

附錄六

本次變更相關審查意見暨答覆說明

程序審查意見暨答覆說明

臺北藝術園區—臺北市立美術館擴建 (原臺北當代藝術園區—臺北市立美術館擴建) 第 2 次環境影響差異分析報告 (初稿)

程序審意見暨答覆說明 (112 年 2 月 2 日北市環綜字第 1123000410 號)

審查意見	答覆說明
一、請於報告書封面加註(初稿)。	遵照辦理，本案報告書名稱修正為「臺北藝術園區—臺北市立美術館擴建(原臺北當代藝術園區—臺北市立美術館擴建)第 2 次環境影響差異分析報告(初稿)」
二、請於第 4 章補充說明「建築物層數及高度」、「自行車停車位」、「開挖面積」、「雨水回收設備」及「雨水滯洪設備」之變更理由及內容。	本案已補充相關變更理由及內容：「建築物層數及高度」請參閱 P.4-2；「自行車停車位」請參閱 P.4-12；「開挖面積」請參閱 P.4-18；「雨水回收設備」及「雨水滯洪設備」請參閱 P.4-28。
三、請於表 3-1「本案歷次變更內容對照表」及 4.2.4「再生能源之規劃」一節補充說明本次變更再生能源「總發電量」與原核准內容之差異及其變更理由。	<ol style="list-style-type: none"> 1. 原核准預估可設置 120 kW 發電系統，若以台中以北每 kW 太陽能發電系統每年發電量 1,050kWh (度)估算，預計每年可發電約 13 萬 kWh (度)。 2. 本次變更為配合屋頂造型，並依「臺北市推動宜居永續城市環境影響評估審議規範」檢討，本案契約容量為 1,500kW，應設置總契約容量 5%義務契約容量=1,500×5%=75kW 之發電量，本案規劃於屋頂配置太陽能板及變流器共 224 片，總發電量約為 78.4kW (224×350kW)，與市電併入供應大樓使用，若以台中以北每 kW 太陽能發電系統每年發電量 1,050kWh (度)估算，預計每年可發電約 8.2 萬 kWh (度)。 詳請參閱表 3-1(P.3-5)及第 4.2.4 節(P.4-17)。 3. 本次變更承諾進行營運期間溫室氣體排放量增量抵換，以加強相關減碳之效益；本案營運期間十年共需抵換約 1,643 公噸之 CO₂，溫室氣體抵換量取得計畫執行前，將經臺北市政府環境保護局審查通過後執行。 4. 本案之範例作法為開發單位提供每輛機車新臺幣 1,000 元作為汰換老舊機車為電動車之收購價金，詳請參閱 PP.7-2~7-3。

<p>四、本次變更內容包含雨水回收設備，臺北市推動宜居永續城市環境影響評估審議規範檢核表之項次 16 應釐清並確實檢討。</p>	<p>本次變更自來水替代率由 23% 變更為 26.8%，並變更設置 4,901m³之雨水貯留設施及 360m³之雨水回收設施，詳請參閱 P.檢-4。</p>
<p>五、請於臺北市推動宜居永續城市環境影響評估審議規範檢核表之項次 17 內補充說明綠覆率，請併同補充於 4.2.2「景觀綠化配置」一節。</p>	<p>已補充本次變更實設綠覆率為 77.2%，詳請參閱 P.檢-4 及 P.4-7。</p>
<p>六、第 2 章「綜合評估者及影響項目撰寫者之簽名」所載之影響項目與第 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」之分析項目未完全吻合，請釐清並修正或補充說明。</p>	<p>本次變更主要影響項目為「景觀遊憩」、「交通運輸」、「噪音」、「振動」、「空氣品質」及「廢棄物」，本案已修正「綜合評估者及影響項目撰寫者之簽名」所載之影響項目，詳請參閱第 2 章。</p>
<p>七、請釐清第 2 章「交通運輸」項目所載之相關學歷與附錄二之證明文件間之一致性。</p>	<p>本案已修正「交通運輸」項目之相關學歷為「逢甲大學交通工程與管理學系碩士」，詳請參閱 P.2-1。</p>

第二次程序審查意見暨答覆說明

臺北藝術園區—臺北市立美術館擴建
(原臺北當代藝術園區—臺北市立美術館擴建)
第 2 次環境影響差異分析報告
(初稿)

第 2 次程序審意見暨答覆說明
(112 年 2 月 22 日北市環綜字第 1123018400 號)

審查意見	答覆說明
一、請貴館重新檢視維持原承諾所設再生能源裝置容量之可行性。	<p>1. 本案入口大廳可設置太陽能光電版的屋頂面積約為 587m²，因屋頂係採圓形設計，且其他範圍有設置光罩、植栽及造型金屬板，故對於設置太陽能光電板有空間上的限制。</p> <p>2. 本案依「臺北市推動宜居永續城市環境影響評估審議規範」檢討，契約容量為 1,500kW，應設置總契約容量 5% 義務契約容量 = 1,500 × 5% = 75kW 之發電量，本案規劃於屋頂配置太陽能板及變流器共 224 片，總發電量約為 78.4kW (224 × 350kW)，可符合規範。</p> <p>3. 另本次變更承諾進行營運期間溫室氣體排放量增量抵換，以加強相關減碳之效益；本案營運期間十年共需抵換約 1,643 公噸之 CO₂，溫室氣體抵換量取得計畫執行前，將經臺北市政府環境保護局審查通過後執行。</p>

書面審查意見暨答覆說明

臺北藝術園區—臺北市立美術館擴建
(原臺北當代藝術園區—臺北市立美術館擴建)
第 2 次環境影響差異分析報告

書面審查意見暨答覆說明

本次答覆說明之開發計畫內容為配合都市設計審議之意見，部分內容已進行調整，與原提送報告書內容差異如下表所示。

配合都市設計審議開發內容變更對照表

項目	原提送報告書內容	答覆說明內容	增減額	備註
設計 建築面積	現有：35,397.87 m ² 本次新增：3,284.61 m ² 合計：38,682.48 m ²	現有：35,397.87 m ² 本次新增：6,055.35 m ² 合計：41,453.22 m ²	+2,770.74 m ²	因基地為公園用地，依法開挖面積不得超過公園面積50%，覆土深度應在2公尺以上，故調整建築面積及土方量。
總樓地板 面積	47,619.31 m ²	46,833.78 m ²	-785.53 m ²	—
建築 物高度	地上層 11.3m	地上層 11.5m	+0.2m	—
汽車 停車位	實設 403 席 (含無障礙車位)、 裝卸車位 9 席	實設 401 席 (含無障礙車位)、 裝卸車位 9 席	汽車-2 席	可符合法定汽車 停車 212 席。
機車 停車位	實設 301 席	實設 312 席	+11 席	可符合法定汽車 停車 272 席。
自行車停 車位	120 席	102 席	-18 席	可符合環評審議 規範 102 席。
綠覆面積	68,532.91 m ²	69,406.93 m ²	+874.02 m ²	綠覆率 78.3%
屋頂綠化 面積	1,204 m ²	1,609.2 m ²	+405.2 m ²	
開挖面積	24,957 m ²	27,068 m ²	+2,111 m ²	因基地為公園用 地，依法開挖面積 不得超過公園面積 50%，覆土深度應 在 2 公尺以上，故 調整建築面積及土 方量。
土方 估算量	棄土方： 實方 264,742 m ³ (鬆方 344,165 m ³)	棄土方： 實方 275,586 m ³ (鬆方 358,262 m ³)	實方+10,844 m ³ (鬆方+14,097 m ³)	
雨水 回收池	360 m ³	361 m ³	+1 m ³	—
雨水 滯洪池	5,180 m ³	5,953 m ³	+773 m ³	—

史委員維斌

審查意見	答覆說明
1. 本案請依 112 年 3 月 1 日召開之都審會議之相關結論辦理。	本案都市設計審議經 112 年 3 月 1 日「臺北市都市設計及土地使用開發許可審議案幹事會議」審議，決議為「請申設單位依前述結論、幹事及都發局審查意見修正後，送請委員會審議。」，本次答覆相關內容已根據都審意見調整。詳都審幹事會會議記錄附件五。

