

第二章 國內各縣市類似道路相關資料蒐集與分析

2.1 各縣市相關案例問卷結果分析

為瞭解現行各縣市政府對於設有快慢車道分隔島道路交通管制之具體作法，用以擷取相關實務經驗及蒐集相關建議，規劃適合嘉義市相同類型道路之交通管制方案，本計畫透過問卷(詳附錄一所示)方式蒐集國內類似道路交通管制設施佈設案例，進行道路環境與交通狀況分析，以瞭解其交通管制措施，作為本計畫後續改善策略研擬與工程規劃設計之參考。

2.1.1 問卷回收情形

本計畫以 25 個縣市政府(含外島與離島)交通相關單位發放問卷，針對其所轄區域內是否有快慢車道分隔島之路型加以調查，透過傳真或 e-mail 方式回傳，共計回收 19 份問卷，回收率為 76%，表 2.1-1 所示為前述 19 個縣市區域內是否有快慢分隔島之佈設情形，其中有 5 個縣市無快慢分隔島之配置，6 個縣市具有中央分隔島且有快慢分隔島配置，2 個縣市具有中央標線分隔且有快慢分隔島配置，6 個縣市則兩者兼具，如圖 2.1-1 所示。

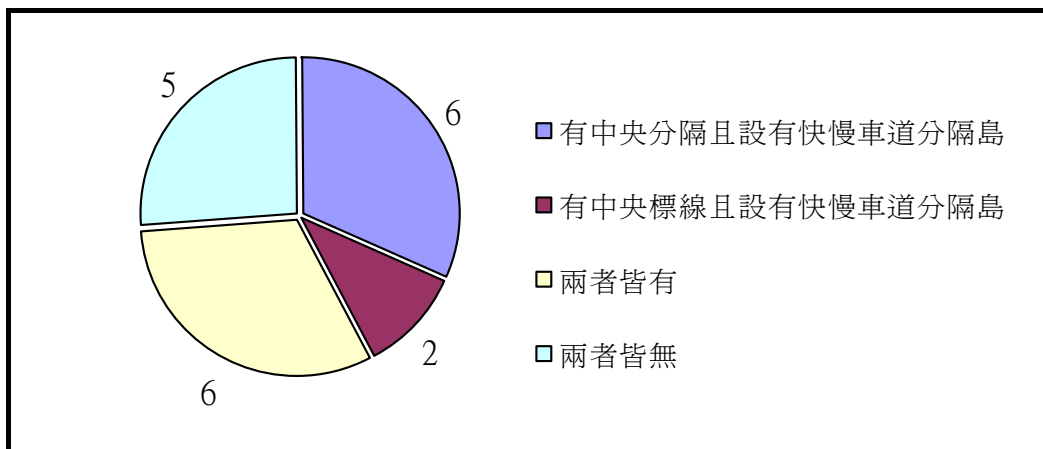


圖 2.1-1 各縣市路型配置示意圖

表 2.1-1 各縣市路型配置表

縣市別	路型配置			
	中央分隔且設有快慢車道分隔島	道路名稱	中央標線且有快慢車道分隔島	道路名稱
宜蘭縣	✓	宜蘭市外環道	✓	台 9 線純精路
台北縣	✓	新店市中興路	✓	新莊市思源路 中和市中正路
台北市	✓	辛亥路、中華路 愛國東(西)路	✓	敦化南路 新生南路
桃園縣	✓	台 66 平面路段		
新竹市	✓	公道五路	✓	竹光路
苗栗縣				
南投縣	✓	草屯鎮成功路 中興路		
台中縣	✓	台中港路		
台中市	✓	台中港路 環中路、市政路		
嘉義縣	✓	高鐵橋下道路		
台南縣			✓	南 18 鄉道 南 149 鄉道
台南市	✓	四草大道		
高雄縣	✓		✓	
高雄市	✓	民生路、中華路 民族路	✓	新莊一路 新生路
屏東縣			✓	屏東市中正路段
花蓮縣				
澎湖縣				
金門縣				
連江縣				

資料來源：本計畫整理。

2.1.2 交通管制情形

一、中央分隔且設有快慢車道分隔島

(一)快車道管制

圖 2.1-2 為具中央分隔且設有快慢車道分隔島道路對於快車道管制情形，由圖可知具備快慢分隔島路型之道路於快車道皆禁行機車共 12 縣市，且多數配置左轉專用道有 10 縣市，禁止右轉有 9 縣市，欲右轉之車輛需提前於上游路口進入慢車道有 7 縣市；專用時相方面則多基於各路口之實際情況考量，因此設置比例較其他管制方式為低。

