

第 3 章

開發行為變更後

環境影響差異分析

第3章 開發行為變更後環境影響差異分析

按原市政府轉運站新建工程變更設計環境影響說明書，對環境有所影響且評估的環境因子包括地形與地質、空氣品質、水文及水質、噪音與振動、行人風場、廢棄物、廢棄土、生態、社經人文等項目。各項環境因子除水文及水質、廢棄物、交通因樓地板面積調整有輕微差異，其餘環境因子如地文及地質、空氣品質、噪音及振動、行人風場、廢棄土、生態環境、景觀遊憩及社會經濟應無差異。各環境因子影響差異評估詳參考表 3-1。本報告將針對各項環境因子影響差異響詳細加以分析評估如後。

表 3-1 本計畫變更前後環境因子差異性分析

環境因子	影響範圍	場址周邊
地形與地質		無差異
水文及水質		差異輕微
空氣品質		無差異
噪音與振動		無差異
行人風場		無差異
廢棄物		差異輕微
廢棄土		無差異
生態		無差異
交通		差異輕微
社經人文		無差異
公共設施		無差異

註：本計畫整理

3.1 水文及水質

一、前次核定內容(第一次差異分析報告)

(一)水文

本計畫完成後營運期間之用水由臺北市自來水公司供應，自來水用量為 2096CMD，並不抽用地下水，因此對地下水並無影響。本大樓在完工啟用後其污水未來將接管排入建國路次幹管集污系統，由於排放量每日最大約 1,667.4CMD。營運階段之地表流量，應與現況非常相似，因此本計畫在營運階段亦不致對基地附近排水承受渠道之水文造成任何不良影響。

(二)水質

本大樓產生之污水大多為生活污水並無特殊污染物，因此地上樓層部份之污水將以重力排放的方式排入污水下水道，於筏基設置污水池，地下樓層部份之污水統一收集至污水池後，加壓排入污水下水道。因此對附近水體水質亦不致造成不良影響。

(三)水權

大樓在營運使用階段之用水將洽請臺北市自來水公司供應，並不會抽用地下水，因此無水權問題。

二、本次變更

轉運站、百貨公司及旅館已分別於 99 年 8 月、99 年 10 月及 100 年 2 月開始營運，故本次變更營運階段用水量以臺北自來水事業處水費通知單之用水量為準。彙整 100 年 2 月至 10 月統計結果，用水量為 952.7CMD、污水量為 762.2CMD。

由於轉運站及百貨公司營運僅屆滿一年，營運初期之統計資料較不穩定，故本次並未採用；另旅館部分營運未滿一年，本次統計資料以 100 年 2 月至 10 月為主，未涵蓋一整年，考量有特殊節日(如周年慶、連續假日、舉辦活動等)進入基地人潮有較一般假日明顯增加之情形，且依據表 2.2.2-1，10 月份用水量 40,410 噸(每日 1,303.5 噸)超過 2 月份 18,129 噸(每日 647.5 噸)的 2 倍之多，因此，本計畫以平均日用、污水量之 2 倍，即用水量 1,905.4CMD、污水量 1,524.4CMD 為管控依據。用水量較前次核定內容減少 190.6CMD，用水由自來水公司供應無虞；污水量較前次核定內容減少 143CMD。其污水處理方式與前次核定內容(第一次差異分析報告)相同，將接管排入建國路次幹管集污系統，對環境不致造成不良影響。

3.2 廢棄物

一、前次核定內容(第一次差異分析報告)

營運階段本計畫預估轉運站、宴會廳、餐廳、飯店等，每日產生約 19,119 公斤垃圾量。本案特別規劃一套解決垃圾問題的垃圾處理資源回收站，使本中心成為一座環保自動化的購物休閒交通轉運中心。遊客在本中心內可以就進將垃圾丟棄於本中心所設置於走道各點的圾垃及資源回收筒中。清潔人員每日訂時將各點之垃圾，以可回收之垃圾與無法回收之垃圾分開收集處理，以子車巡迴收集各點的垃圾運至垃圾暨回收處理站中，將可回收之垃圾依照分類類別投入回收處理設備中，將無法回收之垃圾投入旋轉式垃圾壓縮貯存設備中密閉壓縮貯存，待清運車輛至垃圾處理站，將垃圾收集清運。

