

高雄市
道路新闢人行道分年分期建設計畫
(114年至115年)

114年7月

目錄

| | |
|-------------------------|----|
| 壹、計畫名稱..... | 1 |
| 貳、計畫摘要..... | 1 |
| 參、道路未設人行道調查成果..... | 2 |
| 肆、每年最少改善人行道長度及績效指標..... | 5 |
| 伍、預定工作內容及經費..... | 9 |
| 陸、預期成果及效益..... | 21 |
| 附件..... | 22 |

圖目錄

| | |
|-------------------------------------|----|
| 圖1各行政區都計內未設置人行道之全寬達12公尺以上道路長度 | 3 |
| 圖2道路斷面設計原則配置圖示意圖 | 12 |
| 圖3人行道串聯性計算方式示意圖 | 13 |
| 圖4高雄市人行道串聯性(都市計畫區內之路段12公尺以上道路)..... | 13 |
| 圖5道路斷面設置原則-型式D..... | 17 |
| 圖6道路斷面設置原則-型式E..... | 18 |
| 圖7道路斷面設置原則-型式F | 19 |
| 圖8道路斷面設置原則-型式G..... | 20 |

表目錄

| | |
|---|----|
| 表1步行環境調查之期程規劃..... | 4 |
| 表2「1-4 增設人行道」之績效指標..... | 5 |
| 表3新闢人行道之路段優先順序排序方法..... | 6 |
| 表4新闢人行道之路段列表(114年度)..... | 7 |
| 表5新闢人行道之路段列表(115年度)..... | 8 |
| 表6市中地區各行政區之人行道串聯性(都市計畫區內之路段12公尺以上 道路)..... | 14 |
| 表7鳳山地區各行政區之人行道串聯性(都市計畫區內之路段12公尺以上 道路)..... | 14 |
| 表8岡山地區各行政區之人行道串聯性(都市計畫區內之路段12公尺以上 道路)..... | 15 |
| 表9旗美地區各行政區之人行道串聯性(都市計畫區內之路段12公尺以上 道路)..... | 15 |
| 表10增設人行道之經費預估表(114年度)..... | 16 |
| 表11增設人行道之經費預估表(115年度)..... | 17 |

壹、計畫名稱

高雄市新闢人行道分年分期建設計畫(114年至115年)。

貳、計畫摘要

依據行人交通安全設施條例第4條暨其施行細則第5條規定，針對都市計畫區域內，已開闢且全寬達12公尺以上道路，未設人行道之路段，應擬訂新闢人行道分年分期建設計畫，計畫期程比照「行人交通安全設施推動計畫」為114年至115年，並至少每4年檢討修正1次。

本市運用「高雄市人行道圖台系統」，盤點都市計畫區內全寬12公尺以上但尚未設置人行道的道路，總長度達656.64公里，顯示目前約有43%道路仍未設置人行道。為掌握實際需求，市府另採人工判釋方式進行分類盤點，並依據鄰近地區人口密集度及性質，將路段歸類為大眾運輸、學校、機關等類型，以作為後續分年分期建設計畫之規劃依據。鑒於圖資與現況仍有差異，市府將持續配合實地步行環境調查，進行圖資修正與更新。

根據中央推動計畫，114與115年高雄市每年至少須新闢人行道5公里與9公里。市府推動人行道新闢策略核心為「以人為本」，著重於打造安全、便利且友善的步行環境。優先辦理都市計畫區內、道路寬度達12公尺以上且尚未設置人行道之路段，並規範人行道淨寬不得小於1.5公尺，結合無障礙設施與景觀綠化設計。新闢路段之斷面配置將依「行人交通安全設施設計指引」進行規劃，合理配置車道與人行空間比例及設計寬度。經費部分則將依實際執行情形滾動調整預算。

期望藉由推動114至115年的人行道分年分期建設計畫，將全市尚未設置人行道的12公尺以上道路比例，從43%降至42%，並有效補足人行斷點、完善通學路廊，串聯住宅、學校、公園及大眾運輸站點等人口密集區，營造對高齡者、兒童與行動不便者更友善之平權通行環境，促進步行取代短程交通，達成節能減碳目標，實現「以人為本」的永續城市願景。

參、道路未設人行道調查成果

3.1 道路未設人行道調查初步成果

本市透過高雄市人行道圖台系統，盤點都市計畫區內已開闢且道路全寬達12公尺以上之未設人行道路段，總長約為656.64公里。相較於都市計畫區內全寬達12公尺以上道路總長約1538公里，顯示目前尚有約43%的該類道路尚未設置人行道。

在全高雄市都市計畫區範圍內，未設置人行道之全寬達12公尺以上道路長度排名前五的行政區依序為：鳳山區(66.35公里)、前鎮區(51.83公里)、仁武區(51.00公里)、小港區(39.49公里)及大寮區(38.00公里)。若依高雄市四大地區劃分，則各地區中未設人行道路段長度最多之行政區分別為：

- 市中地區：前鎮區(51.83公里)
- 鳳山地區：鳳山區(66.35公里)
- 岡山地區：岡山區(35.15公里)
- 旗美地區：美濃區(13.45公里)

其餘各行政區全寬達12公尺以上道路未設人行道之長度統計詳如圖1所示。

此外，本市為進一步掌握都市計畫區範圍內道路人行道設置現況，特以人工判釋方式，針對全寬達12公尺以上、尚未設置人行道之道路進行路段盤點，並依鄰近人口密集地區之性質區分為大眾運輸、學校、機關、醫療院所及其他類別，藉此作為後續辦理人行道分年分期建設計畫之重要參考依據。相關路段清冊詳如附件。

未設置人行道之道路長度(公里)

