

調 查 報 告

壹、案由：據訴及審計部函送：臺北市政府 95 年辦理忠孝東路公車專用道工程(林森南路-金山南路、敦化南路-光復南路)及(金山南路-敦化南路)等二項工程，逕自片面停工解約，致工程嚴重延宕；又「忠孝西路公車專用道工程(館前路-林森南路)」疑似規劃設計失當，迄未開放啟用，均涉有浪費公帑及效能過低等情乙案。

貳、調查意見：

本案緣據訴，臺北市政府辦理忠孝東路公車專用道工程，無故停工解約致工程嚴重延宕，且忠孝東西路公車專用道迄未開放啟用亦背離原設計方向，涉有浪費公帑等情。前經本院函請審計部查明見復。案經本院調閱交通部、臺北市政府等機關資料，復於民國(下同)100年6月10日約詢臺北市政府交通局局长等相關主管人員，本案業已調查竣事，茲將調查意見綜整如次：

一、臺北市政府未能澈底落實專業考量，致忠孝東西路(館前至林森)公車專用道已完工多年，3處站台閒置且車道使用不符原設計用途，浪費公帑並損及國家門戶形象，顯有疏失：

(一)交通部「大眾運輸使用道路優先及專用辦法」明訂，規劃大眾運輸專用道時，應評估交通尖峰小時或連續十二小時之大眾運輸車流量與人旅次量之分析、鄰近二百公尺內主次要道路之幾何條件及車流特性分析、大眾運輸路線及班次之調查與調整分析、車流特性調查及分析、相關交通動線配合措施、沿線停車供需調查分析及檢討、使用時段及允許使用之車種、乘客需求及民意趨勢等事項；另臺北市

政府訂定公車專用道設置準則之公車班次需求及道路幾何條件標準，1. 尖峰小時之單向公車數至少須 60 班次，2. 於 12 小時之單向公車數至少須 400 班次，3. 有效行車路寬至少 30 公尺，4. 車道數單向至少 3 車道；準此，公車專用道設置之應評估事項及訂定標準，均有明確規範，合先敘明。

- (二)查臺北市政府交通局於 89 年 2 月 11 日研商公車專用道後續路網興建之優先順序會議紀錄略以：「…六、各單位意見：…養工處：(一)忠孝西路由於公車班次相當密集，搭車人數眾多，設置公車專用道之困難度較大。…」復於 92 年 4 月「臺北市公車專用道後續路網推動計畫」後續路網建議略以：「忠孝西路之尖峰小時公車班次數達 221 班次，絕非設置單一車道之公車專用道即可疏導，建議以採設置於快車道內側及慢車道之雙車道方式。」又同年 6 月 24 日公車專用道推動工作小組第 1 次會議紀錄：「…六、綜合討論：(一)忠孝西路 1. …忠孝西路路段尖峰小時公車班次數達 241 班次/小時，非設置單一車道之公車專用道即可疏導，因此規劃內側快車道及慢車道各設置一公車專用道，惟…與會專家學者依據過去推動慢車道設置公車專用道之經驗，對於慢車道設置公車專用道存有疑慮，建議針對此議題討論。…」另該局委託完成「忠孝東西路公車專用道工程委託規劃設計規劃報告(上冊)」
- 3.2. 公車專用道佈設原則及考量因素略以：「…本工程之公車專用道佈設考量下列因素及原則：1. 公車專用道容量：…單車道公車專用道容量約在 130 輛/小時，由於計畫路段公車班次達 200 輛/小時以上，僅設置各方向各單一車道之公車專用道勢必無法容納所有公車班次，必須考慮設置第二公車專用

