

參考文獻

一、論文書目

1. 何鴻志(1994)，都市河岸開放空間及臨水區都市設計之研究－以高雄市仁愛河為例，東海大學建築系研究所
2. 吳孟勳（1990），生態街道與城市永續發展之探討，成功大學都市計畫學系研究所
3. 吳柏緯(1995)，從景觀生態學觀點探討都市景觀環境規劃與建立準則，成功大學建築研究所
4. 杜立筠(2005)，都市流體－台北地下捷運站的空間共構，淡江大學建築學系研究所
5. 李建民(1999)，八〇年代台灣小說中的都市意象－以台北為例，台北師範大學應用語文學系研究所
6. 林柏伸(2007)，都市交通廊道空間之創新設計－以台北市建國高架道路景觀活化為例，台灣大學生物資源暨農學院園藝學系暨研究所
7. 林嘉慧(2007)，大眾運輸導向發展引導都市空間再造之策略研究，中國文化大學建築及都市計畫研究所
8. 林麗香(2005)，健康都市的理論與實務－以哈瑪星社區營造規劃為案例，中山大學政治學研究所
9. 姜書萍(2005)，台灣都市社區邁向可持續發展之個案比較研究：台北市芝山岩社區與台南市金華社區，東海大學建築系研究所
10. 張中憶(2004)，從綠資源環境價值角度探討土地使用對健康城市的實踐－以台南市東區農地為例，成功大學都市計畫學研究所
11. 張美嘉(2001)，城市邊緣地景之重構－以市民大道橋空間為例，淡江大學建築研究所
12. 張國廷（2005），都市旅次外部成本之研究，台灣大學土木工程學系研究所
13. 許珮漩(2003)，緊密都市之永續性分析，台北大學都市計畫研究所
14. 陳念炫(1997)，都市街道自明性之研究－以台中市為例，東海大學景觀學研究所
15. 陳忠實（1982），台北市高架道路型態規劃之研究，交通大學交通運輸研究所
16. 陳富瑱(2005)，健康城市環境指標操作策略之建構，淡江大學建築系研究所
17. 郭瑜堅(2003)，都市旅次成本之研究，台灣大學土木工程學研究所
18. 陳毅修(2006)，都市更新發展策略之研究－以台北縣為例，中國文化大學建築及都市計畫研究所
19. 陳鶴宗(1995)，光華商場商業街研究，中國文化大學地學研究所
20. 黃英堯(1990)，都市核心地區的特性與交通建設關聯性之研究，成功大學都

市計畫研究所

21. 黃瑞明(1994)，台北市居住街廓之研究－以四個不同時期形成之街區為例，中原大學應建築系研究所
22. 劉宏業(2005)，市區「綠廊道」規劃－以台北市三條幹道為例，中國文化大學景觀學研究所
23. 蔡惠玲(2003)，國內外生態城市環境績效指標暨策略規劃研究，台北科技大學環境規劃與觀禮研究學系研究所
24. 鄭凱仁(2000)，以新都市主義觀點進行住宅社區規劃之研究，成功大學都市計畫學研究所
25. 賴順宇（2003），台北市高架橋下空間形式與使用之研究，朝陽科技大學建築及都市設計研究所
26. 鍾晟夫（2005），都市旅次基礎設施成本之研究，台灣大學土木工程學系研究所
27. 賴正健（2000），高架道路交通噪音之音場模擬分析研究，台灣大學造船及海洋工程學研究所
28. 池體演（1983），建國南北高架道路交通噪音傳送特性之研究，淡江大學建築系
29. 彭保華（1985），臺北市建國南北高架道路噪音之研究，國立交通大學交通運輸研究所
30. 陳忠實（1982），臺北市高架道路型態規劃之研究，國立交通大學交通運輸研究所
- 31.

二、一般書目

1. Alex MacGillivray(2005)，寂靜的春天，三聯書店
2. Joe Ravetz(2004)，都市區域 2020 永續環境的整合性規劃，詹氏書局
3. Josef Leitmann(2002)，永續都市－都市設計之環境管理，六合出版社
4. 王受之，(2003)，新都市主義－有機城市的發展方向，「藝術家雜誌」，第 56 卷第 3 期，p.406-417。
5. 台北市都市發展局（2004），綠之網－建國南北路綠軸實質空間規畫設計案總結報告，台北市都市發展局
6. 交通部運輸研究所(2006)，永續運輸綜合評估指標系統之研究，交通部運輸研究所
7. 林建元(2002)，都市計劃的新典範，詹氏書局
8. 柯比意(2002)，都市學，田園城市文化事業有限公司
9. 張有恆(2006)，當代運輸政策，華泰文化
10. 張明、丁成日、Robert Cervero，(2005)，土地使用與交通的整合：新都市主義和優質成長，「城市發展研究」第 12 卷，第 4 期，p.46-52。

