人行環境政策發展與建置重點

內政部國土管理署 簡任正工程司于維靜

1 前言

2 政策方向

3 建置重點

4 未來道路的優先任務

5 願景

前言

-為什麼要推動人本

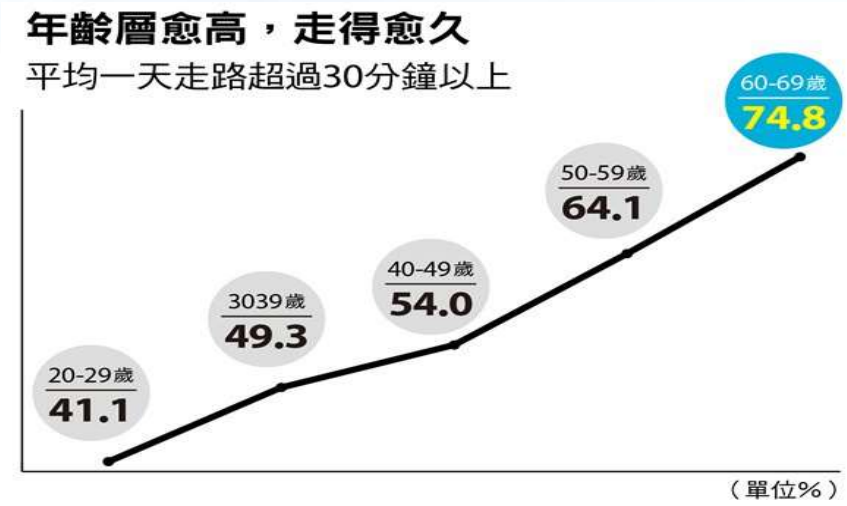
- 衛生福利部表示四成民眾偏好以走路為日常生活運動。
- 世界衛生組織表示，身體活動可從日常生活中時時執行、處處落實，其中，走路是最容易被實踐也是最為推薦的身體活動。
- 國民健康局表示「健走」的好處很多，可以預防及改善心血管疾病、糖尿病、代謝症候群等慢性疾病、控制體重、預防骨質疏鬆、預防跌倒、更可紓解壓力，以步代車，經濟又環保！

台灣街景

相片來源：
GOOGLE網路

太委屈！生活在台灣常常「無路可走」

康健雜誌



行人最頭痛路況排行榜

沒有人行道	**44.8**
容易跌倒（人行道凹凸不平）	36.8
連汽機車都要來搶道（違停）	36.6
騎樓有攤販、堆滿雜物	33.5
汽機車太囂張（亂竄、不禮讓行人）	30.7
騎樓高低不平	25.6
路上易踩到「黃金」（還有許多不知名的東西）	22.0
沒有路樹遮蔭	21.5
路面積水	14.4
一天到晚施工	11.8

（複選，單位%）

現況問題-無路可走

現況問題-路口穿越困難

聯合報系 願景工程 努力讓台灣更好

體檢行的正義 | AI時代 | 世代共好

走不完的斑馬線 行人號誌、停等區要友善高齡者

聯合報系 願景工程 努力讓台灣更好

體檢行的正義 | AI時代 | 世代共好

北市公園、學校路口清晨延長行人綠燈秒數

圖為女義警扶持行動不便的老人過馬路情形。聯合報系資料照／記者楊德宜攝影

聯合報系 願景工程 努力讓台灣更好

體檢行的正義 | AI時代 | 世代共好

車流裡枴杖輪椅的驚險日常...政府官員看到了嗎？

現況問題-人車衝突

A柱擋視線　黑車左轉彎撞倒步行婦人

建立時間：2019/02/19 07:13

(新增：過音影片)

高雄市新興區昨日深夜發生汽

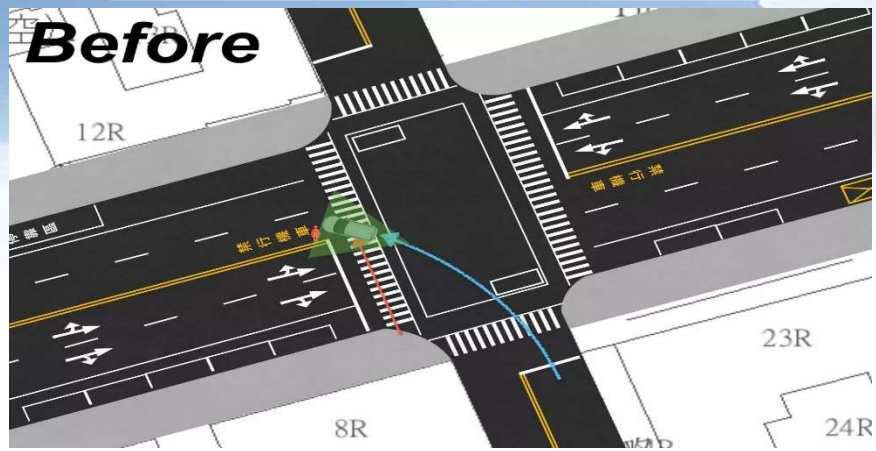
學童穿越挨撞 出事斑馬線將塗銷

讚 0　分享

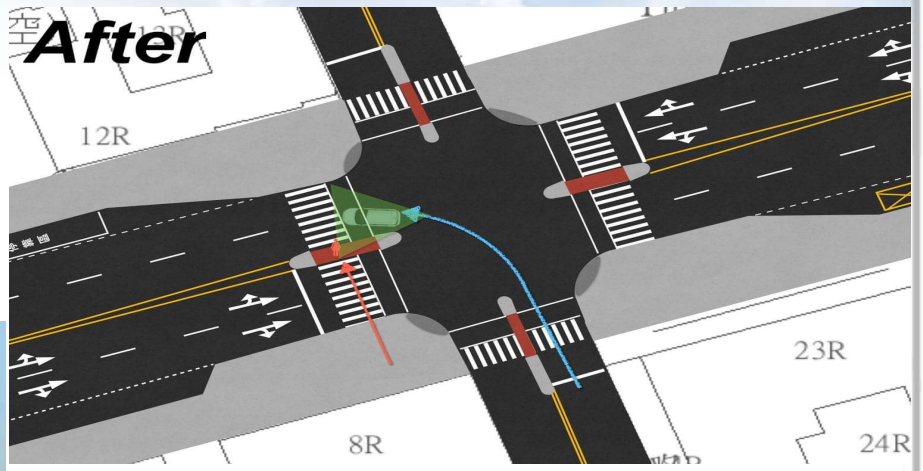
2019-02-19 00:44　聯合報 記者陳靖宜／台北報導

在車流量大的道路上有斑馬線卻無交通號誌，導致行經學童遭撞受傷。圖／應曉薇辦

現況問題-缺少庇護島



左轉車從後方追撞行人



現況問題-緊臨路口的行穿線

人行道無障礙斜坡，雨天積水

待轉區？待撞區

等到懷疑人生，汽機車不讓行人

待轉區還是「待撞區」？ 兩段式左轉又戰起來了

為什麼我們要以人為本?

移動的平權

都市人本交通理念之落實係屬於「人性關懷」實現的一環，

目的為確保為人類的移動與空間使用安全能夠獲得保障，讓所有的人都能夠公平、自然且尊嚴地參與社會活動。

人性化的人本交通

從以往「車輛」為道路空間主角的觀念，逐漸轉變為以「人」為空間主角之思考模式

起源於交通發展過程中對環境及使用者之省思，強調人性化之都市空間與運輸系統相互結合，並兼顧民眾的安全與環境的負荷。

人性化的人本交通

行人類型
一般人
男性
女性
行動不便
身心障礙者
高齡者
幼童
暫時性行動不便
生病受傷
孕婦
推嬰兒車
攜行大件物品
其他
其他
左撇子
嬰兒
外國人

建立人本街道的共識 / 每個人都有自己的街道環境願景

「一個城市，若是為了車輛與交通來規劃，就會得到車輛與交通；若是為了人與場所來規劃，就會得到人與場所。」

「通用設計理念應用於市區道路暨附屬設施及人行環境改善之探討」研究報告 -趙家麟教授(103-105)

方便車輛使用的街道

支持步行的生活街道

新聞

舊金山靠數據找出超危險十字路口，改善1成車道來預防7成車禍

城市中自行車常與汽車共用車道，舊金山每年就有30名自行車騎士與汽車發生碰撞事故導致傷亡，超過200人重傷，舊金山政府如何善用數據來降低這些路口自行車車禍呢？

文/ 何維洞 | 2017-10-15 發表

讚 5 萬 按讚加入iThome粉絲團 讚 323 分享 G+

❖ Vision Zero

- ❖ 在2016年8月，舊金山市長Edwin Lee簽署了一項行政命令，以一項有效減少事故傷亡的計畫**Vision Zero**，來改善舊金山十字路口的安全，**目標是要「在2024年之前，將汽車與自行車、行人的碰撞事故死亡人數，減少至0人」，打造自行車友善城市。**

紐約交通局介紹四項vision zero零死亡願景的工程改善項目：
簡化路網，
縮短行人過馬路，
增加可視度，
及增加交通安全。

一個不能少！！

每位街道工作者都是街道醫生

每位市民的生命都掌握在您我的手上

瑞典道路管理局交通安全負責人汀威爾認為，道路工程師承擔的生命重量，一點也不輸醫護。他甚至借用醫護人員的「希波克拉底誓詞」（註）強調交通系統提供者的責任。

註：我願盡余之能力與判斷力所及，遵守為病家謀利益之信條。

(天下雜誌-未來城市)

從車本城市到人本城市

「通用設計理念應用於市區道路暨附屬設施及人行環境改善之探討」研究報告-趙家麟教授(103-105)

- 一個城市，若是為了車輛與交通來規劃，就會得到車輛與交通；若是為了人與場所來規劃，就會得到人與場所。

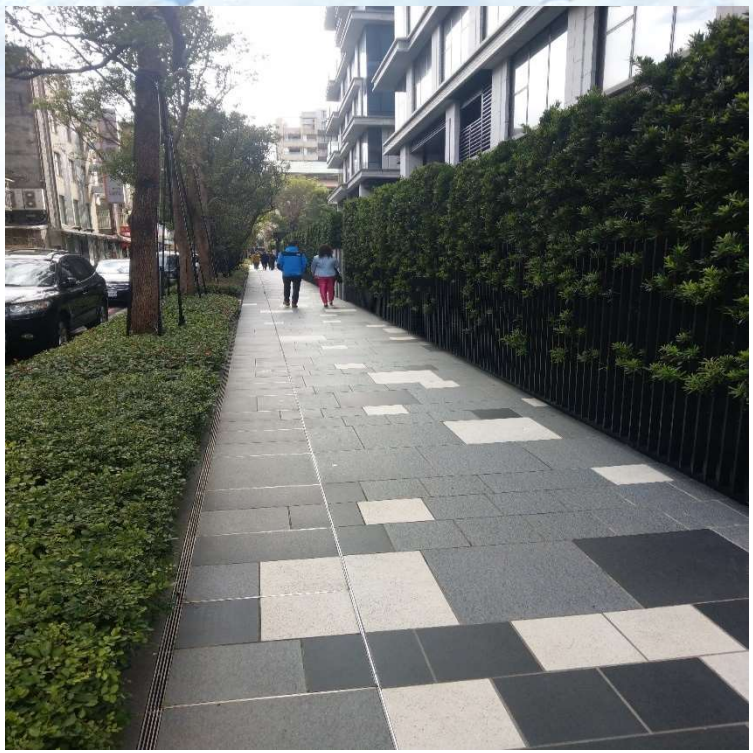
- 以「通用設計」與「完全街道」概念提出新的街道設計四大目標

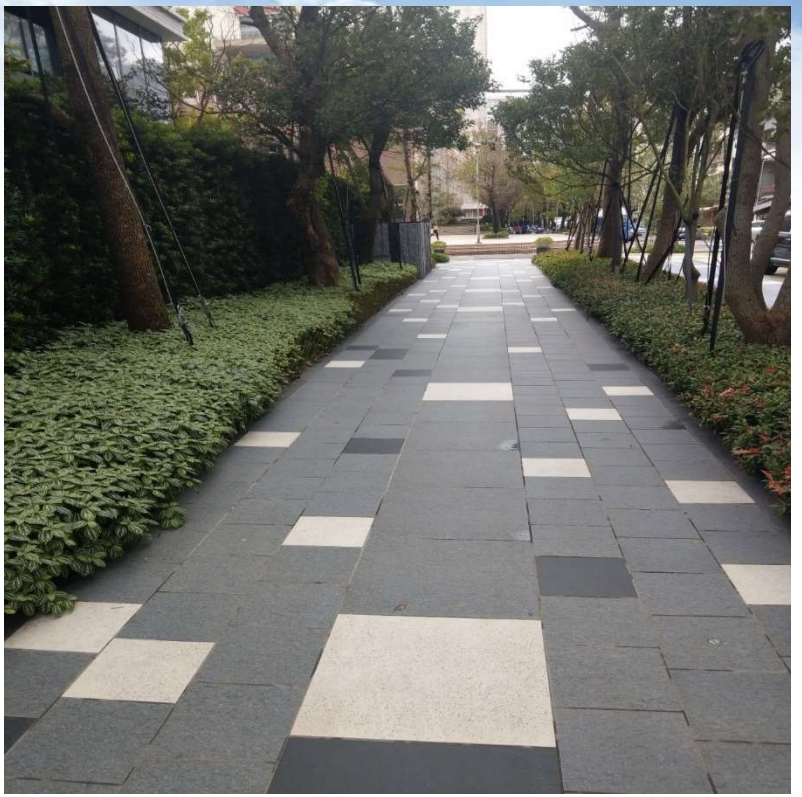
（一）更周全的道路分級
（二）更人本的行車速率設計
（三）更公平合理的道路斷面
（四）更安全的行人穿越

你希望的市區道路

你希望的市區道路

你希望的市區道路





政策方向

步行城市？

- 怎樣的城市才能讓**經濟繁榮成長？市民安全健康？後代永續發展**？對於美國都市規劃師傑夫·史貝克（Jeff Speck）來說，這三個問題有一個共同答案：**「適宜步行的城市」**

- 傑夫·史貝克（Jeff Speck）認為，一座城市若要讓人願意「走」，應先滿足四個條件：
  - **走起來有用**：日常生活中需辦的大部分事務，應讓市民適宜以步行達成。
  - **走起來安全**：街道的設計，不但必須保護行人免被車子撞上，還得讓行人打從心理上感到安全。
  - **走起來舒適**：街道應打造為「戶外的客廳」，而非開敞廣闊的空間。
  - **走起來有趣**：人行道旁，應排列著具備友善面貌的獨特建築物。

立法緣起-行人交通安全設施條例

行人優先交通安全行動綱領

行政院112年5月25日通過「行人優先交通安全行動綱領」報告，從工程、教育、監理及執法四大面向，結合跨部會與地方政府力量，完善行人通行環境，以改善行人交通安全。

行人交通安全政策綱領

行政院復於112年8月17日通過「行人交通安全政策綱領」，請內政部會同交通部加速研議「行人交通安全設施條例」，明文規範各級政府權責，每年公布績效指標列入評比，俾各級政府落實行人交通安全改善工作。

立法目的-行人交通安全設施條例

保障行人用路安全，確保人行動線連續與障礙物排除。

人行面臨問題

- 路口設施不良
- 人行道欠缺
- 步行環境未串連
- 障礙物阻斷影響通行

計畫研擬

- 中央訂定「行人交通安全設施」**推動計畫**
- 地方訂定「行人交通安全設施」**改善計畫**

改善策略

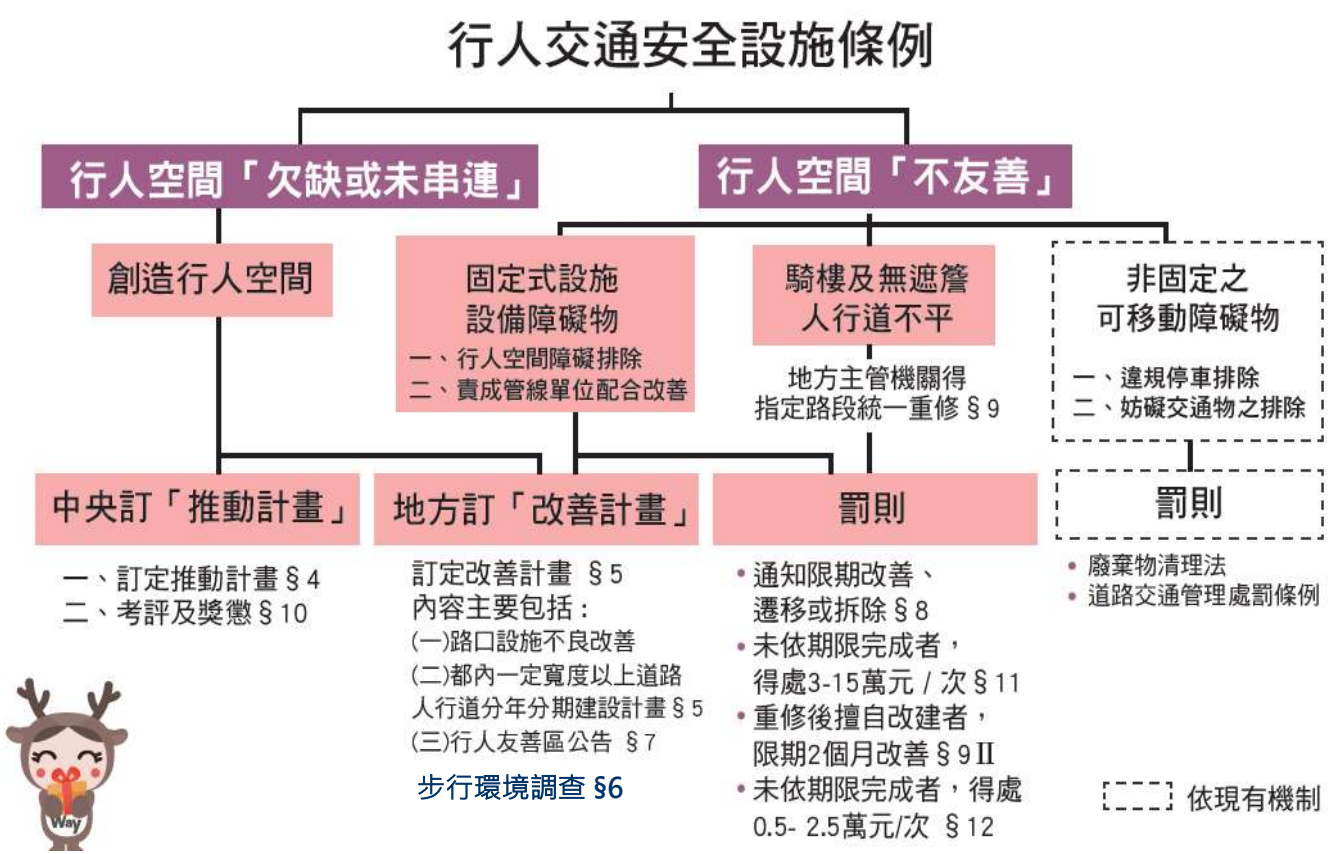
01 危險路口改善交通安全設施
02 佈設人行道
03 行人友善區串聯步行動線
04 排除固定障礙物
05 整平騎樓

立法過程-行人交通安全設施條例施行細則(草案)

「行人交通安全設施條例」總統113.5.1已公布，併同施行細則，已於113.10.1實施。

辦理情形

立法架構


行人交通安全設施條例
行人空間「欠缺或未串連」
行人空間「不友善」
創造行人空間
固定式設施
設備障礙物
一、行人空間障礙排除
二、責成管線單位配合改善
騎樓及無遮簷
人行道不平
地方主管機關得
指定路段統一重修 §9
非固定之
可移動障礙物
一、違規停車排除
二、妨礙交通物之排除
中央訂「推動計畫」
地方訂「改善計畫」
罰則
罰則
一、訂定推動計畫 §4
二、考評及獎懲 §10
訂定改善計畫 §5
內容主要包括：
(一)路口設施不良改善
(二)都內一定寬度以上道路
人行道分年分期建設計畫 §5
(三)行人友善區公告 §7
步行環境調查 §6
• 通知限期改善、
遷移或拆除 §8
• 未依期限完成者，
得處3-15萬元 / 次 §11
• 重修後擅自改建者，
限期2個月改善 §9II
• 未依期限完成者，得處
0.5- 2.5萬元/次 §12
• 廢棄物清理法
• 道路交通管理處罰條例
依現有機制

條文要點-行人交通安全設施條例

第一條	立法目的	第八條	固定障礙物排除方式
第二條	用詞定義	第九條	騎樓地平面統一重修機制
第三條	主管機關	第十條	中央考核改善計畫執行成效
第四條	中央主管機關掌理事項，應訂定推動計畫	第十一條	固定障礙物逾期未排除之罰責
第五條	地方主管機關掌理事項，應訂定改善計畫	第十二條	統一重修後擅自改建造成阻塞之罰責
第六條	要求地方主管機關應辦理步行環境調查	第十三條	授權訂定施行細則
第七條	行人友善區之作業規定	第十四條	行政院核定施行日期

條文要點-行人交通安全設施條例施行細則

第一條	施行細則訂定依據(條例§13)
第二條	行人交通安全設施之設施、設備定義(條例§2Ⅰ)
第三條	中央主管機關協助辦理道路交通安全教育訓練(條例§4Ⅰ)
第四條	中央各目的事業主管機關定義(條例§4Ⅱ)
第五條	盤點改善妨礙行人通行障礙物(條例§4Ⅱ)
第六條	都市計畫區域內一定寬度定義(條例§5Ⅳ)
第七條	分年分期建設計畫內容及報核程序(條例§5Ⅳ)

