

第五章 運輸系統現況分析

5.1 公共運輸系統

公共運輸系統大致可分為公車、捷運和計程車等三大類型，就本計畫規劃範圍而言，由於內湖捷運尚未通車，公車則為區內主要公共運輸工具。以下則針對公車系統和計程車系統予以說明：

5.1.1 公車系統

一、公車場站分佈

(一) 公車調度站

內湖地區共有 8 處公車調度站，包括公車處內湖站、公車處河濱站、公車處東湖站、公車處安康站、首都客運內湖站、三重客運內湖站、欣欣客運東湖站和大有巴士東湖站等 8 處，其中公車處內湖站、公車處河濱站、首都客運內湖站和三重客運內湖站位於實質規劃範圍內，其餘則位於東湖地區，如圖 5.1-1 所示。

公車處內湖站座落於港墘路和堤頂大道附近，調度路線有 222、紅 2、紅 3 和紅 29，主要行駛瑞光路和民權東路一帶；三重客運內湖站位於舊宗路旁，調度路線有 645，主要行駛路線亦為瑞光路和民權東路；公車處河濱站、首都客運內湖站和三重客運內湖站之位置分佈相近，位於舊宗路和行忠路附近，調度路線

有 518、棕 1、621 和麥帥新城接駁公車，行駛路線皆沿舊宗路通往區外。



圖 5.1-1 公車場站位置分佈圖

(二) 公車修理場

除上述公車調度站外，於民權東路六段和舊宗路路口附近尚有一處公車修理場，目前供作市公車維護保養之用，未來可配合公車路線之調整而供作調度站或轉運站之用。

(三) 未來捷運站之轉乘設施和轉運站

在捷運場站之規劃設計中，內湖地區於 B2 劍南路站設有一處轉運站，佔地面積為 14,200 平方公尺，除設有公車轉運站外，並設有停車場可供車輛停放，現況使用情形則暫作捷運工程局辦公處所之用。

另外，B4 港墘站和 B6 內湖站亦設有車行道（橋）、各類車輛停車場、各類車輛之停靠站等轉乘設施，擬採聯合開發方式辦理。

5.1.2 公車路線分析

一、公車路線與班次密度

目前行駛於內湖地區之公車路線共有 47 條路線，如表 5.1-1 所示，主要行經內湖路、民權東路和成功路一帶，由於此三條道路為內湖地區之主要道路，同時亦為計畫區通往其他地區之聯外幹道，故公車路線多行經於此。另外受到公車場站位置分佈之影響，有多條路線皆自東湖地區發車，沿成功路、民權東路和內湖路等主要道路通往其他地區，導致服務範圍未能深入實質規劃範圍內。

實質規劃範圍內雖有公車路線分佈，但大多沿民權東路行經瑞光路，而部分路線自內湖站發車，沿舊宗路直接通往區外，故所能服務範圍有限，如圖 5.1-2 所示。

分析實質規劃範圍內之班次密度分佈情形，如圖 5.1-3 所示，因班次密度與公車路線分佈成正相關，主要多集中於成功路、民權東路和內湖路等廊帶。瑞光路於港墘路以南之路段在尖峰小時有 38 班次，在港墘路以北路段則減少為 18 班次；其餘如舊宗路、明水路之班次密度分別為 14 班次和 7 班次。由於目前區內開發程度不高，故公車班次密度不若內湖路、成功路、民權東路等道路之班次密度密集。

表 5.1-1 公車路線分佈及營運狀況一覽表

路線	起迄站名	尖峰班距 (分鐘)	路線	起迄站名	尖峰班距 (分鐘)
21	大龍桐 - 內湖	固定班次	902	萬芳站-榮總	固定班次
28	大直-市政府	20-35	903	東湖- 敦化北路口	12-15
110	內湖-陽明山	20/30	0 東右	東湖-台北車站	12-15
214	中和-內湖	7-10	0 東左	東湖-台北車站	10-15
222	衡陽路-內湖	6-15	256 副	大直-南松山	固定班次
240	內湖-國父紀念館	固定班次	267 副	金龍寺-職訓中心	20
247	衡陽路-內湖	5-10	284 副	東湖-景美國中	7-10
256	大直-南松山	40-60	284 區間	東湖-捷運昆陽站	10
267	金龍寺-天母	10-20	605 快速公車	汐止-台北車站	固定班次
278	景美-東湖社區	6-10	617 右	新莊-內湖	固定班次
283	東湖-行天宮	40	617 左	新莊-內湖	12-15
284	東湖-景美國中	固定班次	小 2	內湖-碧山里	固定班次
286	德福站-行天宮	7-10	紅 2	內湖-捷運圓山站	10
287	東湖-衡陽路	7-12	紅 29	汽訓中心- 捷運民權西路站	10
518	麥帥新城-圓環	12-15	紅 3	市立天文館- 台北花市	20
521	內湖- 捷運南京東路站	固定班次	棕 1	麥帥新城-松山機場	15
604	東園 - 金龍寺	5-8	棕 9	內湖-南京東路	10
613	圓環 - 東湖站	固定班次	棕 10	安康站- 捷運木柵線南京站	10
620	中華工專- 新光醫院	8-10	藍 20	金龍寺-捷運昆陽站	10
621	二重-麥帥新城	固定班次	藍 26	基河二期國宅- 捷運市政府站	10
630	東園-東湖	7-10	藍 27	南港行政中心- 捷運市政府站	10
645	南港-榮總	7-10	藍 7	市政府-內湖	10
646	東湖-榮總	10-15	麥帥新城 接駁公車	麥帥新城-三民路	固定班次
901	興隆路-東湖	10			

