

附 錄 八

交通影響評估報告

5.4 交通及動線規劃

5.4.1 停車場出入口設置

本案於基地北側8公尺寬松江路235巷往東單行道，設置汽、機車停車場專用出入口，車道寬度7.0公尺，規劃為雙向進出，車道配置為雙向各一車道，停車場出入口距離鄰近巷口可維持30公尺以上距離。

5.4.2 基地停車場空間佈設與配置圖說

本計畫為提升基地內部停車場整體運作效能，將於各停車場地下樓層新增標誌、號誌及相關交通安全設備，以減低內部停車場車輛行駛上之衝突點、視覺死角及動線規劃等交通安全問題。

本基地於地面層至地下5層車道坡度規劃均為1:8，其中地面層規劃2席臨停車位(路邊停車彎)，地下2層規劃3席臨停車位與4席計程車排班區供基地與捷運轉乘使用，另地下3層至地下5層集中規劃138席汽車位，提供基地辦公室、商場員工與顧客之汽車進出停車場使用，另地面層設置111席自行車位，提供捷運轉乘民眾使用。各停車場樓層數量配置如表5.4.2-1所示。相關空間佈設及車輛行駛動線如圖5.4.2-1~圖5.4.2-5所示。

表 5.4.2-1 各樓層停車位數量配置表

樓層	汽車(席)	機車(席)	自行車位(席)
地面層	2 席臨停汽車位	2 (含 2 席行動不便車位)	111
地下 1 層	—	153	—
地下 2 層	3 席臨停汽車位 4 席計程車排班車位	—	—
地下 3 層	40 (含 5 席裝卸及 3 席行動不便車位)	—	—
地下 4 層	42	—	—
地下 5 層	56	—	—

資料來源：本計畫整理。

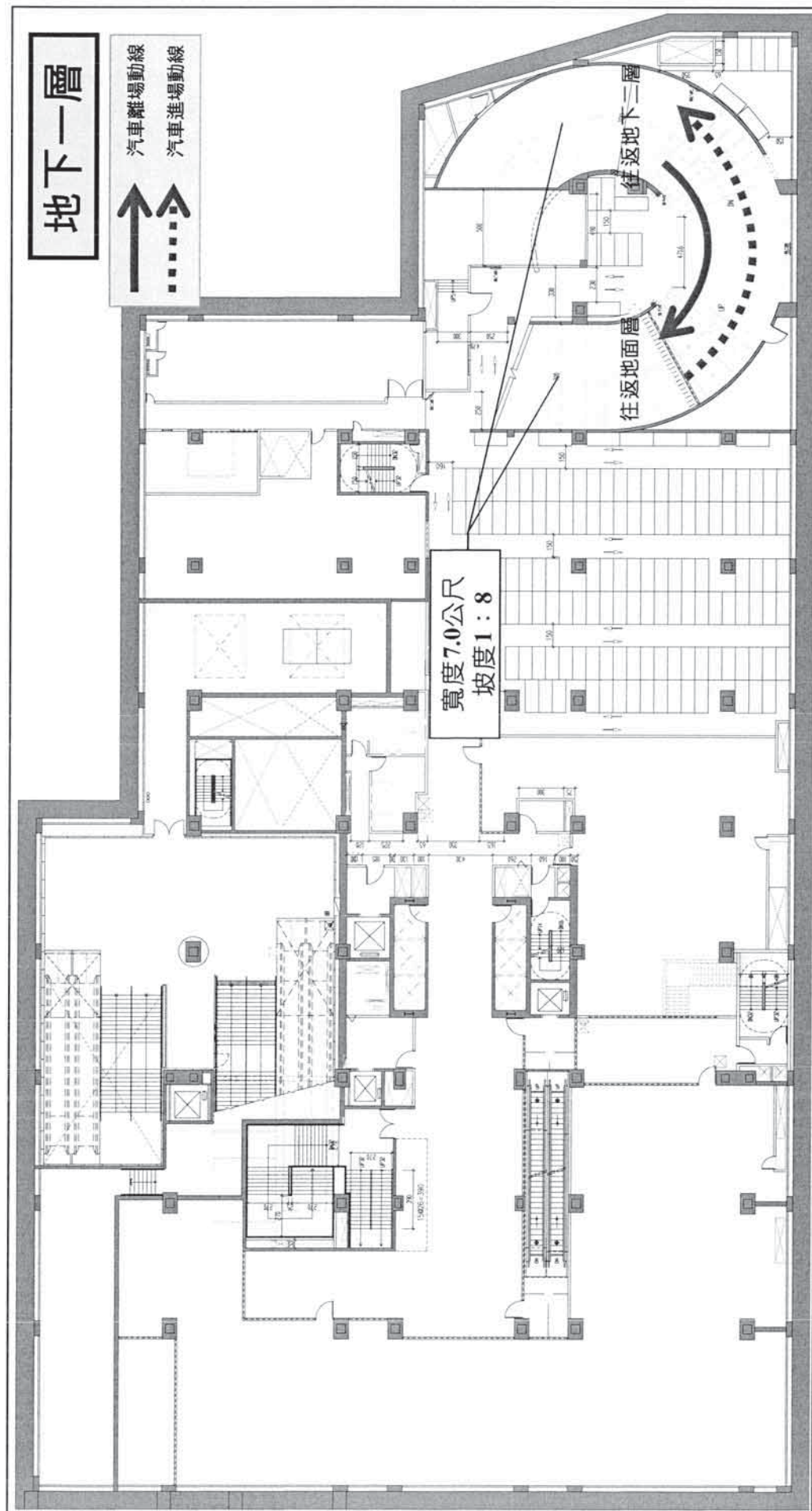


圖 5.4.2-1 地下一層空間佈設及車輛行駛動線圖

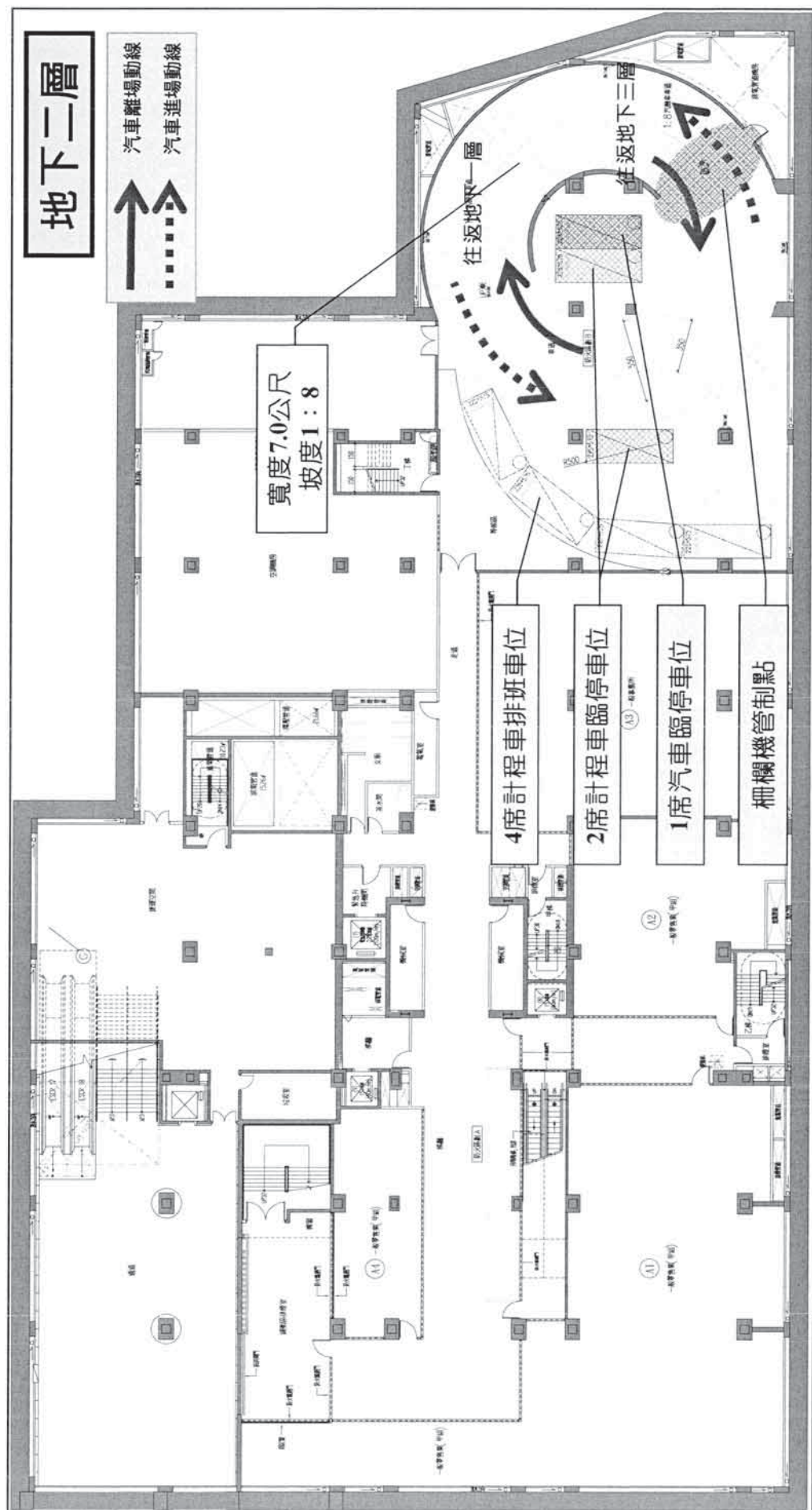


圖 5.4.2-2 地下二層空間佈設及車輛行駛動線圖

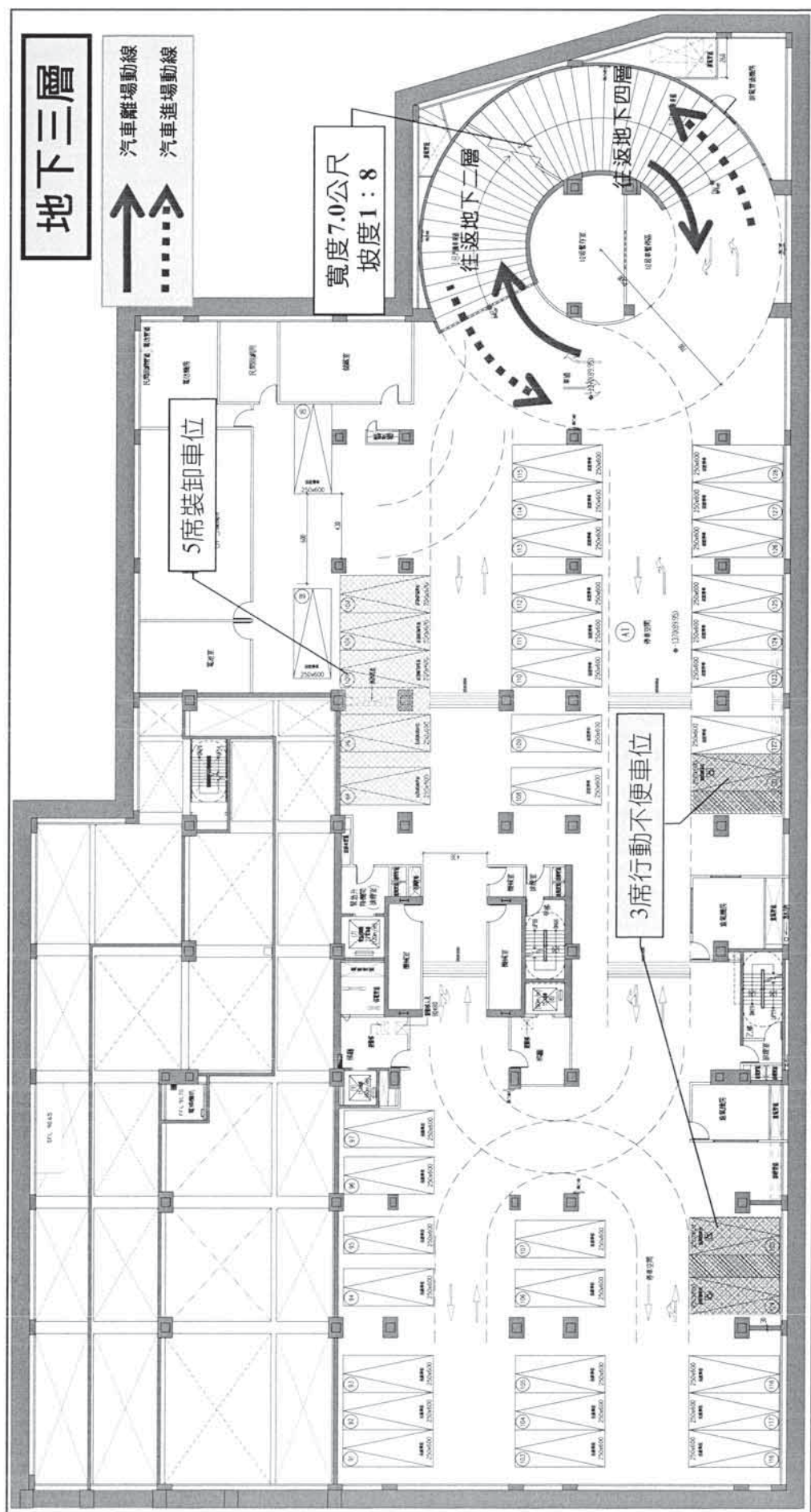


圖 5.4.2-3 地下三層空間佈設及車輛行駛動線圖

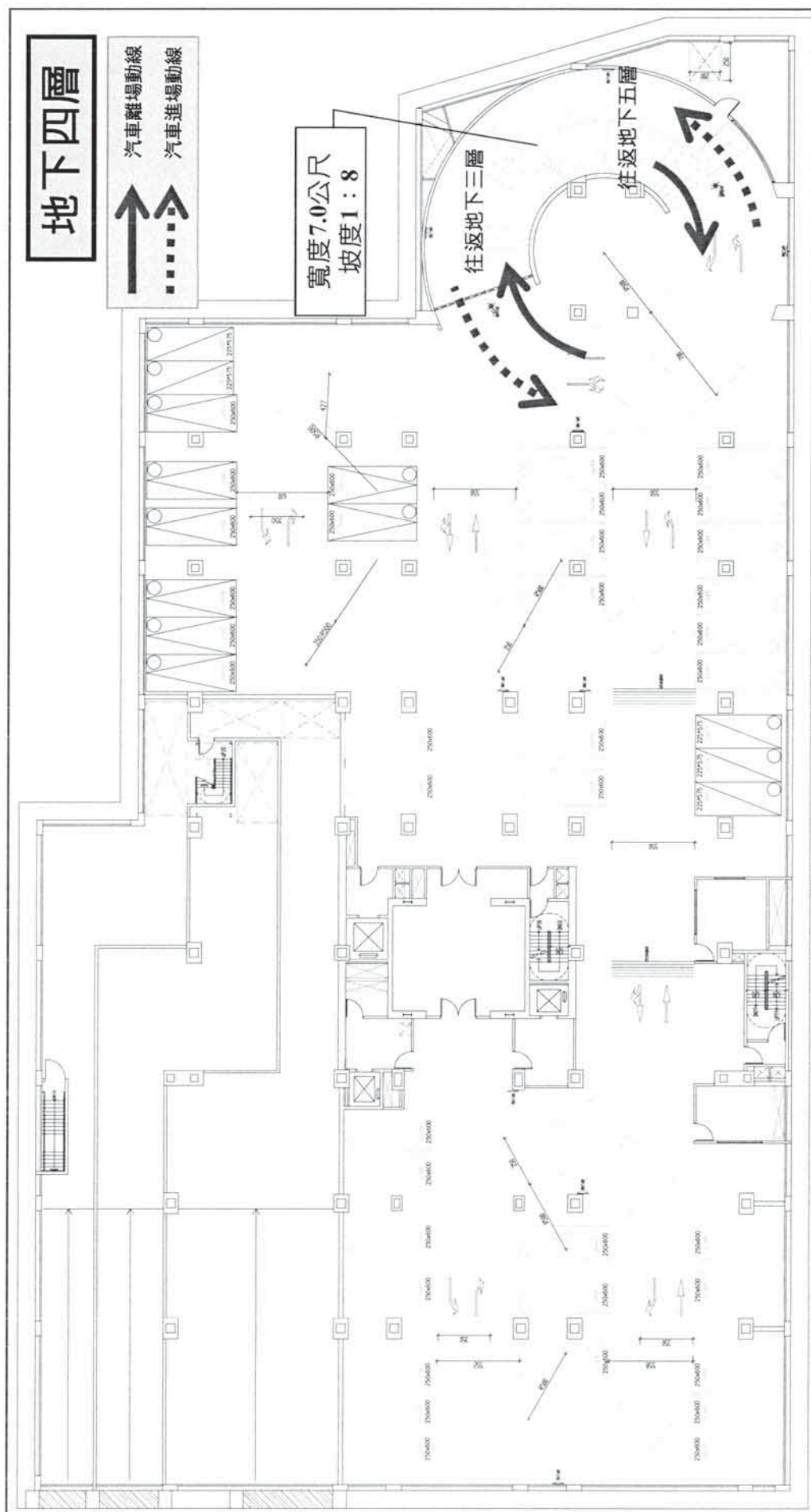


圖 5.4.2-4 地下四層空間佈設及車輛行駛動線圖

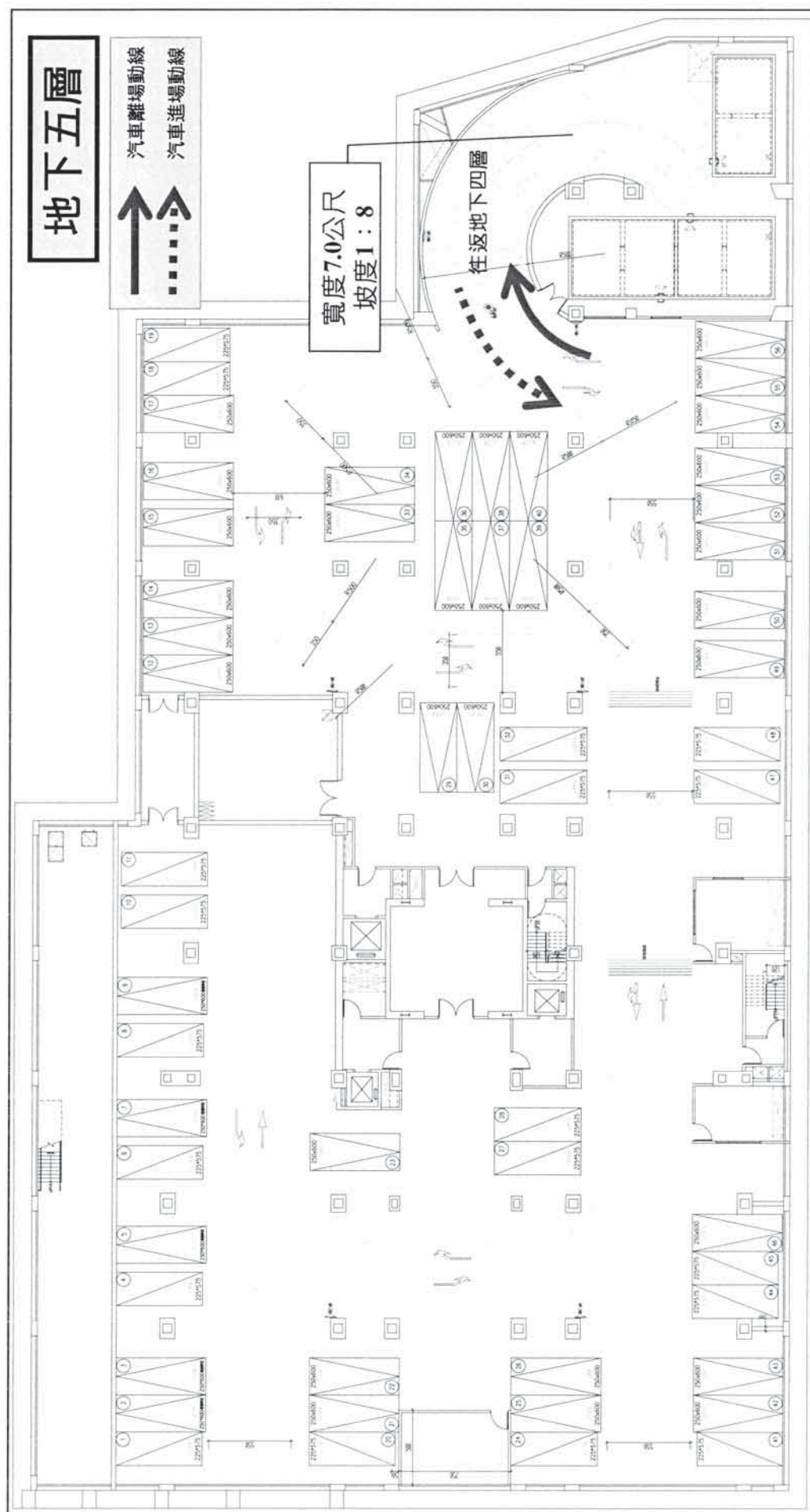


圖 5.4.2-5 地下五層空間佈設及車輛行駛動線圖

5.4.3 停車場進出動線規劃

本案汽、機車出入口設置於基地北側8公尺寬松江路235巷(往東單行道)，車輛進出場動線主要由松江路、民生東路二段、建國北路二段以及鄰接巷道匯集與疏散，有關進出場動線規劃如圖5.4.3-1所示，茲簡要說明如下：

