

第三章 路權範圍內土地利用調查現況與歸納分析

壹、路權範圍內綠地現況類型結果

高速公路全線經過都市、鄉村、原野、山林等各型各色的環境，構築平面、高架、橋樑、隧道等不同路型，而兩側土地利用方式亦影響其綠地型態，因應近年來激增交通流量及腹地面積大小等條件互異，故高速公路鄰近都會區沿線路型大致可分為道路兩側自然邊坡或擋土護坡、高速公路交流道面狀綠地、高架橋下綠地空間、垂直壁面，如表 3.1.1 所示：

一、道路兩側綠地為狹長帶狀的自然邊坡或擋土護坡


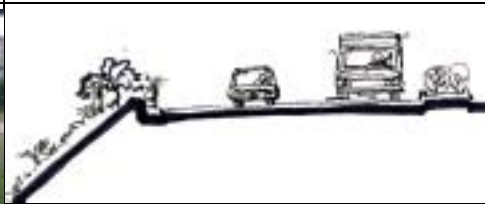

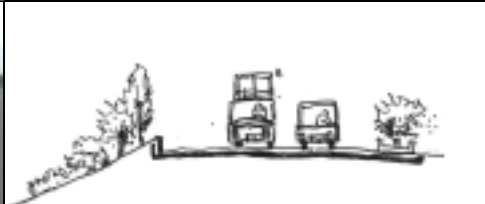

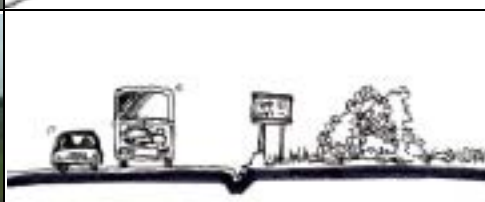

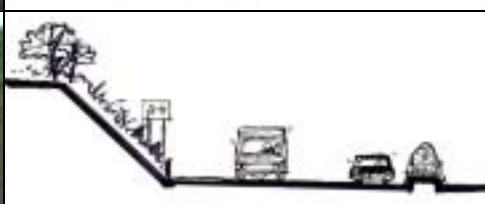


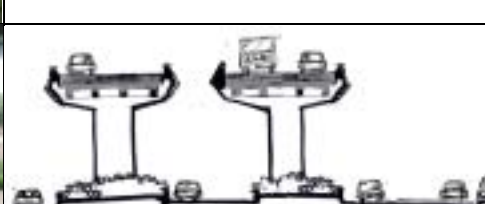


此種狹長狀的自然護坡邊坡其形式又可歸納成三大類，第一種為綠地低於高速公路之綠帶邊坡，依其坡度不同，大於 30 度者為陡邊坡綠帶，小於 30 度者為緩坡度綠帶；第二種為與高速公路齊高之平面綠帶空間；第三種則為高於高速公路之擋土護坡。

二、高速公路交流道平緩而大面積的綠地。

三、系統交流道、分離橋、河川跨越橋等高架道路橋下綠地空間型式。

四、垂直壁。

表 3.1.1 高速公路沿線綠地形式表

沿線綠地類型	說明	現況照片	剖面圖
自然邊坡	陡邊坡(坡度大於 30 度)		
	緩邊坡(坡度小於 30 度)		
	平面綠帶空間		
	擋土邊坡		
交流道大面積用地	交流道平面道路圍繞出或交流道系統下方之間置空間		
高架道路下方之空間	可能是橋樑或高架道路下之間置空間		
垂直壁面	擋土護坡與地面垂直		

貳、高速公路沿線綠地利用現況調查結果與分析

經過現地調查，高速公路沿線調查以研究範圍界定出高速公路經過的四個都會區與一個次都會區為重點，分別從台北基隆都會區、台中彰化都會區、台南都會區、高雄都會區以及新竹次都會區，這些路線與區域之評估採專家法來界定土地利用形式。

