



# 專案報告

# 行人優先示範區計畫

道安會報114年第12次會議

工 程 小 組

高雄市政府交通局

1 1 4 年 1 2 月 3 0 日

## 簡報大綱

- 工作階段進度成果
- 高雄追趕策略：低成本、高可靠、大量推廣
- 基礎設施推廣的標準化與分工（以減速平台為例）
- 左轉車道及街角路型改造的推動

# 一、工作階段進度成果

工 程 小 組

## 一、工作階段進度成果

### 1.1 高雄道路及標線改造的初步成效

關鍵作為：透過標線型人行道、行人穿越線退縮、路口視距與衝突點改善等標線改造工程



# 一、工作階段進度成果

## 1.2 去年國土署及交通部列管82處易肇事路口改善

工程小組通力合作，改善道路車流安全及順暢

- 明誠路、德民路、中山凱旋、中華興中、民權青年、五福圓環
- 左轉車道、庇護島、欄杆



5

# 一、工作階段進度成果

## 1.3 高雄標線改造的初步成效

榮獲《天下雜誌》2025社會進步組首獎：標線創新、人行有感



6

## 二、高雄交通改善工程策略： 低成本、高可靠、大量推廣

工 程 小 組

### 二、高雄策略：低成本、高可靠、大量推廣

#### 2.1借鏡國際：芬蘭赫爾辛基的零死亡啟示

##### ✓ 赫爾辛基成功關鍵策略

##### ➤ 城市減速策略

- 推動全市速限30公里/小時
- 搭配窄車道設計、圓環、減速丘等街道工程，強迫駕駛減速

##### ➤ 嚴格執法保障

- 執行高額累進罰款（曾出現413萬新台幣超速罰單）
- 駕照考試嚴格

##### ➤ 啟示與差距

- 在於工程設計（低速環境）與法律執行（高額罰則）的雙重到位



## 二、高雄策略：低成本、高可靠、大量推廣

### 2.2 核心理念：以環境改造，形塑駕駛行為

- 逐步強化執法力度
- 實體設施改造，讓道路環境迫使駕駛自動降速

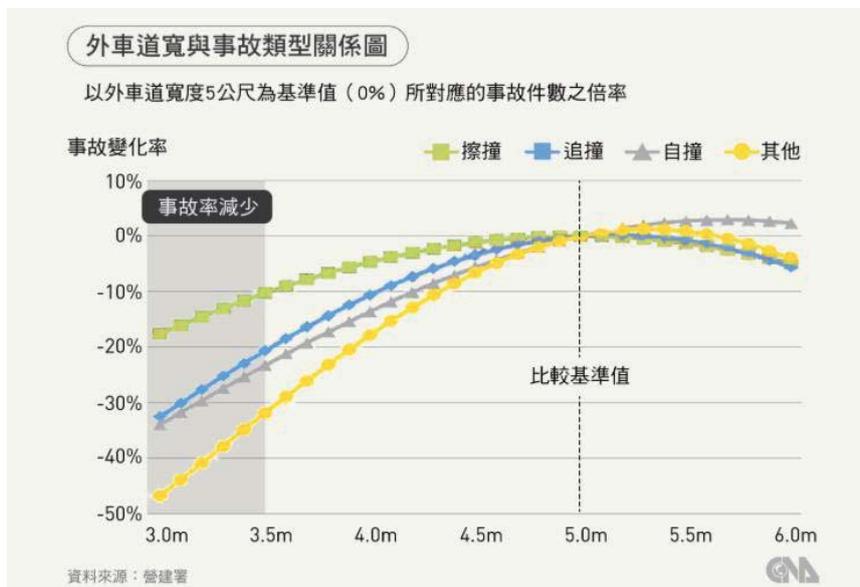


9

## 二、高雄策略：低成本、高可靠、大量推廣

### 2.2 核心理念：以環境改造，形塑駕駛行為

- 透過物理限制，改變駕駛行為與觀念



以營建署研究數據為例，透過車道縮減、事故率下降研究，以外車道寬5公尺當基準，車道寬縮減至3公尺時，追撞事故率可減少30%以上

10

## 二、高雄策略：低成本、高可靠、大量推廣

### 2.2 具體改造設施與設計哲學

設施類型	設計目的與效果
高齡友善社區設施	設置減速平台、車道限縮、路段中實體行人庇護島，透過物理干預行駛路徑，促使車輛「自動降速」，落實低速慢行
實體庇護島	提供行人安全等待空間，降低路口風險
街角路型改造	縮小轉彎半徑，限制行車轉彎軌跡，杜絕「切西瓜」
左轉專用車道	削切實體分隔島設置，以降低交織衝突，提高行車秩序

