

# 第2章

## 開發行為變更之內容

## 第2章 開發行為變更之內容

### 2.1 原計畫內容概述

#### 2.1.1 原建築計畫

##### 一、量體配置計畫

本基地四周環山，南向面水，唯一噪音源為捷運站體，除軌道區加作隔音牆設施外，住宅之配置已經儘量退縮遠離站體，以避噪音，同時三棟住宅大樓採取鋸齒狀錯落配置，期使每一住宅皆有最佳之採光及景觀視野，甚至每一住戶主臥室亦提供具極佳視野，兼採光透風之大浴廁，而達成以景觀導向為主的休閒住宅特質。本計畫各棟建築物高度 72.8 公尺，申請面積約 14,250.59 平方公尺，實建建築面積約 4,171.11 平方公尺，實建建蔽率 29.27%，低於法定建蔽率 40%。實設總容積樓地板面積 25,620.95 平方公尺，基地實設容積率 179.79%。提供汽車停車位聯合開發部分為 190 輛、捷運部分為 150 輛；機車停車位聯合開發部分為 285 輛、捷運部分為 136 輛。平面配置如圖 2.1.1-1，立面圖及透視圖如圖 2.1.1-2 及圖 2.1.1-3。量體配置計畫內容如下：

- (一) 興建地下 4 層、地上 21 層住宅大樓。
- (二) 地面層：開放空間與捷運轉乘設施（車道與腳踏車停車場）。
- (三) 1F：住宅大廳及相關公共設施及部份商店。
- (四) 2F~21F：住宅大樓。
- (五) B1~B3：捷運轉乘停車場。
- (六) B3~B4：住宅法定停車場。

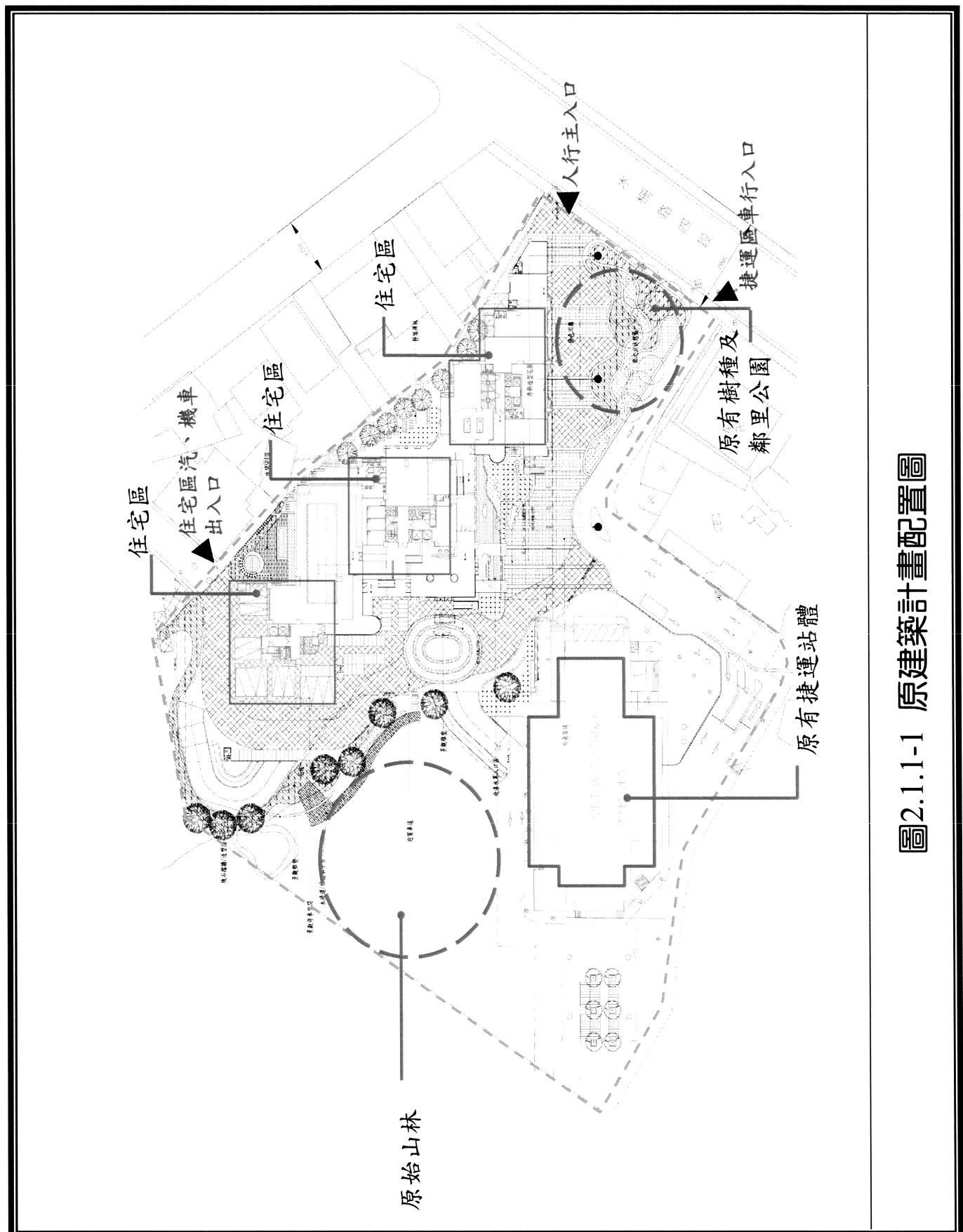


圖2.1.1-1 原建築計畫配置圖

圖2.1.1-2 原計畫東向立面圖

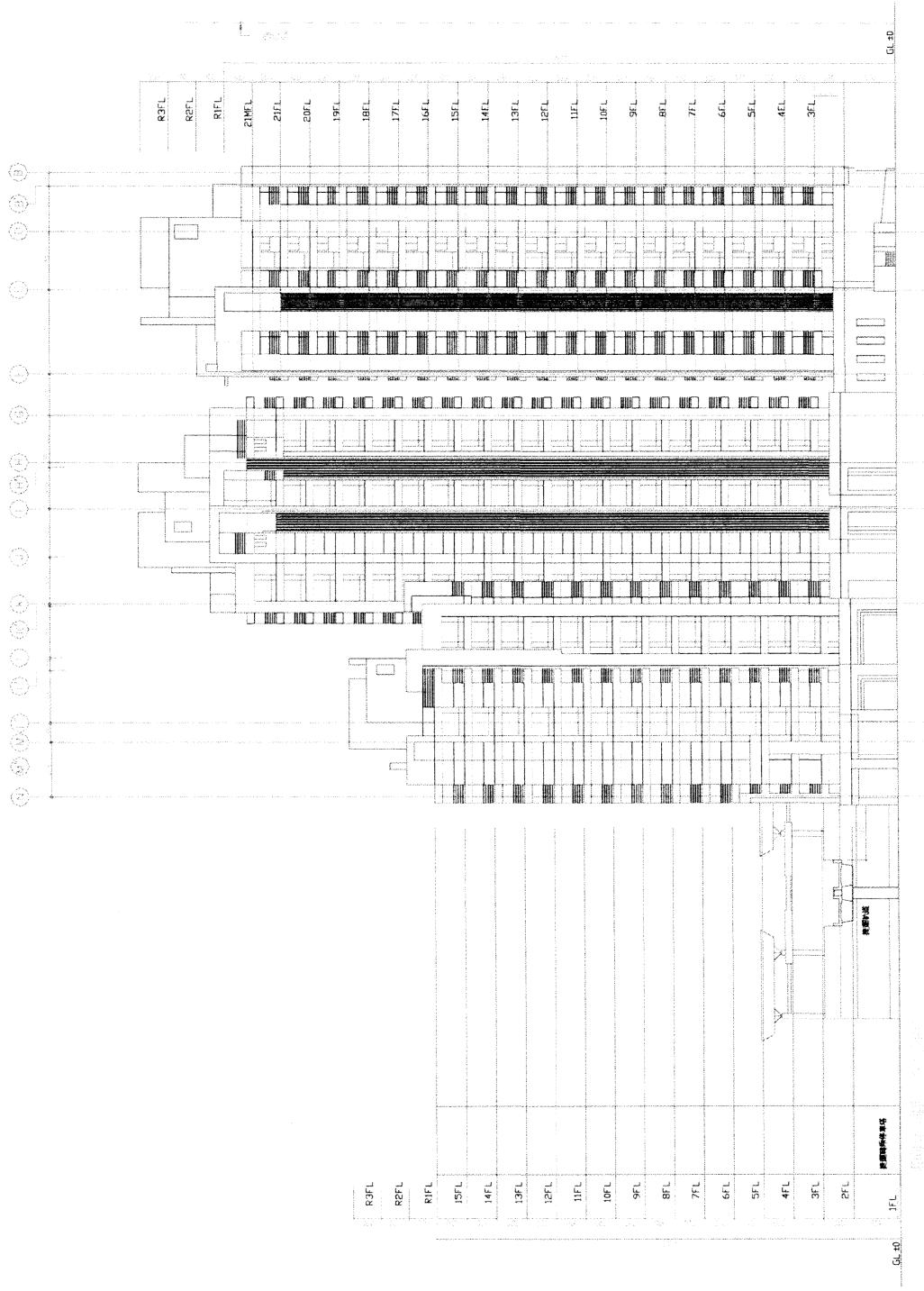


圖2.1.1-3 原計畫透視圖



## 二、 設計目標

- (一) 善用土地資源，塑造都市開放空間。
- (二) 善用環境資源，塑造具景觀優勢之住宅大樓。
- (三) 運用分區控制，避免住宅與捷運設施之機能干擾。

## 三、 設計構想

- (一) 尊重自然風貌，創造綠肺

保留基地北側之山坡地地貌，不予以開發，避免地殼擾動與原始生態環境之破壞，並成為製造新鮮空氣與穩定氣候之「綠肺」機器。

- (二) 縮小建築面積，擴大都市綠廊

縮小建蔽率(法定 40%，實設 29.27%)，提供更多之綠化空間，供市民(住民與捷運站使用者)使用，尤其於基地南側(木柵路)非但保留原始樹種，並整治擴大成為附近住民可共享的鄰里公園。

- (三) 塑造中央綠廊，捷運、市民、住民分治共享

串連基地北側之原始山林，與南側之入口公園，形成南北縱向之中央綠廊(MALL)，並依此將基地區隔為東、西二區，東側為捷運設施，西側為住宅使用，而達成機能分區，互不干擾，又兼共享綠地空間之特色。

- (四) 人車分道，創造安全優質之公共與居家環境

捷運與住宅區各有其獨立之人車分道系統，尤其捷運區之車道由南側木柵路出入，住宅區則由北側軍功路出入，互不干擾，並分散本基之交通流量，而以中央綠廊為主的行人徒步區，則保障了行人之安全，並提供優雅安靜之休閒空間。

### (五) 遠離噪音，創造以景觀導向的休閒住宅特質

本基地四周環山，南向面水，唯一之噪音源為捷運站體，而除軌道區加作隔音牆設施外，住宅之配置儘可能退縮遠離站體，以避噪音，同時三棟住宅大樓採取鋸齒狀錯落配置，期使每一住宅皆有最佳之採光景觀視野，甚至每一住戶主臥室亦提供具極佳視野，兼採光透風之大浴廁，而達成以景觀導向為主的休閒住宅特質。

### (六) 綠肺、綠廊、綠面、綠建築

除了空間綠化，為融入基地四周之「山水」環境，「水墨山水」的意象則成為本案建築設計的特殊概念；亦即本案之建築量體將以類比水墨山水畫之寫意畫法，優雅、俊俏的層層疊砌而上。外牆則嘗試以「植栽」與「水」取代部份外牆，成為可隨時令變化（甚而開花結果）、成長的「山牆」，而與基地四周之山水景緻溶為一體，亦成為「綠」建築之表徵。此外本計畫綠建築設計概念上，亦提出 5 大綠建築指標設計（日常節能，水資源，綠化 CO<sub>2</sub> 固定量，基地保水與垃圾廢棄物指標等），期使本案建築達於永續建築，生態建築之功能與時代潮流。

有關本計畫開放空間配置請參閱圖 2.1.1-4 所示。

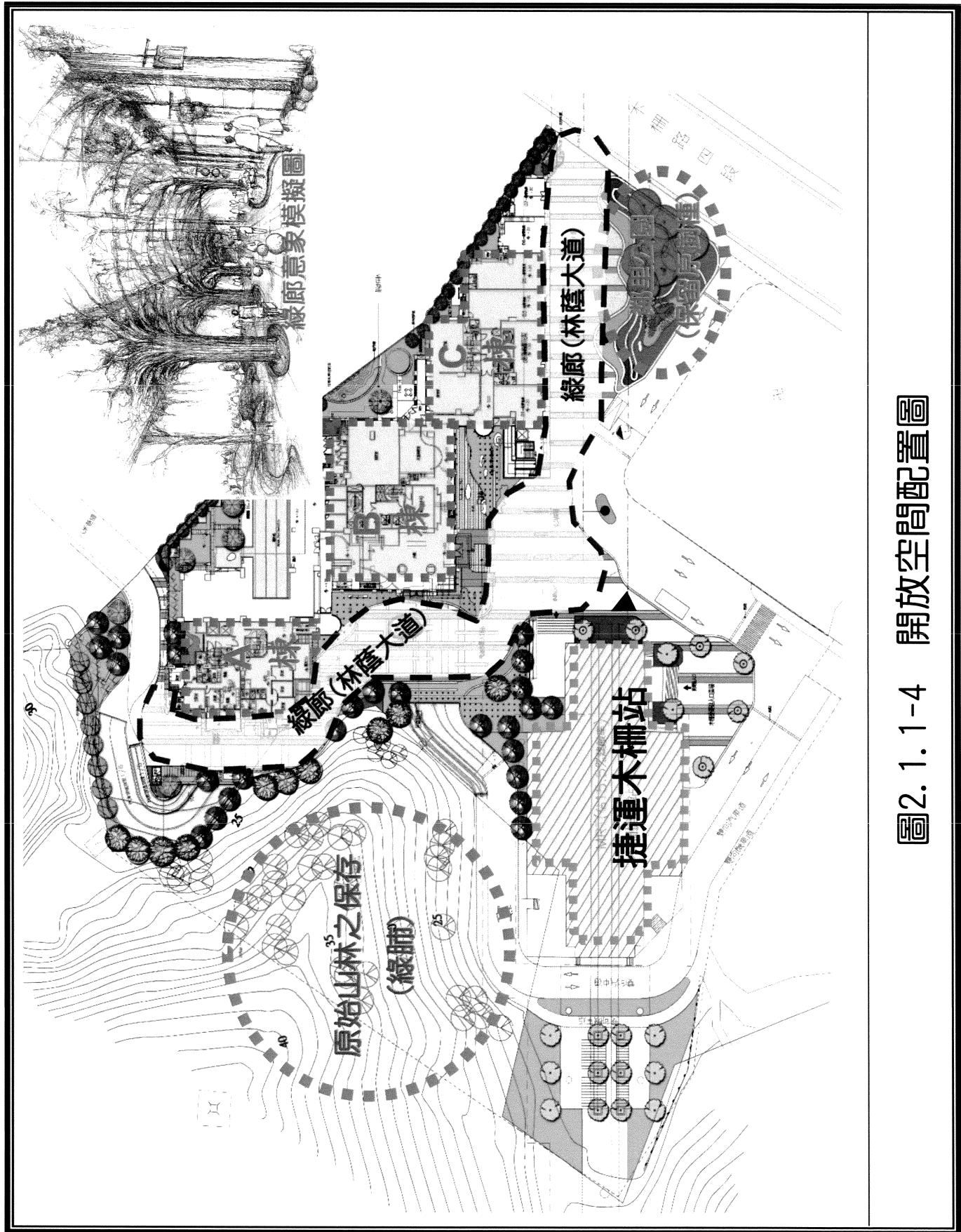


圖2.1.1-4 開放空間配置圖

## 2.1.2 原計畫道路系統現況

### 一、原道路系統

本基地所在台北市文山區木柵地區，位處台北市東南角，與台北市中心區相隔四獸山，並有景美溪由東北往西南穿越本區。

本基地位於文山區東北側，隔景美溪與台北市立動物園相望。基地所在位置位於軍功路及木柵路交叉路口東北側街廓內，基地範圍包括木柵線捷運木柵站區。

於基地 500 公尺半徑範圍內，主要道路以軍功路、木柵路、萬芳路等為主要之聯外幹道。基地周邊道路現況如圖 2.1.2-1 所示。茲彙整基地周邊道路幾何特性如表 2.1.2-1，並分述如下：

#### (一) 軍功路

軍功路為一南北向道路，北起由莊敬隧道南端，南至木柵路止，為穿越四壽山進入木柵地區最東側的平面道路，往北經莊敬隧道與臥龍街相接，可通往台北市區，為周邊居民進出台北市最主要之交通孔道。本道路寬 12 公尺，為雙向雙車道，兩側人行道寬各約 1.0~1.5 公尺，中央標線分隔路型，由於本道路主要經過丘陵區，道路坡度較大，兩側均禁止停車。

#### (二) 木柵路四段

本路段由南往北分別與秀明路、萬芳路、軍功路、萬芳交流道及萬福橋交會，往東可通往深坑、石碇，往西可接興隆路、辛亥路、萬芳路、軍功路或秀明路通往台北市中心，而藉由萬芳交流道則可直接上下北部第二高速公路。本路寬 20 公尺，為雙向四車道，兩旁人行道各寬 2.0~2.5 公尺，中央標線分隔路型，秀明路至萬芳交流道間道路兩旁禁止停車。

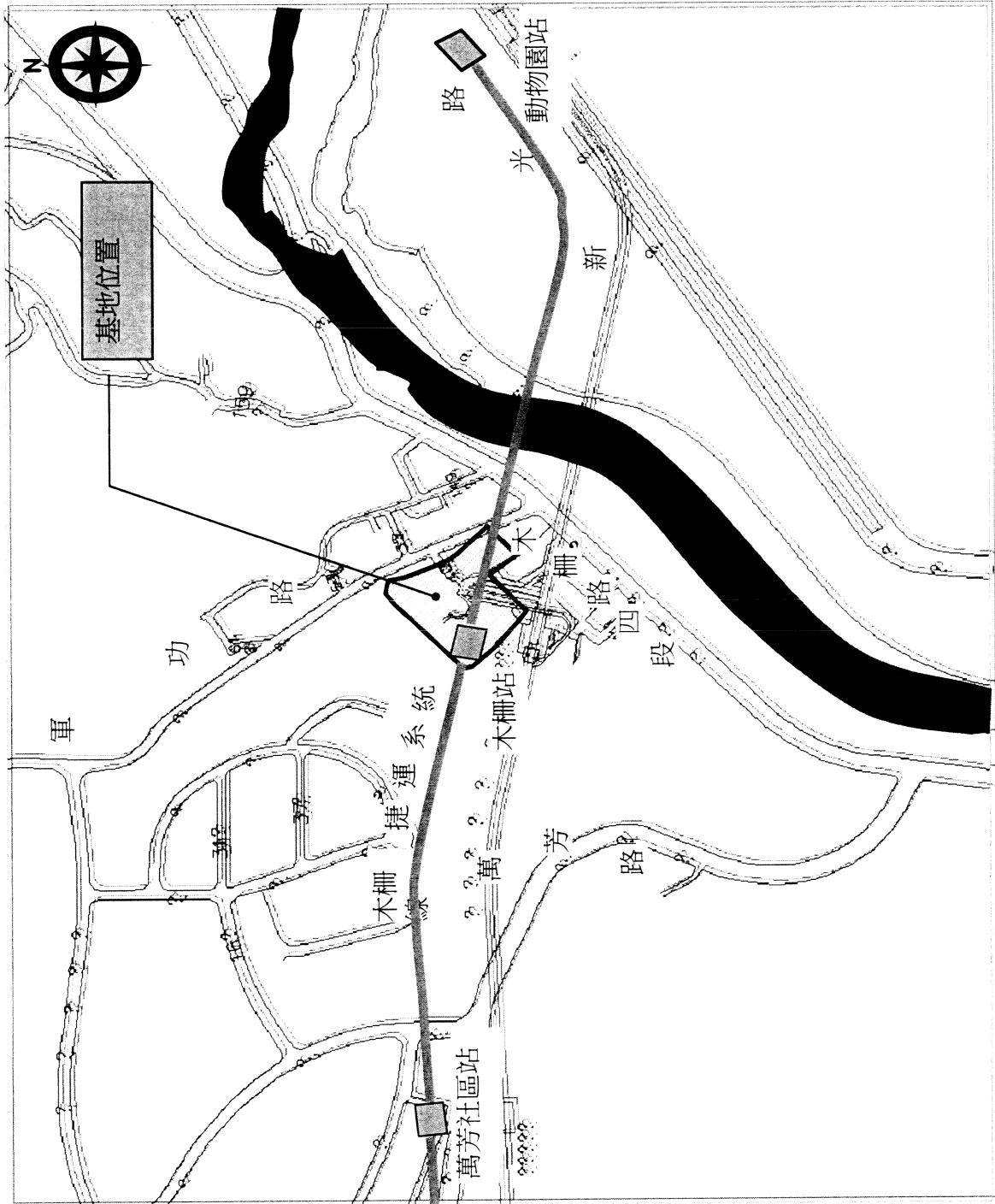


圖2.1.2-1 本計畫基地周邊道路現況圖

### (三) 萬芳路

萬芳路主要為萬芳社區進出興隆路與木柵路之主要道路，往西北接至興隆路，往東南至木柵路，道路西南側多為保護區，北側僅萬芳社區，故開發量體相對較低情況下，交通負荷亦較低。現況道路以按都市計畫寬度開闢，道路寬20公尺，為中央標線分隔路型，雙向劃設四車道與路肩，兩側人行道分別寬1.5公尺，未劃設停車格位亦不禁止路邊停車。