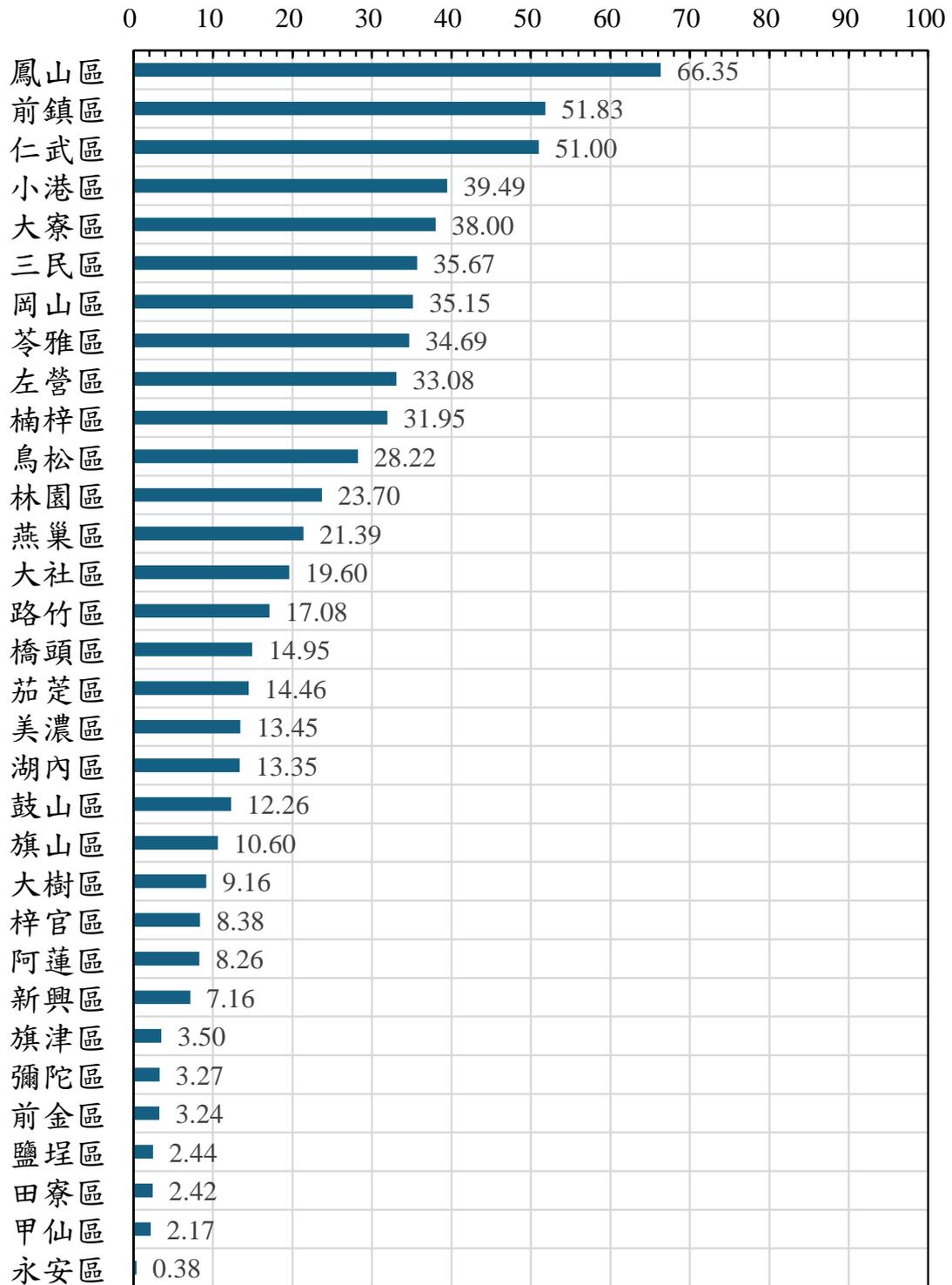


圖1各行政區都計內未設置人行道之全寬達12公尺以上道路長度

3.2 步行環境調查之期程規劃

由於3.1節之道路未設人行道調查初步成果係透過現有系統圖資進行盤點，考慮系統圖資與現況有部分不相符，因此本章道路未設人行道調查資料後續會配合「績效指標1-1完成步行環境調查」結果持續更新，並預計每年公告一次人行道圖資精進成果。本市114年度預計完成13個行政區之調查，115年度則完成其餘25個行政區，全市共38個行政區步行環境調查將於此兩年內完成。各行政區調查之期程規劃如表1。

表1 步行環境調查之期程規劃

| 年月 | 114 | | | | | | | | | | | | 115 | | | | | | | | | | | | |
|------|-----|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|-----|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|---|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | |
| 鼓山區 | | | | ■ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 三民區 | | | | | ■ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 苓雅區 | | | | | | ■ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 鹽埕區 | | | | | | | ■ | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 前鎮區 | | | | | | | | ■ | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 旗津區 | | | | | | | | | ■ | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 鳳山區 | | | | | | | | | | ■ | | | | | | | | | | | | | | | |
| 前金區 | | | | | | | | | | | ■ | | | | | | | | | | | | | | |
| 橋頭區 | | | | | | | | | | | | ■ | | | | | | | | | | | | | |
| 岡山區 | | | | | | | | | | | | | ■ | | | | | | | | | | | | |
| 新興區 | | | | | | | | | | | | | | ■ | | | | | | | | | | | |
| 小港區 | | | | | | | | | | | | | | | ■ | | | | | | | | | | |
| 左營區 | | | | | | | | | | | | | | | | ■ | | | | | | | | | |
| 楠梓區 | | | | | | | | | | | | | | | | | ■ | | | | | | | | |
| 旗山區 | | | | | | | | | | | | | | | | | | ■ | | | | | | | |
| 甲仙區 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | ■ | | | | | | |
| 燕巢區 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | ■ | | | | | |
| 梓官區 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | ■ | | | | |
| 阿蓮區 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | ■ | | | |
| 內門區 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | ■ | | |
| 林園區 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | ■ | |
| 大社區 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | ■ |
| 鳥松區 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | ■ |
| 大寮區 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | ■ |
| 美濃區 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | ■ |
| 杉林區 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | ■ |
| 仁武區 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | ■ |
| 大樹區 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | ■ |
| 那瑪夏區 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | ■ |
| 茂林區 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | ■ |
| 桃源區 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | ■ |
| 六龜區 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | ■ |
| 田寮區 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | ■ |
| 茄萣區 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | ■ |
| 路竹區 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | ■ |
| 湖內區 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | ■ |
| 彌陀區 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | ■ |
| 永安區 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | ■ |

肆、每年最少改善人行道長度及績效指標

4.1 高雄市各年度增設人行道之預定達成目標

依照「行人交通安全設施推動計畫(114年至 115 年)」附錄五所列之直轄市、縣(市)主管機關年度預定達成績效指標「1-4增設人行道」，高雄市114年與115年之每年最少新闢人行道長度分別不低於5公里與9公里，如表2。

表2「1-4 增設人行道」之績效指標

| 績效指標 | 114年 | 115年 | 主辦單位 |
|----------|-------|-------|------------|
| 1-4增設人行道 | 至少5公里 | 至少9公里 | 工務局道工處、交通局 |

4.2 新闢人行道之路段優先順序排序方法

為落實「以人為本」之理念，本市於推動分年分期新闢人行道設計畫時，已建立分層次之路段優先順序原則。若同一序位中候選路段或路口數量超出本計畫可執行總量，則以學校周邊路段與路口為優先，其餘則依據周邊人口數量進行排序。

第1序位：參考地方意見與公開平台所提建議，並納入民間團體與市議會(民意)所提出之重點路段或路口，再由相關機關依實際需求進行判定，以此作為優先辦理路段，藉此提升市民參與感與認同。

第2序位：為改善後可達成「面的串聯」效果之路段與路口，提升整體人行環境之連續性與完整性。

第3序位：為同時具備「點的改善」與「線的建立」特性之路段與路口，兼顧局部通行安全與路網連通效益。

第4序位：為可達成「線的建立」目標之路段與路口，重點在於串聯主要通行動線。

第5序位：為具備「點的改善」性質之路段與路口。

表3新闢人行道之路段優先順序排序方法

| 序位 | 說明 | 備註 |
|----|--|--|
| 1 | 依民間團體、議會(民意)所提出建議路段或路口，再由機關依實際需求判定辦理之路段。 | 若相同序位中之路段或路口數量超出執行總量，則優先納入位於學校周邊的路段或路口，其餘則依周邊人口數量(範圍:半徑500公尺)進行排序。 |
| 2 | 改善後可達到「面的串聯」之路段及路口。 | |
| 3 | 改善後可同時滿足「點的改善」以及「線的建立」之路段及路口。 | |
| 4 | 改善後可達到「線的建立」之路段及路口。 | |
| 5 | 改善後可達到「點的改善」之路段及路口。 | |