條文要點-行人交通安全設施條例施行細則

第八條	步行環境調查辦理方式(條例§6)
第九條	行人密集場所類型(條例§7Ⅰ)
第十條	行人友善區劃設原則及公告程序(條例§7Ⅰ)
第十一條	行人友善區舉辦說明會之程序(條例§7Ⅲ)
第十二條	行人優先區劃設原則(條例§7Ⅳ)
第十三條	妨礙行人通行之障礙物排除方式(條例§8Ⅰ)
第十四條	中央主管機關會同交通部辦理督導考評(條例§10Ⅰ)
第十五條	施行細則施行日期

未來重點工作方向

主管機關/目的事業主管機關

中央法規主管機關	內政部、國土管理署
相關目的事業主管機關	交通部、內政部警政署 公路、市區道路以外之其他路權管理機關 經濟部、設施設備設置於道路之管線機關(構) 教育部
直轄市、縣(市)政府	所屬局處、公所

未來重點工作方向

直轄市、縣（市）政府後續應辦理事項

1 辦理行人步行環境安全及便利性改善調查，並研擬改善對策。

· 配合辦理轄區行人步行環境調查 (條例§6/細則§8)

2 擬訂道路一定寬度人行道分年分期建設計畫。

· 配合辦理轄區道路寬度及人行道設置情形調查(條例§5/細則§6、 §

3 訂定行人交通安全設施改善計畫。

· 配合「行人交通安全設施推動計畫」、「永續提升人行安全計畫」訂定(條例§4、5)

4 劃定行人友善區、行人優先區，執行行人空間檢核與改造措施或計畫。

· 配合人行動線及設施調查，設定重點地區，逐年改善(條例§7/細則§9、10、11、12)

5 協助目的事業主管機關規劃障礙物改善遷移，指定重修騎樓及無遮簷人行道。

·協助規劃障礙物改善遷移地點，書面通知限期完成改善 (條例§8 /細則§13)

·統一重修指定路段騎樓及無遮簷人行道 (條例§9)

6 執行管理考核機制及加強人員訓練。

· 配合中央考評計畫督導(條例§10 /細則§14)

· 協助地方政府規劃訓練課程(條例§4 /細則§4)

重點內容說明

〈01〉步行環境調查，研擬改善對策

1.直轄市、縣(市)主管機關執行行人交通安全設施改善計畫，應辦理步行環境調查。

2.優先範圍

都市計畫區內外人口集居區域，未設人行道、人行道淨寬(高)不足或有障礙道路、行人交通事故頻繁地點及行人密集場所周邊等。

3.項目

(1)市區道路之長、寬。

(2)人行道設置情形。

(3)易肇事路口或路段。

(4)人行道障礙物調查。

(5)其他。

4.擇定優先改善順序，納入行人交通安全設施改善計畫，逐年辦理改善。

5.中央「永續提升人行安全計畫」之「整體規劃計畫」類 ，提供補助，以利地方落實辦理。

重點內容說明

〈02〉一定寬度人行道分年分期建設計畫

1.都市計畫區域內一定寬度係指已開闢且全寬達十二公尺以上道路。

2.四年為一期。

3.計畫內容

(1)計畫名稱。

(2)計畫摘要。

(3)道路未設人行道調查成果。

(4)每年最少改善人行道長度及績效指標。

(5)預定工作內容及經費。

(6)預期成果與效益。

(7)其他。

4.應報中央主管機關核定，核定後30日內發布實施。

5.中央「永續提升人行安全計畫」之「一般計畫」或「民眾參與計畫」類，提供補助，以利地方落實辦理。

〈線〉改善行人空間欠缺或阻斷

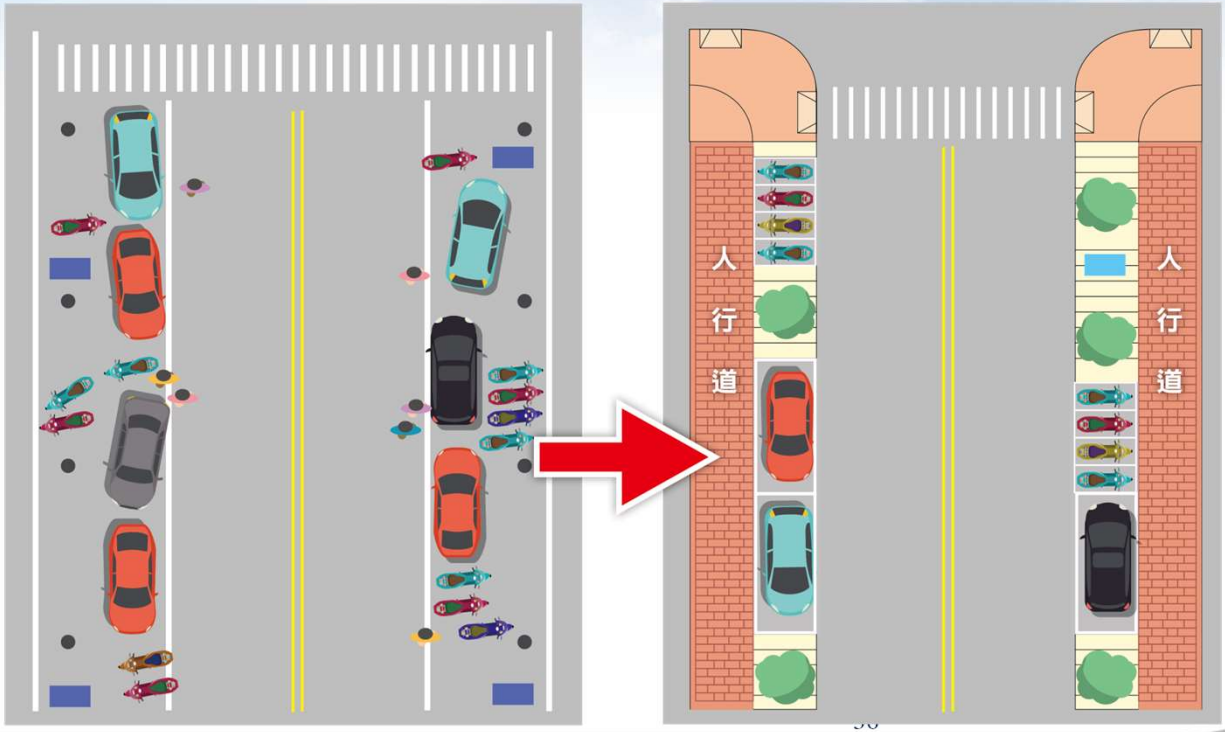
改善前
(無行人空間，停車無規範)

改善後
(人行道暢行，車輛有停車格)

都市計畫道路

一定寬度以上

★ 新闢人行道



重點內容說明

〈03〉訂定行人交通安全設施改善計畫

1.依據中央行人交通安全設施推動計畫訂定，每年公布執行情形。

2.計畫內容

(1)人行道及行人穿越道之增設、拓寬或改善。

(2)人行道及行人穿越道障礙之排除。

(3)行人交通安全設施之改善。

(4)行人友善區之公告設置及實施。

(5)其他經中央主管機關指定之項目。

3.訂定與檢討應納入專家學者及民間團體之參與討論。

4.中央「永續提升人行安全計畫」進行工程改善(含規劃設計)部分，提供補助，以利地方落實辦理。

重點內容說明

〈04-1〉行人友善區公告劃定

1.以行人密集場所周邊道路，指定需劃定範圍進行規劃。
2.應辦理說明會，廣詢意見，作成紀錄。
3.應公告通知行人友善區指定範圍。
4.應於行人友善區各明顯處設置告示。
5.範圍內應提供行人動線連續無障礙步行環境，並管制車輛使用行為。除設置人行道外，得採取速限標誌或標線、降速措施、時段性行人徒步區、行人優先區，或其他方式。
4.中央「永續提升人行安全計畫」規劃部分經費，提供補助，以利地方落實辦理。

應指定公告計畫範圍

醫療院所　機關　學校　大眾運輸場站

行人密集場所周邊範圍應優先改善(註一)

新市鎮開發

區段徵收

市地重劃

整體開發新闢地區應規劃施作

註一:行人密集場所類型 :詳施行細則第9條

〈面〉行人友善區改善措施示意圖

實體人行道

行人優先區(無人行道)

行人優先區示意圖

行人友善區示意圖

設置時段性徒步區

(示意圖)

人行道+行人優先區

標線型人行道

重點內容說明

〈04-2〉指定行人優先區

1. 對於交通量較小或避免通過性車流進入之狹窄巷道，直轄市、縣（市）主管機關得指定設置行人優先通行區。

2.經指定為行人優先區之路段，以行人步行為優先。

3.該道路全路寬可供行人步行；車輛駕駛人須緩速通過行人優先區，不得危及行人安全或阻礙行人通行，必要時應停車等待行人通過。行人不得無故妨礙車輛通行。

4.行人優先區安全措施設置原則

交通寧靜區的減速設施 ✚ 速限 ✚ 保護行人的法規和標誌

〈線〉行人優先區路段改善措施

安全措施設置原則

限制行車速率

路口設置專用標誌或標線。

應設置車輛降速設施。

路段兩端地面得採用不同顏色或材質鋪面，提醒車輛駕駛人減速及注意行人。

禁止按鳴喇叭。

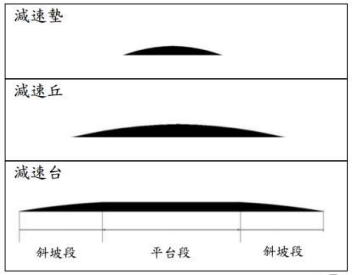
(示意圖)

限制行車速率

設置專用標誌

車輛減速設施

會同目的事業主管機關研訂
行人優先區之專屬標誌標線設置規定與道路交通處罰規定



歐洲標誌參考

日本30區PLUS

全區速限30以下

＋

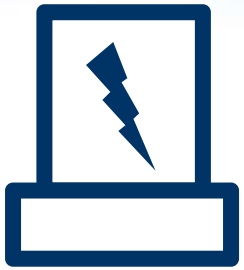
物理性減速設施

日本30區PLUS實施的措施(來源日本警察廳網站
https://www.keishicho.metro.tokyo.lg.jp/kotsu/doro/zone30/about_zone30.html

重點內容說明

〈05-1〉限期排除阻礙行人通行固定設施設備

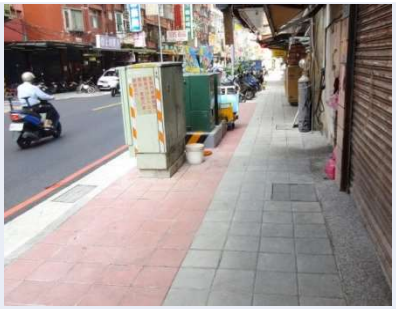
地方政府檢視查處
協助規劃遷移地點



規定遷移拆除期限
(所有/管理/使用人)

未依期改善按次處罰
（每次 3萬~15萬元）

電箱遷移(1/2)

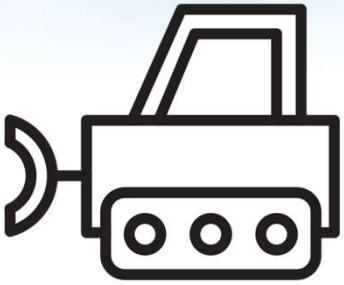
	拓寬人行道放置電箱	新闢人行道放置電箱	公共設施帶與停車格共構，電箱移至公共設施帶
前			
後			
	土城區中央路三、四段	新北市蘆洲區民族路(第二標)	新北市三重區正義南路

障礙遷移(2/2)

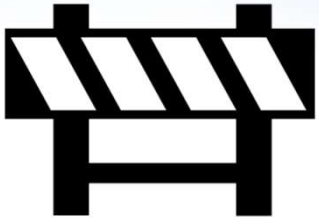
	電箱與圍牆共構	電箱移至分隔島	電箱移至路外
前			
後			
	新北市永和區永平高中	新北市中和區中山路二段	新北市板橋區新埔國中

重點內容說明

〈05-2〉打通整平騎樓與無遮簷人行道



地方政府
指定路段
統一重修



經重修後
擅自改變
阻礙通行
限期改善

未改善
按次處罰
（每次5千~2萬5千元）

重點內容說明

〈06〉執行管理考核機制及加強人員訓練

《執行管理考核》

1.每年三月底前完成前一年度行人交通安全設施改善執行成果報告，提送中央主管機關會同交通部考核執行績效； 中央主管機關應公布考評結果。

2.各直轄市、縣（市）主管機關年度考評績效不佳者，中央主管機關及交通部得減列相關道路交通改善計畫之補助額度。

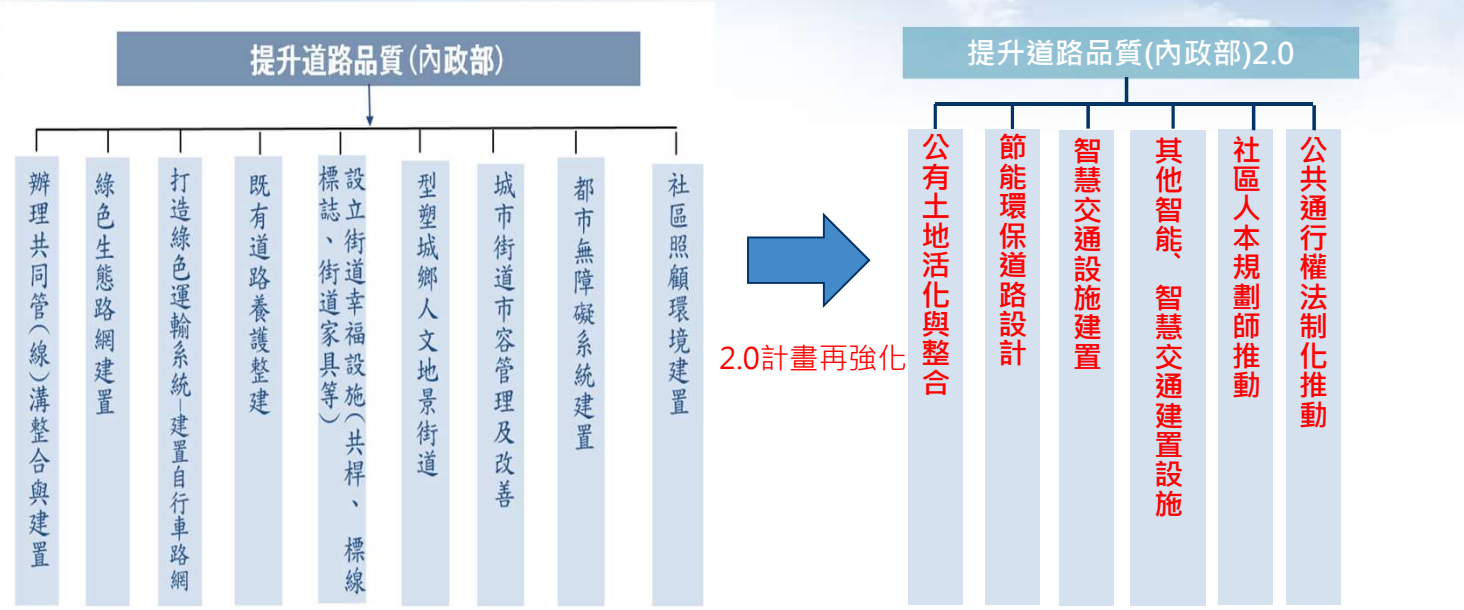
《加強人員訓練》

1.依據中央主管機關規劃訓練課程辦理。

2.中央「永續提升人行安全計畫」，提供補助，以利地方落實辦理。

2

提升道路品質計畫(內政部)2.0



2

提升道路品質計畫(內政部)2.0

改善人行通行安全

臺中市清水區五權南路人行步道改善建置工程

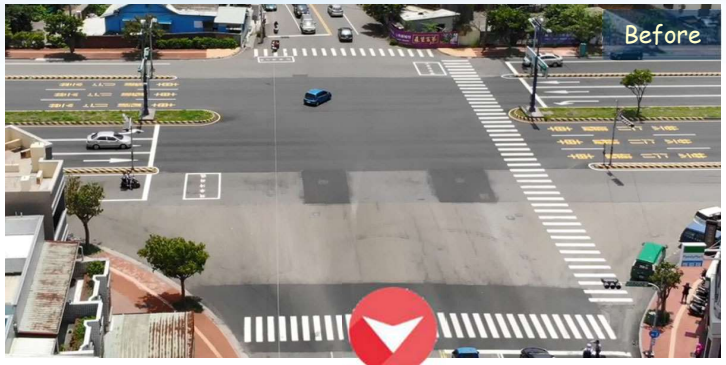
人行道違章及私設斜坡道拆除

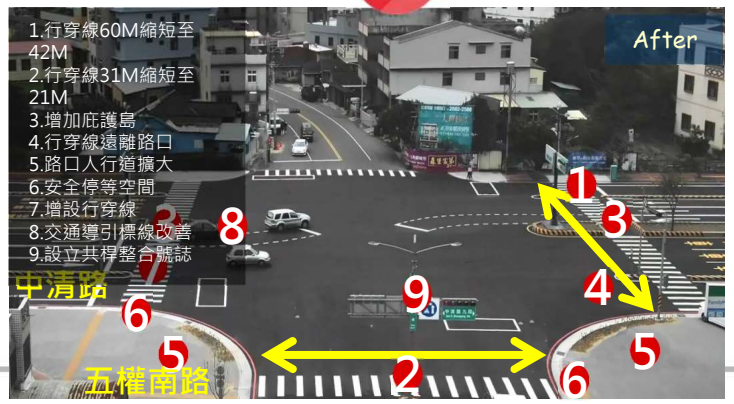
2

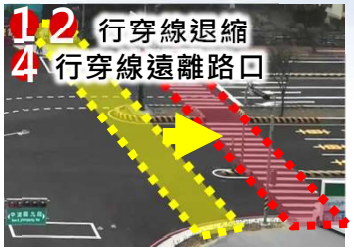
提升道路品質計畫(內政部)2.0

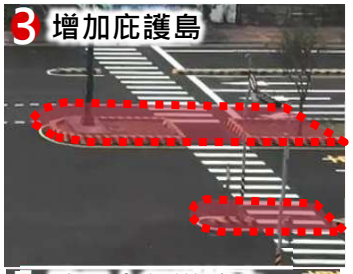
改善路口行人安全

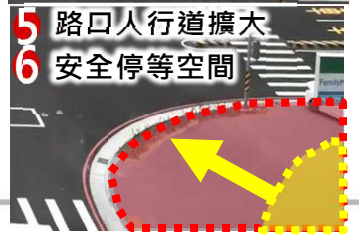
臺中市清水區五權南路人行步道改善建置工程











2

提升道路品質計畫(內政部)2.0

改善道路交通安全，串連行人動線

新竹市一平方公里天空纜線地下化與標誌共桿整併工程

- 轉角庇護島
- 減量、共桿、整併
- 行穿線退縮
- 地下化，恢復市容景觀

3 校園周邊暨行車安全道路改善計畫

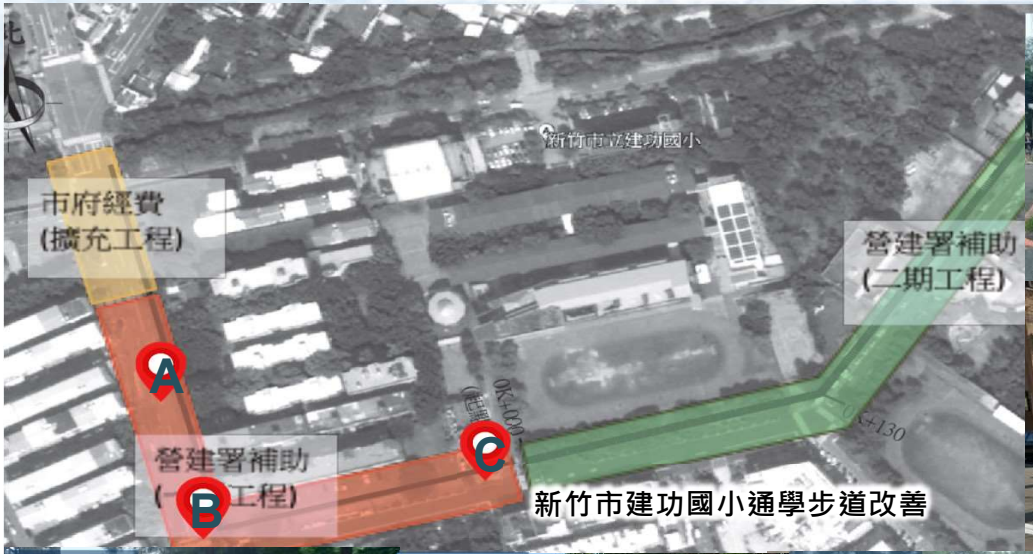
計畫範圍

1. 針對高齡人口、身障團體、婦幼族群等人口數較高之區域，經常性使用公共設施之機關、醫療院所、長照中心、運動中心、活動中心、學校、廣場、市場、公園、兒童遊戲場、大眾運輸站點周邊等之易肇事路口(包含公路系統、市區道路及其他道路)
2. 全國各級學校，包含大專院校及高級中等以下學校等校園周邊道路及其主要通學廊道路徑(包含公路系統、市區道路及其他道路)
3. 全國高級中等以下學校校園內通學路徑道路(校園內通學路徑道路部分以公立學校為限且須為公有地並開放供公眾通行使用)
4. 報經行政院專案核准之道路相關改善工程

3

校園周邊暨行車安全道路改善計畫

不僅改變校園周邊，更完整建立通學路廊



4 永續提升人行安全計畫

1.路口行人安全設施改善

111年交通事故行人死亡人數為394人， 路口佔48%

改善內容

安全設施改善

1. 現況行人安全設施盤點檢討
2. 行穿線距離縮短
3. 庇護島增設
4. 行穿線退縮
5. 路口人行道擴大
6. 停等安全空間建置
7. 行人專用號誌增設(含全紅時相)
8. 共桿及纜線下地
9. 增設左轉車道
10. 路寬縮減 (車道瘦身)
11. 優化路口照明

