

2022 台灣燈會在高雄 整體交通疏運計畫

高雄市政府交通局
110 年 12 月



摘要

依以往台灣燈會的觀賞人流推估吸引人數，最高人流為熱門假日單日 38 萬人次參訪，擬透過三環圈(停車轉運圈、外車禁入圈、行人徒步圈)分階段管控人流，本次燈會地點鄰近捷運衛武營站及亞灣區輕軌旁，採用綠能的大眾運輸導向型規劃。觀賞人流由三節點(大眾運輸接駁站、接駁停車場、燈區轉運站)接駁進入燈區，目前亞灣區的三環圈已規劃完成。

交通管制方面，除規劃車輛管制區及行人徒步區範圍外，另將配合車行改道動線，研擬交通導引及管制設施計畫(如：牌面、護欄、交通錐及連桿...等佈設位置及數量)、交通指揮人員及義交執勤計畫(如：執勤地點、時間、人力等)、交通安全走廊(如：緊急救護路線)等。

大眾運輸疏運方面，將協調高鐵、台鐵延後末班車時間，並開設台鐵正義站至衛武營區、捷運中央公園站至愛河灣區之接駁車，搭配輕軌將人流疏運至台鐵、捷運為主的軌道運輸路網上，接駁車行駛動線會布設公車專用道。

停車場方面，既有停車場以捷運/輕軌/高速道路交流道周邊 500 公尺現有停車空間為優先，並以公有停車場為主，讓民眾於燈會期間，即時了解可前往停車空間，除利分流民眾於各節點停放車輛，亦可藉機帶動各停放場所之周邊觀光及促進當地商業發展。若停車場剩餘格位無法滿足小型車停車需求，則再另行遴選與規劃臨時停車場，臨時停車場及接駁區配置將考量民眾停車空間需求、接駁轉乘之候車空間需求、場內車輛行走動線及轉乘人行動線來規劃。



目 錄

摘要	I
目 錄	II
表 目 錄	III
圖 目 錄	IV
第一章 緒論	1
1.1 計畫緣起與目標	1
1.2 計畫目標與效益	2
第二章 整體交通規劃構想	5
2.1 整體交通規劃之願景、目標與服務效能	5
2.2 大眾運輸疏運規劃	10
2.3 接駁車、停車場及交通設施佈建	12
第三章 交通維持計畫	17
3.1 車行動線規劃	17
第四章 應變措施規劃	19
4.1 交通監控指揮中心	19
4.2 疏運應變計畫	20
4.3 交通管制應變計畫	20
第五章 計畫與管制設施經費概算	21
5.1 公運整合接駁服務	22
5.2 都會停車轉乘方案	25
5.3 交通疏運設施佈建	26
第六章 結論與建議	28



表 目 錄

表 2-1 燈區周邊主要捷運車站容量	11
表 2-2 各時段班距	12
表 2-3 燈區周邊主要輕軌車站容量	12
表 5-1 本計畫總預算經費明細總表	21
表 5-2 公運整合接駁服務預算經費總表.....	22
表 5-3 都會停車轉乘設置預算經費總表.....	25
表 5-4 交通疏運設施佈建經費明細總表.....	26



圖 目 錄

圖 2-1 「2022 台灣燈會」整體交通規劃構想.....	5
圖 2-2 衛武營區運具比.....	8
圖 2-3 愛河灣區運具比.....	8
圖 2-4 停車格位推估	9
圖 2-5 轉乘前大眾運輸搭乘量推估	9
圖 4-1 高雄市智運 2.0-專案性數位儀表板示意圖-1.....	19
圖 4-2 高雄市智運 2.0-專案性數位儀表板示意圖-2.....	20



第一章 緒論

1.1 計畫緣起與目標

2022「台灣燈會在高雄」，規劃以原高雄縣市共榮為概念，分別以衛武營都會公園做為衛武營區，亞洲新灣區為愛河灣區；衛武營區活動期間為 111 年 2 月 15 日至 111 年 2 月 27 日，愛河灣區活動期間為 110 年 12 月至 111 年 3 月。

2022「台灣燈會在高雄」是繼 2002 年後，睽違逾 20 年再度於高雄市舉辦。基於燈會活動期間長達數週，其吸引人潮規模更勝跨年晚會及國慶焰火，可謂我國年度最重大的慶典活動，定能為高雄市帶來龐大的國內外觀光人潮及商機，並可因成功舉辦燈會而大幅提升都市活力與光榮感。

2002 年高雄市舉辦燈會時，高雄縣市尚未合併，捷運、輕軌仍未通車，鐵路地下化也尚未完工。現今高雄之軌道運輸路網已逐漸成形，捷運紅橋兩線、輕軌大南環已通車，鐵路地下化新設 7 座通勤車站，成為台灣燈會交通疏運之重要基礎，也將 2022「台灣燈會在高雄」交通疏運計畫定調為以大眾運輸為主。然而，在燈區皆有良好大眾運輸網路為疏運基礎前提下，仍須搭配完善人行步道系統串連或接駁車路線疏導方可收最佳成效，同時亦需進行停車供需盤點並規劃 P&R 供民眾將車輛停放於郊區捷運或鐵路車站後轉乘。

展望 2022「台灣燈會在高雄」，兩大燈區均位於市區熱門景點，平假日皆交通繁忙，難以消化大量衍生車潮，周邊停車供給也趨近飽和，因此相關交通疏導計畫必須要比以往歷屆燈會更加謹慎面對，對於可知及不可知的交通風險超前處置，讓民眾除了感受到燈會的美好外，也能體驗到高雄市城市交通的進步。



1.2 計畫目標與效益

一、計畫目標

預估本次燈會兩燈區每日到訪人數及運具分配比例，盤點捷運、輕軌、臺鐵實際最大運能及交通情境模擬(包含高推估、中推估、低推估、尖離峰等人流情境)等規劃。

二、預期效益

- (一) 透過回顧先前台灣燈會舉辦經驗，預先提供捷運、輕軌、臺鐵應加密班次時段，降低民眾疏運等候時間。
- (二) 將私人運具使用比例降至最低，並將停車需求控制在燈區外圍，減少對燈區周邊交通衝擊。
- (三) 落實無縫運輸，讓市民從抵達大眾運輸車站後即可依建議動線遊覽，離場前可遍覽各展區，如若要同天參訪另一展區也能順著建議動線遊覽。另透過票證整合及創新手機 QR Code 服務，落實食宿遊購行。
- (四) 研究範圍：以高雄市大眾運輸場站、聯絡道路及潛在停車場為主要研究範圍，包含高雄捷運路線與場站、高雄輕軌路線與場站、臺鐵地下化路段(新左營站至鳳山站)、捷運/輕軌周邊轉乘停車場、本市境內國道、快速公路、省道等聯絡道路及燈區周邊市區道路及周邊及外圍潛在停車場。

三、整體交通規畫構想

(一) 大眾運輸疏運規畫

1. 捷運：本市大眾捷運系統單向運能初估可達 2 萬人 / 小時，惟考量車站容量後，每座車站每小時約僅能進出 1 萬人次，故須將人流分散疏導至捷運衛武營、鹽埕埔站以外的車站，疏導計畫須包含抵達車站後至燈區瀏覽之建議動線，直到後續離場之建議動線，尖離峰建議班距，引導牌面，人力配置等，必要時須啟動人流管制引導民眾由次要捷運站進/離場。
2. 輕軌：本市大眾捷運系統雙向運能初估可達 3800 人 / 小時，惟考量車站容量後，每座車站每小時約僅能進出 1 千人次，故須



