

## 第八章 運輸系統建設計畫及管理方案

在第七章之目標及策略方向引導下，本章就實質規劃區之大眾運輸、車行、停車、人行及腳踏車系統，分別說明各系統之規劃構想及行動方案。

### 8.1 大眾運輸系統規劃

從 6.3 節之分析知，規劃區若不以高運能之大眾運輸系統提供服務，未來規劃區之道路系統將無法負荷此開發強度。因此，本規劃區將以「大眾運輸為運輸主軸」、「提昇大眾運輸之服務水準」、「形塑適合大眾運輸發展之環境」為主要之策略方向。

#### 8.1.1 規劃構想

##### 一、整體規劃大眾運輸路網，擴大大眾運輸服務範圍

###### (一) 內湖捷運線通車前之路網

###### 1. 路網佈設原則

- (1) 以既有之主要公車路廊及新開發為運輸主軸，設置公車專用道。
- (2) 設置垂直運輸主軸之公車路線，以擴大大眾運輸服務範圍。
- (3) 公車路線應聯絡至周邊之軌道運輸系統車站。

- (4) 開放公車行駛高快速道路，提昇公車服務速率。
- (5) 以二主要公車路線橫交處設置轉乘中心。

## 2. 路網規劃構想 ( 如圖 8.1-1 所示 )

- (1) 以北安路—內湖路—文德路—成功路之公車服務為本研究區之大眾運輸主軸。
- (2) 其他主要公車路線包括東西向之環山路、民權東路、高速公路、麥帥公路、南京東路，南北向則包括瑞光路、港墘路、舊宗路、成功路及堤頂大道。



圖 8.1-1 捷運通車前大眾運輸路網構想

- (3) 以文德路與成功路口作為本區之主要轉運站。
- (4) 整體路網銜接鄰近之捷運及台鐵車站，包括淡水線之劍潭、圓山站、民權西路及中山站、木柵線之中山國中站、板南線之市府轉運站、昆陽站及台鐵之松山站。

- (5) 規劃區南側有中山高速公路及麥帥公路，西側則有堤頂大道，建議利用此高、快速道路系統，提供快速公車服務。

(6)高、快速通路於規劃區之西側均有交流道銜接至本區，為降低進入主要發展軸帶之交通量，可利用交流道周邊之公車場站或維修場，如舊宗路東側之公車調度場及維修場，建立停車轉乘點。但目前舊宗路東側之公車調度站及維修場均為機關用地，建議依據內政部 86.12.12 台(86)內營字第 8609241 號解釋函，於都市計畫通盤檢討中變更為轉運站用地，以符合公共設施多目標使用方案之規定，增加此土地利用之彈性。

## (二) 內湖捷運線通車後之路網

### 1. 路網規劃原則

- (1)以捷運系統為主要運輸主軸，公車則轉為捷運接駁及輔助捷運無法直接服務區域之運輸。
- (2)以捷運線劍南(B2)站為規劃區之轉乘中心，整合接駁公車路線。
- (3)調整公車路線，包括取消平行捷運之公車路線、增加金泰段及大彎南段等新開發區之公車服務
- (4)以公車路線延伸至其他軌道運輸之車站。
- (5)維持快速道路之公車路線。
- (6)維持舊宗路西側之高快速公路停車轉乘點。

### 2. 路網規劃構想(如圖 8.1-2 所示)

- (1)以捷運線取代北安路—內湖路—文德路—成功路之公車服務路廊。

- (2)以劍南站( B2 ) 為主要轉運中心，建立本區之主要公車接駁系統，包括環山路、敬業-樂群-明水-北安路、基湖-瑞光路-行善路、港墘-舊宗路，擴大捷運對本區之服務範圍。
- (3)其他主要幹道亦維持其大眾運輸服務功能，包括民權東路六段，成功路、堤頂大道及麥帥公路等。
- (4)整體路網銜接鄰近之捷運及台鐵車站，包括淡水線之劍潭、圓山站、民權西路及中山站、木柵線之中山國中站、板南線之市府轉運站、南港站及台鐵之松山站、南港站，未來俟台北縣環狀線完工後，並與環狀線銜接於劍南站。

### (三) 未來大眾運輸系統運能之提昇

內湖捷運線預計於民國 97 年完工通車，屆時將可大幅改善內湖區之大眾運輸系統服務品質及運能；然捷運內湖線仍無法完全服務規劃區，特別是輕工業區及基隆河沿岸之住宅區。因此，在運輸系統型式方面，建議採漸進式發展，先期以專有路權之公車專用道提供服務，後續可視大眾運輸旅次之成長，將瑞光路、民權東路等公車專用道提昇至軌道運輸系統，如輕軌運輸或捷運系統，以增加規劃區之大眾運輸服務容量；至於軌道運輸之維修機廠，則應盡量利用既有捷運線之機廠，如內湖線維修機廠，以降低建設成本。



圖 8.1-2 捷運通車後大眾運輸路網構想

## 二、提昇大眾運輸服務速率

由 2.5 節之大眾運輸發展成功之案例可知，要吸引民眾使用大眾運具，最重要即是提高大眾運輸之服務速率，縮短大眾運輸旅行時間。本研究針對此方面之構想為：

### (一) 提供專有路權之大眾運輸系統，保障大眾運輸之行車速率

#### 1. 捷運通車前階段

##### (1) 於主要大眾運輸路廊設置公車專用道

目前本研究區之大眾運輸路線主要集中於北安路、內湖路、文德路、成功路、民權東路，建議於上述

道路設置公車專用道，其中民權東路公車專用道已排定明年度施工執行。公車專用道之斷面示如圖 8.1-3。

## (2) 主要發展軸線設置公車專用道

瑞光路雖路寬不及 30 公尺，然此道路沿線均為高強度之開發區，為有效提昇瑞光路之道路服務人數，建議瑞光路亦闢建公車專用道，其斷面示如圖 8.1-3。為避免公車專用道影響二側建物之出入動線，故公車專用道佈設於中央，二側各維持 4.5 公尺之混合車道，人行及候車空間則利用建物退縮之空間，輕工業區之建物退縮為 3.64 公尺。

## 2. 捷運施工階段

捷運施工階段，為降低進出本區之交通量，應配合整體之公車路網，於捷運路線設置公車專用道，一方面提高公車營運速率，二方面縮減私人運具使用空間，促使民眾移轉至公車系統。捷運施工路段之公車專用道配置示如圖 8.1-4，但公車專用道設置於施工圍籬二側，須特別注意施工可能產生之危險及施工之車輛之進出等。

## 3. 捷運通車後

- (1) 以捷運內湖線為主要大眾運輸骨幹，取消捷運沿線之公車專用道。
- (2) 維持其他公車專用道路及主要大眾運輸路線，並配合行善路之拓寬，將瑞光路公車專用道路延伸至瑞光路。
- (3) 延伸民權東路公車專用道至康寧路。

