

第一次專家學者座談會會議記錄_951211

專案名稱	嘉義市忠孝路暨重要道路交通改善委託規劃設計監造案
會議時間	95年12月11日(一)10:00
地點	鼎漢顧問公司
主席	張局長朝能
與會人員	如簽到表
記錄	李尚諭
會議名稱	第一次專家學者座談會
討論事項	
<p>(一) 羅孝賢教授：</p> <p>就之前對嘉義的觀察，在談設計問題之前不應太快切到細節，例如世賢路忠孝路的道路過大，像是三個路口在運作，已經超乎人的尺度是車的尺度，應先瞭解當初的道路定位為何，兩側發展的目標？都市計畫發展的願景與未來路段改善以及路口道路配置，先定位再分配空間，從交通觀點歸納以下幾個問題：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 進行道路功能分類的檢討，忠孝路上太多小路口，很難當作一個路口處理，幹道上面的破口太多要再檢討，例如哪些路要封掉以減少橫交之道路。 2. 研究範圍之肇事比率高的原因？先做釐清，從事故原因來看，分為兩個路口太大且相交道路尺寸太懸殊，路口太大造成號誌設計不良，像是時比以及清道時間可否讓行人一次通過等。 3. 各種運具跟行人的動線釐清出來，像忠孝路保健路路口右轉引道設計反而製造衝突點，應在路口前設置而不是在路口處。 4. 道路規範中快車道禁右慢車道禁左，以高雄為例，因大客車比例較高，開放快車道右轉，先探討嘉義有無地區特性或是交通上之考量。 5. 世賢路為多織路口，行人穿越動線困難，行人事故的情況應多做著墨，行人穿越如何處理，如何簡化路口？ 6. 就公車而言分為兩部分，第一劃設公車專用道，使車流單純化減少干擾，第二可達到類似槽化效果，減少潛在的衝突。 7. 引道的開口要怎麼開，交通流量不大的其況下設置號誌有點浪費，但應考量引道設置的位置。 8. 在政策的推動上必須有些手段 <p>(二) 王義川教授：</p>	

1. 首先先瞭解道路功能分類對於忠孝路、博愛路、世賢路三條道路之定位？
2. 從傳統公路設計的觀念，建議將中央分隔加寬，縮小快慢分隔島，做法與台北市中華路很類似，並把原來的配置找出來。
3. 肇事資料部分，應把肇事事故釐清，例如快慢之間變換側撞的狀況，以及發生事故的正確位置。
4. 忠孝路若以路口轉向量分析服務水準會有高估之現象，建議用延滯來評估較為貼近。
5. 耐斯開發的停車場出入口設置有問題，造成行車動線混亂，未來在忠孝路兩側陸續會有大型開發案，停車場出入口會衍生新的問題，應納入規劃考慮。
6. 公車專用道的客運調度場總站在忠孝路，公車通過量高但班次不多，建議配置公車專用道，配置得方式可以採用敦化南北路快車道外側或是中華路在慢車道。市府先決定整個道路發展，然後跳脫現有的配置。
7. 人行道被佔用之問題可以像高雄美麗島大道行人的淨空間方式處理，用崁燈設施區隔開來，相信未來嘉義市也可朔造成星光大道、城市光廊。
8. 建議時間允許情況下先分段擬定初步方案與民眾溝通，辦民眾說明會。

鼎漢公司陳副總經理：

1. 忠孝路的道路定位為省道，道路以車行為考量，在忠孝路上除了忠孝路與世賢路路口之外，其他的橫交道路都很狹小，此乃道路結構的問題，因應當地的需求。
2. 以人為本的想法，提供一個人行空間，引申到嘉義市符合地區特性尺度要多少是可接受的，或是引進人行設施。
3. 按照程序我們將辦理民眾說明會。
4. 短期先做路口路段的改善，大眾運輸導向屬未來可行方案納入長期規劃。

(三) 吳宗修教授：

有關道路配置有以下幾點看法：

1. 中央分隔島的綠帶加寬，兩側人行道加寬，多餘的空間還可規劃停車格位。
2. 公車專用道可共用中央綠帶，可藉由流量調查推算左轉所需儲車空間。

鼎漢公司陳副總經理：

1. 我們預留了幾個綠帶集中的方案，有點像建國南北路預留的發展區，功能上因聯絡道需要有快慢分隔，若慢車道需求比較大時將壓縮中間的綠帶，規劃上與功能跟未來需求有關。
2. 圓環的部分最主要的問題是機車，機車動線不好處理，但有機會設計成簡單的