4.3新闢人行道之路段優先順序列表

依據本市114至115年度人行道增設路段之規劃，114年度預計完成增設人行道總長度至少完成5公里，115年度則至少完成9公里，均會符合各年度人行道增設目標值。倘114年度部分預定增設人行道路段因故未能如期完成，將順延至115年度續辦，並納入115年度之執行績效統計。

為確保規劃方向符合市民實際需求及迫切性，本市將持續針對民意代表、里長及市民所反映之意見進行滾動式檢討，並依本計畫第4.2節所訂定之優先順序原則與方法辦理，本市針對近兩年人行道增設於之規劃路段列表如表4與表5。如實體阻隔人行道設置不易，先期則先以標線型人行道方式增加行人空間，後續再由工務局配合地方及協調進行實體阻隔設置。

表4新闢人行道之路段列表(114年度)

預計至少5公里

| 人行道型式-實體人行道(至少3公里) | | | | | |
|--|----------------------|---------------------|--------------------------|-----------------------------------|----|
| 經費來源 | | | 施作地點 | 1. 新開發地區 2. 生活圈案件 3. 其他 | 備註 |
| 內政部 國土管 理署補 助 | 交通 部公 路局 補助 | 其他 及自 籌經 費 | | | |
| ● | | | 鳳山區過埤路北側車道改善工程-新工處 | 3 | |
| ● | | | 鳳山區過雄街拓寬工程-新工處 | 2 | |
| | | ● | 左營區-108期重劃區西幹道-地政局 | 1 | |
| | | ● | 林園區文賢北路以北打通工程-新工處 | 3 | |
| | | ● | 大寮區106期重劃工程-地政局 | 1 | |
| | | ● | 大寮區81期重劃工程-地政局 | 1 | |
| | ● | | 旗山區高灘地停車場越堤道路工程-新工處 | 1 | |
| | | ● | 旗津區中洲三路129巷東西向道路打通工程-新工處 | 3 | |
| | | ● | 茄萣區和平路三段計畫道路開闢工程-新工處 | 3 | |
| | | ● | 左營區翠華路(明潭路至世運大道)拓寬工程-新工處 | 3 | |
| 備註： 1. 新開發地區：指重劃區這種新規劃的整體開發區域 2. 生活圈案件：向中央申請『生活圈道路交通系統建設計畫』，單一條道路新闢或拓寬 | | | | | |
| 人行道型式-標線型人行道(至少2公里) | | | | | |
| 經費來源 | | | 施作地點 | 標線型 人行道 有無分 隔軟桿 (有/無) | 備註 |
| 內政部 國土管 理署補 助 | 交通 部公 路局 補助 | 其他 及自 籌經 費 | | | |
| | | ● | 苓雅區青年一路(中山二路-文橫二路) | 無 | |
| | | ● | 左營區左營大路/海功路口東北角 | 無 | |
| ●(學 校通學 步道專 案) | | | 仁武區八卦國小(學校通學步道) | 無 | |
| | | ●(鐵 道局 劃設) | 71期-高雄火車站鐵道街 | 無 | |
| | | ● | 仁武灣內國小八德東路 | 無 | |

| | | | | | |
|--|--|---|-----------------------|---|--|
| | | ● | 前鎮區凱旋四路/瑞吉街 | 無 | |
| | | ● | 楠梓區左楠路/外環西路 | 無 | |
| | | ● | 中華五福圓環 | 無 | |
| | | ● | 大昌一路302巷(大昌一路至288巷4弄) | 無 | |
| | | ● | 大昌一路/鼎山街口 | 無 | |

表5新闢人行道之路段列表(115年度)

預計至少9公里

| 人行道型式-實體人行道 | | | | | |
|---|----------------------|---------------------|-------------------------------------|-------------------------------|--------|
| 經費來源 | | | 施作地點 | 1. 新開發地區 2. 生活圈案件 3. 其他 | 備註 |
| 內政部 國土管 理署補 助 | 交通 部公 路局 補助 | 其他 及自 籌經 費 | | | |
| | | | 楠梓區右昌街(軍校路至右昌街100巷) 人行環境改善工程-道工處 | 3 | 經費尚未核定 |
| | | | 高雄市鳥松區濱山街及公園路增設實體 人行道工程-道工處 | 3 | 經費尚未核定 |
| ● | | | 介壽路(自勉路至左營大路)-新工處 | 2 | |
| ● | | | 新台17線(中海路至必勝路)-新工處 | 2 | |
| ● | | | 九如三路(華安街至九如三路268巷)-新工 處 | 2 | |
| | | ● | 綠兼道(輔仁路至體育場路)-新工處 | 3 | |
| | | ● | 輔仁路(中正一路至四維一路)-新工處 | 3 | |
| | | ● | 輔仁路7巷(中正一路至四維一路)-新工處 | 3 | |
| | | ● | 四維一路(輔仁路7巷至輔仁路)-新工處 | 3 | |
| | | ● | 左營區-高雄市第108期市地重劃工程(北 標)-地政局 | 1 | |
| | | ● | 左營區-高雄市第108期市地重劃工程(南 標)-新工處 | 1 | |
| | | ● | 楠梓區-高雄市第114期市地重劃工程-地政 局 | 1 | |
| | | ● | 左營區-高雄市第116期市地重劃工程-地政 局 | 1 | |
| | | ● | 仁武區-文小10市地重劃區-地政局 | 1 | |
| 備註： 1. 新開發地區：指重劃區這種新規劃的整體開發區域 2. 生活圈案件：向中央申請『生活圈道路交通系統設計畫』，單一條道路新闢或拓寬 | | | | | |
| 人行道型式-標線型人行道 | | | | | |
| 經費來源 | | | 施作地點 | 標線型 | 備註 |

| 內政部 國土管 理署補 助 | 交通 部公 路局 補助 | 其他 及自 籌經 費 | | 人行 道有 無分 隔軟 桿 (有/無) | |
|------------------------|----------------------|---------------------|------------------|------------------------------------|--|
| ●(刻 正申 請中) | | | 鼓山區臨海路廊 | 無 | |
| | | ● | 小港區松信路(博學路至松華路) | 無 | |
| | | ● | 前鎮區佛德街(草衙二路至和祥街) | 無 | |
| | | ● | 青年一路、青年二路 | 無 | |

伍、預定工作內容及經費

5.1新闢人行道策略

(1)策略法源與核心

依照「行人安全設施條例」規定辦理直轄市及縣(市)主管機關應辦理步行環境調查，依據行人安全需求及道路條件，擬訂分年分期建設計畫，逐年編列預算推動新闢或改善人行道。整體策略以「以人為本」為核心，強調安全、便利與友善的步行環境建設，逐步改善都市步行條件，提升行人交通安全與生活品質。

(2)新闢人行道目標路段

優先辦理都市計畫區內已開闢且道路全寬達12公尺以上之未設人行道路段，並依照本計畫4.2節所訂定之路段優先順序排序原則方法辦理，以針對醫療院所、學校、輕軌、高鐵及其他大眾運輸場站等行人密集區域周邊劃設行人友善區，改善整體區域人行通行環境。

