

「嘉義市忠孝路暨重要道路交通改善委託規劃設計監造案」
 期初報告審查會意見回覆

單位	審查意見	回覆說明
陳委員 榮明	1.有進行槽化改善的路口，請於設計圖中補充斷面圖。 2.有關座式導標及反光貓眼的設置間距請於設計圖中詳加標示。 3.設計圖中之標線取消，是以磨除或是以黑漆塗掉，請於設計圖中詳加標註。 4.指向線於路口近、遠端至少應各設一組，另於有進行槽化或左轉專用道處理之路口，應於接近點再設一組。 5.有些速限標誌顯示之數字內容與路面上顯示之速限標字不一致，另有一些地方內側第一車道與第二車道速限不一致，請再確認。 6.彌陀路上或鄰近路口之非號誌化路口請一併考量設置「停」、「讓」標誌。 7.彌陀路鄰近路口近、遠端及橫交路口附近標誌標線請一併檢討改善。 8.圖 4.1-1 建議於彌陀路往垂楊路方向之路口劃設轉彎線以引導車流正確轉向，且將彌陀路停止線及分隔島往前拉至與槽化島外緣切齊，彌陀路上游門架上兩面標示路名之車道指示標誌，建議合併為一面。 9.圖 4.1-3 路面速限標字為 50 或 60 請確認。 10.圖 4.1-5 往南方向轉彎處路面建議加繪直行左轉之指向線，往學府路之左轉車道加繪雙白線，另建議學府路槽化線旁邊加繪左右	1.遵照辦理，於設計圖中增加彌陀路垂楊路五叉路口及忠義橋路口斷面圖。 2.遵照辦理，標示於相關設計圖說中。 3.標線取消方式，長期以「磨除」為佳，將於設計圖中加以標註。 4.遵照辦理加入設計圖。 5.部份道路現況存在標示不一致現象，將於設計圖說中做綜合性修正統一。 6.遵照辦理。 7.遵照辦理，橫交道路以上下游路口或 50 公尺為檢討改善範圍。 8.遵照辦理，將車道指示標誌修正為方向指示標誌，且因門架標誌後仍可變換行車方向，固不宜併為一面標誌牌顯示。 9.標示為 50。 10.遵照辦理增加預告示指向線，左轉專道與直行車道間改繪雙白實線。

單位	審查意見	回覆說明
	<p>轉指向線。</p> <p>11.圖 4.1-6 修正建議如下：</p> <p>(1)往北方向過轉彎點加設一速限 50 標誌。</p> <p>(2)往南方向內側第一車道路面上加繪「禁行機車」標字，並於接近路口處之第二與第三車道加繪「禁行機車」標字。</p> <p>(3)往北單行道於停止線下游處設置一面反射鏡（尺寸較大類型），並於上游處設置「讓」標誌。</p> <p>(4)228 紀念碑島頭加設危一標誌。</p> <p>(5)學府路近 228 紀念碑處之雙黃線及槽化線請再稍作修飾。</p> <p>12.標誌有無考慮雙語呈現方式，其會影響到價錢與牌面大小。</p> <p>13.忠義橋路口號誌以兩時相運作會有問題，建議改為北往南遲閉之三時相號誌。</p> <p>14.彌陀路沿線目前改善策略皆採簡單二時相，但應考量實際車流量及路段長度，進行時制計畫（含群組）之規劃設計。</p> <p>15.建議將改善書圖分成「現況圖」、「設計圖」及「斷面圖」。</p>	<p>11.</p> <p>(1)北向轉彎後二車道已有設置路面速限標字，故在資訊提供及節省公帑條件下不宜併設。</p> <p>(2)「禁行機車」地面標字依道路交通標誌標線號誌設置規則明訂設置於路段起點或中點有需要處，故不宜在路口近端再行設置。</p> <p>(3)遵照辦理。</p> <p>(4)遵照辦理。</p> <p>(5)遵照辦理。</p> <p>12.標誌牌面皆以雙語為設計基準，請參閱設計圖說中相關標誌詳圖。</p> <p>13.遵照辦理，將再檢核相關路口號誌設計。</p> <p>14.遵照辦理，號誌時制設計除滿足路口服務效率外，亦將「安全」一併納入設計考量。</p> <p>15.遵照辦理，設計圖說分成現況標誌標線圖、標誌設計圖、標線設計圖、號誌設計圖及路口斷面圖（併同標線設計圖呈現）。</p>
張委員 立言	<p>1.建議比照快車道左轉的方式，將慢車道分隔島加以適度削減，以利快車道車輛轉至慢車道之動線運行。</p> <p>2.建議將慢車道停車問題一併檢討（含停車格調整）。</p>	<p>1.參酌辦理納入考量，若有實際需求將以路口遠端快慢分隔島右側削減為優先考量。</p> <p>2.遵照辦理。</p>

單位	審查意見	回覆說明
	3.慈濟出口附近之「狹路」標誌請修正為「路寬縮減」標誌，另有一些速限標誌不一致的情形亦請一併修正。 4.垂楊路往體育路方向若交通量大，建議將彌陀路停止線往前拉，以形成一單純之十字路口。 5.假日到慈濟的人很多，且左轉量很大，改善方案需考慮其左轉需求。 6. 228 紀念碑路口車輛北往南左轉的難度很高，路口處又有大貨車修理廠之車輛進出，車輛左轉後又面臨彎道段，有視距不佳問題，路口幾何佈設請再檢核調整。	3.遵照辦理修正。 4.參酌辦理納入考量。 5.參酌辦理納入考量。 6.短期改善方案以合併路口及減化動線為考量，中長期改善方案則規劃將 228 紀念碑槽化島北移，擴大路口轉向空間，請參閱圖 4.1-6 及圖 5.2-6。
林委員 佐鼎	1.報告中部分內容有文字敘述與圖形不一致的情形，請確認修正。 2.附錄二交通量統計表與附錄三交通量轉向圖有些數據不一致，請確認修正。 3.轉向交通量請附加 PCE 值。 4.五叉路口設置之「快車道禁止右轉/慢車道禁止左轉」之禁制告示牌，可能會造成駕駛人誤解為垂楊路、啟明路及體育路等適用同一管制規定，請參酌。 5.公車停靠區之「公車專用」格位，從安全角度考量建議以設置在路口遠端為宜，請參酌。 6.光仁街-芳安街 241 巷口設置之機車左轉待轉區已超出慢車道邊線，並使用槽化線作為引導，建議儘量不要影響慢車道直行車流動線。 7.乙丙區單位長度肇事率特別高，未來規劃單位在進行改善方案規劃	1.遵照辦理修正。 2.遵照辦理修正。 3.遵照辦理加入附錄二中說明。 4.垂楊路、啟明路及體育路現況無快慢分隔島設置，且相關標誌牌面已加註說明為彌陀路沿線，故應不致造成駕駛人誤解。 5.參酌辦理，公車停靠區將併用路邊停車位做一整體考量。 6.機車左轉待轉區前緣設置以不超出道路路緣線為原則，但受限於 T 型路口空間不足，故以槽化線為引導，且彌陀路慢車道設有停車格，待轉區前緣未凸出於停車格外緣延伸線，故應不致影響慢車道直行車流動線。 7.遵照辦理，納入相關肇事率分析及未來規劃設計中考量。

