

忠泰建設住商大樓新建工程 (玉泉段二小段 452-2 地號等 83 筆土地)

程序審查意見暨答覆說明

(106 年 7 月 7 日 北市環綜字第 10633465500 號)

審查意見	回覆說明
<p>(一) 「臺北市推動宜居永續城市環境影響評估審議規範」檢討部分：</p> <p>第五點，未說明噪音即時連續監測期間是否建立起標預警及因應機制。</p> <p>第十七點(三)項「住宅大樓距離捷運站出入口為中心半徑 500 公尺範圍之開發基地，應配合大眾運輸導向之都市發展策略」，無相關檢討說明。</p> <p>第二十三點，檢討說明 2.營運期間(1)略以「與南京東路 343 巷轉角」，請修正「與南京東路 434 巷轉角」。</p>	<p>回覆說明</p> <p>1. 本基地位於第三類噪音管制區，營建工程噪音第三類管制區日間管制標準均能音響量(L_{eq})為 72dB(A)及最大音響量(L_{max})為 100dB(A)。當即時監測值達 85dB(A)時，將採取下列措施以降低施工噪音，如 P.8-5：</p> <p>(1) 對施工機具、引擎等高噪音部位局部防音，採包覆或覆蓋吸音材料、裝消音設備等。</p> <p>(2) 裝設透光遮音毯、防音圍屏(籬)或其他同等級方式進行降噪處理。</p> <p>(3) 將噪音源遠離敏感受體，對於具方向性之機械噪音，調整其方位使傳音方向背向敏感受體。</p> <p>2. 本基地與捷運北門站相距約 390 公尺，將鼓勵搭乘大眾運輸系統。</p> <p>3. 謝謝指導，「臺北市推動宜居永續城市環境影響評估審議規範」第二十三點及第五章 P.5-1，皆已修正為「南京東路『434』巷」。詳請參閱審議規範。(PP.審議規範-1~5)</p>
<p>(二) 本案環境影響說明書係由本都市更新處轉送，請於第 4-1 頁，表 4-1 開發行為之名稱及開發場所「2、開發所依據設立之專業法規或組織法規」欄位，補充相關法規。</p>	<p>補充「都市更新條例」第 9 條第 1 項：經劃定應實施更新之地區，除本條例另有規定外、直轄市、縣(市)主管機關得自行實施或經公開評選程序委託都市更新事業機構、同意其他機關(構)為實施者，實施都市更新事業；其依第七條第一項劃定之都市更新地區，並得由直轄市、縣(市)主管機關合併件數相鄰或不相鄰之更新單元實施之。詳如 P.4-1。</p>
<p>(三) 第 6-1 至 6-4 頁「表 6-1 環境品質現況調查明細表」，各類調查項目標示頁數有誤，請修正。</p>	<p>謝謝指導，已修正各類調查項目標示頁數，詳如表 6-1，PP.6-1~6-4。</p>

<p>(四) 第 7-41 頁「本案非玻璃帷幕」，惟「臺北市推動宜居永續城市環境影響評估審議規範」第二十點，檢討說明表示「IF 至 3F 外牆使用玻璃建材」，請確切。</p>	<p>「臺北市推動宜居永續城市環境影響評估審議規範」第二十點，檢討說明表示「IF 至 3F 外牆使用玻璃建材」，請確切。</p>
<p>(五) 第 7-58 頁，二、基地衍生停車需求分析，請補充法定停車位數量之檢討說明。</p>	<p>新增「建築相關法規規定之法定停車數量」，本案法定汽車位 511 席，法定機車位 579 席，詳如 PP.7-58~59。</p> <p>2. 參考臺北市政府主計處統計資料，統計至 106 年 5 月底大同區人數、戶數，更新本案衍生全日旅次產生量，及衍生旅次及交通量，詳如 PP.7-56~57。</p> <p>3. 附錄十二，PA12-26，本案開發一般零售業(甲組)樓地板面積誤植為 2,431.43 平方公尺，應為 4,832.34 平方公尺，因此，修正衍生旅次及交通量，詳如 P.7-57。</p> <p>4. 一併修正基地尖峰小時衍生旅次，詳表 7-36，詳如 P.7-58。</p> <p>5. 配合修正空氣、噪音及振動營運期間模擬分析，尖峰小時小客車衍生量 204 輛及機車 188 輛進行評估，詳如表 7-18~表 7-20，PP.7-23~24、表 7-23，PP.7-25~26、表 7-28~表 7-29，P.7-32、表 7-32~表 7-33，PP.7-34~35。</p>
<p>(六) 第八章環境保護對策應具體明確，不得使用「建議」或「儘量」等不確定字，例如第 8-6 頁，「七、交通運輸(六)...儘量避免交通尖峰時刻行駛」，第 8-8 頁，「六、交通...真對本基地開發交通措施建議...」等，請逐一檢視並修正。</p>	<p>「建築相關法規規定之法定停車數量」檢討詳請參閱 PP.7-60~61。</p> <p>遵照辦理，已將第八章環境保護對策，「建議」或「儘量」等不確定字眼刪除。</p>
<p>(七) 請依「開發行為環境影響評估作業準則」第 31 條規定，於第八章環境保護對策承諾「於開發行為施工前 30 日內，以書面告知目的事業主管機關及本局其預定施工日期。」</p>	<p>遵照辦理，已補充於第八章「依「開發行為環境影響評估作業準則」第 31 條規定，承諾於開發行為施工前三十日內，以書面告知目的事業主管機關及原審查之主管機關其預定施工日期。」，詳如 P.8-7。</p>

忠泰建設住商大樓新建工程
(玉泉段二小段452-2地號等83筆土地)
環境影響說明書

書面審查意見暨答覆說明

詹委員長權

審查意見	答覆說明
1.北門周邊交通動線已改變，交通測量及衝擊評估應重新做才能反應開發運期的狀況。	遵照辦理，為確認北門周邊交通動線改變之影響情形，本案已另補充現況交通特性調查資料，調查作業時間為民國106年9月5日(星期二)，係為北門周邊交通動線改變後時段。經補充調查資料分析顯示，補充調查基地週邊重要道路路段與路口流量特性，與原調查資料相對比，流量差異約在-3.57%至+5.74%之間，整體平均差異約為+1.8%，顯示在北門周邊交通動線調整改變後，本案周邊道路交通流量狀況，與交評原調查民國106年5月16日(星期二)調查對比，評估並無顯著差異情形，詳請參閱第3.1節，PP.3-1~3-5。
2.臨南京西路大樓退縮增加人行步道的可行性評估。	詳請參閱6.2.2節。(PP.6-45~54) 依據「擬定臺北市大同區大稻埕歷史風貌特定專用區細部計畫案」附件二「大稻埕歷史風貌特定專用區都市設計管制要點」第五點之(三)規定：「本計畫區內面臨10公尺以上道路之建築物應留設3.64公尺之騎樓，騎樓及騎樓高度應與鄰棟配合並連通。」 本案已規定設計人行步道3.64公尺，如圖1-7(P.1-7)所示。
3.大樓的用電、耗能要評估，並提產能、節能、儲能規劃。	詳請參閱圖5-11。(P.5-14) 1.本案大樓用電量、耗能評估詳表1-1(P.1-23)。 2.規劃「臺北市綠建築自治條例」第三條第四款規定：建築面積達一千平方公尺者，應於屋頂設置太陽光電發設備，設備及其投影面積應達其面積百分之五以上。 本案實設建築面積3,082.34m ² ，達1,000m ² ，其建築面積之5%為3,082.34×5%=154.117m ² 。 考量綠能政策，本案綠能(太陽能光電發設備)設於屋頂，裝置總面積155.52m ² >154.117m ² ；總裝置容量為28.32kW，生產比例約28.32÷275(本案大樓公共用電契約容量)≈10.3%，詳如圖1-1(P.1-1)所示。

3. 公共區域之燈具採用 LED 燈以節約能源。詳請參閱圖 5-16。(PP.5-20~21)	
4. 停車位數量減少之可行性評估。	1. 本案使用用途為一般零售業、一般事務所及住宅，共計 541 戶，法定汽車 515 席，實設汽車 519 席，尚低於 1 戶 1 車位標準。 2. 地下樓層以滿足法定車位、機電、蓄水池等空間為優先設置，剩餘空間則設置自設停車位 4 席。 3. 本案評估未來仍可提供基地訪客停車、店舖顧客及外部民眾停車使用，避免衍生停車問題外部化情形。

駱委員尚廉

審查意見	答覆說明
1. 審議規範-2 第十項，各增量、中和量、減碳效益之計算年數各為多少年？第十三項 Q、Q ₀ 之單位為何？	1. 各增量、中和量、減碳效益之生命週期年數以 40 年評估計算，詳附錄二，PP.2-1~2-4。 2. $Q=A(m^2) \times (m/s) \times (s)$ 、 Q_0 之單位為 m ³ 。 詳請參閱 8.1.3 節(PP.8-9~13)及 P 審議規範-2。
2. 審議規範-2~3，滲透保水量為 290m ³ /hr，雖為應抑制流量 292.94 之 1.103 倍，但在側溝陰井及滲透管有淤泥或沉積物之情況下，會達不到所需之抑制流量！	本案將於管理公約加註定期清淤，以維保水需求。 詳請參閱 P.8-25。
3. 筏基內要設置雨水回收池 660m ³ 及雨水滯流貯留池 538m ³ ，是否有問題？	1. 本案於筏基層設置約 660m ³ 之雨水回收池及約 538m ³ 之雨水滯流貯留池，如圖 1-2(P.1-2)所示，空間尚為足夠。 2. 雨水回收池係依據「建築物雨水貯留利用設計技術規範」檢討，660 m ³ >629.36 m ³ ，符合規定，詳細計算如下： (1) 草花花園澆灌：綠地面積約 3,069.16 m ² ，每 100m ² 設置 0.5×Ns，雨水槽體積：3,069.16/100×0.5×5.67=87.01 m ³ 。 (2) 總樓地板面積=83,681.74m ² ，每 10,000 m ² 總樓地板面積 ×10×Ns = 83,681.74/10,000×10×5.67=47.26 m ³ 。 (3) 合計：87.01+47.26=134.27 m ³ 。 (4) 檢核本案，雨水回收池設置於筏基，儲量容積約 660 m ³ >629.36 m ³ 。 3. 雨水滯流貯留池係依據「臺北市基地開發排水雨水下水道逕流量標準」最小保水量檢討，538 m ³ >521.78 m ³ ，詳細計算如下： (1) 法令依據：最小保水量係依基地面積每平方公尺應貯留 0.078 立方公尺之雨水體積為計算基準，本案最小保水量=基地面積×0.078=6,689.54 × 0.078 =521.78m ³ 。