資料來源：本計畫整理。

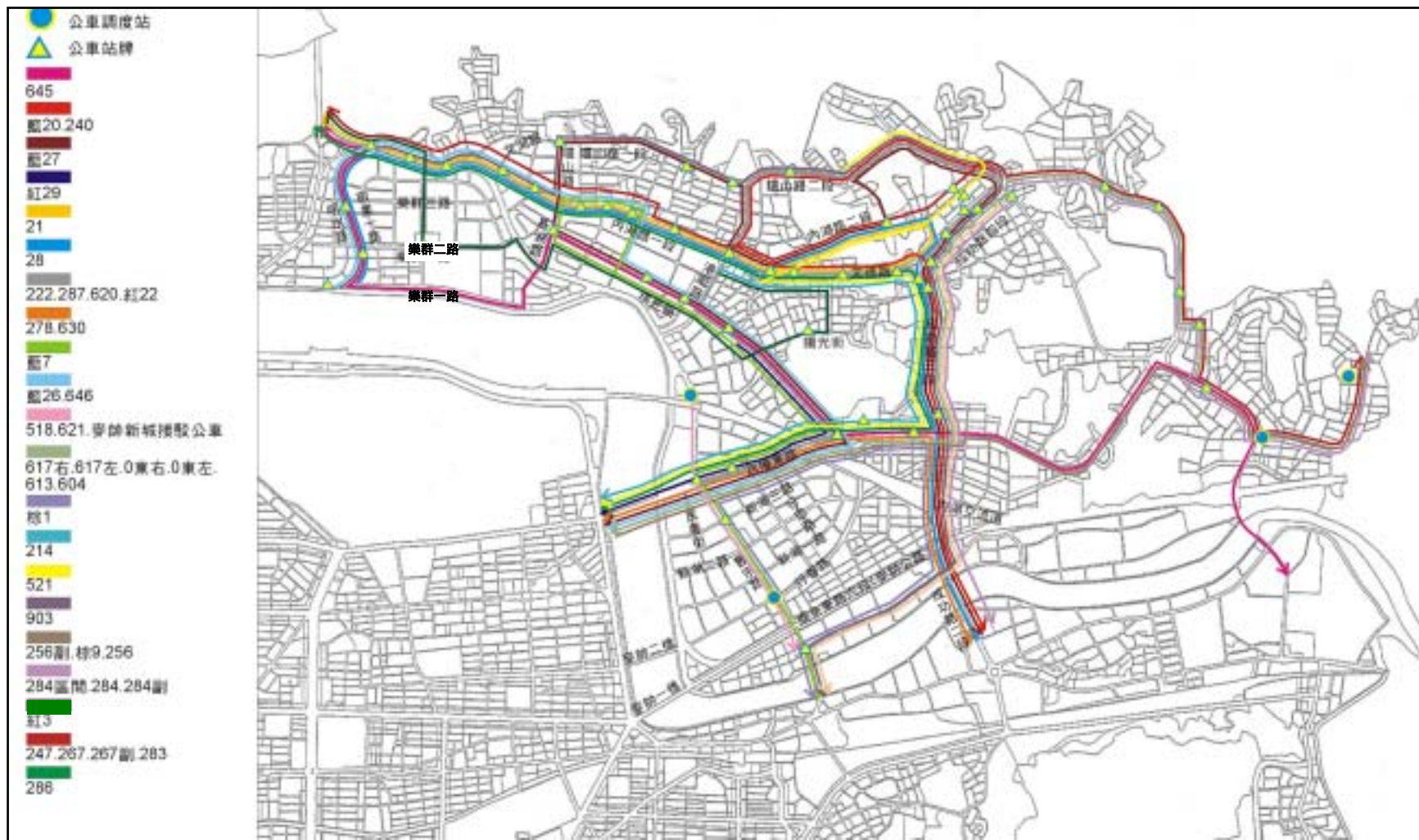


圖 5.1-2 公車路線分佈圖

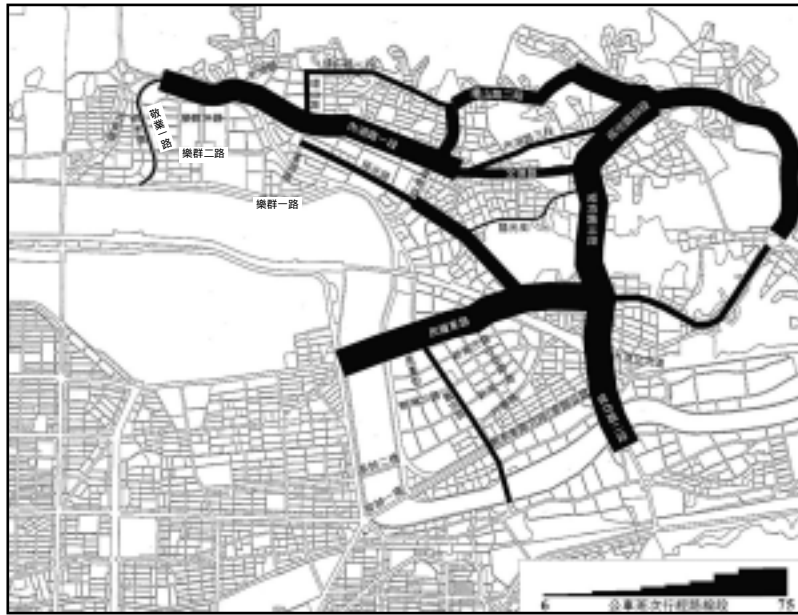


圖 5.1-3 公車班次密度分佈圖

二、捷運站之接駁

分析實質規劃範圍公車路線與現有捷運站接駁情形，捷運紅線之士林站、民權西路站；捷運棕線之中山國中站、南京西路站；捷運藍線之忠孝敦化站、市府站、昆陽站等捷運站皆有公車接駁，如圖 5.1-4 所示。



