

## 大型活動整體交通規劃標準作業流程之研究

### -以「臺灣燈會」為例

鄒暉驊<sup>1</sup>  
陳高村<sup>2</sup>

#### 摘要

近年來各縣市舉辦各類活動常衝擊周邊道路之交通狀況，然而往往活動未必循正常程序向公務單位申請，造成交通維持作業規劃不當，增加第一線執行人員工作之負擔，並影響用路者之權益。

國內最大型之各種藝文活動，屬每年由交通部觀光局籌辦之「臺灣燈會」規模及知名度最大，且對當地之交通衝擊及居民生活影響甚大。然每年主辦縣市不盡相同，道路、交通條件亦不同，使主辦縣市皆需耗費許多人力、物力投入籌備工作，整合規劃大眾運輸及接駁疏運計畫，期使滿足台灣燈會期間活動會場進出人、車及大量人潮之旅運需求，並將短時間內湧入轄內之車潮，於燈會期間交通衝擊降至最低。

為確保臺灣燈會活動期間的整體交通順暢，同時降低活動帶來的交通衝擊，近年各主辦縣市政府皆委託交通專業規劃公司辦理台灣燈會整體交通規劃及交通疏運計畫，整合全縣市既有之交通運輸資源，以滿足燈會慶典活動之需求。

**關鍵字：**交通維持作業、台灣燈會、交通疏運

### 一、前言

近年來政府部門、民間社團、企業公司，為了推展業務、分享成果、連繫感情、提倡正當休閒活動，常透過舉辦各類型活動來達到其目的，活動期間人潮聚集，常衝擊周邊道路交通所造成的尖峰效果也令既有的交通系統無法負荷。當活動規模大、延續時間長，除了對交通的衝擊外，連帶的也影響到附近居民生活作息與社經活動，若活動未依程序向主管機關申請，或相關主管機關欠缺相關審核機制，即便主辦單位事前通知相關單位協助交通維持與管制，或當活動進行造成交通衝擊，不論對於交通維持作業規劃不當，增加第一線執行人員工作之負擔，並影響用路者之權益。

<sup>1</sup> 南投縣政府警察局草屯分局警務員（聯絡電話：049-2362002，E-Mail: hayato345543@gmail.com）。

<sup>2</sup> 中央警察大學交通學系暨交通管理研究所副教授。

國內大型的藝文活動屬每年由交通部觀光局籌辦之「台灣燈會」，不論活動規模、活動期間、知名度最大及民眾的參與都較其他活動為最，活動期間對當地交通衝擊及居民生活影響，都讓主辦單位絞盡腦汁，期盼活動具有特色、成功、圓滿、帶來人潮、經濟效益並增加施政的滿意度。一個活動的成功與否最重要的關鍵是帶來人潮、帶來口碑、順利平安離場，但每年主辦縣市環境、時空條件不盡相同，最基礎的場地、道路、交通條件亦有不同，使主辦縣市皆需耗費許多人力、物力投入籌備工作，整合規劃大眾運輸及接駁疏運計畫，期使滿足台灣燈會期間活動會場進出人、車及大量人潮之旅運需求，並將短時間內湧入轄內之車潮，於燈會期間交通衝擊降至最低。

交通疏運規劃承辦人員、單位，未必有承辦大型活動的經驗，或即使有，活動規模、型態、交通狀況也有所差異，剛接手「台灣燈會」交通疏運規劃這個極富挑戰性的任務，大多找前幾年曾經辦過的縣市，蒐集活動規劃、交通疏運的相關計畫文獻資料，同時提早觀摩該年的「台灣燈會」規劃情形，才能使自己儘快瞭解活動狀況，規劃工作也能迅速步入軌道。

由於大型活動的舉辦並非常態，在縣市政府並無專辦的單位或人員，各單位舉辦活動遇有交通疏運工作相關事項，有的交通工程工作是縣市政府交通局或工務局（處）辦理，有的指揮疏導工作是縣市警察局辦理，有的道路養護管理工作是公路總局辦理，即邀請警察、交通等單位協助，對於受命辦理活動的規劃過程中，也會遇到事權、業務分配不明（或不宜）的狀況。有的單位請警察機關規劃停車場、接駁車疏運、交通標誌標線設置，負責執法的警察同仁，卻需肩負起交通規劃專業領域之責任，殊不知，警察之教育訓練非以交通規劃為主，未有完整之專業知識，如何有辦理完備交通疏運規劃之能力。應有一套明確之標準，供各縣市政府辦理活動之單位依循，讓業務不熟悉之承辦人協調各單位配合辦理相關工作，能有效地把各項工作分門別類地，交由最適當之單位辦理，提昇行政效率以減少分工過程之時間、資源。

