

附 錄 十 七

『人行動線系統及營運階段交通動線配置計畫』及交通局審查意見回覆說明

「台北捷運木柵線木柵站聯合開發案」

環境影響說明書

『人行動線系統及營運階段交通動線配置計劃』

及交通局審查意見回覆說明

(修訂本)

目錄

施工階段交通維持計畫摘要說明.....	1
營運階段動線配置計劃(含人行系統、汽機車動線).....	5
台北市政府交通局書面審查意見.....	9
一、依本案交通影響評估報告,本案提供轉乘停車位應為 150 個(如報告 P5-1 所示),惟本報告 P.4-1、P.38、P.7-59 及 P.7-60 等皆規劃為 205 個。請規劃單位審視修正。.....	9
二、基地周邊市區道路路段服務水準建議應以行車速率作為判斷依據。.....	9
三、報告 P.6-80 交通類別之車輛類型、數目及流量調查項目並未見於報告 P.6-71,請補充。.....	9
四、報告 P.7-52 及 P.7-54 倒數第 2 行數據與表 7.4.2-3 不符,請說明。.....	9
五、依其他報告顯示,住家旅次約有 34.91%之大眾運輸使用比率,惟本案假設所有旅次大眾運輸使用比例約 46%,請說明本案運具分配比例調整之依據。.....	10
六、依表 7.2.4-9 停車轉乘需求數量以機車為最多,約佔 61%,而本案停車轉乘供給數量卻以小客車為最多,佔 43%(轉乘停車位應為 150 個),機車則僅佔 39%,故請檢討停車位設置之比例。.....	10
七、本案施工期間,施工車輛進出仍與基地東南側人行動線衝突,建請屆時加強派員指揮進出車輛。.....	10
八、本案報告建議營運期間增設之「小心行人」及「減速慢行」之警告牌面,相關位置請補充圖示說明。.....	10
九、裝卸車位、住宅區腳踏車位及身心障礙者車位規劃位置建請補充。.....	10
台北市政府交通局環說審查會議意見回覆.....	13
一、報告書 5-8 頁,法定停車位為 395 輛,但只有 340 輛,實設少於法定停車位。.....	13
二、表 7.2.4-9、7-60 頁,停車轉乘數量需求以機車最多,佔 60%,但這邊的供給以小客車為最多,佔 43%,機車才佔 39%,實際不符,請規劃單位說明。.....	13
三、位於市區道路上,建議以速率為基礎,並推估目標年的服務水準為參考。.....	13
四、裝卸車位規劃在邊角部份,是否滿足一樓住家需求。另外身心障礙者停車問題也應一併處理。.....	16
五、(林委員麗玉)在做聯合開發時有否達到目標,如停車空間(腳踏車、機車)、計程車與小汽車接送運轉乘問題有否可用聯合開發來解決。.....	16
六、(林委員麗玉)住家與捷運汽機車的停車管理,是否分開管理或是混合使用,請說明。.....	16

中華民國 94 年 7 月

七、(林委員麗玉) 21 層樓共幾戶？因停車空位是以戶數為來規劃，大樓全部是住家或有辦公室？住家有幾戶？商家有幾戶？.....	16
八、(林委員麗玉) 基地開發影響評估時，平時都用下列 2 個數據來估算，如果規劃單位將大眾運輸百分比提高，小汽車數則減少，第 2 點如採用車輛乘載率 2.4 來估計的話小汽車數亦可減少，以上規劃單位用的這兩個參數值是否合理？怎麼修正上述問題？請說明。.....	16
九、(林委員麗玉) 建議捷運站中腳踏車轉乘停放問題，是否可於一樓平面地區設一專區？.....	17
十、(林委員麗玉) 建議計程車上、下車部分在設計上應分開設計。.....	17
十一、(林委員麗玉) 規劃單位剛剛回答有關住家與捷運汽機車的停車管理部分，汽機車停車位無法在住宅及捷運共同使用，剛剛規劃公司談及有關停車數量問題，因為住宅不需要這麼多，若能將其多出停車空間轉為搭乘捷運者使用，不足問題即可解決。.....	17

施工階段交通維持計畫摘要說明

施工期間交通維持規劃如下：

一、搬運至棄土場的路線將儘可能避開學校及醫院附近，並選擇寬度寬廣的道路作為搬運路線。本基地施工將依規定於施工前提送「交通維持計畫」送交北市交通局審核，對棄土及混凝土等工程車輛之進出動線及運輸路線做妥善之安排後，始施工。交通維持計畫主要摘要如下：

(一) 圍籠範圍及行人交通維持

本基地於地下室開挖時圍籠沿施工區搭設，並沿西北側山坡地邊界保留一條人行通道，以維持原有行人通往捷運站之順暢。另南側則維持現有捷運站進出之人行動線，視需要配合動線設置導引標誌予以適當之引導，以提高行人於施工期間進出捷運站通行之安全性。施工期間場區配置如圖一。

