

質詢對象：交通局、台北大眾捷運公司

質詢題目：市民多走冤枉路，借問「捷運車站」何處去？莫幸羊！

說明：

一、本席日前接獲多起民眾陳情，指出台北市捷運站指示牌，未指出該站站名為何，到時常找車站時，多走了許多冤枉路，更浪費時間。

二、台北捷運系統自木柵線通車以來，淡水線、新店線、板南線也陸續通車，捷運公司在各捷運站體周遭路口設置許多捷運站指示牌，如向前直行、向左、向右等，但是許多藉由捷運站體作為路標的用路人，卻往往不知道向左、右轉的捷運站名為何，致時常多走冤枉路，在台北交通混亂、壅塞的當前，不明確的車站指示牌，造成用路人極大的困擾。

三、經本席助理實地勘察，許多捷運站確實造成用路人困擾，如和平東路、復興南路口，依指示牌知道左右轉會到捷運站，卻不知到該站名為何？是「六張犁」站或「科技大樓站」；又如羅斯福路四段、基隆路四段口，雖有設捷運站左右指示牌，卻不知到是「公館站」、「或「興隆站」，用路人往往到站後，才知道要到達的捷運站並不是預計前往的站，不僅浪費時間，更顯現出市府在小細節，卻無法造福用路人的權益。

四、捷運公司標示、路標、及站內指示線，向來混亂、不清，為乘客所詬病，卻不見捷運公司用心改善，如今捷運路網形成，乘客每日平均逼近百萬人次，如何提供舒適搭乘環境？捷運公司必須詳加檢討改進。本席

據此強烈建議，台北捷運公司必須加強捷運車站左、右轉方向的指示路標，在易混淆路口，加強指示站體名稱為何？「如附件圖片標示」。雖然所耗費經費不多，但對台北市用路人來說，確是一大福音。畢竟台北市交通，在尖峰時段仍然非常壅塞，若一時走錯捷運站，在返回時往往已經耗費了不少寶貴時間，並請捷運公司於二週內，提出具體改善措施。

答覆單位：台北市政府（交通局）

答：一、有關捷運車站標誌之設置，係依據「道路交通標誌標線號誌設置規則」第一一八條之四規定辦理，該標誌係用以指示捷運車站位置，設於捷運車站附近適當之處，並得以附牌指示方向及距離。

二、為指示用路人捷運車站位置，現在捷運車站周邊之交岔路口多已依據設置規則設置捷運車站標誌，並輔以岔路口設置之路名標誌，用路人可辨別捷運車站所在位置與捷運站名。

三、捷運路網已陸續完成，為提供用路人搭乘捷運或利用公車轉乘之站名資訊，臺北市交通管制工程處將檢討於捷運車站標誌下方另掛捷運站名。

二十五

質詢日期：九十年九月四日

質詢議員：高建智

質詢對象：養工處

質詢題目：馬英九逢扁必反，就連單純的人行道更新工程也能整到總統府。

一、目前台北市政府執行人行道改善工程在重慶南路、中山南北路（第一標）兩路段，預計完工日期皆在十月國慶大典之後，以往國慶大典時，總統府周邊的工程都必須停工，讓國慶大典順利進行，但是今年總統府周邊的人行道工程卻遲遲拖延到國慶大典後才會完工，本席質疑這又是馬英九「逢扁必反」另一招，工程的進行將導致國慶日交通混亂，嚴重到可能傷及民眾，更進一步會損及國家形象。本席建議貴處，總統府周邊的人行道工程，應提前在國慶大典前完工，以便讓國慶當日活動順利進行。

二、台北市政府人行道更新工程，表面上是一項貼心的「為民服務」政策，讓民眾以為走在更新後看似平坦又美觀的人行道上，是一件很舒服享受的事。但是，有些人行道考慮機車彎的改建就犧牲人行道路面使用權，行人走在人行道上並不會比較安全，本席建議，人行道機車彎的改建，必須衡量人行道路路面的使用面積，不應該因為機車彎而犧牲人行道。

三、當北市在為統籌分配款爭個你死我活時，馬市長就應該仔細思考各項建設預算分配情形，就人行道更新工程來說，本席建議，並不是每一條人行道都有必要更新，既無破損也不會影響民眾行走的人行道就不需要強行開挖，有些企業已認養的人行道就維持原貌，畢竟，更新人行道工程對交通秩序、行人行走以及噪音、空氣污染等都造成很大的影響，不應該單純因為全面更新而更新。

答覆單位：台北市政府（工務局）

四、本席強烈建議，台北市各個行政區人行道更新工程的施工情況，應考慮周邊環境而縮短其施工期限，快速、確實地完工，學校周邊的人行道也應該利用暑假期間完工，避免開學時影響學生上下學秩序。人行道更新前必須考量一些情況特殊的地段，在適當期間盡速完工，使造成民眾不便的情況減至最低。