單位	審查意見	回覆說明
	設計時，要特別注意此一課題。 8. 228 紀念碑路口既有的「速限 40」標誌建議取消，改設「彎路(警 2)」標誌。 9. 有關分隔島開口封閉的執行面，建議可先行與當地里長及民意代表初步溝通取得共識後，透過道安會報的機制實施。	8. 遵照辦理納入設計。 9. 請交通局參酌辦理。
張委員 朝能	1. 甲區短期方案建議封閉三處缺口，因封閉缺口執行困難度高，請顧問公司再蒐集瞭解各縣市有關缺口封閉的案例。 2. 彌陀路很多路口有設置左轉專用時相，其對整個號誌運作績效有影響，顧問公司有無評估其必要性，且此一方式在改善經費上將增加許多。 3. 甲區號誌改善工程經費 500 多萬元，如何估算請補充說明。 4. 快車道轉慢車道除需考量切入角度是否足夠外，基於安全考量，慢車道亦需考量是否要取消部分停車格位，尤其是忠孝路慢車道流量非常大，後續進行乙丙區改善規劃時，請特別注意此一課題。	1. 遵照辦理。 2. 參酌辦理，號誌時制設計時將依路口服務效率、安全性與經費做整體考量。 3. 號誌改善設計以管線重新佈設為基礎，相關經費估算請參閱號誌工程細部設計預算書。 4. 參酌辦理納入考量，若有實際需求將以路口遠端快慢分隔島右側削減為優先考量，路邊停車格位亦配合整體設計做調整。乙丙區改善規劃時以此原則辦理相關設計。
工務局	1. 慈濟未來計畫興建小型醫院及講堂，並設置地下停車場，有關停車場出入口對於周邊交通影響建議納入考量，本局有一些初步規劃資料可提供給顧問公司參考。 2. 垂楊路未來內側車道將供 BRT 車輛行駛，BRT 車輛於五岔路口左轉啟明路時，對一般車輛左轉動線之影響請考量。若該 BRT 車道可提供一般大客車行駛，大客車在右轉彌陀路時，對一般車輛	1. 遵照辦理。依該規劃設計，停車場出入口設置於學府路，本細部設計已將學府路近路口端配置左轉及右轉專用道，故該案開發影響有限。 2. 該五岔路口規劃為多時向號誌設計，垂楊路具有單獨時相配置，且 BRT 專用道位於最內側，BRT 路線規劃左轉啟明路，左轉時與其他車道轉向車輛衝突應較低。



單位	審查意見	回覆說明
	之動線衝突影響亦請一併考量。	
張委員 開國【提 供書面 意見】	<p>一、甲區</p> <p>1.有關路口安全改善中,快慢分隔的快車道禁止右轉及慢車道禁止左轉、設置左轉專用車道與左轉專用時相、封閉中央分隔島開口、以及增強交通管制設施等,皆為有效可行的方法,並皆已列入本案期初規劃報告的主要考量重點,參看報告 4-1 頁。建議針對沿線路口再做檢核,例如:事故較多的彌陀路 238 巷路口未做號誌時制的檢討,以及嘉義高工前未做號誌時制檢討(附錄五)。</p> <p>2.彌陀路路口號誌時制計畫中(附錄五),所有時相轉換的黃燈時間及全紅時間皆為 3 秒及 2 秒,對於需要橫跨彌陀路的車輛是否足夠?建議進一步檢核。</p> <p>3.規劃於中長期封閉的 7 個路口中,除光仁街與彌陀路 162 巷路口之交通事故較多外,其餘路口之交通事故道不多,因此,如何以交通順暢以及改善潛在危險之理由說服民眾,建議準備完善的資料,說明重新規劃後的優點。</p> <p>4.規劃於短期以軟質回復式導桿封閉的 2 個路口,是否可再增加封閉其他路口,或一次將 7 個路口皆封閉?建議至少再檢討彌陀路 355 號前、彌陀路 289 巷、大同商職前、及光仁街與彌陀路 162 巷等路口,以軟質回復式導桿封閉中央分隔之可行性。</p> <p>5.規劃於短期以軟質回復式導桿封閉的路口,建議於軟質回復式導桿上加裝反光橫桿,阻隔機車穿</p>	<p>1.參酌辦理。彌陀路 238 巷號誌設計請參閱細部設計圖說 M-03 號誌改善示意圖(二),嘉義高工前號誌設計請參閱細部設計圖說 M-05 號誌改善示意圖(四)。</p> <p>2.參酌辦理,依各路口特性進一步檢核。</p> <p>3.參酌辦理。</p> <p>4.參酌辦理。</p> <p>5.依安全性考量,建議不採用加設橫桿方式設置,相關機車穿越違規問題將透過民眾說明會等方式加</p>

單位	審查意見	回覆說明
	<p>越。另於兩邊路口加設禁止左、右轉，及單向行駛之標誌標線。</p> <p>6.就整體地區交通來看，彌陀路西側是由垂楊路、興業東路、芳安路、及立仁路連繫嘉義市中心區，而彌陀路東側則是由彌陀路 238 巷、嘉工街、光仁街、彌陀路 70 巷、及學府路連繫東側社區。其中，嘉工街、芳安路、光仁街及彌陀路 162 巷 4 個路口分佈於 150 公尺之內，其間隔非常短，車輛出入動線複雜，容易造成事故，因此建議考量東側社區出入之需求，封閉嘉工街路口之中央分隔開口，或光仁街及彌陀路 162 巷路口之中央分隔開口，以簡化車流動線。此外，芳安路 241 巷巷口之人行道亦建議連貫起來，禁止車輛通行。</p> <p>7.彌陀路垂楊路路口之改善方案中(圖 4.1-1)，建議：</p> <p>(1)公義路之槽化可再向啟明路方向靠，讓垂楊路欲進入公義路之車輛認為是左轉而非直進，以減少和彌陀路直進及右轉啟明路車輛之衝突。</p> <p>(2)目前路口規劃為三時相號誌(附錄五)，啟明路及體育路共用一個時相，然啟明路左轉彌陀路車流量大，建議增設左轉專用時相，以減少啟明路左轉與體育路直行車輛之衝突。</p> <p>(3)彌陀路路口前之行穿線，建議連接到公義路的三角形槽化島上。</p> <p>(4)彌陀路分隔島曲線部分建議加裝導標。槽化線部分建議加裝</p>	<p>以宣導。封閉路口之橫交巷道相關轉向限制標誌標線納入設計。</p> <p>6.參酌辦理。短期規劃封閉二路口，中長期規劃以全線為考量基礎。芳安路 241 巷巷口人行道連續性已納入設計圖說。</p> <p>7.</p> <p>(1)參酌辦理調整路口幾何配置。</p> <p>(2)參酌辦理再評估是否調整為左轉保護或獨立時相，在安全為前提考量下，以減少路口車輛轉向衝突為原則。</p> <p>(3)在考量縮小五叉路口道路斷面及配合規劃號誌管制下，行穿線以現有設計型式為較佳方式。</p> <p>(4)參酌辦理。分隔島曲線部分增加導標，槽化線部分依安全性考量</p>

