

## 第五章 其他經主管機關指定之事項

### 5.1 環境影響評估法施行細則第 38 條檢討

本次環境差異分析報告，經檢討後，無須重新進行環境影響評估，如下說明：

一、計畫產能、規模擴增或路線延伸百分之十以上者。

本次差異分析變更主要為取消原環評北延道路-市民大道橋下開口左轉規劃，由現行市民大道-東寧路迴轉行駛方式替代，道路設施與規模並未增加，車流量亦未超過原環說書評估的10%。因此並無產能、規模擴增或路線延伸百分之十以上之情形。

二、土地使用之變更涉及原規劃之保護區、綠帶緩衝區或其他因人為開發易使環境嚴重變化或破壞之區域者。

本次差異分析變更位置在文化園區北延道路周邊，並無涉及原規劃之保護區、綠帶緩衝區。且開發位置位於現有園區內，業已經人為開發，故無易使環境嚴重變化或破壞之區域等情形。因此本次變更並無土地使用之變更涉及原規劃之保護區、綠帶緩衝區或其他因人為開發易使環境嚴重變化或破壞之區域等情形。

三、降低環保設施之處理等級或效率者。

本次差異分析變更主要為北延道路交通動線，因此並無降低環保設施之處理等級或效率等情形。

四、計畫變更對影響範圍內之生活、自然、社會環境或保護對象，有加重影響之虞者。

本次變更可能影響之環境項目主要為交通狀況改變，經本差異分析報告第3章評估分析後，並無加重影響之虞，因此本計畫本次變更並無對影響範圍內之生活、自然、社會環境或保護對象，有加重影響之虞。

五、對環境品質之維護，有不利影響者。

經本差異分析報告第3章評估分析後，本次變更對週遭環境影響輕微，據以執行本差異分析報告第4章環境保護對策後，對環境品質應無明顯影響，因此並無對環境品質之維護，有不利影響之情形。

六、其他經主管機關認定者。

本次變更目前並無其他經主管機關認定事項。

## 5.2 前次環差委員審查意見辦理說明

一、依據「臺北文化體育園區整體規劃案-文化園區環境影響差異分析(第二次)」，相關環評委員審查意見重點如下：

- (一) 請補充車輛自北延道路右轉後往東、往北或往西之車流量。
- (二) 報告表 3-2 數據矛盾，假日尖峰交通量增多，延滯時間並未增加很多，平日晨峰交通量增加少，延滯時間反而增加很多。
- (三) 現今文化園區已經營運，可以現況與當初預估交通量比較(註：99 年 4 月 22 日通過「松山菸廠文化園區興建營運移轉 BOT 計畫案-交通影響評估」報告書)，評估是否需要開闢左轉車道。

二、故本案就上述環評委員審查意見辦理情形予以說明：

- (一) 因北延道路-市民大道橋下左轉開口尚未開闢，暫無北延道路往北之車流，故針對車輛自北延道路右轉後(往東)之車流量進行調查，調查結果為 77~546 PCU；並增列市民大道-東寧路口迴轉(往西)之車流狀況，調查結果為 232~378 PCU。相關調查結果詳如附錄一。
- (二) 經查原第一次環差中「表 3-2 市民大道-東寧路路口之迴轉交通量及路口服務水準」內容如下：

市民大道-東寧路路口		迴轉交通量 (PCU)	路口延滯 (秒)	路口 LOS
營運前	平日晨峰	180	53.2	D
	平日昏峰	223	41.3	C
	假日尖峰	131	25.5	B
營運後	平日晨峰	214	74.9	E
	平日昏峰	390	51.5	D
	假日尖峰	364	26.3	B

參考本案 103 年 11 月 30 日(假日)及 103 年 12 月 4 日(平日)於文化園區周邊進行交通量補充調查資料顯示，行經市民大道-東寧路路口之迴轉交通量平日晨峰為 232 PCU、平日昏峰為 378 PCU、假日尖峰為 257 PCU；路口服務水準部分營運後平日晨峰為 C 級、平日昏峰為 D 級、假

日尖峰為 C 級，與前次環差報告內容有所出入，擬建議逕予修正該路口之迴轉交通量及路口服務水準，避免後續資料引用錯誤情形。

市民大道-東寧路路口		迴轉交通量 (PCU)	路口延滯 (秒)	路口 LOS
營運前	平日晨峰	180	53.2	D
	平日昏峰	223	41.3	C
	假日尖峰	131	25.5	B
營運後	平日晨峰	232	35.9	C
	平日昏峰	378	47.0	D
	假日尖峰	257	38.4	C

(三) 依據本案環境影響差異分析結果顯示，園區所屬北延道路在現階段(營運階段)未開闢市民大道橋下左轉車道情形下，各周邊道路服務水準均維持環評階段規劃等級，包含光復南路/市民大道/菸廠路、市民大道/北延道路/光復南路 57 巷及市民大道/東寧路(迴轉路口)之路口 LOS 均達 A~F 級，其路口延滯調查結果相較營運前均差異不大。同時透過本次各路段旅行速率補充調查結果可看出，營運後之交通影響極小，故可判定北延道路往市民大道橋下左轉車道應無開闢之必要性。

# 臺北市府

## 臺北文化體育園區整體規劃案-文化園區環境影響差異分析報告

### 歷次審查意見及回覆辦理說明彙整表

審查委員及 相關單位	環境影響評估審查委員會 第 148 次會議審查意見	辦理情形說明
	<ol style="list-style-type: none"> <li>3. 在表 3.7-1(P.3-23)之抬頭最好由”原計畫內容”改為”第一次環差內容”以避免混淆。</li> <li>4. P.1-5 表 1.2-1 應更新為此開發案第一次環差內容，以求一致。</li> <li>5. 對巷內居民交通安全、深夜噪音影響及巷內交通排放對巷內兩旁室外及室內空氣品質影響，也亦列入對照表中。</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>3. 感謝委員指正，已將報告中表 3.8-1 中”原計畫內容”改為”第一次環差內容”。</li> <li>4. 感謝委員指正，已修正表 1.2-1 內容為”第一次環差開發內容表”。</li> <li>5. 感謝委員意見，已針對取消左轉開口時繞行市民大道至東寧路口迴轉時車輛產生之空污、噪音增量資料，補充於報告第 3.6、3.7 章節及變更內容對照表(如表 3.8-1)中。針對行經光復南路 57 巷內車輛排放交通安全、噪音及室外空氣品質影響，亦補充於報告中。另依據現行室內空氣品質管理法規定，僅針對公眾聚集之公共場所進行評估，本案位處光復南路 57 巷內均以居家民宅為主，暫無相關室內空氣品質檢驗標準，後續將配合法令修正辦理相關影響評估供參。</li> </ol>
吳委員水威	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 開口與不開口左轉狀況下，行車動線之需求量(含光復南路 57 巷)，請再加強實質量化分析。</li> <li>2. 請再加強若不開口左轉時之延駛時間，並可考量與路口延滯，路段行駛時間之整體分析。</li> <li>3. 請補述分析開口與不開口左轉對”光復南路 57 巷”之影響分析。</li> <li>4. 除依監測計畫交通項目執行外，建議基地若有變化時，可增交通項目監測檢討分析。</li> </ol>	<p>感謝委員寶貴意見。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 遵照委員意見辦理，依據現況路口未開設左轉開口之北延道路北向交通量(全數右轉)及東寧路口迴轉交通量比例、市民大道右轉光復南路 57 巷比例等資料分析各行車動線需求量詳 P.3-14~P.3-15。</li> <li>2. 遵照委員意見辦理，考量與路口延滯，路段行駛時間，補充不開設左轉開口之車輛時駛時間分析，詳 P.3-21。</li> <li>3. 遵照委員意見辦理，補充開口與不開口左轉對”光復南路 57 巷”之影響分析詳 P.3-14~P.3-15。</li> <li>4. 感謝委員建議，後續基地若有變化時，將增加交通項目監測檢討分析資料供參。</li> </ol>
屠委員世亮	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 實際走過這條路，以及因時間的延誤及交通水準影響差異輕微，基本上同意北側計畫道路北延段不開關左轉。</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 感謝委員核示。</li> </ol>

# 臺北市府

## 臺北文化體育園區整體規劃案-文化園區環境影響差異分析報告

### 歷次審查意見及回覆辦理說明彙整表

審查委員及 相關單位	環境影響評估審查委員會 第 148 次會議審查意見	辦理情形說明
	<p>2. 雖然開發單位已初步評估空污增量只有 3.3%，但希望能更詳盡，並且將溫室氣體增量納入評估及差異分析。</p> <p>3. 臺北機廠後續規劃情形為何?後續是否會對本案交通安全造成影響?</p>	<p>2. 感謝委員指導，已補充繞行市民大道車輛產生溫室氣體增量情形資料於報告第 3.6.2 章節 (P.3-25) 及變更內容對照表 P.3-33 (詳如表 3.8-1)。</p> <p>3. 由於現階段臺北機廠開發規劃尚未明確，未來將視臺北機廠開發情形，配合本次交通影響評估結果及當時交通現況需求，依環境影響評估法規定辦理環評及變更申請作業。</p>
劉委員小蘭	<p>目前臺北機廠規劃全區保留，未來這條路還會保留之可能性為何?原有鐵道是否恢復?基於臺北未來定位不明，另在全區保留的情況下，這條路可能被廢掉，在這情形下，貿然開闢左轉車道，反而對未來不是個好的情況。</p>	<p>感謝委員寶貴意見。</p> <p>由於現階段臺北機廠開發規劃尚未明確，未來將視臺北機廠開發情形，配合本次交通影響評估結果及當時交通現況需求，依環境影響評估法規定辦理環評及變更申請作業。</p>
邱委員祈榮	<p>1. 請加強左轉不開口必要性之論述，除居民意見外，仍需加強其他不開口左轉道之理由。</p> <p>2. 建請參考第一次環評差異分析書支持開設左轉道之理由予以解釋說，以免日後徒生爭議。</p>	<p>感謝委員寶貴意見。</p> <p>1. 本案已針對左轉開口必要性進行周邊道路，於變更前、變更後之交通(路口轉向交通量、路口延滯、路段交通量、路段旅行速率調查)、空氣污染、噪音等影響進行差異分析比較，經綜合評估後建議取消前次環差決議事項中興闢左轉開口之結論，同時此結論與居民期望相符。</p> <p>2. 經查本文化園區於前次辦理環差變更作業時(於「第一次環差報告 P.3-47 第 3.3.8 章節中 2.興闢北延道路」)，考量基地內車流出場需求，避免車流進入忠孝東路 553 巷，影響當地居民安寧與減少對光復南路-市民大道口之交通衝擊，故新闢北延道路，同時於圖 3-15 中新增北延道路延伸至市民大道橋下(開口)左轉之離場路徑。可知其各項評估係針對巨蛋體育場(體育園區)營運時產生之交通衝擊，所進行之交通疏導計畫，與現階段文化園區營運時交通影響層面不同。後續將遵照委員指示另案針對體育園區衍生之交通影響情形辦理環差分析送審。</p>

# 臺北市府

## 臺北文化體育園區整體規劃案-文化園區環境影響差異分析報告

### 歷次審查意見及回覆辦理說明彙整表

審查委員及 相關單位	環境影響評估審查委員會 第 148 次會議審查意見	辦理情形說明
林委員鎮詳 (書面意見)	開發單位所提出交通量評估及補充調查基本上合理可信度高，所衍生空污增量亦屬輕微，加上市民對市民大道迴轉經驗亦多習慣，故支持本變更案。	感謝委員核示。
劉委員益昌 (書面意見)	本案實應考慮臺北機廠全區保留之後未來的規劃，至少須說明有關未來影響須俟中央文化部文資局針對國定古蹟管理維護計畫定案後，再重新檢視。	感謝委員寶貴意見。 由於現階段臺北機廠開發規劃尚未明確，未來將視臺北機廠開發情形，配合本次交通影響評估結果及當時、古蹟管理維護及交通現況需求，依環境影響評估法規定辦理環評及變更申請作業。

# 臺北市府

## 臺北文化體育園區整體規劃案-文化園區環境影響差異分析報告 歷次審查意見及回覆辦理說明彙整表

審查委員及 相關單位	環境影響評估審查委員會 第一次專案小組審查意見	辦理情形說明
龍委員世俊	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 釐清此次環差變更內容為取消左轉開口，是否包含機電設備所佔樓地板面積？</li> <li>2. 此為第二次環差之第二次修正報告，因此第二次環差應為審查中，而非未通過。</li> <li>3. 因取消左轉開口而至繞行排放之空污增量及噪音增量，亦應在環差申請階段評估，而不是等通過後再納入管制。</li> <li>4. 希望能列表比較左轉與取消左轉之各種差異。</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 感謝委員意見，有關本次環差變更內容中依各設施所佔樓地板面積進行人旅次及車旅次衍生量推估，用以評估營運前後影響程度。</li> <li>2. 感謝委員指正，本次環差內容係針對第二次初審內容補充交通調查資料後重新提送，報告內容已修正為第二次修訂本。</li> <li>3. 遵照委員指示辦理。由於本次環差分析主要針對本文化園區周邊道路於北延道路出口端，取消開闢市民大道橋下左轉開口與否進行評估，其中變更後衍生每小時車旅次相較變更後略增 39 車旅次，增幅約為 3%，而繞行市民大道時車輛產生之空污增量百分比亦為 3.3% 左右，另交通噪音增量百分比則為 0.25%，相關推估內容詳如 3.5、3.6 章節(如 P.3-20~P.3-27)。</li> <li>4. 感謝委員指導，本案左轉開口興闢與否比較表詳列於表 3.7-1(如 P.3-28~P.3-30)。</li> </ol>
吳委員水威	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 北延道路開口與不開口左轉狀況下，行車動線之需求量如何?(含光復南路 57 巷)</li> <li>2. 本案報告書顯示主要評估差異分析為路口與路段服務水準為主，但若不開口左轉時，部分車輛繞行之環境影響如何(例如耗油量、噪音、空氣污染、延駛時間等)?</li> <li>3. 若不開口左轉時，市民大道與東寧路路口之時制，應檢討評估，並提出是否調整時制(時相及時間)。</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 感謝委員意見，依據本案交通狀況補充調查結果，變更前後光復南路 57 巷及八德路四段 36 巷交通量均在 170PCU 以下，服務水準為 B~C 級，補充說明詳 P.3-15。</li> <li>2. 遵照委員指示辦理。由於本次環差分析主要針對本文化園區周邊道路於北延道路出口端，取消開闢市民大道橋下左轉開口與否進行評估，其中變更後衍生每小時車旅次相較變更後略增 39 車旅次，增幅約為 3%，而繞行排放之空污增量百分比亦為 3.3% 左右，另交通噪音增量百分比則為 0.25%，相關推估內容詳如 3.5、3.6 章節(如 P.3-20~P.3-27)。</li> <li>3. (1)旅行速率乃依交通量分派模式速率與流量關係式據以推估，車輛平均延滯係以 HCM 延滯公式推算而得，補充說明詳 P.3-14~P.3-16。</li> </ol>