<p>4. 在不下雨的乾旱季節，自來水替代率會達不到4%，請考量設置再生回收利用系統。</p>	<p>(2) 本案檢討：本案設計常用保水設計(Q1、Q2、Q3)及特殊保水設計(Q6、Q7、Q8)合計保水量可達16.29 m³，另設計538m³之雨水滯洪貯留池做為輔佐，可符合「臺北市基地開發排水雨水道逕流量標準」之最小保水量。</p> <p>4. 筏基內水池已考量水箱質量在地震狀態下加速度引致之地震力影響，垂直力作用則小於地反力/水浮力，結構設計並不控制。且因水池設置於筏基內需分室以連通管連通，地震時筏基內水池雖有局部側向壓力增加，但連通管分散局部壓力，又筏基梁尺寸為50~150cm寬，280cm深，強度遠超過水池內側壓力增加範圍，所以筏基內設置水池並不會造成建築物安全性問題。</p> <p>詳請參閱 5.4.2 節 (PP.5-28~31)、5.5 節 (PP.5-32~33)</p>
<p>4. 在不下雨的乾旱季節，自來水替代率會達不到4%，請考量設置再生回收利用系統。</p>	<p>本案設置雨水回收池共約662m³之，含筏基層約660m³、中繼層(15F-16F)各設置約1m³及於筏基層設置約538m³之雨水滯洪貯留池。</p> <p>本案未來營運期間生活污水將納管，故無設置再生回收利用系統。</p> <p>本案另增加規劃中水回收系統，收集1~3F洗手台用水及地板排水(中水收集昇位圖詳圖5-21)，中水回收量約27.84CMD，高於自來水替代利用設計量22.64CMD，故可確保每日自來水替代率4%以上無虞。(P.5-28)</p>

吳委員水威

<p>審查意見</p> <p>1. 施工車輛、機具與棄土運送車輛出入口於基地何處？動線如何？如何管制？</p>	<p>答覆說明</p> <p>1. 本案施工期間，施工車輛、機具與棄土運送車輛出入口設置於基地北側南京西路，詳圖1-3(P.1-3)所示。</p> <p>2. 基地外部棄土運送動線詳圖1-4(P.1-4)所示。</p> <p>3. 施工期間交通維持計畫如下： (1) 地下室施工、地面結構施工於基地內規劃機具施工區域、補強結構，以杜絕施工車輛、機具佔據馬路。 (2) 若施工區域受限必須借用道路時應事先申請，並不得於交通尖峰時間施工。 (3) 佔用馬路施工時須派專人指揮交通以維護行人安全。 (4) 將地面之樓板事先規劃成堆料區域，施工車輛行走區，事先將其樓板等結構物補強，以杜絕施工車輛佔用履車道施工，妨礙車流。</p>
---	---

<p>2. 請補實基地拆除舊建物之操作程序與空間如何？對交通及鄰近民房有何影響？</p>	<p>(5) 本案為逆打工法，地下室開挖後期，基地內將建築施工構架，施工構架則可規劃施工車輛時停放、物料堆放及操作等，避免施工車輛停放於南京西路，影響主要道路交通。</p> <p>(6) 採取無線電機動調度方式，若基地內部空間可容納其餘施工車輛時，再由專員以無線電或行動電話等設施聯繫駕駛，避免於交通尖峰時刻行駛，以減輕影響程度。</p> <p>(7) 時常派員檢視路面破損情形，以維持道路品質。於重要路口，視實際行車情形，機動調度交通指揮人員，以免交通阻塞。</p> <p>(8) 施工車輛進出工地，交通繁忙時於入口處設置一名指揮交通哨，同時豎立明顯之導引標誌，以便提前導引來車提早變換車道，避免因車道急縮造成交通之阻塞。</p> <p>詳請參閱圖7-10、圖7-11(PP.7-40~41)及P.8-6。</p>
<p>3. 營運期間，基地地下停車場於南京西路與南京西路434巷口之動線及管制如何？</p>	<p>1. 基地拆除舊建物之操作程序分為8個階段，詳如圖1-5(P.1-5)所示。</p> <p>2. 本案工務所，將於基地旁尋找適合處所作為施工期間之辦公空間，及物料暫置區將配合整體工進規劃三處暫置場所，故無影響或佔用道路、鄰房鄰地之現象，詳如圖1-6(P.1-6)所示。實際位置配合施工進度將些微調整。</p> <p>3. 有關拆除階段使用之大型施工與運輸車輛，仍常依循臺北市區交通管制相關要求，不得於平日早上、下午尖峰時段行駛於市區道路上，故評估基地拆除舊建物過程，施工車輛進出以離峰時段為主，故不具顯著衝擊影響地區交通狀況。</p> <p>詳請參閱圖7-8、圖7-9。(P.7-37)</p>
<p>4. 基地內自行車車位之自行車進出動線如何？以圖補述之。</p>	<p>要進出動線，將調整南京西路434巷從南京西路路口至本案基地停車場出入口間路段，改為雙向通行使用，巷道車行空間約為6.8~8M，故足履車輛雙向通行無虞，詳圖1-7(P.1-7)。</p> <p>南京西路434巷與南京西路交叉口部分，未來車輛進出將依循現有管制方式出入，評估將無需另設置號誌化路口等相關管制設施。</p> <p>詳請參閱圖5-11。(P.5-14)</p> <p>本案於BIF設置129席自行車位，並經由電梯往返地面層及地下一層，詳如圖1-9(P.1-9)。</p> <p>詳請參閱圖5-27~圖5-28。(P.5-42)</p>

<p>5. 現況及目標年基地鄰近道路及路口 LOS，應補圖顯示之。</p>	<p>遵照辦理，本計畫已補充修正增設基地周邊重要道路路段路口服務水準評估說明圖說。</p> <p>1. 基地現況調查，平日之道路服務水準呈現 C~D 級服務水準，如圖 3-1(P.3-3)所示。</p> <p>2. 基地現況調查(2016/9)，配合北門周邊交通動線改變之影響情形，於民國 106 年 9 月 5 日(星期二)重新調查平日之道路服務水準，結果與民國 106 年 5 月 16 日(星期二)調查結果並無顯著差異，如圖 3-2(P.3-4)所示。</p> <p>3. 目標年(114 年)基地未開發，道路路段平均旅行速率狀況雖有下降，仍維持 C~D 級路段服務水準，如圖 3-3(P.3-4)所示。</p> <p>4. 目標年基地已開發，各道路之服務水準將不致因本案開發產生劇烈改變，僅在部分路段有道路平均旅行速率下降情形，但並未影響服務水準狀況，如圖 3-4(P.3-5)所示。</p> <p>詳請參閱圖 6-2~圖 6-9。(PP.6-52~54)</p>
<p>6. 基地之部份東側與南側之基地外現有建築物間介如何？如何考量視覺景觀？</p>	<p>基地南側及東南側現有建築物均以背面及服務性空間朝向本案，景觀較為雜亂，因此本案配置以集中空地留設中庭，增加與後排現有建築物之棟距，並於基地南側及東南側處密植高直喬木林帶，以達視覺隔離與空間界定的目的，詳圖 1-7(P.1-7)。</p> <p>詳請參閱圖 5-11。(P.5-14)</p>
<p>7. 基地內現有一顆較大樹木(現勘時所指)，是否有移植保存的可行性？</p>	<p>經調查，該樹種為「雀榕」，常見於臺灣全島各地低海拔地區，市區及郊野都很普遍；此雀榕原種植於小盆栽內，後移植至原土層，但因根系於原生生長空間不足，後又因緊鄰既有建物，根系在夾縫中難有生長，因此樹形不佳，且沒有足夠的空間製作植用土球，近因新鋪柏油而遭斷根，其斷根處已有腐朽菌侵入，根系生長狀態甚不理想，移植存活性低，建議同意不予保存。</p>
<p>8. “7.1.1.2 節日照陰影”未有實質分析，請補之。</p>	<p>本案日照陰影分析如圖 1-13(P.1-13)所示，分析結果冬至日照不足 1 小時之區域皆於基地內及南京西路，不影響周邊建築日照。</p> <p>詳請參閱圖 7-12。(P.7-43)</p>
<p>9. 行人風場實驗顯示兩棟大樓間 4F 露臺測點 30 為短時間站坐標準，請補因應措施。</p>	<p>1. 風場之舒適性對於一般之廣場、公園……等活動空間，舒適度評估標準達到短時間站坐之等級即足夠。風場條件要求最為嚴格之“長時間站坐”標準，僅有在規劃設計露天餐廳時，才需要滿足。測點 30 僅規劃為平臺使用，不開放使用，並加裝防盜設施以維安全，因此滿足短時間站坐標準風場環境即可。</p>

	<p>2. 在東北季風盛行季節中，當氣象局發布北區陸上強風特報時，物流管理人員主動提醒住戶必須小心通行並減少在露臺停留的時間。</p> <p>3. 當中央氣象局發布陸上颱風警報時，物流管理人員會禁止住戶進入 4 樓露臺。</p> <p>詳請參閱 P.7-49。</p>
--	--

鄭委員福田

審查意見	答覆說明
<p>1. P5-25 雨水回收不須全部到地下室再用 pump 打到地面，請考慮重力方式再利用。</p> <p>2. P6-24，請用我國空氣品質標準之單位來表示如 SO₂ 等，而且 P6-26 要用標準規定之時間(小時)來說明(如年平均、小時平均、日平均等)。</p> <p>2. P6-24，請用我國空氣品質標準之單位來表示如 SO₂ 等，而且 P6-26 要用標準規定之時間(小時)來說明(如年平均、小時平均、日平均等)。</p> <p>1. 空氣品質標準標準如下： (1) SO₂ 小時平均值 250ppb、日平均值 100ppb (2) NO₂ 小時平均值 250ppb、日平均值 50ppb (3) O₃ 小時平均值 120ppb、8 小時平均值 60ppb (4) CO 小時平均值 35ppm、8 小時平均值 9ppm (5) TSP 二十四小時值 250μg/m³、年平均 130μg/m³ (6) PM₁₀ 日平均值 125μg/m³、年平均 65μg/m³ (7) PM_{2.5} 日平均值 35μg/m³、年平均 15μg/m³</p> <p>2. 經查詢環保署及臺北市環保局空氣品質監測站 105 年 4 月至 106 年 3 月間，大同、三重、中山測站，各項目測值範圍如下： (1) 大同測站 A. SO₂ 小時平均值 0.1~31ppb、日平均值 0.7~8.1ppb B. NO₂ 小時平均值 0.8~122ppb 日平均值 1.6~82ppb C. CO 小時平均值 0.1~7ppm 8 小時平均值 0.1~4.2ppm D. TSP 二十四小時值 31~79μg/m³ 年平均 47.58μg/m³ E. PM₁₀ 日平均值 25.5~112.3μg/m³ 年平均 49.79μg/m³ F. PM_{2.5} 日平均值 4.6~60.5μg/m³ 年平均 17.458μg/m³ (2) 三重測站 A. SO₂ 小時平均值 0~37ppb 日平均值 0.3~8.4ppb B. NO₂ 小時平均值 2.3~96ppb 日平均值 4.6~64ppb C. CO 小時平均值 0.12~8.79ppm</p>	