圖 5.1-4 規劃範圍與捷運站接駁之公車路線分佈圖

5.1.3 計程車

實質規劃範圍內目前共有 3 處基地設置計程車招呼站，包括瑞光計程車休息站、瑞光路排班計程車和特力屋排班計程車，如圖 5.1-5 所示。瑞光計程車休息站位於內湖路 513 巷，屬公有市場用地，目前僅作計程車休息站之用。另外，瑞光路、德安百貨和特力屋則屬於路邊排隊停等型招呼站，其中瑞光路之計程車排班長度最長，不僅佔用道路面積，更使原本寬度即已不足之瑞光路更顯狹窄。



圖 5.1-5 計程車招呼站分佈圖

5.2 車行系統

5.2.1 道路幾何特性與功能分析

實質規劃範圍周邊道路系統多為高快速道路系統，東西向主要道路多為通往區外之主要聯絡道路，區內之南北向道路則較為缺乏。茲將本區道路系統說明如下，並依其道路幾何特性及功能整理如表 5.2-1、圖 5.2-1。

一、高、快速道路

(一) 中山高速公路

中山高速公路於實質規劃範圍內共設有內湖、堤頂等 2 處交流道，其中堤頂交流道可經由堤頂大道通

往環東快速道路，內湖交流道則與成功路二段聯通。

(二) 堤頂大道

堤頂大道由麥帥公路起，至內湖路止，途中經過中山高速公路高架段之堤頂交流道及麥帥二橋，為台北市東區至大直、內湖及高速公路之主要孔道之一。堤頂大道路寬 36 公尺，雙向設有 6 線快車道，採中央分隔型式。

(三) 環東快速道路

環東快速道路路寬 30 公尺，雙向設有 4 線快車道與 2 線慢車道，採中央分隔路型，西可通往中山、大安及信義區，由基隆路往南可銜接福和橋通往中、永和地區。環東快速道路除提供內湖、南港通往市中心區交通要道外，往東更可經由高速公路通往汐止、基隆等地，為台北主要聯外幹道，交通地位殊為重要。

二、主要道路

(一) 內湖路、北安路

內湖路與北安路之分界點在中山區與內湖區行政區界線上，界線以東為內湖路，可通往東湖地區；界線以西屬於北安路，可通往大直圓環、大直橋、自強隧道與圓山地區。內湖路路寬 30 公尺，雙向佈設 4 快車道、2 慢車道，設中央分隔島；北安路路寬 40 公尺，雙向 4 快車道、2 慢車道，亦有中央分隔島區隔。

(二) 成功路

成功路為進出內湖交流道之重要聯絡道路，另外，成功路二、三、四、五段與民權東路六段成為一環狀道路，可聯接東湖、大直、士林附近地區。成功路路寬 30 公尺，雙向佈設 4 快車道、2 慢車道，設中央分隔島，為南北向之重要幹道。

(三) 民權東路

民權東路路寬 30 公尺，雙向設有 4 線快車道與 2 線慢車道，採中央分隔路型，往西經民權大橋可達松山區，可經由台北橋通往三重、蘆洲等地；往東可達東湖、汐止等地，可銜接興建中之環東基河快速道路。

(四) 港墘路

港墘路北起環山路二段，途中與內湖路一段、瑞光路相交，南至堤頂快速道路，為實質規劃範圍內南北向之主要道路。港墘路全線路寬 25 公尺，採中央分隔島分隔，雙向 2 快車道、2 慢車道。

三、次要道路

(一) 瑞光路

瑞光路為內湖輕工業區之主要聯絡道路，西起基湖路，東至民權東路六段，路寬 20 公尺，雙向佈設 2 快車道、2 慢車道，採中央標線分隔。

(二) 舊宗路

位於中山高速公路北側，起自堤頂大道，穿越中山高速公路與民權東路，至麥帥公路止；往南可連接新民路 298 巷及成美橋至南港地區，為內湖輕工業區聯外運輸之主要動脈。舊宗路路寬 30 公尺，屬於中央分隔型態，雙向佈設 4 快車道與 2 慢車道。

(三) 明水路

明水路南北兩端均連接北安路，為大直地區重要之地區聯絡道路，並可連通內湖和圓山地區通過性道路。明水路路寬 30 公尺，雙向 2 快車道、2 慢車道，為中央分隔型式。

表 5.2-1 道路幾何特性及功能一覽表

功能分類	道路名稱	路寬	車道數		分隔型態	功能
			快	慢		
高、快速道路	中山高速公路	---	8	0	中央	實質規劃範圍內設有內湖交流道和堤頂交流道
	堤頂大道	36M	6	0	中央	往北可連接規劃中的天母快速道路直達士林、天母等地，往南則連接麥帥公路
	環東快速道路	30M	4	2	中央	西可通往中山、大安及信義區，往南可銜接福和橋通往中、永和地區，往東可經由高速公路通往汐止、基隆
主要道路	內湖路	30M	4	2	中央	往東可通往西湖地區，往西與北安路銜接
	北安路	40M	4	2	中央	往東與內湖路銜接，往西可通往大直與圓山地區
	成功路	30M	4	2	中央	為中山高速公路成功交流道的連絡道，往南可連接至南港區
	民權東路	30M	4	2	中央	往西可達松山、中山區，往東可直達東湖、汐止
	港墘路	25M	2	2	中央	區內南北向主要道路，可連接內湖路和堤頂大道

次要 道路	瑞光路	20M	2	2	---	內湖輕工業區之地區性連接道路
	舊宗路	30M	4	2	中央	大彎南段之地區性連接道路
	明水路	30M	2	2	中央	大彎北段之地區性連接道路