高速公路沿線土地要開放使用，最重要的必須考量行車安全，因此在有限的綠地空間得依據腹地大小、緩衝區面積，以及開放後是否能達到使用效率等因素進行評估，針對每一區域之「綠地形式」、「綠地空間尺度」、「鄰近土地使用」、「可及性」、「安全性」五項質化性描述，視該區域綠地空間的發展潛力高低，及環境條件是否適合多元土地利用方式，來建議土地利用方式類型。

評估分析中之評估因子與結果所代表的意含、沿線土地利用現況之調查結果如下說明之：

- ◆「綠地形式」-所指的是綠地空間之形狀，是否為有坡度之自然護坡、交流道之平緩空間或是高架道路下之空間等。
- ◆「綠地空間尺度」-所指的是可以利用綠地空間寬度與空間規模大小，是否被切割，以及視域情況。
- ◆「鄰近土地使用類型」-所指的是高速公路沿線綠地空間週邊土地目前使用現況，是屬於農地、工廠廠房、河道、學校、荒地、果園或是住家社區等性質。
- ◆「可及性」-所指的是高速公路沿線綠地距離社區、人口密度較高之地區之遠近，或使用者是否容易接近。
- ◆「安全性」-所指的是高速公路沿線綠地空間若是開放提供民眾使用、觀賞，是否其開放性會威脅行車、使用者安全。
- ◆「利用價值」-綜合以上四項條件，以質化評估方式評斷高速公路沿線綠地空間利用之價值高低，分為 A、B、C 三等級。

-A 為能解決現況問題且利用潛力最高者；所謂利用潛力高之綠地特

性，為適合實際開放使用之綠地，除綠地空間尺度完整，也包含其使用上安全性與可及性是否在許可的範圍之內，並配合區位特性建議最佳之利用方式。而另一種 A 等級之情形為該綠地空間即使不適合開放使用，但視域條件非常優良，而能提供視覺觀賞的機能。

-B 為利用價值尚可；上述條件並無特別優越之處，但尚可依實際情形變通或與鄰近土地合併利用之綠地。

-C 為利用價值低；一般為視域不佳，安全性及可及性均不高之綠地。

一、台北基隆大都會區

範圍包括基隆市與台北縣市，北起基隆、汐止、台北市、三重、蘆洲、五股、泰山及國道 3 號之深坑、新店、土城、中和、樹林、鶯歌等鄉鎮。分別為中山高長 40 公里(0K-40K)、國道 3 號 55 公里(0K-55K)與國 3 甲 5.8 公里，全長共 100.8 公里。

(一)中山高起點至八堵交流道

1.範圍

中山高速公路 0K 至 2K，行經基隆市。

2.調查結果

高速公路起點為基隆暖暖山區，經過隧道後才有較寬的綠地，但因可及性與安全性都不高，因此此路段之綠地開放多元化利用可行性低。

表 3.2.1 中山高起點至八堵交流道

0K-1K	
綠地形式	窄綠帶。
綠地空間尺度	約 2 米。
鄰近土地使用類型	山區，隧道。
可及性	可及性低。
安全性	安全性低。
利用價值評值	C
建議利用方式	景觀型綠地。

基隆交流道 (1K-2K)	
綠地形式	交流道之腹地空間
綠地空間尺度	屬線狀綠地空間。
鄰近土地使用類型	鄉鎮、山區。
可及性	可及性尚可。
安全性	安全性尚可。
利用價值評值	B
八堵交流道 (2K-3K)	
綠地形式	交流道之腹地空間。
綠地空間尺度	線狀的綠地空間。
鄰近土地使用類型	工業區。
可及性	可及性尚可。
安全性	安全性低。
利用價值評值	C
建議利用方式	景觀型綠地。

(二)八堵交流道至五堵交流道

1.範圍


中山高速公路 3K 至 8K，經基隆市至台北縣交界。

2.調查結果

路段綠地型式變化大完整性差，即使交流道之綠地，腹地面積亦不夠大，僅位於 7-8 K 之間之綠地，鄰近河道因此有發展空間，整體而言，此路段沿線綠地可及性不高，安全性亦不佳。