<p>3.P7-15 拆除建築物其內部隔間裝潢等，有否石棉之廢棄物？</p>	<p>8 小時平均值 0.16~3.69ppm D. PM₁₀ 日平均值 23.8~114.5μg/m³ 年平均值 50.825μg/m³ E. PM_{2.5} 日平均值 4.8~59μg/m³ 年平均值 17.47μg/m³ (3) 中山測站 A. SO₂ 小時平均值 0~42ppb 日平均值 0.5~7.4ppb B. NO₂ 小時平均值 1.2~76ppb 日平均值 2.1~49.2ppb C. O₃ 小時平均值 0.6~142ppb 8 小時平均值 1.1~105.5ppb D. CO 小時平均值 1.1~3.4ppm 8 小時平均值 0.1~0.3ppm E. PM₁₀ 日平均值 6.9~113.7μg/m³ 年平均值 35.43μg/m³ F. PM_{2.5} 日平均值 4.8~63.3μg/m³ 年平均值 17.64μg/m³ 3. 基地空氣品質 105 年 4 月 28~29 日、105 年 6 月 5~6 日及 105 年 7 月 21~22 日之監測資料，各項目測值範圍如下： (1) SO₂ 小時平均值 2~8ppb、日平均值 4~6ppb (2) NO₂ 小時平均值 8~47ppb 日平均值 25~29ppb (3) O₃ 小時平均值 2~49ppb 8 小時平均值 3~33ppb (4) CO 小時平均值 0.2~3.9ppm 8 小時平均值 0.4~2.6ppm (5) TSP 二十四小時值 92~94μg/m³ (6) PM₁₀ 日平均值 44~45μg/m³ (7) PM_{2.5} 日平均值 14~25μg/m³ 詳請參閱 PP.6-24-25。</p>
<p>4.P7-17~有關施工期間空氣品質之影響，工地之排放和運輸車輛之排放應綜合評估(加總)。</p>	<p>詳請參閱 P.7-35。 空氣污染可分為面源及線源，面源如拆除工程、整地開挖等，以美國環保署 ISCST3 模式模擬；線源如施工期間運輸車輛，以 CALINE4 模式計算對南京西路(路寬 20 公尺)之影響。 將面源及線源之濃度增量分析加總結果為 CO 3.91 ppm, NO₂ 75.1 ppm, SO₂ 8.004 ppm, TSP 99,045 μg/m³, PM₁₀ 48,032 μg/m³, PM_{2.5} 26,56 μg/m³, 詳如表 1-2(P.1-23)所示，背景值採用本計畫現場調查值之最大值。</p>
<p>3.P7-15 拆除建築物其內部隔間裝潢等，有否石棉之廢棄物？</p>	<p>詳請參閱 P.7-35。 空氣污染可分為面源及線源，面源如拆除工程、整地開挖等，以美國環保署 ISCST3 模式模擬；線源如施工期間運輸車輛，以 CALINE4 模式計算對南京西路(路寬 20 公尺)之影響。 將面源及線源之濃度增量分析加總結果為 CO 3.91 ppm, NO₂ 75.1 ppm, SO₂ 8.004 ppm, TSP 99,045 μg/m³, PM₁₀ 48,032 μg/m³, PM_{2.5} 26,56 μg/m³, 詳如表 1-2(P.1-23)所示，背景值採用本計畫現場調查值之最大值。</p>

<p>5. 停車場充電設施之安排如何？此外電動車之數目、車主分配之車位、車種有關如何規劃？</p>	<p>詳請參閱表 7-16。(P.7-22) 本案設置汽位 519 輛，預留管線供電動汽車供電座 174 席，營運期間配合車主之充電系統，牽引充電管線，如圖 1-9~圖 1-12(PP.1-9~1-12)。 詳請參閱圖 5-9 及附錄三。(P.5-11、PP.A3-1~3)</p>
<p>1. 既有建物如何拆除？有哪些施工機具、車輛？占有道路情形？進出動線？</p>	<p>詳請參閱圖 5-9 及附錄三。(P.5-11、PP.A3-1~3)</p>
<p>2. P.8-6, 七、(五)「...敦化南路...」應為筆誤。</p>	<p>詳請參閱 P.8-6。 謝詞指導，未來將修正於修訂本中。</p>
<p>3. 汽車停車場進出匝道及各樓層間之聯通道，建議寬度調整為 6 公尺，以利雙向會車。</p>	<p>遵照辦理，汽車停車場進出匝道及各樓層間之聯通道，寬度調整為 6 公尺，詳圖 1-7(P.1-7)。 詳請參閱圖 5-22~圖 5-25。(PP.5-37~41)</p>
<p>4. 基地西側南京西路 434 巷目前前為往南單行，應洽交通主管機關調整相關交通設施。</p>	<p>遵照辦理，營運期間，基地西側南京西路 434 巷將洽交通主管機關調整相關交通設施。 詳請參閱 P.8-9。</p>
<p>5. 基地西側退縮 4 公尺與既有巷道合併使用，未來道路如何維護，應洽道路主管機關。</p>	<p>遵照辦理，4 公尺退縮詳圖 1-7(P.1-7)，基地西側南京西路 434 巷退縮 4 公尺與既有巷道合併使用，營運期間之維護管理將洽道路主管機關。 詳請參閱圖 5-11。(P.5-14)</p>
<p>6. 施工階段尖峰小時約 10 部運土卡車(單向)，請說明如何避免佔用道路。</p>	<p>本計畫未來施工車輛均為基地內部停放及操作，避免施工車輛停放於南京西路，影響主要道路交通，另本基地相關施工車輛將採取無線電機動調度方式，若基地內部空間可容納其餘施工車輛時，再由專員以無線電或行動電話等</p>

陳委員學臺

審查意見

答覆說明

- (1) 本案施工期間，施工車輛由南京西路進出，如圖 1-3(P.1-3)所示，運送車輛路線如圖 1-4(P.1-4)所示，既有建物拆除順序如圖 1-5(P.1-5)所示，為階段性拆除。
- (2) 施工機具與車輛：挖土機約 3 臺、堆土機約 3 臺、混凝土壓碎機組約 2 臺及傾卸卡車約 2 臺。
- (3) 施工期間，本案為逆打工作法，地下室開挖後，基地內將建築施工構架，施工構架則可規劃施工車輛臨時停置、物料堆放及操作等，避免施工車輛停放於南京西路，影響主要道路交通。
- (4) 若施工區域受限必須借用道路時將事先申請，並不得於交通尖峰時間施工。
- (5) 佔用馬路施工時，須派專人指揮交通以維護行人安全。

詳請參閱圖 7-8、圖 7-10、圖 7-11。(P.7-37、PP.7-40~41)

謝詞指導，未來將修正於修訂本中。

詳請參閱 P.8-6。

遵照辦理，汽車停車場進出匝道及各樓層間之聯通道，寬度調整為 6 公尺，詳圖 1-7(P.1-7)。

詳請參閱圖 5-22~圖 5-25。(PP.5-37~41)

遵照辦理，營運期間，基地西側南京西路 434 巷將洽交通主管機關調整相關交通設施。

詳請參閱 P.8-9。

遵照辦理，4 公尺退縮詳圖 1-7(P.1-7)，基地西側南京西路 434 巷退縮 4 公尺與既有巷道合併使用，營運期間之維護管理將洽道路主管機關。

詳請參閱圖 5-11。(P.5-14)

本計畫未來施工車輛均為基地內部停放及操作，避免施工車輛停放於南京西路，影響主要道路交通，另本基地相關施工車輛將採取無線電機動調度方式，若基地內部空間可容納其餘施工車輛時，再由專員以無線電或行動電話等

	設施聯繫駕駛，避免於交通尖峰時刻行駛，以減輕影響程度。 詳請參閱 P.8-6。
--	--

劉委員益昌

<p>審查意見</p> <p>1. 調查資料中文化資產，最好依現行文化資產保存法分類敘述。</p> <p>2. 此一區域鄰近大稻埕歷史街區，亦鄰近原臺北機器局工廠周邊，亦為平埔族土母卒社之社域。地下當埋藏史前末期至歷史時期地層，應予敘述。</p>	<p>答覆說明</p> <p>遵照辦理，根據現行「文化資產保存法」第三條之規定：本法所稱文化資產，指具有歷史、藝術、科學等文化價值，並經指定或登錄之下列有形及無形文化資產。</p> <p>因此本案文化資產分類敘述，分為有形文化資產及無形文化資產，詳請參閱附錄四，P.4-2。詳請參閱附錄十五。(PP.A15-1~27)</p> <p>遵照辦理。</p> <p>原住民族時代至清代初期之文化資產調查敘述如下，詳請參閱附錄四，P.4-4：</p> <p>大龍峒位於臺北淡水河與基隆河之交界處，原為凱達格蘭族之 Parompon 社居留地，最初之漢譯社名曰「巴浪泵社」(康熙 36 年，西元 1697)，其後《番俗六考》、《諸羅縣志》及郁永河《裨海紀遊》等，俱作「大浪泵」，後與奎卒社(即土母卒社)合併，改稱「奎卒社」或「雞黍社」，其開發僅次於艋舺，而較早於大稻埕。該社在乾隆 5 年(1740)劉良璧重修《臺灣府志》中稱之為「奎武卒庄」，而在乾隆 25 年(1760)余文儀續修《臺灣府志》稱之「奇武卒莊」，在同治 9 年(1870)陳培桂纂修《淡水廳志》裡稱「奎府聚莊」。凱達格蘭族之遺址於臺北盆地留存不多，在大稻埕地區最有可能的遺址為河溝頭遺址，位於今天鐵道部部長宿舍一帶，於日治時期由日本學者調查發現，但未有進一步研究，遺址實際狀況至今不明；近年有清代機械出土遺物多為清代晚期物品，歸為歷史遺址而非史前遺址。</p> <p>詳請參閱附錄十五。(P.A15-4)</p> <p>遵照辦理。原建物拆除後、地下室開挖前將調查詳細評估歷史時期遺址之可能性。</p> <p>詳請參閱 P.8-7。</p>
---	--

劉委員小蘭

<p>審查意見</p> <p>1. 本案為住商混合大樓，如何維持住宅之安全寧適之居住品質？</p> <p>2. 請問是否有殘障車位之設置？</p> <p>3. 南京西路 434 巷(未開闢)之 4 米巷道，此次開發是否協助開闢？</p> <p>4. 停車場出入口設在南京西路 434 巷內，請說明路線之規劃，及對周邊之影響。</p>	<p>答覆說明</p> <p>本案使用用途為一般零售業(甲)、一般事務所及集合住宅之住商混合大樓，採住商分離之動線以維持住宅之安全寧適之居住品質，一般零售業(甲)自基地東側進入，一般事務所自南京西路 434 巷進入，集合住宅自南京西路進入，詳如圖 1-7(P.1-7)所示。</p> <p>詳請參閱圖 5-11。(P.5-14)</p> <p>於 BIF 設置無障礙汽位 8 席，無障礙機車位 9 席，如圖 1-9(P.1-9)所示。</p> <p>詳請參閱圖 5-9。(P.5-11)</p> <p>本案於南京西路 434 巷與基地退縮之 4M 道路將共同規劃並重新鋪設路面，惟 434 巷部分佔有之違章戶屬私權部分，本案無法拆除。</p> <p>1. 南京西路 434 巷現況為由北往南之單行道，未來本案基地開發完成後，將利用該巷道作為主要進出動線，將調整南京西路 434 巷從南京路口至本案基地停車場出入口間路段，改為雙向通行使用，巷道車行空間約為 6.8~8M，故足履車輛雙向通行無虞，對周邊交通影響應屬輕微，詳圖 1-7~圖 1-8(PP.1-7~1-8)。</p> <p>2. 南京西路 434 巷與南京西路交叉口部分，未來車輛進出將依循現有管制方式出入，評估將無需另設置號誌路口等相關管制設施。</p> <p>詳請參閱圖 5-11、圖 5-22。(P.5-14、P.5-37)</p> <p>本案運土車出入時間為上午 09:00~12:00、下午 13:00~17:00。</p> <p>詳請參閱 P.7-39。</p>
--	---

臺北市大同區公所

<p>審查意見</p> <p>1. 無意見。</p>	<p>答覆說明</p> <p>謝謝指導。</p>
----------------------------	--------------------------

臺北市政府工務局

<p>審查意見</p> <p>1. 本局無意見。</p>	<p>答覆說明</p> <p>謝謝指導。</p>
------------------------------	--------------------------

