

臺北市政府環境影響評估審查委員會

第 55 次會議會議紀錄

一、開會時間：96 年 4 月 23 日星期一 上午 9 時 00 分

二、開會地點：臺北市政大樓北區 6 樓 606 會議室

三、主席：郭副主任委員勇

四、主席：出席單位及人員：如簽到簿。

會議記錄：王玲英、鄭琳縈、林志芳、王宏仁

五、討論及報告事項：

第 1 案：昌軒信義計劃區 A1 開發案新建工程環境影響說明書

第 2 案：國泰置地廣場新建工程變更設計環境影響說明書（重辦環評）

第 3 案：華新信義大樓新建工程第二次環境影響差異分析報告書

臨時提案 1（報告案）：臺北市文山區木柵段一小段 35 等二筆地號住宅新建工程環境影響說明書案，審查結果，報請 公鑒。

臨時提案 2：加強環境影響評估審查會議程序處理原則

六、主席致詞：略。

七、討論：

第 1 案：昌軒信義計劃區 A1 開發案新建工程環境影響說明書

（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：

張怡怡委員：我就書面的意見再做一個說明。在貴單位提供停車需求的討論，引用的資料應該是 93 年的資料。93 年到現在，信義計畫區，進來的人數是逐年的增加，這三年的需求我們也知道客源很多都是年輕人。開發單位說未來這棟大樓客源是特定對象，非一般民眾，因為你們說未來商場走的是精品旗艦店。可是其實精品旗艦店進來的很多都是年輕人，所以你怎麼能肯定說這樣

一個精品旗艦店，他的停車需求是很低的呢？希望貴單位再多做說明。另外，提供的資料請查原本報告 5-15 頁，提到法定停車位是 496 席，還是今天的 455 席？兩個資料不一致，且這樣的一個停車跟法定停車的比例確實是很低。另外，是不是也請交通局協助做一個評估或說明，將來在信義計畫區我們有沒有一個不讓機車進來的政策，謝謝。

林炳宏委員：

- 1.我也延續書面意見的問題，因為開發單位回答有些不是很清楚。像報告裡面提到要超挖，那為什麼要超挖，這可能會牽涉到安全的問題，理由請說明一下，因為報告裡面沒說明，回答的內容也沒提到。
- 2.再來是報告裡面有提到開挖的是地下三層，但是在附錄的鑽探報告，開挖的深度才 7.6 公尺，這樣每一層的高度是不是夠。而且鑽探報告的建議裡面，要達到 20 公尺以下側土才會安全，但是在圖面上報告裡面只有 16.7 公尺，資料也不太一致，所以資料還要再整個作一個檢討。
- 3.第三點就是提到風場的改善，只提到說要植栽，到底植栽後成效如何？

陳俊成委員：這裡兩個問題請補充說明，第一個問題是這個基地是使用基樁還是閥基，看起來後面好像決定是基樁，但是雨水的貯存系統是放在閥基裡面，最後的定案是怎麼樣請補充說明。第二點是雨污水在地下室的收集系統，換濾網和設備維修等等，有沒有進出的維修空間，請補充說明。

開發單位：

- 1.有關張委員提及停車需求部份，信義計畫區現況道路連外系統並不是非常好，因為供給太多的話，進來也不是很容易，所以都市計畫原本規定目標就是在現況捷運藍線已經通車下，停車位不管是機車還是汽車是按法定的 85% 來設計，這是因為聯外是鼓勵大眾運輸的使用，未來在信義線通車以後，會再進一步降低，這是因為考慮這個地區的特性，希望能夠以大眾運輸為導向。目前我們這個基地的進出狀況比其他基地更不好，因為南邊是松高路，西側是基隆路，原本規劃服務內容是希望高品

質的，客源比較集中，不是比較大眾化的，也就是說吸引力不會那麼多。另外也考慮這一個進出限制，規劃供給的部分盡量達到法定的需求，故在汽機車的部份，也達到原本法定 85% 的一個限制。

2. 另外提到有關停車位數量的部份，因目前的容積有下降，所以今天報告的停車位數量也隨著降低。
3. 有關量體降低的部份，在各位委員手上書面意見回覆資料的第一頁，像如獎勵容積降低 2941m^2 ，所以整個容積都有降低，停車位也由我們原本環說提送報告的法定 496 變成現在法定降為 455，所以以我們今天所提供的 455 為準。
4. 另外林委員提到地下室是否有超挖的部份，我們要跟委員說明並沒有超挖，地下室的深度規劃是 4 公尺，基礎是用樁基礎，加上樁基礎會入岩，所以基樁會加深至岩盤。
5. 另外雨水貯留槽，是放在閘基。
6. 植栽的部分是委託的淡江大學所提供的資料，其中建議建築師以加強植栽的方式來改善人行道風場。
7. 陳委員提到是用閘基還是樁基？我們是用基樁的基礎方式。
8. 雨污水池的維修部份，部分的空間會採用活動的樓地板的方式，會在雨水貯留槽的上面讓維修人員可以用移動樓地板的方式來進去做維修，以上先簡單說明。

