿蜒全區、貫穿南北的大公園；而清翠園內更將整合設置臺灣塔、城市文化館、電影館等指標建設，使得清翠園的建設成為大宅門特區開發案中最重要的一環。

發展策略七：賡續執行綠建築標章

綠建築由過去「消耗最少地球資源，製造最少廢棄物的建築物」的消極定義，擴大為「生態、節能、減廢、健康的建築物」的積極定義。本局(建築工程科)代辦各機關或學校建築工程，亦特別強調「觀念創新、永續發展的綠色校園」，且工程總造價在新臺幣伍仟萬元以上者，於設計監造技術服務契約書內亦明訂「廠商應負責候選綠建築證書、綠建築標章申請等工作事項」，並要求規劃設計建築師應依「生態城市綠建築推動方案」實施方針取得候選綠建築證書，並於工程監造完成後協助機關取得綠建築標章。

發展策略八：打造宜居環境

打造水與綠的宜居環境，加強公園綠地建設，提

高休閒遊憩機能，均衡公園綠地建設差距，其具體積極做法包含大里區預計完成「瑞和公園」開闢及完成「第三公墓簡易綠美化」；太平區預計新增「中平公 8」、「中平公 9」、「中平遊 14」及「中平公 16」共計 4 處公園；霧峰區預計新增「霧峰公 1(之 1、2、3)」公園；豐原區預計完成「葫蘆墩公園改善工程」、「公老坪公墓用地綠美化工程」；潭子區預計新增「潭子 5-2」公園；沙鹿及龍井區預計新增「公館公園」、「沙鹿龍井公 53」公園；清水區預計完成「鰲峰山市鎮公園改善工程」及新增「公 8」公園 1 處。

發展策略九：既有公園綠地之改善

改善既有公園綠地景觀建設，每年籌編 8 仟萬至 1 億元經費預算辦理，賦予既闢公園達到安全、低碳、防災等多元機能，構築健康安全宜居生活，逐步朝生態城市目標發展。

發展策略十：大臺中公園之未來規劃

大臺中公園之規劃，未來設計朝「人本」與「永續」兩大重點發展，並強化公園主題性與實用性，提高公園綠覆率，節約闢建經費，達成公園永續經營的目標。

發展策略十一：建構樹木友善環境

具體措施 1：賡續辦理行道樹移、補植及更新計畫

在全市主要道路既有的綠化基礎上繼續強化，讓盎然綠意隨處可見生機，綠樹成蔭的景

觀，不僅達到美化環境更兼節能減碳功效。透過行道樹、新闢公園、綠地開闢，讓市民平均每人享有綠地面積提升，並積極透過各項市地重劃(含民間自辦重劃會)、區段徵收工程、及大宅門特區計畫(清翠園、城市文化館、泊嵐匯展中心、臺灣塔及公 51 污水處理中心)與公園、綠地及道路等新闢工程廣植樹木，提供生物多樣生態棲息處所，以營造臺中市為人與自然和諧共處的宜居城市，型塑臺中成為低碳、綠意、生態的幸福城市。

具體措施 2：建構完整行道樹移植作業規範

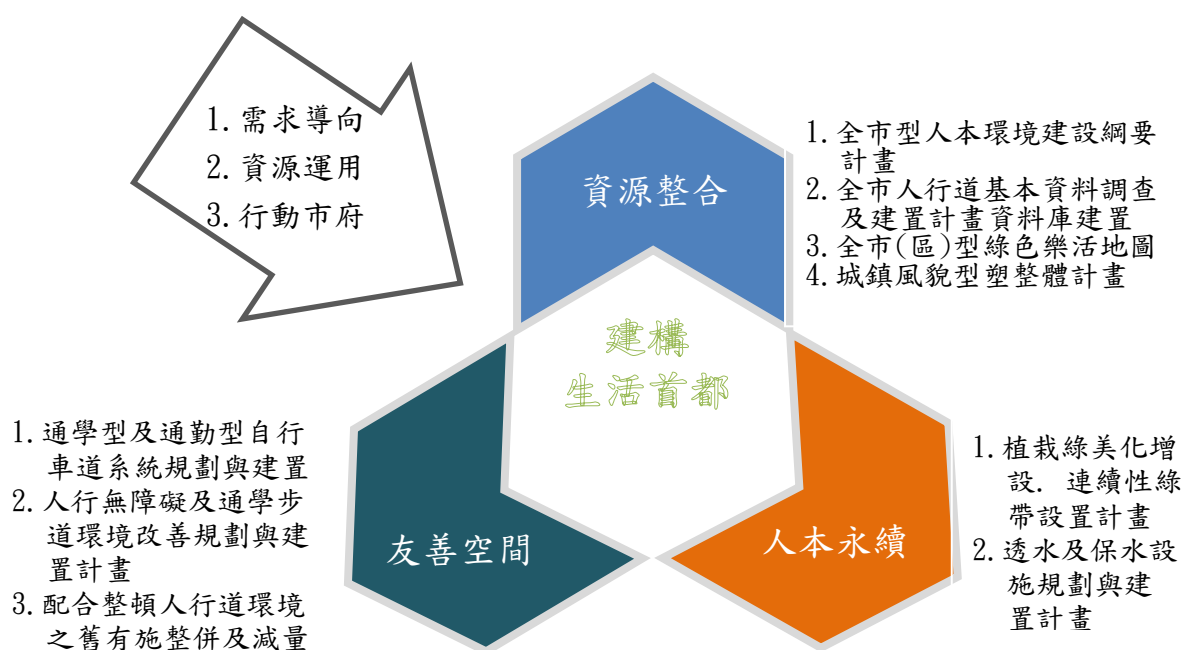
將現有市政建設上所面臨之植樹綠化問題，透過與產、官、學及 NGO 團體代表溝通與修訂樹木移植技術規範，提供本府相關單位於樹木管理維護執行之參考。輔以加強行道樹的樹種選擇、栽植之植穴改善、加強維護管理人員專業素質及教育訓練的施行，以具體落實樹木友善作為。

