

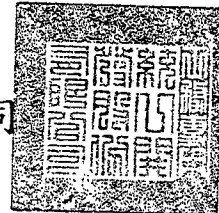
統一開發股份有限公司
市政府轉運站新建工程
環境影響說明書
(定稿本)

中華民國九十四年十一月

開發單位履行環境影響評估責任承諾書

- 一、統一開發股份有限公司「市政府轉運站新建工程環境影響說明書」業經台北市政府環境保護局於94年6月23日審查通過。
- 二、依環境影響評估法第十七條規定：「開發單位應依環境影響說明書、評估書所載之內容及審查結論，切實執行」。違反者，將受到同法第二十三條規定處分。
- 三、本單位已確認前項之規定內容，並當遵照辦理。

開發單位名稱：統一開發股份有限公司



開發單位負責人：高清愿



中華民國九十四年十一月十七日

交通相關議題審查

答覆說明對照表

北市交二字第 09434608200 號

副本

檔 號：
保存年限：

臺北市政府交通局 函

110
臺北市信義區忠孝東路4段560號3樓

地址：110臺北市市府路1號5樓西北區
承辦人：黃惠如
電話：(02)27256878
傳真：(02)27255143
電子信箱：ga_julia@mail.taipei.gov.tw

受文者：統一開發股份有限公司

發文日期：中華民國94年11月15日
發文字號：北市交二字第09434608200號
速別：普通件
密等及解密條件或保密期限：普通
附件：環境影響說明書(修正本)、委員意見回覆表、再修正內容

主旨：「~~市政府轉運站新建工程環境影響說明書~~」交通相關議題審查事宜，詳如說明，惠請辦理後續審查事宜，請 查照。

說明：

- 一、依據統一開發股份有限公司94年10月5日統開字第9410001號函辦理(諒悉)。
- 二、依本府94年6月23日召開「臺北市政府環境影響評估審查委員會第41次委員會會議」第1案審查結論5「有關交通問題請開發單位提出改善對策後，由本府環境委員會推派三位交通專家委員確認後，納入定稿本確實執行。」
- 三、案經本局94年8月3日協助邀集相關委員召開會議就交通問題再予討論，並經開發單位依會議意見再次修正後提送環境影響說明書(修正本)如後附報告書。經送請各委員再確認，並經開發單位局部修正後(如附件)，各委員均已表示無意見。

正本：臺北市政府環境保護局
副本：統一開發股份有限公司

局長林志盈

市政府轉運站新建工程環境影響說明書(修訂本)
交通相關部分委員意見回覆表

- 無意見
 意見如下：

委員簽名：

林麗玉

日期： 94 年 11 月 10 日

市政府轉運站新建工程環境影響說明書(修訂本)
交通相關部分委員意見回覆表

無意見

意見如下：

委員簽名：

王慶之

日期：

94年10月24日

市政府轉運站新建工程環境影響說明書(修訂本)
交通相關部分委員意見回覆表

無意見

意見如下：

1. 轉運站對周圍交通帶來之效益，應更具体(具體化)說明。

2. 路口服務水準預估模式之精準度如何？請說明。

委員簽名：

徐 琳 靜

日期：

94年10月23日

市政府轉運站新建工程環境影響說明書(修訂本)
交通相關部分委員意見回覆表

- 無意見
 意見如下：

委員簽名

徐淑靜

日期： 94年10月31日

市政府轉運站新建工程環境影響說明書（修訂本）再修正內容

1.轉運站對周邊交通帶來之效益，應更具體（如量化）說明。

7.4.2 營運階段

二、目標年交通需求分析

(一)轉運站交通需求分析

1.轉運站功能定位

(3)市政府轉運站對周邊交通帶來效益

A.提昇乘車民眾之便利性

市政府轉運站結合了捷運及公車等大眾運輸系統，並設置了足夠汽機車位提供私人運具轉乘，乘車民眾到達市政府轉運站便利性相當高，乘客到達場站後，透過資訊顯示牌面，可清楚了解各家客運發車時間及票價等資訊，依其需求選擇搭乘，並在高品質候車環境等候搭車，預估民國104年乘客數平日達32,634人次，假日達40,683人次。由表7.4.2-7可得，於假日尖峰小時3,167人次中，搭乘大眾運輸人數占1,259人，顯示轉運站與公車、捷運之轉乘，可幫助許多乘客節省轉乘時間，經濟效益相當高。

B.減少大客車路邊臨停對交通之衝擊

市政府轉運站周邊設站之國道路線達20條路線及17個站位，目前多為路邊設站，車輛於路邊臨停上下客，對於影響後續車流行進產生干擾，此情形常見於忠孝東路-基隆路口，大客車於市政府站臨停後，西往北左轉基隆路之大客車，須由最外側車道變換至內側左轉車道，對於後續車流干擾相當大。但未來市府轉運站營運後可減少大客車路邊臨停之行為，預估至民國104年尖峰小時最高可服務120車次，對於周邊壅塞道路包括忠孝東路、基隆路、松高路、松壽路、市府路及信義路行車秩序具有提昇效果。

C.增加周邊道路容量

市政府轉運站營運後，基地周邊原設置國道客運站位可取消，車輛可利用道路面積增加，忠孝東路、基隆路、松高路、松壽路及信義路等道路車道容量亦可提昇，對於周邊交通壅塞情形有疏解作用。

2.路口服務水準預估模式之精準度如何？請說明。

6.6.4 道路服務水準分析

二、評估方式

(二)路口服務水準分析

本計劃以 HCS 模擬軟體進行路口服務水準分析，HCS 軟體為根據美國 Highway Capacity Manual 2000 所研發之軟體，視不同路口幾何配置及時制計畫輸入相關參數，以使分析結果反映現實路口狀況，其特點為操作容易，並提供許多參數供使用者修改。

本計畫在進行服務水準分析前，首先根據現況資料調整各參數，使其分析所得延滯值與現況調查相符，誤差低於 15% 以下，相關參數包括：

1. 路口幾何配置：包括各轉向車道數、車道寬、容量、路口型態及儲車長度等因子皆可於模式中輸入，以反映路口實際配置情形。
2. 時制計畫：可輸入時相數及各時相長度，並能針對早開遲閉、紅燈右轉、行人干擾等情境分析。
3. 車流特性：可針對不同轉向輸入交通量，並視實際車流狀況輸入尖峰小時因子、到達率及重車比例等數值。

交通相關議題審查

答覆說明對照表

北市交二字第 09434608200 號

審查結論	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
徐委員淵靜 1. 轉運站對周邊交通帶來之效益，應更具體（如量化）說明。	說明：遵照辦理。	7.4.2	7-57~7-58
2. 路口服務水準預估模式之精確度如何？請說明。	說明：補充說明於 6-64 頁。	6.6.4	6-64
林委員麗玉 1. 無意見。	說明：謝謝委員指教。	—	—
王委員晉元 1. 無意見。	說明：謝謝委員指教。	—	—

審查結論

北市環秘(一)字第 09432329100 號

檔 號：
保存年限：

臺北市政府環境保護局 函

地址：臺北市信義區市府路1號
承辦人：周錦富
電話：(02)27287234
傳真：(02)27208058
電子信箱：chou4683@eia.taipei.gov.tw

受文者：統一開發(股)公司

發文日期：中華民國94年6月29日
發文字號：北市環秘(一)字第09432329100號
遠別：普通件
密等及解密條件或保密期限：普通
附件：審查結論公告1份

主旨：檢送「市政府轉運站新建工程環境影響說明書」審查結論公告1份(如附件)，請查照。

說明：依據環境影響評估法第7條規定辦理。

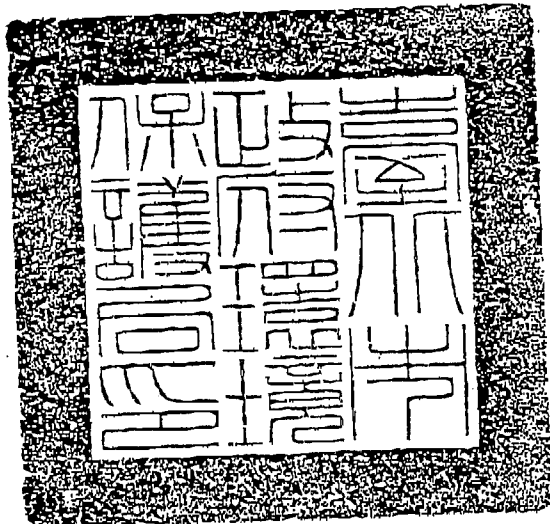
正本：臺北市政府交通局、統一開發股份有限公司
副本：行政院環境保護署、臺北市政府建設局、臺北市政府工務局、臺北市政府捷運工程局、臺北市政府環境保護局綜合企劃小組

局長 陳永仁

檔 號：
保存年限：

臺北市政府環境保護局 公告

發文日期：中華民國94年6月29日
發文字號：北市環秘(一)字第09432329102號
附件：



主旨：公告「市政府轉運站新建工程環境影響說明書」審查結論。
依據：環境影響評估法第7條。

公告事項：「市政府轉運站新建工程環境影響說明書」經審查認定有條件通過環境影響評估審查，開發單位應依下列事項辦理：

- 一、請開發單位依據各委員及各單位意見，補充說明並修正後，納入定稿本。
- 二、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。
- 三、開發單位應提送施工交通維持計畫送主管機關核備。
- 四、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。

五、有關交通問題（例如：具體量化分析、施工期間之交通衝擊…）請開發單位提出改善對策後，由本府環評委員會推派三位交通專家委員確認後，納入定稿本確實執行。

局長 陳永仁



「市政府轉運站新建工程環境影響說明書」

審查結論

北市環秘(一)字第 09432329100 號

審查結論	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
1. 請開發單位依據各委員及各單位意見，補充說明並修正後，納入定稿本。	說明：遵照辦理。	—	—
2. 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。	說明：遵照辦理。	—	—
3. 開發單位應提送施工交通維持計畫送主管機關核備。	說明：遵照辦理。交通維持計畫如附錄十一所示，已提送至台北市交通局審核，計畫內容將依台北市交通局核定為主。	附錄十一	—
4. 開發單位應進行環境監測，並將監測結果按委函送環保局及目的事業主管機關備查。	說明：遵照辦理。	—	—
5. 有關交通問題(例如：具體量化分析、施工期間之交通衝擊...)請開發單位提出改善對策後，由本府環評委員會推派三位交通專家委員(徐委員淵靜、王委員晉元、林委員麗玉)確認後，納入定稿本確實執行。	說明：遵照辦理，台北市交通局已於 94 年 8 月 3 日由針對本項意見之交通問題(包括具體量化分析、施工期間之交通衝擊...)召開會議。各委員所提之意見回覆情形如後所示。	—	—

環境影響評估審查會第 41 次委員會審查意見第 5 點

答覆說明對照表

北市交二字第 09433241300 號

正本

檔 號：
保存年限：

臺北市政府交通局 函

221

臺北縣汐止市新台五路1段77號17樓之7

地址：110臺北市市府路1號5樓西北區
承辦人：黃惠如
電話：(02)27256878
傳真：(02)27255143
電子信箱：ga_julia@mail.taipei.gov.tw

受文者：光宇工程顧問有限公司

發文日期：中華民國94年8月10日

發文字號：北市交二字第09433241300號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：普通

附件：如主旨

主旨：檢送94年8月3日「研商『市政府轉運站獎勵民間投資興建營運案』環境影響評估審查結論第五項相關事宜」會議紀錄1份，請 查照。

正本：徐委員淵靜、王委員晉元、統一開發股份有限公司、鼎漢國際工程顧問股份有限公司、光宇工程顧問有限公司、臺北市交通管制工程處、臺北市停車管理處、臺北市政府交通局第二科

副本：臺北市政府環境保護局（含附件）

局長林志盈

研商「市政府轉運站獎勵民間投資興建營運案」環境影響評估審查結論第五項相關事宜

一、時間：94年8月3日(星期三)下午2時0分

二、地點：本府市政大樓6樓西北區交通局閱覽室

三、主持人：林副局長麗玉 *林麗玉*

四、與會單位與人員

出席單位或人員	簽名
徐委員淵靜	<i>徐淵靜</i>
王委員晉元	
統一開發股份有限公司	<i>吳建宏 謝淑芬</i>
鼎漢工程顧問股份有限公司	<i>林宜蓬 蔣靜宜</i>
光宇工程顧問有限公司	<i>杜明昭 曾信勝</i>
臺北市交通管制工程處	<i>詹益浩</i>
臺北市停車管理處	<i>許信聲</i>
臺北市政府交通局第二科	<i>李思哲 黃惠如</i>

林麗玉

五、與會委員意見

(一)徐委員淵靜：

- 1.本案應為交通轉運站中心，惟本案似就土地開發重於交通改善，將長途客運集中或有其效益，惟土地開發後帶來之交通衝擊是否抵銷其效益，於本報告中未能見相關說明。
- 2.依規劃單位說明轉運站東側道路改為雙向後可減少繞道，但是否反致交通動線更為複雜，仍請規劃單位具體說明其效益，建議以量化方式呈現。另應就東側道路、松高路及松智路之不對稱路口之動線處理方式再明確說明。
- 3.本次報告就交通改善後之服務水準大幅改善，甚或較未開發前為佳，請就其合理性再為檢視。
- 4.本案基地周邊尚有多宗開發案，如華新麗華、國泰大樓、...等，本案報告應將週邊相關案件納入分析。另就施工期間至少應就本案前已通過之案件，納入說明。
- 5.前次報告於基地整體衍生旅次表中未就大客車旅次一併列入，本次已列入。

(二)林副局長麗玉：

- 1.規劃單位所提東側道路、松高、松智路之不對稱路口採連鎖方式並無法解決轉向車流之問題。
- 2.所列基地整體衍生旅次表，似未包括旅館之大客車旅次，應一併列入。
- 3.請開發單位於環評報告中，應載明施工期間預定棄土場地點及規劃之棄土動線。
- 4.請說明宴會廳為何於假日無尖峰需求。
- 5.請補充說明地面層臨停需求之處理方式。

六、結論

- (一)本次會議由林副局長麗玉擔任召集人。另王委員晉元因出國未能出席，請幕僚單位會後再行與王委員晉元確認其書面意見。

(二)請規劃單位依與會委員意見再行修正後送交通局(第二科),並視
需要送各委員再行確認。

—以下空白—

「市政府轉運站新建工程環境影響說明書」

環境影響評估審查會第 41 次委員會審查意見第五點

答覆說明對照表

北市交二字第 09433241300 號

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
<p>徐委員淵靜：</p> <p>(一)本案應為交通轉運站中心，惟本案似就土地開發重於交通改善，將長途客運集中或有其效益，惟土地開發後帶來之交通衝擊是否抵銷其效益，於本報告中未能見相關說明。</p> <p>(二)依規劃單位說明轉運站東側道路改為雙向後可減少繞道，但是否反致交通動線更為複雜，仍請規劃單位具體說明其效益，建議以量化方式呈現。另應就東側道路、松高路及松智路之不對稱路口之動線處理方式再明確說明。</p> <p>(三)本前報告就交通改善後之服務水準大幅改善，甚或較未開發前為佳，請就其合理性再為檢視。</p> <p>(四)本案基地周邊尚有多宗開發案，如華新麗華、國泰大樓、...等，本案報告應將週邊相關案件納入分析。另就施工期間至少應就本案前已通過之案件，納入說明。</p> <p>(五)前次報告於基地整體</p>	<p>說明：(一)市政府轉運站營運後，最大效益為搭車乘客之便利性及舒適度提昇，並能減少大客車路邊臨停對交通之衝擊，取消路邊站位亦可增加道路容量，詳見 7.4.2 節第 7-52 頁至 7-66 頁說明。</p> <p>(二)本案經過兩次交通專案會議及都市設計審議委員會，參考委員意見並進行單行道與雙行道評估，認為將東側道路改為雙行道除了對於基地與 A2、A3 及 A4 來往車輛較為便利外，並可避免所有車流繞行忠孝東路及基隆路等瓶頸路段，增加交通負荷，經評估忠孝東路 - 基隆路口、忠孝東路(基隆路 - 松高路段)、基隆路(松高路 - 忠孝東路段)服務水準均較未開發前提昇，詳見 8.1.2 節第 8-16 頁至 8-23 頁及第 8-30 頁至 8-36 頁改善成效分析。</p> <p>此方案雖對於松高路 - 東側道路及松高路 - 松智路兩路口可能造成衝擊，道路服務水準降為 D 至 E 級，然相較於將東側道路劃設為南向單行道，使忠孝東路與基隆路更為壅塞，增加大客車進出因難，權衡之下，仍以劃設為雙行道對於整體交通影響較小。本案建議將松高路 - 東側道路及</p>	<p>7.4.2</p> <p>8.1.2</p> <p>7.4.1</p>	<p>7-51~7-66</p> <p>8-16~8-23</p> <p>8-30~8-36</p>

