

彰化道路系統建設計畫

彰濱鹿港工業區南側鹿安橋(彰 30)

銜接西濱快速公路橋下道路工程

提案計畫書

彰化縣政府

中華民國 109 年 3 月

目 錄

壹、計畫緣起.....	1
貳、計畫概述.....	3
一、整體運輸發展策略及提案路段未來配合情形.....	4
二、周邊道路系統與服務水準現況分析說明.....	5
三、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.....	9
四、周邊土地使用及發展現況；周邊都市計畫區及產業園區發展現況.....	10
五、周邊中央重大建設計畫之辦理現況及與本工程之配合情形.....	11
六、配合「國土空間發展策略計畫」進行區域協商整合.....	12
七、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者.....	12
八、配合鐵路平交道路口改善.....	13
九、與「綠色路網或低碳運輸」之配合情形.....	13
十、與「公路公共運輸提昇計畫」之配合情形.....	13
十一、與「智慧運輸系統發展建設計畫」之配合情形.....	13
十二、是否為原生活圈道路系統建設計畫內之工程.....	18
十三、計畫道路交通管理改善執行情形.....	18
參、建設目標與效益說明.....	19
一、道路功能定位及預計達成之功能目標及效益.....	19
二、目標年交通量及道路服務水準預測.....	20
三、經濟效益分析及績效指標.....	21
肆、計畫內容.....	22
一、道路建設之起訖點及長度、寬度.....	22
二、道路工程規劃.....	22
三、景觀規劃.....	23
四、配合行政院循環經濟政策、採用符合規範之再生及回收粒料.....	23
五、都市計畫作業相關辦理情形.....	24
六、用地取得作業及進度說明及資訊公開.....	24
七、經費概估.....	24
伍、計畫執行.....	29
一、計畫進度.....	29
二、分年經費分攤之說明.....	30

圖 目 錄

圖 1.1 鹿安橋聯繫臺 61 線西濱快速公路現況路線示意圖	2
圖 2.1 本計畫主要內容概述	3
圖 2.2 本提案計畫與「田字型」主幹路網關係圖	4
圖 2.3 計畫道路鄰近地區路網結構圖	6
圖 2.4 彰濱鹿港工業區空拍圖	9
圖 2.5 計畫位置現況照片	10
圖 2.6 彰化縣相關重大建設計畫分布圖	11
圖 2.7 鹿港轉運站規劃構想	12
圖 3.1 本計畫運輸需求作業流程圖	20
圖 4.1 計畫道路範圍圖	22

表 目 錄

表 2-1 郊區幹道服務水準等級劃分標準	7
表 2-2 郊區幹道服務水準等級劃分標準	7
表 2-3 雙車道郊區一般(汽車)道路服務水準評估劃分標準	7
表 2-4 匝道服務水準評估標準	8
表 2-5 計畫範圍主要交流道匝道交通量及服務水準分析	8
表 2-6 計畫範圍主要交通系統現況服務水準分析表	9
表 2-5 彰濱工業區聯外公共運輸路線一覽表	14
表 3-1 目標年道路交通量預測與服務水準評估表	21
表 4-1 工程預算項目明細表	25
表 4-2 公共工程生態檢核自評表	26
表 5-1 預定建設進度表	30
表 5-2 各級政府分年經費概估表(仟元)	30

壹、計畫緣起

彰化濱海工業區，簡稱彰濱工業區，位於彰化縣西北隅，是填海造地而成的海埔新生地，近年來已開發成為兼具工業生產、研究發展、休憩觀光等多功能之大型工業區。彰化濱海工業區由北而南分為線西區、崙尾區與鹿港區三個區塊。其中鹿港區又名為「彰濱鹿港工業區」，是彰濱三區中最南端的一區，與彰化縣鹿港鎮以吉安水道自然區隔，故需以吉安橋及鹿安橋與本島聯絡，鹿安橋係 2015 年 3 月啟用之第二座聯絡橋，連接工業東一路並經媽祖路直通鹿港市區。

鹿港區目前朝向「台灣產業創新基地」發展，其毗鄰鹿港鎮，以金屬製品、金屬表面處理、玻璃、汽車零組件與產業觀光、醫療保健為特色產業的示範區域。再加上既有彰濱秀傳紀念醫院、台灣玻璃工業股份有限公司鹿港廠、白蘭氏健康博物館、財團法人車輛研究測試中心等設施，與台灣本島聯繫的交通需求逐漸擴大，雖目前二座橋梁應可負擔該交通需求，惟由於南側鹿安橋進入鎮內後，無法直接銜接西濱快速公路，須往北經鹿港交流道或往南繞行福興交流道，造成工業區大型車輛由南側鹿安橋進入的意願較低，也因此加重北側鹿工路與西濱快速公路鹿港交流道之交通負荷。

為解決該區域車流集中至鹿工路問題，彰化縣政府近年來多採宣導方式，引導車流利用周邊替代路線，希望往南車輛能利用鹿安橋經彰 30 線(媽祖路)，右轉台 17 線後再右轉縣道 144 線，並由福興交流道進入西濱快速公路。惟該繞行距離約 3.5 公里，且須經過多次橫交路口，故工業區大型車輛配合意願較低，成效不彰(如圖 1.1 所示)。

本計畫希望能藉由新闢西濱快速公路彰 30 線(媽祖路)以南之橋下道路，並改善目前福興交流道，讓工業區車輛可經由鹿安橋右轉進入橋下道路後直接上匝道，其通行路線可縮短至 0.65 公里，且無須經過橫交路口，提高工業區車輛使用意願，以改善北側鹿工路及鹿港交流道之交通瓶頸問題。



圖 1.1 鹿安橋聯繫臺 61 線西濱快速公路現況路線示意圖

貳、計畫概述

本計畫工程範圍位於彰化縣鹿港鎮西南側，緊鄰「南彰濱鹿港工業區」，規劃於彰 30(媽祖路)以南新闢一條橋下道路，並將原縣道 144 線銜接台 61 線之南下匝道由迴轉形式改為直線形式，未來工業區之車輛行駛台 61 南下方向，將無須再繞道行駛，僅需由鹿安橋右轉進入橋下道路後直接上匝道，大幅縮短現行繞道時間。

本計畫工程範圍包含 650m 新闢道路、2 座跨舊港溪橋梁工程及匝道改善工程，計畫範圍與概述如圖 2.1 所示。



圖 2.1 本計畫主要內容概述

一、整體運輸發展策略及提案路段未來配合情形

彰化縣境內南來北往之車流主要係仰賴國道一號(彰化縣中側)、台 61 線(彰化縣西側)及目前刻正興建中之東彰道路(彰化縣東側)；由本縣所提之「田字形(如圖 2.2 所示)」型主幹路網發展架構之構想完成後，旅客將能更加便捷移動。

彰化縣濱海側交通主要仰賴台 61 線，該道路為「西濱快速公路建設計畫」第一期優先路段通霄-福興段，主要為台灣濱海地區工業區與觀光之用，於平日服務彰濱鹿港工業區上下班通勤及廠房大型車輛進出使用、於假日服務往來鹿港老街、玻璃博物館之旅客，該條公路屬當地重要之經濟命脈。

然而，目前彰濱鹿港工業區車輛欲行駛台 61 線皆仰賴鹿工路側匝道，而彰濱鹿港工業區南側用路人必須繞道約 3 公里後才能匯入台 61 南下主線，此外，縣道 144 線尾端直接銜接台 61 南下線匝道，若機慢車用路人未能提早駛出，將造成誤上匝道之風險。

