

74-04-101(2)

臺北市中心區運輸系統管理(TSM)計畫

第二冊：執行計畫

交通部運輸研究所

中華民國七十四年六月

運輸研究所出版品摘要表

<div>管 制 等 級</div> <div> 本出版品：<input type="checkbox"/>機密 (<input type="checkbox"/>解密日期為 年 月 日， <input type="checkbox"/>承辦單位視情況通知資料組解密) <input checked="" type="checkbox"/>一般 </div> <div> 本 表：<input type="checkbox"/>機密 (<input type="checkbox"/>解密日期為 年 月 日， <input type="checkbox"/>承辦單位視情況通知資料組解密) <input checked="" type="checkbox"/>一般 </div>			
<div>出版品名稱：</div> <div> 中文：臺北市中心區運輸系統管理計畫報告（第一冊：規劃報告；第二冊：執行計畫； 第三冊：附錄圖表） </div> <div> 外文： </div>			
行政機關出版品統一編號	運輸研究所出版品編號		
09134740048, 09134740058, 09134740068	74-04-101(1), 74-04-101(2), 74-04-101(3)		
<div>研究工作主持人：王慶瑞</div> <div> 主要研究人員：濮大威、魏文輝、陳天賜 倪安順、吳 雷、曹再華 劉長慧、張秀嫻、翁李煌 </div>	<div>研究期間：自 71 年 8 月至 73 年 6 月</div> <div>研究經費：</div> <div>經費來源：</div>		
<div>研究方式：</div> <div> <input checked="" type="checkbox"/>自行辦理—主辦單位：運輸計劃組 地 址：臺北市敦化北路240號 聯絡電話：7123121 </div> <div> <input type="checkbox"/>委託辦理—受委託單位： 地 址： 聯絡電話： </div>			
<div>關鍵詞：以運輸系統管理方法來改善臺北市中心區之交通問題。</div>			
<div>摘要：以臺北市中心區為計畫範圍，針對行人交通、道路交通、停車系統、公車系統等交通問題，進行現況分析，並利用運輸系統管理方法，研擬全盤的改善方案及執行計畫。</div>			
出版日期	頁 數	工 本 費	本 出 版 品 取 得 方 式
74年 6 月	350 (三冊)	800 (一套三冊)	<input checked="" type="checkbox"/> 洽本所免費贈閱 <input type="checkbox"/> 洽本所訂購 <input type="checkbox"/> 其他()
備註：			

目 錄

一、行人交通改善計畫	1
1.1 行人徒步區計畫	1
1.2 西門圓環立體行人廣場計畫	9
1.3 中華路行人陸橋擴建及改善計畫	11
1.4 中山堂行人廣場計畫	13
1.5 衡陽路公車專用街計畫	15
1.6 人行道拓寬計畫	19
1.7 騎樓、人行道改善及管制計畫	25
二、公車系統改善規劃	27
2.1 公車專用道管制計畫	27
2.2 公車路線調整計畫	37
2.3 公車站牌改善計畫	38
2.4 提供公車資訊服務計畫	41
三、停車系統改善計畫	43
3.1 停車管制改善計畫	43
3.2 尖峰時間禁止停車管制計畫	45
3.3 遙規停車取締執行計畫	48
3.4 機車停車管制計畫	49
四、道路交通改善計畫	53
4.1 單行道改善與管制計畫	53
4.2 號誌設施改善計畫	63
4.3 號誌時制設計改善計畫	65
4.4 計程車招呼站改善計畫	65

4.5 機動車輛管制改善計畫.....	69
4.6 標誌標線改善計畫.....	71
4.7 道路幾何設施改善計畫.....	74

一、行人交通改善計畫

爲了改善現有的行人問題，本研究提出了八項執行計畫，盱衡各計畫的重要性及連貫性，可將計畫按優先順序排列如下：（如圖1）

- ①行人徒步區計畫（西門町、沅陵街）
- ②西門圓環立體行人廣場
- ③中華路行人陸橋擴建及改善計畫
- ④中山堂行人廣場計畫
- ⑤衡陽路公車專用街（TRANSIT MALL）計畫
- ⑥人行道拓寬計畫（館前路、重慶南路、中華路西側）
- 以及全面的
- ⑦騎樓地面改善計畫
- ⑧行人設施管制計畫

1.1 行人徒步區計畫

1.計畫內容

①沅陵街在週末假日全天管制爲行人徒步區。

②西門町行人徒步區：（如圖2）

管制時間：週一至週五爲12:00~22:00，週末及例假日則全天管制。

管制範圍：漢口街以南、成都路以北、中華路以西、康定路以東的範圍，包含武昌街、峨嵋街、漢中街、昆明街及西寧南路。昆明街、西寧南路的人行道拓寬。（如圖3,4）

管制方式：武昌街、峨嵋街、漢中街不准車輛通行。昆明街、西寧南路只通行公車（TRANSIT MALL）。進出峨嵋停車場的車輛只能行駛昆明街。

配合管制：峨嵋停車場部分出入口將因本計畫而變更使用方向。（如圖5）



圖 3 昆明街行人設施改善方案

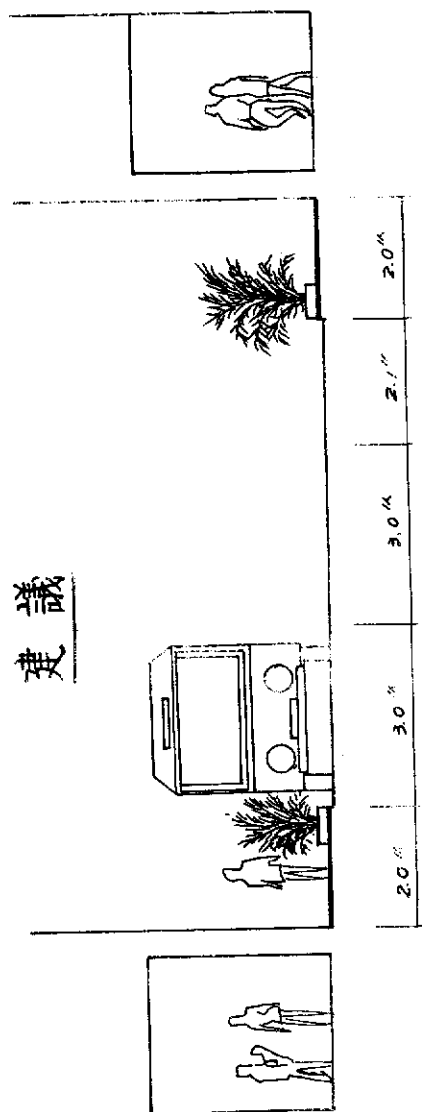
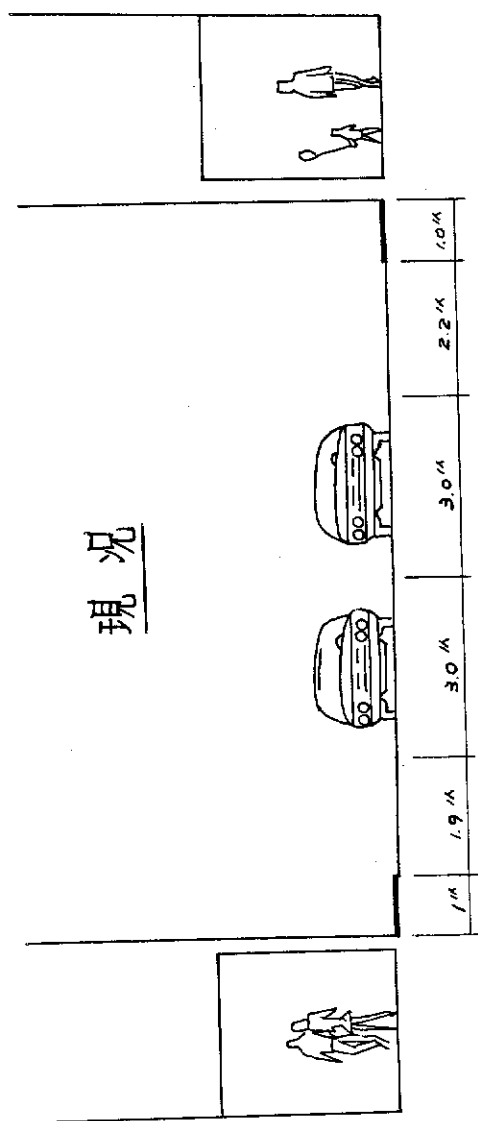


圖 4 西寧南路行人設施改善方案

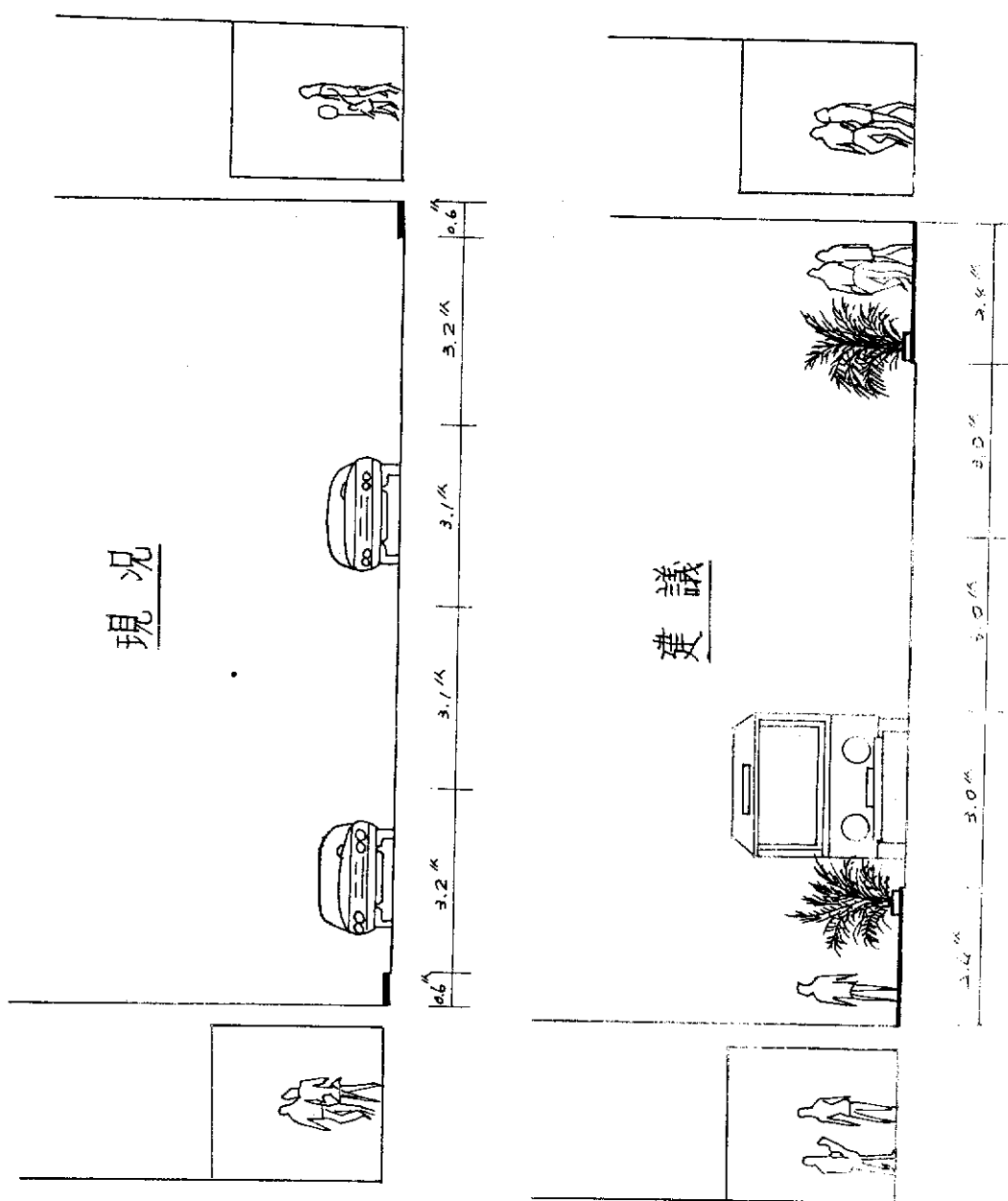
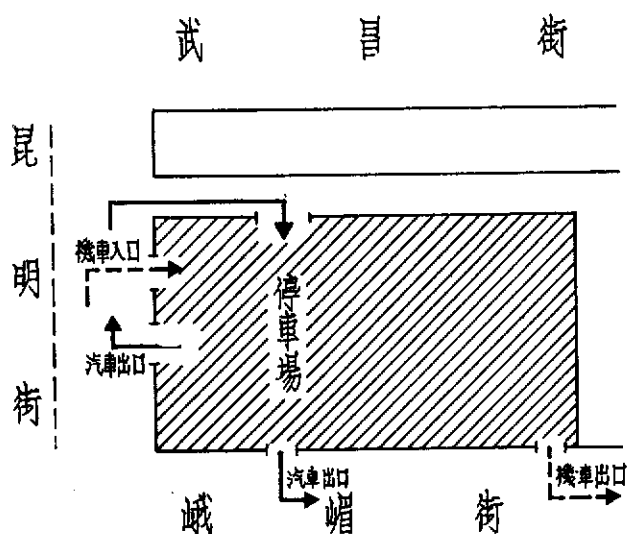


圖 5 峨嵋停車場配合昆明街改善方案

——→ 汽車停車行駛路線
 ---→ 機車停車行駛路線

現 況



建 議

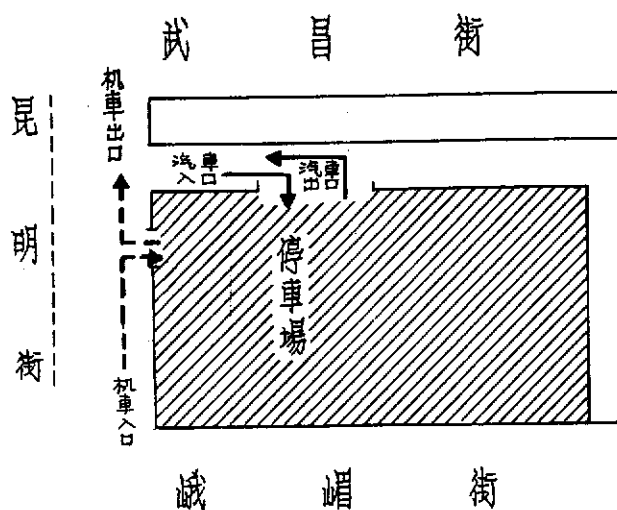
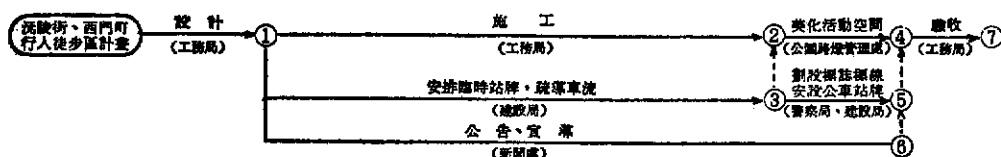


圖 6 西門町行人徒步區 (PEDESTRIAN-MALL) 示意圖



2. 計畫執行程序



3. 執行細則及配合措施：

- (1)設計規劃：行人徒步區的設計規劃，整體性考慮行人娛樂購物及商業活動並配合未來都市發展。設計重點在美化環境，統一本區的市容，提供綠化區域，騎樓下安排坐椅。徒步區的道路鋪面，改善其他建材鋪面，以呈現行人徒步區的風貌（如圖6）。設計工作由工務局負責，甄選有都市計畫設計經驗的公司辦理。
- (2)施工：施工項目包含拓寬昆明街、西寧南路人行道及沅陵街、西門町徒步區全區重新鋪設路面。
- (3)安排臨時站牌、疏導車流：施工期間，對車流的影響，要事先安排車流動線，減少交通不便。當公車停靠不便時，則要安設臨時站牌以利旅客搭乘。
- (4)美化活動空間：本區內的廣告設計規格化，雜亂無章的招牌一律取締。禁止商店在騎樓展售商品。在人行道旁騎樓下安置休憩設施、種植花木，提供宜人舒適的步行環境。
- (5)安設公車站牌，劃設標誌、標線：施工完畢後，在新鋪的路面劃上車道線。停車場的出入口變更，在新的入口設置何種車輛進入的標誌，同時地上劃設標線引導車流進入，出口也要劃設標線，疏導車流。停車場內車輛違行的標誌，則要因車流動線改變而更新。建議在漢口街、西門圓環邊設置計程車招呼站，以便行人徒步區內活動的行人搭乘計程車。
- (6)公告、宣導：以行政命令公告沅陵街及西門町行人徒步區的管制範圍、管制時間、管制方式及配合管制措施。並且於施工期間，中山堂廣場必須管制進入，市警局停車場須行先規劃，此時即能提供勤務車停車用。

同時利用大眾傳播工具，將公告內容告訴大家，包括違規取締所依據的罰則。

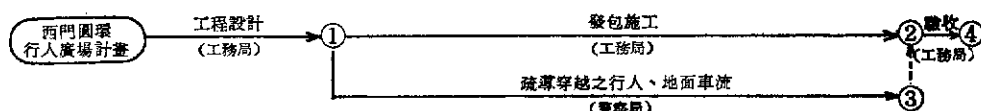
- (7)驗收：由工務局負責驗收本項工程的品質。

1.2 西門圓環立體行人廣場計畫

1.計畫內容

將目前西門圓環上的二座行人陸橋，做面的連接與延伸，形成一個立體行人廣場，東起中華路東側，西至漢中街，並予以美化及設置休憩設施。

2.計畫執行程序



3.執行細則及配合措施

(1)工程設計：本項計畫由工務局主辦，必要時可公開徵求設計。立體行人廣場的設計原則在提供行人舒適、便利的活動空間。目前已有七個樓梯上下，因此在空間上，要注意行人動線的安排。行人廣場需要鋪面、綠化，並設置休憩設施，但以不影響空間的連續性為原則。由於行人廣場越過鐵路電氣設施，造成部分隆起，設計時要減少對行人的不便。（如圖 7）

立體行人廣場，橫跨西門圓環上，可能帶來景觀上的不協調，因此如何減少此層衝突，將是設計的重要課題。

(2)發包施工：立體行人廣場橫越西門圓環，工程品質的良窳，關乎使用後的安全。施工期間，由工務局負責監督，對建材的品質、施工技術都要嚴格要求。

(3)疏導穿越的行人、地面車流：工程進行中，會對通過陸橋的行人，穿越圓環的車流造成不便。為保護行人、車輛通行安全減少不便利，配合工程進行，實施交通控制疏導交通。

(4)驗收：工程結束後，由工務局負責驗收，注意工程品質。

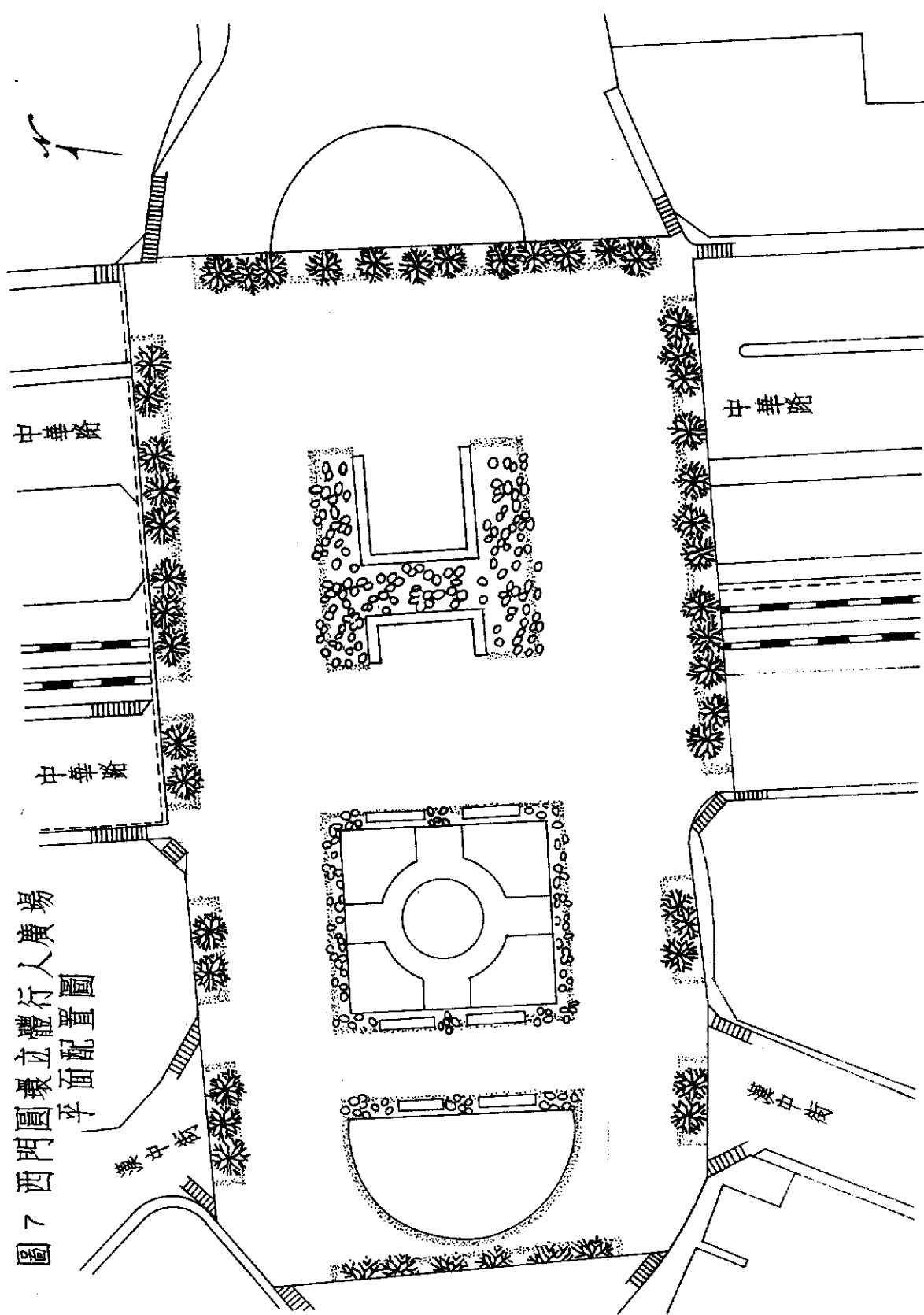
4.設計準則：

(1)行人廣場空間的連續性。

(2)行人廣場需要美化，綠化的設計。

(3)從設計上，減少行人廣場對景觀的破壞及壓迫感。

圖 7 西門圓環立體行人廣場
平面配置圖

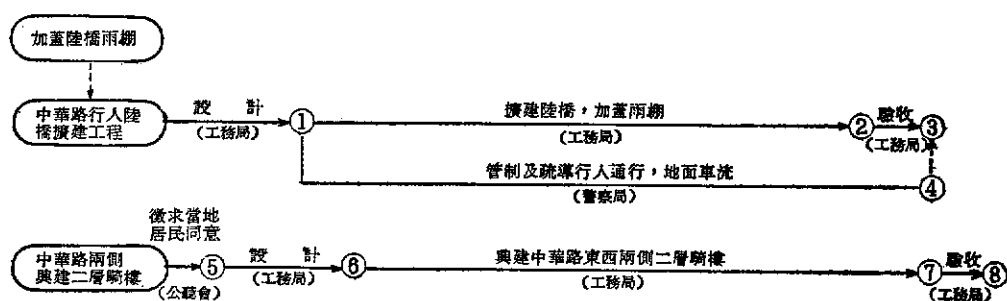


1.3 中華路行人陸橋擴建及改善計畫

1.計畫內容（如圖8）

- (1)將中華商場二層騎樓由成都路延伸至愛國西路。
- (2)興建西門圓環橫越衡陽路、寶慶路兩座陸橋。
- (3)將漢口街與中華路相交之「」形及武昌街與中華路相交之「」形行人陸橋擴建為「」形。
- (4)加蓋陸橋雨棚。
- (5)是否興建中華路東、西兩側二層騎樓以連接陸橋，則視當地居民意見作彈性處理。
- (6)西門圓環上的行人陸橋擴建為行人廣場已於前述計畫提及。

