

第八章 環境保護對策及替代方案

8.1 環境保護對策

8.1.1 施工期間

(1) 空氣污染防治

- (a) 施工機具及運輸車輛，定期保養維護，並規定使用合格油品，以維護空氣品質。
- (b) 於工地出入口設置洗車設備，清洗土石運輸車輛車輪，避免產生工地出入口及延伸道路揚塵情形。
- (c) 將確保土方運輸車輛管制，使用防塵布或其他不透氣覆蓋物緊密覆蓋，其邊緣應延伸覆蓋至車斗上緣以下至少15cm，防止運送途中溢散掉落之情形。
- (d) 運輸車輛將以主動到檢方式通過環保局柴油車動力計排煙檢測，以確保符合排氣標準。
- (e) 依營建工程空氣污染防治設施管理辦法設置施工圍籬，並加設防溢堤，以避免區內之地表水流出區外。
- (f) 於區裸露面、土方及物料等堆置區持續灑水或加覆蓋，並加強施工區域周圍環境之清潔與維護工作，確保不致造成揚塵逸散情形。

(2) 噪音振動污染防治

- (a) 施工期間，若有民眾陳情噪音時，將至民眾指定之地點，依環保署公告之噪音檢測方法進行噪音監測，若超出法規標準將立即改善，以符合法規標準。
- (b) 從挖土機直接載運鑽屑廢棄物至卡車時，應使卡車停放位置靠近挖土機，以避免高噪音之挖土機來回移動而增加不必要噪音

量。

(c) 工程進行時避免施工機具與地面之強烈撞擊，並減少不必要之高速運轉及空轉。

(d) 施工車輛定期保養、潤滑及正確操作，減低車速以降低音量。

(3) 水文及水質

(a) 本計畫於施工前將檢具營建工程逕流廢水污染削減計畫，報臺北市政府環境保護局審查。

(b) 於開挖面或堆置場所，鋪設雨遮、擋面及導雨設施以防止雨水進入，並設置截水溝，攔阻逕流廢水，收集降雨初期洗車平臺產生之廢水，且定期清除淤泥(視未來實際沉砂情形清除淤泥)，以防止廢水漫流影響鄰近溝渠水質及排水功能。

(c) 施工機械規定於定點進行保養，將施工機具、車輛維修保養所棄置或溢洩之廢機油、潤滑油、柴油等廢油，儲存於預設之收集桶中以避免外洩，並委託合格代清除處理業者處理，嚴禁任意排放。

(d) 工區內設置流動式廁所，並妥善收集及定期處理，避免施工人員產生之生活污水任意排放而造成污染。

(e) 妥善安排施工次序，減少開挖造成之地面裸露，而開挖面易造成土壤沖蝕之區域，應避免其暴露於強風及豪雨中，立即進行表面覆蓋或植栽綠化。

(f) 其它水污染防治措施：施工期間若遇颱風暴雨來襲，將事先清除工區截排水系統淤砂，並將裸露地表進行覆蓋保護，以減少泥砂沖蝕量；另施工材料需定點儲存並加以覆蓋，以減少與雨水接觸之機會，避免地表逕流污染環境。

(4) 土壤地形地質防護

- (a) 將裸露地表進行覆蓋保護，以減少泥砂沖蝕量，避免土壤流失。
- (b) 確實妥善處理機具油品及廢棄物，避免地面土壤污染。
- (c) 本計畫進行填土及管線埋設，避免不必要挖掘及破壞原有之地形地質。
- (d) 本計畫之整地填土工程將優先考慮室內大型公共工程之剩餘土石方，填土前土壤須完成土壤污染之相關調查。此外，若本計畫接受其他私人工程之餘土時，則將要求其提供土壤無污染之相關證明或要求經採樣化驗證明無污染後始可採用。

(5) 廢棄物

- (a) 施工人員產生之垃圾量，將於施工區域內設置密閉式垃圾收集桶，且有效實行垃圾分類，將垃圾中可回收之資源垃圾分類儲存，並委託公民營廢棄物清除處理機構清除處理。
- (b) 施工機具、車輛維修保養所棄置或液洩之廢機油、潤滑油、柴油等，須妥善集中收集並委託合格之代清除處理業者處理。

(6) 生態環境保育措施

- (a) 本計畫使用較高存活率方式辦理受保護樹木保存及移植作業。
- (b) 若分區整地拆遷則減少揚塵產生，避免後拆遷部分沙塵遮蔽植株。
- (c) 於施工前有施工人員進行4小時以上之保育法規宣導，以加強施工人員的教育與管理。
- (d) 禁止將除草劑、農藥、殺蟲劑、滅鼠藥及其他對動物有害的化學物質用於維護環境。
- (e) 工區及土方資源堆置區需避免施工產生之泥水流入低挖區或溝渠造成污染或堵塞，影響該地區之正常排水及周邊水域生態，期