將人流分散疏導至真愛碼頭、光榮碼頭以外車站，疏導計畫須包含抵達車站後至燈區瀏覽之建議動線，直到後續離場之建議動線，尖離峰建議班距，引導牌面，人力配置等，必要時須啟動人流管制引導民眾由次要輕軌站進 / 離場。

3. 臺鐵：本次鄰近衛武營區的臺鐵車站為正義車站，鄰近愛河灣區的則為鼓山車站，另查本市輕軌二階段工程 110 年底預定可通車至臺鐵美術館車站，屆時輕軌將可直接接駁愛河灣區人流至臺鐵鼓山、美術館站。疏導計畫須包含抵達前開車站後，轉乘輕軌 / 接駁車之動線，尖離峰建議班距，引導牌面，人力配置等，及後續離場之建議動線。

(二) 接駁車規劃

本次燈會兩大燈區均位於捷運橘線車站旁，對於捷運橘線運輸十分吃重，鑑此，開闢接駁車將人流適度紓導至捷運紅線和臺鐵車站實有其必要。路線須包含衛武營區及愛河灣兩燈區之接駁車闢駛計畫，內容包含：

1. 路線：行駛動線、班距、路線編號、疏運能量。
2. 接駁設施：人流導引動線、候車環境、接駁車停靠區。
3. 車輛：所需車輛數、無障礙車輛比例。
4. 人力：現場導引、候車秩序管制人力。
5. 其他大眾運輸：遊覽車、復康巴士、計程車上下客區及排班區。
6. 綜合：開設專用道之必要性、無障礙服務、預估花費等。

(三) 停車場規劃

本次燈會雖定調為以公共運輸為主，共享運具為輔，但仍有必要規劃一定數量之汽機車、遊覽車、共享運具停車場及 YouBike 俾利民眾使用。停車場規劃計畫須盤點兩大燈區周邊及本市公共運輸沿線公、私有停車場及公有土地等潛在停車場、停車場配置圖說、汽機車容量，以利導引民眾將車輛停放於郊區具有大型停車場之公共運輸場站。



(四) 交通維持計畫

因燈會活動期間燈區周邊人潮眾多，加上既有交通量將使原先道路服務水準惡化。為避免既有與衍生交通量造成嚴重壅塞，須預擬大範圍交通改道計畫，使通過性車流避開燈區周邊道路，內容包含：

1. 車行動線規劃：外地遊客前往燈會會場之停車轉乘計畫，另須規劃通過性車流(九如路、建國路、中正路、三多路、澄清路、經武路、五甲路等)交通疏導計畫。
2. 燈區及相關場站周邊之交通管制措施，包含車輛管制區及行人徒步區等。
3. 燈會活動會場及周邊道路轉乘停車場、接駁站號誌管制、車道佈設等措施與人員配置計畫之研擬，包含交通管制方案相關器材設施佈設規劃、交通指揮人員及義交協勤人力配置等。
4. 交通安全走廊規劃，包含緊急救護路線規劃。
5. 管制區通行證及專用停車證、停車空間、車行動線及配套措施規劃及設計，並配合機關需求印製通行證供機關發送，以及辦理至少 2 場地方說明會。
6. 交通維持設施配置，包含導引及管制設施，如牌面、護欄、交通錐及連桿等。
7. 交通指標牌面 / 資訊宣傳規劃與設計：宣導計畫、期程、策略、宣傳管道、經費概估規劃：燈區外圍導引車流改道動線、燈區內人潮導引動線，導引牌面預定輸出完成及模擬會勘期程、義交人力、點位配置及需求經費概估、活動期間改道訊息釋出期程、管道以及輿論應變處理。
8. 交通疏運及應變措施規劃
 - (1) 於兩處主要燈區設置前進指揮所(交通監控指揮中心)。
 - (2) 疏運應變機制，包含燈區人數飽和、交通監控指揮中心因故無法正常運作、接駁車調度不及、外圍轉乘停車滿場、主要聯外道路壅塞等相關應變之預警、通報及緊急因應處理措施。
 - (3) 交通管制應變計畫，包含應變方案、替代行車動線及相關救護動線規劃。



第二章 整體交通規劃構想

2.1 整體交通規劃之願景、目標與服務效能

一、整體交通規劃策略

燈會整體交通規劃以「人」的觀念出發作為規劃之架構，例如燈客如何到達燈區、參觀燈區及如何離場，進一步發展出「三環圈、三節點、三動線」之整體交通規劃構想，如圖 2-1 所示。

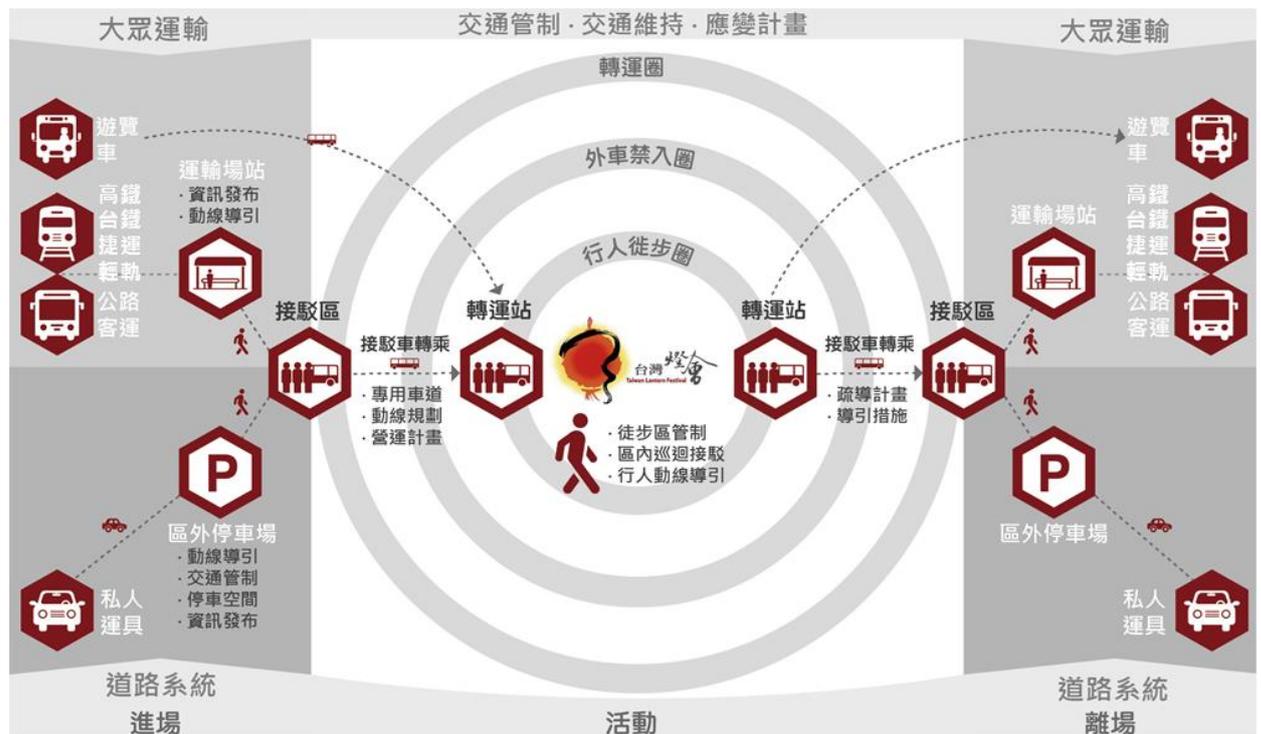


圖 2-1 「2022 台灣燈會」整體交通規劃構想

(一) 三環圈

燈區會場為起點所劃設之多階層交通導引及管制環圈。藉由環圈佈設來進行交通導引及管制，以降低燈會活動而產生之交通影響衝擊，茲分為停車轉運圈、外車禁入圈、行人徒步圈等三種。

