

## **第 6 章**

**開發行為或環境保護對策變更後，  
對環境影響之差異分析**

## 第6章 開發行為或環境保護對策變更後，對環境影響之差異分析

本次變更為落實企業社會責任(CSR)，除提供優良的辦公環境外，更進一步改善相關的福利設施，故針對建築物 24 樓使用用途進行變更，變更後之開發範圍及建築量體均無改變，經評估對於原計畫之地文與地質、空氣品質、行人風場、噪音及振動、廢土、日照、生態環境、景觀及遊憩、社會經濟、災害環境等項目之環境影響分析結果均無改變，僅針對水文及水質、廢棄物及交通環境等項目重新檢討，綜整評估結果詳如表 6-1，詳細評估內容如下各節所述。

### 表 6-1 本計畫變更前後環境因子差異分析

比較 項目	原計畫	變更後內容	變更前 後差異
水文及水質	<p>本大樓在完工啟用後其污水未來將接管排入敦化路次幹管集污系統，排放量每日平均約 1,102.5 CMD。本大樓產生之污水大多為生活污水並無特殊污染物，地面層以上樓層之生活污水以自然重力方式，收集至排放陰井排入污水下水道。餐飲業污水部份將依規定設置油脂截留器，並於地面層設置採樣設施。污水性質可符合臺北市政府於 101 年 3 月 22 日(府工衛字第 1013156160 號)所公告之污水下水道可容納排入下水道水質標準，對環境不致造成不良影響。最大日用水量為 2,205 CMD，用水將向臺北市自來水事業處申請，對環境無不良影響。</p>	<p>依據建築物 24 樓使用用途及調整各使用類別面積，平均日污水量由 1,102.5 CMD 變更為 1,110.7 CMD，較原計畫增加約 8.2 CMD，污水處理方式與原計畫相同，均排入公共污水下水道處理。</p> <p>污水性質可符合臺北市政府於 101 年 3 月 2 日(府工衛字第 10131561601 號)所公告之污水下水道可容納排入下水道水質標準，對環境不致造成不良影響。</p> <p>最大日用水量由 2,205 CMD 變更為 2,221.4 CMD，較原計畫增加約 16.4 CMD，用水將向臺北市自來水事業處申請，對環境無不良影響。</p>	差異 輕微
廢棄物	<p>本計畫開發主要為辦公室、商場及地下停車場，所有產生之廢棄物可歸類為一般事業廢棄物，每天產生的垃圾量約 6.3 公噸(含資源回收量)，廢棄物處理採回收方式處理，非資源之廢棄物將委託台北市合格之公民營廢棄物清除處理機構清運處理。廢棄物統一收集至地下 3 層垃圾貯存室，對於臺北市整體垃圾處理應不致產生影響。</p>	<p>依據建築物 24 樓使用用途及調整各使用類別面積，並依「建築物污水處理設施設計技術規範」所述之各類別使用人數推估使用人數，雖使用人數較原計畫增加約 67 人，但依據臺北市政府主計處「臺北市統計資料庫查詢系統」之垃圾處理工作 109 年統計結果，臺北市民國 109 年每人每日平均垃圾產生量(含資源回收量)相較民國 100 年時減少 0.18 公斤，故變更後每日一般垃圾量及資源垃圾量合計由 6.3 公噸變更為 5.9 公噸，較原計畫減少 0.4 公噸。廢棄物處理方式與原</p>	差異 輕微

