

## 附錄五

# 交通影響評估

寶豐隆興業商辦大樓新建工程都市設計及土地使用開發許可審議第1次變更設計案  
 依臺北市政府 111 年 10 月 14 日府授都設字第 1113039040 號 & 府授都設字第  
 1113072773 號函都審幹事會審查意見回覆

審查意見	修正說明
<b>交通局 謝幹事霖霆</b>	
1.P.36 表 3-1-6 合計(PCU)的使用類別對應數據汽車總量、機車總量及計程車總量，而非辦公總量、餐飲總量、商場總量，請修正。	遵照辦理，已將表 3-1-6 內容修正，詳可見交評報告書表 3-1-6。
2.P.61 「副大眾運輸系統內部化」章節說明「計程車臨停上下客區規劃於 B2 層」，請於 P.48、P.56、P.63 平面圖上標示。	遵照辦理，已將圖 4.1-2、圖 4.3-4、圖 5.2-3 平面圖上標示，計程車排班區位置以及席位數，詳可見報告書圖 4.1-2、圖 4.3-4、圖 5.2-3。
3.P.48-P.50、P.55-P.58、P.63~P.65，請提高解析度以利檢視。	遵照辦理，已重新編輯圖檔，可見報告書圖 4.1-1~圖 4.1-6、圖 4.3-3~圖 4.3-9、圖 5.2-2~圖 5.2-7。
4.請檢討地下 4 層編號 30 格位、地下 5 層編號 106 格位及地下 6 層編號 185 格位之車前空間是否符合建技規則第 61 條。	已檢視地下 4 層編號 30 格位、地下 5 層編號 106 格位及地下 6 層編號 185 格位前空間，符合建技規則第 61 條雙車道寬度應為五點五公尺以上。
5.請檢討地下 4 層~地下 6 層車道寬度是否符合建技規則第 60 條第 6 項規定。	已檢視地下 4 層~地下 6 層車道寬度，符合技規則第 60 條第 6 項規定。

# 變更臺北市大安區仁愛段二小段687地號 等2筆(原1筆)土地更新事業計畫案

[交通影響評估報告] 民國112年6月



A5-1

寶豐隆興業商辦大樓新建工程臺北市都市設計及土地使用開發許可審議委員會  
 依臺北市政府 111 年 12 月 5 日府授都設字第 1113091692 號 & 府授都設字第  
 1123002538 號函開發許可審議委員會意見回覆

審查意見	修正說明
<p>交通局 謝幹事霖霆</p>	
<p>1. P.49~P.51、P.56~P.59、P.64~P.66，請提高解析度以利檢視。</p>	<p>遵照辦理，已將委員提出之頁數圖片改為橫向顯示，以利檢視，詳可見圖 4.1-1~4.1-6、圖 4.3-3~4.3-9 以及圖 5.2-2~5.2-7。</p>
<p>2. 「行動不便」停車位請更正為「無障礙」停車位。</p>	<p>遵照辦理，已將文字與圖片中「行動不便機車位」、「行動不便汽車位」更正為「無障礙機車位」、「無障礙汽車位」，詳可見交評報告書第四章、第五章。</p>
<p>3. P.77、79、81、83、85，統計表中 B1 機車應為 218，請修正。</p>	<p>遵照辦理，已將統計圖表中機車位數修正於 P.77、79、81、83、85。</p>

「變更臺北市大安區仁愛段二小段 687 地號等 2 筆(原 1 筆)土地都市更新事業計畫案」  
 第二次書面審查意見回覆

審查意見	修正說明
<p>交通局 王少韡幹事(顏瑜代)</p>	
<p>1. P.38，表 3.1-6 尖峰小時各使用類別運具衍生車旅次及小客車當量數，機車換算有誤。</p>	<p>感謝指導，經檢視表 3.1-6 總計數值為誤植，實為「平日晨峰 164 輛、平日昏峰 125 輛、假日尖峰 82 輛」，詳見表 3.1-6。</p>
<p>2. P.98，附錄 4 交通工程師簽證表請補充簽證(執業章)。</p>	<p>遵照辦理，已於交通工程師簽證表補充簽證(執業章)，詳可見附錄 4。</p>

實豐隆置地廣場新建工程環境影響差異分析程序審意見暨答覆說明  
依臺北市府112年3月15日府授環綜字第1123022933號函意見回覆

審查意見	修正說明
白委員仁德 1. 可以進一步考量增加共享運具的可能性，如：基地於一樓平面設置的自行車車位，可增設共享自行車，或地下停車場的共享汽車車位。 2. 基地位置較為特殊，人車動線於斜交路口較易形成衝突點，建議與交通主管單位協同加強交通工程，並適度設置智慧型停車顯示資訊及系統。	感謝指導，本案目前已於1F規劃設置30席YouBike於敦化南路四段247巷，且地下停車場部分格位已規劃供外部停車使用，詳可參閱交評報告書5.1節、圖5.1-2。 目前本案在1F出入口規劃設置圖凸鏡與禁右牌面，提醒駕駛進出時需注意車道動向，並且於尖峰時段機動派運交管人員，引導進出車輛，增進車流效率與行人安全；並承諾設置智慧型停車顯示資訊系統，詳可參閱交評報告書5.3節、圖5.3-1。
陳委員慶和 1. p.6-17表6-14及p.6-18表6-15原環評及本大變更之各路段道路服務水準的差異是否合理？	感謝指導，本案依循交評規定，須使用兩年內調查之交通量，原環評交通量已無法反映該需求，因此本案在111年有重新調查，調查結果呈現服務水準皆有提升。
臺北市府府交通局 1. p.6-10表6-8、附錄五p.38表3.1-6「尖峰小時各使用類別運具衍生車旅次及小客車當量數」，機車換算有誤。	感謝指導，經檢視P.6-10表6-8及附錄五P.38表3.1-6總計數值為誤植，實為「平日晨峰164輛、平日昏峰125輛、假日尖峰82輛」，詳見表3-1。
臺北市停車場管理工程處 1. 請補充基地設置一般零售業、一般事務所、金融保險業、餐飲業、一般服務業、健身服務業之戶數。	遵照辦理，有關各類別戶數已補充於交評報告書表3.1-1。另本案係以樓地板面積與旅次產生率推估人旅次、車旅次做為計算方式，參數表詳可參考交評報告「表3.1-2、表3.1-5」。
2. 請補充基地周邊100公尺範圍自行車停車供需。	依據台北市停車場管理處民國110年度汽機車停車供需調查資料顯示，基地位於大安區15分區，且基地500公尺影響範圍內包含了大安區13、25、27分區，根據調查內容「基地周邊自行車格位總供給為378席，需供比為1.7，在基地周邊自行車停車需求大，在尖峰時段有供給不足之情形」，詳細

審查意見	修正說明
3. 查交評報告p.37，本案商場及餐飲分別參酌南山廣場、萬華車站及新光三越南西店調查資料，依據基地特性調整參數推估「表3.1-5」，請說明本案推估方式。	彙整過往相關案例調查結果，並依據基地特性調整參數，如參考基地周邊土地使用狀況、大眾運輸建設情形，找出與本案基地相似之案例，做為本案運具分配率與乘載率參考之依據。
4. 請補充基地衍生之裝卸貨物停車需求推估，並於基地內自行滿足。	由於本基地餐飲商場面積為4,413.33平方公尺，因此裝卸貨物停車需求同法定停車位8席，即可使裝卸貨物需求於基地內自行滿足，詳可參交評報告書P.50及5.3章。
5. 交通影響評估p.12、p.35所載各樓層使用類別與環差報告p.4-3不符，請更正，報告書其餘部分請逐一檢視。	相關敘述已參照環差報告P.4-3逐一變更，以下為更新內容「B4F~B6F為停車空間」、「B1F~B3F為餐飲場所、裝卸空間、零售市場、機車停車空間」、「1F辦公室、餐飲場所、零售市場」、「2F~32F辦公室、機房、商場」，詳可見交評報告書P.10。
臺北市交通管制工程處 1. p.129，車道出入口處增設反射鏡，角度須可清楚辨識往來人車；另查停車場出入口前係西往東單向通行道路，故建議於停車場出口處設置相關標誌。	遵照辦理，由於停車場出入口前是西往東單向通行道路，因此於出入口處擺放禁止右轉牌面，提醒出入駕駛行車動線，詳可見交評報告書5.2節、圖5.2-1。

寶豐隆置地廣場新建工程環境影響差異分析報告第一次審查會審查意見暨答覆說明  
依臺北市府112年4月14日府授環綜字第1123029427號函意見回覆

審查意見	修正說明
<p><b>鍾委員慧諭</b></p>	
<p>1. 明確說明停車場對外開放的營運計畫。</p>	<p>遵照辦理，相關營運計畫含停車場告示牌、營運時間費率、停車管制方式、導引牌面、剩餘車位顯示器、收費方式及使用人員進出人行動線已補充，詳請參閱報告書 5.3 節。</p>
<p>2. 本基地均提供商辦用途，且落於商業區，建議於假日可全面對外開放，減少路邊停車需求，加速市府取消路邊停車空間，特別是機車。</p>	<p>感謝委員意見，說明如下： 1. 本案修正取消地下 2 樓汽機車停車位 3 席，增設機車停車位 30 席以減少路邊停車使用需求。 2. 考量內部使用需求後，汽機車席位以員工月租需求為主，剩餘汽機車席位全部供一般民眾臨停使用，詳請參閱報告書 5.3 節。</p>
<p><b>黃委員惠如</b></p>	
<p>1. 交評報告書 P.26，停車供需調查顯示基地周邊機車停車需求大，尖峰時段有供給不足之情形，本案多設置之停車位規劃開放供公眾停放使用，爰建議增設機車停車位以滿足周邊停車需求。</p>	<p>感謝委員意見，配合修正取消地下 2 樓汽機車停車位 3 席，增設機車停車位 30 席以減少路邊停車使用需求。</p>
<p>2. 請補充停車場未來經營管理計畫（含停車場告示牌、營運時間費率、停車管制方式、導引牌面、剩餘車位顯示器、收費方式及使用人員進出人行動線等）。</p>	<p>遵照辦理，已補充初步管理方式於報告書 5.3 節，含停車場告示牌、營運時間費率、停車管制方式、導引牌面、剩餘車位顯示器、收費方式及使用人員進出人行動線，詳細內容可參酌報告書 5.3 節。</p>
<p>3. 請於圖面中標示區隔私有車位及供公眾使用車位。 (1) 停車場設計上並應考量獨立人員出入口、監視器、保全及收費系統等設施。 (2) 建議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。 (3) 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，相關設施要由建商或管委會維護正常運作。</p>	<p>感謝委員意見，詳細回覆說明如後： 1. 考量內部使用需求後，汽機車席位以員工月租需求為主，剩餘汽機車席位全部供一般民眾臨停使用。 2. 供公眾使用車位預計規劃於 B6F，因月租車位需視實際使用需求規劃，確切車位使用情形將視營運狀況調整。 3. 為避免各類別車輛混淆，基地初步建議以掛牌區別方式辦理，可詳報告書 5.3 節，圖 5.3-9。 4. 已補充初步管理方式，含停車場告示牌、</p>

審查意見	修正說明
	<p>營運時間費率、停車管制方式、導引牌面、剩餘車位顯示器、收費方式及使用人員進出人行動線，可詳報告書 5.3 節。 5. 由於本基地周邊 500 公尺無公有停車場，因此設定停車費率時以鄰近商辦大樓收費率為主要參考，可詳報告書 5.3 節。 6. 本案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，相關設施並將維護正常運作，可詳報告書 5.3 節。</p>

## 原核准都市設計審議與本次申請差異項目說明

本次變更設計因應開發單位對於整體開發計劃之調整，法定停車單位數及實設車位數將進行調整，故依規定提送變更設計交通影響評估，並同步更新原核備之交通調查資料，以下將依原核備內容及本次變更設計進行說明。

本案原核備開發主體為辦公及商業混合之複合型大樓，因開發單位後續營運之考量，及本次變更設計主要在於減少餐飲及商業空間提高辦公室使用空間，將原 2F~4F 之餐飲使用規劃調整為辦公室用途，其餘空間配合使用類別進行調整。

茲將本次變更設計與原核備內容之差異比較彙整如下表所示，於樓地板面積部分，因本次變更地上層增加 4 層，總樓地板面積與容積樓地板面積皆有增加，法定停車及實設停車數量方面則配合本次開發內容更動，皆有調整。

相關交通衝擊影響評估分析詳如第三章所述，停車空間規劃配置則如第五章所述。

變更設計差異對照表

項目	原核備	本次變更設計	差異分析
基地概要	基地面積	4,531.00 M <sup>2</sup>	不變
	建築面積	2,737.50 M <sup>2</sup>	不變
	樓層數	地下 6 層 地上 28 層	地下 6 層 地上 32 層
開發樓地板面積	61,279.35 M <sup>2</sup>	66,259.82 M <sup>2</sup>	+4,980.47 M <sup>2</sup>
各開發類別使用樓地板面積	35,692.00 M <sup>2</sup>	38,658.47 M <sup>2</sup>	+2,966.47 M <sup>2</sup>
	辦公室	34,245.14 M <sup>2</sup>	+10,307.90 M <sup>2</sup>
	餐飲/商場	4,413.33 M <sup>2</sup>	-7,341.44 M <sup>2</sup>
法定車位數	汽車位	247 席	230 席
	機車位	387 席	382 席
	裝卸車	9 席	8 席
實設車位數	汽車位	247 席	279 席
	機車位	387 席	393 席
	裝卸車	9 席	8 席

資料來源：本案彙整。



## 目 錄

<b>第一章 前言</b> .....	<b>15</b>
1.1 基本資料.....	15
1.2 開發計畫說明.....	16
1.3 基地位置與研究範圍.....	18
<b>第二章 交通現況分析</b> .....	<b>19</b>
2.1 土地使用現況.....	19
2.2 道路系統現況.....	20
2.3 道路服務水準分析.....	25
2.4 停車供需分析.....	29
2.5 大眾運輸系統現況.....	33
2.6 行人系統現況分析.....	38
2.7 重大交通建設與都市發展計畫.....	39
<b>第三章 基地開發交通影響分析</b> .....	<b>40</b>
3.1 衍生交通量推估.....	40
3.2 衍生停車需求分析.....	44
3.3 基地開發衝擊分析.....	46
<b>第四章 停車相關設施規劃與設計</b> .....	<b>53</b>
4.1 停車場空間佈設與數量配置.....	53
4.2 停車場出入口設計.....	61
4.3 進出動線規劃.....	64
<b>第五章 交通改善措施與建議</b> .....	<b>74</b>
5.1 大眾運輸使用計畫.....	74
5.2 停車場安全管理措施.....	76
5.3 停車場空間管理計畫.....	84
5.4 施工期間交通維持措施原則.....	97

<b>附錄一 路口交通量轉向圖</b>
<b>附錄二 基地平面配置圖</b>
<b>附錄三 評估委託證明</b>
<b>附錄四 人員學經歷及交通工程師簽證</b>

## 表目錄

表 1.2-1 各開發類型面積表.....	16
表 1.2-2 各樓層使用內容說明表.....	17
表 2.2-1 基地附近道路幾何特性彙整表.....	21
表 2.3-1 道路服務水準評估標準表.....	25
表 2.3-2 現況路段服務水準評估表.....	26
表 2.3-3 現況路口服務水準分析表.....	27
表 2.4-1 基地周邊主要路外收費停車場一覽表.....	30
表 2.4-2 基地周邊汽車停車供需調查表.....	31
表 2.4-3 基地周邊機車停車供需調查表.....	31
表 2.4-4 基地周邊自行車停車供需調查表.....	32
表 2.5-1 公車站位分布表.....	34
表 2.5-2 公車路線分布及營運狀況一覽表.....	35
表 2.6-1 基地周邊公車主要道路人行道寬度.....	38
表 3.1-1 各開發類型概要.....	40
表 3.1-2 尖峰小時旅次發生率.....	41
表 3.1-3 尖峰小時衍生旅次.....	41
表 3.1-4 相關案例運具比.....	42
表 3.1-5 本基地運具分配率與乘載率.....	43
表 3.1-6 尖峰小時各使用類別運具衍生車旅次及小客車當量數.....	43
表 3.2-1 各類別停車需求推估公式彙整表.....	44
表 3.2-2 停車供需檢討.....	45
表 3.3-1 大安區近五年機動車輛登記數.....	46
表 3.3-2 目標年開發前路段服務水準分析表.....	47
表 3.3-3 目標年開發前路口服務水準分析表.....	48
表 3.3-4 目標年開發後路段服務水準分析表.....	50
表 3.3-5 目標年開發後路口服務水準分析表.....	51
表 4.1-1 基地停車配置說明.....	53

## 圖目錄

圖 1.3-1 研究範圍圖	18
圖 2.2-1 基地周邊道路系統圖	22
圖 2.2-2 基地周邊道路現況	22
圖 2.2-3 基地周邊主要路口現況圖	24
圖 2.3-1 現況基地周邊道路服務水準-晨峰	28
圖 2.3-2 現況基地周邊道路服務水準-昏峰	28
圖 2.4-2 基地周邊主要停車場位置圖	30
圖 2.4-3 基地周邊停車分區與需供比	32
圖 2.5-1 大眾運輸站位與路線分布圖	34
圖 2.7-1 捷運環狀線東環段示意圖	39
圖 3.3-1 基地開發後各方向交通量指派比例	49
圖 3.3-2 目標年開發後平日晨峰道路服務水準圖	52
圖 3.3-3 目標年開發後平日昏峰道路服務水準圖	52
圖 4.1-1 B1F 停車場單位配置示意圖	55
圖 4.1-2 B2F 停車場單位配置示意圖	56
圖 4.1-3 B3F 停車場單位配置示意圖	57
圖 4.1-4 B4F 停車場單位配置示意圖	58
圖 4.1-5 B5F 停車場單位配置示意圖	59
圖 4.1-6 B6F 停車場單位配置示意圖	60
圖 4.2-1 停車場出入口示意圖	61
圖 4.2-2 汽車進場車輛軌跡圖	62
圖 4.2-3 汽車出場車輛軌跡圖	63
圖 4.2-4 汽車出入口視距分析	63
圖 4.3-1 車輛進入基地動線圖	64
圖 4.3-2 車輛離開基地動線圖	64
圖 4.3-3 基地 B1F 停車場內部動線圖	66
圖 4.3-4 基地 B2F 停車場內部動線圖	67
圖 4.3-5 基地 B3F 停車場內部動線圖	68
圖 4.3-6 基地 B4F 停車場內部動線圖	69
圖 4.3-7 基地 B5F 停車場內部動線圖	70
圖 4.3-8 基地 B6F 停車場內部動線圖	71
圖 4.3-9 人行進出動線圖	72
圖 4.3-10 基地往返捷運站人行動線圖	73
圖 5.1-1 基地周邊大眾運輸人行動線圖	74
圖 5.1-2 基地周邊 YouBike 預設站點圖	76
圖 5.2-1 基地 1F 停車場安全管理措施示意圖	77
圖 5.2-2 基地 B1F 停車場安全管理措施示意圖	78
圖 5.2-3 基地 B2F 停車場安全管理措施示意圖	79
圖 5.2-4 基地 B3F 停車場安全管理措施示意圖	80
圖 5.2-5 基地 B4F 停車場安全管理措施示意圖	81
圖 5.2-6 基地 B5F 停車場安全管理措施示意圖	82
圖 5.2-7 基地 B6F 停車場安全管理措施示意圖	83
圖 5.3-1 基地 1F 停車場動態資訊顯示器位置建議	87
圖 5.3-2 停車場人行進出動線-1F	89
圖 5.3-3 基地停車場使用分布圖-B1F	90
圖 5.3-4 基地停車場使用分布圖-B2F	91
圖 5.3-5 基地停車場使用分布圖-B3F	92
圖 5.3-6 基地停車場使用分布圖-B4F	93
圖 5.3-7 基地停車場使用分布圖-B5F	94
圖 5.3-8 基地停車場使用分布圖-B6F	95
圖 5.3-9 基地內部車輛管制模擬示意圖	96
圖 5.4-1 基地棄土車輛進出動線圖	97

