



「臺北市公私有土地供巷道使用公用地役關係暨公共安全 認定小組」召開第4次委員會議

提案機關：臺北市政府工務局新建工程處

中華民國105年3月18日

前次委員會決議事項

提案案名	決議事項	提案單位補充說明
本市信義區忠孝東路4段553巷22弄1號旁通路公共安全認定案	請幕僚單位協助研議除了營建署「柔性鋪面損壞調查手冊」，針對道路損壞與破壞分級PCI值評定方式來診斷道路良莠情形，或可提供各損壞階級PCI值之現場路面損壞照片供委員對照參考，以及是否仍有其他調查數據可客觀的提供委員會做為認定參考之標準。本案待初步建立認定基準後繼續討論。	<ol style="list-style-type: none">1、補充營建署「柔性鋪面損壞調查手冊」各破壞等級及照片2、進場修繕查核標準3、該地區老年人口分析

簡報大綱

壹、臺北市信義區忠孝東路4段553巷22弄1號旁通路公共安全認定案-資料補充

- 路面損壞分析
- 老年人口比例分析

貳、臨時動議


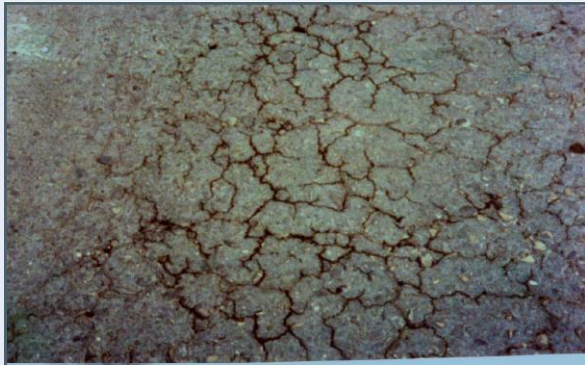

- 臨時提案(內湖區公所、萬華區公所共計3案)

道路管理維護破壞類型

【營建署-柔性鋪面損壞調查手冊, 民國91年】

破壞類型	區分等級	巷道道路欲採行修繕破壞類型
1. 龜裂	輕、中、重	✓
2. 縱向及橫向裂縫	輕、中、重	
3. 塊狀裂縫	輕、中、重	
4. 坑洞及人孔高差與薄層剝離	輕、中、重	✓
5. 車轍	輕、中、重	
6. 補綻及管線回填	輕、中、重	
7. 推擠	輕、中、重	
8. 隆起與凹陷	輕、中、重	✓
9. 冒油	輕、中、重	
10. 波浪狀鋪面	輕、中、重	
11. 車道與路肩分離	輕、中、重	✓
12. 滑溜裂縫	輕、中、重	
13. 骨材剝落	輕、中、重	

道路管理維護標準-龜裂

等級	量測準則	參考照片
輕級	裂縫型態為縱向、多不交 交的 平行細小裂縫 ，且裂 縫沒有破裂現象	
中級	裂縫型態由輕微龜裂逐漸 形成 裂塊 ，且裂塊縫為輕 微破裂現象	
重級	裂縫型態由中級龜裂形成 明顯裂塊，且 裂塊縫為嚴 重破裂現象 ；裂塊在車輛 停止及啟動狀況下易鬆動 及被帶出，且可能有唧水 現象	

道路管理維護標準-坑洞

坑洞量測準則表

直徑 \ 深度	小於15cm	介於15cm~30cm	大於30cm
小於3.0cm	輕級	輕級	中級
介於3.0cm~5.0cm	輕級	中級	重級
大於5.0cm	中級	中級	重級

參考照片

輕級



中級



重級



道路管理維護標準-薄層剝離

坑洞量測準則表

直徑 \ 深度	小於15cm	介於15cm~30cm	大於30cm
小於3.0cm	輕級	輕級	中級
介於3.0cm~5.0cm	中級	中級	重級
大於5.0cm	中級	重級	重級

