訪新北市政府副市長

李四川

談「臺北市快速道路系統之興建」

整理：張志斌 ▫ 攝影：倉朝陽

壹、前言

李副市長於1979年自臺北工專電機科畢業服兵役後，即投入職場在臺北市政府工務局新工處任職，1999年通過公務人員簡任升等考試，同年考取臺北科技大學電機研究所，一邊工作一邊進修，並於2001年取得碩士學位。

李副市長30多年來的公務生涯，從基層約聘僱人員、助理工程員，一直到新工處處長，並曾擔任臺北市衛工處處長、臺北縣工務局局長、臺北縣副縣長及現任新北市副市長，不但行政歷練完整，而且工程專業與經驗非常豐富。

李副市長任職於臺北市政府時期，曾擔任臺北市議會大樓及臺北市政府市政大樓工地主任，並推動污水系統接管工程及公共建築、信義快速道路工程、洲美快速道路工程等，引領卓越、屢獲推崇。在擔任臺北縣工務局局長、副縣長以及新北市副市長期間，致力推動重大城鄉及交通建設，並對新北市都市發展、都市更新、新莊副都心開發、深坑老街歷史傳統建物風貌保存及整建維護等貢獻心力，對新北市轉型為直轄市之城鄉建設，功不可沒。

李副市長在任職臺北市政府與新北市政府期間均擔任重大基礎建設之推手，在本次訪談中李副市長亦暢談雙北市間唇齒相依，都市發展及建設均須密切合作，共創雙贏局面。

貳、訪談紀要

問：李副市長公務生涯，是從基層作起，在臺北市政府與新北市政府均擔任重大工程建設之推手，二市地理環境雖然相鄰，很多建設計畫也需要二市互相協調與協助才能成功，但二市之建設計畫執行與推展必有許多異同性，其處理之甘苦與心得，請提出來與大家分享。

答：臺北市與新北市皆為直轄市，相較於其他縣市，擁有較豐富的人口與資源；若善加規劃，皆可有一番作為。相對於新北市，臺北市因較早升格為直轄市，相關的制度法規較完整，臺北市政府員工於執行業務時，較有明確的規範可依循；但也因此在程序及時程上較缺乏彈性。新北市的人口及幅員皆較臺北市大；新北市就像台灣省的縮影，是一個環境與文化都相當多元的地方；新板特區就像臺北市一樣繁華，也有像金山、貢寮等較鄉村的地方；例如新北市有30座漁港、5個漁會、25個農會；

所以新北市有農村、有漁村，也有都會的上班族，這可能遠超過一般人的認知。故新北市在建立相關制度與法規上會較多元化，在市政建設推動過程中，也比較具彈性，不過這些彈性也都是在法令允許的範圍內。也因為這些因地制宜的制度，近年來新北市的建設大幅前進；各位可以看到近年來新北市的都市景觀改善的幅度與速度皆遠高於其他縣市，在軟體制度上像普設公立托嬰、幸福保衛站、以工代賑等多項創新的作法；這些也都讓新北市成為一個更適合居住的城市。

從事公務這麼多年來最大的收獲就是在地方認識許多朋友，尤其有些是原先在公務執行時因立場不同而有所衝突，經過彼此努力溝通協調後獲得共識，讓事情圓滿解決後，彼此產生革命情感而變成朋友；另例如在調任臺北縣及現今新北市後，臺北市議員如有新北市之服務案件，電話就來了，反而比我在臺北市時聯繫更熱絡。另外，新北市因幅員廣大，排水系統並不像臺北市如此建全，仍然有很多遇雨就淹的地區，每次淹水雖然感到歉疚，但在抽水時看到里長及鄉親一起共同面對解決問題，沒有情緒上的謾罵，讓我很感動、也很感激，這也是支持我在繁忙公務中繼續堅持下去的最大動力。

問：臺北市為我國首善之都，當年對於快速道路系統之規劃、設計與興建是刻不容緩，其完成對於臺北市區交通之順暢具有舉足輕重之地位；而李副市長在臺北市政府服務期間，也參與多條快速道路之規劃、設計與施工，過去在推動這些建設計畫時，曾遭遇那些問題，是如何解決的。

答：臺北市當年在建立都市快速道路系統時，剛好是國內經濟蓬勃發展、也是住民意識開始高漲的年代；因此除了工程技術的考驗外，民意的需求也是重要的考量因素。尤其是在像

(左1) 楊國雄副理　(左2) 賴震川經理　(左3) 林曜滄協理　(左4) 李元唐副總經理
(右4) 李四川副市長　(右3) 周功台副總經理　(右2) 曾榮川經理　(右1) 張志斌副理