圖 1.3-1 研究範圍圖	18
圖 2.2-1 基地周邊道路系統圖	22
圖 2.2-2 基地周邊道路現況	22
圖 2.2-3 基地周邊主要路口現況圖	24
圖 2.3-1 現況基地周邊道路服務水準-晨峰	28
圖 2.3-2 現況基地周邊道路服務水準-昏峰	28
圖 2.4-2 基地周邊主要停車場位置圖	30
圖 2.4-3 基地周邊停車分區與需供比	32
圖 2.5-1 大眾運輸站位與路線分布圖	34
圖 2.7-1 捷運環狀線東環段示意圖	39
圖 3.3-1 基地開發後各方向交通量指派比例	49
圖 3.3-2 目標年開發後平日晨峰道路服務水準圖	52
圖 3.3-3 目標年開發後平日昏峰道路服務水準圖	52
圖 4.1-1 B1F 停車場單位配置示意圖	55
圖 4.1-2 B2F 停車場單位配置示意圖	56
圖 4.1-3 B3F 停車場單位配置示意圖	57
圖 4.1-4 B4F 停車場單位配置示意圖	58
圖 4.1-5 B5F 停車場單位配置示意圖	59
圖 4.1-6 B6F 停車場單位配置示意圖	60
圖 4.2-1 停車場出入口示意圖	61
圖 4.2-2 汽車進場車輛軌跡圖	62
圖 4.2-3 汽車出場車輛軌跡圖	63
圖 4.2-4 汽車出入口視距分析	63
圖 4.3-1 車輛進入基地動線圖	64
圖 4.3-2 車輛離開基地動線圖	64
圖 4.3-3 基地 B1F 停車場內部動線圖	66
圖 4.3-4 基地 B2F 停車場內部動線圖	67
圖 4.3-5 基地 B3F 停車場內部動線圖	68
圖 4.3-6 基地 B4F 停車場內部動線圖	69
圖 4.3-7 基地 B5F 停車場內部動線圖	70
圖 4.3-8 基地 B6F 停車場內部動線圖	71
圖 4.3-9 人行進出動線圖	72
圖 4.3-10 基地往返捷運站人行動線圖	73
圖 5.1-1 基地周邊大眾運輸人行動線圖	74
圖 5.1-2 基地周邊 YouBike 預設站點圖	76



# 第一章 前言

## 1.1 基本資料

- 一、基地名稱：變更臺北市大安區仁愛段二小段 687 地號等 2 筆(原 1 筆)土地都市更新事業計畫案
- 二、建築地號：臺北市大安區仁愛段二小段 687、687-3 地號等 2 筆土地
- 三、申請單位
  - (一) 公司名稱：寶豐隆興業股份有限公司
  - (二) 聯絡電話：(02)8161-5966
  - (三) 聯絡地址：臺北市大安區仁愛路 4 段 71 巷 36 號 2 樓
- 四、設計單位
  - (一) 公司名稱：大元聯合建築師事務所
  - (二) 聯絡電話：(02)2711-5050
  - (三) 聯絡地址：臺北市敦化北路 168 號 11 樓
- 五、交通影響評估撰寫單位
  - (一) 公司名稱：鼎漢國際工程顧問股份有限公司
  - (二) 聯絡電話：(02)2748-8822
  - (三) 聯絡地址：臺北市松山路 130 號 5 樓

## 1.2 開發計畫說明

### 一、開發內容

- (一) 土地使用分區  
敦化南北路特定專用區 A 區(原住四、住四之一)
- (二) 基地面積：4,531.00 M<sup>2</sup>
- (三) 法定建築面積：2,737.50 M<sup>2</sup>
- (四) 允建容積樓地板面積：17,846.00 M<sup>2</sup>  
允建容積率：393.86 %
- (五) 實設建築面積：2,721.90 M<sup>2</sup>  
實設建蔽率：64.63 %，符合法規規定
- (六) 實設容積樓地板面積：38,658.47 M<sup>2</sup>  
實設容積率：853.20 %，符合法規規定

### 二、開發類型與規模

本案預計分別興建一棟地上 32 層、地下 6 層之辦公大樓。各開發面積及使用內容如表 1.2-1~1.2-3 所示，並簡述如下。

表 1.2-1 各開發類型面積表

開發類型	使用面積(M <sup>2</sup> )	佔總開發比例
辦公室	34,245.14 M <sup>2</sup>	88.58%
餐飲/商場	4,413.33 M <sup>2</sup>	11.42%
合計	38,658.47 M <sup>2</sup>	100.00%

註：詳細面積以都市更新事業計畫書為準。

表 1.2-2 各樓層使用內容說明表

使用類別	樓層數	使用內容
地上層	2F~32F	辦公室、機房、商場
	1F	辦公室、餐飲場所、商場
地下層	B1F~B3F	餐飲場所、裝卸空間、商場、機車停車空間
	B4F~B6F	停車空間

資料來源：本案建築計畫資料表。

### 1.3 基地位置與研究範圍

基地兩面臨路，西側為 70 公尺敦化南路，東側為 30 公尺安和路，為探討基地開發之衝擊影響，本案交通影響評估範圍為基地周邊 500 公尺，東起延吉街，西至復興南路，北起市民大道，南至信義路，並視基地開發特性、道路現況等因素略微調整，如圖 1.3-1 所示。

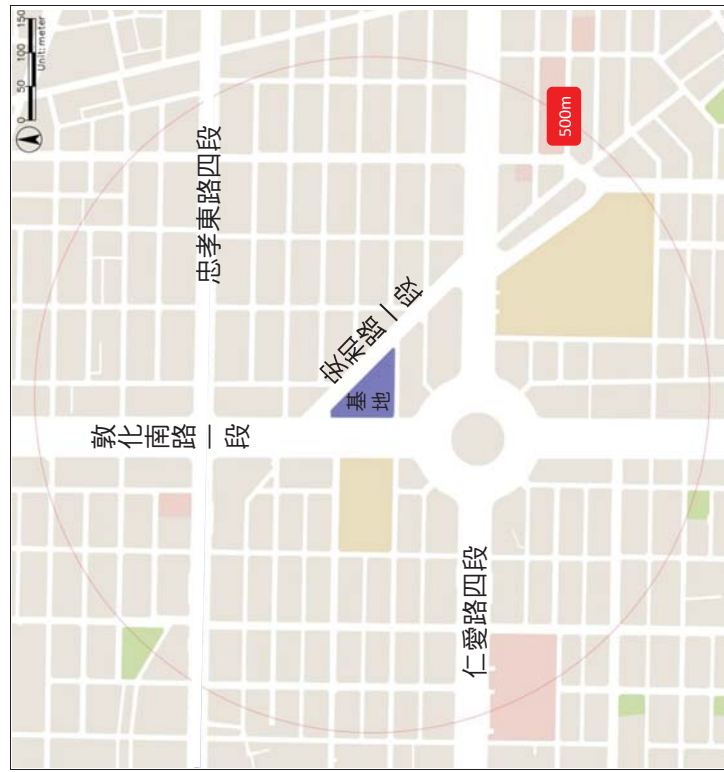


圖 1.3-1 研究範圍圖

## 第二章 交通現況分析

本章針對基地影響範圍內之土地使用現況、道路系統現況、道路服務水準、停車供需分析、大眾運輸系統與人行系統現況分析，並提出基地附近之相關重大交通建設，供後續分析與改善規劃之基礎。

### 2.1 土地使用現況

基地位於臺北市大安區仁愛段二小段，土地位於敦化南路及仁愛路交叉口，仁愛路環附近，為台北市重要的商業地區。鄰近土地使用分區如圖 2.1-1 所示。本基地土地使用分區為敦化專用區A(A區之建築率不得超過六十五%)以提供各種商業、辦公事業發展為主之地區，周邊土地使用以住宅區與商業區為主，多已開發完成。

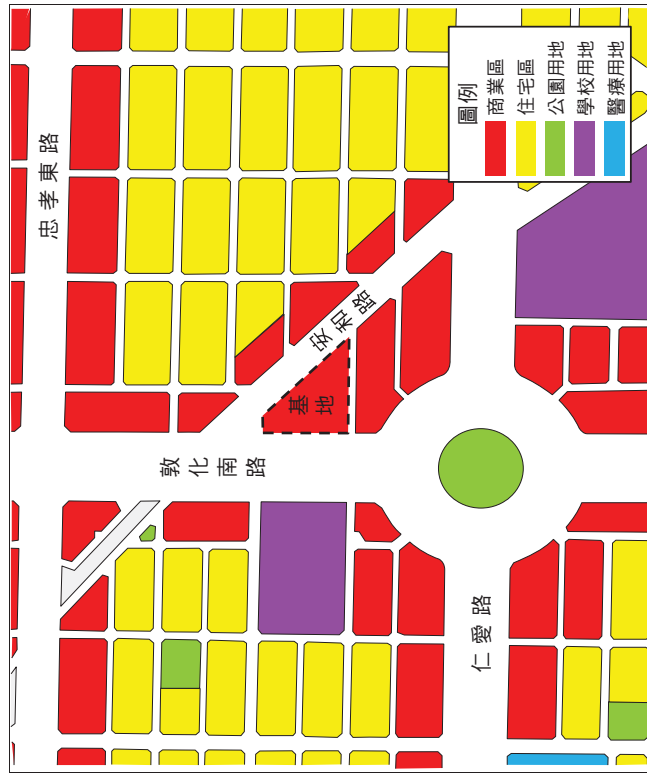


圖 2.1-1 基地周邊土地使用分區圖

## 2.2 道路系統現況

### 一、路段幾何現況說明

基地附近 500 公尺影響範圍內之道路幾何特性如表 2.2-1、圖 2.2-1 及圖 2.2-2 所示，說明如下：

#### (一) 敦化南路一段

臨基地西側，為南北向主要道路。敦化南路北起八德路，南至基隆路二段，往北可銜接市民大道高架道路通往內湖、南港以及萬華地區，往南可接基隆路高架道路通往永和方向。基地範圍內，道路寬度 70 公尺，採中央實體快慢分隔，內側北向配置 2 快車道，南向配置 1 快車道及 1 公車專用道，雙向外側設置 2 混合車道，部分慢車道外側設置自行車專用道及公車停靠站，道路兩側有 4~8 公尺人行道，部分路段設有汽車停車格。

#### (二) 仁愛路四段

位於基地南側，為西向主要道路，與信義路配對。仁愛路西起中山南路，東迄信義區市府路，往東通往台北市政府，往西接凱達格蘭大道，至台大醫院。基地範圍內，與敦化南路交叉口設有 8 車道號誌圓環，道路寬度 60 公尺，採中央實體快慢分隔。敦化南路以西路段為單行道，中央快車道設有 2 雙向公車專用道及 2 西向快車道，南、北側各有西向 3 混合車道，此路段為紅黃線區禁止停車；敦化南路以東路段，中央快車道仍為 2 雙向公車專用道及 2 西向快車道，北側有西向 3 混合車道，南側設置 2 混合車道，道路兩側設有停車格，北側為紅黃線禁止停車，道路兩側有 4~8 公尺人行道。

#### (三) 安和路一段

位於基地東北側，為南北向次要道路。安和路北接敦化南路一段，南至和平東路二段，基地範圍內安和路一段為西北-東南方向，連接敦化南路一段及仁愛路四段，為中央實體分隔，道路寬度 30 公尺，南向配置 2 混合車道，北向設 3 混合車道，道路兩側有 2~4 公尺人行道，路緣設有停車格。

(四)忠孝東路四段

位於基地北側，為東西向主要道路，忠孝東路四段為台北重要商業區域。忠孝東路向西連接市中心，東至南港地區。基地範圍內道路配置為中央實體分隔，道路寬度 40 公尺，雙向各 4 車道，雙向內側 1 車道為禁行機車道，兩側都有公車停靠站，道路兩側有 4~8 公尺人行道，此路段為紅貴線禁止停車路段。

表 2.2-1 基地附近道路幾何特性彙整表

路名	寬度(M)	分隔型態	車道配置		人行道寬度(M)	停車管制
			往北	往南		
敦化南路一段	70	中央分隔	2 快車道 2 混合車道	1 快車道 2 混合車道 1 公車專用道	4-8	部分路段設有汽車停車格
仁愛路四段 (敦化南路以西)	60	中央分隔	2 快車道 5 混合車道 1 公車專用道	1 快車道 1 公車專用道	4-8	禁停
仁愛路四段 (敦化南路以東)	60	中央分隔	2 快車道 3 混合車道 1 公車專用道	2 混合車道 1 公車專用道	4-8	南側有格位 北側禁停
安和路一段	30	中央分隔	3 混合車道 2 混合車道 1 公車專用道	2 混合車道 1 公車專用道	2-4	有格位
忠孝東路四段	40	中央分隔	雙向 8 車道		4-8	禁停

資料來源：本案調查整理。

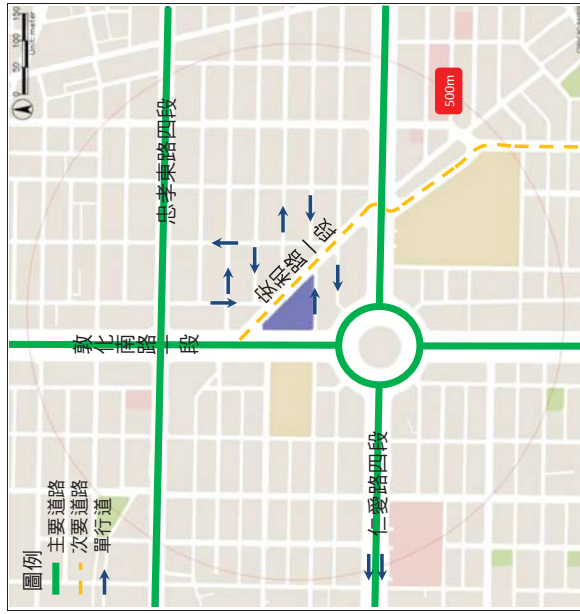


圖 2.2-1 基地周邊道路系統圖



圖 2.2-2 基地周邊道路現況



## 二、路口現況說明與轉向管制

基地附近之重要路口包含「仁愛路-敦化南路(仁愛圓環)」、「敦化南路-安和路」與「敦化南路-忠孝東路」，其路口現況與轉向管制方式說明如下。

(一)仁愛路-敦化南路(仁愛圓環)：為號誌圓環路口，其圓環配置為雙圓環路口，內環為五車道快車道，外環為兩車道慢車道，內外環皆有右轉專用道及直行道，車輛在圓環內禁止左轉；敦化南路以西之仁愛路路段為西向單行道。

(二)敦化南路-安和路：為T字路口，敦化南路段以實體分隔島區分快慢車道，故此路口號誌僅控制敦化南路北向慢車道及安和路口，敦化南路南向及北向快車道不受影響；敦化南路北向僅允許直行及右轉至安和路，安和路僅允許右轉敦化南路。

(三)敦化南路-忠孝東路口：忠孝東路為雙向八車道路口，其東西向限大客車左轉外，全路口皆禁止左轉；敦化南路為實體快慢分隔，僅慢車道允許右轉，快車道僅允許直行，禁止左右轉。



圖 2.2-3 基地周邊主要路口現況圖

## 2.3 道路服務水準分析

配合本基地開發所衍生之車旅次特性，本案於民國 111 年，分別針對平日晨峰(7:00-9:00)以及平日昏峰(17:00-19:00)二時段進行旅行速率與交通流量資料蒐集與調查。調查地點為基地周圍主要幹道如仁愛路、敦化南路及忠孝東路，以及主要幹道路口，並依此調查資料進行路段及路口服務水準分析，以掌握道路之車流特性與服務水準。

於評估標準方面，路段及路口兩部分係依據交通部運輸研究所於民國 100 年出版之台灣地區 2011 公路容量手冊的市區道路旅行速率及市區交叉路口服務水準評估標準，如表 2.3-1 所示。

表 2.3-1 道路服務水準評估標準表

服務水準	市區道路旅行速率(KPH)		市區交叉路口平均延滯(秒/每車)
	速限 50 KPH 幹道	速限 70 KPH 幹道	
A	V ≥ 35	≥ 40	< 15.0
B	30 ~ 35	35 ~ 40	15.0 ≤ 延滯 < 30.0
C	25 ~ 30	30 ~ 35	30.0 ≤ 延滯 < 45.0
D	20 ~ 25	25 ~ 30	45.0 ≤ 延滯 < 60.0
E	15 ~ 20	20 ~ 25	60.0 ≤ 延滯 < 80.0
F	< 15	< 20	80.0 ≤ 延滯
道路名稱	敦化南路 仁愛路 安和路 忠孝東路		

資料來源：台灣地區 2011 公路容量手冊。

### 一、路段服務水準分析

道路旅行速率服務水準整理如表 2.3-2 與圖 2.3-1~2.3-2 所示，在昏峰時段，基地周邊多數調查路段大多為 E 級服務水準，仁愛路、敦化南路以及忠孝東路皆為台北市重要幹道，昏峰交通量過大造成基地周圍路段旅行速率服務水準普遍不佳，晨峰時段交通量明顯小於昏峰時段，其旅行速率服務水準多在 D 級以上，少數路段因標誌週期長而為 E 級服務水準。

表 2.3-2 現況路段服務水準評估表

路名	路段別	晨峰			昏峰		
		流量 (pcu/hr)	速率 (kph)	服務水準	流量 (pcu/hr)	速率 (kph)	服務水準
敦化南路	信義路-仁愛路	2,955	33.1	B	2,362	21.5	D
	仁愛路	1,080	37.4	A	691	17.1	E
	仁愛路	2,636	44.2	A	2,641	19.5	E
	忠孝東路	1,750	19.4	E	1,621	16.4	E
	忠孝東路	1,677	35.0	A	2,409	29.3	C
仁愛路	市民大道	1,106	31.5	B	1,502	17.5	E
	延吉街	1,883	24.0	D	2,835	33.3	B
	忠孝東路 216 巷	879	42.9	A	728	27.3	C
	忠孝東路 216 巷	1,883	30.6	B	2,835	29.8	C
	敦化南路	879	28.6	C	728	34.3	B
安和路	敦化南路	2,244	23.8	D	3,721	23.2	D
	復興南路	64	27.3	C	125	23.7	D
	仁愛路 266 巷	92	32.7	B	83	34.6	B
	仁愛路	127	22.7	D	249	27.3	C
	敦化南路	4	26.7	C	10	34.8	B
忠孝東路	忠孝東路 216 巷	1,347	46.3	A	1,686	20.6	D
	敦化南路	1,827	30.9	B	1,723	27.0	C
	敦化南路	1,323	45.0	A	1,743	31.6	B
	大安路	1,884	16.7	E	1,780	20.7	D
	大安路						

資料來源：本案分析整理。

### 二、路口服務水準分析

路口服務水準如表 2.3-3 與圖 2.3-1~2.3-2 所示，現況基地周邊路口為台北市主要幹道路口，因交通流量大，路口服務水準多為 C 級，敦化-安和路口因僅敦化南路北向慢車道及安和路往敦化南路方向車流受號誌停等影響，服務水準為 A 級。



表 2.3-3 現況路口服務水準分析表

路口名稱	路口圖示	方向	晨峰		昏峰	
			平均延滯(秒)	服務水準	平均延滯(秒)	服務水準
忠孝東路 — 敦化南路		A	32.0	C	43.9	C
		B	27.1			
		C	34.1			
		D	35.3			
安和路 — 敦化南路		A	44.7	A	7.9	A
		B	8.2			
		C	-			
		D	-			
仁愛路 — 敦化南路		A	41.7	C	38.6	C
		B	36.5			
		C	34.3			
		D	14.2			

資料來源：本案分析整理。

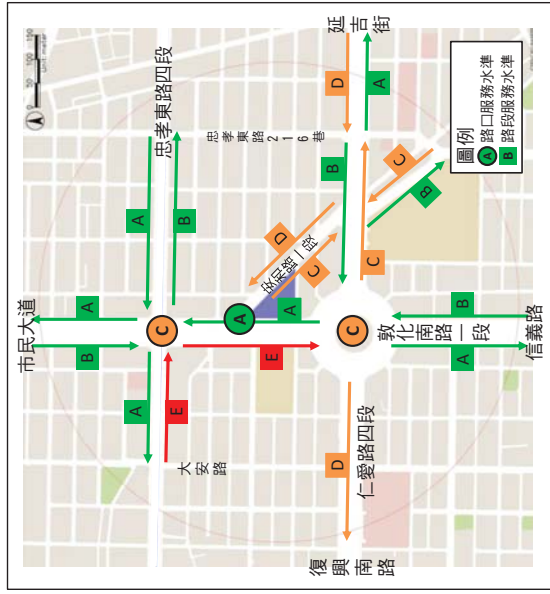


圖 2.3-1 現況基地周邊道路服務水準-晨峰



圖 2.3-2 現況基地周邊道路服務水準-昏峰

## 2.4 停車供需分析

### 一、路邊停車

基地周邊紅黃線停車管制如圖 2.4-1 所示，基地周邊大部分實施停車管制，敦化南路上全路段設紅黃線區，進行停車管制；仁愛路北路側多為機車停車管，於南側設有少量停車格位；基地周圍路邊停車位大多設在安和路次要道路旁及街廓巷弄中。

