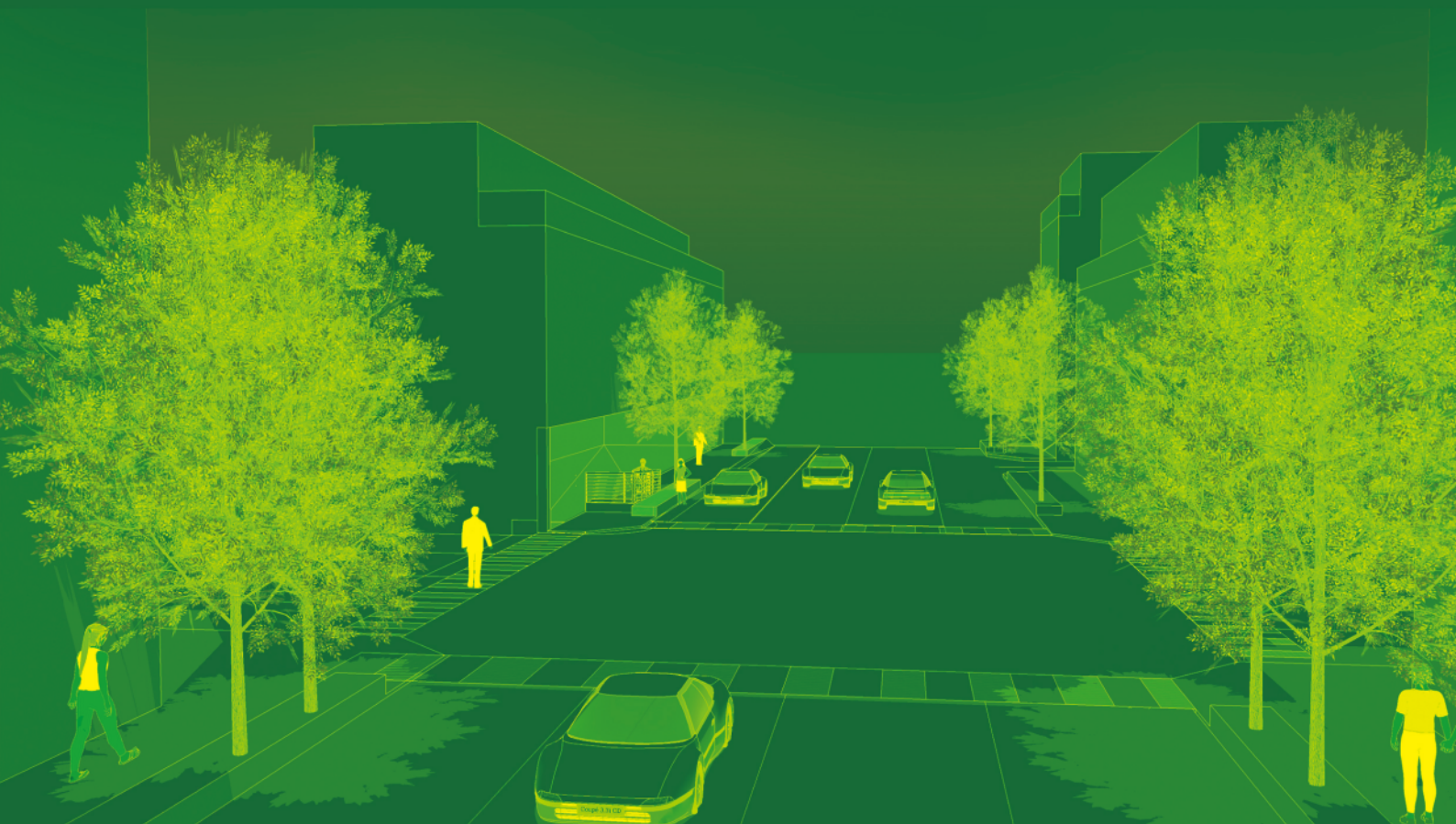


市區道路行人環境通用設計理念推動手冊



UNIVERSAL DESIGN GUIDELINES FOR URBAN
ROAD DEVELOPMENT IN TAIWAN

主辦單位：內政部營建署

執行單位：中原大學

說明會用版本



目錄

■ 壹、前言

一、簡介.....	1-1
二、完全街道.....	1-1
(一) 完全街道的理念.....	1-2
(二) 完全街道的目標.....	1-2
三、通用設計.....	1-5
(一) 通用設計的定義.....	1-5
(二) 通用設計的七個原則.....	1-6
四、通用設計應用於道路設計的思維.....	1-6
(一) 街道通用設計內涵.....	1-8
五、以「通用設計」與「完全街道」概念提出 新的街道設計四大目標.....	1-9
(一) 更周全的道路分級.....	1-9
(二) 更人本的行車速率設計.....	1-9
(三) 更公平合理的道路斷面.....	1-10
(四) 更安全的行人穿越.....	1-10

■貳、市區道路斷面配置

- 一、市區道路斷面規劃原則.....2-1
- 二、確認道路功能分類後評估人車優先等級.....2-2
- 三、道路功能分類評估人車優先等級.....2-5
- 四、由人車優先等級選擇適當道路斷面.....2-9
 - (一) 道路形式與斷面.....2-10
 - (二) 確定人行道空間尺寸.....2-13

■參、市區道路通用設計建議事項

- 一、道路斷面設計.....3-1
 - (一) 人行道.....3-2
 - (二) 無障礙設施.....3-5
 - (三) 公共設施帶、路邊停車帶整合.....3-8
 - (四) 行人穿越道路設施.....3-13
- 二、路口設計.....3-14
 - (一) 路口各街角人行空間.....3-16

目錄

圖目錄

圖1-1 日本街道設計實景.....	1-1
圖1-2 行人穿越道示意圖.....	1-3
圖1-3 街道傢俱之應用示意圖.....	1-3
圖1-4 有效率的運輸網路示意圖.....	1-3
圖1-5 具有永續性的街道示意圖.....	1-3
圖1-6 自行車道示意圖.....	1-4
圖1-7 有吸引力的街道示意圖.....	1-4
圖1-8 經濟繁榮的街道示意圖.....	1-4
圖1-9 彰顯文化的街道示意圖.....	1-4
圖1-10 通用設計定義的使用者示意圖.....	1-5
圖1-11 通用設計7原則.....	1-6
圖1-12 通用設計與完全街道的交集.....	1-7
圖1-13 人本環境的思維變化示意圖.....	1-7
圖1-14 市區道路通用設計定義的使用者示意圖.....	1-9
圖1-15 街道斷面差異示意圖.....	1-10
圖2-1 道路層級與斷面綜合分級三層次.....	2-2
圖2-2 新市鎮或開發區道路功能套疊圖.....	2-3
圖2-3 既有建成市區道路功能套疊圖.....	2-4
圖2-4 人車優先等級的評估示意圖.....	2-5
圖2-5 「A-1」「B-1」「A-2」「B-2」路段平面配置圖.....	2-10
圖2-6 40M 道路的「A-1」「B-1」「A-2」「B-2」路段斷面配置圖.....	2-10
圖2-7 20M 道路的「A-1」「B-1」「C-1」「A-2」「B-2」「C-2」路段斷面配置圖....	2-11
.....	2-11
圖2-8 12M 道路的「A-1」「B-1」「C-1」「A-2」「B-2」「C-2」路段斷面配置圖....	2-11
.....	2-11
圖2-9 36至40M道路的「A-3」「B-3」路段平面配置圖.....	2-12
圖2-10 25至30M 道路的「A-3」「B-3」路段斷面配置圖	2-12
圖2-11 服務水準級別與人口密度示意圖.....	2-13

圖3-1 道路斷面示意圖.....	3-1
圖3-2 各使用者所需淨寬示意圖.....	3-2
圖3-3 人行道淨高示意圖.....	3-2
圖3-4 連續設置且平順銜接的人行道實景.....	3-3
圖3-5 鋪面勾縫示意圖.....	3-3
圖3-6 平整鋪面.....	3-3
圖3-7 騎樓與人行道無高差示意圖.....	3-4
圖3-8 階梯處理平面示意圖（左）及照片（右）.....	3-4
圖3-9 無障礙通路設置防護緣（左）與安全護欄（右）示意圖.....	3-5
圖3-10 排水溝進水隔柵或隔板示意圖.....	3-5
圖3-11 路緣斜坡設計圖例（路段）平面圖（上）、斷面圖（下）.....	3-6
圖3-12 路緣斜坡設計圖例（轉角）.....	3-6
圖3-13 無障礙坡道斷面（上）與平面（下）示意圖.....	3-7
圖3-14 公共設施帶示意圖.....	3-8
圖3-15 樹柵設置示意圖.....	3-9
圖3-16 路邊停車帶與公共設施帶的整合平面圖（左）及照片（右）.....	3-10
圖3-17 倒U型自行車停車架平面配置圖（左）即是意圖（右）.....	3-11
圖3-18 路邊停車斷面配置示意圖.....	3-11
圖3-19 道路配置圖（上）與斷面圖（下）.....	3-12
圖3-20 行人穿越道實景.....	3-13
圖3-21 路口環境各樣式示意圖.....	3-15
圖3-22 典型的路口行人穿越道照明設計.....	3-18
圖3-23 新的路口行人穿越道照明設計.....	3-18
圖3-24 X型交叉路口改善示意圖.....	3-19
圖3-25 五線道改善示意圖.....	3-19
圖3-26 Y型與T型交會路口改善示意圖.....	3-19
圖3-27 圓環接棋盤格路口改善示意圖.....	3-19
圖3-28 機車等待區平面配置圖.....	3-20

目錄

表目錄

表2-1 主要道路優先路段分類表.....	2-6
表2-2 次要道路優先路段分類表.....	2-7
表2-3 服務道路優先路段分類表.....	2-8
表2-4 街道類型表.....	2-9
表2-5 台灣地區各服務水準級別與平均占有面積和流率數據一覽表.....	2-22
表2-6 人行道建議尺寸表.....	2-23
表2-7 人行道尺寸統計表.....	2-24
表3-1 路緣斜坡坡度.....	3-6
表3-2 無障礙坡道長度限制.....	3-7
表3-3 人行道照度表.....	3-17

壹、前言

「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。」

“If you plan cities for cars and traffic, you get cars and traffic. If you plan for people and places, you get people and places.” (Fred Kent)

「若是我們能夠設計出很棒的街道，成為建立社區的場所，吸引各樣的人，那麼，我們將直接成功的設計了大約1/3的城市，同時，將對城市的其餘部分有巨大的影響。」

“If we can develop and design streets so that they are wonderful, fulfilling places to be - community-building places, attractive for all people - then we will have successfully designed about one-third of the city directly and will have had an immense impact on the rest.” (Allan Jacobs)

一、簡介

都市街道，除了提供交通運輸的功能之外，同時也擔負著維繫都市公共機能的重要責任，因為她在都市公共空間的面積，佔有相當高的比率。因此，街道的通用設計，應該以能夠營造出讓各種使用者，能夠安全共用、公平共享為目標。

為符合通用設計之中心訴求，本手冊將一改以往臺灣市區道路設計，以機動車輛的行為與效率為主要考量的思維，提出能同時平衡效率與安全的市區道路通用設計原則，並且照顧到所有道路使用者。

二、完全街道

目前都市街道設計的世界潮流，就是不再將街道視為僅提供車輛快速通過的通道。其核心觀點是必須同時關照到街道兩旁所發生的各樣人、事、物。這個趨勢代表的是：「完全街道（Complete Streets）」。



圖1-1 日本街道設計實景

(一) 完全街道的理念

完全街道是一種交通策略和設計手法，在規劃設計、營運管理與維護上，促使街道能夠滿足不同年齡使用者，無論採用任何移動方式，都能夠在旅行過程中享受安全、方便與舒適。完全街道必須使步行、自行車、駕駛車輛和使用公共運輸工具，以及貨物的運輸都能夠有安全的旅程。

「推動完全街道的計畫，同時給了行人、自行車和其他使用者更多的空間。」

''' Complete streets' program gives more room for pedestrians, cyclists''

USA Today. Retrieved 2008-08-23.

Ritter, John (2007-07-29)

完全街道的落實，能夠提升街道的安全、健康、經濟活絡與環境的優質。完全街道也將提升所有使用者安全穿越通行而不單只是車輛。她也提供了有關生活街道、安全共享街區、寧靜生活區等相關的效益。

(二) 完全街道的目標

完全街道的目標，在於改變既有街道使用者的優先等級，在逐步統合行人、自行車、大眾運輸乘客需求的同時，也照顧到車輛駕駛的需求。

為調整臺灣的路權優先等級，能更符合通用設計理念，使道路空間更重視行人的安全與活動，讓行人、自行車、大眾運輸、自小客車、機車皆能在友善、安全的環境下運行，進而提出以下八點關鍵的執行目標：

- 1．安全。
- 2．土地使用概況。
- 3．效率。
- 4．永續性。
- 5．公眾健康。
- 6．公眾的享受度。
- 7．經濟發展與觀光。
- 8．文化與形象。



圖1-2 行人穿越道示意圖

1．安全

完全街道將對所有使用者創造安全的環境，特別是對行人中的兒童、年長者與行動不便者有更多關注。

- (1) 目標設定在控制車速、行人穿越車道，以及給予弱勢用路人優先權，以減少車輛、自行車與行人之間的衝突。
- (2) 應用通用設計準則。



圖1-3 街道傢俱之應用示意圖

2．土地使用概況

街道設計過程應密切反映其周邊之土地使用，及其所衍生的交通需求，以包容鄰近社區的特殊需求。

- (1) 街道周邊的土地使用決定了沿街活動的類型，並且將直接影響行人空間的設計。
- (2) 完全街道設計將透過使用街道傢俱、景觀設計、公共藝術與指標強化，以塑造街道的場所感，反映周邊鄰里的特質。



圖1-4 有效率的運輸網路示意圖

3．效率

完全街道的設計，將促成各種方式的運輸都更有效率。

- (1) 透過投資在大眾運輸、自行車與步行的運輸網路將造成整體運輸量的提升。
- (2) 透過引入細膩的街道網絡，以提供更短的行車距離與更多路徑選擇，街廓之間的串聯性將會提高。
- (3) 增加道路中的行人穿越設施，減少行人的步行距離，並降低行人違規穿越道路的慾望。



圖1-5 具有永續性的街道示意圖

4．永續性

設計良好的街道網，將同時提升環境層面、經濟層面與健康層面的整體利益。

- (1) 鼓勵步行、自行車及大眾運輸，將使旅程降低，並減少交通費與碳排放。
- (2) 較慢的交通將提升安全性。
- (3) 將有助於保存重要的生態區域與生物棲地。



圖1-6 自行車道示意圖

5．公眾健康

完全街道設計能幫助提升所有居民的健康。

- (1) 好的街道設計能增加全年步行及自行車使用率。
- (2) 好的街道設計能幫助減少肥胖、心臟病、糖尿病及心理健康問題，來改善公眾健康。
- (3) 減少汽車使用改善空氣品質，最終幫助提昇健康。



圖1-7 有吸引力的街道示意圖

6．公眾的享受度

完全街道設計能提供所有使用者一個享受街道體驗的空間，特別是步行的使用者。

- (1) 好的街道設計可以產生社交的互相影響及提供活動。例如：漫步、休憩和路邊露天餐飲。
- (2) 好的街道設計能協助創造適合步行的社區及城市旅遊點，吸引更多旅人利用步行來旅遊。



圖1-8 經濟繁榮的街道示意圖

7．經濟發展與觀光

一個充滿活力的街道，會吸引投資者、零售商、飯店經營者及居民，完全街道將會支持未來長期的發展策略。

- (1) 好的街道設計會提高沿街房地產價值，並有助於店家生意興隆。
- (2) 提供給所有使用者的高品質環境，將會吸引投資與旅遊，促進都市區域的經濟發展。



圖1-9 彰顯文化的街道示意圖

8．文化與形象

從寧靜的住宅街道，到寬大的林蔭大道，都應該關照到設計細節與形象，一個好的街道設計和整體公共領域，會彰顯出一個城市是否優雅。

- (1) 好的街道設計，能夠適度關注到使用者的隱私及女性安全，並創造出家庭導向的鄰里關係。
- (2) 優質的公共領域，能夠保存並且表現出當地文化與傳統。
- (3) 街道的整體形象，應該是讓人感到受歡迎的，並且是多元文化並存的。