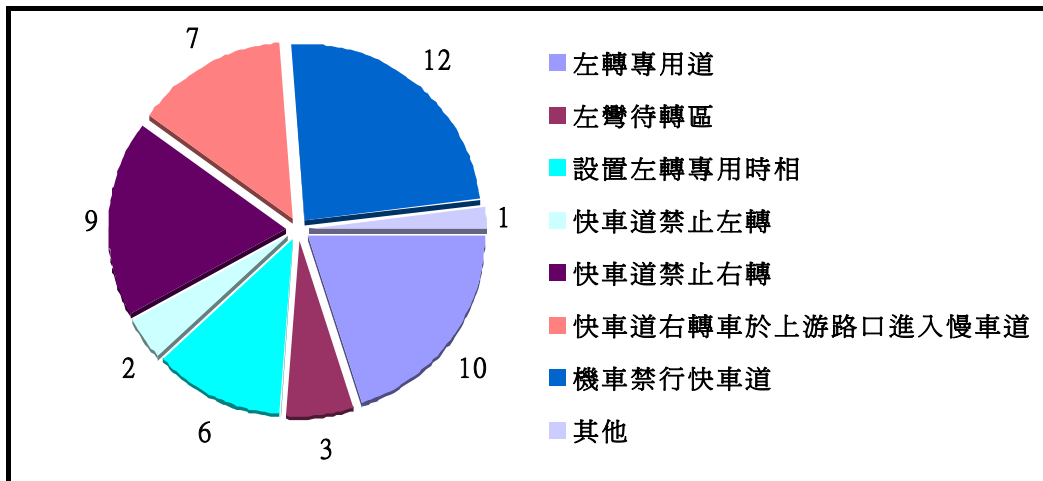


圖 2.1-2 中央分隔且設有快慢車道分隔島快車道管制情形

(二)慢車道管制

圖 2.1-3 為具中央分隔且設有快慢車道分隔島道路對於慢車道之管制情形，由圖可知具備快慢分隔島路型之道路於慢車道多禁止左轉有 11 縣市，且於路口劃設有兩段式左轉待轉區 12 縣市採用。

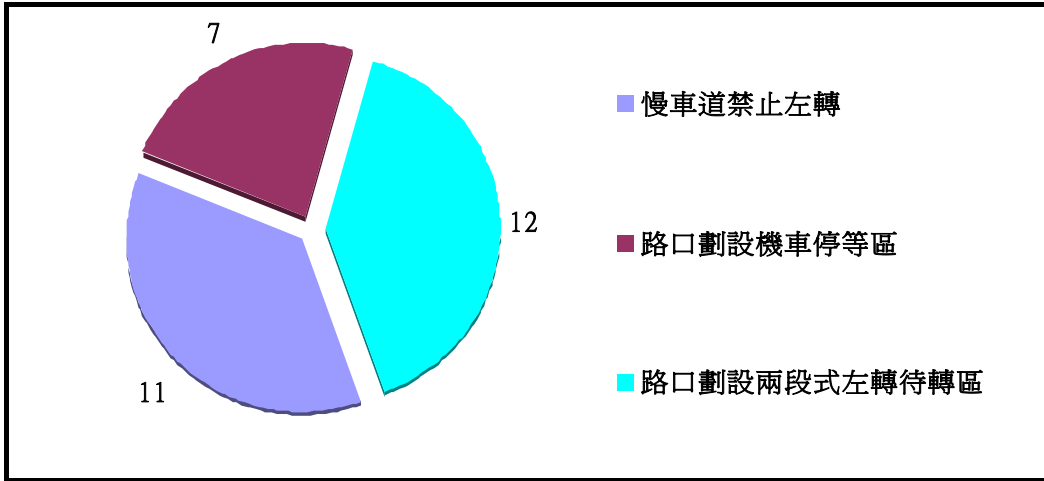


圖 2.1-3 中央分隔且設有快慢車道分隔島慢車道管制情形

(三)路口號誌管制

圖 2.1-4 為具中央分隔且設有快慢車道分隔島道路對於路口號誌管制情形，由圖可知多數路口皆為兩時相或三時相，四時相以上所佔比例較低有 2 縣市，另有部份縣市之時相設置主要針對路口交通流量而定，如遇左轉量過大時，則設置左轉遲閉時相。