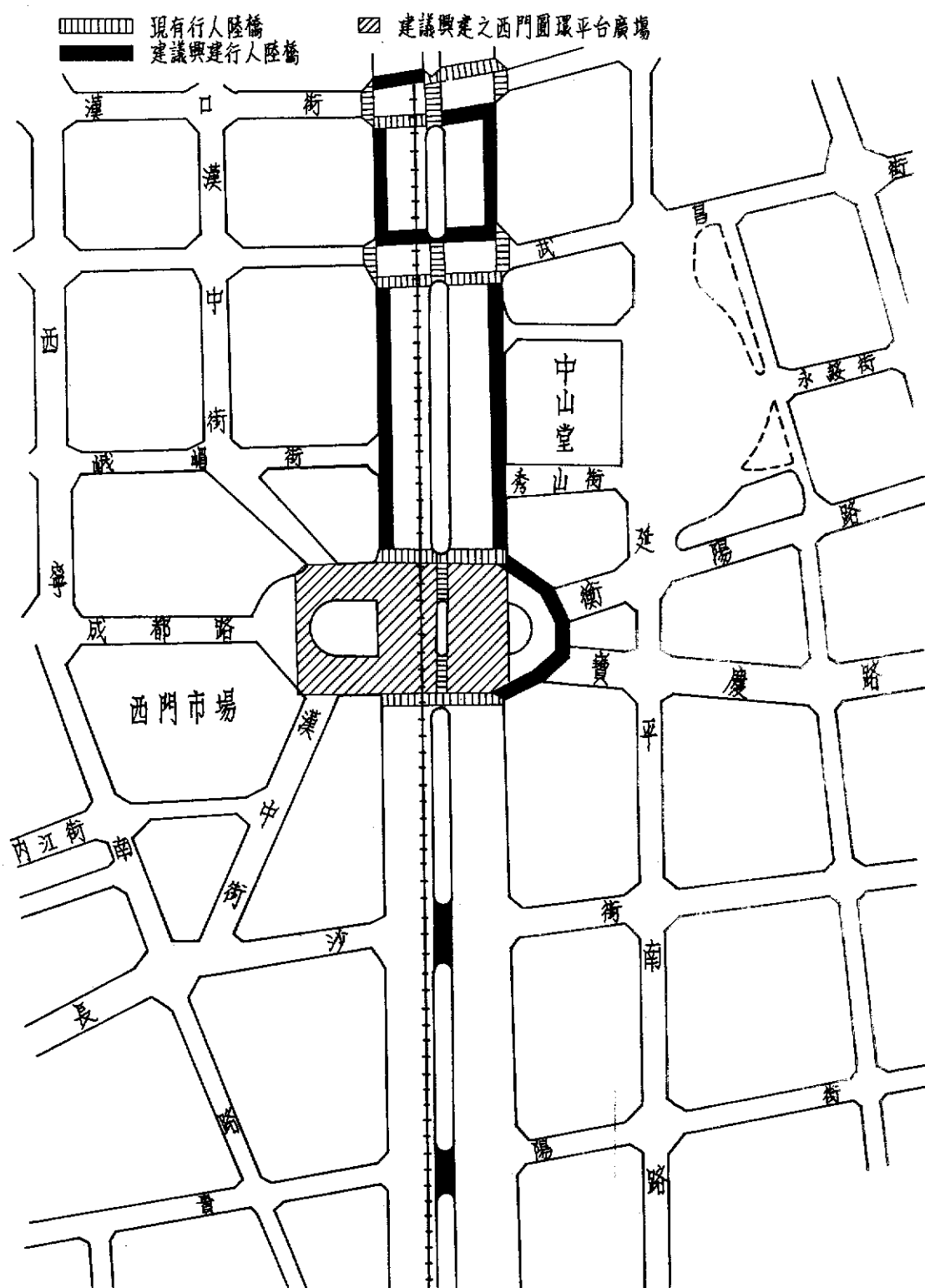
2.計畫執行情序



3.執行細則及配合措施

- (1)工程設計：整個工程的施工設計，可委託民間的工程公司辦理，由工務局監督審核。審核陸橋設計圖時，注意陸橋設計水準，階面不可過窄，樓梯不可太陡，陸橋雨棚採用透明封閉式，除了採光良好，同時達到避雨的效果。
- (2)擴建陸橋、加蓋雨棚：雨棚可以由市中心區其他陸橋先行加蓋，至擴建之陸橋完工後再行加蓋。
- (3)驗收：由工務局負責，注意施工是否合乎標準，才能安全使用。使用後定時維修，雨棚才能保持美觀，以免影響市容。
- (4)管制及疏導地面車流及行人通行：施工期間會影響正常之交通狀況，必須利用標誌導引車流及行人，同時注意施工安全。
- (5)徵求當地居民同意興建中華路東西兩側二層騎樓：興建二層騎樓的目的，在連接各

圖 8 中華路行人陸橋改善方案



交叉口的陸橋，可以使穿越二個以上交叉口的行人避免上下多次，帶來不少便利，而且二層騎樓同時會帶給當地商家不少商業機會，可以使原本利用率低的二層店面帶來新的商業活動。以新光巴而可為例，就帶給行人不少便利。很好的計畫仍需藉公聽會告訴當地市民本計畫的優點，與之雙向溝通。目前中華路西側仍是一樓簡陋的建物，未來改建後的發展需與都市計畫配合。

- (6)騎樓連接設計：二層騎樓的設計應與陸橋同一高度，如不能維持同一平面，而需以樓梯銜接時，則階面階高設計要合乎人體工學。中華路東側多是高樓，二層騎樓的設計，也許需要在慢車道上以懸臂式相連。
- (7)興建中華路東西兩側二層騎樓：由於騎樓兼具商業功能，型式必須美觀。施工期間注意行人及車流通行安全。
- (8)驗收：工務局驗收時注意合乎設計標準。開放使用，嚴禁商店將擺設佔用二層騎樓，這項管理非常重要。

4.設計準則：

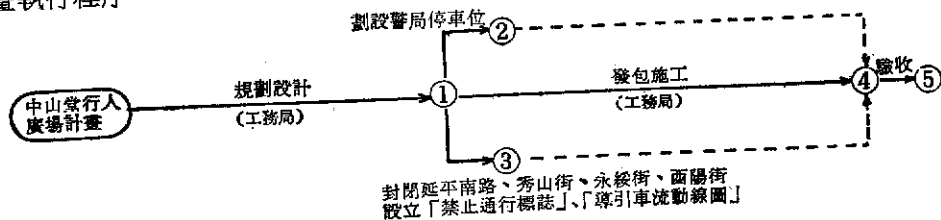
本計畫的設計以美觀、安全，合乎人體功學為原則。

1.4 中山堂行人廣場計畫

1.計畫內容

將目前之中山堂前廣場，妥為規劃設計為市民廣場民俗活動場地。其中西陽街以北，武昌街以南之警局前廣場，保留為勤務車停車用。本段之延平南路、永綏街、西陽街、秀山街為配合規劃，將禁止車輛通行，成為行人廣場的一部分。沅陵街在週末假日規劃為行人徒步街，與本廣場相連接。

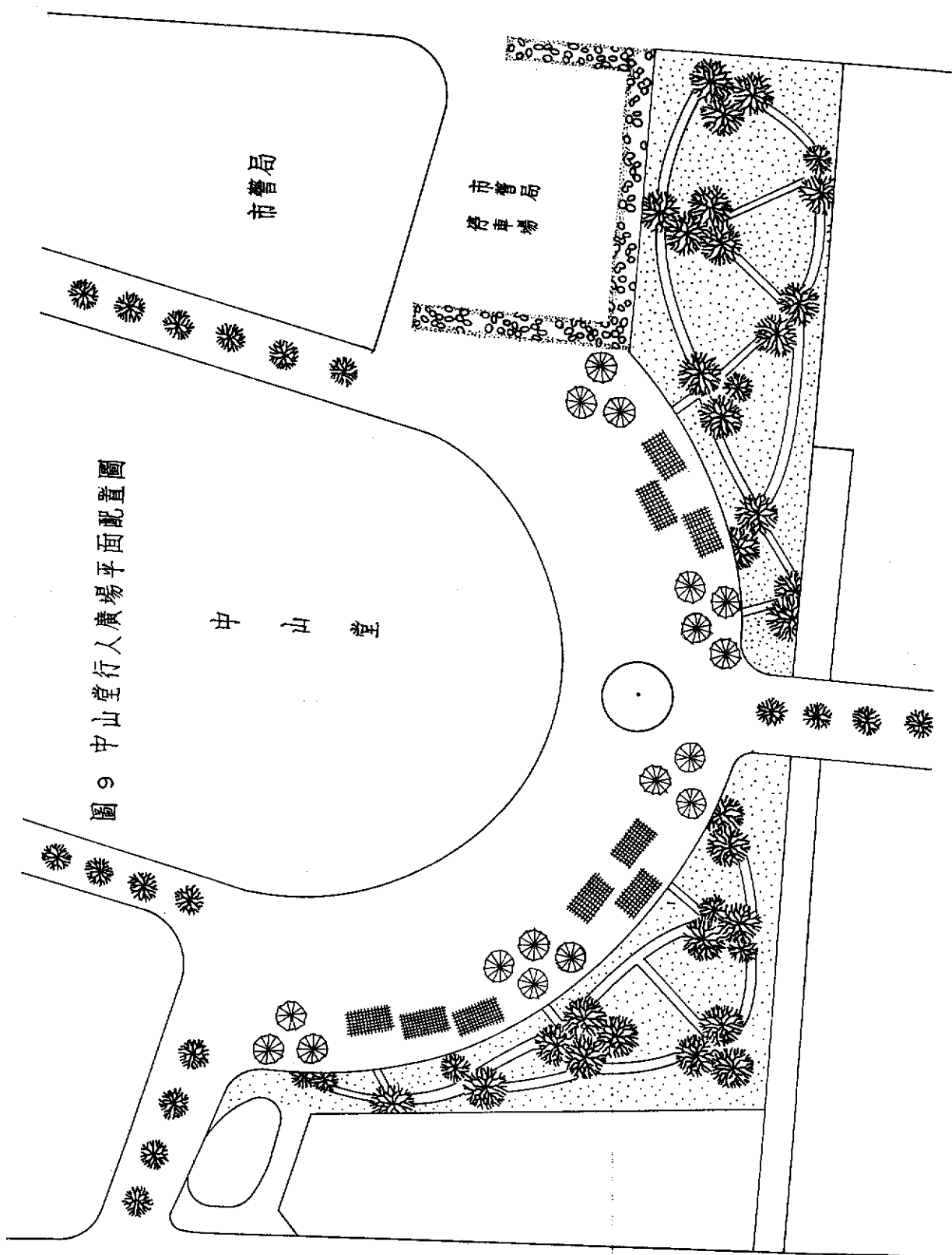
2.計畫執行情序



3.執行細則及配合措施

- (1)規劃設計：規劃設計時，必須依據設計準則，以能充分表達臺北市特色，臺北市民精神象徵為要。(如圖9)

圖 9 中山堂行人廣場平面配置圖



- (2)劃設警局停車位：將酉陽街以北，武昌街以南的廣場，劃設停車位，供警局勤務車用。這項工作需要由「停車改善計畫」配合規劃。
- (3)封閉延平南路、秀山街、永綏街、酉陽街，並設立「禁止通行標誌」、「導引車流動線圖」：延平南路往南的車流可由武昌街轉向中華路。永綏街往西車流，由武昌街轉出。至於秀山街、酉陽街平常車流不多，將不構成影響。標誌、標線要配合本區規劃進行變更、設計。
- (4)發包施工：由工務局主辦，發包施工。施工期間保留目前的綠色植物，配合設計圖作整體規劃。
- (5)驗收：驗收時注意是否合乎設計規則。驗收後，如何使用，發揮本廣場的功能更為重要。建議與中山堂一併管理，兼能發揮文化廣場的目的。

4. 設計準則

- (1)公園的設計以自然怡人爲要，提供綠蔭與綠地，在曲徑小道旁安排坐椅，即能使人
在鬧中取靜充分休憩。
- (2)廣場的規劃以提高臺北市民精神生活，代表臺北市民文化特質爲重點，提供民俗活
動空間。

1.5 衡陽路公車專用街計畫

1. 計畫內容

- (1)衡陽路 1 公尺寬的人行道拓寬爲 4.5 公尺，在人行道上安排綠化及休憩設施。原 4
線車道減少爲 2 線車道，僅供公車單向通行。（如圖10）
- (2)寶慶路配合變更爲雙向行車，由「單行道改善計畫」規劃。（如圖11）
- (3)中山堂停車場衡陽路入口封閉，僅開放武昌街入口。衡陽路出口的車子由延平南路
疏解。（如圖12）

2. 計畫執程序

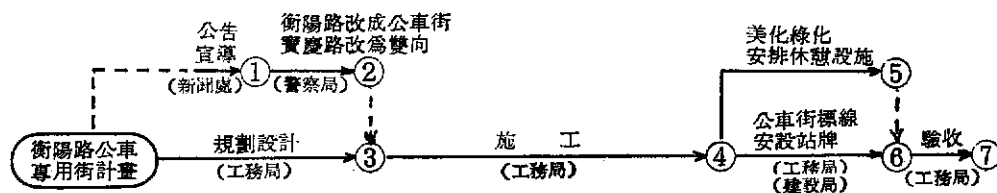


圖 10 衡陽路行人設施改善方案

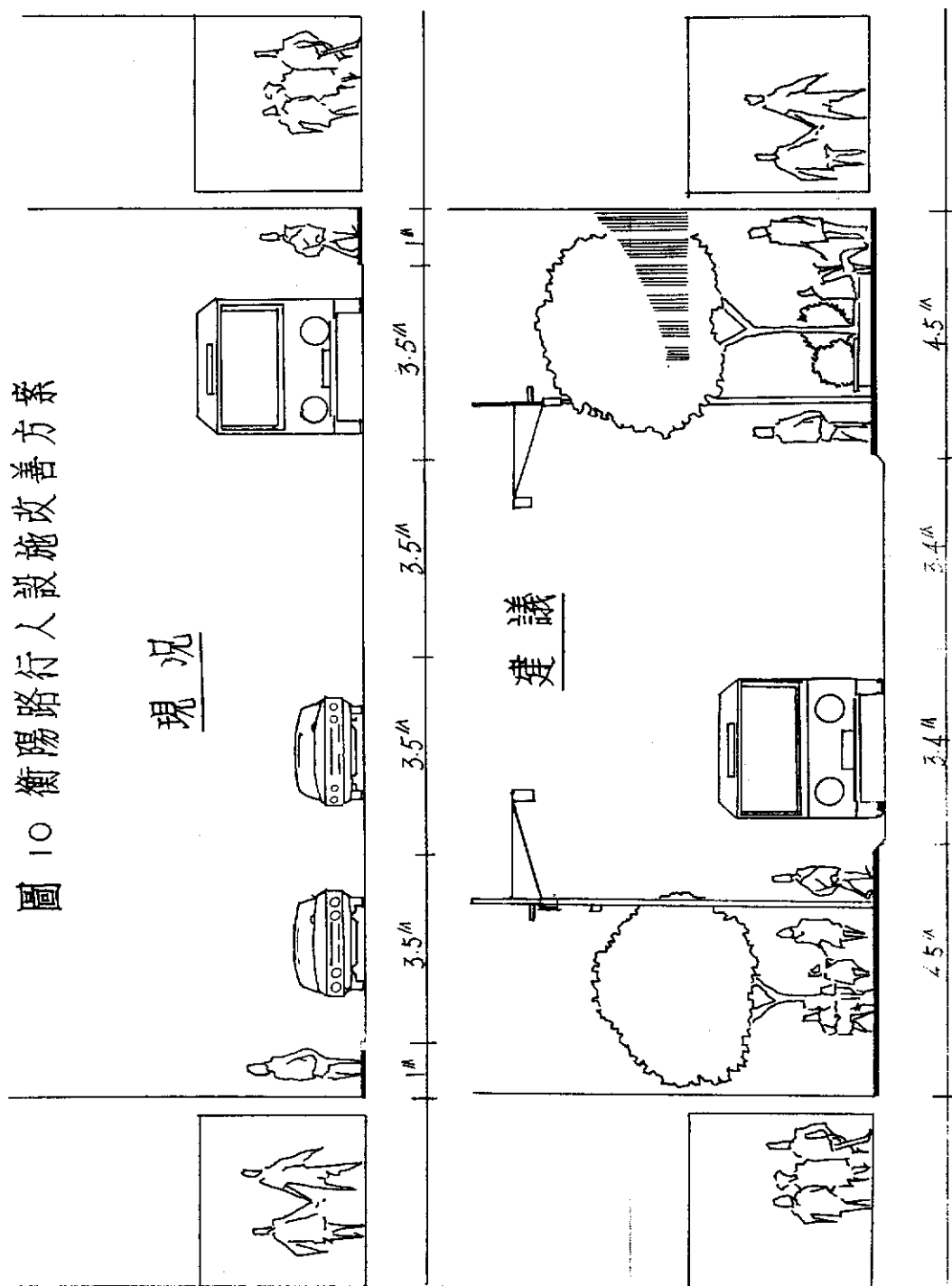
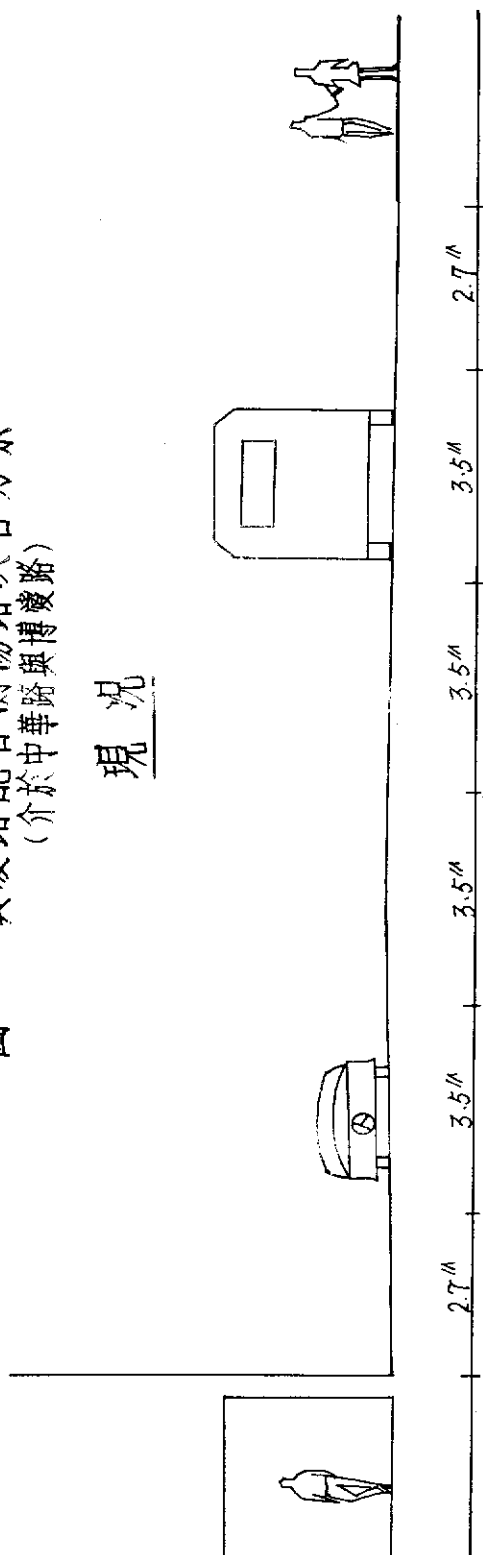


圖 11 寶慶路配合衡陽路改善方案
(介於中華路與博愛路)

現 況



建 議

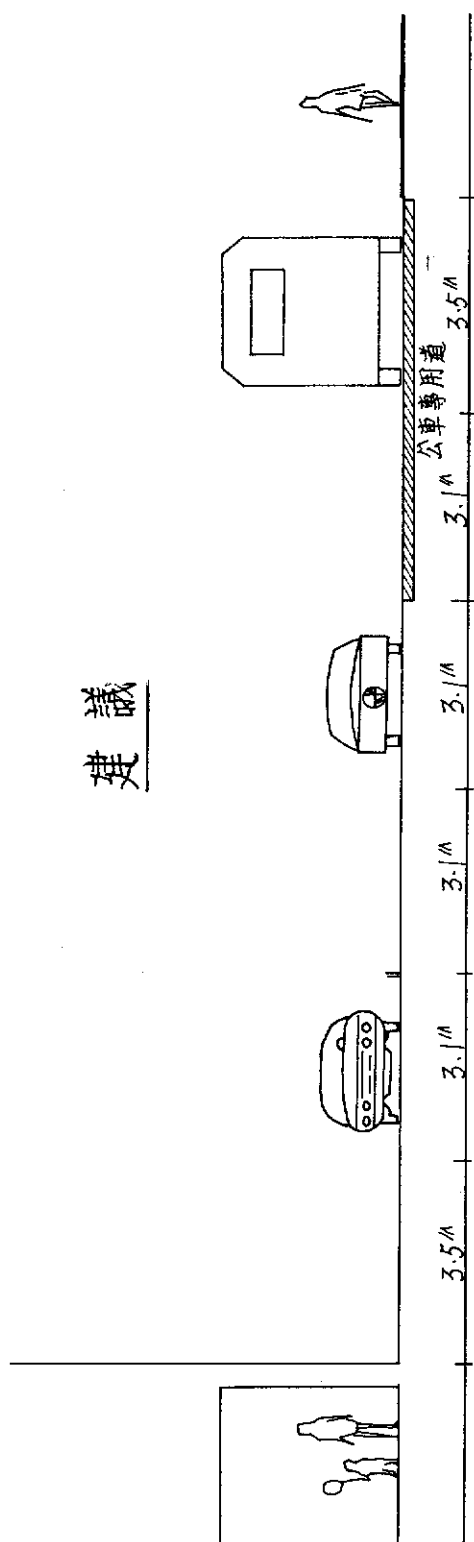
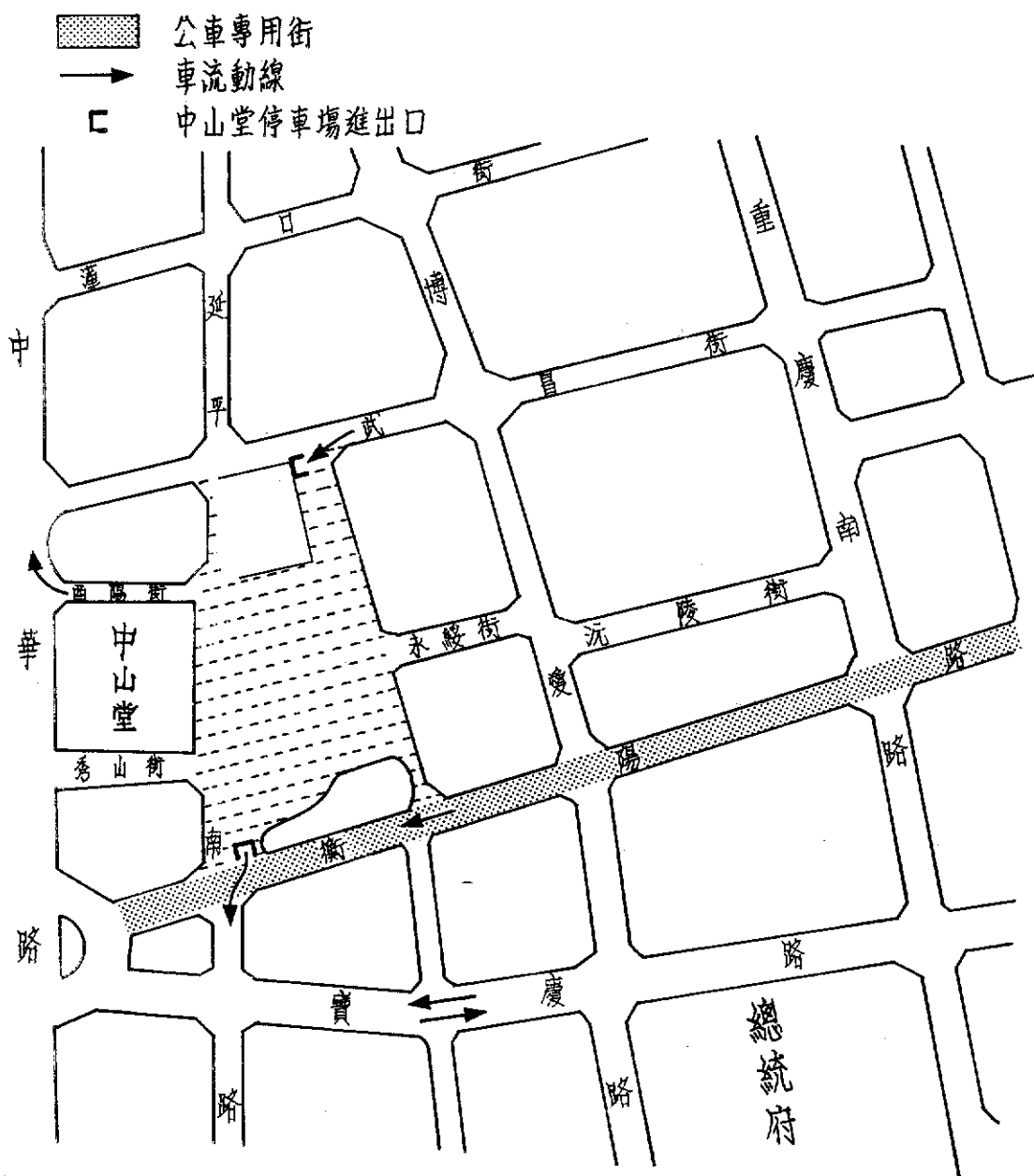


