

第二次交通倡議團體公私協作交流會議 意見書

台灣機車路權促進會意見

開放林森路地下道行駛機車

林森路接續健康路路口是非對稱路口，林森路內側車道有兩車道，機慢車在外側總共三車道，匯入健康路兩車道會在路口範圍內產生大量交織，在台鐵施工期間汽機車曾經混流行駛內側車道，已有先例可循，並且可以考慮讓右轉汽車提早切換到現在的機慢車道右轉，提高紓解效率。

開放快慢分隔島快車道

法規並沒有禁止機車行駛分隔島內快車道，左轉機車也可以使用內側左轉車道，並不會有無法左轉的問題，請交通局繼續評估可行性。

東門圓環開放機慢車行駛平面圓環

東門圓環環內有三車道，除了北門路外，都只有一快一慢的配置，環內應不需要三車道的空間，應重新評估圓環的空間配置，環外可以作為友善自行車與行人的空間，環內提供機動車輛使用。

另北上地下道對自行車極不友善，空間狹小，周圍機車速度普遍比自行車快，應優先評估讓北上方向的自行車行駛平面道路。

路口前消失的慢車道應宣導匯流方式

近期部分路口前慢車道線會因為車道寬度變化而消失，對於原車道上的機車與汽車在車道線消失後如何匯流，需要教學或宣導，如中華西路一段336號前，由兩車道變化成一個車道時，應教導駕駛如何應對左方與右方車的互動關係

第二車道在路口前應劃設直行指示標線

前些年第二車道的直右指示標線開始大量塗銷，但最外側虛線的車道並沒有補上右轉指示標線，且第二車道也沒有畫上直行指示標線，導致在車流量大的路口仍然有車輛從第二車道右轉，與外側直行機慢車產生衝突，降低路口疏導效率，建議第二車道應繪製直行指示標線，外側虛線車道應繪製右轉指示標線，因為沒有雙白線，所以也不算右轉專用道，如臨安橋的作法。

三車道路段開放機車行駛與左轉

交通部開放地方政府評估是否開放第三車道讓機車行駛，在台南也有開放慢車由內側車道左轉的案例（國民路左轉大同路），請評估三車道機車從內側左轉的執行方案。

📅 發布日期：113-05-01 📍 發布單位：公共運輸及監理司 📁 分類：監理

機車路權團體三大訴求交通部回應說明

有關今日(5/1)部分社群網紅號召民眾以「五月零壹，交通起義」爭取機車路權集會陳情，提出全面廢止道路交通安全規則第99條禁行機車條款、立即歸還大型重機行駛高速公路權利、駕訓制度改革全面汰除不適任駕駛等訴求，交通部回應說明如下：

一、廢止道路交通安全規則第99條禁行機車之訴求，交通部前經函詢各直轄市政府交通局，考量路口道路幾何及車流特性之差異性，仍應給予地方政府道路主管機關因地制宜評估規劃機車行駛車道及兩段式左轉管制措施，不宜全面廢除禁行機車及機慢車兩段式左轉規定，以期在維護道路整體安全的同時，亦能符合道路使用需求。另依道路交通安全規則第99條第1項規定機車行駛之車道，首應依標誌或標線之規定行駛，在無標誌或標線者，方依通則性規定行駛，而有關機車是否兩段式左轉，係為機車行駛車道之安全配套。目前地方政府已有多個案例以標誌標線管理機車行駛內側車道及直接左轉。交通部亦於112年5月4日檢送「改善機車交通環境之原則及作法」予各縣市政府，供各地方道路交通主管機關因地制宜檢討車道使用之規劃，如在公車及其他大型車尖峰小時流量大(例如大於每小時170輛)，或考慮機車流量、外側車道寬度、路邊停車干擾等因素，可因地制宜檢討第3車道開放機車行駛；如開放，則需同時考量機車在路口之左轉方式，以及上、下游路口車道管制的一致性。

中華東路號誌連鎖問題

- 崇信、東門路、東門路 11 巷：週期不同步，經常會完全錯開
- 崇學路可在速限內從崇明路到東門路
- 中華東路從崇明路到東門路能否不要被崇善路阻斷
- 後甲圓環到小東路，能否不要被凱旋路阻斷
- 295 巷左轉往東門路方向經常停在 11 巷路口看著東門路綠燈而不得前進

12 公尺以下路口設置水滴型庇護島

根據市區道路及附屬工程設計規範圖 15.2.3，在沒有分隔島的道路上也可以設置庇護島，市區應可以考慮設置水滴型庇護島，除降低車速外還可以提高行人穿越馬路的安全性