

十大交通管理措施促進「八里左岸」觀光發展

歐連發¹ 林重昌² 魏瑜³ 李彥珍⁴

1 臺北縣政府交通局局长 2 臺北縣政府交通局副局长 3 臺北縣政府交通局運輸規劃課課長
4 臺北縣政府交通局運輸規劃課技佐

摘要

臺北縣政府發展八里左岸觀光計畫，須仰賴完善規劃之相關交通輸運計畫，因八里左岸啟用後，立即面臨了大量人潮及車潮湧入、道路容量不足、停車位不敷需求、運具整合、指標系統、交通事故頻傳等六大交通課題，為改善所衍生的交通問題，特研議十大交通管理措施，包括規劃內河藍色公路、提昇公車服務品質、設置停車場及道路指標等各項交通管理措施，以達到「觀光能推展，交通不打結」的目標。

壹、前言

臺北縣政府為發展淡水河兩岸觀光事業，整合八里左岸沿河岸景觀工程，同時配合位於八里鄉河海交接處海岸之十三行博物館開館，帶動及創造淡水河兩岸繁榮契機，相關工程包括八里渡船頭工程、木棧道、自行車道、馬車道、挖子尾自然保留區及左岸公園等景點的景觀工程，已成為北台灣地區最重要的河岸景觀，啟用至今吸引大量觀光遊憩人潮，而便利、安全及舒適的交通輸運系統為觀光發展的關鍵因素，爰此，配合八里左岸啟用整合各種運具，規劃藍色公路、提昇公車服務品質、設置停車場及道路指標，以提供遊客便捷的輸運系統及充分的旅運資訊。

貳、道路系統介紹

2.1 聯外道路系統

八里左岸主要聯外道路系統為省道台十五線，透過台十五線連接關渡大橋至台北市、銜接縣道一〇三線至五股、蘆洲、板橋等地區，往西連接西濱快速道路至桃園地區。其他聯外道路為縣道一〇三線、縣道一〇五線及縣道一〇七線，透過與台十五線銜接通往至大台北都會區各區域。



圖 2.1 聯外道路系統

2.2 地區道路系統

八里左岸沿途有八里渡船頭、左岸公園、左岸碼頭、觀海長堤、挖子尾自然保留區及十三行博物館等眾多景點，聯外道路透過地區性道路，觀海大道、博物館路、文昌路及仁愛路等銜接至各景點，地區性道路其路幅為八公尺至十五公尺道路不等，進出該地區之交通量不多，交通屬通暢。

