# 第四章　環境保護對策之檢討及修正

## 4.1 環境保護對策檢討及修正

本案已進入營運階段，本次環境影響差異分析變更之營運期間環境保護對策，詳如後述。

一、餐廳油煙廢水防治計畫

(一)第一階段處理

本次變更係考量未來市場需求，於設計上調整 A 棟 1~2 層增加餐廳。餐廳未來由廠商自行設置如油煙水洗機或靜電除油煙機設備，進行第一階段除油脂及油煙，如圖 4-1。

| | |
|---|---|
| | |
| 油煙水洗機 | 靜電除油煙機 |

**圖4-1　除油煙機設備圖(示意圖)**

靜電除油煙機及油煙水洗機可處理 1mm 以下微粒，集油效率高達 90%以上。其無廢水、無噪音、無風壓損、處理量大、體積小、處理效果佳、用電量少成為處理油煙污染最為理想、經濟有效之設備，以減少餐廳所產生之油煙及噪音問題。

(二)第二階段處理

本案除於各餐廳加裝適當之前處理設施外，並已於 A 棟 B3F 及 B4F 共設置 3 台油脂截留器及 5F 設置油煙處理設備，如圖 4-2。餐廳污水將經大樓油脂截留器及油煙前處理設施進行第二階段去除油脂及油煙後，排入公共污水下水道。污水收集處理設施將定期清洗消毒，地下室垃圾儲存空間之地排污水亦規劃納入污水系統。營運期間將依規定辦理納管事宜，將大樓產生之污水納入公共污水下水道系統。

本案承諾餐廳所產生之廢油委託台北市合格之公民營廢油清除處理機構清運

**圖4-2　本大樓油脂截留器及油煙處理設備圖(已設置完成)**

二、醫療保健服務業廢棄物及廢水防治計畫

本案 4 樓部分變更使用用途為小型診所(如:牙醫、耳鼻、婦科、內科(小兒)等)之醫療保健服務業。

(一) 醫療廢棄物管理

本案診所主要設施包含診療椅、清潔及消毒設備、觀察病床等相關所需設備。醫療廢棄物貯存方式依環保署「事業廢棄物貯存清除處理方法及設施標準」相關規定辦理，未來依規定集中收集，並與一般性廢棄物分開貯存，感染性可燃或不可燃廢棄物皆以密閉設備收集，再委由合格之公民營廢棄物清除處理機構清除處理。

(二)醫療廢水管理

本案醫療廢水將專管收集，並設置處理設施經過濾、臭氧處理及加藥後，納入公共污水下水道系統。

三、雨水回收利用計畫

本案建物已完工，A 棟於 103 年 2 月 14 日取得使用執照(103 使字第 0168 號);B、C 棟於 103 年 10 月 29 日取得使用執照(103 使字第 0270 號)，如附錄二。

(一) 原核定雨水利用

本案雨水貯槽容量共計約 2,625.5$m^3$。地面層設置雨水儲池槽 96 $m^3$，筏基層設置雨水儲池槽 2,529.5 $m^3$，以節省輸水之能源成本。

本案原核定總綠化面積 15,078.56 $m^2$，一日澆灌水量每公頃約 20 噸，故每日回收水利用於綠地澆灌約 30.16 噸，雨水貯槽儲滿水量可提供約 87 天綠地澆灌用。

(二) 本次變更增加雨水回收利用

本次為進一步增加本案雨水回收利用，利用規劃如下:

(1)基地南側 P1 公園植栽澆灌(面積為 12,038.54m$^2$)，如圖 4-3。

(2)開放空間洗掃(有效開放空間面積為 10,584 m$^2$)，如圖 4-4。

(3)雨水回收於氣溫高於 35℃時，噴灑道路降溫，並可減少空氣中的懸浮微粒，降低車輛產生之揚塵。

(4)承諾將雨水回收再利用於一、二樓提供沖廁利用，且儲槽設置能達到滿足之利用量。

**圖4-3　P1 公園位置圖**

**圖4-4　開放空間位置圖**

四、水文水質

本計畫區位於台北市南港區，可能對地面承受水體產生影響之項目包含生活廢水、洗車廢水及一般商務活動所產生之排放水，為避免因各項開發及商務作業造成鄰近地區水質之影響，採行之保護措施如下：

1.區內排水以重力排水為原則。

2.大樓內部產生之污水將由管線收集至將排入污水下水道。

另外防水、排水部分：

1.防洪設計：本案參照捷運內湖線南港經貿園區站，防洪設計高程為海拔 13.2m；地面層開口均設置防洪閘門或抬高至防洪設計高程以上。

2.地下室防水：地下室底部為具水密性之 RC 造筏式基礎，筏基大底施作防水層；地下室外牆為具水密性之 1.2m 厚 RC 造連續壁，連續壁室內側設置複壁及排水溝。

3.地下室排水：筏基設集水井，將地下滲入水匯集後抽至地面排水溝。

五、空氣品質

1.多植樹木，以減低塵土風揚作用。

2.計畫區多留綠地，並植草坪以阻留掉落地面塵土再飛揚。

3.區內道路舖面保持完整，並時常清理乾淨。

六、噪音振動

1.營運階段空調設備以適當之防音材料阻隔，避免產生過大音量而影響安寧。

2.進出基地車輛應禁止亂鳴喇叭，維護四周環境安寧。

七、廢棄物

1.設立足夠垃圾收集點，供活動人口使用，避免亂丟垃圾，破壞周遭環境。

2.營運期間一般事業廢棄物委託合格代清除業清運。

3.廚餘先瀝乾後，在衛生、安全下收集裝袋清運處理，避免發臭影響環境衛生。

4.塑膠瓶、玻璃瓶、鐵罐、紙類等四項垃圾回收再利用，以充分利用有限資源。

八、交通

(一)增設自行車位

本計畫已規劃自行車位 60 席於基地西側及南側開放空間，目前本案已營運，依實際調查基地分時衍生人旅次最高為 2,901 人，依照臺北都會區整體運輸需求預測模式建立-旅次行為調查及旅次發生模組所推估之金融單位自行車運具比為 3%，可考慮再增設 27 席自行車位。

