

第二章 開發行為變更後環境影響差異分析

施工期間

本案此次變更係調整分構棟平面格局，提高 1 房格局比例、降低 3 房格局比例，變更分構棟增加為 36 層，微調 3~36 層平面格局及戶數，並微調外牆色系及屋頂裝飾版高度等，然施工機具、車輛等並無變更，故施工期間之環境影響推估結果均與原核定之環說書差異甚微。

營運期間

因應調整樓高及戶數，樓地板面積、計畫人口數亦隨之調整，此次變更後計畫人口增加 428 人，故營運期間之環境影響亦有部分更動，各項目影響差異檢討分述如下。

2.1 水文與水質

此次變更戶數增加部份，主要為配合臺北市政府公營住宅政策，調整分構棟平面格局，提高 1 房格局比例、降低 3 房格局比例，以增加公營住宅使用之彈性。依「建築物污水處理設施設計技術規範」重新檢討，本案變更後污水量約增加 133CMD。

本案屬『昆陽街次幹管』之公共污水下水道系統集污範圍，變更後仍依原環說書所載，向臺北市政府工務局衛生下水道工程處申請污排水納入公共污水下水道系統，故此次變更對環境影響差異不大。

2.2 廢棄物

本次變更總計畫人口數增加 428 人，故總計畫人口數變更為 5,644 人，每人每日之垃圾產生量依原核定環說：「依據最新 98 年行政院環境保護統計年報與環保署環境資料庫統計（98 年度為止），臺北市平均每年垃圾清運量為 842,374 公噸，平均臺北市每人每日垃圾產生量 0.882 公斤」計算，本次變更後每日垃圾量為 4978 公斤/日，較原核定環說增加 378 公斤/日（原核定環說：4530.83 公斤/日，取 4600 公斤/日）。