11. 理查德.瑞吉斯特(2002)，生態城市，社會科學文獻出版社
12. 黃武達(1996)，日治時代之臺北市近代都市計畫，中國文化大學臺灣都市史研究室
13. 鄭志敏(2006)，都市計畫之理論與實務，高立圖書有限公司
14. 台北市政府工務局新建工程處（1988），台北市現有高架道路及隧道噪音與空氣汙染改善規畫，台北市政府工務局新建工程處
15. 黃乾全（1985），高架道路噪音現況與其對沿線居民之影響調查研究，台北市政府環境保護局
16. 工業技術研究院，建國南北路高架道路沿線移動性汙染及隔音牆噪音防治效能現況評估計畫，工業技術研究院

三、網路資料

1. 波士頓中央快速道路相關網站：<http://www.masspike.com/bigdig/index.html>
2. 清溪川：<http://tchinese.seoul.go.kr/cheonggye/>
3. 行政院國家永續發展委員會全球資訊：<http://sta.epa.gov.tw/NSDN/index.asp>
4. 台灣環境資訊協會－環境資訊中心：<http://e-info.org.tw/>
5. 西雅圖政府網站：<http://www.seattle.gov/>
6. 台北市都市發展局：<http://www.udd.tapei.gov.tw/>
7. 台北市新建工程處：<http://ncp.tcg.gov.tw/ncp/index.php>
8. 全國法規資料庫入口網站：<http://law.moj.gov.tw/>

附錄一 深度訪談邀請函

您好：

本研究主題為「高架道路於都市發展中的定位與轉化—以台北市建國高架道路為例」。近日新生高架道路開始進行維修，建國高架道路周邊也為台北市綠之網計畫重要路線。此研究主要目的是探討台北市高架道路系統所應面臨的轉化方向，以及目前所面臨的發展課題。

素仰 貴單位對台北市都會區發展之努力與貢獻，希冀能前往進行相關議題之深度訪談。誠摯貴單位相關人員撥冗接受訪談，訪談內容僅供學術研究之用，貴單位寶貴的意見與經驗分享，將對於本研究有重要的幫助。為使訪談過程得以順利進行並節省您寶貴時間，先行寄送訪談大綱以提供參考，再次感謝您的耐心指導與指教，讓本研究得以順利進行。

順 頌

身體健康 萬事如意



後學 文化大學 景觀研究所

邱政維 敬上

研究指導教授：楊重信 博士

研究指導教授：陸曉筠 博士

訪談大綱：

1. 針對建國高架道路的使用情形與維護情形，請問貴單位是否還有哪些問題有待改善？在執行上是否有其困難處有待克服？如：交通阻塞、噪音管制等問題。
2. 對於高架快速道路系統未來的各項發展，貴單位目前的推動情形如何？如：未來可能新增或拆除之系統、綠化周邊之計畫等。
3. 貴單位對於台北市在「永續發展」或「生態都市」這項議題，目前推動的主要方向為何？有何改善方法或具體建議嗎？
4. 關於建國高架道路目前在周邊與橋下使用空間景觀不良上，貴單位指是否有改善的方法或具體建議嗎？

5. 針對台北市目前所推動的「綠色交通」與「大眾運輸」，貴單位認為面臨最大的問題或阻礙為何？預期的成果是否能取代大部分的私人運具？
6. 針對台北市目前推動高架道路或快速道路的建設舉辦的市民公聽會，市民的主要贊成與反對的意見為何？貴單位如何對應這些問題？
7. 對於高架道路的新建，貴單位認為對於城市的發展的益處與缺點為何？



附錄二 深入訪談內容

訪談對象：台北市都市發展局綜合企劃科科長

訪談內容：

1. 針對建國高架道路的使用情形與維護情形，請問貴單位是否還有哪些問題有待改善？在執行上是否有其困難處有待克服？如：交通阻塞、噪音管制等問題。

在維護方面相關的課題應該是要問維護管理的單位可能比較清楚，像是新建工程處等等。基本上目前在維護的方面只要撥預算，大部分的問題都是可以改善的，目前要是沒有遇到什麼重大事件，基本上是沒有做高架道路拆費上的問題。但是如果達到了橋梁的壽命或是高架道路並不具存在的效益，那可能就會開始探討是否有任何替代高架道路的方案出現，這樣的可能性是有的。

2. 對於高架快速道路系統未來的各項發展，貴單位目前的推動情形如何？如：未來可能新增或拆除之系統、綠化周邊之計畫等。

如果針對建國南北路的綠之網計畫的話，目前於第一殯儀館、中山女高等，主要是在點上的實施，並沒有大規模的依照這報告書上面所寫的全面改造，這些綠化條件在公有地上還是比較容易去實踐的。另外在規劃用地上，也是期盼在大眾運輸系統越趨完整，路上的私人車在距離較少的時候，可以進行道路縮減的動作，讓更多的公有地釋出，可以作為更加完善的綠美化工作。雖然韓國清溪川的案例大家都很羨慕，都大聲叫好，不過事實上韓國地區的交通現況本來就很糟糕。韓國在大力推廣汽車工業的情況下，私人載具的持有量自然就比較高。在這樣的情況下，首爾的塞車情形簡直是慘不忍睹，所以在清溪川的高架道路拆除後，塞車的狀況還是一樣，卻多了一條河水，居民當然覺得這是個好的政策。反觀台北市目前的情形，光一條新生高架橋的維護，就造成了別條南北向的幹道大塞車，更別說是建國高架道路這樣一條路幅更廣、線路更長的高架道路。如果在交通允許的狀況，政府當然也很樂意去仿效清溪川，作一個打開瑠公圳，回復文化歷史這類的景觀規劃，不過實際上，在還沒做完整體的大眾運輸規劃之前，這樣的提案會造成大量的交通衝擊。不是政府不願意做，而是相較之下，首爾拆掉一座高架道路，對於交通的衝擊，與台北拆掉建國高架道路所造成的效益差別是有一段距離的。

