

## 貳.環境現況

### 2.1 地面水

台北市內的河川包括淡水河、基隆河、新店溪、景美溪均屬於淡水河水系水體，流經之河段大多為中、下游段，基隆河與淡水河位於本市之河段屬丁類水體，景美溪為丙類水體，新店溪光復橋上游為丙類，下游則為丁類水體。依據台北市政府環境保護局長期河川水質監測資料顯示，大多數採樣河段污染程度均已達到中度或嚴重污染，本計畫附近區域計有基隆河，屬淡水河水系。距本計畫約 2.5 公里，基隆河為淡水河三大支流之一，發源於平溪之菁桐山，集水面積 501 平方公里，全長 86 公里，年平均逕流量為 17.3 億立方公尺，其中每年 5~9 月逕流量約占 44.11%，10 月至翌年 4 月逕流量約佔 55.89%，枯豐期分佈均勻，差異不大。惟本計畫場址位於台北市內湖區之星雲街與金湖路口，並未有河川流經。

### 2.2 空氣品質

#### 一、空氣污染源分析

本計畫範圍附近並無污染性工廠或工業區等固定污染源存在，主要污染源為附近道路上移動性污染源所造成之空氣污染。

#### 二、空氣污染防制區

依行政院環保署 88.9.18(88)環署空字第六三一四四號公告之「直轄市、縣（市）空氣污染防制區劃出表」內容可知台北市全區均屬二級污染防制區，故本計畫基地屬二級空氣污染防制區(臭氣為空氣污染防制區除外，臺北市政府環境保護局民國九十二年九月二十二日北市環秘(一)字第 09233526500 號函)。

#### 三、本計畫補充調查

為進一步瞭解本計畫基地附近之空氣品質現況，以及配合本計畫之空氣品質模擬背景資料需要，本計畫除引用台北市環保局技術室內湖監測站（下風處）資料外，另於計畫場址及成功公園（上風處）二處進行空氣品質背景補充調查，結果如下表 2.2-1 及表 2.2-2 所示。

由表 2.2-1 及表 2.2-2 之監測值可知，本計畫區附近懸浮固體物 24 小時濃度(TSP)介於 19~90 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ，PM10 24 小時濃度介於 15~40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ，二氧化硫(SO<sub>2</sub>) 日平均濃度介於 3~9ppb，二氧化氮(NO<sub>2</sub>) 日平均濃度介於 10~33ppb，一氧化碳(CO) 日平均濃度介於 300~1,200ppb，Pb 24 小時濃度介於 0.014~0.070 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ，與空氣品質標準值比較可看出本區之空氣污染物濃度，無論在假日或非假日均遠低於空氣品質標準值，顯示本計畫區附近空氣品質狀況良好。

表 2.2-1 本計畫空氣品質補充調查結果

日期	項目	監測地點 監測結果	計畫場址	成功公園	法規值	方法編號
94 年 01 月	二氧化氮(ppb)	最大小時平均值	20	63	250	NIEA A417.10T
		日平均值	10	26	—	
	二氧化硫(ppb)	最大小時平均值	8	7	250	NIEA A416.10T
		日平均值	5	6	100	
	一氧化碳(ppm)	最大小時平均值	0.4	1.9	35	NIEA A421.10T
		日平均值	0.3	0.6	—	
		最大八小時平均值	0.4	0.9	9	
	臭氧(O <sub>3</sub> )(ppb)	最大小時平均值	47	50	120	NIEA A420.10T
		日平均值	41	22	—	
		最大八小時平均值	44	36	60	
TSP(μg/m <sup>3</sup> )	24 小時值	35	83	250	NIEA A102.11A	
PM <sub>10</sub> (μg/m <sup>3</sup> )	日平均值	16	31	125	NIEA A206.10C	
Pb(μg/m <sup>3</sup> )	24 小時值	0.014	0.070	—	NIEA A301.11C	
94 年 02 月	二氧化氮(ppb)	最大小時平均值	53	44	250	NIEA A417.10T
		日平均值	33	10	—	
	二氧化硫(ppb)	最大小時平均值	12	6	250	NIEA A416.10T
		日平均值	9	3	100	
	一氧化碳(ppm)	最大小時平均值	2.1	0.4	35	NIEA A421.10T
		日平均值	1.2	0.3	—	
		最大八小時平均值	1.6	0.4	9	
	臭氧(ppb)	最大小時平均值	95	42	120	NIEA A420.10T
		日平均值	23	36	—	
		最大八小時平均值	53	41	60	
TSP(μg/m <sup>3</sup> )	24 小時值	90	19	250	NIEA A102.11A	
PM <sub>10</sub> (μg/m <sup>3</sup> )	日平均值	40	15	125	NIEA A206.10C	
Pb(μg/m <sup>3</sup> )	24 小時值	0.067	0.031	—	NIEA A301.11C	
94 年 03 月	二氧化氮(ppb)	最大小時平均值	59	60	250	NIEA A417.10T
		日平均值	14	21	—	
	二氧化硫(ppb)	最大小時平均值	13	7	250	NIEA A416.10T
		日平均值	7	4	100	
	一氧化碳(ppm)	最大小時平均值	2.4	0.6	35	NIEA A421.10T
		日平均值	1.0	0.4	—	
		最大八小時平均值	1.4	0.5	9	
	臭氧(ppb)	最大小時平均值	49	55	120	NIEA A420.10T
		日平均值	39	40	—	
		最大八小時平均值	47	50	60	
TSP(μg/m <sup>3</sup> )	24 小時值	26	34	250	NIEA A102.11A	
PM <sub>10</sub> (μg/m <sup>3</sup> )	日平均值	19	18	125	NIEA A206.10C	
Pb(μg/m <sup>3</sup> )	24 小時值	0.020	0.014	—	NIEA A301.11C	