## 4. 長期之運輸系統型式提昇

隨大眾運輸旅次之成長，可將公車專用道提昇為軌

道運輸系統,增加大眾運輸服務能量,並改善服務品質。

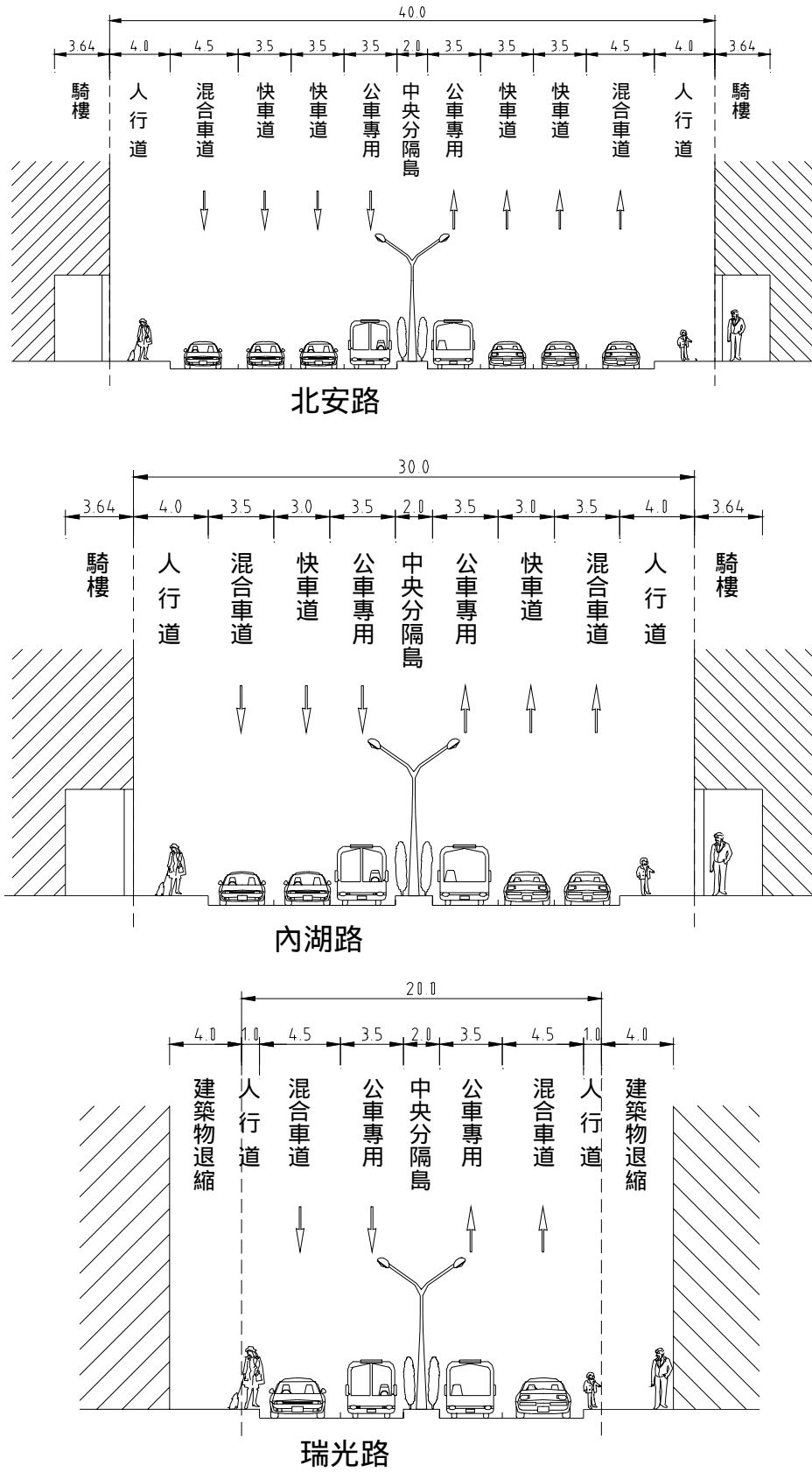


圖 8.1-3 公車專用道断面示意圖

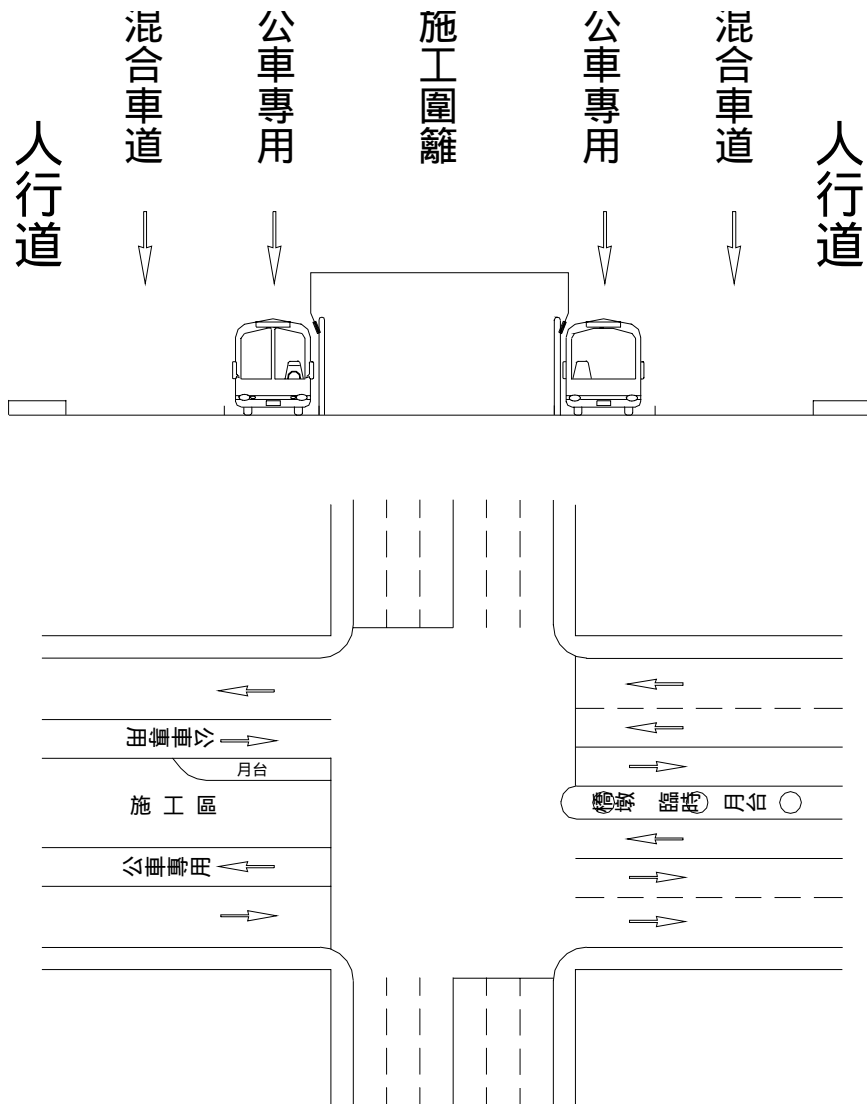


圖 8.1-4 捷運施工路段公車專用道配置示意圖

(二) 開放公車行駛高、快速公路

本區具備便利之高、快速道路系統，亦應善用此快速系統，提供停站少之快速公車之服務，故建議於高、快速公路開行小型公車。

### (三) 引入多車門之公車系統

為節省乘客上下車時間，提昇公車營運速率，應可考量引入多車門之公車系統。

## 三、提昇大眾運輸轉乘之便利性

轉乘設施包括不同大眾運輸工具間之轉乘及行人及腳踏車系統，其規劃構想為：

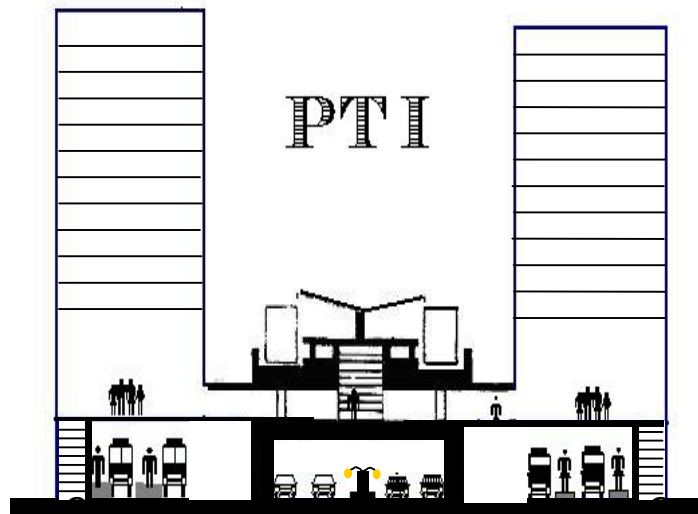
### (一) 複合運輸場站 (Public Transport Interchange, PTI)

複合運輸場站一為捷運場站出入口處，整合公車、計程車、腳踏車等運具轉運設施，以方便民眾轉乘不同運具的空間；二為大面積土地開發區域，例如商業大樓、高層集合住宅，一樓空間作為大眾運輸運具(公車)使用，提供各大眾運輸場站之接駁功能。此目的在提高大眾運輸使用潛在機率，提升大眾運輸整體服務水準，並促使轉運設施內部化，減少對週遭環境衝擊；另一方面，則藉由運輸設施與商業活動之串連，增加車站及周邊商業利基，並提高車站附屬事業收入。複合運輸場站示如圖 8.1-5，就本規劃區之規劃構想列如下：

1. 於捷運內湖線具設置轉乘設施空間者規劃複合運輸場站，如 B2 劍南站。複合運輸場站應設置公車、計程車排班、腳踏車、機汽車停車場之轉乘設施，另一方面亦應引入商業等多元化土地使用，作為捷運附屬事業收入來源之一。然目前依據都市設計準則，劍南站僅作為轉運設施用地，相較於南側金泰段之商業娛

