

## 4.4 環境影響初步說明

### 4.4.1 環境敏感區位及特定目的區位

為掌握本計畫「鹿港轉運站」基地位置是否位處於環境敏感區位或特定目的區位之限制範疇，本小節將依行政院環境保護署 102.03.27 環署綜字第 1020023594 號令修正發布「開發行為環境影響評估作業準則」中所載 35 項「環境敏感區位及特定目的區位」調查項目，配合現場勘查確認，整理如表 4.4-1 所示。

依據行政院環保署所公告「直轄市、縣(市)各級空氣污染防制區劃定表」，彰化縣在懸浮微粒項目劃定為三級防制區；臭氧、二氧化硫、二氧化氮、一氧化碳劃定為二級防制區。本計畫「鹿港轉運站」基地開發規模有限，預期會產生之影響應屬輕微，後續於施工階段及營運階段，輔以相關防治措施，應即可有效降低對環境之影響。

表 4.4-1 環境敏感區位及特定目的區位限制調查表

項次	開 發 區 位	是 未 知 否	說 明
1.	是否位經「臺灣沿海自然環境保護計畫」核定公告之「自然保護區」或「一般保護區」？	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	非屬左列區域
2.	是否位於國家重要濕地？	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	非屬左列區域
3.	是否位經河口、海岸潟湖、紅樹林沼澤、草澤、沙丘、沙洲、珊瑚礁或其他濕地？	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	未屬左列區域
4.	是否位於自來水水質水量保護區？	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	非經過左列區域
5.	是否位於飲用水水源水質水量保護區或飲用水取水口一定距離？	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	非經過左列區域
6.	排放廢(污)水之承受水體，自放流口以下至出海口前之整體流域範圍內是否有取用地面水之自來水取水口，或事業廢水預定排入河川，自預定放流口以下 20 公里內是否有農田水利會之灌溉用水取水口？	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	非經過左列區域
7.	是否位於重要水庫集水區、蓄水範圍或興建中水庫計畫區？	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	非屬左列區域
8.	是否位經特定水土保持區？	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	非屬左列區域
9.	是否位經野生動物保護區或野生動物重要棲息環境？	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	非屬左列區域
10.	是否位經獵捕區、垂釣區？	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	非經過左列區域
11.	是否有保育類野生動物或珍貴稀有之植物、動物？	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	未發現左列動植物
12.	是否位於文化資產保存法第三條所稱之文化資產(含水下文化資產)所在地或保存區或鄰接地？	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	非屬左列區域
13.	是否位經國家公園、國家風景區或其他風景特定區？	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	未經過左列區域
14.	是否有獨特珍貴之地理景觀？	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	未有左列地理景觀
15.	是否位經保安林地、國有林、國有林自然保護區或森林遊樂區？	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	非屬左列區域
16.	是否位於取得礦業權登記之礦區(場)或地下礦坑分佈地區？	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	非屬左列區域
17.	是否位於水產動植物繁殖保育區、漁業權區、人工魚礁禁魚區或其他漁業重要使用區域？	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	非屬左列區域

項次	開 發 區 位	是 未知 否	說 明
18.	是否位經河川區域、地下水管制區、洪水平原管制區、水道治理計畫用地或排水設施範圍？	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	非經過左列區域
19.	是否位經地質構造不穩定區(斷層、地震、地災害區)或河岸、海岸侵蝕地帶？	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	非經過左列區域
20.	是否位於地質法公告之地質敏感區？	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	非屬左列區域
21.	是否位經空氣污染三級防制區？	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	經查彰化縣屬於懸浮微粒空氣污染三級防制區
22.	是否位於第一、二類噪音管制區？	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	非屬左列區域
23.	是否位於水污染管制區？	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	非屬左列區域
24.	是否位於海岸、山地、重要軍事管制區、要塞保壘地帶、軍事飛航管制區或或影響四周之軍事雷達、通訊、通信或放射電波等設施之運作？	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	非屬左列區域
25.	是否位於已劃設限制發展地區(不可開發區及條件發展區)	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	非屬左列區域
26.	是否位於飛航管制區？	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	非屬左列區域
27.	是否位於山坡地或原住民保留地？	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	非屬左列區域
28.	開發基地面積是否百分之五十以上位於百分之四十坡度以上？	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	非屬左列區域
29.	是否位於森林區或林業用地？	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	非屬左列區域
30.	是否位於特定農業區、山坡地保育區、古蹟保存用地、生態保護用地或國土保安用地？	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	非經過左列區域
31.	是否位於特定農業區經辦竣農地重劃之農業用地？	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	非屬左列區域
32.	是否位於都市計畫之保護區？	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	非屬左列區域
33.	是否位於核子設施周圍之禁建區及低密度人口區？	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	非屬左列區域
34.	是否位於海拔高度一千五百公尺以上？	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	非屬左列區域
35.	是否有其他環境敏感區或特定區？	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	依地形圖及現勘研判，非屬左列區域

資料來源：本計畫整理分析。

## 4.4.2 環境影響評估需要性分析

### 一、環境影響評估相關法規探討

本計畫屬於客運轉運站興建工程，環境影響評估相關法規主要依據現行「環境影響評估法」、「環境影響評估法施行細則」及「開發行為應實施環境影響評估細目及範圍認定標準」等相關規定進行探討分析。

#### 1.環境影響評估法

環境影響評估法(92.01.08)第五條第一項第二款規定：「下列開發行為對環境有不良影響之虞者，應實施環境影響評估：…道路、鐵路、大眾捷運系統、港灣及機場之開發……其他經中央主管機關公告者。」

#### 2.開發行為應實施環境影響評估細目及範圍認定標準

依據「開發行為應實施環境影響評估細目及範圍認定標準」(102.09.12)第二十六條規定：高樓建築，有下列情形之一者，應實施環境影響評估：

- (1)住宅大樓，其樓層三十層以上或高度一百公尺以上。
- (2)辦公、商業或綜合性大樓，其樓層二十層以上或高度七十公尺以上。

而依據第三十一條規定：其他開發行為，有下列情形之一者，應實施環境影響評估：

- (14)觀光(休閒)飯店、旅(賓)館之興建或擴建，符合下列規定之一者：

●◎位於都市土地，申請開發或累積開發面積五公頃。

## 二、辦理環境影響評估之必要性

本計畫為客運轉運站之開發，基地係位於鹿港福興都市計畫區內，總開發面積約 0.88 公頃，屬於建築工程，參查前述「開發行為應實施環境影響評估細目及範圍認定標準」之規定，並無針對都市計畫轉運(車站)專用區之開發認定標準，惟考量本計畫開發類型屬於建築工程，並附屬開發事業包含商業空間及旅館業，基此，暫以「開發行為應實施環境影響評估細目及範圍認定標準」之第二十六條及第三十一條進行檢討分析，經初步檢討結果，本計畫「鹿港轉運站」開發面積約為 0.88 公頃，站體建築高度為 11 層(43.6 公尺(方案一))或 10 層(40.4 公尺(方案二))，均未達到二十層以上或高度七十公尺以上，以及開發面積五公頃之認定標準，因此，本計畫所研擬轉運站(方案一或方案二)之開發，其未來於開發前應不需辦理環境影響評估。

### 4.4.3 環境影響初步分析

#### 一、河川及地面水體水質

##### 1. 施工期間

未來本計畫「鹿港轉運站」於施工期間，各施工面所產生污染源大多集中於工區內，主要來源包括下列各項：

##### (1) 施工行為產生非點源污染

本計畫「鹿港轉運站」之施工行為，係屬建築營造工程，並不使用農藥或化學肥料等，施工作業所產生的非點源污染，主要為地下室開挖及取棄土作業，使地表裸露及土壤流失導致下游承受水體濁度增加。

然本計畫「鹿港轉運站」之施工面積有限，且地下層施工期程約佔總工期的 1/4，若地下層施工完成，地表經回填後，可優先進行部分地面綠化植生工程，並採行必要沉澱處理，將可減輕其對河川水質影響。

##### (2) 施工機具溢漏之廢油脂

其主要來源為施工過程中機具(如：吊車、挖土機、推土機、載重卡車等)可能產生之廢油脂，於其施工保修整置期間所滲漏之柴油、潤滑油及機油等，其滲漏液若滴落於地面，隨工區地表逕流流入下游承受水體，將污染附近水體水質。

施工機具洩漏之油污量，除少數為操作期間不慎滲漏外，大部分皆為維修人員處理不當，或任意傾倒導致流失所致。此等污染行為皆可要求承包商對所有廢機油等禁止任意置放或隨意傾倒，應定點集中收集保管，並視其保管數量多寡再委託代處理業處理，預期對當地水體水質之影響應屬輕微。

### (3) 施工人員所產生之生活污水

施工期間之駐地施工人員生活所需而產生之污水，主要為排泄物污水及清洗污水，一般生活污水主要之污染物為生化需氧量(BOD)及懸浮固體(SS)，排入區域排水後，對下游水質所產生之影響。

本計畫「鹿港轉運站」基地範圍附近並無其他污染源，且施工面積有限，因此，當施工人員所產生之生活廢水，若經初步污水處理至符合放流水標準，預期對現有區域排水系統影響甚微。

## 2. 營運期間

營運期間之廢污水來源，主要為建築基地內收集之地表逕流排水，地表逕流對於河川水質之影響程度，將視其逕流量及下游承受水體之涵容能力而定，一般地表逕流量水質，常含少量生化需氧量(BOD)、懸浮固體物(SS)及油脂等，將對河川水質略有影響。一般降雨初期，地表逕流量常挾帶平時蓄積的塵埃、胎屑、污染物等，使其水質狀況稍差，惟本計畫「鹿港轉運站」基地開發面積不大，並降雨經過若干延時，或歷經暴雨大量稀釋，其影響程度仍然有限。

## 二、地下水水質

一般建築工程影響地下水水質之途徑，主要為施工期間之地下室開挖及地盤改良作業，因灌漿藥液之膠化凝固作用，致污染地下水質；至於營運期間對於地下水水質的影響則應微乎其微。而依據本計畫初步研析瞭解，未來經研擬適當開挖方式及地工結構，大抵可有效降低施工及營運期間對於地下水水質之污染程度。

