

## 附 錄 七

### 交通現況及影響評估

# 臺北市大同區市府段一小段 764-6 等 77 筆地號

## 交通影響評估

臺北市大同區市府段一小段 764-6 等 77 筆地號

新建工程

交通影響評估

<b>第一章</b>	<b>前言</b>	<b>6</b>
1.1	計畫緣起	6
1.2	計畫目標	6
1.3	工作內容與方法	7
1.4	研究範圍	8
1.5	基地開發特性說明	11
<b>第二章</b>	<b>基地周邊現況</b>	<b>12</b>
2.1	都市計畫與周邊土地使用現況	12
2.2	道路系統幾何特性分析	13
2.3	路口與路段服務水準分析	18
2.4	停車供需分析	29
2.5	大眾運輸系統服務現況	34
2.6	自行車租賃系統服務現況	40
2.7	人行系統現況與動線分析	44
2.8	重大交通建設計畫	45
<b>第三章</b>	<b>基地開發交通影響分析</b>	<b>46</b>
3.1	基地開發衍生交通量推估	46
3.2	衍生停車需求分析	51
3.3	基地開發衝擊分析	54
<b>第四章</b>	<b>停車場規劃與設計</b>	<b>73</b>
4.1	停車場出入口及動線規劃	73
4.2	停車場安全設施分析	74
4.3	停車位空間佈設與數量配置圖說	76
<b>第五章</b>	<b>交通改善措施與建議</b>	<b>83</b>
5.1	施工期間交通維持措施	83
5.2	基地交通配置與規劃說明及改善對策	85

開發單位：常德建設股份有限公司  
設計單位：林材碩建築師事務所

評估單位：行易網科技股份有限公司

中華民國一一年一月

附錄一	路口轉向交通量圖
附錄二	面積計算表與各層平面圖(地面層與地下樓層)
附錄三	報告撰寫人簡歷
附錄四	交通參數調查計畫
附錄五	交通技師證照及簽證
附錄六	評估委託書

## 目 錄

圖 1.3-1 工作流程圖 .....	8
圖 1.4-1 基地周邊道路系統示意圖 .....	9
圖 1.4-2 現況基地周邊巷道寬度示意圖 .....	10
圖 1.4-3 幫發後基地周邊巷道寬度示意圖 .....	11
圖 2.1-1 基地周邊土地使用分區示意圖 .....	12
圖 2.1-2 基地周邊土地使用現況示意圖 .....	13
圖 2.2-1 基地周邊道路現況示意圖 .....	16
圖 2.2-2 基地臨路現況示意圖 .....	16
圖 2.3-1 路段旅行速率及路口轉向交通量調查地點示意圖 .....	18
圖 2.3-2 基地周邊服務水準示意圖 .....	27
圖 2.4-1 基地周邊交通分區停車需求比現況示意圖(停管處資料) .....	30
圖 2.4-2 基地周邊路外停車場位置示意圖 .....	32
圖 2.4-3 基地周邊邊停車管制示意圖 .....	33
圖 2.5-1 基地附近大眾運輸系統路線及站位現況示意圖 .....	39
圖 2.6-1 基地周邊自行車租賃站位置示意圖 .....	43
圖 2.7-1 基地周邊人行系統空間現況示意圖 .....	44
圖 2.8-1 捷運萬大-中和-樹林線規劃位置示意圖 .....	45
圖 3.3-1 交通影響評估衍生交通量預測流程圖 .....	55
圖 3.3-2 基地周邊開發案位址示意圖 .....	59
圖 3.3-3 目標年基地開發前、昏峰小時道路服務水準示意圖 .....	63
圖 3.3-4 基地聯外主要進、聯外動線規劃示意圖 .....	66
圖 3.3-5 目標年基地開發後、昏峰小時道路服務水準示意圖 .....	70
圖 4.1-1 基地停車場出入口緩衝空間示意圖 .....	74
圖 4.2-1 基地停車場出入口相關交通措施示意圖 .....	75
圖 4.3-1 地下一層停車空間佈設示意圖 .....	77
圖 4.3-2 地下二層停車空間佈設示意圖 .....	78
圖 4.3-3 地下三層停車空間佈設示意圖 .....	79
圖 4.3-4 地下四層停車空間佈設示意圖 .....	80
圖 4.3-5 地下五層停車空間佈設示意圖 .....	81
圖 4.3-6 地下六層停車空間佈設示意圖 .....	82
圖 5.1-1 臺北市大貨車及聯結車禁止通行範圍路線圖 .....	84
圖 5.2-1 基地人、車進出動線示意圖 .....	87

## 表 目 錄

表 1.1-1 本計畫團隊資料彙整表 .....	6
表 1.4-1 基地開發後周邊巷道寬度表 .....	10
表 2.2-1 基地附近道路系統幾何特性一覽表 .....	17
表 2.3-1 臺北都會區道路系統分類摘要內容彙整表 .....	20
表 2.3-1 路段服務水準分析標準表 .....	22
表 2.3-2 現況、昏暉主要路段服務水準分析表 .....	23
表 2.3-3 基地周邊主要路口號誌時制彙整表 .....	24
表 2.3-4 基地周邊主要路口轉向管制情形彙整表 .....	25
表 2.3-5 號誌化路口服務水準評估等級彙整表 .....	26
表 2.3-6 周邊號誌化路口服務水準評估彙整表 .....	27
表 2.3-8 基地周邊巷道交通量統計表 .....	29
表 2.4-1 停管處 109 及 110 年度汽、機車停車供需調查結果彙整表 .....	30
表 2.4-2 基地周邊路外停車場費率彙整表 .....	31
表 2.4-3 基地周邊 300 公尺範圍機車停車供需分析 .....	33
表 2.4-4 基地周邊 100 公尺範圍自行車停車供需分析 .....	34
表 2.5-1 公車站位分佈彙整表 .....	35
表 2.5-2 公車路線起訖及班距彙整表 .....	36
表 2.6-1 基地周邊 YouBike 微笑單車租賃站使用率調查統計表 .....	42
表 3.1-2 基地衍生人旅次推估彙整表 .....	48
表 3.1-3 運具使用比例及乘載率彙整表 .....	49
表 3.1-4 基地開發各運具衍生人旅次推估彙整表 .....	50
表 3.1-5 基地開發各運具衍生車旅次推估彙整表 .....	50
表 3.2-1 基地停車供需檢討表 .....	53
表 3.3-1 不同路型下汽車速率流量關係式參數校估值彙整表 .....	56
表 3.3-2 臺北市大同區民國 104-109 年機動車輛登記數統計表 .....	57
表 3.3-3 臺北市民國 104-109 年機動車輛登記數統計表 .....	57
表 3.3-4 基地周邊開發案基本資料彙整表 .....	58
表 3.3-5 目標年基地開發前、後小時段服務水準分析表 .....	61
表 3.3-6 目標年基地開發前、後小時號誌化路口服務水準分析表 .....	62
表 3.3-7 目標年基地開發後小時段服務水準分析表 .....	68
表 3.3-8 目標年基地開發後小時號誌化路口服務水準分析表 .....	69
表 3.3-9 目標年基地開發後周邊巷道交通量統計表 .....	72
表 4.3-1 各樓層停車空間數量配置彙整表 .....	76

## 第一 章 前言

### 1.1 計畫緣起

鑑於近年來國內土地開發計畫，有趨向大型基地整體開發趨勢，因此交通問題改善責任，已非如昔日僅由政府公共部門來負責，而將漸由私人部門共同擔負相關改善之責。基於上述考量，土地開發計畫之交通影響評估及其改善計畫，便成為現階段各基地開發所必須進行工作項目。

針對本開發計畫所進行之交通影響評估，主要目的在於藉由基地開發前、後交通特性分析，評估所造成之交通影響，進而研擬基地開發前，各規劃、設計部門所應配合之相關改善策略，以減輕因本基地開發而造成其鄰近交通系統(道路、停車、大眾運輸及行人等)之負面影響，有效地達到土地開發與交通運輸整合目標。

本案開發單位、設計單位、交通影響評估執行單位如表 1.1-1 所示。交通影響評估報告由行易網科技股份有限公司負責調查、評估、撰寫與簽證，行易網科技股份有限公司之簡介如附錄三。

表 1.1-1 本案團隊資料彙整表

類別	公司名稱	負責人	公司地址	電話	統一編號
開發單位	常德建設股份有限公司	曹來春	臺北市大同區華陰街 91 號 2 樓	02-2796-7548	28479427
設計單位	林材碩建築師事務所	林材碩	臺北市大安區安和路一段 101 號 12 樓之 2	02-2702-8928	01038659
評估單位	行易網科技股份有限公司	許勝隆	新北市板橋區四川路二段 239 號 7 樓	02-8966-8111	70578357

資料來源：本案整理。

### 1.2 計畫目標

本案主要目標在於評估基地開發前後造成之交通影響及研擬適當改善策略，以減輕鄰近交通系統道路、停車、大眾運輸及行人之負荷。因此具體而言，本案主要目的如下：

- 一、現況交通特性之分析與問題瞭解。
- 二、基地開發後之交通衝擊影響探討。

### 二、針對交通工具衝擊影響提出改善建議。

### 1.3 工作內容與方法

本案例展示了王工在设计过程中对需求分析、方案设计、编码实现、测试验证等环节的综合运用。

透過交通系統現況調查與資料蒐集，進行基地周邊道路、停車與大眾運輸系統之現況分析。道路系統分析主要說明路網結構與功能，並調查道路交通量與分析道路服務水準，探討鄰近道路停車系統部分則對周邊停車現況進行分析，大眾運輸服務現況。停車系統部分則對於大眾運輸系統站位位置、路線分佈與服務範圍進行說明。

## 二、重要開發計畫與建設影響

### 三、衍生需求分析

根據基地的開發面積、類別、進駐及入住人數，經旅次產生  
率換算後得出其地帶人、車旅次，並令長停車場之間需求。

一六〇

根據衍生交通需求分析結果，將基地衍生交通量加入目標年路網，並進行交通量指派，再與基地開發前之狀況進行比較，以探討基地開發後對於周邊道路系統影響。

工部書院

本案將根據交通影響評估結果，提出交通系統改善措施，以減低對基地內外交通系統影響。有關本案研擬之交通改善策略，以開發單位所能及範圍為主，其他開發單位無法掌握策略，則提供相關政府權責單位作為日後區域交通改善方案參考。

8

### 三、針對立通衝擊影鄉提嘗改善等略。

注释脚註內容由內

如圖 1-3-1 所示，王作內容詳述方法分析如下：

透過交通系統現況調查與資料蒐集，進行基地周邊道路、停車與大眾運輸系統之現況分析。道路系統分析主要說明路網結構與功能，並調查道路交通量與分析道路服務水準，探討鄰近道路停車系統部分則對周邊停車現況進行分析，大眾運輸服務現況。停車系統部分則對於大眾運輸系統站位位置、路線分佈與服務範圍進行說明。

重要開發計畫與建設影響蒐集並整理門邊地區重要開發計畫與交通建設，並進一步探討相關計畫對於整體交通系統及對開發基地之影響，作為基地參與引用及改善計畫擬定參考。

卷之三

生產生產次次旅經，數人住往及主馬進，別類積積面開關的基據根。

十次开仅非旧山至此仍王八一十尔六业力行于十方王而小

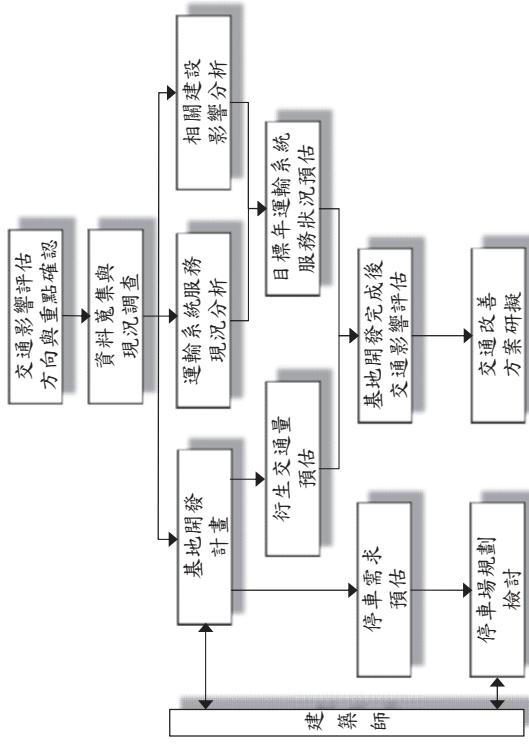
旧唐书

並進行交通量指派，再與基地開發前之狀況進行比較，以

工部書院

本案將根據交通影響評估結果，提出交通系統改善措施，以減低對基地內外交通系統影響。有關本案研擬之交通改善策略，以開發單位所能及範圍為主，其他開發單位無法掌握策略，則提供相關政府權責單位作為日後區域交通改善方案參考。

圖 1-3-1 工作溢程圖



附7-4

本基地四面臨路，東側面臨寬度 6 公尺華陰街 71 巷，西側面臨寬度 4 公尺長安西路 138 巷，南側面臨寬度 12 公尺華陰街，北側面臨寬度 4 公尺長安西路 138 巷 3 弄。鄰近地區主要道路系統包括忠孝西路、長安西路及華陰街等，為探討基地開發影響，本案依據交通部「建築物交通影響評估準則」第四條款內容，以基地最外圍 500 公尺平行線所圍成區域為評估範圍。。其他周邊道路系統如

圖 1.4-1 所示。

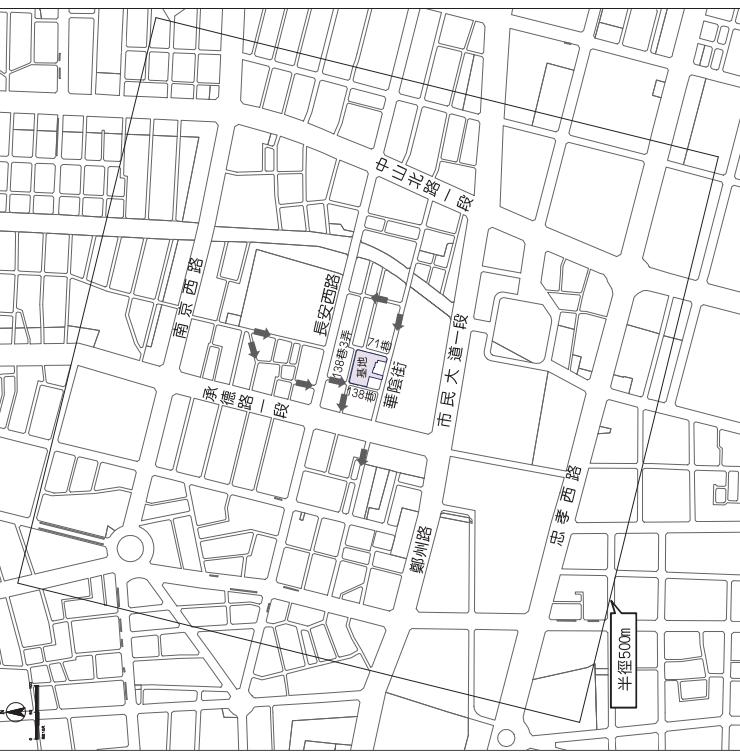


圖 1.4-1 基地周邊道路系統示意圖

另基地街廓中央之長安西路 138 巷 5 弄，現況因機車停放致使人車爭道，影響用路人安全，巷道狹窄且兩側居民居住環境之採光、通風條件不佳，無法提供足夠防災救難空間，未來基地開發完成後，長安西路 138 巷 5 弄將申請廢巷，另將此道路面積回饋至長安西路 138 巷 3 弄及華陰街 71 巷，使長安西路 138 巷 3 弄道路寬度由現況 4 公尺增至 6 公尺，華陰街 71 巷道路寬度由現況 1-6 公尺增至 8.5 公尺，提供基地周遭道路較為安全進出動線。

表 1.4-1 基地開發後周邊巷道寬度表

道路	位置	開發前寬度(公尺)	開發後寬度(公尺)
華陰街 71 巷	基地東側	1-6	8.5
長安西路 138 巷	基地西側	4	4
華陰街	基地南側	12	12
長安西路 138 巷 3 弄	基地北側	4	6
長安西路 138 巷 5 弄	基地中央	4	6

資料來源：本案整理。

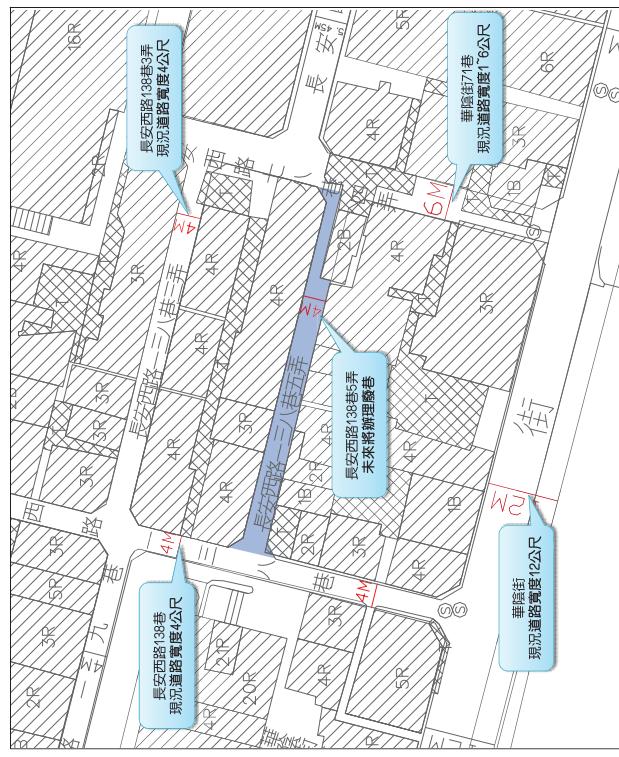


圖 1.4-2 現況基地周邊巷道寬度示意圖

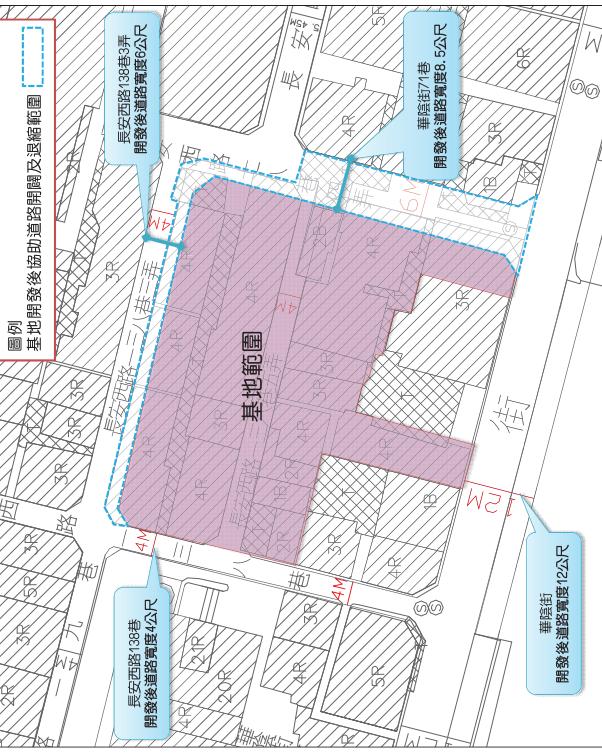


圖 1.4-3 開發後基地周邊巷道寬度示意圖

### 1.5 基地開發特性說明

本基地土地使用分區位於臺北市大同區「第三種商業區」用地類型，基地面積為 $2,388.52\text{ M}^2$ ，總樓地板面積為 $36,594.30\text{ M}^2$ ，總容積樓地板面積為 $20,239.97\text{ M}^2$ ，預計興建地下6層，地上39層，規劃住宅324戶(其中小坪數住宅為242戶及一般坪數住宅為82戶)、一般零售業16戶、一般事務所31戶及公益設施1戶，共計372戶；基地內設置汽車位223席(均為法定)、機車位246席(均為法定)及裝卸車位2席(均為法定)。



圖 2.1-1 基地周邊土地使用分區示意圖

## 第二章 基地周邊現況

### 2.1 都市計畫與周邊土地使用現況

本案基地為臺北市大同區市府段一小段 764-6 地號等 77 筆土地，新建工程(以下簡稱「基地」)，土地使用分區為「第三種商業區」，鄰近地區以商業區為主，周邊尚有文教區、機關用地、公園用地、變電所用地、市場用地、住宅用地及廣場用地等，周邊現況目前多以商業設施及商業大樓為主，有關基地鄰近土地使用分區及現況如圖 2.1-1 及圖 2.1-2 所示。

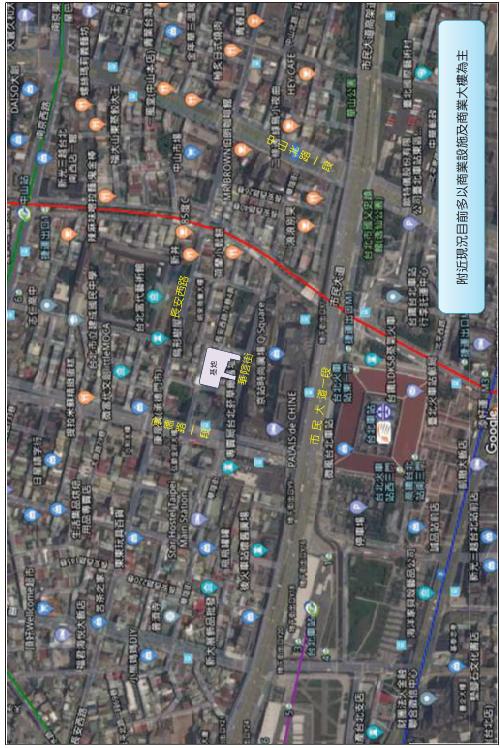


圖 2.1-2 基地周邊土地使用現況示意圖

## 2.2 道路系統幾何特性分析

本基地四面臨路，東側面臨寬度 6 公尺華陰街 71 巷，西側面臨寬度 4 公尺長安西路 138 巷，南側面臨寬度 12 公尺華陰街，北側面臨寬度 4 公尺長安西路 138 巷 3 弄。鄰近地區主要道路系統包括忠孝西路一段、市民大道一段、鄭州路、中山北路一段、承德路一段、南京西路、長安西路及華陰街等，如圖 2.2-1、圖 2.2-2 及表 2.2-1 所示，並分述如下。

一、中孝西路一段

位於基地南側，計畫範圍內道路寬度 40 公尺，採中央實體分隔，車道配置為往東方向 5 快車道，往西方向 4 快車道，該路雙向禁行機車（重慶南路一段至中山北路一段路轄段），道路二側規畫寬度 4.0-5.0 公尺人行道，路段二側劃設紅、黃線管制停車。

