

第七章 環境保護對策之檢討及修正，或綜合環境管理計畫之檢討及修正

第七章 環境保護對策之檢討及修正，或 綜合環境管理計畫之檢討及修正

7.1 環境保護對策之檢討與修正

本次變更係設計階段依本計畫統包工程需求計畫書，並配合農漁產公司及三大公會(蔬菜公會、青果公會、魚商公會)之使用需求，重新檢討用途及各樓層空間規劃，變更內容包括開發行為名稱、量體、各樓層用途、配置、植栽設置規畫、交通工程規劃、綠建築等級、日平均污水量等，因本次變更建築面積及總樓地板面積僅微調(<1%)，施工期間工區面積、施工機具種類、數量及施工車輛數仍與原環說書內容相同，故施工階段空氣品質、噪音振動、水質等項目未增加環境負面影響。營運階段依本計畫交評報告衍生交通量分析結果，尖峰小時衍生人旅次及車旅次皆較原環說書評估低，故對路段交通衝擊、空氣品質、噪音振動等影響輕微，惟本次變更用途新增包裝中心、體驗館，及餐飲空間面積微調，污水量增加約107.3CMD。漁產公司因體驗館衍生工作人員及參訪遊客數，廢棄物每月增加約7公噸/月；農產公司則因包裝中心營運，有機廢棄物增加約175公噸/月。而本計畫完工啟用產生之污水將會納入臺北市公共污水下水道系統，對於水質不致造成影響；漁產市場每月廢棄物量較原計畫增加約4%；農場市場每月有機廢棄物量較原計畫廢棄物量增加約18%，改建後農產公司透過推動分級包裝標準化，並宣導農民外葉留置產地，使資源循環利用，減少市場有機廢棄物，並於地下一樓使用脫水減容設備進行前處理，減少有機廢棄物所需暫置空間及清運量，在營運日每日委請具承攬清除植

物性廢渣廢棄物廠商清運，仍可維持市場環境衛生，故漁產公司及農產公司之廢棄物處理規劃仍與原環說書相同，不致造成影響。

整體而言，本計畫之變更內容可符合以下特性：未加重對環境之負面影響、變更內容對影響範圍之生活、自然、社會環境或保護對象無加重影響、對環境品質之維護無不利影響。惟本次變更承諾新植樹種以臺灣原生種為限，移植喬木如死亡補植亦以臺灣原生種為限、移植喬木如有死亡情形，採1:2比率補植，及配合開發內容之樓層使用用途與交通工程規劃變更，修正景觀美質及遊憩環境與交通運輸環境保護對策之相關文字，並於空氣品質項目納入停車場空氣品質與通風之因應對策，故彙整營運期間環境保護對策變更前後對照比較，另施工前、施工期間及臨時營運期間環境保護對策則依原環說內容辦理，相關內容請參見原環說書第8章。

