

附錄十八

歷次審查意見暨答覆說明

大同區延平段一小段

314 等 36 筆地號都市更新新建工程

第一次程序審查意見暨答覆說明

(106 年 8 月 25 日 北市環綜字第 10634447500 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>(1) 第五點，未說明噪音即時連續監測期間是否建立超標預警及因應機制。</p> <p>(2) 第九點，本案建築面積與第五章所載不符，請釐清後更正。</p> <p>(3) 第二十一點，對應環說書之頁次應為 P.7-60。</p>	<p>1. 本案承諾施工期間設置噪音監測計及讀值顯示器。 噪音減輕對策包括使用低噪音型的施工機械及施工方式，並對高噪音之固定設備採包覆方式或裝消音設備、避免高噪音機具之作業同時進行並設置 4m 圍籬等，詳請參閱 P.8-5。 若噪音監測計讀值接近法規標準，將減少同時施工高噪音機具數量，以減輕對環境之負荷。</p> <p>2. 本案修正「臺北市推動宜居永續城市環境影響評估審議規範」第九點之建築面積為 1,817.91m²，詳請參閱 P.檢-2。</p> <p>3. 謝謝指導，本案修正「臺北市推動宜居永續城市環境影響評估審議規範」第二十一點所對應之頁次為 P.7-60，詳請參閱 P.檢-4。</p> <p>-----</p> <p>修訂於 P.7-65 及附錄十五。</p>
<p>(二) 請依「開發行為環境影響評作業準則」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訂施工日期」。</p>	<p>謝謝指導，本案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訂施工日期」，詳請參閱 P.8-22。</p> <p>-----</p> <p>修訂於 P.8-27。</p>

**大同區延平段一小段 314 等 36 筆地號
都市更新新建工程環境影響說明書
書面審查意見暨答覆說明**

吳委員水威

審查意見	答覆說明
1. 地下室停車空間換氣於B1F進排風口方向是否是人之休閒空間或通道？	地下室停車空間換氣於B1F進排風口方向分別留設於臨基地西側、北側自行退縮之開放空間，且皆設計為向上進排氣，詳圖 1-1(P. 1-1)。相關內容詳請參閱圖 5-11~圖 5-12(PP.5-13~5-16)
2. “5.4.2 節”中圖 5-14 名詞有不一致？另其處理流程應檢視其完整明確否？	謝謝指導，本案修正“5.4.2 節”圖 5-14，詳圖 1-2。雨水回收系統昇位圖相關內容詳請參閱圖 5-15(P.5-23)。
3. 無障礙汽機車車位近電梯間否？	本案於B1F設置5席無障礙機車位及3席無障礙汽車位，皆臨近電梯間處，並於車道接近無障礙停車位前設置跳動路面，可達到減速及提醒之作用，跳動路面配置詳圖 1-3 (P.1-3)。無障礙汽機車車位相關內容詳請參閱圖 5-18(P.5-32)
4. 應說明營運期間自行車進出基地停車車位之出入口及動線如何？	本案自行車可經由無障礙動線進入大廳且搭乘15人份升降機通達地下各層，自行車位鄰地下各層梯廳，詳圖 1-3~圖 1-7(PP.1-3~1-5)。自行車位相關內容詳請參閱圖 5-19~圖 5-22(PP.5-33~5-36)。
5. 地下停車場各層汽、機車、自行車、無障礙汽機車車位設置車輛車位數如何？應以表顯示說明之(含法定及自設)。	遵照辦理，本案補充表列說明地下停車場各層汽、機車、自行車、無障礙汽機車車位設置車輛車位數，詳請參閱表 2-1 (P. 2-7)。詳請參閱表 5-16(P.5-31)。
6. 地下水於開挖工程及基礎工程時，如何處理？	本案以水密性連續壁區分基地內側與外側，開挖階段於基地內側點井降水。詳請參閱 P.7-4。
7. 依現場補充調查 O ₃ 最大 8 小時平均值超過空氣品質標準，如何因應？	1. 本案現場補充調查 O ₃ 最大 8 小時平均值超過空氣品質標準，可能原因為空氣品質監測測點位於寧夏路上，測值可能受往來車輛所排放廢氣影響。 2. 本案承諾未來將預留管線以利後續安裝汽機車充電系統(汽車 75 席、機車 71 席)並設置 65 席自行車停車位，以減少 O ₃ 生成。詳請參閱 P.6-27 及表 5-1(P.5-2)。
8. 應補現況及目標年基地鄰近道路路段路口 LOS 圖，以供分析。	本案補充現況及目標年基地鄰近道路路段路口 LOS 圖，詳請參閱圖 2-1~圖 2-3 (PP. 2-1~2-2)。詳請參閱圖 6-6(P.6-47)、圖 7-18(P.7-61)及圖 7-19(P.7-63)。

<p>9. 施工期間施工機具、材料、運輸車輛之基地進出口位置何處？影響如何？因應措施？</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保安街，詳圖 1-8 (P.1-6) 所示。</p> <p>2. 本案因保安街為雙向車道，路寬較寬，施工車輛往重慶北路及延平北路行進，並配合施工構台使車輛內部化，減少交通衝擊。</p> <p>3. 施工期間交通維持計畫如下：</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) 機動調整施工車輛運輸時間，儘量避免交通尖峰時刻行駛，以減輕影響程度，另對於擁擠路段將設置速率限制標誌，以維護交通安全。</p> <p>(6) 預先規劃適當之施工車輛停車位置，以免施工車輛任意停置路旁妨礙車流。</p> <p>(7) 隨時保養、檢修施工車輛，使其維持最佳狀況，以減低意外事件發生之可能性。</p> <p>(8) 避免於暴雨期間施工，以減少因天雨路滑產生交通事故。</p> <p>(9) 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>(10) 施工車輛進出工地時，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，避免因車道急速縮減造成交通之阻塞。</p> <p>-----</p> <p>施工期間車輛出入口相關內容詳請參閱圖 7-12(P.7-42)，交通維持計畫詳請參閱 P.8-6。</p>
<p>10. 拆除舊建築物之操作程序及空間如何？有何影響？又隨拆隨運否？若無如何堆置？</p>	<p>本案基地拆除舊建物之操作程序分為 5 個階段，詳如圖 1-9 (P.1-7) 所示，產生之垃圾將由承包建商於工地固定空間貯存，廢棄物堆置示意圖如圖 1-10(P.1-8) 所示。</p> <p>-----</p> <p>詳請參閱圖 7-8~圖 7-9(PP.7-36~7-37)。</p>
<p>11. 拆除廢棄物運送路線補圖說明分析之。</p>	<p>遵照辦理，補本案充拆除廢棄物運送路線圖，如圖 1-11(P.1-9) 所示。</p> <p>-----</p> <p>詳請參閱圖 7-10(P.7-38)。</p>
<p>12. 圖 6-9 應補圖例。</p>	<p>遵照辦理，本案補充圖 6-9 圖示內容之圖例，</p>