路口，有些路可以處理規劃尚須考慮沿街面的處理，但因應地方性的需求造成地方特殊的狀況。

(四)陳茂南(書面意見)：

- 1.嘉義市區道路系統中主要幹道與一般道路之寬度差距過大，以致在路口處出現諸如：路口空間過大、動線凌亂、號誌效率不佳、交通事故頻繁等問題，這些問題多源自於系統上之不調和，因此在尋求解決方法時，也需要系統性之思考，並作整體及全面性之規劃。
- 2.對於幾條寬度數十公尺以上之幹道，其橫斷面設計必須調整，將所有主要車流彙集在中央路段，並將多餘之空間配置於兩側設置圓道、自行車道或人行道，並視需要規劃路側分隔式之停車空間，以有效利用道路寬度之優勢。
- 3.舊市區商業區內之道路因寬度較小，應考量以設置單行道或限制兩旁路邊停車之方式，來順暢車流並爭取施設行人步行空間，車用與人用之道路空間應有明顯區隔〈必要時可使用不同顏色之路面〉，以規劃各種交通動線。
- 4.對於主要幹道中部分動線複雜但各方向交通量均不大之路口，可以考量規劃新形式之圓環，來提升路口之效率。
- 5.主幹道之景觀應配合作整體之規劃改善，植栽不宜臨列於交通導緣石兩側，而應善用守法引入開闊視野與活潑之景觀植栽意象，以強化整體用路品質。
- 6.研究分析數據上應增補路口之延滯與服務水準分析，肇事資料應有詳細之肇事原因分析說明，並應準備大比例尺之全市道路系統現況圖，俾作整體性之規劃。

(五) 嘉義市交通局交通工程課盧課長：

- 1.因居民抗爭，無法取消圓環，但可藉由時制時相的調整舒緩衝突。
- 2.請鼎漢規劃短中長期改善的方案。

(六) 嘉義市交通局交通行政課：

- 1.現況的公車設在快車道上，希望透過大家經驗討論公車站位的適當性？

(七) 嘉義市交通局局長：

- 1.未來還需要借重各位專家學者的經驗。
- 2.本會議屬座談會性質，不做會議結論。



嘉義市忠孝路道路交通改善第一次專家學者座談會簽到單

開會時間：95年12月11日(星期一)上午十時零分

開會地點：鼎漢國際工程顧問股份有限公司(台北市信義區松山路130號5樓403會議)

主持人：張局長朝能

張朝能

姓名	單位	出席者簽到
張新立	國立交通大學運輸科技與管理學系	
吳宗修	國立交通大學運輸科技與管理學系	<i>吳宗修</i>
羅孝賢	淡江大學運輸管理學系	<i>羅孝賢</i>
王義川	稻江科技大學運輸與物流學系	<i>王義川</i>
陳茂南	交通部運輸研究所運輸工程組	
張開國	交通部運輸研究所運輸安全組	
李忠璋	公路總局養路組	
	交通部道安會	
	嘉義市政府交通局交通行政課	<i>盧家慧</i>
	嘉義市政府交通局交通工程課	<i>盧本能</i> <i>陳淑萍</i> <i>張則斌</i>
	嘉義市政府警察局交通隊	
	鼎漢國際工程顧問股份有限公司	<i>陳文富</i> <i>邱建勳</i>

謝朝陽
傅信良

李尚諒 *王政宏* *顏智淵*



第二次專家學者座談會會議記錄_960201

專案名稱	嘉義市忠孝路暨重要道路交通改善委託規劃設計監造案
會議時間	96年2月1日(四)10:00
地點	嘉義市政府六樓第二會議室
主席	張局長朝能
與會人員	如簽到表
記錄	邱建彰
會議名稱	第二次專家學者座談會
討論事項	
<p>(一) 顏秀吉教授：</p> <p>就規劃單位提供之書面資料及簡報內容，歸納以下幾個問題：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.現況的交通問題是都市計畫規劃的關係所造成。 2.簡化車流轉向的規劃理念可以接受，不僅有利於提昇路口使用效率，更可增加行人及車輛的交通安全。 3.車道車流轉向繞行應妥善規劃，並應設計相關標誌標線以供導引，民眾駕駛觀念則需時間適應。 4.中長期的改善方式變化較大，且封閉部份開口，對於民眾的反彈會較大，應採用漸進式的作法，並召開相關的地方居民說明會宣導民眾週知。 5.部份路口慢車道幾何配置允許大型車利用慢車道右轉時，短期規劃時即不應開放大型車在快車道右轉。 6.中長期建議朝單一路口改善方式發展，規模較大的路口應儘量調整路口尺寸，以符合未來都市發展需求。 7.單一路口設計時，因忠孝路路幅較寬，應考量路口淨空所需時間。 	
<p>嘉義市政府交通局張局長：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.忠孝路-世賢路-新生路口，已先行改善實施快車道禁止右轉及慢車道禁止左轉，相關標誌牌面已設計施作完成。 2.部份路段慢車道，較接近路口端停車格位，已開始檢討塗銷，以利車流通行及轉向。 	
<p>鼎漢公司陳總經理：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.忠孝路現況慢車道，除新生路-義教街北上慢車道(耐斯廣場前)已拓寬外，其他路段慢車道現況路幅不足，且路側有停車格畫設或允許停車，導致大型車轉向 	