表 7.1-1 本次變更前後營運期間環境保護對策摘要

項目	原環評書件之環境保護對策	本次變更後環境保護對策之檢討及修正
空氣品質	<p>(a)建築物必要進、排風設備避免面向人行開放空間，或應有適度遮蔽。</p> <p>(b)參考臺北市環保局「臺北市餐飲業油煙異味防制設備技術指引」，並依現場條件於廚房裝設最適當的前處理防制設備，目前規劃以紫外光+臭氧技術、活性炭吸附裝置(異味防制設備)與靜電機(油煙防制)等設備，依照設備商提供之處理效率，上述設備分別已可達 90%之處理效率，未來本計畫於正式營運前，視當時市售設備的技術再予以檢討，以採行技術更佳、效率更高並更為經濟的防治設備為原則，並維持餐廳通風效率。</p> <p>(c)餐飲業之防制設備應定期維護保養、保持效能正常，維護保養情形應紀錄並妥善保存一年以上，以供查核。</p> <p>(d)加強宣導業者進行車輛排氣檢驗，並配合中央政府改善空污政策執行管制，減輕停車場之室內空氣品質危害。</p> <p>(e)於大樓內餐飲區及停車場裝設室內空氣品質連續自動監測系統，考量目前市場上已商品化的自動偵測系統，其室內空氣品質偵測項目包括二氧化碳、一氧化碳及 PM₁₀ 等項目。</p>	<p>(a)建築物必要進、排風設備避免面向人行開放空間，或應有適度遮蔽。</p> <p>(b)參考臺北市環保局「臺北市餐飲業油煙異味防制設備技術指引」，並依現場條件於廚房裝設最適當的前處理防制設備，目前規劃以紫外光+臭氧技術、活性炭吸附裝置(異味防制設備)與靜電機(油煙防制)等設備，依照設備商提供之處理效率，上述設備分別已可達 90%之處理效率，未來本計畫於正式營運前，視當時市售設備的技術再予以檢討，以採行技術更佳、效率更高並更為經濟的防治設備為原則，並維持餐廳通風效率。</p> <p>(c)餐飲業之防制設備應定期維護保養、保持效能正常，維護保養情形應紀錄並妥善保存一年以上，以供查核。</p> <p>(d)加強宣導業者進行車輛排氣檢驗，並配合中央政府改善空污政策執行管制，減輕停車場之室內空氣品質危害。</p> <p>(e)於大樓內餐飲區及停車場裝設室內空氣品質連續自動監測系統，考量目前市場上已商品化的自動偵測系統，其室內空氣品質偵測項目包括二氧化碳、一氧化碳及 PM₁₀ 等項目。</p> <p>(f) 漁產空調區域設有外氣空調箱、混合外氣空調等有外氣引入的設備，農產公司則設有換氣風車等設備，由連續自動監測室內一氧化碳、溫度與時程控制排氣風車啟停，以維持系統最佳運轉狀態，並達節約能源之目的。</p> <p>(g)地下室停車場之排風機數量及規格則依建築技術則第 139 條規定：樓地板面積每一平方公尺每小時二十五立方公尺以上換氣量之需求設置。</p> <p>(h)樓上層停車場外牆為格柵式牆面，採用自然進氣與自然排氣。</p> <p>(I)於各層之電梯間出入口處均設置空氣品質偵測器，另於地下一層設置一氧化碳偵測器，並依行政院環境保護署發布之「室內空氣品質標準」監測，當室內空氣污染物濃度測值高於標準值時，將連動進、排風車啟停控制，以調控室內空氣品質，確保符合標準規定。</p>
噪音與振動	<p>(a)空調設備以適當之防音材料阻隔，避免產生低頻噪音影響安寧。</p> <p>(b)進出基地車輛應禁止亂鳴喇叭，維護四周環境安寧。</p> <p>(c)大樓內機械設備(例如：空壓機、電梯等)定期檢修維護。</p>	<p>本次無修正</p>
水文及水質	<p>(a)營運階段各項用水將向臺北自來水事業處申請供應，不抽用地下水。</p> <p>(b)採用具有省水標章之衛生設備，以期節省用水如小便斗採用電子自動控制沖水設備，沖水馬桶亦採用最新省水設備，以求省水目的。</p> <p>(c)雨水收集系統應具有有效防止溢流至屋內之措施。</p> <p>(d)雨水貯留利用設施設計及相關操作維護管理，參照內政部「建築技術規則建築設計施工編」及「建築物雨水貯留利用設計技術規範」相關規定辦理。</p>	<p>本次無修正</p>

表 7.1-1 本次變更前後營運期間環境保護對策摘要(續 1)