比較 項目	原計畫	變更後內容	變更前 後差異
		計畫相同，對於臺北市整體垃圾處理應不致產生影響。	
交通環境	<p>(一)衍生人旅次推估與分析</p> <p>1.辦公室(含員工及洽公旅次) 辦公室使用容積樓地板面積為64,000.6 m<sup>2</sup>，平日進入晨峰為上午 8~9 時，衍生人旅次為1,553 人；平日離開昏峰為下午 5~7 時，衍生人旅次為 790~783 人，假日則無衍生人旅次。</p> <p>2.商場(含一般零售業及餐飲業) 商場使用容積樓地板面積為22,057.8 m<sup>2</sup>，平日進入尖峰為下午 6~8 時，衍生人旅次為434~451 人；平日離開尖峰為下午 8~10 時，衍生人旅次為411~509 人。假日進入尖峰為下午 1~4 時，衍生人旅次為701~810 人；假日離開尖峰為下午 4~7 時，衍生人旅次為622~638 人。</p> <p>(二)衍生車旅次分析與推估 道路尖峰時段衍生車旅次方面，平日晨峰 7 至 9 時間，尖峰小時進入車旅次為 299 pcu、離開車旅次 42 pcu，合計 341 pcu；平日昏峰 17 至 19 時間，尖峰小時進入車旅次為 74 pcu、離開車旅次 188 pcu，合計 263 pcu；假日尖峰 14 至 17 點間，尖峰小時進入車旅次為 156 pcu、離開車旅次 120 pcu，合計 277 pcu。進出總旅次以平日晨峰衍生車旅次 341 pcu 為最高</p> <p>(三)停車供需檢討</p> <p>1.停車需求分析 為保留辦公室獨立停車空間，不與商場與餐飲顧客停車混合使用，基地總停車需求採各類別停車需求相加，得小汽車448 席與機車 732 席。</p> <p>2.停車供給分析 根據臺北市都市計畫書中「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</p>	<p>本次變更將地上二十四層空間之使用用途由一般事務所及金融保險業變更為一般事務所、餐飲業、日常用品零售業及醫療保健服務業，總使用容積樓地板面積維持與原計畫相同。</p> <p>(一)衍生人旅次推估與分析</p> <p>1.辦公室(含員工及洽公旅次) 本次變更將其原先位於地上二十四層一般事務所及金融保險業員工，調整至其他樓層一般事務所及金融保險業單位進行辦公，總進駐員工人數維持與原計畫相同，因此並無新增衍生人旅次。</p> <p>2.商場(含一般零售業及餐飲業) 本次變更新增餐飲業/日常用品零售業/醫療保健服務業，其服務對象均為大樓內部員工，並無外部服務對象(本案地面層進出人員均受門禁控管，因此該樓層為管制區域)，因此並無新增衍生人旅次。</p> <p>(二)衍生車旅次分析與推估 依據前節所述可得知，本基地員工進駐人數、運具分配率及乘載率均維持與原計畫相同，因此並無新增衍生車旅次。</p> <p>(三)停車供需檢討 本次變更僅將地上二十四層空間之使用用途由一般事務所及金融保險業變更為一般事務所、餐飲業、日常用品零售業及醫療保健服務業，無新增衍生量，衍生停車需求為小汽車448 席及機車 732 席，基地實際設置小汽車458 席及機車 1,562 席，均維持與原計畫相同。</p>	無差異

比較 項目	原計畫	變更後內容	變更前 後差異
	<p>主要計畫案」中規定，停車位之設置以不超過法定停車位之 85% 為限，本基地法定停車位之 85% 上限分別為小汽車 458 席與機車 1,597 席。依據信義計畫地區細部計畫第二次通盤檢討之精神及交通局之政策，汽車參酌法定停車位之 85% 與停車需求設置，機車則按照法定 85% 上限以內設置，因此本計畫將實際設置小汽車停車位 458 席與機車停車位 1,562 席。</p> <p>3.其他停車設施需求</p> <p>基地臨停區規劃於地下 B1 層，提供小汽車臨停接送與計程車臨停下客；於基地地下 B2 層規劃計程車排班區方便未來捷運旅客轉乘，提供約 11 席排班車位供乘車使用(第 1 席為乘車車位)，並採取相關策略以提昇車輛管理效率及候車品質。</p> <p>本基地之法定裝卸車位為 20 席，因此依照法規設置 1 席大貨車位與 19 席小貨車位，其中大貨車設置於 B2 層，小貨車位有 4 席位於 B2 層、15 席位於 B3 層，B2 層大型裝卸車位設置於卸貨專用區內。</p>		