一、汽、機車進場動線

(一) 東向來車

由台北市松山、南港區方向來車，可經由民生東路二段往西直行，至松江路後右轉，再右轉松江路235巷抵達基地。

(二) 南向來車

由台北市大安、萬華區方向來車，可經由建國北路二段往北直行，至民生東路二段後左轉，再右轉松江路，至松江路235巷右轉抵達基地。或直接由松江路往北直行，至松江路235巷右轉抵達基地。

(三) 西向來車

由台北市大同區及台北縣三重方向來車，可經由民生東路二段往東直行，至松江路後左轉，再右轉松江路235巷抵達基地。

(四) 北向來車

由台北市士林、北投區方向來車，可經由建國北路二段往南直行，至民生東路二段後右轉，至松江路後右轉，再右轉松江路235巷抵達基地。

二、汽、機車離場動線

(一) 往東方向

往台北市松山、南港區方向，可經由松江路235巷往東直行，至建國北路二段右轉往南直行，再於建國北路二段迴轉道往北迴轉，至民生東路二段後右轉往東直行前往。

(二) 往南方向

往台北市大安、萬華區方向，可經由松江路235巷往東直行，至建國北路二段右轉往南直行前往。

(三) 往西方向

往台北市大同區及台北縣三重方向，可經由松江路235巷往東直行，至民生東路二段147巷後右轉，至民生東路二段後右轉往西直行前往。

(四) 往北方向

往台北市士林、北投區方向，可經由松江路235巷往東直行，至建國北路二段後右轉，再經由建國北路二段迴轉道往南迴轉，並由建國北路二段往北直行前往。或可經由松江路235巷往東直行，至民生東路二段147巷右轉，再右轉松江路221巷，至松江路後右轉往北直行前往。

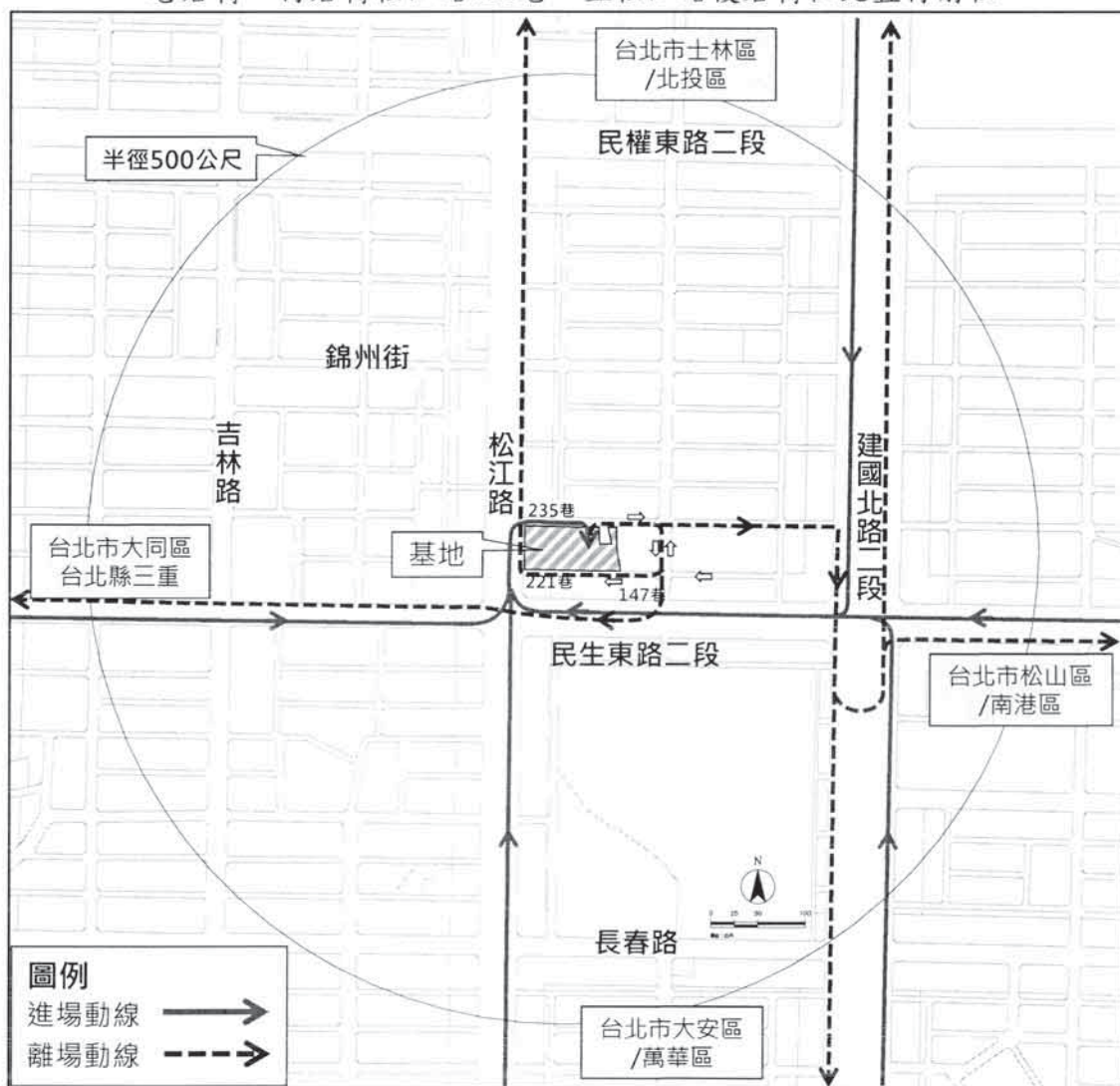


圖 5.4.3-1 基地聯外汽、機車主要進出動線圖

6.1.2 交通建設計畫

基地周邊主要交通建設計畫為捷運新莊線及捷運松山線工程。

一、 捷運蘆洲線

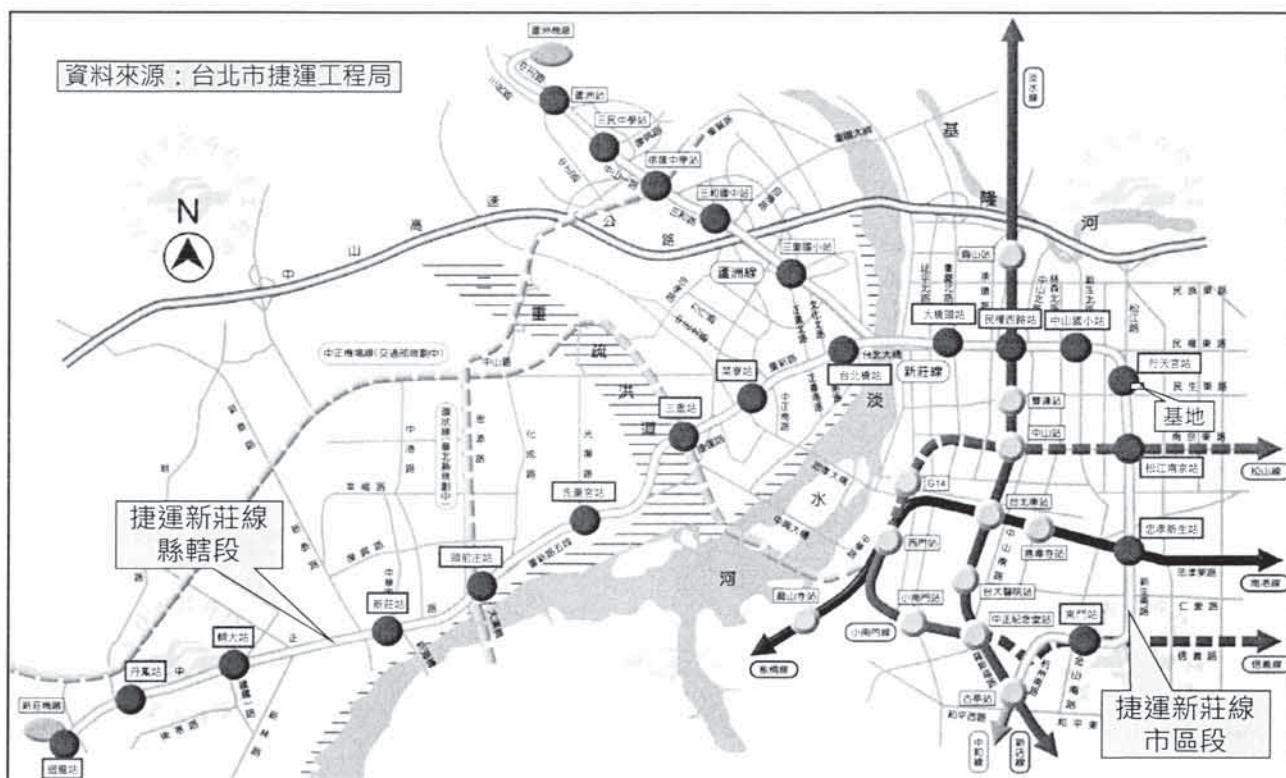
蘆洲支線於臺北大橋下方與新莊線分叉，屬地下高運量捷運系統。東起臺北大橋西北側三重市三和路一段與環河北路交叉口之捷運新莊線道岔交會處，沿三重市三和路、蘆洲市中山一路轉三民路，至環河路前沿水湳溝 U 型迴轉，於蘆洲抽水站附近，跨越水湳溝抵達蘆洲機廠，本路線設有五座車站及一個機廠，全長 6.4 公里。蘆洲線日前已於民國 99 年 11 月 3 日完工通車。

二、 捷運新莊線

捷運新莊線分屬臺北市區段及臺北縣轄段，市區段由臺北市古亭站北側、羅斯福路杭州南路口起，北彎至杭州南路信義路口後，往東經信義路至新生南路口北彎，沿新生南路、松江路行至民權東路口，西折經民權東路之民權西路站西端止，採地下方式建造，總長約 7.4 公里，共設 8 個地下車站。除東門站外，各站已配合捷運蘆洲線於民國 99 年 11 月 3 日通車。

縣轄段由市區段大橋頭站西端起，穿越淡水河後，向西南沿三重市重新路一、二、三、四段至捷運路，經重新大橋北側過二重疏洪道後再沿重新路五段進入新莊市中正路，並西沿此路止於新莊樂生療養院，全線採行地下方式建造，總長約 12.3 公里，共設 9 個地下車站。

蘆洲線經道岔段至新莊線忠孝新生站已於民國 99 年 11 月 3 日通車。新莊線忠孝新生站經東門站至古亭站預定通車年期為民國 101 年 6 月，新莊線迴龍站至臺北橋站接續至大橋頭站局部路段預定通車年期民國 101 年 3 月，新莊線全線預定通車年期民國 103 年 11 月，相關路線如圖 6.1.2-1 所示。



三、捷運松山線

松山線未來將接續新店線、小南門線，由南港線之西門站西側經中華路接塔城街向北過鄭州路後轉天水路接南京西路、續沿南京西路、南京東路 1 至 5 段，偏向東南轉入八德路 4 段繼續東行至台鐵松山站後站廣場止。計劃路線長約 8.5 公里，沿線設 8 個地下車站（含西門站），全線採地下方式建造。松山線完成後除連接新店線之營運外，並可與南港線、淡水線、新莊線、木柵線轉乘，由行政院核定之營運通車時程為民國 102 年 12 月，路線如圖 6.1.2-2 所示。距離基地最近捷運預定地為松江南京站。



6.6 交通現況分析

本基地位於臺北市中山區榮星段六小段 647、649、650-1、652-14、655、659 筆 6 筆地號，屬住三及住三之二用地，基地面積 $4,448.91\text{M}^2$ ，開發總樓地板面積為 $42,698.24\text{M}^2$ ，容積樓地板面積 $24,782.34\text{M}^2$ ，預計興建地下 5 層，地面 18 層(不含屋突 2 層)建築物。

本案基地面積 $4,448.91\text{M}^2$ ，開發總樓地板面積為 $42,698.24\text{M}^2$ ，容積樓地板面積 $24,782.34\text{M}^2$ ，預計興建地下 5 層，地面 18 層(不含屋突 2 層)建築物，本案於地下 2 層至地上 3 層間規劃 7 戶一般零售業，另於地下 1 層至地上 18 層規劃 51 戶一般事務所，基地範圍屬捷運新莊線聯合開發區，根據「配合捷運系統新莊線(北市段)工程變更沿線土地為交通用地、聯合開發區(捷)及第三種商業區(特)計畫案中交八用地計畫案」內容之「小汽車及機車停車空間之留設依台北市土地使用分區管制規則之 70% 為上限」，因此基地實設汽車位 138 席(含 5 席裝卸車位及 3 席行動不便車位)、機車位 155 席(含 2 席行動不便車位)，另於地面層規劃 61 席自行車位。鄰近地區目前多為已開發住宅區、商業區及學校用地。

6.6.1 路段系統現況

本基地三面臨路，南側為 6 公尺寬松江路 221 巷，西側為 40 公尺寬松江路，北側為 8 公尺寬松江路 235 巷，其他鄰近主要道路有吉林路、松江路、建國南路二段、建國高架橋、長春路、民生東路二段及錦州街等，本計畫進行實地踏勘調查後，附近道路現況幾何特性如圖 6.6.1-1、及表 6.6.1-1 所示，基地周邊單行巷道配置如圖 6.6.1-2 所示。另分述如下，以便更進一步加強對道路系統之了解。

一、 松江路

緊鄰基地西側，南起市民大道，北迄民族東路，為台北市區南、北向主要道路之一。松江路沿線車道配置為因應捷運新莊線不同施工期程將進行調整，部分區域已被施工圍籬所佔據，部分路段之紅磚人行道已刨除做為車道使用。依目前計畫範圍內松江路寬 40 公尺，採中央分隔，因配合捷運新莊線施工，多數道路兩側無人行道設施，南向車道配置為 1 公車專用道及 2 混和車道，道路兩側現有 0.0-5.0 公尺人行道，路邊均為紅線管制路段。

二、 建國北路二段

建國北路二段位於基地東側，北起民權東路，南至南京東路，路寬 70 公尺(含建國高架橋)，中央以高架橋橋柱分隔，車道配置雙向各 2 快車道及 2 混合車道，部分路段設有收費汽車停車格與免費機車停車格(機車彎)。道路二

側現有 1.5-2.0 公尺寬人行道。

三、 吉林路

位於基地西側，南起長安東路；北迄民族東路，為鄰近基地主要南、北向道路之一。計畫範圍內道路寬度 20 公尺，採標線分隔，雙向各二混合車道，道路兩側現有 1.0-1.5 公尺人行道，且設置有免費機車及收費汽車停車格位。

四、 民生東路二段

位於基地南側，往東止於塔悠路，可續往東由民權大橋或麥帥二橋，連接前往內湖；往西止於中山北路。計畫範圍內松江路至吉林路路寬 25 公尺，採標線分隔，道路兩側現有 2.0-2.5 公尺人行道，車道配置往東佈設 1 快車道及 2 混合車道，路邊設有免費機車及收費汽車停車格位；往西佈設 2 混合車道，路邊設有紅線停車管制。建國北路至松江路路寬 40 公尺，採中央分隔，道路兩側現有 3.0 公尺人行道，且設有免費機車及收費汽車停車格位，車道配置往東佈設 2 快車道及 2 混合車道；往西佈設 2 快車道及 3 混合車道。

五、 長春路

位於基地南側，東起敦化北路，西迄中山北路，計畫範圍內路寬 20 公尺，採標線分隔，車道配置雙向各 2 混合車道，道路兩側現有 1.0-2.5 公尺人行道，兩側設有免費機車及收費汽車停車格。

六、 錦州街

位於基地北側，東起復興北路；西迄中山北路。計畫範圍內錦州街於松江路至吉林路間，路段寬 8 公尺，為鄰近基地周邊主要東往西單行巷道之一，道路兩側無人行道，且設置有免費機車停車格。於建國北路至松江路間，路段寬 12 公尺，採標線分隔，雙向車道配置各為 1 混合車道，道路兩側現無人行道，且設置有免費機車停車格。

七、 松江路 221 巷

緊鄰基地南側，東起民生東路二段 147 巷，西迄松江路，計畫範圍內路寬 6 公尺，為鄰近基地周邊主要東往西單行巷道之一，道路兩側現無人行道設施，道路南側設有免費機車停車格，道路北側線為紅線停車管制。

八、 松江路 235 巷

緊鄰基地北側，西起松江路；東迄民生東路二段 159 巷。計畫範圍內路寬 8 公尺，為鄰近基地周邊主要西往東單行巷道之一，道路兩側現有無人行道設施，兩側現無停車管制。

