

第六章 示範都市人本交通規劃構想

本章首先於 6.1 節說明本計畫示範都市-嘉義市在道路系統方面人本交通發展現況與問題探討；6.2 節說明嘉義市在公共運輸、人行系統、自行車系統、停車管理系統的發展構想方案；6.3 節則為嘉義市示範城區之人本交通發展構想。

6.1 嘉義市區道路人本交通發展現況與問題探討

本節將探討嘉義市區道路人本交通環境建構現況及仍需改善之處，而嘉義市區各主要道路或重要區域，依其道路功能或週邊土地使用型態不同可能有一項或多項缺乏「以人為本」考量之問題，以下針對嘉義市區主要道路人本交通問題進行概括性綜合整理，期使嘉義市未來進行人本交通環境建構時，能有較為明確之工作方向可供參考。

1. 民生南北路

民生南北路同時具有聯外與市區道路功能，民生北路為嘉義市區內重要南北向幹道之一，民生南路則具有往南聯絡水上之功能；民生南北路於市區內路段有關人本交通環境塑造不足之主要問題有：

- (1) 無人行道設置且騎樓遭到佔用：民生南北路道路邊緣無人行道設計，住戶騎樓直接與車道鄰接，且大部分騎樓皆被住戶加蓋佔用，而路肩又因路邊停車數量眾多，使行人行走時必須利用外側車道，人車爭道對於安全性保障不佳。
- (2) 位於民生南路之民生公園屬嘉義市區公園綠帶，亦為週邊居民運動休閒去處之一，然綠帶與道路連接處高低差達 20 公分以上，且出入口坡度較陡，此設計對於行動不便民眾而言較不友善，而綠帶內人行走道寬度為 2 公尺，對於以散步休閒為目的之設計略顯不足，建議應加寬走道，此處亦可利用綠帶空間設置自行車道。

2. 吳鳳南北路

與民生南北路相同，吳鳳南北路同時具有市區與聯外道路兩類性質，路型設計則與民生路標線分隔方式稍有不同，吳鳳南路其快慢車道間設有分隔島之實體分隔；吳鳳南路往南可連結國道三號、縣道 165 與台 86 號快速道路，係嘉義市東區聯外重要道路之一，吳鳳南北路之人本交通發展現況與問題條列如下：

- (1) 吳鳳南路與民生路情況類似，無人行道設計且騎樓遭到佔用，行人必須於慢車道行走。
- (2) 吳鳳北路雖有人行道設置，但因商家或住家佔用使人行空間不連貫情況相當普遍。

吳鳳北路人行空間遭到佔用問題屬嘉義市區主要道路的普遍現象，包括忠孝路、興業東西路、啓明路等均可見到人行道或騎樓遭民眾佔用的類似情況；而吳鳳南路未設置人行道問題亦出現於市區主要道路之彌陀路與大雅路的部分路段，上述現象皆為未來嘉義市人行環境建構與改善需要注意之問題。



圖 6.1.1 民生北路缺乏人行道



圖 6.1.2 民生公園綠帶出入口坡度較大，且中央行走空間較窄



圖 6.1.3 吳鳳南路缺乏人行空間



圖 6.1.4 吳鳳北路人行空間不連貫



圖 6.1.5 市政府停車場前人行道寬度足夠，可考慮設置機車停車彎

吳鳳北路於市政府停車場前人行道劃設有機車停車區，由於此處人行道寬度超過 3.5 公尺，設置機車停車灣後仍有足夠空間供行人行走，因此建議此處可進行機車停車灣之設計，明確界定人車通行空間，以提高行人用路品質，降低行人與機車衝突的機會。

3.文化路

文化路於林森西路以北為通往民雄鄉主要道路之一，但於市區路段則可歸類為南北向主要道路，文化路於市區內路段寬度較窄，且因通過嘉義市主要商業區，兩側商業發達其人行環境並不友善，文化路面臨之人本交通問題如下：

- (1)文化路於市區內路段道路狹窄、兩側無人行道設計，且路邊停車情形普遍，因此行人步行環境並不理想，而自中山路口以南即為商業活動頻繁地區，人車爭道情形相當常見。
- (2)文化路自林森西路起往北至博愛路為止皆無人行空間設計，直至博愛路以北方有人行道設置，此路段以住宅區居多，人行道使用者以當地居民為主，佔用人行道做為住家範圍延伸之情況於此處也相當常見。

文化路由中央噴水池起往南至民族路止均為商業發達區域，此路段交通特性在於機車與行人數量眾多，汽車行經此處十分容易受阻，未來可在兼顧交通順暢與地區商業發展之前提下，針對此處研擬作為行人徒步區或特定車輛管制進出區域之可行性。



圖 6.1.6 文化路道路寬度狹窄，缺乏人行空間設計



圖 6.1.7 中正路商業區周邊交通繁忙，常見人車爭道

4.民族路

民族路為嘉義市區主要東西向主要道路之一，道路兩側規劃有路邊汽機車停車格，人行道與騎樓被當地居民佔用情況仍相當常見，而民族路商業購物型態係以機車使用為主要交通工具，至於使用步行方式進行活動或消費之民眾則較少，若能提供良好步行與停車環境，應可提高民眾步行購物之意願。



圖 6.1.8 民族路利用路肩做為停車空間，但人行道與騎樓仍被週邊住戶佔用

5.垂楊路

垂楊路為市區東西向主要道路之一，道路週邊土地使用以住宅區與文教區居多，垂楊國小、大同國小、嘉義女中、崇文國小等各級學校分佈於道路週邊，且為嘉義市唯一設置自行車優先道的路段，上下學時段學生數眾多，此時段步行與自行車旅次較為集中，其餘時段則依舊以汽機車居多。



圖 6.1.9 垂楊路自行車優先道設置於車道最外側，但容易與機車車流產生混流



圖 6.1.10 垂楊路人行道空間配置不良，機車停車區與植栽佔用太多空間

垂楊路自行車優先道設計位置於車道最外側與機車道並行，但機車騎士於尖峰與離峰時段經常未按照標線行駛，導致自行車道與機車道混流情形相當嚴重，因而失去自行車優先道設置目的。

除自行車優先道外，垂楊路人行道寬度均在 6 公尺以上，最寬處可達 8 公尺，但空間配置不良，部分路段人行道植栽預留空間過大，扣除機車停車區後僅餘 2 公尺供人行使用，建議未來可增加人行道寬度並縮小植栽寬度，且與機車停車區合併一同設置於人行道臨車道側，藉以增加人行區域之寬度與步行安全。

6. 中山路

中山路可區分為「民族路-嘉義車站」與「嘉義車站-文化路」兩段分別探討其人行環境現況，中山路自嘉義車站至文化路口為市區主要商業中心，此區域商業活動發達，車輛與行人均多，週邊人行道與騎樓受土地使用型態影響，停車需求相當高，人行道與騎樓步行空間由於受機車停車壓縮而較為狹窄，西門路以東停車擁擠情況明顯趨緩。本路段機車停車以週邊工作民眾使用較多，若能引導部分停車至週邊路外停車場(如中正公園地下停車場或西市場大樓停車場)，應可降低當地機車停車需求量，增加行人空間；表 6.1-1 為本路段(嘉義車站至文化路口)機車停車供需調查結果。



圖 6.1.11 中山路前商業區機車停車壓縮人行空間



圖 6.1.12 機車出租業者營業用車輛佔用人行道空間

表 6.1-1 中山路(嘉義車站-文化路)機車停車供需表

路段		街廓 長度 (公尺)	停車 供給 (格)	平日		假日	
起點	迄點			使用數 (輛)	違規數 (輛)	使用數 (輛)	違規數 (輛)
嘉義車站	西門街	79	75	75	62	75	48
西門街	新榮路	121	180	207	28	219	137
新榮路	西榮街	100	154	154	21	17	38
西榮街	民生北路	120	185	148	32	100	63
民生北路	忠義街	120	161	111	12	70	18
忠義街	國華街	130	179	116	29	97	37
國華街	文化路	100	188	92	20	136	51
總計		770	1,156	950	204	868	392

註 1：調查時間為民國 96 年 1 月 31 日 11:00-17:00(平日)；民國 96 年 2 月 10 日 10:00-18:00(假日)

註 2：違規停車數＝未停放於機車格內車輛數+停放於騎樓之機車數

註 3：機車停車供給數＝機車停車區長度(公尺)/0.8

註 4：使用數欄位表在合法停車區內實際停放的機車數

中山路由民族路至嘉義火車站前路段，因人行道具機車停車灣設計，機車停車管理較有秩序，此處主要問題在於住家私人傢俱與停車佔據人行道的現象，尤以「民族路-永和街」路段以及蘭井街東側街口補習班違規停車較為嚴重，此外，

中山路於光彩街至嘉義車站路段機車停車需求遠大於供給，且站前機車出租業者佔用人行道、以及中山路口違規停車現象亦明顯影響行人權益，若欲改善車站週邊人行交通環境，上述皆為必須優先考量解決之課題；表 6.1-2 為中山路由民族路至嘉義車站前機車停車供需調查結果；至於中山路人行空間使用現況則彙整如表 6.1-3 所示。

表 6.1-2 中山路(嘉義車站-民族路)機車停車供需表

路段		街廓 長度 (公尺)	停車 供給 (格)	平日		假日	
起點	迄點			使用數 (輛)	違規數 (輛)	使用數 (輛)	違規數 (輛)
民族路	永和街	144	49	-*註 4	7	12	8
永和街	光彩街	245	63	-*註 4	34	6	25
光彩街	嘉義車站	240	59	31	63	78	70
總計		629	171	31	104	96	78

註 1：調查時間為民國 96 年 1 月 31 日 11:00-17:00(平日)；民國 96 年 2 月 10 日 10:00-18:00(假日)

註 2：違規停車數=未停放於機車格內車輛數+停放於騎樓之機車數

註 3：機車停車供給數=機車停車區長度(公尺)/0.8

註 4：使用數欄位表在合法停車區內實際停放的機車數

註 5：民族路至光彩街機車停車灣 1 月 31 日調查時尚未完工，無機車停車位可使用

表 6.1-3 中山路各街廓人行空間現況

起點	迄點	人行空間現況
民族路	永和街	西側有居民自用車輛違規停車、私人傢俱與住戶建物佔用人行道
永和街	光彩街	兩側人行道施工中，蘭井街口東側有機車違規停車
光彩街	嘉義車站	出租車業者停放機車佔用人行道，站前路口有機車違規停車
嘉義車站	西門街	機車停車需求高，人行空間主要受違規停車壓縮
西門街	新榮路	人行空間停放機車後可使用寬度較窄，人行道為 1 公尺，騎樓 1.5 公尺
新榮路	西榮街	騎樓停車需求減少，行人可使用空間增加
西榮街	民生北路	機車停車以上班民眾長時間停放居多，購物型態之短時間停車比例較低
民生北路	忠義街	停車需求量進一步降低，使用率約 60%
忠義街	國華街	洽公購物暫時停車佔總停車數一半，流動率高
國華街	文化路	民眾停車目的以購物為主，假日騎樓停車多

資料來源：本計畫調查

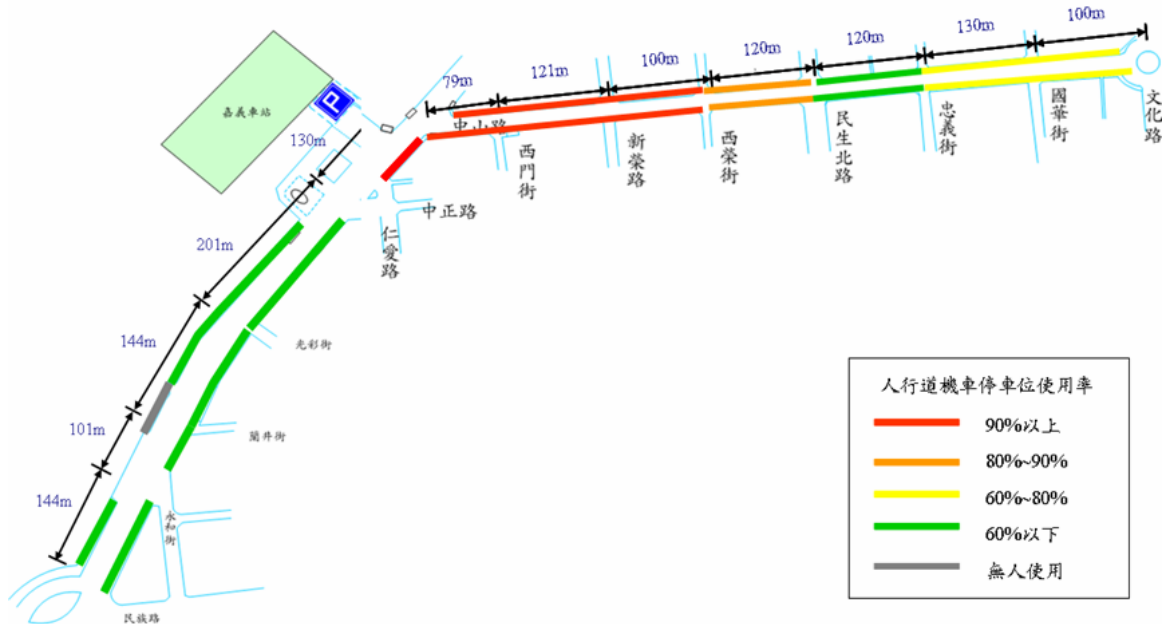


圖 6.1.13 中山路人行道機車停車供需概況圖

7. 林森西路

林森西路週邊土地使用型態可以北興陸橋做為分界，陸橋以南路段因靠近嘉義車站與市區商業中心，商業活動較為密集，故人行空間多被商家營業用具或違規停車佔用，林森西路於車站前至陸橋路段之停車供需狀況如表 6.1-4 所示。

表 6.1-5 為林森西路自北興陸橋至忠孝路止各街廓機車停車調查結果，由表 6.1-5 與表 6.1-6 之人行空間調查現況可發現，陸橋以北部分因商業活動密度較低，機車停車需求明顯減少，但住戶佔用人行道與違規停車現象卻增加，其主因為民眾貪圖方便不在格線內停車、汽車停放於人行道、住戶商家擅自佔據人行道營業之用，故其步行環境改善空間仍相當大。



圖 6.1.14 林森路車站前商業區部分商家與違規停車佔用人行道情形



圖 6.1.15 北興陸橋以北路段人行道多遭到住戶私人傢俱佔用普遍

表 6.1-4 林森西路(嘉義車站-北興陸橋)機車停車供需表

路段		街廓 長度 (公尺)	停車 供給 (格)	平日		假日	
起點	迄點			使用數 (輛)	違規數 (輛)	使用數 (輛)	違規數 (輛)
車站	北榮街	176	136	140	97	137	88
北榮街	新榮路	127	55	57	34	60	20
新榮路	民權路	99	71	48	13	11	26
民權路	北興陸橋	94	-	-	7	-	5
總計		496	262	245	148	208	139

註 1：調查時間為民國 96 年 1 月 31 日 11:00-17:00(平日)；民國 96 年 2 月 10 日 10:00-18:00(假日)

註 2：違規停車數＝未停放於機車格內車輛數+停放於騎樓之機車數

註 3：機車停車供給數＝機車停車區長度(公尺)/0.8

註 4：使用數欄位表在合法停車區內實際停放的機車數

表 6.1-5 林森西路(北興陸橋-忠孝路)機車停車供需表

路段		街廓 長度 (公尺)	停車 供給 (格)	平日		假日	
起點	迄點			使用數 (輛)	違規數 (輛)	使用數 (輛)	違規數 (輛)
北興陸橋	民生北路	131	-	-	9	-	6
民生北路	忠義街	179	141	12	21	35	17
忠義街	國華街	153	100	43	21	50	24
國華街	文化路	148	103	52	27	37	24
文化路	興忠街	122	105	5	4	24	6
興忠街	成仁街	114	176	16	7	40	9
成仁街	吳鳳北路	185	254	20	32	21	0
吳鳳北路	忠孝路	153	102	17	11	10	0
總計		1,185	981	165	132	217	86

註 1：調查時間為民國 96 年 1 月 31 日 11:00-17:00(平日)；民國 96 年 2 月 10 日 10:00-18:00(假日)

註 2：違規停車數＝未停放於機車格內車輛數+停放於騎樓之機車數

註 3：機車停車供給數＝機車停車區長度(公尺)/0.8

註 4：使用數欄位表在合法停車區內實際停放的機車數

表 6.1-6 林森西路各街廓人行空間現況

起點	迄點	長度(m)	人行空間現況
嘉義車站	北榮街	176	機車行、出租車商家佔用停車位並於人行道上違規停車
北榮街	新榮路	127	
新榮路	民權路	99	住戶及商家私人傢俱與汽車違規停放佔用人行道
民權路	北興陸橋	94	北興陸橋週邊人行道縮減，住戶違規停車與私人建物佔用人行道
北興陸橋	民生北路	131	
民生北路	忠義街	179	北側私人傢俱佔用人行道 南側汽機車違規停放人行道
忠義街	國華街	153	
國華街	文化路	148	
文化路	興忠街	122	北側國有財產局違規停車佔用人行道 南側住戶車輛違規停放，私人傢俱佔用
興忠街	成仁街	114	北側停車位使用率偏低
成仁街	吳鳳北路	185	南側違規停車與私人傢俱佔用人行道，林管處前方禁止停車，人行空間較充裕
吳鳳北路	忠孝路	153	

資料來源:本計畫調查

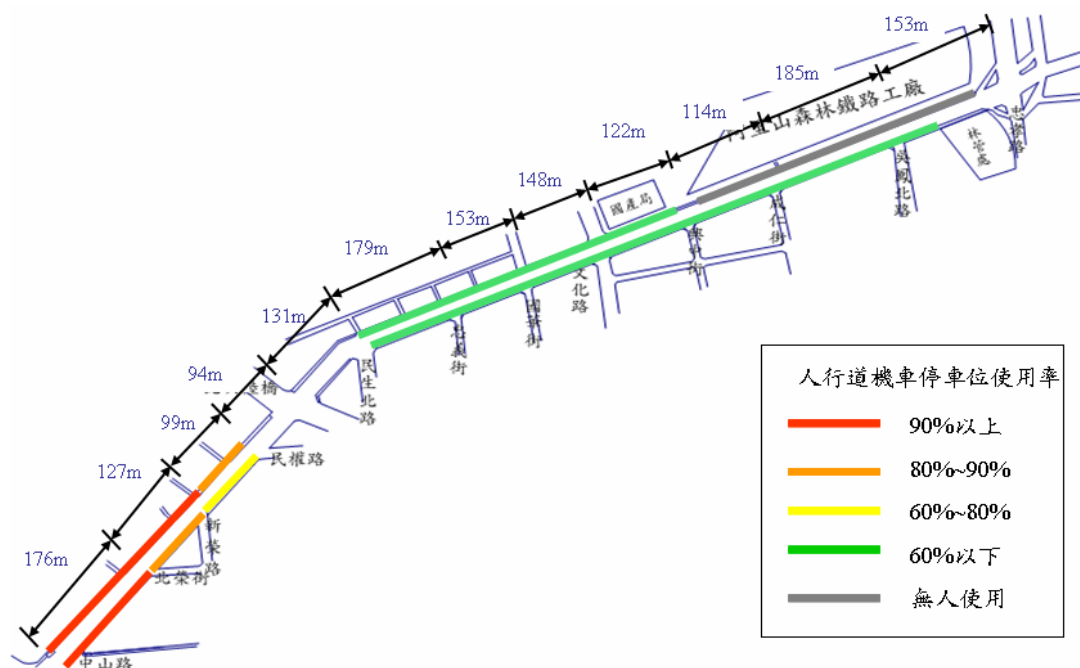


圖 6.1.16 林森西路人行道機車停車供需概況圖

8. 市區服務道路

除主要道路外，嘉義市區尚有服務型道路構成之路網(服務道路泛指路寬 15 公尺以下，聯絡社區與主要道路間之市區道路)，此外嘉義站前市中心商業區另有 17 條服務道路設置為汽車單向道(允許機車雙向通行)，目前的作法以未設置人行道居多，且道路兩側停車管制執法較不嚴謹，在路寬有限情況下造成行人使用

上安全與便利的顧慮。

嘉義市服務道路週邊土地使用型態仍以住宅區或住家混合低密度商業活動較多，靠近市中心商業區之服務道路商業活動則較其他地區明顯，其中以圖 6.1.19 所示範圍商業活動最為發達。



圖 6.1.17 服務道路兩側空間多為停車使用，行人與汽機車共同使用車道空間

過去中正路「忠義街-光華路」段曾進行鋪面改善工程並進行商圈改造，然對振興當地商業環境成果有限，但中正路仍為市中心具備發展為商店街區條件重點區域之一，若能加以規劃，對提升當地商業強度與建造市民優良購物環境皆有正面意義。

建議中正路及其週邊商業活動較為頻繁之服務道路可考慮類似臺中市或臺北市商店街區經營型態發展，實施範圍如圖 6.1.19 所示，由商家自治團體與政府討論可行的發展計畫，初期可進行時段性交通管制或准許特定車種進入等措施，再視實際現況調整交通規劃與管制策略。



圖 6.1.18 中正路週邊商業發達，人車爭道情形亦相當常見



圖 6.1.19 市中心區商業活動頻繁之服務道路

9. 世賢路

世賢路為嘉義市主要環狀道路，環繞嘉義市區西側，路寬達 90 米以上，最大特色為分隔快慢車道之綠帶系統寬度可達 20 至 25 米，相當具有發展為自行車專用道之潛力；建議世賢路可參考台中市市區休閒生活型自行車道，利用綠帶中央區域闢建為自行車專用道，供民眾做為休憩型自行車道。

人行空間方面，世賢路路邊住戶直接與慢車道鄰接，民眾出門必須直接面對道路車流，建議可於世賢路臨週邊住家側設置人行道。



圖 6.1.20 世賢路綠帶與車道間具有完善阻隔，可闢建為休憩型自行車專用道

除世賢路外，嘉義市尚有多條具有綠帶或類似功能之道路，如四維路、自由路(興達路至世賢路口)與重慶路(新民路至世賢路口)等皆有足夠設置自行車道之綠帶空間，若能善加利用則嘉義市自行車路網即可稍具雛形，而沿世賢路綠帶發展之自行車道也可因路網成形而逐漸轉型為生活型自行車道，提高民眾於日常生活中使用自行車之比例。

10. 友忠路

友忠路為貫穿嘉義市西區南北端主要道路之一，除中央分隔島外，快慢車道間另有分隔島進行實體分隔；玉山國中位於友忠路接近世賢路口處，上下學時間步行與自行車旅次量增加相當明顯，且因友忠路於玉山路至世賢路口段土地使用密集度較低，故建議可增加此路段人行道寬度，並於人行道上設置自行車專用道，一則以保障學生交通安全，二則可串連世賢路，使世賢路自行車路網更趨完整。



圖 6.1.21 友忠路於玉山國中週邊人行道增加寬度並設置自行車道供學生使用

未來嘉義市自行車專用道可以世賢路為主體，由重慶路、友忠路、四維路、自由路四段道路綠帶設置之自行車道向市區內延伸做為初步規劃，未來再逐步與市區內主要道路連接，以形成完整的自行車生活路網。

6.2 人本交通發展構想方案

本節主要從嘉義市整體都市發展與運輸系統架構改善為基礎，進行公共運輸系統、人行系統、自行車路網、停車管理系統等發展方案之規劃；下一小節(6.3節)並針對嘉義市示範城區之人行道、交通寧靜區進行較細部之規劃。

6.2.1 公共運輸發展方案

一、發展現況與未來展望

嘉義市屬於陸運之公共運輸系統包括高鐵、臺鐵、阿里山鐵路、國道客運、區域型客運與市區公車，以及串連高鐵太保站與嘉義市的公車捷運路線(BRT)，嘉義市至外縣市的長途大眾運輸旅次主要由高鐵、臺鐵與國道客運服務，中程大眾運輸旅次由臺鐵與區域型客運服務，至於嘉義市內的大眾運輸旅次則由區域型客運、公車捷運(BRT)與市區公車服務；公路客運系統包括國道客運、區域型客運與市區公車，其中國道客運營運路線主要為台北、台中、高雄，假日每天約4,000人搭乘，平常日則約2,000人，假日約為平常日之一倍。區域型客運主要是嘉義市與週邊鄰近鄉鎮之聯絡，至於市區公車主要服務嘉義市，因區域型客運與市區公車搭乘人數少，多數路線營運績效不佳，在市區公車與地區客運搭乘率不高下，亦間接影響依賴其轉乘接駁運具之服務品質，包括鐵路及航空。

嘉義市原本以臺鐵與區域型客運為主幹的大眾運輸系統，在高鐵通車後，BRT 預期成為大眾運輸系統的主幹之一，加上嘉義市先期轉運中心於嘉義火車站後站廣場的優勢區位，若能將公共運輸與私人運具做完善整合的話，包含接駁轉乘與停車空間等配套措施，有效轉移汽機車的使用至大眾運輸將並非難事，因此在高鐵通車效應下，嘉義縣市 BRT 的營運已蓄勢發展，如何有效整合高鐵、臺鐵、國道客運、區域型客運與市區公車(含 BRT)乃是嘉義都會區(包括嘉義市與嘉義縣)應積極努力的方向。針對上述的目標達成與 5.3 節短中長期交通願景達成，本計畫規劃嘉義市公共運輸短中長期的發展構想說明如后。

二、短中長期發展構想

依據「高鐵嘉義車站與嘉義市間大眾運輸系統需求」意見調查與分析(民國94年3月)之調查結果顯示，民眾對嘉義縣市目前所提供的公車客運服務的滿意程度認為尚有提升空間；受訪者整體認為應優先改善項目包括增加班次、提升駕駛服務態度、車種汰舊換新；調查結果亦顯示目前嘉義縣市公車與客運使用率偏低，僅4.3%以公車/客運為主要交通工具，且有31.5%表示從未乘坐過。

另嘉義縣市民眾對高鐵太保站與嘉義市間大眾運輸系統最為在意的是服

務，其次才是時間與票價；有 41.8% 的民眾認為服務(包含收費方式、行車動態資訊提供、低底盤車輛等)是最重要的。另受訪民眾認為與時間相關因素(搭乘時間、班距與準點性)最為重要的比例為 31.0%，其中準點性是相對最為重要的。