3. 貴單位對於台北市在「永續發展」或「生態都市」這項議題，目前推動的主要方向為何？有何改善方法或具體建議嗎？

其實節能減採並不是屬於生態都市所衍生出來的方針，替代能源之類的，是呼籲減少能源的浪費，呼籲使用替代能源這類議題。在生態都市方面，所牽涉的範圍很廣，包括綠廊的規劃、生物的多樣性、都市的透水性等等，政府目前也沒

有特別專注在哪個面向，因為這些環節全都是一環扣著一環，不可能只挑單一面去加以實踐。如果說高架道路會造成都市擴張或是人口外移這樣的課題，那他的確是存在的，但是不是沒有達到所謂的緊密都市這類的理論原則。這項理論是源自於美國，因為住宅區距離生活必需品的購買處太過於遙遠，才有有這樣的理論，不過這在台灣並不明顯，甚至可以說台北這樣的都會區，就是美國人口中所指的緊密都市。在台北各處，你在哪邊不能以理想的步行距離到達便利商店、餐廳之類的地方，都是相當方便的。如果要說老舊社區的沒落之類的，缺乏再利用或是密度不夠，這樣的區域在台北市幾乎不存在的。像是萬華區、大同區雖然是比較早開發的地區，現在還是住著相當多的人，只是整體的社區型向給人比較老舊的感覺罷了。而且台灣也沒有像外國那樣明顯的階級分區，像是墨西哥區、哈林區甚至是貧民窟等等，在台灣頂多是外勞或是青少年的聚集地，但是那些人並不是全部集中的居住在那附近。在都市的開發線上，其宗旨就是避免去開發道周邊的生態綠地，這方面政府也有在注意，如果真要說，可能就是指台北縣部分的新市鎮，的確是有開發到某些綠地。但就以台北市本身來說，我們人口的流動並不是朝向山區或是綠地，而是鄰近的台北縣，這方面的問題應該不是由於土地分布不平均或是生活機能不足的問題所造成的，大部份的主因是房價太貴，太多的人無法去支付居住的金額產生這樣的問題，目前政府對這方面的問題也沒有做太大的干涉。

以目前的永續發展的觀點來說，也不能說高架道路當初這個政策是不對的，畢竟當初並沒有大眾運輸或是捷運這樣的系統。但是現在不同了，既然我們都有先進的大眾運輸科技與規劃，那合理的都市擴張方式，應該是先有大眾運輸節點，才去開發該地區，但目前的情況大多是反過來的，是先有人口聚集，才去思考大眾運輸方面的問題要如何去解決。像現在的淡海新市鎮，就是那一帶出現人口的聚集，才去思考交通上的阻塞要如何去解決，現在人口是還好，如果又聚集更多的人口，對政府來說也是一個問題。

4. 關於建國高架道路目前在周邊與橋下使用空間景觀不良上，貴單位指是否有改善的方法或具體建議嗎？

其實很多高架道路底下的空間，都有作為廣場或是休閒的使用，像是籃球場之類的。以都市更新的角度來說，當然也希望這類較不美觀的部分得以改善。那為什麼目前仍然維持停車場的伊個使用方式，那就是有其需求。在建國南北路沿線，有那麼多的公寓林立，但是多半沒有停車場的設置，如果去問那些住戶對於高架道路底下的空間做什麼最好，應該多半是維持停車場的使用，畢竟目前仍有其需求。對於私有載具的抑制上，政府也沒有這類的策略方針。如果像是新加坡那樣課重稅，或是行駛時間的嚴格管制等等，一輛車動不動就要上百萬，我想私人載具一定可以有效的抑制，但是牽涉的層面還包括了關稅、進出口貿易等，也包括了相關產業的眾多經濟利益，在實行上肯定會面臨相當多的困難。如果在橋下作為商業性質的用途，目前在政策上，就是不被鼓勵而且受限制的。而且商場

所帶來的人潮之類的，其實對周邊環境的影響也相當大，像是交通量的衝擊，或是附近空間的整體規劃，也都是需要考量的。

5. 針對台北市目前所推動的「綠色交通」與「大眾運輸」，貴單位認為面臨最大的問題或阻礙為何？預期的成果是否能取代大部分的私人運具？

以目前台北市的人口來說，大眾運輸很難取代大多數的私人載具。在大眾運輸的設置上，包括了路網的分析、服務半徑的規劃和節點的設置等，其實不是一門很容易的學問，這方面可能問交通局與捷運局會比較了解。仔細去看目前公車的路線，並非完全是棋盤式的走法，大部分會有拐彎上的路線規劃，這樣在車站的據點規劃上，也較為靈活。這樣的考量也是為了目前台北市對於大眾運輸路線的規劃，是以兩次轉乘為目標。在這方面，L型的路線規劃較棋盤式為理想。如果轉乘次數超過兩次才能到達目的地，會大幅的降低大眾運輸系統的搭乘意願。在公車的路線規劃上，雖然政府有補助措施，但也不是說設在哪就設哪。也是政府單位與民間的營運單位進行路線上的協調所決議的。其中包含了所謂的黃金路線，也就是搭乘量較高的路線，和以服務為主的低營利路線。