樂區，此站位於捷運與商業娛樂區之轉接點，應更具商業發展潛力，故建議變更都市計，調整其土地使用項目，及提高使用容積，並將此土地開發納入捷運內湖線營運單位，以挹注捷運之收入，達成財務永續。

2. 輕工業區及商業娛樂區之大型建築物可於基地內提供複合場站設施，作為公車停靠、計程車排班之空間。



3. 落實公車優先政策，公車停靠處應鄰近車站出入口。

圖 8.1-5 複合運輸場站示意圖

## (二) 轉乘設施內部化

轉乘設施內部化一方面在提供舒適之轉乘空間，二方面在減輕轉乘運具停靠對道路交通之影響，建議複合運輸轉運站應盡量採轉乘內部化之設計。捷運 B2 劍南站內部化之轉乘設施配置示如圖 8.1-6。

## (三) 捷運車站出入口連通周邊建築物

捷運車站出入口與周邊建物連通之示如圖 8.1-7，此作法一方面可提供行人舒適之空間，二方面可串連人潮，活絡周邊商業活動。

目前捷運內湖線之車站設計已預留未來與周邊建物連通之彈性，都市計畫說明中亦應載明「捷運車站周邊建物改建應與捷運車站出入口連通」。

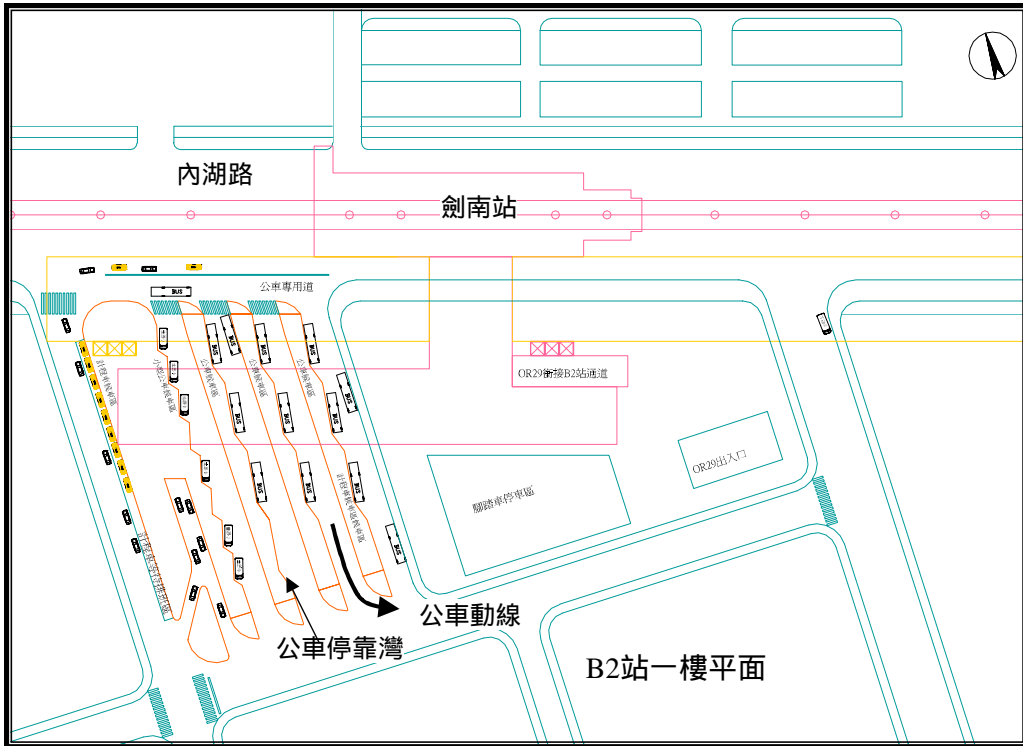


圖 8.1-6 捷運劍南站轉乘設施內部化示意圖

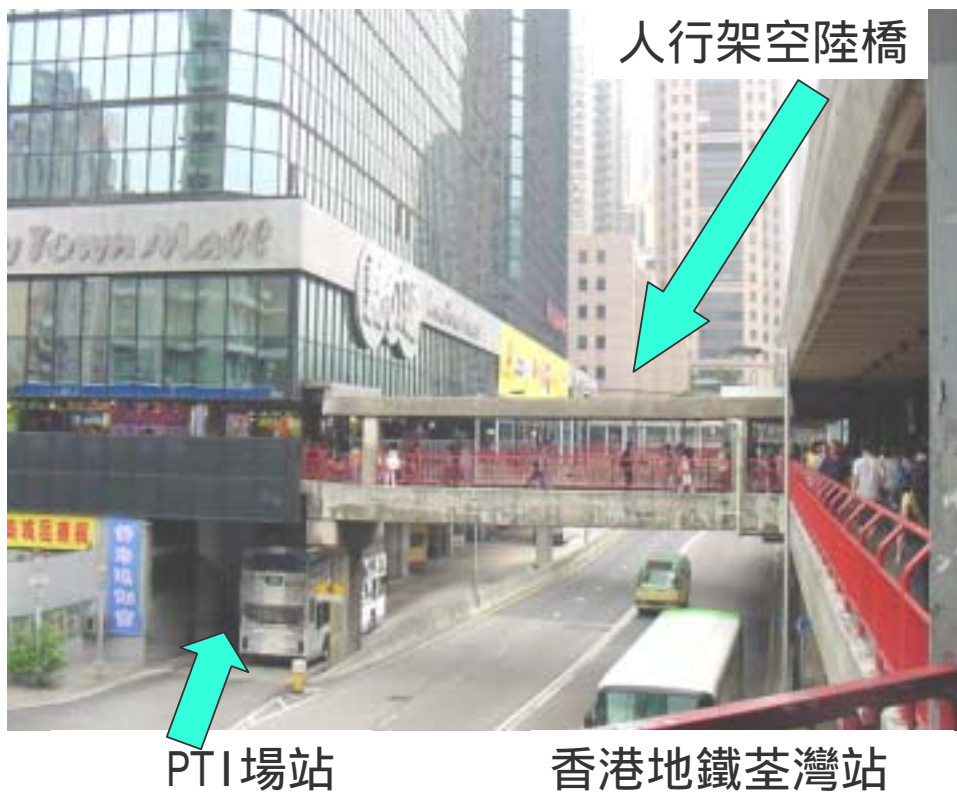


圖 8.1-7 捷運車站與建物連通案例

(四) 提供舒適之行人及腳踏車環境

為提昇車站之可及性，車站周邊應配置連續之人行空間，提高車站可及性；另一方面，因應腳踏車使用之趨勢，車站周邊應設置腳踏車停放空間，以鼓勵腳踏車之使用，替代機車之使用。

(五) 公車候車空間改善

其目的在提供乘客舒適之候車空間，提昇公車之服務品質，以提昇民眾之使用意願。良好之公車候車空間示如圖 8-1-8。



圖 8.1-8 良好之公車候車環境

(六) 提供動態大眾運輸資訊

動態大眾運輸資訊可減少候車不確定性帶給民眾不安之感受，大幅提昇民眾對大眾運輸服務之信賴。動態資訊可整合公車及捷運資訊，設置地點則包括公車站、捷運站及複合運輸場站。

#### 四、降低大眾運輸場站用地取得之困難

各運輸建設之用地取得為影響計畫進度及可行性之關鍵之一。而大眾捷運建設之用地需求主要為車站用地，其作業構想為：

1. 於都市計畫中規定「建築物附設之大眾運輸場站空間不計入容積或貨勵容積」，或載明「提供大眾運輸場站可降低停車供給面積，此面積可作為商業營業空間」。目前捷運內湖線之都市計畫說明書中已載明「供捷運設施使用部分免計入容積」，可見已納入此觀念，未來實施地點將可擴充至捷運車站、複合運輸場站等周邊建物。
2. 獎勵民間參與公共設施多目標使用，興建大眾運輸複合場站，包含停車及計程車排班等設施。實施地點建議為。
  - (1) 大彎北段樂群三路停車場用地。
  - (2) 瑞光計程車招呼站。
  - (3) 舊宗路東側與新湖二路路口的機關用地。

