

(104~107)生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)

橋頭區高 36-2 線甲樹路道路拓寬工程  
(1k+100~2k+900)

可行性評估報告

提報單位：高雄市政府  
中華民國 103 年 5 月



# 目 錄

壹、計畫源起.....	2
貳、計畫概述.....	2
一、周邊道路系統與現況服務水準分析說明.....	2
二、與重要開發區、觀光景點、政經中心、產業園區、大眾運輸集結 點或重要道路之聯結情形.....	2
三、周邊土地使用現況.....	3
四、附近相關重大建設計畫與重大建設開發案之配合情形.....	4
五、「國土空間發展策略計畫」進行區域協商整合.....	4
六、「中央補助型計畫資源整合平台」審議通過之地區整合建設計畫.....	4
七、配合鐵路平交道路口改善.....	4
八、「綠色路網或低碳運輸」之配合.....	4
九、「公路公共運輸提昇計畫」之配合.....	4
十、原生活圈道路系統建設計畫內之工程.....	4
十一、說明該路段以交通工程或交通管理手段改善之執行情形.....	4
參、建設目標與效益說明.....	4
一、道路功能定位及建設完成後可達成之功能目標.....	4
二、目標年交通量及道路服務水準預測.....	4
三、經濟效益分析.....	5
肆、計畫內容.....	6
一、道路建設之起訖點(地名及里程)及長度、寬度.....	6
二、道路工程規劃.....	6
三、道路景觀規劃.....	7
四、合乎規範之綠色材料使用規劃.....	8
五、都市計畫作業相關辦理情形.....	8
六、用地取得作業及進度說明.....	8
七、「跨域加值公共建設財務規劃方案」財務分析、自償率估算及自償 方式.....	8
八、經費估算.....	8
九、環境影響說明.....	9
伍、計畫執行.....	10
一、執行單位.....	10
二、計畫進度.....	10
三、分年經費分攤之說明.....	10

## 壹、計畫緣起

本道路連接高 36 線、高市 30 線及高 34 線鄉道，高 36 線、高 30 線、高 34 線為岡山生活圈台一線連接省道台十七線重要道路，本計畫地區交通瓶頸。

本計畫改善路段位於橋頭區三德、仕和、甲北地區，前身為台糖舊鐵道目前為橋頭區產業運輸及交通動線重要幹道且銜接至高雄大學特定區通往高雄市區之用，附近農地農務及農產品之運輸亦利用本道路。為疏導岡山生活圈橋南地區之交通，有必要拓寬本段。

## 貳、計畫概述

### 一、週邊道路系統說明與現況服務水準分析

#### (一)週邊道路系統說明

本計畫道路北接交通頻繁的橋頭區高市 30 線（完成開闢），往南接高 34 線（開闢施工中），為重要公路系統連接道路及橋頭區聚落間重要聯絡道路，道路交通品質低落，確有迫切改善之必要性。

本計畫道路之拓寬可有效提升交通品質，現況為路寬約 7~9 公尺，不但行車困難而且直接影響交通動線安全甚鉅。

#### (二)現況服務水準分析

1. 計畫開闢段:目前為路寬約 7~9 公尺，服務水準為 D 級，路口處為狹窄巷道為 AC 路面道路，路邊停車後道路險象環生。
2. 計畫改善路段前後路段已完成拓寬工程，常因產業運輸載具車輛運輸頻繁，嚴重影響當地交通運輸，帶動橋頭區相關產業發展，均期待上級政府改善提升運輸路網拼經濟，讓精緻農業根留台灣。

