

第七章 環境保護對策之檢討及修正或綜合環境管理計畫之檢討及修正

7.1 環境保護對策之檢討及修正

本案原環說書之開發單位為臺北市政府文化局。為配合本案業務執行需求，本次變更擬調整開發單位為臺北市立美術館，故其名稱、地址及負責人亦配合修正。

另原環說書規劃之停車場出入口為南進北出(民族東路進、新生北路出)，全部小客車及機車皆經由民族東路西向車道進入本案新建停車場，並由新生北路三段出口離開。經臺北市立美術館邀集相關單位檢討原規劃方案後，建議增加中山北路開口，並將本案地下停車場動線改為西進南出(即中山北路進、民族東路出)；新生北路三段出入口則維持作為現有北美館車輛進出動線。變更後之方案依法提送都市設計審議，並經110年2月24日臺北市政府召開之「臺北市都市設計及土地使用開發許可審議委員會」第576次委員會決議(會議記錄詳附錄一)同意修改原規劃之停車場出入口位置。

本次變更擬調整原開發單位(名稱、地址及負責人)，以及修改原規劃之停車場出入口位置，其餘開發行為皆無改變。原環說書之環境保護對策仍可適用，以下僅針對交通、空氣品質及噪音改善措施與建議進行補充說明。

7.1.1 施工期間交通維持措施

依據6.3節目標年基地開發後交通衝擊評估結果，本基地開發後衍生之交通量對基地周邊之道路系統衝擊有限，然基於「基地開發衝擊內部化」之觀念，開發單位仍應擬定各項交通進出動線及人力運用等交通改善措施規劃，以期降低施工期間及開發完成後進出之車輛對於周邊道路交通之干擾。

施工期間相關措施與原環說書相同，詳細內容並請參閱「附錄三-

交通衝擊評估」第5.1節之說明。

7.1.2 基地交通配置、規劃說明及改善對策

交通改善計畫一般可由供給與需求兩方面著手。以供給面而言，主要為交通工程設施之改善，諸如道路之拓寬與新建、道路路型規劃及車道配置之檢討變更、號誌路口時制計畫調整等；需求面則以交通管理措施之改善為主，如規劃良好之導引系統、改善交通執法等。針對本案分析評估結果，對於基地內、外部交通系統研擬下列改善配合措施：

(1) 內部交通系統之改善

相關措施與原環說書相同，詳見「附錄三-交通衝擊評估」第5.2.1節說明。

(2) 交通管理與管制措施

為使基地周邊整體交通系統能充分發揮其功能，除有良好之實質交通建設外，亦須重視運輸需求管理方法。若能適當地管理運輸需求，則可以降低交通問題的嚴重性，以下乃就幾種可行的交通運輸需求管理方法，說明如下：

(a) 鼓勵使用大眾運輸系統

本案基地西側中山北路與南側民族東路即有公車站牌，共約30條路線公車經過，且亦鄰近捷運圓山站，大眾運輸系統可謂相當便捷。本案主要TOD作為包括：適宜人行空間與自行車設置規劃。

圓山園區連接藝術園區之方式，將結合地景與藝術之步行空間，並藉空中廊道導引至藝術園區主要入口；自行車設置規劃部分，區內80個自行車車位依「環評審議規範」設置供自用車使用，於基地南側與西側既有自行車道側分別設置各40個自行車車位。

現況美術館周邊已設有二處YouBike站點分別位於花博公園-圓山公園臨中山北路側【市立美術館35格自行車位】及憲兵指揮部西南側臨民族東路【民族林森37格自行車位】。台北市

YouBike契約額度400站已於106年底全數完成設置，目前以營運既有場站為主。另後續若市府有增站規劃，將視本案周邊站點運作情形，並邀集相關單位會勘討論。

基地內所設80個自行車車位，建議未來部分車位仍可提供YouBike2.0設站之使用。

另為鼓勵大眾運輸使用，展覽可結合電子票證，提供搭公車或捷運來館參觀之遊客，給予免費或優惠之待遇。

- (i) 關於捷運優惠，若搭乘捷運之遊客提供免費或優惠一項，依大眾捷運法第27條規定，旅客運價一律全票收費，如法令另有規定予以優待者，將由其主管機關編列預算補貼之。
- (ii) 關於公車優惠，展覽結合電子票證搭乘公車優惠案之交通運輸需求管理方法，將由美術館執行，無涉公車處既有優惠。