註：本計畫整理。

## 6.1 水文及水質

### 一、變更前

本大樓在完工啟用後其污水未來將接管排入敦化路次幹管集污系統，排放量每日平均約 1,102.5 CMD。本大樓產生之污水大多為生活污水並無特殊污染物，地面層以上樓層之生活污水以自然重力方式，收集至排放陰井排入污水下水道。餐飲業污水部份將依規定設置油脂截留器，並於地面層設置採樣設施。地下層污水因無法自然排放至屋外陰井，故需先收集排至筏基層污水收集池，再以污水泵浦抽取至陰井後排入衛生下水道系統。污水性質可符合臺北市政府於 101 年 3 月 22 日(府工衛字第 1013156160 號)所公告之污水下水道可容納排入下水道水質標準，對環境不致造成不良影響。最大日用水量為 2,205 CMD，用水將向臺北市自來水事業處申請，對環境無不良影響。

## 二、變更後

本次變更僅調整建築物 24 樓使用用途及調整各使用類別面積，平均日污水量由 1,102.5 CMD 變更為 1,110.7 CMD，較原計畫增加約 8.2 CMD，污水處理方式與原計畫相同，餐飲業污水部份將依規定設置油脂截留器，並排入公共污水下水道處理，污水性質需符合臺北市政府於 101 年 3 月 2 日(府工衛字第 10131561601 號)所公告之污水下水道可容納排入下水道水質標準，對環境不致造成不良影響。最大日用水量由 2,205 CMD 變更為 2,221.4 CMD，較原計畫增加約 16.4 CMD，用水將向臺北市自來水事業處申請，對環境無不良影響。

## 6.2 廢棄物

### 一、變更前

本計畫開發主要為辦公室、商場及地下停車場，所有產生之廢棄物可歸類為一般事業廢棄物，每天產生的垃圾量約 6.3 公噸(含資源回收量)，廢棄物處理採回收方式處理，非資源之廢棄物將委託台北市合格之公民營廢棄物清除處理機構清運處理。廢棄物統一收集至地下 3 層垃圾貯存室，對於臺北市整體垃圾處理應不致產生影響。

### 二、變更後

本次變更僅調整建築物 24 樓使用用途及調整各使用類別面積，並依「建築物污水處理設施設計技術規範」所述之各類別使用人數推估使用人數，雖使用人數較原計畫增加約 67 人，但依據臺北市政府主計處「臺北市統計資料庫查詢系統」之垃圾處理工作 109 年統計結果，臺北市民國 109 年每人每日平均垃圾產生量(含資源回收量)相較民國 100 年時減少 0.18 公斤，故變更後每日一般垃圾量及資源垃圾量合計由 6.3 公噸變更為 5.9 公噸，較原計畫減少 0.4 公噸。

廢棄物處理方式與原計畫相同，所產生之事業廢棄物將優先採回收方式處理，統一收集至地下 3 層垃圾貯存空間，並委託臺北市合格之公民營廢棄物清除處理機構清運處理。

## 6.3 交通環境

### 一、變更前

#### (一) 目標年交通需求分析

##### 1. 衍生人旅次推估與分析

依據本案第二次環境影響差異分析內容，辦公室增加納入金融保險業及一般服務業，使用容積樓地板面積為 86,058.40 m<sup>2</sup>，同一樓層有

多種使用用途時，以最保守用途評估尖峰交通衍生量。

(1) 辦公室(含員工及洽公旅次)

辦公室使用容積樓地板面積為 64,000.6 m<sup>2</sup>，平日進入晨峰為上午 8~9 時，衍生人旅次為 1,553 人；平日離開昏峰為下午 5~7 時，衍生人旅次為 790~783 人，假日則無衍生人旅次。

(2) 商場(含一般零售業及餐飲業)

辦公室使用容積樓地板面積為 22,057.8 m<sup>2</sup>，平日進入尖峰為下午 6~8 時，衍生人旅次為 434~451 人；平日離開尖峰為下午 8~10 時，衍生人旅次為 411~509 人。假日進入尖峰為下午 1~4 時，衍生人旅次為 701~810 人；假日離開尖峰為下午 4~7 時，衍生人旅次為 622~638 人。

合計辦公室及商場尖峰衍生人旅次如表 6.3-1 所示。

**表 6.3-1 本基地尖峰衍生人旅次**

單位：人

時段	使用分類	進入	離開
平日晨峰	辦公室	1,698	243
	商場	—	—
	合計	1,698	243
平日昏峰	辦公室	185	864
	商場	451	395
	合計	636	1,259
假日尖峰	辦公室	—	—
	商場	810	638
	合計	810	638

