

市政府轉運站新建工程
環境影響差異分析報告
(定稿本)

開發單位：統一開發股份有限公司
委辦顧問公司：光宇工程顧問股份有限公司

中華民國九十五年七月

「市政府轉運站新建工程環境影響差異分析報告」

定稿本意見回覆說明對照表

北市環秘(一)字第 09533811800 號



正本

檔 號：
保存年限：

臺北市政府環境保護局 函

110
臺北市信義區忠孝東路4段560號3樓

地址：臺北市信義區市府路1號7樓
承辦人：周錦富
電話：27287234
傳真：27278058
電子信箱：chou4683@eia.taipei.gov.tw

受文者：統一開發股份有限公司

發文日期：中華民國95年7月7日
發文字號：北市環秘(一)字第09533811800號
速別：普通件
密等及解密條件或保密期限：普通
附件：

主旨：有關請 貴公司提送「市政府轉運站新建工程環境影響說明書差異分析(定稿本)」一案，請 查照。

說明：

- 一、依本府95年3月10日府環四字第09531457900號函續辦。
- 二、本案審查結論如下：本案有條件通過環境影響差異分析審查，條件如下：
 - (一)請依訂定之停車管理辦法確實執行。
 - (二)汽機車減少之停車空間除少部分作為機電空間使用，其餘做為停車位適度寬鬆調整並加寬車道空間，不得為其它用途之使用。
 - (三)施工期間工地周圍之水溝應定期清理並加裝慮網。
 - (四)請依各委員及各單位意見，補充說明並修正後，納入定稿本。
- 三、另劉聰桂委員表示P1-1中…每年土地「資」金與…。經與開發單位確認應為…每年土地「租」金與…。請於定稿本中修正。
- 四、請 貴公司提送「市政府轉運站新建工程環境影響差異分析報告(定稿本)及光碟片8份函送本局，俾供各目的事業主管機關追蹤。



