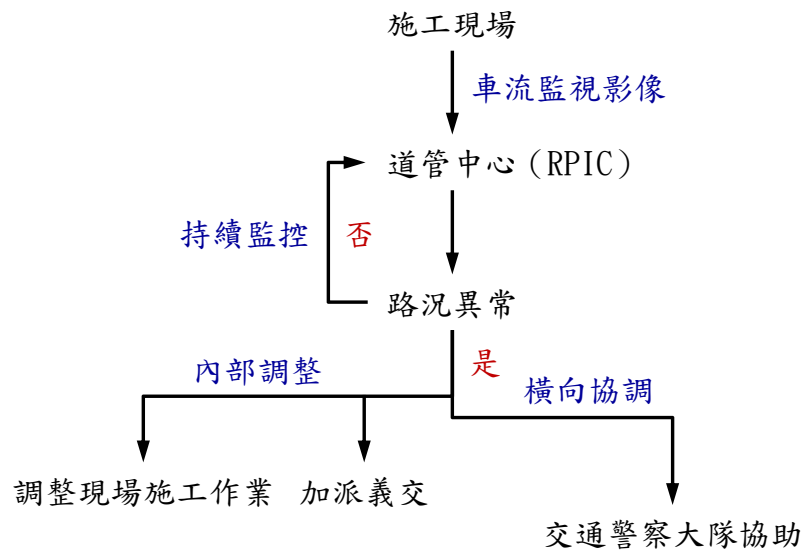


解決對策：

限縮工程車輛作業僅能於上午9：30~下午3：30 占用車道，除派駐人力現場嚴格管控，並設置車流監視設備，透過監視影像即時回傳道管中心（RPIC）統一監管之作法，隨時掌握車流狀況，如有異常情形立即調整現場施工作業及加派義交等指揮人員，並通知交通警察大隊協助排除狀況，以紓解車流降低交通影響。



施工現場監控



現場高空監控

(三)因配合工班調度及工項接續流暢性，施工時全面性一次開挖，影響路段長。

解決對策：

分階段施工，嚴禁全面性一次開挖，調整每一工作面約200公尺為原則，施工廠商於一工作面之鋪面鋪設完成，並經適度整理開放通行後，再開挖新工作面，同時間施工最多不超過兩個工作面。

(四)部分工項遇雨無法施作，影響工進。

解決對策：

於施工中工區搭設施工棚架，並隨施工進度調整搭設範圍，可於雨天持續施工，並同時符合勞動部「職業安全衛生設施規則」，提供勞工陰涼之休息場所及降低作業場所之溫度，防範夏季期間從事戶外作業高氣溫環境引起之熱疾病。

(五)大多數民眾對施工內容、流程、時間等不了解，因此產

生抗性及質疑。

解決對策：

開創施工階段宣導牌面，將人行道拓寬工程依主要施工項目區分為「側溝及緣石新築」、「人行道底層構築」、「人行道面層鋪設」及「標線及設施復舊」4 階段，於宣導牌面提供工程名稱、施工階段、施工期程及諮詢電話等資訊，提升工程資訊透明性，讓市民更容易了解施工狀況。



二、加強工地管理

(一)適時以水車沖洗工區周遭維持路面清潔，每日收工後以帆布覆蓋，降低塵土飛揚及提升工地景觀。



工區覆蓋帆布



灑水車清潔路面

(二)配合沿線住戶及商家設置臨時出入口通道維持行人通行；另針對車行(庫)出入口，於施工前事先逐戶拜訪，協調施工時間。



行人臨時通道



行人臨時通道

三、跨領域協調

- (一)成立通訊軟體 (LINE) 群組，群組成員為工務局及本處、交通局及交通管制工程處，提高橫向聯繫效率，即時排除施工現場相關突發狀況。
- (二)協調交通警察大隊於施工期間加派人力於松江路沿線取締違規臨停，維持車流順暢。

