

# 附錄十八

## 歷次審查意見回覆對照表

擬訂臺北市萬華區福星段二小段 149 地號土地都市更新事業計畫案  
環境影響說明書(初稿)  
書面審查意見回覆對照表

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
審查意見		5.4.5	5.25~26
<b>查、委員意見</b>			
<b>吳委員 水斌</b>			
一、基地地下停車場出入口與其旁漢口街二段 20 巷口，以及未來公車停靠區等交通動線與管制措施如何？	<p>謝請指教，依本案 106 年 1 月 19 日「臺北市都市設計及土地使用開發許可審議委員會」專案委員會之會議紀錄決議(府都設字第 10540680100 號)：有關基地外既有大客車臨停區、公車站牌、計程車臨停區及貨車臨停區，請交通局協助配合調整。</p> <p>依 106 年 4 月 27 日北市交規字第 10630667700 號函交通局意見說明二：建議公車停靠區與 2 席「計程車招呼站」維持於原街廓範圍內，且配置方式與現況相同為宜。及說明三：另考量未來基地停車場出入口進出之安全性，建議將公車停靠區與 2 席「計程車招呼站」東移 5 公尺，以維車輛進出之安全性。</p> <p>故依據交通局建議，本案規劃取消現況 1 席「貨車裝卸專用區」，公車停靠區與 2 席「計程車招呼站」配合裝卸格位取消東移，調整後本案停車場出入口距離西側路口 5 公尺、東側公車停靠區 6 公尺，詳圖 5.4-5。未來將於本案新建工程完工後由開發單位邀集相關單位辦理現場勘確認站位移設事宜。</p>	7.118	7-118
二、本文中宜補基地出入口車輛停等與延滯分析，並擬因應措施。	<p>遵照辦理，已於 7.4.4 節補充地下汽車停車場出入口停等延滯分析。有關停車場出入口停等延滯，本計畫假設車輛到達與服務時間均採指數分配，停車場服務率 <math>\lambda</math> 為 450 輛/小時，到達率 <math>\lambda</math> 為 30 輛/小時(假日下午尖峰進入車輛數)，因此，本基地地下停車場入口處最多等候車輛數為 1 輛(30 x 30/[450 x (450-30)]-0.005，取 1；每輛車長 6 公尺，等候長度為 6 公尺)，而車輛等候空間(基地入口~管制柵欄機)約 33 公尺，可提供 5 部車輛之等候空間，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。</p>	7.4.4	5.30~31
三、基地停車場排氣高度與方向如何？是否影響行人？	<p>本案停車場排氣方向為隔柵風口朝上排氣(如圖 5.5.4-1)，排氣高度大於 1.2 公尺，並不直接往人行道平行外吹，排氣口上方尚有 3.3 m 緩衝距離，故對於人行步道之行人影響甚小，並考慮植栽樹種的耐候性。</p>	5.5.4	5.54~5.6
四、資源回收室、垃圾	<p>考量本案地下室停車場規劃為符合建築相關規定及法</p>		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
暫存室與清運車輛距離，如何操作？對停車動線有何影響？	<p>暫存室數量需求，於地下一層規劃為平面機車停車場、地下二層為平面汽車停車場，地下三層至地下五層為機械式汽車停車格，無障礙汽車停車位及裝卸車位劃設於地下二層平面停車場區域較為合理。</p> <p>另依據「建築物無障礙設施設計規範」，無障礙停車位應設於最靠近建築物無障礙出入口或無障礙昇降機之便捷處。本案無障礙停車位劃設於地下二層與電梯廳最鄰近之平面停車位，垃圾清運車輛停車位鄰近無障礙車位之平面停車區，係考量無障礙車位優先設置後最鄰近廢棄物貯存室之位置，均已通盤考量。</p> <p>廢棄物貯存室與垃圾清運車輛之間將利用密閉式垃圾車裝載移動，由清運人員依照規劃動線牽引至清運車臨停區清運，使用密閉式垃圾車可防止垃圾清運過程逸散污染，清運動線使用靠車道側邊通行往返廢棄物貯存室，不影響停車場動線，詳圖 5.6-1。</p>	7.1.2	7-12~13
五、基地地下水位如何？施工開挖時之因應措施如何？	<p>謝請指教，由基地鄰近地下水測站監測結果，基地所在地區之地下水位約在地下 1.170~4.020 m，依開挖深度約 GL-25.75 m 進行新建工程連續壁(臨時開挖擋土結構)貫入深度檢核，連續壁應貫入深層卵礫石層(景美層)，開挖期間開挖區內抽水井深度約 30 m 即可，因下方不透水層有連續壁貫穿，此抽水井之抽水對開挖區外之水位無直接影響，對鄰房安全應無影響。</p> <p>依建築物基礎構造設計規範(2001)及參考鄰近工址之地質簡化土層參數進行上舉檢核，初步檢核結果有上舉疑慮，故需於基地內卵礫石層佈設解壓井。因台北盆地早期抽水壓密沉陷已完成，此解壓井為對地層之壓密沉陷影響甚微，故研判為克服上舉安全性於卵礫石層進行解壓抽水對鄰房之安全應無影響。</p> <p>遵照辦理，依據臺北市工務局水利局工程處 2016 年公告「臺北市降雨淹水模擬圖」短延時強降雨條件下(78.8mm/hr、100mm/hr、130mm/hr)之可能積水範圍、可能積水深度，在最大 130mm/hr 情境下，本基地所在萬華區淹水區域在內江街、昆明街、貴陽街、西園路、和平西路二段等區域，本基地所在分區 2(圖 6.2.4-2)中華路並無淹水記錄。</p>	6.2.4	6-26
六、請補述基地積水及淹水記錄狀況？	<p>謝請指教，P.6-68(原 P.6-64)中“(一)路口服務水準分析”修正為“(二)路口服務水準分析”。</p>	6.6.1	6-68

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
估此案開發營運週期之交通衝擊。	根據衍生交通量分析，基地開發後平日晨峰小時進入旅次為 17 PCU/HR、離開旅次 46 PCU/HR，昏峰小時進入旅次 53 PCU/HR、離開旅次 43 PCU/HR。有關本基地開發後之周邊道路服務水準評估，由分析結果可知，目標年基地開發後，基地開發後周邊道路受到本基地開發之影響並不明顯，僅旅行速率有小幅下降，道路服務水準等級維持與開發前相同。由此分析可看出地開發後之交通影響不大，在可接受之範圍。	8.1.3	7-120 ~129
三、應善用本基地近台北車站、捷運北門、西門站之地利之便，更新停車需求，擴大公共運輸效益之規劃，期不引進機車、減少汽車量之方向提替代方案。	<p>謝謝指教，本案基地交通需求分析，已考量基地鄰近捷運西門站(步行距離約 350 公尺)及北門站(步行距離約 450 公尺)，且周邊共計有多達 78 條公車路線提供服務，大眾運輸系統相當便捷，故本計畫已將衍生入旅次之大眾運輸使用比例設定至 35%~38%，朝大眾運輸導向環境發展。</p> <p>此外為鼓勵使用綠色運具，降低私人運具之使用，於本基地 IF、BIF 分別設有 18 席、20 席自行車位，可提供基地顧客、員工自行車停放使用外，本案擬定大眾運輸宣導鼓勵使用計畫如下：</p> <p>(一)商場及旅館服務櫃檯提供鄰近公車站、捷運站位置圖及路線資料</p> <p>於基地商場及旅館服務櫃檯台將提供基地鄰近公車站、捷運站位置圖及路線資料，方便顧客、旅客獲取大眾運輸資訊；並定期更新基地內設置之基地鄰近公車站位置圖及路線資料。</p> <p>(二)提供計程車(準大眾運輸系統)叫車服務</p> <p>商場及旅館服務櫃檯將與優良計程車業者合作，提供計程車叫車服務，並且紀錄計程車搭乘之時間、車號，以保障顧客安全。</p> <p>(三)商場及旅館網站標示鄰近公車站、捷運站位置圖及路線資料</p> <p>將於商場及旅館網站開立專區標示鄰近大眾運輸場站位置圖與公車路線圖，宣導欲前來商場及旅館之顧客使用大眾運輸，減少私人運具之使用。</p> <p>(四)旅館提供搭乘大眾運輸工具之旅客住宿優惠</p> <p>為鼓勵住宿旅客使用綠色運具，搭乘大眾運輸，未來旅館將提供部分房型給予搭乘大眾運輸工具入住(不提供車位)之旅客住宿優惠，吸引旅客</p>	8.1.3	8-30-31

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
八、現況及目標年路口服務水準 (LOS)，應以圖顯示之。	遵照辦理，已補充現況及目標年開發後路段及路口服務水準圖，詳圖 6.6.1-3 及圖 7.4.6-1~2。目標年基地開發後，基地周邊路段及路口服務水準均維持不變，顯示基地開發之交通影響輕微。	6.6.1、7.4.6	6-67 7-128 ~129
<b>詹委員 長權</b>			
一、應補充市政府西門區門戶計劃整體規模、用途之競合關係。	遵照辦理，依據臺北市都市發展局「西區門戶計畫」內容，「西區門戶計畫」係以臺北車站及 C1D1 聯開大樓街廓為核心，西起環河北路，東至中山北路，北至市民大道，南至忠孝西路的一整個區域。「西區門戶計畫」有四個重要工作項目：一、配合忠孝橋引道拆除，調整道路路型及公共運輸動線、重組北門廣場；二、配合機場捷運通車，台北關 A1 車站啟用，改造台北車站外部廣場，形塑出入口境恢宏國家門戶意象；三、西區門戶區域整體土地利用及調整；四、納入文化、產業質能面向思考整體空間規劃。除了硬體設施提供民眾更美好的公共運輸環境外，臺北市政府也考慮到台北城的歷史魅力必須重現，台北車站周邊存在著台北城從清朝、日本時期直至民國的豐富歷史資產，因此，「西區門戶計畫」將從北門廣場的重現做為起點來推動，除有助於加速臺北東西軸線發展的平衡，透過計畫區範圍內公共土地、建築、豐富的歷史文化資源整合再利用，藉由修改路型所圍塑的北門廣場作為本區重要的歷史亮點，可利用景觀空間設計手法以鋪面、水景、植栽、景觀設施物等，呈現歷史空間意象，展現臺北市豐富都市紋理與歷史內涵。	6.1.1	6-4-7
二、應取得北門一帶最新的交通資料來評	本計畫開發基地地鄰接中華路一段及漢口街二段，位於西區門戶計畫範圍南側，詳圖 6.1-1，基地附近一帶為西門商圈交通、人流之重要據點，本案在透過都市更新重建後，將可促進人行空間公共安全及都市活動的串連，搭配本案歷史人文鋪面規劃設計，提升人行步道的品質並加強基地兩側之人行互動，具有加強當地歷史人文意象氣息，並帶動西門商圈持續發展，創造各地方多贏局面，對西區門戶計畫推動有正面之效益。而西區門戶計畫的推動，使本計畫佔有地利之便，藉由便捷的交通運輸環境與商業活動結合，能提高旅客在本計畫畫旅館住宿的意願，能更有機會感受台北城過往風華及文化意涵。	6.6.1、7.4.6	6-67 、

