

第三章

開發行為變更後環境影響差異分析

第三章 開發行為變更後環境影響差異分析

為評估本次變更後可能對原計畫所評估之環境影響有所差異，故將重新針對各項環境因子包括物化環境、生態環境、景觀環境、社會經濟及交通環境等進行評估。

本次變更主要為配合附近環境使用需求，以機車使用為主，因此變更車位配置，變更後不涉及土方量變更，經重新評估後，除交通環境有輕微差異外，其他如地文地質、水文水質、空氣品質、行人風場、噪音振動、廢棄物、廢土、日照、生態環境及社會經濟等均無差異，本次變更前後各環境因子影響差異整體評估如表 3-1。

表 3-1 與原計畫比較變更前後環境因子差異性分析

環境因子	影響範圍	場址周邊
地 文 及 地 質		無 差 異
水 文 及 水 質		無 差 異
空 氣 品 質		無 差 異
行 人 風 場		無 差 異
噪 音 與 振 動		無 差 異
廢 棄 物		無 差 異
廢 土		無 差 異
日 照		無 差 異
生 態 環 境		無 差 異
景 觀 遊 憩		無 差 異
交 通 環 境		輕 微 差 異
社 會 經 濟		無 差 異

註：本計畫整理

3.1 交通環境

一、停車場使用調查分析

為了解原擬提供萬芳醫院站作為轉乘停車場之可行性，本計畫實際針對捷運萬芳醫院站及萬芳社區站進行調查，運具調係採用實際問券調查方式，派遣工讀生於捷運進出口，針對進出之捷運乘客進行調查，調查日期為民國 101 年 10 月 18 日(星期四)及民國 101 年 10 月 25 日(星期四)，調查項目包括進出人數、運具使用情形、平均停車時間，以及目前進出萬芳醫院站之旅客願意轉移至捷運萬芳社區站停車之意願(問卷設計詳表 3.1-1)，以做為未來捷運萬芳社區站轉乘停車場設置車位之參考。

捷運萬芳醫院站交通工具使用情形調查問卷

您好：

本問卷目的主要是想要了解捷運萬芳醫院站捷運轉乘之運具使用情形，以及轉乘運具(汽車、機車)平均停車時間，做為未來捷運萬芳社區站轉乘停車場設置車位之參考。

1、請問您於本站搭乘捷運的目的為何？

上學 上班 洽公 其他 _____

2、請問您於本站搭乘捷運的頻率為？

每天 一周五天 一周三天 偶爾

3、請問您於本站轉乘捷運主要使用交通工具為？

汽車 機車 計程車 自行車 公車 步行 其他(接送)

4、若為汽車或機車請問您平均停放時間為？ _____ 小時

5、請問您假設萬芳社區站有機車轉乘停車場，您是否會改去萬芳社區站停車？

是 否

捷運萬芳社區站交通工具使用情形調查問卷

您好：

本問卷目的主要是想要了解捷運萬芳社區站捷運轉乘之運具使用情形，以及轉乘運具(汽車、機車)平均停車時間，做為未來捷運萬芳社區站轉乘停車場設置車位之參考。

1、請問您於本站搭乘捷運的目的為何？

上學上班洽公其他_____

2、請問您於本站搭乘捷運的頻率為？

每天一周五天一周三天偶爾

3、請問您於本站轉乘捷運主要使用交通工具為？

汽車機車計程車自行車公車步行其他(接送)

4、若為汽車或機車請問您平均停放時間為？_____小時

5、請問您車輛停放位置為？

捷運轉乘機車停車場 周邊停車場 周邊路邊

表 3.1-1 本計畫設計問卷內容

(一) 捷運萬芳醫院站相關調查與分析

1. 進出人數分時統計結果

本計畫針對捷運萬芳醫院站進出人數進行調查，調查時段為 06：00 至 22：00 共計 16 小時，調查結果如表 3.1-1 所示，顯示晨峰小時進入比例約為 13.45%、離開比例約為 6.96%；昏峰小時進入比例約為 12.56%、離開比例約為 20.49%。

2. 運具分配率

本計畫針對捷運萬芳醫院站進出旅客進行問卷調查，調查時段為 07：00 至 10：00，以及 17：00 至 20：00 共計 6 小時，有效樣本數為 226 份，有關調查結果如表 3.1-2 所示，顯示旅客以步行比例最高為 48.2%，其次公車比例為 34.1%、機車比例為 6.6%、接送比例為 6.2%、計程

車比例為 2.2%、自行車比例為 2.2%、汽車比例為 0.4%。由於搭乘捷運者多為捷運站附近居民，因此步行比例較高；另臺北市政府為鼓勵民眾使用大眾運輸工具，實施雙向轉乘優惠措施(捷運轉乘公車、公車轉乘捷運)，因此周邊居民若無法步行前往捷運站者，考慮萬芳醫院站目前機車轉乘停車位不足，因此大都選擇搭乘公車再轉乘捷運為優先考量。