#### 五、營造大眾運輸營運之優勢條件

從 2.5 節之案例分析知，大眾運輸發展之成功，尚須土地使用管制及其他管理手段之配合，以營造大眾運輸發展之優勢條件，其構想如下：

##### (一) 提昇車站周邊之開發強度

為強化大眾運輸走廊之運輸需求，應將開發主軸導向車站周邊。其作法有二：

- 1.車站周邊低度開發區，應優先通過大型商場、集合住宅設之申請。
- 2.建議將車站周邊地區劃設為容積移轉區。

## (二) 抑制私人運具使用之成長

為提昇大眾運具之競爭優勢，除提昇其服務品質外，亦應合理來管理私人運具，並反應其應有之成本。其作法有二：

- 1.捷運車站周邊可調降其停車供給，另一方面，亦必須加強執法，取締違規停車。
- 2.提高私人運具之燃料稅，合理反映私人運具對環境造成之負面影響，亦即將外部成本內部化。

## (三) 籌措長期之大眾運輸發展基金

各項建設均需要經費，唯有長期之財源才能確保大眾運輸建設之持續改善，亦惟有財源可以明確地引導政策走向。因此，為落實大眾運輸優先之政策，建議應建立大眾運輸發展基金。此基金來源建議：

- 1.台北市政府既有之「台北都會區捷運固定資產重置基金」、「台北市大眾捷運系統土地聯合開發基金」及「台北市公有收費停車場基金」提撥固定比率。
- 2.大眾運輸場站商業設施出租收入。
- 3.由空污稅、燃料稅、牌照稅提撥固定比率。

## (四) 宣導永續發展之價值觀

由於民眾未重視永續發展，故導致機汽車使用的不斷成長、對行人及腳踏車的不尊重、大眾運輸之推展不易等，因此，有必要加強宣導永續發展之觀念，並將此觀念落實於教育之中。

### 8.1.2 行動方案

實質規劃範圍大眾運輸系統依規劃構想提出行動方案，各行動方案名稱、內容、時程、配合措施、權責單位，列於表 8.1-1。

表 8.1-1 大眾運輸系統行動方案內容

方案名稱	方案說明	計畫時程	相關配合措施	權責單位
大眾運輸路網 規劃	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 捷運通車前以北安路—內湖路—文德路—成功路為大眾運輸主軸。其他主要公車路線包括東西向之環山路、民權東路、高速公路、麥帥公路、南京東路，南北向則包括瑞光路、港墘路、舊宗路、成功路及堤頂大道。以文德路與成功路口作為本區之主要轉運站。</li> <li>■ 湖捷運線通車後，以捷運線取代北安路—內湖路—文德路—成功路之公車服務路廊，並以劍南站(B2)為主要轉運中心，建立本區之主要公車接駁系統，包括環山路、敬業-樂群-明水-北安路、基湖-瑞光路-行善路、港墘-舊宗路；民權東路六段，成功路、堤頂大道及麥帥公路等則維持既有功能</li> </ul>	短期 中長期		交通局
提供高快速公路之公車服務	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 利用中山高速公路、麥帥公路、堤頂大道提供快速公車服務。</li> </ul>	短期		交通局
於交流道周邊設置停車轉乘處	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 利用舊宗路東側之公車調度場及維修場，建立停車轉乘點。</li> </ul>	中長期	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 於都市計畫通盤檢討中修訂為轉運站用地，以符合公共設施多目標使用之規定</li> </ul>	都發局 交通局
提供專有路權之大眾運輸服	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 捷運通車前階段：於北安路、內湖路、文德路、成功路、民權東路、瑞光路設置公車專用道。</li> </ul>	短程 中長期	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 調整車道斷面配置</li> <li>■ 瑞光路取消路邊停車格位</li> </ul>	交通局 交工處

務	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 捷運施工階段：沿捷運路線設置公車專用道。</li> <li>■ 捷運通車後階段：取消捷運沿線之公車專用道；配合行善路之拓寬，將瑞光路公車專用道路延伸至瑞光路；延伸民權東路公車專用道至康寧路。</li> <li>■ 長期可視大眾運輸運量之成長，將公車專用道提昇為軌道運輸系統。</li> </ul>		■ 行善路拓寬	停管處
---	---	--	---------	-----

表 8.1-1 大眾運輸系統行動方案內容 (續一)

方案名稱	方案說明	計畫時程	相關配合措施	權責單位
引入多車門之公車	■ 節省上下車時間	中長期		交通局
建立大眾複合運輸場站計畫	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 於捷運內湖線具設置轉乘設施空間者，規劃複合運輸場站，並引入商業等之多元化土地使用，如 B2 劍南站。</li> <li>■ 輕工業區及商業娛樂區之大型建物提供複合運輸場站。</li> <li>■ 公車停靠鄰近車站入口</li> <li>■ 場站設施內部化</li> </ul>	短期 中長期	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 捷運車站變更設計</li> <li>■ B2 劍南站之土地使用調整</li> </ul>	都發局 捷運局 交通局
捷運車站出入口連通周邊建物	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 捷運車站設計預留連通周邊建物之彈性</li> <li>■ 都市計畫說明書中載明「車站周邊建物改建需與捷運車站連通」</li> </ul>	中長期		捷運局 都發局

公車候車空間改善	■ 各公車公車車站	短期 中長期		交通局
提供動態交通資訊	■ 設置於公車站、捷運站、複合運輸場站	短期		交通局 捷運局
訂定「設置大眾運輸場站」之規範	■ 鼓勵地主提供大眾運輸場站用地，包括捷運車站、複合運輸轉運站、公車轉乘站等	中長期	■ 於都市計畫說明書中明訂「大眾運輸場站空間不計入容積或獎勵容積」或「可降低停車供給空間，並工商業使用」	都發局 交通局
獎勵民間參與公共設施多目標使用興建大眾運輸場站	■ 獎勵民間參與公共設施多目標使用，興建大眾複合運輸場站（含停車轉乘設施）、計程車招呼休息站 ■ 實施地點：(1)大彎北段樂群三路停車場用地(2)瑞光計程車招呼站(3) 舊宗路東側與新湖二路路口的機關用地	中長期	■ 於都市計畫主要計畫說明書明訂獎勵民間參與公共設施之用地區位	交通局 都發局 停管處

表 8.1-1 大眾運輸系統行動方案內容 (續二)

方案名稱	方案說明	計畫時程	相關配合措施	權責單位
提昇車站周邊開發強度	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 優先通過車站周邊之大型商場、集合住宅之設立申請。</li> <li>■ 車站周邊規劃為容積移轉區。</li> </ul>	短期 中長期	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 都委會之審議</li> <li>■ 都市計畫法之修訂</li> </ul>	都發局
抑制私人運具成長	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 調降捷運車站周邊停車供給，並嚴格取締停車。</li> <li>■ 提高私人運具燃料稅或牌照稅</li> </ul>	中長期	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 都發局修訂捷運車站都市設計審議準則</li> <li>■ 交通部修訂「汽車燃料使用費徵收及分配辦法」</li> </ul>	都發局 交通部 停管處 警察局
建立大眾運輸發展基金	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 建議合併市府既有之「臺北都會區捷運固定資產重置基金」及「臺北市大眾捷運系統土地聯合開發基金」，或由大眾運輸場站商業空間出租空污稅、燃料稅、牌照稅等籌措之。</li> </ul>	中長期	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 市府基金合併為大眾運輸發展基金</li> <li>■ 交通部修訂「汽車燃料使用費徵收及分配辦法」及「使用牌照稅法」</li> </ul>	交通局 捷運局
宣導永續發展之價值觀	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 將永續發展觀念推展至教育中。</li> </ul>	中長期	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 由教育部/局製作教材，納入教學計畫</li> </ul>	教育部/局

## 8.2 車行系統規劃

以往對於車行系統之規劃，大多自「車輛優先」的角度出發，以興闢道路為解決交通瓶頸之手段。然而永續運輸規劃之主要精神乃在於倡導大眾運輸發展廊帶高密度開發，鼓勵非機動運具使用，減低私人運具之外部性。在以「大眾運輸導向」為前提下，車行系統之規劃主張應回歸至「行人優先」的思考層面，強調以運輸需求管理手段解決道路交通課題，並著重於瓶頸路段之改善，在車道使用方面，係將機、汽併同考量，不特別作機車專用道之建議。

### 8.2.1 規劃構想

#### 一、道路層級分類

依據道路系統分類原則，將規劃範圍內之道路系統劃分為高、快速道路、聯絡道路、主要道路、次要道路和地區巷道等五個層級，如表 8.2-1、圖 8.2-1 所示，並依此提出各層級道路之規劃構想。