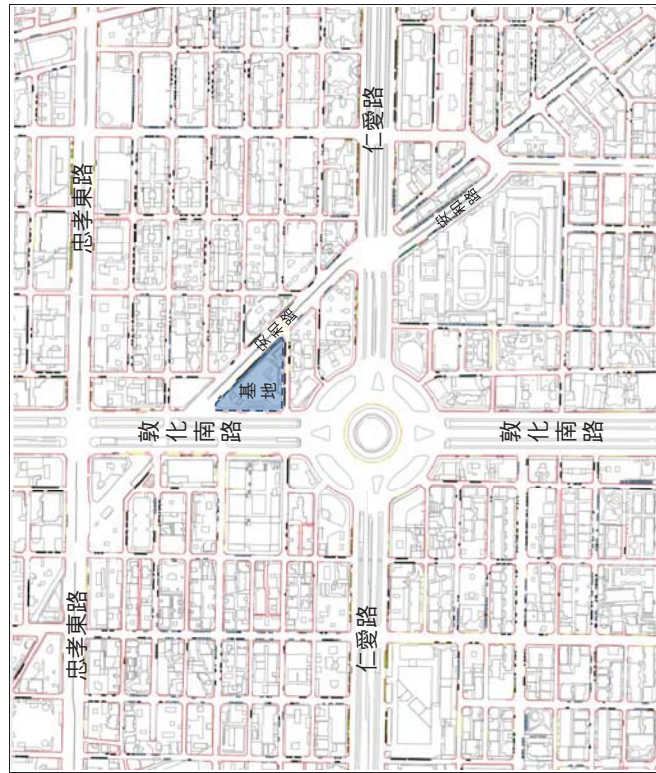


圖 2.4-1 基地周邊路邊停車管制圖

### 二、路外停車

基地周邊百貨公司林立，其路外停車場多為百貨公司提供客人停車消費，敦化南路上有許多私人停車場，其規模較小，基地周邊中小學附設停車場也有提供收費停車服務。其基地周邊主要的路外停車場如表 2.4-1 所示，其分布位置如圖 2.4-2。

表 2.4-1 基地周邊主要路外收費停車場一覽表

編號	名稱	汽車	營運方式	平日尖峰使用率
1	榕樹下停車場	23	民營	60.9%
2	仁愛國小停車場	20	民營	-
3	仁愛國中停車場	40	民營	48.8%
4	復興高中停車場	76	民營	100.0%
5	太平洋崇光百貨 敦化分公司停車場	16	民營	6.25%
6	明曜百貨停車場	64	民營	89.1%

資料來源：台北市停車處。



圖 2.4-2 基地周邊主要停車場位置圖

二、停車供需調查

依據台北市停車管理處民國110年度汽機車停車供需調查資料顯示，基地位於大安區15分區，基地500公尺影響範圍內包含了大安區13、25、27分區，其分區範圍如圖2.4-3所示。根據調查內容將尖峰小時內汽、機車停車供需分別整理成表2.4-2及表2.4-3，由表中資料可看出基地周邊汽機車停車位總供給為3,534席，需供比為0.96，意即基地周邊的汽機車停車位仍有餘裕；基地周邊機車停車位總供給為4,385席，需供比為1.07，在基地周邊機車停車位需求大，在尖峰時段有供給不足之情形；基地周邊自行車停車位總供給為378席，需供比為1.7，在基地周邊自行車停車位需求大，在尖峰時段有供給不足之情形。

表 2.4-2 基地周邊汽機車停車供需調查表

分區	供給						需求			需供比		
	分區尖峰小時	路邊		路外		合計	路邊	路外				
		有格位	無格位	非建物附設	建物附設			合法	違規		非建物附設	建物附設
13	13-14	30	42	108	720	900	104	91	95	622	912	1.00
15	14-15	52	1	379	1,155	1,587	67	42	322	1,008	1,439	0.91
25	10-11	25	6	27	271	329	45	31	20	249	345	1.05
27	16-17	85	4	90	539	718	99	42	70	496	707	0.98
總計		192	53	604	2,685	3,534	315	206	507	2,375	3,403	0.96

資料來源：民國110年度臺北市汽機車停車供需調查。

表 2.4-3 基地周邊機車停車供需調查表

分區	供給						需求			需供比		
	分區尖峰小時	路邊		路外		合計	路邊	路外				
		有格位	無格位	非建物附設	建物附設			合法	違規		非建物附設	建物附設
13	14-15	442	141	-	704	1,287	774	175	-	520	1,469	1.14
15	16-17	702	55	-	684	1,441	941	148	-	65	1,154	0.80
25	14-15	274	83	-	174	531	491	64	-	152	707	1.33
27	11-12	438	22	-	666	1,126	712	27	-	635	1,374	1.22
總計		1,856	301	0	2,228	4,385	2,918	414	0	1,372	4,704	1.07

資料來源：民國110年度臺北市汽機車停車供需調查。

表 2.4-4 基地周邊自行車停車供需調查表

分區	供給						需求			需供比	
	分區尖峰小時	路邊		路外		合計	路邊	路外			
		有格位	無格位	非建物附設	建物附設			合法	違規		非建物附設
13	13-14	32	26	-	-	58	131	-	-	131	2.3
15	13-14	40	11	-	-	51	169	-	-	169	3.3
25	9-10	71	30	-	-	101	130	-	-	130	1.3
27	11-12	163	5	-	-	168	201	-	-	201	1.2
總計		306	72	-	-	378	631	-	-	631	1.7

資料來源：民國110年度臺北市汽機車停車供需調查。

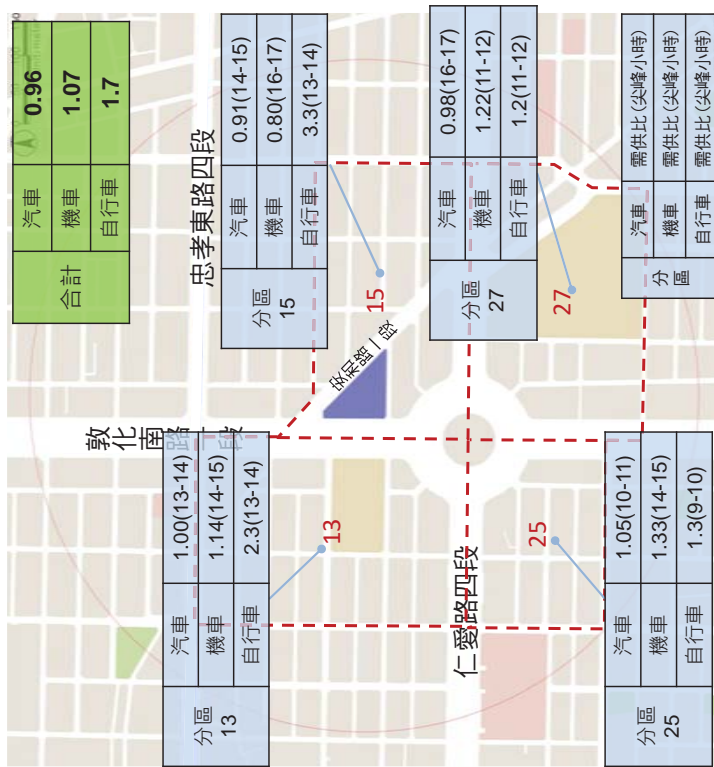


圖 2.4-3 基地周邊停車分區與需供比

## 2.5 大眾運輸系統現況

基地位於台北市重要商業區，西、南兩側鄰台北市重要幹道，周遭公車路線眾多，班次密集，大眾運輸系統發達而完整，站位分布如圖 2.5-1，說明如下：

### 一、捷運系統

基地影響範圍內，北側為捷運板南線忠孝敦化站，可通往南港、板橋等地區，交通便捷。

### 二、市區公車

基地周邊道路如敦化南路、仁愛路及忠孝東路等均設有公車站位，路線眾多且班次密集，共有 80 條公車路線經過，其中以位於忠孝東路-敦化南路路口「捷運忠孝敦化站」作為捷運及公車接駁點，為市中心地區重要公車樞紐；安和路及敦化南路之「安和敦化路口」距離基地最為接近。基地周邊公車路線主要連接臺北市各地區為主，少數路線可通往三峽、鶯歌、林口、基隆等地。站位分布如圖 2.5-1 及表 2.5-1~表 2.5-2 所示。

### 三、公共自行車系統

基地位於市中心鬧區，人行及自行車道設施布設完善，在基地東側附近設有四個 YouBike 公共自行車租借站，位於百貨、醫院旁，提供基地周圍旅客短程移動使用。

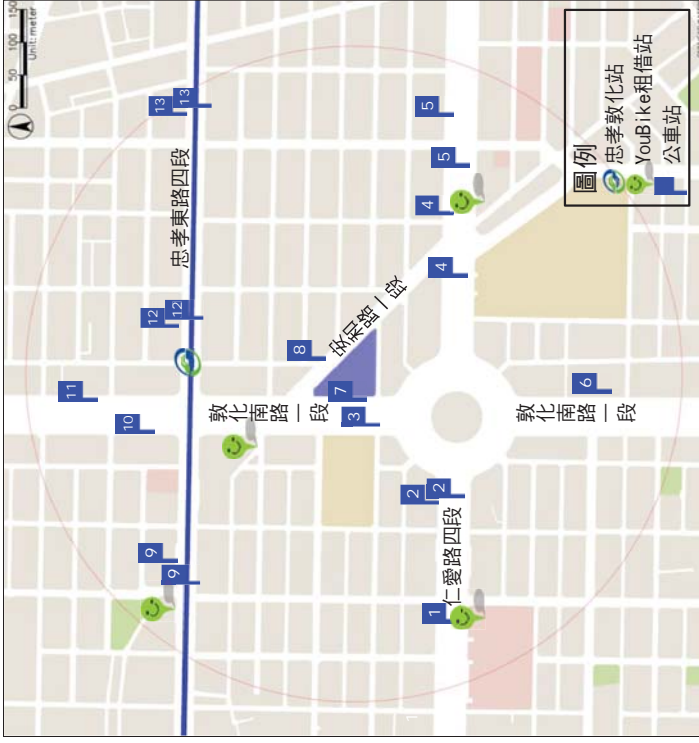


圖 2.5-1 大眾運輸站位與路線分布圖

表 2.5-1 公車站位分布表

編號	站名	站點位置	公車路線
1	仁愛大安路口 (仁愛醫院)	仁愛路	37、261、270、311、621、630、651、仁愛幹線
2	仁愛敦化路口	仁愛路	37、261、270、311、621、630、651、仁愛幹線
3	仁愛敦化路口	敦化南路	0 東、33、41、52、275、275 副、292、292 副、556、630、651、688、902、905、905 副、906、909、913、967、967 直、敦化幹線
4	仁愛安和路口	仁愛路	37、235、261、270、292、292 副、311、621、651、662、663、939、939 副、939 跳蛙、939 繞國家教育研究所、967、967 直、仁愛幹線
5	仁愛國泰醫院	仁愛路	37、235、261、270、311、621、651、939、939 副、939 跳蛙、939 繞國家教育研究所、



編號	站名	站點位置	公車路線
			967、967直、662、663、仁愛幹線
6	仁愛國中	敦化南路	0東、33、52、235、275、275副、278、278副、278、292、292副、294、556、662、663、688、902、905、905副、906、909、913、939、939副、939跳蛙、939繞國家教育研究所、敦化幹線
7	安和敦化路口	敦化南路	0東、33、52、275、275副、278、278區、292、292副、556、630、688、902、905、905副、906、909、913、967、967直、敦化幹線
8	敦化安和路口	安和路	235、662、663
9	頂好市場	忠孝東路	204、212、212夜、212直、232快、262、262區、278、278區、299、521、600、605、605新台五、903、919、忠孝幹線、臺北觀光巴士紅線
10	忠孝敦化路口	敦化南路	0東、33、41、52、275、275副、292、292副、556、630、688、902、905、905副、906、909、913、967、967直、敦化幹線
11	捷運忠孝敦化站	敦化南路	0東、33、52、262、262區、275、275副、278、278區、292、292副、556、605、605新台五、630、688、902、905、905副、906、909、913、967、967直、敦化幹線
12	捷運忠孝敦化站	忠孝東路	204、212、212夜、212直、232快、235、278、278區、299、600、662、663、919、忠孝幹線、臺北觀光巴士紅線
13	阿波羅大廈	忠孝東路	204、212、212夜、212直、232快、235、278、278區、299、600、662、663、919、忠孝幹線

資料來源：本案調查整理。

表 2.5-2 公車路線分布及營運狀況一覽表

路線	起訖站名	起訖時間	尖離峰班距
0東	內湖-臺北車站	0600~2130	固定班次
33	永春高中-大直美麗華	0530~2210	平日 12-15 分/固定班次 例假日 固定班次
37	松德站-捷運台大醫院站	0600~2130	固定班次
41	兒童新樂園-捷運大安站	0540~2300	平日 12-15 分/15-20 分 例假日 15-20 分
52	景德站-聯合醫院中興院區(塔城)	0530~2300	固定班次
204	東園-麥師新城	0530~2230	平日 4-6 分/5-10 分 例假日 10-15 分

路線	起訖站名	起訖時間	尖離峰班距
212	舊莊-青年公園	0600~2100	固定班次
212夜	舊莊-青年公園	2300~0020	固定班次
212直	舊莊-青年公園	0520~2230	平日 12-15 分/15-20 分 例假日 15-20 分
232快	蘆洲-松山車站	0715~1630	固定班次，假日停駛
235	新莊-國父紀念館	0515~2230	平日 4-6 分/5-10 分 例假日 10-15 分
261	蘆洲-市政府	0500~1630	固定班次
262	宏國德霖科技大學-民生社區	0530~2130	平日 12-15 分/固定班次 例假日 固定班次
262區	中和-民生社區	0500~2220	平日 6-8 分/14-20 分 例假日 10-15 分
270	中華科技大學-捷運西門站	0530~2230	平日 7-10 分/10-15 分 例假日 15-20 分
275	宏國德霖科技大學-松山機場	0530~2200	平日 7-10 分/15-20 分 例假日 20-30 分
275副	三峽-松山機場	0530~1930	固定班次
278	捷運景美站-捷運內湖站	0510~2240	固定班次
278區	捷運景美站-新益里	0640~1930	固定班次，假日停駛
292	二重-捷運麟光站	0520~2230	平日 4-6 分/5-10 分 例假日 10-15 分
292副	二重-捷運麟光站	0610~1500	固定班次
294	捷運動物園站-仁愛國中	0610~1820	固定班次，假日停駛
299	輔仁大學-永春高中	0500~2335	平日 5-8 分/10-20 分 例假日 10-20 分
311	中和-松山	0515~2230	平日 10-12 分/15-20 分 例假日 固定班次
521	內湖-捷運忠孝復興站	0600~2110	固定班次
556	木柵象頭埔-捷運劍潭站	0630~2000	固定班次
600	南港高工-臺北車站	0600~2200	固定班次
605	汐止-臺北車站	0530~2230	平日 15-20 分/固定班次 例假日 固定班次
605新台五	汐止-臺北車站	0730~1730	固定班次，假日停駛
621	二重-捷運永春站	0740~1750	固定班次
630	東園-東湖	0500~2300	平日 4-6 分/5-10 分 例假日 7-10 分/10-20 分
651	板橋-臺北市府	0530~2200	平日 12-15 分/15-20 分 例假日 固定班次
658	板橋-西門	0530~2240	固定班次
662	三重-國父紀念館	0630~1530	固定班次，假日停駛
663	新莊-國父紀念館	0630~1600	固定班次，假日停駛
688	建國北路-中和成功路	0530~2230	平日 7-10 分/10-15 分

## 2.6 行人系統現況分析

基地位於台北市東區，為重要的商業地區，因應龐大的購物人潮，行人設施完善，其人行空間分布如圖 2.6-1 所示。於忠孝東路、仁愛路以及敦化南路等主要幹道上，皆布設寬達 4~8 公尺行人道，敦化南路及仁愛路為台北市重要林蔭大道，有較寬闊的中央分隔島，在敦化南路上，為配合公車專用道上站體，在分隔島上也布有行人設施；安和路為次要道路，用以聯絡街廓內的單行巷弄，行人道寬約 2~4 公尺寬。基地周遭巷弄多為單行道，部分設有單邊停車，及彩色鋪面標示之 1 公尺寬行人專用道的道路空間配置。人行道寬度分配如表 2.6-1 所示。

表 2.6-1 基地周邊公車主要道路人行道寬度

位置	仁愛路	敦化南路	忠孝東路	安和路
寬度(公尺)	4~8	4~8	4~8	2~4

資料來源：本案調查整理

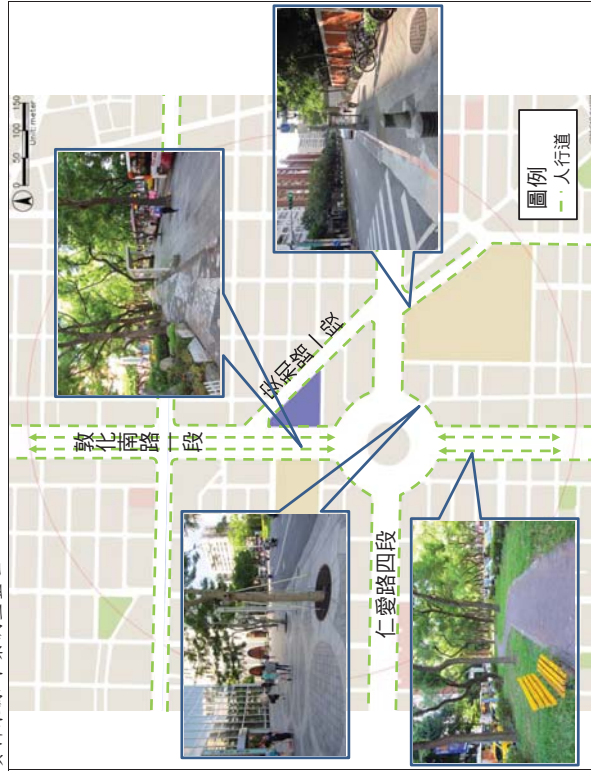


圖 2.6-1 人行空間分布圖

路線	起訖站名	起訖時間	尖/離峰班距
902	麟光站-捷運石牌站	0530~2200	例假日 30 分 平日 12-15 分/15-20 分 例假日 固定班次
903	東湖-忠孝東路	0600~2100	固定班次
905	錦繡-民生社區	0530~2200	平日 7-10 分/10-15 分 例假日 30 分
905 副	錦繡-民生社區	0625~1705	固定班次，假日停駛
906	錦繡山莊-松山機場	0530~2200	平日 7-10 分/10-15 分 例假日 20 分/30 分
909	錦繡山莊-松山機場	0530~2200	平日 10-15 分/15-20 分 例假日 10-15 分/15-20 分
913	錦繡山莊-松山機場	0540~2210	平日 10-15 分/15-20 分 例假日 30 分/40 分
919	五堵-捷運忠孝復興站	0530~2200	平日 10 分/15-20 分 例假日 20 分/40 分
939	三峽-臺北市政府	0600~2100	平日 5-12 分/15-30 分 例假日 15-30 分
939 副	鶯歌-臺北市政府	0630~1700	固定班次，假日停駛
939 跳蛙	三峽-臺北市政府	0700~0730	固定班次，假日停駛
939 繞國家教育研究所	三峽-臺北市政府	1800~1800	固定班次，假日停駛
967	體育大學行政教學大樓-市府轉運站	0510~2130	固定班次
967 直	體育大學行政教學大樓-市府轉運站	0615~1800	固定班次
仁愛幹線	五福新村-南港花園社區	0455~2200	平日 4-6 分/5-10 分 例假日 10-15 分
敦化幹線	麟光新村-榮總	0510~2230	平日 4-6 分/5-10 分 例假日 10-15 分
忠孝幹線	蘆洲-松山車站	0530~2230	平日 4-6 分/5-10 分 例假日 15-20 分
臺北觀光巴士紅線	臺北車站-台北 101	0910~1910	固定班次