表 3.1-1 捷運萬芳醫院站進出人數分時表

時段	進入		離開	
	人數	比例	人數	比例
0600-0700	635	4.01%	286	1.82%
0700-0800	1774	11.21%	1509	9.61%
0800-0900	2129	13.45%	1093	6.96%
0900-1000	715	4.52%	780	4.97%
1000-1100	620	3.92%	695	4.43%
1100-1200	595	3.76%	318	2.03%
1200-1300	917	5.79%	467	2.97%
1300-1400	595	3.76%	393	2.50%
1400-1500	497	3.14%	403	2.57%
1500-1600	533	3.37%	521	3.32%
1600-1700	641	4.05%	756	4.82%
1700-1800	1665	10.52%	1495	9.52%
1800-1900	1988	12.56%	3217	20.49%
1900-2000	873	5.51%	1694	10.79%
2000-2100	693	4.38%	1041	6.63%
2100-2200	961	6.07%	1031	6.57%
合計	15831	100.00%	15699	100.00%

資料來源：本研究整理。

表 3.1-2 捷運萬芳醫院站運具分配率表

運具別	汽車	機車	計程車	自行車	公車	步行	接送	合計
比例	0.4%	6.6%	2.2%	2.2%	34.1%	48.2%	6.2%	100.0%

資料來源：本研究整理。

3. 停車轉移意願

由於本基地原預留興建五座停車塔之停車空間，原係擬作為紓解萬芳醫院站轉乘停車空間不足之需要，雖經過多年的實際捷運營運經驗顯示，市區之捷運站並無利用小汽車轉乘之停車需求，但是為了解是否會有萬芳醫院站之進出旅客，在本基地(萬芳社區站)可以提供充足的機車停車場後，願意由原本進出的萬芳醫院站改到本基地(萬芳社區站)進出，本計畫針對捷運萬芳醫院站進出旅客進行實際問卷調查，有效樣本數為 226 份，調查時段為 07：00 至 10：00，以及 17：00 至 20：00 共計 6 小時，調查結果如表 3.1-3 所示，根據調查結果顯示，所有樣本數之 226 份中，僅有 1 人願意由萬芳醫院站轉到萬芳社區站，此人係為騎乘機車之樣本，受訪者表示萬芳醫院站機車位非常難找，因此願意轉到萬芳社區站去搭乘，而其他利用步行與公車之乘客，均表示即使萬芳社區站提供充足轉乘停車位，亦不願意轉到萬芳社區站停放。

因此若針對現有萬芳醫院站之機車轉乘族群而言，目前機車使用族群僅 6.7% 願意轉移至捷運萬芳社區站停放，不願意比例達 93.3%，此係因為捷運萬芳社區站提供之轉乘停車場，距離捷運萬芳醫院站太遠，民眾轉移意願不高。

表 3.1-3 捷運萬芳醫院站停車轉移意願表

運具別	是	否
機車	6.7%	93.3%
汽車	0.0%	100.0%

資料來源：本研究整理。

4. 小結

綜上所述，捷運萬芳醫院站之旅客係以周邊居民為主，且考量捷運與公車之雙向轉乘優惠措施，因此步行及大眾運輸比例高達 82.3%。另若於捷運萬芳社區站增建機車轉乘停車場，經詢問民眾得知，大部分民眾認為提供之轉乘停車場距離捷運萬芳醫院站太遠，造成轉移意願不高。

二、捷運萬芳社區站相關調查與分析

(一) 進出人數

本計畫針對捷運萬芳社區站進出人數進行調查，調查時段為 06:00 至 22:00 共計 16 小時，調查結果如表 3.1-4 所示，顯示晨峰小時進入比例約為 23.57%、離開比例約為 4.26%；昏峰小時進入比例約為 5.43%、離開比例約為 15.85%。

表 3.1-4 捷運萬芳社區站進出人數分時表

時段	進入		離開	
	人數	比例	人數	比例
0600-0700	161	6.58%	16	0.96%
0700-0800	472	19.28%	36	2.16%
0800-0900	577	23.57%	71	4.26%
0900-1000	201	8.21%	57	3.42%
1000-1100	92	3.76%	46	2.76%
1100-1200	73	2.98%	32	1.92%
1200-1300	82	3.35%	29	1.74%
1300-1400	83	3.39%	68	4.08%
1400-1500	52	2.12%	55	3.30%
1500-1600	74	3.02%	81	4.86%
1600-1700	86	3.51%	94	5.64%
1700-1800	156	6.37%	172	10.32%
1800-1900	133	5.43%	264	15.85%
1900-2000	115	4.70%	253	15.19%
2000-2100	56	2.29%	174	10.44%
2100-2200	35	1.43%	218	13.09%
合計	2448	100.00%	1666	100.00%