三、通用設計

(一) 通用設計的定義：依據The Center for Universal Design的定義，通用設計是能夠讓所有人（包含高齡、兒童、孕婦、身心障礙者和暫時行動失能者等），在任何場所，都能自由且方便使用的產品及環境設計。其主要核心內涵包括：

1．通用化設計(或稱全民設計、全方位設計)

無需改良或特別設計就能為所有人使用的產品、環境及通訊。其意思是若是能被失能者所使用，就更能被所有人使用。

2．通用設計是為最多人著想、讓所有使用者感覺貼心的設計

希望產品或空間等設計，能讓男女老幼、身障或行動不便等族群都可以使用，並非專為少數或特定族群所做的設計。

3．通用設計是以人為本：人性化的使用、安全與友善的設計

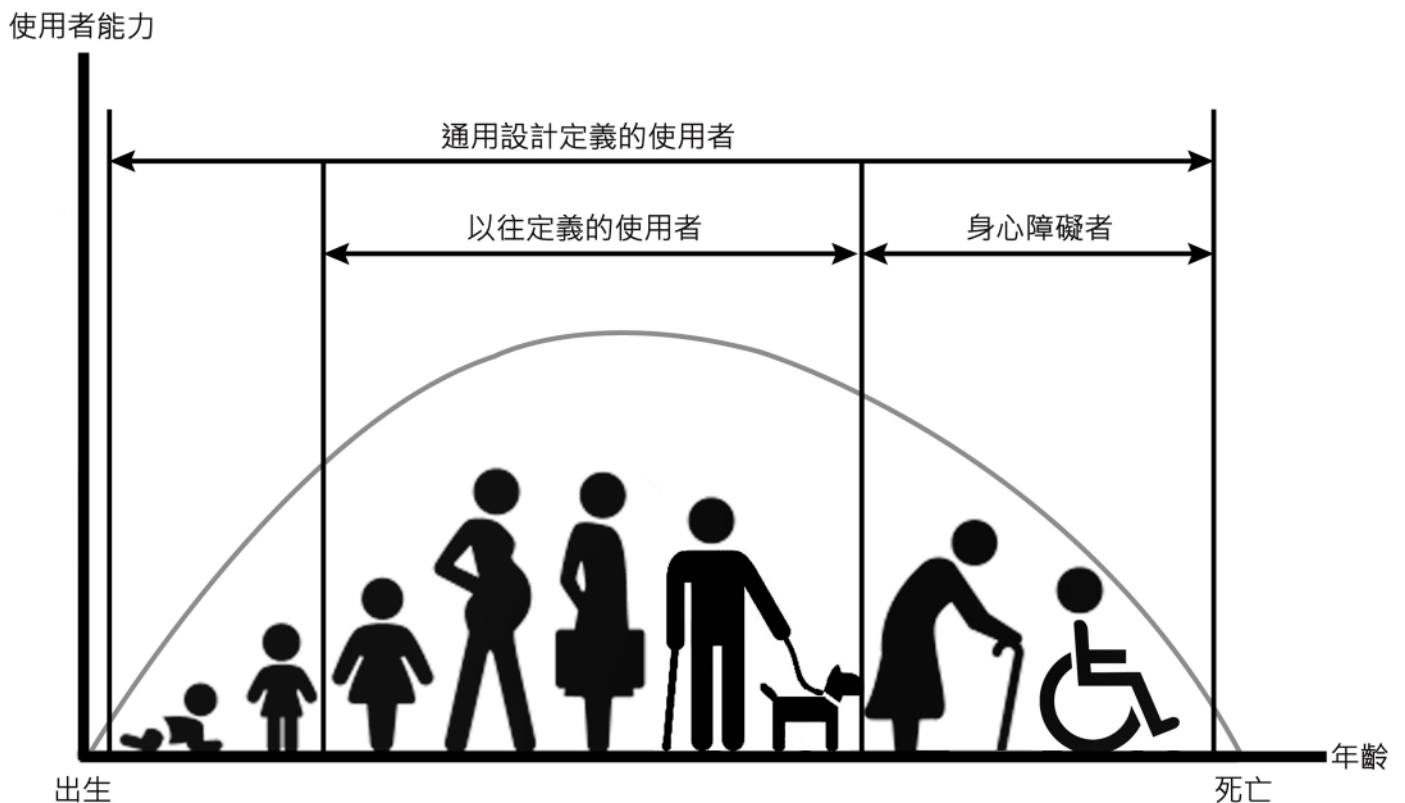


圖1-10 通用設計定義的使用者示意圖

(二) 通用設計的七個原則

1．平等使用(Equitable in Use)

任何人都可安心安全的使用

2．彈性使用(Flexibility in Use)

可依據個人能力，選擇使用方法，提供足夠之使用彈性。

3．簡單直覺(Simple and Intuitive)

憑直覺就可了解如何使用。

4．識別資訊(Perceptible Information)

考慮個人不同之感官能力，提供正確必須且易懂之資訊。

5．容許錯誤(Tolerance of Error)

容易操作錯誤，誤用亦不致引起危險或損壞。

6．節省體力(Low Physical Effort)

可以極小的力量操作減少身體的負擔

7．合宜尺度(Size and Space for Approach and Use)

提供容易到達之途徑及足夠之操作空間



圖1-11 通用設計7原則

四、通用設計應用於街道設計的思維

長年以來，台灣的街道設計，是以車輛與車輛駕駛為主要的考量，追求運輸工具的流通快速，忽略了街道上其他使用者的需求。以車輛為主的道路設計，如今面臨歐美國家早期城市的困境:交通事故頻繁、人車衝突不斷、民眾恐懼街道、環境品質下降、城市活力減退、城市經濟受損等負面影響。

市區街道的通用設計是一項漫長的「社會改造工程」，並非一蹴可及；其「設計」時所考慮的對象不僅是道路本身，更包含完全街道概念下所融合的文化美感、安全效率、公眾健康、經濟觀光等面向；而「通用設計」的實現，則需透過所有參與規劃、執行、管理與使用者，一同在觀念上的調整與努力。

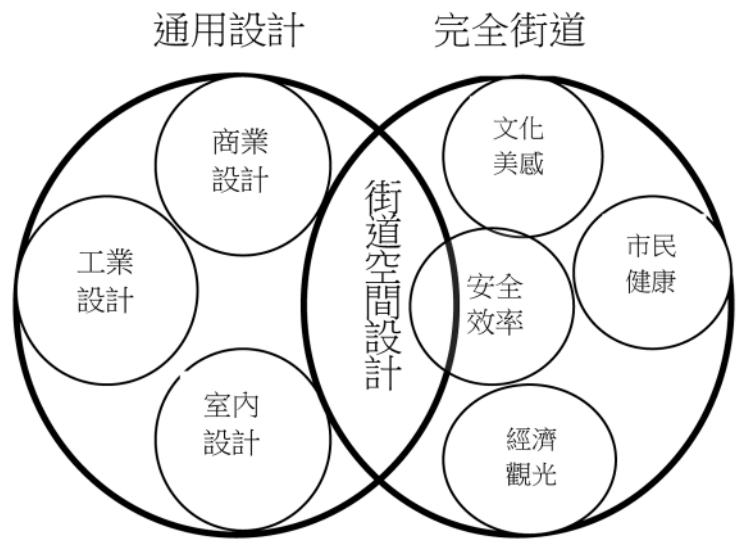


圖1-12 通用設計與完全街道的交集

通用設計是一種全面的設計（Design for all），因此在街道環境的設計應考量下列事項：

- 1、除了滿足私人的汽、機車與大眾運輸的需要之外，更重要的是滿足行人、自行車的使用需求，除此之外，應能夠考量行動不便的使用者都能公平使用。
- 2、在推動的過程中能夠由下而上，讓民眾參與，也能夠有不同層面的設計規劃專業和維護管理等不同領域專業及相關單位的參與。

在目前以車輛為主的思維之外，以人本環境為考量的通用設計理念，提供相關的建議。

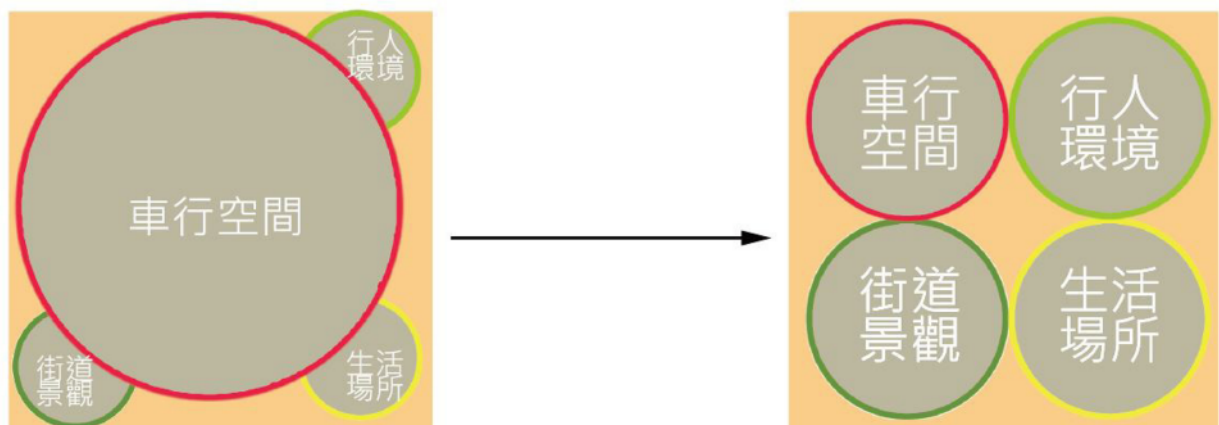


圖1-13 人本環境的思維變化示意圖

當世界潮流已經轉向，將都市街道設計，同時朝向通用設計與完全街道來發展，以擺脫各樣困境，使街道重新成為提升城市品質的重要場域。

(一) 街道通用設計內涵

在通用設計的七個原則下，街道通用設計應俱備以下內涵：

1．平等使用 (Equitable in Use)

平等照顧街道上各種不同使用者的權益，包含空間分配。

2．彈性使用 (Flexibility in Use)

街道設施應整合成更具彈性使用的設計，以滿足不同使用者需求。

3．簡單直覺 (Simple and Intuitive)

街道設施與空間的設計應讓不同經驗、知識、語言能力、注意力的使用者都容易直覺判斷其使用方式。

4．識別資訊 (Perceptible Information)

明確簡潔的空間界定與標示，避免曖昧不清的訊息。讓各種不同感官能力、不同情境的使用者都容易辨識。

5．容許錯誤 (Tolerance of Error)

提供各種不同交通行為之間，足夠的防護措施及緩衝空間。

6．節省體力 (Low Physical Effort)

讓各種體能及身體狀況的人，在使用街道空間時，都能省力、輕鬆自在的移動。

7．合宜尺度 (Size and Space for Approach and Use)