輕軌的規劃上，目前政府也仍有意願去執行。但是輕軌又分專用與非專用兩種，這就牽涉道路權的問題。如果是專用輕軌，那鋪設軌道的部分就只能容許輕軌列車的行駛；而類似只用電纜的非專用輕軌，在路權的規劃上也較專用輕軌較為容易。輕軌擁有低造價的優點，載客量也可以因應各地的需求分為高載客量、中載客量、低載客量等機動性，不管是都會區或是偏遠的郊區，都是可以行使的大眾運輸策略。不過要規劃輕軌軌道，畢竟跟捷運一樣，是屬於固定設施、固定路線，在路線調整的機動性上，就不如公車來的優異，是要滿足各項條件與營運效益的。

台北市也有試圖從一個以休閒為主的自行車道規劃，嘗試以生活或是通勤為主的自行車道。不過自行車道的的規劃上，其實很大的問題點在於路權。如果自行車道劃設在車道上，如果公車與自行車發生衝突，那該要怎麼判斷？如果自行車道劃設在人行道上，自行車與行人發生衝突，又該以什麼樣的基準來判斷過失？目前因為自行車的使用人口還算非常的少，所以人行道混著自行車行走，目前來說問題還不大，如果以後自行車數量開始多起來，那在立法上必須要有明確的規定，才能避免衝突。像目前大佳河濱公園的自行車道，發生的意外也非常的多，像如果小孩在自行車道上被撞到，引起的紛爭也相當難解決。所以自行車道並不是單純的只是畫設符號，或是幾條可行路線麼的簡單，其中還包括了路權上的考量。畢竟所有的公共建設，都需要法律去規範，才能達到安全的條件。

6. 針對台北市目前推動高架道路或快速道路的建設舉辦的市民公聽會，市民的主要贊成與反對的意見為何？貴單位如何對應這些問題？

目前台北市在東湖蓋完高架道路之後，目前也沒有什麼重大的道路工程計畫。以公聽會來說的話，通常政府會先做內部的通盤檢討，才決定要不要作。在

這過程當中，當然也會一邊做到民意的探訪，也會針對民意上的領袖進行協調與溝通。如果在公聽會上，將工程推拖到上層，說是上級決定的，已經無法變更這類的說詞，通常都是工程單位單方面的說詞，沒有所謂不能停止的公共建設。像是核四廠，或是台北市的第三掩埋場，吵了這麼久還是一樣沒有下文。而第三掩埋場，也因為台北市推動專用垃圾袋的政策成功，垃圾回收量大幅提升，大多數的垃圾都可以焚化掉，也解決了掩埋場的問題。所以說公共建設如果真的不好，是可以被停止的。說不定這問題有其他的替代方案也說不定。

7. 對於高架道路的新建，貴單位認為對於城市的發展的益處與缺點為何？

高架道路的好處應該只有滿足交通上的需求吧，不過卻也是最基本、最不能忍受的需求。同時，高架道路的缺點也非常的多，所以如果能解決交通上的需求，那高架道路的存廢是可以被討論的。目前政府的想法是，在做完捷運的同時，也能釋放出因為大眾運輸減少的交通流量，所減少的土地使用空間。就例如，一條道路的使用者，不外乎是汽車、機車、自行車、行人這幾種。如果大眾運輸能使得私人載具的使用量減少的話，那也不需要這麼大條的馬路。所以隨著大眾運輸的發展，也可以漸漸將道路上的綠帶、人行道、自行車道等空間，在比重上可以更多，提供更舒適的步行空間。都市的改變並不是一蹴可及的，也是需要由各個環節慢慢打通，才能漸入佳境。目前來說，信義線與羅斯福路，就已經在著手規劃因應大眾運輸而釋放部分車道，成為其他旅行方式或是綠美化的空間。當然，這樣的模式也可以套用在高架道路上。在未來新莊線完成後，鄰近的新生高架橋就可以重新評估必要性，看要進行河道開放或是綠美化，都是可以考慮的方案。不過這一切的前提，都是要先滿足現今交通運輸得一個需求，才能針對每個區域的高架道路，逐條逐條的進行評估，而不是單純的去探討高架道路本身的問題。因為高架道路本身只是一個對應方針，只要滿足他所提供的服務，自然就可以拆除這樣一個公共設施。