上述民眾針對公路客運在意的項目(服務、時間與票價)皆屬於營運管理範疇，基本上必須由經營業者與公路主管機關等共同努力改善，而公路客運經營成敗的另一個關鍵是如何吸引乘客搭乘且能持續經營，其中路線是否普及為乘客選擇公路客運主要因素之一，其他因素尚包括票價高低、班次多寡、準時與否及舒適程度等。然而營運路線之多寡，不僅影響到旅客的便利，另一方面亦影響營運路線所產生的成本與效益，因此營運路線之選擇，也是公路客運經營者所關切的，故完善合理的客運服務路網，除可提高服務品質水準，也可吸引更多旅客搭乘及增加營收。但遺憾的是，嘉義生活圈面臨的正是營運路線不夠普及、營運路線所產生的成本與效益不符業者期望的事實，種種不利公路客運發展因素之發酵，更加遽公路客運的衰微。

因應嘉義地區公路客運逐漸沒落的事實，相關公私部門實有責任與義務，使其振衰起蔽，對於嘉義市未來公共運輸之發展構想，基本上可分為三階段：短期、中期及長期發展計畫，逐步地改善嘉義市大眾運輸的體質，提昇公共運輸的運能，抑制汽機車的過度使用。

(一)短期計畫(1~2 年)

1. 高鐵於民國96年已通車，嘉義市先期性的客運轉運中心將設在台鐵嘉義後站廣場位址，在轉運中心開始運作後，國道客運與區域型客運重要路線皆以轉運中心作為接駁轉乘樞紐點，而嘉義市區公車路線則依功能需求，在轉運中心提供與BRT、國道客運、區域型客運、市區公車、台鐵、阿里山鐵路之轉乘接駁的服務。至於高鐵與嘉義市的聯繫則以BRT為主幹，並利用嘉義市先期性的客運轉運中心作為轉運接駁的樞紐點。
2. 因為國道客運與區域型客運大多屬於嘉義市與外縣市之客運服務，以中長程旅次為主，且主管單位為交通部公路總局，其行駛路線與票價制定非屬嘉義市政府層級可審議範疇，因此本計畫建議規劃將國道客運所有營運路線皆納入轉運中心，其行駛路線除因應轉運中心作為嘉義市端的起迄點應有所調整外，並不作大幅度的變動，同時在嘉義車站前站亦配合實際需要設置國道客運招呼站。至於區域型客運則將運量較多的路線也納入轉運中心，同時亦在嘉義車站前站配合實際需要設置招呼站，至於其它次要的路線可利用嘉義客運中山站或嘉義縣公車處大雅站進行轉乘接駁。

- 3.以BRT路線與嘉義市區現有公車路網為基礎(包括：忠孝路、北港路、博愛路、新民路、吳鳳南路、大雅路、林森西路，如圖6.2-1綠色路段所示)，改善現有場站、停靠站等空間配置與設施，包括駐車空間、候車空間、公車站牌等，再配合沿線道路的停車管制與路外停車場的停車優惠措施，逐步限制私人運具出入的方便性，提昇公車的承載率。
- 4.嘉義縣公車管理處及嘉義汽車客運公司等業者，普遍反應其客運路線停靠站區位未能充分達到服務旅客的目的，因此短期計畫中，應對現有公車站牌所在區位及其候車亭設施等進行檢討，務期使搭乘公路客運者感到方便與舒適，若無法達成此等期望，有必要改善現況之不良設施或另覓適當地點設置候車點，確實提供使用者更便利的大眾運輸使用環境，此項措施必須獲得嘉義市政府的同步支持與配合，方能竟其功。
- 5.以嘉義車站為中心，於例假日或連續假日開闢旅遊專車，其路線初期以嘉義-奮起湖-阿里山線為主要推廣訴求，並與阿里山鐵路進行聯營，配合周休二日開闢一日遊或二日遊的旅遊路線服務，提昇觀光遊憩旅遊品質。

(二)中期計畫(2~5年)

- 1.利用前期的成果，調整BRT路線與市區公車路線，另外在市中心區主要道路開闢棋盤式公車路網，但必須配合將路網中的部分道路限制汽機車進出的自由度，在讓汽機車使用上不方便的同時，增加BRT與市區公車的機動性與方便性，棋盤式公車路網建議涵蓋的道路如下：
南北向道路包括：新民路、文化路、忠孝路、民生北路、吳鳳南路。
東西向道路包括：垂楊路、民族路、中山路、民權路、林森西路。
- 2.構建棋盤式公車路網的目的，乃便利乘客於嘉義市中心區使用公車時，最多僅需轉車一次，並可在20分鐘內到達其目的地。如同前一階段之管制，此階段棋盤式公車沿線應執行漸進式的停車管制措施，依交通狀況及土地使用變遷趨勢，逐步限制私人運具的停車自由度(譬如：逐年減少嘉義市區主要幹道停車席位5%)，其目的乃在提昇搭乘公車的便捷程度，增加私人運具出入嘉義市區的不便性，逐步達成市區以大眾運輸為主，私人運具為輔的理想。此棋盤式公車路網構想的運輸工具可以嘉義市現有的7部中型巴士進行服務，可採隨招隨停方式，並發售一日券或優待票等方式吸引搭乘者。
- 3.現階段在BRT路線附近的公有路外停車場有6處(表6.2-1)，總計提供1,157格小汽車停車位與794格機車停車位，為提升BRT與市區公車的乘載率，必須鼓勵汽機車使用者進行轉乘，因此針對停車轉乘(park and ride)之長

時間停車應提供充足的路外停車空間，針對接送轉乘(kiss and ride)之短時間停車應提供停車費率的優惠措施，例如：30分鐘以內免費停車。

4.以嘉義火車站為中心所開闢之旅遊專車，更進一步與高鐵、台鐵、阿里山鐵路進行票證、路線之整合，讓往來嘉義-奮起湖-阿里山的旅客可自由選擇公路客運或鐵路，而無須重複購票，使二者真正獲致共存共榮。

(三)長期計畫(5年以上)

前一階段所構建之棋盤式公車路網，實際上仍未能完全服務嘉義市區之環狀道路系統；因此就長期觀點而言，嘉義市有必要闢設環狀公車路網，其路線包括：世賢路、南興路、中興路、友愛路、保安三路等。此階段同前一階段，皆應對環狀沿線道路，執行漸進式的停車管制措施，同時搭配棋盤式公車路網的聯繫，進一步提昇公車的便捷性。

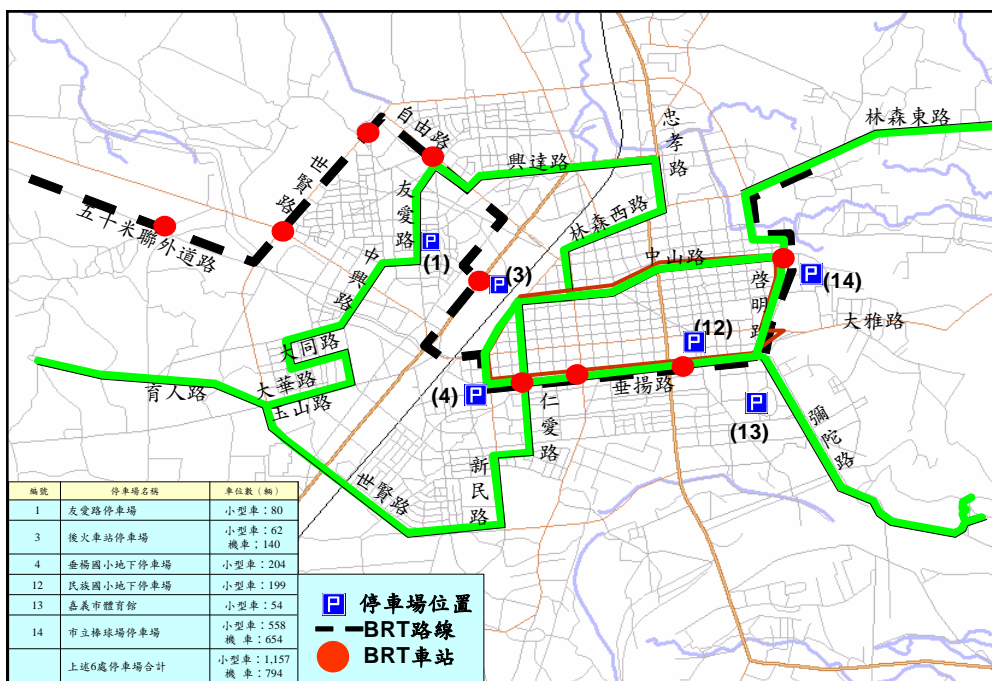


圖 6.2.1 BRT/市區公車路線與公有停車場之佈設

表 6.2-1 BRT 路線鄰近之公有路外停車場

編號	停車場名稱	車位數 (格)
1	友愛路停車場	小型車：80
3	後火車站 停車場	小型車：62 機車：140
4	垂楊國小 地下停車場	小型車：204
12	民族國小 地下停車場	小型車：199
13	嘉義市體育館	小型車：54
14	市立棒球場 停車場	小型車：558 機車：654
	上述 6 處停車場 合計	小型車：1,157 機車：794

資料來源：本計畫整理

本計畫建議市有公車(7部中型巴士)不論是仍委託嘉義縣公車處經營或收回專營皆是可行方式，假日可作為 BRT 接駁公車、觀光公車、購物公車之用，平日則作為 BRT 接駁公車、市區公車、長青公車、醫療接駁公車之用。

6.2.2 人行系統發展方案

一、發展現況與問題

嘉義市具人行道佈設之道路分佈如圖 6.2.2 所示，其中東區(含舊市區部分)因發展較早且初期未重視人行系統的發展，故有人行道設置的路段較不普及，且寬度普遍較窄，而西區為新興發展區且以住宅區為主，因此人行道分佈較為密集；表 6.2-2 為嘉義市工務局清查之嘉義市具有人行道設置路段之人行道寬度，其中舊市區人行道寬度多在 2.5 公尺以下，而人行道總寬度以 2.1 至 3.0 公尺為最普遍之設計，人行道具 3 公尺以上寬度之路段多分佈於較晚發展之區域(參考圖 6.2.3)。有關嘉義市人行系統的補充說明請參考附錄一。

人行空間與車行空間彼此存在者互補性與競爭性，絕大多數的旅程或多或少皆會納入步行的活動，而步行空間的連續性、便利性與安全性等元素攸關路人的使用意願與觀感，而對行人最具威脅的就是其它的旅行交通工具(特別是汽機車)，在行人行走的空間範疇內應儘量降低其它運具的負面影響，包括各運輸系統與人行系統的界面轉換，其中包括在界面處讓其它運具通過時能有效降低速度，讓行人走在一個更安全的環境內。

然而降低車速根本的解決辦法是透過道路設計縮減車道寬度，讓汽機車駕駛主動降低車速。而縮減車道後，行人穿越馬路的时间也會縮短，依新竹市的

發展經驗，新竹市區道路其車道寬度皆在 3.5 公尺以上，市政府前的中正路段係將每個車道寬度縮減為 3 公尺，並且在車道兩旁各留下 4 公尺寬的人行道，不但有效降低車速，行人走在人行道上會感覺相當的安全與舒適。此一概念值得嘉義市未來進行道路規劃與改善時借鏡，思考車道寬度與民眾安全之平衡性，是否應保持現有道路寬度卻使車速無法降低，因而忽略行人安全與行走權利。

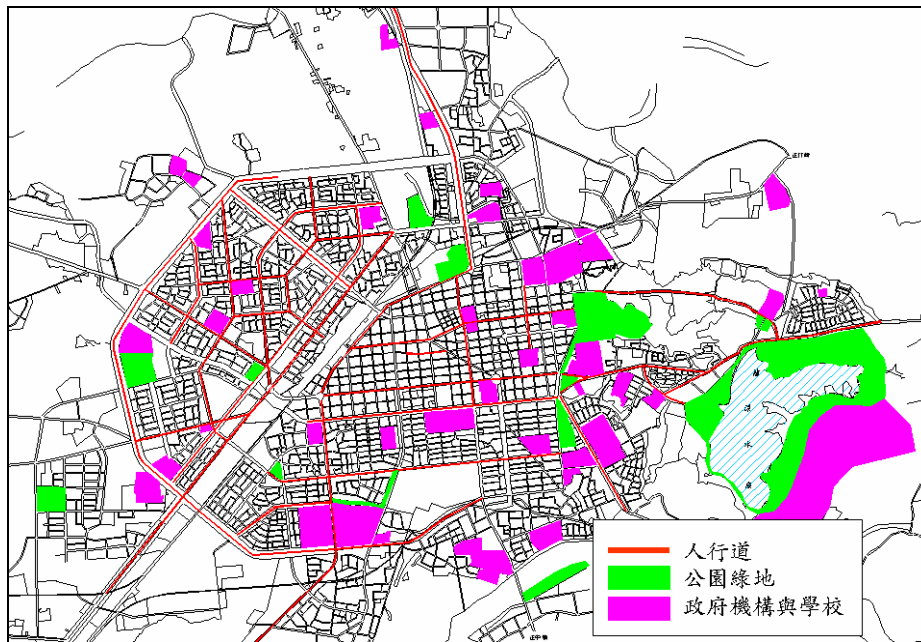


圖 6.2.2 嘉義市人行道分佈

資料來源：「嘉義市街道人行環境及景觀改善綱要計畫」，嘉義市政府，民國 95 年 8 月

表 6.2-2 嘉義市各路段人行道總寬度

人行道寬度	道路與其人行道總寬度(單位：公尺)
0-1.5 公尺	大雅路(1.5)、彌陀路(1.5)
1.6-2.0 公尺	興業路(新民路-上海路,2.0)、民權路(五福路-大雅路,2.0)、四維路(1.6)、民族路(2.0)
2.1-3.0 公尺	中山路(2.4、2.7)、興業路(體育路-仁愛路)、雅竹路(2.4)、忠孝路(2.5)、林森西路(2.2)、興達路(2.2)、自由路(2.6)、友愛路(2.9) 八德路(2.3)、北港路(2.3)、重慶路(2.6)、新民路(2.5)、玉山路(2.2)、啓明路(3.0)
3.0 公尺以上	垂楊路(6.3)、公義路(4.3)、博愛路(3.2)、世賢路(3.5)、友忠路(3.2)、中興路(3.6)、高鐵大道(5.5)

註：網點標示道路所在位置為「嘉義市街道人行環境及景觀改善綱要計畫」定義市區範圍之外
資料來源：嘉義市工務局，本計畫整理

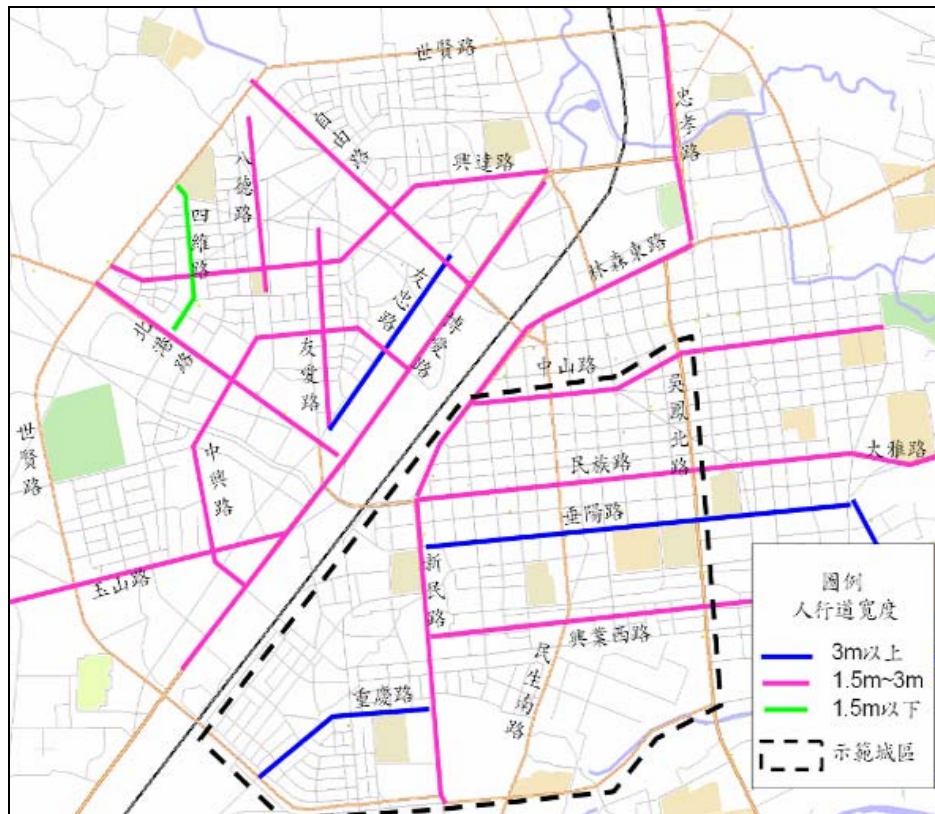


圖 6.2.3 嘉義人行道寬度

資料來源：本計畫調查繪製

嘉義市在人行道更新順序方面，可參考嘉義市委託國立嘉義大學進行之「嘉義市街道人行環境及景觀改善綱要計畫」中，於人行環境評估所提出之評鑑標準，以鋪面破損、植栽狀態、公共設施設置合理性、無障礙設施有無、人行道寬度及未來發展等構面進行分析排序，藉以決定人行道更新優先性。

嘉義市未來人行道設計組成，其設置應包含人行道、鋪面、公共設施帶、植栽、無障礙環境、停車灣，其他相關設施之設置均應考慮安全性、通用性、舒適性與連續性等要素統一規劃施工。

(1) 人行道設置

嘉義市目前尚未對道路設置人行道有所規定，未來可針對人行道設置制定相關法規進行規範，藉以確保用路人之權益，因保有一定範圍淨空之人行環境空間，才能達到最低服務水準之要求。

(2) 鋪面選擇

為提供民眾使用與增加都市透水率，材質選用應以耐用、防滑、具透水性材質為佳，且透過不同表面粗糙度之變化，可作為引導與指示之效果。

(3) 公共設施帶安排

道路傢俱、植栽、公共設施等，應包含於公共設施帶的範圍當中、電信

箱或電力設備，在容許範圍內採用地下化、街道傢俱設置以不破壞原有都市空間為原則、其他設置於人行道上之公共設施，應符合公共設施帶設置之規定。

(4)植栽選擇

植栽選擇以有特色或其他特殊表現之植栽，以適地適種、本土化或於嘉義市生長良好之樹種為選擇對象，且植栽位置應以能達到分隔行人與車流之功用為佳。

(5)無障礙環境設置

以往無障礙環境設置以身心障礙者使用為對象，但近年觀念已擴展到全民使用之觀念，與人行道相關之無障礙設施，以坡道、停車位、道路指引為主要對象。

(6)停車灣設置

嘉義市目前在人行道上規劃機車停車格，造成車輛與行人爭道影響安全性，因此未來可將原有停車區改設為機車停車灣，並於人行道出入口設置車檔或車阻，減少機車行駛至人行道與佔用行為。

(7)其他相關設施

包含建築界線、騎樓規定、招牌設置等影響人行道安全、舒適、通用之規劃構想之元素。

二、嘉義火車站站前地區人本交通空間改善

嘉義火車站為嘉義地區交通轉運樞紐中心，各類型運輸系統多數在此進行集散轉乘，嘉義車站週邊為嘉義市主要商業活動中心之一，然此地區長期存在人行空間不足、汽機車停車秩序不良等狀況，經實地勘查林森西路與中山路接近車站路段，並分析目前本區所存在之人行空間問題，範圍涵蓋林森西路(自忠孝路口至嘉義車站前)與中山路(自文化路口至民族路口)週邊人行道使用現狀，調查區域如附錄二之附圖 2.1 所示，有關嘉義車站週邊人行空間問題的探討請參考附錄二。

嘉義車站為嘉義市進出主要交通孔道之一，亦為許多民眾每日生活必經地點，但車站週邊對於人本運輸方向之設施與管理仍然相當不足，以下將分別以「人行空間便利性」、「停車管理完善性」與「大眾運輸友善度」分析嘉義車站問題所在。

1.人行空間便利性

行人於週邊道路（林森西路與中山路）進出嘉義車站時，站前人行空間因受到多樣類型事物佔用，使人行空間嚴重受到侵犯，人行道不僅受違規停車與商家私人用具佔用，如地下道出入口等處公共設施更完全佔據人

行道與騎樓空間，行人只能被迫使用車道邊緣行走，易造成交通意外且影響車流順暢。



圖 6.2.4 週邊道路進入嘉義車站人行空間受壓迫圖

2. 停車管理完善性

嘉義車站設有免費機車與自行車混合使用停車場，停車場長寬僅有 17 公尺，但停放機車總數將近 110 輛，自行車 30 輛以上，停車位不足現象十分明顯，加以場地內並無固定停放格位劃設，因此停放秩序擁擠低落，且有部分廢棄車輛長期佔用停車空間，顯示停車秩序與廢棄車輛拖吊等方面之管理仍須加強。



圖 6.2.5 左圖為中山路口停車佔用人行道，右為車站停車場擁擠現象

3. 大眾運輸友善度

嘉義車站除提供火車運輸外，週邊尚有城際客運與市區客運站之設置，然城際客運場站因空間不足，因此部分業者必須利用中山路與林森西路做為乘客上下車處，設置於嘉義車站場地內之客運業者所能使用之空間亦相當有限，然業者仍有提供候車空間供民眾使用，且班表資訊尚稱完備，但各班次準點率仍有明顯之誤差。

相對於城際客運，市區客運站設施極為簡陋，候車處僅有嘉義縣營公車站建築，並無任何可供老年、兒童及行動不便乘客休息設施，路線資料提供亦相當簡陋，僅有各站站名，缺乏路線、地圖及班次時間等基本資訊，

非尖峰時間班距達 1 小時以上，故無論運具或場站使用率均相當低落。

由於嘉義市區客運長期虧損，若欲使其短時間內增加班次或路線以提升服務品質恐難達成，然可進行改善如資訊提供、候車設施等基本服務措施，此一方式所需花費不高，且可有效提高對於搭車民眾之服務水準，故本案建議嘉義市區客運應由「增加站牌資訊，提供路線上各站路線圖與站名」以及「增加老人與行動不便民眾優先座位」作為短期工作。



圖 6.2.6 嘉義車站城際客運站(左)及市區客運候車處(右)

4.綜合分析

綜合以上分析，可知嘉義市站前主要道路於發展人本運輸上最需要優先改善重點在於人行空間遭到佔用問題，而佔用類型與距離火車站遠近有所關連。自嘉義車站起距離約 200 公尺道路範圍(嘉義車站-新榮路口 203 公尺、嘉義車站-西榮街口 200 公尺、嘉義車站-仁愛路口 130 公尺)以違規停車居多，超出此範圍後停車需求明顯開始降低，公共人行空間被佔用類型逐漸轉變為以私人傢俱與汽車違規停放於人行道為主，各路段人行空間現況如 6.1 節的說明。

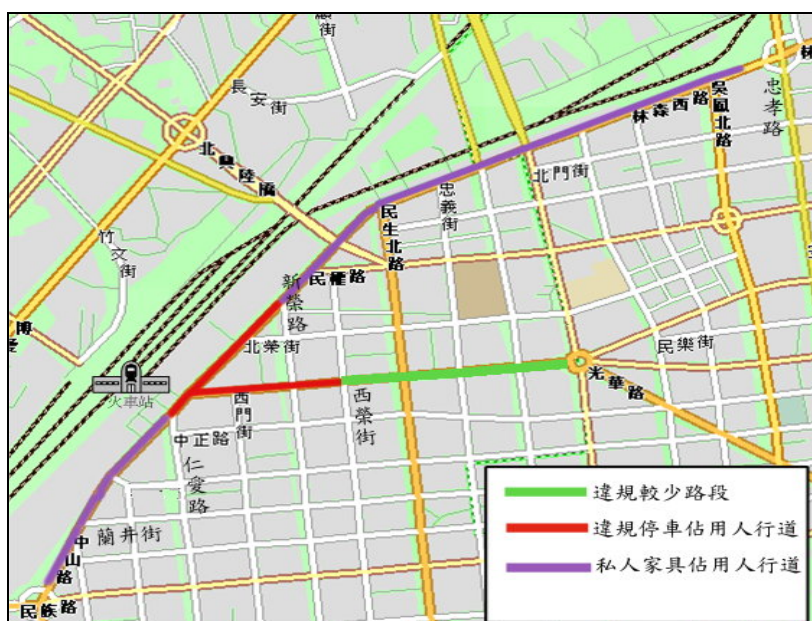


圖 6.2.7 嘉義車站前主要道路人行空間被佔用狀況

5.改善程序

為提供民眾於嘉義車站前良好人行環境，未來規劃可朝「機車退出騎樓、人行道」與「歸還私人佔用公共空間」兩大方向實行，然此類措施牽連範圍擴及週邊居民商家與相關工程建設，不宜貿然實施，本案建議以循序漸進之方式，執法與教育手段同步執行，以降低對當地居民負面影響與交通之衝擊，以下為執行程序參考：

(1)加強取締站前營業目的之違規停車

嘉義車站週邊商家違規停車大量佔用人行空間，尤以林森西路(「車站-北榮街」段)、中山路(「仁愛路-車站」段)兩處最為明顯，機車行與出租車業者將其營業用車輛停放於人行道上，不僅嚴重侵犯民眾行走權力，更佔用機車停車空間，造成機車停車供給嚴重不足，連帶產生大量違規停車問題，相關單位應執行公權力規範業者禁止使用公共空間為其營業之用，並配合機車停車灣設置之人行道新建工程，當可提供嘉義市民較為寬廣之行走空間。

(2)移除林森西路與中山路段營業器具或路霸

「北榮街-吳鳳北路」與「民族路-仁愛路」兩路段人行與機車停車空間長期受商家住戶擺放私人用具佔用，造成人行道缺乏連續性與機車停車供給不足等問題，故此一階段應設定清除佔用人行道之私人傢俱為主要目標，其次為回復停車秩序，以宣導執法並進方式教育民眾將汽機車停放於劃設格位之內。

此外林森西路於「興中街-忠孝路」段因道路北側土地為阿里山鐵路場站使用，停車位與人行道幾乎無人使用，相對於南側商家住戶林立，當地居民停放私人車輛後，人行道可用寬度僅剩不足一公尺之情況，顯見此處道路兩側停車供需位置相當不平均，本案建議除實行上述移除人行道佔用器具外，可將此區域南側機車停車格位取消，還步行空間於民，並充分利用北側閒置停車空間。