## 二、市民大道一段

位於基地南側，計畫範圍內道路寬度40公尺，採中央實體分隔，車道配置為雙向各2混合車道。道路二側規劃寬度6.0-8.0公尺人行道，路段二側劃設紅、黃線管制停車。

二、鄭州路

位於基地南側，計畫範圍內道路寬度 40 公尺，採中央實體分隔，車道配置為雙向各 2 混合車道，道路二側規劃寬度 6.0-8.0 公尺人行道，二側劃設紅、黃線管制停車。

卷之三

位於基地東側，計畫範圍內道路寬度40公尺，採中央實體及快慢車道分隔，車道配置為雙向各2快車道及2混合車道，道路兩側規劃寬度3.5-4.0公尺人行道，路段二側劃設收費機車格。

五、承德路一段

位於基地西側，計畫範圍內道路寬度40公尺，採中央實體分隔，車道配置為雙向各1快車道及4混合車道，道路二側規畫寬度2.5-6.0公尺人行道，路段二側割設收費機車格。

六、南京西路

位於基地北側，計畫範圍內道路寬度 30 公尺，採中央實體分隔，車道配置為雙向各 3 混合車道，道路二側規劃寬度 1.5-6.0 公尺人行道，路段二側劃設收費汽車停車格及收費機車停車格。

七、長安西路

重慶北路一段至太原路路段，計畫範圍內道路寬度 16.36 公尺，採中央標線分隔，車道配置為雙向各 1 混合車道，道路二側規劃寬度 1.5-2.0 公尺人行道，路段二側劃設收費汽車格及收費機車格。

太原路至綠型公園路段，計畫範圍內道路寬度 16.36 公尺，採中央標線分隔，車道配置為往東方向 2 混合車道，往西方向 1 混合車道，道路二側規劃寬度 1.5-2.0 公尺人行道設施，路段二側劃設紅線管制停車。

### 八、華陰街

緊鄰基地南側，計畫範圍內道路寬度 12 公尺，採無分隔設，為往西方向單行道，車道配置為 3 混合車道，道路二側規劃寬度 3.0-4.0 公尺人行道，路段二側劃設紅、黃線管制停車。

### 九、華陰街 71 巷

緊鄰基地東側，計畫範圍內道路寬度 6 公尺，現況實際可行寬度約為 1-6 公尺，僅能供行人或機車單向通行，採無分隔設，車道配置為 1 混合車道，道路二側無規劃人行道，路段二側劃設紅線管制停車。

### 十、長安西路 138 卷

緊鄰基地西側，計畫範圍內道路寬度 4 公尺，為往南方向單行道，車道配置為 1 混合車道，道路二側無規劃人行道，路段二側劃設紅、黃線管制停車。

### 十一、長安西路 138 巷 3 弄

緊鄰基地北側，計畫範圍內道路寬度 4 公尺，本案未來將協助道路開闢，開闢後道路寬度為 6 公尺，採無分隔設，車道配置為 1 混合車道，道路二側無規劃人行道，路段二側無停車管制。

### 十二、長安西路 138 巷 5 弄

位於基地中央，計畫範圍內道路寬度 4 公尺，採無分隔設，車道配置為 1 混合車道，道路二側現況無規劃人行道，路段二側無停車管制。基地未來開發完成後，該巷道將會申請廢巷。



圖 2.2-1 基地周邊道路現況示意圖

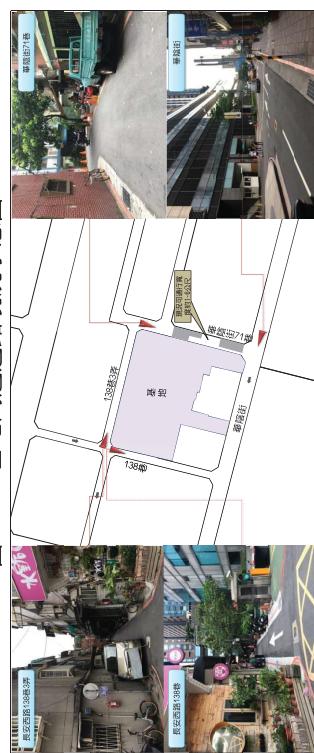


圖 2.2-2 基地周邊道路現況示意圖

表 2.2.1 基地附近道路系統幾何特性一覽表

路段及區位	道路寬度 速限	單向 車道分配	分隔 型態	人行道 寬	停車管制
忠孝西路一段 (中山北路-重慶北路)	40	往東：5 快 往西：4 慢	實體 分隔	4.0-5.0	紅、黃線管制停車
市民大道一段 (中山北路一段-承德路一段)	40	2 混	實體 分隔	6.0-8.0	紅、黃線管制停車
鄭州路 (承德路一段-重慶北路一段)	40	2 混	實體 分隔	6.0-8.0	紅、黃線管制停車
中山北路一段 (南京西路-忠孝西路一段)	40	2 快 2 混	快慢 分隔	3.5-4.0	收費機車格
承德路一段 (南京西路-市民大道一段)	40	1 快 4 混	實體 分隔	2.5-6.0	收費機車格
南京西路 (太原路-中山北路一段)	50 或 50 以 下	3 混	實體 分隔	1.5-6.0	收費汽車格 收費機車格
長安西路 (重慶北路一段-太原路)	16.36	1 混 往東：2 混 往西：1 混	標線 分隔	1.5-2.0	收費汽車格 收費機車格
長安西路 (太原路-綠型公園)	12	3 混 (往西單向)	無	3.0-4.0	紅、黃線管制停車
華陰街 (中山北路一段-承德路一段)	6	1 混	無	0.0	紅線管制停車
華陰街 71 巷	4	1 混 (往南單向)	無	0.0	紅、黃線管制停車
長安西路 138 巷 3 弄	4	1 混	無	0.0	無停車管制
長安西路 138 巷 5 弄	4	1 混	無	0.0	無停車管制

註：1.速限單位為 KPH；寬度單位為公尺。  
 2.「快」為快車道，「混」為混合車道。  
 3.本案調查整理。

### 2.3 路口與路段服務水準分析

本案為分析基地鄰近路段及路口服務水準，實際針對基地周邊道路交通特性進行調查，調查項目包括路段旅行速率及路口轉向交通量，調查時段為平常日上午 07：00-09：00 及下午 17：00-19：00，其中中路段旅行速率調查包括承德路一段、鄭州路、市民大道一段、中山北路一段及長安西路等路段；另引用臺北市政府交通管制工程處民國 110 年之承德路一段/長安西路、承德路一段/市民大道及中山北路一段/市民大道路口轉向交通量調查資料，有關本案例段旅行速率及路口轉向交通量調查地點如圖 2.3-1 所示，路口轉向交通量調查結果如附錄一所示。

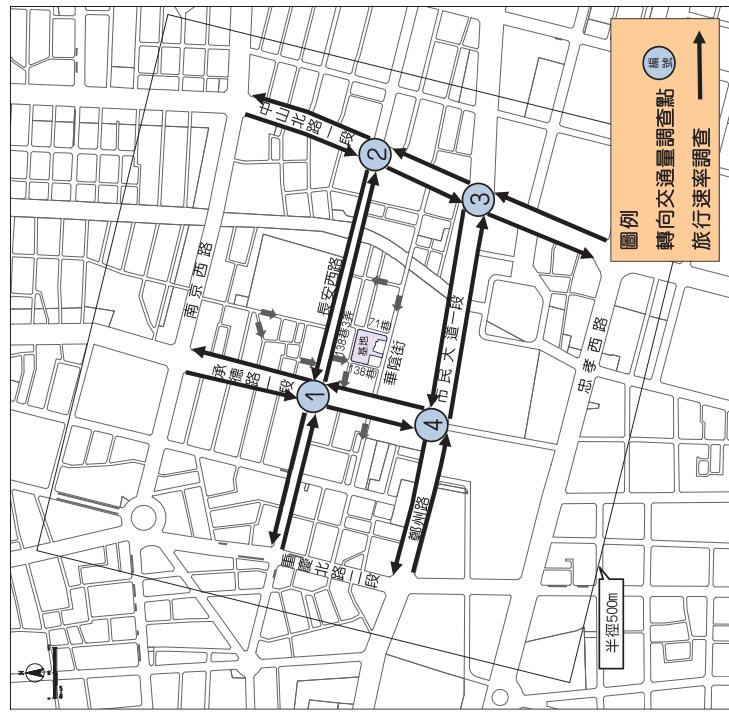


圖 2.3-1 路段旅行速率及路口轉向交通量調查地點示意圖

### 一、交通流量與交通組成說明

有關「臺北都會區整體運輸需求預測模式建立與應用(TRAITS-IV)」計畫報告內容對市區道路型態分類特性，請參見表2.3-1內容。有關道路幾何特性分類方式，主要是引用TRAITS-IV將臺北都會區道路分為八大分類85細分類之路型，而基於道路型態實質分類與模式分析之需求，將臺北都會區道路網依照等級，重新劃分成國道、快速道路、省道、縣道/市道、鄉道/區道、一般道路、機車專用道、公車專用道等8種道路等級與85種細分類，本案周邊道路系統並不包含國道、快速道路、橋梁及匝道等類型，故本案表2.3-1內容僅摘錄一般道路二種不同干擾特性結果。

道路容量計算是將原始容量，依據行駛動線、干擾程度、車道寬度和地形等因素進行折減，詳細相關內容說明，請參見「臺北都會區整體運輸需求預測模式建立與應用(TRAITS-IV)」內容說明。

表 2.3-1 臺北都會區道路系統分類摘錄內容彙整表

道路分類	代碼	道路系統型態	調整容量計算	車道數	調整客量
62	高干擾、不分隔、單向1車道-較低容量	$930 \times 0.9 \times 0.89 \times 1$	1	770	
	高干擾、不分隔、單向2車道-較低容量	$1,950 \times 0.9 \times 0.89 \times 1$	2	1,570	
	高干擾、不分隔、單向3車道-較低容量	$2,950 \times 0.9 \times 0.89 \times 1$	3	2,370	
	高干擾、不分隔、單向4車道-較低容量	$3,950 \times 0.9 \times 0.89 \times 1$	4	3,140	
	高干擾、不分隔、單向5車道-較低容量	$4,950 \times 0.9 \times 0.89 \times 1$	5	3,930	
	高干擾、不分隔、單向6車道-較低容量	$5,880 \times 0.9 \times 0.89 \times 1$	6	4,710	
63	中干擾、不分隔、單向1車道-較低容量	$930 \times 0.95 \times 0.89 \times 1$	1	810	
	中干擾、不分隔、單向2車道-較低容量	$1,950 \times 0.95 \times 0.89 \times 1$	2	1,650	
	中干擾、不分隔、單向3車道-較低容量	$2,950 \times 0.95 \times 0.89 \times 1$	3	2,500	
64	中干擾、不分隔、單向4車道-較低容量	$3,950 \times 0.95 \times 0.89 \times 1$	4	3,320	
	中干擾、不分隔、單向5車道-較低容量	$4,900 \times 0.95 \times 0.89 \times 1$	5	4,150	
	中干擾、不分隔、單向6車道-較低容量	$5,880 \times 0.95 \times 0.89 \times 1$	6	4,980	
65	高干擾、不分隔、單向1車道-較高容量	$930 \times 0.9 \times 1$	1	860	
	高干擾、不分隔、單向2車道-較高容量	$1,950 \times 0.9 \times 1$	2	1,760	
	高干擾、不分隔、單向3車道-較高容量	$2,950 \times 0.9 \times 1$	3	2,660	
66	高干擾、不分隔、單向4車道-較高容量	$3,920 \times 0.9 \times 1$	4	3,530	
	高干擾、不分隔、單向5車道-較高容量	$4,900 \times 0.9 \times 1$	5	4,410	
	高干擾、不分隔、單向6車道-較高容量	$5,880 \times 0.9 \times 1$	6	5,300	
67	中干擾、不分隔、單向1車道-較高容量	$950 \times 0.95 \times 1$	1	910	
	中干擾、不分隔、單向2車道-較高容量	$1,950 \times 0.95 \times 1$	2	1,860	
	中干擾、不分隔、單向3車道-較高容量	$2,950 \times 0.95 \times 1$	3	2,810	
68	中干擾、不分隔、單向4車道-較高容量	$3,920 \times 0.95 \times 1$	4	3,730	
	中干擾、不分隔、單向5車道-較高容量	$4,900 \times 0.95 \times 1$	5	4,660	
	中干擾、不分隔、單向6車道-較高容量	$5,880 \times 0.95 \times 1$	6	5,590	
69	高干擾、分隔、單向1車道-較低容量	$1,000 \times 0.9 \times 0.89 \times 1$	1	810	
	高干擾、分隔、單向2車道-較低容量	$2,050 \times 0.9 \times 0.89 \times 1$	2	1,650	
	高干擾、分隔、單向3車道-較低容量	$3,100 \times 0.9 \times 0.89 \times 1$	3	2,490	
70	高干擾、分隔、單向4車道-較低容量	$4,120 \times 0.9 \times 0.89 \times 1$	4	3,300	
	高干擾、分隔、單向5車道-較低容量	$5,150 \times 0.9 \times 0.89 \times 1$	5	4,130	
	高干擾、分隔、單向6車道-較低容量	$6,180 \times 0.9 \times 0.89 \times 1$	6	4,950	
71	中干擾、分隔、單向1車道-較低容量	$1,000 \times 0.95 \times 0.89 \times 1$	1	850	
	中干擾、分隔、單向2車道-較低容量	$2,050 \times 0.95 \times 0.89 \times 1$	2	1,740	
	中干擾、分隔、單向3車道-較低容量	$3,100 \times 0.95 \times 0.89 \times 1$	3	2,630	
72	中干擾、分隔、單向4車道-較低容量	$4,120 \times 0.95 \times 0.89 \times 1$	4	3,490	
	中干擾、分隔、單向5車道-較低容量	$5,150 \times 0.95 \times 0.89 \times 1$	5	4,360	
	中干擾、分隔、單向6車道-較低容量	$6,180 \times 0.95 \times 0.89 \times 1$	6	5,230	
73	高干擾、分隔、單向1車道-較高容量	$1,000 \times 0.9 \times 1$	1	900	
	高干擾、分隔、單向2車道-較高容量	$2,050 \times 0.9 \times 1$	2	1,850	
	高干擾、分隔、單向3車道-較高容量	$3,100 \times 0.9 \times 1$	3	2,790	
74	高干擾、分隔、單向4車道-較高容量	$4,120 \times 0.9 \times 1$	4	3,710	
	高干擾、分隔、單向5車道-較高容量	$5,150 \times 0.9 \times 1$	5	4,640	
	高干擾、分隔、單向6車道-較高容量	$6,180 \times 0.9 \times 1$	6	5,570	
75	中干擾、分隔、單向1車道-較高容量	$1,000 \times 0.95 \times 1$	1	950	
	中干擾、分隔、單向2車道-較高容量	$2,050 \times 0.95 \times 1$	2	1,950	
	中干擾、分隔、單向3車道-較高容量	$3,100 \times 0.95 \times 1$	3	2,950	
76	中干擾、分隔、單向4車道-較高容量	$4,120 \times 0.95 \times 1$	4	3,920	
	中干擾、分隔、單向5車道-較高容量	$5,150 \times 0.95 \times 1$	5	4,900	
	中干擾、分隔、單向6車道-較高容量	$6,180 \times 0.95 \times 1$	6	5,880	

說明：分隔係指其為中央分隔或快慢分隔。  
資料來源：臺北都會區整體運輸需求預測模式建立與應用(TRTS-IV)，臺北市捷運工程局，民國101年12月。

## 二、路段服務水準分析

在路段服務水準分析部分，一般可採用交通量/容量比(V/C)及旅行速率二種評斷方式，根據「2011 年臺灣公路容量手冊」對於市區道路服務水準之評估方式，考慮市區道路常因交通壅塞而導致交通量與容量間比值未能實際反應服務狀況(因道路塞車造成通過交通量太低，導致以 V/C 值評估誤判為服務水準為良好)，該手冊規範建議以「路段旅行速率」進行基地附近路段服務水準評估。因此本案係以「路段旅行速率」進行基地附近路段服務水準分析。

本案路段容量計算係參考表 2.3-1 分類內容所得，下列將分別敘述基地周邊主要道路之道路系統型態及所屬道路容量：

### 1. 市民大道一段(中山北路一段-承德路一段)

道路幾何：雙向 4 車道，路寬 40 公尺，實體分隔。

單向佈設：2 混合車道。

車道容量：代碼 69，1,950 PCU/H。

### 2. 鄭州路(承德路一段-重慶北路二段)

道路幾何：雙向 4 車道，路寬 40 公尺，實體分隔。

單向佈設：2 混合車道。

車道容量：代碼 69，1,950 PCU/H。

### 3. 中山北路一段(南京西路-忠孝西路一段)

道路幾何：雙向 8 車道，路寬 40 公尺，快慢分隔。

單向佈設：2 快車道及 2 混合車道。

車道容量：代碼 69，3,920 PCU/H。

### 4. 承德路一段(南京西路-市民大道一段)

道路幾何：雙向 10 車道，路寬 40 公尺，實體分隔。

單向佈設：1 快車道及 4 混合車道。

車道容量：代碼 69，4,900 PCU/H。

## 5. 長安西路(重慶北路二段-太原路)

道路幾何：雙向 2 車道，路寬 16.36 公尺，標線分隔。  
單向佈設：1 混合車道。

車道容量：代碼 65，910 PCU/H。

## 6. 長安西路(太原路-中山北路一段)

道路幾何：雙向 3 車道，路寬 16.36 公尺，標線分隔。  
單向佈設：往東 2 混合車道、往西 1 混合車道。

往西方向車道容量：代碼 65，910 PCU/H

往東方向車道容量：代碼 65，1,860 PCU/H。

本案實際調查現況各路段旅行速率，再將調查結果依據「2011 年臺灣公路容量手冊」之道路服務水準標準，評估各路段服務水準，有關道路服務水準評斷標準如表 2.3-1 所示。

表 2.3-1 路段服務水準分析標準表

服務水準等級	旅行速率(KPH)			V/C
	速限 70 公里/小時	速限 60 公里/小時	速限 50 公里/小時	
A	≥ 45	≥ 40	≥ 35	≤ 0.5
B	40~45	35~40	30~35	0.50~0.65
C	35~40	30~35	25~30	0.65~0.75
D	30~35	25~30	20~25	0.75~1.00
E	25~30	20~25	15~20	1.00~1.20
F	≤ 25	≤ 20	≤ 15	≥ 1.2

資料來源：「2011 年臺灣公路容量手冊」，交通部運輸研究所，民國 100 年。

依據本案評估結果顯示，鄭州路、市民大道一段及中山北路一段為基地周邊主要道路，通過性交通量較大，晨、昏峰小時路段服務水準介於 D-E 級，其餘基地周邊各路段尖峰小時服務水準均可維持 D 級以上，評估結果如表 2.3-2 及圖 2.3-3 所示。

### 三、路口服務水準分析

#### (一) 路口交通管制現況

中山北路一段/市民大道為二時相號誌控制路口，中山北路一段/長安西路為三時相號誌控制路口，承德路一段/長安西路為四時相號誌控制路口，承德路一段/市民大道為五時相號誌控制路口。

承德路一段/長安西路、中山北路一段/長安西路、中山北路一段/市民大道及承德路一段/市民大道4處路口均有轉向限制，相關資訊如表 2.3-3 及表 2.3-4 所示。

表 2.3-2 現況晨、昏峰主要路段服務水準分析表

道路	路段	速度 (KPH)	方向	容量	交通量 (PCU)	V/C	旅行速率	服務水準	晨峰小時			昏峰小時				
									交通量 (PCU)	V/C	旅行速率	服務水準	V/C	旅行速率	服務水準	
承德路 一段	南京西路-長安西路-市民大道一段	往南 4,900 往北 4,900	0.23 0.25	1,128 1,225	0.23 0.25	28.1 27.8	C C	1,402 1,554	0.29 0.32	24.7 26.9	D C	A B C D E F G H I J	D A B C D E F G H I	行人 行人 行人 行人 行人 行人 行人 行人 行人 行人	8 0 0 8 8 8 8 8 8 8	0 0 0 0 0 0 0 0 0 0
	重慶北路二段-承德路一段	往北 4,900 往東 1,950 往西 1,950 往東 1,950 往南 3,920 以	0.24 0.87 0.44 1.66 1.317 下	1,071 1,157 1,699 863 1,334 1,666	0.22 0.24 0.87 0.44 1.317 0.68	24.6 23.8 24.0 22.7 22.9 22.9	D D D D C D	1,326 1,392 658 1,883 2,726 1,40	0.27 0.28 0.34 0.97 0.96 0.59	23.6 24.0 24.6 23.0 18.5 24.5	D D D D E D					
	鄭州路	往南 3,920 往北 3,920 往東 3,920 往西 3,920 往北 3,920 往南 3,920 往東 3,920 往西 3,920 往東 3,920 往西 3,920	0.43 1.666 0.49 2.175 0.67 0.65 0.71 0.95 0.59 0.64	1,934 1,934 1,934 2,175 2,626 0.65 20.8 22.2 21.6 20.6	0.43 1.666 0.49 0.555 0.67 0.65 0.71 0.95 0.59 0.64	29.1 23.4 D D D D D D D C	C D D D D D D D D C	2,044 1,927 0.49 2,559 2,303 0.59 0.71 0.39 0.71 0.71	0.52 0.49 0.65 0.65 0.59 0.59 0.71 0.39 0.71 0.71	24.5 22.2 E E E E E D D E	D D D D D D D D D D					
	市民大道一段	中山北路一段	0.50	1,950	1,317	0.68	D	2,726	1.40	18.5	E					
	忠孝西路	往南 3,920 往東 1,860 往西 910 往東 1,860 往西 910	1.666 1.773 0.54 1.02 0.64	2,175 0.95 0.50 1.02 0.64	0.67 0.555 0.50 0.64 0.64	20.6 22.2 D D C	D D D D C	2,303 2,325 0.59 0.47 0.71	0.59 0.39 0.68 0.47 0.94	16.5 23.0 24.4 23.7 21.7	E D D D E					
	重慶北路二段-承德路一段	往東 1,860 往西 910 往東 1,860 往西 910	0.50 0.454 0.890 0.582	1,934 0.454 1,890 0.582	0.50 0.50 1.02 0.64	25.4 1.531 1.02 0.64	C C D C	0.50 1.531 0.47 0.64	23.4 23.0 23.7 21.7	D D D D						
	長安西路	中山北路一段	0.50	1,950	1,317	0.68	D	2,726	1.40	18.5	E					
	市民大道一段	中山北路一段	0.50	1,950	1,317	0.68	D	2,726	1.40	18.5	E					
	忠孝西路	往南 3,920 往東 1,860 往西 910 往東 1,860 往西 910	1.666 1.773 0.54 1.02 0.64	2,175 0.95 0.50 1.02 0.64	0.67 0.555 0.50 0.64 0.64	20.6 22.2 D D C	D D D D C	2,303 2,325 0.59 0.47 0.71	0.59 0.39 0.68 0.47 0.94	16.5 23.0 24.4 23.7 21.7	E D D D E					