(3)新闢人行道設置原則

新闢人行道設置方式可分為實體分隔與非實體分隔，而道路全寬達12公尺以上之未設人行道路段原則應採實體分隔設置，如實體阻隔人行道設置不易，先期則先以標線型人行道方式增加行人空間，後續

再由工務局配合地方及協調進行實體阻隔設置。由於實體人行道與標線型人行道涉及之權責單位不盡相同，為促進跨局處協調與追蹤增設人行道進程，本市將設置「人行道設置執行工作小組」，並定期召開跨局處會議，以利本計畫順利推行。

新闢人行道原則上不得劃設機車停車格，若有停車需求，應優先採停車彎型式設置於公共設施帶內，且人行道淨寬不得小於1.5公尺，以保障行人通行安全。配合道路整體規劃，設置無障礙斜坡道、導盲設施及綠化景觀，提升步行環境品質，並加強管理與執法，排除障礙物，確保人行道暢通。

➤ 實體人行道(實體分隔)

「市區道路及附屬工程設計規範」表示，實體分隔方式包括緣石、車阻、欄杆、植槽、綠籬等方式。針對道路寬度12公尺以上且尚未設置人行道之路段(優先考量都市計畫區內或人口密集區域)，透過縮減車道寬度或調整道路配置，建置實體人行道，以確保行人擁有獨立且安全之步行空間。同時，依據實際需求設置植栽帶、無障礙設施及適當鋪面材料，以提升步行舒適性與安全性，並兼顧都市景觀與環境需求。

➤ 標線型人行道(非實體分隔)

非實體分隔方式係以標線與標字輔以交通安全設施，劃設前應綜合考量車道淨寬需求、禁停管制及路口行車轉向軌跡，所用標線材質亦須符合高雄市工務局施工規範第02898章相關規定。其標線型人行道，依市區道路及附屬工程設計規範，建議設置於道路寬度小於12公尺以下之道路，宜設置於速限30公里/小時以下路段。若以標線型人行道劃設，應依「道路交通標誌標線號誌設置規則」辦理。

- A. 標線型人行道於路口範圍宜連續設置，並銜接行人穿越道線。
- B. 劃設標線型人行道之路段得同時劃設禁止臨時停車或禁止停車線。

- C. 如設置於行人或學童進出頻繁路段，得增加交通桿以利維持行人安全。
- D. 路側有停車需求時，宜於車道劃設停車空間，以區隔人行道與行車空間。

(4) 規劃過程融入多方意見

透過專家學者及民間團體參與，定期檢討並公布執行情形，確保策略落實與持續改善。

5.2 新闢路段斷面配置

本市針對新闢路段斷面配置將參考「行人交通安全設施設計指引」之道路斷面設計原則辦理，圖2為道路斷面設計原則配置圖示意圖。道路斷面設計原則說明如下：

- 道路全寬為12公尺以下，人行道寬度應為1.2公尺以上，若道路全寬為12公尺以上，人行道寬度則應達1.5公尺以上。
- 車道寬度雙向達或道路寬度達25公尺以上，應增設庇護島。
- 優先配置左轉附加車道。
- 道路速限50公里以下時，車道寬不宜超過3.25公尺，最外側車道寬度不宜超過4.5公尺。
- 道路速限30公里以下時，車道寬度宜採設計規範的下限值3.0公尺設置，服務性道路雙向不分道之車道全寬可依寧靜區規定採4.5~5.5公尺，以達強制減速效果。
- 路側停車應採優先停車彎形式配置，人行道路口擴大外推可縮小人行穿越距離。
- 為維行人與自行車道的品質，依規範規定，行人與自行車共用到最小寬度為2公尺，惟人行道淨寬3公尺以上規劃為行人與自行車共用較為適合，人行道淨寬應配置4公尺以上，方能分別設置雙向通行自行車道及人行道。
- 未達15公尺的道路寬度合計至少為路權寬度的20%為宜。15公尺以上的道路兩側人行道寬度合計宜為路權寬度的25%以上。

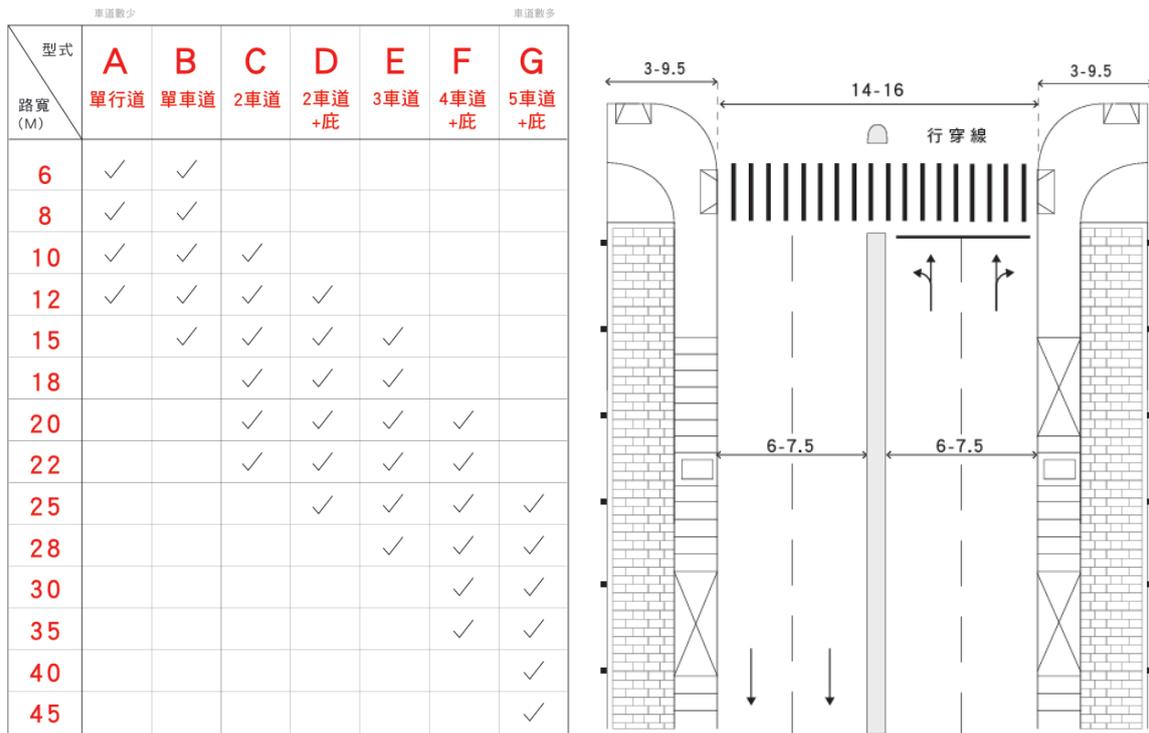


圖2道路斷面設計原則配置圖示意圖

5.3 既有人行道之串聯性

為評估高雄市既有人行道之串聯性，本市透過圖資系統匯出道路全寬達12公尺以上之路段長度及其人行道累積設置長度，若路段僅單側設有人行道，則受圖資系統技術限制，將暫視為該路段兩側皆已完成人行道設置，且部分路段長度可能因為行政區邊界被切分或長度過短而出現些微誤差，導致會有路段是沒有計算在路段的長度。本節之人行道串聯性則以人行道累積長度除以路段總長度計算之百分比表示，當人行道串聯性達100%時，則表示該路段人行道串聯性良好，若人行道串聯性為0%，則可得知該路段兩側皆未設置人行道。其餘情況則依人行道串聯性比例分為0%~25%、25%~50%、50%~75%與75%~100%等級距，合計共六個分類區間。人行道串聯性計算方式示意圖如圖3。根據圖資系統資料分析結果，高雄市都市計畫區內道路寬度達12公尺以上者共計約2,639條路段。其中478條路段之人行道串聯性達到100%；有1,480條路段則完全未設置人行道，串聯性為0%；其餘681條路段雖已局部設置人行道，仍有部分路段可進行增設，如圖4所示。此外，本市更依照各行政區進行人行道串聯性的分析，如表6~表9。



