

107 年度「提升道路品質-公共環境改善計畫」

苗栗縣政府申請補助計畫

計畫類型：A+B 類

計畫名稱：漫步苗北雙城-頭份竹南城市慢行綠網建置計畫

提案計畫書

申請補助單位：苗栗縣政府

補助單位：內政部營建署

實施期程：107 年至 109 年

計畫摘要表

計畫名稱：漫步苗北雙城-頭份竹南城市慢行綠網建置計畫

計畫性質： A 規劃設計類 B 工程類 A+B 規劃設計與工程類

承辦單位	科室	工務處道路管理科	電話	037-559495
	傳真	037-374235	地址	苗栗縣苗栗市縣府路 100 號
計畫類型	<input type="checkbox"/> 既有道路養護改建 <input checked="" type="checkbox"/> 綠色生態網路建置 <input checked="" type="checkbox"/> 打造綠色運輸系統-建置自行車路網 <input type="checkbox"/> 辦理共同管(線)溝整合與建置 <input checked="" type="checkbox"/> 設立街道幸福設施(共桿、標線標誌、街道家具等) <input checked="" type="checkbox"/> 型塑城鄉人文地景街道 <input type="checkbox"/> 城市街道市容管理及改善 <input checked="" type="checkbox"/> 都市無障礙系統建置 <input type="checkbox"/> 社區照顧環境建置			
實施期程	107 年~109 年			
經費需求	申請補助	290,400,000 元(88%)	配合款	39,600,000 元(12%)
	總經費	330,000,000 元		
計畫內容摘要	<p>(1) 計畫緣起：</p> <p>頭份竹南擁有豐富的歷史文化底蘊，隨時間的長河刻印在清晰的空間紋理中，極有潛力打造出特有的城市意象及文化意識。營建署多年來補助校園周邊通學步道改善成為頭份竹南雙城空間環境改善的契機，本地新生代年輕人與竹南科學園區外溢的年輕人口逐漸提昇自我對於生活品質的要求，然而要拓展新的市民文化與空間美學，校園是很好的起點，尤其是國小階段，正是學童建立主體性、美感、自我與外在世界關聯性的時期，若能在教學內涵、環境塑造上回應城市脈絡，由感知居住城市的自然與人文環境出發，相信十年後養成的頭份竹南在地青年，會大幅增加他們的文化認同。</p> <p>頭份竹南都市計畫區內目前共有二十所小學、十所國中，隨著少子、高齡化的社會結構變遷，各所學校將不斷面臨校園空間重分配的課題，不論是老舊校舍、剩餘教室或開放空間，透過公共參與的過程，都有機會促成更永續、有機成長的校園環境改造，並且不只是解決校內的需求，更可提升學校的社會角色，充實周邊社區的公共服務，如運動休閒、在地老化、幼兒照顧等。</p> <p>其中，不論是在地生活的真實尋訪，或是城市尺度的遠眺與回溯，皆在探討新一代校園可扮演的角色，同時具體表現在空間環境的改造。頭份竹南擁有二十所中小學，便如同二十個城市改造的參考點，以校園及周邊社區為場域，可促成專業者與師生、家長、社區居民合作（即擴大參與的概念），更可基於社會教育的理念進行溝通、對話，讓中小學校園如同中港溪孕育眾生一般包容，成為師生、老幼、居民都喜愛的社區校園。</p> <p>(2) 基地位置及規模：</p> <p>市區外環道路：</p> <p>中央路（永貞路-忠孝二路）-約 2,089 公尺</p> <p>自強路（中華路-永貞路）-3,018 公尺</p> <p>環市路-約 3,300 公尺</p> <p>真如路（環市路-國泰路）-約 750 公尺</p> <p>工業路（國泰路-永貞路）-約 700 公尺</p> <p>中華路-約 1,633 公尺</p>			

聯外道路：

永貞路-約 1,876 公尺

中興路（八德一路-建國路）-約 1,930 公尺

博愛路（大營路-台 61）-約 2,300 公尺

其他次要生活圈道路：

公園路-約 750 公尺

八德二路-約 1,100 公尺

建國路-約 1,825 公尺

文化街-約 880 公尺

維新路-約 1,300 公尺

五谷街-約 360 公尺

光復路-約 1,200 公尺

龍山路-約 2,800 公尺

(3) 計畫目標：

本計畫以營造出合乎人性、生態、美質之市區道路景觀，提昇市區居民優質街道生活環境，以為未來人本及永續都市紮根。推動目的大致如下：

- 重新檢視既有市區道路斷面，配置合理道路要素，改善人行徒步環境與地下道環境，提昇市區道路人行服務機能。
- 增加道路綠帶面積，提昇都市生態效益。藉由市區道路舊有設施整併與減量，強化都市環境特色。
- 推動台灣地區市區道路景觀及人行環境改善示範計畫。落實以生態工法進行市區道路景觀改善建設。
- 綠色運輸系統，都市 CO2 減量計畫。建立低碳生活自行車路網，減少都市交通之排碳量。
- 設立街道幸福設施(共桿、標線標誌、街道家具、天橋美化等)，配合當地地區文化特色設置，營造友善幸福空間，並依當地地方民情風俗建置；強調桿線單一化，改善舊有城市街道天空纜線紊亂的情況。
- 串聯大眾運輸路網，提升民眾搭乘大眾交通工具習慣。
- 改善頭份市與竹南鎮舊城區主要幹道路口之號誌線路，將線路地下化、號誌共桿及整合標誌標線，融入道路美學，藉以提升市容環境及簡化路口設施，提供用路人一舒適道路服務品質，並可避免因管線下垂或掉落造成之交通安全。

(4) 工作項目：

- 路平改善工程
- 既有人行道街道傢俱設置
- 廟宇空間生活節點營造
- 人行道改善工程
- 無障礙設施改善工程
- 共桿工程
- 城市綠廊整體營造

(5) 預定經營及維護管理方案：

設施的完善使用，必須有良好的經營管理構想。計畫施作過程中，往來車輛可透過鄰近道路的停車格及公有收費停車場擺放車輛；而針對近年來社區居民認養公共設施之案例有增多之勢，不僅帶動正當的社會風氣。本處將請附近社區發展協會來認養日後的設施，並結合社區的居民，以民間的力量共同保護公共造產，不僅能凝聚愛鄉愛土的觀念，並可降低公所日後的管理經費與開銷。

聯絡人	職稱	電話	E-mail
呂顯堂	技士	037-559495	viclu524@ems.miaoli.gov.tw

107 年度「提升道路品質-公共環境改善計畫」
漫步苗北雙城-頭份竹南城市慢行綠網建置計畫

目錄

壹、計畫摘要	1
貳、計畫緣起及目標	3
參、相關計畫實施影響與概況	5
肆、基地現況說明	8
伍、規劃設計工作項目與內容	34
陸、工作經費預估及經費來源與分配	56
柒、計畫時程	57
捌、經營管理構想	58
玖、預期成果與效益	58
拾、完工後宣導策略	59

壹、計畫摘要

苗栗縣位於台灣中部地帶，頭份市在苗栗縣為第一行政區，因新竹科學園區之交通地理位置使其人口數不段增加，自 2004 年取代苗栗市為苗栗縣人口最多的城市，西邊緊鄰竹南鎮，兩市鎮以頭份交流道與竹南火車站為區內重要交通節點之一，是由北部進入中部後的第一站，頭份市與竹南鎮為雙子城的結構，此地區因周邊及其整體都市發展關係進而演變成都市核心，人口急速增長的都市使市區內生活機能設備雖相當完善但皆為老舊不敷現今使用，藉以城鎮之心計畫與提升道路品質-公共環境改善計畫活化頭份竹南雙子城，邁入更進一步的城市風光。

以頭份竹南都市計畫區城市型態，針對綠地空間、學校空間以及城市綠網串聯整體規劃為改善目標，將城市步行空間依現今使用狀況重整規畫，提升城市綠核心”頭份竹南運動公園”之品質與機能，將其城市人行網絡連結並增建鐵道及水圳綠廊，增設人行空間帶動市民以步行替代交通工具，創造樂活城市生活空間。

計畫區東側有國道 1 號經過設有頭份交流道，縱貫鐵路則於計畫區中間穿越設有竹南車站，皆為該區對外聯絡主要交通。區內以寬度 50 公尺之環狀道路作為主要聯繫道路，道路系統呈輻射狀發展，由工業區延伸至東、北、西側之鄰里單元，再由鄰里單元內之生活出入道路作連結。

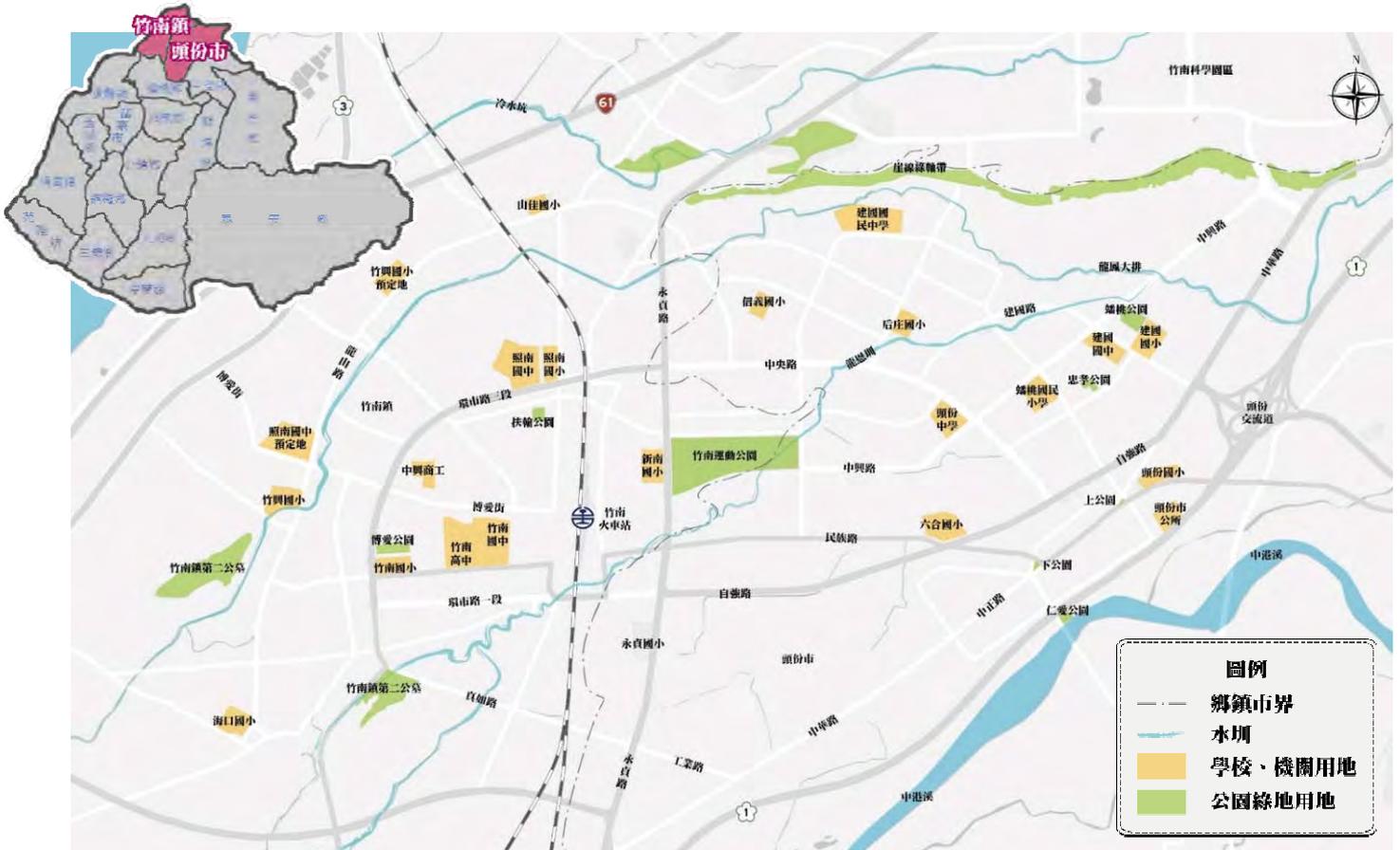


圖 1 基地區位圖(本計畫繪製)

本案基地位於頭份竹南都市計畫區內，共分為市區外環道路、聯外道路與其他次生活圈道路

1. 市區外環道路(運輸廊道)以中央路(永貞路-忠孝二路)、自強路(中華路-永貞路)、環市路(永貞路-光復路)、真如路(環市路-國泰路)、工業路(國泰路-永貞路)、龍山路、光華北路為迴圈連結竹南鎮及頭份市之主要聯絡道路。
2. 聯外道路(景觀廊道)以中華路、永貞路(光華北路-民族路)、中興路(八德一路-建國路)、博愛路(大營路-台61)、龍天路(龍山路-環市路)、延平路(環市路-中正路)、天祥路、公義路為主要聯外道路，除可通往新竹與造橋鄉並同時連結至台61快速道路與科學園區。
3. 其他次要生活圈道路(生活廊道)以公園路、八德二路、建國路、文化街、維新路、五谷街、光復路、龍山路、中正路、幼英街、信義路等路段，連結各都市內住宅、商業與學校等生活據點。

綜整都市區內道路現況問題，市區外環道路現況文題為既有公共設施未充分反應民眾需求及植栽選種錯誤造成沿線多處人行道破損；聯外道路與其他次要生活圈道路則面臨缺乏公共設施、住宅區、商業區、學校空間與廟宇空間相互整合，無法形成次要生活圈之重要步行空間。

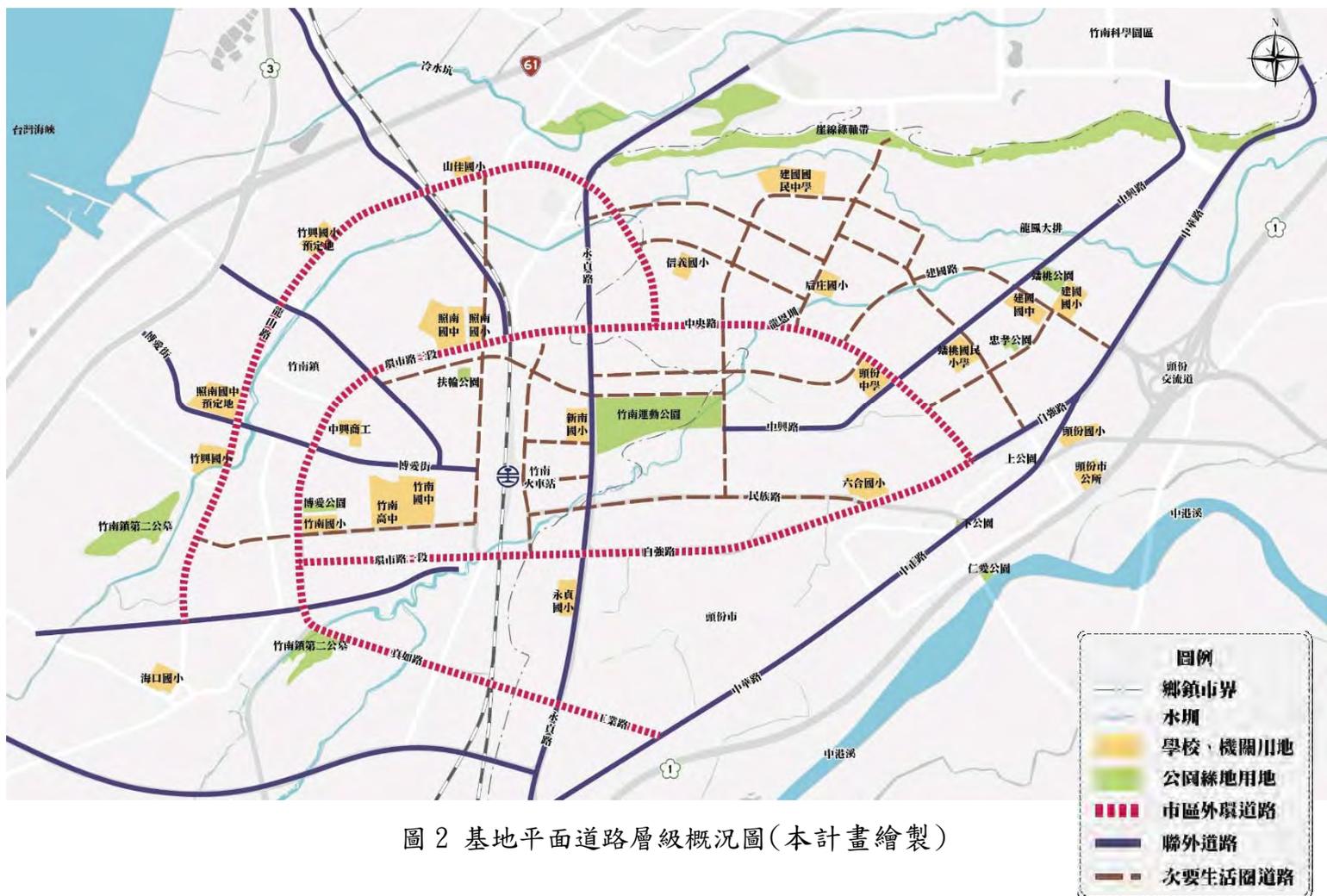


圖 2 基地平面道路層級概況圖(本計畫繪製)

貳、計畫緣起及目標

一、計畫緣起

行政院於 106 年初核定為期四年的國家發展計畫，回應各項社會趨勢及議題，除了經濟、產業面向外，高齡化、少子化為臺灣當前正在面臨的社會現象，永續環境與生態更是每位公民必須關注的課題，整個計畫包含「綠數水道鄉」等 5 大建設計畫：綠能建設、數位建設、水環境建設、軌道建設、以及城鄉建設，預期可增加民間投資產值並促進地方整體發展及區域平衡，帶動國內投資機會與經濟穩定成長。