(3)人行道重建

目前中山路自民族路至嘉義車站前所進行之人行道新建工程，已將人行與機車停車空間以停車灣方式進行實體分隔，本案建議未來應採取類似實體分隔之方式分段進行，將站前人行與車行空間分離，若改建人行道對道路衝擊較大地區，則可採用圍欄與斜坡等折衷方案，如此不僅可更有效管理機車停車問題，亦可明確劃分公共空間使用區域，避免模糊地帶存在而造成執法人員與民眾之困擾。

(4)宣導可用替代停車空間

此項措施需配合第一與第二階段政策同步實施，於清除佔用人行空間之

各項因素同時宣導民眾使用各類替代停車空間，並鼓勵民眾多走一段路以避免尋找停車位之困擾，如中山路「新榮路-忠孝路」段、林森西路北榮街以北路段，以及西市場大樓、嘉義公園等路外停車場等可能距離目的地稍遠之處均可做為停車場所，於此同時加強站前區域違規停車之執法，以遏止民眾之僥倖心態。

表 6.2-3 嘉義火車站前改善人行空間建議方案

執行優先	執行目標	主要實施地區	實施方式	附加效益
1	歸還人行道空間於民眾	中山路(仁愛路-嘉義車站) 林森西路(嘉義車站-北榮街)	教育：宣導勿佔用公共空間作為私人營業處所之觀念 執法：取締商家違規佔用騎樓人行道現象	增加機車停車供給
2	增加機車停車供給	中山路(民族路-仁愛路) 林森西路(北榮街-忠孝路)	教育：宣導「佔據人行道作為私人用途為違法之行為」 執法：撤除實施地區私人傢俱、取消興中路至忠孝路南側機車停車位	增加機車停車供給
3	明確劃分使用區域	中山路、林森西路全段	利用實體分隔方式分離機車停車與人行空間	提供民眾明確遵行法則
4	替代停車空間之宣導	中山路、林森西路全段	教育：以廣設地圖、媒體宣導等方式明確告知民眾週邊可停車地區，並教育民眾停車後步行至目的地觀念 執法：嚴格執行違規停車告發，降低民眾僥倖心態	改善停車供需不均等現象

三、機車退出騎樓措施

中山路自嘉義車站至文化路口為市區主要商業中心，此區域商業活動發達，車輛與行人均多，受土地使用型態影響，停車需求相當高，過去人行道與騎樓步行空間由於受機車停車壓縮而較為狹窄，自民國 96 年 3 月 1 日起嘉義市政府於本路段實施機車退出騎樓政策，於同年 1 月 1 日起開始宣導中山路機車退出騎樓措施，於騎樓區域張貼廣告傳單等，並請騎樓商家協助宣導，部分商家亦自製騎樓禁停機車等文宣提醒民眾。



圖 6.2.8 中山路機車退出騎樓實施前後比較圖(左為實施前，右圖為實施後)

在機車退出騎樓宣導措施方面，應著重於事前充分宣導政策執行時程與事後嚴格取締，以及持續提供替代停車資訊措施，其採行方式可參考下列做法：

1. 實施前一個月：於機車退出騎樓實施路段設置管制牌面預先告知、印製社區宣傳單、海報與小型通告。
2. 實施前兩週：至警局、區公所、里辦公處、機關學校、商家發放宣導品並請各大樓開放附設停車空間。
3. 實施前 3 天由交通助理員至現場夾放通告單並發放面紙進行宣勸導，發佈新聞稿，利用新聞媒體加強宣導，運用網站進行宣傳。
4. 實施後由轄區分局及交通警察大隊進行取締工作，並宣導多加利用路外停車場。

6.2.3 自行車系統發展方案

一、發展現況

目前嘉義市有關自行車路網已有明確規劃者有四處(圖 6.2.9)，包括一處自行車優先道、一處自行車專用道與兩處自行車路網的規劃設置，分別是：

1. 垂楊路設置自行車優先道(使用中)。
2. 中油廢鐵道(志航國小-北迴歸線公園)設置自行車專用道(施工中)。
3. 蘭潭環潭道路規劃為蘭潭鹿寮區自行車路網(使用中)，但並未劃設自行車專用道，自行車與其它種類車輛共用道路。
4. 港坪花卉區規劃有自行車路網(使用中)，但並非自行車專用道的設置，自行車與其它種類車輛共用道路。

上述四處自行車路網分屬四地區，其中垂楊路自行車優先道於上下午通學時段自行車出現的數量較高，以學生使用為主，非通學時段騎自行車的數量極少，使用自行車優先道者反以機車居多，此處屬於生活通勤型自行車道；蘭潭環潭自行車路網以休閒娛樂健身為主要功能，故平日騎乘自行車者極少，

假日雖有較多的騎乘者，但仍屬不普遍的狀況，屬於休閒運動型自行車道；港坪花卉區自行車路網主要功能之一是配合花卉區的花卉展覽與郊外田野風光，提供自行車優質的騎乘環境，其設置目的以休閒、娛樂與健身為主，然因宣傳未臻理想，加上自行車必須與其它車輛共用道路，安全上未受充份保障，導致使用的狀況並不理想，屬於休閒運動型自行車道；中油廢鐵道之自行車專用道目前仍在施工中，未來完工使用後，將以休閒健身功能為主，假日使用的頻率與數量將較平日多，屬於休閒運動型自行車道；因上述四處自行車路網彼此間並未聯繫與整合，導致一般民眾於假日或平日使用的頻率未如預期。

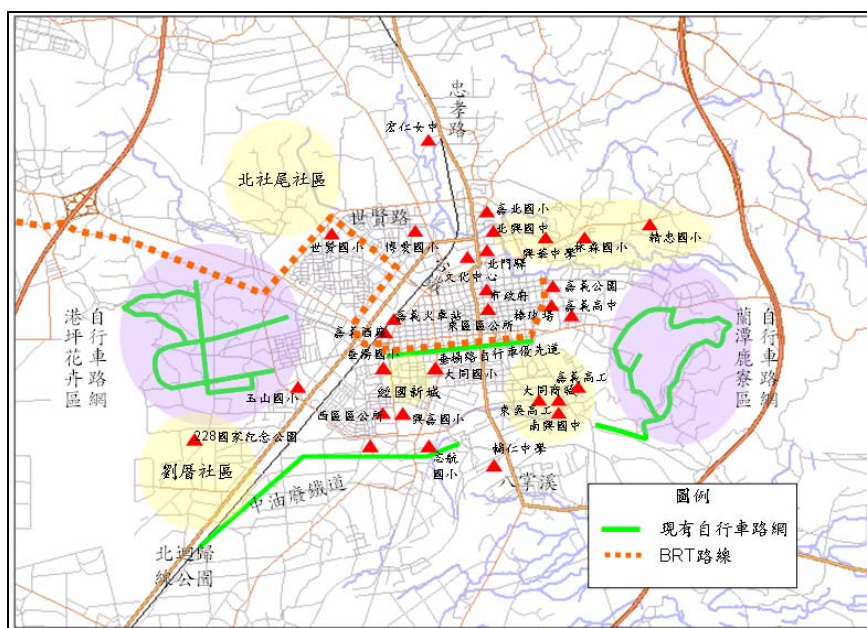


圖 6.2.9 嘉義市現況自行車路網

二、自行車路網規劃與未來展望

嘉義市在決定自行車環境發展主軸優先次序時，有下列幾項課題值得深思與探討：

1. 嘉義市在推展自行車政策的過程中，必須將自行車納入永續運輸政策中的一環，而非規劃額外加入之運具，在此前提下，有必要通盤檢討那些地區適合納入自行車的活動，同時考量自行車与其它運輸系統的整合條件，規劃整體的自行車路網並區分短中長期的發展時程。
2. 嘉義市是否類似其它多數縣市的做法，以休閒運動型態自行車道建設優先，待休閒型車道發展至相當程度後，始進行生活通勤型自行車道之規劃與建置？
3. 嘉義市在自行車運動推廣時，如何結合提出城市生活或地方觀光特色等清

楚主題加以推展？

因嘉義市現階段4處的自行車路網中有3處屬於休閒運動型自行車道，1處屬於生活通勤型自行車道，且嘉義市政府正在推動八掌溪河濱堤岸自行車道的建置，此處屬於休閒運動型自行車道，顯而易見的，嘉義市的自行車路網有朝向休閒運動型態自行車道建設優先的趨勢，未來嘉義市自行車環境規劃初期可以「親水」、「親近大自然」做為宣導主軸，因此結合蘭潭、綠帶、河濱公園與主要溪流(八掌溪等)之路網可優先推動，待休閒運動型自行車道已具備一定完整性後，再提出生活式車道將自行車使用範圍延伸進入市區或社區之中。

在上述的規劃構想前提下，為提供嘉義地區居民真正享受騎乘自行車的樂趣與權益，並能讓騎自行車成為日常生活的一部分，本計畫建議嘉義市在現況自行車路網之基礎上，以漸進方式加主題功能導向建置自行車路網，整體路網的規劃包括休閒運動型路線(含運動健身娛樂)、生活通勤型路線(含通勤通學)或兩者兼具路線，路網涵蓋的重要地點包括：蘭潭風景區、八掌溪河濱遊憩公園、北迴歸線公園(太陽館)、港坪花卉區、世賢路與忠孝路兩條林蔭大道、以及部分的住宅社區等，因此本計畫針對自行車路網發展規劃區分為三個階段進行推動。

1. 第一階段(短期、1~2年)：

- (1) **串連蘭潭與八掌溪**：其路線由蘭潭鹿寮區自行車路網之學府路與彌陀路交叉口為起點，行經忠義橋、八掌溪南岸親水路河濱公園(此段屬嘉義縣中埔鄉)、八掌溪北岸河濱公園、終點為湖子內路。其中沿八掌溪北岸河濱遊憩公園利用堤岸道路規劃自行車道，主要供自行車騎乘為主，此路線屬於休閒運動型自行車路線。
- (2) **串連八掌溪與中油廢鐵道**：上述八掌溪北岸河濱公園自行車道與中油廢鐵道自行車專用道之銜接係利用湖子內路、民生南路與新民路串連，但並不設置自行車專用道，此銜接路段採用蘭潭鹿寮區自行車路網的建置方式，沿線設立自行車路網標誌牌，指引自行車騎士行駛的方向，讓自行車與其它種類車輛共用道路，此路線屬於休閒運動型自行車路線。
- (3) **串連垂楊路與新生路、忠孝路**：此路線沿啓明路由垂楊路往北經嘉義公園至新生路、忠孝路規劃自行車路網，但並不設置自行車專用道，此段可銜接垂楊路自行車優先道，沿線設立自行車路網標誌牌，指引自行車騎士行駛的方向，介於垂楊路與嘉義公園間之自行車道可設置於人行道上，此路線屬於日常生活通勤型自行車路線。
- (4) **串連垂楊路與蘭潭**：此路線由垂楊路往東經公義路、大雅路連接至蘭潭鹿

察區自行車路網，可銜接垂楊路自行車優先道，沿線設立自行車路網標誌牌，指引自行車騎乘的方向，但並不設置自行車專用道，此路線屬於休閒運動型與生活通勤型兼具之自行車路線。

(5) **串連忠孝路與中油廢鐵道**：沿世賢路規劃自行車路網，其路線北自忠孝路與世賢路交叉口為起點，南至新民路與世賢路交叉口止，可利用快慢分隔島之綠帶空間劃設自行車道，或利用慢車道外側劃設自行車道或路網，此路線屬於日常生活通勤型與休閒運動型兼具之自行車路線。

(6) **串連港坪花卉區與 228 國家紀念公園**：由港坪花卉區往南規劃自行車道或自行車路網連接 228 國家紀念公園，此路線屬於休閒運動型自行車路線。

2. 第二階段(中期、2~5 年)：

(1) **串連經國新城與垂楊路**：於經國新城社區內規劃自行車道，並利用西門街銜接至垂楊路的自行車優先道，此路線屬於日常生活通勤型自行車路線。

(2) **串連世賢路沿線的住宅區**：於世賢路沿線的四維路、自由路、北社尾路、玉山路、友忠路與重慶路等設置自行車路網或自行車道，藉以聯繫世賢路沿線重要的住宅區，讓社區的居民可方便的利用自行車路網進行騎乘自行車的活動，此路線屬於日常生活通勤型與休閒運動型兼具之自行車路線。

3. 第三階段(長期、5 年以上)：

(1) **串連牛稠溪橋與文化中心**：沿忠孝路規劃自行車路網，其路線北自牛稠溪橋為起點，南至忠孝路與博東路交叉口止，可利用快慢分隔島之綠帶空間劃設自行車道，或利用慢車道劃設自行車道或路網，此路線屬於日常生活通勤型與休閒運動型兼具之自行車路線。

(2) **鐵路高架化後地面自行車道**：未來在鐵路高架化能實現時，其釋出的平面道路可規劃部份空間作為自行車路網或建置自行車道，其路線北起台鐵嘉北站，南至嘉義縣市界，此路線屬於日常生活通勤型與休閒運動型兼具之自行車路線。

圖 6.2.10 顯示上述三階段規劃之自行車路網與現況自行車路網整合，已可服務嘉義市大多數的重要地點、住宅區與學區。

三、相關配套措施

1. 嘉義市發展自行車系統應依都市道路現況、使用者特性與都市生活型態等條件，提供自行車安全之行駛環境。
2. 嘉義市自行車環境建構可參考之相關規範彙整於表 6.2-4。有關自行車推廣之策略說明於 5.5.3 節。
3. 嘉義市自行車政策應明確指定自行車在運輸計畫規劃階段必須要視為運具等級，而非規劃額外加入之運具，並將汽機車外部成本能完整反映到使用

- 者身上，落實使用者付費以提高汽機車的使用成本，讓民眾轉移使用汽機車的機會，真正提升使用自行車之意願。
4. 仿效國外推行自行車成功的做法，將自行車視為獨立運具，提供專屬車道以增加民眾使用意願。而由國外經驗得知，減少都市內的停車位是增加自行車使用的最有效方法之一。
 5. 針對學童至成人的不同族群推出合宜的自行車教育課程，由小學開始教導學童使用自行車之相關技巧與交通規則，使學童能有正確騎乘觀念，對於成人亦做好必要的宣導與溝通協調，且配合推動自行車註冊制度的建立，此制度目的非僅為保障自行車騎士權益，亦具便於管理自行車違規之功用。
 6. 在自行車道的設計方面，自行車與行人分離，以及自行車與一般車輛分離等可避免不同車流衝突之型態為較佳設計，但對於人行道或車道寬度不足之路段，仍必須採用人車共用或設置於車道邊緣等方式，此時自行車道專用標線標誌與號誌則需更為清楚明顯，方可減少車輛誤闖機率。嘉義市針對自行車道之規劃設計，可因應所通過地點之特性與限制因素，分別以「行人、自行車分離」、「自行車專用」、「行人與自行車共用」三種型態設計，並於通過路口處劃設標線做為車道延伸，並考量設置自行車專用號誌，以保障自行車使用者行車連續性。

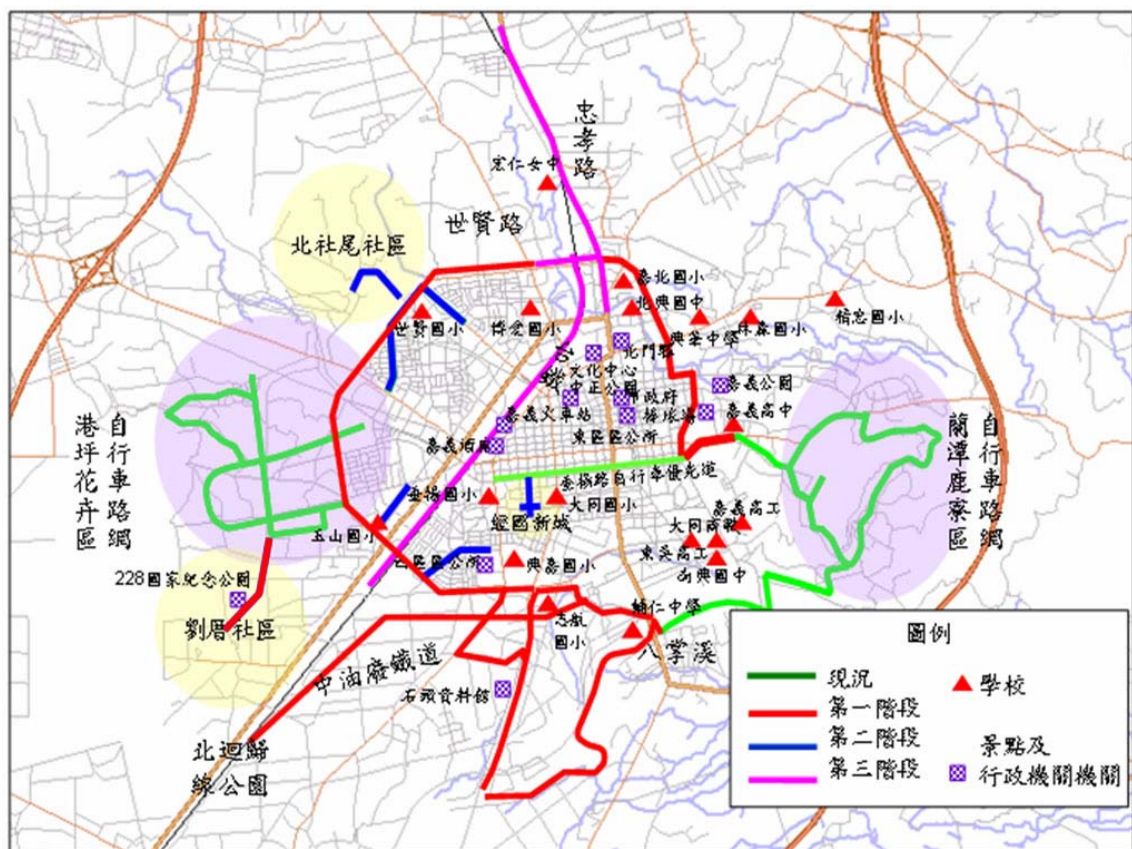


圖 6.2.10 嘉義市自行車路網規劃構想

表 6.2-4 自行車環境建構相關規範

項次	可用規範	參考規範來源
1	自行車專用車道線得劃設於騎樓以外之人行道。	道路交通標誌標線號誌設置規則
2	推廣生活型自行車道時可強調使用自行車對增進健康、以及節省燃料費等經濟上的益處。	國內外綜合性實施經驗
3	政府於運輸規劃階段時需將自行車提升至運具等級進行整體計畫。	
4	自行車於市區內行駛可給予較高自由度，如逆向行駛單行道、進入車輛禁入區域等。	
5	制訂自行車政策時可諮詢自行車團體與運輸業者意見並整合入運輸政策，且自行車政策必須與健康、休閒或旅遊等相關政策協定制訂。	
6	市區停車場(格)位置分配上，可給予自行車較高便利性並降低汽車停車便利性。	
7	未來道路工程設計上，在市中心及其他主要旅次吸引點應發展更便於自行車通行的道路設計，並提供安全停車場所。	
8	推行自行車註冊政策，可降低失竊率並管理都市內自行車隨意停放問題。	
9	將自行車與大眾運輸結合，在大眾運輸場站設置自行車專用停車場提高民眾使用自行車轉乘大眾運輸意願。	
10	舉辦中小學自行車交通安全講習，並對一般民眾宣導自行車行車安全要點，教育民眾正確使用觀念。	

資料來源：本計畫收集整理

7.提供自行車活動必要的休憩環境

由國內外推展自行車活動的經驗，民眾對於自行車道希望設置之休憩用硬體設施以遮蔭設施所佔比例最高，其次為休憩用桌椅，民眾對自行車環境各項硬體設施之要求，除車道或停車區等基本工程項目外，能於騎乘途中有停留休息之處所仍為最主要之需求，未來嘉義市興建休閒運動型或距離市區較遠之自行車道應考慮此類民眾的需求。

8.提供自行車停放空間、設備並加強管理

欲推廣自行車之使用，對於其停車問題應特別重視，若放任隨處停放，

極易造成景觀不佳、佔用人行空間的問題，皆易降低民眾騎乘的意願。以下有關停車供給與停車管理的做法可供嘉義市參考。

(1) 停車供給

- a. 在公共運輸場站(特別是交通轉運中心與嘉義火車站)、公務機關、重要活動據點(含觀光景點)及週邊地區優先設置自行車停放空間與設備。
- b. 檢討現有人行道、路邊汽機車停車位的空間容量，於適宜地點設置自行車停車架。
- c. 檢討現有公有停車場的空間，設置自行車停放空間。
- d. 在重要據點之自行車停車區位應優於機車、小汽車，讓自行車騎士容易停放與進出。

(2) 停車管理

- a. 推動自行車停放空間內部化的措施，可在學校、住宅區優先實施，針對新闢或增設建築基地內應規劃自行車停車場。
- b. 增訂自行車停放管理規定。
- c. 研擬降低自行車失竊率之措施。

9. 強化自行車做為公共運輸接駁運具之角色

除在公共運輸場站附近提供足夠且安全之停車位(場)外，亦可配合在重要據點及公共運輸場站提供自行車租借的服務，供民眾一般生活或觀光休閒旅次使用，利用電腦網路或交通管制中心作統一的管理，讓租借自行車的取得、歸還、付費更為便利。

10. 有關自行車的推廣可參考臺中市的做法，由企畫至實際推廣均委託民間進行，此方式值得專業人才與行政資源較少之嘉義市政府參考。

6.2.4 停車管理系統發展方案

一、發展現況與未來展望

嘉義市公有停車場主要是提供小汽車停放為主，至於機車則於路邊或人行道的停車區停放，因機車的停車管理較無明確的規範，因此在嘉義市仍然可見機車任意停車或違規停車之狀況，此現象亦為嘉義市政府正努力改善的缺失。

圖 6.2.11 顯示嘉義市路外停車場與路邊停車場主要分佈在市中心區及其週邊地區，表 6.2-5 顯示嘉義市路外停車場於平日僅 3 處平均使用率大於 60%，且此 3 處路外停車場位於市中心區，而位於市中心區的 5 處路外停車場中，假日與平日的停車使用率有明顯差異者僅垂楊國小地下停車場，其假日平均使用率為 93%，平日平均使用率則為 45%，主要差異原因係垂楊國小地

下停車場於假日時作為遠東百貨與衣蝶百貨顧客之接駁轉乘停車場，故假日使用率較平日高，至於其它路外停車場平日與假日的使用率差異不大(表 6.2-6)。

表 6.2-7 與表 6.2-8 為嘉義市公有路邊停車場平日與假日的使用率，其中以中山路的使用率最高，不論是平日或假日大部份的時段已接近飽和，另由表 6.2-5、表 6.2-6、表 6.2-7 與表 6.2-8 之比較可發現，市中心區的停車位使用者，其停車以路邊停車為優先選擇，其次方為路外停車場，其主要原因在於路邊停車場使用較方便，且一般而言，嘉義市的路外停車費率高於或等於路邊停車，故除非路外停車場為免費停車較能吸引停車外，嘉義市路外停車場經常出現空間閒置過多的狀況。

為達成建置人本交通環境的目標，本計畫建議嘉義市停車政策應盡力符合將道路空間以車輛行駛為主的訴求，並朝向「以路外停車為主、路邊停車為輔」的方向努力，未來若能逐漸取消路邊停車格位，勢必增加路外停車空間來吸納減少的路邊停車空間，而公園用地因可作多目標使用，故可規劃作為路外停車場興闢的候選用地，嘉義市的公園預定地計有 34 處(圖 6.2.12)，其中鄰近或位於市中心區有 11 處，距市中心區 300 公尺以外者則有 23 處，因為嘉義市未來興建路外停車場較急迫區域主要是市中心區，而鄰近市中心區之公 11、公 15、公 16 皆位於市中心區且可劃設 100 格以上停車位，故建議未來有需要時，可以多目標使用方式列為停車場興闢的優先考量(圖 6.2.13)。

二、小汽車停車管制

針對車流量大之道路且停車需求大之地區，配合市區公車路網短中長期規劃構想(參閱 6.2.1 節說明)，鼓勵民眾使用大眾運具(BRT 與市區公車)，同時給予停車更嚴格標準之管制，諸如停車差別費率的實施、禁止停車配套措施(例：限制時段停車等)的靈活運用，因此未來在 BRT 與市區公車行駛路線所在的道路與其週邊地區的重要道路，皆可列為停車管制首要實施的對象，應逐年減少這些道路路邊停車位的劃設，讓釋出的停車空間供作車輛行駛或劃設公車優先道之用，因應上述的措施，嘉義市大眾運輸路網沿線的路外停車場(圖 6.2.14)可積極規劃為轉乘接駁點的停車區，特別是在嘉義市中心區內應多鼓勵使用大眾運輸，減少汽機車的使用。

編號	路外停車場名稱
1	友愛路停車場
2	北港路停車場
3	後火車站停車場
4	垂楊國小地下停車場
5	世賢路興嘉停車場
6	嘉義市立慢速壘球停車場
7	嘉義市博物館
8	中正公園地下停車場
9	西市場大樓停車場
10	嘉義市北門車站
11	東市場大樓停車場
12	民族國小地下停車場
13	嘉義市體育館
14	市立棒球場停車場
15	嘉峰加油站後停車場
16	大雅停車場
17	崇仁停車場
18	蘭潭5號停車場