道或其他方式處理。…」由上可知，忠孝西路路段尖峰小時公車班次數達 241 班次/小時，僅設置各單一車道之公車專用道勢必無法容納所有公車班次。

(三)復查臺北市政府都市發展局(下稱都發局)為配合交通部「觀光客倍增計畫」案內「國家門戶計畫-臺北車站」，於 93 年 2 月提報「廣場景觀空間設計及周邊交通機能整合」子計畫，其中周邊交通機能整合部分包括設置忠孝西路公車專用道，並請該府交通局爭取中央補助款，提早規劃於 94 年辦理，爰交通局於同年 12 月提報執行計畫案，並經交通部公路總局於 94 年 7 月 22 日核定忠孝西路公車專用道工程費補助款 2,800 萬元及忠孝東路公車專用道工程委託規劃設計費補助款 100 萬元。又臺北市議會於 93 年 4 月 15 日第 9 屆第 3 次定期大會工作報告會議結論，建議臺北市政府交通局評估忠孝東路(臺北火車站至基隆路段)設置公車專用道之可行性，旋於同年 26 日定期大會交通部門質詢時，建議並編列 94 年度預算辦理設置忠孝東西路公車專用道。

(四)惟按交通局 89 年 12 月「公車專用道技術手冊」2.2 設置準則所述，公車專用道設置時機判斷應先考量政策面與民意趨勢，即應透過事前與民眾雙向互動，避免民意反彈，並經由居民意見參與，以檢視規劃之缺失；且「大眾運輸使用道路優先及專用辦法」第 6 條亦明訂，乘客需求及民意趨勢係為公車專用道設置應評估事項，交通局難謂不知；然該局卻逕於 94 年 12 月 8 日完成忠孝東西路(館前至林森)公車專用道工程決標作業，俟臺北市議會於 94 年 10 月審議 95 年度臺北市地方總預算附帶決議，

始於 95 年 1 月 17 日至 19 日於信義區、大安區及中正區等區補辦理地方說明會；又，前揭附帶決議亦要求辦理車流動態模擬，惟忠孝東西路（館前至林森）公車專用道工程業於 95 年 6 月 30 日竣工，交通局遲至 95 年 8 月 23 日始簽報辦理車流動態模擬，於同年 12 月完成忠孝東西路公車專用道設置前後沿線車流動態模擬書面報告，詢據該局表示，車流模擬並非規劃大眾運輸專用道時應評估事項，係為規劃評估之輔助措施，非規劃過程必須執行之作業程序；詎該車流動態模擬報告結果略以：「現況忠孝東西路已完成尚未啟用之公車專用道道路交通狀況與未設站臺時差異不大。就路段整體績效來看，實施公車專用道後汽車及機車之旅行時間及延滯時間均較實施前增加，旅行速率較實施後降低，公車則因實施公車專用道後旅行時間及延滯時間減少，旅行速率亦提昇；實施公車專用道後，忠孝西路段之公車績效值變差…。」致臺北市政府交通局於 96 年 2 月 13 日交通會報建議忠孝西路公車專用道仍需持續與民意溝通為宜，不宜貿然實施，並經該會議確認及市長裁示暫緩實施該公車專用道啟用。足徵，交通局有囿於中央補助款發包時限，致評估規劃未盡周延，復未能落實專業考量之情。

- (五)據交通局於約詢時稱，已完工多年之公車專用道及站臺，現雖未實施公車專用道，但開放一般車輛通行，所設 3 處公車站臺於完工同時即增設反光或防撞等安全設施以提醒用路人注意，該站台設施可視為分隔島，有效區分直行上忠孝橋及轉向車流，避免車流交織干擾所致混亂及危險現象云云。惟其將車道視為分隔島使用並未符合公車專用道原規劃

用途及目的。綜上，臺北市政府未能澈底落實專業考量，致忠孝東西路（館前至林森）公車專用道已完工多年，3處站台閒置且車道使用不符原設計用途，浪費公帑並損及國家門戶形象，顯有疏失。