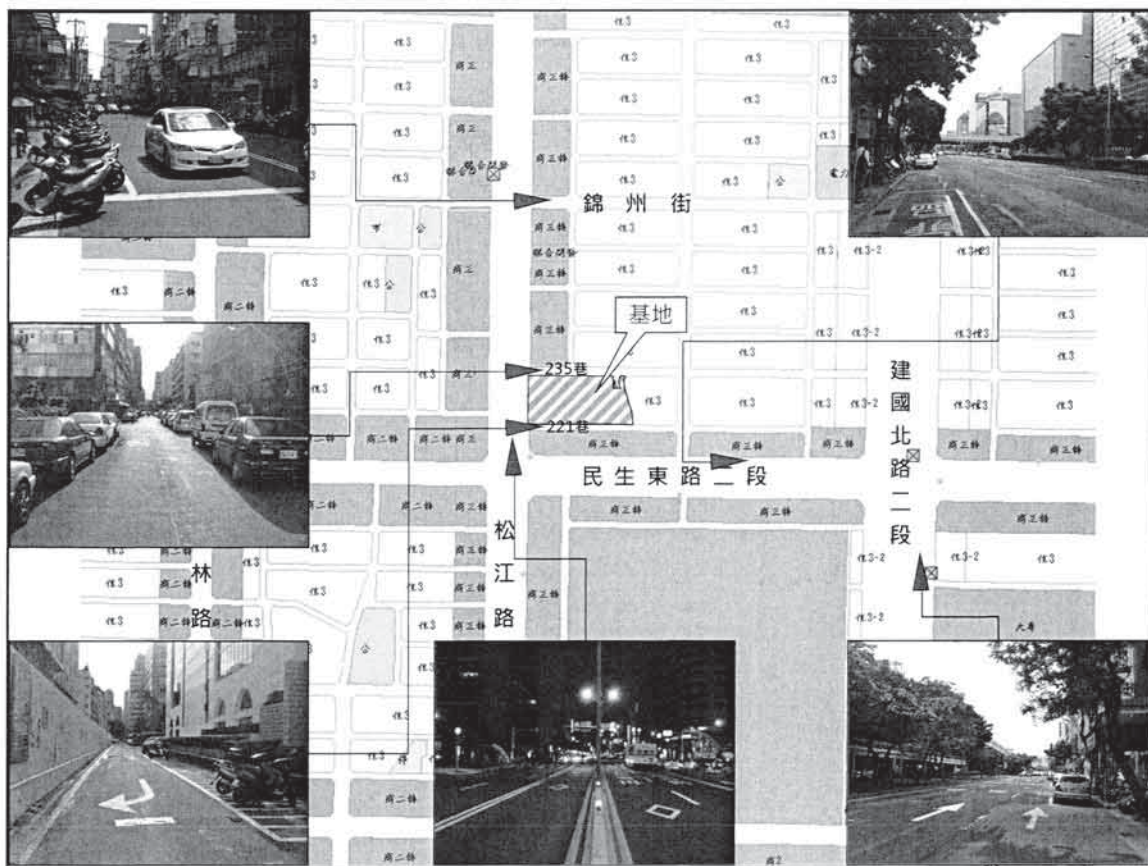


圖 6.6.1-1 基地周邊主要道路現況圖

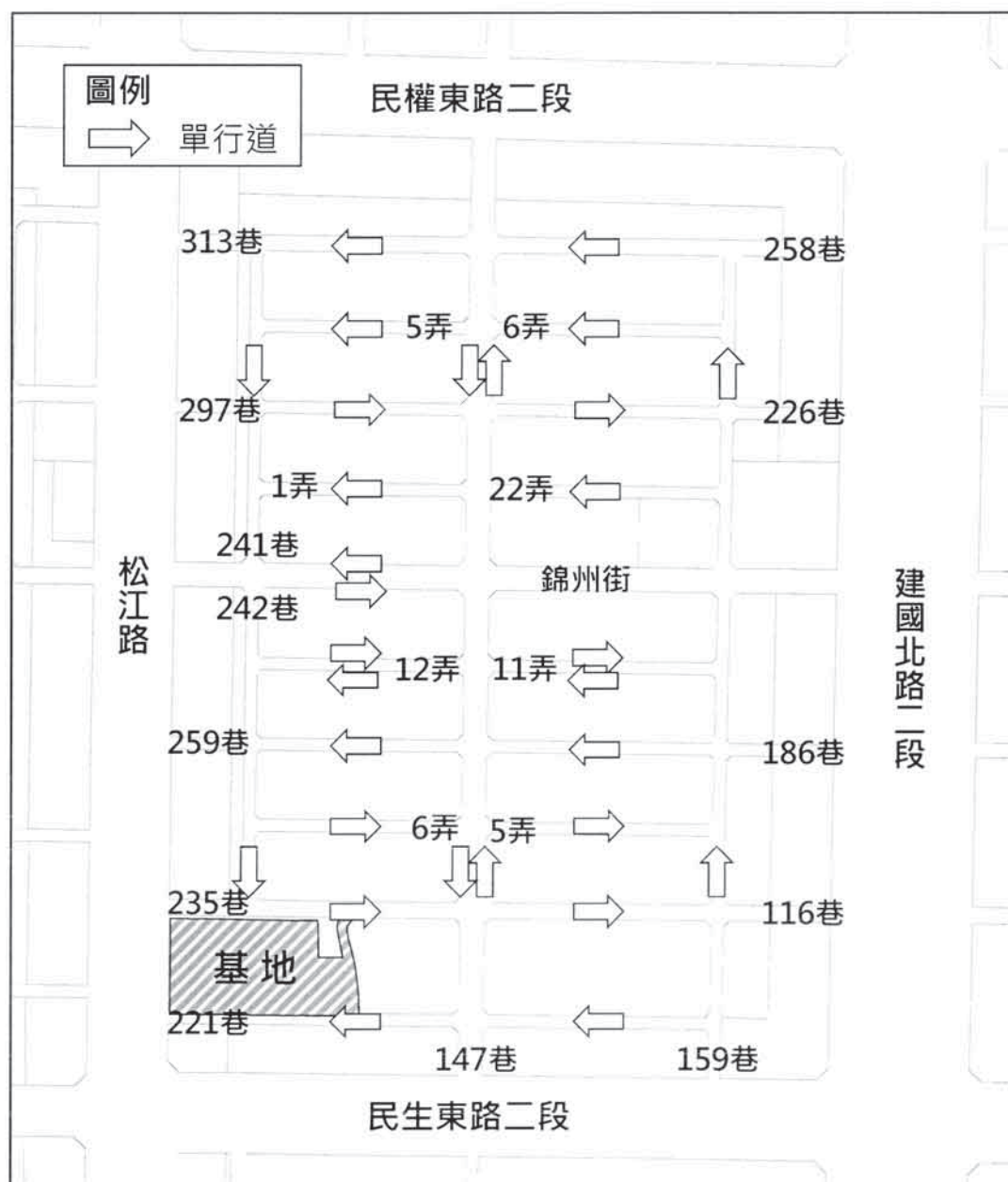


圖 6.6.1-2 基地周邊巷道單行管制示意圖

表 6.6.1-1 基地附近主、次要道路幾何特性一覽表

路名及區位	道路寬度 (公尺)	道路 等級	單向 車道分配	分隔 型態	人行道寬 (公尺)	停車管制
松江路 (長春路-民權東路)	40	II	2 混 1 公車	中央	0.0-5.0	紅線管制停車
建國北路二段 (長春路-民權東路)	70		2 快 2 混	中央	1.5-2.0	汽、機車停車格
民生東路二段 (建國北路-松江路)	40		往東 2 快 2 混 往西 2 快 3 混	中央	3.0	汽、機車停車格
民生東路二段 (松江路-吉林路)	25		往東 1 快 2 混 往西 2 混	標線	2.0-2.5	南側 汽、機車停車格 北側 紅線管制停車
吉林路 (民生東路-南京東路)	20		2 混	標線	1.0-1.5	汽、機車停車格
長春路 (松江路-林森北路)	20	III	2 混	標線	1.0-2.5	汽、機車停車格
錦州街 (建國北路-松江路)	12		1 混	標線	0.0	機車停車格
錦州街 (松江路-吉林路)	8		1 混(往西單行道)	無標線	0.0	機車停車格
松江路 221 巷	6	-	1 混(往西單行道)	無標線	0.0	機車停車格
松江路 235 巷	8	-	1 混(往東單行道)	無標線	0.0	無停車管制

資料來源：本研究調查整理。

註：“快”為快車道，“混”為快慢混合車道。

6.6.2 道路服務水準分析

為掌握鄰近道路之交通量特性，本計畫針對基地週遭主要路段、路口進行服務水準分析，以了解基地平常日尖峰時段路段及路口之服務水準。本案於民國 97 年 10 月 14 日(星期二，晴天)進行「建國北路/民生東路」路口轉向交通量調查，另於民國 98 年 9 月 10 日(星期四，晴天)進行「松江路 221 巷」與「松江路 235 巷」巷道交通量調查，於「松江路/民生東路」與「松江路/錦州街」路口轉向交通量調查，並針對基地周邊各主要路段進行路段旅行速率調查。

一、路段旅行速率服務水準評估

現況道路服務水準分析表如表 6.6.2-1 所示，由表中可知，晨、昏峰時段民生東路二段東、西向因通過性交通量較大及號誌停等時間過長，導致車輛

易於路口發生延滯，使各路段服務水準普遍不佳，其中晨峰時段民生東路二段於松江路至吉林路往東方向 V/C 為 0.96，顯示道路容量負荷較重，較易發生車輛阻塞情況。昏峰時段松江路於錦州街至民權東路二段往北方向，因松江路/民權東路二段路口號誌停等時間過長雖，易導致車輛旅行速率下降，使該路段服務水準不佳，其餘基地周邊各路段均維持 D 級以上服務水準。

另根據本計畫實際調查結果顯示，目前松江路 221 巷往西交通量晨峰為 32PCU，昏峰為 62PCU；松江路 235 巷往東交通量晨峰為 170PCU，昏峰為 132PCU，松江路 221 巷及 235 巷路段服務水準以 V/C 評估皆屬 A 級。

表 6.6.2-1 現況晨、昏峰主要路段服務水準分析

道路	路段	道路等級	方向	容量	晨峰小時				昏峰小時			
					交通量 (PCU)	V/C	旅行 速率	服務 水準	交通量 (PCU)	V/C	旅行 速率	服務 水準
建國南路二段	長春路-民生東路	II	往南	3300	2043	0.62	25.4	D	2197	0.67	26.9	D
			往北	3300	1430	0.43	26.2	D	1562	0.47	26.0	D
	民生東路-民權東路		往南	3300	2191	0.66	26.9	D	1511	0.46	27.0	D
			往北	3300	1203	0.36	27.1	C	1415	0.43	26.8	D
民生東路二段	建國北路-松江路		往東	3300	2518	0.76	29.7	B	1787	0.54	28.3	B
			往西	4000	1707	0.43	18.5	D	1911	0.48	12.2	E
	松江路-吉林路		往東	2600	2499	0.96	12.4	E	1773	0.68	18.7	D
			往西	1600	926	0.58	16.8	D	1210	0.76	13.8	E
松江路	長春路-民生東路		往南	2800	2178	0.78	29.9	B	2014	0.72	32.7	B
			往北	3200	1266	0.40	17.9	D	1273	0.40	17.1	D
	民生東路-錦州街		往南	2800	1304	0.47	17.4	D	1163	0.42	20.0	D
			往北	2800	1302	0.47	31.1	B	1267	0.45	29.0	B
	錦州街-民權東路		往南	2800	1230	0.44	28.5	B	1206	0.43	31.1	B
			往北	2800	900	0.32	22.8	C	1084	0.39	11.9	E

資料來源：本研究調查整理。

註：速率單位為 KPH。

交通量為基年交通量。

二、路口平均延滯服務水準評估

(一) 路口交通管制現況

松江路/錦州街及建國北路/民生東路路口皆為二時相號誌控制路口，松江路/民生東路路口為三時相號誌控制路口，路口號誌時制整理如表 6.6.2-2 所示。

(二) 路口轉向交通量

針對鄰近基地 3 個路口，選擇平常日 07:00~09:00、17:00~19:00 進行之路口轉向交通量調查，進一步探討路口交通量特性及評估服務水準。

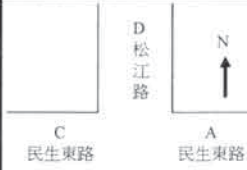
顯示松江路/民生東路路口晨峰小時通過路口總交通量為 6,925PCU，昏峰小時通過路口總交通量為 6,278PCU、松江路/錦州街路口晨峰小時通過路口總交通量為 2,757PCU，昏峰小時通過路口總交通量為 2,848PCU、建國北路/民生東路路口晨峰小時通過路口總交通量為 7,845PCU，昏峰小時通過路口總交通量為 8,301PCU。

(三) 路口服務水準之評估

為評估現況基地附近各路口之服務水準，本計畫輸入路口轉向交通量、道路幾何設計及路口時制計畫等，以交通軟體 HCS 評估現況平常日晨峰及昏峰之路口服務水準，並依據 2001 年公路容量手冊號誌化路口服務水準為評斷標準，各路口平均延滯及服務水準如表 6.6.2-3 所示。

基地周邊各路口服務水準皆維持 D 級以上，除晨、昏峰時段松江路/民生東路二段路口因通過性交通量較大及各方向號誌停等時間較長，導致各方向路口平均延滯增加，使路口服務水準不佳。基地周邊路口及路段服務水準如圖 6.6.2-1 所示。

表 6.6.2-2 路口號誌時制表

路口圖			時相	晨、昏峰			週期
				綠	黃	紅	
	D 松江路	N ↑		80	3	2	200
	C 民生東路	A 民生東路		40	3	2	
	松江路 B			65	3	2	
	D 松江路	N ↑		65	3	2	200
	C 錦州街	A 錦州街		125	3	2	
	D 建國北路	N ↑		84	3	3	200
	C 民生東路	A 民生東路		103	3	4	

資料來源：本研究調查整理。

註：週期單位為秒。

表 6.6.2-3 現況基地周邊路口晨、昏峰服務水準評估表

路口 名稱	路口圖示	方向	平日晨峰				平日昏峰			
			平均延滯(秒)		服務水準		平均延滯(秒)		服務水準	
松江路 - 民生東路		A	98.5	91.6	F	F	110.6	75.1	F	E
		B	61.0		E		59.4		D	
		C	116.0		F		55.6		D	
		D	71.1		E		67.7		E	
松江路 - 錦州街		A	44.3	44.4	C	C	51.8	45.2	D	D
		B	42.9		C		43.7		C	
		C	-		-		-		-	
		D	45.7		D		44.1		C	
建國北路 - 民生東路		A	42.2	46.2	C	D	47.8	48.5	D	D
		B	36.6		C		38.6		C	
		C	52.3		D		56.9		D	
		D	48.3		D		45.3		D	

資料來源：本計畫整理。

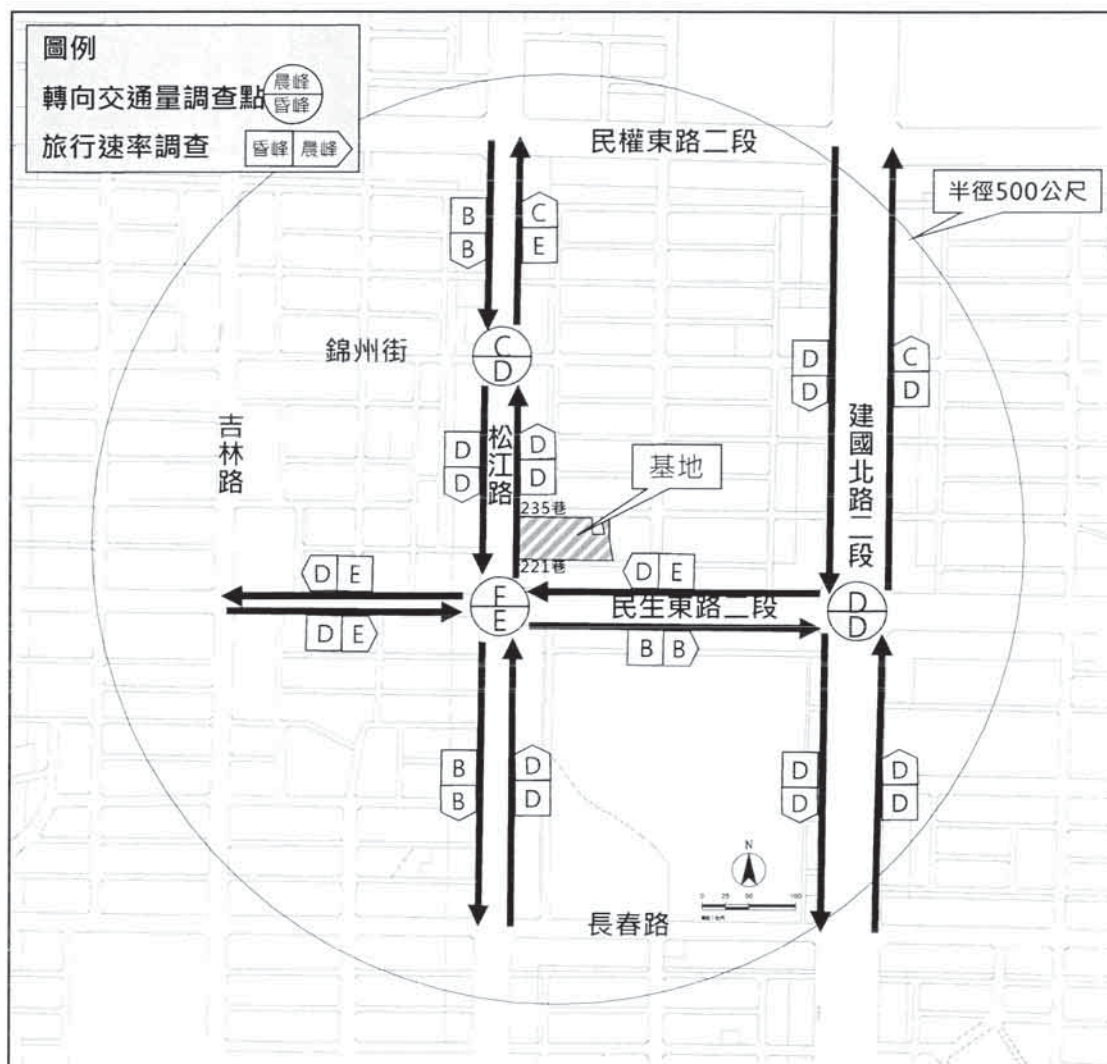


圖 6.6.2-1 基地附近晨、昏峰現況服務水準評估

6.6.3 大眾運輸系統現況

本地區主要以臺北市聯營市區公車為主要聯外通勤、通學運具，另有 5 條長途客運路線，最遠至桃園地區，構建基地周邊整體大眾運輸服務系統。市區公車服務路線計有 40 條，長途客運服務路線有 5 條，大眾運輸路線及站位分佈如表 6.6.3-1、表 6.6.3-2、表 6.6.3-3 及圖 6.6.3-1 所示。基地附近市區公車主要行經民生東路二段、民權東路二段、建國北路二段、松江路及吉林路，於本基地 500 公尺範圍內，分別設有 11 個公車站。

