

### 三、基地開發後道路服務水準分析

上述「北延道路」因有土地徵收與施工等相關議題，實際開闢路線方案及時程仍有待確定，為審慎考量基地開發後實際可能進出路徑，本計畫分別評估開發後之情境一(「北延道路」尚未開闢完成)與情境二(「北延道路」已開闢完成)路口、路段服務水準情形，以說明開發後可能之交通狀況。

#### (一)情境一

根據基地開發後交通分析顯示，因基地晨、昏峰小時衍生交通量，相對於周邊道路及巨蛋體育館而言均屬較低之比例，致使基地周邊各主要路口、路段晨、昏峰小時均維持原服務水準，基地開發後(情境一)路口、路段服務水準分析如表3-3及表3-4所示。

表3-3 目標年基地開發後晨、昏峰主要路段服務水準預估(情境一)

道路	路段	方向	晨峰					昏峰				
			交通量		V/C	旅行速率	速率服務水準	交通量		V/C	旅行速率	速率服務水準
			衍生量	總量				衍生量	總量			
市民大道	延吉街-光復南路	往西	0	2154	0.57	25.0	D	0	2424	0.64	26.8	D
		往東	137	3274	0.86	21.3	E	82	4739	1.25	13.2	F
	光復南路-東興路	往西	0	1583	0.42	31.8	C	0	2112	0.56	29.6	C
		往東	0	1994	0.52	31.1	C	2	3618	0.95	22.8	E
忠孝東路	延吉街-光復南路	往西	24	2524	0.70	22.0	E	118	3055	0.85	13.9	F
		往東	0	2376	0.66	26.5	D	0	2513	0.70	16.9	F
	光復南路-基隆路	往西	148	2071	0.58	23.7	D	193	2908	0.81	15.9	F
		往東	27	1604	0.45	21.1	E	132	1796	0.50	19.1	E
	基隆路-松信路	往西	94	2089	0.58	24.1	D	56	3392	0.94	13.8	F
		往東	18	1601	0.44	23.8	D	90	2023	0.56	24.5	D
基隆路	東興路-忠孝東路	往南	31	1599	0.36	25.6	D	18	1661	0.38	25.6	D
		往北	6	2751	0.63	26.4	D	30	3555	0.81	21.6	E
	忠孝東路-松壽路	往南	2	1284	0.29	33.5	B	12	1638	0.37	39.2	B
		往北	0	2391	0.54	27.2	C	0	2600	0.59	25.2	D
光復南路	八德路-市民大道	往南	0	1620	0.62	21.2	E	0	2100	0.81	22.9	E
		往北	3	2088	0.80	22.4	E	14	3038	1.17	17.2	E
	市民大道-忠孝東路	往南	0	1695	0.65	19.7	E	0	1850	0.71	25.0	D
		往北	15	1704	0.66	30.6	C	21	2974	1.14	21.0	E
	忠孝東路-仁愛路	往南	0	1709	0.66	27.6	C	0	1690	0.65	22.6	E
		往北	13	1467	0.56	30.1	C	8	1509	0.58	24.4	D

資料來源：本計畫整理。

表3-4 目標年開發後號誌化路口服務水準評估表(情境一)

路口名稱	路口圖示	方向	平常日晨峰		平常日昏峰			
			平均延滯(秒)	服務水準	平均延滯(秒)	服務水準		
市民大道/ 光復南路		A	56.9	71.0	E	88.5	113.8	F
		B	86.4			99.5		
		C	79.0			168.9		
		D	53.0			51.1		
忠孝東路/ 光復南路		A	82.6	88.6	F	157.7	143.9	F
		B	72.4			112.9		
		C	118.0			201.2		
		D	72.5			74.8		
忠孝東路/ 基隆路		A	73.4	67.7	E	294.1	151.8	F
		B	73.9			88.5		
		C	70.2			69.6		
		D	48.6			49.2		

資料來源：本計畫整理。

## (二)情境二

根據基地開發後交通分析數據顯示，因基地本身在晨、昏峰小時衍生交通量，相對於周邊道路及巨蛋體育館而言均屬較低之比例，致使基地周邊各主要路口、路段晨、昏峰小時均維持原服務水準，基地開發後(情境二)路口、路段服務水準分析如表3-5及表3-6所示。

表3-5 目標年基地開發後晨、昏峰主要路段服務水準預估(情境二)