執行 地方政府 主動盤點、提報、執行 ＋ 中央單位 輔導改善對策、經費挹注、協調、檢核

4 永續提升人行安全計畫

2.改善人行道

Before

After

改善內容

1. 盤點規劃人行環境
2. 改善建置人行環境與人行道
3. 排除人行道障礙物
4. 減量整併人行道設施帶
5. 整平騎樓
6. 友善綠美化人行空間
7. 整合公有空地與公園綠地，擴大人行網絡
8. 教育宣導行銷人行環境改善理念與成果
9. 建構辦理「全民參與街道改善決策平臺」
10. 評比獎勵地方政府

人行環境建置	設置量
障礙物排除	排除量
騎樓整平	整平量

執行

地方政府	主動盤點、提報、執行	＋	全民參與	提案、票選	＋	中央單位	輔導改善協調、經費挹注、宣導交流、評比、推廣

4 永續提升人行安全計畫

3.校園周邊暨行車安全道路改善

改善內容

- 檢討路口路型與標誌、標線、號誌之設置
- 提供行人及自行車安全通行空間
- 檢討校園通學路徑及接駁所需停車空間改善
- 設置智慧交通設施

4 永續提升人行安全計畫

4.行人及高齡友善示範區

盤查機關、醫療院所、公園、學校、商圈、觀光據點等人行需求熱點優先串聯

執行 地方政府 | 盤點 ＋ 中央單位 | 協調、移設，考評成果納為補助調整依據

案例-長庚新驛站亮點工程

將路口與既有人行道、學校周邊及公園步 道等人行動線**點、線、面串聯**整個計畫區 環境。

- ■11條道路。17處路口。
- ■路面整建面積達**10萬平方公尺**
- ■遷移各單位電箱共**27座**
- ■通行空間路障排除約**9,167公尺**
- ■號誌共桿約**30座**

4 永續提升人行安全計畫

4.行人及高齡友善示範區

交通寧靜區

- ✓ 學校、醫院、社區優先
- ✓ 速限30公里以下告示牌
- ✓ 配合其他減速實體設施

鋪面差異化/路寬縮減

高程差異(減速平台)

阻隔設施 (車道彎曲/緊縮)

4 永續提升人行安全計畫

5.減少路側障礙物

路側桿柱移除	減少路側障礙物	公共設施配置檢討	圖資建立與BIM應用

執行 | **地方政府** | **盤點、執行** ＋ **中央單位** | **協調、補助、考評成果納為補助調整依據**

4 永續提升人行安全計畫

明確區分幹(支)線道 / 提醒警示用路人

改善內容

設置停讓標誌(線)
設置路口減速設施
評估檢討設置交通寧靜區

6.提升非號誌化路口安全

改善前

改善後

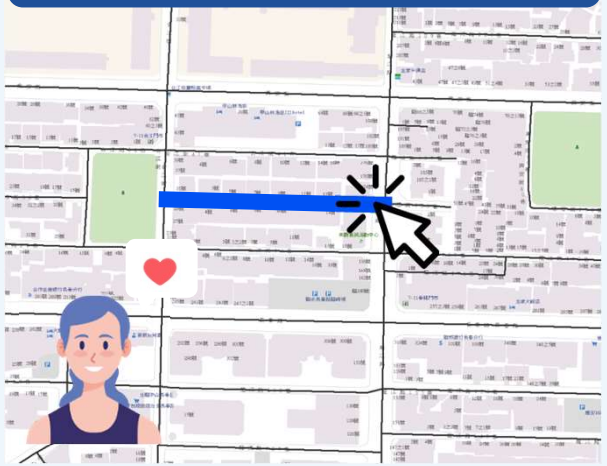
執行 地方政府 | 盤點、提報、執行 ＋ 中央單位 | 輔導、補助、協調、考評成果納為補助依據

4.1 全民參與街道改善平台

民眾與政府的合作模式

線的提案

民眾提供人行環境改善路段



共同現勘

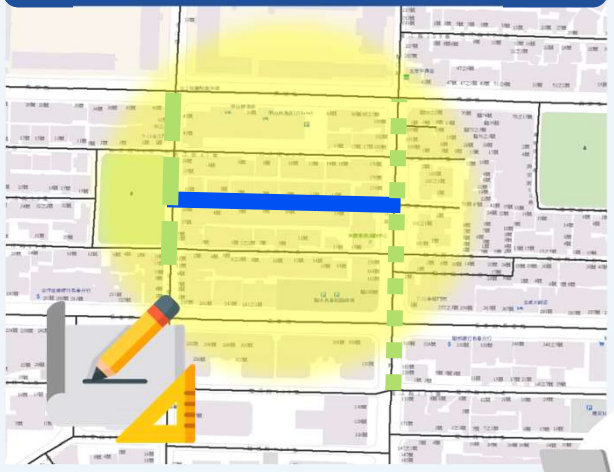
人、車流分析

事故數比對

提出初步改善方案

面的改善

縣市政府針對路段周邊進行整體改善評估



如何票選出人行環境優先改善路段?

依據「 全民參與街道改善決策平臺 」票選出優先改善案件

① 票數前十名

票選得票數分區遴選前十名者，可獲得全額補助規劃設計及工程費用

- 採分區(類別)遴選 共計10件
- 每縣市1件為上限
- 國土署每半年綜整並公布一次

直轄型 4案

新北、台北
桃園、台中
台南、高雄

一般型 4案

基隆、新竹縣市
彰化、南投
雲林、嘉義縣市
屏東、宜蘭、苗栗

偏遠型 2案

花蓮、台東
澎湖、金門
連江

② 非前十名，但達門檻案件

(一定票數且地方政府評估可行)

門檻值視首次辦理情形訂定、第2梯次起實施

- 通知地方政府完成民眾意見整合評估提案
- 國土署優先核定補助

後續配合辦理情形訂定門檻及滾動調整分區遴選類別

一起打造
樂活、安全街道環境
全民參與街道改善平台
透過全民參與提案機制，票選人行環境優先改善路段
由中央政府全額補助縣市政府執行人行環境改善
定期更新、揭露改善案件施作進度
內政部

5

未來工作重點

減少私人機動運具使用，是邁向人本環境的第一步

完成旅次的交通類型
私人汽車（減少）
私人機車（減少）
私人腳踏車（增加）
大眾運輸+共享自行車+步行（鼓勵）

提高低碳運輸的解決方案（減少私人排碳運具）
1.減少路側汽車格（取消或調整為機車格）
2.主次要道路不得路肩免費停車
3.提高路側停車收費
4.道路斷面重新分配： (1)縮減車道寬及路肩 (2)縮減車道數
5.增加大眾運輸
6.增加共享自行車
7.企業及政府鼓勵
8.排除路側及人行道佔用
9.持續建設人行道

5

未來工作重點

- 持續推動「前瞻建設-提升道路品質計畫」、「校園周邊暨行車安全道路改善計畫」、「永續提升人行安全計畫」，建置通行無障礙的安全環境，照顧各類族群的通行需求
  - **路口安全**-行穿線退縮、庇護島增設、增設左轉道
  - **學校周邊交通寧靜區**(學童保護區)
  - **高齡友善區**(長照據點、醫院、公園周邊)
  - **人本環境示範區**-區域型的改造
    - ✓ 行人流量預估及服務水準-街道斷面的合理分配
    - ✓ 學校、地區大型醫院、大眾運輸場站周邊街廓優先推動
  - **改善路段的民眾參與**-民眾參與式街道改善

建置重點

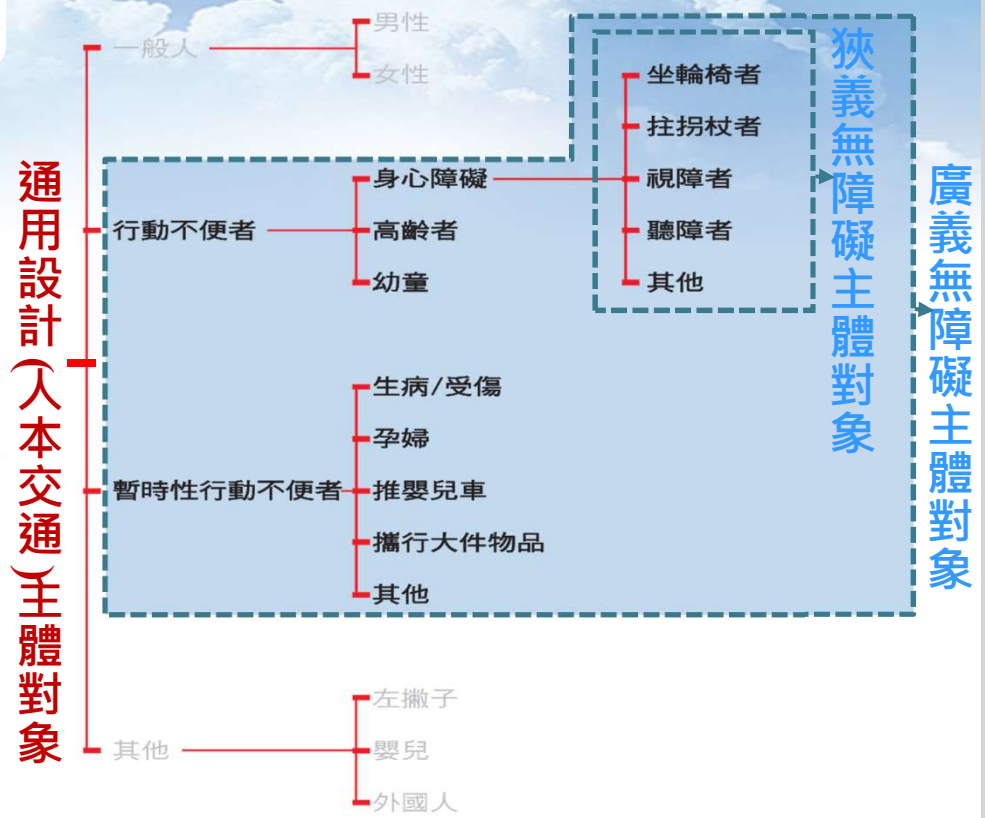
人本理念

無障礙設計理念

提供行動不便者安全無虞的活動空間，使其能公平、自然且尊嚴地融入社會之生活脈動。

通用設計理念

以無障礙設計為基礎，考量各年齡層及多數使用者的需求為前提來應用於生活空間的設計內涵。



手冊與法規

法令規範 - 市區道路及附屬工程設計標準、規範

1. 94年12月8日發布「市區道路及附屬工程設計標準」
2. 98年4月29日訂定「市區道路及附屬工程設計規範」
3. 110年8月11日修正市區道路標準。
4. 111年2月10日修訂「市區道路及附屬工程設計規範」(道路斷面配置及人行相關設施規定)。
5. **113年4月16通過「行人交通安全亡施條例」立法，5月1日總統公布、113年10月1日併同施行細則實施。**

行人交通安全設施改善計畫

重點KPI

01 一定寬度以上市區道路應新闢實體分隔人行道

02 公告行人友善區

03 改善或拓寬人行道長度

03 改善路口數量

04 排除固定障礙物數量

05 改善騎樓不平

〈點〉完善路口行人交通安全設施

1-行穿線距離縮短

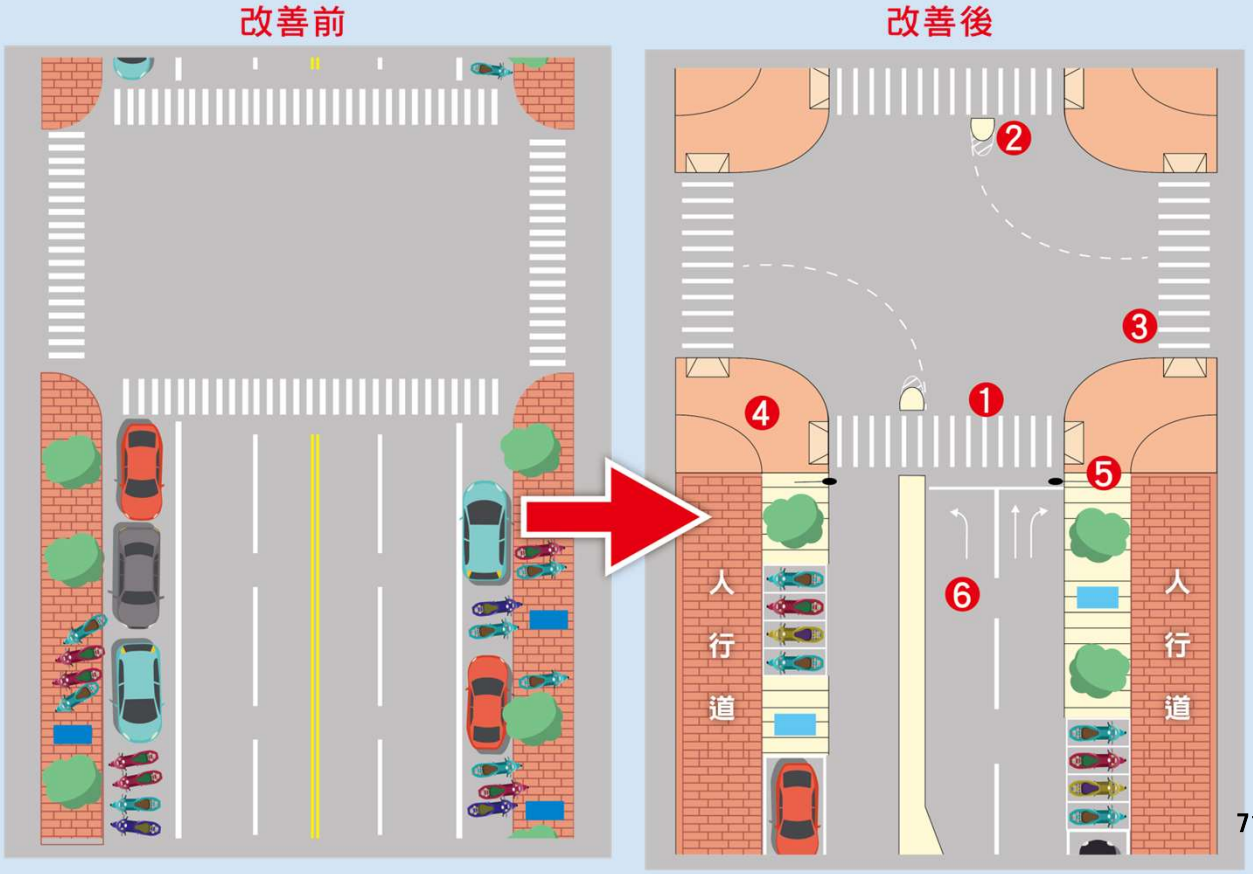
2-庇護島增設

3-行穿線退縮

4-路口人行道擴大

5-優化路口照明

6-增設左轉車道



〈線〉改善行人空間欠缺或阻斷

都市計畫道路

一定寬度以上

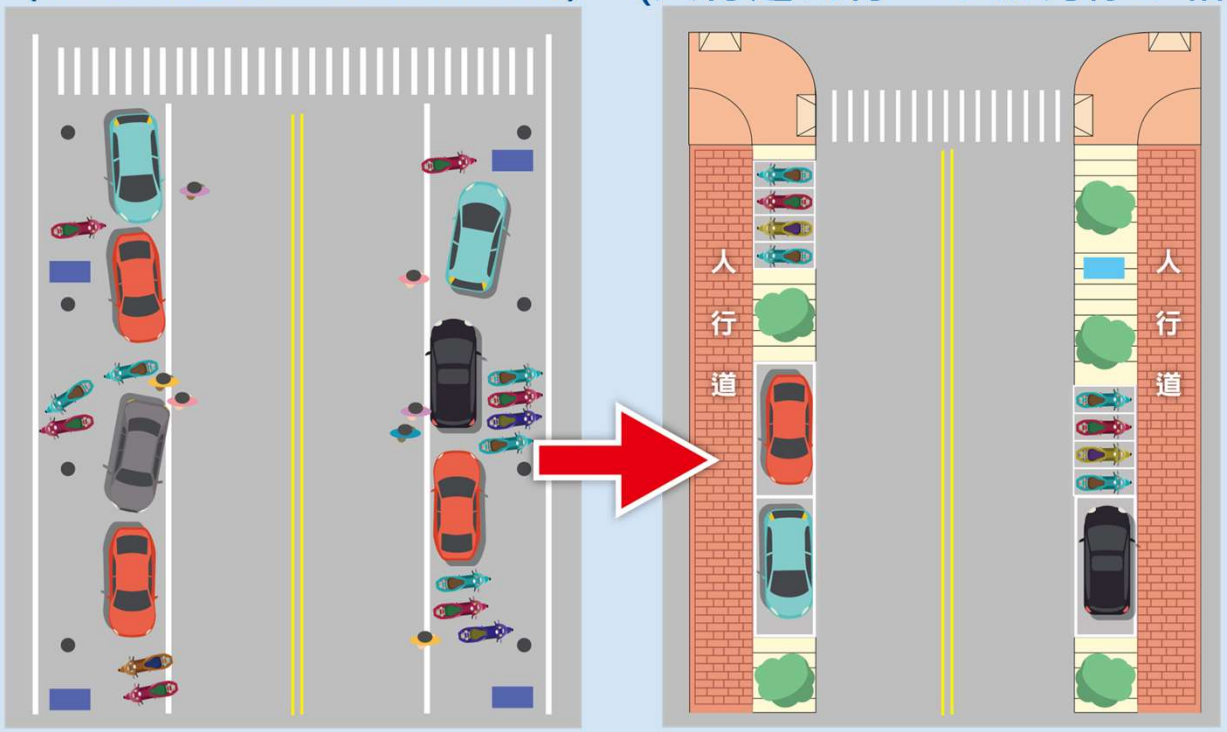
★ 新闢人行道

改善前

(無行人空間，停車無規範)

改善後

(人行道暢行，車輛有停車格)



〈面〉公告行人友善區

行人活動密集場所周邊300公尺以上，點線連成面，串連步行環境

改善流程

選址 計畫範圍 → 步行環境 調查 → 居民溝通 → 公告 施工 → 管理維護

改善前

改善後

手冊與法規

普設人行道，建構安全人行路網

施設地點(應留設)

- ◆主要道路
- ◆次要道路
- ◆服務道路

110年8月11日
公告發布標準修正

人行淨寬度

- ◆一般情況下，應1.5m以上
- ◆12m以下道路，至少應留設1.2m

手冊與法規

· (98)都市人本交通規劃設計手冊（第一版）

· (105-107)都市人本交通規劃設計手冊（第二版）

類別	規範/量化數據
人行道設計	道路寬度12公尺以上應留設
坡度	縱坡≤12% 0.5%≤橫坡≤5%
淨高	≥2.1公尺 (0.6~2.1公尺範圍無0.1公尺突出物)
淨寬	≥1.5公尺 局部≥0.9公尺 以2.5公尺為宜
緣石	H=10~15公分
鋪面設計	平整、防滑優先考量
騎樓高度及寬度規定	淨高>3公尺 淨寬>2.5公尺
車阻	如必要設置 淨間距應達1.5公尺

人行道改善型態

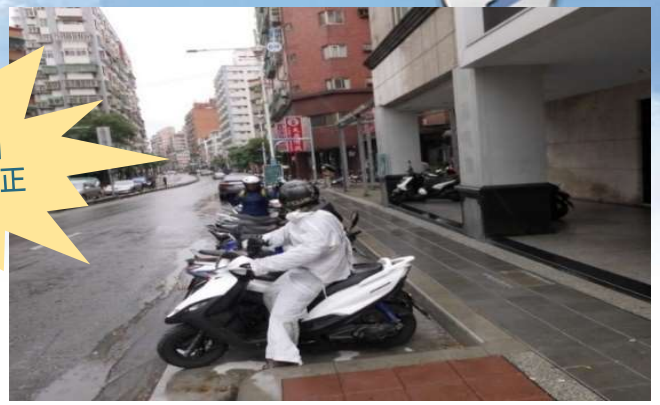
新　　建	• 由無到有，增設人行環境 • 路寬不足，標線型人行道
拓　　寬	• 調減車道寬度、取消路邊停車 • 臨地機關、學校退縮作為人行道 • 整合公園廣場 • 拓寬既有人行道，增加步行空間或綠帶
拆除重建	• 重新施作斷面結構，增加人行道功能（保水、綠化、環保再生、共同管道、共桿）
整　　建	• 舖面整修，局部重點改善 • 舖面更新(拉皮) • 路口穿越設施改善

找出人行空間

人車分流，避免衝突

保留行人通行寬度　讓人有路可走

110年8月11日
公告發布標準修正



人行道上
機車格位

◆原則不劃設機車停車格
◆有機車停車需求，
採停車彎型式設置於
公共設施帶內

◆須在人行道上規劃機車停車位者：
✓應經道路主管機關同意
✓劃設後應留設人行淨寬不得小於1.5m(如右圖)人

停車管理

會牽行?