臺北市政府工務局大地工程處

<p>審查意見</p> <p>1. 經查本案開發基地(玉泉段二小段 452-2 地號等 83 筆土地)非屬依水土保持法核定</p>	<p>答覆說明</p> <p>謝謝指導。</p>
---	--------------------------

公告之山坡地範圍，本案環境影響說明書，本處無意見。

臺北市政府工務局大地工程處

審查意見	答覆說明
1.有關雨水貯留設施，後續請依本府102年10月8日頒布之「臺北市基地開發排水雨水下水道逕流流量標準」相關規定，依程序向建管處提出申請後，由本處配合審查，並依通過之設計圖說施作。	遵照辦理，本案雨水貯留設施依102年10月8日頒布之「臺北市基地開發排水雨水下水道逕流流量標準」相關規定檢核。詳請參閱P.5-32。
2.未來建築開發時應維持基地週邊雨水下水道及其附屬設施既有排水功能不得毀損，本案若有辦理公共排水設施改造、變更或廢除之需求，開發業者應將排水設計圖說資料併建申請案送本府建管處轉本處審查，並依通過之設計圖說施作。	遵照辦理。

臺北市政府工務局公園路燈工程管理處

審查意見	答覆說明
本案基地內無本處管轄公園綠地廣場，故本處無意見。	謝謝指導。

臺北市政府交通局

審查意見	答覆說明
1.本案於都市設計審議及都市更新審議階段均建議自行車格位設置於基地平面層，依報告P.5-1、5-34、128席自行車格位均設置於BIF，建議應酌予調整，將部份自行車格位設置於平面層，以利使用。	本案於BIF設置129席自行車位，並經由電梯往返地面層及地下一層，詳如圖1-9(P.1-9)。詳請參閱圖5-27、圖5-28。(P.5-42)
2.P.5-2、5-5所載基地機車及裝卸車位數不相符，且與106年2月22日所送都市設計審議報告書亦不同，請釐清。	謝謝指導，依都發局及幹事複審意見修正為機車591席，裝卸車位2席。詳請參閱P.5-2。
3.P.5-33，本案汽機車車道寬度分別標示為汽車5.5M與機車3.5M，惟P.5-1、5-5所述「...汽機車採共同出入口設置一點，開口寬度為7.0M...」，請釐清本案汽機車車道寬度及共用出入口寬度並應於圖面分別標示清楚。	遵照辦理。總開口寬度為7.0M，詳圖1-7(P.1-7)。詳請參閱圖5-11。(P.5-14)

4.P.5-33、6-44，查106年2月22日所送都市設計審議報告書及P.5-12圖5-9標示，基地西側南京西路434巷計畫道路寬度為4M，基地退縮消防救災道路寬度4M，合計應為8M，惟圖5-19及圖6-5標示寬度為6.8M，請修正。	南京西路434巷現況為由北往南之單行道，未來本案基地開發完成後，將利用該巷道作為主要進出動線，調整南京西路434巷從南京西路至本案基地停車場出入口間路段，改為雙向通行使用，巷道車行空間約為6.8~8M，故足備車輛雙向通行無虞，詳圖1-7(P.1-7)。南京西路434巷與南京西路交叉口部分，未來車輛進出將依循現有管制方式出入，評估將無需另設置號誌化路口等相關管制設施。詳請參閱圖5-11。(P.5-14)
5.P.6-56、6-57，查基地範圍500公尺公共自行車租借站所標示之聯合醫院中興院區外，尚有快捷運北門站(3號出口)租借站，請修正自行車停車系統現況與供需分析。	遵照辦理，已修正補充快捷運北門站(3號出口)租借站相關資料內容，詳請參閱第3.2節，PP.3-5~3-7。
6.P.6-59，圖6-12，「U-BIKE」文字誤植，請修正為「YouBike」。	遵照辦理，已修正「U-BIKE」文字誤植內容，修正為「YouBike」，詳圖3-5(P.3-6)所示。
7.P.7-56，施工期間剩餘土地運土卡車路線請避開醫院及學校，運土時間請避開上下班尖峰及上放學時段，並請補充施工階段運土卡車進出基地之路線圖及時段。	詳請參閱圖6-16。(P.6-63) 遵照辦理，本案施工期間運土卡車將從南京西路運進出，路線將避開醫院及學校，運土時間將避開上下班尖峰及上放學時段，運土時間為上午09:00~12:00、下午13:00~17:00，運土路線詳如圖1-4(P.1-4)所示。
8.P.6-47、48，表6-33號誌化路口時制彙整表，資料來源為2011年公路容量手冊，應係誤植，請修正。	謝謝指導，未來將修正為「2011年臺灣公路容量手冊」，於修訂本中。資料來源修正為「本計畫資料蒐集整理」，詳請參閱表6-33。(P.6-48)
9.P.7-66、8-8，本案於開發完成後之停車場空間(含臨停、裝卸貨等)應滿足自身需求並基地內部化，未來不得再向本市交通相關單位申請開放路邊停車，並納入停車場營運管理計畫中。	遵照辦理，本案基地設置有2席專用之裝卸停車位設施，故未來基地所有衍生之裝卸停車需求，將以基地BIF裝卸停車空間為主，裝卸車位位置置於圖1-9(P.1-9)所示，故未來不會再向市府交通相關管理單位申請開放路邊停車，並將基地內裝卸車位管理，納入本基地未來買賣公約或管理公約內容。詳請參閱圖5-9。(P.5-11)
10.6.6.2道路系統交通量調查與服務水準分析(p.6-45)之調查日期與附錄十二交通影響分析(PA.12-1~A.12-4及P.12-10)之調查日期不同，其旅行速率、流量及服務水準等應有差距，惟數據卻相同，請釐清。另p.6-45「...長安西路~8環河北路部份...」文字誤植，請修正。	1.交通現況調查分為假日及非假日。本案非假日之調查時間為105年5月16日(二)、民國106年9月5日(星期二)，服務水準為C~D級，詳表3-1~表3-3(PP.3-1~3-2)，假日之調查時間為105年6月5日(日)，服務水準為B級，詳表3-2(P.3-2)。2.謝謝指導，「...長安西路~8環河北路部份...」文字為誤植，應為「...長安西路、環河北路部份...」，未來將修正於修訂本中。

11. 本案附錄 12 交通影響分析,前已於都市設計審議及都市更新審議併同審查,相關建議應併同修正。	詳情參閱表 6-31~表 6-31。(PP.6-46~48) 遵照辦理。
--	--------------------------------------

臺北市政府交通局交通管制工程處

審查意見	答覆說明
本案於開發完成後之停車空間(含臨時、裝卸車位)應滿足自身需求並基地內部化,未來將不得再向本市交通相關單位申請開放路邊停車,並納入買賣管理公約內容。	遵照辦理,本案基地設置有 2 席專用之裝卸停車位設施,故未來基地所有衍生之裝卸停車需求,將以基地 BIF 裝卸停車位為主,裝卸車位位置如圖 1-9(P.1-9)所示,故未來將不會再向市府交通相關管理單位申請開放路邊停車,並將基地內裝卸車位管理,納入本基地未來買賣管理公約或管理公約內容。 詳情參閱圖 5-9。(P.5-11)

臺北市政府消防局

審查意見	答覆說明
規劃於南京西路 434 巷之救災活動空間範圍內之公共排水有排水溝,應予以補強,並由專業技師發證認重之相關規定,其排水溝之細設(補強)圖說可承受本市現有最重雲梯消防車之 1.5 倍重。	遵照辦理,救災活動空間範圍內之公共排水溝,為滿足排水溝可承載消防雲梯車之 1.5 倍重量之相關規定,其排水溝之細設(補強)圖說經監造單位轉由結構技師認可方可施作,詳圖 1-15(P.1-15)。 詳情參閱 P.A3-10。

臺北市政府都市發展局

審查意見	答覆說明
1. 查本案前經 106 年 2 月 22 日「臺北市都市設計及土地使用開發許可審議委員會」大稻埕歷史風貌特許專章第 87 次專案委員會審議,決議為「請於收受受委委員會議紀錄之日起 30 日內,檢送 5 份修正後報告書與 2 份光碟送請本府核定。」有關都市設計審議主要應修正事項如下: (1) 本案量體以方案 4 (兩幢, 23 層及 39 層) 規劃,量體色彩則請依前次紀錄調整。 (2) 底層部以方案 2 為相關處理,街角空間採方案 2 之設計;露臺設計方面則尊重申設單位設計,惟不得圍塑。 (3) 緩衝空間部分應符合建管法規之規定。 (4) 現況照片過舊,請更新。 (5) 其餘請依都發局及幹事複審意見修正。	(1) 遵照辦理,已依都發局及幹事複審意見修正。 (2) 依指示採已方案二修正街角空間: A. 臨南京西路側三樓露(陽)臺屬商業附屬空間,提供商業層住戶伸展及交誼之戶外空間。 B. 原環說: a. 申請總樓地板面積 83,542.67m ² 。 b. 容積樓地板面積 48,916.03 m ² 。 c. 總戶數 542 戶。 d. 地下室開挖深度 16.75 公尺,地下室開挖土方(以連續壁內緣開始計算)為 87,551 m ³ ,連續壁、扶壁及基樁為 25,092 m ³ ,合計騰餘土石方為 112,643 m ³ 。 C. 修正後: a. 總樓地板面積 83,617.47 m ² 。 b. 容積樓地板面積 48,795.57 m ² 。 c. 總戶數 541 戶。

d. 地下室開挖深度 16.9 公尺(含大底 0.15 公尺),地下室開挖土方(以連續壁內緣開始計算)增加為 88,335 m ³ ,連續壁、扶壁及基樁不變,合計騰餘土石方增加為 113,427 m ³ 。施工期間之上舉力分析、基礎土壤承載力分析等將修正於修訂本中。	<p>(3) 緩衝空間符合規定,並於會議中由建管澄清。</p> <p>(4) 照片已更新,如圖 1-16~圖 1-18(PP.1-16~1-18)所示。</p> <p>已於第二次審查會簡報修正量體如下: a. 總樓地板面積 83,681.74 m²。 b. 容積樓地板面積 48,795.57 m²。 c. 總戶數 541 戶。 d. 地下室開挖深度 16.9 公尺(含大底 0.15 公尺),地下室開挖土方(以連續壁內緣開始計算)增加為 88,335 m³,連續壁、扶壁及基樁不變,合計騰餘土石方增加為 113,427 m³。施工期間之上舉力分析、基礎土壤承載力分析等將修正於修訂本中。</p> <p>量體詳請參閱表 5-1。(P.5-2) 照片詳請參閱 PPA15-28-30。 遵照辦理。</p>
2. 本案除應依都審委員會決議修正外,尚經環評委員會審查後有相關意見,仍請申、設單位配合辦理,並俟通過環評審查程序後,始得據以申辦都審核定事宜。	

臺北市政府工務局新建工程處

審查意見	答覆說明
1. 請開發業者注意本大樓開挖構築地下結構物時,需禁止擋土支撐及其構造物發生侵入周邊計畫道路範圍情況。	遵照辦理,未來開挖構築地下結構物時,將禁止擋土支撐及其構造物發生侵入周邊計畫道路範圍情況。
2. 建商對建築周邊道路(含人行道、側溝、銹鋪或路燈)進行修復作業時,請依「臺北市建築物施工工程設施管理要點」修訂增列第 8 點規定先申請施工許可,並依「臺北市道路挖掘施工維護管理要點」各項規定辦理,以免受罰。	遵照辦理,對建築周邊道路(含人行道、側溝、銹鋪或路燈)進行修復作業時,將依「臺北市建築物施工工程設施管理要點」修訂增列第 8 點規定先申請施工許可,並將依「臺北市道路挖掘施工維護管理要點」各項規定辦理。