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
<p>衍生旅認表中未就大客車旅次一併列入，本次已列入。</p>	<p>松高路 - 松智路兩路口進行號誌連鎖，並配合路面標線規劃，盡量減少其交通衝擊。</p> <p>(三)本案主要改善方案為東側道路改為雙向車道、松高路往西增加一車道，配合號誌時制計畫調整，於周邊瓶頸道路皆有改善，詳見 8.1.2 節第 8-19 頁至 8-21 頁。</p> <p>(四)本案於施工期間及營運期間皆將周邊開發案如統一國際大樓、國泰置地廣場、新光三越四館、信義計畫區 A12 用地及華新麗華辦公大樓等衍生車旅次及棄土車旅次一併考量，詳見 7.4.1 節及 7.4.2 節第 7-51 頁至 7-52 頁說明。</p> <p>(五)整體衍生旅次如表 7.4.2-16 所示，其中國道客運車旅次已包含在內。</p>		
<p>林副局長麗玉：</p> <p>(一)規劃單位所提東側道路、松高、松智路之不對稱路口採連鎖方式並無法解決轉向車流之問題。</p> <p>(二)所列基地整體衍生旅次表，似未包括旅館之大客車旅次，應一併列入。</p> <p>(三)請開發單位於環評報告中，應載明施工期間預定棄土地地點及規劃之棄土動線。</p> <p>(四)請說明宴會廳為何於假日無尖峰需求。</p> <p>(五)請補充說明地面層臨停需求之處理方式。</p>	<p>說明：(一)本案所提東側道路改為雙向道對於基隆路及忠孝東路等瓶頸道路具有改善效果，但對於松高路 - 松智路及松高路 - 東側道路兩路口可能造成衝擊，本案提出以下策略：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 考量此兩路口可能衍生之交通問題，故將東側道路規劃為雙向，導引車流迅速往北疏散，減少松高路及松智路負荷。 2. 松高路(東側道路 - 松智路段)往西方向最內側車道劃設雙白線，以減少此路段車流交織行為。 3. 採號誌連鎖方式維持車流續進，減少路口延滯。 4. 尖峰時段，請員警支援取締違規轉向車流，維持車流順暢。 <p>(二)本案旅館定位為商務旅館，團</p>	5.9	5-51

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>客數量少，因此將所有私人運具旅次分佈汽機車及計程車，對於計算車旅次結果，可能高估，而不會有低估情形。</p> <p>(三)為減輕運土車輛所造成之交通影響，本工程運土動線以經過市區道路長度最短為原則，基地進出動線說明如下： 離開工地動線：工地—東側十米道路—松高路—松智路—信義路五段—信義快速道路—北二高台北聯絡道(國道3甲)—北二高—土資場。 本工程預定運往下列土資場，個別數量推估如下：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 基隆市大水窟土資場約 20,000 m³ 2. 台北縣林口後坑土資場約 50,000 m³ 3. 台北縣鶯歌元記土資場約 50,000 m³ 4. 新竹縣超敏益土資場約 100,000 m³ 5. 苗栗縣鴨母坑段土資場約 100,000 m³ <p>施工前將提交通維持計畫送台北市交通局審核，對運土車輛進出動線做妥善安排後，始可施工。</p> <p>(四)本案經實際觀察信義計畫區於假日之道路交通量，以下午2至4時交通量最高，由於宴會廳假日進離場旅次不會於此時段進出，因此不列入計算，在平日昏峰5至7時，則將進場旅次計入。</p> <p>(五)本案於地面層旅館門口設有臨停區，可同時停放4輛小汽車，主要提供旅館及宴會廳來客臨停使用。商場及轉運站旅客則使用地下一樓臨停車位。</p>		
結論：			

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
<p>(一)本次會議由林副局長麗玉擔任召集人。另王委員晉元因出國未能出席，請幕僚單位會後再行與王委員晉元確認其書面意見。</p> <p>(二)請規劃單位依與會委員意見再行修正後送交通局(第二科)，並視需要送各委員再行確認。</p>	<p>說明：(一)經與王委員晉元連絡，確認王委員晉元對於本案已無意見。</p> <p>(二)遵照辦理。</p>	—	—

環境影響評估審查會第 41 次委員會會議紀錄

答覆說明對照表

府環四字第 09404478100 號

檔 號：
保存年限：

臺北市政府 函

110
臺北市信義區忠孝東路4段560號3樓

地址：臺北市市府路1號7樓東北區
承辦人：周錦富
電話：27287234
傳真：27278058
電子信箱：chou4683@eia.taipei.gov.tw

受文者：統一開發股份有限公司〈第1案〉

發文日期：中華民國94年7月7日
發文字號：府環四字第09404478100號
速別：普通件
密等及解密條件或保密期限：普通
附件：會議記錄

主旨：檢送94年6月23日臺北市政府環境影響評估審查委員會第41次委員會會議紀錄1份，如有修正意見請於文到7日內惠知本府環境保護局，請 查照。

說明：依 本府94年6月10日府環四字第09404474400號函續辦。

正本：陳主任委員永仁〈環保局局長室〉、郭副主任委員〈環保局副局長室〉、鍾委員弘遠〈建設局副局長室〉、吳委員槐廷〈工務局副局長室〉、李委員繁彥〈都市發展局副局長室〉、林委員麗玉〈交通局副局長室〉、戴委員豪君〈研考會主任秘書室〉、王委員晉元〈交通大學運輸管理學系〉、呂委員光洋〈師大生命科學系〉、徐委員淵靜〈國立交通大學交通運輸研究所〉、歐陽委員嶠暉〈台灣水環境再生協會〉、陳委員明杰〈台大森林環境暨資源學系〉、張委員怡怡〈臺北醫學大學醫學系〉、陳委員俊成〈淡江大學水環系〉、張委員瓊文〈交通部運輸研究所〉、張委員添晉〈北科大環境所〉、黃委員宏斌〈台大生工系〉、劉委員聰桂〈台大地質科學系〉、李委員永展〈中國文化大學建築及都市計畫研究所〉、李委員威儀〈台灣科技大學建築系〉、陳委員錦賜〈中國文化大學建築及都市計畫研究所〉、臺北市府建設局、臺北市府都市發展局、臺北市府交通局、臺北市府社會局〈第2案〉、臺北市府工務局、臺北市府捷運工程局〈第1案〉、臺北市府工務局建築管理處、臺北市府工務局公園路燈工程管理處〈第2案〉、臺北市府工務局新建工程處、臺北市府工務局衛生下水道工程處、臺北市府工務局養護工程處、臺北市府地政處〈第2案〉、臺北市土地重劃大隊〈第2案〉、臺北自來水事業處〈第2案〉、臺北市士林區公所〈請通知當地里長〉〈第2案〉、臺北市信義區公所〈請通知當地里辦公室〉〈第1案〉、臺北市府環境保護局第一科、臺北市府環境保護局第二科、臺北市府環境保護局第三科、臺北市府環境保護局第四科、臺北市府環境保護局第五科、臺北市府環境保護局衛生稽查大隊

副本：監察院〈第2案〉、臺北市議會、臺北市議會監議員世聰、臺北市府環境保護局綜合企劃小組、草山文史聯盟〈第2案〉、臺北市士林區住六之六自辦市地重劃區重劃會〈第2案〉、統一開發股份有限公司〈第1案〉

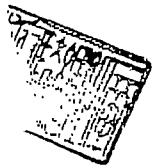
市長 馬英九

環境保護局局長陳永仁決行

裝

訂

線



臺北市政府環境影響評估審查委員會第41次會議會議紀錄

一、開會時間：94年6月23日星期四 下午2時00分

二、開會地點：臺北市政大樓東南區4樓406會議室

會議記錄：周錦富

三、出席單位及人員：如簽到簿。

四、主席：陳主任委員永仁

五、討論事項：

第1案：市政府轉運站環境影響評估說明書審查。

第2案：臺北市士林區住六之六自辦市地重劃環境影響評估差異分析報告
審查。

六、主席致詞：略。

七、第1案承辦單位報告：略。

八、第1案開發單位簡報：略。

九、第1案討論：

主席：

現在開始討論本案

主席：

施工工地用電是使用柴油發電機嗎？

開發單位：

一般而言，基地內重型機具是使用柴油發電機，其餘用電量較小的設備會
向台電申請臨時供電。

主席：

如果燃料電池發電機電量足夠供應所需的話，建議考慮採用，可減少噪音
與空氣污染。

開發單位：

如評估可行將考慮採用。

徐委員淵靜：

(一)在路口評估水準方面主要有兩個路口影響較大，減輕對策是否針對此二路口做改善，成效如何？開發前後雖然同樣是F級，但是實際數字變化是2倍。

(二)P7-62 整體交通需求分析中，“綜合上述轉運站、商場及旅館等交通需求分析……”，大客車的交通量在何處？因為轉運站也包括在裡面，所以應該也會有大客車的資料在裡面。

(三)基地東側道路單行道改成雙向，好像只是繞行方便，但是可能造成路口更多的衝突點，是否有檢討過改雙向一定會比原來單向好？

開發單位：

(一)大客車衍生量對附近交通衝擊的部份，在計算這些表格的時候已經有納入一併檢討。

(二)基地東側改成雙向，之前開過兩次交通專案會議就單行道與雙向道做過評估，根據各委員意見，的確改成雙向道是比較有幫助的，把東側道路跟松高路以及松高路跟松智路這兩個路口做號誌的連鎖，並配合路面的標線來做規劃。

交通局：

局裡之前也開過兩次交通衝擊的審查會，包括轉運站本身機能的審查會，剛剛提到松高路跟松智路附近可能會因此受影響，以及基地東側開放為雙向的問題，當初考量基地的特性本身的主要道路為基隆路跟忠孝東路，目前基隆路跟忠孝東路的交通狀況也不是很好，如果說就轉運站開發的需要，第一個目標就是維持基隆路跟忠孝東路順暢運作，因此配合上述情況，松高路、松智路及東側道路為次要道路，所以基於大眾運輸為優先的情況下，引導小客車避開忠孝東路及基隆路的路口，所以經過各種評估之後決議東側道路開放雙向較佳，當然對於松高路及松智路會有一些負面的影響，因此交通局也規劃一些措施，之後會協助這個案子來做交通的改善。

李委員永展：

(一)報告裡面的 P5-51 提到棄土場的路線跟下一頁的圖剛好相反，另外路

線二的第二行敘述有誤，應該是松仁路左轉接信義路。至於轉往棄土場，棄土場位於何處？

(二)P5-54 跟 P5-55 本計畫達成綠建築四個指標是值得肯定的，在污水垃圾改善指標方面，有提到資源垃圾分類回收，在 P5-54 只有提到垃圾處理而沒有提到資源垃圾分類回收。

(三)在 P5-56 提到公共設施認養及整體營造，整體營造是何意？

(四)在 P6-38 及 P6-40 表 6.2.7-1 的數據有問題。

開發單位：

(一)關於棄土路線遵照委員的意見修正。棄土場的位置在現階段無法肯定最後棄土的位置，根據調查在台北縣市有足夠的棄土場處理棄土，所以規劃動線是以最近能接上高速公路的路線為主，對於附近的交通噪音影響減至最低，並且承諾在施工前取得合法棄土場位置，並且依據相關規定作申報。

(二)在垃圾資源指標方面，報告書中已有提到會執行資源垃圾回收管理系統，在定稿報告中會加強說明。

(三)報告中所提到“整體營造”用詞不妥，將做修正。在基地附近公共設施會做認養，配合附近景觀做最好的設計規劃。

(四)所提到表格數據有問題，將再定稿報告中修正。

黃委員宏斌：

(一)本計畫地下室開挖是地下 5 層，那棄土坑的位置看起來應該是在 1 樓的位置，似乎不妥，請具體說明。

(二)棄土要暫存在 12 座棄土坑裡，假如遇到下雨滿坑的時候，是否有什麼措施防止水流到基地外？

(三)建議污水分開排放，避免增加污水下水道的負荷。另外洗車台跟沉砂池放在一起，沉砂池容量夠不夠，因為地下室開挖的時候，遇到下雨一定要把水抽出來，抽出來的水不能澆灌，不能澆灌還是必須經過沉砂才能排放，那如此一來沉砂池的數量不夠，請再補充說明。

開發單位：

- (一)圖面上可能標示不清楚造成委員的誤解，圖面上棄土坑的部份是連續壁工程及基樁工程施作的階段，為了不要在尖峰時段載運棄土，不要影響週遭的交通，在離峰時間或是晚上交通量最小的時候再運送出去。原則是暫存連續壁工程及基樁工程瞬間出土的量。
- (二)在下雨的狀況，造成開挖面有積水要抽出，大樓在規劃時考量交通動線及溢流水抽出的問題，本計畫採逆打工法，逆打工法第一個階段是一樓板的 RC 結構一定要先完成，同時二樓板的結構也會開始施作，二樓板施作完成後，下雨的雨水不會進到開挖面。開挖面到 GL -22m，根據地質鑽探報告，到 GL -46m 以下才是受壓水層，GL -22m 在信義計畫區是黏土層的底層，無地下水溢流的情形。日後本基地規劃 12 個取土口，其中有 2 個在建築物的外側，在開挖完成後會用帆布做覆蓋，避免下雨的雨水溢流下去。
- (三)沉砂池不足的部份，日後做簡易型桶式的沉砂池並具有過濾沉澱的功能。

劉委員聰桂：

意見回覆 P6 “「剩餘資源處理計畫」按廢棄土性質…提出剩餘資源處理計畫”，剛剛有提到附近一帶都是黏土，那棄土場若有選擇性的話，請依棄土的性質，棄置於適當的棄土場。

開發單位：

遵照辦理。

陳委員錦賜：

施工階段的防救災計畫人力的應用好像沒說明。

開發單位：

審查意見回覆資料 P21 針對所有施工跟營運防災計畫有作補充說明，至於委員所提到施工防災的組織及人員分配將在定稿本補充。

主席：

請問各委員是否還有問題需要開發單位答覆的，若沒有依程序請開發單位離席。(此時開發單位離席)

十、委員討論(此時開發單位請離席):略

十一、第1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評估審查,開發單位應依下列事項辦理:

- 1、請開發單位依據各委員及各單位意見,補充說明並修正後,納入定稿本。
- 2、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。
- 3、開發單位應提送施工交通維持計畫送主管機關核備。
- 4、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。
- 5、有關交通問題(例如:具體量化分析、施工期間之交通衝擊...)請開發單位提出改善對策後,由本府環評委員會推派三位交通專家委員(徐委員淵靜、王委員晉元、林委員麗玉)確認後,納入定稿本確實執行。

十二、第 2 案承辦單位報告：略。

十三、第 2 案開發單位簡報：略。

十四、第 2 案各目的事業主管機關報告：

主席：

依據議程請各目的事業主管機關說明第 35 次委員會附帶決議辦理情形，污水處理部分請衛生下水道工程處說明。

衛生下水道工程處：

1. 有關污水處理部分，根據第 35 次委員會結論，台北市士林區住六之六市地重劃會，在 94 年 5 月 18 號來函，有關重劃區衛生下水道管線施設部分，承諾遵循原 85 年通過原環說施設，施設工程之規劃、設計、發包、施工...等，全權委託由本處依相關規定辦理，工程費部分希望由抵費地移轉後來繳交，開發單位已來函做確認及承諾。
2. 有關污水處理廠部分，依內政部 91 年 10 月 25 日台內中字第 0910015579 號函之解釋及依照獎勵土地所有權人辦理市地重劃辦法第 47 條規定，由有關機關重劃完成後兩年內優先編列預算來興建，至於什麼時候興建，應該看什麼時候重劃完成，係由重劃大隊來認定。

主席：

9 條 6 米巷道部分，請都市發展局說明。

都市發展局：

依照上一次委員會議，附帶決議之執行情形做說明，環境影響評估說明書是在 85 年通過有條件接受開發，88 年核定水保計畫，在 88 年 7 月 1 日水保開工，重劃會基於重劃分配需要，依照市地重劃辦法第 28 條規定增設原環說內所沒有的 9 條 6 公尺寬的計畫道路，在 89 年向本府提出申請，並經有關單位會勘同意後設置，因增設 9 條道路是 85 年環評定稿本內並沒有的內容，所以後來環保局函請開發單位辦理環境影響差異分析，環保局亦函請環保署釋示，並經提 92 年 5 月第 27 次環評委員會決議 9 條 6 米巷道必需納入重辦環評之範圍，與其它的 3 項議題，包括污水、交通、聯外排水一併由委員會審查。

「市政府轉運站新建工程環境影響說明書」

環境影響評估審查會第 41 次委員會會議紀錄

答覆說明對照表

府環四字第 09404478100 號

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
主席： 施工工地用電是使用柴油發電機嗎？	說明：一般而言，基地內重型機具是使用柴油發電機，其餘用電量較小的設備會向台電申請臨時供電。	—	—
主席： 如果燃料電池發電機電量足夠供應所需的話，建議考慮採用，可減少噪音與空氣污染。	說明：如評估可行將考慮採用。	—	—
徐委員淵靜： (一)在路口評估水準方面主要有兩個路口影響較大，減輕對策是否針對此二路口做改善，成效如何？開發前後雖然同樣是 F 級，但是實際數字變化是 2 倍。 (二)P7-62 整體交通需求分析中，“綜合上述轉運站、商場及旅館等交通需求分析...”，大客車的交通量在何處？因為轉運站也包括在裡面，所以應該也會有大客車的資料在裡面。 (三)基地東側道路單行道改成雙向，好像只是繞行方便，但是可能造成路口更多的衝突點，是否有檢討過改雙向一定會比原來單向好？	說明：(一)已修正，本案原提資料為目標年開發後尚未進行改善之數據，若針對基地周邊道路包括忠孝東路、基隆路、松高路及東側道路等進行交通改善，包括東側道路改為雙向，分散車流量，松高路往西方向增加一車道，對於松高 - 基隆路口車流疏解亦有明顯效益，改善成效如 8.1.2 節交通運輸分析。 (二)本案於計算大客車衍生量時，以現有客運路線及班距進行未來路線推演，並於計算交通衝擊時一併評估，其衍生量詳見表 7.4.2-16。 (三)本案經過兩次交通專案會議及都市設計審議委員會，參考委員意見並進行單行道與雙向道評估，認為將東側道路改為雙向道除了對於基地與 A2、A3 及 A4 來往車輛較為便利外，並可避免所有車流繞行忠孝東路及基隆路等瓶頸	8.1.2 7.4.2	8-16~8-23 8-30~8-36 7-65~7-66