表 3.2.2 八堵交流道至五堵交流道

3K-5K	
綠地形式	窄狀綠帶。
綠地空間尺度	緊鄰山坡地，約 2 米寬。
鄰近土地使用類型	山谷、較遠處有社區住宅。
可及性	可及性低。
安全性	安全性極低。
利用價值評值	C
建議利用方式	緩衝型綠地。

五堵交流道 (5K-7K)			
綠地形式	緩邊坡綠帶。		
綠地空間尺度	約 3-20 米不等。		
鄰近土地使用類型	經過河流及山區。		
可及性	可及性低。		
安全性	地形及交通流量而言，均使安全性降低。		
利用價值評值	C		
7K-8K			
綠地形式	窄綠帶及擋土護坡。		
綠地空間尺度	約 2-5 米。		
鄰近土地使用類型	鄰近河流之土地較寬廣，工廠及正在進行之工程。		
可及性	可及性低。(鄰近河道之土地則尚可)		
安全性	安全性低。(鄰近河道之土地則尚可)		
利用價值評值	B		
建議利用方式	景觀型綠地。		

(三)五堵交流道至內湖交流道

1.範圍



中山高速公路 8K 至 17K，行經基隆市、台北縣至台北市，經過汐止交流道、東湖出口。

2.調查結果

此路段經過 13.2K-13.6K 時無邊坡綠地，其餘綠地型式為陡邊坡綠地，寬度約為 12-15 米，交流道之腹地空間仍是主要利用地點，其中汐止交流道綠地面積最廣，與河岸生態一併規劃，將具發展潛力，但部份匝道綠地仍在高速公路上，因此不適合實際開放利用。

表 3.2.3 五堵交流道至內湖交流道

8K-10K	
綠地形式	陡邊坡綠地。
綠地空間尺度	約 20 米，視域尚可。
鄰近土地使用類型	少數住宅大樓。
可及性	有密雜木林相隔，且坡度陡不易接近，可及性低。
安全性	地形之影響不易使用，安全性低
汐止系統交流道 (10K-13.2K)	
綠地形式	交流道腹地之空間。
綠地空間尺度	面域寬廣，視域良好。
鄰近土地使用類型	經過河流。
可及性	被匝道道路包圍起來，有些綠地仍在高速公路上，可及性尚可。
安全性	安全性尚可。
利用價值評值	A
建議利用方式	生態型綠地。
13.2K-13.6K	
綠地形式	窄狀綠地空間。
綠地空間尺度	0-1 米寬。
鄰近土地使用類型	工廠、住宅。
可及性	可及性低。
安全性	安全性極低。
13.6K-15K	
綠地形式	緩邊坡綠地。
綠地空間尺度	約 8 米寬，視域佳。
鄰近土地使用類型	住宅、辦公大樓、工廠。
可及性	以植栽與外界相隔，鄰近之道路行車快，因此不易接近，可及性低。
安全性	安全性極低。
利用價值評值	B
建議利用方式	緩衝型綠地。

15K-16K	
綠地形式	緩邊坡綠地。
綠地空間尺度	約 4-6 米寬，屬線型空間但視域極佳。
鄰近土地使用類型	住宅、辦公大樓、工廠。
可及性	以圍籬與外界相隔，道路行車快，因此不易接近，可及性低。
安全性	安全性極低。
利用價值評值	B
內湖交流道 (16K-17K)	
綠地形式	交流道之腹地空間，
綠地空間尺度	空間較狹小。
鄰近土地使用類型	緊接道路、住宅，有廢棄物垃圾堆放情形。
可及性	緊鄰住宅建物，因此可及性高。
安全性	安全性極高。
利用價值評值	B
建議利用方式	景觀型綠地。