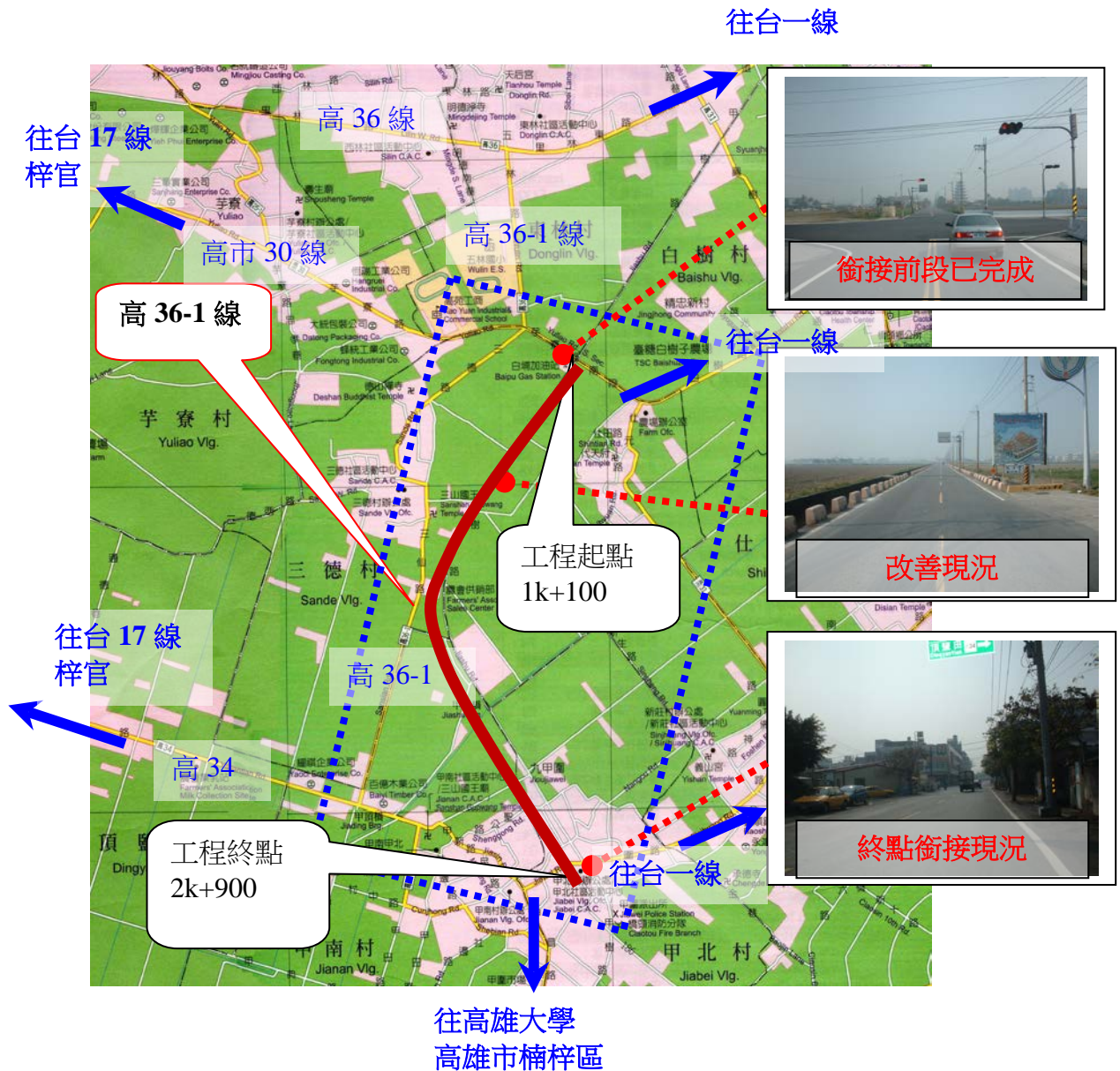
### 二、與重要開發區、觀光景點、政經中心、產業園區、大眾運輸集結點或重要道路之聯結情形