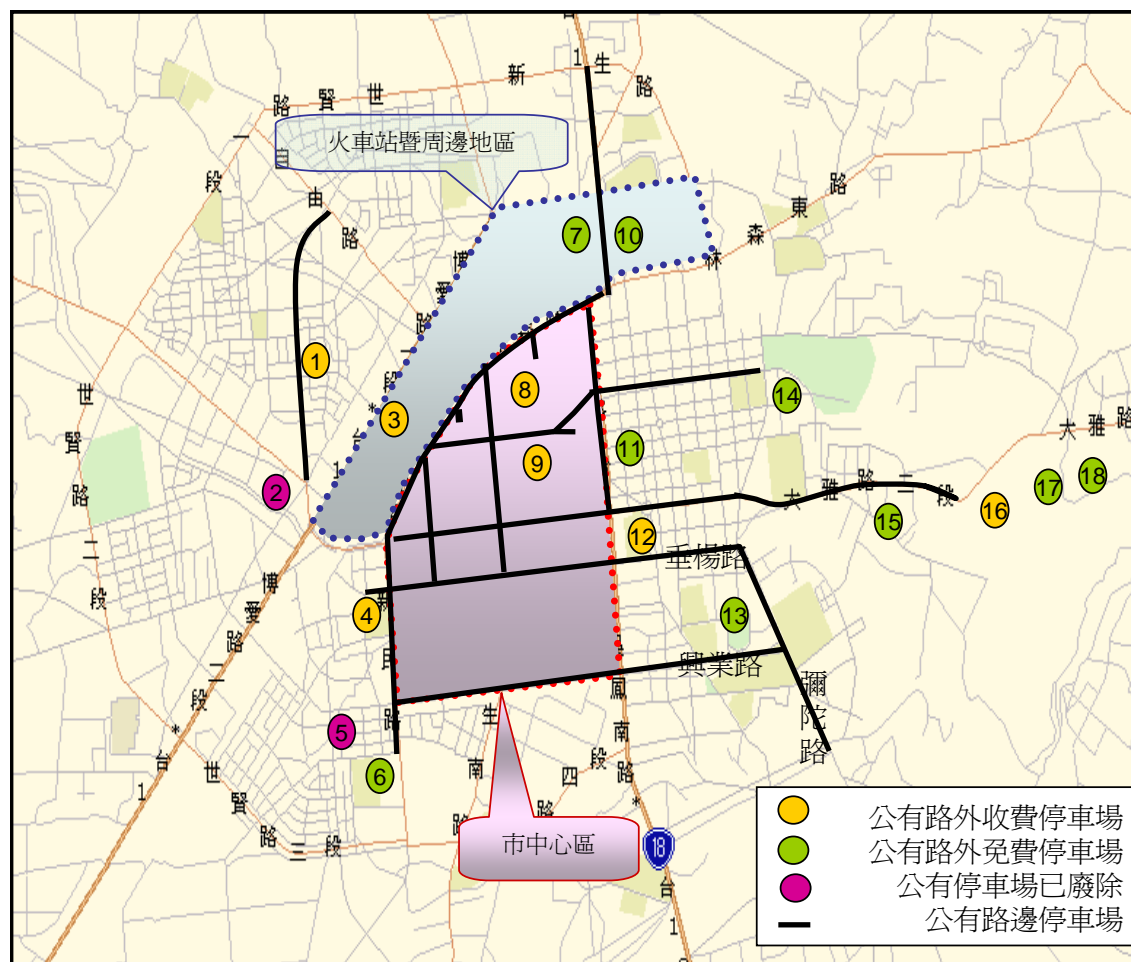


圖 6.2.11 嘉義市公有路外、路邊停車場區位

資料來源：嘉義市及週邊地區整體運輸規劃，民國 95 年

表 6.2-5 嘉義市平日路外停車場使用率

排名	停車場名稱	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	平均使用率
1	東市場大樓停車場	0.85	0.87	0.70	0.81	0.81	0.81	0.82	0.73	-	-	0.80
2	* 中正公園地下停車場	0.62	0.75	0.81	0.79	0.70	0.72	0.75	0.59	0.62	0.56	0.69
3	* 西市場大樓停車場	0.62	0.65	0.59	0.58	0.61	0.59	0.57	0.58	0.60	0.58	0.60
4	嘉義市體育館	0.50	0.47	0.52	0.62	0.67	0.58	0.55	0.58	-	-	0.56
5	* 大雅停車場	0.58	0.61	0.66	0.63	0.32	0.34	0.32	0.24	-	-	0.46
6	嘉峰加油站後停車場	0.22	0.17	0.61	0.64	0.47	0.56	0.47	0.50	-	-	0.46
7	嘉義市博物館	0.46	0.47	0.51	0.43	0.50	0.49	0.39	0.36	-	-	0.45
8	* 垂楊國小地下停車場	0.30	0.32	0.36	0.45	0.52	0.60	0.55	0.44	0.42	0.52	0.45
9	* 友愛路停車場	0.60	0.45	0.38	0.40	0.40	0.43	0.48	0.36	-	-	0.44
10	* 後火車站停車場	0.29	0.29	0.53	0.58	0.50	0.53	0.40	0.36	-	-	0.44
11	* 民族國小地下停車場	0.40	0.38	0.40	0.39	0.40	0.43	0.44	0.44	0.43	0.43	0.41
12	市立棒球場停車場	0.10	0.10	0.07	0.09	0.10	0.08	0.09	0.08	-	-	0.09
13	蘭潭 5 號停車場	0.13	-	0.00	-	0.00	-	0.19	-	-	-	0.04
14	崇仁停車場	0.00	-	0.00	-	0.07	-	0.07	-	-	-	0.02
15	嘉義市立慢速壘球停車場	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
16	嘉義市北門車站	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

註：* 表收費停車場；資料來源：嘉義市及週邊地區整體運輸規劃，民國 95 年

表 6.2-6 嘉義市假日 5 處路外停車場使用率

排名	停車場名稱	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	20-21	平均使用率
1	垂楊國小地下停車場	0.45	0.58	0.73	0.91	1.08	1.09	1.09	1.09	1.05	1.02	1.14	0.93
2	中正公園地下停車場	0.47	0.51	0.70	0.72	0.70	0.76	0.77	0.87	0.88	0.88	0.91	0.74
3	西市場大樓停車場	0.62	0.61	0.51	0.56	0.59	0.60	0.66	0.64	0.72	0.67	0.77	0.63
4	後火車站停車場	0.37	0.37	0.40	0.60	0.52	0.42	0.47	0.45	0.39	0.47	0.40	0.44
5	民族國小地下停車場	0.40	0.39	0.41	0.40	0.40	0.41	0.34	0.31	0.32	0.31	0.33	0.37

註：假日調查係針對平日使用率較高收費停車場；資料來源：嘉義市及週邊地區整體運輸規劃，民國 95 年

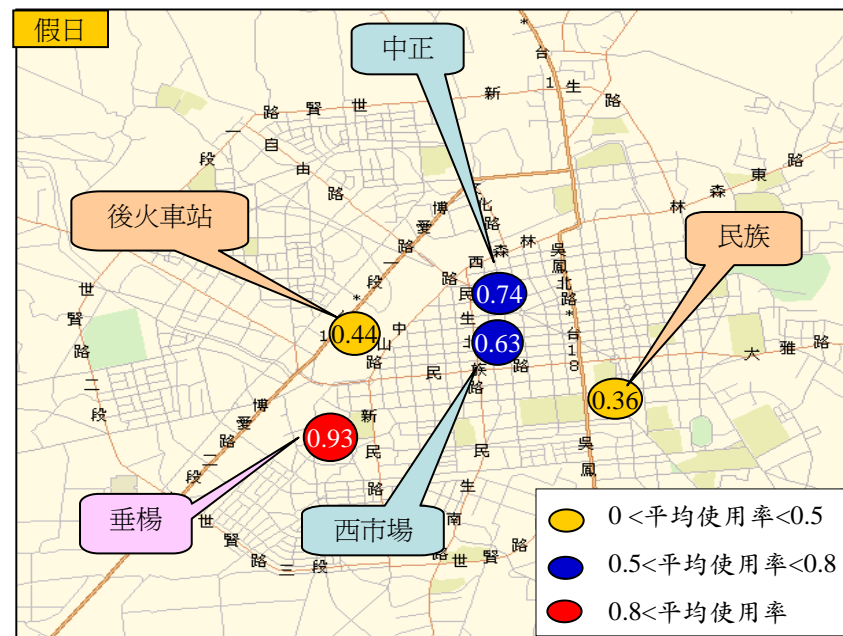
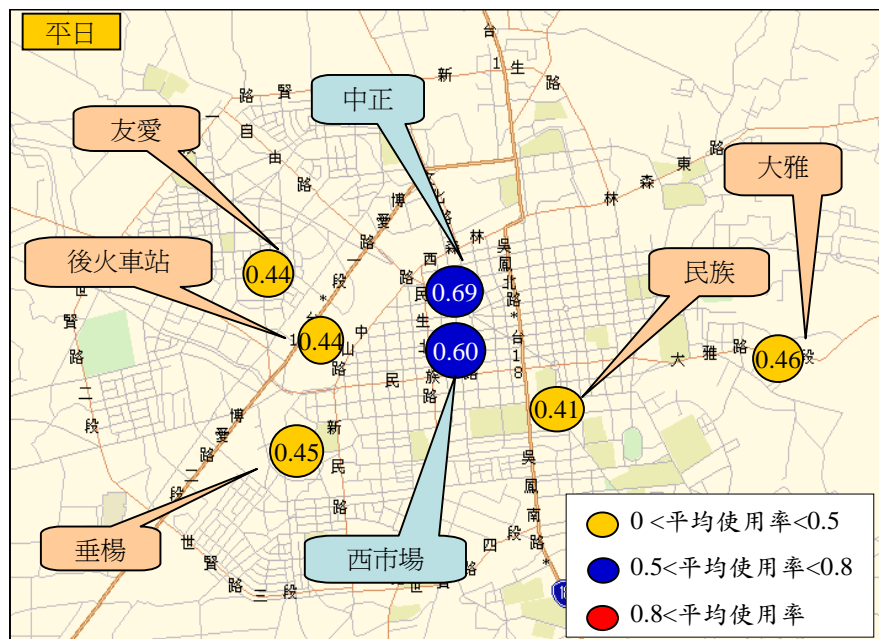


表 6.2-7 嘉義市公有路邊停車場使用率(平日)

區位	路名	格位數	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
1	大雅路(啓明路-營區)	155	0.00	0.09	0.14	0.16	0.34	0.34	0.19	0.19	0.22	0.31	0.35	0.53	0.50	0.18
2	中山路1(中正路-民族路)	34	0.41	0.85	0.97	0.71	0.47	0.62	0.53	0.47	0.59	0.74	0.91	0.65	0.47	0.12
2	中山路2(林森西路-民生北路)	58	0.05	0.69	1.00	1.00	1.00	0.57	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	0.53
2	中山路3(民生北路-文化路)	59	0.15	0.85	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	0.93	1.00	1.00
2	中山路4(文化路-吳鳳北路)	38	0.00	1.00	1.00	1.00	1.00	0.50	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
1	中山路5(吳鳳北路-啓明路)	168	0.05	0.35	0.58	0.76	0.91	0.77	0.55	0.57	0.65	0.57	0.46	0.65	0.65	0.54
2	仁愛路(中正路-垂楊路)	49	0.06	0.39	0.65	0.71	0.55	0.49	0.47	0.61	0.69	0.61	0.71	0.53	0.35	0.29
2	公明路(文化路-興中街)	9	0.00	0.44	1.00	1.00	0.89	0.56	0.78	0.33	0.89	0.89	0.44	1.00	1.00	0.78
1	友愛路(北港路-自由路)	109	0.00	0.18	0.18	0.45	0.72	0.57	0.49	0.57	0.43	0.15	0.38	0.54	0.47	0.45
2	文化路(北榮街-長榮街)	22	0.00	0.55	0.59	0.82	1.00	1.00	1.00	1.00	0.77	0.91	0.77	0.00	0.00	0.00
2	民生北路(林森西路-垂楊路)	42	0.14	0.69	0.93	0.88	0.93	0.93	0.79	0.52	0.48	0.55	0.40	0.50	0.52	0.26
2	民族路1(新民路-民生北路)	34	0.47	0.50	0.56	1.00	0.97	0.68	0.82	0.85	0.71	0.62	0.65	0.65	0.71	0.71
2	民族路2(民生北路-吳鳳北路)	53	0.13	0.36	0.49	0.64	0.96	0.74	0.74	1.00	1.00	0.96	1.00	1.00	1.00	0.92
1	民族路3(吳鳳北路-啓明路)	46	0.00	0.74	0.98	0.85	0.87	0.48	0.11	0.76	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	0.39
2	吳鳳北路(林森西路-民族路)	53	0.17	0.74	0.81	0.92	0.70	0.17	0.58	1.00	1.00	1.00	0.68	0.62	0.94	0.64
1	忠孝路(博東路-保健街)	129	0.00	0.10	0.37	0.33	0.33	0.35	0.23	0.19	0.12	0.20	0.19	0.20	0.18	0.00
2	林森西路(忠孝路-中山路)	130	0.05	0.37	0.53	0.56	0.52	0.60	0.58	0.45	0.46	0.35	0.52	0.61	0.60	0.31
2	垂楊路1(力行路-民生北路)	100	0.00	0.47	0.76	0.87	0.96	0.79	0.63	0.68	0.68	0.68	0.89	0.90	0.60	0.36
2	垂楊路2(民生北路-啓明路)	145	0.15	0.57	0.78	0.78	0.79	0.61	0.59	0.86	0.78	0.75	0.88	0.97	0.96	0.59
2	新民路(民族路-重慶路)	83	0.00	0.58	0.89	0.70	0.54	0.49	0.60	0.78	0.66	0.69	0.77	1.00	0.98	0.57
2	新榮路(林森西路-北榮街)	4	0.00	0.75	0.75	1.00	1.00	0.75	0.50	1.00	1.00	1.00	1.00	0.75	1.00	0.75
1	興業路(新民路-體育路)	381	0.03	0.15	0.23	0.21	0.24	0.17	0.17	0.25	0.25	0.25	0.27	0.28	0.31	0.16
1	彌陀路(垂楊路-立仁路)	146	0.05	0.14	0.18	0.23	0.13	0.02	0.10	0.27	0.27	0.19	0.05	0.01	0.29	0.29

註：區位1指非市中心區，區位2指市中心區；資料來源：嘉義市及週邊地區整體運輸規劃，民國95年

表 6.2-8 嘉義市公有路邊停車場使用率(假日)

區位	路名	格位數	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
1	大雅路(啓明路-營區)	155	0.00	0.20	0.21	0.26	0.54	0.77	0.59	0.37	0.38	0.44	0.43	0.41	0.61	0.55
2	中山路1(中正路-民族路)	34	0.29	0.29	0.85	0.85	0.15	0.53	0.76	0.59	0.68	0.62	0.32	0.68	0.65	0.38
2	中山路2(林森西路-民生北路)	58	0.00	0.36	1.00	1.00	1.00	0.93	0.95	1.00	1.00	1.00	1.00	0.53	1.00	0.91
2	中山路3(民生北路-文化路)	59	0.08	0.31	0.90	1.00	1.00	1.00	0.95	1.00	1.00	1.00	0.31	1.00	1.00	0.86
2	中山路4(文化路-吳鳳北路)	38	0.00	0.53	0.82	1.00	1.00	0.89	1.00	0.97	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
1	中山路5(吳鳳北路-啓明路)	168	0.14	0.49	0.73	0.80	0.69	0.62	0.49	0.67	0.70	0.56	0.44	0.51	0.80	0.53
2	仁愛路(中正路-垂楊路)	49	0.00	0.00	0.65	0.82	0.86	0.84	0.78	0.92	0.73	0.59	0.65	0.51	0.43	0.27
2	公明路(文化路-興中街)	9	0.00	0.44	0.56	0.56	0.22	0.33	0.89	0.89	0.78	1.00	1.00	0.89	1.00	0.78
1	友愛路(北港路-自由路)	109	0.00	0.28	0.55	0.50	0.59	0.38	0.00	0.38	0.60	0.52	0.62	0.39	0.44	0.49
2	文化路(北榮街-長榮街)	22	0.00	0.59	0.91	1.00	0.82	0.82	0.73	0.95	1.00	1.00	1.00	1.00	0.73	0.00
2	民生北路(林森西路-垂楊路)	42	0.00	0.52	0.76	0.95	0.67	0.81	0.93	0.90	1.00	0.71	0.40	0.62	0.31	0.12
2	民族路1(新民路-民生北路)	34	0.00	0.59	0.79	0.76	0.88	0.85	0.74	0.79	0.94	1.00	0.79	0.76	0.85	0.47
2	民族路2(民生北路-吳鳳北路)	53	0.02	0.45	0.72	0.74	0.94	0.70	0.79	1.00	1.00	1.00	0.74	0.83	1.00	0.70
1	民族路3(吳鳳北路-啓明路)	46	0.00	0.46	0.72	1.00	0.87	0.33	0.33	0.87	0.80	0.78	0.59	0.33	0.89	0.76
2	吳鳳北路(林森西路-民族路)	53	0.09	0.66	1.00	1.00	0.58	0.38	0.08	0.55	0.96	1.00	0.81	0.38	0.58	0.36
1	忠孝路(博東路-保健街)	129	0.00	0.19	0.40	0.40	0.24	0.12	0.19	0.26	0.26	0.21	0.18	0.08	0.00	0.00
2	林森西路(忠孝路-中山路)	130	0.00	0.14	0.30	0.38	0.52	0.42	0.34	0.48	0.44	0.57	0.41	0.15	0.60	0.61
2	垂楊路1(力行路-民生北路)	100	0.01	0.50	0.57	0.70	0.77	0.75	0.68	0.73	0.61	0.48	0.66	0.55	0.36	0.12
2	垂楊路2(民生北路-啓明路)	145	0.41	0.81	0.88	0.88	0.97	0.94	0.91	0.82	1.00	1.00	0.61	0.39	0.84	0.68
2	新民路(民族路-重慶路)	83	0.43	0.61	0.64	0.90	1.07	0.72	0.80	0.78	0.72	0.69	0.36	0.27	0.98	1.00
2	新榮路(林森西路-北榮街)	4	0.00	1.00	1.00	1.00	0.00	0.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	0.50	1.00
1	興業路(新民路-體育路)	381	0.01	0.14	0.25	0.27	0.23	0.14	0.16	0.23	0.27	0.23	0.22	0.18	0.21	0.15
1	彌陀路(垂楊路-立仁路)	146	0.05	0.45	0.69	0.86	0.85	0.43	0.22	0.78	0.75	0.19	0.05	0.01	0.29	0.29

註：區位 1 指非市中心區，區位 2 指市中心；資料來源：嘉義市及週邊地區整體運輸規劃，民國 95 年

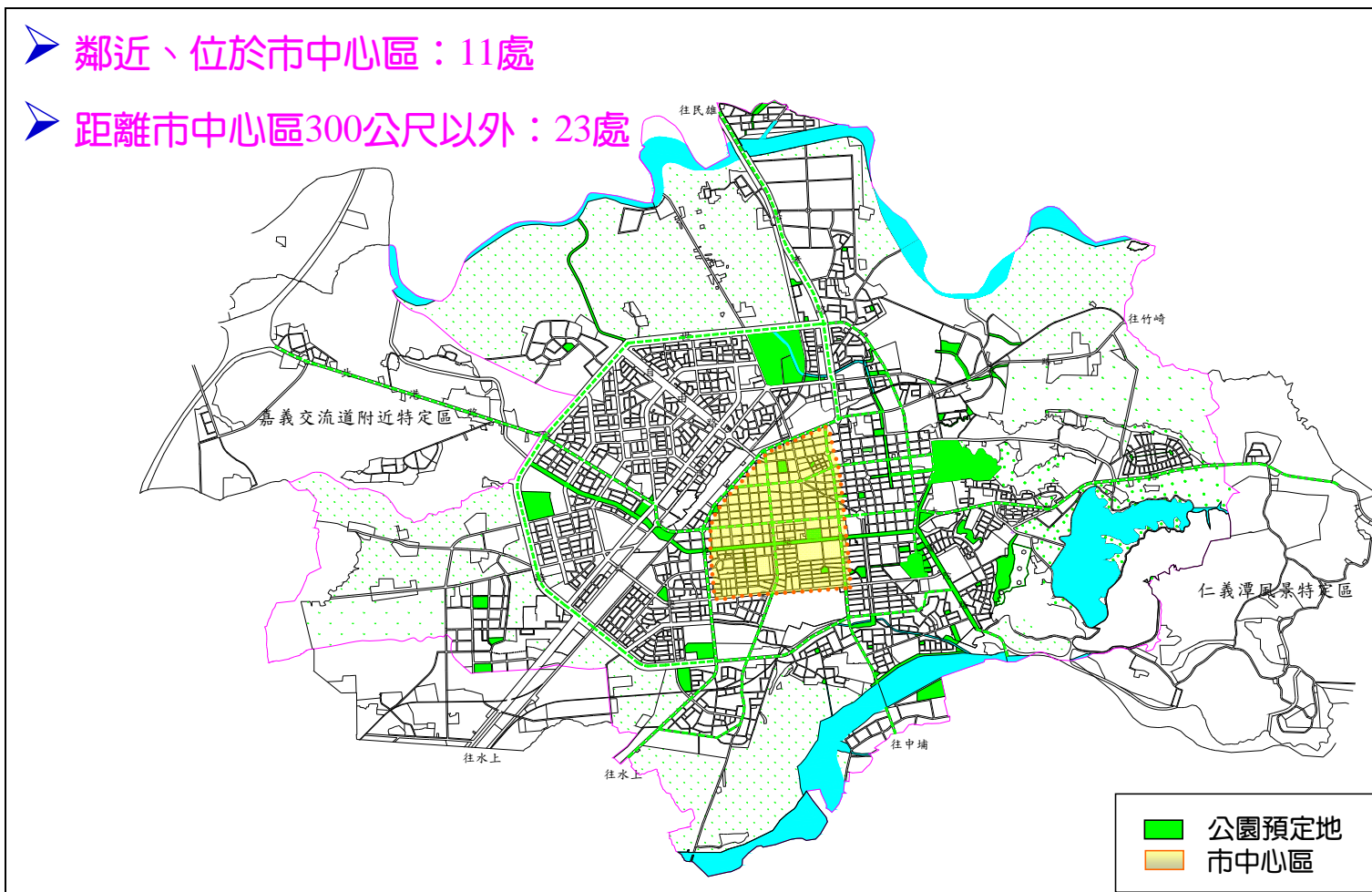


圖 6.2.12 嘉義市公園預定地

資料來源：嘉義市及週邊地區整體運輸規劃，民國 95 年

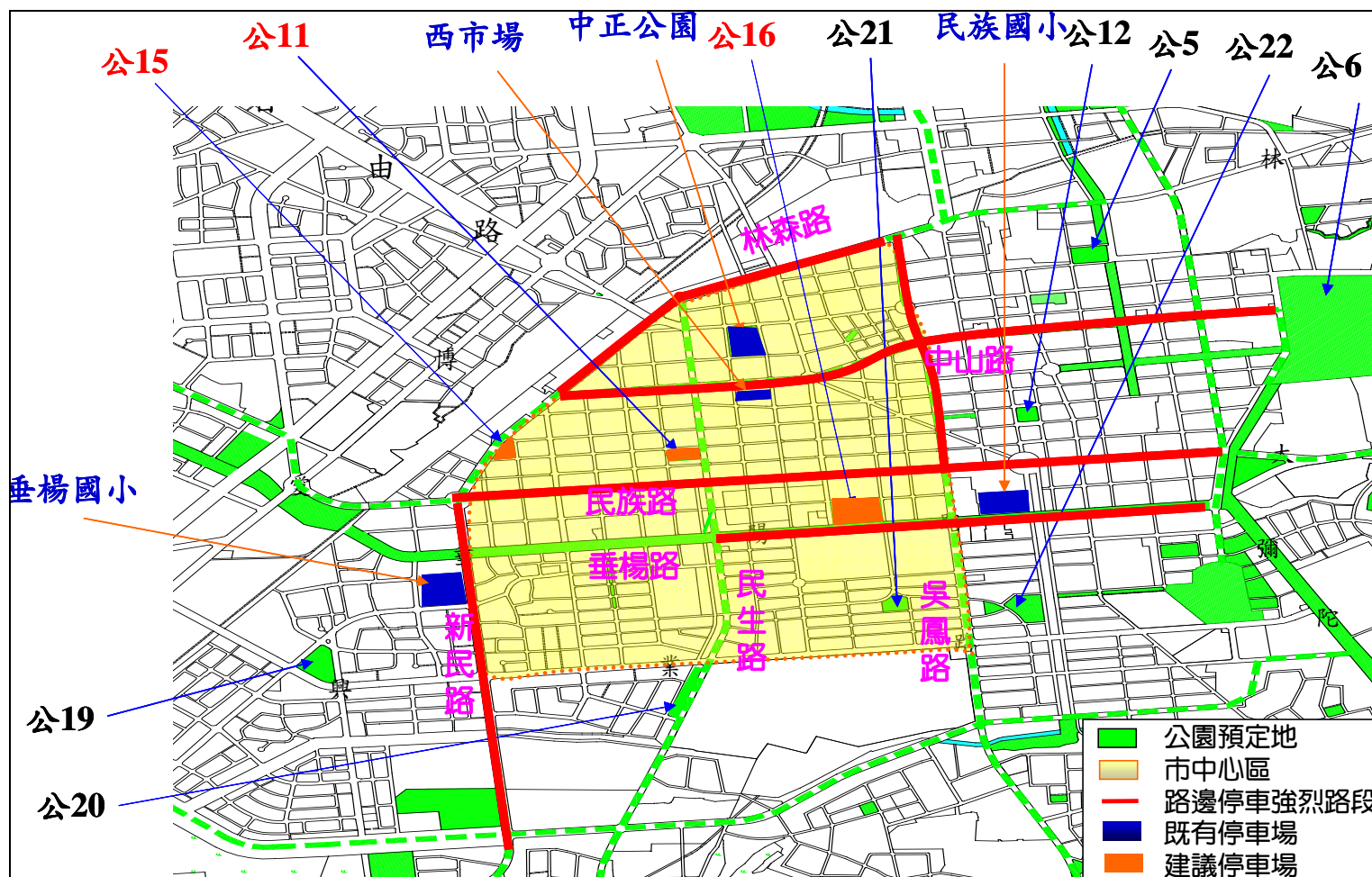


圖 6.2.13 嘉義市公園預定地與停車場相對位置
資料來源：嘉義市及週邊地區整體運輸規劃，民國 95 年

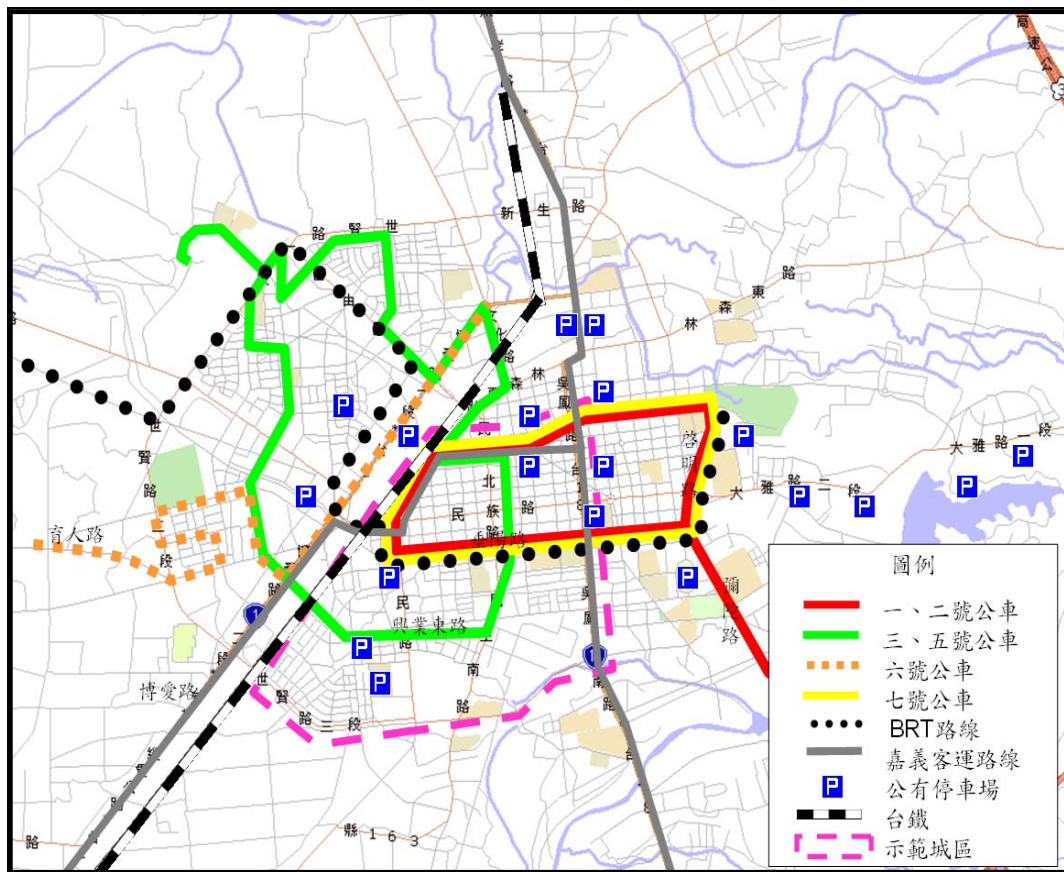


圖 6.2.14 大眾運輸路網與路外停車場的分佈(2007 年)