注 1. 交通量單位為 PCU；速率及遠距單位為 RPH。

2. 本統計資料分析整理。

附7-12

表 2.3-3 基地周邊主要路口號誌時制彙整表

路口圖	晨峰時段			昏峰時段		
	時相	綠	黃	紅	週期	
	行人	8	0	0	200	行人
	行人	8	0	0	200	行人
	行人	8	0	0	200	行人
	行人	8	0	0	200	行人
	行人	8	0	0	200	行人
	行人	8	0	0	200	行人
	行人	8	0	0	200	行人
	行人	8	0	0	200	行人
	行人	8	0	0	200	行人
	行人	8	0	0	200	行人
	行人	8	0	0	200	行人
	行人	8	0	0	200	行人
	行人	8	0	0	200	行人
	行人	8	0	0	200	行人
	行人	8	0	0	200	行人
	行人	8	0	0	200	行人
	行人	8	0	0	200	行人
	行人	8	0	0	200	行人
	行人	8	0	0	200	行人
	行人	8	0	0	200	行人
	行人	8	0	0	200	行人
	行人	8	0	0	200	行人
	行人	8	0	0	200	行人
	行人	8	0	0	200	行人
	行人	8	0	0	200	行人
	行人	8	0	0	200	行人
	行人	8	0	0	200	行人
	行人	8	0	0	200	行人
	行人	8	0	0	200	行人
	行人	8	0	0	200	行人
	行人	8	0	0	200	行人
	行人	8	0	0	200	行人
	行人	8	0	0	200	行人
	行人	8	0	0	200	行人
	行人	8	0	0	200	行人
	行人	8	0	0	200	行人
	行人	8	0	0	200	行人
	行人	8	0	0	200	行人
	行人	8	0	0	200	行人
	行人	8	0	0	200	行人
	行人	8	0	0	200	行人
	行人	8	0	0	200	行人
	行人	8	0	0	200	行人
	行人	8	0	0	200	行人
	行人	8	0	0	200	行人
	行人	8	0	0	200	行人
	行人	8	0	0	200	行人
	行人	8	0	0	200	行人
	行人	8	0	0	200	行人
	行人	8	0	0	200	行人
	行人	8	0	0	200	行人
	行人	8	0	0	200	行人
	行人	8	0	0	200	行人
	行人	8	0	0	200	行人
	行人	8	0	0	200	行人
	行人	8	0	0	200	行人
	行人	8	0	0	200	行人
	行人	8	0	0	200	行人
	行人	8	0	0	200	行人
	行人	8	0	0	200	行人
	行人	8	0	0	200	行人
	行人	8	0	0	200	行人
	行人	8	0	0	200	行人
	行人	8	0	0	200	行人
	行人	8	0	0	200	行人
	行人	8	0	0	200	行人
	行人	8	0	0	200	行人
	行人	8	0	0	200	行人
	行人	8	0	0	200	行人
	行人	8	0	0	200	行人
	行人	8	0	0	200	行人
	行人	8	0	0	200	行人
	行人	8	0	0	200	行人
	行人	8	0	0	200	行人
	行人	8	0	0	200	行人
	行人					

表 2.3-4 基地周邊主要路口轉向管制情形彙整表

編號	路口	路口圖示	方向	管制方式
1. 承德路一段/ 長安西路		D ↑ A	A	無轉向限制
		B 長安西路 ↑ C	B	禁止左轉
		C 長安西 路 ↑ D	C	無轉向限制
		D 長安西 路 ↑ B	D	無轉向限制
2. 中山北路一段/ 長安西路		D 中山北 路 ↑ A	A	無轉向限制
		B 長安西 路 ↑ C	B	07-23時禁止左轉
		C 長安西 路 ↑ D	C	無轉向限制
		D 長安西 路 ↑ B	D	07-23時禁止左轉
3. 中山北路一段/ 市民大道		D 市民大 道 ↑ A	A	禁止左轉
		B 市民大 道 ↑ C	B	慢車道禁止左轉，快車道禁止左右轉
		C 市民大 道 ↑ D	C	禁止左轉(公車除外)
		D 市民大 道 ↑ B	D	慢車道禁止左轉，快車道禁止左右轉
4. 承德路一段/ 市民大道		D 市民大 道 ↑ A	A	禁止左轉
		B 市民大 道 ↑ C	B	禁止迴轉
		C 市民大 道 ↑ D	C	無轉向限制
		D 市民大 道 ↑ B	D	禁止迴轉

資料來源：本案調查整理。

## (二) 路口轉向交通量

調查結果顯示承德路一段/長安西路路口通過總交通量晨峰小時為 4,640PCU，昏峰小時為 5,283PCU；中山北路一段/長安西路路口通過總交通量晨峰小時為 5,532PCU，昏峰小時為 5,751PCU；中山北路一段/市民大道路口通過總交通量晨峰小時為 9,438PCU，昏峰小時為 9,363PCU；承德路一段/市民大道路口通過總交通量晨峰小時為 3,935PCU，昏峰小時為 3,975PCU。

## (三) 路口服務水準之評估

為評估基地附近各號誌化路口之服務水準，本案輸入路口轉向交通量、道路幾何設計及路口制計畫等，以交通軟體 HCS 評估現況平常日晨、昏峰路口服務水準，並依據「2011 年臺灣公路容量手冊」號誌化路口服務水準評斷標準如表 2.3-5 所示。

表 2.3-5 號誌化路口服務水準評估等級彙整表

服務水準	號誌化路口平均停止延滯(秒)
A	D ≤ 15
B	15 < D ≤ 30
C	30 < D ≤ 45
D	45 < D ≤ 60
E	60 < D ≤ 80
F	D > 80

資料來源：「2011 年臺灣公路容量手冊」，交通部運輸研究所以 100 年。

依據本案評估結果顯示，基地周邊主要路口，各方向採輪放時制，車輛停等延滯時間較長，導致路口尖峰小時路口服務水準均可維持 D 級以上，如表 2.3-6 及圖 2.3-2 所示。

表 2.3-6 周邊號誌化路口服務水準評估彙整表

路口名稱	路口圖示	方向	晨峰小時		昏峰小時		服務水準
			平均延遲(秒)	服務水準	平均延遲(秒)	服務水準	
承德路一段 長安西路		A ↑	50.3	D	44.7	C	
		B ↓	50.3	D	50.2	D	
		C ↓	51.7	E	42.8	C	
		D ↓	31.4	C	37.5	C	
中山北路一段 長安西路		A ↑	29.9	C	34.6	C	
		B ↓	43.9	C	43.5	C	
		C ↓	50.2	D	41.0	C	
		D ↓	41.8	C	44.6	C	
中山北路一段 市民大道		A ↑	23.3	B	38.5	D	
		B ↓	60.7	E	61.3	E	
		C ↓	61.7	E	56.8	C	
		D ↓	59.2	D	65.8	E	
承德路一段 市民大道		A ↑	54.1	D	56.7	D	
		B ↓	54.0	D	53.9	D	
		C ↓	46.9	D	37.2	C	
		D ↓	69.9	E	72.3	E	

資料來源：本案調查分析整理。

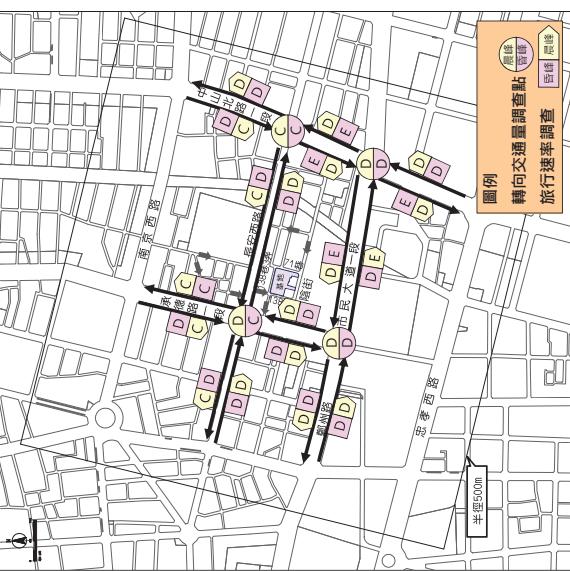


圖 2.3-2 基地周邊現況、昏峰小時服務水準示意圖

#### 四、基地周邊道路交通流量分析

本案實際調查基地南側華陰街、基地北側長安西路 138 巷 3 弄、基地西側長安西路 138 巷及基地東側華陰街 71 巷等各路段交通量，利用交通量調查分析數據，分析基地周邊道路交通量情形，卷道交通量如表 2.3-8 所示。

(一) 基地南側華陰街  
基地南側華陰街道路寬度為 12 公尺，為往西方向之單行道，車道配置為 3 混合車道，每小時單向道路容量 2,810PCU。華陰街晨峰小時通勤性交通量為 117PCU，V/C 為 0.04；昏峰小時通勤性交通量為 406PCU，V/C 為 0.14，顯示晨、昏峰小時尚有交通量成長空間。

(二)基地西側長安西路138巷  
基地西側長安西路138巷為往南方向之單行道，車道配置為1混合車道，道路寬度為4公尺，實際可通行寬度約2公尺，係依計道路容量為400PCU。

長安西路 138 卷晨峰小時通過性交通量為 15PCU，V/C 0.04；昏峰小時通過性交通量為 26PCU，V/C 為 0.07，顯示昏小時尚有交通量成長空間。

(三)基地北側長安西路138巷3弄  
基地北側長安西路138巷3弄車道配置為1混合車道，道路寬度為4公尺，雙向實際可通行寬度約2公尺，保守估計道路容量為400PCU。

長安西路 138 卷 3 翁晨峰小時通過性交通量為雙向共 13PCU , V/C 為 0.03 ; 昏峰小時通過性交通量為雙向共 15PCU , V/C 為 0.04 , 顯示晨、昏峰小時尚有交通量成長空間。

(四)基地東側華陰街 71 巷

表 2.3-8 基地周邊巷道交通量統計表

現況					
項目	路名	方向	道路容量	晨峰小時	
				交通量	V/C
華陰街	往西	2,810	117	0.04	0.14
長安西路 138 巷	往南	400	15	0.04	0.07
長安西路 138 巷 3 弄	雙向	400	13	0.03	0.04
華陰街 71 巷	—	—	—	—	—

注：本統計資料由本基地周邊現況調查整理。

## 2.4 停車供需分析

### 一、臺北市停車管理工程處調查資料

本案為瞭解基地周邊各交通分區停車情況，參考臺北市停車管理工程處(以下簡稱停管處)出版之「109 年度臺北市汽機車停車供需調查(6 個行政區-南區)」及「109 年度臺北市汽機車停車供需調查(6 個行政區-北區)」報告書，該內容指出本基地位處於停管處劃分大同區第 39 分區，依據停管處資料顯示該分區汽車需供比為 0.89，機車需供比為 1.08。本基地周邊尚有大同區第 34、35 及 38 分區；中山區第 57 及 69 分區；中正區第 1 分區，經實際勘查及停管處調查數據顯示，基地所在大同區第 39 分區尚有多餘汽車位可供民眾停放；其餘各分區汽車位供給趨近飽和，機車停車位供給不足情況較為明顯，故未來本基地停車位設置數量必須以滿足自身停車需求為原則，不得將停車需求外化，造成周邊環境停車問題，如表 2.4-1 及圖 2.4-1 所示。

註：1. 資料來源為「109 年度臺北市汽機車停車供需調查(6 個行政區-北區)」及「110 年度臺北市汽機車停車供需調查(6 個行政區-南區)」報告書。  
2. 基地位於大同區第 39 分區。

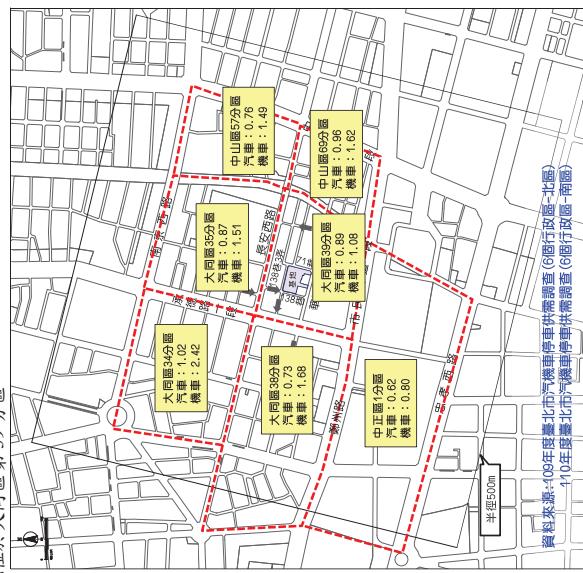


圖 2.4-1 基地周邊交通分區停車需供比現況示意圖(停管處資料)

表 2.4-1 停管處 109 及 110 年度汽、機車停車供需調查結果彙整表

交通分區	汽車			機車		
	需求	供給	需供比	需求	供給	需供比
大同區	34	419	0.82	1,406	582	2.42
	35	920	0.87	1,467	970	1.51
	38	908	0.73	2,002	1,190	1.68
中山區	39	1,017	1.149	0.89	1,289	1.198
	57	301	397	0.76	513	345
	69	350	363	0.96	826	511
中正區	1	338	541	0.62	152	190

## 二、路外停車設施

基地外圍往 500 公尺平行線所圍成區域，共計 9 處路外停車場可供民眾月租或臨停使用，經本案實際勘查現況各路外停車場使用情形，尖峰時段多數路外停車場均有剩餘停車位可供臨時停放使用，如表 2.4-2 及圖 2.4-2 所示。

表 2.4-2 基地周邊路外停車場費率彙整表

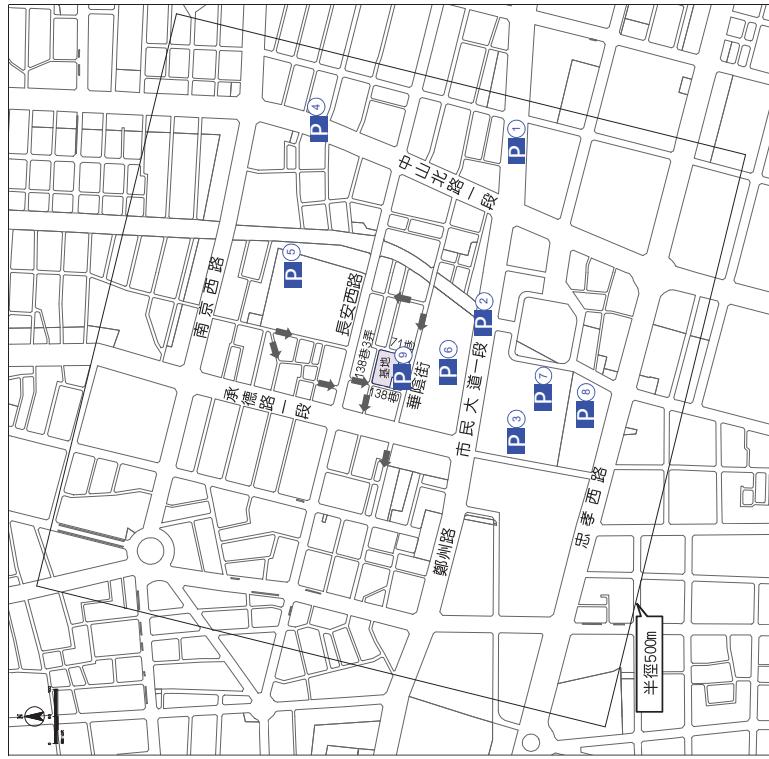
編號	名稱	汽車		機車	
		車位數	計費方式 (元/時)	車位數	計費方式 臨停 (元/時)
1	市民大道地下停車場(中林段)	496	20(8-18 時) 10(18-8 時)	3,600	—
2	市民大道地下停車場(公中段)	184	30(8-18 時) 10(18-8 時)	4,800	—
3	臺北車站西區地下停車場	189	60(6-22 時) 30(22-6 時) 假日 70	7,000	—
4	臺灣聯通	48	80	8,000	—
5	建成國中地下停車場	330	30(8-22 時) 10(22-8 時)	7,200	160
6	京站停車場	556	100(09-21 時) 60(21-09 時)	8,000	1,032
7	臺北車站東區地下停車場	258	60	—	175
8	K 區地下街停車場	188	50	6,000	—
9	壹車房停車場	58	30(次)	3,500	—

資料來源：臺北市停車管理工程處及本案調查整理。

## 三、路邊停車設施

基地周邊中山北路一段、承德路一段、南京西路及長安西路等路段二側規劃收費機車停車格，其餘周邊巷道二側多劃設紅、黃線管制停車，詳細各路段說明如表 2.2-1 所示，基地周邊路邊停車管制如圖 2.4-3 所示。

圖 2.4-2 基地周邊路外停車場位置示意圖





資料來源：臺北市停車管理工程處。

圖 2.4-3 基地周邊路邊停車管制示意圖

### 三、基地周邊 300 公尺機車停車需供比

參考臺北市停車管理工程處(以下簡稱停管處)出版之「110 年度臺北市汽機車停車供需調查(6 個行政區-南區)」及「109 年度臺北市汽機車停車供需調查(6 個行政區-北區)」報告書，基地周邊停車分區之機車停車需供比介於 0.80 至 2.42，顯示基地周邊除中正區 1 分區外，各分區機車停車供給不足。基地周邊 300 公尺範圍停車供需分析如表 2.4-3 所示。

表 2.4-3 基地周邊 300 公尺範圍機車停車供需分析

交通分區	機車			
	需求	供給	需供比	
大同區	34 35 38 39	1,406 1,467 2,002 1,289	582 970 1,190 1,198	2.42 1.51 1.68 1.08
中山區	57 69	513 826	345 511	1.49 1.62
中正區	1	152	190	0.80

註：統計項目包含路邊及路外之供給與需求。

### 四、基地周邊 100 公尺自行車停車需供比

參考臺北市停車管理工程處(以下簡稱停管處)出版之「110 年度臺北市汽機車停車供需調查(6 個行政區-南區)」及「109 年度臺北市汽機車停車供需調查(6 個行政區-北區)」報告書，基地周邊停車分區之自行車停車需供比介於 2.72 至 23.33，顯示基地周邊自行車停車供給不足。基地周邊 100 公尺範圍自行車停車供需分析如表 2.4-4 所示。

表 2.4-4 基地周邊 100 公尺範圍自行車停車供需分析

交通分區	自行車			
	需求	供給	需供比	
大同區	34 35 38 39	136 106 156 70	30 39 23 3	4.53 2.72 6.78 23.33

註：統計項目包含路邊及路外之供給與需求。

## 2.5 大眾運輸系統服務現況

基地鄰近臺北車站(捷運系統、鐵路系統及高鐵系統)以及臺北轉運站，並且周邊有眾多公車路線可接駁至其他地區，顯示基地周邊大眾運輸系統相當便捷。

### 一、公車系統

基地周邊道路共 12 處公車站位，109 路公車路線經過，其中「臺北車站(承德)」公車站距離基地最近，步行距離約 100 公尺。基地周邊公車路線主要通往臺北都會區主要地點，東至信義區、南港區，南至新店區、文山區，西至三重區、土城區、蘆洲區，北至淡水區、士林區，顯示基地周邊公車系統相當便捷，基地周邊公車站位分佈及營運狀況如表 2.5-1、表 2.5-2 及圖 2.5-1 所示。

### 二、捷運系統

基地外圍往外 500 公尺平行線所圍成區域內共計 2 處捷運站，分別為捷運「中山站」及捷運「臺北車站」，其中捷運「中山站」可轉乘淡水信義線及松山新店線，捷運「臺北車站」可轉乘淡水信義線、板南線及桃園機場捷運，透過臺北捷運系統可抵達臺北都會區各主要地點，顯示基地周邊捷運系統相當完善，另

基地距離「臺北車站」步行距離約為 350 公尺，如圖 2.5-1 所示。

### 三、鐵路系統

基地南側步行距離約 350 公尺，可抵達臺鐵臺北車站，臺鐵臺北車站同時和臺灣高速鐵路、臺北捷運形成三鐵共構的地下車站，也是臺北捷運板南線、淡水信義線及桃園機場捷運的交會車站。可透過臺北車站通往基隆及桃園等地區。

### 四、國道客運系統

基地南側步行距離約 50 公尺可抵達臺北轉運站，臺北轉運站 1 至 4 層為長途客運轉運站，設置 48 席月臺，共有 7 家國道客運業者，並且提供 46 條路線供長途旅客通往臺灣西半部主要縣市與宜蘭縣市，為臺北都會區長途旅次主要客運轉運站。

### 五、高鐵系統

基地南側步行距離約 350 公尺可抵達高鐵臺北站，臺灣南北高速鐵路路線全長 345 公里，目前高鐵臺北站一天提供約 91 班次列車通往西部各地區。

表 2.5-1 公車站位分佈彙整表

編號	站牌名稱	公車路線											
		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
A	中山市場	5、218、218 直、221、227、247、260、260 區、261、307、310、605 快、632、652、1717、內湖幹線、中山幹線											
B	行政院	2、5、14、39、39 夜、49、202、202 區、218 直、221、227、246、247、260、260 區、261、274、307、310、605 快、615、652、1717、內湖幹線、中山幹線											
C	臺北車站 (東三門)	1813、1813A、1813C、1813D、1813E、1813F、1813G、1813H、1813I、1814、1815、1815A、1815C、1815D、1815E、1819、1819A、1961、1961A											
D	臺北車站 (忠孝)	0 東、14、18、22、39 夜、49、202、202 區、205、212、212 直、212 夜、218、218 直、221、227、246、247、253、257、260、260 區、262、262 區、265 夜、274、276、299、307、310、600、604、605、605 新台五線、605 快、652、671、觀光巴士藍線、忠孝幹線、觀光巴士紅線、藍 1、和平幹線、內湖幹線、中山幹線、忠孝幹線											
E	臺北車站 (鄭州)	582、582 燈工業區、582 經洲子洋、615、641、669、966、966A、966 副、1816、1816A、1816B、1818、1818A、1915A、1915B、1915C、1915D、1915E、1916、1917、1917、1917A、2001、9002、9002A、9002B、市民小巴 9											
F	當代藝術館	捷運中山站 12、26、46、52、282、288、292、292 副、306、306 區、605 快、(忠仁高中) 622、636、711、紅 25、觀光巴士藍線、承德幹線、南京幹線											
G	圓環	2、12、46、52、215、282、288、306、306 區、605 快、622、711、重慶幹線、南京幹線											
H	(南京)	797、811、1822、1822A、1823、1823A、1824、1824A、1828、1829、											