1. 外圈：停車轉運圈

- (1) 停車轉運圈係為位於燈區最外圍之概念性環圈。配合燈會活動時段，透過分時方式將小客車導引於燈會規劃之轉乘停車場，再轉乘接駁車或大眾運輸到達燈區會場。
- (2) 本次燈會的轉乘停車場將規劃於現有臨近捷運與輕軌的停車場，並利用捷運與輕軌，將停車轉乘的遊客接駁至會場，避免大量車潮湧入燈區周圍。



2. 中圈：外車禁入圈

- (1) 配合燈會活動時段，透過分時方式將小客車攔截，並調派管制人員於管制點進行疏導，並加派員警協助交通管制。外車禁入區僅限接駁車及持有通行證者進入。
- (2) 本次燈會僅於愛河灣區規劃外車禁入圈，因愛河灣區道路系統難以容納大量車流，遊客車潮若湧入此區域可能會使當地交通癱瘓，故需規劃外車禁入圈，管制車流進入此區域。而衛武營區因緊鄰高速公路交流道，若實施外車禁入圈規劃可能嚴重影響高速公路之運作，故衛武營區暫不規劃外車禁入圈。

3. 內圈：行人徒步圈

- (1) 以燈區周邊為主要範圍，行人徒步區內禁止車輛進入與停放，僅開放緊急車輛與搶救車通行。
- (2) 因衛武營區無外車禁入圈規劃，但考量燈區人潮蔓延與遊客安全，除了燈區範圍為行人徒步圈，亦納入三多一路(中正一路~高速公路)與中正公園為行人徒步圈。而愛河灣區的行人徒步圈除了燈區範圍，亦包含蓬萊路與臨海新路。

(二) 三節點

環圈彼此間的相互往來，需透過可匯集與轉換前述外來車輛、接駁車輛與行人之轉運節點來達成，依其功能與區位，茲分為大眾運輸場站(接駁區)、接駁停車場(接駁區)及燈區轉運站等三種。分述如下：

1. 大眾運輸場站(接駁區)

- (1) 鄰近燈區之大眾運輸場站可規劃為搭乘大眾運輸前往燈區遊客之轉運節點，並可於站區周邊或鄰近站區有適當腹地之地點，規劃設置大眾運輸場站接駁區。
- (2) 本次燈會規劃的兩個燈區都臨近捷運車站或輕軌車站，衛武營區主要以捷運技擊館站(O9)、衛武營站(O1)、鳳山西站(O11)為主要大眾運輸場站；愛河灣區因輕軌穿越，故主要大眾運輸場站為燈區內的輕軌車站，包括光榮碼頭站(C10)、真愛碼頭站(C11)、駁二大義站(C12)、駁二蓬萊站(C13)、哈瑪星站(C14)。

2. 接駁停車場(接駁區)

- (1) 位於外車禁入圈以外之既有停車場或大型空地可規劃為接駁停車場，開車前往賞燈遊客將被引導至此停車轉乘接駁車



進入燈區，故可於停車場之臨路側且位置適中地點，規劃設置接駁停車場接駁區。

- (2) 本次燈會將挑選在車輛進離場動線上的捷運與輕軌轉乘停車場，作為遊客的接駁停車場，並利用捷運與輕軌接駁。

3. 燈區轉運站

- (1) 緊鄰燈區之行人徒步區或位於外車禁入圈內之適當空地可規劃為燈區轉運站，除接駁自上述大眾運輸場站或接駁停車場轉乘接駁而來的遊客外，另可提供搭乘接駁專車(鄉親接駁、城際接駁)、無障礙運具、既有公車客運等不同類型接駁車輛前來之遊客。
- (2) 本次燈會中，衛武營區的燈區轉運站將初步規劃於現有公車總站-建軍站，而愛河灣區的燈區轉運站將規劃於光榮碼頭。
- (3) 而上述三處節點皆需考量妥善的人車及上下車之動線分流，提供遊客明確的轉乘動線指引，以及規劃完善的接駁車進出交通動線，且需有足夠的腹地容納短時間大量聚集人潮。

(三) 三動線

茲分為私人運具車行動線、接駁車動線及人行動線等三種動線。私人運具之車行動線原則上需依循交通動線規劃之安排，依沿線道路等級，優先由高快速道路連接省道、縣道等次要道路，再到地區道路，其動線之端點為接駁停車場；而接駁車動線的規劃原則，以能便捷、不受其他車流影響地進入管制區(外車禁入圈)直到抵達燈區會場周邊轉運站為主要考量；人行動線規劃則在於確保遊客能在接駁停車場或大眾運輸場站當中，能安全且便捷地步行往來接駁區和其私人車輛間，或者接駁區和大眾運輸場站之間。

1. 車行動線：按照不同來向的遊客車輛，挑選足夠停車容量與位置的轉乘停車場，並依此規劃合適的行車動線。因燈區規劃行人徒步圈與外車禁入圈，會對現有車行動線造成影響，將規劃替代車行動線，使車輛提前改道。
2. 接駁車動線：本次燈會雖以捷運與輕軌作為主要接駁工具，但為了分散大量人潮或是接駁其他場站，兩燈區將各自規劃接駁車路線，接駁車路線避免行經主要道路或進離場動線。
3. 人行動線
 - (1) 衛武營區主要人行動線除了連結燈區與捷運衛武營站之動線，另外有與臺鐵正義站連結之動線，因臺鐵正義站位於行人徒步圈之外，故沿途設置行人專用交通號誌，並輔以交通



錐、連桿、警示燈等配套措施保障遊客安全。

- (2) 愛河灣區可能的人行動線為連接哈瑪星鐵道園區與駁二特區之動線，以及連結駁二園區與捷運鹽埕埔站的動線，而上述兩動線已包含在行人徒步圈或外車禁入圈內。

二、衍生量推估

配合燈會整體交通規劃策略，針對熱門假日、一般假日、熱門平日、一般平日等情境進行燈會期間人車潮之旅運需求高推估，以估算遊客最高所需之停車格位數與軌道系統搭乘量，作為後續交通疏運、接駁轉乘之規劃基礎。

(一) 衍生人次推估

在遊客總量方面，將考量高雄市整體交通特性、以各縣市居住人口數為分析基礎，參考各縣市民眾每人平均造訪次數，據以計算本次高雄燈會高需求遊客總規模為 331.1 萬人次。

(二) 各運具需求量推估

考量高雄市之大眾運輸系統狀況，本次燈會將以大眾運輸使用 60% 為目標，並依據熱門假日情境參觀人數進行最高需求情境之各運具使用旅次推估。

以停車場入場輛數、接駁車載客量、臺鐵/高鐵車站運量等統計資料為基礎，分析近年燈會之遊客運具使用比例。設定衛武營區及愛河灣區轉乘後機車比例為 25%、大眾運輸(含接駁車、步行及遊覽車)比例為 75%。