頭份竹南擁有豐富的歷史文化底蘊，隨時間的長河刻印在清晰的空間紋理中，極有潛力打造出特有的城市意象及文化意識。營建署多年來補助校園周邊通學步道改善成為頭份竹南雙城空間環境改善的契機，本地新生代年輕人與新竹科學園區外溢的年輕人口逐漸提昇自我對於生活品質的要求，然而要拓展新的市民文化與空間美學，校園是很好的起點，尤其是國小階段，正是學童建立主體性、美感、自我與外在世界關聯性的時期，若能在教學內涵、環境塑造上回應城市脈絡，由感知居住城市的自然與人文環境出發，相信十年後養成的頭份竹南在地青年，會大幅增加他們的文化認同。

頭份竹南都市計畫區內目前共有二十所小學、十所國中，隨著少子、高齡化的社會結構變遷，各所學校將不斷面臨校園空間重分配的課題，不論是老舊校舍、剩餘教室或開放空間，透過公共參與的過程，都有機會促成更永續、有機成長的校園環境改造，並且不只是解決校內的需求，更可提升學校的社會角色，充實周邊社區的公共服務，如運動休閒、在地老化、幼兒照顧等。

其中，不論是在地生活的真實尋訪，或是城市尺度的遠眺與回溯，皆在探討新一代校園可扮演的角色，同時具體表現在空間環境的改造。頭份竹南擁有二十所中小學，便如同二十個城市改造的參考點，以校園及周邊社區為場域，可促成專業者與師生、家長、社區居民合作（即擴大參與的概念），更可基於社會教育的理念進行溝通、對話，讓中小學校園如同中港溪孕育眾生一般包容，成為師生、老幼、居民都喜愛的社區校園。



建國國小



永貞國小



頭份國小



竹南國小

二、計畫目標

本計畫以營造出合乎人性、生態、美質之市區道路景觀，提昇市區居民優質街道生活環境，以為未來人本及永續都市紮根。推動目的大致如下：

- 重新檢視既有市區道路斷面，配置合理道路要素，改善人行徒步環境與地下道環境，提昇市區道路人行服務機能。
- 增加道路綠帶面積，提昇都市生態效益。藉由市區道路舊有設施整併與減量，強化都市環境特色。
- 推動台灣地區市區道路景觀及人行環境改善示範計畫。落實以生態工法進行市區道路景觀改善建設。
- 綠色運輸系統，都市 CO2 減量計畫。建立低碳生活自行車路網，減少都市交通之排碳量。
- 設立街道幸福設施(共桿、標線標誌、街道家具、天橋美化等)，配合當地地區文化特色設置，營造友善幸福空間，並依當地地方民情風俗建置。
- 串聯大眾運輸路網，提升民眾搭乘大眾交通工具習慣。
- 改善頭份市與竹南鎮舊城區主要幹道路口之號誌線路，將線路地下化、號誌共桿及整合標誌標線，融入道路美學，藉以提升市容環境及簡化路口設施, 提供用路人一舒適道路服務品質，並可避免因管線下垂或掉落造成之交通安全。



參、相關計畫實施影響與概況

一、頭份竹南市區道路景觀與人本環境改善綱要計畫

苗栗縣政府於民國 98 年完成「苗栗縣頭份鎮市區道路景觀與人本環境改善綱要計畫」、民國 98 年完成「苗栗縣竹南鎮市區道路景觀與人本環境改善綱要計畫」，此二項計畫已為頭份市及竹南鎮土地使用提出中長期發展指導，計畫以此為基礎，從全市性、社區之角度研擬兩市鎮生態都市設計之發展構想及操作原則，期透過都市設計操作機制，超越單點綠建築之概念，突破以往單一基地建築開發，無法達到完整生態性維護考量，逐步改善過度水泥化、人工化的都市環境，落實生態城市及生態社區之建構。

二、竹南科學園區

竹南科學園區自民國 88 年動工至今以來，隨著竹南科學園區的發展，截至 106 年已有 50 家廠商進駐，從業員工約 12,800 人，產業鏈及經營規模也逐步擴大形成；緊鄰園區的國家衛生研究院更發揮群聚效應，成功吸引多家生技以及醫藥等醫材廠商進駐，除提升園區產業技術層次外，高附加價值的特色更形塑竹南科學園區成為一個舉足輕重的園區。



三、苗栗縣城鎮之心工程計畫-頭份竹南雙城藍綠縫合計畫

苗栗縣位於台灣中部地帶，頭份市在苗栗縣為第一行政區，自 2004 年取代苗栗市為苗栗縣人口最多的城市，西邊緊鄰竹南鎮，鎮內竹南火車站為苗栗縣內重要交通轉運車站之一，是進入中部後的第一大站為一等車站，頭份市與竹南鎮為雙子城的結構，此地區因周邊及其整體都市發展關係進而演變成都市核心，人口急速增長的都市使市區內生活機能設備雖相當完善但皆為老舊不敷現今使用，藉以城鎮之心計畫活化頭份竹南雙子城，邁入更進一步的城市風光。

四、歷年營建署補助計畫執行成果

竹南鎮及頭份市歷年來建設計畫中，早期以濱海觀光建設為主，近年才逐漸進行都市計畫區內的城鄉風貌改造工程，然均屬於點與線的分項建設，各項工程間的關聯薄弱，未來應朝向改善點的連結以及全面性的整體規劃建設。

表 2 歷年營建署相關補助計畫彙整表(本計畫繪製)

年度	縣/市別	計畫性質	計畫名稱	中央補助經費(元)
95	苗栗縣	A	苗栗縣既有市區道路景觀與人行環境改善綱要計畫	1,665,000.00
	苗栗縣	B	苗栗縣竹南鎮中正路文教區綠蔭人行藝文走廊環境改善工程	5,750,000.00
	96	苗栗縣	A	頭份鎮田園牧馬街巷行—綠騎士之路—頭份小鎮之心環狀自行車道營造規劃設計
98	苗栗縣	A	苗栗縣竹南頭份中央路景觀規劃計畫—「香榭美食藝文大道營造計畫」	1,000,000.00
	苗栗縣	B	綠騎士之路—頭份小鎮之心環狀自行車步道營造第一期工程	2,783,000.00
	苗栗縣	A	苗栗縣頭份鎮市區道路景觀與人行環境改善綱要計畫	1,208,000.00
	苗栗縣	A	苗栗縣竹南鎮市區道路景觀與人行環境改善綱要計畫	1,194,000.00
	苗栗縣	A+B	98年度竹南鎮環市路二段道路景觀及人行環境改善工程	10,800,000.00
99	苗栗縣	B	頭份鎮中央路景觀規劃計畫香榭美食藝文大道第一期工程	20,000,000.00
	苗栗縣	B	竹南鎮環市路三段道路景觀及通學步道環境改善計畫	13,236,750.00
	苗栗縣	A+B	苗栗縣竹南國中通學步道及人行環境改善計畫	11,238,746.00
100	苗栗縣	A+B	苗栗縣竹南鎮環市路三段第二期道路景觀及通學步道環境改善計畫	17,674,000.00
101	苗栗縣	A+B	頭份鎮中央路景觀規劃計畫工程	12,000,000.00
	苗栗縣	A+B	竹南鎮環市路一段道路景觀及通學步道環境改善工程	13,000,000.00
102	苗栗縣	A+B	苗栗縣竹南鎮環市路三段與博愛公園周邊人行道路改善	16,800,000.00
	苗栗縣	B	頭份鎮學區通學空間串連暨環境整合改善計畫	7,900,000.00
103	苗栗縣	A+B	頭份鎮信義、后庄、蟠桃、建國等4所國小通學步道改善工程	10,000,000.00
	苗栗縣	A+B	國立苗栗高級中學通學步道及人行無障礙建置工程	1,800,000.00
	苗栗縣	A+B	竹南鎮中華路、博愛街、海口國小周邊道路景觀及通學步道環境改善計畫	11,000,000.00
	苗栗縣	A+B	頭份鎮自強路人行道路改善工程	17,600,000.00
	苗栗縣	A+B	苗栗縣竹南國中週邊人行環境整體營造及公共空間改造工程	140,000,000.00
104	苗栗縣	B	頭份鎮中央路北側(自強路口至建國路口)人行道空間改善工程	10,546,000.00
	苗栗縣	A+B	頭份鎮后庄、蟠桃、建國、永貞等國小通學步道改善	8,700,000.00
	苗栗縣	A+B	頭份竹南運動公園周邊人行道空間整合改善工程	20,000,000.00
	苗栗縣	A+B	頭份鎮中央路北側(建國路口至永貞路口)人行道空間改善工程	20,000,000.00
	苗栗縣	A	竹南鎮竹興國小周邊人行道空間改善工程	10,000,000.00
	苗栗縣	A	苗栗縣竹南鎮照南國中小通學步道環境改善工程	10,000,000.00
105	苗栗縣	A	頭份市自強路人行道第二期改善工程	8,600,000.00

肆、基地現況說明

一、人文歷史

頭份竹南在清代乾隆年後，才有漢人定居開墾(頭份市:由香山進中港溪依兩岸發展，進墾後庄、四分頭、半天寮、蟠桃、山下排、二十份、青埔仔、土牛口、土牛、上下東興、上山下、下山下等 12 莊；竹南鎮：開墾三角店、田寮等地)。在清代淡水廳管轄時期，分作八個庄，之後又經歷多次變更，至 1920 年原竹南一堡轄下的中港街、崎頂庄、口公館庄、大埔庄、營盤邊庄、三角店庄、鹽館前庄、公館仔庄及海口庄。三角店改名為竹南；1937 年升格為頭份鄉。光復後設頭份鎮。

早期的開闢主要是先由新竹由北而南，至鹽水港至番婆庄(現蟠桃里)；另一線由西南的中港溪流域開始，逐漸發展至田寮再到現今的頭份。

而中港溪貫穿頭份境內，兩岸土壤肥沃，為清代移民開墾之中心。因民國 79 年新竹科學園區設置，十幾年後再增設竹南科學園區，近年來蓬勃發展迅速，外來人口不斷增加當中，以往人口密集的頭份與竹南舊市區，近來也有很大的轉變。由於市區內社區過於飽和老舊，人口數量擴大，人們居住範圍逐漸往建國路學區地帶以及后庄一帶居住，后庄因居於交通位置的要衝，也成為頭份市近年來房市熱絡的重心地段。

頭份竹南擁有豐富的歷史文化底蘊，隨時間的長河刻印在清晰的空間紋理中，極有潛力打造出特有的城市意象及文化意識。營建署多年來補助校園周邊通學步道改善成為頭份竹南雙城空間環境改善的契機，本地新生代年輕人與新竹科學園區外溢的年輕人口逐漸提昇自我對於生活品質的要求，然而要拓展新的市民文化與空間美學，校園是很好的起點，尤其是國小階段，正是學童建立主體性、美感、自我與外在世界關聯性的時期，若能在教學內涵、環境塑造上回應城市脈絡，由感知居住城市的自然與人文環境出發，相信十年後養成的頭份竹南在地青年，會大幅增加他們的文化認同。

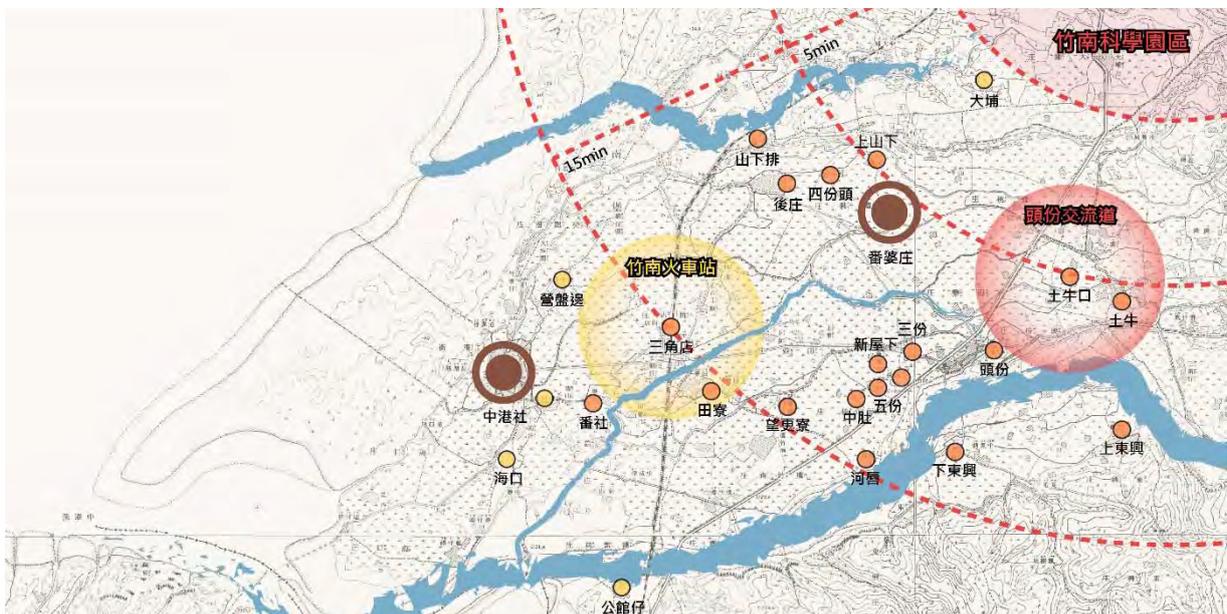


圖 3 竹南頭份歷史發展圖(本計畫繪製)

二、 土地使用分區

(一) 都市計畫土地使用分區

頭份竹南屬頭份竹南都市計畫區及頭份交流道特定區。分析本區的都市計畫地區中，工業區及農業區所佔的比例相當高，但工業區位的位置接近頭份市的中心地帶，因此對都市整體街道景觀有很大的影響。

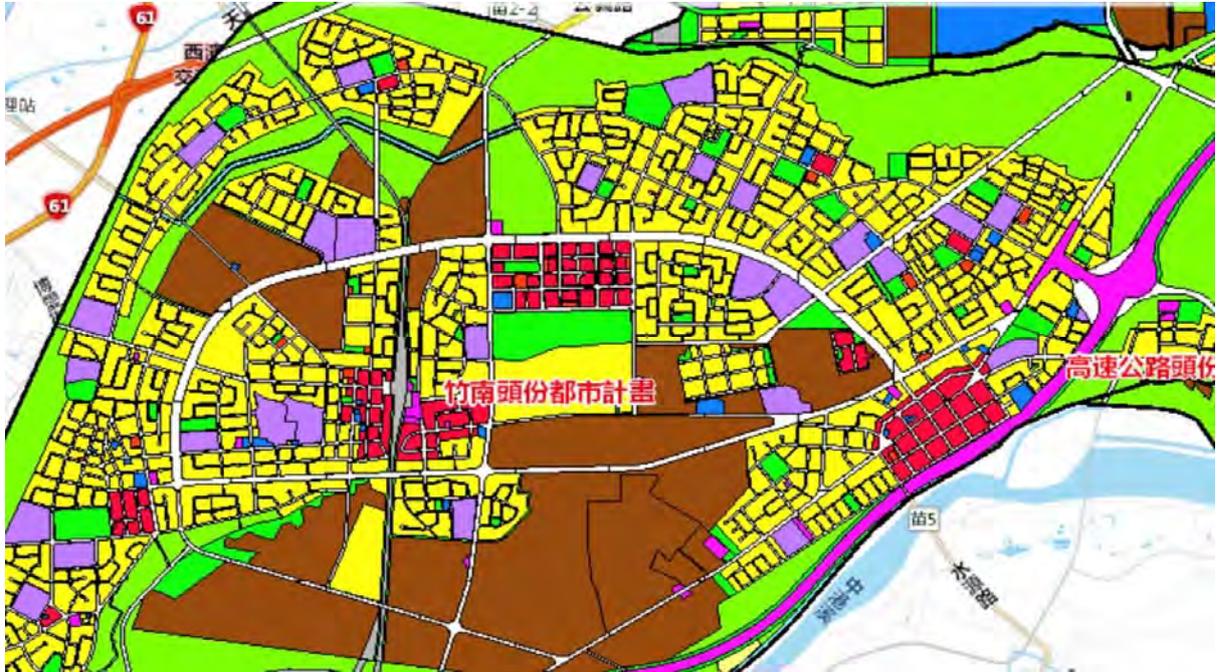


圖 4 頭份竹南都市計畫區圖

(二) 都市紋理

頭份竹南都市計畫地區原本被西部幹線鐵路一剖為二個兩個城鎮，但隨著交通建設的發展，使得兩個城的關係越來越密不可分，而逐漸發展為雙子城。

因此以都市建設的圖底圖紋理，可以清楚的辨識兩個都市原本的發展核心區域，竹南以竹南火車站為核心，而頭份的核心區則較靠近中山高速公路的頭份交流道，這也是兩個都市建設發展不同的地方。竹南火車站透過反轉火車站之空間反轉配合中央路美食街之商業行為配合尚順廣場將頭份北區營造成一個新意象。



圖 5 都市紋理圖(本計畫繪製)

三、文化景點調查

頭份竹南市區內及郊區都有許多文化展覽及廟宇空間，下表為各景點之說明：

表 4 頭份竹南文化景點一覽表

據點名稱	說明	現況照片
義民廟	頭份義民廟創建於清光緒 12 年至今已有 100 餘年歷史，為一 3 層樓宗教建築物，正殿 1 樓主祀義民爺，配祀文昌帝君、至聖先師、魁斗星君；2、3 樓統稱凌霄寶殿，奉祀玉皇大帝、三官大帝、三恩主、觀音菩薩及註生娘娘等諸神聖佛。	
東興福德祠	東興福德祠建於民國七十三年，是永和山水庫興建時，為免散佈在淹沒區內的頭份東興明坑、三灣永和浮橋、砂坑、北坑等地之土地公廟失其佑民神威，由地方信眾成立籌建委員會，運用遷造補助費和善信捐地、捐款新建而成，祠內共奉祀明坑五尊、浮橋二尊、砂坑十一尊、北坑九尊，合共廿七尊土地公，分別編號篆刻在石碑上，其數量之多及「聯署辦公」的特色相當引人。	
永貞宮	永貞宮位處頭份鎮田寮里，距竹南鎮僅 1 公里餘，廟宇恢宏中不失樸實，前有古榕垂蔭，環境頗為清幽。清朝大徐英健，字鳳楠，於咸豐 3 年（1853）倡建田寮學士永貞宮，峻工之後，聖靈高照，舉凡頭份、三灣、南庄、峨眉、北埔、造橋、竹南以及新竹、苗栗之居民禮拜有所，民心歸向為善。該宮祭典每年舉行 3 次，分別於農曆 3 月 23 日，聖母壽誕；4 月 8 日娘娘出巡；以及 7 月 15 日的中元普渡。	
大化宮	現址宮廟於 84 年竣工，耗資捌仟餘萬元，一樓主祀三山國王，配祀註生娘娘、孔夫聖人、文昌帝君、倉頡聖人；二樓祀觀音佛祖、天上聖母、九天玄女。民國 89 年 12 月 2 日，舉行慶成圓滿五朝福醮，盛況空前。	
太陽宮	太陽宮位處頭份鎮珊湖里為一座 2 層樓寺廟，古色古香，頗富地方色彩，前臨中港溪，立於 2 樓前庭，視野遼闊，神桌山、雪山山脈，重巒疊嶂，綿延起伏，風景絕佳。	