受訪對象：中國文化大學景觀學系副教授

訪談內容：

1. 台北市政府建構生態城市是否真有其可行性？

首先要先定義何謂生態城市？如果要將建國高架道路建構成生態城市中的生態廊道，你認為建國高架道路有這樣的條件嗎？如果你是野生動物，像是常見的蝴蝶、松鼠等，見到有如建國高架道路這樣的量體，你會想要穿越？像建國高架道路這樣大型的垂直的結構，在生態廊道的串連上，就是一個相當大的阻隔。在目前的情況下，在這樣的量體周遭是不可能達到串連的效果的，除非你有巧妙的設計，不然他很難成為一個生態廊道空間。在有明確的方針之前，先避免套用生態廊道這樣的詞彙，因為生態廊道真的不是一個容易達成的目標。像建國高架道路廊道這樣的東西，談生態廊道本身就是一個相當奇怪的想法。就連中山北路這類沒有額外的結構物的道路，要說成是建構成生態廊道，都有可能造成很大的

爭議，更何況是建國高架道路這樣大的垂直結構體。比較可能探討的方向，是這樣的量體對於生態城市的貢獻，或是定位為何，可能會比較容易操作。

2.如果進行高架道路周邊綠化空間的轉移，對於綠化或是生態功能是否有所幫助？

這是一個值得探討的議題，以目前的情況來說，如果高架道路周為只是種植些許的矮灌木，不論是視覺的美化與遮蔽上是沒有任何幫助的，更罔論是生態方面的功能了，再說量體本身就會造成壓迫感了，如果沒辦法達到完全的遮蔽，其實是沒有多大的效果的。目前台北市正在進行新生高架道路的整修，造成台北市不管是中山北路還是承德路這類南北向的幹道大塞車。台北市的市區內的交通量，現階段是無法承受建國高架道路的去處的，在現階段的高架道路議題，如果要顧慮到現實面的情況的話，可能只能針對綠化的課題進行研究。

3.高架道路是否與景觀生態學中的「廊道」一樣，具有阻隔周邊活動的效果。

其實這樣的現象在台北市並不特別明顯。在光華橋遭到拆除之前，舊的光華商場還存在時，反而有助於刺激兩旁活動空間的效果在。像現在光華橋拆掉之後，整個道路變寬了，整體的感覺在新生南路兩旁的商業空間也變遠了，在動線上反而會形成阻隔。

訪談對象：中國文化大學景觀學系助理教授

訪談內容：

1. 高架道路目前的維護情形是否良好，在噪音、空氣汙染、交通流量上的管制，有沒有需要改善的地方？

高架道路問題，追根究柢是因為都市不斷擴張，大多數的人居住與工作的地方都有段距離，以至於大量的通勤民眾必須利用私人載具移動，在平面道路無法負荷這樣的交通量時，才會開始建設快速道路，以舒緩幹道上的交通量。目前台北市的高架道路大多屬於南北向，只有市民大到是東西向，這表示著台北市目前的一個發展方向與成長模式。所以要有效且快速的運送這些通勤民眾，才要蓋這麼多高架道路，噪音問題反到是衍生出來的一個環節而已。如果要針對根本的問題進行改善，應該要由土地使用著手，例如政府應該鼓勵員工居住在工作場所附近，通勤的距離就會變短、變少了。噪音或是空氣汙染的問題只要有預算，以目前的技術應該都可以減緩或解決。依目前台北市的都市發展看來，高架道路是有存在的必要，若整個大環境不改變，高架道路的拆除並不是有效而且適合的規劃方向。這是土地利用上的失常，是要歸咎於政府在土地使用上的管理，是採取自由市場的機制，讓土地應需求去自由發展，這樣的作法造成了土地分布不均，增加了居民通勤或購物等屢次的增加，伴隨而來的交通量，就只好鋪馬路來解決。捷運與高架道路就是在發現問題後，才從原先的都市計劃中去增加的，為的是滿足人口分布的不均衡所產生的通勤需求。政府沒有好好規劃，人口成長管理與土

地再利用，這樣的情況就不可能有所改善。現在許多沒落的都心地區，政府應該好好的規劃再利用，充分的利用已開發的空間。而不是一味的開發新的市區、新的區域，人口外移的情況才得以減緩，這種思維就很類似目前所說的緊密都市。

2. 台北市目前的發展方向，是否符合永續都市的發展走向？

台北市目前對於永續都市或是生態都市這類的想法，就是套用指標下去算，讓城市符合一個量化的標準。不管用法規或是指標，政府在實行這些大觀念之前，都必須要對城市都必須要有一種想法、一種願景。這也是目前比較糟糕的一點，目前的政府太過強調指標的用處，而不是以整體的思維去建構一個城市。比如說要以新都市主義來建構一個社區，在建造之前就會有些想法，例如將空間留給人或自行車去使用，或是把車子擋住，減少人車衝突等。這樣是對社區是有想像、有願景的。而目前的生態城市像是一種口號，鼓勵使用替代能源所研發的風力發電或是太陽能，都必須要有一套系統去做。但目前的政府作法，就只是局部性，或是重點式的去實施，在成效上也非常有限。在沒有願景，再怎樣做，也只是做做樣子，沒有實際的發展方向這樣。即將要在高雄舉辦的世運，在伊東豐雄所設計的場館不只有建物本身而已，還包括周遭的濕地與綠地，強調的不只有體育館本身的量體有多們壯觀，同時也包含建物與周遭環境的關係，這才是有系統的做法，目前政府與學者在永續發展上，只針對指標這個環節下去做，其實並沒有一個整體的願景在。