### (四) 新光路二段

新光路木柵地區進出動物園以及政治大學、貓空之主要道路，往東可接萬福橋與木柵路四段交會，往西則與秀明路相交。本道路以按都市計畫寬度開闢，現況道路寬度30~40公尺，雙向劃設四車道與兩機車道，兩旁劃設收費停車格位，進動物園路段中央(部份位於捷運站下方)設有公共收費停車場，本道路為中央標線分隔路型，停車場路段則採實體分隔，兩側人行道由2.5~8.0公尺不等。

### (五) 萬芳交流道

萬芳交流道為北部第二高速公路木柵聯絡道與木柵路連接之交流道，為一喇叭式交流道，利用與木柵路上下，現況路寬30公尺，為中央分隔路型。

表 2.1.2-1 基地周邊主要道路特性一覽表

路名及區位	路寬 (公尺)	車道數 (單向)	分隔型態	路邊停車管 制	路名及區位
		快車道	混合車道		
木柵路四段	20m	1	1	標線分隔	木柵路四段
軍功路	12m	0	1	標線分隔	軍功路
萬芳路	20m	1	1	標線分隔	萬芳路
新光路	22m	1	1	標線分隔	新光路

資料來源：本計畫資料蒐集整理

### 2.1.3 原計畫交通及動線規劃

由於基地內設有木柵捷運站，進出捷運站之人數眾多，考量各種交通運具的轉乘使用，基地交通衝擊採內部化處理，進出基地內車流需加以控管，大部份之車流由地下室之停車場出入口直接進出，不需在基地內繞行，其人行及汽機車交通及動線規劃說明如下：

#### 一、基地人行動線（請參閱圖 2.1.3-1 所示）

於行人動線與車流動線盡量分離設置。

(一) 於非行人動線規劃而與車流動線潛在衝突點處設置減速標誌與警告標示。

(二) 停車場出口車道設置減速措施降低出車車速。

(三) 於停車場出車道設置「小心行人」、「減速慢行」之警告牌面提醒駕駛放慢車速並注意人行行路安全。

(四) 轉乘設施指示牌面設置適當地點引導進出捷運站行人以安全之人行動線進出，避免行人擅自穿越車道，造成人車危險。

#### 二、停車場出入口位置設置（請參閱圖 2.1.3-2 所示）

考量本計畫基地車輛進出之方便性，並維持基地與鄰近周邊地區之車流行駛動線順暢，減少主要道路車流與行人衝突，乃研擬停車場設置出入口位置原則與限制如下：

(一) 停車場出入口進出方向應配合道路車流流向與用路人使用習慣。

(二) 停車場出入口位置距離交叉路口不宜少於 5 公尺。

(三) 停車場出入口數量多寡應以不破壞人行道之連續性與安全性為原則，並顧及車流交織最小化。

(四) 停車場出入口等候線長度應考慮車輛停等時間，避免因車輛等候而回堵至臨接道路。

# 基地內行人重力線說明

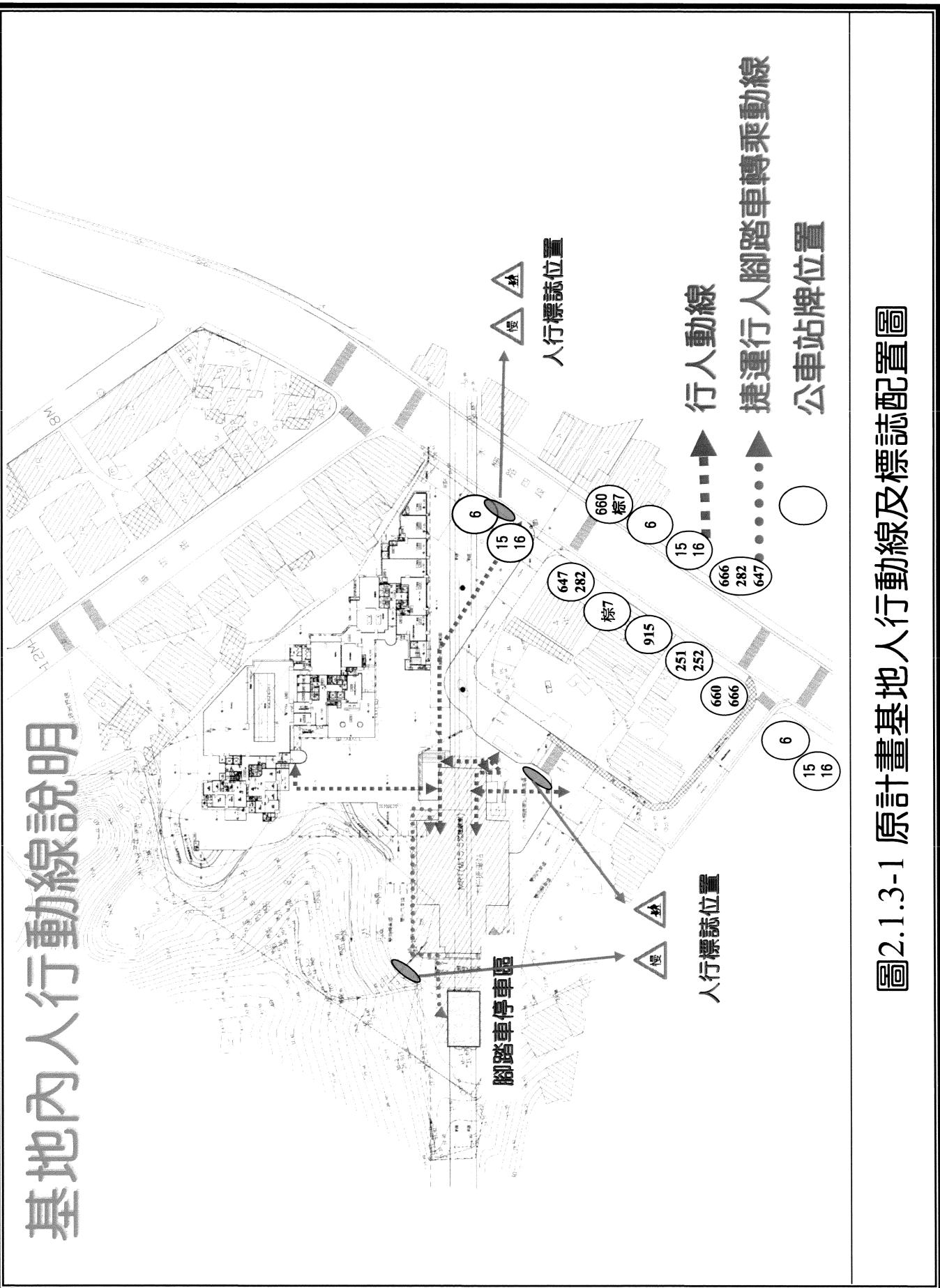


圖2.1.3-1 原計畫基地人行動線及標誌配置圖

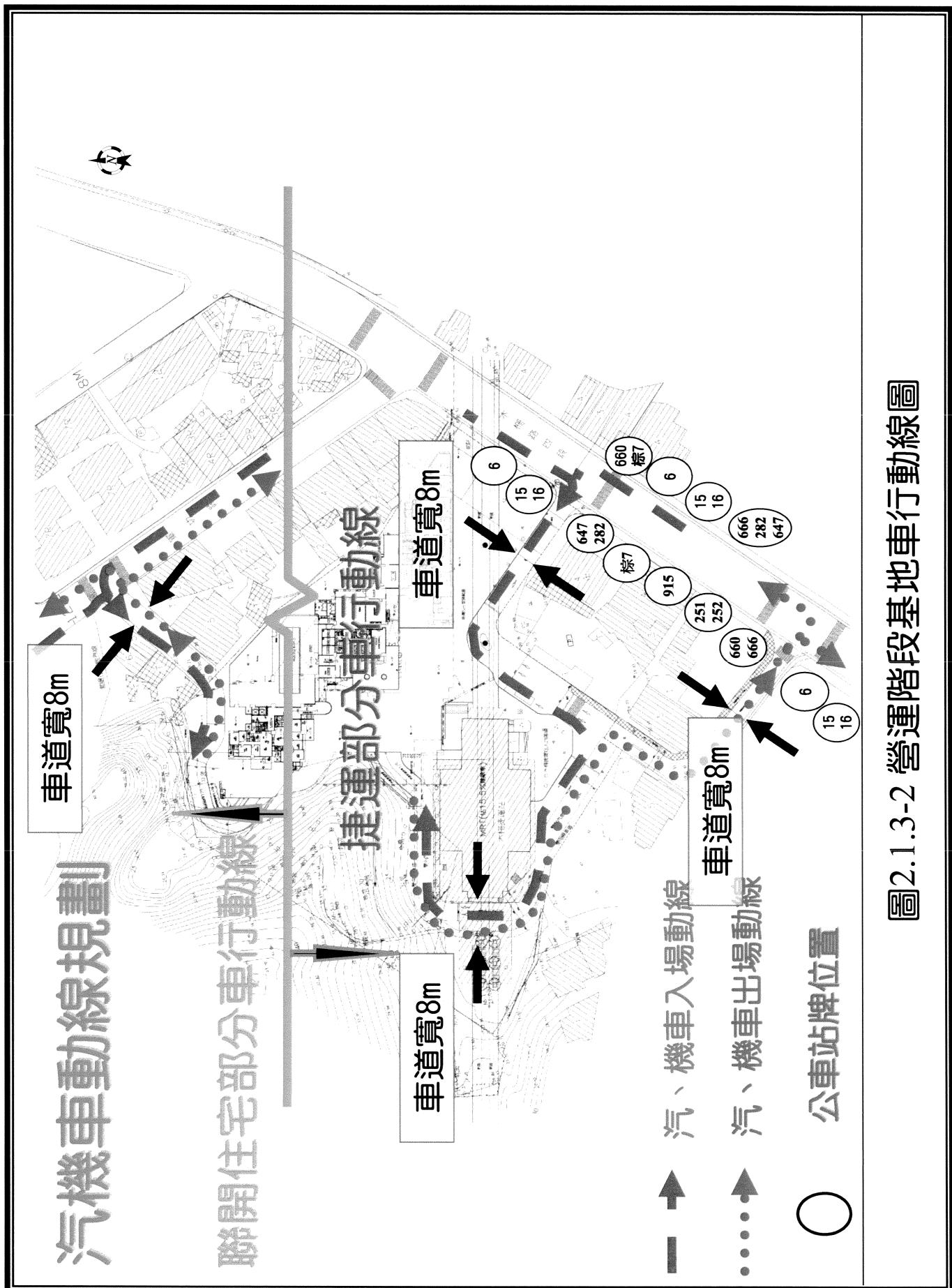


圖2.1.3-2 營運階段基地車行動線圖

本案基地共設置兩處停車場，分別為新開發之住宅大樓停車場以及捷運站使用之停車場，為便利於管理，出入口皆分開設計，住宅大樓之停車出入口設置於基地東北側，利用軍功路 40 巷進出軍功路；而捷運站之公共停車場出入口則設置於基地西南側，利用聖尊廟東北側巷道與木柵路四段 111 巷分設為單向進場與出場車道，進出木柵路四段。

住宅大樓停車動線由軍功路 40 巷進入基地東北側車道，往西行約 10 公尺後往北右轉進入小汽車與機車分開設置之匝道，機車以逆時鐘方向進入地下一層住宅機車停車場(以實體與捷運停車場分隔)，小汽車則以同樣逆時鐘方向進入地下三層住宅大樓自用停車場。

而在捷運站公共停車場部份，則由基地西南側聖尊廟東北側巷道進入基地內部平面車道，於捷運站東南側設置臨時停車灣供臨時停車上下客使用，臨時停靠車輛上下客後可直接由木柵路四段 111 巷離開，腳踏車使用者可右轉在進入捷運站西側所設置之腳踏車停放處停放，小客車則繞行捷運站東側後由捷運站北側進入地下停車場匝道，機車亦利用專用匝道進入地下一樓之停車空間。

住宅大樓停車位分設於地下三至四層，住宅機車停車位分佈於地下一層；公共停車位主要佈設於地下一層至地下三層，公共機車位佈設於地下一層。在住宅大樓停車場車道部份，進場一樓平面車道長約 25 公尺，出場車道長 28 公尺，機車與汽車車道實體分隔；在捷運站公共停車場部份，進場平面車道長約 225 公尺，出場約 130 公尺，機車與汽車車道實體分隔。

## 2.1.4 原計畫污水處理計畫

本基地位於台北市文山區，開發性質屬住宅大樓，所產生污水為一般性生活污水，本計畫污水已獲台北市工務局衛工處同意納入台北市衛生下水道系統處理（詳原環境影響說明報告書）。由於本計畫區屬台北市「深坑文山主幹管」集污系統，依照台北市工務局衛工處資料顯示，目前集污區下游端幹管工程已完成，預計94年佈設分支管網，96年完工，後續用戶排水設備工程則配合分支管網進度與預算賡續設計施工，完工期程約需2年。

為避免本住宅大樓完工啓用後，本地區污水下水道系統未能及時完成，而造成污水無法處理之窘況。因此本大樓將密切與市府聯繫實際下水道工程進度，以納入衛生下水道為優先方式，若無法配合則本計畫仍將設置污水處理廠以為因應，保留納管彈性。說明如下：

### 一、雨污水分流

本建築物之下水道工程系統收集方式採用雨、污水分流方式，有關建築物內之雨水，經由雨水落水頭直接由雨水收集管路直接排至雨水回收再利用系統，並不收集至污水處理系統。

### 二、水量推估

本建築基地計畫主要為住宅大樓，平均日汙水量為用水量之80%計算，則汙水量推估如下：

(一) 本計畫用水量約需395.53CMD。

(二) 平均日汙水量為用水量之80%計算，則平均日汙水量約316.42CMD。

(三) 最大日汙水量 =  $316.42 \times 1.5 = 474.63$  CMD

(四) 設計汙水量 = 500 CMD

### 三、 設計原水水質

原水水質依內政部「建築物污水處理設施設計技術規範」規定推估為：

pH：5~9

BOD = 160 mg/L

SS = 160 mg/L

大腸桿菌群 =  $10^7$  CFU/100mL

油脂 = 100 mg/L。

### 四、 放流水質

依行政院環保署民國 92 年 11 月 26 日環署水字第 0920084786 號令修正發布之放流水質標準，建築物污水處理設施（流量大於 250 CMD）之放流水質標準規定如下：

pH：6~9

$BOD_5 \leq 30\text{mg/L}$

$COD \leq 100\text{mg/L}$

$SS \leq 30\text{mg/L}$

大腸桿菌群  $\leq 200,000\text{CFU/100ml}$

本大樓未來在未納入污水下水道系統前，將依水污染防治法規定，向環保局申請排放許可，並定期檢測申報水質概況，其中檢測項目將依規定辦理包括 pH、水溫、生化需氧量、化學需氧量、懸浮固體、大腸桿菌群。

### 五、 污水處理流程

本計畫污水處理廠，其處理流程如圖 2.1.4-1 所示，所有污水經二級生物處理系統處理至符合放流水標準後始排放，其處理

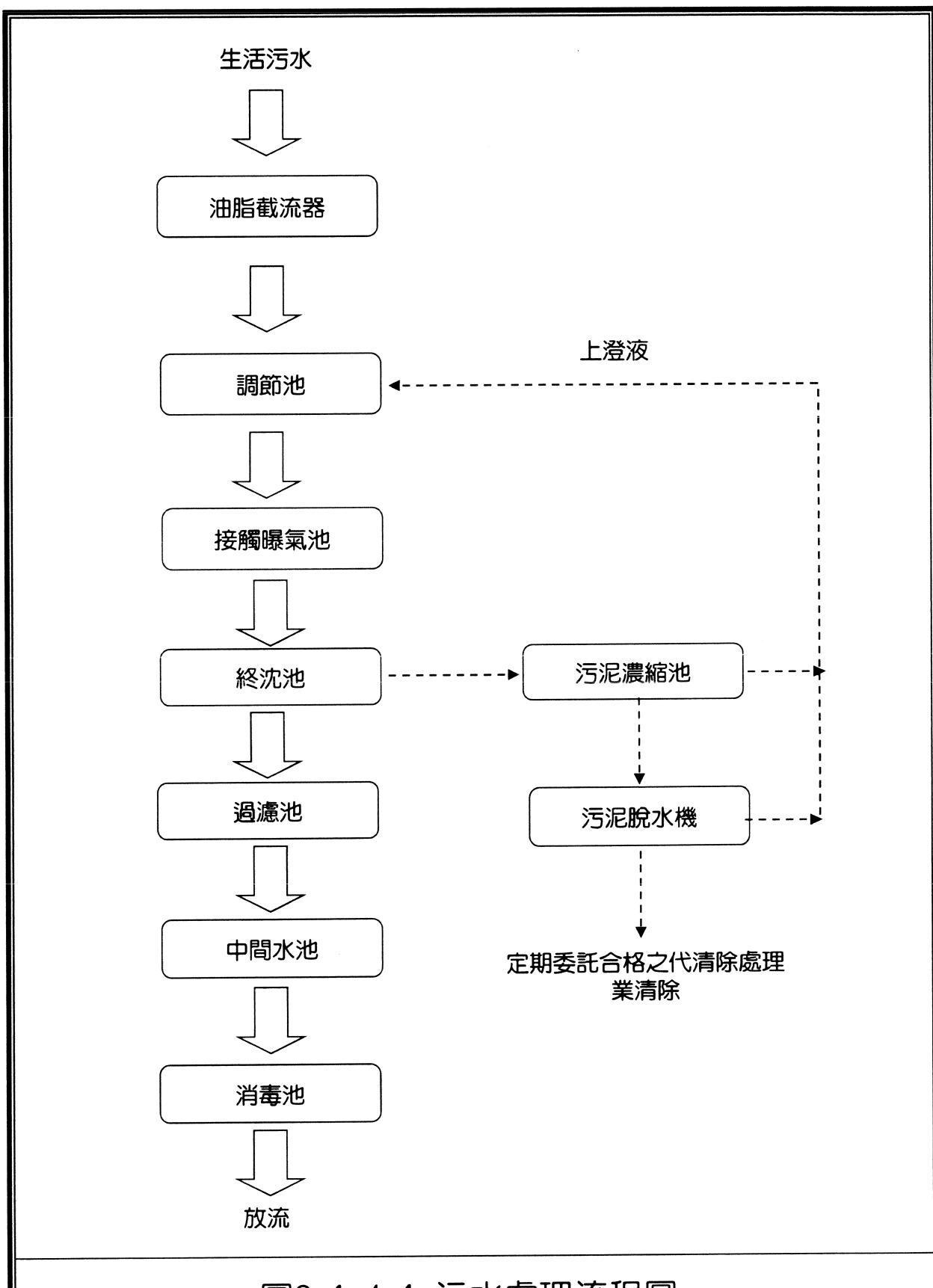


圖2.1.4-1 污水處理流程圖

程序分述如下：

- (一) 污水收集後直接排入污水廠調整池中。
- (二) 污水進入調節池調勻及調整水質水量後，利用污水泵將污水定量抽送至生物處理系統。
- (三) 生物處理系統係採用「接觸曝氣法」處理，其原理是在曝氣槽中填充接觸材形成濾床，藉著曝氣攪拌使供給充分溶氧之污水能循環、接觸，此種反應稱為接觸曝氣槽。在接觸表面使生物性污泥以生物膜狀附著生成，隨著接觸濾材表面積愈大愈能保持多量的生物膜。污泥齡愈長時，可表現出廣泛之生物相，並可增大生物化學反應之安定性。同時，可促進污泥之體內呼吸，以減少多餘污泥之成形。對於低濃度污水或低負荷條件皆具有良好之對應性。
- (四) 生物處理系統後的污水再經終沉池將懸浮固體物沉降後，上澄液經過濾處理系統後進入中間水池。
- (五) 放流水於消毒池內經臭氧消毒殺菌後排入雨水排水系統中，最後匯入景美溪。
- (六) 污泥經濃縮後再抽至污泥脫水機進行脫水處理，脫水完成之污泥餅定期委託合格之清理機構清除處理。
- (七) 臭味之防治對策
  1. 污水處理廠各槽體間有透氣管之設置，使各槽體之氣體相互流通，因本案調整池、接觸氧化池、污泥消化池等各單元內有曝氣設施，故各槽體之間可有效連通。
  2. 於臭味產生源處設置通氣管，即於廁所污水、廚房及洗滌污水進流處，污泥貯存處設置適當之通氣管，將各槽流通之氣體抽至除臭設備處理後再排放至屋外。