單位	審查意見	回覆說明
	<p>軟質回復式導桿。</p> <p>8. 彌陀路學府路路口附近之改善方案中(圖 4.1-5)，建議：</p> <p>(1) 建議於彌陀路東側快慢車道分隔島起，往南至門架式標誌之間，加設軟質回復式導桿，明確劃分快慢車道，減少於彎道變換車道造成事故的機率。</p> <p>(2) 彌陀路學府路路口為 T 字型，建議機車若規劃於路口二段式左轉，應設置適當的保護設施，或考慮於此路口開放機車直接左轉。</p> <p>二、乙丙區</p> <p>9. 參考甲區「工作計畫書」與「期初規劃報告」之差異與經驗，例如封閉路口之考慮，建議以整體區域動線而非單一幹道路線之考量，規劃乙丙區之改善計畫，以符合當地交通需求。</p> <p>10. 路幅寬大之斷面改善，如忠孝路、世賢路等，建議多了解當地居民對於慢車道的使用需求，做為後續改善計畫規劃設計之參考。</p>	<p>及機車操作特性，應以不加裝軟質回復式導桿為佳。</p> <p>8. (1) 自門架式標誌桿至實體快慢分隔島間須有漸變緩衝空間，故本路段不宜全線加設軟質回復式導桿。</p> <p>(2) 遵照辦理，於待轉區前增設槽化線以保護待轉機車。</p> <p>9. 參酌辦理。</p> <p>10. 參酌辦理，將依合約規範於忠孝路辦理一場民眾說明會。</p>
交通局 (書面意見)	<p>1. 有關國內各縣市類似案例問卷調查，因樣本數不多，建議將原始調查資料彙整成總表，以利瞭解個別縣市或特定道路之現況及未來管制情形。</p> <p>2. 有關乙丙區交通問題分析與檢討</p> <p>(3) 請補充「博愛路、興達路與文化路交岔路口」之內容。</p> <p>(4) P6-26 第一類應為忠孝二街以北及「牛稠溪橋」以南，請修正。</p>	<p>1. 遵照辦理將資料彙整。</p> <p>2. (3) 遵照辦理納入報告中。</p> <p>(4) 遵照辦理修正。</p>

單位	審查意見	回覆說明
	<p>(5)有關忠孝路各路口因標線及號誌佈設導致「一處路口」或「多處路口」之疑義，請針對其產生之交通問題進行分析。</p> <p>3.有關甲區彌陀路細部設計資料：</p> <p>(1)請考交通量調查結果及簡化路口動線原則，評估彌陀路北上禁止左轉體育路之可行性（若可行，標誌標線均需配合修正）。</p> <p>(2)有關沿線分隔（槽化）島改善工程，請針對須配合調整之管線一併納入考量，包括路燈、植栽、台電及其他電信設備等。</p> <p>(3)有關門架指示牌面（左轉請繞道）請再考量，避免慢車道之機慢車輛產生誤解。</p> <p>(4)有關門架指示牌面（車道指示標誌）請再考量，建議將箭頭由「向下」修正為「向上」，即由「車道指示」修正為「方向指示」。</p> <p>(5)有關五叉路口公義路旁公園新增人行庇護島部份，請考量彌陀路右轉啟明路之順暢與安全性，研議縮減轉角處之人行庇護島。</p> <p>(6)有關彌陀路南及北上（近慈濟學府路口）之機車停車區請考量避免與禁行機車道產生衝突。</p> <p>(7)請於彌陀路（慈濟門口）之兩處快慢車道分隔島南端之槽化線上，考量設置軟質分隔桿之可行性，以增加緩衝空間及達到車輛分流之目的。</p>	<p>(5)遵照辦理納入分析。</p> <p>3.</p> <p>(1)遵照辦理，彌陀路與垂楊路五叉路口設計將修改為彌陀路禁止左轉體育路，相關標誌、標線及號誌亦配合修改。</p> <p>(2)遵照辦理，將納入相關管線、設施及植栽等調整分析。</p> <p>(3)慢車道左轉繞道標誌說明附牌，將修正為「汽車左轉請繞道」標示。</p> <p>(4)遵照辦理，修正相關標誌牌面由車道指示標誌改為方向指示標誌，請參閱細部設計圖 F-01。</p> <p>(5)遵照辦理。</p> <p>(6)遵照辦理修改機車停車區位置，請參閱細部設計圖 F-05。</p> <p>(7)遵照辦理，槽化區間增設軟質分隔桿，請參閱細部設計圖 F-05。</p>

單位	審查意見	回覆說明
	<p>(8) 彌陀路南段（慈濟門口至忠義橋）之軟質分隔桿考量成本及實際需要，建議以直線段每 5 公尺設置一支及彎道每 3 公尺設置一支為原則。</p> <p>(9) 請於彌陀路南下（近忠義橋）之路口及提前於彎道上設置「機慢車兩段式左轉之標誌」及南下方向考量設置「輔 1 標誌」。</p> <p>(10) 彌陀路沿線之「危 3」、「遵 18」、「警 22」等標誌建議以附掛於號誌桿為原則。</p> <p>(11) 請於彌陀路雙向起點設置明顯告示牌—「彌陀路全線實施機慢車兩段左轉」之標誌牌，並請確認沿線路口設置「機慢車兩段左轉」標誌（以附掛號誌桿為原則）。</p> <p>(12) 請考量彌陀路北上慢車道號誌遠端號誌可能與快車道遠端號誌產生混淆之問題。</p> <p>(13) 請依據啟明路與體育路之車流特性，請考量其號誌是否需設置五燈，能否僅設置「RYG->」四燈？</p> <p>(14) 請依垂楊路與體育路往公義路之車流需求，研議縮減公義路之車道數及稍微調整車道位置，以利彌陀路之及分隔島及停止線可再往前移之可行性。</p> <p>(15) 有關彌陀路慢車道之「機慢車兩段式左轉待轉區線」，請考量設置以不超出橫交道路路面邊緣為原則（可考量調整行穿</p>	<p>(8) 遵照辦理，修改後配置請參閱細部設計圖 F-05 及 F-06。</p> <p>(9) 南下彎道起點距改善後路口停止線約 140 公尺，提前於彎道上設置「機慢車兩段式左轉之標誌」效果有限。南下方向路面已標示相關指向線，其功能與「輔 1 標誌」相同。</p> <p>(10) 遵照辦理，檢核相關路口號誌桿位置配合設置。</p> <p>(11) 遵照辦理，彌陀路北側起點已有規劃設計，南側快慢分隔起點新增設置相關標誌，附掛於新設門架式標誌桿，請參閱細部設計圖 F-05。「機慢車兩段左轉」標誌將以設置於近端號誌桿為原則。</p> <p>(12) 遵照辦理，在有混淆疑慮路口號誌，將增設附加說明牌，如「快車道專用號誌」及「慢車道專用號誌」等標示。</p> <p>(13) 遵照辦理進行評估分析設計。</p> <p>(14) 遵照辦理，修正該五叉路口道路幾何及斷面配置，請參閱細部設計圖 F-01。</p> <p>(15) 機車左轉待轉區前緣設置以不超出道路路緣線為原則，但受限於 T 型路口空間不足，故以槽化線為引導，且彌陀路慢車道設有</p>