11

## 二、高雄策略：低成本、高可靠、大量推廣

### 2.2 具體改造設施與設計哲學

#### ➤ 高齡友善社區設施

- 鳳山區國隆路-設計圖(含車道瘦身、減速平台)



12

## 二、高雄策略：低成本、高可靠、大量推廣

### 2.2 具體改造設施與設計哲學

#### ➤ 高齡友善社區設施

- 鳳山區國隆路-已改善標線



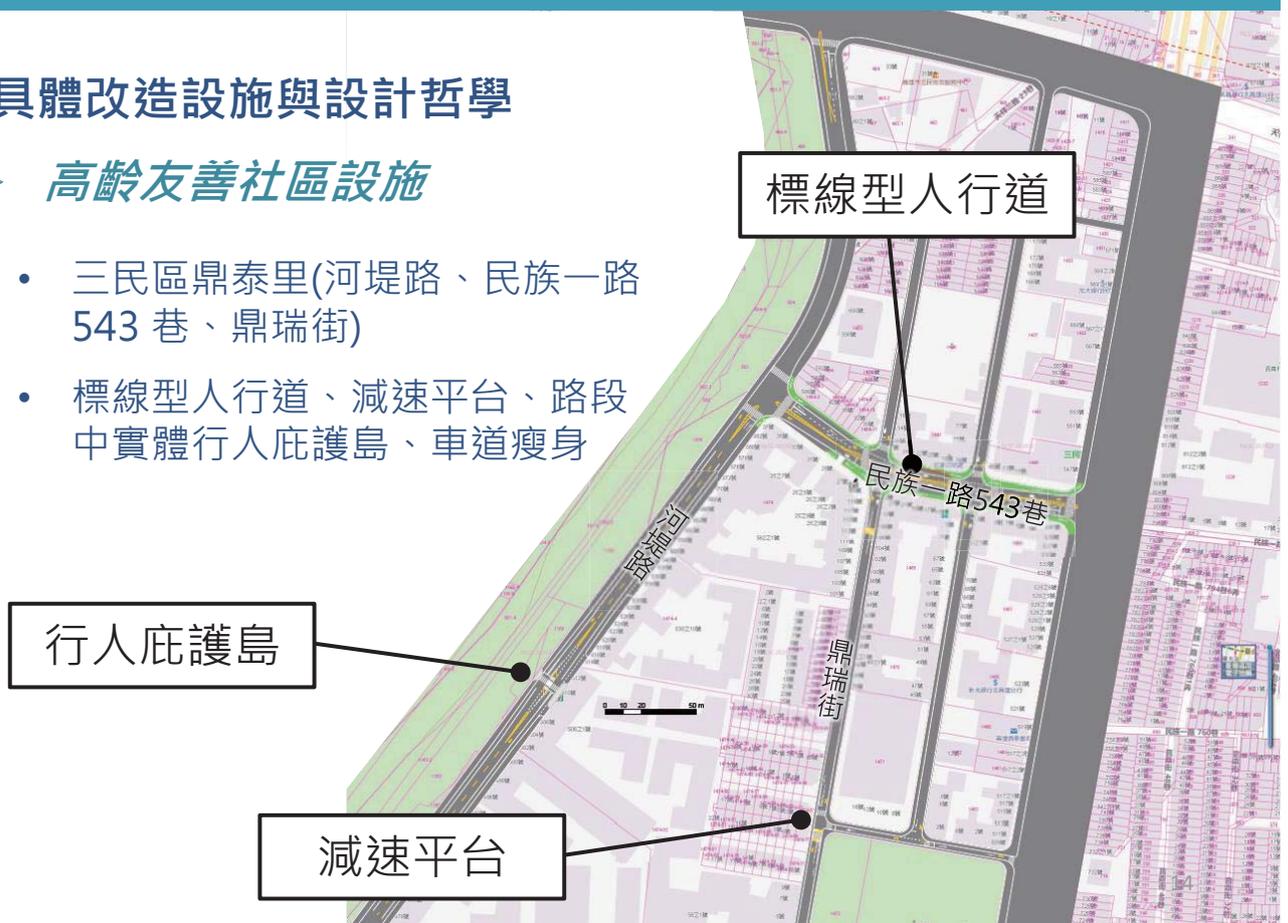
13

## 二、高雄追趕策略：低成本、高可靠、大量推廣

### 2.2 具體改造設施與設計哲學

#### ➤ 高齡友善社區設施

- 三民區鼎泰里(河堤路、民族一路543巷、鼎瑞街)
- 標線型人行道、減速平台、路段中實體行人庇護島、車道瘦身



## 二、高雄策略：低成本、高可靠、大量推廣

### 2.2 具體改造設施與設計哲學

#### ➤ 高齡友善社區設施

- 三民區鼎泰里民族一路543 巷



15

## 二、高雄策略：低成本、高可靠、大量推廣

### 2.2 具體改造設施與設計哲學

#### ➤ 高齡友善社區設施

- 三民區鼎泰里河堤路



16

## 二、高雄策略：低成本、高可靠、大量推廣

### 2.2 具體改造設施與設計哲學

#### ➤ 實體庇護島

- 三民區鼎泰里河堤路



17

## 二、高雄策略：低成本、高可靠、大量推廣

### 2.2 具體改造設施與設計哲學

#### ➤ 高齡友善社區設施

- 前鎮區復國里-設計圖(含車道瘦身、標線型人行道、減速平台)



