

歷年補助案件執行成果彙整

本計畫自執行推動至今，已歷經七年有餘（95 年-102 年），相關成果亦已逐漸展現；本計畫第三期四年（102 至 105 年）計畫除已更名為「市區道路人本環境建設計畫」外，歷年補助「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」、「人行無障礙及通學步道環境改善規劃與建置計畫」、「全縣（市）或鄉（鎮、市、區）型市區道路人本環境建設綱要計畫」、「全縣（市）人行道基本資料調查及建置計畫」、「全鄉（鎮、市、區）型綠色樂活地圖」等項目，如依彙編案例格式又可分為「綱要計畫類」、「通學步道類」、「人行環境類」及「自行車道類」、「特別收錄篇」等五大類。「綱要計畫類」主要係由直轄市、縣市政府提擬全縣（市）或鄉（鎮、市、區）範圍之未來發展願景綱要；「通學步道類」、「人行環境類」及「自行車道類」，納入已完成之計畫規劃構想書圖以及完工前後之照片，供對照說明；「特別收錄篇」則納入全縣（市）人行道基本資料調查資料建置成果或「全鄉（鎮、市、區）型綠色樂活地圖」執行成果。於本期計畫亦初步調整申請補助類型與申請原則之相關規定，以期建構合乎人本、生態及美質之街道生活環境，並為未來永續都市發展紮根。於此階段如何針對過程執行內容進行檢討俾利鑑往知來，採創新及突破性思維，延續過程成就之基礎上，持續導引政策之落實，造就臺灣成為真正以人為本之市區道路環境，乃成為今世代最關鍵之永續發展目標。

第一節、歷年入選提案及優良案例關鍵議題

本計畫將以前項所述架構，針對歷年補助案例成果進行各綠營建工程生命週期階段之整體性彙整及解析，期使作為後續推動參考及未來各補助案件之評量依據，長期更能落實市區道路人本環境工程建設在生態與運輸機能方面質與量上之標準。依據歷年入選提案及優選彙編彙整出優選案件之關鍵議題如下：

表 6-1，歷年入選提案及優選彙編整體性關鍵議題綜理表

類型	各類型選入提案及優選彙編之關鍵議題
跨域整合(潛在性)	■ 單位協調整合機制 ■ 環境資源協調整合 ■ 串聯整合開放空間

綱要計畫	■ 道路網絡系統整合串聯 ■ 強化人行環境機能 ■ 分期分區發展計畫 ■ 分年落實成效
通學步道	■ 串連至通學路徑 ■ 無障礙環境提升 ■ 停等空間規劃 ■ 雨水滲透及貯留設計 ■ 校園退縮圍牆拆除
綠色生態廊道	■ 功能樹種選擇 ■ 複層植栽規劃 ■ 矩形樹穴較優 ■ 連續綠帶與綠網串聯 ■ 創造交通寧靜區
通學通勤型自行車道	■ 串聯周邊大眾運輸系統 ■ 優先串聯學區周邊自行車道 ■ 都市自行車道路網縫補串聯 ■ 提高自行車路網可及性
無障礙及人行環境	■ 公共設施減量 ■ 違規占用情形 ■ 騎樓改善一併到位 ■ 雨水滲透及貯留設計 ■ 交通寧靜區規劃 ■ 無障礙街角空間規劃 ■ 巷道空間及人行道淨空
人行道基本資料調查 建置	■ 維護管理基礎資料建構 ■ 人行道資訊系統網絡整合 ■ 街道資訊檢索系統建置
綠色樂活地圖	■ 納入社區居民參與 ■ 落實地方文史調查 ■ 整合綠色生活交通網絡 ■ 與國際接軌之圖示系統

本計畫入選提案與優選案例之分類，大致可分為綱要計畫、通學步道、綠色生態廊道、通學通勤型自行車道、無障礙及人行環境、人行道基本資料調查建置及綠色樂活地圖等七大類，並可從整體性關鍵議題中可得知，各類別網絡系統串連為最關鍵之課題，另外如營造優質空間環境或生活機能、強化資訊設施、落實民眾參與等面向亦是重點檢視項目。茲將各補助類別計畫自 95 至今之發展趨勢說明如下：

一、綱要計畫

(一) 核心項目

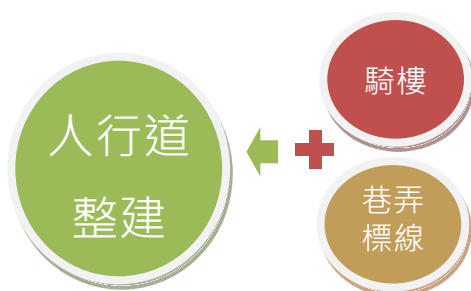
1. 全縣(市)或鄉鎮市市區道路發展定位與願景
2. 全縣(市)或鄉鎮市地方風貌與市區道路特色
3. 全縣(市)或鄉鎮市市區道路人行道與自行車道規劃與設計構想
4. 分期分區發展計畫與執行藍圖
5. 永續經營發展及維護管理策略