圖 12 中山堂停車場車流動線



3 執行細則及配合措施

- (1)公告、宣導：利用大眾傳播工具，諸如：電視、報紙、廣播等媒介，告訴市民衡陽路即將改為公車專用街，原通行的汽、機車，請駛寶慶路；欲往中山堂停車場的汽車，請由武昌街進入。
- (2)衡陽路改為公車街，寶慶路改為雙向行車：道路變更功能前，標誌標線設計要妥善配合。新的標誌、標線要能指示汽、機車行駛的動線。原來指示進入中山堂停車場的標誌，需要配合變更。由停車場衡陽路出口駛出的汽車，也要設立標誌指示由延平南路駛離。
- (3)規劃設計：委託辦理公車專用街（TRANSIT MALL）的整體設計。設計重點如何帶給行人步行的舒適，美化人行道，行人能在綠蔭下靜坐小憩。兩旁的商業活動需要配合作美觀的設計。（如圖13）
- (4)施工：本計畫的工程方面，僅拓寬人行道，鋪設人行道鋪面。施工時須設置臨時站牌以方便上下公車。
- (5)美化人行道，設置休憩設施：人行道拓寬後，同時依據設計圖，種植花木，安排坐椅，設置路燈。
- (6)公車街標線，安設站牌：公車街佈設妥當後由工務局會同警察局及建設局，劃設道路標線及設置公車站牌。
- (7)驗收：工務局負責本計畫的驗收。TRANSIT MALL 執行的成功，必須配合「行人設施被占用」罰則的嚴格執行。

4 設計準則

公車街設計重點在提供行人舒適的步行環境，儘可能減少車輛對行人的干擾。

1.6 人行道拓寬計畫

1. 計畫內容

- (1)館前路 1 公尺的人行道拓寬為 3.5 公尺，原六車道改為四車道。（如圖14）
- (2)重慶南路 1 公尺的人行道拓寬為 2 公尺，原六車道改為五車道，只有拓寬至寶慶路。（如圖15）
- (3)中華路西側 1.7 公尺的人行道拓寬為 5 公尺，將道路內側路邊停車取消，仍維持 4

圖 13 公車專用街 (TRANSIT MALL) 示意圖

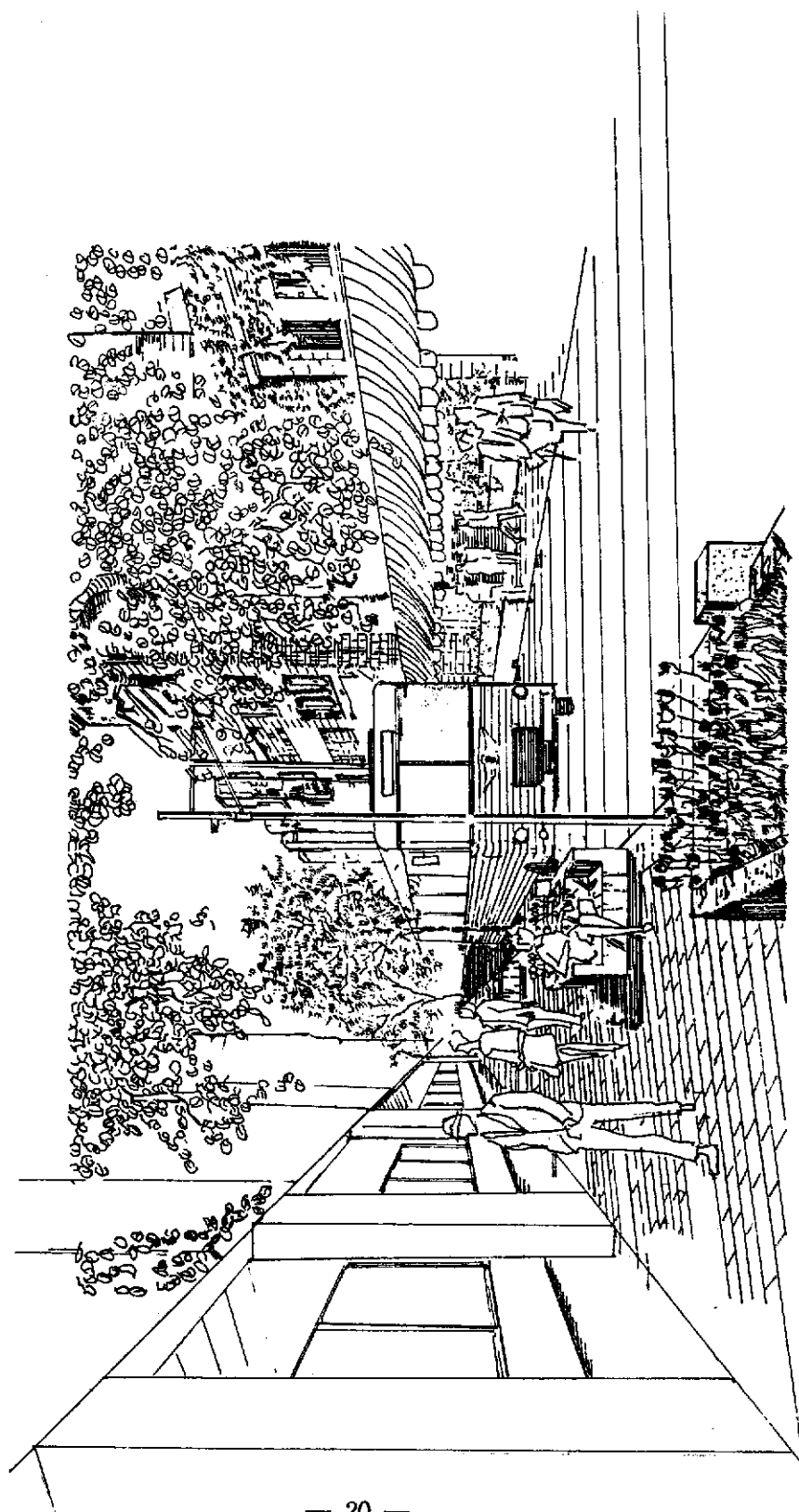


圖 14 館前路行人設施改善方案

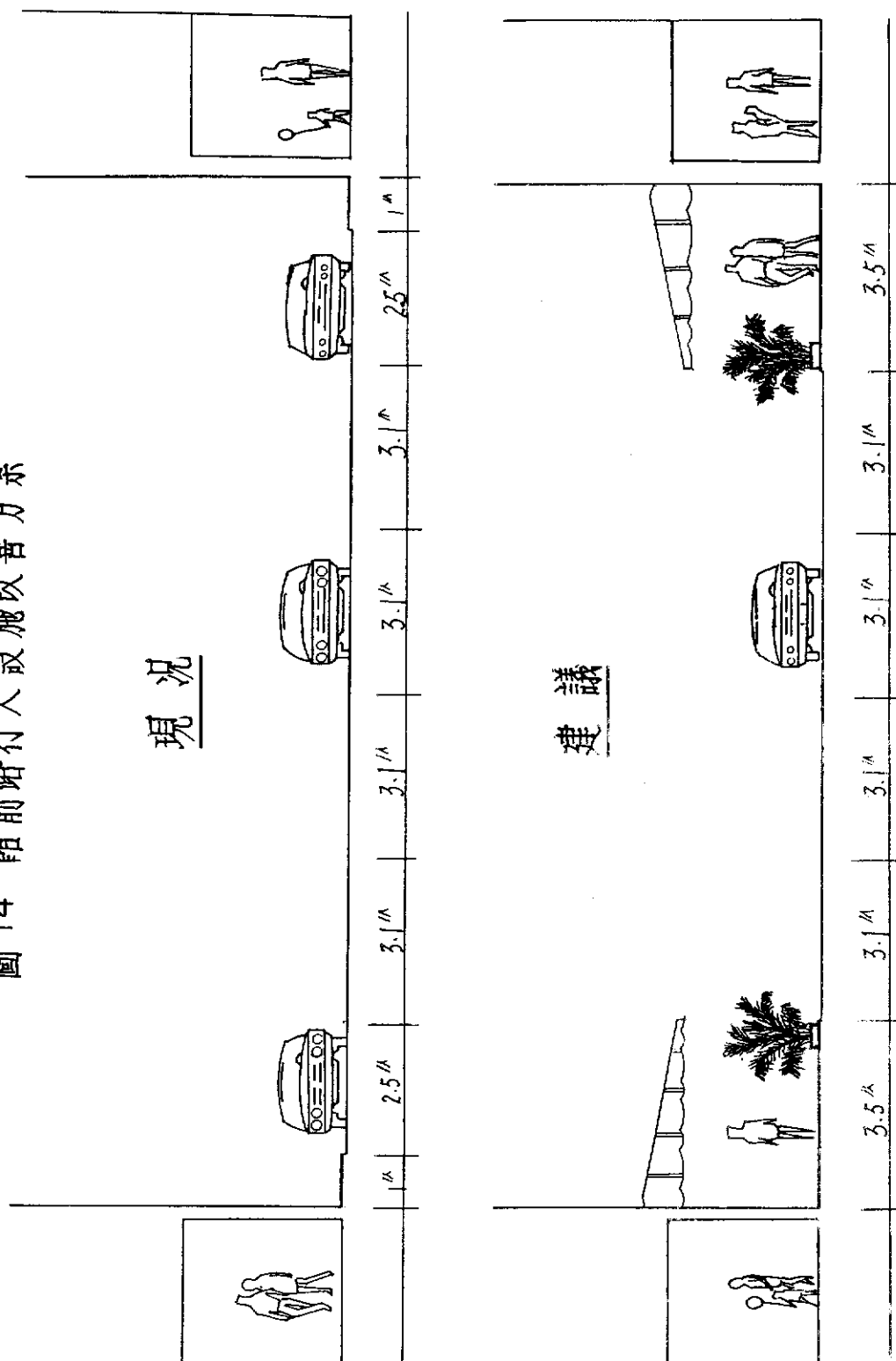
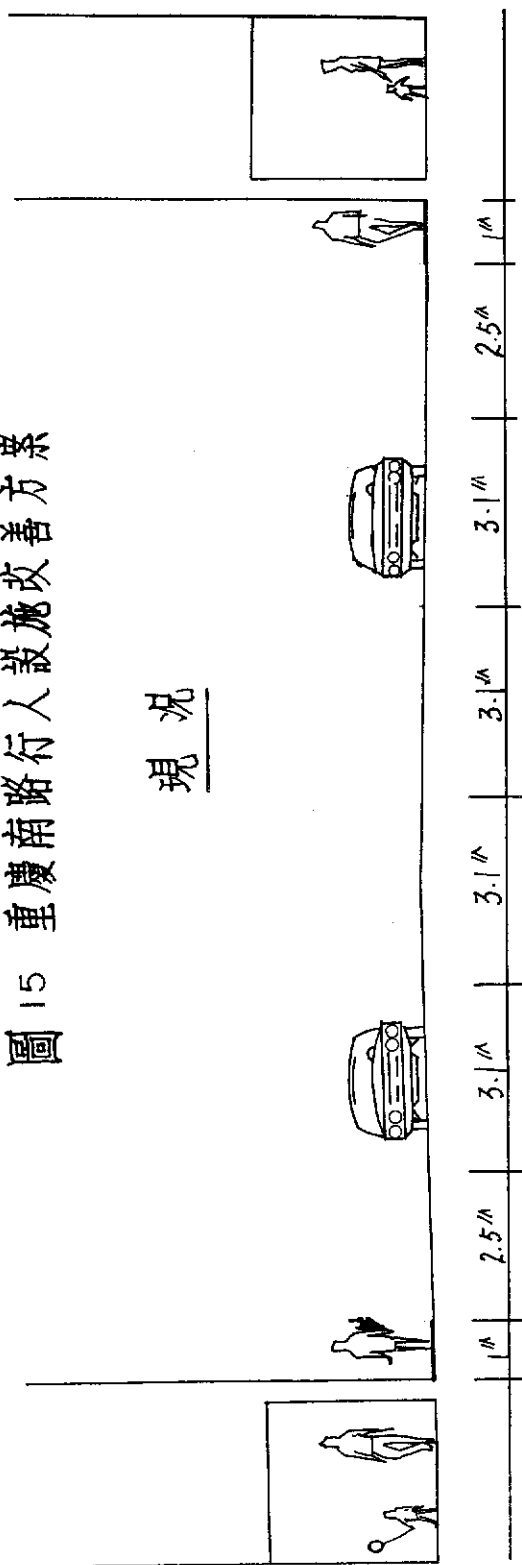
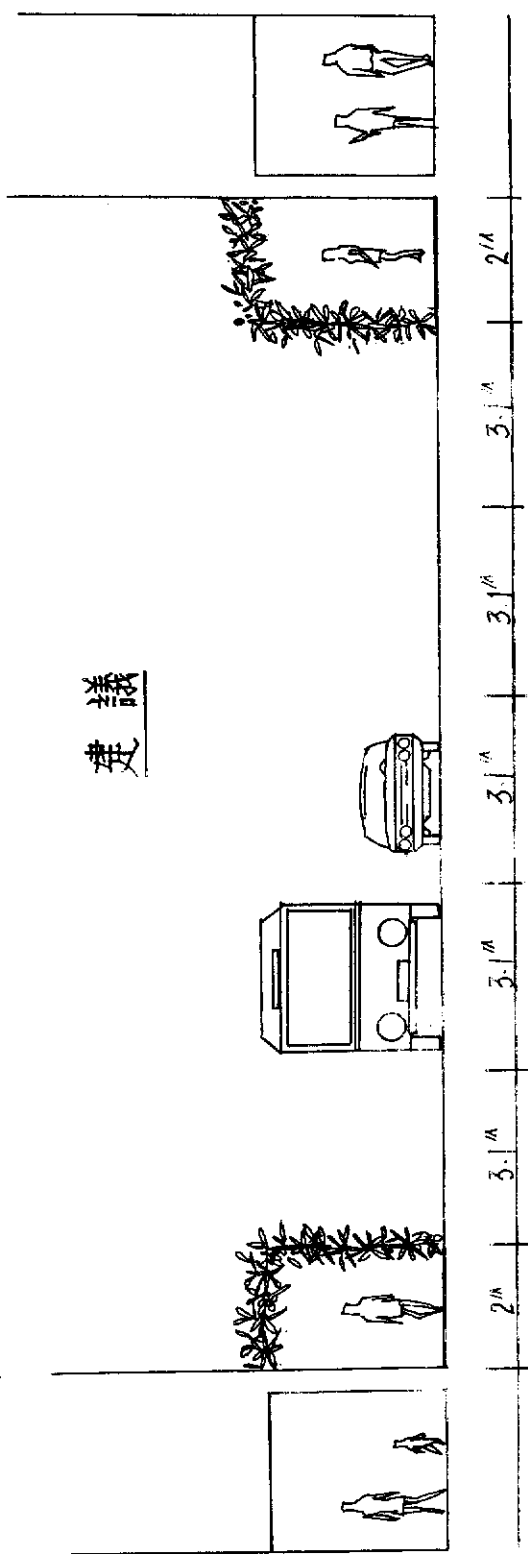


圖 15 重慶南路行人設施改善方案

現 況

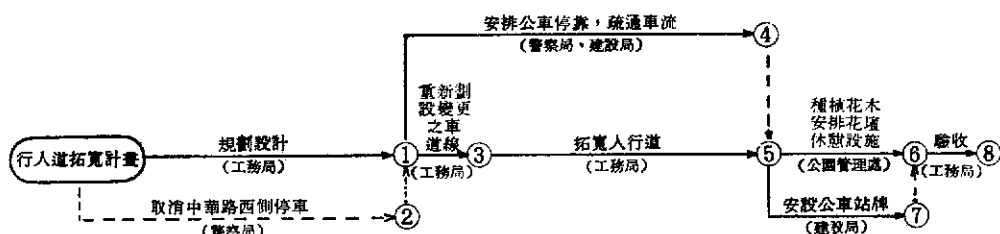


建 議



車道。只有拓寬至長沙街。(如圖16)

2. 計畫執行程序



3. 執行細則及配合措施：

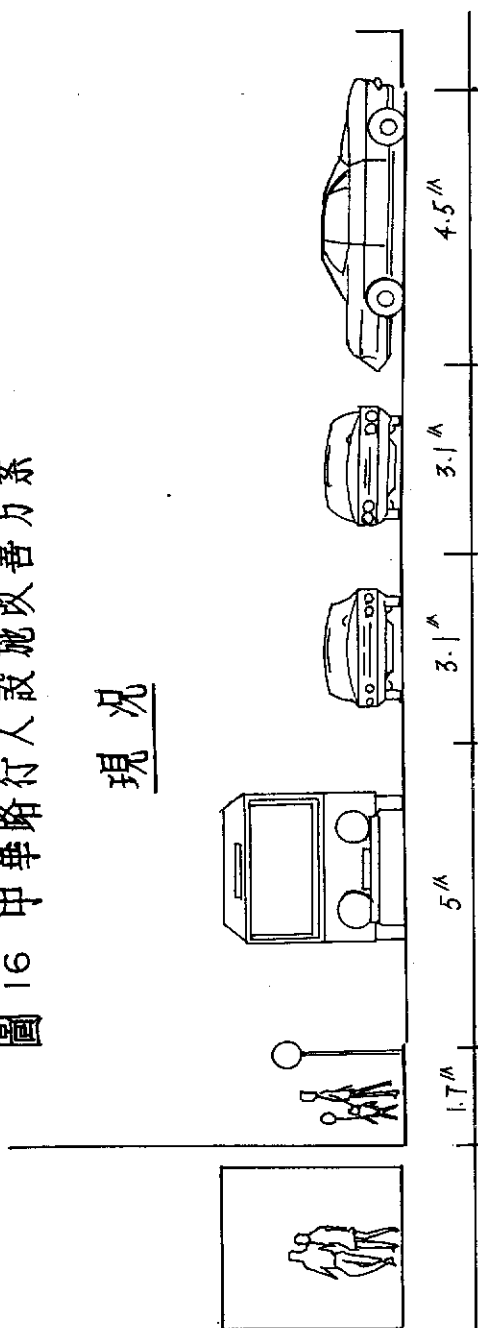
- (1)規劃設計：由工務局主辦委託設計。設計標準不僅要求通行便利，同時要從舒適的觀點美化人行道及設置休憩設施。
- (2)取銷中華路西側停車：將洛陽街至成都路的路邊停車取消，取消前由市警局利用大眾傳播工具，通知市民。地面的標線要重新劃設，路邊的停車錶也隨之取消。
- (3)重新劃設變更之車道標線：劃設車道標線的工作，在不影響車流的情況下，儘早完成。
- (4)安排公車停靠、疏通車流：從重新劃設車道至人行道拓寬完畢，車流都會受到干擾，要利用標誌設施引導車流公車站牌也要因實際狀況設臨時招呼站。
- (5)拓寬人行道：本計畫為使市容及交通之破壞影響最小，建議三路段人行道拓寬同時進行。
- (6)種植綠樹、花壇，安排休憩設施：在人行道上種植扶疏花木，增添美麗的市容，觸目所及是紅花綠樹。在寬的人行道，如：中華路西側，可以設置坐椅，提供行人休息。
- (7)安設公車站牌：人行道拓寬後，公車站牌要往外移，重新安設。
- (8)驗收：三個路段人行道拓寬工作完成由工務局負責驗收。人行道上的綠化植物，應由公園路燈管理處，定期照顧修整。

4. 設計準則

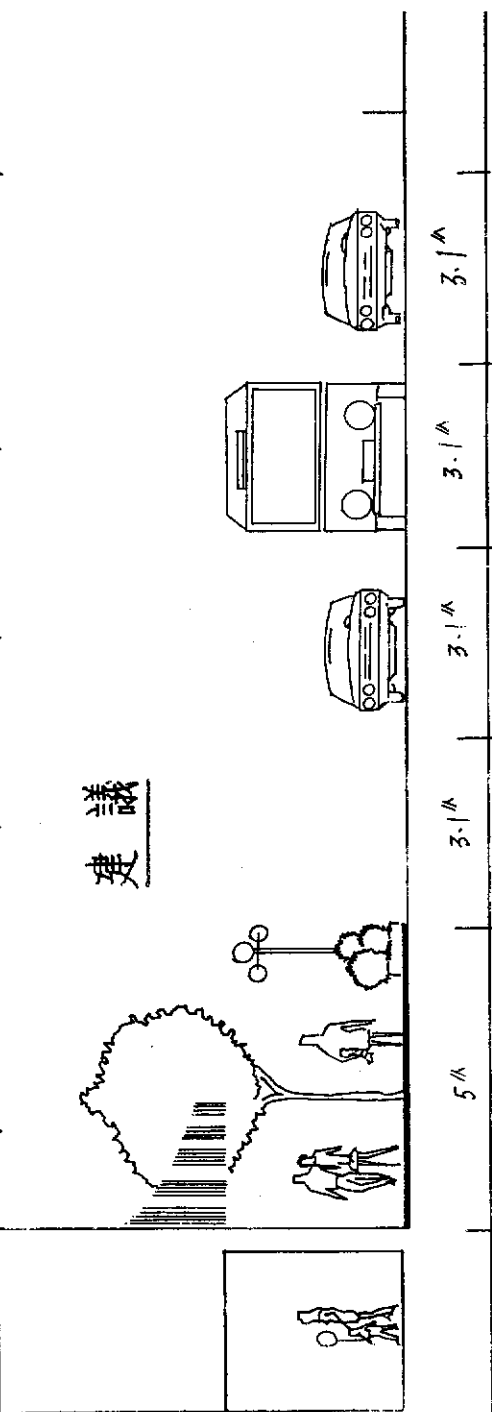
- (1)行人通行便利、舒適。
- (2)人行道進行綠化。
- (3)提供行人休憩設施。