復興南北路及松江路施工策略比較表

工程名稱	復興南北路 人行道拓寬工程	松江路 人行道拓寬工程
排水工法	新築道路側溝	預鑄直落式集水井 
開挖深度	1.5公尺	0.4公尺
工作範圍 (占用道路寬)	1.5公尺	1公尺
施工時間	長	短
工程車輛 佔用車道時間	9:30-16:30	9:30-15:30 
即時路況掌控	無	車流監視影像 回傳道管中心監控 
施工方式	全面性一次開挖	分階段開挖 
施工流暢度	佳	一般
影響範圍	施工範圍全區	最長約400公尺
交通衝擊	大	小
雨天施工方案	無	有 
工程資訊透明度	一般	佳 
橫向聯繫效率	一般	佳 

實際執行
(未來預期)成效

一、實際執行成效

(一)工程效益

- 1、排除施工障礙：經由工法調整 (取消新築側溝，改採直落式集水井工法) 大幅減少開挖深度，降低管線施工障礙因素，進而提高施工效率。
- 2、預防天候影響：藉由施工棚架之搭設，需於乾燥環境施工或施工後需養護之工項，不因天候影響而延宕工期，幫助攢趕工進。
- 3、縮短工期：本工程施工工期由6個月縮短為4個月，提早2個月完工，相當於每個月提升50%工作效率。

(二)經濟效益

	<p>經由調整工法，取消新築側溝，減少約1,200萬元施工費。</p> <p>(三)交通效益 本工程限縮工程車輛作業停靠時間，並加派義交指揮疏導交通，及交通警察大隊協助排除異常狀況，施工期間未有塞車情況發生，成功扭轉人行道拓寬工程對鄰近道路交通衝擊之既定印象。</p> <p>(四)輿情效益 施工期間媒體輿情及本府單一陳情系統陳情案件極少，完工後更獲多方好評肯定。</p> <p>二、未來預期成效：人行道拓寬標準化</p> <p>(一)規劃設計階段 交通單位前期車流量分析宣導及地方共識取得；建立「臺北市自行車道設計手冊」，統一拓寬路段斷面配置（路段中外側車道寬度維持5.5公尺以上、主要路口處維持原有車道數）、自行車道寬度、特殊路段及交會處理原則等。</p> <p>(二)施工階段 統合「松江路人行道拓寬工程」精進策略，建立人行道拓寬工程 SOP，包含開挖規模、施工時段、障礙處理、施工流程、施工宣導等作業標準化。</p>
<p>相關附件</p>	<p>附件1、人行道拓寬工程輿情報導 附件2、人行道拓寬工程施工中路況比較 附件3、汽車旅行速率比較</p>
<p>聯絡窗口</p>	<p>姓名：鍾宛伶 電話：2725-8052 Email：cz_40264@mail.taipei.gov.tw</p>

※ 注意事項：

一、提案表：

- (1) 內文格式：標楷體字型，字體大小為14點，行距為固定行高18pt。
- (2) 頁數：A4紙不超過6頁。

二、相關附件

- (1) 內文格式：不限。
- (2) 頁數：A4紙不超過6頁。

附件1、人行道拓寬工程輿情報導

舊式工法人行道拓寬工程輿情報導



地方

〈台北都會〉復興南路自行車道延宕 柯飆罵工務局

2015-12-31

〔記者郭逸、何世昌／台北報導〕台北市交通局緊鑼密鼓建置「三橫三縱」自行車專用道，但計畫路段復興南路拓寬人行道、取消一線車道，民眾抱怨連連，現更傳出工地不符交通維持計畫，廠商遭罰十三萬元才改善；此外，該工程原定明年二月十六日完工，現恐延宕至明年二月底，市長柯文哲昨晨報時非常不滿究責大罵，指示工務局一週內繳交「趕工檢討計畫」。