讓不同體型、姿勢、行動的用路人，都有足夠的空間尺度便於移動或停留。

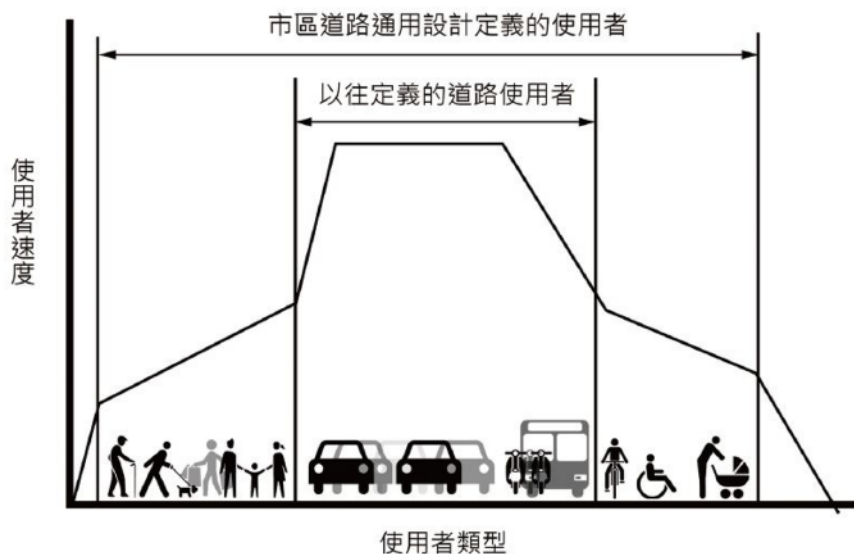


圖1-14 市區道路通用設計定義的使用者示意圖

五、以「通用設計」與「完全街道」概念提出新的街道設計四大目標

考量目前都市、人口、交通及都市結構改變下，重新檢討並賦予通用設計的精神。並依照市區道路設計的規劃過程擬定四大理念：

（一）更周全的道路分級

在既有市區道路功能分類之下，根據整條道路中不同路段周邊行人活動的強度，與周邊土地使用功能特性，設定各路段人車優先分級，同時提升人與車使用上的安全性。

（二）更人本的行車設計

依據上述人車優先等級，設定相對應之行車速限，提升行人活動強度較高路段，更安全之行車速率。

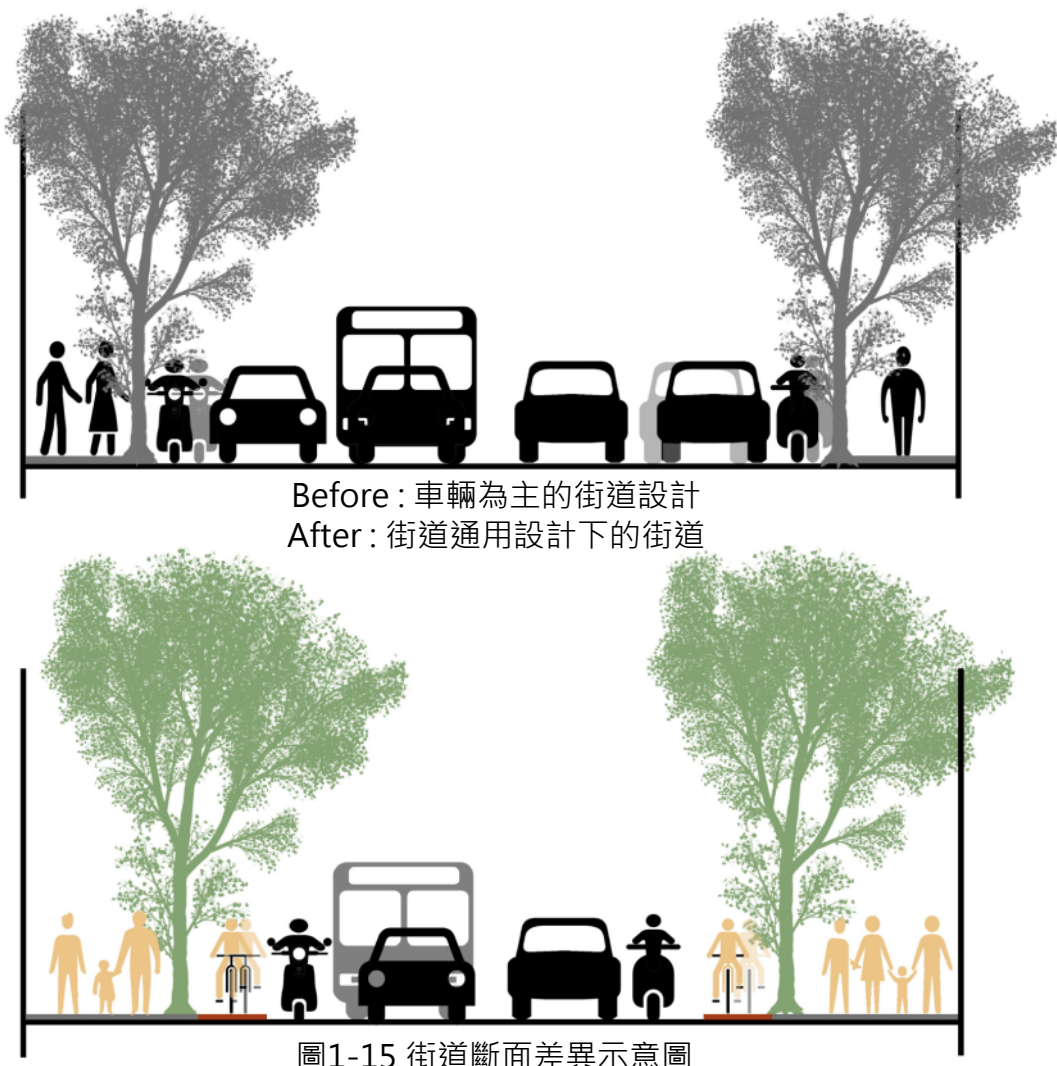
（三）更精準的道路斷面

由前述道路分類與人車優先等級，整合街道所需的道路斷面元素，增加街道各樣活動的豐富，並提升行人的空間。

（四）更安全的行人穿越

穿越道路，是對行人安全最具威脅的部分，因此，必須同時對路口與路段中的行人穿越環境，提出具體改造的原則。

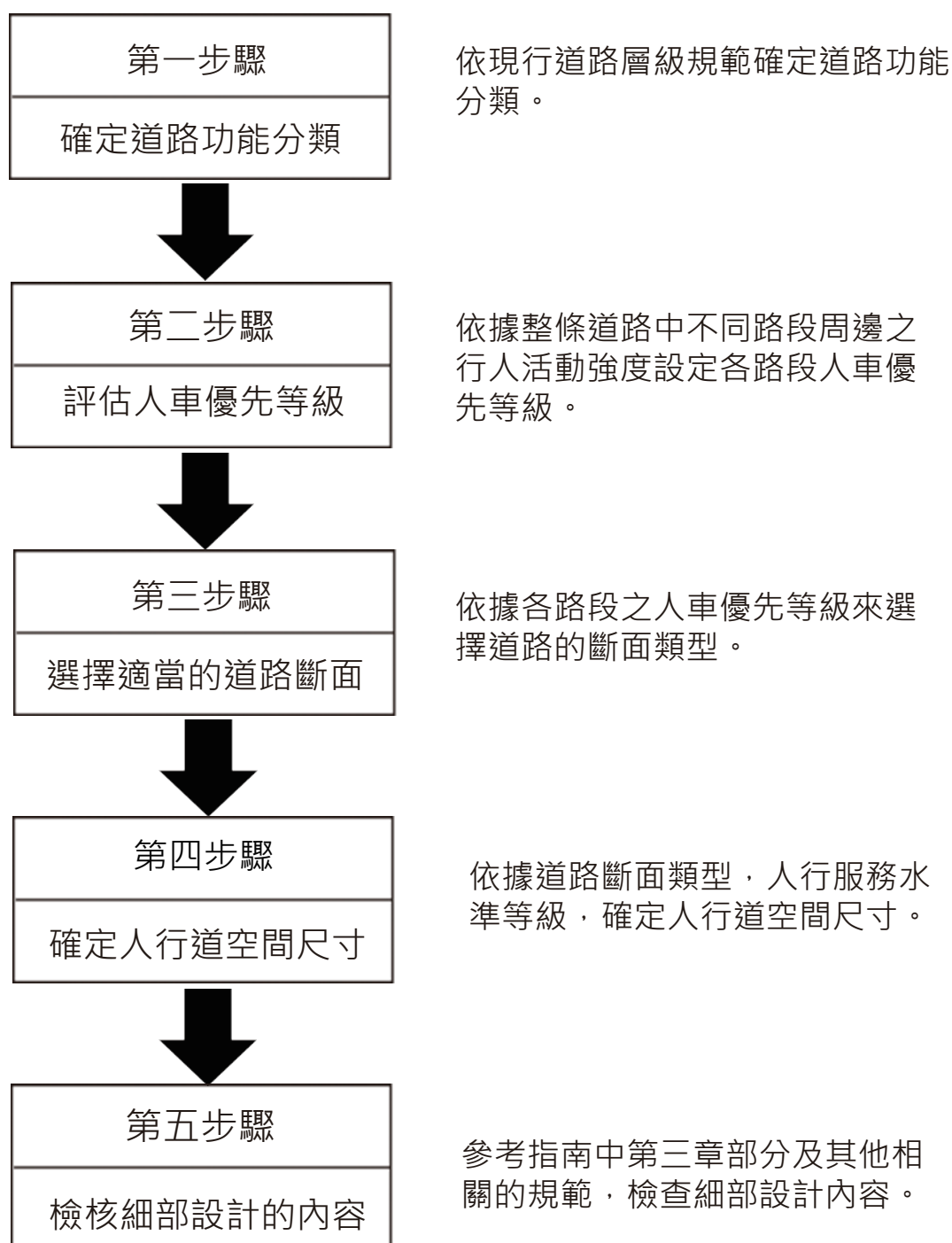
因此在不同的道路分類層級之下，依人車優先等級，適當的調配行人與車輛所需要的空間，提供安全的行人穿越設計，降低的車輛的威脅，提升行人的安全。



貳、市區道路斷面配置

一、市區道路斷面規劃原則

市區道路通用設計規劃，以機動車輛以外之行人，與道路上其他脆弱使用者(如年長者、孕婦、娃娃車、菜籃車、身障者等等)之活動需求作為優先考量，在道路規劃設計上建議以下五個簡單的步驟：



二、確定道路功能分類後評估人車優先等級

以我國目前市區道路功能區分為快速道路、主要道路、次要道路及服務道路四類，但不同功能的道路，也因為各路段周邊活動強度與使用行為差異，因此在現有道路功能作為第一層次的道路分類基礎之外，也應進一步考量第二層次的土地使用分區及第三層次的各路段活動強度，作為不同道路設計的參考基礎。

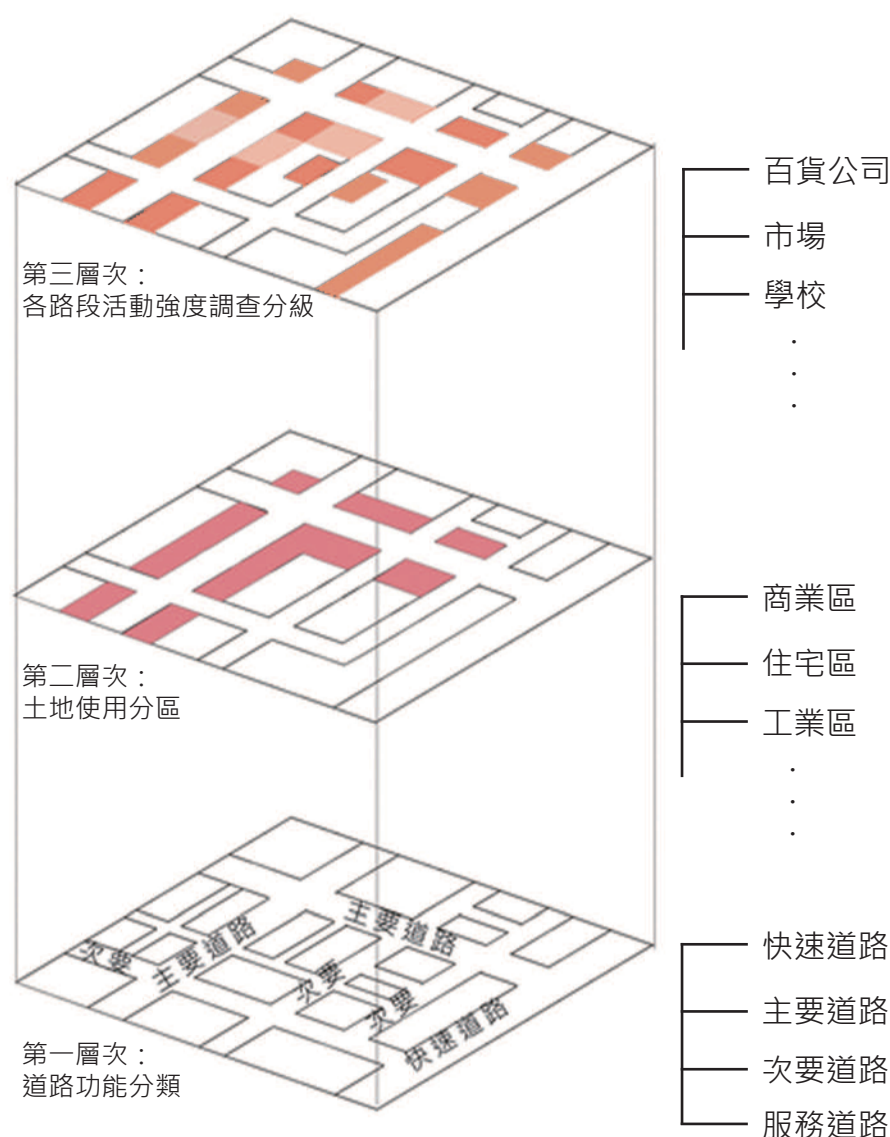


圖2-1 道路層級與斷面綜合分級三層次

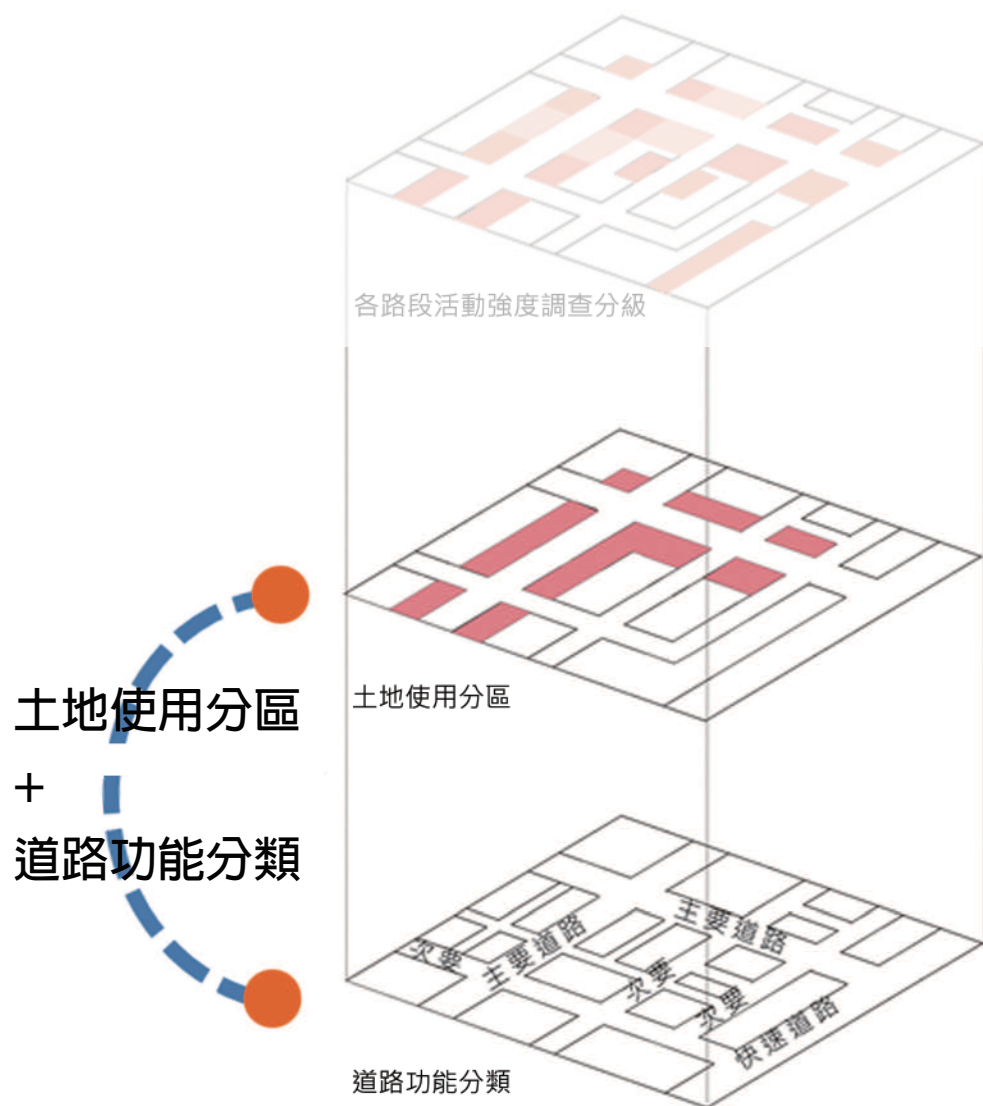


圖2-2 新市鎮或開發區道路功能套疊圖

市區道路在規劃設計之初，周邊土地尚未開發，可參考土地使用分區預估未來使用的特性，將道路寬度(包含人行道)，預先將行人空間透過規劃設計留設，以土地使用分區和道路功能分類作為參考依據。

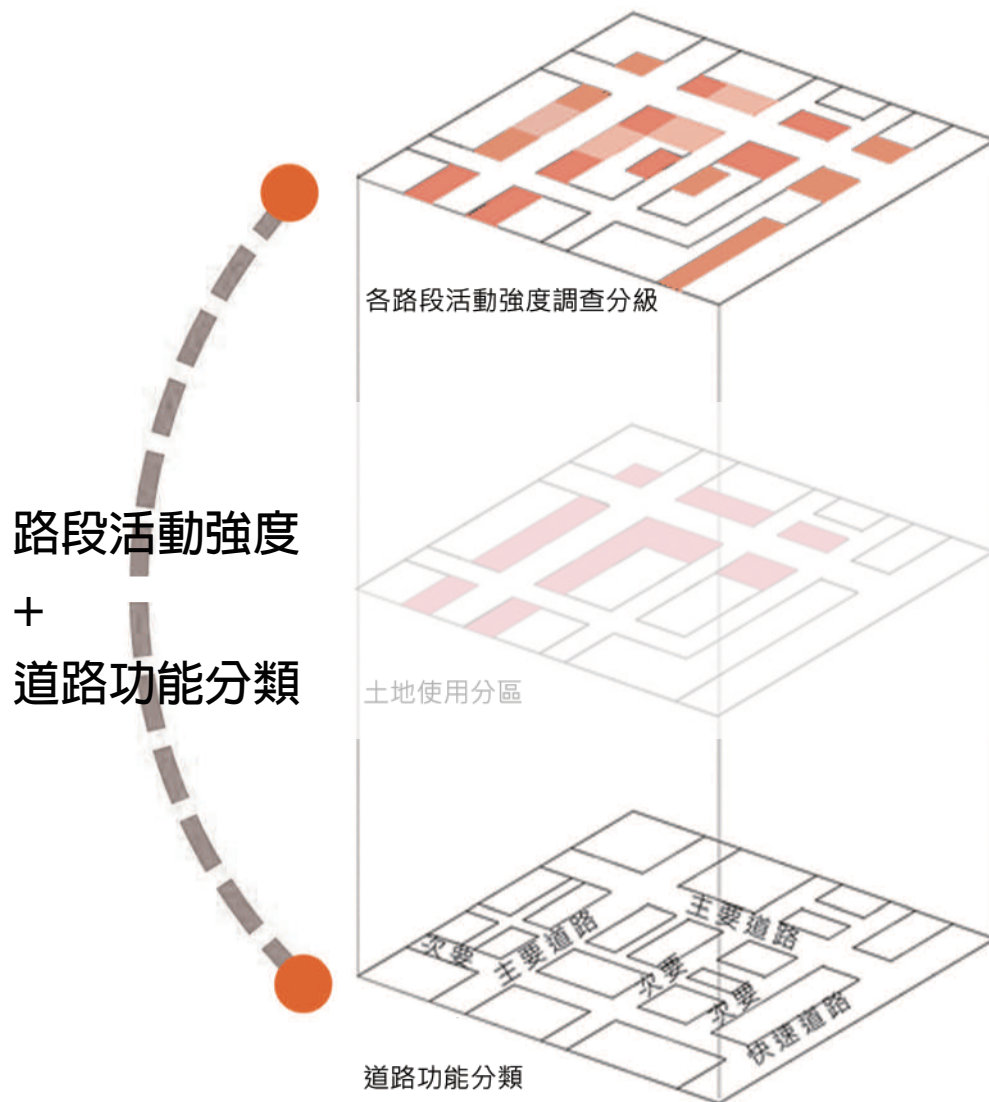


圖2-3 既有建成市區道路功能套疊圖

市區道路在已建成的區域，周邊土地已開發完成，行人活動強度和屬性已經確定，在此類型以第一層次（道路功能分類）和第三層次（各路段行人活動強度調查分級）做為道路環境改善設計的基礎。