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
後由開發單位邀集相關單位辦理現場勘確認站位移交事宜。	遵照辦理，本案施工拆除階段考慮排除地下室開挖區域，產生之營建廢棄物將暫置於基地西南側空地約150 m <sup>2</sup> ，詳圖 8.1.2-4)，清運車輛由基地西北側施工大門進出運載，基地內運輸距離最短，且不妨礙道路交通安全，清運過程遵守施工車輛運輸時段限制，由專人引導車輛進出。	8.1.2	8-23
二、請指出營建廢棄物存放區之位置、面積及管理方式。	本案拆除物採用源頭分類、回收再利用之方式，根據廢棄物清查，將拆除物區分為八大類：鋼筋、混凝土塊、鋁窗、電線電纜、金屬類、各式板材、營建混合物及有害事業廢棄物。拆除時於基地內進行分類，以避免拆除廢棄物混合，以利於後端再利用。廢鋼筋送往鋼鐵廠熔鑄回收，木材視材料性質直接回收再利用，塑膠、玻璃等雜物量較少且無回收價值，送往合法清除機構處理。其餘混凝土原料、磚塊經評估可再利用，考慮作為土方填補、填方料、建築基本原料或製成各種再生混凝土製品，若無法再利用，則依營建剩餘土石方處理及事業廢棄物貯存清除處理，委託合格之公民營廢棄物清除機構處理。	8.1.3	8-29
三、P.5-45 指出旅館減少一次性備品的提供與使用，請說明是否由旅客自行攜帶？	謝謝指教，本案規劃減少一次性備品之主動提供與使用(包括：牙刷、洗髮精、沐浴乳、香皂、刮鬍刀、浴帽、拖鞋等)，將於旅館網站標示宣導及電話告知住宿旅客給予不使用備品之旅客優惠或捐助公益團體，以及房內標示告示牌，以減少廢棄物產生。		
四、施工期間如何避免福星國小學童上課之安寧？	謝謝指教，施工期間為避免對福星國小噪音影響，會將噪音管制限制標準及減輕對策納入施工合約及規範，並要求承包商確實遵守並做好管理措施，減輕對策包括： (一)工區施工機具 1.施工機具選擇低噪音或備有消音設備之機具或在機具周圍加裝防音設施，施工機具及運輸車輛定期維修保養，避免高噪音機具同時作業，以減低噪音量。 2.工地周界設置定著地面 4 m 高之全阻隔式圍籬。圍籬座落於道路轉角或轉彎處 10 公尺以內者，得設置半阻隔式圍籬。 3.依「營建工程噪音管制標準」，將管制標準納入施工規範。 (二)施工及運輸車輛 1.車輛應定期保養檢修以維持良好車況。	8.1.2	8-18-21

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
四、請補充從北門、中山堂、西門町等方向來的景觀衝擊視覺模擬。	使用大眾運輸前來住宿。 謝謝指教，本計畫於景觀影響評估過程中將北門(台北車站)、中山堂等列為候選觀景點，並依「景觀美質評估技術規範(草案)」進行景觀敏感度分析，篩選適當觀景點，然部分觀景點受鄰近建物阻隔，視覺上不易受本計畫興建之建物影響，為保守評估景觀影響，選擇距離基地較近且與北門同方向之觀景點 D(中華路一段與中華路一段 9 巷巷口)，及中山堂同方向之觀景點 C(西門捷運站 5 號出口)作為本計畫評估之觀景點；西門町區域之觀景點同樣選擇易受本計畫影響之觀景點 A、B、F(萬華運動中心、臺北市立聯合醫院昆明院區及臺大醫院北護分院)，位置如圖 7.3.1-2 所示，已包含委員要求之位置。 根據景觀影響評估結果顯示，圖 7.3.1-5~6 為各觀景點開發前中後景觀變化模擬，觀景點 A、B、C、D 於施工及營運期間為輕微負面影響，觀景點 F 於營運期間為輕微負面影響。	7.3.1	7-89~105
五、請提供本案至各大眾運輸車站之行走和自行車路網圖。	遵照辦理，補充本案至大眾運輸車站之行走路網圖(圖 6.6.3-1)、自行車路網圖(圖 6.6.6-1)，由資料顯示本案基地周邊已有中華路林蔭大道提供安全舒適的行人步道，半徑 500 公尺範圍內已有 2 處捷運站及 4 處 Youbike 自行車租借場站，大眾運輸系統發達，交通便捷。	6.6.3、6.6.6	6-76、6-79
劉委員 小蘭 一、請問交通局是否已同意調整公車站牌之區位？	依本案 106 年 1 月 19 日「臺北市都市設計及土地使用開發許可審議委員會」專案委員會之會議紀錄決議(府都設字第 10540680100 號)：有關基地外既有大客車臨停區、公車站牌、計程車臨停區及貨車臨停區，請交通局協助配合調整。 依 106 年 4 月 27 日北市交規字第 10630667700 號函交通局意見說明二：建議公車停靠區與 2 席「計程車招呼站」維持於原街廓範圍內，且配置方式與現況相同為宜。及說明三：另考量未來基地停車場出入口進出之安全性，建議將公車停靠區與 2 席「計程車招呼站」東移 5 公尺，以維車輛進出之安全性。 故依據交通局回覆公文內容建議，本案規劃取消現況 1 席「貨車裝卸專用區」，公車停靠區與 2 席「計程車招呼站」配合裝卸格位取消東移，調整後未來本案停車場出入口距離西側路口 5 公尺、東側公車停靠區 6 公尺，詳圖 5.4-5。未來將於本案新建工程完工	5.4.5	5-25~26

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
<p>五、本區PM2.5 過高，請指出因應對策。</p>	<p>2.車輛駕駛應禁止急加速、減速及按喇叭等突增噪音量行為。  3.車輛行駛於敏感區域(如住宅區、學校、醫院等)時，降低車速小於30公里/小時。  4.運輸車輛進出時間除避免夜間時段(22:00~翌日7:00)外並避開上下午交通尖峰時段、學童上下學及午休時段(惟如連續性工程考量施工連續性而需夜間施工除外)，本計畫規劃運輸時段為：9:30~12:00、13:00~16:00、19:00~21:00。  5.施工期間工區周圍之運輸道路須保持路面平整，運輸道路如有破損則須立即進行維護，以免因路面顛簸增加運輸車輛產生之噪音振動量。  6.建築物工區採全包方式減少噪音影響。  7.設置營建噪音即時監測設施及顯示看板，如超過營建工程噪音管制標準，將立即通知工地主任，並調整施工順序或機具同時操作數量，降低噪音源音量。  8.做好敦親睦鄰及事前說明之工作，若接到居民之陳情或抱怨，應即時處理並配合調整施工方式以降噪音影響。</p>	8.1.2	8-12~17

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>次；一級預警：每三小時執行營建工地內外及認養街道灑水或洗掃至少一次；三級嚴重惡化：每二小時執行營建工地內外及認養街道灑水或洗掃至少一次；二級嚴重惡化：停止各項工程、開挖及整地，每二小時執行場區內外灑水至少一次；一級嚴重惡化：停止各項工程及營建機具使用，每二小時執行場區內外灑水至少一次)以延緩或減輕沙塵暴來襲與本土污染物結合之空氣品質不良現象，降低對環境二次污染。  (三)拆除工程及工區內之裸露地表，應採行表 1.3-1 有效抑制粉塵之防制設施之一，如覆蓋防塵布或防塵網、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、植生綠化、配合定期噴灑化學穩定劑及定期灑水等組合，使防制設施減量效率達 70% 以上。  (四)於工區出口設置洗車台、防溢座、廢水收集坑及沉砂池，運送具粉塵逸散性之工程材料、砂石、土方或廢棄物車輛出工區時，應有效清洗車體及輪胎，其表面不得附著污泥，洗車廢水並妥善處理。  (五)工地周界設置定著地面 4 m 高之全阻隔式圍籬。圍籬座落於道路轉角或轉彎處 10 m 以內者，得設置半阻隔式圍籬。  (六)施工機具使用符合環保署最新之含硫量相關標準規定之柴油，並於排放口設置濾煙器，減少黑煙排放。  (七)運輸車輛均須符合第四期以上排放標準，並要求各級承包商提供車輛定期維護保養紀錄以供查核。  (八)工區內派遣專責人員管制車輛急速，棄土運輸車輛須長時間停車時應熄火，減少車輛急速運轉產生廢氣。  (九)棄土運輸時應加蓋防塵網。  (十)不得於工地現場燃燒廢棄物或材料。  (十一)運輸路線依核定交通維持計畫行駛，加強行駛規範訂定及執行，於穿越人口稠密地區時，降低車速以避免掀揚塵土。  (十二)設置粉塵即時監測設施及顯示看板，如有超標情形將加強灑水及降低施工強度等措施。  (十四)執行空氣污染排放量增量抵換計畫  依據「行政院環境保護署審查開發行為空氣污染</p>		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>物排放量增量抵換處理原則」之逸散污染源空氣污染量減量計算基準，本計畫以洗掃道路，減少車行揚塵污染量之方式進行抵換計算，計算公式如下：</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</p> <p>由於本計畫之空氣污染源主要來源為堆置場輸送、裸露地揚塵及施工機具運作所產生，故採取 TSP 減量係數(13.8 kg/km)進行計算。本計畫 TSP 排放量為 0.234 g/s，以每日施工 9 小時計算為 7.598 公斤/日，故應抵換之洗掃道路長度為 7.598/13.8=0.55 公里/日。</p> <p>本計畫洗掃路段為漢口街二段(西寧南路-中華路一段路段)、開封街二段(西寧南路-中華路一段路段)及中華路一段(洛陽街-武昌街二段路段)，總計長度約 0.77 km，將於施工階段於各路段每日洗掃一次。</p> <p>(十五)施工期間依中央氣象局臺北測站測得當日氣溫達 37°C 時，使用回收水執行周邊道路灑水降溫作業。</p> <p>(十六)為減輕工地對福國國小產生之影響，施工期間於暑假開學前協助學校(開封街二段及中華路一段)清洗外牆及窗戶，以降抵施工對學童及學校之環境影響。</p> <p>(十七)擬定施工階段 PM<sub>2.5</sub> 及 PM<sub>10</sub> 之積極減輕對策及追蹤監督機制，如表 1.3-2 所示。</p>		
六、基地內是否有提供自行車停車位，以及電動車停車位。	<p>謝謝指教，本案於地上一層設置自行車停車位 18 席，地下一層設置 20 席，合計 38 席，符合「臺北市推動宜居永續城市環境影響評估審議規範」設置要求(1/4 汽車停車位以上，本案規劃 143 席汽車停車位，自行車位要求至少 36 席，實設 38 席&gt;36 席，OK)。</p> <p>另依照「臺北市推動宜居永續城市環境影響評估審議規範」第 17 條，停車場汽、機車停車位應有各 1/3 以上安裝充電系統或預留管線以利後續安裝充電系統，本案將優先於 3 席機車無障礙車位及 1 席汽車無障礙車位安裝充電系統，並於機車及汽車位預留足夠數量之充電管線空間。</p>	5.5.8	5-48
七、運上請避開學童上下課時段。	<p>遵照辦理，棄土運輸車輛進出時間已避免夜間時段(22:00~翌日 7:00)外並避開上下午交通尖峰時段、學童上下學及午休時段(惟如連續性工程考量施工連續性而需夜間施工除外)，本計畫規劃運輸時段為：</p>	5.7	5-56