表 2.2-2 台北市內湖監測站調查結果

日期	項目	監測地點 監測結果	內湖監測站 (下風處)	法規值
93 年 01 月 — 12 月	二氧化氮(ppb)	最大小時平均值	124	250
		最大日平均值	53.87	—
		年平均值	26.26	50
	二氧化硫(ppb)	最大小時平均值	34.1	250
		最大日平均值	14.4	100
		年平均值	5.11	30
	一氧化碳(ppm)	最大小時平均值	3.85	35
		最大日平均值	1.82	—
		最大八小時平均值	—	9
	臭氧(O <sub>3</sub> ) (ppb)	最大小時平均值	120.1	120
		最大八小時平均值	—	60
	TSP(μg/m <sup>3</sup> )	最大 24 小時值	116.69	250
		平均值	44.29	130
	PM <sub>10</sub> (μg/m <sup>3</sup> )	日平均值	—	125
Pb(μg/m <sup>3</sup> )	24 小時值	—	—	

註：台北市內湖監測站：台北市成功路二段 320 巷 19 號 4 樓，  
UTM 座標(m) (308590" E；2775111" N)。

台北市內湖監測站資料來源：台北市環保局技術室 [http://211.79.130.66/c\\_index/envir/air.htm](http://211.79.130.66/c_index/envir/air.htm)。

## 2.3 噪音與振動

### 一、管制法規及限制標準

#### (一)噪音管制區劃分

本計畫範圍所屬之噪音管制區劃分乃依據根據臺北市政府環境保護局民國 94 年 01 月 27 日北市環秘(一)字第 09430245600 號函及台北市政府公告之內湖區噪音管制圖可知，本計畫屬第三類噪音管制區。

#### (二)振動管制區劃分

目前國內尚無振動管制法規及限制標準，故採用日本 JIS 規定，並參考日本東京都公害振動規劃之交通道路振動基準值作為環境振動評估之基準。

#### (三)監測儀器與方法

本計畫之噪音儀器為 RION NL-06 及 NL-14 機型，NL-06 符合 CNS 7127；NL-14 符合 CNS 7129。

### 二、本計畫補充調查結果

#### (一)噪音

表 2.1-10 為在(1)計畫區、(2) 金湖小吃及(3) 康寧派出所連續 24 小時監測假日及非假日之噪音結果。由表 2.3-1 噪音監測結果顯示，各環境敏感受體監測值皆未超出標準值。

#### (二)振動

振動測點與噪音測點位置相同，所測之假日及非假日之噪音監測值如表 2.3-2 所示，由於我國目前無振動法規標準值，依據日本之振動管制之法規標準值，上述三測站振動值 Lv10 介於 30.0~34.4dB 間，低於日本環境廳公害振動規制第二種區域基準值 65dB 以下，人體已無法感覺，環境振動品質尚稱良好。

表 2.3-1 本計畫噪音監測結果統計表

日期	監測項目	計畫場址內	金湖小吃	康寧派出所
非假日 94.01.25	Leq(24)	63.0	66.1	38.4
	L <sub>早</sub>	56.7 (75)	61.2 (75)	63.2 (75)
	L <sub>日</sub>	64.6 (76)	67.7 (76)	70.0 (76)
	L <sub>晚</sub>	64.9 (75)	66.0 (75)	68.8 (75)
	L <sub>夜</sub>	57.1 (73)	61.7 (73)	64.5 (73)
假日 94.02.13	Leq(24)	61.9	65.7	67.9
	L <sub>早</sub>	59.9 (75)	65.6 (75)	69.4 (75)
	L <sub>日</sub>	63.4 (76)	66.5 (76)	69.1 (76)
	L <sub>晚</sub>	63.6 (75)	69.4 (75)	68.2 (75)
	L <sub>夜</sub>	54.7 (73)	59.6 (73)	61.7 (73)
管制標準類別		第三類8公尺以上 道路邊地區	第三類8公尺以上 道路邊地區	第三類8公尺以上 道路邊地區