基地周邊重大交通建設計畫--捷運新莊線及松山線工程目前處於施工作業階段，新莊線預計民國 102 年 2 月底完工通車；松山線預計民國 102 年 12 月底完工通車，本基地為捷運新莊線「行天宮站」捷八聯合開發大樓，未來基地周邊之捷運新莊線及松山線完工後，附近大眾運輸系統將趨於完善，有關捷運新莊線及松山線之規劃摘要詳見「6.1.2 交通建設計畫」之說明。

表 6.6.3-1 基地周邊公車路線資訊

編號	位置	站名	公車路線
1	民生東路二段	勞工育樂中心	46、226、290、518、638
2		救國團	226、290、518、638
3		救國團一	5、72、226、277、505、518、612、638、643、博愛公車
4	吉林路	民生東路口	665
5		台北銀行	46、665
6	民權東路二段	松江民權路口	5、49、63、214、225、285、527、617、642、676、685、801、803、紅 29、紅 31、紅 32、敦化幹線、桃園-松山機場、松山機場-大園、台北-大園鄉
7	松江路	松江民權路口	5、26、41、49、72、109、203、214、222、226、277、279、280、527、612、642、676、松江幹線、博愛公車、台北-大園
8		民生松江路口	41、49、72、109、203、214、222、226、279、280、290、505、527、642、643、676、松江幹線、龍潭-竹北、基隆-台北
9		長春松江路口	5、26、41、49、72、109、203、214、222、226、279、280、290、505、527、642、643、676、松江幹線、龍潭-竹北、基隆-台北
10	建國北路二段	錦州街口	298
11		台北大學	298、638

資料來源：本計畫調查整理。

表 6.6.3-2 公車路線起訖及班距

公車路線	起訖站	起訖時間	班距(分鐘)
5	中和-行天宮	05:30~22:20	尖峰 12-15；離峰 20-30
26	社子-中華日報	05:50~22:00	固定班次
41	士林高商-捷運大安站	05:40~23:00	尖峰 7-10；離峰 10-15
46	松德站-台北橋	05:00~22:50	尖峰 12-15；離峰 15-20
49	建國北路-東園	05:30~22:45	固定班次
63	內湖-台北車站	05:20~23:00	尖峰 7-10；離峰 10-15
72	大直-捷運麟光站	05:45~22:30	尖峰 12-15；離峰 15-20
109	萬方站-陽明山	05:40~16:30	固定班次
203	北峰里-天母	05:20~22:10	尖峰 10-15；離峰 15-20
208	中和-大直	05:30~22:30	尖峰 10-15；離峰 15-20
211	二重-捷運麟光站	06:00~17:00	固定班次
214	中和-內湖	05:10~22:10	尖峰 12-15；離峰 15-20
222	內湖-衡陽路	05:40~22:30	尖峰 7-10；離峰 12-15
225	蘆洲-民生社區	05:30~22:30	尖峰 4-6；離峰 5-10
226	三重-吳興街	05:30~22:00	尖峰 4-6；離峰 5-10
277	松德站-榮總站	05:10~22:20	尖峰 4~6；離峰 5~10
279	天母-南港國宅	06:00~21:00	固定班次
280	天母-公館	05:30~22:30	尖峰 12-15；離峰 15-20
285	麟光新村-榮總	05:20~22:30	尖峰 12-15；離峰 15-20
290	大鵬新城-榮總	06:00~21:00	固定班次
298	萬芳社區-行天宮	05:50~22:00	固定班次
505	撫遠街-景美	05:20~23:00	尖峰 12~15；離峰 15~20
518	麥帥新城-圓環	06:00~22:30	尖峰 4-6；離峰 5-10
527	民生社區-萬華	06:00~22:00	固定班次
612	松德站-大同之家	06:00~22:00	尖峰 12~15；離峰 20~30
617	新莊-內湖	05:30~22:00	尖峰 7-10；離峰 10-15
638	三重-捷運南京東路站	05:15~22:05	尖峰 12-15；離峰 15-20
642	青潭-復興北村	05:30~22:30	尖峰 4-6；離峰 5-10
643	錦繡山莊-復興北村	05:30~22:00	尖峰 7~10；離峰 10~15
665	信義國中-捷運石牌站	06:15~16:20	固定班次
676	動物園-行天宮	05:20~16:10	固定班次
685	麟光新村-天母	05:30~22:30	尖峰 12-15；離峰 15-20
801	五股-松山機場	05:10~22:30	尖峰 7-10；離峰 10-15
803	五股-松山機場	05:10~20:40	固定班次
紅 29	內湖-捷運民權西路站	06:00~23:40	尖峰 10-15；離峰 15-20
紅 31	金龍路-捷運民權西路站	06:00~00:00	尖峰 12-15；離峰 20-30
紅 32	南港-台北橋	05:40~23:40	尖峰 7-10；離峰 10-15
博愛公車	松德站-榮總站	06:00~17:00	固定班次

資料來源：本計畫調查整理。

表 6.6.3-3 公車路線起訖及班距(續 1)

公車路線	起訖站	起訖時間	班距(分鐘)
松江幹線	天母-公館	06:00~18:00	固定班次
敦化幹線	建國北路-公館	05:30~22:30	尖峰 7-10；離峰 10-15
	桃園-松山機場	06:00~22:25	尖峰 5-15；離峰 20-35
	松山機場-大園	06:20~15:20	固定班次
	台北-大園	07:00~22:30	尖峰 20；離峰 60
	龍潭-竹北	05:50~22:00	尖峰 15-30；離峰 30-60
	基隆-台北	05:30~23:00	尖峰 12-15；離峰 15-20

資料來源：本計畫調查整理。

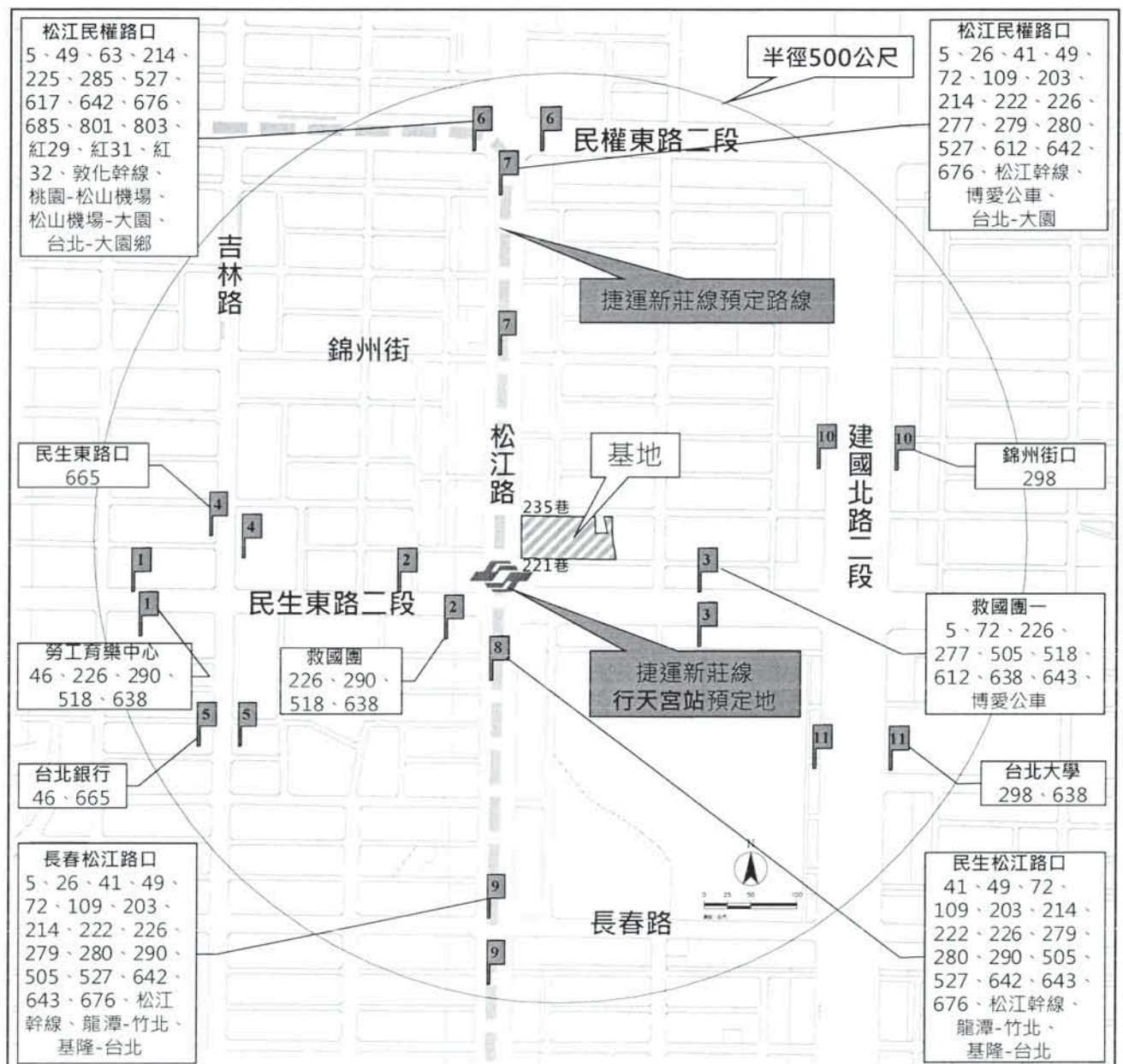


圖 6.6.3-1 大眾運輸路線及站位示意圖

6.6.4 停車供需現況分析

根據臺北市停車管理處「97 年度臺北市汽車停車供需調查(6 個行政區)」中山區第 26、27、34、35、42、43 停車分區汽車供需數據，說明基地周邊停車情況，詳細說明如下：

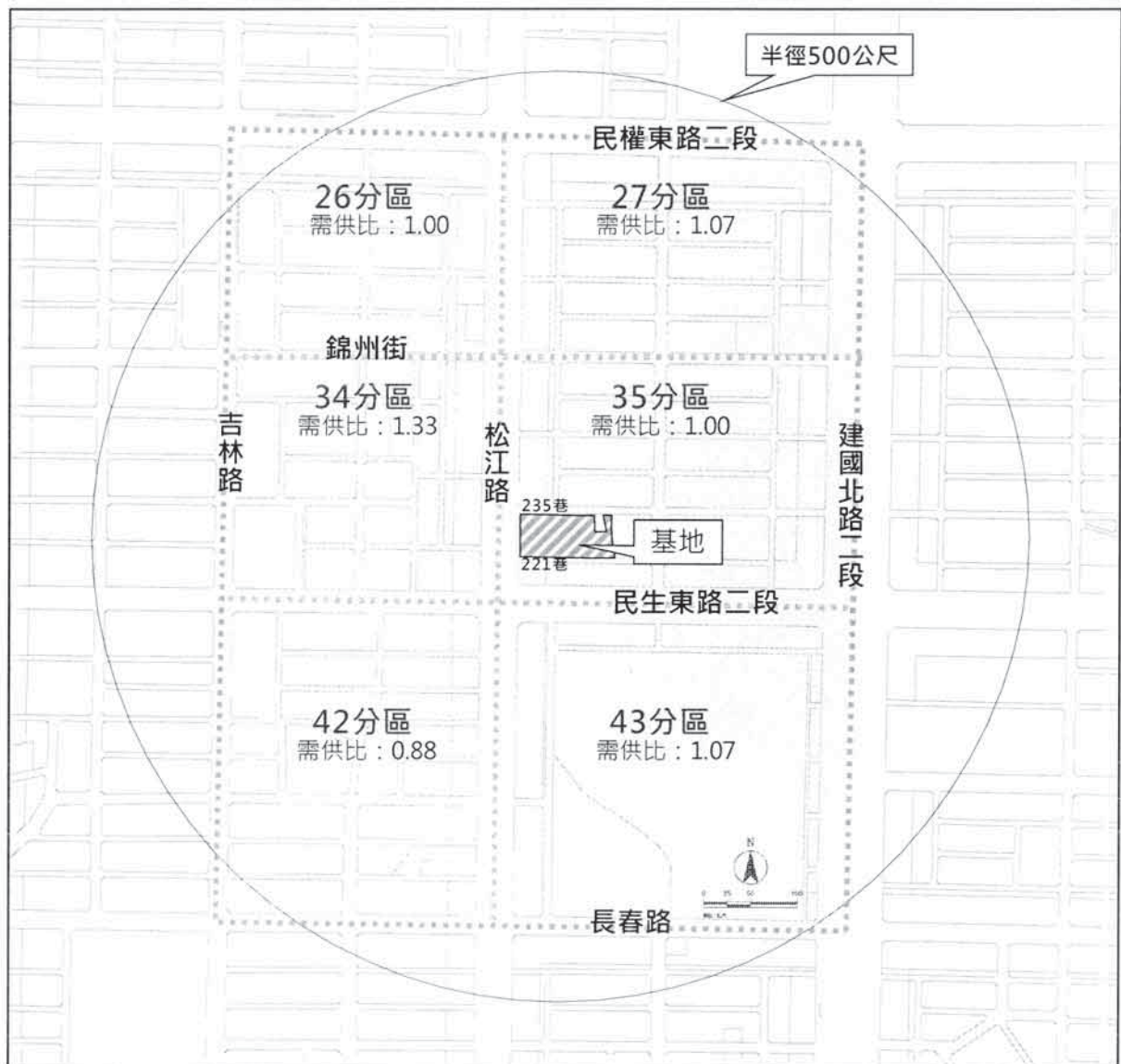
一、 停車供需分析

根據停管處 97 年度調查報告結果，基地所處中山區第 35 分區汽車需供比為 1.00，該區停車情況呈現供需平衡。基地所處第 35 分區機車需供比為 5.55，顯示該區機車停車格位不足。基地周邊停車分區停車需供比如表 6.6.4-1 及圖 6.6.4-1 所示。

表 6.6.4-1 九十七年度汽機車停車供需調查結果

停車分區	需供比		汽車(席)		汽車停車供給(席)		
	汽車	機車	需求	供給	路邊	路外非建物附設	路外建物附設
中山區 26 區	1.00	2.49	691	692	12	123	557
中山區 27 區	1.07	3.70	503	468	35	284	149
中山區 34 區	1.33	6.59	631	473	30	110	333
中山區 35 區	1.00	5.55	819	817	79	321	417
中山區 42 區	0.88	2.57	1390	1579	97	471	1011
中山區 43 區	1.07	4.60	799	746	88	244	414

註：依據「97 年度臺北市汽機車停車供需調查(6 個行政區)」臺北市停車管理處。

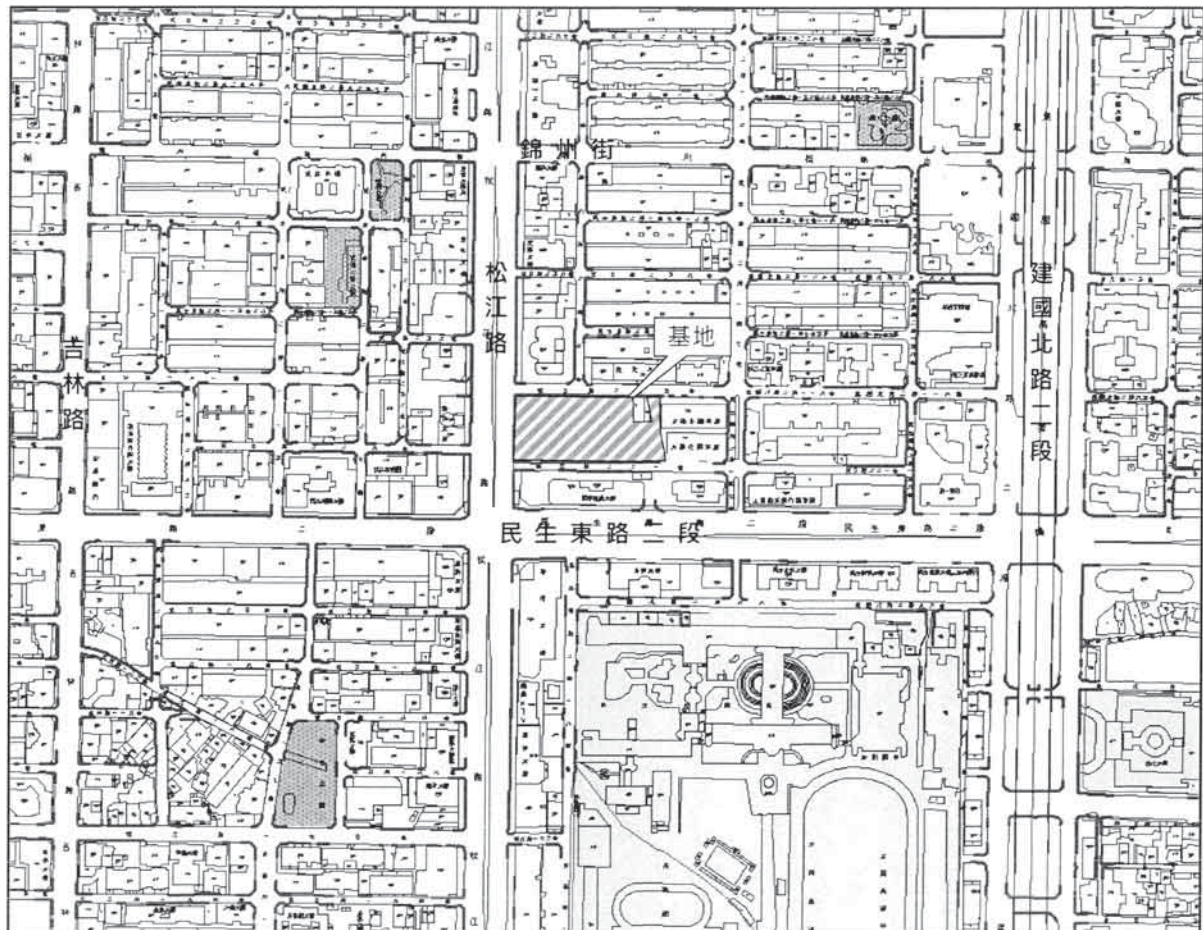


資料來源：臺北市停車管理處「97 年度臺北市汽車停車供需調查(6 個行政區)」

圖 6.6.4-1 基地周邊停車分區汽車停車需供比示意圖

二、路邊停車管制情形

基地周邊主要道路包括松江路、建國北路二段及民生東路二段(北側)，因通過交通量較大，避免路邊臨停車輛妨礙車輛通行，多數路段皆劃設紅線禁止停車。民生東路二段(南側)道路容量較大，路邊主要以汽、機車停車格位為主。基地附近巷道除轉彎處有設置紅線禁止停車，其餘路段多無停車管制，周邊管制情形如圖 6.6.4-2 所示。



資料來源：臺北市交通工程管制處網站

圖 6.6.4-2 基地周邊管制與停車場位置圖

三、路外停車

根據實際調查，基地周邊共有 14 座路外停車場，建國高架橋下停車場(E~H 區)及長春金融大樓停車場為坡道平面式停車空間，其餘停車場均為立體或地下機械式停車空間，基地附近停車場停車費率如表 6.6.4-2 所示，停車場相對位置如圖 6.6.4-3 所示。