劉委員小蘭

審查意見	答覆說明
1. 請說明自行車停車格與自行車道之關係。	本案自行車停車格位位於臨民族東路側，鄰近民族東路自行車道，以利騎乘自行車民眾使用。
2. 本計畫土方採即挖即填之方式，請說明運土車之等停空間之規劃。	本案運土車規劃於基地內之施工道路進行停等，以減輕對外部交通之影響。詳請參閱圖 1-3(P.A1-5)。 詳請參閱修定本圖 4-12(P.4-22)。
3. 運土車請避開尖峰時段，請增加 12:00~13:00 小學生放學時段。	遵照辦理，本案承諾運土車搬運棄土時間將避開交通尖峰 07:00~09:00、12:00~13:00 及 17:00~19:00，請參閱 P.A3-6。 詳請參閱修定本 P.7-9。
4. 本次變更基地面積增加，但集雨面積減少，使可回收水量降低，請說明因應對策。	謝謝指導，本案規劃於地面透水層進行雨水收集，本次修正增加透水鋪面至 21,600m ² ，可回收水量增加為 142.3CMD (大於原環說核准 131.8CMD)。詳請參閱 P.A1-12。 詳請參閱修定本 P.4-34。
5. 本次總用水量不變，但綠地澆灌用水量增加，請問何種用水量減少？	1. 本次變更總用水量維持 350CMD 不變。 2. 綠地澆灌用水主要來源為雨水回收水，故並不影響總用水量。
6. 請問土方運送路線是否有經過學校、醫院等設施？	本案棄土去處主要選擇為「臺北商港物流倉儲區填海造地計畫」，主要規劃四條主要路線(新增三條路線，另一條為原環評核准路線)並無經過學校、醫院等設施，另規劃一條預備路線，其路線行經台北市立啟聰學校，路線圖請參閱圖 1-4 及圖 1-6(PP.A1-6~1-8)。 詳請參閱修定本圖 4-15~4-17(PP.4-26~28)。
7. 請問植物存活率為多少？	本案移植之樹木以 100%存活率為目標，若未存活以 1:1 的方式進行補植。 詳請參閱修定本 P.4-7。

8. 本次增加停車位將提供附近居民使用。請說明管理方式？	本案停車場規劃汽車位 401 席與機車位 312 席，未來將由美術館(自行經營或委外經營)以公共停車場方式進行營運，24 小時提供不特定民眾使用。
------------------------------	---

李委員佩珍

審查意見	答覆說明
1. 表 3-1 以及 P.4-12，有關本案停車場規劃的文字說明似乎有數據不合理之處，若有 403 席汽車位，且估算汽車位停車需求為 165 席，應該尚餘 238 席未來可開放公眾使用，而非 240 席。另，請修正尚”於”為”尚餘”。	本案修正相關敘述：「本案停車場規劃 401 席汽車位，估算汽車位停車需求為 165 席，尚餘 266 汽車位，未來將開放公眾使用。」(原提送第 2 次環差初稿停車場規劃 403 席汽車位，現配合都市設計審議調整為 401 席。)
2. 關於營運期間基地開發衍生之交通量 (P.6-8) 應補充說明未來新增公眾使用停車位在開放後預計增加之停車民眾 (非屬參觀民眾) 衍生的旅次估算。	遵照辦理，本案已將扣除基地衍生自需性衍生停車需求後，剩餘停車位提供不特定民眾使用之衍生交通量納入評估，各路段及路口服務水準均可維持與現況相同。詳請參閱 PP.A2-2~A2-4。 詳請參閱修定本 P.6-9~6-11。

白委員仁德

審查意見	答覆說明
1. 本案為公共建築，建議可考量增加共享運具的可能性，如：基地於一樓平面設置的自行車位可增設共享自行車，或地下停車場的共享汽車車位。	1. 考量基地周邊已有 19 處 YouBike 站，共計 376 席 YouBike，民眾使用共享自行車已相當便捷，因此基地規劃之自行車停車格，將全數提供不特定民眾停放自行車使用。 2. 本案將於基地內規劃共享汽車停放車位，提供多元運輸服務，滿足民眾使用需求。詳請參閱 P.A3-6。 詳請參閱修定本 P.7-10。

鍾委員慧諭

審查意見	答覆說明
1. 本基地汽車停車需求 165 席，實設 422 席汽車停車位，增加之 257 席汽車停車位，將採對外開放，請依據假日費率水準對外開放，避免引入過多車量，影響參觀遊客使用停車空間。	1. 本案修正實設汽車位 401 席，估算汽車位停車需求為 165 席，尚餘 266 汽車位，未來將開放公眾使用。 2. 本案機、汽車停車收費費率，將以假日費率水準。詳請參閱 P.A3-6。 詳請參閱修定本 P.7-10。
2. 本基地機、汽車停車收費建議應採計時收費，達到公平付費、提升周轉率，增加服務停車數。	遵照辦理，本案機、汽車停車收費將採計時收費。詳請參閱 P.A3-6。 詳請參閱修定本 P.7-10。

<p>3. 停車出口之一緊鄰中山北路-民族東路口，該處出口將匯入中山北路，距離路口太近，易生事故，建議取消此出口。</p>	<p>1. 本案停車場出入口位於基地南側 8 公尺計畫道路，距離 8 公尺計畫道路/中山北路三段路口約有 40 公尺之緩衝距離。</p> <p>2. 經現場調查，其中民族西路禁止左轉中山北路三段北向車道(公車除外)，民族東路右轉中山北路三段北向車道交通較低，由民族西路及民族東路轉入中山北路北向車道之交通量僅約每分鐘 1-4PCU，可知穿越民族東路/中山北路三段路口前往中山北路三段北向車道車輛以直行為主。</p> <p>3. 未來將於路口規劃圓凸鏡、警示牌面等安全設施，藉以增加車輛通行安全。</p> <p>詳請參閱第 2.3 節(PP.A2-10~A2-11)。</p>
	<p>詳請參閱修定本 P.6-17~6-19。</p>

陳委員美蓮

審查意見	答覆說明
<p>1. 本次變更建築物高度及採光罩等設計，請確認無涉飛航管制安全相關規定。</p>	<p>經查機場禁限管制查詢系統，基地位置限建高度為海拔 EL+32.63 公尺，本案建築物高度為 EL+18.5 公尺，低於飛航管制高度；另採光罩無設置向上投射之燈具，亦不涉飛航管制安全相關規定。</p>
<p>2. 本次停車場區開挖面積較原環評小 (8,540m²→6,647m²)，但停車位增加 89 席，裝卸車位增加 7 席，是否涉及地下停車空間原空間用途之變更，請註明。</p>	<p>本次變更地下停車空間因原核准規劃採車道單邊停車，本次變更採車道雙邊停車，停車空間數量效率提高，故減少停車場區開挖面積，增加美術館區之展場空間。</p>
<p>3. 本次變更喬木數量由 800 株增為 1,148 株，但喬木綠覆面積由 20,000m²增為 41,328m²，請說明計算依據。</p>	<p>1. 本次變更配合都審意見調整，喬木數量增為 1,157 株，修正喬木綠覆率計算為 1,157×25=28,925m²。</p> <p>2. 同時灌木及地被綠覆面積修正為 38,872.73m²，屋頂綠覆面積修正為 1,609.2m²，合計本次變更綠覆面積為 69,406.93m²，綠覆率為 78.3%。(大於原環說之 73.3%及原提送第 2 次環差初稿 77.2%。)</p> <p>詳請參閱 P.A1-1。</p> <p>修正綠覆率為 80%，詳請參閱修定本 P.4-7。</p>
<p>4. 原環說書，預估設置 120kw 發電系統，本次變更為 75kw，請再評估維持原環評可行性。</p>	<p>1. 本案入口大廳可設置太陽能光電版的屋頂面積約為 587m²，因屋頂係採圓形設計，且其他範圍有設置光罩、植栽及造型金屬板，故對於設置太陽能光電板有空間上的限制。</p> <p>2. 本案依「臺北市推動宜居永續城市環境影響評估審議規範」檢討，契約容量為 1,500kW，應設置總契約容量 5%義務契約容量</p>