為因應本中心之宴會廳、餐廳、美食街區及廚房營業空間所產生之廚餘，故建議本案所設之餐廳廚房均需使用廚餘脫水破碎設備，將廚餘脫水破碎處理後，可減少運送途中污染週邊環境。將其運送至垃圾處理資源回收站冷藏庫內密封暫存，待清運車輛收集清運。

本處理系統經設備內之除臭裝置，可完全將垃圾臭味中和分解，但於垃圾運送至處理室之動線及處理室地板，仍須定時清洗，並要求清運廠商確實注重清運垃圾車輛之整潔，方可將臭污染源減至最低。清潔人員將垃圾收集在子車中，將可回收之垃圾與無法回收之垃圾分開處理，再將無法回收之垃圾用子車送設於 B3F 至垃圾壓縮設備，以自動傾倒裝置，將垃圾子車自動倒入垃圾壓縮設備中自動壓縮處理，可回收的垃圾在送至資源回收中心集中處理，可回收的垃圾由資源回收商議價收購，可獲得一筆基金，加速回收設備成本，並提昇購物生活品質。

完善的垃圾處理規劃與優良的設備品質，產生的有形效益包括減少垃圾處理費用，提昇環境生活品質，方便管理，改善環境衛生。無形效益包括提高大眾購物意願，加速成本回收速度，迅速取回資金，建築物更具保值，增值潛力提昇。最重要的是能大大提昇企業形象及於建設領域中之領導地位。

本大樓所產生之事業廢棄物將採回收方式處理，非資源之廢棄物將委託臺北市合格之民營廢棄物清除處理機構清運處理，對臺北市整體垃圾處理應不致產生影響。

二、本次變更

轉運站、百貨公司及旅館已分別於 99 年 8 月、99 年 10 月及 100 年 2 月

開始營運，故本次變更營運階段廢棄物產生量以實際產生的垃圾量為準。彙整 100 年 2 月至 10 月廢棄物清運統計結果，平日平均為 4,616 公斤/天，假日平均為 5,484 公斤/天，不分平假日之平均為 4,895 公斤/天。

由於轉運站及百貨公司營運僅屆滿一年，營運初期之統計資料較不穩定，故本次並未採用；另旅館部分營運未滿一年，本次統計資料以 100 年 2 月至 10 月為主，未涵蓋一整年，考量有特殊節日(如周年慶、連續假日、舉辦活動等)進入基地人潮有較一般假日明顯增加之情形，本計畫以前述不分平假日之平均廢棄物產生量 4,895 公斤/天之 2 倍，即平均 9,790 公斤/天為管控依據，並加強宣導資源回收，以達到垃圾減量之成效。故每天平均產生的垃圾量較前次核定內容(第一次差異分析報告)19,119 公斤減少 9,329 公斤。所產生之事業廢棄物處理方式與前次核定內容(第一次差異分析報告)相同，將採回收方式處理，非資源之廢棄物將委託臺北市合格之民營廢棄物清除處理機構清運處理，對臺北市整體垃圾處理應不致產生影響，與前次核定內容(第一次差異分析報告)差異輕微。廚房及相關動線應每日用適量之專業 O₃ 消毒處理，除可防臭外更可杜絕蚊蠅蟑螂等昆蟲之孳生與感染。

3.3 交通

一、前次核定內容(第一次差異分析報告)

(一)轉運站交通需求衍生旅次推估

1. 衍生人旅次

本計畫交通衝擊評估係以營運目標年(民國 98 年)之運量預測為基礎，另彙整目前市政府轉運站鄰近之國道客運公司所提供路線營運資料，其假日整體旅客數約為平常日之 1.2 倍，再考量本計畫所進行之旅客特性調查之運具分配率(如表 3.3-1)及尖峰小時佔全日運量比率，依此可求算平常日及假日尖峰小時本轉運站衍生之人旅次如表 3.3-2 所示。

2. 衍生車旅次

以前述衍生人旅次為基礎，再考量各運具之乘載率如表 3.3-3，則可求得各運具之衍生車輛數，並依各運具小汽車當量值換算可得衍生車旅次，詳如表 3.3-4 所示。

3. 衍生大客車旅次推估

本轉運站衍生之旅次量除上述乘客利用其他運具之轉運站之旅次

外，尚包含轉運站運行之進出大客車旅次，而根據運量預測結果，可估算目標年(民國 98 年)轉運站之大客車衍生旅次如表 3.3-5 所示，各時段以假日尖峰時段衍生需求最高量，約為 168PCU。