資料來源：本計畫整理。

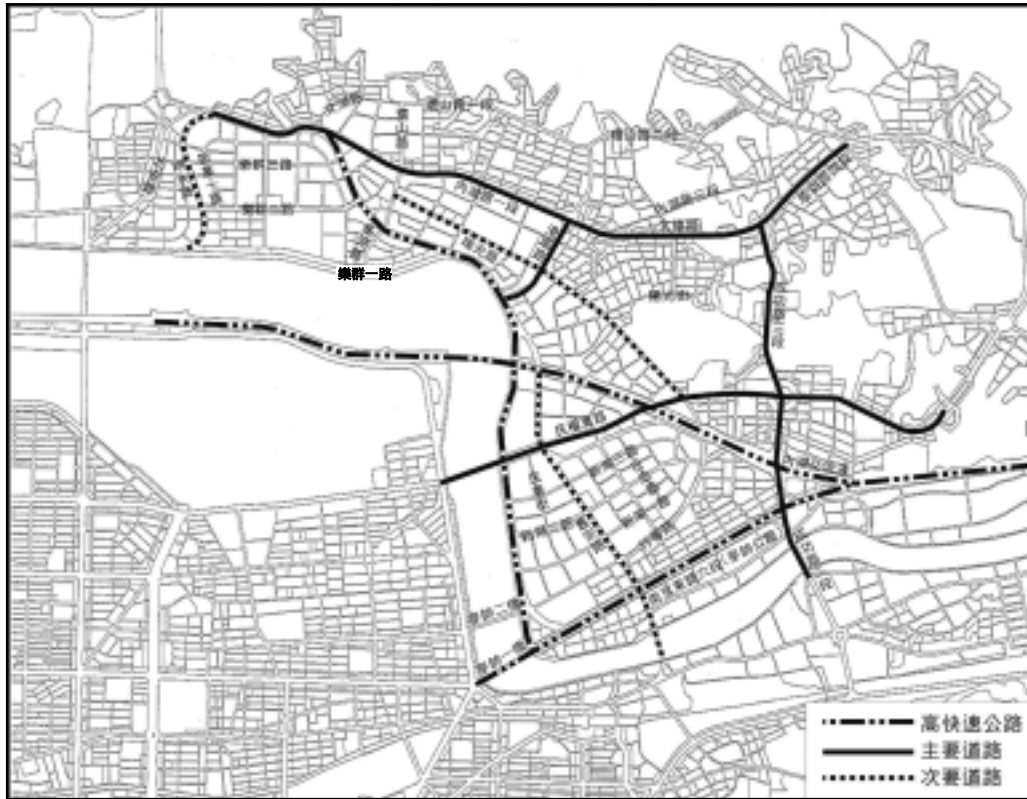


圖 5.2-1 道路功能分類圖

5.2.2 道路服務水準分析

道路服務水準分析係引『八十八年下半年及八十九年度台北市交通流量及特性調查』和『內湖亞太商場開發計畫交通影響評估規劃』之交通流量調查資料，並依據『台灣地區公路容量手冊』市區幹道之 V/C 服務水準評估標準（表 5.2-2），並依此計算求得實質規劃範圍內各主要道路之道路服務水準，見表 5.2-3、圖 5.2-2。

表 5.2-2 服務水準評估標準表

服務水準等級	市區道路 V/C 比值
A	~0.50
B	0.51~0.65
C	0.66~0.75
D	0.76~1.00
E	1.01~1.20

F	1.21~
---	-------

資料來源：台灣地區公路容量手冊，交通部運輸研究所，民國 79 年。

表 5.2-3 路段服務水準評估表

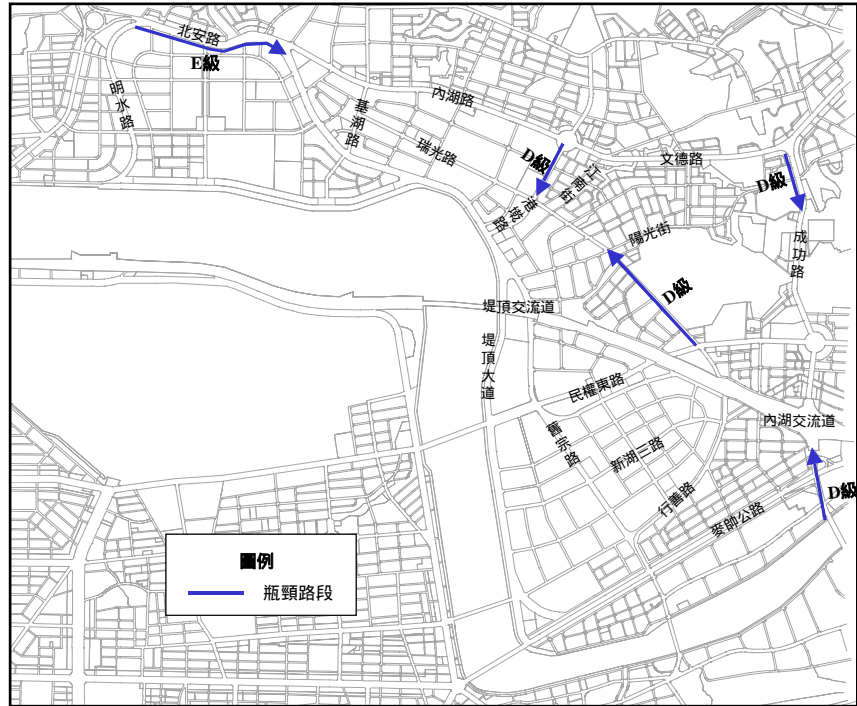
路名	路段起迄	往東(南)						往西(北)					
		上午尖峰			下午尖峰			上午尖峰			下午尖峰		
		交通量 (P.C.U.)	V/C	LOS	交通量 (P.C.U.)	V/C	LOS	交通量 (P.C.U.)	V/C	LOS	交通量 (P.C.U.)	V/C	LOS
堤頂 大道	麥帥公路-港墘路	—	—	—	3023	0.63	B	—	—	—	1731	0.36	A
	港墘路-基湖路	1918	0.34	A	1542	0.28	A	3466	0.62	B	1390	0.25	A
	基湖路-內湖路	1739	0.33	A	1152	0.22	A	911	0.18	A	2012	0.39	A
麥帥 公路	堤頂大道-舊宗路	—	—	—	1565	0.63	B	—	—	—	622	0.25	A
	舊宗路-成功路	—	—	—	1542	0.62	B	—	—	—	1283	0.51	B
民權 東路	成功路-瑞光路	—	—	—	2030	0.63	B	—	—	—	2180	0.68	B
	瑞光路-舊宗路	—	—	—	1373	0.43	A	—	—	—	1655	0.52	B
內湖路	堤頂大道-江南街	2223	0.67	C	1977	0.60	B	1869	0.57	B	1476	0.45	A
北安路	堤頂大道-明水路	4205	1.11	E	3899	1.03	E	2355	0.62	B	5074	1.34	F
文德路	江南街-成功路	—	—	—	1578	0.47	A	—	—	—	1335	0.40	A
成功路	金龍路-文德路	1098	0.33	A	1487	0.45	A	1736	0.53	B	1357	0.41	A
	文德路-民權東路	2658	0.81	D	2185	0.66	C	1353	0.41	A	1753	0.53	B
	民權東路-內湖交流道	—	—	—	2555	0.77	D	—	—	—	2735	0.83	D
	內湖交流道-新明路	1692	0.51	B	2478	0.75	C	2839	0.86	D	2515	0.76	D
瑞光路	民權東路-陽光街	761	0.48	A	597	0.37	A	1484	0.93	D	1101	0.69	C
	陽光街-港墘路	—	—	—	520	0.32	A	—	—	—	1034	0.65	B
港墘路	內湖路-瑞光路	2037	0.85	D	1047	0.44	A	948	0.40	—	1228	0.51	B
	瑞光路-堤頂大道	1542	0.64	B	2227	0.93	D	1775	0.74	—	1718	0.72	C