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>路段，增加交通負荷。此方案雖對於松高路－東側道路及松高路－松智路兩路口可能造成衝擊，然相較於將東側道路劃設為南向單行道，使忠孝東路與基隆路更為壅塞，增加大客車進出困難，權衡之下，仍以劃設為雙向道整體影響較小。</p> <p>本案並建議將松高路－東側道路及松高路－松智路兩路口進行號誌連鎖，並配合路面標線規劃，盡量減少其交通衝擊。</p>		
<p>李委員永展： (一)報告裡面的 P5-51，提到棄土場的路線跟下一頁的圖剛好相反，另外路線二的第二行敘述有誤，應該是松仁路左轉接信義路。至於轉往棄土場，棄土場位於何處？</p>	<p>說明：(一)為減輕運土車輛所造成之交通影響，本工程運土動線以經過市區道路長度最短為原則，基地進出動線說明如下： 離開工地動線：工地－東側十米道路－松高路－松智路－信義路五段－信義快速道路－北二高台北聯絡道(國道3甲)－北二高－土資場。 本工程預定運往下列土資場，個別數量推估如下：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 基隆市大水窟土資場約 20,000 m³ 2. 台北縣林口後坑土資場約 50,000 m³ 3. 台北縣鶯歌元記土資場約 50,000 m³ 4. 新竹縣超敏益土資場約 100,000 m³ 5. 苗栗縣鴨母坑段土資場約 100,000 m³ <p>施工前將提交通維持計畫送台北市交通局審核，對本計畫運土車輛進出動線做妥善安排，計畫內容依台北市交通局核定為主，核定後始可施工。</p>	5.9	5-51

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
(二)P5-54 跟 P5-55 本計畫達成綠建築四個指標是值得肯定的,在污水垃圾改善指標方面,有提到資源垃圾分類回收,在 P5-54 只有提到垃圾處理而沒有提到資源垃圾分類回收。	說明:在垃圾資源指標方面,報告書中已有提到會執行資源垃圾回收管理系統,在定稿報告中會加強說明。	5.10	5-54
(三)在 P5-56 提到公共設施認養及整體營造,整體營造是何意?	說明:報告中所提到“整體營造”用詞不妥,將做修正。在基地附近公共設施會做認養,配合附近景觀做最好的設計規劃。	5.11	5-56
(四)在 P6-38 及 P6-40 表 6.2.7-1 的數據有問題。	說明:所提到表格數據有問題,將再定稿報告中修正。	6.2.7	6-40
黃委員宏斌: (一)本計畫地下室開挖是地下 5 層,那棄土坑的位置看起來應該是在 1 樓的位置,似乎不妥,請具體說明。	說明:圖面上可能標示不清楚造成委員的誤解,圖面上棄土坑的部份是連續壁工程及基樁工程施作的階段,為了不要在尖峰時段載運棄土,不要影響週遭的交通,在離峰時間或是晚上交通量最小的時候再運送出。原則是暫存連續壁工程及基樁工程瞬間出土的量。	—	—
(二)棄土要暫存在 12 座棄土坑裡,假如遇到下雨滿坑的時候,是否有什麼措施防止水流到基地外?	說明:在下雨的狀況,造成開挖面有積水要抽出,大樓在劃時考量交通動線及溢流水抽出的問題,本計畫採逆打工法,逆打工法第一個階段是一樓板的 RC 結構一定要先完成,同時二樓板的結構也會開始施作,二樓板施作完成後,下雨的雨水不會進到開挖面。開挖面到 GL-22m,根據地質鑽探報告,到 GL-46m 以下才是受壓水層,GL-22m 在信義計畫區是黏土層的底層,無地下水溢流的情形。日後本基地規劃 12 個取土口,其中有 2 個在建築物的外側,在開挖完成後會用帆布做覆蓋,避免下雨的雨水溢流下去。	—	—
(三)建議污水分開排放,避免增加污水下水道的	說明:沉砂池不足的部份,日後做簡易型桶式的沉砂池並具有過濾沉澱	—	—

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
負荷。另外洗車台跟沉砂池放在一起，沉砂池容量夠不夠，因為地下室開挖的時候，遇到下雨一定要把水抽出來，抽出來的水不能澆灌，不能澆灌遇是必須經過沉砂才能排放，那如此一來沉砂池的數量不夠，請再補充說明。	的功能。		
劉委員聰桂： 意見回覆 P6「剩餘資源處理計畫」按廢棄土性質...提出剩餘資源處理計畫”，剛剛有提到附近一帶都是黏土，那棄土場若有選擇性的話，請依棄土的性質，棄置於適當的棄土場。	說明：本計畫之廢棄土預定運往之土資場，依其特殊規定除基隆市大水窟土資場收受含水量低於30%之土石方及台北縣鶯歌元記土資場收受50%以上粉土或黏土外，其餘土資場並無特殊規定，皆可容納本計畫之廢棄土。	—	—
陳委員錦賜： 施工階段的防救災計畫人力的應用好像沒說明。	說明：審查意見回覆資料 P21 針對所有施工跟營運防災計畫有作補充說明，至於委員所提到施工防災的組織及人員分配將在定稿本補充。	8.3	8-46
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評估審查，開發單位應依下列事項辦理：			
1. 請開發單位依據各委員及各單位意見，補充說明並修正後，納入定稿本。	說明：遵照辦理。	—	—
2. 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	說明：遵照辦理。	—	—

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
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。			
3. 開發單位應提送施工交通維持計畫送主管機關核備。	說明：遵照辦理。交通維持計畫如附錄十一所示，已提送至台北市交通局審核，計畫內容將依台北市交通局核定為主。	附錄十一	—
4. 開發單位應進行環境監測，並將監測結果按委函送環保局及目的事業主管機關備查。	說明：遵照辦理。	—	—
5. 有關交通問題(例如：具體量化分析、施工期間之交通衝擊...)請開發單位提出改善對策後，由本府環評委員會推派三位交通專家委員(徐委員淵靜、王委員晉元、林委員麗玉)確認後，納入定稿本確實執行。	說明：遵照辦理，台北市交通局已於94年8月3日由針對本項意見之交通問題(包括具體量化分析、施工期間之交通衝擊...)召開會議。各委員所提之意見回覆情形如後所示。	—	—

書面審查意見對照表

「市政府轉運站新建工程環境影響說明書」

書面審查意見對照表

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
<p>審查委員 歐陽嶠暉 委員</p> <p>一、雨水儲留供澆灌利用，應以能達6天澆灌利用量計儲留槽，即收集降雨量 20mm/d 之雨水，可達 320m³，故儲槽應擴大為 320m³，不足時始以自來水補充。</p>	<p>說明：本計畫規劃設置500 m³雨水儲留槽，約可儲存10天用水量，用於轉運站之沖廁用水及綠地澆灌使用，能符合委員之建議。相關計算資料如下所示：</p> <p>(一) 針對規模限制部份，規劃本案將綠地澆灌水及轉運站廁所沖洗水以雨水替代。</p> <p>(二) 集雨面積計算</p> <p>1. 3F、10F、RF 頂層面積合計為 8,833 m²。</p> <p>2. 立面表面積：屋突立面為 176 m²，(11F~28F)為 13,248 m²，(3F~10F)為 8,680 m²，(1F~2F)為 2,023 m²。有效立表面積合計為 24,127 m² x 30% = 7238 m²。</p> <p>3. 集雨面積共計：16,071 m²。</p> <p>(三) $W_r = (\text{基地所在地區日降雨量 } R \times \text{設計集雨面積 } A_r \times \text{日降雨概率 } P) = (6.59 \times 16,071 \times 0.463) = 49(\text{m}^3)/\text{日}$。</p> <p>(四) $W_d = \text{設計預定利用雨水取代自來水之設備使用。綠地澆灌面積為 } 7200 \text{ m}^2\text{，以每日 } 7\text{mm/m}^2\text{澆灌水量計，其每日用水量}$ $W_d = 7200 \times 7 = 50.4(\text{m}^3)/\text{日}$。</p> <p>(五) 當 $W_r \leq W_d$ 時 $W_s = W_r = 49(\text{m}^3)/\text{日}$。</p> <p>(六) V_{sm} 最小雨水儲水槽容積 = 儲水倍數 $N_s \times W_s = 6.48 \times 49 = 317.5(\text{m}^3)$。 V_s 雨水儲水槽容積規劃 = 500(m³) > V_{sm}。</p>	<p>—</p>	<p>—</p>

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>(七)其雨水儲留利用率</p> $Rc = (\text{自來水替代水量 } W_s) \div (\text{總水量 } W_t)$ <p>總水量 = (百貨商場面積 x 20 + 旅館面積 x 15) = (33982 x 20 + 25821 x 15) = 1067(m³)。</p> $Rc = 49 \div 1067 = 0.046 = 4.6\% > R_{cc} = 4\%$ <p>(八)各參數意義與規定:</p> <p>Rc：雨水儲留利用率，(無單位)。</p> <p>Rcc：雨水儲留利用率基準值4%，根據建築技術規則建築設計施工編第三百十六條規定。</p> <p>Vs：雨水儲水槽設計容積(m³)。</p> <p>Vsm：最小雨水儲水槽容積Vsm(m³)。</p> <p>Ws：推估自來水替代水量(公升/日)</p> <p>Ns：儲水倍數，無單位。</p> <p>Wt：建築物總用水量(公升/日)。</p> <p>Wr：基地內雨水利用系統設計平均單日集雨量(公升/日)。</p>		
二、巨蛋完成後，外地來之租車包車數未估計其可能數量。	說明：本案評估巨蛋可能衍生人數及其運具分配率，預估其最大輛數為60輛/小時，並已納入交通衝擊評估一併考量，此外，本轉運站不提供遊覽車臨停，因此巨蛋衍生遊覽車對於本轉運站營運並無影響。	—	—
三、本建物對周邊風場影響大，應提出具體因應對策。	說明：行人風場評估結果如表7.1.4-2，基地內測點分佈圖如圖7.1.4-2所示，依風場實驗結果，本建物開發後周邊僅一處(測點7)未達長時駐留標準。為改善7號測點風環境，已於該處設置雨庇，使氣流減緩，增加人行舒適度，可有效改善地面人行環境。	7.1.4	7-20 7-26
四、棄土量不明確，其輸	說明：本計畫預估開挖所產生的廢棄土	5.9	5-51~5-53

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
送路線、敏感點及因應對策不明。	<p>方約有30萬立方公尺，除需留用少數土方為景觀工程用土外，其餘幾乎無填方需求。依據內政部「營建棄填土資訊系統」調查台北地區可供處理剩餘土石方之合法土資場共計25處，其中台北市有10處，可處理容量約495萬立方公尺；台北縣部份有15處，可處理容量為817萬立方公尺。請參閱表6.2.7-4。</p> <p>由上述資料顯示，目前台北市已有眾多合法土資場可處理剩餘土石方，本基地於開工前將備妥相關申請證件，包括施工計畫、棄土區及棄土動線報請相關單位核准後使得動工，有關剩餘土石方處理計畫及沿線環境影響詳述如下：</p> <p>剩餘土石方處理計畫本計畫在發包時將積極要求承包廠商以廢土回填使用為最高處理原則，如果無法達成則將依據「台北市營建剩餘資源管理辦法」(91年2月20日台北市政府(91)府法三字第09104751800號令)處理廢棄土，在施工前依規定提送「剩餘資源處理計畫」呈報主管工務單位核可後，始進行開挖工作，並納入施工計畫書，由起造人、承造人及監造人於申報放樣勘驗或拆除執照申報開工時，向工務局建築管理處申報核備。</p> <p>1. 搬運至棄土場之路線</p> <p>為減輕運土車輛所造成之交通影響，本工程運土動線以經過市區道路長度最短為原則，基地進出動線說明如下： 離開工地動線：工地—東側十米道路—松高路—松智路—信義路五段—信義快速道路—北二高台北聯絡道(國道3甲)—北二高—土資場。</p>	6.2.7	6-43
		7.1.3	7-14~7-16
		7.1.5	7-31
		7.4	7-39
			7-51~7-52

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>本工程預定運往下列土資場，個別數量推估如下：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 基隆市大水窟土資場約 20,000 m³ 2. 台北縣林口後坑土資場約 50,000 m³ 3. 台北縣鶯歌元記土資場約 50,000 m³ 4. 新竹縣超敏益土資場約 100,000 m³ 5. 苗栗縣鴨母坑段土資場約 100,000 m³ <p>施工前將提交通維持計畫送台北市交通局審核，對本計畫運土車輛進出動線做妥善安排，計畫內容依台北市交通局核定為主，核定後始可施工。</p> <p>2. 剩餘資源處理計畫</p> <p>依據「台北市營建剩餘資源管理辦法」按其廢棄土性質、出土時間之不同，依施工計畫分階段提出剩餘資源處理計畫申報核備。剩餘資源處理計畫將載明下列事項：</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) 起造人之姓名及地址、承造人、剩餘資源處理承包廠商及現場核對人員。 (2) 剩餘資源數量、內容及處理作業時間。於施工計畫中決定 1 日之搬運棄土量，不可超出計畫中所決定之搬運棄土量及搬運配車量。 (3) 合法收容處理場所或其他經政府機關核准收容場所之地點及名稱。 (4) 剩餘資源處理作業方式及污染防治說明。 (5) 運送車輛牌照號碼，駕駛員駕照及所屬車行資料影本。 <p>前項剩餘資源處理計畫經核備後，由建管處發給運送憑證及處</p>		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>理紀錄表；如處理地點非台北市轄區內時，建管處應於核備同時副知處理地點之縣（市）政府。</p> <p>3. 處理方法 剩餘資源處理計畫經核備後，由建管處發給運送憑證及處理紀錄表，承造人應於每月一日將前一月處理數量、種類與車次通報建管處列管；剩餘資源處理完成時，並應檢具處理完成報告送建管處備查。</p> <p>4. 搬運時間 衡量搬運時對周遭環境可能造成空氣品質及噪音振動的影響，初步規劃搬運時間，除連續壁施工必需為 24 小時外，暫定棄土時間將避開於上午 06:00 至 09:00 及下午 17:00 至 20:00 之尖峰時段進出，每日棄土量約 830m³，以每車 10m³ 估計，每日棄土車次約 83 車次，每小時約棄土卡車約 10 車次，可降低因搬運廢棄土所產生之環境影響。</p> <p>(二)棄土沿線之影響分析 棄土卡車沿線所造成之影響主要以空氣品質、噪音振動及交通為主，影響說明如下：</p> <p>1. 空氣品質 本計畫以「CALINE-4 線源空氣污染物擴散模式」進行模擬，模擬在距離路寬 30 公尺之松高路在 200 公尺之範圍內，市政府轉運站新建工程基地單獨考慮其 TSP 總增加量小於 7.11μg/m³，SO₂ 增加量小於 0.16ppb，NO₂ 增加量小於 0.91ppb，CO 增加量小於 9.95ppb，若考慮相鄰 A3 基地同時運土，其 TSP 總增加量小於 14.22μg/m³，SO₂ 增加量小</p>		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>於 0.32ppb，NO₂ 增加量小於 1.82ppb，CO 增加量小於 19.9ppb，現場背景空氣品質加上總增量後均可符合環境空氣品質標準，開挖初期由於運輸土方頻繁將以 TSP 增量最大，但若採取清洗輪胎及灑水防制措施，可降低粒狀污染物 50% 的排放，且開挖階段屬短期施工，對附近空氣品質雖短暫稍有影響，在開挖階段完成後，運出土卡車對附近空氣品質影響將可減輕。</p> <p>2. 噪音振動</p> <p>本計畫施工期間評估參考環保署「營建工程噪音評估模式技術規範」之規定辦理。模擬結果棄土卡車沿線主要敏感點包括松山高中及基隆路西側民宅之影響如下：</p> <p>(1) 松山高中噪音影響</p> <p>施工期間對計畫區北側民宅所產生之最大營建噪音為 53.1dB(A)，與背景音量合成音量為 71.8dB(A)，符合該地區「環境音量標準」(74dB(A))，其噪音增量為 0.1 dB(A)(0~3)，依噪音影響等級評估流程評定為無影響或可忽略影響。</p> <p>若考慮本計畫場址與 A3 同時施工時施工機具對忠孝東路北側民宅所產生之加成影響，施工期間對計畫區北側民宅所產生之最大營建噪音為 56.1 dB(A)，與背景音量合成音量為 71.8 dB(A)，符合該地區「環境音量標準」(74dB(A))，其噪音增量為 0.1 dB(A)(0~3)，依噪音影響等級評估流程評定為無影響或可忽略影響。</p>		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>(2) 基隆路西側民宅噪音影響 施工期間對計畫區北側民宅所產生之最大營建噪音為 59.0 dB(A)，與背景音量合成音量為 68.2dB(A)，符合該地區「環境音量標準」(76dB(A))，其噪音增量為 0.6 dB(A) (0~3)，依噪音影響等級評估流程評定為無影響或可忽略影響。 若考慮本計畫場址與 A3 同時施工時施工機具對忠孝東路北側民宅所產生之加成影響，施工期間對計畫區北側民宅所產生之最大營建噪音為 62.0dB(A)，與背景音量合成音量為 68.7 dB(A)，符合該地區「環境音量標準」(76dB(A))，其噪音增量為 1.1 dB(A) (0~3)，依噪音影響等級評估流程評定為無影響或可忽略影響。</p> <p>(3)振動 松山高中施工期間施工機具合成振動量為 36.8dB，增量為 0 dB，此皆為背景振動量所致，若考慮市政府轉運站與 A3 基地同時施工影響，增量亦為 0 dB。基隆路西側民宅施工期間施工機具合成振動量為 34.9dB，增量為 0 dB，若考慮市政府轉運站與 A3 基地同時施工影響，增量亦為 0 dB，此皆為背景振動量所致。各敏感點合成振動量皆低於日本之日本振動規制基準第一種區域日間 65dB 之限值，且亦屬於人體無感位準之振動影響(人體對振動之有感位準 55dB)，對於各敏感受體不致於有任何影響。</p> <p>3. 交通 本計畫開發期間工程車輛之進出基地及部份施工作業影響道</p>		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>路面積，勢必對基地周圍道路之服務品質造成影響，因此擬對施工期間可能發生之交通環境影響進行評估分析。：</p> <p>(1)車輛進出基地動線規劃 本基地開發為地下5層，地上29層之高層大樓建築，施工車輛為數不少，而工程車輛大部分體積龐大，因此選擇進出道路應考慮道路面積及影響。本基地僅北面與西面分別緊鄰忠孝東路與服務性特定道路，由於忠孝東路車流量大且為台北市內重要交通幹道，將選擇東側道路設置主要的施工大門，作施工車輛之主要進出口，以降低施工期間對周遭交通環境之衝擊。為減輕運土車輛所造成之交通影響，本工程運土動線以經過市區道路長度最短為原則。</p> <p>(2)車輛進出基地之時間及頻率 施工車輛以重型柴油車為主，每日平均運輸車次為83輛，出土時間為8小時，初步規劃搬運時間，除連續壁施工必需為24小時外，暫定棄土時間將避開於上午06:00至09:00及下午17:00至20:00之尖峰時段進出。</p> <p>(3)交通影響評估 施工階段對於基地附近道路交通影響，主要為施工人員及車輛進出所引起，工程車輛將避開於上午06:00至09:00及下午17:00至20:00之尖峰時段進出，營建人員每日尖峰時段約200人，故對道路影響尚屬輕微。</p> <p>(4)施工車輛佔用車道之影響 由於基地面積遼闊，施工人</p>		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>員、機具與車輛均停置於基地內，臨停車輛亦可利用本基地於東側道路退縮5公尺之道路空間，且工程規劃上避免施工車輛於上下午尖峰時段進行工程，故不至長時間佔用道路影響鄰近交通。</p> <p>綜合所述，本建築施工原則上不佔用周邊道路，未來若需佔用道路，則需另外申請，並明確說明佔用路段之日數(起迄日)，佔用路段寬度、時段、車種(噸數)及車次，以及佔用道路之交通維持對策。其餘施工均朝降低影響程度而計畫，並隨時檢討修正、再執行之循環，以求達無公害無意外等之完美境界。</p>		
<p>五、本基地開發後對周邊交通服務水準將再降低，其影響應有整體系統具體對策。</p>	<p>說明：有鑑於開發後對周邊交通服務水準再降低，本計畫針對道路系統提出改善措施，且為提昇大客車進出基隆路之效率，減少道路衝擊，提出禁止小汽車進入基隆路最外側車道，將基隆路右轉忠孝東路車流引導至松仁路，再右轉忠孝東路之策略，相關改善措施如下所示：</p> <p>(一)基隆路改善</p> <p>1.交通問題</p> <p>基地東側基隆路，路段往北方向配置平面三車道及一車行地下道，於忠孝東路口近端處，則規劃四直行車及一右轉兼直行車道，依據本案進行本路口流量調查結果顯示，基隆路往北方向利用最外側之直行兼右轉車道者，尖峰小時(晨峰)約達529pcu，其中右轉忠孝東路之交通量達377pcu，晨昏峰實際調查右轉之公車約為26輛~53輛(公車班距推估之</p>	8.1.2	8-16~8-23