項目	原環評書件之環境保護對策	本次變更後環境保護對策之檢討及修正
水文及水質	<p>(e)屋頂雨水貯留後利用於沖廁、景觀、澆灌、灑水、洗車、街道或地板清洗等雜用水使用；屋頂集水外之其他雨水收集來源(如道路、地面及操場等)或與生活污水回收再利用水混合回收再利用者，依行政院環境保護署公告之「建築物生活污水回收再利用建議事項」辦理。</p> <p>(f)為確保雨水貯留利用水之衛生安全，應至少每半年檢測一次，抽驗用水點水質。</p> <p>(g)配置砂包、發電機及抽水機，預防豪雨、颱風等因素帶來大雨，造成地下室淹水。</p> <p>(h)依下水道法及臺北市下水道管理自治條例規定處理污水排放及管理，並定期維修保持污水管線暢通。</p>	<p>本次無修正</p>
廢棄物	<p>(a)廢棄物分類、前處理及貯存區依「一般廢棄物貯存清除處理方法及設施標準」及「事業廢棄物貯存清除處理方法及設施標準」規定設置。另餐飲區依市府政策禁用一次性及美耐皿餐具，以減少廢棄物產生。</p> <p>(b)廢棄物分類、前處理及貯存區規劃資源回收分類專區，包含紙類、塑膠類、鐵罐類、鋁罐類、玻璃類、寶特瓶及廢電池回收等。</p> <p>(c)廢棄物分類、前處理及貯存區定期清洗與消毒，避免滋生蚊蠅廢棄物經收集、暫貯存後，委託合法之代清除處理機構妥善清運。</p> <p>(d)配合政府政策宣導產地農民將外葉留置產地以減少市場垃圾量。</p> <p>(e)有機廢棄物使用絞碎壓縮機脫水減積，委託具承攬清除植物性廢渣廢棄物業務之廠商，並清運至有機廢棄物再利用廠處理。</p>	<p>本次無修正</p>
生態環境	<p>(a)種植之綠化植栽定期澆水及維護。</p> <p>(b)減少施用化學肥料、噴藥，藉以營造接近自然環境之多樣性環境空間，以利各種野生物自然蘊育及棲息繁殖。</p>	<p>(a)種植之綠化植栽定期澆水及維護。</p> <p>(b)減少施用化學肥料、噴藥，藉以營造接近自然環境之多樣性環境空間，以利各種野生物自然蘊育及棲息繁殖。</p> <p>(C)移植喬木如有死亡情形，採 1:2 比率補植。</p> <p>(D)移植喬木如死亡，補植以臺灣原生種為限。</p>
景觀美質及遊憩環境	<p>(a)景觀美質</p> <p>(i)開放空間應盡量以原生種喬木取代人工設施物，且以種植於非地下室開挖區域為原則，其地坪應盡量採用透水鋪面，並向道路側規劃洩水坡度，以利基地保水。</p> <p>(ii)考量整體美觀及安全防護，開放空間應設置中低光源之照明設施，於夜間平均照度不得低於 10lux。</p> <p>(iii)開放空間應考量地面層活動，適度配置路燈、座椅及指標系統等街道家具。</p> <p>(iv)基地之鋪面及植栽應與道路部分應依無障礙環境規劃，鋪面的材質應注意避免高差、防滑、耐壓、透水、易於管理維護等條件。</p> <p>(v)本計畫區建築物、法定空地及開放空間，期綠化規定應依「臺北市建築物及法定空地綠化實施要點」檢討。</p>	<p>本次無修正</p>

表 7.1-1 本次變更前後營運期間環境保護對策摘要(續 2)