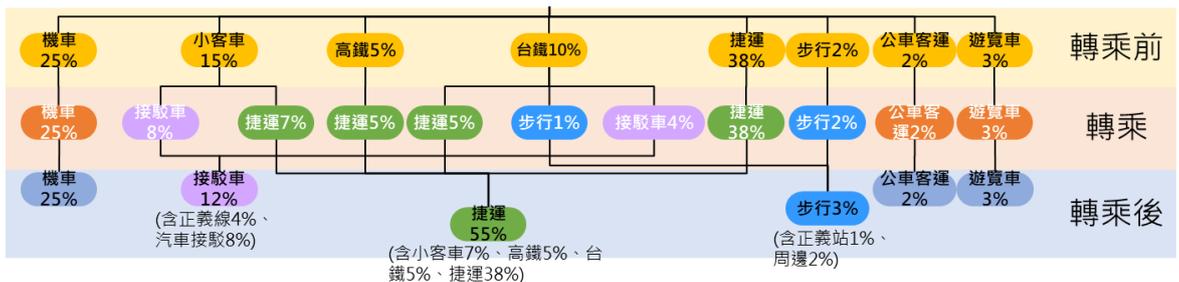


圖 2-2 衛武營區運具比

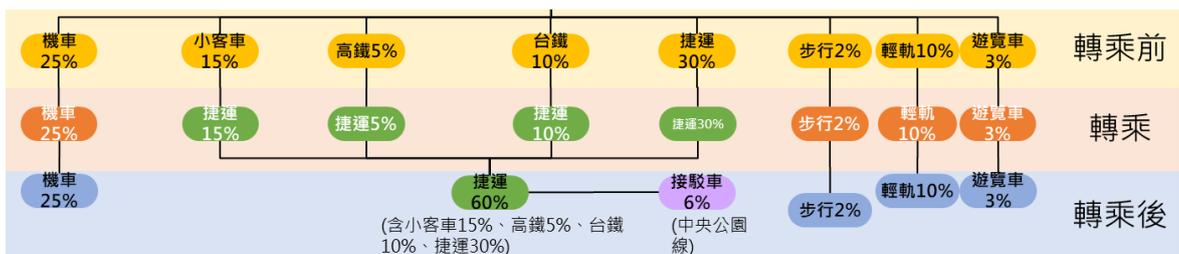


圖 2-3 愛河灣區運具比



(三) 停車格位數推估

藉由旅次衍生交通量以及各車種在熱門假日之停車特性參數假設，可進一步推估得到各車種所需停車格位數。由圖 2-4 假設參數及估算結果如下，此停車格位數將做為後續停車場規劃之參考依據。

吸引人數推估												
一般平日16萬人/日、熱門平日20萬人/日、一般假日32萬人/日、熱門假日38萬人/日												
衍生車輛數												
車種	日別			大客車			小客車			機車		
運具比(%)	無分別			3			15			25		
乘載率(人/車)	無分別			40			3.5			1.8		
停車位轉換次數	一般平日			1.5			1.5			1.5		
	熱門平日			1.5			1.8			1.8		
	假日			2.0			2.5			2.5		
停車格位需求												
一般平日			熱門平日			一般假日			熱門假日			
大客車	小客車	機車	大客車	小客車	機車	大客車	小客車	機車	大客車	小客車	機車	
80格	4,580格	14,830格	110格	4,780格	15,440格	120格	5,500格	17,790格	150格	6,520格	21,120格	
中央區停車格位需求(75%)												
一般平日			熱門平日			一般假日			熱門假日			
大客車	小客車	機車	大客車	小客車	機車	大客車	小客車	機車	大客車	小客車	機車	
60格	3,430格	11,120格	80格	3,580格	11,580格	90格	4,120格	13,340格	110格	4,890格	15,840格	
亞灣區停車格位需求(25%)												
一般平日			熱門平日			一般假日			熱門假日			
大客車	小客車	機車	大客車	小客車	機車	大客車	小客車	機車	大客車	小客車	機車	
20格	1,150格	3,710格	30格	1,200格	3,860格	30格	1,380格	4,450格	40格	1,630格	5,280格	

圖 2-4 停車格位推估

(四) 大眾運輸搭乘量推估

而藉由各大眾運具比例以及尖峰率，可推估各大眾運輸系統在全日與尖峰小時所需疏運遊客數。由圖 2-5 假設參數及估算結果如下，此大眾運輸疏運人數將做為後續大眾運輸接駁規劃之參考依據。

吸引人數推估									
一般平日16萬人/日、熱門平日20萬人/日、一般假日32萬人/日、熱門假日38萬人/日									
尖峰規模									
參數	類別		比率						
尖峰率(%)	平日	25							
	假日	20							
運具比(%)	高鐵	5							
	臺鐵	10							
大眾運輸總搭乘人數									
系統別	運具比例	一般平日		熱門平日		一般假日		熱門假日	
		全日(人/日)	尖峰(人/時)	全日(人/日)	尖峰(人/時)	全日(人/日)	尖峰(人/時)	全日(人/日)	尖峰(人/時)
高鐵	5%	8,000	2,000	10,000	2,500	16,000	3,200	19,000	3,800
臺鐵	10%	16,000	4,000	20,000	5,000	32,000	6,400	38,000	7,600
中央區大眾運輸搭乘人數(75%)									
系統別	運具比例	一般平日		熱門平日		一般假日		熱門假日	
		全日(人/日)	尖峰(人/時)	全日(人/日)	尖峰(人/時)	全日(人/日)	尖峰(人/時)	全日(人/日)	尖峰(人/時)
高鐵	5%	6,000	1,500	7,500	1,875	12,000	2,400	14,250	2,850
臺鐵	10%	12,000	3,000	15,000	3,750	24,000	4,800	28,500	5,700
亞灣區大眾運輸搭乘人數(25%)									
系統別	運具比例	一般平日		熱門平日		一般假日		熱門假日	
		全日(人/日)	尖峰(人/時)	全日(人/日)	尖峰(人/時)	全日(人/日)	尖峰(人/時)	全日(人/日)	尖峰(人/時)
高鐵	5%	2,000	500	2,500	625	4,000	800	4,750	950
臺鐵	10%	4,000	1,000	5,000	1,250	8,000	1,600	9,500	1,900

圖 2-5 轉乘前大眾運輸搭乘量推估



2.2 大眾運輸疏運規劃

一、工作目的

- (一)能有效疏散大量人潮，及維持車站/列車正常營運與確保安全。
- (二)協調各單位間之相關支援計畫及配合事項。
- (三)緊急事件發生時，能立即執行搶救、搶修，以避免災害擴大及確保旅客與系統安全。

二、盤點成果

(一)捷運

1. 活動期間重點車站

2022 台灣燈會活動會場緊鄰周邊既有高雄捷運路線，如中央主燈區緊鄰高雄捷運橘線技擊館站(O9)、衛武營站(O10)、鳳山西站(O11)，愛河灣區鄰近高雄捷運橘線西子灣站(O1)、及鹽埕埔站(O2)，亦可以接駁車自中央公園站(R9)接駁，此外並有橋頭火車站(R23)、左營站(R16)、高雄車站(R11)和城際運輸互為轉乘，故捷運系統肩負活動最重要疏運任務。

高捷須依活動特性分別規劃各式時刻表以因應，如表 3-1 所示，並針對各式活動舉辦場地周邊車站規劃人潮管制作業，統籌支援人力動員事宜，調度保全及清潔人員配合人潮管制，引導參與活動民眾進離場動線、規劃售票區增設臨時閘門通道以便加速民眾進站搭車，並事先利用車站廣播、跑馬燈、MOD 進行相關交通宣導。

- 2. 運衛武營區捷運技擊館站(O9)、衛武營站(O10)、鳳山西站(O11)、西子灣站(O1)、鹽埕埔站(O2)人潮管制圖如圖 3-9~11。規劃衛武營站(O10)各出入口及穿堂層動線，並依現場人流引導民眾分別前往技擊館站(O9)及鳳山西站(O11)。散場時段規劃技擊館站(O9)協助疏運往西子灣方向人潮、鳳山西站(O11)疏運往大寮方向人潮。
- 3. 燈區周邊主要車站可站立容留量(表 2-1)，實際載客人數以列車載運運能為主。