李培芬委員：

1. 我的意見大部分都是建議，部份請開發單位能不能做承諾，第一就是這個基地裡面有一些外來種植物，我建議在施工的時候把它移除掉。
2. 另外是未來的景觀規劃，並沒有講清楚，未來植栽要怎麼做，建議很簡單就是未來植栽要以原生種植物為主。
3. 另外三個意見全部都是建議。第一是報告裡面用了很多地圖，很多都沒有比例尺，看起來不是很方便，所以以後盡量每張圖有一個比例尺在上面，我們會看得比較清楚一點點。
4. 圖 6.2.6-1，地質圖呈現的是台北市過去在截彎取直前的地質狀況，可以看得到河還是彎彎曲曲的，這應該要改善一下，提

新的資料進來。

5. 附錄一的附 1-1 的圖，是中華民國台灣相片基本圖，這個圖已經很老了，其上面臺北市政府還不存在，所以不應該用這張圖，應該用最新的圖。

尤建華委員：

1. 針對空氣污染這一部分，背景資料是不是可以加強說明場址或是臺北市的大氣混合層高度或是大氣穩定度。
2. 模式的背景資料是採用臺北氣象站，為什麼在模擬的時候是用板橋測站的氣象資料而不是採用臺北氣象站的資料。
3. 模擬的結果一般模擬參數的調整是用風速，現平均風速是 2.8m/sec，背景資料是 2.7m/sec，這比較小，ok。其他的混合層高度穩定度，一般是採平均值附近，有沒有考量採比較差的擴散條件下去預測，以利將來假如空氣擴散不好的時候，有什麼好的防治對策。
4. 針對噪音的部份，在 8-6 頁有講到施工機具將來採低噪音、消音設備等等，是不是可以具體說明是哪些設備，規劃中的施工機具它的噪音限值是準備採用多少的？哪些設備加了什麼噪音的防治措施？
5. 第 9-2 頁講到噪音防治費的規劃，只列了 50 萬，我不知道這 50 萬準備做哪些噪音的防治規劃，具體項目可以把它寫出來？
6. 將來在施工期間應在有最大營建噪音時做監測。
7. 空氣的部份提到未來施工時最好的防治措施，其中也列了相關的表，是不是可以具體說明目前規劃了哪些設備。其中施工時，目前準備做的就是灑水這一項，那灑水是人工灑水還是定時自動會灑，是不是在報告中說明。
8. 空氣監測時是不是考慮在整地或土方開挖時，產生高 TSP 時做監測。

林麗玉委員：首先要感謝業主在都市設計審議的時候的問題都有善意的回應就是有改善措施。但是我還是提相關意見。

1. 基隆路有退一個車道，但希望在路口的部份也能夠退讓，這樣比較好轉彎，這部份要列入紀錄，施工的時候一併改善，到時

候停車場比較好進出。

- 2.這邊提到臨停跟計程車納入地下一樓來運作，希望實際來運行而不是只有畫給我們看而已，以後如何把這個措施落實，希望能說明出來，因為這裡以後是辦公大樓，所以一定要做得好，洽公的老闆才會來，為了讓以後大樓更方便，計程車跟臨停進入地下一樓一定要做。
- 3.停車場的部份，承如張委員所講的部份，辦公大樓有需求，但沒辦法讓這麼多的車進來，剛好這裡是市府轉運站又是捷運站，需要大眾運輸來推動，所以85%我們可以接受，但是因為這棟大樓樓層的使用是星期一到星期五，商場跟餐廳是星期六日和星期五晚上，時間正好錯開，停車可以用 share parking 的方式來運作，所以以後停車場的管理方式是各用各的還是共用？如果是各用各的就會有問題，商場跟辦公就分開了，所以我希望用 share parking 也就是共用的方式，在運作上會比較順利，否則如果各用各的話停車場會不足，共用的話剛好時間都錯開來處理。
- 4.在改善措施研擬裡面提到，就是市府轉運站加設號誌以及松高路往東禁止左轉，這兩個措施應以建議的方式，到時候由交工處依照整體路網來評估。政府部門到時候再研擬改善措施，落實此建議方式。
- 5.剛才張委員提到信義商圈的機車怎麼管理，我們目前管理方式當然禁止進入是不可能的，如果禁止進入可想而知反彈一定非常大，所以機車的管理是臺北首先推出的機車全部退出人行道，信義商圈可以看到人行道都沒有機車。現在每棟大樓我們都希望他們有機車停車場，機車是停路外的方式，以建築物來滿足機車停車需求，所以平面上就不設機車位，而且要收費，這是我們在信義商圈對機車的管理，使用者付費，而且是路外，也就是基地內來滿足機車的停車需求，平面上及人行道上我們就不劃設機車停車格，來改善整個信義商圈的交通。

開發單位：

- 1.首先感謝李委員對本案植栽方面的指教，第一是外來種移除的部份，過去基地有配合信義計畫區二通檢討的獎勵措施，進行基地之前的植栽綠化，有些部份是外來種，未來會捐贈給附近

里長或居民有需要的話，另外景觀植栽的部分我們會盡量使用原生種的植物。地圖比例尺的部份謝謝委員指教我們會補充說明。地質圖的部分我們會採用地調所數位的地質圖予以更新；附錄相片基本圖的部份，我們會採用正射圖將附圖 1-1 比較老舊的部份做更新。