# 臺北市政府

## 臺北文化體育園區整體規劃案-文化園區環境影響差異分析報告

### 歷次審查意見及回覆辦理說明彙整表

審查委員及 相關單位	環境影響評估審查委員會 第一次專案小組審查意見	辦理情形說明
		(2)開放左轉因市民大道/北延道路/光復南路 57 巷路口左轉車輛增加,路口延滯增加約 2~3 秒,詳 P.3-18。
劉委員小蘭	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 本次變更主要為交通道路變更,請在圖 1.3-1~圖 1.3-4 標示變更之位置。</li> <li>2. 請說明此次變更後與停車場出入及台北機場之影響。</li> </ol>	<p>感謝委員寶貴意見。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 遵照委員指示補充圖表中明確位置。</li> <li>2. 本次變更停車場出入口位置並未變動,台北機廠出入口位於市民大道/東寧路路口以東,該路段變更前後交通量並無變化。</li> </ol>
歐陽委員嶠 暉	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 本案同意北延道路出口端,市民大道橋下不開左轉出口,而延市民大道東行後至東寧路口才可迴轉。</li> <li>2. 應分析討論本案變更與否對光復南路 57 巷交通之影響說明。</li> <li>3. 提大會通過後,請工務局即行復原已改變的路面。</li> <li>4. 依委員意見予以加強報告內容充實及說明。</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 感謝委員意見。</li> <li>2. 遵照委員指示辦理。光復南路 57 巷位於市民大道入口端至光復南路出口端,為往西北方向之單向車道。行駛於市民大道(往西)方向車輛除直行至光復南路路口右轉往北通行外,亦可經由光復南路 57 巷巷內通往光復南路向北行駛,惟此巷內周邊屬當地居民住宅出入口,路幅較為狹窄,故往來車輛相對少量。</li> <li>3. 遵照委員指示辦理。將本案決議事項轉彙本府新工處依權責卓處(立即復原路面)。</li> <li>4. 遵照委員指示辦理。</li> </ol>

# 臺北市政府

## 臺北文化體育園區整體規劃案-文化園區環境影響差異分析報告 歷次審查意見及回覆辦理說明彙整表

審查委員及 相關單位	第二次環差初稿第二次修訂本 書面審查意見	辦理情形說明
龍委員世俊	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. P1-1 最後一段述及此環差分析報告為第三次，但封面及其它地方皆敘明為第二次，請釐清並使前後一致。</li> <li>2. P1-2 1.2.2 節提及開發內容含大型室內多功能體育館，但表 1.2-1 中並無此項，開發範圍地號亦與 P1-2 1.2.1 節有異，此 1.2.2 節究竟為「文化體育園區」環說書內容，或為「文化園區」環差報告內容，請釐清，補正致使前後一致。</li> <li>3. 本次環差變更內容應於第一章 P1-11，1.4.1 節敘明，而非列在第三章表 3.5-1，請修正。</li> <li>4. P3-5 表 3.2-1 是否為此次變更項目之一？其中機電設施(佔 1058.52m<sup>2</sup>)並未列在原表 P1-5，表 1.2-1 中，請釐清。</li> <li>5. P3-13 表 3.3-2 東寧路現況平日昏峰 C 級晨峰 B 級較 99 年環差中分別為 B 與 A 級有稍差情況，應予註明。</li> <li>6. 表 3.4-2 與表 2.3-3 比亦有兩處稍差，應以粗體標明，並加註。</li> <li>7. 此環差交通規劃變化所致空污排放及噪音影響，應一併評估，請補充並提因應對策。</li> <li>8. 既然有無左轉開口，交通影響不大，為何要設左轉開口之理由應明確寫出，以說服民眾及委員。</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 感謝委員指正，本次環差內容係針對第二次初審內容補充交通調查資料後重新提送，報告內容已修正為第二次修訂本。</li> <li>2. 由於原環境影響說明書係針對「文化園區」與「體育園區」於開發過程相關影響進行統一評估，後因兩園區分屬於不同開發區域，亦隸屬不同權管單位及開發單位，除規劃內容迥異外，開發期程亦不相同，本次提送僅以文化園區整體考量評估園區所產生之交通影響。將遵照委員指正於報告書補充說明。</li> <li>3. 感謝委員指導，將重新檢視報告編排順序以利審閱。</li> <li>4. 本案基地開發(變更前)(如表 1.2-1、P.1-5)及營運階段(變更後)(如表 3.2-1、P.3-5)引用之樓地板面積，均依「都市設計審議報告書」資料編列，文化園區變更前、後總樓地板面積不變，為 105,742.55m<sup>2</sup>，其中機電設施亦未有變動為 1,058.52m<sup>2</sup>。</li> <li>5. 因兩次評估服務水準評估標準不同，服務水準有些微差異，但速率差異不大，補充說明詳 P.3-13。</li> <li>6. 感謝委員指示辦理，於相關比較表中較有差異處予以標明，以利審閱，詳 P.3-15。</li> <li>7. 由於本次環差分析主要針對本文化園區周邊道路於北延道路出口端，取消開闢市民大道橋下左轉開口與否進行評估，其中變更後衍生每小時車旅次相較變更後略增 39 車旅次，增幅約為 3%，對於環境污染程度不大，惟相關交通規劃變化所致空污排放及噪音影響層面，將遵照委員指示研擬納入後續管制對策。</li> <li>8. 本次交通道路動線變更情形，主要為第一次環差分析報告中，規劃於北延道路出場之車輛，可藉由市民大道橋下開闢一左轉方向之開口，以通往光復南路，可減少車</li> </ol>

# 臺北市政府

## 臺北文化體育園區整體規劃案-文化園區環境影響差異分析報告

### 歷次審查意見及回覆辦理說明彙整表

審查委員及 相關單位	第二次環差初稿第二次修訂本 書面審查意見	辦理情形說明
		<p>輛行車時間。惟經後期本園區各項設施進入營運階段，北延道路周邊車流量未如原先預期數量，亦避免因開放市民大道橋下左轉開口，衍生光復南路 57 巷巷內交通影響，故辦理本次交通影響評估分析，並建議取消左轉開口之闢設，詳 P.3-22。</p>
吳委員水威	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 1.4.3 節及 1.4.4 節中，請擴大基地周邊鄰近道路現況圖，並說明道路路口之幾何特性及行向動線(單行道，雙行道圖示)，以供檢視分析之參考。</li> <li>2. 市民大道有高架及平面部份，報告書應說明明確。</li> <li>3. 請補述變更前後光復南路 57 巷及八德路四段 36 巷之交通流量及服務水準差異分析。</li> <li>4. 表 3.1-1, 表 3.2-2 中之”車旅次”可改為”車旅次(PCU)”或”車旅次(小客車單位)。又其中”巴士”欄之文創主題旅館”部份有誤。</li> <li>5. 3.3.2 節光復南路有數值顯示，但無分析。</li> <li>6. 表 3.4-1 及表 3.4-2 之旅行速率如何推估? 又表 3.4-3 及表 3.4-4 中”每一臨近車輛平均延滯(秒)”如何推估?</li> <li>7. 再加強北延道路開放或不開放左轉開口，對光復南路 57 巷口之影響差異分析。</li> <li>8. 根據報告書 P.3-18 提到”由此可知，開放左轉對鄰近道路之交通影響輕微或影響可忽略”與 P.3-22 所提取消左轉開口之判定一樣，則應如何取捨?</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 感謝委員意見，已補充基地周邊鄰近道路現況圖於圖 1.4-2，並於圖中標示道路路口之幾何特性及行向動線，請委員參閱。</li> <li>2. 感謝委員指正。本案交通影響差異分析對象，係針對北延道路於市民大道橋下興闢左轉開口與否進行探討，報告中所提及之市民大道相關交通調查均以平面路段進行評估，補充說明詳 P.2-1 與 P.2-5。</li> <li>3. 變更前後光復南路 57 巷及八德路四段 36 巷交通量均在 170PCU 以下，服務水準為 B~C 級，補充說明詳 P.3-15。</li> <li>4. 感謝委員指導。有關”車旅次”敘述部分，統一修正為”車旅次(PCU)”，並修正文創主題旅館”巴士”欄位數值，詳 P.3-3~P.3-4。</li> <li>5. 光復南路路段旅行速率現況調查與 99 年環差分析結果差異不大，補充內容詳 P.3-12。</li> <li>6. 旅行速率乃依交通量分派模式速率與流量關係式據以推估，車輛平均延滯係以 HCM 延滯公式推算而得，補充說明詳 P.3-14~P.3-16。</li> <li>7. 開放左轉因市民大道/北延道路/光復南路 57 巷路口左轉車輛增加，路口延滯增加約 2~3 秒，詳 P.3-18。</li> <li>8. 取消左轉開口可提升市民大道/北延道路路口及市民大道路段之服務績效，而市民大道/東寧路路口因迴轉量增加而延滯增加，整體而言交通績效差異不大，考量周邊居民期望，故取消左轉開口，補充詳</li> </ol>

# 臺北市政府

## 臺北文化體育園區整體規劃案-文化園區環境影響差異分析報告

### 歷次審查意見及回覆辦理說明彙整表

審查委員及 相關單位	第二次環差初稿第二次修訂本 書面審查意見	辦理情形說明
		P.3-22。
劉委員小蘭	5. 本次變更主要為交通道路變更，請在圖 1.3-1~圖 1.3-4 標示變更之位置。 6. 請說明此次變更後與停車場出入及台北機場之影響。	感謝委員寶貴意見。 3. 遵照委員指示補充圖表中明確位置。 4. 本次變更停車場出入口位置並未變動，台北機廠出入口位於市民大道/東寧路路口以東，該路段變更前後交通量並無變化。
歐陽委員嶠暉	請於圖 1.3-2 及 1.3-4 補充完整的交通號誌，以完整圖說。	感謝委員指導，已針對北延道路周邊道路所屬交通號誌補充完整圖說，請委員參閱。
詹委員長權	交通衝擊之差異端視文創園區使用功能類別不同而定，增減之交通量要看是常態性(上下班)或非常態性(特殊活動)以及周遭環境使用(新住宅、新辦公室)的變化，請就這些意見提供數據和說明。	感謝委員寶貴意見，由於本文創園區各項展演活動屬終年開放方式，供社會各文化團體舉辦藝術展演之用，本案現場交通調查辦理日期為 103 年 11 月 30 日(假日)、103 年 12 月 4 日(平日)，期間本園區正辦理【夢想、綻放、新藝術】及【新紀元 I SEE THE FUTURE】等展出，故交通調查資料已包括活動衍生交通量。
	報載完工後有多項園區之使用功能(明星辦婚禮、非文創業使用辦公室)與原規劃不符，應從社會、文化面重提環差說明。	感謝委員意見，台北市政府文化局已規範後續申請對象及用途，嚴格管制本文創場域用於文創產業相關活動，避免再次發生與原規劃不符之情事發生。
范委員正成	1. 北延道路已經取得共識，禁止左轉。 2. 北延道路之線道、路寬、行人專用道、路樹、景觀、交通標誌及號誌，及道路環境之維護及友善措施；以及在施工期間之交通及環境措施都請加強說明。	1. 感謝委員指導，有關市民大道橋下左轉開口之規劃案，業已與臺北文創開發股份有限公司林千田副總完成協議，該公司表示尊重並同意本局對市民大道橋下不予開闢左轉開口之決議。 2. 交通改善及環境措施詳第四章。
屠委員世亮	1. 北延道路左轉市民大道設置與否，交通流量差異分析，得出交通上之影響極小，服務水準及時間延誤差異輕微之分析結論，可予同意。 2. 上述左轉道設置與否，針對所增加能源燃料之耗用，及空氣污染物與溫室氣體排放量之差異，並未作分析陳述，宜補入。	1. 感謝委員指導。 2. 由於本次環差分析主要針對本文化園區周邊道路於北延道路出口端，取消開闢市民大道橋下左轉開口與否進行評估，其中變更後衍生每小時車旅次相較變更後略增