(四)內湖交流道至圓山交流道

1.範圍

中山高速公路 17K 至 24K，行經台北市區。

2.調查結果

高架道路下與交流道綠地寬廣，較易被利用，部分路段為邊坡型式綠地，但寬度不大不適合開放使用。

表 3.2.4 內湖交流道至圓山交流道

17K-21K	
綠地形式	緩邊坡綠地。
綠地空間尺度	約 8-10 米。
鄰近土地使用類型	住宅、工廠辦公大樓。
可及性	可及性尚可。
安全性	安全性尚可。
利用價值評值	B
建議利用方式	緩衝型綠地。

21K-23K	
綠地形式	高架路段。
綠地空間尺度	約 20 米寬。
鄰近土地使用類型	工廠廠房、機具堆放。
可及性	可及性高。
安全性	安全性高
利用價值評值	A
圓山交流道 (23K-24K)	
綠地形式	交流道之腹地空間，高架道路段。
綠地空間尺度	狹長狀，約 20-25 米。
鄰近土地使用類型	緊接親水公園綠地。
可及性	可及性高。
安全性	安全性高。
利用價值評值	A
建議利用方式	生態型綠地。

(五)圓山交流道至三重交流道

1.範圍

中山高速公路 24K 至 28K，行經台北市區至三重市，經過台北交流道。

2.調查結果

此路段在高架道路範圍內，經過淡水河、基隆河，因此有廣闊之河灘地可利用，但高速公路橋下之土地容易被居民佔用，堆放廢棄物，造成環境髒亂，因此利用可及性及安全性優越條件，發展社區居民可活動休閒、種植之空間，實能提昇住家生活品質。

表 3.2.5 圓山交流道至三重交流道

台北交流道 (24K-25K)	
綠地形式	交流道之腹地空間與高架路段。
綠地空間尺度	線狀與面狀綜合。
鄰近土地使用類型	經過基隆河，附近有住家、遊樂場，並有種植蔬菜、廢物垃圾堆積佔用之情形。
可及性	可及性高。
安全性	安全性高
利用價值評值	A
25K-27K	
綠地形式	高架路段。
綠地空間尺度	約 20-25 米寬，但鄰近有足夠的腹地。
鄰近土地使用類型	經過淡水河，附近有停車場。
可及性	可及性高。
安全性	安全性高。
三重交流道 (27K-28K)	
綠地形式	交流道之腹地空間。
綠地空間尺度	較狹長。
鄰近土地使用類型	高架路段下、住商混合區，是進入三重市之主要匝道。
可及性	鄰近社區、店家，可及性高。
安全性	安全性尚可。
利用價值評值	A
建議利用方式	景觀型綠地。

(六)三重交流道至五股流道

1.範圍

中山高速公路 28K 至 34K，行經三重市、五股鄉。

2.調查結果

此路段利用價值極高，為高架道路下之土地，不但位處市區附近且容易接近，因為高架道路下之間置空間則不需擔心開放使

用會威脅行車駕駛與使用者之安全；沿線鄰近河道或緊鄰其他廣闊土地，因此可以規劃生態環境兼具教育意義之開放空間。

表 3.2.6 三重交流道至五股流道

28K-31K	
綠地形式	高架路段。
綠地空間尺度	約 20-25 米寬，但鄰近有足夠的腹地。
鄰近土地使用類型	河堤旁之空地，現被作為垃圾車停放與資源回收站之使用。
可及性	有道路直接相通，可及性極高。
安全性	安全性極高。
利用價值評值	A
31K-33K	
綠地形式	高架路段。
綠地空間尺度	約 20-25 米寬，但鄰近有足夠的腹地。
鄰近土地使用類型	經過河流、工廠。
可及性	可及性低。
安全性	因在高架路段下方，若要接近有些困難，安全性尚可。
五股交流道 (33K-34K)	
綠地形式	交流道腹地空間。
綠地空間	面狀，視域極佳。
鄰近土地使用類型	住宅區。
可及性	可及性高。
安全性	需通過主要道路，安全性低。
利用價值評值	A
建議利用方式	景觀型綠地。