臺北市政府工務局衛生下水道工程處

審查意見	答覆說明
查關於本環境影響說明書內第六章 P6-40 頁 6.5-5 公共設施中第一項基礎設施內第(二)項「污水下水道部份」，其內容均係說明本市目前污水接管之狀況，惟不見「說明基地周邊公共污水設施現況」，建議修正。	本案經查臺北市政府工務局衛生下水道工程處，北市工衛設字第 10533027500 號函，基地周邊及基地範圍內已設有污水管線，如圖 1-19~圖 1-20(PP:1-19~1-20)所示。 詳請參閱 P.A2-16。

臺北市公共運輸處

審查意見	答覆說明
查開發基地無設置公車站位，且不影響既有公車站位運作，本處原則無意見。	謝謝指導。

臺北市政府文化局

審查意見	答覆說明
無意見。	謝謝指導。

臺北市都市更新處事業科

審查意見	答覆說明
1. 查本案係由忠泰建設股份有限公司擔任施行者於 104 年 3 月 30 日辦理自辦公聽會，104 年 7 月 6 日依都市更新條例相關規定送相關書件向本府申請報核，104 年 9 月 23 日起至 104 年 10 月 22 日止公開展覽 30 日，104 年 10 月 13 日召開公辦公聽會，105 年 2 月 19 日召開幹事及權變小組會議。	謝謝指導。
2. 本案都市更新獎勵面積，說明如下： 基準容積 37,461.42m ² ，都市更新獎勵容積額度合計 11,334.22m ² ，合計 48,795.64m ² ，為規劃 39 層樓，設法定停車位 515 部，機車 591 部，共做為本案對環境之衝擊影響之審議參考。	「臺北市都市設計及土地使用開發許可審議委員會」大稻埕歷史風貌特定專用區第 87 次專案委員會審議，本案法定容積為 37,461.42m ² ，都市更新獎勵容積容積為 11,334.22m ² ，合計允建容積為 48,795.64m ² ，為規劃 39 層樓，法定停車位 515 部，法定機車位 591 部。 詳請參閱 P.5-2、PP.7-60~61。
3. 本案都市更新事業計畫及權利變化計畫請實地配合本市環境影響評估審議結果修正，並製作變更內容對照表，供後續都市更新審議參考。	遵照辦理。

臺北市建築管理工程處

審查意見	答覆說明
涉及廢棄物處理計畫部分係屬本府環保局權責；另涉及剩餘資源處理計畫部分，應請開發單位依「臺北市營建剩餘資源及混合物管理辦法」辦理。	遵照辦理，未來涉及廢棄物處理計畫部分，將一臺北市環保局相關規定辦理。未來涉及剩餘資源處理計畫部分，將依「臺北市營建剩餘資源及混合物管理辦法」辦理。

臺北市停車管理工程處

審查意見	答覆說明
1. 開發住宅戶數 518 戶，請以 1 戶至少 1 汽機車位推估停車需求。	本案開發內容包含住宅、一般零售業與事務所等不同用途空間，故經評估基地開發整體停車需求數量，停車供給應無需求達一戶一汽車位即可滿足整體需求，惟本案機車停車供給數量部分，已超過一戶一車位，亦且滿足基地開發整體需求情形。 詳請參閱 P.7-62。
2. 零售業店舖員工使用汽車比例為 0%，請檢視參數是否合理。	1. 本案引用之調查案例，員工汽車使用率為 0%，機車為 50%。 2. 但針對本案基地開發衍生停車需求部分，修正採較從嚴數據評估可能之停車需求數量情形，將零售業店舖員工汽車使用比例調整為 15%，機車 50%，步行 35%，乘載率為 1 人/車。 3. 因此推估本案一般零售業員工之停車需求汽車為 107×15%≒17 席，機車為 107×50%≒54 席。 4. 總衍生停車需求，汽車由 497 席增加為 514 席，機車維持 558 席。 詳請參閱 P.PA12-28~29。
3. 請確認裝卸車高度是否能順利進入停車場進行裝卸作業。	本案 BIF 地下室淨高 3.575M>2.7M，已可供市面上常用之貨車進入，如圖 1-21(P.1-21)所示。依「臺北市土地使用分區管制規則」第八十六條之二規定，裝卸車位尺度：最小裝卸尺度：小貨車裝卸位長 6m，寬 2.5m，淨高 2.7m。本案車道至樓板下淨高 3.64m，裝卸車可以順利進入停車場進行裝卸作業。(P.A3-9)
4. 基地內 BIF 設置 128 席自行車位，請補充自行車進出動線。	本案於 BIF 設置 129 席自行車位，並經由電梯往返地面層及地下一層。 詳請參閱圖 5-9、圖 5-27、圖 5-28。(P.5-11、P.5-42)
5. 附錄 12.P4-4 敘明引用之調查資料詳附件 5，請檢附完整調查資料。	本案實際調查資料大同區集合住宅、一般事務所暨一般零售業(甲組)，詳請參閱第 3.3 節，PP.3-7~3-14。 詳請參閱附錄十二。(P.PA12-48~52)

臺北市政府環境保護局環境檢驗中心

審查意見	答覆說明
本中心無意見。	謝謝指導。

臺北市政府環境保護局廢棄物處理管理科

審查意見	答覆說明
本科無意見。	謝謝指導。

臺北市政府環境保護局環境清潔管理科

審查意見	答覆說明
本科無意見。	謝謝指導。

臺北市政府環境保護局環保稽查大隊

審查意見	答覆說明
懇請督促違廠商落實各項污染防治措施，避免衍生公害污染。	遵照辦理。

臺北市政府環境保護局水質病媒管制科

審查意見	答覆說明
1.依據「臺北市推動宜居永續城市環境影響評估審議規範」第13條規定，經查報告書第5.6節，開發單位已於規劃設計階段納入降雨逕流污染控制設施考量，惟 p.5-30 計算之折抵體積 VBMP ₂ ，與表 5-5 中 VBMP ₂ 不符，請確認。	答覆說明 謝謝指導，VBMP ₂ 為植栽綠地可折抵體積及建築物基地之雨水貯集滯洪設施扣抵上限： (1) 植栽綠地可折抵體積 = 3,069.16 × 0.015 × 0.5 = 23.0187 (2) 建築物基地之雨水貯集滯洪設施扣抵上限 = 3,028.34 × 0.015 = 46.2351 (3) VBMP ₂ = 23.0187 + 46.2351 = 69.2538。 詳請參閱 5.6 節。(PP.5-34~36)
2.本案營建工地請依第 7-9 頁所述「未來區區將設置污水處理設施(含混凝沉澱單元)…」，請重新評估及考量營建工地逕流廢水特性及污水處理設施之妥適性，並於施工前檢具逕流廢水污染削減計畫，報本局審查。	遵照辦理，未來將於施工前檢具逕流廢水污染削減計畫，報請臺北市政府環境保護局水質病媒管制科審查。
3.另依據第 7-10 頁述明本案污水將納入本市污水下水道系統，未來納入公共污水下水道後，請檢具證明文件過局憑辦，並免依水污染防治法管制。	遵照辦理。

臺北市政府環境保護局空污噪音防制科

審查意見	答覆說明
1.空污污染部分： (1) 本案環境影響說明書第 8-4 頁提及：「...發佈懸浮微粒(PM _{2.5})注意特報時...」，因行政院環境保護署已於 105 年 12 月 1 日實施新的空污品質指標 AQI，取代過去之 PSI 及 PM _{2.5} 兩項指標，建議開發單位修正相關文字。 (2) 請開發單位確實依環境保護對策加強各項空污污染防治措施，以維護本案工地附近之良好空污品質。	答覆說明 1.依據行政院環境保護署 105 年 12 月 1 日實施新的空污品質指標 AQI，施工期間若環保署空污品質監測網預報空污品質指數 AQI>150，將採取以下措施： (1) 增加灑水頻率。 (2) 減少不必要等級高污染程度機械具操作。 (3) 加強逸散性建材覆蓋。 2. 遵照辦理。 依據行政院環境保護署 105 年 12 月 1 日實施新的空污品質指標 AQI，施工期間若環保署空污品質監測網預報空污品質指數 AQI>150，將採取以下措施： (1) 增加灑水頻率。 (2) 加強逸散性建材覆蓋。 詳請參閱 P.8-4。
3. 噪音及光害部分： (1) 施工期間之環境音量及營建工程噪音監測應符合監測點所在位置之管制區類別管制標準值，執行監測前請先上網查詢臺北市噪音管制區圖(網址 http://depair.taipei.gov.tw/sound/main.htm)。 (2) 另依本市 106 年 5 月 4 日府環空字第 10606055700 號公告修正「臺北市禁止從事妨礙安寧行為之區域範圍及時段」，營建工程於本市第一至第三類噪音管制區平日晚上十時至翌日上午八時，及假日中午十二時至翌日上午八時，不得使用動力機械從事施工。 (3) 本案外牆裝設 Low-E 玻璃，反光率低於 25%，未來遇有太陽光反光影響他人生活致民眾陳情，將積極改善處理。	答覆說明 (1) 本基地位於第三類噪音管制區，如圖 1-22(P.1-22)所示。 (2) 遵照辦理，營建工程於本市第一至第三類噪音管制區平日晚上十時至翌日上午八時，及假日中午十二時至翌日上午八時，不得使用動力機械從事施工。 (3) 本案外牆裝設 Low-E 玻璃，反光率低於 25%，未來遇有太陽光反光影響他人生活致民眾陳情，將積極改善處理。 詳請參閱附錄七。(P.7-13)

臺北市政府環境保護局氣候變遷管理科

審查意見	答覆說明
<p>1. 宜居永續城市環境影響評估審議規範第十點辦理情形回覆，第8-10頁8.1.3溫室氣體檢討及節能減碳計畫，其開發後溫室氣體排放量(CP)估算(含施工及營運期間)，總計為138,765.654kg，及碳中和(減碳量)分析部分指標如 TCO_{2e} 等無詳細計算說明，請補充。</p>	<p>溫室氣體檢討及節能減碳計畫詳細計算如附錄二，PP.2-1~2-4。 本案評估計算開發後溫室氣體排放量(含施工及營運階段)，合計減碳量累計=73,820,456 減碳率 = $CN/CP=73,832,252 \div 138,881,286 = 53.2\%$ 本案以建築物生命週期及碳中和的觀念，檢討開發前、中、後之40年內溫室氣體排放(含施工及營運階段)及相關設計措施，預期可以減量約可達53.2%。 溫室氣體檢討及節能減碳計畫詳細計算如8.1.3節。(PP.8-9~13)</p>
<p>2. 宜居永續城市環境影響評估審議規範第十一點辦理情形回覆，依規定作為旅館、商業或辦公使用者，應設置能源管理系統，並進行用電需用管理及節能措施，營運期間節能情形納入追蹤監督。本開發案為第三種商業區，能源管理系統目前僅照明能源監控管理系統，其他用電需用管理及節能措施未見，請補充。</p>	<p>1. 本案開發行為合一般零售業(甲)及一般事務所，未來營運期間將設置能源管理系統，進行用電需用管理及節能措施，並納入追蹤監督。 2. 建物外殼節能：本建築物為地上39層、地下4層之大樓。本建築物採用清玻璃，無水平透光開窗日射遮蔽。 3. 固定耗能設備節能：本案熱水熱水設備採用瓦斯熱水爐，熱水管採包覆系統，以維持保溫效果。 4. 建築物空調系統節能效率：本建築物之住宿空間採分離式冷氣機空調系統。 5. 建築物照明節能： (1) 本計畫於一般零售業、管委會空間、一般事務所空間，採用各式PL型螢光燈管、三波長T5螢光燈管、高效綠螢光燈管、複金屬燈、LED燈。 (2) 採用自照明明源監控管理系統，無採用自然畫光利用、電力覆載管理管理等能源監控管理系統。 詳請參閱居永續城市環境影響評估審議規範。(P.審議規範-2)</p>
<p>3. 宜居永續城市環境影響評估審議規範第十七點辦理情形回覆，目前汽機車停車位數為實設數量，請補法定停車位數量，汽、機車停車位應有各1/3以上安裝充電系統或預留管線之計算請依法定停車位計算。</p>	<p>本案法定停車位為515席，法定機車位為591席，依據宜居永續城市環境影響評估審議規範第十七點，電動汽車充電系統應設置 $515 \div 3 = 171.67$ 席，電動機車充電系統應設置 $591 \div 3 = 197$ 席。 本案電動汽車充電系統預留174席，電動機車充電系統實設161席預留55席。 詳請參閱表5-1。(P.5-2)</p>