臺北市這種高度都市化的地區興建工程，對於居民生活的影響以及民眾參與工程決策的意願都是相當高的。這對於工程出身的技術人員而言，是一種磨練也是一個成長的機會。

水源快速道路興建時期，屬於國內鋼橋技術發展初期，當年幸賴 貴公司(中華顧問工程司)參與設計工作的協助，得以克服工程技術上的問題。為了讓鋼橋技術在國內生根茁壯，當時新工處也選派了一批優秀人員到 貴公司學習鋼橋設計技術，並參與部分設計工作，這些都是後續國內鋼橋蓬勃發展的原因之一。

在市民大道時期，因為與車站、地下街、停車場及鐵路地下化共構，除了必須具備高度工程技術外，相關的界面協調也是一大考驗；興建期間的界面協調會與地方說明會更是不計其數，幸好有 貴公司迅速地配合辦理變更設計等作業，計畫才得以順利完成。這是國內第一個多項功能共構的鋼結構工程，對於國內鋼橋推廣與技術的提昇具有相當大的貢獻。

之後的正氣橋與環東大道無論在規模與技術上都是開創國內鋼橋之先例。其中正氣橋是國內第一座在交通極為繁忙的市區興建的雙層

高架橋，西接市民大道，東往環東大道，位居臺北市數條交通要道之樞紐。係利用1999年2月春節假期拆除原有舊橋，並在2001年9月底通車，橋型為世界上少見、在國內為首次採用之單弦拱肋雙層鋼拱橋，跨徑170公尺。環東大道跨越基隆河段則採雙層羅傑(Lohse) 式雙拱肋鋼拱橋，跨度166公尺。這些在當年國內鋼橋工程技術領域，都是相當領先的；而臺北市政府的觀念與作法也都相當先進開放，當時臺北市政府可說是國內鋼橋工程最廣泛應用的機關單位。這期間預算的編列、與議會的溝通，以及規範的編定或是契約的製作等，都是經過許多人共同努力才能達成的，這些成果也都成為後來國內各工程單位辦理鋼橋業務的重要參考案例。自市民大道、正氣橋至環東大道橫越台北市東西方向，全長約14公里、使用鋼料重達19萬2千公噸，為國內最長的鋼橋工程；而這兩座橋也都配合設置夜間景觀照明，塑造亮麗的夜間都市景觀，這在當時也是相當先進的創舉。完工後對於臺北市都市的景觀，有相當大的提昇。

1998年間開始辦理的洲美快速道路，則是臺北市西區的快速道路系統，當時跨越基隆河主橋因為地質的關係，施工中面臨相當大的挑戰。而在經過新工處參與同仁、貴公司設計及監造團隊，以及施工廠商的通力合作，最後還是克服了一切困難，完成了當時國內跨度最大的跨河鋼梁橋(跨度168公尺)，也榮獲了2002年第三屆公共工程金質獎特優的殊榮；這些除了代表工程品質優良外，更是對於參與團隊的肯定。之後，2005年完成東區的信義快速道路，整個臺北市快速道路系統大致完成。看到臺北市的交通大幅改善，民眾的生活品質越來越好；而我有幸參與其中大部分的建設，則是我工作中最大的收獲與榮譽感。

臺北市民大道

臺北環東快速道路

臺北市水源快速道路

問：臺北市轄內之快速道路，其長度是居全國之冠，而這些高架道路之管理與養護，又是需要專業與龐大人力、經費來執行，臺北市政府在快速道路規劃之初，是否已經妥善考量未來之養護與管理之問題，臺北市政府的作法為何，請提出來供其他城市參考與借鏡。

答：在2006年之前，臺北市政府工務局下編制有養護工程處與新建工程處，原則上新建工程由新工處辦理，完工後的維修養護則由養工處辦理。寬度6公尺以上道路營運階段養護工作若涉及設計工作，一般由養工處土木科辦理、施工中監造由養工處工務科辦理。養工處另編制有養路隊，配置有技工、機具設備及材料，可處理例行性養護及緊急搶修作業；而考量道路數量及維修效率，道路寬度6公尺以下則由區公所養護。2006年之後，配合當時水路分家政策，養工處改制為水利處，原養工處養路隊則改編隸屬新工處下，原養工處土木科業務則移至新工處維護科。之後，為了讓臺北市道路養護有統一的標準與品質，便將所有養護業務都收回市府辦理。事實上道路養護是一件專業且繁雜的工作，負荷相當重，需要相當多的人力、物力來維持。多年來臺北市已建立了一套巡查制度與通報流程，以及道路養護標準作業流程，並擁有顯著成效。而新北市的幅員又較臺北市更寬廣，且有部分區域位處偏僻山區，養護作業的負擔更重。雖然新北市目前亦編制有養工處及新工處，但人員編制尚遠不及臺北市。所以目前有部分業務係由各地區公所辦理，或經由區公所通報後再由市府處理。未來新北市除了將持續充實員額編制外，也將朝制度化與標準化進行，並且加強專業訓練與經驗傳承，讓新北市的道路品質不斷提昇，提供市民更優質的道路空間。