三、道路功能分類評估人車優先等級

既有的街道應透過數據，分析行人流量、步行空間尺寸與行人服務品質的關係。在了解需求後，對於街道的行人使用強度與空間需求，設定各路段人車優先等級。

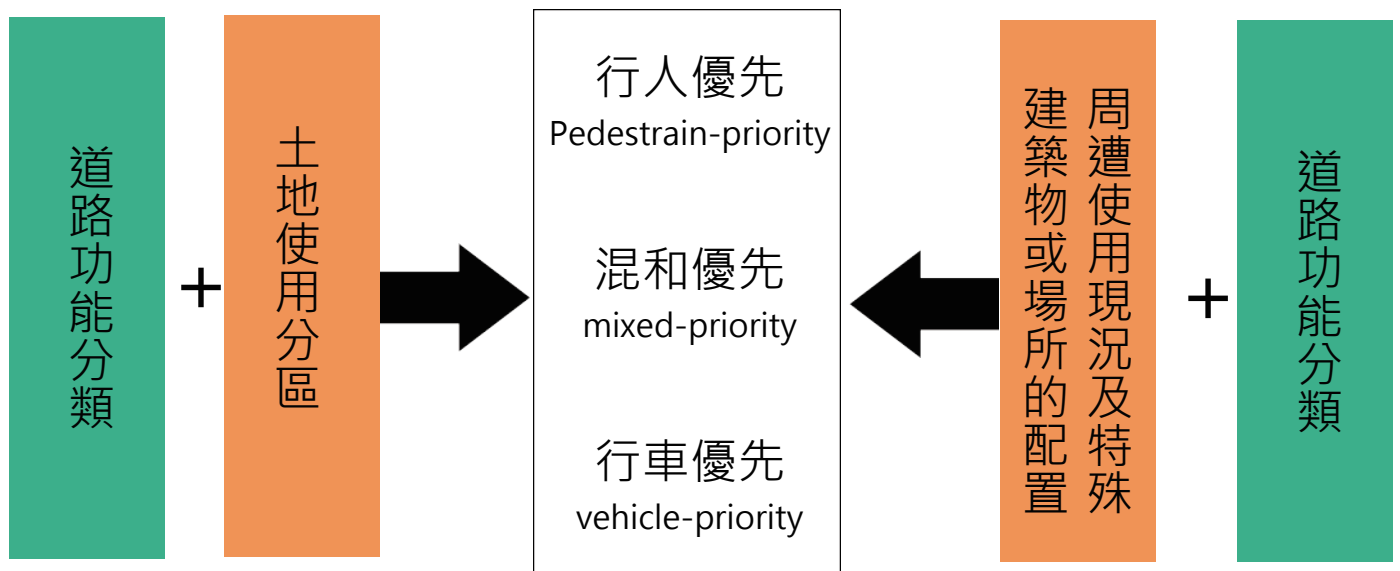


圖2-4 人車優先等級的評估示意圖

A 主要道路

主要道路：指都市內各區域間或連接鄰近市（鄉、鎮）間之主要幹線道路。

內容		行人優先路段(PP)	混和優先路段(MP)	行車優先路段(VP)
		●路段內有高強度之行人活動，如市場、學校、百貨公司、商業等 ●學校出入口附近，商業區域住宅，平時或特定時段，行人流量與活動強度較高之路段。行車速限應低於25公里/小時	●連續之沿街商業行為，路段內有中高強度之行人活動 ●工業區道路，以貨車與員工出入為主，除特定時段，平時周邊行人活動量低之路段	●中、低強度之行人活動 ●公共設施帶加寬
建議	速限	30公里/小時或低於30公里/小時	30公里/小時或40公里	50公里/小時
	行人穿越	除了路口設置行人穿越設施外，兩個穿越路口之間距離超過50 m以上時，如有次要路口，建議設置行人穿越設施。道路寬度超過12M以上，建議設置行人穿越道及庇護島防護設施，並加強穿越路段之照明。	除了路口設置行人穿越設施外，兩個穿越路口之間距離超過50 m以上時，如有次要路口，建議設置行人穿越設施，並加強穿越路段之照明。	除了路口設置行人穿越設施外，兩個穿越路口之間距離超過100 m以上時，如有次要路口，建議設置行人穿越設施，並加強穿越路段之照明。
	人行道設計建議	人行道淨寬尺寸，應乘以1.5倍(詳見2-22頁第二項) 人行道上應設置街道家具，以供行人使用，如座椅，詳細內容在後面補述。	人行道淨寬尺寸，應乘以1.3倍(詳見2-22頁第二項) 人行道上應在一定間距內設置街道家具。	人行道淨寬尺寸，應乘以1倍(詳見2-22頁第二項) 只在公共空間及車站附近配置街道家具。

表2-1 主要道路優先路段分類表

B 次要道路

次要道路：指都市內各區域間或連接鄰近市（鄉、鎮）間得聯絡主要道路與服務道路之次要幹線道路。

		行人優先路段(PP)	混和優先路段(MP)	行車優先路段(VP)
內容		●路段內有高強度之行人活動，如市場、學校、百貨公司、商業等 ●學校出入口附近，商業區域住宅，平時或特定時段，行人流量與活動強度較高之路段。行車速限應低於25公里/小時	●連續之沿街商業行為，路段內有中高強度之行人活動 ●工業區道路，以貨車與員工出入為主，除特定時段，平時周邊行人活動量低之路段	●中、低強度之行人活動
建議	速限	30公里/小時或低於30公里/小時	30公里/小時或40公里	50公里/小時
	行人穿越	除了路口設置行人穿越設施外，兩個穿越路口之間距離超過50 m以上時，如有次要路口，建議設置行人穿越設施。道路寬度超過12M以上，建議設置行人穿越道及庇護島防護設施，並加強穿越路段之照明。	除了路口設置行人穿越設施外，兩個穿越路口之間距離超過50 m以上時，如有次要路口，建議設置行人穿越設施，並加強穿越路段之照明。	除了路口設置行人穿越設施外，兩個穿越路口之間距離超過100 m以上時，如有次要路口，建議設置行人穿越設施，並加強穿越路段之照明。
	人行道設計建議	人行道淨寬尺寸，應乘以1.5倍(詳見2-22頁第二項) 人行道上應設置街道家具，以供行人使用，如座椅，詳細內容在後面補述。	人行道淨寬尺寸，應乘以1.3倍(詳見2-22頁第二項) 人行道上應在一定間距內設置街道家具。	人行道淨寬尺寸，應乘以1倍(詳見2-22頁第二項) 只在公共空間及車站附近配置街道家具。

表2-2 次要道路優先路段分類表

C 服務道路

服務道路：指提供都市內社區人車出入或至次要道路之聯絡道路。

		行人優先路段(PP)	混和優先路段(MP)
內容		●路段內有高強度之行人活動，如市場、學校、百貨公司、商業等	●連續之沿街商業行為，路段內有中高強度之行人活動
建議	速度	25公里/小時或低於25公里/小時	25公里/小時
	行人穿越	除了路口設置行人穿越設施外，兩個穿越路口之間距離超過50 m以上時，如有次要路口，建議設置行人穿越設施。 道路寬度超過12M以上，建議設置行人穿越道及庇護島防護設施，並加強穿越路段之照明。	除了路口設置行人穿越設施外，兩個穿越路口之間距離超過50m以上時，如有次要路口，建議設置行人穿越設施，並加強穿越路段之照明。
人行道設計建議		人行道淨寬尺寸，應乘以1.5倍(詳見2-22頁第二項) 人行道上應設置街道家具，以供行人使用，如座椅，詳細內容在後面補述。	人行道淨寬尺寸，應乘以1.3倍(詳見2-22頁第二項) 人行道上應在一定間距內設置街道家具。

表2-3 服務道路優先路段分類表

四、由人車優先等級選擇適當道路斷面

同一條市區道路，往往會經過不同的都市計劃分區。道路周邊不同的土地使用分區，初步對應不同的人車優先等級，參考如下：住宅區、文教區為行人優先區，商業區為混和優先區，工業區為行車優先區。

1．街道類型

將街道斷面類型依照優先順序（行人優先、混和優先、行車優先）與道路分級（主要道路、次要道路、服務道路）歸納出下表參考斷面。

街道斷面類型表			
道路等級 優先順序	A主要道路	B次要道路	C服務道路
1行人優先	A-1	B-1	C-1
2混和優先	A-2	B-2	C-2
3行車優先	A-3	B-3	x

表2-4 街道類型表

(一) 道路形式與斷面

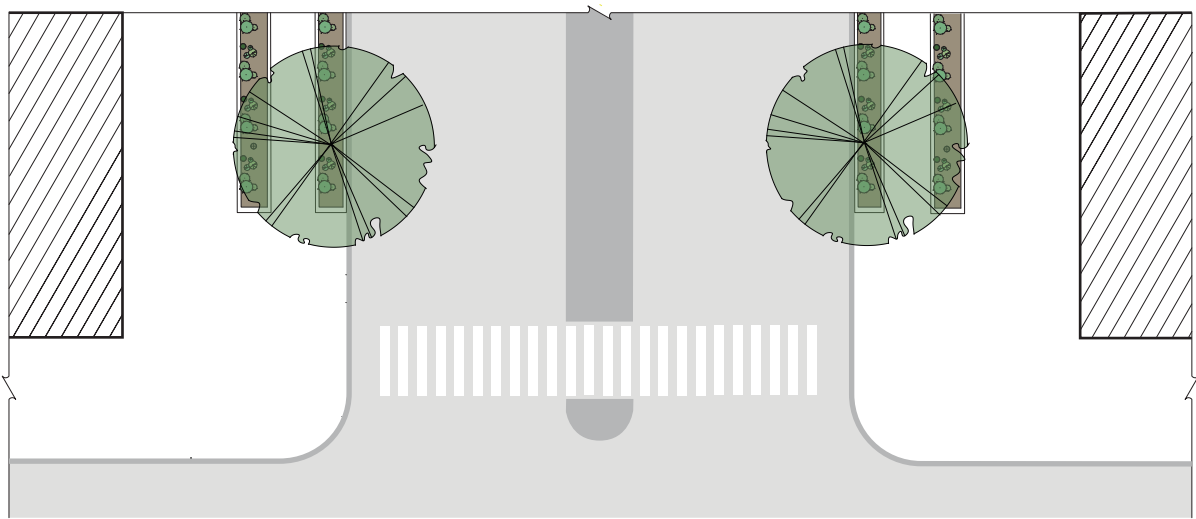
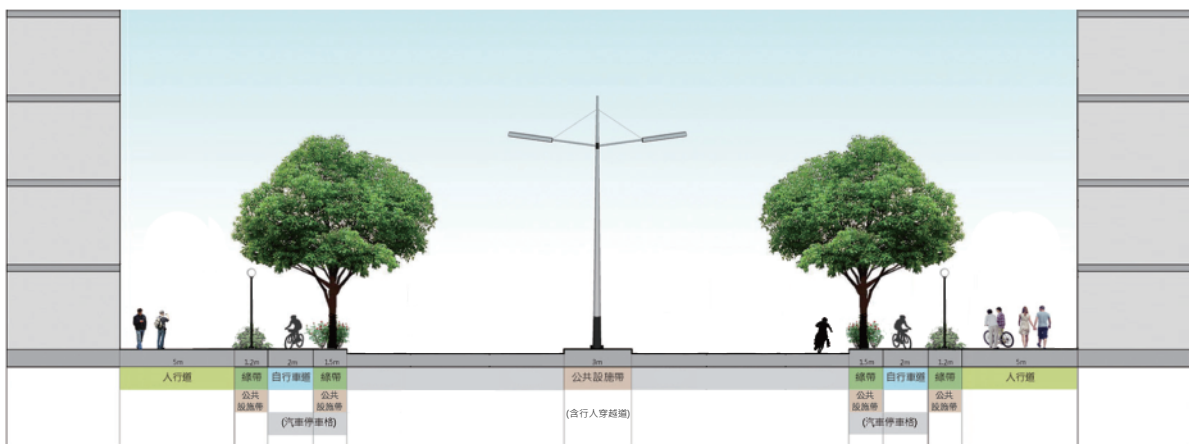


圖2-5 「A-1」「B-1」「A-2」「B-2」路段平面配置圖



路段應有行人穿越設施
車道建議宜採用最低車道寬度設計

圖2-6 40M道路的「A-1」「B-1」「A-2」「B-2」路段斷面配置圖

住宅區與商業區的斷面元素建議，內容可依照地域特性與行人流量及路段活動強度做為調整依據。

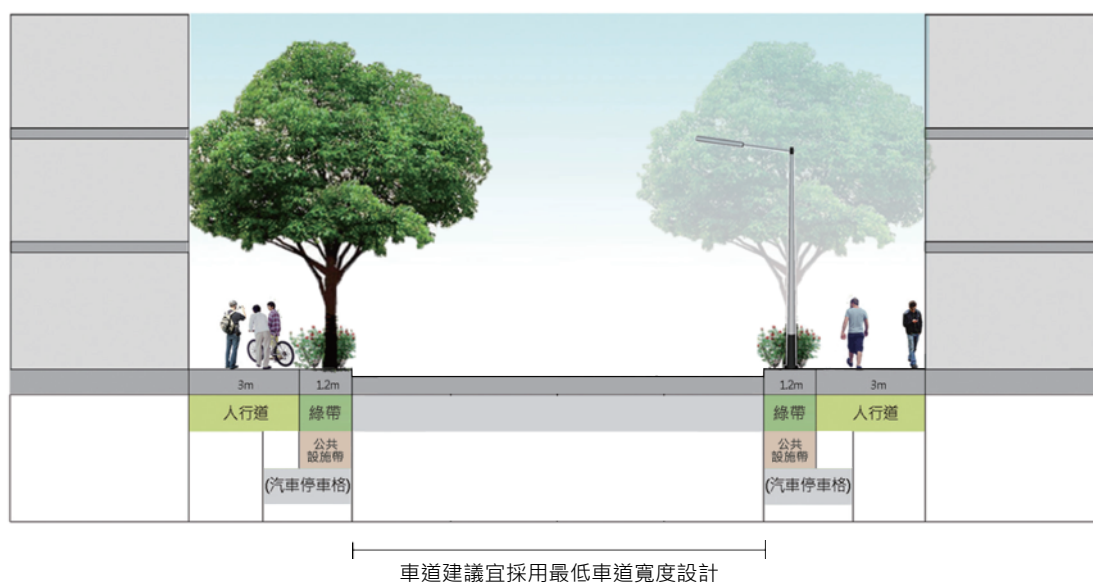


圖2-7 20M道路的「A-1」「B-1」「C-1」「A-2」「B-2」「C-2」路段斷面配置圖

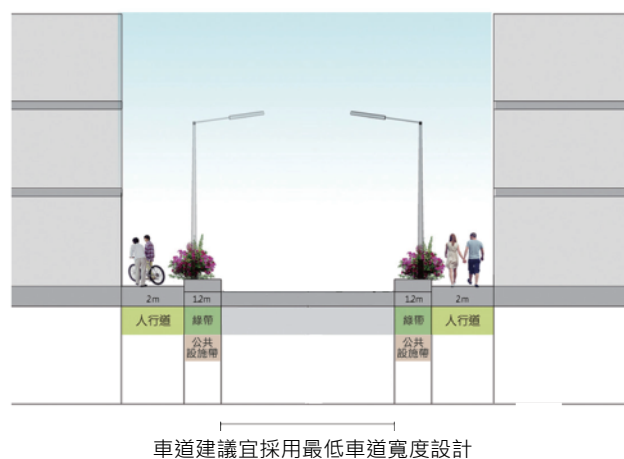


圖2-8 12M道路的「A-1」「B-1」「C-1」「A-2」「B-2」「C-2」路段斷面配置圖

工業區道路使用者常為貨車、聯結車等大型車輛與員工通勤車輛為主，道路應有一線道維持 3.2 M 讓車輛動線順暢。而考量卸貨與進貨所需空間，建議人行道以 4.8 M 較寬尺寸設計，以方便搬運與因應上下班時間較密集之人潮。

