

## 附錄十二 原案與新案差異分析表

台北國際金融中心開發計劃新案與原開發案之差異比較

項目	原案	新案	差異比較
開發強度(m <sup>2</sup> )	348,948	379,901	增加8.87%
樓層數(樓高)	59層(290 m)	101層(428 m)	增加42層(增高138 m)
世界排名	30	3	增加台灣台北在國際之知名度，建築物規劃為智慧型大樓，以因應新紀元金融業之需求，建築設計並配合環保而以省能、省電、省水之綠色建築為原則。
景觀建築型態	一高層二中層之型態，兼具台北市金融中心象徵性與都市景觀地標性之功能	以「昇」、「發」為基本意象，延伸未來希望之意念，為東南亞地區地標性之建築物	-
遮蔽效應	大	小	遮蔽效應大幅降低
自動化智慧型態	部份	大量使用	採用最先進之自動化高科技設施
交通運輸改善對策	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 建立小型巡迴公車系統</li> <li>• 檢討停車管理方法以減少私人運具之使用</li> <li>• 推動彈性上下班措施</li> <li>• 設置共乘招呼站</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 除左列對策外另增加：                             <ul style="list-style-type: none"> <li>• 開闢區內巡迴公車或電動步道</li> <li>• 引進先進科技，建立智慧運輸示範區</li> </ul> </li> </ul>	鼓勵利用大眾運輸系統為規劃之重點，配合人行動線及車行動線之規劃，以維持交通之順暢，並引進先進科技，建立智慧型運輸體系，以有效控制交通之狀況
停車位(位)	1,525	1,700	增加175位(1.15倍)
汽車			
機車	2,002	3,100	增加1,092位(1.55倍)，且附電動機車充電設備
車行動線	東西向兩側之中段地帶	基地兩測市府路與松智路四個角落四處出入口	加強車行動線之規劃，減少對交通之影響
行人動線	經由基地周圍之綠帶及中央廣場	規劃有地下人行通道及空中廊道	建立立體人行空間，加強人行徒步之舒適性、方便性及安全性
防災安全	防災計畫	防災計畫中除提高防火、防震、防災之安全設計值，每八層並增設避難平臺	新案建築設計更符合安全之考量

(續)

項目	原案	新案	差異比較
水質	吸引11,028個員工，12,084個顧客，每日預估污水量為1,264,410 ℓ	吸引18,920個員工，13,909個顧客，每日產生生活污水量為3,004,720 ℓ	評估依據基準不同，但綜合評估結果兩案之污水排放均經處理後排至下水道，故不致對周圍環境造成影響
空氣品質	營運階段-20 m處：HC ≅ 0.33 ppm，CO ≅ 1.71 ppm，NO <sub>x</sub> ≅ 81.834 ppb 地下停車場 - HC ≅ 0.15 ppm，CO ≅ 0.86 ppm，NO <sub>x</sub> ≅ 40.71 ppb	營運階段 - 基地下風15 m處：HC ≅ 0.071 ppm，CO ≅ 0.428 ppm，NO <sub>x</sub> ≅ 21.21ppb 地下停車場 - HC ≅ 0.0713 ppm，CO ≅ 0.428 ppm，NO <sub>x</sub> ≅ 0.0212 ppb	評估基準不同，但預估結果均能符合環境空氣品質標準
廢棄物	營運階段 - 每日均產生14噸一般性廢棄物	營運階段 - 每日均產生28.1公噸一般性事業廢棄物	新案垃圾產生量較原案高，但兩案均已規劃適當貯存設施並承諾委託合格代清除業者清運
日照陰影	-	依建築技術規則相關規定檢討結果，本案建物所產生之日照陰影均落於基地內	透過適當建築規劃設計，可將陰影範圍控制在基地內
熱平衡	-	針對本案基地區位及建築規劃內容評估	評估結果影響輕微