項目	原環評書件之環境保護對策	本次變更後環境保護對策之檢討及修正																
景觀美質及遊憩環境	<p>(vi)建築物必要進、排風設備避免面向人行開放空間，或應有適度遮蔽。</p> <p>(b)遊憩環境</p> <p>(i)本計畫改建後另規劃有觀光休閒空間及特色餐飲空間，目標打造一個全新且現代化之批發市場，希冀可以提供市民一個新的觀光去處。</p> <p>(ii)增加之觀光休閒市場元素包含活體水產區、參觀步道、食農教育中心、伴手禮區、<u>水產商店街</u>、特色餐廳及中央廚房、海洋生態教室及觀賞魚區。</p>	<p>本次無修正</p> <p>(b)遊憩環境</p> <p>(i)本計畫改建後另規劃有觀光休閒空間及特色餐飲空間，目標打造一個全新且現代化之批發市場，希冀可以提供市民一個新的觀光去處。</p> <p>(ii)增加之觀光休閒市場元素包含活體水產區、參觀步道、食農教育中心、伴手禮區、文創商圈、特色餐廳及中央廚房、海洋生態教室、體驗館及觀賞魚區。</p>																
社經環境	<p>本計畫改建後有著規劃完善之拍賣場、零批場，增設小吃區、教育中心、餐廳、觀光休閒空間及社區公益空間，提供當地更多的就業環境與市場環境，帶動整個區域經濟發展。</p>	<p>本次無修正</p>																
交通運輸	<p>營運期間交通改善策略，詳表 8.1.4。 表 8.1-4 營運期間交通改善策略</p> <table border="1" data-bbox="242 898 829 936"> <thead> <tr> <th data-bbox="242 898 536 936">實施對策</th> <th data-bbox="536 898 829 936">目的</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="242 936 536 1189"> <p>於基地 B1F、4F、5F、6F 設置停車場，將基地停車需求內部化。實設汽車停車格位漁產市場 580 席、農產市場 1,850 席，機車停車格位漁產市場 900 席、農產市場 1,500 席。</p> </td> <td data-bbox="536 936 829 1189"> <p>將基地停車需求內部化，減少周邊衍生影響，並可將多餘空間提供給周邊需求使用。</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="242 1189 536 1346"> <p>新設匝道銜接周邊環河南北快速道路、水源快速道路，有效提升基地車輛進出效率，降低平面道路車流量。</p> </td> <td data-bbox="536 1189 829 1346"> <p>提升大型車進出基地市場的效率，減少行駛平面道路造成之影響。</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="242 1346 536 1861"> <p>根據 106 年核定之台北捷運萬大線(第一期工程)路型復舊規劃報告，針對萬大路規劃完工後之路型，於萬大路(西藏路至東園街)規劃為雙向各 2 車道，規劃 3.0 公尺之汽車道與 3.65 公尺之混合車道配置及 5.0 公尺的設施帶及人行道，萬大路(東園路至華中橋頭)規劃為雙向各 3 車道，規劃 2 線汽車道、1 混合車道及 2.15 公尺人行道。</p> </td> <td data-bbox="536 1346 829 1861"> <p>規劃萬大路之路型，紓解開發後周邊衍生之車流。</p> </td> </tr> </tbody> </table>	實施對策	目的	<p>於基地 B1F、4F、5F、6F 設置停車場，將基地停車需求內部化。實設汽車停車格位漁產市場 580 席、農產市場 1,850 席，機車停車格位漁產市場 900 席、農產市場 1,500 席。</p>	<p>將基地停車需求內部化，減少周邊衍生影響，並可將多餘空間提供給周邊需求使用。</p>	<p>新設匝道銜接周邊環河南北快速道路、水源快速道路，有效提升基地車輛進出效率，降低平面道路車流量。</p>	<p>提升大型車進出基地市場的效率，減少行駛平面道路造成之影響。</p>	<p>根據 106 年核定之台北捷運萬大線(第一期工程)路型復舊規劃報告，針對萬大路規劃完工後之路型，於萬大路(西藏路至東園街)規劃為雙向各 2 車道，規劃 3.0 公尺之汽車道與 3.65 公尺之混合車道配置及 5.0 公尺的設施帶及人行道，萬大路(東園路至華中橋頭)規劃為雙向各 3 車道，規劃 2 線汽車道、1 混合車道及 2.15 公尺人行道。</p>	<p>規劃萬大路之路型，紓解開發後周邊衍生之車流。</p>	<p>營運期間交通改善策略，詳表 8.1.4。 表 8.1-4 營運期間交通改善策略</p> <table border="1" data-bbox="842 898 1423 936"> <thead> <tr> <th data-bbox="842 898 1136 936">實施對策</th> <th data-bbox="1136 898 1423 936">目的</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="842 936 1136 1189"> <p>於基地 B1F、1F、3F、4F、5F、6F 設置停車場，將基地停車需求內部化。實設汽車停車格位漁產市場 604 席、農產市場 1,451 席，機車停車格位漁產市場 910 席、農產市場 1,500 席。