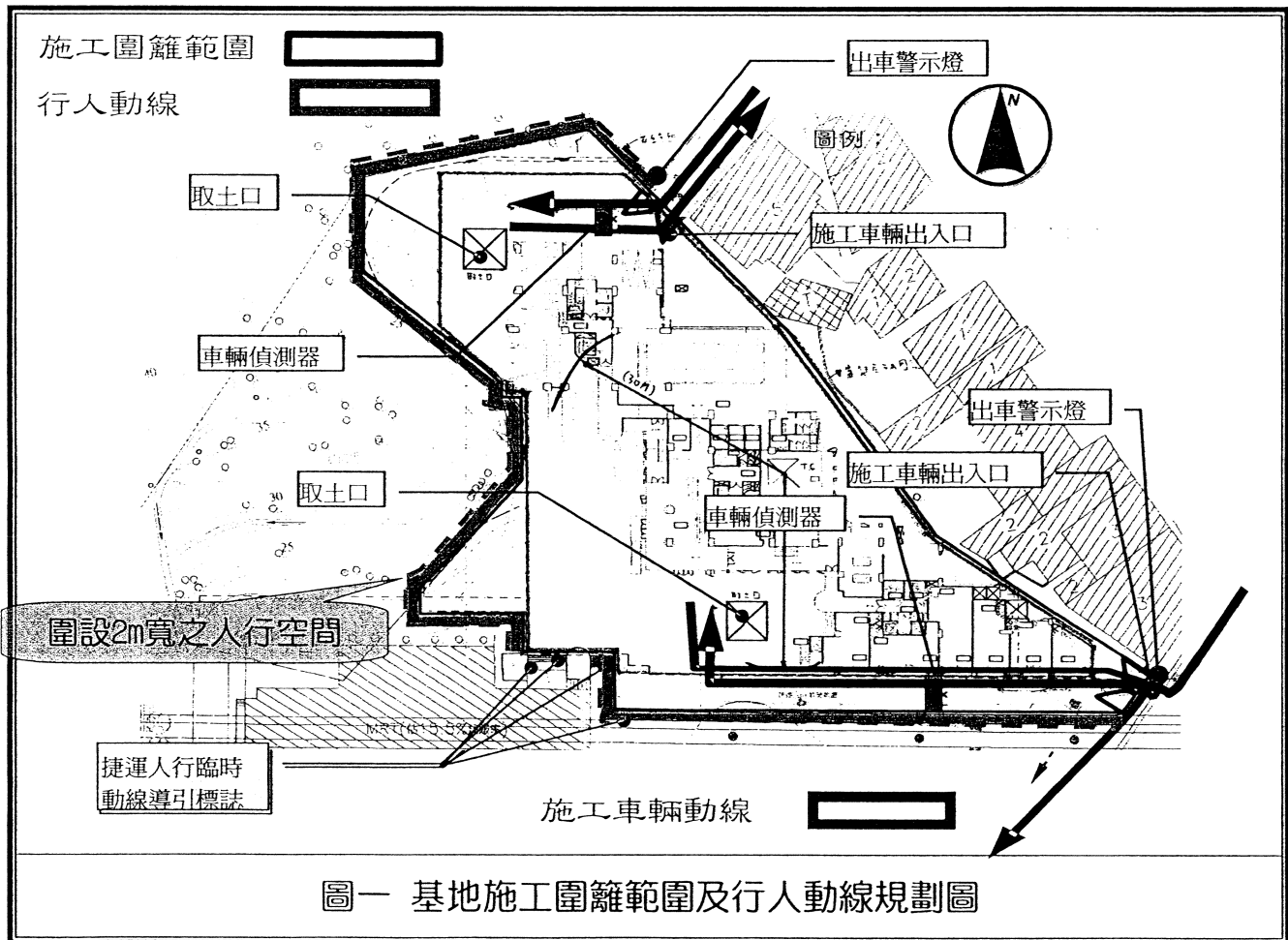
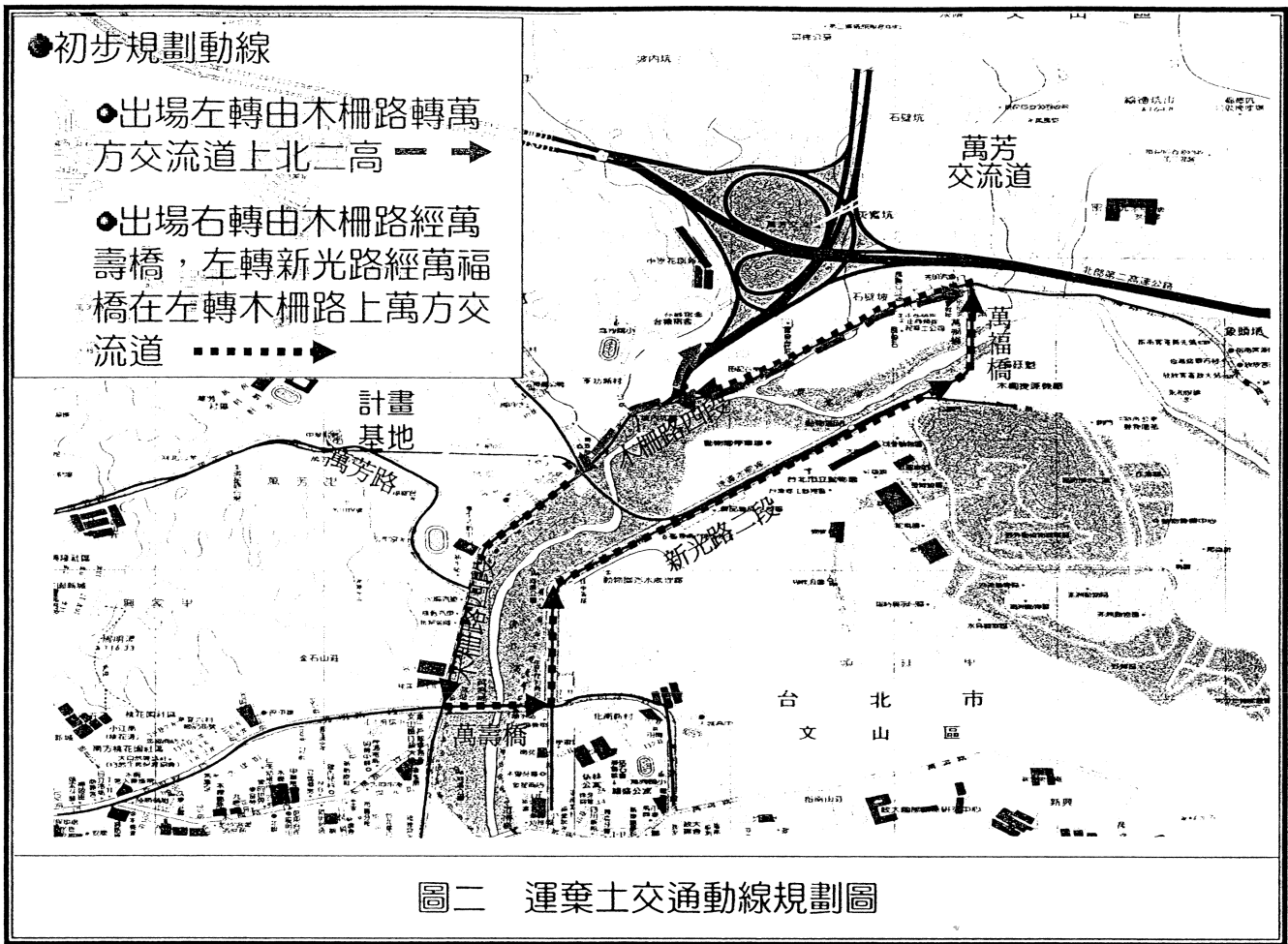
(二) 工程車輛進出交通維持