表 8.2-1 規劃範圍之道路層級分類

道路層級	道路名稱	功能
高、快速道路	中山高速公路	服務城際或地區通過性交通，於規劃範圍內共設有內湖、堤頂等二處交流道

	堤頂大道	屬於台北市快速道路系統，往北可接堤頂交流道，往南可接麥帥公路至中山高速公路
	麥帥公路	西可通往中山、大安及信義區，往東可經由高速公路通往汐止、基隆等地
聯絡道路	成功路	聯絡中山高速公路
	港墘路	聯絡堤頂大道
	樂群一路	聯絡堤頂大道
主要道路	內湖路、北安路	往東通往東湖地區，往西通往大直橋、大直圓環

表 8.2-1 規劃範圍之道路層級分類 (續一)

道路層級	道路名稱	功能
	民權東路	往東通往東湖、汐止，往西可達松山區
主要道路	舊宗路	往南可通往南港、松山區
次要道路	明水路	大彎北段之南北向主要聯絡道路
	敬業三路	大彎北段之南北向主要聯絡道路
	樂群二路	大彎北段之東西向主要聯絡道路
	基湖路	輕工業區之南北向主要聯絡道路
	瑞光路 360 巷	輕工業區之南北向主要聯絡道路
	瑞光路	輕工業區之東西向主要聯絡道路

行忠路	大彎南段之南北向主要聯絡道路
行善路	大彎南段之東西向主要聯絡道路

資料來源：本計畫整理。

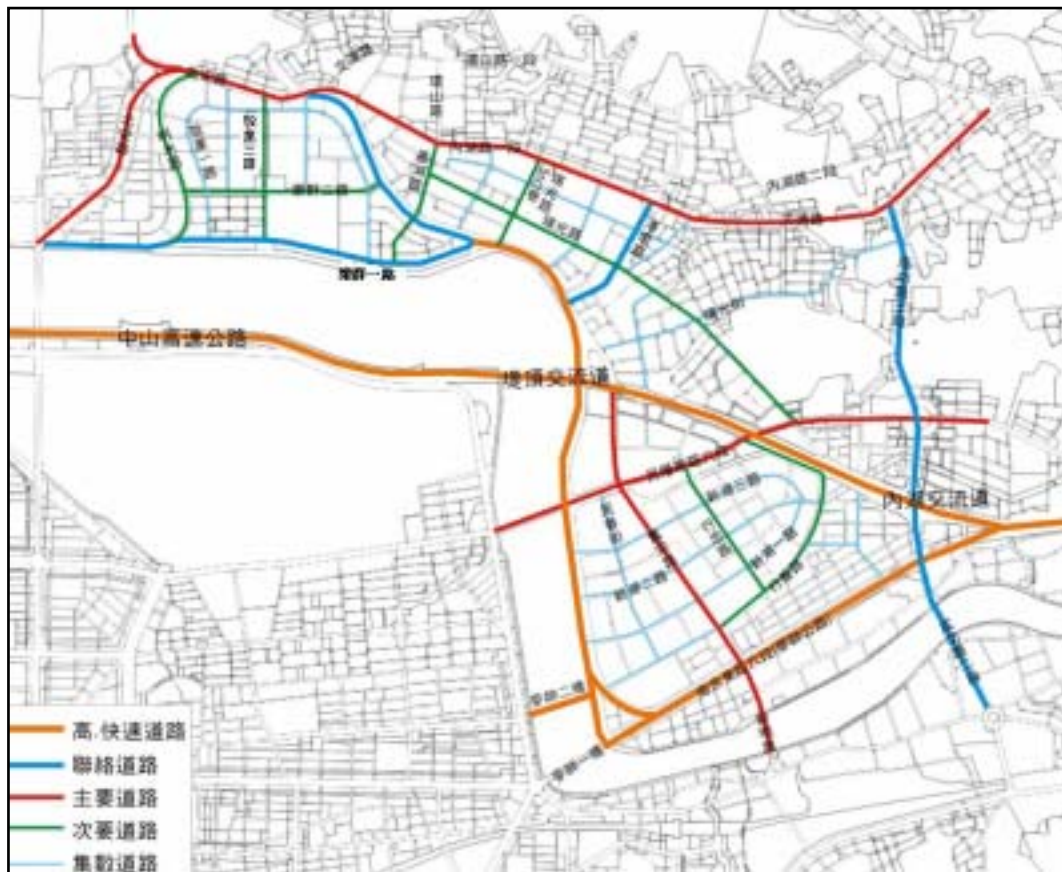


圖 8.2-1 道路層級分類建議示意圖

## 二、舊宗路部份路段（行善路至麥帥公路）拓寬為 30 公尺。

舊宗路在行善路至麥帥公路之路段因路幅縮減，車道數由雙向六車道縮減為四車道，造成此路段易產生交通瓶頸，建議拓寬舊宗路之行善路至麥帥公路路段為 30 公尺，以避免因道路縮減而影響車流。

### 三、行善路部分路段（瑞光路至舊宗路）拓寬為 30 公尺。

行善路為羊稠小段新開發區之主要聯外道路，由於該區土地使用型態除住宅使用外，亦規劃有工商展售、倉儲批發、辦公服務等特定專用區，預期將會衍生大量交通需求，並將加重行善路之道路負荷。配合羊稠小段附近地區細部計畫之道路劃設，建議拓寬行善路為 30 公尺。

### 四、大直重劃區之住宅區巷道實施社區交通管理計畫。

規劃範圍內之大直重劃區屬純住宅區，由於其巷道寬度大多為 12 公尺以下，為解決現況住宅區停車問題，增加行人安全，建議於大直重劃區之住宅區巷道實施社區交通管理計畫。

## 8.2.2 行動方案

本節將依據前節之規劃構想，研擬具體可實施之行動方案，並依各行動方案之實施時程、配合措施、權責單位提出建議，如表 8.2-2 所示。

表 8.2-2 車行系統行動方案

方案名稱	方案說明	計畫時程	配合措施	權責單位
道路拓寬計畫	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 拓寬舊宗路部份路段 (行善路至麥帥公路) 路寬為 30 公尺。</li> <li>■ 拓寬行善路部份路段 (瑞光路至舊宗路) 路寬為 30 公尺。</li> </ul>	短程	舊系統短期因土地尚未徵收，暫無法拓寬，可先改變道路路型增加道路容量。	交工處 工務局
住宅區巷道交通管理計畫	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 大直重劃區住宅區巷道允許路邊停車解決停車問題，並可作為車流與行人之實體隔離；路邊停車縮減車道寬度，以降低車速。</li> </ul>	短程	單行道、速限標誌之設立。	交通局 交工處

資料來源：本計畫整理。

## 8.3 停車系統規劃

在永續運輸發展目標下，本計畫停車系統之規劃目的為以『大眾運輸導向』為前提下，獎勵大眾運輸停車供給並抑制私人運具停車供給，以求達到永續運輸之社會永續與環境永續之目標，並且透過停車管理策略，以達成財務永續與社會永續之目標。

### 8.3.1 規劃構想

#### 一、依道路功能管制停車

成功路、港墘路、堤頂大道等聯絡道路，以及 20 米寬的瑞光路禁止路邊停車格位劃設與路邊停車。而停車空間應劃設格線，並配合嚴格取締違規停車，以維持良好之人行空間。

## 二、提倡合理停車供需

本區可大致區分為內湖輕工業區、大彎北段、大彎南段、羊稠小段。目前僅有內湖輕工業區開發率較高，開發率達 60%。依據停管處民國 90 年 8 月對於內湖輕工業區停車位目前停車供需推估，汽車供需比為 1.2 ( 22,888/18,890 ) 與機車供需比為 2.6 ( 19,736/7,585 )，目前區內基地興建之停車位開發已取消「台北市建築物增設室內公共停車空間獎勵要點」與其他容積獎勵措施。

而大彎北段、大彎南段、羊稠小段新開發、大直重劃區等新開發地區則需要求基地開發之停車需求內部化，由開發者自行負擔。

## 三、獎勵大眾運輸供給並抑制私人運具停車供給

### 1. 研擬大眾運輸場站設置獎勵措施與可能區位

未來新開發將衍生許多工作或休閒娛樂活動旅次，故應研擬大眾運輸場站設置獎勵措施與可能區位，透過都市設計審議與都市計畫通盤檢討程序建議可能區位：

- (1) 內湖輕工業區：北市花卉中心、仁寶大樓、瑞光路與內湖路 360 巷、台達大樓與鄰近陽光街口。

(2)大彎南段：於舊宗路東側、新湖二路闢建大眾運輸場站與停車轉乘處，以服務倉儲批發區、羊稠小段新開發區之住宅與商務展示特定專用區。

2. 協調部份法定私人運具停車位改為公共運具或腳踏車停車位

- (1) 部份機車位轉為腳踏車位地區：包括大彎北段住宅區、羊稠小段新開發之住宅分區。
- (2) 部分法定汽車停車位改以交通車或接駁車停車位：包括內湖輕工業區、大彎北段商業娛樂特區、大彎南段倉儲批發區與工三工業區。