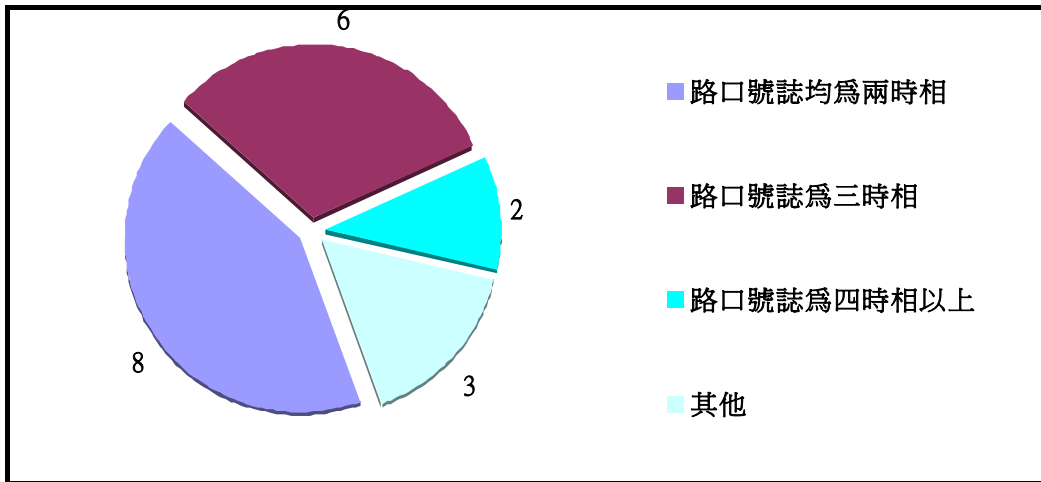


圖 2.1-4 中央分隔且設有快慢車道分隔島路口號誌管制情形

(四)「道路交通管理處罰條例」修正條文因應措施

圖 2.1-5 為因應「道路交通管理處罰條例」修正條文，各縣市對於相關之交通管制措施是否有具體改變作法，由圖可知多數縣市為維持現狀共 7 縣市，餘亦多配合修正條文或引用例外原則改變管制措施，含標誌及標線之修改。

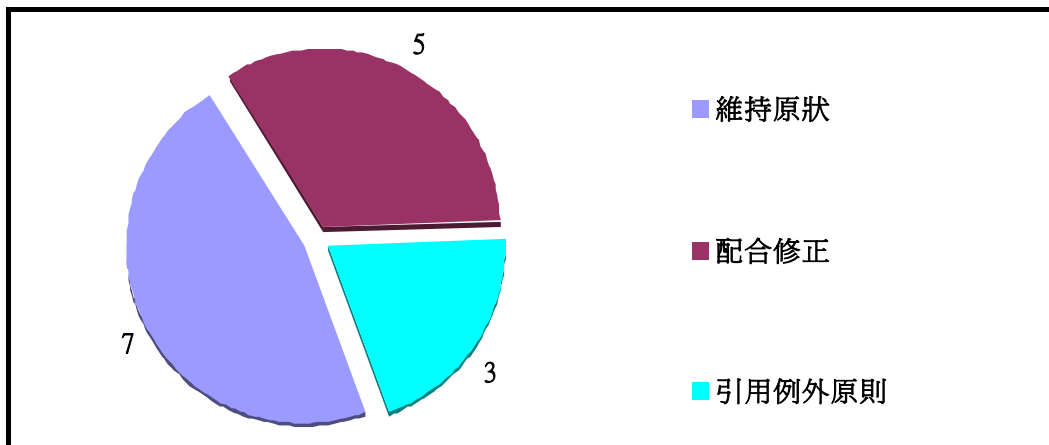


圖 2.1-5 中央分隔且設有快慢車道分隔島因應修正條文之管制措施

二、具中央標線且設有快慢車道分隔島

(一)快車道管制

圖 2.1-6 為具中央標線且設有快慢車道分隔島道路對於快車道之管制情形，由圖可知具備此種路型配置於快車道並非全面禁行機車共 7 縣市，少數配置左轉專用道 4 縣市，禁止左轉有 2 縣市、禁止右轉有 4 縣市比例相對降低。