# 臺北市府

## 臺北文化體育園區整體規劃案-文化園區環境影響差異分析報告

### 歷次審查意見及回覆辦理說明彙整表

審查委員及 相關單位	第二次環差初稿第二次修訂本 書面審查意見	辦理情形說明
	3. 另外，附錄二及附錄三，名稱不同但附件內容相同，請修正。	39 車旅次，增幅約為 3%，對於環境污染程度不大，惟相關交通規劃變化所致空污排收及噪音影響層面，將遵照委員指示研擬納入後續管制對策。 3. 感謝委員指正，已修正報告中附錄資料編列內容。
高委員思懷	無意見。	感謝委員。
臺北市政府 都市發展局 都市設計科	請依都審原核定比例(65%/35%)補充檢討本案主體事業及附屬事業，並檢附本次樓地板面積與原核定樓地板面積之差異說明。(P1-5~1-7)	本案基地開發(變更前)(如表 1.2-1、P.1-5)及營運階段(變更後)(如表 3.2-1、P.3-5)引用之樓地板面積，均依「都市設計審議報告書」資料編列，文化園區變更前、後總樓地板面積不變，為 105,742.55m <sup>2</sup> 。
臺北市交通 管制工程處	<ol style="list-style-type: none"> <li>P1-9 圖 1.3-2，北延道路槽化及路型與現況不符，另銜接市民大道之槽化及車道漸變設計內容建議改善，並請於圖中加繪入市民大道後劃分島。</li> <li>P1-12 有關基地周邊道路現況，北側道路(菸廠路)現況無法銜接忠孝東路 4 段 553 巷，建議修正。</li> <li>P1-14 圖 1.4-1，菸廠路往西與北延道路路口車道配置與現況不符，建請確認。</li> <li>P1-14 圖 1.4-2，北延道路車道配置與現況不符，建請確認。</li> <li>P2-4 表 2.1-2，黑框範圍與表 2.1-1 有誤。</li> <li>P2-5，光復南路於市民大道以南應為雙向 6 車道，建請確認。</li> <li>P2-8 表 2.2-2，請確認 PCE 彙整表出處。</li> <li>P2-10、P2-11 建議增列原環評報告號誌時相，以利檢視比較。另請重新確認時相圖，如市民大道/北延道路第 3 方向應無左轉車流，市民大道/東寧路第 3 時相應有往北待轉機車等。</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>感謝指正，北延道路槽化及路型示意圖已依現況修正。</li> <li>感謝指正，已修正北側道路(菸廠路)現況敘述內容。</li> <li>感謝指正，已修正北側道路(菸廠路)與北延道路路口車道配置示意圖(詳圖 1.4-2)。</li> <li>感謝指正，已修正北延道路車道配置示意圖(詳圖 1.4-3)。</li> <li>修正詳 P.2-4。</li> <li>修正詳 P.2-5。</li> <li>修正詳 P.2-5。</li> <li>重新確認時相圖，修正詳 P.2-10 與 P.2-11。</li> </ol>

# 臺北市府

## 臺北文化體育園區整體規劃案-文化園區環境影響差異分析報告

### 歷次審查意見及回覆辦理說明彙整表

審查委員及 相關單位	第二次環差初稿第二次修訂本 書面審查意見	辦理情形說明
	9. P2-13、P2-17，光復南路 57 巷誤植為 54 巷。八德路 4 段 36 巷匯入市民大道、光復南路 57 巷車流量建請再確認。 10. P2-14、P2-18，建請再檢視南側待轉往北機車流量。 11. P3-11 表 3.3-1，假日晨峰漏列請補充。 12. P4-8，市民大道改善原規劃縮減人行道以拓寬車道(增加 1 車道)，惟前經本府工務局新建工程處於 104 年 1 月 28 日辦理現場會勘，當地里辦公處已表示行人通行空間不足反對再縮減人行道，惠請納入後續檢討參考。	9. 修正光復南路 57 巷誤植部分，並重新確認八德路 4 段 36 巷流量，修正詳 P.2-13 與 P.2-17。 10. 補充南側待轉往北機車流量，修正詳 P.2-14、P.2-18。 11. 99 年環差分析未分析假日晨峰時段。 12. 修正詳 P.4-8。
臺北市松山區公所 復盛里辦公室	文化園體園區北側計劃道路北延段，穿越市民大道高架橋下方，左轉車道缺口案：目前雖已填土完成，希望單位給予恢復原先有的藝術石塊。	感謝寶貴意見，將本次意見轉彙本府新工處依權責卓處(立即復原路面)。
臺北市建管處	本案本處無意見。	感謝核示。
臺北市動物保護處	本處無意見。	感謝核示。
臺北市政府工務局	本局無意見。	感謝核示。
臺北市政府工務局大地工程處	經查本案開發基地非屬依「水土保持法」核定公告之山坡地範圍，無須依同法第 12 條規定擬具水土保持計畫送審。	感謝核示。
臺北市衛工處	本處無意見。	感謝核示。
臺北市政府消防局	本次變更未涉本局權管，無意見。	感謝核示。
臺北市信義區公所	本所無意見。	感謝核示。
臺北市政府環境保護局綜合企劃小	本案本次變更無涉空氣與噪音污染，本科無意見。	感謝核示。

# 臺北市政府

## 臺北文化體育園區整體規劃案-文化園區環境影響差異分析報告

### 歷次審查意見及回覆辦理說明彙整表

審查委員及 相關單位	第二次環差初稿第二次修訂本 書面審查意見	辦理情形說明
組 第一科		
臺北市政府 環境保護局 綜合企劃小 組 第二科	旨案係針對高架橋下開闢左轉開口之必 要性進行評估作業，無涉及水污染防 治，本科無意見。	感謝核示。
臺北市政府 環境保護局 綜合企劃小 組 第三科	本科無意見。	感謝核示。
臺北市政府 環境保護局 綜合企劃小 組 第四科	本科無意見。	感謝核示。
技術室	因交通改善辦理變更，主要影響在於人 旅次、車旅次及道路服務水準差異，針 對本變更案，本室無意見。	感謝核示。
臺北市政府 工務局公園 處	本案本處無意見。	感謝核示。
臺北市停車 管理工程處	無意見。	感謝核示。
臺北市政府 環境保護局 衛生稽查大 隊	一、 惠請開發單位督促承造廠商落實 各項污染防制措施，並注意污染防 制設備之保養，避免衍生公害污 染，以維護環境整潔。 二、 工區內若有使用破碎機械，請避免 同時使用多台機具操作，以降低噪 音量。 三、 工區內產生之含泥漿(沙)廢水，請 妥善沉澱處理，避免污染排水渠道。	本文化園區主要設施均已進入營運階段，將落 實營運期間各項污染防制措施及環境清潔之 執行成效，避免產生污染危害。
臺北市政府 工務局新工	本處無意見。	感謝核示。

# 臺北市政府

## 臺北文化體育園區整體規劃案-文化園區環境影響差異分析報告

### 歷次審查意見及回覆辦理說明彙整表

審查委員及 相關單位	第二次環差初稿第二次修訂本 書面審查意見	辦理情形說明
處		
臺北市 政府 工務局 水利局 工程處 雨水 下水道 工程 科	本案本次變更皆討論交通現況及其影響分析，無涉及本處權管，本案本處無意見。	感謝核示。
臺北市 運輸 處	考量無涉及公車站位及路線，本處原則無意見。	感謝核示。



# 臺北市府

## 臺北文化體育園區整體規劃案-文化園區環境影響差異分析報告 歷次審查意見及回覆辦理說明彙整表

環評委員及 相關單位	第二次環差初稿第一次修訂本審查意見(2)	辦理情形說明
臺北市府 環境保護局	請將本案初稿委員機關書面審查意見及本府環境影響評估審查委員會第 137 次會議相關審查意見辦理情形說明，分別表列，以利審閱。	遵照辦理，已相關審查意見回覆說明分別表列於「歷次審查意見及回覆辦理說明彙整表」中，請參閱。
	表 1.2-1 所載樓地板面積、文創旅館房間數及容納人數與 3.2 節所載不符，請釐清後修正。	感謝指正，有關樓地板面積資料來源部分，已依據「松山菸廠文化園區興建營運移轉 BOT 計畫案」之都市設計審議報告書核可內容，重新檢討修正本園區各項設施樓地板面積。另文創旅館房間數及容納人數部分，則依據文創公司申報之「旅館業基本資料表」內容予以修正。

# 臺北市府

## 臺北文化體育園區整體規劃案-文化園區環境影響差異分析報告 歷次審查意見及回覆辦理說明彙整表

環評委員及 相關單位	第二次環差初稿第一次修訂本審查意見(1)	辦理情形說明
臺北市府 環境保護局	依據本府環境影響評估審查委員會第 137 次會議決議：「本案簡報內容與書面報告不一致，且委員及相關機關之書面審查意見亦未能具體回應說明，請開發單位依委員意見一併納入補正，並備妥各項交通數據後，再提送本會審查。」本案仍為第二次環境影響差異分析報告，請修正，並於封面加註初稿第一次修訂本。	感謝指正，已修正本次環差報告內容，並補充前次環差審查意見回覆說明於歷次審查彙整表中，請參閱。
	請將本案初稿委員機關書面審查意見及前述第 137 次會議委員、機關與相關代表審查意見，逐項回復並附於報告中。	遵照辦理，已補充前次環差審查意見回覆說明於歷次審查彙整表中，請參閱。
	表 1.2-1、及 3.2 節所載樓地板面積與本案第一次環境影響差異分析報告所載不符，請釐清後修正。	感謝指正，針對報告中表 1.2-1「基地開發內容表」樓地板面積敘述部分，係參考「松山菸廠文化園區興建營運移轉 BOT 計畫案」文件中表 3.2.2「基地開發項目衍生人旅次預估」，為原環境影響說明書中預估本文化園區各項設施所占樓地板面積範圍所吸引人旅次之規劃內容。 另報告第 3.2 節表 3.2-1「基地開發內容表(變更後)」所載樓地板面積，已參照本案第一次環境影響差異分析報告及臺北市府都市發展局使用執照內容予以修正。

# 臺北市府

## 臺北文化體育園區整體規劃案-文化園區環境影響差異分析報告 歷次審查意見及回覆辦理說明彙整表

環評委員及 相關單位	第二次環差初稿(環評審查會第 137 次) 審查意見	辦理情形說明
決議	本案簡報內容與書面報告不一致，且委員及相關機關之書面審查意見亦未能具體回應說明，請開發單位依委員與相關機關書面及會中所提意見，併同列席里長所提意見一併納入補正，並備妥各項交通數據後，再提送本會審查。	遵照主席指示辦理。本案已依委員及相關機關之書面審查意見進行交通調查作業，並探討分析相關交通管制措施規劃內容，具體評估北延道路往市民大道橋下左轉車道開闢之必要性。
新仁里 李 里長財久	北延道路右轉慢車道有地下鐵的通風口，當初闢設時為何不將通風口移到旁邊?那地方發生很多車禍，後來才加設緩衝桶，仍時常發生車禍，現在文化園區營運交通量增加，交通問題一定要審慎評估，等到大巨蛋營運一定時常會發生交通事故。	經查北延道路右轉慢車道設置地下鐵用通風口，此工程業已於 103 年初竣工，規劃設計初期並無接獲相關陳情意見，故本局將彙整相關意見後轉知臺鐵依權責卓處。
鄭委員顯榮	基於道路安全考量，贊成文化局意見，北延道路仍禁止左轉。  請加強北延道路交通標示之建立，以策安全。	感謝委員意見，經本案交通現況補充調查及評估分析後，可判定北延道路往市民大道橋下左轉車道應無開闢必要性，原左轉車輛建議改由市民大道-東寧路交口處迴轉後行駛，將可維持原規劃之道路服務水準。  遵照委員意見辦理強化北延道路交通標示之具體建議，包含保留現有交通標示設施、新增市民大道往東寧路路口迴轉告示牌及於重大活動前利用媒體或交通資訊看板事先宣導交通管制措施之措施。
林委員麗玉	文化局提出不闢設，但是臺北文創開發股份有限公司提出仍要闢設，環境差異分析審查就是與原先不同才要審，如果仍要闢設則與原通過的一樣，本案就退回。  目前北延道路現況無左轉量，現在進入光復南路 57 巷都不是文化園區的車子，目前要討論文化園區造成交通之影響，沒有調查自北延道路右轉後往東、往北或往西之車流量。	感謝委員指導，有關市民大道橋下左轉開口之規劃案，業已與臺北文創開發股份有限公司林千田副總完成協議，該公司表示尊重並同意本局對市民大道橋下不予開闢左轉開口之決議。  透過本次各路段旅行速率補充調查結果可看出，營運後之交通影響極小，故可判定北延道路往市民大道橋下左轉車道應無開闢之必要性，用路人可藉由市民大道(往東)於東寧路口處迴轉後方式行駛，亦即後續無北延道路經由市民大道橋下左轉之情形產生。