所以，辦理大型活動之業務承辦人，如何在有限時間與資源內，按步就班地辦理各項交通規劃等工作項目，是值得研究的課題。

## 二、文獻回顧

### 2.1 交通維持計畫之定義

曹壽民、賀陳旦君(1993)指出，工程興建期間，造成施工地點附近車流之嚴重衝突與延滯之增加，更有若干工程於施工期間，因所設立之交通管制設施欠當，造成交通事故頻生進而引起各類賠償糾紛，是故為有效降低道路施工、集會遊行或開發建設等活動所引致之交通衝擊，實有必要針對交通衝擊之原因加以探討，並進行相關約制或對策，以降低施工範圍對交通安全之威脅，且增加用路者於工程影響範圍之安全，並確保道路之服務水準。

## 2.2 交通維持計畫之目的

黃台生君(1993)主持臺北市政府工務局委託研究案「重大工程交通維持方案設施標準之研究」,指出重大工程施工之交通維持工作一直受到社會大眾及交通主管單位之重視。擬定詳細周延的交通維持計畫除可使施工成本及社會成本總和趨向於最小外,上可達成減少道路使用者之不便減少交通延滯保障交通安全保障施工人員安全確保施工進度之管制等目標。

## 2.3 交通維持作業審議制度建立之沿革

臺北市政府交通局(2003)委託研究案「路外活動交通維持計畫門檻值及其作業規範之研究」,說明臺北市為國內最早建立並實施交通維持計畫審議制度之縣市,民國 79 年即由臺北市道路交通安全督導會報,依據民國 78 年 11 月第 215 次委員會議決議,基於維持重大工程施工期間鄰近道路之交通順暢,特訂定「臺北市重要工程施工期間交通維持計畫作業規定」,並遵行至今。

黃麗燕君(2006)提出臺灣省政府則於民國 85 年,函發「臺灣省道路工程施工期間交通維持計畫作業規定大綱」,以供各縣市政府作為擬訂交通維持計畫作業規定之參考,該作業規定原則上以省、縣道及重要市區道路為實施範圍,其大綱僅針對道路施工工程進行規範,至於送審原則及受理審核單位,則授權各縣市依地方特性自行訂定,各縣、市遂陸續參考上開大綱,各自訂定相關規範。

## 2.4 交通維持作業之審查

臺北市政府交通局(2003)委託研究案「路外活動交通維持計畫門檻值及其作業規範之研究」,說明臺北市於民國 79 年,即由臺北市道路交通安全督導會報,基於維持重大工程施工期間鄰近道路之交通順暢,特訂定「臺北市重要工程施工期間交通維持計畫作業規定」。該作業規定已規範道路交通工程及建築工程之交通維持計畫送審之認定原則、應涵蓋內容規定、送審程序、施工期間市府各單位權責分工、交通維持費用規定及罰則等內容。

黃麗燕君(2006)提出臺灣省政府則於民國 85 年,函發「臺灣省道路工程施工期間交通維持計畫作業規定大綱」,以供各縣市政府作為擬訂交通維持計畫作業規定之參考,該作業規定原則上以省、縣道及重要市區道路為實施範圍,其大綱僅針對道路施工工程進行規範,至於送審原則及受理審核單位,則授權各縣市依地方特性自行訂定,各縣、市遂陸續參考上開大綱,各自訂定相關規範,將交通維持計畫審查程序,依審查門檻分為三類:

(1) 第一類:提送道路交通安全聯席(督導)會報審查,採二層級審議方式,於道安會報下組成工作小組,先行審查,審查通過後再提送道安會報;部分縣市於受理交通維持計畫審查案後,由道安會報秘書小組先進行初審,115 並請提送單位進行修改,至完成後才提送工作小組審查。