資料來源：本研究整理。

(二) 運具分配率

本計畫針對捷運萬芳社區站進出旅客進行問卷調查，有效問券 196 份，調查時段為 07：00 至 10：00，以及 17：00 至 20：00 共計 6 小時，調查結果如表 3.1-5 所示，顯示旅客以步行比例最高為 55.6%，其次公車比例為 14.8%、機車比例為 14.3%、接送比例為 12.2%、自行車比例為 1.5%、計程車比例為 1.0%、汽車比例為 0.5%。經詢問旅客得知搭乘捷運多為附近居民，因此步行比例較高；臺北市政府為鼓勵民眾使用大眾運輸工具，實施雙向轉乘優惠措施(捷運轉乘公車、公車轉乘捷運)，因此周邊居民以搭乘公車轉乘捷運為優先考量；另因捷運萬芳社區站目前設有機車及自行車轉乘停車場，提供轉乘民眾免費停放使用，因此機車使用比例較高。

表 3.1-5 捷運萬芳社區站運具分配率表

運具別	汽車	機車	計程車	自行車	公車	步行	接送	合計
比例	0.5%	14.3%	1.0%	1.5%	14.8%	55.6%	12.2%	100.0%

資料來源：本研究整理。

(三) 車輛停放位置分析

本計畫針對捷運萬芳社區站進出旅客進行問卷調查，有效問券 196 份，調查時段為 07：00 至 10：00，以及 17：00 至 20：00 共計 6 小時，調查結果如表 3.1-6 所示，顯示機車使用族群皆停放於捷運轉乘停車場，主要為捷運萬芳社區站設有機車轉乘停車場，提供轉乘民眾免費停放使用；汽車使用者(調查樣本數 196 人中，僅 1 人為使用汽車)表示，於萬芳社區站對面之月租停車場租用車位，平常將車輛停放於停車場，再轉搭捷運上下班。

表 3.1-6 捷運萬芳社區站車輛停放位置表

運具別	捷運轉乘停車場	周邊停車場	周邊路邊
機車	100.0%	0.0%	0.0%
汽車	0.0%	100.0%	0.0%

資料來源：本研究整理。

(四) 小結

綜上所述，捷運萬芳社區站之旅客以周邊居民為主，且考量捷運與公車之雙向轉乘優惠措施，因此步行及大眾運輸比例達 70.4%。另於捷運萬芳社區站設有機車轉乘停車場，提供轉乘民眾免費停放使用，因此機車使用比例較高為 14.3%。

三、基地周邊弱勢團體(機構)調查分析

依據「捷運系統木柵線萬芳社區站聯合開發計畫第二次環境影響差異分析報告-定稿本」(民國 98 年 12 月)之審查結論，「請與開發基地周遭的弱勢團體(機構)進行訪談，並將渠等停車位需求狀況提報本府捷運局，供捷運局進行停車場規劃或修正依據」。

因此本案針對開發基地周遭的弱勢團體(機構)，於民國 101 年 10 月 23 日(星期二)進行相關調查與訪談，做為未來捷運萬芳社區站轉乘停車場設置規劃之參考。

(一) 開發基地周邊弱勢團體(機構)位置

本案首先針對基地周邊進行實地踏勘，相關團體資訊及位置如表 3.1-7 與圖 3.1-1 所示，主要位於基地北側之萬美街，距離捷運萬芳社區站約 500 公尺，現況前方設有公車站為「萬芳活動中心站」，共有 9 條公車路線經過，主要連接至台北市區，其中有 6 條公車路線行經捷運萬芳社區站，因此周邊大眾運輸相當便利。

例為 3.8%、步行比例為 3.8%。

訪客、洽公及其他則以機車比例最高為 40.9%，其次為大眾運輸比例為 27.3%(包含公車 22.8%、捷運+公車 4.5%)、步行比例為 13.6%、汽車比例為 9.1%、接送比例為 9.1%。

另本計畫也訪談財團法人心路社會福利基金會辦理臺北市萬芳發展中心之老師及司機，目前該機構員工使用運具主要以公車及大眾運輸為主，智能障礙朋友主要由專車及家長接送為主，有些智能障礙朋友則夜宿於心路相關機構，白天由專車接送往來。

表 3.1-8 基地周邊弱勢團體(機構)運具分配率表

類別	汽車	機車	計程車	自行車	公車	步行	接送	捷運+公車	合計
員工	3.8%	26.9%	3.8%	0.0%	38.6%	3.8%	7.7%	15.4%	100.0%
訪客、洽公、其他	9.1%	40.9%	0.0%	0.0%	22.8%	13.6%	9.1%	4.5%	100.0%