</p> </td> <td data-bbox="1136 936 1423 1189"> <p>將基地停車需求內部化，減少周邊衍生影響，並可將多餘空間提供給周邊需求使用。</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="842 1189 1136 1346"> <p>新設匝道銜接周邊環河南北快速道路、水源快速道路，有效提升基地車輛進出效率，降低平面道路車流量。</p> </td> <td data-bbox="1136 1189 1423 1346"> <p>提升大型車進出基地市場的效率，減少行駛平面道路造成之影響。</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="842 1346 1136 1861"> <p>根據 106 年核定之台北捷運萬大線(第一期工程)路型復舊規劃報告，針對萬大路規劃完工後之路型，於萬大路(西藏路至東園街)規劃為雙向各 2 車道，規劃 3.0 公尺之汽車道與 3.65 公尺之混合車道配置及 5.0 公尺的設施帶及人行道，萬大路(東園路至華中橋頭)規劃為雙向各 3 車道，規劃 2 線汽車道、1 混合車道及 2.15 公尺人行道。</p> </td> <td data-bbox="1136 1346 1423 1861"> <p>規劃萬大路之路型，紓解開發後周邊衍生之車流。</p> </td> </tr> </tbody> </table>	實施對策	目的	<p>於基地 B1F、1F、3F、4F、5F、6F 設置停車場，將基地停車需求內部化。實設汽車停車格位漁產市場 604 席、農產市場 1,451 席，機車停車格位漁產市場 910 席、農產市場 1,500 席。</p>	<p>將基地停車需求內部化，減少周邊衍生影響，並可將多餘空間提供給周邊需求使用。</p>	<p>新設匝道銜接周邊環河南北快速道路、水源快速道路，有效提升基地車輛進出效率，降低平面道路車流量。</p>	<p>提升大型車進出基地市場的效率，減少行駛平面道路造成之影響。</p>	<p>根據 106 年核定之台北捷運萬大線(第一期工程)路型復舊規劃報告，針對萬大路規劃完工後之路型，於萬大路(西藏路至東園街)規劃為雙向各 2 車道，規劃 3.0 公尺之汽車道與 3.65 公尺之混合車道配置及 5.0 公尺的設施帶及人行道，萬大路(東園路至華中橋頭)規劃為雙向各 3 車道，規劃 2 線汽車道、1 混合車道及 2.15 公尺人行道。</p>	<p>規劃萬大路之路型，紓解開發後周邊衍生之車流。</p>
	實施對策	目的																
	<p>於基地 B1F、4F、5F、6F 設置停車場，將基地停車需求內部化。實設汽車停車格位漁產市場 580 席、農產市場 1,850 席，機車停車格位漁產市場 900 席、農產市場 1,500 席。</p>	<p>將基地停車需求內部化，減少周邊衍生影響，並可將多餘空間提供給周邊需求使用。</p>																
	<p>新設匝道銜接周邊環河南北快速道路、水源快速道路，有效提升基地車輛進出效率，降低平面道路車流量。</p>	<p>提升大型車進出基地市場的效率，減少行駛平面道路造成之影響。</p>																
	<p>根據 106 年核定之台北捷運萬大線(第一期工程)路型復舊規劃報告，針對萬大路規劃完工後之路型，於萬大路(西藏路至東園街)規劃為雙向各 2 車道，規劃 3.0 公尺之汽車道與 3.65 公尺之混合車道配置及 5.0 公尺的設施帶及人行道，萬大路(東園路至華中橋頭)規劃為雙向各 3 車道，規劃 2 線汽車道、1 混合車道及 2.15 公尺人行道。</p>	<p>規劃萬大路之路型，紓解開發後周邊衍生之車流。</p>																
實施對策	目的																	
<p>於基地 B1F、1F、3F、4F、5F、6F 設置停車場，將基地停車需求內部化。實設汽車停車格位漁產市場 604 席、農產市場 1,451 席，機車停車格位漁產市場 910 席、農產市場 1,500 席。</p>	<p>將基地停車需求內部化，減少周邊衍生影響，並可將多餘空間提供給周邊需求使用。</p>																	
<p>新設匝道銜接周邊環河南北快速道路、水源快速道路，有效提升基地車輛進出效率，降低平面道路車流量。</p>	<p>提升大型車進出基地市場的效率，減少行駛平面道路造成之影響。</p>																	
<p>根據 106 年核定之台北捷運萬大線(第一期工程)路型復舊規劃報告，針對萬大路規劃完工後之路型，於萬大路(西藏路至東園街)規劃為雙向各 2 車道，規劃 3.0 公尺之汽車道與 3.65 公尺之混合車道配置及 5.0 公尺的設施帶及人行道，萬大路(東園路至華中橋頭)規劃為雙向各 3 車道，規劃 2 線汽車道、1 混合車道及 2.15 公尺人行道。</p>	<p>規劃萬大路之路型，紓解開發後周邊衍生之車流。</p>																	
<p>(a)建築基地交通規劃及停車空間： (i)建築基地因面積廣大且考量農、漁產批發市場使用特性，其貨車、機車及人行出入口，應配合內部機動分別獨立設置為原則。</p>	<p>(a)建築基地交通規劃及停車空間： (i)建築基地因面積廣大且考量農、漁產批發市場使用特性，其貨車、機車及人行出入口，應配合內部機動分別獨立設置為原則。</p>																	