道路	路段	方向	晨峰					昏峰				
			交通量		V/C	旅行速率	速率服務水準	交通量		V/C	旅行速率	速率服務水準
			衍生量	總量				衍生量	總量			
市民大道	延吉街-光復南路	往西	0	2154	0.57	25.0	D	0	2424	0.64	26.8	D
		往東	185	3322	0.87	20.8	E	111	4768	1.25	12.9	F
	光復南路-東興路	往西	0	1583	0.42	31.8	C	0	2112	0.56	29.6	C
		往東	0	1993	0.52	31.1	C	0	3616	0.95	22.8	E
忠孝東路	延吉街-光復南路	往西	16	2517	0.70	22.1	E	79	3016	0.84	14.2	F
		往東	0	2376	0.66	26.5	D	0	2513	0.70	16.9	F
	光復南路-基隆路	往西	95	2018	0.56	24.0	D	127	2842	0.79	16.5	F
		往東	16	1594	0.44	21.2	E	79	1743	0.48	19.3	E
	基隆路-松信路	往西	72	2068	0.57	24.2	D	43	3379	0.94	13.9	F
		往東	14	1597	0.44	23.9	D	70	2003	0.56	24.6	D
基隆路	東興路-忠孝東路	往南	7	1575	0.36	25.6	D	4	1647	0.37	25.7	D
		往北	0	2745	0.62	26.4	D	0	3525	0.80	21.9	E
	忠孝東路-松壽路	往南	2	1283	0.29	33.5	B	10	1636	0.37	39.2	B
		往北	0	2391	0.54	27.2	C	0	2600	0.59	25.2	D
光復南路	八德路-市民大道	往南	0	1620	0.62	21.2	E	0	2100	0.81	22.9	E
		往北	0	2085	0.80	22.4	E	0	3024	1.16	17.4	E
	市民大道-忠孝東路	往南	0	1695	0.65	19.7	E	0	1850	0.71	25.0	D
		往北	10	1698	0.65	30.7	C	6	2959	1.14	21.3	E
	忠孝東路-仁愛路	往南	0	1709	0.66	27.6	C	0	1690	0.65	22.6	E
		往北	10	1464	0.56	30.2	C	6	1507	0.58	24.4	D

資料來源：本計畫整理。

表3-6 目標年開發後號誌化路口服務水準評估表(情境二)

路口名稱	路口圖示	方向	平常日晨峰		平常日昏峰			
			平均延滯(秒)	服務水準	平均延滯(秒)	服務水準		
市民大道/ 光復南路		A	56.9	72.2	E	88.5	111.5	F
		B	85.8			97.7		
		C	82.2			156.9		
		D	53.0			51.1		
忠孝東路/ 光復南路		A	82.6	88.5	F	146.8	140.2	F
		B	72.3			112.1		
		C	118.0			201.2		
		D	72.5			74.8		
忠孝東路/ 基隆路		A	72.7	67.4	E	291.7	150.9	F
		B	73.9			88.5		
		C	69.7			67.2		
		D	48.3			49.0		

資料來源：本計畫整理。

### (三)開發前、後情境一及情境二比較分析

根據情境一與情境二之開發前後路段旅行速率差異比較，於情境二模式下，僅市民大道於延吉街至光復南路往東路段，旅行速率差異較大，其餘路段於情境一模式下，旅行速率差異均較大，如表3-7所示。

根據情境一與情境二之開發前、後各路口平均延滯差異比較，於情境二模式下，僅晨峰小時市民大道/光復南路路口平均延滯差異較大，其餘路口於情境一模式下，平均延滯差異均較大，如表3-8所示。

根據分析結果，情境一因基地衍生交通量僅能利用基地「北側道路」進出，易造成忠孝東路及各連接路口、路段延滯增加；情境二因有基地「北側道路」及「北延道路」可平均分散衍生交通量於各路口及路段，因此可有效減低各道路之交通量負荷。「北延道路」之開闢對於松山菸廠文化園區開發計畫(本計畫)與巨蛋體育場開發計畫有相當重要之交通疏導功能。