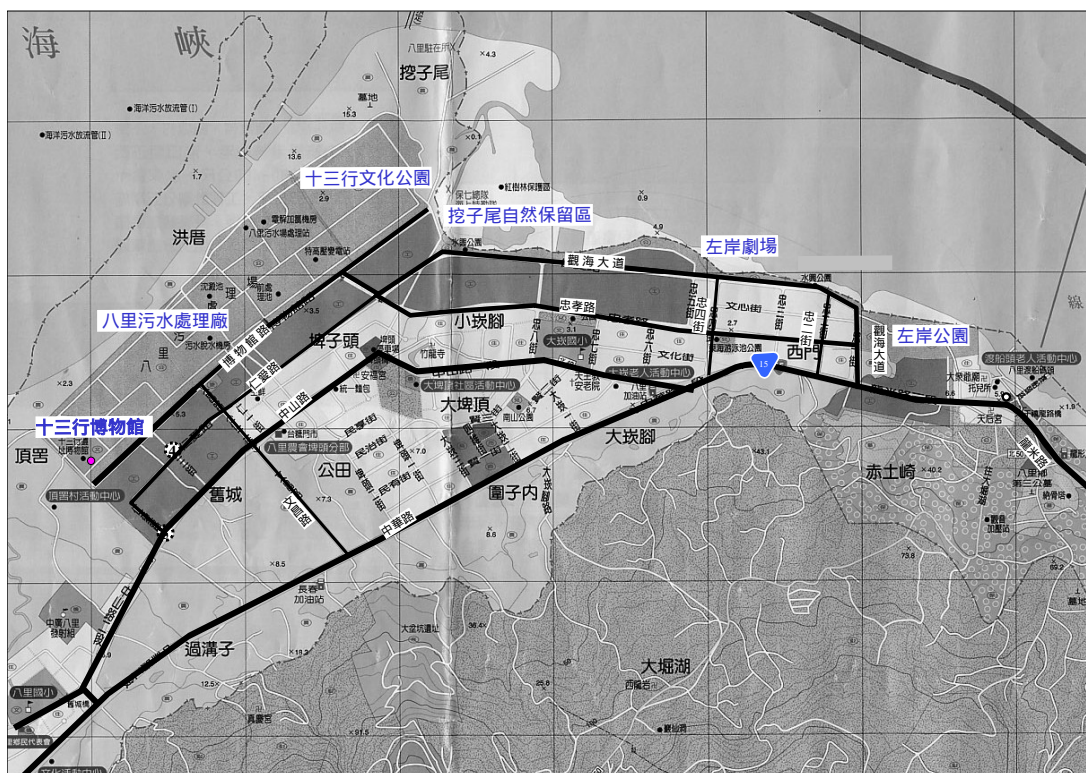


圖 2.2 地區道路系統

參、 運具分析

3.1 私人運具

各地區遊客利用汽機車等私人運輸工具，或是搭乘遊覽車至八里左岸的路線

說明如下：

1. 台北市、淡水等區：台二線 關渡橋 一〇三線 台十五線 忠一街 仁愛路 忠孝路 博物館路 十三行博物館。
2. 五股、板橋、新莊等區：五股交流道 縣道一〇七線及縣道一〇七甲線 縣道一〇三線 台十五線 忠一街 仁愛路 忠孝路 博物館路 十三行博物館。
3. 桃園以南、林口等地區：林口交流道 縣道一〇五線 台十五線 忠一街 仁愛路 忠孝路 博物館路 十三行博物館；林口交流道 台六一線 台十五線 忠一街 仁愛路 忠孝路 博物館路 十三行博物館。

3.2 公車

公車系統目前有 704 路、632 路及「八里-板橋」線及新闢捷運接駁公車紅 22 路；704 路尖峰時間約 12-15 分鐘一班車，離峰時間約 15-20 分鐘一班車；632 路每日行駛 21 車次，約 30 至 60 分鐘一班車；「八里-板橋」線約 15-30 分鐘一班車；紅 22 路每日行駛 93 車次，尖峰時間約 7 分鐘一班車，離峰時間約 13 分鐘一班車。

3.3 捷運

台北捷運紅線（淡水-新店線）行經淡水河右岸地區關渡、竹圍、紅樹林及淡水等站，班距為 7 - 10 分鐘/次，每小時最小載客數為 20,000 人。

3.4 渡輪

可搭乘順風 66 號、68 號往來淡水碼頭及漁人碼頭，另可搭乘順風 6 號、8 號、16 號、18 號往來淡水渡船頭碼頭與八里渡船頭。

肆、 六大交通課題

4.1 課題一：大量人潮、車潮湧入

八里左岸啟用後，提供民眾一多元化的遊憩空間，吸引眾多遊客前往，例假日人潮眾多，平均每日吸引六千人次以上，造成人潮及車潮大量湧入八里左岸地區，使得道路交通產生壅塞及渡輪等運輸系統排隊遊客停等時間過長等問題。



圖 4.1 假日遊客眾多



圖 4.2 假日渡輪排隊人潮

4.2 課題二：道路容量不足

八里左岸主要聯外道路為省道台十五線，雙向僅佈設四車道，道路容量約為 5200PCU/HR，於例假日尖峰時間長造成道路壅塞狀況，車輛停等時間最長約一小時，造成民眾抱怨及時間浪費。其中以龍米路與觀海大道口及龍米路與渡船頭街口壅塞情況最為嚴重。

1. 龍米路與觀海大道口壅塞

原至左岸公園及十三行博物館車行動線皆規劃由觀海大道進出，例假日湧入大量車潮，造成龍米路與觀海大道口壅塞。

2. 龍米路與渡船頭街口壅塞

龍米路八里渡船頭為利殘障及行動不便老人通行，開放平面人行穿越道，於例假日交通量大時形成瓶頸點；另渡船頭周邊已劃設紅線，但仍有很多車輛違規臨停購物及上下客佔用車道及公車專用格，造成公車於外側車道上下客，穿越性車流僅能利用內側車道通行，造成嚴重壅塞回堵狀況。