表 7.1-1 本次變更前後營運期間環境保護對策摘要(續 3)



項目	原環評書件之環境保護對策	本次變更後環境保護對策之檢討及修正
交通運輸	<p>(ii)建築基地衍生之停車、臨時停車與裝卸貨停車需求應於基地內部規劃空間自行滿足，於基地 B1F、4F、5F、6F 設置停車場，詳圖 5.2.2-2。</p> <p>(iii)建築基地內部停車場進出車道配置寬度規劃需符合交通部頒布之交通工程規範內容辦理。</p> <p>(iv)考量優化基地周邊交通動線系統，建築基地預留銜接周邊快速道路出入口之銜接口，以供各型車輛通行。</p> <p>(v)有關基地車道出入口規劃，基地三面道路各以不超過兩處出入口為原則，同時應於指定退縮人行空間後留設必要之緩衝空間。</p> <p>(vi)本計畫應考量設置單車停車格及預留<u>電動車輛充電停車位為原則</u>，以提升綠色運具之友善使用環境。</p> <p>(b)基地出入口設計</p> <p>(i)考量果菜及魚類批發營運特性不同(如果菜拍賣場域應避免潮濕)，同時考量使用車種較為多元，包含 10 噸以上大貨車、小貨車、汽車、機車及電動車等，運作特性複雜，故在停車場出入口規劃設計上，本計畫係考量果菜及魚類營運特性、各車種進出時間及來車方向等特性後，分別於周邊道路街廓規劃出入口。</p> <p>(ii)然而為降低對於行人動線之影響，基地三面道路各以不超過兩處出入口為原則，同時應於指定退縮人行空間後留設必要之緩衝空間。</p> <p>(c)基地內增設匝道銜接華中橋及水源快速道路立體連通匝道可提供大貨車及小貨車離場使用，減少大型車輛行駛於平面道路，進而降低離場車輛對周邊平面道路之影響，提高周邊道路用路人安全性，如圖 8.1.1。</p> <p>(i)匝道 A: 華中橋新增匝道延伸進入市場基地。</p> <p>(ii)匝道 B: 市場基地離場銜接環河南北快速道路。</p> <p>(iii)匝道 C: 市場基地離場銜接水源快速道路。</p>  <p style="text-align: center;">圖 8.1.1 新設匝道配置圖</p>	<p>(ii)建築基地衍生之停車、臨時停車與裝卸貨停車需求應於基地內部規劃空間自行滿足，於基地 B1F、<u>1F、3F</u>、4F、5F、6F 設置停車場，詳圖 5.2.2-2。</p> <p>(iii)建築基地內部停車場進出車道配置寬度規劃需符合交通部頒布之交通工程規範內容辦理。</p> <p>(iv)考量優化基地周邊交通動線系統，建築基地預留銜接周邊快速道路出入口之銜接口，以供各型車輛通行。</p> <p>(v)有關基地車道出入口規劃，基地三面道路各以不超過兩處出入口為原則，同時應於指定退縮人行空間後留設必要之緩衝空間。</p> <p>(vi)本計畫應考量設置單車停車格及<u>全部停車空間需預留供電動車輛充電相關設備及裝置之空間，滿足未來停車空間內所有車輛之充電需求</u>，以提升綠色運具之友善使用環境。</p> <p>(b)基地出入口設計</p> <p>(i)考量果菜及魚類批發營運特性不同(如果菜拍賣場域應避免潮濕)，同時考量使用車種較為多元，包含 10 噸以上大貨車、小貨車、汽車、機車及電動車等，運作特性複雜，故在停車場出入口規劃設計上，本計畫係考量果菜及魚類營運特性、各車種進出時間及來車方向等特性後，分別於周邊道路街廓規劃出入口。</p> <p>(ii)然而為降低對於行人動線之影響，基地三面道路各以不超過兩處出入口為原則，同時應於指定退縮人行空間後留設必要之緩衝空間。</p> <p>(c)基地內增設匝道銜接華中橋及水源快速道路立體連通匝道可提供大貨車及小貨車離場使用，減少大型車輛行駛於平面道路，進而降低離場車輛對周邊平面道路之影響，提高周邊道路用路人安全性，如圖 8.1.1。</p> <p>(i)匝道 A: 華中橋新增匝道延伸進入市場基地。</p> <p>(ii)匝道 B: 市場基地離場銜接環河南北快速道路。</p> <p>(iii)匝道 C: 市場基地離場銜接水源快速道路。</p>  <p style="text-align: center;">圖 8.1.1 新設匝道配置圖</p>

表 7.1-1 本次變更前後營運期間環境保護對策摘要(續 4)

項目	原環評書件之環境保護對策	本次變更後環境保護對策之檢討及修正
交通運輸	<p>(d)萬大路路型調整規劃</p> <p>依據台北捷運萬大線路型復舊規劃報告書內容，於萬大路(西藏路至東園街路段)(圖 8.1.2)，建議改採為 1.5 公尺之中央分向島(0.1 公尺內路肩)，雙向各 2 車道，規劃 3.0 公尺之汽車道與 3.65 公尺之混合車道，路旁雙向皆設置 5.0 公尺的設施帶及人行道，人行道採行人自行車共用的方式。於萬大路(東園街至華中橋頭路段)(圖 8.1.3)，建議改採為 1.5 公尺之中央分向島(0.1 公尺內路肩)，雙向各 2 線汽車道、1 混合車道及 2.15 公尺人行道，由於此段車道需求為 3 線車道因此建議自行車道為行駛於外側車道。</p> <p>圖 8.1.2 萬大路(西藏路~東園街)規劃建議示意圖</p> <p>圖 8.1.3 萬大路(東園街~華中橋頭)規劃建議示意圖</p> <p>(e)大眾運輸宣導使用計畫</p> <p>營運期間交通改善策略，詳表 8.1.5。</p> <ul style="list-style-type: none"> (i)未來捷運萬大線完工之後，鄰近基地市場之 LG04 車站位於萬大路/東園路附近，可有便利於前往市場之民眾搭乘。 (ii)結合綠色運輸，於基地市場周邊設置 You-Bike 站位，可有效連結東園路捷運車站至基地市場間之路線，提高民眾前往市場之便利性。 (iii)配合萬大路上之公車路線，提升大眾運輸可及性，可結合捷運之使用規劃轉乘接駁優惠費率，可提升使用率。 	<p>本次無修正</p>