本計畫完成後將改善現有台 61 線福興匝道，並新闢南下、北上之橋下道路，未來除了能解決機車誤闖匝道之可能外，亦能提升彰濱鹿港工業區南側車使用意願，降低北彰濱鹿港工業區之交通壅塞情形。



圖 2.2 本提案計畫與「田字型」主幹路網關係圖

二、周邊道路系統與服務水準現況分析說明

(一) 周邊道路系統說明

本計畫周邊主要道路系統包括台 17 線、台 61 線、縣道 144 線、彰 30 線等省、縣、鄉道系統，各道路相關位置請參見圖 2.3。

1. 台 17 線

台 17 線，又稱西部濱海公路，為台灣西南部沿海省道，起自臺中市清水區甲南（台 1 線岔路），終於屏東縣枋寮鄉水底寮（接台 1 線），全長 274.129km，有部分路段與西濱快速公路（台 61 線）共構。本計畫位於該公路之鹿港鎮路段，並與縣道 144 線交於二鹿橋處，此路段之路寬約 18 公尺，雙向各佈設 2 車道，速限 70 公里/小時。

2. 台 61 線

台 61 線，又稱西部濱海快速公路，是縱貫臺灣西部沿海地區的省道快速公路，路線北起於新北市八里區，南迄至臺南市七股區。本計畫位於該公路中彰大橋南端及芳苑交流道間，通過本計畫之路段採高架方式通過，也是本計畫預計連接之幹道，雙向各佈設 2 車道，此路段之路寬約 22 公尺，速限 90 公里/小時。

3. 縣道 144 線

縣道 144 線，西起彰化縣福興鄉，與台 61 線連接，東至彰化縣員林市林厝，與縣道 137 號銜接。此路線之起點至二鹿橋為本計畫之鄰近範圍，為目前彰濱鹿港工業區欲行駛台 61 線南下之繞行路段，因此本路段平時車流量較大，若本計畫完成後不僅可大幅縮短用路人繞道時間，亦可提升用路人使用意願。本路係沿員林大排之東西向道路，雙向皆為 10m 之 2 車道道路，速限 70 公里/小時。

4. 彰 30 線(媽祖路)

彰 30 線，西起彰濱鹿港工業區吉安路，東至鹿港鎮光復路，為鹿港鎮行駛至工業區之主要幹道之一。該路線與台 17 線及台 61 線交會，但因台 61 線於本路段為高架設計，故無法直接銜接，需通過台 17 線至縣道 144 線才可行駛台 61 線南下，若本計畫完工後，將可直接連接台 61 線，大幅縮短於尖峰時段通行時間，也可減少塞車等狀況。本路線雙向各佈設 2 車道及 1 機車道，路寬約 28 公尺，速限 50 公里/小時。



圖 2.3 計畫道路鄰近地區路網結構圖

(二) 服務水準分析

本計畫對於相關道路服務水準之評估，係依據交通部運輸研究所「2011年臺灣地區公路容量手冊」多車道郊區公路及雙車道郊區公路之評估標準（詳參表 2-1~2-3 所示），以路段旅行速率為指標，進行附近道路之路段服務水準的分析，評估結果請參見表 2-4。

表 2-1 郊區幹道服務水準等級劃分標準

(速限 ≤ 50 公里/小時或號誌化路口平均間距 ≤ 450 公尺)

服務水準等級	平均速率(公里/小時)
A	$V \geq 35$
B	$35 > V \geq 30$
C	$30 > V \geq 25$
D	$25 > V \geq 20$
E	$20 > V \geq 15$
F	$V < 15$

資料來源：交通部運輸研究所訂定之「2011年台灣公路容量手冊」，100年10月。

表 2-2 郊區幹道服務水準等級劃分標準

(速限:60~70 公里/小時)

服務水準等級	平均速率(公里/小時)
A	$V \geq 40$
B	$40 > V \geq 35$
C	$35 > V \geq 30$
D	$30 > V \geq 25$
E	$25 > V \geq 20$
F	$V < 20$

資料來源：交通部運輸研究所訂定之「2011年台灣公路容量手冊」，100年10月。

表 2-3 雙車道郊區一般(汽車)道路服務水準評估劃分標準

服務水準	平原區	丘陵區	山區
A	≥ 65	≥ 60	≥ 58
B	≥ 57	≥ 55	≥ 54
C	≥ 48	≥ 46	≥ 45
D	≥ 40	≥ 39	≥ 37
E	≥ 31	≥ 28	≥ 25
F	< 31	< 28	< 25

資料來源：交通部運輸研究所訂定之「2011年台灣公路容量手冊」，100年10月。

表 2-4 匝道服務水準評估標準

LOS	匝道設計速率(公里/小時)				
	≤32	33~49	50~64	65~80	≥81
A	*(350)	*(350)	*(450)	*(450)	700
B	*(500)	*(550)	*(650)	700	1,050
C	*(1,000)	*(1,150)	1,300	1,450	1,500
D	*(1,200)	1,400	1,600	1,800	1,900
E	1,450	1,700	1,900	1,950	2,000
F	-	-	-	-	-

資料來源：「臺灣地區公路容量手冊」，交通部運輸研究所，民國 80 年 5 月。

註：*表示由於設計速率過低以致於無法達成預定之服務水準，後方()內數字為本計畫推估。

1. 台 17 線

於鹿工路至鹿安路間，服務水準為 A~B 級。

2. 台 61 線

除鹿港交流道--福興交流道平常日旅行速率稍慢，行駛速率為 C 級，其餘各路段之服務水準，大致均可維持在 B 級以上，道路交通狀況尚稱良好。

另福興交流道交通流量資料分析可知，服務水準皆為 C 級，詳表

3. 縣道 144 線

於鹿港老街至台 61 匝道止，服務水準大致良好，均可維持在 A 級。

4. 彰 30 線(媽祖路)

於鹿港鎮光復路至台 61 線止，服務水準皆為 A 級，服務水準良好。

表 2-5 計畫範圍主要交流道匝道交通量及服務水準分析

交流道名稱	匝道方向	道路容量	交通量 (PCU/HR)	V/C	服務水準
福興交流道	北上入口匝道	1,900	394	0.21	C
	南下入口匝道	1,900	356	0.19	C

表 2-6 計畫範圍主要交通系統現況服務水準分析表

道路名稱	路段	方向	車道數	容量 (PCU/hr)	平常日			
					尖峰 流量 (PCU/hr)	V/C	旅行 速率 (km/hr)	服務水 準
台 61	鹿港交流道-	往北	2	4,100	1,970	0.48	64.2	C
		往南	2	4,100	1,601	0.39	70.3	A
	福興交流道-	往北	2	4,100	1,387	0.34	71.5	A
		往南	2	4,100	1,016	0.25	72.4	A
台 17	鹿工路-	往北	2	4,000	955	0.24	43.6	A
		往南	2	4,000	1,543	0.39	36.2	B
	縣 148 線-	往北	2	4,000	524	0.13	42.3	A
		往南	2	4,000	413	0.10	40.8	A
縣 144	福興交流道-	往東	2	4,000	1,170	0.29	46.3	A
		往西	2	4,000	811	0.20	52.3	A
彰 30	台 61 線-	往東	2	4,000	1,469	0.37	36.5	B
		往西	2	4,000	1,231	0.31	37.2	B