2. 尤委員提到空污的部份，背景的大氣穩定度跟混合層高度，我們會再補充。另外我們在使用 ISC 模擬的時候，是使用台北地面氣象站資料配合板橋探空資料來計算混合層高度，所以可能我們在說明部份不是說的很清楚，會再進一步說明。
3. 在使用 CALINE4 的時候我們使用風速還有穩定度的部份，我們是採用平均值，委員比較關心在惡劣的天候下可能穩定度是 F 級以及風速很低的時候，這部分我們會再來做個模擬，過去我們在其它案例也有模擬過，差異大約是在 25% 到 30% 左右，這部份我們會做模擬跟尤委員作進一步的說明。
4. 在噪音防治的部份，我們有一些施工機具的減輕對策，包括噪音源的部份加裝防制措施，或在機具外裝設活動隔音牆的方式，會再作具體的補充說明。
5. 有關噪音監測的部份，委員希望能夠在噪音量大的時候監測，我們在監測計畫的時候有擬定營建噪音，監測 Lmax 的營建噪音量，未來在施工前會有更具體的施工環境保護措施提送審核，將來施工時的環保防制措施一定會依照我們環說減輕的原則作具體的擬定。
6. 在灑水的部份我們會配合基地的現況，以人工的方式灑水，在基地路外我們會派人定期的清掃，並看路面狀況予以修補。
7. 空氣品質監測部分原本規劃是每季一次，我們會修正為施工初期第一年，粒狀物濃度比較高的時候，修正為空氣品質每月監測一次。
8. 有關林委員提到基隆路跟松高路的部分，基隆路部分業者已經退縮一個車道，右轉半徑的問題，公共區域人行道的部份以後會配合圖面做一個修改，未來納入施工。
9. 有關臨停跟計程車進入地下樓層的落實，我們要路外化，在松高路部分為什麼臨建築物要留設人行動線及南側的綠帶，就是

用綠帶來隔絕，這部份未來我們會加強一些標誌，在不妨礙景觀下，加強說明在地下部份有計程車跟臨停車輛的區域，管理方式牽涉到地下室停車的管理，也牽涉到未來業者的管理方式，我們會與業者討論後補充於報告書內。

10.有關停車場的管理，林委員所提的，目前我們是用 share 的方式，這部分我們會具體的寫到報告書裡面。

11.其它有關交通工程跟號誌的部份，我們會改成以建議的方式來處理。

黃銘材委員：這（第63）張投影片請教一下，兩個方案的比較當中，出口設於基隆路方案之基隆路的人行道不連續，在現況來講幾乎所有往凱悅市府方向大家走的都是那個人行道，車道開在那個地方不論是車輛還是行人本身都會有安全性的影響，在安全性這邊提到未來利用基隆路的行人會減少，對安全影響較少，不知道有沒有看過現況的行人走道，幾乎所有的人都走那一道，不會有人從中間穿過去，所以有什麼樣的規劃措施可以誘導行人減少從那邊進出，否則只要有人從那邊進出，一定要有安控，不然不論是行人還是車輛都會受到影響，這部分能不能再加以說明一下。

李威儀委員：

1.這個基地位置很特別，規劃單位有相當成熟度，有機會讓它更好，當然我們來一起思考。剛才黃委員提到的內容我也很 care，就是西南側的入口如何跟北側有效銜接，有可能的話將來有轉換人行動線的感覺，但是現在西南側是用樓梯的方式，好像把人行動線和穿越建築物的可能性給降低了，西南側的入口有沒有辦法配合大廳的設計，讓他變成比較好的人行通行系統，後面帶狀空間的價值也會比較高，整個空間的連結性或許會有比較大的幫助。

2.目前雖然退了一個車道，但是屬於公共車道的部份，這位置和未來轉運站之間動線交叉的情形，是不是進一步說明一下。他們彼此之間要怎麼樣避免衝突，尤其是這邊是大客車要進場，而我們基地車輛要出來，交錯的部份該如何解決，能不能加強說明一下。

3.另外有沒有可能再分一個車道進來，進地下停車之前，先進到

你的基地裡面，來做直接的分流，避免跟機車之間延續的長度繼續增加，不曉得有沒有機會。目前用 5.5 米的混合車道做汽車跟機車的進出口，機車的部分有沒有辦法單獨分出來，進到基地內部的時候。

4. 剛才提到消防安全都照規定，能不能補充 70 米以上建築物他的避難措施是怎麼處理的，在高樓層部分，有沒有比較有效率的避難方式。

5. 跟周圍臨棟的關係，包括整個行車動線系統、建築物的牆面線、還有量體的關係，是怎麼樣的關係，能不能補充說明一下，謝謝。

林炳宏委員：補充說明一點，剛才回答說沒有超挖，可是 7-4 頁寫的結論說「地下室超挖有其必要性，並建議採行」，所以報告如果寫這樣的話，要再深入的探討。

張添晉委員：

1. 這棟大樓是地下 3 層、地上 24 層，將來是不是能夠成為一個很環保很生態的大樓，所以營運期間我是建議朝省能源省資源方面，現在是說有持續規劃，是不是更具體一點，例如省電，現在有很多省電的燈具。