圖 16 中華路行人設施改善方案

現 況



建 議

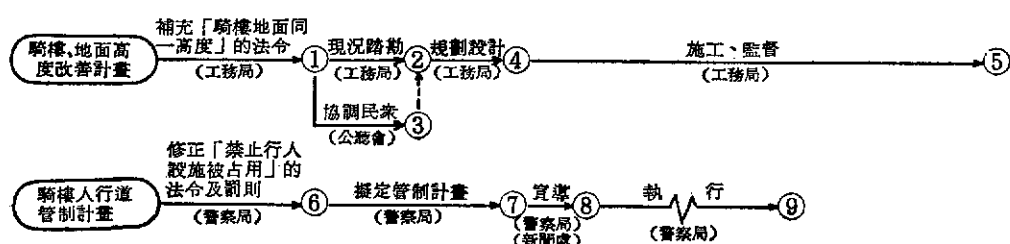


1.7 騎樓、人行道改善與管制計畫

1. 計畫內容

- (1)完成改善與管制所依據的法規。如：補充「騎樓地面同一高度」的法令，修正「禁止行人設施被占用」的罰則。
- (2)嚴格執行改善與管制計畫，成立全面取締小組執行騎樓、人行道等行人設施被占用的取締工作。

2. 計畫執行程序



3. 執行細則及配合措施：

- (1)補充「騎樓地面同一高度」的法令：對目前不同的都市更新計畫中，造成新、舊建築物的騎樓高度落差，應制定一規則，消除此種落差。建議市政府對於市中心區騎樓，採用同一鋪面，同一高度，進行重修。經費的支出，由市政府及店家，各負其半。
- (2)現況踏勘：進行市中心區騎樓地面不同高度的調查，分別記錄所在地點及落差高度。
- (3)協調民衆：利用公聽會，將本計畫的目的與相關的市民溝通，並討論工程費的徵收方式。
- (4)規劃設計：配合都市景觀，做整體性的設計。原則上同一街廓採用同一鋪面。
- (5)施工：依據調查所得的資料，將騎樓地面高度不同的街廓根據最新制定的騎樓高度加以填高。
- (6)修正「行人設施被占用」的罰則：目前行人設施被占用的罰款最高才四百罰鍰。若所得利潤超過此罰款，無法收到嚇阻作用。因此建議提高罰鍰，採重罰原則。
- (7)擬訂管制計畫：在「道路交通管理處罰條例」已明確制定機車亂放，攤販占用行人

設施的罰則。但是今天行人交通如此不便，完全是有法而不執法，有法亦同無法。建議甄選成立全面取締小組，經過組織訓練，並賦予取締權力，擔任 TSM 計畫中取締工作。

(8)宣導：利用大眾媒介告訴市民「騎樓、人行道管制計畫」的內容，執行方式、取締罰則。

(9)執行：取締小組執行違規取締工作。機車亂排放則立刻通知警察局拖吊。攤販、商家占用行人設施，除嚴罰並沒收攤架，可減少因警力不足，以致取締不力，但管區警察仍擔負巡邏監督的責任。

二、公車系統改善規劃

2.1 公車專用道管制計畫

1. 計畫內容：

(1) 規劃公車專用道

①中華路東側（介於忠孝西路，愛國西路），北向規劃為兩線快車道及 4 公尺寬之公車專用道，設置於外側車道，南向車道規劃為三線快車道及 4 公尺寬之公車專用道，雙向均禁行機車。如圖17所示。

②重慶南路（介於忠孝西路，襄陽路）佈設南向五線車道，外側兩線車道為公車專用道。重慶南路（介於襄陽路，衡陽路間），佈設南向三車道，北向二車道，並規劃南向外側車道為公車專用道。如圖18，圖19所示。

③寶慶路（介於中華路，博愛路），佈設不平衡車道，東向四車道，西向兩車道，並將東向外側兩車道規劃為公車專用道。往東方向禁行機車。如圖20所示。

④管制時間訂為七時至二十二時。

(2)公車專用道於臨近路口（Approach）之退位距（Setback）設計請參閱附錄一。

(3)公車專用道管制之標線劃設及標誌設置地點，標示內容，如圖21至圖24所示。

(4)公車專用道管制後，忠孝西路與中華路東側於管制時間內禁止機車通行，因此建議南下之機車由北平路西行，沿中華路西側或重慶南路南下，原由中華路東側北上之機車，指示於廣州街右轉，沿博愛路北上。建議機車行駛路線如圖25所示。

2. 計畫執行程序

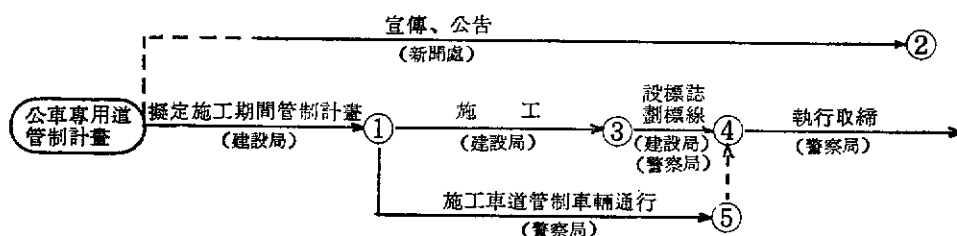
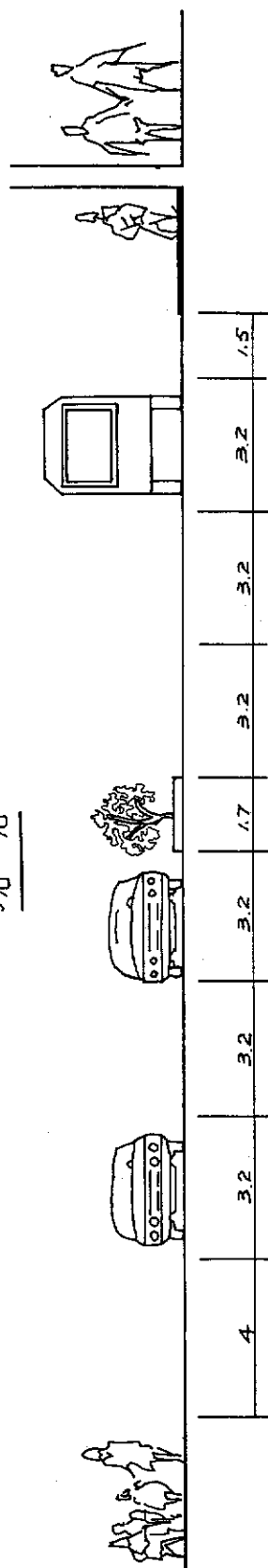


圖 17 中華路公車專用道改善建議圖

現 況



建 議

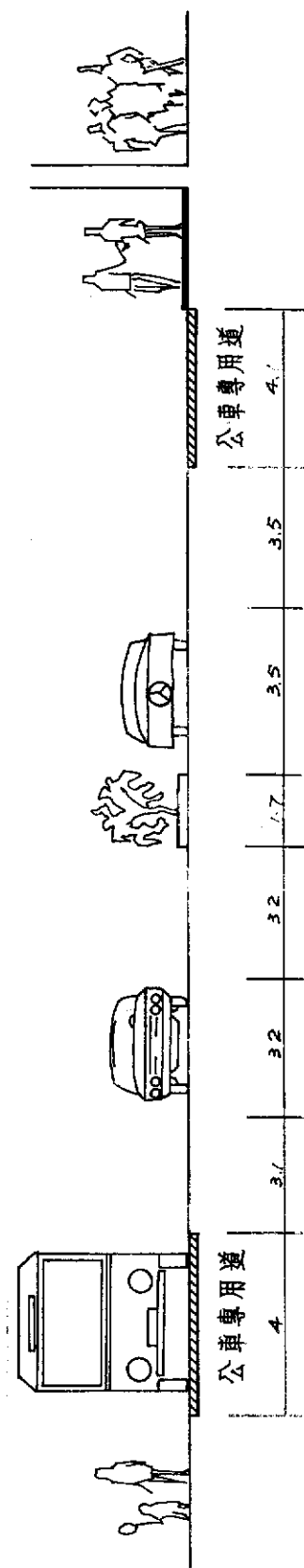


圖18 重慶南路公車專用道改善建議圖
(介於忠孝西路襄陽路)

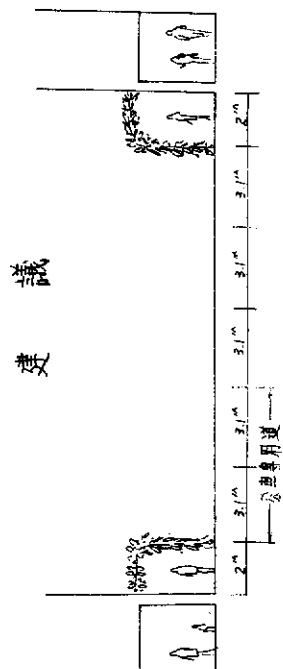
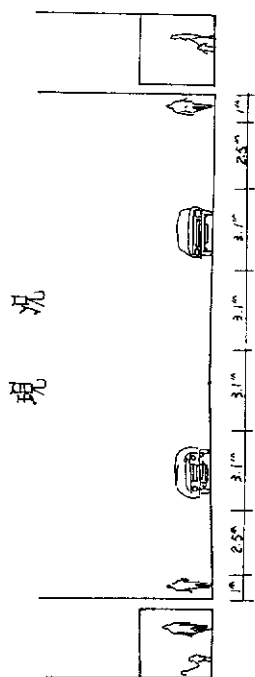


圖19 重慶南路公車專用道改善建議圖
(介於襄陽路望庆路)

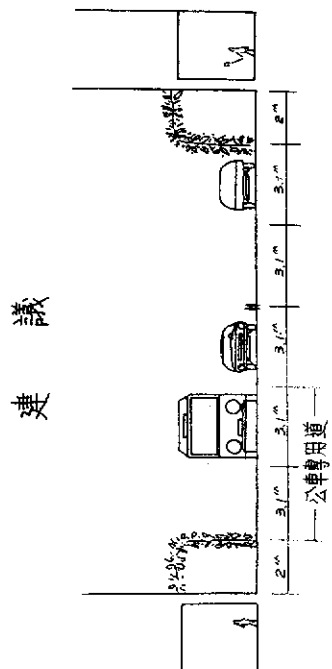
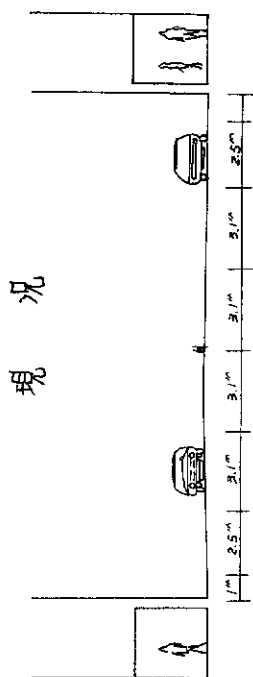


圖 20 寶慶路配合衡陽路改善方案
(介於中華路與博愛路)

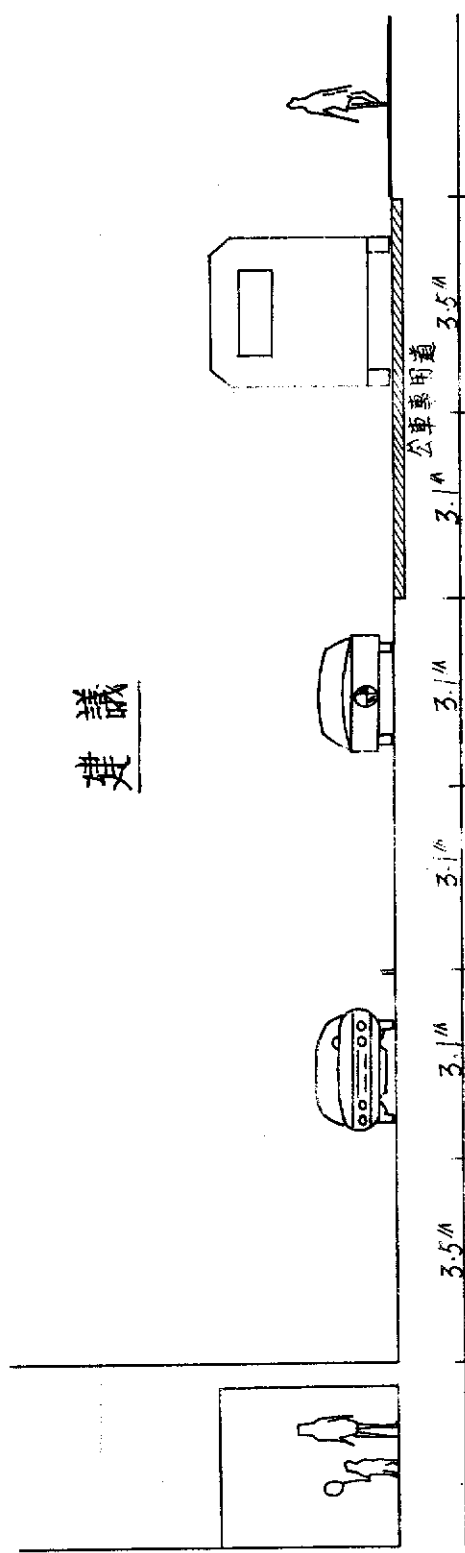
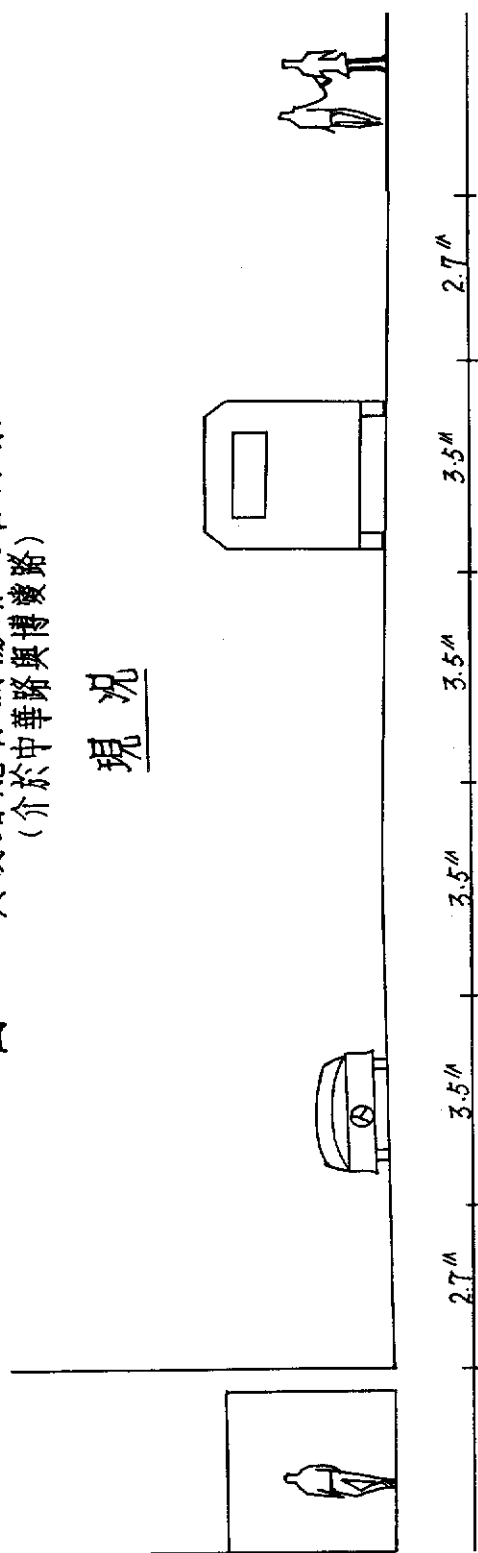
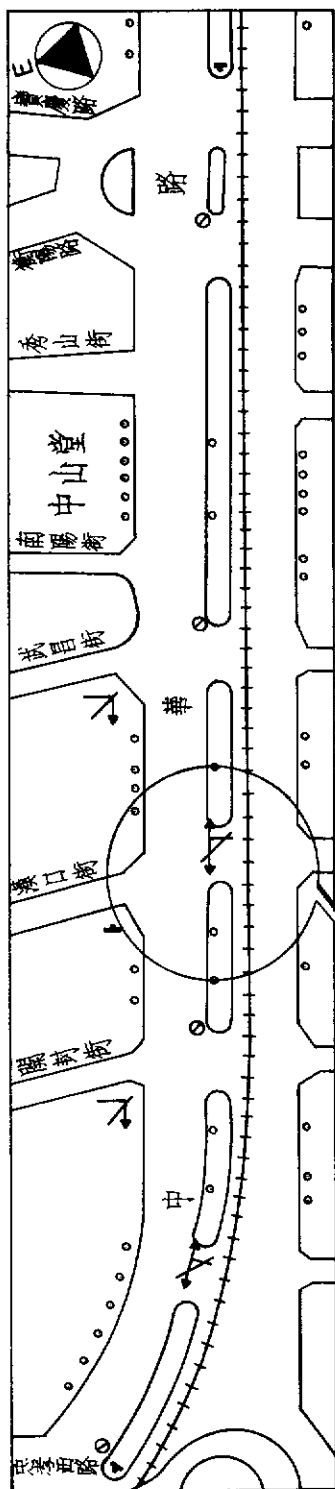