交通局的「三橫三縱」計畫，將於中山北路、松江路接新生南路、復興南北路、仁愛路、信義路及南京東西路等六條幹道的人行道，建置自行車專用道。

廠商未遵守交維計畫 遭罰13萬

不過，復興南路的工程頻頻惹議。交通局科長張生萬表示，十月及十一月間更發現廠商未遵守交維計畫，施工機具阻擋行人空間，也沒有公車臨時停靠區，甚至尚未完工就撤離護欄，已發函新工處及水利處，前後開罰十三萬元才改善。

機車族張先生說，復興南路交通流量大，施工影響動線，公車靠邊載客就會塞車；汽車族郭小姐說，她日前開車行經此處，還有人走在馬路上，顯見行人動線規劃不當。

進度落後 柯限期提交趕工計畫

另外，復興南路工程多次遭民眾投訴施工阻礙交通，延宕進度，柯文哲憂影響預算，昨斥責工務局，主要幹道應「快快做、慢慢想」，可以慢慢想如何減少交通衝擊，但施工要快，減少民怨，並指示一週內繳交「趕工檢討計畫」。

工務局水利處長陳世浩昨回應，復興南路的工程需新設側溝、遷移管線，耗時且費工，原訂明年二月十六日完工，現進度落後四%，水利處科長李瑞雯補充說明，將要求廠商加速，估計可在明年二月底前完成。

每天塞塞塞！台北市交通怎麼了？

2016-02-03 19:11

〔影音新聞／綜合報導〕台北市最近的交通塞爆了，加上年前辦年貨的人潮與車潮，塞車引發民怨，連市長柯文哲都有感，發揮急診室醫生的個性，要求交警在除夕前重回主要路口站崗，指揮交通，替目前每天塞塞塞的交通打強心針。



台北市塞塞塞，外界質疑「三橫三縱」自行車道工程是原因之一，圖為復興南路。（記者洪葦竹攝）



造成塞車的原因，外界認為是台北市打造「三橫三縱」自行車專用道路網，縮減車道施工，適逢春節前車流增加，導致這個「交通壓力鍋」在上個月22日忠孝橋交通事故而引爆。

而春節期間，還有一個被視為是「塞車未爆彈」的隱憂，就是忠孝橋引道拆除工程，由於忠孝橋是雙北重要的交界道路，雖然有相關的疏導車流措施，但拆除引道後，原本的四車道將減為三車道，對交通的衝擊影響有待觀察。

但到底「三橫三縱」和「忠孝橋引道拆除工程」影響範圍有多大，影音新聞告訴你！

相關影音

地方

〈台北都會〉北市松江路自行車道啟用 外車道5米不塞車

2016-10-25

記取教訓 自行車道縮至1.5米

〔記者何世昌／台北報導〕「松江路西側自行車專用道」北起民族東路、南至市民大道，全長二·四七公里，今年五月開工、十月全面完工。交通局長張哲揚表示，「鑑於復興南北路慘痛經驗」，外側車道保留五公尺寬，並維持單向三車道，且自行車專用道自二·五公尺縮減為一·五公尺，避免塞車。



工務局長彭振聲（左）、交通局長張哲揚（右）昨午邀媒體共同體驗松江路西側自行車專用道成果。（記者何世昌攝）

農曆年前北市交通頻打結，各界將矛頭指向自行車專用道工程。據統計顯示，復興南北路自行車專用道去年開始施工，因在既有道路縮減一線車道施工，導致塞車嚴重。另外，市府為了配合「世界設計之都」，選定新生南路三段人行道營造「林蔭大道」氛圍，並規劃自行車專用道，因此大幅縮減路幅，原本單向五線道、路幅十五公尺，僅剩三線道、九·五公尺。由於新生南路三段有多線公車沿路停靠，導致交通壅塞；新工處今年只好二次施工，竟再花四百萬元挖除部分已完工人行道，打造「公車彎」。