2. 另外一般的燈具都是 15mg 的汞，目前我們的技術已經可以製造出 12mg 的，日本他們已經是 8mg，歐盟的規定是 5mg，這個大樓有那麼大的潛力，跟廠商說用 8mg 的話，他會改他的製程，我們已經有廠商在將來可以製造出 3mg 的，這對建築師的影響很大，如果說要用低汞的燈具，他就會來配合。

3. 全世界已經有三家再生燈管，台灣也有，都是朝向省能源省資源方面來努力，所以你們在這方面是不是能先進一點，像歐陽委員提到透水材料，我們國內也有製造透水材料，是回收材料製造出來，也符合 CNS 標準，符合我們環保標章，所以是不是盡量從我們環保標章裡面去找這些材料，然後用在我們這棟大樓裡面，謝謝。

歐陽嶠暉委員：基隆路這邊的交通是影響到人行道也好，快車道也好，交通局是不是應該把這幾棟大樓做一個整合，包括市府轉運站，還有統一，還有新光這個區塊，要怎麼使這個動線順暢，不會影

響到基隆路的車輛跟人行，是不是由交通局出面把它重新整合一下，交通局的看法怎麼樣。

開發單位：

- 1.這邊我先回應一下，剛才歐陽委員提到，其實交通局在這邊也花了很大的心力，這邊是市府轉運站，目前看到的行人動線和未來的都完全不一樣，市府轉運站未來在地下室會規劃一個連通，地下室這塊目前正在施工，目前已經設計預留在誠品西側地下B1有一個連通道可以連到市政府這邊來，這是交通局規劃以後行人很直接的動線，現在因為市府轉運站還沒有完工，完工後就可以直接走過來。一樓的部份也就是藍線的部份，規劃從市府轉運站東側，到目前已經施設好的人行通道，所以目前希望預留藍色的動線將他串聯在一起，所以這是一個立體的，地下有一個直接可以通到我們市政府的通道，在地面也有我們建築跟誠品中間的通道，未來也是希望行人朝向好的動線來行走，而不是走基隆路這個地方，因為主要是市府轉運站這個地方未來有大客車的一個進跟出，剛才李委員也提到進出的問題，之前也跟交通局做了很多討論，進的部份應該比較沒問題，因為內部有一個調度的行為；出的部份，會有進基隆路外側車道的問題，車子出來的軌跡我們也有做一個模擬，已經請建築師這邊一個調整，能夠符合出來的動線，為保障以後車流的動線以及大客車出來不會受到干擾，我們是建議這裡設置一個號誌管制，剛才林委員也提到以後再作一個評估，所以我們建議這裡有一個號誌，讓以後進出更方便。
- 2.我們基地有進口比較小，出口比較大的問題，所以基地在規劃的時候就已經退縮了，退縮一個車道就是說我們考量到一部份我們自己可以進出，另一部分就是考量到基隆路外側車道的容量也能夠增加，原來車道在市政府這邊已經拓寬了，我們這一塊是還沒有，配合這個基地的興建，我們也是建議他們退縮一個車道，使整條完全拓寬消除它的瓶頸。
- 3.出口部分我們目前預留7公尺的一個車道，機車的數量是兩百多，7公尺是比5.5公尺寬，我們的評估是足夠因應。
- 4.李委員提到消防安全暫時避難平台的部份，因為本建築物依法

不須設置，因此我們是提供消防車停放位置及救災動線的方式，來做消防安全上的考慮。

- 5.有關周邊量體跟居民互動的部份，在4月10日進行都審的時候，有提到因為量體有一些主觀條件沒辦法配合，所以這次提送的時候我們量體的部份也做一個折減，容積的部分都有降低下來。
- 6.再跟林委員做個說明，下次我們在修正報告時，超挖的部份我們會確實的做修正，我們承諾絕對不會超挖。
- 7.張委員提到省能源省資源省電的部份，我們會接受委員的建議，我們會將選用環保標章作為我們優先材料選擇的考慮。
- 8.附近這幾塊基地在減輕對策部份我們都有做一個整體的考慮。

李威儀委員：

- 1.剛才避難的部份我是講70公尺以上，雲梯車無法搶救的範圍，你們目前的措施是怎麼樣。
- 2.另外車道是5.5米還是7米，如果是7米的話是不是報告再做修正。
- 3.另外除了地下人行通道之外，在平面樓層人員分流的問題，就是在西南側的入口處的處理，能不能做得更開放一點，跟建築物一樓的活動空間之間，能不能比較自然的銜接，請簡單說明。
- 4.有關量體和其他建築物的關係，哪個高哪個低，量體之間的關係如何，請提供資料說明。

開發單位：

- 1.針對剛才消防70米以上的緩衝區，剛才答覆錯誤這邊補充說明一下，因為我們是60米以上的高層建築，依法要留設6×12的緩衝區，建築配置上是在基地的南側鄰接綠帶這裡，有一個6×12的緩衝區，因為周邊都是開放空間，都是可以使用，所以在緩衝區使用上是沒有問題，以上補充說明，謝謝。
- 2.另外有關周邊建築物量體的資料，我們會再補充給委員做一個參考。在西南側再考慮的部份，我們會遵照委員的意見做一個更深入的考慮。車道部分確定是7米。