# 臺北市政府

## 臺北文化體育園區整體規劃案-文化園區環境影響差異分析報告 歷次審查意見及回覆辦理說明彙整表

環評委員及 相關單位	第二次環差初稿(環評審查會第 137 次) 審查意見	辦理情形說明																															
	<p>報告表 3-1 開場前、開場 3 個月及開場後 6 個月之道路交通量彙整表，都是在左轉車道封閉的狀況下之交通影響，應先說明清楚；表 3-2 數據矛盾，假日尖峰交通量增多，延滯時間並未增加很多，平日晨峰交通量增加不少，延滯時間反而增加很多。</p>	<p>因北延道路-市民大道橋下左轉開口尚未開闢，暫無北延道路往北之車流，故針對車輛自北延道路右轉後(往東)之車流量進行調查，調查結果為 77~546 PCU；並增列市民大道-東寧路口迴轉(往西)之車流狀況，調查結果為 232~378 PCU。(相關調查結果詳附錄一)</p> <p>參考本案 103 年 11 月 30 日(假日)及 103 年 12 月 4 日(平日)於文化園區周邊進行交通量補充調查資料顯示，行經市民大道-東寧路路口之迴轉交通量平日晨峰為 232 PCU、平日昏峰為 378 PCU、假日尖峰為 257 PCU；路口服務水準部分營運後平日晨峰為 C 級、平日昏峰為 D 級、假日尖峰為 C 級，與前次環差報告內容有所出入，擬建議逕予修正該路口之迴轉交通量及路口服務水準，避免後續資料引用錯誤情形。</p> <table border="1" data-bbox="884 1039 1442 1429"> <thead> <tr> <th colspan="2">市民大道-東寧路路口</th> <th>迴轉交通量(PCU)</th> <th>路口延滯(秒)</th> <th>路口 LOS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">營運前</td> <td>平日晨峰</td> <td>180</td> <td>53.2</td> <td>D</td> </tr> <tr> <td>平日昏峰</td> <td>223</td> <td>41.3</td> <td>C</td> </tr> <tr> <td>假日尖峰</td> <td>131</td> <td>25.5</td> <td>B</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">營運後</td> <td>平日晨峰</td> <td>232</td> <td>35.9</td> <td>C</td> </tr> <tr> <td>平日昏峰</td> <td>378</td> <td>47.0</td> <td>D</td> </tr> <tr> <td>假日尖峰</td> <td>257</td> <td>38.4</td> <td>C</td> </tr> </tbody> </table>	市民大道-東寧路路口		迴轉交通量(PCU)	路口延滯(秒)	路口 LOS	營運前	平日晨峰	180	53.2	D	平日昏峰	223	41.3	C	假日尖峰	131	25.5	B	營運後	平日晨峰	232	35.9	C	平日昏峰	378	47.0	D	假日尖峰	257	38.4	C
市民大道-東寧路路口		迴轉交通量(PCU)	路口延滯(秒)	路口 LOS																													
營運前	平日晨峰	180	53.2	D																													
	平日昏峰	223	41.3	C																													
	假日尖峰	131	25.5	B																													
營運後	平日晨峰	232	35.9	C																													
	平日昏峰	378	47.0	D																													
	假日尖峰	257	38.4	C																													
	<p>北延道路跟大巨蛋及臺北機廠都沒關係，現在文化園區已經營運，可以現況與當初預估交通量比較，評估是否需要開闢左轉車道。</p>	<p>感謝委員指示，依據本次環境影響差異分析結果顯示，本園區所屬北延道路在現階段(營運階段)未開闢市民大道橋下左轉車道情形下，各周邊道路服務水準均維持環評階段規劃等級，包含光復南路/市民大道/菸廠路、市民大道/北延道路/光復南路 57 巷及市民大道/東寧路(迴轉路口)之路口 LOS 均達 A~F 級，其路口延滯調查結果相較營運前均差異不大。同時透過本次各路段旅行速率補充調查結果可看出，營運後之交通影響極小，故可判定北延道路往市民大道橋下左轉車道應無開闢之必要性。</p>																															

# 臺北市政府

## 臺北文化體育園區整體規劃案-文化園區環境影響差異分析報告

### 歷次審查意見及回覆辦理說明彙整表

環評委員及 相關單位	第二次環差初稿(環評審查會第 137 次) 審查意見	辦理情形說明
顧委員洋	請兩個開發單位協調好再送報告。	遵照委員指示辦理，有關市民大道橋下左轉開口之規劃案，業已與臺北文創開發股份有限公司林千田副總完成協議，該公司表示尊重並同意本局對市民大道橋下不予開闢左轉開口之決議。
歐陽委員嶠 暉	兩個開發單位應先協調好。	遵照委員指示辦理，有關市民大道橋下左轉開口之規劃案，業已與臺北文創開發股份有限公司林千田副總完成協議，該公司表示尊重並同意本局對市民大道橋下不予開闢左轉開口之決議。
	最好減少車輛經過光復南路 57 巷，巷道很窄，兩邊也停車了，行人無法行走，將衍生安全問題，可以在管理方面解決。	感謝委員指示，經本案交通現況補充調查分析，市民大道(往西)/光復南路口平日服務水準為 B 級、假日服務水準為 A 級，均優於其他路口，顯示市民大道往西車輛行經光復南路 57 巷口時，不致因駕駛人員為減少行駛時間而由原市民大道轉往光復南路 57 巷內行駛。 另將依委員意見轉彙該道路管理單位，針對光復南路 57 巷道路路邊停車及行人路權問題進行檢討、改善。
陳委員美蓮	文化局與文創公司對環差內容相左，建議協調及補充交通流量差異分析數據後再審。	遵照委員指示辦理，有關市民大道橋下左轉開口之規劃案，業已與臺北文創開發股份有限公司林千田副總完成協議，該公司表示尊重並同意本局對市民大道橋下不予開闢左轉開口之決議。
張委員怡怡	提案單位應確定是否以文化局所述不予「左轉」之結論，再提環評。	遵照委員意見辦理，有關市民大道橋下左轉開口之規劃案，業已與臺北文創開發股份有限公司林千田副總完成協議，該公司表示尊重並同意本局對市民大道橋下不予開闢左轉開口之決議。同時於本次環境影響差異分析報告，具體評估北延道路往市民大道橋下左轉車道應無開闢必要性之說明。
	建議在交通評估量化上，納入目前現況說明。	依據本次環境影響差異分析結果顯示，本園區所屬北延道路在現階段(營運階段)未開闢市民大道橋下左轉車道情形下，各周邊道路服務水準均維持環評階段規劃等級，包含光復南路/市民大道/菸廠路、市民大道/北延道路/光復南路 57 巷及市民大道/東寧路(迴轉路口)之路口 LOS 均達 A~F 級，其路口延滯調查結果相較營運前均差異不大。同時透過本次各路段旅行速率補充調查結果可看出，營運後之交通影響極小，故可判定北延道路往市民大道橋下左轉車道應無開闢之必要性。

# 臺北市政府

## 臺北文化體育園區整體規劃案-文化園區環境影響差異分析報告

### 歷次審查意見及回覆辦理說明彙整表

環評委員及 相關單位	第二次環差初稿(環評審查會第 137 次) 審查意見	辦理情形說明
鄭委員福田	補充再審。	遵照委員意見辦理。本案已補充本文化園區北側道路及北延道路周邊道路交通調查結果，並探討分析相關交通管制措施規劃內容，具體評估北延道路往市民大道橋下左轉車道開闢之必要性。
孫委員岩章	本案同意支持交通專業的評估，並兼顧交通安全。	感謝委員意見，本案藉由交通現況補充調查及交通技師就調查結果分析，具體評估本文化園區北延道路往市民大道橋下左轉車道開闢之必要性。

# 臺北市府

## 臺北文化體育園區整體規劃案-文化園區環境影響差異分析報告 歷次審查意見及回覆辦理說明彙整表

環評委員及 相關單位	第二次環差初稿(環評審查會第 137 次) 審查書面意見	辦理情形說明
顧委員洋	有關本次變更主要是有關營運階段交通動線部分之調整，應說明變更前後之交通流量分析(本次報告第三章並未提出具體說明)，並於環境保護對策補充說明有關降低交通影響相關之管制措施。	感謝委員指正，已遵照委員意見辦理交通流量補充調查，並針對相關道路之路段交通量、路口轉向交通量、路口延滯及路段平均旅行速率進行調查、分析。
歐陽委員嶠 暉	請做差異分析對照表，並做具體說明，以利瞭解。	遵照委員指示辦理，已將歷次差異分析內容以對照表方式呈現，並編列於 P.1-26~P.1-29 中，請參閱。
孫委員岩章	本案環差分析報告主要為新增「北延道路」之影響，唯對此「北延道路」本身之詳細資料不夠清楚，請提供其長道、設計、行道樹、綠美化等資料。	感謝委員意見，已補充「北延道路」道路設計及其現況說明內容，詳如第 1.4.3 章節所示。另依臺北市府工務局新工處相關施工圖說內容，北延道路周邊並無行道路及綠美化之相關設計規劃，將依委員意見轉彙相關單位依權責卓處。
邱委員裕鈞	本次變更旨針對北延道路左轉車道封閉後之交通流量及道路 LOS 評估，建議補充左轉車道封閉後，車流進入光復南路 57 巷是否有顯著降低!	感謝委員指導，依據本案環境影響差異分析結果顯示，市民大道(光復南路~北延道路)往西之平日尖峰時段服務水準為 C 級，相較市民大道(光復南路~北延道路)往東之平日尖峰時段服務水準之 C~D 級為佳；市民大道(光復南路~北延道路)往西之假日尖峰時段服務水準為 B 級，相較市民大道(光復南路~北延道路)往東之假日尖峰時段服務水準 B~C 級為佳。而市民大道(往西)/光復南路口平日服務水準為 B 級、假日服務水準為 A 級，均優於其他路口，顯示市民大道往西車輛行經光復南路 57 巷口時，不致因速率變慢情形轉往巷內行駛。
	另外，市民東彎路口應配合迴轉車流之增加調整時制，以提高路口 LOS。	感謝委員指導，將本次環差分析結果轉彙本府工務局辦理，以綜合管控市民大道及周邊主要道路之交通號誌系統。
	本案定案後，北延道路銜接市民大道之槽化及車道漸變宜再妥為設計。	感謝委員指導，將本次環差分析結果轉彙本府工務局依權責卓處，另行針對北延道路銜接市民大道之槽化及車道漸變設計內容予以評估及改善。
陳委員俊成	由北沿道路向南進入文化產業園區停車場入口，如因入口堵車恐易回堵至北側道路路面，造成北側道路東西向交通衝擊，應提適當的因應規劃避免或疏緩此情境。	感謝委員指道，經本次補充交通調查分析結果得知，北延道路往南方向(市民大道往北側道路)平日晨峰 LOS 及昏峰 LOS 均為 A 級，假日晨峰 LOS 及昏峰 LOS 屬 A 級；而北側道路不論東西向之晨峰及昏峰 LOS 亦保持 A 級水準，故依現況可判定北延道路南向車流對交通衝擊之影響尚屬輕微(詳表 3.4-1 及表 3.4-2 所示)。

# 臺北市府

## 臺北文化體育園區整體規劃案-文化園區環境影響差異分析報告

### 歷次審查意見及回覆辦理說明彙整表

環評委員及 相關單位	第二次環差初稿(環評審查會第 137 次) 審查書面意見	辦理情形說明
鄭委員福田	同意。	感謝委員意見。
臺北市政府 都市發展局	本次環境影響差異分析變更圖說為「興闢北延道路內容」，經查本府核定之「松山菸廠文化園區興建營運移轉 BOT 案(信義區逸仙段二小段 350、350-1、350-2、355-1、356-1 等五筆地號)」之都市設計審議範圍僅至市民大道 5 段道路邊界，故本次變更所涉車行動線規劃相關事宜，請依本府交通主管單位意見卓處，無需辦理都市設計及土地使用開發許可審議變更事宜。	感謝核示。
臺北市建築 管理工程處	本案本處無意見，惟若涉及土地分區管制，宜由都市發展局表示意見。	感謝核示。
臺北市動物 保護處	本處無意見。	感謝核示。
臺北市停車 管理工程處	無意見。	感謝核示。
臺北市交通 管制工程處	請補充表 3-1、表 3-2 有關交通量之原始資料，並註明晨峰、昏峰與假日尖峰之調查時間，並請補充說明選定假日尖峰時間之原因，以利檢視交通影響評估差異。	根據本研究針對調查資料分析內容，基地周邊道路系統平日晨峰時段集中在上午 07:30~08:30；昏峰時段集中在下午 17:30~18:30。 而為實際掌控基地周遭道路交通現況特性，並結合基地未來開發使用特性需求，本研究現況交通特性調查內容，針對平日及假日進行調查，平常日調查時段，以上午尖峰(07:00~09:00)及下午尖峰(17:00~19:00)兩部分為主；另本案經事先現況調查同時參考假日時段附近活動之交通特性，擬定於假日調查時段以上午尖峰(10:00~12:00)及下午尖峰(16:00~18:00)兩部分為主。
臺北市政府 工務局	本局無意見。	感謝核示。
臺北市政府 工務局新建 工程處	本處無意見。	感謝核示。
臺北市政府 工務局公園 路燈工程管 理處	本案本處無意見。	感謝核示。
臺北市政府	本案開發基地經查非屬依「水土保持法」核	感謝核示。



# 臺北市府

## 臺北文化體育園區整體規劃案-文化園區環境影響差異分析報告

### 歷次審查意見及回覆辦理說明彙整表

環評委員及 相關單位	第二次環差初稿(環評審查會第 137 次) 審查書面意見	辦理情形說明
工務局大地 工程處	定公告之山坡地範圍，無同法第 12 條規定擬 具水土保持計畫送審之適用。	
臺北市政府 消防局	本次變更未涉及本局權管，無意見。	感謝核示。
臺北市信義 區公所	本案本所無意見。	感謝核示。
臺北市政府 環境保護局	報告目錄編排有誤，請修正。	已修正報告目錄編排內容。
第一科	空氣與噪音部分：本案變更內容無涉空氣與 噪音污染防治相關事項，本部份本科無意見。	感謝核示。
臺北市政府 環境保護局 第二科	本次變更原環差報告 3.7.8 交通內容，未涉及 水污染，本科無意見。	感謝核示。
臺北市政府 環境保護局 第三科	本次差異分析報告，無涉本科權責，故本科 無意見。	感謝核示。
臺北市政府 環境保護局 第四科	本科無意見。	感謝核示。
臺北市政府 環境保護局 第五科	本科無意見。	感謝核示。
臺北市政府 環境保護局 技術室	無意見。	感謝核示。