表 3.3-1 轉運站衍生旅次之運具分配率

單位：人/小時

時段	小汽車	小汽車臨停	計程車	機車	機車臨停	公車	捷運	其他
平日	1.4%	13.5%	12.3%	4.7%	10.1%	23.4%	18.2%	16.5%
假日	1.6%	16.8%	14.4%	2.8%	9.2%	23.3%	16.7%	15.1%

資料來源：本計畫調查整理。

表 3.3-2 轉運站尖峰小時衍生人旅次

單位：人/小時

時段	佔全日運量比	方向	尖峰旅次	小汽車	小汽車臨停	計程車	機車	機車臨停	公車	捷運	其他
平日晨峰	4.9%	進入	753	10	102	92	35	76	176	137	124
		離開	787	11	106	96	37	80	184	143	130
平日昏峰	8.8%	進入	1,352	19	183	166	63	137	316	245	223
		離開	1,413	19	191	173	66	143	331	256	233
假日尖峰	8.4%	進入	1,549	25	260	223	43	143	361	259	234
		離開	1,618	26	272	233	45	149	378	271	245

資料來源：本計畫調查整理及推估所得。

表 3.3-3 轉運站衍生旅次之乘載率

單位：人/小時

時段	小汽車	小汽車臨停	計程車	機車	機車臨停	公車	捷運	其他
平日	1.82	1.72	1.72	1.00	1.14	25	-	-
假日	1.63	1.59	1.72	1.00	1.45	25	-	-

資料來源：本計畫調查整理。

註：小汽車及機車乘載率含司機；小汽車及機車臨停乘載率不含司機。

表 3.3-4 轉運站尖峰小時衍生車旅次

衍生旅次	時段	方向	小汽車	小汽車 接送	計程車	機車	機車 接送	小計
衍生 車輛數 (輛/小時)	平日 晨峰	進入	6	59	54	31	76	226
		離開	6	62	56	32	80	236
	平日 昏峰	進入	10	106	96	55	137	405
		離開	11	111	101	58	143	423
	假日 尖峰	進入	15	164	130	30	143	481
		離開	16	171	135	31	149	502
PCE			1.00	1.00	1.00	0.30	0.30	-
衍生 車旅次 (PCU/小 時)	平日 晨峰	進入	6	59	54	9	23	151
		離開	6	62	56	10	24	157
	平日 昏峰	進入	10	106	96	17	41	270
		離開	11	111	101	17	43	282
	假日 尖峰	進入	15	164	130	9	43	360
		離開	16	171	135	9	45	376

資料來源：本計畫估算。

表 3.3-5 轉運站衍生大客車旅次

地區別		基隆	宜花東	台中以北都會區	台中以南	合計	
平日 晨峰	旅次數(人/小時)	離站	228	80	424	20	753
		到站	276	79	413	19	787
		合計	504	160	837	39	1,540
	車輛數(車/小時)	離站	7	5	15	3	30
		到站	8	5	15	3	31
		合計	15	10	30	6	61
	車旅次 (PCU/小時)	離站	11	8	23	5	45
		到站	12	8	23	5	47
		合計	23	15	45	9	92
平日 昏峰	旅次數(人/小時)	離站	409	144	762	37	1,352
		到站	496	143	741	34	1,413
		合計	905	287	1,503	70	2,765
	車輛數(車/小時)	離站	12	7	27	3	49
		到站	15	7	26	3	51
		合計	27	14	53	6	100
	車旅次 (PCU/小時)	離站	18	11	41	5	74
		到站	23	11	39	5	77
		合計	41	21	80	9	150
假日 尖峰	旅次數(人/小時)	離站	469	165	873	42	1,549
		到站	568	163	849	38	1,618
		合計	1,037	329	1,721	81	3,167
	車輛數(車/小時)	離站	14	8	30	3	55
		到站	17	8	29	3	57
		合計	31	16	59	6	112
	車旅次 (PCU/小時)	離站	21	12	45	5	83
		到站	26	12	44	5	86
		合計	47	24	89	9	168