資料來源：本案整理分析。



## 2.7 重大交通建設與都市發展計畫

### 一、捷運環狀線東環段

屬規劃中路線，因應港湖產業發展帶來的龐大南北向交通量，捷運局自 106 年啟動捷運東環段可行性研究。目前規劃的路線自環狀線北環段劍南路站起，經敬業三路、沿樂群二路及瑞光路，轉進陽光街 321 巷東側坡地，通過國 I 後進入舊宗路，經成美橋、松山站(松山車站)、板南線永春站，經興雅國中與博愛國小後，轉至松仁路抵達淡水信義線象山站，再續往南行與環狀線南環段動物園站銜接。路線長約 13.25 公里，計畫設置 10 座地下車站以及一座地下機廠，現階段已通過環評初審，將進行環評大會審查。



資料來源：臺北市建築管理工程處。

圖 2.7-1 捷運環狀線東環段示意圖

## 第三章 基地開發交通影響分析

### 3.1 衍生交通量推估

根據開發計畫，基地將興建為地下 6 層、地上 32 層之複合式大樓，開發內容主要包含辦公、餐飲及商場，各開發分類使用面積、戶數如表 3.1-1 所示；茲將基地內相關衍生交通需求依據各開發類別分別說明如後。

表 3.1-1 各開發類型概要

開發類型	使用面積(M <sup>2</sup> )	佔總開發比例	戶數
辦公室	34,245.14 M <sup>2</sup>	88.58%	30
餐飲/商場	4,413.33 M <sup>2</sup>	11.42%	4
合計	38,658.47 M <sup>2</sup>	100.00%	34

註：詳細面積以都市更新事業計畫書為準。

#### 一、衍生成旅次

衍生成旅次分別以辦公、餐飲與商場三類進行分析。

##### (一) 辦公

參考臺北市信義計畫區高級辦公大樓規模，以台北 101 為例，人平均使用坪數為 6~8 坪，本案辦公用地規劃為信義計畫區企業總部大樓或 A 級辦公大樓，故以每人 7 坪推估，約進駐 1,480 人，參考開發性質類似與交通地理條件接近之信義計畫區南山廣場開發案交通影響評估辦公類旅次參數(如表 3.1-2)作為後續推估基礎，可推得本基地辦公室尖峰進出旅次如表 3.1-3 所示。

##### (二) 餐飲

依據本案餐飲使用面積，尖峰小時旅次發生率參考開發規模類似、可能進駐餐廳營運特性與交通地理條件接近之南山廣場開發案交通影響評估餐飲類旅次參數(如表 3.1-2)作為後續推估基礎，人旅次推估結果彙整如表 3.1-3 所示。

### (三)商場

依據本案商場使用面積，尖峰小時旅次發生率同樣參考與本案交通地理條件接近之南山廣場開發案交通影響評估商場類旅次參數(如表 3.1-2)作為後續推估基礎，人旅次推估結果彙整如表 3.1-3 所示。

表 3.1-2 尖峰小時旅次發生率

單位	晨峰		昏峰		假日尖峰	
	進入	離開	進入	離開	進入	離開
辦公	2.59	0.37	0.28	1.32	-	-
餐飲	-	-	2.05	1.22	5.75	4.43
商場	-	-	2.13	1.95	3.97	3.13

資料來源：「臺北市信義區信義段四小段 28、29、30 地號市有土地開發及設定地上權案交通衝擊評估報告(核備本)」，104 年 7 月。

### (四)小結

根據表 3.1-2 彙整之各類別尖峰小時旅次發生率，衍生成旅次推估量如表 3.1-3 所示。基地尖峰小時衍生成旅次分別為晨峰進入 887 人、離開 127 人，昏峰進入 189 人、離開 520 人，假日尖峰進入 226 人、離開 175 人。

表 3.1-3 尖峰小時衍生成旅次

時段	晨峰		昏峰		假日尖峰	
	進入	離開	進入	離開	進入	離開
辦公	887	127	96	453	0	0
餐飲	0	0	57	34	159	122
商場	0	0	36	33	67	53
小計	887	127	189	520	226	175
合計	1,014		709		401	

資料來源：本案整理分析。

### 二、衍生成旅次

依據前節所述之各類別進出旅次量，配合運具分配率及乘載率，推估本基地衍生成車旅次。

#### (一)運具分配率與乘載率

本案彙整與基地開發特性、地理條件類似之辦公、餐飲及商場案例，各案例之運具分配率與乘載率彙整如表 3.1-4 所示，並考量基地交通特性酌於調整本案使用之運具分配率與乘載率如表 3.1-5 所示。

#### (二)各運具衍生成車旅次及小客車當量數

依據尖峰小時各運具負擔人旅次與運具乘載率，可推得尖峰小時各運具衍生成車旅次及小客車當量數如表 3.1-6 所示。預估基地開發尖峰小時總車旅次分別為晨峰每小時 164pcu、昏峰每小時 125pcu，假日尖峰每小時 82pcu。

表 3.1-4 相關案例運具比

運具別	汽車		機車	計程車	大客車	大眾運輸	步行與其他	合計
	運具比	乘載率						
遠雄企業總部大樓 <sup>1</sup>	9.8%	1.25	22.0%	2.4%	-	63.4%	2.4%	100%
南山廣場	20.0%	20.0%	8.0%	11.0%	-	31.0%	30.0%	100%
餐飲類別 <sup>2</sup>	1.65	1.65	1.21	1.65	-	-	-	-
萬華車站	13.0%	1.56	11.0%	8.0%	-	48.0%	20.0%	100%
餐飲類別 <sup>3</sup>	1.56	1.56	1.61	1.65	-	-	-	-
南山廣場	11.7%	11.7%	4.9%	2.0%	-	55.5%	26.0%	100%
商場類別 <sup>2</sup>	1.56	1.56	1.20	1.58	-	-	-	-
新光三越南西店 <sup>4</sup>	6.0%	6.0%	12.0%	-	-	58.0%	24.0%	100%

資料來源：1. 臺北市信義區遠雄企業總部大樓實際調查值，「富邦信義 A25 綜合商業大樓新建工程交通影響評估核備報告」，2017.06。  
2. 「臺北市信義區信義段四小段 28、29、30 地號市有土地開發及設定地上權案交通衝擊評估核備報告」，2015.07。  
3. 「臺北市萬華車站 BOT 案新建工程交通影響評估核備報告」，103.04。  
4. 新光三越調查值，「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概細報告」，2010。

表 3.1-5 本地運具分配率與乘載率

開發別	運具別	汽車	機車	計程車	大眾運輸	步行與其他	合計
辦公	運具比	9.8%	22.0%	2.4%	63.4%	2.4%	100%
	乘載率	1.25	1.11	1.00	-	-	-
餐飲	運具比	20%	12%	10%	43%	15%	100%
	乘載率	1.65	1.21	1.65	-	-	-
商場	運具比	15%	15%	2%	48%	20%	100%
	乘載率	1.56	1.20	1.58	-	-	-

資料來源：本案推估整理。

表 3.1-6 尖峰小時各使用類別運具衍生車旅次及小客車當量數

車種別	使用類別	平日晨峰(7-9)		平日昏峰(17-19)		假日尖峰	
		進入	離開	進入	離開	進入	離開
汽車(輛)	辦公	70	10	8	36	-	-
	餐飲	-	-	7	5	20	15
	商場	-	-	4	4	7	6
	小計	70	10	19	45	27	21
機車(輛)	辦公	168	25	19	86	-	-
	餐飲	-	-	6	4	16	13
	商場	-	-	5	5	9	7
	小計	168	25	30	95	25	20
計程車(輛)	辦公	22	4	3	11	-	-
	餐飲	-	-	4	3	10	8
	商場	-	-	1	1	1	1
	小計	22	4	8	15	11	9
合計	汽車(輛)	70	10	19	45	27	21
	機車(輛)	168	25	30	95	25	20
	計程車(輛)	22	4	8	15	11	9
	小計(PCU)	142	22	36	89	46	36
總計(PCU)		164		125		82	

資料來源：本案分析整理。

### 3.2 衍生停車需求分析

#### 一、停車需求

依各使用特性檢討停車需求，茲整理各類別停車需求推估公式如表 3.2-1 所示。開發後基地停車需求分別為汽車 177 席與機車 354 席，推估說明如下：

表 3.2-1 各類別停車需求推估公式彙整表

類別	推估公式
辦公	停車需求=辦公室員工人數×運具比÷乘載率
餐飲	停車需求=尖峰進入人數×運具比÷乘載率×停車延時
商場	停車需求=尖峰進入人數×運具比÷乘載率×停車延時
員工	停車需求=尖峰員工人數×運具分配率÷乘載率

資料來源：本案分析整理。

#### (一)辦公

辦公停車需求依據總員工數 1,480 人與前述辦公運具分配(表 3.1-5)推估，可得辦公停車需求分別為汽車 117 席、機車 280 席。

#### (二)辦公室訪客

參考一般辦公室每日平均訪客數，約為員工數之 20%，本案員工數為 1,480 人，推估全日訪客數約 296 人，依表 3.1-5 辦公室之運具比與乘載率計算，並假設全日上班工時 8 小時，停車延時為 1.5 小時為基礎，推估小汽車停車需求為 4 席；機車停車需求為 10 席。

#### (三)餐飲

參考前節餐飲尖峰人數為 159 人，根據前述餐飲類別之運具分配與乘載率(表 3.1-5)，以停車延時 2 小時估算，可推得餐廳停車需求分別為汽車 39 席與機車 32 席。

#### (四)商場

參考前節商場尖峰人數為 67 人，根據前述商場類別之運具分配與乘載率(表 3.1-5)，以停車延時 2 小時估算，可推得商場停車需求分別為汽車 13 席與機車 17 席。

(五)員工

基地餐飲百貨之員工停車需求亦納入分析。參考微風廣場員工編制約 1.31 人/100 M<sup>2</sup>，推估本案餐飲與商場員工編制約為 60 人，採兩班輪班制，以 60% 尖峰率估算尖峰時段同時在班人數，尖峰員工數約 36 人。

依目前臺北市商場經營特性僅提供主管級人員汽車格位，一般員工以機車為主，故以運具分配汽車 10%，機車 40%，乘載率皆為 1 推估，可推得**員工停車需求分別為汽車 4 席與機車 15 席**。

二、法定停車位

依臺北市土地使用分區管制自治條例檢討，本案基地法定汽車停車位為 230 席、法定機車位為 382 席以及裝卸車位 8 席。

三、停車供需檢討

如表 3.2-2 所示，本案推估衍生停車需求為汽車 177 席與機車 354 席，實設車位為汽車 279 席(扣除裝卸車位)與機車 393 席，均能符合法規、滿足實際停車需求；另本案周邊於尖峰時段尚有停車位供不應求情形，故本案將開放部分車位供公眾使用以促進公益。

表 3.2-2 停車供需檢討

車種	汽車	機車
法定車位	230	382 <sup>註</sup>
辦公室	117	280
辦公室訪客	4	10
停車需求	39	32
餐飲	13	17
商場	4	15
員工	177	354
合計	279	393
停車供給	是	是
供給是否滿足	是	是
法定要求及停車需求	是	是

資料來源：本案分析整理。  
註：依環境影響評估審查意見機車法定車位增加 30 席。

3.3 基地開發衝擊分析

本計畫擬分別以目標年(民國 115 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、基地開發前道路服務水準分析

(一)分析背景

開發前道路交通量採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與周邊土地開發衍生交通量做為未來年開發前道路交通量。

1. 自然成長交通量預測

分析臺北市大安區近五年(民國 106~110 年)之機動車輛平均成長率 0.15 % 進行分析，如表 3.3-1 所示，依此推估由現況調查年民國 111 年至目標年民國 115 年之自然成長率為 1.60 %。

表 3.3-1 大安區近五年機動車輛登記數

年份	106 年	107 年	108 年	109 年	110 年	平均值
機動車輛數	180,760	181,001	180,899	180,992	183,486	-
成長率	-	0.13%	0.04%	0.04%	0.37%	0.15%

資料來源：本案分析整理。

2. 基地周邊其他相關開發案

經實地勘查結果，基地周邊 500 公尺範圍內於目標年(民國 115 年)開發前，目前尚無其他開發案。

(二)交通衝擊分析

目標年基地開發前之交通衝擊如表 3.3-2~3.3-3 所示。除晨峰時段，敦化南路(忠孝東路-市民大道)往北路段交通量略微上升，服務水準上升一個等級外，其餘路段皆維持與現況相同之服務水準；昏峰時段，服務水準皆與現況維持相同之服務水準。路口部分，皆維持與現況相同之服務水準。

表 3.3-2 目標年開發前路段服務水準分析表

路名	路段別	方向 (往)	晨峰			昏峰		
			流量 (pcu/hr)	速率 (kph)	服務 水準	流量 (pcu/hr)	速率 (kph)	服務 水準
敦化南路	信義路 -仁愛路	北	2,973	32.9	B	2,376	21.4	D
		南	1,086	37.4	A	695	17.1	E
	仁愛路 -忠孝東路	北	2,652	44.1	A	2,657	19.5	E
		南	1,761	19.4	E	1,631	16.4	E
仁愛路	忠孝東路 -市民大道	北	1,687	35.0	B	2,423	29.2	C
		南	1,113	31.5	B	1,511	17.5	E
	延吉街 -忠孝東路 216 巷	西	1,894	23.9	D	2,852	32.9	B
		東	884	42.8	A	732	27.2	C
敦化南路	忠孝東路 216 巷 -敦化南路	西	1,894	30.2	B	2,852	29.2	C
		東	884	28.6	C	732	34.3	B
	敦化南路 -復興南路	西	2,257	23.8	D	3,743	23.1	D
		北	64	27.3	C	125	23.7	D
安和路	仁愛路 -仁愛路	南	92	32.7	B	83	34.6	B
		北	128	22.7	D	250	27.3	C
	敦化南路 -敦化南路	南	4	26.7	C	10	34.8	B
		西	1,355	46.3	A	1,696	20.6	D
忠孝東路	敦化南路 -敦化南路	東	1,838	30.8	B	1,733	27.0	C
		西	1,331	45.0	A	1,753	31.6	B
	敦化南路 -大安路	東	1,895	16.6	E	1,791	20.7	D

資料來源：本案分析整理。

表 3.3-3 目標年開發前路口服務水準分析表

路口 名稱	路口圖示	方 向	晨峰		昏峰	
			平均延滯(秒)	服務 水準	平均延滯(秒)	服務 水準
忠孝東路 - 敦化南路		A	32.0	C	35.6	C
		B	21.8		22.9	
		C	34.1		36.3	
		D	35.3		38.8	
安和路 - 敦化南路		A	39.5	A	41.2	A
		B	8.2		18.9	
		C	-		-	
		D	0.0		0.1	
仁愛路 - 敦化南路		A	41.7	C	49	C
		B	36.5		31.7	
		C	34.3		35.4	
		D	14.2		12.1	

資料來源：本案分析整理。



## 二、基地開發後道路服務水準分析

### (一)分析背景

#### 1. 旅次分佈比例

依本基地所在區位，將來主要旅次進出方向可分為往大台北地區各方位，參考「臺北都會區整體運輸需求預測模式」旅次特性分佈，將主要旅次分佈比例如圖 3.3-1 所示。

#### 2. 旅次分佈數量

依據 3.2 節所推估之基地晨昏峰進出車旅次，就預測之交通旅次分佈型態及影響範圍進出道路系統分佈狀況，將本基地開發後晨昏峰衍生交通量指派至路網。

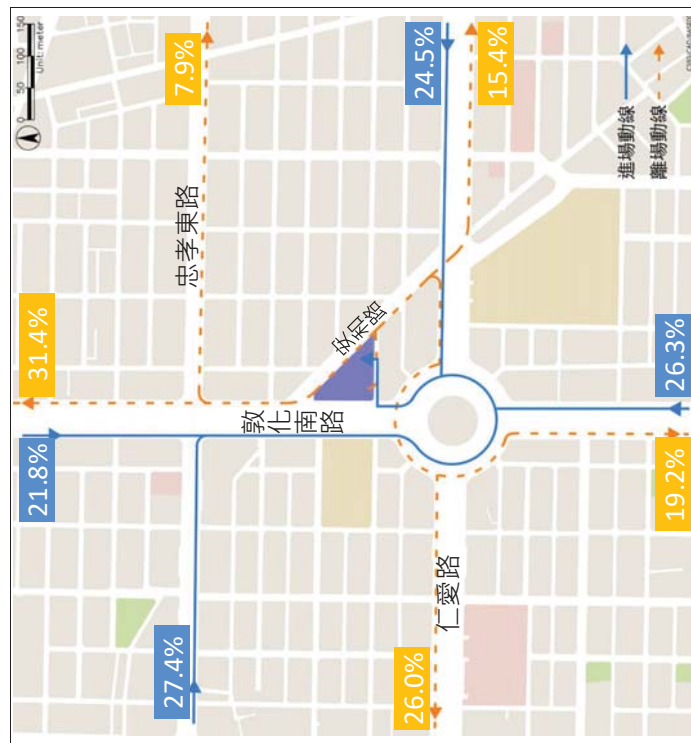


圖 3.3-1 基地開發後各方向交通量指派比例

### (二)交通衝擊分析

目標年道路交通衝擊分析結果如表 3.3-4~3.3-5 與圖 3.3-2~圖 3.3-3 所示，因基地衍生量有限，基地周邊除晨峰時段，仁愛路(忠孝東路 216 巷-敦化南路)往西路段交通量略微上升，服務水準上升一個等級外，其他調查路段與路口皆可維持與開發前相同之服務水準，顯示本案開發對於基地周邊道路未造成顯著影響。

表 3.3-4 目標年開發後路段服務水準分析表

路名	路段別	方向 (往)	晨峰			昏峰		
			流量 (pcu/hr)	速率 (kph)	服務 水準	流量 (pcu/hr)	速率 (kph)	服務 水準
敦化南路	信義路 -仁愛路	北	3,041	32.3	B	2,391	21.4	D
		南	1,143	37.3	A	708	17.1	E
敦化南路	仁愛路 -忠孝東路	北	2,667	43.9	A	2,718	19.2	E
		南	1,817	19.3	E	1,643	16.3	E
敦化南路	忠孝東路 -市民大道	北	1,699	34.9	B	2,472	29.0	C
		南	1,169	31.4	B	1,523	17.5	E
敦化南路	延吉街 -忠孝東路 216 巷	西	1,976	23.0	D	2,936	30.9	B
		東	884	42.8	A	732	27.2	C
仁愛路	忠孝東路 216 巷 -敦化南路	西	1,976	27.5	C	2,936	26.6	C
		東	884	28.6	C	732	34.3	B
敦化南路	敦化南路 -復興南路	西	2,268	23.8	D	3,784	22.9	D
		北	72	27.3	C	156	23.7	D
安和路	仁愛路 266 巷 -仁愛路	南	92	32.7	B	83	34.6	B
		北	143	22.7	D	311	27.3	C
敦化南路	仁愛路 -敦化南路	南	4	26.7	C	10	34.8	B
		西	1,355	46.3	A	1,696	20.6	D
忠孝東路	忠孝東路 216 巷 -敦化南路	東	1,841	30.8	B	1,746	27.0	C
		西	1,331	45.0	A	1,753	31.6	B
忠孝東路	敦化南路 -大安路	東	1,967	16.5	E	1,806	20.6	D

資料來源：本案分析整理。



表 3.3-5 目標年開發後路口服務水準分析表

路口名稱	路口圖示	方向	晨峰		昏峰	
			平均延滯(秒)	服務水準	平均延滯(秒)	服務水準
忠孝東路 — 敦化南路		A	32.0	C	35.6	C
		B	22.2		23.7	
		C	34.7		36.5	
		D	35.6		38.9	
安和路 — 敦化南路		A	39.6	A	41.8	A
		B	8.6		19.3	
		C	-		-	
		D	0.0		0.1	
仁愛路 — 敦化南路		A	42.1	C	49.7	C
		B	37.3		31.8	
		C	34.3		35.4	
		D	15.6		12.3	