## 三、空氣品質

### 1. 施工期間

本計畫「鹿港轉運站」施工期間影響空氣品質之因素，主要為各種施工機具的操作及運輸車輛之出入等，均可能排放空氣污染物，因而影響附

近地區及其運輸路徑沿線之空氣品質，而該等活動所排放之空氣污染物約可分為2類，一為施工面機具車輛排放源，另一為運輸車輛排放源。施工面機具車輛排放源，主要來源為施工期間挖填整地及吊裝作業等，因其地表裸露引起塵土飛揚，致使工區附近空氣中之懸浮微粒濃度略為增加；而施工運輸車輛影響空氣品質，其主要因素為其車輛行駛時所捲起揚塵及車輛本身排放廢氣，如一氧化碳(CO)、氮氧化物(NO<sub>x</sub>)、硫氧化物(SO<sub>x</sub>)等。

由於本計畫「鹿港轉運站」基地位於懸浮微粒(PM<sub>10</sub>)空氣污染三級防制區內，因此未來於施工期間及營運期間，將需特別注意PM<sub>10</sub>測值變化情形，以及對附近地區造成影響，惟其影響性可藉由良好施工環境管理(諸如施工階段設置靜電集塵器、灑水、車輛覆蓋等)措施而予以有效減輕。

## 2. 營運期間

未來本計畫「鹿港轉運站」營運期間影響空氣品質之因素，主要來源為進出車輛之廢氣排放，如一氧化碳(CO)、氮氧化物(NO<sub>x</sub>)、硫氧化物(SO<sub>x</sub>)、碳氫化合物(HC)及懸浮微粒(TSP)等，惟本計畫「鹿港轉運站」之車輛進出數量，相較一般道路連續性交通量為低，營運階段可輔以管理方式，控制客運車輛進出場數量，降低車輛進出所產生廢氣之影響，並要求客運業者對車輛廢氣檢測之要求，使車輛之廢氣排放符合國家標準，且對於地下停車場，可加裝廢氣淡化處理設備，以降低轉運站進出車輛排放廢氣對環境空氣品質之影響。

## 四、噪音

### 1. 施工期間

本計畫「鹿港轉運站」建築工程施工期間，由於各種施工機具作業與運輸車輛進出，可能對施工區周遭環境噪音品質產生影響，其噪音來源可分為2類，一為工區施工面施工機具作業時產生之噪音，另一為施工載運車輛運輸路線之噪音源等。

經現地勘查瞭解，本計畫「鹿港轉運站」基地周遭範圍及路段，對於噪音污染程度應不大，未來亦不致因施工車輛增加，而使環境噪音品質急速惡化，但因本計畫範圍居民長久習慣於寧靜環境，因重型施工車輛或載重車輛通過造成瞬間噪音，亦可能引發居民抱怨，未來於規劃設計階段，應妥為訂定具體防範措施。

### 2. 營運期間

營運期間的噪音影響，主要為車輛進出轉運站區，其所產生的車輛引擎及輪胎與路面摩擦噪音之干擾，惟本計畫轉運站區之車輛進出數量，相較一般道路連續性交通量為低，預期營運階段之噪音影響程度應不大。

## 五、振動

### 1. 施工期間

施工期間主要振動來源為施工面機具及車輛產生之振動源，以及載重車輛行駛產生之振動源，而使環境背景振動量增加，其對附近建築物及居民生活，將造成不同程度影響，因此，未來設計及施工階段應避免選用高振動機具設備，並應避免夜間施工。

### 2. 營運期間

本計畫依國內相關交通建設對振動之測定結果顯示，機車及小客車所產生之振動量小，因此不考慮汽機車所造成之振動影響，故進出「鹿港轉運站」之大客車所產生的振動，將為本計畫營運期間的主要振動源，其干擾係以地盤傳輸之土傳振動為主，影響因素包括車體結構、車流量、車速大小及路型構造。

振動之衰減相當迅速，至 55dB 以下人體即無法感覺，一般緊鄰道路兩側之房舍建物及居民振動影響較大，本計畫「鹿港轉運站」大客車之進出方式，非屬一般道路車輛高速行駛之行為，相較一般道路行駛中車輛所產生的振動影響為低，整體而言影響程度應屬輕微。

## 4.4.4 環境保護對策研析

### 一、施工階段環境保護對策

#### 1. 執行環境監測及管理計畫

##### (1) 加強環保專業人力編制

有鑑於建築工程建設計畫多由建築土木工程人員執行監工作業，環保專業知識容或較為不足，施工中若有具考古價值之文物出土，或有珍貴稀有動植物棲地存在，恐亦無法有效辨識處理，故建議於未來施工人力組織中設置環保小組，配置適量之環保相關專業人員。

##### (2) 執行工地環境監測

工地監工單位應依擬訂之環境監測項目、地點及頻率，執行施工階段環境監測工作，參照監測結果隨時調整作業方式及改善污染防治措施，以提昇工地污染防治績效。

#### 2. 落實施工中水土保持工作

(1) 本計畫「鹿港轉運站」施工地點主要為平原區，雖不需提送水土保持計畫書經主管機關審查，然施工期間仍需預防地表裸露造成土壤流失。

(2) 施工期間挾帶泥沙之工程污水截流系統於匯入排水渠道之處，應設置簡易沈砂池，並於每次豪雨後確實清除沈澱泥沙，以常時維持其應有沈砂

功能。

### 3. 水文水質維護

- (1) 促使本計畫轉運站區施工人員生活用水使用自來水或包裝水，禁止抽取地下水，將不致對當地地下水文、水質產生影響。
- (2) 施工期間將定期清除及檢修工區內外之排水渠道內的雜物，以確保其排洪功能與水質等。
- (3) 加強土方暫存區管理，降雨期間派員鋪蓋不透水布或不織布等，減少降雨沖刷；定期檢視其臨時性水保設施，確保其功能正常，避免暴雨沖刷影響附近水體水質。
- (4) 工區附設洗車設備，針對施工運輸車輛，將確實沖洗車身及輪胎後再駛出工地，避免泥土沿途掉落，污染沿線路面而導致相關水體水質遭受污染。
- (5) 要求承包商設置流動廁所或合併式淨化槽或其他套裝式污水處理設施並加消毒單元，以處理工作人員生活污水，並於符合放流水標準後排放。
- (6) 施工區段作必要管理，工地之建材、廢棄物及施工機具將適當貯存，避免雨水、刮風夾帶污染物進入附近水體。
- (7) 基地四周及路側排水設施之集水井及排水明渠底部等，採用透水性材質，以利增加當地地下水補注量，並減少下游地區排水路之逕流量負荷。
- (8) 開挖整地前，先設置臨時截流溝及排水系統，並與既有排水系統銜接；颱風期間加強清理排水系統之淤泥，以期發揮最大排水功能。
- (9) 施工區周圍設置臨時排水設施，以疏導屬於本基地施工衍生之排水，避免雨水逕流流經施工區或基地外範圍，以降低基地外排水設施之負荷。
- (10) 施工便道及進出道路，將利用混凝土(PC)或鋪鋼板或鋪碎石級配等骨材，以防降雨入滲及車輛行經造成泥濘。

### 4. 空氣品質維護

- (1) 注重施工管理，維護工區整潔及環境衛生，例如工區周圍設置具防塵效果之施工圍籬，工區內土石、細砂等工程材料暫時堆置處，並視狀況以帆布或不織布鋪蓋，避免風吹揚起塵土，且就其土石暫時堆放位置之選擇，尚須考量其地形、風向及區位等因素，以避免塵土對鄰近水體水質及附近環境之空氣品質等產生影響。
- (2) 對於施工期間因地表整地及土方暫存堆置等，工區應備有灑水車輛等，在骨材堆置處、地表裸露地區或土方暫存場等，視天候需要予以灑水，以避免因塵土飛揚造成空氣污染。

- (3)工區周圍設置附防溢座之全阻隔式施工圍籬，除用以防止風蝕造成粉塵向外逸散，尚可區隔閒雜人員進入工區，確保工地安全。
- (4)基地開挖作業完成後，配合灑水方式，或隨即進行裸露面防護措施，以有效防止塵土飛揚。
- (5)要求承包商使用狀況良好之施工機具及工程車輛，另除採用低含硫量之燃料外，亦不可使用地下油品，同時施工車輛需定期實施保養維護，汰換老舊車輛，以確保其排放之廢氣符合法定排放標準。
- (6)工區出入口處設置洗車設備如洗車台等，所有工程車輛離開工區時，如有附著泥土應加以清洗去除；傾卸卡車如裝運地表剷除廢棄物時，其車斗上方應加覆防塵罩，以防止沿路散落造成空氣污染。
- (7)施工運輸車輛嚴禁超速、超載，以確保鄰近地區之空氣品質。
- (8)儘量減少多種施工機具同時運轉，或避免施工機具及運輸車輛長時間處於空轉狀態，以減少機具排氣所產生之空氣污染物。
- (9)工程契約增列承諾事項或附加條款，促使承包商認養施工區出入口左右各 50m 之路面清掃工作。
- (10)施工期間監測工區附近空氣品質，針對空氣品質異常狀況進行檢討，並進行修正與改善，避免影響鄰近地區之空氣品質。
- (11)遵照「營建工程空氣污染防制設施管理辦法」規定及其最新頒佈修正規定內容辦理。

#### 5. 噪音防治

- (1)要求施工廠商採用低噪音之施工機具及施工方法，並避免高噪音之施工機具多輛同時運轉或長時間空轉，以降低施工機具噪音之衝擊。另於工程發包合約中，規定承包商對施工機具及車輛之運轉時段與使用數量等妥為安排，俾使施工時，能符合法定「營建工程噪音管制標準」之規定。
- (2)施工機具及運輸車輛等，需定期及不定期保養，以維持良好運轉狀況，並針對具高噪音之非移動式設備，例如發電機等，宜採用附有吸音板包覆之型式或另設隔音屏障，以減低其音量干擾。
- (3)施工區及土方暫存區，視需要設置臨時性隔音設施或具隔音效果之工程圍籬等，且若欲長時間使用噪音較大之機具，將考慮添加臨時隔音罩篷(屏)或遮蔽等設施，就其噪音源予以阻隔。
- (4)施工運輸車輛行經鄰近學校、社區時，應減速慢行，並禁鳴喇叭，且將儘量避免超速、超載，或於交通尖峰時段行駛，以減少噪音量。
- (5)正常施工時段，以白天工作時間為原則，避免在夜間趕工，以免妨礙附