(2) 第二類：提送道路主管機關或管理機關審查，缺點是由單一機關進行審查作業，在審查專業及人力上較容易不足。

(3) 第三類：適用於對道路交通衝擊較小之工程，由工程單位邀集、召開協調會，或以會勘方式決定交通維持內容是否可行。

## 2.5 工程施工交通維持作業

杜書勤君(1990)指出，各道路之交通狀況不盡相同，道路使用者對不同區位、不同路型之道路服務水準之要求亦有所不同。故界定道路可承受衝擊量時，應考慮道路所在區位、路寬、路型及其現況服務水準，以一般道路使用者所願忍受之最低服務水準下限做為該道路所能承受之上限。

林良泰等(1995)，曾研擬「工程施工期間交通維持計畫作業規定草案」，認為道路工程送審之認定原則，須依道路寬度、道路等級、施工工期及占用寬度為考量。而道路施工交通維持計畫其內容應涵蓋：工程內容概要、施工路段臨近道路之土地使用特性及交通特性之現況評估分析、交通衝擊分析、交通維持方案、送審程序等。

「公路法」第三十條之一第一項、第三項、第四項

公路主管機關修建或改善公路時，應於施工前公告，除國道工程外，應先協商當地直轄市、縣（市）政府，並通知必須使用公路之公私機構同 116 時配合施工。管線機構或其他工程主辦機關（構）為埋設管線或其他工程，必須挖掘公路時，應依前條第二項規定申請公路主管機關許可，並繳交許可費，始得施工。但緊急搶修，得以電話或傳真先行告知該管公路主管機關後，迅即辦理，並於事後補正許可程序。前項管線機構必須挖掘公路時，除國道施工及緊急搶修外，應擬訂挖掘施工交通維持計畫，送所在地直轄市、縣（市）政府審查同意。

「公路用地使用規則」第十條第一項

公路主管機關依本法第三十條之一第一項規定與當地直轄市、縣（市）政府協商時，其內容應包括施工期間之交通維持措施。

## 2.6 舉辦活動交通維持作業

吳元維君(2013)將我國北、中、南、東等四個區域中，挑選以密集都市為主、交通較繁忙之行政區，以及以鄉村田野為主、交通負擔較輕之行政區各1個，蒐集、分析現行交通維持作業法令規定；擇定臺北市、桃園縣、臺中市、南投縣、高雄市、嘉義縣、花蓮縣、臺東縣等8個研究標的，分析比較研究標的現行「舉辦活動交通維持作業」，分為「法令規範與整體架構」、「主管機關與申請門檻」、「申請程序」、「審查程序」、「執行與罰則」等部分進行探討與比較：

表1：各縣市現行交通維持作業法令規定

縣市別	臺北市	桃園縣	臺中市	南投縣	高雄市	嘉義縣	花蓮縣	臺東縣
法規名稱	臺北市使用道路舉辦臨時活動管理辦法	桃園縣交通維持計畫自治條例(草案)	臺中市使用道路辦理活動施工管理自治條例	南投縣各機關團體舉辦各類大型活動使用道路管理要點	高雄市使用道路舉辦大型活動管理辦法	嘉義縣使用道路舉辦活動管理自治條例	花蓮縣市區道路臨時活動使用管理辦法	各機關團體舉辦臨時活動使用臺東縣道路管理要點
修(制)訂日期	101年7月10日	93年12月	100年12月14日	95年10月16日	100年10月13日	95年7月22日	98年5月11日	91年6月19日
形式	自治規則	自治條例	自治條例	行政規則	自治規則	自治條例	自治規則	行政規則
條文數	18條	26條	21條	11點	14條	15條	11條	6點
申請門檻	無	舉辦活動道路等級、活動日數與時段	無	無	無	無	無	無
申請期限	「一個月前、兩個月內」以及「公告受理申請期間」	無	三十日	一個月	二十日	兩週	三十日	無
審查流程	有類似「初審(業務單位形式審查)」及「複審(審查會實質審查)」之兩階段審查規定				單一階段由主管機關審查(可請相關機關一同審查)			
補正規定	有	有	無	有	無	有	有	無
責任義務	維持秩序、安全或環境, 規範詳盡		僅規範發布新聞		維持秩序、安全或環境, 規範詳盡		僅規範應自行維持秩序	
變更申請規定	無	有	無	無	無	無	無	無
罰則	無	有	有	無	無	有	無	無