參考照片

輕級



中級



重級

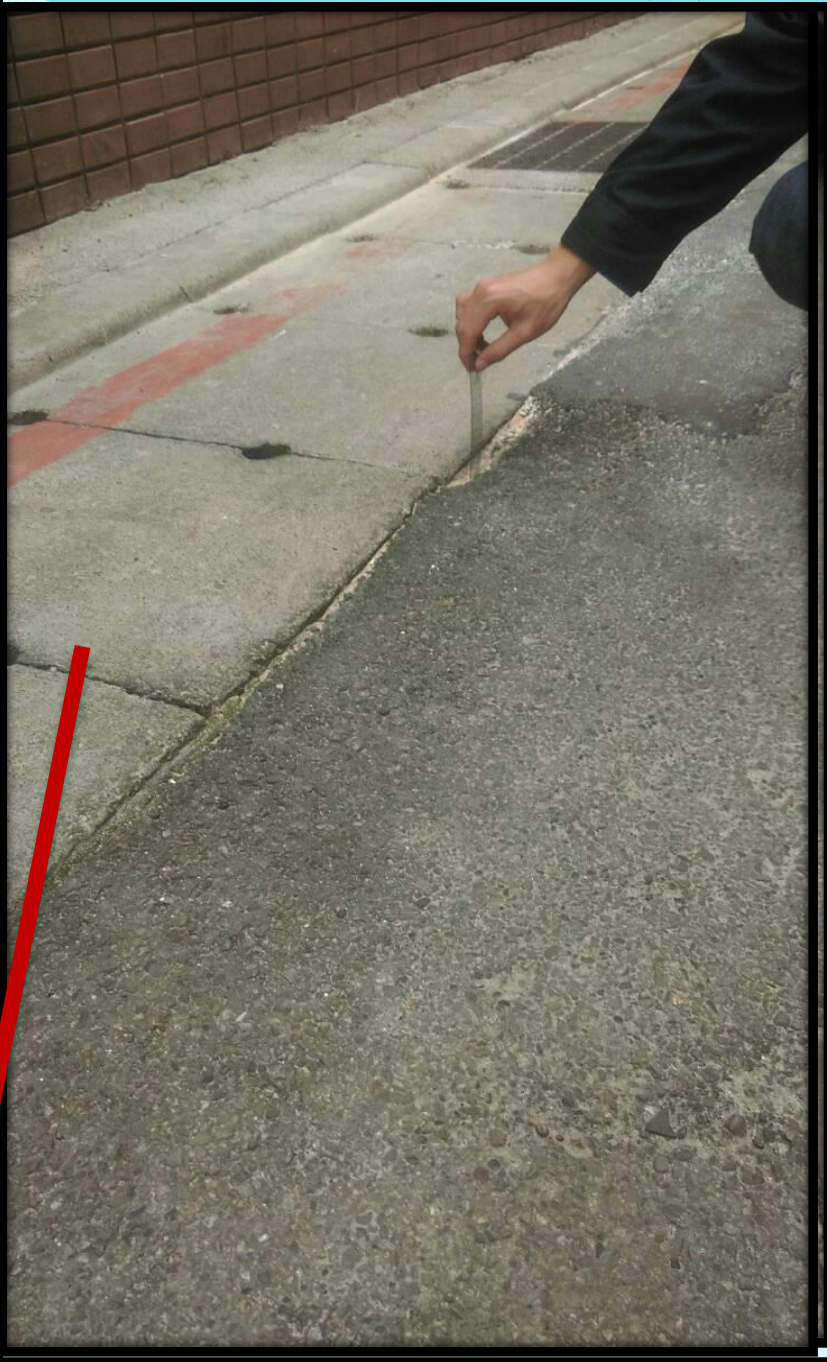


道路管理維護標準-隆起與凹陷

等級	量測準則	參考照片
輕級	鋪面隆起及凹陷之嚴重程度，依產生隆起及凹陷深度為基準，如隆起及凹陷在小於 2.5cm 者屬之	
中級	鋪面產生隆起及凹陷深度，在 2.5cm至5.0cm 者屬之	
重級	鋪面產生隆起及凹陷深度，在大於 5.0cm 者屬之	

道路管理維護標準-車道與路肩分離

等級	量測準則	參考照片
輕級	車道與路肩分離現象， 車道與路肩或邊溝之平均高差須小於2.5公分	
中級	車道與路肩分離現象，車道與路肩或邊溝之平均高差須介於 2.5公分至5.0公分	
重級	車道與路肩分離現象，車道與路肩或邊溝之平均高差須大於 5.0公分	