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
<p>審查意見</p> <p>鄭委員 福田</p> <p>一、P.5-20 本計畫有否考量電動機車使用之推廣及設置充電設施(於停車場設置機車及汽車之充電設施)</p> <p>二、P.5-34 雨水貯留槽設置於筏基層，雨水重力流下後，又要用 5F 及 6F，可否設於屋頂。</p>	<p>9:30~12:00、13:00~16:00、19:00~21:00。</p> <p>謝謝指教，依據「臺北市推動宜居永續城市環境影響評估審議規範」第 17 條，停車場汽、機車停車位應有各 1/3 以上安裝充電系統或預留管線以利後續安裝充電系統，本案將優先於 3 席機車無障礙車位及 1 席汽車無障礙車位安裝充電系統，並於機車及汽車位預留足夠數量之充電管線空間。</p> <p>謝謝指教。本案已規劃於 5 樓機電空間設置 4 公噸兩水中繼水箱作為 2~4 樓商場沖廁使用，另於 6 樓機電空間設置 3 公噸兩水中繼水箱供給地面層及 8F 露台植栽澆灌用水。</p> <p>屋頂雨水收集後利用重力優先導入至 6 樓澆灌中繼水箱，水量不足再由筏基層利用泵浦補充雨水，此設計已可減少揚程耗能，並符合本棟建物機電空間之規劃；另沖廁用水為保持水質清澈及無臭無異味，雨水將先經由筏基層石英砂過濾清潔，UV 紫外線及氣錠等消毒殺菌，再以揚水泵加壓至 5F 沖廁中繼水箱提供給 2~4 樓商場沖廁使用。</p> <p>因屋頂層依規定需設置 105.35 m<sup>2</sup> 綠化區域，且澆灌所用水量不大，將由屋頂層自來水水箱引管澆灌，因本案屋頂層面積僅 443.78 m<sup>2</sup>，扣除必要設施、太陽能板區域、綠化區域，剩餘空間不足設置雨水貯留槽，懇請委員同意本案規劃方式。</p> <p>謝謝指教，本案於屋頂設置太陽能發電設備，設置投影面積 35.1 m<sup>2</sup> 之太陽能發電設備，採用市電併聯供電系統，作為屋突照明及公共區域之用電，預計可產生 4.5 KW 電力。</p> <p>依據「臺北市推動宜居永續城市環境影響評估審議規範」，本案於屋頂所設置之太陽能板因屋頂平台面積有限，無法達到 5% 用電量需求，本案承諾於營運期間內每年實際用電量之 5% 扣除太陽能板發電量後，採行購買綠電方式折抵。本案估算最大購買綠電量算式如下：            (一)5% 年用電量            2,100 KW(契約容量)×12 小時×0.9 DMX365 天×0.05=413,910 度            (二)太陽能板年發電量            4.5 KW×12 小時×365 天=19,710 度            (三)購買年綠電量</p>	5.5.8	5-48
<p>三、P5-43 購買綠電方式，營運期間，用戶多而複雜，實際用量估計最大需求，作具體之承諾。</p>	<p>謝謝指教，本案於屋頂設置太陽能發電設備，設置投影面積 35.1 m<sup>2</sup> 之太陽能發電設備，採用市電併聯供電系統，作為屋突照明及公共區域之用電，預計可產生 4.5 KW 電力。</p> <p>依據「臺北市推動宜居永續城市環境影響評估審議規範」，本案於屋頂所設置之太陽能板因屋頂平台面積有限，無法達到 5% 用電量需求，本案承諾於營運期間內每年實際用電量之 5% 扣除太陽能板發電量後，採行購買綠電方式折抵。本案估算最大購買綠電量算式如下：            (一)5% 年用電量            2,100 KW(契約容量)×12 小時×0.9 DMX365 天×0.05=413,910 度            (二)太陽能板年發電量            4.5 KW×12 小時×365 天=19,710 度            (三)購買年綠電量</p>	5.4.2、5.5.8	5-20、5-48

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
四、P5-6(四)請說明粉塵即時監測設施之數量及顯示看板之大小、規模、「超標」之承諾值？PM2.5目前應超標，未來施工時應該配合環保局之行政措施，必要時停工。	413.910-19,710-394,200 度 遵照辦理，分別說明如下： (一)本案施工階段預計於設置粉塵即時監測設施1處，及施工圍籬上設置粉塵即時監測看板1處，粉塵監測儀器為「移動式PM10懸浮微粒監測儀器」，顯示看板為「戶外型簡易式計數機顯示看板」，採用3位數紅色led顯示，尺寸為W66cm x H17.5cm x D5cm，參考「固定污染源空氣污染排放標準」之粒狀污染劑物周界標準為500g/Nm <sup>3</sup> ，依據「國內全國性排放清冊(Taiwan Emission Data System),TEDS」內容，施工整地揚塵中PM10約佔TSP的55.6%，比例換算PM10小時周界濃度以275g/Nm <sup>3</sup> 為本案施工階段超標承諾值。 (二)承諾配合「臺北市空氣品質不良通報作業程序與惡化緊急應變措施」及106年6月9日環保署發佈修正「空氣品質嚴重惡化緊急防制辦法」，當環保署空氣品質監測網之空氣品質現況出現二類五級(二級預警、一級預警或三級嚴重惡化、二級嚴重惡化、一級嚴重惡化)狀況時，工區施工機具將配合減少操作頻率，並加強洗掃、灑水等抑制揚塵設施(如二級預警：每四小時執行營建工地內外及認養街道灑水或洗掃至少一次；一級預警：每三小時執行營建工地內外及認養街道灑水或洗掃至少一次；三級嚴重惡化：每二小時執行營建工地內外及認養街道灑水或洗掃至少一次；二級嚴重惡化：停止各項工程、開挖及整地，每二小時執行場區內外灑水至少一次；一級嚴重惡化：停止各項工程及營建機具使用，每二小時執行場區內外灑水至少一次)以延緩或減輕沙塵暴來襲與本土污染物結合之空氣品質不良現象，降低對環境二次污染。 謝謝指教，本案調查基地附近文化遺址部分，其中與本計畫相關者應屬距離基地北邊約550-600m處的河溝頭遺址，該地點目前為臺北市玉泉公園，但由於遺址原記載資訊不明，故仍無法確定其位置。	8.1.2	8-14-15
五、P6-79河溝頭遺址，可否確認其位置？	謝謝指教，補充說明如下： (一)地質開挖影響 本案基地西、南側均緊臨建築物，為避免拆除及	6.7.1	6-85
<b>路委員 尚廉</b>			
一、開發基地之南方與西方巷道均僅6m，若要新建地下5		7.1.8、8.1.2	7-78-79、8-6-7

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
層、地上29層之高層建築物，施工期間對南方、西方建築之影響要特別評估與注意。對上述建築之採光影響有何減輕對策？	基礎施工過程造成損鄰的狀況，要求承包商於施工前除應先委託公正單位進行鄰房鑑定外，應審慎評估對鄰房影響，以確保鄰房結構安全，基礎開挖期間造成地層變位因應對策說明如下： 1.為防止擋土壁體過大之側向位移及基地四周地層的過渡沈陷依施工計畫之各階段預定深度進行開挖，不容許超挖情形，水平支撐系統於開挖至預定深度時立即安裝並施加預力。 2.隨時注意開挖面四周之變形或任何異常狀況一般每日至少1次巡視開挖面和四周，尤其是雨天應頻加觀察，而地震來襲後亦儘速加強調查。當開挖面和四周發現有龜裂或浮動等不良現象時，應立即停止開挖而加以適當處理。 (1)如發生龜裂現象，應立即以水泥漿填充或灌漿，防止水滲漏。 (2)將擋土壁背側地面上之載重轉放置開挖面上。 (3)於開挖面鄰擋土壁處堆放砂包或必要時緊急回填土等重物，防止擋土壁過量側向位移或不穩定。於開挖四周不宜堆置工料和重型卡車或其他振動性機械之通過。 3.基地內之安全監測系統配置包含傾斜管、鋼筋計、水位觀測井與水壓計、沉陷觀測點、支撐應變計、建物傾斜計等。 (二)日照影響 本案新建建物距南側鄰房由原先6m增加至10m；距西側鄰房由原先16.4m增加至19.5m，新建物已增加與鄰房距離，降低對鄰房之採光影響。 另依據建築技術規則第23條第2項規定「依本條興建之建築物在冬至日所造成之日照陰影，應以鄰近基地有一小時以上之有效日照」。本計畫開闢完成後，日照不足1小時區域範圍位於場址內或北側鄰近道路上，如圖7.1.8-1，故對周遭環境影響有限。 謝謝指教，依據「建築物雨水貯留利用設計技術規範」，建築物雨水貯留利用設施所能收集雨水之降雨面積，一般為屋頂或遮雨棚之投影面積，也可納入基地地面集雨面積(透水鋪面有效面積採百分之八十、裸露地或綠地有效面積採百分之三十)及所有外牆面雨面積可達2,408.84m <sup>2</sup> ？		
二、本基地面積僅1,720m <sup>2</sup> ，九建建築面積1,290m <sup>2</sup> ，為何建築屋頂及立面之集雨面積可達2,408.84m <sup>2</sup> ？		5.5.6	5-41