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>平均值約為54輛~56輛)，雖交通量觀測值並非很高(路口壅塞導致車流通過路口速度緩慢)，惟本路口延滯情形嚴重，未來因轉運站大客車車輛規劃經由此路段之外側車道進出基地時，勢必影響此路段交通運作。</p> <p>2. 改善措施(圖8.1.5-5)</p> <p>(1)基地臨基隆路側及興雅路退縮規劃一右轉車道 基隆路往北方向之右轉車流約為直行車流之0.23~0.32倍，考量最外側車道為轉運站大客車進出車道，為能有效紓解路口車流，本基地緊臨基隆路側將全段退縮規劃一右轉專用道，並建議基地南側十五公尺寬之人行道(興雅路)亦同樣退縮一車道，故整個北向車道種類重新規劃，車行地下道東側路段將配置為一直行兼右轉車道及一右轉專用道。</p> <p>依據現況尖峰(晨峰)大客車經由基隆路右轉忠孝東路之車輛數約56班車(10線)左右，約為84pcu(佔右轉流量之11.9%)，再考量未來道路交通量自然成長、周邊土地開發及基地衍生交通量，推估之基地開發後(民國96年)之基隆路往北右轉忠孝東路交通量約為768pcu，較現況增加391pcu，若依一車道服務容量900pcu及現況號誌綠燈比(115秒/240秒=0.48)計算，則基地退縮</p>		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>一車道後，則增加服務容量約432pcu，故兩車道服務容量(864pcu)將可降低右轉交通量(768pcu)之影響程度，不致更加惡化。其次，轉運站大客車進出口約距離忠孝東路與基隆路口60公尺左右，經本計畫利用VISSIM模擬軟體進行尖峰時段基隆路往北最外側車道之交通模擬分析，分析結果為路口平均停等長度約26公尺，最大停等長度87公尺，顯見大部分情況下大客車進出與路段車流停等長度仍可接受，惟停等長度達60公尺以上時，大客車離站將受影響，惟停等長度達75公尺以上時，大客車進站將受影響，故必要時於尖峰時段增派交通指揮人員於大客車進出口處指揮交通。其次為避免路口行人與車輛衝突，建議尖峰時段另增派交通指揮人員於路口指揮行人通行，尤其是轉運站與春秋大樓來往之行人與基隆路右轉車輛之衝突。</p> <p>(2) 基隆路往北路段之車道種類重新調整 建議將直行之汽車導引至內側二快車道，而將機車及右轉車輛導引至最外側車道，並禁止小汽車右轉，以減少最外側車道之交通負荷。</p> <p>(3) 增設車道預告標誌、告示牌標誌及修正車道預告標誌</p>		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>建議過松高路口後之車行地下道上方槽化島(綠帶)處增設一組雙懸臂柱立式車道預告標誌，並增設二組直立式行車指示性質告示牌標誌，內容為”機慢車及右轉大客車輛請行駛最外側車道”及”小汽車及小直行大客車 ✓ 機慢車及右轉大客車 \”，分別設置於基隆路往北過松高路外側人行道上及新增車道預告標誌桿上，以告示基隆路北向車輛過市府路與松高路口後能遵行車道行駛，相關牌面內容或管制辦法將再與交通局研議，以確認最適當之管制方法與措施。</p> <p>其次，基隆路北向於忠孝東路口之路段原有之車道預告標誌門架應配合道路寬度調整長度，並配合車道種類修正標誌牌面之箭頭方向。</p> <p>(4)基隆路往北方向路段增繪方向箭頭與路面標字為配合車道種類調整，告知駕駛者行駛適當車道，建議車道路面劃設方向箭頭與路面標字。</p> <p>(二)基地東側道路改善</p> <p>1.交通問題</p> <p>本基地小客車停車場進出口與機車之停車場出口位於基地之東側道路，因車輛進出將影響道路交通運作，並且本路段將由現有路寬10公尺拓寬為20公尺，故路型需重新調整，以因應未來轉運站之交通需求。</p>		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>2. 改善措施(圖8.1.2-6)</p> <p>(1) 東側道路路段之路型重新調整 建議規劃為雙向六車道，因周邊A2、A3及A4等開發案亦正在規劃中，於不影響其車輛進出權益下，東側道路於A2及A4間設一缺口，使北向來車可於此缺口迴進入A3及A4，本基地離場車場亦可利用此缺口左轉離開。另外，於本基地及A3間設一缺口，提供南向來車左轉進入基地或A2，亦可使A3及A4離場車輛利用此缺口左轉離開，減少繞行距離。</p> <p>(2) 路段全線禁停管制 目前道路東側仍有機車路邊停車，建議全線禁止停車，配合基地之地下機車停車場設置，將機車停車導引至基地內。</p> <p>(3) 松高路路口增設號誌 由於基隆路小汽車禁止右轉，且將東側道路設為雙向道路後，原本於基隆路右轉之小汽車勢必經由市府路或松智路，接松高路後，經東側道路右轉忠孝東路，因此建議東側道路及松高路口增設號誌，並與松高松智路口號誌連鎖，時制計劃調整如表8.1.2-2所示。</p> <p>(4) 路面相關標線重新劃設 配合松高路之車道種類及相關改善措施，重新劃設路面相關標線，包括車道線、停止線、方向箭頭、網狀線、禁止變換車道</p>		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>線及禁止臨時停車線等。</p> <p>(5) 小汽車替代動線說明 因基隆路外側禁止小汽車進入，原行經基隆路右轉忠孝東路車輛，將引導由市府路或松智路，接松高路進入松仁路，右轉忠孝東路。</p> <p>(三)松高路改善</p> <p>1. 交通問題 基地南側松高路為停車場進出主要動線之一，道路路段服務水準因鄰近土地開發(新光三越百貨及統一國際大樓)與本基地開發後衍生交通影響而惡化，且松高路及市府路口東北角因道路線型不良，造成東往北右轉車流轉彎角度不佳。</p> <p>2. 改善措施 建議將松高路之東側道路至基隆路段，往西方向劃為三車道，並削減松高路及市府路口東北角轉彎弧度，因改善道路線型，提高東往北右轉車流疏散效率，詳見圖8.1.2-7。</p> <p>(四)忠孝東路改善</p> <p>1. 交通問題 北側忠孝東路(逸仙路~東側道路路段)往東方向路段目前之服務水準已達F級，此路段為小客車及機車進入基地停車場主要動線之一，未來交通勢必更加惡化。</p> <p>2. 改善措施(圖8.1.2-8)</p> <p>(1) 取締違規計程車排班停靠 由於捷運出口處位於基地北側，常有計程車於出口處前停靠排班，影響本</p>		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>路段及基隆路與忠孝東路口交通運作，未來基地將設置計程車排班及臨停空間，故建議嚴格取締計程車排班或臨停，以減少對交通之衝擊。</p> <p>(2) 左轉車道長度改善 目前忠孝東路往東左轉基隆路往北方向車流龐大，除公車之聯合報停靠站之部份路線建議遷移外(忠孝東路左轉基隆路往北公車之變換車道長度不足，易干擾直行車輛續進能力)，建議忠孝東路四段於559巷至基隆路口之中央分隔及槽化線調整，改為一左轉專用道使用，即忠孝東路四段於559巷至基隆路口維持二左轉專用車道。</p> <p>(五)忠孝東路與基隆路口改善措施</p> <p>1. 交通問題 由於忠孝東路與基隆路二條主要幹道車流匯集，路口行車動線複雜及行車秩序紊亂，加上行人量龐大，導致現況路口之服務水準已達F級，此路口未來是大客車離開轉運站與小客車進入停車場主要經過之路口，若未適當改善交通勢必更加惡化。</p> <p>2. 改善措施(圖8.1.2-9)</p> <p>(1) 路口北側東西向行人號誌綠燈時間縮短 目前忠孝東路與基隆路口行人量龐大，忠孝東路往西右轉基隆路往北車輛因行人過馬路之關係，常導致右轉車輛無法前</p>		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>進而影響忠孝東路往西直行車流續進能力。因此，建議縮短行人號誌綠燈時間，並派義交人員疏導行人與車輛。</p> <p>(2) 路口西北角揚昇忠孝大樓前人行道禁停機車 由於尖峰路口行人量龐大，考量未來鄰近土地開發、松山菸廠巨蛋及本轉運站等完成後，行人量勢必增加，加上路口北側東西向行人對車流影響甚大，故建議路口西北角揚昇忠孝大樓前人行道禁停機車，提供較寬敞及集中之行人駐足空間，以利行人通過路口之疏散速率能提高，避免行人隊伍拖延過長，並維持較佳之行人步道空間。</p> <p>(3) 尖峰時段路口增派交通管制人員舒緩行人與轉向車輛衝突 尖峰時段另增派交通指揮人員於路口指揮行人通行，尤其是轉運站與春秋大樓來往之行人與基隆路北向右轉車輛之衝突，並同時管制捷運站進出口處之計程車非法排班或小客車路邊臨停行為，以減少基隆路外側右轉車道車流回堵或停等長度。</p> <p>(4) 禁止小客車進入外側車道 為提昇基隆路最外側慢車道行駛順暢及減少與基地內大客車直行之衝突，禁止小客車進入外側車道，以減少小汽車右轉</p>		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	車流，進而提昇路口運作效率。		
六、本基地之施工中及營運中之整體防救災計畫不明。	<p>說明：本計畫針對施工及營運階段擬訂一套整體防救災計畫，茲說明如下：</p> <p>(一) 施工階段</p> <p>本計畫施工過程由於牽涉地下開挖，若地下水過高且擋土牆結構施作不良，地下水可能來帶砂土破洞湧出，造成基地外側地面、道路甚至鄰房之坍塌事故。雖然本案採用止水性佳之連續壁施工，仍有因連續壁漏水釀成災變之虞，難免會有突發事件發生。施工場地之現場因地震、颱風、暴雨等天然因素造成之災害在所難免，惟對可能預知或經研判可能產生之施工災害，須預先擬妥防災措施，事後迅速復元，俾施工災害能迅速排除，將災害造成之損失降至最低限度，且不影響開發工程之品質及進度。</p> <p>本計畫在施工過程中將設置完善之防災工程設施，以因應可能發生之各種災害。本計畫防洪、防火、防震等防災應變計畫如下：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 依「勞工安全衛生法」第五條規定，提供必要之安全衛生設備。 2. 連續壁開挖應變計畫 <p>連續壁開挖係在充滿穩定液之槽溝中施工，由於無法透視水中作業情形，加上部份地區地質變異性頗大，未知之狀況難於事前全部掌握，故仍不免偶有意外災害之發生；一般較常見之災害如導牆破壞、開挖壁面崩坍、灌漿時漏漿等，針對前述災害</p>	8.3	8-40~8-49