問：臺北市與新北市之都市發展，唇齒相依，已形成共同生活圈，對於未來市政之推動，諸如在河川之治理、聯外道路之交通、捷運系統之串聯，更需要彼此合作，互相溝通協調，才能事半功倍，水到渠成，對於此項溝通合作之作法有何看法。

答：臺北市與新北市雖然是兩個直轄市，但事實上許多民眾是居住在新北市、到臺北市上班，假日時臺北市居民會到新北市遊憩、新北市居民也會到臺北市逛街；就生活上而言，已成一日生活圈，兩者已無明顯界線。臺北市與新北市之間確實有許多工程是必須通力合作，才會發揮最大效能的；例如淡水河與基隆河的整治、兩市之間的跨河橋梁或是快速道路。而最近的案例則是淡北快速道路，這個計畫各方

臺北市洲美快速道路

都有許多不同的聲音，包括新北市、臺北市或環保團體等都因為立場不同而有不同意見。事實上這條道路完成後，臺北市與新北市的居民都會有使用需求；淡水地區的居民平常可利用這條道路上下班，臺北市居民假日則可經由這條道路到淡水或東北角海岸遊玩。若能順利完成，應該是可創造雙贏的局面；因此不需要因為憂慮完工後車流會跑到哪一個地方，這部分臺北市政府也全力排除議會及士林、北投等市民之疑惑，共創雙贏。又例如臺北市爭取舉辦世大運，其選手村就設在新北市林口，從規劃設計到現在施工，新北市政府都全力配合，讓這重大工程能早日完成，如有問題就提到兩市副市長共同主持的會報立即解決。所以臺北市與新北市雖然分屬兩個直轄市，其實是一個大都市，唇齒相依、不分彼此、無法分割，所以兩市為解決彼此之交通、防洪、教育、觀光、醫療等問題，由兩市副市長共同主持「大臺北黃金雙子城協調會報」，共同解決兩市之介面問題，其作法是正確的。

問：李副市長過去長期服務於臺北市政府，擔任重要市政推動之角色，對於未來臺北市市政推動工作，有何期許。

答：臺北市是台灣的首善之都，擁有豐富的行政資源與風土文化。歷經過去幾任首長的施政，目前臺北市大部分的基礎建設都已完成，已擁有相當良好的基礎。未來臺北市的市政重點首先包括對於老舊社區的都市更新，例如大巨蛋園區、台北車站特定區、北投士林科技園區及台北秋葉原資訊園區等，這些對於都市景觀或是居住品質的提升都有相當的幫助；其次是無線寬頻的建置，電子資訊業一直是國內的重要產業，配合內湖科技園區、南港軟體園區以及北投士林科技園區的開發等，可以塑造城市的特色也可提升國家競爭力；此外軟體與制度的建立也是相當重要的，我們看到這幾年，政府的效率不斷地提昇、對於民眾的意見也都能具體回應，例如路平專案、1999市民熱線

新北市政府1999市政服務專線網站
http://www.rde.ntpc.gov.tw/web66/_file/1397/upload/1999web/

等；而對於弱勢團體的照顧也更全面、更周全，社會的公平正義也成為全民共識；此外，臺北市已有許多定期且多樣的文化活動，除了充實市民的精神生活，也營造了台北的生活型

態，讓民眾在臺北市都能生活的很優雅、很有文化，也讓臺北市成為更吸引人的城市。我很欣慰臺北市政府目前也都積極地在往這方面努力，對於新北市而言，臺北市是一個既合作且競爭的對象；臺北市的作法與成就，除了可以做為新北市參考與效法的對象外，同時也給新北市一些壓力，督促我們更積極地努力做好市政，甚至可以刺激我們有一些更有創意的做法。這些都是市民之福，我也期許未來臺北市與新北市都能繼續維持這種合作且競爭的關係，不斷創造城市價值、提昇生活品質，讓雙北市的居民都能夠以作為雙北市的市民為榮。

後記

非常感謝李副市長在公忙之餘接受專訪，李副市長在雙北市均歷任要職，在本次訪談中分享了二市建設執行與推展之異同性與處理心得。綜合本次訪談要義，概為：

臺北市是台灣的首善之都，歷經過去幾任首長的施政，目前臺北市大部分的基礎建設都已完成，擁有相當良好的基礎。近年來，政府的效率不斷地提昇、對於民眾的意見也都能具體回應，如路平專案等，讓臺北市成為更吸引人的城市。對於新北市而言，臺北市是一個既合作且競爭的對象，而現在雙北市間已形成一日共同生活圈，各項建設均須密切合作，才能發揮最大效能，共創雙贏局面。

(左1) 張志斌副理　(左2) 賴震川經理　(左3) 李元唐副總經理　(左4) 李四川副市長
(右4) 周功台副總經理　(右3) 林曜滄協理　(右2) 曾榮川經理　(右1) 楊國雄副理