資料來源：1.資料來源：本計畫監測結果。

2.單位：Leq；dB (A)。

3. ( ) 內為環境音量標準。

表 2.3-2 本計畫振動監測結果統計表

日期	監測項目	計畫場址內	金湖小吃	康寧派出所
非假日 94.01.25	L <sub>v10</sub>	30.0	31.5	34.4
	L <sub>v10</sub> 日	30.0	32.2	35.4
	L <sub>v10</sub> 夜	30.0	30.2	32.5
假日 94.02.13	L <sub>v10</sub>	30.0	30.0	30.0
	L <sub>v10</sub> 日	30.0	30.0	30.0
	L <sub>v10</sub> 夜	30.0	30.0	30.0
管制標準類別		振動規制第二種區域 基準值	振動規制第二種區域 基準值	振動規制第二種區域 基準值
振動規制第二種區域基準值 65				

註：日本環境廳公害振動規制第二種區域，相當於我國噪音管制區第三類或第四類區。

## 2.4 廢棄物

### 一、一般廢棄物

依據 93 年「台北市統計要覽」知，台北市環境保護局 92 年度垃圾處理量為 661,474 公噸，平均每日處理 1,812 公噸，每人每日產生 0.69 公斤的垃圾，約略呈現減量的趨勢。台北市目前垃圾清運係採每日定時、定點、定線收集的方式，部份區域則規劃實施「三合一資源回收計畫」。台北市垃圾處理政策為「焚化為主，掩埋為輔」，並加強「垃圾減量」、「資源回收」工作，目前使用的處理設施包括內湖、木柵及北投三座垃圾焚化廠及山豬窟垃圾衛生掩埋場，台北市廢棄物各廠（場）面積、設計處理容量及相關資料整理如表 2.4-1。

表 2.4-1 台北市廢棄物處理廠(場)設計處理容量(積)表

廢棄物處理廠(場) 項目	內湖垃圾 焚化廠	木柵垃圾 焚化廠	北投垃圾 焚化廠	山豬窟垃圾 衛生掩埋場
場址	內湖區葫洲里安 康路 290 號	文山區博嘉里木柵 路五段 53 號	內湖區洲美里洲 尾段	南港區舊莊里山 豬窟山谷
面積(公頃)	8.1	8.0	10.61	65.0
煙囪高度(公尺)	74	150	150	—
設計處理容量(積) (ton/day)	300ton/日/爐 ×3 爐=900	375ton/日/爐 ×4 爐=1,500	450ton/日/爐 ×4 爐=1,800	6,170,000m <sup>3</sup>
運轉日期	81.10.13	84.3.28	87.7.12	83.6.18

資料來源：台北市政府環境保護局，「台北市政府環境保護局年報(92 年版)」。

### 二、回收量

依據 93 年「台北市統計要覽」台北市環境保護局 92 年度廚餘回收量為 4,689 公噸，資源回收量為 241,032 公噸，資源回收量較 91 年 228,953 公噸多。

### 三、廢棄土

依據工研院能資所「棄土資訊交換中心」網站



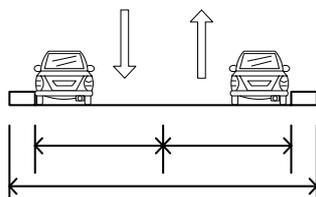
表 2.5-1 基地附近公車路線統計表

行經路段	站名	路線編號	發車間隔	起訖時間
成功路四段	金龍路口站 湖光市場站	0 東	12~20	06:00~22:00
		222	4~20	5:30~22:50
		247	4~20	5:30~22:40
		256	4~10	5:15~22:20
		284	12~20	5:40~21:00
		287	15~20	5:30~22:30
		613	7~20	5:10~22:30
		617	4~10	5:30~22:00
		620	12~15	5:30~22:00
		901	固定班次	5:30~18:00
金湖路	駕訓中心站 金湖里站	283	固定班次	6:00~16:45
		284	固定班次	6:00~20:00
		256	12~15	5:30~22:30
康寧路一段	康寧路一段站	256	12~15	5:30~22:30

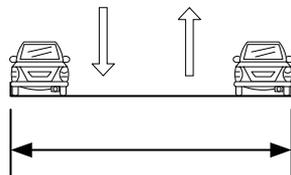
## 2. 道路幾何特性

本基地附近之各主要道路幾何佈設情形，敘述如下：

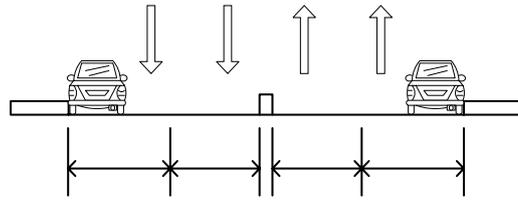
(1) 星雲街：西起成功路，東至金湖路，位於基地南側，為本區住戶出入道路，路寬 12 公尺，中央標線分隔，道路雙向劃設二線車道，兩側佈設約 1 公尺寬人行道。