<p>4. 同上點規定應規劃應設汽車停車位數量 1/4 以上之自行車停車位，如以 519 席停車位計算，自行車停車位至少需 130 席，目前僅 128 席，仍不足，請補充說明是否符合規範。</p>	<p>本案應設汽車停車位 515 席，實設汽車停車位 519 席。依據宜居永續城市環境影響評估審議規範第十點，應規劃應設汽車停車位數量 1/4 以上之自行車停車位。 因此應設自行車 515\div4=128.75 席，本案實設自行車為 129 席，符合規定。 詳請參閱表 5-1。(P.5-2)</p>
--	--

**忠泰建設住商大樓新建工程
(玉泉段二小段452-2地號等83筆土地)
環境影響說明書
第一次審查會審查意見暨答覆說明
(臺北市政府環境影響評估審查委員會第187次環評會議紀錄)**

林委員文印

<p>審查意見</p>	<p>答覆說明</p>
<p>1. 施工機具及車輛應落實相關污染防治措施及管理。</p>	<p>本案污染防治措施及管理：</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) 地下室施工、地面結構施工於基地內規劃機具施工區域、補強結構，以杜絕施工車輛、機具佔據馬路。 (2) 若施工區域受限必須借用道路時應事先申請，並不得於交通尖峰時間施工。 (3) 佔用馬路施工時須派專人指揮交通以維護行人安全。 (4) 將地面之樓板事先規劃成堆料區域，施工車輛行走區，事先將其樓板等結構物補強，以杜絕施工車輛佔用慢車道施工，妨礙車流。 (5) 本案為逆打工法，地下室開挖後期，基地內將建築施工構架、物料堆放及操作等，避免施工車輛停放於南京西路，影響主要道路交通。 (6) 採取無線電機動調度方式，若基地內部空間可容納其餘施工車輛時，再由專員以無線電或行動電話等設施聯繫駕駛，避免於交通尖峰時刻行駛，以減輕影響程度。 (7) 時常派員檢視路面破損情形，以維持道路品質。於重要路口，視實際行車情形，機動調派交通指揮人員，以免交通阻塞。 (8) 施工車輛進出工地，交通繁忙時於入口處設置一名指揮交通哨，同時豎立明顯之導引標誌，以便提前導引來車提早變換車道，避免因車道急縮造成交通之阻塞。 (9) 增加灑水頻率。 (10) 減少不必要及高污染程度機具操作。 (11) 加強遮蔽性建材覆蓋。 (12) 於工地結構體施工架外緣，設置有效抑制粉塵之防塵網或防塵布。 (13) 設置營建噪音即時連續監測設施及顯示看板。 (14) 當即時監測值超過標準時，將採取下列措施之一以降低施工噪音： <ol style="list-style-type: none"> A. 對施工機具、引擎等高噪音部位局部防

	<p>音，採包覆或覆蓋吸音材料、裝消音設備等。</p> <p>B. 裝設透光遮音毯、防音圍屏(籬)或其他同等級方式進行降噪處理。</p> <p>C. 將噪音源遠離敏感受體，對於具方向性之機械噪音，調整其方位使傳音方向背向敏感受體。</p> <p>詳請參閱 8.1.1 節。(PP.8-1~7)</p>
--	--

范委員正成

<p>審查意見</p>	<p>答覆說明</p>
<p>1. 建議善加利用地下室複壁之入滲水，例如做澆灌或洗滌之用。</p>	<p>本案地下室複壁之入滲水將回收至筏基雨水回收池，未來可供澆灌及清洗馬路使用。</p> <p>詳請參閱 P.8-7。</p>

劉委員小蘭

<p>審查意見</p>	<p>答覆說明</p>
<p>1. 南京西路434巷與基地退縮之4M道路將共同規劃並重新鋪設路面，請問退縮之4M道路是否捐給市府？並請說明未來維護管理之機制。</p>	<p>有關退縮之4M道路屬基地範圍，非屬道路用地，故無捐贈市府，未來由社區管委會管理維護。</p> <p>2. 原南京西路434巷屬道路用地，由市府管理，社區管委會協助清潔。</p>

吳委員水成

<p>審查意見</p>	<p>答覆說明</p>
<p>1. 圖 5-3 中說明本案停車場共規劃汽車機車停車位數，與本文數值不一致，請檢視。</p>	<p>本案汽車停車位數 519 席，機車 591 席，已將圖 5-3 汽車機車停車位數修正與本文一致，如附件一圖 1-1。(P.1-1)</p> <p>詳請參閱圖 5-3。(P.5-5)</p>
<p>2. 地下室停車場空間換氣系統，其排風口高度及位置，是否有影響綠地或鄰近區之生活動？</p>	<p>本案地下室停車場空間換氣系統排風口位置位於後院綠帶上，高度 1.15 米，以植栽區隔，應不致對鄰近區之生活動造成影響，如附件一圖 1-2。(P.1-2)</p> <p>詳請參閱圖 5-11。(P.5-14)</p>
<p>3. 停車場出入口汽機車之交織處理如何？</p>	<p>本案將在停車場出口分隔島沿伸設置 1M 的交織島桿，分隔出場汽機車動線，減少車輛交織，並於尖峰時期由社區管理員協助引導指揮，降低車輛交織狀況，如附件一圖 1-9。(P.1-9)</p> <p>詳請參閱圖 5-22。(P.5-37)</p>
<p>4. 表 9-1 施工期間之說明，請檢視與表 8-6 之一致性？</p>	<p>已將表 9-1 施工期間之說明修正與表 8-6 一致，如附件一表 1-1、表 1-2。(PP.1-17~1-18)</p> <p>詳請參閱表 8-6、表 9-1。(P.8-31、P.9-2)</p>

5. 本案環境影響說明書之封面，是否應補規劃單位與評估單位？	將於本案環境影響說明書封面補充規劃單位與評估單位。
董委員娟鳴	<p>審查意見</p> <p>1. 應分析在基地 8M(自行退縮 4M 作道路使用)之寬度下需進出大量之地下停車汽機車，對基地旁巷道之影響與降低衝擊之作法。</p> <p>答覆說明</p> <p>1. 南京西路 434 巷現況為由北往南之單行道，未來本案基地開發完成後，將利用該巷道作為主要進出動線，調整南京西路 434 巷從南京西路口至本案基地停車場出入口間路段，改為雙向通行使用，巷道車行空間約為 6.8-8M，本案另分析折道路為 6.8M 時之服務水準為 D 級、V/C 介於 0.09~0.18，顯示尖峰流輛屬道路可負荷範圍，故足廣車輛雙向通行無虞，詳 3.3 節。(P.3-12)</p> <p>2. 南京西路 434 巷與南京西路交叉口部分，未來車輛進出將依循環現有管制方式出入且尖峰流量較少，評估將無需另設置號誌化路口等相關管制設施。</p> <p>詳請參閱附錄十二。(PPA12-43~44)</p> <p>1. 為因應災害發生所造成之影響，相關建築法規亦同逐步更新修正，本案為新建工程，在消防避難、制震上皆須符合相關建築法規規範。故本案建物於設計上應優先於附近老舊建物。</p> <p>2. 本案基地預估集合住宅住宅生 1,756 人，依基地鄰近避難收容處所顯示(如附件一表 1-3、P.1-19)，本里適用範圍可容納 2,414 人，若發生較大災害，大同區全區可收容人數為 3,922 人，另有尚有廟宇、軍營、運動場館、行政大樓或旅館等處可開設，應可容納本案人數。</p> <p>詳請參閱 P8-18。</p> <p>(2) 請就住與高(辦公)使用者於各層及避難層之避難動線及合理性進行檢討。</p> <p>已檢討避難動線及合理性，相關避難動線及步行距離檢討如附件一圖 1-3~圖 1-6。(PP.1-3~1-6)</p> <p>詳請參閱圖 5-4~圖 5-7。(PP.5-6~9)</p>

林委員鎮洋

審查意見	<p>1. 本案鄰近各式車站，是否仍配置 591 席機車停車位?還是加強行人通道，呼應「西區再造」願景。</p> <p>答覆說明</p> <p>1. 本案基地週邊留設 3.64m 騎樓及 4.5-6m 之行人步道，增加行人通行之舒適度，以呼應「西區再造」願景。</p> <p>2. 依「臺北市土地使用分區管制規則」檢討如下： 法定機車停車位： ● 集合住宅 56,278.88÷100=562.8，取 563 席。 ● 一般零售業 2,206.12÷200=11.03，取 12 席。 ● 一般事務所 2,181.25÷140=15.58，取 16 席。 ● 法定機車停車位需設置 563+12+16=591 席。 ● 實設 591 席 本案機車停車位皆依法設置之法定機車停車位，無自設機車停車位，已設置最少，且本案機車停車數量尚低於總戶數，因此建議請同意原申請。</p> <p>依「臺北市土地使用分區管制規則」檢討如下： 法定機車停車位： ● 集合住宅 56,278.88÷100=562.8，取 563 席。 ● 一般零售業 2,206.12÷200=11.03，取 12 席。 ● 一般事務所 2,181.25÷140=15.58，取 16 席。 ● 法定機車停車位需設置 563+12+16=591 席。 ● 實設 591 席 本案機車停車位皆依法設置之法定機車停車位，無自設機車停車位，已設置最少，因此建議請同意原申請。</p> <p>詳請參閱 P.7-61。</p>
1. 簡報 P.30，基地滲透量 290m ³ /hr 大於應抑制滲流量 262.94m ³ /hr，請確認其演算符合水利處規定。	<p>1. 依指示並重新檢視，本案重新計算滲透設施之滲透量為 290m³/hr，滲透量計算依據水利處規定之計算方式，且滲透量 290m³/hr 大於應抑制量 247.86m³/hr 已達審議要點之要求，如附件二。</p> <p>2. 此外，本案依據「臺北市基地開發排入雨水下水道逕流量標準」另設計雨水流出抑制排水系統，達到基地整體逕流排出量小於 0.1157cms，故整體基地排出量亦小於基地五年一次之逕流量 0.24516cms，雨水流出抑制設施亦將出流量降至五年一次逕流量，如附件二、附件四。</p>
3. 本案於筏基設置 660m ³ 之雨水回收池及 538m ³ 之雨水滯洪貯留池，請說明其實際如何操作。	<p>詳請參閱 5.4 節、5.5 節。(PP.5-25~33)</p> <p>雨水回收池主要為雨水再利用，故應盡量保持常時有水狀態；雨水滯洪貯留池為提供暴雨滯洪使用，故應盡量保持常時無水狀態。雨水回收池與雨水滯洪貯留池間設有溢流堰，屋頂雨水流入雨水回收池，雨水回收池滿水位時才會</p>