近社區居民安眠。

- (6)擋土、挖填土或基礎工程等施工時，避免使用高噪音機具，例如重力式打樁機等，並採用低噪音工法，以維持附近地區安寧。

#### 6.振動防治

- (1)各型施工車輛應避免超載，並確實控制車速，以減低對鄰近道路沿線之振動產生量。
- (2)定期檢修及維護工區內之施工便道與附近各運輸道路，俾使路面平整，以減低車輛行駛所產生之振動量。
- (3)確實控制施工期程及工程進度，避免因長時間作業或夜間施工，造成振動影響附近住戶之環境品質。

#### 7.景觀維護

- (1)確實掌握工期，縮短鄰近地區居民及相關用路人受影響時間。
- (2)注意工區整潔，並採用型式統一外觀清爽怡人之施工圍籬，避免予人雜亂不潔之負面觀感。
- (3)施工機具經常清洗，尤以土方運輸車輛之外觀應經常保持整潔，以免成為移動性污染源。
- (4)避免不必要之整地及開挖，使地表裸露面積降至最低，並儘速植栽恢復原有之綠量感。

#### 8.文化資產維護

若於工程進行中發現古跡、遺址，應依「文化資產保存法」相關規定，立即報請相關主管機關處理。

#### 9.道路交通維持

施工區四周之道路應加強標誌、標線之設置，提醒往來駕駛人施工車輛之進出，並儘量縮小施工圍籬之圍設範圍，且避免佔用道路範圍。

### 三、營運階段環境保護對策

#### 1.水文水質維護

- (1)如發現路面上累積大量油污時，應即時以乳化劑清理吸除，以降低路面經雨水沖刷後，對下游河川水質之影響。
- (2)定期檢查各項水土保持設施及雨水排水系統中之排水渠道等設施，如有淤塞或損壞情形，應立即清理修復，以免因局部堵塞導致漫地流沖刷，而破壞邊坡或路基等，甚至影響道路之安全性。

#### 2.空氣品質維護

- (1)定期保養維護路面品質，避免車輛行經破損路面引起揚塵逸散。
- (2)視狀況清掃本計畫「鹿港轉運站」周邊路段，以減少路面揚塵。

### 3. 噪音防制

- (1)定期檢修本計畫「鹿港轉運站」進出臨接道路附近之路面品質，減少車輛行經產生之噪音量。
- (2)藉由交通號誌連鎖及限速等交通疏導管理設施，以避免因車輛頻繁起動加速、超速違規行為所衍生車輛噪音等。

### 4. 振動防制

- (1)定期檢修本計畫「鹿港轉運站」進出臨接道路附近之路面品質，減少車輛行經產生之振動量。
- (2)藉由交通號誌及限速等交通疏導管理設施，以避免因超速等違規行為，衍生車輛振動等。

## 4.5 轉運站整體規劃構想方案評估

前述(4.2.3 小節)所研選的 2 個轉運站整體規劃方案(即以方案一、二為優選方案)，本計畫特進一步分就其車輛運轉動線順暢性、對周邊道路交通干擾程度、基地利用完整性、人行動線連續性、地面景觀影響程度、空間利用度及工程造價等項目，進行方案綜合評估分析，詳見表 4.5-1 所示，茲簡要分析說明如下：

- 一、經本計畫研析顯示，方案一的大客車(即客運車輛)由鹿草路進場，因現況鹿草路僅雙向雙車道，大客車進場車輛會對單向唯一車道的直行車流造成干擾；而現況建國路單向有 2 個車道，大客車藉由其外側車道進出轉運站時，對建國路直行車流仍可提供內側車道供通行，顯然方案一之大客車進場車輛對直行車流之干擾程度，相較方案二由建國路進出為大。
- 二、就人行動線連續性而言，方案一行經 5 處缺口，且缺口長度相對較長，而方案二為 4 處缺口，顯然以方案二的人行動線連續性較佳。
- 三、另對景觀影響程度而言，方案一站體建築樓高較高，視覺感受建築量體較為龐大，其景觀視覺衝擊相較方案二為大。
- 四、就基地利用完整性而言，方案一因配合大客車動線將停靠月台設置於車站建築北側，使旅客乘車易受鹿港季節性北風影響，而方案二之大客車停靠月台係設置於東側，未來受季節性北風影響相對較低。
- 四、方案二轉運站內每樓層建築空間較大，且因建物形狀較為方正，對於各種用途之空間格局規劃靈活度的運用相對較佳，而方案一因每樓層建築空間略小，且建物形狀略呈倒 L 形狀，其空間利用之靈活度相較方案二為低。
- 五、方案二興建經費雖相較方案一略低，惟兩者差異不大。

經上述表 4.5-1 的綜合分析結果，本計畫係以「方案二」作為建議方案，納入後續進一步進行相關研究規劃作業。

表 4.5-1 轉運站整體規劃構想方案綜合評估表

規劃方案 項目	方案一 (大客車由鹿草路進場、建國路出場)	方案二 (大客車由建國路進出場，進出分離)
建築規模	地下一層、地上十一層 建築面積：2,265.66m <sup>2</sup> 總樓地板面積：30,061.05m <sup>2</sup> 地下層開挖面積：6,988.14m <sup>2</sup>	地下一層、地上十層 建築面積：2,451.1m <sup>2</sup> 總樓地板面積：30,993.17m <sup>2</sup> 地下層開挖面積：6,988.14m <sup>2</sup>
開挖深度/建築高度	6.5m/43.6m	6.5m/40.4m
大客車停靠月台	9 席	9 席
附屬停車	汽車位 188 席，機車位 187 席	汽車位 188 席，機車位 187 席
運轉動線順暢性	大客車由鹿草路轉進轉運站之轉向角度較大，鄰近鹿草路之月台， <b>停靠動線較差</b> ，且大客車入場動線與排班計程車出場動線形成 <b>交織干擾</b> ， <b>動線順暢略差</b> 。	大客車進出動線分離，且其他各類車輛進出動線亦較為分散，使車輛 <b>動線順暢</b> ，停靠進出效率佳。
	1 分	2 分
對周邊道路交通干擾程度	由於鹿草路為 15m 寬雙向雙車道道路，大客車進場車輛如遇延滯進場，對鹿草路直行車流 <b>干擾較大</b> 。	建國路為 20m 寬雙向 4 車道道路，大客車由建國路分離兩處進出場，對道路交通之 <b>干擾較小</b> 。
	1 分	2 分
基地利用完整性	尚可滿足車站建築及相關設施空間設置需求，惟因配合大客車動線將停靠月台設置於車站建築北側，對於旅客乘車恐 <b>易受鹿港季節性北風影響</b> 。	尚可滿足車站建築及相關設施空間設置需求，而大客車停靠月台配合進出動線設置於車站建築東側，旅客乘車較 <b>不易受鹿港季節性北風影響</b> 。
	1 分	2 分
人行動線連續性	動線行經 5 處(大客車出口、旅客臨停、排班計程車環場車道入口、汽車停車場進出口及機車停車場進出口)缺口，且缺口長度較長，人行 <b>動線連續性較差</b> 。	動線行經 4 處(大客車進、出口、排班計程車環場車道入口及機車停車場進出口)缺口，人行動線連續性略差。
	1 分	2 分
地面景觀影響程度	站體建築為地上十一層，樓高較高，建築量體較龐大，視覺 <b>景觀衝擊稍大</b> 。	站體建築為地上十層，樓高略低，建築量體較適中，視覺 <b>景觀衝擊尚可</b> 。
	1 分	2 分
空間利用度	站內每樓層建築空間略小，空間利用靈活度略差。	站內每樓層建築空間較大，空間利用靈活度較佳
	1 分	2 分
興建經費 (以星級旅館進行估算)	13.18 億元 <b>經費較低</b>	13.42 億元 <b>經費略高</b>
	2 分	2 分
總 分	8 分	14 分
初步建議		<b>建議方案</b> (後續進一步進行研究規劃)

註：本計畫分析整理。

## 4.6 道路交通改善規劃研議

依據前述(4.5 節)對於規劃構想方案的綜合評估結果，本計畫係建議採「方案二」作為鹿港轉運站的配置規劃方針，基此，本節將針對建議方案(即「方案二」)進行相關道路交通改善規劃研議。

### 4.6.1 轉運站基地周邊道路交通改善規劃研議

本計畫「鹿港轉運站」設置位置係位於建國路及鹿草路之間，其大客車停靠月台與機車停車場的出、入口，以及計程車排班區與臨停車輛之入口，則均佈設位於建國路；另汽車停車場的出、入口，以及計程車排班區之出口，則佈設位於鹿草路，基此，有關鹿港轉運站基地周邊道路交通改善規劃，茲研議說明如下：

#### 一、建國路道路橫斷面配置

未來「鹿港轉運站」主要將以其東側的建國路為主要進出道路，建國路現況為中央標線分隔，車道配置為雙向 4 車道，路寬 20 公尺；為利大客車(即客運車輛)進出轉運站之運作及車流動線，建議未來進行其道路橫斷面配置調整，並於鄰近轉運站路段，增加實體中央分隔(回復式導桿)，詳參圖 4.6-1 所示，以利各型車輛均能遵循右進、右出之動線規劃進出轉運站，詳參圖 4.6-2 所示。