表 6.6.4-2 基地周邊路外停車場費率

編號	名稱	供給 (席)	計費方式(元)		備註
			臨時停車	月租	
1	便利停車場	48	40	全日：6000 半日：4500	立體停車場 機械式車位
2	中興嘟嘟房-民權停車場	76	40	全日：5000 半日：4000	立體停車場 機械式車位
3	台灣聯通-亞都停車場	79	20	全日：5000 半日：4000	立體停車場 機械式車位
4	康華停車場	99	60	半日：3000	立體停車場 機械式車位
5	愛馬屋停車場	80	40	全日：5500 半日：4000	立體停車場 機械式車位
6	台灣聯通-吉林停車場	79	30	全日：5000 半日：4000	立體停車場 機械式車位
7	大大停車場	40	40	全日：5500 半日：4500	辦公大樓地下停車場 平面式車位
8	長春停車場	96	30	全日：6000 半日：3000	立體停車場 機械式車位
9	長春金融大樓停車場	196	30	全日：6500 半日：5500	辦公大樓地下停車場 平面式車位
7	台灣聯通-全球停車場	251	30	全日：4500	辦公大樓地下停車場 平面與機械式車位
8	建國高架橋下停車場 (E、F、G、H區)	759	40	全日：5300	建國高架橋下停車場 平面式車位

資料來源：本計畫整理。

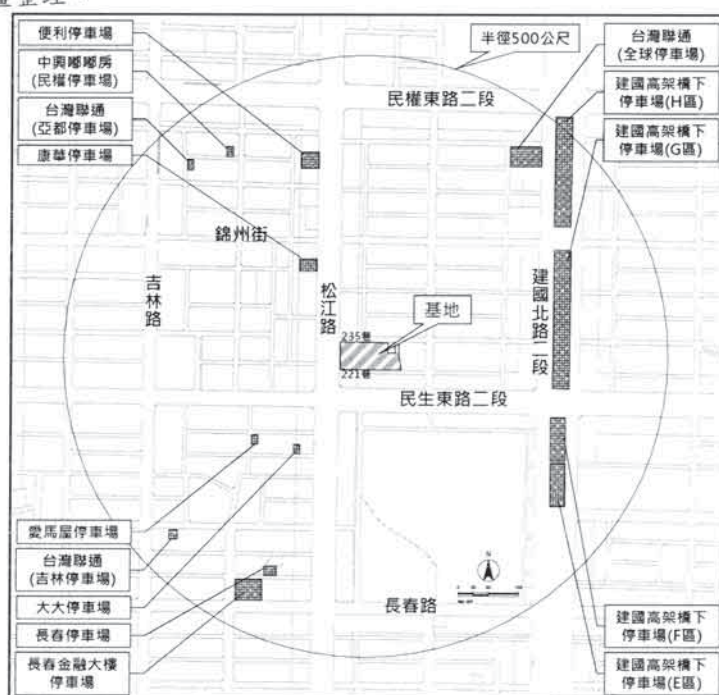


圖 6.6.4-3 基地周邊主要停車場位置示意圖

6.6.5 行人系統現況

基地北側松江路/民權東路路口現有地下道行人穿越設施，松江路/民生東路路口現雖有地下道行人穿越設施，但因捷運新莊線工程暫予以封閉，周邊各主要路口設置枕木紋行人穿越道，行人須配合同方向車輛號誌通行，各主要道路現有 1.0-5.0 公尺寬人行道，各道路人行道寬度如表 6.6.1-1 所示。

一、人行道

基地周邊主要聯絡道路吉林路、松江路、建國北路二段、民生東路二段及長春路等，皆設有 1.0-5.0 公尺寬人行道。另基地所處停車分區以 6 公尺(含)以下巷道居多，無設置行人通行空間。相關人行設施如圖 6.6.5-1 所示。

二、行人活動特性

基地南側為長春國小及大同高中，因此基地西側松江路及其鄰近道路為長春國小及大同高中學生上、下學時段必經區域。



圖 6.6.5-1 基地附近人行系統現況示意圖

7.4 交通環境影響評估

7.4.1 施工階段

本基地開發之施工期預估約 24 個月，基地開發期間由於工程車輛之進出基地及部份施工作業影響道路面積，勢必對基地周圍道路之服務品質造成影響，因此擬對施工期間可能發生之交通環境影響進行評估分析。

一、車輛進出基地動線規劃

本計畫為減輕大型施工車輛對鄰近道路之交通影響，本工程大型施工車輛動線以經過市區道路長度最短為原則，基地進出動線如圖 7.4.1-1 所示。

(一) 離場：

由基地北側松江路 235 巷離場後，至民生東路二段 147 巷右轉，再右轉民生東路二段，至松江路後右轉，經由圓山/松江交流道至國道一號。

(二) 進場：

由國道一號行經圓山/松江交流道，往南銜接建國北路二、三段(平面道路)，至民生東路二段後右轉，至松江路後右轉，再右轉松江路 235 巷即可抵達基地。

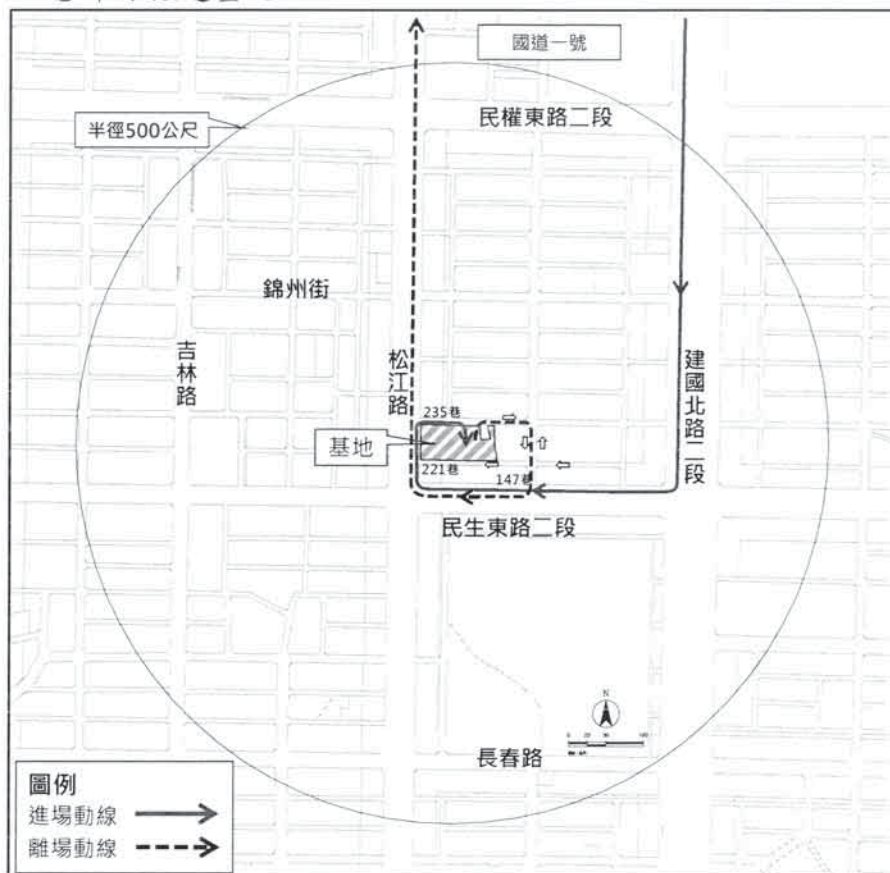


圖 7.4.1-1 基地大型施工車輛進出動線示意圖

二、 施工期間交通環境影響分析

本工程地下結構基礎工程目前已完工，並已逐步進行地上鋼骨基礎工程施工，經實地詢問基地工地主任，目前每日進出施工車輛以零星載運廢鐵及施工機具車輛為主，實際每天平均運輸車次為 6 車次(單向)，施工車輛進出時段均利用 09:30~12:00 及 13:00~16:30 共 6 小時，表示每小時平均運輸車次為 1 車次(單向)，施工車輛之小客車當量為 2.0，因此每小時平均增加 2PCU(單向)，且施工車輛進出均避開上、下午交通尖峰時段，因此對周邊交通影響較小。

三、 交通影響評估

施工階段對於基地附近道路交通影響，主要為施工人員及車輛進出所引起，工程車輛將避開尖峰時段進出，故對道路影響尚屬輕微。本案將於交通離峰時段導引工程車進出，並盡量分散棄土車輛進出時間。

四、 施工車輛佔用車道之影響

由於基地地下結構基礎工程目前已完工，施工人員、機具與車輛均可停置於基地內，且工程規劃上避免施工車輛於上、下午尖峰時段進行工程，故不至長時間佔用道路影響鄰近交通。

五、 綜合所述，本建築施工原則上不佔用周邊道路，未來若需佔用道路，則需另外申請，並明確說明佔用路段之日數(起迄日)，佔用路段寬度、時段、車種(噸數)及車次，以及佔用道路之交通維持對策。其餘施工均朝降低影響程度而計畫，並隨時檢討修正、再執行之循環，以求達無公害無意外等之完美境界。

7.4.2 營運階段

本計畫預計興建地下 5 層，地上 18 層之捷運聯合開發辦公大樓，預計規劃 7 戶一般零售業(商場)與 51 戶一般事務所。以下分別針對事務所與零售業(商場)交通需求進行分析。

一、 衍生人旅次推估與分析

(一) 事務所

目前台北市一般辦公區域平均每人辦公所使用面積約為 6 坪，本案事務所實際可使用室內樓地板面積為 17,195.66M²，推估得進駐員工數為

867 人。另參考台北市政府交通局「內湖科技園區交通總體檢計畫報告，94.06」平常日晨、昏峰之進出旅次產生率，事務所上午尖峰小時進入比例為 65.5%，離開比例保守估計為 5%；下午尖峰小時進入比例保守估計為 5%，離開比例為 43.6%。可推得平常日晨峰衍生人旅次為進入 568 人、離開 43 人；昏峰衍生人旅次為進入 43 人、離開 378 人。

(二) 零售業(商場)

本案地上 3 至地下 2 層規劃 7 戶零售業，實際可使用樓地板面積為 4,205.65M²，該零售業開發近似商場規模，因此本案參考交通部運輸研究所「大型購物中心之旅次發生與停車需求之研究，94.04」市區八樣本之平常日晨、昏峰進出旅次產生率，作為未來本案零售業(商場)推估參考。晨峰時段零售業(商場)尚未開始營業，主要進出人旅次量以昏峰時段最高，依據上述報告尖峰時段人旅次進出率，昏峰小時進入為 9.75 人次/100M²、離開為 9.97 人次/100M²，可得平常日昏峰小時衍生人旅次為進入 410 人、離開 419 人。

(三) 新莊線行天宮站之捷運進出人次

根據「台北都會區大眾捷運系統規劃手冊(第 11 版)第一冊運輸規劃」預測目標年捷運新莊線行天宮站啟用後晨峰小時總進、出站區旅客分別為 3,800 人次、8,700 人次，由於捷運行天宮站共計有 4 處出入口(本基地捷運系統為其中 1 處出入口)，若預估各出入口進出人數平均分布於 4 處出入口，可得基地捷運出入口之晨峰進、出站區旅客分別為 950 人次、2,175 人次。另上述報告未針對昏峰小時進行預測，故本計畫假設昏峰小時進出量與晨峰小時為相反情形，以利進行相關分析。此外捷運員工則於通勤時間之前到達，尖峰時段將不會衍生交通量。

(四) 基地整體衍生人旅次

茲將各使用類別之衍生人旅次合計，可得本基地總衍生人旅次，如表 7.4.2-1 所示。基地平常日晨峰小時衍生總人旅次為 3,736 人(進 1,518 人、出 2,218 人)、昏峰小時衍生總人旅次為 4,375 人(進 2,628 人、出 1,747 人)。

表 7.4.2-1 基地尖峰衍生人旅次

時段	晨峰小時			昏峰小時		
方向	進入	離開	合計	進入	離開	合計
事務所	568	43	611	43	378	421
零售業	0	0	0	410	419	829
捷運系統	950	2,175	3,125	2,175	950	3,125

合計	1,518	2,218	3,736	2,628	1,747	4,375
----	-------	-------	-------	-------	-------	-------

資料來源：本研究整理。

二、衍生車旅次推估與分析

(一) 事務所

本基地事務所之運具分配率與乘載率，係採用實際調查資料，調查樣本係選擇位於台北市敦化南路二段 196、198 號之敦南財經辦公大樓(該調查點鄰近捷運木柵線六張犁站)，針對一般上班民眾上下班使用之交通工具及乘載率進行問卷調查，調查結果顯示使用汽車比例為 11.5%、機車為 22.0%、計程車為 2.1%、自行車為 1.5%、大眾運輸+步行為 62.9%，如表 7.4.2-2 所示。

本計畫將事務所衍生人旅次數經由運具使用比率，以及各型車輛當量比換算後，即可推估其衍生車旅次。依據評估計算結果，本基地事務所平日車旅次數，晨峰小時進入為 117PCU，離開為 9PCU；昏峰小時進入為 9PCU，離開為 78PCU。

(二) 零售業(商場)

本基地零售業(商場)之運具分配率與乘載率，係參考交通部運輸研究所「大型購物中心之旅次發生與停車需求之研究，94.04」市區八樣本之運具比例及乘載率，作為未來本案零售業(商場)推估之參考，如表 7.4.2-2 所示。

本計畫將零售業(商場)衍生人旅次數經由運具使用比率，以及各型車輛當量比換算後，即可推估其衍生車旅次。依據評估計算結果，本基地零售業(商場)平日車旅次數，昏峰小時進入為 43PCU，離開為 44PCU。

(三) 捷運系統

本計畫依據上述捷運系統人旅次資料，並考量表 7.4.2-2 的運具比例、乘載率等參數，可推估得捷運系統部份衍生交通量為晨峰小時進入 36PCU、離開 83 PCU，昏峰小時進入 83PCU、離開 36PCU。

(四) 基地整體衍生人旅次

茲將各使用類別之衍生車旅次合計，可得本基地總衍生車旅次，如表 7.4.2-3 所示。基地平日晨峰小時衍生總車旅次為 246PCU(進 154PCU、出 92PCU)、昏峰小時衍生總車旅次為 295PCU(進 136PCU、出 159PCU)，如表 7.4.2-3 所示。

表 7.4.2-2 運具分配率及乘載率

運具別		汽車	機車	計程車	大眾運輸+ 步行	自行車	汽車 接駁	機車 接駁	合計
事務所	比例(%)	11.5	22.0	2.1	62.9	1.5	-	-	100
	乘載率	1.00	1.00	1.00	—	1.00	-	-	-
零售業 (商場)	比例(%)	7.5	13.7	3.7	74.3	0.8	-	-	100
	乘載率	1.80	1.67	1.00	-	1.00	-	-	-
捷運 系統	比例(%)	-	0.85	1.22	92.24	4.33	0.93	0.43	100
	乘載率	-	1.00	1.00		1.00	1.00	1.00	-

資料來源：1.本計畫調查整理。

2.事務所調查點：敦化南路二段 196、198 號(敦南財經大樓)，鄰捷運木柵線。

3.「大型購物中心之旅次發生與停車需求之研究」交通部運輸研究所，94.04。

4.參考捷運行天宮站捷五聯合開發大樓針對捷運古亭站之運具調查資料。

表 7.4.2-3 基地開發尖峰衍生交通量彙整表

項目		汽車		機車		計程車		自行車		合計	
時間	類別	進入	離開	進入	離開	進入	離開	進入	離開	進入	離開
晨峰 小時	事務所	65	5	37	3	12	1	3	0	117	9
	零售業(商場)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	捷運系統	9	20	4	8	12	27	12	28	36	83
	小計	74	25	41	11	24	27	15	28	154	92
	總計	99		52		51		43		246	
昏峰 小時	事務所	5	43	3	25	1	8	0	2	9	78
	零售業(商場)	17	17	10	10	15	16	1	1	43	44
	捷運系統	20	9	8	4	27	12	28	12	83	36
	小計	42	70	21	39	43	35	29	15	136	159
	總計	112		60		78		44		295	

資料來源：本計畫研究與整理。

單位：PCU。

三、基地開發前後道路服務水準分析

本基地開發年期較短，因此較適合使用「道路自然成長量推估方式」，做為預測未來年開發前道路交通量之依據。考慮台北市中山區近 5 年機動車輛年成長比例為 0.81%，台北市區近 5 年機動車輛年成長比例為 1.02%，為避免低估基地週邊道路自然交通成長量，本計畫採用較高之台北市區近 5 年機動車輛年成長比例，將目標年(民國 101 年)之自然年成長訂為 1.02%，進行目標年基地開發前之平日晨、昏峰路段與路口服務水準評估，服務水準評估結果如圖 7.4.2-1 所示。

(一) 目標年基地開發前服務水準評估

目標年基地開發前道路服務水準之結果如表 7.4.2-4、表 7.4.2-5 所示，基地開發前晨峰時段建國北路二段於民生東路至民權東路往北方向，路段旅行速率由現況 27.1KPH 增加至 27.0KPH，路段服務水準由現況 C 級降至開發前 D 級；昏峰時段松江路於長春路至民生東路往南方向，路段旅行速率由現況 32.7KPH 增加至 31.7KPH，路段服務水準由現況 B 級降至開發前 C 級，其餘於各路段服務水準均維持與現況相同。

基地開發前平常日昏峰時段松江路/民生東路路口，每車平均延滯由現況 75.1 秒增加至開發前 80.5 秒，其餘各路口服務水準等級均維持與現況相同。

表 7.4.2-4 目標年基地開發前晨昏峰路段服務水準分析彙整表

道路	路段	道路等級	方向	容量	晨峰小時				昏峰小時			
					交通量 (PCU)	V/C	旅行 速率	服務 水準	交通量 (PCU)	V/C	旅行 速率	服務 水準
建國南路二段	長春路-民生東路	Ⅱ	往南	3300	2106	0.64	24.9	D	2265	0.69	26.3	D
			往北	3300	1474	0.45	26.1	D	1610	0.49	25.8	D
	民生東路-民權東路		往南	3300	2259	0.68	26.3	D	1558	0.47	26.8	D
			往北	3300	1240	0.38	27.0	D	1459	0.44	26.6	D
民生東路二段	建國北路-松江路		往東	3300	2596	0.79	28.6	C	1842	0.56	28.0	C
			往西	4000	1760	0.44	18.4	E	1970	0.49	12.1	F
	松江路-吉林路		往東	2600	2576	0.99	11.6	F	1828	0.70	18.2	E
			往西	1600	955	0.60	16.6	F	1247	0.78	13.3	F
松江路	長春路-民生東路		往南	2800	2245	0.80	28.7	C	2076	0.74	31.7	C
			往北	3200	1305	0.41	17.9	E	1312	0.41	17.1	E
	民生東路-錦州街		往南	2800	1344	0.48	17.3	E	1199	0.43	19.9	E
			往北	2800	1342	0.48	30.9	C	1306	0.47	28.8	C
	錦州街-民權東路		往南	2800	1268	0.45	28.4	C	1243	0.44	31.0	C
			往北	2800	928	0.33	22.7	E	1118	0.40	11.8	F