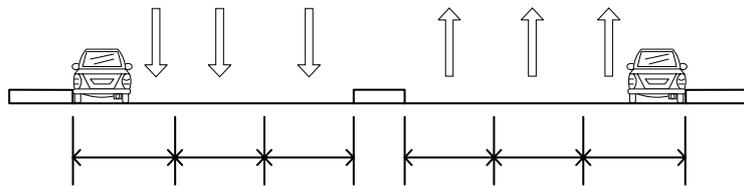
(2) 康寧路一段：北起成功路四段，南接金湖路，屬內湖地區性道路，昔日為內湖至東湖聯絡道之一，路寬 10 公尺，中央標線分隔路型，雙向佈設 2 線車道。



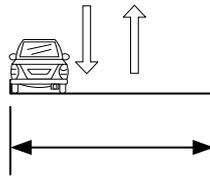
(3) 金湖路：替代成功路五段及康寧路一段，聯絡東湖與內湖地區，本路段路寬 20 公尺，雙向道路共佈設四線車道，兩側設有人行道及停車格位。



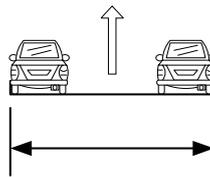
(4)成功路四段：位於基地較北側，內湖地區重要幹道，路寬 30m，往東接東湖地區，中央分隔島分隔之雙向路型，每向劃設 3 線車道，道路兩側可停車，路段兩側有設置人行道。



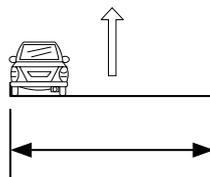
(5)星雲街 167 巷：基地東側所面臨巷道，路寬 8m，雙向道路，西側可停車。



(6)金湖路 65 巷：基地北側面臨巷道，路寬 8m，東往西單行，路旁可停車。



(7)計畫道路：基地西側所面臨巷道，路寬 8m，雙向道路，西側可停車。



有關基地周邊道路之幾何特性，茲規納整理如表 2.5-2 所示。

**表 2.5-2 基地附近道路型態統計表**

道路名稱	路段		路寬 (米)	功能分 類	車道數		隔型 分態	路邊停車管制
	起	迄			快	混合		
星雲街	康寧路	金湖路	12	地區性	0	2	中央	允許停車 路段設置停車格收費停車
康寧路一段	成功路	星雲街	10	地區性	0	2	標線	允許停車 路段無設置停車格
金湖路	成功路	康寧路	20	次要	2	2	實體	允許停車 路段設置停車格收費停車
成功路四段	文德路	金龍路	30	主要	4	2	實體	允許停車 路段設置停車格收費停車
星雲街 167 巷	金湖路 65 巷	星雲街	8	地區性	0	2	標線	西側允許停車
金湖路 65 巷	金湖路	計畫道路	8	地區性	0	1	無	東向西單行 允許停車未設置停車格
計畫道路	金湖路 65 巷	星雲街	8	地區性	0	2	標線	西側允許停車

備註：資料來源本研究調查整理。

### 3. 交通與停車管制

基地附近相關各項交通特性，敘述如下：

#### (1)、交通管制

路口號誌管制及轉向限制各號誌管制及轉向限制情形詳見表 2.1-3，概述如下：

星雲街、金湖路口為二時相，皆可左轉行駛。

B、金湖路、成功路四段口為三時相，皆可左轉行駛。

C、成功路、康寧路為三時相，皆可左轉行駛。

D、星雲街、康寧路為二時相，皆可左轉行駛。

**表 2.5-3 基地附近路口號誌管制及轉向限制一覽表**

編號	路口名稱	號誌管制		轉向限制情形
		時相數	其他時相使用情形	
A	星雲街、金湖路口	2	*	無
B	金湖路、成功路四段口	3	*	無
C	成功路四段、康寧路口	3	成功路四段左轉康寧路	無
D	星雲街、康寧路口	2	*	無

## (2) 停車管制

- (i). 星雲街路段皆有設置停車格位。
- (ii). 金湖路路段皆有設置停車格位。
- (iii). 康寧路一段路段未設置停車格位，但可路邊停車。
- (iv). 成功路四段除公車站牌位置外，其餘路段有設置停車格位。

(v). 基地鄰近西側計畫道路及東側星雲街 167 巷，路段西側設置停車格，可供路邊停車，路段東側劃設紅線禁止停車；基地北側金湖路 65 巷，未設置停車格，路段兩側可停車。

## 二、交通流量與道路負荷

### (一) 現況交通量調查

為了解目前基地附近道路現有的交通流量與道路容量間之關係，經參考交通管制工程處九十一年度台北市交通流量及特性調查報告，及部分路口派員實地調查相關道路以補充部分交通量資料。結果依路段及路口分述如下：

#### 1. 路段

路段之水準評估，須先進行推算路段容量，再依據其流量與容量之比值，評定等級，同時以行駛速率印證服務水準。路段容量與路型之關係如附表 2.5-4 及 2.5-5 所示。

**表 2.5-4 道路容量計算與路型關係對照表**

道路功能分類	路型係數	車道數	適用容量(PCU)
高速公路	1.8	N	1000*N*1.8
快速道路	1.4	N	1000*N*1.4
快慢車道分隔、中央分隔	1.3	N	1000*N*1.3
快慢車道分隔	1.1	N	1000*N*1.1
中央分隔	1.0	N	1000*N*1.0
中央標線分隔	0.8	N	1000*N*0.8
無標線	0.6	N	1000*N*0.6