圖 21 中華路北段公車專用道標誌線佈設圖



圖例



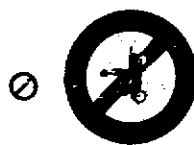
7:00 ~ 22:00
大客車專用道
禁行其他車輛



7:00 ~ 22:00
禁止機車左右
轉



7:00 ~ 22:00
禁止機車右轉



7:00 ~ 22:00
禁止機車進入

圖 22 中華路南段公車專用道標誌標線佈設圖

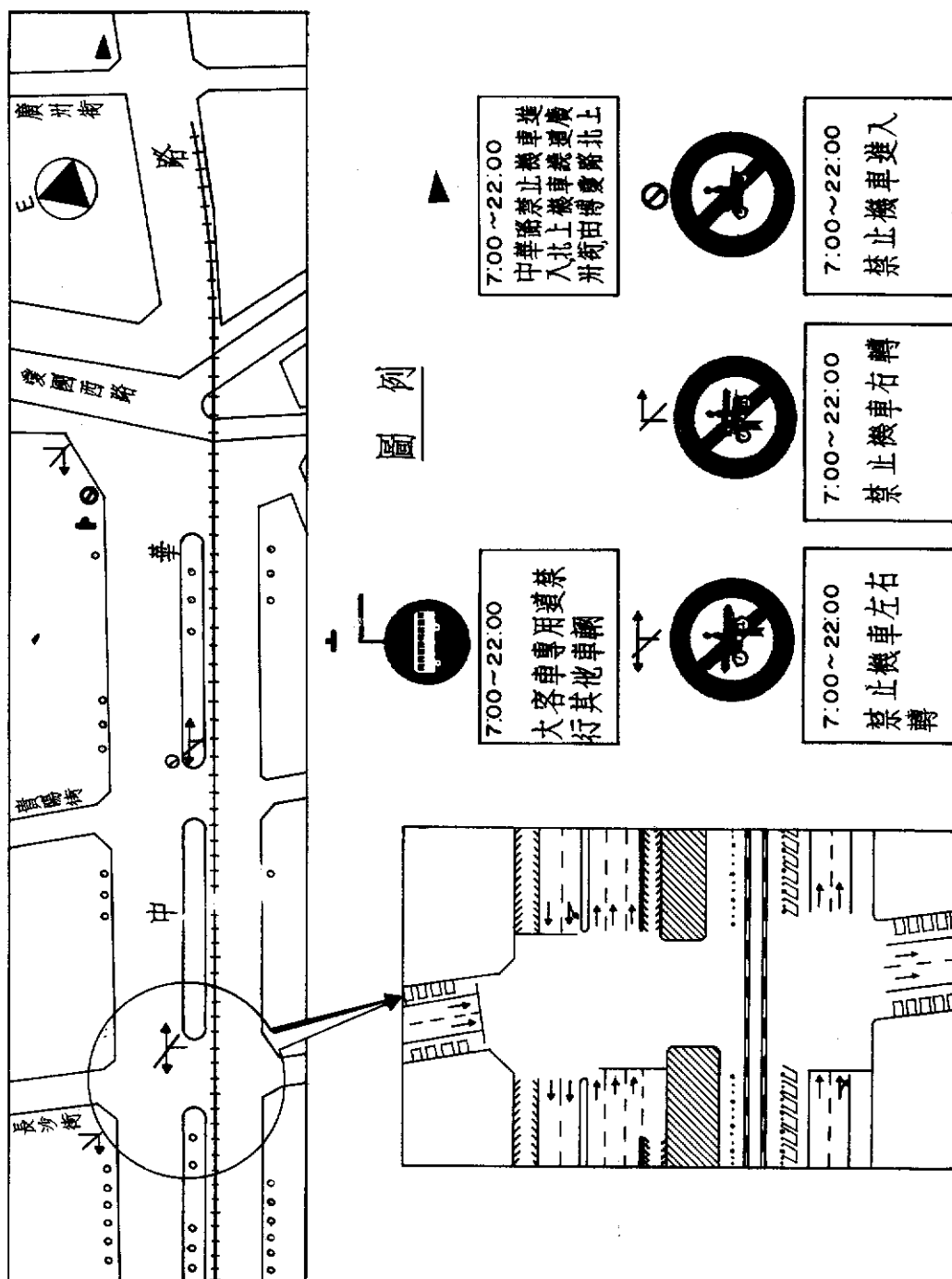


圖 23 重慶南路設置公車專用道標誌線佈設示意圖

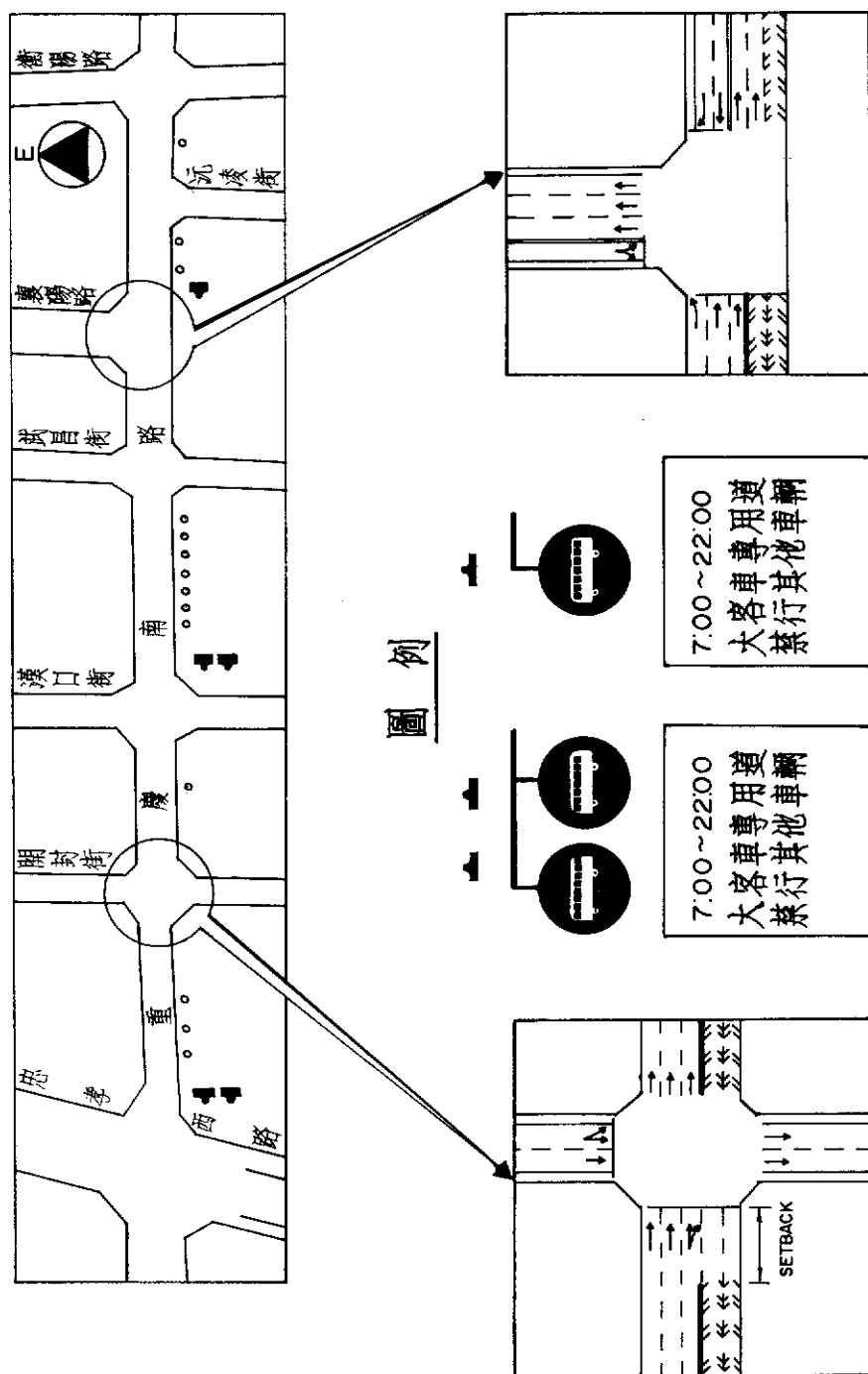


圖 24 寶慶路設置公車專用道標誌線佈設示意圖

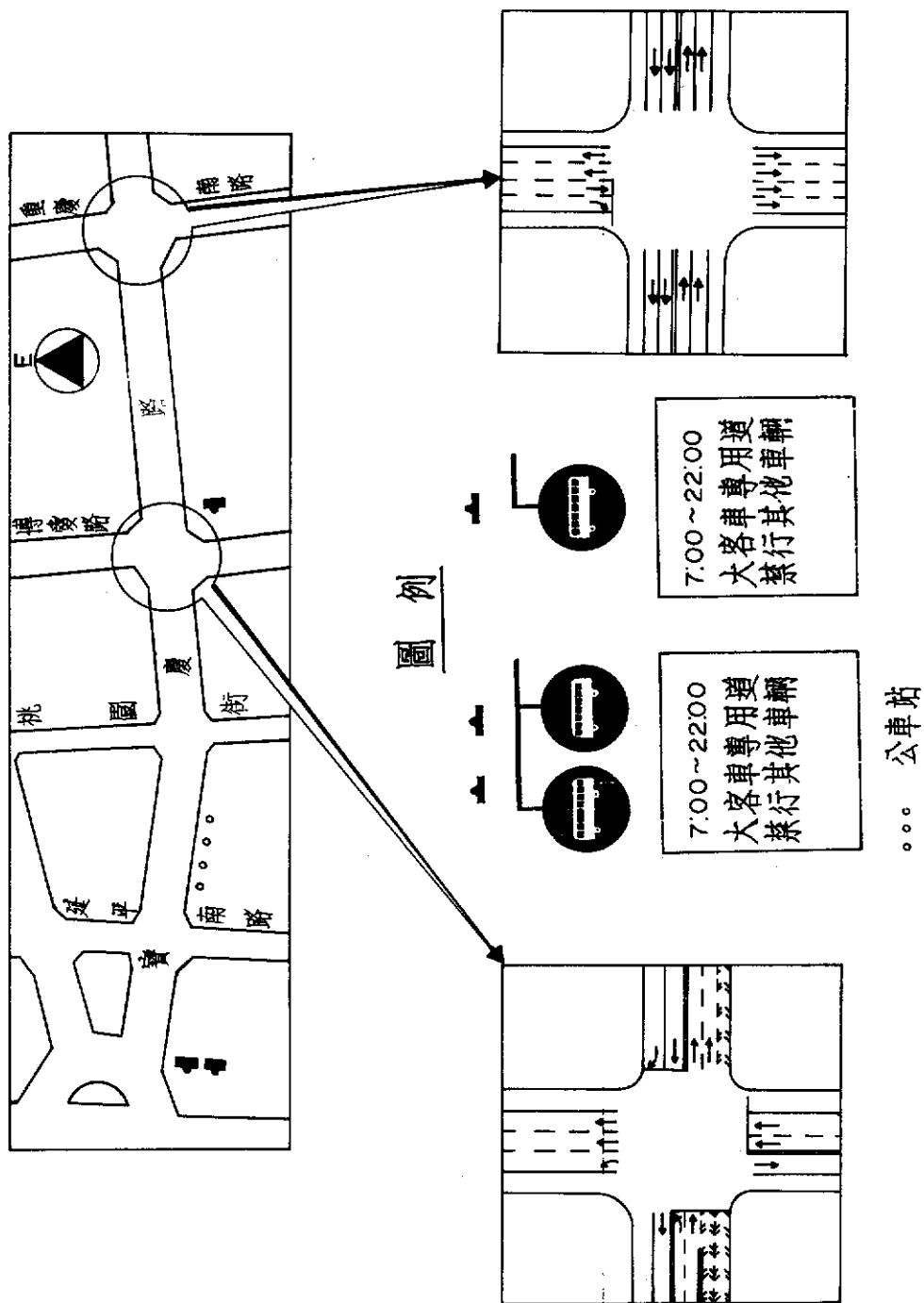
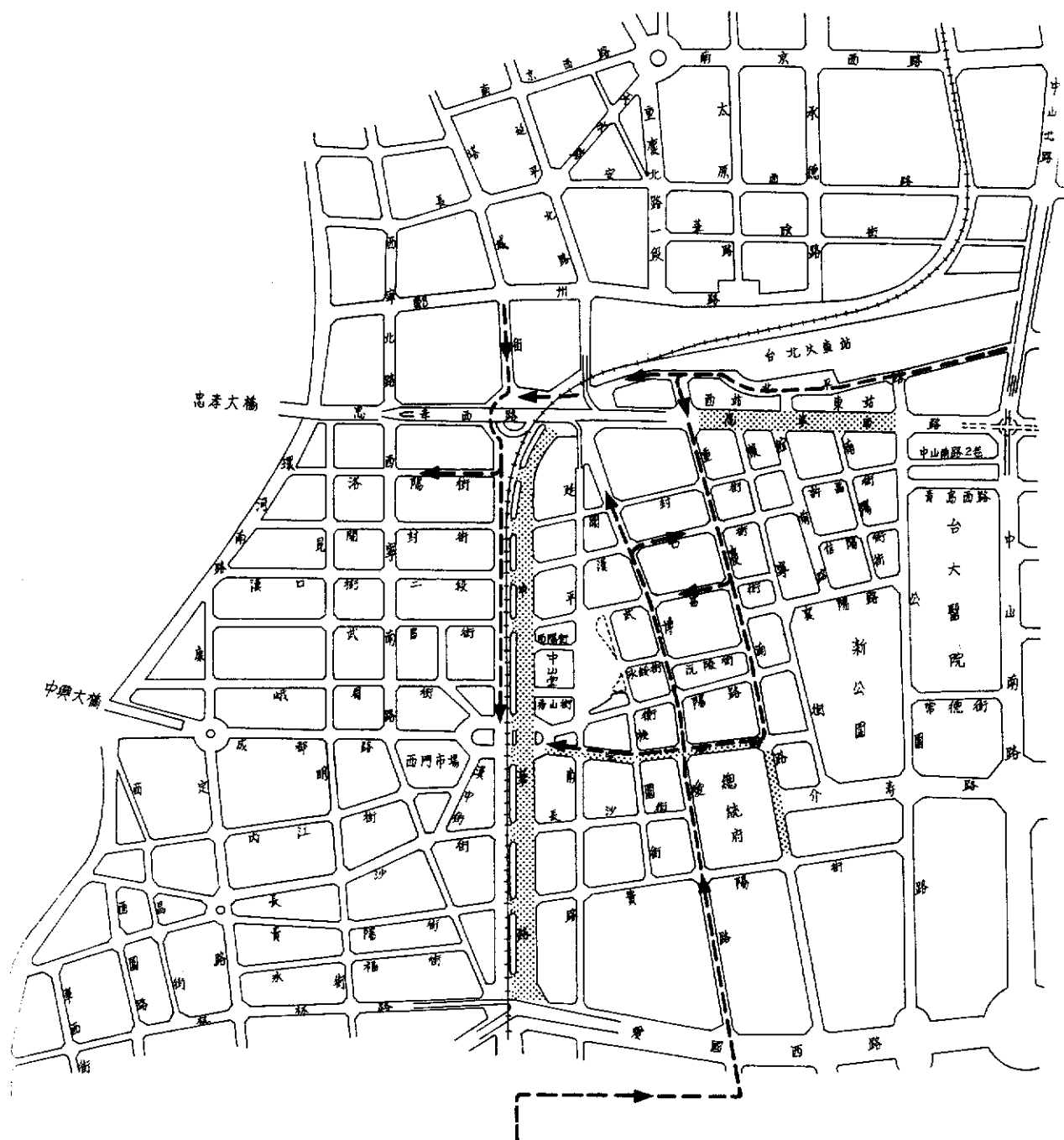


圖 25 建議機車行駛路線



改善後禁行機車之路段

——➡ 建議機車行駛動線



3. 執行細則及配合措施

(1)擬定施工期間管制計畫：施工期間車道之封閉，管制車輛通行，指示部份車輛繞道等計畫。

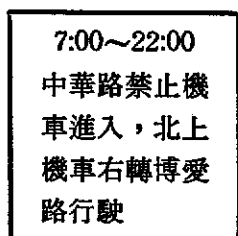
(2)宣傳、公告：利用大眾傳播媒介宣導，公告以呼籲駕駛人注意。

(3)施工：

於中華路東側，忠孝西路，寶慶路之公車專用道於管制時間內禁止機車通行之路段在公車專用道與車道間佈設可越緣石 (Mountable Curb)，使駕駛人心生警惕，避免占用公車專用道，其高度與坡度不可太大，使公車可自由地行駛於專用道與一般車道。重慶南路並不禁止機車進入，為防止機車擦撞緣石可能導致的危險，故而不予設置。

(4)設置標誌，劃設標線

依內政部與交通部頒「道路交通標誌、標線、號誌設置規則」並參照圖21至圖24，設置標誌，劃設標線。另外愛國西路與博愛路交叉口東端應設置下列指示標誌，以便指引機車經由博愛路北上。



(5)施工期間管制車輛通行：依施工期間管制計畫，安放施工標誌與拒馬，以確保安全，疏導車流。

(6)執行取締：為確保公車專用道施行之成效，對於違規使用公車專用道之車輛，尤其計程車臨時停靠攬客，應嚴加取締，促使國民養成遵守交通法規的良好習慣。

附錄：公車專用道臨近路口退位距 (Satback) 設計

公車專用道設立可提高公車行駛速率，避免在交叉口前加入漫長的车隊，然而對其他車輛而言將導致容量降低，延滯增長，因而有必要在公車專用道末端與交叉口停止線間保留一適當長度（稱之退位距），允許一般車輛使用此一空間，亦可避免右轉車輛與

公車間之衝突。市中心區道路系統多已規劃為單行道，對於公車專用道之臨近路口若無右轉流量，則無須設置退位距，專用道可直接劃至停止線。表1路口退位距值是依據公車流量，少汽車、機車流量，右轉百分比，參考運輸計畫季刊第十卷第四期，周義華、吳國安先生研究之「公車專用道在平面交叉口之電算模擬研究」設計圖所求出之結果。

表1 公車專用道路臨近路口退位距設計

路 段	公 車 流 量 (公車/小時)	小汽車機車流量 (PCU/小時)	右轉百分比 (%)	退 位 距 (m)	設置路口
中 華 路 東 側 南 下 道	300	1,700	12	50	開封街 武昌街 衡陽路 長沙街
中 華 路 東 側 北 上 道	350	1,600	20	60	漢口街 寶慶路 貴陽街
重慶南路*	159	1,021	23	45	開封街
忠孝西路** 西向車道	544	2,623	37	35	館前路

* 重慶南路南向與開封街交叉口之交通資料

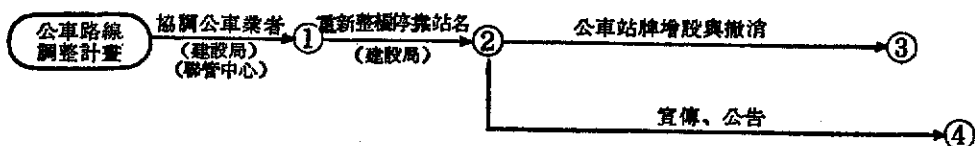
**忠孝西路西向與館前路交叉口之交通資料

2.2 公車路線調整計畫

1. 計畫內容

- (1)將14條環繞市中心區型態之公車路線，兩兩配對改為穿越型態之路線（如附圖1至附圖14）
- (2)依路線調整原則逐條檢核公車路線，聯營公車43條非聯營公車19條變更行駛路線。（如附圖15至附圖67）
- (3)配合站位規劃原則，而變更站位一併標示於上述附圖。

2. 計畫執行情序



3 執行細則及配合措施

(1) 協調公車業者：因為公車路線變動與業者路權營運之盈虧息息相關，又兩條環繞型之公車路線合併成穿越型態，原隸屬不同營運單位經營，需協調業者促成之，因此，建議由市府建設局會同聯管中心召集業者，舉行協調會。協調內容包括：

- ① 兩條環繞型態之路線合併為穿越型態，應統一路線訂定名稱。
- ② 路線經營型態
- ③ 分段收費方式
- ④ 場站容量問題

(2) 重新整編停靠站站名：對於決定調整行車路徑之公車路線，應重新整編停靠站站名，以作為「站牌標示更新」，「公車路線指南」修正之依據。

(3) 公車站牌增設與撤消

- ① 對於增設或撤消站牌，編排工作進度，逐條實施。舊有站牌之撤消，可將停靠路線之標示塗去，若站牌包含路線都需塗去時，應挖除該站牌，立即修補人行道，不可僅鋸掉站牌，遺留支柱於人行道上。
- ② 路線變動後，該路線沿線之站牌停靠站標示更新立即完成。

(4) 宣傳、公告：

- ① 利用大眾傳播媒介向民衆說明公車路線調整的原由，變更行駛路徑路線名稱，改行路徑變更站位之情況，以獲取大眾支持，並方便乘客搭乘。
- ② 重新編排，印製發行「公車路線指南」，免費發予市民。

2.3 公車站牌改善計畫

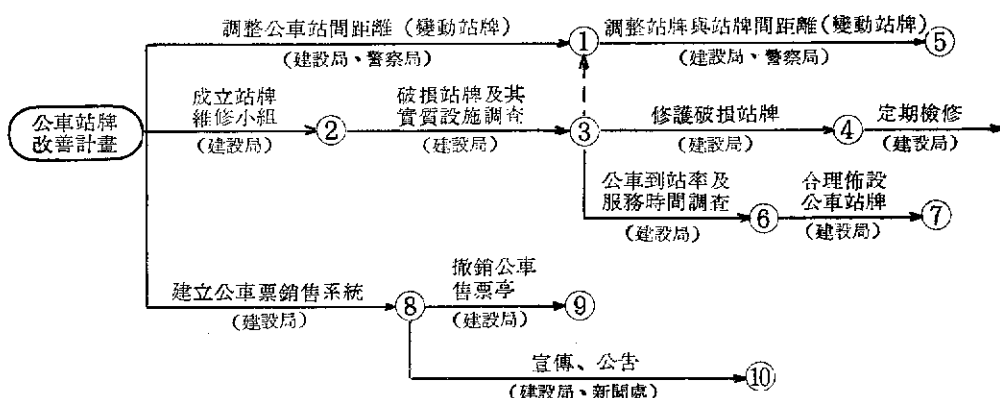
1 計畫內容

- (1) 變動站位以延長公車站間距離共37條路線如表2。
- (2) 檢修破損站牌。

(3)廢除公車售票亭，改由郵局或鄰近站位之商店代售。

(4)合理佈設公車站牌之規劃與執行。

2.計畫執行程序



3 執行細則及配合措施

(1)調整公車站間距離：將公車站間距離小於 300 公尺者，或撤消站位或移動站牌。移動後站牌與站牌間距離不得小於13.7公尺。

(2)成立站牌維修小組：由建設局成立臨時編組，其職責為定期對破損，標示模糊不清之站牌加以查核檢修。

表2 站牌調整建議表

路線	站牌調整建議	路線	站牌調整建議
0 左	九號水門站撤消	0 北(右)	公保大樓站移至常德街以南
0 東(左)	臺北郵局站撤消	7 (左)	公園路市銀行站取消
0 西(左)	臺大醫院站撤消 桂林路位於康定路昆明街路段站位撤消	12	往西之赤峰街站撤消 九號水門站撤消 重慶北路站撤消
0 南	中華路南站撤消	19	往西之赤峰街站撤消
0 北(右)	中華路中山堂後之站移至開封街與漢口街間 延平北路在南京西路與長安西路段增設站位	20	寶慶路站撤消

表2 站牌調整建議表(續)

路線	站 牌 調 整 建 議	路線	站 牌 調 整 建 議
27	公園路公保大樓站移至青島西路	233	漢口街位於環河南路，昆明街之 站位撤消
33	塔城街九號水門站撤消	234	漢口街位於環河南路，昆明街之 站位撤消
38	桂林路位於康定路昆明街間之站 位撤消	236	重慶南路一段站撤消 公保大樓站撤消
43	重慶北路位於圓環與長安西路間 之站位撤消	237	重慶南路一段站撤消 公保大樓站撤消
45	重慶北路位於圓環與長安西路間 之站位撤消	241	重慶南路一段站撤消 公保大樓站撤消
49	寶慶路站撤消 臺北郵局站撤消	242	公保大樓站撤消 漢口街位於環河南路昆明街之站 撤消
56	圓環站撤消	243	重慶南路一段站撤消 公保大樓站撤消
57	沅陵街口站撤消	249	公保大樓站撤消
70	公園路公保大樓站移至青島西路	251	重慶南路一段站撤消 公保大樓站撤消
73	沅陵街口站撤消	260	中華路中山堂後之站移至漢口街 與開封街間，衡陽路站位保留
79	塔城街之南京西路站撤消	263	公保大樓站移至常德街以南
209	市銀行站撤消	501	公保大樓站撤消
221	成都路站撤消	506	公保大樓站移至常德街以南
231	漢口街位於環河南路，昆明街之 站位撤消		

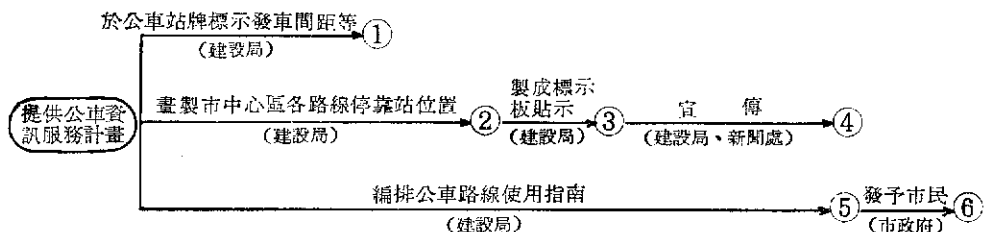
- (3)破損站牌及其實質設施調查：由維修小組全面普查破損站牌，並記錄每一站牌所包含之路線及站牌間距離等實質資料。並配合宣傳，鼓勵市民，對於破損站牌主動通知建設局，以便隨時修護，因此建議設置專用電話，將電話號碼附於站牌桿上方便乘客使用。
- (4)修護破損站牌，對於查報之破損站牌，由維修小組派員立即修護。
- (5)調整站牌與站牌間距離：調整站牌間距離使其最小距離大於13.7公尺，並注意距路口10公尺內不得設站。
- (6)公車到站率及服務時間調查：此項調查之目的在於獲得佈設合理公車站牌之資料，將站牌路線密度高，公車到達率大，服務時間長之路線分開設置。
- (7)合理佈設公車站牌：將上述調查所得之資料，由建設局負責規劃，安排合理公車站牌，其規劃方法，參見總報告 4.3 節，並將規劃成果付諸執行。
- (8)建立公車售票銷售系統：初期可與郵政局，公賣局協調，尋郵局或公賣局銷售網代售車票。
- (9)取消公車售票亭，以便利行人通行，維護市容觀瞻。
- (10)宣傳公告：利用大眾傳播工具告訴市民，公車票將由郵局等單位發售，公車售票亭取消。

2.4 提供公車資訊服務計畫

1. 計畫內容

- (1)彙編公車路線使用指南，免費發予市民。
- (2)市中心區普設各路線停靠站位置標示板。
- (3)確實於公車站牌標示公車發車間距及早晚發車時刻。

2. 計畫執行程序



3. 執行細則及配合措施

- (1)在公車站牌上標示公車發車間距及早晚發車時刻，現在站牌並未標示尖峰、非峰發車間距，而早晚發車班次一律標示 5:30 與 23:30，實有必要標示實際發車時刻。
- (2)畫製市中心區各路線停靠站位置：與公車路線調整計畫，站牌改善計畫配合，將調整後站牌所在位置，配合路線名稱標示於市中心區街道圖。
- (3)製成標示板貼示：將上圖製成標示板在鐵公路車站，中華商場騎樓，公車站位附近騎樓掛示，方便旅客找到所欲搭乘路線之站位。
- (4)宣傳：利用電視、新聞報導，讓市民瞭解此項服務措施以便利用。
- (5)編排「公車路線使用指南」：與公車路線調整計畫，站牌改善計畫配合，內容應包括，各路線行駛路徑，停靠站位置示意圖，尖峰，非峰發車間距，及市中心區各路線停靠站所在位置示意圖。由建設局彙編，經費來源可由廣告收入及市府補助支付。
- (6)免費發予市民：以現在地方行政體系，由區、里、鄰、戶方式發予市民。

三、停車系統改善計畫

3.1 停車管制改善計畫

1. 計畫內容

(1) 增減停車位

- ① 配合行人徒步區計畫及道路系統改善計畫，取消停車位，包括中華路西側等共計 356 個單位。
- ② 對於可供停車用而未劃設停車位之路段，增設停車位，包括柳州街等共計 875 個車位。
- ③ 配合行人徒步區計畫，中山堂廣場供警局勤務車停用之停車場另行規劃（如圖12）。
- ④ 改善後之停車位供給如圖26所示。