	詳圖 2-4(P.2-3)所示。 相關內容詳請參閱圖 6-12(P.6-55)。
13. 圖 7-12 及圖 7-13 圖示不清。	遵照辦理，本案修正圖 7-12 及圖 7-13 圖示，如圖 1-12~圖 1-13(PP.1-9~1-10)所示。 詳請參閱圖 7-15~圖 7-16(PP.7-47~7-48)。
14. 補地下停車場出入口處車輛延滯分析。	遵照辦理，本案補充地下停車場出入口車輛延滯分析，概述如下：停車場服務率 μ 為 500 輛/小時，停車場出入口到達率 λ 為 78 輛/小時(下午尖峰進入車輛數)，因此，本基地停車場入口處最多等候車輛數為 1 輛 $(78*78/[500*(500-78)]=0.029$ ，取 1；每輛車長 6 公尺，等候長度為 6 公尺)，而車輛等候空間(管制柵欄~基地入口)約為 9.38 公尺，可提供 1 部以上車輛之等候空間，均可滿足本基地進場等候車輛之停等需求，不會衍生進場車輛於外部道路等候進場而佔用道路空間之情形。 地下停車場出入口處車輛延滯分析相關內容詳請參閱 P.7-63。

駱委員尚廉

審查意見	答覆說明
1. P.5-18 之基地保水計畫，係「假設本基地地質特性為粉土」下之計算結果，圖 5-12 所示，為哪一層之平面圖，滲透管下之建築設計及材料為何？	環境影響說明書圖 5-12 為一層平面圖，詳圖 1-14(P.1-11)所示，且滲透管下為原土層，無設計建築物。 相關內容詳請參閱圖 5-13(P.5-20)。
2. P.5-20 雨水回收規劃，「雨水不足澆灌量時再以自來水補充」，請依相關資料，估計其頻率及補充水量，並依此重新計算自來水替代率是否仍可 >4%？	1. 本案雨水回收後使用用途有：景觀澆灌、氣溫達 37°C 時道路灑水降溫、1~3F 廁所沖廁使用。 2. 本案平均日用水量：201.94 CMD 3. 雨水利用設計量 (1) 景觀澆灌用水：以每日每平方公尺澆灌量為 0.002 立方公尺計算 $827.37 \times 0.002 = 1.655 \text{ CMD}$ (2) 1F~3F 廁所沖廁使用：馬桶 28 組及小便斗 3 組 $(20 \times 28 + 120 \times 3) \times 0.4 \times 0.15 / 8 = 6.9 \text{ CMD}$ (3) 合計：1.655 + 6.9 = 8.555 CMD 4. 自來水替代率： $R_c = 8.555 \div 201.94 = 4.24\% > 4\%$ 5. 本案依「自來水用水設備審圖、檢驗、設計作業手冊」規定之表後部分工程審查計算表檢討，A 棟 3 樓至 6 樓一般事務所一日設計用水量 21.81m ³ 。 6. 本案收集洗手台之較乾淨生活雜排水其用水栓數共計 44 栓，回收之水栓 18 栓，故日回

	收水量 $21.81 \text{ m}^3 \times 18/44 = 8.92 \text{ m}^3$ 7.自來水替代率： $R_c = 8.555 \div 201.94 = 4.24\% > 4\%$ 中水回收池及雨水回收池位置如 圖 1-15(P.1-12)所示。 ----- 雨水回收相關內容詳請參閱 PP.5-21~5-24。
--	--

鄭委員福田

審查意見	答覆說明
1. 汽車停車位 225 席，預留管線供汽車供電座 75 席，請問未來停車位之管理和充電站有關，在出售房屋和停車位，未來住戶用電動汽車或汽油車，在在都和充電站有關，請說明！	本案目前規劃預留管線供汽車供電座 75 席，未來將告知買主電動汽機車位置。 ----- 相關內容詳請參閱 P.8-8。
2. P.6-24 臭氧之最大小時值、八小時平均最大值均超過空氣品質標準，請說明如何因應？(P.6-23，PM _{2.5} 亦有此問題)。	1.本計畫調查環保署大同、三重、中山測站之空氣品質，結果顯示本案臭氧之最大小時值、八小時平均最大值及 PM _{2.5} 部份側值超過空氣品質標準。 2.本案承諾未來將預留管線以利後續安裝汽機車充電系統(汽車 75 席、機車 71 席)並設置 65 席自行車停車位，以減少 O ₃ 及 PM _{2.5} 生成。 ----- 相關內容詳請參閱 P.6-27 及表 5-1(P.5-2)。
3. P.7-15，一、(一)拆除工期以 60 天計算，不切實際，把分母加大，排放強度變小，請檢討工期(拆除)並實際佐證之(又是否有老舊房舍有石棉之問題)。	1.本案基地拆除舊建物之操作程序分為 5 個階段，各區預計拆除工期約 10~15 天，以平均值 12 天計算，故總拆除工期以 60 天計算，故排放 TSP 0.35g/s 及 PM ₁₀ 0.22g/s。 2.於基地內，目前尚未發現石棉等廢棄物，未來拆除期間如發現石棉等廢棄物，將依相關規定清理。 ----- 相關內容詳請參閱 P.7-15、P.7-35 及圖 7-8(P.7-36)
4. 本案施工期間，周遭是否有同時施工之情況，如有，則應計算其重疊之效應。	1.本計畫調查本案施工期間基地周邊其他開發案，如表 1-1(P.1-23)所示，並進行合併評估。 2.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 模式計算對重慶北路(路寬 30 公尺)之影響。 3.將面源及線源之濃度增量分析加總結果為 CO 2.23 ppm，NO ₂ 56.4 ppm，SO _x 11.008 ppm，TSP 104.099 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ，PM ₁₀ 50.808 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ，PM _{2.5} 23.41 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ，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。