二、陳訴人指稱臺北市政府辦理忠孝東路設置公車專用道，逕自片面停工解約致工程嚴重延宕情事，容有誤解：

- (一)據臺北市議會 93 年 4 月第 9 屆第 3 次定期大會工作報告會議結論，建議臺北市政府評估於忠孝東路（臺北火車站至基隆路段）設置公車專用道之可行性；復據同年 26 日市議會定期大會質詢結論，建議應立即編列預算設置公車專用道，並編列 94 年度預算辦理。臺北市政府嗣於同年 12 月提報交通部「國家發展重點計畫—提昇地方公共交通網計畫」執行計畫案，並獲核定補助忠孝東路公車專用道工程（下稱本案工程）委託規劃設計費補助款 100 萬元，合先敘明。
- (二)查臺北市議會於 95 年 1 月審議 95 年度臺北市地方總預算附帶決議，本案工程必須辦理車流動態模擬及中正區、大安區、信義區地方說明會，整合地方意見，並修正規劃內容，據以執行；光復南路以東路段，應俟巨蛋未來基地配置計畫內容確定，併其交通需求妥善規劃後，始得施作。臺北市政府爰於 95 年 1 月 17 日至 19 日舉辦前述各區地方說明會，整合地方意見並修正規劃內容。復以考量本案工程務必於暑假期間動工，以多工區同時開工為原則以縮短時程，降低交通衝擊，於同年 4 月 18 日同意獲准採分標辦理，第一標為林森南路至金山南路段，第二標為敦化南路至光復南路段，以公開招標方式辦理，於 95 年 6 月歷經 2 次招標，皆因廠商報

價高於底價而流標，再於 95 年 8 月辦理第 3 次招標，分別於 95 年 8 月 3 日及 8 月 4 日由祥恩營造公司及昌昱營造公司以 61,360,000 元、69,230,000 元得標。

- (三)復查本案工程（林森至光復）原訂於 95 年 9 月 8 日動工，因是日臺北市議會財政建設委員會部門質詢，要求依據 95 年度地方總預算案審議意見之附帶決議，於忠孝東路公車專用道動工前完成車流動態模擬之書面報告，故是日辦理停工。又同年 10 月臺北市議會審查 96 年度臺北市地方總預算決議事項，要求應先做沿線區域民意調查及計程車駕駛抽樣報告後，據以審慎研提檢討報告，在檢討報告未提出前不得施工。95 年 12 月 27 日及 96 年 2 月 1 日本案工程設置前後車流動態模擬結果報告及民意支持度調查案相繼結案，經模擬分析，現況忠孝東西路已完成尚未啟用之公車專用道道路交通狀況與未設站臺時差異不大；就路段整體績效來看，實施公車專用道後汽車及機車之旅行時間及延滯時間均較實施前增加，旅行速率較實施後降低，公車則因實施公車專用道後旅行時間及延滯時間減少，旅行速率亦提昇云云；加之，臺北市民認為闢建本案工程之同意度僅 5 成，認為臺北市目前非常需要再增設公車專用道需求度為 39.59%。是以，臺北市政府於 96 年 2 月 13 日交通會報會議決議忠孝東路公車專用道先暫緩施作，俟臺北車站特定區開發案整體建設完成時，再予綜合考量評估實施時機。該府交工處嗣於同年 3 月 15 日依採購法第 64 條規定及契約規定簽奉辦理本案工程後續工程終止契約補償事宜，其補償項目及金額經該府採購申訴審議委員會調解成立，共計補償 719 萬餘元，分

別包含忠孝東路公車專用道工程（林森至金山、敦化至光復）補償金額 345 萬餘元，及忠孝東路公車專用道工程（金山至敦化）補償金額 374 萬餘元，另工程可用物料共計有 187 萬 812 元領回。

(四)揆諸上情，臺北市政府辦理忠孝東路設置公車專用道工程案業務過程，似無逕自片面停工解約致工程嚴重延宕等情，陳訴人指稱之情事，容有誤解。

參、處理辦法：

- 一、調查意見一，函請臺北市政府交通局確實檢討改進見復。
- 二、調查意見一及二，函復本案陳訴人。
- 三、抄調查意見函送審計部參考。
- 四、檢附派查函及相關附件，送請交通及採購委員會處理。