表3-7 基地開發前、後各路段旅行速率差異比較

道路	路段	方向	晨峰(km/hr)		昏峰(km/hr)	
			情境一	情境二	情境一	情境二
市民大道	延吉街-光復南路	往西	-	-	-	-
		往東	1.6	2.1	0.8	1.1
	光復南路-東興路	往西	-	-	-	-
		往東	-	-	-	-
忠孝東路	延吉街-光復南路	往西	0.2	0.1	0.9	0.6
		往東	-	-	-	-
	光復南路-基隆路	往西	0.7	0.4	1.5	1.0
		往東	0.1	0.0	0.3	0.2
	基隆路-松信路	往西	0.5	0.4	0.5	0.4
		往東	-	-	0.4	0.3
基隆路	東興路-忠孝東路	往南	-	-	-	-
		往北	-	-	0.3	0.0
	忠孝東路-松壽路	往南	-	-	-	-
		往北	-	-	-	-
光復南路	八德路-市民大道	往南	-	-	-	-
		往北	-	-	0.2	0.0
	市民大道-忠孝東路	往南	-	-	-	-
		往北	0.2	0.1	0.5	0.1
	忠孝東路-仁愛路	往南	-	-	-	-
		往北	0.1	0.1	0.1	0.0

註：1.”綠色字體”為情境一及情境二比較旅行速率差異較大者。  
 2.”-”表示開發前、後旅行速率無影響。  
 3.本計畫分析整理。

表3-8 基地開發前、後各路口平均延滯差異比較

路口名稱	晨峰(秒)		昏峰(秒)	
	情境一	情境二	情境一	情境二
市民大道/光復南路	3.8	5.0	7.4	5.1
忠孝東路/光復南路	0.1	0.0	10.7	7.0
忠孝東路/基隆路	1.1	0.8	4.5	3.6

註：1.”綠色字體”為情境一及情境二比較路口平均延滯差異較大者。  
 2.本計畫分析整理。

### 3-5-4、交通計畫之結論

#### 一、開發前道路交通服務水準

根據本計畫評估結果，由於巨蛋體育場開發之影響，基地開發前周邊各主要道路晨峰路段服務水準變動較小，僅部分路段服務水準略微下降；昏峰路段服務水準變動較大，各主要路段服務水準均有向下調整趨勢，尤其以忠孝東路服務水準等級最差，各路段均在E級或F級，應為巨蛋體育館昏峰之大型活動開場湧入人、車交通量所導致。另有關基地開發前晨峰各路口服務水準均維持原服務水準，昏峰市民大道/光復南路路口服務水準降至F級，其餘忠孝東路光復南路及忠孝東路/基隆路兩路口服務水準雖與現況相同為F級，但平均延滯卻增加50~60秒以上，顯示平日巨蛋體育館昏峰湧入交通量對附近路口造成顯著影響。

#### 二、開發後道路交通服務水準

根據本計畫評估結果，基地開發完成後，預估上午尖峰小時衍生人旅次分別為進入1,535人次及離開257人次，主要係為辦公室進入之上班旅次；下午尖峰小時衍生人旅次分別為進入896人次及離開1,461人次，主要為商業設施衍生之進入旅次與辦公室衍生之下班旅次。另上午尖峰小時衍生車旅次分別為進入279 PCU及離開55 PCU；下午尖峰小時衍生車旅次為進入168 PCU及離開269 PCU。相較於巨蛋體育場開發衍生量與現況基地臨近道路系統交通量而言，本計畫開發衍生交通量之比例較小。

#### 三、基地聯外動線規劃

本基地除「北側道路」開闢係屬政府應辦事項，確定依據時程開闢外，有關連接「北側道路」與市民大道平面段之「北延道路」已政策定案，因此本計畫分為情境一（「北延道路」尚未開闢完成）與情境二（「北延道路」已開闢完成）進行分析，根據分析結果，情境一因基地衍生交通量僅能利用基地「北側道路」進出，易造成忠孝東路及各連接路口、路段延滯增加；情境二因有基地「北側道路」及「北延道路」可平均分散衍生交通量，可有效減低各道路之交通量負荷。

#### 四、交通設施配置原則

根據本計畫參考台北市停車管理處出版之「九十五年度台北市汽機車停車供需調查」報告內容，若考慮大部分建築物附設停車位均未對外開放而無法開放提供大眾使用之因素下，移除建築物附設停車位類型之供給數量與需求數量之後，則目前基地周邊地區均有停車位不足之問題。未來隨著巨蛋體育場開發計畫之進行，停車供給將更顯不足。未來本開發計畫之設置停車位必須滿足自需性停車需求，不可將停車需求外部化，另有關小汽車臨停、停等與計程車排班等相關交通設施，均應設置於基地內部，避免影響外部道路交通之順暢。