ANS:
不可能

停車管理

市區道路及附屬工程設計標準

人行道原則不設置機車停車格。如須於人行道劃設機車停車格位，應經市區道路主管機關同意。

道路交通安全規則(交通部及內政部警政署會銜頒布)

第 2 條　本規則用詞，定義如下：

一、　汽車：指在道路上不依軌道或電力架線而以原動機行駛之車輛（意即包括機車）

第 99 條　機車行駛之車道，應依標誌或標線之規定行駛；無標誌或標線者，依下列規定行駛：

…… 六、不得在人行道行駛。

第 111 條　汽車臨時停車時，應依下列規定：

橋樑、隧道、圓環、障礙物對面、鐵路平交道、人行道、行人穿越道、快車道等處，不得臨時停車。

道路交通管理處罰條例

第 45 條　汽車駕駛人，爭道行駛有下列情形之一者，處新臺幣六百元以上一千八百元以下罰鍰：……

六、駕車行駛人行道。

第 55 條　汽車駕駛人，臨時停車有下列情形之一者，處新臺幣三百元以上六百元以下罰鍰：

❖　在橋樑、隧道、圓環、障礙物對面、人行道、行人穿越道、快車道臨時停車。

90-3 條　在圓環、人行道、交岔路口十公尺內，公路主管機關、市區道路主管機關或警察機關得在不妨害行人通行或行車安全無虞之原則，設置必要之標誌或標線另行規定機車、慢車之停車處所。

停車管理-（停車格與植栽整合）

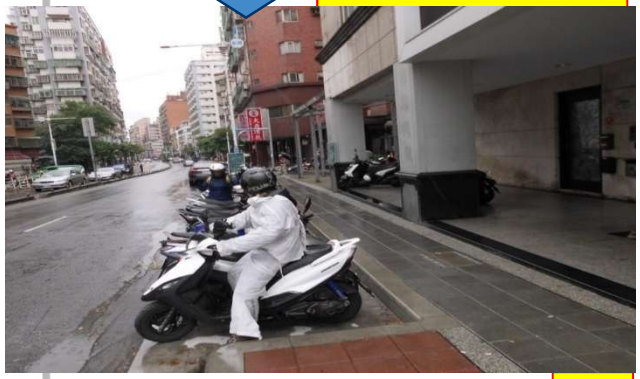
宜蘭54號道路

-案例說明停車管理

停車空間整併於公共設施帶

停車管理-案例說明（新北市）

前(停滿機車)



後

前(停滿機車)

後

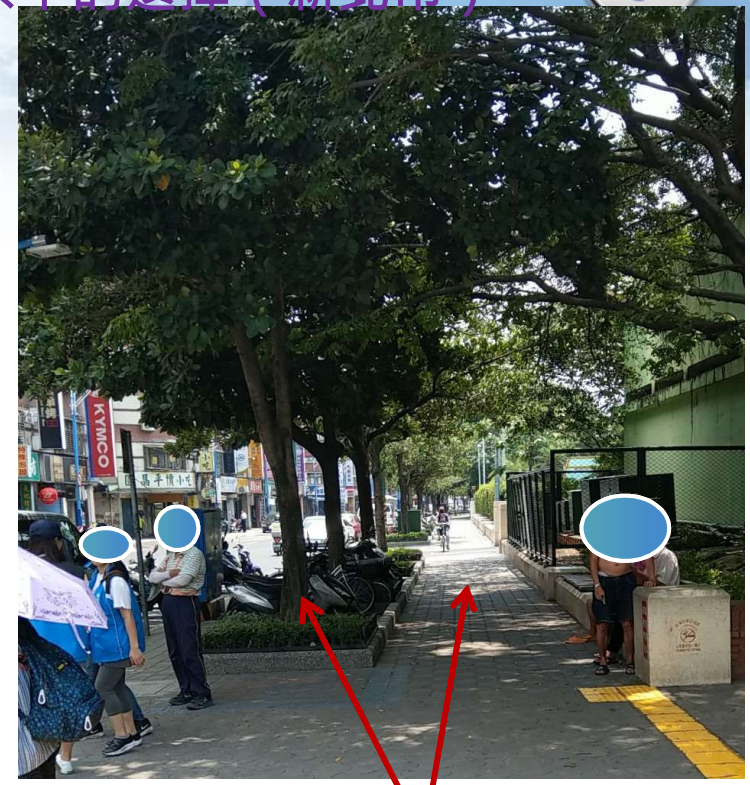
前(停滿機車)

後

資料來源：新北市工程簡報

停車管理-都會中的創意，無奈中的選擇（新北市）

雙排停車



人車分道

通行環境建置 -遭遇問題

- 常遭遇相關單位反對，常見地方政府或其他路權相關反應之問題如下：

1. **路肩寬度縮減：路肩常有路邊停車需求，若供人行道拓寬，違規停車恐造成車道遭占用**，影響道路使用。

路肩寬度過寬可供車輛路邊停車，卻未設人行道。

路肩寬度過寬供車輛路邊停車使用。

通行環境建置 -遭遇問題

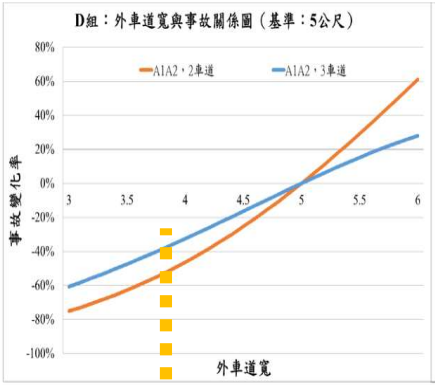
2. **車道寬度未合理劃設**：恐影響行車安全，可供多台**車輛併行或違規停車**。

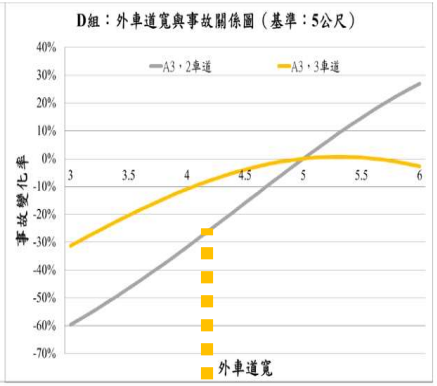
道路斷面重配

近年研究計畫成果(與人本環境相關研究)：

- (105-107)市區道路車道配置及寬度對交通安全及車流效率之影響評估
- (107-109)市區道路車道配置及寬度調整研究與實作
- (110-112)路口車道車道寬度及車道配置影響評估
- 計畫道路寬度、車道及人行空間配置與毗鄰土地使用類型及強度之關聯分析

外車道越寬，事故越多(所有事故嚴重度) (3車道以下路段)





❖人本道路斷面調整原則

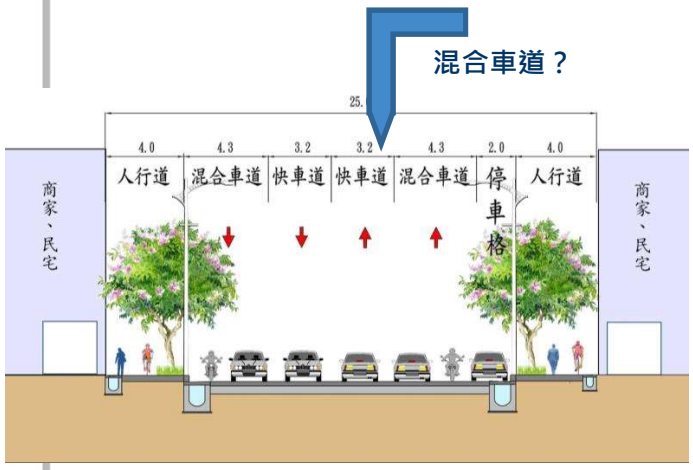
- 縮減車道寬度、減少車道數
- 停車空間整併於公共設施帶
- 增加生活空間、人行道、自行車道
- 縮短行人穿越道長度、增庇護島
- 建議從小範圍示範區著手
- 溝通、溝通再溝通

道路斷面重配

道路空間調整

市區道路重要法令修正事項

市區道路及附屬工程設計規範



修正前

2.2.3混合車道：指汽車、機車及人力車輛皆可使用之車道

主要道路及次要道路其寬度不得小於3.5公尺
服務道路寬度不得小於2.8公尺

（避免誤用） ⇩ （訂定車道寬度上限）

修正後

2.2.3最外側車道：係指主要道路、次要道路及服務道路，在未劃設慢車道情況下，供汽車、機車及慢車使用之車道，其寬度規定如下:

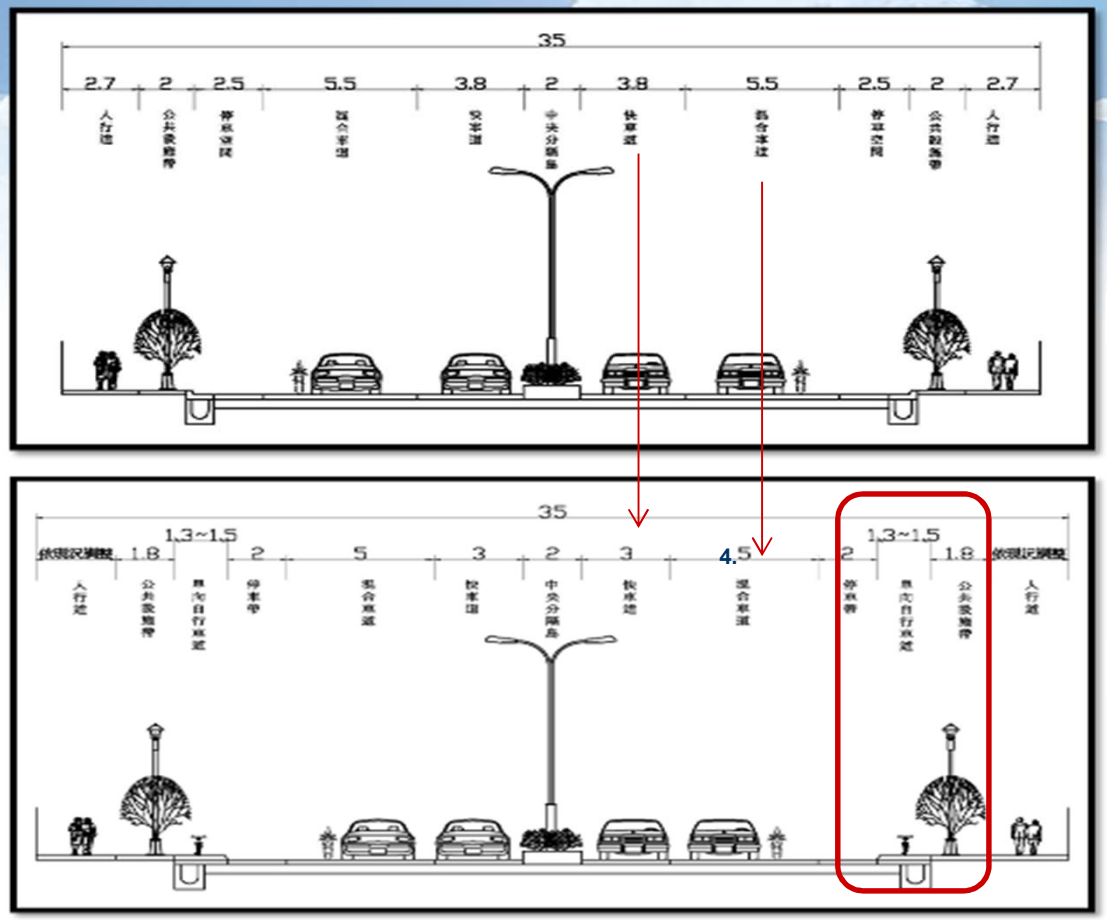
1.採非實體分隔設計，其車道之最小寬度比照2.2.1節辦理，且不宜大於4.5公尺

找出人行空間

市區道路重要法修正事項 市區道路及附屬工程設計標準

- 道路有停車需求，且路肩寬度超過2m者，優先採停車格劃設。
- 為有效配置道路斷面，路邊停車得以停車彎型式設置於公共設施帶內。
- 慢車道寬度不得小於2m。
- 當道路寬度不足，各車道寬度已採本標準最小值設計時，可將慢車道之最小寬度由2m調整為1.5m。

道路斷面重配



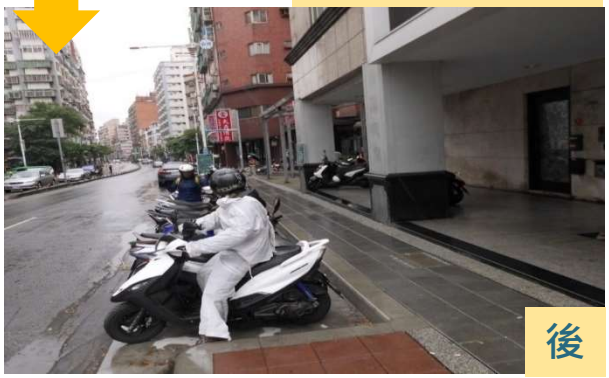
原路型

調整型

道路斷面重配

公共設施帶與停車彎

前(停滿機車)



後

前(停滿機車)

後

前(停滿機車)

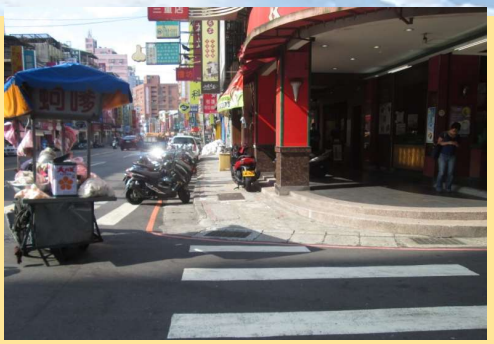
後

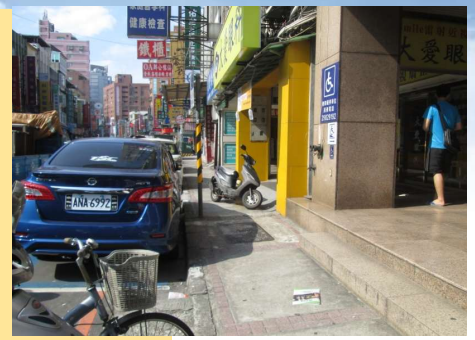
資料來源：新北市工程簡報

道路斷面重配

車道縮減人行道拓寬

改善前 BEFORE





改善後 AFTER

人行道拓寬
電箱遷移至設施帶

擴大路口停等空間
增設無障礙設施

增設機車彎

道路斷面重新配置(北市復興南路)

-取消慢車道及停車格拓寬人行道及自行車道

前

後

道路斷面重新配置(台北市汀洲路)

-取消停車格拓寬人行道

前

後

人行道斷面重新配置(政大、綠籬)

前

後

道路斷面重配

道路斷面重新配置-縮減車道寬度增設自行車道

前

後

道路斷面重配

取消路肩-增設停車格保護行人

改善後

台北市

新竹市東山街

改善前

台中市

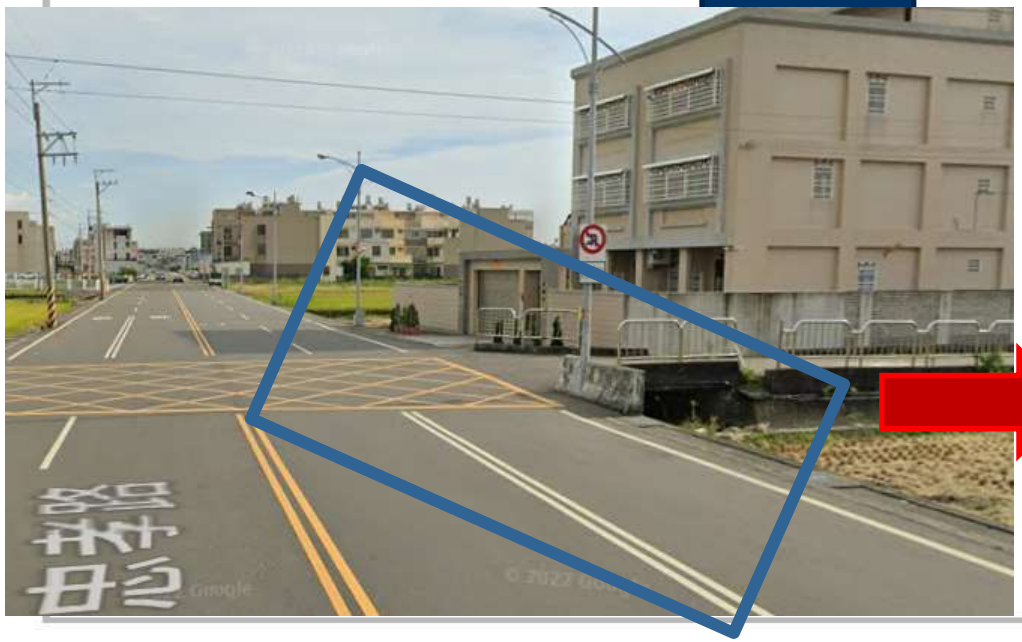
道路斷面重配

清水區忠孝路

取消路肩-增設停車格保護行人

4車道→2車道

改善前



改善後

安全性

人車分隔保護行人

市區道路及附屬工程設計規範　6.5節

人行道與車道之區隔方式可分為：

1.實體分隔：包括緣石、車阻、欄杆、植槽、綠籬等方式。

2.非實體分隔：其分隔方式為**標線、標字輔以交通安全設施**，其規定應依 20.1 節辦理。

20.1 道路交通標誌標線號誌設置

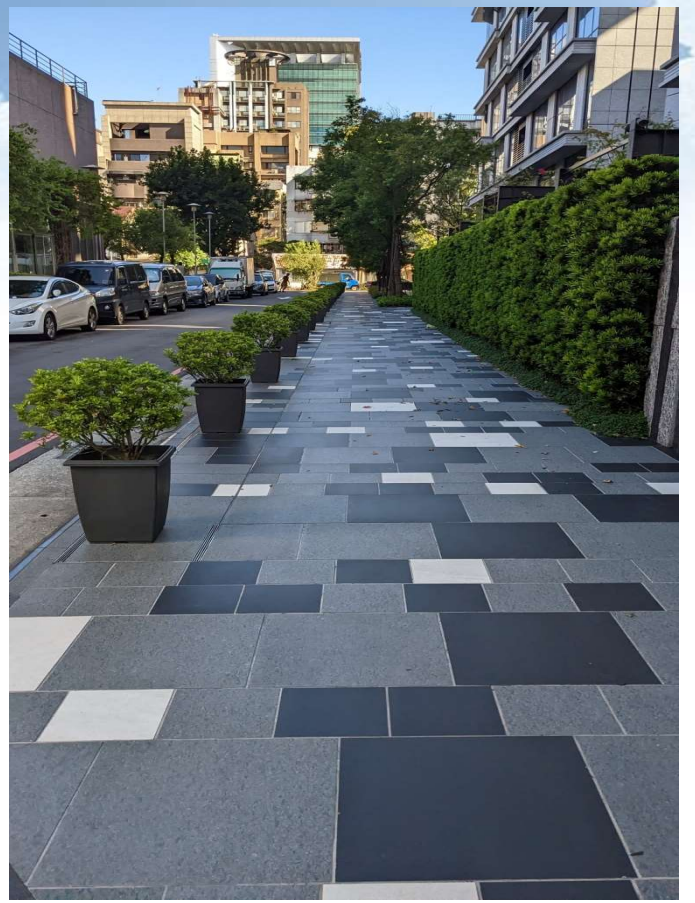
市區道路交通標誌標線號誌設置，應依交通部暨內政部會銜頒布「道路交通標誌標線號誌設置規則」及交通部頒布「交通工程規範」辦理。

安全性

行人防護設施建置及維護狀況

人行道與車道間有間隔

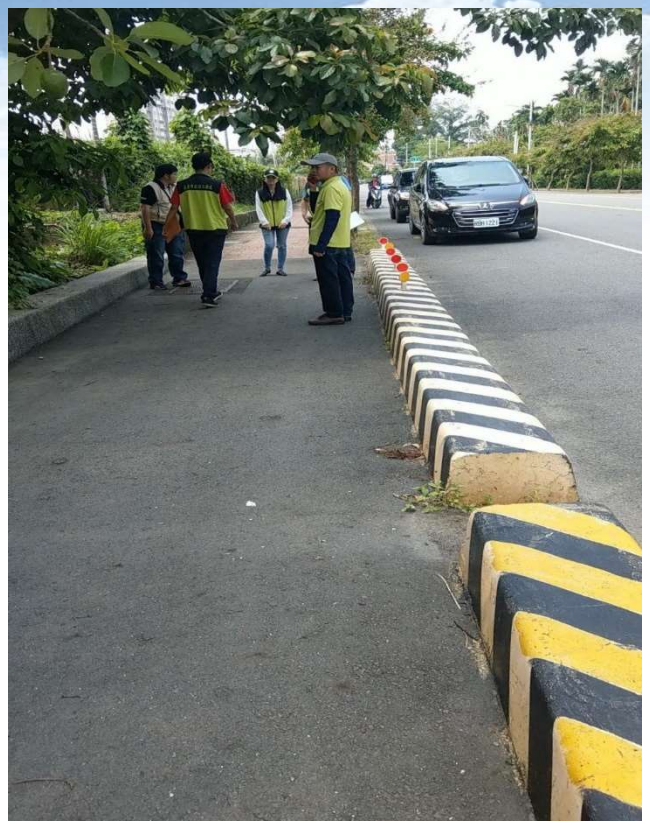
綠帶分隔



車阻分隔

日本人行道照片由網路擷取

緣石分隔



日本

嘉義

安全性

緣石分隔

空間規設-交通寧靜區建置

行人及高齡友善區

- ✓學校、醫院、社區優先
- ✓速限30（宜20）公里以下告示牌
- ✓配合其他減速實體設施

鋪面差異化 / 路寬縮減

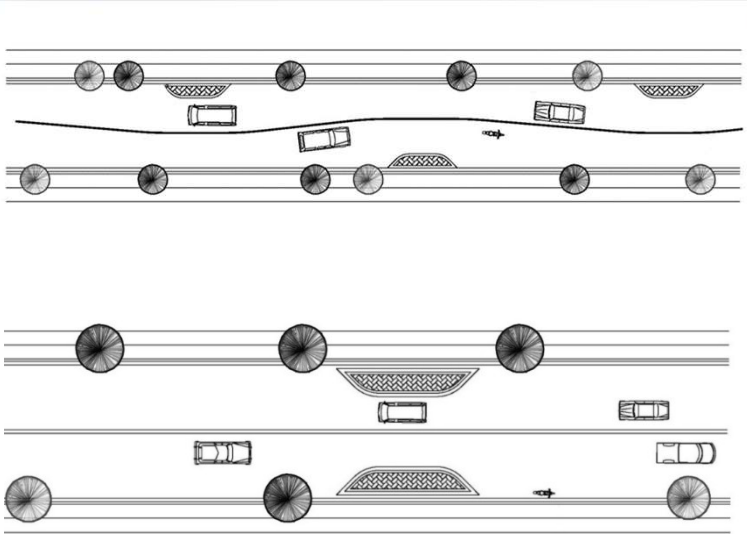
高程差異（減速平台）

阻隔設施（車道彎曲/緊縮）

空間規設-交通寧靜區建置

交通寧靜區相關措施

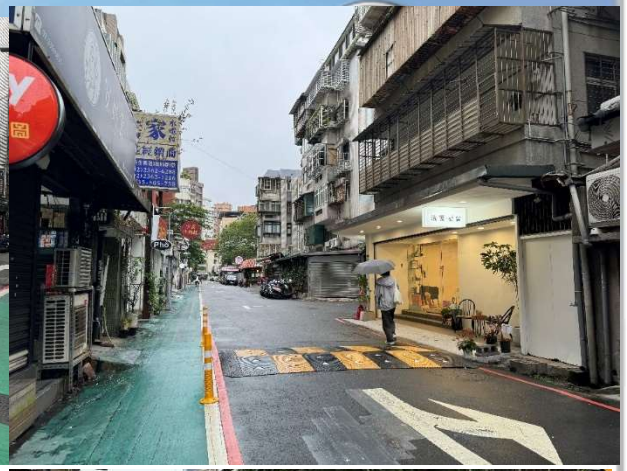
道路路段寬度縮減(Chockers)