表 4 頭份竹南文化景點一覽表(續)

據點名稱	說明	現況照片
慈裕宮	<p>創廟迄今相傳已有 320 餘年歷史，是苗栗縣最古老的媽祖廟，列為三級古蹟。中港昔日為台灣與大陸交流貿易要港，也為漢人拓殖較早的地方之一。先民渡海來臺，往往奉供媽祖神靈同行，作為保護神，平安抵臺後，為感念媽祖神恩，多建廟崇拜。據地方耆紳稱，明永曆十五年〔西元 1661〕，在當時漢人密集之「鹽館前」〔開元里〕，建築土壁茅草頂廟宇，奉祀由大陸恭請來臺之媽祖神像，除感恩外，並祈請媽祖保佑，此為慈裕宮肇建之始。</p>	



圖 6 頭份竹南文化景觀分佈圖 (本計畫繪製)

表 4 頭份竹南文化景點一覽表(續)

據點名稱	說明	現況照片
龍鳳宮	苗栗縣竹南鎮龍鳳宮歷史悠久，創建於清道光 16 年「1835」，主奉天上聖母，向來就是竹南鎮居民的信仰中心，香火鼎盛。也是世界最高天上聖母寶像(136 台尺，12 層樓高)。	
天文宮	龍鳳里山寮一帶居民為祈求國泰民安、風調雨順、五穀豐收，由當地林邱綉玉捐獻土地，民眾捐資興建，除供祀五顯靈官大帝外，並配祀福德正神、地府王爺、太子爺。	
龍山宮	山寮龍山宮主祀倪府王爺，同配祀蘇府王爺，創建於清道光十五年，由先民倡議建廟，歷經重建二次，始展現貌。	



四、 交通路網

(一) 交通路網系統

● 主要聯外道路

頭份竹南內主要的聯外道路為中山高速公路、福爾摩沙高速公路台 13 線(永貞路)、台 13 甲(環市路-全天路)、台 1 線(自強路)及 124 縣道(中正路-民族路-中正路)；在交通部公路局 105 年的調查中顯示頭份竹南都市地區每日主要道路至少約有一萬車次的車輛進出市區。

根據交通部公路局對於地方主要道路的調查資料，整理後發現，目前主要道路台 1 及台 13 線的服務等級都為 A 級，作為市區道路的改善規劃而言，是相當具有優勢的條件。

表 5 公路交通量調查統計表一覽表(資料來源:交通部公路總局)

縣市別	地點	樁號	路線編號	里程(公里)	路面寬度(公尺)	方向(往)	車道佈設			總計		各車種車輛數(輛/日)							尖峰小時		
							快車道寬度(公尺)	機慢車道寬度(公尺)	路肩寬度(公尺)	流量	車公里	合計	小型車	大客車	大貨車	全聯結車	半聯結車	機車	交通量(FCU)	時段	
							(公尺)	(公尺)	(公尺)	(PCU)	里										
苗栗縣	頭份	93K+400	台1線	4.1	22.8	北	3.7	4.3	0	2.8	13,009	55,416	13,516	10,519	192	293	3	103	2,406	1,082	15-16
						南	3.7	4.3	0	1.7	13,340	58,167	14,187	10,346	92	281	2	145	3,321	1,035	17-18
苗栗縣	竹南運動公園	7K+500	台13線	3.3	22.2	北	3.5	4.5	0	1.6	8,661	32,188	9,754	6,263	36	197	2	37	3,219	1,056	07-08
						南	3.5	4.5	0	1.6	8,261	30,376	9,205	6,083	47	211	1	29	2,834	1,017	07-08
苗栗縣	中港溪橋	10K+000	台13線	3.5	15.8	北	3.4	4.0	0	0.4	3,395	13,041	3,726	2,150	168	98	0	25	1,285	551	07-08
						南	3.4	4.0	0	0.4	11,233	47,086	13,453	6,989	180	128	1	36	6,119	1,080	07-08
苗栗縣	竹南國中	1K+100	台13甲線	2.5	30	北	3.5	3.5	2.0	4.3	10,730	28,585	11,434	8,455	35	138	0	22	2,784	1,290	07-08
						南	3.5	3.5	2.0	4.3	9,882	26,158	10,463	7,954	40	134	0	14	2,321	1,206	17-18

(資料來源:交通部公路總局)

● 基地道路現況

經調查道路後發現，市區道路普遍有缺乏人行道及綠化不足的問題，而在部份重要設施地段，如學校及公共機關用地，才有退縮綠化空間，使得道路綠地及以行人為重的觀念在頭份鎮市區中心更顯得珍貴。

市區外環道路以中央路(永貞路-忠孝二路)、自強路(中華路-永貞路)、環市路(永貞路-光復路)、真如路(環市路-國泰路)、工業路(國泰路-永貞路)、龍山路、光華北路為迴圈連結竹南鎮及頭份市之主要聯絡道路。

聯外道路以中華路、永貞路(光華北路-民族路)、中興路(八德一路-建國路)、博愛路(大營路-台 61)、龍天路(龍山路-環市路)、延平路(環市路-中正路)、天祥路、公義路為主要聯外道路，除可通往新竹與造橋鄉並同時連結至台 61 快速道路與科學園區。

其他次要生活圈道路以公園路、八德二路、建國路、文化街、維新路、五谷街、光復路、龍山路、中正路、幼英街、信義路等路段，連結各都市內住宅、商業與學校等生活據點。

(二) 大眾運輸系統

● 客運系統

苗栗客運在頭份市中正路及竹南火車站上設有轉運站，主要是聯絡苗栗市週邊各鄉鎮；而國光客運亦在頭份有設站，路線北可至桃園、台北、基隆，南可至高雄。但頭份的大眾運輸工具不甚流行，鎮內也少見計程車和公車等營運現象。

● 鐵路系統

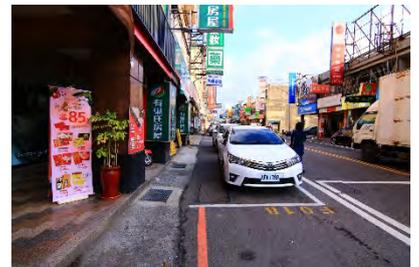
頭份竹南近的火車站點設於竹南，站前有計程車招呼處，距頭份市區車程約5至10分鐘，尚稱便利。

(三) 停車空間

頭份竹南內有規劃汽、機車格的路段並不多，且汽車通常不依規定停放。有規劃車格分為路邊停車空間及路外停車空間，主要規劃路段為下：

● 路邊停車空間

1. 中央路:中央路因為具有較多商家及餐廳，兩側皆有規劃較多停車格，現況多為提供遊客在中央路美食街停留時可停放車輛，而使用效率也較中華路良好，但卻產生了汽車直接霸佔人行空間之情形。
2. 中興路、環市路:環市路兩側皆有規劃較多停車格，部份停車空間臨近學校、公園，導致使用率偏高。
3. 中華路、建國路:本段之汽車不依照方向停放，導致道路景觀不佳，並阻礙人行空間。
4. 自強路:自強路（中華路—民族路）設有停車格供民眾使用，普遍使用率不高。
5. 博愛街:因臨近市中心，多食肆商家，停車空間供不應求，部份民眾為求方便，亦違停響用路人使用。



五、 道路現況調查與分析

本計畫將現況道路調查後的資料統整於下表，由調查結果可知頭份竹南內不同的道路型式、人行空間及道路景觀等，而各道路不同的路寬及道路兩旁的產業發展也會影響道路的特性，希望藉由各道路之剖面圖來分析各路段之空間及做道路等級的分類工作。

依據道路的調查可針對道路型式、人行空間、植栽綠化等現況決定道路分區的準則，並尋找當地不同分區之特殊景觀資源及特色來決定後續設計發展之參考。

1. 道路形式：本計畫市區的道路只有在主要道路才會設置分隔島及行道樹等植栽美化空間，並且鮮少有停車空間的設計，大部份道路皆為混合車道為主。



2. 人行空間：本計畫市區中真正有設置人行道(除於中央路、環市路、中興路上設置寬或是公園旁，其餘道路並沒有對行人空間規劃出良好的使用空間，加上現達 5M 人行道外，其他大多約為 3M)的道路並不多，除了在通學區段及主要道路況道路兩旁臨停的汽機車，更壓縮了行人的活動空間，產生了安全上的隱憂。
3. 騎樓空間：在騎樓最為密集之區塊為商業區，但多因為商攤及汽機車佔用，騎樓多為不順暢之人行空間。
4. 植栽綠化：植栽在市區道路也算是較無系統之一環，現況植栽種類繁雜，且無搭配當地建物及環境特色。除了多於在通學區及主要道路上才有規劃綠帶，其餘路段皆因汽機車臨停造成路面空間減少，並無設置人行空間及植栽。

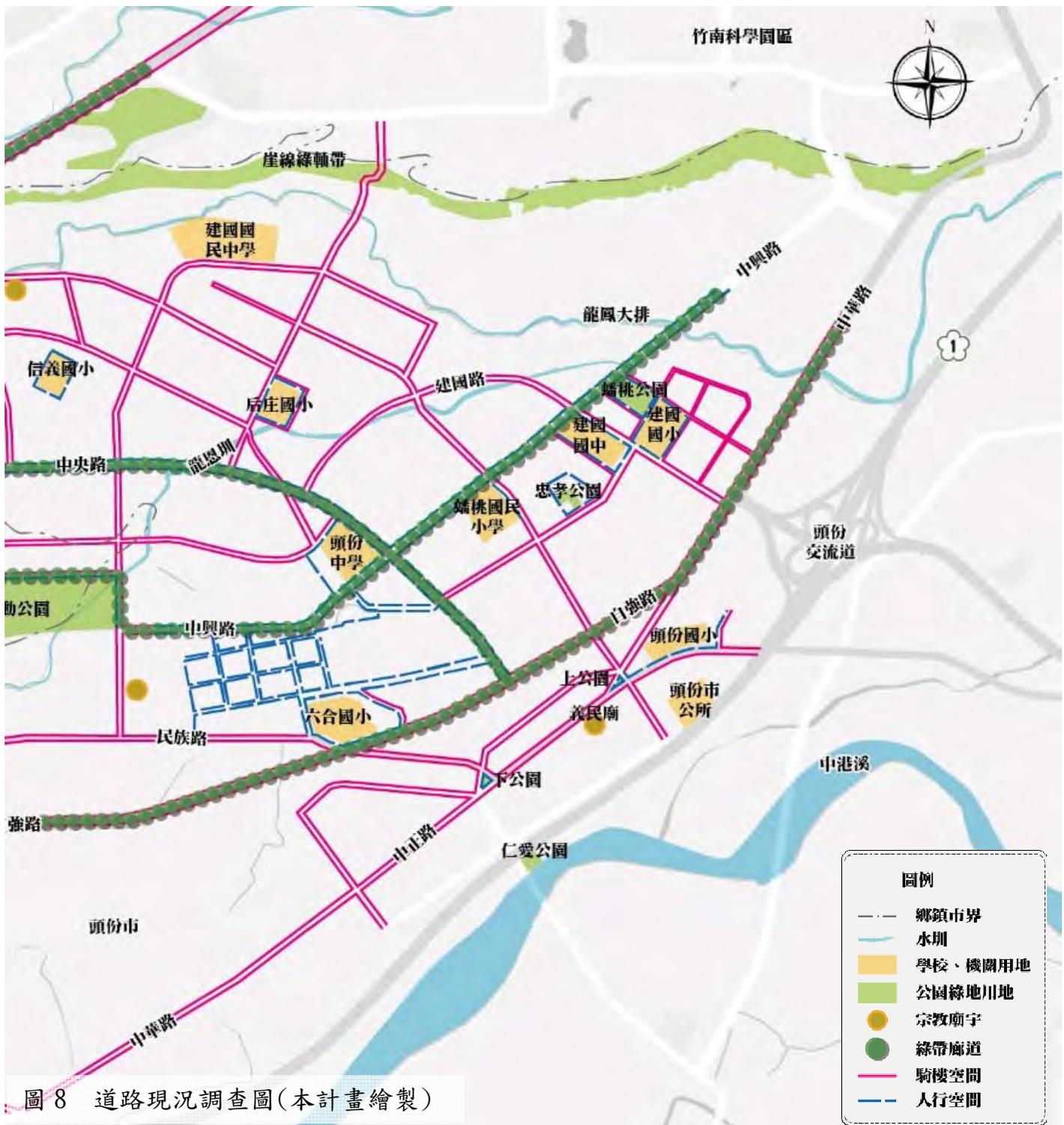


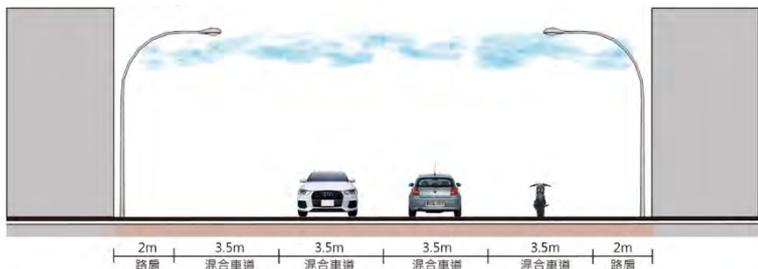
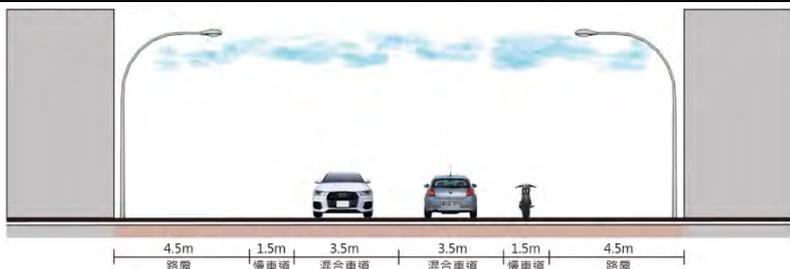
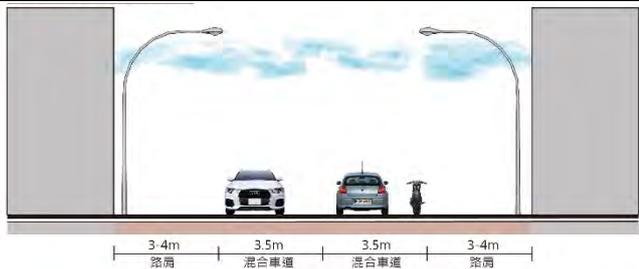
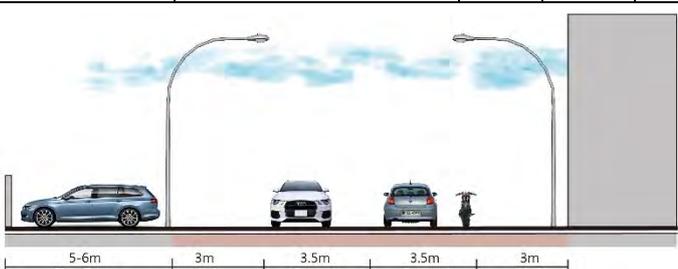
圖 8 道路現況調查圖(本計畫繪製)

根據現況調查的資料搜集後，將此計畫內調查道路統整列為下表：

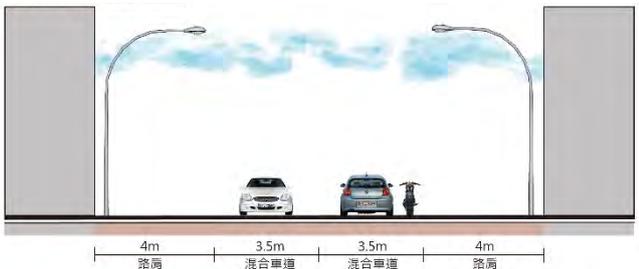
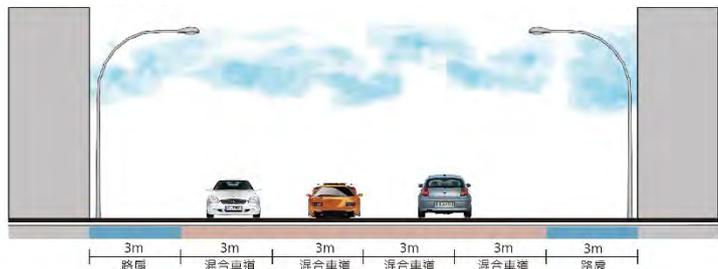
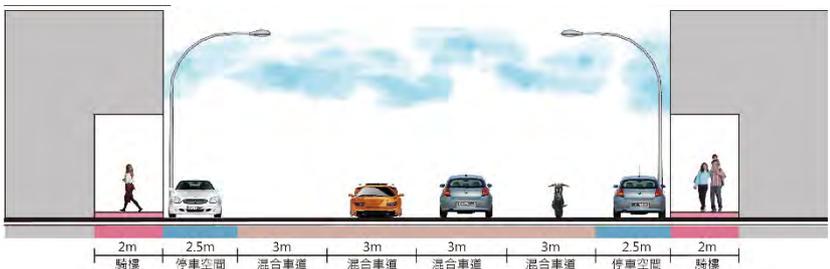
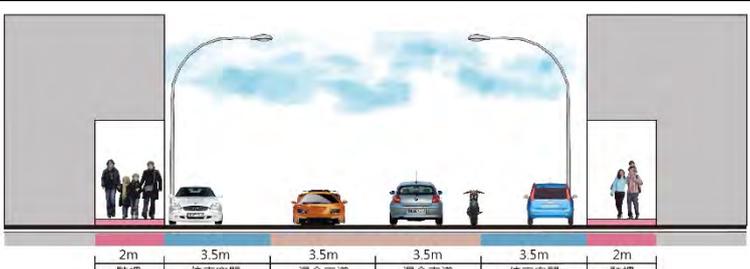
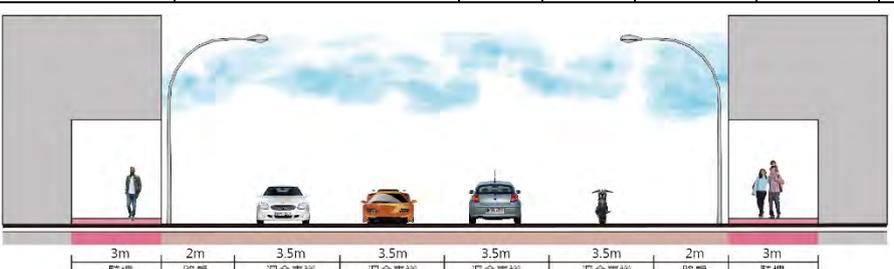
表 3-16 現況道路調查表