	<p>=1,500×5%=75kW 之發電量，本案規劃於屋頂配置太陽能板及變流器共 224 片，總發電量約為 78.4kW (224×350kW)，可符合規範。</p> <p>本案承諾設置再生能源至少 150kW，詳請參閱修定本 P.4-18。</p>
5. 除了施工進出車輛之外，建議施工機具亦能取得自主管理標章，以減低施工期間空氣污染排放。	<p>本案施工期間要求承包商注重並加強機具與車輛本身之維護保養，並承諾施工期間使用之施工機具皆全數取得自主管理標章，且柴油車亦應全數取得有效期限之優級(或同等級)自主管理標章。詳請參閱 P.A3-6。</p> <p>詳請參閱修定本 P.7-8。</p>
6. 本案未見施工期間空氣污染排放抵換措施，請補充說明。	<p>本案承諾後續施工期間，晴天每日執行中山北路三段 2 慢車道 550 公尺(民族東路至臺北市立美術館)、新生北路三段 2 車道 750 公尺(臺北市立美術館至民族東路) 及民族東路 3 車道 500 公尺(新生北路三段至中山北路三段)之洗掃，詳請參閱 PP.A3-6~A3-7。</p> <p>詳請參閱修定本 PP.7-1~7-2。</p>

陳委員慶和

審查意見	答覆說明
1. 1.p.6-23 表 6-19 及 p.6-26 表 6-21 是否應將原環評本次變更之各路段道路服務水準加以比對呈現，以利評析其影響差異。	<p>1. 由於原核准報告內針對基地周邊道路交通量與旅行速率調查年份為民國 107 年，距今已超過 4 年，因此本計畫重新針對基地周邊道路交通量與旅行速率進行調查，調查日期為民國 111 年 8 月 20 日及 8 月 24 日，另參考臺北市交通管制工程處 110 年調查結果。</p> <p>2. 本次變更與原核准之現況背景交通情況已不同，故無法透過比較本次變更與原核准之基地開發後道路服務水準，評析本次變更與原核准之交通影響差異，但整體而言道路服務水準均可維持與開發前相同服務水準。</p> <p>3. 本次變更施工期間平均為單向 8 車/小時，保守以尖峰時段評估(1.2 倍)為單向 10 車/小時(雙向 20 車/小時)，道路服務水準均可維持與開發前相同 C~D 級。</p>
2. 景觀影響差異分析內容是否應該補充？	<p>本案已補充景觀美質相關分析，因本次規劃建築物高度 11.5M，以行人角度(平視角度)均會被既有行道樹遮蔽，本案另外補充俯視視角模擬。詳請參閱附錄四。</p> <p>詳請參閱修定本第 6.7 節(PP.6-32~52)。</p>

<p>3. 根據目前基地的現況，施工階段各種環境影響差異分析內容是否應提供？</p>	<p>1. 本次變更施工階段相關分析請參閱環差報告 PP.6-1~6-2(空氣品質)、P.6-4(噪音)、P.6-5(振動)。摘錄如下：</p> <p>(1)施工期間交通衍生量 施工期間 平均為單向 8 車/小時，保守以尖峰時段評估(1.2 倍)為單向 10 車/小時(雙向 20 車/小時)，道路服務水準均可維持與開發前相同 C~D 級。</p> <p>(2)空氣品質 以 CALINE4 模式計算，PM₁₀ 增量為 0.23μg/m³，PM_{2.5} 增量為 0.19μg/m³，SO₂ 增量為 0.002ppb，NO₂ 增量為 8.05ppb，CO 增量為 0.005ppm，均可符合空氣品質標準。</p> <p>(3)噪音 以 Cadna-A 電腦軟體進行預測，噪音增量為 0.5dB(A)。</p> <p>(4)振動 施工車輛振動量增量為 0.2dB。</p> <p>2. 變更前後之環境影響綜合比對表請參閱環差報告表 6-23(PP.6-28~6-30)及本答覆說明表 3-2(PP.A3-3~A3-6)。</p> <p>詳請參閱修定本表 6-46(PP.6-54~6-56)。</p>
--	---

臺北市政府都市發展局

審查意見	答覆說明
<p>1. 本案前於 112 年 3 月 1 日召開「都市設計及土地使用開發許可審議案幹事會議」，會議結論為修正後送請委員會審議，幹事會議結論如附件供參。</p>	<p>謝謝指導。</p>
<p>2. 本案後續逕提都審委員會審議，並俟環差程序完備後始得辦理都審核定。</p>	<p>遵照辦理，本案後續將依環評委員會審查相關意見修正，且配合都審報告書內容，環差報告之圖說將修正與都審報告書一致，並於通過環差審查程序後，申辦都審核定事宜。</p>

臺北市政府產業發展局

審查意見	答覆說明
1. 查本案契約容量為 1,500kW，雖非「一定契約容量以上之電力用戶應設置再生能源發電設備管理辦法」所稱義務用戶，亦有滿足「臺北市推動宜居永續城市環境影響評估審議規範」之 5% 再生能源發電設備，惟依「臺北市淨零排放管理自治條例」（草案）規定，本案址用電規模已逾契約容量 800 kW 以上，本案再生能源發電設備僅設置 78.4kW，開發單位應提出設置或補足契約容量 10% 之再生能源發電設備或憑證 (1,500kW×10%=150kW) 規劃方案以符合環境永續。	1. 依據「臺北市淨零排放管理自治條例」第十一條：「本市電力用戶與公用售電業所簽訂之用電契約，其契約容量在八百瓩以上者，應於用電場所或優先於本市適當場所，依市政府規定期程自行或提供場所設置一定裝置容量以上之再生能源發電設備、儲能設備或購買一定額度之再生能源電力及憑證。」 「前項一定裝置容量、一定額度、設置再生能源發電設備之種類、儲能設備之類別、辦理期程、臺北市優先設置原則及其他相關事項，經氣候變遷因應推動會審議通過，由市政府公告之。」查氣候變遷因應推動會會議紀錄尚無討論。 2. 本案依「臺北市推動宜居永續城市環境影響評估審議規範」檢討，契約容量為 1,500kW，應設置總契約容量 5% 義務契約容量 = 1,500×5%=75kW 之發電量，本案規劃於屋頂配置太陽能板及變流器共 224 片，總發電量約為 78.4kW (224×350kW)，可符合規範。 本案承諾設置再生能源至少 150kW，詳請參閱修定本 P.4-18。
2. 另本案設置太陽光電發電設備，請開發單位依「再生能源發電設備設置管理辦法規定」辦理再生能源認定程序。	遵照辦理，本案後續本案設置太陽光電發電設備，將依「再生能源發電設備設置管理辦法規定」辦理再生能源認定程序。

臺北市政府交通局

審查意見	答覆說明
1. 本案本次交通規劃除變更車道出入口設置位置，另增設汽車位 89 席、裝卸車 7 席，爰請再補充其所產生交通影響評估內容或差異分析（含附錄）。	1. 遵照辦理，本案已以本次變更方案評估基地開發後之交通影響，同時考量原核准報告內針對基地周邊現況調查數據年份為民國 107 年，距今已超過 4 年，因此本計畫已於民國 111 年 8 月 20 日及 8 月 24 日重新進行調查，並依此調查數據，做為背景交通數據重新評估基地開發後之交通影響。 2. 本次修正實設汽車停車位為 401 席，較原核准增設 87 席。
2. P.4-12 停車場是否全天開放供公眾使用，請補充說明。	本案停車場全天開放供公眾使用。
3. P.4-12、4-15 請詳述分析前次與本次變更各方案優劣比較、變更理由，以及交通影響差異分析、館方需求等，並請補充基地西南側未來 8M 道路交通（人、車）流量資料。	遵照辦理，原設計準則方案為中山北路進場與民族東路離場，其中： 1. 中山北路為主要南北向道路，交通量較大，車行速率較高，此外中山北路路側規劃寬度