(七)五股流道至 40 K

1.範圍

中山高速公路 34K-40K，行經泰山鄉之範圍。

2.調查結果

此路段可明顯分成兩種類型，一為緩邊坡綠地，另一種則為

山谷地形，擋土護坡高於高速公路面之情形，有雜木林與外界視景阻隔，可及性不高，只有在接近交流道(34.2-34.6K)時，較容易接近，也有較密集的社區人口，整體而言，利用方式多以景觀形綠地為未來可能利用之形式。

表 3.2.7 五股流道至 40 K

34K-37K	
綠地形式	緩邊坡形式。
綠地空間尺度	約 8-12 米。
鄰近土地使用類型	住家與山谷。
可及性	地處偏僻，地形上不易接近，可及性極低。
安全性	使用上之安全性低。
利用價值評值	B
37K-40K	
綠地形式	擋土護坡(斷斷續續)。
綠地空間尺度	約 8 米高。
鄰近土地使用類型	山谷、山溝。
可及性	可及性極低。
安全性	使用上之安全性極低。
利用價值評值	C
建議利用方式	緩衝型綠地。

(八)國道 3 號起點至汐止交流道

1.範圍

國道 3 號 0K-11K，行經基隆市、汐止市之範圍。

2.調查結果

經過山區之路段，為確保生物棲地之完整性，多用高架路之方式橫跨山地，高速公路權屬之綠地則不易接近，開放使用也欠缺安全之情況下，則人為干擾少，生態型之復育與利用則有很好的發展空間。

表 3.2.8 國道 3 號起點至汐止交流道

0K-8K	
綠地形式	高架路段。
綠地空間尺度	線型。
近土地使用類型	農村社區。
可及性	因土地位於山坡地上，可及性低。
安全性	安全性低。
利用價值評值	A
8K-9K	
綠地形式	擋土護坡綠地。
綠地空間尺度	約 15 米高。
鄰近土地使用類型	山區。
可及性	可及性低。
安全性	安全性低。
利用價值評值	C
9K-11K	
綠地形式	高架路段。
綠地空間尺度	線型。
鄰近土地使用類型	住宅區，有公共藝術之設計。
可及性	可及性高。
安全性	安全性尚可。
利用價值評值	B
建議利用方式	景觀型綠地。

(九) 汐止交流道至南港系統交流道

1. 範圍

國道 3 號 11K-17K，行經汐止市、台北市南港之範圍。

2. 調查結果

此路段多經過山區，綠地多為擋土護坡或是陡邊坡綠地，視域良好的情況下，在道路流動性強之特性下，可做大型地景藝術。

表 3.2.9 汐止交流道至南港系統交流道

11K-13K			
綠地形式	陡邊坡綠地。		
綠地空間尺度	約 25 米寬。		
鄰近土地使用類型	山區。		
可及性	可及性尚可。		
安全性	安全性低。		
利用價值評值	A		
新台五路交流道 (13K-14K)			
綠地形式	邊坡綠地。		
綠地空間尺度	面狀。		
鄰近土地使用類型	工業區。		
可及性	可及性高。		
安全性	安全性低。		
利用價值評值	A		
14K-16K			
綠地形式	擋土護坡綠地。		
綠地空間尺度	約 12 米。		
鄰近土地使用類型	山區。		
可及性	可及性低。		
安全性	安全性低。		
利用價值評值	C		
南港系統交流道 (16K-17K)			
綠地形式	擋土護坡綠地。		
綠地空間尺度	約 12 米。		
鄰近土地使用類型	山區。		
可及性	可及性低。		
安全性	安全性低。		
利用價值評值	C		
建議利用方式	緩衝型綠地。		