(二) 操作步驟

1. 城鎮街道分級
2. 各類型生活圈範圍標示
3. 系統路網串聯整合
4. 單一街道尺度規劃設計



(三) 空間整合



(四)趨勢分析

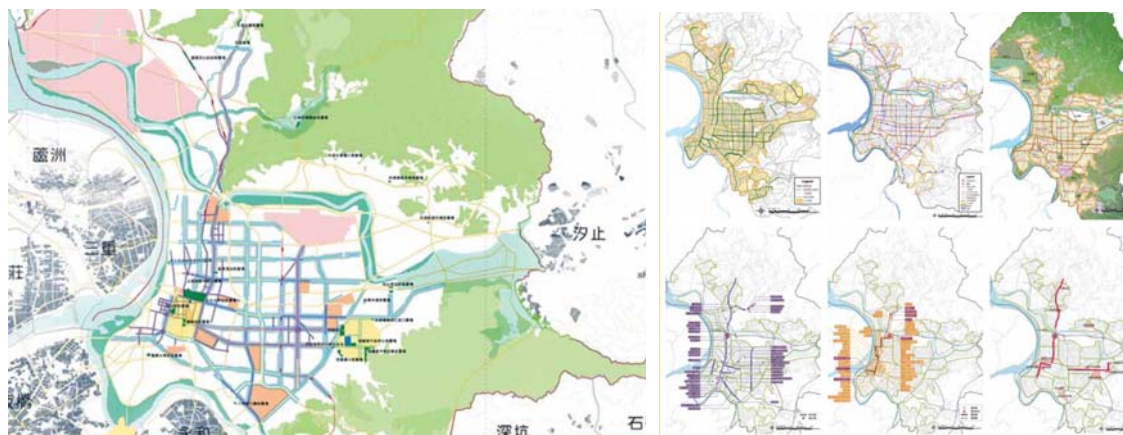
1. 從前幾年的全縣(市)型範圍一致性操作手法，逐步轉化為以重點生活街區(大學城、夜市、生活圈…)，朝特定功能導向之重點規劃。
2. 針對鄉鎮尺度之綱要計畫，其研究範圍已擴及非都市土地，俾使偏鄉居民之人行空間環境能獲得逐步改善。
3. 近年已逐步將單純之人行路網功能，結合”觀光景點”之綠色交通系統串聯加值效益。
4. 整併現況之騎樓空間相互搭配，以彌補早期人行空間劃設不足之窘境。
5. 結合生態城鄉永續發展理念，同步推動”綠廊道”(林蔭道路)之規劃理念，並藉由與公園、綠地銜接，形成綠色網絡，形塑多元多樣的綠色生活空間。
6. 呼應鄉鎮型態之生活步調，衍生出「漫遊、慢活、輕交通」的街道風格意象，達到真正樂活小鎮精神。
7. 突破舊市區發展時期未設置人行空間之窘境，於巷弄道路上採取標線方式，回歸以人為本的步行交通環境。
8. 愈來愈多的綱要計畫，朝跨域整合的概念加以操作，其含括了城鄉風貌、交通建設、地標園區等。
9. 每個偉大的城市，皆有代表性的街道，且關鍵在於人行與車行及綠化空間的妥適安排，同時結合周邊文化商業活動彼此交融，形成完美具地標性格的街道。

(五)案例解析

■ 2010-臺北市既有市區道路景觀及人本環境改善綱要計畫

成功關鍵：

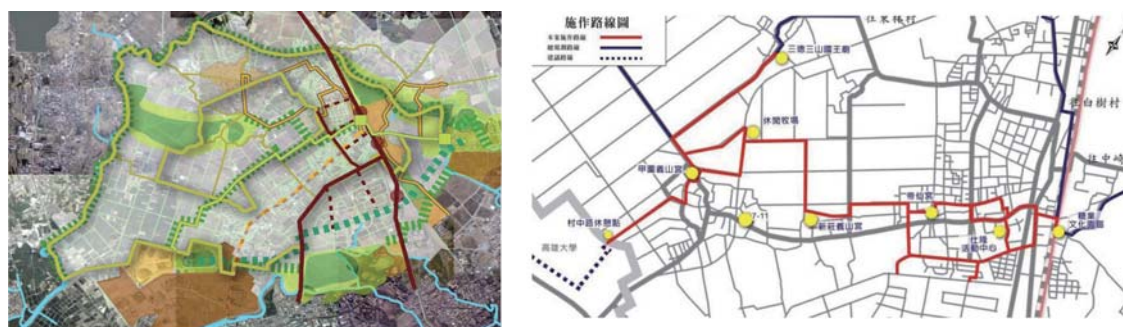
以全市為範圍，塑造暢通、安全、舒適之人本交通環境，成就生態、減碳、自行車、人行等道路網絡系統整合串聯之規劃，透過分期分區發展計畫落實人行環境改善之成效。



■ 2007-高雄縣橋頭市區綠色路網先期規劃設計案

成功關鍵：

以生活通勤路網為核心，發展地區性人行及自行車行綠色路網系統，透過各路網系統規劃整合綠色道路系統網絡，強化未來生活圈發展之具體推動效益。



二、通學步道

(一) 核心項目

1. 學童上下學通學路徑安全改善規劃
2. 新增或拓寬學校周邊 800 公尺範圍內之通學步道
3. 學校圍牆退縮為人行道，及週邊配套設施改善
4. 落實通學步道及人行徒步空間之連結性與安全性
5. 學區規劃設置交通寧靜區與行人徒步區