表 2.5-2 公車路線起訖及班距彙整表

路線	起訖站	班距(分鐘)	
		起訖時間	班距(分鐘)
2	臺北大醫院	05:40~23:00	固定班次
5	東園-民生社區	05:30~22:30	尖峰 15~20；離峰 15~20
12	蘆洲-臺北車站	05:30~23:00	尖峰 12~15；離峰 15~20
14	萬華-捷運鰈光站	05:25~23:00	尖峰 12~15；離峰 15~20
18	吳興街-衡陽路	05:30~23:00	尖峰 04~08；離峰 10~15
22	社子-行天宮	05:50~20:50	固定班次
26	三重-臺北車站	05:50~23:00	尖峰 04~06；離峰 10~20
39	三重-臺北車站	23:30~00:05	固定班次
42	大直-北門	06:25~17:30	固定班次
46	松德站-圓環	05:00~22:30	尖峰 15~20；離峰 固定班次
49	建國北路-東園	05:30~22:00	尖峰 15；離峰 固定班次
52	景明街口-聯合醫院中興院區(塔城)	05:30~23:00	固定班次
63	內湖萬宗路-臺北車站	05:20~23:00	尖峰 07~10；離峰 10~15
202	中和-捷運國父紀念館站	05:30~22:00	尖峰 12~15；離峰 15~20
202 匝	錦麟-臺北科大	06:20~17:50	固定班次
205	中華科技大學-東園	05:30~22:10	固定班次
212	舊庄-青年公園	06:00~21:00	固定班次
212 直	舊庄-青年公園	05:20~22:30	尖峰 12~15；離峰 15~20
212 夜	舊庄-青年公園	23:00~00:20	固定班次
215	臺北大臺北車站	05:30~22:30	尖峰 12~15；離峰 固定班次
218	新北投-萬華	05:00~23:00	固定班次
221	蘆洲-臺北車站	05:30~22:30	尖峰 12~15；離峰 20~30
223	關渡-青年公園	05:00~21:30	固定班次
227	三重-永和	05:30~22:00	固定班次
232	蘆洲-捷運善導寺站	06:40	固定班次
246	普濟堂-東園	05:30~22:30	固定班次
247	東湖-臺北車站	06:30~18:00	固定班次
250	北士科-青年公園	06:30~22:00	固定班次
253	景美女中-臺北車站	05:30~23:00	固定班次
255	雙溪-臺北車站	05:30	固定班次
257	新莊聯合辦公大樓-南港花園社區	05:00~22:00	尖峰 12~15；離峰 15~20
260	陽明山-東園	05:45~22:00	固定班次
261	蘆洲-臺大醫院	05:30~17:00	固定班次
262	宏國德霖科技大學-民生社區	05:30~21:30	尖峰 12~15；離峰 固定班次

262 區	中和-民生社區 上城行政院	05:00-22:20 23:00-23:20	尖峰 06:08；離峰 14:20 固定班次	06:30-08:40 06:30	固定班次
265 夜	重慶國中-行政院	04:40-22:30	尖峰 07:10；離峰 10:15 固定班次	06:00-06:40 06:10-07:30	固定班次
266	蘆洲-臺北車站	05:30-21:00	尖峰 15:20；離峰 固定班次	16:10-23:55 06:10-07:20	固定班次
274	新莊-衡陽路	06:00-21:00	尖峰 12:15；離峰 固定班次	06:10-07:20 05:40-23:10	固定班次
276	動物園-圓環	05:30-22:30	尖峰 12:15；離峰 15:20 固定班次	06:10-07:20 05:40-23:10	固定班次
282	兒童新樂園-吳興街	05:30-21:30	尖峰 12:15；離峰 15:20 固定班次	06:10-07:20 05:40-23:10	固定班次
288	二重-捷運麟光站	05:20-22:30	尖峰 04:06；離峰 10:20 固定班次	08:30-18:20 05:20-17:05	固定班次
292	二重-捷運麟光站	06:10-15:00	尖峰 05:08；離峰 10:20 固定班次	06:20-18:45 06:20-23:00	固定班次
292 副	新莊-永春高中	05:00-23:35	尖峰 05:08；離峰 10:20 固定班次	13:45-21:18 06:20	固定班次
299	故宮博物院-小南門	06:30-17:20	尖峰 04:06；離峰 固定班次	06:20-23:30 尖峰 8:15；離峰 13:20	固定班次
300	泰山-重慶	05:30-12:30	尖峰 15:20；離峰 固定班次 固定班次	06:00-21:00 06:20-06:45	固定班次
304 承德	故宮博物院-永和	06:00-20:00	尖峰 12:24；離峰 固定班次	06:20-23:00 10:20	固定班次
306	蘆洲-凌雲五村	05:00-22:00	尖峰 04:08；離峰 10:15 固定班次	06:20-23:00 07:30-16:30	固定班次
306 區	新莊-臺北橋	05:00-22:30	尖峰 04:08；離峰 10:15 固定班次	06:20-23:00 07:30-16:30	固定班次
307	板橋-捷運街	05:00-22:10	尖峰 04:06；離峰 05:10 固定班次	06:20-23:00 07:30-16:30	固定班次
310	板橋-士林	05:00-22:00	尖峰 10:15；離峰 15:20 固定班次	06:00-22:40 06:00-22:10	固定班次
578	泰山公有市場-臺北車站	06:00-21:00	固定班次	06:00-22:10 06:00-22:00	固定班次
579	明志國小-臺北車站	06:15-21:30	固定班次	06:00-22:00 06:00-22:00	固定班次
582	立體停車場-臺北車站	06:10-22:00	固定班次	06:35-08:05 06:00-22:00	固定班次
582 經工業區	立體停車場-臺北車站	07:10-18:40	固定班次	05:00-22:40 06:00-22:10	固定班次
582 經洲子洋	立體停車場-臺北車站	06:05-21:35	固定班次	10:00-16:50 06:10-21:30	固定班次
600	南港高工-臺北車站	06:30-20:00	固定班次	06:00-22:00 06:00-22:00	固定班次
604	板橋-臺北車站	05:30-22:00	固定班次	06:35-08:05 06:00-22:00	固定班次
605	汐止-臺北車站	05:30-22:30	尖峰 15:20；離峰 固定班次	06:00-16:00 06:00-22:00	固定班次
605 新台五線	汐止-臺北車站	07:30-17:30	固定班次	07:20-21:20 07:20-21:20	固定班次
605 快	汐止-臺北車站	06:30-18:00	固定班次	10:20-10:20 10:20-10:20	固定班次
615	丹鳳-臺北車站	06:20-17:00	固定班次	18:20-18:20 09:00-21:00	固定班次
622	泰山-捷運中山站(忠仁高中)	05:50-17:30	固定班次	06:00-21:30 06:00-22:00	固定班次
636	迴龍-捷運中山站	05:30-22:35	固定班次	21:45 08:00-19:00	固定班次
639	東昇公園捷運北門站	05:30-21:50	固定班次	20:00 08:10-22:10	固定班次
641	三重客運五站-臺北車站	05:50-20:50	固定班次	08:10-22:10 09:00-21:00	固定班次
652	新莊-內湖	05:30-22:30	尖峰 12:15；離峰 15:20 固定班次	07:40-22:40 04:50-15:50	固定班次
669	三重市政府	05:40-22:00	固定班次	07:40-22:40 04:50-15:50	固定班次
671	景美女中-臺北車站	05:30-23:00	尖峰 12:15；離峰 15:20 固定班次	07:40-22:40 04:50-15:50	固定班次
704	八里-北門	05:10-21:45	尖峰 10:18；離峰 15:25 固定班次	14:40-22:40 14:40	固定班次
711	汐止-圓環	05:00-20:00	固定班次	07:40-22:40 04:50-15:50	固定班次
756	淡江大學-北門	05:30-22:20	尖峰 10:15；離峰 15:20 固定班次	07:40-22:40 04:50-15:50	固定班次
757	淡海-北門	05:30-22:00	固定班次	07:40-22:40 04:50-15:50	固定班次
785	觀音山-臺北北門	05:00-18:10	固定班次	07:40-22:40 04:50-15:50	固定班次
797	五股-市政府	06:10-17:00	固定班次	07:40-22:40 04:50-15:50	固定班次
811	蘆洲-聯合醫院中興院區	05:50-22:00	尖峰 10:15；離峰 20:30 固定班次	07:40-22:40 04:50-15:50	固定班次
966	林口站-臺北車站(新州)	05:30-22:30	尖峰 05:10；離峰 10:15 固定班次	07:40-22:40 04:50-15:50	固定班次
966A	林口站-捷運不夜龜山-臺北車站(新州)	07:20-08:00	尖峰 10；離峰 20 固定班次	07:40-22:40 04:50-15:50	固定班次
966 副	林口轉運站-臺北車站	06:30-19:00	固定班次	07:40-22:40 04:50-15:50	固定班次
1209	臺北公西-北門	05:00-21:00	尖峰 20:30；離峰 30:60 固定班次	05:00-21:40 04:30-21:30	固定班次
1717	臺北車站-陽明山-金山	06:40-18:45	固定班次	05:10-19:50 05:10-19:00	固定班次
1813	基隆-臺北	06:00-15:50	固定班次	05:10-19:50 05:10-19:00	固定班次
1813A	基隆-臺北[百福社區]	07:20	固定班次	05:10-19:50 05:10-19:00	固定班次
1813B	基隆-臺北[東信路]	07:00-07:40	固定班次	06:05-23:15 06:05-23:15	固定班次
1813C	基隆-臺北[八斗子]	06:45	固定班次	19:35 19:35	固定班次
1813D	臺北-基隆[經中山區]	07:00-23:00	固定班次	06:30 06:30	固定班次

9002B 0 束	臺北-國道 1 號-陽海[不停林口交流道]	05:30-17:30	固定班次
市民小巴 9	大佳河濱公園-聯合醫院中興院區	06:00-21:30	固定班次
紅 25 藍 1	南港-捷運北門站 蘆洲-臺北車站	06:40-17:30 05:50-22:00	固定班次
觀光巴士藍線	臺北車站-臺北博物院	06:00-23:00	固定班次
觀光巴士紅線	臺北車站-臺北 101	10:30-16:30	固定班次
內湖幹線	東湖-衡陽路	09:10-18:40	固定班次
中山幹線	天母-青年公園	04:45-00:00	尖峰 04:06, 離峰 05:10
和平幹線	萬芳社區-衡陽路	05:30-23:00	尖峰 04:06, 離峰 05:10
忠孝幹線	蘆洲-松山車站	05:30-23:00	尖峰 04:06, 離峰 05:10
承德幹線	新北投-捷運市政府站	05:00-22:30	尖峰 04:06, 離峰 05:10
南京幹線	南港高工-圓環	05:30-23:30	尖峰 04:06, 離峰 10:20
重慶幹線	天母-東園	05:10-22:30	尖峰 04:06, 離峰 05:10

資料來源：本案調查整理。

## 2.6 自行車租賃系統服務現況

臺北市政府交通局為推廣民眾騎乘自行車作為短程接駁交通工具，期待可藉由市區自行車道路網搭配自行車租賃服務，鼓勵民眾使用低污染、低耗能的公共自行車作為短程接駁工具，減少及移轉私人物動車輛之持有及使用。因此臺北市政府與臺灣捷安特攜手提供了臺北市公共自行車租賃系統服務計畫，簡稱為「YouBike 微笑單車」。

### 一、自行車租賃站及路網

基地外圍往外 500 公尺平行線所圍成區域內無規劃自行車專用道可供民眾騎乘，現況均利用人行道系統及巷弄道路通往周邊區域及場站。

基地周邊共計 10 處 YouBike 微笑單車租賃站，分別為「太原廣場」站，共提供 31 席 YouBike 微笑單車停車空間；「承德鄭州路口(市民高架下)」站，共提供 38 席 YouBike 微笑單車停車空間；「捷運臺北車站(M2 出口)」站，共提供 20 席 YouBike 微笑單車停車空間；「台北轉運站」站，共提供 46 席 YouBike 微笑單車停車空間；「臺北市國父史蹟館(逸仙公園)」站，共提供 31 席 YouBike 微笑單車停車空間；「臺北轉運站(華陰街)」站，共提供 19 席 YouBike 微笑單車停車空間；「捷運中山站(2 號出口)」站，共提供 26 席 YouBike 微笑單車停車空間；「南京太原路口」站，共提供 18 席 YouBike 微笑單車停車空間；「圓環站」站，共提供 25 席 YouBike 微笑單車停車空間；「重慶長安路口」站，共提供 15 席 YouBike 微笑單車停車空間；「捷運中山站(志仁高中)」站，與基地步行距離約 140 公尺，相關站位如圖 2.6-1 所示。

### 二、自行車租賃站使用率

本案於民國 111 年 11 月 30 日(星期三, 暫天)08:20 時，針對上述租賃站進行使用率調查，相關資訊如表 2.6-1 所示。

「太原廣場」站租用率最高時段為 14:15 時(租用率為 97.0%);「承德鄭州路口(市民高架下)」站租用率最高時段為 15:16 時(租用率為 100.0%);「捷運臺北車站(M2 出口)」站租用率最高時段為 15:16 時(租用率為 95.0%);「台北轉運站」站租用率最高

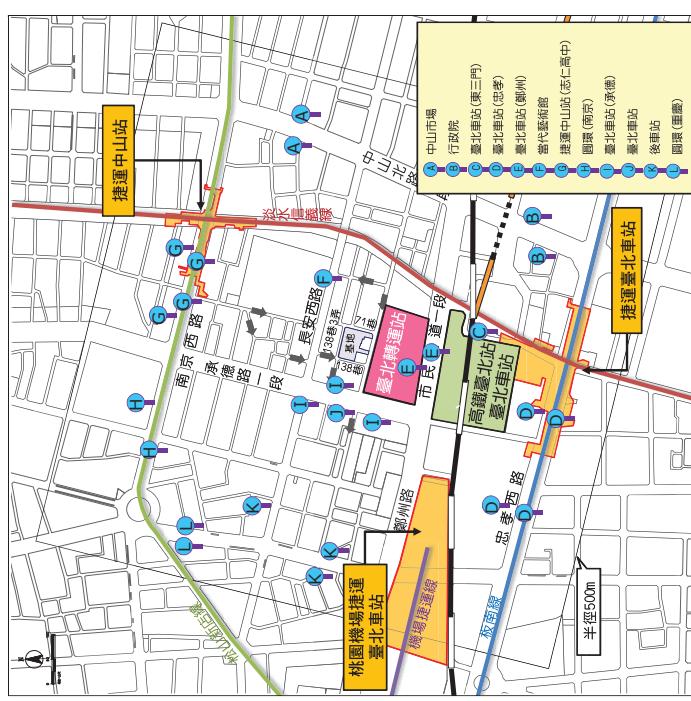


圖 2.5-1 基地附近大眾運輸系統路線及站位現況示意圖

時段為 12-13 及 13-14 時(租用率為 100.0%)；「臺北市國父史蹟館(逸仙公園)」站租用率最高時段為 17-18 時(租用率為 63.0%)；「臺北轉運站(華陰街)」站租用率最高時段為 11-12 及 18-19 時(租用率為 95.0%)；「捷運中山站(2 號出口)」站租用率最高時段為 14-15 時(租用率為 88.0%)；「南京太原路口」站租用率最高時段為 17-18 及 18-19 時(租用率為 89.0%)；「圓環站」站租用率最高時段為 11-12 時(租用率為 100.0%)；「重慶長安路口」站租用率最高時段為 12-13 及 15-16 時(租用率為 100.0%)，經現場實際觀察發現，租借自行車者多為前往周邊商圈之租借使用者為主。

表 2-6-1 基地周邊 YouBike 懶笑笑腳踏車租借站使用率調查統計表

YouBike 挑戰站 时段	A 大安站			B 永康腳踏車出口(市民高架下)			C 捷運臺北車站(M2 出口)			D 台北轉運站			E 壽光園又一城腳踏車站		
	自行车租借站 时段	租用率(%)	租用數(套)	租用率(%)	租用率(%)	租用數(套)	租用率(%)	租用率(%)	租用數(套)	租用率(%)	租用率(%)	租用數(套)	租用率(%)	租用率(%)	租用數(套)
08-09	28	90%	32	84%	2	10%	35	70%	22	46%	22	48%	23	50%	21
09-10	28	90%	32	84%	2	10%	35	70%	23	46%	23	48%	21	46%	22
10-11	20	65%	35	92%	17	85%	43	91%	21	46%	21	46%	21	46%	22
11-12	15	48%	33	87%	16	90%	42	91%	22	48%	22	48%	21	46%	22
12-13	22	71%	33	87%	16	90%	44	90%	22	48%	22	48%	21	46%	22
13-14	28	90%	37	97%	18	90%	46	100%	23	50%	23	50%	23	50%	23
14-15	30	97%	37	97%	18	90%	46	100%	23	50%	23	50%	23	50%	23
15-16	25	81%	38	100%	19	95%	44	90%	25	54%	25	54%	25	54%	25
16-17	25	81%	35	92%	18	90%	44	90%	28	61%	28	61%	28	61%	28
17-18	25	81%	32	84%	18	90%	37	90%	29	63%	29	63%	29	63%	29
18-19	19	61%	29	70%	7	35%	35	70%	23	50%	23	50%	23	50%	23
19-20	28	90%	32	84%	2	10%	35	70%	22	46%	22	46%	21	46%	22
平均	25	81%	34	89%	13	65%	41	89%	24	77%	24	77%	24	77%	24
<b>F 圓環</b>															
YouBike 挑戰站 时段	G 壽光園站(捷運站)			H 捷運中山車站(捷運站)			I 南京東路站(捷運站)			J 鐘樓長安站(捷運站)			K 鐘樓		
	自行车租借站 时段	租用率(%)	租用數(套)	租用率(%)	租用數(套)	租用率(%)	租用數(套)	租用率(%)	租用數(套)	租用率(%)	租用數(套)	租用率(%)	租用數(套)	租用率(%)	租用數(套)
08-09	8	42%	5	19%	15	83%	17	68%	14	93%	14	93%	14	93%	15
09-10	8	42%	5	19%	15	83%	17	68%	14	93%	14	93%	14	93%	15
10-11	15	79%	18	69%	6	33%	23	92%	13	87%	13	87%	13	87%	13
11-12	18	95%	20	77%	6	33%	25	100%	13	100%	13	100%	13	100%	13
12-13	16	84%	16	62%	11	61%	20	80%	15	100%	15	100%	15	100%	15
13-14	17	89%	16	62%	13	72%	21	80%	13	87%	13	87%	13	87%	13
14-15	14	74%	23	88%	13	72%	16	68%	14	93%	14	93%	14	93%	15
15-16	15	79%	17	65%	10	56%	13	52%	15	100%	15	100%	15	100%	15
16-17	16	84%	16	62%	14	78%	15	60%	13	87%	13	87%	13	87%	13
17-18	17	89%	8	31%	16	59%	23	92%	10	67%	10	67%	10	67%	10
18-19	18	95%	10	38%	16	59%	17	68%	13	87%	13	87%	13	87%	13
19-20	8	42%	5	19%	15	83%	17	68%	14	93%	14	93%	14	93%	15
平均	15	79%	14	54%	13	72%	19	70%	14	87%	14	87%	14	87%	15

資料來源：本系調查整理。

## 2.7 人行系統現況與動線分析

基地外圍往外 500 公尺平行線所圍成區域內以商業區為主，行人穿越頻繁，因此設有多處行人地下道與天橋供行人穿越使用，鄰近主要道路均規劃人行道寬度 1.5-8.0 公尺可供民眾通行使用，因此基地周邊人行道系統尚稱完善，行人均可利用基地周邊人行道系統通往周邊地區，相關人行系統現況如表 2.2-1 及圖 2.7-1 所示。

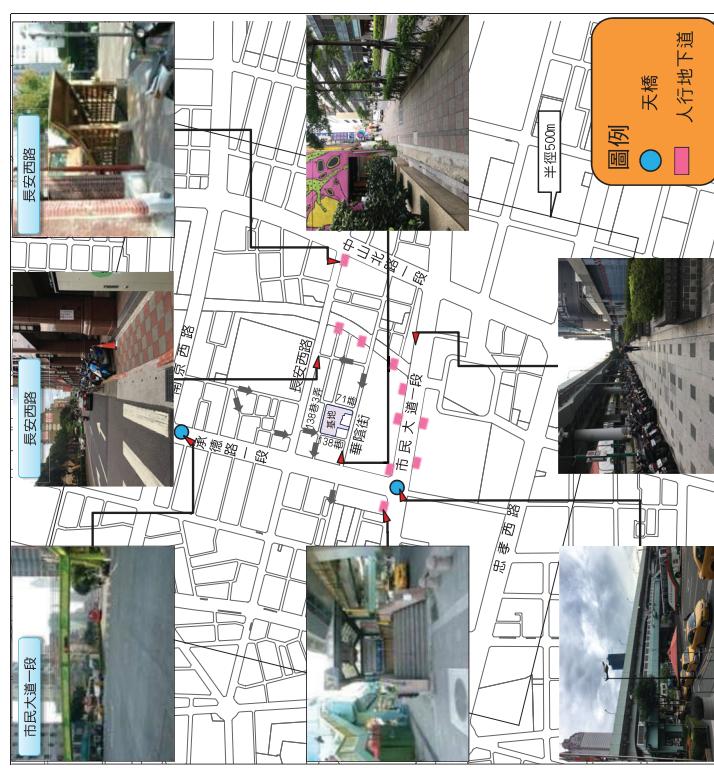


圖 2.7-1 基地周邊人行系統空間現況示意圖

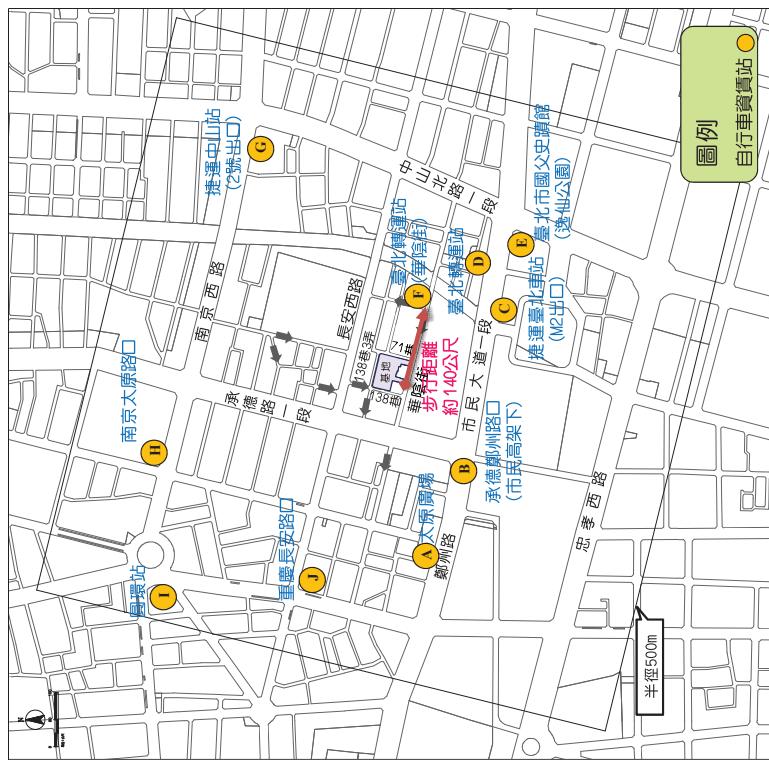


圖 2.6-1 基地周邊自行車租賃站位置示意圖

## 2.8 重大交通建設計畫

捷運萬大-中和-樹林線工程(簡稱萬大線)分二期施作，第一期工程路線全部採地下興建，全長 9.5 公里，包含臺北市段 3.8 公里、新北市段 5.7 公里，共設 9 座車站和 1 座機廠；第二期工程路線全長 13.3 公里，全部在新北市，共設 13 座車站，包含地下 2 座、高架 11 座。