資料來源：1.臺灣區國道高速公路局即時路況資訊。
2.交通部公路總局 107 年度公路交通量調查。

三、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

本計畫完成後，將可使下列各重要開發區、大眾運輸集結點或重要道路聯結更加便利：

(一)重要開發區:彰濱鹿港工業區之南下行駛台 61 主要聯外道路。



圖 2.4 彰濱鹿港工業區空拍圖

(二)觀光景點：緞帶王觀光工廠、台灣玻璃館、鹿港老街等。

(三)產業園區：福興工業區。

(四)大眾運輸集結點：鹿港轉運站(規劃中)。

(五)重要道路之聯結：台 17 線、台 61 線、縣道 144 線、彰 30 線。

四、周邊土地使用及發展現況；周邊都市計畫區及產業園區發展現況

本計畫新闢彰 30 線(媽祖路)連接台 61 線南下之橋下道路，目前依據現況調查周邊土地主要為農田以及空地，無民房分布於周遭，現況照片如圖 2.5 所示。

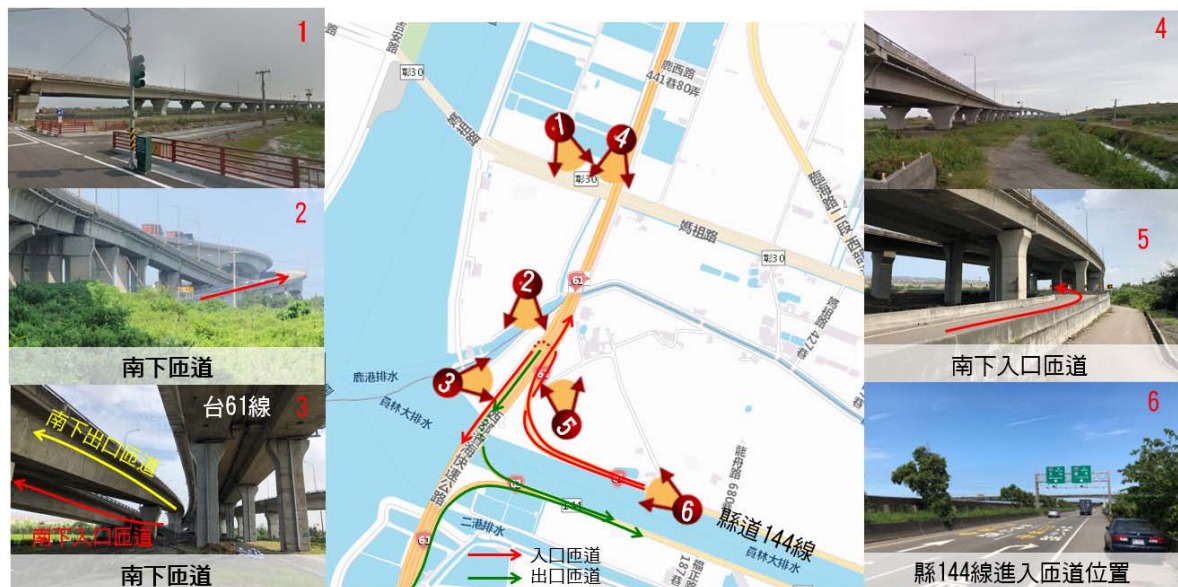


圖 2.5 計畫位置現況照片

五、周邊中央重大建設計畫之辦理現況及與本工程之配合情形

有關彰化縣相關重大建設計畫之分布概況，請參見圖 2.6 所示，其中屬於中央重大建設計畫配合如下：

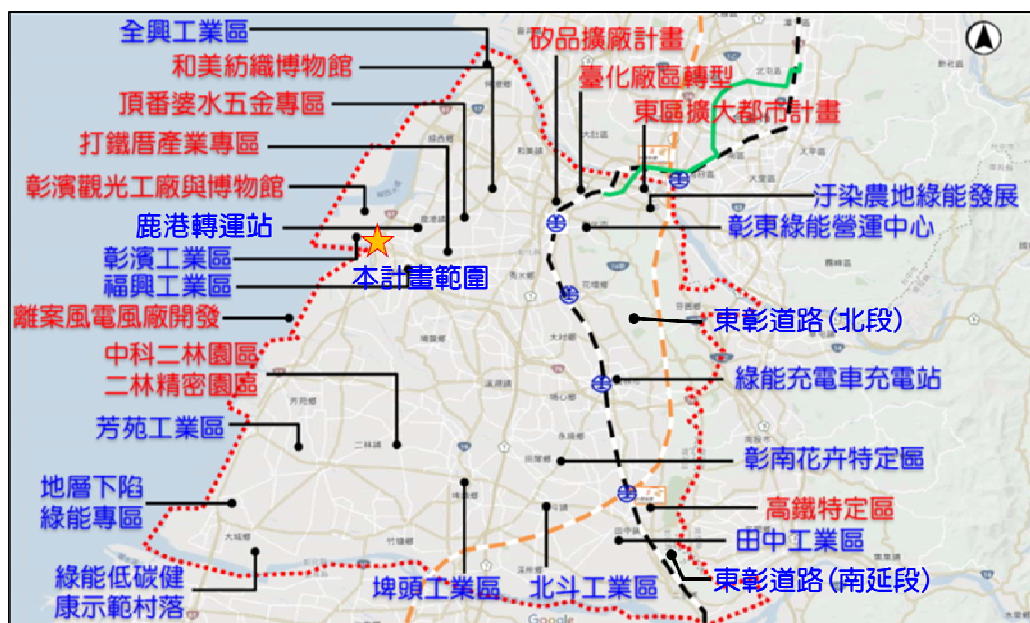


圖 2.6 彰化縣相關重大建設計畫分布圖

- (一)鹿港轉運站:鹿港為臺灣最早開發的三大古城(一府二鹿三艋舺)之一，古蹟與廟宇林立，觀光資源豐富，業已成為彰化縣著名觀光重鎮，集客能力強，國內外觀光遊客眾多。而目前鹿港的公共運輸服務，包含有國道公路客運、地區公路客運、市區公車及臺灣好行觀光巴士等系統，考量未來鹿港地區整體公共運輸系統之整合，以及提供多元服務與體驗，彰化縣政府乃因應『鹿港國家歷史風景區計畫』之推動，希望藉由「鹿港轉運站」之規劃設置，據以進行公共運輸間之接駁轉乘整合服務，並期進一步兼負加強鹿港地區之觀光旅遊服務，將交通與旅遊資訊、商業服務等進行有效整合，亦即期「鹿港轉運站」為觀光串連計畫之前哨站，以利進一步提升鹿港地區的觀光運輸環境，該轉運站預計民國 115 年啟用。



圖 2.7 鹿港轉運站規劃構想

(二)風光綠能開發計畫：為配合中央政府之 2025 年非核家園政策，彰化縣政府於民國 105 年 12 月 20 日與台灣電力公司簽署推動綠能電力建設的合作意向書，該計畫預計投資三千三百億新台幣做為發展彰化綠能產業之用；計畫可分為三期，第一期係於彰化芳苑鄉西側海域規劃裝置容量約十一萬瓩的離岸風場、第二期計畫在彰化縣線西鄉、鹿港鎮與芳苑鄉等外海，裝置容量約九十萬瓩，此外，台電將在彰濱永興海埔地及線西鄉建置八部風力機組，裝置容量約一·六萬瓩。第三期為太陽光電計畫預計在彰濱崙尾區規劃占地總面積約一百三十四公頃、裝置容量約十萬瓩的地面型太陽光電系統，並於彰濱建造全國首座「再生能源營運中心」，作為離岸風力監控中心及綠能教育研習場地。計畫完成後預估每年發電量達三十一億度，可供八十七萬戶家庭一年使用。