表 7.1-1 本次變更前後營運期間環境保護對策摘要(續 5)

項目	原環評書件之環境保護對策	本次變更後環境保護對策之檢討及修正								
交通運輸	<p>表 8.1-5 營運期間交通改善策略</p> <table border="1" data-bbox="242 385 826 792"> <thead> <tr> <th data-bbox="242 385 536 421">實施對策</th> <th data-bbox="536 385 826 421">目的</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="242 421 536 546">結合未來萬大線完工後，配合捷運、公車系統，提升使用大眾運輸便利性。</td> <td data-bbox="536 421 826 546">提高市場周邊大眾運輸系統便利性。</td> </tr> <tr> <td data-bbox="242 546 536 672">增設市場及周邊重要站點設置 You-Bike 站位，提升綠色運具連結的可行性。</td> <td data-bbox="536 546 826 672">增加站點提升運具可及性。</td> </tr> <tr> <td data-bbox="242 672 536 792">優化萬大路於捷運站點、公車站點銜接至市場間之人行空間行車道空間之設施。</td> <td data-bbox="536 672 826 792">提升民眾使用大柱運輸系統之意願。</td> </tr> </tbody> </table>	實施對策	目的	結合未來萬大線完工後，配合捷運、公車系統，提升使用大眾運輸便利性。	提高市場周邊大眾運輸系統便利性。	增設市場及周邊重要站點設置 You-Bike 站位，提升綠色運具連結的可行性。	增加站點提升運具可及性。	優化萬大路於捷運站點、公車站點銜接至市場間之人行空間行車道空間之設施。	提升民眾使用大柱運輸系統之意願。	<p>本次無修正</p>
	實施對策	目的								
	結合未來萬大線完工後，配合捷運、公車系統，提升使用大眾運輸便利性。	提高市場周邊大眾運輸系統便利性。								
	增設市場及周邊重要站點設置 You-Bike 站位，提升綠色運具連結的可行性。	增加站點提升運具可及性。								
優化萬大路於捷運站點、公車站點銜接至市場間之人行空間行車道空間之設施。	提升民眾使用大柱運輸系統之意願。									
資料來源:本計畫整理										
										
圖 8.1.4 周邊新增大眾運具建議配置圖										

7.2 環境監測計畫之檢討與修正

本次變更前後經檢討後仍將依核定之原環說書所載環境監測計畫內容於後續階段確實執行，本次僅依審查意見刪除原營運期間環境監測計畫表中「工區放流水質：」等文字，其中施工前環境監測計畫表及施工暨臨時營運期間環境監測計畫表仍與原環說書相同，詳表7.2-1～表7.2-3。

表 7.2-1 施工前環境監測計畫表

項目	測定參數	監測地點	監測頻率	備註
鼠類防治	• 鼠類密度測定	基地內	調查一次	執行期間： 108年5月至 109年1月
有害廢棄物清查	• 有害廢棄物清查	基地內	拆除前調查一次	執行期間： 108年5月至 108年12月

表 7.2-2 施工暨臨時營運期間環境監測計畫表

項目	測定參數	監測地點	監測頻率	備註
空氣品質	• 粒狀污染物(TSP、PM ₁₀ 、PM _{2.5}) • 二氧化硫(SO ₂) • 氮氧化物 NO _x (NO、NO ₂) • 一氧化碳(CO) • 臭氧(O ₃) • 鉛(Pb) • 落塵量 • 臭異味	基地內	每季一次	每次連續監測 24 小時
環境噪音振動	• 噪音：均能音量(L _{eq})、最大音量(L _{max})及逐時音量(L _x)、L _日 、L _夜 、L _晚 • 振動：均能位準(L _{veq})、最大位準(L _{vmax})及逐時位準、L _{v日} 、L _{v夜}	1. 基地內 2. 大和庄大樓住宅 3. 萬大路	每季一次	每次連續監測 24 小時
營建工程噪音振動	• 營建工程噪音：均能音量(L _{eq} ，20~200kHz)、最大音量(L _{max}) • 營建工程振動：均能位準(L _{veq})、最大位準(L _{vmax})	工區周界	每季一次	依噪音管制標準之規定辦理
放流水質	• 工區放流水質：水溫、pH值、溶氧量、生化需氧量、化學需氧量、懸浮固體、氮氮、油脂、大腸桿菌群	工區放流口一點	每季一次	—
生態	• 新植植栽存活率調查	基地內	每半年一次	於景觀工程階段引入植栽實施調查，進行 3 年調查
交通流量	• 道路服務水準	1. 水源快速道路雙向主線車流量(青年路-華中橋) 2. 水源快速道路雙向主線車流量(華中橋-西園路) 3. 水源路(富民路-青年路) 4. 環河南路三段(萬大路-西園路) 5. 萬大路(環河南路-東園街) 6. 富民路(萬大路-水源路)	每季一次	每次連續監測 24 小時