## 2.7 交通疏運規劃

臺北市政府交通局(2003)委託研究案「路外活動交通維持計畫門檻值及其作業規範之研究」，分析舉辦路外活動的交通特性為旅次產生吸引量高、旅次尖峰特性集中、旅次方向性明顯、汽機車停車需求高、路邊臨時停車需求大增、行人量大幅增加等六項。該研究亦將路外活動進行分類：

### 2.7.1 依活動性質分類

藝文活動、民俗節慶活動、商業活動、休閒公益活動、運動競賽活動、其他活動。

### 2.7.2 依活動範圍與到離型態劃分

1.活動範圍：

- (1). 固定場址(點)：於固定場所舉辦活動，涵蓋大部分的活動型態，如在國父紀念館、大安森林公園舉行活動。
- (2). 特定區域(面)：活動範圍較大，可能跨越數個街廓，如年貨大街。
- (3). 特定路線(線)：以道路為活動範圍，如遊行、路跑、自行車比賽。

2.依旅客到離特性劃分：

- (1). 集中到離：活動時間集中，訪客多於活動開始前後時段到離，如演唱會、職棒比賽。
- (2). 分散到離：活動時間較長，訪客於活動時間內分散到離，如展覽、園遊會。

交通部運輸研究所(2006)「觀光遊憩地區實施交通管理計畫特性分析及建議處理原則」研究，認為觀光遊憩地區交通管理措施之實施計畫與規劃內容，應掌握相關重點，如應辦理交通量或停車調查與分析，俾利精確掌握相關交通管理措施之實施時機與修正依據；辦理遊客滿意度調查，以使用者的觀點檢視問題，迅速改善；交通管理相關實施計畫訊息宜由政府建置網頁，指定專責人員定期更新相關連結訊息；落實遊憩乘載量之概念，方可永續發展；地方道路與高速公路管制策略存在權衡取捨之兩難課題，建議活動辦理期間宜避開重大民俗節日；短期性主題活動應覓妥周邊臨時停車場並提供接駁車，兩者皆宜採免費提供之服務。相關重點措施則提出道路、停車、導引標誌、公共運輸、宣傳、網站等六大項目。

該研究同時提出「多階層交通管制等時圈」之交通管制計畫規劃原則，認為交通管制措施之規劃應遵循路網層級之運輸功能特性，清楚區分主要道路、次要道路、地區道路等，再以「多階層交通管制等時圈」之方式進行交通管制圈之劃分，理想而言，宜包括步行可及圈、接駁車可及圈、高快速道路可及圈、中心都市可及圈等四個交通管制等時圈，再就各個等時圈之關鍵主次要道路進入點，採行管制措施，詳如圖 2-2，茲說明如下：

### 3. 步行可及圈：

以一般人之可接受步行距離予以設定，步行時間約 5~10 分鐘，距離目的地約 500 公尺，所謂目的地係仿交通量指派之分區中心(Zone Centroid)概念予以界定，可以旅次重心點之幾何中心作為目的地。此一範圍為穿越型路網之核心地區，藉由交通寧靜區(Traffic Calming)之手段創造一個優雅環境，提昇遊客高質感的遊憩體驗。

### 4. 接駁車可及圈：

轉運站設於行駛時間約 5 分鐘、距離步行可及圈約 2~3 公里處，使得駕駛自小客者得以在旅次重心點之外圍停車轉運。

### 5. 快速道路可及圈：

根據一日生活圈之概念，5 萬人以上之鄉鎮皆可在半小時內利用交流道上下高快速道路，因此，以距離目的地最近之高快速道路交流道作為另一個控制點亦為必要之考量。

### 6. 中心都市可及圈：

根據一日生活圈之概念，臺灣西部生活圈中心都市於 1 小時內到達區內任一鄉鎮，因此，最遠之控制點可考慮擴及最近之中心都市主要道路。

## 三、近年台灣燈會整體交通規劃

### 3.1 「2012 台灣燈會」

彰化縣政府針對「2012台灣燈會」活動，以「五層彈性管制，專用接駁輸運」作為整體交通及疏運之基本策略，提出以下主要交通規劃內容：

#### 1. 事先擬訂整體交通規劃理念：

- (1). 五層彈性管制：行人徒步管制區、鎮民車輛停車管制區、外車禁入管制區、停車疏導管制區、飽和勸離管制區。
- (2). 專用接駁輸運：大眾運輸不發達，因此在外圍設置停車場，停車場與展區間之遊客輸運，採大客車接駁方式往返輸運。同時在大客車之車行動線上，設置「專用道」來確保輸運車輛可順利進出，不受一般車輛之影響。