工區產生之泥水須符合法規標準後始得排放。

- (f) 應將持續進行陸域及水域調查，俾利瞭解本計畫開發對生態資源之影響。

(7) 景觀遊憩維護

(a) 景觀美質

- (i) 搭設施工圍籬，作為視覺遮蔽，減輕工地凌亂感，以減輕民眾對施工場所不愉悅的視覺景觀。
- (ii) 製作工程告示牌，讓居民明瞭本工程對景觀環境影響的明確時程。
- (iii) 施工車輛進出工地嚴格執行車體與輪胎之清洗以及設施載運之覆蓋，避免將泥砂散落至工區外而破壞行經道路的安全性與景觀。
- (v) 施工機具與材料的放置必須考量工地之整體景觀，配合施工放置，不可隨便佔地散落堆置。

(b) 遊憩環境

- (i) 鄰近主要遊憩動線道路或其他道路之路面，若因施工車輛與機具搬運造成毀損，應隨時補強修復，以免影響遊客自車或遊覽車之行駛。
- (ii) 施工期間路面應注意灑水抑制道路揚塵，降低對鄰近遊憩據點品質影響，減輕過往遊客的不愉快體驗。

(8) 社會經濟

應瞭解本計畫場址鄰近環境，並完善規劃設計社子島，以友善方式與居民溝通，以最快及最佳方式完工給予居民安全舒適環境。

(9) 交通運輸

- (a) 於運輸路線交叉口處，視實際行車情形機動調派交通指揮人員，維護施工車輛進出之交通安全。

- (b) 於施工區出入口處還派專人指揮施工車輛進出，加強車陣道路之車輛通行安全。
 - (c) 嚴格限制出入車輛不得超載、超速，以維護行車安全。
 - (d) 施工前須與相關權責機溝通協調後，依實際運輸路線，日開發單位檢具交通維持計畫，提送相關道路主管機關准核後據以實施。
 - (e) 於施工區出入口處設置警示標誌，提醒其他駕駛人注意進出之施工車輛。
 - (f) 設置圓凸鏡與夜間閃光警示燈等設施，提醒行經車輛提高警覺。
- (10) 文化古蹟遺址維護

若以全島填土方式進行，則是將現有遺址狀態完全保存於地下，故對遺址造成衝擊小，現況亦無須做任何對應措施。

在填島過程中，有埋設管線等設施是否侵害到原地層以下，針對此部分，原則上作如下建議1.非遺址區域之原地面的整地開挖行為：應做考古監督，實施頻率每週一次。2.遺址區域內之原地面的整地開挖行為：應於事前針對遺址進行合乎法規之考古試掘，以確認遺址存在空間（範圍與深度）與內涵。其次，工程若仍有無法避免之遺址影響行為，則應在文化資產主管機關的同意下，進行考古搶救等補救措施。

施工單位若在施工過程中另有發現時，應恪遵文化資產保存法第三十條發見疑似遺址，應即通知所在地直轄市、縣(市)主管機關採取必要維護措施。營建工程或其他開發行為進行中，發見疑似遺址時，應即停止工程或開發行為之進行，並報所在地直轄市、縣(市)主管機關處理。以避免對於文化資產造成不必要的破壞。

8.1.2 營運期間

(1) 空氣污染防治

本計畫完成後無直接之空氣污染物排放，且未來社子島規劃有生態濕地遊樂區、汙濱生態及休閒綠地空間、綠色商務科技娛樂區、核心商業區、樂活健康住宅區及創意產業服務區等，可減少現況之工廠及農地產生之污染，未來將興建捷運系統增加當地民眾搭乘大眾捷運，另於社子島保留濕地、綠地及植栽規劃亦對未來之空氣品質有正面之影響。

(2) 噪音振動污染防治

本計畫完成後，社子島將依願景圖規劃生態濕地遊樂區、綠色商務科技娛樂區、核心商業區、樂活健康住宅區、創意產業服務區、汙濱生態及休閒綠地空間等興建相關措施及建物時，將依據環境影響評估相關法規辦理，減少對居民、生態、環境產生之噪音振動影響。

(3) 水文及水質

(a) 藉由綠化植生，增加計畫場址保水能力。

(b) 降雨逕流由各集水區分區收集後排水幹線排入滯洪池再排放，以避免地表逕流污染環境。

(4) 土壤地形地質防護

本計畫完成後，對土壤地形地質無影響。惟後續社子島將依願景圖規劃生態濕地遊樂區、綠色商務科技娛樂區、核心商業區、樂活健康住宅區、創意產業服務區、汙濱生態及休閒綠地空間等興建相關建物，後續依照環境影響評估相關法規辦理。

(5) 廢棄物

將有效實行垃圾分類，將垃圾中可回收之資源垃圾分類，並委託公民營廢棄物清除處理機構清除處理。

(6) 生態環境保育措施

- (a) 未來將持續進行生態監測作業，其監測項目詳表8.2.1-1所示，藉此觀察本計畫對當地生態資源之影響。
- (b) 加強綠美化：以台灣原生植物以複層林方式進行栽植，上方以大喬木為主可提供遮蔭，如茄苳、香楠、大葉楠、森氏紅淡比、楓香及樟樹等，中下層則以灌叢及地被為主，可提供隔離，如苦林盤、月橘、鵝掌藤、野牡丹、杜虹花及有骨消等，兼具美觀及提供鳥蝶等食物來源。