六、配合「國土空間發展策略計畫」進行區域協商整合

本計畫未納入「國土空間發展策略計畫」進行區域協商整合。

七、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者

本計畫非屬「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。

八、配合鐵路平交道路口改善

本計畫路線未與鐵路交叉。

九、與「綠色路網或低碳運輸」之配合情形

本計畫新闢道路完成後，欲行駛台 61 線南下之車輛將原本繞行距離約 3 公里節省為約 0.65 公里，大幅降低車輛繞行所產生之排碳量。

十、與「公路公共運輸提昇計畫」之配合情形

本府為鹿港轉運站興建營運移轉案招商案：

本縣鹿港鎮為臺灣最早開發的三大古城之一，古蹟廟宇林立，觀光資源豐富，業已成為彰化縣著名觀光重鎮，集客能力強，國內外觀光遊客眾多，彰化縣政府因應「鹿港國家歷史風景區計畫」之推動，本府籌劃興建「鹿港轉運站」，希望藉由鹿港轉運站之規劃設置，據以進行公共運輸間之接駁轉乘整合服務，並其進一步兼負加強鹿港地區之觀光旅遊服務，將交通與旅遊資訊、商業服務等進行有效整合，並配合調整公路客運行駛路線及班次，降低市區道路壅塞情形，以利進一步提升鹿港地區的觀光運輸環境。

十一、與「智慧運輸系統發展建設計畫」之配合情形

隨著自駕車及車聯網時代的來臨，至 2030 年，自駕車市場將達到 8,000 億美元的市場規模。無人載具的設備及應用環境也愈來愈多元，在公共運輸領域的應用則更加熱絡。國際間已完成多項公共運輸接駁服務方案及模式，做為封閉式場域(工廠)及開放式公共空間(如機場)最後一哩路接駁之用。無人自駕車應該由智慧基礎設施、數據整合與智慧服務進行運具發展全面性的整合，彰化縣政府 108 年向交通部科技顧問室申請「智慧運輸系統發展建設計畫」-鹿港鎮智慧號誌與智慧站牌建置計畫，將鹿港彰濱工業區作為彰化縣規劃導入小型自駕電動巴士運行的地點，進行使用無人自駕車新型態智慧化運具服務模式建置，結合目前無人自駕車於 CV2X 在環境和用路

人的互動機制，整合無人自駕車和 ITS 技術，發展出在開放式的用路環境中屬於能為遊客所願意採用的無人自駕車服務模式，目的希望遊客能透過對於無人自駕車使用意願的提升，增加其至彰濱工業區內各重要觀光工廠旅遊之誘因。

表 2-5 彰濱工業區聯外公共運輸路線一覽表

路線名稱	行經路線	主要服務據點	路線長度
【6704】員林—鹿港 (溪湖、石碑村)	彰化縣員林鎮員林站(起) — 中正路(縣 141 線) — 靜修路(彰 76 線) — 員大路 1、2 段(彰 71 線) — 彰化縣大村鄉員大路(彰 71 線) — 中正西路(縣 146 線) — 大溪路(縣 146 線) — 大崙路(彰 44 線) — 大溪路(縣 146 線) — 彰化縣埔心鄉大溪路 1、2、3 段(縣 146 線) — 彰化縣溪湖鎮大溪路 1、2 段(縣 146 線) — 西環路 — 彰水路 3 段 — 溪湖站 — 員鹿路 3 段(縣 148 線) — 二溪路 1、2 段(縣 148 線) — 河東路(縣 135 甲線) — 彰化縣埔鹽鄉番金路(縣 135 甲線) — 員鹿路 3 段(縣 135 線) — 彰化縣福興鄉員鹿路 1、2 段(縣 135 線) — 彰化縣鹿港鎮青雲路(縣 135 線) — 彰鹿路 8 段(縣 142 線) — 中山路(縣 142 線) — 民權路 — 中正路 — 正興路 — 鹿港乘車處(迄)	員林轉運站、溪湖高中、溪湖站、鹿基醫院、鹿港乘車處	42.1 公里
【6705】員林—鹿港 (溪湖)	彰化縣員林鎮員林站(起) — 和平街 — 中山路 2、1 段 — 民生路(縣 148 線) — 員鹿路(縣 148 線) — 彰化縣埔心鄉員鹿路 1 段(縣 148 線) — 員鹿路 2 段 — 員鹿路 3 段(縣 148 線) — 員鹿路 4 段 — 員鹿路 5 段(縣 148 線) — 彰化縣溪湖鎮員鹿路 1、2、3 段(縣 148 線) — 溪湖站 — 員鹿路 3 段(縣 148 線) — 員鹿路 3、4 段(縣 135 線) — 彰化縣埔鹽鄉員鹿路 1、2、3 段(縣 135 線) — 彰化縣福興鄉員鹿路 1、2 段(縣 135 線) — 彰化縣鹿港鎮青雲路(縣 135 線) — 彰鹿路 8 段(縣 142 線) — 中山路(縣 142 線) — 民權路 — 中正路 — 正興路 — 鹿港乘車處(迄)	員林轉運站、溪湖站、埔鹽、鹿基醫院、鹿港乘車處	25.9 公里
【6708】鹿港—王功	鹿港乘車處(起) — 正興路 — 中正路 — 民權路 — 中山路(縣 142 線) — 三民路 — 沿海路 5 段 — 彰化縣福興鄉沿海路 5、4 段 — 沿海路 3、2、1 段(台 17 線) — 彰化縣芳苑鄉草溪路(縣 143 線) — 芳漢路溪 2 段 — 芳漢路溪	鹿港乘車處、鹿基醫院、福興、漢寶、王功	19.65 公里

	1段(台17線)－芳漢路(台17線)－芳漢路新寶段芳漢路王功段－王功(迄)		
【6900】彰化－鹿港(經馬鳴山)	彰化縣彰化市中正路1段(起)－三民路－中正路2段－光復路－和平路－中華路(台19線)－中山路2段(台1線)－中山路1段(台1線)－中央路－中華西路(台19線)－新平路(台19線)－彰鹿路(縣142線)－彰化縣秀水鄉彰鹿路(縣142線)－彰化縣福興鄉彰鹿路4段(縣142線)－彰鹿路5段(縣142線)－彰鹿路6段(縣142線)－彰鹿路7段(縣142線)－彰化縣鹿港鎮彰鹿路7段(縣142線)－彰鹿路8段(縣142線)－中山路(縣135線)－民權路(縣135線)－中正路－正興路(迄)。	彰化站、彰化縣政府、彰基醫院、秀傳醫院、福興公所、鹿基醫院、鹿港乘車處	16.1公里
【6901】彰化－鹿港(經頂番婆)	彰化市建國南路(起)－中正路－民生路－三民路－中正路－中華西路－金馬路－彰草路－彰頂路－頂草路－鹿港鎮鹿和路－中正路－正興路－鹿港乘車處(迄)	彰化、橋南、鹿基醫院、鹿港乘車處	15公里
【6902】彰化－鹿港(經水尾)	彰化縣彰化市建國南路－中正路1段－民生路(縣134線)－光復路－中正路1段－民生路(縣134線)－彰美路1段(縣134線)－彰化縣和美鎮彰美路2段(縣134線)－彰美路3段(縣134線)－彰美路4段(縣134線)－道周路(縣134線)－彰美路6段(縣134線)－和港路(縣134線)－彰化縣伸港鄉新港路－中山路－中山路(台17線)－彰化縣線西鄉沿海路2段(台17線)－沿海路2段－沿海路1段－沿海路1段(台17線)－彰化縣鹿港鎮鹿草路5段(台17線)－鹿草路4段(台17線)－鹿草路3段(台17線)－鹿草路2段(台17線)－鹿草路1段－復興路－民權路(縣135線)－中正路－正興路。	彰化、民生國小、道周醫院、和美高中、草港尾、鹿基醫院、鹿港乘車處	26.5公里
【6903】彰化－草港尾(經頂番婆)	彰化縣彰化市建國南路－中正路1段－民生路(縣134線)－三民路－中正路2段－中華路(台19線)－中華西路(台19線)－金馬路(台1丙線)－彰草路(縣139甲線)－彰化縣和美鎮彰草路2段(縣139甲線)－彰草路3段(縣139甲線)－彰化縣鹿港鎮彰頂路(縣139甲線)－鹿和路4段－頂草路1段(縣139甲線)－頂草路2段(縣139甲線)－頂草路3段(縣139甲線)－頂草路4段(縣139甲線)－頂草路4段－鹿草路4段(台17線)	彰化、頂番婆、鹿鳴國中、草港國小、草港尾	13.1公里
【6904】彰	彰化站(起)－中正路－民生路－彰美	彰化、民生國	16.4公里