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
(P.5-34) 三、雨水貯留利用率(Rc)勉強達4.69%，但降雨量不可能全被收集，故應規劃中水回用或部分中水回用，以提升Rc值。	<p>理設備設計之範圍。</p> <p>本案為增加雨水收集範圍，規劃除收集屋頂、7樓及8樓露臺雨水外，並設置集雨管收集建築物立面雨水，導入筏基層雨水貯留槽進行過濾消毒後增大雨水回收量，依據規範計算集雨兩面面積總計為2,408.84m<sup>2</sup>，詳細等價面積如表5.5.6-2。</p> <p>謝謝指教，本案為加強雨水回收率，已設置集雨管路收集建築物立面雨水，導入筏基層雨水貯留槽進行過濾消毒後增大雨水回收量，相關說明如下：</p> <p>(一)自來水替代率檢討</p> <p>1.可回收雨量(Wr)</p> <p>基地所在地區日降雨量 R×設計集雨面積  <math>Ar=9.76 \div 1,000 \times 2,408.84=23.5 \text{ m}^3</math>  (R：日平均雨量(mm/日)，臺北市日平均雨量(mm/日)參考綠建築解說與評估手冊，2015年版，為9.76mm。)</p> <p>2.預定利用雨水取代自來水之設備使用(Wd)</p> <p>(1)綠地澆灌  本計畫可澆灌面積約為465.9m<sup>2</sup>(包含平面層植栽面積365.9m<sup>2</sup>及8樓露臺植栽面積100m<sup>2</sup>)，預估綠地澆灌每日0.002m<sup>3</sup>/m<sup>2</sup>/日，則每日澆灌用水量約為0.93m<sup>3</sup>。</p> <p>(2)商場空間2~4樓沖廁  依據臺北市自來水事業處浴廁各設備單位用水量資料，進行本建築物2~4樓商場空間沖廁用水量估算，馬桶(水箱式)日平均用水量為11.69m<sup>3</sup>，小便斗日平均用水量為2.4m<sup>3</sup>，合計14.09m<sup>3</sup>，詳表1.5-2。</p> <p>Wd=綠地澆灌用水量+商場空間2~4樓沖廁用水量=0.93+14.09=15.02m<sup>3</sup></p> <p>3.當Wd &lt; Wr時，Ws=Wd=15.02CMD</p> <p>4.雨水貯留利用率(Rc)</p> <p>Rc=自來水替代水量(Ws，取Wr或Wd較小者)  <math>\div \text{總用水量}(Wt)=15.09 \div 322 \times 100 \% = 4.66 \% &gt; 4 \%</math>  已符合「臺北市推動宜居永續城市環境影響評估審議規範」自來水替代率大於4%之要求。</p> <p>(二)中水回收可行性  因本案污水係納入污水下水道系統處理，無設置污水處理設施，依規定需設置餐廳油水分離前處理設施，故本案無法提供再生水作為中水使用。</p> <p>(三)節水措施</p>	5.5.6、5.5.8	5-36~42、5-51~52

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
審查意見	<p>本案為達成水資源之有效利用，擬由節水及雨水回收再利用等方向進行，節水措施說明如下：</p> <p>1.設置雨水貯留利用系統作為2~4樓商場空間沖廁、地面層及8樓露臺植栽澆灌用水。</p> <p>2.採用節水器材並具環保標章之產品，如省水馬桶，電沖式小便斗，感應式水龍頭等</p> <p>3.控制洗手臺水閥流量，加強檢視漏水狀況</p> <p>4.張貼節水標示或提醒語</p> <p>5.減少旅館更換清洗床單或浴巾</p>	8.1.2	8-25~26
劉委員 益昌 一、基地所在之台北市歷史時代之重點發展區域，只在施工中進行地下埋藏性文化資產監看，是否足夠？ 二、建議提出強度更高之文化資產源先調查作為。 三、既然在第七章提出文化資產監看計畫，就應說明監看計畫。	<p>謝謝指教，原建物為一地下2層樓之建築，經考古顧問陸泰龍先生評估，推測地層在當初興建地下室時已受到一定程度之擾動，以考古學的觀點來看地層下埋藏相關考古遺物或遺跡的可能性較低，然為避免施工對可能存在的遺址或遺跡造成破壞，本案於後續施工時，進行地坪破除、基礎開挖、連續壁施作工程等，採取施工監看。</p> <p>謝謝指教，原建物為一地下2層樓之建築，經考古顧問陸泰龍先生評估，推測地層在當初興建地下室時已受到一定程度之擾動，以考古學的觀點來看地層下埋藏相關考古遺物或遺跡的可能性較低，然為避免施工對可能存在的遺址或遺跡造成破壞，本案於後續施工時，進行地坪破除、基礎開挖、連續壁施作工程等，採取施工監看。</p> <p>謝謝指教，施工期間將依法委託具有考古專業背景人員進行監看，其監看人員需符合遺址發掘資格條件審查辦法之規定，並恪遵文化資產保存法之規定以確保可能發現之疑似遺址與遺物。本案工程涉及地下擾動包括既有建物拆除工程、整地工程、開挖工程、基礎工程，依據工程性質，擬定監看計畫內容如下：</p> <p>(一)現場工程考古監看</p> <p>1.既有建物拆除階段，確實監看避免工程機具破壞原始地表層。</p> <p>2.注意地表面下擾動的施工情形，包括增設或移動、拆除深入地表下結構，如地下室構造物、地下管線、預鑄式污水處理設施、蓄水池、機電設備、基樁、連續壁等工程施作。</p> <p>3.機具開挖監看</p> <p>開挖工程進行時，將依考古監測人員指示以慢速開挖，考古監測人員在旁拍照、記錄，觀察開</p>	8.1.2	8-25~26





審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
五、第 8-20 頁十、(三)中所述「營建廢棄物資源化利用...」乙節，惟查土質場收容對象除針對餘土，與收容營建廢棄物之混合收容處理場仍有所區別，請予以修正。	遵照辦理，本案營建廢棄物資源化利用將委任合法之營建混合收容處理場或其場所類別具土質場兼營建混合物之土質場，進行營建廢棄物進行基本分類。	8.1.2	8-24
<b>臺北市工務局衛生下水道工程處</b>			
一、依本市環評會議規範檢核表 13.請補充說明本案是否設置再生水回收再利用系統?再生水回收再利用替代率是否大於 40%?	<p>謝謝指教，依臺北市政府環境影響評估案件與「臺北市推動宜居永續城市環境影響評估審議規範」檢核表第 13 條第一項：總樓地板面積達 5,000 m<sup>2</sup> 以上者，應設置雨水貯留利用系統或再生水回收再利用系統。但建築物之使用用途為衛生醫療類者，不在此限。</p> <p>本計畫總樓地板面積約 28,654.50 m<sup>2</sup> &gt; 5,000 m<sup>2</sup>，已依審議規範規定設置雨水貯留利用系統，預估雨水貯留自來水替代率約為 4.25 % &gt; 4%，已符合雨水回收自來水替代率規定。</p> <p>另因本案污水係納入污水下水道系統處理，不需要進行中水道回收再生水，故不需要符合再生水回收再利用替代率大於 40% 的規定。</p>	5.5.6	5-36~42
二、本案餐廳請加設油脂截留器，事業廢水請加採樣設施及量水與制水閘等設施。	遵照辦理，本計畫餐廳將依規定在當層設置油脂截留器，廢水經前處理後再排至污水下水道，並於放流口設置採樣檢測設施及量水與制水閘等設施。	5.3.3	5-15
三、建物污水量請依「建築物污水處理設施使用人數、污水量及水質參考表」估算，納入公共下水道檢核，請以尖峰污水量檢核，並將污水核算結果以「水力特性曲線圖」(檢核結果請繪於曲線圖上)再次分析確認。	<p>謝謝指教，補充說明如下：</p> <p>(一)污水量估算          本案規劃有一般零售業乙組兼餐飲業(B-2)、一般旅館業(旅館附屬辦公室)(G-2)、旅館附屬餐廳(B-3)、一般旅館業(旅館客房)(B-4)等 4 類污水量，污水衍生量推估依據內政部營建署民國 99 年修正之「建築物污水處理設施設計技術規範」及「污水下水道設計指南」規定計算，推估引進人口數為 1,075 人，合計平均日污水量 256 CMD，最大日污水量為 308 CMD，詳如表 5.5.5-1。</p> <p>(二)污水網管容量檢核          本計畫規劃於基地西北側漢口街二段編號 0098</p>	5.5.5、7.1.2	5-30~31、7-15~17