4.3 課題三：停車供給不敷需求

配合八里左岸開發，於各景點規劃供公有路外停車場，包括左岸公園有小汽車 39 位、大客車 6 位；挖子尾自然保留區有小汽車 22 位；十三行文化公園有小汽車 200 位；十三行博物館有小汽車 221 位、大客車 12 位、機車 35 位等，合計公有路外停車共可提供大客車 18 位、小汽車 482 位及機車 35 位。八里左岸地區道路除觀海大道及博物館路沿河岸劃設禁停紅線外，其餘路段皆開放路邊停車，然由於假日遊客人數眾多，停車位供給仍無法滿足停車需求，停車位一位難求，造成車輛於道路上繞行找尋車位，導致觀海大道常因車輛慢行尋找車位而產生車輛回堵情形。

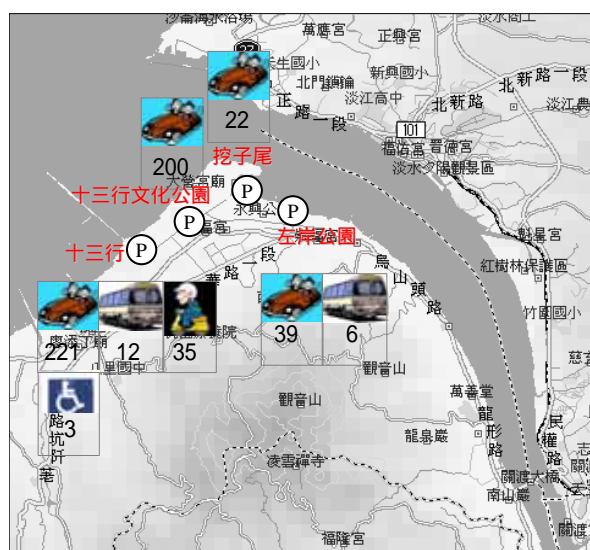


圖 4.3 八里左岸公有路外停車場位置

4.4 課題四：運具及票證未整合

八里左岸位於臺北縣北端，境內並無捷運系統行經，進出此區域需藉由私人運具、公車路線及渡輪等，為各運具票證皆不同，遊客必須多次購票始能完成進出十三行博物館，造成遊客不便，因此所輸運之遊客數不多，而隔淡水河另一側之淡水地區有捷運淡水線行經，且淡水渡船頭與八里渡船頭間有順風渡輪行駛，有淡水至八里航線，因此結合捷運、公車系統及渡輪系統，提供複合運輸系統及統一票證，將可提高整體運輸系統之輸運能力。

4.5 課題五：指標系統待加強

八里左岸為新開發觀光地區，民眾對於如何到達此遊憩區域並不熟悉，因此如何透過道路指標系統將遊客引導至八里左岸是一重要課題，藉由指標系統之指示導引遊客順利到達遊憩區域，若指標系統設置不足或不當，將使遊客無法以最便捷的路線到達目的地，造成外來車輛於道路上繞行，而若指標系統設置過多則可能造成環境景觀上之衝擊影響，因此道路指標之設置位置及內容皆應適當。另外，環境指標規劃如未完善，易造成遊客使用不便，遊興大減。

4.6 課題六：交通事故頻傳

台北港、八里左岸及十三行博物館為八里鄉帶來可觀的觀光發展，然卻也衍生車禍頻傳的狀況，據統計九十二年三月至九月，當場死亡的车禍案件共九件，車禍造成受傷送醫有一百七十五件，傷者中十二人後來不治，至於車損但無傷亡的車禍，則有九十九件。

伍、 十大交通管理措施

5.1 觀光公車遊八里左岸

配合淡水河兩岸文化、生態、風景及人文特色，規劃彩繪紅 13 接駁公車，其路線及班次說明下：

1. 路線：

捷運關渡站 關渡橋 台十五（八里渡船頭） 觀海大道（左岸公園）
觀海大道（左岸劇場） 觀海大道（挖子尾自然保留區） 忠孝路（十三行文化公園） 博物館路（八里污水處理廠） 博物館路（十三行博物館） 仁三路 中山路（八里鄉公所、八仙海岸）

2. 公車時刻表：

早上八時至下午八時或九時自場站發車（配合十三行閉館時間）例假日班距三至五分鐘、一般日十至十五分鐘。

3. 觀光彩繪公車

彩繪 20 輛公車，車上設置有 LCD，播放八里左岸及十三行博物館介紹影片，車上並設置站名播報器，車上路線圖及沿線站牌皆雙語化。

5.2 運具整合，推出一日旅遊券

利用兩種運輸工具以上到達十三行博物館的輸運系統說明如下：

1. 捷運 公車

(1) 搭乘淡水線捷運至關渡站 公車(紅 22、704、632、「八里-板橋」線)
田心站 十三行博物館

(2) 搭乘淡水線捷運至關渡站 公車(紅 13 捷運關渡站-十三行博物館) 十三行博物館

2. 捷運 藍色公路 公車

搭乘淡水線捷運至淡水站 藍色公路(淡水碼頭) 八里渡船頭 公車(紅 13 捷運關渡站-十三行博物館) 十三行博物館

3. 捷運 藍色公路 自行車(或馬車)