道路名稱	路段	路寬	車道數	人行步道	騎樓空間	停車格	行道樹	中央分隔島	
								寬度	行道樹
中央路	永貞路-自強路	40	6	5-3.5	2	●	●	1.5	●
自強路(1)	維新路—民族路	27	6	2.5	X	X	●	1.5	●
自強路(2)	民族路—中華路	20	4	2	●	●	●	1.5	●
環市路(1)	永貞路—公教路	50	2	4	X	●	●	X	X
環市路(2)	公教路—真如路	44	6	5	X	●	●	●	●

市區外環道路

道路名稱	路段	路寬	車道數	人行 步道	騎樓 空間	停 車 格	行道樹	中央分隔島	
								寬度	行道樹
環市路(3)	真如路—光復路	26	4	2.5	X	●	●	●	●
									
真如路	環市路—工業路	18	4	X	X	X	X	X	X
									
工業路	國泰路—中華路	19	4	X	X	X	X	X	X
									
龍山路(1)	公義路—博愛街	13	2	X	X	X	X	X	X
									
龍山路(2)	竹興、照南國小	13	2	X	X	X	X	X	X
									

市區外環道路

道路名稱	路段	路寬	車道數	人行 步道	騎樓 空間	停車 格	行道樹	中央分隔島	
								寬度	行道樹
市區 外環 道路	光華北路	公義路—中央路	15	2	X	X	X	X	X
									
	中華路(1)	工業路—民生街	18	4	X	X	X	X	X
									
	中華路(2)	民生街—東興路	16	4	X	2	●	X	X
聯 外 道 路									
	中華路(3)	東興路—自強路	14	2	X	2	●	X	X
									
中正路(1)	民族路—信東路	11	2	X	3	●	X	X	
									

道路名稱	路段	路寬	車道數	人行 步道	騎樓 空間	停車 格	行道樹	中央分隔島	
								寬度	行道樹
中正路(2)	信東路—顯會路	19	4	X	3	X	X	X	X
永貞路(1)	光華北路—中央路	19	4	X	X	X	X	1.5	●
永貞路(2)	中央路—公園路	19	4	X	2	X	X	1.5	●
永貞路(3)	公園路—東田街	25	4	3	X	X	●	1.5	●
永貞路(4)	東田街—工業路	19	4	X	2	X	X	1.5	●

聯
外
道
路

道路名稱	路段	路寬	車道數	人行 步道	騎樓 空間	停車 格	行道樹	中央分隔島	
								寬度	行道樹
中興路(1)	八德一路—中興路 299 巷	27	4	X	X	X	X	1.5	●
中興路(2)	中興路 299 巷—中央路	32	6	6	X	X	●	1.5	●
中興路(3)	中央路—信東路	27	4	4	X	●	●	1.5	●
中興路(4)	信東路—建國路	39	5	4	X	●	●	1.5	●
中興路(5)	建國路—大同路	39	7	4	X	X	●	1.5	●

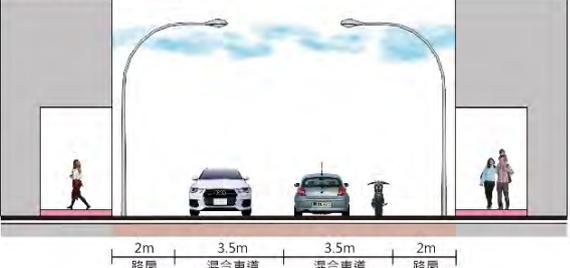
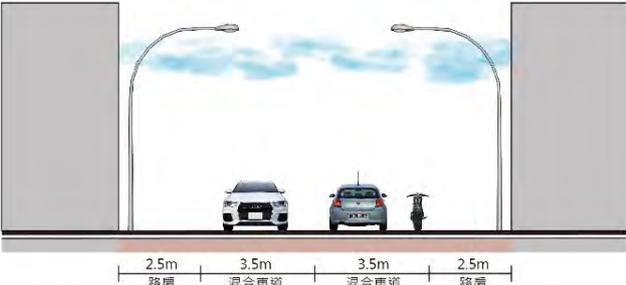
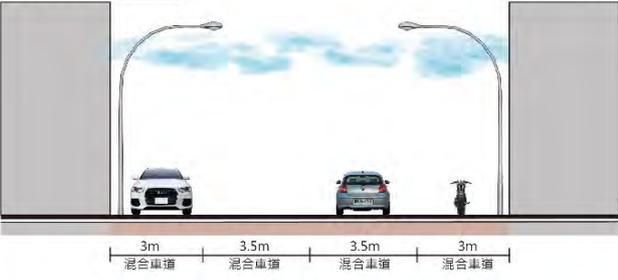
聯外道路

道路名稱	路段	路寬	車道數	人行 步道	騎樓 空間	停車 格	行道樹	中央分隔島	
								寬度	行道樹
中興路(6)	大同路—山下街 236 巷	30	6	5	X	X	●	1.5	●
博愛街(1)	龍山路—新生路	18	4	X	X	X	●	X	X
博愛街(2)	新生路—大營路	17	4	X	X	X	X	X	X
博愛街(3)	大營路—中山路	12	2	X	2.5	●	X	X	X
天祥街	民安街—天祥街 506 巷	7	1	X	X	X	X	X	X

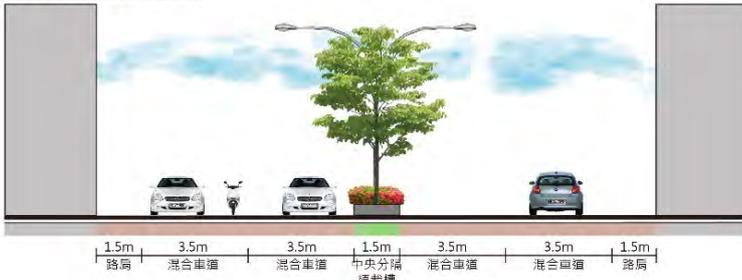
聯
外
道
路

道路名稱	路段	路寬	車道數	人行 步道	騎樓 空間	停 車 格	行道樹	中央分隔島		
								寬度	行道樹	
聯 外 道 路	延平路(1)	中正路—自由街	10	2	X	X	X	X	X	
	延平路(2)	自由街—環市路	13	2	X	X	X	X	X	
	延平路(3)	天祥街 506 巷— 龍山路	10	2	X	X	X	●	X	
其 他 次 要 生 活 圈	公園路	永貞路—八德一 路	17	4	4	X	●	X	X	
	八德一路 (1)	民族路—中華路	19	4	X	X	X	●	X	
	八德一路 (2)	中興路—公園路	17	4	4	X	X	●	X	
	八德一路 (3)	公園路—公北二 路	17	4	X	X	X	X	X	
	八德一路 (4)	公北二路—中央 路	17	4	3.5	X	X	X	X	
八德一路 (5)	中興路—信義路	13	2	X	X	X	X	X		

道路名稱	路段	路寬	車道數	人行 步道	騎樓 空間	停車 格	行道樹	中央分隔島	
								寬度	行道樹
八德二路	信義路—合興街	13	4	X	X	X	X	X	X
信義路(1)	公義路—中央路	11	2	X	X	X	X	X	X
信義路(2)	公義路—德義路	11	2	X	X	X	X	X	X
民族路	永貞路—中正路	13	4	X	3.5	X	X	X	X
建國路(1)	中央路—大同路	12	2	X	●	●	X	X	X
建國路(2)	大同路—中華路	13	3	X	●	X	X	X	X

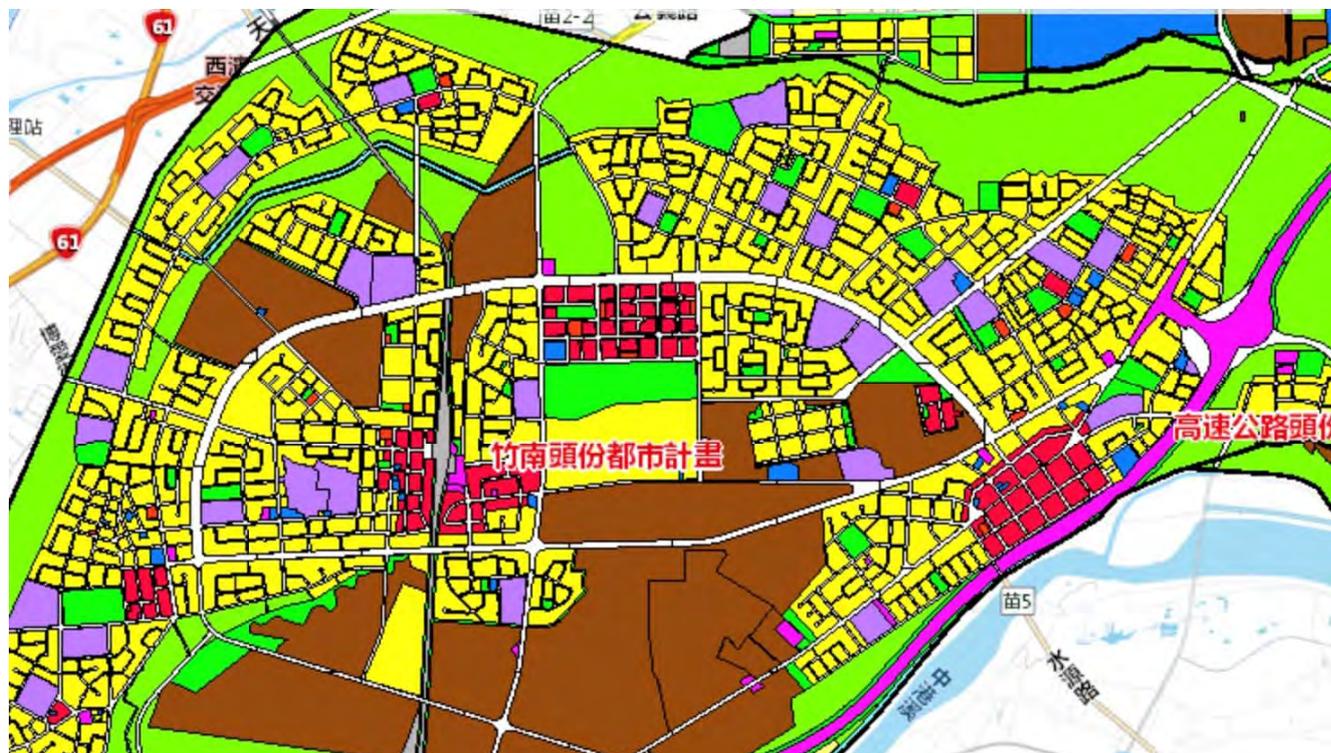
道路名稱	路段	路寬	車道數	人行 步道	騎樓 空間	停 車 格	行道樹	中央分隔島		
								寬度	行道樹	
信東路(1)	合興路—建國路	13	2	X	X	X	X	X	X	
信東路(2)	建國路—自強路	14	2	X	X	●	X	X	X	
信東路(3)	自強路—銀河路	11	2	X	●	X	X	X	X	
										
文化街	中央路—八德二 路	12	2	X	X	X	X	X	X	
幼英街	信義路—文化街	10	2	X	X	X	X	X	X	
東平路	維新路—永貞路	12	2	X	2	X	X	X	X	
中正路(1)	功明街—環市路	12	2	X	X	X	X	X	X	
中正路(2)	環市路—和平街	12	2	X	X	X	X	X	X	
中正路(3)	和平街—中山路	13	2	X	2	X	X	X	X	
										
功明街(1)	博愛街—育才街	7	2	X	X	X	X	X	X	
功明街(2)	中美社區活動中 心—開元路	15	2	X	X	X	●	X	X	
開元路	保福路—國豐路	11	2	X	X	X	X	X	X	
維新路(1)	自強路—東平路	19	4	X	2	X	X	X	X	
維新路(2)	東平路—天文路	19	4	X	2	X	X	X	X	
維新路(3)	天文路—中央路	13	4	X	X	X	X	X	X	
										

道路名稱	路段	路寬	車道數	人行 步道	騎樓 空間	停 車 格	行道樹	中央分隔島		
								寬度	行道樹	
天文路	維新路—永貞路	19	4	X	X	X	X	X	X	
崁頂街	維新路—永貞路	12	2	X	X	X	X	X	X	
五谷街	維新路—永貞路	12	2	X	X	X	X	X	X	
光復路(1)	環市路一段—環 市路二段	10	2	X	X	X	X	X	X	
光復路(2)	環市路二段—龍 山路	13	2	X	X	X	X	X	X	
三泰街	光復路—環市路	7	1	X	X	X	X	X	X	
國泰路	真如路—環市路	13	2	X	X	X	●	X	X	
公義路(1)	環市路—光華北 路	12	2	X	X	X	X	X	X	

道路名稱	路段	路寬	車道數	人行 步道	騎樓 空間	停車 格	行道樹	中央分隔島	
								寬度	行道樹
公義路(2)	環市路—光華北路	13	2	X	X	X	X	X	X
公義路(3)	光華北路—專科七路	19	4	X	X	X	X	1.5	●
 									
仁愛路	公義路—崎頂車站	12	2	X	X	X	●	X	X
中山路	自由街—環市路	10	2	X	2	X	X	X	X

六、地權屬及分佈

本計畫路線周邊土地使用分區上涵蓋於都市計畫區內。計畫道路、道路號誌纜線設置位置及東大地下道等，其土地權屬係屬道路用地，所有權人為苗栗縣政府，二側人行道為依轄區維頭份市與竹南鎮公園路燈管理所維護與管理。



七、 施作基地及鄰近地區土地使用及活動情形

● 市區外環道路現況說明

中央路	
	
既有道路破損嚴重，影響使用者安全。	行道樹樹種挑選錯誤，造成後續維護困難及設施使用年限降低。
環市路	
	
道路標誌系統混亂不清，號誌架空纜線凌亂，影響整體市容美感。	環市路高架陸橋下方連通道，人行寬度不足，且缺乏無障礙設計。
工業路	
	
工業路陸橋人行寬度不足，且缺相關安全設計施，使行人使用感受不佳。	工業路路況不佳，相關標誌線皆以磨損。
自強路	
	
沿線既有步道空間與水圳相互連結，形成休憩空間。	沿線步道寬度不足，同時未有效利用閒置空間。

龍山路



龍山路陸橋除缺乏人本步道串連，同時既有階梯未設置相關無障礙設施。



沿線空間未有效利用。

廟宇周邊空間缺乏人本步道連結



沿線喬木缺乏足夠空間之樹穴缺乏。

陸橋缺乏相關人行步道串連

● 聯外道路現況說明

中興路	
	
中興路沿線未使用設施未移除，影響人行使用體驗。	中興路沿線人行步道與學校用地未整體規劃整合。
	
沿線停車設施未進行整體規劃整合，浪費過多通行空間，且造成人行跨越之困難。	中興路於早期建置時期為多加考量周邊閒置空間影響整體市容美觀。
	
街角空間未落實無障礙坡道之設置。	
永貞路	
	
沿線廟宇空間應整併至計畫內。	沿線空間皆可串連至民眾集會場所。

● 其他次要生活圈道路現況說明

建國路



建國路沿線擁有躲所學校，同時依學校邊緣設置相關通學步道，惟纜線未同時整併。

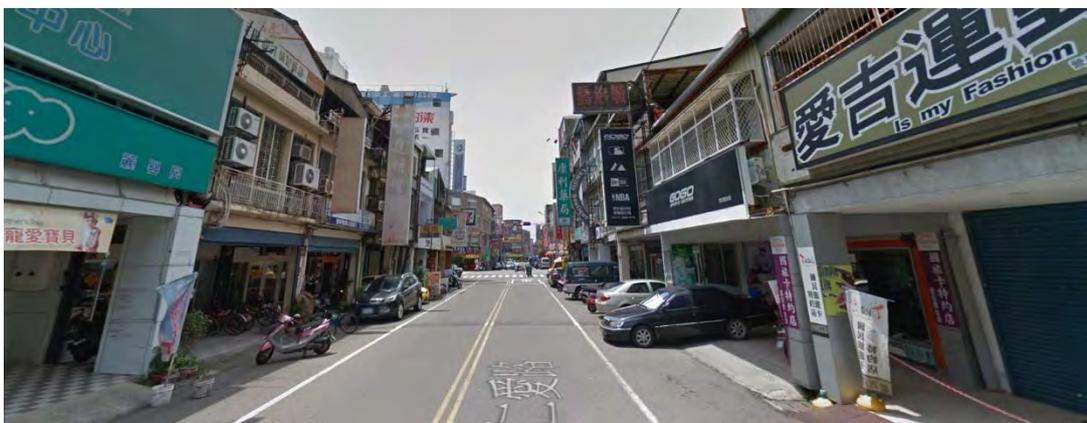
部份道路沿線停車空間未整體規劃，造成停車亂象叢生。

博愛街



沿線部份路段未規劃相關停車設施進而影響人行空間。

仁愛路



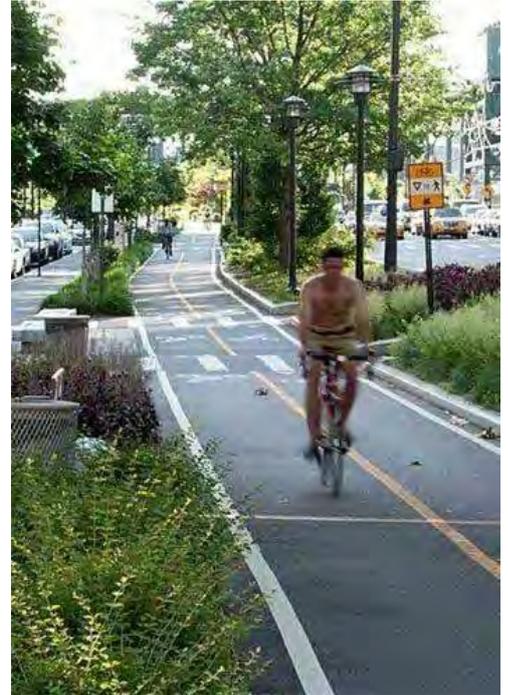
為頭份舊有市區道路代表之一，此地區因發展較早，商業活動已普及，許多商家紛紛將商攤及活動招牌擺放在騎樓。