(7) 景觀遊憩維護

(a) 景觀美質

- (i) 配合本計畫區鄰近環境色彩，考慮研訂建築量體整體色彩計畫，採用能與背景環境相融合之色彩，舒緩情緒化解排斥感，並與周遭的景觀環境相調和。
- (ii) 考慮研訂整體景觀植栽配置計畫，採用複層密植的綠帶，可減輕建築體的壓迫感並舒緩情緒化解排斥感，減輕量體視覺影響。
- (iii) 設施結構體的材質、色彩與材質設計，應考量整體環境之特性，其外觀、高度及周遭景觀於完工營運後必須能融入當地周遭環境，以減輕量體之視覺壓力，使景觀影響最小為原則，提升對本地區環境的愉悅程度。
- (iv) 營運後應於裸露地區立即補植，配合周遭環境之景緻。建議選擇優型樹種可塑造豐富的視覺景觀，以增加視覺的生動性與活潑性，並提供適當的休憩環境及景觀空間；一般而言，必須把握適應當地環境、繁殖及移植容易、管理維護容易原

則。

(b) 遊憩環境

(i) 配合遊憩資源與景觀，於計畫區附近設置適當的指標或解說設施，使遊客在休憩之餘，亦可獲得相關資訊，以增進其遊憩體驗之多樣性。

(ii) 以植栽綠化美化建立入口意象或以植栽綠化柔化線條。

(8) 社會經濟

社子島經友善規劃及串延之設計，除提升基地本身土地利用價值外，亦時改善當地居民良好之居住環境。

(9) 交通運輸

本計畫包括交通工程道路之規劃，目的旨在提供路況以引導駕駛者遵循行規則、確保行車安全及促進道路之運輸績效，其交通工程設施規劃原則：

- (a) 交通工程設施應配合地形、氣候、道路線形等自然環境與人為設施設置，以有效維護行車安全。
- (b) 交通工程設施之規劃，應以公路及其連絡道路之相關路段為規劃範圍，須能明確引導車輛進出公路，並維護其安全。
- (c) 各項交通工程設施應考慮其設置之必要性，避免駕駛人受到無謂的干擾，影響行車安全。
- (d) 交通工程設施應具有顯目性、權威性、易解性與公認性等主要性能，使駕駛人易於辨認，並遵守其指示行車。
- (e) 交通工程設施應能隨時提供駕駛人有關路況與相關資訊，保持公路暢通，提高道路效用。
- (f) 交通工程設施應作系統性、整體性規劃，必要之設施應與道路之規劃設計整體考量，並於通車前配合設置完成。
- (g) 細項之交通工程設施等將依據「交通工程手冊」、「道路交通標

誌、標線、號誌設置規則」及「2011年臺灣地區公路容量手冊」
進行規劃設置。

(10) 文化古蹟遺址維護

本計畫調查到具有遺址之地區，未來將規劃為樂活健康住宅，
故未來另案興建住宅區時，依照環境影響評估相關法規及文化資產
保存法規辦理。

8.2 環境監測與環境管理計畫

8.2.1 環境監測計畫

除上節所述之各項環境保護對策外，本計畫為確保各項工程設施之安全及周遭地區環境品質不致惡化，特於施工前、施工期間及完工後執行環境監測計畫，定期就可能對環境造成影響之相關項目進行檢測及追蹤評估並將報告檢送環保主管機關備查。環境監測之目的說明如下：

- (1) 建立或補充環境品質之背景資料，判斷長期環境品質之改變趨勢。
- (2) 評估減輕或避免不利影響對策之執行成效，據以提出補救措施。
- (3) 根據監測結果修正施工計畫或營運方針。

環境監測計畫之內容係根據環境影響預測成果，擬定施工前、施工階段及完工後環境監測項目，包括空氣品質、噪音振動、河川水、土壤、生態、交通、文化遺址及大地沉陷等，其內容涵蓋監測地點、監測頻率及分析參數等，如表8.2.1-1及圖8.2.1-1~圖8.2.1-3所示。

表 8.2.1-1 環境監測計畫表(1/3)

項目	測定參數	監測地點	監測頻率	備註
空氣品質	粒狀污染物(TSP、PM ₁₀ 、PM _{2.5})、二氧化硫、氮氧化物(NO、NO ₂)、一氧化碳、臭氧、鉛、落塵量、塵降、塵速	- 玄元宮 - 下八仙福德宮 - 社子國小 - 社子大橋(社子島外)	- 施工前一次 - 施工期間 每季一次 - 完工後 每季一次	每次連續監測24小時。
噪音振動	- 營建工程噪音:均能音量、最大音量(含低頻噪音) - 營建工程振動:均能位準、最大位準	- 基地內一點 - 基地界外一點	施工期間 每月一次	
	- 環境噪音:均能音量、最大音量及逐時音量 - 環境振動:均能位準、最大位準及逐時位準	- 碧華國中 - 社子國小 - 富邦人壽 - 下八仙福德宮 - 社子大橋(社子島外)	- 施工前一次 - 施工期間 每季一次 - 完工後 每季一次	每次連續監測24小時。分別進行平日、假日調查。