搭乘淡水線捷運至淡水站 藍色公路(淡水碼頭) 八里渡船頭 自行車(或馬車) 十三行博物館

4. 捷運 公車 自行車(或馬車)

搭乘淡水線捷運至關渡站 公車(紅 13 捷運關渡站-左岸公園) 自行車(或馬車) 十三行博物館

為提供民眾更便利的轉乘服務及鼓勵使用大眾運輸系統，推出一日旅遊券優惠活動，結合公車、渡輪及十三行博物館門票及商店折扣等優惠措施，購買 99 元一日旅遊券即可享用 250 元價值的商品，一日旅遊券優惠內容如下：

1. 票價：99 元，於關渡捷運站、順風渡輪販賣亭(八里、淡水渡船頭、左岸碼頭) 十三行博物館及年代售票系統等處販售。
2. 可無限次數搭乘八里渡船頭 淡水渡船頭及左岸碼頭 淡水渡船頭渡輪 紅十三公車及參觀十三行博物館
3. 憑票於左岸會館、十三行博物館餐廳及商店消費享 95 折優待；憑票當日至八仙海岸可折 100 元；另於印有優惠標誌之商店消費，可享優惠。

5.3 完善指標系統規劃

指標系統分為兩部分，一為道路指標系統，另一為環境指標系統。道路指標系統主要是引導道路車輛行進方向，而環境指標系統則是導覽遊客進行區域性景點觀光及指引相關設施。

1. 道路指標系統

為配合八里左岸的遊憩資源，於各聯絡道路皆設立明顯的道路指標系統，從高速公路林口、五股交流道及臺北市大度路導引至八里左岸；另為配合淡水河兩岸國際觀光產業的推展，重新檢討道路指標系統的設置，並配合更新各旅遊景點道路指標及積極推動指引標誌雙語化，共設置 50 面(含 logo)指引牌面。

2.環境指標系統

為使民眾來趟「八里深度文化之旅」，於各遊憩地區設置三層次環境指標系統，第一層為八里左岸及十三行博物館周邊全區導覽圖，第二層為遊憩地區(local) 指引圖及第三層為方向指示牌面，第一層八里左岸及十三行博物館周邊全區導覽圖係讓遊客了解八里左岸沿線各景點及道路系統等相關位置圖，設置於人潮集中處，如捷運站、渡船頭、左岸碼頭等，第二層為遊憩地區指引圖係提供各景點鄰近區域公共設施相關位置圖，設置於各重要景點，如八里渡船頭、左岸公園、觀海長堤、十三行文化公園等，第三層方向性指標係以方向指示各景點及公共設施位置，並標示正確距離，設於人行動線重要交叉點處。



圖 5.1 八里左岸及十三行博物館週邊導覽圖



圖 5.2 遊憩地區指引圖



圖 5.3 方向性指標

5.4 規劃停車場並鼓勵私有空地設置臨時路外停車場

由於停車供給嚴重不足，而目前八里左岸沿線有許多空地尚未開發，因此鼓勵空地設置臨時路外停車場，政府以主動積極態度輔助民間業者申設臨時路外停車場，以解決停車位不足的問題，目前約有 29 家業者提出申請，合計共可提供小汽車 1394 位，俟完成申請後，由本府統一設置停車場指引標誌，以使駕駛人迅速完成停車行為，減少街道尋覓車位時間。

5.5 設置不平衡車道及右轉專用車道

由於觀光旅遊人數及車流量增加，造成龍米路與觀海大道車流量增加，龍米路與觀海大道路口常形成交通瓶頸點，為改善此瓶頸點，利用交通工程手段，將觀海大道臨龍米路路段車道數由原劃設之一進一出兩車道調整為兩出一進三車道增加路口容量，加速車流進出。同時並增設龍米路紅燈右轉觀海大道號誌及右轉專用車道，加速車流紓解。