(二) 操作步驟

1. 調查學區範圍
2. 標示上下學路徑
3. 針對重要路口及路線進行改善
4. 學校四邊圍牆退縮為人行道



(三) 空間整合

妥善進行校區周邊學童通學路線的系統規劃及串聯，提供學童更安全的通學路徑。



(四)趨勢分析

1. 傳統的改造模式，街僅針對學校四邊圍牆之人行道加以改善，忽略學童上下學的通學路徑安全問題。
2. 應以學校為核心，將該學區範圍內之學童上下學所經過之街道巷弄輔以交通標誌標線方式，已大幅提升其交通安全。
3. 學校對於「圍牆退縮，增加人行步道寬度」的作法已逐漸接受，並將新設圍牆改以透空設計方式，有效降低校園區內犯罪率之發生。
4. 針對學童上下學需求，皆已普遍設置內縮式停車彎或路邊停等區，以利接送。
5. 仍有部分學校為突顯自身的校園人文意象特色，刻意於牆邊或鋪面處設計過多的多彩圖騰，及具象圖案等，造成街區視覺景觀紊亂。
6. 據校方經驗指出，將學校四邊人行道綠帶改以”帶狀植栽穴”設置，可大幅降低學童嬉戲玩耍突發衝至車道而造成危險之情事發生。
7. 仍有部分學校不了解本計畫補助原則，將多項”校園環境改善整建”內容工項(校門、警衛室、操場、校舍等之修繕…)納入設計，悖離核心補助精神。
8. 部分學校將其四周人行道之功能進一步擴充，成為”環狀公園”之多元活動融入，成為居民平日休閒散步賞景慢跑健身之去處。
9. “綠意”的提升對校園而言極為重要，可適當增加人行道之複層植栽，強化環境教育及生態綠化功效。

(五)案例解析

■ 2009-斗六國中、雲林國中通學步道改善工程

成功關鍵：

整體規劃設計範圍擴及學區及上下學通學路徑之人行空間改善串聯，節點處通盤檢討並強化社區意象，營造良好之接送停等空間。



■ 2009-玉里鎮通學步道系統建構計畫示範工程

成功關鍵：

整合學區內生活巷弄設置通學巷，並以鄰近公園及開放空間銜接，擴大服務在地居民，以共桿共面方式整併公共設施提升無障礙環境，縮減車道及校地圍牆變更為人行道及自行車道空間，提升用路人安全更屬難能可貴。



玉里鎮人本環境改善示範區域圖

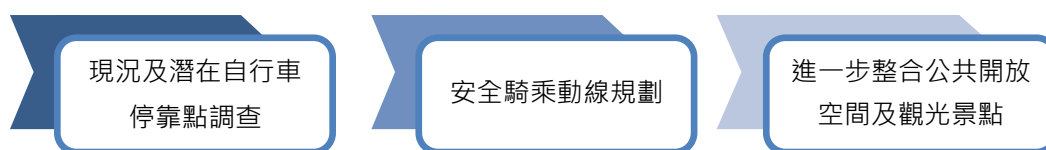
三、通勤通學型自行車道

(一) 核心項目

1. 檢討各學區、公共運輸場站周邊設置自行車（專用）道之需求
2. 系統考量並整體規劃人行道併同自行車（專用）道間之合理配置
3. 新增或拓寬學校周邊 500 公尺範圍內之自行車（專用）道
4. 落實計畫範圍內街區觀光景點之串連及改善
5. 利用現有自行車（專用）道使都市自行車（專用）道路網化

(二) 操作步驟

1. 現況及潛在自行車停靠點調查
2. 安全騎乘動線規劃
3. 進一步整合公共開放空間及觀光景點



(三) 空間整合

透過區內自行車道路線調查，將自行車專用道、共用道及慢車道劃設標誌標線等路線進行系統串聯，構成通勤通學型自行車道系統網絡。



(四)趨勢分析

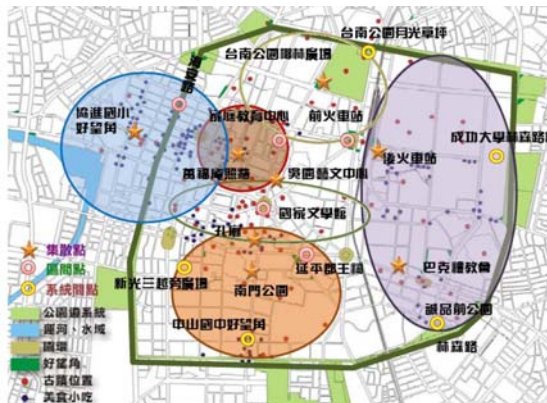
1. 位居中大型都會區之自行車設置，首先即須針對大眾運輸系統場站、公車亭等站等設置相對數量之自行車停放區，並妥善規劃主次要路線之自行車道路網。
2. 依照實際空間大小，依序規劃人行道上設置自行車專用道(等級一)、自行車及行人共用道(等級二)、機慢車及自行車共用道(等級三)；並須於路口巷弄節點加強標誌及標線工程。
3. 通盤檢討現行路邊停車之合法及適切性，並改設置為(實體分隔)自行車專用道，俾實質補強現況人行道寬度不足之窘境。
4. 各縣市案例統計，依據騎乘者感受經驗顯示，鋪設瀝青材質之鋪面，最適合自行車騎乘，其次為混凝土鋪面，再其次則為鋪磚。為使自行車騎乘者之輪胎不致卡在排水格柵之孔隙中，應儘可能採用化妝蓋板設計之，或其長形孔隙鋪設方向須與騎乘動線垂直。
5. 自行車道遇鄰側地形高差超過 10 公分，應設防護緣石，以防滑落；若其高差超過 100 公分以上，則應設防護圍欄(高度建議至少 150 公分)，防止人員摔落造成危險。
6. 近年來各縣市普遍積極推動”在地生活圈”之綠色運輸概念，期透過自行車路網建構，降低私人運具使用，達到節能減碳目標。
7. 當人行道與自行車道混和共用情形下，應於節點處清楚標示供自行車騎乘之標誌，俾使行人注意安全；且當二者交會時，自行車應須先行禮讓行人通行。
8. 為增加騎乘體驗多樣性及舒適性及天候考量，其選址儘可能沿高架橋下、或水圳邊或有綠蔭之既有動線設置之。
9. 自行車停車區之設置，以尋常騎乘者使用率研判，如數量沒有很多，則以地面標線即可；如數量已漸飽和，則應設置其停車架，然須考量減量概念設計，避免厚重設施量體，徒增日後維護管理困難。