註:未來將落實環境監測計畫，其監測結果應進行統計、趨勢分析，並與預測影響比對，並自完工監測開始起1年後提報環保主管機關；如欲停止監測，則依環境影響評估法規定辦理變更事宜。

表 8.2.1-1 環境監測計畫表(2/3)

項目	測定參數	監測地點	監測頻率	備註
河川水	水溫、氨離子濃度指數、溶氧量、生化需氧量、懸浮固體、比導電度、硝酸鹽氮、氨氮、總磷、大腸桿菌	• 重陽大橋 • 百齡橋 • 福安河濱公園 • 延平河濱公園 • 東山宮水閘 • 關渡大橋 • 社子抽水站	• 施工前一次 • 施工期間 每季一次 • 完工後 每季一次	
土壤	重金屬(鉍、汞、鋅、鉛、砷、鎘、鎳、鉻)之含量	填土工程範圍2處	• 施工前一次 • 施工期間每季一次 (填土工程範圍) • 完工後一次	
交通	車輛類型及數目、道路服務水準	• 自強路三段/仁義街口 • 社中街/延平北路六段/環河北路三段 • 通河申街/洲美快/延平北路六段/延平北路六段 511 巷 • 承德路/大度路/大業路/中央南路二段 • 大度路二段/中央北路二段 257 巷 • 社子大橋	• 施工前一次 • 施工期間 每季一次 • 完工後 每季一次	分別進行平日及假日調查。
生態	陸域生態(植物、動物(哺乳類、鳥類、爬行類、兩棲類、蝶類))	• 計畫區 • 計畫區界1公里範圍 • 關渡溼地及三股溼地	• 施工前半年需執行二次(其中一次須含冬候鳥過境期間) • 施工期間每季一次 • 完工後每季一次	
	水域生態(魚類、底棲生物、水棲昆蟲、蜻蜓、浮游性動物、浮游性植物、附著性藻類)	• WB1(300843, 2776487) (TWD97) • WB2(296443, 2779196) (TWD97) • WB3(300512, 2775833) (TWD97)	• 施工前半年需執行二次 • 施工期間每季一次 • 完工後每季一次	
文化遺址	文化遺跡、遺物	• 非遺址區域(於整地開挖或埋設公共管線工程有侵入原地表以下時,進行監看)	• 每週一次監看	
		• 遺址區域(北緯 25 度 6 分 4.3 秒, 東經 121 度 29 分 32.5 秒。長 100 公尺, 寬約 60 公尺, 面積約 6000 平方公尺)	• 於遺址區域範圍進行施工前考古試掘	

表 8.2.1-1 環境監測計畫表(3/3)

項目	測定參數	監測地點	監測頻率	備註
大地沉陷	沉陷板、沉陷桿、電子式水壓計、水力式水壓計	• 沉陷板(每公頃 4 處) • 沉陷桿(每公頃 2 處) • 電子式水壓計、水力式水壓計(各土層 1 處)	• 排水帶打設前每週一次 • 排水帶打設期間至填土完成一個月內每週二次 • 填土完成一個月後每週一次(三個月後二週一次)	
	沉陷點	• 每公頃 8 處	• 排水帶打設前每週一次 • 排水帶打設期間至填土完成一個月內每週一次 • 填土完成一個月後二週一次	
	水準點	• 工區外共 8 處	• 每月一次	