(2) 改善停車收費方式

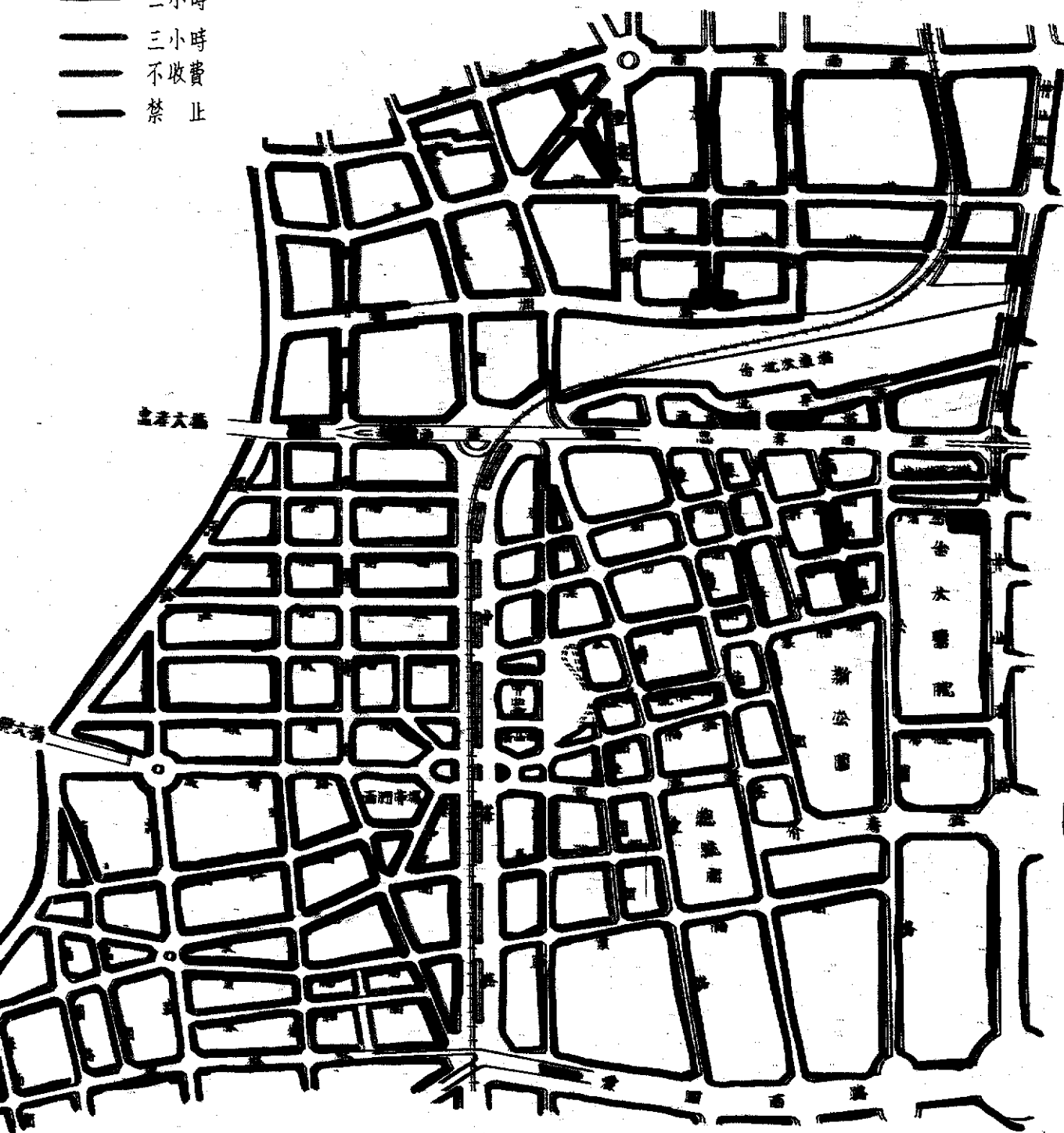
- ① 為使市中心區停車空間有效利用，取消計次收費而改為計時收費。
- ② 為提高市中心區停車位之轉換率，依各路段土地使用型態之不同而訂定不同的停車時間限制：30分鐘（臨近銀行、郵局、公用事業辦事處之路段）、1小時（提供購物，接洽事務、看醫生等旅次使用），2小時或3小時（臨近電影院、百貨公司之路段）。
- ③ 訂定停車收費費率如下：

停車場種類	車 種	費 率
路外停車場	汽 車	10元／半小時
	機 車	5元／小 時
路邊停車處	汽 車	15元／半小時
	機 車	不 收 費

圖 26 台北市中心區計時收費停車時間限制建議分佈圖

計時收費停車時間限制

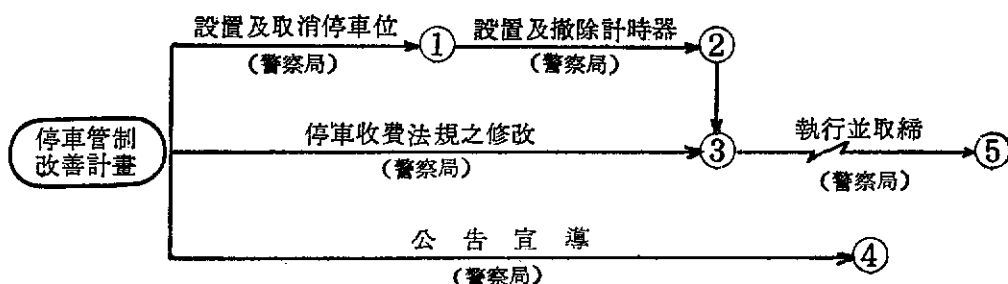
- 半小時
- 一小時
- 二小時
- 三小時
- 不收費
- 禁止



④取消停車月票收費辦法。

⑤取消逾時停車補繳費用辦法。

2. 計畫執行情序



3. 執行細則及配合措施

(1)設置及取消停車位：對於柳州街等路段新增設之停車位，按照內政部頒「道路交通標誌標線號誌規劃規則」劃設停車位標線，並設置收費停車場標誌；對於原為計次收費之停車位應變更爲「計時收費」之標誌；對於中華路西側等路段取消之停車位應除去停車位標線並拔除停車標誌。

(2)設置及撤除計時器：配合停車位之劃設及取消，設置及撤除停車錶，並依停車時間限制之不同，設置不同的停車錶，且在停車錶桿子上及路緣劃設不同顏色以資識別。

(3)停車收費法規之立法：按照一定的立法程序，通過停車收費費率及收費方式，取消停車補繳費用辦法及停車月票收費辦法。

(4)公告宣導：利用大眾傳播工具，向市民宣布停車位及收費方式與費率之變更，並印製停車場分佈圖，免費發予市民。（於計畫執行之初即開始公告宣導）。

(5)執行並取締：在停車位設備設置完畢並通過收費法規後，即開始執行各停車位之管制，並嚴格取締違規停車。

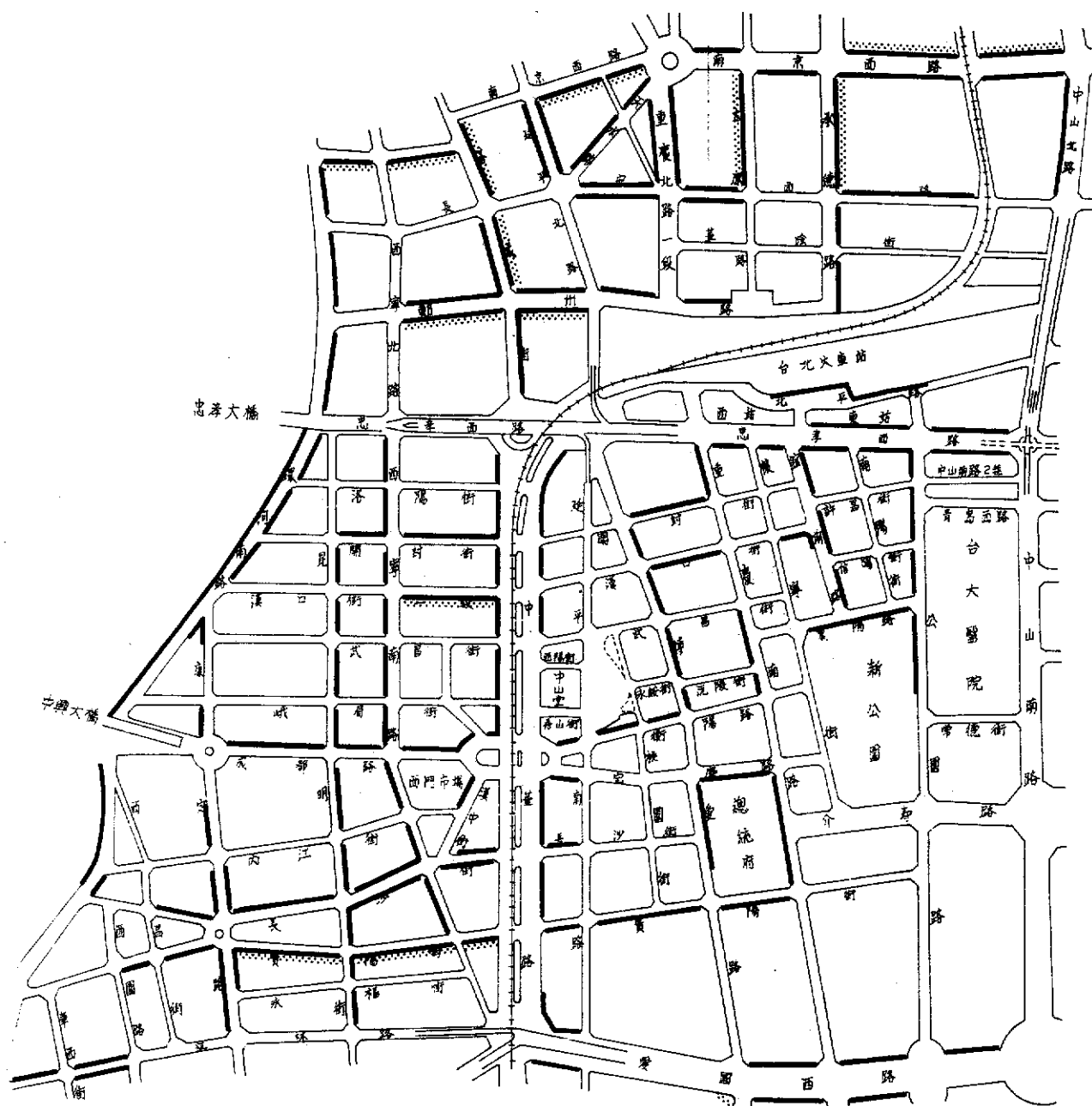
3.2 尖峰時間停車管制計畫

1. 計畫內容

爲促使道路車流暢通，減少干擾，對於道路服務水準達 E、F 級之擁擠路段於下午尖峰時間實施禁止路路停車。（如圖27）

圖 27 台北市中心區建議尖峰時間禁止停車路段分佈圖

- 道路服務水準 E 或 F 級之路段(速率 ≤ 16 Km/hr)
 尖峰時間禁止停車路段(16:30 ~ 18:30)



管制時間：每日16:30至18:30

管制路段：南京西路（環河北路、塔城街）

南京西路（延平北路、重慶北路）

南京西路（承德路、中山北路）

塔城街（南京西路、鄭州路）

太原路（南京西路、長安西路）

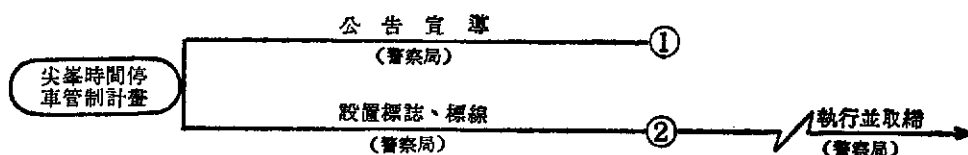
承德路（南京西路、長安西路）

鄭州路（西寧北路、延平北路）

漢口街（昆明街、中華路）

貴陽街（康定路、中華路）

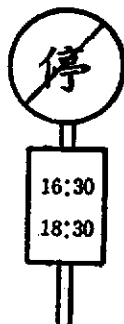
2. 計畫執行程序



3. 執行細則及配合措施

(1)公告宣導：於執行之初即利用大眾傳播工具向市民宣告，尖峰時間管制之管制時間及管制路段。

(2)設置標誌標線：於管制路段之道路入口處及出口處均設置標誌（如下圖所示），並於路緣及計時器桿子上漆以特別顏色以資識別。

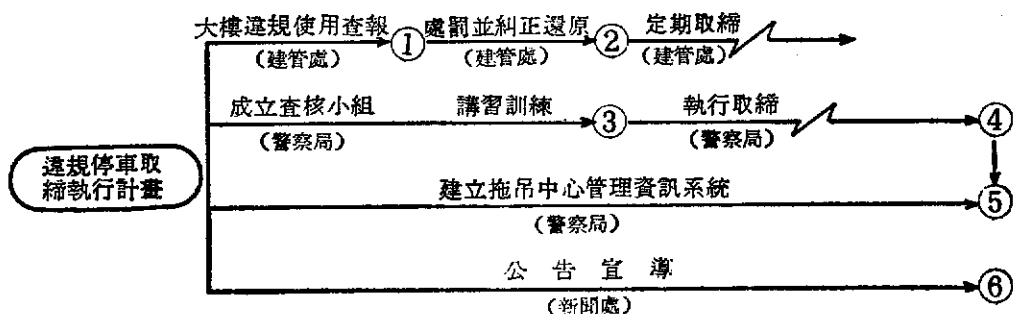


3.3 違規停車取締執行計畫

1. 計畫內容

- (1)路邊違規停車之取締
- (2)老舊廢棄車輛之處理
- (3)大樓附設停車場違規使用之取締

2. 計畫執行程序



3. 執行細則及配合措施

- (1)大樓違規使用查報：由建管處逐樓查報大樓附設停車場是否違規使用，記錄下來。
- (2)處罰並糾正還原：經查獲違規使用一律重罰或取消建築執照，使其無法使用，並糾正將停車場還原為停車使用。若經處罰後仍未還原，復經查獲時，則強制執行之。
- (3)成立查核小組：由警察局公開甄選市民，成立查核小組，加以講習訓練後，賦予取締的權力與責任，負責取締路邊違規停車（老舊廢棄車輛，視同路邊違規停車一併處理）。並配合行人改善計畫，取締機車違規停車及佔用行人設施。適切提供查核小組機動交通工具，以便利工作之進行。
- (4)執行取締：由查核小組巡邏查報拖吊中心並開罰單，並請管區警察及女警隊協助取締。凡停車於黃線處或逾時停車或老舊廢棄車輛均視為違規停車，一方面罰款另一方面則拖吊。違規停車除罰鍰外，並登記於駕照上，連續三個月不同日違規停車三次以上者則吊牌、吊照一個月或三個月內不准駕駛，並施以講習。執行取締採不定時巡邏。

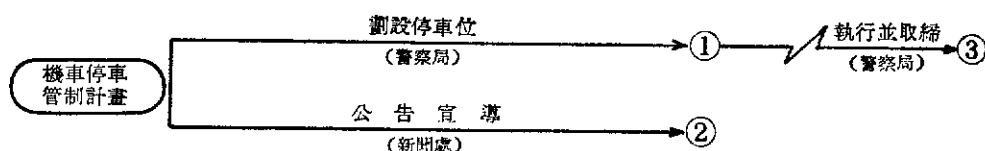
- (5)建立拖吊中心管理資訊系統：拖吊中心成立管理資訊系統，將被拖吊車輛之資料（包括車牌號碼、廠牌、車型、顏色、拖吊地點、放置日期、時間及應繳費用，存放地點）存入電腦資訊檔案，以便利民衆查詢，並成立一個電話專線以利詢問。加強拖吊中心人員之講習訓練，包括短期資料建檔及操作終端機訓練，拖吊車輛進入放置場之停放及管理，以及被留置車輛所有人之洽詢及取車時應注意事項。對於違規車輛滯留放置場超過一定時限時，即公告拍賣。
- (6)公告宣導；透過大眾傳播工具勸導民衆守法，切勿違規停車及違規使用大樓附設停車場，並公告將由查核小組取締，請市民合作。

3.4 機車停車管制計畫

1.計畫內容：

在非行人主要活動街道且騎樓或人行道寬度達3公尺以上者，劃設機車停車位標線供機車整齊排放，未劃車位處則全面禁止機車停放，市中心區機車停車位分佈如圖28所示。

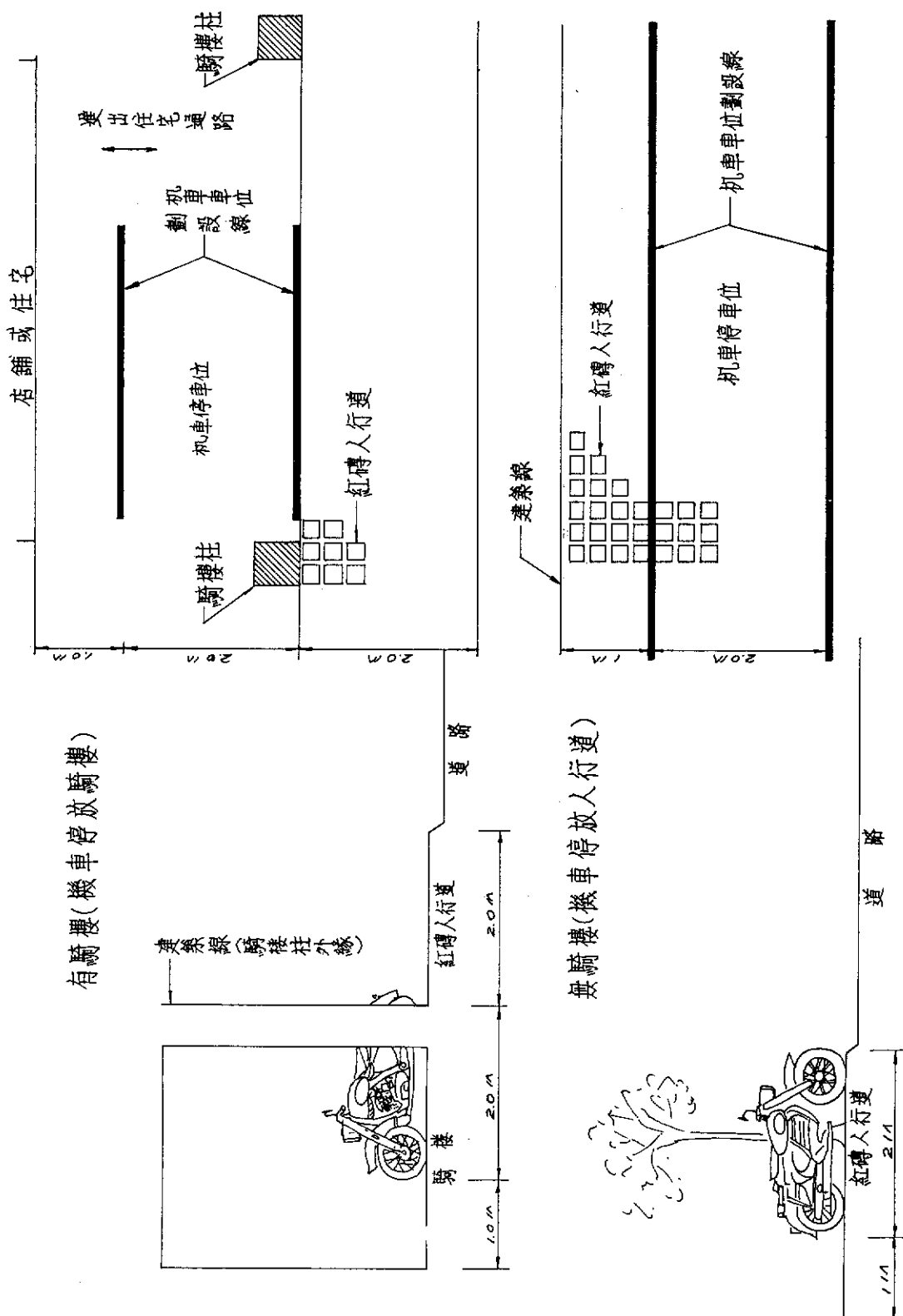
2.計畫執行情序



3.執行細則及配合措施

- (1)劃設停車位：配合人行道、騎樓改善計畫，於可停放機車處劃設停車位標線（前緣及後緣線），或加鋪不同顏色之條狀磚塊於人行道、騎樓，以利機車停放，如圖29所示。劃設時應注意公共設施店舖或住宅進出通路等不適合停放機車處，不可劃設停車位。
- (2)公告宣導：利用大眾傳播工具加以宣導、公告，呼籲市民共同維持秩序。
- (3)執行並取締：凡機車停放超越停車位線或停於未劃停車位處，或停放不整齊者，一律當作違規停車取締，罰款並拖吊。機車騎士上下騎樓、人行道停放或取車均應用手推，必須將車推到慢車道上方可發動騎乘，不可發動引擎騎上或騎下人行道、騎樓。

圖 29 機車停放騎樓行人道示意圖



四、道路交通改善計畫

4.1 單行道改善與管制計畫

1. 計畫內容

本計畫係配合考慮行人徒步區、公車專用街、公車專用道等各項改善，對市中心區之路網所造成之影響，重新檢討現有單行道系統（現況圖如圖30所示），作整體性的單行道改善規劃，以期達到改善計畫之整體性、一致性與可行性。

本計畫所提出單行道改善方案如圖31所示，說明如下：

- (1)康定路（介於長沙街與環河南路之間）改成北向單行。
- (2)貴陽街（介於公園路與中華路之間）改成東向單行。
- (3)懷寧街（介於寶慶路與開封街之間）改成北向單行。介於忠孝西路與開封街改成雙行。
- (4)永福街（介於康定路與西寧南路之間）改成西向單行。
- (5)博愛路（介於寶慶路與愛國西路之間）改成北向單行。
- (6)重慶南路（介於寶慶路與愛國西路之間）改成南向行駛。總統府前臨近交叉口車流動線建議如圖32所示。
- (7)寶慶路（介於重慶南路與中華路之間）改成雙向行駛，並設立不平衡車道，往東四車道，往西二車道。（介於重慶南路與懷寧街之間改成西向單行）
- (8)拓寬懷寧街（介於寶慶路與介壽路之間），為二十公尺，劃設五車道。
- (9)長安西路（介於延平北路與塔城街之間），改成雙向行駛，並取銷路邊停車。
- (10)天水路（介於重慶北路與延平北路之間），改成北向單行。
- (11)南京西路（介於重慶北路與塔城街之間）改成西向單行。
- (12)成都路（介於中華路西側與康定路之間）改成雙向行駛，並取消路邊停車，不設公車站牌。