資料來源：本研究調查整理。

註：速率單位為 KPH。

表 7.4.2-5 基地開發前主要路口服務水準分析

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	
松江路 - 民生東路		A	100.2	99.3	F	F	125.3	80.5	F	F
		B	61.7		E		60.0		D	
		C	130.1		F		56.8		D	
		D	74.4		E		70.0		E	
松江路 - 錦州街		A	44.6	44.8	C	C	52.6	45.6	D	D
		B	43.2		C		44.0		C	
		C	-		-		-		-	
		D	46.1		D		44.4		C	
建國北路 - 民生東路		A	42.6	47.5	C	D	48.5	50.1	D	D
		B	37.4		C		39.5		C	
		C	53.4		D		59.4		D	
		D	51.1		D		47.1		D	

資料來源：本計畫整理。

(二) 目標年基地開發後服務水準評估

目標年基地開發後道路服務水準之結果如表 7.4.2-6、表 7.4.2-7 所示，圖 7.4.2-1 為開發後之平常日尖峰道路服務水準示意圖，基地開發完成後，基地周邊平常日晨、昏峰時段周邊各路段旅行速率降低幅度介於 0.0KPH~1.0KPH，且各路段服務水準均維持與開發前相同，顯示目標年開發後衍生交通量對於鄰近路段影響相對較小。

平常日晨、昏峰時段周邊各路口服務水準等級均維持與開發前相同，顯示基地開發後衍生交通量，對於鄰近路段及路口影響相對較小。

表 7.4.2-6 目標年基地開發後晨昏峰路段服務水準分析彙整表

道路	路段	方向	容量	晨峰小時					昏峰小時				
				交通量		V/C	旅行速率	服務水準	交通量		V/C	旅行速率	服務水準
				衍生量	總交通量				衍生量	總交通量			
建國北路二段	長春路-民生東路	往南	3300	18	2125	0.64	24.8	D	32	2297	0.70	25.9	D
	民生東路	往北	3300	58	1532	0.46	26.0	D	73	1683	0.51	25.5	D
	民生東路-民權東路	往南	3300	51	2309	0.70	25.8	D	60	1618	0.49	26.6	D
	民權東路	往北	3300	11	1251	0.38	27.0	D	19	1478	0.45	26.6	D
民生東路二段	建國北路-松江路	往東	3300	0	2596	0.79	28.6	C	0	1842	0.56	28.0	C
	松江路	往西	4000	135	1895	0.47	18.2	E	143	2113	0.53	11.8	F
	松江路-吉林路	往東	2600	14	2590	1.00	11.4	F	12	1840	0.71	18.1	E
	吉林路	往西	1600	8	963	0.60	16.5	F	14	1262	0.79	13.1	F
松江路	長春路-民生東路	往南	2800	19	2265	0.81	28.3	C	33	2110	0.75	31.1	C
	民生東路	往北	3200	32	1337	0.42	17.8	E	28	1341	0.42	17.0	E
	民生東路-錦州街	往南	2800	0	1344	0.48	17.3	E	0	1199	0.43	19.9	E
	錦州街	往北	2800	162	1504	0.54	29.9	C	150	1456	0.52	28.1	C
	錦州街-民權東路	往南	2800	0	1268	0.45	28.4	C	0	1243	0.44	31.0	C
	民權東路	往北	2800	8	936	0.33	22.7	E	14	1132	0.40	11.8	F

資料來源：本研究調查整理。

註：速率單位為 KPH。

表 7.4.2-7 基地開發後主要路口服務水準分析

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	
松江路 - 民生東路		A	132.3	107.1	F	F	141.1	85.7	F	F
		B	62.3		E		60.2		E	
		C	132.6		F		57.0		D	
		D	74.9		E		70.2		E	
松江路 - 錦州街		A	44.6	44.8	C	C	52.6	45.7	D	D
		B	43.2		C		44.2		C	
		C	-		-		-		-	
		D	46.1		D		44.4		C	
建國北路 - 民生東路		A	42.8	48.0	C	D	48.6	50.6	D	D
		B	37.7		C		39.7		C	
		C	53.4		D		59.5		D	
		D	52.7		D		48.5		D	

資料來源：本計畫整理。

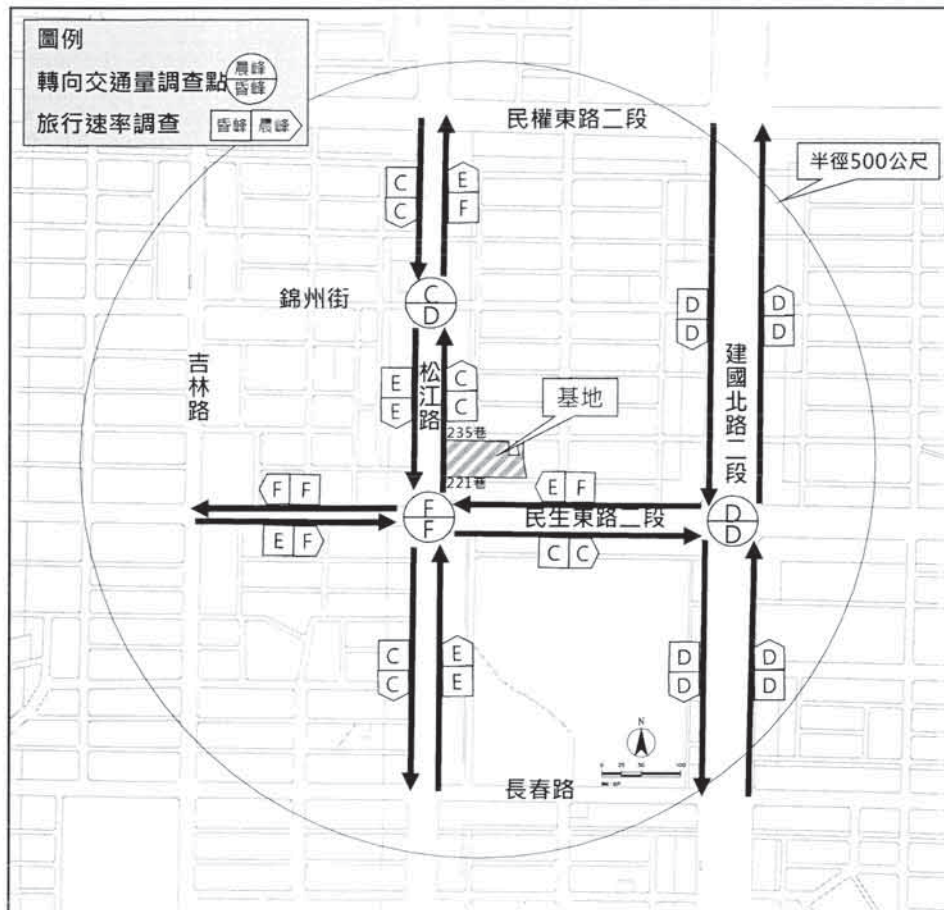


圖 7.4.2-1 目標年開發後道路服務水準示意圖

四、基地鄰近巷道交通負荷能力說明

本基地停車場出入口設置於北側 8 公尺寬松江路 235 巷，該巷道為往東單行道，道路兩側均停滿車輛，實際可通行寬度約為 3.0 公尺，每小時道路容量約為 600 PCU。另基地南側 6 公尺寬松江路 221 巷，該巷道係為往西單行道，道路兩側均停滿車輛，部分路段有劃設紅線禁止停車，實際可通行寬度約為 3.0 公尺，每小時容量約為 600 PCU。

本計畫實際設置汽車位 138 席(含 5 席裝卸車位)與機車位 150 席(含 2 席行動不便車位)，預計衍生交通量為晨峰小時進入 154PCU，離開 92PCU；昏峰小時進入為 136PCU，離開為 159PCU。估算基地開發後松江路 235 巷往東交通量晨峰小時為 329PCU，V/C 為 0.55，路段服務水準為 B 級；昏峰小時為 294PCU，V/C 為 0.49，路段服務水準為 A 級。松江路 221 巷往西交通量晨峰小時為 41PCU，昏峰小時為 78PCU，V/C 值均小於 0.5，路段服務水準均為 A 級。綜上所述，基地開發後南側松江路 221 巷及北側松江路 235 巷，晨、昏峰時段交通量均處於道路容量範圍內，若以 V/C 評估該二巷道之服務水準，均可維持 B 級以上服務水準。

五、 衍生停車需求分析

(一) 事務所之自需性停車需求

本開發案事務所預計進駐員工數為 867 人。依據本案實際調查一般事務所(調查地點：敦化南路二段 196、198 號之辦公大樓運具使用比例)，汽車為 11.5%，機車為 22.0%，汽、機車乘載率均以 1.00(人/輛)計算，可得基地事務所汽車停車需求 100 席，機車停車需求 191 席。

(二) 零售業(商場)之自需性停車需求

本開發案零售業(商場)昏峰小時進出人數為 829 人。依據交通部運輸研究所「大型購物中心之旅次發生與停車需求之研究，94.04」市區八樣本之運具比例及乘載率，汽車為 7.5%，汽車乘載率均為 1.80(人/輛)；機車為 13.7%，機車乘載率均為 1.67(人/輛)，其中汽、機車停車延時均以 1 小時估算，計算後得基地零售業(商場)汽車停車需求 35 席，機車停車需求 68 席。

(三) 捷運系統

本案參考台北市政府捷運工程局提供之相關資料，其中有關市區捷運車站轉乘設施設置原則，基於鼓勵使用大眾運具減少使用私人運具，一般中間車站不設置供轉乘旅客使用之汽車路外停車場。

本案捷運系統尖峰小時進出總人次為 3,125 人，其中使用機車轉乘捷運系統之比例為 0.85%，機車承載率 1.00(人/車)，可得本基地捷運系統機車轉乘停車需求為 27 席。

(四) 計程車排班與小汽車臨停需求

根據表 7.4.2-3 所示，本案事務所、零售業(商場)及捷運系統昏峰小時離場之計程車數為 43 輛，本案假設每車停留時間約 60 秒，每車位利用率約 0.8，以式一估算，預估需 1 席計程車臨時停車需求。

$$\text{計程車臨停車位} = \frac{\text{尖峰小時進出車輛數} \times (\text{每車停留時間} / 3600)}{\text{每車位利用率}} \dots\dots\dots \text{式一}$$

本案考量汽車轉乘接送之停車需求，依該類型之比例評估，計有 29 人次使用汽車轉乘接送。參考「台北都會區大眾捷運系統規劃手冊(第 11 版)第四冊固定設施需求」所述，每 60 人/尖峰小時應設置一個停車彎，依此計算本案捷運聯合開發案約需設置 1 席轉乘臨停汽車位。

(五) 停車供需檢討

基地各開發類別(事務所、零售業及捷運系統)之自需性停車需求為 135 席汽車及 286 席機車，另本案停車位設置數量受限於土管規則之停車空間 70%上限規定，因此本計畫僅能提供 133 席汽車位與 155 席機車位，供上述各開發類別使用，其餘 2 席(135-133=2)汽車及 131 席(286-155=131)機車停車需求，日後將藉由鼓勵大眾運輸使用等策略，引導利用基地本身捷運設施及周邊公車路線，以符合台北市政府「配合捷運系統新莊線(北市段)工程變更沿線土地為交通用地、聯合開發區(捷)及第三種商業區(特)計畫案中交八用地計畫案」之鼓勵民眾使用大眾運輸工具之精神，基地停車位供需檢討如表 7.4.2-9 所示。

本案於地面層東側設置 111 席自行車位供捷運轉乘民眾使用，於地面層西側設置 2 席汽車臨停車位(路邊停車彎)，於地下 2 層設置 7 席車位，其中 4 席為計程車排班車位，3 席為汽車轉乘臨停車位。另本案零售業(商場)依據「台北市土地使用分區管制規則」之裝卸車位相關規定，於地下三層設置 5 席裝卸車位，並於大廈規約中註明：「本案所有權人及相關使用人應於基地內部空間自行滿足裝卸貨需求，不得要求開放基地路邊設置裝卸貨格位，以免影響外部交通」。

表 7.4.2-9 停車供需檢討

項目	自需性需求				法定車位	自設車位	法定+自設車位 是否滿足自需性需求	裝卸車位	實設車位
	事務所	零售業 (商場)	捷運系統	小計					
汽車	100	35	0	135	118	15	否(提具大眾運輸鼓勵計畫)	5	138
機車	191	68	27	286	155	0	否(提具大眾運輸鼓勵計畫)	0	155

註：本計畫分析整理。

單位：席。

六、計程車管制計畫

為減少本基地捷八聯合開發大樓之事務所、零售業(商場)及捷運系統等類別之私人運具使用率，基地進出民眾可於地面層及地下 2 層計程車臨停及排班設施搭乘計程車到達或離開，以提供事務所員工洽公、零售業(商場)顧客購物及捷運系統轉乘民眾等更方便及舒適之搭乘空間，基地計程車空間配置如圖 7.4.2-2 及圖 7.4.2-3 所示。

(一) 計程車臨停車位之規劃

為避免計程車臨停上、下客影響周邊道路順暢，本基地於地面層設置 2

席臨停車位(1 席汽車臨停車位及 1 席計程車臨停車位)，以及地下 2 層設置 3 席臨停車位(1 席汽車臨停車位及 2 席計程車臨停車位)，與 4 席計程車排班車位，計程車動線規劃如圖 7.4.2-3 所示。

(二) 計程車營運方式

於地面層設置計程車排班區之剩餘車位燈號設備，並於地下 2 層臨停車區配置管制人員，當顧客乘車離開後，由計程車排班區管制人員啟動計程車需求之燈號，招呼計程車駛入基地排班等候，另設置計程車呼叫服務鈴，便於離峰時段方便民眾搭乘計程車。此排班營運模式仍仿照京華城等購物商場之運作方式，既可兼顧顧客與計程車需求，又符合計程車排班內部化之目標。

(三) 計程車排班方式

將 4 席計程車排班車位依次編號，由管制人員依車位編號 1~4 順序指派車輛載客。例如：當指派 1 號車載客後，2 號車往前遞補 1 號車位置，新進排班車輛停 4 號車位，依此規則反覆進行排班。

(四) 排班區管制要點

1. 廢氣排放與環境衛生

為降低廢氣排放，應規定計程車於排班區排班候客時必須熄火，此外顧慮形象，應要求計程車駕駛在排班時，不得於排班區吸煙與嚼食檳榔，以維護排班區空氣品質與環境衛生。

2. 排班區停等車輛數限制

為避免排班車輛過多，進而影響場內停車秩序及妨礙車輛進出，本計畫將由管制人員嚴格限制排班車輛數不得超排班區。於基地地面層停車場入口處顯示內部排班車輛剩餘席位數，如圖 7.4.2-2 所示，若達滿席則以指示標誌牌面燈號顯示紅燈告知禁止進入(若顯示綠燈則標示可進入排班)，並由管制人員統籌管理，若有車輛超越排班區域一律驅離，以維護場內排班秩序。

(五) 計程車行人導引標示

在各開發類羣相關樓層之行人通道及電梯內之樓層告示牌面規劃計程車行人導引標示，明確引導基地事務所員工、零售業(商場)顧客及捷運系統轉乘民眾搭乘計程車位置，提高民眾於基地內排班區搭乘計程車之意願，行人導引標示位置如圖 7.4.2-3 所示。

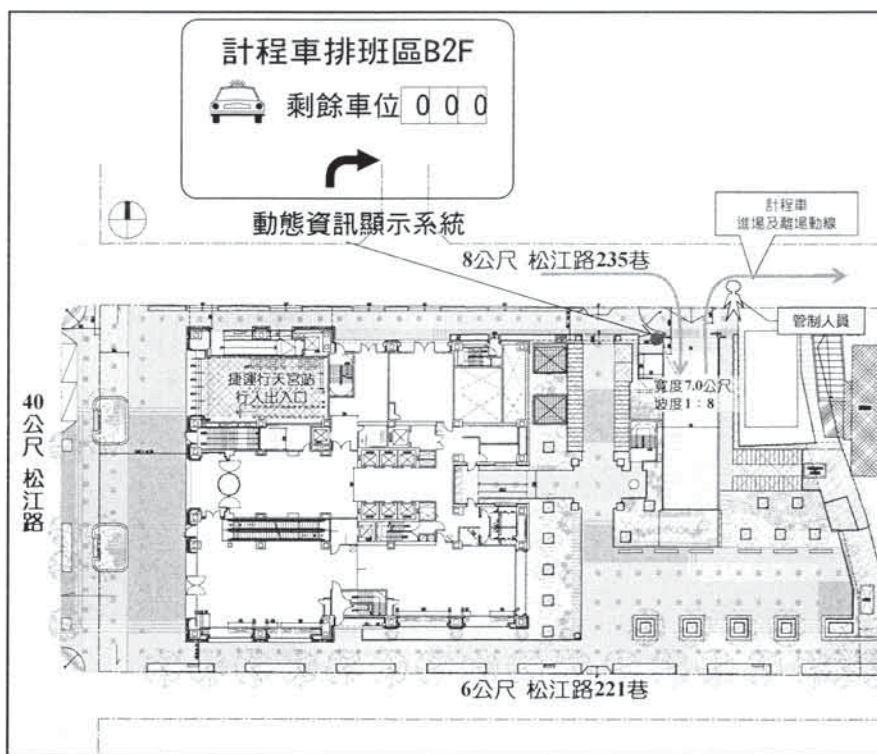


圖 7.4.2-2 基地地面層計程車導引動態系統示意圖

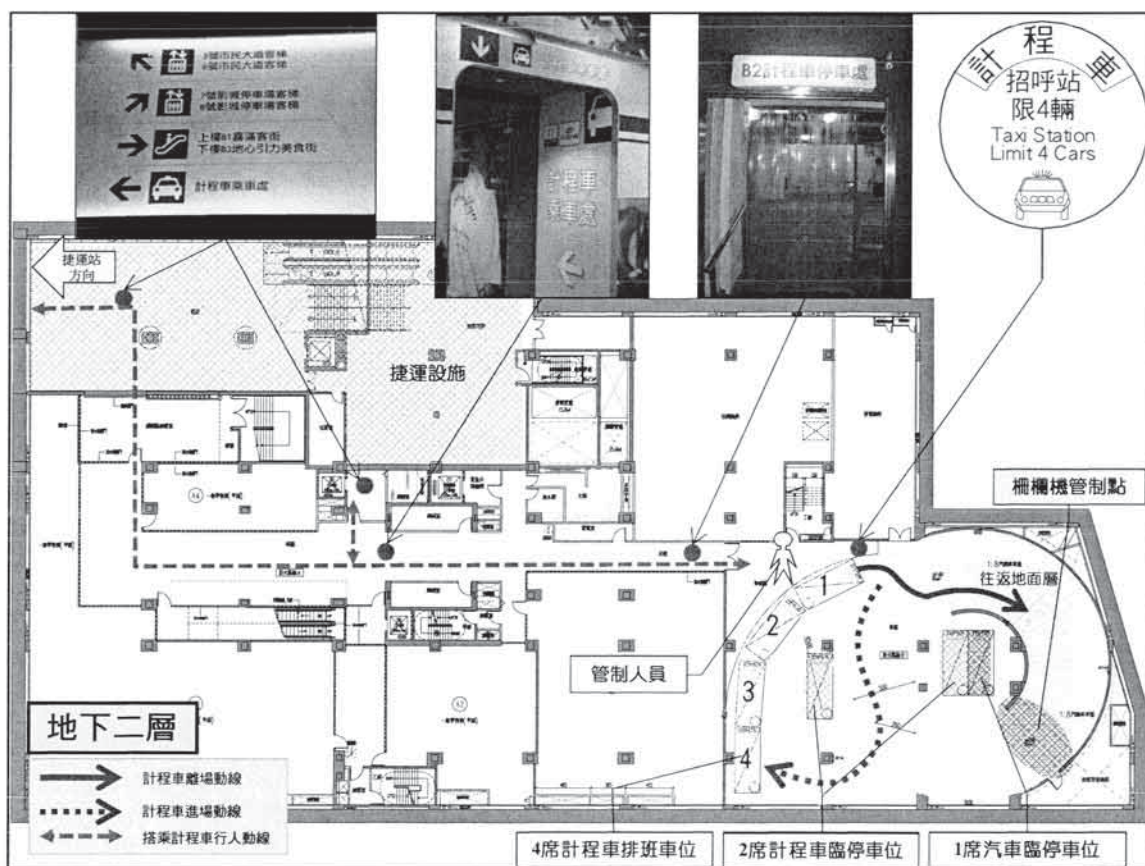


圖 7.4.2-3 基地地下 2 層計程車空間配置示意圖

七、捷運行天宮站現有轉乘設施說明

捷運新莊線沿線復舊工程現已完工，依據捷運行天宮站站體施作之承攬廠商提供資料得知，目前於捷運行天宮站之松江路兩側沿線人行道共計規劃 178 席機車位及 12 席自行車位，另本基地內部亦將規劃 2 席行動不便機車位及 111 席自行車位轉乘設施，應可紓解捷運新莊線通車後之民眾機車與自行車轉乘停車需求。