(十)南港系統交流道至安坑交流道

1.範圍

國道 3 號 17K-32K，行經台北市南港區、深坑鄉、新店市之範圍，共經過木柵交流道、新店交流道兩處出口。

2.調查結果

此路段經過山區，故邊坡形式多為擋土護坡或是緩邊坡綠帶，利用性不高，屬自然地區可朝生態綜合景觀之利用方式。

表 3.2.10 南港系統交流道至安坑交流道

17K-18K		
綠地形式	擋土護坡綠地。	
綠地空間尺度	約 20 米高。	
鄰近土地使用類型	山區。	
可及性	可及性低。	
安全性	安全性低。	
利用價值評值	C	
木柵交流道 (21K-22K)		
綠地形式	交流道之腹地空間。	
綠地空間尺度	面狀，視域佳。	
鄰近土地使用類型	經過河流。	
可及性	可及性低。	
安全性	安全性低。	
利用價值評值	B	
25K-27K		
綠地形式	緩邊坡綠地。	
綠地空間尺度	約 15 米寬，視域條件不佳。	
鄰近土地使用類型	山區、農田、游泳池。	
可及性	鄰近山路，可及性尚可。	
安全性	安全性低。	
利用價值評值	C	
建議利用方式	緩衝型綠地。	

新店交流道 (27K-28K)	
綠地形式	交流道之腹地空間。
綠地空間尺度	面狀，視域佳。
鄰近土地使用類型	山區。
可及性	可及性低。
安全性	安全性低。
利用價值評值	A
28K-32K	
綠地形式	緩邊坡綠帶。
綠地空間尺度	約 15 米，視域性尚可。
鄰近土地使用類型	住宅社區、河流。
可及性	可及性高。
安全性	安全性低。
利用價值評值	C
安坑交流道 (31K-32K)	
綠地形式	交流道之腹地空間。
綠地空間尺度	面狀，視域條件極佳。
鄰近土地使用類型	鄰近工廠。
可及性	可及性低。
安全性	安全性低。
利用價值評值	A
建議利用方式	景觀型綠地。

(十一)安坑交流道至中和交流道

1.範圍

國道 3 號 32K-37K，行經新店市至中和。

2.調查結果

為經過山區之路段，沿線多為陡邊坡綠帶形式，因此可及性與安全性均不高，適合景觀型利用。

表 3.2.11 安坑交流道至中和交流道

32K-33K		
綠地形式	窄帶狀綠地。	
綠地空間尺度	約 2 米寬，視域條件尚可。	
鄰近土地使用類型	鄰近社區住宅。	
可及性	可及性低。	
安全性	安全性低。	
利用價值評值	C	
33K-36K		
綠地形式	陡邊坡綠帶。	
綠地空間尺度	約 10 米。	
鄰近土地使用類型	農田與村落社區。	
可及性	因高起地面，可及性低。	
安全性	安全性低。	
利用價值評值	C	
中和交流道 (36K-37K)		
綠地形式	交流道之腹地空間。	
綠地空間尺度	面狀，有排水溝渠通過。	
鄰近土地使用類型	鄰近住宅、山區。	
可及性	離道路近，可及性高。	
安全性	安全性高。	
利用價值評值	A	
建議利用方式	生態型綠地與景觀型。	

(十二)中和交流道至土城交流道

1.範圍

國道 3 號 37K-43K，行經中市至土城市。

2.調查結果

此路段之綠地以邊坡綠帶形式為主，土城交流道之腹地面積雖然足夠，但安全性低，故不適合遊憩設施型之利用。

表 3.2.12 中和交流道至土城交流道

37K-42K	
綠地形式	陡邊坡綠帶。
綠地空間尺度	約 10 米。
鄰近土地使用類型	農田與村落社區。
可及性	因高起地面，可及性低。
安全性	安全性低。
利用價值評值	C
土城交流道 (42K-43K)	
綠地形式	交流道之腹地空間。
綠地空間尺度	面狀。
鄰近土地使用類型	鄰近工廠廠房及農田。
可及性	可及性高。
安全性	安全性尚可。
利用價值評值	B
建議利用方式	景觀型綠地。