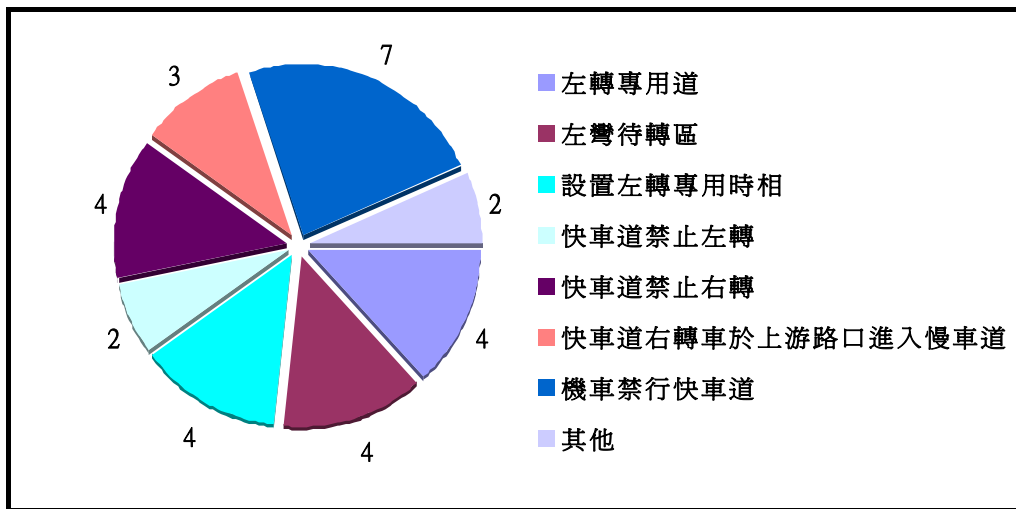


圖 2.1-6 具中央標線且設有快慢車道分隔島快車道管制情形

(二)慢車道管制

圖 2.1-7 為具中央標線且設有快慢車道分隔島道路對於慢車道管制情形，由圖可知此種路型配置多禁止機車直接左轉，同時劃設兩段式左轉待轉區。

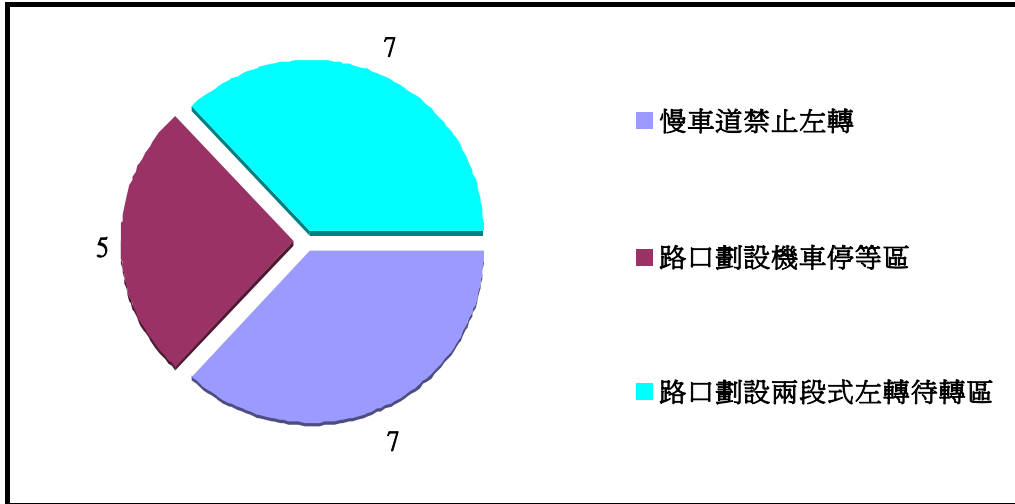


圖 2.1-7 具中央標線且設快慢車道分隔島慢車道管制情形

(三)路口號誌管制

圖 2.1-8 為具中央標線且設有快慢車道分隔島道路對於慢車道管制情形，由圖可知多數路口皆為設置兩時相或三時相，四時相以上之比例較低只有 2 縣市，另有部份縣市提及時相設置主要針對路口交通流量而定，配置適合之時相數。