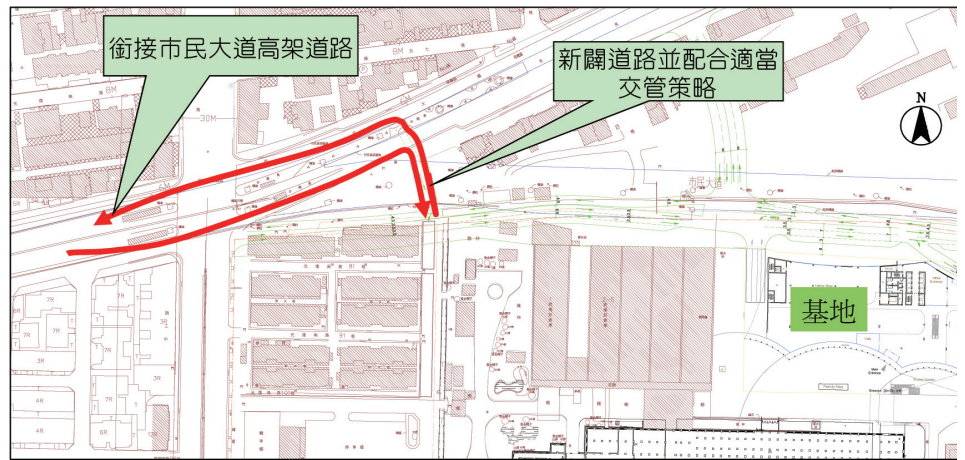


圖3-7 「北側道路」與市民高架銜接動線建議示意圖

### 五、自需性停車需求與停車位配置計畫

本開發計畫之自需性總停車需求為汽車385席與機車738席，目前本計畫預計設置停車供給為小汽車393席及機車1,070席，均可滿足自需性停車需求，另本計畫於基地內部設置二處小汽車臨停區與計程車排班車位，將交通設施內部化，避免影響「北側道路」交通之順暢。本計畫目前共設置二處小汽車停車場進出口，分別提供辦公大樓與旅館、藝文與商業設施使用，另設置二處獨立機車進出車道供機車專用。

### 六、「北延道路」之重要性

基地現況僅東側臨接忠孝西路四段553巷，該巷道僅11公尺寬，規劃為雙向各一車道，基地進出車輛必須完全行經目前服務水準不佳之忠孝東路四段。台北市政府為因應巨蛋體育場開發計畫與本開發計畫之進行，已承諾將於巨蛋體育場與基地北側開闢一條「北側道路」，「北側道路」開闢完成後，基地進場車輛可由光復南路直接連接「北側道路」進入基地，但是離場車輛仍必須行經忠孝東路四段553巷連接忠孝東路四段離場，因此基地聯外道路路網仍未完整，此現象凸顯「北延道路」重要性。「北延道路」若可順利開闢，營運後之基地

進入車輛可由市民大道與「北延道路」連接「北側道路」進入基地內部；離開車輛可右轉進入「北側道路」，再由忠孝東路四段553巷往南離開，或由「北延道路」往北連接至市民大道離開。「北延道路」之開闢對於松山菸廠文化園區開發計畫(本計畫)與巨蛋體育場開發計畫有相當重要之交通疏導功能。

### 七、其他道路交通改善建議

由於「北側道路」肩負松山菸廠文化園區開發計畫(本計畫)與巨蛋體育場開發計畫之交通疏導功能，基於巨蛋大型活動可能衍生龐大交通量，可預期易造成周邊地區道路交通壅塞，「北延道路」開闢應有其重要性，但仍不可輕忽巨蛋體育場衍生交通量，尤其目前北側之市民大道高架道路緊臨，也是最接近此地區之快速道路，應該是非常重要疏散道路，但就本地區而言，卻因動線不佳，無法有效連接「北側道路」，導致往返市民大道車流，仍須藉由忠孝東路、光復南路或繞行市民大道，銜接動線不佳，因此如何由「北側道路」直捷連接至市民大道高架道路，是未來各相關單位值得共同研究的議題。在初步考量市民大道之現有路型與落柱位置下，本計畫初步建議「北側道路」與市民大道高架道路銜接動線如圖3-7所示。