(十三)土城交流道至鶯歌系統交流道

1.範圍

國道 3 號 43K-55K，行經土城市、樹林市、鶯歌鎮。

2.調查結果

此路段經過之地區較偏僻，多為山區與農村，沿線綠地屬於陡邊坡形式較不適合開發，應致力保持其原始自然之鄉村風貌。

表 3.2.13 土城交流道至鶯歌系統交流道

43K-45K	
綠地形式	擋土護坡形式。
綠地空間尺度	山區地形。
鄰近土地使用類型	山谷。
可及性	地處偏僻，可及性低。
安全性	使用上之安全性低。

利用價值評值	C		
45K-49K			
綠地形式	陡邊坡綠帶。		
綠地空間尺度	約 10 米。		
鄰近土地使用類型	廠房、社區。		
可及性	可及性高。		
安全性	安全性低。		
利用價值評值	C		
49K-51K			
綠地形式	陡邊坡綠帶。		
綠地空間尺度	約 15 米寬，週邊有土地可合併利用。		
鄰近土地使用類型	社區住宅。		
可及性	可及性低。		
安全性	安全性低。		
利用價值評值	B		
51K-53K			
綠地形式	陡邊坡綠帶。		
綠地空間	約 12 米寬，視域不佳。		
鄰近土地使用類型	河流、河灘地。		
可及性	可及性低。		
安全性	安全性低。		
利用價值評值	C		
鶯歌系統交流道 (53K-55K)			
綠地形式	交流道之腹地空間。		
綠地空間	面狀，視域尚可。		
鄰近土地使用類型	農地、排水道。		
可及性	可及性尚可。		
安全性	安全性高。		
利用價值評值	A		
建議利用方式	生態型綠地與景觀型綠地。		