3. 建國南北路在有高架道路的存在下，是否有建構成綠廊道的可能性？

在有高架道路的情況下要建構綠廊道，所應該克服的問題是量體本身的高度與阻隔。目前所談的綠廊道在使用上還是以人為主，如果建構在道路的兩旁，道路的隔閡肯定是個問題，在遠離人行道的綠帶，充其量只能作為美觀之用。所以如果要建構完整的綠廊道，必須要做一些銜接的工作，讓各式的商業行為發生在綠廊到周圍，才能達到彼此相長的成效，充分的活化該空間。不然純粹只是作休閒之用是沒有意義的。目前在高架道路周邊的綠化方式，範圍都相當的小，只是視覺上的效果，對熱島等效應、空氣汙染、噪音汙染之類的問題，要達到改善的效果，效果應該非常有限。

4. 目前高架道路周遭的綠帶空間，如果作進一步的整合，是否能夠增加其效益與功能？

綠帶的效果不外乎是視覺與植栽功能兩種，如果本身遮蔽的量體過大，沒有充分的綠化在視覺上的效果是有限的，而且用來美化上的綠帶是無法提供行人去使用的。如果是這樣的話，那不如跟人行道有所銜接還比較有意義。在高架道路無法使用的情況下，進行高架道路周圍的綠美化，其實是浪費了植栽本身的多項功能。如果綠化的用途主要是在美化上，那就要盡可能的靠近量體，並有效的遮蔽才行。但如果是以植栽本身的效果與功能上，則是靠近人行道比較好。

5. 高架道路是否會造成人行動線或是活動上的阻隔？

仔細觀察高架道路所使用的土地，大部分的高架道路都是在城市規劃完成後才加蓋上去的，其中又以河岸用地為主，河岸用地大多數都是屬於國家所擁有的，而且占地較寬、較直，很符合建設高架道路所需要使用的土地，在土地的取得上也相對的較為容易。大部分的高架道路，的確是會阻隔都市與水岸的使用情形，美國有些案例，是將高架道路地下化，在原本高架道路的空間建設一些橋梁進行連接和跨提，效果還不錯。建國高架道路其實也存在著一些阻隔上的問題，但是並沒有像河岸邊加上河堤那樣的明顯。但建國高架道路的阻隔問題，最主要的是橋下空間的使用方式，目前大多數的橋下空間都是公有停車場之類的，平常也無法去靠近或是使用，會產生隔閡也是理所當然的。就例如建國花市，因為橋下空間使用上的頻繁，阻隔性就相對的較小。但如果是停車場的使用方式，平常也不會有人去長時間的使用或是流動。自然就會造成比較高的阻隔性

6. 目前高架道路底下的空間，是否有任何改善的方針，使空間活化或是具有串聯高架道路兩旁的功能。

在橋下空間使用上，不用刻意去想建設某些公共設施去增加公共設施服務半徑什麼的。與其去思考公共設施的事情，不如去思考原則上的問題。比如說，高架橋底下的使用空間如果是郵局的話，營業時間大多到五點就結束了，與其這樣不如選擇營業時間較長或使用時間較長、較為頻繁使用方式，可以讓更多人去靠近，更可以活化該空間。停車的使用，目前在都市中可能有他的需求在，不過在未來如果不需要這樣多的停車空間，就可以導入其他的活動。道不用像郵局那樣的使用方式，而是盡量可以讓人不定時的使用方式，這樣在活化上的意義會大於公共設施。

7. 如果線在台北是要朝向永續發展邁進，應該首先強化何種面向？

以整個城市來講的話，每個區域所要面對的情況不一樣。在這樣的情況下，政府很難有效的由上而下的去策化永續發展。因為目前的永續發展，講的是節能減碳、減廢、綠屋頂之類的。這種措施就算不是節能減碳這項政策，也是需要去執行的。所以目前永續發展的作法，根本不用刻意冠上一個永續發展的口號。如果要徹底的執行永續發展，必須要從民眾的活動去深入探討。像天母運動公園，就不需要大量的設施，讓民眾自由的去使用反而比較好。讓民眾依自己的生活習慣，自行去參與、組織、改善，這才能達到真正的永續發展。如果只是強調綠屋頂、綠建築這些細項，其實不用刻意去使用永續發展的理念，就可以執行的。永續基本上就是「自給自足，自我管理」。如果說購買、工作等生活上的需求都在步行範圍內，就不用使用車輛，高架道路自然就不用去建造。民眾必須要有自己的組織能力，政府就不用刻意去干涉社區本身的發展，本身就會有具有組織能力，目前如果只是單純在指標上的操作，可能很難達到預期的效果。