#### 2. 輸運計畫：

接駁路線包括各小型車停車場接駁、大眾運輸場站接駁及展區南北巡迴線等，首先確認停車場(遊客停車處)及接駁區(展場週邊，遊客上下接駁車處)後，規劃車行動線及專用道，再規劃平假日停車場使用之原則，可試算出接駁車之需求量，最後進行停車場及接駁區之配置規劃。

(1)、停車場及接駁區遴選

(2)、大客車專用道規劃

(3)、接駁路線運作原則

(4)、接駁車需求估算

(5)、停車場配置規劃

(6)、接駁區配置規劃

(7)、接駁車營運計畫

(8)、相關配合措施：工作人員停車需求、區內居民停車空間規劃、機車停車空間規劃、設施電源需求、協調大眾運輸配合、計程車排班空間。

### 3. 交通維持計畫

(1)、車行動線規劃：大區域動線、各停車場區域動線。

(2)、交通管制與配合措施：五層管制、救護車等特種車輛路線、動態交通資訊宣導。

(3)、交通維持設施配置：車行及停車導引牌面、人行導引牌面。

(4)、相關管制人力及設施配置：行人徒步管制區、外車禁止、各主要路口、停車場、大眾運輸場站管制人力及設施配置。

### 4、客運路線改道規劃

(1)、應變計畫：交通應變中心、輸運應變計畫、交通管制應變計畫。

(2)、宣導計畫

(3)、工作分工

## 3.2 「2013 台灣燈會」

新竹縣政府針對「2013 台灣燈會」活動，提出以下主要交通規劃內容：

(1) 整體交通輸運之基本策略：以「雲端預告→飽和勸離→疏導→管理→管制」之規劃概念，配合增設停車場，規劃接駁轉運之構想，進行配合管理、管制方式。

(2) 停車場規劃：主要分為長途旅客停車使用與管制區附近居民使用兩種。

(3) 接駁路線規劃：採用點對點從停車場（車站）往返轉運站的方式進行規劃，不僅便於控管，亦可減少各路線接駁車之延滯時間，增加旅客搭乘接駁車之意願。

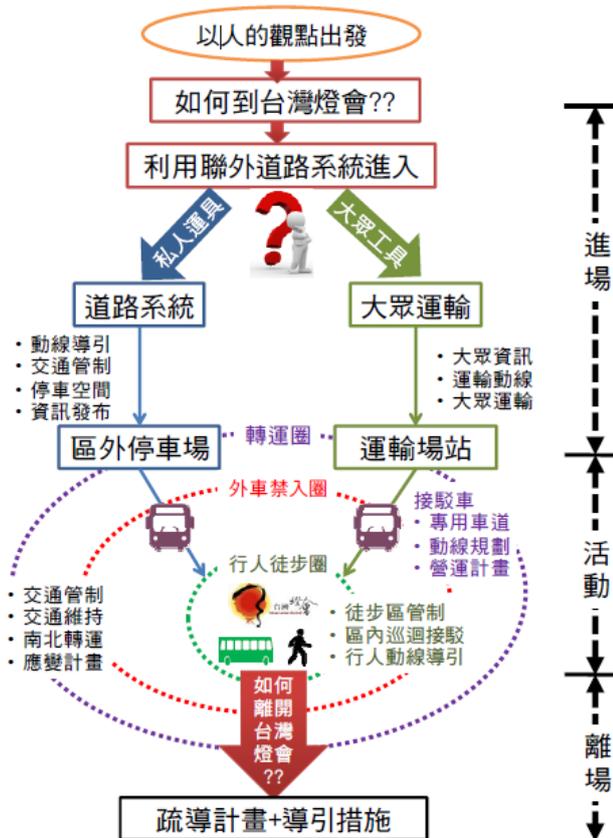
(4) 各項規劃設施標誌：1.管制區內、機車、大客車停車場、接駁車轉運站、客運轉運站 2.轉運站、停車場、高鐵新竹站、台鐵六家站、新竹站、竹北站等場站內路線指引 3.公車專用道 4.博愛專車 5.計程車排班處 6.管制區標誌 7.維安應變中心