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>之人孔處納入污水下水道系統。為檢討本計畫污水網管後對下游污水管線(人孔編號 0098-0528 段)容量負擔，將以尖峰污水量進行下游污水下水道容量評估，茲說明及檢討如下：</p> <p>1. 污水下水道管線設計容量          人孔編號 0098-0528 之下水道管口徑為 300 mm，管流速以曼寧公式計算，採半滿管(設計水深為 50 % 管徑)計算管流最大設計容量為：<math>V = (1/n) \times R^{2/3} \times S^{1/2}</math>、<math>Q = V \times A</math>          n：曼寧粗糙係數(人孔編號 0098-0528 段管線為 PVC 材質，塑膠管及混凝土管  <math>n=0.011-0.015</math>)，本計畫採中值 0.013 計算。          A：半滿管之通水斷面積(m<sup>2</sup>)=<math>\pi r^2 \times 0.5=0.035</math> m<sup>2</sup>          P：半滿管之溼周長(m)=<math>2 \pi r \times 0.5=0.471</math> m          R：半滿管之水力半徑(m)=<math>A/P=0.075</math> m          S：污水管坡度，管編號 0096-0528 坡度採 0.61 %  <math>Q=(1/0.013) \times 0.035 \times (0.075)^{2/3} \times (0.0061)^{1/2}=0.03</math> 776 CMS          下游段(人孔編號 0098-0528)污水管之半滿管設計容量為 0.03776 CMS(3,262.71 CMD)。</p> <p>2. 污水下水道集污區之尖峰污水量          本案針對污水下水道(人孔編號 0098-0528)管線集污區之水力分析係以現況實際水量及開發後污水增量進行加成檢討，並採用 Harman, W.G. 經驗公式，評估本計畫基地及集污區範圍之尖峰污水量。          式中 PF：尖峰係數，P：人口數(千人)          (1) 人孔編號 0098-0528 管線集污區範圍現況收集污水量          為瞭解基地附近可接管污水下水道服務地區使用情況，本案洽詢臺北市工務局衛生下水道工程處，將管線方向及集污區資料整理如圖 5.5.5-1。經查人孔編號 0098-0528 管線之集污區內各水號於民國 104 年之平均日用水量約為 426 度。以污水量約佔用水量 80 % 計算平均日污水量，再乘以尖峰係數可得尖峰污水量；加上地下水入滲量約為平均日污水量 15 %，可計算出人孔編號 749~748 管線集污區範圍現況收集污水量，計算過程說明如</p>		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>下：</p> <p>A、平均日污水量：426x80%=341 CMD  B、地下水入滲量：341x15%=51 CMD  C、尖峰係數  (A)當量人口數/使用類別單位污水量(：本計畫將人孔編號 0098~0528 管線集污區簡化視為住宅類使用(H-2)，單位污水量為 225(公升/人.日)，則 <math>P=341/0.225=1,516(\text{人})=1.516(\text{千人})</math>  (B)尖峰係數 PF  <math>= (18+1.5160.5)/(4+1.5160.5)=3.48</math>  D、人孔編號 749~748 管線集污區範圍尖峰污水量  <math>= \text{集污區平均日污水量} \times (\text{尖峰係數}) + \text{地下水入滲量}</math>  <math>= 341 \times 3.48 + 51 = 1,237.68 \text{ CMD}</math>  (2)基地開發後污水增量  本計畫開發後平均日污水量為 256 CMD，並考量地下水入滲量為平均日污水量之 15%，估算基地開發後污水增量為：  A、平均日污水量：256 CMD  B、地下水入滲量：256x15%=38.4 CMD  C、尖峰係數  (A)當量人口數(開發後推估引進人口數)：  <math>P=1,075(\text{人})=1.075(\text{千人})</math>  (B)尖峰係數 PF  <math>= (18+1.0750.5)/(4+1.0750.5)=3.78</math>  D、基地開發後尖峰污水量  <math>= \text{平均日污水量} \times (\text{尖峰係數}) + \text{地下水入滲量}</math>  <math>= 256 \times 3.78 + 38.4 = 1,006.08 \text{ CMD}</math>  3.污水下水道管線容量檢核結果  本案開發後污水下水道管線容量檢核如表 2.4-2 所示，管線現況所收集之尖峰污水量為 1,237.68 CMD，在併入本計畫開發後之尖峰污水量 1,006.08 CMD 後，總和為 2,243.76 CMD，仍小於人孔編號 0096~0528 之下水道管線半滿管設計容量 3,262.71 CMD。由以上檢討可知本案開發後之污水增量對下游污水管線容量不會造成超過半滿管通量之虞處。  四、基地內設置之陰井</p>		
	<p>謝謝指教，本案污水管線及陰井設置位置如圖</p>	5.5.5、	5-35

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
<p>審查意見  (採樣井)與預計接入污水下水道人孔銜接部分，並請於主文中增加圖說及標示本案建物範圍、陰井、接入人孔設施及管線、、、等。並請於附錄補付本處套繪污水管線圖說。</p>	<p>5.5.5-1, 詳細管線將於後續申請階段提供細部設計資料，並已於環說書附錄十三檢附本案向貴處申請之套繪污水管線圖說。</p>	附錄十三	
<p>五、P.5-29 頁漢口街次幹管系統修正為漢口街分管系統。</p>	<p>謝謝指正，將於修訂本中 P.5-30 頁(原 P.5-29)修正本區域公共污水下水道屬於漢口街分管系統。</p>	5.5.5	5-30
<p>六、B2F 垃圾暫存區所產生之污水之污水量、水質及如何收集排放至公共污水下水道請補充說明。</p>	<p>謝謝指教，補充說明如下：  (一)地下二層廢棄物貯存室係提供一般廢棄物資源分類及廚餘冷藏處理，所產生之污水為地板清潔水及拖布盆清洗水，其污水水質如同一般生活污水。  (二)地面下樓層所產生之污水(包括 B1F 廁所及 B2F 廢棄物貯存室)，因無法採自然重力流方式排放至屋外陰井，故依據內政部公布之「下水道用戶排水設備標準」第 29 條規定，於筏基設置污水暫存池，再以污水泵浦抽取至地面自設陰井後排入公共污水下水道系統。</p>	5.6	5-55
<p>七、雨水回收使用於 2~4 樓沖洗廁所，所產生之污水量請補充說明(圖 5.5.3-1 及表 5.5.6-3 請配合暨污水量修正)，並請增設流量計以利日後污水下水道使用費之徵收。</p>	<p>謝謝指教，本案估算商場空間 2~4 樓沖廁用水量係參考綠建築評估手冊之住宅類建築雨水用量推估值，用於廁所用途之雨水回收使用量為 60 (公升/日/人)x使用人數。本案商場使用人數以 303 人估算，則每日所需沖廁水量約為 18.18 m<sup>3</sup>。  商場空間 2~4 樓沖廁用水將以雨水回收為主，不足則以自來水補充，原環說圖 5.5.3-1 誤植部分已修正，本案總污水量已考量沖廁用水，遵照意見，將於污水管線末端增設流量計以利日後污水下水道使用費之徵收。</p>	5.5.3、 5.5.5、 5.5.6	5-29、 5-34、 5-41
<p>八、P.6-55 頁污水下水道普及率相關資料請使用最新資料修正。</p>	<p>遵照辦理，本計畫依據臺北市政府工務局衛生下水道工程處普及率速報資料，至 106 年 3 月，臺北市累計接管戶數計 832,039 戶，門牌數接管普及率為 75.21%；而計畫所在之萬華區累計接管戶數計 59,503 戶，門牌數接管普及率為 71.56%。</p>	6.5.6	6-58
<p>九、P.7-122 頁每日平均污水量約 300 CMD</p>	<p>謝謝指正，已將 P.7-134(原 P.7-122)每日平均污水量修正為約 256 CMD。</p>	7.5.2	7-132

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
與 P.7-16 頁不同請釐清。		-	-
十、另回覆說明內容一併列入變更內容主文說明。	遵照辦理。	-	-
<b>臺北市政府工務局水利工程處</b>		-	-
一、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量標準」規範之基地開發最小保水量及最大排放量，本案開發於環評階段尚無需列管審查，惟後續應併入建築執照案件向本市建管處申請後轉送本處審查。	遵照辦理。	-	-
<b>臺北市政府工務局大地工程處</b>		-	-
一、經查本案開發基地非屬本府現行公告本市山坡地範圍，本案環境影響說明書，本處無意見。	謝謝指教。	-	-
<b>臺北市政府工務局公園路燈工程管理處</b>		-	-
一、本案基地均無本處轄管公園綠地廣場，故本處無意見。	謝謝指教。	-	-
<b>臺北市政府消防局</b>		-	-
一、依本府環境保護局 106 年 4 月 13 日北市環綜字第 10631693200 號函辦理。		-	-
二、有關消防車輛救災動線及活動空間，本局無意見。	謝謝指教。	-	-

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
<b>臺北市政府捷運工程局</b>		7.1.1	7-6~7
一、請實施者檢核所引用之法規名稱，如本府頒訂審核基準應為「臺北市辦理臺北都會區大眾捷運系統禁建範圍內列管案件管理及其審核標準」	遵照辦理，本案已依「臺北市辦理臺北都會區大眾捷運系統禁建範圍內列管案件管理及審核基準」評估本基地對捷運設施影響如 7.1.1 節。		
二、本基地鄰近捷運板南線及松山線，請實施者於分析、撰寫報告時需敘明該兩路線。	謝謝指教，本案開挖行為對捷運設施影響評估採用二維有限分析軟體 PLAXIS 第 8.0 版進行安全性分析，由模擬結果得知，捷運軌道設施之最大預估變形量發生於最靠近本開挖工區之南港線上行隧道，其水平位移為 0.29 cm，垂直位移量為 0.21 cm，均符合規範要求之小於 1.0 cm；另松山線捷運軌道設施預估變形量影響較大區域為上行隧道，其水平位移為 0.25 cm，垂直位移量為 0.21 cm，亦符合規範要求之小於 1.0 cm，詳表 7.1.1-3。	7.1.1	7-6~7
三、有關捷運設施之監測頻率、管理值及後續緊急應變計畫等，請依據「臺北市大眾捷運系統禁建範圍內列管案件管理及其審核標準」規定辦理。	謝謝指教，依據「臺北市辦理臺北都會區大眾捷運系統禁建範圍內列管案件管理及審核基準」，本案預計在捷運設施內則佈設 10 處沉陷監測點，用以量測結構垂直及水平位移情況，有關捷運設施監測儀器之裝設時機、量測頻率與安全管理值如表 8.1.2-1~2。對於監測數值達監測管理值所擬採行之相關措施規畫如表 8.1.2-3~4。	8.1.2	8-9~11
<b>臺北市政府交通局</b>			
一、本案本局就都設審修正報告意見如下，檢視本件環評報告書內容未同時修改，建請補充說明並予以修正。			
(一)基地衍生臨停需求應於基地內自行滿足，針對本案衍生大客車、計程車及貨車臨停需求，請納入基地內範圍設置。	謝謝指教，本案東側為中華路林蔭大道，北側漢口街二段鄰基地側現況設有貨車裝卸專用區、計程車招呼站及公車停車位，故受限於基地條件，無法於地面層設置大客車停車位，已納入基地內範圍設置，於地下 2 平面層設置 2 席計程車停車位及 6 席裝卸車位(含 2 席垃圾	5.4.2、8.1.3	5-21、8-31

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	故依據交通局建議，本案規劃取消現況1席「貨車裝卸專用區」，公車停靠區與2席「計程車招呼站」配合裝卸格位取消東移，調整後未來本案停車場出入口距離西側路口5公尺、東側公車停靠區6公尺，詳圖5.4-5。未來將於本案新建工程完工後由開發單位邀集相關單位辦理現場勘確認站位後移設事宜。本基地周圍鄰接公有人行道地坪皆採順平銜接無高低差，以利乘客上下車無障礙動線順暢。		
	<b>臺北市政府交通局交通管制工程處</b> 一、請再檢視確認圖7.4.1-1 所標示工程車輛下忠孝橋後之進場動線(忠孝橋下匝道之車輛禁止右轉西寧南路)。 二、建議設計單位評估車道出入口處之鋪面改以不同顏色或材料區隔。 三、請補充說明漢口街側退縮供行人或自行車通行空間之配置原則，及其配置對人行動線衝擊之評估。	7.4.1 7.4.1 8.1.3 5.4.1	7-105 ~106 8-30 5-19
	<b>臺北市政府交通局公共運輸處</b> 一、有關基地北側公車停靠區「漢口中(往東)」站位與大客車臨停區位置調整一事(5-19頁)，建議俟工程完工後由施工廠商邀集相關單位辦理現場勘確認站位移設事宜。	5.4.5	5-25~ 26