# 臺北市府

## 臺北文化體育園區整體規劃案-文化園區環境影響差異分析報告

### 歷次審查意見及回覆辦理說明彙整表

環評委員及 相關單位	第一次環差(環評審查會第 92 次)審查意見	辦理情形說明
會議審查結 論	應訂定施工期間及營運期間交通計畫，避免文化園區車流進入本市忠孝東路四段 553 巷，該計畫應提送本府交通局審核後據以執行。	為避免文化園區車流進入忠孝東路四段 553 巷，本開發案將另行訂定施工期間及營運期間交通計畫提送交通局審核後據以執行。概述內容詳請參閱 P.3-45~P.3-50 頁說明。
	應在文化園區內提供 100 坪之里民活動中心場地供本市信義區新仁里里辦公處及里民使用。	已配合民政局於文化園區製菸工廠內規劃設置 100 坪之區民活動中心場地提供民眾使用。
	應改善生態景觀池水質，避免優氧化情況。	生態景觀池已規劃設置水循環系統，透過泵浦將水抽至高處，流經生態溪流區及池中水生植物區(挺水、浮水、沉水植物等)，以達到水質淨化功能，避免優氧化情況。詳請參閱 P.2-9 頁內容說明。
	應於生態景觀池設置環池步道。	本計畫已規劃設置生態景觀池環池步道。詳請參閱 P.2-10 頁圖 2-5 示意說明。
	施工圍籬應依本市建築管理處規定進行綠美化。	遵照辦理。
	剩餘土石方處理應先洽本府工務局，確認本開發案剩餘土石方之土質及開挖時程確實不符北投士林科技園區及社子島開發計畫填土使用需求後，始得委託其他土資場處理。	遵照辦理。
范委員正成	以目前交通狀況而言，遊覽車、大型車等行車動線，若行經本市忠孝東路四段 553 巷，則該規劃並不理想，故當地居民有相關訴求亦屬合理，另本案園區車流將不進入本市忠孝東路四段 553 巷，而規劃由基地內迴轉至到市民大道，惟該規劃方案是否業經相關地主、單位允諾且通過相關行政程序，請補充說明。	本基地所衍生之車輛(包含巴士、裝卸車等大型車輛)未來將管制從本基地北側設置之迴轉道往西街接北側道路離開，避免車流進入忠孝東路四段 553 巷影響住戶生活品質。 為避免文化園區車流進入忠孝東路四段 553 巷，本開發案將另行訂定施工期間及營運期間交通計畫提送交通局審核後據以執行。概述內容詳請參閱 P.3-45~P.3-50 頁說明。
	辦理文化園區或體育園區規劃時，應對當地交通或環境等方面有所回饋。	本計畫秉持公益及回饋精神，交通部份同時考量文化與體育兩園區進行交通影響評估與動線規劃，透過全區性的分析整理與規劃改善措施，以結合園區內外交通設施並融合園區內外環境，並提供民眾一處具人本精神之休閒遊憩空間，改善措施詳如 P.3-45~P.3-50 頁說明。 本案可達到停車內部化之目標，減低環境衝擊，符合永續交通政策環境之趨勢。 生態景觀池規劃設計以盡量降低對既有生態之干

# 臺北市府

## 臺北文化體育園區整體規劃案-文化園區環境影響差異分析報告 歷次審查意見及回覆辦理說明彙整表

環評委員及 相關單位	第一次環差(環評審查會第 92 次)審查意見	辦理情形說明
		擾，設置水循環系統達到改善水質，以營造良好生物棲地及物種多樣性為目標，對於生活、自然及社會環境有所助益。 未來文化園區開放空間之面積將較現況增加，以融合文化園區內外環境，可隨時提供鄰近居民前來免費休閒遊憩，對自然環境及環境品質應有其正面回饋。
	人行步道、棕櫚保留及生態島等規劃方向皆正確，惟為避免孩童誤闖而摔落池中，建議設置綠籬或相關設施。	生態景觀池東南側已規劃設置綠籬及隱藏於綠籬之欄杆設施。
	生態景觀池池水目前屬死水，應改善該池水質，避免池水優養化。	生態景觀池已規劃設置水循環系統，透過泵浦將水抽至高處，流經生態溪流區及池水中水生植物區(挺水、浮水、沉水植物等)，以達到水質淨化功能，避免優氧化情況。詳請參閱 P.2-9 頁內容說明。
白委員仁德	本案為典型土地或城市發展相容性問題，巨蛋或文化園區若是必要的發展，應探討相關可行性。當地居民居住權應予保障，但一昧以交通問題對抗，除無法正面處理事情外，讓重要發展政策無法推動亦不適當，建議除強制性及回饋性，應拉高尺度，以都市發展、都市更新脈絡思考再發展方案，給予當地有都市更新及再發展機會。	感謝委員指導。
主席	回饋 100 坪作為里民活動中心。	已配合民政局於文化園區製菸工廠內規劃設置 100 坪之區民活動中心場地提供使用。
	設置生態景觀池護岸。	以拋卵石設置生態景觀池護岸，可以布置成多孔隙生態空間，製造多變化的視覺效果。
	設置 5 米人行步道。	553 巷人行步道已規劃設置為至少 5M 步道。
	設置生態景觀池環池步道。	本計畫已規劃設置生態景觀池環池步道。詳請參閱 P.2-10 頁圖 2-5 示意說明。
	文創園區車流進出以市民大道為主。	本基地北側設置迴轉道往西銜接北側道路導引車流至市民大道離開。 為避免文化園區車流進入忠孝東路四段 553 巷，本開發案將另行訂定施工期間及營運期間交通計畫提送交通局審核後據以執行。概述內容詳請參閱 P.3-45~P.3-50 頁說明。

# 臺北市政府

## 臺北文化體育園區整體規劃案-文化園區環境影響差異分析報告 歷次審查意見及回覆辦理說明彙整表

環評委員及 相關單位	第一次環差(環評審查會第 92 次)審查意見	辦理情形說明
陳委員建志	<p>本案所列植栽種類，部分需大量人力密切進行維護管理，但為恐將來營運時無法撥出足夠人力，建議以少技術介入經營管理方式，讓其能自然消長，故植栽種類選擇上應避免蔓延之本地原生植物。</p> <p>文化園區量體變更已超過 10%，卻以環境影響差異分析方式辦理變更原申請內容，已違反環評法 38 條規定，稍後將遞送公民訴訟書告知函(詳如附件)予臺北市政府、環評大會、文化局及臺北文創公司。</p>	<p>感謝委員指導，未來將以本土非蔓延性植栽為主。</p> <p>本案依法應提送環境影響差異報告書：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 依行政院環境保護署 88 年 6 月 9 日(88)環署綜字第 0032464 號函釋，有關環境影響評估法施行細則第 38 條第 1 項第 1 款「計畫產能、規模擴增或路線延伸百分之十以上者」，其中規模擴建是以開發面積或樓地板面積計算，應依據「開發行為應實施環境影響評估細目及範圍認定標準」規定辦理。</li> <li>(2) 本案係因 92 年併同體育園區申請總開發面積(基地面積)約 18 公頃已逾 10 公頃，達「開發行為應實施環境影響評估細目及範圍認定標準」第 23 條(文教建設)第 1 項第 1 款第 4 目規模，爰依規實施環境影響評估，故本案應以「開發面積」檢討環境影響評估法施行細則第 38 條規定。</li> <li>(3) 經檢討本案基地面積並無擴增情事，故無環境影響評估法施行細則第 38 條第 1 項第 1 款規模擴建百分之十以上之情事，並據此提送環境影響差異分析報告辦理審查事宜。</li> <li>(4) 另針對原 92 年環境影響說明書中城市博物館預定地(原 6 至 9 號倉庫)補充說明如下： <ol style="list-style-type: none"> <li>(A) 原 92 年環境影響說明書內量體包括：旅館、商務出租住宅、古蹟歷史建築區、城市博物館(原 6 至 9 號倉庫位置)，說明書內有城市博物館之配置規劃，本次變更前後之對照比較應將其一併納入計算。</li> <li>(B) 本次提送之內容古蹟歷史建築區仍為再利用，與 92 年環境影響說明書並無差異，另重新規劃「松菸文化創意產業資源基地」後，文化園區整體樓地板面積約較原規劃之樓地板面積增加 0.64%。</li> </ol> </li> </ol>

# 臺北市府

## 臺北文化體育園區整體規劃案-文化園區環境影響差異分析報告

### 歷次審查意見及回覆辦理說明彙整表

環評委員及 相關單位	第一次環差(環評審查會第 92 次)審查意見	辦理情形說明
	<p>本案 92 環評撤銷訴訟案在高等行政法院已進入準備程序庭，將於 99 年 2 月 2 日審議，另再次提醒委員本案依環評法規定應重辦環評，請委員把關，以免若本案通過，但屆時卻因敗訴導致市府賠錢。</p>	<p>敬悉。</p>
<p>蔡雅瑩律師</p>	<p>本案屬中央層級的審查案，應移請環保署審議，且一般法律程序皆為先程序後實體，請委員審慎考慮本案審查機關權屬問題。</p> <p>92 年進行環境影響評估審議時，文化園區與體育園區係併同進行審查，故本案應整體評估並併案進行審議，不應以切割方式處理。</p>	<p>本計畫之目的事業主管機關為臺北市政府文化局，屬地方直轄市層級，依環境影響評估法第 2 條，其主管機關為直轄市政府，環評審查採一審一級制，由目的事業主管機關轉送同級之環保主管機關審查，依目的事業主管機關核定或審議開發行為之層級定之，本案環保主管機關為臺北市政府。</p> <p>本案提出臺北文化體育園區整體規劃案-文化園區環境影響差異分析報告，送交主管機關審查，均已遵照環境影響評估法相關規定辦理：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 「文化園區」與「體育園區」分屬於不同開發區域，亦隸屬不同權管單位及開發單位，除規劃內容迥異外，開發期程亦不相同。本次提送除以文化園區整體考量評估園區所產生之影響外，亦檢討體育園區開發衍生之合併影響。</li> <li>(2) 臺北市政府文化局於民國 98 年 6 月 5 日辦理臺北文化體育園區整體開發案環境影響差異分析報告計畫名稱、開發單位及權管單位變更。臺北市政府於民國 98 年 6 月 10 日(府授環四字第 09813091400 號函)同意變更備查，將計畫名稱由原「臺北文化體育園區整體規劃案環境影響差異分析報告」變更為「臺北文化體育園區整體規劃案-文化園區環境影響差異分析報告」，文化園區權管單位變更為「臺北市政府文化局」。</li> <li>(3) 本案符合環境影響評估法施行細則第 37 條之規定「開發單位依本法第 16 條第 1 項申請變更環境影響說明書或評估書內容，涉及環境保護事項之變更，無須重新進行環境影響評估者，應提出環境影響差異分析報告，由目的事業主管機關轉送主管機關審核」。</li> </ol>

# 臺北市府

## 臺北文化體育園區整體規劃案-文化園區環境影響差異分析報告 歷次審查意見及回覆辦理說明彙整表

環評委員及 相關單位	第一次環差(環評審查會第 92 次)審查意見	辦理情形說明
	<p>本案量體過大，且本案 A 區容積移轉至 B 區，並不合理(A 區古蹟屬於政府，故 A 區及 B 區非屬同一基地)。另本案於古蹟旁興建巨大建物，對古蹟將造成不良影響，故應依環評法第 38 條重辦環評，而非環境差異分析。</p>	<p>本案「古蹟歷史建築區」及「文化創意產業資源基地」均位屬於文化園區範圍內，開發範圍均按照市府公告面積辦理，整宗基地合併檢討，並無容積移轉問題。為避免對週邊環境造成壓迫感，設計了幾個圓弧讓量體分段柔化；同時透過圓弧的內凹，形塑出一大型文化廣場與多綠草皮廣場，使整體文化園區活動能更加豐富多元，不僅採用綠建築設計規範，亦充分與環境融合。</p>
<p>新仁里李里 長財久</p>	<p>剛文化局說明將於文創區域設置迴轉道，但卻仍規劃預留道路給體育園區，與事實不符。</p>	<p>忠孝東路四段 553 巷北段銜接道路並非位於本案基地內，應非屬本案審議範圍。</p>
	<p>有關活動中心回饋問題，馬前市長曾允諾興建巨蛋(四萬席)將回饋 15 號倉庫做為里民活動中心，後因發包糾紛，且市府考量恐無法負擔，故協調回饋 100 坪活動中心予里民，惟北市文化局與臺北文創公司簽訂合約時卻未將活動中心回饋案納入，故現卻又改將古蹟 1、2 樓回饋予里民，實缺乏誠意。</p>	<p>敬悉。</p>
	<p>請開發單位切結保證本案車輛不進入 553 巷。</p>	<p>本基地所衍生之車輛(包含巴士、裝卸車等大型車輛)未來將管制從本基地北側設置之迴轉道往西銜接北側道路離開，避免車流進入忠孝東路四段 553 巷影響住戶生活品質。 為避免文化園區車流進入忠孝東路四段 553 巷，本開發案將另行訂定施工期間及營運期間交通計畫提送交通局審核後據以執行。概述內容詳請參閱 P.3-45~P.3-50 頁說明。</p>