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>之形成原因與其改善及防止措施分別敘述如下：</p> <p>(1) 導牆之破壞或變形</p> <p>A.原因</p> <p>(A)導牆之強度與剛性不足。</p> <p>(B)導牆下地盤產生崩坍或沖刷。</p> <p>(C)導牆內側支撐不完善。</p> <p>(D)作用在導牆上之荷重(開挖機、起重機、鋼筋籠等)過大。</p> <p>B. 改善及防治措施如表四所示。</p> <p>(2)開挖槽溝之崩坍</p> <p>開挖槽溝崩坍之原因頗多，崩坍之狀況亦各有不同。開挖槽溝之崩坍不僅僅埋置開挖機、延宕工程進度，甚且將引致地表塌陷，而導至施工機具翻覆、鄰產建物壞損或人員傷亡等嚴重事故，是為施工中所應極力避免者。</p> <p>A. 原因：</p> <p>(A)由於嚴重逸流或人為疏失，造成穩定液面下降失控。</p> <p>(B)使用不合宜之穩定液。</p> <p>(C)由於雨水等使地下水位急速上升。</p> <p>(D)遇地下伏流，致壁面泥膜無法形成。</p> <p>(E)開挖中遇地下障礙物，處理不得當。</p> <p>(F)存在有極軟弱含水飽和沉泥層或鬆散之粗細砂層。</p> <p>(G)因鄰近構造物或回填土層等超加載重，而</p>		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>產生偏向土壓。</p> <p>(H)因開挖位置附近承受過大之動負荷，致地層穩定性頓失。</p> <p>(I)單元規劃不當，壁體單元長度過大。</p> <p>(J)與相鄰地下室外牆貼近，因互夾土體自立性不足而坍塌。</p> <p>(K)重要幹道過往重車或火車等，所產生之地盤震動。</p> <p>B.改善及防治措施如表五所示。</p> <p>(3)開挖機具卡夾於深槽 開挖機具卡夾在深槽內抽拔不出之原因，最常發生於開挖中槽溝崩坍或開挖機具處在深槽中故障時，歸納其最為可能之事故原因大致如下：</p> <p>A. 開挖機具處在深槽內，由於懸浮在穩定液中之大量粘稠劣化粘泥沉積在開挖機具之週圍，引致開挖機具卡夾。</p> <p>B. 穩定液品質控制不當致泥膜特厚情況下，開挖機具之兩側緊緊粘貼槽溝壁面，致抽出困難。</p> <p>C. 開挖機具機體軸心產生極端偏離現象，或壁面垂直度差。</p> <p>D. 由於已開挖槽溝壁面穩定維時間持不足，致上部槽溝壁面造成塊狀坍落，而使開挖機具卡夾於深槽內。</p> <p>E. 在靈敏度較高之粘土層中開挖時，因壁面</p>		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>回脹向內擠進。</p> <p>改善及其防制措施：</p> <p>A. 因故停止掘削作業時即應立刻將開挖機具抽離槽溝，嚴禁開挖機具長時間停置於深槽內。</p> <p>B. 經常檢查刀口，若有磨損應即時修補，以確保開挖機之垂直精度。</p> <p>C. 利用振動篩、旋風器或改採高分子系穩定液等方法，儘可能降低穩定液中之含砂量。</p> <p>D. 嚴格要求穩定液品質，禁止使用已不合格之劣化穩定液。</p> <p>E. 粘土層中之開挖，除應保持良好之粘滯性外，對於充足液壓水頭之確保亦應格外重視。</p> <p>F. 遇有開挖壁面內擠顧慮之地層，可採提高穩定液比重、降低地下水位或縮減壁體單元長度等方式克服之。</p> <p>G. 發生挖掘機具遭卡夾進出不得時，應冷靜找出原因設法將障礙加以排除，如係由於粘泥之大量沉積所致者，可利用噴水裝置或空氣唧筒加以排解，又若係由於緊緊粘貼開挖機所造成者，則可利用薄片型鑿具加以鑿切克服，唯不得勉強抽拔，而造成</p>		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>鋼索扯斷之窘境。</p> <p>H. 確定無法抽拔或需切斷吊索之情形，除開挖豎坑回收外，有時則需俟基地開挖至該一深度後，始能進行回收作業；唯採取後者時，應於基地開挖前事先施以其它替代擋土工法。</p> <p>I. 防止鋼纜意外斷索之良策，除經常檢查其損傷情形外，操作過程亦不得躁進。</p> <p>J. 地中障礙物應設法加以事先排除，以免產生意外後遺症。</p> <p>(4) 施工單元漏漿 施工單元端版接縫處之止漏帆布因故破損、開挖槽壁大肚、母單元超挖，甚至公單元灌漿繞流等，皆為造成漏漿之主因。 預防措施：導溝中之模板用殘留鐵絲應剪除；母單元灌漿上升高度宜平均，速度應和緩，並避免超挖；必要時得事先回填以乾淨之級配料，俾防範漏漿現象發生。 補救措施：回填良質級配料藉以減少或抑止漏漿，俟情況穩定且完成混凝土澆灌後，再進行漏漿之後續處理。</p> <p>(5) 開挖單元壁體或接縫滲漏 單元壁體或接縫滲漏原因牽涉甚廣，一般常遇者，不外乎穩定液品質控制不良、接縫清理不確實、供料不當、混凝土澆灌異</p>		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>常、接縫漏漿處理不完整、地下伏流干擾甚至設計配筋過密等。</p> <p>預防措施：</p> <p>A. 調查階段應按工程需求實施確切的調查，並提供正確的設計參數。</p> <p>B. 設計階段亦應依據調查結果，進行詳盡之分析與設計，唯仍應一併考量鋼筋間距過密所可能造成之影響。</p> <p>C. 除施工前應依據其地質條件擬妥適切之穩定液配比外，施工中對於穩定液的管理尺度、特殊變化等亦必須具備有正確的認識和掌控能力。</p> <p>D. 施工前應就混凝土的配比及其特殊需求詳予規範，並慎選品質良好信譽可靠之預拌混凝土供料廠商。</p> <p>E. 壁體施工完成後，基地開挖前，預做接頭灌漿補強處理。</p> <p>F. 施工單元中之兩側特密管，應儘可能臨靠端板處，以期獲得良好之擠升能力、提升其混凝土品質。</p> <p>G. 使用箱型截止管、H型鋼和連鎖管合併式截止管或預填級配料等防止漏漿之措施。</p> <p>H. 利用各式清洗鑿具，進行徹底之接縫清理作業，並確實施行槽底粘泥之疏濬或排除</p>		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>工作。</p> <p>補救措施：</p> <p>A. 遇蜂巢型等輕微滲漏現象時，應先將脆弱部之表層夾雜物鑿除、沖洗乾淨，然後利用水泥拌合防水劑或快乾劑給予快速止水。</p> <p>B. 遇大量湧水或激烈砂湧之現象發生時，應立刻停止挖土作業並隨即堆壘砂包或覆土，藉以暫時防止土砂粒子之繼續流出；俟情況略為穩定後，再在開挖面漏水處之外側(或內側)實施化學藥液止水灌漿。</p> <p>(二)營運階段</p> <p>1.防災中心</p> <p>本建築物之防災中心(中央監控室)乃是依照「建築技術規則」建築設計施工編第二五九條之規定設置，並設置於B1F。此一防災中心於平時做為建築物各類活動之監控與保安全管理中心，緊急災害發生時則可立即做為防災指揮總部。以下簡述本建築物防災中心之防災功能與任務。</p> <p>(1) 功能：</p> <p>A. 各種防災設備之記錄、監視及控制功能，主要包含下列各種設備：</p> <p>(A) 緊急發電機之啓動顯示。</p> <p>(B) 火警自動警報設備之顯示。</p> <p>(C) 瓦斯漏氣火警自動警</p>		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>報設備與瓦斯遮斷設備之顯示。</p> <p>(D) 常開式防火門之偵煙型探測器之動作顯示。</p> <p>(E) 室內消防栓、自動撒水及泡沫等滅火設備加壓送水裝置之操作及啓動顯示。</p> <p>(F) 排煙機之啓動及排煙口之動作顯示。</p> <p>(G) 昇降設備之顯示與通信聯絡設備。</p> <p>(H) 緊急廣播設備。</p> <p>(I) 與連結送水管之送水口處的通話連絡設備。</p> <p>B. 各種災害應變指揮之功能。</p> <p>C. 避難逃生引導廣播之功能。</p> <p>D. 提供模擬演練之功能。</p> <p>(2) 任務：</p> <p>A. 各種防災設備之監控與控制作業。</p> <p>B. 建築物保全管理之作業。</p> <p>C. 擬定防災計畫與人員防災訓練。</p> <p>D. 災害通報，通報連通之建築物、消防與警察機關。</p> <p>E. 救災指揮，指揮工作人員滅火與引導商場與旅館人員疏散。</p> <p>F. 緊急災害發生時利用廣播系統誘導人員避難。</p> <p>2. 維護管理</p> <p>(1) 維護管理組織與體制 本建築物維護管理之體</p>		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>制分為日常防災管理與緊急救災管理之組織架構。兩者之架構如圖8.3-1所示。</p> <p>說明：</p> <p>A. 日常防災管理體制：</p> <p>(A) 營繕組：負責各類消防與防災設備之日常檢查與維修。</p> <p>(B) 保全組：負責建築物內部各類活動之安全監控與管理。</p> <p>(C) 勤務組：負責樓梯、避難通道之暢通與標示設備之管理。</p> <p>(D) 事務組：負責擬定防災計畫與辦理各類防災演練。</p> <p>(E) 營運組：負責商場與旅館的裝修管理。</p> <p>B. 緊急救災管理體制：</p> <p>(A) 通報班：災害發生時通報防災中心、消防與警察機關，並負責連通各區聯絡之事宜。</p> <p>(B) 滅火班：負責初期火災滅火。</p> <p>(C) 避難引導班：負責災害發生時引導人員避難。</p> <p>(D) 安全防護班：負責關閉防火門與防火鐵捲門，以及操作各類避難防災設備。</p> <p>(E) 救護班：負責傷患救護與搬運。</p> <p>(2) 維護管理辦法</p> <p>A. 自主檢查與人員訓練</p> <p>本建築物完全依據現有之建築與消防法規設計防火避難相關之</p>		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>設施與設備，因此維護管理之方法主要乃是依據既有之建築法、消防法與未來管理委員會所共同訂定之管理施行細則。除此之外，為了更一步加強建築物內部之人員安全，管理權人在管理上務必加強自主檢查與人員訓練。以下簡述自主檢查與人員訓練之執行重點。</p> <p>(A) 自主檢查依據檢查之對象分為建築物防火避難安全設施與消防設備兩部分，其檢查之重點分述如下：</p> <p>a. 建築物防火避難安全設施部份：</p> <p>(a) 樓梯、排煙室或避難逃生通道有無遭堆放雜物而阻塞避難逃生之動線。</p> <p>(b) 常閉式安全門是否依規定關閉或有無因被上鎖而阻礙使用的情況發生。</p> <p>(c) 防火區劃與構造是否有因後續之裝修而發生破壞之情況。</p> <p>(d) 防火區劃鐵捲門是否正常作動，下方有無堆置雜物品影響鐵捲門作動。</p> <p>(e) 所設置於貫穿防火區劃之空調風管內的防火閘門是否正常。</p> <p>(f) 室內裝修材料是否符合裝修計畫。</p> <p>b. 消防設備部份：</p> <p>(a) 標示設備、緊急照明</p>		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>設備是否正常，並且有無遭雜物阻擋。特別需注意到避難方向指標是否標示於顯而易見之處且指示正確。</p> <p>(b) 防災中心各項監控與控制之系統是否可正常運作。</p> <p>(c) 滅火器是否過期，各類滅火設備是否可正常運作。</p> <p>(d) 消防設備前是否遭堆置雜物。</p> <p>(e) 火警自動警報系統、排煙系統、自動撒水及緊急廣播等設備是否故障。</p> <p>(f) 各類避難器具是否依規定設置，且可正常使用無誤。</p> <p>(B) 管理權人應定期舉辦人員訓練，其訓練應依據緊急防災之組織架構與緊急應變程序進行各項防災應變訓練，訓練之重點應著重於以下各點：</p> <p>a. 滅火訓練。</p> <p>b. 避難引導訓練。為加強商場與旅館避難疏散之引導，商場與旅館之工作人員應特別加強顧客避難引導之訓練，務必使人員能在最短的時間之內到達安全區域，減少傷亡、恐慌與混亂的狀況發生。</p> <p>c. 防災設備操作訓練。</p> <p>d. 救護訓練。</p> <p>e. 緊急通報訓練。</p>		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>B. 連通建築物之防災管理</p> <p>為加強連通建築物之間的防災避難安全，管理權人必須加強各建築物災害訊息的互通與連通通道避難動線管理，其管理方式簡述如下：</p> <p>(A) 警報移報與緊急聯絡：各棟連通建築物的防災中心皆設置有他棟警報移報裝置與緊急聯絡電話。警報移報設置之目的在於他棟發生災害時，能立即獲知災害發生的訊息，並由防災中心人員透過緊急聯絡裝置進行溝通，以進一步了解災害發生之地點與狀況，進而啟動相關之緊急應變措施。</p> <p>(B) 連通通道之避難引導：一旦任何一棟連通的建築物發生災害時，透過防災中心警報移報與緊急聯絡之機制，各棟建築物需立即透過防災中心緊急廣播引導人員正確的疏散方向，並由工作人員協助引導，以避免人員在連通通道間發生推擠與恐慌的現象，造成不必要的二次傷害的發生。</p> <p>(C) 協同消防演練：為落實與驗證防災計畫，管理權人必須與連通各棟建築物共同訂定</p>		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>協同消防演練。協同消防演練之必須以上述兩點作為演練之重點，以加強人員之應變能力，熟練緊急應變之程序。</p> <p>C. 商場人數總量管制 由於本建築物商場屬於公共場所，出入人員眾多且繁雜。為避免災害發生時內部人員超過避難設施原設計之負荷能力以及本建築物驗證所設定之人員密度與總數，進而造成人員避難安全上的危險，因此必須特別針對商場人數進行總量之管制。本建築物商場總量管制之人數必須依據未來防火避難檢討時之商場驗證之總人數。</p> <p>3. 消防救災空間與動線規劃 如圖8.3-2所示。</p>		
<p>陳錦賜委員 一、防災計畫應加入人力組織及編組應加入。</p>	<p>說明：本計畫防災計畫體制分為日常防災管理與緊急救災管理之組織架構。兩者之架構如圖8.3-1所示，茲說明如下：</p> <p>(一) 日常防災管理體制：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 營繕組：負責各類消防與防災設備之日常檢查與維修。 2. 保全組：負責建築物內部各類活動之安全監控與管理。 3. 勤務組：負責樓梯、避難通道之暢通與標示設備之管理。 4. 事務組：負責擬定防災計畫與辦理各類防災演練。 	8.3	8-45~8-46

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>5. 營運組：負責商場與旅館的裝修管理。</p> <p>(二) 緊急救災管理體制：</p> <p>1. 通報班：災害發生時通報防災中心、消防與警察機關，並負責連通各區聯絡之事宜。</p> <p>2. 滅火班：負責初期火災滅火。</p> <p>3. 避難引導班：負責災害發生時引導人員避難。</p> <p>4. 安全防護班：負責關閉防火門與防火鐵捲門，以及操作各類避難防災設備。</p> <p>5. 救護班：負責傷患救護與搬運。</p>		
二、應加入生態復育計畫。	<p>說明：本計畫場址位於都市化地區，本案開發前作為停車場使用，為水泥鋪面，原本動植物相即屬貧乏，周圍環境並無原生雜木林，且場址內經調查未發現特稀有動植物。本大樓2至4樓將規劃為階梯式綠化公園，10樓並設計為空中花園（請參閱圖5.3-7），植栽採用開花植物吸引鳥、蝶等動物，並以喬木及灌木形成複層植被。植栽樹種預計有山櫻花、烏白、小葉欖仁、南天竹、變葉木、彩葉朱蕉、梔子花及杜鵑等。</p>	—	—
<p>張怡怡 委員</p> <p>一、確認產生之廢土運送過程暫存棄土坑容量，是否恰當。</p>	<p>說明：因本計畫在衡量棄土搬運對周遭環境可能造成影響，故規劃棄土搬運時間將避開於上午06:00至09:00及下午17:00至20:00之尖峰時段進出，其餘時間棄土將暫存於棄土坑，初步規劃12座棄土坑，相關位置詳圖5.12-1所示，每座棄土坑尺寸為5m×5m×3.5m(87.5m³)，共可容納1,050m³之棄土量，約可容納本基地1.3天之棄土量，應可滿足本基地暫存之棄土量。</p>	5.12	5-58~5-59

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
二、廢土運送時程規劃應明確(7-42/5-53)，包括每天運送時數、天數等。	說明：本計畫位於信義計畫區，棄土時間將避開於上午06:00至09:00及下午17:00至20:00之尖峰時段進出，每天運棄時間約8小時，廢棄土方約30萬立方公尺，預計基礎施工期程約360日，每日棄土量約830立方公尺，以每車10立方公尺估計，每日棄土車輛約83車次。	5.9 7.1.6	5-53 7-43
三、如何預防、因應本計畫開發行為半徑十公里範圍內之各種相關計畫對環境衝擊之加成影響。	說明：本計畫於現況調查時，基地附近區域之環境現況進行充分之調查，並納入第七章之評估基礎，包括空氣、交通、噪音及振動皆有納入附近工區施工之環境影響評估，其影響之程度請參閱環說報告第七章。	7.1.3 7.1.5 7.4	7-6~7-17 7-28~7-42 7-51~7-80
四、評析本轉運站以自行車做為交通工具(推動綠色交通)所需停車位。	說明：本案若以衍生人旅次1.2%使用腳踏車之保守值估計，則約有77人使用腳踏車進出，故建議於基地西南角之興雅路上設置40席腳踏車架，未來依實際情形增減停車架。	—	—
五、確定臨時沉砂池興建用地及經費估算(p5-60/表9-1)。	說明：洗車台及沉砂池位於本基地之東北側及東側，相關位置圖如圖5.12-1所示。興建費用明細如表9-1所示，需新台幣416,850元。將修正於定稿報告中。	5.12 9	5-59 9-1
六、環境監測表8.2-1與工作經費表9.2-1，述及頻率及監測點規劃不一致，應以最高頻率及監測點做為修正依據。	說明：遵照辦理。修正如表8.2-1及表9.2-1如所示。	8.2 9.2	8-39 9-2
呂光洋 委員 一、建築物之材料是否從節約能源上去考慮？	說明：本計畫包括主結構(鋼材)、外牆(金屬及玻璃)等建材，均採用可回收建材，已達節省自然能源之損耗。	—	—
二、規劃看不出符合綠建築的標準。	說明：本計畫初步規劃可符合綠建築九大指標中四項指標，包括基地綠化指標、水資源指標、日常耗能指標及污水垃圾改善指標，承諾取得綠建築標章。 在基地綠化指標方面，於二樓平	5.10	5-15~5-16 5-18~5-20 5-50 5-53~5-54

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>台廣場規劃階梯式綠化公園，三、四樓及十樓亦有超過法定值之大量綠化植栽(如圖 5.3-6 至圖 5.3-9)。</p> <p>在水資源指標方面，全面採用節水器具，新式水龍頭與節水型水栓、省水馬桶、兩段式馬桶、省水淋浴器具、自動化沖洗感知系統等等，並設置雨水貯留供水系統將雨水以天然地形或人工方法予以截取貯存，經過簡單淨化處理後再利用包括轉運站之沖廁用水及綠地澆灌。</p> <p>在日常耗能指標方面，以最大耗能的空調與照明用電的節能設計為重點，並將節能設定在建築外殼節能設計、空調效率設計及照明效率設計等三大方向。建築外殼節能措施包括：建築外殼開窗率、玻璃帷幕採用LOW-E之外殼設計，屋頂的隔熱處理等。空調節能效率、選用高效率變頻冷氣。照明節能重點：建築室內牆面及天花板採用明亮設計、採用高效率燈具系統。</p> <p>在污水垃圾改善指標方面，將於餐飲業用戶排水設施加裝油脂截留器等前處理設施，經處理後才納入下水道管線系統；地下3樓設有垃圾處理資源回收站(圖5.8-1)，預計設有垃圾壓縮處理機、鐵鋁罐壓縮處理機、保特瓶壓縮處理機、紙類壓縮打包機、玻璃回收子車、廚餘處理機、暫存廚餘冷凍庫等，並以景觀綠化美化的方法來設計專用垃圾集中場。其次執行資源垃圾分類回收管理系統等垃圾前置處理設施。</p> <p>本大樓從建材採可回收之綠色建材、到內部設備採高功率低耗能設備、省水器具、雨水回收、垃圾資源回收、超過法定值之大量</p>		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	綠化植栽等各方面設，以期達到綠建築之目標。		
三、如何使動植物棲息環境較施工前佳，請詳細具體說明。	說明：本計畫場址位於以都市化地區，本案開發前作為停車場使用，為水泥鋪面，原本動植物相即屬貧乏。本大樓2至4樓將規劃為階梯式綠化公園，10樓並設計為空中花園，植栽採用開花植物吸引鳥、蝶等動物，並以喬木及灌木形成複層植被。本計畫營運後之階梯式綠化公園如圖5.3-7所示，利用此植栽計畫將使動物棲息環境較施工前佳。	5.3	5-16
陳明杰 委員 一、本案基地面積16280m ² ，然地下室開挖面積13050 m ² ，建物面積不及地下室開挖面積的一半，且又是深23m的開挖，因此產生大量的廢棄土，如此的施工方式是否如7-4頁所述基於施工上及結構上的考量？	說明：本計畫地下室開挖面積較大，是為與地下捷運連通點作必要之配合。此外，為使地面人行步道通暢，因此將原有捷運設施移設至本基地內，而移設前後之捷運設施皆計入本案開挖率，並且為降低開發後週邊道路交通衝擊，局部停等空間道路內部化，於地下室設置迴車道及停等空間，相對亦增加地下室之開挖率。目前本基地地下室開挖率為78.76%。	—	—
二、本案之鄰近地區除了A3國泰置地廣場之外，似乎尚有其它幾個規劃中，施工中的基地，其施工工期是否有與本案相互重疊，對環境品質的影響如何？	說明：經調查後鄰近本工區最近之工區為A3廣場外，尚有A4及A6，相關位置圖如圖6.1.1-2所示。目前A4新光三越主體工程已完工，目前正在進行建築機電裝修工程，對於空氣、噪音、振動及交通沒有影響；A6之工地目前採逆打工法工區，1F平面完全為水泥鋪面，且已施工一段時間，在本計畫之環境背景監測時已納入相關環境因子現況之背景值，鄰近A4及A6工區之環境影響因子於第七章已納入評估分析。	6.1.1 7.1.3 7.1.5 7.4	6-8 7-6~7-17 7-28~7-42 7-51~7-80
三、本案場址的地下水位約在地表下1.30~3.60m之間，顯示地下水位相當高，將來地下	說明：各項工程用水及施工人員用水均使用自來水而不抽用地下水。施工期間如發生不透水層下方壓力水頭過高、抵抗上舉破壞之安全	7.1.1 8.1.1	7-1~7-3 8-2~8-4