相關內容詳請參閱 P.7-22。

劉委員小蘭

審查意見	答覆說明
1. 本案為住商混合之大樓，請說明出入動線等如何確保住宅居住品質。	A 棟(2F~9F 為商業使用)於大廳處設有一般事務所設置單獨電梯、出入口及管制門，與住戶出入口完全分開，以維持住戶平日居住之安寧及公司行號營業之安全。 B 棟(2F 為商業使用)採電梯刷卡管控樓層出入。如圖 1-25(P.1-22)所示。 相關內容詳請參閱 P.5-1 及圖 5-1(P.5-4)。
2. 基地週邊目前停車嚴重，未來留設之開放空間及人行步道如何防止機車進入停車，請說明。	本案於完工後，將申請劃設紅線禁止停車，以維護開放空間之人行權利。 相關內容詳請參閱 P.8-9。
3. 無障礙汽機車車位與電梯之關係請說明。	本案於 B1F 設置 5 席無障礙機車位及 3 席無障礙汽車位，皆臨近電梯間處，並於車道接近無障礙停車位前設置跳動路面，可達到減速及提醒之作用，跳動路面配置詳圖 1-3(P.1-3)。 相關內容詳請參閱圖 5-18(P.5-32)。
4. 本區空氣品質不佳，施工時請提出因應對策。	本案施工時空氣品質減輕對策如下： 1. 設置工地告示牌。 2. 設置定著地面之全阻隔式施工圍籬及防溢座。 3. 施工圍籬立面設置綠美化布置，以美化環境、吸收揚塵、淨化空氣及視覺效果。 4. 使用具粉塵逸散性之工程材料、砂石、土方或廢棄物，且堆置於工地時採行下列有效抑制粉塵之防制設施之一： (1) 覆蓋防塵布。 (2) 防塵網。 (3) 配合定期噴灑化學穩定劑。 5. 工地內之車行路徑採行下列有效抑制粉塵之防制設施之一。 (1) 鋪設鋼板。 (2) 鋪設混凝土。 (3) 鋪設瀝青混凝土。 (4) 鋪設粗級配或其他同等功能之粒料。 6. 工地內之裸露地表採行下列有效抑制粉塵之防制設施之一。 (1) 覆蓋防塵布或防塵網。 (2) 鋪設鋼板、混凝土、瀝青混凝土粗級配或其他同等功能之粒料。 (3) 植生綠化。 (4) 地表壓實且配合灑水措施。 (5) 配合定期噴灑化學穩定劑。

	<p>(6) 配合定期灑水。</p> <p>7. 於工地運送具粉塵逸散性之工程材料、砂石、土方或廢棄物之車行出入口，設置洗車設施，且符合下列規定：</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) 洗車設施四周設置防溢座或其他防制設施，防止洗車廢水溢出工地。 (2) 設置具有有效沉砂作用之沉砂池。 (3) 於車輛離開工地時，有效清洗車體及輪胎，其表面不得附著污泥。 <p>8. 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。</p> <p>9. 工地內上層具粉塵逸散性之工程材料、砂石、土方或廢棄物輸送至地面或地下樓層，採行下列可抑制粉塵逸散之方式之一：</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) 電梯孔道。 (2) 建築物內部管道。 (3) 密閉輸送管道。 (4) 人工搬運。 (5) 輸送管道出口，設置可抑制粉塵逸散之圍籬或灑水設施。 <p>10. 運送具粉塵逸散性之工程材料、砂石、土方或廢棄物，其進出營建工地之運送車輛機具，採行下列有效抑制粉塵之防制設施之一：</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) 採用具備密閉車斗之運送機具。 (2) 使用防塵布或其他不透氣覆蓋物緊密覆蓋及防止載運物料掉落地面之防制設施。 <p>11. 本案使用逆打工法，可有效減輕開挖時的粉塵逸散。</p> <p>12. 防火被覆工程時設置密閉式帆布。</p> <p>13. 結構體工程施工架外緣設置防塵網。</p> <p>14. 依「空氣品質嚴重惡化緊急防制辦法」，如空氣品質不佳環保局要求停工時，將遵照要求辦理停工以改善空氣品質。</p> <p>15. 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> <ol style="list-style-type: none"> (1) 增加灑水頻率。 (2) 減少不必要及高污染程度機具操作。 (3) 加強逸散性建材覆蓋。 <p>16. 將優先考量採用電力之施工機具。採用柴油發電引擎及動力機具者，將加裝濾煙器。承包商之施工及運輸車輛符合第四期</p>
--	---