(五)案例解析

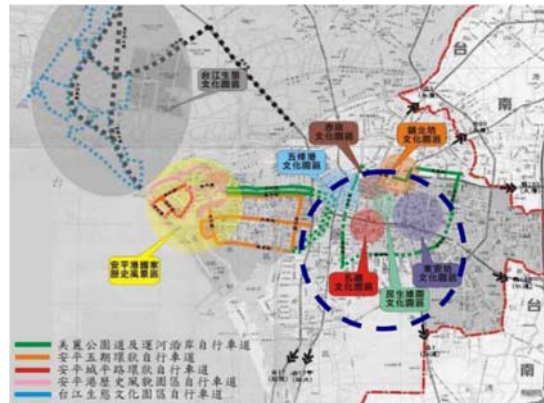
■ 2008-臺南市孔廟等六大文化園區自行車道系統規劃設計案

成功關鍵：

結合地區通勤型自行車道之網絡系統聯結，縫補區域自行車道路網，並進一步與觀光資源、學區周邊自行車道及周邊大眾運輸系統相互整合，更具多方效益。



六大園區自行車系統點分布



基地位置圖

■ 2009-大直美麗華地區通學型與通勤型之自行車專用道系統建置工程

成功關鍵：

藉由調整並縮減車道空間及設施整併移設之方式，並以綠帶分隔人行道、自行車及車道，形成安全舒適之完善空間佈設，提高市區自行車路網之可及性。



■ 2010-新北市土城區優質捷運生活圈自行車道及人本環境改善計畫

成功關鍵：

拓寬人行道增設自行車道，並以實體高差分隔方式與車道區隔，建立安全且舒適的通勤通學自行車道系統網絡。



四、綠色生態廊道

(一) 核心項目

1. 具提昇都市綠覆率之示範計畫
2. 新闢或拓寬人行道、自行車道及分隔島等之植栽綠美化
3. 無綠帶之人行道及分隔島等之植栽綠美化
4. 既有槽化綠帶之改善，以成為連續性綠帶或增闢連續性綠帶
5. 已進行綠美化，但未採複層次植栽之補強者
6. 以綠帶或景觀手法達成交通寧靜區功能