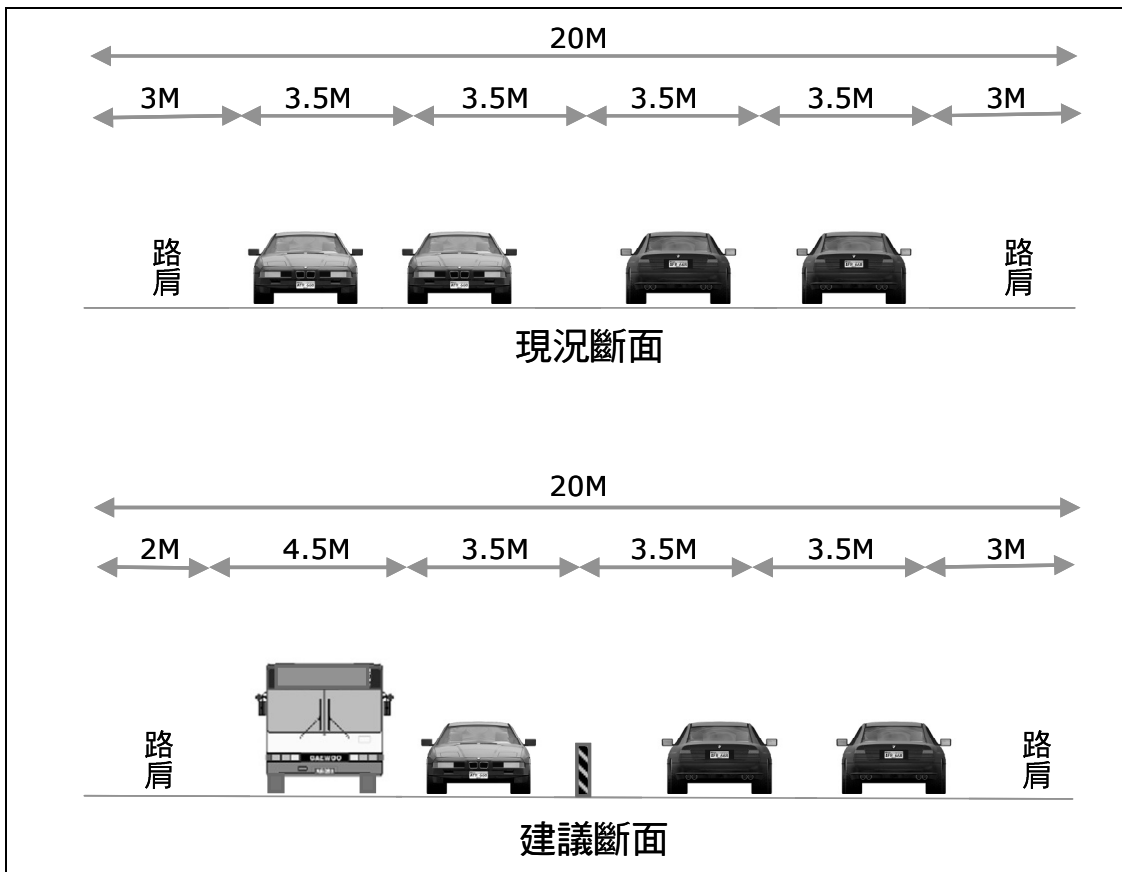


圖 4.6-1 建國路鄰近鹿港轉運站路段斷面規劃研議示意圖

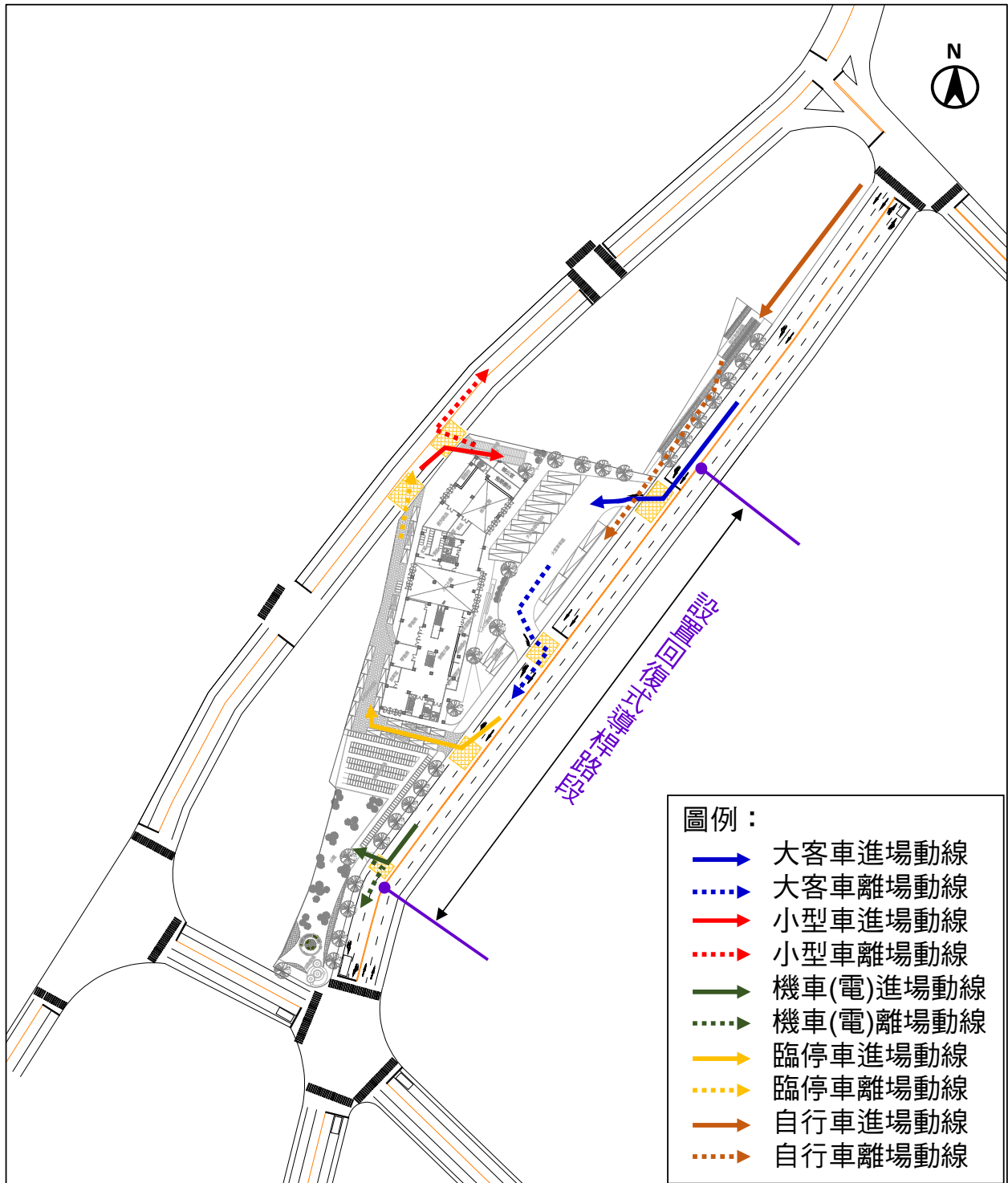


圖 4.6-2 鹿港轉運站車輛進離場動線示意圖

二、交通設施配置

為利未來「鹿港轉運站」之安全運作，建議未來就其周邊路段及重要出入口進行相關交通設施配置，詳參圖 4.6-3 所示，茲簡要說明如下：

1. 標線

- (1)於相關車輛出入口處劃設黃網線。
- (2)於建國路上大客車輛出入口處劃設停止線。



圖 4.6-3 鹿港轉運站交通設施配置示意圖

2.標誌

- (1)設置 5 面「前有車輛進出請減速慢行」牌面，提醒往來車輛注意。
- (2)設置 9 面「鹿港轉運站」導引牌面，引導車輛進入轉運站，詳參圖 4.6-4 所示。

3.其他設施

- (1)於車輛出口處(建國路 1 處、鹿草路 2 處)設置出車警示燈，提醒往來車輛注意。

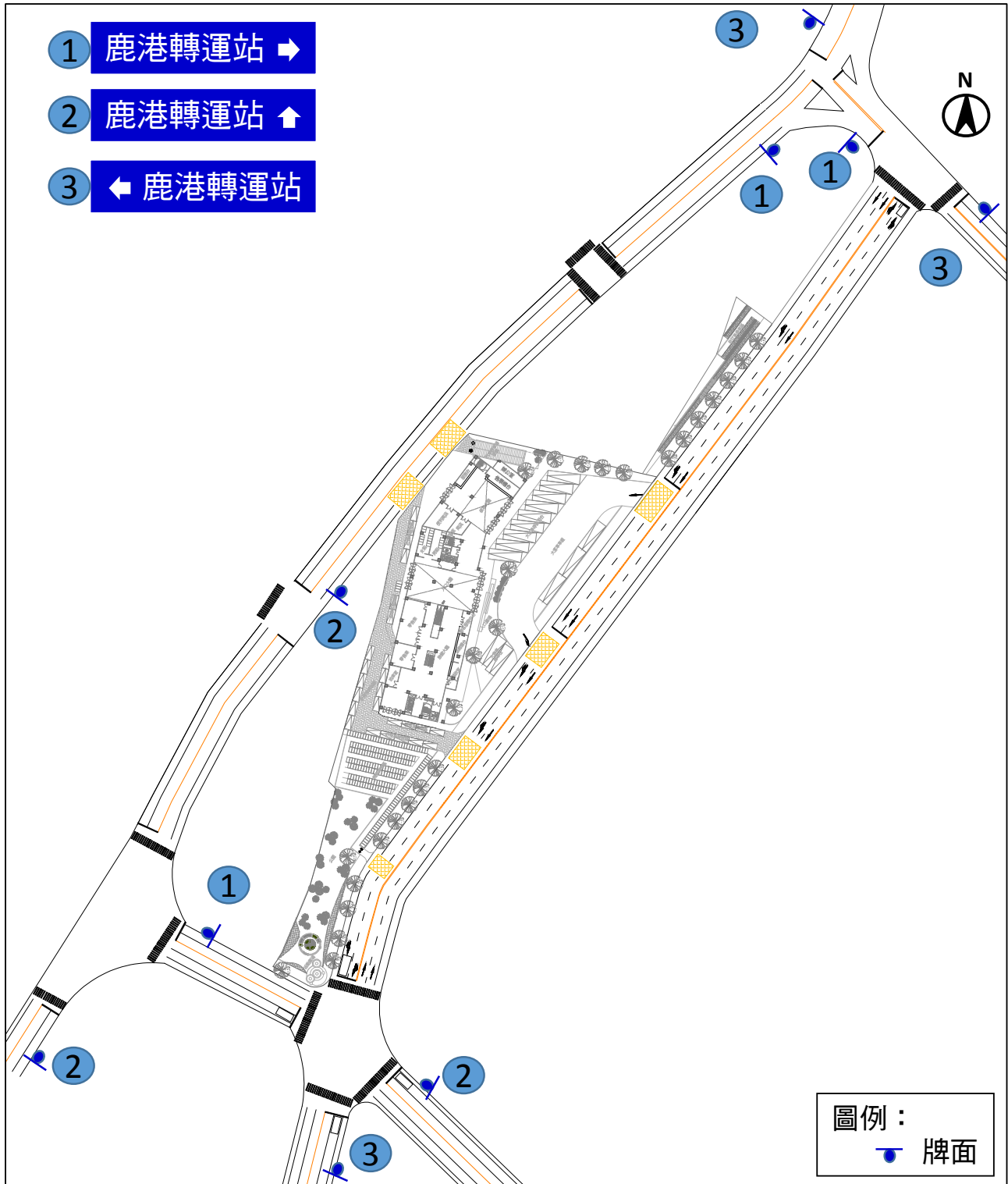


圖 4.6-4 鹿港轉運站導引牌面設置區位示意圖

- (2)於車輛出入口處(建國路 2 處、鹿草路 2 處)設置反射鏡，提醒車輛注意來車。
- (3)於停車場出入口前，設置剩餘車位指示牌，提醒停車車輛注意，避免回堵情況發生。