## 2.1.5 原計畫廢棄物處理計畫

### 一、廢棄物產生量估算

本計畫未來使用人數預估約 1,152 人，台北市 92 年度每人垃圾年產生量約 251 公斤(未含資源回收垃圾)，則每人每日產生約 0.69 公斤垃圾，以此推估本住宅大樓每日產生之垃圾量約 0.795 公噸。在資源性垃圾方面，一般包括有紙(紙箱)類、塑膠、金屬及玻璃類等，依台北市 92 年統計資源回收率約 26.7%，則本計畫可回收量約 0.29 公噸。

### 二、廢棄物分類、收集、貯存

#### (一) 分類

目前台北市垃圾處理主要為焚化方式，另輔以掩埋處理，因此在廢棄物排出源應朝著分類收集與資源回收的方式辦理。本大樓之廢棄物分類係採用「焚化處理為導向之垃圾分類與資源回收方式」進行。即分為一般不可資源性垃圾、廢紙類資源垃圾(不包含有防水處理及沾油污者)、一般類資源垃圾(寶特瓶、鐵鋁罐、玻璃容器等)、具危害性廢棄物(係指日光燈管、廢電池)、以及廚餘等五類。

#### (二) 收集

資源性廢棄物依廢紙類(不包含有防水處理及沾油污者)、一般類(寶特瓶、鐵鋁罐、玻璃容器及電池等)於地下 4 樓設置資源回收空間；非資源性廢棄物則另以收集桶收集。各住戶將資源物質與一般不可回收之垃圾個別收集至分別廢棄物貯存區中，委由合格之代清除處理業或台北市清潔隊收集處理。

### (三) 賯存

本開發計畫主要用途為住宅大樓及地下停車場，所有產生之廢棄物可歸類為一般廢棄物，因此所有垃圾之貯存將依環保署「一般廢棄物回收清除處理辦法（91.11.27）」規定辦理。本大樓廢棄物貯存方式與設施將以符合其規定內容為之。

## 三、廢棄物清除

本開發計畫營運階段產生之一般廢棄物將委託台北市環保局或合格之公民營廢棄物清除處理機構清運處理。

### 2.1.6 原計畫廢土處理計畫

本計畫地下開挖產生的廢土量約 7 萬立方公尺，由於本開發計畫除需留用少數土方為景觀工程用土外，其餘幾乎無填方需求。本計畫在發包時將積極要求承包廠商以廢土回填使用為最高處理原則，如果無法達成則將依據「台北市營建剩餘資源管理辦法」(91 年 2 月 20 日臺北市政府(91)府法三字第 09104751800 號令)處理廢棄土，在施工前依規定提送「剩餘資源處理計畫」呈報主管工務單位核可後，始進行開挖工作，並納入施工計畫書，由起造人、承造人及監造人於申報放樣勘驗或拆除執照申報開工時，向工務局建築管理處申報核備。

## 2.1.7 原計畫綠建築規劃

建築評估指標計有生物多樣性指標、綠化量指標、基地保水指標、日常節能指標、CO<sub>2</sub> 減量指標、廢棄物減量指標、室內環境指標、水資源指標、污水垃圾改善指標等九大項指標。內政部為配合「綠建築推動方案」，公佈「公有建築物綠建築標章及候選綠建築證書推動使用作業要點」規定，九大項指標至少應通過其中四項，其中「日常節能指標」，「水資源指標」應為必審之指標，且依「建築技術規則」建築設計施工編第十七章綠建築專章規定，於 94 年 1 月 1 日開始，高層建築物亦需將「綠化量指標」及「基地保水指標」兩大項指標納入必審之指標。本案經規劃檢討後決議，除以上四項指標外，亦選送「污水垃圾改善指標」指標，合計五大項指標予以評估及申請「候選綠建築證書」，並於 94 年 8 月 12 日已獲內政部頒發「候選綠建築證書」通過在案（詳附錄一）。

通過綠建築標章之符合五項指標包括基地保水指標、水資源指標、日常節能指標、綠化量指標及污水垃圾改善指標。分別加以敘述如下

### 一、 綠化量指標

- (一) 本案建築配置採集中配置，以降低建蔽率。
- (二) 廣植喬木及多層次綠化提高綠覆率，為減緩地球高溫化盡一分努力。
- (三) 綠化設計值 TCO<sub>2</sub>=2824122 > 綠化基準值 TCO<sub>2C</sub>=2565106

### 二、 基地保水指標

- (一) 使用透水性鋪面提高基地保水性，降低都市排水設施容量以防洪。
- (二) 降低建築之建蔽率。

(三) 配置儲集滲透水池及儲集滲透空地。

### 三、日常節能指標

(一) 本案以運用石材外牆，創造建築物厚實感，並減少大面積之玻璃帷幕，降低建築外殼耗能。

(二) 降低外殼耗能：等價開窗率( $Req$ )= $7.47\%$ ，屋頂平均熱傳透率( $U_{ar}$ )= $0.75$ ，外牆平均熱傳透率( $U_{aw}$ )= $3.5$ ，均可符合基準直。

(三) 因本棟大樓屬住宅使用，無中央空調，且免檢討照明系統節能評估。

### 四、建立永續的水資源再利用環境

(一) 採用節水器材。

(二) 設置雨水儲集利用系統。

(三) 避免設計大量耗水設施。

### 五、污水垃圾改善指標

(一) 雜排水、洗衣水確實導入污水系統。

(二) 綠美化之垃圾集中場及處理設施。

#### 2.1.8 原計畫時程

原計畫興建工程預計於民國 94 年 7 月動工，至民國 97 年 4 月完工，工期為 33 個月。

## 2.2 開發行為變更之內容

本環境影響差異分析報告主要為因應「都市設計審查委員會審查報告書核備本」量體設計變更，量體 B 棟由 21 層樓變更 19 層樓，地下 4 層樓變更為地下 3 層樓，除建築設計量體變更減少外，其餘項目及環境保護承諾事項均與原開發內容皆維持不變，變更內容詳如表 2.2-1。

### 2.2.1 本次變更建築配置及用途

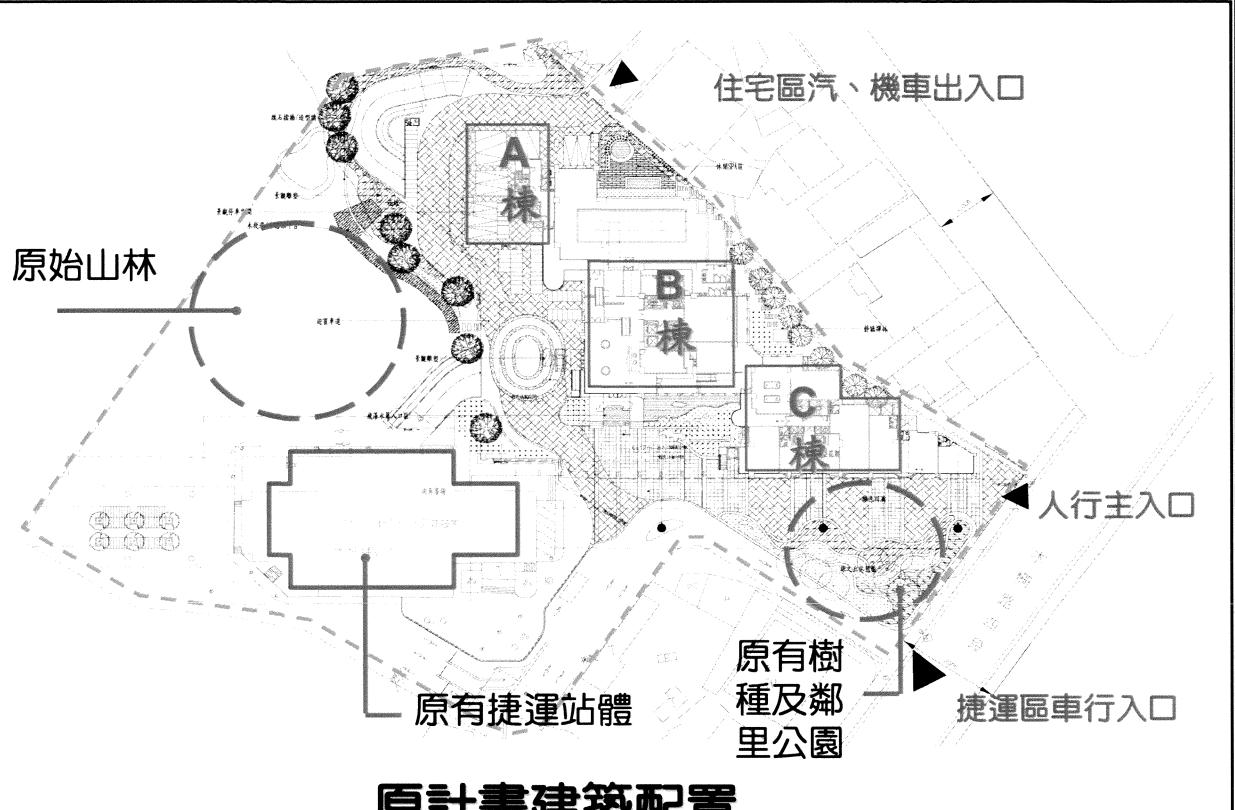
本次變更案預計興建地下 3 層，地上 19 層之住宅及商業混合大樓，建築物高度 66.40 公尺，總樓地板面積 39,732.89 平方公尺，實設建蔽率 35.77%，實設容積率 180%。

本次變更案最主要為規劃調整降低樓層數及進駐之住宅戶數，整體開發量體減少，本次變更相關內容摘要如下說明：

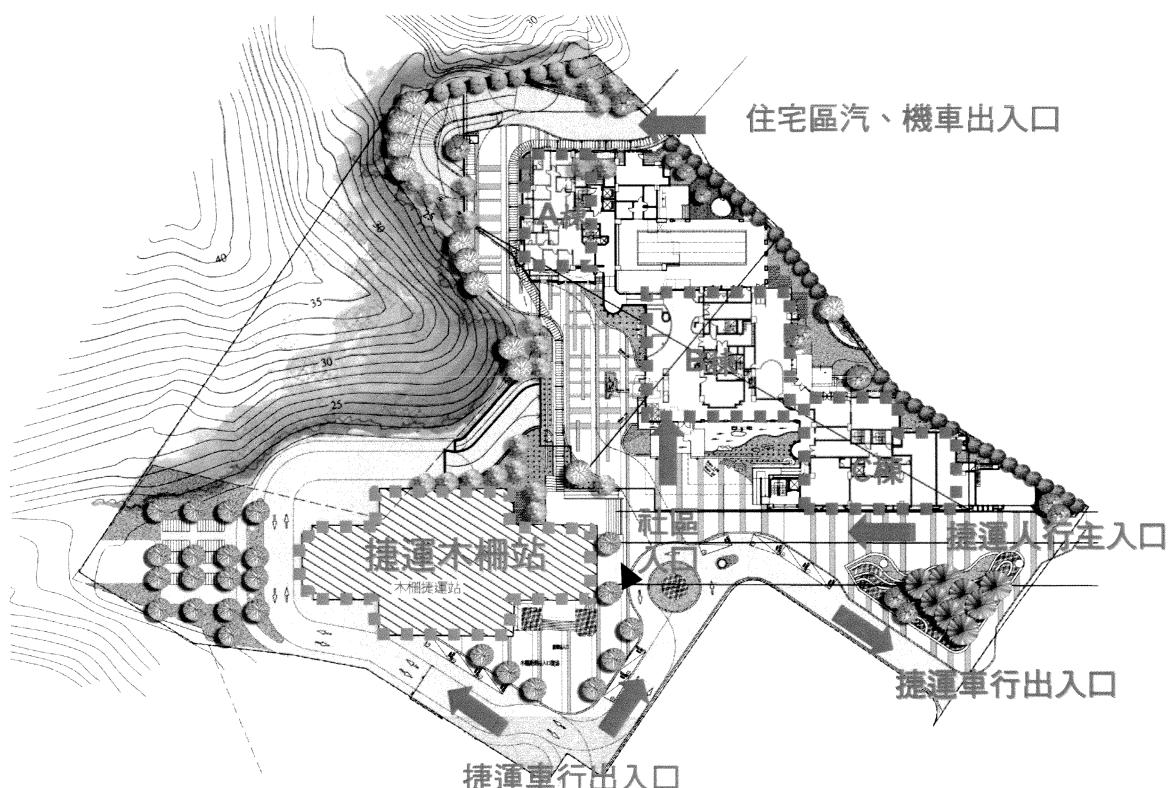
- 一、 本次變更主要為因應「都市審議委員會」決議開發基地內山坡地部分無法納入容積計算之基地面積，因此實設建蔽率由 29.27% 調整增加為 35.77%；實設容積率由 179.79% 調整為 180%。本次變更前、後平面配置如圖 2.2.1-1。
- 二、 住宅部份：本計畫標準層規劃為住宅區，住宅戶數由原計畫 288 戶減少為 245 戶，樓層 B 棟由原計畫 21 層樓降低為 19 層樓，地下樓層由原計畫地下 4 層降為地下 3 層。開發建築量體減少，各棟樓層之間量體退縮空間增加，詳細變更前、後退縮空間分佈比較請參閱圖 2.2.1-2，詳細變更前後請參閱圖 2.2.1-3。
- 三、 A、B、C 三棟建築量體之建築面積實際並未增加，其增加建築設計之部分則為捷運公益轉乘遮雨廊道面積。詳細建築物增加之面積部分請參閱圖 2.2.1-4。

表 2.2-1 本計畫變更內容對照表

比較項目	原計畫	本次變更	變更說明
申請開發面積(m <sup>2</sup> )	14250.59	14260.74	畸零地調整增加 10.15 m <sup>2</sup>
地上樓層 (F)	21	19	減少 2 層
地下樓層 (F)	4	3	減少 1 層
建築物高度 (m)	72.80	66.40	降低建築物高度 6.4m
實建建築面積 (m <sup>2</sup> )	4171.11	4309.00	原建物建築面積不變 (計入公益轉乘廊道建築面積 138.97 m <sup>2</sup> )
實設建蔽率 (%)	29.27 < 40 (法定)	35.77 < 40	基地面積減少 建築面積不變 加入公益轉乘廊道建築面積
實設容積率 (%)	179.79 < 180 (法定)	180	實設總容積樓地板面積減少，基地面積減少
實設總容積樓地板面積 (m <sup>2</sup> )	25620.95	21672.21	樓地板面積減少 3948.74 m <sup>2</sup>
地下室實設總容積樓地板面積 (m <sup>2</sup> )	18191.64	13465.89	樓地板面積減少 4725.75 m <sup>2</sup>
總戶數	288	245	減少 43 戶
總使用人數	1,152	1,023	減少 129 人
聯開汽車停車位	190 (法定 168 席)	169 (法定 168 席)	減少 21 席
捷運汽車停車位	150 (法定 120 席)	150 (法定 120 席)	維持原環評審議內容
聯開機車停車位	285 (法定 250 席)	250 (法定 250 席)	減少 35 席
捷運機車停車位	136 (法定 136 席)	161 (法定 136 席)	增加 25 席