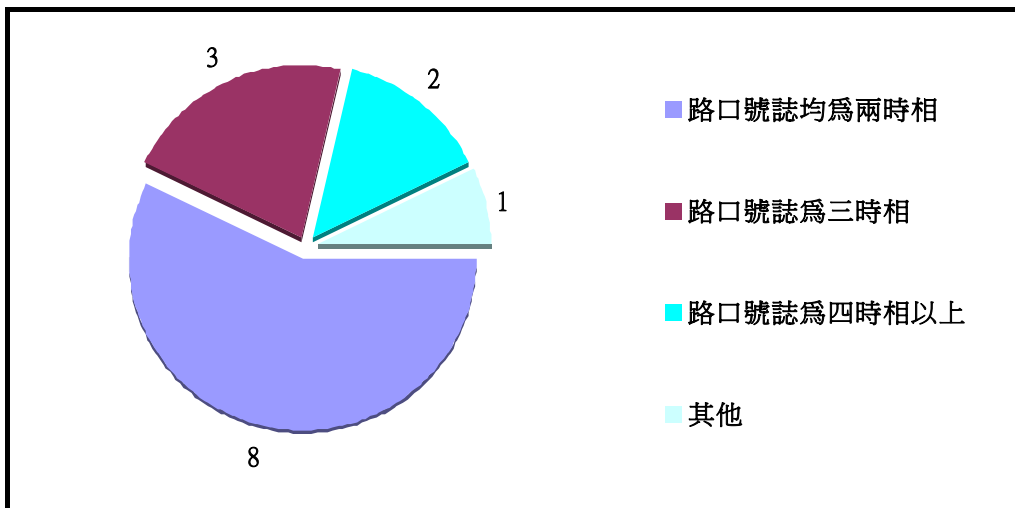


圖 2.1-8 具中央標線且設快慢車道分隔島路口號誌管制情形

(四)「道路交通管理處罰條例」修正條文因應措施

圖 2.1-9 為因應「道路交通管理處罰條例」修正條文各縣市對於相關之交通管制措施是否有具體改變

作法，由圖可知維持現狀有 3 縣市，餘配合修正條文或引用例外原則改變管制措施，含標誌及標線之修改。

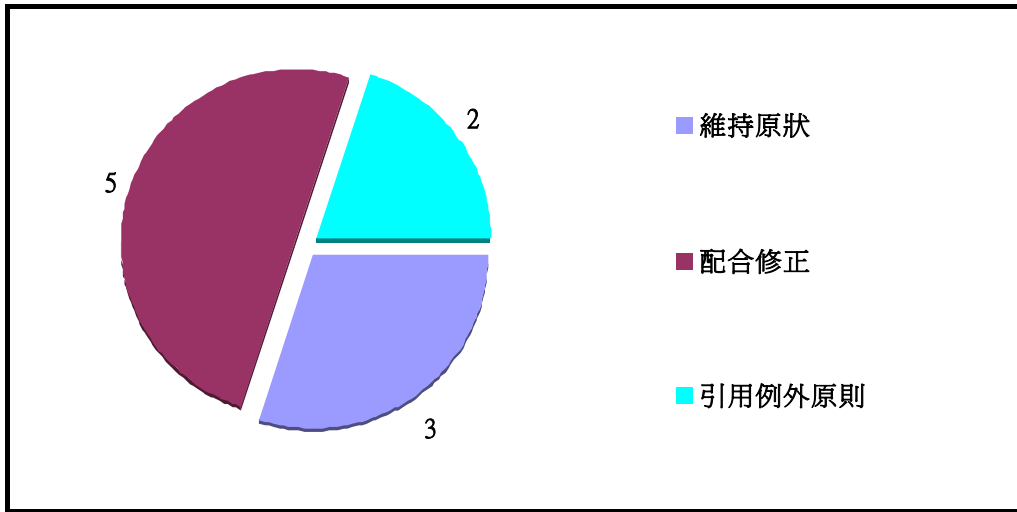


圖 2.1-9 具中央標線且設快慢車道分隔島因應修正條文之管制措施

2.2 案例實地參訪

經由 2.1 節之問卷分析結果得知，目前具中央分隔且設有快慢車道分隔島之道路計有 11 個縣市，而具中央標線分隔且設有快慢車道分隔島之道路計有 7 個縣市。為實地瞭解該等道路之交通管制措施現況，本計畫分別於中部與北部地區各選擇一城市(台中市與台北市)，安排嘉義市交通局相關業務承辦人員進行實地參訪。

