

Manhattan 行人安全行動計畫：執行摘要

Manhattan 行政區概況

調查結果

三十年來，Manhattan 的行人死亡率已經降低了 60%

Manhattan 的行人死亡率是每 100,000 名居民 2.1 人，是五個行政區中最高的，但是在計入白天較高的人口數後，每 100,000 人只有 1.1 人，是五個行政區中最低的

地點：Manhattan 的行人嚴重傷亡率最集中的地點是第 59 街下方

時間：在 Manhattan 的夜間（晚上 9 時到午夜）行人死亡率 (21%) 高於全紐約市 (15%)

對象：在 Manhattan，老年人只佔行政區人口數的 14%，但卻佔行人死亡人數的 41%

狀況：卡車在 Manhattan 所涉及的行人死亡事故 (25%) 遠高於任何其他行政區的比例（全 NYC 為 12%）

方式：危險的駕駛選擇和危險的步行選擇同樣造成了 Manhattan 居高不下的行人死亡率（43% 相對於 43%）

優先通道、交叉路口與區域

	行政區分攤數	行政區	行政區 %	Ped KSI 分攤數	Ped KSI 總數	Ped KSI 總數的 %	Ped 死亡總數的 %
優先通道	17 個通道 (56 英里)	490 英里	11%	815	1,615	50%	51%
優先交叉路口	66 個交叉路口	3,728 個交叉路口	2%	244	1,615	15%	12%
優先區域	6 平方英里	23 平方英里	26%	807	1,615	50%	41%
總和	--	--	--	1,129	--	70%	67%

註：Ped 代表「行人」，KSI 代表「嚴重傷亡」

社區對話與意見

- 2,785 條 Manhattan 行人安全議題公開討論並以數位標示地圖
- 未禮讓行人 (23%) 和超速 (14%) 是最常見的原因

74% 的研討會出席人員認為寬闊的幹道是改善行人安全的最重要區域

46% 的議題討論是在於優先通道、交叉路口與區域之外

行動計畫

工程與規劃

- 每年在全市的優先通道、交叉路口與區域至少實施 50 Vision Zero 安全工程改善，由專案地點的社區意見通知
- 在 2017 年年底，在所有 Manhattan 優先通道大幅延伸行人專用穿越通行時間
- 在 2017 年年底，增加所有可行的 Manhattan 優先交叉路口的行人專用穿越通行時間
- 在 2017 年年底，修改所有可行的 Manhattan 優先通道號誌時間，以減少離峰超速
- 在 2015 年於所有的 Manhattan 優先通道安裝擴大的速限號誌
- 在 Manhattan 優先通道、交叉路口與區域推動社區意見和參與
- 考慮中城區的全區域政策
- 持續在 Manhattan 擴展離峰送貨計畫，以減少卡車與行人的衝突
- 與 MTA 協調以確保巴士營運對安全的行人環境有所貢獻
- 在 Manhattan 擴大自行車網路，以提升所有道路使用者的安全
- 在 Manhattan 的高成長區域（包括 Housing New York 計畫的地點）積極制訂行人安全計畫

執法

在優先通道、交叉路口與區域實施主要的測速照相位置

加強執法與部署專屬資源給實際與優先區域重疊的 **Manhattan NYPD** 轄區

在 **Manhattan** 優先通道、交叉路口與區域優先考慮有針對性的執法

著重於對夜間時段（晚上 9 時到午夜）未禮讓行人的情況進行執法

啟用一系列有針對性的卡車執法閃擊戰，以減少未禮讓行人的情況，並讓大型卡車行駛在指定的卡車路線並遠離當地的街道

教育與認知活動

針對 **Manhattan** 優先通道與優先區域的兒童與老人提供安全教育

在 **Manhattan** 優先通道、交叉路口與區域鎖定街道小組推展項目