## 4.6.2 相關公車路線行車動線調整研議

因應「鹿港轉運站」的設置營運，現況鹿港市區相關公路公共運輸路線，未來恐需進行其行車動線調整，茲簡要分析說明如下：

### 一、國道客運

#### 1.行車動線現況

目前服務鹿港地區的國道客運，計有 1652 及 9018 等 2 路線，主要係從臺北及臺中進入鹿港，有關其行車動線現況，請參見圖 4.6-5 所示。

#### 2.行車動線調整研議

未來「鹿港轉運站」設立營運後，建議利用中正路、自由路及建國路來聯繫其原有行車路線，關於其行車動線調整研議，請參見圖 4.6-5 所示。

### 二、地區客運

#### 1.行車動線現況

目前服務鹿港地區的地區客運，主要營運業者有彰化客運及員林客運等 2 家公司，茲簡要說明如下：

(1)目前彰化客運計有 6900(彰化-鹿港)、6909(鹿港-草屯(經彰化))、6933(鹿港-彰化-臺中)、6934(水尾-彰化-鹿港)、6902(彰化-鹿港(經水尾))及 6936(高鐵臺中站-鹿港北區遊客中心)等 6 條路線，有關其行車動線現況，請參見圖 4.6-6 所示。

(2)目前員林客運計有 6704(員林-鹿港(溪湖、石碑村))、6705(員林-鹿港(溪湖))、6708(鹿港-王功)、6741(鹿港-大城)、6 路(鹿港-高鐵彰化站)及 7 路(建國路-中山路)等 6 條路線，有關其行車動線現況，請參見圖 4.6-7 所示。

#### 2.行車動線調整研議

未來「鹿港轉運站」設立營運後，建議利用中正路、自由路及建國路聯繫其原有行車路線，關於其行車動線調整研議，請參見圖 4.6-6 及圖 4.6-7 所示。(註：有關公車動線調整研議，經本計畫諮詢相關客運業者，其考量民眾搭乘習慣已養成，故客運業者建議可暫採維持原站位停靠，然後再進一步延伸轉接至鹿港轉運站之路線調整方式。)

## 4.6.3 鹿港環鎮巡迴公車規劃研議

### 一、路線規劃研議

為利促進鹿港的觀光發展，並鼓勵遊客搭乘公共運輸工具，故建議考量規劃鹿港環鎮巡迴公車之營運，以提升大眾(公共)運輸之使用，茲就本計畫

初步研議路線簡要說明如下：

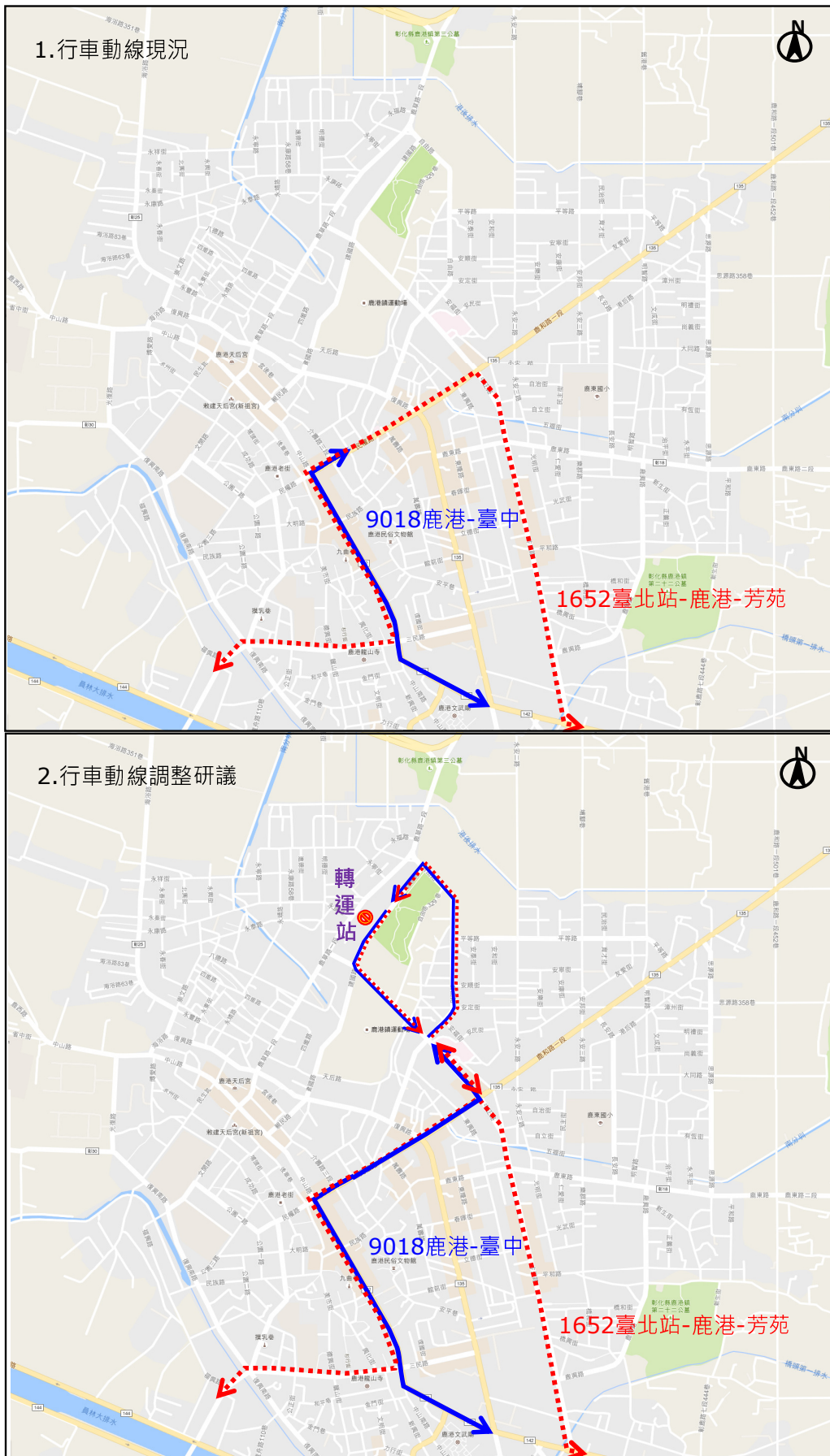


圖 4.6-5 國道客運行車動線調整研議示意圖



圖 4.6-6 彰化客運相關路線行車動線調整研議示意圖



圖 4.6-7 員林客運相關路線行車動線調整研議示意圖

### 1. 老街接駁線

本「老街接駁線」主要係以鹿港轉運站及未來鹿港第一公墓將開發的停車場為路線起迄點，並配合鹿港鎮老街地區的景點，規劃行經中山路的接駁線公車，詳參圖 4.6-8 及圖 4.6-9 所示，茲就其規劃研議簡要說明如下：

(1) 路線規劃研議：**鹿港轉運站**←(建國路(回程中正路、鹿草路))→**彰化縣旅遊服務中心**←(親民路)→**臺灣電力公司服務所**←(中山路)→**市場前**←(中山路)→**中山路/三民路口**←(中山路、彰鹿路八段)→**文武廟**←(彰鹿路八段、復興南路及中山南路)→**鹿港鎮第一公墓**。

(2) 站位與服務腹地研析

- ① 轉運站：大型轉運中心、鹿港鎮運動場。
- ② 彰化縣旅遊服務中心：鹿港農會、遊客中心。
- ③ 臺灣電力公司服務所：鄰近假日徒步區、天后宮。
- ④ 市場前：周邊景點較多(十宜樓、九曲巷、意樓、甕牆、民俗文物館等)。
- ⑤ 中山路/三民路口：阿振、老龍師肉包等名產。
- ⑥ 文武廟(南區遊客中心)：停車場、遊客中心、文武廟等景點。
- ⑦ 鹿港鎮第一公墓：停車場。

### 2. 停車場接駁線

本「停車場接駁線」之規劃研議，主要係配合未來「鹿港轉運站」之設立，建議復辦過去「環鎮巡迴公車服務」，而考量周邊停車場及重點景點分布概況，建議設置 5 處停靠站，詳參圖 4.6-10 及圖 4.6-11 所示，茲就其規劃研議簡要說明如下：

(1) 路線規劃研議：**鹿港轉運站**←(建國路(回程中正路、鹿草路))→**彰化縣旅遊服務中心**→(復興路、海浴路、光復路及復興南路)→**天后宮停車場**→(復興南路)→**復興南路與三民路口**→(復興南路)→**文武廟**→(復興南路、復興路)→**福興第一停車場**→**彰化縣旅遊服務中心**。(註：未來其路線可考量分成「順時針」和「逆時針」等 2 種路線來進行營運服務，一線於彰化縣旅遊服務中心後右轉復興路，一線於彰化縣旅遊服務中心後左轉復興路，班距錯開，降低遊客繞行時間)。

(2) 站位與服務腹地研析

- ① 轉運站：大型轉運中心、鹿港鎮運動場。
- ② 彰化縣旅遊服務中心：大型停車場、遊客中心、鄰近天后宮及老街。
- ③ 天后宮停車場：大型停車場(含遊覽車)、鄰近天后宮及老街。
- ④ 復興南路與三民路口：鄰近停車場、摸乳巷、龍山寺。