2. 計畫執执行程序

圖31 台北市中心區改善後單行道系統圖



➔ 單行道

改善街道

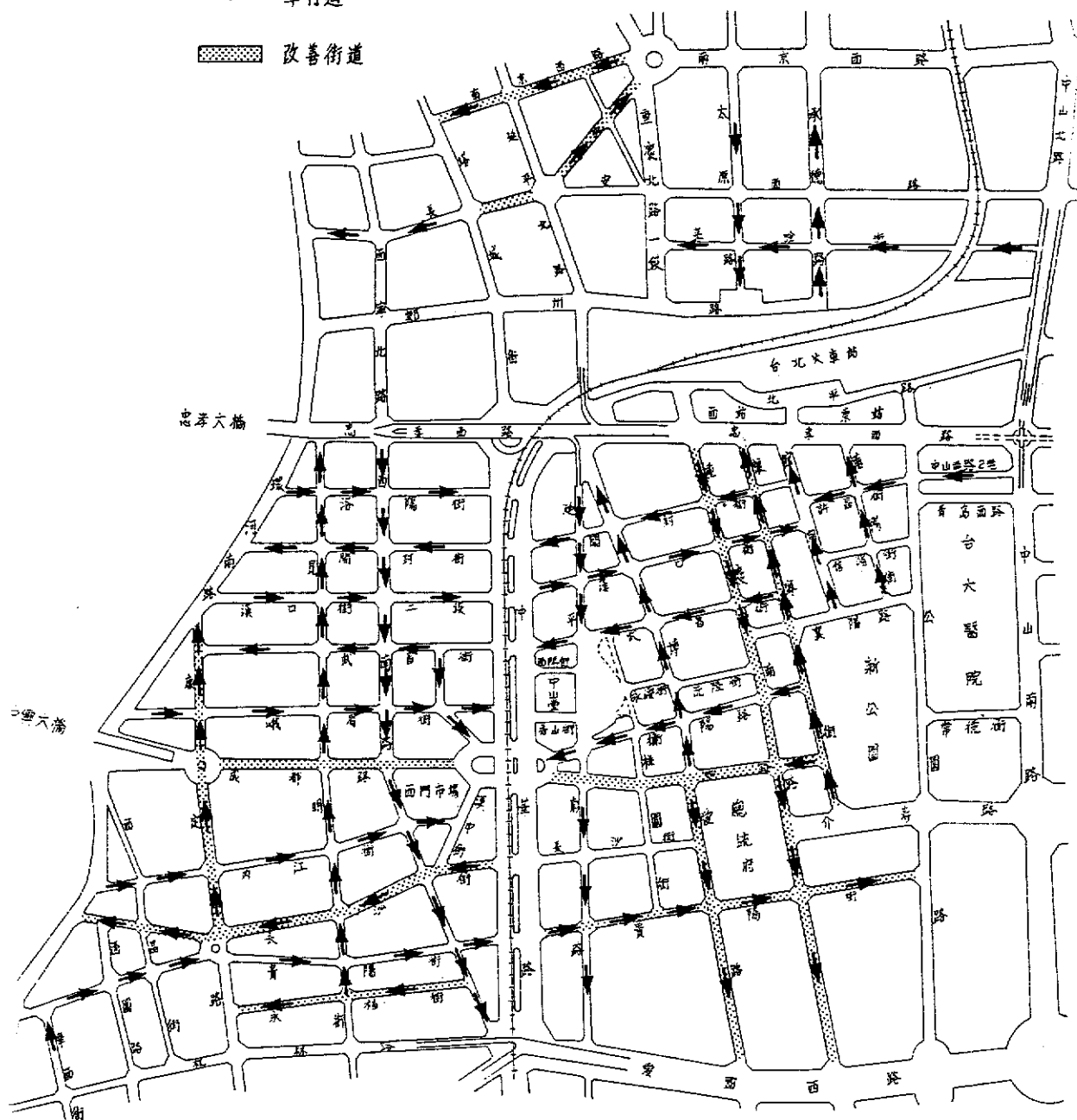
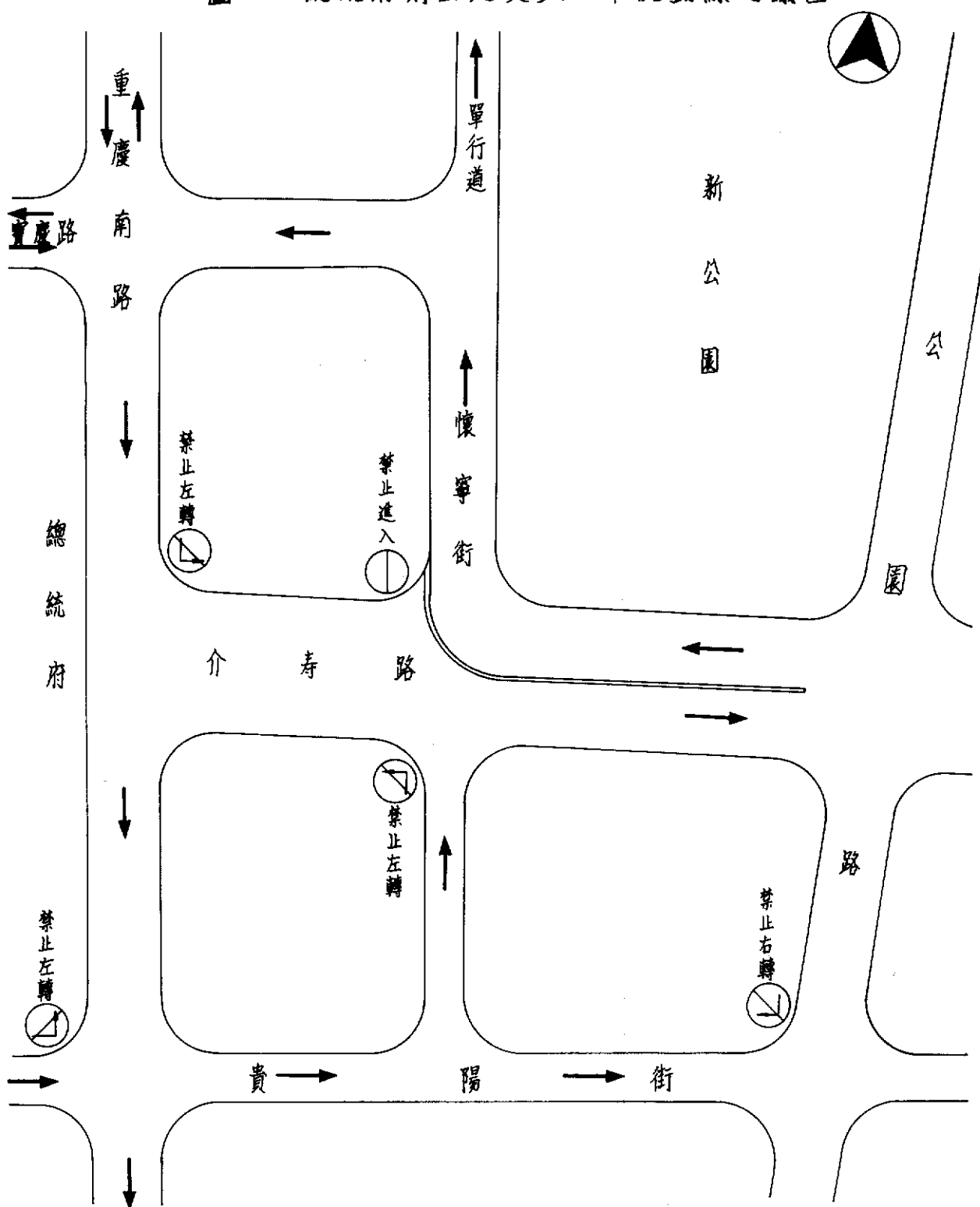
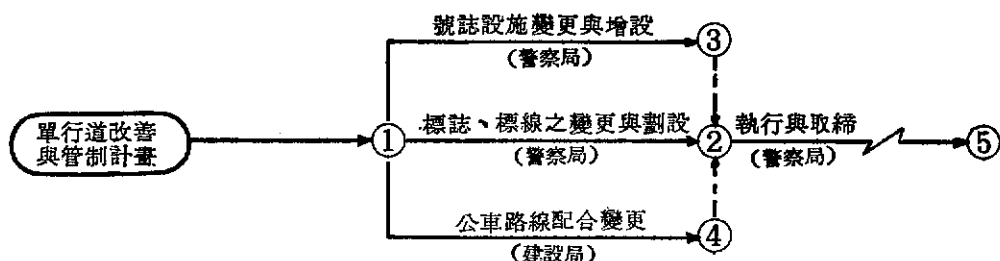


圖 32 總統府前臨近交叉口車流動線建議圖





3 執行細則及配合措施

(1) 宣導：

由警局製作宣傳資料、利用大眾傳播媒介、公告變更單行道管制圖及相關標誌、標線與號誌、公車路線等管制措施。訂定開始實施時間，同時製作單行道系統便圖，發給市民，以便遵循。

(2) 標誌、標線之變更與劃設

由於道路系統之變更，很多標誌、標線都必須配合變更或增設，如路段中單行道標誌的設立，或交叉口禁止進入，禁止轉向等標誌的變更，以及停止線的增設與塗去等；其劃設位置與方式如圖33至圖39。

(3) 號誌設施之變更與增設

單行道之變更，影響號誌設施之變更。如原先雙行改單行時，在交叉口之號誌設施關閉一個方向，並增設行人號誌設施以免發生搶黃燈之現象。又單行道改成雙行道行駛時，必須增設號誌；以及因為車流型態的改變，時相與時制都必須配合整個路網重新設計，可與號誌時制改善計畫配合設計與執行。

(4) 公車路線配合變更

為了配合單行道改變，公車路線必須配合變更，當然公車路線局部的調整必須透過宣導並與站牌的增設或拆除互相配合。至於整體的公車路網變動則必須配合公車路線調整計畫進行。

為配合改善方案單行道系統之管制，將公車路線逐條檢核，由中興橋左轉康定路南下之公車路線共有16條公車路線（包括聯營6條，非聯營10條），一律改行駛成都路進入市中心區。

經由南京西路（介於重慶北路與塔城街之間）及天水路之公車路線一律變更，彙整如表3所示。

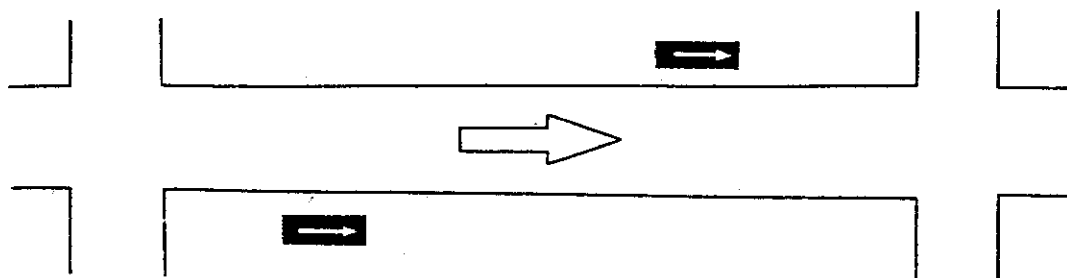


圖 33 單行路段中應設置之單行道標誌

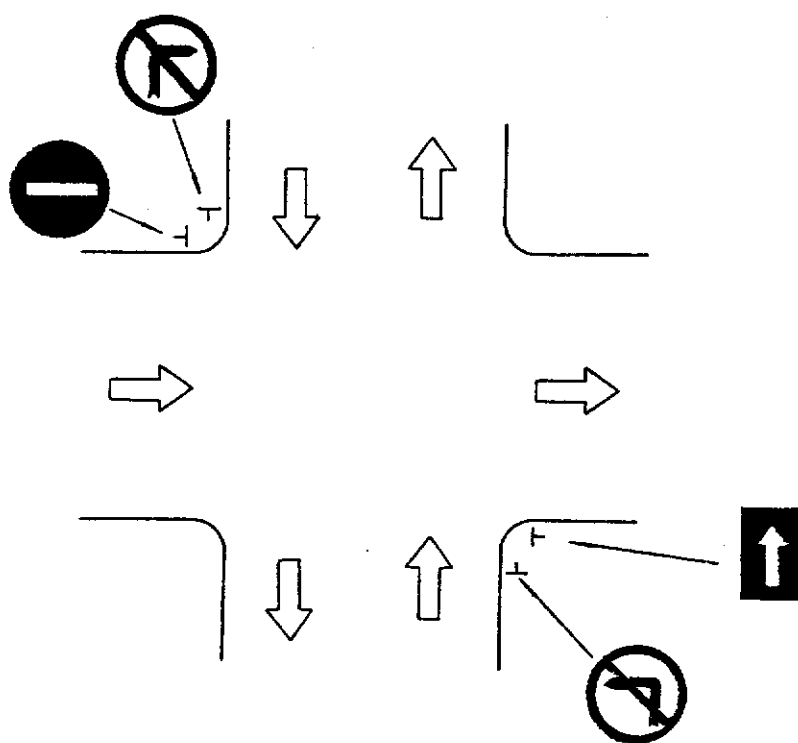


圖 34 單行道與雙行道交叉路口應設置之標誌

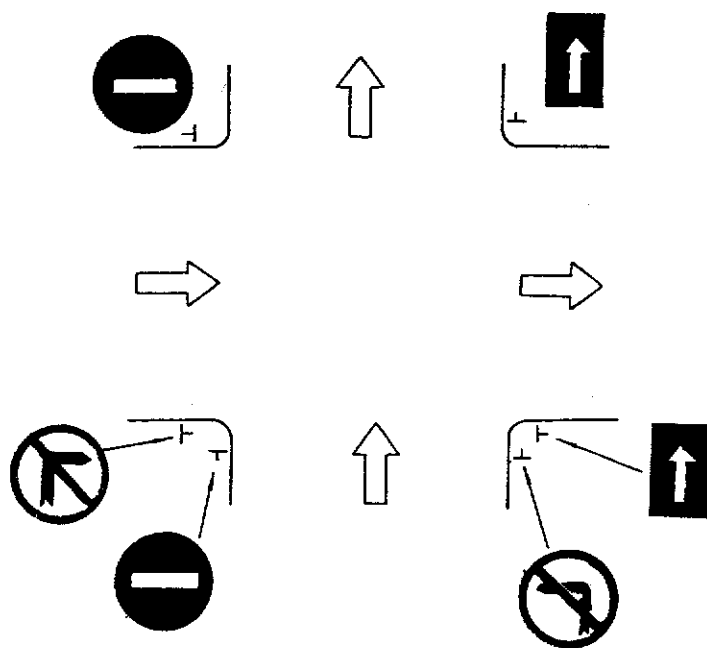


圖 35 單行道與單行道交叉路口應設置之標誌

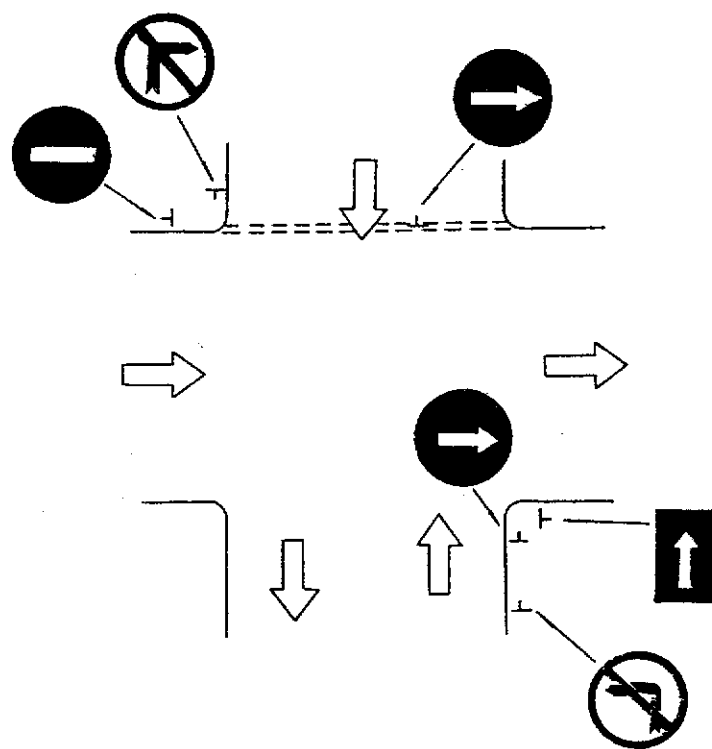


圖 36 三方向單行路口應設置之標誌

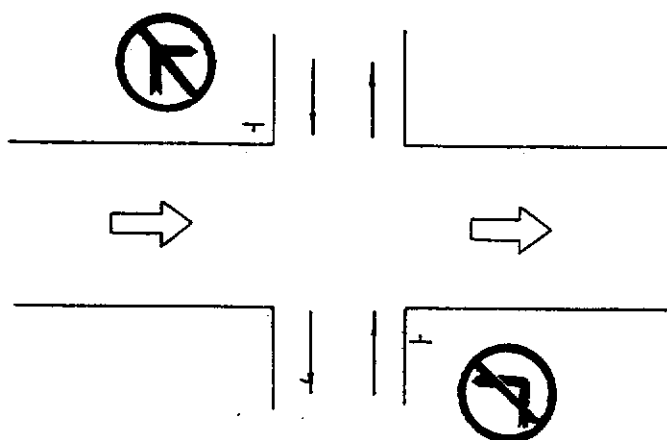


圖 37 巷道與單行道交叉路口應設置之標誌

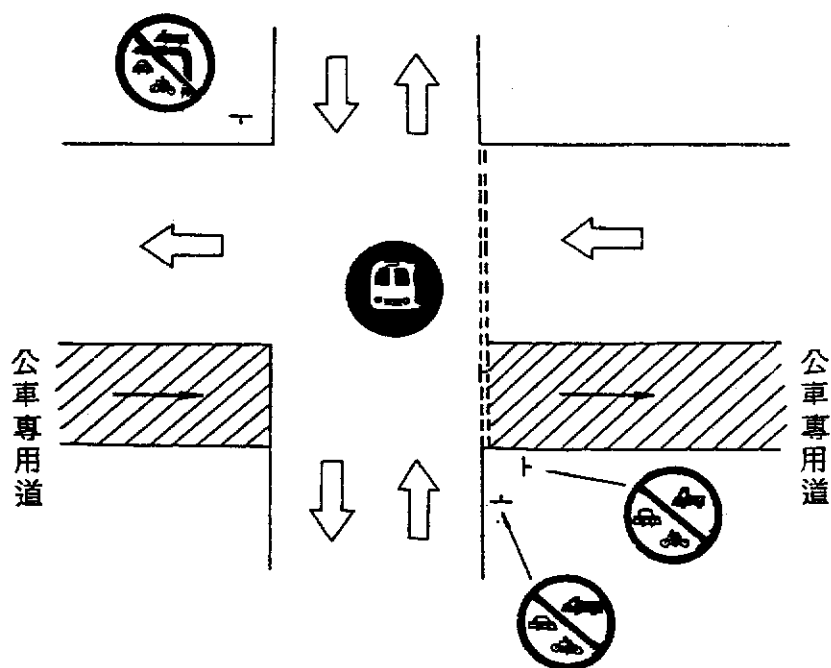
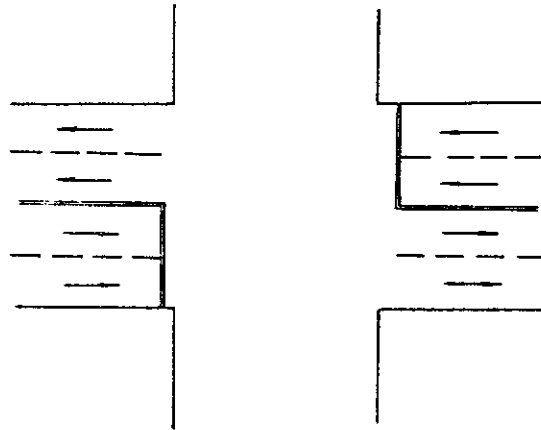
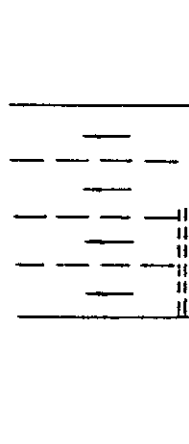


圖 38 附公車專用道路口因設置之標誌



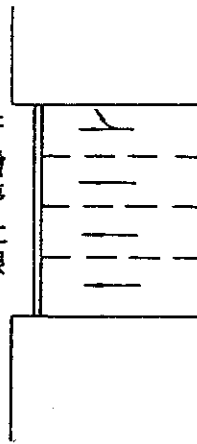
改爲單行道前之標線狀況

指示中線改爲
車道線



塗去
停止線

新增
停止線



指示中線改爲
車道線

改爲單行道後之標線狀況

圖 39 改設單行道標線應作之變更

表 3 配合改善單行道所變更之公車路線表

路 名	路 段 (介於)	方 向	應改道之聯營公車及非聯營公車路線
康 定 路	成都路—長沙街	往 南	232 235 62 11 264 229 三重客運： 陸光—北門 泰山—北門 廻龍—北門 賓商—北門 輔大—北門 樹林—北門 輔大(瓊林)—北門 中港里—北門 指南客運： (3)泰山—指南客，(9)北門—正豐
南京西路	重慶北路—塔城街	往 東	0 左 42 59 210 223 304 三重客運： 五股坑—北門 泰山—北門 觀音山—北門 八里—北門 中港里—北門 指南客運： 指南 2 路 (藍、紅兩線) 指南 3 路 北門—淡海 北門—北新海 北門—石門洞
天 水 路	重慶北路—延平北路	往 北	同南京西路路段之所有公車路線
長 沙 街	中華路—康定路	往 東	201 0 左 臺北客運 (臺北—新店)
貴 陽 街	中華路—公園路	往 西	64 3 209 238 245 239 48 503 欣欣客運 (臺北—石碇)
重慶南路	貴陽街—愛國西路	往 北	238 239
博 愛 路	貴陽街—愛國西路	往 南	0 東

(5)執行與取締

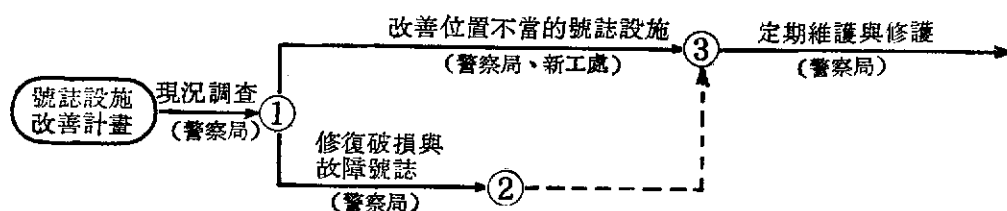
俟整個路網或局部單行道管制完成時，執行與取締必須配合，而且必須嚴格取締，否則會收到反效果。

4.2 號誌設施改善計畫

1.計畫內容

改善區內交叉口設立位置不合理影響道路容量與交通安全的號誌，修復原有之故障及破損的號誌，期間應與單行道改善、行人徒步區、號誌時制改善等計畫作配合變更。（如圖40）

2.計畫執行情序



3.執行細則及配合措施

(1)現況調查：

依照號誌系統改善規劃所擬定之號誌設立準則，對規劃區內所有號誌硬體設施作全面的調查，紀錄所有設立位置不合理，或故障與破損之設施。

(2)①遷移位置不合理的號誌設施。

②修復故障與破舊的號誌。

(3)定期維護與修護，並於執行期間與其他計畫配合。

①配合單行道改善計畫，變更號誌燈頭方向，或號誌桿位置。

②配合行人徒步區計畫，增設行人號誌或變更號誌。

③配合號誌時制、改善計畫、調整號誌間之時差 (offset) 或作線路連接。

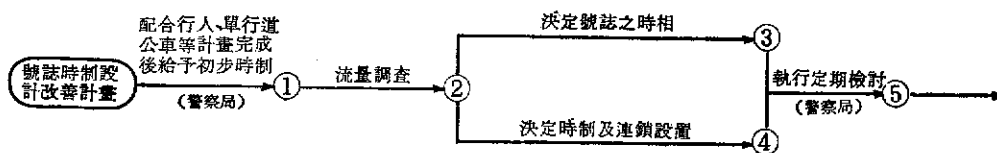
-
- This is a detailed street map of Taipei, Taiwan, showing a grid of streets and various landmarks. The map includes labels for major roads like Zhongshan Road (中山路), Zhongxing Road (中興路), and Xinyi Road (信義路). It also marks several parks (e.g., Sun Yat-sen Memorial Hall, Sun Yat-sen Memorial Park, Sun Yat-sen Memorial Park), government buildings (e.g., National Sun Yat-sen Memorial Hall, National Sun Yat-sen Memorial Hall), and other significant locations (e.g., Sun Yat-sen Memorial Hall, Sun Yat-sen Memorial Hall). The map is oriented with North at the top.