(二) 操作步驟

1. 調查人行空間現況及潛力綠化點
2. 單一樹穴改為連續綠帶
3. 新增綠化地點及方法
4. 複層式植栽補強

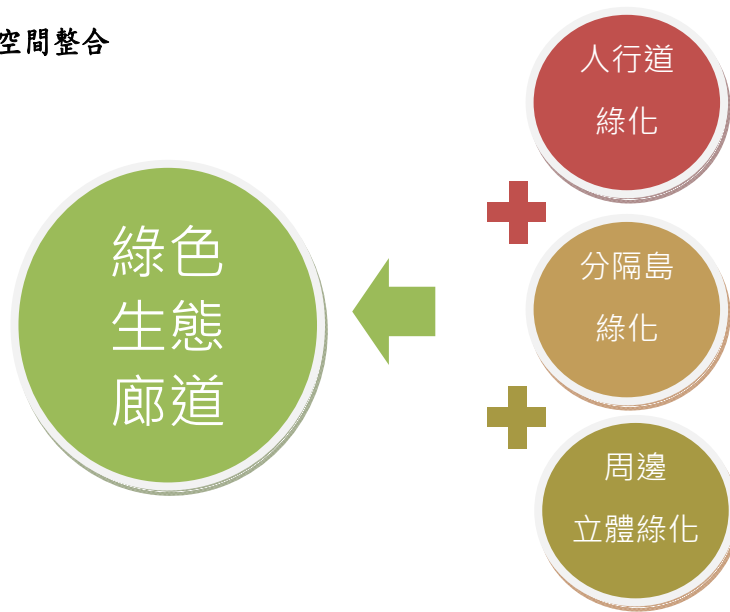
調查人行空間現況
及潛力綠化點

單一樹穴改為
連續綠帶

新增綠化地點
及方法

複層式植栽補強

(三)空間整合



(四)趨勢分析

1. 本計畫推動已歷 9 年有餘，仍有多數鄉鎮對”綠色生態廊道”的定義及操作內容不甚了解，後續須加強宣導。
2. 完善規劃市區主要街道，塑造成為林蔭道路，進而構築成為「綠色蜘蛛網絡」，可有效緩解熱島效應並改善城市微氣候。
3. 對於行道樹樹種的選擇，應優先以本土種或外來馴化種為主要考量，並為求行車通行安全顧慮，及具遮蔭效果，則以高分枝不易倒伏的開展行樹冠之喬木為主。
4. 市區道路皆位於都市計畫區範圍內，且絕大部分位處平原地區，然近幾年常有將一定海拔高度的樹種大量移植作為行道樹(落羽松、櫻花、龍柏)，此舉造成水土不服病蟲害產生維管不易及平地植被型態的紊亂，且無”夏日遮蔭冬日擋風”之功能。
5. 人行道側之土地使用如無橫向通行之需求(如商業區)，則應將單一設置的方框行樹穴，改為連續性帶狀植栽帶，以大幅降低喬木根壓對鋪面造成隆起損壞；極為倡導將此種方式運用於學校周邊人行道，可避免學童嬉戲突然闖入車道之危險。
6. 為求都市城鎮之生態綠化程度提升，愈來愈多案例採用多層次複層植栽方式應用於槽化分隔島及人行道綠帶。
7. 樹穴緣石應與臨接人行道鋪面等高齊平，便於雨水逕流之注入。
8. 儘可能避免既有路樹之移植，並應依季節變化適當整枝修枝，以維持樹木之健康及優美樹形。

9. 路樹年齡之選擇，應以小樹種起，相較無須斷根，並可增加二氧化碳固定量及因其根系長成後相對紮實穩固，不易因大風導致路樹枝折，易能降低病蟲害傳染危機等優點。

(五)案例解析

■ 2009-高雄市西臨港線-成功路與中山路段自行車景觀廊道工程

成功關鍵：

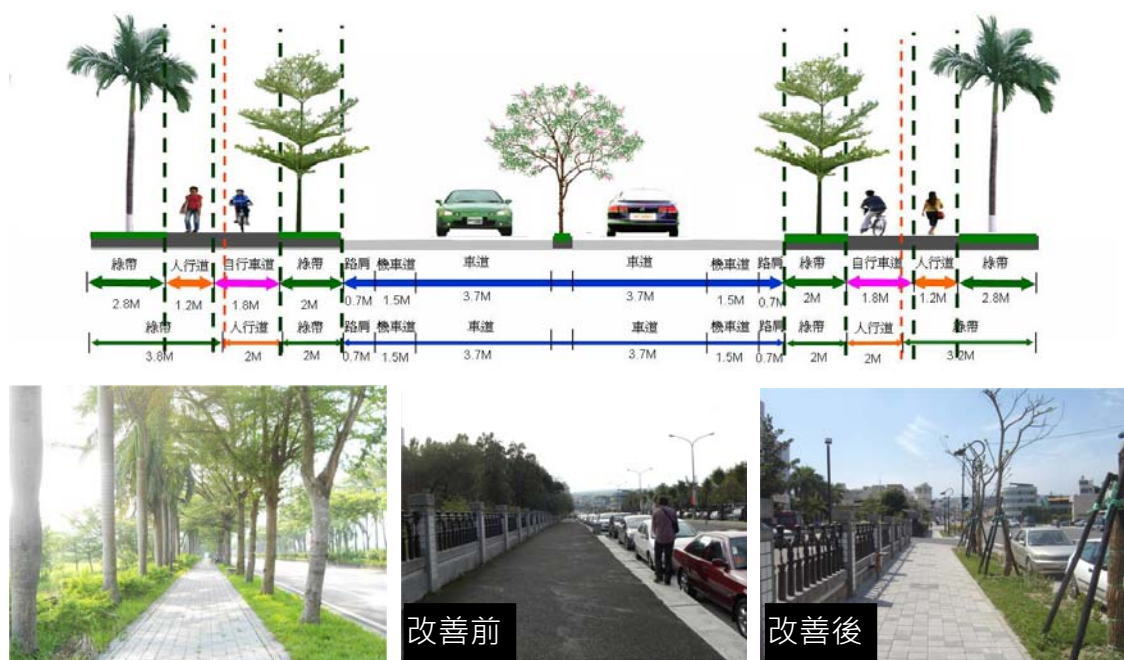
將市區內廢棄鐵道改造為具透過樹種選擇及規劃為複層植栽連線綠帶之綠色林蔭休閒(自行車)散步道，有效改善微氣候並提升生態效益，且與市區自行車道系統與綠網串聯。



■ 2011-南投縣中興新村地區道路景觀與人行環境改善工程-台 14 乙道路景觀及人行環境第一期改善工程(省府路路段)