單位	審查意見	回覆說明
	<p>線位置)。</p> <p>(16)請考量忠義橋北上(近學府路口)取消機車優先道,研議外側設置右轉專用混合車道之可行性。</p> <p>(17)考量啟明路(近路口處)採非對稱車道佈設,為避免車輛誤入啟明路之對向車道(例如從體育路或垂楊路方向進入啟明路),請研議於啟明路(近路口處)中央雙黃線設置軟質分隔桿及垂楊路往啟明路設置轉彎線。</p> <p>(18)考量嘉義市第一次實施快車道禁止右轉及隔陀路為本計畫之示範道路,請於隔陀路沿線快車道設置「禁止右轉」標誌及慢車道設置「禁止左轉」標誌(附掛號誌為原則)。</p> <p>(19)有關施工說明書,請依本次計畫特性刪除及修改相關內容,以符合隔陀路改善工程之需要。</p> <p>4.本案有關隔陀路細部設計內容請與交通局各業務承辦人確認改善內容後,依合約規定:將本案設計作業成果須發包所需招標文件,包含設計圖(可編輯之AutoCAD)、預算書(含各項工程項目單價及數量),預算書資料均使用行政院公共工程委員會之「公共工程經費電腦估價系統(PCCES)4.2版(含)以上」所產生之資料,並提供甲方預算書之PCCES原始資料(含.XML及.XLS</p>	<p>停車格,待轉區前緣未凸出於停車格外緣延伸線,以不影響慢車道直行車流動線為原則。</p> <p>(16)遵照辦理,進行相關評估分析。</p> <p>(17)轉彎線設計已可明顯區分車道行駛方向,且於路口中央雙黃線設置軟質分隔桿,將提高未來養護費用,故建議不宜增設。</p> <p>(18)遵照辦理,將「禁止右轉」標誌附掛於近端快車道標誌桿,「禁止左轉」標誌附掛於近端慢車道標誌桿。</p> <p>(19)遵照辦理。</p> <p>4.遵照辦理。</p>



單位	審查意見	回覆說明
	<p>電子檔)，相關設計圖說與預算書資料需經由交通工程技師簽證（每頁）。</p> <p>5.有關附錄忠孝路與博愛路之交通事故資料，請比照隔陀路資料依不同路口分類整理（將相同路口集中）。</p>	<p>5.遵照辦理。</p>
主席裁示事項	<p>1.本案所需經費請交通局依行政程序與其他局室（含工務局 3 百餘萬元）再行協調，原屬工務局負責之分隔島及路燈改善工程，考量施工協調界面與監造作業，本案原則上將工務局負責之分隔島及路燈改善工程併入交通局負責的工程中辦理。</p> <p>2.本案第一期（期初規劃）報告經審查合格通過，但請將各委員及出席單位之審查意見納入考量，並將甲區細部設計內容請於修正後請委員確認再行發包施工。</p>	<p>1.請交通局依權責辦理。</p> <p>2.遵照辦理，甲區相關設計圖修正後，將請委員再確認。</p>

「嘉義市忠孝路暨重要道路交通改善委託規劃設計監造案」
期中報告審查會意見回覆

單位	審查意見	回覆說明
交通局 交通工 程課盧 課長本 能	<ol style="list-style-type: none"> 1. 承辦單位報告，甲區之改善規劃設計有若干重點方向，例如路段中有數個缺口予以封閉、快車道右轉車輛提前進入慢車道後右轉…等，所以甲區部分較無疑義，且已進入細部設計階段。 2. 乙、丙區忠孝路、博愛路均有分隔島太大的困難點，所以針對該區路段各路口規劃公司才有一個或多個路口的設計方案，今規劃公司評估結果則建議採一個路口之規劃，此外乙區尚有忠孝路引道、忠孝/新生、忠孝/保建等路口應如何處理與解決之建議。 3. 丙區博愛路現況機車優先道設於快車道右側，其分隔島右側側車道利用率不高，且機車道亦與水上鄉榮典路有相關，因為博愛路在經過榮典路北回歸線紀念公園附近後寬度由 90 米突然縮小，機慢車動線封閉…等，均已請規劃公司研議解決方案。 4. 針對以上重點，本局已請規劃公司提出短、中長期的規劃設計方案，短期係指透過交通標誌標線號誌、簡單的槽化等可以於明、後年施作者，長期的話，若以忠孝路其中一方案擬將分隔島集中至中央分隔島處為例，建議可等到工務局施作忠孝路污水下水道幹管之時機再予執行。短期的話，以路口之改善而言，若確認朝單一路口規劃，本局則將透過交通標誌標線號誌先行施作。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 敬悉。 2. 遵照辦理。 3. 敬悉。 4. 敬悉。

單位	審查意見	回覆說明
林委員 佐鼎	1. 方案一、二可增加比較表結合在一起，例如簡報的表很好，可以考慮置入報告書中。 2. 第 4-6 頁啟明路往南方向沒有右轉的指向線，究竟有無規劃允許右轉？或是遺漏右轉考量？有無右轉轉向車流將連帶影響第 4-13 頁之模擬結果。 3. 第 6、7 章內文一開始建議先用一規劃範圍示意圖呈現規劃範圍全貌較佳。 4. 第 7-14 頁所示，有關快車道設置大型車右轉除外標誌，就長期而言，快慢車道分隔島與人行道削減...，仍可考量做線型的調整使大型車可至慢車道右轉。 5. 第 7-22 頁，台林街與忠孝路斜交，且角度小於 60 度，依現有道路轉角線型，由台林街右轉忠孝路之迴轉半徑似有不足。 6. 第 7-29 頁，方案二誤植為方案 1B。 7. 圖請加註方位。 8. 公車彎的設計要注意。 9. 行人穿越大路口的行人安全，應考量庇護島的功能及無障礙設施，行人綠燈時間不要太長，以免行人綠燈時間之考量干擾行車號誌之設計。 10. 長期規劃可考量加入台中港路的成功案例。	1. 遵照辦理，修正相關報告內容，增加各方案比較表，參酌 7.2.3 節方案比較(p7-49)。 2. 遵照辦理修正。 3. 遵照辦理修正。 4. 短期規劃設計以除外方式開放大型車於快車道右轉，長期規劃設計重新配置道路斷面，所有右轉車輛皆須提前變換至慢車道後右轉。 5. 台林街路幅較小，車種組成以小型車及機車為主，路口角度仍能滿足小型車轉向需求。大型車右轉多以北側嘉北街為替代道路，對右轉車輛影響較小。 6. 遵照辦理，已修正。 7. 遵照辦理修正。 8. 遵照辦理。 9. 同意 林委員看法，考量庇護島功能行人可分為兩段式通過，規劃號誌時制之設計。 10. 參酌辦理納入考量。
張局長 朝能	1. 今天要確定係以方案一或方案二為優，以利後續設計。 2. 為因應道路交通標誌標線號誌設置規則新修改後，設有快慢分隔島之道路，其快車道禁止右轉、	1. 遵照辦理。 2. 遵照辦理，短期受限於慢車道道路轉向空間不利大型車轉彎半徑，故以例外方式開放大型車於快車