第一期工程：業奉行政院核定興建，路線由捷運中正紀念堂站起，向西沿南海路下方過和平西路後接西藏路轉萬大路、經富民街復，地下穿越新店溪，至保生路轉中山路、連城路至金城路，並於金城路北側農業區設置機廠及臨宮光路設置 1 車站。其中 LG06 車站至機廠間路段及機廠之上建、水電環控工程由一區工程處負責興建，包含 LG06、LG07、LG08 及 LG08A 4 座車站與 1 座平面機廠。另 LG01 車站至 LG06 車站（不含）由二區工程處負責興建。

第二期工程：未來預定興建路線將由第一期興建路段延續，沿金城路過明德路口附近路線爬昇為高架後，跨越城林橋至樹林中華路、八德街、大安路轉中正路直行與捷運新莊線迴龍站相接，捷運萬大-中和-樹林線開發計畫位置如圖 2.8-1 所示。

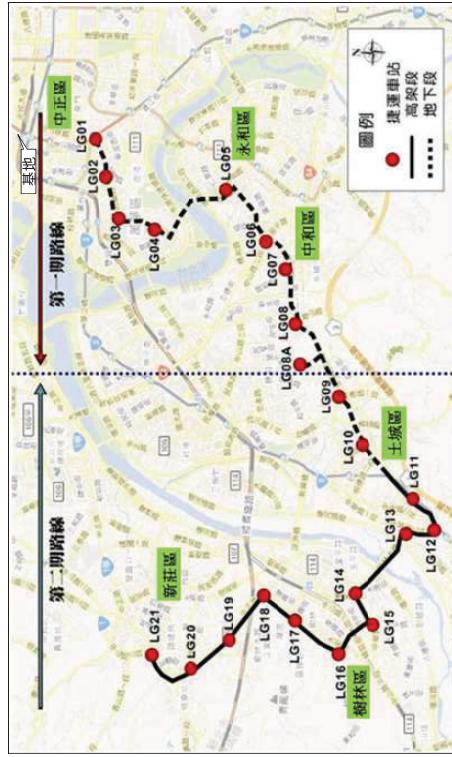


圖 2.8-1 捷運萬大-中和-樹林線規劃位置示意圖

## 第三章 基地開發交通影響分析

### 3.1 基地開發衍生交通量推估

不同基地開發使用內容與強度，將衍生不同程度之交通衝擊及交通行為特性，故須針對不同土地使用類別，分別推估個別衍生交通量。

本基地土地使用分區位於臺北市大同區「第三種商業區」用地類型，基地面積為 2,388.52 M<sup>2</sup>，總樓地板面積為 36,594.30 M<sup>2</sup>，總容積樓地板面積為 20,239.97 M<sup>2</sup>，預計興建地下 6 層，地上 39 層，規劃住宅 324 戶（其中小坪數住宅為 242 戶及一般坪數住宅為 82 戶）、一般零售業 16 戶、一般事務所 31 戶及公益設施 1 戶，共計 372 戶；基地內設置汽車位 223 席（均為法定）、機車位 246 席（均為法定）及裝卸車位 2 席（均為法定）。

#### 一、衍生人旅次分析

##### (一)住宅

依據臺北市大同區戶政事務所網站民國 110 年 3 月之統計資料，該月份臺北市大同區共計 52,300 戶，合計 123,461 人，平均每戶 2.36 人。本案規劃小坪數住宅為 242 戶及一般坪數住宅為 82 戶，共計 324 戶，考量基地住宅規模及臺北市大同區家戶人口數，本案小坪數住宅以每戶 2 人進行估算，一般坪數住宅以每戶 3 人進行估算，計算可得住宅入住人口數為 730 人（ $2 \times 242 + 3 \times 82 = 730$ ）。

本案參考臺北市政府捷運工程局出版「臺北都會區整體運輸需求預測模式建立與應用 (TRTS-IV)」之運輸規劃模式分析結果，進行晨、昏峰小時之進入及離開旅次推估。依據報告中晨峰小時為進入 0.115 人旅次/小時，離開 0.273 人旅次/小時，昏峰小時為進入 0.363 人旅次/小時，離開 0.095 人旅次/小時。

本案依據住宅入住人口數及尖峰旅次產生率，計算可得晨峰小時衍生人旅次為 283 人（進入 84 人及離開 199 人），昏峰小時衍生人旅次為 334 人（進入 265 人及離開 69 人），如表 3.1-2 所示。

## (二)一般零售業

本案規劃 16 戶一般零售業(使用樓地板面積約 940.11 M<sup>2</sup>)，係以服務本基地住戶、周邊居民為主，為分析一般零售業衍生人旅次及使用運具情形，本案選擇臺北市大同區三家一般零售業作為對象進行實際調查，經調查後可得一般零售業之進出人旅次產生率，晨峰小時為進入 41.7 人次/100 M<sup>2</sup>，離開 43.1 人次/100 M<sup>2</sup>，昏峰小時為進入 53.3 人次/100 M<sup>2</sup>，離開 56.8 人次/100 M<sup>2</sup>。

本案依據一般零售業之進出人旅次產生率，計算可得晨峰小時衍生人旅次為 798 人(進入 392 人及離開 406 人)，昏峰小時衍生人旅次為 1,036 人(進入 502 人及離開 534 人)，如表 3.1-2 所示。

## (三)一般事務所及公益設施

本案規劃 31 戶一般事務所及 1 戶公益設施(使用樓地板面積約 1,904.67 M<sup>2</sup>)，其中公益設施未來將捐贈作為就業輔導中心，並提供行政人員進駐辦公，與一般事務所相似，因此以一般事務所類別進行分析。一般辦公區域平均每人辦公所使用面積約 7 坪(約 23.14 M<sup>2</sup>)，可推得一般事務所預計進駐工人數約 83 人。

參考臺北市政府交通局「內湖科技園區交通總體檢計畫報告」之晨、昏峰小時進出旅次比例，顯示辦公類別晨峰小時進入比例為 65.5%、昏峰小時離開比例為 43.6%，為避免低估衍生交通量，採保守估計原則進行晨、昏峰進出比例調整，調整後晨峰小時進入比例為 80.0%、離開 5.0%，昏峰小時進入比例為 5.0%、離開 70.0%，計算可得晨峰小時衍生人旅次為 71 人(進入 67 人及離開 4 人)，昏峰小時衍生人旅次為 62 人(進入 4 人及離開 58 人)，如表 3.1-2 所示。

## (四)基地尖峰小時衍生人旅次

依據上述進出比例推估，計算可得基地尖峰時段衍生人旅次為晨峰小時進入 543 人、離開 609 人，昏峰小時進入 771 人、離開 661 人，如表 3.1-2 所示。

表 3.1-2 基地衍生人旅次推估彙整表

項目	晨峰小時			昏峰小時		
	進入	離開	小計	進入	離開	小計
住宅	84	199	283	265	69	334
一般零售業	392	406	798	502	534	1,036
一般事務所及公益設施	67	4	71	4	58	62
總計	543	609	1,152	771	661	1,432

註：1. 資料來源為本案分析整理。  
2.單位為人。

## 二、衍生車旅次分析

透過上述本基地開發衍生人旅次預測，將預估人旅次分派至各種運具，並依乘載率及換算當量比進行車旅次推估，以求得尖峰小時車輛到達及離開車輛數，各開發類型運具使用比例及乘載率如表 3.1-2 所示，相關說明如下。

## (一)住宅

本案住宅使用類型運具使用比例及乘載率，係考量基地所處區位條件，選擇與本案開發內容較為相似建築物，調查該建築物晨、昏峰時段進出運具使用比例，調查樣本建築物位於臺北市大同區華陰街 33 號，案名為「站前帝王」。

依據本案實際調查類似建案「站前帝王」得知，該住宅運具使用比例為汽車 35.6%、機車 22.7%、自行車 2.8%、大眾運輸 30.5%及步行 8.4%；乘載率為汽車 1.30 人/車、機車 1.18 人/車及自行車 1.00 人/車。

另本案住宅人旅次產生率係參考「臺北都會區整體運輸需求預測模式建立與應用(TRTS-IV)」，該報告書相關數據並不包含步行人旅次，故本案係將原調查交通參數之步行樣本予以刪除，並同步調整各運具別交通參數，以進行後續住宅衍生人旅次推估，其住宅調整後運具使用比例為汽車 37.3%、機車 24.0%、自行車 3.3%及大眾運輸 35.4%；乘載率為汽車 1.30 人/車、機車 1.16 人/車及自行車 1.00 人/車，考量基地周邊大眾運輸條件，為鼓勵大眾運輸，本案保守估計採汽車 26.3%、機車 13.0%、自行車 3.3%、大眾運輸及步行 57.4%進行分析。

## (二)一般零售業

有關一般零售業運具使用比例及乘載率，本案考量周邊運具使用特性，採用實際調查資料進行評估，調查樣本為臺北市大同區之三家一般零售業，調查結果顯示以順道旅次居多，運具使用比例為汽車 2.1%、機車 10.4%、自行車 0.7%、大眾運輸及步行 86.8%；乘載率為汽車 1.43 人/車、機車 1.05 人/車及自行車 1.00 人/車。

## (三)一般事務所及公益設施

有關一般事務所及公益設施員工運具使用比例及乘載率，本案針對基地所在區域現況營運中之「基泰商業大樓」進行調查，調查樣本位於臺北市長安西路 180、182 號，該大樓交通環境條件與本案相似，其運具使用比例為汽車 8.4%、機車 14.6%、大眾運輸及步行 76.0% 及自行車 1.0%，乘載率保守估計皆以 1.00 人/車推估為原則。

表 3.1-3 運具使用比例及乘載率彙整表

項目	運具別						合計
	住宅 調整 後	汽車	機車	機車 乘載率 (人/車)	3.3	57.4	
一般 零售業 顧客 服務所 與公益 設施	26.3	13.0	1.16	1.00	—	—	100
比例(%)	2.1	10.4	0.7	86.8	100.0		
比例(%)	1.43	1.05	1.00	—	—		
比例(%)	8.4	14.6	1.0	76.0	100.0		
乘載率 (人/車)	1.00	1.00	—	—	—		

註：1.「住」為住宅、「零」為一般零售業、「事」為一般服務所及公益設施。

2.單位為人。

2.住宅人旅次產生率係參考「臺北都會區整體運輸需求預測模式建立與應用(TRTS-IV)」，該報告書相關數據並不包含步行人旅次，故本案系將原調查交通參數之步行樣本予以刪除，並同步調整各運具別交通參數。

4.住宅樣本建築物位於臺北市大同區華陰街 33 號，案名為「站前帝工」。  
5.店舖樣本分別為「7-11便利商店」、「琨蒂絲襪襪商店」及「圓祥膠業有限公司」等。

## 三、基地衍生車旅次推估

本案之衍生人旅次經分析後，如表 3.1-4 所示。將人旅次依運具使用比例及乘載率計算，可得各運具別車旅次，如表 3.1-5 所示。本地衍生車旅次為晨峰小時 169PCU(進入 74PCU 及離開 95 PCU)，昏峰小時 180PCU(進入 116PCU 及離開 64PCU)。

表 3.1-4 基地開發各運具衍生人旅次推估彙整表

項目	汽車						機車	機車 乘載率 (人/車)	合計
	方向	住	零	事	住	零			
晨峰 小時	進入	22	8	6	11	41	10	48	340
	離開	52	9	0	26	42	1	114	352
	合計	74	17	6	37	83	11	162	692
昏峰 小時	進入	70	11	0	34	52	1	152	435
	離開	18	11	5	9	56	8	40	463
	合計	88	22	5	43	108	9	192	898
								47	11
									1,432

註：1.「住」為住宅、「零」為一般零售業、「事」為一般服務所及公益設施。

表 3.1-5 基地開發各運具衍生車旅次推估彙整表

項目	汽車						機車	機車 乘載率 (人/車)	合計
	方向	住	零	事	住	零			
晨峰 小時	進入	24	6	13	5	14	8	1	3
	離開	57	6	1	12	14	0	2	3
	合計	81	12	14	17	28	8	3	95
昏峰 小時	進入	76	5	1	16	13	0	3	6
	離開	20	5	12	4	13	7	1	169
	合計	96	10	13	20	26	7	4	0
									180

註：1.「住」為住宅、「零」為一般零售業、「事」為一般服務所及公益設施。

2.單位為 PCU。

3.本案調查整理。

4.住宅人旅次產生率係參考「臺北都會區整體運輸需求預測模式建立與應用(TRTS-IV)」，該報告書相關數據並不包含步行人旅次，故本案系將原調查交通參數之步行樣本予以刪除，並同步調整各運具別交通參數。

5.店舖樣本分別為「7-11便利商店」、「琨蒂絲襪襪商店」及「圓祥膠業有限公司」等。

### 3.2 衍生停車需求分析

本基地之停車供給將以滿足自需性停車需求為原則，並能因應未來發展需求，避免因基地停車需求外部化，造成道路外部停車供給負荷，以下針對基地衍生停車需求進行說明。

#### 一、住宅停車需求分析

本案規劃住宅 324 戶，考量基地住宅規模及 111 年 9 月大同區汽車家戶持有率，住宅汽車以大同區汽車家戶持有率每戶 0.56 席進行估算，計算可得住宅停車需求為汽車 182 席( $324 \times 0.56 = 182$ )。

另有關機車停車需求分析，本案參考「臺北市不同土地使用停車產生率計算之調查研究」報告相關參數，依據基地開發特性，採用區位特性相似之住宅區類別機車停車產生率參數進行分析，透過住宅區類別機車停車產生率  $0.83 \text{ 輛}/100 \text{ M}^2$  及本案基地住宅使用面積  $21,169.89\text{M}^2$ ，計算可得基地住宅機車停車需求為 176 席( $21,169.89 \div 100 \times 0.83 = 176$ )。

#### 二、一般零售業停車需求分析

##### (一)員 工

依據行政院主計處中華民國統計月報內容，臺灣區零售業家數約有 658,978 家，受僱員工人數約為 1,644,000 人，平均一家零售業聘雇 2.50 人。本案規劃 16 戶一般零售業，預估基地一般零售業進駐員工數為 40 人( $16 \times 2.5 = 40$ )。

本案考量員工亦屬通勤旅次，其運具使用比例採用一般事務所員工運具使用比例進行計算，可得員工停車需求為汽車 4 席( $40 \times 0.4\% \div 4$ )，機車 6 席( $40 \times 14.6\% \div 6$ )。

##### (二)顧客

本地區尖峰小時一般零售業進入之人旅次為 534 人，並由實際調查得知一般零售業顧客停留時間約為 3-5 分鐘，本案保守估計顧客停車延時為 5 分鐘，推估一小時車位轉換率為 12。其中尖峰小時進入車輛數為汽車 9 輛及機車 54 輛計算，可得一般零售業停車需求為汽車 1 席及機車 5 席。有關

內容如表 3.2-1 所示及計算說明如下：

- 汽車
  - $534 \text{ 人(人旅次)} \times 2.1\%(\text{汽車運具比例}) \div 12 \text{ 人}$
  - $12 \text{ 人(使用汽車)} \div 1.43(\text{汽車乘載率}) \div 9 \text{ 輛}$
  - 車位轉換率以每小時服務 12 輛汽車計算
  - $9 \text{ 輛(汽車)} \div 12(\text{車位轉換率}) \div 1 \text{ 席}$
- 機車
  - $534 \text{ 人(人旅次)} \times 10.4\%(\text{機車運具比例}) \div 56 \text{ 人}$
  - $56(\text{使用機車}) \div 1.05(\text{機車乘載率}) \div 54 \text{ 輛}$
  - 車位轉換率以每小時服務 12 輛機車計算
  - $54 \text{ 輛(機車)} \div 12(\text{車位轉換率}) \div 5 \text{ 席}$

### 三、一般事務所與公益設施停車需求分析

#### (一)員 工

本案規劃一般事務所與公益設施 32 席，預計進駐 83 人。依據前述一般事務所運具使用比例，汽、機車乘載率保守估計以 1.00 人/車推估為原則，計算可得員工停車需求為汽車 7 席( $83 \times 8.4\% \div 7$ )，機車 13 席( $83 \times 14.6\% \div 13$ )。

#### (二)訪 客

本案係參考臺北市捷運工程局「臺北都會區整體運輸需求預測模式建立-旅次行為調查及旅次發生模組(調查成果報告)」調查研究，顯示知識密集服務業每位員工每日吸引訪客人數為 0.27 人/日。

本案規劃一般事務所與公益設施 32 席，預計進駐 83 人，考量以每日工作 8 小時，訪客來訪會議時間約 2 小時，每日可進行 4 次會議，因此可推得每次會議訪客約 6 人( $83 \times 0.27 \div 4 = 6$ )。另一般事務所訪客多以商務旅次為主，故運具使用比例以汽車 40% 及計程車 60.0% 計算，計算可得停車需求汽車 3 席( $6 \times 40\% \div 3$ )。

### 四、綜合整理

本案考量基地區域條件特性，建議本基地應至少設置 197 席汽

車位及 200 席機車位，剩餘車位未來可彈性提供給顧客及訪客臨停使用。本案設置設置汽車位 223 席(均為法定)、機車位 246 席(均為法定)及裝卸車位 2 席(均為法定)，已可滿足基地內部自需性停車需求，基地停車供需檢討如表 3.2-1 所示。

表 3.2-1 基地停車供需檢討表

項目	自需性需求				實設車位是否滿足 自需性需求 (A)≤(B)	
	住宅	一般 零售業	一般 事務所	小計 (A)		
汽車	182	4	1	7	3	197
機車	176	6	5	13	0	246

註：1. 本案分析整理。  
2.單位為席。

## 五、裝卸車位規劃

本案於基地地下一層停車空間設置 2 席法定裝卸車位，並自地面層至地下一層車道(坡道)淨高均維持 2.7 公尺以上，以及裝卸車位淨高亦維持 2.7 公尺以上，確保裝卸貨車進出安全無虞，基地內部若有裝卸貨需求，將由管理員引導至該裝卸車位進行裝卸作業，將裝卸作業內部化，避免影響外部道路交通順暢。另於大廈相關規約中註明：「本計畫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」。

另經實地觀察一般商用貨車裝卸時間約 0.5 小時，本案保守估計每次裝卸貨時間為 1 小時，每席裝卸車位每日可提供 10 次裝卸貨(上午 9 點至下午 5 點與下午 7 點至 9 點)，本案規劃一般事務所與公益設施 32 戶與一般零售業 16 戶，共計 48 戶，設置 2 席裝卸車位，平均每週(5 個工作天)可提供每戶一般事務所與公益設施或一般零售業 2.1 次裝卸貨，可滿足裝卸貨使用需求，未來將由基地管理中心預先安排各戶裝卸貨時間，避免裝卸車位各時段使用率不平均，同時嚴格管制貨車裝卸時間與車輛停放，避免長時間佔用，影響其他使用者權益。

## 六、臨停接送車位規劃

考量本案一般事務所有使用計程車需求，因此於地下一層鄰

計程車停車需求檢討方式如下：

計程車位=[尖峰小時計程車車次×每車服務時間÷3600]÷  
每車位利用率。

其中每車服務時間估計約 90 秒，每車位利用率为 80%。依據計程車尖峰小時車旅次推估(4 車次)，可得計程車臨時停車需求為 1 席。

## 3.3 基地開發衝擊分析

### 3.3.1 交通影響分析及預測說明

基地開發衝擊評估係指基地開發後衍生交通量對鄰近道路服務水準影響。本節即針對基地開發衍生人旅次及交通量進行分析，最後再探討基地開發前後周邊道路交通狀況變化情形，以提供公共部門及開發業者界定因基地開發產生交通衝擊責任歸屬問題及作為交通改善之依據。

在進行評估分析過程中，首須確定各類土地使用開發面積及旅次產生率，再以開發容積樓地板面積乘以旅次產生率求得衍生旅次總量，並將衍生旅次依運具使用比例分派到各種運具，其次以衍生旅次量除以各運具乘載率並乘上各運具小客車當量，即可計算出各種運具之衍生交通量。其中旅次產生率、運具使用比例及乘載率等參數，除參考相關文獻，並經本案實地蒐集本區旅次及區域發展特性後，再對各項分析參數進行調整，有關交通分析及預測流程，如圖 3.3-1 所示。

### 3.3.2 基地開發前目標年交通分析

本案擬以目標年之基地開發前與開發後兩種情境進行道路交通流量預測，將預測交通量作為路口服務水準評估之基礎。一般預測開發前道路交通量有二種方法，第一種為利用運

輸需求模式軟體進行預測，此方式必須先構建未來年 OD 資料，並依據未來年路網結構進行指派作業，適用於較長開發年期或是較大區域開發；第二種預測方式係直接利用道路自然成長量推估方式，將現況道路交通量加上現況道路交通量之固定百分比做為未來年開發前道路交通量，此種方式適用於較短之開發年期。

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依據。

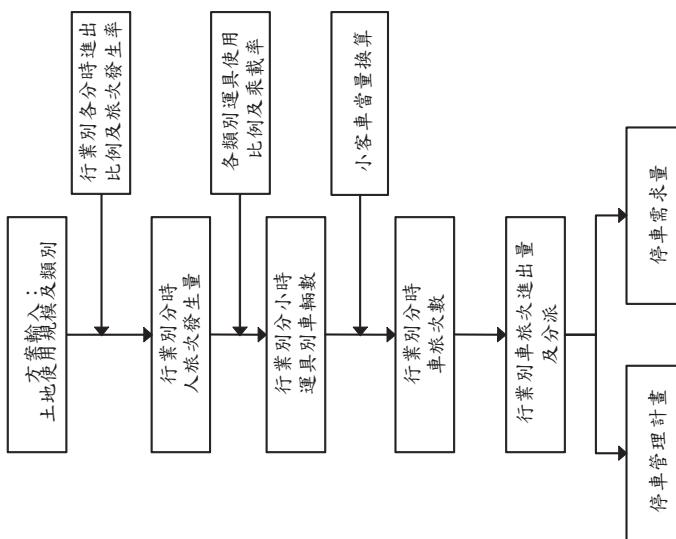


圖 3.3-1 交通影響評估衍生交通量預測溢程圖

路型	$S_0$	$S_c$	$S_{min}$	a	n
高速公路	93.0	49.0	16.0	0.6986	4.9896
快速道路	67.0	33.0	11.0	0.6664	4.7481
專用車道	-	-	-	-	-
匝道	53.0	37.0	11.0	0.8491	6.4734
地區性道路	高度干擾	33.0	15.9	4.0	0.6853
	中度干擾	39.0	25.5	5.0	0.7513
	低度干擾	57.0	38.1	9.0	0.8516
					71.1836