八、 課題與對策

- **課題 1：缺少人行步道空間**

說明：人行系統的規劃不完全使得竹南頭份市區行人空間遭受威脅。

- **對策 1：**擬定人行步道系統模式，套用至計畫內之道路，增加行人們的使用空間，並以綠帶美化及增加必要之公共設施強化人行道機能。
- **對策 2：**在行人使用率較高之路段(如商業道路、主要道路)增加人行道之空間，並訂立汽機車之停車模式以維護人行步道系統之暢通及安全。



- **課題 2：騎樓空間受佔用**

說明：頭份市區建物的騎樓都被商攤及汽機車佔用，以現況缺少人行步道的情形來看，騎樓受佔用更讓行人安全性降低許多。

- **對策：**根據本計畫之設計準則，配合相關單位之落實成果，期望在人行步道的建構及騎樓開通後，能帶給居民們更安全的人行環境。



- **課題 3：缺少植栽綠化**

說明：部份道路因為無行道樹之規劃，造成道路空間不友善並且視覺景觀不佳。

- **對策：**於道路設立人行步道並增加綠化植栽，可以花台、行道樹、草花等型態進行美化，創造更優良之人行空間及道路



景觀。

- **課題 4：人行道缺少街道設施**

說明：部份現有人行道之規劃似乎並未提供良好之休憩空間。

- **對策 1**：於使用率較高之路段配置街道傢俱以加強行人於道路之商業活動。
- **對策 2**：可利用主題性之概念創造更多元、有趣之商業道路，並搭配不同風格之街道設施及街燈系統，吸引行人注意並提高使用。



- **課題 5：人行空間受佔用**

說明：中央路為頭份市內規模盛大之美食商業區，因而帶來許多車量隨意佔據人行空間之現象。

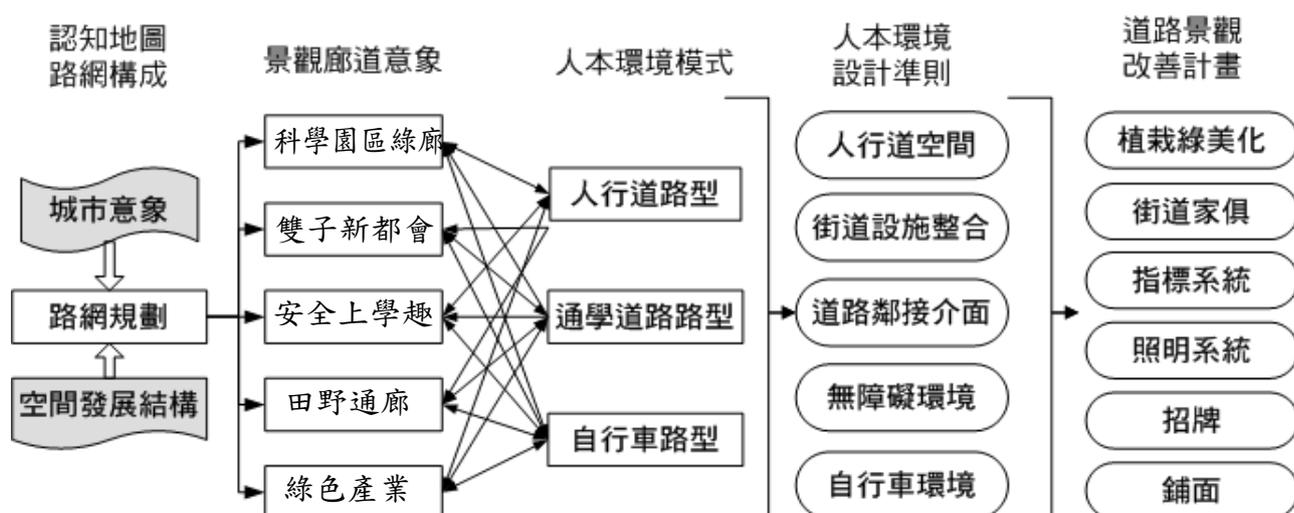
- **對策 1**：配合相關單位之宣導及準則落實，規定車輛需停放於停車格內，並可利用花台、花圃等街道設施阻隔人行道與車道，避免車輛進入，還給行人一個友善的步行空間。
- **對策 2**：中央路人行道現況寬闊，但因花圃尺寸過大，造成真正人行空間縮小，可將花圃尺度縮小，將空間讓給行人。



伍、規劃設計工作項目與內容

一. 整體改善藍圖架構

本計畫將由城市意象與空間發展結構為出發，找尋適合鎮內之環境結構與意象，提出頭份竹南各式景觀廊道意象，規劃適宜之人本環境路網架構。其景觀廊道路網之架構，本計畫將人本環境又區分為人行道路型、通學道路路型、自行車路型等三種模式作規劃與設計，後續再依循人本環境設計準則與道路景觀基本規劃設計方向進行操作之。



於苗栗縣的相關都市計畫發展中，頭份竹南兩行政區域由於相當鄰近，且竹南科學園區設置帶來大量的就業人潮使竹南、頭份竹南成為竹科上班竹購屋之指標，不論於地域上、住宅、經濟、工業發展上之關連，儼然形成一個跨城鎮且緊密相連之生活圈，所以於都市計畫當中兩行政區域同屬一體，並被視為一「雙子城」的都市結構，共同創造北苗城鎮之心。



- 一個北苗城鎮之心（綠核心）：頭份竹南運動公園再生計畫，用新的綠色慢活態度享受北苗的新生活，在科技生活的忙碌衝刺之中享受優質的寧靜，與生態共生共融
- 二種交通轉運核心（鐵、公路）：竹南火車站再造計畫，搭配交通部改善停車與車站廣場再造，營造大眾運輸高品質生活轉運體驗。頭份交流道拓寬暢流，生態景觀優化指引進入北苗雙城的路徑，快速無礙轉運北苗耀昇新生活。
- 三個新生活重心：建國路新生活商圈、中央路美食商圈、竹南博愛環市商圈軸帶
- 四條串聯環狀生活帶：中央路、環市路、自強路環狀路、永貞路
- 五種生態人文體驗綠徑：建國路通學綠徑、中興路生活綠徑、博愛街商圈綠徑、山下客家人文綠徑、龍鳳大排水岸綠徑



二. 人本環境模式

道路景觀與人本環境改善主要是為了提升接到環境品質；而景觀環境改善的定義除了視覺環境的改善，亦是空間體驗的改造，因此本計畫以人本交通的發展理念，希冀營造頭份竹南為安全、友善、可靠、舒適、健康的永續交通環境。

順應自然與自然共存，是適應自然的科技。亦即為「以人為本」取代「以車為本」。以車為本之舊思維，已使城市的永續發展面臨困境，實踐以人為本的新思維，才能重新導向社會、經濟與環境的永續。永續發展理念下的人本交通政策，已然成為都市交通運輸規劃的趨勢，其原因在於運輸系統除滿足機動性與可及性外，更應滿足環境保護與優質生活之雙向需要。

(一) 人行道改善原則

回歸至街道空間景觀設計的本質，安全的街道環境，是對於街道景觀重塑時，必然也最基本的要件，因此本計畫擬以「安全」為主幹，「景觀」、「人本」及「舒適」作為整體構思之發想。期望在道路景觀、空間及機能三大要項中符合人本道路之宗旨，進而建立頭份鎮內之優良道路路網。

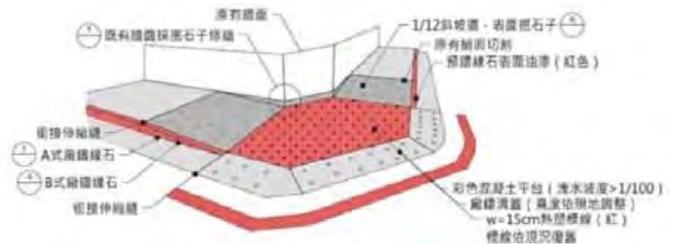
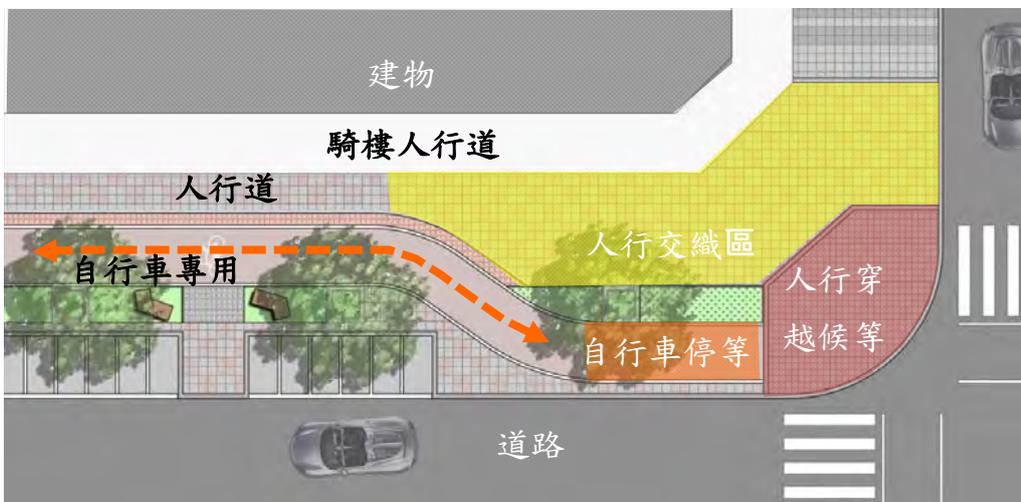
1. 市區外環道路(運輸廊道)：區隔人行及車行空間，設置連續人行空間，優化目前道路現況，利用街道傢俱整合設施帶。路燈、交通號誌及指標採共桿設計。
2. 聯外道路(景觀廊道)：營造低速行車空間，盡量設置連續人行空間，配合規劃綠帶並整頓兩側招牌，營造良好道路景觀。
3. 其他次要生活圈道路(生活廊道)：利用騎樓空間成為人行系統，將騎樓空間優化，建議可協調讓出1.2-1.5 空間,其他空間可作彈性使用。



(一) 人行空間設計原則

「以人為本」的生活態度，無疑是人本環境建構的重要基礎之一。創造人性化的道路環境應注意以下重點：

1. 安全性：以人車分離為基礎，創造平穩的步行空間。
2. 安穩性：考量夜間照明、路口的安全視距；避免死角空間。
3. 通用性：採用通用設計，使步行環境更加友善。
4. 一致性：人行空間的高度、色彩、設施等元素維持統一。
5. 舒適性：利用街道傢俱提供行人停等休憩等各式活動。
6. 景觀性：使用植栽或在地元素，提供優美的步行環境。



(二) 自行車空間設計原則

1. 自行車安全及穿越道處理

自行車交叉路口容易造成自行車與其他車輛衝突。應注意交叉口設計時，考量用路人需求，確保其具足夠安全視距，配合號誌管制必須對於自行車的需求加以特別考慮。

2. 自行車交通管制設施

自行車交通號誌可與人行號誌共用或分開設計，可視路況而定，以觸控式、定時號誌方式運作。

(三) 通學步道設計原則

1. 符合現況學童使用之通學道路設計

進行細部設計時，應考量學童使用的各項尺度，如步行尺度、步行速率、視野高度等方面問題。

2. 導入適宜之配套措施

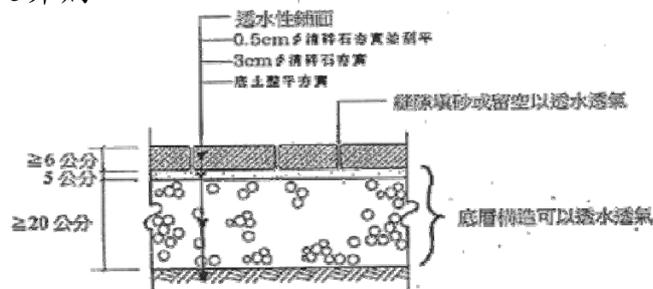
基於安全性考量及學童是否願意行走已規劃路線問題，因此需有適當且完善之配套措施，其包含有：

- 提升穿越馬路的安全性。
- 增加通學步道上的樂趣。
- 解決步道上違規停車問題。
- 設置公共設施，讓民眾可以於通道上停留、休憩使用，繼而形成鄰里間守望相助作用，降低學童安全性上之顧慮。

(四) 鋪面材料選用原則

人行密度較高之區域，如商業區必須採用較堅固的材質。

部份道路可採透水鋪面，以減少逕流量，增加滲透量以補注地下水，其透水透氣性質，不但有益鄰近植物之生長，並可改善鋪面積水之弊病。



配合特別地區、學區、路段，可依在地環境特色設計鋪面，以融入當地環境空間及特色。



透過排水帶等透水式排水系統可使土壤



通氣且排水良好，利於植栽生長，儲留雨水，將水源作灌溉等再次運用，不僅提高基地節水率，且有效收集雨水並過濾，更增加回收水資源，減少資源浪費。

施工及材料簡單，節省能源與資源；與傳統排水設備相比，節省碎石級配與不織布的使用，施工及材料簡單，可減少廢棄物產生，利用其儲存及滲透功能，將雨水或生活汙水初步過濾並且再利用。

(六) 城市印象營造：市區纜線地下化及標誌共桿設計原則

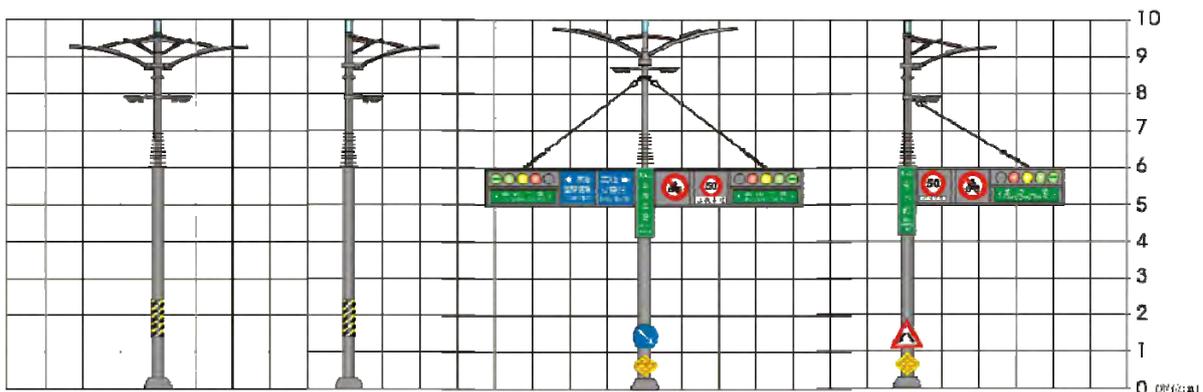
1. 市區纜線地下化：

纜線地下化是塑造城市印象的手法之一，不僅有助於行車安全及市容改善外，更能提高都市的環境抗風力。執行先後次序以聯外道路為優先執行路段，其次可依據交通運輸量逐步執行。

2. 標誌共桿：

標誌共桿(共桿式交通標誌)指的是一種集路燈桿、交通號誌、交通標誌等設備於一身的道路交通設施。其設計目的是為了解決路口之桿件林立，而導致市容景觀雜亂，及用路人對路口的交通資訊感到迷惑等缺失。

標誌共桿可以與智慧型監控系統結合，運用通訊技術與感測網路技術監控路燈變化，且依據天候、路況、時間來調整燈具照度及用電量，可提供高演色性及照明品質的路燈。完整的道路照明監控系統可提供路燈即時監控、自動報修、分時調光等智慧功能，且節省用電量以達到節能減碳之目標。



(七) 人行道街道傢俱設置計畫

街道傢俱泛指所有設立於街道上的設施。街道傢俱能夠改善都市環境、維繫交通運輸、美化街道景觀，並提供人們在公共空間中的短暫休息之處。街道傢俱的設置原則說明如下：

1. 安全性：設施安裝良好，提供平穩的休憩空間。



2. 通用性：採用通用設計，友善於各種使用族群。
3. 一致性：使用統一形式的街道傢俱，呈現視覺上的整體性。
4. 舒適性：以使用感受為前提選擇設施的材質及設置地點。
5. 耐久性：考量維護管理成本，維持步行環境的品質。