林麗玉委員：未來有沒有可能機車專用？

開發單位：這邊 2.5 米加上 5.5 米，我們盡量爭取看看，因為中間還有一個分隔，我們試試看如果可以的話。

林麗玉委員：車道要 5.5 米，那機車要 2.5 米，所以是 8 米。一般多少以上要機車專用？

開發單位：400。

林麗玉委員：所以 236 還不用設置機車專用，那安全部分要考慮一下。另外所有停車場出入口都請它要跟人行道平整，所以它不是這樣一個缺口，絕對是平的，所以不會感覺到是一個口。

環保局：在廢棄物清理部份，在施工期間是有做規劃，但是營運期間並沒有對清理的部份做一個規劃，請補充。此外，環保局要求要做內部化的處理，也就是垃圾車可以進到他的貯存的區域做處理。另外在營建廢棄物部份，請在施工前提送清理計畫書到環保局審核。

開發單位：廢棄物規劃部分我們營運期間設在 B1 層，車道高度約 4.5 米，垃圾車高度約 2.7 米，是可以進到我們地下室 B1。另外我們在施工期間有更詳細的廢棄物清理計畫書，營建廢棄物依法來處理沒有問題。

(四) 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

審查結論：

本案經各委員及與會代表充分討論後，認定有條件通過環境影響說明書審查，開發單位應依下列事項辦理：

1. 移除基地內的外來種植物，未來植栽以原生植物為主。
2. 請於地圖上標示比例尺，並更新地圖版本。
3. 增加模擬較差大氣擴散條件下之情況，以利未來相關防制或應變參考。
4. 空氣品質監測部份，施工期間第 1 年每月監測 1 次，爾後每季監測 1 次。
5. 本開發案之廢棄物，清理應於建築物內部化處理，並由合格之公民營清理業者進入清除載運。營建廢棄物之清理，應以資源回收為原則，並提清理計畫書送環保局核備。

- 6.開發單位應進行環境監測，並將監測結果按季函送環保局及目的事業主管機關備查。
- 7.開發單位應於施工前依環境影響說明書定稿本內容及審查結論，訂定施工環境保護執行計畫，並記載執行環境保護工作所需經費如委託施工，應納入委託之工程契約書。該計畫或契約書，開發單位應於施工前送環保局備查。
- 8.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。

第2案：國泰置地廣場新建工程變更設計環境影響說明書（重辦環評）

- （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：

張怡怡委員：風場對行人的影響部分貴公司提到會以植栽的方式改善風場，是不是可以考慮將來監測風場，以瞭解植栽對45樓高量體是否真的有效，目前規劃是每季每點監測1次，以風場來說的話應該是不止，每季監測1次應該是感受不出植栽的效果。

陳俊成委員：變更設計後建築物高度以及形狀都變化很多，風場是重新做過或是以前的？

尤建華委員：

1. 風場發生機率每月小於1次，1次是指什麼？
2. 氣象模擬是不是考慮較差的氣象條件，擬定相關的防護措施，噪音要考慮到營建最大噪音的時候作監測，空氣品質監測TSP的部分考慮在整地或是開挖的期間做監測。
3. 第9章環保工作經費表是否有誤？

開發單位：幾位委員都對風場部分有較多指教，例如風場的改善是不是有效，風場的改善方式除了植栽以外，還有建築上的作法，例

如雨庇的設置等等。淡江大學根據重新模擬的結果，有提供植栽上的建議，淡江大學是依據實際風洞試驗吹過之後，設置植栽是否有效來提出建議，如果未來還有問題，還可以透過盆栽或固定設施的作法來改善。

張怡怡委員：強風用盆栽可以改善嗎？

開發單位：

1. 盆栽是口誤，植栽可以做改善，或是利用雨棚或雨庇的方式也可以改善。另外陳委員指教的風場是否有重新模擬，我們是有請淡江大學依據新量體再重新做模擬，基礎的環境資料都已經有了，就是建築物重新做過，重新佈點後再做模擬。
2. 氣象部分會以氣象最差的條件再重新做模擬評估，空氣品質以及噪音監測會以施工期間 TSP 高濃度的狀況及最大營建噪音的時候作監測。
3. 第 9 章的環保工作經費是屬於概估，文字上可能有疏漏，這部分會再重新檢討修正。

陳明杰委員：按照廢棄土運輸的量估算平均每小時是 10 車次(單向)，尖峰小時為什麼是雙向 20 車次，我們的認知是尖峰小時應該比較密集，為什麼不採取比較大的進出車輛來做噪音振動的評估。

李威儀委員：5 樓的回饋開放空間是否有包括游泳池，若有是否可具體承諾，包括不收費等等，5 樓平台的回饋是否可具體一點，無障礙設施是不是也強化一下，否則根本走不上去。

歐陽嶠輝委員：所在區位，有 5 棟大樓同時在蓋，運土車出入對周邊環境是否有較整體的評估？

開發單位：

1. 針對李委員所提 5 樓露台部分，當初都市設計審議時就表示露台必須要供公眾使用，所以游泳池不會是大樓專屬的或會員制的空間，因為游泳池必須做一個適度的維護，所以比照一般的清潔維護收費。在行動不便的設施，有提供行動不便