依據上述的規劃理念，嘉義市針對小汽車路邊停車管制與停車差別費率之實施，可納入最優先與次優先執行的道路包括：

1.最優先執行道路：

南北向包括：博愛路、民生北路、吳鳳北路

東西向包括：垂楊路、民族路、中山路

2.次優先執行道路：

南北向包括：文化路、忠孝路、新生路、新民路、民生南路、吳鳳南路。

東西向包括：自由路、北港路、民權路、林森西路。

三、機車停車管制

國內機車停車問題由來已久，究其原因，乃源於以往都計及建管法令對於建築物附設機車停車空間之規範長期忽略，致使大量機車行駛、停放於騎樓及人行道，行人步行空間無形中被壓縮，進而影響行人通行安全甚鉅，且部份縣市曾發生騎樓機車縱火案件，導致騎樓停放之機車更危及住戶居家的安全。

鑑於先進國家之交通規劃理念均以人本為首要考量，國內台北市為達成

改善騎樓及人行道停放機車之問題，使機車退出騎樓還道於行人，打造人性化都市空間之訴求，乃自 88 年底逐步推動機車退出騎樓措施，並於人行道更新時檢討於設施帶設置機車停車灣，藉以提供合理之機車停車空間，輔以適當區隔設施與管理手段。基於台北市推動機車退出騎樓措施已有六年多的經驗，且執行成果頗受好評，此管制措施嘉義市現階段亦試辦推動，本計畫建議嘉義市可依據台北市推動的經驗，選擇推動機車退出騎樓措施阻力較小的路段先行試辦，而相關配套措施包括：

1. 需有適當的空間可設置機車停車灣或機車停車格供退出騎樓的機車停放。
2. 在試辦期間應陸續透過網站發布、協請計畫區域內之鄰里辦公處、機關、商家發放文宣及請媒體報導等方式進行宣導。
3. 執行期間指派交通助理人員於實施路段對違停車輛貼放小張宣導單及勸導驅離，並於適當時機加強取締違規停車，並請民眾停放機車時多加注意現地標誌、標線相關管制設施。
4. 未來嘉義市除應評估於學校週邊實施機車退出騎樓、人行道，改善機車停車問題之成效，並提供行人、學童良好之步行空間外，亦可針對公園、大型社區、機關、新建公共停車場完工啓用週邊等範圍檢討實施機車退出騎樓、人行道之可行性與成效，期能藉本措施實施後，打造優質學童、行人通行空間及改善週邊機車停車秩序。
5. 為打造優質之行人步行空間，對於實施路段應持續加強取締違規停車，另為保障行人通行安全，應依「機車不得行駛人行道」之規定，取締違規者，請機車騎士能配合牽行機車至機慢車停放區停放，並請民眾於停放汽、機車時，注意依現場之標誌、標線規定停放，以免違規遭取締告發。

四、停車管理計畫

嘉義市有關停車空間設置與管理之策略說明於 5.5.6 節。另為提昇嘉義市路邊停車功能與週轉率，有必要使嘉義市路邊停車收費管理步入正軌，未來之停車管理計畫應落實下列理念：

1. 加強路邊及街巷道違規停車取締拖吊。
2. 依實際停車需求，分期分區分時段實施差別定價及收費，特別是市中心區。
3. 落實路外停車場費率低於路邊停車費率之觀念，朝「以路外停車為主、路邊停車為輔」的方向推動，特別是市中心區。
4. 研訂嘉義市「街巷道停車管理辦法」。
5. 推動居民管理社區停車。

五、機車路邊停車收費

以嘉義火車站等停車需求高且停車秩序較為混亂地區為優先試辦路段，費

率方面則可與目前實施機車停車收費之臺北市與臺中市相同，採用尖峰時段(上午9時至下午5時，或上午12時至下午5時)內計次收費與販賣停車月票等方式，以下為嘉義市未來實施機車路邊停車收費制度之建議要點：

1. 路段選定：以嘉義火車站前商業區為試辦路段，首先以中山路「民族路-嘉義車站」段與「嘉義車站-文化路」段為實施區域，由於中山路已完成機車停車灣劃設與執行機車退出騎樓措施，在管理與評估成效上將較為簡易，而林森西路因人行道與機車停車區佔用問題較為嚴重，故建議待清除路霸與障礙物後方可實行。
2. 配套措施：實施前應預先公告收費路段、時間、費率以及收費方式、繳費地點等；實施後必須於機車停車區設立資訊標示牌提供民眾瞭解前述資訊，並加入替代停車場位置與簡易方位圖，以及滯納罰金繳交地點與服務電話等，建議每1或2街廓即設立1座資訊標示牌，以便於民眾使用。
3. 費率訂定：建議採用單日計次收費，費率訂為20元/日，此費率已於臺北市與臺中市實施，使用本費率可增加民眾對於停車收費接受度，且進一步評估民眾對本政策執行滿意度前不建議使用累進費率；停車月票發行方面，費率建議比照臺中市：一般月票為停車費率半價300元，當地居民則為優待價200元，至於路外停車場機車停車位則因具有疏導多餘機車停車需求功能，目前暫不建議收費。

表 6.2-9 嘉義市建議採行之機車停車管理政策制訂執行方向

方案	現依法源依據	建議執行方案
停車區設置與廢除	1. 停車場法 12、13 條 2. 嘉義市路邊停車場設置及廢止基準	將可設置機車停車區人行道寬度加入路邊停車場設置及廢止基準中，3 公尺或以上寬度人行道可設置機車停車區，但騎樓設置標準則不列入。
停車收費制度	停車場法第 12、31 條	1. 收費路段採分區分段實施，以商業區、交通樞紐與機車停車需求較高路段為優先實施對象。 2. 實施前後必須採取配套措施，事前需遵照停車場法第 13 條規定辦理公告。 3. 收費費率採用單日計次方式，費率為 20 元，並以半價發售停車月票。

資料來源：本研究整理

在機車停車需求量較大地區，取消部份汽車停車位改為機車使用，並在火車站或公車站牌密集處或週邊規劃機車停車位以利轉乘，以發揮大眾運輸之效果並紓解交通問題。

機車停車灣工程設計標準方面，依據內政部營建署「市區道路人行道設計手冊」第四章「規劃設計準則」規範內容，在不造成市區道路景觀的破壞，以及不影響行人通行之權益下，有關機車停放格位之設置準則包括：

- (1)機車停放以不影響行人安全為原則，機車應直接由設有斜坡或與人行道等高之慢車道進入停車格位，或由人行道牽行進入停車格位，而不得由人行道上駛入。
- (2)機車停放格位以劃設於路旁停車帶為優先考慮。
- (3)當路寬不足時，可利用公共設施帶植栽之間隔空間設置機車停車格位。
- (4)機車停放格位與人行道間如有高程差，應設置警示帶(如以鋪面設置或標線繪設方式隔離)，以防止行人誤踏入停車格。
- (5)機車停放格位與車道間如有高程差，其坡度斜率應小於 1:3，以利機車駛入。

6.3 嘉義市示範城區人本交通發展構想

本計畫以嘉義市為中型都市建立人本交通環境之示範都市，研究範圍涵蓋整個嘉義市，示範城區則擬定以嘉義市之經國新城為中心及半徑約 1~2 公里的週邊地區作為示範城區，示範城區西邊界為臺鐵縱貫線、東邊界為吳鳳南北路、北邊界為中山路、南邊界為世賢路(圖 6.3.1 與圖 6.3.2)。示範城區人本交通規劃內容包括：

1. 道路系統(參閱 5.2.4 節說明)
2. 公共運輸系統(參閱 6.2.1 節說明)
3. 人行及自行車道系統(參閱 6.2.2 節與 6.2.3 節說明)
4. 綠帶及景觀系統
5. 大眾運輸系統之導入(參閱 6.2.1 節說明)
6. 交通寧靜區及行人徒步區
7. 地區民眾之參與互動

示範城區與 BRT、現況自行車路網之相對關係如圖 6.3.3，目前示範城區內僅垂楊路有 BRT 路線通過，其餘道路則無，而自行車路網亦僅垂楊路有自行車優先道的設置，在前節已針對公共運輸、人行系統與自行車系統提出構想方案，其中自行車路網與 BRT 路線的結構關係如圖 6.3.4 所示，至於道路系統方面，因嘉義市的道路建設屬於較佳之狀態，其首要工作在於道路空間的合理分配，故本節特別針對示範城區之人本交通構想進行說明，內容包括：

1. 人行道改善規劃-以垂楊路為例
2. 自行車道規劃-以世賢路與八掌溪堤岸道路為例
3. 經國新城交通寧靜規劃
4. 綠廊帶的規劃

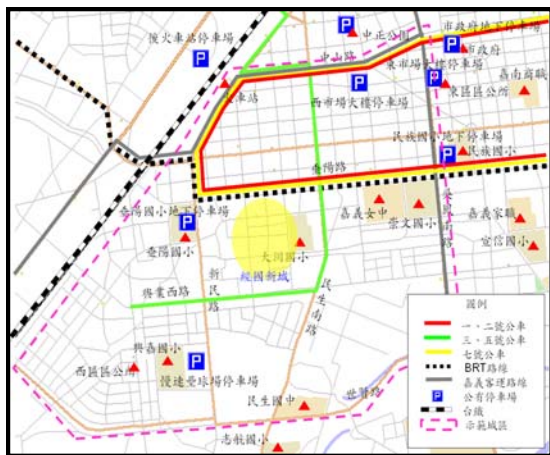


圖 6.3.1 示範城區(不含自行車路網)



圖 6.3.2 示範城區(含自行車路網)

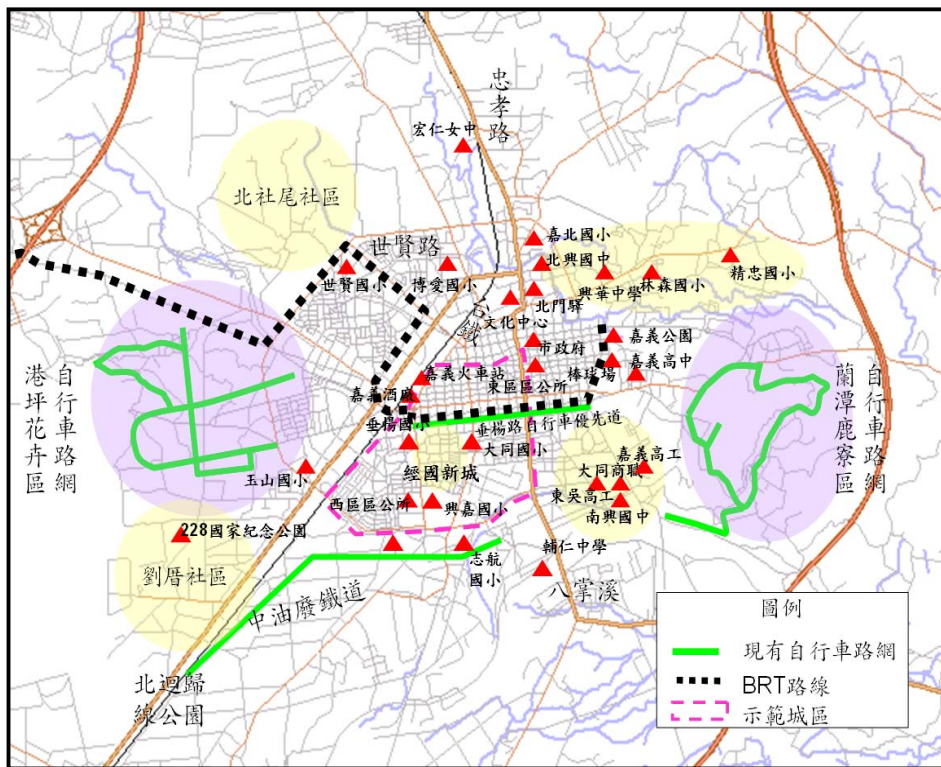


圖 6.3.3 示範城區、BRT 與自行車路網(現況)

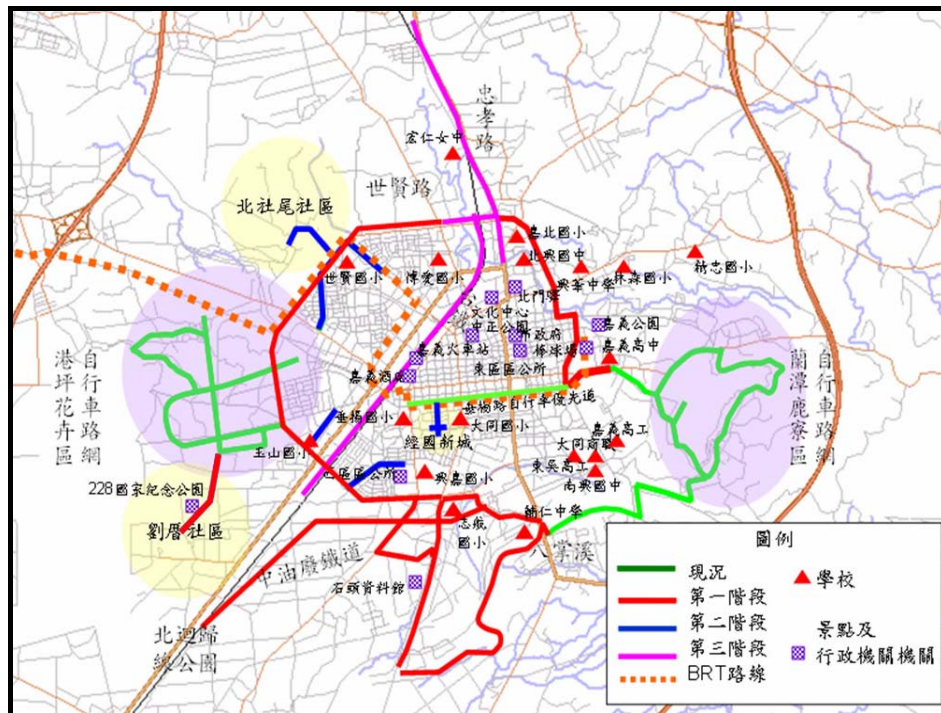


圖 6.3.4 嘉義市自行車路網與 BRT 路線(目標年)

6.3.1 人行道改善規劃-以垂楊路為例

一、垂楊路人行空間的現況

垂楊路南側的人行道寬約 6.4~6.7 公尺(表 6.3-1)，北側的人行道寬約 6.6 公尺(表 6.3-2)，大多數的街廓皆設置機車停車區，且多數街廓有植栽區，現況的人行空間除少數的街廓未被佔用外，多數被商家或住戶違規佔用的情形非常普遍，包括路霸、障礙物與違規停車等，因此垂楊路有必要針對人行道的空間進行改善，包括清除路霸、淨空商家或住戶違規佔用人行道等。

表 6.3-1 垂楊路南側人行道現況的空間佈設

起點	迄點	人行道 總寬度	機車停車 區寬度	人行空間 寬度	植栽區 寬度	使用 狀況
體育路	融合街	6.7m	2.1m	4.6m	1.2m	汽車佔用人行道
融合路	和平路	6.5m	2.1m	4.4m	1.2m 1.4m	機車停車佔用(網咖、 證券、醫療、咖啡)
和平路	宣信街	6.6m	2.1m	4.5m	1.2m	商家佔用(傢俱行、海 產店)
宣信街	吳鳳南路	6.6m	2.1m	4.5m	1.2m	
吳鳳南路	興中街	6.6m	0m	2.5m	4.1m	
興中街	國華街	6.5m	0m	2m	4.5m	
國華街	民生南路	6.6m	2.1m	4.5m	1.5m	
		6.6m	2.1m	4.5m	1.5m	
民生南路	西榮街	6.5m	2.1m	4.4m	2m	
西榮街	新榮路	6.4m	2.1m	4.3m	1.6m	佔用(海產店)
新榮路	西門街	6.4m	2.1m	4.3m 2.7m	1.7m 3.7m	
西門街	仁愛路	6.5m	2.1m	4.4m	2m	機車停車佔用
仁愛路	建成街	6.5m	2.1m	4.4m	1.5m	機車停車佔用
建成街	新民路	6.6m	2.1m	4.5m	1.5m	商家佔用

註 1: 人行道總寬度 = 機車停車區寬度 + 人行空間寬度 或

人行道總寬度 = 植栽區寬度 + 人行空間寬度

資料來源：現場調查，調查時間民國 96 年 5 月

表 6.3-2 垂楊路北側人行道現況的空間佈設

起點	迄點	人行道總寬度	機車停車區寬度	人行空間寬度	植栽區寬度	使用狀況
啓明路	民國路	6.6m	2.1m	4.5m	1.5m	佔用(計程車行)
民國路	融合街	6.6m	2.1m	4.5m	1.5m	佔用(燦坤、攤販)
融合街	安和街	6.6m	2.1m	4.5m	1.5m	
安和街	和平路	6.6m	2.1m	4.5m	1.2m	佔用(選舉、小吃)
和平路	共和路	6.6m	2.1m	4.5m	1.5m	佔用(傢俱行)
共和路	吳鳳北路	6.6m	2.1m	4.5m	1.5m	
吳鳳北路	成仁街	6.6m	2.1m	4.5m	1.5m	
成仁街	興中街	6.6m	2.1m	2m	4.5m	佔用(銀行)
興中街	文化路	6.6m	2.1m	4.5m	1.5m	
文化路	國華街	6.6m	2.1m	4.5m	3m	佔用(補教業)
國華街	忠義街	6.6m	2.1m 2.1m	4.5m 2.5m	1.5m 3.5m	
忠義街	民生北路	6.6m	2.1m	4.5m	1.5m	佔用(鞋店)
民生北路	西榮街	6.6m	2.1m	4.5m	1.6m	
西榮街	新榮路	6.6m	2.1m	4.5m 2.6m	1.5m 4m	佔用(海產店)
新榮路	西門街	6.6m	2.1m	4.5m	1.6m	
西門街	仁愛路	6.6m	2.1m	4.5m	1.5m	佔用(計程車行)
仁愛路	廣寧街	6.6m	2.1m	4.5m	1.5m	機車停車佔用
廣寧街	新民路	6.6m	2.1m	4.5m	1.5m	機車停車佔用

註 1: 人行道總寬度 = 機車停車區寬度 + 人行空間寬度 或

人行道總寬度 = 植栽區寬度 + 人行空間寬度

資料來源：現場調查，調查時間民國 96 年 5 月

二、垂楊路人行空間的調整與改善

垂楊路兩側人行空間改善的規劃構想包括：

1. 將垂楊路兩側人行空間開放，融合實質的分隔設施(如植栽、座椅、花臺等街道傢俱)達到視覺上的連貫性。
2. 垂楊路人車分道彈性界定，車道與人行道分隔可採用傳統路緣設計，或使用輕型花台、座椅與行道樹等視覺壓力較小之街道傢俱分隔。
3. 人行道平整化，有鑑於過去人行道具有突出物過多，斜度太大排水不良，以致人行環境過於侷促之狀況，故改善計畫盡量減少不必要突出物，降低路肩，同時利用樹穴、植栽與鋪面界定機車停車位，確保人行道通行的流暢度。
4. 街道傢俱再設計，將燈具、路標、交通號誌、變電箱等街道傢俱進行整合性規劃，統一造型、顏色等風格，使所有街道傢俱於視覺上皆能融入整體道路環境之中，降低突兀感。

三、垂楊路人行空間改善方案

依據上述的構想，垂楊路人行空間改善可研擬三項方案進行分析比較：

方案一：垂楊路最內側車道做為公車捷運(BRT)專用道，其它車道的佈設方式不變，兩側人行道除留設必要的機車停車區與植栽空間外，其它的人行空間部分應清除路霸與障礙物等，確保人行道通行的流暢度。

方案二：垂楊路最內側車道做為公車捷運(BRT)專用道，而自行車優先道則移至人行道上，空出的自行車道空間与其它車道整合重新安排，人行道上已劃設的機車停車區不作任何變動，機車不得於人行道上騎乘，進出停車區必須以人工牽行方式出入，自行車專用道佈設於機車停車區的外側，兩者間的距離為 50 公分，在自行車專用道與建築物間則規劃為人行空間。因部分街廓位於學校旁植栽區寬度較大，剩餘的人行道空間不足以規劃自行車道與人行道，故此類街廓並未將自行車與人行空間分離，自行車與行人共用同一空間劃設為通學巷。

方案三：垂楊路最內側車道做為公車捷運(BRT)專用道，而自行車優先道則移至人行道上，空出的自行車道空間与其它車道整合重新安排，人行道上現有的機車停車區變更為機車停車灣，因此機車由垂楊路直接出入停車灣，無需利用人行道，自行車專用道佈設於機車停車灣的外側，兩者緊鄰，在自行車專用道與建築物間則規劃為人行空間。因部分街廓植栽區寬度較大，剩餘的人行道空間不足以規劃自行車道與人行道，故此類街廓並未將自行車與人行空間分離，自行車與行人共用同一空間劃設為通學巷。

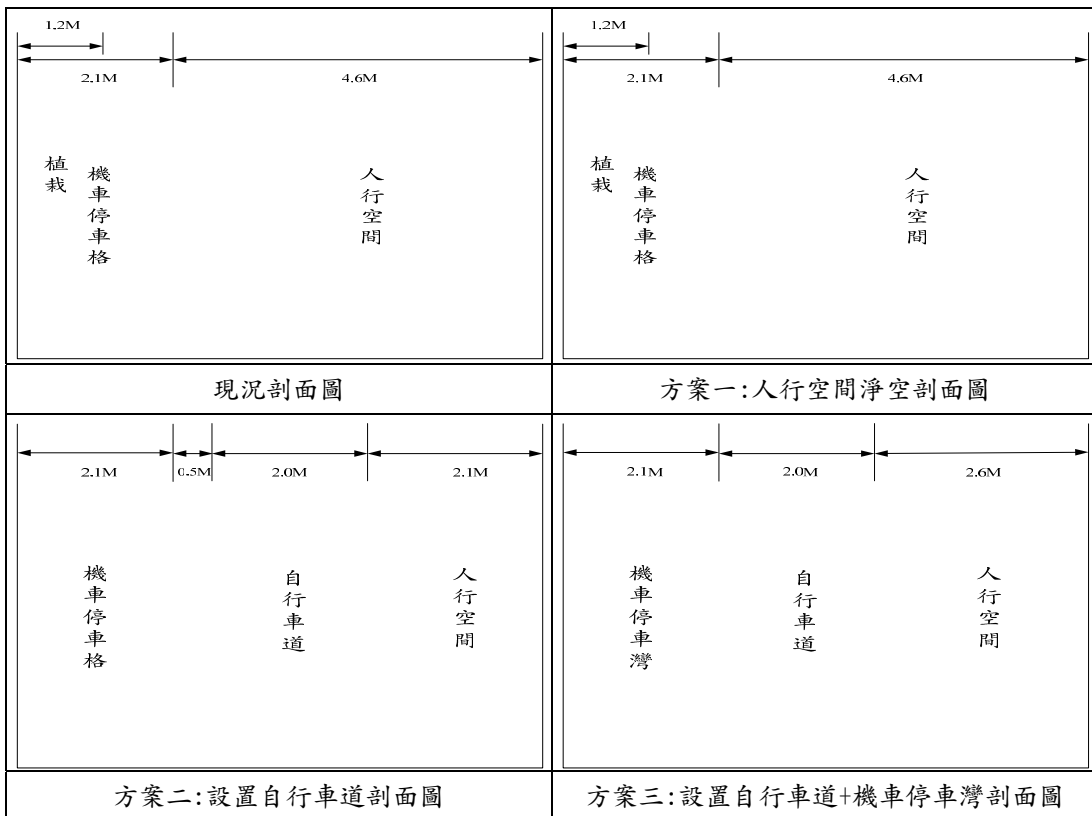
配合上述三方案之構想，本計畫特別針對垂楊路人行道部分提出改善的比較，以下分別是垂楊路南側與北側各街廓人行道上上述三方案改善前後的構想圖對照說明。