單位	審查意見	回覆說明
	<p>慢車道禁止左轉，本市就此類型路段已儘可能進行修改，但慢車道大型車行駛右轉之迴轉空間不夠，才會以設置大型車右轉除外標誌處理。</p> <p>3. 希望今年、明年能開始發包施工，也希望工務局能多協助。</p> <p>4. 改善圖既有與擬改善線條重疊在一起顯得混亂，建議圖中如有需修改調整者才予以顯示，如此方可一目了然。</p>	<p>道右轉。</p> <p>3.請交通局追縱辦理。</p> <p>4.設計圖說以現況淡化為底圖，改善設計堆疊於上，並以較深線段呈現，相關設計圖說中將修正表現方式，以便閱讀。</p>
陳局長 岸	<p>1. 忠孝路沿線嘉北街路口民間提出自建跨越忠孝路行人路橋計畫，另外嘉基醫院也打算自設跨越忠孝路行人路橋，還有北門車站附近宏都建設亦提出設置跨越忠孝路行人路橋計畫。忠孝路上短短數百公尺區間即有三處行人陸橋之興建案，在此提出供規劃公司做參考。</p> <p>2. 本人贊同削減快慢分隔島，但應請注意忠孝路地下有共同管道，東側分隔島上設有共同管道之通風口。</p> <p>3. 本市人行道寬度最大者應屬垂楊路（約有 7 米寬），但該人行道常遭店家佔用，本府曾採用人行道綠美化設施反制，但屢遭民意代表與店家反對，所以人行道越寬時（本案忠孝路人行道擬增為 10 米寬）應多加考量後續之管理問題。</p> <p>4. 本市文化路、博愛路與興達路五叉路口現有一座三信路橋，有民眾陳情拆除為佳，三信路橋拆除與否擬請規劃公司協助評估？</p>	<p>1.遵照辦理，請交通局提供相關資料及設計圖說。</p> <p>2.評估結果，短期以削減近端快慢分隔島島頭，遠端削減漸變空間，短期方案不會影響忠孝路地下共同管道，而中長期方案將納入考量。</p> <p>3.進行長期規劃設計時，將依相關方案提出人行道配置管理構想。</p> <p>4.本計畫認同 陳主秘看法拆除三信路橋。</p>

單位	審查意見	回覆說明
主席陳 主秘基 本	1.有關三信陸橋拆除案,本府政策已決定予以拆除,此部份已無需再評估,直接以陸橋拆除後、行人平面穿越路口之方式進行規劃。	1.認同 陳主秘看法。
建設局 蔡技士 弼元	1.有關博愛路、忠孝路人行空間留設過大之意見與工務局陳局長相同,因此博愛路、忠孝路人行空間是否需留設較大之寬度,請規劃公司再研議考量人行道寬度不要太大。 2.忠孝路方案一之中長期規劃,以第 7-46 頁圖而言,中央分隔島寬度只剩 1 米,扣除緣石後,可能將來其植栽環境有限,此部分建議可否適度增加寬度?要不然若確定只有 1 米的話,頂多僅能用灌木或是設護欄即可。 3.另外有關忠孝路混合車道寬度,規劃公司建議規劃為 4.5 米,然而據工務局陳局長所稱現階段慢車道 8 米寬,以既有汽機車比例、數量等現況來看似已不夠用,因此未來中長期規劃 4.5 米慢車道是否足夠?亦請規劃公司再研議。 4.中長期規劃將大量縮減分隔島,勢必綠帶空間會隨之減少、人行空間增加,因此,是否有規劃評估或計算全線全線大概的數量?此概估結果將有利於本局評估本案及將來要移植的植栽數量、金額等。	1.納入規劃設計參考。 2.參酌辦理。 3.規劃之混合車道位處車道外側與現況混合車道與快車道以快慢分隔不同。 4.中長期規劃方案僅進行方案規劃,並進行方案評估與建議,作為未來設計依據。本計畫僅進行短期方案細部設計。
林委員 佐鼎	建設局所言確實,中央分隔島植栽空間至少要大於 1.5 米以上才夠用,建議兩側公車專用道是否可再縮小 0.25 米,變成 3.75 米寬即可,或是考慮分隔綠帶寬度再縮小一點。	1.已參酌 林委員意見,修正規劃斷面,如圖 7.2-1~7.2-4。

單位	審查意見	回覆說明
工務局 陳局長 岸	建議忠孝路全線慢車道拓寬在短期方案就能納入，就像現有嘉基醫院及耐斯松屋百貨面前那一段拓寬成 12 米，個人認為此對交通改善而言應有幫助，且所需經費不大。	1.經評估結果，全線慢車道拓寬所需經費龐大，故短期仍以單一路口方式處理，詳細評估結果請參閱附錄十六。
張局長 朝能：	本案未來仍應整體規劃較佳，標誌標線號誌的改善僅為其中一小部份，因此若改善方案能整體配套實施，亦將有助於交通改善整體之績效評估。	1.本計畫考量時程與經費，區分短、中長期規劃方案，以整體改善交通動線。
交通局 交通工 程課賴 技士義 龍	1. 甲、乙、丙三區共同的部分如下： <ol style="list-style-type: none"> (1)有關檢討本市現有路口未全面考量最小行人綠燈時間部分，本府係因考量路口行人穿越道行經快慢分隔島時設有庇護島，可供行人分次通過路口，以避免支道使用較長綠燈時間造成整體路口號誌週期隨之加長，特此說明。 (2)有關號誌時制現況之調查成果與路口延滯的評估，請問是否有另做路口延滯調查？若沒有，是否係以路口轉向交通量、時制等資料透過 synchro 模擬而得？ (3)報告書中規劃範圍內所示之號誌時制計劃自本案調查日後，部份路口號誌時制本府略有調整變動，故報告書中所示部分路口時制計劃現況與實況稍有出入，於此併向規劃公司說明。 (4)路段行駛速率延滯調查一般係採 floating car 調查法實地行駛 6 次平均而得，並分平均旅行速率與各路段區間之行駛速率，本報告僅提出每一個街廓路段之平均行駛速率與 LOS，且似未包括到路 	1. <ol style="list-style-type: none"> (1)遵照辦理。 (2)現況號制時制係以嘉義市政府交通局提供之資料作參考，路口延滯評估有另外作調查，詳見附錄四。報告中之路口延滯值係由路口轉向交通量、時制計劃透過 Synchro 而得。 (3)請交通局提供最新各相關路口號誌時制計畫供參。 (4)本計畫依最版交通工程手冊內容執行相關交通調查計畫。報告書內容之路段行駛速率與服務水準已包含路口停等延滯時間。