表 2-1 燈區周邊主要捷運車站容量

車站	月台可站立面積(m ²)	6分鐘班距(每小時10列車)·每小時雙向容留人數	4分鐘班距(每小時15列車)·每小時雙向容留人數(註1)
西子灣站(O1)	592	11,840	17,760
鹽埕埔站(O2)	746	14,920	22,380
技擊館站(O9)	974	19,480	22,650(註2)
衛武營站(O10)	937	18,740	22,650(註2)
鳳山西站(O11)	746	14,920	22,380
中央公園站(R9)	755	15,100	22,650

註 1：依捷運人潮管制計畫管控每小時容留人數。

註 2：月台每小時容留人數高於列車每小時運能，月台容留將以列車運能進行人潮管制。

(二)輕軌

因應亞洲新灣區舉辦燈會活動，輕軌車站及列車可能面臨大量旅客，為確保旅客安全及維持服務水準，研擬計畫如下：

1. 活動期間重點車站

光榮碼頭站(C10)、真愛碼頭站(C11)、駁二大義站(C12)、駁二蓬萊站(C13)、哈瑪星站(C14)，其中預估以駁二大義站(C12)人潮最多。

2. 運量預估

- (1) 本次活動吸引人數推估，熱門假日 38 萬人/日，其中搭乘輕軌人數為 5%，尖峰 1,900 人/時。
- (2) 推估每日 17:00 至收班，駁二大義站(C12)站運量約 1,900 人次、真愛碼頭站(C11)及駁二蓬萊站(C13)各約 1,500 人次、光榮碼頭站(C10)及哈瑪星站(C14)各約 1,000 人次；出站旅客集中在 17:00~18:30 時段，進站旅客集中在 20:30~22:00 時段。

3. 運能分析

- (1) 運行區間為凱旋公園站(C32)~美術館站(C20)，首班車維持 06:30 自端點站發車，末班車維持 22:13 自端點站發車。
- (2) 加班車視人潮情況逐步安排上線，17:00~21:00 期間，全數 11 部列車保持可上線狀態；班距最密可達 7.5 分鐘以內。
- (3) 各時段班距規劃表，詳表 2-2。



表 2-2 各時段班距

時段	班距(分)	加班車(列)	最密班距(分)	單方向相鄰站間每小時最大運能(人)
07:00-16:00	15	--	15	1,000
16:00-17:00	15	1	12-13	1,250
17:00-21:00	15	2-3	7.5	2,000
21:00-22:00	15	視情況加派	彈性加密	1,000 以上

備註：表中最密班距為正常運行資料，如路口交通或沿線人車違規穿越軌道影響輕軌運行，班距將拉長。

(4) 燈區周邊主要車站可站立容留量(表 2-3)，實際載客人數以列車載運運能為主。

表 2-3 燈區周邊主要輕軌車站容量

車站	月台可站立面積(m ²)	15 分鐘班距(每小時 4 列車)，每小時容留人數	7.5 分鐘班距(每小時 8 列車)，每小時容留人數
高雄展覽館(C8)	69.3	1,036	2,072
旅運中心(C9)	69.3	1,036	2,072
光榮碼頭(C10)	69.3	1,036	2,072
真愛碼頭(C11)	80.5	1,036	2,072
駁二大義(C12)	69.3	1,036	2,072
駁二蓬萊(C13)	69.3	1,036	2,072
哈瑪星站(C14)	69.3	1,036	2,072

(5) 17:00~21:00 間，輕軌行控中心須視光榮碼頭(C10)~ 哈瑪星站(C14)現場人潮，視需要調整運行模式如下，以強化疏運效率。

2.3 接駁車、停車場及交通設施佈建

一、接駁車規劃

(一)工作目的

完善之交通接駁動線規劃，不僅能將大量遊客快速疏運活動會場，亦能增加燈客搭乘接駁車之意願，減少燈客使用私人運具需要，藉此減少燈會期間造成的交通衝擊影響。

接駁車專用道使用對象係以接駁車、緊急與救護車輛為主，其他特許使用車種將與主辦單位協商後決定。使用時間則視燈會展演時間、周邊交通狀況而定。接駁車專用道及設施設置將配合接駁車動線與現況道路條件而設。



(二)初步規劃

1. 衛武營區臺鐵正義線

臺鐵正義站接駁動線規劃如下：

- (1) 接駁路線：(去程)臺鐵正義站→澄清路→三多路→建軍路→建軍轉運站；(回程)建軍轉運站→三多路→建軍路→行仁路→澄清路→水源東路→正義路→臺鐵正義站。
- (2) 接駁距離及時間：全程距離約 3.1 公里，行駛時間(含 10 分鐘上下車時間)約 23.2 分鐘，以各日型尖峰小時載運需求估算接駁車營運接駁車數量。

2. 愛河灣區(亞洲新灣區周邊)

捷中央公園站接駁動線規劃如下：

- (1) 接駁路線：(去程)中央公園城市光廊→五福三路→英雄路→光榮碼頭；(回程)光榮碼頭→海邊路→青年路→中山路→中央公園城市光廊。
- (2) 接駁距離及時間：全程距離約 2.6 公里，行駛時間(含 10 分鐘上下車時間)約 20.4 分鐘，各日型尖峰小時載運需求估算接駁車營運接駁車數量如表 3-21。各日型接駁車分時班距表彙整如表 3-22。

(三)接駁空間規劃

1. 臺鐵正義站接駁動專用道

於臺鐵正義車站-公車建軍總站間闢駛活動接駁專車，於澄清路(正義路 310 巷-三多路)南向外車道、北向內車道設置接駁專用道，供接駁車、大客車、公車、計程車、緊急救難車輛行駛，其他車輛禁止行駛公共運輸專用道，沿線路口也配合管制小汽車左轉，公車除外。

2. 捷中央公園站接駁專用道

於捷運中央公園站-光榮碼頭間闢駛活動接駁專車，於五福路(中山路-英雄路)西向內側車道及青年路(中山路-中華路)東向內側設置接駁專用道，供接駁車、大客車、公車、計程車、緊急救難車輛行駛，其他車輛禁止行駛公共運輸專用道，沿線路口也配合實施禁止小汽車左轉，公車除外。



(四)義交人力配置

1. 臺鐵正義站：接駁專用道計 8 處路口派有員警與義交以於路側疏導交通及維護行人安全，正義車站配置二名，建軍站轉運站出入口各配置一名，一般時段由一名義交執勤(左轉路口二名)，尖峰時段人力加倍。義交每 4 小時換班一次。
2. 捷中央公園站：接駁專用道計 13 處路口配置義交以於路側疏導交通及維護行人安全，中央公園城市光廊配置一名；光榮碼頭轉運站配置一名，一般時段由一名義交執勤(左轉路口二名)，尖峰時段人力加倍，義交每 4 小時換班一次。

二、停車場規劃

(一)工作目的

燈會期間大量人車流將透過位於高雄市各停車場及大眾運輸場站等轉運節點，匯集與轉乘進入燈會活動會場。因此，妥善規劃轉乘節點之區位與接駁空間配置，將有助於提升私人運具車行動線、接駁車行動線與行人動線之疏運效率，並能減少為因應本次燈會所需投入整地與購置設備成本。