正本：統一開發股份有限公司

副本：臺北市政府交通局、臺北市政府環境保護局綜合企劃小組

局長 陳永仁

裝



訂

線

「市政府轉運站新建工程環境影響差異分析報告」

定稿本意見回覆說明對照表

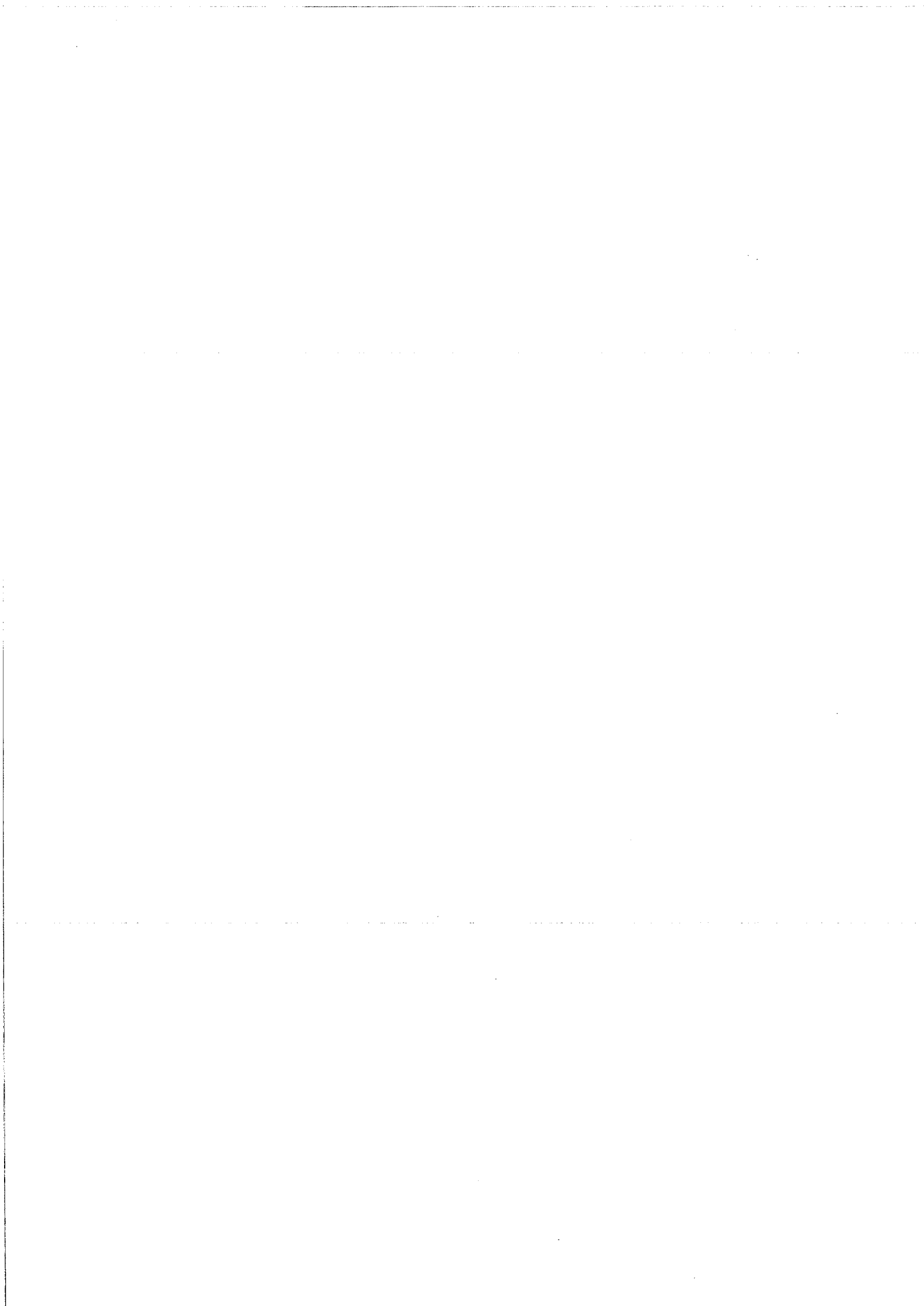
北市環秘(一)字第 09533811800 號

審查意見	答覆說明
本案審查結論如下：本案有條件通過環境影響差異分析審查，條件如下：	
1. 請依訂定之停車管理辦法確實執行。	開發單位說明： 遵照辦理。
2. 汽機車減少之停車空間除少部分作為機電空間使用，其餘做為停車位適度寬鬆調整並加寬車道空間，不得為其它用途之使用。	開發單位說明： 遵照辦理。
3. 施工期間工地周圍之水溝應定期清理並加裝濾網。	開發單位說明： 遵照辦理。
4. 請依各委員及各單位意見，補充說明並修正後，納入定稿本。	開發單位說明： 遵照辦理。