#### 四、提供大眾運輸轉乘停車設施

1. 提供鄰近人口密度較高之內湖捷運站西湖站(B3)、港墘站(B4)、文德站(B5)之停車轉乘資訊：本區鄰近人口稠密之住宅區，建議由捷運局與停管處建立捷運轉乘停車位資訊系統，包括鄰近之建築物附設停車空間與增設室內公共停車位、都市計畫停車場、臨時路外停車場，與公有停車場。
2. 大彎北段地區：以 B2 劍南路轉運站作為中心，南側之基河二期國宅用地不在 B2 站 500 公尺步行範圍距離，故 B2 站設計需考量腳踏車轉乘停車空間。
3. 大直重劃區：全區可於內湖捷運大直站(B1)與劍南路站(B2)站步行距離 500 公尺範圍內，較無停車轉乘需求。
4. 改變捷運沿線路型，提供腳踏車與機車停車空間：變更捷運沿線路型，減少道路路幅，增加腳踏車、機車停車空間，計程車排班空間，並維持行人通行安全。

#### 五、建置轉乘停車資訊導引系統與訂定差別費率促成運具移轉

1. 於內湖輕工業區與內湖捷運線車站停車轉乘需求較大地區，內湖捷運站西湖站(B3)、港墘站(B4)、文德站

(B5)，設置地區電子停車控制系統。

2. 為提高消費人潮，鼓勵民眾使用大眾運具，大彎北段商業娛樂副都心可實施停車位平日與假日差別定價，提高私人運具使用成本，進而促進大眾運輸使用

## 六、落實停車位之公共化

推動建築物設置動態停車位資訊電子看板，並透過協調機制，輔導廠商或建築物附設公共停車位之管理單位開放閒置停車位之訊息，尤以「台北市建築物增設室內公共停車空間獎勵要點」興建之建築物為首要推動對象。

1. 內湖輕工業區：透過內湖輕工業區管理中心與停管處作區內停車位之管理協調。
2. 內湖捷運線車站停車轉乘需求較大地區，主要為內湖捷運站西湖站(B3)、港墘站(B4)、文德站(B5)周邊停車轉乘空間，並透過停管處與捷運局做管理。
3. 推動社區使用輕工業區公共停車位計畫，採分時共享原則，如瑞光街或陽光街一帶之老舊社區夜間缺乏停車空間，透過本計畫提供之。

## 七、利用交通管理手段維持路面通暢

如時間管理與分散，貨車可利用非尖峰時段行車或停車，減少路面交通壅塞。規範輕工業區、倉儲批發區、商業娛樂區基地內部需設置貨車裝卸車位，而大貨車卸貨時間需為夜間或非尖峰時段。



表 8.3-1 停車系統行動方案內容

方案名稱	方案說明	計畫時程	相關配合措施	權責單位
路邊停車管理計畫	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 實施地點：成功路、港墘路、堤頂大道等聯絡道路，以及 20 米寬的瑞光路</li> <li>■ 計畫內容：禁止本區聯絡道路與路幅狹小之主要道路劃設路邊停車格位與尖峰時間臨時路邊停車</li> </ul>	短程	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 停車資訊與停車導引系統設置</li> <li>■ 加強拖吊不當停車車輛</li> </ul>	警察局 停管處
機車停車管理計畫	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 實施地點：內湖輕工業區、大彎北段、大彎南段、大直重劃區</li> <li>■ 計畫內容：               <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 以行人為本，機車退出人行道為原則。由於機車停車位至少需要 1.8 米，舒適人行道至少需要 2.2 米，故本區人行道淨寬不足 4 米（不含建築物退縮）之道路，應禁止機車停放於人行道</li> <li>(2) 可劃設機車停車格線，並嚴格取締違規停車，以維持良好之人行空間</li> </ol> </li> </ul>	短期	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 建管單位與都市設計審議單位需明訂並考量建築物附設機車停車位之區位，如車行坡道、坡道坡度與設置樓層</li> <li>■ 設置禁止人行道停車之標線與標誌</li> <li>■ 建築物設置機車停車資訊系統與機車停車動線系統</li> </ul>	建設局 交工處 發展局 停管處
捷運車站周邊停車轉乘資訊設置計畫	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 實施地點：內湖捷運轉乘設施需求量大之 B3、B4、B5 鄰近之建築物附設停車空間、公有停車場、建築物附設停車空間，以及開放公眾使用之停車位</li> <li>■ 計畫內容：</li> </ul>	中長期	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 配合「停車場經營登記作業須知」對於停車場應備設施、管理收費、資訊導覽系統需加以規範</li> <li>■ 實施之建物配合設置動態資訊</li> </ul>	捷運局 停管處 交通局

<p>(1) 推動機制-透過捷運局與停管處建立捷運轉乘停車位資訊系統</p> <p>(2) 實施之建物配合設置動態資訊停車位資訊電子看版</p> <p>(3) 考量捷運車站周邊之機車、腳踏車停車空間之設計，捷運完工後，建議局部變更車站周邊之內湖路路型，減少道路路幅，提供部份之腳踏車、機車停車空間，計程車排班空間</p>		<p>停車位資訊電子看版</p> <ul style="list-style-type: none"><li>■ 捷運設計中特別考量腳踏車停車空間設計，如腳踏車車架</li><li>■ 局部變更捷運車站周邊之內湖路路型提供部份轉乘設施空間</li></ul>	
--	--	---	--

表 8.3-1 停車系統行動方案內容 (續一)

方案名稱	方案說明	計畫時程	相關配合措施	權責單位
內湖輕工業區設置停車資訊與導引系統	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 實施範圍：內湖輕工業區使用「台北市建築物增設室內公共停車空間獎勵要點」興建建築物所提供之公共停車位</li> <li>■ 計畫內容：               <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 推動機制-透過內湖輕工業區園區服務中心整合建立公用停車資訊系統</li> <li>(2) 實施建物配合設置動態資訊停車位資訊電子看版</li> </ol> </li> </ul>	短期	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 取消瑞光路兩側之路邊停車格位</li> <li>■ 工務局建管處與交通局停管處設置聯合稽查小組，負責監督並管理公共停車位</li> </ul>	停管處 建管處 輕工業區管理中心
社區使用輕工業區廠商停車位計畫	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 實施地點：瑞光路與陽光街一帶之老舊國宅社區</li> <li>■ 計畫內容：依循「台北市建築物增設室內公共停車空間獎勵要點」之停車位需開放公眾使用，則社區與廠商簽約，於夜間繳費使用工業區廠商停車位</li> </ul>	短期	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 配合停車位動態資訊與導引系統之設置</li> <li>■ 由停管處、建設局共同促成廠商停車位與社區居民分享計畫</li> <li>■ 要求未來引用「建築物室內空間停車獎勵要點」之開發基地廠商需擬具住戶公約切結書中，基地開發後之所提供公共停車空間需供大樓以外之一般民眾使用</li> </ul>	停管處 輕工業區管理中心 建設局 社區發展委員會

貨車停車管理計畫	<ul style="list-style-type: none"><li>■ 實施地點：大彎南段倉儲批發區、內湖輕工業區、大彎北段商業娛樂區</li><li>■ 計畫內容：基地內部需設置貨車裝卸車位，並規定大貨車卸貨時間需為夜間或非尖峰時段</li></ul>	短期	<ul style="list-style-type: none"><li>■ 目前基地之貨車裝卸車位設置已納入都市設計審議規範，未來開發業者需一併提擬貨車裝卸或時間與車行動線管理計畫</li></ul>	交通局 建管處
----------	---	----	--	------------

## 8.4 人行與腳踏車系統規劃

人行與腳踏車系統，以「以人為本」之規劃精神，創造連續、舒適、安全之人行空間，並規劃腳踏車行車空間，提倡綠色運具之使用，以減少使用小汽車所產生的空氣及噪音污染。所提出之規劃構想及方案如下。

### 8.4.1 規劃構想

#### 一、串連人潮活動結點

人行與腳踏車道系統需串連捷運內湖線各站及公車站、大彎北段商業娛樂區、輕工業區、及大彎南段倉儲批發區之主要道路，以及住宅區、學校、公園綠地等人潮聚集點。規劃構想乃將實質規劃範圍之人行空間分為五個層級，腳踏車道亦於第三類以上人行空間共同佈設，如圖 8.4-1 所示，以串連人潮活動，並作為後續佈設方式之依據。分類層級說明如下：