資料來源：臺北都會區整體運輸規劃基本資料之調查與校驗(二)，臺北市政府交通局，民國 90 年 12 月。

## 二、自然成長交通量預測

有關基地開發前道路交通量預測，本案參考臺北市及臺北市大同區近5年機動車輛成長率，本案保守估計採用較高之機動車輛年成長率，如表3.3-3所示，將目標年(民國117年)之自然年成長率訂為0.20%，進行目標年基地開發前之晨、昏峰小時段及路口服務水準評估。

表3.3-2 臺北市大同區民國104-109年機動車輛登記數統計表

年期	大客、大貨(輛)		小客、小貨(輛)		機車(輛)	機動車輛總計 (PCU)	機動車輛年 成長率
	登記數	年成長 率	登記數	年成長 率			
104年	588	—	32,938	—	58,080	—	51,244
105年	632	7.48%	33,347	1.24%	56,947	-1.95%	51,379
106年	636	0.63%	33,523	0.53%	56,468	-0.84%	51,417
107年	626	-1.57%	33,256	-0.80%	54,795	-2.96%	50,634
108年	641	2.40%	32,954	-0.91%	54,065	-1.33%	50,135
109年	452	-29.49%	32,355	-1.82%	53,377	-1.27%	49,046
平均	—	-4.11%	—	-0.35%	—	-1.67%	—

資料來源：臺北市政府交通局。

表3.3-3 臺北市民國104-109年機動車輛登記數統計表

年期	大客、大貨(輛)		小客、小貨(輛)		機車(輛)	機動車輛總計 (PCU)	機動車輛年 成長率
	登記數	年成長 率	登記數	年成長 率			
104年	23,896	—	775,352	—	962,797	—	1,100,035
105年	23,911	0.06%	780,786	0.70%	952,180	-1.10%	1,102,307
106年	23,996	0.36%	786,183	0.69%	953,645	0.15%	1,108,271
107年	24,077	0.34%	789,674	0.44%	944,171	-0.99%	1,109,041
108年	24,038	-0.16%	791,531	0.24%	952,055	0.84%	1,113,205
109年	23,601	-1.82%	791,742	0.03%	946,851	-0.55%	1,111,199
平均	—	-0.24%	—	0.42%	—	-0.33%	—

資料來源：臺北市政府交通局。

## 三、基地周邊重大開發案

本案為整體考量目標年基地開發後周邊路網交通量分佈狀況，必須將基地周邊各開發中建案尖峰小時衍生車旅次，納入基地目標年完工年期前路網評估分析，以瞭解未來基地開發後周邊聯外道路影響。

基地周邊共3處開發中建案，依據各開發案相關資料顯示，衍生交通量為晨峰小時進入630PCU，離開465PCU；昏峰小時進入577PCU，離開為887PCU。另交通量指派則依據各基地所在位置、主要旅次進出方向及現況尖峰交通量比例分派各開發案衍生交通量。基地周邊各開發案基本資料及衍生交通量，如表3.3-4及圖3.3-2所示。

表3.3-4 基地周邊開發案基本資料彙整表

項次	申請單位	基地位置	衍生交通量(PCU)	
			晨峰小時	昏峰小時
1	皇翔建設	市府段三小段 247地號等3筆土地	23	15
2	富享建設	市府段一小段 884地號等31筆土地	27	79
3	藍天宏匯	臺北車站雙子星大樓聯開案	580	371
	合計		630	577
	887		362	784

資料來源：本案調查分析整理。

A detailed street map of a Chinese city area, likely Beijing, showing a grid of roads and several landmarks marked with orange circles and labels. The landmarks are:

- 富享 (Fuxiang) - Located at the intersection of 長安西路 (Chang'an West Street) and 38號 (No. 38).
- 皇羽 (Huangyu) - Located at the intersection of 38號 (No. 38) and 華僑街 (Huajiao Street).
- 藍天宏匯 (Lantian Honghui) - Located at the intersection of 華僑街 (Huajiao Street) and 鄭州路 (Zhengzhou Road).

The map also features several labeled streets and areas:

- 中山北路 (Zhongshan North Road)
- 市民大道一段 (Minshidao Avenue 1st Segment)
- 忠孝西路 (Zhongxiao West Street)
- 承德路 (Chengde Road)
- 南京西路 (Nanjing West Street)
- 長安西路 (Chang'an West Street)
- 華僑街 (Huajiao Street)
- 鄭州路 (Zhengzhou Road)
- 38號 (No. 38)
- 36號 (No. 36)
- 華泰 (Huatai)

A scale bar indicates a distance of 500m.

圖 3.3-2 基地周邊開發案位置示意圖

### 三、目標年基地開發前道路服務水準分析

本案評估目標年基地開發前主要道路交通成長量及  
 $V/C$  值，如表 3.3-5 所示，目標年基地開發前周邊道路服  
 務水準如圖 3.3-3 所示。有關推估公式如式一所示。

$$V_f = V_0 + \sqrt{b(1+r)^{v(t-y)}}$$

式一

$$V_f = V_o + V_b(1+r)^{y_f-y_b} \dots \text{式一}$$

Vf：目標年預測交通量

$V_0$ ：周邊開發案衍生交通量

Vb：其年交通量

$r$ ：年平均成長率(0.20%)

vf：日煙年（民國 117 年）

山：其年（民國 110 年）

(一)多能六通影鄉八折

目標年基地開發前，受道路自然成長交通量及周邊開發案衍生交通量影響，各路段旅行速率下降幅度介於 0.1-3.6KPH，除晨峰小時鄭州路往東方向、中山北路往東方向，昏峰小時鄭州路往西方向、中山西路(市民大道至忠孝西路)往北方向及長安西路(承德路一段至中山北路一段)往西方向路段服務水準均下降一級，其餘各路段服務水準皆維持與現況相同，分析結果如表 3-3-5 多圖 3-3-3 所示。

## (二) 路口交通影響分析

目標年基地開發前，受道路自然成長交通量及周邊開發繁衍生交通量影響，基地周邊晨、昏峰小時各號誌化路口平均每車總延滯時間增加幅度介於 1.1-8.6 秒，中山北路一段/長安西路路口晨峰小時與承德路一段長安西路、中山北路一段/市民大道路口昏峰小時路口服務水準均下降一級，其餘各路口服務水準均維持與現況相同，分析結果如表 3-3-6 及圖 3-3-3 所示。

表 3.3-6 目標年基地開發前晨、昏峰小時號誌化路口服務水準分析表

路口名稱	路口圖示	方向	晨峰小時		昏峰小時		服務水準
			平均延滯(秒)	服務水準	平均延滯(秒)	服務水準	
承德路一段/ 長安西路		A ↑	51.2	D	49.8	D	
		B ↓	50.7	D	50.8	D	
中山北路一段/ 長安西路		C ↑	54.3	E	47.3	D	C→D
		D ↓	72.2	E	51.0		
中山北路一段/ 長安西路		A ↑	31.8	C	38.5	C	
		B ↓	30.0	C	35.0	C	
中山北路一段/ 市民大道		C ↑	47.0	D	44.8	C	
		D ↓	53.9	D	45.6	D	C→D
中山北路一段/ 市民大道		A ↑	42.8	C	42.3	C	
		B ↓	23.5	B	44.0	C	
中山北路一段/ 市民大道		B ↑	66.9	E	64.3	E	D→E
		C ↓	59.8	E	37.3	C	
承德路一段/ 市民大道		D ↑	66.3	E	85.9	F	
		E ↓	61.2	E			
承德路一段/ 市民大道		A ↑	55.0	D	57.8	D	
		B ↓	54.3	D	55.1	D	
承德路一段/ 市民大道		C ↑	47.9	D	56.9	C	
		D ↓	69.6	E	72.8	E	

註：1. 本案調查分析整理。  
2. 服務水準變動為現況→開發前。

表 3.3-5 目標年基地開發前晨、昏峰小時路段服務水準分析表

道路	路段	速限	方向	容量	交通量		交通量		交通量		服務水準	
					V/C	繁忙度	C→C	繁忙度	V/C	繁忙度	C→C	繁忙度
承德路 一段	市民大道一段	往南 4,900	1,157	0.24	28.1	C→C	1,479	0.30	24.7	D→D		
		往北 4,900	1,264	0.26	27.8	C→C	1,591	0.32	26.9	C→C		
		往南 4,900	1,145	0.23	24.6	D→D	1,551	0.32	23.6	D→D		
		往北 4,900	1,205	0.25	23.8	D→D	1,442	0.29	24.0	D→D		
		往東 1,950	1,910	0.98	18.7	D→E	1,007	0.52	24.2	D→D		
	市民大道一段	往西 1,950	1,099	0.56	22.3	D→D	2,161	1.11	19.4	D→E		
		往東 1,950	3,288	1.69	17.6	E→E	1,906	0.98	21.0	D→D		
		往西 1,950	1,339	0.69	22.8	D→D	2,779	1.43	16.7	E→E		
		往南 3,920	1,692	0.43	29.1	C→C	2,078	0.53	24.5	D→D		
		往北 3,920	1,969	0.50	23.4	D→D	1,957	0.50	22.1	D→D		
中山北路 一段	市民大道一段	往南 3,920	2,215	0.57	21.5	D→D	2,603	0.66	15.4	E→E		
		往北 3,920	2,663	0.68	20.5	D→D	2,335	0.60	16.4	E→E		
		往南 3,920	2,506	0.66	20.5	D→D	2,831	0.72	17.9	E→E		
		往北 3,920	2,803	0.72	20.6	D→D	2,358	0.60	20.0	D→E		
		往東 1,860	1,832	0.99	20.4	D→D	911	0.49	22.8	D→D		
	忠孝西路 一段	往西 910	487	0.53	25.2	C→C	1,565	1.72	21.4	D→D		
		往東 1,860	1,933	1.04	20.0	D→E	894	0.48	23.7	D→D		
		往西 910	592	0.65	27.7	C→C	1,799	1.98	19.3	D→E		
		中山北路一段										

註：1. 本案調查分析整理。  
2. 交通量單位為 KPH；速率及速限單位為 PCU；服務水準變動為現況→開發前。

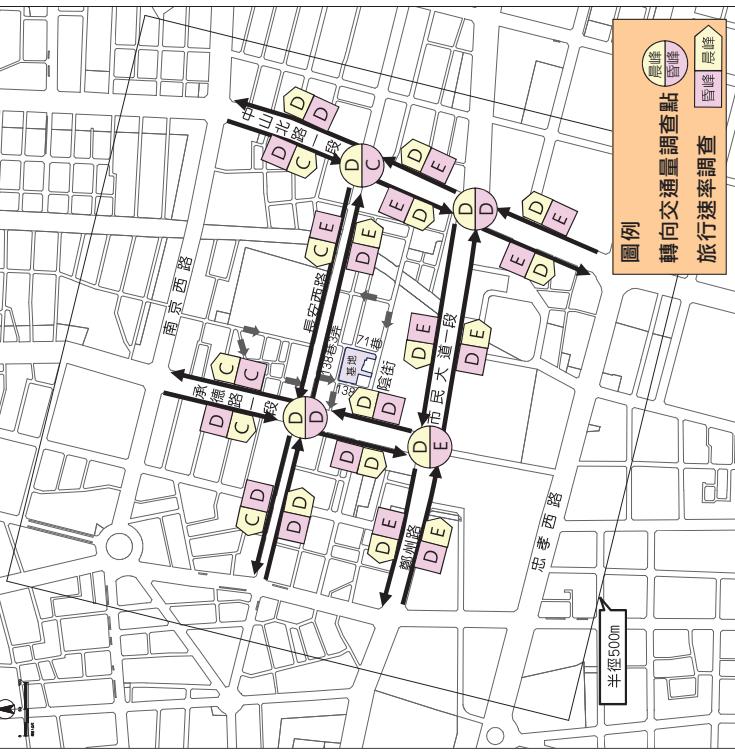


圖 3.3-3 目標年基地開發前晨、昏峰小時道路服務水準示意圖

### 3.3.3 停車場進出動線規劃

本案於基地東側華陰街 71 巷設置停車場出入口，規劃為汽、機車共用車道，汽、機車進出動線規劃如下：

#### 一、進場動線

##### (一) 東向來車(信義南港方向)

經由長安西路往西方向直行，至中山北路一段左轉往南方向直行，至華陰街右轉往西方向直行，至華陰街 71 巷右轉往北方向直行，即可抵達。

##### (二) 南向來車(景美新店方向)

經由中山北路一段往北方向直行，至北平東路右轉往東方向直行，至天津街左轉往北方向直行，至長安西路左轉往西方向直行，至中山北路一段左轉往南方向直行，至華陰街右轉往西方向直行，至華陰街 71 巷右轉往北方向直行，即可抵達。

##### (三) 西向來車(三重蘆洲方向)

經由鄭州路往東方向直行銜接市民大道一段，至承德路一段左轉往北方向直行，至長安西路右轉往東方向直行，至中山北路一段右轉往南方向直行，至華陰街右轉往西方向直行，至華陰街 71 巷右轉往北方向直行，即可抵達。

##### (四) 北向來車(士林淡水方向)

經由中山北路一段往南方向直行，至華陰街右轉往西方向直行，至華陰街 71 巷右轉往北方向直行，即可抵達。

## 二、離場動線

### (一)往東方向(往信義南港)

經由華陰街71巷往南方向直行，至華陰街右轉往西方向直行，至承德路一段右轉往北方向直行，至長安西路右轉往東方向直行，即可前往。

### (二)往南方向(往景美新店)

經由華陰街71巷往南方向直行，至華陰街右轉往西方向直行，至承德路一段右轉往北方向直行，至長安西路右轉往東方向直行，至中山北路一段右轉往南方向，即可前往。

### (三)往西方向(往三重蘆洲)

經由華陰街71巷往南方向直行，至華陰街右轉往西方向直行，至承德路一段左轉往南方向直行，至市民大道右轉往西方向直行前往，即可前往。

### (四)往北方向(往士林淡水)

經由華陰街71巷往南方向直行，至華陰街右轉往西方向直行，至承德路一段右轉往北方向直行，即可前往。

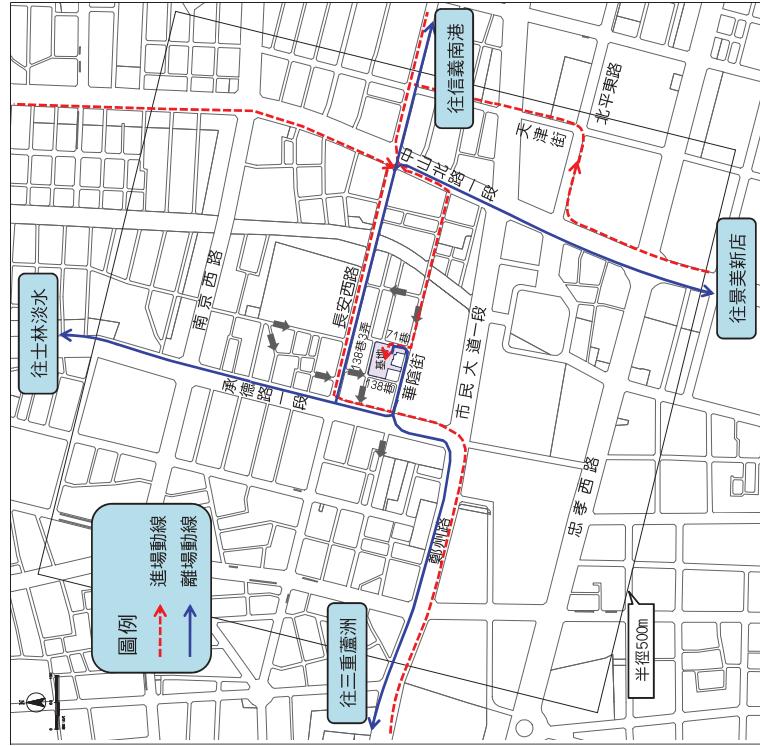


圖 3.3.4 基地聯外主要進、離場動線規劃示意圖

### 3.3.4 基地開發後交通影響評估

基地開發衍生交通需求，會對既有道路服務水準、停車供給及大眾運輸設施等造成影響，此衝擊量大小係為本節探討的主要課題。本節將就之前對基地開發衍生交通量與自然成長交通量所得結果，依各項評估程序進行分析，以瞭解未來基地開發完成後對鄰近道路系統交通衝擊程度，並進一步就其影響來考量基地周邊道路及配置，以作為交通改善依據。

#### 一、旅次分佈

有關交通量指派程序，必須了解旅次分佈狀況，以便於在交通量指派過程，可正確將衍生旅次指派至進出路徑，達到預測交通量的目的。  
本計畫依據現況基地周邊主要路口交通量之轉向比例與主要路口禁止轉向情形，預測基地衍生旅次之各方向分佈比例，另依據本基地衍生旅次之進出路徑，將基地尖峰時段衍生交通量指派至鄰近主要道路系統，以預估未來鄰近主要道路系統尖峰時段交通量。

#### 二、路段交通影響分析

目標年基地開發完成後，經衍生交通量指派，基地周邊晨、昏峰小時各路段旅行速率下降幅度介於0.1-2.0KPH，但各路段服務水準均維持與開發前相同，分析結果如表3.3-7及圖3.3-5所示。

#### 三、路口交通影響分析

目標年基地開發完成後，經衍生交通量指派，基地周邊晨、昏峰時段各號誌化路口平均每車延滯時間增加幅度介於0.1-1.8秒，但各路口服務水準均維持與開發前相同，分析結果如表3.3-8及圖3.3-5所示。

交通影響評估報告書 第三章 基地開發交通影響分析

表3.3-7 目標年基地開發後晨昏峰小時路段服務水準分析表

道路	路段	限速	方向	容量	交通量	V/C	晨峰小時		昏峰小時	
							旅行速率	服務水準	交通量	V/C
承德路 一段	南京西路-長安西路	4,900	往南	1,157	0.24	28.1	C→C	1,479	0.30	24.7
	長安西路		往北	1,294	0.26	27.8	C→C	1,611	0.33	26.9
市民大道一段	長安西路-重慶北路二段-承德路一段	4,900	往南	1,145	0.23	24.6	D→D	1,551	0.32	23.6
	重慶北路二段-承德路一段		往北	1,296	0.26	23.8	D→D	1,515	0.31	24.0
鄭州路	市民大道一段-承德路一段-中山北路一段	1,950	往東	1,023	0.99	18.3	E→E	1,028	0.53	24.2
	承德路一段-中山北路一段		往西	1,116	0.57	22.3	D→D	2,172	1.11	19.0
市民大道 一段	市民大道一段-中山北路一段	1,950	往東	1,288	1.69	17.6	E→E	1,906	0.98	21.0
	中山北路一段		往西	1,339	0.69	22.8	D→D	2,779	1.43	16.7
中山北路 一段	南京西路-長安西路-市民大道一段	3,220	往南	1,692	0.43	29.1	C→C	2,078	0.53	24.5
	長安西路		往北	1,969	0.50	23.4	D→D	1,957	0.50	22.1
長安西路	市民大道一段-中山北路一段-市民大道一段-忠孝西路	3,220	往南	2,321	0.59	21.4	D→D	2,740	0.70	15.1
	忠孝西路		往北	2,663	0.68	20.5	D→D	2,335	0.60	16.4
長安西路	市民大道一段-忠孝西路-重慶北路二段-承德路一段	1,860	往南	2,627	0.67	20.4	D→D	2,852	0.73	17.8
	重慶北路二段-承德路一段		往北	2,827	0.72	20.5	D→D	2,396	0.61	19.9
長安西路	中山北路一段	910	往東	1,832	0.99	20.4	D→D	911	0.49	22.8
	中山北路一段		往西	487	0.53	25.2	C→C	1,565	1.72	21.4
長安西路	中山北路一段	910	往西	1,994	1.07	18.0	E→E	947	0.51	23.6
	中山北路一段		往南	592	0.65	27.7	C→C	1,799	1.98	19.3

注：本系調查分析整理；交通量單位為PCU；速率及速度單位為KPH；服務水準變動為開發前→開發後。

表 3.3-8 目標年基地開發後晨昏峰小時號誌化路口服務水準分析表

路口名稱	路口圖示	方向	晨峰(小時)		服務水準 晝峰/小時
			平均延滯(秒)	服務水準	
承德路一段/ 長安西路	A 承德路 長安西路	A ↑	51.2	D	49.8
	B 長安西路 承德路	B ↑	51.3	D	51.5
	C 承德路 長安西路	C ↑	54.4	D D→D	47.5
	D 長安西路 承德路	D ↑	72.2	E	D
中山北路一段/ 長安西路	A 中山北路 長安西路	A ↑	30.2	C	38.5
	B 長安西路 中山北路	B ↑	47.0	D	36.1
	C 中山北路 長安西路	C ↑	61.8	D D→D	C
	D 長安西路 中山北路	D ↑	42.9	C	C
中山北路一段/ 市民大道	A 中山北路 市民大道	A ↑	23.5	B	44.8
	B 市民大道 中山北路	B ↑	66.9	E	44.4
	C 市民大道 中山北路	C ↑	59.9	D→D	43.4
	D 中山北路 市民大道	D ↑	66.3	E	43.4
承德路一段/ 市民大道	A 承德路 市民大道	A ↑	61.7	E	48.1
	B 市民大道 承德路	B ↑	55.0	D	63.8
	C 承德路 市民大道	C ↑	54.3	D	64.5
	D 市民大道 承德路	D ↑	48.1	D	66.1

註：1.本案調查整理解析。  
2.服務水準變動為開發前→開發後。

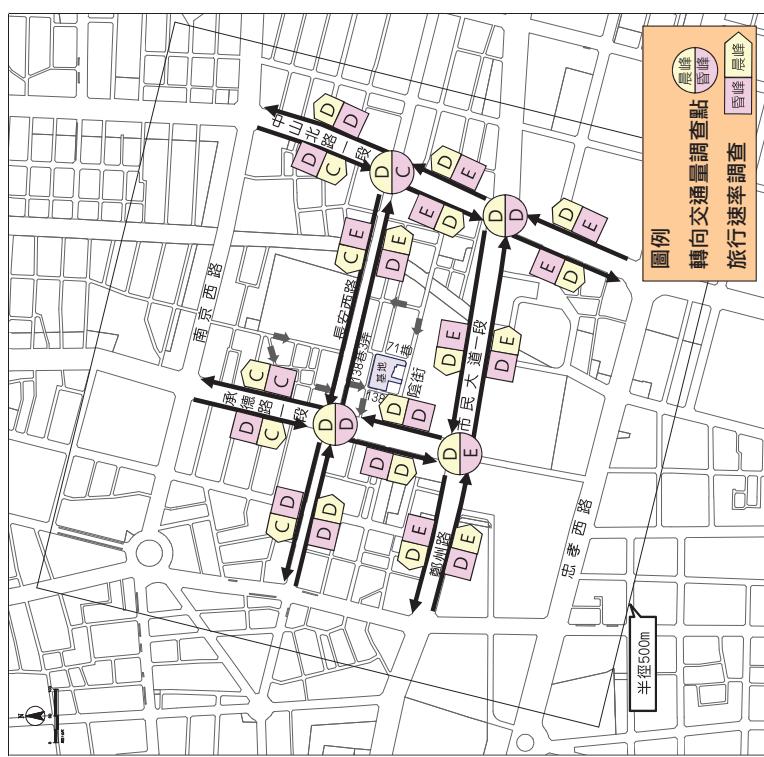


圖 3.3-5 目標年基地開發後晨昏峰小時道路服務水準示意圖

#### 四、目標年基地開發後周邊道路交通量分析

##### (一) 基地南側華陰街

基地南側華陰街道路寬度為 12 公尺，為往西方向之單行道，車道配置為 3 混合車道，每小時單向道路容量 2,810PCU。

目標年基地開發完成後，經衍生交通量指派，華陰街晨峰小時通過性交通量為 288PCU，V/C 為 0.10；昏峰小時通過性交通量為 592PCU，V/C 為 0.21，顯示基地開發後衍生交通量處於巷道可容受力範圍內。