舊宗路	民權東路-新湖三路	402	0.16	A	602	0.24	A	935	0.37	A	1133	0.45	A
	新湖三路-行善路	—	—	—	720	0.29	A	—	—	—	1401	0.56	B
	行善路-麥帥公路	—	—	—	791	0.79	D	—	—	—	938	0.94	D
明水路	大直橋-堤頂大道支線	—	—	—	1023	0.47	B	—	—	—	942	0.43	B

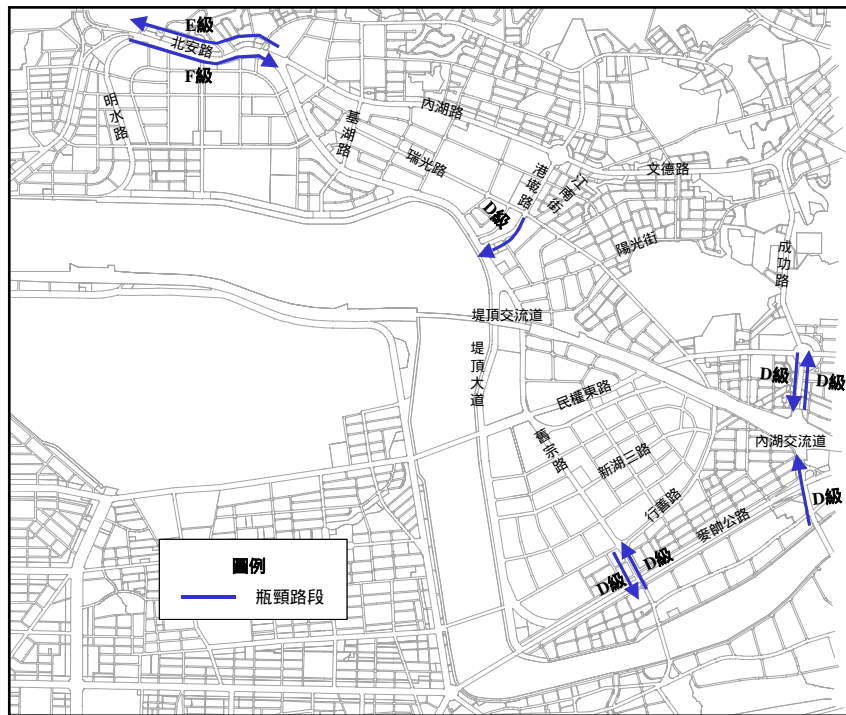
資料來源：1.八十八年下半年及八十九年度台北市交通流量及特性調查，台北市政府交通局，民國 89 年。

2.內湖亞太商場發計畫交通影響評估規劃，鼎漢國際工程顧問股份有限公司，民國 89 年。

3.美麗華購物中心新建工程交通影響評估，鼎漢國際工程顧問股份有限公司，民國 90 年。



上午尖峰



下午尖峰

圖 5.2-2 現況瓶頸路段示意圖

由表 5.2-3、圖 5.2-2 可知，實質規劃範圍之瓶頸路段主要發生於北安路、成功路、港墘路、舊宗路和瑞光路等道路，其中由於成功路（民權東路-內湖交流道）和舊宗路（行善路-麥帥公路）缺乏上午尖峰交通量資料，故僅能就下午尖峰之道路服務水準加以分析，茲將各瓶頸路段說明如下：

1.北安路（堤頂大道-明水路）：

為實質規劃範圍通往圓山、士林之重要聯外道路，上午尖峰往東之道路服務水準為 E 級；下午尖峰往東為 E 級，往西為 F 級。

2.成功路（民權東路-內湖交流道）

實質規劃範圍至中山高速公路之聯絡幹道，交通瓶頸發生於下午尖峰，往南之服務水準為 D 級，往北為 D 級。

3.成功路（內湖交流道-新明路）

實質規劃範圍至中山高速公路之聯絡幹道，上午尖峰和下午尖峰之瓶頸路段皆發生於往北方向，服務水準皆為 D 級。

4.港墘路（內湖路-港墘路）

實質規劃範圍至堤頂大道之聯絡幹道，亦為輕工業區之主要道路之一，交通瓶頸發生於上午尖峰往南方向，道路服務水準為 D 級。

5.港墘路（瑞光路-堤頂大道）

實質規劃範圍至堤頂大道之聯絡幹道，下午尖峰往南之服務水準為 D 級。

6. 舊宗路 (行善路-麥帥公路)