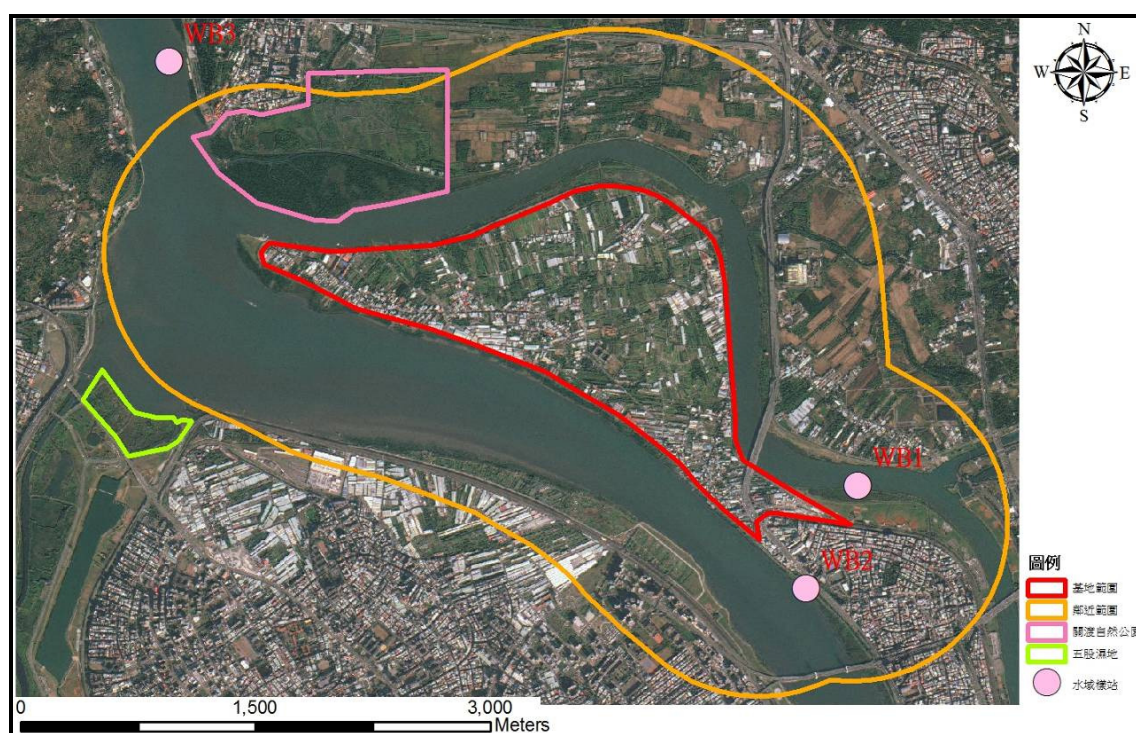


圖 8.2.1-1 生態環境監測點位圖

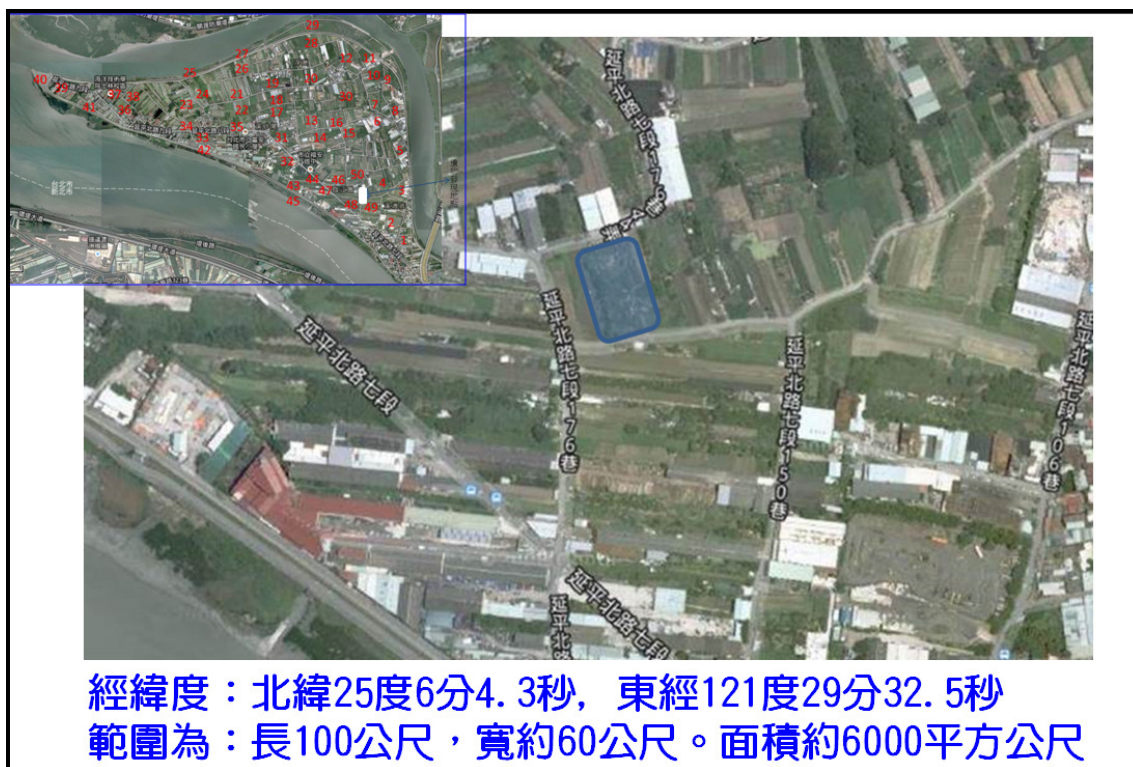


圖 8.2.1-2 疑似遺址位置圖

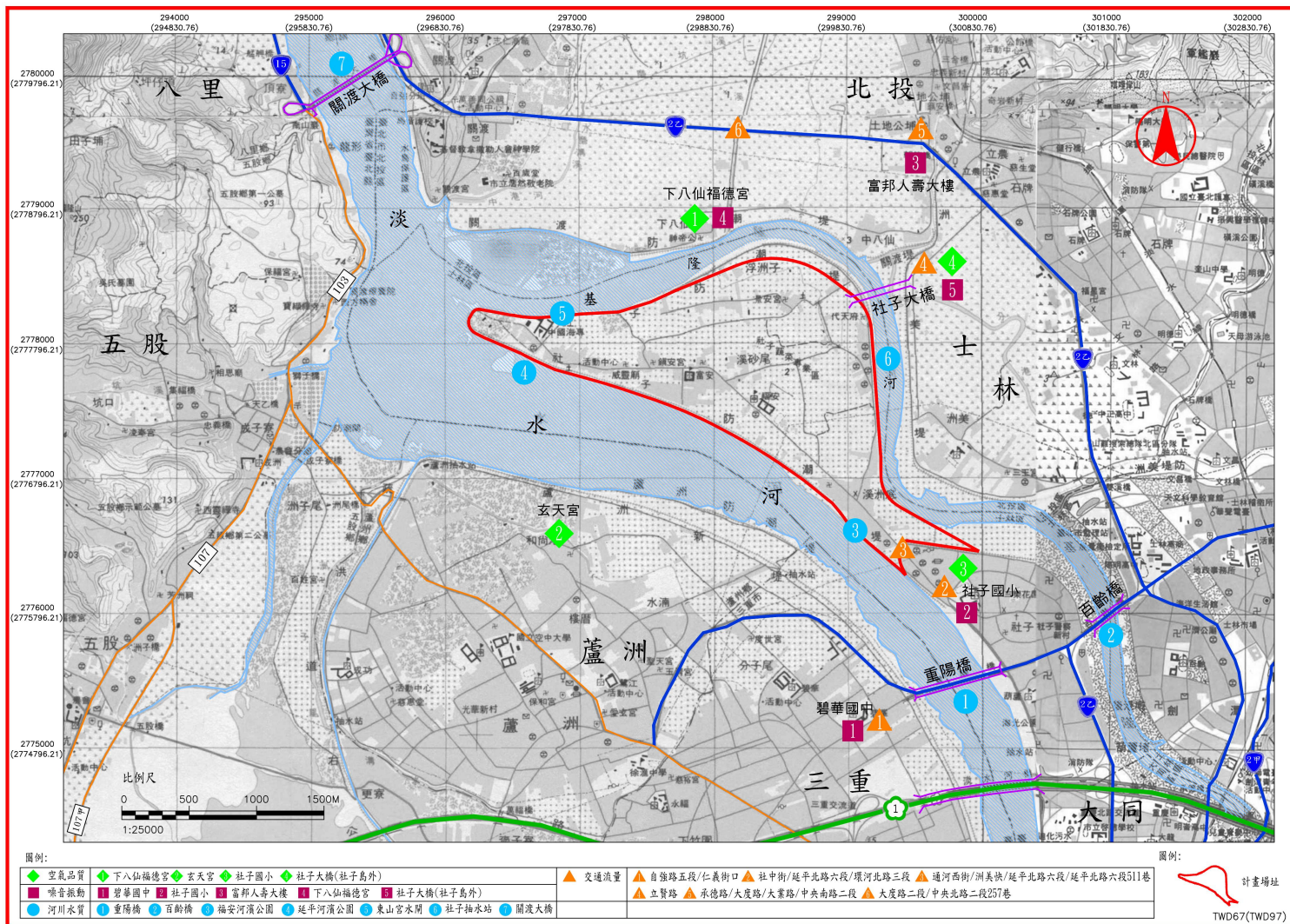


圖 8.2.1-3 環境監測位置圖

8.2.2 環境管理計畫

(1) 環境管理組織

「臺北市士林區社子島地區區段徵收範圍開發計畫」經審查通過後，依照環境影響評估法第十九條規定：「開發單位應依環境影響說明書所載內容及審查結論，切實執行」。

本計畫將就環境管理作業依權責進行分辦執行，並監督查核追蹤，納入環境管理之事項為：環境影響減輕對策(工程)、技術性管制對策、環境管理組織、環境監測作業及公眾宣導、民眾溝通。施工階段之環境管理體系採三級制管理，包括開發單位、監造單位及工程承包者，開發單位依環評報告內容及審查結論，擬定環境管理計畫，監造單位進行環境管理計畫之稽查工作，工程承包者確實執行各項工地環保措施。本組織成立目的係監督施工環境品質及掌握工程進度，以減輕或避免不利影響擴大，並對施工期間可能危害環境品質之行為隨時加以檢討糾正。平時定期考核執行成效並制定改善方案，且扮演對外雙向溝通之橋梁。

(2) 環境管理作業項目

- (a) 本計畫環境影響說明書內容及審查結論，應作為廠房日後執行環保工作之依據。
- (b) 本計畫施工期間將遵照環保署之「營建工程空氣污染防制設施管理辦法」、「廢棄物清理法」、「營建工程噪音管制標準」與其他環境保護等相關規定辦理。
- (c) 本計畫完工後將依環境監測計畫進行相關監測工作，其監測結果應進行統計、趨勢分析，並與預測影響比對，如欲停止監測，則依環境影響評估法規定辦理變更事項，監測成果由專責單位及人員負責彙整與管理。