# 臺北市府

## 臺北文化體育園區整體規劃案-文化園區環境影響差異分析報告 歷次審查意見及回覆辦理說明彙整表

環評委員及 相關單位	第一次環差(環評審查會第 91 次)審查意見	辦理情形說明
會議審查結 論	請開發單位將委員意見納入補正後，再提送本會繼續審議，並請本府環境保護局於下次審議前安排委員勘查本市忠孝東路四段 553 巷之交通情形。	<p>松菸 BOT 案於 98 年 8 月 31 日進行都委會專案委員會審議，於 98 年 11 月 26 日都委會第 264 次委員會提會報告後原則通過在案；決議略以：B 區基地請依委員意見檢討修正後，先提送幹事會確認修正情形，再回到委員會以報告案處理。</p> <p>B 區基地並已通過幹事會，前述提送都市設計審議範圍係針對 B 區(BOT 基地)，不包含 A 區(古蹟歷史建築區)。</p>
主席	<p>本案是否已通過本市都市設計及土地使用開發許可審議委員會，另前開審議是否將涉及本案荷花池等相關配置規劃變更。</p> <p>請補充說明本市忠孝東路四段 553 巷是否位於本案基地內。</p> <p>本報告書資料混雜，歷次會議紀錄及委員書面審查意見已解決部分不應再列入本文中，請檢視，以利審核。</p> <p>請開發單位針對關切團體意見補充說明，另本案於下次審議前安排委員至 553 巷現勘。</p> <p>有關本市忠孝東路四段 533 巷動線規劃是否已於本案 92 年審議環境影響評估時，即通過在案。</p> <p>另於下次現勘前，請開發單位整理相關關鍵課題，以利後續審核。</p>	<p>松菸 BOT 案於 98 年 8 月 31 日進行都委會專案委員會審議，於 98 年 11 月 26 日都委會第 264 次委員會提會報告後原則通過在案；決議略以：B 區基地請依委員意見檢討修正後，先提送幹事會確認修正情形，再回到委員會以報告案處理。</p> <p>B 區基地並已通過幹事會，前述提送都市設計審議範圍係針對 B 區(BOT 基地)，不包含 A 區(古蹟歷史建築區)。</p> <p>忠孝東路四段 553 巷並非位於本案基地內，應非屬本案審議範圍。</p> <p>業刪除歷次會議紀錄及委員書面審查意見已解決部分。</p> <p>針對關切團體意見已逐項答覆說明如後，請參閱。環境保護局已於 99 年 1 月 11 日安排委員勘查本市忠孝東路四段 553 巷之交通情形。</p> <p>忠孝東路四段 553 巷並非位於本案基地內，應非屬本案審議範圍。</p> <p>忠孝東路四段 533 巷動線及拓寬規劃於 92 年審議環境影響評估時即通過在案，且市府最新北側道路路幅已縮小，且已依當地民眾陳情意見不拓寬 533 巷，減少環境影響。</p> <p>本案主要有下列 3 項議題：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>開發量體： <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 松菸文化園區 BOT 案開發量體之都市設計審議已原則通過在案。</li> <li>(2) 歷程：於 98 年 8 月 31 日進行都設會設專案委員會審議，於 98 年 11 月 26 日都設會</li> </ul> </li> </ol>

# 臺北市政府

## 臺北文化體育園區整體規劃案-文化園區環境影響差異分析報告 歷次審查意見及回覆辦理說明彙整表

環評委員及 相關單位	第一次環差(環評審查會第 91 次)審查意見	辦理情形說明
		<p>第 264 次委員會提會報告；決議：B 區基地請依委員意見檢討修正後，先提送幹事會確認修正情形，再回到委員會以報告案處理。</p> <p>2. 生態景觀池(荷花池)： 本區生態規劃設計原則，申請前特別邀請荒野保護協會代表陳教授德鴻暨中研院生態專家謝教授蕙蓮及劉教授小如參與，就是站在生態多樣復育的進步思潮上，希望為環境加分，不僅獲得肯定，符合行政院生態工法之國家政策並審查通過，並採下列原則：</p> <p>(1) 現有荷花池(目前無荷花生長)為地下水自然滲入之溼地，因池水缺乏流動且優氧化嚴重，魚蛙棲地不佳，生物物種多樣性不足。故而生態景觀池(荷花池)規劃設計以改善水質、生物棲地及物種多樣化為目標，符合行政院各部會及市府推動生態工法之政策。</p> <p>(2) 生態景觀池(荷花池)結合工程、生物與生態之觀念，採用生態工法：池岸以人工設置石籠護墊、增加淨深及多孔隙之生態質地，以創造出適合植生、昆蟲、鳥類、魚類等生存之環境。</p> <p>3. 交通(忠孝東路四段 553 巷、北側道路)：</p> <p>(1) 忠孝東路四段 553 巷並非位於本案基地內，應非屬本案審議範圍。</p> <p>(2) 忠孝東路四段 533 巷動線規劃於 92 年審議環境影響評估時即通過在案。</p> <p>(3) 北側道路之都市計畫變更已另案提送本市都市計畫委員進行審議，市府最新規劃之北側道路之道路路幅已縮小，且忠孝東路四段 533 巷已依當地民眾陳情不拓寬，未來將依都委會審議結果配合辦理。</p>
黃委員俊鴻	報告書中有關文化創意內容部份模糊不清，應詳述並明確定義，且列為未來環境影響評估承諾事項。	<p>1. 依據立法院 99 年 1 月 7 日三讀通過「文化創意產業發展法(以下簡稱文創法)」第三條條文定義文化創意產業包含下列範疇：</p> <p>2. 依松菸 BOT 案之興建營運移轉契約約定，本</p>



# 臺北市府

## 臺北文化體育園區整體規劃案-文化園區環境影響差異分析報告 歷次審查意見及回覆辦理說明彙整表

環評委員及 相關單位	第一次環差(環評審查會第 91 次)審查意見	辦理情形說明
		<p>案主體事業總容積樓地板面積將達 65% 以上，附屬事業之空間量體至多不得超過總容積樓地板面積 35%。</p> <p>3. 松菸 BOT 案並依據促進民間參與公共建設法及相關子法，訂定營運績效評鑑辦法，營運期間將持續由營運績效評鑑委員會，依促參法及文創法相關規定辦理營運監督及績效評鑑，以確實督導落實松菸 BOT 案之公共建設目標。</p>
羅委員俊昇	荷花池蓄洪計算方式有誤，請檢討。	已修正蓄洪計算：生態池之池岸經生態工法後水體表面積約為 6,797m <sup>2</sup> 。共峰溢水孔設置點高於常水位 1m，生態池周邊為緩坡，可提供滯洪量約為 7,500m <sup>3</sup> 。
王委員亞男	本差異分析報告：有關荷花池為塑造生態景觀，生態池四周植栽以臺灣原生種為主，…複層次的植栽方式，塑造園區生物多樣性，達到誘蝶、誘鳥效果，以考慮原則性問題，但考慮「生態」在開發時，應以變動最少為原則。	<p>生態景觀池(荷花池)四周植栽以臺灣原生種為主，新植喬木如：烏柏、流蘇、烏心石、苦楝、九芎水濱植物如筆筒樹、楓香、穗花棋盤腳、水柳、水丁香、大安水蓑衣等；並進行多樣性之水生植物(挺水、沉水、浮水等植物)復育利用水循環系統達到水質淨化作用，利用複層次的植栽方式，塑造園區生物多樣性，達到誘蝶、誘鳥及營造良好的生物棲地環境。</p> <p>生態景觀池(荷花池)將以變動最少為原則，不拆除既有護岸，結合生物與生態之觀念，採用生態工法：池岸以人工設置石籠護墊、增加淨深及多孔隙之生態棲地，以創造出適合植生、昆蟲、鳥類、魚類等生存之環境。</p>
白委員仁德	週邊交通系統仍有待釐清。	<p>1. 本案交通影響評估分析已納入鄰近體育園區之衍生交通量，以下列 4 種情境分析基地開發後周邊各路段之交通衝擊：</p> <p>情境 1：文化園區無活動+體育園區無活動            情境 2：文化園區有活動+體育園區無活動            情境 3：文化園區無活動+體育園區有活動            情境 4：文化園區有活動+體育園區有活動</p> <p>並依據前述評估結果針對道路影響衝擊提出改善及管理計畫，以減輕對各主要進出路段之衝擊。</p> <p>2. 本案交通規劃之車輛進出係以新闢北側與北延道路為主，東向車流將由基地北側設置之迴</p>

# 臺北市政府

## 臺北文化體育園區整體規劃案-文化園區環境影響差異分析報告

### 歷次審查意見及回覆辦理說明彙整表

環評委員及相關單位	第一次環差(環評審查會第 91 次)審查意見	辦理情形說明
	<p>民間團體意見表達，宜現勘再加參採，特別是 553 巷交通之干擾。</p>	<p>轉車道往西接入北延道路離開，避免車流進入忠孝東路四段 553 巷影響住戶生活品質。</p> <p>3. 本案規劃時已邀集府外交通專家及交通主管機關審查通過。</p> <p>本案交通規劃之車輛進出係以新闢北側與北延道路為主，東向車流將由基地北側設置之迴轉車道往西接入北延道路離開，避免車流進入忠孝東路四段 553 巷影響住戶生活品質。</p> <p>在本園區如遇舉辦大型活動的情況下，除遇緊急事故(如消防或救護)，將針對北側道路銜接 553 巷路段管制，避免進出場車輛對 553 巷造成之衝擊。</p> <p>北側道路之都市計畫變更已另案提送本市都市計畫委員進行交通審議。</p>
李委員平篤	<p>生態景觀池(荷花池)之設施儘量減少太多人工化設施或移入太多植栽，宜保持適合秧雞科怕驚擾之環境，至於伯勞、喜鵲雖為保育類，但其棲地選擇性不高，可較不考量，但一些怕驚擾野生之動物，則須保持足夠的隱密性。另應限制遊客不可過於接近、不要有夜間照明及沿地護岸避免過份裸露。</p>	<p>生態景觀池(荷花池)四周植栽以臺灣原生種為主，新植喬木如：烏柏、流蘇、烏心石、苦楝、九芎水濱植物如筆筒樹、楓香、穗花棋盤腳、水柳、水丁香、大安水蓑衣等；並進行多樣性之水生植物(挺水、沉水、浮水等植物)復育利用水循環系統達到水質淨化作用，利用複層次的植栽方式，塑造園區生物多樣性，達到誘蝶、誘鳥及營造良好的生物棲地環境。</p> <p>目前規劃之保護區，為人為低度干擾區，僅提供生態導覽教學為主，其夜間照明亦減量，僅留設必要之安全照明，以避免干擾動物活動與覓食。</p>
蔡律師雅瑩	<p>本案屬中央層級之開發案，依環評法施行細則第 12 條應由環保署進行審查：</p> <p>(一)環境影響評估法第 2 條規定：「本法所稱主管機關：在中央為行政院環境保護署；在直轄市為直轄市政府；在縣(市)為縣(市)政府」。同法施行細則第 12 條規定，環境影響評估法所稱主管機關，係「依目的事業主管機關核定或審議開發行為之層級定之。</p> <p>(二)查本案係經「行政院組成專案小組」及「經濟部建設委員會」審議，並由「行政院核准」之開發案，屬中央層級之開發案，依法應由環評法中央主管機關環保署審</p>	<p>本計畫之目的事業主管機關為臺北市政府文化局，屬地方直轄市層級，依環境影響評估法第 2 條，其主管機關為直轄市政府，環評審查採一審一級制，由目的事業主管機關轉送同級之環保主管機關審查，依目的事業主管機關核定或審議開發行為之層級定之，本案環保主管機關為臺北市政府。</p>

# 臺北市府

## 臺北文化體育園區整體規劃案-文化園區環境影響差異分析報告 歷次審查意見及回覆辦理說明彙整表

環評委員及 相關單位	第一次環差(環評審查會第 91 次)審查意見	辦理情形說明
	<p>查，92 年環評違法審查部份，目前正由臺北高等行正法院依法審理中(98 年度訴字第 739 號)，盼 貴會依法拒審本案，並依行政程序法第 17 條第 1 項將本案移送環保署審查。</p>	
	<p>文化園區與體育園區應合併審查：</p> <p>(一)本案於 92 年環評時，係將文化體育園區整體規劃」之名稱，現今空有「臺北文化體育園區整體規劃」之名稱，卻分崩離析、各自為政、割裂為「體育園區」、「文化園區」(再細分 A 區、B 區)申請審查。不僅欠缺整體思考、忽略文化園區與體育園區同時施工及營運之加乘影響，更涉嫌「規避重辦環評」(體育園區目前重辦環評審查中)。</p> <p>(二)又本案 92 年環評時將「旅館」(含相關停車空間合計 51,071 平方公尺)、「商務出租住宅」(含相關停車空間合計 41,864 平方公尺)及「城市博物館」規劃於文化園區。惟體育園區申請「重辦環評」時，除新增「旅館」及相關「停車空間」116,207.28 平方公尺(71,813+21,875.28=93,688.48 平方公尺)；而文化園區規劃時，竟削減「城市博物館」，並增加 4,416.89 平方公尺之「辦公室」、「旅館商場」、「展演設施」等商業空間，顯未整體考量松山菸廠商業設施已過度飽和之問題。</p> <p>(三)另本案雖分別與 2 家廠商簽立 BOT 契約，惟名義上之開發單位仍包含 92 年環評之開發單位「臺北市政府文化局」及「臺北市政府教育局」，且實質開發單位為 2 份 BOT 契約之主辦機關「臺北市政府」，應依環評法第 15 條、同法施行細則第 33 條、34 條、35 條合併進行評估、審查、共同負責。尤其本案交通、噪音、水質、廢棄物、生態及地質(本案荷花池水源係地下水自然湧現，基地地質軟弱、含水充</p>	<p>1. 臺北市政府於 92 年就文化體育園區完成整體規劃，採分區辦理，涉及整體事項由北市府負責協調。</p> <p>2. 松山菸廠文化園區並無商業設施過度飽和之問題，說明如下：</p> <p>(1) 92 年環境影響說明書在文化園區有標示城市博物館預定地，後因考量盆地先民發展起源選擇與圓山遺址結合，未來將改設置於圓山地區，評估後更為適合，新建地點業經籌建委員會通過。</p> <p>(2) 本案文創法定義之主體設施符合促參法規定之文化設施，有關都審資料「一般事務所」、「一般零售業」等項目，係將各文創產業分別依都市計畫土地使用分區管制規則規定予以分類，以轉換納入都計建管法管理而已，對社會環境並無加重影響之虞。</p> <p>(3) 文化園區內除於 A 區保存松山菸廠辦公廳、製菸工廠、鍋爐房、一至五號倉庫、機械修理場、檢查站、育嬰室等文化資產與再利用，並規劃設置松山菸廠紀念陳列室展示本園區發展史，同時將與經濟部合作於製菸工廠設置「臺灣設計館」，未來臺灣創意設計中心進駐後，將創造多元平臺，整合文化創意上、中、下游產業，打造具國際性、知識性、經濟性的文化園區。</p> <p>3. 本案提出臺北文化體育園區整體規劃案-文化園區環境影響差異分析報告，送交主管機關審查，均已遵照環境影響評估法相關規定辦理。</p> <p>(1)「文化園區」與「體育園區」分屬於不同開發區域，亦隸屬不同權管單位及開發單位，除規劃內容迥異外，開發期程亦不相同。本次提</p>