環境影響評估審查會第 48 次委員會會議紀錄

答覆說明對照表

府環四字第 09531947800 號



副本

檔 號：
保存年限：

臺北市政府 函

221
臺北縣汐止市新台五路1段77號17樓之7

地址：臺北市市府路1號7樓東北區
承辦人：周錦富
電話：27287234
傳真：27278058
電子信箱：chou4683@eia.taipei.gov.tw

受文者：光宇工程顧問有限公司

發文日期：中華民國95年4月3日
發文字號：府環四字第09531947800號
速別：普通件
密等及解密條件或保密期限：普通
附件：會議記錄

主旨：檢送95年3月23日臺北市政府環境影響評估審查委員會第48次委員會會議紀錄1份，如有修正意見請於文到7日內惠知本府環境保護局，請 查照。

說明：依 本府95年3月10日府環四字第09531457900號函續辦。

正本：陳主任委員永仁〈環保局局長室〉、郭副主任委員〈環保局副局長室〉、鍾委員弘遠〈建設局副局長室〉、吳委員槐庭〈工務局副局長室〉、脫委員宗華〈都市發展局副局長室〉、林委員麗玉〈交通局副局長室〉、戴委員豪君〈研考會主任秘書室〉、王委員晉元〈交通大學運輸管理學系〉、呂委員光洋〈師大生命科學系〉、徐委員淵靜〈國立交通大學交通運輸研究所〉、歐陽委員嶠暉〈台灣水環境再生協會〉、陳委員明杰〈台大森林環境暨資源學系〉、張委員怡怡〈臺北醫學大學醫學系〉、陳委員俊成〈淡江大學水環系〉、張委員瓊文〈交通部運輸研究所〉、張委員添晉〈北科大環境所〉、黃委員宏斌〈台大生工系〉、劉委員聰桂〈台大地質科學系〉、李委員永展〈中國文化大學建築及都市計畫研究所〉、李委員威儀〈台灣科技大學建築系〉、陳委員錦賜〈中國文化大學建築及都市計畫研究所〉、臺北市政府建設局、臺北市政府都市發展局、臺北市政府交通局、臺北市政府消防局、臺北市政府捷運工程局、臺北市政府工務局、臺北市政府工務局建築管理處、臺北市政府工務局新建工程處、臺北市政府工務局衛生下水道工程處、臺北市政府工務局養護工程處、臺北市交通管制工程處、臺北市停車管理處、臺北市信義區公所、臺北市文山區公所、臺北市政府環境保護局第一科、臺北市政府環境保護局第二科、臺北市政府環境保護局第三科、臺北市政府環境保護局第四科、臺北市政府環境保護局第五科、臺北市政府環境保護局衛生稽查大隊、臺北市政府環境保護局技術室

副本：臺北市議會、統一開發股份有限公司、太子建設開發股份有限公司、均安建設開發股份有限公司、光宇工程顧問有限公司

市長 馬英九 請假

副市長 金溥聰 代行

環境保護局局長陳永仁決行

裝

訂

線



臺北市政府環境影響評估審查委員會第 48 次會議會議紀錄

一、開會時間：95 年 3 月 23 日星期四 下午 2 時 00 分

二、開會地點：臺北市政大樓東北區 6 樓 606 會議室

會議記錄：周錦富、鄭雅慧

三、出席單位及人員：如簽到簿。

四、主席：陳主任委員永仁

五、討論事項：

第 1 案：市政府轉運站新建工程環境影響差異分析報告。

第 2 案：太子信義大樓新建工程環境影響差異分析報告（修正本）。

第 3 案：台北捷運木柵線木柵站聯合開發案環境影響差異分析報告（修正本）。

六、主席致詞：略。

七、第 1 案討論案。

（一）第 1 案承辦單位報告：略。

（二）第 1 案開發單位簡報：略。

（三）第 1 案討論：

主席：請教各位委員及機關代表針對統一開發股份有限公司市政府轉運站新建工程環境影響差異分析報告有什麼意見？針對停車位減少，交通局是否可以說明一下？

交通局：信義計畫區在二次通檢通過之後，信義線如果開通之後，信義計畫區機車停車位上限應該為現在的 75%，因為這個案子位於板南線上，一方面是複合式使用，有旅館、長途轉運、市區轉運及一般零售業，信義計畫區每棟大樓都有大量的機車停車位，例如這塊基地南邊的誠品就有 900 個位置，誠品及轉運站開發為同一業主，經商議後以 5 折來做機車停車位是可以接受的。重要是在於週轉而不是在量多寡，週轉較能可以有效使用，信義計畫區的機車位都在建築物裡面，日後基地開發後路邊機車位會逐漸減少，在信義計畫區停路邊的話是要收費的，所以日後機車管理政策會以建築物為主。

張瓊文委員：這個案子量體降低是沒特別意見，想請教一下，在報告書的 3-6 頁表 3.3-1 及表 3.3-2 變更前後整體衍生人旅次及整體衍生車旅次，為何人旅次降低車旅次是增加，不知道是有什麼考慮？還是參數如何設定，不然怎麼會有這種情況發生？

開發單位：因為商場的部份面積縮小，在商場衍生人旅次使用運具的比例，尤其是小汽車及機車是遠低於旅館，因旅館樓地板面積增加，旅館使用小汽車及機車的運具比大於商場，所以人旅次是下降的但是小汽車及機車是增加。

徐淵靜委員：機車減少 57 席，汽車減少 24 席，B1 機車停車位面積減少，B3 跟 B4 汽車停車位的面積並沒有減少，少了這 24 個停車位，其空間要做什麼用？