資料來源：本研究整理。

(三) 搭乘捷運之需求

本計畫針對基地周邊弱勢團體(機構)進出員工及民眾，於民國 101 年 10 月 23 日(星期二)進行問卷調查與訪談，調查結果如表 3.1-9 至表 3.1-11 所示，顯示員工至捷運萬芳社區站搭乘捷運之需求約為 57.7%，頻率以偶爾比例較高為 73.3%，使用之交通工具以公車為主，比例為 60.0%；訪客、洽公、其他旅次至捷運萬芳社區站搭乘捷運之需求約為 36.4%，頻率以偶爾比例較高為 75.0%，使用之交通工具以公車為主，比例為 62.5%。

另詢問相關機構之司機及老師，表示身心障礙者至捷運萬芳社區站搭乘捷運頻率較低，如真有搭乘之需要，則由專車接送至捷運站，因此並無行動不便汽車及行動不便機車之需求。

另本案於民國 101 年 10 月 23 日(星期二)，針對捷運萬芳社區站機車轉乘停車場進行實際調查，調查時段(上午 6 點至晚上 19 點，共 11 小時)內皆無身心障礙之停車需求，有關萬芳社區站之身心不便機車位停放使用狀況，如圖 3.1-2 所示。

表 3.1-9 至捷運萬芳社區站搭乘捷運意願表

類別	是	否
員工	57.7%	42.3%
訪客、洽公、其他	36.4%	63.6%

資料來源：本研究整理。

表 3.1-10 至捷運萬芳社區站搭乘頻率表

類別	每天	一周五天	一周三天	偶爾
員工	0.0%	26.7%	0.0%	73.3%
訪客、洽公、其他	0.0%	12.5%	12.5%	75.0%

資料來源：本研究整理。

表 3.1-11 至捷運萬芳社區站搭乘捷運之運具分配率表

類別	汽車	機車	計程車	自行車	公車	步行	接送	行動不便汽車	行動不便機車
員工	0.0%	26.7%	0.0%	0.0%	60.0%	6.7%	6.7%	0.0%	0.0%
訪客、洽公、其他	0.0%	37.5%	0.0%	0.0%	62.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

資料來源：本研究整理。



圖 3.1-2 捷運萬芳社區站身心障礙停車位現況使用示意圖

(四) 小結

綜上所述，基地周遭弱勢團體(機構)平常進出運具使用類別，員工以大眾運輸為主，訪客、洽公、其他之旅客以機車為主，相關團體之服務對象主要則以專車或家長接送為主。

有關至捷運萬芳社區站搭乘捷運之需求，員工、訪客、洽公及其他旅次之頻率，皆以偶爾至捷運萬芳社區站搭乘捷運比例較高，且使用運具皆以公車為主，主因為現況前方設有公車站為「萬芳活動中心站」，共有 9 條公車路線經過，其中有 6 條公車路線行經捷運萬芳社區站，因此往返捷運站之大眾運輸相當便利。

另經與相關機構之司機及老師訪談，表示身心障礙者至捷運萬芳社區站搭乘捷運頻率較低，如真有搭乘之需要則由專車接送至捷運站，因此並無行動不便汽車及行動不便機車之需求。

四、轉乘停車場最適規模說明

(一) 捷運萬芳醫院站轉移停車需求

本案針對捷運萬芳醫院站進出旅客進行停車延時之調查，以計算其轉移至捷運萬芳社區站之停車需求，結果顯示平均停車延時約 7.2 小時，因此本案保守估計以連續 8 小時進入最大人數計算其停車需求，依據表 3.1-1 捷運萬芳醫院站進出人數分時表，連續 8 小時進入最大人數為 7,980 人(06:00-14:00)。

1. 汽車停車需求

依據連續 8 小時進入最大人數，並依據 3.1-2 運具分配率表(汽車 0.4%)，及表 3.1-3 停車轉移意願表(汽車願意 0%)

計算其停車需求，計算後汽車停車需求為 0 席(7,980 人 $\times 0.4\% \times 0\% = 0$)。

2. 機車停車需求

依據連續 8 小時進入最大人數，並依據 3.1-2 運具分配率表(機車 6.6%)，及表 3.1-3 停車轉移意願表(機車願意 6.7%)計算其停車需求，計算後機車停車需求為 36 席(7,980 人 $\times 6.6\% \times 6.7\% = 36$)。

(二) 捷運萬芳社區站停車需求

本案針對捷運萬芳社區站進出旅客進行停車延時調查，以計算其停車需求，結果顯示平均停車延時約 8 小時，因此本案保守估計以連續 8 小時進入最大人數計算其停車需求，依據表 3.1-4 捷運萬芳社區站進出人數分時表，連續 8 小時進入最大人數 1,741 人(06:00-14:00)。