1. 第一類：配合行駛主要道路之大眾運輸路線，佈設於北安路、明水路、內湖路及民權東路六段。
2. 第二類：主要工商娛樂活動、人潮聚集路段，佈設於敬業三路、瑞光路、舊宗路及部分行善路路段。
3. 第三類：主要為 18 或 20 公尺之道路，形式有二：
  - a. 串連第一、二類人行系統之南北或東西向路線
  - b. 連結住宅區與學校、公園之步行路線
4. 第四類：10 ~ 15 公尺街道人行空間
5. 第五類：8 公尺以下巷道人行空間



圖 8.4-1 人行及腳踏車空間層級圖

## 二、腳踏車道配合人行空間共同佈設

腳踏車除可行駛於公園、綠帶之人行步道外，亦可行駛於第三類層級以上之人行空間。如圖 8.4-2 所示，北安路、明水路、內湖路、民權東路六段，與敬業三路、瑞光路、舊宗路及部分行善路路段等第一、二類之人行空間以標線、鋪面材質、鋪面顏色、反光標誌等設施區隔腳踏車行駛空間。第三類之人行空間亦可行駛腳踏車然不特別區隔，然若腳踏車流量太大、速度過快，如國高中之通學路徑，則應另行規劃腳踏車專用道與行人隔離。



圖 8.4-2 腳踏車道與人行道共同佈設

### 三、未開發完成基地旁留設人行空間

輕工業區未開發完成基地旁應留設寬度至少 1.5 公尺之人行空間，並維持環境，勿使人行空間因雜草叢生、垃圾堆置而遭佔用，以維持人行系統之連續性。興建中之基地旁則應留設棚架式人行便道，確保行人通行之安全。大彎北段商業娛樂區、南段倉儲批發區陸續開發引入人潮後亦需要求建商辦理。

### 四、加強與大眾運輸場站之連結方式

內湖捷運劍南路站將做為大眾運輸接駁轉運中心，因此場站之人行空間應與周邊廣場、車道鋪面、人行號誌整體規劃，並應規劃腳踏車停放空間。

而貫通大彎北段商業娛樂區之主要道路—敬業三路，與捷運劍南路站相接，可視此區未來發展所吸引之人潮，沿線設置電動步道與捷運站連通，以加強捷運劍

南路站之可及性，使大眾運具成為進出此區之主要交通工具，如圖 8.4-3 所示。



圖 8.4-3 日本捷運站出口與百貨公司聯絡之電動步道

## 五、留設適當寬度之人行空間

正常兩人併排行走、行動不便者在旁人扶持下行走、乘坐輪椅或推嬰兒車身旁可供一人通行之情況下，人行空間總寬度不宜小於 1.5 公尺。因此配合人行系統規劃層級，人行空間（含公共設施帶）寬度之規劃構想為：

1. 第一、二類：北安路、明水路、內湖路、民權東路六段，與敬業三路、瑞光路、舊宗路及部分行善路路段，單邊步行空間至少 4 公尺，雙邊佈設。
2. 第三類：18 ~ 20 公尺以下道路，單邊步行空間至少 2.5 公尺，雙邊佈設。
3. 第四類：10 ~ 15 公尺以下道路，單邊步行空間至少 1.5

公尺，雙邊佈設。

4. 第五類：8 公尺下道路，至少留設單邊、1.5 公尺寬之步行空間，可利用花台、標誌或標線將人行空間與車道加以區隔。

人行空間之公共設施帶，供植栽、街道家具以及其他公共設施使用。

## 六、留設適當寬度之腳踏車道

腳踏車道最小寬度要求：

1. 單向單一腳踏車行駛之腳踏車道，考慮偶發之逆向或兩慢車併行，為增加騎乘之舒適度，寬度可在 1.5 公尺以上。
2. 允許雙向通行或兩輛腳踏車並行，腳踏車道寬不宜小於 2 公尺。

腳踏車道配合人行道佈設於北安路、明水路、內湖路、民權東路六段，與敬業三路、瑞光路、舊宗路及部分行善路路段等第一、二類人行空間時，寬度至少 2 公尺，佈設於第三類人行空間時，寬度至少 1.5 公尺。若現況人行空間不足，則縮減車道寬度，以原來車行空間改建成近似人行空間的腳踏車道。人行與腳踏車道共同佈設之斷面如圖 8.4-4 所示。

## 七、路面高程應盡量齊平

帶狀式公共開放空間及人行道應為連續鋪面，且應與相鄰基地地坪高程齊平，車道穿越或與 8 公尺以下巷道交叉處，其鋪面、高程仍應連續，以串連人行空間。並顧及殘障人士使用之便利性，交叉路口人行道應設置

無障礙緩坡，創造無障礙空間。

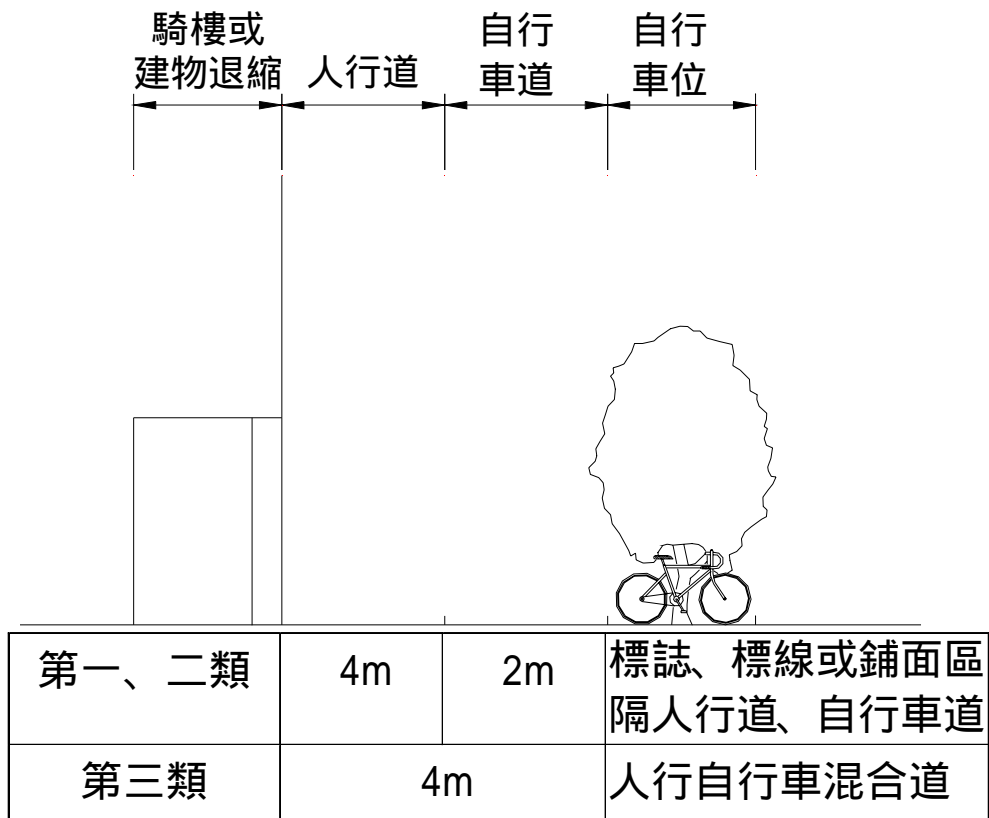


圖 8.4-4 人行與腳踏車道共同佈設斷面圖

### 八、設置遮陽避雨設施

台灣地區夏季氣候炎熱多雨，在綠地、帶狀公園廣場可配合景觀設置遮蔽物供民眾遮陽、避雨，除增加人行空間之舒適性，亦可創造此區獨特之景觀意象，如圖 8.4-5 所示。



圖 8.4-5 配合空間意象設置遮陽避雨設施

## 九、規劃腳踏車停放空間

捷運內湖線各站及公車站、大彎北段商業娛樂區、輕工業區、及大彎南段倉儲批發區之主要道路，以及住宅區、學校、公園綠地等人潮聚集點之建築基地內或附近之人行道設施帶，應規劃腳踏車停放空間，如圖 8.4-6 所示。