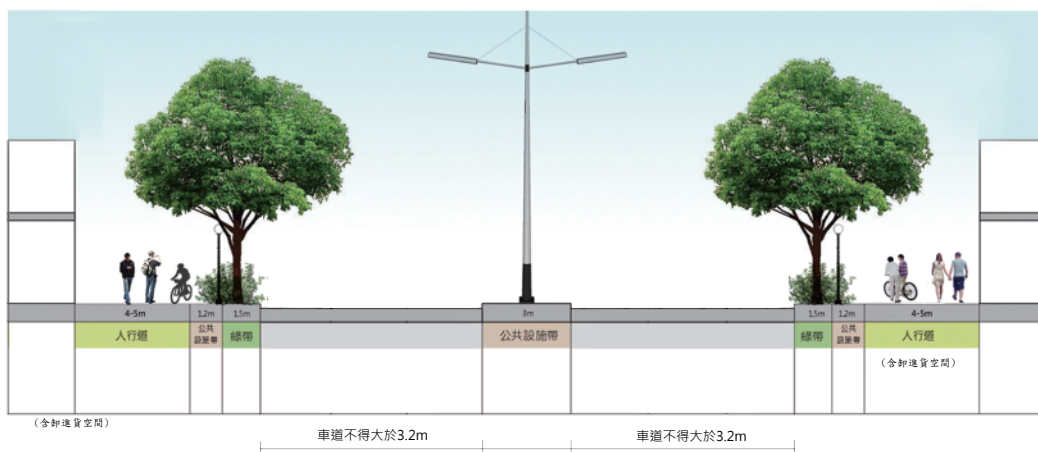


圖2-9 36至40M 道路的「A-3」「B-3」路段斷面配置圖

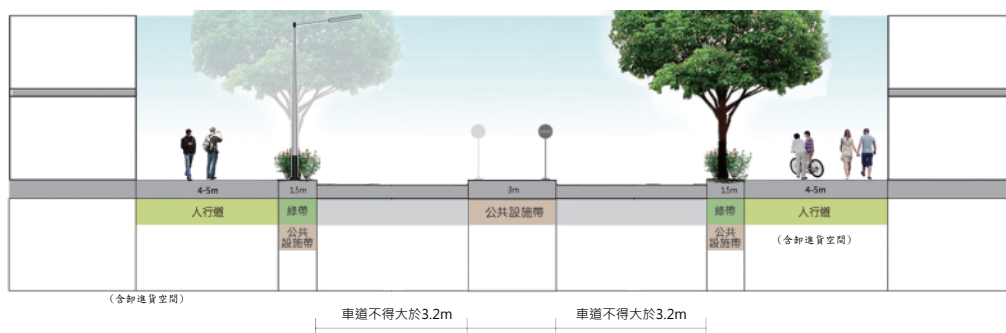


圖2-10 25至30M 道路的「A-3」「B-3」路段斷面配置圖

(二) 確定人行道空間尺寸

1. 相同土地使用分區內之道路，會在不同路段中，呈現出實際活動強度不同的狀況。
2. 再依此進行道路「分段」的考量；例如工業區內原為行車優先區，其內有商場、商店之路段，應至少調整為混合優先區；若有行人活動密集之賣場市場，可提升為行人優先區。
3. 行人流量與人行道淨寬尺寸，在規劃設計上建議將其所需面積乘以 1.5 倍，以符合未來需求，並接近國際服務水準，參考標準如表 2-5。
4. 優先進行行人流量調查，若無法調查，則參考表 2-6。

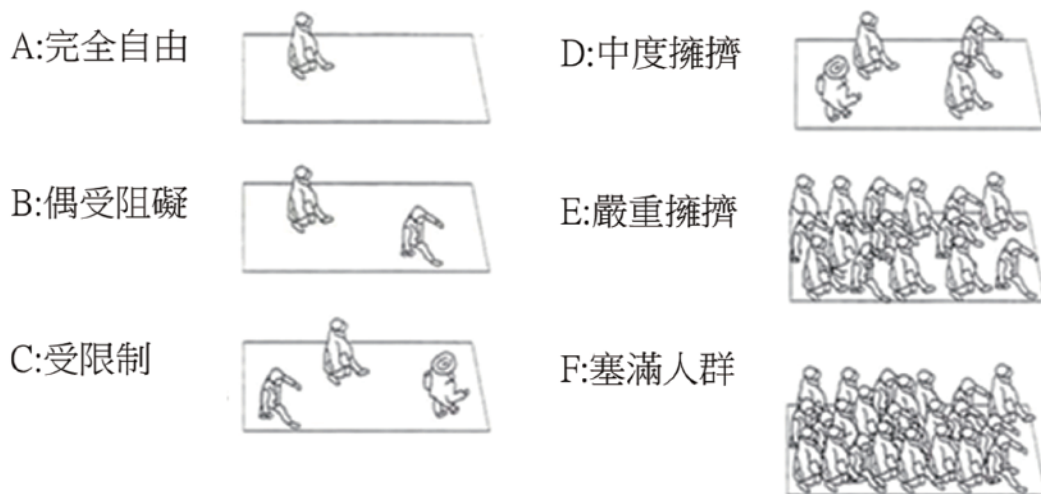


圖2- 服務水準級別與人口密度示意圖

台灣地區行人交通設施服務水準等級

分 項 類 目	行人平均占有 面 積 (平方公尺/人)	流 率 (人/分·公尺)
A	≥ 3.13	≤ 23
B	2.08-3.12	23-33
C	1.28-2.07	30-49
D	0.85-1.27	49-66
E	0.84-1.26	60-80
F	< 0.84	> 80

表2-5 台灣地區各服務水準級別與平均佔有面積和流率數據一覽表
(資料來源:2011年台灣公路容量手冊)

道路寬(m)	人行道(淨寬)	
	最小值(單側寬)	建議值
行人優先		
40	3.6	5.1
30	3.6	4.5
25	3.2	4.5
20	3.0	4.5
15	3.0	4.5
12	2.2	3.6
10	2.0	3.0
8 雙向共用	1.8	2.7
6 單線道	1.8	2.7
混和優先		
40	3.6	5.1
30	3.6	4.5
25	3.2	4.5
20	3.0	4.5
15	3.0	4.5
12	2.2	3.6
10	2.0	3.0
8 雙向共用	1.8	2.7
6 單線道	1.8	2.7
行車優先		
40	3.0	4.5
30	3.0	4.5
25	2.4	4.5
20	2.4	4.5
15	2.2	4.5
12 以下單行道	1.8	4.2
附註：		
* 寬度 8m 以下道路建議至少應單向設置。		
* 公共設施應與街道傢俱整合設計。		

表2-6 人行道建議尺寸表

道路寬(m)	人行道 (淨寬)		公共設施帶 (未包含機車停車)		人行道 含設施 帶總寬	車道寬(單 一)不得大 於	自行車道	
	最小值 (單側 寬)	建議值	最小值	建議值	極小/極大		最小值	建議值
行人優先								
40	3.6	5.1	1.2	3.5	4.8/8.6	3.0	1.5	2.5
30	3.6	4.5	1.0	3.0	4.6/7.5	3.0	1.5	2.5
25	3.6	4.5	1.0	2.4	4.6/6.9	3.0	1.5	2.5
20	3.6	4.5	1.0	2.4	4.6/6.9	3.0	1.5	2.5
15	3.6	4.5	1.0	2.4	4.6/6.9	3.0	1.5	2.5
12	2.2	3.6	1.0	2.4	3.2/6.0	2.8	1.5	2.5
10	2.0	3.0	1.0	2.4	3.0/5.4	2.8	1.5	2.5
8 雙向共用	1.8	2.7	n/a	n/a	1.8/2.7	n/a	n/a	n/a
6 單線道	1.8	2.7	n/a	n/a	1.8/2.7	n/a	n/a	n/a
混和優先								
40	3.6	5.1	1.2	3.0	4.8/8.1	3.2	1.5	2.5
30	3.6	4.5	1.0	2.4	4.6/6.9	3.0	1.5	2.5
25	3.6	4.5	1.0	2.0	4.6/6.5	3.0	1.5	2.5
20	3.6	4.5	1.0	2.0	4.6/6.5	3.0	1.5	2.5
15	3.6	4.5	1.0	2.0	4.6/6.5	3.0	1.5	2.5
12	2.2	3.6	1.0	1.5	3.2/5.1	2.8	1.5	2.5
10	2.0	3.0	1.0	1.5	3.0/4.5	2.8	1.5	2.5
8	1.8	2.7	n/a	n/a	1.8/2.7	n/a	n/a	n/a
6	1.8	2.7	n/a	n/a	1.8/2.7	n/a	n/a	n/a
行車優先								
40	3.0	4.5	1.2	2.4	4.2/6.9	3.2	1.5	2.5
30	3.0	4.5	1.0	2.4	4.0/6.9	3.2	1.5	2.5
25	3.0	4.5	1.0	2.4	4.0/6.9	3.0	1.5	2.5
20	3.0	4.5	1.0	1.5	4.0/6.0	3.0	1.5	2.5
15	3.0	4.5	1.0	1.5	4.0/6.0	3.0	1.5	2.5
12以下單 行道	2.8	4.2	1.0	1.5	3.8/5.7	3.0	1.5	2.5
附註：								
* 寬度 8m以下道路建議至少應單向設置。								
* 公共設施應與街道傢俱整合設計。								

資料參考《San Francisco Better Streets Plan》《Abu Dhabi Urban Street Design Guidance》



、市區道路計通用建議事項

一、道路斷面設計

- (一) 人行道
- (二) 無障礙設施
- (三) 公共設施帶、路邊停車帶
- (四) 行人穿越道路設施

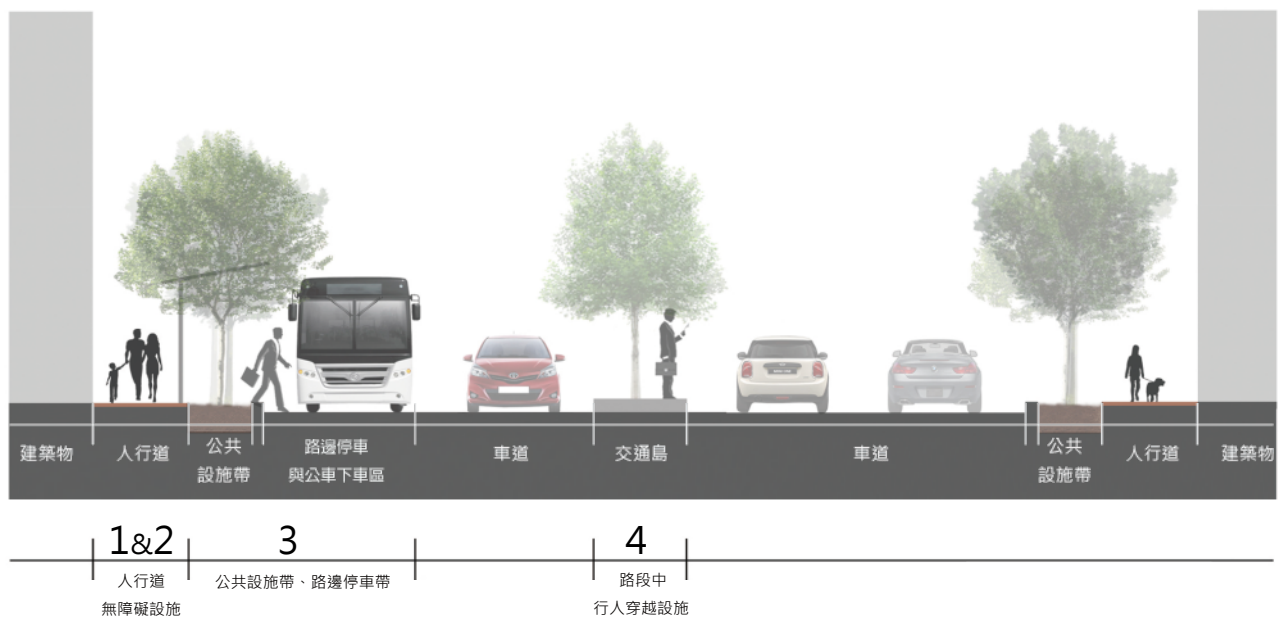


圖3-1 道路斷面示意圖

(一) 人行道

人行道：指專供行人通行之道路空間、人行天橋及人行地下道。

(引用自市區道路及附屬工程設計標準)

