

## 民間團體對今日審議之建議2016/05/20

5/4公聽會上，與會專家、公部門、民眾的諸多發言，雖無明確結論，但若細細整理對話脈絡，仍是今日審議相當重要的基礎。除了「公有法定歷史建築」在適法性上的意義獲得進一步的釐清，關於纏繞三井倉庫去留已久的另一個公共議題「交通」，或許也可分層來討論改變的可能。

### 一、公有法定歷史建築適法性的再確認：

面對歷史及抽象的價值論述，必須奠基在更多的考證、研究上，才能進行更多有意義的對話。我們並不樂見無法對三井身世進行更多考究就要定奪它的價值和去留，公部門執意如此進行雖說「不違法」，但也不該刻意忽略「不違法」與「合法」間的差距。在這個差距中，我們還能進行什麼樣的討論？5/4米復國老師提出「公有歷史建築」應盡量比照古蹟進行管理維護的見解，我們也找到相關中央主管機關函釋，足以進一步面對三井倉庫擺盪在「合法」與「不違法」間的模糊地帶：

2007/11/29文化部函(文資籌二字第0962000810號)：

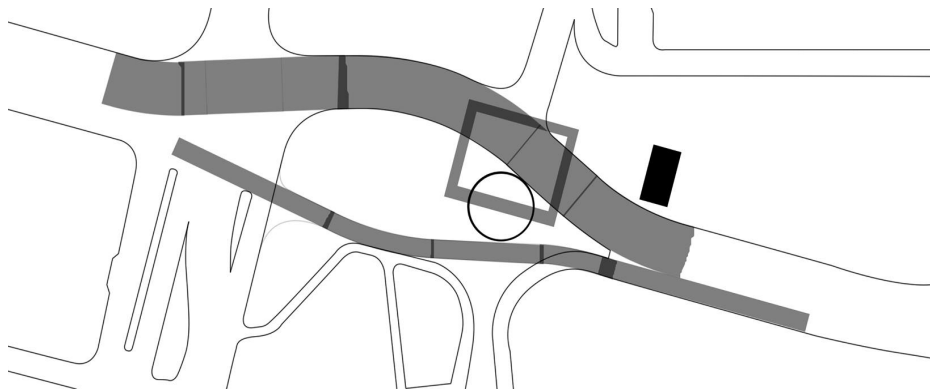
- 一、依據文化資產保存法第8條之立法精神及規定，公有歷史建築之所有或管理機關，應本權責善盡保存、修復及管理維護之責任。
- 二、基上所述，**公有歷史建築之所有或管理機關基於依法行政原則，自應善盡管理維護其歷史建築之責，如未依法處理，而致歷史建築遭受損害時，文化資產保存法雖無相關罰則，機關人員仍應負起相關行政責任。**至於各級文化資產主管機關對於已登錄之歷史建築應予以適當之輔助，協助所有或管理機關善盡保存、修復及管理維護之責任，並依事實需要，向本會申請相關補助經費，據以完善維護文化資產。
- 三、**現行文化資產保存法對公有歷史建築未有罰則事項，本會於未來修法會議時將列入討論及考量。**

### 二、在交通減量的政策目標下，縮減車道大有可為，並非不食人間煙火：

有關交通現況壓力，5/4公聽會已初步釐清是南北向道路交織點過多所導致，應不再是 今天要處理的議題。我們也同意何里長所言，未來只會更好，不會更糟，交通局同仁應該要 有這樣的信心。而針對5/4會議上最多的意見反而集中在討論縮減車道為六車道和七車道、使車道從三井與北門中間經過，這幾天我們也到現場實測路口車流，可提供七線道與六線道進一步的討論依據：

七線道：未來路型簡化後，若再加上綠燈時間拉長，則七線道（進城四＋出城三）服務水準可略高於現況（八線道）。

六線道：進城的道路容量服務水準，三車道是可接受的，若放置在交通減量的理想來看，甚至也可藉此有效降低穿越性車流的通過，長期來看並非壞事，仍值得被考量。



圖為我們在5/4公聽會後，依據現場意見重新修正出的「七線道」方案（北6南1、進城4出城3），保護了北門定著面積和城內行經北門的舒適度、同時日後試模擬六車道＋交通減量＋辦大型活動時，也可隨時取消「南1」車道。（七線道能否從北門三井中間經過，需要交通局提供進一步資料）

2016.05.20

1. 交通局分析不完整。整個北門路口跟號誌息息相關，缺乏號誌秒數的評估，無法確切評估北門路口容量水準。

單以「路段容量」去評估車道數，難證明北門周邊道路服務水準。北門周邊之交通服務水準與周邊路口號誌設計息息相關，應以「路口容量分析」加入號誌設計影響作為主要分析基礎討論。北門現在由"中華、塔城、延平北路、北平西路、博愛街"等組成之大型路口。未來北門路型簡化後，將由"中華忠孝"與"忠孝延平"兩個路口所組成，應進行詳細路口容量評估分析，路口重配置後流量應重新指派，號誌設計應具初步方案並計算延滯與容量，才能達成完整之分析工作，評估車道需求。