廢棄物處理方式則依據原核定之內容，將委請合法之公民營代清除業者代為清運，此次變更對環境影響差異不大。

2.3 交通環境

配合本案開發量體與各使用用途之樓地板面積調整，並分析調整可能引進人口數，進行後續交通影響分析。

一、基地動線變更

(一)人行動線：

本次配合分構棟變更為公營住宅設計，增加引進人口數，因此於環廠道路增設人行道，如圖 2.3-1 所示。

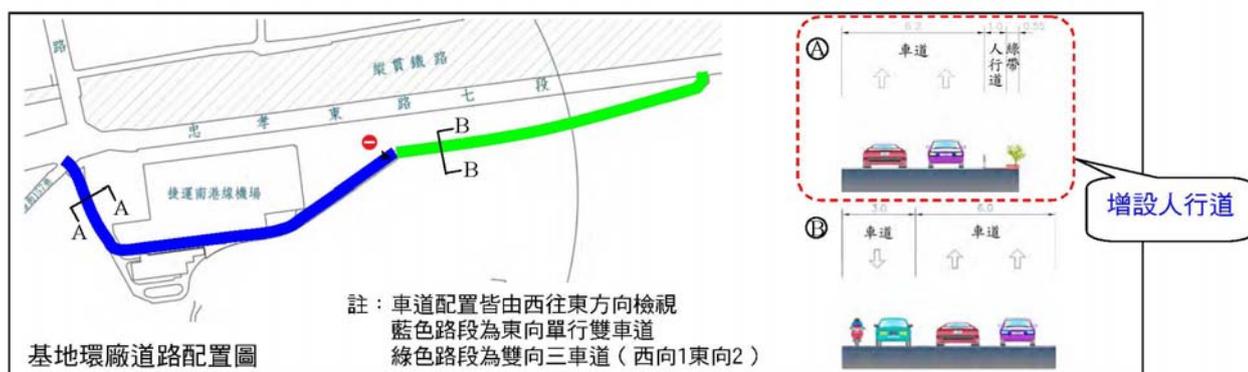


圖 2.3-1 環廠道路配置圖

(二)車行動線：

本計畫共構棟與分構棟變更後車行動線平面示意圖詳圖 2.3-2，與原核定環說相較，本次新增於基地東側二樓機車出入口，其餘皆與原核定環說內容相符。

(三)裝卸貨車進出動線：

裝卸貨車進出動線維持原核定環說內容，與基地車行動線一致。

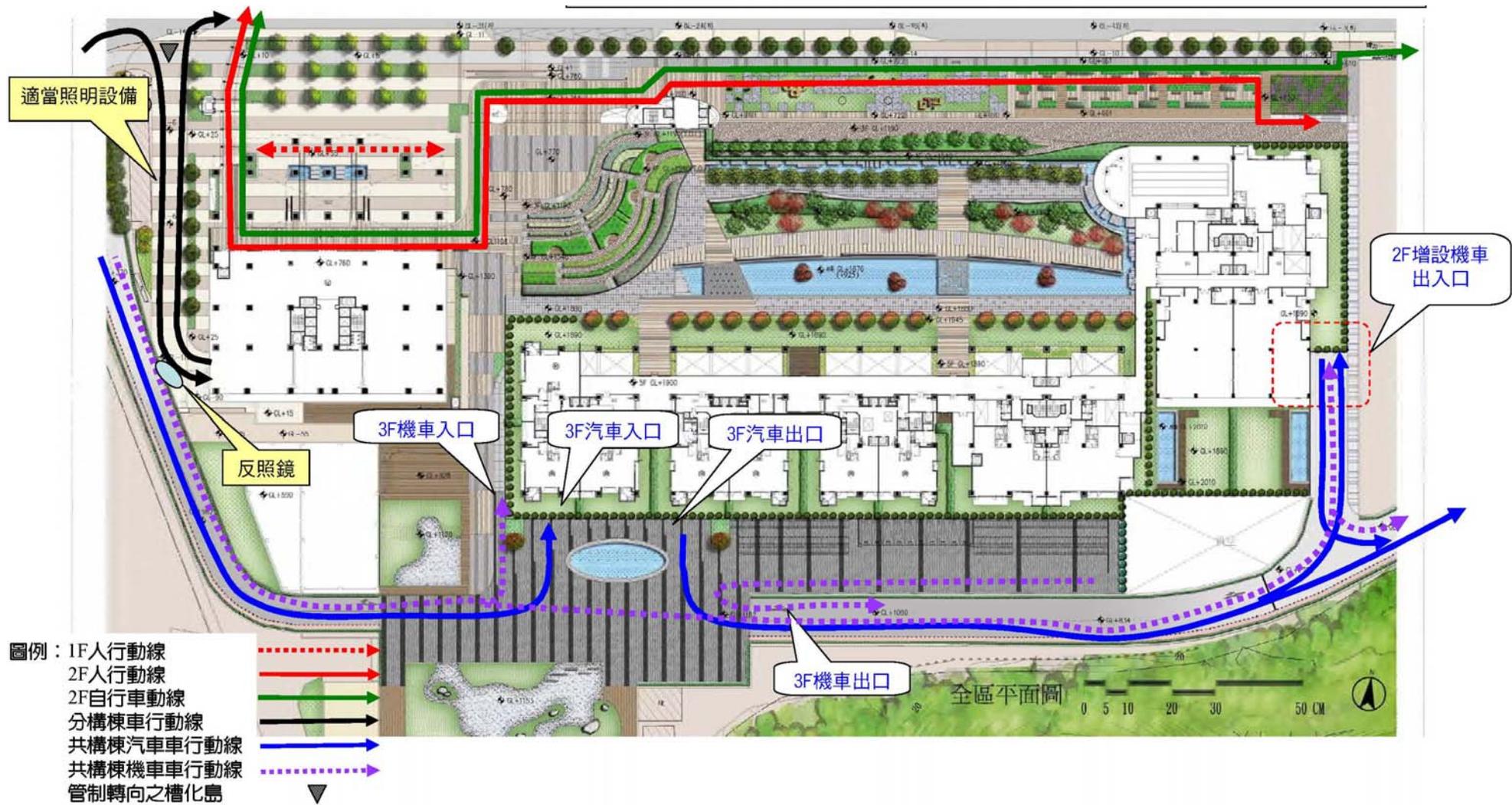


圖 2.3-2 本計畫變更後基地進離場車行、人行動線示意圖

二、目標年基地開發衍生交通需求

本次配置修正前後之交通衍生量比較結果如表 2.3-1 所示。由於分構棟變更為公營住宅設計，導致戶數增加，引進人口數增加。而因本案住宅類別為求符合基地開發量體，故參考南港區平均戶量進行本計畫住宅類別之衍生交通量計算。由表中可知，本次變更中，基地開發後，上午尖峰將有 8PCPH 之進場交通量及 174PCPH 之離場交通量增加，而下午尖峰則將有 178PCPH 之進場交通量及 64PCPH 之離場交通量增加。

表 2.3-1 變更前後目標年基地衍生交通量差異表

單位：PCU/時

使用種類	原核定內容				此次變更				差異量			
	上午尖峰		下午尖峰		上午尖峰		下午尖峰		上午尖峰		下午尖峰	
	進	出	進	出	進	出	進	出	進	出	進	出
住宅	13	196	197	74	21	370	375	138	8	174	178	64
一般零售業	8	6	23	19	8	8	23	23	0	2	0	4
辦公室	25	1	1	22	25	1	1	24	0	0	0	2
文康設施	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
幼稚園、托兒所	4	5	3	4	4	5	3	4	0	0	0	0
總計	50	208	224	119	58	384	402	189	8	176	178	70

資料來源：本計畫調查整理。

本次變更前後之周邊道路交通量服務水準比較結果如表 2.3-2 所示。在基地衍生交通量分別指派到基地外部道路之後，僅上午尖峰忠孝東路於忠孝東路七段 124 巷 17 弄至向陽路路段西向、下午尖峰忠孝東路於向陽路至昆陽街路段東向、昆陽街 157 巷於昆陽街至忠孝東路六段路段北向較修正前之服務水準下降一級，其餘則微幅差異。