實質規劃範圍至麥帥公路和通往松山區之重要聯絡幹道，下午尖峰往南之服務水準為 D 級，往北之服務水準為 D 級。

7. 瑞光路 (民權東路-陽光街)

為內湖輕工業區之主要聯絡道路，上午尖峰往北之服務水準為 D 級。

由上述分析得知，瓶頸路段主要發生在區內通往區外之聯絡幹道以及聯繫高、快速道路之聯絡道，如北安路、港墘路、成功路等，其中尤以北安路之交通擁塞情形最為嚴重，於上、下午尖峰之服務水準皆為 E 級以下。由於實質規劃範圍內具有完整的高、快速道路系統，同時設有內湖、堤頂兩個交流道，因此具有大量的穿越性車流，並造成聯繫高、快速道路之聯絡道之交通瓶頸。

另外，舊宗路在行善路至麥帥公路之路段因路幅縮減，造成道路服務水準低落而形成瓶頸路段。

5.3 停車系統

規劃範圍內之停車型態大致可區分為路邊格位停車、路外停車場和建築物附設停車場等停車方式。由於目前大彎北段商業娛樂副都心、大彎南段倉儲批發區和羊稠小段等新興地區開發程度不高，尚無嚴重停車問題產生，現況停車問題主要發生於內湖輕工業區。

關於停車供需之資料分析，係引用停管處之『內

湖輕工業區停車供需報告』及顧問公司所作之交通衝擊影響評估報告。由於目前輕工業區之停車問題較為嚴重，本節將就輕工業區作較詳盡之分析。其餘地區因開發程度較低，且資料取得不易，故僅就大彎南段之內湖亞太商場開發計畫、好市多倉儲批發中心台北內湖店和大潤發流通事業等基地之停車供需進行分析。

一、內湖輕工業區

(一) 停車供給

根據停管處民國 90 年之『內湖區輕工業區停車供需報告』，內湖輕工業區之停車供給包括路邊劃設格位、路外停車場和建築物附設停車空間等三種類別，茲說明如下：

1. 路邊劃設格位

現況內湖輕工業區共劃設有 1,541 個路邊格位，佔內湖輕工業區整體停車供給數量 7%，主要分佈於行善路、瑞光路、基湖路、行忠路、民權東路六段、陽光街、粉寮街和港墘路等道路，如表 5.3-1 所示。

表 5.3-1 內湖輕工業區路邊停車格位數統計表

路段名稱	起迄路段	計畫道路寬度	停車格位數
民權東路六段	高速公路-成功路	30 公尺	230
港墘路	內湖路-瑞光路	25 公尺	60
瑞光路	基湖路-民權東路六段	20 公尺	367
基湖路	內湖路一段-堤頂大道二段	20 公尺	39
行忠路	舊宗路一段-中山高速公路	24 公尺	180
行善路	舊宗路一段-麥帥橋	15 公尺	131
陽光街	舊宗路二段-成功路二段	12 公尺	267
粉寮街	瑞光路-成功路二段	12 公尺	118
瑞光街 513 巷	瑞光路-內湖路	12 公尺	89
瑞光街 66 巷	---	12 公尺	27
瑞光街 76 巷	---	12 公尺	33
合計	---	---	1,541

資料來源：內湖區輕工業區停車供需報告，台北市政府停車管理處，民國 90 年。

上述道路之計畫道路寬度除民權東路六段和港墘

路路寬大於 25 公尺外，其餘道路路寬皆小於 25 公尺，更有多條道路路寬僅 12 公尺，再加上路邊停車格位的劃設，使原本狹小的道路更顯不足。若未有妥切的停車管理和交通管制措施，未來輕工業區的開發完成，將產生嚴重的交通問題。

2. 路外公有停車場

目前已完成之瑞光計程車休息站設有 38 席路外停車場外，輕工業區附近地區另有三處路外停車場，包括西湖平面停車場、港富平面停車場和文湖平面停車場，四處共計可提供 178 席停車位（表 5.3-2）。

另外興建中路外停車場尚有內湖七號公園附建地下停車場、港富立體停車場和濱江國中地下停車場等三處，預計可增加 670 席停車位。

表 5.3-2 內湖輕工業區及其附近地區路外公有停車場

進度	停車方式		停車位數	合計	期程
已完成	平面停車場	瑞光計程車休息站	38	178	---
		西湖	45		---
		港富	60		---
		文湖	35		---
興建中	地下停車場	內湖七號公園	180	670	90 年（規劃設計）
		濱江國中	250		93 年
	立體停車場	港富	240		92 年

資料來源：內湖區輕工業區停車供需報告，台北市政府停車管理處，民國 90 年

3. 建築物附設停車空間

內湖輕工業區建築物附設停車空間，至民國 90 年 5 月底止，總計共可提供 21,309 席汽車停車位和 19,796 席機車停車位，如表 4.3-3 所示。其中汽車停車位之供給約佔內湖輕工業區之 93%，為本區之主要停車方式。

建築物附設停車空間之供給可分為法定停車空間、自設停車空間和獎增停車空間等三種型態。由於輕工業區許多基地開發皆引用『台北市建築物設置室內停車空間鼓勵要點』，總計可增加 9,660 席停車位，達建築物附設停車空間供給總數 45.3%。依要點規定，所增設之停車空間需開放供公眾使用，然而廠商並未落實公眾使用，造成建物附設停車空間使用率偏低，新劃設之路邊停車格位亦不敷使用。