(八) 植栽規劃設計原則

以現有行道樹之樹種及生長狀況為基礎。選用原生植栽，配合地域性選用合適植栽。

1. 喬木類植栽

- 為景觀綠美化之重要主景，易與灌木與草花類植栽搭配，塑造主題性。
- 維護管理需求低，樹大遮蔭性良好，具有調節微氣候的功能。

2. 灌木類植栽

- 強調軸線之運用，具有強烈空間自明性，強化自行車道原本之線性空間，並可達到具有引導動線、提供賞心悅目的景緻或有串聯意象的目的。
- 灌木植栽應用於自行車道規劃時，亦可作為路權範圍之組閣。



3. 草本類植栽

- 花色花種眾多，具有直接且強烈的視覺效果，容易營造四季如春的感受。
- 容易依照地形變化栽植施作，較無生長空間限制問題。

(九) 照明系統設計原則

燈具設計應參照 CNS15015 照明燈具國家標準設置，並符合照度規範。

1. 人行通道照度至少應達 1LUX 以上，以維護人員通行安全。
2. 主要車行動線、崗哨周邊空間及夜間人潮聚集活動地區得設置

照明的對象 (區域)		平均照度 (LUX)	照度基準 (LUX)	均勻度(參考)
車道	主線車道	10	7 ~ 15	$E_{min} / E_{max} \geq 1/6$
	幹線車道			
	崗哨周邊車道			
	支線車道	7	7 ~ 15	$E_{min} / E_{max} \geq 1/6$
人行通道	步道	5	1 ~ 10	$E_{min} / E_{max} \geq 1/20$
	綠廊道	3	1 ~ 10	$E_{min} / E_{max} \geq 1/40$
	休閒步道	3	1 ~ 10	$E_{min} / E_{max} \geq 1/40$
公共廣場	休閒區	3	1 ~ 10	
	運動區	20	5 ~ 30	

照度較高之照明。

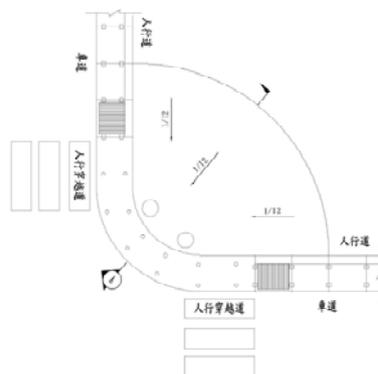
3. 各型態照明區域應參照下表，已分別設置適合之照度的燈具光源。

(十) 無障礙環境與鋪面設計準則

市區道路宜視實際狀況於人行道設置無障礙通路，其主要操作項目應包含路緣斜坡、無障礙坡道及導盲設施。

一、無障礙通路設置寬度規範

1. 無障礙通路最小淨寬為 0.9 公尺，最小淨高 2.1 公尺。
2. 無障礙通路縱坡度宜小於 5%，不宜大於 8.33%(1:12)。
3. 無障礙通路淨寬不足 1.5 公尺者，應於通路轉向處設置轉向平台；並於當地點設置等代平台，平台長寬各 1.5 公尺以上，平台兼具宜小於 60 公尺。
4. 無障礙通路之鋪面規定如下：
 - 表面宜維持平順，並宜採防滑材質。
 - 若採石材或磚材鋪面，其接縫處均應勾縫處理，勾縫完成後應與鋪面平齊。
5. 無障礙通路如無側牆且高於相鄰地面 20 公分以上，應設置高度 5 公分以上之防護緣；高於相鄰地面 75 公分以上時，除防護緣外應加設高度 1.1 公尺以上之安全欄或護牆。



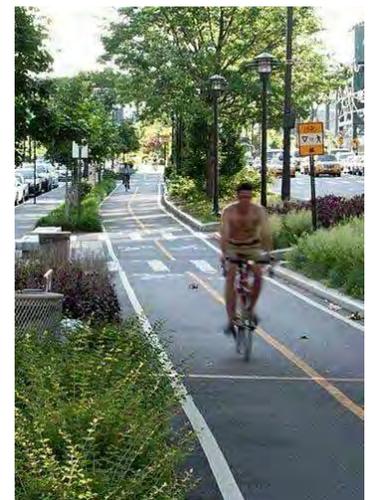
四. 設計構想

● 市區外環道路-中央路、環市路、工業路、自強路、真如路…

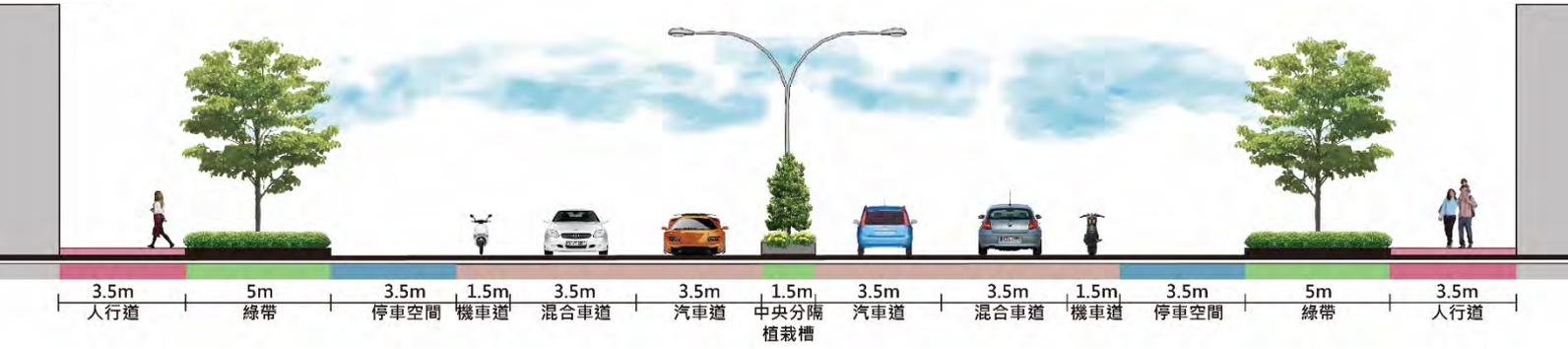
項次	工程內容	說明
一	路平改善工程	孔蓋下地，路基改善，提升道路平整度，改善道路品質、使用年限增加。
二	人行道改善工程	採用硬底軟面之透水鋪面引導人行空間，移除占用人行道設施，保障用路人路權。
二	無障礙設施改善工程	於適當出入口設置無障礙殘障斜坡道，給行人安全、便利的出入空間。
三	共桿工程	整合內照式標誌、號誌、天空纜線及智慧型路燈等路面突出物，設置共桿工程，以美化市容景觀。且使用智慧節能路燈，以響應綠色環保概念。統一化路段的照明設備，融合當地民俗風情，強化該路段的鮮明與一致性，以突顯各鄉里的區位定位。
四	城市綠廊整體營造	敲除阻隔人行動線的花台或灌木設施，同時移除造成鋪面破損之非優良行道樹，並疏剪週遭樹木，讓步行空間更加寬敞順暢，升級城市綠帶，提升城市綠覆蓋率，邁向「友善步行·森林城市」願景。
五	既有人行道街道傢俱設置	於既有人行道寬裕路段設置相關街道傢俱，重整城市或聚落紋理，改善都市環境、維繫交通運輸、美化街道景觀，並提供人們在公共空間中的短暫休息之處，藉此吸引人在街道駐足，促進人們在公共空間裡的社會互動。

示範點道路設計構想斷面圖

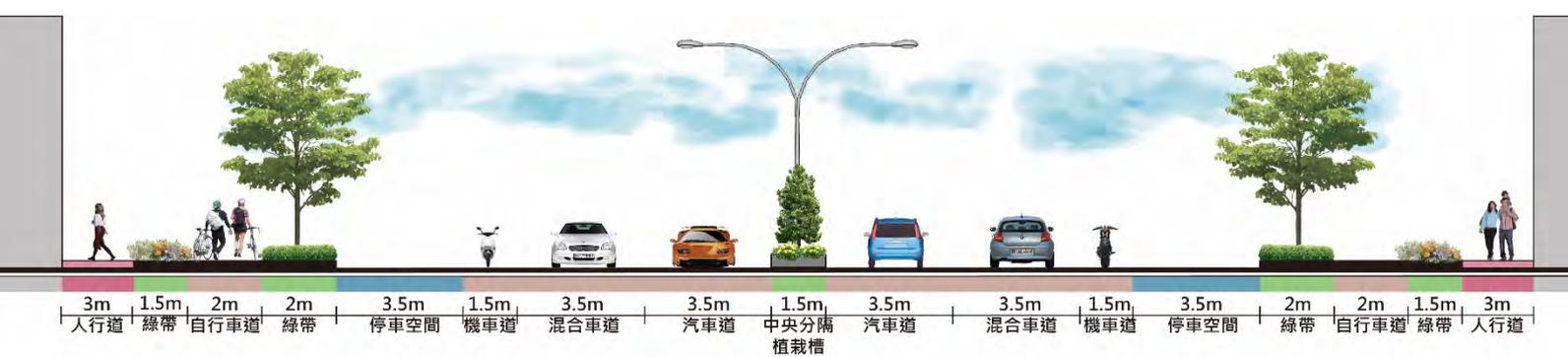
- (一) 建議人行道寬度:4-2m
- (二) 路肩停車空間之規劃，以帶狀連續性植栽槽空間營造停車空間(路肩 3M 以上方可實行，無則以連續性綠帶取之)。
- (三) 因腹地寬廣，人行空間須進行細分，如快速通行性質廊道；漫步觀賞；交流性質、休憩停留、自行車道等，提升多樣空間使用機能性，將以不同之鋪面形式暗示人行空間使用機能區分。
- (四) 照明設施的增加，完善人本人行環境
- (五) 統一化路段的照明設備，強化該路段的鮮明與一致性



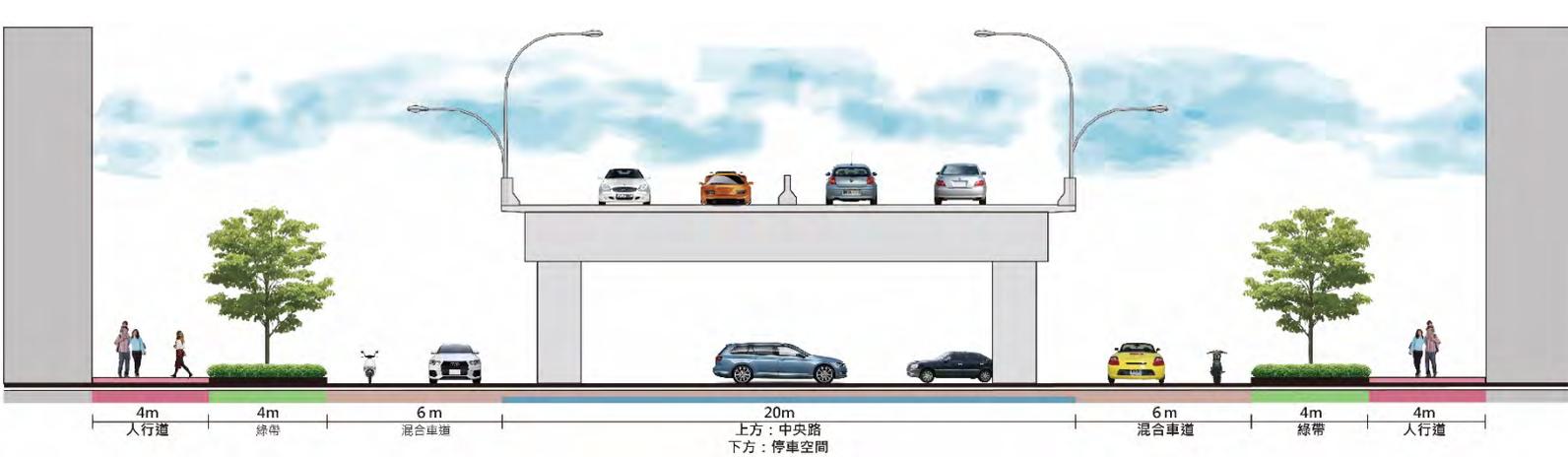
中央路改善前



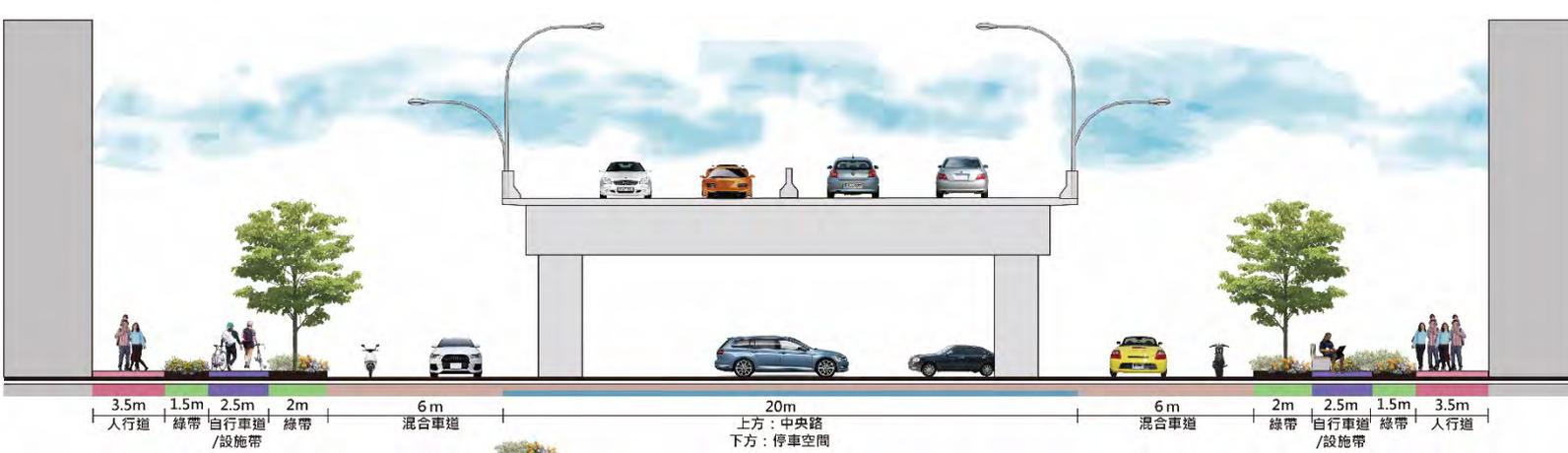
中央路改善後



環市路改善前



環市路改善後



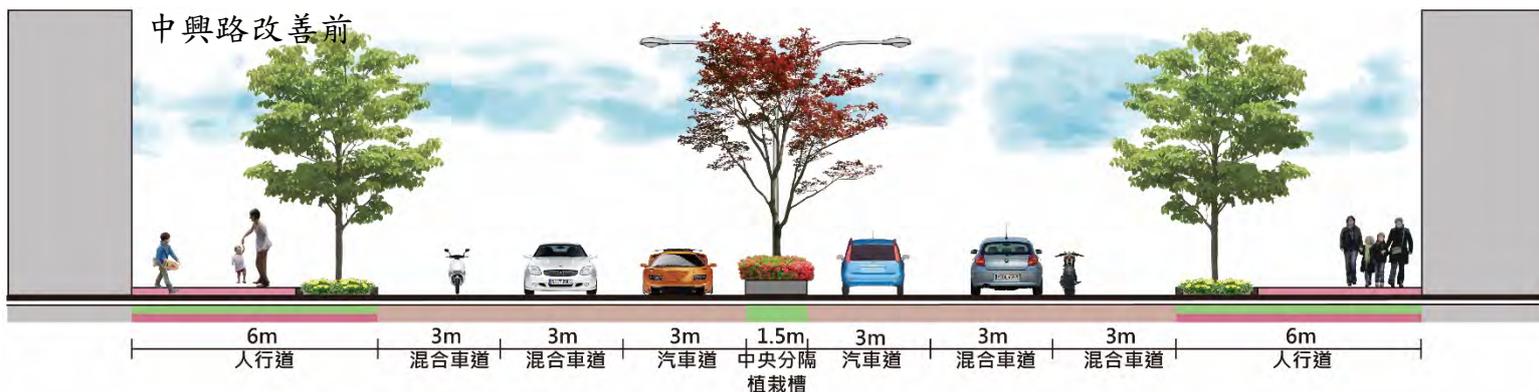
● 聯外道路-中興路、永貞路、中華路…

項次	工程內容	說明
一	人行道改善工程	採用硬底軟面之透水鋪面引導人行空間，移除占用人行道設施，保障用路人路權。
二	無障礙設施改善工程	於適當出入口設置無障礙殘障斜坡道，給行人安全、便利的出入空間。
三	共桿工程	整合內照式標誌、號誌、天空纜線及智慧型路燈等路面突出物，設置共桿工程，以美化市容景觀。且使用智慧節能路燈，以響應綠色環保概念。統一化路段的照明設備，融合當地民俗風情，強化該路段的鮮明與一致性，以突顯各鄉里的區位定位。
四	既有人行道街道傢俱設置	於既有人行道寬裕路段設置相關街道傢俱，重整城市或聚落紋理，改善都市環境、維繫交通運輸、美化街道景觀，並提供人們在公共空間中的短暫休息之處，藉此吸引人在街道駐足，促進人們在公共空間裡的社會互動。
五	廟宇空間生活節點營造	配合既有廟宇廣場牌坊等設施，與人行步道進行結合，同時依相關宗教活動設置相關休憩設施，進而整合周邊居民與生活空間之連結。