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	清運單位)，滿足自身需求。 本案旅館未來經營定位以散客為主，主要客群為國、內外自由行之遊客與商務客，故應無大客車團客進出。未來倘若有少量之團客需求，遊覽車可於基地西側大客車臨停專用區臨停使用。 謝謝指教，本案計程車臨停需求依據本項評估基地假日尖峰之計程車人旅次，基地假日晨、昏峰使用計程車之尖峰之計程車人旅次，進出加總分別僅為20車旅次(晨峰)及26車旅次(昏峰)，最多約僅須0.8席車位。 本案商場及旅館將與優良計程車業者合作，提供計程車叫車服務；本案已於地下二層梯廳旁規劃2席計程車臨停區，計程車業者派車後由地面層入口處專人指揮引導，直接進入地下二層計程車臨停區臨停等候，接送顧客上車後再駛離，此規劃將可提供基地顧客方便且安全之搭車空間，計程車接送需求亦可內部化處理，相關計程車進離場動線詳圖7.4.3-1。 裝卸貨車需求依據裝卸貨運作行為，裝卸貨車位每車需花0.5小時處理，每一裝卸貨車位每小時可處理2部車運送；為進一步避免貨車進出對道路交通之影響，貨物運送時間限定於道路非尖峰時段運送，時段為09:00-16:00共7小時，並避開學生上下課時間，因此每日有7小時可進行裝卸貨；本案依法規檢討需設置6席裝卸位(規劃設置於B2F)。在設置6席裝卸貨車位下，每日可處理之車輛數為84輛(6x2x7=84)；依據開發單位預估商場及旅館未來營運需求，每日衍生小型貨車約50車次以內，因此所設置之裝卸貨車位應足夠滿足需求，裝卸貨車臨停需求可內部化處理。 裝卸貨車行經動線最小樑下淨高度270cm，符合法規規定，經查一般ISUZU_3.5噸運貨車車廂淨高為216cm，故一般小型裝卸貨車均可順利進出。 遵照辦理，已補充既有公車車站區尺寸及位置如圖5.4-5，現況基地北側漢口街二段側設有2席「貨車裝卸專用區」、2席「計程車招呼站」及「漢口中華路口」公車站位(3x12公尺)。 依106年4月27日北市交規字第10630667700號函交通局意見說明二：建議公車停靠區與2席「計程車招呼站」維持於原街廓範圍內，且配置方式與現況相同為宜。及說明三：另考量未來基地停車場出入口進出之安全性，建議將公車停靠區與2席「計程車招呼站」東移5公尺，以維車輛進出之安全性。	7.4.3	7-117 ~118
(二)本案規劃2席計程車臨停區於地下2層，請補充說明計程車動線及實務執行可行性；另亦於地下2層規劃6席裝卸貨車位，請補充說明地下層淨高，以確保車輛通行無礙。			
(三)請補充公車車站區尺寸及位置，以確認與本案停車場出入口位置之影響，並避免騎樓柱位影響乘客上下客之無障礙動線。		5.4.5	5-25~ 26

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
<p>幕選用可見光反射率低於 25% 之玻璃，惟太陽光輝度甚高，本案於施工或營運階段如造成反射光過有民眾陳情反映，開發單位仍應積極改善。</p>	<p>條之 1 規定，建築物外牆、窗戶與屋頂所設之玻璃對戶外之可見光反射率不得大於 0.25，未來如遇有民眾陳情反映，將配合環保局協調辦理。</p>		
<p>二、P8-1，有鑑於本案包含拆除現有一棟 11 樓鋼筋混泥土建築物，再建置地下 5 樓層、地上 29 層建築物，施工過程噪音防治措施建議區採全包覆方式，包含樓高，減輕噪音及空污影響。</p>	<p>遵照辦理，將納入第八章環境減輕對策噪音防治增加「建築物工區採全包覆方式減少噪音影響。」</p>	8.1.2	8-21
<p>三、P8-16，「臺北市禁止從事妨礙安寧行為之區域範圍及時段」，並自 106 年 1 月 1 日生效，其規定：</p> <p>(一) 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。但屬下列情形者，不在此限：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 有危及公共安全、污染環境及影響民生用水、用電、用氣或通訊之搶救、搶修工程。</li> <li>2. 基樁（不含撞擊式打樁工程）、連續壁、地下結構物工程（含開挖作業）安全措施組立、巨積混凝土灌築及大型橋樑吊裝之屬連續性必要工程，並經目的事業主管機關核准施工者。</li> <li>3. 於白天實施特殊管制地區（如博愛特區、特勤道路等），並經目的事業主管機關核准施工者。</li> <li>4. 政府辦理國際性或全國性重要活動之營建工程，並經本府專案核准施工者。</li> <li>5. 前項第（二）款至第（四）款，目的事業主管機關應將核准文件副知本府環境保護局，施工單位並應於施工現場設置噪音防治設施（包含隔音布、消音屋、防振觀墊、隔音罩或其他具有減</li> </ol>	<p>遵照辦理，本計畫基地範圍屬於第三類噪音管制區。依據 105 年 11 月 3 日府環空字第 10515241900 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」，並自 106 年 1 月 1 日生效，其規定：</p> <p>(一) 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。但屬下列情形者，不在此限：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 有危及公共安全、污染環境及影響民生用水、用電、用氣或通訊之搶救、搶修工程。</li> <li>2. 基樁（不含撞擊式打樁工程）、連續壁、地下結構物工程（含開挖作業）安全措施組立、巨積混凝土灌築及大型橋樑吊裝之屬連續性必要工程，並經目的事業主管機關核准施工者。</li> <li>3. 於白天實施特殊管制地區（如博愛特區、特勤道路等），並經目的事業主管機關核准施工者。</li> <li>4. 政府辦理國際性或全國性重要活動之營建工程，並經本府專案核准施工者。</li> <li>5. 前項第（二）款至第（四）款，目的事業主管機關應將核准文件副知本府環境保護局，施工單位並應於施工現場設置噪音防治設施（包含隔音布、消音屋、防振觀墊、隔音罩或其他具有減</li> </ol>	8.1.2	8-19

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
<p>口距離西側路口 5 公尺、東側公車停靠區 6 公尺，詳圖 5.4-5。</p> <p>有關基地北側側公車車站位及大客車臨停區位置調整事宜，未來將於本案施工前由施工營造廠邀集相關單位辦理現場勘確認站位移設事宜。</p>	<p>謝謝指教，本案施工期間出入口考量漢口街路邊已留設公車專用區及裝卸車臨停區供公眾使用，故本案施工大門出入口方案修正如圖 8.1.2-3 所示，施工出入口僅能設置於基地西北側，避免影響既有公車專用區、計程車及裝卸車臨停區，遵照 貴處指示，將於施工前由施工營造廠邀集交通局及相關單位辦理現場勘確認站位是否需於施工期間移設事宜。</p>	8.1.2	8-13、8-22
<p><b>臺北市政府文化局</b></p> <p>一、本都市更新案基地位於中華路與漢口街二段交會處，依報告書 P.6-77 基地周圍 500 公尺範圍內公告古蹟及登錄歷史建築共有 15 筆（如表 6.7-1），內容建議修正如下：</p> <p>(一) 表格名稱修正為「基地周邊有形文化資產」。</p> <p>(二) 文化資產名稱除第 7.8.10.13 項地理區域屬萬華區，第 1 項為大同區、其餘第 2-6、9、11、12、14、15 項皆屬中正區。</p> <p>(三) 「級」別修正為「類」別；第 11、15 項為歷史建築。</p>	<p>謝謝指正，P.6.7-1 表格名稱將修正為「基地周邊有形文化資產」。</p> <p>謝謝指正，遵照意見修正於修訂本。</p> <p>謝謝指正，遵照意見修正於修訂本。</p>	6.7.1	6-83
<p><b>臺北市政府產業發展局</b></p> <p>一、旨案本局無審查意見。</p>	<p>謝謝指教。</p>	6.7.1	6-83
<p><b>臺北市政府環境保護局</b></p> <p>空污噪音防治科</p> <p>一、P.7-88，本案玻璃帷幕</p>	<p>遵照辦理，本案符合建築技術規則設計施工編第 308</p>	7.1.12	7-87

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	音功能之設施)及豎立夜間或午間施工告示牌,違反者,視為違反前項規定。 (二)前項夜間或午間施工告示牌內容,應載明營業主名稱、夜間或午間施工核准文件字號、施工單位名稱、工地負責人姓名、工地現場聯絡人姓名及電話號碼、監造單位名稱及電話號碼、本府市民當家熱線電話號碼一九九九。	5.3.3	5-15
四、P8-23,餐飲業之臭味防治效率大於90%,請敘明異味防治設備為何。	謝謝指教,一般餐飲業除臭設備有靜電集塵機、濕式洗滌塔、活性碳吸附塔、UV-O3、透折膜芳香劑等方法,根據可行性及業界實務方式,本案將選用靜電集塵機、濕式洗滌塔、活性碳吸附塔其中之一,或聯合運用,控制油煙防治效率大於80%,臭味防治效率大於90%,並維持餐廳通風效率。		
<b>臺北市環境保護局環境清潔管理科</b>			
一、本局清潔隊職責為一般家戶之垃圾收運,本案開發行為為一般零售業兼餐飲業、一般旅館業等家戶之垃圾,於6.2.7廢棄物二、事業廢棄物(一)垃圾處理量中.....「一般事業廢棄物」均委託臺北市環保局各區清潔隊或民營清潔物清除業者清運,.....。一般事業廢棄物之清運非本局權責,建請將「臺北市環保局各區清潔隊」刪除。	謝謝指正,遵照意見修正刪除。	6.2.7	6-36
<b>臺北市環境保護局水質病媒管制科</b>			
一、本案營建工地請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。	8.1.1	8-4
二、另經本案係一般零	遵照辦理。	5.5.5	5-30

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
售業乙組及一般旅館業使用,依「水污染防治法事業分類及定義」之餐飲業、觀光旅館(飯店),符合(1)綜合經營服務規模達(餐飲座位數/500)+(客房屋數/75)+(湯屋數/25)>=1之條件者,(2)設計或實際最大日廢水產量最大日廢水產量50立方公尺(公噸/日)以上者,則係屬水污染防治法列管之事業,應先取得許可使得排放廢(污)水,惟經查報告書第5.5.5節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,則免依水污染防治法管制。			
三、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7-17頁,開發單位已於規劃設計階段納入降雨逕流污水控制設施考量,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。	謝謝指教。	7.1.2	7-17~19
<b>臺北市環境保護局氣候變遷管理科</b>			
一、依本市推動宜居永	謝謝指教,本計畫施工期間規劃認養洗掃路段為漢口	8.1.2	8-15