各階段施工皆在場內施作，作業時間盡量訂於日間與晚間施工（日間 9:00 至晚間 9:00 止），上下午尖峰時段則禁止施工，亦管制施工車輛於尖峰時段進出工地；若必要欲於其他時間施工，則需向有關單位申請方式，方得以施工。地上各層樓板混凝土澆置時，幫浦車、預拌水泥車則利用基地內空地實施，地下室開挖時利用基地內構台施工，施工時間盡量於一般日日間、晚間、假日之非尖峰時段進行(晚間 9:00 以後不施工)，並設置完善之安全設施，配合交通維持人員指揮調度車輛，以維持交通的順暢。

(三) 挖土作業交通維持

規劃棄土卡車進出大門包括於基地東南側捷運軌道北側，以木柵路四段為出入口、以及於基地東北側，以軍功路 40 巷為出入道路。棄土卡車均以木柵路為主，由工區右轉木柵路，由萬壽橋左轉新光路二段再轉萬福橋，由木柵路轉萬芳交流道後進入北部第二高速公路，動線規劃如圖二，並盡量於日間與晚間之非交通尖峰進出。

運棄土卡車或灌漿施工車輛原則上以停放於基地內空地或施工構台為主，不佔用基地四週道路如木柵路與軍功路等，於施工尖峰階段，則待停區規劃於萬福橋與萬芳交流道間之木柵路四段，由施工管控小組負責指揮調度。



營運階段動線配置規劃(含人行系統、汽機車動線)

由於基地內設有木柵捷運站，進出捷運站之人數眾多，考量各種運具的轉乘使用，基地交通衝擊採內部化處理，進出基地內車流均需控管，大部份之車流由地下室之停車場出入口直接進出，不需在基地內繞行，其人行及車行交通動線規劃說明如下：

一、基地人行動線（相關人行動線請參閱圖三）

- (一)於行人動線與車流動線盡量分離設置。
- (二)於非行人動線規劃而與車流動線潛在衝突點處設置減速標誌與警告標示。
- (三)停車場出入口車道設置減速措施降低出車車速。
- (四)於停車場出車道設置「小心行人」、「減速慢行」之警告牌面提醒駕駛放慢車速並注意人行路安全。
- (五)轉乘設施指示牌面設置適當地點引導進出捷運站行人以安全之人行動線進出，避免行人擅自穿越車道，造成人車危險。

二、停車場出入口位置設置

考量本計畫基地車輛進出之方便性，並維持基地與鄰近周邊地區之車流行駛動線順暢，減少主要道路車流與行人衝突，乃研擬停車場設置出入口位置原則與限制如下：

- (一)停車場出入口進出方向應配合道路車流流向與用路人使用習慣。
 - (二)停車場出入口位置距離交叉路口不宜少於5公尺。
 - (三)停車場出入口數量多寡應以不破壞人行進之連續性與安全性為原則，並顧及車流交織最小化。
 - (四)停車場出入口等候線長度應考慮車輛停車時間，避免因車輛等候而回堵至臨接道路。
- 本案基地共設置兩處停車場，分別為新開發之住宅大樓停車場以及捷運站使用之停車場，為便利於管理，出入口皆分開設計，住宅大樓之停車場出入口設置於基地東北側，利用軍功路40巷進出軍功路；而捷運站之公共停車場出入口則設置於基地西南側，利用聖尊廟東北側巷道與木柵路四段111巷分設為單向進場與出場車道，進出木柵路四段。

住宅大樓停車場動線由軍功路40巷進入基地東北側車道，往西行約10公尺後往北右轉進入小汽車與機車分開設置之匝道，機車以逆時鐘方向進入地下一層住宅機車停車場(以實體與捷運停車場分隔)，小汽車則以同樣逆時鐘方向進入地下一層住宅大樓自用停車場。

(四)混凝土澆置作業交通維持

本工程為考量基地四周道路之交通，施工時全部於場內進行，不佔用周邊道路。

配合混凝土澆置所需車輛，任一停等之預拌車於地面層與地下層施工時於施工構台上等待，地上各層則於工地場內空地上等待，不佔用附近道路。於施工尖峰階段，則停等區規劃於萬福橋與萬芳交流道間之木柵路四段，由施工管控小組負責指揮調度。

派指揮人員配戴口哨、指揮棒，引導工程車輛進出，以維持過往車輛、行人之安全。

設置警示標誌及警示燈，使來往車輛於遠處便已有所警覺，在經過工地時能小心，以確保安全。

二、基地四周應依主管機關之規定設置圍籬，並在基地四週明顯處及主要出入口設置警示燈及警示標誌，以確保行人及通過車輛之安全。

三、於工地出入口兩側均應設置醒目之警告標誌，以提醒來往行人及車輛注意，且於施工車輛進出工地時，於工區入口處及軍功與木柵路口各設置一名指揮交通哨，導引人車之通行及木柵路與軍功路交通之流暢。

四、施工期間車輛進出木柵路四段將不佔用路邊作為臨時停等之區域而影響該地區公車站之公車停靠及乘客上下車。

五、施工中如須佔用路邊車道臨時停等時，則將向交通主管單位提出路邊停車位之臨時租用，或在附近承租空地作為施工車輛之臨時停等區，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人員指揮並疏導交通，以維護行經此路段之汽機車及行人之安全。

六、施工單位所有建材及機具，不可堆置在車道或人行道上，應於施工圍籬內將地面之樓板事先規劃成堆料區域、施工車輛行走區，以避免施工車輛佔用車道施工，妨礙機具及行人之通行。