1. 汽車停車需求

依據連續 8 小時進入最大人數，並依據 3.1-5 運具分配率表，汽車需求僅 0.5%，計算後汽車停車需求為 9 席(1,741 人 $\times 0.5\% = 9$)，據實際調查發現，因捷運萬芳社區站位於山坡地且較為偏遠，民眾為了安全及進出考量，汽車需求主要以接送臨停為主。依據表 3.1-6 捷運萬芳社區站車輛停放位置表，汽車使用者皆停放於周邊停車場，大都為長期停放，周邊居民雖搭乘捷運通勤，仍將車輛停放於路邊，以便周六日外出使用。

2. 機車停車需求

依據連續 8 小時進入最大人數，並依據 3.1-5 運具分配率表(機車 14.3%)計算停車需求，計算後機車停車需求為 249 席(1,741 人 $\times 14.3\% = 249$)。

另本案於民國 101 年 10 月 23 日(星期二)，針對捷運萬芳社區站機車轉乘停車場進行實際調查，調查結果如表 3.1-12 所示，機車停車需求數量最高為 265 席，且調查時段內皆無身心不便者之停車需求，本案為保守計算萬芳社區站之機車停車需求，採用現有尖峰小時機車停車數量為 265 席。

表 3.1-12 捷運萬芳社區站機車轉乘停車場需求分時表

時段	停車需求(身心不便者機車需求)
0600-0700	86(0)
0700-0800	90(0)
0800-0900	143(0)
0900-1000	235(0)
1000-1100	261(0)
1100-1200	262(0)
1200-1300	265(0)
1300-1400	264(0)
1400-1500	263(0)
1500-1600	260(0)
1600-1700	258(0)
1700-1800	265(0)
1800-1900	201(0)

資料來源：本研究整理。

3. 自行車停車需求

本基地轉乘車位已營運 5 年以上，經由歷次調查發現，捷運萬芳社區站使用者主要為北側坡地附近之社區住戶，由於附近為坡地，利用自行車進行轉乘之使用者並不多，目前自行車架多有閒置狀況，因此本次變更未增加自行車位，仍維持 20 席自行車位。未來將持續觀察，如自行車轉乘使用人數增加，將再增加自行車位數量。



圖 3.1-3 本基地自行車使用狀況

(三) 小結

綜上所述，若萬芳社區站可提供充足轉乘停車場，捷運萬芳醫院站轉移至萬芳社區站之停車需求汽車為 0 席、機車為 36 席；捷運萬芳社區站目前尖峰小時停車需求為汽車 9 席、機車 265 席，總停車需求為汽車 9 席、機車 301 席。

本停車塔原規劃係做為萬芳醫院站之轉乘車輛使用，根據本計畫調查結果顯示，目前萬芳醫院站之進出旅客，使用汽車轉乘之比例僅 0.4%，而願意將車輛停放至本基地停車塔之比例為 0%。因此本停車塔並無興建之需求性。

目前萬芳社區站之機車停車場實際規劃機車位 198 席，尖峰小時停放機車數量為 265 輛，顯示機車供給明顯不足，建議利用興建停車塔之用地，增設 128 席轉乘機車位，提供萬芳社區站之機車轉乘使用，未來萬芳社區站實際設置機車位為 326 席，而依據本次變更之停車需求推估，未來萬芳社區站總停車需求為 301 席機車位，萬芳社區站設置之轉乘機車停車位可滿足自需性需求，停車位供需檢討如表 3.1-13 所示。

表 3.1-13 停車供需檢討

項目	自需性需求			變更後 設置車位	是否滿足 自需性需求	身心障礙 車位
	萬芳醫院站轉移	萬芳社區站	小計			
汽車	0	0	0	0	是	0
機車	36	265	301	326	是	10

註：本計畫分析整理。

單位：席。

五、基地開發交通衝擊評估

(一) 基地衍生交通量推估

本計畫基地東側為住宅大樓、西側部分規劃為捷運車站之轉乘停車場使用，東側之聯開大樓已於民國 96 年 10 月取得使用執照，住戶已入住完成，實設停車位為汽車位 68 席、機車位 100 席，本計畫已於民國 101 年 10 月 23 日(星期二)，針對主要路口與路段進行交通量調查，調查結果已包含聯開大樓住戶及現況捷運轉乘停車場之交通量，未來衍生交通量主要為增設之機車轉乘停車空間所衍生之交通量。

未來停車場將增設 128 席機車位(含 124 席平面車位及 4 席行動不便車位)，此新闢 128 席機車位，其中 67 席提供現況停車不足使用，剩餘 61 席之轉乘機車旅次則為新增旅次(預計由萬芳醫院站轉移到萬芳社區站)，以此計算其所可能帶來之交通影響，依據表 3.1-4 捷運萬芳社區站進出人數分時表，顯示晨峰小時進入比例約為 23.57%、離開比例約為 4.26%；昏峰小時進入比例約為 5.43%、離開比例約為 15.85%，假設新增機車停車場停滿之情況下，平常日晨峰進出車旅次為 5PCU(進入 4PCU、離開 1PCU)，昏峰進出車旅次為 4PCU(進入 1PCU、離開 3PCU)。