由於本案機車實際停車需求推估最高為 1,492 席，實設機車停車位依據法定需求設置達 2,770 席，未來部分機車閒置停車空間規劃成自行車暫時停放空間。

中信總部 A、B、C 棟地下室係可互通，可透過 B 棟編號 B12 的電梯上下(原規劃電梯尺寸即考量自行車使用者方便性，可同時擺入二輛自行車)，避免與機車共用坡道的問題，增加自行車使用者的安全性，如圖 4-5及圖 4-6。

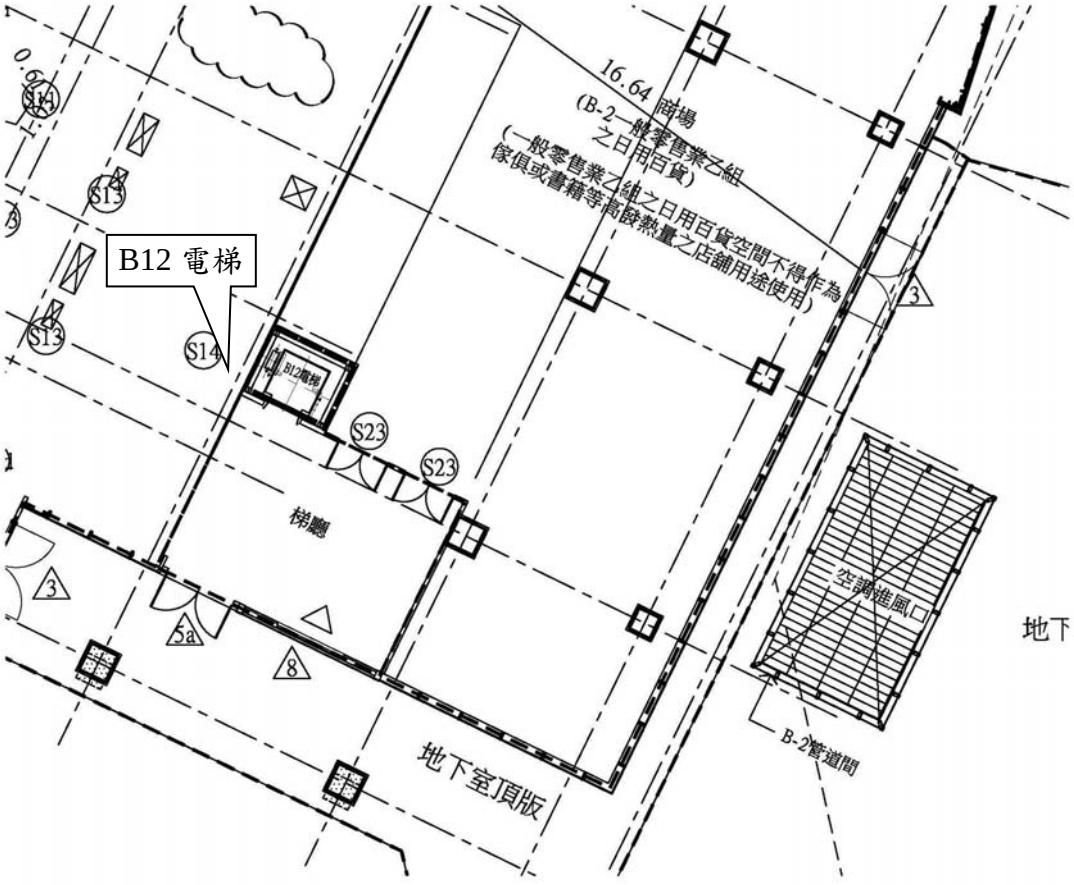



**圖4-5　B 棟 B12 電梯位置圖**

**圖4-6 地下室 1 樓機車停放位置圖**

考量本案於基地南側 P1 公園與未來南港經貿園區可能之自行車路網，本案規劃自行車位 60 席於基地西側開放空間如圖 4-7所示，以符合未來節能減碳之趨勢。目前台北市於南港區規畫自行車道於經貿二路東側、忠孝東路南北側與河濱公園南北側，可透過經貿二路串連河堤自行車道或是串連至忠孝東路，台北市南港區自行車路網如圖 4-8所示。

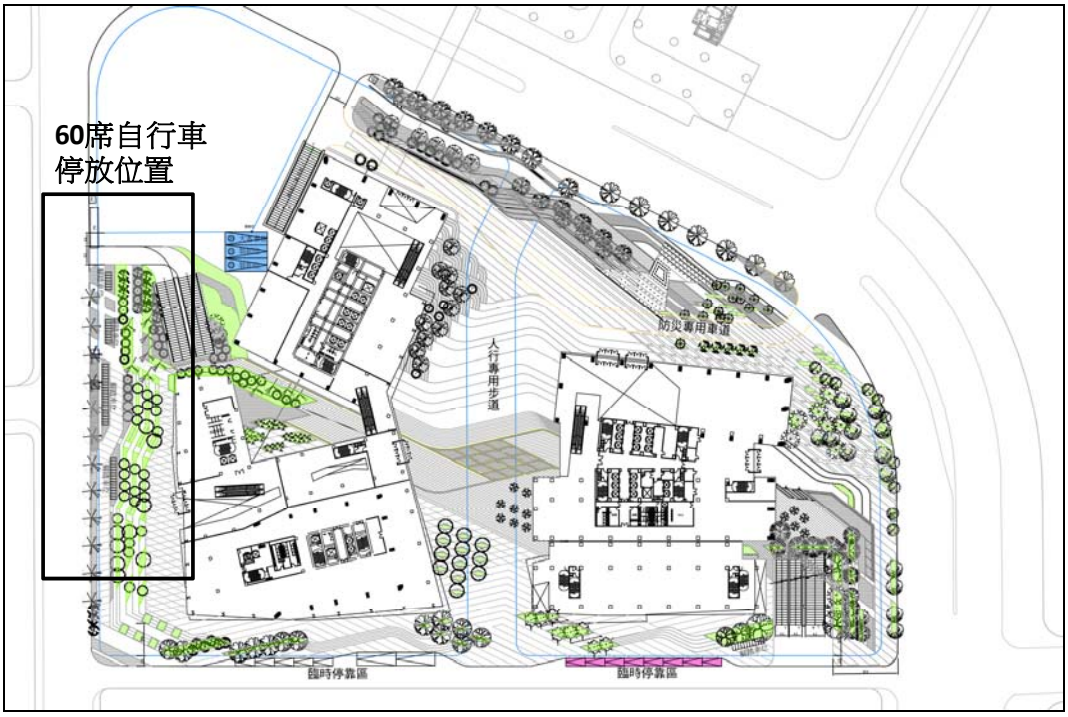



**圖4-7 基地 1F 規劃自行車停放位置圖**

**圖4-8 台北市南港區自行車路網圖**

(二)大眾運輸使用計畫

基地週邊地區大眾運輸系統現況以捷運內湖線南港軟體園區站（經貿北站）、捷運南港東延線南港展覽館站（經貿南站）與公車系統為主，基地緊鄰之三重路，大眾運輸班次密集且路線多。