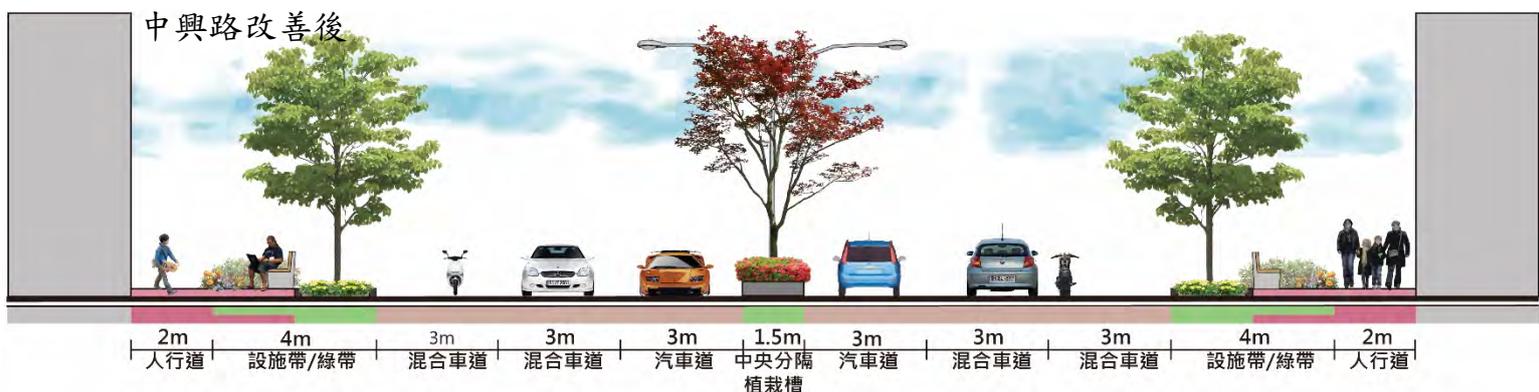
示範點道路設計構想斷面圖

- (一) 建議人行道寬度:3-1.5m
- (二) 樹種建議以通透之樹型為主，避免占用人行空間，亦或成樹之樹蔭問題造成行走環境視線不佳。
- (三) 公共設施之淨空、遷移與整合。
- (四) 考量交通流量與道路服務水準，規劃設計自行車空間。

中興路改善前



中興路改善後



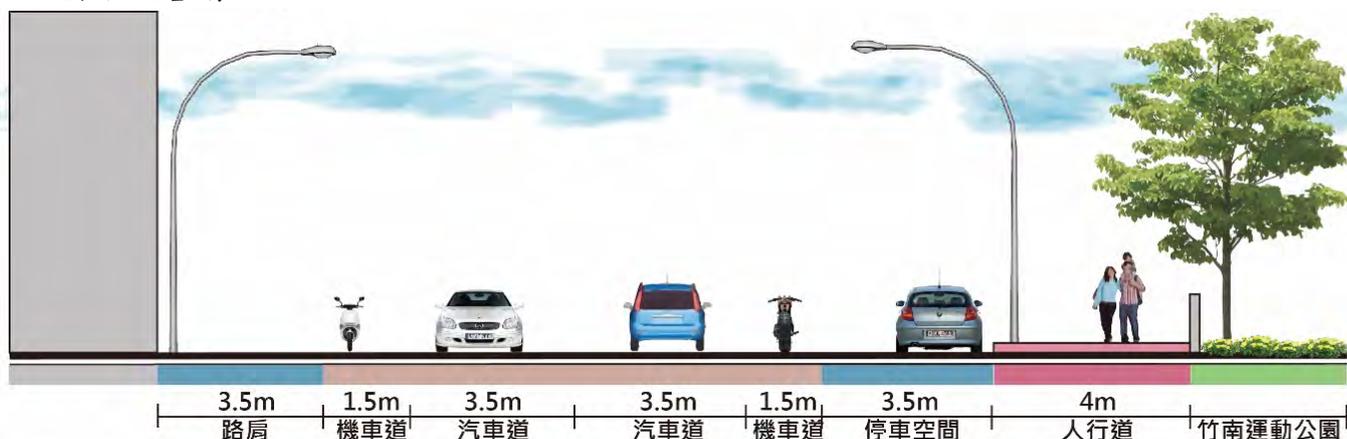
● 其他次要生活圈道路-龍山路、建國路、博愛街…

項次	工程內容	說明
一	人行道改善工程	採用硬底軟面之透水鋪面引導人行空間，移除占用人行道設施，保障用路人路權。
二	無障礙設施改善工程	於適當出入口設置無障礙殘障斜坡道，給行人安全、便利的出入空間。
三	共桿工程	整合內照式標誌、號誌、天空纜線及智慧型路燈等路面突出物，設置共桿工程，以美化市容景觀。且使用智慧節能路燈，以響應綠色環保概念。統一化路段的照明設備，融合當地民俗風情，強化該路段的鮮明與一致性，以突顯各鄉里的區位定位。
四	城市綠廊整體營造	敲除阻隔人行動線的花台或灌木設施，同時移除造成撲面破損之非優良行道樹併疏剪週遭樹木，讓步行空間更加寬敞順暢，升級城市綠帶，提升城市綠覆蓋率，邁向「友善步行·森林城市」願景。

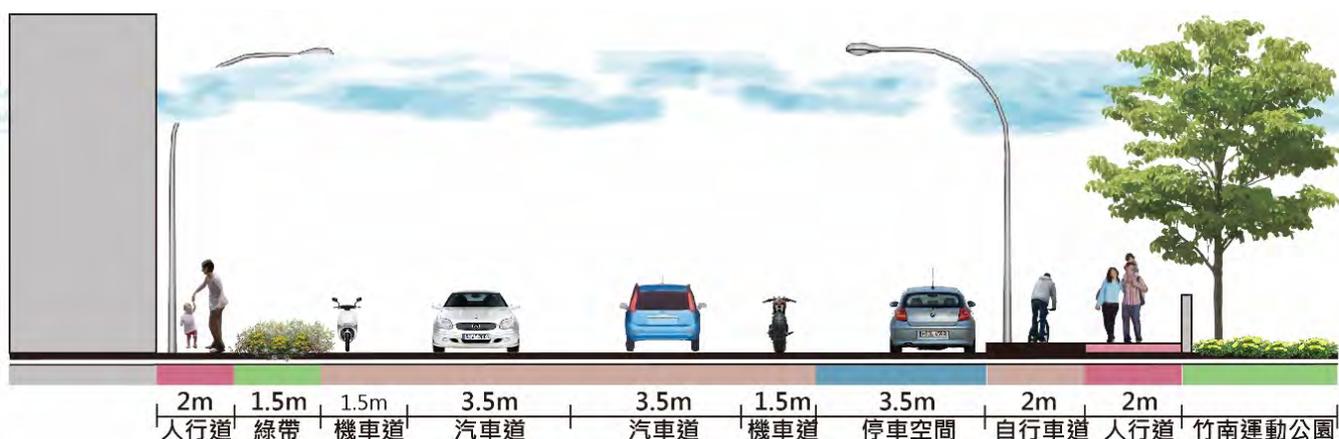
示範點道路設計構想斷面圖

- (一) 建議人行道寬度:2-1.2m
- (二) 街道立面層面，針對廣告招牌提出相關規範(非統一)。
- (三) 既有公共設施、植栽等設置之淨空、遷移與整合。

公園路改善前



公園路改善後



五. 新生活重心空間節點示範點營造

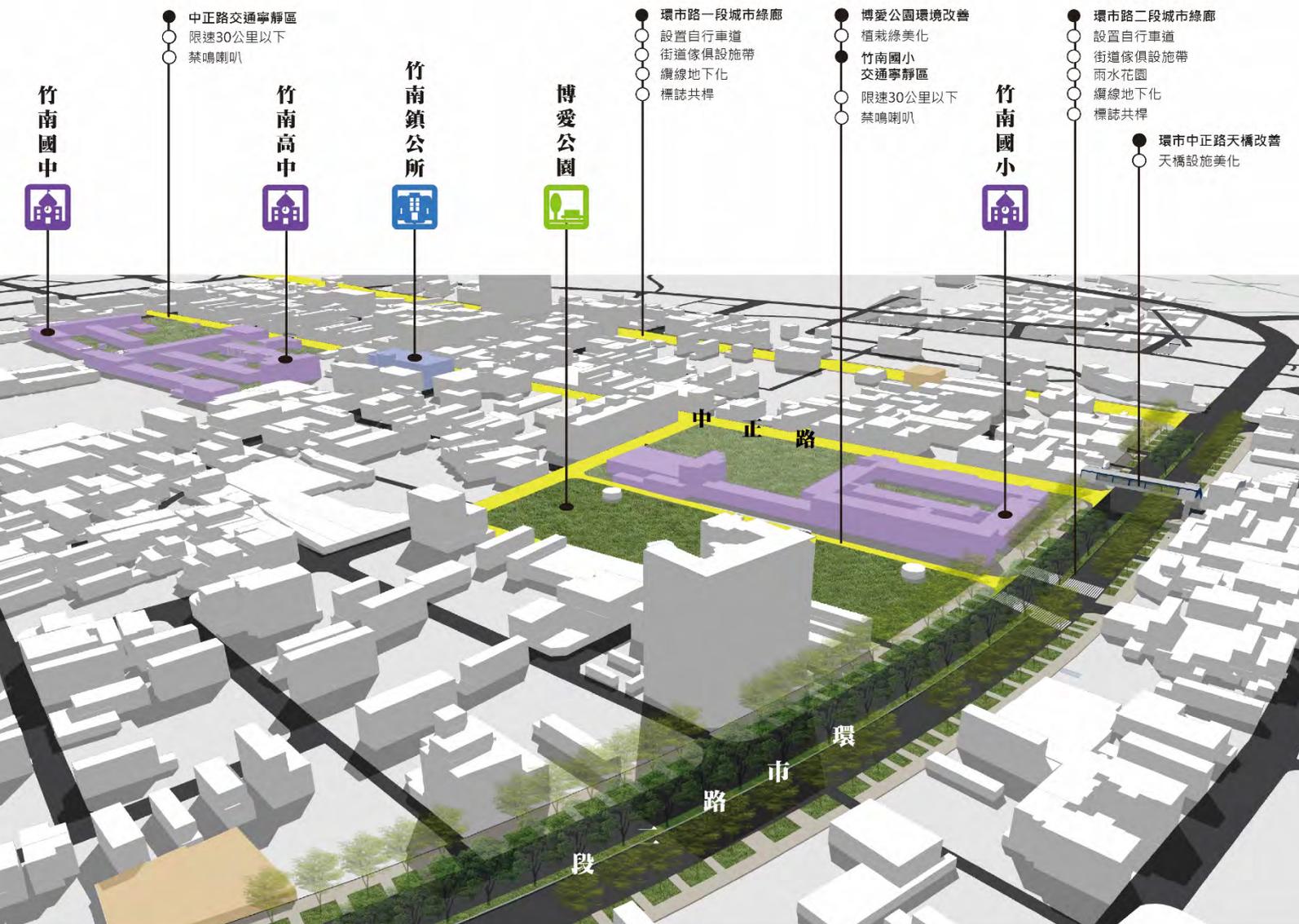
(一) 竹南博愛環市商圈(市區外環道路(運輸廊道)) - 人行道路型及自行車路型

公園及校園是都市環境中的主要綠帶，本計劃將都市綠帶加以串聯，形成完整綠網絡（達快速舒適林蔭大道效果），不但能優化步行環境，提升人行道安全感，更能保護難能可貴的生態資源。

以本區「竹南博愛環市商圈」為例，環市路為既有綠帶，將綠廊延伸至中正路，即可與竹南高中及竹南國中的綠色樞紐串聯，形成更為完整的城市綠廊。

重新檢討既有人行道及綠帶寬度，配合相關街道傢俱整合設施帶及自行車道建置，以利人本環境建置。

另綠廊除了種植複層式的行道植栽外，更可在最下層設置雨水花園，增加都市的雨水儲集效率。以生態保護及資源永續為課題發展，即是城市綠廊的終極目標。



竹南 博愛 環市 商圈	市區外環道路	環市路	<ol style="list-style-type: none"> 1. 區隔人行及車行空間 2. 檢討現況人行道及綠帶寬度，重新佈設空間分配，並設置自行車道 3. 建置城市綠廊網 4. 設置雨水花園 5. 路燈、交通號誌及指標等可採共桿設 6. 設置街道傢俱整合於設施帶
	次要生活圈道路	中正路	<ol style="list-style-type: none"> 1. 針對街道立面，整合廣告招牌 2. 騎樓空間優化，協調讓出部份人行空間 3. 規劃停車空間 4. 簡易綠美化
	公園	博愛公園	<ol style="list-style-type: none"> 1. 園區配合周遭人行動線作空間調整及改善 2. 強化綠化空間
	校園	竹南高中、竹南國中、竹南國小	<ol style="list-style-type: none"> 1. 強化通學路口保護措施 2. 推動校園圍牆改善，強化通學步道安全



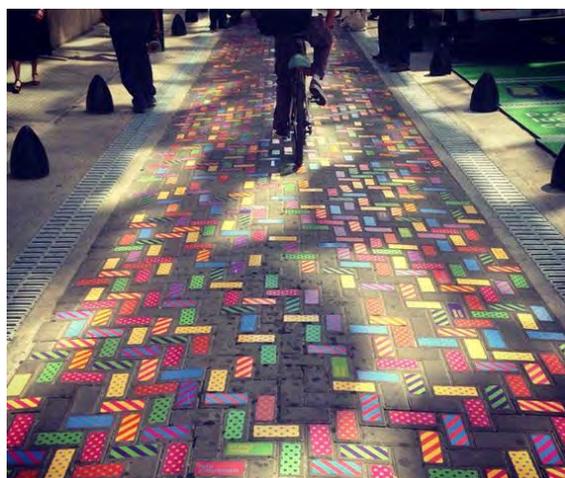
(二) 頭份建國路新生活商圈(其他次要生活圈道路(生活廊道))

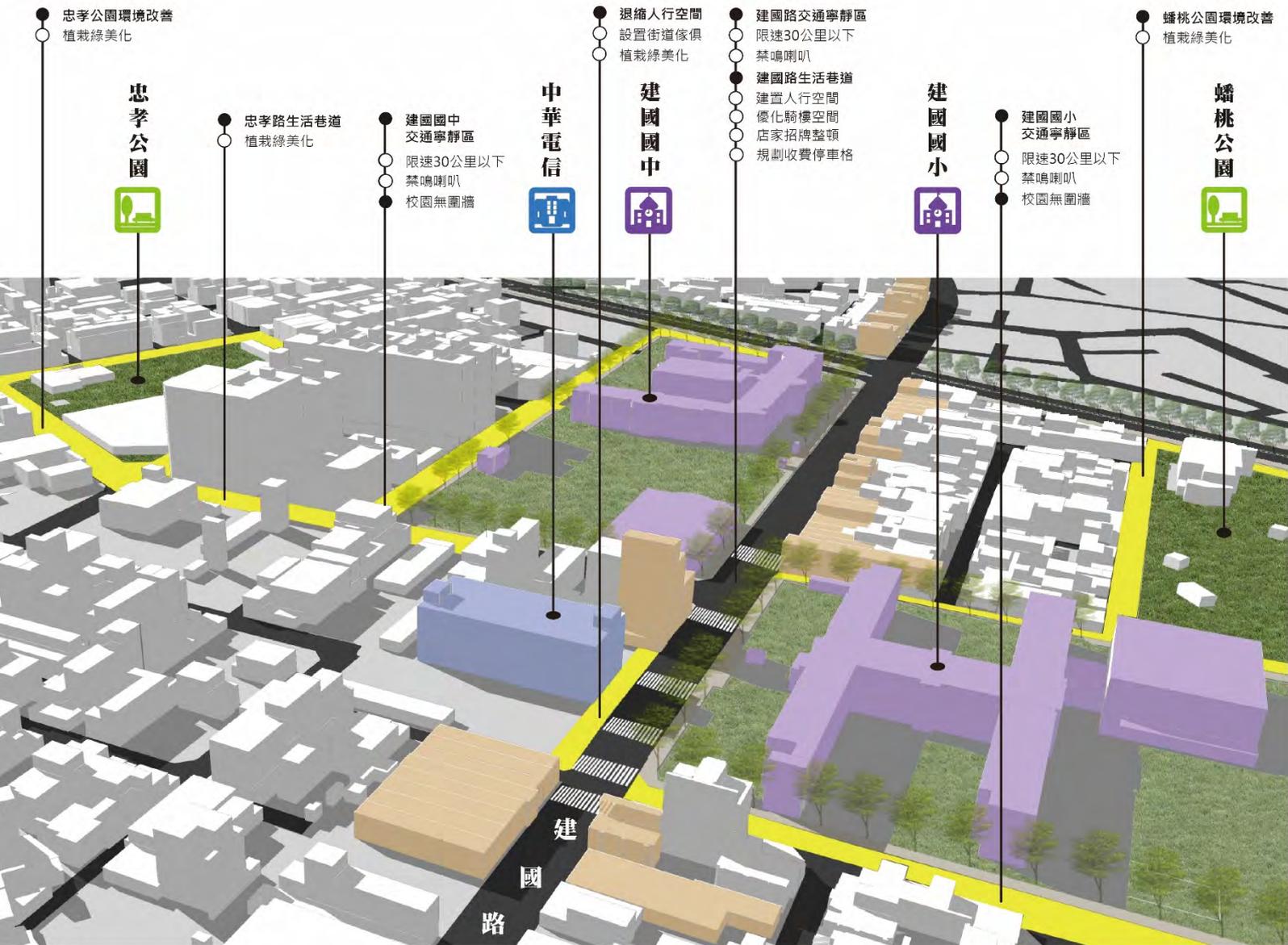
依據交通、文化環境、行政區域、文教機構、公共開放空間與學校分布情形。本計劃範圍學生多以自行車行或步行等短程交通為主，故建構 200M 內安全通學環境，為本案目標之一。

以本區「頭份建國路新生活商圈」為例，國小學童多以步行或家長接送為主要通學方式，國高中生則多以自行車為主，因此應強化路口保護措施，以利學童通學安全。

整體廊道空間主要營造安全性、趣味性且形走平順之人本行進空間。鋪面計畫的造形與內容期望可具教育意義與發揮在地特性為主。因此在鋪面類型的選取上以具色彩性、造型尺寸變化性高之人造鋪面與混凝土鋪面為主。