而與目標年基地開發前比較，多數路段維持與基地開發前相同之服務水準，可維持於 C 級以上。而除前述路段外，另有部分路段如下午尖峰忠孝東路於向陽路至昆陽街西向、上下午尖峰昆陽街 157 巷南向受基地開發影響，服務水準下降一級。

表 2.3-2 變更前後目標年基地開發後周邊道路交通量服務水準差異表

路名	路段	方向 (往)	道路 容量	原核定內容						此次變更					
				上午尖峰			下午尖峰			上午尖峰			下午尖峰		
				尖峰 小時	V/C 值	服務 水準									
忠孝 東路	忠孝東路七 段 124 巷 17 弄-向陽路	東	3,100	1,422	0.46	B	1,703	0.55	B	1,466	0.47	B	1,720	0.55	B
		西	3,100	1,911	0.62	B	1,653	0.54	B	2,045	0.66	C	1,741	0.56	B
	向陽路 -昆陽街	東	3,100	1,984	0.64	C	1,912	0.62	B	1,986	0.64	C	1,957	0.63	C
		西	3,100	2,033	0.66	C	1,930	0.62	C	2,068	0.64	C	1,944	0.63	C
	昆陽街-忠 孝東路六段 370 巷	東	3,100	1,812	0.58	B	1,595	0.51	B	1,814	0.59	B	1,640	0.53	B
		西	3,100	1,827	0.59	B	1,957	0.63	C	1,862	0.60	B	1,971	0.64	C
向陽路	忠孝東路六 段-南港路 三段	南	3,100	1,296	0.42	B	1,563	0.50	B	1,299	0.42	B	1,634	0.53	B
		北	3,100	2,051	0.66	C	1,647	0.53	B	1,968	0.63	C	1,675	0.54	B
昆陽街	昆陽街 157 巷-忠孝東 路六段	南	800	147	0.18	A	138	0.17	A	147	0.18	A	138	0.17	A
		北	800	223	0.28	A	174	0.22	A	223	0.28	A	174	0.22	A
	忠孝東路六 段-南港路 三段	南	800	219	0.27	A	463	0.58	B	219	0.27	A	463	0.58	B
		北	800	469	0.59	B	226	0.28	A	469	0.59	B	226	0.28	A
昆陽街 157 巷	昆陽街-忠 孝東路六段	南	800	522	0.65	C	497	0.62	C	549	0.69	C	507	0.63	C
		北	800	700	0.87	D	716	0.90	D	701	0.88	D	742	0.93	E

三、停車供需

本次變更前後目標年基地衍生停車需求比較結果如表 2.3-3 所示。本計畫由於鄰近臺鐵、高鐵、捷運等大眾運輸系統，故一直以 TOD 導向為原則，以次大需求量為停車需求估計，鼓勵住戶不持有車輛，達到減低私人運具使用率，以符合節能減碳之目標。由表中可知，本次變更小客車停車需求減少 3 席，機車停車需求因戶數增加，故增加 195 席。

表 2.3-3 變更前後目標年基地衍生停車需求差異表

原核定內容之停車需求						
使用別	依據運研所 報告計算		依據家戶車輛 持有率計算		按衍生交通量計算	
	小客車	機車	小客車	機車	小客車	機車
住宅	1,014	990	669	1,520	1,137	1,137
一般零售業	23	32	-	-	30	35
辦公室			-	-	18	34
文康設施	-	-	-	-	2	4
學前教育及社 會福利設施	-	-	-	-	6	6
最大需求總計					1,193	1,599
次大需求總計					1,045	1,179
此次變更停車需求						
使用別	依據運研所 報告計算		依據家戶車輛 持有率計算 ^註		按衍生交通量計算	
	小客車	機車	小客車	機車	小客車	機車
住宅	1,013	989	785	1,658	1,337	1,337
一般零售業	22	32	-	-	10	20
辦公室			-	-	30	35
文康設施	-	-	-	-	2	4
學前教育及社 會福利設施	-	-	-	-	3	3
最大需求總計					1,382	1,720
次大需求總計					1,040	1,376

資料來源：本計畫整理。

註：依更新後之持有率計算。

本次變更前後之停車供給比較結果如表 2.3-4 所示。由表中可知，本次變更基地實際設置車位數皆可符合法定，亦可滿足本基地所衍生之停車需求，總計汽車減少 16 席，裝卸車位減少 2 席，機車增加 7 席，腳踏車位則相同。

表 2.3-4 變更前後目標年基地衍生停車供給差異表

停車空間	原核定內容				此次變更			
	汽車	裝卸 車位	機車	腳踏車	汽車	裝卸 車位	機車	腳踏車
法定停車	1,248	4	1,481		1,258	4	1,516	
基地實際設置	1,280	6	1,222	310	1,264	4	1,229	310

資料來源：本計畫整理。