溢流至雨水滯洪貯留池，雨水滯洪貯留池設計抽水機，水位達啟抽水位即抽排至公共排水溝。

蔡副主任委員玲儀

<p>審查意見</p>	<p>答覆說明</p> <p>1. 本案施工內容包含既有建物拆除，並採逆打工法開挖，其施工期程多久?期間施工車輛對南京西路、塔城街等周邊交通影響及因應措施應具體說明。開挖土方是否會在基地內暫置?土方車輛進出場規劃?應補充說明。</p> <p>2. 本案建物拆除目前預估約3.5個月，逆打工法開挖目前預估約52個月，其工期共約55.5個月，後續仍需依申請建照實際開工為準。</p> <p>3. 本基地開挖土方採取即挖即運方式，不會在基地內暫置土方。</p> <p>4. 土方車輛進出場動線如附件一圖 1-7、圖 1-8。(P.1-7、P.1-8)。</p> <p>5. 土方車輛進出場規劃</p> <p>(1)地下室施工、地面結構施工於基地內規劃機具施工區域、補強結構，以杜絕施工車輛、機具佔據馬路。</p> <p>(2)若施工區域受限必須借用道路時應事先申請，並不得於交通尖峰時間施工。</p> <p>(3)佔用馬路施工時須派專人指揮交通以維護行人安全。</p> <p>(4)將地面之樓板事先規劃成堆料區域，施工車輛行走區，事先將其樓板等結構物補強，以杜絕施工車輛佔用慢車道施工，妨礙車流。</p> <p>(5)本案為逆打工法，地下室開挖後期，基地內將建築施工構架、物料堆放及操作等，避免施工車輛停放於南京西路，影響主要道路交通。</p> <p>(6)採取無線電機動調度方式，若基地內部空間可容納其餘施工車輛時，再由專員以無線電或行動電話等設施聯繫駕駛，避免於交通尖峰時刻行駛，以減輕影響程度。</p> <p>(7)時常派員檢視路面破損情形，以維持道路品質。於重要路口，視實際行車情形，機動調派交通指揮人員，以免交通阻塞。</p> <p>(8)施工車輛進出工地，交通繁忙時於入口處設置一名指揮交通哨，同時豎立明顯之導引標誌，以便提前導引來車提早變換車道，以免因車道急遽縮減造成交通之阻塞。</p> <p>詳請參閱圖 7-10、圖 7-11 及。(PP.7-40~41)</p>
-------------	--

<p>2. 施工噪音、揚塵、逕流廢水等防治措施亦均應明確依本案計畫內容具體說明，而非用通案帶過。</p>	<p>本案防治措施如下</p> <p>1. 施工噪音：</p> <p>(1)設置營建噪音即時連續監測設施及顯示看板。</p> <p>(2)當即時監測值超過標準時，將採取下列措施之一以降低施工噪音：</p> <p>A. 對施工機具、引擎等高噪音部位局部防音，採包圍或覆蓋吸音材料、裝消音設備等。</p> <p>B. 裝設透光遮音毯、防音圍屏(籬)或其他同等級方式進行降噪處理。</p> <p>C. 將噪音源遠離敏感受體，對於具方向性之機械噪音，調整其方位使傳音方向背向敏感受體。</p> <p>2. 揚塵：</p> <p>(1)將優先考量採用電力之施工機具。</p> <p>(2)採用柴油引擎及動力機具者，將加裝濾煙器。</p> <p>(3)承包商之施工及運輸車輛符合第四期車輛排放標準或加裝濾煙器，定期查核其檢驗及保養記錄等，以降低排氣之空氣污染物維護周圍環境空氣品質。</p> <p>(4)施工期間若環保署空氣品質監測網預報發佈細懸浮微粒(PM_{2.5})注意特報時，將採取以下措施：</p> <p>A. 增加灑水頻率。</p> <p>B. 減少不必要及高污染程度機具操作。</p> <p>C. 加強逸散性建材覆蓋。</p> <p>3. 逕流廢水</p> <p>施工期間設置污水處理設施(含混凝沉澱單元)處理工區逕流廢水。</p> <p>詳請參閱 PP.8-3~5。</p>
--	---

路委員尚康

<p>審查意見</p>	<p>答覆說明</p> <p>1. 雨水回收池應從過去降雨延時與降雨量資料，以模式或估算方式，計算可以回收貯滿，及增加之雨量，以及可供庭園澆灌之量，最後再計算自來水替代率。目前之計算過於簡單，無法確認、每日雨水回收使用量已達4%以上。</p> <p>2. 本案目前雨水利用設計量 22.638 CMD。本案另增加規劃中水回收系統，收集 1~3F 洗手台用水及地板排水(中水收集昇位圖詳圖 2-3)，中水回收量約 27.84CMD，高於自來水替代設計量 22.64 CMD，故可確保每日自來水替代率 4%以上無虞，相關計算如附件二所示。(PP.2-4~6)。</p> <p>詳請參閱 5.4.2 節。(PP.5-28~31)</p>
-------------	---

屠委員世亮(書面意見)

<p>1. 無意見。</p>	<p>審查意見</p> <p>謝謝指導。</p> <p>答覆說明</p>
<p>交通局</p>	<p>審查意見</p> <p>答覆說明</p>
<p>1. 因本基地設置自行車停車格數量多，本案於都市設計審議、都市更新審議及環評初審階段均建議自行車停車格位應酌予調整，將部份自行車停車格位設置於平面層，以利使用。請說明未依建議將自行車停車格位設置於平面層之原因。</p>	<p>答覆說明</p> <p>本案位因屬商業區，地面層依規定需儘量設置商業使用空間，因此自行車停車格位設置於地下層，並於自行車停車區旁設置電梯，提供完善且便捷的自行車使用空間。</p>
<p>2. 基地西側南京西路 434 巷計畫道路寬度為 4M 且現況為北往南單向通行，惟本案說明營運期間為雙向通行使用，另查近基地停車場出入口處為 6.8M 因本案汽機車停車格數量多(汽車 529 機車 598)，建議南京西路 434 巷全段(臨基地段)退縮補足 8M。</p>	<p>答覆說明</p> <p>南京西路 434 巷現況為由北往南之單行道，未來本案基地開發完成後，將利用該巷道作為主要進出動線，調整南京西路 434 巷從南京西路入口至本案基地停車場出入口間路段，改為雙向通行使用，巷道車行空間約為 6.8~8M，本案另分析道路為 6.8M 時之服務水準為 D 級、V/C 介於 0.09~0.18，顯示尖峰流輛屬道路可負荷範圍，故足履車輛雙向通行無虞，詳 3.3 節。(P.3-12)</p>
<p>3. 書面審查意見暨答覆說明附件 P.1-9、1 處裝卸車位及預留電動車位鄰近出車道轉彎處，建議視視角較差處設置警示設施，提醒進出車輛注意。</p>	<p>答覆說明</p> <p>遵照辦理，本案與 I 處裝卸車位及預留電動車位鄰近出車道轉彎處設置警示設施，如附件一圖 1-10。(P.1-10)</p> <p>詳情參閱 PPA12-43~44。</p>
<p>4. 前次環境影響說明書(初稿)建議本案開發完成後之停車空間(含臨時、裝卸貨等)應滿足自身需求並於基地內部化，惟答覆說明中僅針對裝卸車位說明，建議基地停車需求(含零售、事務所及住宅)應皆於基地內部化滿足。</p>	<p>答覆說明</p> <p>遵照辦理，基地停車需求(含零售、事務所及住宅)為汽車 514 機車 559，而本案規劃供內部使用之汽車停車位共 517 席(不含裝卸車位 2 席)，機車停車位共 579 席，均高於或等於最高預估停車需求，故本基地設置之汽、機車停車位數量，皆足供基地本身之需求，將不致因內部停車位不足而於週遭巷道旁停放，避免影響基地周邊巷道人車通行與救災工作需求，相關衍生需求如附件三所示。</p> <p>詳情參閱附錄十二。(PPA12-27~29)</p>
<p>5. 有關陳委員學台意見 3，建議停車場進出車道及各樓層間之聯通道建議寬度調整為 6 公尺，惟修正報告圖 1-7 僅標示停車場進出車道寬度(7M)，建議補充停車場各樓層間之聯通道寬度。</p>	<p>答覆說明</p> <p>遵照辦理，各樓層間之聯通道寬度調整為 6 公尺以上，詳見於附件一圖 1-9~圖 1-13。(PP.1-9~1-13)</p> <p>詳情參閱圖 5-23~圖 5-26。(PP.5-38~41)</p>
<p>6. 書面審查意見暨答覆說明附件 P.3-8(二)尖峰進出特性分析第 2 行「...，相對其他使用類別『旅』類別"旅"次特性...」，文字錯誤，請修正。</p>	<p>答覆說明</p> <p>謝謝指導，已將「...，相對其他使用類別『屢』次特性...」更正為「...，相對其他使用類別『旅』次特性...」。</p>

詳情參閱附錄十二。(P.A12-48)

停車管理工程處(書面意見)

<p>審查意見</p> <p>1. 住宅表示無需 1 戶 1 汽車位一事：請提供相關資料，如住宅坪數等，俾利檢視以確保基地衍生停車需求不會外部化。</p>	<p>答覆說明</p> <p>本案開發集合住宅為 518 戶，集合住宅停車需求乃依「台北市不同土地使用停車產生率計算之調查研究」之住宅與住四市區部分之停車產生率，用以推估基地之汽車停車需求，並無低估，另為減少開挖空間，故以滿足目前計算之法定停車需求評估，如附件三表 3-1 所示。(P.3-1)</p> <p>詳情參閱附錄十二。(P.A12-28)</p>
<p>2. 一般零售業旅次調查調查時間為 103 年 5 月 28 日、一般事務所旅次調查時間為 102 年 8 月 14 日，引用之調查數據應為 2 年內資料，請更新調查數據及一併更新衍生停車需求分析。</p>	<p>答覆說明</p> <p>遵照辦理，一般零售業及一般事務所旅次已重補調查數據更新為 106 年，詳附件三 3.2 節 (P.3-3)，並重新檢視停車需求分析，詳 3.1 節 (P.3-1)。</p> <p>詳情參閱附錄十二。(PPA12-27~29、PPA12-48~52)</p>

都市發展局(書面意見)

<p>審查意見</p> <p>1. 查本案前經 106 年 2 月 22 日「臺北市都市設計及土地使用開發許可審議委員會」大稻埕區風貌特定專用區第 87 次專案委員會會議，決議為「請於收受委員會議紀錄之日起 30 日內，檢送 5 份修正後報告書與 2 份光碟送請本府核定。」。有關都市設計審議主要應修正事項如下：</p> <p>(1) 本案量體以方案 4(兩幢，23 層及 39 層)規劃，量體色彩則請依前述紀錄調整。</p>	<p>答覆說明</p> <p>遵照辦理，已依都發局及幹事複審意見修正。</p>
<p>(2) 底層部以方案 2 為相關處理，街角空間採方案 2 之設計；露台設計方面則專重設計，惟不得圍墻。</p>	<p>答覆說明</p> <p>遵照辦理，已依都發局及幹事複審意見修正。</p> <p>依指示採已方案二修正街角空間：</p> <p>A. 臨南京西路側三樓露(陽)臺屬商業附屬空間，提供商業層住戶伸展及交誼之戶外空間。</p> <p>B. 原環說：</p> <p>a. 申請總樓地板面積 83,542.67m²。</p> <p>b. 容積樓地板面積 48,916.03 m²。</p> <p>c. 總戶數 542 戶。</p> <p>d. 地下室開挖深度 16.75 公尺，地下室開挖土方(以連續壁內緣開始計算)為 87,551 m³，連續壁、扶壁及基格為 25,092 m³，合計賸餘土石方為 112,643 m³。</p> <p>C. 修正後：</p> <p>a. 總樓地板面積 83,617.47 m²。</p> <p>b. 容積樓地板面積 48,795.57 m²。</p>