(二)既有停車場、臨時停車場規劃

1. 以捷運/輕軌/台鐵/高速公路交流道周邊 500 公尺現有停車空間為優先，讓民眾於燈會期間，即時了解可前往停車空間，除利分流民眾於各節點停放車輛，亦可藉機帶動各停放場所之周邊觀光及促進當地商業發展。
2. 配合燈會活動時段，將小客車導引於燈會規劃之轉乘停車場，再轉乘接駁車或大眾運輸到達燈區會場。
3. 臨近捷運與輕軌的停車場，利用捷運與輕軌，將停車轉乘的遊客接駁至會場，避免大量車潮湧入燈區周圍。
4. 盤點既有捷運、輕軌、台鐵周邊汽車格位數 200 格以上，並排除非活動期間即高使用率之停車場，共計 15 處，可提供 4,228 格空車位(餘位)。

(三)臨時停車場規劃

依據所在縣市遊客佔整體規模 72.4%，外縣市遊客佔 27.6%，合理假設台鐵、高鐵均為外縣市遊客所搭乘(共 15%)，另公車客運/遊覽車共佔 5%，假設其中 2%載運外縣市遊客，故推估使用小客車之外



縣市遊客為 $27.6\% - 15\% - 2\% = 10.6\%$ 。又小客車為運具之遊客佔整體規模 15%，最大停車格需求為 6,520 格，推估外縣市遊客小客車停車格需求約 4,600 格、本地小客車停車格需求約 1,920 格。

前節大眾運輸系統場站周邊停車場餘位 4,228 格已足敷本市小客車停車轉乘需求，惟外縣市小客車停車需求不僅已逾大眾運輸系統場站周邊停車場餘位容量，且為避免外縣市車輛進入市區尋找轉乘停車場增加市區道路流量，必要以攔截點概念，引導外縣市車輛停放市郊，故本計畫將另行遴選與規劃臨時停車場，臨時停車場及接駁區配置將考量民眾停車空間需求、接駁轉乘之候車空間需求、場內車輛行走動線及轉乘人行動線來規劃。因停車場主要供遊客小型車停放，每日每格位應有 1.5~3 次停車週轉。為符合智慧慶主題，相關設施亦朝知能及即時反現方式規劃。

計畫將另行遴選與規劃臨時停車場，臨時停車場及接駁區配置將考量民眾停車空間需求、接駁轉乘之候車空間需求、場內車輛行走動線及轉乘人行動線來規劃。因停車場主要供遊客小型車停放，每日每格位應有 1.5~3 次停車週轉。為符合智慧慶主題，相關設施亦朝知能及即時反現方式規劃。

(四)燈區轉運站遴選及接駁區規劃

使用土地區位不宜距離燈區過遠且具良好聯外條件，以減少燈客步行至燈區之時間，且盡量選擇已有鋪面、路燈等設施，減少整地與購置設備之費用。

三、交通設施佈建

燈會期間為避免大量人、車流進出會場，影響會場周邊道路交通，將透過管制區之規劃，配合導引牌面佈設，減少通過性車流。另為減少過多車輛進入會場周邊，規劃有汽車臨時停車場，配合宣導措施鼓勵民眾利用公共運輸或臨時停車場進行轉乘，以減輕會場周邊之交通負荷。

(一)交通管制區告示及疏導牌面

分別就中央及愛河灣區劃定管制範圍，針對管制範圍擬定各燈區之管制策略及建議改道動線，就管制範圍佈設告示牌面，並配合改道動線設置導引牌面。

(二)汽機車臨時停車場導引牌面

先就汽機車臨時停車場區位及範圍進行確認，規劃各停車場進出動



線，以鄰近主要道路之決策路口作為導引起迄點，針對進入動線進行導引牌面之佈設。

(三)接駁車路線管制牌面

接駁車路線規劃分為台鐵、捷運等二條，其中，台鐵接駁車以正義站為端點，捷運接駁車以中央公園站為端點。接駁車路線考量以專用道之型態佈設，以減少路線上之延滯，提升接駁車路線之運輸效率。

(四)其他公共運具牌面

除接駁車與捷運之外，尚需規劃計程車、遊覽車與復康巴士的上下客區域，並規劃牌面指示車輛停靠位置。

(五)臨時行人專用號誌

因燈區周遭尚有部分路口未設置路口行人專用號誌，因此建議下列路口應設置臨時行人專用號誌。



第三章 交通維持計畫

交通維持計畫包含動線規劃、交通管制與配套、人力及設施配置、交通安全走廊等項目，分別說明如下。

考量新冠肺炎疫情嚴峻，若屆時燈會改採防疫型態舉行，則到訪遊客皆須採事先預約方式進場，本計畫亦將配合中央流行疫情指揮中心防疫規範，進行相關交通維持計畫調整，並納入防疫子計畫。

3.1 車行動線規劃

一、進場動線

(一) 汽車進場動線

本次燈會的汽車停車場皆利用捷運站周遭之停車場，遊客再轉乘捷運至燈區，為滿足可能產生的大量停車需求，於捷運青埔站、捷運大寮站、鳳山中崙額外新增停車場。

(二) 機車進場動線

1. 衛武營區規劃機車停放於中正體育場園區周圍硬鋪面、國泰青年停車場，以及將議會北路、協利街、光華路封閉作為衛武營區的機車臨時停車場。
2. 愛河灣區規畫將河東路西側、海邊路北側封閉，作為愛河灣區的機車臨時停車場。

(三) 遊覽車動線

1. 衛武營區：遊覽車規劃的上下客區位於燈區南側的輜汽路，而儲車區位於中崙一路之路側。
2. 愛河灣區：遊覽車規劃的上下客區位於海邊路。

二、動線管制

(一) 衛武營區(衛武營國家藝術文化中心周邊)

1. 第一階段管制：燈區範圍規劃為行人徒步區，區域內僅供行人通行，嚴禁各種車輛進入與通行(含自行車)，以確保賞燈民眾步行之安全。為了將大量人潮往捷運衛武營站疏散，減少人車衝突，建議將三多一路(高速公路~中正一路)封閉，無工作證、貴賓證等燈會相關車輛禁止進入。
2. 第二階段管制：考量人潮往返機車停車場之步行需求，或是人潮可能往捷運鳳山山西站、技擊館站搭乘，為減少人車衝突，建議將中山西路(建軍路~青年路)以南、青年路(中山西路~南京路)以西、武營路(輜汽路~新富路)以東封閉，建軍路(建國一路~三多一路)



北向、中正一路(建軍路~高速高路)西向封閉，無居民證明、工作證、貴賓證等燈會相關車輛禁止進入。但考量國軍高雄總醫院之進出需求，建軍路(建國一路~三多一路)南向、中正一路(建軍路~高速公路)東向仍保留通行。

3. 第三階段管制：考量人潮穿越高速公路涵洞之步行需求，為減少人車衝突，建議將中正路南下出口匝道、中正路北上入口匝道、三多路北上出口匝道封閉。考量南下方向入口僅有中正路南下入口匝道，仍保留通行。
4. 行人動線：因衛武營區步行距離臺鐵正義站僅 1.45 公里，將設置行人動線，行人動線建議沿建軍路、建國一路、府前路、穿越高雄市政府鳳山行政中心、及建軍路北段，沿線建議視現場道路狀況做禁停或單行管制，以留設適當的人行空間。另外本燈區距離台鐵高雄機廠機車停車場僅 0.6 公里，亦設置行人動線，沿線建議視現場道路狀況實施禁停管制。

(二) 愛河灣區(亞洲新灣區周邊)