# 臺北市府

## 臺北文化體育園區整體規劃案-文化園區環境影響差異分析報告 歷次審查意見及回覆辦理說明彙整表

環評委員及 相關單位	第一次環差(環評審查會第 91 次)審查意見	辦理情形說明
	<p>沛可見一般，是否禁得起文體園區兩大開發案同時暴增開發量體、連手摧殘?)等，均會相互影響，自不應割裂審查。</p>	<p>送除以文化園區整體考量評估園區所產生之影響外，亦檢討體育園區開發衍生之合併影響。</p> <p>(2)臺北市府文化局於民國 98 年 6 月 5 日辦理臺北文化體育園區整體開發案環境影響差異分析報告計畫名稱、開發單位及權管單位變更。臺北市府於民國 98 年 6 月 10 日(府授環四字第 09813091400 號函)同意變更備查，將計畫名稱由原「臺北文化體育園區整體規劃案環境影響差異分析報告」變更為「臺北文化體育園區整體規劃案-文化園區環境影響差異分析報告」，文化園區權管單位變更為「臺北市府文化局」。</p> <p>(3)本案符合環境影響評估法施行細則第 37 條之規定「開發單位依本法第 16 條第 1 項申請變更環境影響說明書或評估書內容，涉及環境保護事項之變更，無須重新進行環境影響評估者，由目的事業主管機關轉送主管機關審核」。</p>
	<p>本案縱未與體育園區一併審查，仍應依環評法施行細則第 38 條「重辦環評」：</p> <p>(一)環評法施行細則第 38 條第一項第 4 款、第 3 款：「開發單位變更原申請內容有下列情形之一者，應就申請變更部分，重新辦理環境影響評估：...四.計畫變更對影響範圍內之生活、自然、社會環境或保護對象，有加重影響之虞者。五.對環境品質之維護，有不利影響者。</p> <p>(二)查本案變更後：</p> <p>a. 刪除供公眾使用之「城市博物館」，改為商業使用空間(都審資料中，規劃為「一般事務所」、「一般零售業」、「旅館」，文化性何在?未來能否落實「文化園區」之目的?於都審過程備受質疑)，對社會環境有加重影響之虞。</p> <p>b. B.3 棟建物合併為 1 棟後，原本位於「倉庫與博物館間」及「博物館與旅</p>	<p>1.本案依法應提送環境影響差異報告書：</p> <p>(1) 依行政院境保護署 88 年 6 月 9 日(88)環署綜字第 0032464 號函釋，有關環境影響評估法施行細則第 38 條第 1 項第 1 款「計畫產能、規模擴增或路線延伸百分之十以上者」，其中規模擴建是以開發面積或樓地板面積計算，應依據「開發行為應實施環境影響評估細目及範圍認定標準」規定辦理。</p> <p>(2) 本案實施環境影響評估係因原 92 年環境影響評估併同體育園區申請總開發面積(基地面積)約 18 公頃已逾 10 公頃，達「開發行為應實施環境影響評估細目及範圍認定標準」第 23 條(文教建設)第 1 項第 1 款第 4 目規模，爰依規實施環境影響評估法施行細則第 38 條規定。</p> <p>(3) 經檢討本案基地面積並無擴增情事，故無環境影響評估法施行細則第 38 條第 1 項第 1 款規模擴建百分之十以上之情事，並據此提送環境影響差異分析報告辦理審查事宜。</p> <p>(4) 本案建築樓層 14 層、樓高 69.5 公尺，未達高</p>

# 臺北市府

## 臺北文化體育園區整體規劃案-文化園區環境影響差異分析報告 歷次審查意見及回覆辦理說明彙整表

環評委員及 相關單位	第一次環差(環評審查會第 91 次)審查意見	辦理情形說明
	<p>館間」之老樹需移植，對自然環境有加重影響之虞、對環境品質之維護有不利影響。</p> <p>c. 北側道路機車停車區減少(見差異分析報告審-1 頁)停車場減少 3560.27 平方公尺(見差異分析報告審 2-12 頁)，恐將惡化鄰近地區車輛停放問題，對生活環境有加重影響之虞、對環境品質之維護有不利影響。</p> <p>d. 變更歷史悠久與對當地居民深厚意義之「荷花池」原貌，對生活、自然及社會環境有加重影響之虞(開發單位嫌棄欲變更之「垂直單調」池岸，見差異分析報告第 5-1 頁，可能反映著日治時期工業建築的歷史記憶)。</p> <p>綜上，本案縱不當與體育園區割裂審查，仍應依環評法施行細則第 38 條第 1 項第 4 款、第 3 款重辦環評。</p>	<p>樓建築認定標準第二十六條第一項第二款：高樓建築「辦公、商業或綜合性大樓，其樓層二十層以上或高度七十公尺以上。」應實施環境影響評估之要求。</p> <p>(5) 本次提送之內容為古蹟歷史建築區為修復再利用，樓地板面積與 92 年環境影響說明書並無增減差異，加上重新規劃之「松菸文化創意產業資源基地」後，較原規劃之樓地板面積增加 0.64%。</p> <p>2.本案變更後對整體環境品質無加重或不利影響：</p> <p>(1) 本案變更後仍是以文化設施為主體：</p> <p>A.92 年環境影響說明書在文化園區有標示城市博物館預地，因考量城市發展與圓山遺址結合，未來將設置於圓山地區，經委員評估更為適合。</p> <p>B.本案依文創法定義之 BOT 主體設施符合促參法規定之文化設施，文建會亦認定有案(如華山園區)。有關都審資料中將其歸類為「一般事務所」、「一般零售業」等項目，係將文創法中規定之各文創產業分別依都市計畫土地使用分區管制規則規定予以分類，以轉換納入都計建管法規管理而已，對社會環境並無加重影響之虞。</p> <p>(2) 本案所移植樹木皆非屬受保護樹木，且採區內移植，綠色資源並未減少；移植作業皆符合樹木保護委員會審查決議事項及相關法令，將加強落實對承作廠商之督導與管理；另經檢討未來文化園區開發空間之面積將較現況增加，對自然環境及環境品質維護影響並無不利之影響。</p> <p>(3) 本案報告書內容並未提及「北側道路機車停車區減少」，請環評會諒查。另區內汽、機車停車位均按法定需求加以規劃，本案考量開發後捷運路網陸續完工營運，大眾運輸系統更為發達便利，在配合政府「促進大眾運輸發展方案」之基礎下，已依所推估最大汽車、機車停車需求設置，達到停車內部化之目標，減低環境衝擊，符合永續交通政策環境之趨勢，亦是環評委員支持及鼓勵之方向。</p>

# 臺北市政府

## 臺北文化體育園區整體規劃案-文化園區環境影響差異分析報告

### 歷次審查意見及回覆辦理說明彙整表

環評委員及 相關單位	第一次環差(環評審查會第 91 次)審查意見	辦理情形說明
		<p>(4) 生態景觀池(荷花池)為地下水自然滲流之溼地，多年無人干預下生態狀況雖已達穩定，但因池水缺乏流動且優氧化嚴重，魚蛙類棲地不佳，生物物種多元性不足。規劃設計以盡量降低對既有生態之干擾，設置水循環系統達到改善水質，以營造良好生物棲地及物種多樣性為目標，對於生活、自然及社會環境亦有所助益。</p> <p>(5) 生態景觀池之設計，亦經提報 98 年 8 月 26 日第 24 次臺北市文化資產審議委員會審查通過。</p>
<p>新仁里 李 里長財久</p>	<p>本里拒絕大巨蛋商業設施過多的設計方案，不要為了財團利益，讓我們當地及鄰近人民沒地方活動外，還要承受諸多交通不便、空污。本里主張「臺北市文化體育園區大型室內體育館開發計畫案」規劃內容仍過度商業化，完全與體育無關，應更名為「臺北巨蛋商業特區」。</p>	<p>陳情範圍係體育園區範圍，並非位於本案基地內。</p>
	<p>本里里民於十一月十七日、十一月二十六日，由臺北市政府召開的「變更臺北文化體育園區北側第三種工業區為道路用地細部計畫案」兩場說明會中，皆表達反對並更計畫，懇請政府多參考里民意見，調整變更方案。</p>	<p>陳情範圍並非位於本案基地內。 北側道路之都市計畫變更已另案提送本市都市計畫委員進行審議。</p>
	<p>本里堅決反對「變更臺北文化體育園區北側第三種工業區為道路之規劃內容，原交通動線設計連接忠孝東路四段 553 巷北側，而 553 巷為本里重要連外道路，寬度僅七米，若依照變更之細部計畫，則本開發案所帶來的車流將嚴重影響本里里民進出本里之便利性，以及緊急事故與消防救災的安全性。另外本里也反對市民大道車流利用 553 巷北段往南進入逸仙路巷北段延伸的地下停車場出入口，大量等待進出場的車輛將造成 553 巷的擁塞與空氣污染。</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 北側道路之都市計畫變更已另案提送本市都市計畫委員進行審議。</li> <li>2. 有關逸仙路北段延伸的地下停車場出入口係體育園區範圍，並非位於本案基地內，應非屬本案審議範圍。</li> <li>3. 本案交通規劃之車輛進出係以新闢北側與北延道路為主，東向車流將由基地北側設置之迴轉車道往西接入北延道路離開，避免車流進入忠孝東路四段 553 巷影響住戶生活品質。</li> </ol>
	<p>本里建議前述變更事項重新規劃，改採規劃市民大道南支線(高架)直接通過基隆路 101 巷路段，該路段寬 20 米，較能承受本開發案所帶來的巨大車流量。</p>	<p>陳情範圍並非位於本案基地內。 北側道路之都市計畫變更已另案提送本市都市計畫委員進行審議，未來將依各級都委會審議結果配合辦理。</p>
	<p>本里堅決反對本開發案所衍生的車流進入忠</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 本案交通規劃之車輛進出係以新闢北側與北</li> </ol>

# 臺北市政府

## 臺北文化體育園區整體規劃案-文化園區環境影響差異分析報告 歷次審查意見及回覆辦理說明彙整表

環評委員及 相關單位	第一次環差(環評審查會第 91 次)審查意見	辦理情形說明
	<p>孝東路四段 553 巷的巷弄裡面，大量車流將造成並不寬敞的 553 巷擁塞與空污，居民出入也會受到影響，本里主張本案交通動線應說明白，做出承諾車子絕對不可進入 553 巷與新仁里的社區。這個案子「文化園區」與「體育園區」在同一基地上，兩案使用的道路也都一樣，一定會互相影響，本里主張本案交通評估應將「體育園區」與「文化園區」的交通影響一起講清楚。懇請各位委員幫我們當地居民把關，要求開發單位來本里辦交通說明會，聽聽本里居民意見。</p> <p>該案目前規劃係由市民大道往東方過光復南路後，設置平面道路連接忠孝東路四段 553 巷，往南至刑事警察局北側又東至該路西側，在左轉接逸仙路。根據本里瞭解，如此規劃等於從光復南路右轉 90 度進入忠孝東路四段 553 巷的長度僅一百九十多公尺左右，卻整整轉三個 90 度角的彎，才能從光復南路到逸仙路，對道路使用人而言是非常不方便而又危險的；對全巷的交通也有相當大的影響。懇請政府不要做對行車人及行人有危險的道路計畫。</p> <p>都市計畫應以百年大計的眼光來規劃整個城市的發展，臺北東區的商業設施已經飽和，建議應將松山菸廠規劃為森林運動公園。</p>	<p>延道路為主，東向車流將由基地北側設置之迴轉車道往西接入北延道路離開，避免車流進入忠孝東路四段 553 巷影響住戶生活品質。</p> <p>2. 文化園區之相關權管單位前於 98 年 11 月份已與周邊居民多所溝通，亦明確說明計畫開發理念及規劃期程，以展現本計畫之透明度。</p> <p>3. 本計畫將依環評法於「文化創意產業資源基地」開工前依法舉辦說明會，以落實與地方民眾之互動。</p> <p>陳情範圍並非位於本案基地內。</p> <p>開發單位依都市計畫規定辦理。</p>
光復國小家長委員會 游會長藝	<p>(1) 依據環評法施行細則第 38 條第一項第一款、第四款之規定，本聯盟主張本案申請變更內容之規模，已達重辦環評之標準，環評大會應退回本次提送之差異分析報告，並要求開發單位依前述法令之規定，重新辦理環境影響評估。</p> <p>(2) 本聯盟主張本案之環境影響評估應與體育園區共同辦理。</p> <p>(3) 本聯盟主張本案與體育園區使用之道路設施相同，其交通影響評估與交通維持計畫應與體育園區共同檢討，始得呈現實際影響情形。</p>	<p>1. 本案依法應提送環境影響差異報告書：</p> <p>(1) 依行政院境保護署 88 年 6 月 9 日(88)環署綜字第 0032464 號函釋，有關環境影響評估法施行細則第 38 條第 1 項第 1 款「計畫產能、規模擴增或路線延伸百分之十以上者」，其中規模擴建是以開發面積或樓地板面積計算，應依據「開發行為應實施環境影響評估細目及範圍認定標準」規定辦理。</p> <p>(2) 本案實施環境影響評估係因原 92 年環境影響評估併同體育園區申請總開發面積(基地面積)約 18 公頃已逾 10 公頃，達「開發行為應實施環境影響評估細目及範圍認定標準」第 23 條</p>