空間規設-德國交通寧靜區（ traffic calming）

交通友善區未來入口意象
1 縮小路口
2 AC彩色鋪面壓花
3 牌面
入口意象3元素
1 + 2 + 3
大學里
車輛降速
20

HEAD
Wilson
YONEX

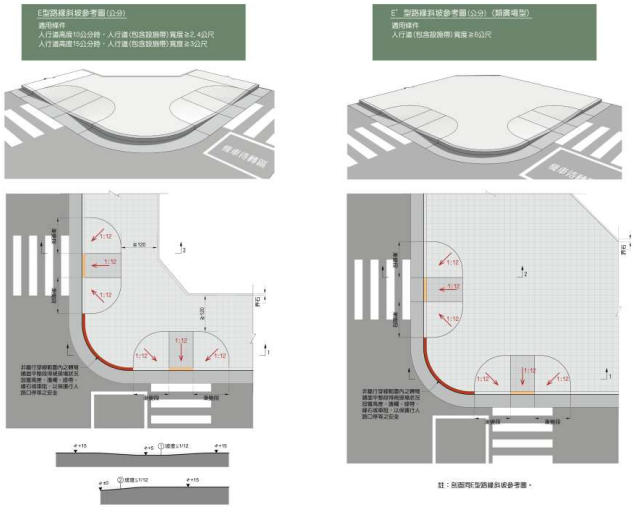


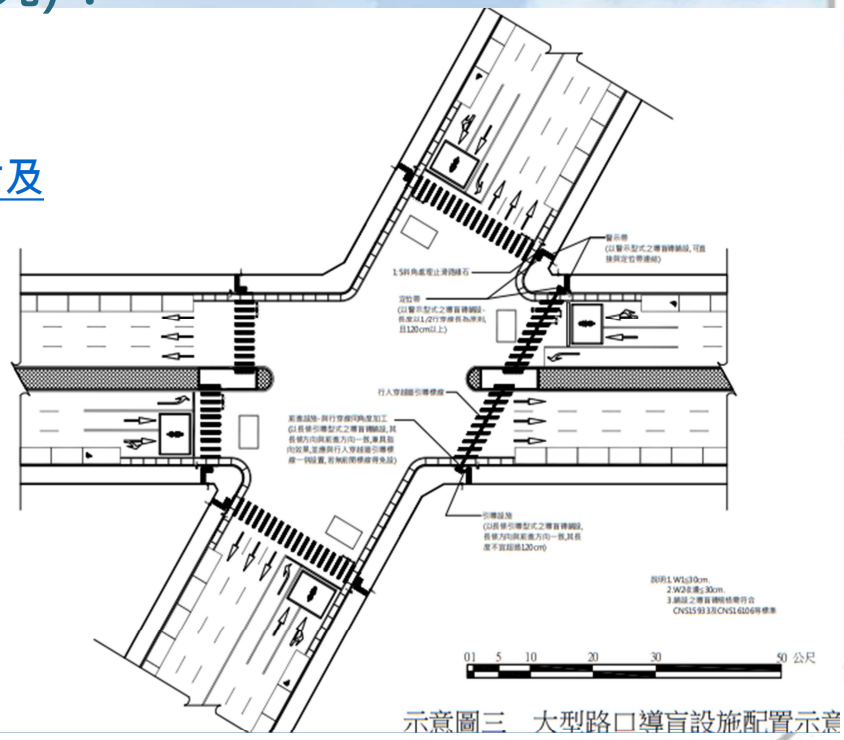
交通友善區-台北市

改善無障礙環境

近年研究計畫成果(與人本環境相關研究)：

- 都市人本交通道路規劃設計手冊-路緣斜坡標準圖
- 市區道路人行道路口導盲設施設計指南
- (106-108)路口之人行道警示、定位設施用後評估及改善策略

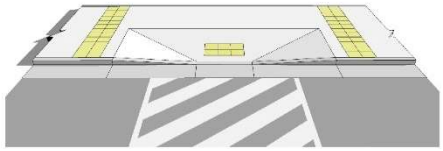


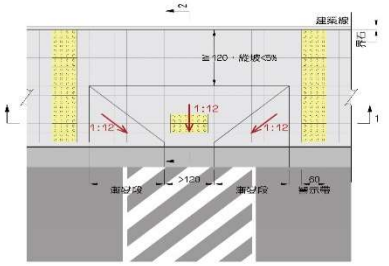


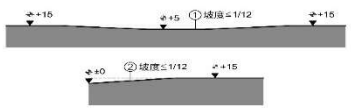
示意圖三　大型路口導盲設施配置示意

無障礙斜坡道與導盲設施-較寬之人行道

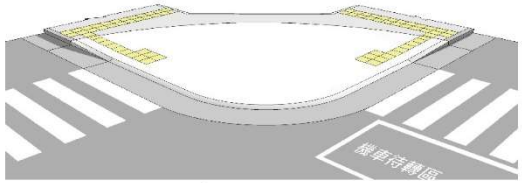
C’ 型斜坡道參考圖(公分)
適用條件
路段中有設置行穿線，且設置路緣斜坡後，坡頂平台寬度≧1.2公尺。

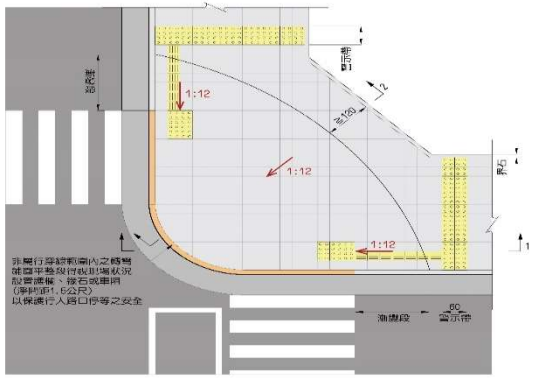


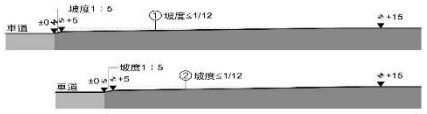




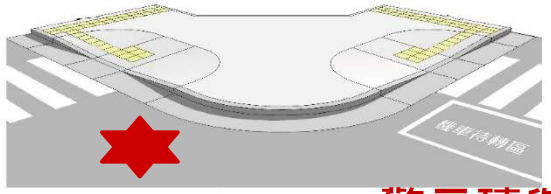
D型斜坡道參考圖(公分)
適用條件
人行道高度10公分時，人行道(包含設施帶)寬度≧2.4公尺
人行道高度15公分時，人行道(包含設施帶)寬度≧3公尺

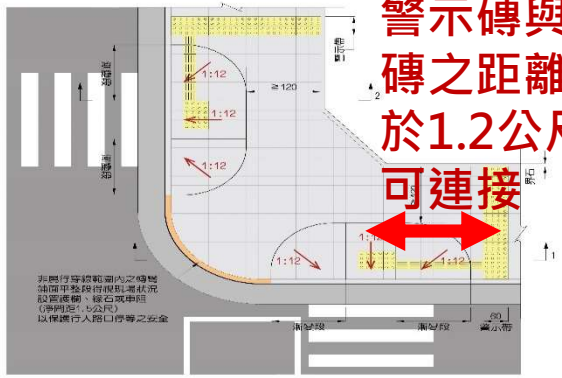


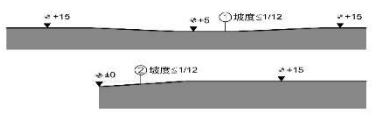




E型斜坡道參考圖(公分)
適用條件
人行道高度10公分時，人行道(包含設施帶)寬度≧2.4公尺
人行道高度15公分時，人行道(包含設施帶)寬度≧3公尺



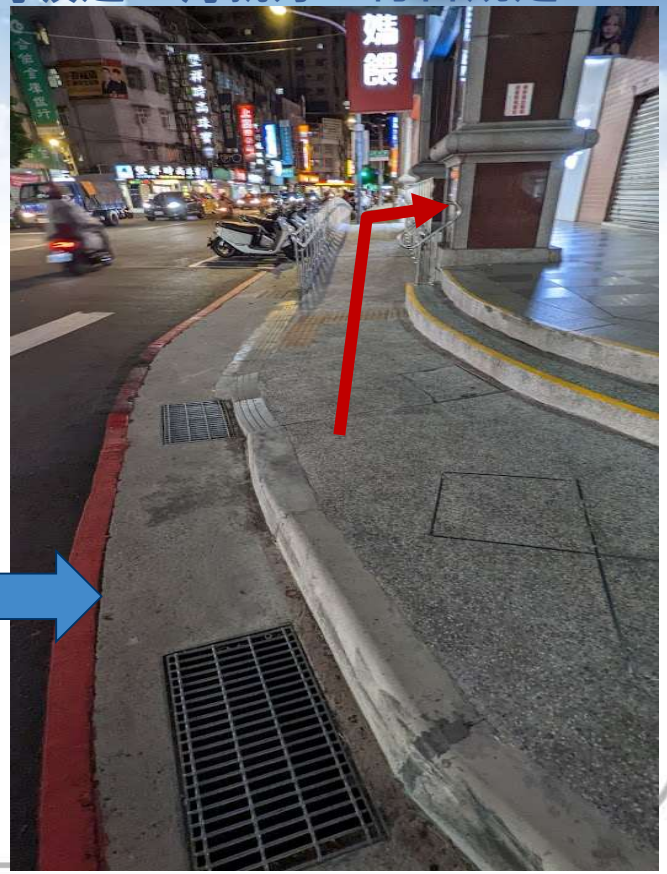




警示磚與定位磚之距離宜小於1.2公尺，可連接

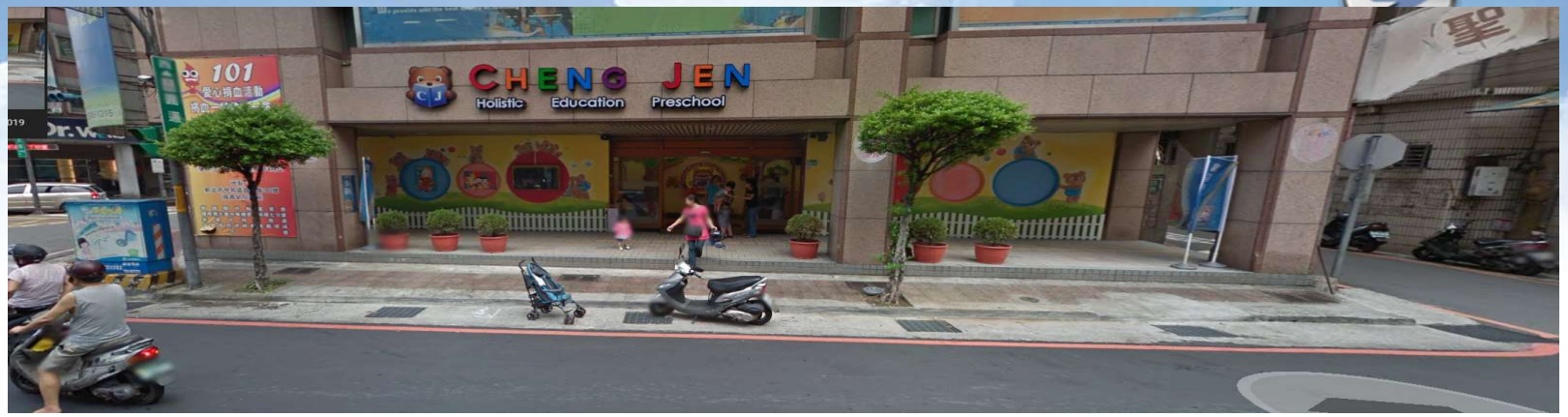
「人行道」與「較高的騎樓」銜接方式

-無障礙環境設計理念的改變：沒有坡道→有就好→符合規定



「人行道」與「較高的騎樓」銜接方式

前改善



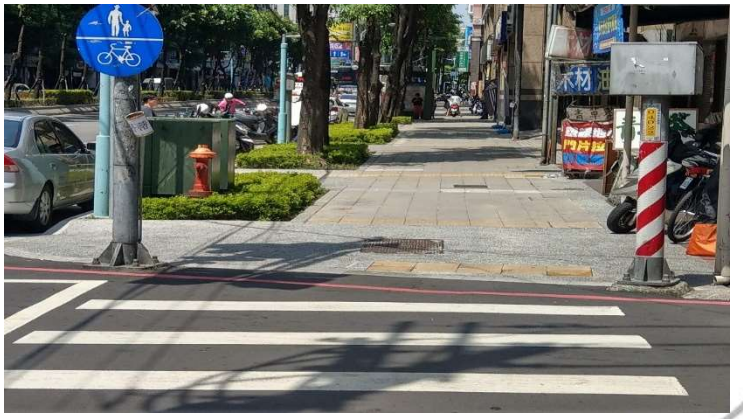
後改善

公共設施帶以階梯調整高程

用長縱坡設置無障礙坡道

視障者之路口警示與定位

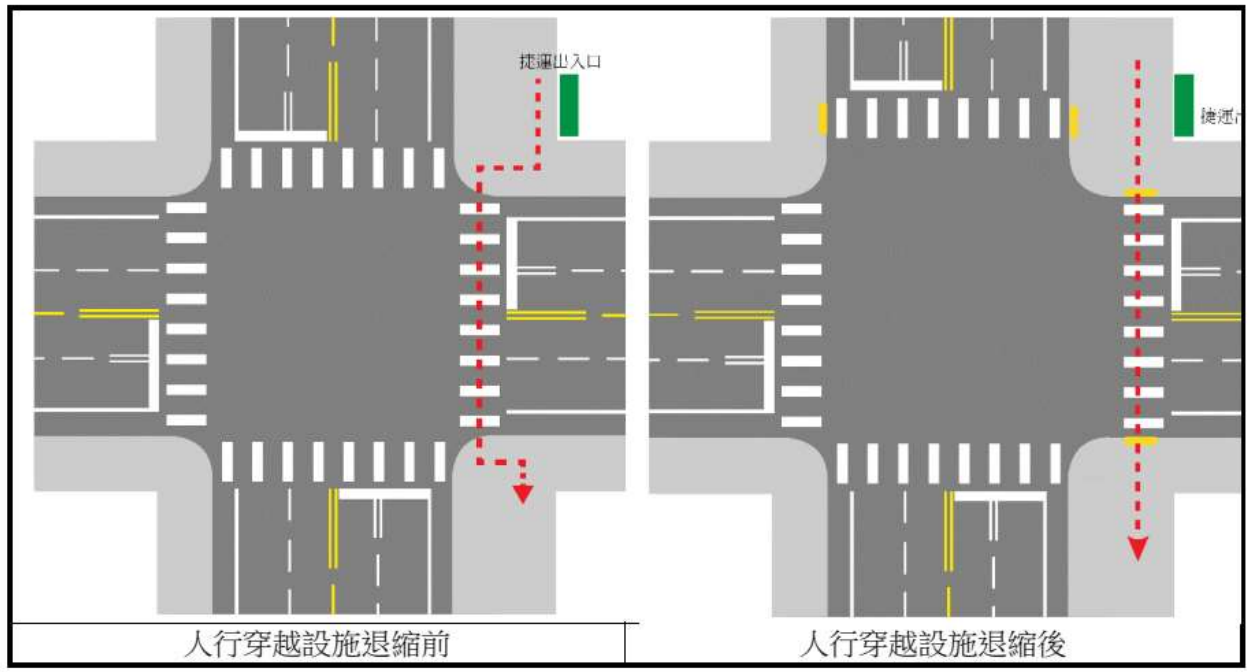
-優良案例檢討



改善行人穿越設施

行穿線退縮、人行道路緣半徑縮小、增設庇護島：

- (107-109)市區道路人行設施之交通安全效益影響評估



在人行道寬度較寬時，若退縮行穿線能讓行人動線更為一致，應優先考慮退縮

改善行人穿越設施

行穿線退縮、人行道路緣半徑縮小、增設庇護島：

·(107-109)市區道路人行設施之交通安全效益影響評估

表 9.1-1 庇護島安全效果成效表

人行設施 / 安全效果	指標	指標對象	庇護島	
			左轉車輛	右轉車輛
行人可見度提升	車輛接觸行穿線時角度	車輛	顯著提升（+）	n. a.
車速降低	車輛行穿線前速度	車輛	顯著降低（+）	
人車分離	車輛通過分散度	車輛	顯著降低（+）	
	車輛提早左轉比率	車輛	顯著降低（+）	
	車輛壓到人行道比率	車輛	n. a	
行人遵行	車輛未禮讓行人比率	車輛	顯著降低（+）	
	行穿線未遵行比率	行人	顯著降低（+）	顯著降低（+）
	號誌違規率	行人	顯著提升（-）	顯著降低（+）

改善行人穿越設施

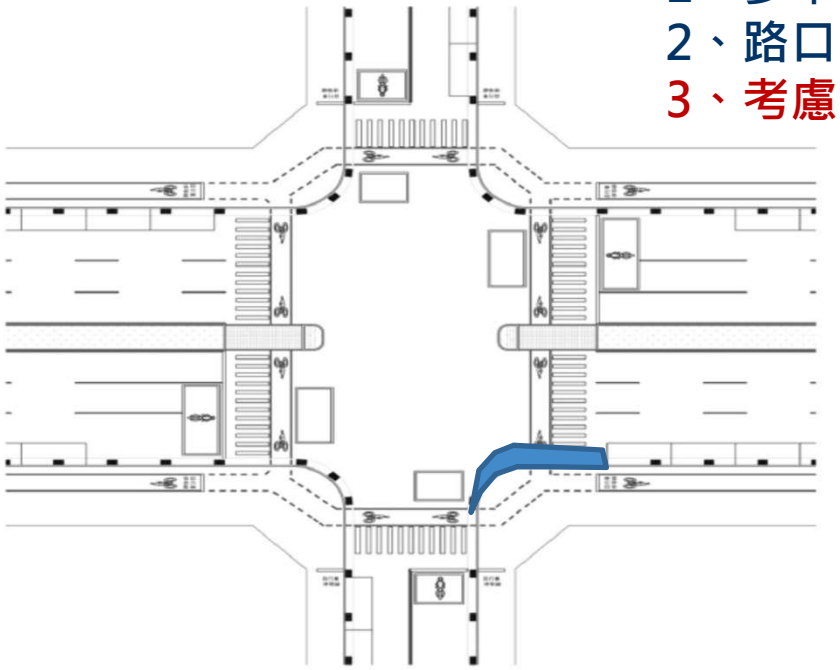
/ 行穿線退縮

適用場域

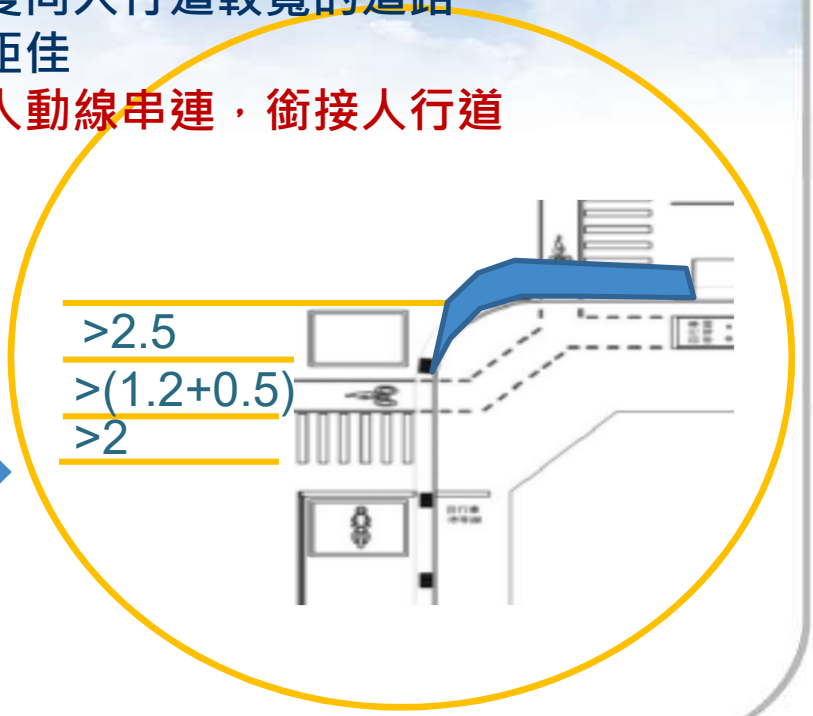
1、多車道雙向人行道較寬的道路

2、路口視距佳

3、考慮行人動線串連，銜接人行道



圖二. 5-3　大型正交路口配置範例



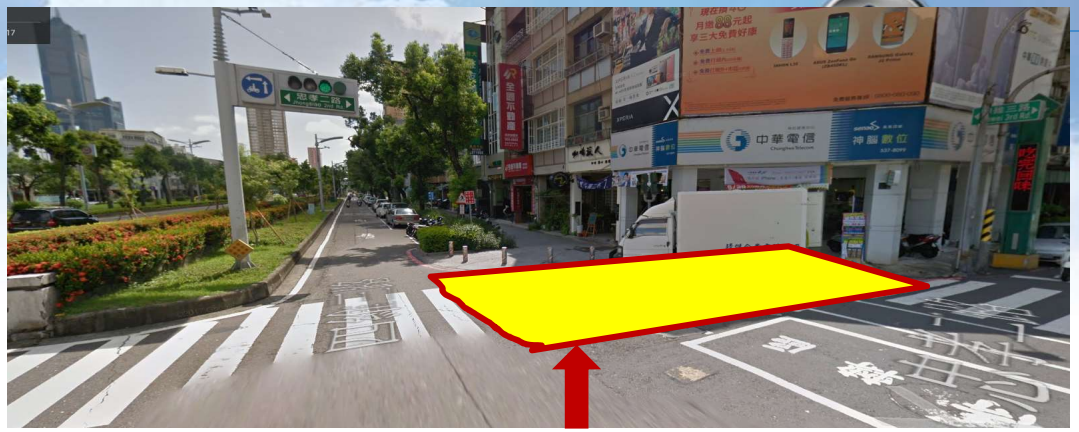
安全性

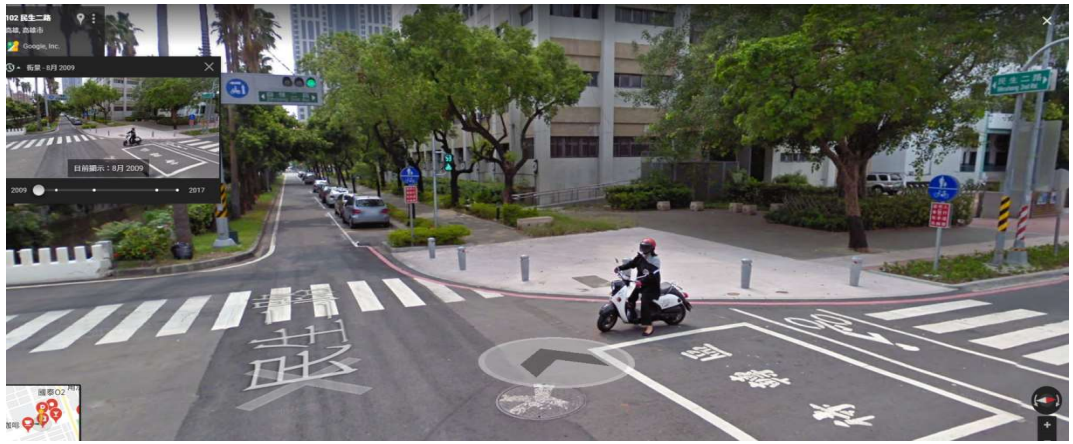
美國路口設計

117

安全性

街角擴大





人行道範圍擴大，
縮短行穿線距離

安全性

路口擴大(美國)