- (5) 燈會管制區停車與通行證
- (6) 接駁車路線辨識卡

### 3.3 「2014 台灣燈會」

南投縣政府針對「2014 台灣燈會」活動，提出以下主要交通規劃內容：

- (一) 以「人」的觀點出發作為規劃之架構，如何到達燈區？如何參觀燈會活動？如何離場？



以人為觀點-參與燈會活動整體流程示意圖

- (二) 以「管制攔截圈」概念進行交通管制與境外私人運具攔截規劃
- (三) 交通疏運計畫

#### 1、交通管制

為確保燈區參觀民眾安全、燈區周邊道路交通順暢及考量周邊交通環境，管制區規劃原則如下：

- (1) 以對燈區鄰近居民影響最小為最重要考量
- (2) 保障並提供燈區鄰近居民停車空間，劃設管制區可避免外車佔用居民停車空間

(3)道路管制封閉及燈區內禁止車輛進入等，多項管制措施實施將造成燈區周邊住戶許多不便，因此事前與周邊住戶溝通是不可缺少的過程，對於周邊住戶之意見應做到充分交流與互相溝通，取得彼此間之共識，而在溝通過程中，應讓民眾感受到被尊重。

## 2、交通安全走廊規劃

為因應突發狀況發生，選擇鄰近燈區且較屬燈區邊緣、參觀民眾較稀少之道路，做為緊急救護聯外道路。

## 3、停車場整體規劃

於燈區外圍、交流道周邊區域，規劃大型停車場供自小客車停放，轉乘接駁車進入燈區，減少私人運具進入燈區周邊道路造成之衝擊。為避免燈會活動所吸引之大量私人運具旅次，造成道路不堪負荷，因此規劃大客車接駁，期能透過便捷的大眾運輸場站接駁服務，增加民眾到達燈區之方便性，並提升大眾運輸使用比例。

## 4、轉運站接駁區遴選

接駁區交通設施規劃設計均需符合交通部頒布之「交通工程手冊」及相關規範，並須確認運轉空間操作可行性。

## 5、接駁輸運規劃

配合各接駁車之車行動線，並確保接駁車輸運順暢，於燈區聯外主要道路設置接駁車專用道，提供接駁車輛通行

## 6、減輕交通負荷對策

### (1)空間分散

空間上的分散，藉以避免車流過度集中於同一路段或區域，有助於道路交通之疏散。如離場時段，為避免大量車流集中湧入單一道路造成道路無法有效抒解車流，規劃各停車場離場動線以分散聯外道路之交通負荷。

### (2)時間分散

建議主辦單位發文全臺各機關、學校、團體要求團體遊客盡量於平常日包車參加燈會，以疏解假日期間的交通壓力。

## 7、飽和勸離

當各路外停車場或燈區周邊道路趨於飽和時，即應針對前往燈區之車輛採取勸離措施，包括對於外圍車輛之宣導措施及已經到達燈區周邊道路之車輛進行管制

## 8、交通管制應變計畫

燈會期間吸引大量人潮及車潮至燈區，而造成燈區周邊道路及聯外道路壅塞，為避免過多車潮湧入造成周邊道路及聯外道路壅塞，並降低燈會交通疏運突發狀況產生，訂定應變計畫針對高速公路、平面道路及停車場接近飽和與產生壅塞時，提出相關管制措施及宣導措施。

#### (四) 宣導計畫

##### 1、 宣導內容

1. 整體交通疏運計畫與大眾運輸資訊
2. 如何前往
3. 如何離開

##### 2、 宣導方式

1. 媒體行銷：如電子媒體、平面媒體、網路、廣播
2. 設置燈會查詢專線或熱線：指派專人在電話線上解答
3. 資訊看板：於重要處所設置綜合資訊看板或海報
4. 設置服務諮詢櫃台：於各場站設置服務諮詢櫃台
5. 印製宣傳摺頁
6. 結合智慧型手機APP
7. 地方說明會

### 3.4 「2015 台灣燈會」

臺中市政府針對「2014 台灣燈會」活動，提出以下主要交通規劃內容  
整體交通規劃構想：

考量各燈區周邊及臺中之交通環境特性，燈會交通規劃主軸將以「大眾運輸優先」及「管制攔截圈概念」為主，整體規劃內容大致可分為接駁計畫、轉運站規劃、交通管制計畫、停車場規劃等：