本計畫道路分別至楠梓及岡山交流道系統約 1 公里及 2 公里，由中山高速公路往返南北，或由橋頭區捷運紅線間串聯，交通非常便利，

往高速鐵路左營站約 6 公里，鐵路運輸相當便捷，與台一線平行，交通四通八達，亦緊鄰高速發展中的楠梓精華地區、高雄新市鎮及高雄大學特定區，均位於本計畫區同時發展的服務範圍。

### 三、周邊土地使用與發展現況

道路周邊土地，為農業用地，有零星工廠房舍分佈。



#### 四、附近相關重大建設計畫與重大建設開發案之配合情形

本計畫區屬高雄市岡山生活圈非都市計畫區及高雄大學學區，捷運紅線已通車外，其他發展計畫尚有省道台一線拓寬為 40 公尺計畫相關重大建設計畫進行中及高 34 線；配合高雄大學特定區及高雄新市鎮發展，有效疏解週邊產業對外龐大之交通負荷，且為「愛台 12 項建設」中之『交通基礎建設』，期能達成「提供民眾優質的行旅環境」、「提供產業健全的物流環境」、「提供社會永續的運輸環境」之目標，架構出更便捷交通網。

五、非「國土空間發展策略計畫」進行區域協商整合案件。

六、非屬「中央補助型計畫資源整合平台」審議通過之地區整合建設計畫。

七、非配合鐵路平交道路路口改善案。

八、非與「綠色路網或低碳運輸」之配合案件。

九、非與「公路公共運輸提昇計畫」之配合案件。

十、非原生活圈道路系統建設計畫內之工程。

十一、說明該路段以交通工程或交通管理手段改善之執行情形

現有道路為原有台糖鐵道兩側有農田灌排水系統渠道，直接影響交通運輸量，引導標線、標誌週邊村里週邊道路（仕元路）等都無法替代該道路之重要性及改善擁塞現象。

### 參、建設目標與效益說明

#### 一、道路功能定位及道路建設後可達成之功能目標

道路功能定位為次要公路系統之市區道路，本計畫道路北接交通頻繁的橋頭區高市 30 線及高 36 線，往南接高 34 線，計畫道路段通車之後交通流量大增，乃為橋頭區重要地方境內縱貫全地區聚落重要道路，近年精緻產業帶動相關產業提昇產能，為亟待改善交通擁塞窘境之重要聯絡道路。

#### 二、目標年交通量預測及道路服務水準預測

現有道路拓寬工程現況交通量估算 1500pcu，目標年推估交通量 2500pcu，道路服務水準預測可達 B 級。

### 三、經濟效益分析

- 1、為解決目前路寬不足運輸困難窘境。
- 2、可提供便利完善交通動線促進產業發展。
- 3、改善該地區照明之功能，減少交通事故發生。
- 4、美化環境衛生提高生活品質。
- 5、根除目前道路用地雜草叢生景象，改善鄰近地區生活環境品質。
- 6、提升都市土地使用價值，提高地方建設增加都市發展投資意願。
- 7、提高區域及都市計畫交通品質，促進地方繁榮與發展。
- 8、促進橋頭區全區區域發展。