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
室開挖時，將抽取地下水以降低地下水位，由於開挖面積達 13050 m ² ，其對基地附近產生的影響如何？	<p>係數不足時，需設置解壓井以降低不透水層下方之壓力水頭。此舉會使地下水自解壓井流出，但因屬暫時性之工程措施，對於基地附近整體地下水影響輕微，故無須經申請程序及同意文件，在施工結束後可於短時間內恢復。本計畫已於民國93年7月進行基地地基調查及基礎分析工作，茲將基礎分析結果敘述如下：</p> <p>(一) 開挖穩定性分析</p> <p>地下室進行開挖時，由於土壤之挖除，將造成土壤之不穩定，因此必須以擋土結構及其他支撐措施加以保護，以使工程於安全無慮下進行，惟擋土結構之深度、型式、支撐措施及土壤分佈之情況亦均會影響土壤之穩定性，因此須加以檢核。對於土壤之穩定性分析，一般應包含擋土設施向內擠進、土壤上舉、開挖面隆起及砂湧等現象之檢核。亦即地下室開挖工程中須於上述各項檢核中具有足夠之安全係數，始能達成工程安全之要求。</p> <p>1. 內擠</p> <p>本計畫採用建築物基礎構造設計規範(2001)所建議之方法進行分析，分析結果顯示當開挖深度為23公尺時，擋土措施貫入開挖面下23公尺，安全係數可達1.51，故本計畫應不致發生擋土設施向內擠進破壞之現象。</p> <p>2. 土壤上舉</p> <p>由於本基地開挖深度為約23公尺，基地開挖面下之不透水土壤厚度平均約為26.4公尺。本基地卵</p>		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>礫石層之地下水位約在地表下12公尺，基地於基礎開挖時，不透水土層下方之水壓略等於37.6 t/m^2，小於不透水土層之土重 ($>50 \text{ t/m}^2$)，故應無土壤上舉之虞。惟基地內東側於地表下約40公尺附近開始出現之砂層，其地下水位約位於地表下9公尺左右，其水壓力約為31 t/m^2，土壤上舉之安全係數約等於1.03。建議於實際開挖施工時，宜進行各透水層水壓之觀測，必要時應進行地下水解壓之作業，避免土壤上舉之現象發生。</p> <p>3. 隆起 對於開挖面發生隆起破壞之安全分析，本計劃採用建築物基礎構造設計規範(2001)所建議之方法進行，經分析得知，當開挖深度為23公尺時，進行抗隆起分析時，若貫入深度為23公尺，其安全係數約為1.5，應無隆起破壞之顧慮。</p> <p>4. 砂湧分析 本計畫採用建築物基礎構造設計規範(2001)所建議之方法進行，經分析得知，當開挖深度為23公尺時，若擋土設施需貫入計劃開挖面以下23公尺，開挖面下方為黏性土層，應無砂湧之顧慮。</p> <p>綜合上述土壤穩定性分析之結果顯示，基礎開挖深度為23公尺時，建議擋土設施應貫入開挖面下23公尺以上，</p>		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>以取得足夠之穩定性。另基地內側亦應配置適當數量之內扶壁及地中壁，以提高開挖之穩定性。此外，為避免可能發生土壤上舉之情形，建議應裝設解壓井於開挖階段適度解除卵礫石層中地下水之壓力。</p> <p>(二) 基礎底部上舉分析</p> <p>本基地開挖深度約為23公尺，依調查期間地下水壓之分佈狀況，基地底層之地下水位約位於地表下9公尺，則基礎底版所受之水浮力約為14.0 t/m^2。</p> <p>若考慮地表地下水位分佈，地下水位於地表下2.0公尺計算，則基礎底版所承受之上舉力約為21.0 t/m^2。永久性之考慮，地下水位於地表時，則上舉力為23.0 t/m^2。由初步規劃情形可知，除主結構區外，開放空間區域之結構荷重小於上舉力，因此研判本基地部份地區將受水壓力所造成之上舉力影響，基礎之選擇應考慮上舉力過大之問題。</p> <p>若基礎結構勁度及連續壁之作用仍無法克服此部份的上舉力時，則應配合其他輔助措施加以解決，一般克服上舉力之方式包括：(1)基礎加載工法，即水箱回填重物或樓版加厚等方式，增加結構重量，以抵消一部份之上舉力。(2)消壓工法，即於基礎底面鋪設濾層，藉導管或豎井將上升之地下水引入水箱內或豎井內再以動力排出，直接消滅上舉力，使其小於結構體重量。(3)施作抗拉構</p>		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>件，即藉由抗拉構件之自重及與土壤間之摩擦力克服上舉力。</p> <p>(三) 沈陷量分析</p> <p>基樁之沈陷量可分為三項(Das, 1990); (1)樁身沈陷; (2)由樁底載重所導致之沈陷; 以及(3)沿樁身傳遞載重導致之沈陷。假設樁材料具彈性，則樁身之變形可以基本材料力學原理計算，經分析結果顯示，若基樁之荷重在容許承载力範圍內，基樁之沈陷量於施工品質良好之下可控制在2公分以內。</p> <p>此外，基地北側鄰近捷運站體，該站體當初連續壁施作深度44.5m，厚度1.2m，基礎開挖深度18.8m。本基地連續壁施作深度46.0m，厚度1.2m，基礎開挖深度23.05m；連續壁抓掘時，應注意站體連續壁外側土壤之穩定性，若站體與基地距離太近，其間土壤則極易因抓掘而崩落，可能造成對站體不良之影響。因此在施工前，建議在該側佈設嚴密之觀測系統，加強監測，若有異常立即採取適當之應變措施。</p> <p>為維護開挖施工安全，並減少對鄰近環境之不良影響極為重要。因此，本工程在地下室開挖期間，於可能受開挖施工影響之區域範圍內，裝設開挖施工安全監測系統，定期觀測並隨時掌握施工狀況，必要時立即採取適當之補救措施，以確保本身及維護鄰近結構物之安全，擬定相關工地安全監測計畫如表 8.1.1-1 至表 8.1.1-5。</p>		
<p>王晉元 委員</p> <p>一、P7-74 頁提及停車需求為 531 位，經「整體評</p>	<p>說明：停車供需檢討表如表 6.6.6-2 所示。本基地包含轉運站、商場及旅</p>	6.6.6	6-89

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
估”後為356位，請說明何謂整體評估。	<p>館等使用類別，商場停車需求最高量出現於假日下午，旅館最高需求出現於平日晚上，轉運站汽機車停車需求最高量出現於平日及假日下午，各別計算各類別停車需求最高量為平日561席，假日671席。然本基地考量各開發類別停車需求時段不同，共用停車場可發揮最大效益，整體評估基地最高停車需求為平日356席，假日389席。</p> <p>此外，依據台北市信義計劃區建築物及土地使用分區管制要點規定，停車數量不得超過台北市土地使用管制規則規定數量之百分之八十五，即汽、機車停車位不得超過$528*85\%=449$輛及$1122*85\%=954$輛，然考量基地周邊交通狀況不佳，為抑制私人運具使用，本基地將機車之數量減至百分之五十，即$1122*50\%=561$輛。因此本基地於地下四樓及五樓共設置小汽車停車位449席，地下一樓設置機車停車位561席，可滿足實際需求及法規要求。</p>		
二、圖 5.4-4 上之數字說明如何得出請說明。	說明：本案根據現有客運營運路線及行車動線，及進出口位置，研擬未來各客運行車動線，進行大客車交通量指派，可得圖5.4-4。	—	—
三、大客車停車席數目是否滿足目前之需求並須留未來成長空間，請說明。	說明：本計畫大客車停車席位數乃按旅次量最高年(民國104年)假日尖峰時段之需求設置，足以滿足未來成長空間。	—	—
四、表 7.4.2-7 註明相關資料由本計畫調查整理，請具體說明調查方法，或具體說明引用出處。	說明：相關資料係本計畫分別於平常日及假日於現有市政府轉運站鄰近之國道客運場站進行旅客特性調查彙整所得，調查地點包括：市政府、松山高中、聯合報、捷運市政府站、國父紀念館、君悅飯店、大有忠孝站等各國道客運公司之場站。	—	—
李威儀 委員			

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
一、本案大致都有完整的考量，惟停車數量是否滿足實際需求，應請詳加檢討。	<p>說明：停車供需檢討表如表6.6.6-2所示。本基地包含轉運站、商場及旅館等使用類別，商場停車需求最高量出現於假日下午，旅館最高需求出現於平日晚上，轉運站汽機車停車需求最高量出現於平日及假日下午，各別計算各類別停車需求最高量為平日561席，假日671席。然本基地考量各開發類別停車需求時段不同，共用停車場可發揮最大效益，整體評估基地最高停車需求為平日356席，假日389席。</p> <p>此外，依據台北市信義計劃區建築物及土地使用分區管制要點規定，停車數量不得超過台北市土地使用管制規則規定數量之百分之八十五，即汽、機車停車位不得超過 $528*85\%=449$ 輛及 $1122*85\%=954$ 輛，然考量基地周邊交通狀況不佳，為抑制私人運具使用，本基地將機車之數量減至百分之五十，即 $1122*50\%=561$ 輛。因此本基地於地下四樓及五樓共設置小汽車停車位449席，地下一樓設置機車停車位561席，可滿足實際需求及法規要求。</p>	6.6.6	6-89
二、巴士停靠站周邊的停車空間是否足夠？	<p>說明：本案共規劃十六席月台，包括四席下車月台及十二席上車月台，並留設七席備用車位，以提供車輛提早到達時，可於備用車位暫時停靠，避免車輛佔用車道，影響後續車流運作，並且於基隆路退縮一車道，提供大客車進出，以減少對於基隆路交通衝擊。</p>	—	—
三、巴士若進出頻繁，是否應加強考量基隆路的人行空間之連續性。	<p>說明：本基地將大客車出入口設於西側基隆路上，為加強行人空間連續性，除維持原人行道外，行人可利用電扶梯上下人工平台，或由車站川堂通過，避免與大客車衝突。</p>	—	—
相關機關			

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
<p>建設局第三科</p> <p>一、本案開發場址係位於已都市化區域，非位於本市公告之山坡地範圍內，且據本計劃調查發現場址內無任何植物以及經公告之珍貴稀有或保育類之野生動物，本局無其它意見。</p>	說明：謝謝指教。	—	—
<p>環保局第三科</p> <p>一、廢棄物清理方面：主辦單位應於施工前、中依廢棄物清理法規定善盡環境清潔維護權責，不得有影響公共衛生及污染環境之情形。完工後，有關公共設施(雨水下水道、道路)並請依規定辦理交接現勘。在未完工及完成接公共設施之前，主辦單位仍應負清潔管理維護之責任。完工後，有關廢棄物清理及清運請依該環境影響說明書確實辦理。</p>	說明：謝謝指教，遵照辦理。	—	—
<p>二、廢棄土方面：請依相關規定處理，並確實掌握其流向。</p>	說明：謝謝指教，遵照辦理。	—	—
<p>台北捷運工程局綜規處</p> <p>一、P5-1「主要設施」是否應包含「轉運站及捷運出入口、通風井等設施」，請考量。</p>	說明：捷運相關設施雖與本大樓共構，使用上有其便利性。但產權上各自獨立，故不列為本大樓之主要設施。	—	—
<p>二、P5-3 基地位置及現況中「輕軌捷運系統，設有信義環狀線及內環境線...」因屬民間投資案，目前正由本府審核中，尚未定案，請加</p>	說明：謝謝指正，遵照意見修正。	5.2	5-3

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
註。			
三、P5-13(四)樓層規劃，「地下一、二樓與捷運市府二號出口連通」，因目前地下一樓已無連接，請更正。相關章節如 P5-29 規劃圖、P5-31(二)、3 描述請一併更改；另 P5-6 基地平面配置圖建議更新。	說明：謝謝指正，遵照意見修正於定稿報告中。	5.3	5-6 5-13 5-29 5-31
四、P6-2 相關計畫「3.南港線」請修正為「南港線東延段」、「5.捷運信義線(紅線)」應為「信義線東延段」，請查明後補正。	說明：謝謝指正，遵照意見修正。	6.1	6-2~6-3
五、P6-12 表 6.1.2-1 南港線東延段目前已施工，請修正。	說明：謝謝指正，遵照意見修正。	6.1.2	6-12
衛工處 一、5.6 節(P5-44)污水量推估為何採用環保署「專用下水道手冊」推估，請詳加說明？並應分析其合理性。	說明：5.6 節本建築基地計畫新建之商場、旅館與轉運站，其人口數及生活污水量係依建築技術規則人數算定方式及「建築物污水處理設施設計技術規範」規定推估，報告中引用環保署專用下水道手冊係誤植，將修正於定稿報告中。	5.6	5-44
二、6.5.6(P6-50)公共設施未敘述下水道部分，尤其污水下水道應補充。	說明：本計畫區污水下水道系統屬「信義計畫區污水下水道既有管線擴充計畫」分管工程範圍，本公司已發函向貴處提供相關計畫內容，將補充於定稿報告中。	6.5.6	6-51
三、請補充表 9-1(P9-1)營運階段污水下水道使用費 246 萬/年之推估資料，又 P8-30 營運階段交通流量監測為何沒有列經費？	說明：污水下水道使用費係依自來水用水量徵收，自來水用水量每度(m ³)徵收污水下水道使用費為新台幣 5 元，本計畫於營運階段自來水用水量推估為 2070.9CMD (m ³ /日)，因此每年污水下水道使用費=每日自來水用水量×365 天×污水下水道使用費，經計算每年污水下水道使用費約需新台幣 378 萬元，因此將更正污水下水道使用費	9	9-1

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	為378萬/年。施工及營運階段之監測費用修正如表9.2-1，將補充於定稿報告中。		
四、8.4.4 節(8-42)及 7-5 中營運階段(一)水文中述及本場址敦化路次幹管集污區，應屬建國路次幹管，請更正。	說明：謝謝指正，將修正於定稿報告中。	7.1.2 8.4.4	7-5 8-50
五、8.2 節環境監測計畫建議營運間針對接入公共污水下水道的指定接入監測水質(BOD、COD、SS、油脂)並定期函送本處查核。	說明：遵照辦理。將每季定期檢測一次，內容包括BOD、COD、SS及油脂，以符合台北市下水道管理規則第19條之納管標準為原則，預計執行一年。	—	—
六、8.1.2 節(P8-11)指出營運期間垃圾貯存空間應定期清洗，其地面落水口應與污水排水系統連接納入污水下水道系統。	說明：遵照辦理。	—	—
七、請補充雨水貯留的用途是否僅只是景觀澆灌？另 P5-54 也與第 8 章相異。	說明：本計畫雨水貯留系統經適當處理後，將用於轉運站之沖廁用水及綠地澆灌使用。第八章營運期間之水文水質減輕對策將一併修正。	5.7 5.10 8.1.2	5-47 5-54 8-11
八、7.1.2 節營運階段水質乙節述及將污水收集至污水坑為何意？仍應以重力排放為原則，地下室才壓力管排放？請釐清。	說明：謝謝指正，本計畫地上樓層部份之污水將以重力排放的方式排入污水下水道，於筏基設置污水池，地下樓層部份之污水統一收集至污水池後，加壓排入污水下水道。	—	—
九、本案是否設置除油沉砂池及油脂截流器等污水下水道用戶排水設備等前處理設施？請明確說明。另 P5-46，放流水質應加入油脂。	說明：遵照辦理。將於污水道餐飲業用戶排水設施加裝油脂截留器等前處理設施，經處理後才納入下水道管線系統。	—	—
十、自來水用量與設計污水量比值是否合理，請分析說明之。	說明：本計畫污水量預估為1,352.4CMD，自來水預估用量為2,070.9CMD，在空調系統方面，使用中用水因飛濺損失及排放在轉運站及商	5.6	5-46