者的專用電梯，在南側人行道旁邊，在建築物內部也有提供行動不便者的專用電梯，所以李委員關注的問題都有做適度的回應。

2. 有關陳老師及歐陽老師指教的運土動線這邊一併做說明，我們這個計畫在舊的環評通過後已經有做連續壁的施工，交通維持計畫已經經過交通局及各單位會勘，目前核定動線是以忠孝東路五段往東的動線為主，在分析其他基地的動線來看，信義計畫區的基地大部分動線會走南邊往二高，交通維持計畫審核的長官大概也會這樣子建議，本計畫會這樣建議我想是有一個分散車流的作用，再加上基地本身條件比較靠北邊，車流經過分散的結果會比較平均分佈在各個道路上，避免集中在某一條道路上增加他的影響，這是目前交通維持計畫的考量。
3. 車次的部分是以來回雙向最大總共 20 車次，再加上附近可能的運土動線，最大是用 40 車次來概估可能影響，包括噪音以及沿途運輸動線的影響，這是目前評估的結果。

李平篤委員：

1. 我要強調的是報告的正確性很重要，每一個委員都會針對他關心或是熟悉的部分加以注意，我著重的是生物、生態問題，並不是說這個資料有什麼不對，質疑正確性的情況是剛好兩個案子都犯同樣的毛病，生物的種類、名字前後不一，對這種事情要再慎重一點，生態是最弱的一環，書裡面回答說自然度 0，那更重要，台北市每個地方都是水泥，所以每一顆樹都很重要，我要強調的是這種觀念，所以以後遇到這種情況要在更慎重一點。
2. 第二點特別著重原生樹種的原因不用再加以說明，種樹避免使用木棉及黑板樹，木棉並不適合種植於都市地區，因為踩到落花容易滑倒，且結果後棉絮到處飛揚會引起過敏、塞住

下水道，影響非常大，黑板樹的原因是因為外來種又長的非常快，黑板樹生長很快容易看出成績，但並不耐強風，容易折斷。

綜合企劃小組：請開發單位補充施工期間營建廢棄物的清理計畫。

開發單位：李委員指教的正確性再次跟委員抱歉，在附錄的部分有時候會疏忽掉，這是公司的錯誤在此跟委員抱歉，另外營建廢棄物的部分會再補充到報告裡面。

張怡怡委員：是否會增加風速的監測頻率及監測點，原來是每季監測1次，要如何增加頻率。

開發單位：遵照委員意見辦理，營運初期的話會每月監測1次，因為營運初期要做一些改善，這部分會再做詳細的規劃，至少營運初期會每月監測1次，來看風速改變的狀況。

主席：沒有其他意見，請開發單位離席。

(四) 第2案委員討論(此時開發單位請離席)：略

(五) 第2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：

本案經各委員及與會代表充分討論後，認定有條件通過環境影響說明書審查，開發單位應依下列事項辦理：

1. 開發單位應針對風速的監測頻率及監測點進行增加，並將監測結果按季函送環保局及目的事業主管機關備查。
2. 補充施工期間營建廢棄物的清理計畫，並納入定稿本。
3. 游泳池部份應訂定管理計畫並納入定稿本。
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。

第3案：華新信義大樓新建工程第二次環境影響差異分析

- (一) 第3案承辦單位報告：略。
- (二) 第3案開發單位簡報：略。
- (三) 第3案討論：

張添晉委員：本案目前已施工至10層樓，從施工開始到現在這段期間與以前所提送環評之預測是否有差異？若有差異請於本會議中提出？

李培芬委員：本屆委員大多不是舊任的，因此缺乏本案過去的相關資料，所以來看這個差異分析是無絕對的意義，惟建議請施工單位說明從生態角度來看本案之景觀植栽如何安排？

李平篤委員：

1. 本人無太大意見，惟李威儀與張添晉委員，他們提出來的書面審查意見有一點相關性：李威儀委員書面意見中第二點中提出「金融保險業跟金融服務業是否有差異」，答覆說明其為不同法規中所使用之名詞；張添晉委員書面意見中則提出，本差異在防災方面功能中有無影響。
2. 本人對這方面並非很專業，但認為雖然兩者皆為金融業，但進出的人潮應會有相當大的差異，這個部分能否請市府相關單位說明。

開發單位：

1. 首先就張老師剛提到的現況，本次報告中並沒有註明現況的資料，這次的變更是些微樓地板面積之調整，所以基本上沒有執行監測之工作，亦沒有跟當初比對這部分的資料。
2. 有關李委員所提到的景觀植栽部分，則請建築師來補充說明。
3. 「金融保險業」與「金融證券業」的差異，這兩個名詞分別來自不同法規之說明，一個來自「臺北市信義計畫區通盤檢

討」，另一個則來自於「建築技術規則」中所使用之名詞。

4. 目前本案所要進駐之銀行，已經確定是美商之花旗銀行。花旗銀行在台灣並沒有像國內其他家銀行，在一樓大廳有營業之行為。基本上是作為企業總部與一般事務所之辦公用途相同，在對人數之增減與衝擊應該是一樣的，並無太大的差異。