(一)垂楊路南側

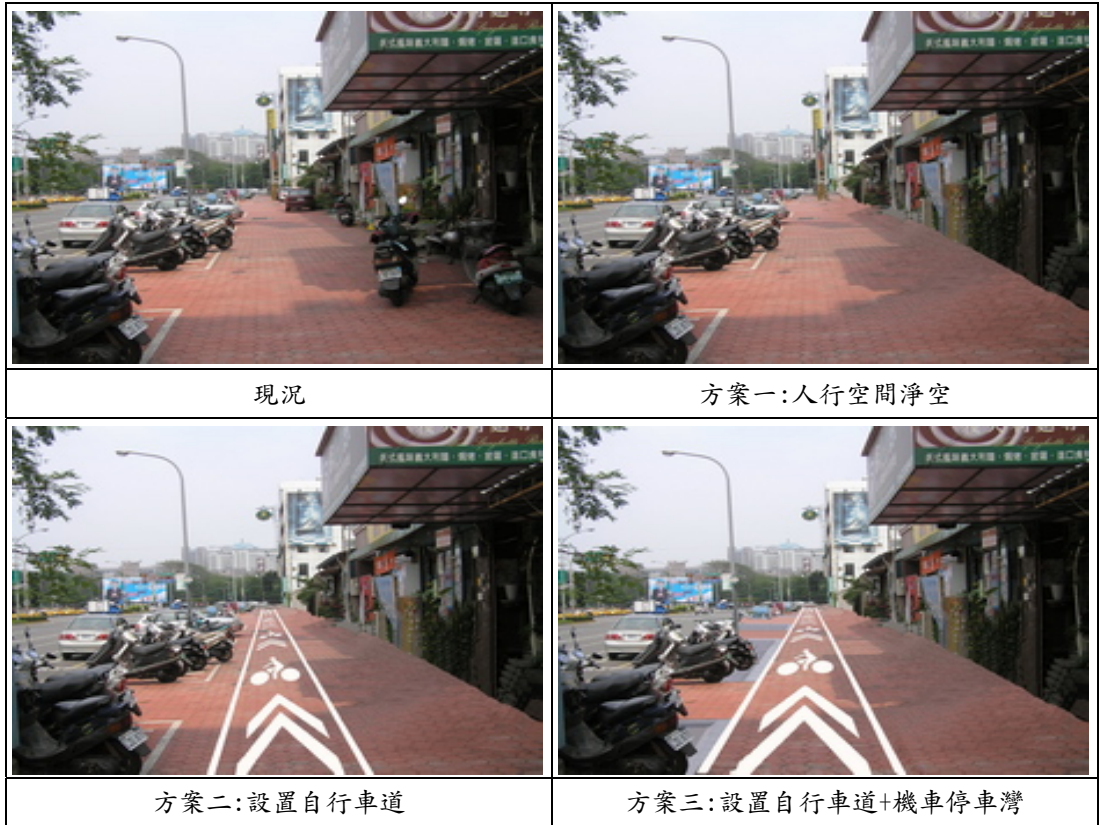
垂楊路南側(體育路至融合街)



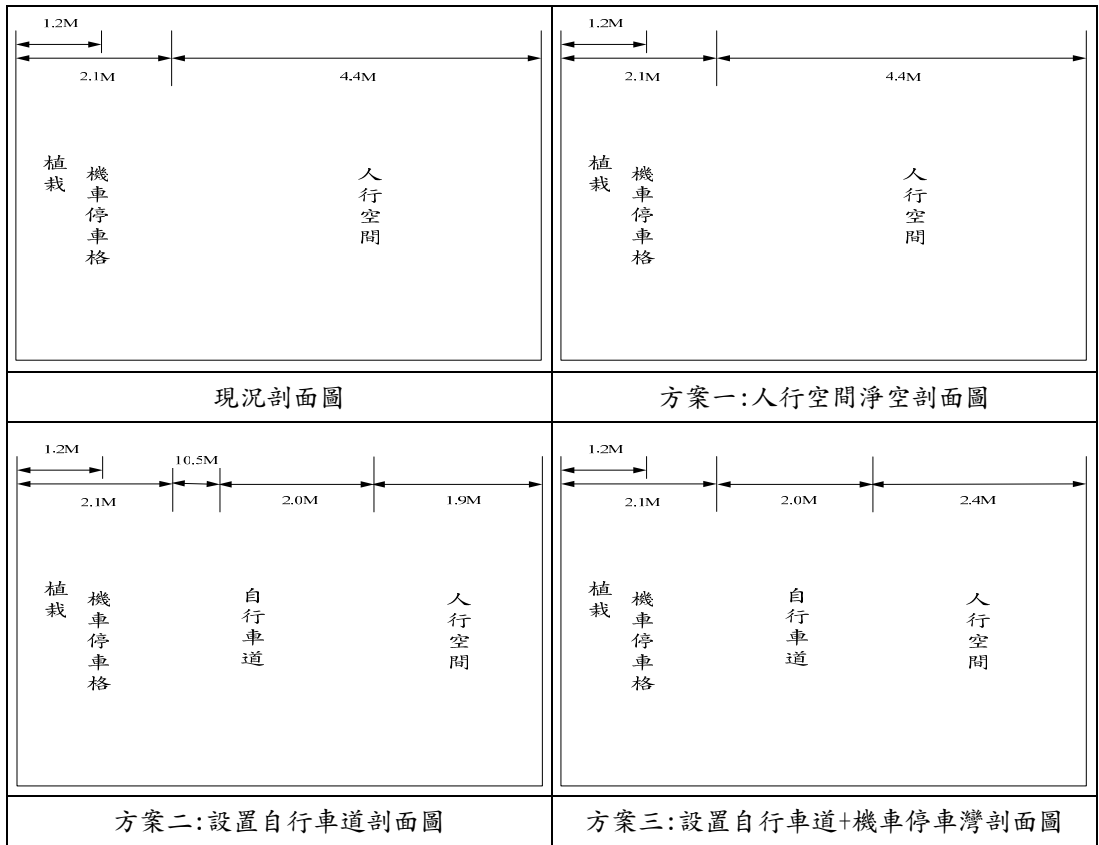
垂楊路南側(體育路至融合街)



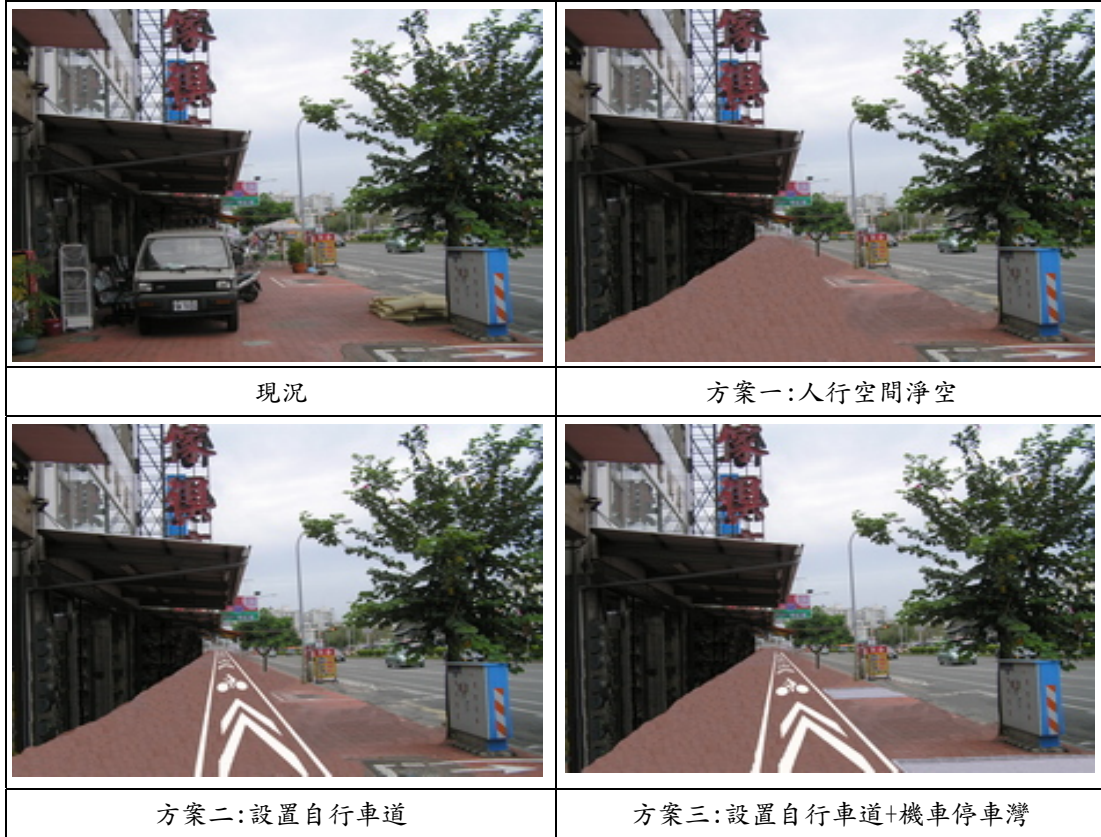
垂楊路南側(融合街至和平路)



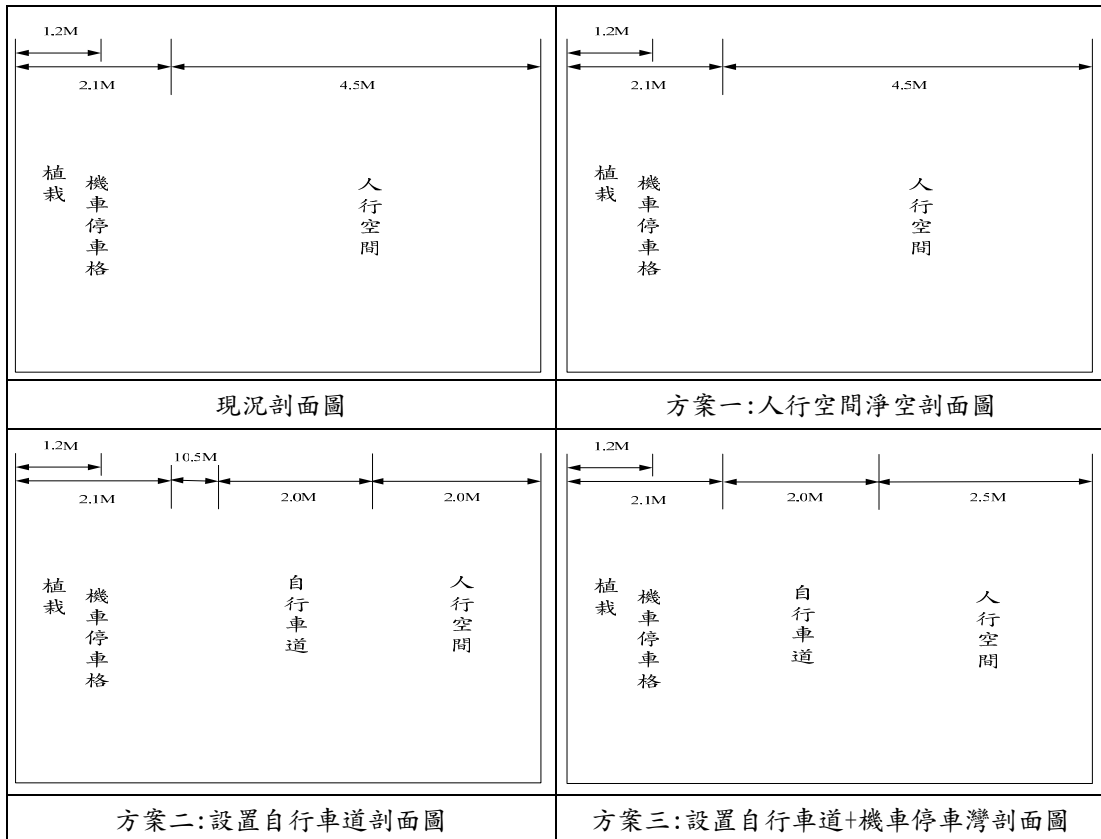
垂楊路南側(融合街至和平路)



垂楊路南側(和平路至宣信街)



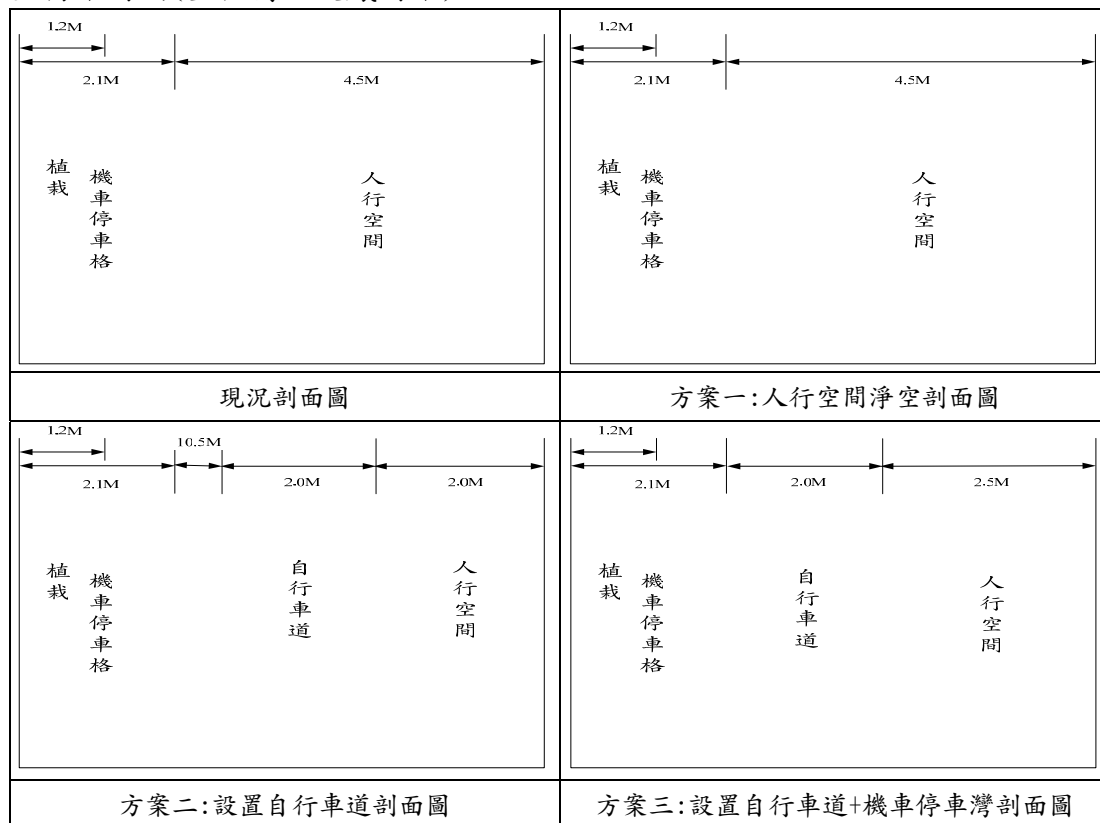
垂楊路南側(和平路至宣信街)



垂楊路南側(宣信街至吳鳳南路)







垂楊路南側(宣信街至吳鳳南路)



垂楊路南側(吳鳳南路至興中街)

	
<p>現況</p>	<p>設置通學巷(人行與自行車共用)</p>





垂楊路南側(興中街至國華街)

	
<p>現況</p>	<p>方案一:設置通學巷(人行與自行車共用)</p>
	
<p>現況</p>	<p>方案三:設置通學巷並設機車灣</p>

垂楊路南側(國華街至民生南路)

	
現況	方案一:人行空間淨空
	
方案二:設置自行車道	方案三:設置自行車道+機車停車灣

垂楊路南側(民生南路至西榮街)

	
現況	方案一:人行空間淨空
	
方案二:設置人行與自行車共用道路	方案三:人行與自行車共用道路+機車停車灣

垂楊路南側(西榮街至新榮路)



現況



方案一:人行空間淨空



方案二:設置人行與自行車共用道路

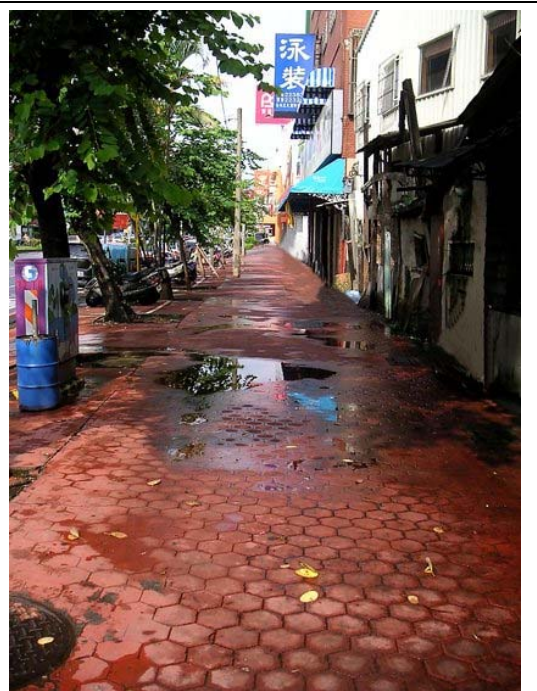


方案三:人行與自行車共用道路+機車停車灣

垂楊路南側(新榮路至西門街)



現況



方案一:人行空間淨空



垂楊路南側(西門街至仁愛路)





垂楊路南側(仁愛路至建成街)





現況



方案二：設置人行與自行車共用道路

垂楊路南側(建成街至新民路)



現況







方案一：人行空間淨空



(二)垂楊路北側





垂楊路北側(啓明路至民國路)

	
現況	方案一:人行空間淨空
	
方案二:設置自行車道	方案三:設置自行車道+機車停車灣





垂楊路北側(民國路至融合街)

	
現況	方案一:人行空間淨空
	
方案二:設置自行車道	方案三:設置自行車道+機車停車灣

垂楊路北側(融合街至安和路)

	
現況	方案一:人行空間淨空
	
方案二:設置自行車道	方案三:設置自行車道+機車停車灣

垂楊路北側(安和路至和平路)

	
現況	方案一:人行空間淨空
	
方案二:設置自行車道	方案三:設置自行車道+機車停車灣

垂楊路北側(和平路至共和路)



現況



方案一:人行空間淨空



方案二:設置自行車道



方案三:設置自行車道+機車停車灣

垂楊路北側(共和路至吳鳳北路)



現況



方案一:人行空間淨空



方案二:設置自行車道



方案三:設置自行車道+機車停車灣

垂楊路北側(吳鳳北路至成仁街)



現況



方案一:人行空間淨空



方案二:設置自行車道



方案三:設置自行車道+機車停車灣

垂楊路北側(成仁街至興中街)



現況



方案一:人行空間淨空(廢除機車格位)

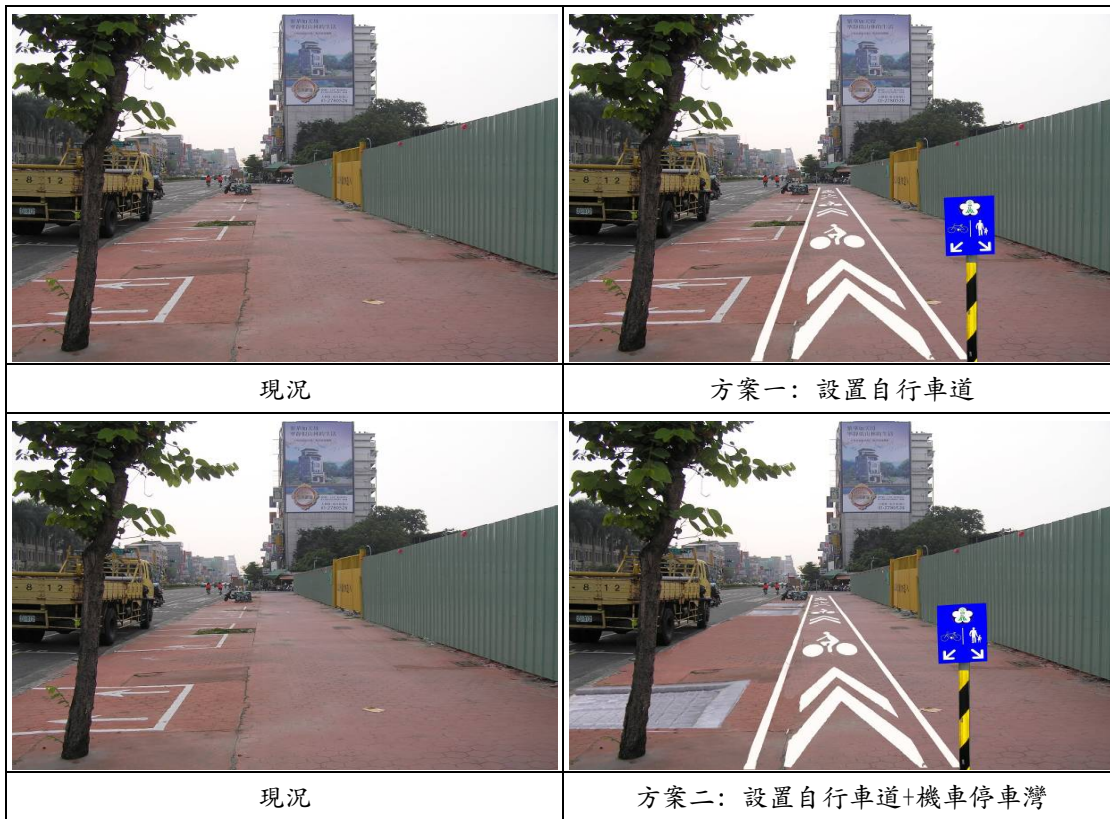


現況



方案二:設置人行與自行車共用道路





垂楊路北側(興中街至文化路)







垂楊路北側(文化路至國華街)



垂楊路北側(國華街至忠義街)

	
現況	方案一:人行空間淨空
	
現況	方案二:設置人行與自行車共用道路

垂楊路北側(忠義街至民生北路)

	
現況	方案一:人行空間淨空
	
方案二:設置自行車道	方案三:設置自行車道+機車停車灣

垂楊路北側(新榮路至西門街)

<p>現況</p>	<p>方案一: 人行空間淨空</p>
<p>現況</p>	<p>方案二: 設置人行與自行車共用道路</p>

垂楊路北側(西門街街至仁愛路)



現況



方案一:人行空間淨空



現況

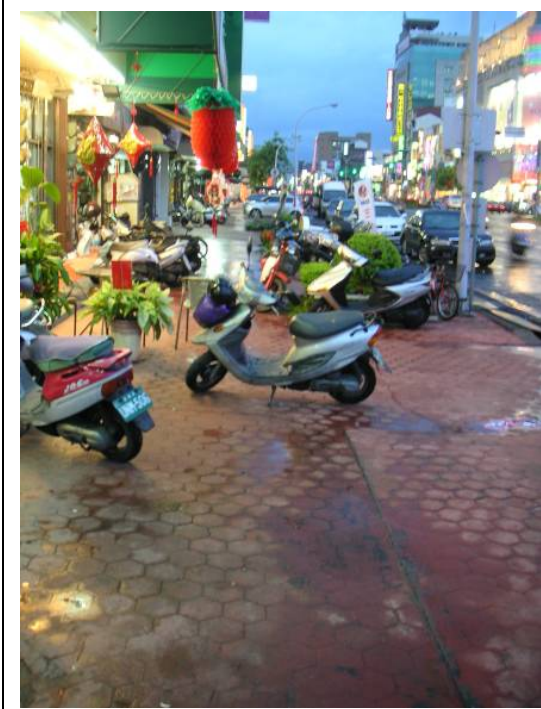


方案二:設置人行與自行車共用道路

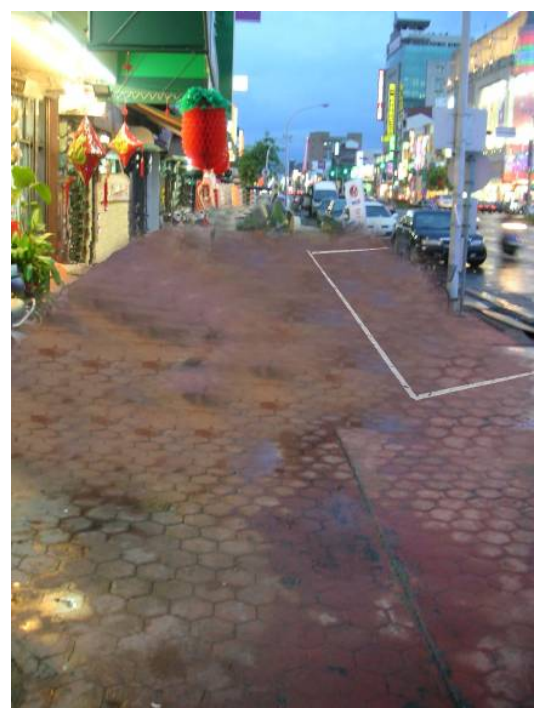
垂楊路北側(仁愛路至廣寧街)

<p>現況</p>	<p>方案一: 人行空間淨空</p>
<p>現況</p>	<p>方案二: 設置自行車道</p>

垂楊路北側(廣寧街至新民路)



現況



方案一:人行空間淨空



方案二:設置自行車道



方案三:設置自行車道+機車停車灣

6.3.2 自行車道規劃-以世賢路與八掌溪堤岸道路為例

一、世賢路自行車道規劃

在 6.2.3 節中已針對嘉義市自行車路網提出整體規劃構想，其中世賢路列為第一優先階段，因多數與世賢路交叉的路口，其路口範圍較寬廣，故在規劃自行車道時，於路口部分必須考量的限制因素較複雜。

本計畫沿世賢路規劃自行車路網，其路線北自忠孝路與世賢路交叉口為起點，南至新民路與世賢路交叉口止，此路線屬於日常生活通勤型與休閒運動型兼具之自行車路線。世賢路若規劃自行車道，因地形與路口複雜度的差異，不同街廓自行車道規劃設計與動線安排可考量的方案歸納有三：

方案一：利用快慢分隔島之綠帶空間劃設自行車道

劃設條件：當世賢路快慢分隔島之綠帶空間有足夠的寬度做為劃設自行車道之用時，可考量於綠帶規劃自行車道，車道寬度以 2.5~3 米為準，若綠帶內已設置人行道時，自行車可規劃於人行道旁劃設，但車道鋪面材質、顏色應與人行道有所區隔，以利行人與自行車騎士清楚辨識；若綠帶內未設置人行道時，以同時劃設自行車道與人行道為宜，而自行車道鋪面材質、顏色應與人行道有所區隔。此型態的自行車道當通過路口時，應於路口兩端設置自行車與行人專用的號誌，保障自行車騎士與行人通過路口時的安全性。