成功關鍵：

透過功能樹種進行街道綠化，可有效改善都市微氣候及空氣品質，增加生態景觀效益。



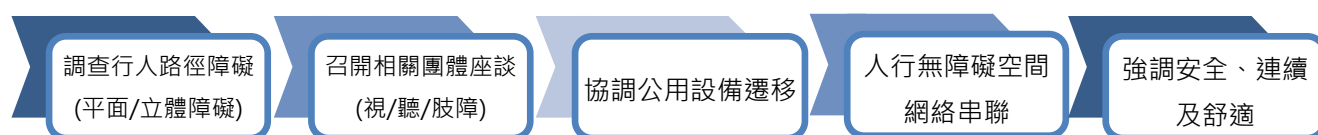
五、無障礙及人行環境

(一) 核心項目

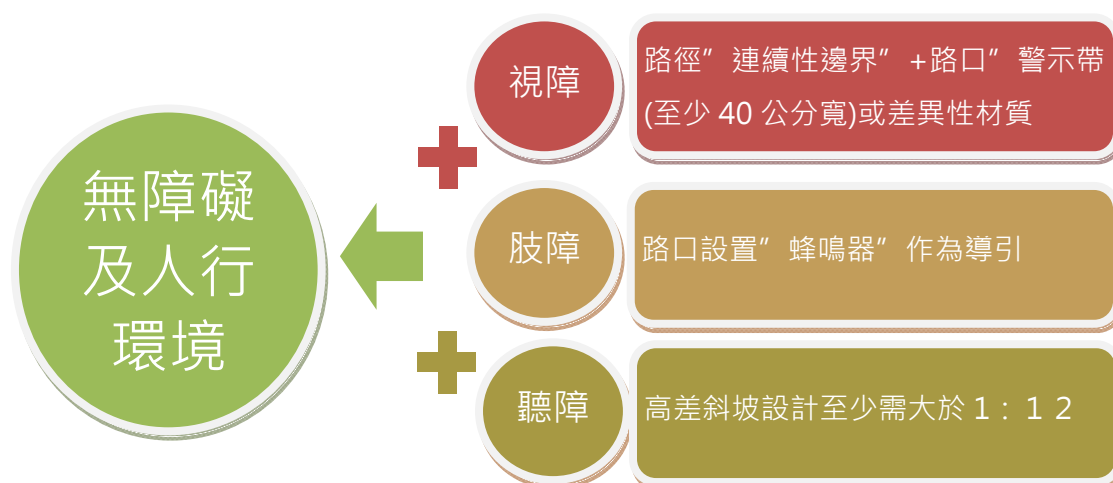
1. 採縮減車道方式以新闢或拓寬為人行道，及其週邊配套設施之改善
2. 落實通學步道及人行徒步空間之連結性與安全性
3. 清除損壞及廢棄之公共設施
4. 公共設施遵循減量原則，並集中劃設於人行道之公共設施帶
5. 規劃設置永續減碳區（交通寧靜區）與行人徒步區

(二) 操作步驟

1. 調查行人路徑障礙(平面、立體障礙)
2. 召開相關團體座談(視、聽、肢障)
3. 協調公用設備遷移
4. 人行無障礙空間網絡串聯
5. 強調安全、連續及舒適



(三) 空間整合



(四)趨勢分析

1. 人行道之設計首重安全順暢無障礙，並應強調「設施減量」、「生態工法」、「簡易維管」、「簡易綠美化」等原則。
2. 避免於緊臨路口處設置行穿線(人行穿越線)，即為降低轉彎(大型)車輛之擦撞，故應設置於距路口約 2-3 米處較為恰當。
3. 號誌、變電箱等造成通行障礙之立體設施應於設計階段即協調妥當遷移，同時結合民眾參與模式進行設計檢討改善。
4. 針對視障者通行導引性考量，從直線行徑路程中應有”連續性邊界”之設計；於接近路口行穿線前，則應設置警示帶或觸感差異之鋪面作為提醒功能。
5. 人行道鋪面工法為兼顧透水及避免不均勻沉陷需求，可於底土夯實層上改鋪設透水混凝土(代替碎石級配)，再於其上鋪設透水磚及 3 分石子填縫之。
6. 人行鋪面材質儘可能以廣泛使用之透水磚為之，避免獨特材料設計；對於色彩應用應採單一色系，避免過於花俏紊亂，且儘可能禁止於鋪面上鋪設圖騰 LOGO、圖案、照片等各種樣式之設計，徒增日後維管之困難。
7. 於既有市區環境中規劃完善之人行步道系統，常受限於早期都市計畫之框架限制，其變通方式可以搭配騎樓空間及巷弄標線行人優先道或縮減(窄)車道、加寬人行道等方式設置之。
8. 部分縣市鄉鎮對於人行道之價值功能教育仍有待加強，請勿於路緣石處私設斜坡道，使車輛可逕行橫向駛停於人行道上，使變成整排私人停車場，此舉嚴重損害行人通行權利，應予嚴加取締。
9. 街道傢俱之設置，應考量「減量」、「共構」、「必要性」等三大因素；對於夜間照明則應以安全照明為主，避免過度浮誇浪費。

(五)案例解析

■ 2009-宜蘭臨時轉運站周邊人行環境改善計畫規劃設計案

成功關鍵：

以轉運站為中心，將無障礙人行設施擴及來往之行徑動線，落實安全、延續、舒適三大理念，且利用規劃設計手法將公共設施減量，並採用雨水滲透及貯留設計，配合加強取締以減少違規占用之情形。