道路容量計算： $C = F \times N \times 1000 + (W - P) \times 200$  C：路段容量 PCU

F：路型調整係數 N：快車道數 W：慢車道寬度(M) P：停車寬度(M)

資料來源：「市區道路交通工程管理策略之研究」，民國 81 年 臺北市政府交通局。

**表 2.5-5 流量、容量比值與服務水準對照表**

服務水準	交通情形	V/C 值
A	自由車流	$0 \leq V/C \leq 0.5$
B	穩定流動(輕度延滯)	$0.51 \leq V/C \leq 0.65$
C	穩定流動(可接受之延滯)	$0.66 \leq V/C \leq 0.75$
D	接近不穩定流動(可容忍之延滯)	$0.76 \leq V/C \leq 1.00$
E	不穩定流動(擁擠不能忍受之延滯)	$1.01 \leq V/C \leq 1.20$
F	強迫流動(堵塞)	$1.21 \leq V/C$

資料來源：台灣地區公路容量手冊技術報告

## (二)服務水準分析

由上、下午尖峰時段之交通量及服務水準結果，如表 2.5-6 及表 2.5-7 顯示得知：

**表 2.5-6 周邊道路路段服務水準一覽表 (晨峰)**

道路名稱	路段起迄	流向	實際容量	尖峰小時流量 P.C.U/hr	V/C	服務水準等級
星雲街	康寧路至金湖路	東向	500	353	0.71	C
		西向	500	257	0.51	B
星雲街	康寧路至成功路	東向	500	277	0.55	B
		西向	500	235	0.47	A
金湖路	星雲街至康寧路	北向	1200	723	0.60	B
		南向	1200	785	0.65	B
金湖路	星雲街至成功路	北向	1200	758	0.63	B
		南向	1200	778	0.65	B
成功路四段	金湖路至康寧路	東向	2400	779	0.32	A
		西向	2400	2301	0.96	D
康寧路一段	成功路至星雲街	北向	500	378	0.76	D
		南向	500	117	0.23	A

資料來源：本案 2005.01.12 派員調查後整理。

**表 2.5-7 周邊道路路段服務水準一覽表 (昏峰)**

道路名稱	路段起迄	流向	實際容量	尖峰小時流量 P.C.U/hr	V/C	服務水準等級
星雲街	康寧路至金湖路	東向	500	245	0.49	A
		西向	500	325	0.65	B
星雲街	康寧路至成功路	東向	500	221	0.44	A
		西向	500	194	0.39	A
金湖路	星雲街至康寧路	北向	1200	746	0.62	B
		南向	1200	673	0.56	B
金湖路	星雲街至成功路	北向	1200	689	0.57	B
		南向	1200	589	0.49	A
成功路四段	金湖路至康寧路	東向	2400	1419	0.59	B
		西向	2400	2014	0.84	D
康寧路一段	成功路至星雲街	北向	500	300	0.60	B
		南向	500	124	0.25	A