資料來源：本案分析整理。

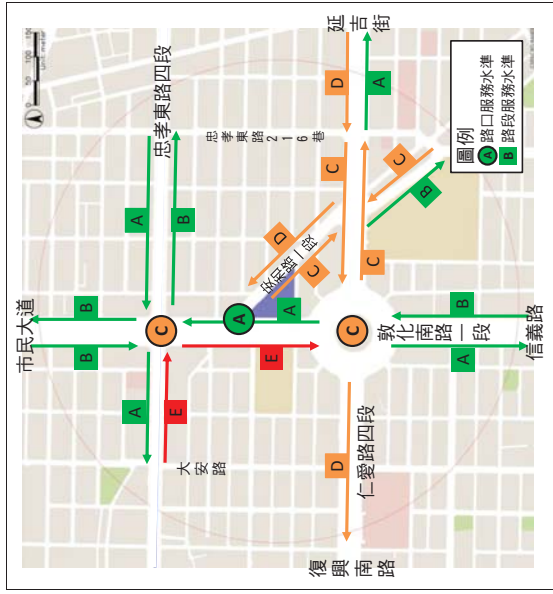


圖 3.3-2 目標年開發後平日晨峰道路服務水準圖



圖 3.3-3 目標年開發後平日昏峰道路服務水準圖

## 第四章 停車相關設施規劃與設計

### 4.1 停車場空間佈設與數量配置

#### 一、主要停車空間分布

本基地停車空間為既有建築物附設停車位獨立設置，基地停車空間分布於 B1F~B6F 間，其中機車停車格位設於 B1F~B2F 共 393 席(含無障礙機車位 8 席)，汽車停車格位分布於 B2F~B6F 間，共 287 席(含裝卸車位 8 席、無障礙汽車位 6 席)。各使用之停車空間配置規劃如表 4.1-1 所示與圖 4.1-1~4.1-6 所示。

表 4.1-1 基地停車配置說明

樓層/車種	汽車位(席)	機車位(席)
1F	-	-
B1F	-	218 <sup>註 1</sup>
B2F	7	175
B3F	42 <sup>註 2</sup>	-
B4F	77 <sup>註 3</sup>	-
B5F	79	-
B6F	82	-
小計	287 <sup>註 2、註 3</sup>	393

資料來源：本案整理。  
 註：1.含 8 席無障礙機車位。  
 2.含 8 席裝卸車位。  
 3.含 6 席無障礙汽車位

#### 二、其他停車設施

##### (一)裝卸車位

1.依臺北市土地使用分區管制自治條例檢討，基地法定裝卸車位為 8 席，因此實設 8 席小貨車裝卸車位，符合法規規定。

2.於基地規劃 8 席小貨車裝卸車位規劃於 B3F。

##### (二)計程車/臨停設施

1.臨停車位需求依式 4.1-1 推估，如表 3.1-7 所示，計程車尖峰小時進出基地最大車輛數為 22 輛，以每車停留 60 秒，車位利用率 0.8 計算，約需 1 席臨停車位。

2.於基地 B2F 規劃 2 席臨停車位，可滿足使用需求。

$$\text{臨停車位} = (\text{尖峰小時進出計程車數}) \times (\text{每車停留時間} / 3600) / \text{每車位利用率} \dots (4.1-1 \text{ 式})$$

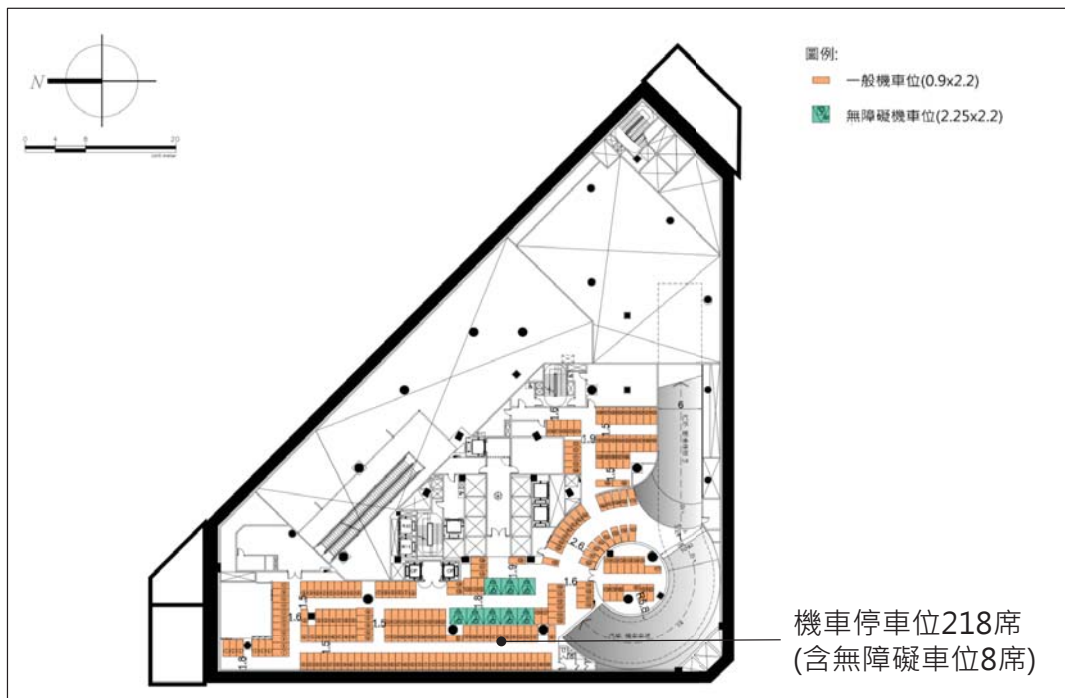


圖 4.1-1 B1F 停車場車位配置示意圖

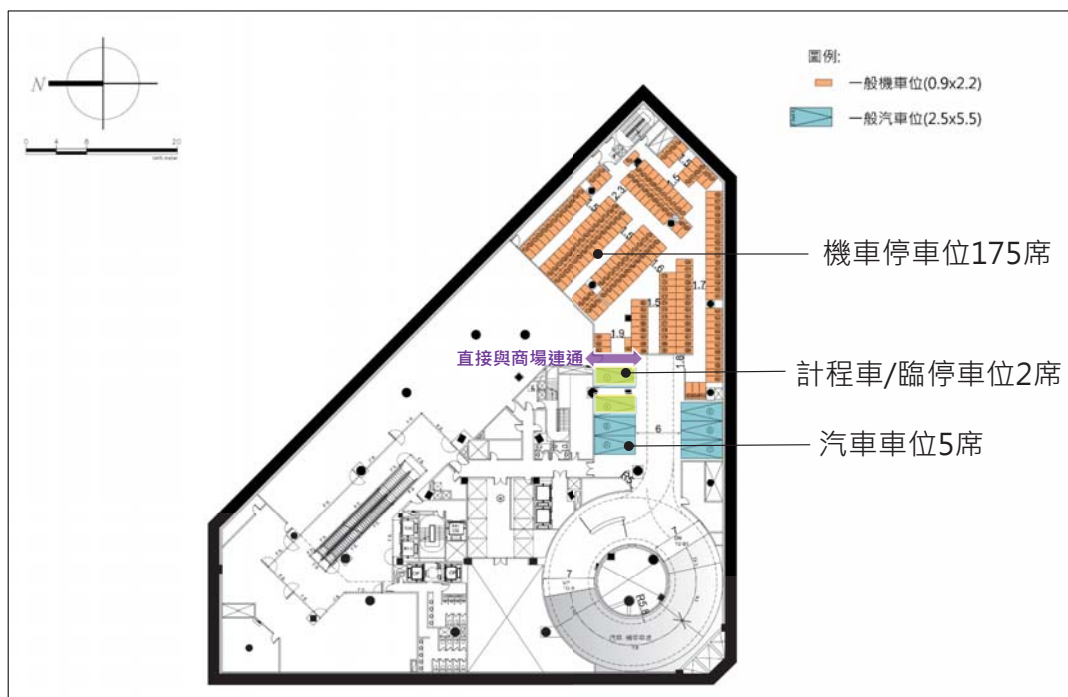


圖 4.1-2 B2F 停車場車位配置示意圖

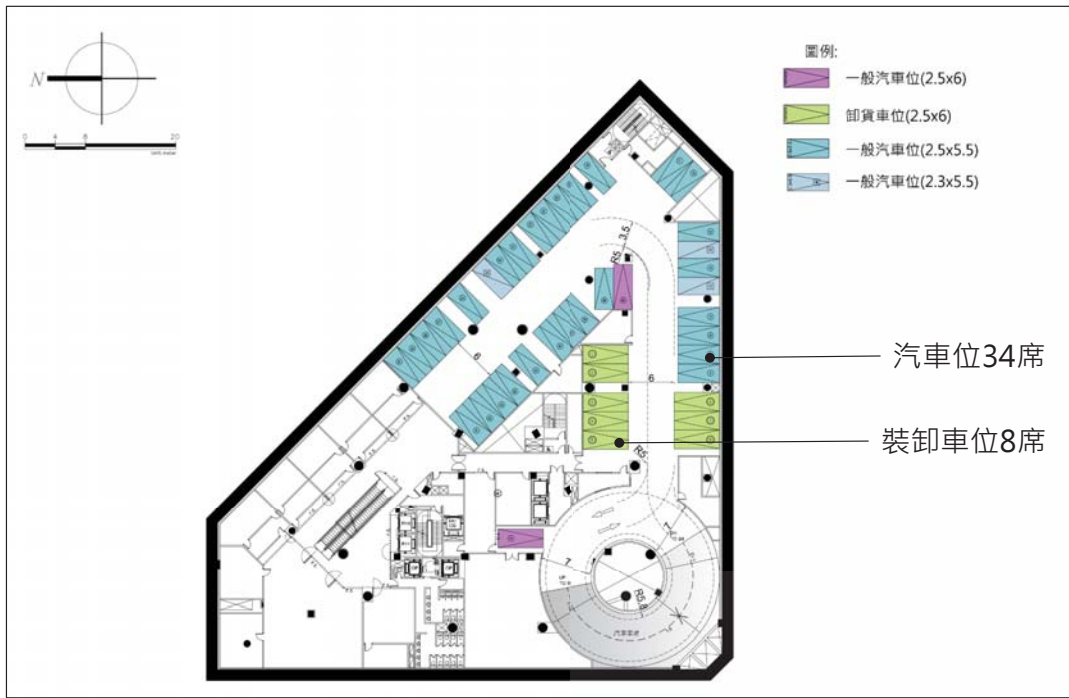


圖 4.1-3 B3F 停車場車位配置示意圖

57

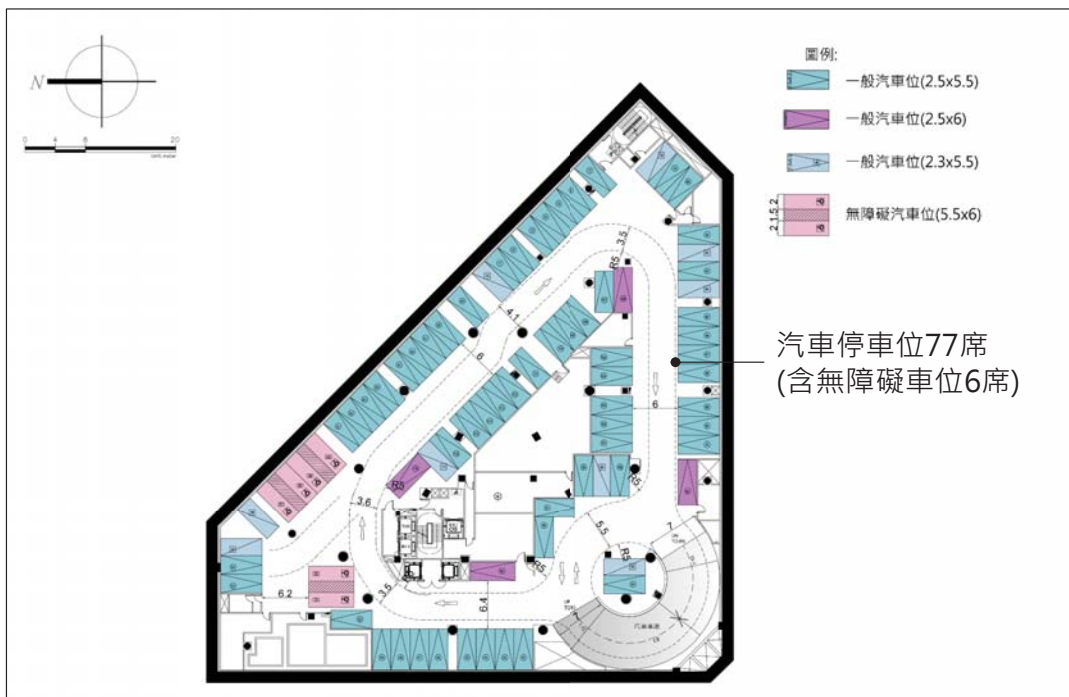


圖 4.1-4 B4F 停車場車位配置示意圖

58

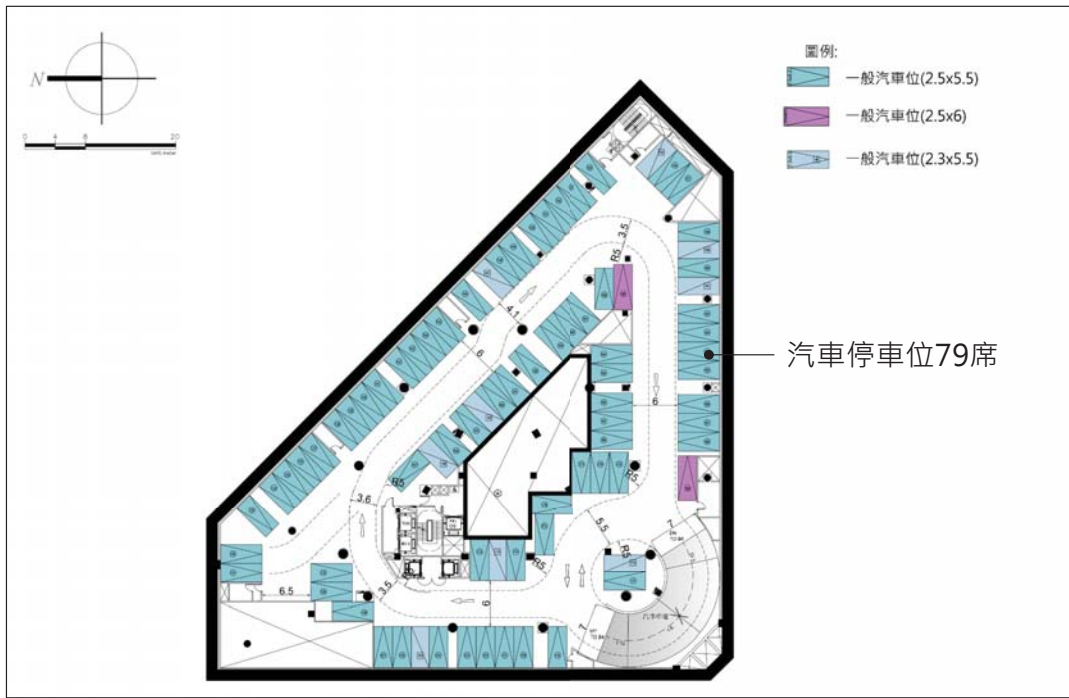


圖 4.1-5 B5F 停車場車位配置示意圖

59

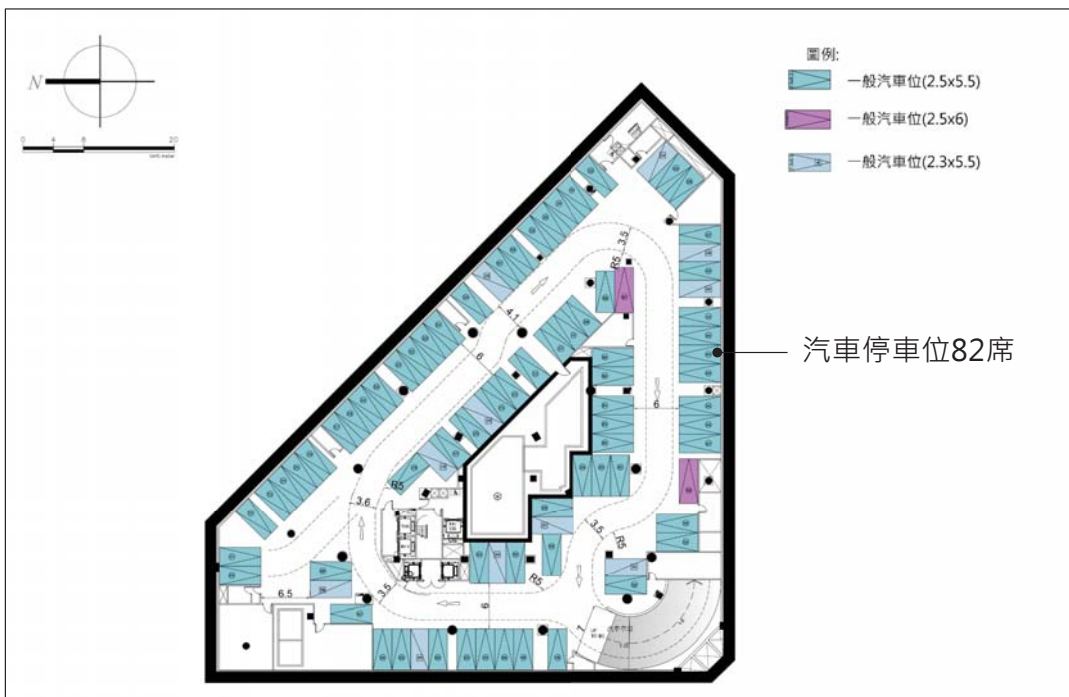


圖 4.1-6 B6F 停車場車位配置示意圖

60



## 4.2 停車場出入口設計

### 一、出入口位置規劃

基地三面臨路，分別為敦化南路一段、敦化南路一段 247 巷以及安和路一段，周邊道路多為市區主要幹道，並設立實體分隔島，為避免基地車輛進出於主要幹道上影響車流交通，規劃以敦化南路一段 247 巷作為主要出入口。

依據一般停車場規劃，地下停車場出入口每小時服務率約為汽車 500 輛/小時，本基地汽車停車位數僅 279 席，設置一組出入口即可滿足需求。在機車停車場方面，本基地設置 393 席機車停車位，因數量未達 400 席，依臺北市都市設計及土地使用開發許可審議委員會審議規範可與汽車共用同一出入口。

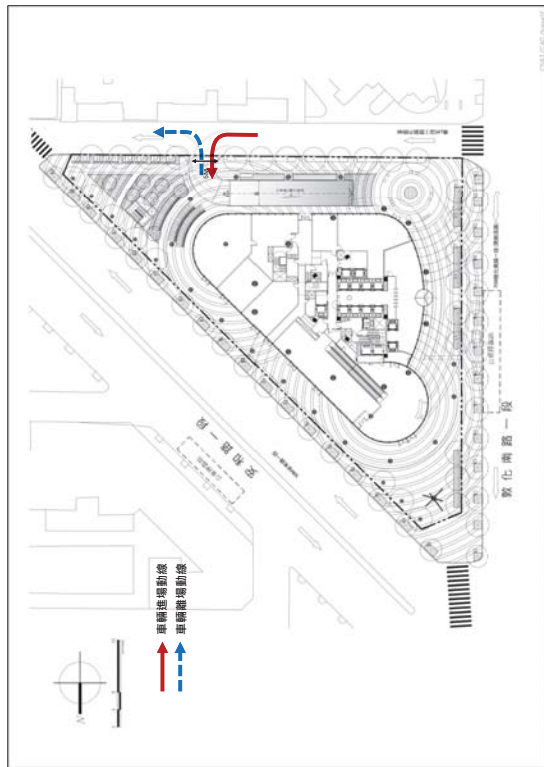


圖 4.2-1 停車場出入口示意圖

### 二、出入口行車軌跡與視距檢討

為避免轉彎視距不佳以及障礙物干擾，依公路路線設計規範標準模擬汽車進出基地之行車軌跡如圖 4.2-2~4.2-3 所示，分析結果顯示 1F 車道空間可達到車輛進出轉向空間需求。

另進行停車場出入口車輛進出視距分析，車輛視距分析圖詳見圖 4.2-4 所示，本案停車場橫斷面基本要求左右視距各 60 度進行檢討，基地停車場出入口左右兩側側橫斷面視距範圍內均無障礙物，可達到基本本行車安全之視距要求。