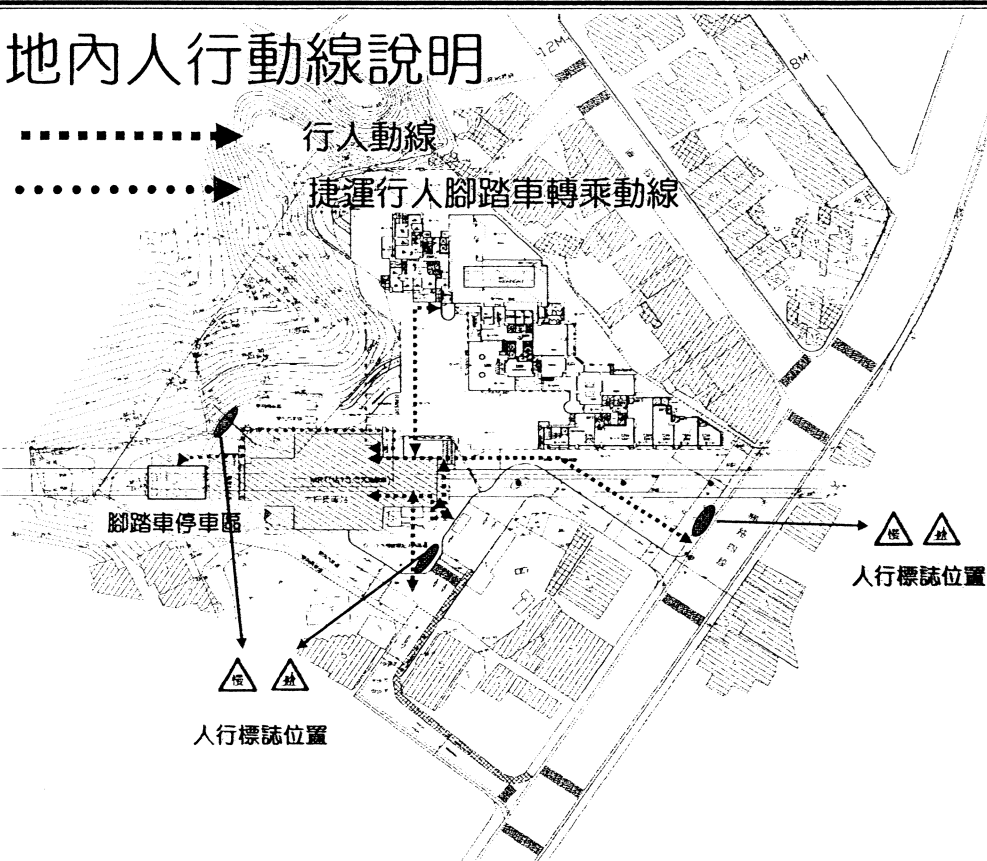
七、預先於工區內規劃適當之施工車輛停車位置，以免施工車輛佔用道路妨礙車流。

八、施工期間將派專人每日巡察鄰近道路路面破損情形，視損壞狀況予以修補或重鋪；並於重要路口視實際行車情形，機動調派交通指揮人員，以免交通阻滯。

而在捷運站公共停車場部份，則由基地西南側聖尊廟東北側巷道進入基地內部平面車道，於捷運站東南側設置臨時停車灣供臨時停車上下客使用，臨時停車車輛上下客後可直接由木柵路四段111巷離開，腳踏車使用者可右轉後由進入捷運站西側所設置之腳踏車停放處停放，小客車則繞行捷運站東側後由捷運站北側進入地下停車場區道，機車亦利用專用區道進入地下一樓之停車空間。相關車行動線配置請參閱圖四所示。

公共停車位主要佈設於地下一層至地下二層，公共機車位佈設於地下一層，住宅大樓停車位分設於地下二至三層，住宅機車停車位亦分佈於地下一層。在住宅大樓停車場部份，進場一樓平面車道長約25公尺，出場車道長28公尺，機車與汽車車道實體分隔；在捷運站公共停車場部份，進場平面車道長約225公尺，出場約130公尺，機車與汽車車道實體分隔。

基地內人行動線說明



圖三 基地人行動線及標誌配置圖

台北市政府交通局書面審查意見

一、依本案交通影響評估報告，本案提供轉乘停車位應為150個(如報告P5-1所示)，惟本報告P. 4-1、P. -38、P. 7-59及P. 7-60等皆規劃為205個。請規劃單位審視修正。

說明：敬請指正，已修正為小汽車轉乘車位150部。

二、基地周邊市區道路服務水準建議應以行車速率作為判斷依據。

說明：為檢核本案交通量調查成果，本案原就於民國94年1月6日(星期四)補充木柵路之行車速率調查。補充調查木柵路四段(秀明路—新光路)之旅行速率，一般日上下午尖峰木柵路四段旅行速率分別為34.2km/hr與31.7km/hr，依據交通部運研所「2001年台灣地區公路容量手冊」中對都市幹道服務水準分級(木柵路列為聯外設計之主要幹道，I級)，分別C級與D級。未來將納入環說報告內詳細說明。