	<p>4.5-6.0 公尺雙排喬木之林蔭大道，並規劃自行車車道，行塑完善且舒適之行人步行與自行車騎乘環境，行人與自行車通行頻繁，若設置停車場入口，基地進場車輛對道路通行車輛，以及路側通行行人與自行車影響較大，因此不建議設置停車場入口。</p> <p>2. 民族東路為主要東西向道路，交通量較大，且沿線號誌化路口較多，尖峰時段紅燈停車輛多，並經常排隊至基地停車場出口，此外民族東路/雙城街路口行人穿越量大，離場車輛易與行人發生衝突，若設置停車場出口，基地離場車輛對道路通行車輛與穿越路口行人影響較大，因此不建議設置停車場出口。</p> <p>3. 考量上述因素，本案將停車場出入口規劃於南側 8 公尺計畫道路，該道路為基地周邊次要道路，車輛及行人通行量均較低，且為東往西方向單行道，車行動線單純，基地進出車輛對道路通行車輛與行人影響較小，同時將停車場入口與出口整併設置，可將人車衝突點降至最低，並已針對南側 8 公尺計畫道路進行交通量及服務水準調查，結果顯示路段服務水準均為 C 級。詳請參閱表 2-7(P.A2-10)。</p>
<p>4. P.4-13、4-14</p> <p>(1) 請補充標示地下一層至二層之坡道寬度、斜度，以及停車場各樓層汽機車道寬度，含大型（聯結）車。</p> <p>(2) 請補充標示停車位編號及各式停車位尺寸。另請將各類停車位，包括裝卸貨、臨停接運、充電車位等以不同顏色標示。</p> <p>(3) 市屬機關公有停車場配合建置充電柱，總車格位 50 輛以上之停車場為優先建置目標，原則上每場建置 1 柱。</p> <p>(4) 建議將無障礙車位集中設置於地下一層。</p> <p>(5) 請補充標示停車場出入口之管制設施或感應設備等位置。</p> <p>(6) 地下一層左上角汽車動線是否允許通往大貨車卸貨區，請釐清修正。另請補充大貨車與一般車輛停車空間區隔方式等資訊。</p> <p>(7) 請標示車道內側曲線半徑(應為 5 公尺以上)。</p>	<p>遵照辦理。</p> <p>1. 已補充標示各停車樓層坡道寬度及斜度，以及車道寬度。</p> <p>2. 已補充標示停車位編號位各式停車位尺寸，並以不同顏色標示各類車位。</p> <p>3. 已配合建置充電設施。</p> <p>4. 已補充標示停車場出入口之管制設施或感應設備等位置。</p> <p>5. 本案規劃大貨車進出動線係利用北側典藏庫房之新生北路三段出入口，一般車輛進出動線係利用南側 8 公尺計畫道路出入口，停車空間以實體方式區隔。</p> <p>6. 已標示車道內側曲線半徑。</p> <p>詳請參閱圖 2-5 及圖 2-6(PP.A2-13~A2-14)。</p>
<p>5. P.4-16</p> <p>(1) 請補充標示基地所設置自行車停放區。</p> <p>(2) 停車場出入口位於基地南側 8M 計畫道路，</p>	<p>遵照辦理。</p> <p>1. 已補充標示自行車停放區。詳請參閱圖 2-4(P.A2-12)。</p>

<p>建議臨計畫道路側退縮 1 車道供進離停車場車輛等候使用，以減少對巷道通過性車流影響。</p> <p>(3) 車道出入口應標示緩衝空間尺寸，並確認出入口中心線上下任一點至道路中間線垂直左右 60 度以上範圍無礙視線。另請補充標示車道出入口與上下游路口距離。</p> <p>(4) 大貨車由新生北路側進入基地，請補充標示外部道路經典藏庫房至基地卸貨區之進出動線、車道寬度、卸貨格位置尺寸等資訊。</p> <p>(5) 車道出入口為東往西單行道，請於該處補充相關告示標誌。另請評估於車道出入口劃設與車道等寬之網狀線。</p>	<p>2. 由於現況 8 公尺計畫道路北側設置汽、機車停車格，基地開發完成後預計將 8 公尺計畫道路北側汽、機車停車格內化至基地停車場，同時於 8 公尺計畫道路規劃 2 車道，其中鄰近基地車道將做為基地停車場進離停車場車輛等候使用車道，另一車道將做為通過性車輛使用車道，以減少對 8 公尺計畫道路通過性車輛影響。</p> <p>3. 已補充標示停車場出入口 60 度無礙視線，以及與上下游路口之距離。</p> <p>4. 已補充大貨車動線及車道寬度、卸貨格位置尺寸等資訊。詳請參閱圖 2-2(P.A2-8)。</p> <p>5. 已於停車場出入口規劃告示標誌，以及研擬 8 公尺計畫道路道路標線改善措施，以維持停車場出入口車輛通行安全與順暢。</p>
<p>6. P.6-9~6-10 請補充擴建後平假日參觀民眾、員工，以及大小貨車等衍生車旅次推估方式。</p>	<p>遵照辦理，本案已補充擴建後平假日參觀民眾、員工，以及大小貨車等衍生車旅次推估方式。詳請參閱 PP.A2-2~A2-4。</p>
<p>7. P.6-11~6-13</p> <p>(1) 大客車停車位 4 席，請於相關圖面補充標示大客車上下客區及至園區之行人動線。</p> <p>(2) 小型裝卸貨車停車需求 9 席雖以剩餘汽車位供停放使用，仍應獨立設置並標示明確位置，不得以一般小汽車位替代。另請補充說明車位淨高及車道限高是否足供各型裝卸貨車停放出入。</p> <p>(3) 臨停接運設施需求計程車 3 席及一般車輛 1 席，請將其停放空間納入基地內規劃，並於相關圖面標示位置。</p>	<p>遵照辦理。</p> <p>1. 已補充大客車上下客之行人動線，詳請參閱圖 2-1(P.A2-6)。</p> <p>2. 本案小型裝卸貨車需求為 4 席，另本案已於地下一層設置 6 席小型裝卸車位，已可滿足基地衍生需求，並標示相關位置及其車位淨高、車道限高等資訊。詳請參閱圖 2-1(P.A2-6)。</p> <p>3. 本案臨停接運需求為計程車位 2 席及一般車輛 1 席，本案已於基地停車場內規劃計程車臨停車位 3 席與一般車輛臨停車位 1 席，並標示其位置。詳請參閱圖 2-1(P.A2-6)。</p>
<p>8. P.6-8、7-6、7-7 未來基地開發建築施工前，請依規定程序提送施工交通維持計畫及相關措施審核。</p>	<p>遵照辦理，本案後續將依規定程序提送施工交通維持計畫及相關措施審核。</p>
<p>交通影響評估詳請參閱修定本第 6.6 節(PP.6-8~6-33)及附錄四。</p>	

臺北市停車管理工程處

審查意見	答覆說明
<p>1. 本次變更調整停車場出入口位置，原停車場出入口規劃為西進南出（由中山北路進場、民族東路出場），後變更為南進南出（改由南側 8 公尺計畫道路進、出場），並取消民族東路及中山北路之停車場出入口設置，請依法提送都市設計審議後確認。</p>	<p>遵照辦禮，本案已依法提送都市設計審議。</p>

2. 另本次變更調整汽機車停車位數量（超過10%以上），實設汽車停車位變更為403席（增加89席）、機車停車位變更為301席（增加21席），基地衍生之停車需求，應於基地內部自行滿足，本處原則無意見。	謝謝指導。
---	-------

臺北市交通管制工程處

審查意見	答覆說明
1. 考量停車場汽、機車停車格位配置數，汽、機車停車場出入口，應各配置警示燈、蜂鳴器、反射鏡，且需設置於穿越行人與車輛易察覺地方。	遵照辦理，本案已於停車場出入口處適當位置配置警示燈、蜂鳴器、反射鏡，以維持停車場出入口人、車通行安全。
2. 另為維護停車場出入口車輛進出安全，倘評估有需求則請於停車場出入口前方規劃與車道等寬之網狀線。	遵照辦理，本案已研擬8公尺計畫道路道路標線改善措施，以維持停車場出入口車輛通行安全與順暢。
3. 查停車場出入口前係東往西單向通行道路，故請於停車場出口處補充相關告示標誌。	遵照辦理，本案已於停車場出入口規劃告示標誌，以及研擬8公尺計畫道路道路標線改善措施，以維持停車場出入口車輛通行安全與順暢。

臺北市公共運輸處

審查意見	答覆說明
市區公車站位及路線： 110年5月已就本擴建案第1次環境影響差異分析報告（初稿）提供審查意見，經開發單位回復敬悉，且不影響周邊既有之公車站位及路線，爰此部分無追加意見。	謝謝指導。