8.2.3 防災避難計畫

本計畫區內之防災避難系統配合使用分區及活動性質，僅劃設單一防災避難區。有關防災避難系統中避難及救災動線規劃以及防災避難空間據點指定等，如圖 8.2.3-1 所示，其分述如下：

(1) 避難及救災動線

- (a) 緊急道路：將計畫區內寬度達 40 公尺(含 40 公尺)以上之聯外道路，規劃為意外發生時之緊急道路，為救災、避難之主要動線。
- (b) 輸送、救援道路：配合緊急道路，將部分 12 公尺以上之道路規劃為本計畫區之輸送、救援道路，以形成完整之救災、避難路網。

(2) 劃設防災避難空間或據點

為緊急避難行為所需，除運用計畫區內之開放空間、公園、空地、道路等作為緊急防災避難場所外，亦於各防災避難區規劃臨時及中長期收容所，如表 8.2.3-1 所示。

表 8.2.3-1 防災避難空間、據點表

避難區劃	本計畫範圍全部	備註
避難人口(人)	32,000	1.臨時避難場所以鄰近社區之鄰里公園為主。 2.收容場所以學校用地為主。 3.避難人口係指計畫區內之居住人口。 4.收容場所面積之檢討以每人 1.5 m ² 為原則。
臨時避難場所	公五、公六、公九、公八	
收容場所	國中、國小用地(共 5.29 公頃)	
收容場所服務水準(m ² /人)	1.65	

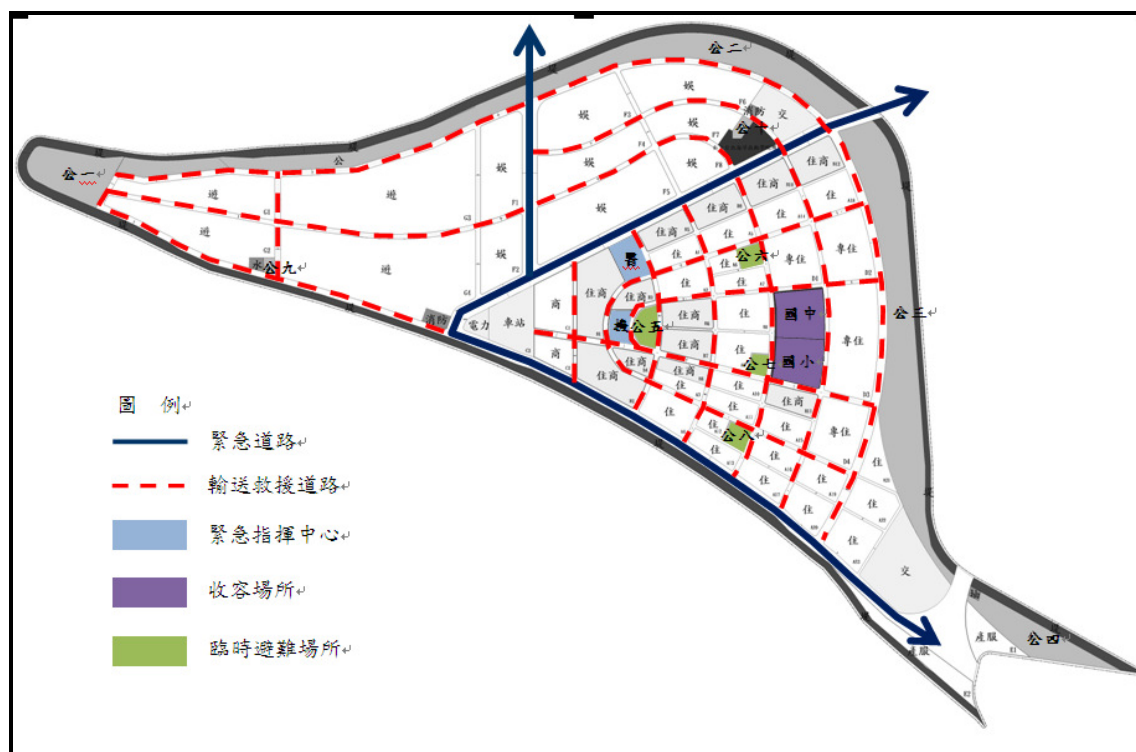
資料來源：「臺北市士林區社子島地區細部計畫案(草案)(102 年 12 月)」，臺北市政府都市發展局。

(3) 緊急指揮中心

緊急指揮中心位計畫區中央，集合派出所、消防隊及衛生所等救災相關單位，供災難發生時緊急指揮使用。

(4) 緊急醫療中心

醫療用地位居計畫區中央偏北，鄰大眾運輸場站及1-1號道路，
為緊急救災時服務社子島及鄰近地區之醫療中心。



資料來源：「臺北市士林社子島地區細部計畫案(草案)(102年12月)」，臺北市政府都市發展局。

圖 8.2.3-1 社子島地區防災避難計畫示意圖

8.3 替代方案

依據環保署「開發行為環境影響評估作業準則」中所列替代方案，包括零方案、開發地點替代方案、技術替代方案及環保措施替代方案等四項(如表8.3-1所示)，其相關內容分述如下：