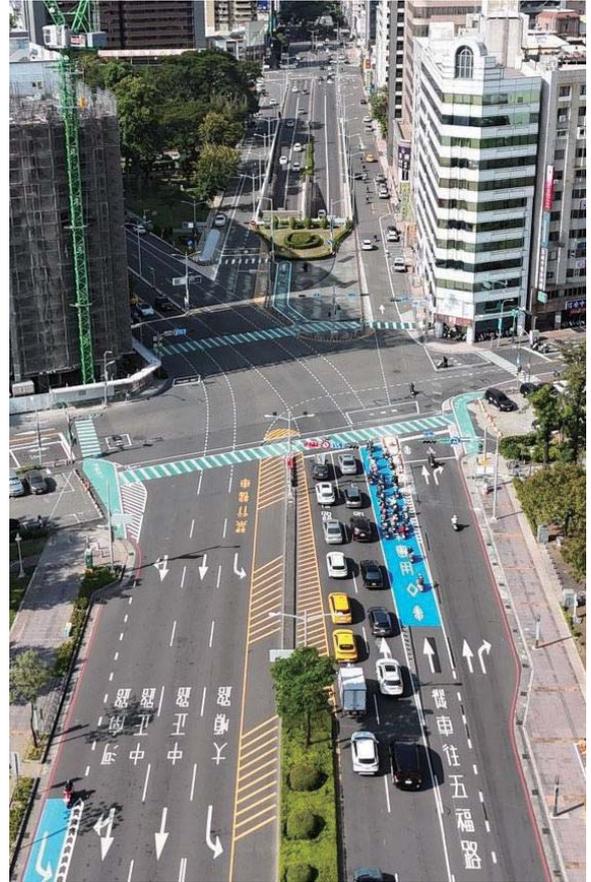
18

## 二、高雄策略：低成本、高可靠、大量推廣

### 2.2 具體改造設施與設計哲學

#### ➤ 實體庇護島

- 苓雅區中正二路與五福一路口
- 改善行人、行車動線交織



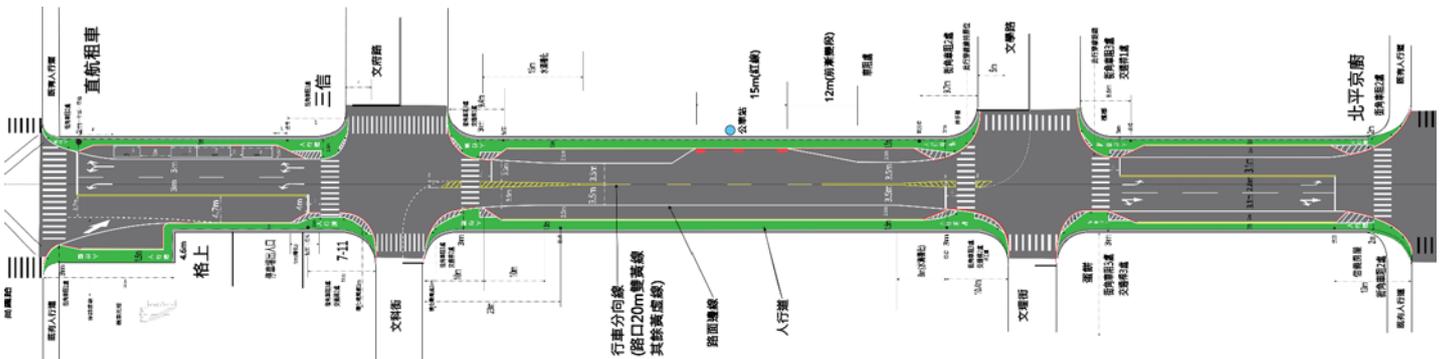
19

## 二、高雄策略：低成本、高可靠、大量推廣

### 2.2 具體改造設施與設計哲學

#### ➤ 街角路型改造

- 左營區重信路



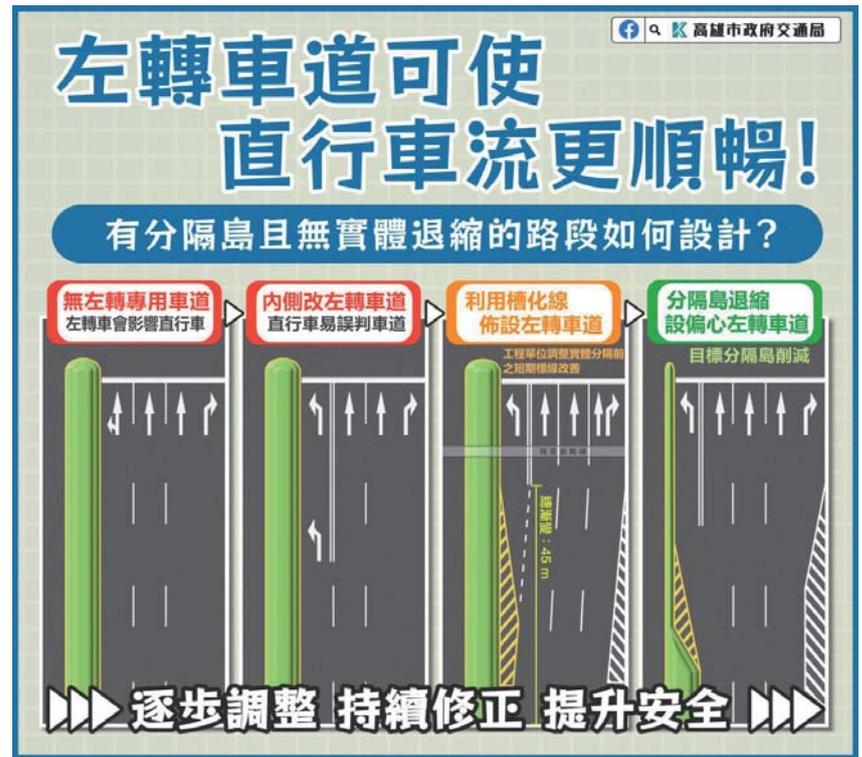
20

## 二、高雄策略：低成本、高可靠、大量推廣

### 2.2 具體改造設施與設計哲學

#### ➤ 左轉專用車道

削切實體分隔島設置，在市區建置合理的庇護島或專用道，皆須經過審慎的車輛轉彎軌跡套繪，確保設施的合理性與高效性。



21

## 二、高雄策略：低成本、高可靠、大量推廣

### 2.2 具體改造設施與設計哲學

#### ➤ 左轉專用車道

- 三民區九如一路與大昌二路

削切實體分隔島，在市區建置合理的行人庇護島及左轉專用道。



22

# 三、基礎設施推廣的標準化與分工（以減速平台為例）

工 程 小 組

## 三、基礎設施推廣的標準化與分工（以減速平台為例）

### 3.1減速平台（AC型）標準化準則

- 必要性：大量推廣必須標準化。
- 成功模式：採AC型減速平台，其斜率及尺寸皆須符合國家規範。
- 效果：確保設施品質，使其能深入社區，成功營造慢行道路環境。

## 三、基礎設施推廣的標準化與分工（以減速平台為例）

### 3.1減速平台（AC型）標準化準則

- 鳳山區國隆路-減速平台施工(114.12.20)