不易，並且在前次忠孝路地方說明會時，已有居民提出反對意見。

2. 單一路口或多路口等二規劃方案，因應未來發展、交通安全、路口效率及法規層面因素，本公司評估後認為採單一路口設計方案較佳。
3. 單一路口清道時間的考量，依據速限及路寬計算出忠孝路橫交道路的清道時間約為 7 秒，以一般黃燈 3 秒全紅 4 秒的運作方式，應為可接受範圍，本公司將納入時制計畫規劃設計考量中。

(二) 艾嘉銘教授：

1. 就目前的規劃方案中，若允許大型車於快車道右轉，則在執行面上會有無法落實的困難。
2. 就規劃設計方案，個人認為採用單一路口設計是較安全及有效率的方式。
3. 就改善方案的進行步驟，在路口或路段的幾何調整時，應先採用較為彈性的設施方式，試行一段時間，待駕駛習慣後才改為實體改善，是屬較安全的作法，亦較不會引起居民反彈。
4. 規劃方案中是否可以考量用時制計畫來管控衝突點。
5. 既有路口封閉時，易引起居民反彈，應以交通錐等軟性分隔方式，逐漸的封閉較易被民眾接受。
6. 短期改善方案應考量未來中長期的規劃方案，以避免民眾適應性及相互違背的情事。
7. 行人的問題應納入分析考量中，行穿線與設施帶須確保行人動線安全與順暢。

鼎漢公司陳總經理：

1. 快車道的設計是採用「禁止右轉」的方式，另以附牌「大型車除外」來例外開放，以解決大型車右轉動線。
2. 行人的問題皆有納入規劃設計中加以考量。

(三) 王義川教授：

1. 中長期大眾運輸方案，若採用中央設置公車專用道方式，則對老人及小孩等使用者而言較不方便，且對小型車轉向亦較不易。
2. 現況公車的停車彎設置於快車道路側，部份設計不當，公車停靠時不易完全停車，易影響主線車流。
3. 混合車道應不可超車，故不宜設置太寬車道，以避免肇事時鑑定會有瑕疵，產生同一車道超車疑問。
4. 引道封閉後，對於既有動線運作會較不順暢，可採用號誌分隔的方式區分車流動線，即可減少動線間之衝突。

- 5.清道時間設置 7 秒，對地方特性較不易接受，須透過調整倒數計時器顯示角度，以避免橫向車流搶時間。
- 6.肇事資料應納入分析中，反應在改善方案呈現，並回饋到何種改善方式可以解決哪些肇事問題。
- 7.較寬的慢車道設計，在嘉義地區易產生逆向違規的情形發生。

鼎漢公司陳總經理：

- 1.公車專用道的設計，主要是預留未來發展 BRT 及大眾運輸時使用，目前短期未有公車專用道的需求時，則留設做為綠帶使用，未來可在不減少既有車道數下提供公車專用道。
- 2.引道若只是用號誌區隔車流，實際運作較無強制性，怕仍有駕駛違規闖越。

(四) 嘉義市交通局交通工程課盧課長：

- 1.中長期改善方案，應配合未來重大工程改善一併施作，例如未來忠孝路下方的污水下水道系統。
- 2.在沿街商業考量下，卸貨車位的設置應一併檢討，特別在中長期規劃採用較寬人行道及設施帶時。
- 3.漸進式的改善方式較為可行。
- 4.忠孝路及博愛路目前的公車站設置於快車道外側，於法不符，除博愛路因快車道外側仍有機慢車行駛，故可視為非快車道外，忠孝路則在適法性上有所疑慮，請規劃單位納入規劃設計考量分析中。

(五) 嘉義市交通局張局長

- 1.感謝與會專家學者寶貴意見，請規劃單位納入規劃設計考量中。
- 2.本會議屬座談會性質，不做會議結論。



嘉義市忠孝路道路交通改善第二次專家學者座談會簽到單

開會時間：96年02月01日(星期四)上午十時零分

開會地點：嘉義市政府六樓第二會議室(嘉義市中山路199號)

主持人：張局長朝能

姓名	單位	出席者簽到
張朝能	嘉義市政府交通局	張朝能
何志宏	崑山科技大學不動產經營系	
顏秀吉	逢甲大學交通工程與管理學系	顏秀吉
艾嘉銘	逢甲大學交通工程與管理學系	艾嘉銘
王義川	稻江科技大學運輸與物流學系	王義川
張開國	交通部運輸研究所運輸安全組	
李忠璋	公路總局養路組	
	交通部道安會	
	嘉義市政府交通局交通行政課	郭進盛
	嘉義市政府交通局交通工程課	盧本能、張喬閔、 賴展能
	嘉義市政府警察局交通隊	
	鼎漢國際工程顧問股份有限公司	陳文富、 的專劃