8.3.1 零方案

本計畫如不做任何開發，社子島將保持原狀，該方案雖對環境未加以擾動或影響，惟對社子島地區之土地使用、公共設施、綠化環境及社會福利等社會經濟環境並無提升，經本計畫適當減輕對策之提出，已可將部份負面影響予以提升正面效益。

未來社子島開發後，可提供社子島居民生命及財產之安全居住環境，免於水患威脅，更可兼顧臺北都市地區保育功能並建立便利、舒適、人性化之全新社區，創造文教、娛樂及居住功能協調之新都市空間意象，將有利於臺北市地區之整體國家發展。

8.3.2 開發地點替代方案

逢颱風大雨後社子島地區經常淹水係臺北市較低之地區，故提出本計畫進行墊高地盤至標高8.15公尺，故本案並無開發地點之替代方案。

8.3.3 技術替代方案

(1) 拆遷方式

本計畫開發依民意採以全區一次拆遷方式，如未來有自礙難行之處，可改以分期拆遷方式進行開發，其拆遷方案比較詳如表8.3.3-1所示。

(2) 土石方運輸方式

社子島三面環水，延平北路為主要進出動線，施工期間高頻率運土車輛進出區，可能對周邊交通有所衝擊，並依社子島特有地理條件發揮優勢，故擬以河運為替代方案。

表 8.3.3-1 拆遷方案比較

方案比較	全區一次拆遷	分期拆遷
拆遷阻力	拆遷阻力較大	拆遷阻力較小
區內居民居住環境	既有居民安置於計畫區外，不受施工影響	無論何施工階段均有住民於計畫區內生活，對於聯外交通及居住品質影響較大
工程經費	工期短，因施工起始較晚，總工程費(含物價調整)較高(366億9仟萬)	工期長，因施工起始較早，總工程費(含物價調整)較低(364億4仟萬)
工程界面	可於全部設計完成後一次發包施工，界面單純	考量縮短期程，整地填土工程與公共工程需分開發包，工程界面複雜
工程期程	期程較短	期程較長
居民安置費	安置期長，安置戶多，費用較高	安置期長，安置戶少，費用較低

表 8.3.3-2 運輸土石方方案比較

方案比較	陸運	陸運+河運
運送方式	土方來源以陸運送至社子島	台北港設置土方暫存區收紮石門水庫、桃園、中壢等地之營建剩餘土方，再利用船運接駁進入社子島工區
環境影響因子	交通、空氣品質、噪音	水域溼地生態、交通、空氣品質、噪音
工程經費	車輛運輸費用	車輛+河運運輸費用+設臨時碼頭每座約需500萬。

8.3.4 環保措施替代方案

施工人員產生之生活污水除了採用流動廁所外，亦可採用合併式化粪池處理，但合併式化粪池處理之效果較差，建議不使用。

表 8.3-1 替代方案摘要表

替代方案	有	無	未知	內容	預計目標年可能之負面環境影響	與主計畫之比對分析
零方案	√			本計畫不執行	--	本計畫如不做任何開發，社子島將保持原狀，該方案雖對環境未加以擾動或影響，惟對社子島地區之土地使用、公共設施、綠化環境及社會福利等社會經濟環境並無提升，經本計畫適當減輕對策之提出，已可將部份負面影響予以提升正面效益。未來社子島開發後，可提供社子島居民生命及財產之安全居住環境，免於水患威脅，更可兼顧臺北都市地區保育功能並建立便利、舒適、人性化之全新社區，創造文教、娛樂及居住功能協調之新都市空間意象，將有利於臺北都市地區之整體國家發展。
開發地點替代方案		√		--	--	逢颱風大雨後社子島地區經常淹水係臺北較低之地區，故提出本計畫進行墊高地盤至標高 8.15 公尺，故本案並無開發地點之替代方案。
技術規劃替代方案	√			分期拆遷	本計畫分期拆遷開發時程約 14 年 9 個月，施工時間較主方案長 11 個月。	分期拆遷較主方案(一次拆遷)長，且安置部分會先建專案住宅給予居民入住後再拆遷對於居住安置住宅之居民生活品質影響較大。
	√			陸運+河運	施工期間土石方從台北港港河運至社子島，預計目標年可能對海域生態有所影響。	施工期間增加河運，需建臨時性碼頭，在施工土石方運輸期間對於河道之海域生態影響。
環保措施替代方案	√			施工人員產生之採用合併式化糞槽處理。	合併式化糞槽處理效果較流動廁所差，建議不使用。	施工人員產生之生活污水除了採用流動廁所外，亦可採用合併式化糞槽處理，但合併式化糞槽處理之效果較差，建議不使用。