開發單位：未來後續辦理變更設計時再調整回來，目前設計在空間上會保留彈性，營運後再與業者檢討調整。

交通局：開發團隊表示保留彈性再調整回來，如此回應似乎不妥，若是現在尚未定案，未來再調整回來，那都審及環評審查不都是審假的嗎？是不是環評審查也可保留彈性呢？

開發單位：現在所提的是已經定案的，若未來還有差異時，會再提差異分析送審。

交通局：

1. 交通局不會影響各位環評委員的立場，交通局對本案均強調依各項法令執行，例如：建築法規、土地使用規則...，因為任何的環評承諾都有一定的法律效力，故今天審查的承諾均需依循執行，不可將所留下的停車位空間違規使用，因此開發單位不能因為要應付環評審查，而隨便提出交代。
2. 交通行為之改變，停車空間不在大小，而是是否有效的利用，本開發案是旅館業，事實上旅客有可能都是乘捷運過來，或是至市府洽公及附近商圈的旅客，大多數也是搭乘捷運來，因此判斷，機車停車空間大多是員工使用，因此交通顧問公司及建築師應思考如何使空間有效利用，而不是去爭取最大坪數。

開發單位：本案所提之差異分析是已經定案，剛剛所提之保留彈性，是未來業者營運後之調整。

徐淵靜委員：取消的停車位其空間 300 平方米要如何利用？以前在門口有巴士的停車位，這個地方因為有旅館，有沒有可能改成或增加巴士的停車位。

開發單位：本計畫的調整是配合轉運站，將運轉空間計入容積，現階段的調整已定案，隔壁統一開發的誠品書店完工一年後才從高島屋接手過來。在這個階段的調整之內有機會設置中型巴士停車位，目前大型巴士的停車位已經有提供，事實上中型巴士的停車位需求也滿大的，所以減少 24 席停車位有機會調整成中型巴士的停車位。

張怡怡委員：在停車的部份是不是不得超過目前台北市土地使用規範汽車是 85%，機車是 50%？

交通局：在二次通檢都市計劃區有明文規定上限，並沒有完全規定下限的部份，這個案子是由都市計劃主管機關及交通主管機關共同商議後，為了想要降低基地周邊的交通衝擊，因為它是一個複合式的交通，多運具的行為，機車的部份適量就可以，當時商定之後決定是 50%並沒有違反相關的條文。

張怡怡委員：書面答覆的 11 頁有一些數據不知道該如何連貫起來？例如：在需求的評估裡面，有個別的、有整體的、還有“依照委員計算方式可得汽車停車位 440 席，機車停車位 541 席，高出法定停車位”，法定停車位是否有明文規定不得超出，如果是這樣的話根本就不用看了，大家都不得超出就越少停車位就越符合法令，我想不太適合用這樣說明，希望開發單位能說明個別評估的合計量跟整體評估的合計量整個數據的關連性？

開發單位：書面答覆的 11 頁的計算方式單純是依照委員提出的方式來計算而得到的結果，實際上的算法並不是用這兩句話的算法。表中汽車法定停車位 425 席已經是折減 85%，機車法定停車位 504 席已經是折減 50%，因此本計畫停車位之算法依舊是

依照法定停車位來計算。需求的部分是依據每個使用的類別包括百貨商場、旅館等等實際的需求，在信義計畫區內這些類似的商場(如新光三越)、旅館(如君悅)進行調查旅次的產生率，還有運具的分配，再以本計畫的樓地板面積來做推估，最後推估的結果不得超過法定停車位。

交通局：開發單位計算停車位的部份，在個別評估的部份依照信義計畫區土地分區使用管制規則裡各種業別的樓地板面積算出來，因此4種不同的類別計算結果累加起來是532席。整體評估是不分級、不分業種，用樓地板面積在同一標準情況下推算出來得到354席。因為百貨商場、旅館、宴會廳所產生的旅次就不同，所以相同的樓地板面積，用途不同，停車位的評估標準就不同。書面意見回覆上的數字532、354、425及499這之間的關聯並沒有跟委員說明的很清楚。本計畫停車位評估所根據的法規沒有錯，信義計畫區因為有南北兩條捷運通過，各百貨公司的接駁車量也夠，只要適度的滿足內部的需求，這也就是剛剛所講的區域性的共通週轉，希望不要超量超過85%，信義計畫區二通的精神是商業區週轉使用，住宅區是一戶一部，因此信義計畫區依照分類的不同而有不同的標準。建築師跟顧問公司之間在折減停車位的過程應該要有相同的說法，如果不熟土地分區使用管制規則的人可能沒有辦法理解這幾個數字之間的關係。