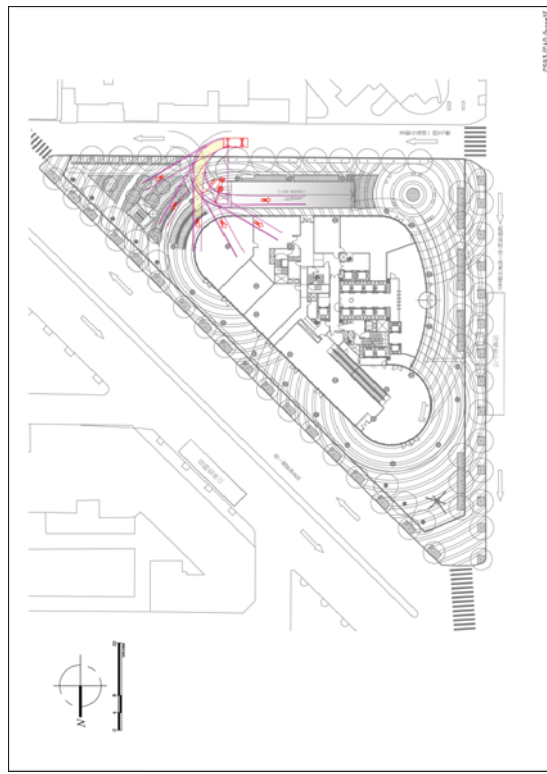


圖 4.2-2 汽車進場車輛軌跡圖



### 4.3 進出動線規劃

#### 一、停車場外部動線分析

根據本案出入口位置，評估基地外部動線如圖 4.3-1~4.3-2。



圖 4.3-1 車輛進入基地動線圖



圖 4.3-2 車輛離開基地動線圖

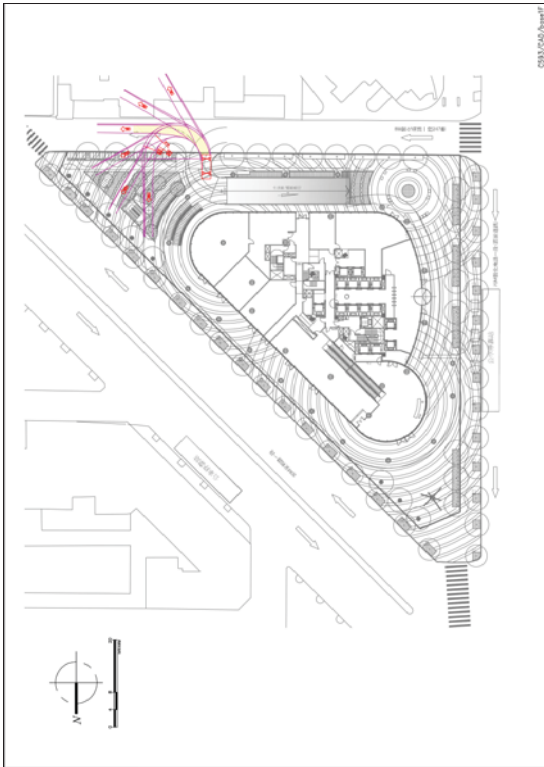


圖 4.2-3 汽車出場車輛軌跡圖

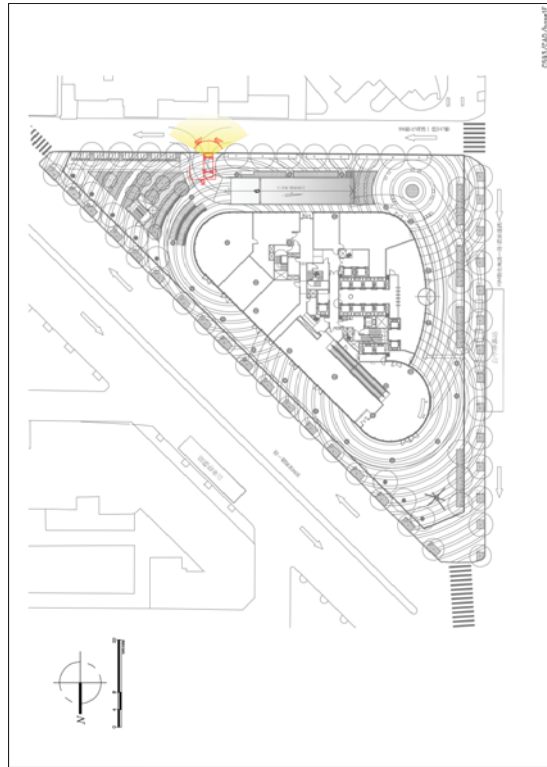


圖 4.2-4 汽車出入口視距分析

## 二、停車場內部動線分析

基地停車空間分佈於 B1F~B6F，其中汽車設置於 B2F~B6F 共 287 席(含裝卸車位)，機車則集中設置於 B1F~B2F 共 393 席，相關車行動線如圖 4.3-3~4.3-8 所示。

## 三、行人進出動線規劃

本基地臨路側皆依規定退縮建築物，規劃提供寬敞舒適人行空間，如圖 4.3-9 所示，基地開發為辦公、商場、餐廳，基地主要人行出入口設於西側敦化南路。另基地鄰近捷運捷運忠孝敦化站，連接捷運站位動線便捷，往捷運站之人行動線如圖 4.3-10 所示。

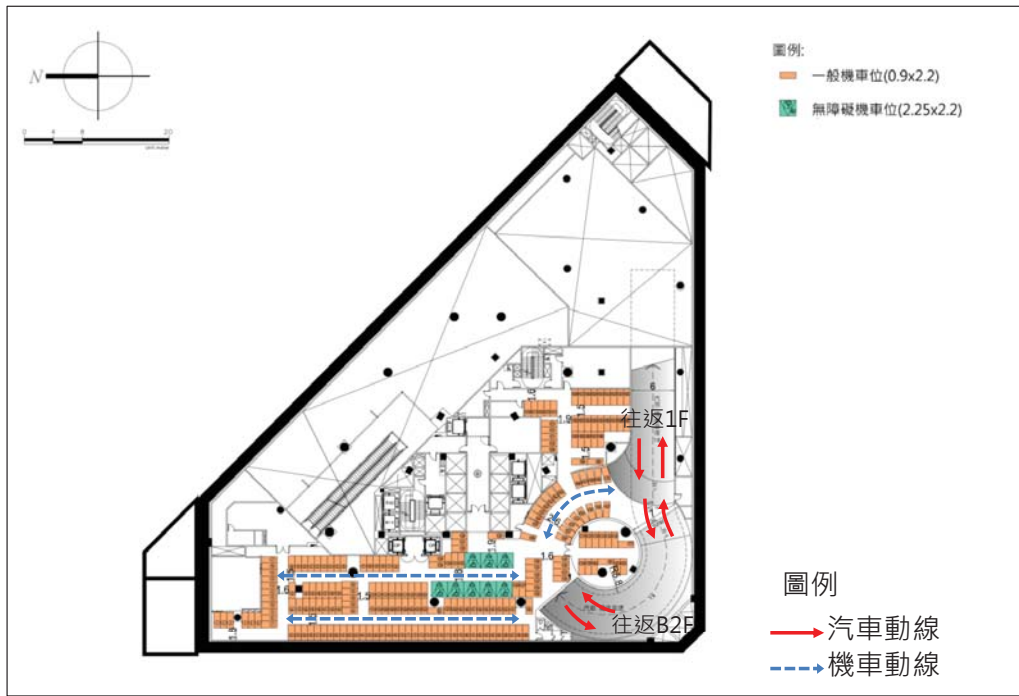


圖 4.3-3 基地 B1F 停車場內部動線圖

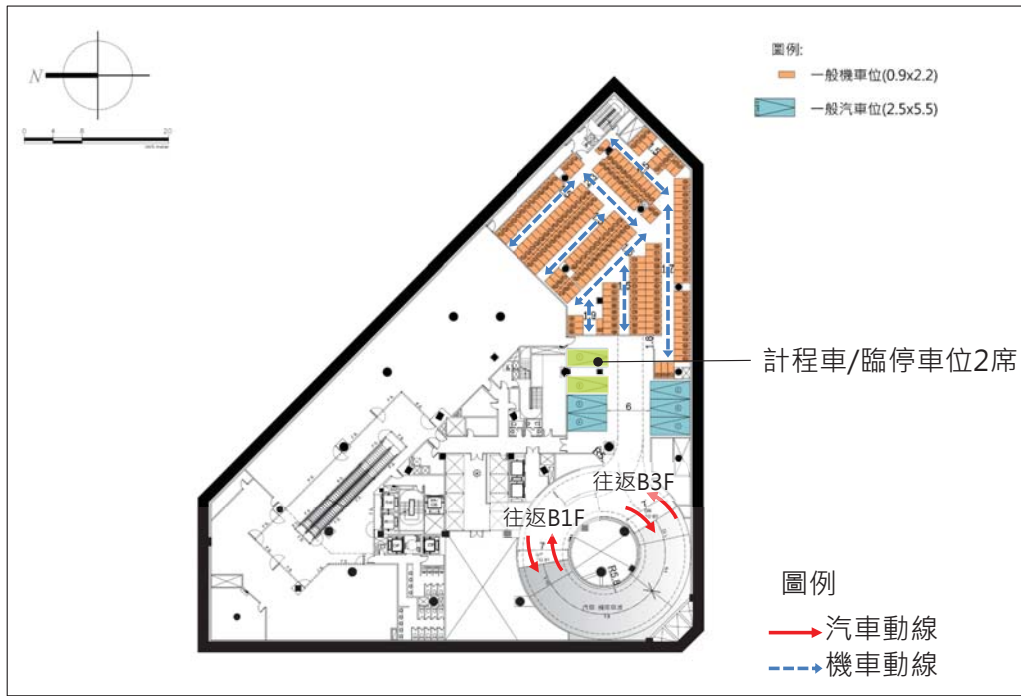


圖 4.3-4 基地 B2F 停車場內部動線圖

67

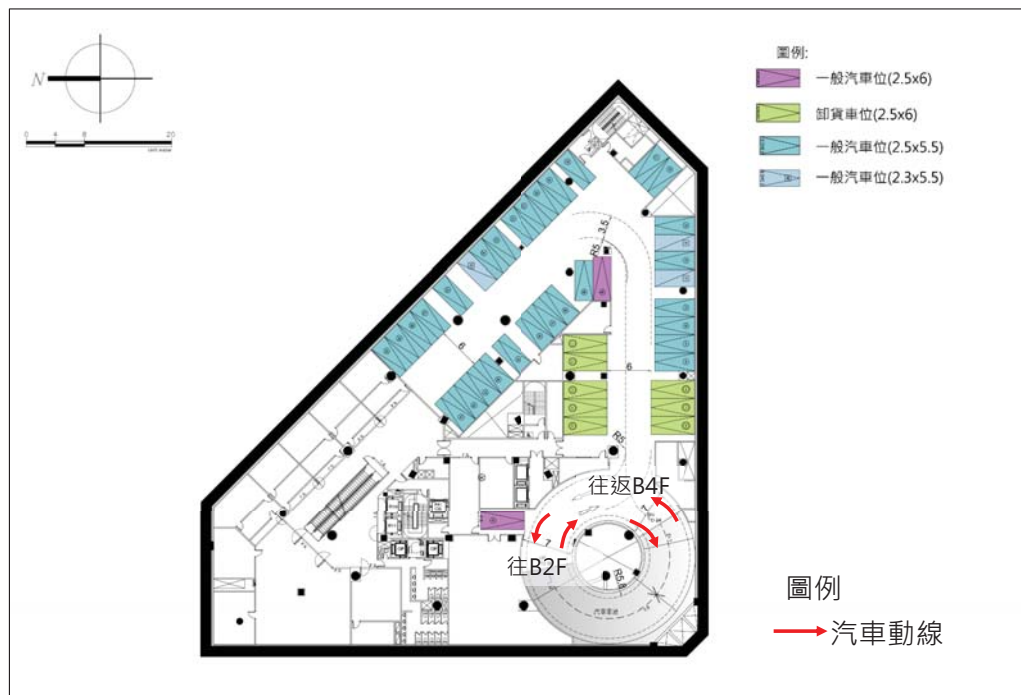


圖 4.3-5 基地 B3F 停車場內部動線圖

68

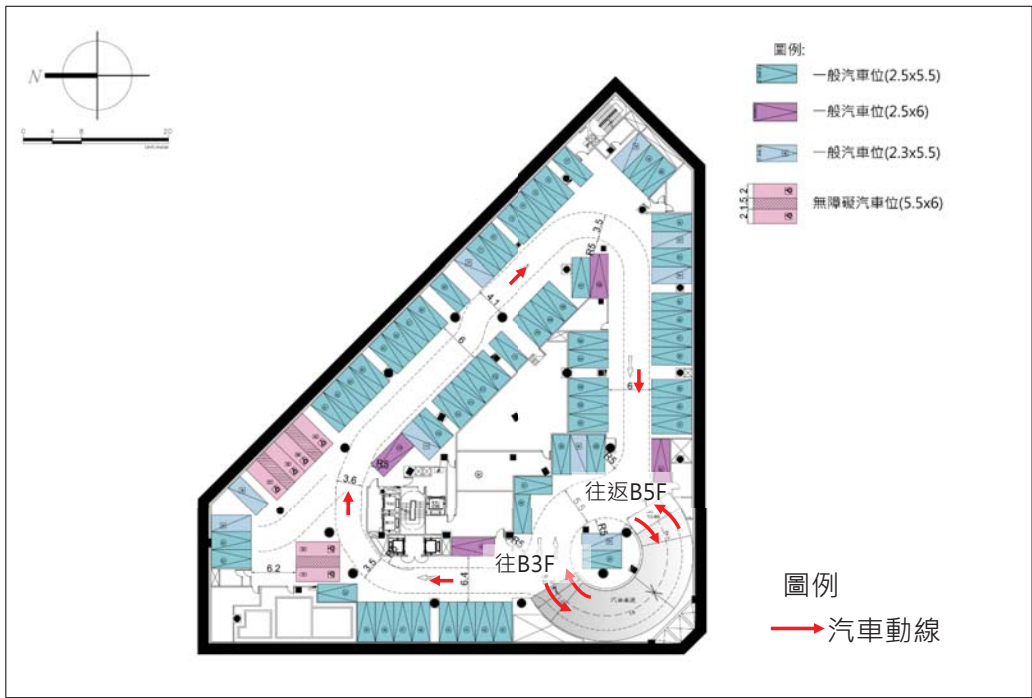


圖 4.3-6 基地 B4F 停車場內部動線圖

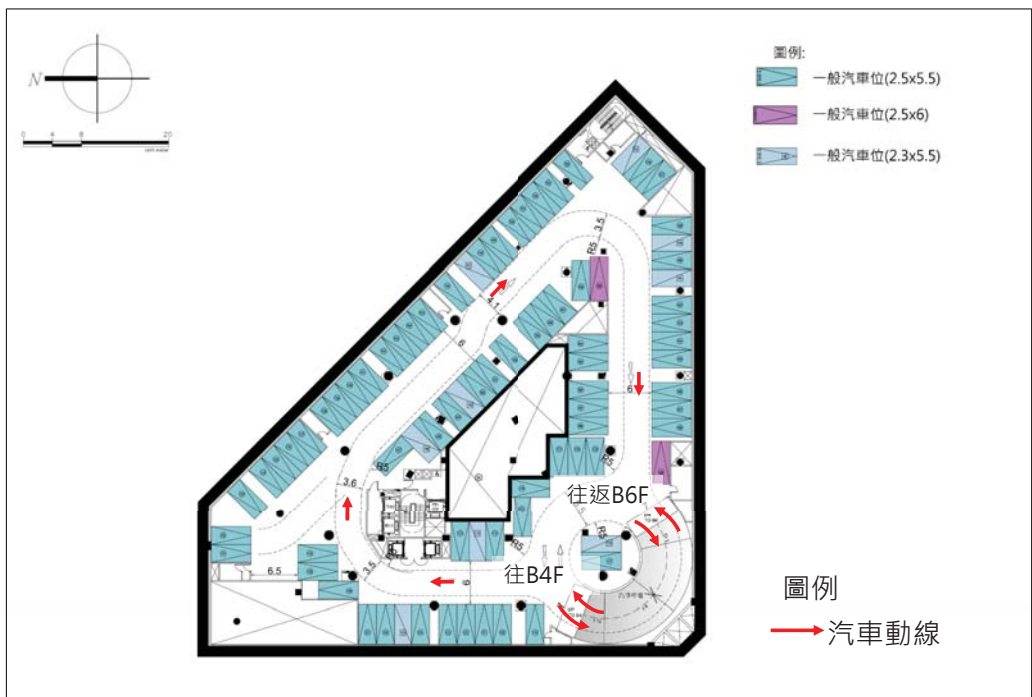


圖 4.3-7 基地 B5F 停車場內部動線圖

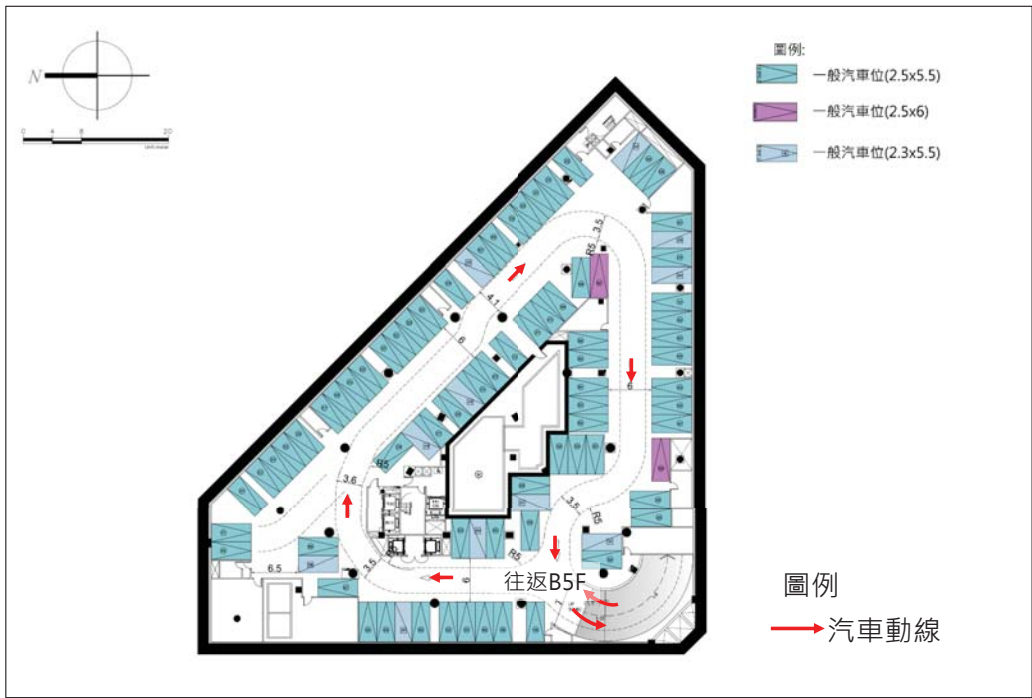


圖 4.3-8 基地 B6F 停車場內部動線圖

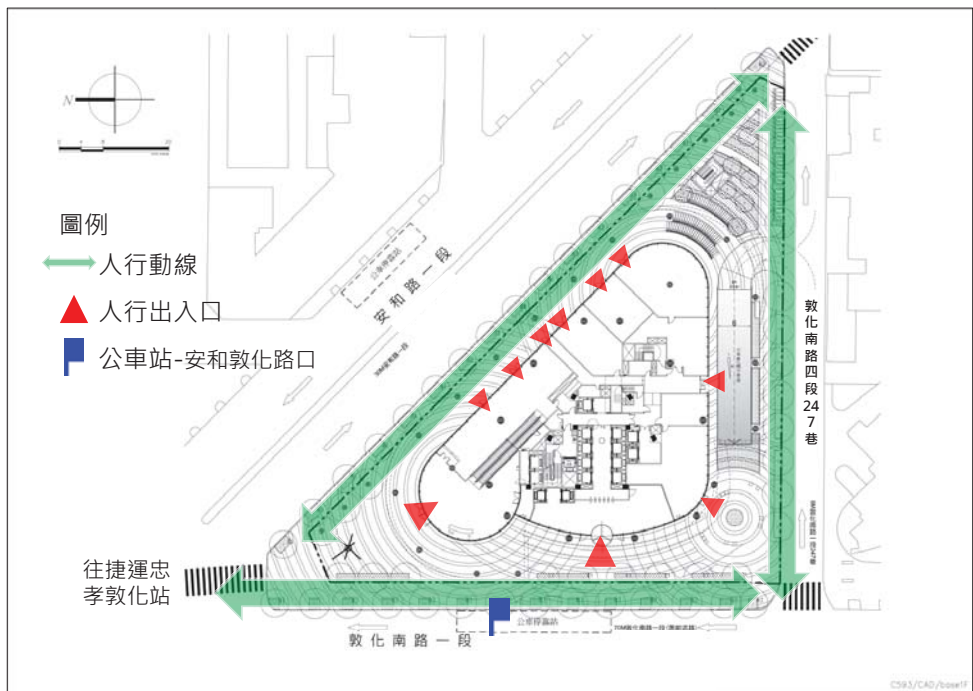


圖 4.3-9 人行進出動線圖



## 第五章 交通改善措施與建議

### 5.1 大眾運輸使用計畫

#### 一、現況說明

基地周邊地區大眾運輸系統現況以捷運與公車系統為主，最近之捷運站位為板南線忠孝敦化站，與基地步行距離約 250 公尺，大眾運輸班次密集且路線眾多，提供基本基地便捷的大眾運輸服務。有關現況基地周邊捷運系統、公車站位、路線及班次等詳見「2.5 節 大眾運輸系統現況」。