1.基地大眾運輸動線規劃

本基地臨近內湖線南港軟體園區站，未來基地北側將規劃連接捷運車站之人行天橋，使用者利用天橋即可抵達捷運站；欲前往南港東延線捷運站者，可利用經貿二路人行道到達南港展覽館站。中信總部設置願景即以推動綠色運輸為目標，為了讓更多人使用大眾運輸，中信大樓於興建初期即主動協調並捐贈空橋可直接連接捷運南港軟體園區站，目的為鼓勵更多人方便使用大眾運輸以減少私人運具的使用，如圖 4-9。

基地最近之公車站則為基地西側三重路上的「園區街」、「南港經貿園區北站」與基地北側經貿二路上的「捷運南港軟體園區站」，公車使用者可由 2-2 號道路經三重路人行道到達前兩站，圖 4-10顯示主要大眾運輸站位之行人動線。

**圖4-9　空橋與捷運站連通位置圖**

2.指標系統

在完成各量體間行人之大眾運輸動線規劃後，應在旅館、商場等出入口相關位置設置正確之導引標誌，提醒消費者搭乘大眾運輸的最近出口與位置，提高消費者搭乘大眾運輸系統之意願與方便性。

**圖4-10　主要大眾運輸站位行人動線**

3.宣導計畫

另本基地結合辦公室、商場與旅館使用，亦於中國信託銀行網站線上宣導大眾運輸相關位置與進出動線圖，如圖 4-11。並於各商業類別服務台與旅館客房中等適當地點以達成有效宣導目的，並且建立網站提供相關資訊以方便使用者了解基地周邊大眾運輸資訊，提升大眾運輸使用效率。

本基地結合辦公室、商場與旅館使用，為避免混亂，建議印製相關位置與進出動線圖，放置於各商業類別服務台與旅館客房中等適當地點以達成有效宣導目的。

(三)停車場管理計畫

停車收費系統在停車場經營管理扮演十分重要角色。完善的停車收費管理系統在車輛進場時，透過系統提供的資訊，駕駛者可迅速找到停車空位，縮短使用者停車所需時間，而離場繳費時，亦可迅速而正確地計算出停車費，減少出場繳費的停等時間，增加車輛進出場的順暢性。本節將針對基地停車場研擬管理措施。

1.機車停車場營運管理計畫

機車停車場位於地下一層，考量配合使用便利程度及防止縱火事件發生，規劃開放時間為 24 小時，且為精簡人力之管理，每日（24 小時）派遣 1 名管理人員巡場（同時負責小汽車停車場巡場），管理停車秩序與公共安全；另於行人出入口處及場內適當位置設置 CCTV 監視器，由中控室管理員透過 CCTV 監視器進行錄影監視，並設置緊急電話、緊急按鈕、擴音設備聯絡中控室，保障使用者安全與嚇阻犯罪行為。

中國信託銀行
CTBC BANK

# 中國信託金融園區訊息報導

March 2014 - 1st Edition

**大家期待已久的中國信託金融園區搬遷作業，預計於 3 月底起，陸續分批搬遷進駐至新大樓，未來總務處將有一連串相關報導，本期將針對「大樓介紹」、「交通動線」、「週邊生活機能」相關訊息報導:**

大樓介紹: 設計理念

交通動線: 如何搭乘捷運、公車及其他交通工具到新總行/停車/租車資訊

週邊生活機能: 週邊的醫療院所、郵局、商店、餐廳介紹

**圖4-11　中國信託金融園區線上訊息報導**

2.小汽車停車場營運管理計畫

本基地停車場為提供良好服務於公眾使用，考量將來進出動線順暢與減少延滯，將研擬適當停車場管理計畫。

(1)停車場管理原則

a. 為適當使用及管理規劃本停車場，應成立大樓管理委員會訂定制訂本停車場管理辦法。

b. 未來基地所有權人及使用人應於基地內自行滿足停車需求，而不應要求額外開放基地路邊開放停車或裝卸貨專供基地內部停車需求使用。

c. 未來裝卸貨應在基地內部空間完成作業，禁止在基地外裝卸貨以免影響外部交通。

d. 裝卸貨車輛應盡量避免於上下班尖峰時間進出，以免阻礙周邊道路交通。

(2)停車位使用分配

針對不同使用目的使用者，如辦公室員工與商場顧客，利用停車場內部不同樓層或格位以編號、不同顏色等方式加以區隔，讓使用者可於最短時間內停妥車輛與到達目的地。

(3)停車場安全設施與交通疏導規劃人員培訓與設置

停車場進出口及車道視線不良處設置警示燈號等交通安全管制設施，並於尖峰時段機動派遣指揮人員，未來派遣之交通指揮人員，應對基地周邊交通特性熟稔，並針對偶發交通情境進行模擬與狀況排除程序建立(如外部嚴重堵塞時車輛適度暫停出基地）等培訓，以引導車流運作效率減低未來尖峰時段對外部交通之衝擊，除於地下車道出入口處設置相警示設施，亦考量夜間照明設施，地下停車場並設置相關警示設施及圓凸鏡等設施。安全設施與交通疏導位置規劃如圖 4-12所示。

(4)停車場內部資訊顯示系統

利用設置於進出場坡道之偵測器（Sensor），確實掌握所有樓層之車位使用狀況，並將地面層與地下層之感應器透過中控室電腦予以連線，待當層車位停滿後，該樓層滿車燈將自動點亮，同時出票機停止發售票券。並配合播放「車位已滿，請至下一層車位停車」之指示，始依序開放下方樓層，如車位已全部停滿，則地面層車道出入口之滿車燈系統，同步顯示滿車訊號。相關停車場內部資訊顯示系統如圖 4-13所示。