開發單位：在小汽車個別需求的部份，需要532席，在整體的評估之下可以降到354席，因為每個不同的類別如百貨商場尖峰時段的停車與旅館不同，尖峰時段進出的時間不同，因此整體停車的需求就會下降可得354席，但是法定停車位是425席，未來營運在適當的調整，照法定停車位來設置應該可以滿足整體的需求。

主席：各位委員還有沒有意見，沒有的話是不是請開發單位先離席。

(四) 第1案委員討論(此時開發單位請離席)：略

(五) 第1案決議及審查結論

主席：各位委員是否還有其它意見？(各委員均無意見)依慣例若

委員已有共識則不需表決，若無共識則需表決，請問各委員對本案審查是否需要表決？委員表示不需表決，經過剛剛委員所提及開發單位回應，本次審查做成以下結論，請開發單位確實遵行。

審查結論：

本案認定開發單位應依下列事項修訂環境影響差異分析報告書經委員確認後通過，若委員有意見再行召開審查會審查。

1. 補充訂定停車管理辦法並納入定稿本。
2. 補充說明所減少之汽機車停車空間（機車 57 席，汽車 24 席）利用方法。
3. 施工期間工地周圍之水溝應定期清理並加裝慮網。
4. 請依據各委員及各單位意見，補充說明並修正後，納入定稿本。

八、第 2 案討論案。

（一）第 2 案承辦單位報告：略。

（二）第 2 案開發單位簡報：略。

（三）第 2 案討論：

主席：各位委員對於第二案太子信義大樓新建工程環境影響差異分析第二次審查，第一次審查的時候有關心一些問題，開發單位也做了一些說明，各位委員對於本案還有什麼問題。

呂光洋委員：我對於用水還是很困擾，這個人數減少不一定用水就會減少，要看使用的設施，我不知道這個健身房是只有游泳池還是有其他的設施，因為金融業的職員一天的用水大概最多上馬桶這樣的用水，到健身房的話一個人的用水可能超過健身房的 50 倍可能都不止，你去沖沖涼啦這個用水，不知道怎麼樣去評估，人數減少是減少，但是用水量會減少嗎？我倒是一個很大的 question mark，這邊還寫說未來對外營業 40 人，這個要不要去申請營業執照，還是只有 member 還是只有這個大樓的人用而已，如果說要收費每天只收 40 人，怎麼樣去經營我一直覺得很好奇，投資這麼多然後一天只容許 40 人來健身，我不知道怎麼維持，我

「市政府轉運站新建工程環境影響差異分析報告」

環境影響評估審查會第 48 次委員會會議紀錄

答覆說明對照表

府環四字第 09531947800 號

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
<p>主席：</p> <p>請教各位委員及機關代表針對統一開發股份有限公司市政府轉運站新建工程環境影響差異分析報告有什麼意見？針對停車位減少，交通局是否可以說明一下？</p>	<p>交通局說明：</p> <p>信義計畫區在二次通檢通過之後，信義線如果開通之後，信義計畫區機車停車位上限應該為現在的 75%，因為這個案子在板南線上，一方面是複合式使用，有旅館、長途轉運、市區轉運及，及一般零售業，信義計畫區每棟大樓都有大量的機車停車位，例如這塊基地南邊的誠品就有 900 個位置，誠品及轉運站開發為同一業主，經商議後以 5 折來做機車停車位是可以接受的。重要是在於週轉而不是在量多寡，週轉較可以做有效使用，信義計畫區的機車位都在建築物裡面，日後基地開發後路邊機車位會逐漸減少，在信義計畫區停路邊的話是要收費的，所以日後機車管理政策會以建築物為主。</p>	—	—
<p>張委員瓊文：</p> <p>這個案子量體降低是沒特別意見，想請教一下，在報告書的 3-6 頁表 3.3-1 及表 3.3-2 變更後整體衍生人旅次及整體衍生車旅次，為何人旅次降低車旅次是增加，不知道是有什麼考慮？還是參數如何設定，怎麼會有這種情況發生？</p>	<p>開發單位說明：</p> <p>本次變更商場面積縮小，旅館樓地板面積增加，因商場吸引人旅次較旅館高，因此衍生人旅次降低。在商場衍生人旅次使用小汽車及機車比例較低，而旅館使用汽車及計程車比例較高，因此有人旅次下降，但是車旅次增加的情形。</p>	—	—
<p>徐委員淵靜：</p> <p>機車減少 57 席，汽車減少 24 席，B1 本來做機車停車</p>	<p>開發單位說明：</p> <p>所減少之汽機車停車位，將全部調</p>	—	—