(a)範例一

(b)範例二

圖3人行道串聯性計算方式示意圖

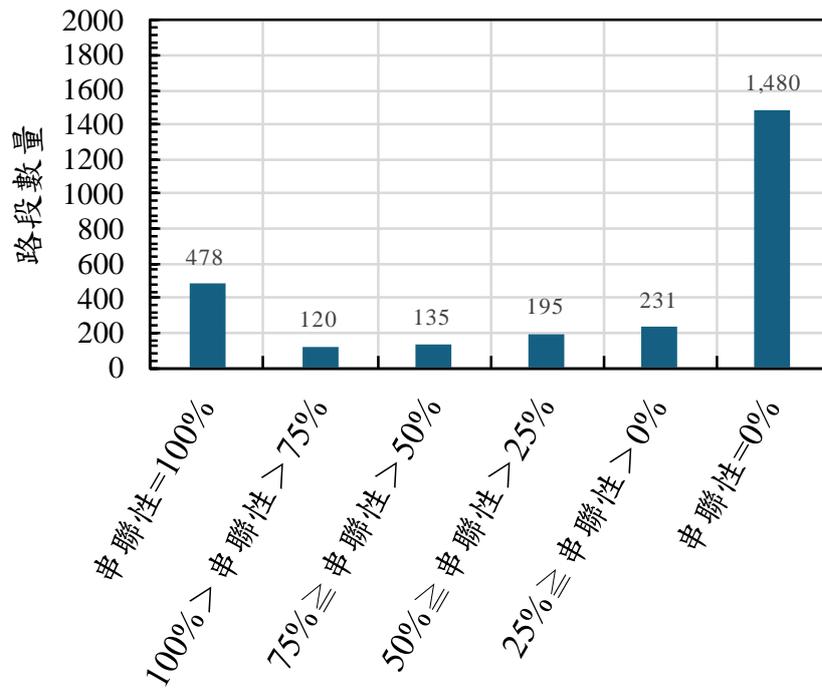


圖4高雄市人行道串聯性(都市計畫區內之路段12公尺以上道路)

表6市中地區各行政區之人行道串聯性(都市計畫區內之路段12公尺以上道路)

| 行政區 | 楠梓區 | | 左營區 | | 鼓山區 | | 三民區 | | 新興區 | | 前金區 | | 鹽埕區 | | 苓雅區 | | 前鎮區 | | 小港區 | | 旗津區 | | |
|------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|--|
| | 路段數量 | 百分比 | |
| 人行道串聯性 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 串聯性=100% | 35 | 17% | 41 | 23% | 47 | 41% | 74 | 29% | 12 | 32% | 5 | 20% | 9 | 38% | 29 | 24% | 50 | 23% | 15 | 8% | 9 | 56% | |
| 100% > 串聯性 > 75% | 12 | 6% | 12 | 7% | 2 | 2% | 24 | 9% | 0 | 0% | 3 | 12% | 2 | 8% | 13 | 11% | 9 | 4% | 14 | 7% | 1 | 6% | |
| 75% ≥ 串聯性 > 50% | 10 | 5% | 8 | 4% | 7 | 6% | 28 | 11% | 3 | 8% | 2 | 8% | 2 | 8% | 8 | 7% | 18 | 8% | 5 | 3% | 1 | 6% | |
| 50% ≥ 串聯性 > 25% | 22 | 11% | 17 | 9% | 10 | 9% | 15 | 6% | 5 | 13% | 5 | 20% | 2 | 8% | 9 | 7% | 16 | 7% | 14 | 7% | 2 | 13% | |
| 25% ≥ 串聯性 > 0% | 25 | 12% | 14 | 8% | 7 | 6% | 8 | 3% | 4 | 11% | 3 | 12% | 1 | 4% | 15 | 12% | 9 | 4% | 32 | 17% | 1 | 6% | |
| 串聯性=0% | 104 | 50% | 90 | 49% | 43 | 37% | 108 | 42% | 14 | 37% | 7 | 28% | 8 | 33% | 47 | 39% | 115 | 53% | 110 | 58% | 2 | 13% | |
| 合計 | 208 | 100% | 182 | 100% | 116 | 100% | 257 | 100% | 38 | 100% | 25 | 100% | 24 | 100% | 121 | 100% | 217 | 100% | 190 | 100% | 16 | 100% | |

表7鳳山地區各行政區之人行道串聯性(都市計畫區內之路段12公尺以上道路)

| 行政區 | 鳳山區 | | 鳥松區 | | 仁武區 | | 大寮區 | | 大樹區 | | 大社區 | | 林園區 | |
|------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| | 路段數量 | 百分比 |
| 人行道串聯性 | | | | | | | | | | | | | | |
| 串聯性=100% | 46 | 15% | 4 | 5% | 8 | 6% | 25 | 21% | 0 | 0% | 3 | 7% | 10 | 15% |
| 100% > 串聯性 > 75% | 11 | 4% | 2 | 2% | 1 | 1% | 3 | 3% | 1 | 4% | 0 | 0% | 1 | 2% |
| 75% ≥ 串聯性 > 50% | 14 | 5% | 2 | 2% | 6 | 5% | 2 | 2% | 1 | 4% | 0 | 0% | 2 | 3% |
| 50% ≥ 串聯性 > 25% | 19 | 6% | 7 | 8% | 16 | 12% | 2 | 2% | 1 | 4% | 0 | 0% | 1 | 2% |
| 25% ≥ 串聯性 > 0% | 36 | 12% | 12 | 14% | 13 | 10% | 10 | 8% | 0 | 0% | 5 | 12% | 4 | 6% |
| 串聯性=0% | 177 | 58% | 60 | 69% | 89 | 67% | 77 | 65% | 23 | 88% | 34 | 81% | 48 | 73% |
| 合計 | 303 | 100% | 87 | 100% | 133 | 100% | 119 | 100% | 26 | 100% | 42 | 100% | 66 | 100% |