表 5.3-3 內湖輕工業區建築物附設停車空間統計表

車種	類別	格位數	合計
汽車	法定	8,054	21,309
	自設	3,595	
	獎增	9,660	
機車	法定、自設、獎增	19,796	19,796

資料來源：內湖區輕工業區停車供需報告，台北市政府停車管理處，民國 90 年

(二)停車供需分析

依據台北市政府停管處所推估之停車供需比，如表 5.3-4 所示，內湖輕工業區內停車供給大於停車需求，此一結果顯示與該地區顯現或廠商反應之嚴重停車需求表象有所出入，此係由於各廠辦大樓公用停車資訊未公開，停車資訊未充分利用。

因此本地區之停車問題並非停車供給不足，而是停車資源未予分享、公開公用之故。

表 5.3-4 內湖輕工業區停車供需比

車種	停車需求	停車供給	需供比
汽車	18890	22888	0.82
機車	7585	19796	0.38

資料來源：內湖區輕工業區停車供需報告，台北市政府停車管理處，民國 90 年

二、大彎南段倉儲批發區

在大彎南段倉儲批發區之停車分析中，受限於資料之取得，僅就內湖亞太商場開發計畫、好市多倉儲批發中心台北內湖店和大潤發流通事業等基地之停車供需進行分析，如表 5.3-5 所示。

依據『內湖亞太商場開發計畫交通影響評估規劃』、『大潤發流通事業股份有限公司內湖倉儲批發都市設計審議案交通影響評估』和『好市多倉儲批發中心台北內湖店交通衝擊評估』之交通衝擊影響評估報告顯示，大彎南段倉儲批發區之停車供給可滿足各基地開發所衍生之停車需求，且由於目前本區開發程度不高，尚未有停車問題產生。唯未來此區開發完成後，將會吸引大量購物人潮，需預先擬定完善之停車管理措施，以避免停車問題產生。

表 5.3-5 大彎南段停車供需分析表

基地名稱	停車需求		停車供給		需供比	
	小汽車	機車	小汽車	機車	小汽車	機車
內湖 亞太商場	416	386	417	1,333	1.00	0.29

大潤發 流通事業	359	276	391	849	0.92	0.32
好市多 倉儲批發	364	250	700	250	0.52	1.00

資料來源：1.內湖亞太商場開發計畫交通影響評估規劃，鼎漢國際工程顧問股份有限公司，民國 89 年。

2.大潤發流通事業股份有限公司內湖倉儲批發都市設計審議案交通影響評估，鼎漢國際工程顧問公司，民國 88 年。

3.好市多倉儲批發中心台北內湖店交通衝擊評估，鼎漢國際工程顧問股份有限公司，民國 87 年。

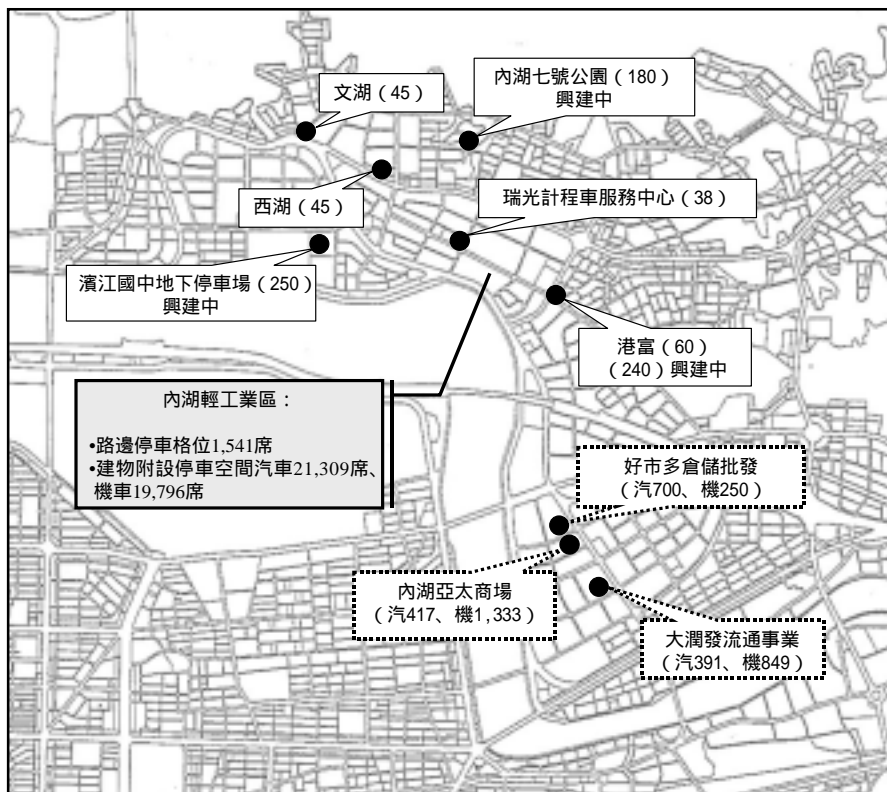


圖 5.3-1 停車空間主要供給區位分佈圖

5.4 人行系統

人行系統空間包括人行道、騎樓、無遮簷人行道、人行步道、帶狀式開放空間、人行通廊、迴廊、徒步區、綠帶、公園、廣場、人行陸橋、地下道等多樣不同類型。

其中，人行道屬路權範圍；徒步區經政府公告實施，非經都市計畫程序指定。騎樓、無遮簷人行道、帶狀式開放空間、人行通廊、迴廊、綠帶、公園、廣場等，於都市細部計畫中規定留設地點、寬度或面積。而人行步道屬道路用地，於細部計畫中指定為行人專用。人行陸橋、地下道，依相關法規設置或於都市細部計畫中指定留設。