臺北市政府工務局

審查意見	答覆說明
無意見。	謝謝指導。

臺北市政府工務局水利工程處

審查意見	答覆說明
相關基地保水及雨水流出抑制設施請依規定辦理及送審，如有關於公共排水改道之變更，亦請提送排水報告書過處審查。	遵照辦理，本案基地保水及雨水流出抑制設施將依規定辦理及送審，後續如有關於公共排水改道之變更，將依規定提送排水報告書過處審查。

臺北市政府工務局公園路燈工程管理處

審查意見	答覆說明
無意見。	謝謝指導。

臺北市政府工務局衛生下水道工程處

審查意見	答覆說明
本處無意見。	謝謝指導。

臺北市政府消防局

審查意見	答覆說明
本次變更內容未涉及消防車輛救災動線及活動空間部分，本局無修正建議。	謝謝指導。

臺北市政府文化局

審查意見	答覆說明
無意見。	謝謝指導。

臺北市中正區公所

審查意見	答覆說明
無意見。	謝謝指導。

臺北市政府環境保護局空污噪音防制科

審查意見	答覆說明
1. 檢核表項次 5：頁次應修正 P.7-6，另開發單位應於施工階段於本市轄內工地「出入口」，設置空氣污染物、營建工程噪音即時連續監測設施及顯示看板，另請補充監測期間空氣品質及噪音超標預警及因應機制說明。	1. 謝謝指導，本案將於後續環差報告修正。 2. 本案承諾將設置空氣污染物、營建工程噪音即時連續監測設施，並於工地出入口或周界設置顯示看板。 3. 上開之空氣污染物、營建工程噪音即時連續監測設施將設置預警系統，若相關測值接近標準值時，系統會傳訊息告知營造單位，並針對異常的項目進行改善。 詳請參閱 P.3-6。
2. 檢核表項次 6：頁次應修正為 P.7-6。	詳請參閱修定本 P.7-8。 謝謝指導，本案將於後續環差報告修正。
3. P.6-4 表 6-5 含施工車輛合成音量為 78.5dB (A) 恐有超過環境音量標準之虞，請留意施工噪音。	1. 本次環差背景值採用原環評現場劍潭青年活動中心(中山北路四段)調查值之最大值，背景音量為 78.0dB(A) 已大於環境音量標準，變更後施工施工車輛交通噪音為 68.9dB(A)，合成音量為 78.5dB(A)。 2. 本案將執行相關噪音振動減輕防護對策，已降低施工噪音之影響。
4. 本案施工機具採用柴油者應加裝濾煙器或取得施工機具自主管理標章。	1. 本案承諾採用柴油發電引擎及動力機具者，將加裝濾煙器。 2. 施工期間使用之施工機具皆全數取得自主管理標章。 詳請參閱 P.A3-6。
5. 請開發單位承諾施工階段於本市轄內工地出入口，設置空氣污染物、營建工程噪音即時連續監測設施及顯示看板，即時公布監測結	詳請參閱修定本 P.7-8。 本案承諾將設置空氣污染物、營建工程噪音即時連續監測設施，並於工地出入口或周界設置顯示看板。

果，加強工程空污與噪音之智慧管理。	詳請參閱 P.A3-6。
	詳請參閱修定本 P.7-8。
6. 請開發單位明確承諾本案施工期間使用之施工機具皆全數取得自主管理標章，且運輸之柴油車亦應全數取得有效期限之優級（或同等級）自主管理標章。	本案施工期間要求承包商注重並加強機具與車輛本身之維護保養，並承諾本案施工期間使用之施工機具全數取得自主管理標章，且運輸之柴油車全數取得有效期限之優級（或同等級）自主管理標章。 詳請參閱 P.A3-6。
	詳請參閱修定本 P.7-8。

臺北市政府環境保護局氣候變遷科

審查意見	答覆說明
1. 經濟部能源局業於 111 年 11 月 4 日公告 110 年電力排碳係數 (0.509 公斤 CO _{2e} /度)，請修正並使用最新數據重新計算溫室氣體排放量增量。	謝謝指導，本案已修正電力排碳係數為 0.509 公斤 CO _{2e} /度，修正後本案營運期間十年共需抵換約為 1,666 公噸之 CO ₂ 。
2. 本案汰換辦公室燈管、空調設備及補助員工汰換老舊機車為電動機車，為送審開發單位之關係企業，依行政院環境保護署「審查開發行為溫室氣體排放量增量抵換處理原則」不適用 1.2 倍之減量計算採計方式。	遵照辦理，本案抵換量未採用 1.2 倍之減量計算採計方式。
3. 本案抵換項目僅見汰換老舊機車規劃，請補充說明其餘照明與空調汰換規劃，並請依上述意見修正抵換來源項目及抵換規劃。	1. 本案已依相關意見修正抵換來源項目及抵換規劃，並補充汰換照及空調之計算，詳請參閱 P.A3-9。 2. 本案之範例做法為由開發單位提供每輛機車新臺幣 1,000 元作為汰換老舊機車為電動車之收購價金。本案預計提供 725 輛之收購價金，約可抵換 1,668 公噸之 CO ₂ 。 詳請參閱第 3.4 節(PP.A3-8~A3-10)。
	詳請參閱修定本第 7.2 節(PP.7-3~7-5)。

臺北市政府環境保護局水質病媒管制科

審查意見	答覆說明
無意見。	謝謝指導。

臺北市政府環境保護局環境清潔管理科

審查意見	答覆說明
無意見。	謝謝指導。

臺北市政府環境保護局廢棄物處理管理科

審查意見	答覆說明
無意見。	謝謝指導。

臺北市政府環境保護局水質資源循環管理科

審查意見	答覆說明
無意見。	謝謝指導。

臺北市政府環境保護局水質環境檢驗中心

審查意見	答覆說明
無意見。	謝謝指導。

臺北市政府環境保護局環保稽查大隊

審查意見	答覆說明
請開發單位督導未來施工及營運廠商，落實各項污染防制措施並符合相關環保法規，避免衍生公害污染，影響環境品質。	遵照辦理。

臺北市政府環境影響評估審查委員會第 258 次會議
第一次審查會審查意見暨答覆說明

臺北藝術園區—臺北市立美術館擴建

(原臺北當代藝術園區—臺北市立美術館擴建)

第 2 次環境影響差異分析報告

(修訂本)

第一次審查會意見暨答覆說明

(112 年 4 月 14 日北市環綜字第 1123029427 號)

一、委員及相關機關意見摘要

李佩珍委員

審查意見	答覆說明
1. 因本案綠覆高且鄰近臺北市北區之大面積山區，請再考量夜間照明的數量與燈亮時間，降低對都市野生動物如蝙蝠的影響。	1. 本案主要之照明規劃，為配合步道系統維持基本的安全照明。 2. 規劃亮燈時間平日 17：00~21：00 為 80% 亮燈，21：00~06：00 為 30% 亮燈；假日 17：00~21：00 為 100% 亮燈，21：00~24：00 為 80% 亮燈，00：00~06：00 為 30% 亮燈。
2. 做為臺北市府之機構，應發揮節能之示範作用，建議考量增加汽機車裝設供電動車充電裝置之數量，尤其是機車部分（也就是不以目前估計之使用量 10% 去做，而是以鼓勵民眾使用電動車的前瞻角度去設計，位置超過 10%），另有充電裝置之汽車位是否會包括應提供公眾停車的部分？會不會有民眾佔用充電停車位造成充電裝置無法使用的問題？	1. 本次變更實設汽車停車位變更為 401 席，實設機車停車位變更為 312 席，增加 32 席，汽、機車停車位全數預留裝設充電設備及裝置之管線，其中 10% 以上(汽車 41 席、機車 32 席)將裝設供電動車輛充電相關設備及裝置，後續將視實際使用狀況增加。 2. 本案實際設置充電裝置之汽車位將包括提供公眾停車之汽車位。 3. 未來於充電專用車位設置牌面或標誌，以提醒民眾；並利用地鎖並偵測車牌方式，以辨識是否為電動汽車，以避免非電動車停放充電車位之情形。