2.2.1 台中市參訪

本計畫於 8/8(二)安排嘉義市交通局相關業管單位人員至台中市中港路進行實地參訪。中港路路寬 50 公尺，佈設中央分隔島，且快慢車道間亦以分隔島分離，每一方向佈設 3 線快車道、2 線慢車道，如圖 2.2.1 所示。



圖 2.2-1 中港路幾何佈設現況圖

經實地參訪得知，中港路沿線各路口主要交通管制措施如下：

- 一、快車道禁止右轉(如圖 2.2-2 所示)。
- 二、慢車道禁止左轉(如圖 2.2-2 所示)。
- 三、機車採兩段式左轉。

- 四、路口劃設機車停等區與左轉待轉區。
- 五、部分路口禁止左轉。
- 六、路口號誌多為四時相。
- 七、於臨近路口前之路段設有繞道標誌，提醒欲轉向之車輛提前進入慢(快)車道(如圖 2.2-3 所示)。
- 八、快慢車道間之匯流與分流,大多是利用路口進行，僅部分路段中有缺口，提供快慢車道間之匯流與分流。



圖 2.2-2 中港路轉向限制相關標誌佈設圖



圖 2.2-3 中港路繞道標誌佈設圖

2.2.2 台北市參訪與座談

本計畫於 8/9(三)安排嘉義市交通局相關業管單位人員至台北市中華路與敦化南路進行實地參訪。中華路為中央分隔且具快慢車道分隔島之路型，每一方向佈設 2 線快車道、1 線公車專用道，以及 2 線慢車道。敦化南路路寬 70 公尺，為中央標線分隔路型，快慢車道間則以較寬之分隔島分離，每一方向有 2 線快車道、3 線慢車道，往南方向快車道之最外側車道為公車專用道。以下分別說明兩道路主要交通管制措施：

一、中華路

- (一)快車道禁止右轉。
- (二)慢車道禁止左轉。
- (三)機車採兩段式左轉。
- (四)路口劃設機車停等區與左轉待轉區。
- (五)路口橫越中華路之行人穿越道線行經快慢車道分隔島時，多有行人庇護島之保護措施(如圖 2.2-4 所示)。
- (六)大部分路口皆禁止左轉。
- (七)大路口號誌多為三時相(含)以上。
- (八)快慢車道間之匯流與分流，主要是利用路口進行。

二、敦化南路

- (一)快車道禁止右轉。
- (二)慢車道禁止左轉。
- (三)機車採兩段式左轉。
- (四)路口劃設機車停等區與左轉待轉區。

(五)大部分路口皆禁止左轉。

(六)路口號誌多為三時相(含)以上。

(七)快慢車道

(八)快慢車道間之匯流與分流，大多是利用路口進行，僅部分路段中有缺口，提供快慢車道間之匯流與分流。



圖 2.2-4 中華路行人庇護島

2.3 分隔島封閉案例探討

目前彌陀路與忠孝路部分路段皆有分隔島缺口過於密集而有危險之虞。因此本案於規劃彌陀路與忠孝路長期改善方案時皆有提出封閉部分中央分隔島缺口之規劃。

封閉分隔島缺口可保障用路人及當地居民的安全，實屬立意良善。但因對當地居民進出道路方便性產生衝擊，反易招致反對。雖然本案所規劃封閉之分隔島缺口皆經審慎評估且皆係考量安全因素而予以封閉；但因本市對於封閉分隔島的相關經驗較為不足，且相關流程尚未建立，為恐落實封閉分隔島工作時因民眾反對而窒礙難行；因此有必要取法國內其他縣市相關成功案例以作為未來實務工作推行參考。本計畫乃蒐集台南市與台北縣封閉道路分隔島經驗，整理分析兩縣市分隔島封閉的流程，並比較兩縣市的異同，作為未來嘉義市推動參考。

(一)台南市

民國 91 年交通局推動分隔島不當缺口封閉與調整，封閉程序首先由交通局內部評估並選定危險分隔島缺口後，於道安會報提出危險分隔島缺口清單。

道安會報決議委請危險分隔島缺口所在地之區公所召開說明協調會進行說明。區公所人員召開協調會時乃針對危險分隔島缺口封閉原因進行說明，並提出改道方案，並由交通局提供分析說明資料，區公所雖不參與方案規劃，但參與溝通程序。協調會完成後，區公所彙集與會者的意見送回交通局。