	<p>c. 總戶數 541 戶。</p> <p>d. 地下室開挖深度 16.9 公尺(含大底 0.15 公尺)，地下室開挖土方(以連續壁內緣開始計算)增加為 88,335 m³，連續壁、扶壁及基樁不變，合計騰餘土石方增加為 113,427 m³。施工期間之上舉力分析、基礎土壤承载力分析等將修正於修訂本中。</p> <p>已於第二次審查會簡報修正量體如下：</p> <ol style="list-style-type: none"> 總樓地板面積 83,681.74 m²。 容積樓地板面積 48,795.57 m²。 總戶數 541 戶。 地下室開挖深度 16.9 公尺(含大底 0.15 公尺)，地下室開挖土方(以連續壁內緣開始計算)增加為 88,335 m³，連續壁、扶壁及基樁不變，合計騰餘土石方增加為 113,427 m³。施工期間之上舉力分析、基礎土壤承载力分析等將修正於修訂本中。
(3) 緩衝空間部分應符合建管法規之規定。	經查緩衝空間設置符合相關規定，未來配合建管處審查。
(4) 現況照片過舊，請更新。	照片已更新，如附件一圖 1-14~圖 1-16(PP-1-14~1-16)所示。
(5) 其餘請依都發局及幹事複審意見修正。	<p>照片詳情請參閱 PPA15-28~30。</p> <p>遵照辦理，已依都發局及幹事複審意見修正。</p> <ol style="list-style-type: none"> 本次將建築配置調整為 B4F~B2F 為停車空間、設備空間；B1F 為防空避難室兼停車空間、設備空間；1F~2F 一般零售業(甲)、管委會使用空間、一般事務所；3F 一般事務所；4F~14F、17F~39F 集合住宅；15F~16F 集合住宅、機房設備；R1F 電梯間、機房設備；R2F~R3F 樓梯間、機房、水箱。 原 2F 規劃為一般零售業及管委會使用空間，現改為一般零售業(甲)、管委會使用空間、一般事務所。合計一般零售業(甲)(17 戶)、一般事務所(6 戶)及集合住宅(518 戶)，總計 541 戶。 汽車車位實設 591 席(含電動機車位 161 席及預留管線供電動機車供電座 55 席、無障礙機車位 9 席)。 機車車位實設 591 席(含電動機車位 161 席及預留管線供電動機車供電座 55 席、無障礙機車位 9 席)。 自行車車位實設 129 席。 加計大底深度 15 公分，故騰餘土石方量為

	113,427m ³ 。
<p>7. 因建築配置調整，相關衍生分析及影響略為調整，將於報告書修正本中修正。(如平均日污水量修正為 458.7CMD、每人每天垃圾產生量 1,756 kg、平常日晨峰小時衍生交通量為進入 68 pcu、平常日離開為 123 pcu；平常日昏峰小時衍生交通量分別為進入 134 pcu，離開為 94 pcu...等)</p>	遵照辦理。
<p>2. 本案除應依都審委員會決議修正外，尚經環評委員會審查後有相關意見，仍請申、設單位配合辦理，並俟通過環評審查程序後，始得據以申辦都審核定事宜。</p>	遵照辦理。

消防局(書面意見)

<p>1. 有關消防車輛救災動線及活動空間，本局無修正意見。</p>	答覆說明
------------------------------------	------

二、決議

<p>請開發單位於一個月內依委員及相關機關所提意見補充修正後，再送本委員會審查。</p>	答覆說明
--	------

**忠泰建設住商大樓新建工程
(玉泉段二小段452-2地號等83筆土地)
環境影響說明書**

**第二次審查會審查意見暨答覆說明
(臺北市府環境影響評估審查委員會第190次環評會議紀錄)**

**一、委員及相關機關意見摘要
劉委員益昌**

審查意見	答覆說明
1. 無意見。	謝謝指導。
龍委員世俊	
審查意見	答覆說明
1. 在空氣污染防治方面，請確實在與承包商之合約中將寫明承包商應執行之防制措施並訂定罰則，以降低排放。	謝謝指導，未來與承包商之合約中將寫明承包商應執行之防制措施並訂定罰則，以降低排放。(P.8-4)

高委員思懷

審查意見	答覆說明
1. 施工期間環境監測頻率請增加為每月一次，空氣品質監測點請包括基地上、下風處；噪音、振動監測位置「西寧北路」是否合理？施工噪音監測位置請明列。	1. 本案已將施工期間環境監測頻率修正為每月一次。 2. 空氣品質監測點修正為基地上、下風處。 3. 本案附近車行主要幹道為南京西路與西寧北路，故於南京西路與西寧北路二處監測交通噪音及振動。 4. 另本案於基地周邊監測施工噪音，監測位置示意圖如圖8-4所示。(P.8-32)
2. 中水回收「面盆用水量」每只960L/d似不合理，請檢討修正。	1. 本案依「建築技術規則」建築設備編第二章第三十七條建築物裝設之衛生設備(大便器、小便器、洗面盆、浴缸或淋浴數量不得少於規定。故本案選用洗面盆作為中水回收計算基準。 2. 另依「自來水用水設備審圖、檢驗、設計作業手冊」表2-11衛生器具每日平均冷水使用量表，辦公處所洗面盆每日使用量為960升。 3. 本案規劃中水回收系統，收集1~3F洗臉盆用水，故每日平均冷水使用量約29×960L=27,840CMD。高於自來水替代利用設計量22.64CMD，故可確保每日自來水替代率4%以上無虞。

3. 施工期間空氣品質防制對策「減少不必要及高污染程度機具操作」，似不合理，請檢討修正。	施工期間若環保署空氣品質監測網預報發佈細懸浮微粒(PM _{2.5})注意特報時，將採取增加灑水頻率及加強逸散性建材覆蓋等措施。(P.8-4)
--	--

駱委員尚廉

審查意見	答覆說明
1. 筏基要設置660m ² 之雨水回收池，請提供筏基之體積(容積)為何?改成雨水回收池，在設計上，是否符合原筏基設計之要求?	本案雨水回收池係由15個筏基坑組成，符合原筏基設計之要求，雨水回收池面積366.9m ² ，高度1.8m，體積約660m ³ 。

劉委員小蘭

審查意見	答覆說明
1. 本基地預估集合住宅衍生1,756人，依開發單位調查基地鄰近避難收容處所顯示，本里適用範圍可容納2,414人，請問目前該里已有多少人，不足避難收容空間應如何補足，請說明。	1. 依臺北市大同區公所105年區務統計要覽，基地所在玉泉里共3,168人。 2. 本案為新建建築物，其結構安全較目前本里其他建築物安全，若有需要，本建築週邊退縮綠帶亦可做為臨時避難場所。 3. 若發生較大災害，大同區全區可收容人數為3,922人，另尚有廟宇、軍營、運動場館、行政大樓或旅館等處可開設，應可容納本案人數。(P.8-18)

交通局(書面意見)

審查意見	答覆說明
1. 審查意見暨答覆說明資料P.3-5,表2各運具乘載率與內文不一致，請修正。	謝謝指導，已修正各運具乘載率資料，如附表十二。(PA12-49)

公共運輸處(書面意見)

審查意見	答覆說明
1. 本案基地不影響公車站位及公車路線營運，爰本處原則無意見，倘後續配合施工須置臨時調整位或改道，請依「臺北市聯營公車臨時調整位或改道、公告及設置臨時性站牌作業程序」辦理。	謝謝指導，若後續配合施工須置臨時調整位或改道，將依「臺北市聯營公車臨時調整位、公告及設置臨時性站牌作業程序」辦理。

停車管理工程處(書面意見)

審查意見	答覆說明
1. 開發住宅戶數518戶，請以1戶至少1汽機車位推估停車需求，或以市場趨勢如多為小坪數推估補充說明。	本案開發集合住宅為518戶，目前本案基地共設有汽機車位519席與機車停車位591席，可滿足一戶至少一汽機車位之停車需求。(P.7-60)
2. 請確認裝卸車高度是否能順利進入停車場進行裝卸作業。	依「臺北市土地使用分區管制規則」第八十六條之二規定，裝卸車位尺度：最小裝卸尺度：

	小貨車裝卸位長 6m，寬 2.5m，淨高 2.7m。本案車道至樓板下淨高 3.64m，裝卸車可以順利進入停車場進行裝卸作業。(P.A3-9)
3. 基地內 BIF 設置 129 席自行車位，請補充自行車進出動線。	本案地下一層自行車規劃由電梯運送至地面一層後，再由住宅社區出入口進出，如圖 5-27~圖 5-28。(P.5-42)

消防局(書面意見)

審查意見	答覆說明
1. 有關消防車輛救災動線及活動空間部分，本局無意見。	謝謝指導。

衛生下水道工程處(書面意見)

審查意見	答覆說明
1. 本案環境影響說明書內容應與修正內容相符。	謝謝指導。

文化局(書面意見)

審查意見	答覆說明
1. 無本局指定、登錄之文化資產，亦非暫定古蹟或列冊追蹤建物，本局無特殊列管事項。	謝謝指導。
2. 另因文化資產保存法 105 年 7 月修正後，新增 15 條有關公有建物或公有土地上建物完竣逾 50 年，應辦理文化資產價值評估一事，請該公司自行檢視，該批建物是否涉及文化資產保存法第 15 條，倘有，提供資料予本局辦理後續。	本案基地內無公有建物，另有土地計有大同區玉泉段二小段 452-2、452-3、484-1、491-1、496-2 等五筆，皆為道路用地，其上並無建築物。
3. 未來進行營建工程或其他開發行為時，如發見具文化資產價值之建造物、疑似遺址或古物價值者時，仍須依據文化資產保存法第 33、35、57、77 條等相關規定辦理。	本案未來進行營建工程或其他開發行為時，如發見具文化資產價值之建造物、疑似遺址或古物價值者時，將依據文化資產保存法第 33、35、57、77 條等相關規定辦理。

二、決議

審查意見	答覆說明
1. 本案經綜合考量環境影響評估審查委員、相關機關意見及開發單位之答覆，就本案生活環境、自然環境、社會環境及經濟、文化、生態等可能影響之程度及範圍，經專業判斷，認定已無環境影響評估法第 8 條及施行細則第 19 條第 1 項第 1 及第 2 款各目情形，環境影響說明書已足以提供審查判斷所需資訊，無須進行第二階段環境影響評估。	謝謝指導。
2. 本案通過環境影響評估書所載之內容及審查結論，環境影響說明書所載之內容及審查結論，切實執行。	本案將依環境影響說明書所載之內容及審查結論，切實執行。

實執行。	
3. 請開發單位於一個月內內依委員與相關機關所提意見補充修正，經委員確認後，再依本會程序進行定稿及公告審查結論。	謝謝指導。