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	場部份消耗約212.5CMD，在旅館部份消耗約163.5CMD，合計共消耗376CMD之用水，與污水量共計1728.4CMD，約為自來水用量之83%左右。將補充空調消耗用水資料於定稿報告中。		
十一、P5-5 表 5.3.1 及 P5-13(五)B3F 之用途含旅館？是否正確，請釐清。	說明：B3F中之旅館部份係指旅館後勤事務，並不包含旅客房間部份，相關旅館後勤事務設施包括辦公室(採購、驗收、工程部、執行、房務及財務部等)、倉庫(綜合、乾貨、美工及房務等)、冷藏(凍)庫、訓練教室、員工廚房、員工更衣盥洗室及員工餐廳等。	—	—
交通局 一、本案為本府依促進民間參與公共建設法推動之案件，依規劃本案係以多目標使用理長途客運轉運站之開發，規劃單位所提內容符合上述規劃方向。	說明：謝謝指教。	—	—
二、就本案交通衝擊部分前經本局召開 2 次會議審查，並經本府發展局都市設計審議委員會審議，就本案交通衝擊部分，規劃單位規劃已屬可接受。惟查本案所附交通衝擊評估報告版本為 94 年 4 月，其中尚未就最新修正內容納入，包括人工平台南側增設電扶梯、捷運出入口電扶梯由地下 2 層直通 1 樓...等項目，故若於都市設計審議結果有所變動，應再提送差異分析。	說明：謝謝指正，將於定稿報告中補充於 94 年 5 月通過都市設計審議委員會之交通衝擊評估報告內容於附錄八。	附錄八	—
發展局 一、請申請單位考量基地	說明：謝謝指教，本計畫在基地西側自	—	—

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
西側人行道為本區重要人行通道，具不可替代性，建議人行道寬度扣除臨道路必要之植栽樹穴後，至少留設4公尺人行淨寬。	建築線退縮3.5公尺車道之外，亦留設4公尺之人行步道。		
二、人工平台設置效果請加強其公共使用特性，包括電扶梯與主要人行方向之引導性，以確保由南往北人行空間連續性。	說明：於平台南北側於適當位置均設置電梯及電扶梯，並且有行人引導標誌，能充分提供人行便利及可及性。	—	—
工務局 一、計畫場址位於本市「信義計畫區」，建築基地座落忠孝東路五段與基隆路一段路口，開挖地下5層。廢棄土方約30萬立方公尺數量龐大，於施工階段大量出土期間，載運棄土大貨車進出車次頻繁，是否對於周圍交通產生影響，建請於提送交通維持計畫時一併檢討。	說明：謝謝指教，遵照辦理。	—	—
二、本案建築樓層達29層，屬高層建築物，建築基地亦採用綜合設計獎勵容積，有關建築基地綠化、建築基地保水、建築物節約能源等，請依建築技術規則建築設計施工編綠建築專章確實檢討辦理。	說明：本計畫初步規劃可符合綠建築九大指標中四項指標，包括基地綠化指標、水資源指標、日常耗能指標及污水垃圾改善指標，承諾取得綠建築標章。 在基地綠化指標方面，於二樓平台廣場規劃階梯式綠化公園，三、四樓及十樓亦有超過法定值之大量綠化植栽。 在水資源指標方面，全面採用節水器具，新式水龍頭與節水型水栓、省水馬桶、兩段式馬桶、省水淋浴器具、自動化沖洗感知系統等等，並設置雨水貯留供水系統將雨水以天然地形或人工方法予以截取貯存，經過簡單淨化處理後再利用包括轉運站之沖廁用	—	—

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>水及綠地澆灌。</p> <p>在日常耗能指標方面，以最大耗能的空調與照明用電的節能設計為重點，並將節能設定在建築外殼節能設計、空調效率設計及照明效率設計等三大方向。建築外殼節能措施包括：建築外殼開窗率、玻璃帷幕採用LOW-E之外殼設計，屋頂的隔熱處理等。空調節能效率、選用高效率變頻冷氣。</p> <p>。照明節能重點：建築室內牆面及天花板採用明亮設計、採用高效率燈具系統。</p> <p>在污水垃圾改善指標方面，將於餐飲業用戶排水設施加裝油脂截留器等前處理設施，經處理後才納入下水道管線系統；地下3樓設有垃圾處理資源回收站，預計設有垃圾壓縮處理機、鐵鋁罐壓縮處理機、保特瓶壓縮處理機、紙類壓縮打包機、玻璃回收子車、廚餘處理機、暫存廚餘之冷凍庫，並以景觀綠化美化的方法來設計專用垃圾集中場。其次執行資源垃圾分類回收管理系統等垃圾前置處理設施。</p> <p>本大樓從建材採可回收之綠色建材、到內部設備採高功率低耗能設備、省水器具、雨水回收、垃圾資源回收、超過法定值之大量綠化植栽等各方面設，以期達到綠建築之目標。</p>		
<p>三、污水處理計畫部分，請於本建照工程放樣勘驗前，應確實將圖說資送本局衛工處審查。</p>	<p>說明：謝謝指教，遵照辦理。</p>	—	—

環境敏感區位及特定 目的區位限制調查表

環境敏感區位及特定目的區位限制調查表

	開 發 區 位	是 未 知 否	相關證明資料、文件	備 註
1	是否位經「台灣沿海地區自然環境保護計畫」核定公告之「自然保護區」或「一般保護區」？	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	內政部營建署93.10.18營署綜字第0930065637號。	請參閱附1-5頁。
2	是否位經河口、海岸潟湖、紅樹林沼澤、草澤、沙丘、沙洲、珊瑚礁或其他濕地？	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	現場踏勘、二萬五千分之一地形圖。	計畫場址位於台北市信義區，請參閱附1-2頁。
3	是否位經自來水水源水質水量保護區？	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	現場踏勘。臺北自來水事業處93.10.15北市水生字第09331521200號函。	請參閱附1-6頁。非屬新店溪水質水量保護區。
4	是否位經飲用水源水質保護區或飲用水取水口一定距離？	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	台北市政府環境保護局93.10.18，北市環秘(一)字第09334031400號函。	請參閱附1-7~附1-8頁。
5	是否經過重要水庫集水區？保護帶或水源保護區？	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	經濟部水利署93.11.5，經水工字第09350449830號函。臺北自來水事業處93.10.15，北市水生字第09331521200號函。	請參閱附1-9~附1-10頁、附1-6頁。
6	是否位經特定水土保持區？	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	臺北市政府建設局93.10.25，北市建三字第09333965100號函。行政院農業委員會水土保持局93.10.13，水保保字第0931823556號函。	請參閱附1-11~附1-12頁、附1-28頁。
7	是否位經野生動物保護區或野生動物重要棲息環境？	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	臺北市政府建設局93.10.25，北市建三字第09333965100號函。行政院農業委員會林務局93.10.18，林企字第0931620486號函。	請參閱附1-11~附1-12頁、附1-20頁~附1-21頁。
8	是否位經獵捕區、垂釣區？	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	臺北市政府建設局3.10.25，北市建三字第09333965100號函。	台北市未劃設獵捕區、垂釣區，請參閱附1-11~附1-12頁。
9	是否有保育類野生動物或珍貴稀有之植物、動物？	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	現場調查後沒有發現。	
10	是否位經歷史建築、古蹟所在地鄰近地區或古蹟保存區鄰接地、生態保育區或自然保留區？	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	臺北市政府建設局93.10.25，北市建三字第09333965100號函。臺北市政府文化局93.10.18，北市文化字第09331636800號函。	請參閱附1-11~附1-12頁、附1-24頁。
11	是否位經國家公園或風景特定區？	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	台北市政府都市發展局93.10.15，北市督規字第09334185800號。內政部營建署93.10.18，營署綜字第0930065637號。交通部觀光局93.10.15，觀技字第0930029925號。	請參閱附1-27頁、附1-5、附1-23頁。

環境敏感區位及特定目的區位限制調查表(續一)

	開發區位	是未知否	相關證明資料、文件	備註
12	是否有獨特珍貴之地理景觀？	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	現場勘查後並非屬於獨特珍貴之地理景觀。	
13	是否位經保安林地、國有林、國有林自然保護區或森林遊樂區？	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	臺北市政府建設局93.10.25，北市建三字第09333965100號函。行政院農業委員會林務局93.10.18，林企字第0931620486號函。	請參閱附1-11~附1-12頁、附1-20頁~附1-21頁。
14	是否位經礦區或國家保留礦區？	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	現場調查後，非屬於礦區或國家保留礦區。	
15	是否位經水產動植物繁殖保育區、漁業權區、人工魚礁禁魚區或其他漁業重要使用區域？	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	行政院農業委員會漁業署93.10.15，漁四字第0931229565號函。臺北市政府建設局93.10.25，北市建三字第09333965100號函。	計畫場址位於陸域，請參閱附1-27頁、附1-11頁~附1-12頁。
16	是否位經河川行水區、地盤下陷區、海水倒灌區、地下水管制區、洪水平原管制區或水道防護範圍？	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	經濟部水利署93.11.5，經水工字第09350449830號函。臺北市政府工務局養護工程處93.10.18，北市工養水字第09365828000號函。臺北市政府建設局93.10.25，北市建三字第09333965100號函。	台北市均為地下水管制區。非位於中央管河川區域內、洪水平原管制區、嚴重地層下陷區、河川行水區及水道防護範圍，請參閱附1-9頁、附1-26頁、附1-11~附1-12頁
17	是否位經地質構造不穩定區(斷層、地震、地質災害區)或海岸侵蝕區？	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	現場地質鑽探調查。經濟部中央地質調查所93.10.18，經地工字第09300042990號函。	請參閱附1-13~附1-14頁。
18	是否位經空氣污染三級防制區？	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	臺北市政府環境保護局93.10.18，北市環秘(一)字第09334031400號函。	本基地位於臭氧三級防制區，請參閱附1-7~附1-8頁。
19	是否位經第一、二類噪音管制區？	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	臺北市政府環境保護局93.10.18，北市環秘(一)字第09334031400號函。	請參閱附1-7~附1-8頁。
20	是否位經水污染管制區？	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	臺北市政府環境保護局93.10.18，北市環秘(一)字第09334031400號函。	台北市全區皆屬水污染管制區。請參閱附1-7~附1-8頁。
21	是否位經軍事管制區(含軍事飛航管理區)或要塞地帶或影響四周之軍事雷達、通訊、通信、發射、電波等設施之運作？	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	臺北市政府都市發展局93.10.15，北市督規字第09334185800號。國防部憲兵司令布93.11.1，宙戎字第0930014459號。	請參閱附1-17、附1-15~附1-16頁。

環境敏感區位及特定目的區位限制調查表(續二)

	開發區位	是 未知 否	相關證明資料、文件	備 註
22	是否位於已劃設限制發展地區(不可開發區及條件發展區)?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	本基地位於都市計畫區，屬交通用地，非限制發展區。台北市政府都市發展局93.10.15北市督規字第09334185800號。	
23	是否位經飛航管制區?	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	交通部民用航空局93.11.3，場建字第09300304590號函。	本計畫建築物總高度並未超過台北航站D區水平面之漸漸高度，且不影響現有民航機儀航程序標準。請參閱附1-18~附1-19頁。
24	是否位於山坡地或原住民保留地?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	臺北市府建設局93.10.25，北市建三字第09333965100號函。行政院原住民族委員會94.10.19，原民地字第0930027542號函。	請參閱附1-11~附1-12頁、附1-25頁。
25	開發基地面積是否百分之五十以上位於百分之四十坡度以上?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	依現場地形測量圖研判。行政院農業委員會水土保持局93.10.13水保保字第0931823556號函。	請參閱附1-28頁。
26	是否位經森林區或林業用地?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	現場調查。台北市政府都市發展局93.10.15，北市督規字第09334185800號。	請參閱附1-17頁。
27	是否位經特定農業區或山坡地保育區(古蹟保存用地、生態保護用地、國土保安用地)?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	臺北市府建設局93.10.25，北市建三字第09333965100號函。台北市政府都市發展局93.10.15北市督規字第09334185800號。臺北市府文化局93.10.18，北市文化字第09331636800號函。	請參閱附1-11~附1-12頁、附1-17頁、附1-24頁。
28	是否位於都市計畫之保護區?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	台北市政府都市發展局93.10.15北市督規字第09334185800號。	本計畫依信義計畫地區相關都市計畫規定開發建築。請參閱附1-17頁。
29	是否位於核子設施周圍之禁建區及低密度人口區?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	依原委會公告「核子設施周圍之禁建區及低密度人口區」，台北市非屬其範圍。行政院原子能委員會93.10.14會核字第0930036646號函。	請參閱附1-22頁
30	是否有其他環境敏感區或特定區?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>		依據環保署環境敏感區位及特定目的區位網路查詢系統查詢結果：無其他環境敏感或特定區位

環境敏感區位及特定目的區位限制調查表(續三)

	開 發 區 位	是 未 知 否	相 關 證 明 資 料、文 件	備 註
31	是否列管為禁、限建範圍	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	本基地位於都市計畫區，屬交通用地，非列管為禁、限建範圍。國防部憲兵司令部 93.11.1 宙戌字第 0930014459 號。	請參閱附 1-15~附 1-16 頁

註：1.可明顯判定不位於上述區位者，得免附證明文件，但應於備註欄說明理由。

2.位於上述環境敏感區位或特定目的區位，應敘明法規限制及訂定相關對策。

目

録

市政府轉運站新建工程 環境影響說明書 (修訂本)

目 錄

環境敏感區位及特定目的區位限制調查表	
第一章 開發單位名稱及其營業所或事務所.....	1-1
第二章 負責人之姓名、住、居所及身份證統一編號.....	2-1
第三章 環境影響說明書綜合評估者及影響項目撰寫者之簽名.....	3-1
第四章 開發行為之名稱及開發場所.....	4-1
第五章 開發行為之目的及其內容.....	5-1
5.1 開發緣起及目的.....	5-2
5.2 基地位置及現況.....	5-3
5.3 開發計畫.....	5-5
5.4 交通及動線規畫.....	5-17
5.5 公共設施計畫.....	5-43
5.6 污水處理計畫.....	5-44
5.7 雨水儲留利用設施.....	5-47
5.8 廢棄物處理計畫.....	5-48
5.9 廢土處理計畫.....	5-51
5.10 綠建築規劃.....	5-53
5.11 回饋計畫.....	5-56
5.12 施工計畫.....	5-57
5.13 工程概算與時程.....	5-62
第六章 開發行為可能影響範圍之各種相關計畫及環境現況.....	6-1
6.1 相關計畫.....	6-1
6.1.1 信義區計畫.....	6-1
6.1.2 交通建設計畫.....	6-9
6.1.3 相關建設計畫.....	6-12
6.2 物化環境.....	6-15
6.2.1 氣象.....	6-15
6.2.2 空氣品質.....	6-19
6.2.3 噪音及振動.....	6-26

6.2.4 水文及水質.....	6-29
6.2.5 土壤.....	6-32
6.2.6 地文及地質.....	6-33
6.2.7 廢棄物.....	6-38
6.2.8 電波干擾.....	6-44
6.3 生態環境.....	6-44
6.3.1 植物生態.....	6-44
6.3.2 動物生態.....	6-45
6.4 景觀及遊憩.....	6-46
6.4.1 景觀.....	6-46
6.4.2 遊憩.....	6-46
6.5 社會經濟環境.....	6-47
6.5.1 人口成長.....	6-47
6.5.2 人口結構.....	6-48
6.5.3 產業結構.....	6-48
6.5.4 土地利用.....	6-49
6.5.5 生活水準.....	6-49
6.5.6 公共設施.....	6-50
6.5.7 居民關切事項.....	6-51
6.6 交通現況分析.....	6-53
6.6.1 路段幾何現況說明.....	6-53
6.6.2 路口幾何現況說明與轉向管制.....	6-58
6.6.3 快速道路及高速公路.....	6-61
6.6.4 道路服務水準分析.....	6-63
6.6.5 大眾運輸系統現況.....	6-80
6.6.6 停車供需現況分析.....	6-87
6.6.7 行人系統現況分析.....	6-90
6.7 文化古蹟.....	6-90
6.7.1 古蹟.....	6-90
6.7.2 考古遺址.....	6-90
第七章 預測開發行為可能引起之環境影響.....	7-1
7.1 物化環境.....	7-1
7.1.1 地文及地質.....	7-1
7.1.2 水文及水質.....	7-4

7.1.3	空氣品質.....	7-6
7.1.4	行人風場.....	7-18
7.1.5	噪音及振動.....	7-28
7.1.6	廢棄物及廢土.....	7-43
7.1.7	日照.....	7-44
7.1.8	飛航安全.....	7-45
7.2	生態環境.....	7-48
7.2.1	植物.....	7-48
7.2.2	動物.....	7-48
7.3	景觀及遊憩環境.....	7-49
7.3.1	景觀.....	7-49
7.3.2	遊憩.....	7-49
7.4	交通環境影響評估.....	7-51
7.4.1	施工階段.....	7-51
7.4.2	營運階段.....	7-52
7.5	社會經濟環境.....	7-81
7.5.1	土地利用.....	7-81
7.5.2	社會環境.....	7-82
7.5.3	經濟環境.....	7-82
第八章	環境保護對策及替代方案.....	8-1
8.1	環境保護對策.....	8-1
8.1.1	施工期間.....	8-1
8.1.2	營運期間.....	8-10
8.2	環境監測計畫.....	8-39
8.3	防災及緊急應變計畫.....	8-40
8.4	替代方案.....	8-50
8.4.1	零方案.....	8-50
8.4.2	地點替代方案.....	8-50
8.4.3	技術替代方案.....	8-50
8.4.4	環保措施替代方案.....	8-50
8.5	綜合環境管理計畫.....	8-52
8.5.1	施工階段.....	8-52
8.5.2	營運階段.....	8-52
8.5.3	環境管理組織.....	8-52