化—草港尾 (經線西)	路—道周路—彰美路—和線路—中央路二段—沿海路—鹿草路—草港尾站(迄)	小、富王社區、和美公所、道周醫院、和美高中、線西、線西國中、草港尾	
【6909】鹿港—草屯 (經彰化)	彰化縣鹿港鎮正興路(起)—中正路—民權路(縣135線)—中山路(縣135線)—彰鹿路8段(縣142線)—彰鹿路7段(縣142線)—彰化縣福興鄉彰鹿路7段(縣142線)—彰鹿路6段(縣142線)—彰鹿路5段(縣142線)—彰鹿路4段(縣142線)—彰化縣秀水鄉彰鹿路(縣142線)—彰化縣彰化市彰鹿路(縣142線)—中華西路(台19線)—中華路(台19線)—和平路—光復路—中正路1段—中山路3段(台1線)—彰南路1段(台14線)—彰南路2段(台14線)—彰南路3段(台14線)—彰南路4段(台14線)—彰南路5段(台14線)—彰南路6段(台14線)—彰化縣芬園鄉彰南路5段(台14線)—彰南路4段(台14線)—彰南路4段—芬草路2段—芬草路2段(台14線)—芬草路1段—南投縣草屯鎮芬草路3段—芬草路2段—芬草路1段—仁愛街—敦和路—成功路1段(台3線)—碧山南路(縣148線)—碧山路(縣148線)—太平路2段(台3甲線)(迄)。	鹿港乘車處、鹿基醫院福興公所、強宇公司、慈濟彰化分會、彰化、彰化縣原住民生活館、芬園農會、新庄國小、草屯	37.7 公里
【6933】鹿港—彰化—台中	彰化縣鹿港鎮正興路(起)—中正路—民權路(縣135線)—中山路(縣135線)—彰鹿路8段(縣142線)—彰鹿路7段(縣142線)—彰化縣福興鄉彰鹿路7段(縣142線)—彰鹿路6段(縣142線)—彰鹿路5段(縣142線)—彰鹿路4段(縣142線)—彰化縣秀水鄉彰鹿路(縣142線)—彰化縣彰化市彰鹿路(縣142線)—中華西路(台19線)—中央路—中山路1段(台1線)—中山路2段(台1線)—光復路—中正路1段—中山路3段(台1線)—臺中市烏日區中山路3段(台1乙線)—高鐵東路—站區一路—站區二路—高鐵三路—高鐵東路—中山路3段(台1乙線)—中山路2段—中山路1段(台1乙線)—臺中市復興路1段(台1乙線)—復興路2段(台1乙線)—復興路3段(台1乙線)—五權路(台1乙線)—三民路1段—民權路—自由路2段—雙十路1段(迄)	鹿港乘車處、鹿基醫院、福興公所、秀傳醫院、南瑤宮、衛生局、彰基醫院、彰化縣政府、文化中心、黃明和醫院、彰化女中、彰化縣原住民生活館、高鐵臺站、台中高工(復興路)、臺中(干城站)	38.2 公里
【6934】水	彰化縣伸港鄉中山路(起)—新港路—彰化縣和	水尾、耀億社	27.6 公里

尾—彰化—鹿港	美鎮和港路(縣 134 線)—彰美路 6 段(縣 134 線)—彰美路 6 段—彰美路 5 段—彰美路 4 段(縣 134 線)—彰美路 3 段(縣 134 線)—彰美路 2 段(縣 134 線)—彰化縣彰化市彰美路 1 段(縣 134 線)—民生路(縣 134 線)—光復路—中正路 1 段—三民路—中正路 2 段—光復路—和平路—中華路(台 19 線)—中山路 2 段(台 1 線)—中山路 1 段(台 1 線)—中央路—中華西路(台 19 線)—新平路(台 19 線)—彰鹿路(縣 142 線)—彰化縣秀水鄉彰鹿路(縣 142 線)—彰化縣福興鄉彰鹿路 4 段(縣 142 線)—彰鹿路 5 段(縣 142 線)—彰鹿路 6 段(縣 142 線)—彰鹿路 7 段(縣 142 線)—彰化縣鹿港鎮彰鹿路 7 段(縣 142 線)—彰鹿路 8 段(縣 142 線)—中山路(縣 135 線)—民權路(縣 135 線)—中正路—正興路(迄)。	區、順天醫院、和美衛生所、和東國小彰化、彰化縣政府、彰基醫院、衛生局、南瑤宮、秀傳醫院、福興公所、鹿基醫院、鹿港乘車處	
【6936】高 鐵臺中站— 鹿港北區遊 客中心(鹿 港祈福線)	臺中市烏日區高鐵臺中站(起)—高鐵三路—高鐵路 2 段—高鐵二路—中山路 3 段—彰化市中山路 3 段—中正路 1 段—民生路—光復路—中正路 1 段—民生路—光復路—中山路 2 段—中山路 1 段—中央路—中華西路—新平路—彰鹿路—秀水鄉彰鹿路—福興鄉彰鹿路 4 段—彰鹿路 5 段—彰鹿路 6 段—鹿港鎮彰鹿路 7 段—復興路—正興路—天后路—建國路—自由路—鹿草路一段—鹿草路二段—彰濱五路—鹿工路—鹿工北二路—工業東三路—工業路—鹿工路—鹿工南五路—鹿工南三路—工業西六路—鹿工南四路(迄)。	高鐵路臺中站、原民館(國立彰化師範大學)、彰化、文化中心(大佛風景區)、彰化縣政府、福興鄉農會、鹿港乘車處、勞教學院(統一度假村)、濱秀傳健康園區、卷木森活館、白蘭氏健康博物館、緡陽織帶文化園區、臺灣玻璃博物館	35.35 公里
【6 路】鹿 港→員林 (經員林轉 運站)	鹿港乘車處(起) — 正興路 — 中正路 — 民權路 — 中山路(縣 142 線) — 彰鹿路 8 段(縣 142 線) — 青雲路(縣 135 線) — 員大排平面道路 — 台 76 線 — 員林市台 76 線 — 柳橋西路 — 員鹿路 — 莒光路 — 靜修路 — 員林客運員林站	鹿港乘車處、市場前、地藏王廟、莒光站、員林轉運站、員林站	23.7 公里
【9 路】鹿 港—彰化火	正興路—中正路—鹿和路一段—鹿和路二段—鹿和路三段—彰頂路—彰草路三段—彰草路二	鹿港乘車處、橋南、彰	84.2 公里