-縮短行穿線長度、增加停等空間、減速、減少違停、視野好

改善前

改善後

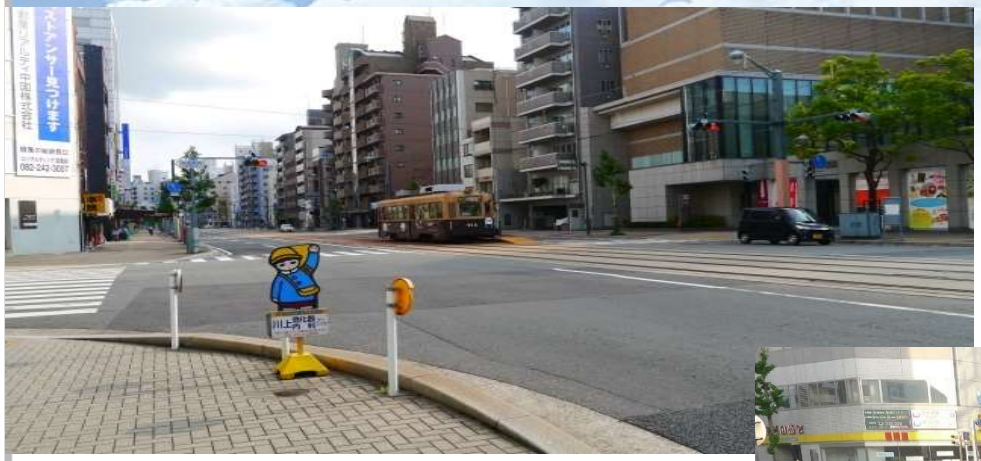
安全性

路口防護-行人單向通行(日本)

日本人行道
照片由網路擷取

安全性

路口防護-行穿線退縮 （日本）



日本人行道
照片由網路擷取

安全性

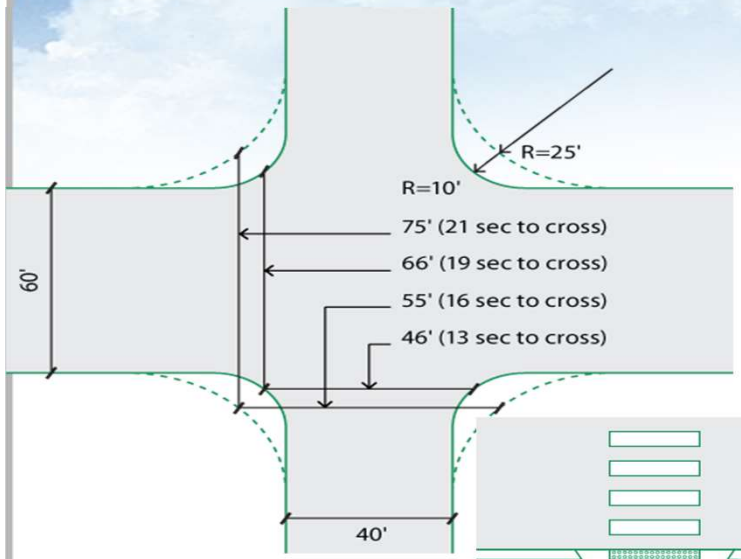
路口防護（台灣）

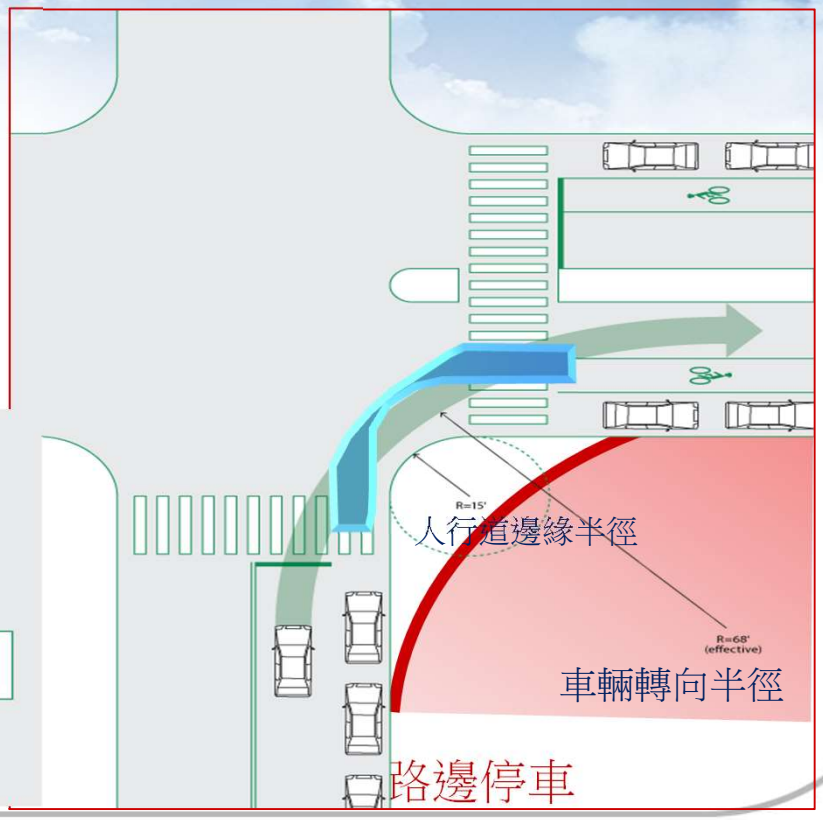
欄杆保護

車阻保護

市區道路之路口轉向半徑（NACTO）

適度調小人行道邊緣半徑，設兩段式路緣斜坡縮，短行穿線長度





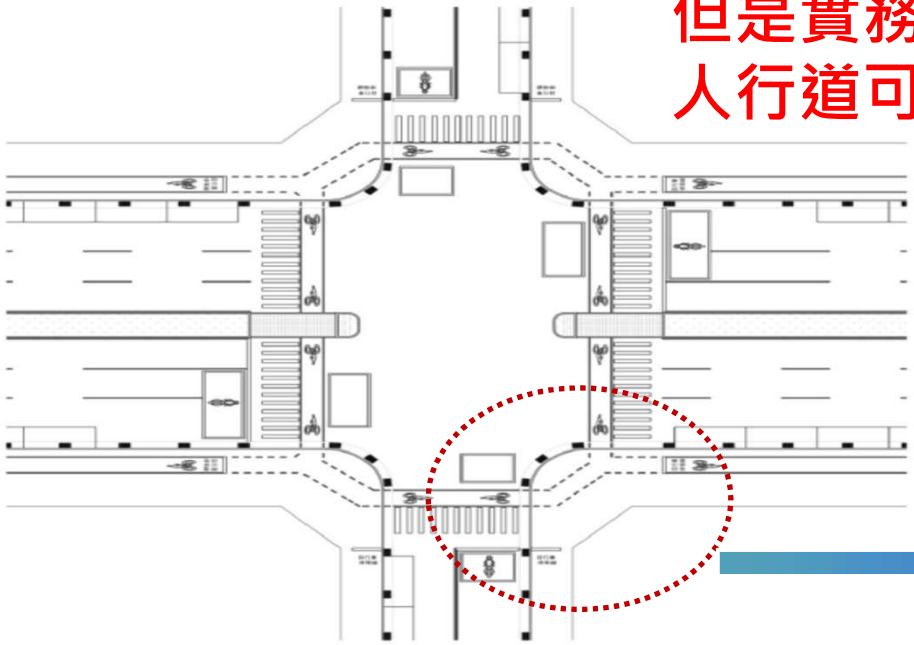
路口的安全設計

- 路口的保護規劃
- 人行道轉角型式
- 行穿線遠離路口
- 保護型自行車道

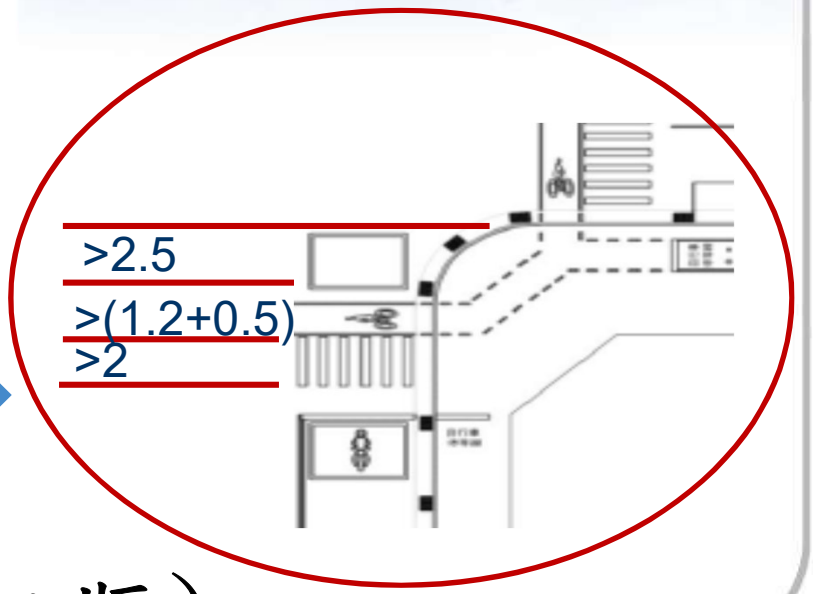
常見的大型路口示意圖

但是實務上有落實嗎？

人行道可調整路型改善視距



圖二. 5-3　大型正交路口配置範例



人行道設計手冊(第二版)

安全性

中央分隔帶開口（行人庇護島）

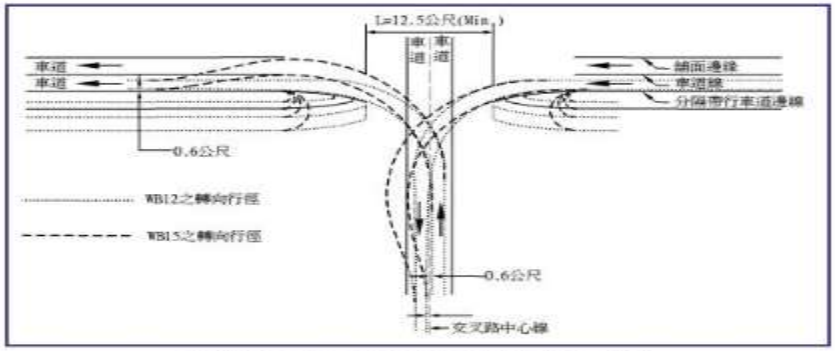


圖 4. 2-5　中央分隔帶開口之最小設計示意圖

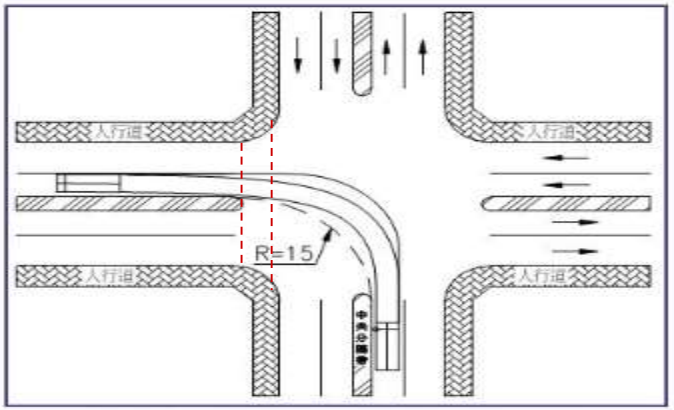


圖 4. 2-6　中央分隔帶開口車輛左轉軌跡示意圖

設計規範4.2.7 中央分隔帶開口

2.分隔帶開口，供車輛穿越者應依交通量及設計車輛行駛軌跡，比照交叉路口設計，其側向淨距宜保持 0.25 公尺以上。。

4.分隔帶開口之最小長度，不得小於橫交道路全寬(不含人行道)且不小於行車道加 2.5 公尺，亦不得小於 12.5 公尺。專供車輛迴轉之分隔帶開口，不受此限。

綠色內涵

- 基地透水、保水
- 覆層式植栽帶、生物多樣性

綠色內涵

❖ 基地透保水設計

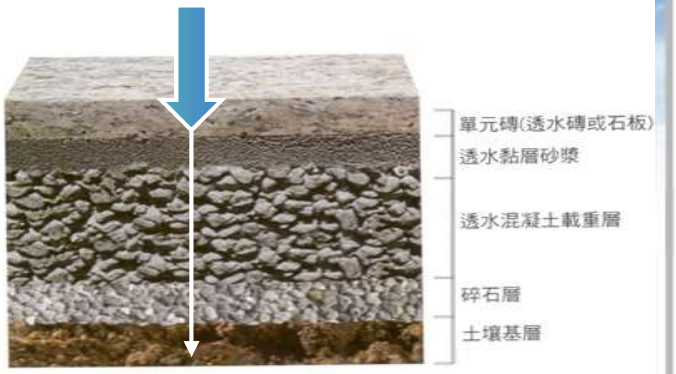
1、水從何處來

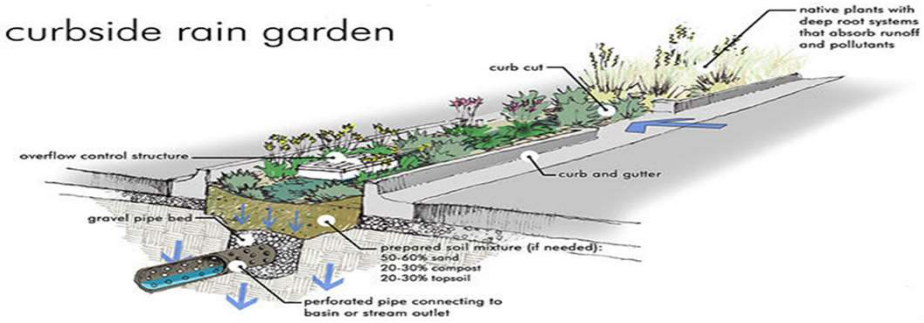
2、水從何處入滲

3、入滲後的水如何處理

4、不是所有人行道都鋪透水磚

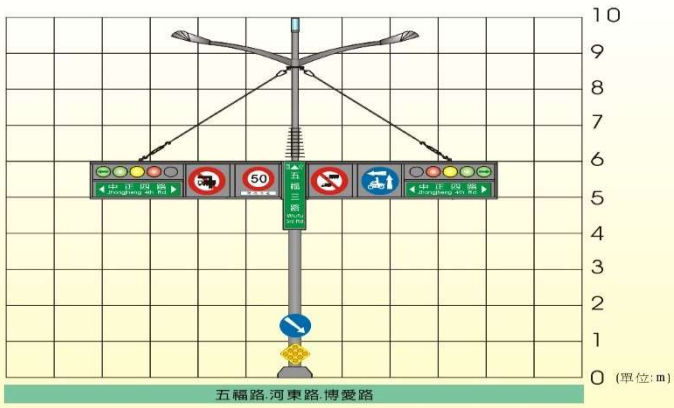
5、綠帶入滲優先





共桿設計–路燈、號誌、標誌

- 採設施減量共桿設計方式辦理
- 將號誌、標誌、路燈共桿化一次施工，創造都市景觀意象，並達美化道路景觀目標。



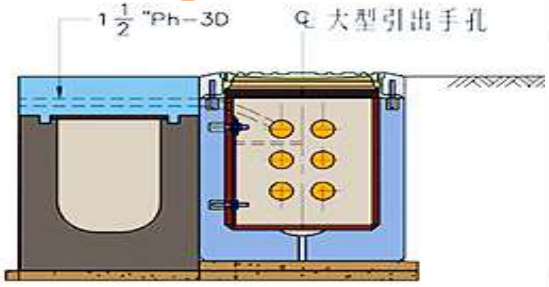
設置共同管道

- 為提升道路品質並兼顧防災需求，統合公共設施管線配置，維護交通安全及市容觀瞻，各縣市政府應依共同管道法規定，配合推動共同管道(電纜溝、支管及纜線管路)
- 研議將配合佈設共同管道路段納入優先補助對象。
- 人行道改建後舊有溝之再利用