資料來源：本計畫估算。

註：大客車 PCE=1.5

(二)商場及旅館交通需求分析

本計畫實際調查信義計畫區內，與本基地開發型態相似之商場及旅館，以推算在相對的地理環境及交通特性下，各開發類別衍生的人旅次及車旅次產生率。

1. 衍生人旅次

商場及旅館類別衍生人旅次如表 3.3-6 所示，其中，旅館部份不包含大型宴會廳之衍生旅次量，宴會廳產生人車旅次及停車需求，將另外計算。

配合各類別旅次產生率及開發面積，預估於平日晨峰 7 至 9 時，進出人旅次為 334 及 364 人/小時；平日昏峰 5 至 7 時進出人旅次為 1,750 及 1,154 人/小時；假日尖峰下午 2 至 4 點進出人旅次為 1,335 及 1,882 人/小時，如表 3.3-7 所示。

其中大型宴會廳最大可容納 750 人，以滿席率九成計算，進入尖峰約在下午 6 點至 8 點間，離開尖峰約在下午 8 點至 10 點間，對於平日昏峰交通衝擊較大。

2. 衍生車旅次

本計畫實際調查信義計畫區內，與本開發類別性質類似之商場及旅館，推估商場及旅館等類別於平日上午、平日昏峰及假日尖峰之運具分配率及乘載率，如表 3.3-8 及表 3.3-9 所示。

由實際調查分析結果，因本地區大眾運輸發達及周邊百貨商場密集，本基地開發後，搭乘大眾運輸旅次應相當高，由附近辦公大樓或商場而來的順道旅次，亦會占有所有衍生旅次相當高的比例。

商場方面，可以發現於平日所吸引之旅次，約有 57% 選擇搭乘大眾運輸，如：捷運或公車。並且有 24% 的旅次為順道旅次；在假日，私人運具比例提高，搭乘大眾運輸旅次約佔 33%，仍有 22% 的旅次為順道旅次。

旅館方面，客房及餐廳部份於平日及假日，大眾運輸比例約佔 40%，順道旅次佔 15%，宴會廳方面，搭乘小汽車或計程車的比例較高，約佔 60%，大眾運輸比例佔 30%。

綜合上述分析，本基地於商場及旅館部份衍生車旅次如表 3.3-10 所示，以平日昏峰進入車流量為 353 PCU，離開為 187 PCU 為最高。

表 3.3-6 衍生人旅次產生率

單位：人/百平方公尺

	平日晨峰		平日昏峰		假日尖峰	
	進入	離開	進入	離開	進入	離開
商場	0.73	0.73	2.53	2.29	3.46	5.02
旅館(客房)	0.22	0.28	0.90	0.74	0.54	0.67

註：本計畫調查整理。

表 3.3-7 衍生人旅次產生表

單位：人/小時

	平日晨峰		平日昏峰		假日尖峰		
	進入	離開	進入	離開	進入	離開	
商場	226	226	782	710	1,070	1,553	
旅館	客房	108	138	441	363	265	329
	宴會廳	-	-	527	81	-	-
合計	334	364	1,750	1,154	1,335	1,882	

註：本計畫調查整理。

表 3.3-8 商場及旅館平日尖峰車旅次運具分配率

	運具別	小汽車	計程車	機車	公車	捷運	步行或其他 (含順道旅次)	
		PCE	1.0	1.0	0.3	1.5	-	-
商場	運具分配率	12.00%	2.00%	5.00%	15.00%	42.00%	24.00%	
	乘載率(人/輛)	1.49	1.55	1.24	25.00	-	-	
旅館	客房	運具分配率	12.00%	21.00%	12.00%	10.00%	30.00%	15.00%
		乘載率(人/輛)	1.56	1.41	1.05	25.00	-	-
	宴會廳	運具分配率	35.00%	25.00%	5.00%	7.00%	23.00%	5.00%
		乘載率(人/輛)	2.00	2.00	1.20	25.00	-	-

註：本計畫調查整理。

表 3.3-9 商場及旅館假日尖峰衍生車旅次運具分配率

		運具別	小汽車	計程車	機車	公車	捷運	步行或其他 (含順道旅次)
		PCE	1.0	1.0	0.3	1.5	-	-
商場		運具分配率	21.25%	3.16%	19.51%	8.69%	24.57%	22.58%
		乘載率(人/輛)	2.66	2.00	2.00	25.00	-	-
旅館	客房	運具分配率	23.00%	22.00%	10.00%	5.00%	25.00%	15.00%
		乘載率(人/輛)	1.50	1.74	1.19	25.00	-	-
	宴會廳	運具分配率	35.00%	25.00%	5.00%	7.00%	23.00%	5.00%
		乘載率(人/輛)	2.00	2.00	1.20	25.00	-	-