單位	審查意見	回覆說明
	<p>口停等延滯時間，可否請規劃公司補充全段之平均行駛速率（即含括各路口停等延滯時間，總路段長度除以總行駛時間）？</p> <p>(5)第 7-49 頁乙區斷面圖有誤植，請改正。</p> <p>(6)方案一、二的優劣選擇似僅依據 synchro 模擬結果好壞做決定，此僅重效率、欠缺安全面之考量，此與前述現況分析、肇事分析指稱效率尚可、安全欠佳之結論似有矛盾，請說明。</p> <p>2. 彌陀/立仁路口係採綠燈遲閉，應該仍屬二時相，報告書中對此路口部分章節稱作其為三時相、部分則另稱為二時相，請統一。</p> <p>3. 第 4-24 頁「4.2 細部設計成果說明」乙節，其內容並無施工圖說、規範、預算書等細部設計成果，建議修正該小節名稱，以名符其實。</p> <p>4. 第 5-5 頁封閉路口的優先順序與短期封閉之對象並不相符，例如利生養護中心前短期有封閉，但為何優先順序評估排第 2？併請說明。</p> <p>5. 第 7-21 頁忠孝/世賢路口，新設世賢路之機車引道與平面機慢車道交叉之交織段長度是否足夠？又平面機慢車匯入新引道後是否允許汽機車混流？忠孝路臨近車道之道路平面線型有折角，是否可考慮用槽化線導正？</p> <p>6. 第 7-28 頁報告內文竟出現「台北市」字眼，第 7-29 頁方案二誤植為方案 1B（第 9-13 頁亦同）。</p>	<p>(5)遵照辦理，已修正，詳見圖 7.2-4。</p> <p>(6)納入參考，將於期末報告內容加強安全考量評估。</p> <p>2.遵照辦理。</p> <p>3.遵照辦理。</p> <p>4.利生養護中心前及彌陀路 169 號前短期已封閉中央分隔島，設置回複式導桿增加分隔效果，長期建議封閉快慢分隔島。</p> <p>5. (1)因忠孝/世賢路口平面車流量不大，與機車引道之交織長度應屬足夠。 (2)平面機車匯入引道允許汽機車混流。 (3)於短期方案將削減快慢分隔之線型折角。</p> <p>6.遵照辦理修正。</p>



單位	審查意見	回覆說明
	7. 乙區最佳之號誌時制計畫建議可否補充興達/文化/博愛路口？ 8. 第 9-26 頁、第 9-27 頁中描述博愛路分隔島部分用詞有「快慢分隔島」、「側車道分隔島」，究竟該路段分隔島定義屬何者？請釐清後統一用詞。	7. 已規劃興達/文化/博愛路口之最佳號誌時制計畫，詳見附錄六。 8. 遵照辦理修正。
張局長朝能	忠孝路路幅較大，造成橫向道路行人穿越忠孝路之長度較長，若要使行人一次通過忠孝路，則忠孝路方向紅燈時間需隨之拉長，因此，在行人交通量不高的情況下，有關行人通行時間是否足夠部分，請規劃公司可以再考量。	認同 張局長看法，因忠孝路路幅較大，若要使行人一次通行較為困難，但忠孝路有中央分隔島可為庇護島，行人可分為兩段式通過，將依此納入考量規劃號誌時制計畫。
主席裁示事項	1. 原則同意本次規劃公司所提出的第二期（期中規劃）報告及其所建議之改善內容與建議方案。 2. 請規劃公司參酌各委員審查意見與建議進行修正，並據以進行下一階段之細部設計。	1. 遵照辦理。 2. 將參酌各委員審查意見與建議進行修正，並據以進行下一階段之細部設計。

「嘉義市忠孝路暨重要道路交通改善委託規劃設計監造案」
 期末報告審查會意見回覆

單位	審查意見	回覆說明
成大林教授佐鼎	1.乙、丙區部分，報告書第 8-5、8-8 頁中，以筆事次數表示的筆事斑點圖與表，建議強調圖上橫交道路大同路、博愛陸橋、玉山路、五顯街等的路名標示，不建議用家樂福等公司名稱。 2.報告書第 9-9 頁圖 9.1-6 丙區短期改善方案示意圖，機車兩段式左轉標誌，離機車優先道過遠，建議可否設置在機車優先道右側，不要放在中央分隔島上。 3.簡報第 12 頁，忠孝路牛稠溪橋旁防汛道路現行是否已由市府接收作為一般道路？若不是，則依規定防汛道路僅供緊急通行使用，市府不須規劃設置任何標誌、標線，頂多設置禁止通行標誌，請市府 check 是否需要將此防汛道路視作一般道路開放供民眾通行。 4.乙區中長期改善橫斷面圖建議同丙區一樣，show 出改善前、後比較圖，整合在同一起分上下對照。 5.90 米寬橫斷面的公車專用道寬度設為 3 米，而 60 米寬橫斷面的公車專用道寬度則採 3.5 米，兩者設計不同，建議 90 米寬者公車專用道寬度可酌予加寬，90 米寬有分隔島可設置公車招呼站，但 60 米寬者公車專用道旁應如何設置公車招呼站？若由人行道跨越慢車道則將不甚合適，建議另設置站台供候車用。 6.簡報第 39 頁，丙區中長期改善乙案，有名詞上疑義需澄清，即繞	1.已依據林委員意見，修正班點圖與表內容，請參考報告書 p6-1~p6-12 及 p8-1~p8-12 內容。 2.放於中央分隔島標誌為現在既有標誌，已修改移除中央分隔島上之標誌，設置於機車道優先道右側，詳 p9-9 內容。 3.已與市府確認道路功能並設置相關標誌、標線等設施。 4.遵照辦理。 5.90 米寬為月台區橫斷面，60 米寬為路段區橫斷面，因此公車專用道寬度不同，已修改並增加說明。60 公尺月台將設於路口，並透過混車車道及人行道寬度縮減，規劃設置候車月台。 6.遵照修改牌面內容。