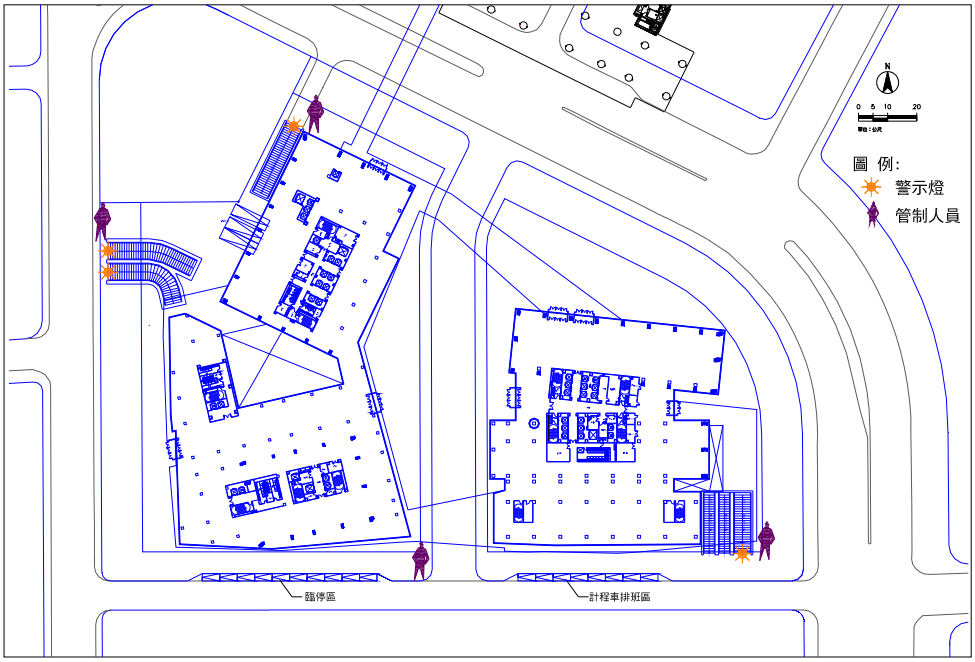



**圖4-12　安全設施與交通疏導位置規劃示意圖**

設置於停車場一樓進口處

設置於停車場各樓層進口處

**圖4-13　停車場內部資訊顯示系統示意圖**

(5)停車場外部導引牌面設置

為清楚揭示停車場位置，導引公眾停車使用者進入，並避免駕駛人於停車場週邊道路繞行，造成可能引起之週邊交通衝擊，將於南港路、三重路、經貿二路、經貿一路等本計畫主要進入動線路口處增設停車導引牌面，設置位置如圖 4-14所示，設計原則以實用性、可讀性、一致性為主。

(6)宣導計畫

本案為中國信託集團總部，為避免未來舉辦特殊大型活動時衍生臨時性大量停車需求，造成停車空間不足、車輛大排長龍之情形，應於活動上配合大眾運輸的鼓勵手段，例如在邀請函內附周圍大眾運輸搭乘資訊，限制來賓免費停車數量與事前宣導等。

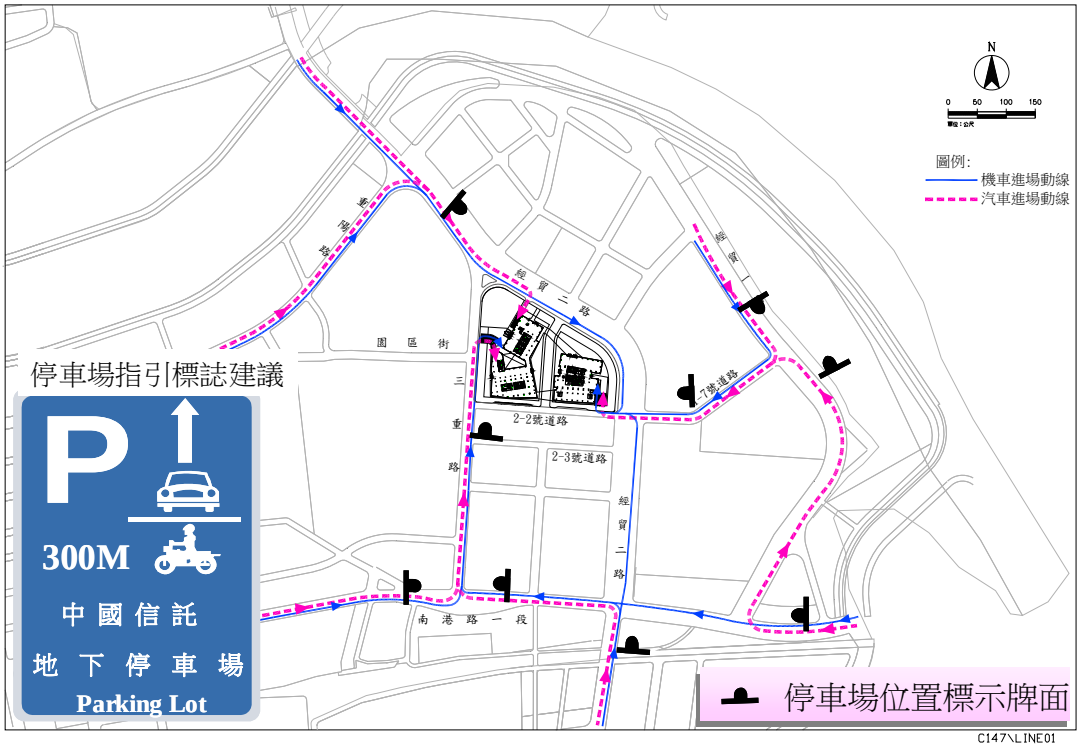



**圖4-14　停車指引標誌牌面設置位置圖**

(7)業者配合之相關管理措施

針對員工上下班與輪班時間，請業主鼓勵員工使用大眾運輸，減少員工汽、機車之使用。

(四)計程車管制計畫

為減少顧客使用自用小汽車，可搭乘計程車到達或離開基地，配合地下二樓之計程車臨停排班設施，設置高級舒適候車空間，以提供商業顧客（趕時間）、旅館住宿旅客（攜帶行李）、購物旅客（提攜購物袋）及攜帶幼兒與老人家（行動不便）等顧客更方便的搭乘空間。