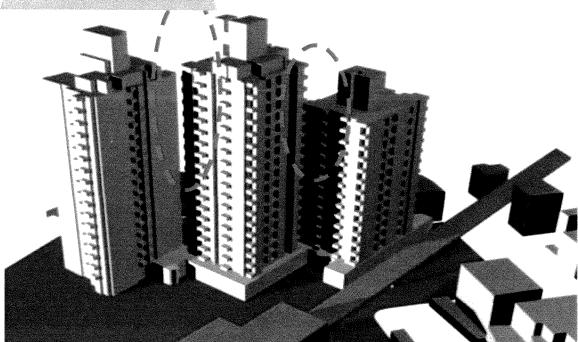
**原計畫建築配置**



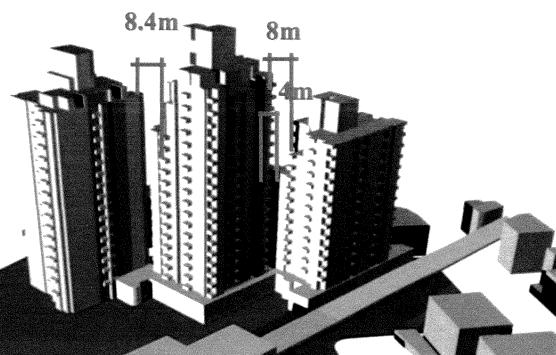
**變更後建築配置**

**圖2.2.1-1 變更前、後建築計畫配置圖**

視角1



變更前

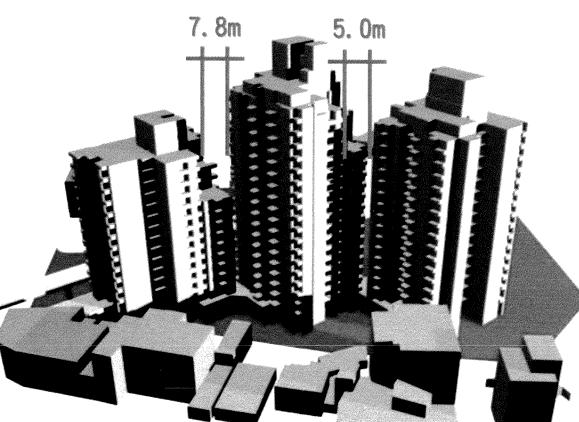


變更後

視角2

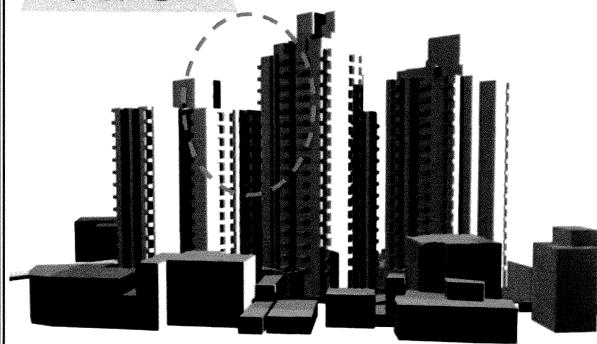


變更前

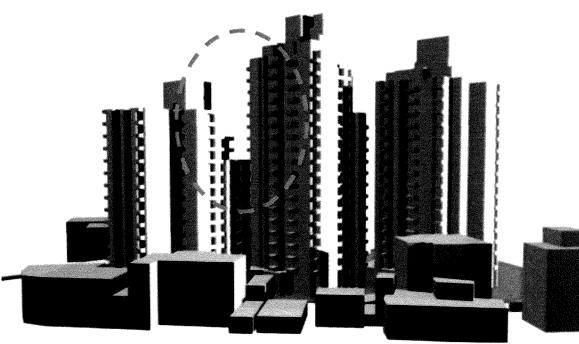


變更後

視角3



變更前



變更後

圖2.2.1-2 不同視角建築量體退縮變更前、後比較圖

## 透視圖（1）



圖2.2.1-3 本計畫變更前、後建築物透視圖（1）

## 透視圖（2）



圖2.2.1-3 本計畫變更、前後建築物透視圖（2）

透視圖（3）

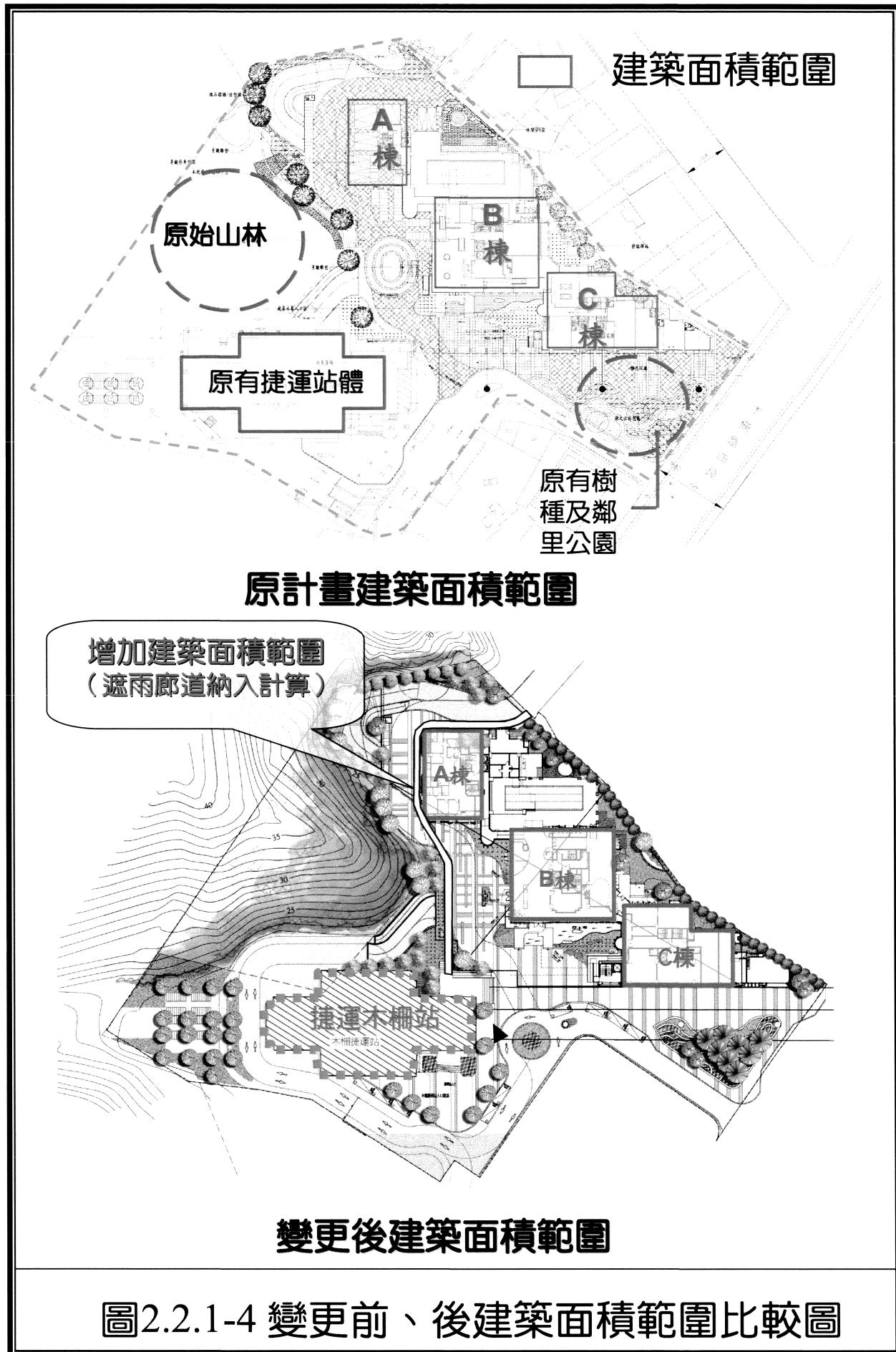


變更前



變更後

圖2.2.1-3 本計畫變更前、後建築物透視圖（3）



四、建築面積、基地範圍、開放空間面積之變更：圖 2.2.1-5 是變更前後建築面積計算圖，原本基地面積為  $14250.59\text{ m}^2$ ，變更後基地面積由於扣除山限區( $2199.67\text{ m}^2$ )及側面基地線( $16.05\text{ m}^2$ )，增加畸零地 ( $10.15\text{ m}^2$ )，因而縮小至  $12045.02\text{ m}^2$ ；而原本建築面積為  $4171.11\text{ m}^2$ ，變更後建築面積由於增加委員要求增設遮雨公益轉乘廊道計入建蔽率的部份，申請實際建築面積不計入廊道部分則仍為  $4171.11\text{ m}^2$ ，加入轉乘廊道建築面積  $138.57\text{ m}^2$ 。依都審及環境影響差異分析審查後基地條件計算建蔽率為  $35.77\%$ ，但若依據原環評審查時之基地條件則建蔽率依然為  $29.27\%$ 。變更前後之建蔽率皆小於法定的  $40\%$ 。

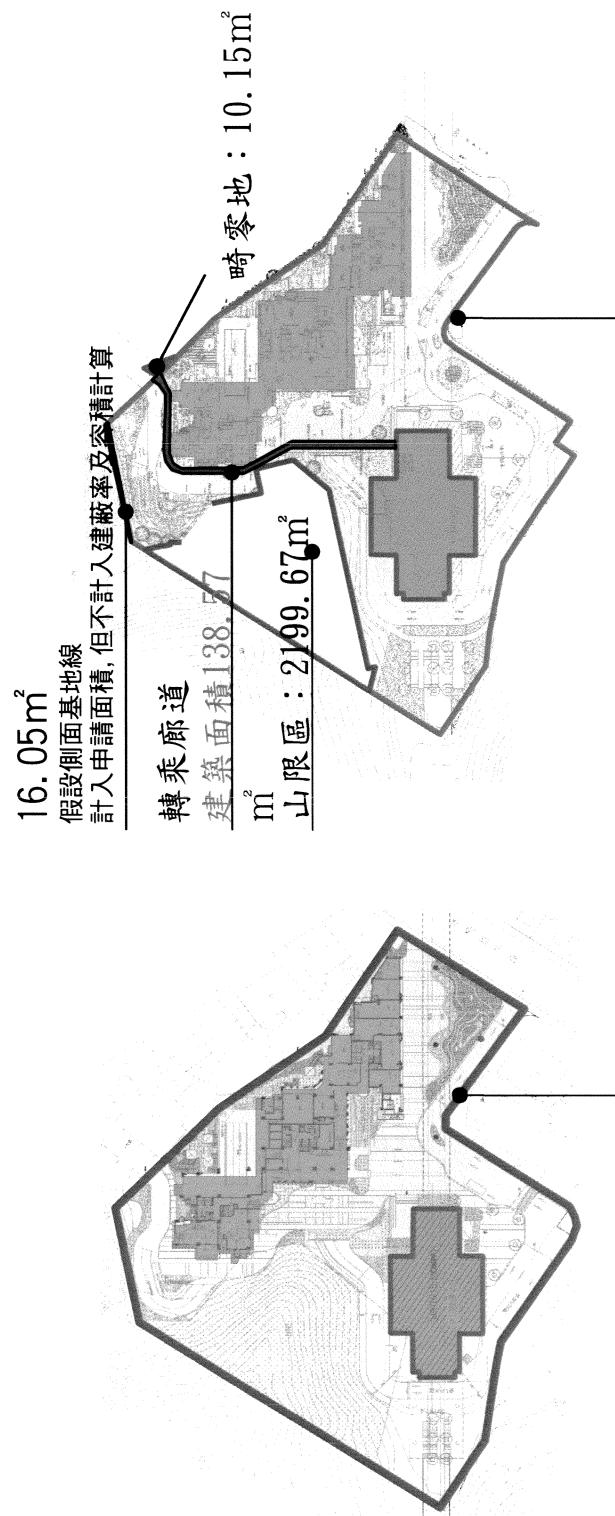
五、人行空間除木柵路四段出路口，另增設一處軍功路人行出入之專用人行道，並設置遮雨功能之設施，相關出入動線配置請參閱圖 2.2.1-1。

六、商業使用部份(1FL)：沒有變更。

七、停車部份(B1~B3FL)：B1~B2FL 提供捷運轉乘機車及汽車停車使用，B1F~B3F 提供住宅用戶汽、機車停車使用及防空避難室。汽車停車位席次配置較原計畫少，共設置小汽車位 319 席(其中聯開部分 169 席，捷運轉乘 150 席)。但本次變更後皆符合法定汽車停車位之要求。機車停車位席次配置也較原計畫少，共設置機車車位 411 席(其中聯開部分 250 席，捷運轉乘 161 席)。但本次變更後捷運轉乘部分增加 25 席且皆符合法定機車停車位之要求。

## 變更前建築面積計算

## 變更後建築面積計算



基地面積 : 14250.59m<sup>2</sup>

建築面積: 4171.11 m<sup>2</sup>

申請建築面積:

依都審基地條件計算建蔽率:  
4171.11+138.97 (廊道面積) / 12045.02\*100% = 35.77%

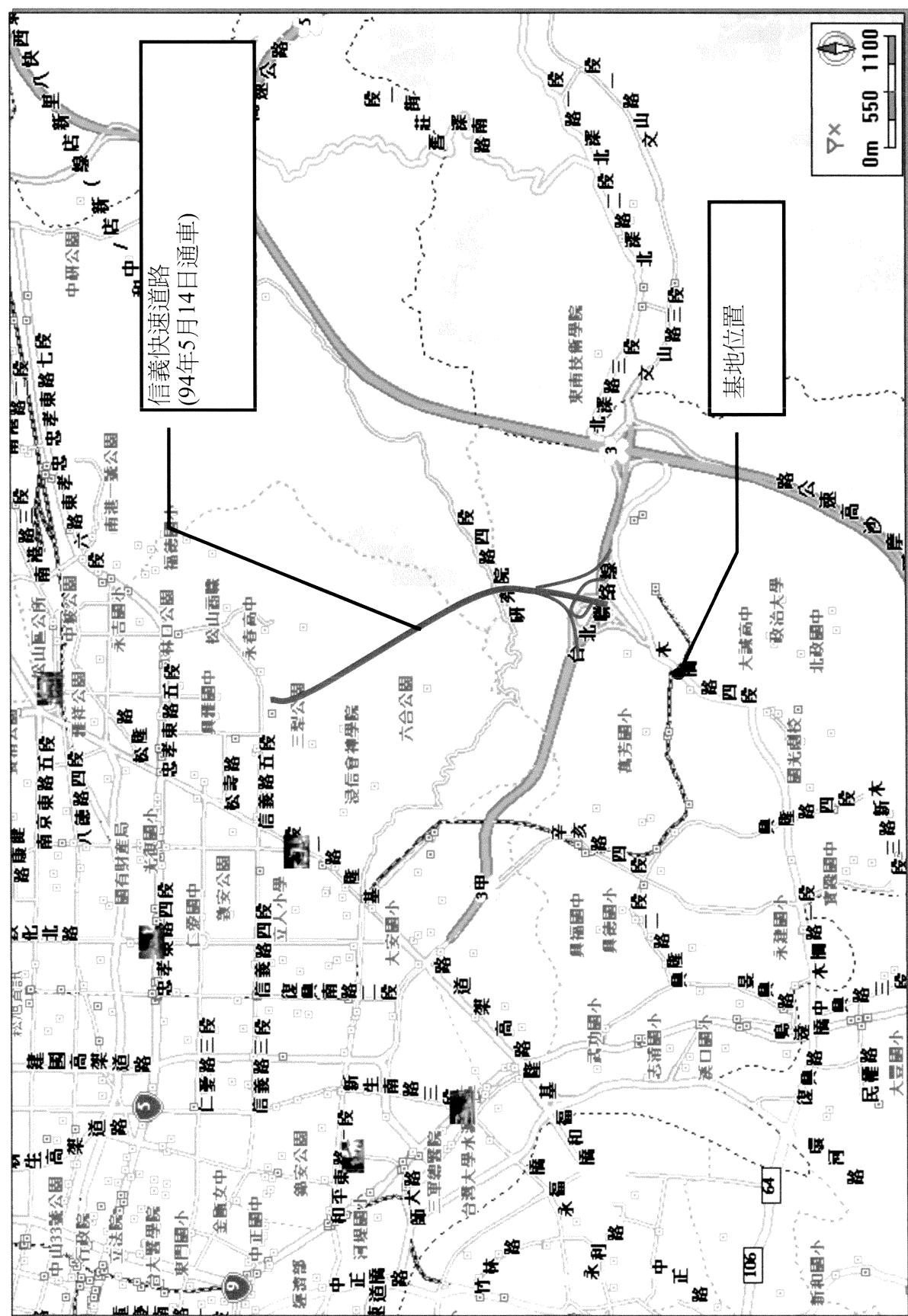
依環評基地條件計算建蔽率: 4171.11/14250.59\*100% = 29.27%

基地面積 : 12045.02m<sup>2</sup>  
(14250.59-2199.67-16.05+10.15=12045.02m<sup>2</sup>)

申請建築面積: 4171.11 m<sup>2</sup>

圖2.2.1-5 變更前後建築面積計算圖

圖2.2-1 信義快速道路與基地相對位置示意圖



## 2.2.2 本次變更道路系統現況

### 一、周邊道路系統型態之改變

本案基地周邊 500 公尺範圍內道路系統大致上無實質上之變更，惟國三甲系統於民國 94 年 5 月 14 日信義快速道路完工通車，而本基地東側約 800 公尺處即為國三甲之萬芳交流道，提供木柵地區與信義區直接快速之路網，致使基地周邊道路交通型態有所改變，參見圖 2.2.2-1 所示。

「信義快速道路」原來的工程名稱為「臺北聯絡線信義支線工程」，此工程自民國 88 年 3 月開始正式動工，經過六年漫長工期，因施工當年便遇到 921 地震，因此經由安全係數上調整，重新進行工程規劃與設計。信義快速道路全程 3.2 公里，有 2.4 公里為隧道，約占總道路的四分之三，佈設雙向六車道，並留設公車及計程車專用道，將來可做為輕軌捷運使用。

信義快速道路的接通對於山區居民有莫大的助益，可減少旅次繞道行經辛亥路、基隆路與信義路；文山區到 101 大樓信義商圈僅需 4 分鐘。信義快速道路連接北二高，而北二高也與國道中山高速公路系統相通，北上的旅次便可直接進入信義區與文山區，主要對辛亥交流道以及基隆路交通負荷能有效紓解。

本案基地周邊在信義快速道路通車後，周邊交通型態已經有所轉變，本次報告即針對信義快速道路通車前後，就基地周邊交通型態依據前後次各種交通量調查結果，分析基地在信義快速道路通車後之交通型態差異，並據以調整基地內部配置以及相關轉運設施之規劃。

## 二、交通型態差異分析

本計畫周邊主要號誌路口包括軍功路/木柵路口，木柵路/萬芳路口以及萬芳交流道與木柵路口等共三處。

本計畫初期於 93 年 9 月 26 日(星期日)以及 9 月 30 日(星期四)分別針對上述三處路口進行一般日以及假日基地周邊路口轉向交通量調查，調查時間自上午 6:00 至夜間 22:00，總計單日調查 16 小時之連續路口轉向交通流量，並分別分析基地周邊路段與路口目前之道路負荷情形；同時為瞭解基地周邊路段車流行駛現況，本案亦於民國 94 年 1 月 6 日(星期四)至現場進行行駛速率及延滯調查，以輔助瞭解木柵路現況服務水準。

依據台北市交通局 94 年度交通流量調查，基地周邊主要三處路口均有路口轉向調查資料，惟木柵路軍功路口、木柵路萬芳路口調查時間在信義快速道路通車之前(94/4/5 以及 94/4/7)，是以本計畫僅引用該調查報告於 94/6/28 完成之木柵路萬芳交流道路口轉向資料，其他兩處路口則進行更新之交通量調查。

更新之交通量調查於信義快速道路開通(94.05.14)後近一年進行，分別於民國 95 年 4 月 20 日(星期四)進行一般日路口轉向交通量調查與行駛速率調查，以及於民國 95 年 4 月 22 日(星期六)進行假日行駛速率調查，以及 95 年 4 月 23 日(星期日)進行假日之路口轉向交通量調查。

假日部份因交通流量較為分散，並無明顯之交通型態，考量基地周邊仍以通勤旅次為主，而交通瓶頸亦多發生於一般日上下午尖峰，故以下即針對一般日上下午尖峰基地周邊主要幹道行駛速率與各路口進行信義快速道路開通前後之差異分析。

## (一) 行駛速率與延滯

本計畫於木柵路(秀明路至新光路)路段，調查車(TEST CAR)以車流之平均速率，於上午 7:00~9:00，下午 17:00~19:00 內於路段區間來回行駛六次，車內調查員利用碼錶記錄調查車經過每個路口中心點時刻以及所有延滯時間與延滯原因為調查表格中。依據交通部運研所「2001 年台灣地區公路容量手冊」中關於都市幹道服務水準的分級，主要先需將幹道依其功能分級(例如表 2.2.2-1)後，再依據不同等級道路所對應之不同旅行速率分級(例如表 2.2.2-2)，決定幹道之服務水準。木柵路因連接萬芳交流道，並且為景美溪北側列主要幹道，於功能分類上歸為 I 級。本調查依據各時段各次之行駛速率調查值，配合 I 級道路服務水準分級標準，分析木柵路於信義快速道路通車前後一般日上下午尖峰路段服務水準於表 2.2.2-3 所示。由表中列明內容可知，在信義快速道路開通後，上午尖峰木柵路往西南方向行駛速率降低至 E~F 級，往東北方向卻提升至 B~D 級。

## (二) 號誌化路口

都市地區由於受到號誌化路口控制影響路段容量，且為避免因交通量過大、實際車流狀況已嚴重壅塞但偵測之通過車輛數卻相當低的情況，故本計畫除以路段交通量及行駛速率進行路段服務水準評估外，依據交通部頒布之「交通工程手冊」及台北市交工處進行之歷年「台北市通流量及特性調查」訂定交叉路口各車種轉向當量權數如表 2.2.2-4 計算小客車當量數(PCU)，計算各轉向交通量後，將信義快速道路通車前後之一般日及假日主要路口交通流量轉向圖並列如圖 2.2.2-2~2.2.2-13 所示，並比較信義快開通前後路口服務水準變化，列如表 2.2.2-5 所示。