註：本計畫調查整理。

表 3.3-10 商場及旅館衍生車旅次

單位：PCU

		小汽車	計程車	機車	合計
平日晨峰	進入	24	20	6	50
	離開	26	24	7	57
平日昏峰	進入	177	140	29	346
	離開	89	73	21	183
假日尖峰	進入	109	48	32	189
	離開	150	62	44	256

註：本計畫調查整理。

(三) 整體交通需求分析

綜合上述轉運站、商場及旅館等交通需求分析，整體衍生車旅次如表 3.3-11 所示。以平日昏峰進入車流量為 617PCU，離開為 465PCU 為最高。

表 3.3-11 整體衍生車旅次

單位：PCU

單位：PCU/HR	平日晨峰		平日昏峰		假日尖峰	
	進入	離開	進入	離開	進入	離開
轉運站	151	157	270	282	360	376
商場	20	20	66	61	107	155
旅館	30	37	281	122	82	101
合計	201	214	617	465	549	632

註：本計畫調查整理。

(四)停車位檢討

本計畫之轉運站將規劃停車空間，提供小汽車及機車至本轉運站停車轉乘旅客使用，轉運站停車需求推估將依據本計畫推估目標年最高量之平均每日旅客數為基礎，以及彙整目前市政府轉運站鄰近之國道客運公司所提供路線營運資料，其假日整體旅客數約為平常日之 1.2 倍，並以旅客數較高之離開旅客數進行停車需求推估，可得轉運站小汽車停車尖峰為假日共 101 席，機車停車尖峰為平日 235 席。

此外，本計畫之商場及旅館停車需求乃實際調查各開發類別相關案例，由平常日與假日之進出車輛時間分佈及停車場內車輛數，可得商場停車位需求最高量發生於假日下午，汽機車位分別為 224 及 314 席，旅館客房及宴會廳之停車需求最高量發生於假日晚上，旅館客房之汽機車位需求分別為 128 及 88 席，宴會廳汽機車位需求分別為 106 及 25 席。

分別計算各開發類別停車需求可得，小汽車與機車位最高需求為 559 及 662 席。為提高停車位周轉率，有效利用停車資源，本基地因應各開發類別使用者進出時段不同，整合計算總最高停車位需求發生於假日下午，共計汽機車位需求為 376 與 367 輛。

依據「台北市信義計畫區建築物及土地使用分區管制要點」規定，停車數量不得超過「台北市土地使用分區管制規則」規定數量之 85%，即汽機車停車位數不得超過 $561 \times 85\% = 477$ 及 $1,189 \times 85\% = 1,011$ 席，本基地為抑制私人運具使用並提昇大眾運輸轉乘，將機車位數量由原 85% 減至 50%，即 $1,189 \times 50\% = 595$ 席。此數量並可滿足基地停車場整合使用後之最大需求，即汽機車位為 376 與 367 席，停車位供需檢討如表 3.3-12 所示。

表 3.3-12 停車供需檢討

		小汽車停車位	機車停車位	
需求	個別評估	百貨商場	224	314
		國際旅館(客房)	128	88
		國際旅館(宴會廳)	106	25
		轉運站	101	235
		合計	559	662
	整體評估	376	367	
實際設置數量		481	595	

註：本計畫分析整理。

二、本次變更

(一)因開發內容調整，衍生交通需求減少

為因應市場需求，本次將變更部分樓層使用用途。變更後轉運站使用樓地板面積維持不變，平日上午尖峰小時進入 753 人、離開 787 人，平日下午尖峰小時進入 1,352 人、離開 1,413 人，假日尖峰小時進入 1,549 人、離開 1,618 人；商場使用樓地板面積增加 17 平方公尺，引用本案原核備報告書使用之旅次產生率，推得平日上午尖峰小時進入 226 人、離開 226 人，平日下午尖峰小時進入 783 人、離開 711 人，假日尖峰小時進入 1,071 人、離開 1,156 人；旅館使用樓地板面積減少 17 平方公尺，引用本案原核備報告書使用之旅次產生率，推得平日上午尖峰小時進入 107 人、離開 136 人，平日下午尖峰小時進入 963 人、離開 440 人，假日尖峰小時進入 262 人、離開 325 人；總樓地板面積亦維持 144,037.15 平方公尺。

變更後衍生人旅次較變更前略少，如表 3.3-13 所示，合計平日上午尖峰小時進入 1,086 人、離開 1,149 人，平日下午尖峰小時進入 3,098 人、離開 2,564 人，假日尖峰小時進入 2,882 人、離開 3,499 人。