三、報告P. 6-80交通類別之車輛類型、數目及流量調查項目並未見於報告P. 6-71，請補充。

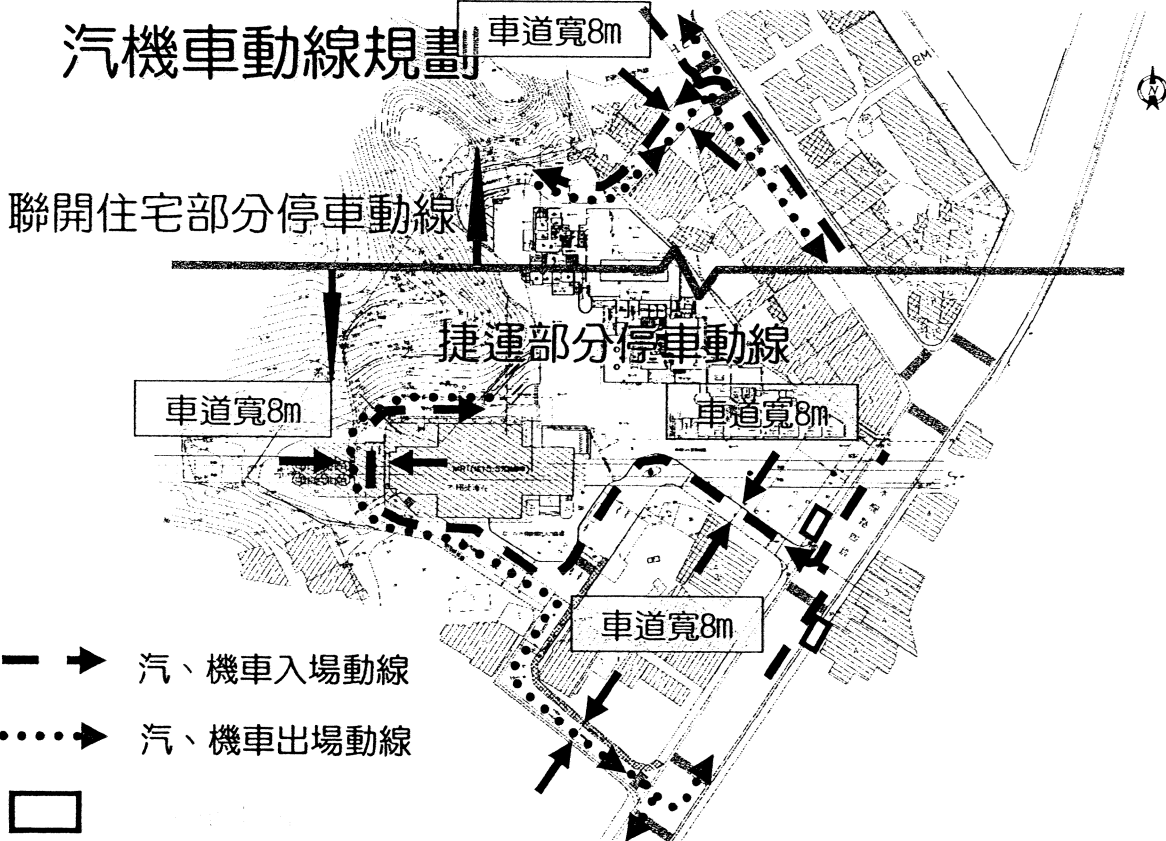
說明：本案所進行之交通量調查，內容包括如下，將補充於報告中：

- 1.路口轉向交通量調查：
車種：大型車(四輪以上車輛)、小型車(四輪車輛)與機踏車
數量：三處路口(軍功路木柵路口,萬芳路木柵路口,萬芳交流道木柵路口)
2.路段行駛速率與延滯調查：
以調查車依據當時車流速率來回行駛三次,分別紀錄經過各路口之距離,時間,與行駛中停滯原因與時間。
數量：1處(木柵路秀明路口沿木柵路至木柵路新光路口)
3.木柵站進出人次與使用運具問卷調查：
以問卷方式隨機詢問進出木柵站之旅客，調查其離站所使用之運具情形。

四、報告P. 7-52及P. 7-54倒數第2行數據與表7. 4. 2-3不符，請說明。

說明：關於目標年交通衍生量推估值，配合各單位意見修正如表一，其中平日上午尖峰進入基地為35 PCU/hr，離開基地為114PCU/hr；下午尖峰進入基地為130 PCU/hr，離開61 PCU/hr；假日下午尖峰進入為98 PCU/hr，離開87PCU/hr。

汽機車動線規劃



圖四 營運階段基地車行動線圖

表一 基地目標年交通量衍生

小客車當量		小客車	機車	計程車	貨車	腳踏車	公車	總計
平日	上午	11	13	4	3	2	2	35
	尖峰	38	38	20	7	6	5	114
假日	上午	41	47	16	13	7	6	130
	尖峰	20	20	11	4	3	3	61
假日	上午	31	35	12	10	5	5	98
	尖峰	29	29	15	5	5	4	87

單位：PCU/hr

五、依其他報告顯示，住家旅次約有34.91%之大眾運輸使用比率，惟本案假設所有旅次大眾運輸使用比例約46%，請說明本案運具分配比例調整之依據。

說明：依據台北市交通局90年出版之「台北都會區整體運輸規劃基本資料之調查與校檢模式」中針對端點型與郊區型捷運站所進行之調查結果，顯示搭乘捷運之步行比例高達40%~60%，本案緊鄰捷運站，其捷運使用比例以46%估算，應屬符合實際使用情形。

六、依表7.2.4-9停車轉乘需求數量以機車為最多，約佔61%，而本案停車轉乘供給數量卻以小客車為最多，佔43%(轉乘停車位應為150個)，機車則僅佔39%，故請檢討停車位設置之比例。

說明：本案於捷運部分小汽車需求與機車需求數量上，係經由現場木柵站進出人次轉乘運具之調查結果計算之，本案並依據該數量規劃停車位數，依據現況之規劃，小汽車與機車供給數量均已超過需求之數量。