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
位面積減少，B3 跟 B4 汽車停車位的面積並沒有減少，少了這 24 個停車位要做什麼用？	整為車道空間，使車輛於停車場內運行更為順暢。		
<p>交通局：</p> <p>開發團隊表示保留彈性在調整回來，如此回應似乎不妥，若是現在尚未定案，未來再調整回來，那都審及環評審查不都是審假的嗎？是不是環評審查也可以保留彈性呢？</p>	<p>開發單位說明：</p> <p>現在所提的是已經定案的，若未來還有差異時，會再提差異分析送審。</p>	—	—
<p>交通局：</p> <p>1. 交通局不會影響各位環評委員的立場，交通局對本案均強調依各項法令執行，例如建築法規、土地使用規則....，因為任何的環評承諾都有一定的法律效力，故今天審查的承諾均需依循執行，不可將所留下的停車位空間違規使用，因此開發單位不能因為要應付環評審查，而隨便提出交代。</p> <p>2. 交通行為之改變，停車空間不在大小，而是是否有效的利用，本開發案是旅館業，事實上旅客有可都是乘捷運過來，或是至市府洽公及附近商圈的旅客，大多也是搭乘捷運來，因此判斷，機車停車空間大多是員工使用，因此交通顧問公司及建築師應思考如何使空間有效利用，而不是去爭取最大坪數。</p>	<p>開發單位說明：</p> <p>1. 本案所提之差異分析是已經定案，剛剛所提之保留彈性，是未來業者營運後之調整。</p> <p>2. 本案將整合各種運具，配合相關指標及指揮人員，提高停車周轉率並減低對外部交通衝擊。</p>	—	—

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
<p>徐委員淵靜： 取消的停車位其空間 300 平方米要如何利用？以前在門口有巴士的停車位，這個地方因為有旅館，有沒有可能改成或增加巴士的停車位。</p>	<p>開發單位說明： 在機車停車位經計算結果較原計畫減少 57 席，一方面在 B1 層樓地板面積較原計畫減少，另一方面 B1 層營業空間較原計畫增加；在汽車停車位方面，所減少之車位，除少部份作為機電空間使用，其餘將停車位做適度寬鬆的調整並加寬車道空間，使車輛於停車場內運行更為順暢。</p>	—	—
<p>張委員怡怡： 在停車的部份是不是不得超過目前台北市土地使用規範汽車是 85%，機車是 50%？</p>	<p>交通局說明： 在二次通檢都市計畫區有明文規定上限，並沒有完全規定下限的部份，這個案子是由都市計畫主管機關及交通主管機關共同商議後，為了想要降低基地周邊的交通衝擊，因為它是一個複合式的交通，多運具的行為，機車的部份適量就可以，當時商定之後決定是 50% 並沒有違反相關的條文。</p>	—	—
<p>張委員怡怡： 書面答覆的 11 頁有一些數值不知道該如何連貫起來？例如：在需求的評估裡面，有個別的、有整體的，還有“依照委員計算方式可得汽車停車位 440 席，機車停車位 541 席，高出法定停車位”，法定停車位是否有明文規定不得超出，如果是這樣的話根本就不用了，大家都不得超出就越少停車位就越符合法令，我想不太適合用這樣說明，希望開發單位能說明個別評估的合計量跟整體評估的合計量整個數字的關連性？</p>	<p>開發單位說明： 書面答覆第 11 頁係依委員建議計算方式，以商場需求減少的比例，將汽機車停車位折減，試算結果為 440 及 541 席。 本案實際調查基地周邊新光三越、君悅飯店及國道客運站，推估各類別個別車位需求，加總為汽機車 532 席及 667 席。然因各類別所發生停車尖峰不同，為提高停車場運作效率，本案將整合停車場彈性使用，整體評估可得停車場最高汽機車需求為 354 席及 384 席。 根據「台北市信義計畫區建築物及土地使用分區管制要點」規定，本基地停車數量不得超過台北市土地使用管制規則規定數量之 85%，即汽機車位為 425 席及 852 席，然為抑制私人運具使用並提昇</p>	—	—