同，在對人數之增減與衝擊應該是一樣的，並無太大的差異。

李平篤委員：市府單位能不能說明一下這兩個名詞是不是一樣？

都市發展局：在信義計畫區裡面，其實希望商業大樓總部能夠進來，所以我們在定義上是希望金融保險業總部當辦公室使用。

林麗玉委員：

1. 如果能夠放寬的話，交通問題就不是那麼單純了，因為金融證券業外面，計程車都停一排，所以這個案子之停車需求應該重新檢討。雖然業者說是作為辦公大樓之用，但就算是總部一定還有其他簡單的服務，例如消費者的服務，所以都一定會有洽公之民眾。
2. 在原本審查裡面只有提供一個臨停車位，且設置於地下室，這是不是劃給人看的？一定有路面停車的需求，本案從 89 年到現在，已經 6~7 年了，交通環境都不一樣了，要求亦不同。
3. 一個原則，所有基地所需空間都必須路外處理，所以臨停需求，包括計程車本身，如果需要的話，都必須路外處理，看是平面處理或是平面基地讓他停進去也可以；若是地下室的話，要如何運作？讓他進入地下室處理？所以必須路外處理。金融證券的話，計程車需求更高，松仁路上就有案例，全部排在馬路上，馬路不是當停車使用的。
4. 目前信義計畫區幾乎每塊基地都已開發，信義商圈道路容量已經不如從前，以往基地未完全開發且容量較低，或許還有一些空間可供臨停。現在若每塊基地都已經開發，交通量的需求會較高，我們只好取消路面停車，在每條路上劃紅線，不准臨停。在這種情況下，業者為了業務需要，上下車之臨

停空間，就必須透過基地內之設計讓他滿足化，不能用道路兩側土地來處理，所以這部分在處理上希望重新需要再考量。

開發單位：

1. 本案原設計1-3樓屬於一般零售業及餐飲業，現為因應業主跟花旗銀行簽約及花旗銀行要進駐，所以營業項目增加金融保險業。保險業與原本規劃之一般零售業及餐飲業的衝擊相較下，是較低的。
2. 華旗銀行規劃在此當總部大樓，所以不會像一般號子或國內銀行，往來洽公時人潮那麼多。
3. 有關停車位供給部分，本案是遵照信義計劃區之細部計劃精神，限制基地停車位供給需求。事實上以一般大樓需求所設之停車位來看本案一定是不夠的，那為什麼本案要以不足的方式來附設停車位？其實信義計劃區附近之大眾捷運蠻方便的，本案基地離市府站，步行約5分鐘距離，基本上在不足額部分，希望在辦公大樓上班員工或洽公民眾能利用大眾捷運系統來到我們這個基地。
4. 有關臨停方面，在地下室有設置計程車臨停停車區，希望洽公民眾能運用基地內臨停地點來作為接駁使用。

李平篤委員：

1. 剛剛的規劃是可以理解的，但在這裡提出一點質疑，業主一直強調說跟某某金融業簽約，這個說法不是很合理，因為簽約又怎樣，將來也可能會有其他的變化，所以不太能同意說，以已經跟某某銀行簽約來認定沒什麼問題的說法，這個是規劃單位要注意的事情。
3. 交通方面我是外行，不過非常佩服林副局長，因為我是新的委員，參加環評會議只有三次，但是我覺得他每次都出席，也能針對自己的本業發言且非常執著，如果出席的有關單位都能夠嚴格把關，那對委員是非常有助益的，因為很多事我

們真的都不知道，她剛講的意見我非常贊同，他一看就能把問題點出來，希望開發單位能重視這個問題。

李威儀委員：

1. 這個地區在通檢的時候，他容許使用組別的使用方式和其他都市計劃區域有些差異一名詞上的差異，我們現在擔心的是臨停問題，建議用承諾的方式來解決。一般零售業的停車要求標準比銀行高，所以一般停車沒問題，現在是擔心臨停問題，請業者承諾不做證券，就照剛說的那樣，也就是不設置櫃檯式的服務空間，以承諾方式來解決臨停問題。
2. 如果轉換成金融服務業，詳細算其停車數量應該可以減少，是否在地下室設置一個迴車空間？用兩個替代方式？假設有什麼問題的時候，可以在基地內解決，請補充說明。

開發單位：

1. 本案在當初審的時候，1-3樓原先就是商業用途（一般零售業及餐飲業），已有考慮到最上限之臨停及停車問題，即使現在改變成有關銀行服務的用途，例如：證券業，也不如一般零售業及餐飲業的數量多。地下一樓已經考慮到一般零售業及餐飲業之使用限制，為什麼原先我們不要在1-3樓加註銀行保險業？也就是他萬一設置，也是在1-3樓設置，1-3樓原先就考量是商業用處。
2. 信義計劃區的所有停車空間是有上限的，為所有管理規則之85%，他們不希望大量車流進入這個信義計劃區，而希望盡量使用大眾運輸工具，這個地方除了現有的捷運系統，捷運信義線也預計在近兩三年內完工，當我們大樓完工時，信義線也完成了，所以在上一次變更設計的時候，我們都有針對這個問題作深入的探討。
3. 再重複一次，今天改這個名詞是因應業主之使用而增加，本次增加的部分比本案原先的層次還要低。