資料來源：「國泰置地廣場新建工程變更設計第二次環境影響差異分析報告(定稿本)」，民國 103 年 6 月。

2. 衍生車旅次分析與推估

依據前節所述之各類別進出人旅次量，配合運具分配率及乘載率，推估本基地之衍生車旅次。

(1) 運具分配率及乘載率

因基地鄰近捷運市府站、公車路線發達及周邊百貨商場密集，基地開發後，搭乘大眾運輸旅次高，由附近辦公大樓或商場而來的順道旅次，亦會占所有衍生旅次較高之比例。

各類別於平日與假日之運具分配率及乘載率均依據本案原交評核備本，如表 6.3-2 及表 6.3-3 所示。其中辦公室參考三連大樓實際調查結果，商場參考臺北 101 購物中心之實際調查結果。

## (2) 衍生車旅次

根據前述之運具分配率及乘載率，可推估本基地各使用類別之衍生車旅次，合併計算後可得如表 6.3-4 基地之分時衍生車旅次，由表中可看出平日全日進入車旅次 1,590 pcu、離開車旅次 1,514 pcu，進入尖峰約在 7 點至 9 點間，離開尖峰約在 17 點至 19 點間；假日全日進入車旅次 1,233 pcu、離開車旅次 1,200 pcu，進入尖峰約在 14 點至 15 點間，離開尖峰約在 18 點至 19 點間。

針對道路尖峰時段整理衍生車旅次如表 6.3-5 所示，平日晨峰 7 至 9 時間，尖峰小時進入車旅次為 299 pcu、離開車旅次 42 pcu，合計 341 pcu；平日昏峰 17 至 19 時間，尖峰小時進入車旅次為 74 pcu、離開車旅次 188 pcu，合計 263 pcu；假日尖峰 14 至 17 點間，尖峰小時進入車旅次為 156 pcu、離開車旅次 120 pcu，合計 277 pcu。進出總旅次以平日晨峰衍生車旅次 341 pcu 為最高，依此分析結果進行各尖峰交通衝擊分析。

### 表 6.3-2 基地平日運具分配率與乘載率

運具別		汽車	計程車	機車	公車 大客車	捷運	步行或其他 (含順道旅次)
辦公室	運具分配率	16.3%	3.8%	18.5%	13.7%	38.6%	9.2%
	乘載率(人/輛)	1.60	1.44	1.03	35.00	—	—
商場	運具分配率	11.68%	1.95%	4.87%	14.61%	40.89%	26.00%
	乘載率(人/輛)	1.49	1.55	1.24	35.00	—	—

資料來源：1.「大型購物中心之旅次發生與停車需求之研究」交通部運研所，94 年。  
2.「國泰置地廣場新建工程變更設計第二次環境影響差異分析報告(定稿本)」，民國 103 年 6 月。

### 表 6.3-3 基地假日之運具分配率與乘載率

運具別		汽車	計程車	機車	公車 大客車	捷運	步行或其他 (含順道旅次)
辦公室	運具分配率	—	—	—	—	—	—
	乘載率(人/輛)	—	—	—	—	—	—
商場	運具分配率	20.77%	3.09%	19.07%	8.49%	24.01%	24.58%
	乘載率(人/輛)	2.66	2.00	2.00	35.00	—	—

資料來源：1.「大型購物中心之旅次發生與停車需求之研究」交通部運研所，94 年。  
2.「國泰置地廣場新建工程變更設計第二次環境影響差異分析報告(定稿本)」，民國 103 年 6 月。

表 6.3-4 基地分時總衍生車旅次

單位：pcu

時段	平日			假日		
	進入	離開	合計	進入	離開	合計
07:00 -08:00	119	11	130	5	3	8
08:00 -09:00	299	43	342	11	2	13
09:00 -10:00	127	101	228	37	27	64
10:00 -11:00	88	109	197	92	33	125
11:00 -12:00	84	92	176	126	41	167
12:00 -13:00	167	208	375	118	64	182
13:00 -14:00	148	106	254	135	89	224
14:00 -15:00	121	120	241	157	106	263
15:00 -16:00	86	97	183	146	110	256
16:00 -17:00	89	83	172	121	121	242
17:00 -18:00	65	179	244	87	122	209
18:00 -19:00	67	187	254	66	120	186
19:00 -20:00	53	71	124	63	106	169
20:00 -21:00	39	42	81	49	92	141
21:00 -22:00	30	51	81	18	87	105
22:00 -23:00	8	14	22	2	77	79
合計	1,590	1,514	3,104	1,233	1,200	2,433
最大值	299	208	375	157	122	263