■ 2012-桃園縣桃園市龍安街人行道改善工程

成功關鍵：

重點改善路口節點無障礙及騎樓改善一併到位，將巷道空間及人行道空間淨空，創造路徑暢行無障礙空間，達成安全、舒適目標。



■ 2012-新北市板橋區路口及路段人行無障礙設施改善工程

成功關鍵：

無障礙街角空間規劃於路口空間應以扇形坡道之設計為主，並無須設置車阻等障礙物，以利行人通行安全。



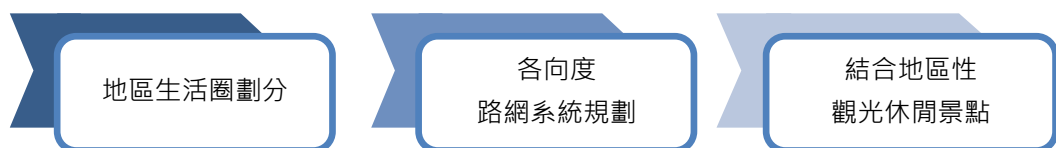
六、綠色樂活地圖

(一) 核心項目

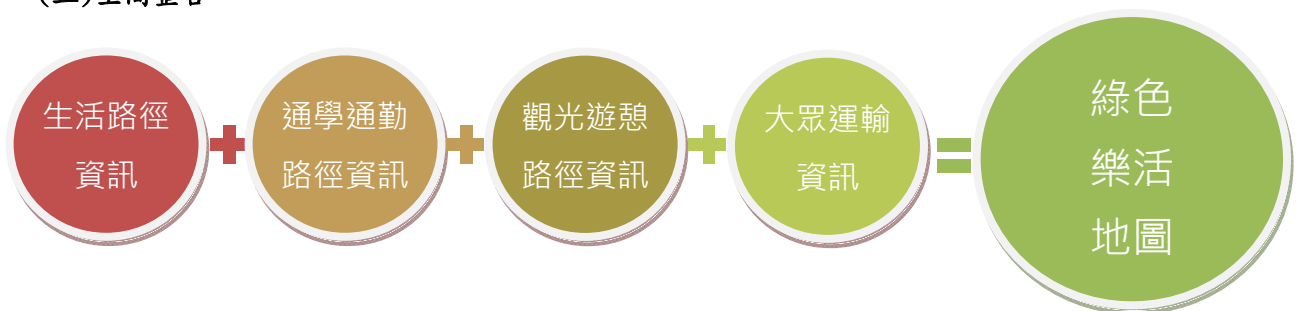
1. 整合全鄉（鎮、市、區）轄內道路、人行道及自行車道系統之綠色生活交通網絡
2. 調查具地方特色之自然、人文及生態之相關景點
3. 強化綠色生活交通網絡「點-線-面」之在地關懷

(二) 操作步驟

1. 地區生活圈劃分
2. 各向度路網系統規劃
3. 結合地區性觀光休閒景點



(三) 空間整合



(四) 趨勢分析

1. 結合區域性觀光(產業)景點，納入樂活地圖內容，使其功能性更為全面化。
2. 樂活地圖於執行推動初期，即須召開民眾說明會，將其相關需求充分表達，經過多次交流討論，整合彙編入各類資訊於地圖中。
3. 配合電子資訊化時代來臨，樂活地圖之資訊圖資，即皆須因應此需求，逐步規劃入系統資料庫，亦便於後續即時更新。
4. 各縣市鄉鎮之地圖資訊，其格式及內容，需與中央營建署相互融通，使

其順利整合成一大系統，作為統計分析彙整之用途。

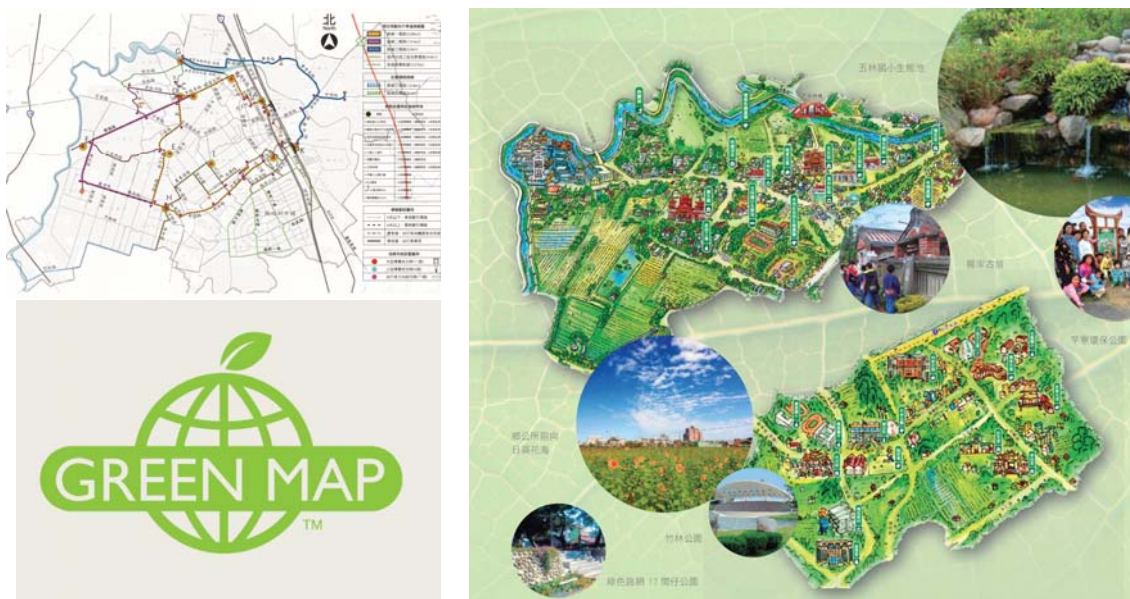
5. 地圖中相關之圖示圖例、標誌等圖案，應考量與國際上通用之地圖訊號相通用，俾與國際適時接軌。