1. 人行道淨寬

人行道淨寬係指總扣除公共設施後可供通之連續空間，以 2.5 公尺以上為宜，一般情況不得小於 1.5 公尺，如因局部路段空間受限時不得小於 0.9 公尺。

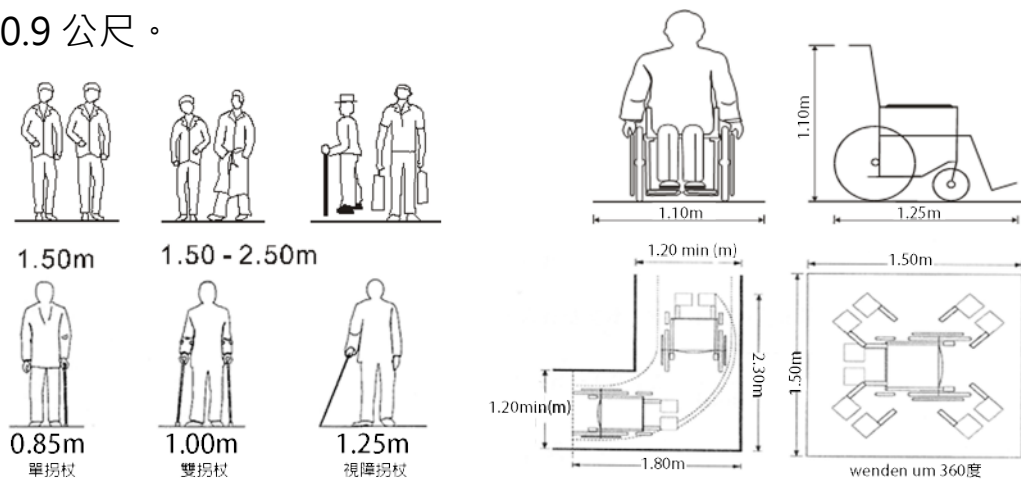


圖3-2 各使用者所需淨寬示意圖

2. 人行道淨高

人行道上方淨高以 2.1 公尺以上為宜，且於通道側邊高度 0.6 ~ 2.1 公尺間不得有 0.1 公尺之突出物。

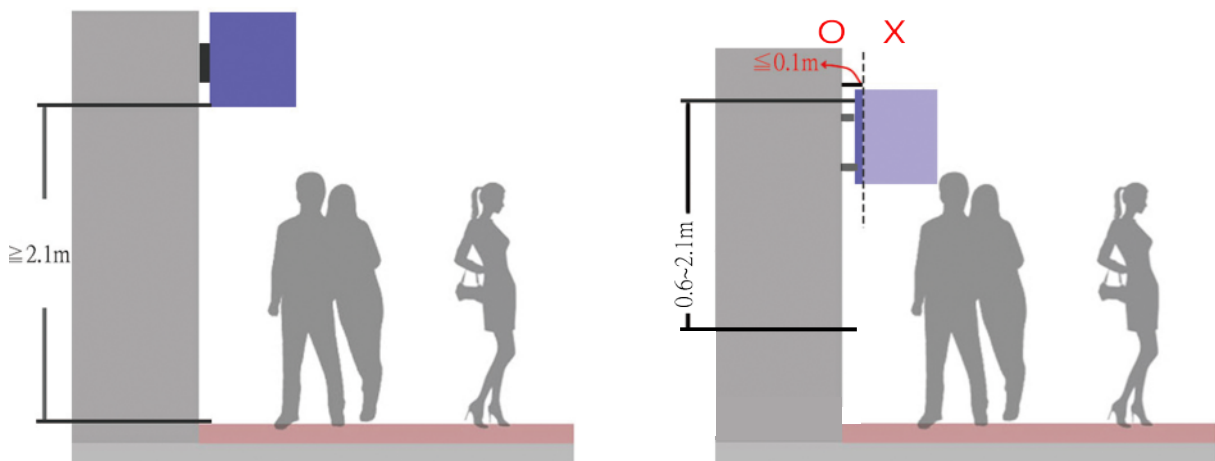


圖3-3 人行道淨高示意圖

3．人行道鋪面

- (1) 人行道鋪面宜連續設置，且相鄰公共人行空間之施作應與人行道平順銜接。



圖3-4 連續設置且平順銜接的人行道實景

- (2) 人行道鋪面宜與車道採用不同材質、顏色以資區別。
- (3) 人行道得採用透水性鋪面、以增加雨水滲透能力，但不得因地表水入滲而損及車道部分之路基。
- (4) 表面宜維持平順，並宜採防滑材質。
- (5) 若採石材或磚材鋪面，其接縫處均應勾縫處理，勾縫完成後應與鋪面齊平。
- (6) 鋪面尺寸建議：30公分 x 30公分 x (8公分以上厚度)、
30公分 x 60公分 x (8公分以上厚度)

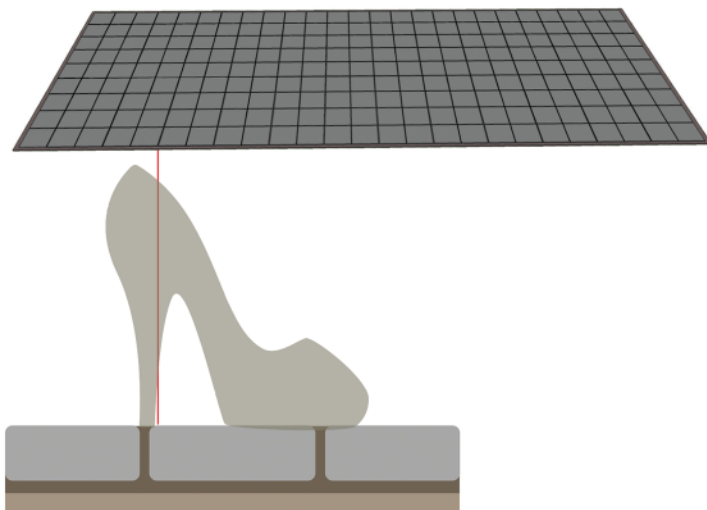


圖3-5 鋪面勾縫示意圖



圖3-6 平整鋪面

4．人行道與建築物介面

- (1) 基地內騎樓與人行道除特殊狀況，應維持平坦無高差，其銜接處應考慮止滑性佳之材質。
- (2) 騎樓與人行道高低差在0.5公分以下者得視為齊平；高低差在0.5至3公分者，應做1/2之斜角處理；高低差大於3公分者，應設置符合「市區道路及附屬工程設計規範」第14章表14.2.1之「坡道」。



圖3-7 騎樓與人行道無高差示意圖

5．階梯處理原則

- (1) 人行天橋及行人地下道之階梯，其所有梯級之級高及級身應統一級高(R)須為16公分以下，級深(T)不得小於26公分，並應符合 $55\text{公分} \leq 2R + T \leq 65\text{公分}$ 之規定。梯級末鄰接牆壁部分，應設置高出梯級5公分以上之防護線。梯級表面並施作粗面或防滑處理。
- (2) 為便利自行車、菜籃車、旅行箱、娃娃車等使用者上下階梯，建議留設2道30公分寬斜坡道，另外在斜坡道中間留設30公分寬階梯，以方便需求者使用。
- (3) 兩地高低差大於75公分時，階梯側應設置連續之扶手，扶手端部須採防勾撞處理。採雙道扶手時，扶手上緣距地面高度分別為65及85公分；採單道扶手時，高度為75至85公分。扶手若鄰近牆面則應與保持3至5公分淨距。扶手採圓形斷面時外徑為2.8至4公分；採用其它斷面形狀，外緣週邊長9至13公分。

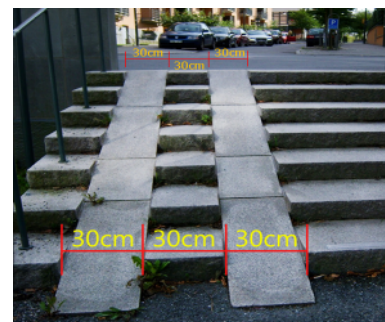
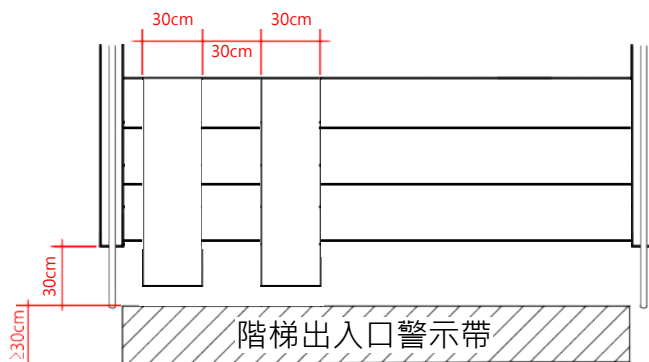


圖3-8 階梯處理平面示意圖 (左) 及照片 (右)

(二) 無障礙設施

1. 無障礙通路

- (1) 無障礙通路淨寬以 2.5 公尺以上為宜，一般情況下不得小於 1.5 公尺，如因局部路段空間受限時，不得小於 0.9 公尺，最小淨高 2.1 公尺。
- (2) 無障礙通路縱坡度宜小於 5%，不宜大於 8.33% (1:12)。
- (3) 無障礙通路淨寬不足 1.5 公尺者，應於通路轉向處設置轉向平臺；並於適當地點設置等待平臺，平臺長寬各 1.5 公尺以上，平臺間距宜小於 60 公尺。
- (4) 無障礙通路之鋪面規定如下：
 - A. 表面宜維持平順，並宜採防滑材質。
 - B. 採石材或磚材鋪面者，其接縫處均應勾縫處理，勾縫完成後應與鋪面齊平。
- (5) 無障礙通路如無側牆且高於相鄰地面 20 公分以上，應設置高度 5 公分以上之防護緣；高於相鄰地面 75 公分時，除防護緣外應加設安全護欄或護牆，總高度不得小於 1.1 公尺。

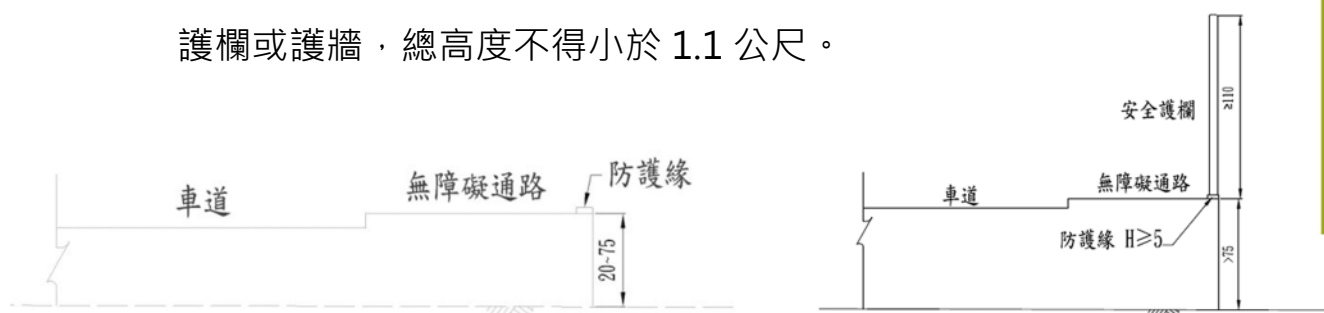


圖3-9 無障礙通路設置防護緣 (左) 與安全護欄 (右) 示意圖

- (6) 無障礙通路上應避免設置排水溝進水格柵或蓋板，無法避免時，格柵長邊應與行進方向垂直，開孔短邊宜小於 1.3 公分；蓋板宜具止滑特性。



圖3-10 排水溝進水隔柵或隔板示意圖

2 · 路口路緣斜坡

- (1) 路緣斜坡係指將人行道或交通島平順銜接至車道之平緩斜坡 (參見圖3-10、3-11)。
- (2) 路緣斜坡應配合無障礙通路之動線與行人穿越道位置對齊，並平緩順接。
- (3) 路緣斜坡之淨寬不包括側坡之寬度宜大於 1.2 公尺。
- (4) 路緣斜坡之坡度宜小於 8.33% (1:12)；高低差小於 20 公分者，其坡度得酌予放寬，並參照下表規定設置。

高低差	20 公分以下	5 公分以下	3 公分以下
坡度	10% (1:10)	20% (1:5)	50% (1:2)

表3-1 路緣斜坡坡度

- (5) 斜坡頂所連接之人行道或坡頂平臺，其橫坡度不得大於5%。
- (6) 路緣斜坡之鋪面材質應具止滑之特性。
- (7) 警示設施：A. 警示區兩側之警示帶深度應達60公分，警示帶應採用鮮黃色且表面具突起顆粒之地面材料。
B. 路緣斜坡對準行人穿越道交界處之緣石收邊，緣石面傾斜度 $V/H \leq 20\% (1:5)$ 為宜，以利視障者辨識。

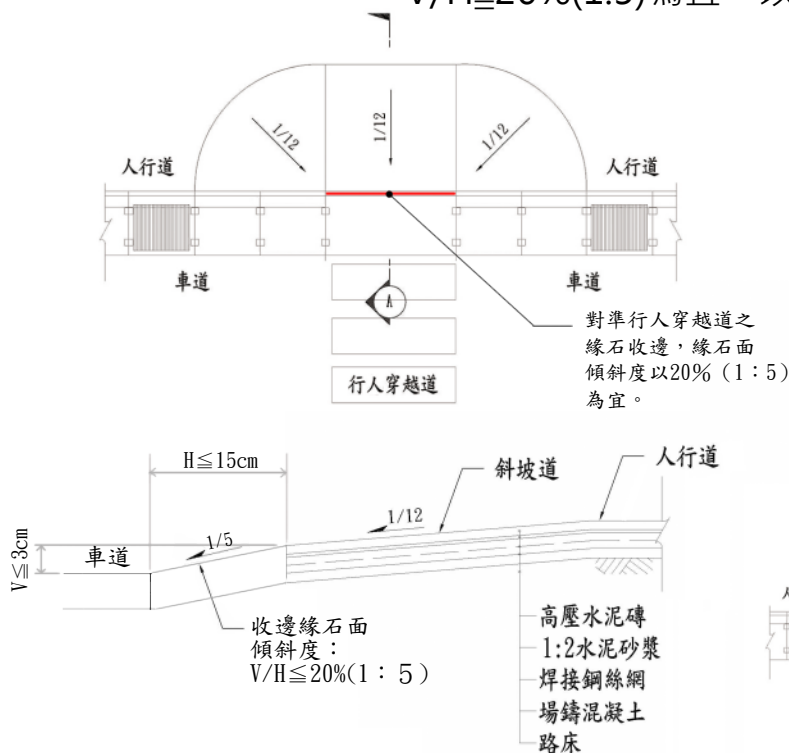


圖3-11 路緣斜坡設計圖例(路段)
平面圖(上)、斷面圖(下)

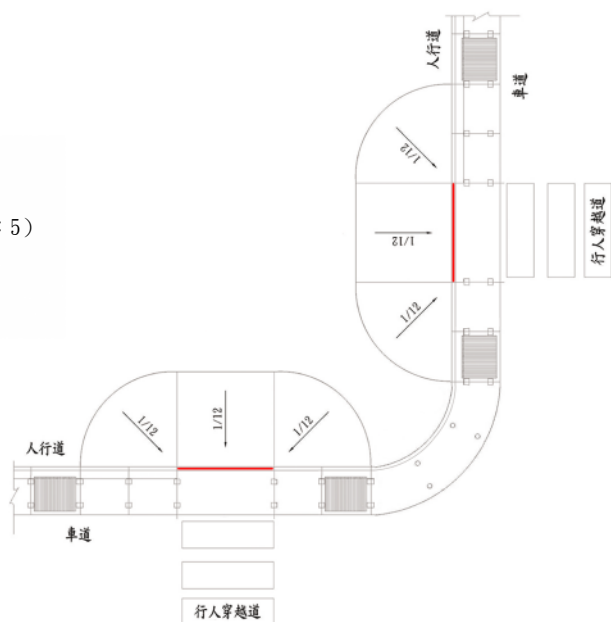


圖3-12 路緣斜坡設計圖例(轉角)

3．無障礙坡道

- (1) 無障礙坡道淨寬以2.5 公尺以上為宜，供兩輛輪椅併行者最小淨寬為 1.5 公尺，如因局部路段空間受限時，不得小於 0.9 公尺；坡道上方最小淨高為 2.1 公尺。
- (2) 無障礙坡道最大縱坡度為8.33% (1:12)，最大橫坡度為2%。
- (3) 無障礙坡道長度限制依表下表規定，超過限制長度者應按第 4 款設置緩衝平臺。

縱坡度 (G)	斜坡限制長 (水平投影方向)
$6.25\% (1:16) \leq G \leq 8.33\% (1:12)$	9 公尺
$5\% (1:20) \leq G \leq 6.25\% (1:16)$	12 公尺

表3-2 無障礙坡道長度限制

- (4) 無障礙坡道需設置平臺之位置包括坡頂、坡底、轉向處及第 3 款規定所設之緩衝平臺。平臺最小縱向長度為 1.5 公尺；平臺最小寬度不得小於坡道寬度，坡頂、坡底、轉向平臺寬度亦不得小於 1.5 公尺；平臺上方最小淨高為 2.1 公尺；平臺最大坡度為 2 %。
- (5) 無障礙坡道兩側應設置連續之扶手，扶手端部須採防勾撞處理。採雙道扶手時，扶手上緣距地面高度分別為 65 及 85 公分；採單道扶手時，高度為 75 至 85 公分。扶手若鄰近牆面則應與牆面保持 3 至 5 公分淨距。扶手採圓形斷面時外徑為 2.8 至 4 公分；採用其它斷面形狀，外緣週邊長9 至13 公分。
- (6) 無障礙坡道及平臺如無側牆則應設置高度 5 公分以上防護緣；鋪面材質應具止滑之特性。