1.計程車營運方式

若有顧客向服務人員提出搭乘計程車之需求時，服務人員以無線電方式呼叫排班計程車至規劃地點載客。此排班營運模式乃仿照遠東飯店、晶華酒店、君悅飯店之運作方式，兼顧顧客與計程車需求。

2.強化計程車排班管理

提高計程車排班區周轉率及服務形象，增進乘客搭車安全，如圖 4-15所示為臺北101 金融大樓計程車排班區之現況。

3.排班區管制要點

(1)廢氣排放與環境衛生

為降低廢氣排放，應規定排班計程車在排班候客時必須熄火，此外顧慮旅館形象，應要求駕駛在排班時，不得在排班區吸煙與嚼食檳榔。

(2)排班區停等車輛數限制

為避免排班車輛過多，臨停至基地週邊道路阻塞交通，應嚴格限制排班車輛數不得超過排班區。由於本基地將採用與特約車隊簽約方式進駐服務，在合約中即可明文要求不得超過排班區域，由車隊管理人員統籌管理，若有車輛超越排班區域一律驅離，以維護週邊道路之順暢。

**圖4-15　計程車排班管理**

4.指標系統與行人設施之配合

在各開發類別之相關樓層適當位置（如樓梯、電梯或電扶梯口）設置標誌，提醒消費者搭乘計程車的位置，提高消費者搭乘計程車之意願，如圖 4-16所示。

**圖4-16　計程車指標系統示意圖**

九、生態環境

基地周邊現有的行道樹均為大型樹種，且是已知具有良好誘蝶及誘鳥效果的種類。本案施工階段除將 2-1 號道路兩旁行道樹移植至 P1 公園外，其他現有行道樹均在安全圍籬範圍外，營運階段將避免傷及工區未移植之行道樹並予以妥善維護，使其樹幅擴大，可吸引鳥類前來棲息。特別是烏臼，其果實可作為多種鳥類的食物，且為蝶類的蜜源植物。因此若對既存的行道樹加以保護，仍有機會使營運階段的動植物生態較現況為佳。

十、景觀美質

1.有系統規劃計畫區內之景觀環境，加強綠化植生，調和整體之景觀美質。

2.利用各種樹形、顏色、屬性塑造不同性質之想像空間，並利用草木花卉增加色彩變化。

## 4.2 鄰近地區交通改善策略研擬

以下將針對未來年開發後，基地衍生需求造成現況路口幾何或號誌時制計畫無法相對配合之路口，提出本案之相關改善策略建議。

一、三重路-經貿二路口改善

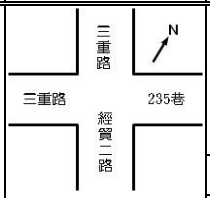
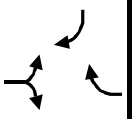
(一)交通課題

本路口位於基地西北側，現況假日尖峰路口服務水準良好，然此路口未來將成為基地主要進出動線之一，現況號誌時制計畫將不敷未來使用，可預見壅塞情形將越趨顯著。

(二)改善對策

在週期不變，本計畫利用 Synchro@號誌最佳化軟體進行整體路口號誌時制最佳化，基地正式營運後調整如表 4-1之時制計畫，以符合未來衍生之進出交通量。

**表4-1　改善前後時制計畫對照表**

| 時間 | 路口 | 路口圖示 | 類別 | 週期(秒) | 時相一 | 時相二 | 時相三 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 假日尖峰 | 三重路<br>\|<br>經貿二路 |  | - | - | | |  |
| | | | 現況 | 120 | 40 | 40 | 40 |
| | | | 建議方案 | 120 | 50 | 50 | 20 |

(三)績效評估

將上述改善對策加以評估，假日路口之服務水準自 E 級提昇至 C 級，延滯時間減少 51%，改善前後績效評估如表 4-2所示。

**表4-2　基地開發改善前後績效評估**

| 路口 | 時段 | 現況 | | 未來年改前 | | 未來年改善後 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 平均延滯(秒/pcu) | 服務水準 | 平均延滯(秒/pcu) | 服務水準 | 平均延滯(秒/pcu) | 服務水準 | 改善績效 |
| 三重路–經貿二路 | 假日尖峰 | 54.4 | D | 76.6 | E | 37.6 | C | 51% |

資料來源：本計畫分析整理。

二、三重路-南港路口改善

(一)交通課題

本路口位於基地西南側，現況三重路左轉車輛比例已高，未來基地開發後經此路口左轉車輛將再增加，整體路口服務水準平日昏峰時段自 D 級降為 F 級，可預見車流交織與壅塞情形將更為顯著。

(二)改善對策

在維持現有路寬下，取消三重路距離路口 30 公尺內之停車格位，且於此範圍內進行車道重新配置，於路口增設一北往東左轉車道，各車道皆維持 3 公尺車道寬，此舉可有效增加實質容量、降低延滯時間，提升路口服務水準，基地正式營運後車道配置調整如圖 4-17所示。