第九章 執行環境保護工作所需經費.....	9-1
9.1 環境保護工程費用.....	9-2
9.2 環境監測費用.....	9-2
9.3 季報編製及追蹤考核辦理費用.....	9-2
第十章 預防及減輕開發行為對環境不良影響對策摘要表.....	10-1

- 附錄一 環境敏感區位及特定目的區位限制調查證明文件與資料
- 附錄二 綜合評估者及影響項目撰寫者學經歷資料
- 附錄三 台北氣象測站氣象資料
- 附錄四 環境現況監測資料及代檢驗公司相關資料
- 附錄五 計畫區地質鑽探結果
- 附錄六 社會經濟環境統計資料
- 附錄七 公開說明會會議紀錄及回覆說明
- 附錄八 交通影響評估報告
- 附錄九 行人風場試驗報告
- 附錄十 環境監測項目管制標準

圖 目 錄

圖 4-1	本計畫開發範圍圖	4-2
圖 5.2-1	基地位置圖	5-4
圖 5.3-1	基地平面配置圖	5-6
圖 5.3-2	本計畫建築東面立向圖	5-7
圖 5.3-3	本計畫建築西面立向圖	5-8
圖 5.3-4	本計畫建築南面立向圖	5-9
圖 5.3-5	本計畫建築北面立向圖	5-10
圖 5.3-6	綠公園配置圖	5-15
圖 5.3-7	綠公園透視圖	5-16
圖 5.3-8	2F 植栽計畫圖	5-18
圖 5.3-9	3F 植栽計畫圖	5-19
圖 5.3-10	4F 植栽計畫圖	5-20
圖 5.4-1	轉運站客運車輛進出口位置評選作業流程	5-21
圖 5.4-2	基地鄰近城際客運路線示意圖	5-22
圖 5.4-3	大客車行車動線規劃示意圖	5-26
圖 5.4-4	尖峰小時路網衍生大客車交通量分布示意圖	5-27
圖 5.4-5	地面層車行動線圖	5-28
圖 5.4-6	地下一層動線規劃圖(1/2).....	5-29
圖 5.4-6	地下一層動線規劃圖(2/2).....	5-30
圖 5.4-7	地下二層動線規劃圖(1/2).....	5-32
圖 5.4-7	地下二層動線規劃圖(2/2).....	5-33
圖 5.4-8	小汽車進場動線	5-34
圖 5.4-9	機車進場動線	5-36
圖 5.4-10	小汽車離場動線	5-38
圖 5.4-11	機車離場動線	5-39
圖 5.4-12	人行動線規劃圖(1/3).....	5-40
圖 5.4-12	人行動線規劃圖(2/3).....	5-41
圖 5.4-12	人行動線規劃圖(3/3).....	5-42
圖 5.8-1	地下 3 樓垃圾處理資源回收站位置圖	5-50

圖 5.9-1	棄土動線圖	5-52
圖 5.12-1	基地棄土坑、洗車台及沉砂池位置圖	5-59
圖 6.1.1-1	信義計畫區土地使用分區圖	6-4
圖 6.1.1-2	信義計畫區相關建設位置圖	6-8
圖 6.1.2-1	基地附近重大交通建設分佈圖	6-11
圖 6.2.1-1	侵襲台灣地區颱風路徑圖	6-18
圖 6.2.2-1	環境監測站位置圖	6-20
圖 6.2.3-1	噪音管制區圖	6-27
圖 6.2.6-1	基地附近區域地質圖	6-34
圖 6.2.6-2	台灣地震震度分區圖	6-37
圖 6.2.6-3	台灣地區及場址附近活斷層分佈圖	6-39
圖 6.6-1	市政府轉運站地理位置圖	6-54
圖 6.6.1-1	市政府轉運站鄰近道路路網示意圖	6-55
圖 6.6.2-1	市政府轉運站鄰近道路路網示意圖	6-60
圖 6.6.3-1	市政府轉運站連接高速公路動線圖	6-62
圖 6.6.4-1	路段平常日晨峰服務水準示意圖	6-67
圖 6.6.4-2	路段平常日昏峰服務水準示意圖	6-68
圖 6.6.4-3	路段假日昏峰服務水準示意圖	6-71
圖 6.6.4-4	路口平常日尖峰服務水準示意圖	6-78
圖 6.6.4-5	路口假日尖峰服務水準示意圖	6-79
圖 6.6.5-1	大眾運輸路線分佈圖	6-81
圖 6.6.5-2	基地鄰近客運路線圖	6-84
圖 7.1.3-1	本基地施工期間 TSP 最大 24 小時平均增量	7-9
圖 7.1.3-2	本基地施工期間 TSP 年平均增量	7-10
圖 7.1.3-3	鄰近基地同時施工 TSP 最大 24 小時平均增量	7-11
圖 7.1.3-4	鄰近基地同時施工 TSP 年平均增量	7-12
圖 7.1.4-1	風洞試驗主模型與周圍地形佈置情形	7-19
圖 7.1.4-2	測點分佈圖(基地內).....	7-20
圖 7.1.4-3	測點分佈圖(轉運站二樓廣場).....	7-21
圖 7.1.4-4	測點分佈圖(十樓戶外平台).....	7-22
圖 7.1.4-5	測點分佈圖(基地外).....	7-23

圖 7.1.5-1	噪音影響等級評估流程	7-33
圖 7.1.7-1	日照陰影分析圖	7-46
圖 7.1.8-1	飛航管制區圖	7-47
圖 7.3.1-1	基地開發後景觀分析圖	7-50
圖 7.4.2-1	台北市五處客運轉運站區位示意圖	7-55
圖 7.4.2-2	市政府轉運站運量分佈示意圖-民國 104 年	7-59
圖 8.1.2-1	增設行人通道示意圖	8-12
圖 8.1.2-2	晨峰揚昇大樓 - 捷運市政府站來往行人量	8-13
圖 8.1.2-3	昏峰揚昇大樓 - 捷運市政府站來往行人量	8-14
圖 8.1.2-4	基地外部行人指標系統圖	8-15
圖 8.1.2-5	基隆路改善示意圖	8-17
圖 8.1.2-6	基地東側道路改善示意圖	8-20
圖 8.1.2-7	松高路改善示意圖	8-22
圖 8.1.2-8	忠孝東路改善示意圖	8-22
圖 8.1.2-9	忠孝東路與基隆路口改善示意圖	8-24
圖 8.1.2-10	公車路線改善建議示意圖	8-27
圖 8.1.2-11	公車系統改善建議示意圖	8-29
圖 8.3-1	防災計畫人力組織及編組架構圖	8-46
圖 8.3-2	消防救災空間與動線規劃圖	8-49
圖 8.5.3-1	環境保護工作之管理架構	8-54
圖 8.5.3-2	環境保護工作之組織及權責	8-55
圖 8.5.3-3	營運階段環境管理組織圖	8-57

表 目 錄

表 5.3-1	開發面積計算表	5-5
表 5.3-2	轉運站規劃內容	5-11
表 5.3-3	候車空間服務等級分級表	5-12
表 5.3-4	轉運站候車空間服務水準估算	5-12
表 5.4-1	本計畫 800 公尺範圍內城際客運現況	5-21
表 5.4-2	進出口位置規劃方案比較一覽表	5-25
表 5.5-1	用水量估算表	5-44
表 5.10-1	綠建築九大指標規劃原則	5-55
表 5.13-1	市政府轉運站規劃案進度表	5-63
表 6.1-1	開發行為可能影響範圍之各種相關計畫(包含規劃中、施工 中及已完成之各計畫)	6-2
表 6.1-1	開發行為可能影響範圍之各種相關計畫(包含規劃中、施工 中及已完成之各計畫)(續 1)	6-3
表 6.1.1-1	相關開發計畫或區域計畫一覽表	6-6
表 6.1.2-1	捷運後續路網計劃內容	6-12
表 6.1.3-1	信義區整體發展構想一覽表	6-14
表 6.2.1-1	台北氣象測站年氣象資料統計表	6-16
表 6.2.2-1	台北市環保署空氣品質測站資料統計分析表	6-21
表 6.2.2-2	台北市環保局測站空氣品質監測資料統計	6-22
表 6.2.2-3	台北市環保局測站 93 年 PSI 統計表	6-23
表 6.2.2-4	台北市環保局信義測站資料統計分析表	6-24
表 6.2.2-5	計畫場址空氣品質監測結果	6-24
表 6.2.3-1	場址鄰近地區噪音測定結果	6-28
表 6.2.3-2	場址鄰近地區振動測定結果	6-28
表 6.2.4-1	台北市地下水位歷年觀測值	6-30
表 6.2.4-2	台北市地下水質監測資料統計	6-30
表 6.2.4-3	台北盆地民國 91 年 3 月及 9 月地下水水質檢驗結果	6-31
表 6.2.5-1	場址土壤重金屬含量調查結果	6-32
表 6.2.6-1	地質分析用簡化土層參數表	6-36

表 6.2.7-1	台北市垃圾清運處理統計表	6-40
表 6.2.7-2	台北市廢棄物處理廠(場)設計處理容量(積)表	6-41
表 6.2.7-3	台北市歷年垃圾性質組成分析彙整表	6-42
表 6.2.7-4	大台北地區營運中土資場一覽表	6-43
表 6.4.2-1	場址鄰近區域遊憩資源	6-47
表 6.5.7-1	居民意見溝通會議意見記錄對照表	6-52
表 6.6.1-1	市政府轉運站週邊主、次要道路之幾何特性	6-56
表 6.6.2-1	基地附近各主要路口號誌管制及轉向管制情形一覽表	6-59
表 6.6.3-1	市政府轉運站鄰近快速道路一覽表	6-61
表 6.6.3-2	市政府轉運站連接高速公路路線一覽表	6-63
表 6.6.4-1	路段服務水準評估標準表	6-63
表 6.6.4-2	現況基地附近平常日路段服務水準評估表	6-65
表 6.6.4-2	現況基地附近平常日路段服務水準評估表 (續)	6-66
表 6.6.4-3	現況基地附近假日路段服務水準評估表	6-69
表 6.6.4-3	現況基地附近假日路段服務水準評估表 (續)	6-70
表 6.6.4-4	現況基地附近平常日晨峰路口服務水準評估表	6-72
表 6.6.4-4	現況基地附近平常日晨峰路口服務水準評估表 (續)	6-73
表 6.6.4-5	現況基地附近平常日昏峰路口服務水準評估表	6-74
表 6.6.4-5	現況基地附近平常日昏峰路口服務水準評估表 (續)	6-75
表 6.6.4-6	現況基地附近假日尖峰路口服務水準評估表	6-76
表 6.6.4-6	現況基地附近假日尖峰路口服務水準評估表 (續)	6-77
表 6.6.5-1	基地週邊各站位公車路線分佈表	6-82
表 6.6.5-1	基地週邊各站位公車路線分佈表 (續)	6-83
表 6.6.5-2	基地週邊捷運接駁公車路線分佈表	6-83
表 6.6.5-3	基地週邊長途客運路線分佈表	6-85
表 6.6.5-4	捷運已行駛路線列表	6-86
表 6.6.6-1	基地週邊主要路外及建築物附設收費停車場一覽表	6-88
表 6.6.6-2	停車供需檢討表	6-89
表 7.1.3-1	本基地及鄰近開發案土方開挖工程規劃	7-7
表 7.1.3-2	本基地及鄰近開發案粒狀污染物排放強度推估	7-7
表 7.1.3-3	各類柴油施工機具空氣污染物排放率	7-8

表 7.1.3-4	施工階段總懸浮微粒 ISC3 模擬結果	7-13
表 7.1.3-5	運輸卡車於不同速度下之空氣污染物排放係數	7-14
表 7.1.3-6	各基地施工階段運輸車輛造成空氣污染物排放量	7-15
表 7.1.3-7	施工階段運輸車輛造成空氣污染物擴散濃度	7-15
表 7.1.3-8	小客車不同速度下空氣污染物排放係數	7-16
表 7.1.3-9	營運階段鄰近路段空氣品質污染物濃度增量	7-17
表 7.1.4-1	西安大略大學風洞實驗室評估準則	7-24
表 7.1.4-2	行風場評估結果表	7-26
表 7.1.5-1	工程作業別主要施工機具施工噪音量摘要表	7-30
表 7.1.5-2	營建工程噪音評估模式模擬結果輸出摘要表	7-32
表 7.1.5-3	施工車輛交通噪音評估結果摘要表	7-35
表 7.1.5-4	營運期間交通噪音模擬結果輸出摘要表 (L _{eq})	7-37
表 7.1.5-5	振動對建築物及日常生活環境之影響分析表	7-38
表 7.1.5-6	日本振動規制法施行細則振動基準	7-38
表 7.1.5-7	日本環境廳施工機具建議之振動位準	7-40
表 7.1.5-8	施工機具振動位準評估表	7-40
表 7.1.5-9	施工期間施工機具振動模擬結果輸出摘要表	7-41
表 7.1.5-10	施工期間運輸車輛振動模擬結果輸出摘要表	7-42
表 7.1.7-1	台北冬至日日照分析表	7-45
表 7.4.1-1	基地鄰近土地開發計畫之棄土車輛數	7-52
表 7.4.2-1	基地鄰近土地開發計畫之衍生車旅次	7-53
表 7.4.2-2	開發類別面積表	7-53
表 7.4.2-3	台北市五處客運轉運站功能定位表	7-54
表 7.4.2-4	市政府轉運站週邊 800 公尺服務路線	7-57
表 7.4.2-5	市政府轉運站運量預測分析	7-58
表 7.4.2-6	轉運站衍生旅次之運具分配率	7-59
表 7.4.2-7	轉運站尖峰小時衍生人旅次	7-60
表 7.4.2-8	轉運站衍生旅次之乘載率	7-60
表 7.4.2-9	轉運站尖峰小時衍生車旅次	7-60
表 7.4.2-10	轉運站衍生大客車旅次	7-62
表 7.4.2-11	衍生人旅次產生率	7-63

表 7.4.2-12	衍生人旅次產生表	7-63
表 7.4.2-13	商場及旅館上下尖峰衍生車旅次運具分配率	7-64
表 7.4.2-14	商場及旅館假日尖峰衍生車旅次運具分配率	7-65
表 7.4.2-15	商場及旅館衍生車旅次	7-65
表 7.4.2-16	整體衍生車旅次	7-66
表 7.4.2-17	目標年基地開發前路口服務水準評估表(平日上午尖峰).....	7-67
表 7.4.2-18	目標年基地開發前後路口服務水準評估表(平日下午尖峰)...	7-68
表 7.4.2-19	目標年基地開發前後路口服務水準評估表(假日尖峰).....	7-69
表 7.4.2-20	目標年基地開發前鄰近路段服務水準評估(平日上午尖峰)...	7-71
表 7.4.2-20	目標年基地開發前後路段服務水準評估(平日上午尖峰)(續)	7-72
表 7.4.2-21	目標年基地開發前後路段服務水準評估(平日下午尖峰).....	7-73
表 7.4.2-21	目標年基地開發前後路段服務水準評估(平日下午尖峰)(續)	7-74
表 7.4.2-22	目標年基地開發前後路段服務水準評估表(假日尖峰).....	7-75
表 7.4.2-22	目標年基地開發前後路段服務水準評估表(假日尖峰)(續)...	7-76
表 7.4.2-23	轉運站停車需求及推估參數假設	7-77
表 7.4.2-24	商場及旅館停車需求	7-77
表 7.4.2-25	停車供需檢討	7-78
表 7.4.2-26	台北市國際觀光旅館大客車停車位使用狀況一覽表	7-80
表 8.1.1-1	工程主體部份安全監測管理值	8-2
表 8.1.1-2	捷運區域增設之監測項目一覽表	8-2
表 8.1.1-3	捷運區域增設之使用設備一覽表	8-3
表 8.1.1-4	捷運區域增設之監測管理值	8-3
表 8.1.1-5	捷運區域增設之監測觀測頻率	8-4
表 8.1.1-6	不同污染源粒狀污染物之控制技術	8-5
表 8.1.1-7	施工噪音具體防制對策與方法	8-6
表 8.1.1-8	施工機具具體防制技術	8-7
表 8.1.2-1	巨蛋開發後揚昇大樓 - 捷運市府站來往行人量	8-14
表 8.1.2-2	松高路路口時制設計	8-21
表 8.1.2-3	目標年基地開發前後路口服務水準評估表(平日晨峰).....	8-31
表 8.1.2-4	改善措施實施後路口服務水準評估表(平日昏峰).....	8-32

表 8.1.2-5	改善措施實施後路口服務水準評估表(假日尖峰).....	8-33
表 8.1.2-6	改善措施實施後路段服務水準評估表(平日晨峰).....	8-34
表 8.1.2-7	改善措施實施後路段服務水準評估表(平日昏峰).....	8-35
表 8.1.2-8	改善措施實施後路段服務水準評估表(假日尖峰).....	8-36
表 8.1.2-9	主要交通課題、改善措施與執行分工一覽表	8-37
表 8.1.2-9	主要交通課題、改善措施與執行分工一覽表(續一).....	8-38
表 8.2-1	環境監測計畫表	8-39
表 8.3-1	導牆破壞改善及防治措施	8-41
表 8.3-2	開挖槽溝崩坍改善及防治措施	8-42
表 9-1	沉砂池興建經費明細表	9-1
表 9-2	執行環境保護工作所需經費總表	9-1
表 9.2-1	環境監測費用明細表	9-2