同時可配合校園無圍牆策略(校園介面的重塑，將既有老舊圍牆拆除，增加校園空間與社區之連結性。)及交通寧靜區手法以改善人行衝突。





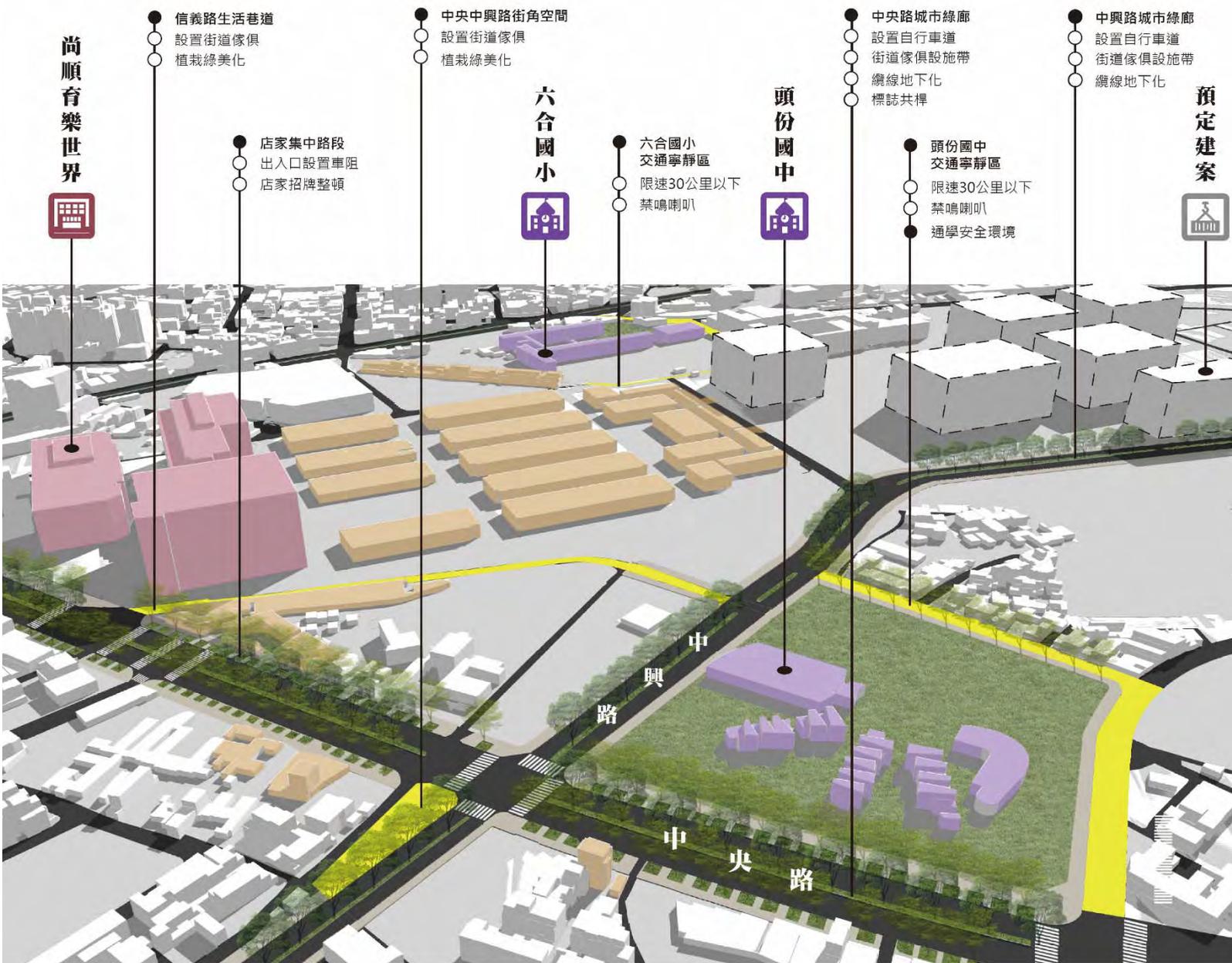
頭份 建國路 新生活 商圈	次要生活 圈道路	中興路、建國路	<ol style="list-style-type: none"> 1. 針對街道立面，整合廣告招牌 2. 騎樓空間優化，協調讓出部份人行空間 3. 規劃停車空間 4. 植栽簡易綠美化 5. 照明系統檢討及建置 6. 於適當出入口設置無障礙殘障斜坡道
	公園	忠孝公園、蟠桃公園	<ol style="list-style-type: none"> 1. 園區配合周遭人行動線作空間調整及改善 2. 強化綠化空間
	校園	建國國小、建國國中	<ol style="list-style-type: none"> 1. 強化通學路口保護措施 2. 推動校園圍牆改善，強化通學步道安全 3. 透過交通寧靜區構想減緩人車衝突 4. 營造安全性、趣味性且形走平順之人本行進空間 5. 適當出入口設置無障礙殘障斜坡道

(三) 頭份中央路美食商圈(聯外道路(景觀廊道))-人行道路型及自行車路型

本區示範點(中央路及中興路)為頭份市內規模盛大之美食商業區，因而帶來許多車輛隨意佔據人行空間之現象。

本區盡量設置連續人行空間，配合規劃綠帶並整頓兩側建築招牌，透過街道傢俱整合現有設施物。重新檢討既有人行空間(目前中央路人行道現況寬闊，但因花圃尺寸過大，造成真正人行空間縮小，可將花圃尺度縮小，將空間讓給行人)，部份空間規劃為自行車路段，自行車道視實際路幅調整，達人行道共構與機慢車共構。

配合花圃尺寸調整，重新計劃綠廊營造。另可依停車格設置位置進行綠化，因本區屬美食商業區，新植植栽時應注意以不防礙店家入口為設計原則。



尚順育樂世界



信義路生活巷道
設置街道傢俱
植栽綠美化

店家集中路段
出入口設置車阻
店家招牌整頓

中央中興路街角空間
設置街道傢俱
植栽綠美化

六合國小



六合國小
交通寧靜區
限速30公里以下
禁鳴喇叭

頭份國中



中央路城市綠廊
設置自行車道
街道傢俱設施帶
纜線地下化
標誌共桿

頭份國中
交通寧靜區
限速30公里以下
禁鳴喇叭
通學安全環境

中興路城市綠廊
設置自行車道
街道傢俱設施帶
纜線地下化

預定建築



頭份中央路美食商圈	市區外環道路	中央路	<ol style="list-style-type: none"> 1. 區隔人行及車行空間 2. 檢討現況人行道及綠帶寬度，重新佈設空間分配，並設置自行車道 3. 建置城市綠廊網 4. 路燈、交通號誌及指標等可採共桿設 5. 設置街道傢俱整合於設施帶 6. 部份出入口設置車阻 7. 美食商圈建築招牌整頓
	次要生活圈道路	中興路	<ol style="list-style-type: none"> 1. 區隔人行及車行空間 2. 檢討現況人行道及綠帶寬度，重新佈設空間分配，並設置自行車道 3. 建置城市綠廊網 4. 設置街道傢俱整合於設施帶
	商圈	尚順育樂世界	<ol style="list-style-type: none"> 1. 設置街道傢俱整合於設施帶 2. 建置城市綠廊網
	校園	六合國小、頭份國中	<ol style="list-style-type: none"> 1. 強化通學路口保護措施 2. 推動校園圍牆改善，強化通學步道安全 3. 營造安全性、趣味性且形走平順之人本行進空間 4. 適當出入口設置無障礙殘障斜坡道

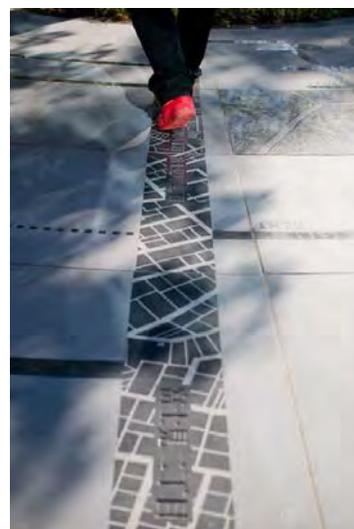


(四) 廟宇空間生活節點營造計畫-人行道路型及停車空間

廟宇作為民間重要的信仰場地，在都市中可謂居民的生活節點。廟宇形形色色，其空間節點的營造重點主要為入口意象的塑造、廟前廣場的改善、停車空間的設置等。

以本區「」為例，其廟前廣場及周邊巷弄皆為瀝青混凝土鋪面，造成車輛不時直接穿越廟埕，建議以不同的鋪面樣式（或可配合在地文化元素融入鋪面設計）區分廣場、巷弄及道路。另「永貞宮」周邊僅有汽車停車空間，建議增設機車停車空間，供用路人使用。

廟宇空間的鋪面與街道傢俱形式，可以與廟宇特色及在地文化結合，呈現具有地方意象的生活節點。



劃設機車
停車格

廣場鋪面改善

周邊鋪面改善



陸、工作經費預估及經費來源與分配

總計經費預估 3.3 億元，申請補助為 290,400,000 元(88%)，地方自籌 39,600,000 元(12%)。

提案單位	工程及地點	內容	經費概估
工務處	市區外環道路-中華路、自強路、中央路、環市路、真如路、工業路	<ol style="list-style-type: none"> 1. 路平改善工程 2. 人行道改善工程 3. 無障礙設施改善工程 4. 共桿工程 5. 城市綠廊整體營造 6. 既有人行道街道傢俱設置 	142,674,400
	聯外道路-永貞路、中興路	<ol style="list-style-type: none"> 1. 人行道改善工程 2. 無障礙設施改善工程 3. 共桿工程 4. 既有人行道街道傢俱設置 5. 廟宇空間生活節點營造 	51,568,000
	其他次要生活圈道路-公園路、八德二路、建國路、文化街、維新路、五谷街、光復路、龍山路	<ol style="list-style-type: none"> 1. 人行道改善工程 2. 無障礙設施改善工程 3. 共桿工程 4. 城市綠廊整體營造 	135,757,600
合計	總工程經費為:新台幣 3.3 億元 中央補助:新台幣 290,400,000 元 地方自籌:新台幣 39,600,000 元		

柒、計畫時程

本案分為三大項工程，預計自 107 年至 109 年完成，各案執行期程如下表所示。

提案單位	期程/年度	工程及地點	內容
工務處	107-109	市區外環道路-中華路、自強路、中央路、環市路、真如路、工業路	<ol style="list-style-type: none"> 1. 路平改善工程 2. 人行道改善工程 3. 無障礙設施改善工程 4. 共桿工程 5. 城市綠廊整體營造 6. 既有人行道街道傢俱設置
	107-109	聯外道路-永貞路、中興路	<ol style="list-style-type: none"> 1. 人行道改善工程 2. 無障礙設施改善工程 3. 共桿工程 4. 既有人行道街道傢俱設置 5. 廟宇空間生活節點營造
	108-109	其他次要生活圈道路-公園路、八德二路、建國路、文化街、維新路、五谷街、光復路、龍山路	<ol style="list-style-type: none"> 1. 人行道改善工程 2. 無障礙設施改善工程 3. 共桿工程 4. 城市綠廊整體營造
合計	總工程經費為:新台幣 3.3 億元 中央補助:新台幣 290,400,000 元 地方自籌:新台幣 39,600,000 元		

捌、經營管理構想

設施的完善使用，必須有良好的經營管理構想。計畫施作過程中，往來車輛可透過鄰近道路的停車格及公有收費停車場擺放車輛；而針對近年來社區居民認養公共設施之案例有增多之勢，不僅帶動正當的社會風氣。本處將請附近社區發展協會來認養日後的設施，並結合社區的居民，以民間的力量共同保護公共遺產，不僅能凝聚愛鄉愛土的觀念，並可降低公所日後的管理經費與開銷。

玖、預期成果與效益

本計畫完工後，將打造頭份竹南一亮點路網，改變道路基本配置，將公車站設置於中央改善機慢車與公車爭道窘境，加寬加大兩側人行環境與空間，提昇城市景觀，預定達成目標如下：

- 一. 有效利用開放空間提供居民全舒適的步行及休憩空間
- 二. 整體營造環境改善後，提供鄉民更適居生活空間
- 三. 道路平整度改善，增加行車安全及舒適性
- 四. 交通動線改善，提升道路旅行速率
- 五. 號誌與標誌共桿，以用路人角度思考將標誌簡併及減桿，讓用路人更容易辨識，可改善用路人對路口相關交通指示資訊的困惑，提供用路人清楚簡潔而有系統之交通指標，藉此縮短用路人的判斷時間，維護其安全。
- 六. 架空電纜線除有礙景觀與駕駛視野外，亦可能有纜線掉落、漏電或被超高車輛拉扯斷之危險，且危及用路人安全。為改善一抬頭就看到凌亂的線路，纜線全面地下化，才能有效地改善城市天際線及市區景觀，讓頭份市與竹南鎮民重新擁抱清爽、美麗的天空。
- 七. 優化公共通行空間與環境，除了將公共通行空間優質化外，在整體照明環境的設計上也必須相對提昇，讓民眾與遊客舒適暢遊步行城市，提升人行無礙通行品質。

拾、完工後宣導策略

本次『內政部營建署』提升道路品質-公共環境的改善計畫案，為彰顯本計畫案之作業績效及宣導運用，本計畫將於完工後邀請中央、各縣市政府及鄰里相關單位，辦理成果宣導說明會，會中主要針對本案完成後落實建構人本交通、編織通學安全路網、推廣低碳運輸、打造無障礙環境等藍圖，使社會無分年齡、階級都可擁更獨立自主之活動空間，創造「安全」、「便捷」之生活新文化。

附錄一、聯絡人員名冊

單位名稱	職稱/職務	姓名	連絡電話
苗栗縣政府 工務處	處長	趙清榮	037-359686
苗栗縣政府 工務處	副處長	周劍虹	037-359709
苗栗縣政府 工務處	科長	林釗群	037-559488
苗栗縣政府 工務處	技士	呂顯堂	037-559495

市區道路無障礙設計講習 結業證書

姓名：劉 穎 叡

身分證字號：F225846886

證書編號：1050822

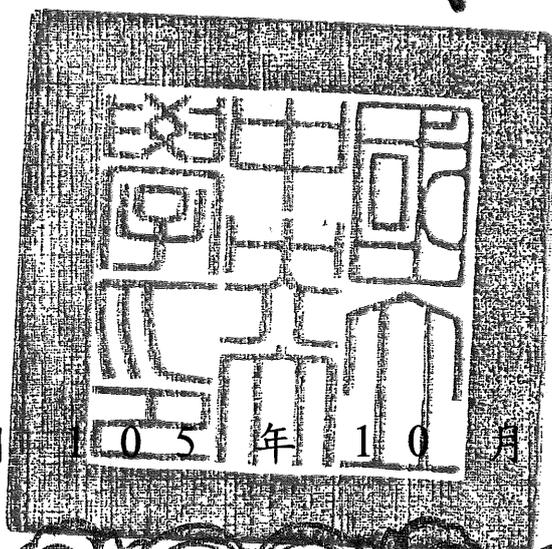
培訓日期：民國 105 年 10 月 17 日至 10 月 18 日

上開人員符合內政部營建署委託國立中央大學辦理市區道路無障礙設計講習期滿成績合格，特發給結業證書以茲憑證。

此 證

內政部營建署 署長 許文龍

國立中央大學 校長 周章揚



中華民國 105 年 10 月 26 日

107 年度「提升道路品質計畫(內政部)」

工項設置檢核表

提案單位：苗栗縣頭份市、竹南鎮

計畫名稱：漫步苗北雙城～頭份竹南城市慢行綠網建置計畫

■計畫(工程)長度：27,811 M ■計畫(工程)平均寬度：M ■計畫(工程)面積：150,817 M²

■計畫(工程)總經費：3.3 億元 ■平均單位造價 _____ 元

項次	工程項目與說明	單位	數量	單價	複價	備註
一	實體分隔型人行道	M ²				
1	中華路(民生街—東興路)	M ²	1,950.0	2,200	4,290,000.0	
2	中華路(東興路—信東路)	M ²	1,210.0	2,200	2,662,000.0	
3	中華路(信東路—自強路)	M ²	2,268.0	2,200	4,989,600.0	
4	永貞路(光華北路—中央路)	M ²	5,106.0	2,200	11,233,200.0	
5	永貞路(中央路—民族路)	M ²	6,150.0	2,200	13,530,000.0	
6	自強路(永貞路—民族路)	M ²	8,315.0	2,200	18,293,000.0	
7	自強路(民族路—中華路)	M ²	6,775.0	2,200	14,905,000.0	
8	中央路(永貞路—信義路)	M ²	8,232.0	2,200	18,110,400.0	
9	中央路(信義路—忠孝二路)	M ²	4,302.0	2,200	9,464,400.0	
10	公園路(八德一路—永貞路)	M ²	6,000.0	2,200	13,200,000.0	
11	八德二路(文化街—復興街)	M ²	3,300.0	2,200	7,260,000.0	
12	中興路(八德一路-中央路)	M ²	4,744.0	2,200	10,436,800.0	

13	中興路(中央路-建國路)	M ²	7,440.0	2,200	16,368,000.0	
14	建國路(中央路—信東路)	M ²	2,750.0	2,100	5,775,000.0	
15	建國路(信東路—中華路)	M ²	6,375.0	2,100	12,502,600.0	
16	文化街(八德二路—中央路)	M ²	3,960.0	2,200	8,712,000.0	
17	環市路(永貞路-真如路)	M ²	20,080.0	2,200	44,176,000.0	
18	環市路(真如路-光復路)	M ²	2,370.0	2,200	5,214,000.0	
19	維新路(環市路-環市路)	M ²	7,800.0	2,200	17,160,000.0	
20	五谷街(維新路-永貞路)	M ²	1,440.0	2,200	3,168,000.0	
21	真如路(環市路-國泰路)	M ²	3,750.0	2,200	8,250,000.0	
22	工業路(國泰路-永貞路)	M ²	5,600.0	2,200	12,320,000.0	
23	光復路(環市路-環市路)	M ²	3,600.0	2,200	7,920,000.0	
24	龍山路(公義路-博愛路)	M ²	11,200.0	2,200	24,640,000.0	
25	博愛路(大營路-台 61)	M ²	16,100.0	2,200	35,420,000.0	
	小計				330,000,000.0	
其他						
	小計					
	總申請金額				330,000,000.0	