資料來源：「國泰置地廣場新建工程變更設計第二次環境影響差異分析報告(定稿本)」，民國 103 年 6 月；本案研究推估。

表 6.3-5 基地開發之整體衍生車旅次

時段	車種	進入	離開
平日 晨峰	小汽車(輛)	159	23
	計程車(輛)	48	6
	機車(輛)	305	44
	合計(pcu)	299	42
平日 昏峰	小汽車(輛)	49	111
	計程車(輛)	10	26
	機車(輛)	51	171
	合計(pcu)	74	188
假日 尖峰	小汽車(輛)	102	79
	計程車(輛)	16	12
	機車(輛)	127	98
	合計(pcu)	156	120

資料來源：「國泰置地廣場新建工程變更設計第二次環境影響差異分析報告(定稿本)」，民國 103 年 6 月；本案研究推估。

(二) 停車供需檢討

1. 停車需求分析

(1) 辦公室停車需求



辦公室員工多為固定車位，因此根據本基地進駐員工數(2,830 人)與辦公室汽機車運具分配率與乘載率，可推估員工停車需求為小汽車 206 席與機車 396 席。

### (2) 商場顧客停車需求

根據前述商場使用之分時衍生人旅次、運具分配率與乘載率，可得尖峰停車需求為小汽車 229 席與機車 282 席。

### (3) 員工停車需求

根據信義計畫區內與本開發類別性質類似之臺北 101 購物中心推估本基地正職員工數與運具使用比例，推估得本基地商場與餐飲員工約 269 人，分為二班制。停車位規劃上，員工小汽車運具比例 5%與機車運具比例 20%推估，以乘載率每車 1 人保守估計，約需小汽車 13 席與機車 54 席，其上班時間錯開道路尖峰時間，對於鄰近交通影響有限。

## 2. 小結

綜合以上，為保留辦公室獨立停車空間，不與商場與餐飲顧客停車混合使用，基地總停車需求採各類別停車需求相加，得小汽車 448 席與機車 732 席，整理如表 6.3-6 所示。

**表 6.3-6 基地停車需求**

使用類別	本次變更方案	
	小汽車停車位(席)	機車停車位(席)
辦公室	206	396
商場	229	282
商場餐飲員工	13	54
合計	448	732

資料來源：「國泰置地廣場新建工程變更設計第二次環境影響差異分析報告(定稿本)」，民國 103 年 6 月；本計畫分析整理。

## 3. 停車供給分析

根據臺北市都市計畫書中「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，停車位之設置以不超過法定停車位之 85%為限，本基地法定停車位之 85%上限分別為小汽車 458 席與機車 1,597 席。依據信義計畫地區細部計畫第二次通盤檢討之精神及交通局之政策，汽車參酌法定停車位之 85%與停車需求設置，機車則按照法定 85%上限以內設置，因此本計畫將實際設置小汽車停車位 458 席與機車停車位 1,562 席。停車供需差異分析如表 6.3-7。

表 6.3-7 停車供需差異分析

類別	車種	小汽車(席)	機車(席)
	法定停車位之85%上限		458
停車需求		448	732
實際設置數量		458	1,562
是否滿足需求		是	是

資料來源：「國泰置地廣場新建工程變更設計第二次環境影響差異分析報告(定稿本)」，民國 103 年 6 月；本計畫分析整理。

(三) 其他停車設施需求

1. 接送臨停車位需求

本計畫以分時進出車旅次推估臨停設施尖峰需求，分時進出車旅次如表 6.3-8 所示，進出基地之整體小汽車數量以平日晨峰 8-9 時為最高達 159 輛小汽車，以式 1 估算，假設每車停留時間假設為 50 秒，接送率假設為 20%，每車位利用率假設為 0.8，預估小汽車臨停需求為 1 席。

$$\text{小汽車臨停車位} = \text{尖峰小時進出小汽車數} \times \text{接送率} \times (\text{每車停留時間} / 3600) / \text{每車位利用率} \dots\dots\dots \text{(式 1)}$$