劉小蘭委員

審查意見	答覆說明
1. 未來停車場將開放公眾使用，但根據臺北市停管處調查資料，基地周邊分區汽車供給不足 363 席，請問若開放公眾使用，如何確保來館參觀民眾有車位可用？	未來本案停車場將利用停車費率差異進行限制，實際參訪美術館民眾可利用票根或購票證明享有較低停車費率，一般民眾採正常停車費率，以確保參觀民眾有車位可用，詳 P.7-10。
2. 原環說書預估設置再生能源 120 kW 發電系統，此次變更為 78.4 kW，雖符合法規規定，但請說明其理由。	本案修正於圓形劇場屋頂及餐廳屋頂配置太陽能板，承諾總發電量至少為 150kW(為本案契約容量之 10%)。詳請參閱圖 4-12(P.4-18)。
3. 綠地澆灌用水主要來源為雨水回收水，請問雨水不足時之因應措施。	本案綠地澆灌用水主要來源為雨水回收水，若雨水不足時，將使用自來水補足，若遇乾旱期間將減少澆灌頻率。

陳美蓮委員

審查意見	答覆說明
1. 回覆書面意見第 3 點，答覆說明灌木綠覆面積修正為 3 萬 8,872.73m ² (原環差報告為 2 萬 7,205m ²)，相差 1 萬 1 千多平方米，請說明修正原因，並以平面圖標出差異部分。	1. 本次修正後灌木綠覆面積與環差初稿之比較圖請參閱圖 4-8(P.4-12)。 2. 本案為配合臺北市公園開發都市設計準則「建成地區之公園綠覆率應達百分之八十以上」之規定，修正相關綠覆面積規劃，部分原規劃種植灌木、地被的面積改為種植喬木，故喬木全區增為 1,774 株，綠覆面積增為 44,350 m ² ，灌木及地被的綠復面積變更為 24,799.95 m ² 。詳請參閱 P.4-7。
2. 請專家再評估確認本案採光罩、太陽能板設備，不會對飛航安全影響。	1. 本案太陽能板設置於建物頂樓，整體面積相對小且不連續設置。 2. 表面材料規劃以絨面處理來減少光的反射，將不會對飛航安全影響。

曾昭衡委員

審查意見	答覆說明
1. 抵換營運期間 10 年 10% 溫室氣體排放量 1,668 公噸 CO ₂ 已規劃以汰換老舊機車為電動車 725 輛，是針對開發單位的員工嗎？或是公開於環保署換購電動機車溫減媒合平台收購一般民眾？如果是前者，目前員工有 725 輛舊機車嗎？如果是後者，抵換量須採用 1.2 倍，且該平台上竹科（台積）提供 10 萬輛每輛 1,500 元為汰換金逾 1 年只收購 1 萬多台，1,000 元汰換金數年內應不會有民眾選擇媒合。	1. 本案將依「淘汰老舊機車換購電動機車溫室氣體減量效益媒合服務作業程序」，透過媒合平台，由開發單位提供每輛機車新臺幣 1,000 元作為汰換老舊機車為電動車之收購價金。 2. 並依據「審查開發行為溫室氣體排放量增量抵換處理原則」第四條第三項：「依據執行前項第二款減量且非屬送審開發行為之關係企業者得以實際減量之一點二倍作為取得之溫室氣體抵換量。」 3. 本案預計提供 605 輛之收購價金，並於提供價金前將研議與相關電動機車業者溝通優先媒合，約可抵換 605×2.3×1.2=1,670 公噸之 CO ₂ 。 詳請參閱第 7.2 節(PP.7-3~7-5)。
2. 北美館目前是環保署室內空氣品質強制列管單位，擴建完工本應符合列管標準，宜及早規劃。另本市已公布臺北市室內空氣品質認證，更進一步強化通風及殺菌，細菌濃度標準比環保署更嚴格，鼓勵規劃時以取得本市室內空氣品質認證為目標。	本案承諾將依臺北市政府於 112 年 3 月 14 日公告之「室內空氣品質認證場所推動計畫」相關規定，取得臺北市室內空品認證，詳請參閱 P.7-9。

鍾慧諭委員

審查意見	答覆說明
1. 地下停車場除安排臨停上下客空間之外，亦需安排計程車排班空間。	本案已於停車場內設置計程車排班空間，詳請參閱圖 6-3(P.6-16)。
2. 請確認臨停席位數估算是依據單向(進或出)需求？必須是依據雙向需求進行估算。	本案臨停車位需求估算採雙向進出之車輛數進行評估，其中計程車臨停需求為 4 席及一般車輛臨停需求為 1 席。詳請參閱 P.6-14。
3. 認同規劃單位用 8 m 巷道做為停車場出入口，減輕對民族東路及中山北路的影響，但最大安全疑慮在 8 m 出口與民族東路路口僅 30 m，中山北路直行車輛未預期到 8 m 道路車輛，因此須加強 8 m 道路出口處的車輛視距檢視距及增設支道停車再開的標誌。	謝謝指導，本案承諾將加強改善南側八米計畫道路與中山北路路口之標誌標線規劃，並調整南側 8 公尺計畫道路為 2 車道往西方向，以利車輛通行，詳請參閱 P.7-10。
4. 共享運具安排請納入汽車及機車。	遵照辦理，本案已於停車場內部規劃設置汽車與機車共享運具之停車空間，詳請參閱 P.7-10。
5. 停車管理建議採差別費率管理，包括營業與非營業時間、充電與非充電時間、電動與非電動等。	本案機、汽車停車收費費率將以假日費率水準並採計時收費，並配合停車管理將採差別費率管理，初步規劃包括區分營業與非營業時間、電動車停車位與非電動車停車位等，詳請參閱 P.7-10。
6. 建議利用基地特色，強化減碳措施，而非以鼓勵民眾替換電動機車。	<p>1. 本案修正於圓形劇場屋頂及餐廳屋頂配置太陽能板，承諾總發電量至少為 150kW(為本案契約容量之 10%)。詳請參閱圖 4-12(P.4-18)。</p> <p>2. 本案溫室氣體抵換現依據行政院環境保護署「審查開發行為溫室氣體排放量增量抵換處理原則」第四條第二項第 4 款「汰換照明設備為高效率照明設備、汰換空調設備為高效率空調設備、汰換老舊機車為電動機車所減少之排放量。」辦理。</p> <p>3. 目前範例作法為依「淘汰老舊機車換購電動機車溫室氣體減量效益媒合服務作業程序」，透過媒合平台，由開發單位提供每輛機車新臺幣 1,000 元作為汰換老舊機車為電動車之收購價金。</p> <p>4. 後續溫室氣體抵換量取得計畫執行前，本案將向臺北市政府環境保護局提出取得溫室氣體抵換量執行對象、作法、執行期程及預估溫室氣體減量等，經環保局審查通過後執行。</p>

龍世俊委員

審查意見	答覆說明
1. 第 7 章環境保護對策在施工期間空氣品質保護部分，請加上最後 1 點：以上各措施會明訂於與包商之合約中，並訂明罰則，以確保	遵照辦理，本案施工期間空氣品質環境保護對策已補充「以上施工期間空氣品質承諾之保護對策將於合約載明確保承包商切實遵守」，

執行這些措施，保護空氣品質。	並會明訂罰則，詳請參閱 P.7-6。
----------------	--------------------

董娟鳴委員

審查意見	答覆說明
1.建議針對變更後防災車輛停靠與通達地面垂直動線間之可及性，並檢討工作人員於工作區的水平與垂直逃生動線與距離之合理性。	本案已補充變更後防災車輛停靠與通達地面垂直動線間之可及性及工作區逃生動線與距離進行檢討，詳請參閱圖 7-3。(P.7-12)。

張尊國委員

審查意見	答覆說明
1.土方即挖即棄，再外購土方回填是否合理？增加運土車流及排碳與韌性及友善低碳之趨勢不符，應予檢討。	1.由於基地位於中山北路及民族東路美術館旁花博公園，為圓山里管轄區域，考量到土石方暫置於工區內易造成揚塵等問題影響民眾，本次變更土方將不暫置於公區，採用即挖即運之模式，降低暫置土方之影響。 2.本次變更施工期間基地內規劃樹木假植區、定植區、施工便道、材料堆置場及工務所，基地內已無土方暫置位置，詳請參閱圖 4-12(P.4-21)。