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	大眾運輸轉乘，本案建議將機車位數量減至 50%，此停車位折減比例並通過都市設計審議委員會及原環境影響評估委員會審查，可得法定車位數汽機車位為 425 席及 504 席。此車位數可滿足需求並符合法規規定，王委員所建議之計算方式則高於法定車位數，因此仍以汽車 425 席及機車 504 席為實設車位。		
<p>交通局：</p> <p>開發單位計算停車位的部份，在個別評估的部份依照信義計畫區土地分區使用管制規則裡各種業別的樓地板面積算出來，因此 4 種不同的類別計算結果累加起來是 532 席。整體評估是不分級、不分業種，用樓地板面積在同一標準情況下推算出來得到 354 席。因為百貨商場、旅館、宴會廳所產生的旅次就不同，所以相同的樓地板面積，用途不同，停車位的評估標準就不同。書面意見回覆上的數字 532、354、425 及 499 這之間的關聯並沒有跟委員說明的很清楚。本計畫停車位評估所根據的法規沒有錯，信義計畫區因為有南北兩條捷運通過，各百貨公司的接駁車量也夠，只要適度的滿足內部的需求，這也就是剛剛所講的區域性的共通週轉，希望不要超量超過 85%，信義計畫區二通的精神是商業區週轉使用，住宅區是一戶一部，因此信義計畫區依照分類的不同而有不同的標</p>	<p>開發單位說明：</p> <p>在小汽車個別需求的部份，需要 532 席，在整體的評估之下可以降到 354 席，因為每個不同的類別如百貨商場尖峰時段的停車與旅館不同，尖峰時段進出的時間不同，因此整體停車的需求就會下降可得 354 席，但是法定停車位是 425 席，未來營運再適當的調整，照法定停車位來設置應該可以滿足整體的需求。</p>		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
準。建築師跟顧問公司之間在折減停車位的過程應該要有相同的說法，如果不熟土地分區使用管制規則的人可能沒有辦法理解這幾個數字之間的關係。			
審查結論：			
本案認定開發單位應依下列事項修訂環境影響差異分析報告書經委員確認後通過，若委員有意見再行召開審查會審查。			
1. 補充訂定停車管理辦法並納入定稿本中。	開發單位說明： 遵照辦理。本計畫已將停車管理辦法送交通局，並確認無疑義。	附錄 一	—
2. 補充說明所減少之汽機車停車空間(機車 57 席，汽車 24 席)利用方法。	開發單位說明： 在機車停車位經計算結果較原計畫減少 57 席，一方面在 B1 層樓地板面積較原計畫減少，另一方面 B1 層營業空間較原計畫增加；在汽車停車位方面，所減少之車位，除少部份作為機電空間使用，其餘將停車位做適度寬鬆的調整並加寬車道空間，使車輛於停車場內運行更為順暢。	—	—
3. 施工期間工地周圍之水溝應定期清理並加裝濾網。	開發單位說明： 遵照辦理。本計畫於施工期間每週定期清理工地周圍水溝並加裝濾網。	附錄 二	—
4. 請依據各委員及各單位意見，補充說明並修正後，納入定稿本。	開發單位說明： 遵照辦理。	—	—

目 録



目 錄

第 1 章 開發計畫變更之目的.....	1-1
1.1 原開發計畫辦理情形.....	1-1
1.2 開發計畫變更之目的.....	1-2
第 2 章 開發行為變更之內容.....	2-1
2.1 原計畫內容概述.....	2-1
2.1.1 原計畫建築配置.....	2-1
2.1.2 原計畫交通及動線規劃.....	2-15
2.1.3 原計畫公用設施.....	2-35
2.1.4 原計畫污水處理計畫.....	2-35
2.1.5 雨水貯留供水系統.....	2-36
2.1.6 原計畫廢棄物處理計畫.....	2-37
2.1.7 原計畫廢土處理計畫.....	2-41
2.1.8 綠建築.....	2-44
2.1.9 工程概算及時程.....	2-47
2.2 開發行為變更之內容.....	2-47
2.2.1 本次變更建築配置及用途.....	2-50
2.2.2 本次變更交通衍生人、車旅次及停車位供需.....	2-58
2.2.3 本次變更公用設施.....	2-61
2.2.4 本次變更廢棄物及廢土處理計畫.....	2-65
第 3 章 開發行為變更後環境影響差異分析.....	3-1
3.1 水文及水質.....	3-2
3.2 廢棄物.....	3-3
3.3 廢棄土.....	3-5
3.4 交通.....	3-6
3.5 公共設施.....	3-10
第 4 章 環境保護對策與綜合環境管理計畫之檢討與修正.....	4-1
4.1 環境保護對策之檢討與修正.....	4-1
4.2 綜合環境管理計畫之檢討與修正.....	4-2