若協調會無共識則交通局再進行評估，協調會有集體共識，則交通局於道安會報中提出討論，其中若反對封閉缺口，原則上將不封閉分隔島缺口，若贊成封閉缺口，道安會報中再討論分隔島缺口封閉適宜性，若道安會議結論為封閉分隔島缺口，則交通局逕執行分隔島封閉工作；若否，則不執行分隔島封閉。整體分



隔島封閉流程圖如圖 2.3-1 所示。

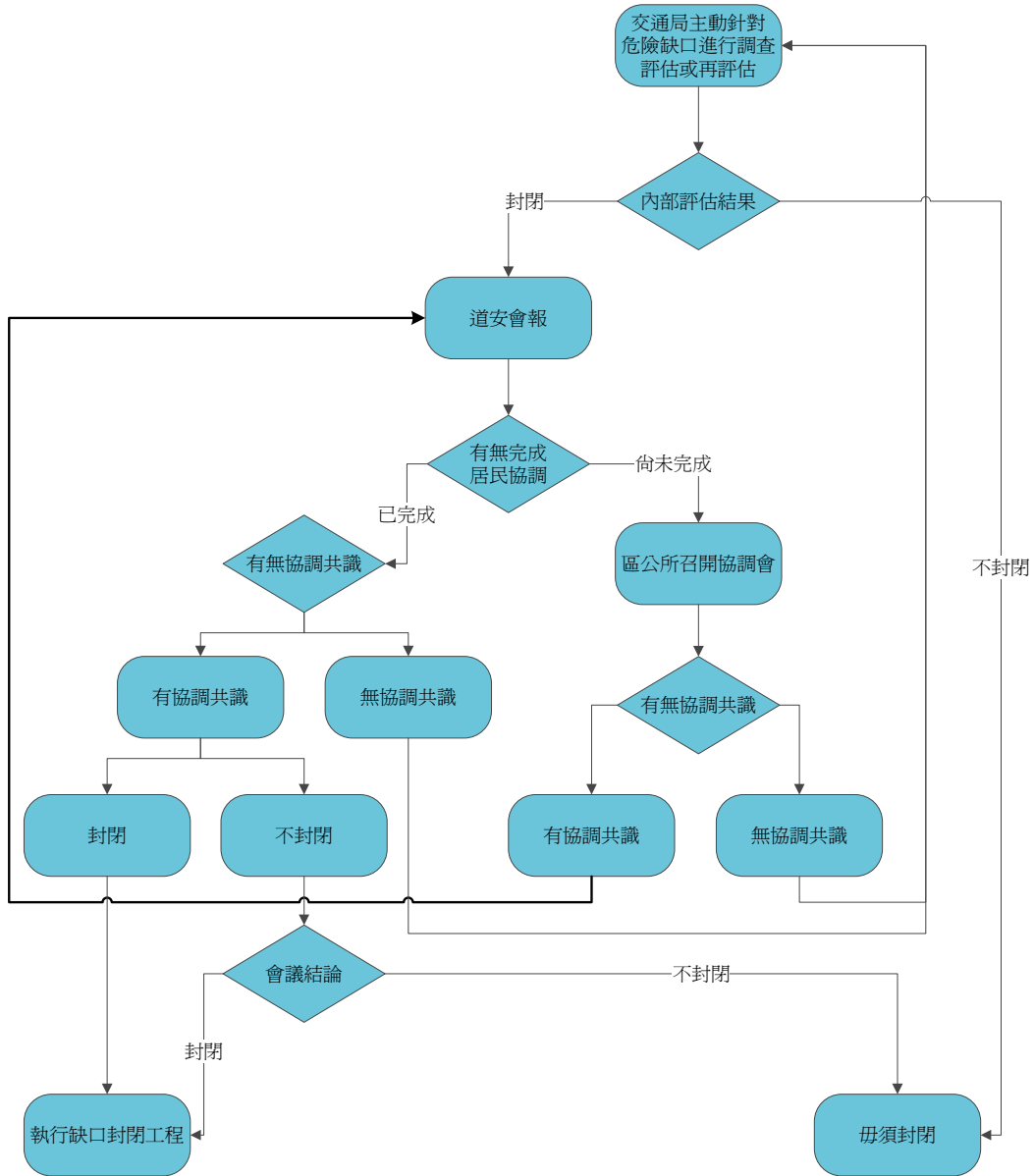


圖 2.3-1 台南市分隔島缺口封閉參考流程

(二)台北縣

台北縣封閉分隔島缺口流程與台南市大相逕庭。首先於封閉動機方面，台北縣交通局並不主動針對縣內分隔島缺口進行是否封閉評估工作，而是民眾或民意代表委託後才進行分隔島缺口封閉研究，交通局完成內部評估後送至道安會報提出討論，道安會報討論後委請道安委員與相關承辦、民眾或民意代表協同勘查。