表 6.3-8 基地各車種分時衍生車旅次

單位：輛

時段	小汽車				計程車			
	平日		假日		平日		假日	
	進入	離開	進入	離開	進入	離開	進入	離開
07:00 -08:00	63	6	3	2	19	1	-	-
08:00 -09:00	159	23	7	1	48	6	1	-
09:00 -10:00	68	55	24	17	20	14	4	3
10:00 -11:00	47	59	60	21	14	16	9	3
11:00 -12:00	48	51	82	27	13	13	13	4
12:00 -13:00	95	116	77	42	26	30	12	6
13:00 -14:00	85	62	88	58	22	15	14	9
14:00 -15:00	70	70	102	69	18	17	16	11
15:00 -16:00	52	58	95	72	13	13	15	11
16:00 -17:00	54	51	79	79	13	11	12	12
17:00 -18:00	42	103	57	80	9	25	9	12
18:00 -19:00	45	110	43	78	9	26	7	12
19:00 -20:00	38	47	41	69	7	9	6	11
20:00 -21:00	29	31	32	60	5	5	5	9
21:00 -22:00	22	38	11	57	4	6	2	9
22:00 -23:00	6	10	1	50	1	2	-	8
合計	923	890	802	782	241	209	125	120
最大值	159	116	102	80	48	30	16	12

資料來源：「國泰置地廣場新建工程變更設計第二次環境影響差異分析報告(定稿本)」，民國 103 年 6 月；本研究推估。

## 2. 計程車車位需求

本計畫以分時進出車旅次作為計程車需求推估依據，計程車位之設置須考量搭乘計程車旅次數、乘載率及服務時間等因素以公式 3 進行估算所需車位數，因基地內設置排班區，故將計程車依上客(進場)與下客(離場)分開討論。

計程車下客需求以平常日晨峰各類別合計 48 輛為最高，假設每車停留時間約 30 秒，每車位利用率約 0.8，以式 2 估算，預估需要 1 席計程車下客車位。

$$\text{計程車臨停車位} = \frac{\text{進出計程車數} \times (\text{每車停留時間} / 3600)}{\text{每車位利用率}} \dots \dots \dots (\text{式 2})$$

離開基地之計程車則以平日中午為最高為 30 輛，假設停留時間 30 秒，車位利用率 0.8，需提供 1 席車位供計程車載客使用。

此外，基地亦規劃計程車排班區，席位需求則以公式 3 進行推估。此公式參考高鐵車站計程車管理辦法，以每 10 分鐘遞補一部車之車位轉換率，尖峰 30 輛上客需求、10%安全係數，推估基地共需計程車排班區 6 席。

$$\text{計程車排班席位需求} = \frac{\text{上客計程車需求}}{\text{車位轉換率}} \times (1 + \text{安全係數 } 10\%) \dots \dots \dots (\text{式 3})$$

## 3. 臨停區與計程車排班區規劃

綜合以上，基地臨停區規劃於地下 B1 層，提供小汽車臨停接送與計程車臨停下客；於基地地下 B2 層規劃計程車排班區方便未來捷運旅客轉乘，提供約 11 席排班車位供乘車使用(第 1 席為乘車車位)，並採取相關策略以提昇車輛管理效率及候車品質。整理基地臨停車位之供需檢討如表 6.3-9 所示。

**表 6.3-9 臨停車位供需檢討**

類別	臨停接送		計程車上客及排班
	小汽車	計程車下客	
實際需求車位	1	1	7(1上客、6排班)
實際設置數量	B1F臨停車位空間6席		B2F排班車位11席
是否滿足需求	是	是	是