鄭福田委員

審查意見	答覆說明
1.同意大會結論。	謝謝指導。
2.本計畫之停車場出入口改變較大，是否會造成交通問題，經交通管理委員提供意見，本人同意該委員之意見。	謝謝指導。

臺北市政府交通局

審查意見	答覆說明
1.請開發單位針對本次變更車道出入口設置位置及增加停車位數等部分補充說明交通影響評估內容或差異分析。	本案已補充停車場出入口位置調整說明，以及針對目前車位數評估對基地周邊道路系統之交通影響，詳請參閱第 6.6.3 節(PP.6-17~6-21)。
2.建議以不同運具為表頭之列表型式，補充說明衍生車旅次推估方式。	本案已以不同運具為表頭之列表型式，說明衍生車旅次推估。
3.基地南側 8 公尺計畫道路請完整補充其現況、基地目標年開發前/後之道路服務水準以及 8 公尺計畫道路未來規劃配置（含臨接中山北路相關配套措施）；且本次圖說標示之車道出入口與上下游路口距離，皆與都審報告書不符，需釐清確認。	1.本案已補充南側 8 公尺計畫道路現況及開發前後道路服務水準，開發後服務水準均可維持與開發前相同，詳請參閱表 6-15(P.6-17)、表 6-20(P.6-29)及表 6-22 (P.6-32)。 2.本案已補充南側 8 公尺計畫道路改善後配置及相關配套措施，詳請參閱 P.7-10。 3.本案已修正有關車道出入口與上下游路口距離，詳請參閱圖 6-6(P.6-19)。
4.本案大客車停車格設置位置及貨車車道寬度，皆與典藏庫房都審報告書核定版圖說不符，須釐清確認，以利界面銜接。	本案已修正大客車停車格設置位置及貨車車道寬度，詳請參閱圖 6-1(P.6-13)及圖 6-6(P.6-19)。

5. 計程車/一般車輛之臨時停靠時間以1分鐘估算，少於都審案交評報告書之6分鐘，似有低估之可能性。	為避免低估情形，本案已調整計程車/一般車輛之臨時停靠時間為1.5分鐘，並採雙向進出之車輛數進行估算，可得計程車臨停需求為4席及一般車輛臨停需求為1席。詳請參閱P.6-14。
6. 有關開放公眾車位之衍生車旅次推估，查無所述引用資料來源，仍建議參考近2年內周邊居民停車狀況調查結果推估。	本案公眾車位衍生交通量，係參考「臺北市停車場設計施工規範」報告內有關住宅區進出比例參數進行估算。
7. 其餘將俟開發單位提送修正後之環差分析報告書後再行協助檢視。	遵照辦理。

臺北市政府產業發展局（發言摘要）

審查意見	答覆說明
1. 本開發案用電契約容量為1,500 kW，已依環評審議規範設置5%再生能源，本次變更設置78.4 kW 再生能源發電量，惟為配合本市淨零排放管理自治條例，建議設置契約容量10%之再生能源；另本案目前太陽光電規劃設置為模組單一設置容量0.35 kW 乘以224片之規模，建議開發單位改採單一設置容量較高之模組，以達契約容量10%再生能源設置規範。	本案修正於圓形劇場屋頂及餐廳屋頂配置太陽能板，承諾總發電量至少為150kW(為本案契約容量之10%)。詳請參閱圖4-12(P.4-18)。

臺北市政府環境保護局（發言摘要）

審查意見	答覆說明
1. 簡報P.6，本案係配合都市設計審議意見進行調整，經查本案目前尚未進入都審委員會，請說明後續是否會涉及目前內容變更？	後續都審內容將依本次環評大會提送簡報內容提送至都審大會審查，以確保環評大會通過內容與都審內容資料一致。

臺北市公共運輸處（書面意見）：

審查意見	答覆說明
1. 有關市區公車站位及路線部分，開發單位已允諾不影響周邊既有公車站位及路線，且本處於歷次審查過程已提供相關意見在案，爰無追加意見。	謝謝指導。

臺北市停車管理工程處（書面意見）：

審查意見	答覆說明
1. 本次變更調整停車場出入口位置，請依法提送都市設計審議後確認，另調整汽機車停車位數量，本處原則無意見。	謝謝指導。

臺北市政府消防局（書面意見）：

審查意見	答覆說明
1.本次變更內容未涉及消防車輛救災動線及活動空間部分，無意見。	謝謝指導。

二、決議

審查意見	答覆說明
(一)本環境影響差異分析報告審核修正通過。	謝謝指導。
(二)請開發單位於 1 個月內依下列意見補充修正，經本會確認後，再請開發單位做成定稿，送本局核備： 1.請評估增加本案再生能源設置量。 2.請再評估臨時停車位之需求及計程車排班空間。 3.委員與相關機關所提其它意見。	1. 本案修正於圓形劇場屋頂及餐廳屋頂配置太陽能板，承諾總發電量至少為 150kW(為本案契約容量之 10%)。詳請參閱圖 4-12(P.4-18)。 2. 本案已調整計程車/一般車輛之臨時停靠時間為 1.5 分鐘，並採雙向進出之車輛數進行估算，可得計程車臨時需求為 4 席及一般車輛臨時需求為 1 席。詳請參閱 P.6-14。 3.遵照辦理。
(三)本案環境影響差異分析報告定稿核備後，變更部分始得施工。	遵照辦理。

修訂本審查意見暨答覆說明

臺北藝術園區—臺北市立美術館擴建 (原臺北當代藝術園區—臺北市立美術館擴建) 第 2 次環境影響差異分析報告 (第二次修訂本)

修定本意見暨答覆說明

鍾慧諭委員

審查意見	答覆說明
1.P.7-10, 第 8 點, 參訪美術館民眾享有較低停車費作為補助於可確保參觀民眾享有車位可用, 請刪除此作為。重點是提高營業時間停車費率, 減少居民及非參觀者使用美術館停車位, 同時亦降低參觀民眾開車到美術館的需求。	遵照辦理, 本案取消「實際參訪美術館民眾可利用票根或購票證明享有較低停車費率」之措施; 為減輕周邊交通負荷, 未來將提高營業時間停車費率, 藉以降低民眾使用私人運具意願。
2.第 9 點針對 8M 道路改善, 了增加車輛通行安全之外, 亦應確保中山北路人道行的行人安全, 因此, 改善措施應增加: (1)8M 巷道臨中山北路處增設停車標誌, 告知駕駛人務必停車再開。 (2)8M 巷道禁止路邊停車, 並嚴格執行違規取締。	遵照辦理。 1.本案已於改善措施中, 新增於西南側計畫道路設置「遵 1」停車再開標誌, 告知駕駛人務必停車再開。 2.本案已於改善措施中, 新增於西南側計畫道路二側劃設紅線, 禁止停車, 並加強取締。詳請參閱 P.7-10。
3.P.7-14, 營運階段交通監測納入交通流量、8M 巷道肇事統計及違規停車調查。	遵照辦理, 本案營運期間新增西南側道路之交通監測, 包含交通流量、道路服務水準、肇事統計及違規停車統計, 其中肇事及違規停車統計將配合相關主管機關提供之資訊辦理。詳請參閱表 7-2(P.7-14)。

臺北市政府交通局

審查意見	答覆說明
環差報告書	
1. 環差報告第 4 章及第 6 章等交通相關內容, 包括文(數)字、圖說、表格等與附錄、四交通相關資料多所不符, 請參照附錄、四修正相關部分, 以維內容一致性。	遵照辦理, 本案已修正第 4 章及第 6 章等交通相關內容。
2. 2. P.7-10 有關基地停車場費率相關事宜, 請以向本市停管處申辦之營業登記證為準。	遵照辦理, 本案汽機車相關收費費率將以臺北市政府停車管理工程處申辦之營業登記證為準。
附錄四、交通相關資料	
1. P.A4-18 請補充基地周邊 300 公尺範圍之機車停車供需調查資料。	遵照辦理。 已補充基地周邊 300 公尺範圍之機車停車供需調查資料。詳請參閱 P.A4-18。
2. P.A4-24 圖 2.6-1 自行車道路網似與現況不	遵照辦理。