七、本案施工期間，施工車輛進出仍與基地東南側人行動線衝突，建議屆時加強派員指揮進出車輛。

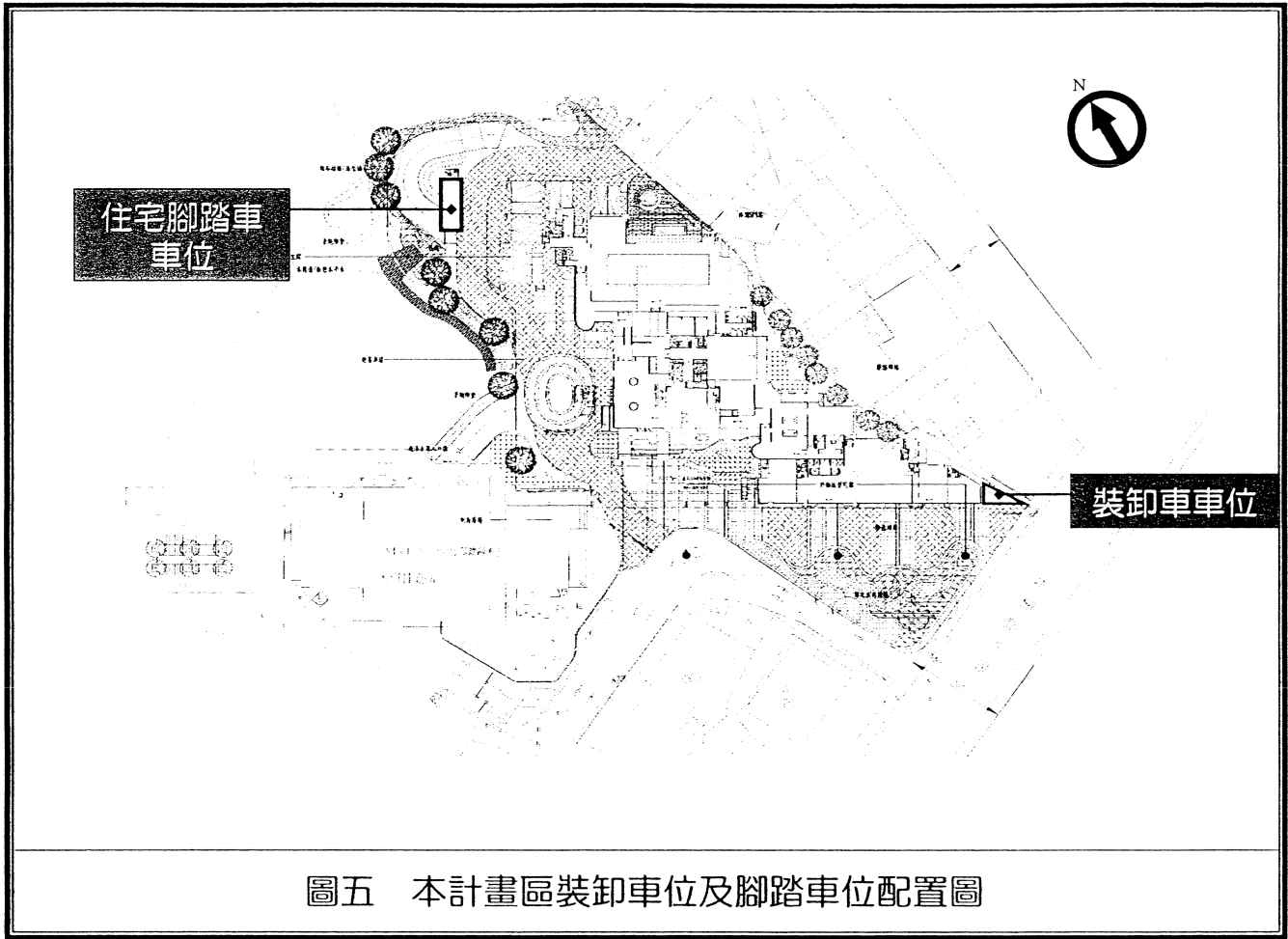
說明：遵照辦理，納入施工期間環境保護措施。

八、本案報告建議營運期間增設之「小心行人」及「減速慢行」之警告牌面，相關位置請補充圖示說明。

說明：遵照辦理。請參考圖三所規劃之行人動線規劃及標誌設定。

九、裝卸車位、住宅區腳踏車位及身心障礙者車位規劃位置建議請補充。

說明：本開發計畫已規劃貨車裝卸車位及住宅區腳踏車位，詳細位置請參閱圖五，住宅區身心障礙車位規劃位於地下三樓，請參閱圖六。



圖五 本計畫圖裝卸車位及腳踏車位配置圖

台北市政府交通局環說審查會議意見回覆

一、報告書5-8頁，法定停車位為395輛，但只有340輛，實設少於法定停車位。

說明：報告書5-8頁停車位340輛為誤植筆誤，將在後續定稿報告中修正。

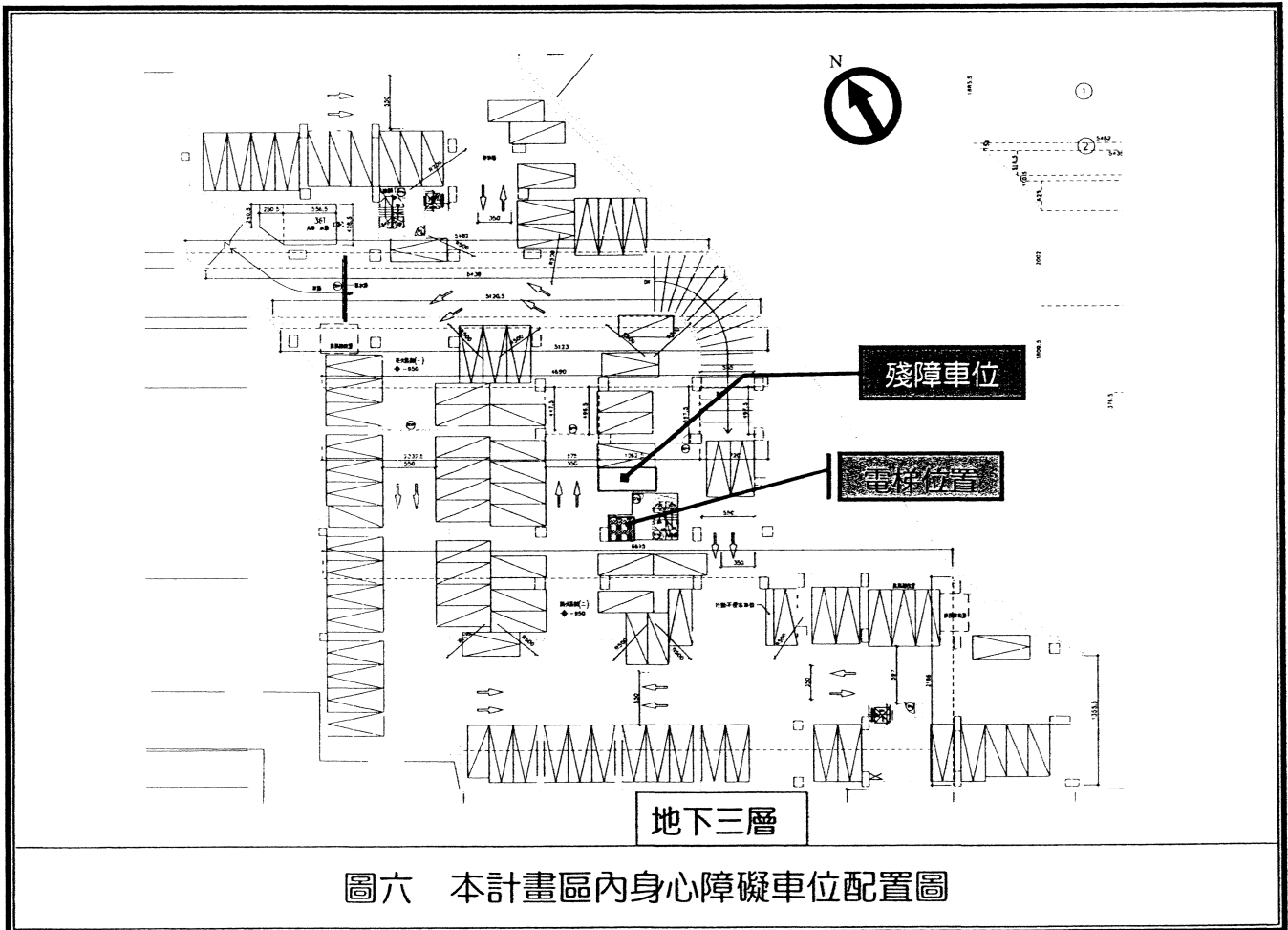
二、表7.2.4-9、7-60頁，停車轉乘數量需求以機車最多，佔60%，但這邊的供給以小客車為最多，佔43%，機車才佔39%，實際不符，請規劃單位說明。