忠孝東路4段553巷22弄1號旁通路整體現況分析

破壞類型	損壞面積M2(等級)
1. 龜裂	2(中級)、4(中級)
2. 縱向及橫向裂縫	
3. 塊狀裂縫	
4. 坑洞及人孔高差與薄層剝離	0.5(中級)、3(輕級)、5(輕級)
5. 車轍	
6. 補綻及管線回填	4.5(中級)
7. 推擠	
8. 隆起與凹陷	
9. 冒油	
10. 波浪狀鋪面	
11. 車道與路肩分離	4.0(中級)
12. 滑溜裂縫	
13. 骨材剝落	

★ 本案依據【營建署柔性鋪面損壞調查手冊, 民國91年】進行調查, 經評估PCI值為34, 係屬於較差等級。

市區道路柔性鋪面損壞調查表				草圖:		
區編碼: 忠孝東路		段編碼: 4段553巷22弄1~19				
樣本單位編碼: 01		面積: 143.7m ²				
調查人員:						
調查日期: 民國105年2月1日						
天候狀況: 雨						
破壞種類及型式						
1.龜裂		6.補綻及管線回填		10.波浪狀路面		
2.縱向及橫向裂縫		7.推擠		11.車道與路肩分離		
3.塊狀裂縫		8.隆起與凹陷		12.滑溜裂縫		
4.坑洞及人孔高差與薄層剝離		9.冒油		13.骨材剝落		
5.車轍		嚴重程度 輕級: L、中級: M、重級: H				
破壞類型及		總數	密度(%)	折減值		
4		6.0	4.9%	36		
5		4.5	3.6%	18		
6		8.5	6.9%	50		
7						
## PCI = 100-max(CDV) ##				Total	q	CDV
PCI = 34 屬於 差				104	3	66
				56	2	42
				40	1	40
## PCI = 100-max(CDV) ##						
PCI = 34 屬於 差						

PCI 值	等級 (Rating)
85~100	最佳 (Excellent)
70~85	很好 (Very good)
55~70	好 (Good)
40~55	尚可 (Fair)
25~40	差 (Poor)
10~25	很差 (Very poor)
0~10	不合格 (Failed)

【忠孝東路四段553巷22弄1號旁通路路面損壞調查表】

【鋪面狀況等級與PCI值對照表】

臺北市政府現行執行契約查核標準- 以道路預約式契約維護修繕工程為例

一

- 瀝青混凝土路面單處龜裂面積超過3平方公尺

二

- 轄區內之道路及公共設施有任何坑洞

三

- 道路及公共設施表面有不平整情形

進場修繕

道路進場修繕查核執行程序

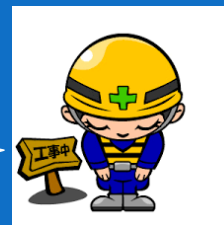
委託專業顧問公司檢測
PCI值**40**以下(等級-差)