林麗玉委員：

1. 再次申明我們沒有要你增加停車供給量，而是活動臨停空間要路外處理，大家都應該有到新加坡、香港、日本看過，他們百貨公司前面有停一大堆車子嗎？一定都有一個車道讓大家可以停到裡面，而不是停到馬路上。我們要的是這個空間，而不是增加提車供給，本報告之 4-4 頁，汽車臨停只有在 B1 設置一個車位而已，計程車臨停車位設置在哪裡？原零售業臨停車位給誰用？給自己用都不夠，不要因為活動需要而影響交通，簡單說就這樣子而已，若路上都劃紅線，加強取締，一停就取締，看你如何上下車？
2. 我們在意的是活動臨停空間，你有金融業我們非常歡迎，但運輸本來就是服務產業，請不要造成交通問題，這些問題都可以事先透過設計手段來解決的，而不是不能解決，國外每棟大樓都可以解決的，為什麼在台北市、台灣卻不能解決？台灣很奇怪，所有車子都一定要在馬路旁邊停車，商店面臨馬路，基地內一坪值千金、萬金，就是不能停進去裡面，現在在意的是臨停問題內部化處理，而不是要增加停車空間。

開發單位：

1. 臨停車位及上下貨臨停車位都是設置在地下一樓，包括計程車在地下一樓都有預備之停車位，在上一次環評的時候，有要求取消路邊所有的臨停車位，所以我們都把他取消。目前我們臨停車位都規劃在地下一樓，9 個卸貨車位也在地下一樓，因為我們只是一個差異分析，所以報告中沒有相關圖樣，如果需要臨停規劃的圖樣，我們可以再補送。
2. 現場並沒有帶景觀部分相關圖說，不過這個部分完全沒有異動。

公園路燈工程管理處：一般來說，在信義區之建築物如果要開發，必須先針對其四周環境提出認養及改造，但目前我們沒有本案所提出之認養及改造資料。本案之基地西側是 325 號公園，目前由中國信託辦理認養中，所以本案要先提出認養，然後我們再與中國

信託中止認養且改造案必須經過我們的審查。

開發單位：

1. 在取得建築執照前之第一次都審案時，我們已經正式發文至公園路燈管理處，也蒙其同意本開發案完工前與該單位協調前面 20 米綠帶之認養，但後來不知為何將本案基地前面這塊地交給中國信託公司認養，中國信託公司離這裡至少有 100 米遠，這個部分我們有正式公文，如果有需要的話，可以再補送這份公文。
2. 目前我們已經徵求中國信託同意，要共同向公園路燈管理處陳情，將這塊地再歸給我們來認養，我們有當初公園路燈管理處正式答覆的公文，只是沒帶到現場來。

主席：沒有其他意見，請開發單位離席。

(四) 第 3 案委員討論 (此時開發單位請離席)：略

(五) 第 3 案決議及審查結論

本案經各委員及與會代表充分討論後，請開發單位依下列事項辦理：

1. 請開發單位依相關規定向公園路燈管理處提出認養及改造計畫。
2. 臨時停車應做路外處理，並具體規劃。
3. 請開發單位依委員及各單位意見修正後 (附修正對照表)，送委員確認後通過。

臨時提案 1 (報告案)：臺北市文山區木柵段一小段 35 等二筆地號住宅新建工程環境影響說明書審查結果，報請 公鑒。

(一) 承辦單位報告：

1. 本案經 96 年 2 月 27 日府環四字第 09630910400 號函送該開發案修正本及表決單請委員勾選確認，經統計表決單，回傳委員共計 17 位：
 - (1) 6 位勾選「通過」。
 - (2) 6 位勾選「有條件通過」：
 - (3) 2 位勾選「修正後再送審」：

(4)3位勾選「其他」：

表決結果認定「有條件通過環境影響說明書」。

2. 案經開發單位於96年4月4日修正答覆，經本局審查並擬據審查結論，於96年4月13日公告審查結論及上網。

(二) 決議事項：准予備查

臨時提案 2. 加強環境影響評估審查會議程序處理原則

(一) 承辦單位報告：

1. 環境影響評估委員會會議第1次採共識決，第2次則改採多數決，以加速本市各項建設之推動及辦理。
2. 經委員會同意訂於每月第1個星期一，定期召開審查會，惟仍應視案件送審進度及相關程序（如沒有案件送審時，得取消）辦理。
3. 為因應及配合本市各項經濟發展，擬於有相關緊急或重要案件，及於送審案件繁複或過多時，則另於每月第3個星期一加開委員會，以利有效掌握進度及節省時間。
4. 案件數量管制：每次會議以最多2環說書或3差異分析為原則（2環0差、1環2差、0環3差），以利於會場討論及審查時效。

(二) 決議事項：

1. 加開之委員會，本學期仍以調查委員時間方式辦理，嗣下學期再定期召開。
2. 請承辦單位規劃議程以2小時內予以完成為原則，其餘照案通過

八、散會：（中午12時0分）