(二) 基地開發前後道路服務水準分析

本計畫參考臺北市近 5 年機動車輛年成長比例，其平均年

成長率為 0.75%，因此本計畫將目標年(民國 103 年)之每年自然年成長訂為 0.75%，進行目標年基地開發前之道路交通量預測與晨、昏峰路段與路口服務水準評估，臺北市近 5 年機動車輛成長數量如表 3.1-14 所示。

下列分別敘述目標年基地已開發前、後之晨、昏峰路段與路口服務水準評估，服務水準評估結果如圖 3.1-3 及圖 3.1-4 所示。

表 3.1-14 臺北市近五年機動車輛登記數統計表

年期	機車		汽車		機動車輛總計	機動車輛年成長率
	登記數	年成長率	登記數	年成長率		
95 年	1,046,148	—	731,755	—	1,777,903	—
96 年	1,063,662	1.67%	728,277	-0.48%	1,791,939	0.79%
97 年	1,080,660	1.60%	717,624	-1.46%	1,798,284	0.35%
98 年	1,092,971	1.14%	714,997	-0.37%	1,807,968	0.54%
99 年	1,094,564	0.15%	725,121	1.42%	1,819,685	0.65%
100 年	1,101,578	0.64%	744,108	2.62%	1,845,686	1.43%
平均	—	1.04%	—	0.35%	—	0.75%