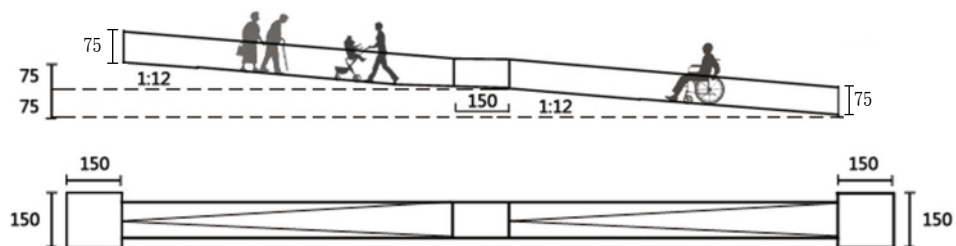


圖3-13 無障礙坡道斷面 (上) 與平面 (下) 示意圖

(三) 公共設施帶、路邊停車帶整合

公共設施帶指依植栽、路燈、景觀及街道傢俱之佈設需求，劃設於人行道或分隔島等之帶狀空間，並提供為交通、消防、管線設施及與都市生活相關之公共設施設置使用。

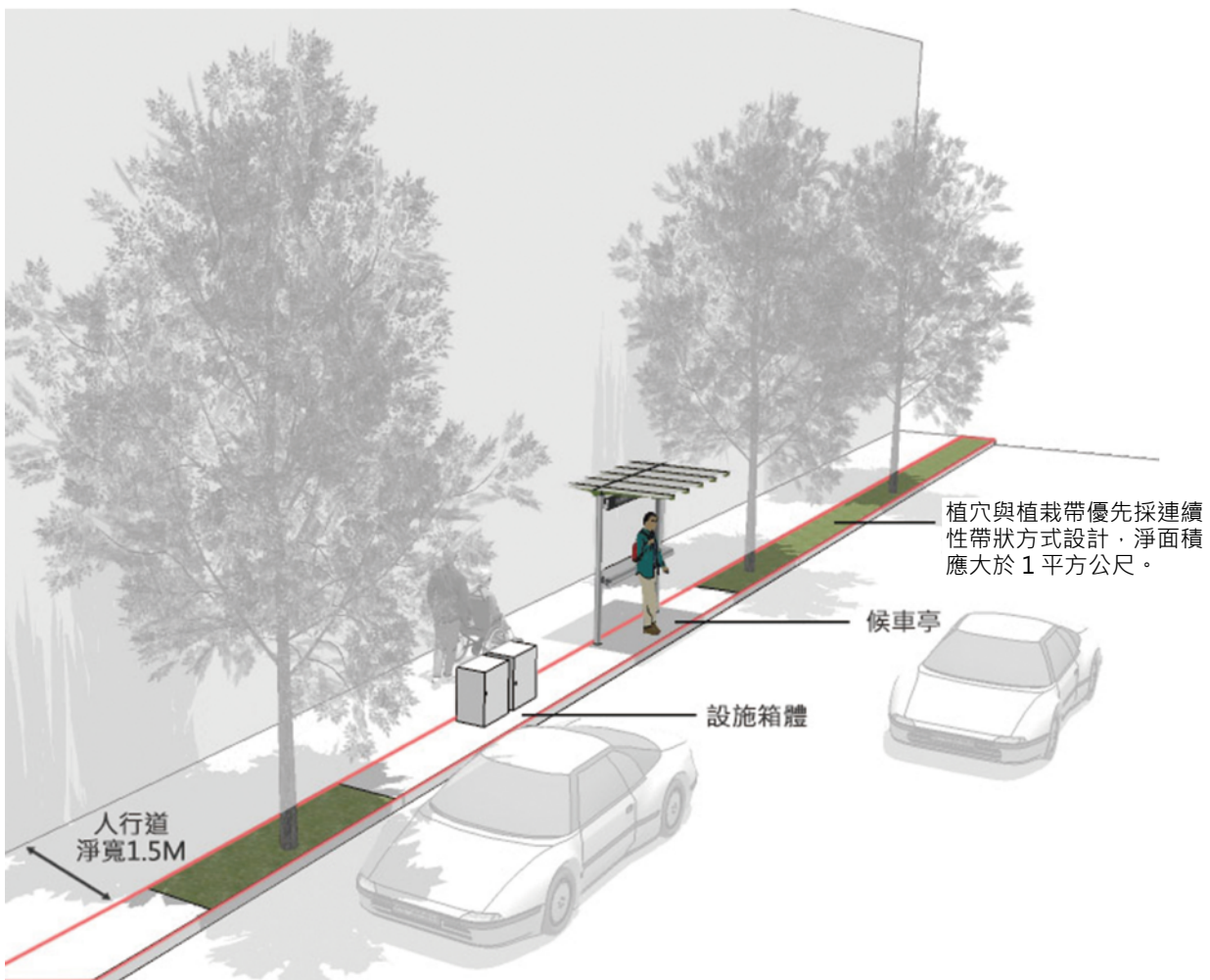


圖3-14 公共設施帶示意圖

1．植栽與植穴與坡面排水整合

- (1) 景觀美化包括植栽綠化，附屬設施之色彩、質感、造型等互相搭配協調及與環境融合等，以塑造自然景觀及當地景觀特色。人文景觀營造則宜納入在地居民參與。
- (2) 生態設計包括創造多樣性生態棲息環境、積極設置生態綠廊網絡、生物通道、採用原生適地樹種、保持土壤透水性及保水性等，並宜考量自然材質之應用。
- (3) 道路宜加強綠化，包括留設植穴或植栽帶及導入雨水澆灌之功能。
- (4) 鄉村或市郊等地區，為表現自然景觀或當地植栽特色，宜採多種類之原生或鄉土樹種，考量以自然群植方式配置。
- (5) 人行道樹穴圍石以與人行道鋪面平齊為原則；設置連續性綠帶或花台設施時，宜留設供行人通行淨寬 1.5 公尺以上。
- (6) 人行道空間受限或沒有足夠空間同時配置連續性綠帶，增設樹柵或植草磚...等，以增加通行寬度。



圖3-15 樹柵設置示意圖

2. 路邊停車帶、街道傢俱與人性空間整合

- (1) 路邊停車帶指以道路部分路面劃設指定區域，供公眾停放車輛之空間。
- (2) 身心障礙者專用停車位應於明顯處設置身心障礙者專用停車位標誌及標線，且宜於鄰近格位處設置無障礙設施。
- (3) 道路縱向坡度大於 7 % 時，不得劃設路邊停車格位。
- (4) 主要道路以不設置路邊停車帶為原則。
- (5) 未達 6 公尺道路考量消防救災、救護及公共安全通行之需要，不予劃設停車位。
- (6) 路邊停車帶之留設，建議與公共設施帶整合，並留設淨寬 0.9 公尺，坡度小於 10 % 之斜坡道，以增加使用便利性。
- (7) 設置口型自行車停車架（寬 60 公分 X 高 90 公分）供自行車停放，兼供行人休息停靠之用

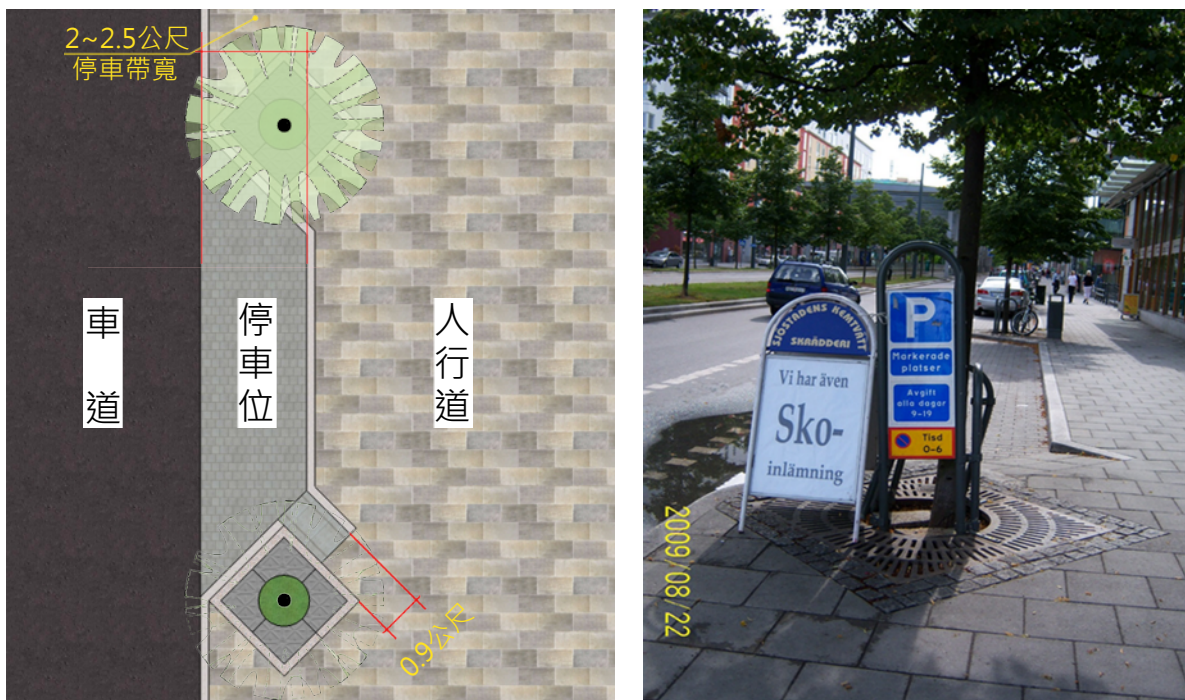


圖3-16 路邊停車帶與公共設施帶的整合平面圖（左）及照片（右）

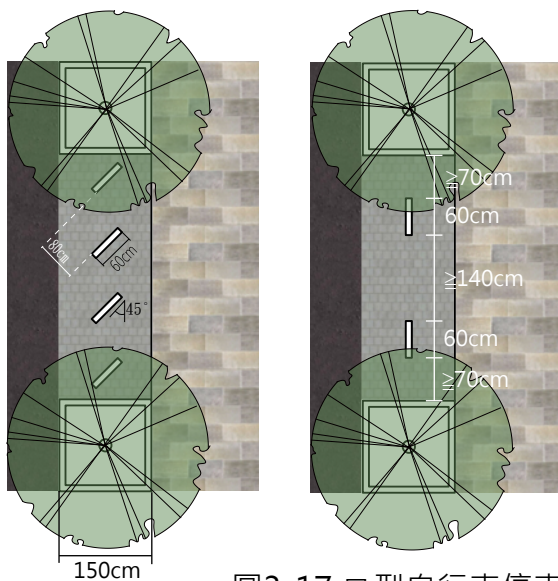


圖3-17 □型自行車停車架平面配置圖（左）及示意圖（右）

2-1．汽車停車格

- (1) 小汽車停車格位劃設，單一車位橫向寬最小 2 公尺；車位縱向長最小 5 公尺。
- (2) 身心障礙者專用汽車停車格位劃設，長度最小 6 公尺，寬度除平行停車外，應包括停車區及上下車區，單一停車位之停車區寬最小 2 公尺，上下車區寬最小 1.5 公尺；相鄰停車位得共用上下車區。

2-2．機車停車格

- (1) 機車停車帶得以區塊或格位方式劃設。以區塊方式劃設時，區塊長度依需要劃設，車位縱向長最小 2 公尺；以格位劃設時，單一車位橫向寬最小 0.8 公尺；車位縱向長最小 2 公尺。
- (2) 身心障礙者專用機車停車格位劃設，單一車位橫向寬最小 2.3 公尺；車位縱向長最小 2.2 公尺。

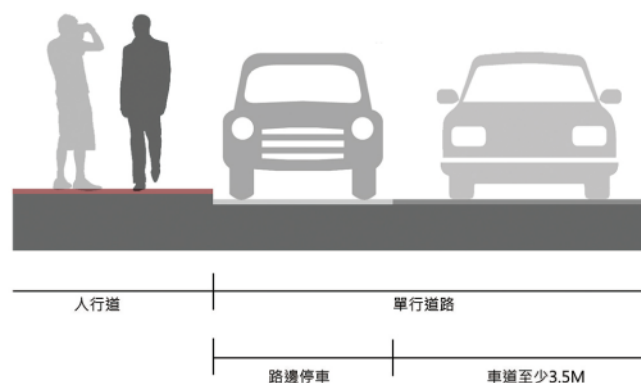


圖3-18 路邊停車斷面配置示意圖

3．公共設施帶與路邊停車整合案例：

以下圖為例：

- (1) 建議規劃設計時，同時考量停車、植栽、公共設施、街道傢俱等需求，並適當配置街道傢俱與植栽，及避免留設過多的停車格。
- (2) 整體考量規劃之人行道，應留設舒適、安全、連續、無障礙之人行空間。

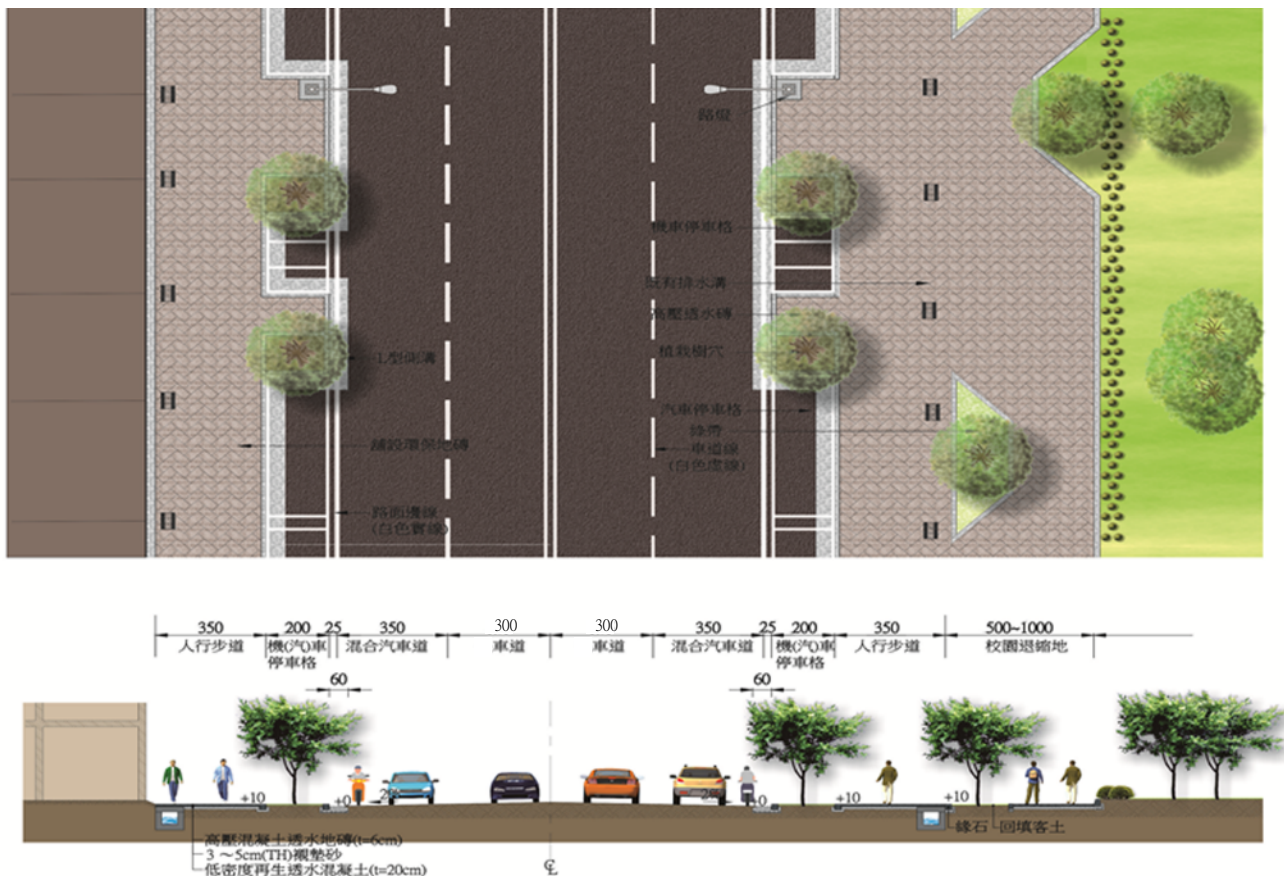


圖3-19 道路配置圖(上)與斷面圖(下)