車站－溪頭 (行經國道 3 號)	段－彰草路－金馬路－中華路橋－中正路二段 －中正路一段(彰客彰化站)－中正路三段－中 山路－彰南路一段(大竹)－彰南路二段－台 74 甲線－國道三號－竹山交流道－集山路二段－ 保甲路－東鄉路－中正路三段－中正路二段－ 鹿彰路－中正路一段－興產路(溪頭)	客彰化站、車 籠埔保存園 區－溪頭	
------------------------	---	-------------------------	--

十二、是否為原生活圈道路系統建設計畫內之工程

本計畫非為原「彰化生活圈道路系統建設計畫」公路系統之計畫。

十三、計畫道路交通管理改善執行情形

台 61 線為台灣西部濱海地區南北串聯的重要道路，而彰濱工業區更是台灣中部地區經濟發展命脈，原本彰濱鹿港工業區之交通僅仰賴北側鹿工路出入，隨著廠商進駐與發展，該條道路容量逐漸不敷使用，交通日漸壅塞；為改善彰濱工業區與台灣本島交通之便利性，彰化縣府已於 105 年完成彰濱鹿港工業區南側聯繫道路「鹿安橋」以及拓寬彰 30。

然而，前述所完成的路安橋、拓寬的彰 30 即便能增加南彰濱鹿港工業區車輛往來之便利性，但是對於欲使用台 61 南下、北上之用路人而言，依舊需要向南繞道至福興交流道或向北繞行至鹿港交流道，才得以匯入快速公路。

因此，就交通量分析而言本計畫周圍道路服務水準皆為 A~B 級，係因車輛依舊向北擠入鹿港交流道，爰此，本計畫所新闢之平面道路與福興交流道改善，勢必能有效改善北彰濱鹿港工業區及鹿港交流道之交通壅塞情形。

參、建設目標與效益說明

一、道路功能定位及預計達成之功能目標及效益

(一) 道路功能定位

本計畫道路為台 61 線橋下道路，計畫完成後彰濱鹿港工業區南側之車輛可以直接由鹿安路轉福興交流道進入台 61 線，大幅降低現況需繞道之不便，另外，亦可降低機慢車用路人行駛縣道 144 線因路況不熟而誤闖匝道之可能，本計畫路段新闢後，將更加建全台 61 線於彰濱鹿港工業區南側之使用，在路網發展的定位，包括：

- 1.減少彰濱鹿港工業區南側用路人進入台 61 線福興交流道時間，強化福興交流道服務範圍完整性。
- 2.紓緩彰濱鹿港工業區北側及台 61 線鹿港交流道交通壅塞之情形。
- 3.完整建構彰濱鹿港工業區交通系統，活化當地產業，進一步帶動觀光發展。

(二) 預計達成之功能及目標

本計畫完成後，於既有台 61 線主線下方新設道路以連接彰 30 及福興交流道，用路人可利用本計畫道路直接進入台 61 線，其具體之計畫功能及目標臚列如下：

- 1.減少彰濱鹿港工業區之車輛進入台 61 線之繞行距離；降低額外的時間成本、油耗成本以及空污排放等問題。
- 2.有效紓解北側鹿工路交通壅塞情形。
- 3.避免縣道 144 線機慢車用路人發生誤闖匝道之情形。
- 4.提升用路人行駛台 61 線南下匝道之便捷性，進一步提升彰濱鹿港工業區南側聯外交通路網發展。

(三) 道路景觀及安全

目前縣道 144 線(向西)終點直接與台 61 線南入匝道銜

接，若機慢車未能提前轉出，將直接騎上匝道，未來本計畫完成後行經縣道 144 線之機慢車，得藉由橋下新闢道路離開，將不再產生誤闖匝道之情形進而降低事故發生；並規劃於新闢道路側進行植栽綠化，提升整體道路景觀。

(四)循環經濟

本計畫配合國家循環經濟政策，粗級配瀝青混凝土可採用再生瀝青混凝土。

二、目標年交通量及道路服務水準預測

本計畫運輸規劃模式之應用，原則上將以內政部營建署「彰化生活圈道路系統建設計畫(第一次修正)」(民國 93 年 5 月)的研究成果為基礎。然除地區性短程交通外，另有來自(起訖)於彰化生活圈外的中、長程運輸需求，而有關城際旅次特性及運輸需求的研析，本計畫則係參考交通部運輸研究所「第 5 期整體運輸規劃研究系列—城際運輸需求模式檢討及參數更新研究」(民國 103 年 9 月)的研究成果。基此，有關本計畫之作業流程，請參見圖 3.1 所示。本計畫之運輸需求預測，主要以程序性總體運輸需求預測模式之架構來進行研析。其主要內容包括大眾/公路路網建立、社經發展分析預測、旅次發生、旅次分布、運具分配、交通量指派等步驟。

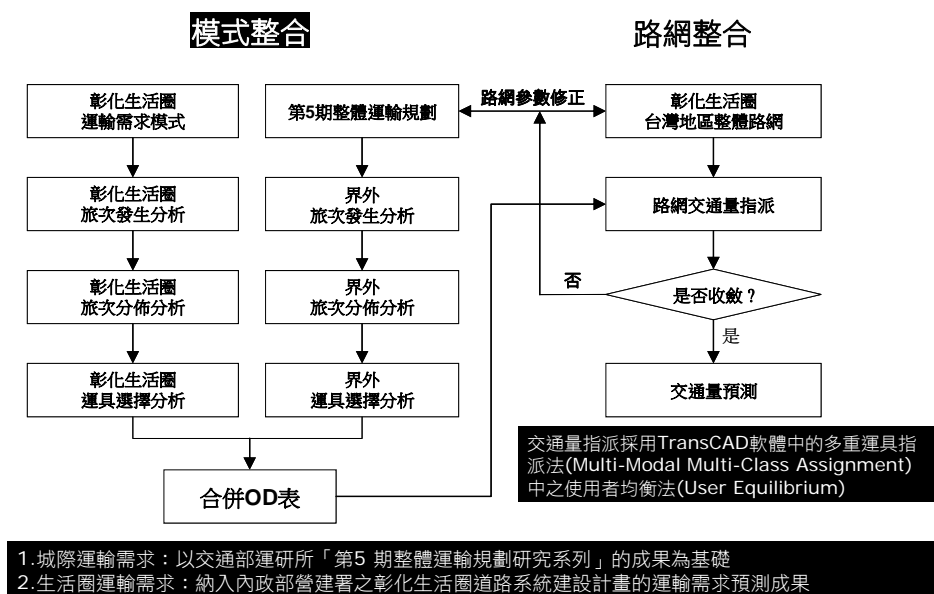


圖 3.1 本計畫運輸需求作業流程圖

本計畫道路以民國 130 年為規劃目標年期，依據本計畫運輸需求分析成果，計畫道路目標年交通量預測及服務水準分析結果如表 3-1。目標年計畫道路尖峰小時交通量往南約 543PCU/小時、往北約 535PCU/小時，尖峰小時服務水準雙向均為 B 級。

表 3-1 目標年道路交通量預測與服務水準評估表

計畫名稱	方向	尖峰小時交通量 (PCU/小時)	服務水準
彰濱鹿港工業區南側鹿安橋(彰 30) 銜接西濱快速公路橋下道路工程	往北	535	B
	往南	543	B

三、經濟效益分析及績效指標

本計畫道路新闢後，可大幅縮短現行南彰濱鹿港工業區車輛向北繞行之距離及時間，約由繞行 3 公里縮短為 0.65 公里，旅行時間由 5.5 分鐘縮短為 0.8 分鐘，大幅改善交通瓶頸路段，縮短旅運時間，提升運輸效益。