## 肆、計畫內容

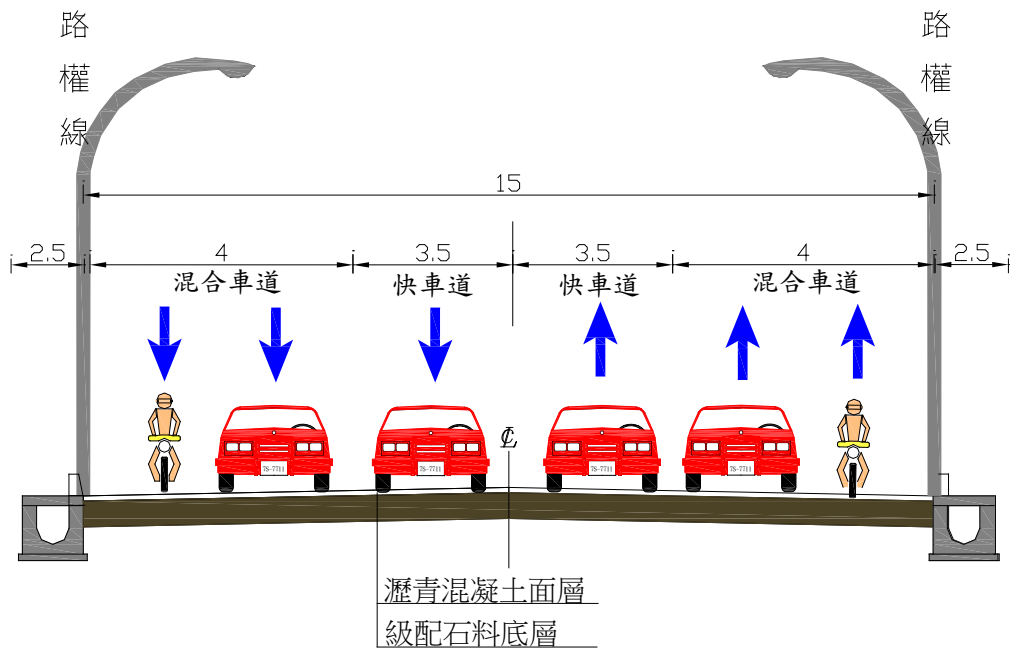
### 一、道路建設之起訖點及長度、寬度等

自 1K+100~2K+900 止按 15 公尺路面計劃拓寬，長度 1800m，其中橋樑 375 m<sup>2</sup>，徵收用地 27000 m<sup>2</sup>。屬都市計畫區外路段：1800 公尺。



### 二、道路工程規劃

本計畫路段設計車速為每小時 40~50 公里，停車視距為 50 公尺，擬採 3.5 公尺寬車道設計，路面橫向排水坡度約 1~2%，縱向排水溝採用溝設計，縱向排水坡度不宜小於 2%，或排水流速小於不宜小於 0.8 公尺/秒，最大流速於溝渠不宜大於 3 公尺/秒，路燈及植栽配置於路側，以利交通維護與安適需求。



15M道路標準橫斷面圖(草案)

計畫道路採 AC 路面設計，高程將依據已開闢省道、高 34 線及高市 30 線及參酌現況銜接既成道路介面合理設計之。至於其他相關單位諸如台電、自來水公司、電信、有線視訊、瓦斯等管線單位將同時納入規劃辦理，避免二次開挖破壞路面事端發生。

### 三、道路景觀規劃：

延續前段改善後綠美化景觀，將種植行道樹植穴面積應依樹木大小決定，但不宜小於 1.0 平方公尺，且根球與植穴邊緣之淨寬度須至少保持 30 公分；穴深則為根球直徑再加 15~ 20 公分。

#### (一)道路標線與標誌：

市區道路交通標誌標線號誌設置，應依照交通部與內政部合訂公佈的「道路交通標誌標線號誌設置規則」之規定。

#### (二)路燈照明：

市區道路照明輝度宜大於  $0.5\text{cd/m}^2$ ，照度大於 4 勒克斯(LUX)為宜，照明之明暗均勻度宜最低照度 / 平均照度為大於 1 : 4，最高照度 / 平均照度大於 1 : 14，人行道照度要維持之最低平均照度基準 2 勒克斯(LUX)為宜。燈具採遮蔽型或半遮蔽型，高度H為 10 公尺兩側交錯排列為原則，燈距採小於 30 公尺為度。



#### 四、合乎規範之綠色材料使用規劃

將依據相關規定採用綠色材料。

#### 五、相關都市計畫作業及辦理情形

本計畫道路為非都市計畫內之計畫道路，南北兩端銜接之道路及排水設施均已完成公共設施建設，整體計畫作業尚稱完備。

#### 六、用地取得作業及進度說明

本計畫徵收用地 27,000m<sup>2</sup>，因銜接段前後道路均已完成拓寬建設，對於該路段道路用地取得土地徵收民意反彈很小且迫切拓寬改善，地上物拆除面積不大依法定程序辦理農作物補償即可順利取得用地。