(五) 案例解析

■ 2009-高雄縣橋頭鄉綠色樂活地圖計畫『生活在藝術公園裡的樂活圖』

成功關鍵：

以多功能導向出發點，納入社區居民參與，及結合生活、觀光、大眾運輸資訊，整合綠色生活交通網絡，提供民眾即時資訊，強化地圖實用性與功能性。



■ 2010-神岡鄉全鄉型綠色樂活地圖

成功關鍵：

落實地方文史調查並採用與國際接軌之圖示系統，清晰明確的 LOGO 圖樣，利於地圖使用及判讀。



第二節、整體性彙整分析

本計畫入選提案與優選案例之關鍵議題分類整體性彙整分析，可以從工程週期之各階段來作統整說明，依目前案例成果針對其他綱要計畫、通學步道、通勤通學型自行車道、綠色生態廊道、無障礙及人行環境與綠色樂活地圖等，彙整如下說明：

表 6-2，歷年優選案例彙編整體性解析交叉分析表

類型	工程週期之各階段操作方向			
	提案階段	設計階段	民眾協調溝通階段	施工階段
綱要計畫	- 轉為特定功能導向重點規劃 - 擴及至非都市土地 - 漫遊、慢活、輕交通 - 朝跨域整合概念操作	- 朝向結合觀光景點之綠色交通系統串連加值效益 - 整併騎樓空間 - 推動綠廊道已形成綠色網絡 - 巷弄道路採取標線方式設置 - 型塑地標性街道 - 應考量周邊停車需求及管理問題	- 強化交通系統網絡串聯效益 - 交通服務量調查與民意收集	*
通學步道	- 應以學校為核心，輔以標誌標線提升安全 - 應朝向規劃通學路徑網絡系統	- 多施作學校圍籬而忽略學童通學路徑 - 設置內縮式停車彎或路邊停等區 - 帶狀植栽穴設置 - 通學道朝向環狀公園多元融入 - 增加複層植栽及考量透保水工法施作 - 應考量周邊停車需求及管理問題 - 應以安全為考量勿過度設計及花俏	- 圍牆退縮及透空設計逐漸接受 - 部分案例意象設計造成街區視覺景觀紊亂 - 部分案例不了解本計畫補助精神	- 必要公共設備管線協調移設 - 大面積鋪面應留設伸縮縫 - 鋪面接鄰介面高差應有防護措施
通勤通學型自行車道	- 妥善規劃主次要路線 - 中大型都會區應多設置自行車停放區 - 推動在地生活圈	- 區分自行車道路等級 - 路口巷弄節點加強標誌標線 - 瀝青鋪面最適合騎乘 - 注意溝蓋格柵孔隙開口方向 - 高差應設置防護緣或安全護欄 - 行人優先標誌設置 - 選線考量騎乘安全性及舒適性 - 自行車停車區應有設施減量與簡易維管概念 - 應考量周邊停車需求及管理問題	- 路邊臨停及違規佔用應加強溝通 - 商家或車輛出入口設置應考量暢行與安全性	- 必要公共設備管線協調移設 - 鋪面接鄰介面高差應有防護措施

類型	工程週期之各階段操作方向			
	提案階段	設計階段	民眾協調溝通階段	施工階段
綠色生態廊道	多數案件仍不甚了解，應加強宣導	- 建置綠色生態網絡系統 - 以具遮蔭性及高分枝闊葉型本土樹種或外來馴化種為優先考量 - 設置連續植栽帶 - 多層次複層植栽	- 樹種適地性觀念溝通 - 推動認養植栽養護工作	- 樹穴緣石應與鋪面等高齊平 - 避免既有路樹之移植並適時修剪 - 應以小樹種起
無障礙及人行環境	搭配騎樓空間及縮減車道加寬人行道方式設置	- 安全順暢無障礙 - 設施減量、簡易維管及綠美化、勿過度設計 - 連續性邊界警示帶設計 - 路緣斜坡應坡度及造型應符合規範 - 路口停等節點可加大 - 材質選用應謹慎，以簡易維管為主 - 鋪面應採透保水工法，大面積鋪面避免洗石子且應留設伸縮縫 - 應考量周邊停車需求及管理問題	- 通行阻礙設施於設計階段應協調妥當遷移 - 民眾私設斜坡道違規停車應取締 - 街道家具應考量減量共構及必要性	- 人行道透水鋪面工法改善 - 大面積鋪面應留設伸縮縫 - 路緣斜坡應順平並對準行穿線 - 通道高差及路口應設置警示帶 - 鋪面接鄰介面高差應有防護措施
綠色樂活地圖	結合區域性觀光景點	- 電子資訊系統資料庫更新建置 - 資料系統應可納入中央之管理系統 - 相關圖示圖例應與國際接軌	- 召開民眾說明會溝通協調 - 推廣民眾查詢及索取	*
*表示該類型案件未進行該工程週期之工作				