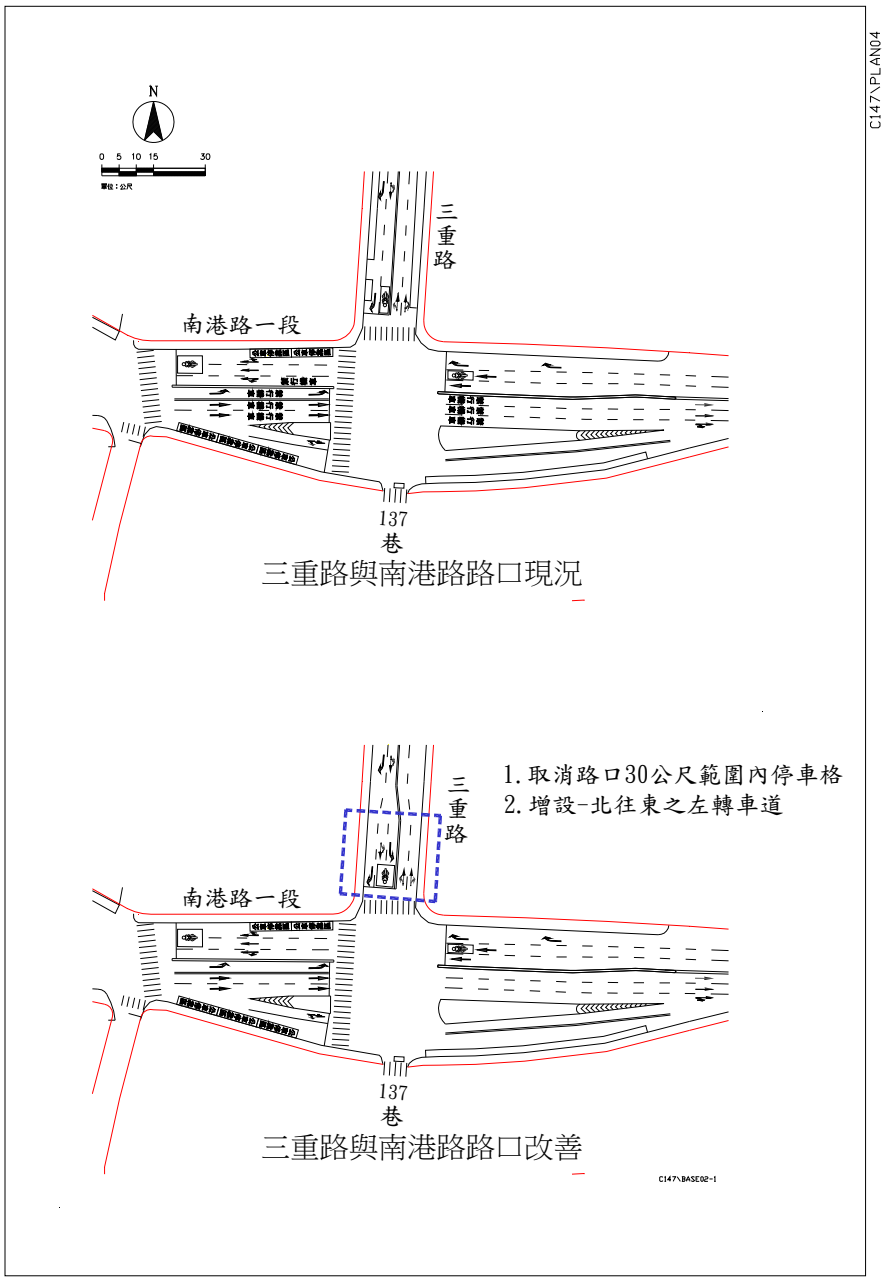



**圖4-17　三重路-南港路口改善示意圖**

(三)績效評估

將上述改善對策加以評估，平日昏峰路口之服務水準自 F 級提昇至 D 級，延滯時間減少 47%，改善前後績效評估如表 4-3所示。

**表4-3　三重路-南港路口改善前後績效評估**

| 路口 | 時段 | 現況 | | 未來年改前 | | 未來年改善後 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 平均延滯(秒/pcu) | 服務水準 | 平均延滯(秒/pcu) | 服務水準 | 平均延滯(秒/pcu) | 服務水準 | 改善績效 |
| 三重路–南港路 | 平日昏峰 | 50.0 | D | 113.2 | F | 59.8 | D | 47% |

資料來源：本計畫分析整理。

三、經貿二路-南港路口改善

(一)交通課題

此路口往北方向之研究院路因受南港地區施工影響，於尖峰時刻道路壅塞，基地開發後本路口平日晨峰、昏峰及假日尖峰，整體服務水準為 E~F 級。

(二)改善對策

本路口車道配置情形，因南港路為基地東南側主要進出動線之一，現況往東方向(南港路一段)路寬 9 公尺、配置二道，為有效疏解開發後之交通量，將標線重新配置為直行二車道、右轉一車道，各車道寬度為 3 公尺，如圖 4-18所示。並建議於未來南港地區(鐵路地下化等工程)施工完成後重新進行路口調查，以檢視其交通量之變化，提出更完善之相關措施。