	<p>車輛排放標準，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>17. 依「行政院環保署審查開發行為空氣污染排放量增量抵換處理原則」計算本案採取以下空污防制措施之抵換量，施工期間空氣污染抵換量約為 111.62kg：</p> <p>街道揚塵洗掃減量 = 洗掃街長度 × 街道揚塵洗掃減量係數 = 0.2 km/日 × 0.607 kg/km × 365 日/年 × 3 年 = 265.866 kg 施工期間運輸車輛符合最新一期車輛排放標準抵換減量：運輸車輛空品減量 = (0.6582 - 0.5273)g/km/veh × 20km × 3,535veh/1,000g/kg = 9.26 kg</p> <p>18. 採取上述減輕對策，如定期灑水、鋪面等，依據第七章表 7-9 控制技術效率，預計去除效率約可達 50% 以上。</p> <p>19. 本案承諾未來於施工期間將認養基地周邊道路 80.4 m，並進行清潔維護。</p> <p>----- 相關內容修正後詳請參閱 PP.8-3~8-4。</p>
<p>5. 本計畫位於市定古蹟旁，請提出與周邊景觀融合計畫。</p>	<p>1. 本案鄰近市定古蹟「臺灣基督教長老教會大稻埕教會」，故本案於鄰近側退縮 5.3m，留設開放空間，並且種植 10m 以上大型喬木做為緩衝綠帶，降低本案建物與古蹟間之衝突。</p> <p>2. 本案外牆色彩使用低彩度的灰色石材，降低與周邊建物色彩之衝突，並凸顯現有古蹟磚紅色外觀。</p> <p>3. 臨大稻埕長老教會側將立面簡化、降低開口比例做為古蹟之背景。</p> <p>4. 降低鄰路樓層，2 樓以上建物退縮，呈現最大可見之古蹟立面空間及景觀。</p> <p>5. 本案立面外觀造型上為對應古蹟之建築物造型及色彩以延續街區之風貌，以古典風格、圓拱、圓柱、飾板、垂直柱列等元素，勾勒出整體造型，騎樓部分採用連續拱廊，型塑街區之樣貌。</p> <p>如圖 1-16~圖 1-22(PP.1-13~1-19)所示。</p> <p>----- 相關內容詳請參閱 P.8-9 及附錄十六。</p>
<p>6. 請說明本建物拆除請加以分類以利循環再利用，並說明營建廢棄物暫存及管理方式。</p>	<p>本案承諾建物拆除之廢棄物將加以分類以利循環再利用，產生之垃圾將由承包建商於工地固定空間貯存，規劃至振銘環保工程股份有限公司、尊弘環保股份有限公司、陽光城市開發股份有限公司營建廢棄物資源回收處理場或其他合法收容場所，拆除廢棄物運送路線圖，如圖 1-11(P.1-9)所示。</p>

	相關內容詳請參閱 PP.7-36~7-38。
7. 土方外運時間請詳細列出。	本案為考量降低對周邊道路之衝擊，本基地工程車輛之出入將避開上、下午尖峰時段(本案運輸時段為 9:00~12:00、13:00~16:00 及 19:00~21:00)。 相關內容詳請參閱 P.7-41。

劉委員益昌

審查意見	答覆說明
1. 基於目前已修訂文資法，文資項目中之無形之文化資產，亦應一併調查。	遵照辦理，本案無形資產調查已補充於修定本中，概述如下：無形文化資產方面，本次查核有 3 件，分別為臺北霞海城隍廟五月十三迎城隍、臺北靈安社神將陣頭及跳鍾馗，其中臺北霞海城隍廟五月十三迎城隍及臺北靈安社神將陣頭繞境範圍不定，可能經過本計畫基地周遭，然本次調查並不是繞境活動期間，閭境平安符等路線標示尚未貼出。但據廟方和附近居民表示，活動舉行前會有公告，可知當年度繞境路線和期程。依照往年的活動路線，基地所在位置位於繞境路線上，將受到工程施工的直接影響。由於此二件進行之時間、路線重疊，建議工程進行時需注意霞海城隍廟於農曆五月活動舉辦前釋出之公告，並留意活動動線，配合制訂因應措施，避免工程路徑影響活動進行，進而損害民俗活動的意義和民眾參與文化權之權益。 相關內容詳請參閱 PP.6-55~6-56。
2. P.8-6(九)「地下埋藏文化」請改為「地下埋藏文化資產」。	遵照辦理，本案將修正 P.8-6(九)「地下埋藏文化」為「地下埋藏文化資產」，未來將修正於報告書中。 相關內容詳請參閱 P.8-7。

臺北市政府工務局大地工程處

審查意見	答覆說明
1. 經查本案開發基地非屬本府公告本市山坡地範圍，本案環境影響說明書，本處無意見。	謝謝指導。

臺北市公共運輸處

審查意見	答覆說明
1. 查開發基地周邊無設置公車站位，且不影響既有公車路線，爰本處原則無意見。	謝謝指導。

臺北市政府環境保護局水質科

審查意見	答覆說明
1. 本案之營建工地請依第 8-2 頁所述，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，本案將於建築執照申報開工前檢具逕流廢水污染削減計畫，報貴局審查。 ----- 詳請參閱 P.8-2。
2. 另本案係屬商辦大樓一案，屬水污染防治法列管之污水下水道系統，惟依據 p.7-9 述明，本案營運後之污水將納入本市污水下水道系統，請營運前檢具納管證明文件過局憑辦，則免依水污染防治法管制。	遵照辦理，本案營運前將檢具納管證明文件過貴局憑辦。
3. 另依據「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，經查第 5.6 節所示，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，另經確認計算規劃內容無誤，後續請確實依報告書撰寫辦理。	謝謝指導。

臺北市政府交工處

審查意見	答覆說明
1. p.6-47、p.7-56、p.7-57，表 6-33、表 7-36 及表 7-38 路口重複，其中一處似為重慶北路/保安路，請修正；附錄 12 交通影響評估內容亦請一併修正。	遵照辦理，本案以修正表 6-33、表 7-36 及表 7-38 為重慶北路/保安路，如表 2-2~表 2-4(PP.2-8~2-10)所示。 ----- 詳請參閱表 6-34(PP.6-46~6-47)、表 7-37(P.7-60)、表 7-39(P.7-62)及附錄十二。
2. p.7-54，本案規劃有 13 戶零售業及 46 戶一般事務所，請再檢視是否有臨停接運需求；如有，請以內部化處理，並於相關章節補充文字說明及圖說標示臨停接運設置位置及動線。	1. 假設未來開發之店舖每日有 1 席小型車之臨停需求及一般事務所每日有 0.5 席小型車之臨停需求，本案開發之店舖 13 戶加上一般事務所 46 戶，平均每日皆產生 39 席小型車之臨停需求。 2. 本案地下一層停車場之裝卸車位，於日間時段做為供應一般零售業及一般事務所臨停空間需求，夜間才開放裝卸貨物使用，如圖 2-5(P.2-3)所示。 ----- 相關內容詳請參閱圖 7-17(PP.7-57~7-58)。
3. A12-7、A12-9，路口與路段服務水準調查請更新為近兩年之數據資料，俾利與現況較為相符；後續基地開發衝擊一節亦請一併檢視修正。	遵照辦理，因調查資料距今均已逾兩年，故更新本案之交通調查資料，以符合現況，如表 2-5(P.2-12)所示，基地開發之衝擊分析亦以更新後之現況道路服務水準，計算於民國 112 年時因應道路交通量之成長。 ----- 相關內容詳請參閱附錄十二(P.A12-7、P.A12-9)。
4. A12-38，停車場出入口除設置出車警示燈外，亦請將反射鏡設置納入規劃，以維安全。	遵照辦理，本案已於停車場出入口規劃設置出車警示燈、圓凸鏡等安全設施，以維出入口處之安全，如圖 2-6(P.2-4)所示。 ----- 相關內容詳請參閱附錄十二，A12-42。