資料來源：本案 2005.01.12 派員調查後整理。

1.晨峰部分：基地周邊道路路段服務水準：成功路四段西向及康寧路一段北向路段其服務水準已至 D 級水準外，其餘均屬 C 級以上等級。

2.昏峰部分：下午尖峰時段仍以成功路四段西向路段交通量較大，其服務水準在 D 級水準，其餘基地周邊道路其路段服務水準在 B 級以上等級。

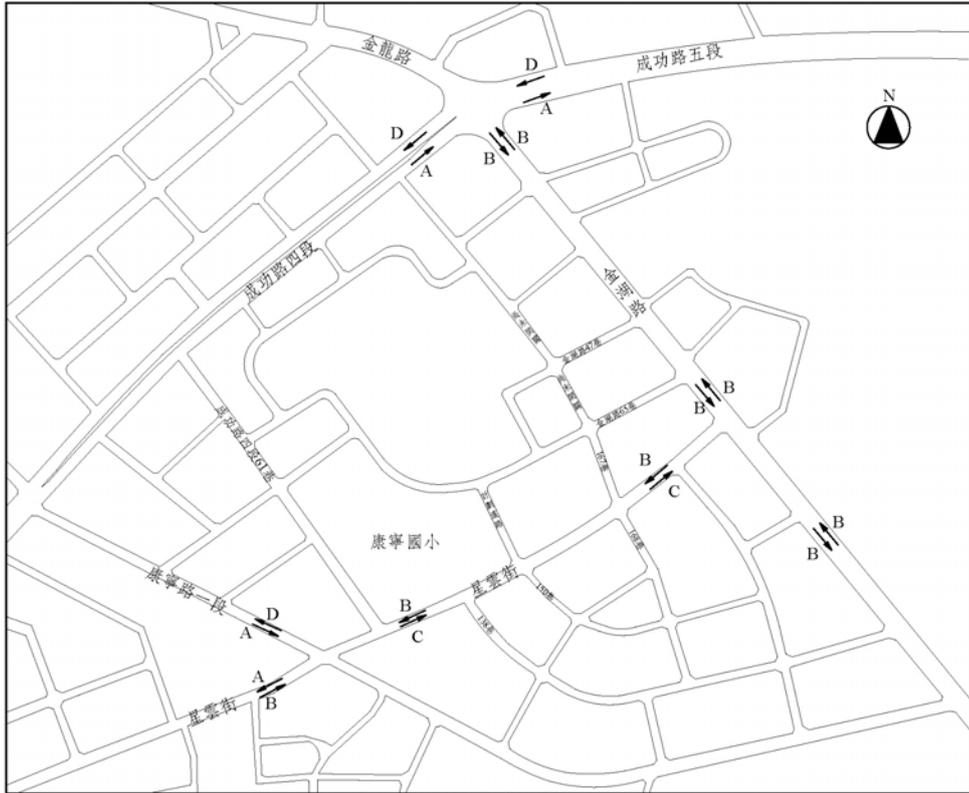


圖 2.5-2 周邊道路現況服務水準（晨峰）示意圖

25



圖 2.5-3 周邊道路現況服務水準（昏峰）示意圖

26

## 一、路口

基地附近主要交叉路口包含號誌化路口及非號誌化路口，本報告主要以號誌化路口進行分析，路口服務水準分析主要係以交通部運輸研究所 2001 年出版之『臺灣地區公路容量手冊』，以路口平均停止延遲為評估標準，詳如表 2.5-8 所示。

**表 2.5-8 號誌化交叉路口服務水準評估等級表**

服務等級	平均停止延遲(sec)
A	≤15
B	16~30
C	31~45
D	46~60
E	61~80
F	≥80

資料來源：台灣地區公路容量手冊技術報告

### 1. 星雲街、金湖路口

本路口為二時相之 T 字型路口，金湖路上、下午尖峰皆以直行為主要交通流向；星雲街上、下午尖峰以左右轉金湖路為主要交通流向。分析本路口之上下午尖峰路口平均延滯分別為 12.1 秒及 11.5 秒，服務水準為 A 級。

### 2. 成功路四段、174 巷、康寧路一段口

本路口為三時相之十字路口，成功路四段上、下午尖峰以直行方向為主要交通流向，成功路四段 174 巷以右轉成功路四段為主要交通流向，康寧路一段以左轉成功路四段為主要交通流向。分析本路口之上下午尖峰路口平均延滯分別為 29.6 秒及 29.1 秒，服務水準為 B 級。

**表 2.5-9 路口尖峰小時延滯及服務水準表（晨峰）**

道路	流向	路口延滯 (SEC/PCU)	服務水準	交叉路口
星雲街、 金湖路口	西向	20.9	B	交叉口延滯：12.1 秒； 服務水準為 A 級
	南向	11.1	A	
	北向	10.3	A	
金湖路、 成功路口	東向	18.6	B	交叉口延滯：24.0 秒； 服務水準為 B 級
	西向	28.8	B	
	南向	23.4	B	
	北向	22.3	B	
成功路、 康寧路口	東向	12.3	A	交叉口延滯：29.6 秒； 服務水準為 B 級
	西向	31.2	C	
	南向	40.4	C	
	北向	41.7	C	
星雲街、 康寧路口	東向	12.7	A	交叉口延滯：15.3 秒； 服務水準為 B 級
	西向	13.5	A	
	南向	17.2	B	
	北向	19.6	B	

資料來源：本研究調查整理。

表 2.5-10 路口尖峰小時延滯及服務水準表 (昏峰)

道路	流向	路口延滯 (SEC/PCU)	服務水準	交叉路口
星雲街、 金湖路口	西向	22.3	B	交叉口延滯：11.5 秒； 服務水準為 A 級
	南向	9.6	A	
	北向	10.4	A	
金湖路、 成功路口	東向	26.3	B	交叉口延滯：24.3 秒； 服務水準為 B 級
	西向	24.1	B	
	南向	22.7	B	
	北向	21.9	B	
成功路、 康寧路口	東向	19.5	B	交叉口延滯：29.1 秒； 服務水準為 B 級
	西向	32.8	C	
	南向	24.6	B	
	北向	36.4	C	
星雲街、 康寧路口	東向	13.6	A	交叉口延滯：14.6 秒； 服務水準為 A 級
	西向	20.7	B	
	南向	10.4	A	
	北向	11.8	A	

資料來源：本研究調查整理。

### 3. 金湖路、成功路四段口

本路口為三時相之十字型號誌路口，成功路四段以直行為主要交通流向，金湖路以左右轉成功路為主要流向。分析本路口之上下午尖峰路口平均延滯分別為 24.0 秒及 24.3 秒，服務水準為 B 級。