表8岡山地區各行政區之人行道串聯性(都市計畫區內之路段12公尺以上道路)

| 行政區 | 岡山區 | | 橋頭區 | | 梓官區 | | 彌陀區 | | 永安區 | | 路竹區 | | 湖內區 | | 茄萣區 | | 燕巢區 | | 田寮區 | | 阿蓮區 | | | |
|------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|----|------|
| | 路段數量 | 百分比 | | |
| 人行道串聯性 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 串聯性=100% | 23 | 18% | 18 | 24% | 1 | 3% | 2 | 9% | 0 | 0% | 0 | 0% | 3 | 8% | 3 | 7% | 3 | 10% | 0 | 0% | 0 | 0% | 0 | 0% |
| 100% > 串聯性 > 75% | 3 | 2% | 1 | 1% | 3 | 10% | 0 | 0% | 0 | 0% | 1 | 3% | 0 | 0% | 1 | 2% | 0 | 0% | 0 | 0% | 0 | 0% | 0 | 0% |
| 75% ≥ 串聯性 > 50% | 4 | 3% | 5 | 7% | 1 | 3% | 0 | 0% | 0 | 0% | 2 | 6% | 1 | 3% | 1 | 2% | 0 | 0% | 0 | 0% | 0 | 0% | 0 | 0% |
| 50% ≥ 串聯性 > 25% | 9 | 7% | 3 | 4% | 6 | 21% | 2 | 9% | 0 | 0% | 3 | 9% | 3 | 8% | 2 | 4% | 1 | 3% | 0 | 0% | 1 | 7% | 1 | 7% |
| 25% ≥ 串聯性 > 0% | 8 | 6% | 3 | 4% | 4 | 14% | 1 | 4% | 0 | 0% | 3 | 9% | 1 | 3% | 3 | 7% | 2 | 6% | 0 | 0% | 4 | 29% | 4 | 29% |
| 串聯性=0% | 79 | 63% | 44 | 59% | 14 | 48% | 18 | 78% | 1 | 100% | 25 | 74% | 29 | 78% | 36 | 78% | 25 | 81% | 2 | 100% | 9 | 64% | 9 | 64% |
| 合計 | 126 | 100% | 74 | 100% | 29 | 100% | 23 | 100% | 1 | 100% | 34 | 100% | 37 | 100% | 46 | 100% | 31 | 100% | 2 | 100% | 14 | 100% | 14 | 100% |

表9旗美地區各行政區之人行道串聯性(都市計畫區內之路段12公尺以上道路)

| 行政區 | 旗山區 | | 美濃區 | | 杉林區 | | 內門區 | | 茂林區 | | 甲仙區 | | 六龜區 | | 桃源區 | | 那瑪夏區 | | |
|------------------|------|------|------|------|------|-----|------|-----|------|-----|------|------|------|-----|------|-----|------|-----|--|
| | 路段數量 | 百分比 | 路段數量 | 百分比 | 路段數量 | 百分比 | 路段數量 | 百分比 | 路段數量 | 百分比 | 路段數量 | 百分比 | 路段數量 | 百分比 | 路段數量 | 百分比 | 路段數量 | 百分比 | |
| 人行道串聯性 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 串聯性=100% | 1 | 5% | 1 | 5% | - | - | - | - | - | - | 1 | 10% | - | - | - | - | - | - | |
| 100% > 串聯性 > 75% | 0 | 0% | 0 | 0% | - | - | - | - | - | - | 0 | 0% | - | - | - | - | - | - | |
| 75% ≥ 串聯性 > 50% | 0 | 0% | 1 | 5% | - | - | - | - | - | - | 1 | 10% | - | - | - | - | - | - | |
| 50% ≥ 串聯性 > 25% | 1 | 5% | 0 | 0% | - | - | - | - | - | - | 1 | 10% | - | - | - | - | - | - | |
| 25% ≥ 串聯性 > 0% | 1 | 5% | 2 | 10% | - | - | - | - | - | - | 0 | 0% | - | - | - | - | - | - | |
| 串聯性=0% | 17 | 85% | 17 | 81% | - | - | - | - | - | - | 7 | 70% | - | - | - | - | - | - | |
| 合計 | 20 | 100% | 21 | 100% | - | - | - | - | - | - | 10 | 100% | - | - | - | - | - | - | |

5.4 預估經費

承本計畫5.2節所述，本市新闢路段斷面配置將參考「行人交通安全設施設計指引」之道路斷面設計原則辦理。該指引針對道路寬度超過12公尺道路共有4種道路斷面配置型式，分別為型式D、型式E、型式F以及型式G，上述各型式之單側人行道寬度依序為2~7公尺、3~8公尺、3~9.5公尺以及4~12公尺，而左轉量較多之路段，則建議優先採用型式E或型式G配置，各型式道路斷面配置圖如圖5~圖8。

鑒於本市規劃增設人行道路段所適用之道路斷面配置圖不盡相同，因此暫以型式D~G單側人行道寬度上下限值(下限值2公尺、上限值12公尺)之平均值作為經費預估之基準寬度，即取7公尺作為預估人行道寬度。依照「市區道路及附屬工程設計規範」規定，人行道與車道之區隔方式可分為實體分隔與非實體分隔，優先採實體分隔設置。

另根據本市114年與115年增設人行道之建設規劃(如第4.3節)，114年度預計增設人行道總長度至少5公里，其中實體人行道長度預計為3公里，標線型人行道預計為2公里；而115年度預計增設總長度為9公里，其中實體人行道預計為5.4公里，標線型人行道為3.6公里。114年與115年人行道增設工程之預估經費分別為新台幣2.03億元(每公里平均單價為0.406億元)及3.35億元(每公里平均單價為0.372億元)，如表10與表11。上述經費試算係依據本計畫各年度績效指標目標值進行初步估算，後續將視實際執行情形進行滾動式調整與修正。

表10增設人行道之經費預估表(114年度)

| 項次 | 項目 | 單位 | 單價 | 數量 | 複價 |
|----|--------|----------------|---------|---------------------------|--------------|
| 一 | 實體人行道 | m ² | 約7,800元 | 21,000 (長度3,000m×寬度7m) | 約163,800,000 |
| 二 | 標線型人行道 | m ² | 約2,800元 | 14,000 (長度2,000m×寬度7m) | 約39,200,000 |
| 合計 | | | | | 203,000,000 |

表11增設人行道之經費預估表(115年度)

| 項次 | 項目 | 單位 | 單價 | 數量 | 複價 |
|----|--------|----------------|---------|---------------------------|--------------|
| 一 | 實體人行道 | m ² | 約7,800元 | 37,800 (長度5,400m×寬度7m) | 約294,840,000 |
| 二 | 標線型人行道 | m ² | 約2,800元 | 14,400 (長度3,600m×寬度7m) | 約40,320,000 |
| 合計 | | | | | 335,160,000 |