答：一、所稱本府辦理重慶南路、中山南北路（第一標）人行道工程，其預定完工日期皆在十月國慶大典以後，恐導致國慶日交通混亂，建議總統府周邊能提前於國慶大典前完工乙節，經查該二件工程施工範圍分別為和平西路至忠孝西路暨愛國東、西路至長安東、西路段，其開工日期為九十年三月十六日暨九十年四月二十三日，預定完工日期分別為九十年十月二十二日暨九十年十月十九日，惟於總統府周邊路段，本府已督商加派人員、機具全力趕工中，預定於九月底前可施工完成，屆時將如往年一般，不會有影響國慶日交通、傷及民眾及損及國家形象情事發生。

二、目前本府辦理人行道更新併案設置機車彎，均依本府交通局八十九年十二月十二日所制訂之機車彎設置原則辦理（無騎樓 4m 以上、有騎樓 3.5m 以上設置）；且本府交通局於訂定本設置原則係考量人行道路空間及輪椅行走雙向各行一部之最小寬度加上其他相關設施，故人行道設置機車彎應不致影響人行空間及行人權益。

三、另有關本府目前辦理之人行道改善工程係為改善市容將全市老舊及破損嚴重之紅磚鋪面循序更新，以提供市民一個嶄新、美觀之步行空間，部份路段雖仍堪用或因破損不堪

暫以混凝土鋪面修補以維行人通行，但為考量全路段整體景觀之一致性，均會通盤考量並整體規劃。

四有關臺北市學校周邊人行道利用暑假施工乙節，本府前即指示各施工單位須利用學校暑假期間施工，以避免影響學校上學秩序及學生安全，經查本府工務局陳局長於開學前（九十年八月二十九日）曾會同教育局李局長至影響學校周邊工程視察辦理情形，除百齡國小周邊因開工較晚（九十年七月九日）施工範圍較大（學校四周），故無法於開學前全面完工；惟正門口已於九十年八月二十八日施作完妥，全部範圍業已協調承商趕工，預計於九十年九月二十五日前可完成，期間將督商加強設置安全設施以維學生安全。

二十六

質詢日期：九十年九月四日

質詢議員：李建昌

質詢對象：台北市長馬市長英九、環保局沈局長世宏

質詢題目：電動腳踏車已上路，相關法令付之闕如？

說明：台北市環保局今年八月補助財團法人環境基金會，協力推廣電力輔助腳踏車宣導及辦理試乘，經本席深入瞭解，電動腳踏車的推廣可能會出現下列問題：

一、電力輔助腳踏車補助後購買仍須約一萬兩千元至一萬七千元，價格仍屬昂貴，且保管不易，倘若遭竊民眾損失不少。加上充電時間需約六小時，每次充滿電僅能騎乘約四十公里，雖具有可攜帶式充電設計，但充電地點何處覓？倘若以人力踩電動腳踏車，則太費力

，非原先構想可作通學、休閒或家庭主婦購物之工具之族群所能負荷，肯定會造成購買意願與接受度低落。

二、騎腳踏車是否需配戴安全配備（如安全帽、護膝等）與可否載人等問題，目前相關法令並無規範，而電力輔助腳踏車的時速可達二十五至三十公里，速度與市區行駛機車的規定速度相差不大，但目前電力輔助腳踏車之歸類與定位不明，在無相關法令規範下，日後必定會出現道路安全的問題。屆時，市府又有何權宜措施？

本席認為電動腳踏車的推廣，立意良善，但有鑑於之前電動機車與計程車改用瓦斯燃料的推廣皆成效不彰，本席認為一個好的環保政策不僅需要初期的大力推廣更需要和期推行與不斷改進。

答覆單位：台北市政府（環保局）

答：一、據八十九年統計，本市約有九十六萬輛機車，每日在大臺北都會地區騎乘穿梭，對本市整體空氣品質具有相當程度影響與衝擊，而電力輔助腳踏車是一種符合環保、安全、節省能源的綠色交通工具，除了無空氣污染排放及噪音外，加上採用可攜式充電組，相當適合都會區的民眾使用，不論是做為上班上課代步、上街購物、安全巡邏、捷運轉乘及休閒運動，電力輔助腳踏車實為一兼具環保、休閒之代步交通工具。

二、依九十年五月三十日修訂最新之「道路交通安全規則」規定，電力輔助腳踏車係指經型式審驗合格，以人力為主、動力為輔之電力輔助腳踏車，不需發給證照並納歸為腳踏