支管

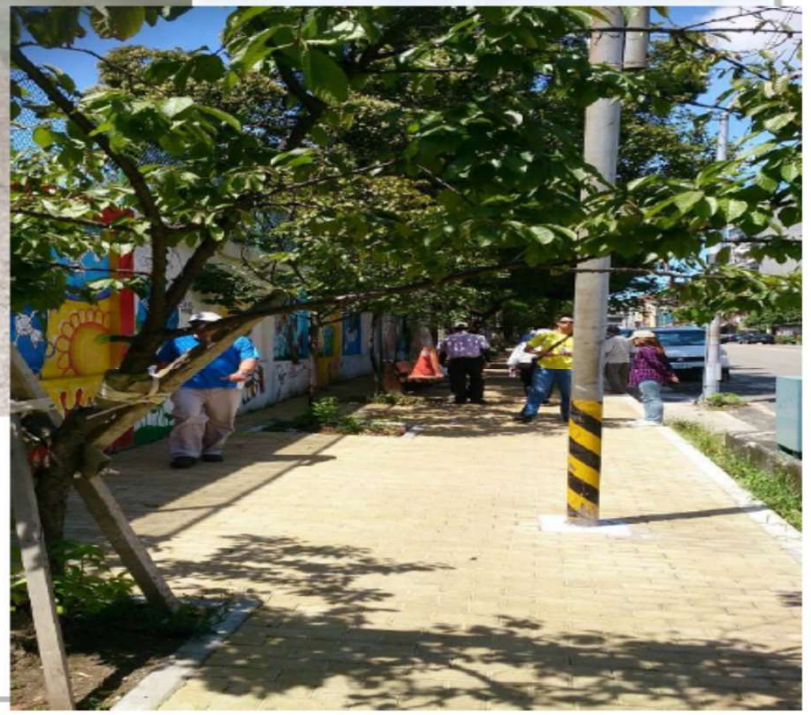
電纜溝

纜線管路



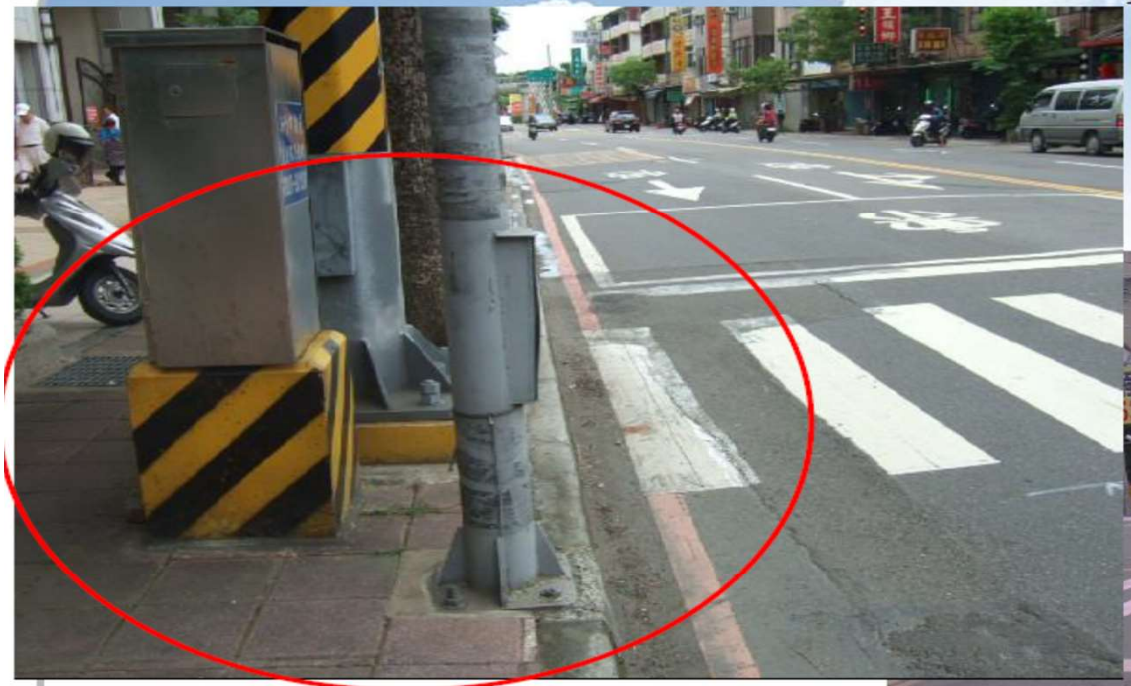
❖不好的設計

- 不符合行人使用需求
- 不安全
- 製造陷阱，造成用路人誤入險境而不自知
- 不易維護



各自為政

NO GOOD



各自為政

NO GOOD

陷阱

臨房與人行道高差問題解決方案

臨房遠高於路面（1/2）-階梯及坡道

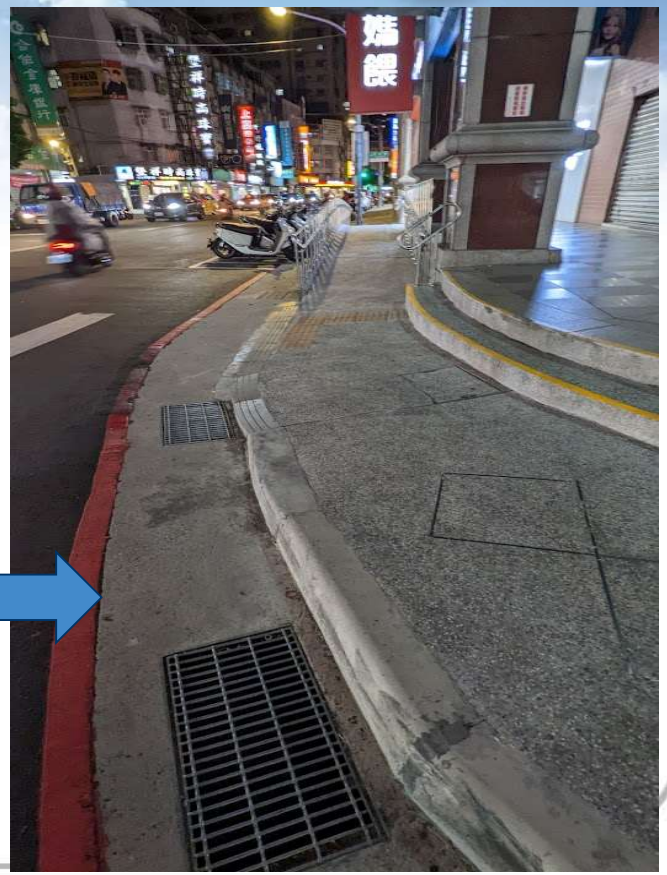
設施帶施作階梯，調整高程

坡道

坡道

臨房與人行道高差問題解決方案

「人行道」與「較高的騎樓」銜接方式



臨房與人行道高差問題解決方案

臨房遠高於路面（2/2）

階梯設於騎樓側

階梯設於緣石側

你喜歡那一種設計？

臨房與人行道高差問題解決方案

臨房與路面齊平（1/2）

1、緣石+進水孔
2、不連續的綠籬、車阻
3、緣石+橫坡向住宅+
截水設施

日本人行道
照片由網路擷取

集水井設計討論（1/2）

1、緊靠緣石排水佳
2、適合寬度
避免影響行車

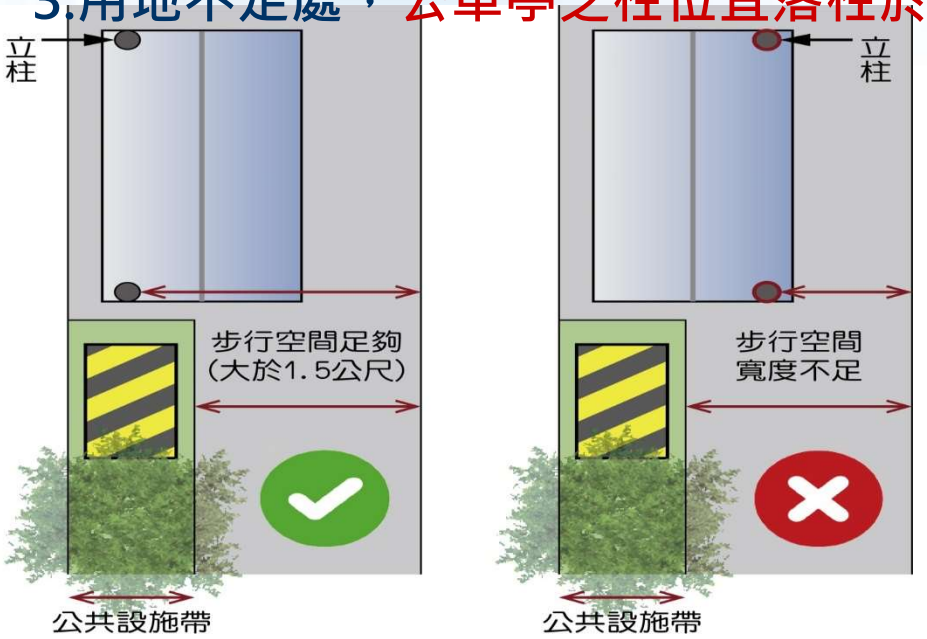
你喜歡那一種設計？

集水井設計討論（2/2）

1、連續綠帶分隔
2、集水井設置於設施帶
3、道路平整集水佳

公車亭設置

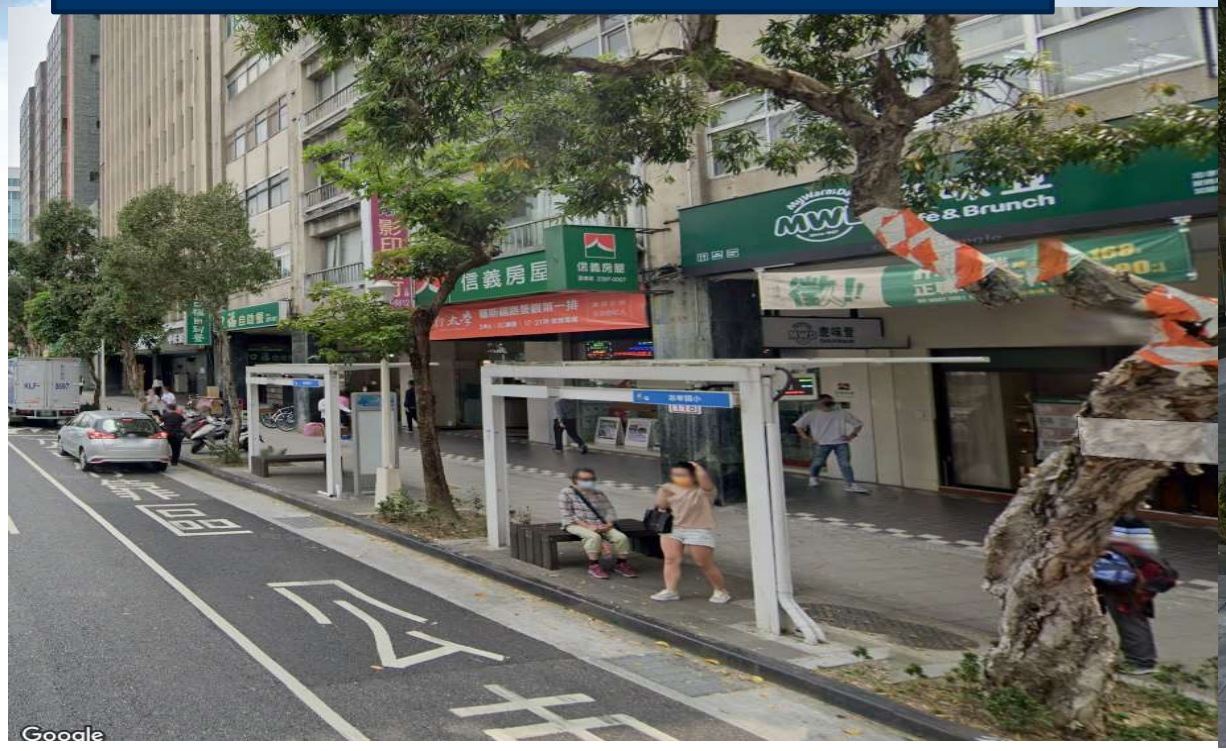
1.公車候車亭建議需有2-3公尺寬度、不宜小於1.5公尺
2.剩餘之人行道淨寬度宜有2-5公尺、不宜小於1.5公尺
3.用地不足處，公車亭之柱位宜落柱於路側公共設施帶或中央植栽綠帶



公車亭設置-正向公車亭

公車亭設置-反向公車亭

柱位設在公共設施帶，避免影響淨寬



公車亭-欠佳案例

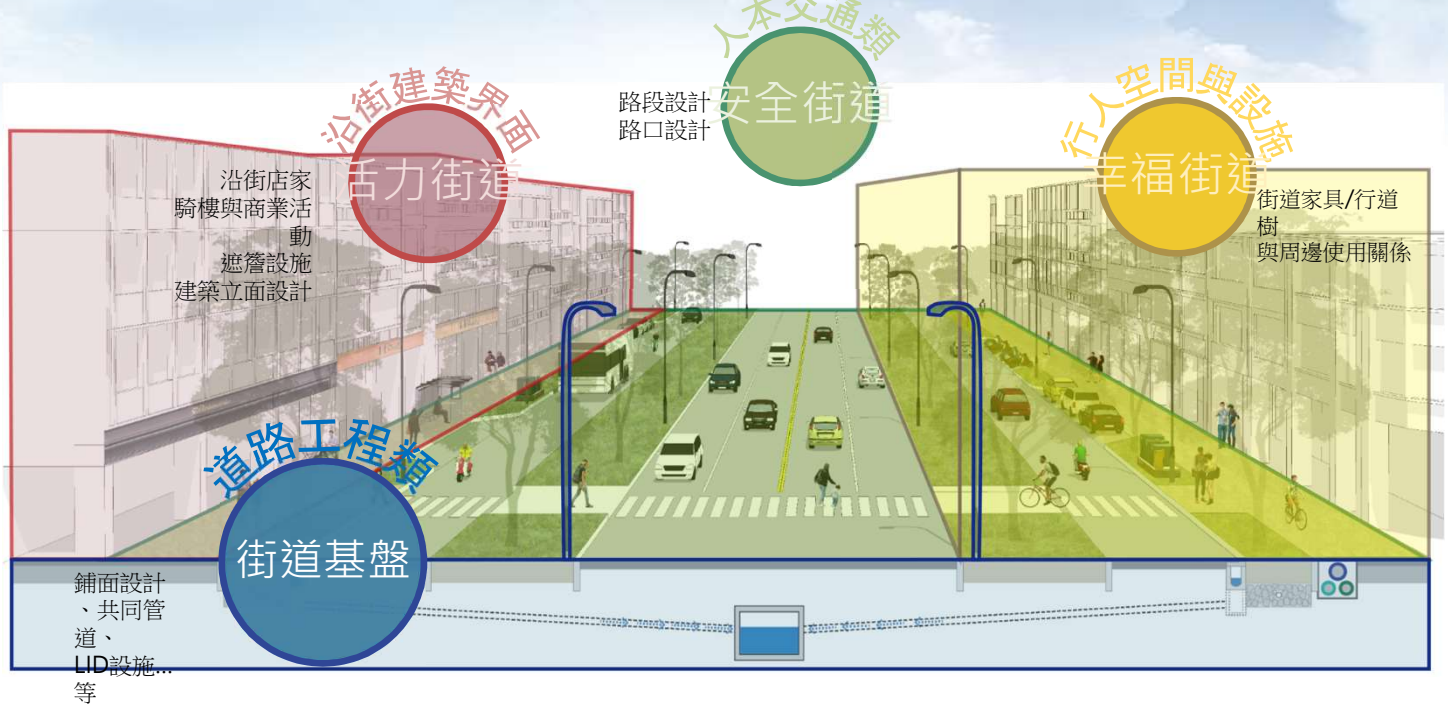
公車亭之側面
人行道寬度不足，輪椅無法進入

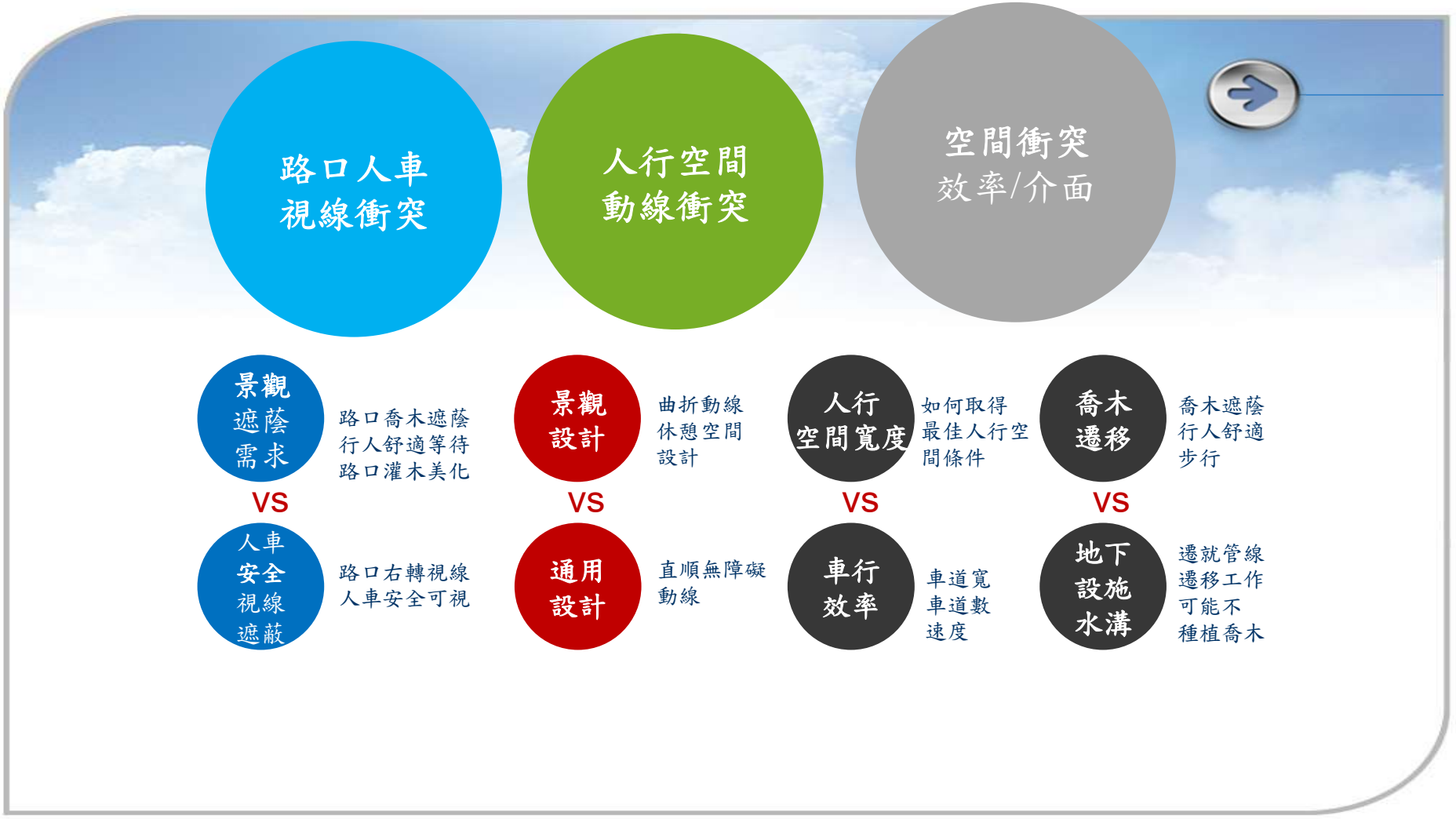
候車亭側向淨寬不足
進出動線不佳

四、未來道路的優先任務

- 案例與樣態分析

街道設計是整合多元領域的設計 - 考量與取捨




路口人車
視線衝突
人行空間
動線衝突
空間衝突
效率/介面
景觀
遮蔭
需求
路口喬木遮蔭
行人舒適等待
路口灌木美化
VS
人車
安全
視線
遮蔽
路口右轉視線
人車安全可視
景觀
設計
曲折動線
休憩空間
設計
VS
通用
設計
直順無障礙
動線
人行
空間寬度
如何取得
最佳人行空
間條件
VS
車行
效率
車道寬
車道數
速度
喬木
遷移
喬木遮蔭
行人舒適
步行
VS
地下
設施
水溝
遷就管線
遷移工作
可能不
種植喬木

觀念共識

Q1.人行道設計應優先以輪椅族、視障者等行動不便者之需求為設計考量?

觀念共識1.人行道設計應優先以輪椅族、視障者等行動不便者之需求為設計考量?

- 視障者尺度及注意事項
  1.**整齊邊界線、路口行穿線位置之引導與定位**
- 輪椅族尺度及注意事項
  1.**淨寬、人行道之橫坡及縱坡**

YES

觀念共識

Q2.人行道為了活潑有趣，可以設置彎曲的邊界線?

觀念共識2.人行道為了活潑有趣，可以設置彎曲的邊界線?

視障者需要整齊的邊界線才能引導行進的方向

是可以有彎曲的線型，但應配合街道傢俱設置以及整齊邊界線為宜

觀念共識

Q3.人行道因為高低差，可以設置超過5%的斜坡?

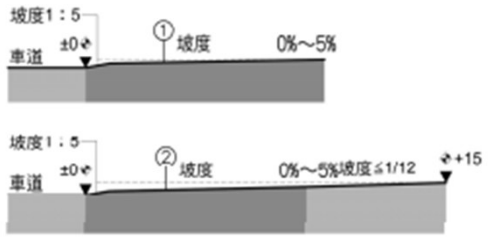
觀念共識3.人行道因為高低差，可以設置超過5%的斜坡?

北市新生北路二段一處新建大樓建築基地，復舊人行道境設成斜坡道，民眾得歪著走路，抱怨連連(記者洪敏隆攝)

NO

大里區益民路通學步道嚴重傾斜，輪椅族一不小心就會翻車(記者陳建志攝)

類別	規範/量化數據
人行道設置	道路寬度12公尺以上應留設
坡度	縱坡≦12% 0.5%≦橫坡≦5%
凸出物	0.6～2.1公尺範圍無0.1公尺凸出物
淨寬	一般情況≧1.5公尺 局部受限≧0.9公尺 以≧2.5公尺為宜
緣石	H=10～15公分
鋪面設計	平整、防滑優先考量



觀念共識

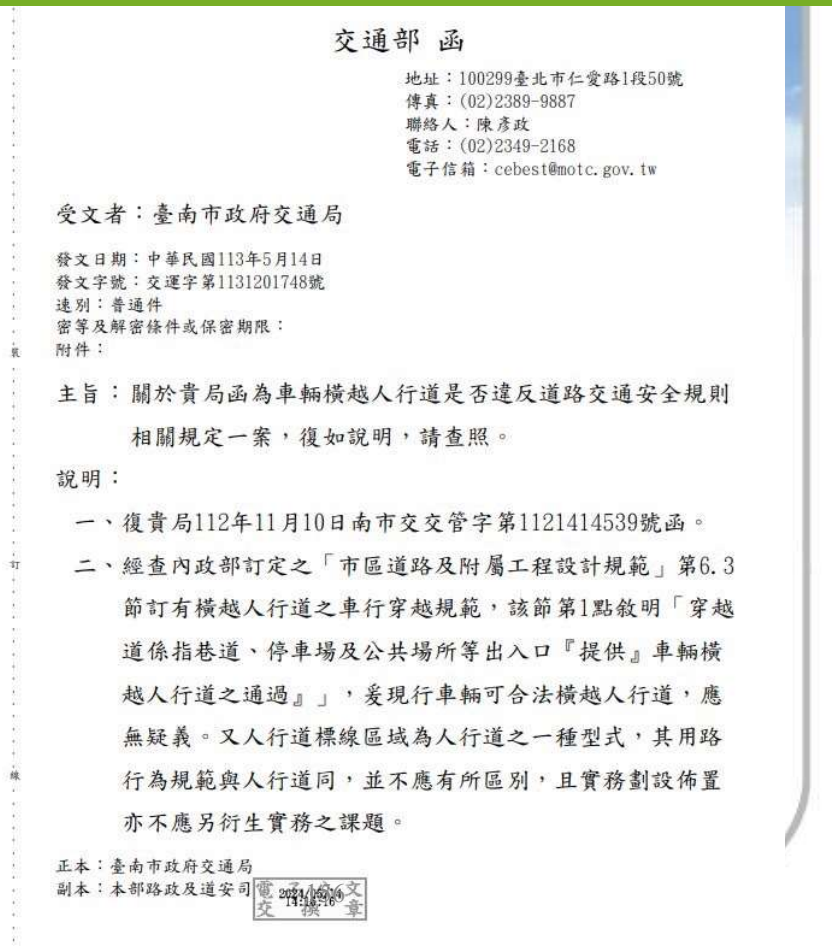
Q4.汽機車回家，可否穿越人行道?

道路交通管理處罰條例第45條規定，不得駕車行駛人行道，違者處600-1800元罰鍰

觀念共識4.汽機車回家，可否穿越人行道?