單位	審查意見	回覆說明
	<p>道標誌附牌文字內容為「外側車道」，其實規劃單位原意應是請車輛駛入慢車道，非快車道上最右側之外側車道，故繞道標誌附牌文字內容標示「外側車道」容易遭人誤解，建議釐清用詞。</p> <p>7.以上係針對簡報部分，除表示肯定之外，亦提供意見供規劃公司參考。</p>	<p>7.謝謝委員指導。</p>
<p>運研所 張副組 長開國</p>	<p>1.本案從一開始辦理迄今即針對本市三條極為困難的道路進行改善研究，基本上對本報告內容滿認可的。</p> <p>2.有關封閉路口的宣導部分較為困難，各地方政府作法不一，通常是先做協調，若市府認為應該要封閉較佳時，建議收集這些路口事故的資料作說明，因為這些路口事故大部分受害者是附近的居民，有這些事故案例較容易說明，例如西濱快速公路案例即是，這些事件均可以提醒居民看到封閉路口所帶來好的一面。另一種方式則是採柔性、漸進的方式，例如台北市敦化北路運研所附近的缺口，北市府以暫時施工的護欄封閉路口，且放置一段長時間，待民眾習慣繞路後再正式施工封閉。</p> <p>3.短期路口改善原則上採單一路口是好的，因為可以簡化路口，令駕駛人易於判斷，雖經常通過的熟悉路況的駕駛人可以習慣複雜的路口，但要考慮的不應只是經常路過的用路人，即便只有1%或2%不熟悉路況的用路人初到此種路口，都有可能因為一不小心</p>	<p>1.謝謝委員意見。</p> <p>2.請市府交通局卓參。</p> <p>3.大路口時制設計為重要課題，本計畫依據設置規則中清道時間計算公式，計算結果以全紅4秒，黃燈4秒設計各路口時制計畫，8秒清道時間目前應用於台北市大路口及嘉義市世賢路與高鐵50米聯外道路口，駕駛人員接受度尚稱良好。</p>

單位	審查意見	回覆說明
	<p>而發生事故，當然也有很熟悉的用路人因為速度過快，令其他用路人反應不及而發生事故。有許多 60 米~90 米的大路口，很容易發生事故，例如北市敦化北路沿線橫交路口，有許多用路人於綠燈甫結束、黃燈時間內甚至紅燈開始前 1~2 秒仍加速進入或通過路口，這時極易與另一方向慢車道提前進入路口的機慢車發生碰撞事故，因此，單一路口在時制設計上須較為注意。</p> <p>4. 有關中長期的規劃部分，建議道路兩側設置集散道路，一定距離收集車輛後再匯入主要幹道，如此，不論道路兩旁建物如何發展，不會影響人行道或綠帶空間。</p> <p>5. 自行車道部分規劃得較為不足夠，長遠來看，汽機車應儘量減少，有公車專用道的規劃是 OK 的，總之就是要往綠色運輸發展。嘉義市應該有很多腳踏車道的需求，尤其是忠孝路學校很多，所以只有規劃 1 米寬的自行車道是不足夠供雙向行駛，建議可以在集散道路旁或設施綠帶內設置自行車專用道，惟此構想仍需透過市府對道路功能的設定來決定此構想可行與否。</p>	<p>回覆說明</p> <p>4. 由於與居民溝通結果，民眾對於出入方便性非常在意，透過集散道路到下一路口匯入主要幹道再進行行車方向轉換方式，民眾較無法接受，同時面臨路口前慢車道路型變換、留設大面積公共空間以及既有路口若無法封閉，造成街廓過短慢車道路型變化太頻繁等問題，所以本計畫中長期參考嘉義市特性與民眾需求提出兩方案供市府參考。</p> <p>5. 認同委員意見，本計畫於 7.2.6 節道路平斷面已將連續性腳踏車道規劃設計於建議方案中。</p>

單位	審查意見	回覆說明
	6.個案部分，簡報第 17 頁，忠孝世賢新生路口，建議可以縮短路口距離的方式，將接近路口的慢車道向中央集中。簡報第 20 頁的博愛文化興達五叉路口，原有想法是外環給慢車走，此已像是二段式左轉，目前規劃有二段式左轉待轉區，其實這些均需搭配路口號誌的安排方式，該路口號誌係採 5 時相運作，其時相數還算 OK，除非有部分 approach 車流量有較大差異，否則建議可採輪放。	6.由於世賢路寬度亦達 90 米，目前除地下穿越車道外兩側有留設地區性進出道路，忠孝路若採縮短路口距離方式，對世賢路兩側進出道路將造成影響，因此採用目前設計方案。興達路口主要課題為機車於紅燈時會利用無號誌缺口穿越橫交道路，影響交通安全，因此建議以兩段式左轉處理，目前號誌運作效率已佳，設計結果亦不影響號誌運作方式。
工務局 陳局長 岸	1.牛稠溪橋旁防汛道路與忠孝路路口早期業已改善過一次，係因為里長與民代反映該路口因分隔島線型不順暢，致機車行經該路口容易碰撞分隔島，故建議將綠化植栽帶拿掉，完工迄今已有一年多，但該處前月份仍然發生死亡車禍，此事故長令我們思考，究竟改成這樣是否正確？是否可請規劃公司協助探討原因與解決之道。 2.肯定規劃公司以人為本的理念，但本地區特性不同於台北，且民眾需求、期望也不同，到了真正要執行時，常需與民眾進行很多的溝通，例如人行道出入口，每一商家均希望自家門前能有出入口，本局須花費許多時間與民眾溝通，例如現正在執行的公明路拓寬工程，光路型就討論了 4 個月，但民眾仍以開店面作生意的觀念要求變更路型。 3.忠孝路嘉基醫院前人行天橋已快設計完成，本案設計應考量此處人行天橋落墩位址的介面問題。	1.請參考規劃課盧課長說明，經檢視目前相關設施尚稱足夠，本計畫同時配合修改牛稠溪橋頭錯誤標誌牌面內容。 2.同意委員看法，斷面改變對沿線居民權益影響頗大，因此必須事先溝通，同時由其他縣市經驗，市區主要道路兩側停車場出入口必須透過都市設計程序與手段加以控制，方能配合營造良好都市主要幹道意向，建議嘉義市路幅極寬的主要道路沿線應納入都設計管制地區，將都市設計與交通動線納入管理，以創造嘉義市良好都市意向。 3.已提供設計圖供人行天橋設計單位檢視，應不影響該工程落墩。