發展策略十二：構築綠意盎然的宜居生活城市

具體措施 1：賡續爭取內政部營建署補助「市區道路人本環境建設計畫」

辦理「植栽綠美化增設、連續性綠帶設置計畫」、「透水及保水設施規劃與建置計畫」、「通學通勤型之自行車道系統規劃與建置」、配合整頓人行環境之舊有設施整併及減量、辦理

「人行無障礙及通學步道環境改善規劃與建置計畫」及辦理「全(市)人行道基本資料調查及建置計畫」，用以提昇道路整體環境景觀品質。



臺中市區道路人本環境建設計畫執行策略

具體措施 2：推動市區道路門戶意象景觀植栽改善計畫

透過點、線、面串聯的策略，期在道路綠美化能從一條特色道路發展與蔓延到每一示範道路並擴張到全市，編織色彩繽紛的行道樹路網。執行策略上選擇成本較低、易維護、好管理(開花性或觀葉性)多年生灌木栽種外，更以大臺中的視野為出發，從山、海、屯、都區透過有系統選點與策略性強化重要交通結點與交流道、高鐵車站周邊道路進行景觀綠美化，

來打造城市魅力與塑造門戶入口意象。

發展策略十三：設立節能減碳燈具

每年至少編列 250 萬元，設立、汰換 LED 路燈，預計每年可汰換 LED 路燈 300 盞。

發展策略十四：建置路燈共桿

具體措施 1：為有效改善主要園道路口之桿件林立雜亂現象（包括路燈、號誌燈、指示牌及警示牌等），及用路人對路口相關交通指示資訊茫然無法立即得知等缺失，進行規劃設計共桿式路燈，將路燈、號誌燈、指示燈及警示牌等設備集中於一桿，藉此提昇本市主要園道夜間景觀照明，並改善市容觀瞻。

具體措施 2：每年編列 9000 萬元以上，辦理路燈共桿增設，預計每年增設 300 支共桿路燈。

發展策略十五：路平策進計畫

具體措施 1：恢復統一挖補

為確實整合管線挖掘以減少道路挖掘次數並提昇道路挖掘工程之回填品質，藉由統一挖補機制進行整合並統一施工方式有效提昇管線工程施工品質，並於招標時對採購廠商能力進行明確規範有效提升本市管挖廠商能力，並帶動本市轄內營造產業之提升。

具體措施 2：落實挖掘許可管理

民生管線涵蓋電力、自來水、瓦斯、電信及有線電視等管線單位，管線挖掘一直是造成道路

品質不佳的主要原因，管線挖掘又分成一般性挖掘、計畫性挖掘以及緊急性挖掘等三種，為有效控管民生管線挖掘並避免重複挖掘之情形，針對各類型挖掘研訂策進作為以加強落實挖掘管理。

具體措施 3：加強機關各權責局處整合

道路路修之時機影響民眾對路平之感受甚鉅，例如重大工程對周遭道路之影響，重大工程在推動的同時，如何加速推動工程以及減少對民眾用路之衝擊，則有賴各機關之協調整合；此外，各項路平措施實非單一機關可獨力推動，相關配合機制之建立亦應藉由積極溝通協調進行建置及落實，是以，建置溝通平臺並積極投入是目前首要推動的工作之一。

具體措施 4：加強管線單位設施管理及施工品質

管線以及孔蓋之缺失是影響道路平整之重要因素之一，管線單位於道路範圍建置管路仍應本其權責作好維護之工作，惟往往礙於經費以及管線單位政策不明確等因素，未能有效管理，致造成路平政策推動成效不彰之原因之一，故將藉由修正施工規範及相關法令規定落實要求管線單位負起維護之責任。