5.6 分散車流，紓解道路負擔

先期規劃中至左岸公園及十三行博物館車行動線皆規劃由觀海大道進出，然由於車流量過大，集中於觀海大道及龍米路路口進出，路口紓解率無法負擔其進出需求量，造成路口運作效率不佳，因此將車流動線予以分流，往十三行博物館車輛於龍米路與觀海大道口指示標誌由右轉改導引為直行，由文昌路進入十三行博物館，至八里左岸則於龍米路與觀海大道口右轉，避免車輛集中於觀海大道；而於觀海大道上亦將欲往台北方向及林口方向車輛提早分流，以降低各路口之負擔。

5.7 封閉缺口，禁止左轉

龍米路與渡船頭街路口禁止左轉，然常有車輛於此路口左轉，造成車流回堵現象，為改善此狀況，以紐澤西護欄封閉缺口，僅留設部分空間供老弱不便行人穿越路口，以交通工程設施防止車輛於此路口左轉，降低車流延滯情況，同時並

配合將路口附近公車站牌附近之禁止停車黃線，常遭車輛佔用造成公車無法靠站，改劃為禁止臨時停車紅線，黃線區移至公車停靠區前方，整頓此路口之停車秩序。

5.8 號誌連鎖車流續進

為提高省道台十五線車流續進效率，將鄰近路口加以連鎖，重新調整號誌時相，延長台十五線秒數，以加速車流紓解速度。

5.9 建立機動調派車輛機制及巡迴公車

協調公車業者於例假日派人於八里渡船頭、左岸公園及十三行博物館機動調派車輛，輸運遊客。並於假日期間闢駛八里渡船頭至十三行博物館巡迴公車，以紓解往來各景點間遊客。

5.10 嚴正執法嚴格取締

由於八里左岸沿線路邊禁停紅線區違規停車情況嚴重，例假日期間請蘆洲分局調派拖吊車停放渡船頭，並加派警力取締渡船頭附近違規停車，及民眾違規穿越道路。

陸、 結論與建議

6.1 結論

臺北縣政府為發展淡水河兩岸觀光事業，以「淡水河兩岸景觀地貌改造計畫」整合八里左岸沿河岸景觀工程，配合位於八里鄉河海交接處海岸之十三行博物館開館，帶動及創造八里河岸的發展繁榮契機，八里左岸啟用及十三行博物館開館後吸引眾多人潮，確實帶給八里繁榮商機，甚至於 SARS 期間仍吸引大量遊客，為因應人潮及車潮所帶來的交通課題，提出十項交通管理措施，有效降低衝擊，未來九十七年東西向快速道路新闢工程及西濱快速道路拓寬工程陸續完工後，八里地區道路之服務水準將可獲得更高的提昇。

6.2 建議

1 結合悠遊卡，一卡到底

建議未來可結合悠遊卡與一日旅遊券，使轉乘功能包括捷運系統、公車系統、渡輪、停車場，使遊客能以一卡玩到底，同時亦可享受各項優惠措施，期望可比照上海交通卡方式，整合各項運具及相關旅遊服務。

2 推動觀光巴士(CITY TOUR BUS)

觀光巴士係以適合觀光旅遊之特殊造型車體服務八里左岸之遊客，以促進八里左岸整體觀光事業發展，同時結合運輸、旅遊各業，提供高品質便利實惠之旅遊服務。為民眾提供多樣形式之套裝旅遊行程，聆聽導覽人員（設備）簡介淡水河風光，於特定景點做短暫的停留，一趟約二小時的遊程，旅客以悠閒的心情輕

鬆的飽覽淡水河兩岸美麗的風景。

3 增加內河藍色公路輸運能力

為增加內河藍色公路輸運能力，增闢左岸碼頭，新闢左岸碼頭至淡水漁人碼頭航線，未來將可考量規劃最佳化航班以提高碼頭容量，並增加遊河航線及結合台北市境內之大佳段碼頭，同時由於目前八里地區內河藍色公路航線由一家業者經營，為提昇內河藍色公路輸運能力，應開放其他業者加入營運。

柒、 參考文獻

1. 道路交通標誌標線號誌設置規則，交通部內政部編印，民國八十三年七月。
2. 臺北縣道路交通安全聯席會報會議資料，臺北縣道路交通安全聯席會報，民國九十二年九月。
3. 「淡水河兩岸景觀地貌改造計畫」交通整合計畫，臺北縣政府，民國九十一年十二月。
4. 中國時報九十二年九月十九日 C1 版。