資料來源：「國泰置地廣場新建工程變更設計第二次環境影響差異分析報告(定稿本)」，民國 103 年 6 月；本研究推估。

#### 4. 裝卸車位檢討

本基地之法定裝卸車位為 20 席，因此依照法規設置 1 席大貨車位與 19 席小貨車位，其中大貨車設置於 B2 層，小貨車位有 4 席位於 B2 層、15 席位於 B3 層，B2 層大型裝卸車位設置於卸貨專用區內，依本基地特性使用頻率不高，一旦有使用需求有大型車輛出入時，加派管制人員指揮進出，以維護停車場出入之行人與車輛之安全，以達到運作方便同時符合法規要求之目的。

## 二、變更後

### (一) 目標年交通需求分析

#### 1. 衍生人旅次推估與分析

本次變更將地上二十四層空間之使用用途由一般事務所及金融保險業變更為一般事務所、餐飲業、日常用品零售業及醫療保健服務業，總使用容積樓地板面積維持與原計畫相同。

##### (1) 辦公室(含員工及洽公旅次)

本次變更將其原先位於地上二十四層一般事務所及金融保險業員工，調整至其他樓層一般事務所及金融保險業單位進行辦公，總進駐員工人數維持與原計畫相同，因此並無新增衍生人旅次。

##### (2) 商場(含一般零售業、醫療保健服務業及餐飲業)

本次變更新增餐飲業/日常用品零售業/醫療保健服務業，其服務對象均為大樓內部員工，並無外部服務對象(本案地面層進出人員均受門禁控管，因此該樓層為管制區域)，因此並無新增衍生人旅次。

#### 2. 衍生車旅次分析與推估

依據前節所述可得知，本基地員工進駐人數、運具分配率及乘載率均維持與原計畫相同，因此並無新增衍生車旅次。衍生車旅次維持與原計畫相同，平日晨峰 7 至 9 時間，尖峰小時進入車旅次為 299 pcu、離開車旅次 42 pcu，合計 341 pcu；平日昏峰 17 至 19 時間，尖峰小時進入車旅次為 74 pcu、離開車旅次 188 pcu，合計 263 pcu；假日尖峰 14 至 17 點間，尖峰小時進入車旅次為 156 pcu、離開車旅次 120 pcu，合計 277 pcu，均維持與原計畫相同，並無增減額，有關基地開發之整體衍生車旅次與原計畫相同如表 6.3-10 所示。

表 6.3-10 基地開發之整體衍生車旅次

時段	車種	原計畫		本次變更		差異	
		進入	離開	進入	離開	進入	離開
平日 晨峰	小汽車(輛)	159	23	159	23	±0	±0
	計程車(輛)	48	6	48	6	±0	±0
	機車(輛)	305	44	305	44	±0	±0
	合計(pcu)	299	42	299	42	±0	±0
平日 昏峰	小汽車(輛)	49	111	49	111	±0	±0
	計程車(輛)	10	26	10	26	±0	±0
	機車(輛)	51	171	51	171	±0	±0
	合計(pcu)	74	188	74	188	±0	±0
假日 尖峰	小汽車(輛)	102	79	102	79	±0	±0
	計程車(輛)	16	12	16	12	±0	±0
	機車(輛)	127	98	127	98	±0	±0
	合計(pcu)	156	120	156	120	±0	±0

資料來源：「國泰置地廣場新建工程變更設計第二次環境影響差異分析報告(定稿本)」，民國 103 年 6 月；本案研究推估。

(二) 停車供需檢討

本次變更僅將地上二十四層空間之使用用途由一般事務所及金融保險業變更為一般事務所、餐飲業、日常用品零售業及醫療保健服務業，無新增衍生量，衍生停車需求為小汽車 448 席及機車 732 席，基地實際設置小汽車 458 席及機車 1,562 席，均維持與原計畫相同，並無增減額，有關停車供需差異分析維持與原計畫相同如表 6.3-11 所示。

表 6.3-11 停車供需差異分析

類別 \ 車種	原計畫		本次變更		差異	
	小汽車(席)	機車(席)	小汽車(席)	機車(席)	小汽車(席)	機車(席)
停車需求	448	732	448	732	±0	±0
實際設置數量	458	1,562	458	1,562	±0	±0
是否滿足需求	是	是	是	是	±0	±0

資料來源：「國泰置地廣場新建工程變更設計第二次環境影響差異分析報告(定稿本)」，民國 103 年 6 月；本計畫分析整理。