#### 二、人行設施改善

現況敦南大樓並未提供機車停車位，導致機車多停放基地周邊道路路側之停車格，甚至安和路人行道亦提供雙排機車停車格位，影響行人安全與環境，未來基地會設置 393 席機車停車位，故建議可取消人行道上之機車停車格位，僅保留單排路邊停車，預計可以把現況外面的機車收納到基地內部，除了可改善行人安全亦可提升環境美化。

#### 三、基地大眾運輸動線規劃

未來基地周邊大眾運輸系統便利，鄰近捷運站位及公車站位，民眾可利用基地周邊完善之人行空間系統，無縫連接大眾運輸，搭乘大眾運輸進出本基地之人行動線如圖 5.1-1 所示。



圖 4.3-10 基地往返捷運站人行動線圖



圖 5.1-1 基地周邊大眾運輸人行動線圖

### 三、大眾運輸宣導計畫

印製相關大眾運輸位置與進出動線圖放置於辦公室佈告欄等適當地點，提供員工詳盡大眾運輸資訊，增加使用意願。

### 四、副大眾運輸系統內部化

本基地將採協助預約計程車的方式，鼓勵顧客與員工使用副大眾運輸系統，計程車臨停上下客區規劃於 B2 層，計程車等候區鄰近梯廳，人車進出動線順暢且便利，以迅速滿足搭乘需求。

### 五、鼓勵員工洽公使用大眾運輸

本基地大眾運輸系統便利，為推廣企業員工使用大眾運輸系統，將鼓勵企業提供悠遊卡供員工洽公使用，以降低汽車衍生量。參考作法說明如下：

- (一) 外出洽公員工向企業管理中心登記使用悠遊卡。
- (二) 使用完畢繳回並確認使用金額，由管理中心登記。

### 六、YouBike 站點設置

本基地將於 1F 敦化南路四段 247 巷設置 30 席 YouBike 站點，鼓勵顧客與員工使用公共運輸串聯旅次的最後一哩路，並預留人車通行空間，使人行與車輛間通行無虞，如圖 5.1-2 所示。

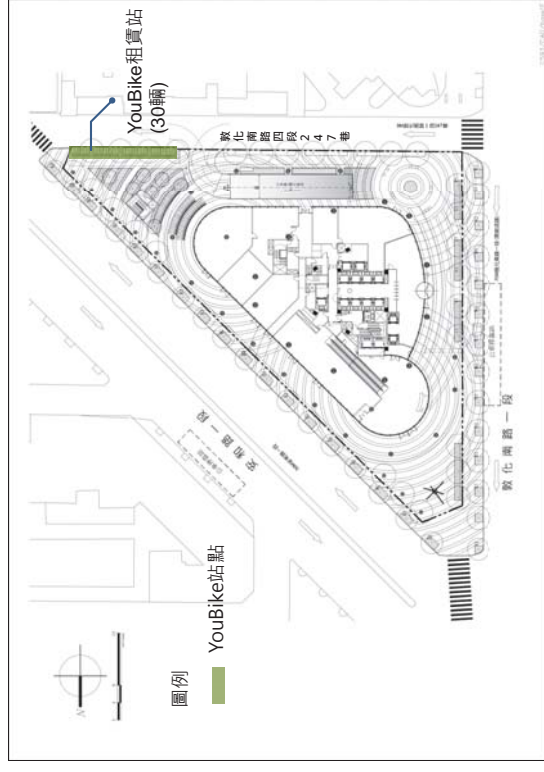


圖 5.1-2 基地周邊 YouBike 預設站點圖

## 5.2 停車場安全管理措施

### 一、出入口安全管理設施配置

為維護車輛行進秩序，尖峰時段於 1F 停車場出入口前安排交通人員導引車輛行駛動線，並在停車場出入口坡道前設置警示燈，提醒進出車輛，避免事故發生，由於停車場出入口前是西往東單向通行道路因此於車輛出入口設置禁 17 牌面(禁止右轉)提醒出入駕駛，如圖 5.2-1 所示。

### 二、車道間安全設施配置

考量進出停車場之人車安全，提出以下幾點改善措施，加強安全性，各樓層停車場安全措施規劃如圖 5.2-2~圖 5.2-7 所示。

- (一) 於車道視線不良處加設圓凸鏡以提供進出車輛能即時掌握前方來車狀況。
- (二) 為提高各停車樓層進出坡道車輛行駛安全，除在坡道加鋪止滑材料外，配合設置圓凸鏡與閃光警示燈號等設施，以提

醒行經車輛能提高警覺，避免發生事故。

(三)建議於停車場內部設置角形柱反光防撞條，設置於停車場內各樑柱角，用以減輕車輛不慎碰撞結構物之刮傷程度，也可適度保護結構體。

(四)消防安全依建築技術規則規定辦理。

(五)在燈光照明上除依建築技術規則規定辦理外，在進出口及上下車道間加強燈光照明提供駕駛者安全環境。

(六)於尖峰時段機動派遣指揮人員，引導進出場車輛，增進車流運作效率與行人安全。

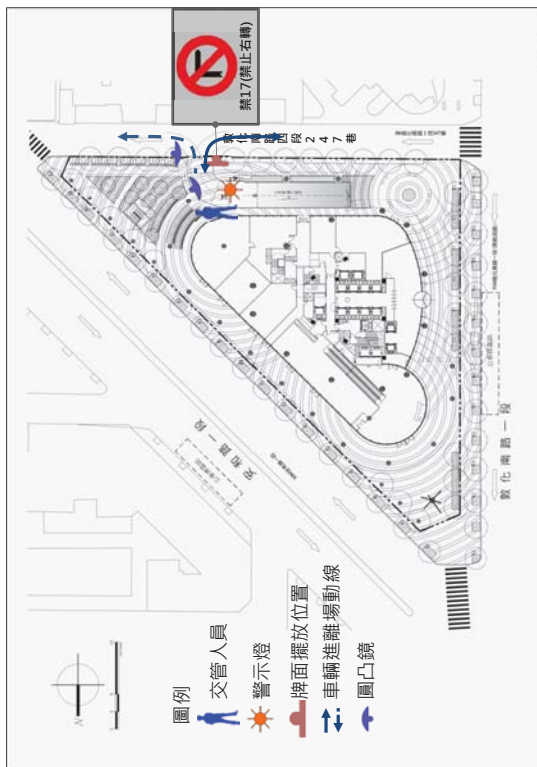


圖 5.2-1 基地 1F 停車場安全管理措施示意圖

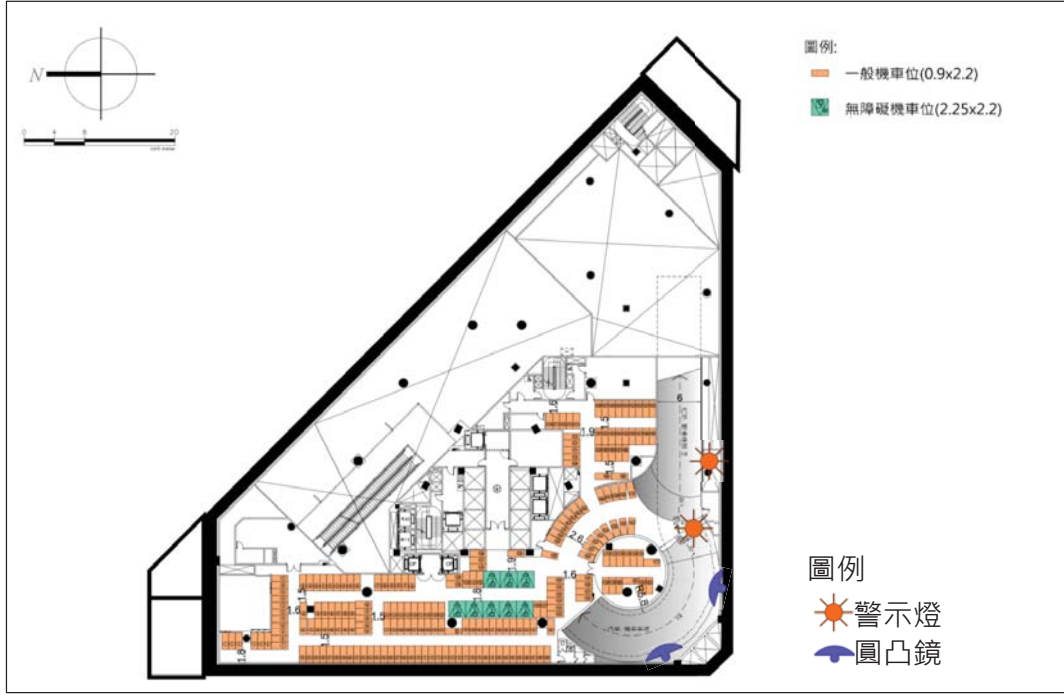


圖 5.2-2 基地 B1F 停車場安全措施示意圖

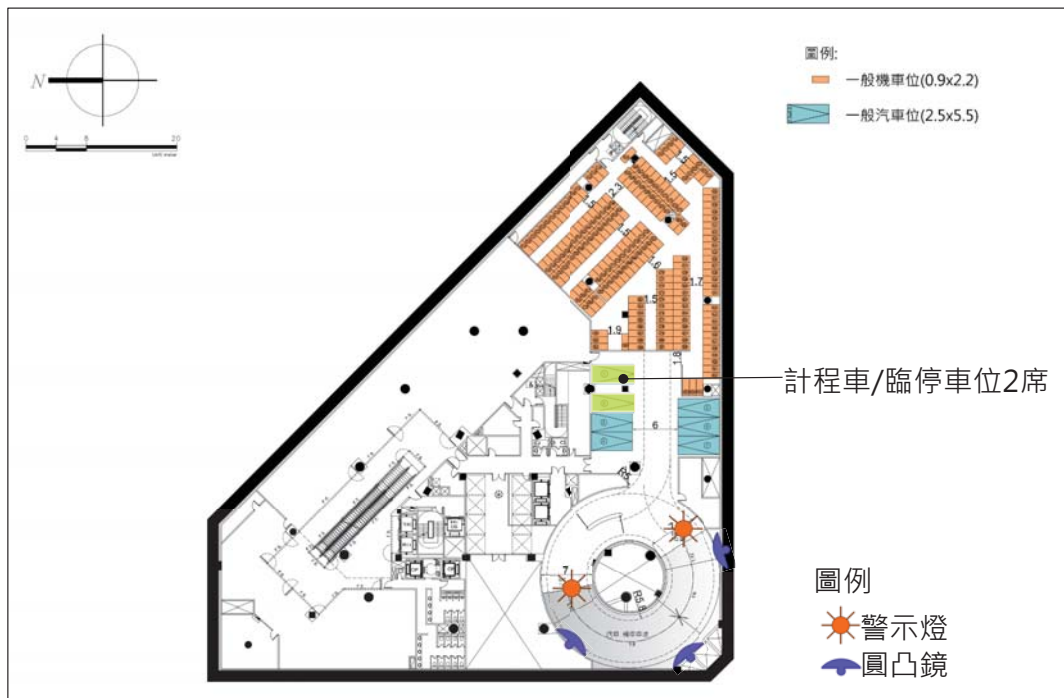


圖 5.2-3 基地 B2F 停車場安全措施示意圖

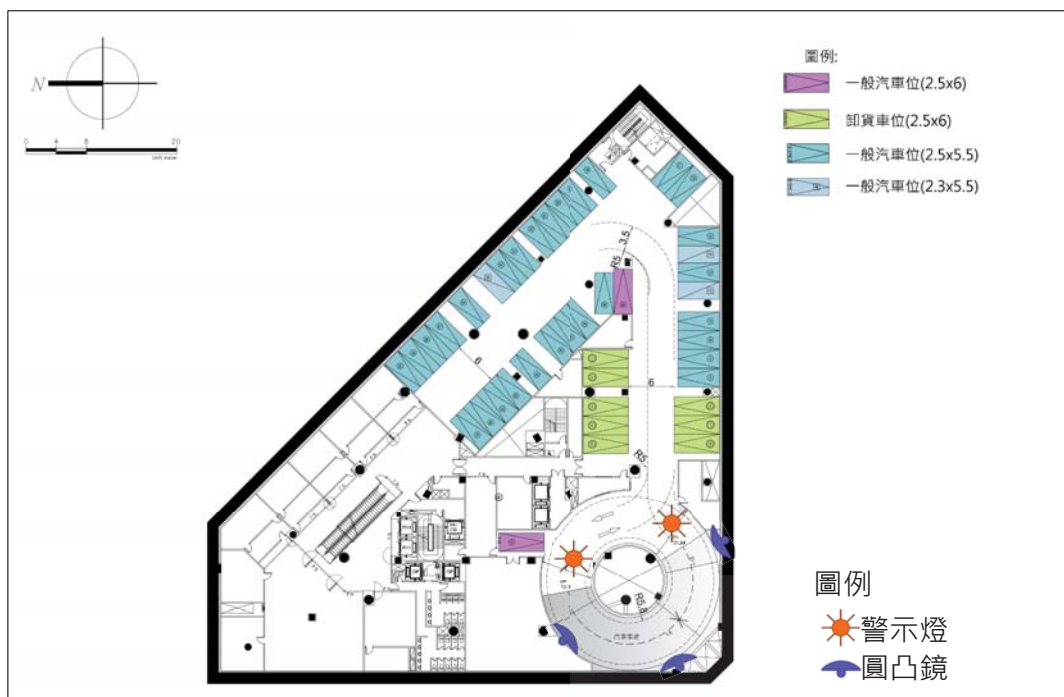


圖 5.2-4 基地 B3F 停車場安全措施示意圖



圖 5.2-5 基地 B4F 停車場安全措施示意圖

81

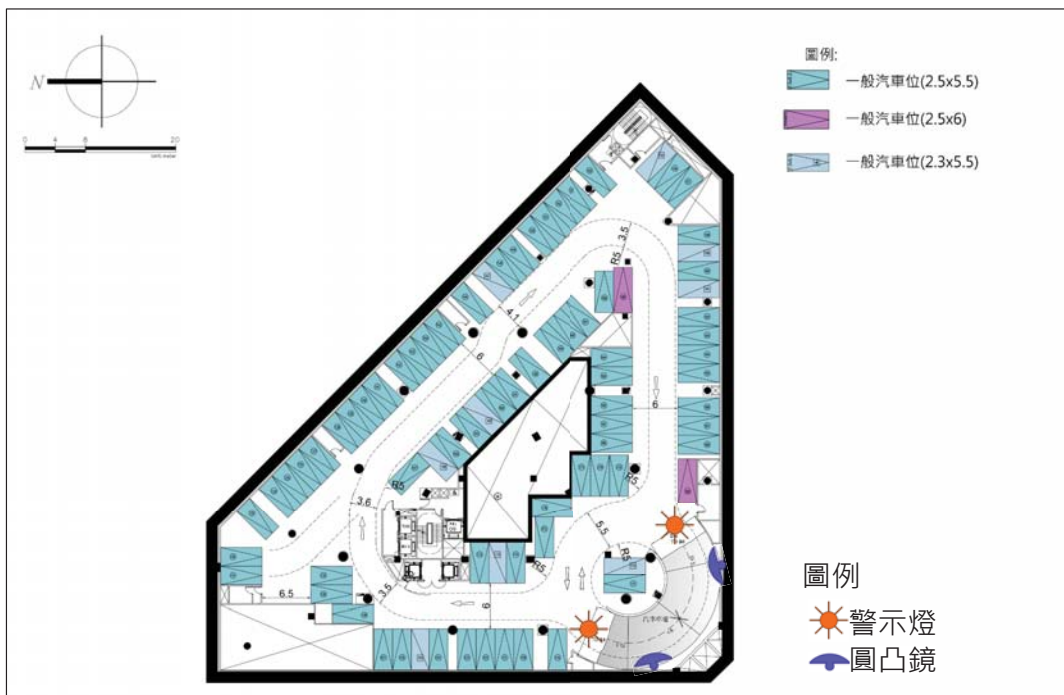


圖 5.2-6 基地 B5F 停車場安全措施示意圖

82





### (三)停車場停車費率與收費方式

本案停車以基地內部月租需求為主，相關月租費率待後續停車場管理廠商實際營運情況決定，本計劃以臨停費率進行討論：

#### 1. 臨停停車費率

本案對外開放公眾收費標準參考周圍商辦大樓收費標準，其包含九如大樓停車場、統領停車場、上通大樓停車場，其地下停車場費率汽車費率以 60 元/小時為收費標準；由於周邊商辦大樓無機車停車空間，因此以臺北市停管處提供大安森林公園地下機車停車場，其地下停車場費率機車費率以 10 元/小時(當日當次最高收費上限 20 元，隔日另計)為收費標準。

**故本案建議臨停停車費率以汽車費率 60 元/小時、機車費率 10 元/小時(當日當次最高收費上限 20 元，隔日另計)，報請管理機關同意後實施，藉以減少路邊停車需求，加速市府取消路邊停車空間。**未來營運單位會視實際需求訂定費率，報請管理機關同意後實施。

#### 2. 收費方式

本案考量內部月租使用需求後提供剩餘汽機車停車席位，全日開放供公眾一般臨停使用，故**收費方式採臨停方式計時收費**，不開放非基地員工月租。未來營運單位將視實際需求訂定收費方式再行修正實施之。

### 3. 付款方式

本案進離場方式採車牌辨識系統，為提高使用者付款便利性，**付款方式採用系統自動扣款為主，使用對象可藉由自動繳費機、繳費平台或至地下停車場管理室繳費後可離場**，其中，地下停車場管理室區位如圖 5.3-4~5.3-5 所示。未來營運單位視實際需求訂定付款方式再行修正實施之。

## 二、停車場營運管理計畫

### (一)停車場管理原則

未來基地以自行滿足停車需求為原則，基地衍生之汽機車停車需求及裝卸貨物停車需求採內部化處理，未來依規定不得額外交要求臺北市政府交通局開放基地路邊停車或裝卸貨，以避免影響外部交通。

### (二)剩餘車位顯示器

本案規劃於出入口前設置一座剩餘車位動態顯示器，並配合臺北市停車動態資訊導引系統，除剩餘格位動態資訊看板外，亦配合規定格式將即時車位資訊上傳至臺北市停車管理處，後續本停車場軟、硬體建設(例如在席偵測系統)必須預留擴充彈性，以利後續提供系統間整合，相關設施並由開發單位或管委會維護正常運作。停車場數量動態顯示器規劃位置如圖 5.3-1 所示。

### 3.小汽車

停車場空間依月租、臨停等不同使用需求及數量加以區隔，將以分層管理為優先，臨停需求車輛停放於B6F為原則，月租需求車輛則停放於B1F~B5F為主，為防止他人誤停，停車位將利用車位上方加掛牌面標示。

#### (四)管制方式

為有效管理停車秩序，避免各類別車輛混淆，於地下層B1F決策點處設置閘門管制點及指示牌面，管理進出車輛並減少車輛繞行，且初步建議以掛牌方式區分基地內部月租車位與開放臨停車位，停車場內部管制分區方式如圖5.3-9所示。