<p>5. 本案於開發完成後之停車空間（含臨停、裝卸貨等）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，並納入買賣公約或管理公約內。</p>	<p>遵照辦理，本案開發完成後之停車需求均於基地內部化處理，未來將不得再向本市交通相關單位申請開放路邊停車，並納入買賣公約或管理公約內。 ----- 詳請參閱 P.8-9。</p>
---	--

臺北市政府交通局

審查意見	答覆說明
<p>1. P5-2 機車車位實設 212 席，與 106 年 3 月 1 日都設審第 464 次委員會所提送報告書之機車實設席位不同(都審機車實設 222 輛)，請釐清並修正。</p>	<p>謝謝指導，本案 106 年 3 月 1 日都設審第 464 次委員會所提送報告書之汽車時設席位為 222 席，機車實設席位為 212 輛。 ----- 相關內容詳請參閱表 5-1(P.5-1)。</p>
<p>2. P7-50，因基地臨學校，施工期間餘土清運之運送路線請避免行經學校，若須行經學校週邊應避開中午時段(12:00~13:00)及下午放學時段(16:00-17:00)，並請補充施工及運土車輛進出動線圖。</p>	<p>遵照辦理，本案施工期間施工車輛之路線將儘量避免行經校區，如若必須行經校區，亦必避開中午時段(12:00~13:00)及下午放學時段(16:00-17:00)，以維學童安全(本案運輸時段為 9:00~12:00、13:00~16:00 及 19:00~21:00)。施工及運土車輛進出動線圖如圖 2-7~圖 2-8(P.2-5)所示。 ----- 相關內容詳請參閱 PP.7-41~7-43。</p>
<p>3. 附件 12 交通影響分析 p5-15~5-19 自行車格位 65 席分別設置於地下 1-5 層，建議自行車停車格位優先於平面層設置。</p>	<p>本案設置之自行車位係供住戶本身使用，設置於地下各層鄰近電梯處，可方便住戶牽引自行車，亦方便監控管理，降低失竊率。詳圖 1-3~圖 1-7(PP.1-3~1-5)。 ----- 相關內容詳請參閱圖 5-18~圖 5-22 (PP.5-32~5-36)及附錄十二。</p>
<p>附件 12，2.1.1 節，道路幾何特性，部分道路人行空間經檢視為騎樓，所述各道路配置有人行空間應以計畫道路範圍內為限，請再釐清並請補充人行空間形式及尺寸；且各道路路寬與 106 年 3 月 1 日都設審第 464 次委員會所提送交評報告不同，請釐清係依計畫道路寬度還是實際路寬作計算；另 2.1.2 節中道路容量計算請一併釐清依正確路寬及車道寬修正計算式(含後續服務水準分析)。</p>	<p>遵照辦理，本案修正周邊重要道路幾何特性、人行空間分布特性、道路容量等資料，概述如下： 一、道路幾何特性 (一)保安街 保安街呈東西走向，計畫道路路寬為 12.73 公尺，採中央標線分隔路型，雙向共配置 2 車道，道路兩側劃設停車格位。 (二)涼州街 涼州街呈東西走向，計畫道路路寬為 12.73 公尺，採中央標線分隔路型，雙向共配置 2 車道，道路兩側劃設停車格位。 (三)民生西路 民生西路呈東西走向，計畫道路路寬為 16.36 公尺，採中央標線分隔路型，迪化街至延平北路路段為雙向共配置 4 車道，延平北路至重慶北路路段為雙向共配置 2 車道，道路兩側劃設停車格位，配置有人行空間。</p>

(四)延平北路二段

延平北路呈南北走向，計畫道路路寬為 16.36M，採中央標線分隔，雙向配置 4 車道，道路兩側禁止停車，配置有人行空間。

(五)重慶北路二段

重慶北路呈南北走向，計畫道路路寬為 30 公尺，採中央實體分隔路型，雙向配置 8 車道(含 2 公車專用道)，道路兩側禁止停車，配置有人行空間。

二、道路交通量調查與服務水準分析

(一)保安街(延平北路~寧夏路)：

雙向 2 車道，標線分隔，計畫路寬及車行路面路寬為 12.73M，劃設路邊停車格位。

佈設 1@6.365m=6.365m(1 混合車道)

容量=(6.365-2)×200=873

∴C=873 pcu/hr (單向)

(二)涼州街(迪化街一段~重慶北路二段)：

雙向 2 車道，標線分隔，計畫路寬及車行路面路寬為 12.73M，劃設路邊停車格位。

佈設 1@6.365m=6.365m(1 混合車道)

容量=(6.365-2)×200=873

∴C=873 pcu/hr (單向)

(三)民生西路

(迪化街一段~延平北路二段)：

雙向 4 車道，標線分隔，計畫路寬 16.36M，車行路面路寬 13M，路邊禁止停車。

佈設 3.0m+3.5m=6.5m(2 混合車道)

容量=(6.5-0)×200=1,300

∴C=1,300 pcu/hr (單向)

(延平北路二段~重慶北路二段)：

雙向 2 車道，標線分隔，計畫路寬 16.36M，車行路面路寬 13M，劃設路邊停車格位。

佈設 1@6.5m=6.5m(1 混合車道)

容量=(6.5-2)×200=900

∴C=900 pcu/hr (單向)