1. 第一階段管制：第一階段管制區規劃為行人徒步區，區域內僅供行人通行，嚴禁各種車輛進入與通行(含自行車)，以確保賞燈民眾步行之安全。第一階段管制建議於每日 13~22 時執行。
2. 第二階段管制：為避免往返捷運鹽埕埔至西子灣站之賞燈人潮與外車衝突，將規劃第二階段管制，管制範圍將包含兩捷運站。管制區的主要道路設置憑證管制點，並於其他次要道路設置封閉管制點以管制人車進入燈區周邊。憑證管制點為允許持有通行證車輛、遊覽車及貨運車輛通行，公車及計程車則可免證通行。而為降低憑證管制對鹽埕及哈瑪星居民造成不便，本管制僅於熱門假日 14~24 時執行。
3. 第三階段管制：若愛河灣區舉辦大型活動，勢必吸引大量人潮，而燈區周遭道路容量較小，人潮進離場時易造成人車衝突與道路雍塞，故第三階段管制將擴大至大公路-中正四次以南、鼓山一路以東、成功路以西之區域，病癒管制區路口設置憑證管制點，允許持有通行證車輛、遊覽車及貨運車輛進入管制區，公車及計程車則可免證通行。本管制僅於舉辦大型活動或特殊情境時執行。



第四章 應變措施規劃

4.1 交通監控指揮中心

一、工作目的

交通監控指揮中心主要功能係燈會期間實施交通管制措施、隨時掌握燈會交通狀況、處理緊急事件並即時協調各單位應變。透過交通監控指揮中心編制相關人員及設置軟、硬體設備，在燈會期間擷取各燈區、重要場站、相關單位 CCTV 影像，隨時掌握周邊交通狀況及處理緊急事件，結合交通警察單位即時決策適時疏導，並與資訊服務中心密切結合，提供即時交通資訊，並將交通方面相關資料納入燈會網站，供用路人參考。

二、工作方法

(一)由高雄市交通局智慧運輸中心開發之「監控儀表板」如圖 4-1、4-2，提供停車場使用率、剩餘車位數、停車場使用率前 10 大場域、全市路段壅塞比例、車輛偵測數據、YouBike 可借還車數量、YouBike 使用率前十大站點等資料，以儀表板方式顯示於網頁監控畫面。

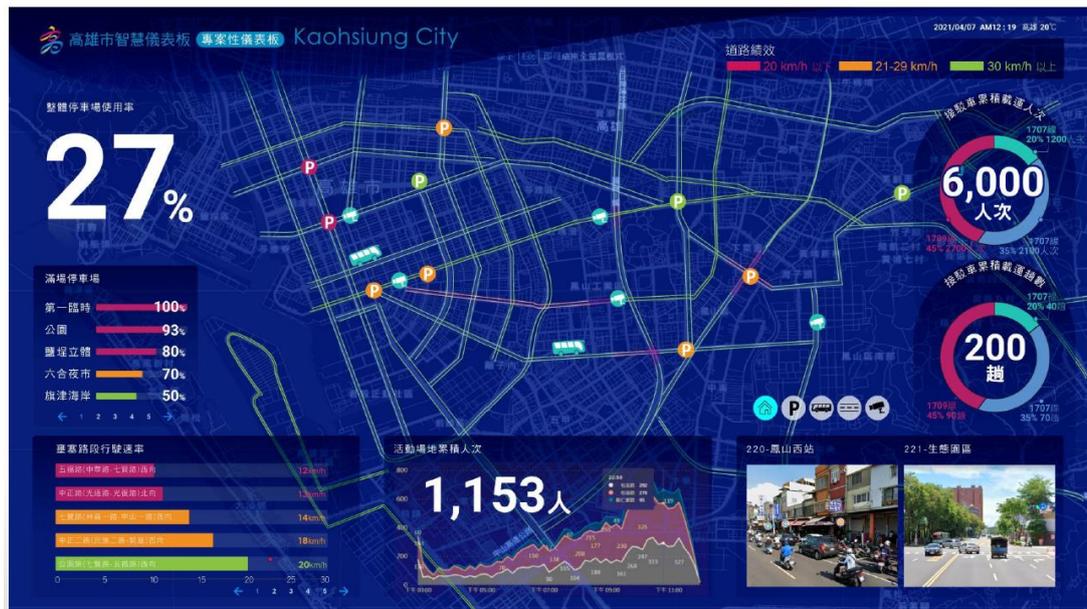


圖 4-1 高雄市智運 2.0-專案性數位儀表板示意圖-1



圖 4-2 高雄市智運 2.0-專案性數位儀表板示意圖-2

(二)即時監看現有大眾運輸系統、高鐵、臺鐵、國道客運及私人運具轉乘接駁等運作情形，提供即時配套措施與緊急應變方式，利用事先規劃之導引動線，於大眾運輸場站進行大空間之人潮、車潮分流，善用大眾運輸場站之空間優勢，在特定區域(例如：接駁車轉運站、轉乘停車場)即時監控，讓參加活動遊客、當地居民及市區交通影響降至最小。

4.2 疏運應變計畫

疏運應變計畫目的在於，為因應燈會期間可能發生之交通狀況如道路交通壅塞並影響接駁車抵達時間、突發交通事故等，而需進行緊急管制應變措施。

4.3 交通管制應變計畫

交通管制應變計畫目的在於，為因應燈會期間可能發生之交通狀況如道路交通壅塞並影響接駁車抵達時間、突發交通事故等，而需進行緊急管制應變措施。



第五章 計畫與管制設施經費概算

本計畫計算各項燈會交通運輸措施所需之交通運輸設施，包括公運整合接駁服務、都會停車轉乘方案、交通疏運設施佈建、行銷與宣導等項目之預算經費，共新台幣 40,000,000 元整。

表 5-1 本計畫總預算經費明細總表

項次	項目	細項名稱	複價(元)	小計
一	公運整合接駁服務	接駁車	13,512,000	28,000,000
		義交	6,820,690	
		管制設施	7,667,310	
二	都會停車轉乘方案	引導人員	2,538,500	3,000,000
		引導管制設施	461,500	
三	交通疏運設施佈建	交通管制及疏導牌面	4,500,000	9,000,000
		交通管制設施	4,500,000	
合計				40,000,000



5.1 公運整合接駁服務

以每日需求及相對應之接駁車輛需求數量進行概估，並分為四類日別以求較為精確之預估，進而擬定公運整合接駁服務預算經費。交通接駁服務預算經費為新台幣 28,000,000 元整。

表 5-2 公運整合接駁服務預算經費總表

細項名稱		說明	單位	數量	單價(元)	複價(元)
接駁車	正義線	1.一般平日總需求 12*16 輛車 2.熱門平日總需求 15*3 輛車 3.一般假日總需求 18*6 輛車 4.熱門假日總需求 22*3 輛車	輛	411	12,000	4,932,000
	高流線	1.一般平日需求 6*16 輛車 2.熱門平日需求 7*3 輛車 3.一般假日需求 9*6 輛車 4.熱門假日需求 10*3 輛車	輛	201	12,000	2,412,000
	大鵬線	1.一般平日總需求 6*6 車 2.熱門平日總需求 7*3 輛車 3.一般假日總需求 9*2 輛車 4.熱門假日總需求 10*3 輛車	輛	326	12,000	3,912,000
	澄清湖線	1.一般平日總需求 6*6 輛車 2.熱門平日總需求 7*3 輛車 3.一般假日總需求 9*2 輛車 4.熱門假日總需求 10*3 輛車	輛	188	12,000	2,256,000
人力配置	義交-正義線	1.一般時段每個路口 1 人(左轉路口 2 人) 2.接駁點出入口各設置 1 人 3.尖峰時段人力加倍 4.各轉運站配置 10 名人力。	人時	5,980	250	1,495,000
	義交-高流線	1.一般時段每個路口 1 人(左轉路口 2 人)	人時	8,740	250	2,185,000
	義交-大鵬線	2.接駁點出入口各設置 1 人 3.尖峰時段人力加倍	人時	1,996	250	499,000
	義交-澄清湖線		人時	1,197	250	299,250