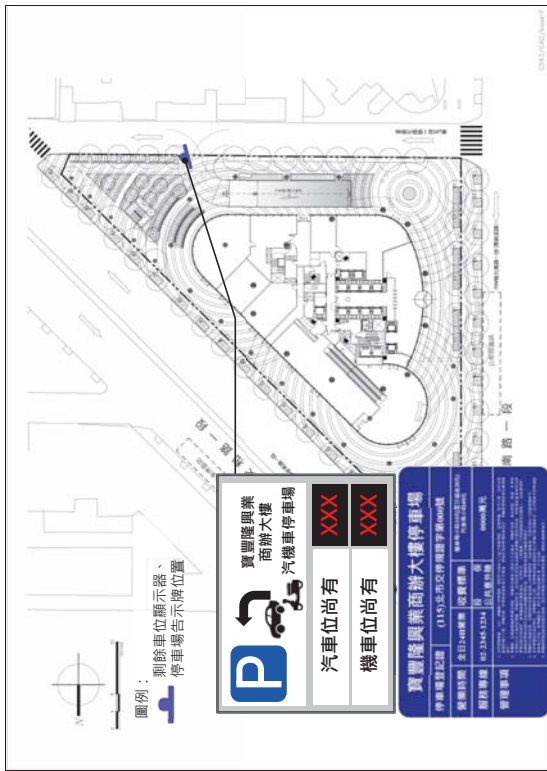


圖 5.3-1 基地 1F 停車場動態資訊顯示器位置建議

#### (三)停車場營運計畫

##### 1.使用人員之人行動線

使用本基地地下停車場之人行動線，共包含一般事務所員工與訪客、一般零售業員工與顧客、地下停車場臨時停車等，營運時間以全日 24 小時進出為主，進出動線皆可分別透過北側梯廳與南側梯廳銜接 1F 大廳進出地下停車場，1F 以上樓層則透過基地地面層中央專用梯廳進行分流管制，使用人員之人行動線如圖 5.3-2~5.3-8 所示。

##### 2.機車

機車停車場位於 B1F、B2F，未來停車場營運以 24 小時全天候開放為主(未來營運單位將會視實際營運時間再行修正實施之)，固定時段派遣 1-2 名管理人員巡場(同時負責小汽車停車場巡場)，管理停車秩序與公共安全。

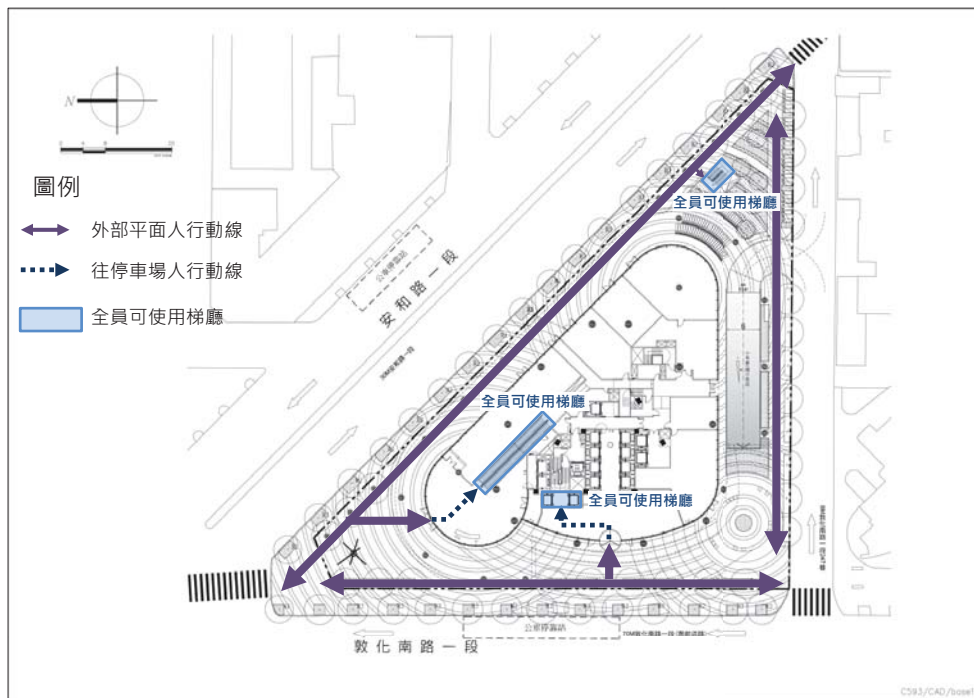


圖 5.3-2 停車場人行進出動線-1F

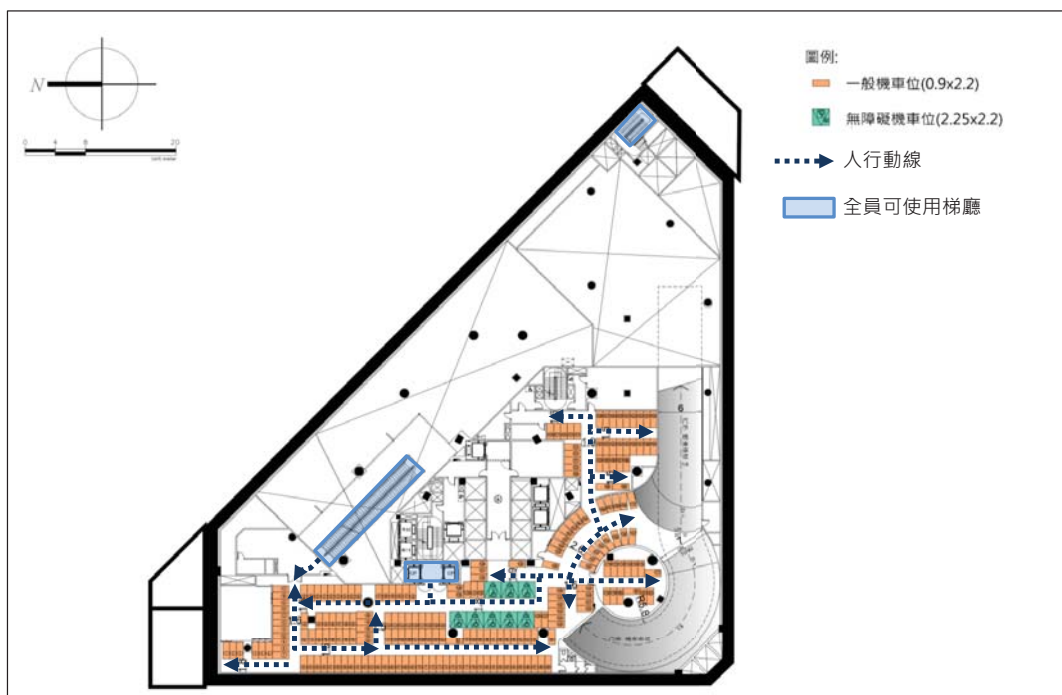


圖 5.3-3 基地停車使用分布圖-B1F

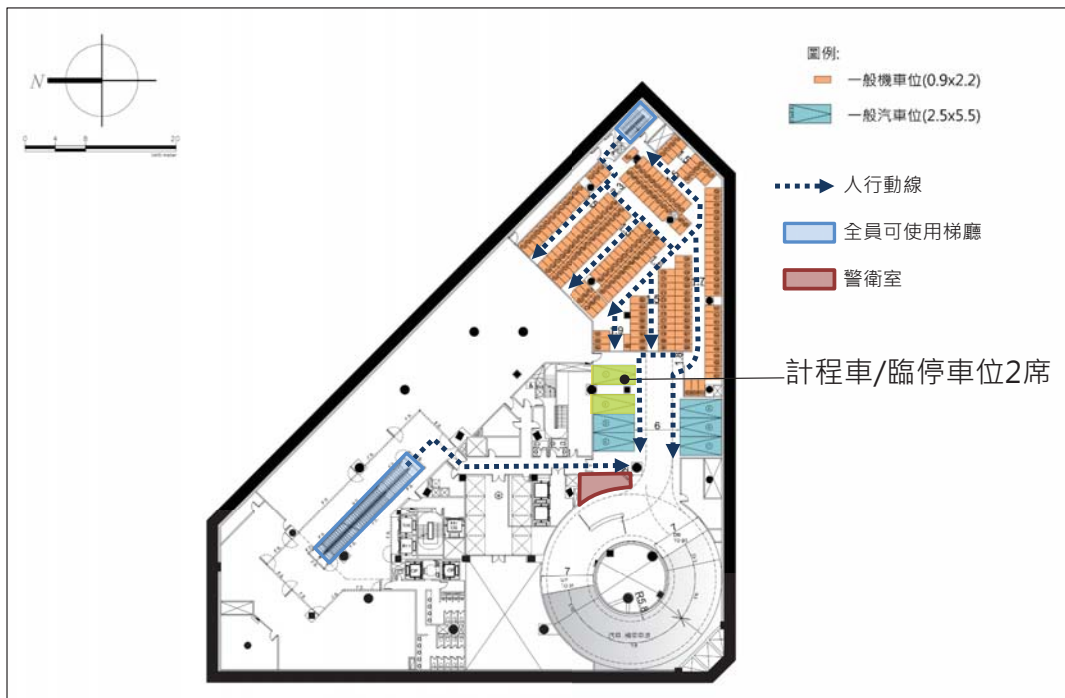


圖 5.3-4 基地停車使用分布圖-B2F

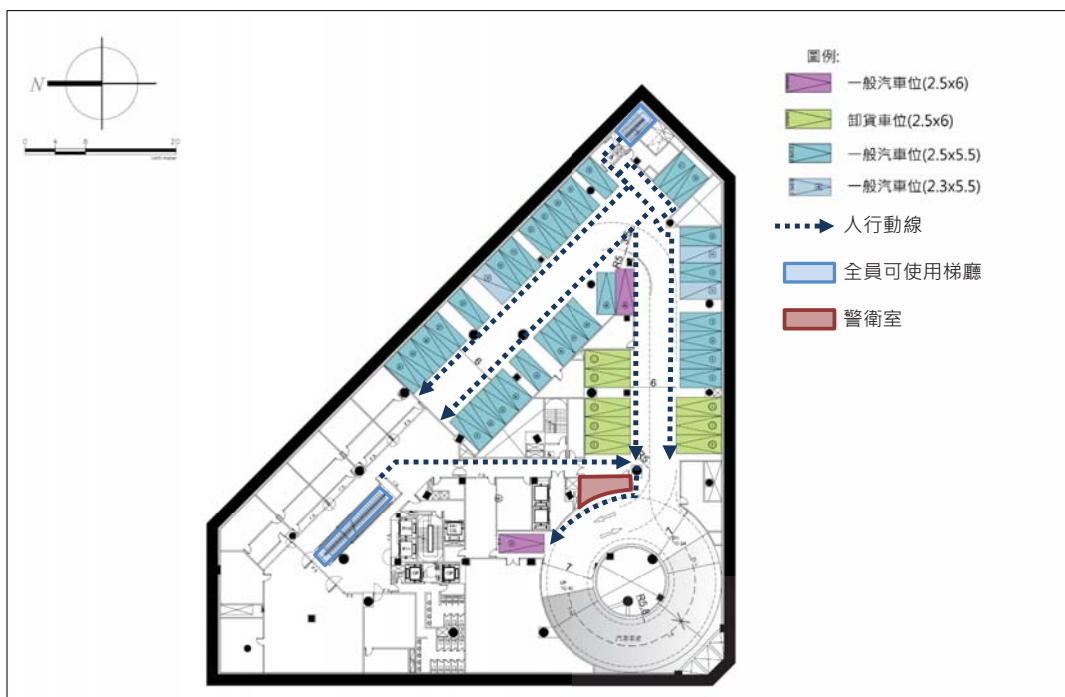


圖 5.3-5 基地停車使用分布圖-B3F





圖 5.3-6 基地停車使用分布圖-B4F



圖 5.3-7 基地停車使用分布圖-B5F



停車場管制模擬示意圖

圖 5.3-9 基地內部車輛管制模擬示意圖

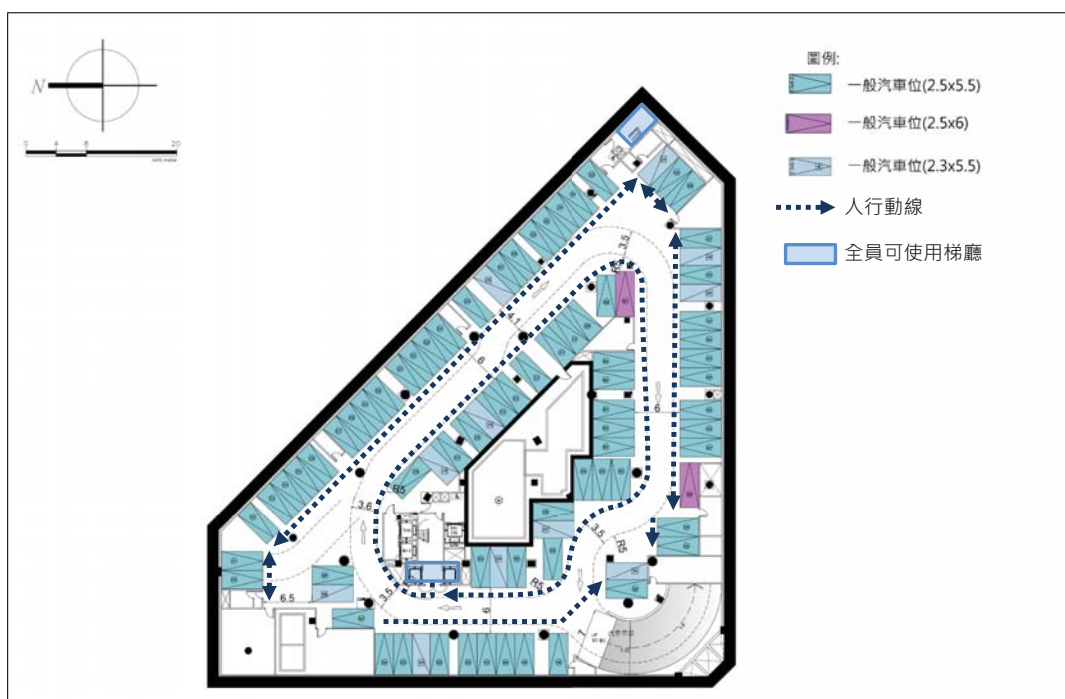


圖 5.3-8 基地停車使用分布圖-B6F

## 5.4 施工期間交通維持措施原則

未來施工期間主要交通量來源為施工人員上下班、土方運送車輛以及工程車輛進出三方面。

參考臺北市交通局公布之「臺北市大貨車及聯結車禁止通行範圍路線圖」，本基地位置位於臺北市大貨車及聯結車平日 7 至 22 時禁行範圍內，故工程車輛進出若需在管制時間進出管制區，需向臺北市政府警察局交通隊事先申請臨時通行證，土方及機具運送需在夜間 22 時至翌日 6 時間進出，動線規劃如圖 5.3-1 所示，

上、下班人員進出交通量則發生於尖峰時間，未來施工期間應要求包商提出施工期間交通維持計畫，並遵照下列交通維持方案推展工程，以降低施工期間交通影響。

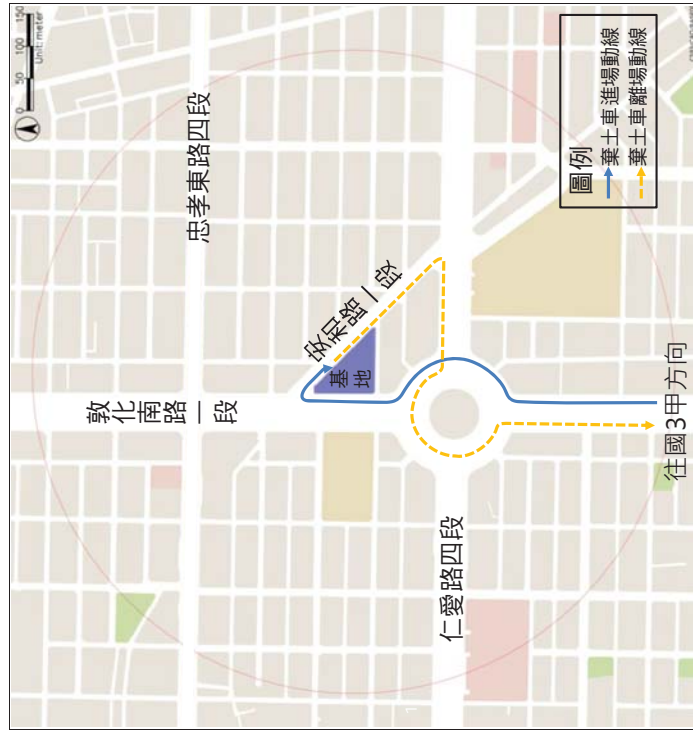


圖 5.4-1 基地棄土車輛進出動線圖

### 一、進出動線管制方面

- (一)施工前對運送建材路線嚴格管制，需確實清洗施工車輛車輪，並作好完整防護措施，避免砂土及石子散落路面，造成交通事故。
- (二)由於基地位於管制區內，施工車輛運送建材路線接近市區或交通頻繁路段，以夜間時段優先。
- (三)施工車輛避免於非工區之停駐，並避免佔用車道，影響道路車流順暢。

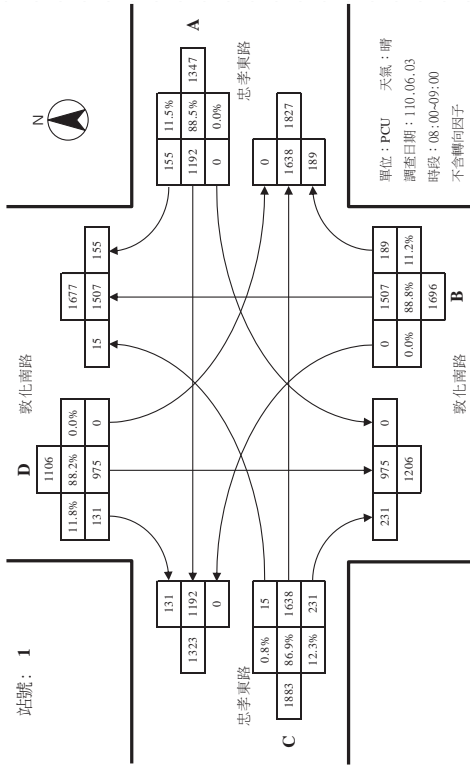
### 二、交通維持方面

- (一)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。
- (二)施工期間所有材料機具，均需放置於工區內，不得停放堆置於進出道路兩側。
- (三)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護道路品質與交通安全。
- (四)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。
- (五)施工區及鄰近道路禁止路邊停車。

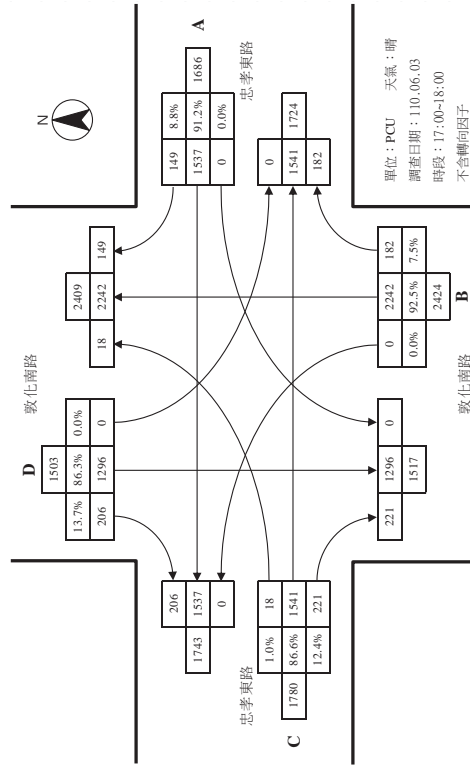
### 三、其他交通對策方面

- (一)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。
- (二)出入車輛應嚴格限制不得超載、超速，以維護行車安全。
- (三)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。
- (四)要求工地人員盡量搭乘大眾運具進出工地，採用證件管制方式，限制工地私人車輛進出，減少施工期間衍生交通量。

# 附錄一 路口交通量轉向圖



敦化南路與忠孝東路路口平日晨峰轉向交通量示意圖



敦化南路與忠孝東路路口平日昏峰轉向交通量示意圖