表 2.2.2-1 都市幹道等級分類

設計分類	功能分類	
	主要幹道	次要幹道
聯外設計	I	II
市區設計	II	III
市中心設計	II	III

資料來源：交通部運研所，「2001 年公路容量手冊」，第 16 章。

表 2.2.2-2 都市幹道服務水準劃分標準

道路等級	I	II	III
自車流撻率，kph	55	45	40
服務等級	平均旅行速率 kph	平均旅行速率 kph	平均旅行速率 kph
A	~51	~43	~33
B	51~39	43~32	33~25
C	39~34	32~27	25~20
D	34~29	27~23	20~16
E	29~21	23~17	16~10
F	21~	17~	10~

資料來源：交通部運研所，「2001 年公路容量手冊」，第 16 章。

表 2.2.2-3 信義快速道路通車前後木柵路行駛速率服務水準比較

方向	往東北				往西南			
	開通前		開通後		開通前		開通後	
時段	平均旅行速率 (KPH)	服務水準 (LOS)						
一般日	上午尖峰	31.7	D	40.1	B	34.2	C	17.5
	下午尖峰	36.7	C	30.9	D	41.3	B	21.0

資料來源：本計畫調查整理。

註：路段調查區間：秀明路—新光路。

表 2.2.2-4 四叉路口轉向當量權數

車種 轉向	大型車	小型車	機車
左轉	2.3	1.5	0.5
直行	1.5	1.0	0.3
右轉	2.0	1.3	0.4

資料來源：1.「交通工程手冊」，交通部，民國 90 年。

2.本計畫推估整理

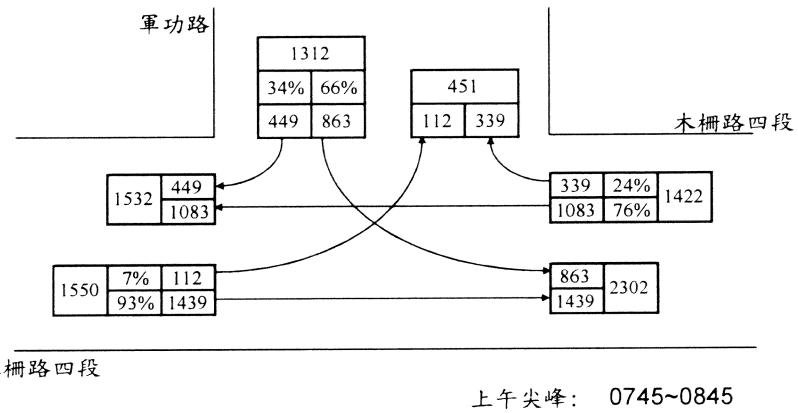
表 2.2.2-5 信義快速道路開通前後基地周邊主要路口服務水準比較

時段	通車前						通車後					
	一般日 上午尖峰		一般日 下午尖峰		假日尖峰		一般日 上午尖峰		一般日 下午尖峰		假日尖峰	
評估 路口名稱	路口總 延滯 (秒)	LOS										
木柵路/ 軍功路口	48.8	D	22.6	B	23.8	B	46.7	D	39.8	C	38.6	C
木柵路/ 萬芳路	36.3	C	21	B	18.5	B	33.9	C	20.8	B	19.0	B
木柵路/ 萬芳交流道	38.8	C	30.7	C	24.7	B	45.1	D	41.5	C	36.0	C

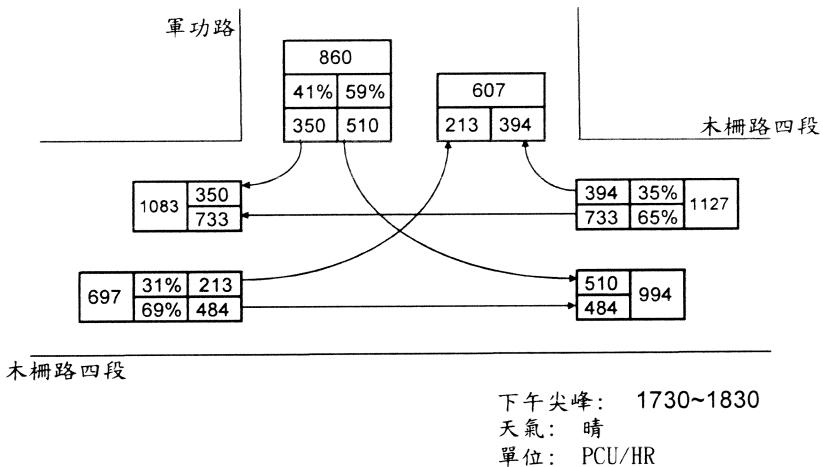
資料來源：本計畫調查整理。



站號： I1  
調查日期： 93/9/30  
站名： 木柵路軍功路口



上午尖峰： 0745~0845  
天氣： 晴  
單位： PCU/HR

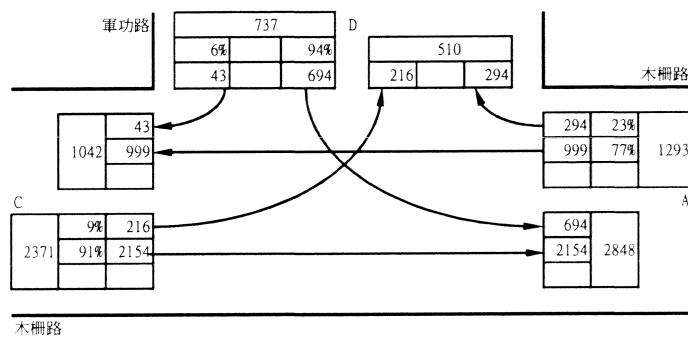


下午尖峰： 1730~1830  
天氣： 晴  
單位： PCU/HR

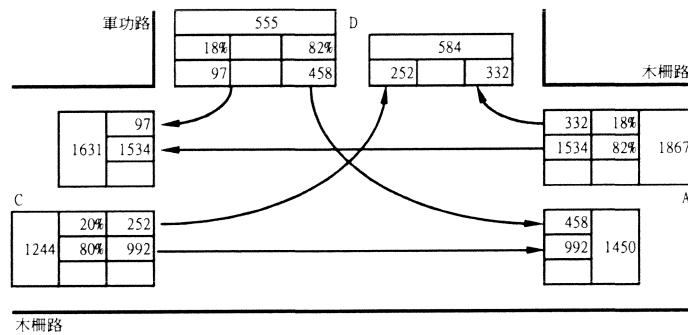
圖 2.2.2-2 開通前木柵路軍功路一般日路口轉向示意圖



站名：木柵路-軍功路  
日期：95/04/20(四)  
天候：陰



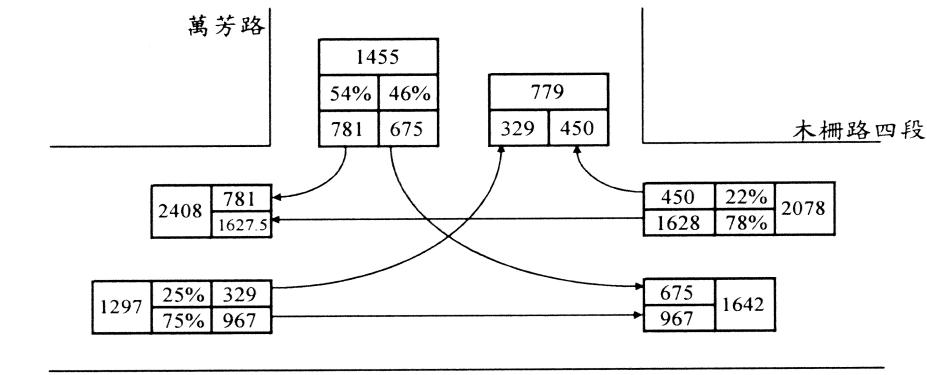
上午尖峰 07:15-08:15  
單向PCU/HR



下午尖峰： 18:00-19:00

圖 2.2.2-3 開通後木柵路軍功路一般日路口轉向示意圖

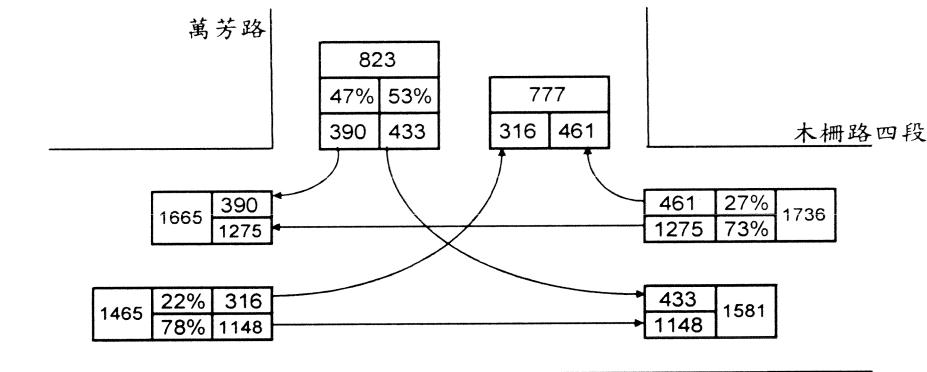
站號： 12  
 調查日期： 93/9/30  
 站名： 木柵路萬芳路口



上午尖峰： 0715~0815

天氣： 晴

單位： PCU/HR



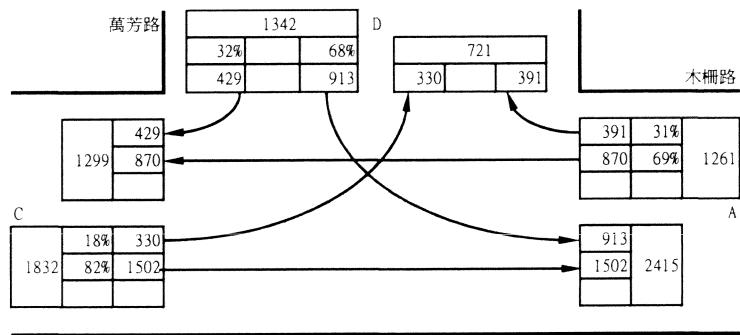
下午尖峰： 1715~1815

天氣： 晴

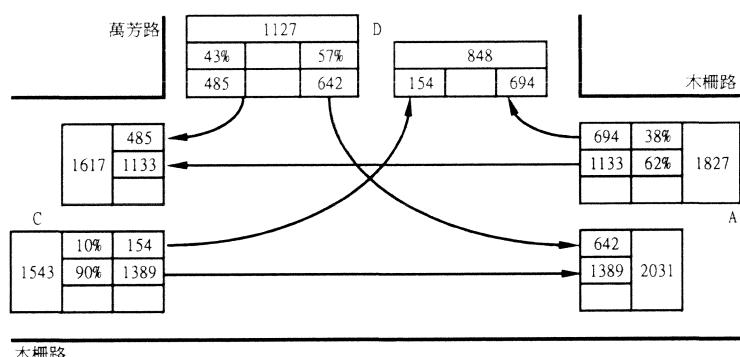
單位： PCU/HR

圖 2.2.2-4 開通前木柵路萬芳路一般口路口轉向示意圖

站名：木柵路-萬芳路  
 日期：95/04/20(四)  
 天候：陰



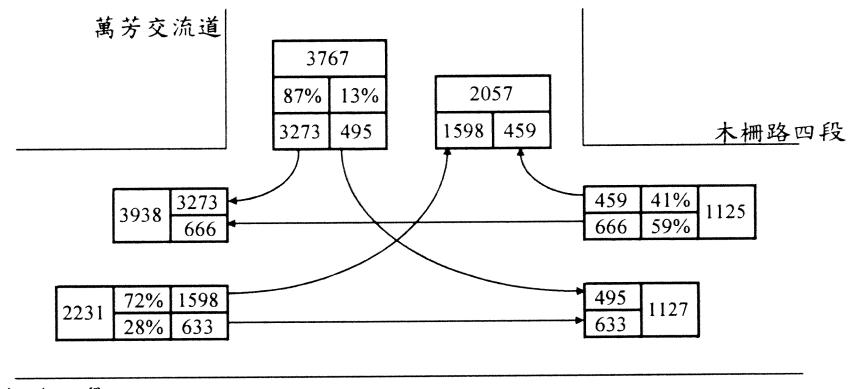
上午尖峰 07:00-08:00  
 單向PCU/HR



下午尖峰：17:45-18:45

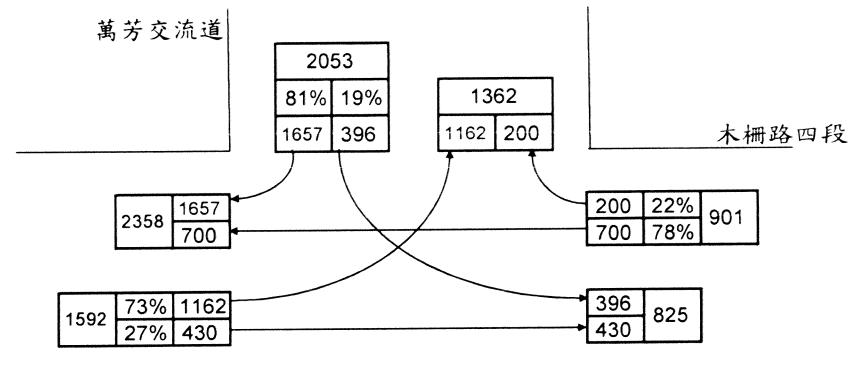
圖 2.2.2-5 開通後木柵路萬芳路一般日路口轉向示意圖

站號: 13  
調查日期: 93/9/30  
站名: 木柵路萬芳交流道口



木柵路四段

上午尖峰: 0715~0815  
天氣: 晴  
單位: PCU/HR



木柵路四段

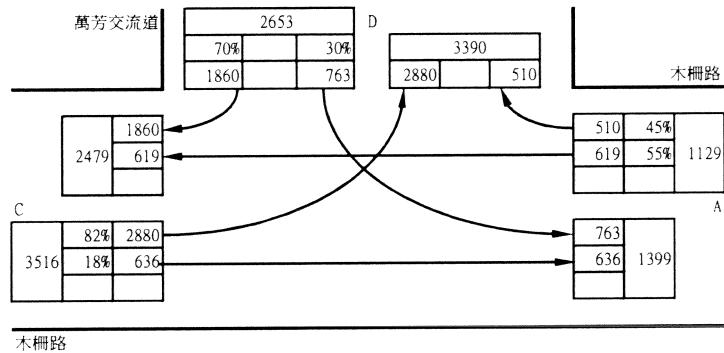
下午尖峰: 1715~1815  
天氣: 晴  
單位: PCU/HR

圖 2.2.2-6 開通前木柵路萬芳交流道一般日路口轉向示意圖

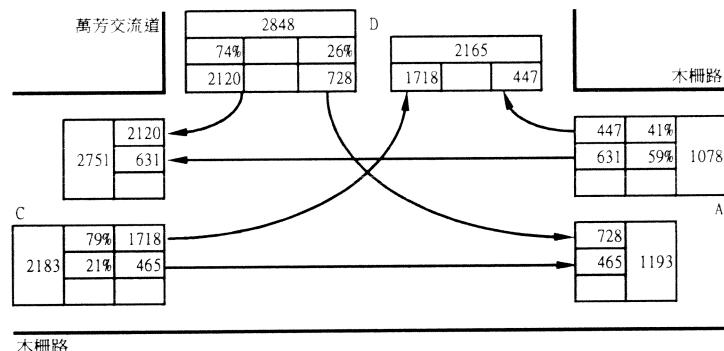
站名：木柵路-萬芳交流道

日期：94/06/28(四)