兩條主要幹道均因自行車專用道施工導致交通惡化。現任交通局長張哲揚表示，「鑑於復興南北路慘痛經驗」，北市府今年四月重新規劃松江路西側自行車專用道，考量用路人臨停習慣，自行車專用道自二·五公尺縮減為一·五公尺，讓外側車道保留五公尺寬，方便汽車臨停與機車停車使用。另張補充，松江路道路中間規劃公車專用道，因此不會發生新生南路三段的公車停靠問題。

〈台北都會〉台北》整理人行道 明年再砸1.5億

2016-11-03

艋舺大道北側變3米寬

〔記者何世昌／台北報導〕台北市工務局新工處斥資八千多萬的「松江路自行車道工程」上月底完工，道路外側保留五公尺車道，開工迄今並未造成嚴重交通衝擊，新工處延續這個模式，明年再編一·五億元拓寬、重整艋舺大道、木柵路五段、辛亥路人行道，道路外側同樣保留五公尺車道，是否增設自行車道則待交通局評估。

新工處共管科長陳昭志說，松江路西側人行道拓寬了兩公里，包含重新整理人行道上方的配管、配線，將十多個變電箱下地；規劃設施帶，設置木質防水塗層座椅、擴大樹穴以利路樹生長；人行道外側則增設約一·五公尺寬自行車專用道。

松江路西側外側車道仍保留五公尺寬，開工到完工未導致交通壅塞，陳昭志說，新工處將複製松江路成功經驗，明年再編列一·五億元「人本環境改善工程」拓寬人行道，盡量保留外側車道五公尺寬。但他說，是否增設自行車道，有待交通局另行評估。

木柵路五段增至2.5米寬

陳昭志說，現已確定規劃艋舺大道北側、木柵路五段及辛亥路人行道拓寬、重整。艋舺大道西起雙園街、東銜西園路的人行道將拉整為三公尺寬，預計投入三千萬元外拓一·五至二·五公尺不等。木柵路五段則將投入一千萬元，拓寬為二·五公尺，並一路延伸至新北深坑，但新北端由新北市府自行施工。