審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
第 7-82 頁與第 7-85 頁不同、百貨商場、旅館類樓地板面積第 7-84 頁與第 7-85 頁不同...等，請確認並重新計算。			
<b>臺北市環境保護局資料循環管理科</b>			
一、本科無意見。	謝謝指教。	-	-
<b>臺北市環境保護局廢棄物處管理科</b>			
一、本科無意見。	謝謝指教。	-	-
<b>臺北市環境保護局環境檢驗中心</b>			
一、無意見提供。	謝謝指教。	-	-
<b>臺北市環境保護局環保稽查大隊</b>			
一、惠請開發單位督處承商落實各項污染防治措施。	遵照辦理，環境影響說明書定稿本將納入承商工程合約範圍內，要求營造廠確實執行各項環境減輕對策及污染防治措施。	8.1.2	8-6
<b>臺北市萬華區公所</b>			
一、無意見提供。	謝謝指教。	-	-

擬訂臺北市萬華區福星段二小段 149 地號土地都市更新事業計畫案  
環境影響說明書(初稿)  
第一次審查意見回覆對照表

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
依臺北市府 106.07.05 環境影響評估審查委員會第 184 次會議審查意見辦理回覆			
<b>審委員 世堯</b>			
一、本計畫最敏感之接受者(Receptor)為福星國小，雖然環評說明書及簡報中已經對於噪音以及空氣污染(尤其是PM <sub>2.5</sub> 背景)做了減輕措施，並且與國小做溝通協調，是對於國小學生之影響，是否有更多的保護與污染兒童之額外措施，避免影響兒童健康。	<p>謝詞委員指教，本計畫對基地周邊敏感點的影響，特別是福星國小，本公司已於 105 年 9 月 14 日與福星國小校長面談說明本計畫開發內容及環境影響，會議記錄亦收錄於環評說明書附錄六，針對施工期間空氣污染及噪音可能對於學生產生之影響，擬定相關減輕對策，並承諾施工期間於暑假開學前協助學校清洗外牆及窗戶，以降低對學童及學校之影響。</p> <p>本計畫依照委員意見，補充環保署公告之「營建工程逸散粉塵量推估及其污染防治措施評估」，針對施工期間建立各項施工作業防治措施等級分類判定標準，多數防治項目可達優級，並承諾防制效率達 80%，相關空氣污染防制措施詳如附表一所示。考量施行各項減輕措施後，空氣品質評估中施工行為產生之PM<sub>2.5</sub>24小時值最大增量濃度為 6.63 µg/m<sup>3</sup>，與環境背景加成後為 50.9 µg/m<sup>3</sup>；福星國小PM<sub>2.5</sub>24小時值增量濃度為 0.79 µg/m<sup>3</sup>，與環境背景加成後為 45.0 µg/m<sup>3</sup>。因背景濃度均大於空氣品質標準，故最大著地濃度位置及敏感受體位置之 24 小時值增量濃度與背景值加成後均大於空氣品質標準。</p> <p>本案其餘針對PM<sub>2.5</sub>防治減輕對策，條列說明如下：                      (一)依照環保署 106 年 6 月 9 日公告之「空氣品質嚴重惡化緊急防制辦法」，當發生其二類五級狀況時，依規定減少操作頻率或停工，加強洗掃、灑水等措施。                      (二)採用逆打工法，平面層樓板完成後，可降低粉塵逸散影響。                      (三)裸露地表防塵布覆蓋，減少裸露面及現場土方堆置問題。                      (四)具粉塵逸散性之工程材料，以密閉輸送管道或以人工搬運方式運送。                      (五)晴天上午十時至下午六時，遇空氣品質不良季節加強灑水。                      (六)車輛設置防塵帆布，防止載運物料掉落地面。                      (七)出口設置洗車台，有效清洗車體及輪胎。                      (八)施工機具動力將優先考量採用電力。                      (九)施工車輛皆符合第四期車輛排放標準、施工機具加裝濾煙器。</p>	8.1.2	8-12~17

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>(十)設置粉塵PM<sub>10</sub>連續監測看板，承諾PM<sub>10</sub>小時值 275 µg/Nm<sup>3</sup>。                      (十一)洗掃基地周邊道路，長度約 770 公尺，減少車行揚塵污染，降低空氣中懸浮微粒濃度。</p>		
<b>董委員 娟晴</b>	<p>謝詞委員指教，補充說明如下：                      (一)水平及垂直逃生                      1.水平逃生                      各樓層水平逃生之步行距離皆依據建築技術規則規定，於商場使用用途的樓層(1-4F)室內空間任一點逃往樓梯間之步行距離小於 30 公尺、重複步行距離小於 15 公尺；於旅館使用用途的樓層(6-29F)室內空間之任一點逃往樓梯間之步行距離皆小於 50 公尺、重複步行距離小於 25 公尺，並依規定於建築物第十五層(含)以上，步行距離 50 公尺減為 40 公尺、重複步行距離 25 公尺減為 20 公尺，經檢討後本案均符合相關規定，並補充各層逃生動線平面圖，詳如附錄十五。                      2.垂直逃生                      於低樓層餐飲百貨用途之空間規劃二座逃生安全梯，加二座特別安全梯合計四座安全梯，高樓層旅館用途規劃二座特別安全梯、地下室規劃二座安全梯，皆符合建築技術規則樓梯數量及寬度之規定。於特別安全梯均設置排煙室，以自然及機械排煙方式設置排煙窗及排煙設備，進排風系統規劃採先排煙後送氣，能快速將煙人員進入排煙室之煙流先行排出，增加人員於避難路徑上之安全性。並將各座逃生樓梯之出入口，設置於基地東、北、南向，達到逃生動線分流之目的，避免人潮集中之情形。</p> <p>(二)防災計畫                      本計畫詳細之防災計畫內容，已遵照委員意見補充於附錄十五並納入環說書 5.9 節，以下將防災計畫內容要點摘要說明如下：                      1.防災中心                      依「各類場所消防安全設備設置標準」及「建築技術規則-高層建築物」規定於地下 1 層設置防災中心，面積為 46.73 m<sup>2</sup>&gt;法定 40 m<sup>2</sup>；消防人員由屋外進入防災中心步行距離為 20.78 m&lt;30 m，經檢討均符合相關規定。                      2.建築物防火說明                      本案建築裝修之耐燃等級均符合建築技術規則規</p>	5.9	5-64~71

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
二、請以系統性方式，說明本案於雨水滲透、滯留池之詳細圖面，並說明相關系統與區內排水系統及公共排水系統之連結關係。	<p>建築棟間距，並兼具緊急消防救災車輛通行之用途，提升消防救災之空間品質，詳見圖 5.9-3。</p> <p>謝謝委員指教，本案規劃雨水貯留及雨水滯留兩項不同系統，規劃內容如圖 5.5.6-1，筏基層雨水貯留池及雨水滯留池配置詳如圖 5.5.6-2。</p> <p>(一)雨水貯留系統 雨水貯留槽設置於筏基層，規劃可收集容納 276.95 公噸之雨水，於建築物 5 樓，設置 4 公噸水箱作為 2-4 樓商場沖廁使用，另於建築物 6 樓，設置 3 公噸水箱供給地面層及 8F 露臺植栽澆灌用水。</p> <p>屋頂收集之雨水經過濾後，直接注入 6 樓水箱提供澆灌使用；沖廁用水依水質要求，需先經過過濾攔污設施，再經消毒等處理單元後，存入筏基層雨水貯留池中，最後再以幫浦動力輸送至 5 樓水箱，作為低樓層沖廁使用，其流程詳如圖 5.5.6-4 所示，惟旱季期間雨水不足時將以自來水補助水量不足的部分。</p> <p>(二)雨水滯留系統 雨水滲透設施包含透水鋪面、滲透管、滲透側溝及滲透陰井，基地排水系統如圖 5.5.7-1，透過滲透設施收集基地範圍內之逕流雨水至筏基層雨水滯留池(容量 141 公噸)。</p> <p>依據「臺北市基地開發排水雨水下水道逕流流量標準」第六條規定，本案規劃設計排放量不超過最大排放量(0.0298 cms)，配合雨水滯留設施以達到抑制雨水流出，降低洪峰逕流量之效用。排放時將雨水排放管切換排放至基地周邊之排水溝，再統一排入公共排水系統完成排放。</p>	5.5.6	5-36~37
三、說明本案衍生之車輛停車對漢口街二段之交通影響。	<p>謝謝委員指教，本案經檢討各相關車輛臨停車需求均可內化處理，有關計程車、貨車、大客車衍生需求及規劃，分別說明如下：</p> <p>(一)計程車 計程車臨停車需求依據本案預估基地假日尖峰之計程車人旅次，基地假日晨、昏峰使用計程車之人旅次，進出加總分別僅為 20 車旅次(晨峰)及 26 車旅次(昏峰)，最多約僅須 0.8 席車位。</p> <p>本案於地下二層梯廳旁規劃 2 席計程車臨停車區，將與優良計程車業者合作，提供計程車叫車服務。計程車業者派車後由地面層入口處專人指揮引導，直接進入地下二層計程車臨停車區臨停車位等候，接送顧客上車後再駛離，此規劃除可提供基地顧客方便且安全之搭車空間，計程車接送臨停車需求亦可內化處理。</p>	7.4.3、8.1.3	7-117~118、8-31