本計畫實質規劃範圍大致可依都市計畫分為北安路以東、大直堤防以西附近地區（大直重劃區）、基隆河（中山橋至成美橋段）附近地區北段及南段（大彎南北段）、輕工業區附近地區、與羊稠小段五區，除大直重劃區、輕工業區附近開發程度較高，其餘地區開發量甚低。本節依地理位置分佈分別對此五區描述人行系統現況或規劃情形。

一、北安路以東、大直堤防以西附近地區（大直重劃區）

本區都市計畫以純住宅區發展為主，並規劃有永安、永直兩處公園，及永安國小，其中永安國小附近土地依「台北市都市更新實施辦法」進行開發。區內新建社區基地外圍均退縮留有開放空間，故人行空間寬度足夠，且環境維護良好、步行空間舒適。然部分建築基地之開放空間與市府留設之人行道高差大，介面處理不良。且部分道路及通往北安路之 8 公尺寬巷道未劃設人行空間。

如圖 5.4-1 顯示，明水路旁之人行空間寬度足夠，但建築基地退縮空間與人行道間有高差。



圖 5.4-1 大直重劃區人行系統現況

二、基隆河（中山橋至成美橋段）附近地區（大彎）北段

北段地區主要規劃以商業、娛樂活動為主，南端臨基隆河部分規劃為低密度住宅區。目前北段地區多未開發，在樂群二路臨基河國宅及敬業一路靠近大直重劃區路段已開闢寬廣之人行道。此路段上之人行道留設綠帶、已有植栽，交叉路口處亦設有無障礙緩坡，且在基河國宅旁設有公車站牌。而在基河國宅南端規劃有 5 公尺寬之連續綠帶，以隔離樂群一路上之快速車流。越過樂群一路、堤防臨基隆河處則規劃為河濱公園。

圖 5.4-2 為大彎北段人行系統現況。另外都市計畫細部計畫於此區僅規範主要之人行空間系統，規劃內容如下：



(a) 樂群二路旁人行系統

(b) 樂群一路基河國宅旁連續綠帶

圖 5.4-2 大彎北段人行系統現況

內湖捷運 B2 劍南路站西側留設廣場，內湖路、明水路、天母快速道路為本區之聯外道路，寬 24-40 公尺，劃設 4 公尺寬之騎樓。商業、娛樂區內貫通南北，路寬 20 公尺之主要幹道留設 10 公尺寬之帶狀式公共開放空間並設置 4 公尺寬之迴廊。區內 12-15 公尺

寬之聯絡道路留設 4 公尺寬之帶狀式公共開放空間。區內一區外 12 公尺寬通連道路，設置 4 公尺寬騎樓或無遮簷人行道。

住宅區內 8 公尺寬道路未劃設人行空間，而 5 公尺寬道路供人行徒步。另在人潮活動頻繁又需跨越聯外道路或主要道路的地點，設置天橋或地下道等垂直分離的行人設施，以降低行人與車流之衝突。尚規訂廣場、公園、綠地設置地點或面積。詳細設置規範參見附錄九。

三、輕工業區附近地區

輕工業區屬內湖第六期市地重劃區，辦理期間為民國 78 年 6 月至 83 年 7 月。區內道路除瑞光路（20 公尺）、港墘路（25 公尺）、基湖路（18 公尺）外，寬度多為 10 或 12 公尺，亦多留設 1~1.5 公尺寬之人行道。

由於此區無都市細部計畫，因此無法規定開發業者留設開放空間或建築物退縮。除根據台北市政府民國 65 年之公告，規訂「工業區面臨寬度十一公尺（含十一公尺）以上之都市計畫道路，除依建築技術規則施工編第三 - 二條規定，應退縮四公尺外，其餘全部應退縮留設三、六四公尺無遮簷人行道，其退縮部份得以空地計算」外，僅能於審議大型開發案時（基地面積 6 千坪以上或總樓地板面積 3 萬坪以上之開發案），規範其建築物之退縮空間，或有部分業者配合建築設計而自行退縮，故此區人行空間雖寬度足夠但未能統一。

另外此區建築基地開發時程不一或部分施工基地佔用人行道，造成人行系統中斷。而在陽光街附近住宅區之人行道寬度過窄甚或未設人行道。又因工業區生活機能不健全，用餐消費選擇有限，故中午用餐時段多有流動攤販佔用人行道販售餐食，迫使行人行走車道。另外，於瑞光路仁寶大樓旁有一公園綠地——108 號公園。

四、基隆河（中山橋至成美橋段）附近地區南段

此區主要規劃以工業區為主，供輕工業、倉儲批發使用，目前僅在營業之倉儲批發賣場建築基地或完工使用之建築物周邊設有人行道，故人行步道尚未構成連續系統。且倉儲批發賣場未留設足夠之機車停车位，故賣場旁之人行道多為機車停放佔用，如圖 5.4-3 所示。

都市計畫細部計畫亦對此區規範主要之人行空間系統，多規定道路應留設 4 公尺寬之帶狀式公共開放空間。詳細設置規範參見附錄九。



圖 5.4-3 倉儲批發區人行空間遭機車佔用

四、羊稠小段

本區主要規劃為住宅區及工商展售特定專用區。羊稠小段都市計畫細部計畫除對區內主次要道路兩旁之建築基地內指定留設 5 或 10 公尺之帶狀式公共開放空間、騎樓或無遮簷人行道外，亦規定全區其他道路沿線之建築基地及公共設施用地皆應自臨接道路境界線起分別留設至少 1.5 公尺及 3.64 公尺寬之無遮簷人行道。且除規定廣場、人行天橋或地下道之位置外，亦在其道路系統中，規劃環繞學校、住宅區、綠帶、辦公服務區外圍之 2 公尺寬環狀腳踏車道。詳細設置規範參見附錄九。