圖 8.4-6 建築基地內規劃腳踏車停放空間

## 十、考慮立體人行通道系統之佈設

大彎北段敬業三路兩旁具開放性之消費、娛樂、休閒建築棟群間，可由業者修築立體人行通道串連，構成完整之室內人行空間，除供民眾良好之休閒娛樂空間外，可更進一步串聯捷運劍南路站，增加消費人潮。

## 十一、規劃商業娛樂區行人徒步區

經營商家、業者可視未來大彎北段商業娛樂區之發展情形，將此區第三類層級以下之道路規劃為行人徒步區，提供民眾良好之逛街購物環境，然須考量消防、救

護車輛之進出。

## 十二、設置人行資訊看板及標示

配合捷運內湖線通車及全區之開發情形，於內湖線捷運站、重要建築、第三類層級以上道路路口設置人行資訊看板及標示，以指引大眾運輸場站、目前位置或附近重要據點相對位置等資訊。

## 十三、佈設立體隔離設施

(一) 人行天橋、地下道設置地點，如圖 8.4-1 所示：

1. 禁止行人跨越之主要道路，其路旁設有工廠、運動場、市場、鐵公路車站、學校及公園綠地等進出旅次多之場所，如：樂群一路連接河濱公園之越堤天橋、行善舊宗路口學校預定地旁。
2. 與第一或第二類道路相交，穿越之行人流量與道路車流量大之路口。如：基湖路—堤頂大道路口。

(二) 功能要求：

1. 應設置可方便殘障、老弱、孕婦、抱小孩、推嬰兒車、使用輪椅、等行動不便者之輔助設施或賦予可方便民眾使用腳踏車之設計，如圖 8.4-7 所示。
2. 其坡道或出入口應考慮設置踏板或不同材質之標示帶，以明確顯示。

其餘依『台北市人行陸橋及地下道都市設計規範』設計、佈設。



上坡備有輸送帶（左側）；下坡有輔助斜坡（右側）

圖 8.4-7 日本人行、腳踏車地下道

#### 十四、設置行人專用時相

行人專用時相需視路口行人與車流交織量大小設置。設置地點：

- 1.工商娛樂區第三類道路相交路口
- 2.學校周邊、上放學通行路口。

設置準則及其他注意事項依交工處訂定之『行人專用時相設置準則』辦理。

#### 十五、設置人行空間與快速道路之隔離設施

緊鄰快速道路之人行空間，應以連續綠帶或花台、綠籬隔離行人與車流。目前樂群一路近明水路之人行步道未佈設綠帶之路段，應加設花台隔離，確保行人安全。

## 十六、校門周邊學童安全規劃

國中小校地之空間規劃、設計，應考量學童接送空間。而學校週邊道路應配合實施交通工程改善，可將人行道適度加寬，或設置行人專用時相、特殊鋪面、路面減速設施、劃設標線等，提高學童上放學安全。另可依交工處訂定之『台北市國民小學設置家長接送區設置準則』辦理。

## 十七、規劃住宅區交通寧靜區

有鑑於大彎北段休閒娛樂之開發型態將吸引大量人潮，將導致大直重劃區、基河二期國宅巷道內過境車流增加。因此可由大直重劃區、基河二期國宅之住戶主動提出住宅區巷道交通寧靜區之規劃。除減少過境車流，更能將國小、公園、及住宅區緊密結合，創造區內步行及腳踏車使用空間及品質，增加社區居民活動空間。

交通寧靜區之規劃手段如圖 8.4-8 所示，可大致分類為：

1. 改變道路鋪面，以凸顯出與一般道路之差異，塑造住宅區整體化、人性化之意象。
2. 改變道路幾何，設置駝峰等路面減速設施，利用路邊停車、植栽構成彎曲道路等方式降低車速，減少穿越交通。
3. 改變標線之劃設方式，讓駕駛人產成寬度縮減之錯覺或劃設彎曲道路，以減低車速。
4. 設置交通寧靜區標誌，或設置速限、行人優先標誌。

而交通寧靜區之規劃仍須考量消防、救護車輛之進出。



30公里速限標誌



行人穿越道以路段駝峰方式佈設



路口彎曲迫使車輛減速



社區道路利用高程與鋪面  
分隔車行與人行空間

圖 8.4-8 交通寧靜設施

### 8.4.3 行動方案

實質規劃範圍人行與腳踏車系統依規劃原則與構想提出九項行動方案，各行動方案名稱、內容、時程、配合措施、權責單位，列於表 8.4-1。

表 8.4-1 人行與腳踏車系統行動方案內容

方案名稱	方案說明	計畫時程	相關配合措施	權責單位
一、人行與腳踏車道空間改善計畫	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 依道路層級佈設適當寬度之腳踏車道與人行步行空間。</li> <li>■ 人行與腳踏車空間高程齊平、路口處設置無障礙緩坡。</li> <li>■ 人行道設施帶規劃腳踏車停放空間</li> </ul>	短期 中長期	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 配合實際開發情形進人行空間改善。</li> <li>■ 宣傳推廣騎乘腳踏車。</li> <li>■ 腳踏車停車架應列為人行道街道家具設置項目。</li> <li>■ 開發業者應於基地內部規劃腳踏車停放空間，供大眾使用。</li> </ul>	交工處 養工處 交通局 都發局
二、改善捷運轉運站之人行空間	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 內湖捷運劍南路站周邊廣場、人行空間整體規劃。</li> <li>■ 捷運場站規劃腳踏車停車空間。</li> <li>■ 敬業三路沿線，可由開發業者認養佈設電動步道。</li> </ul>	中長期	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 整體空間規劃配合捷運施工辦理。</li> <li>■ 捷運站提供轉乘資訊。</li> <li>■ 制訂電動步道規劃暨技術手冊。</li> </ul>	捷運局 交通局 都發局
三、人行資訊看板及標示系統設立	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 於重要交叉路口人行道、大眾運輸場站、重要建築等人潮聚集點設置資訊看板及標示系統。而設於開放空間之資訊看板鼓勵由企業認養。</li> </ul>	中長期	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 配合捷運內湖線通車。</li> <li>■ 配合實際開發情形設置。</li> </ul>	交通局 養工處 建設局
四、行人保護計畫	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 視行人流量設置行人保護時相、天橋或地下</li> </ul>	短期	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 監督建商設置臨時便道。</li> </ul>	交工處

	道。 ■ 跨越樂群一路進入河濱公園之天橋，增設輔助腳踏車遷移之設施。 ■ 樂群一路近明水路之人行道設置花台，隔離行人與快速車流。 ■ 未開發完成基地旁留設人行空間。	中長期	■ 取締違規穿越車道之行人。	養工處 警察局 建管處
--	---	-----	----------------	-------------------

表 8.4-2 人行與腳踏車系統行動方案內容 (續一)

方案名稱	方案說明	計畫時程	相關配合措施	權責單位
五、增設遮陽避雨設施	■ 綠地、帶狀公園、廣場配合景觀增設遮陽避雨設施。	短期 中長期	■ 配合實際開發情形增設，並可由企業認養。 ■ 連續之遮雨遮陽棚可配合都市設計整體規劃。 ■ 可特別設計創造空間意象。	都發局
六、校門周邊學童安全規劃	■ 國中小學校預定地學童上放學安全空間及周邊道路交通安全工程規劃。	長期	■ 訂定學校接送區設置規範—國中小學校校地及周邊之空間規劃、設計項目，應包含學童接送空間。 ■ 訂定學校周邊道路交通工程安全改善項目。	教育局 交通局 工務局

七、交通寧靜區設置計畫	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 於大直重劃區住宅區巷道、基河二期國宅巷道規劃交通寧靜區。</li> </ul>	短期	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 由社區發展（管理）委員會負責規劃事宜。</li> <li>■ 可配合都市計畫通盤檢討修正：住宅區巷道，可由社區管理委員會提出規劃為交通寧靜區。</li> </ul>	都發局 交通局
八、考慮立體人行通道系統之佈設	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 內湖捷運劍南路站連接敬業三路兩旁商業娛樂區建築棟群間以空橋連接，形成良好內部動線。</li> </ul>	長期	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 配合都市計畫規範並鼓勵立體人行空間之設置。</li> <li>■ 捷運細部設計檢討。</li> </ul>	都發局 捷運局
九、行人徒步區設置計畫	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 於大彎北段商業娛樂區規劃行人徒步區。</li> </ul>	長期	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 視大彎北段發展情形設置。</li> <li>■ 規範商家卸貨時段或區域。</li> <li>■ 須考量消防、救護車輛之進出。</li> </ul>	交通局 都發局

資料來源：本研究整理。