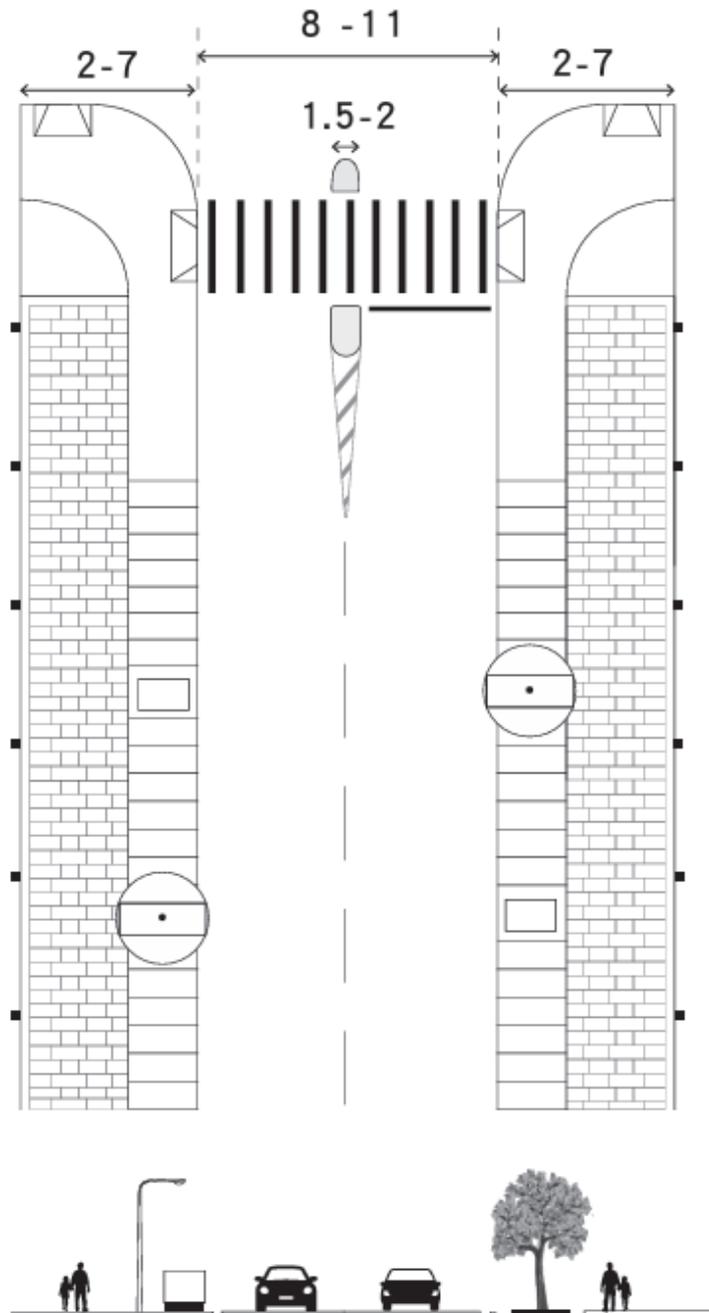


圖5道路斷面設置原則-型式D

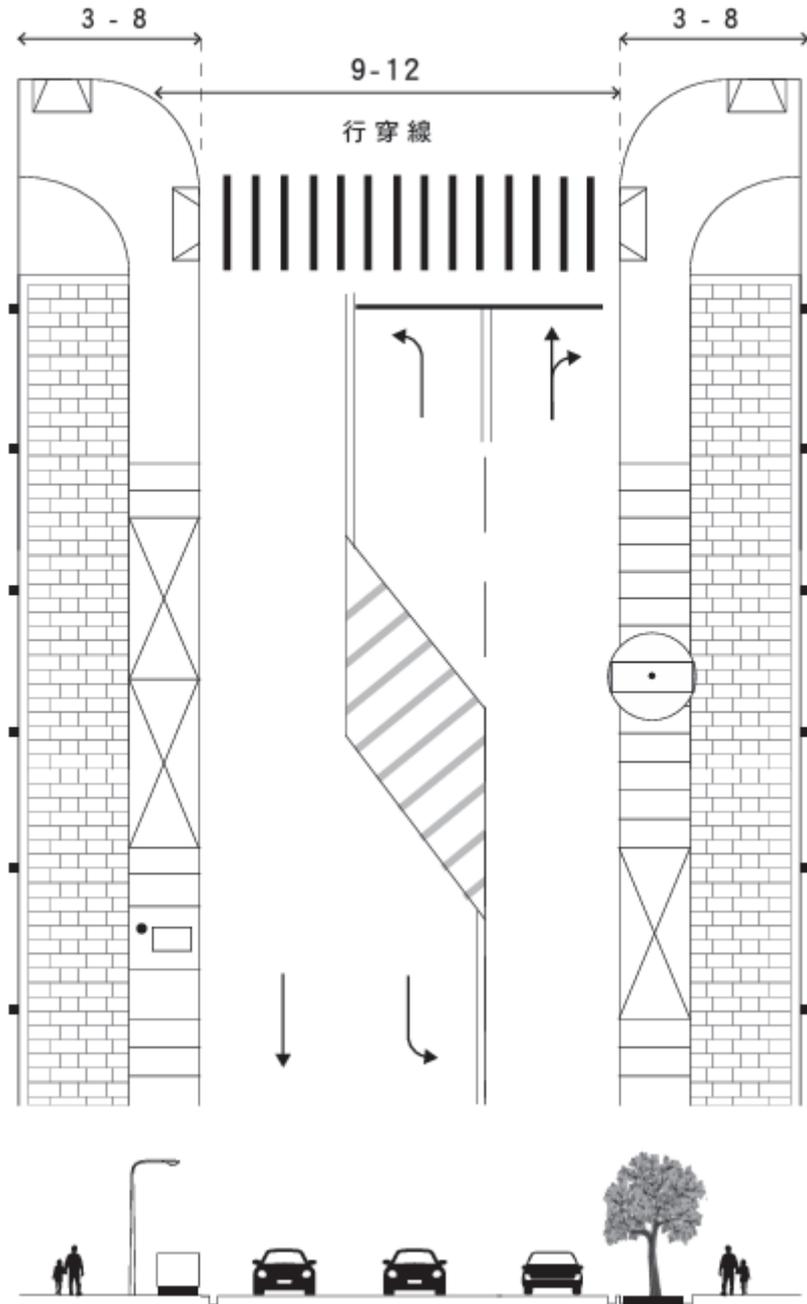


圖6道路斷面設置原則-型式E

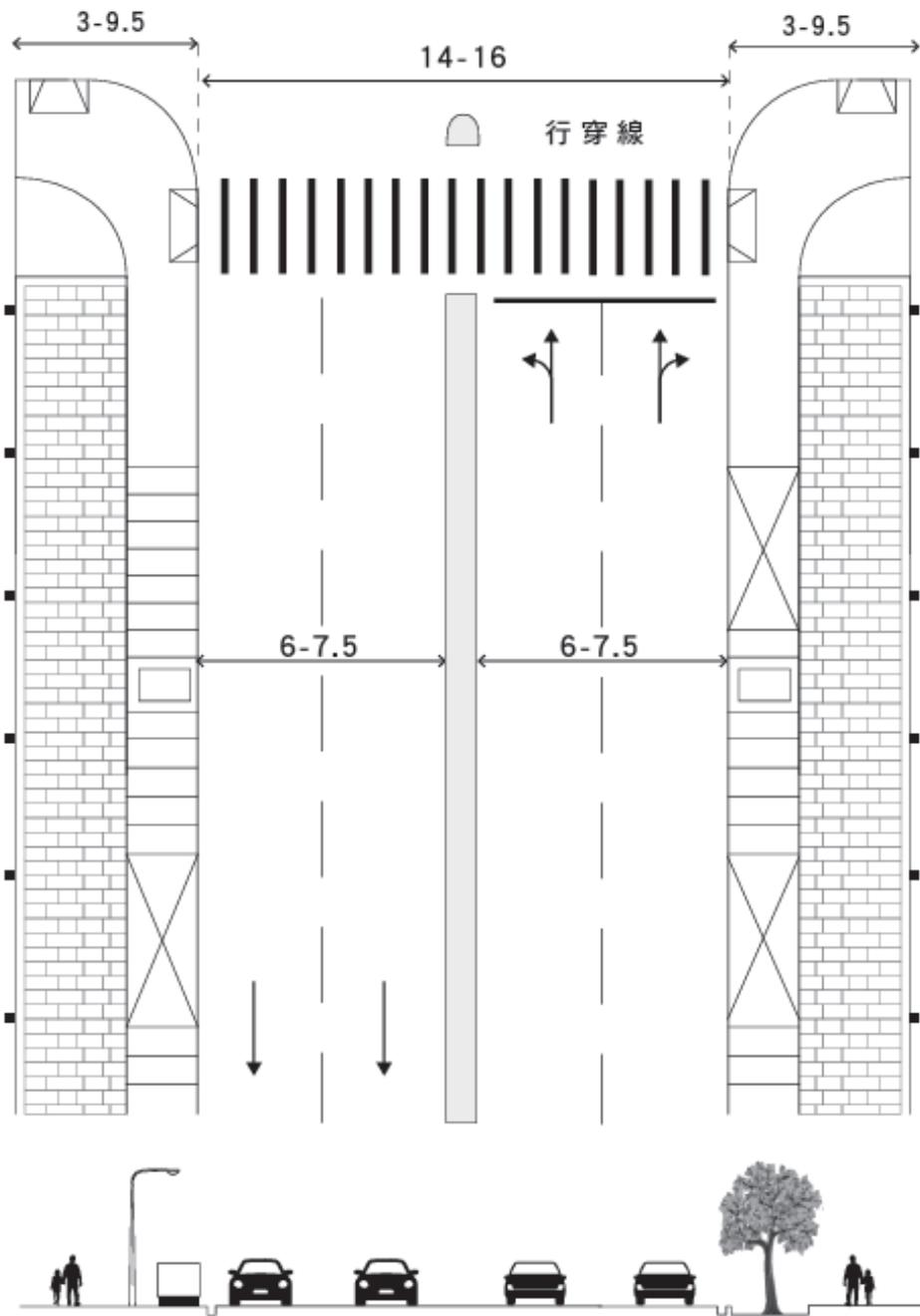


圖7道路斷面設置原則-型式F

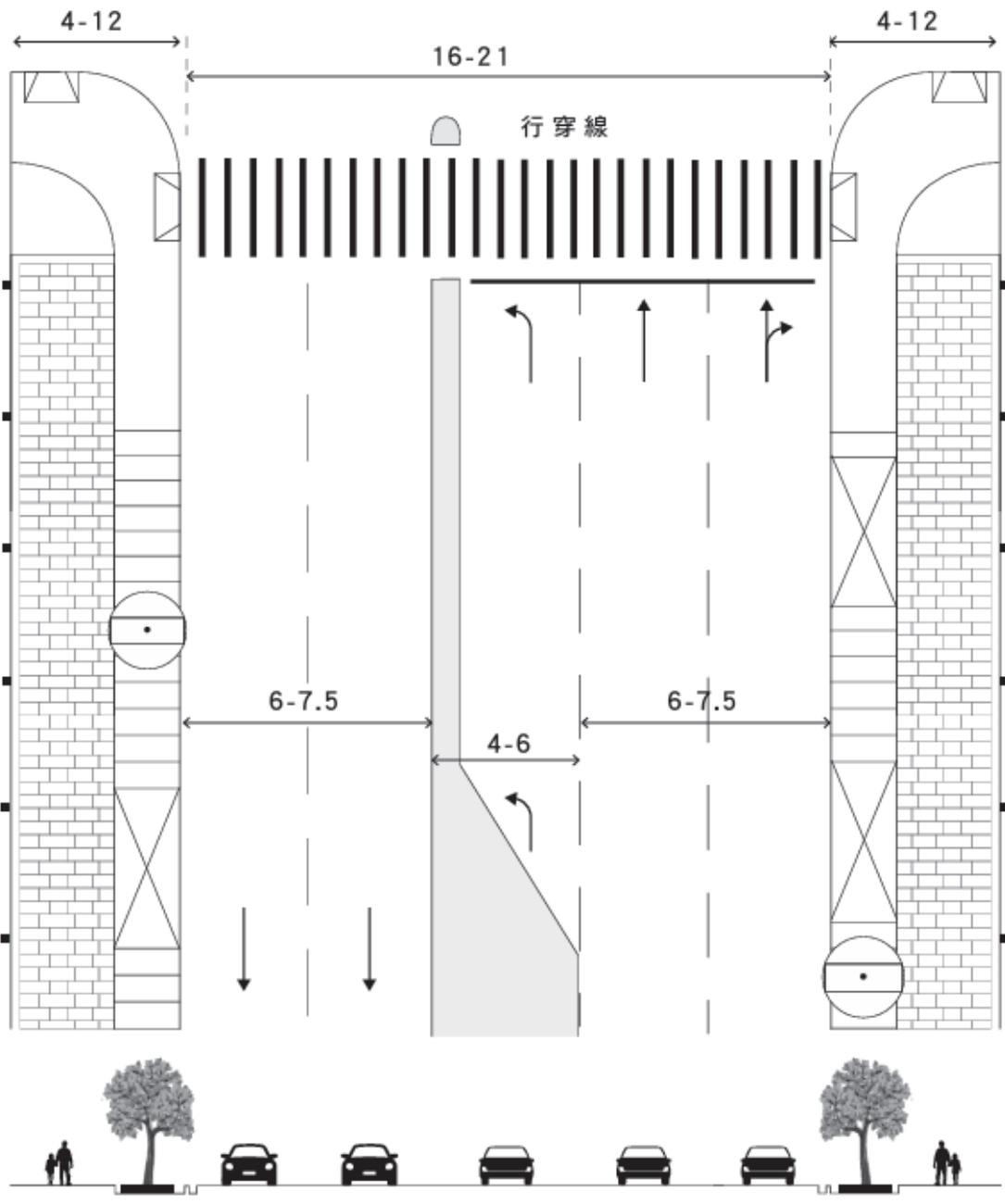


圖8道路斷面設置原則-型式G

陸、預期成果及效益

- 透過辦理分年分期建設計畫(114至115年)增設人行道共計14公里(114年度5公里、115年度9公里)，以期將都市計畫區內全寬達12公尺以上道路尚未設置人行道比例從43%降至42%。
- 增設行人之通行空間，明確劃設人車分流動線，行人被迫與車輛共道，逐步提升人行環境之安全性。
- 填補人行路線斷點，建立完善且連續的通學路廊，並串聯周邊住宅區、學校、公園、醫療院所、輕軌、高鐵及其他大眾運輸沿線車站等人口密集區域。
- 提供高齡者、兒童、行動不便者與嬰幼兒照護者安全通行空間，打造平權且具包容性之公共通行環境，落實全民共享之以人為本願景。
- 提供安全、舒適的步行空間，有助於提升民眾以步行替代短程機動交通的意願，進而降低碳排放與能源消耗，達成節能減碳之目標。

附件