方案二：利用慢車道的外側劃設自行車道

劃設條件：當世賢路快慢分隔島之綠帶空間無足夠的寬度可供劃設自行車道時，自行車道以規劃於慢車道的外側為優先考量，車道寬度以 2.5~3 米為準，因世賢路大多數路段的路肩為人行道設施，因此自行車道以規劃於慢車道的外側為佳。此型態的自行車道當通過路口時，自行車騎士與行人可遵照現有的號誌燈號行進與停等，不必於路口獨立設置自行車與行人專用的號誌。

方案三：利用慢車道的內側劃設自行車道

劃設條件：當世賢路快慢分隔島之綠帶空間無足夠寬度且慢車道的外側也不適宜設置自行車道時，可規劃於慢車道的內側劃設，車道寬度以 2.5~3 米為準。此型態的自行車道當通過路口時，自行車騎士與行人可遵照現有的號誌燈號行進與停等，可不必於路口獨立設置自行車與行人專用的號誌。

不論上述那一方案，當自行車道通過路口時，必須遵照號誌燈號管制人車行止，但對於通過路口處與自行車、汽機車相關之號誌與標誌(例如:提醒前方有自行車道的標誌等)應按道路標誌標線號誌設置規則之規定確實設置。

二、世賢路示範路口

本計畫依據路口的類型特別選取各具代表性的四處路口，依據上述三項方案的自行車道配置構想進行概略的規劃，此四處路口包括：

- 編號 1：世賢路與溫州一街口(路口範圍較小，快慢分隔島之綠帶空間未劃設人行道，溫州一街為次要道路)
- 編號 2：世賢路與南京路口(路口範圍大，快慢分隔島之綠帶空間已劃設人行道，南京路為次要道路)
- 編號 3：世賢路與玉山路口(路口範圍大，快慢分隔島之綠帶空間未劃設人行道，玉山路為主要道路)
- 編號 4：世賢路與四維路口(路口範圍大，快慢分隔島之綠帶空間已劃設人行道，四維路為主要道路)

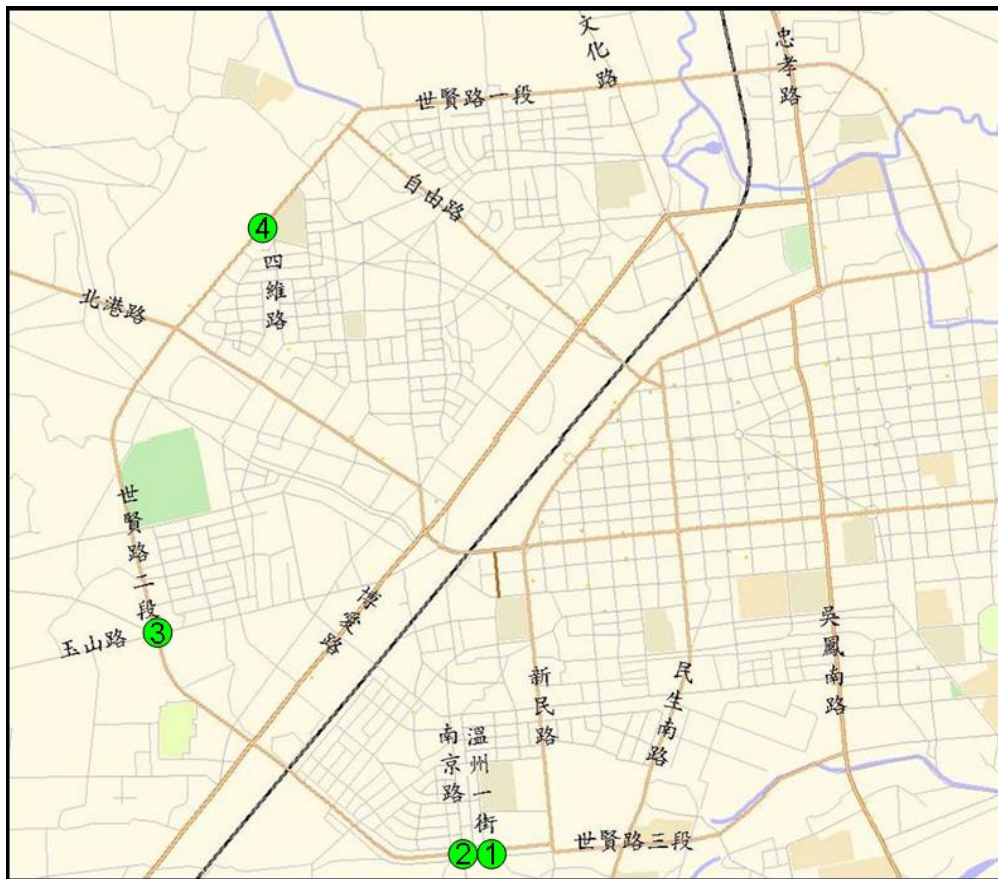


圖 6.3.5 世賢路自行車道佈設示範路口編號

編號 1：世賢路與溫州一街口

1-1 世賢路溫州一街路口(自行車道設置於慢車道外側)

	
現況	路口南側設置自行車道
	
路口處設置自行車道	路口北側設置自行車道

1-2 世賢路溫州一街路口(自行車位於慢車道內側)

	
現況	路口南側設置自行車道
	
路口處設置自行車道	路口北側設置自行車道

1-3 世賢路溫州一街口(自行車道設置於綠帶 1)

<p>現況</p>	<p>路口南側設置自行車道</p>
<p>路口處設置自行車道</p>	<p>路口北側設置自行車道</p>

1-4 世賢路溫州一街口(自行車道設置於綠帶 2)

<p>現況</p>	<p>設置自行車道(綠帶處)</p>
<p>現況(路口處)</p>	<p>設置自行車道(路口處)</p>

編號 2：世賢路與南京路口

2-1世賢路南京路口(自行車道設置於慢車道外側)

	
現況	路口南側設置自行車道
	
路口北側設置自行車道	路口處設置自行車道

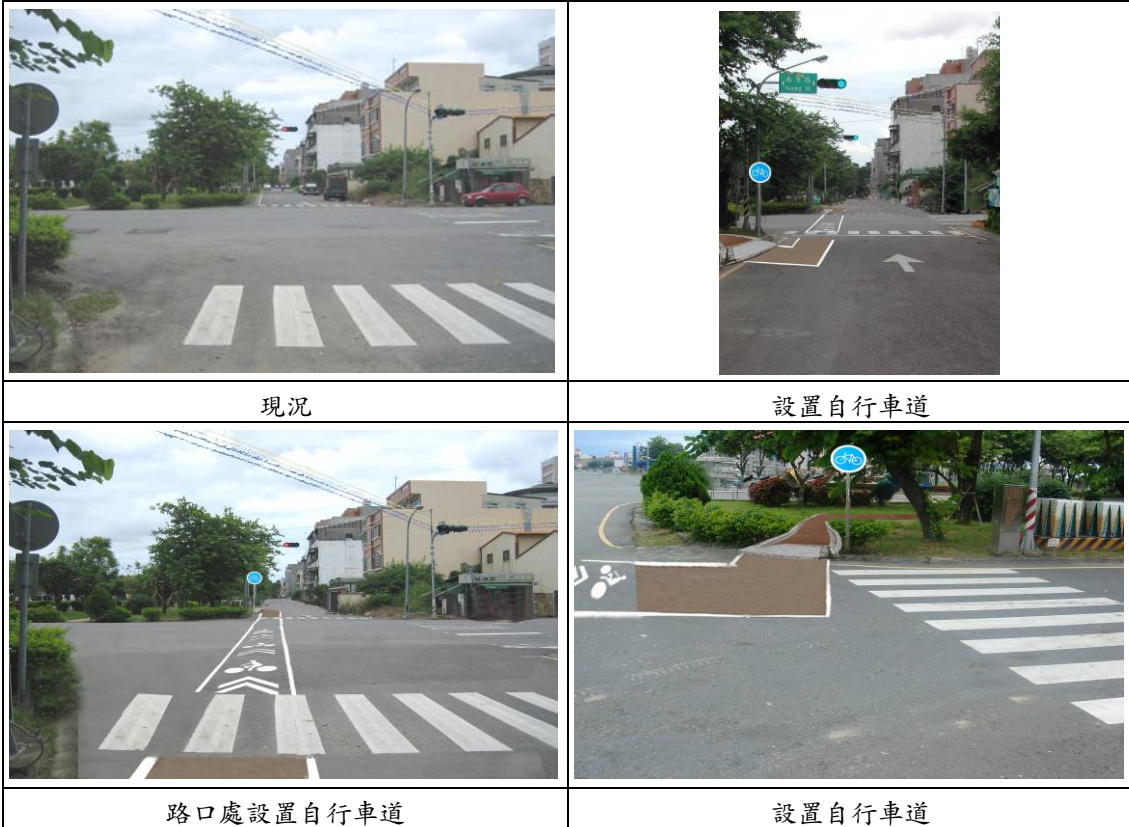
2-2 世賢路南京路口(自行車位於慢車道內側)

	
現況	路口南側設置自行車道
	
路口處設置自行車道	路口北側設置自行車道

2-3 世賢路南京路口(自行車道設置於綠帶 1)



2-4 世賢路南京路口(自行車道設置於綠帶 2)



編號 3：世賢路與玉山路口

3-1 世賢路玉山路口

	
現況	自行車道設置於綠帶內
	
自行車道設置於慢車道內側	自行車道設置於慢車道外側

編號 4：世賢路與四維路口

4-1 世賢路四維路口(自行車道設置於慢車道外側)

	
現況	路口南側設置自行車道
	
路口處設置自行車道	路口北側設置自行車道

4-2 世賢路四維路口(自行車道設置於慢車道內側)



4-3 世賢路四維路口(自行車道設置於綠帶)



三、八掌溪河濱自行車道規劃

八掌溪自行車道.

	
近湖子內路口堤防道路現況	近湖子內路口改善後自行車道
	
八掌溪湖內堤防道路現況	八掌溪湖內堤防改善後自行車道
	
八掌溪湖內堤防道路現況	八掌溪湖內堤防改善後自行車道
	
近吳鳳南路堤防道路現況	近吳鳳南路改善後自行車道

6.3.3 交通寧靜區規劃-以經國新城為例

經國新城係由眷村改建的社區，全社區約有 2,400 多戶，社區居民以老年者與孩童居多，屬嘉義市大型的新興社區，為能充份保障當地居民的交通安全與生活環境品質，有必要管制社區內人車的動線與運具的使用，因此本計畫擬以經國新城作為嘉義市交通寧靜區規劃的示範地區。

一、計畫緣起

交通寧靜區(Traffic Calming)的規劃是在於「生活化道路」的勾勒與實現，其理念係以人為本之交通建設與管理，根據某一社區及附近社區居民活動之交通需求(如通勤、通學、購物等)，以及為確保居民生活環境品質(包括衛生、舒適、休閒娛樂等)、生命安全(如救護、消防等)，而提出之交通計畫，使道路除能讓車輛通行外，同時也能確保居民的生活環境品質及安全。

二、計畫目標

以經國新城為示範地區進行交通寧靜區的規劃，主要是在社區內道路上設置硬體設施或改變人車的交通動線，以減少機動車輛所帶來的負面影響，並且改變駕駛人與當地居民的交通行為，藉以改善街道使用者的生活品質。

三、執行策略與方法

國外對於生活化道路所用的策略相當多，一般可分為兩類，第一類為減少交通量，第二類則為降低車速，前者是避免過境車輛通過住宅區，不要造成噪音與空氣污染，後者則是避免車輛威脅行人或自行車騎士的安全，同時也可降低噪音。至於美國運輸工程師學會(ITE, 2001)建議交通寧靜區的措施如下：

- (1)完全封閉：封閉道路避免穿越性交通。
- (2)半封閉：禁止進入或轉出，限制路口的交通車流。
- (3)減速平台：類似駝峰，只是突起物的上方較平坦。
- (4)升高人行穿越道：讓行人動線較不會受到車輛的影響與威脅。
- (5)升高路口：將路口加高使駕駛人在路口減速。
- (6)路口槽化：讓車輛的動線變化，促使車輛必須減速慢行。
- (7)路口瓶頸：路緣延伸至街道車道的一半，以控制交通且減少行人穿越的距離。

為達成經國新城成為交通寧靜區的目的，其內部道路的佈設與交通工程設施等可能性的配合措施包括：

- (1)重新調整路網，將部份道路封閉若干出入口，目前經國新城已將新榮路位於興業西路與志昇街間之路段加以封閉，此路段並以連鎖磚進行鋪設。
- (2)在進口處設置標誌或告示牌，以提醒過境車輛勿進入。
- (3)改變巷道鋪面材質，以提醒非必要之車輛勿進入；目前西門街與新榮路部份路段、以及新榮路 35 巷已鋪設連鎖磚，這些路段可限制車輛通行的權利並

規劃為行人徒步區，但開放自行車通行。

(4)以標誌管制通行時間，特別是針對外來車輛的進出加以管制，但對經國新城居民有通行證的車輛則不進行時間上的管制。

至於經國新城內部巷道可採取禁止車輛通行或降低行車速度的限制措施，包括：

(1)社區內巷道禁止路邊停車，僅供行人與腳踏車使用。

(2)以植栽或槽化島縮減道路寬度。

(3)以植栽或停車位將道路形成鋸齒狀。

(4)以槽化島改變路型。

(5)設置跳動路面。

(6)以標誌限制最高時速。

四、預期效益與影響

1. 預期效益

(1)確保居民生活環境品質。

(2)維護社區居民與外來人車行的安全。

(3)避免停車雜亂無序與違規停車。

(4)降低肇事機會與減輕肇事傷亡程度。

(5)減少噪音與空氣污染。

2. 影響

改變社區內人車的交通行為，降低衝突機會，保障生命安全。

五、做法

經國新城最主要的聯外道路包括南側的興業西路與北側的垂楊路，次要的聯外道路則是東側的民生南路與西側的新民路，社區內最主要的道路為南北向的仁愛路，可聯繫興業西路與垂楊路，社區內其它次要道路包括南北向的西門街與新榮路，以及東西向的永安街與志昇街，其中永安街可聯繫民生南路與新民路，經國新城社區之建物分佈與道路佈設如圖 6.3.6 所示，大致可分為五區，包括：

(1)U 甲 U 乙 U 丙建物區

(2)F1~F3 與 P1~P3 建物區

(3)GHKL 與 R 甲~R 丁建物區

(4)J 甲~J 丙、M、R 戊~R 己建物區

(5)BCD 建物區

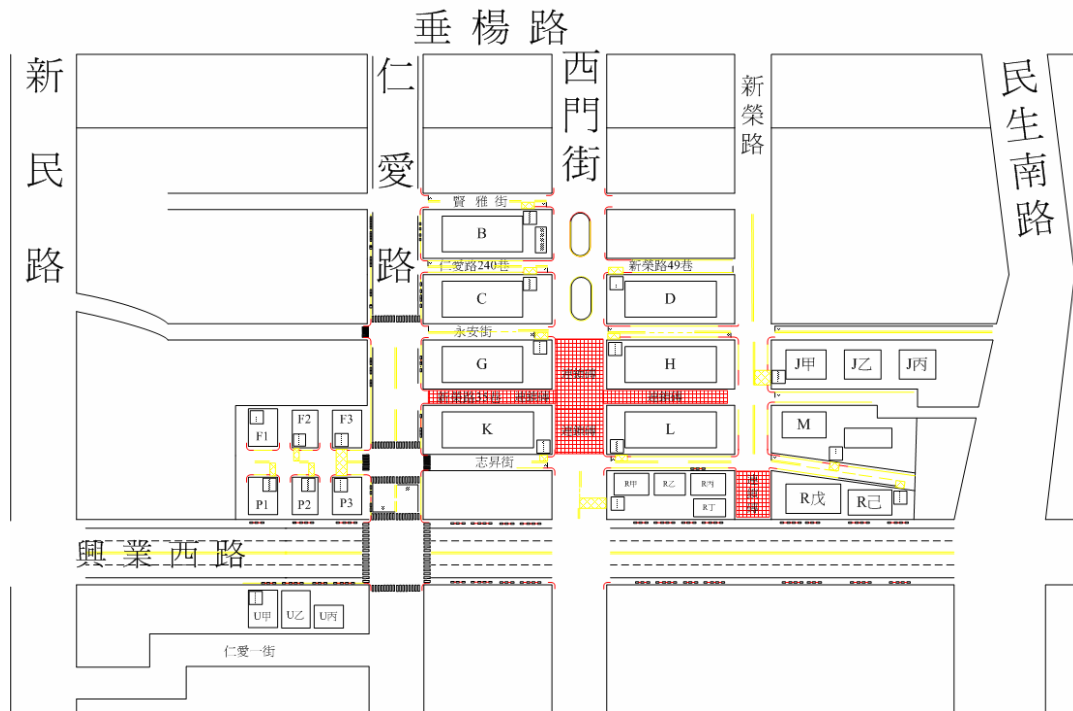


圖 6.3.6 經國新城建物分佈與道路佈設示意圖

經國新城社區範圍內路邊有劃設停車格位之道路，包括興業西路、仁愛路，路邊未劃設停車格位但允許停車之道路包括新榮路、志昇街、永安街與部分社區內巷道，禁止停車的道路包括西門街與新榮路 49 巷；經國新城內道路除新榮路介於興業西路與志昇街之路段不允許汽機車通行外，其它主要道路（包括興業西路、仁愛路、西門街等）與社區巷道皆開放車輛通行，而新榮路 35 巷為由東往西的單行道；以下本計畫針對上述交通寧靜區可採用措施於經國新城各建物區之建議執行方式（圖 6.3.7 與圖 6.3.8），說明如下：

(一) U 甲、U 乙與 U 丙建物區

經國新城 U 甲 U 乙與 U 丙建物區位於興業西路與仁愛一街間，此區位於興業西路南側，與經國新城其它建物區有所區隔，自成獨立一區，故此區之交通管制措施較單純，面臨興業西路之路側仍規劃開放路邊停車，但以劃設停車格之停車位為限，嚴禁違規停車，至於仁愛一街屬於此建物區後側巷道，道路寬度約 10~12 公尺，因停車場出入口不在此巷道，故建議允許路邊停車。

(二) F1~F3 與 P1~P3 建物區

此區雖位於興業西路北側，但與經國新城在興業西路北側其它建物區有所區隔，亦自成獨立一區，此區主要出入道路為志昇街，而志昇街與仁愛路口為主要出入點，因此區六棟大樓皆於地下層設有停車場，故當地住戶之停車需求可滿足，至於外來之停車需求規劃於仁愛路之路邊停車，志昇街之道路兩側規劃禁止停車，且志昇街最高速限設為 30 公里/小時，最高速限標誌設立於仁愛

路與志昇街之入口處，另改變志昇街的鋪面材質，提醒通過駕駛者降低速度至 30 公里/時以下。

(三)GHKL 與 R 甲~R 丁建物區

此區恰位於經國新城之中心地帶，區內之西門街與新榮路 35 巷，以及新榮路介於興業西路與志昇街間之路面皆為連鎖磚鋪設，西門街寬度 20 公尺以上，新榮路 35 巷則為 8 公尺巷道，兩道路皆可提供社區居民作為步行或騎自行車之用，故規劃西門街與新榮路 35 巷為社區的行人徒步區，同時禁止汽機車進入此區道路，因此區 GHKL 四棟建物之地下停車場出入口位於永安街與志昇街，並不屬於限制汽機車行駛的道路上，故對於 GHKL 建物區居民的停車出入並未影響，欲造訪此區的外來車輛可選擇於仁愛路、新榮路或志昇街路邊停車；此區配合行人徒步區的劃設，在西門街南北兩端點與新榮路 35 巷東西兩端點規劃設立禁止汽機車進入標誌，但允許自行車出入，西門街的鋪面材質可維持現狀或改變，而新榮路 35 巷的鋪面材質可改變與西門街相同，讓行人徒步區具有相同的街景意象。

同樣的，新榮路介於興業西路與志昇街路段亦規劃為行人徒步區，並在興業西路口與志昇街口設立禁止汽機車進入標誌，但允許自行車出入；因 R 甲~R 丁建物區之停車場出入口位於西門街，故車輛出入與行人徒步區有所區隔。

(四)J 甲~J 丙、M、R 戊~R 己建物區

此建物區位於興業西路北側與新榮路東側，與經國新城其它建物區有所區隔，自成獨立一區，新榮路為主要連絡道路，因此區六棟大樓皆於地下層設有停車場，故當地住戶之停車需求可滿足，至於外來之停車需求規劃於新榮路之路邊停車，志昇街與永安街則規劃單側開放停車，且新榮路、永安街與志昇街最高速限設為 30 公里/小時，另改變新榮路、永安街與志昇街的鋪面材質，提醒通過駕駛者降低速度至 30 公里/時以下。

(五)BCD 建物區

此建物區位於經國新城最北側，北側賢雅街允許路邊停車，區內永安街、仁愛路 240 巷與新榮路 49 巷則禁止路邊停車，並設立禁止停車標誌與漆繪紅線，此區三棟大樓皆於地下層設有停車場，故當地住戶之停車需求可滿足，至於外來之停車需求規劃於仁愛路與新榮路之路邊停車，賢雅街、永安街、仁愛路 240 巷與新榮路 49 巷最高速限設為 30 公里/小時，另改變賢雅街、永安街、仁愛路 240 巷與新榮路 49 巷的鋪面材質，提醒通過駕駛者降低速度至 30 公里/時以下。

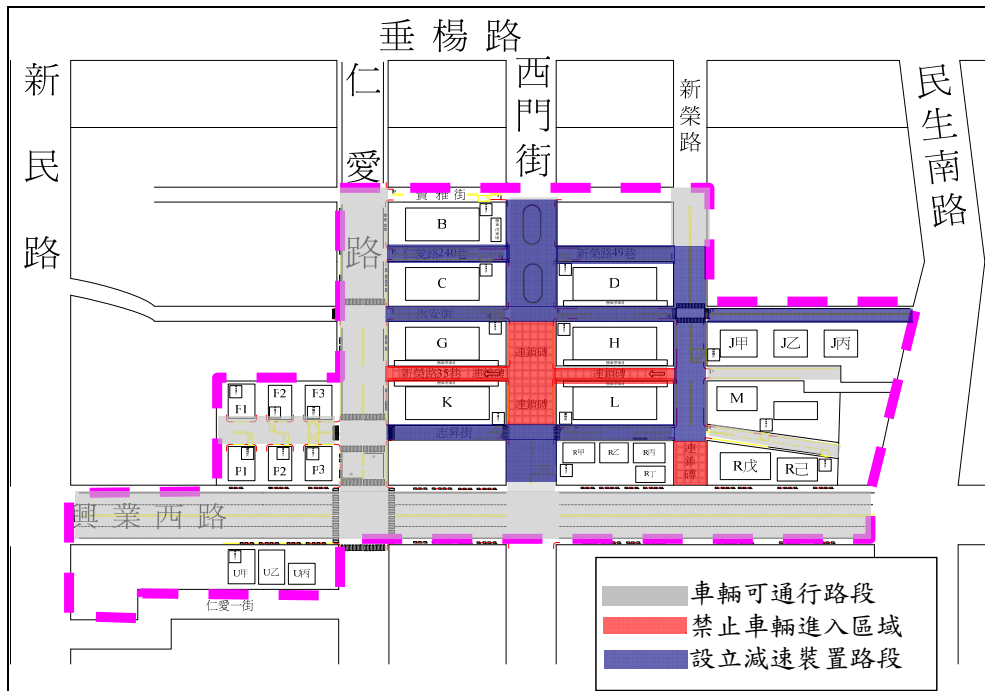


圖 6.3.7 限制車輛通行的路段配置構想

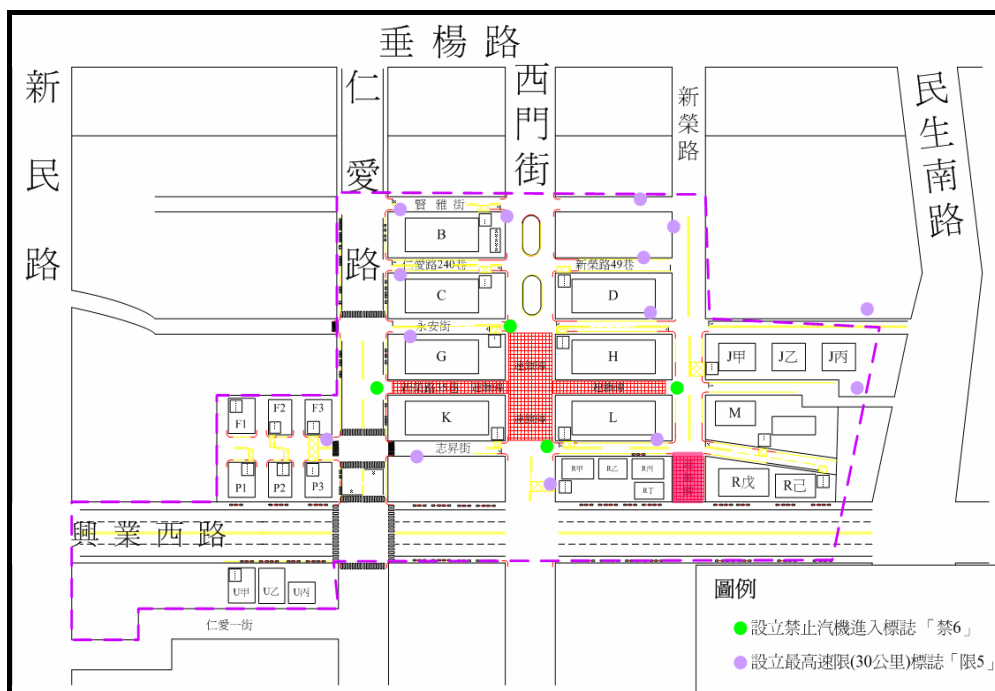


圖 6.3.8 最高速限與禁止通行標誌設立處

針對經國新城之交通寧靜區規劃，本計畫將社區內主要規劃點進行編號，如圖 6.3.9 所示。每一處編號所在依交通工程設施佈設與管制手段執行的難易度可歸納為七類方案：

方案一：僅在管制點設立速限標誌，規範進入經國新城的駕駛者降低速度至 30 公里/時以下。此方案未劃設自行車專用道。

- 方案二：除在管制點設立速限標誌外，並改變經國新城社區內道路鋪面的材質與顏色，同時限制路邊停車的方式，其目的在於更有效提醒駕駛者進入社區必須減速慢行，並讓違規停車或任意停車的現象不會出現。此方案未劃設自行車專用道。
- 方案三：除在管制點設立速限標誌，改變經國新城社區內道路鋪面的材質與顏色外，同時於社區道路空間內設置自行車道，保障自行車騎士的安全，並讓行人與自行車分離，避免互相干擾與衝突。
- 方案四：設置行人徒步區，保障行人交通安全。
- 方案五：縮減車道寬度，降低車輛行駛速度。
- 方案六：雙向道調整為單行道。
- 方案七：除改變道路鋪面外，並劃設路邊停車格，藉以整頓停車秩序，避免任意停車或違規停車。