資料來源：臺北市區監理所網站，民國 95 年 12 月-民國 100 年 12 月。

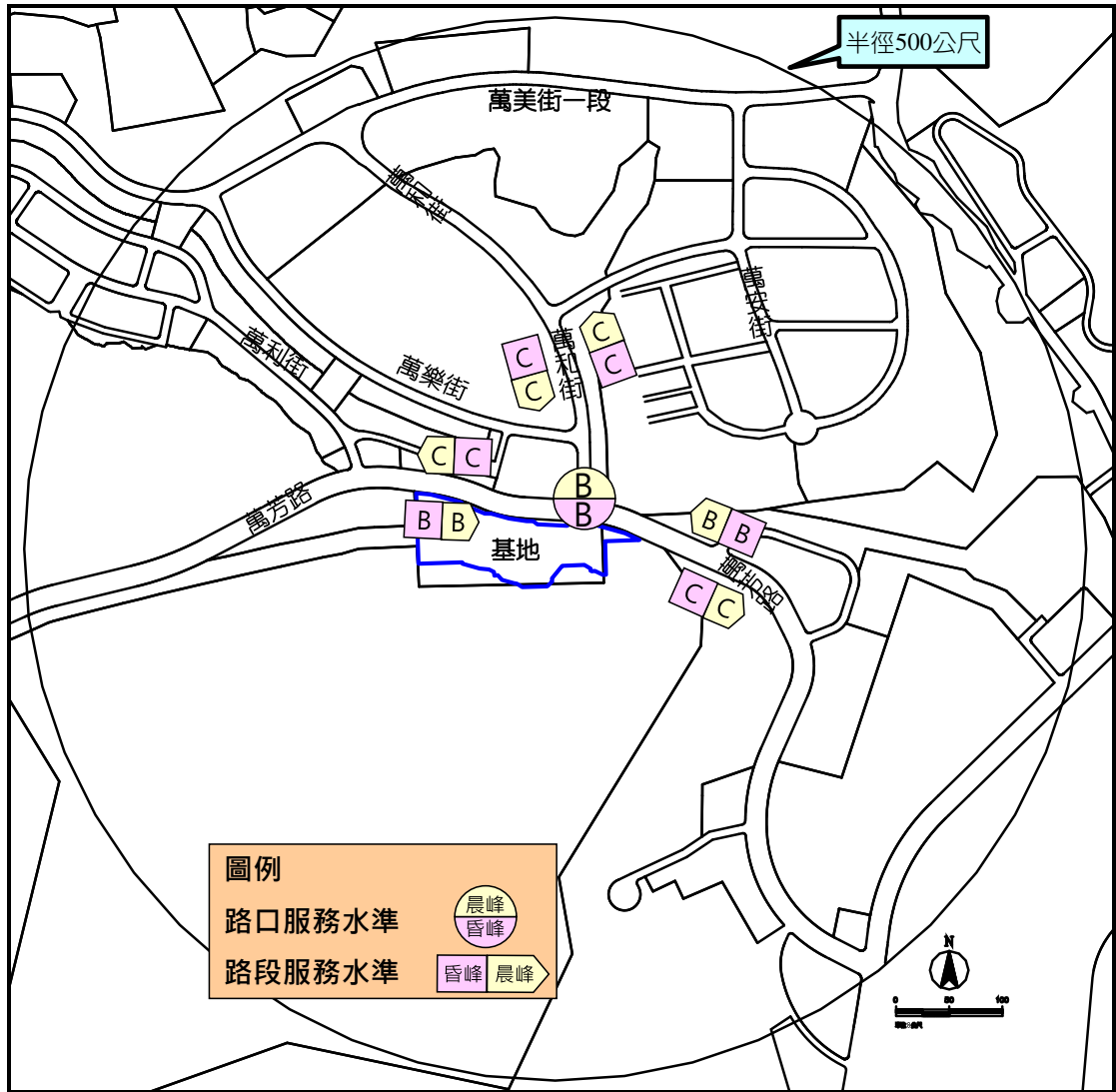


圖 3.1-3 目標年開發前道路服務水準示意圖

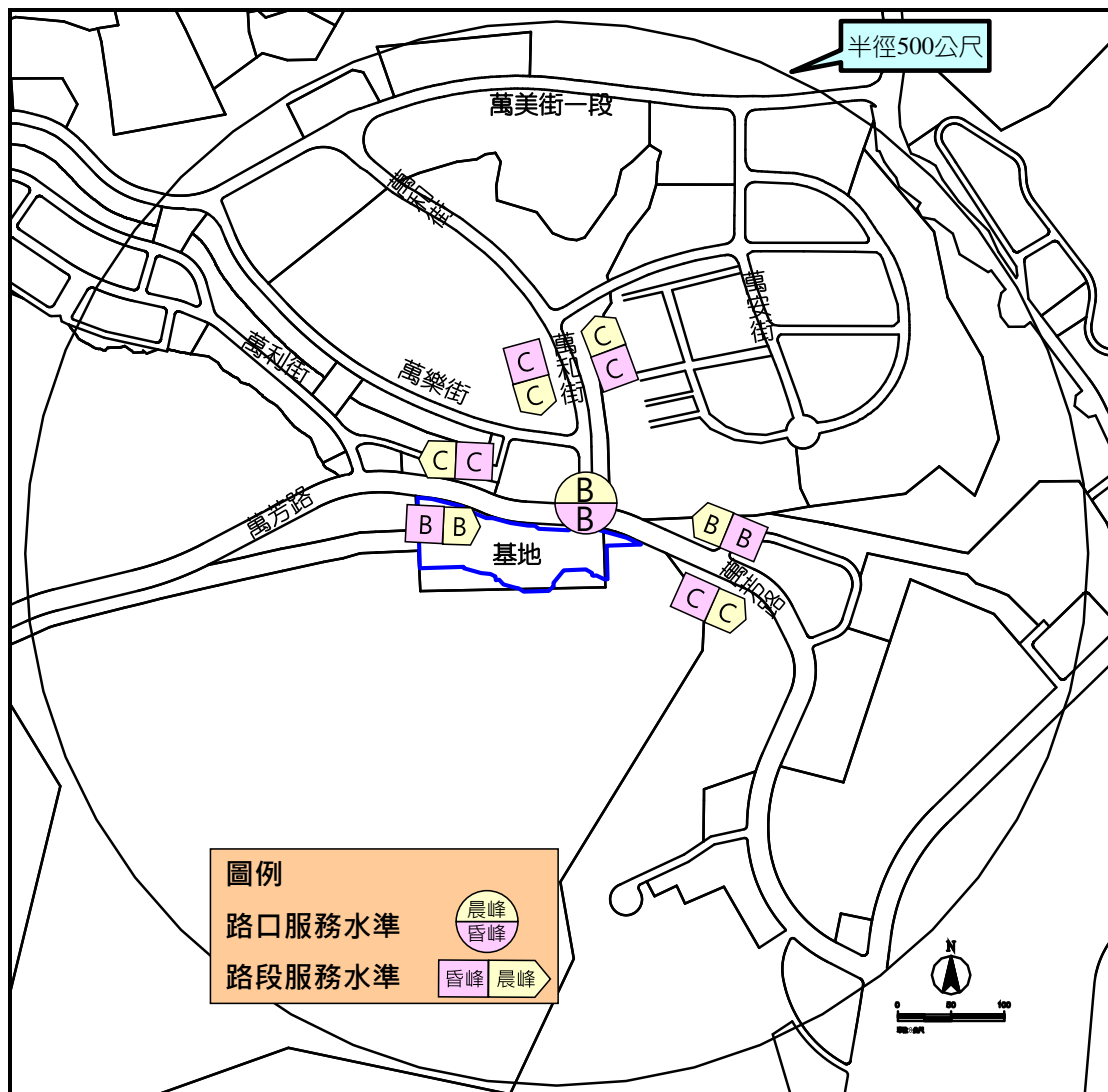


圖 3.1-4 目標年開發後道路服務水準示意圖

(三) 目標年基地開發前服務水準評估

1. 路段服務水準評估

目標年基地開發前之道路服務水準分析表如表 3.1-15 所示，經評估顯示於基地開發前，晨、昏峰時段各路段之服務水準維持與現況相同。

2. 路口服務水準評估

目標年基地開發前之路口服務水準分析表如表 3.1-16 所示。經評估顯示於基地開發前，晨、昏峰時段路口之服務水準維持與現況相同。

表 3.1-15 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	道路速限	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
萬芳路	興隆路-萬和街	50 或 50 以下 KPH	往東	1,950	823	0.42	32.1	B	552	0.28	33.2	B
			往西	1,950	722	0.37	29.2	C	823	0.42	29.2	C
	往東		1,950	719	0.37	28.6	C	477	0.24	26.3	C	
	往西		1,950	676	0.35	31.5	B	657	0.34	32.2	B	
萬和街	萬芳路-萬美街		往南	950	473	0.50	26.0	C	453	0.48	25.5	C
			往北	950	538	0.57	28.1	C	360	0.38	26.0	C

註：1.本研究調查整理。
2.速率單位為 KPH。
3.交通量單位為 PCU。

表 3.1-16 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	平常日晨峰小時		平常日昏峰小時			
			平均延滯(秒)	服務水準	平均延滯(秒)	服務水準		
萬芳路 - 萬和街		A	11.5	23.3	A	21.5	A	B
		B	30.5		C		30.2	
		C	18.4		B		13.4	
		D	48.7		D		46.3	

資料來源：本計畫分析整理。

(四) 目標年基地開發後服務水準評估

1. 路段服務水準評估

目標年基地開發後道路服務水準分析如表 3.1-17 所示。目標年基地開發完成後，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。

2. 路口服務水準評估

目標年基地開發後之路口服務水準分析表如表 3.1-18 所示。根據本次變更之交通路口影響分析，目標年基地開發完成後路口服務水準等級均維持與開發前相同，顯示基地衍生交通量對於鄰近路口影響相對較小。

表 3.1-17 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	道路 速限	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			