說明：機車之轉乘需求雖佔總量之61%，但換算為停車需求為87位，本計畫機車停車格位供給量為總佔總量之39%但是換算為停車格位為139位，已遠超過機車之停車需求。

轉乘設施 種類	供給數量		需求數量	
	數量	百分比	數量	百分比
小客車	121	42%	16	11%
機車	136	39%	87	61%
腳踏車	60	17%	39	27%
臨時停車	3	1%	1	1%

三、位於市區道路上，建議以速率為基礎，並推估目標年的服務水準為參考。

說明：遵照辦理，推估本計畫目標年基地週邊道路行駛速率與服務水準如表二與表三所示。



圖六 本計畫區內身心障礙車位配置圖

表二 目標年基地未開發週邊路段行駛速率推估與服務水準

(服務水準參考交通部運輸所 90年出版之「2001年台灣地區公路容量手冊」第16章都市幹道中各等級道路之平均旅行速率服務水準分級方式)

路名	路段	方向 (往)	一般日			假日			一般日			假日				
			尖峰小時 V/C值	尖峰小時 V/C值	尖峰小時 V/C值	尖峰小時 V/C值	尖峰小時 V/C值	尖峰小時 V/C值	尖峰小時 V/C值	尖峰小時 V/C值	尖峰小時 V/C值	尖峰小時 V/C值	尖峰小時 V/C值	尖峰小時 V/C值		
木柵路四 段	萬芳路以西	東	2350	1.285	0.55	C	1.233	0.52	B	882	0.38	B	38.36	C	38.92	C
		西	2350	2.404	1.02	F	1.699	0.72	C	1.277	0.54	C	19.55	F	34.87	C
	萬芳路-軍 功路	東	2350	1.532	0.65	C	1.642	0.70	C	1.481	0.63	C	36.70	C	35.58	C
		西	2350	1.673	0.71	C	1.758	0.75	C	1.233	0.52	B	35.20	C	34.02	C
	萬芳路-萬 芳交流道	東	2350	2.265	0.96	E	1.108	0.47	B	1.578	0.67	C	23.07	E	38.67	C
		西	2350	1.605	0.68	C	1.290	0.55	C	1.395	0.59	C	35.99	C	38.16	C
	萬芳交流 道	東	2350	1.123	0.43	B	855	0.36	A	431	0.18	A	38.64	C	38.93	C
		西	2350	1.110	0.47	B	922	0.39	B	467	0.20	A	38.66	C	38.89	C
	木柵路四 段以北	南	1700	1.126	0.66	C	630	0.37	A	328	0.19	A	36.47	B	38.92	B
		北	1700	608	0.36	A	604	0.36	A	302	0.18	A	38.94	B	38.94	B
	軍功路	南	1200	906	0.76	C	606	0.50	B	318	0.26	A	26.31	D	32.08	B
		北	1200	336	0.28	A	446	0.37	B	420	0.35	A	32.96	B	32.87	B
木柵路四 段以北	南	800	103	0.13	A	73	0.09	A	48	0.06	A	33.00	B	33.00	B	
	北	800	264	0.38	B	84	0.12	A	54	0.08	A	32.81	B	33.00	B	
萬芳路	東	700	172	0.25	A	86	0.12	A	141	0.20	A	32.98	B	32.99	B	
	西	3400	2.966	0.87	D	1.660	0.49	C	1.319	0.39	C	44.97	B	52.78	A	
萬芳交流 道	南	3400	1.529	0.45	C	1.002	0.29	C	917	0.27	C	52.87	A	52.89	A	
	北	3400	1.573	0.46	C	1.018	0.30	C	950	0.28	C	52.84	A	52.89	A	

註：1.木柵路及萬芳交流道均依據第I級道路評估服務水準，軍功路與萬芳路依據第II級道路評估服務水準，巷道則依據第III級道路評估服務水準。

表三 目標年基地開發後週邊路段行駛速率推估與服務水準

路名	路段	方向 (往)	道路 容量	一般日			假日			一般日			假日			
				尖峰小時 V/C值	尖峰小時 V/C值	尖峰小時 V/C值	尖峰小時 V/C值	尖峰小時 V/C值	尖峰小時 V/C值	尖峰小時 V/C值	尖峰小時 V/C值	尖峰小時 V/C值	尖峰小時 V/C值	尖峰小時 V/C值	尖峰小時 V/C值	
木柵路四 段	萬芳路以西	東	2350	1.293	0.55	C	1.258	0.54	B	912	0.39	B	38.15	C	38.28	C
		西	2350	2.434	1.04	F	1.719	0.73	C	1.304	0.55	C	18.81	F	34.60	C
	萬芳路-軍 功路	東	2350	1.545	0.65	C	1.676	0.71	C	1.525	0.65	C	36.58	C	35.17	C
		西	2350	1.714	0.73	C	1.783	0.76	C	1.265	0.54	B	34.66	C	33.64	D
	萬芳路-萬 芳交流道	東	2350	2.326	0.99	E	1.131	0.48	B	1.617	0.69	C	21.51	E	38.62	C
		西	2350	1.617	0.69	C	1.345	0.57	C	1.435	0.61	C	35.86	C	37.93	C
	萬芳交流道 以西	東	2350	1.140	0.49	B	861	0.37	A	437	0.19	A	38.60	C	38.93	C
		西	2350	1.112	0.47	B	938	0.40	B	474	0.20	A	38.66	C	38.88	C
	木柵路四 段以北	南	1700	1.131	0.67	C	639	0.38	A	342	0.20	A	36.40	B	38.92	B
		北	1700	616	0.36	A	609	0.36	A	307	0.18	A	38.93	B	38.94	B
	軍功路	南	1200	1.008	0.84	D	653	0.54	C	389	0.32	A	22.71	E	31.64	C
		北	1200	360	0.30	A	534	0.45	B	504	0.42	B	32.94	B	32.53	B
木柵路四 段以北	南	800	103	0.13	A	73	0.09	A	48	0.06	A	33.00	B	33.00	B	
	北	800	278	0.54	B	145	0.21	A	141	0.20	A	31.70	B	32.99	B	
軍功路 40巷	東	700	307	0.30	A	216	0.31	A	239	0.34	A	32.95	B	32.93	B	
	西	3400	2.976	0.88	D	1.698	0.50	C	1.351	0.40	C	44.82	B	52.75	A	
萬芳交流 道	南	3400	1.573	0.46	C	1.018	0.30	C	950	0.28	C	52.84	A	52.89	A	
	北	3400	1.573	0.46	C	1.018	0.30	C	950	0.28	C	52.84	A	52.89	A	