⑤文武廟(南區遊客中心)：停車場、遊客中心、文武廟景點。

⑥福興第一停車場：大型停車場、周邊餐廳多，可疏導其他熱門景點停車空間。

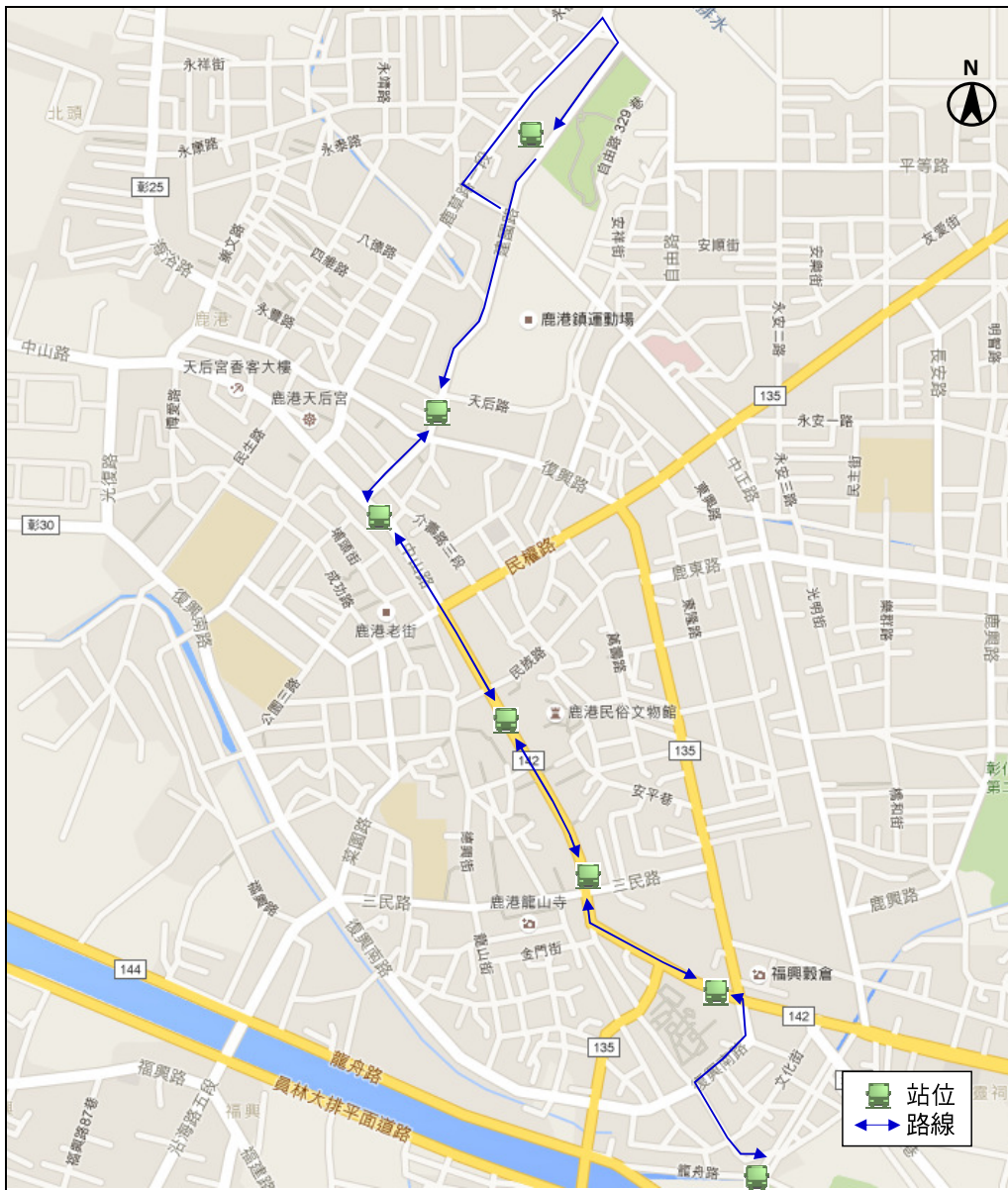


圖 4.6-8 鹿港環鎮巡迴公車「老街接駁線」研議示意圖



圖 4.6-9 「老街接駁線」規劃站位現況照片圖

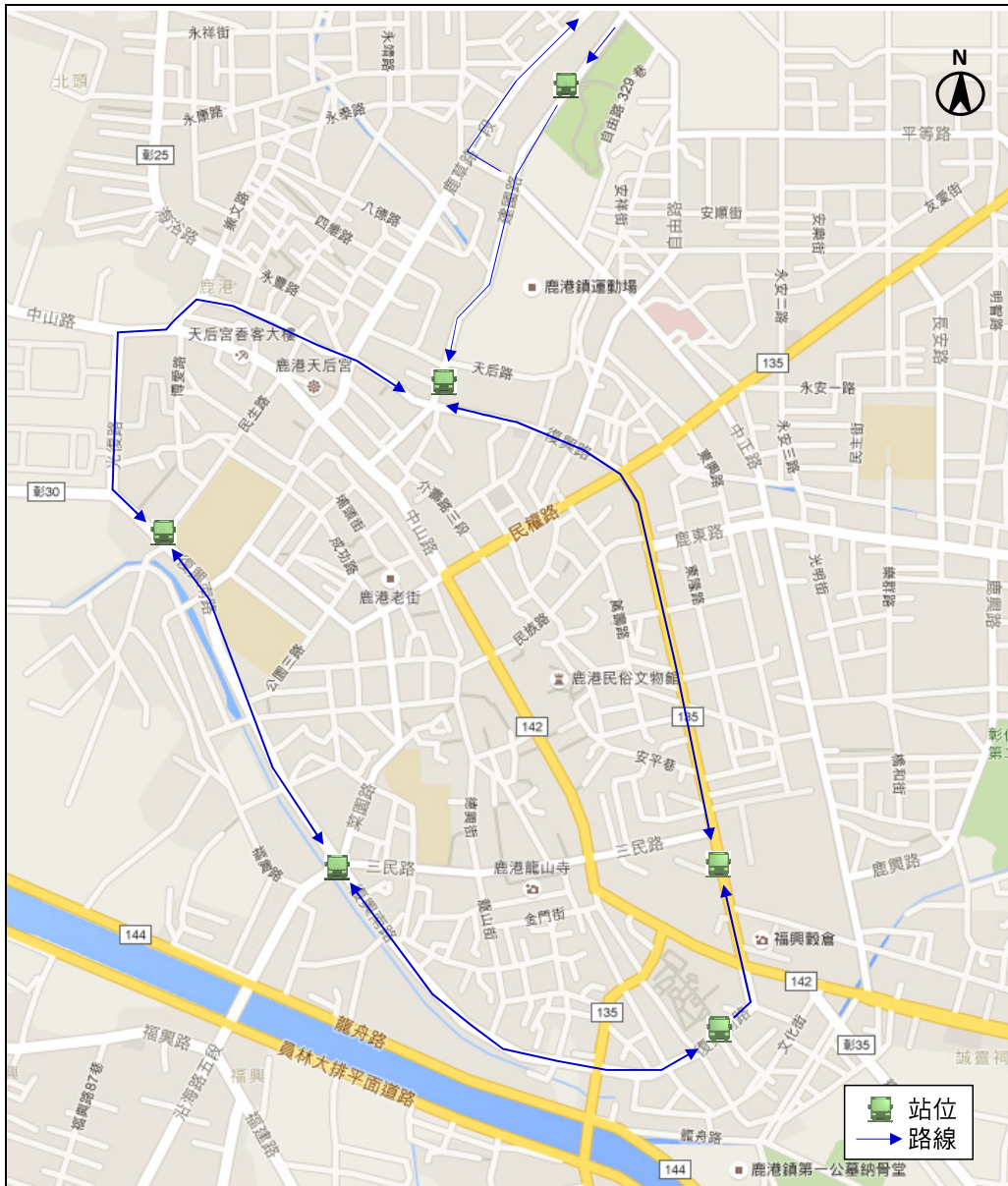


圖 4.6-10 鹿港環鎮巡迴公車「停車場接駁線」研議示意圖



圖 4.6-11 「停車場接駁線」規劃站位現況照片圖

3.彰濱接駁線

本「彰濱接駁線」之規劃研議，主要係配合未來「鹿港轉運站」之設立，以及考量彰濱觀光工廠之景點分布概況，建議設置5處停靠站，詳參圖4.6-12及圖4.6-13所示，茲就其規劃研議簡要說明如下：