天候：晴



上午尖峰 07:15~08:15  
單向PCU/HR



下午尖峰：18:00~19:00

資料來源：台北市 94 年度交通流量調查。

圖 2.2.2-7 開通後木柵路萬芳交流道一般日路口轉向示意圖

調查日期：93/09/26  
站名：木柵路軍功路口

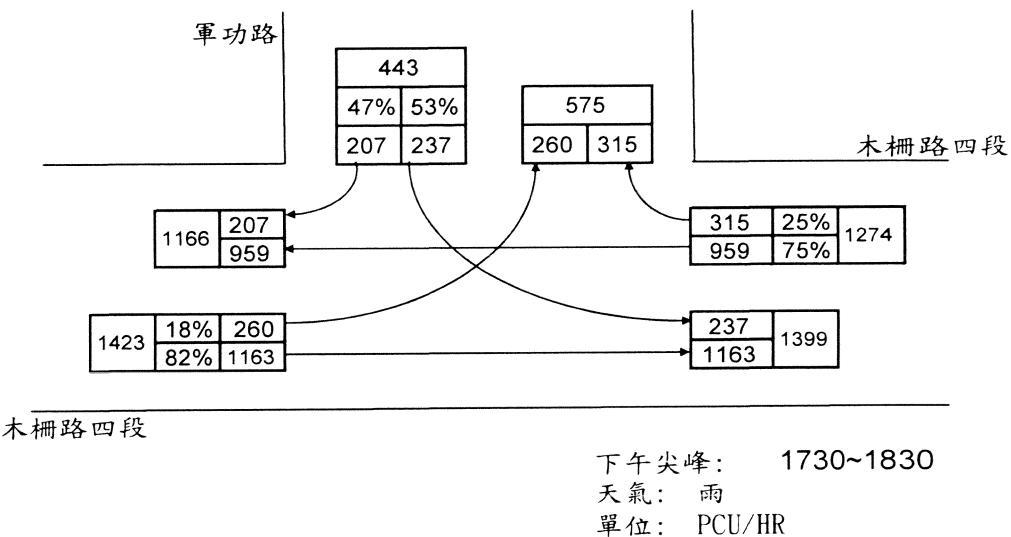


圖 2.2.2-8 開通前木柵路軍功路假日路口轉向示意圖

調查日期：95/04/23  
站名：木柵/軍功

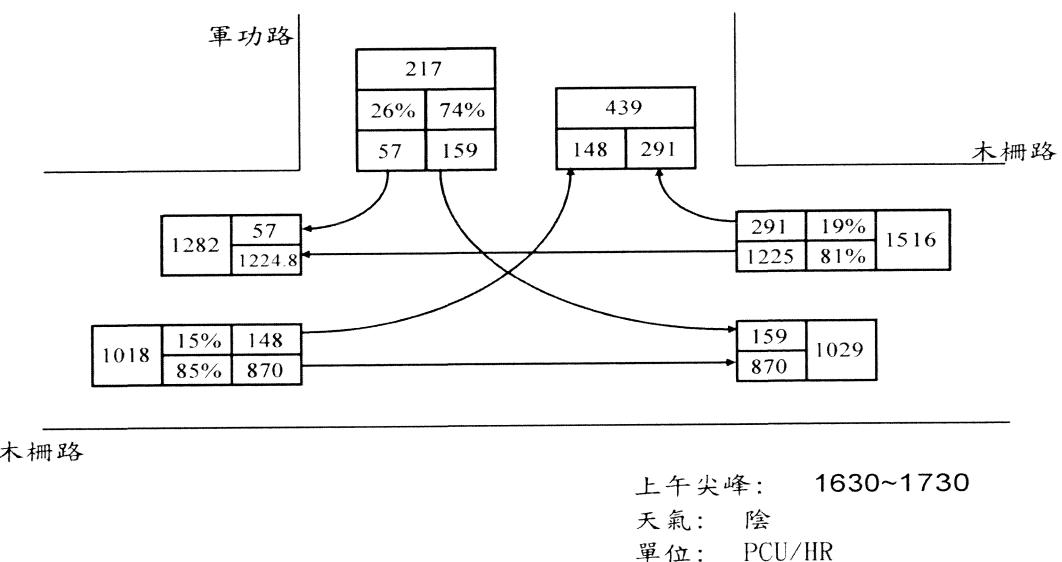


圖 2.2.2-9 開通後木柵路軍功路假日路口轉向示意圖

調查日期：93/09/26

站名：木柵路萬芳路口

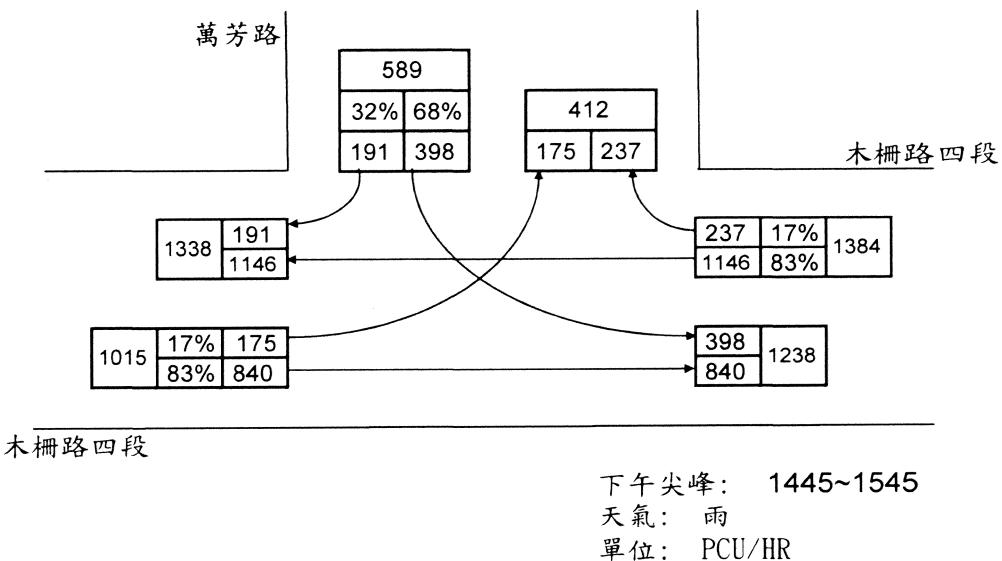


圖 2.2.2-10 開通前木柵路萬芳路假日路口轉向示意圖

調查日期： 95/04/23

站名： 木柵路/萬芳路口

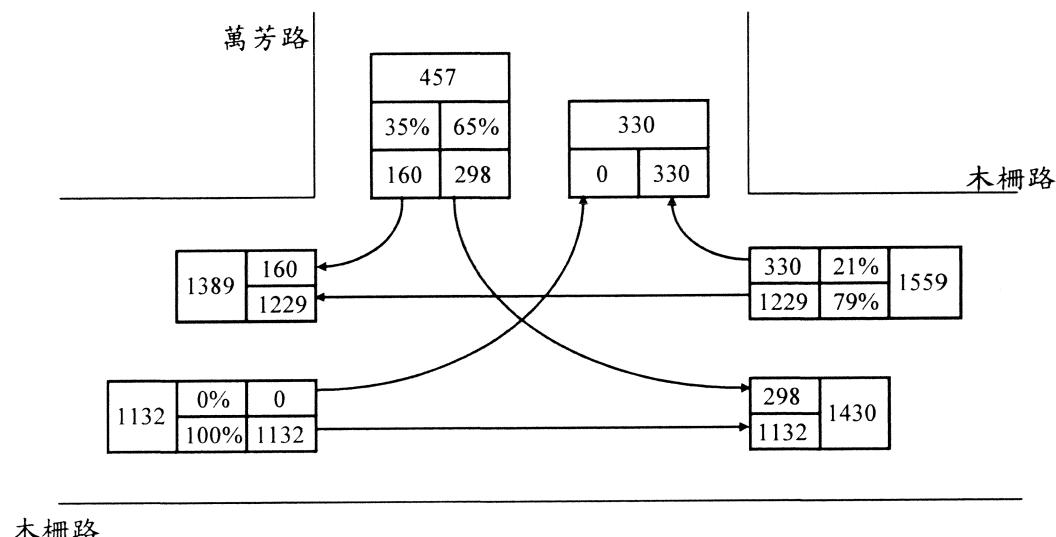


圖 2.2.2-11 開通後木柵路萬芳路假日路口轉向示意圖

調查日期：93/09/26

站名：木柵路萬芳交流道

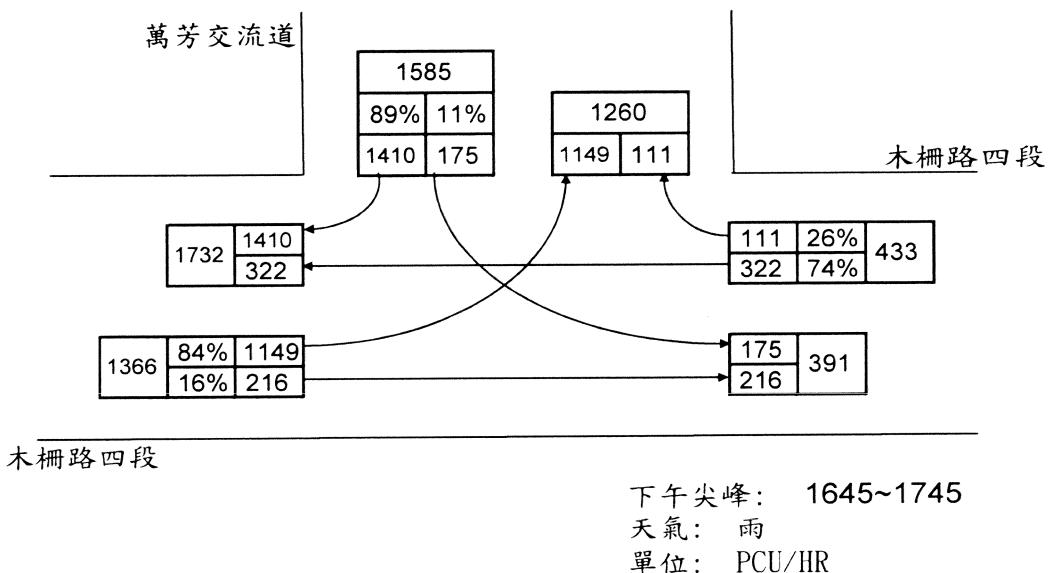


圖 2.2.2-12 開通前木柵路萬芳交流道假日路口轉向示意圖

調查日期： 95/4/23

站名： 萬芳交流道/木柵路

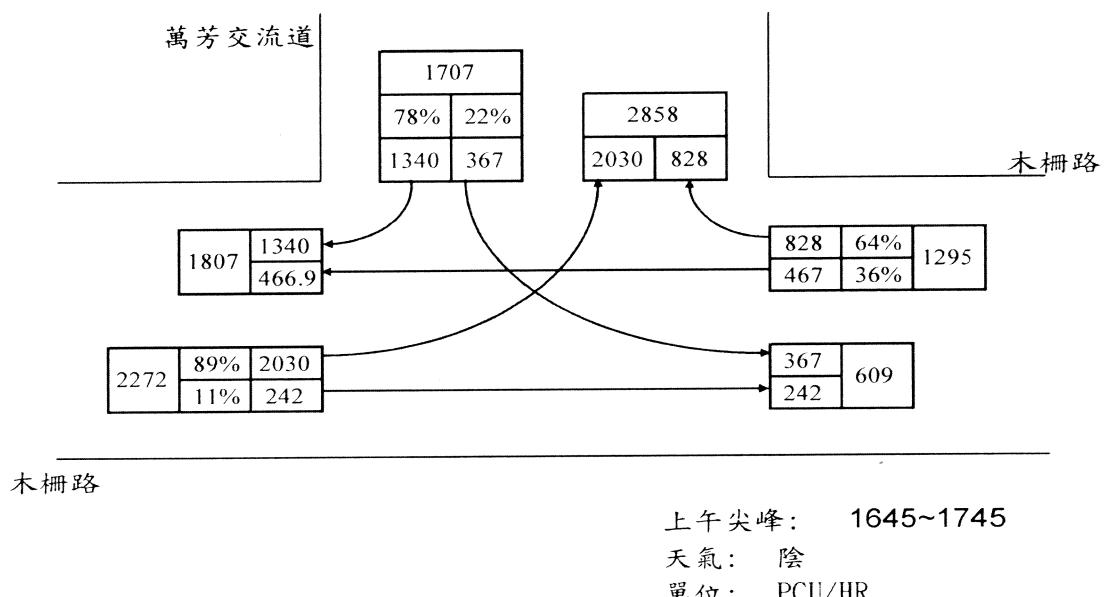


圖 2.2.2-13 開通後木柵路萬芳交流道假日路口轉向示意圖

由表 2.2.2-5 可知，就服務水準而言，信義快速道路通車前後之服務水準以木柵路/軍功路口影響最大，一般日下午尖峰與假日尖峰服務水準均下降一級，而木柵路萬芳交流道於一般日上午尖峰與假日尖峰服務水準亦下降一級；而木柵路萬芳路口因距離萬芳交流到距離較遠，且萬芳路本為地區行進出道路，進出交通量與轉向比例變化較小，固服務水準較無變化。大致而言，各路口在信義快速道路通車後均可維持在 D 級服務水準以上。

信義快速道路通車後，參見前各路口轉向圖，各路口流入總量已有成長，且轉向型態亦受信義快速道路影響而有改變，現況基地周邊各主要交叉路口進入路口之流量均有因信義快通車後有明顯之增加，且路口轉向型態亦有明顯改變。

以下即依據各路口轉向、流量並配合行駛速率調查結果，進行基地周邊交通型態改變分析：

### 一、 路口轉向比例改變

軍功路原為木柵地區往來台北市東區之主要聯絡道路之一，自信義快速道路通車後，大量通過性旅次(使用汽車與大客貨車者)均可利用信義快速道路連接台北市東區以及進出高速公路系統，是以經本案實地調查後，軍功路木柵路口路口轉向型態已有明顯之改變，其中以木柵路左右轉軍功路比例降低，以及軍功路右轉木柵路比例降低較為明顯。

在木柵路萬芳交流道路口，木柵路往東左轉進入交流道以及交流道右轉木柵路之主要流向更為集中明顯，木柵路左右轉進入交流道之比例均有增加，而交流道下平面道路，往深坑方向則有成長。

木柵路萬芳路口則以上午尖峰左轉木柵路方向增加，匯入萬芳路交通量則以木柵路右轉比例增加，而木柵路直行車輛直行比

例亦有增加；推估主要因信義快速道路通车後，部份進出旅次改以使用信義快速道路，是以交通型態有所改變。

## 二、流量變化

比較 93 年本案原調查之萬芳交流道之交通流量，信義快速道路通车後，一般日上午尖峰由萬芳交流道下平面道路的交通量反而大幅減少，由平面到路上萬芳交流道的交通量則增加，就型態上而言，並不符合信義快速道路通车之預期，同時檢視本案於 95 年 4 月 20 日(星期四)所進行之路口補充調查，亦發現木柵路往西南向之流量降低，配合本案於 95 年 4 月 20 日(星期四)補充之行使速率調查結果，發現木柵路西南向之行駛速率在信義快速道路通车後有大幅降低情形，依據本案補充調查結果顯示，西南向路段行駛速率已經降至 E~F 級，行駛速率約 17 KPH；東北向路段行駛速率則有提升之趨勢。

經本計畫推測，交流道周邊類似情形經常發生，亦即進入端行駛速率均較離開端車速為快。

萬芳交流道在信義快速道路通车後，其尖峰小時吞吐量增加，進出交通流量較大。西南方向因由萬芳交流道下平面道路之交通量較大，受平面道路與路口容量限制，較容易形成行車瓶頸，致使行駛速率降低，而通過定點之交通量低；東北方向則因平面道路匯入高快速道路，就相對容量而言，較無容量不足之情形，是以欲匯入萬芳交流道之車流均可順利匯入；且就路口而言，往西南向於各交叉路口均有較不易受到前方車流回堵。

軍功路之交通量受到信義快速道路競爭替代之影響，上下午尖峰往南交通量均下降相當幅度，推估在經由信義快速道路連接信義區後，原軍功路左右轉交通量部份，轉為由木柵路直行之交通量。

### 三、結論

就上述分析可知，現況信義快速道路通車後，木柵路軍功路口、木柵路萬芳路口、以及木柵路萬芳交流道為最主要交通型態改變之節點，木柵路已經成為基地周邊最主要之地區幹道，而信義快速道路則取代軍功路成為木柵地區與台北東區之主要聯絡幹道，軍功路則由先前之聯外道路降為地區道路，現況以機車數量較大。

#### 2.2.3 本次變更用水量及污水量推估

##### 一、用水量推估

本基地用水量依用戶數推算法表 2.2.3-1 所示，說明如下：

- (一) 本計畫住宅各棟總戶數約 245 戶，使用人數約 980 人。商店總戶數 6 戶，使用人數 43 人，總使用人數為 1,023 人。
- (二) 每人每日用水量以 310 公升計，並考慮 1.1 安全係數。
- (三) 則本計畫用水量約需 348.84 CMD。

表 2.2.3-1 用水量估算表

項目	A 棟	B 棟	C 棟	
			住宅	店鋪
戶數	69	102	74	6
人數	276	408	296	43
平均日用水量(CMD)	85.56	126.48	91.76	9.89
小計(CMD)			317.13	
安全係數			1.1	
平均日總用水量(CMD)			348.84	

註：1.每戶人數以 4 人計  
2.每人每日用水量以 310 公升計  
3. C 棟店鋪用水 =  $395.42m^2 \times 0.5 \times 0.2 \times 250$  (使用水量，l/人)

## 二、 污水量推估

本次變更除量體變小外，使用計畫仍為住宅及少數商業使用，並無具高污染性之產業進駐，因此所產生污水均為日常生活所產生之一般性生活污水，依據變更後住宅戶數共 245 戶，使用人數降為 1,023 人，略減少 109 人。, 污水量推估依據內政部「建築物污水處理設施設計技術規範」推估如下：

本建築基地計畫主要為住宅大樓，平均日污水量為用水量之 80% 計算，則污水量推估如下：

(一) 本計畫用水量約需 348.84CMD。

(二) 平均日污水量為用水量之 80% 計算，則平均日污水量約 279.07CMD，較原計畫減少 37.35CMD。

(三) 最大日污水量 =  $279.32 \times 1.5 = 418.86$  CMD

(四) 設計污水量 = 500 CMD

(五) 設計污水量與原環評計畫相同，沒有變更。

### 2.2.4 本次變更廢棄物處理計畫

本開發計畫營運階段預估住戶及零售商店業人數約為 1,023 人，台北市 92 年度每人垃圾年產生量約 251 公斤(未含資源回收垃圾)，則每人每日產生約 0.69 公斤垃圾，以此推估本住宅大樓每日產生之垃圾量約 0.706 公噸，比原計畫減少約 0.089 公噸/日。廢棄物處理計畫將維持原計畫不變，委託台北市環保局或合格之公營廢棄物清除處理機構清運處理。

### 2.2.5 本次變更廢棄土處理計畫

本次變更由於開挖面積增加約 156 平方公尺，開挖深度由 15.1 公尺降為 11.9 公尺，整體土方量減少約 3,000 立方公尺，本計畫將維持原環評之廢棄土運土計畫不變。

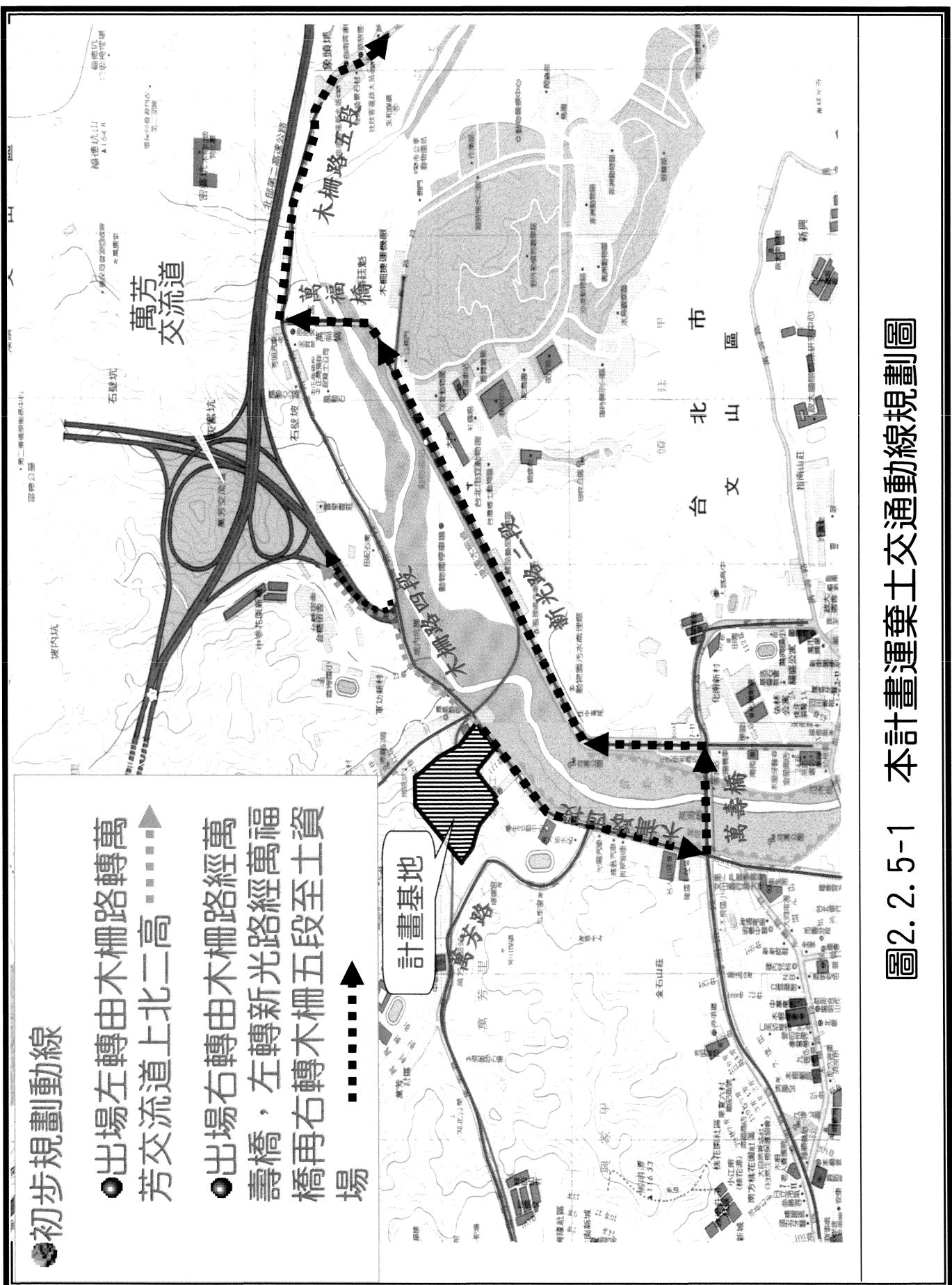
表 2.2.5-1 變更前後開挖深度及廢棄土比較表

	變更前	變更後	變更說明
開挖面積 ( $m^2$ )	4,345	4,501	開挖面積增加 $156 m^2$
開挖深度 (m)	15.1	11.9	B4F 變更為 B3F
開挖土方量 ( $m^3$ )	65,610	62,229	開挖土方量減少
預估棄土量 ( $m^3$ )	70,000	67,000	減少約 3,000 立方公尺

本計畫地下開挖面積  $4501m^2$ ，開挖深度 11.9m，產生的廢土量約 6.7 萬立方公尺，由於本開發計畫除需留用少數土方為景觀工程用土外，其餘幾乎無填方需求。依本計畫施工計畫規劃，基礎施工期程約需 88 天，如每天出土 8 小時，則平均每小時約有 7~8 輛施工卡車搬運至棄土場。