本案基地捷運出入口 D 之北側松江路 235 巷，已於民國 99 年 9 月將 30 公尺無停車管制路段，劃設為 21 席機車位(含 2 席行動不便機車位)，因應未來行天宮捷機車運轉乘民眾使用。日後捷運行天宮站之轉乘機車位若仍有不足，建議利用周邊巷道適度劃設轉乘機車格位，如基地北側錦州街 242 巷，現有 30 公尺無停車管制路段，目前均為汽車停放使用，預計可增繪 30 席機車格位做為轉乘車位使用。有關行天宮捷運站轉乘設施位置如圖 7.4.2-4 所示。

八、自行車空間配置計畫

(一) 自行車車位規劃

本計畫目前於地面層東側規劃 111 席自行車位，供捷運民眾轉乘使用，並利用地面層開放空間之人行道進出捷運行天宮站。基地內部 111 席自行車位將設置自行車停放專用架，避免日後自行車停車空間被違規佔用。相關自行車位置如圖 7.4.2-5 所示。

(二) 自行車動線

由於基地鄰近道路並未規劃自行車專用道，自行車騎士僅可利用民生東路二段、松江路、建國北路二路之 1.5 至 5.0 公尺寬人行道，或巷道內之平面道路通往各目的地，基地周邊人行道配置及自行車動線如圖 7.4.2-6 所示。

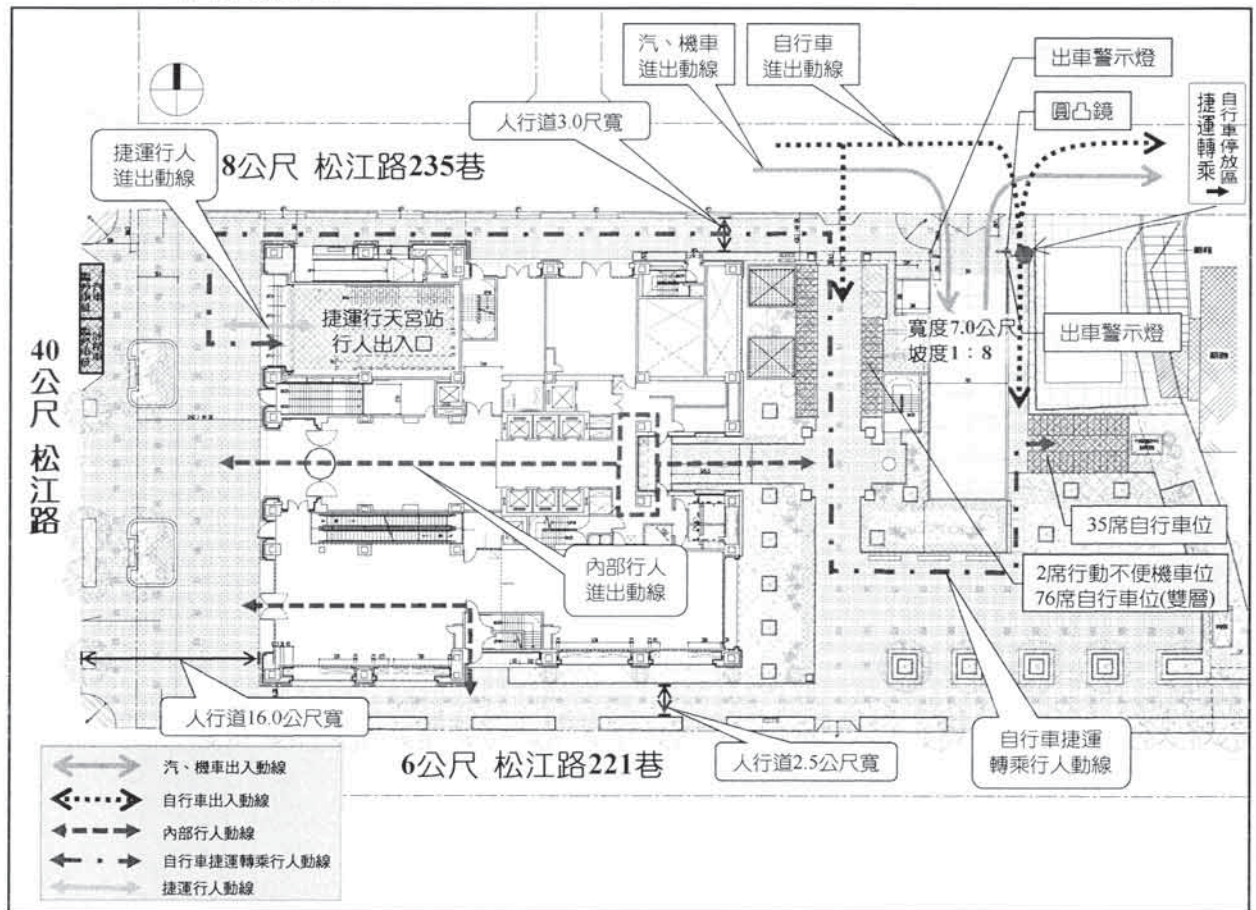


圖 7.4.2-5 基地行人動線與車輛出入口配置圖

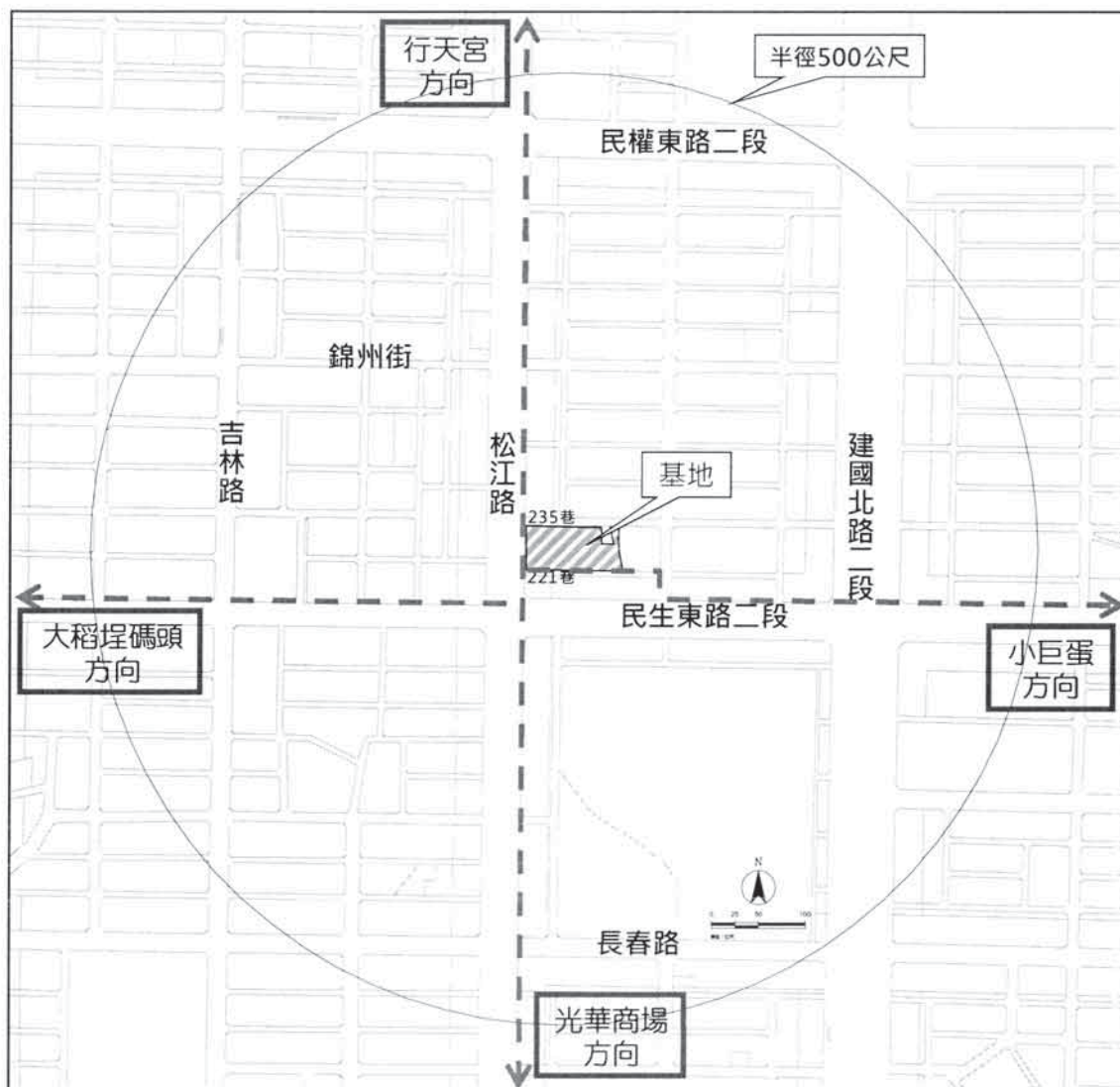


圖 7.4.2-6 基地周邊自行車動線圖

第八章 環境保護對策及替代方案

8.1.1 施工期間

十一、交通運輸

一般而言，基地施工期間，由於工程車輛進出及部份施工區域佔用道路面積，將對基地周圍道路之服務品質造成影響。本工程地下結構基礎工程目前已完工，並已逐步進行地上鋼骨基礎工程施作，施工期間交通維持初步之建議說明如下：

(一) 工程車輛進出

基地施工過程，將有部分工程車因運送機具材料及施工設備必須在此進出。又因工程車輛大多體積較龐大，進出基地時將會干擾道路行駛車輛之運行而造成延滯。

基地鄰近多為住家、商店與學校，故未來工程進行時，應儘量避免影響鄰近地區之生活品質及既有設施。施工車輛應選擇路幅較寬，且服務狀況較佳之道路作為行駛路線。本計畫為避免影響松江路車流通行順暢，已於松江路 235 巷路側設置工區大門，由於本案地下結構基礎工程目前已完工，因此工程車輛可直接進入基地內部停放，避免影響周邊主要道路及巷道車流運作。

(二) 施工動線之規劃

由於基地面積有限，且基地南、北兩側道路均為巷道，施工機具及車輛之進出動線必須妥為規劃，其主要考量重點為：

1. 避免與附近居民活動之動線交叉或重疊。
2. 維持鄰近道路之交通服務品質。

(三) 施工期間配合措施

基地開發施工期間之施工機具與設施堆放，以及工程車輛之進出，均可能對道路交通造成影響。為使其對周遭道路之衝擊減至最小，施工單位應配合施工採取下述的因應措施：

1. 工程車輛對外連絡交通之主要路線，應選擇松江路為對外銜接主要幹道。
2. 機動調整施工車輛運輸時間，儘量避免交通尖峰時段行駛，以減輕影響程度，另對於擁擠路段應設置速率限制標誌，以維護交通安全。
3. 停車場出入口兩側均應設置醒目之警告標誌及圍籬，以提醒來往

行人及車輛注意。施工車輛進出工地時，應於入口處設置交通指揮哨，同時豎立明顯之導引標誌，以便導引來車提早變換車道，另可避免因車道急速縮減造成交通之阻塞。

4. 施工中必須佔用車道時，除依相關規定向主管單位提出申請外，並應於被佔用路段前後設置明顯之施工標誌、警示燈及臨時分隔車道用之交通錐等；重大機具於車道上進行作業時，應派員指揮並疏導交通，以維護行經此路段之汽機車及人之安全。
5. 施工單位所有建材及機具，不可任意堆置在慢車道上或人行道上，應事先規劃成堆料區域與施工車輛機具行走區，以儘量避免施工車輛佔用慢車道施工，妨礙機慢車及行人之通行。
6. 預先規劃適當之施工車輛停車位置，以避免施工車輛任意停放路旁阻礙車流。
7. 時常派員檢視路面破損情形，以維持道路品質。於重要路口，應視實際行車情形，機動調派交通指揮人員，以免造成交通阻塞。
8. 避免於暴雨期間施工，以減少因天雨路滑而產生交通事故。
9. 未來施工期間，若運輸路線部份屬台北市大貨車(總重逾六．五噸)及聯結車禁止通行範圍路線，須向台北市交通警察大隊申請通行證，倘地點如有調整，以台北市建築管理處核准地點為主，路線如於台北市轄內路線不同，將另案申請核准。
10. 施工車輛進出時間必須避開 7:00-9:30，16:30-19:00 之尖峰時段，以對交通影響減至最低。

8.1.2 營運期間

七、交通運輸減輕策略

基地開發之交通行為，最主要影響點除在基地周邊進出所鄰接交叉口及車道出入口外，對鄰近現況已屬瓶頸點交叉口之衝擊分析亦不可免。廣義來說，即為基地內部及外部之衝擊分析，以求能完整掌握基地開發之可能交通影響及提出交通改善對策。本節乃就本計畫各章所分析之成果，對進出本基地之交通介面設施及其鄰近地區之交通系統提出交通工程與管理之改善策略，以提升交通系統服務水準，確保行車安全。

(一) 交通改善設計原則

由於基地周邊現為已開發商業區，因此基地交通改善將著重於本身動線之順暢處理，除避免影響到主要道路之交通外，需使基地車輛進出更為方便。因此基地之交通改善設計，將考量以下原則：

1. 透過向內退縮空間，加大車輛進出之緩衝空間及視距。
2. 各運具進出動線儘量獨立及有效區隔。
3. 提供安全無視野障礙之行人動線空間。

(二) 基地之交通動線規劃

基地地面層之行人動線及車輛出入口配置如圖8.1.2-1所示，基地南、北兩側人行道空間配置及剖面圖如圖8.1.2-2及圖8.1.2-3所示。

1. 車輛進出動線規劃

基地於北側8公尺寬松江路235巷設置汽、機車停車場出入口，利用基地內部退縮(6.0公尺)，作為車輛進出停等緩衝空間。

(1) 汽車動線

汽車停車場出入口設置於基地北側8公尺寬松江路235巷，車道寬度7.0公尺，規劃為1進1出雙車道，停車場出入口距離鄰近巷口可維持30公尺以上距離，地面層至地下5層車道坡度規劃均為1:8，其中地面層規劃2席臨停汽車位，地下2層規劃3席臨停汽車位與4席計程車排班區供基地與捷運轉乘使用，另地下3層至地下5層集中規劃138席汽車位，提供基地辦公室、商場員工與顧客之汽車進出停車場使用。

(2) 機車動線

本案為汽、機車共用出入口，車道寬度為7.0公尺，地面層至地下

2. 行人動線規劃

本案捷運設施行人出入口(捷運行天宮2號出入口)位於基地西北側，如圖8.1.2-1所示，目前該行人出入口已配合捷運蘆洲線通車開放使用，搭乘捷運民眾利用電扶梯進出捷運設施，並由基地周邊人行道串連欲前往之目的地。