肆、計畫內容

一、道路建設之起訖點及長度、寬度

本計畫起點位於既有媽祖路與台 61 線下方平面道路路口，並於台 61 線橋下 2 側新闢平面道路，南下北上線各 650 公尺、寬度為 6 公尺，終點處將調整既有福興交流道，將該匝道打開，讓縣道 144 線往北與本計畫北上線銜接，而本計畫南下線則可直接進入福興交流道南下入口匝道，並於靠近媽祖路附近橋下設置迴轉道。計畫內容除了橋下道路工程外，尚包括 2 座跨越舊港溪橋梁工程，以及匝道調整工程，詳圖 4.1 所示。



圖 4.1 計畫道路範圍圖

二、道路工程規劃

考量本計畫道路之運輸功能與道路現況條件，幾何設計標準將依下列規範為依據：

(一)「公路路線設計規範」，交通部，民國 108.09。

(二)「公路排水設計規範」，交通部，民國 107.02。

(三)「公路景觀設計規範」，交通部，民國 96.12。

(四)「公路橋梁耐震設計規範」，交通部，民國 108.01。

計畫道路工程施工項目包括：路基工程、AC 路面工程、道路排水工程、道路交通設施、照明工程、橋梁工程及福興交流道調整工程等。

其中福興交流道調整僅南下入口，將原本自縣道 144 線進入改為自本計畫新闢橋下道路進入，由於僅入口位置調整，相關設計規範規定長度均無改變。並於靠近媽祖路附近橋下設置迴轉道，供縣道 144 線車輛迴轉，進入調整後福興交流道南下入口。

道路橫斷面設計要素應考量道路等級與幾何設計標準、路權用地寬度、交通安全等因素，本計畫道路標準橫斷面依用地寬度需求，建議雙向各佈設 1 混合車道，車道寬 4.0 公尺，道路兩側各配置 1 公尺寬路肩共計 6 公尺。

三、景觀規劃

配合在地人文、生態、經濟、環境等層面，手法上以現況地景特質，轉而強調沿線視覺序列的表現，提升整體道路景觀。

四、配合行政院循環經濟政策、採用符合規範之再生及回收粒料

本工程道路拓寬路段可於粗級配瀝青混凝土採用再生瀝青混凝土，數量約 780m³。再生瀝青混凝土係適用於廠拌式熱拌再生瀝青混凝土，係以既有路面之瀝青混凝土材料經挖(刨)除運回拌合廠打碎，依顆粒大小區分後再與新粒料等加熱，然後與再生劑或瀝青膠泥等按配合設計所定配比拌和均勻後形成。再生瀝青混凝土鋪面需符合第 02966 章規範規定。

本計畫擬採用之綠色材料都屬國內已有相關施工及驗收規範可遵循，因此施工期間、營運養護期間之風險皆可控制範圍內。

五、都市計畫作業相關辦理情形

本計畫於非都市土地。

六、用地取得作業及進度說明及資訊公開

(一)取得方式

本計畫道路主要行經非都市土地之一般農業區，本計畫所需土地皆為國有地(交通用地)，並可依「國有財產法」及「國有不動產撥用要點」規定辦理撥用。

(二)作業進度

相關作業進度將於縣府工務處全球資訊網頁架設「業務專區」資訊公開與意見交流平台(<https://publicworks.chcg.gov.tw/07other/other01.asp>)，適時公布作業進度予大眾瞭解、於網頁已建立民意交流平台(民意信箱：<https://www2.chcg.gov.tw/cmail/>)，可廣納意見達成公民參與之目標。

(三)地上物與管線拆遷情形

本計畫道路興建時將與管線單位協調管線遷移所需經費之分攤。

七、經費概估

(一)工程總經費

本計畫預定道路寬度南下、北上皆為6公尺，工程費用約77,000,000元，用地及拆遷補償部分，約5,000,000元，總經費合計約82,000,000元。本計畫包含道路新闢、匝道調整、橋梁工程，工程預算明細詳表4-1。

表 4-1 工程預算項目明細表

項次	項目及說明	單位	單價 (仟元)	數量	複價 (仟元)	備註
甲	直接工程費					
一	道路工程	m ²	3.8	7,800	29,640	
二	排水工程	m	4.2	1,300	5,460	
三	橋梁工程	m ²	40	260	10,400	
四	交通工程	m	1.5	1,300	1,950	
五	照明工程	處	100	40	4,000	
六	匝道調整工程	處	1,600	2	3,200	
	小計				54,650	
七	安衛及環境保護費	式		1	273	(一至六)*0.5%
八	品質管制作業費	式		1	328	(一至六)*0.6%
九	雜項費用	式		1	820	(一至六)*1.5%
十	工程保險費	式		1	273	(一至六)*0.5%
十一	包商利稅	式		1	8,198	(一至六)*15%
	直接工程費合計(甲項)				64,542	
乙	間接工程費					
一	工程行政管理費	式		1	968	約甲*1.5%
二	工程監造費	式		1	1,936	約甲*3.0%
三	空氣污染防治	式		1	161	約甲*0.25%
四	工務行政費	式		1	1,291	約甲*2.0%
五	外電補助及其他費用	式		1	1,291	約甲*2.0%
	間接工程費合計(乙項)				5,647	
丙	工程預備費	式		1	3,227	約甲*5.0%
丁	物價調整費	式		1	1,648	每年 2.5%
戊	細部設計費	式		1	1,936	約甲*3.0%
己	用地費	式				
一	用地取得費	式		1	750	
二	拆遷補償費	式		1	4,250	
	用地費合計(己項)				5,000	
	工程經費合計(甲~己)				82,000	

八、環境影響說明

本公路系統道路建設計畫，可改善南彰濱鹿港工業區之南向聯外道路服務功能，並有利縣道 144 線終點與既有匝道交界處道路交通安全及服務水準對於本區生活環境、社會經濟均產生正面影響。

本計畫全線皆採平面路型，開發規模小，對於自然生態應不致產生負面衝擊。

另本計畫道路新闢長度計 1.3 公里，未經過國家公園、野生動物保護區、沿海自然保護區、或水庫集水區；免辦理環境影響評估。

表 4-2 公共工程生態檢核自評表

工程基本資料	計畫及工程名稱	彰濱鹿港工業區南側鹿安橋(彰 30)銜接西濱快速公路橋下道路工程		設計單位	—
	工程期程			監造廠商	—
	主辦機關	彰化縣政府		營造廠商	—
	基地位置	地點：_彰化_市(縣)_鹿港_區(鄉、鎮、市)_____里(村)_____鄰 TWD97 座標 X：_189904_ Y：_2661659_		工程預算/經費(千元)	82,000
	工程目的	<ul style="list-style-type: none"> ●減少彰濱鹿港工業區南側用路人進入台61線福興交流道時間，強化福興交流道服務範圍完整性。 ●舒緩彰濱鹿港工業區北側及台61線鹿港交流道交通壅塞之情形。 ●完整建構彰濱鹿港工業區交通系統，活化當地產業，進一步帶動觀光發展。 			
	工程類型	<input checked="" type="checkbox"/> 交通、 <input type="checkbox"/> 港灣、 <input type="checkbox"/> 水利、 <input type="checkbox"/> 環保、 <input type="checkbox"/> 水土保持、 <input type="checkbox"/> 景觀、 <input type="checkbox"/> 步道、 <input type="checkbox"/> 其他_____			
	工程概要	<p>本計畫起點位於既有媽祖路與台 61 線下方平面道路路口，並於台 61 線橋下 2 側新闢平面道路，南下北上線各 650 公尺、寬度為 6 公尺，終點處將改善既有福興交流道，將該匝道打開，讓縣道 144 線往北與本計畫北上線銜接，而本計畫南下線則可直接進入福興交流道南下入口匝道，並於靠近媽祖路附近橋下設置迴轉道。</p>			
預期效益	<ol style="list-style-type: none"> 1. 減少彰濱鹿港工業區之車輛進入台61線之繞行距離；降低額外的時間成本、油耗成本以及空污排放等問題。 2. 有效紓解北側鹿工路交通壅塞情形。 3. 避免縣道144線機慢車用路人發生誤闖匝道之情形。 4. 提升用路人行駛台61線南下匝道之便捷性，進一步提升彰濱鹿港工業區南側聯外交通路網發展。 				
階段	檢核項目	評估內容	檢核事項		
工程計	一、專業參與	生態背景人員	1. 是否有生態背景人員參與，協助蒐集調查生態資料、評估生態衝擊、擬定生態保育原則？ <input checked="" type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否		