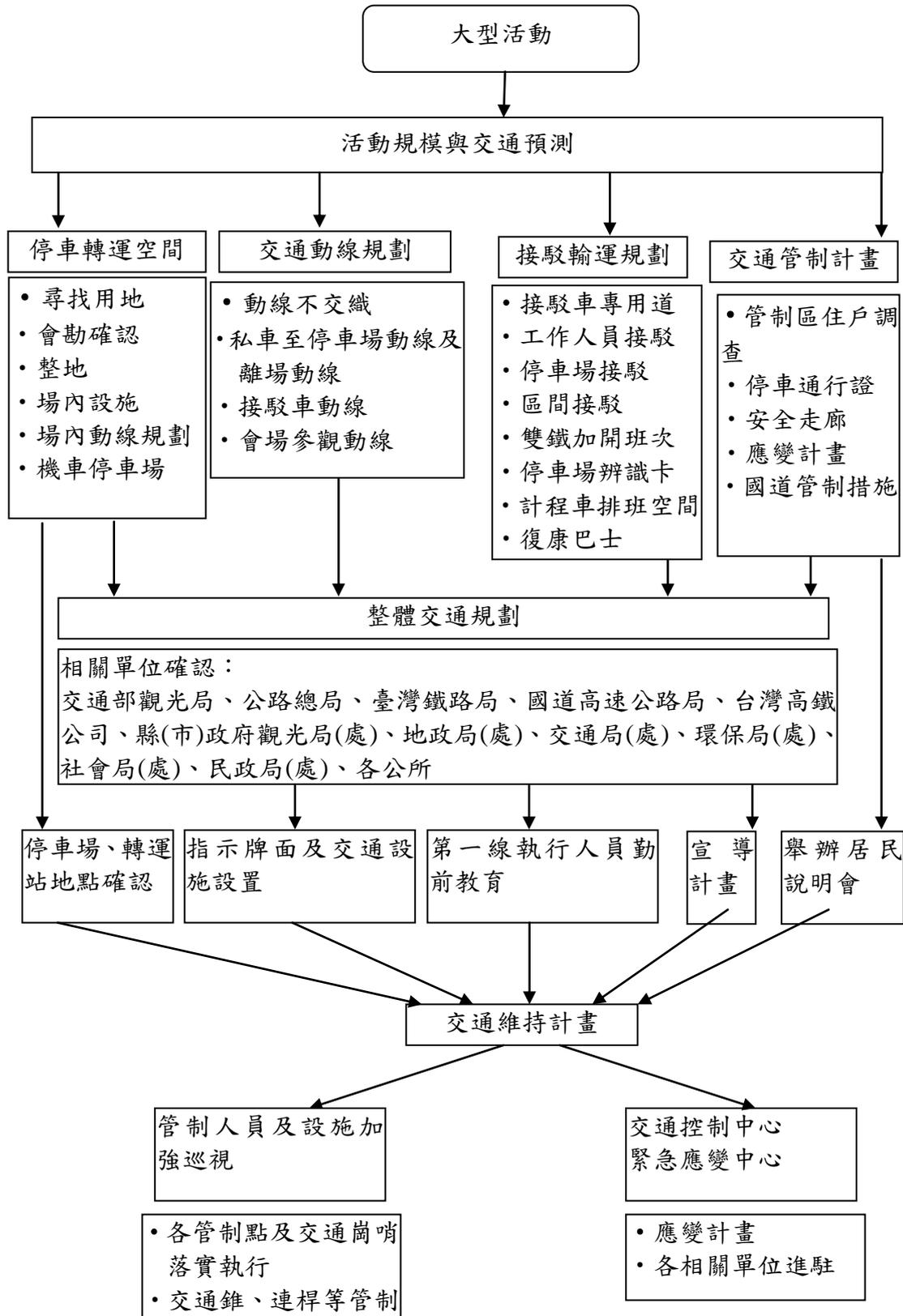
- 1、以大眾運輸為優先：鼓勵賞燈民眾優先使用大眾運輸工具至各燈區。
- 2、境外私人運具攔截：攔截私人運具於外圍區域，民眾將車輛停放至外圍停車場後，再透過接駁車轉乘至燈區周邊之轉運站，以避免會場周邊私人運具大量湧入。
- 3、管制計畫：規劃交通管制區，以降低燈會周邊之交通衝擊，並保障鄰近店家、居民停車空間與降低其進出影響。交通管制區範圍之劃設與管制方式之訂定，視燈區實際需求劃設行人徒步區、憑證進入區及外圍轉運區。
- 4、停車場規劃：對於停車場區位之規劃，以鄰近高快速公路交流道者為優先，避免增加對會場周邊道路之衝擊，同時提升進離場之疏散速度，而停車場之土地條件，選擇以現有可停車空間為優先考量，並以公有停車場與公有地為主，亦考慮其土地規劃與永續使用性。
- 5、轉運站規劃：依燈區空間配置與交通需求，設置轉運站作為燈區與停車場之間的轉乘接駁點。另為確保接駁車輛可順利進出，不受一般車輛影響，可考量金對接駁車的車行動線，規劃「接駁車專用道」以增進接駁車疏運效率。
- 6、接駁計畫：各燈區之接駁服務規劃將配合停車場區位進行接駁車行車動線、上下車停靠位置與遊客候車空間等規劃。