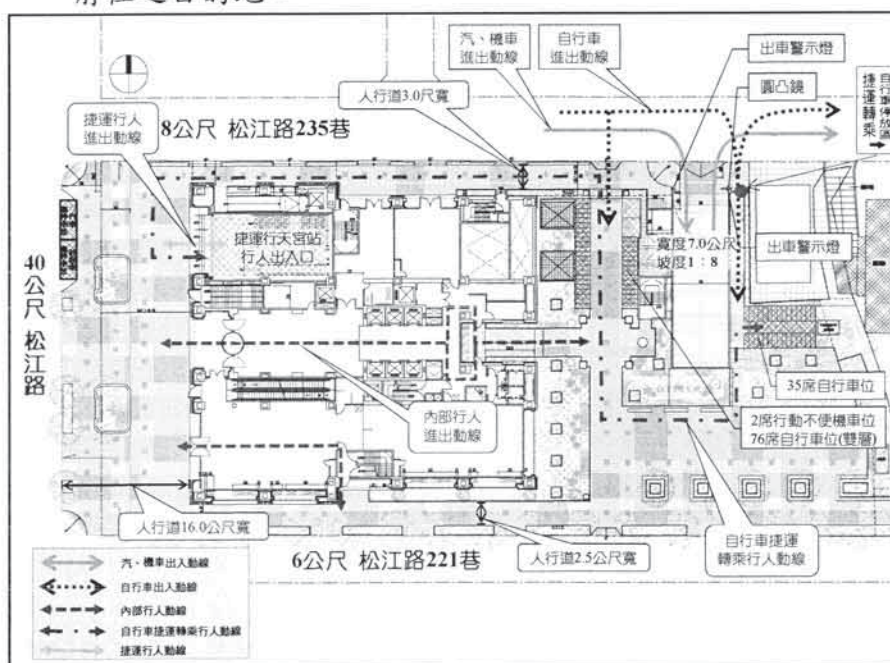


圖 8.1.2-1 基地行人動線與車輛出入口配置圖

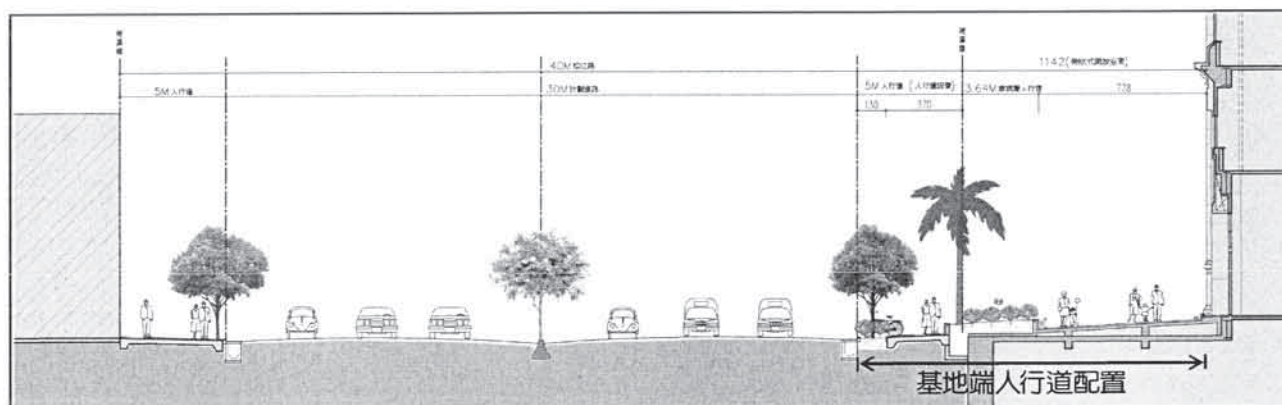


圖 8.1.2-2 基地西側松江路剖面示意圖

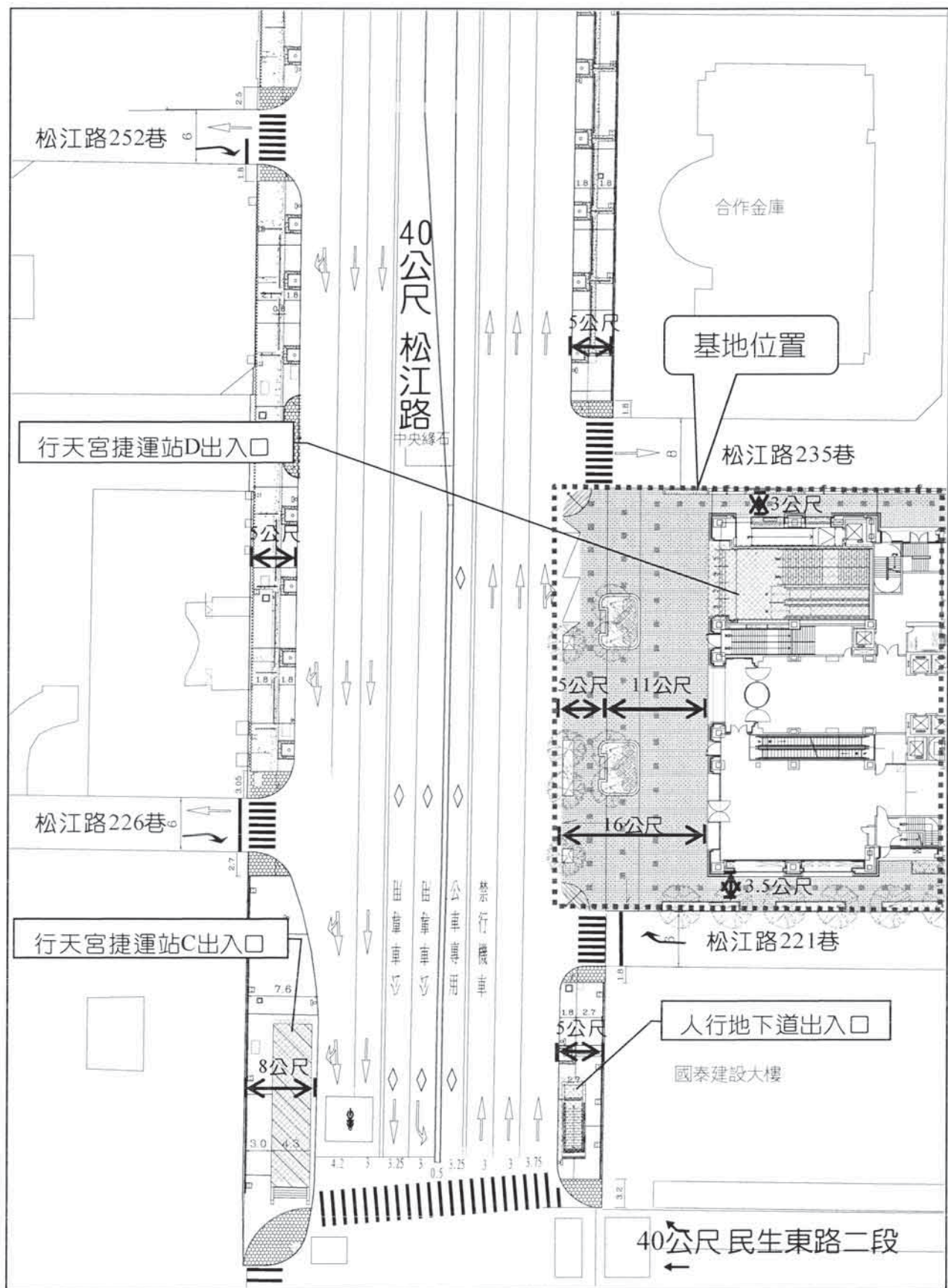


圖 8.1.2-3 基地西側人行道配置示意圖

(三) 基地停車場安全設施規劃

停車場出入口與內部相關交通安全改善措施說明如下：

1. 車道出入口處警示設施配置

為提高停車場出口處人車進出之安全，出入口處車道高度將與現有鋪面高度相當，以提供行人安全之保障；車道出入口上方及邊側並設置警示燈(可發出警示聲響及閃爍紅燈)，以告知來往行人。晨昏峰時段將由管理人員協助車輛進出，以維持車輛進出安全。

2. 設置限高警示設施

於汽車道出入口處設置限高警示設施，包括告示牌及防撞墊等，以提升停車場內行車安全，並保護停車場內管線及設施。

3. 車道間安全設施配置

在燈光照明上除依建築技術規則規定辦理外，在出入口及上下車道間並加強燈光照明以提供駕駛者安全環境。而為提高停車場內車輛行駛安全，除在各層進出車道加鋪止滑材料及設置警示燈、圓凸鏡設施外，亦進行標誌設置及標線繪設。

4. 場內安全監視系統配置

為維護人車進出及停車安全，本場於適當位置設置彩色攝影機，由控制室隨時監看全場狀況，以防止危害安全情事發生，並於人員出入梯廳及停車區並設置緊急押扣，並與攝影機及控制室連線；其次則可利用緊急求救對講及擴音系統可確保場內人員安全及告知場內人員停車場相關訊息。

(四) 停車空間提供公眾使用計畫

1. 停車空間提供公眾使用計畫之要點如下：

- (1) 彈性使用停車空間：部分辦公單元之停車位於夜間閒置時段，在大樓管理委員會同意之情形下，開放供附近民眾租用停放。
- (2) 停車場內外設置良好之導引設施。

2. 停車場配置說明

本基地擬於地下3至5層設置汽車位138席(含5席裝卸車位及3席行動不便汽車位)，並於地面層至地下1層設置機車位155席(含2席行動不便機車位)，提供基地員工與零售業(商場)顧客使用停放。停車場樓層之數量配置如表8.1.2-1所示。

表 8.1.2-1 停車配置說明

樓層	汽車(席)	機車(席)	自行車位(席)
地面層	2 席臨停汽車位	2 (含 2 席行動不便車位)	111
地下 1 層	—	153	—
地下 2 層	3 席臨停汽車位 4 席計程車排班車位	—	—
地下 3 層	40 (含 5 席裝卸及 3 席行動不便車位)	—	—
地下 4 層	42	—	—
地下 5 層	56	—	—

註：本計畫整理。

3. 停車場經營管理模式

(1) 開放時間

目前規劃為利用辦公大樓及商場營業時間，將配合大樓管委會與保全之規定，開放地下3層停車位供零售業(商場)顧客臨停使用，另地下4層及5層主要提供辦公大樓員工月租停放使用。

(2) 管理作業方式

目前規劃構想為採全自動收費停車管理系統，如圖8.1.2-4所示，在出入口設置管制柵欄與出、驗票機，並於基地樓電梯間明顯處設置全自動收費機，藉用自動化機器來替代管理員收費，節省進出時間及提高營運效率。本案地下轉乘機車停車空間設置於地下一層，機車轉乘者可利用地下1層機車停車場之柵欄機抽取停車票卡進入，另為避免機車轉乘者誤停住戶車位，本計畫將於地下2層進入地下3層之坡道入口設置汽車柵欄機，避免轉乘民眾誤闖汽車停車空間。

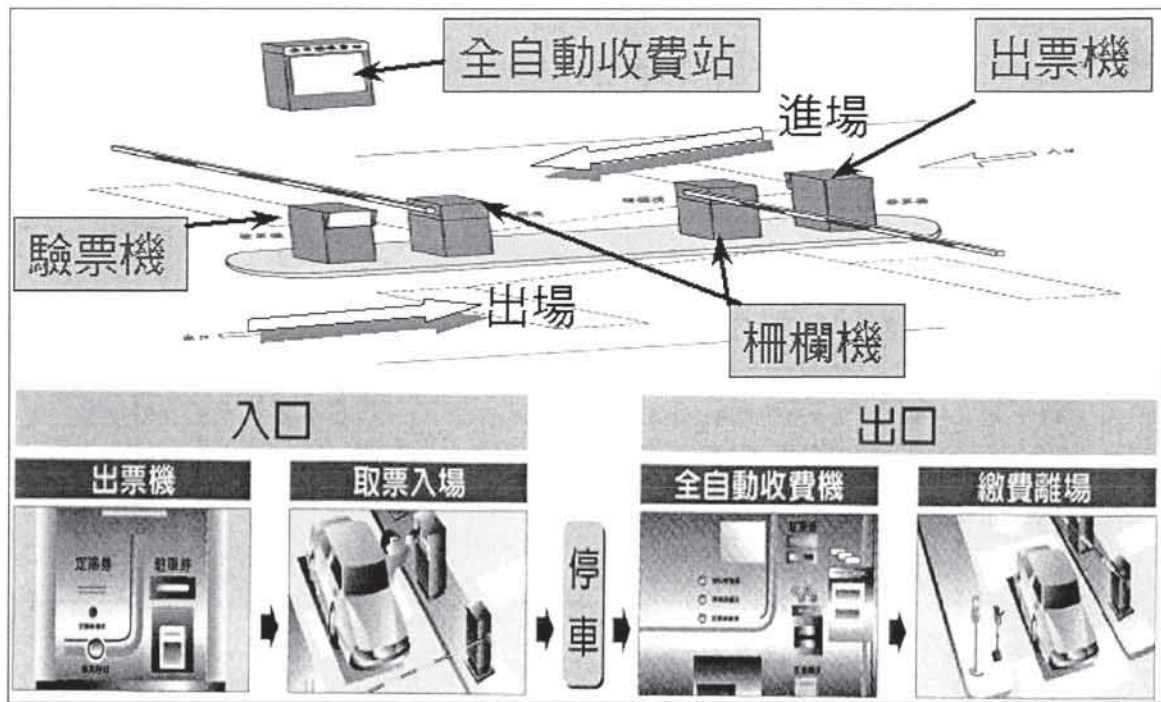


圖 8.1.2-4 自動停車收費管理系統運作流程示意圖

(3) 停車收費方式與費率標準：

- A. 基地內部員工：汽、機車格位安排與費率標準由經營單位協調訂定。
- B. 零售業(商場)顧客：採計時收費，汽機車費率比照附近民營停車場之費率為原則。

(4) 停車場使用原則

- A. 為適當使用及管理規劃本停車場，應成立大樓管理委員會訂定制訂停車場管理辦法。
- B. 未來基地所有權人及使用人應於基地內自行滿足停車需求，而不應要求額外開放基地路邊開放停車或裝卸貨專供基地內部停車需求使用。
- C. 未來裝卸貨應在基地內部空間完成作業，禁止在基地外裝卸貨以免影響外部交通。
- D. 裝卸貨車應盡量避免於上下班尖峰時間進出，以免阻礙周邊道路交通。

4. 停車空間改善之安全設施與導引規劃

(1) 停車場安全設施規劃

考量進出停車場之人車安全，提出下列改善措施，加強安全性。

- A. 於停車場出入口設置警示燈，以提醒行經出入口處之行人及車輛能提高警覺，避免發生事故，增進行人通過安全與車流運作順暢。
- B. 於車道視線不良處加設圓凸鏡，讓進出車輛掌握前方來車狀況。
- C. 在燈光照明上除依建築技術規則規定辦理外，在出入口及上下車道間加強燈光照明以提供駕駛者安全環境。

(2) 宣導計畫

本基地結合辦公與零售業(商場)使用，為避免混亂，印製相關位置與進出動線圖放置於門廳、零售業(商場)服務台與停車場自動繳費機等適當地點，並加強員工宣導。

(五) 大眾運輸使用計畫

1. 現況說明

基地週邊地區大眾運輸系統現況以公車系統為主，鄰近有46條大眾運輸公車路線，且全日時段班次密集，另捷運新莊線全線將於民國102年2月底完工通車，加上本案為捷運新莊線「行天宮站」捷八聯合開發大樓，未來基地周邊大眾運輸系統服務將更便捷。有關現況基地周邊公車站位、班次，以及即將完工之捷運系統路線等詳見前述「大眾運輸系統現況」章節。

2. 基地大眾運輸動線規劃

距離基地最近公車站分別為「救國團」及「民生松江路口」，實際步行距離均為150公尺，其中「民生松江路口」公車站有19條公車路線供民眾使用，另基地周邊公車路線最密集之公車站位為「長春松江路口」，共計有21條公車路線。本基地公車使用者可利用周邊區域之完善人行通道前往各公車站位，其進出基地之動線如圖8.1.2-5所示。

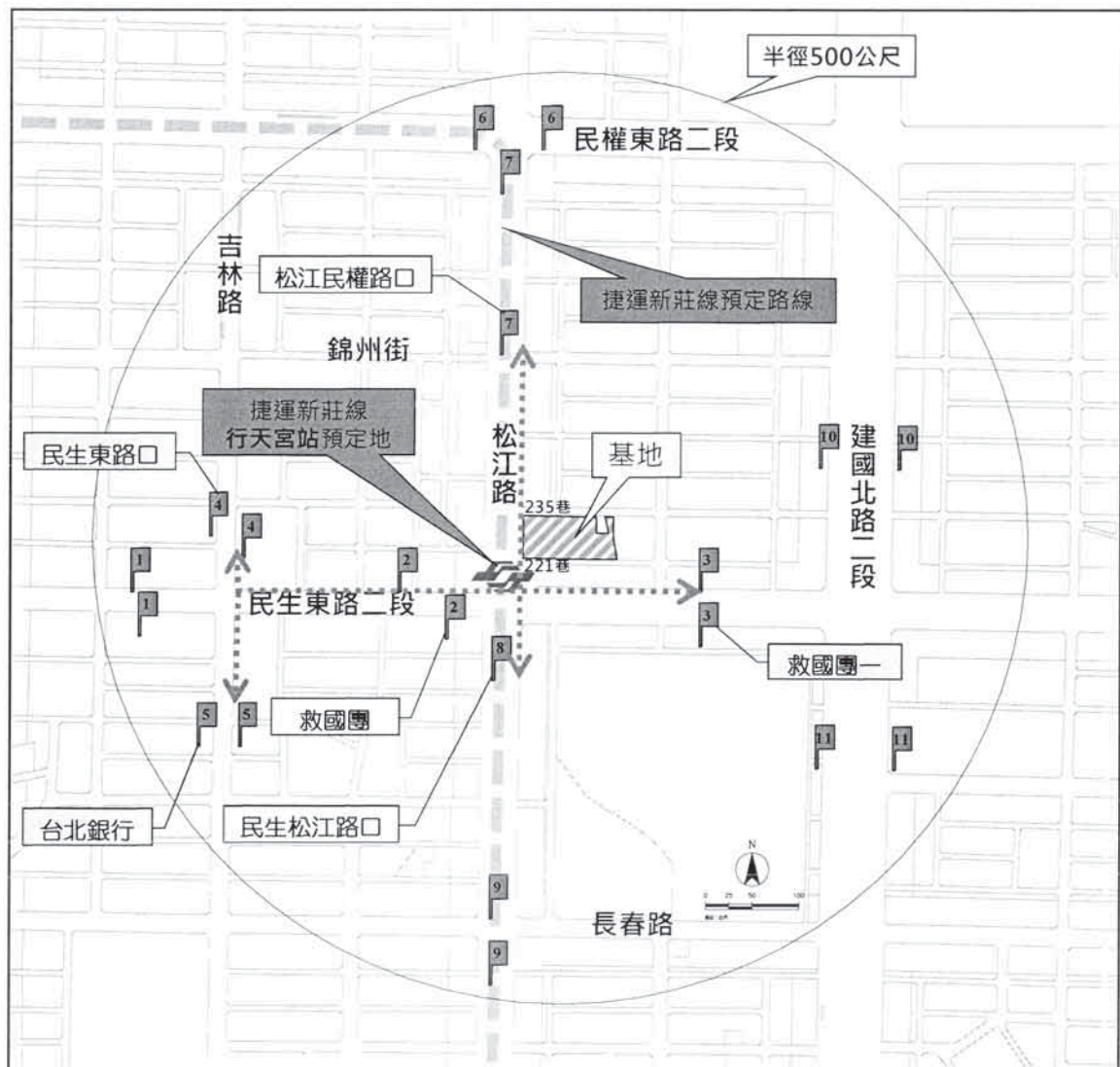


圖 8.1.2-5 搭乘大眾運輸進出基地之步行路線示意圖

3. 鼓勵大眾運輸使用措施

本案因有停車空間70%設置上限之規定，因此未來基地各開發類別進出之員工及顧客將以鼓勵大眾運輸使用為導向，減少使用私人運具之比例，下列將詳列本計畫相關鼓勵大眾運輸等措施。

- (1) 辦公大樓之汽、機車停車格位將採抽籤租用方式，限定辦公大樓員工之汽、機車使用比例，促使未抽到汽、機車停車格位租用權之員工，轉而搭乘大眾運輸系統。
- (2) 辦公大樓與零售業(商場)員工，原停車位租金補助改為補助捷運通勤之悠遊卡儲值金額，以鼓勵員工搭乘大眾捷運系統。
- (3) 零售業(商場)特賣活動期間管制員工停車，並停止顧客購物停車優惠，若顧客出示當日捷運搭乘憑證，可享有折扣及相關特惠商品等減價優惠，以提升零售業(商場)員工與顧客使用大眾運輸工

具之意願及比例。

- (4) 零售業(商場)特賣期間建議提供顧客宅配服務，減輕顧客提物之不便與使用私人運具之需求，藉以鼓勵大眾運輸使用意願。
- (5) 印製相關基地周邊大眾運輸場站位置資訊與進出動線圖，放置於辦公大樓大廳佈告欄及零售業(商場)櫃臺(服務台)等適當地點，提供充分大眾運輸資訊與導引方式，並加強對辦公室及零售業(商場)員工宣導措施。

4. 候車空間之改善

基地周邊民眾主要利用松江路、民生東路二段及建國北路二段等路段公車站上下車，但依現場勘查結果，公車站位除松江路之公車專用道有提供行人座位外，其餘公車站均無可遮雨之候車亭與完善候車空間，建議未來可就本區域內之公車系統及人行系統作整體設施規劃，提供搭乘公車民眾良好候車環境，不但可提供完善乘車資訊，亦可讓搭乘民眾於候車時可以擋風避雨。