細項名稱		說明	單位	數量	單價(元)	複價(元)
	調度員-正義線	起訖站各配置 2 名, 28 天。其中平日 19 天配置 1 班 4 名; 假日 9 天配置 2 班 8 名, 執行 8 小時。	人時	1,184	200	236,800
	調度員-高流線		人時	1,184	200	236,800
	調度員-大鵬線	起訖站各配置 2 名, 14 天, 其中平日 9 天配置 1 班 8 名; 假日 5 天配置 2 班 16 名, 執行 8 小時。	人時	608	200	121,600
	調度員-澄清湖線		人時	608	200	121,600
	起訖站工讀生-正義線	起訖站各配置 4 名, 28 天, 其中平日 19 天配置 1 班 8 名; 假日 9 天配置 2 班 16 名, 執行 8 小時。	人時	2,294	168	385,392
	起訖站工讀生-高流線		人時	2,316	168	389,088
	起訖站工讀生-大鵬線	起訖站各配置 4 名, 14 天, 其中平日 9 天配置 1 班 8 名; 假日 5 天配置 2 班 16 名, 執行 8 小時。	人時	1,210	168	203,280
	起訖站工讀生-澄清湖線		人時	1,210	168	203,280
	餐盒	司機、工讀生、調度員便當(或餐盒)及水	人日	2,470	180	444,600
管制設施	CCTV	4 條接駁路線共 8 處轉運站各設置 3 台 CCTV	台	24	100,000	2,400,000
	網路費	CCTV 影像訊號傳送至應變中心	式	18	600	10,800



細項名稱		說明	單位	數量	單價(元)	複價(元)
LED 廣告機 (租用)	6 處轉運站各設置 1 台廣告機 醒目標示轉運站位置，租 28 天	台	168	3,500	588,000	
空飄氣球	6 處轉運站各設置 1 顆空飄氣 球醒目標示轉運站位置，租 28 天	顆	6	140,000	840,000	
帳篷(租用)	戶外帳篷，3m*3m，搭配營 釘、沙袋，合計 60 頂，租 28 天	頂	1,680	800	1,344,000	
照明設備	每頂帳篷加裝一盞 15WLED 燈，合計 60 組，含施作、電 費，租 28 天	座	1,680	580	974,400	
紅 龍 (3m)(租用)	柱寬 32×高 98cm，不鏽鋼底 盤，紅龍長度 3m，合計 124 組，租 28 天	組	4,480	200	896,000	
大聲公(租 用)	25W 肩揹、手握兩用，自備 2 號電池 8 顆，合計 20 組，租 28 天	組	560	450	252,000	
交通錐 - 租 用	(PVC2.5kg-黑底、商業級反 光貼紙)	支	4,500	30	135,000	
活動連桿 - 租用	(1~2m)	支	4,503	30	135,090	
警示燈	交通錐上警示燈	支	4,601	20	92,020	
小計					28,000,000	



5.2 都會停車轉乘方案

停車設置預算經費之土木工程、照明設施、雜項工程等由停車場管理作業基金支應，下為停車場管理人力及導引設備經費為新台幣 3,000,000 元。

表 5-3 都會停車轉乘設置預算經費總表

細項名稱		說明	單位	數量	單價(元)	複價(元)
引導人員	引導人員	平日離峰時段(13-17時)：111人 平日尖峰時段(17-24時)：125人 假日離峰時段(9-17時)：111人 假日尖峰時段(17-24時)：125人	人時	10,154	250	2,538,500
交通管制設施	交通錐-租用	(PVC2.5kg-黑底、商業級反光貼紙)	支	4,800	30	144,000
	車位分布簡圖	臨時停車場入口製作車位分布簡圖(刊版)(180*120cm 中空板)	面	3	6,000	18,000
	警示燈-租用	交通錐上警示燈	支	4,800	20	96,000
	活動連桿-租用	1.5m	支	4,800	30	144,000
	交通指揮棒		個	150	150	22,500
	反光背心		件	150	200	30,000
	哨子		個	350	20	7,000
小計						3,000,000



5.3 交通疏運設施佈建

計算各項燈會管制措施所需之管制設施預算經費，包括各式牌面設置、管制設施等，以掌握燈會管制措施所需投入成本。

管制設施包含各式牌面、管制設施、大客車專用道。此標案含括規劃之標誌牌面、沿線管制阻隔設施(如交通錐、交通錐連桿、警示燈等管制設施)之種類及數目。管制設施設置預算經費為新台幣 9,000,000 元整。

表 5-4 交通疏運設施佈建經費明細總表

細項名稱		說明	單位	數量	單價(元)	複價(元)
交通 管制 及疏 導牌 面	管制區告示牌面	(180*60cm 中空版)	面	600	3,000	1,800,000
	車行導引牌面	(180*60cm 中空版)	面	150	3,000	450,000
	車行導引牌面-高快速公路	(240*60cm 鋁版)	面	15	6,000	90,000
	車行導引牌面掛設	掛設費用 25,000 元 /車	式	3	25,000	75,000
	人行導引牌面	(60*40cm 中空版)	面	240	1,500	360,000
	停車場導引牌面	(180*60cm 中空版)	面	90	3,000	270,000
	接駁車專用道牌面	(180*60cm 中空版)	面	60	3,000	180,000
	其他公共運具相關牌面	(180*60cm 中空版)	面	30	3,000	90,000
	CVP、GVP	衛武營區及亞灣燈區 CVP(手機信令資料)、GVP(車載信令	式	1	3,000,000	3,000,000



細項名稱	說明	單位	數量	單價(元)	複價(元)
	資料)				
LBS 服務	LBS 服務經費(2 燈區周邊 2KM 範圍)	式	1	1,500,000	1,500,000
交通錐-租用	(PVC2.5kg-黑底、商業級反光貼紙)	支	12,000	29	348,000
活動連桿-租用	(1~2m)	支	12,000	30	360,000
握把式警示燈	(電池式)	支	500	144	72,000
充電式爆閃燈	(T 型紅/藍)	支	250	1,500	375,000
人工計數器		個	100	150	15,000
交通指揮棒		個	100	150	15,000
小計					9,000,000



第六章 結論與建議

台灣燈會睽違 20 年再度重返高雄，「2022 台灣燈會」在高雄將首創愛河灣及衛武營雙主場，場域面積近 100 公頃，為近年燈區最大，展演特色安排最創新陸海空策展、最智慧展演技術，預期燈客人數將再創新高。

本次兩大燈區均位於市區熱門景點，平假日皆交通繁忙，為順利疏運大量人潮及車潮，相關交通疏導計畫必須要比以往歷屆燈會更加謹慎面對，對於可知及不可知的交通風險也必須能超前部屬與應變。

因此，相關交維管制區規劃，須利用分層管制方式，針對不同分層使用類別規劃不同之管制內容，對活動會場鄰近居民影響最小為最重要考量，保障並提供活動會場鄰近居民停車空間，劃設管制區可避免外車佔用居民停車空間，有效確保聯外接駁車行駛順暢。

相關交維管制及告示牌面設置應多方考慮，同時考量車行及人之需求，設立位置及牌面內容應要求清晰可見且容易閱讀，增加相關交通管制及管理訊息之傳遞及易讀性。在各交通管制點管制人員，應加強事前教育及溝通，明確掌握及瞭解職掌，避免發生管制漏洞，造成一般車輛與接駁車輛衝突，並於活動前與警政單位協商，以利警察及義交人力搭配、安排及教育訓練，力求本屆燈會交通疏運順利圓滿。