4.3 號誌時制設計改善計畫

1. 計畫內容

本計畫主要在針對區內道路交叉口獨立或連鎖號誌之時制、時相作全面性的檢討，並提出改善建議，由於時制、時相的改善需配合行人徒步區、單行道、公車改善等計畫完成後，再作流量調查，方能執行，故於此僅敘及執行步驟。

2. 計畫執行程序



3. 執行細則及配合措施

(1) 設定初步之時制：

於行人徒步區、單行道管制、公車改善等計畫完成後，先設定初步時制，於改善方案執行前使用。

(2) 流量調查：

於全區內各設有號誌路口，作十六小時流量調查與分析。

(3) 決定號誌之時相，並決定時制及連鎖設置安排。

決定號誌之時相，先以手算或獨立路口號誌程式，如 SOAP 或 POSIT 來計算，然後再以 TRANSYT-7F 程式作整個區域的號誌設計，決定其時制及是否連鎖或獨立。

(4) 執行後，每半年定期檢討修訂。

4.4 計程車招呼站改善計畫

1. 計畫內容（如圖41）

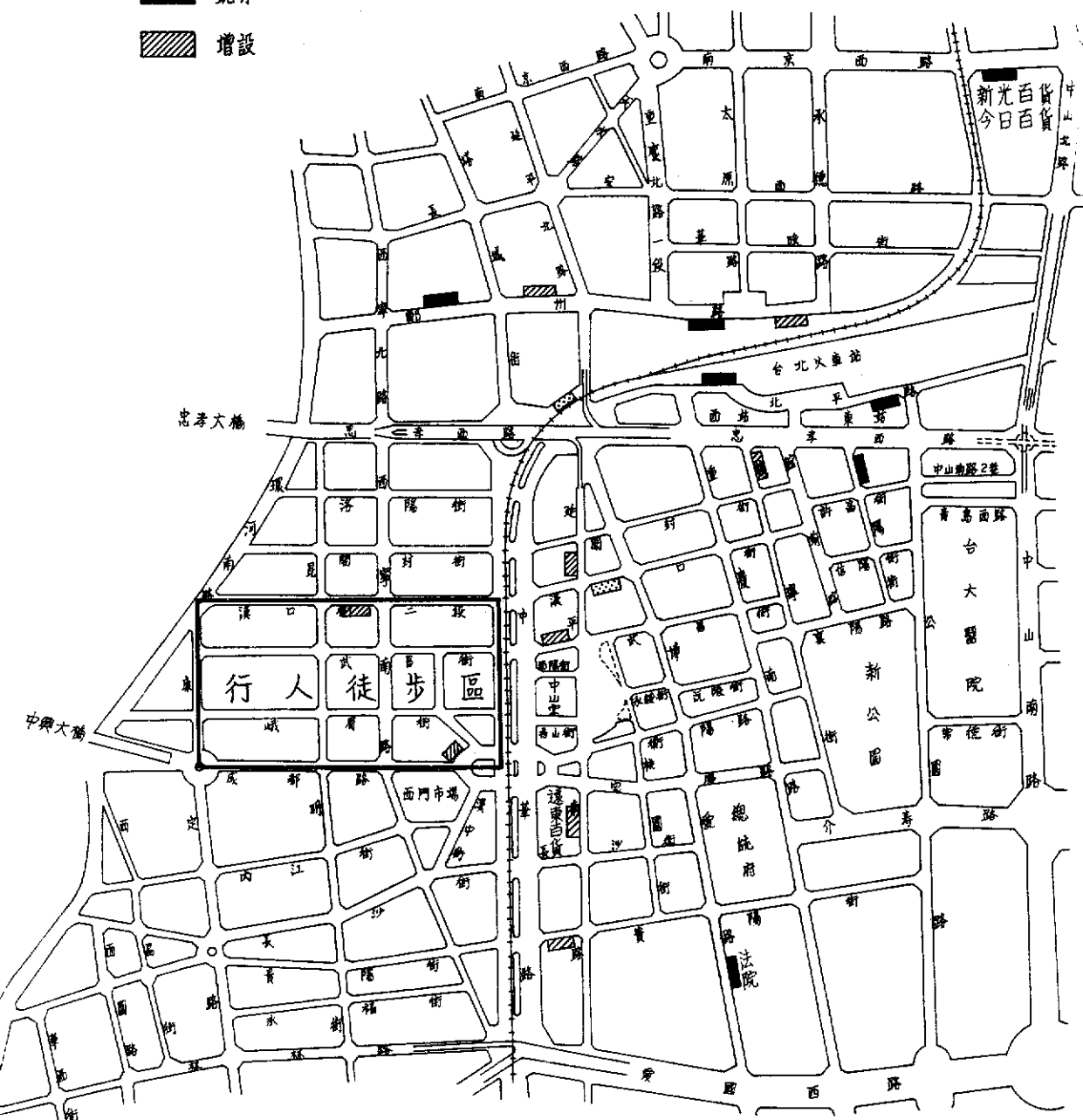
(1) 廢除設置位置不當之計程車招呼站：

① 漢口街（博愛路、延平南路間）

② 北門圓環（延平北路、塔城街間）

圖 41 計程車招呼站分佈建議圖

-  廢除
-  現有
-  增設

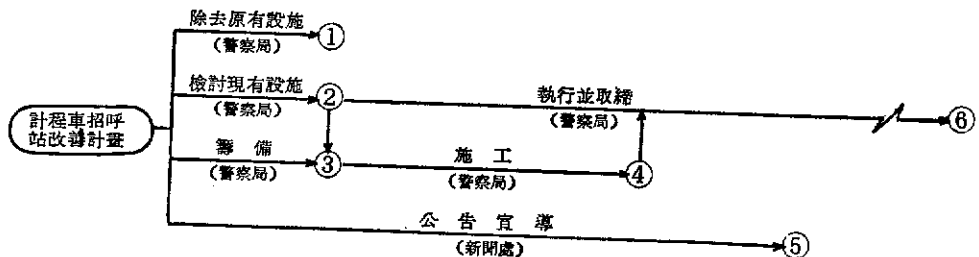


(2)配合行人徒步區、公車專用道等各項改善計畫，增設計程車招呼站：

- ①鄭州路（延平北路、塔城街間）
- ②鄭州路（太原路、承德路間）
- ③懷寧街（忠孝西路、開封街間）
- ④延平南路（開封街、漢口街間）
- ⑤武昌街（延平南路、中華路間）
- ⑥延平南路（寶慶路、長沙街間）
- ⑦貴陽街（延平南路、中華路間）
- ⑧漢口街（昆明街、西寧南路間）
- ⑨西門圓環（漢中街、成都路間）

(3)改善現有之計程車招呼站。

2. 計畫執行程序



3. 執行細則及配合措施

- (1)除去原有設施——將兩處欲廢除之計程車招呼站之站牌標誌及停車位標線清除，以免乘客或計程車仍在此候車或候客。
- (2)檢討現有設施——檢討現有欲保留之計程車招呼站是否合乎標準（如圖42，43），若一切均符合則開始執行並嚴格取締違規；若不合標準則按下列步驟更改計程車招呼站之設施後開始執行並取締。
- (3)籌備增設之計程車招呼站——實地踏勘，了解現況需求及路段長度，決定所要劃設之停車位數及候車空間。
- (4)施工——（擬設置計程車招呼站如圖42，43所示）。

圖 42 計程車招呼站平面配置圖 S=1:200

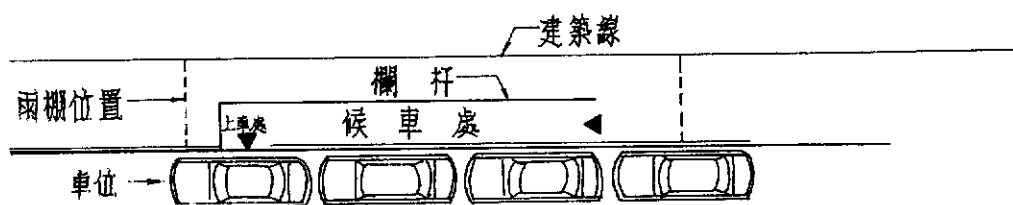
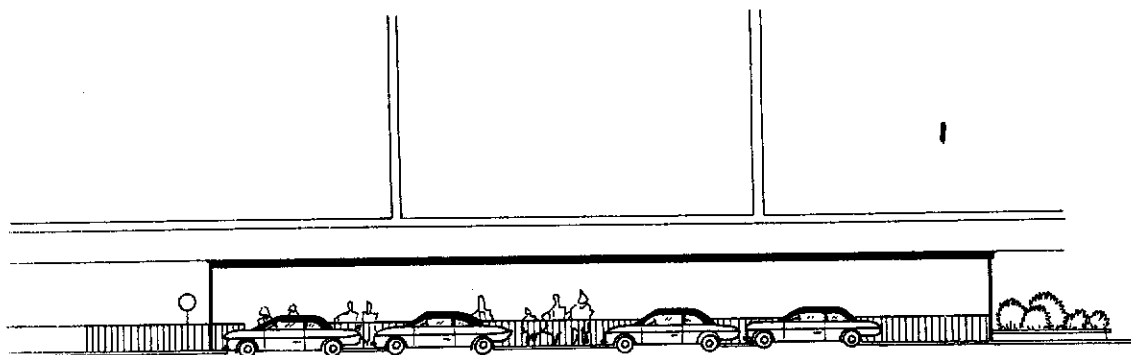


圖 43 計程車招呼站剖面圖



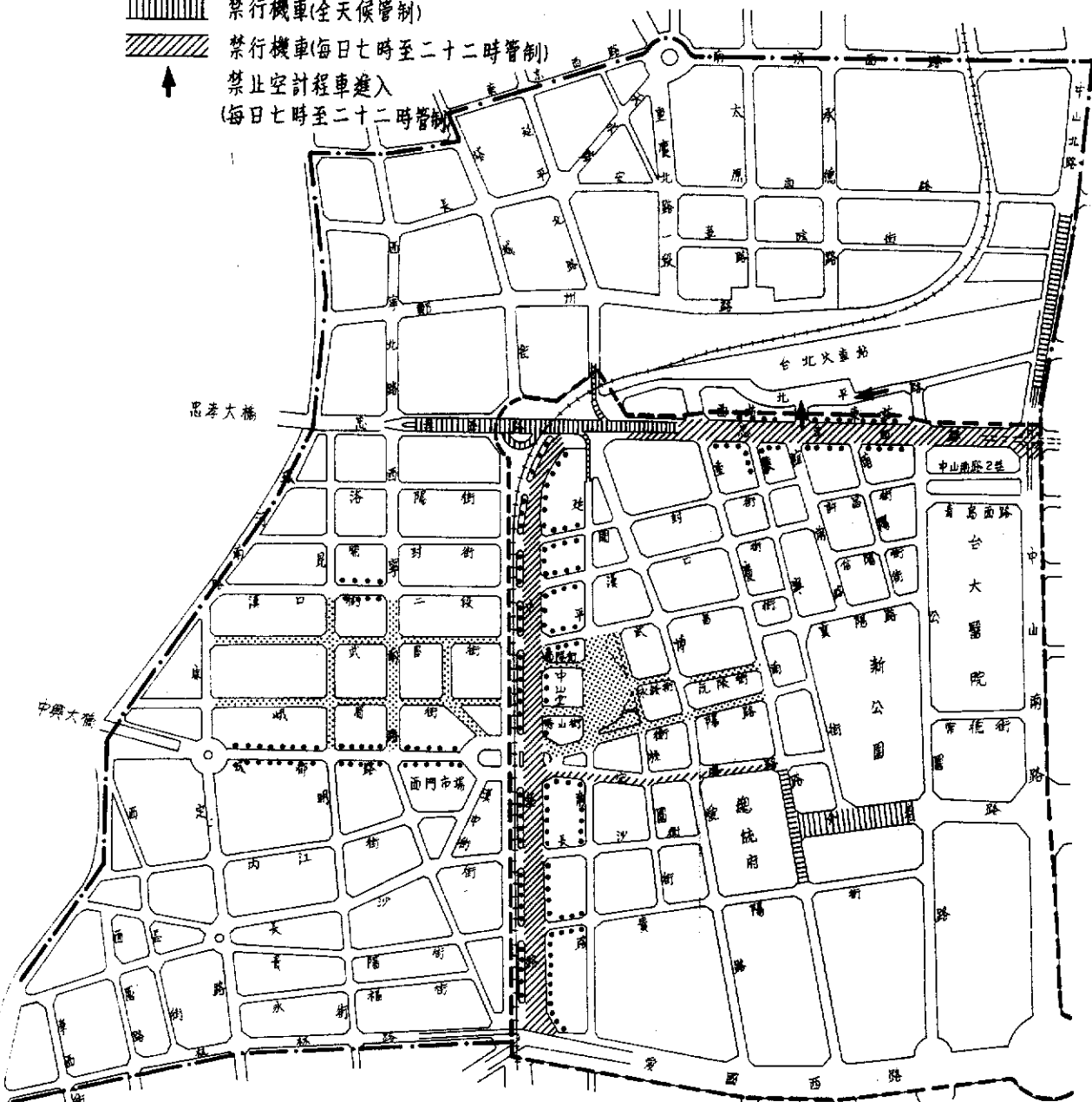
- ①劃設停車位：停車位大小按計程車實際長寬來劃設；劃設之車位若瀕臨路口時，應與路口距離5公尺以上；按實際需求數劃設適當停車位。
- ②設立標誌：設立明顯之計程車招呼站牌，並於附近路段設置禁止臨時暫停標誌標線（參考機動車輛管制）。計程車招呼站站牌應力求簡單，醒目，只要標明「計程車招呼站」字樣及前往方向即可，目前站牌所標示之車位數及「臺北市警局製」等字樣均可省略。
- ③在人行道上加設欄杆及候車處：於停車位及人行道間加設欄杆，以避免行人任意招攬計程車；並設置候車處，用欄杆分隔以便維持秩序，加設雨棚以避免候車乘客受日晒雨淋之苦。
- (5)公告宣導——於計程車招呼站開始施工之同時，就透過大眾傳播工具，告訴民衆及計程車司機設置計程車招呼站之位置及應遵守之規則，並強調將嚴格執行取締違規。
- (6)執行並取締——於計程車招呼站實施後一個月內之尖峰時間安排警力維持秩序並取締違規施以重罰，其餘時間則採不定時巡邏取締。

4.5 機動車輛管制改善計畫

1. 計畫內容

本改善規劃係配合行人徒步區計畫、公車專用道計畫、公車專用街改善計畫、單行道管制計畫及計程車招呼站改善計畫等計畫而擬定機動車輛之管制如下（請見圖44）：

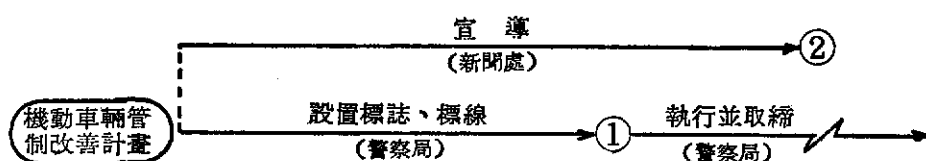
- (1)市中心區全部禁行大貨車（不包含環河南北路及南京西路），忠孝西路以南、愛國西路以北、中山南路以東、中華路以西區域為全天候管制；其餘區域管制時間為每日七時至二十三時。
- (2)配合行人交通改善規劃：於管制時間（見行人交通改善計畫）內，昆明街、西寧南路、衡陽路除了公車以外之機動車輛禁止進入；中山堂廣場、永綏街、沅陵街、武昌街及峨嵋街禁行所有機動車輛。
- (3)配合計程車招呼站及公車專用道之設置，忠孝西路、中華路、成都路及開封街、漢口街、武昌街、寶慶路、貴陽街、延平南路之部份路段，禁止臨時暫停。



- (4)復興橋、北門高架橋、總統府前重慶南路及介壽路維持現況全天禁行機車。
- (5)中華路、忠孝西路、寶慶路南側（中華路、重慶南路間）配合公車專用道，每日七時至二十二時禁行機車。
- (6)臺北火車站前館前路、北平路禁止空計程車進入。

2.計畫執行程序

本項改善計畫中之各項管制，均配合各改善計畫之執行時間而進行。



3.執行細則及配合措施

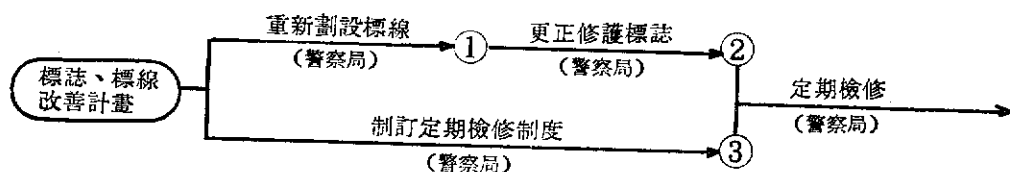
- (1)設置標誌、標線——按照內政部頒「道路交通標誌標線號誌規劃規則」辦理，並定期檢修。
- (2)宣導——可印發機動車輛管制圖，由各加油站免費分發給駕駛人。

4.6 標誌標線改善計畫

1.計畫內容

本計畫係針對踏勘所得之標誌線設置不當之情形（如表 4，表 5）提出改善建議，至於因其他改善計畫之需要而必須變更標誌標線之情況，則應配合各該項計畫同時進行。













2.計畫執行程序



3.執行細則及配合措施

- (1)重新劃設標線——將整個臺北市中心區所有標線重新劃設，一方面更正錯誤的劃設，另一方面則使標線不再模糊不清，劃設原則請參照內政部所頒「道路交通標誌標線號誌規劃規則」。

表4 臺北市中心區標誌設置不當列示表

位 置	問 題		
	設 置 位 置 不 當	破損或標示不明	標 示 錯 誤
中山北路~長安東西路	 不易看見	—	—
中山北路~南京東西路	—	 破了一半	—
承德路~華陰街	—	—	 面向錯誤
環河北街~南京西路	 被施工標誌擋住	—	—
南京西路302巷	 被攤販雨棚擋住	—	—
華亭街~長安西路	 被攤販雨棚擋住	—	—
南京西路155巷口	 被攤販擋住	—	—
南京西路302巷口	 被攤販擋住	—	—
忠孝西路~重慶南路	—	 與號誌易生混淆	—
忠孝西路~臺汽西站出口	—	—	 面向錯誤
開封街~懷寧街	—	 歪倒	 面向錯誤
延平南路~衡陽路	—	—	衡陽路西向進入路口無  且未說明右側為停車場出入口
博愛路~衡陽路	—	—	 面向錯誤
中華路~峨嵋街	—	—	 應為 
康定路~長沙街	  高度不足	—	—
中華路~桂林路	 被樹枝擋住	—	—
中華路~桂林路(橋下)	—	—	 面向錯誤

※註：踏勘時間：民國71年10月18日至29日及11月24日~27日。

表 5 臺北市中心區標線劃設不當列表

地 點	問 題		
	標 示 不 明	標 示 錯 誤	其 他
北門圓環(往延平北路)	行人穿越道只劃了一半	—	—
館前路~開封街	行人穿越道與車道線重疊	—	—
忠孝西路~公園路	停止線、車道線、行人穿越道模糊不清	—	—
忠孝西路(公園路、中山北路)	車道線錯移	—	—
公園路~許昌街	—	車道線寬窄不均，停止線過於接近路口	—
漢口街(延平南路~博愛路)	—	無車道線	—
漢口街(館前路~懷寧街)	—	無車道線	—
衡陽路~博愛路	禁止臨時停車標線，模糊不清	—	—
重慶南路(寶慶路附近)	—	禁止停車標線與停車位同時存在	—
中華路~漢口街	—	內側車道標示↗↑而且紅燈可以左轉，使得左轉車輛無法順利通行	—
武昌街(漢中街口)	—	車道邊緣線彎曲(～)	—
環河北路(鄭州路~忠孝西路)	—	未劃車道線	—
漢中街(內江街附近)	—	未劃分向線	—
康定路~長沙街	禁止臨時暫停標線模糊不清	—	—
西昌街~長沙街	所有標線模糊不清	—	—
西昌街~桂林路	標線模糊不清	無停止線	—
貴陽街~康定路	—	停車位上有電線桿	—
桃源街(貴陽街附近)	—	無中央分向線	—
博愛路(貴陽街南邊)	車道線不明	—	—
延平南路~貴陽街	—	多餘的停止線	—
環河南路~桂林路	標線模糊不清	—	—
康定路(桂林路南側)	—	無車道線	—
昆明街~桂林路	—	—	往北之臨近路口，紅燈允許右轉，但為直行車輛所阻
西園路~桂林路	標線模糊不清	無行人穿越道	—
昆明街~桂林路	—	西側臨近路口停止線過長	—
延平南路(小南門口)	—	無車道線	—

※註：踏勘時間：民國71年10月18~29日及11月24~27日。

(2)更正修護標誌——對於破損之標誌加以整修，設置錯誤之標誌予以更正，標誌之設立請參照內政部所頒「道路交通標誌標線號誌規劃規則」辦理。

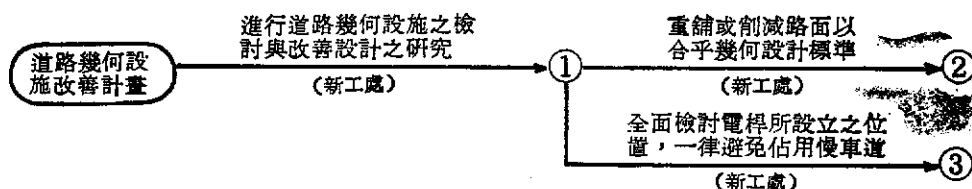
(3)制訂定期檢修制度——成立巡邏小組，定期巡邏市中心區內所有的標誌、標線，一發現破損或錯誤立即檢修更正。

4.7 道路幾何設施改善計畫

1. 計畫內容

本計畫所提之道路幾何設施改善係針對市中心區道路之路拱過高、下水道出口蓋凸出或電桿，號誌桿占用慢車道等項提出改善。(如圖45)

2. 計畫執行程序



3. 執行細則及配合措施

(1)道路幾何設計之檢討與改善設計之研究：

由於市中心區囿於建築物既已形成，以及道路使用面積有限，故現存的道路幾何狀況缺失雖然很多，但某些地方改善並不容易，故必須好好重新檢討，與改善方式之研究，分別就其可行性提出改善。

(2)重舖或削減路面以合乎幾何設計標準：經過全面檢討與研究後，針對可行性之改善切實執行，進行時必須配合必要的交通管制，以及儘量利用夜間進行工程施工，以期影響車流之運作減至最低程度。

在施工時，必須按照設計圖，以合乎幾何設計標準，以增加道路容量，促進車流運作之通暢。

(3)全面檢討電桿（或號誌桿）所設立之位置，一律避免占用慢車道

此步驟可與第二步驟的施工一併進行，本計畫針對臺北市中心區之研究範圍，提出有問題之電桿位置，在執行本步驟時，為避免掛萬漏一，必須重新全面檢討，踏勘電桿或號誌桿之設立位置，以避免占用慢車道，必要時可放入地下。

圖 45 台北市中心區道路幾何設施及號誌設施不良圖

--- 電桿占用慢車道之路段

▨ 慢車道斜度過大之路段

X 電桿或號誌桿占用慢車道之路口

▲ 號誌故障破壞之路口