單位	審查意見	回覆說明
主席陳 主秘基 本	1.請研議將牛稠溪橋旁防汛道路與忠孝路口納入短期設計。	1.已進行檢討,並配合修改短期改善方案設計。
建設局 蔡技士 弼元	1.短期改善方案工程預算內有很多封閉與增加左轉專用道工程,請問景觀工程規劃乙區 7.3 萬、丙區 1.1 萬的預算中,是否有包含植栽的部份?亦或是植栽有含在道路工程中?似覺得有少編。 2.乙區中長期規劃配置部分,景觀改善斷面規劃與前面配置有異,請調整。 3.靠近建物者未標示距離,建物是否已退縮?因為緊鄰建築線旁即有喬木是不太恰當的,住宅、商業區喬木只留 1.5 米、植栽留 60 公分,建議 17.5 米寬斷面,喬木至少留 2 米較適宜。 4.較贊同委員所說,乙、丙區原來的綠帶應儘量保持它原來的功能。	1.短期改善方案以分隔島削減為主,並沒有太多景觀復舊工程,乙區景觀工程費用為博愛路以南路段削減分隔島時有部分大樹建議移植之費用,整體景觀工程費用應無少編問題。 2.遵照修改調整。 3.由於本道路為嘉義市主要道路,未來開發應會配合都市設計進行退縮,因此圖面假設建物會退縮。喬木留設寬度主要考量有較多空間給行人、腳踏車等,同時兼顧植物能夠成長,建議未來配合推動進度與斷面協商結果調整喬木植栽寬度。 4.請參考運研所張開國委員意見 4 回覆說明。
交通局 交通工 程課盧 課長本 能	1.補充說明,剛才所說防汛道路出口機車死亡事故,現場前次經改善後已劃設有明顯的漸變段槽化標線,此事故係於凌晨 3~4 時段發生,失控撞擊點與死亡地點並不在改善後的漸變段槽化標線,因此真正肇因尚不知是現場燈光照明不足還是其他原因所致。 2.在整個忠孝/世賢/新生路口較為困擾者是大路口內設有 3 個路口,右轉車輛轉向後遇紅燈猶豫是否應續進而造成回堵,因此整併為單一路口可以簡化消弭此困擾。但號誌設計應特別注意不光是車輛,還有行人這個部分,短	1.敬悉。 2.已配合號誌設計檢討行人通行時間。

單位	審查意見	回覆說明
	<p>期改善應特別注意人行動線、分隔島路緣石高度...等細節，以忠孝/保建街口為例，因行人穿越動線不佳，致使行人須繞行避開中央分隔島頭穿越路口。</p> <p>3.短期改善方案係指 2~3 年內可施作者，中央現正有生活圈道路改善效能的計劃構想與經費，本府將會積極爭取該計畫經費用以進行短期改善工作。中、長期來講的話，忠孝路目前係以通過性車流為主，未來或許會像台北市中山北路那樣兩邊商業漸漸發展起來，兩旁人行空間需要特別規劃，規劃公司採以人為本觀念規劃 17.5 米寬人行道，但是除了兩側居民停車進出需求外，仍然會有商家的貨車進出需求，故請考量未來中、長期改善貨車接駁的問題與解決之道。</p>	<p>3.貨車接駁問題由其他縣市推動經驗，宜配合道路兩側都市發展，除於建築物規劃時要求設置滿足自身需求之貨車裝卸車位外，路邊可配合需要改變既有停車格位作為裝卸車位使用。</p>
(七)交通局交通工程課賴技士義龍	<p>1.忠孝路短期改善設計有關公車彎的部分，遺漏了北門車站前快慢車道分隔島上那一座，惟該處候車亭公車彎增設案現正由本局交通行政課辦理設計中，此部分本案可無須再補充，特此說明。</p> <p>2.本案大路口的改善係將原有多個路口改採單一路口設計，請問改善設計內容中，路口號誌時相轉換清道時間 8 秒是否足夠？又是否有包含駕駛人通過猶豫區間的時間？若路口號誌增設有行車的綠燈倒數計時面板時，則猶豫區間似乎可以不用考慮，因為駕駛人可以自行判斷是否應加速通過路口或是減速停車，惟仍請規劃公司考量 8 秒時間是否足夠？</p>	<p>1.敬悉。</p> <p>2.本計畫依據設置規則清道時間計算公式，計算結果 8 秒清道時間已足夠，目前台北市大型路口及嘉義市世賢路與高鐵 50 米聯外道路路口，時制設計清道時間最高也是 8 秒，同時也是考量過長清道時間有誤導駕駛人以為號誌損壞，而不遵守號誌時制之問題，另一方面本計畫也已建議沿線路口裝設倒數計時面板。</p>

單位	審查意見	回覆說明
	<p>3.博愛/興達/文化五叉路口部分，前次期中審查已決議三信陸橋拆除後改設平面行人穿越道，本次所提附錄圖面繪有此平面行穿，但報告內圖面仍維持陸橋現狀，建請規劃公司將平面行人穿越道更新至報告書圖面。另外，有關運研所張副組長建議本路口號誌可考量改用輪放設計乙節，在此特別說明，本局現行雖使用 5 個時相，但號誌運作效率尚可接受，因為本局係考量各方向 approach 流量並未相仿，故採重疊時相觀念設計間，兼顧路口安全，讓主要流動多跨時相續行，故本路口 5 時相運作結果效率與安全均可兼顧。</p> <p>4.報告書第 7-40 頁表 4.1-6 表編號有誤，其應為表 4.1-11，請更正。</p> <p>5.本次期末報告內容增加了乙區 7.2.6 節景觀改善規劃的建議，此部分與本案交通改善較無直接關係，請問本章節 7.2.6 節為何在此出現？</p> <p>6.本案丙區博愛路往水上過世賢路後設有分隔島，本報告對於此分隔島定義，究竟是屬於快慢分隔島？或是側車道分隔島？建請規劃公司釐清報告書第 8-14、9-1 頁名詞並予統一。</p> <p>7.交通部道安會來文要求本案於 96 年 7 月 10 日前提出結案申請，因此本案有此時限的結案壓力，故針對規劃公司於簡報末頁提出的 2 點待辦事項，在此回應如後： (1)甲區彌陀路改善依契約規定若於 96 年 6 月 30 日前動工，則需辦</p>	<p>3.已更新本路口平面行穿線。</p> <p>4.已遵照修正。</p> <p>5.本節為呼應委員關心中長期改善方案斷面之可行性，因此配合沿線土地使用特性，規劃符合地區需求，並降低居民佔用問題之景觀規劃，提供未來執行參考。</p> <p>6.已統一使用快慢分隔島。</p> <p>7.甲區彌陀路經與市府交通局確認得知 6 月 30 日前尚未動工，因此依據契約規定合約將不進行改善後續效評估工作。第三場民眾說明會已於 6 月 28 日辦理完成。</p>



單位	審查意見	回覆說明
	<p>理改善前後之績效評估，甲區彌陀路交通改善工程即將於 6 月 12 日第二次開標，預估將可順利決標，並於 6 月 30 日前動工，因此，甲區彌陀路改善前後之績效評估仍將請規劃公司賡續辦理。第三場民眾說明會，建請規劃公司於交通部限定之結案時程前儘速辦理完成。</p> <p>(2)甲區彌陀路改善後之績效評估實施時程，顯然無法於交通部限定之結案時程 96 年 7 月 10 日前完成，此部分該如何處理，併提請討論。</p>	
主席結論	<p>1.有關結案以及待辦事項處理方式等，請業務單位與規劃公司共同探討研究適當之解決辦法，依行政程序簽請 市長核可後續辦。</p> <p>2.本案因受交通部結案時程限制，請規劃公司按契約儘速辦理本案各待辦事項，並依據各委員審查意見修正本報告。</p> <p>3.本次報告內容審查通過。</p>	<p>1.遵照辦理。</p> <p>2.遵照辦理。</p> <p>3.敬悉。</p>