##### (二) 基地西側長安西路 138 巷

基地西側長安西路 138 巷為往南方向之單行道，車道配置為 1 混合車道，道路寬度為 4 公尺，實際可通行寬度約 2 公尺，保守估計道路容量為 400PCU。

目標年基地開發完成後，經衍生交通量指派，長安西路 138 巷晨峰小時通過性交通量為 15PCU，V/C 為 0.04；昏峰小時通過性交通量為 26PCU，V/C 為 0.07，顯示基地開發後衍生交通量處於巷道可容受力範圍內。

##### (三) 基地北側長安西路 138 巷 3 弄

基地開發完成後，長安西路 138 巷 3 弄道路寬度由現況 4 公尺增加至 6 公尺，道路二側將劃設紅線管制停車，雙向實際可通行寬度由 2 公尺增加至 4 公尺，雙向道路容量可提升為 800 PCU。

目標年基地開發完成後，經衍生交通量指派，長安西路 138 巷 3 弄晨峰小時通過性交通量為雙向共 13PCU，V/C 為 0.02；昏峰小時通過性交通量為雙向共 15PCU，V/C 為 0.02，顯示基地開發後衍生交通量處於巷道可容受力範圍內。

#### (四) 基地東側華陰街 71 巷

基地開發完成後，華陰街 71 巷道路寬度將增加至 8.5 公尺，預計規劃雙向各 1 混合車道，道路二側將劃設紅線管制停車，單向道路容量可提升為 810PCU。

目標年基地開發完成後，經衍生交通量指派，華陰街 71 巷晨峰小時通過性交通量為往南 102PCU 及往北 81PCU，V/C 為 0.10-0.13；昏峰小時通過性交通量為往南 70PCU 及往北 129PCU，V/C 介於 0.09-0.16，顯示基地開發後衍生交通量處於巷道可容受力範圍內。

表 3.3.9 目標年基地開發後周邊巷道交通量統計表

項目	路名	方向	道路容量	開發後		
				晨峰小時 交通量	V/C	交通量 V/C
	華陰街	往西	2,810	288	0.10	592
	長安西路 138 巷	往南	400	15	0.04	26
	長安西路 138 巷 3 弄	雙向	800	13	0.02	15
	華陰街 71 巷	往南	810	102	0.13	70
		往北	810	81	0.10	129
						0.16

資料來源：本案調查整理。

## 第四章 停車場規劃與設計

### 4.1 停車場出入口及動線規畫

本案於基地東側華陰街 71 巷設置停車場出入口，車道寬度為 6.0 公尺，地面層至地下一層坡道坡度比為 1：8，地下一層至地下六坡道坡度比為 1：6。

#### 一、停車場出入口與路口保持適當距離

本案於基地東側華陰街 71 巷設置停車場出入口，停車場出入口距離北側華陰街 71 巷長安西路 138 巷 3 弄路口約 26 公尺，與南側華陰街/華陰街 71 巷路口約 25 公尺，與鄰近路口已保持適當的安全緩衝距離，相關說明如圖 4.1-1 所示。

#### 二、停車場出入口規劃足夠緩衝空間

本基地透過向內退縮空間，加大車輛進出緩衝空間及視距，自路緣後退縮約 14 公尺緩衝空間，自地面層坡道起始點至地下一層平面距離約 28 公尺，合計共約 42 公尺基地內部儲車空間，若以每部車輛 6 公尺長度估算，約可提供 7 輛車停等空間，因此本基地停等空間具有足夠緩衝空間可供車輛等候與會車使用，以減少車輛進出衝突與視距不足情形，避免影響外部交通順暢，相關說明如圖 4.1-1 所示。

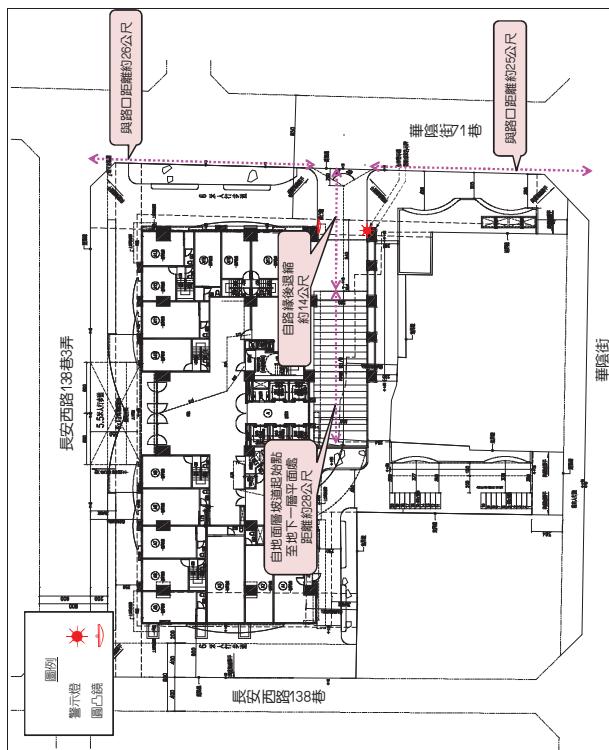


圖 4.1-1 基地停車場出入口緩衝空間示意圖

### 4.2 停車場安全設施分析

#### 一、車道出入口之警 示 設施建議配置方式

為提高停車場出入口人車之安全，出入口處車道高度與現有鋪面建議順平處理，另人行道與車道利用不同材質鋪面設置，以便行人及車輛辨識。此外停車場出入口設置警 示 燈(可發出警 示 聲響及閃爍燈號)及反射鏡，以維持行人與車輛進出安全。有關車道出入口之警 示 設施建議配置方式如圖 4.2-1 所示。

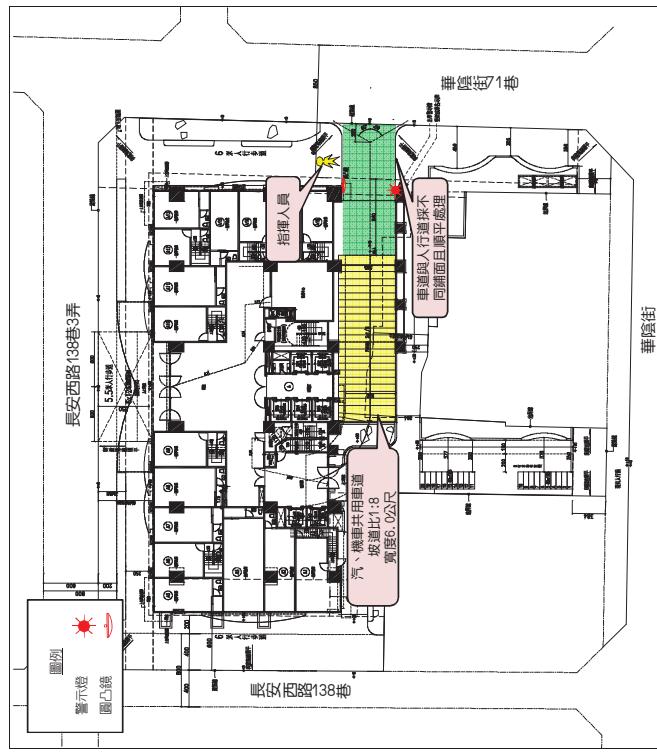


圖 4.2-1 基地停車場出入口相關交通措施示意圖

## 二、車道間之安全設施建議配置方式

有關車道間之燈光明除依「建築技術規則」規定辦理外，在出入口及車道間必須加強燈光照明，以提供駕駛者安全環境。另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、反射鏡設施外，亦進行標誌及標線劃設。綜合考量進出停車場之人車安全，本計畫建議以下幾點原則提供設計單位參考使用：

- (一) 於停車場出入口設置警示燈，提醒行人能提高警覺。
- (二) 車道視線不良處加設反射鏡，提供進出車輛掌握來車狀況。
- (三) 停車場內部車道依據車輛行駛方向繪設交通標線與設置標誌牌面。

(四) 燈光明除依建築技術規則規定辦理外，在停車場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。

## 三、場內安全監視系統建議配置方式

為維護人車進出及停車之安全，建議於場內配置監視錄影系統，以供監看停車場狀況。有關監視器之配置重點區域，建議設置於車輛容易發生碰撞與人員容易產生安全顧慮之處，例如車道出入口處、轉彎處、上下坡道處與進出樓電梯間等。

## 4.3 停車位空間佈設與數量配置圖說

本基地於地下一層至地下六層設置汽車位 223 席(均為法定)、機車位 246 席(均為法定)及裝卸車位 2 席(均為法定)，地下各樓層停車空間數量配置如表 4.3-1 所示，停車空間佈設如圖 4.3-1 至圖 4.3-6 所示。

表 4.3-1 各樓層停車空間數量配置彙整表

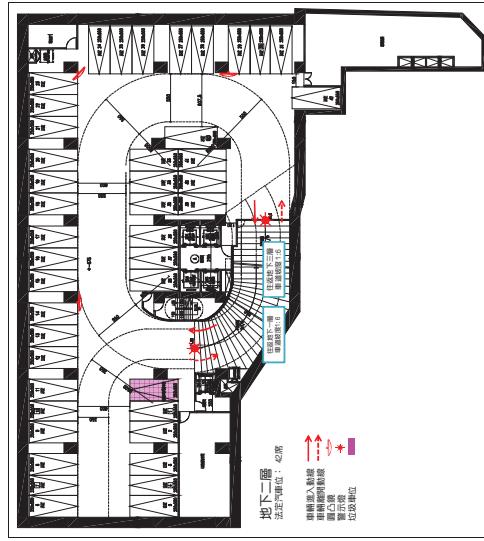
樓層	汽車(席)			機車(席)	裝卸車位(席)
	法定	自設	法定		
地下一層	11	—	246	—	2
地下二層	42	—	—	—	—
地下三層	42	—	—	—	—
地下四層	42	—	—	—	—
地下五層	42	—	—	—	—
地下六層	44	—	—	—	—
小計	223	—	246	—	2
總計	223	—	246	—	2

資料來源：本案整理。

圖 4.3-1 地下一層停車空間佈設示意圖



圖 4.3-2 地下二層停車空間佈設示意圖



第4章 停車場規劃設計  
交通影響評估報告書

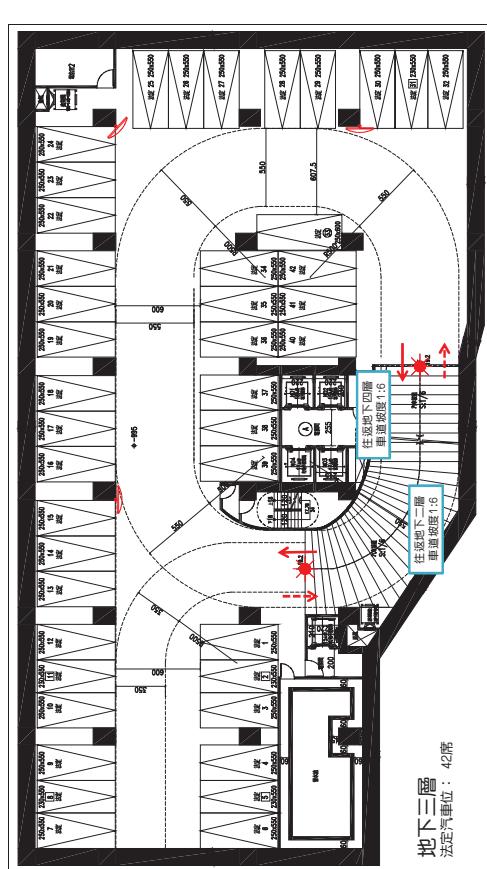


圖 4.3-3 地下三層停車空間佈設示意圖

79

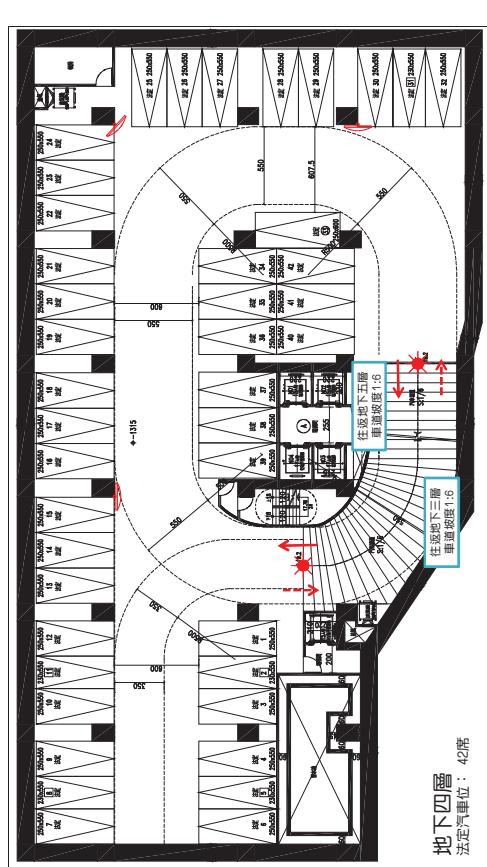


圖 4.3-4 地下四層停車空間佈設示意圖

80

第五章 交通改善措施與建議

## 5.1 施工期間交通維持措施

本案建築物施工過程行生施工車輛進出，勢必對周邊交通造成一定程度影響，本案將根據周邊道路狀況及考量未來施工需求，提出相關交通維持計畫原則及初步構想，將施工期間對於周邊道路交通影響降至最低。

## 一、交通維持計畫研究原則

- (一)考量周邊道路交通狀況，車輛進出避開交通尖峰時段。
  - (二)由「交通需求」及「交通安全」之觀點出發。
  - (三)交通維持策略擬定必須配合施工需要，達到「對交通影響最小」及「本工程施工遭遇到阻力最小」二大目標。
  - (四)檢視大貨車禁行區域，如無法避開則須提出通行證申請需求。

## 二、施工車輛出動規範

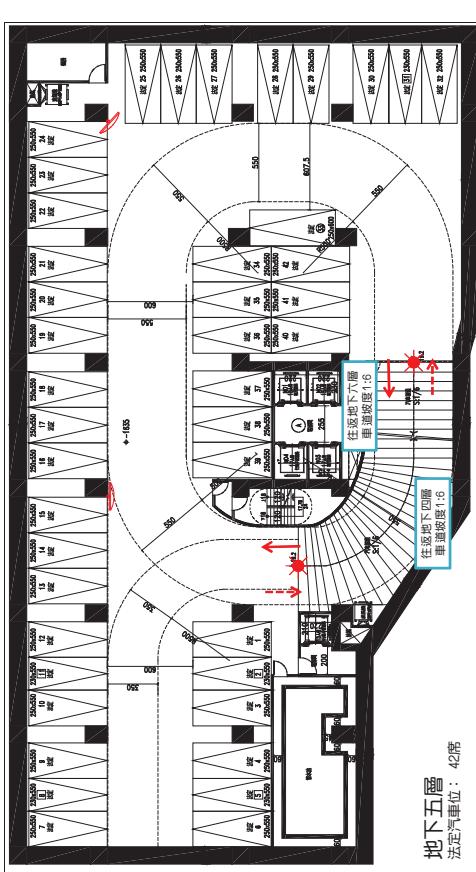
本案將依臺北市交通工程管制處公佈「臺北市大貨車(總重量逾10噸)及聯結車禁止通行範圍路線圖」之規定，如圖5.1-1所示，擬定未來施工車輛進出動線。經查基本地位處於臺北市大貨車禁行範圍內，未來如遇施工車輛須行駛管制道路情形，將依相關規定申請辦理，未來施工車輛實際進出動線，仍應以「施工計畫書」與「施工期間交通維持計畫書」之內容為主。

### 三、交通維持計畫內容初步步規劃

- (一) 進出動線管制方面

  1. 施工前應對運送建材路線嚴格管制，非必要要避免通過市區或交通繁忙路段。
  2. 施工車輛運送建材路線接近市區或交通頻繁路段，應避開尖峰時段。

圖 4.3-5 地下五層停車空間佈設示意圖



3. 施工車輛避免佔用車道或於非工區停駐，影響交通順暢。
4. 工程運輸路線如為通往旅遊區道路時，應要求包商避免於假日運送工程材料。



圖 5.1-1 臺北市大貨車及聯結車禁止通行範圍路線圖

#### (二)交通維持方面

1. 於施工區出入口處選派專人，指揮施工車輛進出，提醒車輛駕駛注意行車，維護施工安全。
2. 施工期間所有材料機具，均需放置於工區內，不得停放在堆置於進出道路二側。
3. 進出動線道路應經常檢視路面狀況，如有破損應立即修復以維道路品質與交通安全。
4. 施工區及施工車輛動線經過之路段，應加強設置施工標誌，提醒駕駛及行人注意施工機具及車輛。
5. 施工區及鄰近道路禁止路邊停車。
6. 工程車輛進出基地時，均會由交管人員(或義交)協助引導，待基地前方華陰街行人及車輛通過後，工程車輛始能

離開基地。並於施工期間華陰街前後端設置警示牌面，提醒周邊車輛前方有工程車輛進出，減速慢行。

#### (三)其他交通對策方面

1. 施工車輛進出應注意車輛清潔及防漏，降低環境干擾及影響交通安全。
2. 出入車輛應嚴格限制不得超載、超速，以維護行車安全。
3. 經常檢查並保持施工區及道路之施工標誌、燈號之清潔及正常運作。
4. 要求工地人員採用證件管制方式進出，並限制工地私人車輛進出，減少施工期間衍生交通量。

## 5.2 基地交通配置與規劃說明及改善對策

基地開發交通行為，最主要影響點在基地周邊進出動線所鄰接交叉口及車道出入口，對現況已屬交通瓶頸點交叉口之衝擊分析亦不可避免。廣義來說，即為基地內部及外部衝擊分析，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。本節乃就前述各章節所分析成果，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改善策略，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

- 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：
- (一)透過向內退縮空間，加大車輛進出之緩衝空間及視距。
  - (二)佈設滿足旅運需求之運具運轉空間。
  - (三)各運具進出動線儘量獨立及有效區隔。
  - (四)提供安全無障礙行人動線空間。
  - (五)足夠汽、機車停車位以滿足自需性停車需求。

## 二、基地交通動線規劃

基地行人及車輛進出動線圖如圖 5.2-1 所示。

### (一) 車輛進出動線規劃

本基地於東側華陰街 71 巷設置停車場出入口。此外本案利用基地內部退縮空間，作為基地車輛進出緩衝空間。

#### 1. 汽車動線

本基地由華陰街 71 巷停車場出入口進場，車輛透過停車空間坡道進入基地後可通往地下一層至地下六層停車空間，駕駛人於車輛停放完成後利用行人樓、電梯通往各樓層；駕駛人於地下一層至地下六層停車空間取車後，可經由車道離開。

#### 2. 機車動線

本基地由華陰街 71 巷停車場出入口進場，車輛透過停車空間坡道進入基地後可通往地下一層停車空間，駕駛人於車輛停放完成後利用行人樓、電梯通往各樓層；駕駛人於地下一層停車空間取車後，可經由車道離開。

### (二) 行人動線規劃

本案於基地北側長安西路 138 巷 3 弄設置住宅及辦公室行人出入口，未來行人均可利用基地退縮之人行空間通往周邊道路，相關動線如圖 5.2-1 所示。

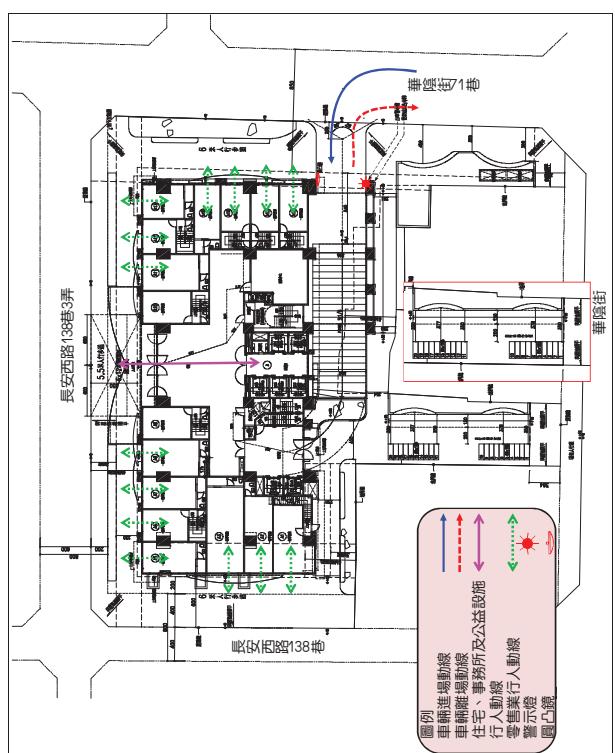
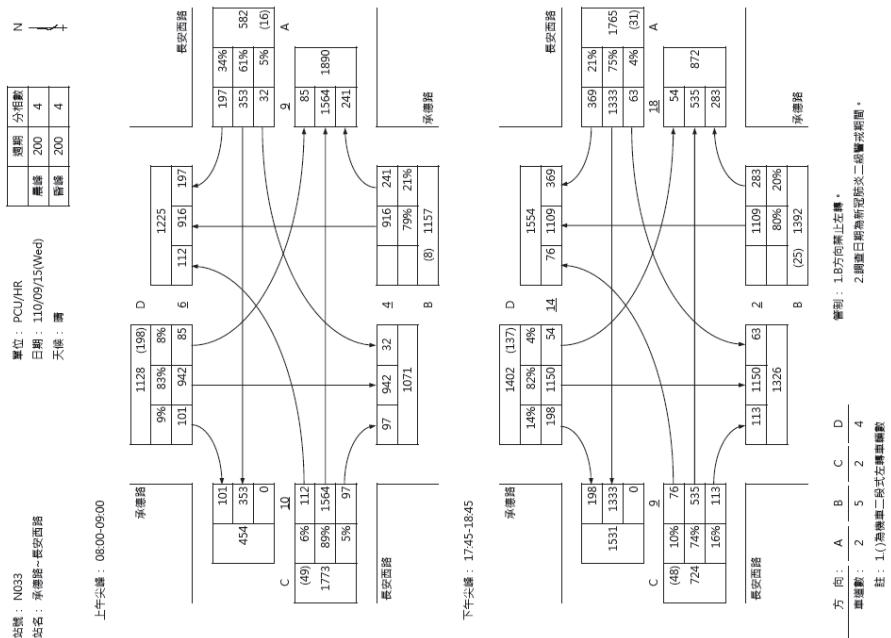