#### 四、近年台灣燈會整體交通規劃之比較

	彰化縣2012	新竹縣2013	南投縣2014	臺中市2015
一、交通預測	0	0	0	0
二、大眾運輸優先	0	0	0	0
三、停車轉運空間規劃				
3.1 尋找用地	0	0	0	0
3.2 會勘	0	0	0	0
3.3 確認	0	0	0	0
3.4 整地	0	0	0	0
3.5 場內設施	0	0	0	0
3.6 場內動線規劃	0	0	0	0
3.7 機車停車場	0	X	0	0
四、交通管制計畫				
4.1 管制範圍之確認	0	0	0	0
4.2 管制區住戶調查	0	0	0	0
4.3 停車通行證核發	0	0	0	0
4.4 國道管制措施	X	0	0	0
4.5 規劃安全走廊	0	X	0	0
4.6 管制應變計畫	0	0	0	0
4.7 舉辦居民說明會	0	0	0	0
五、接駁輸運規劃				
5.1 接駁車專用道	0	0	0	0
5.2 工作人員接駁	0	0	0	0
5.3 停車場接駁	0	0	0	0
5.4 區間接駁	X	X	0	0
5.5 雙鐵加開班次	0	0	0	0
5.6 停車場辨識卡	0	0	0	0
5.7 計程車排班空間	0	0	X	0
5.8 復康巴士	0	0	0	0
六、交通動線規劃				
6.1 動線不交織	0	0	0	0
6.2 私車至停車場動線及離場動線	0	0	0	0
6.3 接駁車動線	0	0	0	0
6.4 會場參觀動線	X	X	0	0
6.5 指示牌面及交通設施設置	0	0	0	0
七、第一線執行人員勤前教育	0	0	0	0

## 五、標準作業流程



## 參考文獻

- 曹壽民、賀陳旦(1993)，都市重大工程施工的交通管理，第一屆海峽兩岸都市交通學術研討會。
- 黃台生等(1993)，重大工程交通維持方案設施標準之研究，臺北市政府工務局委託研究。
- 亞聯工程顧問股份有限公司(2003)，路外活動交通維持計畫門檻值及其作業規範之研究，臺北市政府交通局委託研究。
- 黃麗燕(2006)，「道路施工交通維持計畫提送門檻之研究-以高雄縣為例」，國立臺灣大學土木工程學研究所碩士論文。
- 杜書勤(1990)，「交通衝擊評估門檻值之研究」，國立臺灣大學土木工程學研究所碩士論文。
- 林良泰等(1995)，「重大工程施工期間交通維持計畫作業規範」，逢甲大學交通工程與管理學系出版。
- 吳元維(2013)，舉辦活動交通維持作業規範制定之研究，中央警察大學交通管理研究所碩士論文。
- 交通部運輸研究所(2006)，「觀光遊憩地區實施交通管理計畫特性分析及建議處理原則」研究。
- 易緯工程顧問股份有限公司，「2012臺灣燈會」整體交通規劃及交通疏運計畫委託技術服務案期末報告。
- 亞聯工程顧問股份有限公司，「2013台灣燈會」整體交通規劃及交通疏運計畫委託技術服務案成果報告書。
- 鼎漢國際工程顧問公司，「2014台灣燈會」整體交通規劃及交通疏運計畫委託技術服務案成果報告書。
- 鼎漢國際工程顧問公司，「2015台灣燈會」整體交通規劃及交通疏運計畫委託技術服務案成果報告書。