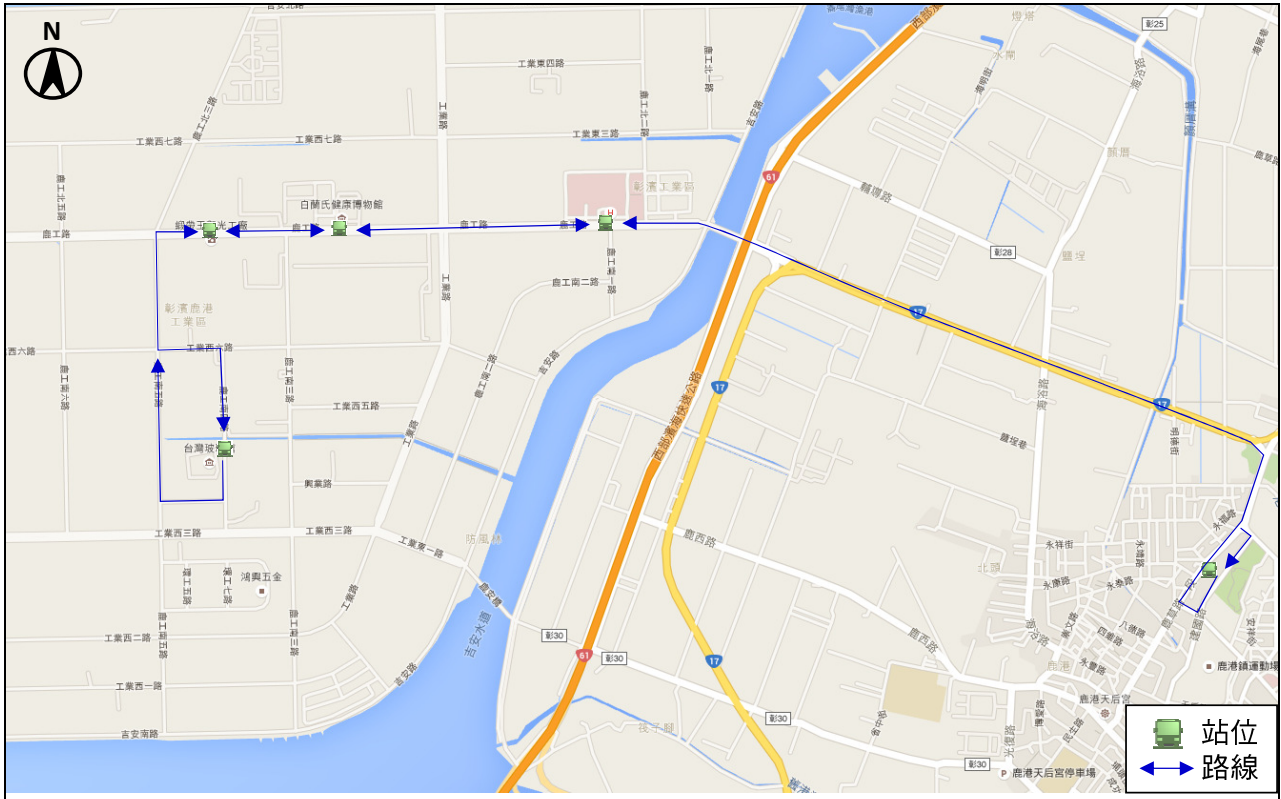


圖 4.6-12 鹿港環鎮巡迴公車「彰濱接駁線」研議示意圖



圖 4.6-13 「彰濱接駁線」規劃站位現況照片圖

(1)路線規劃研議：鹿港轉運站←(建國路、中正路、鹿草路、彰濱五路及鹿工路(回程鹿草路、自由路及建國路))→彰濱秀傳健康園區←(鹿工路)→白蘭氏健康博物館←(鹿工路)→緞陽織帶文化園區←(鹿工路、鹿工南五路、工業西六路、鹿工南四路)→臺灣玻璃博物館。



## (2) 站位與服務腹地研析

- ①轉運站：大型轉運中心、鹿港鎮運動場。
- ②彰濱秀傳園區：停車場、醫療及展覽。
- ③白蘭氏健康博物館：停車場、觀光工廠及展覽。
- ④緬陽織帶文化園區：:停車場、觀光工廠及織帶展覽。
- ⑤臺灣玻璃博物館：停車場、觀光工廠及玻璃藝術展覽。

## 二、路線營運規劃研議

前述本計畫對於「鹿港環鎮巡迴公車」，共計規劃有『老街接駁線』、『停車場接駁線』及『彰濱接駁線』等 3 條營運路線。其中『停車場接駁線』，過去縣府(城觀處)自 99 年 6 月 25 日起曾推動營運，期遊客來到鹿港旅遊，不必為交通問題煩惱，搭乘接駁公車就能輕鬆盡興的暢遊鹿港，免去尋找停車位困擾，但因相關配套措施不足，致服務績效未如預期，而於 100 年 10 月結束營運；另『彰濱接駁線』之規劃，其與現況臺灣好行之路線的服務與營運班次，容或多有重疊，致有需求迫切性之疑義。然在長期鼓勵使用公共運具之前提，以及加強鹿港綠色觀光環境之塑造下，有關本計畫初步研議建議串連重要停車場的「停車場接駁線」，以及服務彰濱觀光工廠的「彰濱接駁線」等 2 條路線，建議仍予以保留，惟未來其可考慮開放由客運(或公車)業者申請經營。

另計畫研議行駛中山路的『老街接駁線』，則建議可規劃包裝於未來「鹿港轉運站」之促參案中，以提供觀光旅客一舒適交通環境，強化鹿港入口意象，並提供多元而豐富的活動體驗，且結合人文休閒的套裝服務，藉由公共運具型塑移動地標，進而協助逐步達成鹿港以公共運輸為主要運具的觀光運輸生活常態。基此，茲就未來『老街接駁線』之營運規劃，初步研議如下：

### 1. 營運規劃研議

- (1)營運時間：06：00~22：00(16 小時)。
- (2)營運班距：建議採固定班次營運，平日之班距約 20~30 分鐘；假日則尖峰時段班距約 10~15 分鐘，離峰時段班距約 15~30 分鐘。
- (3)營運車輛：尖峰時段以 4 輛車提供營運服務，離峰時段以 2 輛車提供營運服務(註：建議採乙類大客車(即 20 人座中型巴士)提供營運服務)。

### 2. 經費需求估算

- (1)平日每日所需費用約為 24,000 元(6,000 元/輛.日×4(兩班制)=24,000 元)；
- (2)假日每日所需費用約為 36,000 元(6,000 元/輛.日×4+6,000 元/輛.日×2=78,000 元)；

(3)全年費用需求 10,140,000 元(24,000×(365-115)+36,000×115)。

#### 4.6.4 鹿港地區道路交通改善策略研議

為利未來鹿港地區道路交通之改善，本計畫初步研議下列改善措施，以供後續縣府施政參酌：

##### 一、短期改善策略

##### 1. 中山路交通問題之改善規劃

目前中山路可謂為鹿港交通問題最嚴重之路段，由於現況中山路之道路兩側並未設置人行道，觀光人潮常被迫行走於道路上，加上停車需求高，違規停車嚴重，造成停車秩序不佳、行人安全堪慮等問題。因此，其短期改善措施旨在建立「安全第一」及「路邊短停、路外長停」觀念，讓中山路停車更有秩序、遊客安全更有保障。茲就其短期改善策略研議如下：

##### (1) 中山路(民族路—三民路)路邊汽、機車停車格位之劃設

目前中山路於鹿草路--民族路段，業已劃設有汽車停車格位與機車停車格位，而民族路--三民路段(道路長度約 450m)則尚未劃設停車格位，為期未來中山路整體停車更有秩序、遊客安全更有保障，建議中山路(民族路—三民路)依汽、機車停車使用比率，增繪汽、機車停車格位，以利有效管理中山路之路邊停車秩序，詳參圖 4.6-14 所示。



圖 4.6-14 中山路路邊停車格劃設位置示意圖

## (2) 中山路路邊停車收費之實施

由於中山路兩側居民與住戶，將其路邊停車格位長期佔用，導致中山路路邊停車格位週轉率相當低，致增加違規停車狀況，建議可將道路兩側停車格位，由現況免費停車改為停車收費，以利降低長期佔用停車格位現象。另收費方式則可考慮配合不同路段與時間，採取不同配套措施，例如：免收費時間、優惠收費、差別收費與累進收費等。

## (3) 中山路假日行人徒步區之推動

鹿港曾自民國 102 年 9 月起執行天后宮前廣場(中山路與博愛路~鹿草路路口間)時段性行人徒步區管制計畫，並完成人行道鋪面與車道鋪面樣式區分的設計與工程施作，限制週末與國定假日上午 11 時至下午 6 時，全面禁止各種車輛進入，惟業於民國 103 年 9 月撤除管制。由於平日中山路人、車尚不致過多，藉由路邊汽、機車停車格位之劃設，以及路邊停車收費之實施，應可有效改善停車問題；然中山路兩側並未設置人行道，假日人、車眾多之際，恐將衍生停車秩序不佳、行人安全堪慮問題，因此，建議推動中山路「假日行人徒步區計畫」，並藉由路外停車場以協助改善中山路的停車問題。

為加強鹿港老街地區之觀光品質水準，以及配合前述「老街接駁線」巡迴公車的營運，建議執行「中山路人行改善交通管制計畫」，茲就其執行內容研議，簡要說明如下：

①執行時間：週末與國定假日上午 10 時至下午 6 時。

②執行範圍：文開路~民權路間之中山路的兩側停車格淨空。

③執行方式：

### a. 相關交通設施布設

於停車格標線內劃設標字及設立交通錐、連桿等，告知停車管制，除假日時之活動式交通設施外(詳參圖 4.6-15 所示)，另於路口周邊設置固定式告示牌(詳參圖 4.6-16 所示)，以利告知民眾該路段之管制措施及執行時間。

### b. 相關人力配置

有關警力管制，建議分成三時段人員輪替，分別為上午 10：00 至下午 13：00、下午 13：00 至 16：00、以及 16：00 至 18：00，各派 1 位員警於管制路段進行巡察作業。

### c. 相關配合措施

(a)宣導執行計畫：設立警告標示牌，強制規定執行時間，並成立宣導團隊，以及結合未來老街商家、住戶成立管理自治組織，有效

監督與維護道路淨空，避免於假日車輛停靠、人行道無雜物堆放等，增加觀光動線之順暢性。

(b)辦理定期稽查作業：由縣府單位定期辦理稽查，使老街商家能養成淨空之習慣，若有違規行為，將列為重點取締項目，違反者依道路交通管理處罰條例舉發。

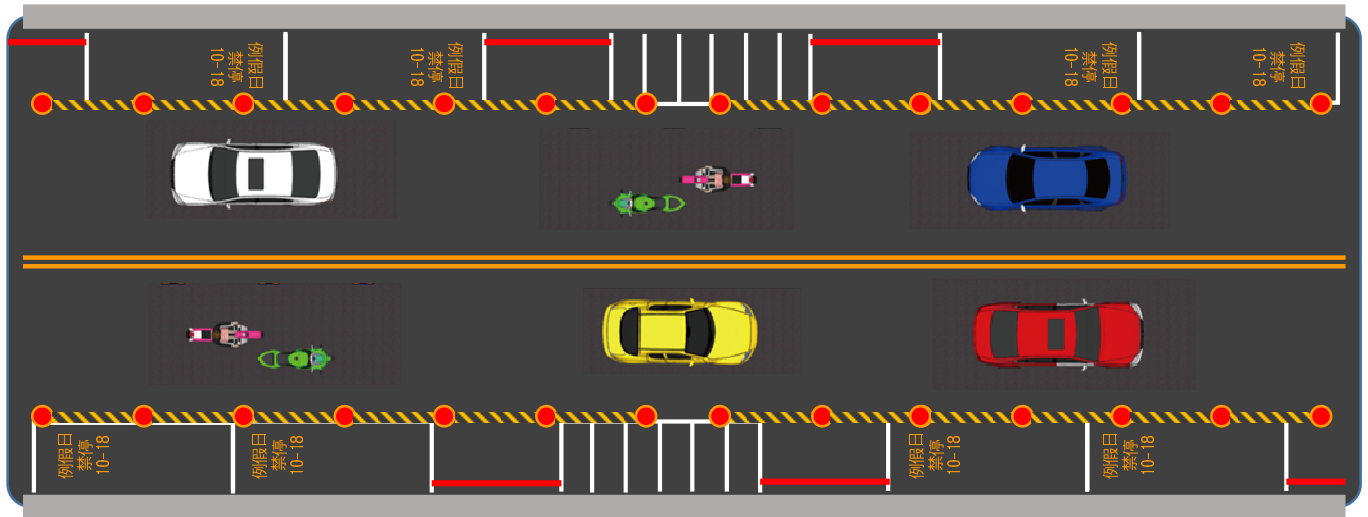


圖 4.6-15 中山路停車格標字設施及交通錐配置設置示意圖



圖 4.6-16 中山路停車格標誌設施示意圖

另於周末與國定假日觀光人潮較多時段，將騎樓或中山路兩側停車空間作為步行區域淨空，將可提供觀光客良好步行環境，減低與車爭道之風險。未來於中山路進行本計畫改善措施前，應再與當地商家、居民充分溝通，才能使其更容易推廣；另亦需縣府及所屬相關單位的充分配合，方能確實有效的落實管制計畫。