# 臺北市府

## 臺北文化體育園區整體規劃案-文化園區環境影響差異分析報告 歷次審查意見及回覆辦理說明彙整表

環評委員及 相關單位	第一次環差(環評審查會第 91 次)審查意見	辦理情形說明
	<p>說明：</p> <p>a. 經查本案 92 年環境影響說明書(下稱原環評)，並未記載任何有關城市博物館之開發量體，或任何有關 6 至 9 號倉庫之樓地板面積，原環評僅於第 5-8 頁古蹟中提及「另於第一至五號倉庫東側之土地擬規劃作為城市博物館」。</p> <p>b. 經查原環評第 5-9 頁，由表 5-2 可得知有關文化園區旅館、商務住宅與停車空間等，開發量體明確數據 92,935m<sup>2</sup>，並無城市博物館之樓地板面積。</p> <p>c. 經查原環評第 7-17 頁，表 7-23 用水量估算表古蹟之樓地板面積為 29,330m<sup>2</sup>，與表 7-24 用電量估算表古蹟之樓地板面積為 29,607m<sup>2</sup>。兩份表格均未計入城市博物館預定地(原 6 至 9 號倉庫)之樓地板面積。</p> <p>d. 綜上所述，本聯盟主張原環評通過之量體，並不包含城市博物館或 6 至 9 號倉庫之樓地板面積。本次提送環境影響差異分析報告第 2-1 頁 2.1 本計畫變更內容第一項樓地板面積與基地面積中所稱「其中原 92 報告規劃內容之城市博物館使用樓地板面積係轉移自松山菸廠原存之 6 至 9 號倉庫 11,950.93m<sup>2</sup>，今完全轉移予本 BOT 案」，以及表 2-1「註三：原 92 年「城市博物館預定地」無具體描述樓地板面積，所述樓地板面積係轉移自原有之 6 至 9 號倉庫，依建築登記謄本為 11,950.93m<sup>2</sup>」等內容，開發單位顯已錯誤解讀原環評通過之樓地板面積，本聯盟主張環評大會應立即不予認定。</p> <p>e. 經查對照原環評與 98 環差申請變更原申請內容，可知「文化園區」開發量體樓地板面積增加 12,885.13m<sup>2</sup>，超過原環評量體 11%，已達環評法施行細則第三十八條第一項第一款重辦環評之規定。本聯盟主張由開發單位臺北市府文化局與臺北</p>	<p>(文教建設)第 1 項第 1 款第 4 目規模，爰依規實施環境影響評估法施行細則第 38 條規定。</p> <p>(3) 經檢討本案基地面積並無擴增情事，故無環境影響評估法施行細則第 38 條第 1 項第 1 款規模擴建百分之十以上之情事，並據此提送環境影響差異分析報告辦理審查事宜。</p> <p>(4) 本案建築樓層 14 層、樓高 69.5 公尺，未達高樓建築認定標準第二十六條第一項第二款：高樓建築「辦公、商業或綜合性大樓，其樓層二十層以上或高度七十公尺以上。」應實施環境影響評估之要求。</p> <p>(5) 本次提送之內容為古蹟歷史建築區為修復再利用，樓地板面積與 92 年環境影響說明書並無增減差異，加上重新規劃之「松菸文化創意產業資源基地」後，較原規劃之樓地板面積增加 0.64%。</p> <p>2.針對原 92 年環境影響說明書中城市博物館預定地(原 6 至 9 號倉庫)說明如下：</p> <p>(1) 原 92 年環境影響說明書內量體包括：旅館、商務出租住宅、古蹟歷史建築區、城市博物館(原 6 至 9 號倉庫位置)，說明書內有城市博物館之配置規劃，本次變更前後之對照比較應將其一併納入計算。本次提送之環境影響差異分析，因古蹟歷史建築區為修復再利用，面積與 92 年環境影響說明書比較後，實質上更減少了製菸工廠東側及南側部分已拆除之後期增建物(本次申請並未扣除)；加上重新規劃之「松菸文化創意產業資源基地」後，較原規劃面積增加 0.64%。本文化園區量體變更內容經目的事業主管機關(臺北市文化局)釐清確認，並無超過原 92 年環境影響說明書量體之 10%。</p> <p>(2) 陳情意見提及原環評通過之樓地板面積經查係針對附屬商業設施(表 5-2 基地內附屬商業設施一覽表)，故不包含城市博物館或 6 至 9 號倉庫之樓地板面積。</p> <p>(3) 本案變更後仍是以文化設施為主體，文創產業與博物館均屬文建會依促參法認定為創意文</p>



# 臺北市府

## 臺北文化體育園區整體規劃案-文化園區環境影響差異分析報告 歷次審查意見及回覆辦理說明彙整表

環評委員及 相關單位	第一次環差(環評審查會第 91 次)審查意見	辦理情形說明
	<p>文創開發股份有限公司於本次提送之 98 環差，不符環評法相關規定，環評大會應決議本案進入重辦環評程序。</p> <p>f. 原環評文化園區規劃有城市博物館預定地，而博物館為社會大眾較易親近與了解古蹟、文化的設施，今開發單位將之變更設計為辦公室或商場，將對影響範圍內之生活、社會環境或保護對象，有加重影響之虞，應依環評法施行細則第三十八條第一項第四款之規定，重新辦理環境影響評估。</p> <p>g. 本聯盟主張本案與體育園區屬同一宗開發基地，其環境影響評估應與體育園區共同檢討，始得呈現整體開發後之實際影響情形。</p> <p>h. 本聯盟主張本案與體育園區使用之道路設施相同，其交通影響評估與交通維持計畫應與體育園區共同檢討，始得呈現整體開發後之實際影響情形。</p> <p>綜上所述，本聯盟主張本次提送之 98 環差已違反環評法令規定，建請環評大會應予以退回，並要求開發單位依環評法令之規定，就申請變更部分重新辦理環境影響評估。</p>	<p>化設施，如華山創意文化園區或花蓮創意文化園區之 BOT、OT 案例一般：</p> <p>A.92 年環境影響說明書在文化園區有標示城市博物館預定地，因考量盆地先民發展起源選擇與圓山遺址結合，未來將改設置於圓山地區，經評估更為適合，新建地點業經籌建委員會通過。</p> <p>B.本案以符合促參法定義之文化設施為主體，有關都審資料「一般事務所」、「一般零售業」等項目，係將各文創產業分別依都市計畫土地使用分區管制規則規定予以分類，以轉換納入都計建管法管理而已，對社會環境並無加重影響之虞。</p> <p>(4) 文化園區使用之道路以北側道路及北側延伸道路為主；體育園區使用之道路以光復南路及忠孝東路四段為主，出入動線已分散。本計畫於交通影響評估時便已納入兩區活動時影響之四種情境，合併檢討其衍生之影響。</p> <p>(5) 「文化園區」與「體育園區」分屬於不同開發區域，亦隸屬不同權管單位及開發單位，除規劃內容迥異外，開發期程亦不相同，因體育園區現仍依監察院糾正案協商中，故交通維持計畫仍採分區辦理；惟如將來兩區開發期程重疊，則配合主管機關規定辦理。</p>
	<p>之前環評大會同意相關變更後，開發單位即開始挖樹，現在該區域皆已清空，松山菸廠最大之樟樹移植後也已死亡(由本年 11 月份拍攝之老樟樹照片可發現該樹已無綠葉)，另基地內有很多樹木皆為日據時代種植，且蒲葵(棕櫚科)為夏季樹木，不應該在冬天移植，相關粗暴移植行為，不應再繼續發生。</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 本案所移植樹木皆非屬受保護樹木，且採區內移植，綠色資源並未減少；移植作業皆符合樹木保護委員會審查決議事項及相關法令，將加強落實對承作廠商之督導與管理。</li> <li>2. 針對體育園區移植大樟樹後未善盡維護之責，樹保主管機關臺北市府文化局已對移植申請機關教育局，依樹保條例裁罰十萬元之最高罰金，後續亦將持續依樹保條例監督辦理。</li> <li>3. 古蹟歷史建築區之製菸工廠東側及南側廁所拆除之後期增建物部份，亦將於原核定環評計畫外，增加補植喬灌木，增加綠色資源。</li> </ol>
	<p>希望本案盡量不要擾動荷花池生態，現在有些珍貴鳥類都在該處棲息繁衍，且該處亦有</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 本區生態規劃設計原則，於 貴會審議前特別邀請荒野保護協會代表陳教授德鴻暨中研院</li> </ol>

# 臺北市政府

## 臺北文化體育園區整體規劃案-文化園區環境影響差異分析報告

### 歷次審查意見及回覆辦理說明彙整表

環評委員及 相關單位	第一次環差(環評審查會第 91 次)審查意見	辦理情形說明
	<p>禾本植物，若荷花池周邊設置生態步道及進行相關填土工程，將擾動該處生態環境，另以荒野保護協會立場是希望本案能原地保留，另若非得要擾動情形下(仍希望原地保留)，目前規劃再調整(在保護區設置環湖步道，鳥類還會在築巢生蛋?應為規劃非干擾區，全部保留為生物棲息地點)。</p>	<p>生態專家謝教授蕙蓮及劉教授小如參與，就是站在生態多樣復育的進步思潮上，希望為環境加分，不僅獲得肯定並審查通過，應無疑慮。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. 生態景觀池(荷花池)四周植栽以臺灣原生種為主，新植喬木如：烏柏、流蘇、烏心石、苦楝、九芎水濱植物如筆筒樹、楓香、穗花棋盤腳、水柳、水丁香、大安水蓑衣等；並進行多樣性之水生植物(挺水、沉水、浮水等植物)復育利用水循環系統達到水質淨化作用，利用複層次的植栽方式，塑造園區生物多樣性，達到誘蝶、誘鳥及營造良好的生物棲地環境。</li> <li>3. 生態景觀池(荷花池)將以變動最少為原則，不拆除既有護岸，結合生物與生態之觀念，採用生態工法：池岸以人工設置石籠護墊、增加淨深及多孔隙之生態棲地，以創造出適合植生、昆蟲、鳥類、魚類等生存之環境。</li> <li>4. 目前規劃之保護區，為人為低度干擾區，僅提供生態導覽教學為主，其夜間照明亦減量，僅留設必要之安全照明，以避免干擾動物活動與覓食。</li> </ol>
施國勳先生	<p>臺北市都市設計及土地使用開發許可審議委員會審議本案時，委員皆已了解國父紀念館、松菸和臺北機場應整體開發規劃，而非分割成零細區域進行 BOT 案。</p> <p>市民大道附近區域交通已相當擁塞，故於該處開闢北側道路，並不妥適(且臺鐵公司亦反對開闢北側道路)。</p> <p>應將相關區域一起規劃，並希望將名不符實且毫無在地文化之文化创意產業(文化園區)開發案與體育園區併同檢討。</p>	<p>國父紀念館為已開發完成區，臺北機場與本案在都市計畫土地使用分區是不同的，亦隸屬不同基地與權管單位，且所提之三個大區域於上位都市計畫均已具有整體規劃定位，開發單位係依都市計畫定位辦理。</p> <p>本案規劃時已邀集府外交通專家及交通主管機關審查通過。</p> <p>陳情範圍並非位於本案基地內。</p> <p>北側道路之都市計畫變更已另案提送本市都市計畫委員進行交通審議。</p> <p>文化園區內除於 A 區保存松山菸廠辦公廳、製菸工廠、鍋爐房、一至五號倉庫、機械修理場、檢查站、育嬰室等，並規劃設置松山菸廠紀念陳列室，同時將與經濟部合作設置「臺灣設計館」，俟臺灣創意設計中心進駐後，將剩餘樓地板將開放國內文創業者進駐接受台創中心扶植，創造多元媒合平臺，整合文化创意上、中、下游產業，發展在地文化之文化创意產業。</p>

# 臺北市政府

## 臺北文化體育園區整體規劃案-文化園區環境影響差異分析報告

### 歷次審查意見及回覆辦理說明彙整表

環評委員及 相關單位	第一次環差(環評審查會第 91 次)審查意見	辦理情形說明
	<p>另本案與高雄世運場館、臺中大都會場館相較，臺北市都市規劃顯得無氣魄且非常市儈。</p>	<p>本案為避免對週邊環境造成壓迫感，設計了幾個圓弧讓量體分段柔化；同時透過圓弧的內凹，形塑出一大型文化廣場與多綠草皮廣場，使整體文化園區活動能更加豐富多元，不僅採用綠建築設計規範，亦充分與環境融合，故而不以氣魄取向，其他主要原則如下：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 與古蹟協調： <p>新舊建築的對應調和是應用當代的新技術來貫徹古蹟的歷史精神與空間意義，如同菸廠興建當時亦是同樣以技術精神來規劃(室內大跨距之圓拱空間)。本案開發量體係依文資委員審議結論辦理。</p> </li> <li>2. 創造新的廣場： <p>建築量體盡可能拉薄，並退縮與古蹟保持適宜距離，同時退縮讓古蹟與新建築間圍塑出一廣大之文化廣場，結合並活化古蹟之再利用。</p> </li> <li>3. 柔和的圓弧與格狀立面： <p>建築物外觀為和緩之大圓弧，創造優雅且柔和之立面表情，不會如一般平直單調的立面所可能產生的壓迫感。壁面設計為薄型格狀結構並有充分之綠化節能設施柔化整體外觀，格狀結構以端正且具規則之外觀與古蹟達成調和。</p> </li> <li>4. 建築物人性化尺度： <p>面對古蹟緊臨文化廣場部分的建築物，壓低建築量體並設計為階梯狀退縮，增加與古蹟間之通透空間，創造深富人性尺度之廣場。</p> </li> <li>5. 城市尺度的調和： <p>規劃中也考慮了基地周邊的狀況，在屋頂上設計類似山景之弧形屋頂面來呼應城市周邊山區環境之天際線。</p> </li> </ol>