訪談對象：漢聲廣播電台記者

訪談內容：

1. 以您對一連串關於反特二快道路的採訪中，市民對於高架道路的建造持著什麼樣的想法？

在採訪當中，其實大部分的市民，都是贊同高架道路的建設的，因為一班的市民對於身邊的景觀環境美質，並不會特別的在意。相較之下，一條高架道路所帶來的便捷與好處，是顯而易見、容易理解的。舊例如湳仔溝上所要建構的特二快速道路，長期居住在附近，或是常在當地活動的民眾，對於高架道路以覆蓋河川的方式建設，市民多半持著贊成或是沒有意見的狀態。而市民最主要的反對理由主要是景觀與防汛上的功能，也有居民認為，當地許多次淹水的情形，就是由河道所導入的水流，如果在這樣的情況下，在加蓋道路上去，不僅會犧牲掉原本美麗的景觀，還有可能造成防汛上的問題。但就以我本身的立場來看，我也是寧願要一條乾淨美麗的河流，而不是一條不知到效益如何的快速道路。

訪談對象：文史工作室成員

訪談內容：

1. 關於反對特二快，您最主要的立場是什麼？

政府前些日子舉辦了公聽會，結果只有里長參與，但里長並不能完全理解艱澀的工程術語。整個世界目前的趨勢不是在談大系統的永續發展，而是專注於小系統的自給自足，才能達到永續發展的目標。在節能減碳之類的口號下，居民應該多利用社區的資源進行無碳的休閒，而不是每逢假日便開車出遊。在整體的都市規劃上面，也不單純只從大方面著手，對於地方性的文化經濟，更應該重視。我們好不容易說服了縣政府舉辦公聽會，我們台灣的民主教育，不應該只是一個口號，政府的政策應該充分的讓民眾知道，讓民眾了解對自己的社區有怎樣的規劃與願景，這樣才是真正的一個民主的程序。以這樣的情況為前提讓民眾多方面的討論，建立屬於社區民眾理想的社區空間。政府單位因為怕部分民間團體的反彈，所以取消公聽會。在公聽會上的結論，通常都是這是一個既定政策，是由國家進行整體的評估所進行的建設，不是地方政府所可以決定的，這一類踢皮球式的結論。更甚至有些政府單位還說，如果你們那麼喜歡河，那麼嚮往冬山河那樣的政績，那你們應該搬到冬山河河邊，這種氣急敗壞的、沒有道理可言的評論。其實民間團體並不都是反建設團體，我們要的只是更深層的選擇，我們生活上應該有各式各樣不同的選擇方案，讓人民共同選擇出最適合當地的政策才對。要達到這樣的目標，需要讓更多的民間力量去共同執行、參與。而不是單純的由上而下，純粹以公務或是政治的角度去判讀各項建設。例如車多就蓋馬路，發展新市鎮就要蓋快速道路等舊思維。我們應該用更多更全方位的角度去思索我們所要的，像目前清溪川也好，德國的案例也好，都是朝向一個綠色社區的方向去執行。冬山河的驕傲、新竹護城河的驕傲、愛河的驕傲，如果那些地區政府單位，只

是單純以停車位與交通為出發點，而不是以環境或文化為主的開發方式，那就不會有目前這些亮麗的河岸景觀可以提供遊覽。目前民間團體所遇到的一個主要的困難點，就是沒有一個適當的途徑去參與政府規劃，在市政規劃無法透明化、公開化的情況下，都市的規劃是難以與社區結合的。在滿仔溝一帶，有老街，有水岸，和豐富的歷史文化軌跡，這樣的空間是最適合生態城市的典範，如果政府可以好好利用這塊區域所擁有的潛力，進行評估與規劃，那滿仔溝就不會只是一條高架道路的覆蓋，而更可能是一個讓人羨慕不已的模範社區。滿仔溪是板橋發展的起源，擁有豐富的台北古老文化軌跡，為了讓當地居民都瞭解自己所居住的環境，我們也發了大量的傳單，並與里長溝通，希望里長能發動進一步的抗爭活動。但里長會怕發動這樣的抗爭行動，有違該區區公所的規劃與政策方向，這樣的政治體系，即便里長是最貼近居民的行政單位，但仍然無法有效的申張居民的思想，實在是非常可惜。政府如果不給予環境、文化等資訊透明化，或是給居民適當的宣傳，讓市民有更多的文化與環境上的選擇，而不是單純的說明市政策略，這樣不算是真正的選擇，也不算是真正的溝通，這也是我們這些民間團體最主要的訴求。

訪問對象：淡江大學運輸管理學系副教授

訪問內容：

1.特二號快速道路，使否有建造的必要性？

特二快速道路目的是國道一號與三號的串連，這是以高速公路局的角度下去建造的。為什麼國道要串連？在一般動線上從國道一號要連接到國道三號的機率其實不高，這種連接方式通常是要做轉化，將車流分散到各處，是一種特替代道路的做法。如果這只是高速公路的連接道路，不一定需要貫穿板橋土城等地才能發揮替代道路的功能。所以他著眼的考量，主要是針對國道一號或是三號面臨塞車時，有替代道路可以選擇，但這樣的轉換不一定需要快速道路的水準。在越便利的情況下，當然對房地產有增值的作用，其中便牽涉到地方的利益。但是這樣的貫穿是否對地價有多大的差別到是不一定，因為板橋或是土城地區，要駛進國道一號或三號都已經是相當方便了。這對一般民眾的利益上，並沒有明顯的差別有差別的是從五股上國道一號到三號，可能會下交流道一小段，在這方面可能會造成駕駛者些許的困擾，但實際上旅行時間並沒有太大的差別。