(十四)國 3 甲

1.範圍

國道 3 甲 0K-5.8K，行經木柵、萬芳至台北大安區。

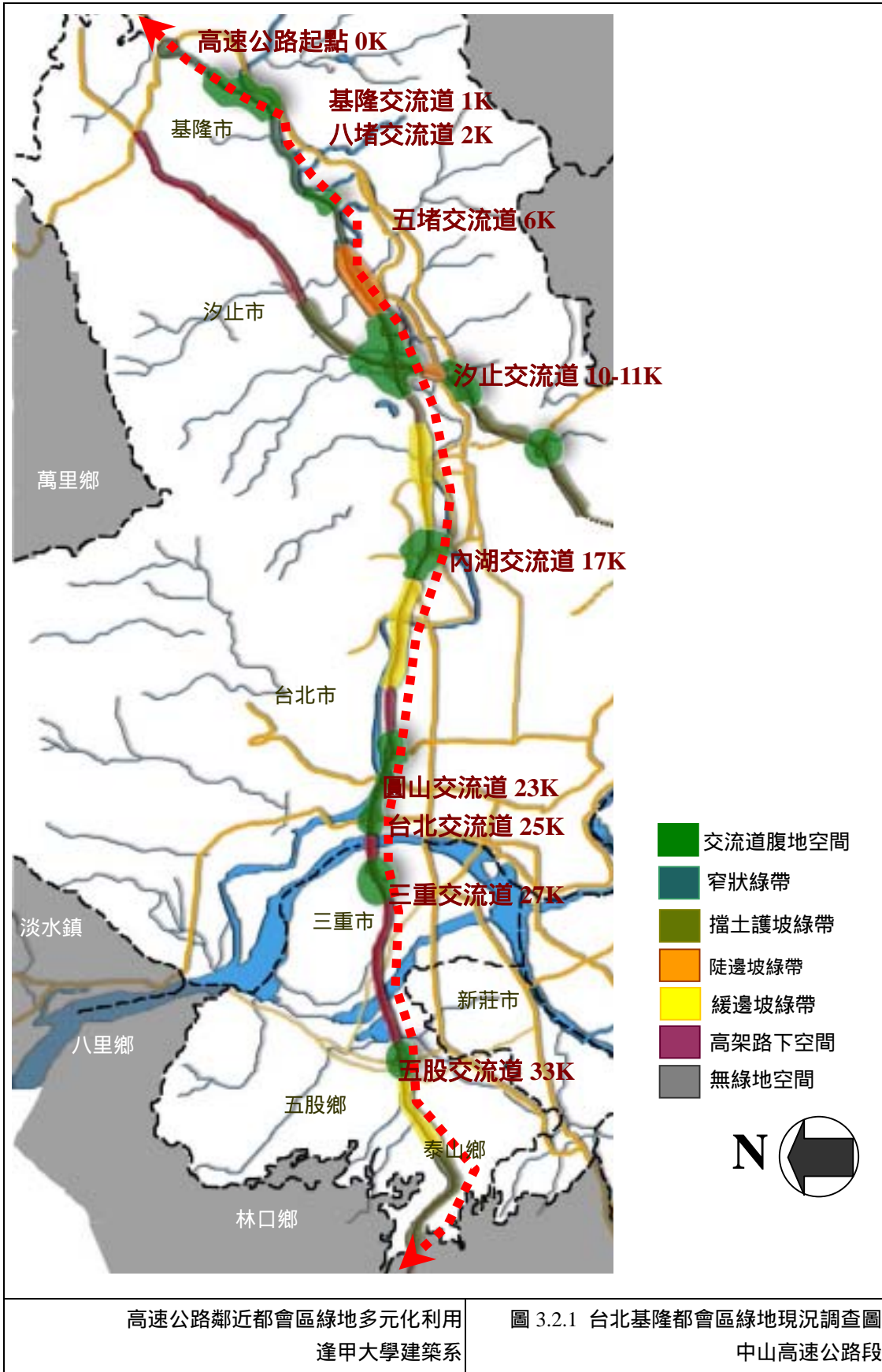
2.調查結果

此路段受地形影響地勢落差大，陡邊坡與高架路段之綠地空間因安全與可及性低而不適實際開放使用，可依區位自然性發展生態復育綠地，而交流道綠地視域佳，以景觀型綠地利用之。

表 3.2.14 國 3 甲號

0K-0.6K(隧道口)			
綠地形式	高架道路與平面帶狀空間。		
綠地空間尺度	都會區與山區地形。		
鄰近土地使用類型	都會與荒地。		
可及性	接近都會區時並無可使用之綠地空間，而山區之綠地型式也可及性低。		
安全性	使用上之安全性低。		
利用價值評值	C		
1K-3K(經第二隧道 2K)			
綠地形式	高架路段與陡邊坡綠地。		
綠地空間尺度	地勢落差極大。		
鄰近土地使用類型	荒地與少數民宅。		
可及性	地勢落差大，可及性與視覺性均偏低。		
安全性	區位自然原始，安全性低。		
利用價值評值	C		
萬芳交流道 (3K-3.8K)			
綠地形式	交流道面狀空間。		
綠地空間尺度	面狀空間被匝道與高架道路切割，空間不完整。		
鄰近土地使用類型	社區住宅。		
可及性	可及性低，但視覺可及性高。		
安全性	安全性低。		
利用價值評值	A		
建議利用方式	景觀型綠地。		

3.8K-5K	
綠地形式	高架路段與陡邊坡綠地。
綠地空間	10-30 米之陡邊坡綠帶。
鄰近土地使用類型	焚化爐與荒地。
可及性	可及性尚可，緊鄰道路視域佳。
安全性	坡度過陡使用安全性低。
利用價值評值	A
木柵交流道 (5K-5.8K)	
綠地形式	交流道之腹地空間。
綠地空間	面狀，視域佳。
鄰近土地使用類型	山區與住宅社區。
可及性	可及性高。
安全性	因緊鄰高速公路，安全性低。
利用價值評值	A
建議利用方式	景觀型綠地。



高速公路鄰近都會區綠地多元化利用
逢甲大學建築系

圖 3.2.1 台北基隆都會區綠地現況調查圖
中山高速公路段