符，請確認修正。	已修正自行車道路網範圍。詳請參閱 P.A4-24。
3. P.A4-28 (1) 有關開放公眾車位之衍生車旅次推估，查無所述引用資料來源，仍建議參考近 2 年內周邊居民停車狀況調查結果推估。 (2) 扣除本案衍生停車需求，未來將開放予周邊居民使用之剩餘車位數計算有誤，請修正。	遵照辦理。 1.本案已針對周邊停車場調查尖峰小時車輛進出比例，並納入分析評估之依據。詳請參閱 P.A4-28。 2.本案已修正。詳請參閱 P.A4-29。
4. P.A4-42~4-44 請針對本次變更車道出入口設置位置及增加停車位數等部分補充說明交通影響評估內容或差異分析。	遵照辦理。 本案已補充有關停車場車位數量及出入口位置調整差異說明，詳請參閱 PP.A4-42~44。
5. P.A4-43、表 4.1-1 誤植，請刪除。圖 4.1-3 請評估於車道出入口畫設與車道等寬之網狀線。	遵照辦理。 已於圖 4.1-3 車道出入口前方畫設網狀線，詳請參閱 P.A4-44。
6. P.A4-47 (1) 圖 4.3-1 一般車輛和計程車臨停車位與 A4-33 圖示不符，請釐清修正。 (2) 請補充說明地下一層 2 席商用裝卸車位淨高及車道限高是否足供其停放出入。 (3) 請補充標示汽機車位編號，並於圖例補充各類停車位尺寸。	遵照辦理。 1.本案已補充 1 席一般車輛臨停車格位置。詳請參閱 A4-47。 2.本案已補充車位淨高及車道限高數據，均足供各型裝卸貨車進出。詳請參閱 A4-47。 3.本案已補充標示車位編號及各類停車位尺寸。詳請參閱 PP.A4-51~52。
7. A4-50 請補充標示基地自行車停放區設置位置。	遵照辦理，本案已補充基地自行車停放區位置，詳請參閱 A4-50。
8. 經查本市歷史圖資系統，基地西南側計畫道路寬度原本未達 6 公尺，道路現況 8 公尺寬應係加計美術館南側公園退縮空間，爰請修正報告書內相關文(數)字；未來調整後之道路配置剖面圖，亦請一併納入本案報告書。	遵照辦理，本案已修正報告書有關西南側計畫道路之寬度說明，並補充調整後道路配置剖面圖說，詳請參閱 P.A4-44。

臺北市政府交通局(第 2 次意見)

審查意見	答覆說明
環差報告書	
1. P.4-3 圖 4-1、P.4-13 有關基地自行車停放區設置位置之圖示及文字敘述(民族東路側)，與 112 年 4 月 27 日第 634 次都審委員會提送之都審報告書 P.66 設置位置不符，請釐清修正。	本案配合都審提送之版本修正，自行車停車格設置 102 席於民族東路及中山北路旁，鄰近民族東路及中山北路自行車道，詳請參閱圖 4-1(P.4-3)及 P.4-13。
2. P.4-13 扣除本案衍生停車需求，未來將開放予周邊居民使用之剩餘車位數計算有誤，請修正。	本案停車場規劃 401 席汽車位，估算汽車位停車需求為 165 席，尚餘 236 席汽車位，未來將開放公眾使用，本案已作修正，詳請參閱 P.4-13。
3. P.6-10 扣除本案衍生停車需求，未來將開放予周邊居民使用之剩餘車位數計算有誤，請修正。	本案停車場規劃 401 席汽車位，估算汽車位停車需求為 165 席，尚餘 236 席汽車位，未來將開放公眾使用，本案已作修正，詳請參閱 P.6-10。

4. P.6-11 基地尖峰小時衍生車旅次及表 6-13，皆與附錄四、交通相關資料 P.A4-29 不符，請釐清修正。	本案已更新基地尖峰小時衍生車旅次及表 6-13，詳請參閱 P.6-11。
5. P.6-17 表 6-15 與相關文字應屬誤植，請刪除。	本案已刪除表 6-15 與相關文字。
6. P.6-23 表 6-16 與附錄四、交通相關資料 P.A4-36 表 3.3-3 不符，請釐清修正。	本案已修正更新「目標年(民國 115 年)平日開發前路段服務水準分析表」，詳請參閱表 6-15(P.6-23)。
7. P.6-26 表 6-18 與附錄四、交通相關資料 P.A4-37 表 3.3-5 不符，請釐清修正。	本案已修正更新「目標年(民國 115 年)假日開發前路段服務水準分析表」，詳請參閱表 6-17(P.6-26)。
8. P.6-30 圖 6-8 與交通相關資料 P.A4-40 圖 3.3-5 不符，請釐清修正。	本案已修正更新「目標年(民國 115 年)平日開發後道路服務水準示意圖」，詳請參閱圖 6-8(P.6-30)。
9. P.6-33 圖 6-9 與交通相關資料 P.A4-42 圖 3.3-4 不符，請釐清修正。	本案已修正更新「目標年(民國 115 年)假日開發後道路服務水準示意圖」，詳請參閱圖 6-9(P.6-33)。
10. P.7-9 未來基地開發建築施工前，請依規定程序提送施工交通維持計畫，相關措施請以實際提送審竣後之版本為準。	遵照辦理，本案將依規定程序提送施工交通維持計畫，相關措施以實際提送審竣後之版本為準，已補充於 P.7-9
11. 經查本市歷史圖資系統，基地西南側計畫道路寬度原本未達 6 公尺，道路現況 8 公尺寬應係加計美術館南側公園退縮空間，爰請將環差分析報告書內相關文(數)字一併修改(P.4-16、4-17、6-17、6-29、6-32)。	謝謝指導，本案修正該計畫道路名稱為「西南側計畫道路」。
12. 環差分析報告書摘錄自附錄、四交通相關資料部分，另請參照以下審查意見予以修正。	遵照辦理。
附錄四、交通相關資料	
1. P.A4-28 有關開放公眾車位之衍生車旅次推估，請說明調查時間地點。	本案公眾車位之衍生車旅次推估，調查時間為民國 112 年 5 月 10 日，7 時-9 時及 17 時-19 時，地點為國雲停車場(中山北路三段 55 巷平面停車場)。詳請參閱 P.A4-28。
2. 2. P.A4-47 圖 4.4-1 (1) 請於圖例補充大型貨車格(40 呎貨櫃車格)尺寸。 (2) 裝卸車位及無障礙車位圖例顏色與圖面所示顛倒，請釐清修正。	1.本案已補充大型貨車格之圖例。 2.本案已修正裝卸車位及無障礙車位之相關圖例。 詳請參閱圖 4.4-1(PA4-47)。
3. P.A4-50 圖 5.2-1 基地自行車停放區與 112 年 4 月 27 日第 634 次都審委員會提送之都審報告書 P.66 設置位置不符，請釐清修正。	本案配合都審提送之版本修正，自行車停車格設置 102 席於民族東路及中山北路旁，鄰近民族東路及中山北路自行車道。詳請參閱圖 5.2-1(PA4-50)。
4. 停車場放大圖說，電動車位、計程車臨停車位、一般臨停車位設置情形與 P.A4-47、A4-48 圖說不符，請釐清修正。	本案已修正停車場放大圖說之電動車位、計程車臨停車位、一般臨停車位設置情形，詳請參閱 PP.A4-51~A4-52。

臺北市政府交通局(第 3 次意見)

審查意見	答覆說明
1. 勘誤：P.4-14、圖 4-9 裝卸車位及無障礙車位圖例顏色與圖面所示相反，請比照附錄四、交通相關資料 P.A4-47 圖 4.4-1 修正。	本案已修正裝卸車位及無障礙車位相關圖例，詳請參閱圖 4-9(P.4-14)。

臺北市政府產業發展局

審查意見	答覆說明
1. 提醒開發單位未來若因太陽光電模組架設高度或鋪設角度，有影響飛航安全疑慮，可考量另覓美術館飛航管制區外場域設置或是採用其他綠能儲能方式補足，符合先公後私示範。	謝謝指導，本案太陽能版表面材料規劃以絨面處理來減少光的反射，降低對飛航安全影響。若未來因太陽光電模組架設高度或鋪設角度有影響飛航安全疑慮，將採用其他綠能儲能方式補足。