註：1. 施工暨臨時營運期間環境監測計畫均已含三階段施工與臨時市場營運。
2. 本計畫預計 108 年 12 月動工，動工即執行施工暨臨時營運期間環境監測計畫。

表 7.2-3 變更前後營運營運期間環境監測計畫表

項目	原環評書件				本次變更					
	項目	測定參數	監測地點	監測頻率	備註	項目	測定參數	監測地點	監測頻率	備註
營運期間環境監測計畫表	空氣品質	<ul style="list-style-type: none"> • 粒狀污染物(TSP、PM₁₀、PM_{2.5}) • 二氧化硫(SO₂) • 氮氧化物 NO_x(NO、NO₂) • 一氧化碳(CO) • 臭氧(O₃) • 鉛(Pb) • 落塵量 • 臭異味 	基地內	每季一次	每次連續監測 24 小時	空氣品質	<ul style="list-style-type: none"> • 粒狀污染物(TSP、PM₁₀、PM_{2.5}) • 二氧化硫(SO₂) • 氮氧化物 NO_x(NO、NO₂) • 一氧化碳(CO) • 臭氧(O₃) • 鉛(Pb) • 落塵量 • 臭異味 	基地內	每季一次	每次連續監測 24 小時
	環境噪音振動	<ul style="list-style-type: none"> • 噪音：均能音量(L_{eq})、最大音量(L_{max})及逐時音量(L_x)、L_日、L_夜、L_晚 • 振動：均能位準(L_{veq})、最大位準(L_{vmax})及逐時位準、L_{v日}、L_{v夜} 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 基地內 2. 大和庄大樓住宅 3. 萬大路 	每季一次	每次連續監測 24 小時	環境噪音振動	<ul style="list-style-type: none"> • 噪音：均能音量(L_{eq})、最大音量(L_{max})及逐時音量(L_x)、L_日、L_夜、L_晚 • 振動：均能位準(L_{veq})、最大位準(L_{vmax})及逐時位準、L_{v日}、L_{v夜} 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 基地內 2. 大和庄大樓住宅 3. 萬大路 	每季一次	每次連續監測 24 小時
	放流水質	<ul style="list-style-type: none"> • 工區放流水質：水溫、pH值、溶氧量、生化需氧量、化學需氧量、懸浮固體、氨氮、油脂、大腸桿菌群 	農、漁產市場放流口各一點	每季一次	—	放流水質	<ul style="list-style-type: none"> • 水溫、pH值、溶氧量、生化需氧量、化學需氧量、懸浮固體、氨氮、油脂、大腸桿菌群 	農、漁產市場放流口各一點	每季一次	—
	生態	<ul style="list-style-type: none"> • 新植植栽存活率調查 	基地內	每半年一次	—	生態	<ul style="list-style-type: none"> • 新植植栽存活率調查 	基地內	每半年一次	—
	交通流量	<ul style="list-style-type: none"> • 道路服務水準 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 水源快速道路雙向主線車流量(青年路-華中橋) 2. 水源快速道路雙向主線車流量(華中橋-西園路) 3. 水源路(富民路-青年路) 4. 環河南路三段(萬大路-西園路) 5. 萬大路(環河南路-東園街) 6. 富民路(萬大路-水源路) 	每季一次	每次連續監測 24 小時	交通流量	<ul style="list-style-type: none"> • 道路服務水準 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 水源快速道路雙向主線車流量(青年路-華中橋) 2. 水源快速道路雙向主線車流量(華中橋-西園路) 3. 水源路(富民路-青年路) 4. 環河南路三段(萬大路-西園路) 5. 萬大路(環河南路-東園街) 6. 富民路(萬大路-水源路) 	每季一次	每次連續監測 24 小時

註：1. 營運期間監測計畫依監測資料判斷，並經環保局同意後停止監測，未同意前仍應持續監測。
2. 營運階段原則上係指取得建築使用執照後啟動營運期環境監測計畫。