萬芳路	興隆路- 萬和街	50 或 50 以下 KPH	往東	1,950	1	825	0.42	32.1	B	3	555	0.28	33.2	B
			往西	1,950	4	725	0.37	29.2	C	1	824	0.42	29.2	C
	萬和街- 木柵路		往東	1,950	1	719	0.37	28.6	C	2	479	0.25	26.3	C
			往西	1,950	2	678	0.35	31.5	B	1	657	0.34	32.2	B
萬和街	萬芳路- 萬美街	往南	950	1	474	0.50	26.0	C	0	453	0.48	25.5	C	
		往北	950	0	538	0.57	28.0	C	1	361	0.38	26.0	C	

- 註：1.本研究調整合理。
2.速率單位為 KPH。
3.衍生交通量係指本案於周邊道路之衍生交通量。
4.交通量單位為 PCU。

表 3.1-18 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	平常日晨峰小時				平常日昏峰小時			
			平均延滯(秒)		服務水準		平均延滯(秒)		服務水準	
萬芳路 - 萬和街		A	11.5	23.5	A	B	11.3	21.5	A	B
		B	30.5		C		30.2		C	
		C	18.5		B		13.5		A	
		D	49.0		D		46.3		D	

資料來源：本計畫分析整理。

3.2 防救災計畫

本計畫依「各類場所消防設備設置標準」檢討消防、逃生等相關設施，如警報設備、滅火設備、避難逃生設備及消防搶救上之必要設備。本計畫消防車停放空間位於東側星光廣場(詳圖 3.2-1)，轉乘停車場部分亦已經有捷運設施設置完成之消防設備，本次變更案施工範圍僅有西側停車塔預定範圍，不影響原規劃之消防車輛救災動線及操作空間。本基地自行車停放位置北側已規劃有開放空間，可供緊急避難使用，轉乘停車場部分亦已經有捷運設施設置完成之消防設備。

本基地附近亦有完善的消防救災設施，消防單位有位在基地北側 810 公尺處之萬芳消防隊，基地西南側 3,600 公尺處之第一救災救護大隊；警政單位有位在基地東南側 2,400 公尺處之指南派出所、西南側 2,100~3,800 公尺處之文山一分局、木柵派出所、木新派出所、復興派出所、景美派出所及文山二分局、西北側 2,100~3,700 公尺處之興隆及萬盛派出所、北側 1,000 公尺處之萬芳派出所；醫院部分則有位於基地南側 2,300 公尺處之保順醫院、西南側 4,000 公尺處之景美醫院、西北側 1,400~3,700 公尺處之萬芳及新萬祥醫院，顯示本基地鄰近地區已有完善之緊急救災單位，消防、醫療與警政生活圈系統位置如圖 3.2-2。



底圖來源: Google Earth

圖 3.2-1 本計畫消防車停放位置



底圖來源：台北市政府工務局「台北市電子地圖」
<http://addr.taipei.gov.tw/eGISmap/index.aspx?slang=zh-tw>

圖 3.2-2 基地鄰近地區緊急救災單位位置圖