(四)延平北路(涼州街~民生西路)：

雙向 4 車道，標線分隔，計畫路寬 16.36M，車行路面路寬 14M，路邊禁止停車。

佈設 2@3.5m=7m(2 混合車道)

容量=(7.0-0)×200=1,400

∴C=1,400 pcu/hr (單向)

(五)重慶北路(涼洲街~民生西路)：

雙向 6 車道(不含公車專用道)，中央實體分隔，計畫路寬 30M，車行路面路寬 27M，路邊禁止停車。

	佈設：2@3.0+4.0m=10.0m(1 快 2 混合車道) 容量=1×1000×1+((3.0+4.0)-0) ×200=2,400 ∴C=2,400 pcu/hr (單向) ----- 相關內容詳請參閱附錄 12。
--	--

臺北市政府建管處

審查意見	答覆說明
1. 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「台北市營建剩餘資源及混合物管理辦法」辦理。	遵照辦理。

臺北市政府文化局

審查意見	答覆說明
1. 第 6 之 54 頁，第 5 行「物理傷害將直接影響『歷史建築』本身...」，旨案鄰近本市市定古蹟「臺灣基督長老教會大稻埕教會」，故應將「歷史建築」改為「古蹟」。	謝謝指導，本案將修正第 6 之 54 頁，第 5 行「物理傷害將直接影響『歷史建築』本身...」為「物理傷害將直接影響『古蹟』本身...」，未來將修正於修訂本中。 ----- 相關內容詳請參閱 P.6-56。
2. 請開發單位依文化資產保存法第 34 條及文化資產保存法施行細則第 22 條規定(106 年 7 月 27 日發布施行)，於營建工程或開發行為進行前，提送建築設計方案及古蹟保護計畫過局，待提報本市文化資產審議委員會審議通過後，始得為之。	本案已於都審報告書中提出建築設計方案及古蹟保護計畫，於後續施工前提出古蹟保護計畫，送文化局審查。

臺北市政府環境保護局空噪科

審查意見	答覆說明
1. 空氣污染部份： (一)施工期間及營運期間基地周圍人行道應予維護，如涉及公有人行道範圍，應予認養。	本案基地現況臨保安街及甘州街無人行道，故本案承諾未來於施工期間將認養基地周邊道路 80.4 m，並進行清潔維護。 ----- 詳請參閱 P.8-4。
(二)開發單位於施工時間之施工機具動力應優先考量採用電力，如因施工困難未能採用電力者，柴油發電引擎及動力機具應選用加裝濾煙器者。	本案承諾未來於施工期間之施工機具將優先考量採用電力之施工機具。採用柴油發電引擎及動力機具者，將加裝濾煙器。 ----- 詳請參閱 P.8-4。
(三)另於施工期間進出工地柴油車輛應出具當年度排氣檢測結果達四期以上車輛排氣標準證明。	本案承諾於施工期間進出工地柴油車輛出具當年度排氣檢測結果達四期以上車輛排氣標準證明。 ----- 詳請參閱 P.8-5。
(四)停車場汽、機車停車位應有各三分之一已上安裝充電系統或預留管線以利後續安裝充電系統。另應規劃應設汽	本案承諾未來將預留管線以利後續安裝充電系統(汽車 75 席、機車 71 席)。且本案應設汽車停車位數量為 225 席，未來承諾將設置 65 席自

車停車位數量四分之一以上自行車停車位。	行車停車位>57席(225÷4)。 相關內容詳請參閱表 5-1(P.5-2)。
(五)有關 P.8-4 頁第(十八)點提及依據第七章表 7-9 控制技術效率，預計去除效率達 50% 以上，請說明該措施實行方式或頻率為何。	本案出土期間每日灑水 4 次、非出土時間，基地內無裸露地表，視天候情況灑水。出土期間及混凝土澆置後，皆派水車清洗路面，可抑制施工揚塵，去除效率可達 50% 以上。 相關內容詳請參閱 P.8-4。
2. 噪音部份： (一)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圖(網址 http://depair.taipei.gov.tw/sound/main.htm)。	本基地位於第三類噪音管制區，如圖 1-23(P.1-20)所示。 相關內容詳請參閱附錄七(P.A7-13)。
(二)另依本市 106 年 5 月 2 日府環空字第 10606055700 號公告修正「臺北市禁止從事妨礙安寧形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下午二時，晚上六時至翌日上午八時，不得使用動力機械從事施工妨礙安寧之行為。詳細公告內容請上本局網站查閱，網址： http://www.dep.taipei.gov.tw/ ，首頁之公告資訊之電子公告欄項下。	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下午二時、晚上六時至翌日上午八時，不得使用動力機械從事施工致妨礙安寧之行為。 相關內容詳請參閱 P.8-5。

臺北市政府展產業發展局

審查意見	答覆說明
1. 經審查本局無審查意見。	謝謝指導

臺北市政府停車管理處

審查意見	答覆說明
1. 停車供需請更新本處最新調查之中山區 105 年度停車供需調查圖、表資料。	遵照辦理，本案停車供需現況資料已更新為臺北市停管處 105 年度停車供需調查資料，如圖 2-9~ 圖 2-11 (PP.2-6~2-7) 及表 2-6~ 表 2-8 (PP.2-12~2-12)。 相關內容詳請參閱 PP.6-48~6-52。
2. 請說明住宅、辦公室引用數據之調查日期，且應為最近 2 年內之調查資料。	遵照辦理，本案住宅、辦公室等引用資料均已更新為近 2 年內之資料，且補充其調查日期，概述如下： (一) 集合住宅 本研究為求得未來基地開發後尖峰時間進出旅次之相對特性，於民國 106 年 10 月 17 日(星期二)，選定位於大同區之吉祥大樓(台北市大同