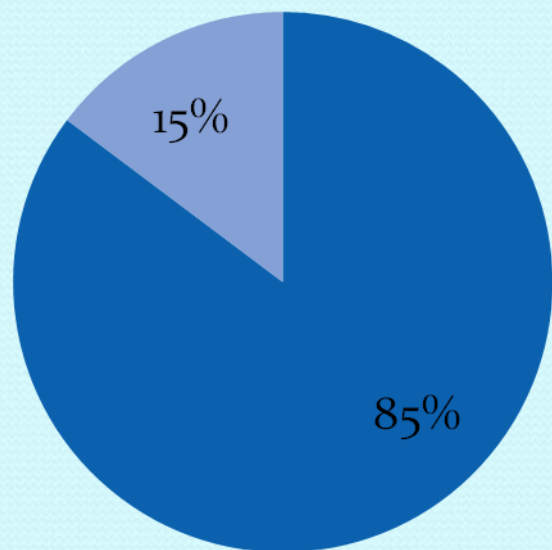
任一破壞類型達**重級**等級，
或任一**二**破壞類型達**中級**以上



請相關單位進場維護

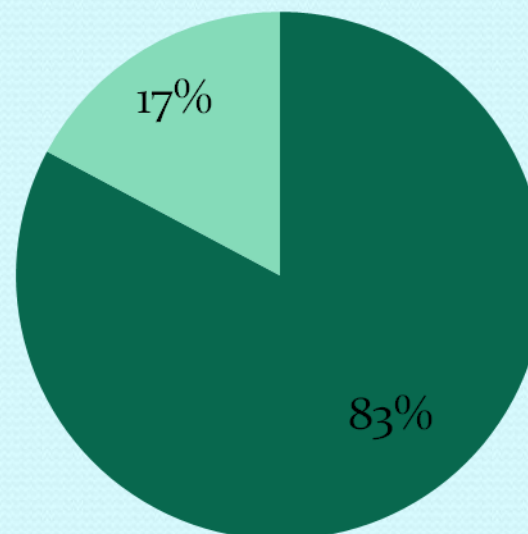


老年人口比例分析



- 臺北市全區65歲以下總人口數 (約230萬人)
- 臺北市全區65歲以上總人口數 (約39.9萬人)

全市老年人口分析圖



- 信義區新仁里65歲以下總人口數 (約3027人)
- 信義區新仁里65歲以上總人口數 (約629人)

信義區新仁里老年人口分析圖

資料比對時間：104年12月底

資料來源：1、內政統計通報(105年1月16日出版)

2、臺北市民政局網站



建議

- 1、本案若用於現行契約查核標準，已達進場修繕程度，若套用標準執程序亦已達進場修繕標準。
- 2、本案址當地老年人居多且經分析路面確實破損嚴重情形，已符合行政執行法第三十六條規定：
「行政機關為阻止犯罪、危害之發生或避免急迫危險，而有即時處置之必要時，得為即時強制。
因此本案為維用路人安全，建議應進場修繕。



簡報完畢

敬請指教

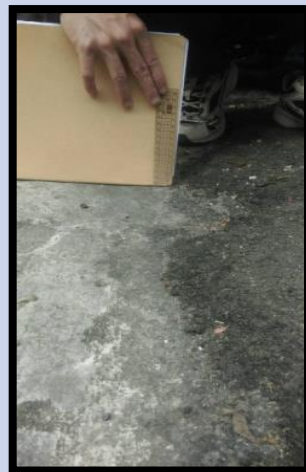


貳、臨時動議

臨時提案

提案機關	提案案名	案情簡述
內湖區公所	『臺北市內湖區大湖段四小段53、54、55、57、58地號等5筆土地』公用地役關係認定案。	內湖區公所提案討論，旨案通路為私地非都市計畫道路，陳情人已申請建照興建農舍，私地關係人於該區唯一聯外通路路口設置路障阻擋施工
內湖區公所	『臺北市內湖區康寧段二小段31-2地號等1筆土地所涉之通道』公用地役關係認定案。	，旨案通路為私地非都市計畫道路，現場有2台無牌廢棄車輛，因位於私地，環保局/警察局無法執行開單拖吊。
萬華區公所	『臺北市萬華區莒光段四小段621-1、621-2、655、666地號等4筆土地所涉之通道』公用地役關係認定案。	旨案通路為私地非都市計畫道路，陳情人尋求委員會認定具有公用地役關係，作為向稅捐機關申請遺產稅減稅之依據。

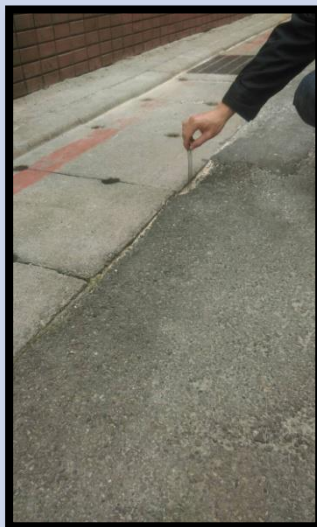
信義區忠孝東路4段553巷22弄1號旁通路現況路面分析



路面與騎樓斜坡高度差異(+3.0CM)



路面與溝蓋差異(+3.5CM)



路面與溝體坑洞深度(+3.0CM)



路面4M補錠長度高差(+2.5CM)

臺北市道路公共安全進場修繕 查核執行標準

依105年3月18日第4次委員會議決議：

- (1) 檢測PCI值未達40 (等級-差)。
- (2) 任一破壞類型達重級等級，或任一破壞類型達中級以上。
- (3) 人口比例分析/交通使用量分析。
- (4) 是否成立管委會以及管委會以往之作為。