2.建構高架快速道路，對周邊的環境會有怎麼樣的影響？

選擇高架道路或是一條河川，這是一種價值的選擇。像這樣人文面向的事情，很難說是對或是不對。在二十年前有些人提出高架道路所造成的空氣汙染或是噪音汙染，在當時很多人也認為他們是小題大作，但以目前的觀點看來，他們或許也有他們的道理在。這些道理有可能需要很久的時間才能發掘。目前滿仔溝周邊相當多的違章建築、工廠等等。無法讓當地居民去理解他們擁有什麼樣的潛力空間。地方團體為何要追求不歸自身利益的景觀。他們所追求的是現在看不到的

美景，在推行上就會遇到相當的阻力。像淡北快速道路，則是破壞現有的美景，相較之下具體許多。但是抗爭特二快民間團體，他們所追求的，是看不到的美景在完成那樣的潛力，需要的條件還相當的多 在爭取上也相當困難。以目前台灣決策的邏輯，他們還是會把道路建造在臭水溝上面。雖然中央同意改道，但地方政府不同意，其中的利益其實不甚清楚，政府所說高架道路並不會影響景觀 但是這方面還是很懷疑。

3.高架道路對空間是否會造成切割？

如果汽車快速的在道路上行駛，一定會造成心理壓力，人自然不會親近，這樣會造成地理領域的切割，或是空間上的切割。不只是快速道路，其實只要車速稍快的大型幹道，便會對空間上產生隔閡，例如基隆路、中山北路等。台北目前沿著河岸建設很多環快，民眾就會不容易的親近河岸。政治人物很少去親近河岸，所以也不清楚快速道路所造成的影響。如果特二快建構完成，那對於現有的違章建築等滯仔溝周邊地區，更是開發不起來，不知道政府對於當地是否有其他的想法或願景。

4.高架道路對於水岸空間的影響為何？

民間團體反特二快，可能是要喚起人們對水的一種態度，人們對水的概念，大部分都把它當作是臭水溝，而不是當作是生命的泉源。在備受爭議的淡北快速道路中，環保署強力認為淡北快速道路需要環評，上次環評已經做出不蓋的決定所以目前只作一小段，大約只有一半，但是最具爭議的部分還是會經過，在環評上可能不會通過。如果以長遠的角度看待一條河，是將被污染的河川加以整治。而不是覆蓋。長期以來，台灣的公有地是大家都可以使用的空間，就是因為大家都可以去使用，所以才會這麼髒亂，因為不是私有的土地，在缺乏環境教育的情況下，民眾自然將廢棄物等東西棄置在河岸，或是河中。這要我們從新的去思考我們對於河川的價值所在。如果特二快就此停止的話，其實不見得是浪費，這可以讓人瞭解更好的價值觀。

5.關於高架快速道路的建設，政府與民眾是否有充分溝通？

以特二快這個案例來說，政府其實不甚願意讓環境團體的聲音出來，不知道政府在怕什麼。其實百分之八十的人都贊同這樣的道路，但是也應該讓反對的聲音很清楚的進行陳述，讓民眾有機會去聽取不同的意見，再做公平的決議。在環境相關團體方面，要是能有效的將想法去傳導出去，即便這次的議題無法成功的阻止 我想在未來也會種下民眾對於環境議題的重視。

6.對於民眾與其割捨景觀環境，也要便捷的交通，您有什麼看法？

民眾對於環境議題的教育，還有很長遠的距離，但政府不願意讓環境的議題出聲，對於環境議題的宣傳與教育上，確實產生了某種程度的障礙。河流對於微

氣候、身體健康等都是有好處的。我們的體內一定存在著對於大自然親近的基因，最近大家都在聊清溪川這項案例，或是為什麼日劇都可以在這麼美麗的河邊取景，他們保留多少河川在都市當中，成為都市中美麗的景觀。當我們羨慕的同時，我們自己又為河川做了些什麼？這是很值得省思的。當覺得河川又髒又臭時，應該去整治，而不是盲目的覆蓋，一條河川對於一個都市的微氣候，是有決定性的影響，但大部分的民眾並不能了解這點。

7.綜合來說，您對高架道路與河川的議題，您有什麼建議

河道會變成目前這樣，是因為整個社會所共同造成的，大部分的人對於河水不甚重視，才會對河川傾到垃圾。民間團體喚醒我們對水的一個重視，政府單位應該重視民間的聲音，讓民間的意見可以說出來。政府單位應提供社會更多的思考方式，讓民眾對於環境的重視，以達成民眾對於共同的生活環境產生共識。在這樣的情況下，就不會有車與河川爭道的問題。在以往民眾都會按鳴喇叭，現在反而不會，這就是社會的轉變。人民對水疏離很久，對於水岸的相關課題，理所當然的不會去關心，也不知道如何關心。就以交通規劃的角度來看，再怎麼的花錢去蓋馬路，都沒辦法滿足人類的需求。我們必須要有其他的思維，從別種角度去思考交通上的議題，這樣才能達到交通上的永續。