	<p>區重慶北路二段 183 號)進行調查，做為分析之參考依據。</p> <p>(二) 一般零售業 本計畫於民國 106 年 10 月 17 日(星期二)，選取位於臺北市大同區保安街周邊之一般零售業店鋪進行實際調查，主要客戶群為鄰近住宅之住戶，大致與目前台北市新開發案之一般零售業類型之規模相仿。</p> <p>(三) 辦公使用(一般事務所) 本計畫於民國 106 年 10 月 17 日(星期二)，調查位大同區重慶北路二段 180 號之辦公大樓員工上下班通勤使用之運具別，本研究共抽樣訪查 76 位員工，本研究依據此調查結果，作為預估未來本案基地員工上下班運具使用比例，使用小汽車比例為 21.05%、機車比例為 27.63%、計程車為 2.63%、大眾運輸為 34.21%、步行 9.21%、其他 5.26%。</p> <p>----- 相關內容詳請參閱 PP.7-52~7-55。</p>
<p>3. 一般零售業之調查資料詳見附錄五，惟報告書並無附錄五資料請補充。</p>	<p>謝謝指導，一般零售業之調查資料詳見附錄五文字實屬誤植，本案修正一般零售業之調查資料，概述如下：本案開發一般零售業樓地板面積為 1,745.58 平方公尺。有關基地內部一般零售業之服務員工數量，求準確推估一般開發案一般零售業衍生之交通量及停車需求，並瞭解建物全日之進出型態，本計畫於民國 106 年 10 月 17 日(星期二)，選取位於臺北市大同區保安街周邊之一般零售業店鋪進行實際調查，主要客戶群為鄰近住宅之住戶，大致與目前台北市新開發案之一般零售業類型之規模相仿。</p> <p>----- 相關內容詳請參閱 PP.7-52~7-55。</p>
<p>4. 住宅設置 170 戶建議 1 戶 1 車位以滿足停車需求。</p>	<p>本案住宅設置 170 戶，本案規劃汽車車位 225 席，機車車位 212 席，汽機車位設置數量均可滿足 1 戶 1 車位。</p>
<p>5. 一般零售業員工汽車需求為 0，請檢視是否合理。</p>	<p>遵照辦理，本案一般零售業員工之停車需求係依據本案一般零售用調查資料之運具使用比例估算得之，考量運具使用比例之不合理，本計畫更新參考之調查資料，並評估以其他方法估算停車需求，已增加本案評估分析之合理性，概述如下：</p> <p>本基地開發共設置 13 戶零售店鋪單元，依據實際調查一般零售業店鋪顧客運具選擇調查，因一般零售業主要服務對象為社區居民，故主要以步行所佔比例較高，其中使用小汽車比例為 18.52%、機車比例為 29.63%，乘載率</p>

	<p>汽車為 1.2 人/車、機車為 1.38 人/車。</p> <p>本案依據民國 106 年 10 月 17 日(星期二)，選取位於臺北市大同區保安街周邊之一般零售業店鋪進行實際調查得知，累積停留旅次於 07~19 時期間集中於 18~19 時(共 20 人)；19 時後則集中於 19~20 時(共 22 人)，故推估一般零售業顧客於 19 時前後各衍生 4 席汽車停車需求及 5 席機車停車需求。</p> <p>有關零售店鋪單元內部員工停車需求，依據實際調查一般零售業店鋪員工運具選擇調查，使用汽車比例為 15%、機車比例為 40%、步行比例為 45%，乘載率為 1.0/車，故本案推估一般零售業員工衍生 6 席汽車停車需求及 15 席機車停車需求。因此本案一般零售業共衍生 10 席汽車停車需求及 20 席機車停車需求。</p> <p>-----</p> <p>相關內容詳請參閱 P.7-55。</p>
<p>6. 請於基地內考量增設自行車停車空間。</p>	<p>本案已於地下停車場各層設置有住戶使用之自行車停車位，地面平面層則考量到消防空間及景觀植栽佈設，無合適之空間增設自行車停車空間，自行車停車位詳圖 1-3~圖 1-7(PP.1-3~1-5)。</p> <p>-----</p> <p>自行車位相關內容詳請參閱圖 5-18~圖 5-2(PP.5-32~5-36)。</p>

臺北市都市更新處

審查意見	答覆說明
<p>1. 查本案係由聖得福建設開發股份有限公司擔任實施者擬具之「擬訂臺北市大同區延平段一 314 地號等 36 筆土地都市更新事業計畫及權利變換計畫案」本案經府 103 年 4 月 3 日府都新字第 10132627600 號函核准都市更新事業概要案，並分別於 104 年 3 月 20 日府都新字第 10430506500 號函、104 年 9 月 15 日府都新字第 10431911400 號函同意事業計畫報核期限展延至 104 年 10 月 6 日、105 年 4 月 6 日，104 年 10 月 30 日擬具事業計畫及權利變換計畫申請報核，105 年 4 月 13 日至 105 年 5 月 12 日辦理都市更新事業計畫及權利變換計畫公開展覽，105 年 4 月 27 日辦理公聽會，105 年 8 月 19 日召開幹事及權變小組會議，106 年 6 月 16 日申請幹事及權變小組複審會議，先予敘明。</p>	<p>謝謝指導。</p>
<p>2. 本案都市更新獎勵面積，說明如下：基準</p>	<p>謝謝指導。</p>

<p>容積為 15,013.6 m²，都市更新獎勵容積額度合計 3,394.46 m²，合計 18,408.06 m²，為規劃，為規劃 24 層樓，設法定停車位汽設法定停車位汽車 221 部，機車 166 部，供作為本案對環境之衝擊影響審議參考。</p>	
<p>3. 本案都市更新事業計畫及權利變換計畫請實施者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。</p>	<p>遵照辦理。</p>