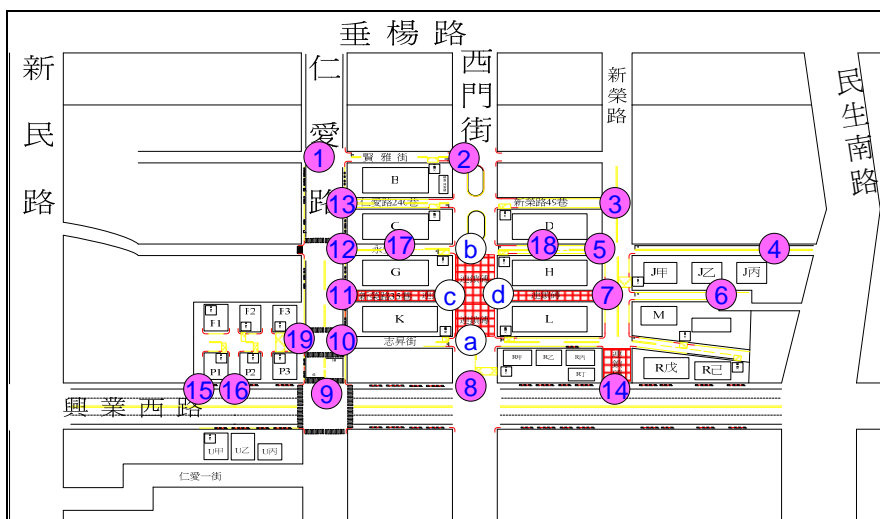


圖 6.3.9 交通寧靜區執行措施位置編號

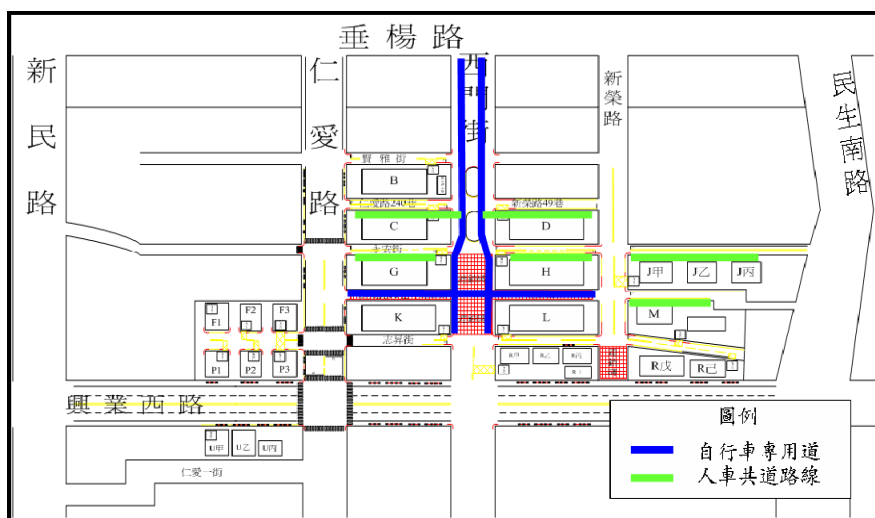


圖 6.3.10 經國新城自行車路網佈設示意圖





1. 賢雅街南向車道

	
現況	方案一：設置速限標誌
	
方案二：道路鋪面改變	方案三：行人系統+自行車道

2. 西門街南向車道

	
現況	方案一：設置速限標誌
	
方案二：道路鋪面改變	方案三：鋪面改變+自行車道

3.新榮路 49 巷

	
現況	方案一：設置速限標誌
	
方案二：道路鋪面改變	方案六：調整為單行道

4 永安街鄰民生南路段

	
現況	方案一：設置速限標誌
	
方案二：道路鋪面改變	方案七：道路鋪面改變+劃設停車格位

5. 永安街鄰新榮路口

	
現況	方案一：設置速限標誌
	
方案二：道路鋪面改變	方案二：道路鋪面改變

6. 新榮路東側

	
現況	方案一：設置速限標誌
	
方案二：道路鋪面改變	方案三：自行車與人行動線

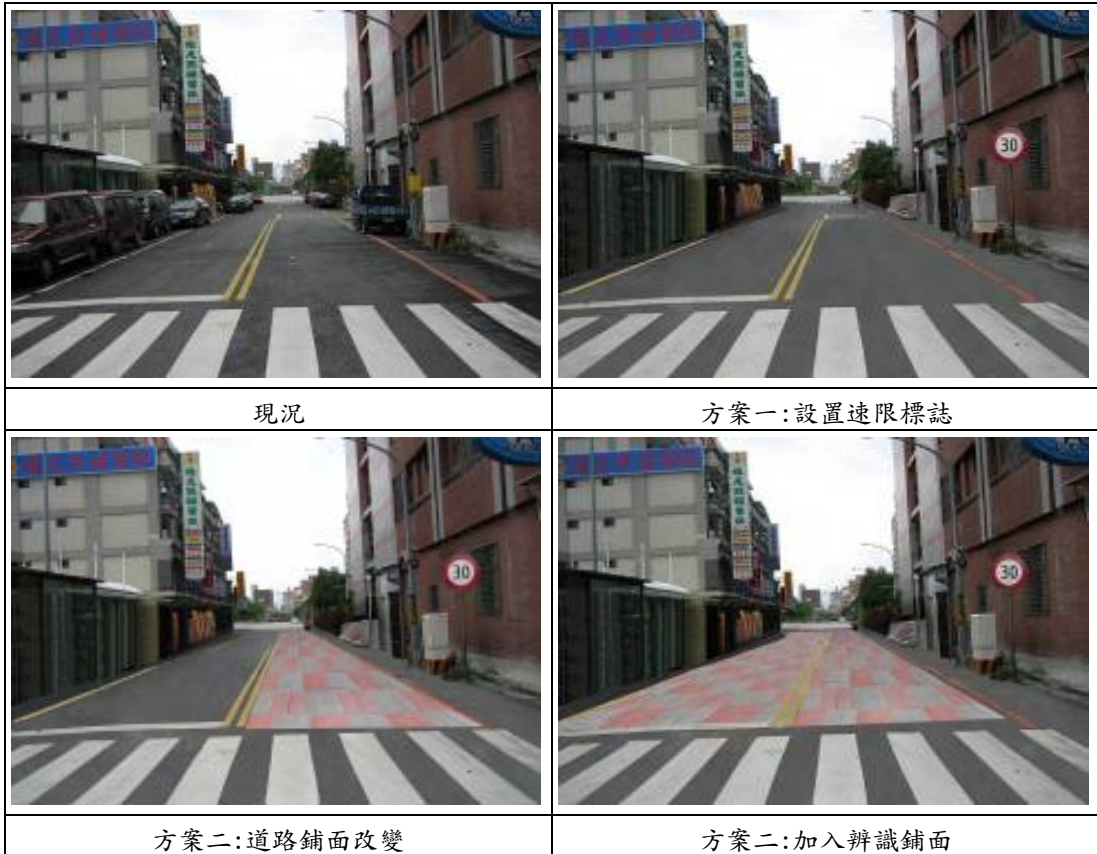
7.新榮路 35 巷東側

<p>現況</p>	<p>方案一：設置速限標誌</p>
<p>方案二：道路鋪面改變</p>	<p>方案三：設置自行車道</p>

d.新榮路 35 巷東側鄰西門街

<p>現況</p>	<p>方案四：設置為行人專用</p>
<p>方案四：設置行人專用道</p>	<p>方案三：設置自行車道</p>

8. 西門街南端







9. 仁愛路南端







10. 志昇街與仁愛路口西側

	
現況	方案一：設置速限標誌
	
方案二：道路鋪面改變	方案七：道路鋪面改變+路邊停車

11. 新榮路 35 巷西側

	
現況	方案四：道路封閉+設置機車停車通道
	
方案二：道路鋪面改變	方案三：設置自行車道





c.新榮路 35 巷西側鄰西門街

	
現況	方案四：設置為行人專用
	
方案四：行人徒步區	方案三：設置自行車道

12.永安街西側

	
現況	方案五：道路縮減
	
方案二：鋪面改變	方案二：鋪面改變

13.仁愛路 240 巷西側

	
現況	方案一：設置速限標誌
	
方案二：鋪面改變	方案三：設置自行車道

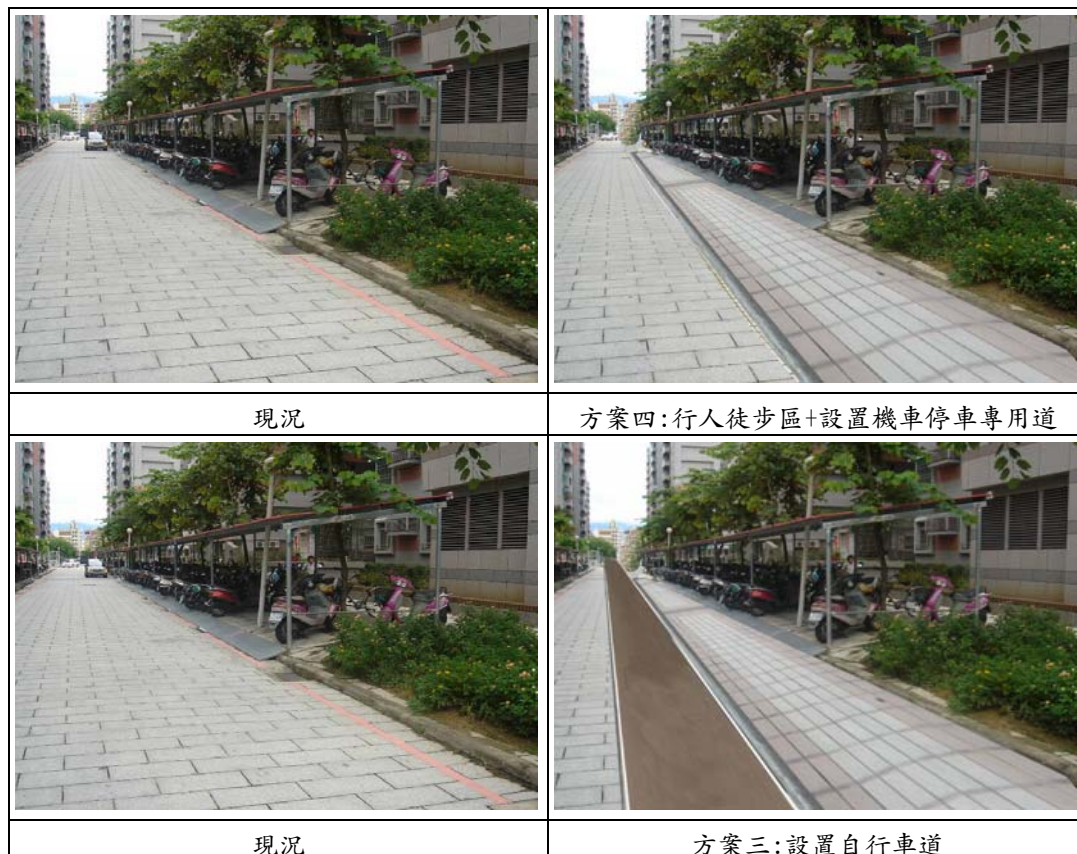
14.新榮路連鎖磚路段

	
北側現況	北側調整後
	
南側現況	南側調整後

15.16.(P1)西側及東側巷道.



17.永安街西側



18. 永安街東側

	
現況	方案四：行人徒步區+設置機車停車專用道
	
現況	方案三：設置自行車道

19. 志昇街西側(F:P 區)

	
現況	方案一：設置速限標誌
	
方案二：道路鋪面改變	方案三：設置自行車道

6.4.4 示範城區綠廊道營造方案

本計畫針對示範城區的綠帶及景觀系統，依據道路等級及土地使用型態等特性挑選出具代表性的道路，如下所述：(圖 6.4.11~圖 6.4.16 為不同等級道路在示範城區的規劃構想示意圖)

1. 園林道路規畫(圖 6.4.11)-以世賢路為代表
2. 景觀道路規畫(圖 6.4.12)-以新民路為代表
3. 主要道路規畫(圖 6.4.13)-以垂楊路為代表
4. 次要道路規畫(圖 6.4.14)-以仁愛路為代表
5. 商業區主要道路規畫(圖 6.4.15)-以中山路為代表
6. 社區寧適性道路規畫(圖 6.4.16)-以經國新城的社區道路為代表

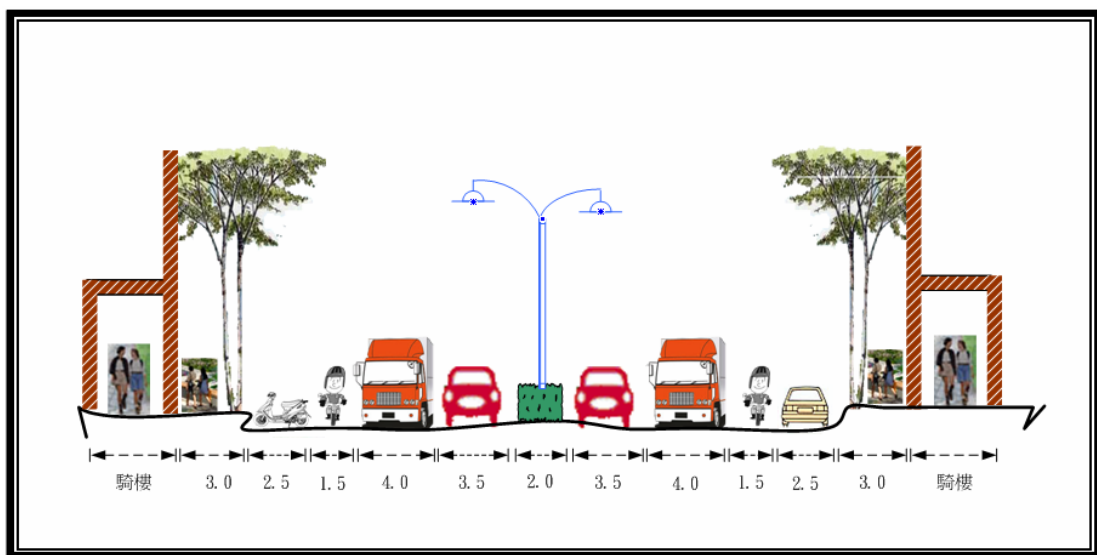


圖 6.4.11 基本園林道路規劃

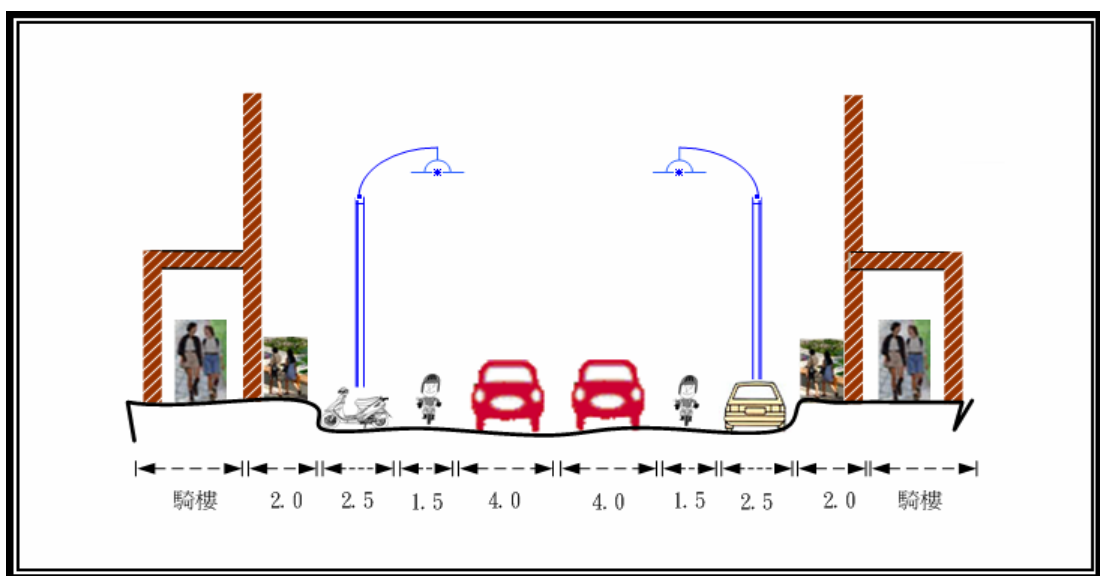


圖 6.4.12 基本景觀道路規劃

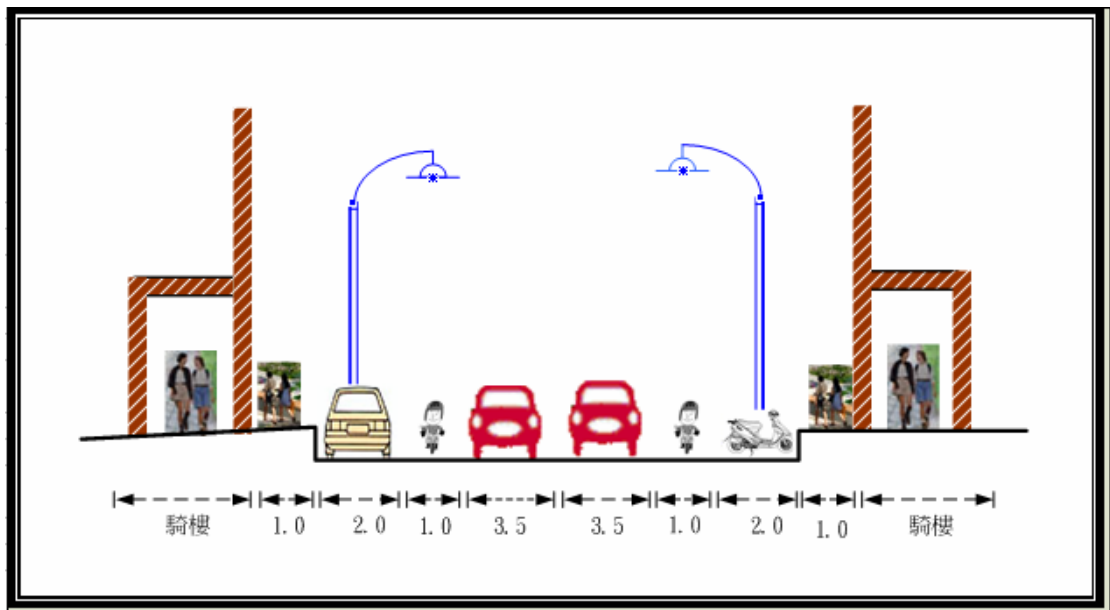


圖 6.4.13 主要道路斷面規劃

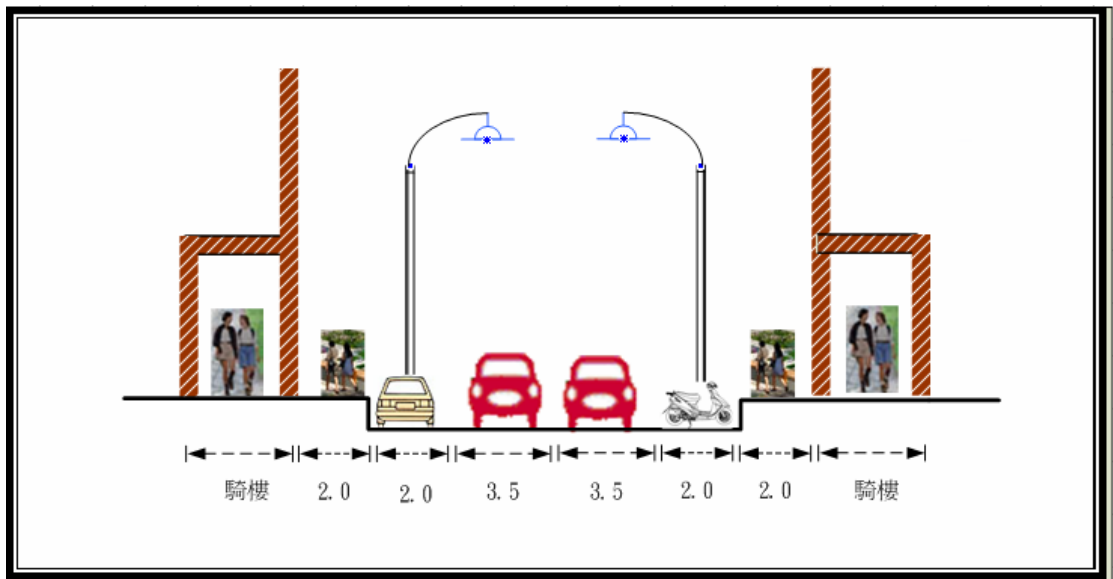


圖 6.4.14 次要道路斷面規劃

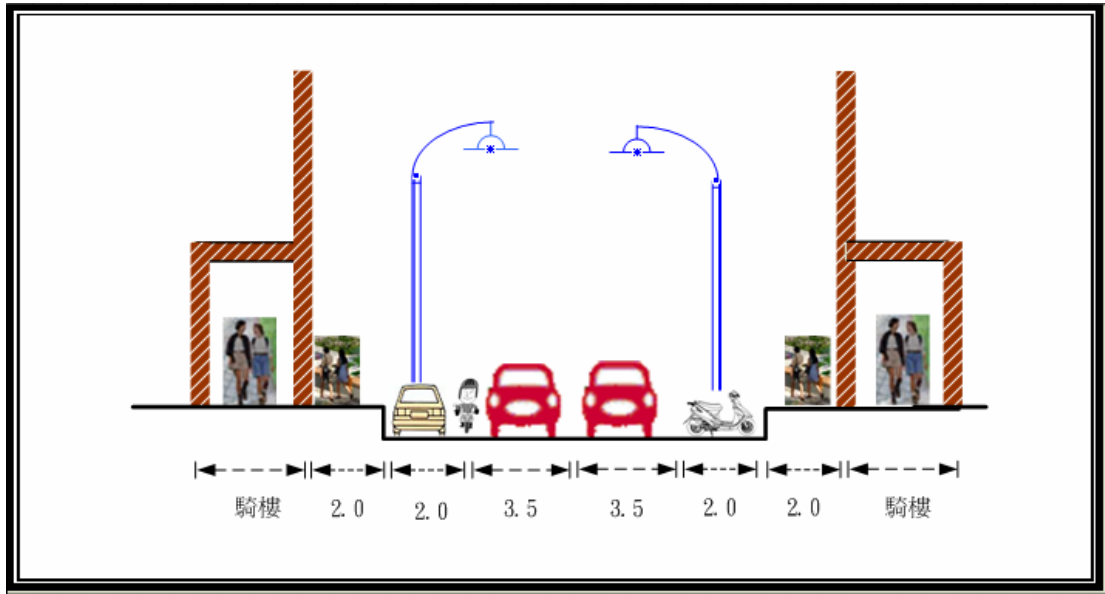


圖 6.4.15 商業區主要道路斷面規劃

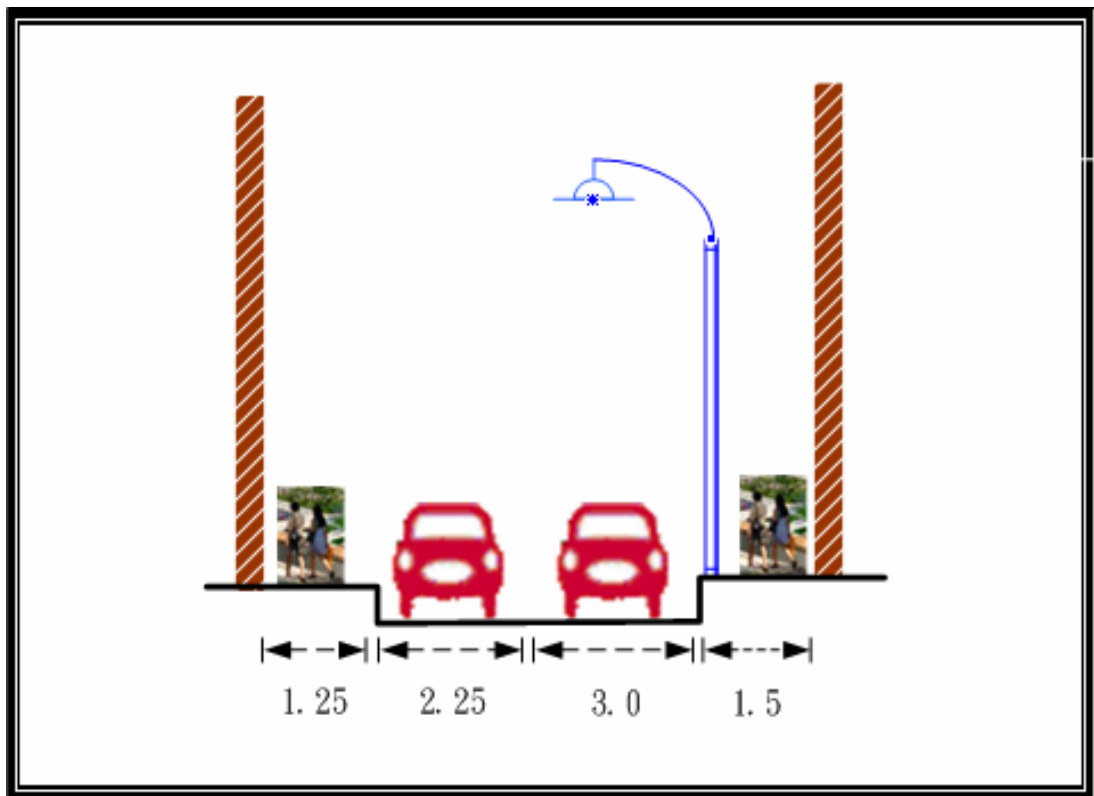


圖 6.4.16 社區寧適性道路斷面規劃