畫核定階段	二、生態資料蒐集調查	地理位置	1. 區位： <input type="checkbox"/> 法定自然保護區、 <input checked="" type="checkbox"/> 一般區 2. (法定自然保護區包含自然保留區、野生動物保護區、野生動物重要棲息環境、國家公園、國家自然公園、國有林自然保護區、國家重要濕地、海岸保護區…等。)
		關注物種及重要棲地	1. 是否有關注物種，如保育類動物、特稀有植物、指標物種、老樹或民俗動植物等？ 2. <input type="checkbox"/> 是 _____ <input checked="" type="checkbox"/> 否 3. 工址或鄰近地區是否有森林、水系、埤塘、濕地及關注物種之棲地分佈與依賴之生態系統？ <input type="checkbox"/> 是 _____ <input checked="" type="checkbox"/> 否
階段	檢核項目	評估內容	檢核事項
工程計畫核定階段	三、生態保育原則	方案評估	是否有評估生態、環境、安全、社會、經濟等層面之影響，提出對生態環境衝擊較小的工程計畫方案？ <input checked="" type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否
		採用策略	針對關注物種及重要生物棲地，是否採取迴避、縮小、減輕或補償策略，減少工程影響範圍？ <input type="checkbox"/> 是 _____ <input type="checkbox"/> 否
		經費編列	是否有編列生態調查、保育措施、追蹤監測所需經費？ <input type="checkbox"/> 是 _____ <input checked="" type="checkbox"/> 否
	四、民眾參與	現場勘查	是否邀集生態背景人員、相關單位、在地民眾與關心相關議題之民間團體辦理現場勘查，說明工程計畫構想方案、生態影響、因應對策，並蒐集回應相關意見？ <input type="checkbox"/> 是 <input checked="" type="checkbox"/> 否
	五、資訊公開	計畫資訊公開	是否主動將工程計畫內容之資訊公開？ <input checked="" type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否
規劃階段	一、專業參與	生態背景及工程專業團隊	是否組成含生態背景及工程專業之跨領域工作團隊？ <input type="checkbox"/> 是 <input checked="" type="checkbox"/> 否
	二、基本資料蒐集調查	生態環境及議題	1. 是否具體調查掌握自然及生態環境資料？ <input checked="" type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否 2. 是否確認工程範圍及週邊環境的生態議題與生態保全對象？ <input checked="" type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否
	三、生態保育對策	調查評析、生態保育方案	是否根據生態調查評析結果，研擬符合迴避、縮小、減輕與補償策略之生態保育對策，提出合宜之工程配置方案？ <input type="checkbox"/> 是 <input checked="" type="checkbox"/> 否
	四、民眾參與	規劃說明會	是否邀集生態背景人員、相關單位、在地民眾與關心相關議題之民間團體辦理規劃說明會，蒐集、整合並溝通相關意見？ <input type="checkbox"/> 是 <input checked="" type="checkbox"/> 否

	五、 資訊公開	規劃資訊公開	是否主動將規劃內容之資訊公開？ <input checked="" type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否
設計階段	一、 專業參與	生態背景及工程專業團隊	是否組成含生態背景及工程專業之跨領域工作團隊？ <input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否
	二、 設計成果	生態保育措施及工程方案	是否根據生態評析成果提出生態保育措施及工程方案，並透過生態及工程人員的意見往復確認可行性後，完成細部設計。 <input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否
	三、 資訊公開	設計資訊公開	是否主動將生態保育措施、工程內容等設計成果之資訊公開？ <input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否
階段	檢核項目	評估內容	檢核事項
施工階段	一、 專業參與	生態背景及工程專業團隊	是否組成含生態背景及工程背景之跨領域工作團隊？ <input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否
	二、 生態保育措施	施工廠商	1. 是否辦理施工人員及生態背景人員現場勘查，確認施工廠商清楚瞭解生態保全對象位置？ <input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否 2. 是否擬定施工前環境保護教育訓練計畫，並將生態保育措施納入宣導。 <input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否
		施工計畫書	施工計畫書是否納入生態保育措施，說明施工擾動範圍，並以圖面呈現與生態保全對象之相對應位置。 <input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否
		生態保育品質管理措施	1. 履約文件是否有將生態保育措施納入自主檢查？ <input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否 2. 是否擬定工地環境生態自主檢查及異常情況處理計畫？ <input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否 3. 施工是否確實依核定之生態保育措施執行，並於施工過程中注意對生態之影響，以確認生態保育成效？ <input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否 4. 施工生態保育執行狀況是否納入工程督導？ <input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否
	三、 民眾參與	施工說明會	是否邀集生態背景人員、相關單位、在地民眾與關心相關議題之民間團體辦理施工說明會，蒐集、整合並溝通相關意見？ <input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否
四、 資訊公開	施工資訊公開	是否主動將施工相關計畫內容之資訊公開？ <input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否	
維護管理階段	一、 生態效益	生態效益評估	是否於維護管理期間，定期視需要監測評估範圍的棲地品質並分析生態課題，確認生態保全對象狀況，分析工程生態保育措施執行成效？ <input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否
	二、 資訊公開	監測、評估資訊公開	是否主動將監測追蹤結果、生態效益評估報告等資訊公開？ <input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否

伍、計畫執行

一、計畫進度

本案建設經費來源如明確，將可立即著手進行興建事宜，且用地如期完成撥用程序，預計工期約須 12 個月；若自民國 109 年 4 月起開始執行，預計可於民國 110 年度 12 月前完成本計畫道路工程並驗收完畢。本計畫之規劃進度簡要說明如下：

(一)地上物拆遷部份

1. 完成地上物拆遷：109 年 10 月

(二)工程部份

1. 細部規劃及設計：109 年 9 月
2. 成立預算：109 年 10 月
3. 發包作業：109 年 11 月
4. 完工驗收：110 年 12 月

表 5-1 預定建設進度表

年/月 作業 項目	109年				110年			
	3	6	9	12	3	6	9	12
規劃設計		■						
地上物拆遷			■					
工程發包				■				
施工及驗收					■			

二、分年經費分攤之說明

本計畫建設經費預計分 2 年支出，有關分年經費概估，詳如表 5-2 所示，實際支出仍以修正計畫經費核准計算。

表 5-2 各級政府分年經費概估表(仟元)

年度	第一年	第二年	合計
	109 年度	110 年度	
金額	8,200	73,800	82,000