

大型基地開發之交通衝擊評估

會員：周文生、何幸芝

近幾年來，社會經濟活動發展快速，國內在各類型的土地使用開發面積或數量上，均有相當顯著的成長。以最近幾年陸續完成之幾件大型基地開發為例（如京華城、微風廣場、台北 101 大樓等），業者雖於事前提出相關之交通衝擊評估，但開發後仍對其鄰近地區產生交通擁擠之影響。究其主因係現行法令不够完備，業者提供之交通衝擊評估及維持計畫未能符合現況，造成部分重大開發案之交通衝擊影響評估仍未落實，致使政府部門事後仍需動用大量社會資源進行交通補救措施。

就基地開發而言，無論是在開發過程中或是在開發完成後，大部分均會對其周遭的交通運輸環境，產生各種不同程度的衝擊與影響。為有效改善（或降低）基地開發行為所衍生之相關交通問題，確實於開發行為未進行前即掌握可能造成的影響，實應於事前提出改善策略(或措施)，以及於開發行為完工啟用前，研擬相關因應對策，以降低基地開發後對地區交通之衝擊與影響。

因此，近幾年來，政府相關單位乃希望能建立基地開發需於事前進行交通衝擊影響評估之機制，以利研析其開發行為對地區交通之影響程度，甚至能據以作為建議適度開發量體及規模之參考。

在現行體制架構與法令制度下，各縣市對於交通衝擊評估的審議制度及作業規範，似乎仍存在相當大的差異。各縣市均有其特性，甚至在適用上恐有疑義，需依地方特性進行必要修正，因此，未來實應以各縣市政府為主導單位，依據當地不同的需求，擬定不同之交通衝擊評估審議規範內容，使未來交通衝擊評估制度的實施能真正落實。

然良善之交通衝擊除應考量制度面，實質內容之研訂亦為未來是否落實之重要關鍵。綜合相關研究與實務現況，對現行國內大型基地開發之交通衝擊評估建議如下：

- 1.目前交通衝擊評估主要涵括於『環境影響評估』與『都市/區域計畫(變更或更新)審議』，以及都市設計審議』與『建築執照申請(預審)』等程序之中。
- 2.現行法制對於交通衝擊評估一事，基本上係「委身」或「寄居」於其他行政領域，且似有違反專業監督暨權限劃分之組織原則。
- 3.現行交通衝擊評估缺乏明確審查依據，且交通主管機關經常面臨難以落實之困境。
- 4.目前台灣地區在進行基地開發交通衝擊評估、審議時，普遍缺乏完整資料庫以為依據或參考。
- 5.有關交通衝擊評估之送審原則，建議除「環境影響評估」外，其餘則應考慮進一步研訂提送交通衝擊評估的門檻(或標準)以為遵循。
- 6.為利落實交通衝擊評估專責審查目的，建議在各縣（市）政府之交通主管單位(交通局)下新設「交評審議小組」。
- 7.有關交通衝擊評估之審查，建議開發規劃階段應著重交通環境的整體評估，而實質開

發階段則著重細項評估。

- 8.建議各縣（市）政府藉由交通衝擊評估制度，建立資料回饋機制，以供後續之研析與參數採用。
- 9.建議各縣（市）政府可視施政需要，研訂「基地開發交通衝擊評估作業審查要點」或「基地開發交通衝擊評估自治條例」，以利落實基地開發交通衝擊評估工作。（作者周文生為中央警察大學交通管理研究所副教授、何幸芝為中央警察大學交通管理研究所研究生）