- 本部訂定之「市區道路及附屬工程設計規範」第6.3節訂有橫越人行道之車行穿越規範，該節第1點敘明「穿越道係指巷道、停車場及公共場所等出入口『提供』車輛橫越人行道之通過」，**爰現行車輛可合法橫越人行道，應無疑義**。
- 又人行道標線區域為人行道之一種型式，其用路行為規範與人行道同，並不應有所區別，且實務劃設佈置亦不應另衍生實務之課題。

YES



交通部 函

地址：100299臺北市仁愛路1段50號
傳真：(02)2389-9887
聯絡人：陳彥政
電話：(02)2349-2168
電子信箱：cebest@motc.gov.tw

受文者：臺南市政府交通局

發文日期：中華民國113年5月14日
發文字號：交運字第1131201748號
速別：普通件
密等及解密條件或保密期限：
附件：

主旨：關於貴局函為車輛橫越人行道是否違反道路交通安全規則相關規定一案，復如說明，請查照。

說明：

一、復貴局112年11月10日南市交交管字第1121414539號函。

二、經查內政部訂定之「市區道路及附屬工程設計規範」第6.3節訂有橫越人行道之車行穿越規範，該節第1點敘明「穿越道係指巷道、停車場及公共場所等出入口『提供』車輛橫越人行道之通過』」，爰現行車輛可合法橫越人行道，應無疑義。又人行道標線區域為人行道之一種型式，其用路行為規範與人行道同，並不應有所區別，且實務劃設佈置亦不應另衍生實務之課題。

正本：臺南市政府交通局
副本：本部路政及道安司 電子公文交換章 2024/05/16 14:16:16

觀念共識

Q5.人行道上的行人看到行人綠閃燈時，是否可進入道路?

觀念共識5.
人行道上的行人看到行人綠閃燈時，是否可進入道路?

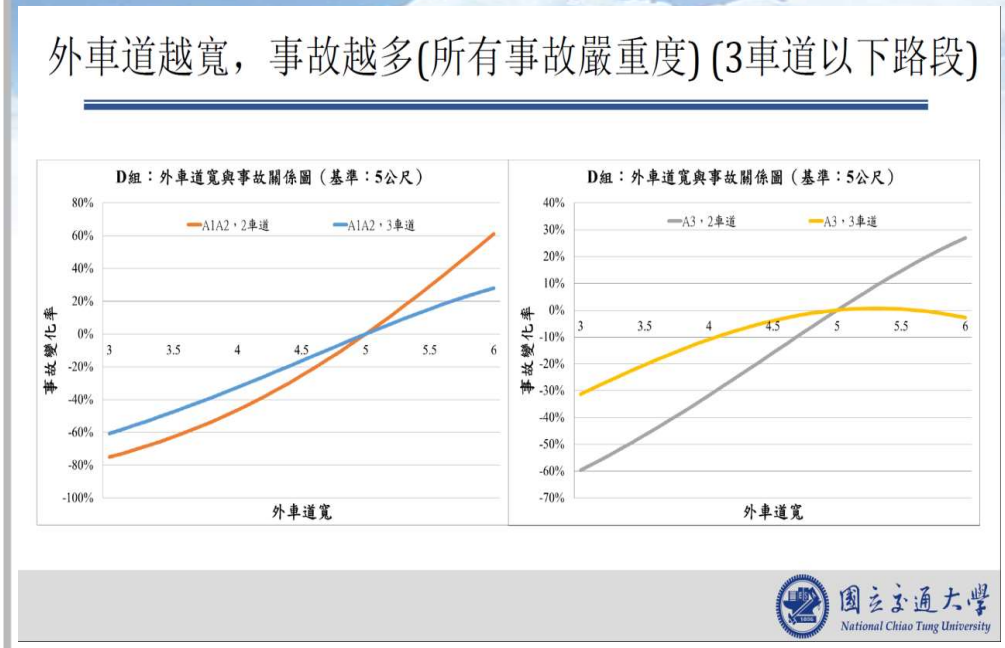
- 行人綠閃燈，行人不應再進入道路，應等待下一個行人綠燈才能穿越路口。
- 依據道路交通標誌標線號誌設置規則第207條第二項規定，「行走行人」之綠色燈號閃光顯示時，表示警告行人，剩餘之綠燈時間不多，如已進入道路者，應快速通過，或停止止於道路中之交通島上，**如尚未進入道路者，禁止跨入。**

NO

觀念共識

Q6.車道寬度越寬越安全?

觀念共識6.車道寬度越寬越安全?



依據本署委託國立陽明交通大學辦理「市區道路車道配置及車道寬度對交通安全與車流效率之影響評估」研究發現，**車道寬度縮減**，除可降低車速，亦可減少汽機車車流交織情形，減少交通衝突，進而達到**減少交通事故及改善交通安全之成效。**

NO

觀念共識6.車道寬度越寬越安全?

- 車道寬度縮減不顯著影響車流效率，故車道寬度並非越寬越安全，反而車道寬度越寬，越容易造成車輛超速及汽機車併排於同車道內，增加交通事故之風險。

- **看起來安全→駕駛人警覺性低→易肇事**
  看起來危險→駕駛人較為謹慎→較安全

NO

06 - 12

· (105-107)市區道路車道配置及寬度對交通安全及車流效率之影響評估
· (107-109)市區道路車道配置及寬度調整研究與實作

· (110-112)路口車道車道寬度及車道配置影響評估
· 計畫道路寬度、車道及人行空間配置與毗鄰土地使用類型及強度之關聯分析

觀念共識
快慢分隔島
快慢分隔島
Q7.市區快慢分隔島，對安全有幫助嗎?
Fotor

觀念共識7.市區快慢分隔島，對安全有幫助嗎?

- 市區車流量不大之情況下，快慢分隔島可有效分隔汽、機車，進而增加交通安全。
  惟車流量較大之情況下，快慢分隔島雖於路段可降低交通事故，於路口處，因車流量交織過多，反而容易增加交通事故。

- **車流量不大→有幫助、增加交通安全**
  車流量較大→路段→有幫助、較安全
  車流量較大→路口→沒有幫助

·111年度「市區道路路側停車與快慢分隔島對交通安全影響之研究案」

觀念共識7.市區快慢分隔島，對安全有幫助嗎?

1. 整體而言， 有車道分隔島較無車道分隔島之**路口事故率高72%~74%**，在**路段事故率則低56%**。

2. **路口路段合併後，有車道分隔島之路口路段**其事故率**較無車道分隔島之路口**路段**高50%**。

註：由於本研究僅以臺北市之資料進行分析，而臺北市重車比率卻相當低。因此，本研究結果及發現在重車比率較高或街廓長度較長之公路系統未必能適用。

·111年度「市區道路路側停車與快慢分隔島對交通安全影響之研究案」

觀念共識7.市區快慢分隔島，對安全有幫助嗎?

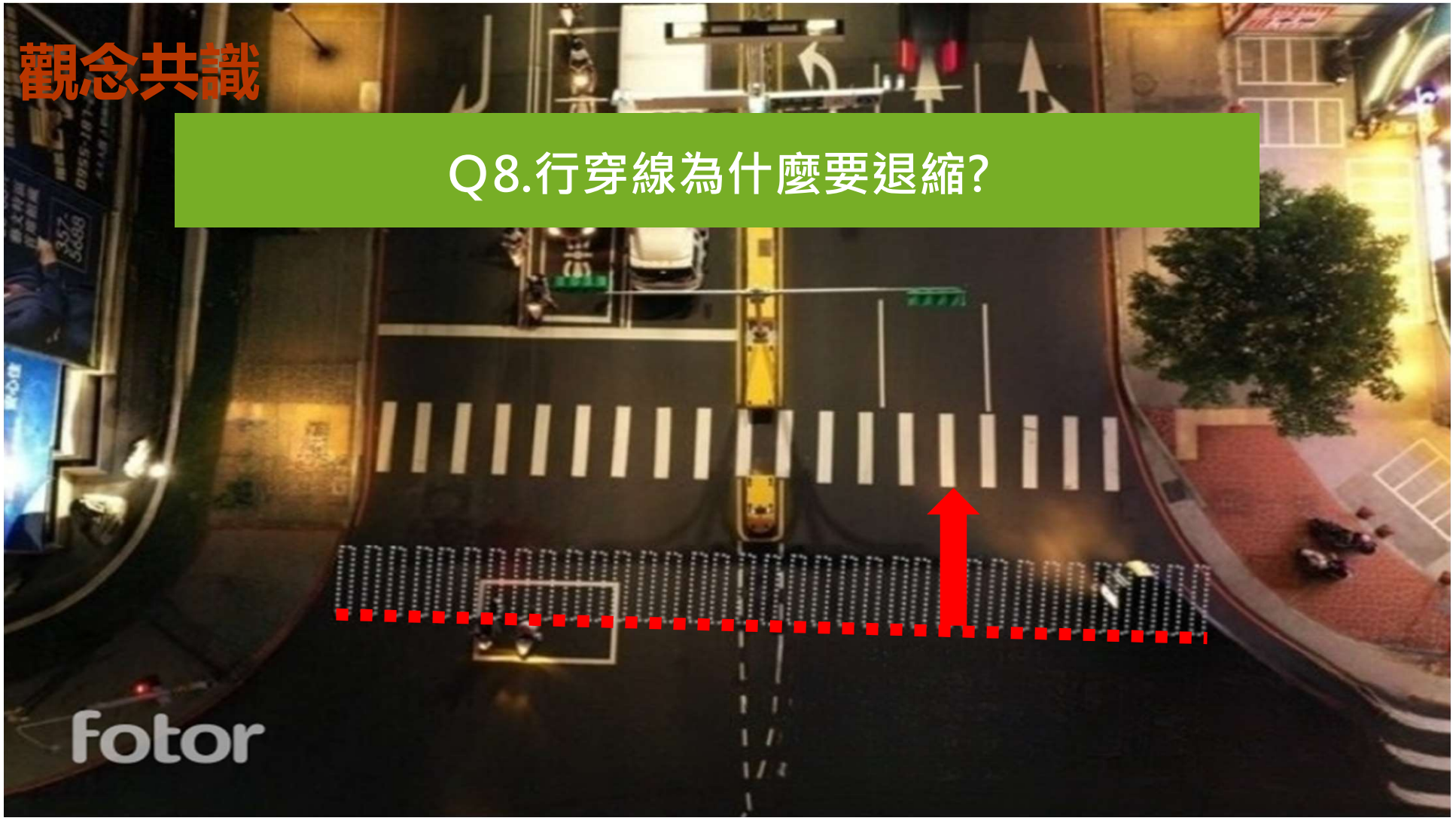
設置車道分隔島之適用條件

1.長街廓：在街廓較長的區域，**尖峰時段車道分隔島有助於車輛分流**、減少車道變換，提升多車道道路效率。

2. 城際道路：在高速、長途與高車流量的城際道路中，設置車道分隔島可有效提升流動性、**減少事故風險**，並降低交叉路口的交通衝突。

3. 巷弄出入口：有效防止車輛出巷口後直接左轉，外側車道亦可協助車輛有序慢速進入。

·111年度「市區道路路側停車與快慢分隔島對交通安全影響之研究案」


觀念共識
Q8.行穿線為什麼要退縮?
Fotor

觀念共識8.行穿線為什麼要退縮?

行穿線如劃設於近路口處，容易造成車輛轉彎時，因車輛A柱視線死角，造成駕駛不易察覺有行人，易造成行人與車輛衝突，**行穿線退縮**3-5公尺，可大幅增進駕駛與行人之視角，增加行人與駕駛之視距，**大幅降低行人與車輛之交通衝突。**

Q9.行穿線在什麼情況下不適合退縮?

觀念共識9.行穿線在什麼情況下不適合退縮?

- 轉入道路**無人行道**，致行穿線未銜接人行道時，行人動線為串連，較不適合退縮。

觀念共識

Q10.增設庇護島的好處?

觀念共識10.增設庇護島的好處?

- 庇護島可使行人穿越道路時有多一層保障，以實體設施保護行人安全。
- 可使行人於穿越路口時，如若來不及穿越路口可暫時於庇護島停留。
- 增設庇護島還可使轉彎車輛導正轉彎之軌跡，增加與行人之安全視距，避免切西瓜轉彎導致駕駛

觀念共識

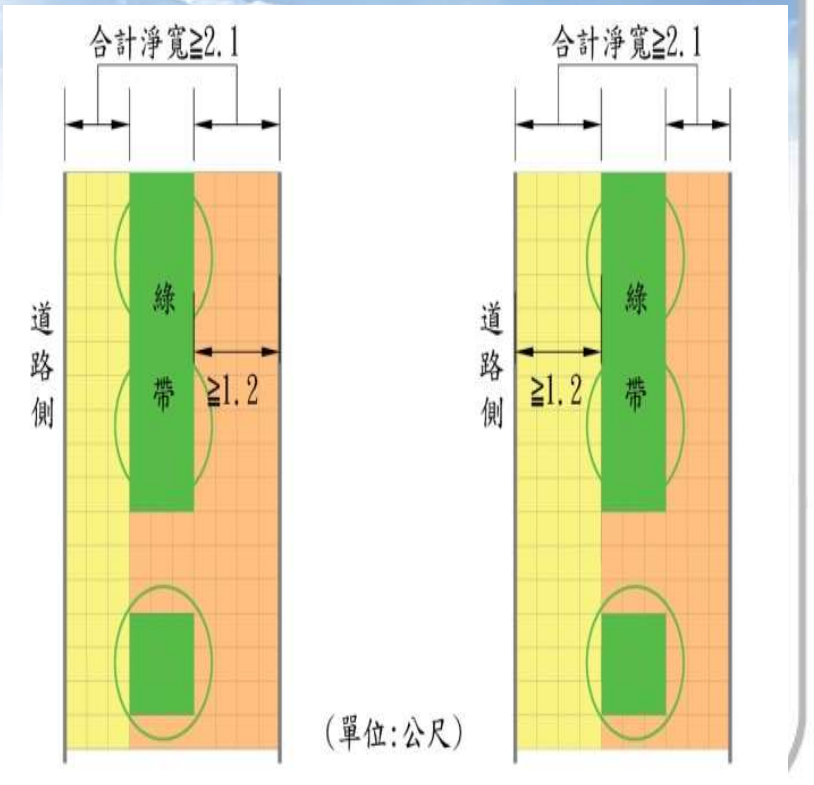
Q11.種樹造成淨寬不足，好嗎?

觀念共識11.種樹造成淨寬不足，好嗎?

- 「市區道路及附屬工程設計規範」已規定，除快速道路外，主次要及服務道路均應設置人行道，**人行道最小淨寬不得小於1.5公尺**，寬度12公尺以下之服務道路，其淨寬不得小於1.2公尺。

觀念共識11.種樹造成淨寬不足，好嗎?

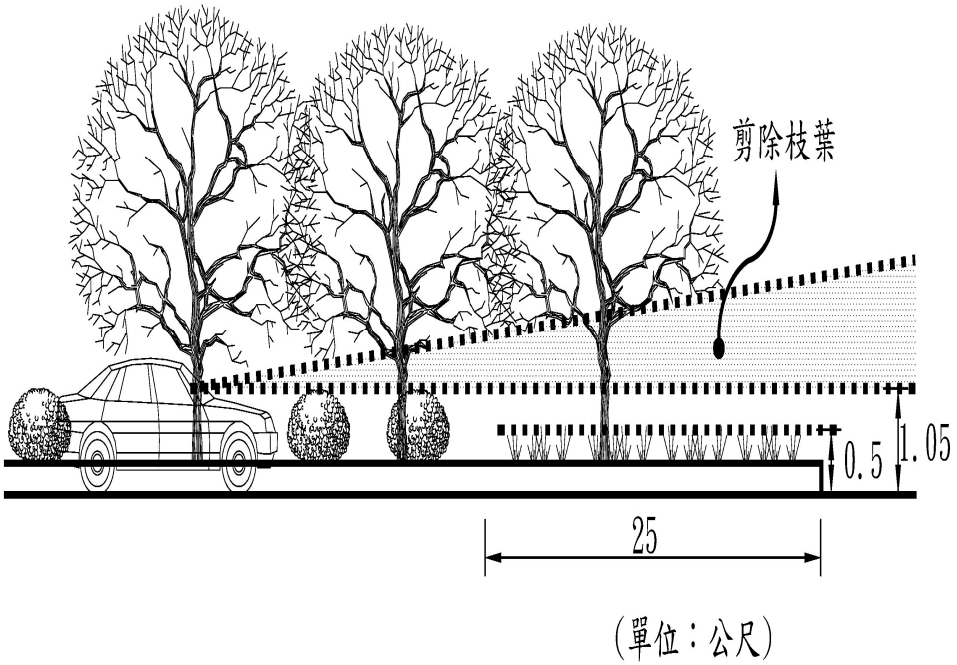
- 為因應綠帶位於人行道中央，考量行人與輪椅雙向通行之需求與安全，將增訂綠帶位於人行道中央時，兩側人行道淨寬合計不得小於2.1公尺，且其中一側不得小於1.2公尺。
- 大型樹冠喬木，宜種植於4公尺寬以上之人行道或臨建築退縮地之人行道



觀念共識
Q12.路口植栽設置規定?

觀念共識12.路口植栽設置規定?

- 植栽設計時宜考量道路所需功能，包括防止眩光、誘導車行、遮蔽不良景觀、綠蔭、減低噪音、減少空氣污染等。「市區道路及附屬工程設計規範」16.2已規定，植栽配置**不得妨礙行車視線及行車安全**。
- 人行道在路口範圍、車道出入口處，以種植草花或草皮為宜，灌木栽植高度**宜**低於0.5公尺。



- 車道出入口或人、車標誌系統附近，避免種植大型樹冠喬木。

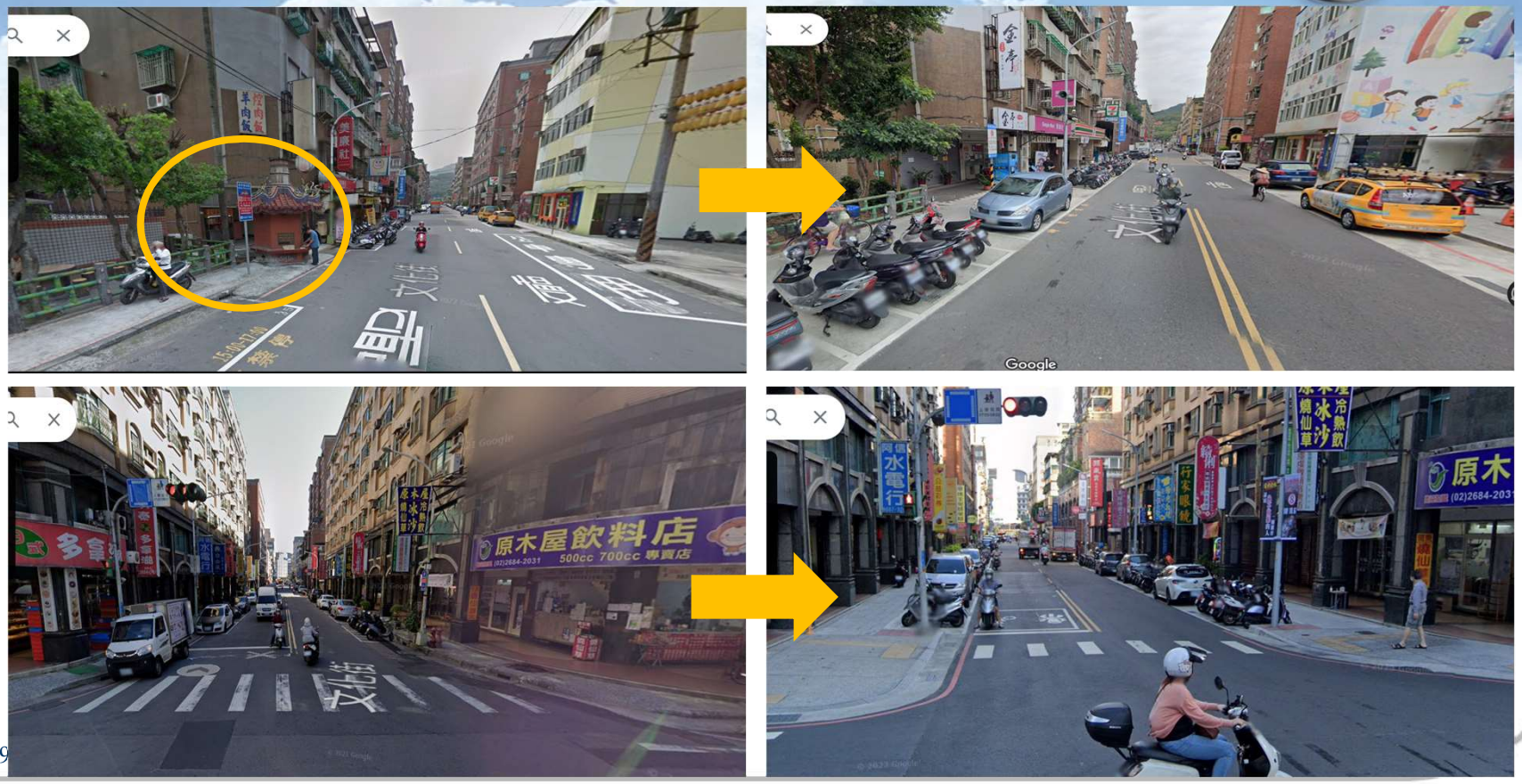
我們的願景是

轉化「以車為主」交通建設思維，
建置「以人為本」人行交通環境；

市區道路核心價值：

- 所有使用者(包含動植物)都能**友善**使用道路空間環境
  - **安全**、**可休憩**、**可生活**、**與周邊活動連結**
- 道路具備**空間美質**景觀
- 道路空間預留未來**資通訊科技發展**的彈性，
- 與民眾**持續討論空間使用需求**，回應生活型態轉型所需的道路環境

只要共同努力，必能有所改變。



有適合步行的環境，就會有步行文化

板橋重慶路

謝謝聆聽