本計畫優先選擇土資場環境現況調查詳表 2.2.5-2。搬運至棄土場的路線將儘可能避開學校及醫院附近，並選擇寬度寬廣的道路作為搬運路線。本基地施工將依規定於施工前提送「交通維持計畫」送交台北市交通局審核，對棄土及混凝土等工程車輛之進出動線及運輸路線做妥善之安排後始施工。初步規劃主要動線有兩條分別為由工區右轉木柵路，由萬壽橋左轉新光路二段再轉萬福橋，由木柵路轉國道 3 號高速公路，另 1 條為工區左轉直接經由木柵路上國道 3 號高速公路，其動線規劃如圖 2.2.5-1。本計畫在發包時將積極要求承包廠商以廢土回填使用為最高處理原則，如果無法達成則將依據「台北市營建剩餘資源管理辦法」(91 年 2 月 20 日台北市政府(91)府法三字第 09104751800 號令)處理廢棄土，在施工前依規定提送「剩餘資源處理計畫」呈報主管工務單位核可後，始進行開挖工作，並納入施工計畫書，由起造人、承造人及監造人於申報放樣勘驗或拆除執照申報開工時，向工務局建築管理處申報核備，承諾在施工前依規定提送棄土計畫呈報主管工務單位核可，提送「交通維持計畫」送交台北市交通局審核，對棄土及混凝土等工程車輛之進出動線及運輸路線做妥善之安排後，始進行開挖工作，預期對於合法土石資源場容量影響不大。

圖2.2.5-1 本計畫運棄土交通動線規劃圖



## 初步規劃動線

- 出場左轉由木柵路上北二高 萬芳交流道
- 出場右轉由木柵路經萬福橋，左轉新光路經萬福橋再右轉木柵五段至土資場

表 2.2.5-2 優先選擇土資場環境現況調查表

土方廠商	土資場名稱	地址	剩餘容量 (萬方)	面積 (公頃)	進場規定	運輸(離場)路線	資源再利用計畫
萬益、高泰， 政大	亞太營建勝餘土 石方及營建混合 物資源處理場	台北市大度路 29 號	119	1.6		基地→木柵路四段→萬壽橋 →新光路二段→萬福橋→木 柵路五段→萬芳交流道→北 二高→中山高→重慶北路→ 百齡橋→永德路→土資場	本場營運項目為：餘 土之暫屯轉運或再生 處理及混合物之暫屯。 轉運分類處理
萬益	好名勝土石方 及營建混合物資 源處理場	台北市文山區木柵路 5 段 58 號	12.48	0.83		基地→木柵路四段→萬壽橋 →新光路二段→萬福橋→木 柵路五段→土資場	餘土及營建混合物
高泰	基隆市大水窟土 資場	基隆市信義區大水窟段 101~1 等 地號	300	53.2	上午 7:30-下午 18:00 收受含水量 低於 30% 之土石 方	基地→木柵路四段→萬壽橋 →新光路二段→萬福橋→木 柵路五段→萬芳交流道→北 二高→中山高→八堵交流道 →源達路→出坑口路→大埔 路→瑞竹路→月眉路→土資 場	
萬益、高泰	三叉凸土石方資 源堆置場	新竹縣寶山鄉三峰路 80 號	150	6.56		基地→木柵路四段→萬壽橋 →新光路二段→萬福橋→木 柵路五段→萬芳交流道→北 二高→寶山交流道→三峰路 →土資場	
高泰	榮大土石方既有 處理場所	新竹縣芎林鄉文林村 16 之 2 號	196.89	1.29	上午 7:00-下午 20:00	基地→木柵路四段→萬壽橋 →新光路二段→萬福橋→木 柵路五段→萬芳交流道→北 二高→竹林交流道→富林路 三段→土資場	
萬益	鴨母坑土資場	苗栗縣西湖鄉鴨母坑段等 17 筆土 地	120	16.95		基地→木柵路四段→萬壽橋 →新光路二段→萬福橋→木 柵路五段→萬芳交流道→北 二高→中山高→？ →土資場	

資料來源：本計畫調查整理

## 2.2.6 捷運轉乘汽車停車位說明

本次變更捷運轉乘汽車停車位席次配置將維持原環評審議內容維持 150 席不變。其歷次會議結論變更之相關歷程說明如下：

### 一、由 205 席降至 150 席：

羅委員孝賢於 93 年 12 月 23 日本案都市設計及土地使用開發許可審議案審查意見中指出，依報告書所示本案現況捷運轉乘比例低，請設計單位補充現況捷運轉乘需求調查，目前捷運使用規劃有 205 輛汽車位，轉乘車位過多建議提委員會討論酌減至 150 席。開發單位於 94 年 1 月 6 日上下午尖峰時段於木柵捷運站進行轉乘運據調查，重新規劃轉乘停車位數降至 150 席。

### 二、由 150 席降至 123 席：

本案都審第 145 次委員會由於現況捷運轉乘比例低，轉乘車位需求量並不需要過多，汽車位規劃減至 123 席，審查委員對於本次規劃數量表示同意。

### 三、由 123 席降至 120 席：

本案環評差異分析第三次審查會，委員建議減少部分汽車停車位，改為機車停車位，因此本次變更減少 3 席汽車停車位，改為增加 20 席機車停車位。

### 四、由 120 席調回原環評審議結論 150 席：

本案環評差異分析第五次審查會，委員建議捷運轉乘汽車停車位維持原環評審議內容維持 150 席不變，並納入本次會議結論。

以上相關審查意見請參閱附錄三都市設計及土地使用開發許可審議案審查意見

### 2.2.7 本次變更轉乘行車動線

在行車動線部份，聯開住宅大樓行車動線和原計畫相同不變，而捷運站之行車出入口則由原本木柵路四段 111 巷單向出場車道，改為雙向進出場車道進出木柵路四段，原本聖尊廟東北側巷道之單向進場車道則不列入規劃。變更之車行動線如圖 2.2.7-1。

進入基地內部平面車道，於捷運站東南側設置迴轉車道及臨時停車灣供臨時停車上下客使用，臨時停靠車輛上下客後可直接由木柵路四段 111 巷離開，腳踏車使用者可進入捷運站西側所設置之腳踏車停放處停放，小客車則由捷運站北側進入地下停車場匝道，機車亦利用專用匝道進入地下一樓之停車空間。

### 2.2.8 畸零地處理方法

於木柵 4 小段 100 地號面積  $10.16\text{ m}^2$  之畸零地，其位置如圖 2.2.8-1，處理情形如下：

依照台北市畸零地使用規則第 12 條規定，應合併畸零地臨接建築線且在  $15\text{ m}^2$  以下者，本案經調處委員會調處兩次不成立後，惟經投資人與地主再次協調已價購完成。

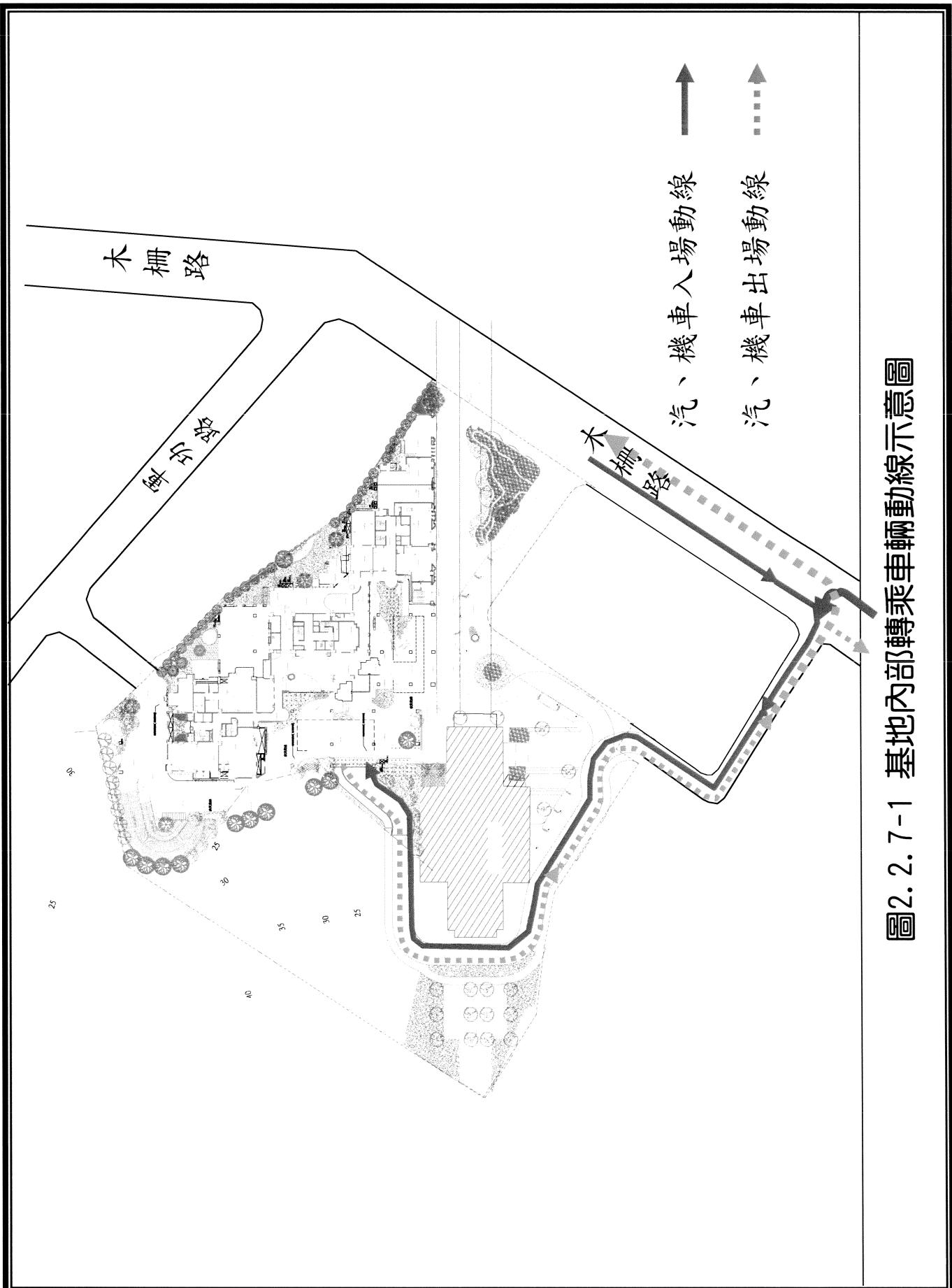
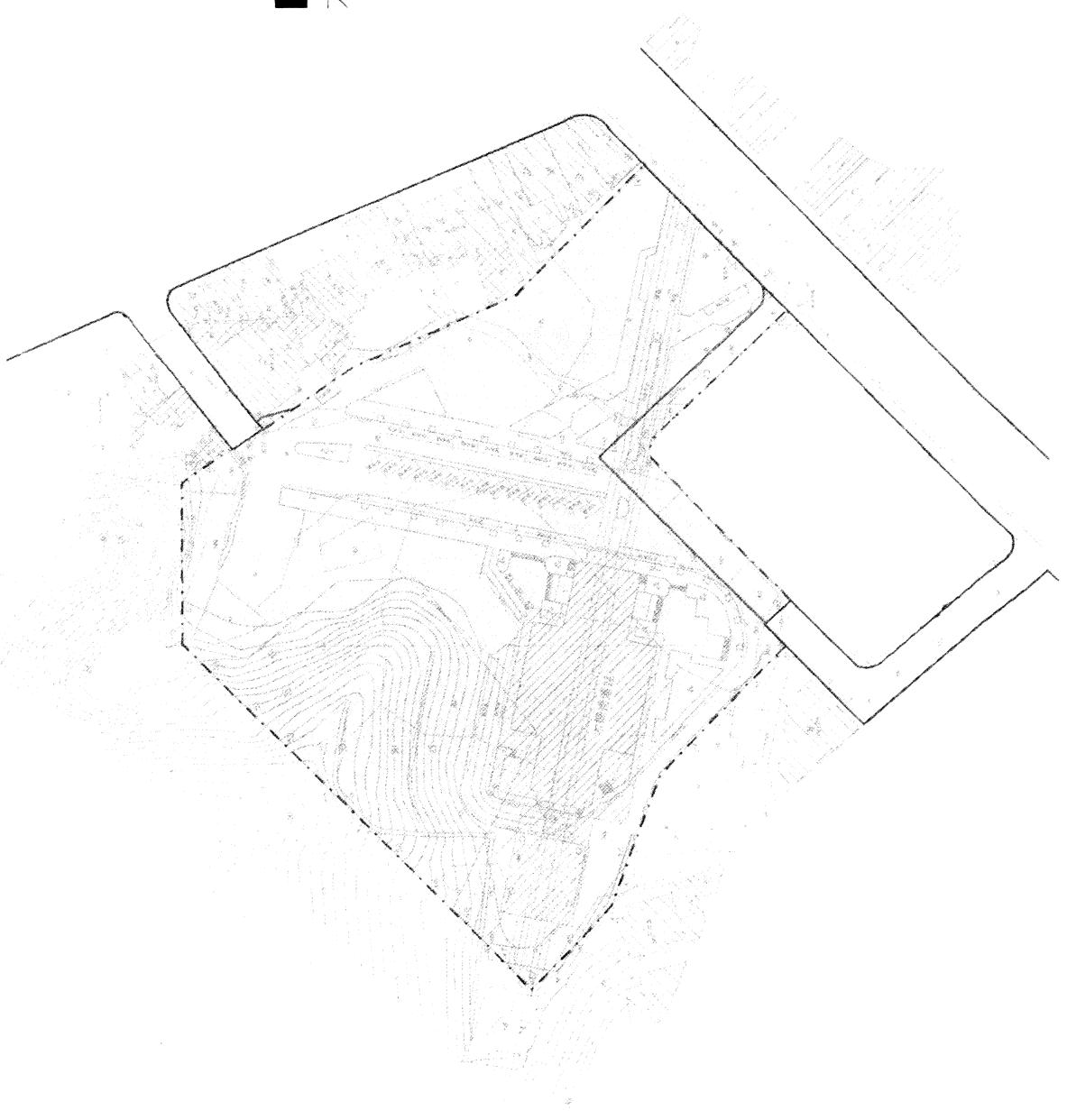


圖2.2.7-1 基地內部轉乘車輛動線示意圖

圖2.2.8-1 崎零地位置圖

■面積： $10.15\text{m}^2$   
木柵4小段 100 ( $10.16\text{m}^2$ )



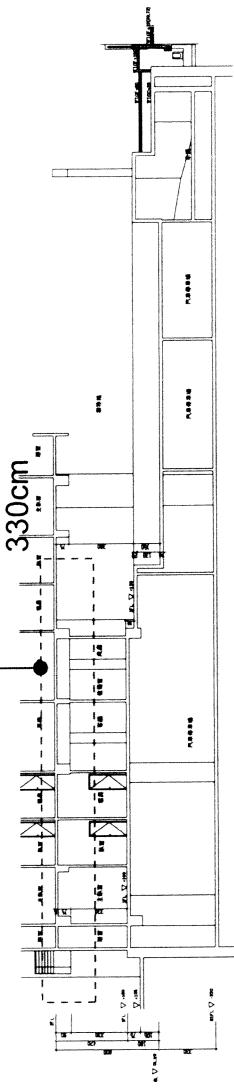
## 2.2.9 山坡地禁建區變更緣由

原計畫山坡地坡度超過 30% 部份已納入基地面積，變更後基地面積需扣除該山限區，是因為捷運局當初取得聯開用地時，是在民國 80 年時，依照民國 80 年時法令規定，當時三級坡以上的土地，是可以開發，只要水土保持設施良好。而台北市山坡地開發建築要點是在 88 年 6 月公告，規定山坡地坡度超過 30% 者，不得計入建築基地面積檢討建蔽率與容積率，但可計入開發範圍。台北市捷運局是於 87 年將共構聯開建築物的部份送請備查，作為建照的申請日，適用當時的法令，雖然聯合開發跟捷運局是分構的，但市政府核定，還是以捷運局向工務局申請備查的時候為建照申請時程，故適用當時的法令，所以原計畫有將山坡地計入建築基地面積。民國 93 年開發單位送開發建議書時，建設局有提出可能要用新法令，捷運局依此呈報市政府核定，市府認為雖然可依照舊法令，但為了避免不必要的爭議，所以還是將山限區剔除於基地面積之外。相關文件請參閱附錄四。

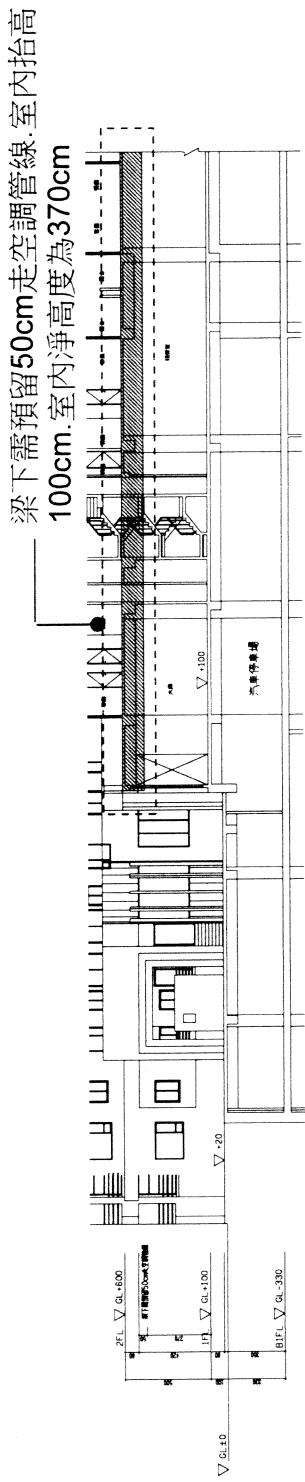
## 2.2.10 一樓樓層高度說明

本基地室外基地高程為 C 棟往 A 棟逐漸升高之坡地地形，為順應地勢防止淹水並維持二樓樓板高度平齊，故一樓樓板高度依循地勢逐步升高。一樓樓層高度，地勢由低致高分為 C、B、A 三棟來討論，請參照圖 2.2.10-1 所示。C 棟一樓為店舖，樓高為 6 公尺，但扣除室內抬高 0.3 公尺及樑高 0.9 公尺，且樑下須預留 0.5 公尺空調等設備空間，室內淨高度為 4.3 公尺；B 棟一樓為住戶大廳，扣除室內抬高 1 公尺及樑高 0.8 公尺，且樑下須預留 0.5 公尺空調等設備空間，因此室內淨高度為 3.7 公尺；A 棟一樓為住宅，扣除室內抬高 1.8 公尺後樓層淨高為 4.2 公尺，再扣除樑高 0.9 公尺後，室內樑下淨高度只剩 3.3 公尺。