## 2. 鹿港市區周邊路邊汽、機車停車格位之劃設

目前鹿港主要停車需求地區大抵位於市區周邊，其區內道路之路邊停車需求相當高，且各路段違規停車比例亦有逐漸升高趨勢，建議依「道路標誌標線號誌設置規則」及「交通工程規範」之相關規定，據以就區內各道路、各路段進行全面性檢討，在服務水準允許的道路兩側，劃設或調整汽、機車停車格位，以利有效管理路邊停車秩序。

## 3. 鹿港市區周邊停車收費制度之實施

目前鹿港市區周邊的路邊停車，大多未採取收費措施，加上部分民眾對於自家鄰近路邊停車格位長期佔用，致停車一位難求，進而產生違規停車、併排停車……等問題。因此，建議建立路邊停車收費持續檢討機制，亦即對於鹿港市區周邊的路邊停車建立「先劃設、後收費、再擴大」之策略；另對於路外停車場，亦建議採停車收費制度。基此，有關鹿港市區周邊停車收費制度之實施，其主要執行內容大抵包含：(1)路邊停車位劃設；(2)路邊停車收費；(3)公有路外停車收費；及(4)停車費率研訂。

對於停車費率之訂定策略，建議以「路邊停車以計時收費、路外停車以計次收費」為基本原則下，另考慮以天后宮及中山路為核心，距離天后宮及中山路越近則停車費率越高，且宜以「計時收費」為原則；距離天后宮及中山路越遠停車費率越低，且宜以「計次收費」為原則

## 4. 違規停車取締及拖吊之加強

鹿港地區觀光遊客眾多，然因開發較早，道路寬度較狹窄，致道路拓寬困難，建議設置相關拖吊機制，以利加強取締與執行鹿港停車問題，進而提高鹿港交通環境品質。為利逐步建立鹿港地區居民及遊客守法習慣，建議先以交通熱區為優先執法地區，透過警示牌面標誌，並由轄區員警加強巡邏，以此提高見警率及排除道路障礙等積極作為，提升交通執法品質與效率，並有效降低車輛違規佔用道路空間；另則透過政令宣導方式，增加民眾守法概念，以柔性勸導及直接取締、拖吊的剛柔並濟方式，將停車問題進行有效管理，提升交通執法品質與效率。

# 二、中長期改善策略

## 1. 鹿港地區公共自行車租借系統之增設規劃

彰化縣政府於民國 103 年 5 月與臺灣捷安特攜手啟動彰化縣公共自行車租借系統服務計畫，以推廣民眾騎乘公共自行車作為短程接駁交通工具，期藉由自行車道路網規劃，搭配公共自行車租借系統之服務，鼓勵民眾使用低污染、低耗能的公共自行車作為短程接駁運具，減少及移轉私人機動車輛之使用，期達到改善道路交通擁擠、環境污染及能源損耗之目的，其中於鹿港目前設置有 18 處營運場站。鹿港的觀光活動地點，主要以古蹟老街區為主，大抵約為鹿港市中心方圓 2.1km 之範圍，為避免產生遊客停車問題，以及日後的利用效率，建議加強鹿港 YouBike 租借站的設置，大抵以搭配遊客中心、大型公共停車場及熱門景點等區域周邊為主。於鹿港地區推廣公共自行車(YouBike)之目標，主要有下列 8 項：(1)建置鹿港地區完善公共自行車租借系統；(2)增加鹿港地區公共自行車之使用人口與數量；(3)降低機動車輛(如汽、機車)帶來之污染；(4)服務居民通勤、通學、運動、健身及鹿港觀光；(5)增進友善之街道空間及促進環境保護之要求；(6)落實永續發展與綠色運輸之目標；(7)因應全球氣候變遷，節省能源消耗；(8)塑造人性化、有活力的低碳城鎮。【註：依縣府城市暨觀光發展處表示，考量彰化 YouBike 在鹿港地區周轉率相對較低，故目前暫無新設置計畫，因此，本計畫將「鹿港地區公共自行車租借系統之增設規劃」列屬中長期改善策略。】

## 2. 鹿港地區停車費率與收費制度之定期檢討調整

目前鹿港地區有路邊停車格位之劃設的地方並不多，路邊停車秩序不佳也影響人行環境(包括騎樓被停車佔用)，應透過路邊停車格位檢討劃設，一方面逐漸養成民眾依序停放習慣，更可配合汽、機車停車格位之劃設，亦同時間接宣示，未來將從以「車行」為主的交通政策，逐漸轉變改以注重「人行」。於檢討劃設路邊停車格位後，再逐漸進行停車收費宣導(收入用以改善公共運輸環境)，路邊停車收費之費率研訂，需考量路外停車場所在地區停車需求，以及停車場使用情形，據以建立公平合理的檢討機制，進一步制訂出定期調查檢視頻率，依其停車需供比與周轉率等不同，彈性調整費率及收費時間，以提升停車格轉換率及有效利用度。

## 3. 鹿港地區停車導引系統之建置

當一般假日與國定假日遊客湧入時，部分特地區域的停車場時常有客滿問題(如天后宮、北區遊客中心停車場等)，且當旅客於前往各停車場前，由於無法迅速得知，有剩餘車位的即時資訊，除繼續排隊等候車位外，甚至為貪圖方便致路邊隨意停車，導致道路發生壅塞問題。

### (1) 建置停車格位與 GIS 圖資管理系統

以網際網路為平台，利用 GIS 圖資管理系統來管理停車格位，可以

地圖方式來展現目前的停車格位，對內可方便管理單位有效掌握與管理停車格位之資訊，也可進行相關資料分析以輔助各項決策擬定，並作為規劃及檢討停車格位重要參考；對外也可開放民眾查詢路邊停車格位資訊，尤其是鹿港屬觀光旅遊地點，更有賴先行配合停車場提供動態資訊系統建置。

(2)發展即時停車剩餘格位查詢系統與 APP 開發功能，並建置即時停車剩餘格位資訊看板引導民眾使用

為提供民眾各停車場即時剩餘車位數量，可整合鹿港地區所有路外停車場之資訊，發展即時停車剩餘格位查詢系統及手機 APP，使民眾可以隨時使用手機或電腦上網查詢，獲得即時的路段停車資訊、剩餘車位查詢……等，以減少駕駛人尋找車位的時間。其次，透過車輛進出和停車格位的偵測，即時運算停車場剩餘之停車格位數，並結合停車導引系統，可引導駕駛人尋找停車位。資訊看板提供資訊可分為動態及靜態，靜態資訊包含停車場位置、營業時間、費率說明、總停車格位數等固定資訊，動態資訊則可顯示停車場的剩餘格位數。

4.鹿港地區重要道路人行道與騎樓淨空計畫之推動

鹿港地區常因缺乏人行道或騎樓不連貫，導致行人行走於車道上，除使商家與遊客間易產生距離感，更使其產生雜亂、壅塞的不良觀感。執行人行道與騎樓淨空計畫，使遊客能行走於人行道與騎樓範圍內，進而更貼近店面，提升商家與民眾之互動。為使鹿港整體品質水準提升，結合修復後之鹿港獨特風貌，提供遊客不同之觀光享受，增加觀光動線之順暢性，因此建議後續擇機於鹿港主要停車需求地區，加強執行「人行道與騎樓淨空計畫」。

5.鹿港地區路外停車場之整體規劃興建

鑑於縣府財政不足，無法於短期內完成用地取得，並進行停車場開闢，故宜鼓勵民間自行規劃參與公有停車場 BOT 投資計畫案(民間投資興建，經營一段時間後再移轉與縣府)，藉此解決鹿港路外停車供給不足與縣府人員不足問題，此外，亦可透過停車場多目標使用，如引入商場、旅館等，將停車場注入新活力，提高其土地使用價值。

針對鹿港市區周邊停車場之調查，鹿港市區主要停車需求大多集中於老街及天后宮周邊，而目前鄰近地區的大型停車場，主要以天后宮停車場及旅遊服務中心停車場為主，而遇假日或特定節日時，此兩處大型停車場往往是滿停狀態，民眾必須被迫停往收費較高，但出入動線不良的私人停車場或路邊違規停車，容易造成交通問題，因此需尋闢周邊的適宜空間作

為停車場，以改善假日停車需求。

依彰化縣政府「鹿港鎮觀光景點周邊交通環境評估暨規劃設計案(民國104年8月)」於天后宮周邊找尋的適宜場地，其主要為於鹿草路一段與八德路交叉口，中間有南分圳排水流經分割成兩塊用地，其合計面積約為21,219.6平方公尺，其為「文小五」用地，估計約可提供約500個汽車停車位(請參見前述2.8.3小節)，遊客停車後步行至天后宮距離約600M，約8~10分鐘路程。

#### 6. 鹿港地區交通管制計畫之研擬與實施

考量鹿港市區周邊道路條件不佳，逢假日人潮與車潮擁擠，故建議參考「2012 臺灣燈會整體交通規劃及交通運輸計畫」，納入「行人徒步管制區」與「外車禁入管制區」之概念，研議適用鹿港地區一般假日的常態性「交通管制計畫」，據以實施車輛進出管制，亦即於鹿港市區周邊設置管制點，管制外來車輛。蓋由於鹿港市區周邊之道路不寬，因此，將小客車攔截於市區周邊外圍，以確保鹿港正常運作，並由員警以認證方式進行管制，無通行證件者，則禁止進入管制區。