同理，變更後衍生車旅次較變更前略少，合計平日上午尖峰小時進入 200pcu、離開 214pcu，平日下午尖峰小時進入 617pcu、離開 465pcu，假日尖峰小時進入 549pcu、離開 331pcu，變更前後衍生車旅次差異分析如表 3.3-14 所示。

表 3.3-13 基地尖峰小時衍生人旅次差異分析表

單位：人/HR		平日晨峰		平日昏峰		假日尖峰	
		進入	離開	進入	離開	進入	離開
轉運站	原核備	753	787	1,352	1,413	1,549	1,618
	變更後	753	787	1,352	1,413	1,549	1,618
	差異%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
商場	原核備	226	226	782	710	1069	1553
	變更後	226	226	783	711	1071	1556
	差異%	0.0%	0.0%	0.1%	0.1%	0.2%	0.2%
旅館	原核備	108	137	967	443	264	328
	變更後	107	136	963	440	262	325
	差異%	-0.9%	-0.7%	-0.4%	-0.7%	-0.8%	-0.9%
合計	原核備	1,087	1,150	3,101	2,566	2,882	3,499
	變更後	1,086	1,149	3,098	2,564	2,882	3,499
	差異%	-0.1%	-0.1%	-0.1%	-0.1%	0.0%	0.0%

資料來源：本計畫分析整理。

表 3.3-14 基地尖峰小時衍生交通量差異分析表

單位：PCU/HR		平日晨峰		平日昏峰		假日尖峰	
		進入	離開	進入	離開	進入	離開
轉運站	原核備	151	157	270	282	360	76
	變更後	151	157	270	282	360	76
	差異%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
商場	原核備	20	20	66	61	107	155
	變更後	20	20	66	61	107	155
	差異%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
旅館	原核備	30	37	281	122	82	101
	變更後	29	37	281	122	82	100
	差異%	-3.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-1.0%
合計	原核備	201	214	617	465	549	332
	變更後	200	214	617	465	549	331
	差異%	-0.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-0.3%

資料來源：本計畫分析整理。

(二)衍生交通量近乎不變，對道路服務水準無影響

由前述分析可知本基地平日上午尖峰進出總衍生交通量為 414pcu/小時，較變更前減少了 1pcu/小時；平日下午尖峰進出總衍生交通量為 1,082pcu/小時，與變更前相同；假日尖峰進出總衍生交通量為 880 pcu/小時，較變更前減少 1pcu/小時，對周邊交通影響無影響。

(三)開發內容調整但設計車位數不變，停車位數仍可滿足基地需求

因開發內容調整，停車需求將有所改變，基地停車需求推估方式根據前核備本之前環評報告核備本之平假日進出車輛時間分布，求得各類別之最大停車數，分別為轉運站需求 101 席汽車位、235 席機車位；商場需求 224 席汽車位、314 席機車位；旅館（客房）需求 127 席汽車位、88 席機車位；旅館（宴會廳）需求 106 席汽車位、25 席機車位。因各使用類別尖峰特性之不同，若將各分類之分時車旅次加總可得汽車停車需求為 375 席，機車停車需求為 368 席。

基地停車供需檢討如表 3.3-15 所示，開發內容變更後所設置之停車格位，均可滿足基地本身停車需求，不會影響到外部停車空間，且尚有餘裕車位數為汽車 106 席、機車 227 席，可服務外部公眾使用。

表 3.3-15 停車供需檢討

			原核備		變更後	
			汽車	機車	汽車	機車
停車需求	個別評估	轉運站	101	235	101	235
		商場	224	314	224	314
		旅館（客房）	128	88	127	88
		旅館（宴會廳）	106	25	106	25
		合計	559	662	558	662
	整體評估	376	367	375	368	
實際設置數量			481	595	481	595
餘裕數量			105	228	106	227

資料來源：本計畫分析整理。

(四)總結

本次變更對基地開發內容稍作調整，實際設置之車位數不變(符合「修訂臺北市信義計畫地區細部計畫第二次通盤檢討暨配合修訂主要計畫案」中規定的法定停車位之 85% 上限設置)，實設車位仍可滿足基地需求，不會影響到外部停車空間，也不致對外部產生停車衝擊；另一方面基地變更後的衍生交通量近乎不變，對外部道路影響無影響。