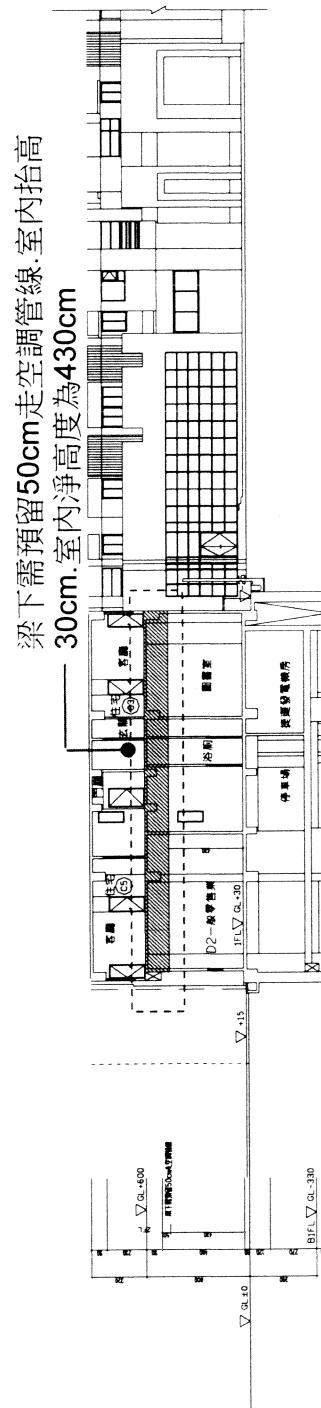
室內抬高180cm. 室內梁下淨高度為



A棟高程剖面圖



B棟高程剖面圖



C棟高程剖面圖

圖2. 10-1 建築物高程剖面圖

## 2.2.11 游泳池相關問題

### 一、游泳池兼具消防蓄水池功能：

本計劃區內之游泳池部份，由於兼具消防蓄水池功能，具其重要性，因此規劃上仍將保留，並訂定管理計畫，計畫中將規定不得對外營業，只供社區民眾使用。在消防救護空間方面，救護車及消防車停車位置如圖 2.2.11-1 所示，位於 C 棟旁邊社區大門口附近，而不是位於游泳池旁，是因為消防取水口及蓄水池皆位於社區大門口旁，而游泳池經由地下連通管線連接至消防蓄水池，當有消防用水需求時，可將游泳池水導入消防蓄水池，以供消防使用。游泳池地下連通消防蓄水池可參照圖 2.2.11-2 所示。

### 二、游泳池加溫加氯安全：

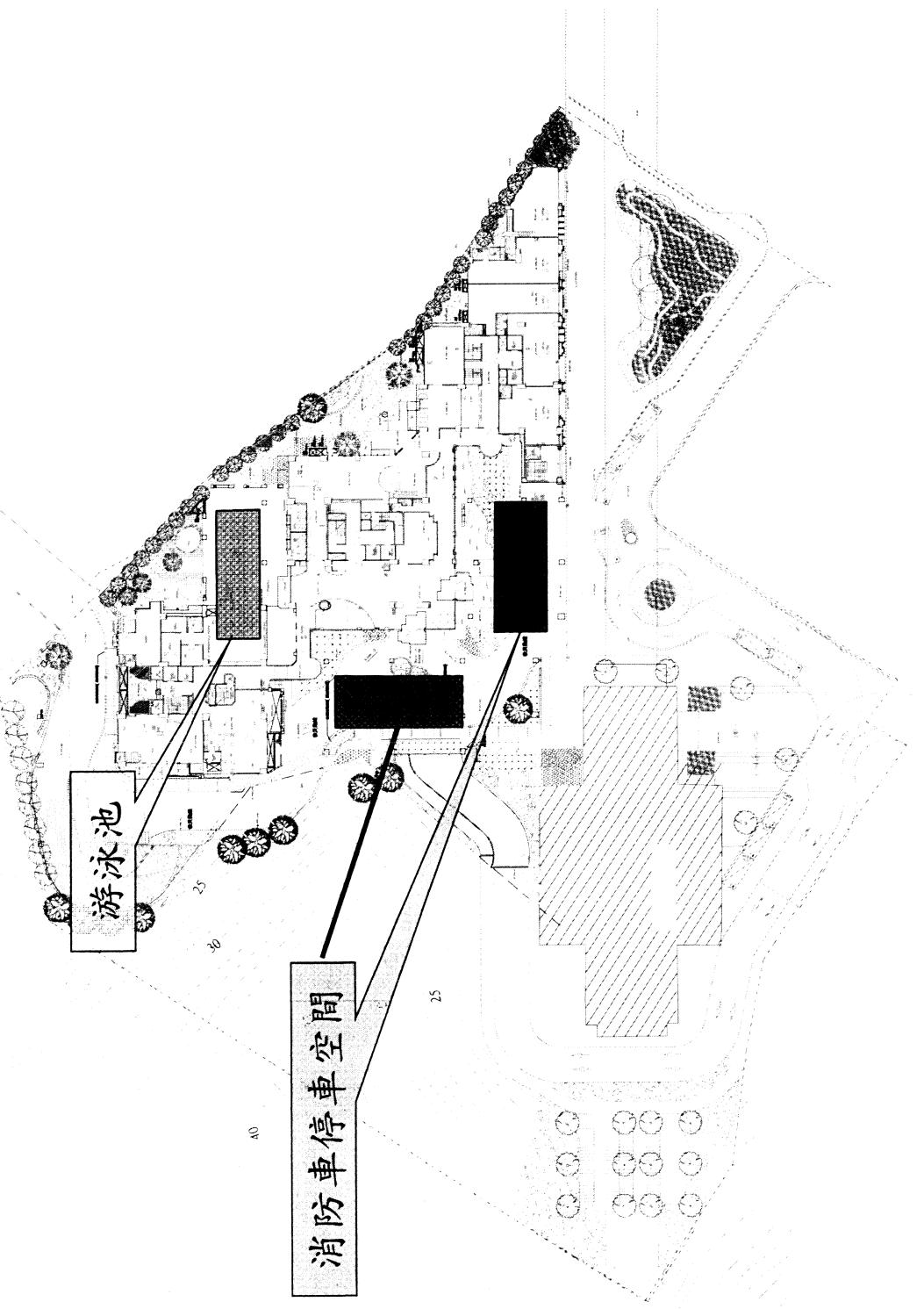
游泳池發生中毒意外事件，多因消毒系統加藥過量，或因藥劑儲存不慎所致。此外，加溫鍋爐多需使用燃油或瓦斯，燃燒產生之廢氣，亦必須有效排除，避免累積造成危害。

意外可透過硬體設計予以防治之方案包括有：

(一) 正確安裝水質自動監控系統，定期校準儀器設備，同時併行人工水質監測作業：

為維持游泳池水質衛生，循環過濾游泳池水時，必須配置消毒系統，常用游泳池消毒系統之藥劑包括有：氯氣、次氯酸鈣（氯錠）、亞氯酸納（漂白水）。池水氯含量必須維持在 0.3 – 0.6ppm 之間，為穩定控制加藥劑量，避免造成藥劑過量導致泳客中毒不適，避免發生藥劑濃度不足以致水質惡化，必須正確安裝水質自動監控系統（水質監控、監控顯示及自動加藥設備），且須定期校準儀器設備，並同時併行人工水質監測作業。

圖2.11-1 留設消防及救護設施空間示意圖



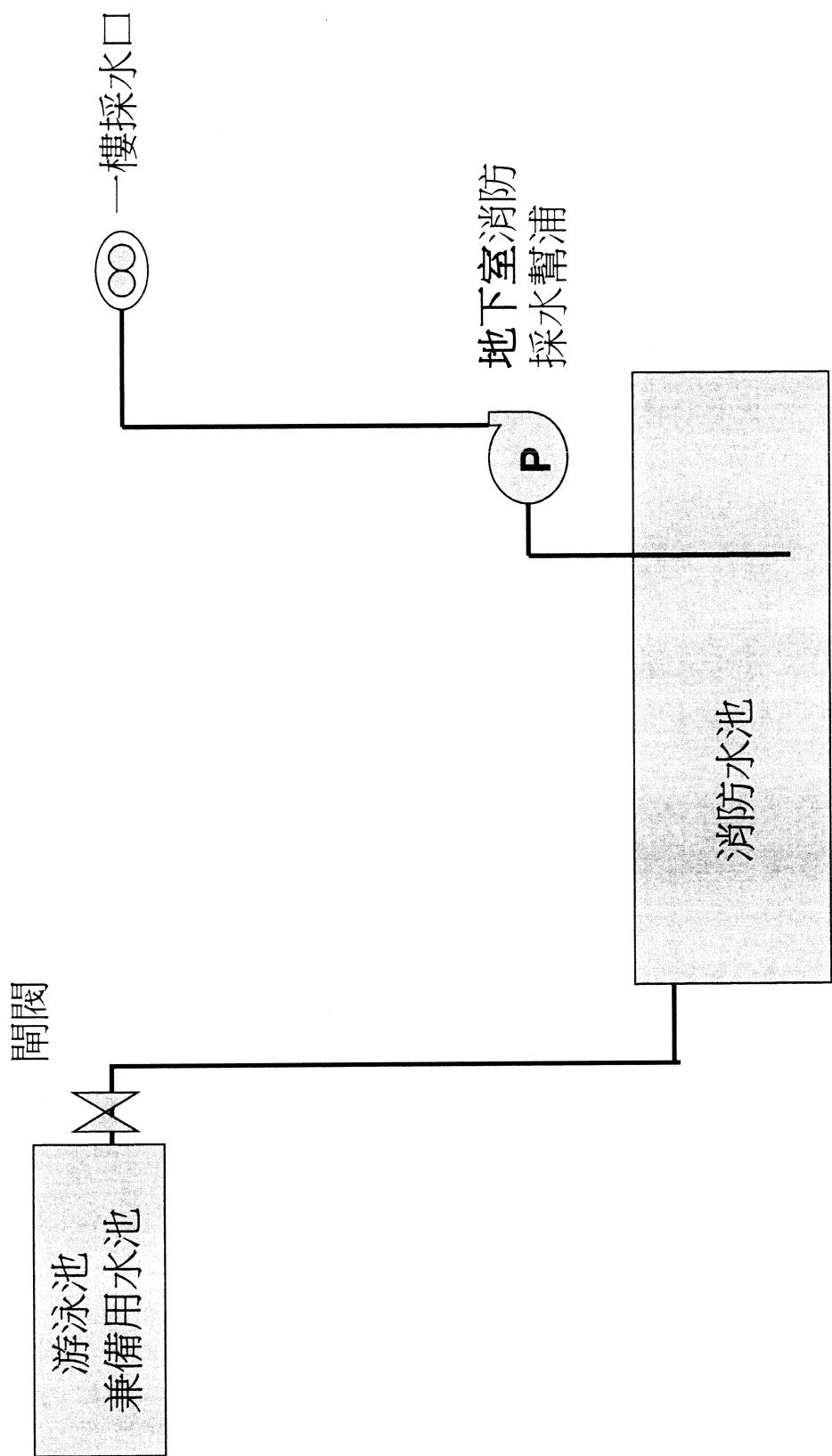


圖2.2.11-2 游泳池連接至消防蓄水池示意圖

(二) 藥劑儲存及加藥處標示清楚:

氯氣外洩常由於加藥操作不當所致，例如誤將鹽酸倒入漂白水槽中，會產生大量的氯氣，危害泳客安全，因此藥劑存放處及加藥槽均必須標示清楚，以避免意外的發生。

(三) 獨立機房設計，配置專有通風管道與設施，自然通風與機械通風兼備:

游泳池機房設備應設置於獨立空間，便於安全管制，且與游泳池使用者空間之間，不可共用通風管道或留設百葉窗口，機房應有專用機械通風設備並常時運轉，在建築空間配置允許之條件下，應有良好自然通風設計，以使在機械故障或通風設備斷電的狀況下，有毒氣體亦不累積或擴散至其他游泳池空間。

三、 游泳池管理:

營運時將加強游泳池相關管理，並於管理計畫中註明不對外營業，詳細管理計畫請參照附錄五。

四、 游泳池高程說明:

游泳池高程將維持原環評審議內容 110cm 不變。

## 2.2.12 本次變更捷運轉乘停車位

本次變更之捷運轉乘停車位供需如表 2.2.12-1，其中小客車停車位將維持原環評審議內容不變為 150 席，機車停車位為 161 席，另外增加腳踏車停車位總計共 80 席、小客車臨時停車位增加 2 席，總計共 4 席、計程車停車位為 5 席，請參照圖 2.2.12-1。

表 2.2.12-1 轉乘設施數量調整修正概況

轉乘設施種類	本次差異分析報告調整	
	需求數量	供給數量
小客車	8	150
機車	45	161
腳踏車	48	80
臨時停車	1	4

資料來源：本計畫分析整理。

## 2.2.13 捷運人行廊道說明

本次變更計畫依據歷次環境影響差異分析報告審議結果及都審確認最後執行方案，將提供由軍功路進入捷運站之人行遮雨廊道，其相關平面配置及示意圖請參閱圖 2.2.13-1 所示。

## 2.2.14 本次變更計畫期程

本開發計畫變更預定於民國 96 年 9 月動工，至民國 99 年 4 月完工，工期為 32 個月。

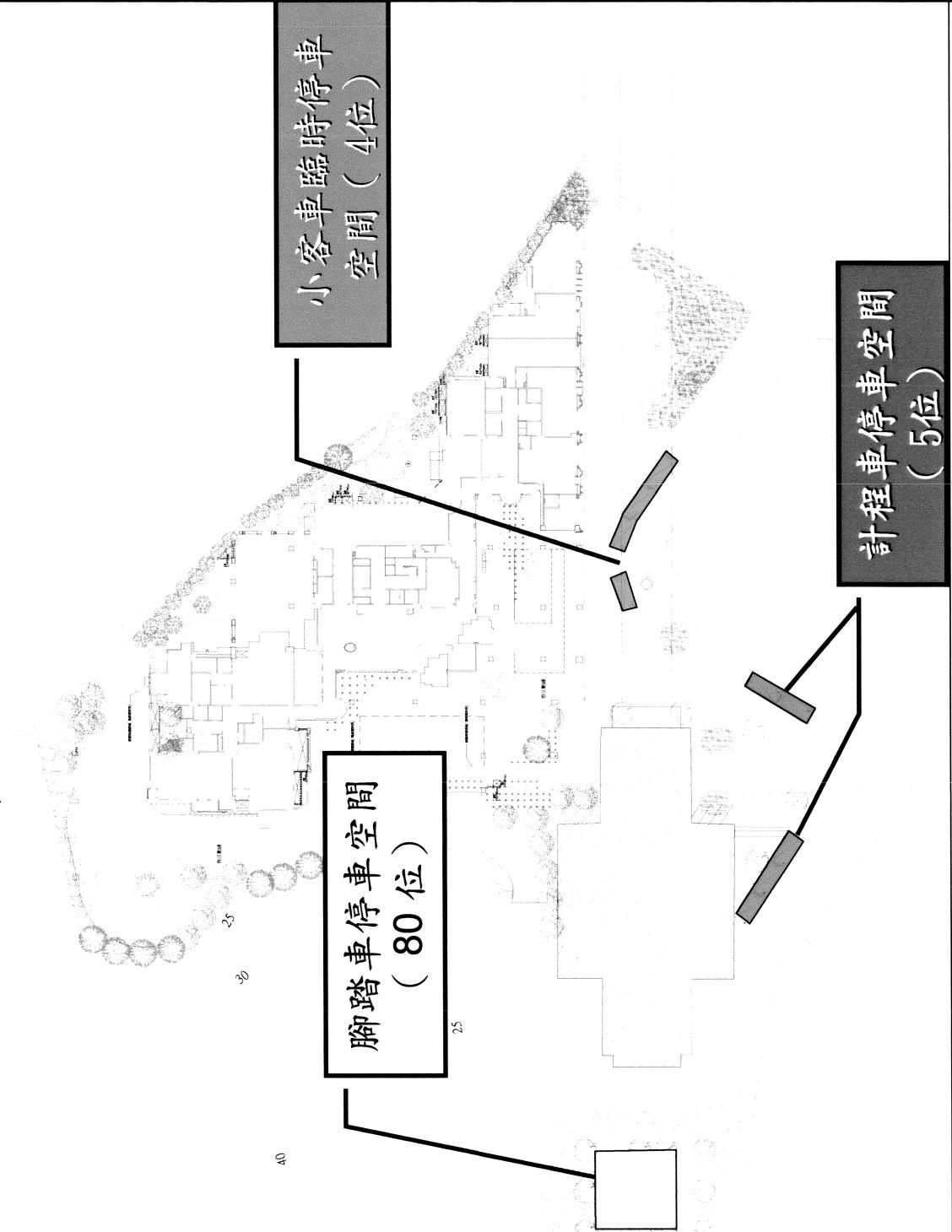
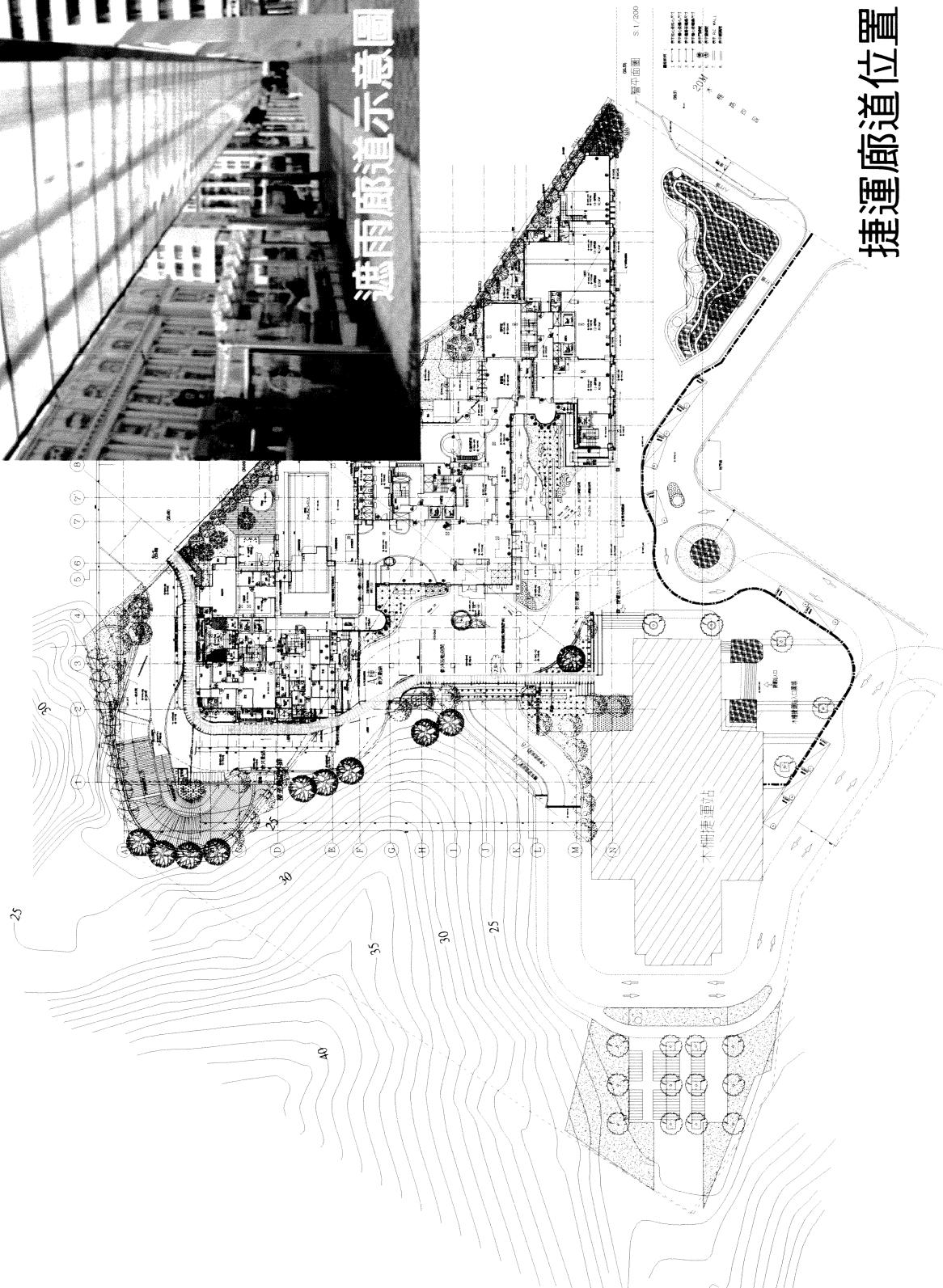


圖2.2.12-1 腳踏車、小客車臨時停車及計程車停車位位置圖

**捷運廊道位置**



**圖2.2.13-1 本計畫捷運轉乘廊道平面佈置及示意圖**