圖目録



圖目錄

圖 2.1-1 本計畫基地位置圖	2-2
圖 2.1.1-1 原計畫基地平面配置圖	2-4
圖 2.1.1-2 原計畫基地東面立向圖	2-6
圖 2.1.1-3 綠公園配置圖	2-9
圖 2.1.1-4 綠公園透視圖	2-11
圖 2.1.1-5 2F 植栽計畫圖	2-12
圖 2.1.1-6 3F 植栽計畫圖	2-13
圖 2.1.1-7 4F 植栽計畫圖	2-14
圖 2.1.1-8 地下樓層廢氣抽排出風口配置圖	2-16
圖 2.1.2-1 大客車行車動線規劃示意圖	2-17
圖 2.1.2-2 尖峰小時路網衍生大客車交通量分布示意圖	2-17
圖 2.1.2-3 地面層車行動線圖	2-19
圖 2.1.2-4 地下一層動線規劃圖(1/2)	2-20
圖 2.1.2-4 地下一層動線規劃圖(2/2)	2-21
圖 2.1.2-5 地下二層動線規劃圖(1/2)	2-23
圖 2.1.2-5 地下二層動線規劃圖(2/2)	2-24
圖 2.1.2-6 小汽車進場動線	2-26
圖 2.1.2-7 機車進場動線	2-28
圖 2.1.2-8 小汽車離場動線	2-30
圖 2.1.2-9 機車離場動線	2-31
圖 2.1.2-10 人行動線規劃圖(1/3)	2-32
圖 2.1.2-10 人行動線規劃圖(2/3)	2-33
圖 2.1.2-10 人行動線規劃圖(3/3)	2-34
圖 2.1.6-1 地下 3 樓垃圾處理資源回收站位置圖	2-40
圖 2.1.7-1 棄土動線圖	2-42
圖 2.2.1-1 本次變更案基地平面配置圖	2-52
圖 2.2.1-2 本次變更案基地東面立向圖	2-53
圖 2.2.1-3 本次變更案基地西面立向圖	2-54
圖 2.2.1-4 本次變更案基地南面立向圖	2-55
圖 2.2.1-5 本次變更案基地北面立向圖	2-56
圖 2.2.1-6 本次變更前後面積調整位置圖	2-57

表 目 録



表目錄

表 2.1.1-1 原計畫開發面積計算表	2-5
表 2.1.1-2 轉運站規劃內容	2-7
表 2.1.1-3 候車空間服務等級分級表	2-7
表 2.1.1-4 轉運站候車空間服務水準估算	2-7
表 2.1.8-1 綠建築九大指標規劃原則	2-46
表 2.2-1 本計畫變更內容對照表	2-47
表 2.2-1 本計畫變更內容對照表(續 1).....	2-48
表 2.2-1 本計畫變更內容對照表(續 2).....	2-49
表 2.2.1-1 原計畫與本次變更用途及面積比較	2-51
表 2.2.2-1 本次變更案衍生人旅次產生表	2-58
表 2.2.2-2 本次變更案整體衍生車旅次	2-59
表 2.2.2-3 本次變更案停車供需檢討	2-60
表 2.2.3-1 本次變更案用水量估算表	2-62
表 3-1 本計畫變更前後環境因子差異性分析	3-1
表 3.3-1 變更前後衍生人旅次產生表	3-7
表 3.3-2 變更前後整體衍生車旅次	3-8
表 3.3-3 變更前後停車供需檢討	3-9
表 4.2-1 環境監測計畫表	4-4