並於勘查完畢後再於道安會議中提出討論，最後做出封閉與否結論，若決議封閉，則於三個月期間，採取阻隔的方式，利用紐澤

西護欄等暫時封閉缺口。由於不以逕行封閉方式執行，保留缺口開放彈性，若民眾反彈聲浪過大，則視情況取消分隔。若民眾無激烈反應，則於三個月後執行實體封閉工作。

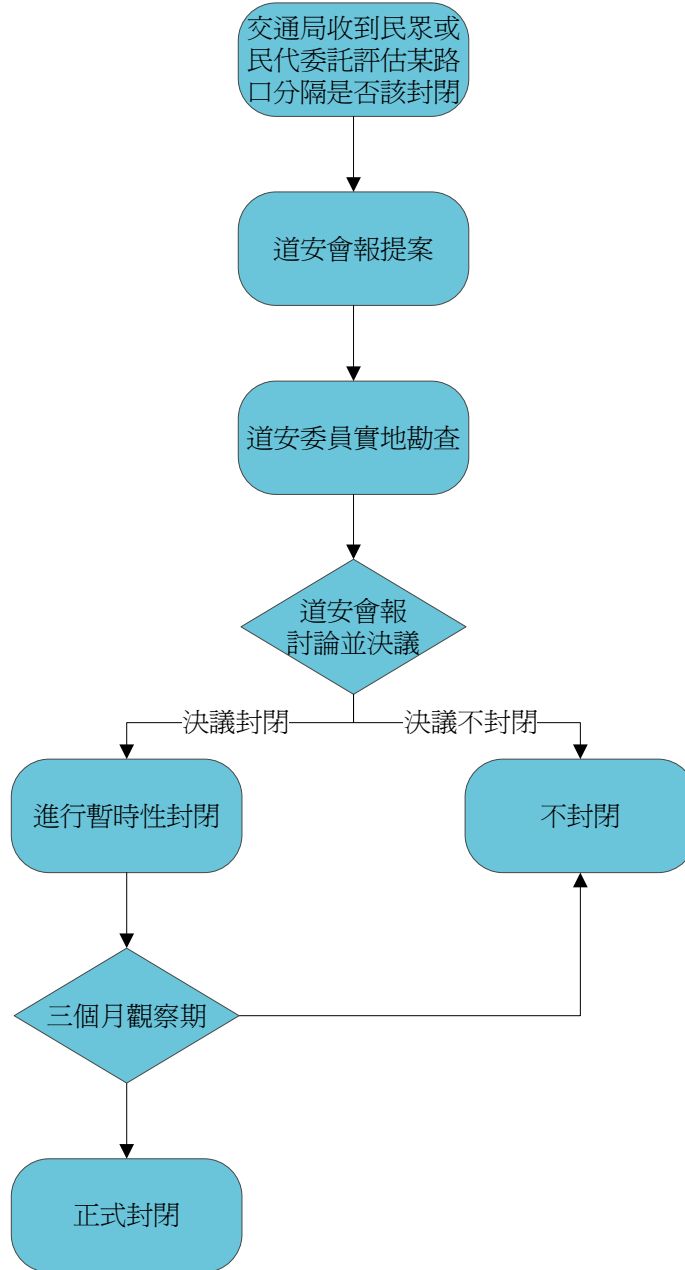


圖 2.3-2 台北縣分隔島缺口封閉參考流程

由於分隔島缺口封閉對民眾影響大，因此兩縣市於執行分隔島封閉時亦有針對個案進行調整情況，亦即實際執行時需參考當地民情與交通狀況進行工作程序調整，方可將阻力減至最低。