(b) 行人系統改善規劃

交通運輸發展亦應重視人性化之目標，而非機動化的運輸方式，如腳踏車與行人徒步空間之規劃佈置，提供舒適、安全之行的空間，將可有效轉移部分機動車輛旅運需求，更能符合現代化和人性化社會之要求與環保精神。此外必須加強基地周邊人行系統之連續性與舒適性，如區段內連續之人行路面、高低一致的人行路面、與妥善的導盲、身心障礙者設計等。及增加走廊或樹蔭之方式，減少步行由圓山捷運站到館參觀遊客受風雨或日曬之影響。

中山北路停車場入口，入口車道將橫跨人行道，設計時將考量行人通行安全，調整入口車道鋪面設計，以減緩車速並達到提醒行人之效果；或引導行人沿基地內部人行步道通行，避免人行與車輛交織。

(c) 號誌調整評估

配合基地交通量增加，基地營運主要影響路口為中山北路/

民族東路口。經評估，基地尖峰小時衍生路段交通量約為100~300PCU，對路口平均延滯之增加最高約為4秒，可維持現況服務水準，建議暫無須調整號誌。

(d) 車輛進出停車場導引

考量維護周邊道路其他人車之安全，車道出入口將建議安排尖峰時段由停車場管理人員引導管制車輛進場。

(e) 停車場設計規劃

(i) 建議一般停車費率不得高於基地周邊500公尺範圍內之公有停車場費率。

(ii) 設置即時車位顯示系統，並依規定格式將即時車位資訊上傳至停管處，相關設施由管理單位維護正常運作。

(iii) 檢附停車場對外營業管理計畫（含停車場告示牌、設置剩餘車位動態顯示器、管制方式、費率、收費方式及使用人員進出人行動線）。

(iv) 停車場依「臺北市政府推動市屬機關及各級學校停車場開放民眾使用計畫」對外開放。

(f) 大型活動依規定提送交維計畫供審

預估平均每日2萬人次以上之展覽，依「臺北市大型路外活動交通維持作業辦法」妥善規劃交通維持計畫，並經交通局審查。提送交通維持計畫書時詳述施工車輛動線及施工預告牌面等資訊，以減少造成路口路段壅塞情形。

為避免大型活動之散場車流與昏峰下班車流相互影響，活動開始與結束時段，可安排於非尖峰期間執行，將進出場車輛與民族東路尖峰車輛分流，以減輕交通衝擊。

(g) 避免停車場滿場或回堵之規劃

(i) 車輛任意於道路上臨停之處理：將由美術館派遣之交通管理人員指揮欲臨停之車輛駛離。

- (ii) 停車場費率調整：因應大型活動，配合提高本場停車費率可驅使車輛轉往他處停車場停車，減少車輛於停車場外排隊等候。
- (iii) 停車場八成滿時，即時發佈滿場訊息，告知民眾不要自行開車前往。管理人員開始預調交通錐於停車場入口旁，及預調臨時保全備援。
- (iv) 停車場全滿，啟動滿場機制：
 - 用交通錐擋住停車場入口
 - 於停車場入口放置鄰近停車場位置宣導告示牌。
 - 派員發放滿場引導傳單。

7.1.3 施工期間空氣品質及噪音管理措施

為提供即時環境監測現況，規劃施工階段增設空氣品質及噪音之微型感測器，並於工地出入口或周界設置顯示看板，即時公布監測結果，以加強施工時空污與噪音之智慧管理成效。

7.2 綜合環境管理計畫之檢討及修正

本次變更僅修改原開發單位(名稱、地址及負責人)及停車場出入口位置，其餘皆無修改。原環境管理計畫仍適用，故未變更環境管理計畫。

7.3 環境監測計畫之檢討及修正

本次變更僅修改原開發單位(名稱、地址及負責人)及停車場出入口位置，其餘皆無修改，原環境監測計畫仍適用。