### 4. 星雲街、康寧路口

本路口為二時相之十字型號誌路口，星雲街以直行為主要交通流向，康寧路一段南往北路段以左轉星雲街為主要流向。分析本路口之上下午尖峰路口平均延滯分別為 15.3 秒及 14.6 秒，服務水準為 B 及 A 級。

### 三、周邊未來相關重大交通計畫

有捷運內湖線，行政院於 90 年 8 月 1 日審議通過捷運內湖線增設松山機場站，規劃路線係銜接木柵線中山國中站尾軌，沿復興北路以高架型式至民族東路口轉進松山機場內佈設漸變段駛入地下，至台北航站大廈前平面停車場設松山機場站，之後，續往北穿越松山機場、基隆河，經北安路 458 巷 41 弄於大直自強隧道南端圓環旁之北安路東側出地面後，以高架路線往東沿北安路、內湖路、文德路、成功路、康寧路，最後進入南港經貿園區，並於東側設一機廠。路線總長約 14.8 公里，共設十二座車站及一座機廠。目前已完成大直站工程招標並持續施工中，其餘部分將陸續於 92 年初辦理發包施工作業。

## 2.6 環境風場

本案環境風場評估之風洞試驗，市街及建築物模型之縮尺比例為 1/300。其模擬之範圍是以基地主建築物為中心，在半徑 450 m 內之鄰近建築物全依縮尺比例製成模型置於風洞試驗段之轉盤上。參考圖 2.6-1。

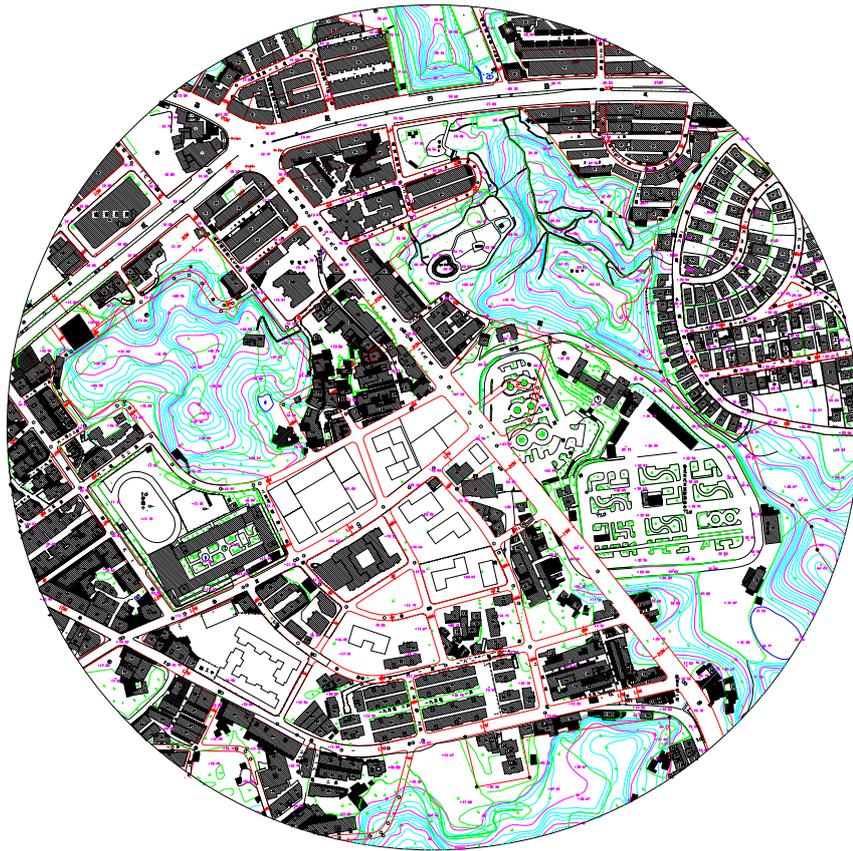


圖 2.6-1 風洞試驗模擬範圍

為了能夠適當地評估新建大樓對其鄰近環境可能造成的風環境影響，首先我們以煙流在風洞內進行風場的可視化試驗，概略地指認出在模擬範圍內可能出現的較高風速區域①在主建築物附近，考慮下洗氣流的影響區域，行人及車輛出入口及設計供休憩的區域，例如建築物下方轉角處、巷道風等，作為佈點之參考。②其他鄰近區域，考慮主建物與建後造成氣流下洗及尾跡風壓的影響，如巷道風，及周圍地物易造成高風速處常見如空地及其旁之巷道，其他考量因素尚包括有各區域的使用性質，例如行人將會密集使用的建築物出入口、鄰近人行道、休憩場所等。本計畫案總共設置了 72 個測點，其分佈如圖 2.6-2 及圖 2.6-3 所示。根據上述對測點性質的討論可概括地區分為：基地外：1. 汽車駕訓班內 2. 金湖路上 3. 基地西北方道路上 4. 基地周圍道路上 5. 星雲街上 6. 基地東南方住宅區內 7. 基地南方道路上 8. 基地南方住宅區。基地內：1. 社區西北方出入口 2. 車道出入口 3. 基地西南方南歐式景觀中庭 4. 基地東南方人行步道 5. 基地東方街角廣場 6. 基地北側空地。由開發前地表 72 個測點，在 16 個風向角所得之無因次化風速可知，1~39 為建築基地外之測點，以金湖路旁測點之無因次化風速皆小於 0.36。而基地西北側巷道上 17、18 兩測點之無因次化風速介於 0.36~0.38 間外，其它無因次化風速皆小於 0.36。西南側巷道上測點 19~23 因周圍有大樓影響，因此風速稍大。在星雲街上之測點 24~29，以測點 26 在北北東風時無因次化風速為 0.43 為最較高。東南方及南方住宅區及其道路上之測點則皆小於 0.36。