[說明1]:路口指車流交會之節點，分為號誌化與非號誌化路口。

[說明2]:路段為路口與路口之間之道路。

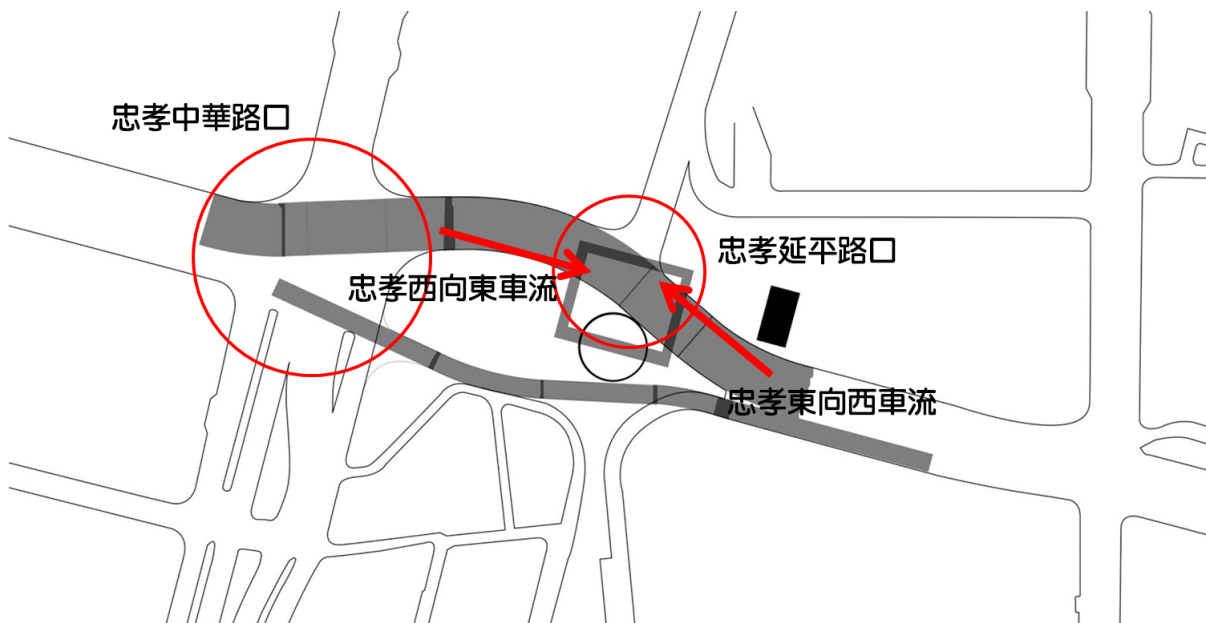
2. 我們以「延平北路與忠孝西路交叉口」做了初步的調查跟假設。

假設未來路型簡化的狀況下，評估路口為延平北與忠孝西交叉路口未來之流通量，因忠孝西路路型簡化時相減少綠燈秒數延長至140秒，通行時間增加，儲車空間與長度增加，我們預估三個車道可以維持相當的服務水準。

[註]現行路口周邊，無路側干擾 (白話:無汽車停車與公車停車之干擾)

[註]車流量假設:

忠孝西路與「東向西」車流未來均通過忠孝西路，中華路右轉入忠孝西路(往東)，以及忠孝西路向東直行車流，均通過忠孝西路。



3. 目前算出來的服務水準，有兩種指標。

路口容量評估水準，主要以「延滯」作為主要指標，「容量」為輔。

[註]:請參考2011公路容量手冊。

以延滯的觀點，路口用「延滯」水準都在B級，無論是三車道的方案或現況(四車道)，服務都有到B級。

以容量的觀點，現況都是B級，未來的方案，西向東是C級，東向西是B級，都在可接受的範圍內，詳見表1-2與表1-3。

[註]:車流調查時間 2016年5月19日昏峰時段。  
依交通局於公聽會簡報所提供資料，無論往東往西，昏峰均高於晨峰。

[說明3]:

延滯:路口延滯時間係指每車因減速、停等及加速而增加的旅行時間。

容量:係指道路交通量與道路容量之比值。

#### 4.未來交通量增加與否，這是這座城市交通政策「價值觀選擇」的問題。

表1-1 路口流量表

| 方向                | 交通量(PCU) |
|-------------------|----------|
| 忠孝西路延平北路路口(東向西車流) | 2704     |
| 忠孝西路延平北路路口(西向東車流) | 3330     |

表1-2 路口服務水準表

| 忠孝西路延平北路路口<br>(東向西車流) | 延滯時間(秒)  | 服務水準(延滯) | 車流路口容量   | 服務水準(容量) |
|-----------------------|----------|----------|----------|----------|
| 現況                    | 24.30087 | B        | 0.522902 | B        |
| 方案路型(6線)              | 17.83063 | B        | 0.588503 | B        |
| 方案路型(7線)<br>(東向西3線)   | 17.83063 | B        | 0.588503 | B        |

表1-3 路口服務水準表

| 忠孝西路延平北路路口<br>(西向東車流) | 延滯時間(秒)  | 服務水準(延滯) | 車流路口容量   | 服務水準(容量) |
|-----------------------|----------|----------|----------|----------|
| 現況                    | 16.23987 | B        | 0.568739 | B        |
| 方案路型(6線)              | 24.50165 | B        | 0.758319 | C        |
| 方案路型(7線)<br>(西向東4線)   | 16.23987 | B        | 0.568739 | B        |