#### 七、非「跨域加值公共建設財務規劃方案」案件。

#### 八、經費估算：

本計畫道路開闢工程經費包括用地收購及地上物補償經費工程費：  
(如附表所示)，將依規定比例編列配合款預算執行。

計畫總經費：281,000 仟元(工程費：156,000 仟元, 用地費：125,000 仟元)

高 36-2 線道路拓寬工程(1K+100-2K+900)					
—總經費概估表					
長度	寬度	工程費 (仟元)	用地費 (仟元)		總經費 (仟元)
			地價補償費及地上物補償費		
1800	15	156,000	125,000		281,000
合計		156,000	125,000		281,000

本工程經費概估乃依據計畫區工程範圍內現況，參考各項工程工法與造價編訂，倘於工程發包前因物價調整時，將依當時物價綜合調整合理費額分配。

## 九、環境影響說明：

### (一) 對週遭生活環境影響

本計畫道路為非都市計畫道路，其已改善路段建設對週遭生活環境改善有顯著的效應，包括交通運輸安全的改善，改善現有髒亂環境，排水功能改善等實質的改善，以達均衡生活圈整體城鄉發展便捷聯絡道路系統，發揮具應有之運輸功能。惟日後工程施工期間難免造成局部的生活環境品質影響，包括交通運輸、空氣污染、噪音、震動、等負面影響，因此，必須加強工程施工期間之施工管制與污染防治工作，降低對當地生活環境影響。

### (二) 對自然生態影響

據現場初步踏勘顯示，目前計畫道路用地範圍內無特種或稀有動、植物族群活動跡象，且臨近使用編定為農業用地及住宅用地，為既成道路拓寬，本身即無自然生態環境依存，區因此建設完成後對自然生態影響相當有限。

### (三) 對社會經濟的發展影響

至於本計畫道路對於社會經濟的發展及提高土地使用價值則具有指標意義，提升鄰近土地交易與開發，促進社會經濟健全發展。促進區內觀光遊憩資源之整體規劃與開發，配合內門區精緻花卉產業區內產業之永續發展，帶動週邊產業發展，提高土地利用價值。

### (四) 對都市景觀影響

目前計畫道路（既成道路），遍地農林作物，排水系統不良容易積水孳生蚊蟲病媒，本計畫道路開闢完成後，道路範圍明確排水暢通，道路景觀淨潔、爽朗，發揮及城鄉景觀改善與提升。維持生活圈道路系統的暢通無阻，滿足地方居民多樣化的移動需求，提昇地方整體交通環境的品質，作為邁向現代化城鄉之準備。

## 伍、計畫執行

一、執行單位：高雄市政府。

二、計畫進度：

本計畫經上級核准立案後，103 年下半年即進行各項道路開闢工程

前置作業，包括編列年度配合款預算，辦理路線定線(都市計畫區外)、土地徵收及地上物查估作業，委託規劃設計監造及審查作業，104 年度辦理土地取得、地上物補償、工程設計、招標、簽約作業，105 年度地上物拆遷、施工等事項，106 年度辦理施工、驗收等事項。

三、分年經費（經費分攤說明）：

經費 (千元)		合計	中央	地方政府				工程經費		
				縣(市) 政府	鄉鎮 公所	其他	小計	工程費	購地拆遷	合計
									補償費	
104年度	131,000	62,525	68,475				6,000	125,000	131,000	
105年度	70,000	57,400	12,600				70,000	0	70,000	
106年度	80,000	65,600	14,400				80,000		80,000	
總需求	281,000	185,525	95,475				156,000	125,000	281,000	