在興建前的建築基地內為一空地。基地西側因為鄰房形成氣流分離，在東風至南風之無因次化風速較高。其它測點之無因次化風速皆小於 0.5。

表 2.6-1 風洞試驗測點分類表

測點分類		測點編號
基地外	汽車駕訓班內	1~4
	金湖路上	5~10
	基地西北方道路上	11~14
	基地周圍道路上	15~23
	星雲街上	24~28
	基地東南方住宅區內	29~33
	基地南方道路上	34~37
	基地南方住宅區	38、39
基地內	社區西北方出入口	40~44
	車道入口	45、46
	基地西南方南歐式景觀中庭	47~55
	基地東南方人行步道	56~62
	基地東方街角廣場	63~66
	基地北側空地	67~72

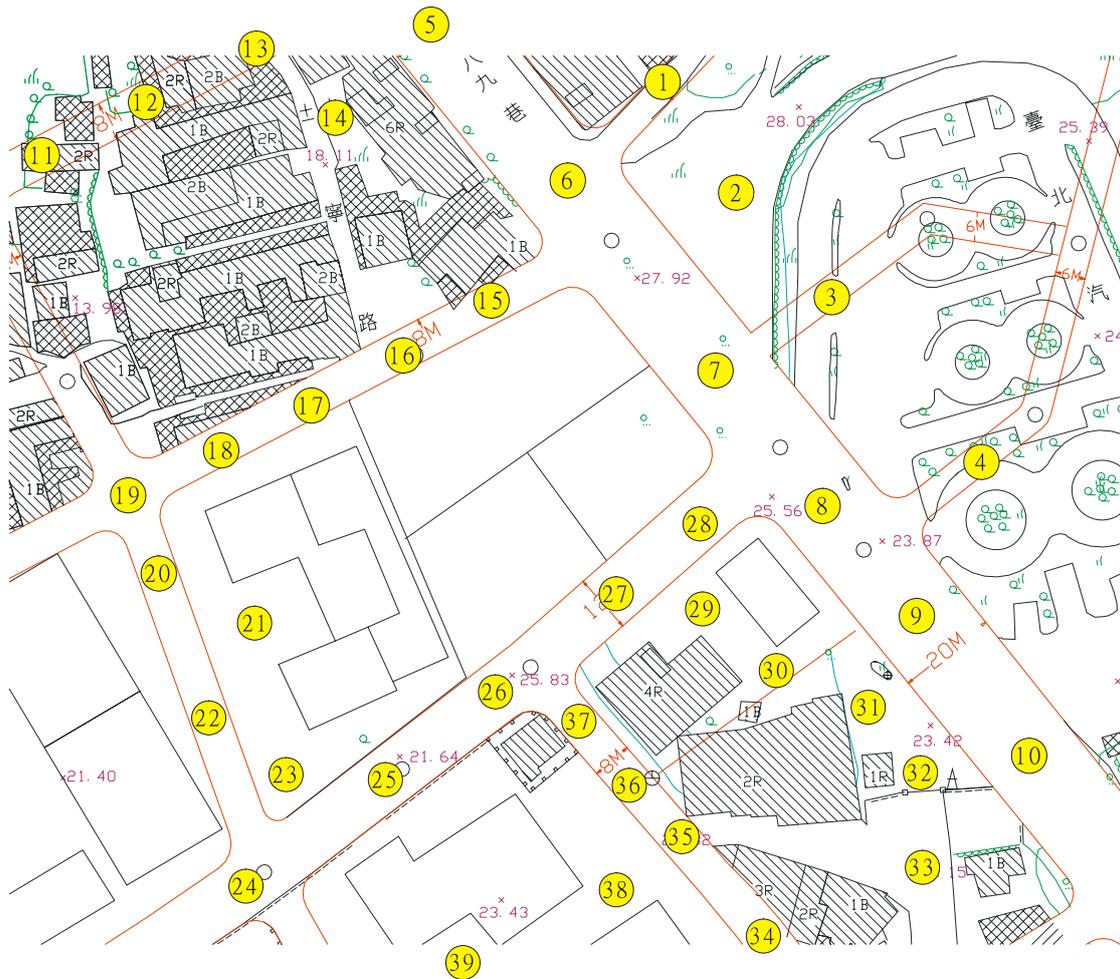


圖 2.6-2 風洞試驗測點分佈圖

