

書面質詢及答覆

第七屆第一次定期大會議員書面質詢 全文

三八七

質詢日期：84年3月30日

質詢議員：龐建國

質詢對象：陳市長水扁

題 目：市府應對道路坑洞負起責任
說 明：一、改善臺北市交通狀況、維持行車流暢是全臺北市民的期望。欲達成此一目標，除了執行中的維持路口淨空、加強違規取締等工作之外，道路硬體設施也應予重視。

二、道路品質不良非僅影響交通流量，更嚴重影響行車安全。本市許多交通要道上坑洞遍布，本席認為各種工程車往來頻繁及工程單位回填不實是造成這種現象最主要的因素。尤其是下雨天之後，大大小小的水窪更將臺北國際都會的形象破壞無遺。

三、最高法院七十三年已有判例：臺南市政府因管理路

答覆單位：台北市政府（工務局）

答：一、本府工務局養護工程處為避免道路反覆挖掘已訂定「台北市道路挖掘埋設管線加強管制措施」以貫徹實施「統一挖補」作業。對於已執行完成路段皆予以資訊化列管並比照道路新拓建完成三年內嚴禁申請挖掘使用。

二、為落實道路修補與回填作業，本府工務局研訂「埋設管線施工品質管制措施」（如附件），並自83年7月1日起實施以明確劃分權責與加重管線單位施工責任，同時自八十四年度起全面不代辦道路挖掘路面修復工作。為期上述措施預期績效之達成，每月定期召開「敷設管線協調會議」檢討執行得失與研商改進措施據以改善。

三、為有效提昇道路品質，編列預算辦理逾齡道路之銑刨加鋪或整修。除促請管線單位加強施工管理並考核列管外，同時貫徹實施「晨間查報作業」如發現違規施工即函促限期改善與暫停施工。另責成抽驗小組從事抽驗工作。俟改善

段留有坑洞未能即時修補，又未設置警告標誌，造成民衆身體、財產損害，必須負擔賠償責任。臺北市是全國重大工程密度最高的城市，實應謹記前例，確實維護臺北市民之行車安全。

四、本席強烈要求：

1. 養工處立即提出管制道路挖掘之具體計畫。
2. 工務局立即行文市府各工程單位及營造廠商，明確要求落實道路修補與回填作業。
3. 市政府對於道路坑洞應主動出擊，對應負責而未負責之單位處以行政罰，以維道路平整與市民安全。

複驗合格始得繼續施工。違規情節依規定罰處與公諸報端，必要時移送法辦。

台北市政府工務局養護工程處

主旨：本府自八十四年度開始全面不予代辦道路挖掘路面修復，為有效提升道路品質，研訂「埋設管線施工品質管制措施」，詳如說明，請切實規劃配合辦理，請 查照。

說明：一、據本府工務局養護工程處（以下簡稱養工處）案陳83年

2月1日邀請 貴公司、局、處等單位研商結論辦理。二、本府自八十四年度起全面不予代辦道路挖掘路面修復，為確保道路品質，茲研訂相關措施如左：

(一)計畫性統一挖掘案件一律由配合單位應於未辦理該工程發包前逕先橫向協調統籌擇一單位專責代辦管溝修復鋪面作業。至於先期協調由養工處協助召開會議釐定。

(二)管溝如屬緊急搶修或零星工程（不含用戶管）仍宜由管線單位自修。如因不及配合者養工處基於交通安全之考量並視修復能量配合機動性代修，其修復費用由管線單位負擔。

(三)管線單位於辦理埋設管線驗收同時通知養工處轄區分隊派員會驗，其路面修復自會驗通過之日起負責保固一年。養工處僅就路權部分接管。保固期間路面發生下陷或龜裂應作第二次之加鋪維修。如涉及國家賠償法時由管線單位自行負責理直。養工處保有追償權。保固期滿交由養工處負責維修。

(四)計畫性或用戶管線挖掘案件其長度逾五十公尺，不論管溝條數其路寬在八公尺以下者施工管線單位應負全

面銑刨五公分，加鋪五公分厚瀝青混凝土面層。至於施工路段路寬在八公尺以上挖掘管溝未滿一車道比照辦理銑刨加鋪一車道，超過一車道則累計增辦二車道銑刨五公分，加鋪五公分厚瀝青混凝土面層。於慢車道有分隔島設施者，以分隔島為界計算路寬。

(五)管線單位挖掘紅磚人行道以機械施工則須負責全面整修。若採以人工挖方則須以規則帶狀修復。

三、本案上有關措施自84年度（83年7月1日）起實施，請配合辦理。

三八八

市長 黃大洲

質詢日期：84年3月30日

質詢議員：謝英美

質詢對象：環保局、交通局

題目：南港區的噪音，除了固定監測之外，應有明確、有效的管制辦法。

說明：一、南港位處北市偏東地區，以往因地狹人稀，噪音問題不存在。

二、然近數年來，南港日益繁榮，移入人口增加，加上北二高及商、住工地紛紛施工，南港人的夢魘，除了垃圾、空氣之外，又增一項，即是噪音。

三、環保局的八個噪音監測站中，南港胡適國小及考試院的噪音量總是「名列前茅」，在這種長期日夜不寧，工作不集中，上學聽不清、睡亦不安穩情形下，南港人何辜？市政單位又何忍坐視？