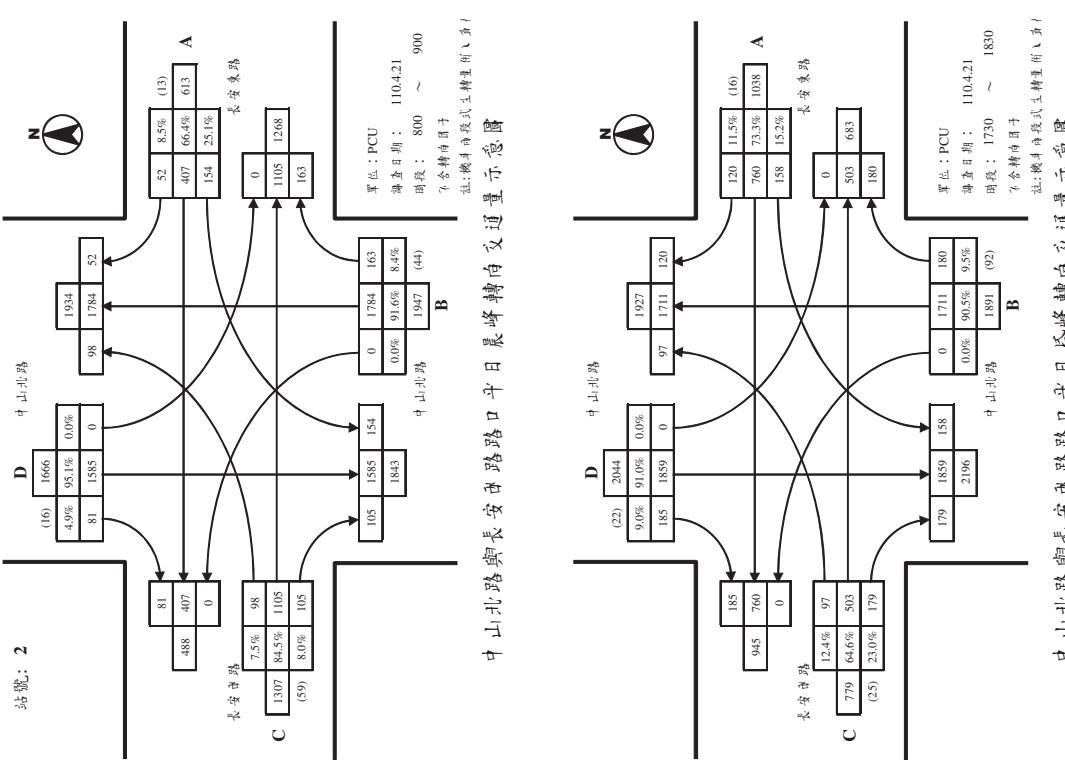
圖 5.2-1 基地人、車進出動線示意圖



尖峰小時路口交通量轉向圖

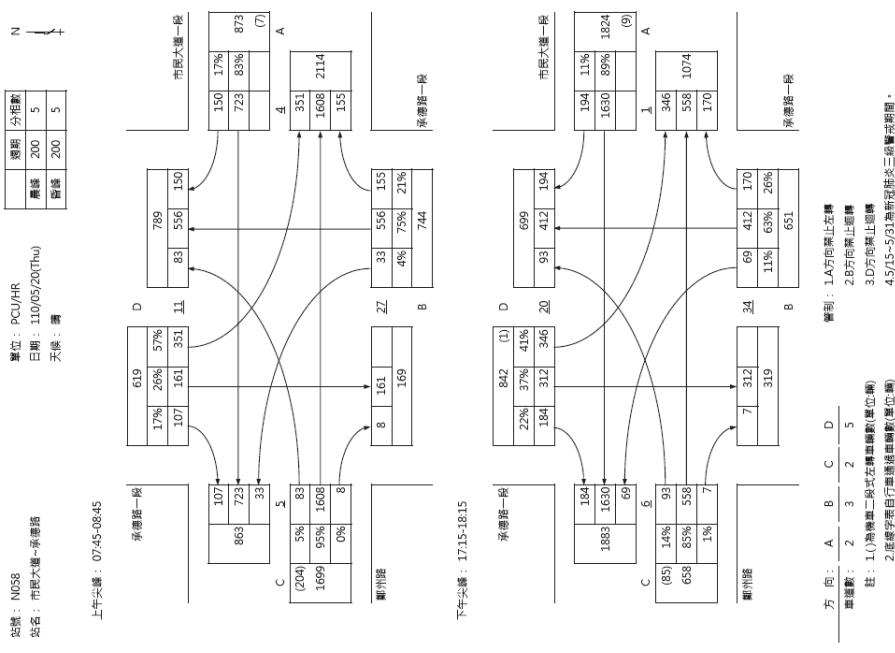
## 附錄一

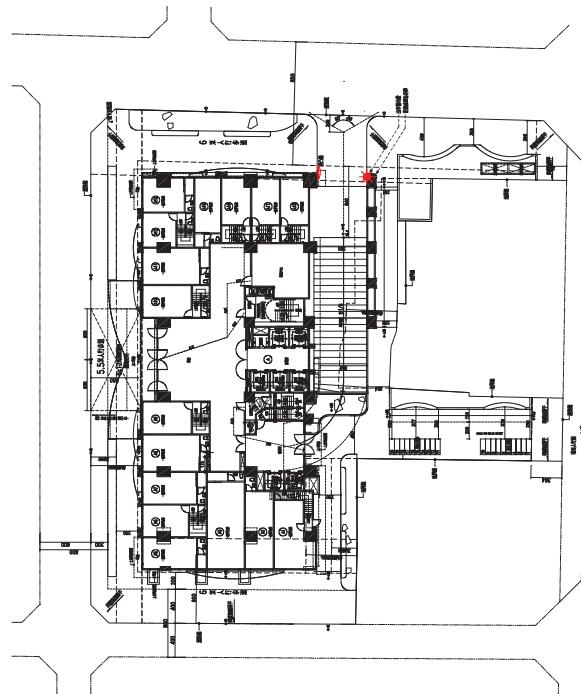
### 路口轉向交通量圖



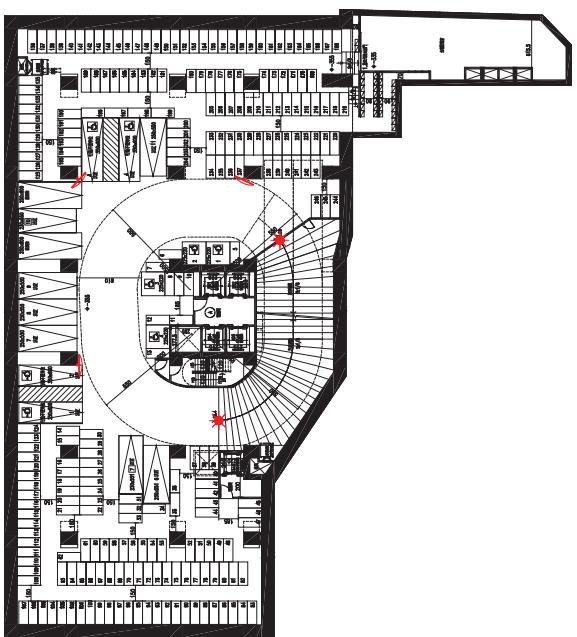
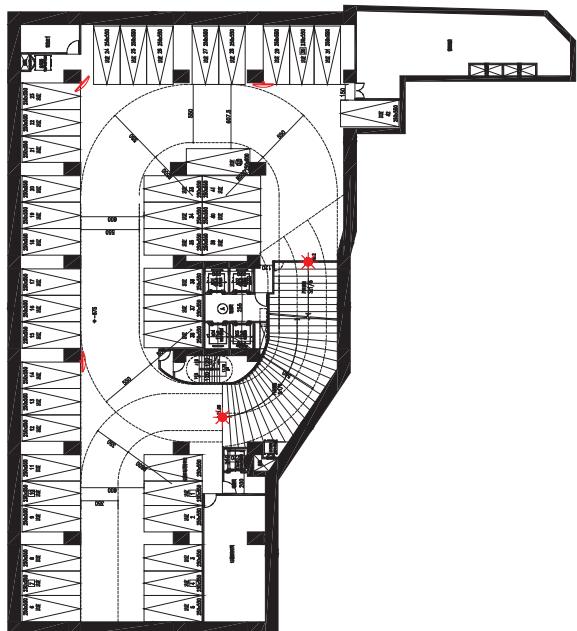
(地面層與地下樓層)

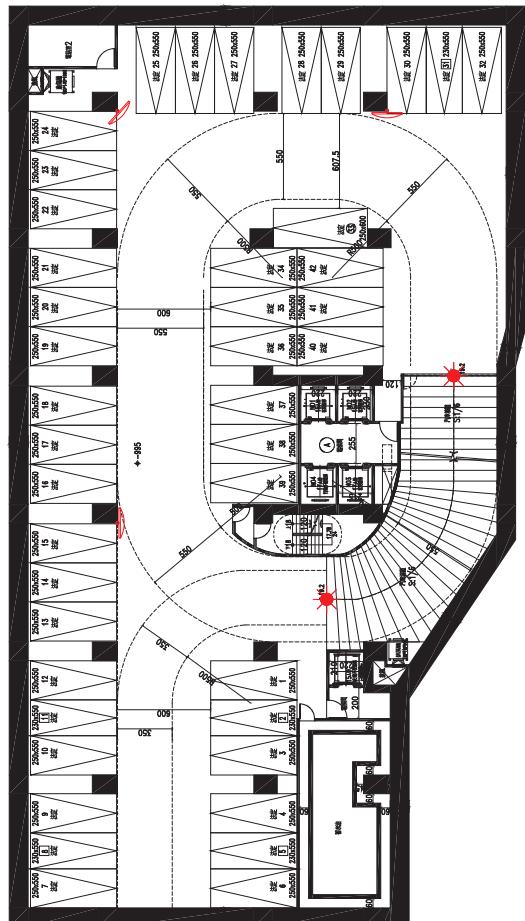
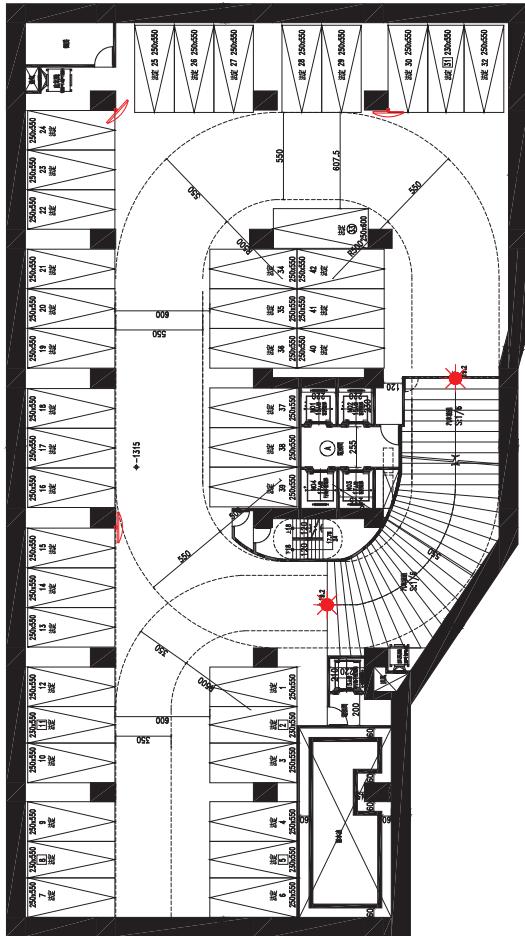
面積計算表與各層平面圖

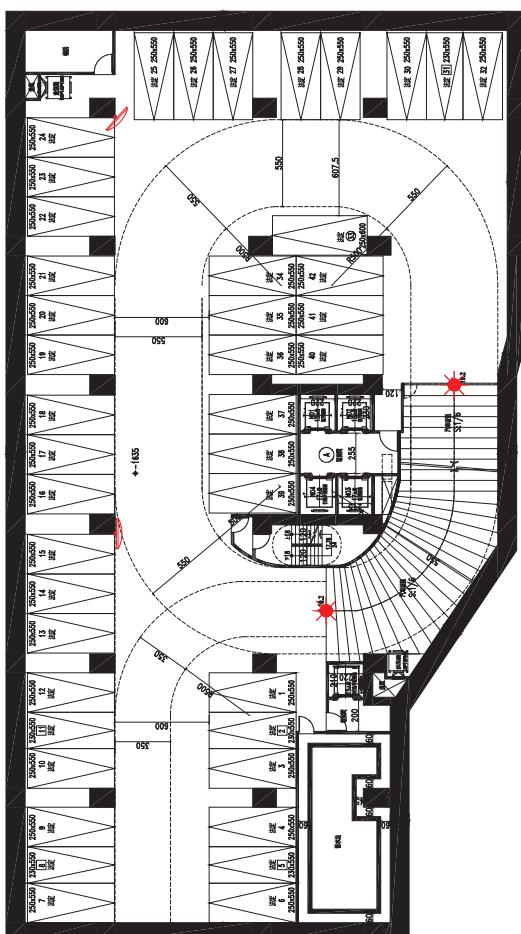
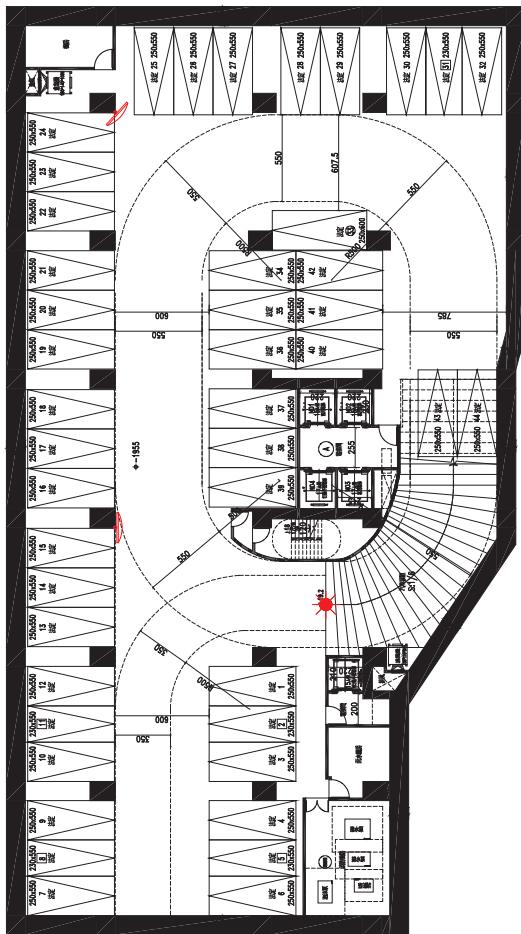




常德建設股份有限公司、林大師建築師事務所  
臺灣臺北市大同區市府段一小段商業整集住宅新工程







附7-50

臺北市大同區市府段一小段 764-6 等 77 筆地號新建工程交通影響評估	
委託單位 承辦單位	常德建設股份有限公司 行易網科技股份有限公司
公司地址	新北市板橋區四川路二段 239 號 7 樓
聯絡電話	(02)8966-8111 分機 24
公司簡介	<p>● 公司沿革 行易網公司成立於 89 年 5 月，目前由許勝隆擔任董事長。為因應交通技師簽證業務之執行，已於民國 107 年 9 月合併原有之行易網交通技師事務所，並經行政院公共工程委員會核准，為工程技術機構顧問業，執行交通工程科之工程技術相關業務。</p> <p>● 核心技術</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 基地開發交通衝擊評估</li> <li>▶ 商用車隊監控派遣系統建置</li> <li>▶ 商用車隊營運顧問</li> <li>▶ 停車場規劃建置營運管理</li> <li>● 服務內容(營業內容)</li> <li>▶ 交通技師簽證業務</li> <li>▶ 交通審查諮詢</li> <li>▶ 交通調查與停車供需評估</li> <li>▶ 交通影響評估與交通規劃</li> <li>▶ 交通維持計劃</li> <li>▶ 商用車隊監控派遣系統</li> <li>▶ 動態公車資訊顯示系統</li> <li>▶ 即時交通資訊系統</li> </ul>
參與人員	<p>趙勁堯：為國立台灣大學土木工程研究所交通工程組碩士，於鼎漢集團任職超過 10 年，除有豐富之交通規劃經驗外，並曾任職鼎華科技從事台灣大車隊系統建置與維運作業，具有專案分析與大型商用車隊運事長。</p> <p>許勝隆：為國立台灣大學土木工程研究所交通工程組碩士，並為國家考試及格之交通工程技師。許勝隆任職鼎漢國際工程顧問股份有限公司超過 4 年，具有交通衝擊評估與交通規劃專長，報告撰寫與相關審查經驗豐富。</p> <p>王宏承：為逢甲大學運輸科學與管理學系所碩士，目前任職行易網科技股份有限公司，具交通衝擊評估與交通規劃專長。</p>

## 報告撰寫人簡歷

### 附錄三

## 住宅類型交通參數調查計畫

本案為詳實進行開發案之交通影響評估，必須先確認相關交通參數。

本案利用現地調查方式，選擇與本開發案相似之建築物，調查項目包括進出人數、運具使用比例、乘載率及持有車輛情形之調查。

### 1.1 調查方法

本案係聘請二位調查員，第一位調查員位於建築物大門及停車場出入口，主要進行進出人數統計及乘載率調查，第二位調查員位於建築物大門出入口，主要進行進出住戶訪談調查。

### 1.2 調查地點

由於本案係以住宅使用類別為主，尋找與基地同樣位於大同區之類似開發案。最適合之調查樣本建築物位於臺北市大同區華陰街 33 號，案名為「站前帝王」，該建築物住戶於社區大門進出，設置一處停車場出入口，社區單純較容易進行調查。

### 1.3 調查結果

#### 一、運具使用率

根據本案調查「站前帝王」，其中運具使用比例為汽車 35.6%、機車 22.7%、自行車 2.8%、大眾運輸 30.5% 及步行 8.4%。

#### 二、乘載率

根據本案調查「站前帝王」，其中乘載率為汽車 1.30 人/車、機車 1.18 人/車及自行車 1.00 人/車。

## 附錄四

## 交通參數調查計畫

## 一般零售業交通參數調查計畫

本案為詳實進行開發案之交通影響評估，必須先確認相關交通參數。本案利用現地調查方式，選擇在本案案附近之三家一般零售業，調查項目包括運具分配比例、乘載率及進出人數等。

### 1.1 調查方法

本案聘請 2 名調查員，主要進行進出顧客人數統計、運具使用、乘載率等參數資料。

### 1.2 調查地點

本案有一般零售業使用類別，本案於民國 111 年 11 月 29 日(星期二)尋找基地周邊相似一般零售業以進行參數調查。調查樣本分別為「7-11 便利商店」、「琨蒂絲褲襪商店」及「圓洋膠業有限公司」等鄰近三間店面，人員集中於店面大門進出。有關調查樣本之位置、詳細條件及調查結果分別詳述如下。

- ◆ 調查樣本：7-11 便利商店

樣本位置：臺北市大同區長安西路 45 之 2 號

- ◆ 調查樣本：琨蒂絲褲襪商店

樣本位置：臺北市大同區長安西路 49 號

- ◆ 調查樣本：圓洋膠業有限公司

樣本位置：臺北市大同區長安西路 47-4 號

### 1.3 調查結果

#### 一、進出人旅次產生率

根據本案調查基地周邊相似一般零售業資料顯示，晨峰小時進入為 41.7 人次/ $100\text{ M}^2$ ，離開 43.1 人次/ $100\text{ M}^2$ ，昏峰小時進入為 53.3 人次/ $100\text{ M}^2$ ，離開 56.8 人次/ $100\text{ M}^2$ 。

### 二、運具使用率

根據本案調查基地周邊相似一般零售業資料顯示，其中運具使用比例為汽車 2.1%、機車 10.4%、自行車 0.7%、大眾運輸及步行 86.8%。

### 三、乘載率

根據本案調查基地周邊相似一般零售業資料顯示，其中乘載率為汽車 1.43 人/車、機車 1.05 人/車及自行車 1.00 人/車。

## 交通工程技師簽證表

建築位置	地 號 臺北市大同區市府段一小段 764-6 等 77 筆地號 鄰接道路 華陰街 71 巷、長安西路 138 巷、華陰街長安西路 138 巷 3 弄		
建築規模	基地面積 2,388.52 M <sup>2</sup>	地下層 6	地面層 39
設計單位	林材碩建築師事務所		
簽證內容	交通影響評估報告書 壹式 圖樣 交通說明 份		
	姓 名 許勝隆	執業執照號碼 技執字第 006039 號	許可文 號 工程技字第 10700298100 號
	事務所地址 新北市板橋區四川路二段 239 號 7 樓	事務所地址 新北市板橋區四川路二段 239 號 7 樓	
簽證技師	事務所電話 (02)8966-8111		
	執業圖記： (大章、小章與簽名) 		
日期	中華民國 111	年 4	月 18
備註			
	案件編號：109		

### 附錄五

#### 交通技師證照及簽證

**評估委託書**

**附錄六**

		<p style="text-align: center;"><b>技師執業執照</b></p> <p>技執字第 006039 號</p> <p>技師 許勝隆 申請執業執照與技師法規定 相符合行發給執業執照准予執業登記事項如下：</p> <p>一、姓名：許勝隆 性別：男 身分證明文件字號：H121963135</p> <p>二、出生年月日：民國 64 年 11 月 19 日</p> <p>三、執業方式：技師法第 7 條第 1 項第 2 款</p> <p>四、執業機構名稱：行易網科技股份有限公司</p> <p>所在地：新北市板橋區四川路 2 段 239 號 7 樓</p> <p>五、技師科別及證書字號：交通工程科 台工證字第 17559 號</p> <p>六、執業範圍：(如背面)</p> <p>七、執照有效期間：自民國 109 年 9 月 16 日至 115 年 9 月 15 日止</p> <p style="text-align: right;">行政院公共工程委員會 主任委員</p> <p style="text-align: right;">許勝隆</p> <p style="text-align: right;">中華民國 109 年 9 月 7 日（換發）</p>
-------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

## 評估委託書

常德建設股份有限公司(以下簡稱甲方)委託「行易網科技股份有限公司」(以下簡稱乙方)，辦理「臺北市大同區市府段一小段 764-6 等 77 筆地號新建工程交通影響評估」作業。

甲方： 公司名稱：常德建設股份有限公司 公司地址：臺北市大同區華陰街 91 號 2 樓 負責人：曹來春 統一編號：28479427	乙方： 公司名稱：行易網交通技師事務所 公司地址：新北市板橋區四川路二段 239 號 7 樓 負責人：許勝隆 統一編號：48962336
用印 日期	中華民國一一年四月