註：1.木柵路及萬芳交流道均依據第I級道路評估服務水準，軍功路、萬芳路依據第II級道路評估，巷道則依據第III級道路評估服務水準。

由各表中對照V/C與行駛速率之服務水準，可知經由目標年V/C轉換之行駛速率較低，且偏於樂觀，對於未來道路型態改變的預測幫助有限，建議仍參考V/C值預測之服務水準較為妥適。

(本行服務水準參考台北市交通局於民國90年完成之「台北都會區整體運輸規劃-基本資料之調查與檢核(二)」第一冊研究報告中速率流量關係式作為轉換基礎，其關係式為：

$$S_i = S_o(1 + 0.15((v/v_{ac})^n)$$

S_i: 道路i在流量為v時之路段旅行速率

S_o: 道路i之自由車流旅行速率

v: 路段流量

c_i: 道路i路段容量

n、a: 參數 參見下表(第一冊 表8.2-4, 節錄如下)

1. 本案之大眾運輸系統使用比例，乃依據下列各項現況推估：

- (1) 參考台北市交通局於民國 90 年 8 月完成之「北都會區整體運輸規劃基本資料之調查與驗校(二)第二案旅次特性手冊」台中針對台北市目前完成之 OD 調查結果，總計家-工作、家-上學與家-其他旅次，大眾運輸使用比例佔有 34.91%；
- (2) 93 年 1 月底止文山地區車輛持有率僅 0.67 輛/戶；
- (3) 本基地即位於捷運站內相距 50 公尺處；
- (4) 本基地外不到 50 公尺處即設置多達 17 線公車站牌，另外並設有學生專車(固定班次)通往華梵大學；

在大眾運輸系統更為發達且便於使用之前提下，乃將基地衍生交通量之運具比例調高為捷運部分 35%，公車使用 8%，總計較台北市目前整體之運具比例增加 8.09%，增量約 23%，參酌整體台北市環境與基地週邊大眾運輸系統條件，應尚稱合理。

2. 車輛承載率乃完全引用交通部運輸研究所「台灣地區都市土地旅次發生特性之研究—台北都會區混合土地使用旅次發生率之調查研究」，由於本案區位屬第二群組，土地使用分區管制內容皆比照第二種住宅之規定辦理，故本案乃參酌調查報告中第二群組住二各運具承載率，本案完全引用該調查報告之調查結果，並未做任何改變，依據該調查報告內表 4.125 第二群組住二之車輛平均承載率小客車到達總承載率平均值即為 2.47，本報告並無進行任何修改，敬請參照相關引用資料內容。

九、(林委員麗玉)建議捷運站中腳踏車轉乘停放問題，是否可於一樓平面地區設一專區？

說明：目前平面圖住宅區有規劃一處住宅腳踏車停車處(請參閱圖五)。至於捷運轉乘部分，在地面層也有規劃一處腳踏車停放專區(請參閱圖三)。

十、(林委員麗玉)建議計程車上、下車部分在設計上應分開設計。

說明：已遵照林委員意見辦理，相關計程車排班停車區及乘客下車處規劃配置請參閱圖七所示。

十一、(林委員麗玉)規劃單位剛剛回答有關住家與捷運汽機車的停車管理部分，汽機車停車位無法在住宅及捷運共同使用，剛剛規劃公司談及有關停車數量問題，因為住宅不需要這麼多，若能將其多出停車空間轉為搭乘捷運者使用，不足問題即可解決。

說明：有關汽、機車停車問題將遵照交通部建議辦理，若有多出之住宅停車位，將與捷運局洽商後提供搭乘捷運者使用。

車種	路型	So	a	N
小汽車	區道	53	0.8491	6.4734
	高度干擾	33	0.6853	5.4293
	中度干擾	39	0.7513	6.1281
	低度干擾	57	0.8516	7.1836

四、裝卸車位規劃在邊邊角角的部份，是否滿足一樓住家需求。另外身心障礙者停車問題也應一併處理。

說明：一樓商家僅有 6 家，依法檢討免設，目前裝卸車位之規劃應可滿足其商家之需求。

五、(林委員麗玉)在做聯合開發時有否達到目標，如停車空間(腳踏車、機車)、計程車與小汽車接送運轉乘問題有否可用聯合開發來解決。

說明：捷運設施是否有需要透過基地解決捷運車站帶來之交通問題，捷運在劃定基地時，會計算出有哪些必須解決之交通公共設施，設計時已保留有一個公車臂，基地本身設置有一些轉乘停車位，其中包括汽、機車轉乘停車位，並透過捷運用地進行聯合開發時需附帶產生哪些解決之交通公共設施，基本上捷運局都已納入考量，所以最近才會捷運轉乘機車位及小汽車停車位之設置。

六、(林委員麗玉)住家與捷運汽機車的停車管理，是否分開管理或是混合使用，請說明。

說明：有關住宅與捷運汽機車的停車管理部分是分開進出動線，住宅與捷運進出是不同樓層，一個在地下一樓，一個在地下二樓，是分開管理，所以目前規劃不能混用。

七、(林委員麗玉)21 層樓共幾戶？因停車空位是以戶數為來規劃，大樓全部是住家或有辦公室？住家有幾戶？商家有幾戶？

說明：共 288 戶，其中有 6 戶是商家，沒有辦公室，全部都是住宅。

八、(林委員麗玉)基地開發影響評估時，平時都用下列 2 個數據來估算，如果規劃單位將大眾運輸百分比提高，小汽車數則減少，第 2 點如果用車輛乘載率 2.4 來估計的話小汽車數亦可減少，以上規劃單位用的這兩個參數值是否合理？怎麼修正上述問題？請說明。

說明：