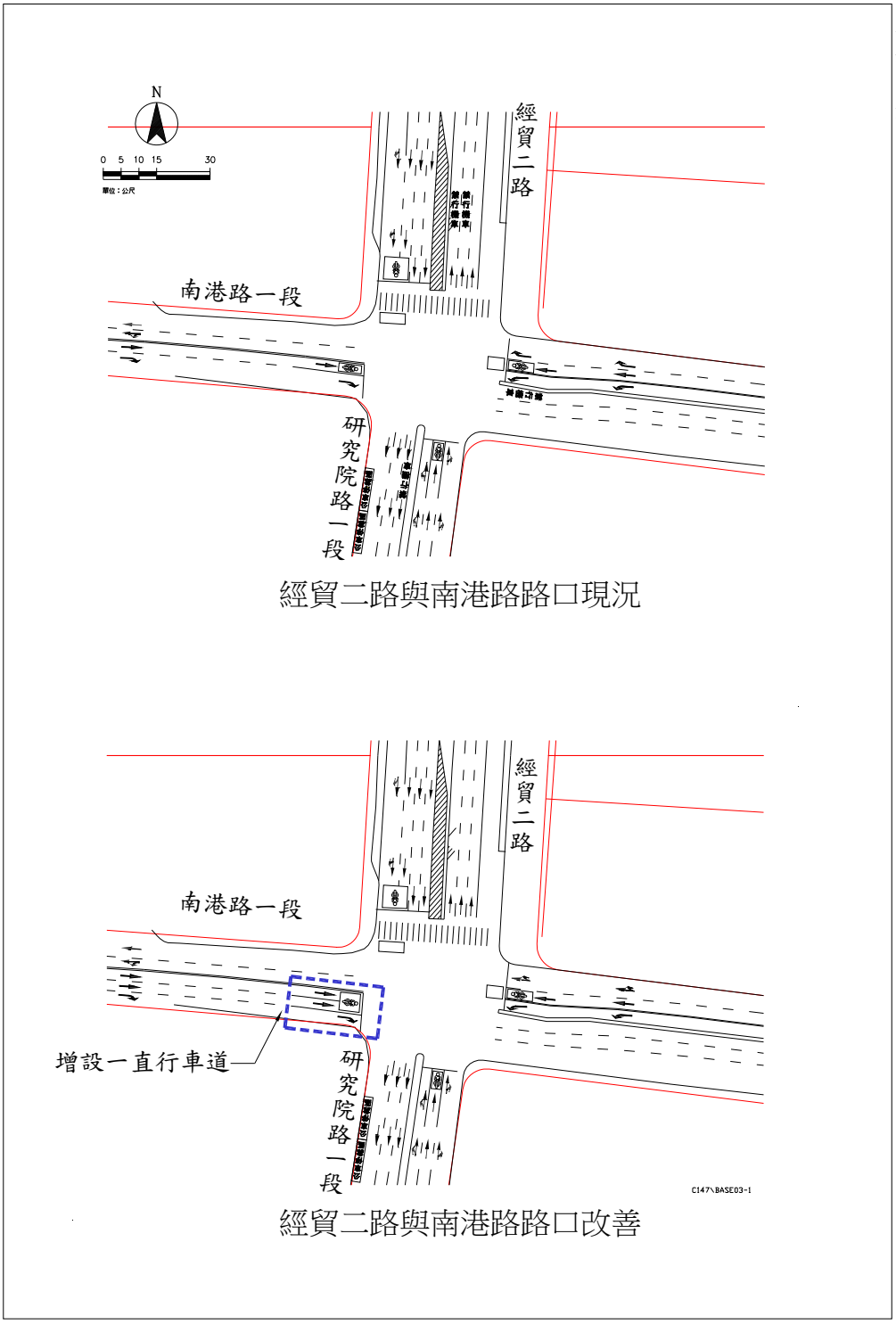



**圖4-18　經貿二路-南港路口改善示意圖**

(三)績效評估

將上述改善對策加以評估，平日晨峰路口之服務水準雖仍維持 E 級，然延滯時間已有效減少，改善幅度達 14%，平日昏峰及假日昏峰延滯時間明顯減少各為 32%及 56%，路口服務水準亦自 F 級提昇至 E 級，改善前後績效評估如表 4-4所示。

**表4-4　經貿二路-南港路口改善前後績效評估**

| 路口 | 時段 | 現況 | | 未來年改前 | | 未來年改善後 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 平均延滯(秒/pcu) | 服務水準 | 平均延滯(秒/pcu) | 服務水準 | 平均延滯(秒/pcu) | 服務水準 | 改善績效 |
| 經貿二路–南港路 | 平日晨峰 | 51.6 | D | 72.3 | E | 62.0 | E | 14% |
| | 平日昏峰 | 79.5 | E | 112.1 | F | 76.7 | E | 32% |
| | 假日尖峰 | 81.6 | F | 103.3 | F | 70.1 | E | 32% |

資料來源：本計畫分析整理。

四、經貿二路 106 巷以南之經貿二路及機車待轉區移設

(一)交通課題

現況經貿二路南向機車藉由經貿二路 106 巷道路前進行待轉，與部分行人穿越線重疊，影響行人安全，如圖 4-19。

**圖4-19 經貿二路與經貿二路 106 巷路口現況**

(二)改善對策

經貿二路南向待轉機車問題，建議藉由如圖 4-21所示之待轉區及指向線劃設，希望將行人穿越線略往下游移設，有效區隔轉向待轉機車與行人穿越線，提高行人穿越經貿二路 106 巷之安全。