(四) 行人穿越道路設施

1．行人穿越道的配置

雙向四車道以上的道路，應運用分隔島、槽化島設置行人庇護島。



圖3-20 行人穿越道實景

2．行人專用號誌

- (1) 行人專用號誌應採用柱立式，其燈箱底部應高出設置地點地面 2.1 公尺至 3 公尺。
- (2) 行人觸動號誌之按鈕應高出設置地點地面 1 公尺至 1.4 公尺。
- (3) 行人專用號誌應設置於行人穿越道兩端之路邊。路幅較寬廣且設有交通島之道路，得視需要於交通島輔設相同之燈面。
- (4) 行人觸動號誌應指示按鈕位置，並註明使用方法。

在行人優先路段及混和優先路段，如果穿越路口距離超過第二章建議：50 m和100 m時，如果兩個主要路口之間有次要路口，建議設置行人穿越道。

二、路口設計

路口空間為車輛交會及行人穿越的複雜空間，在規劃上應考慮行人穿越的動線與時間，以及車輛彼此、車輛與行人的交會。在通用的原則之下，應同時考慮行人的安全以及車輛通行的影響。

路口穿越距離與穿越時間

路口穿越時間，以及安全穿越距離的關係如下：

$$\text{穿越距離(公尺)} \times \boxed{1.25} \times \boxed{\frac{5}{4} + 5} = \text{穿越路口所需安全時間}$$

每1.25秒走1公尺
緩衝時間

考慮到周遭建築的狀況，行人穿越道的空間不得小於兩側中最大一側人行道的寬度；且大型的公共空間場所，特別是行人優先路段，需要滿足大量行人通過，避免大量行人滯留庇護島，需要足夠的穿越時間，並且適當的增加路口街角人行以及停留的空間。因此，增加路口行人穿越的時間，也使路口號誌管制的時間變長，以降低行車的速率。

以行人的角度而言，應該縮短路口距離以減少穿越時間，並且適當保持路口淨空增加安全緩衝反應時間；以車輛的角度而言，應該簡化路口的動線以提供足夠反應時間所需要的距離，因此必須適度降低路口行車速度。



複雜路口的設計與調整有下列原則：

- 1．簡化路口車道匯流的數量，建議一般十字路口外，其餘特殊角度路口不得超過三個交會方向，或以單行道形式減少衝突點的數量。
- 2．特殊非直角匯流路口，建議與道路交匯處調整為直角，或是以單行道形式處理，以避免大於90度轉彎所造成的視覺死角。
- 3．簡化連續性的路口，避免行人必須連續穿越路口，必要時穿越道分段以縮短行人穿越時間和避免視覺死角方向車輛的進入（單行道的設置）。

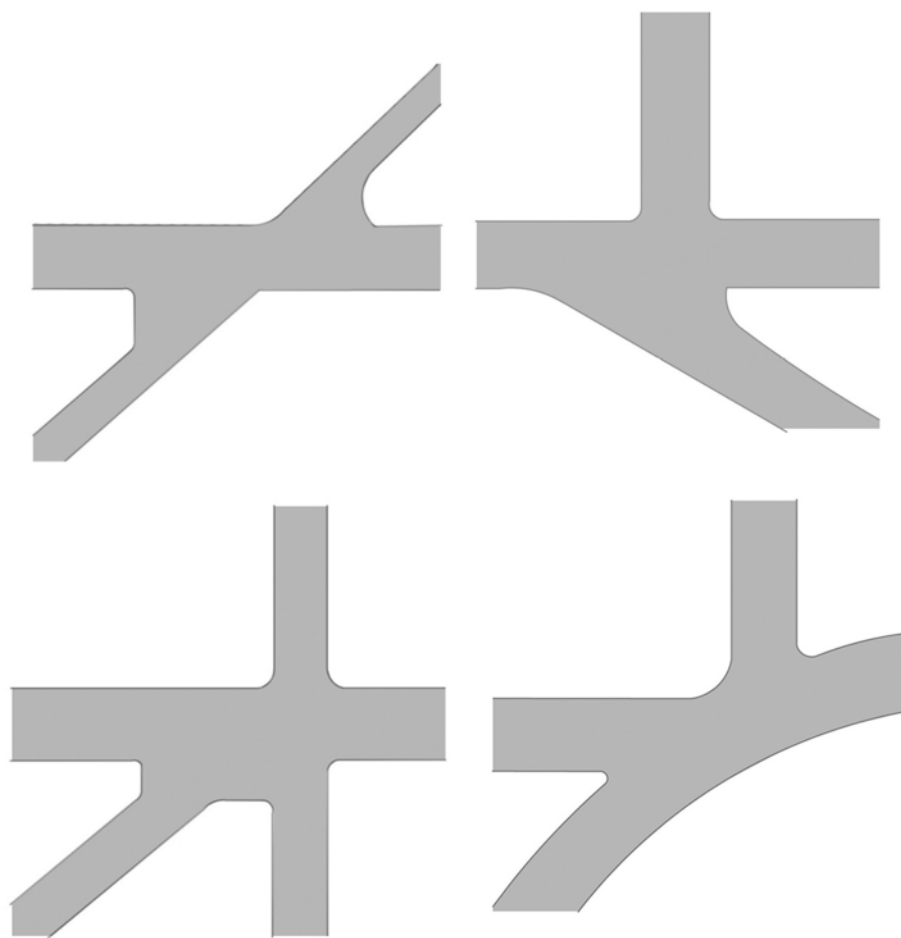


圖3-21 路口環境各樣式示意圖

(一) 路口各街角人行空間

建議依現況使用逐步調整成型，初期採用臨時性設施，先做初步設置，修正使用現況後再做定性設施。

1．路型調整：

交叉路口應縮減車道或縮短行人穿越的範圍，降低車速及範圍內不確定因子，並增加更清楚的標線，以提高反應時間。

2．街角迴轉半徑設計原則：

A．主要道路：

依大型車輛迴轉半徑設計轉角，並於人行道路緣斜坡設置車阻。

B．次要道路：

依大型車輛迴轉半徑設計轉角，並於人行道路緣斜坡設置車阻。

C．服務道路：

依小型車輛迴轉半徑設計轉角，並於人行道路緣斜坡設置車阻。



1．配置原則

行人穿越道線畫設長度可依據路口大小與行人流量做適度調整，維持行人流量尖峰時，亦能維持良好的行人服務水準。

2．交通島

A．庇護島：

- a．庇護島寬度宜大於 1.5 公尺，長度以行人穿越道之寬度為準。
- b．庇護島突出路面時高度以 20 公分為宜，緣石應採屏障式，行人穿越部分應與路面齊平，或於行人出入口設置路緣斜坡。
- c．庇護島之端部應設置防護設施，並得加繪近障礙物標線及加設反光標誌。

B．圓環中心島：

圓環中心島周邊緣石宜採用可跨式緣石，緣石面應加繪反光標線。如考慮行人或古蹟等建築物之安全時，得改為屏障式緣石。

C：行人穿越道空間照明

行人穿越道照明亮度應符合《市區道路及附屬工程設計之照度規範》，如下表：

條件	道路分類	平均照度基準
與道路接鄰之人行道	商業區	10
	住商混和區	6
	住宅區	2
不與道路接鄰之人行道	人行地下道	43
	交叉入口	3
	商業區	6

單位：勒克斯(Lux)

表3-3 人行道照度表

典型的路口照明(如圖3-25)提供路口較高的照度以及為車輛照亮路口潛在衝突區域，這種照明設計照亮了交叉路口卻無法照到行人接近車輛的一側，駕駛員常無法看見行人，因此燈具的設置應該遠離路口並照亮行人穿越道(如圖3-26)

- 參考《Informational Report on Lighting Design for Midblock Crosswalks》

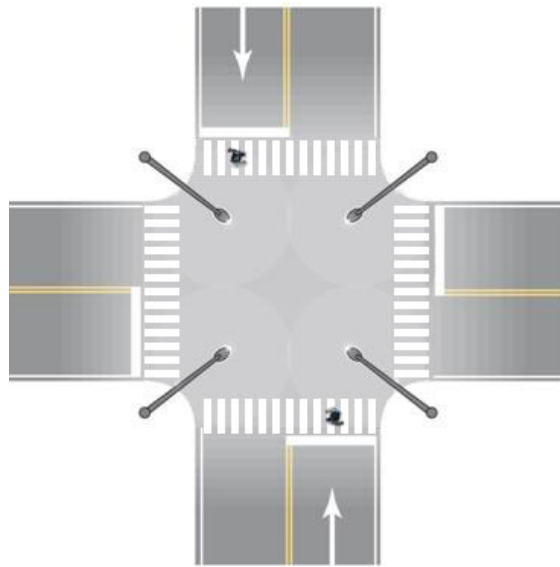


圖3-22 典型的路口行人穿越道照明設計

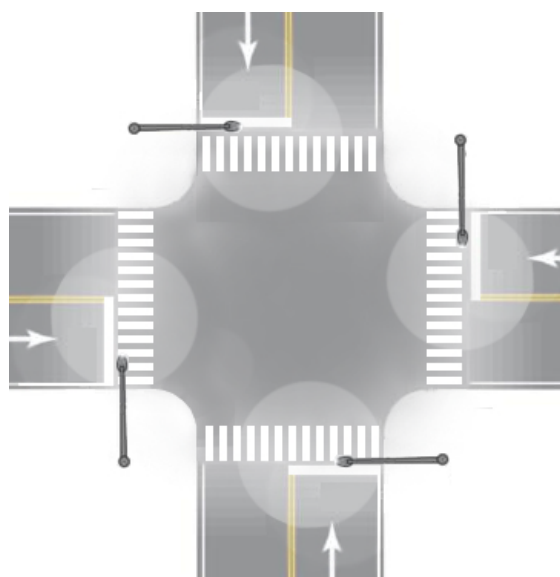


圖3-23 新的路口行人穿越道照明設計

複雜路口規劃改善原則：

- 1．道路盡可能修正為直角交會。
- 2．增加交通庇護島縮短路口穿越距離，必要時採跳島式穿越。
- 3．避免五個方向的道路交會在同一點，在此情況下優先調整小於45度夾角的道路，避免與其他四向道路交會或改為步行街或單行道。

A．X型交叉路口

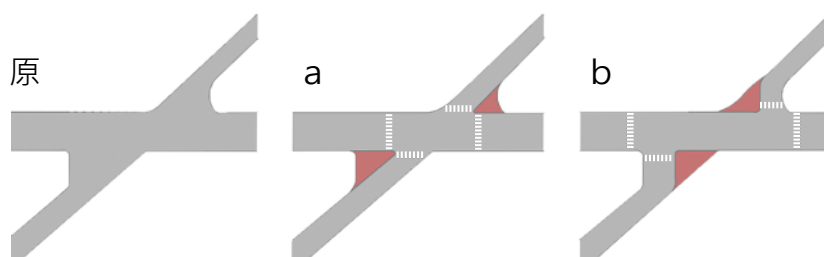


圖3-24 X型交叉路口改善示意圖

B．五線道

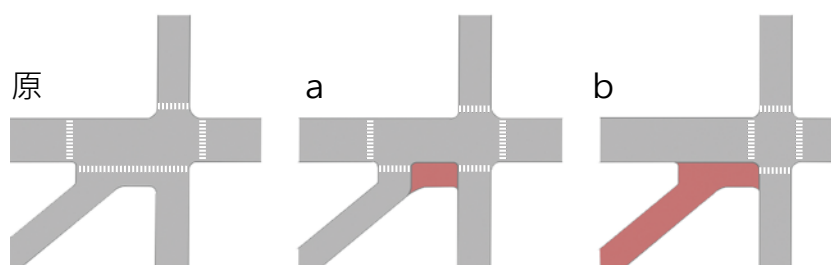


圖3-25 五線道改善示意圖

C．Y型與T型交會路口

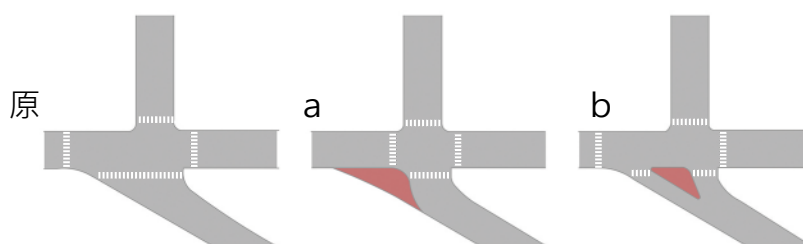


圖3-26 Y型與T型交會路口改善示意圖

D．圓環接棋盤格路口

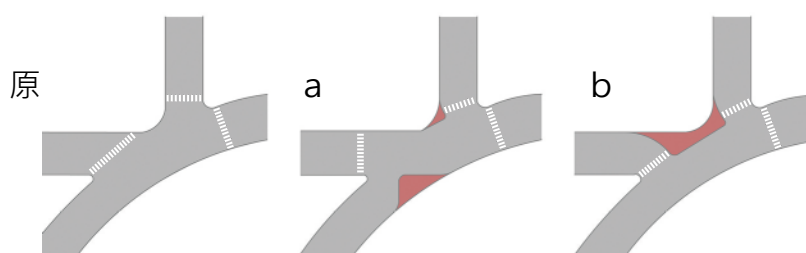


圖3-27 圓環接棋盤格路口改善示意圖

4．機車等待區

將機車待轉區和機車停等區分別設置在行人穿越道的兩側（如圖所示）。避免機車以兩段方式進行左轉彎時，需穿越行人穿越道至機車待轉區，以降低行人與機車的衝突。另外，機車待轉區、機車停等區及人行穿越道都向後退縮，以避免機車待轉區的機車與汽車的衝突。

- A．同向三車道以上道路，均應以兩段方式進行左轉彎；單行道道路，行駛於右側車道或慢車道者，應以兩段方式進行左轉彎。
- B．本標線線型為白色長方形，線寬十五公分。劃設於停止線前端，設有枕木紋行人穿越道者，劃設於枕木紋行人穿越道前方。
- C．本標線前緣以不超出橫交道路路面邊緣為原則。

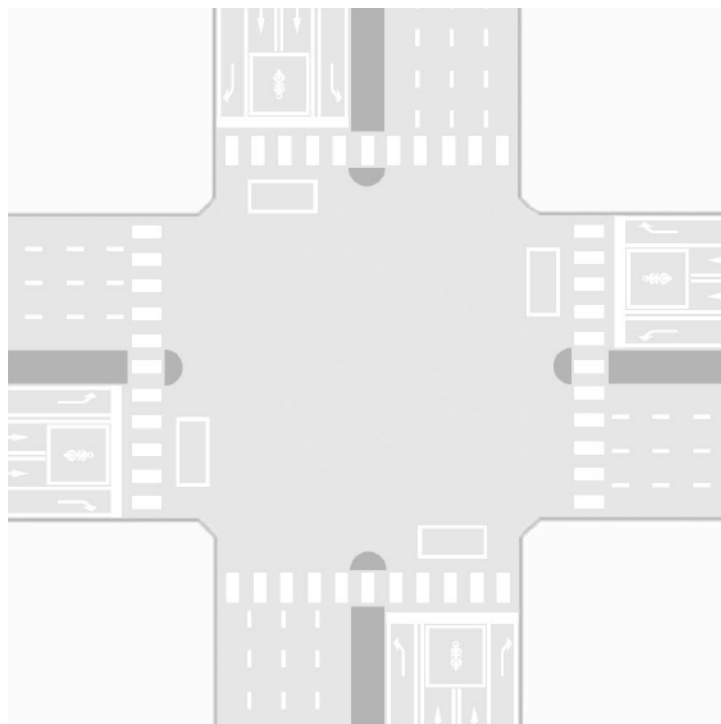


圖3-28 機車等待區平面配置圖