25

## 三、基礎設施推廣的標準化與分工（以減速平台為例）

### 3.2跨機關協作與資源整合

- 為確保設施推廣效率最大化，建議依專業分工，並整合市府資源

局處單位	專業分工
交通局	<ul style="list-style-type: none"><li>規劃/設計/施做/維護 交通標誌、標線</li><li>依交通專業負責路型規劃與管制設施</li></ul>
工務局	<ul style="list-style-type: none"><li>AC施作（市區道路）</li><li>市區主要道路工程施作與維護</li></ul>
區公所	<ul style="list-style-type: none"><li>AC施作（6米以下道路）</li><li>深入社區巷道道路工程施作與維護</li></ul>
地政局	<ul style="list-style-type: none"><li>AC施作（農路）</li><li>農路道路工程施作與維護</li></ul>

26

# 四、左轉車道及街角路型改造的推動

工 程 小 組

## 四、左轉車道及街角路型改造的推動

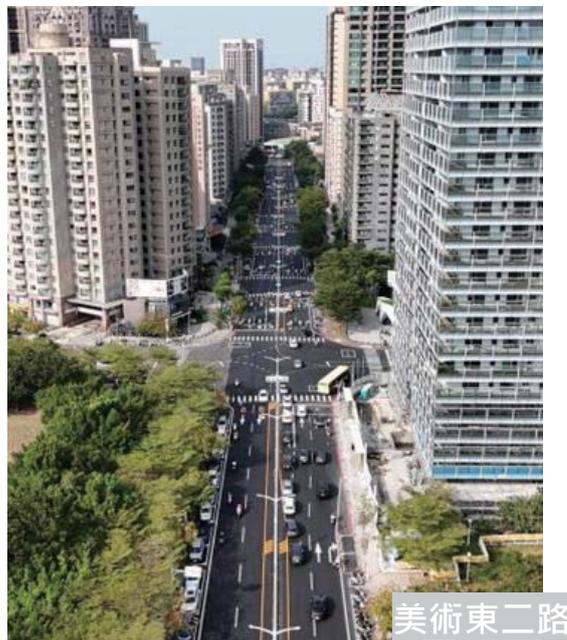
### 4.1 專案推動與法規依循

- 現況：交通局已申請國土署同意補助，進行左轉車道及街角路型改造。
- 後續建議：依循市區道路自治條例分工，讓各局處發揮專業最高效率。

## 四、左轉車道及街角路型改造的推動

### 4.2 局處合力，打造安全宜居環境

- 透過工程專業分工，使高雄道路環境更安全可靠



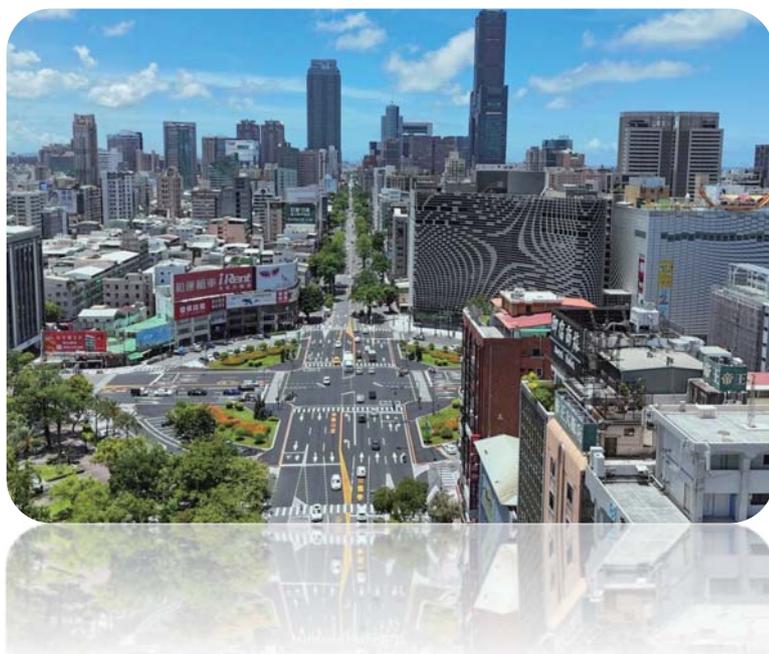
交通局與工務局聯手道路重鋪標線同步升級，改善「直行卡卡」與「行穿線退縮降低視線死角」

29

## 四、左轉車道及街角路型改造的推動

### 4.2 局處合力，打造安全宜居環境

- 目標：透過工程專業分工，使高雄道路環境更安全可靠。
- 願景：徹底改造高雄交通文化，讓高雄成為安心的宜居城市。



30

**簡報完畢**

**恭請指導**

**工 程 小 組**