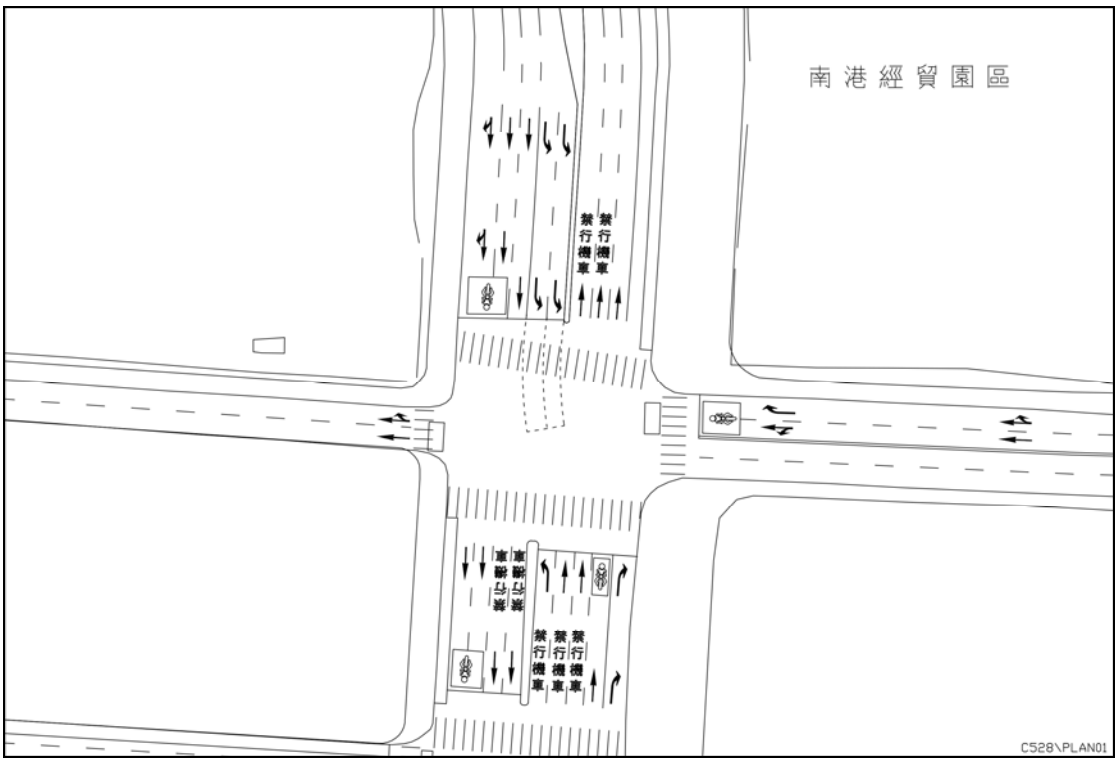



**圖4-20 經貿二路 106 巷機車待轉區現況示意圖**

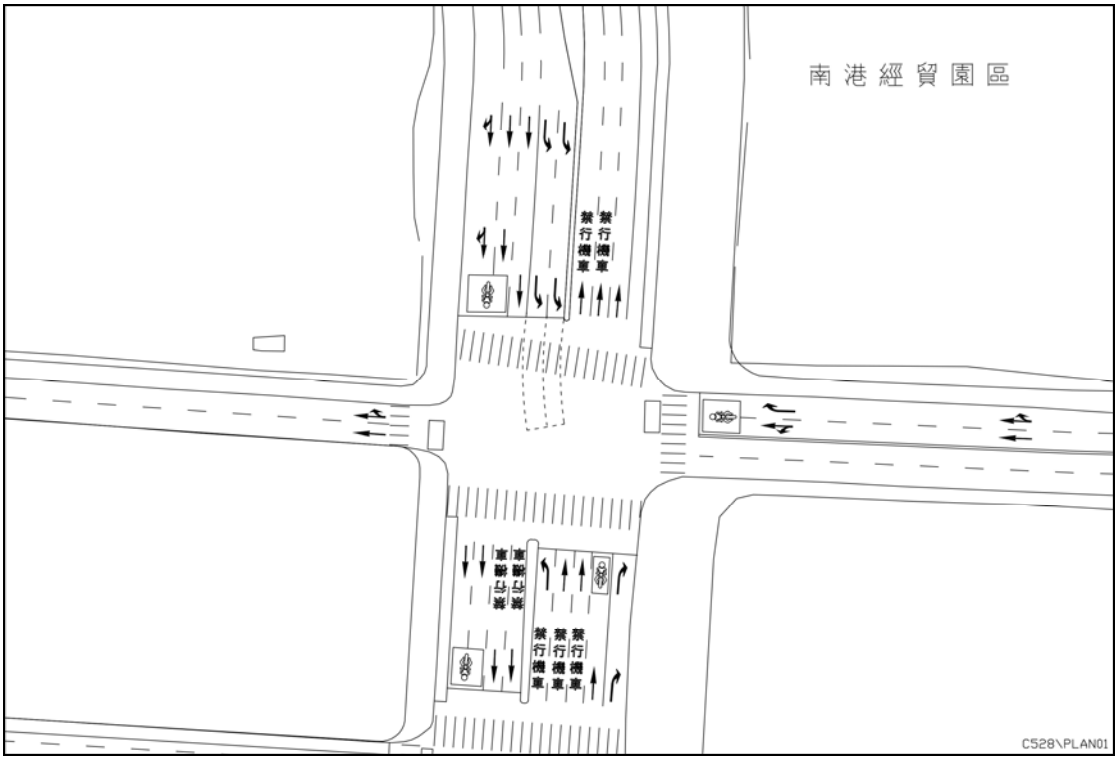



**圖4-21　經貿二路設置左轉車道及機車待轉區示意圖**

## 4.3 監測計畫之檢討及修正

本案前次環境差異分析所載監測計畫如表 4-5所示，本次將營建噪音監測項目由「$L_x$、$L_{eq}$、$L_{max}$、低頻噪音均能音量」修正為「$L_{eq}$、$L_{max}$、低頻噪音均能音量」，相關監測頻率及項目詳如表 4-6。

**表4-5　前次環境影響差異分析所載環境監測計畫**

| 監測內容 / 環境因子 | 施工期間 | | | 營運期間 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 項目 | 頻率 | 地點 | 項目 | 頻率 | 地點 |
| 空氣品質 | TSP、$PM_{10}$、CO、$SO_2$、NOx、風速、風向、溫度、濕度 | 每月 1 次 | 1 站：計畫基地 | TSP、$PM_{10}$、CO、$SO_2$、NOx、風速、風向、溫度、濕度 | 每季 1 次，連續監測 1 年 | 1 站：計畫基地 |
| 交通噪音 | $L_x$、$L_{eq}$、$L_{max}$、$L_{日間}$、$L_{晚間}$、$L_{夜間}$ | 每季 1 次 | 3 站：計畫基地、剩餘土石方運輸路線敏感點 2 點（目前預計為基地南側約 200 公尺之南港國小舊址及西北側約 700 公尺之南湖高中） | $L_x$、$L_{eq}$、$L_{max}$、$L_{日間}$、$L_{晚間}$、$L_{夜間}$ | | 1 站：計畫基地 |
| 交通振動 | $Lv_x$、$Lv_{eq}$、$Lv_{max}$ | | | $Lv_x$、$Lv_{eq}$、$Lv_{max}$ | | |
| 交通流量 | 車輛組成，道路服務水準 | | | 車輛組成，道路服務水準 | | |
| 放流水 | SS、COD、$BOD_5$、pH、溫度、真色色度、油脂 | | 1 站：工區放流口 | — | | |
| 營建噪音 | $L_x$、$L_{eq}$、$L_{max}$、低頻噪音均能音量 | 每季 1 次，每次至少 2 分鐘 | 1 站：工區週界外 1 公尺以上主管機關指定地點 | — | | |
| 污水水質 | — | | | BOD、SS、pH、油脂 | 每季 1 次，連續監測 1 年 | 4 站：採樣口 |

## 表4-6　本次環境影響差異分析調整之環境監測計畫

| 環境因子 \ 監測內容 | 施工期間 | | | 營運期間 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 項目 | 頻率 | 地點 | 項目 | 頻率 | 地點 |
| 空氣品質 | TSP、$PM_{10}$、CO、$SO_2$、NOx、風速、風向、溫度、濕度 | 每月1次 | 1站：計畫基地 | TSP、$PM_{10}$、CO、$SO_2$、NOx、風速、風向、溫度、濕度 | 每季1次，連續監測1年 | 1站：計畫基地 |
| 交通噪音 | $L_x$、$L_{eq}$、$L_{max}$、$L_{日間}$、$L_{晚間}$、$L_{夜間}$ | 每季1次 | 3站：計畫基地、剩餘土石方運輸路線敏感點2點（目前預計為基地南側約200公尺之南港國小舊址及西北側約700公尺之南湖高中） | $L_x$、$L_{eq}$、$L_{max}$、$L_{日間}$、$L_{晚間}$、$L_{夜間}$ | | 1站：計畫基地 |
| 交通振動 | $Lv_x$、$Lv_{eq}$、$Lv_{max}$ | | | $Lv_x$、$Lv_{eq}$、$Lv_{max}$ | | |
| 交通流量 | 車輛組成，道路服務水準 | | | 車輛組成，道路服務水準 | | |
| 放流水 | SS、COD、$BOD_5$、pH、溫度、真色色度、油脂 | | 1站：工區放流口 | — | | |
| 營建噪音 | $L_{eq}$、$L_{max}$、低頻噪音均能音量 | 每季1次，每次至少2分鐘 | 1站：工區週界外1公尺以上主管機關指定地點 | — | | |
| 污水水質 | — | | | BOD、SS、pH、油脂 | 每季1次，連續監測1年 | 4站：採樣口 |