臺北市政府都市發展局

審查意見	答覆說明
<p>1. 查本案前經 106 年 3 月 2 日「臺北市都市設計及土地使用開發許可審議委員會」專案委員會審議，決議為「本案修正後通過，並授權承辦科檢視上開修正事項。請於收受委員會會議紀錄之日起 30 日內，檢送 4 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>(一) 本案土地使用分區為第三種商業區規劃作住宅使用，故 B 棟(北側棟)建築物至少地上 1、2 層作商業使用，至 A 棟建築物之商業使用樓層則至少為 4 層以上。</p> <p>(二) 有關都審報告書與交評報告書所載內容不一致之處，請依委員意見修正。</p> <p>(三) 有關地下開挖工法、監測項目及結構安全補強部分，請依委員意見修正，以維古蹟安全。</p> <p>(四) 地上 1 至 4 層建築物立面語彙請再簡化(尤其是面對大稻埕教會側)，色彩並請調整，以形成古蹟之背景為原則。</p> <p>(五) 屋頂框架、裝飾性及透空遮牆請予簡化或取消，以縮減建築物量體。</p> <p>(六) 為避免造成地區交通衝擊，同意目前設置之停車數量。</p> <p>(七) 高層建築物緩衝空間請依建管法令檢討設置。</p> <p>(八) 有關消防救災空間規劃方式恐無法供消防車輛轉彎使用，請依消防相關規定檢討。</p>	<p>1. 依審查意見調整四層底下作為建築基座設計，延續周邊建築高度之天際線，並於一樓及騎樓立面部分延續教會圓拱語彙。</p> <p>2. 遵照辦理。</p> <p>3. 已提出初步監測計畫，於後續施工前提出古蹟本體監測計畫，送文化局審查。</p> <p>4. 依審查意見調整外牆色彩為灰色系石材，降低色彩搭配之對比程度，作為古蹟立面之背景。</p> <p>5. 已取消屋頂之框架，及立面部分裝飾柱。</p> <p>6. 謝謝指導。</p> <p>7. 已依法令規劃設置高層建築物緩衝空間。</p> <p>8. 規劃雲梯消防車由基地北側甘州街 42 巷進出場，符合救災動線及淨寬淨高。</p>
<p>1. 本案除應依都審委員會決議修正外，倘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>	<p>遵照辦理。</p>

臺北市政府新建工程處

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。	謝謝指導，未來將注意開挖及構築地下結構物時，避免其擋土設施及其結構物侵入計畫道路範圍之情況。
2. 建商對建案周邊道路(含人行道、側溝、道路銑鋪或路燈)進行修復作業時，請依「臺北市建築物施工中維護公共工程設施管理要點」新修訂增列第8點規定先申請施工許可，並依「臺北市道路挖掘施工維路管理要點」各項規定辦理，以免受罰。	遵照辦理。
3. 因基地臨計畫道路，請申請單位加強建物減噪設施。	遵照辦理。

臺北市政府消防局

審查意見	答覆說明
1. 復貴局 106 年 9 月 14 日北市環綜字第 10634861400 號函。	謝謝指導。
2. 有關本案規劃之消防車輛救災動線及活動空間部分，請依內政部(營建署)102 年 7 月 22 日修訂「劃設消防車輛救災活動空間指導原則」規定逐條檢討說明。	遵照辦理。

臺北市政府環境保護局環保稽查大隊

審查意見	答覆說明
1. 惠請開發單位督促承造廠商落實各項污染防治措施，並注意各項污染防治設備之保養，避免衍生公害污染，以維環境品質。	遵照辦理。

臺北市政府工務局衛生下水道工程處

審查意見	答覆說明
1. 查關於本環境影響說明書內第六章 P.6-39 頁，6.5.5 公共設施中第一項基礎設施內第(二)污水下水道部份，其內容均係說明本市目前污水接管狀況，惟不見說明基地周邊公共污水設施現況，建議修正。	本案基地周邊公共污水設施現況如圖 1-24(P.1-21)所示，本案基地污水預計排放至既有管線，編號 0637、0748、0747、0760、0634、0789 人孔，先將基地內污水收集後排放至自設人孔後，再依「臺北市下水道管理自治條例」之規定辦理用戶排水設備設置設計審查程序。基地周邊公共污水設施現況相關內容詳請參閱 PP.7-9~7-13。

臺北市政府環境保護局環檢中心

審查意見	答覆說明
1. 附表 5-2 臺灣地區河川水體分類與水體用途及附表 5-3 陸域地面水體分類及水質標	遵照辦理，本案修正附表 5-2 臺灣地區河川水體分類與水體用途及附表 5-3 陸域地面水體

準，資料來源:行政院環境保護署 87 年元月 21 日環署字第 02599 號令修正發佈'日前已有更新，建議修正為中華民國 106 年 9 月 13 日行政院環境保護署環署水字 1060071140 號令修正發布。	分類及水質標準，資料來源:行政院環境保護署 87 年元月 21 日環署字第 02599 號令修正發佈為中華民國 106 年 9 月 13 日行政院環境保護署環署水字 1060071140 號令修正發布。 ----- 詳請參閱附表 5-2 及附表 5-3(PP.A5-4~A5-5)
2. 6.2.4 空氣品質內文.. .參考臺北市政府環境保護局技術室，已更名為臺北市政府環境保護局環境檢驗中心。	遵照辦理，本案修正臺北市政府環境保護局技術室，為臺北市政府環境保護局環境檢驗中心，未來將修正於報告書中。 ----- 相關內容詳請參閱 P.6-23 及 P.6-26、

臺北市政府水利處

審查意見	答覆說明
1. 有關雨水貯留設施，後續請依本府訂頒 102 年 10 月「臺北市基地開發排入雨水下水道逕流量標準」相關規定，依程序向建管處提出申請，由本處配合審查，並依通過之設計圖說施作。	遵照辦理。
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道、變更或廢除之需求，開發業者應將排水設計圖說資料併建造申請案送本市建築管理處轉本處審查，並依通過之設計圖說施作。	遵照辦理。

臺北市大同區公所

審查意見	答覆說明
無審查意見	謝謝指導。

臺北市政府工務局

審查意見	答覆說明
1. 本案還說書內容未見檢討分析預防土壤液化對策	由經濟部中央地質調查所土壤液化潛勢查詢系統查詢結果顯示，本基地屬中潛勢區，如圖 1-26(P.1-22)所示。 而本案依目前之建築規劃，開挖深度達 18.40 m，已將液化土層完全挖除，且擋土措施採用連續壁，考慮連續壁圍束效應，故無液化震害破壞之虞。 ----- 土壤液化相關內容詳請參閱 P.7-3 及附錄四 (P.A4-9)。

臺北市政府公園處

審查意見	答覆說明
1. 本基地無本處轄管公園綠地廣場，故本處無意見。	謝謝指導。