具體措施 5：提昇道路施工品質

道路施工品質部分，歸納主要造成道路維護品質不良之原因有二：1. 未落實施工規範、2. 預

算不足。除針對相關施工規範進行檢討並綠定各階段控制點要求將強落實外，路面評估納入 IRI 及 PCI 指標並確實評估鋪面之生命週期，以期在有限經費下進行最佳的運用，使民眾對市府路平之作為有感。

具體措施 6：路平資訊透明化

有鑒於目前民眾常利用 1999 以及市長信箱作為道路狀況查報及對路平資訊之了解管道，因該機制尚需藉由受理人員確認分類後轉達權責機關回應，除轉交程序浪費時效外也沒有單一窗口供民眾了解相關路平資訊，為使民眾能及時瞭解道路狀況，將設置路平專案專屬網頁，目前亦已設置臺中好好行 APP 及 1688 路平勤務中心專線，使民眾能第一時間通報並了解道路情形，藉由相關系統的整合提供市民更為透明化的資訊來源。

發展策略十六：管線空間化管理

具體措施 1：施行道路民生管線挖掘聯合施工，每年度 300 件以上，每年度減少 900 次以上道路民生管線挖掘次數。

具體措施 2：管線路面修復工程實施辦理。

策略績效目標	衡量指標							
	衡量指標	評估體制	評估方式	衡量標準	年度目標值			
					104	105	106	107
施行道路民生管線挖掘聯合施工	減少道路民生管線挖掘次數	-	統計數據	實際減少次數	900次	900次	900次	900次
管線路面修復工程實施辦理	管線路面修復工程實施辦理	-	統計數據	完成工程面積達 250,000 平方公尺。%	100%	100%	100%	100%

發展策略十七：提供平整而安全的車行空間

持續進行路面更新維護及路平專案。本局每年均編列經費，辦理各地區路面更新改善及附屬公共設施維護，自 103 年度已完成各地區路面重鋪改善共計 25 萬 4,543 平方公尺，並配合行政院公共工程委員會「推動道路平整方案」，實施路面孔蓋減量及路平專案。孔蓋減量方面自 97 年起逐年擴大試辦路段，並請管線單位配合孔蓋下地，減量數量達 1,493 個。路平專案方面，104 年擇定 20 條道路辦理路平專案，以(1)道路管線孔蓋下地率達 80%及(2)道路管制封閉養護 6 小時或表面溫度降至 50°C 以下，以保留足夠養護時間延長使用年限等 2 方面執行，以達到路面平整之目的，並持續每年編列專案經費推動路平專案。

發展策略十八：落實三級品管制度，加強工程施工查核，積極參與公共工程金質獎

落實三級品管制度，加強工程施工查核，積極參與公共工程金質獎：積極辦理工程施工查核作業，並以每年查核 130 件為目標，全面以不預先通知查核辦理，另加強辦理工程品質教育訓練課程，逐年強化工程施工查核小組工作人員組織陣容。積極參與公工程金質獎，並以每年推薦 2 件工程參與金質獎為目標。

肆、結語

生活圈道路系統為基本運輸系統，舉凡生活、休閒、醫療、救災、教育系統等，皆需要有良好的運輸系統來支持。因此生活圈道路系統建設計畫對於生活圈實質功能的發揮、提高居民生活品質及提振偏遠地區經濟等各方面均相當重要，對於生活圈道路的新闢或現有道路之改善也確有其必要性存在。

目前臺中生活圈 2 號線、4 號線已於 100 年起陸續完工，本市道路主要交通路廊有南北向國道 1 號、3 號及省道臺 1 線、臺 3 線，東西向有國道 4 號及環狀街道路臺 74 線，西部行政區亦有臺 17 線、臺 61 線穿越，交通路網之主要幹線逐漸構築完成，後續生活圈道路開闢應偏重以這些路廊延伸至各個行政區之交通路網，以充分展現生活圈道路系統解決各行政區交通之功能。基於政府施政之整體性、延續性及健全對人民生活環境改善與品質提昇之政策，對於中央對地方補助型計畫(生活圈計畫)，仍建議請市籍立委協助維持現制由中央編列預算並持續逐年推動為宜。

公園綠地在都市景觀中扮演著重要的角色，也擔負了減碳、減緩

都市熱島效應等潛在效益，而公園綠地是美化城市的最佳化妝師，期以透過加強公園綠地及園道景觀維護與打造市區道路門戶入口意象的綠美化來畫龍點睛，以及連結其他觀光景點，打造出綠意盎然宜居的生活首都，也將是本局施政最為重要的課題之一。

另針對市民最為在意之路平議題，將藉由恢復統一挖補-落實挖掘管理及計畫性路平專案工程推動，有計畫而務實的提昇路平成果，以還給市民一安全而舒適的用路環境。

城市榮景非一蹴可及，後續仍須持續投入相當大的人力物力及經費，秉持「人本」、「永續」及「效能」的理念持續針對執行方式及執行成果重複檢討並改進，提供市民更為友善而舒適的生活環境。