辛亥路將變電箱地下化

辛亥路西起汀州路、東銜新生南路則不拓寬人行道，只重新規劃人行道空間，打造設施帶讓變電箱地下化，經費約一千五百萬元。

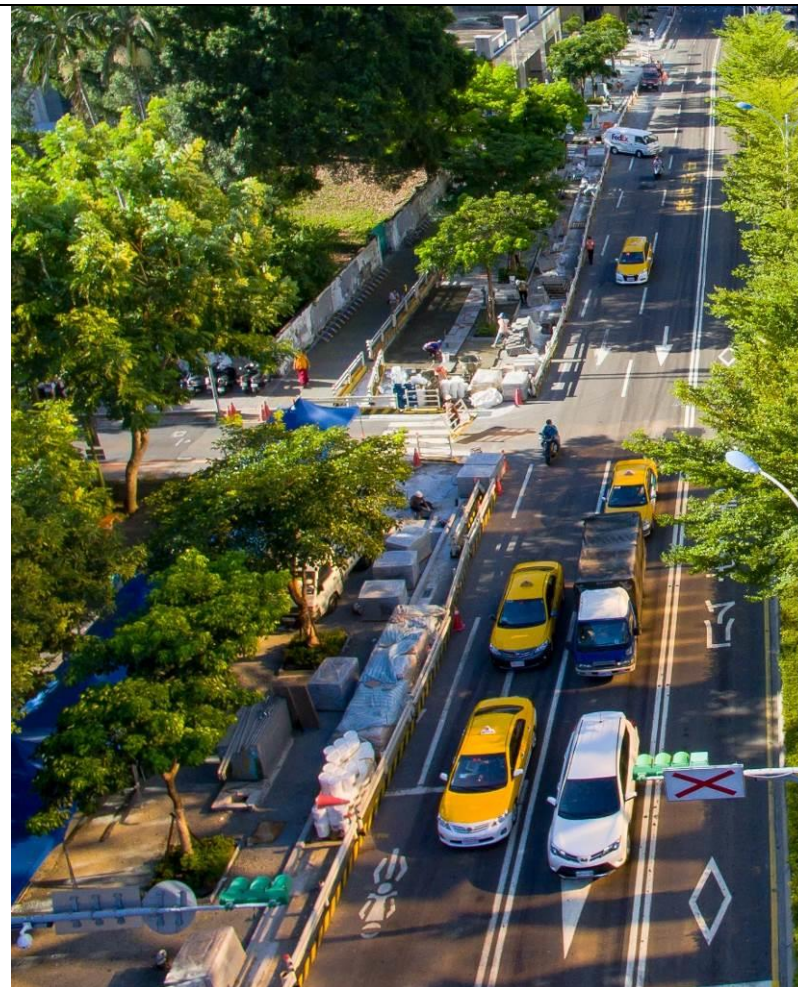
附件2、人行道拓寬工程施工中路況比較

復興南北路人行道拓寬工程



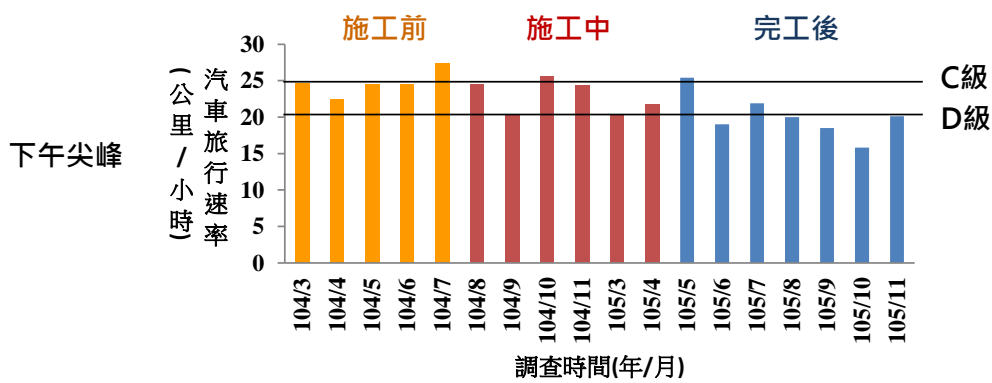
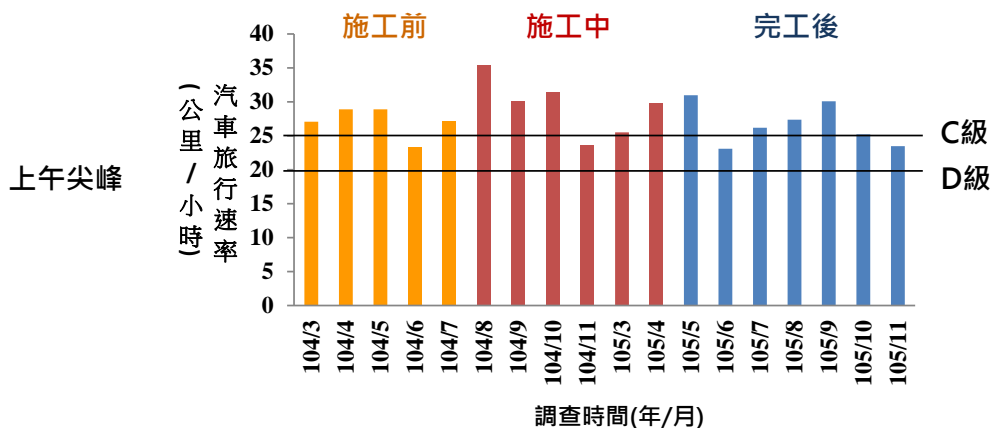
照片來源：中時電子報

松江路人行道拓寬工程



附件3、汽車旅行速率比較

復興南北路人行道拓寬工程



松江路人行道拓寬工程