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
<p>定，全棟建築各居室部份均為耐燃二級以上裝修，通達地面之走廊、梯廳、樓梯電梯間、排煙室皆採耐燃一級裝修，本案建築物為純鋼骨之防火構造建築物，並依法設計其防火時效，以防止火災發生時，結構因火熱導致變形或破壞，進而影響人員避難與消防救助之安全性，本案外牆帷幕牆構造之建材採用金屬鋁及玻璃，屬於不燃材料。</p> <p>全棟建築物均依法設置有自動滅火設備，以一戶為一個防火區劃空間單元(旅館部分則為客房單元)，因此當任一單元發生火害時，可有效防止火災快速水平延燒。在樓梯間、電梯間、管道間、豎道等部分均予以單獨之防火區劃，以有效防止火災垂直延燒。</p> <p>3.平面層疏散 人員由各層直通樓梯避難至一樓後，經由建築物三面共 7 處緊急逃生出入口直接通往建築物避難層戶外，並經由開放空間通往道路進行疏散，可疏散至鄰近暫時避難據點之安全地區，詳見圖 5.9-3。</p> <p>4.救災單位及避難場所 基地範圍 500 公尺內之消防局有消防局第一大隊中正中隊城中隊；警察局有臺北市政府警察局、臺北市政府警察局中正第一分局博愛路派出所、萬華分局武昌街派出所、萬華分局漢中街派出所等；醫院有臺北市立聯合醫院昆明院區。</p> <p>依據 106 年臺北市可供避難收容處所一覽表，本計畫規劃鄰近避難場所為福星國小，距離約 130 公尺，可供災害發生時避難收容使用，詳見圖 5.9-4。</p> <p>5.消防逃生設備檢討 依國內「各類場所消防安全設備設置標準」檢討消防安全設備並擬定消防計畫，包含警報設備、滅火設備、避難逃生設備及緊急電源等相關設計，詳如表 8.3.2-1 及附錄十五所示各樓層避難逃生設備配置圖。未來營運前亦將依「消防機關辦理建築物消防安全設備審查及查驗作業基準」，委託消防專技人員向臺北市消防局申請消防安全設備審查及查驗，使消防設施確實達到應有之功能。</p> <p>6.消防救災空間 依據「劃設消防車輛救災活動空間指導原則」，於東向漢口街一段之建築外牆留設消防救災緊急進口，同時於東向規劃雲梯消防車救災操作空間。南側及西側巷採退縮留設無遮蔭人行道空間方式加大都市建</p>			

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
<p>一、工、廢土及穩定液量、運出基地時應提出妥善措施以避免滴落或污染道路及環境。</p> <p><b>范委員 正成</b></p> <p>謝謝委員指教，本案規劃連續壁施工時，使用無污染之穩定液並實施穩定液再生處理，取代傳統皂土避免造成環境污染，使用後之廢液需經沉澱設備進行固液分離，經處理之廢水需符合管建工地之放流水標準始得排放至排水系統；固體廢料併同廢土運棄至合法之土質場，並留下紀錄備查。有關廢土含水量處理方式補充說明如下：</p> <p>(一)採用抓斗式法，降低攪掘廢土之含水量。</p> <p>(二)為避免車中砂土所含污水滴落路面或地面，砂石車之車斗底板及側面均應有防滲之設備。</p> <p>(三)對於含水量較大之剩餘土，採用密封式車斗運輸，防止污水、土滴落，污染路面。</p> <p>(四)工區出口設置洗車措施，車輛離開工地時，有效清洗車體及輪胎，使其表面不附着污泥。</p> <p>(五)每日洗掃基地周邊道路，減少運輸車輛污染行經道路之影響。</p>	<p>用。</p> <p>8.1.2</p> <p>8-12、8-24</p>	<p>答覆說明</p>	<p>修訂處</p> <p>頁次</p>
<p>二、本計畫之大樓面積較小，除了風力造成噪音之外，也容易造成噪音，請妥善評估和因應改善。</p> <p><b>駱委員 尚廉</b></p> <p>謝謝委員指教，本案因基地位於都會區內結構物密度較高之區域，在建築及行道樹等結構物影響下，基地周圍之局部風速較低。由於新建大樓之影響，基地南、北兩側形成街谷造成渠化效應及束縮現象，主要風力增加之區域為基地南側漢口街二段 20 巷街道上，惟因本案建築之受風斷面較窄，且新建物距南側鄰房由原先 6 m 增加至 10 m；距西側鄰房由原先 16.4 m 增加至 19.5 m，新建物已增加與鄰房距離，且本案騎樓及大樓裙樓之設計，對於風速增加之影響區域及幅度皆有限，亦降低強風造成之噪音影響。</p> <p>基地內新增之喬木植栽分布於基地南側及西側，使得基地西側、南側漢口街二段 20 巷道路之風速也降低，顯示植栽的增加對於風場環境可發揮一定程度之改善作用，亦可降低風力效應產生之噪音影響。</p>	<p>7.1.5</p> <p>7-75</p>	<p>答覆說明</p>	<p>修訂處</p> <p>頁次</p>
<p>一、用水平衡圖修正，包含流量(CMD 為單位)及儲存量(m<sup>3</sup> 為單位)屋頂及立面雨水在旱季，若無</p> <p><b>駱委員 尚廉</b></p> <p>謝謝委員指教，遵照委員意見將用水平衡圖修正如圖 5.5.3-1。本計畫雨水貯留槽設置於筏基層，規劃可收集容納 281 公噸之雨水，於建築物 5 樓，設置 4 公噸水箱作為 2~4 樓商場沖廁使用，另於建築物 6 樓，設置 3 公噸水箱供給地面層及 8F 露臺植栽澆灌用水。</p>	<p>5.5.3、5.5.6</p> <p>5-29、5-36~40</p>	<p>答覆說明</p>	<p>修訂處</p> <p>頁次</p>

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
<p>(二)貨車</p> <p>裝卸車臨停需求依據裝卸貨運作為，裝卸貨車單位每小時可處理 2 部車輛；為進一步避免貨車進出對道路交通之影響，時段為 09:00~16:00(共 7 小時)，並避開學生上下課時間，因此每日有 7 小時可進行裝卸貨；本案依法規檢討需設置 6 席裝卸位(規劃設置於 B2F)。在設置 6 席裝卸貨位下，每日可處理之車輛數為 84 輛(6x2x7=84)；依據開發單位預估商場及旅館未來營運需求，每日日行生小型貨車約 50 車次以內，因此所設置之裝卸貨車位應足夠滿足需求，裝卸貨車臨停需求可內部化處理。</p> <p>(三)大客車</p> <p>因應臺北市熱門景點觀光衍生的遊覽車停車需求，交通局停管處於本案周邊西門町地區規劃有多處大客車臨停區，供大客車臨時停靠使用。藉由交通管理手法於熱門景點周邊規劃大客車臨停區，並宣導旅行業者遊覽車於大客車臨停區上、下客，管制大客車臨停區域，可紓解大客車臨停需求及降低大客車隨意臨停對道路交通之影響。</p> <p>本案旅館未經營定位以散客為主，主要客群為國、內外自由行之遊客與商務客，故應無大客車團客進出。未來倘若有少量之團客住宿需求，其前來大客車數量極其有限，現況漢口街二段/漢中街路口東南側之漢口街二段南側，設有一處大客車臨停上下客專用區，距離本案步行時間約 1 分鐘，未來倘若有少量之團客需求，遊覽車可於此處大客車臨停上下客專用區臨停上下客使用。</p> <p>本案旅館業者配合交通局之交通管理政策，未來倘若有團客前來住宿，將宣導旅行業者或遊覽車駕駛於本案最近之大客車臨停區上、下客，此外若有團客訂房，其來客數及前來大客車數量均為旅館訂房組可掌握資訊，故旅館接房時將與住宿團客確認預定登陸時間，避免有 2 部大客車同時前來臨停上下客之情形，降低大客車臨停對周邊道路之影響。</p> <p>此外旅館業者將於團客大客車預定前來臨停上下客前 10 分鐘確認該處大客車臨停區是否有車輛停放，倘若現場有其他車輛停放，將協助排除(若無法及時排除將電話聯絡大客車司機於其他合法空間暫停、待排除後再前來臨停)，以確保大客車可臨停上下客。</p>	<p>修訂處</p> <p>頁次</p>	<p>答覆說明</p>	<p>修訂處</p> <p>頁次</p>

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	合空氣品質標準，TSP、PM <sub>10</sub> 及PM <sub>2.5</sub> 之小時平均模擬增量最大值分別為0.595 μg/m <sup>3</sup> 、0.571 μg/m <sup>3</sup> 及0.537 μg/m <sup>3</sup> ，最大濃度著地位置在本計畫基地西南方，除PM <sub>2.5</sub> 因加成前背景濃度即已起標外，其餘各項目與背景濃度合成後均符合空氣品質標準，影響皆屬輕微。		
三、本文中補述行動不便者停車需求，設置車位數及近電梯問否？	謝委員指教，本案依據身心障礙者權益保障法規定，公共停車場應保留百分之二停車位，作為行動不便之身心障礙者專用停車位，車位未滿五十個之公共停車場，至少應保留一個身心障礙者專用停車位，並依據建築物無障礙設施設計規範中停車空間之規定，無障礙停車位應設於最靠近建築物無障礙出入口或無障礙昇降機之便捷處。 本案法定機車位為133輛，檢討設置3輛無障礙機車位，位於地下一層電梯廳最鄰近處；法定汽車位為142輛，檢討設置3輛無障礙汽車位，位於地下一層電梯廳最鄰近處，詳如圖5.4-2，及留設明顯之引導標誌，提供行動不便者友善之停車空間，並創造全環境室內外通路、地面無高低差並與現有人行道齊平；提供全區友善便利的無障礙步行通路環境。	5.4.2	5-21~23
四、舊建築物拆除作業空間(尤其起始時)，是否有公用道路或公共空間？如有公用道路或公共空間？另亦說明拆除作業程序。	謝委員指教，本案舊建築物拆除作業依照內政部建築署「建築物拆除施工規範」規定辦理，施工前將提送拆除工程設計書及交維計畫等經主管機關備查後始可施工。施工前由施工營造廠邀集交通及計程車招呼站是否需現場勘確認基地北側公車站位及計程車招呼站是否需現場勘確認移設事宜。拆除作業均以基地安全圍籬範圍內作業空間為主，惟工程初期受基地空間限制，部分拆除機具吊裝上下有臨時或短暫時占用以漢口街二段側邊道路之情形，初步規劃機具吊裝上下占用以漢口街二段側邊道路之主(僅吊裝機具吊裝上下占用以漢口街二段側邊道路之主(僅吊裝機具不進行拆除作業)，相關車輛及行人改道計畫將納入交維計畫，拆除作業將依「臺北市建築物施工中妨礙交通及公共安全改善方案」相關規定辦理，並提送拆除工程設計書及交維計畫等經主管機關備查後始可施工，待平面層構架平台完成後，將在工區內規劃適當施工車輛停放區域，避免設置路旁妨礙鄰近道路車流。拆除之營運廢棄物將規畫暫存於工區內，清運作業利用工區內施工通道及暫存空間進行，運輸車輛由漢口街二段進入工區大門，避開上下午交通尖峰、學校上下課及午休時段，車輛進離場作業時需派專員疏導交通。 另原環說書8.1.1節已有拆除工程計畫內容，補充拆除作業程序及環保措施說明如下： (一)拆除作業程序 本基地內計有一棟11層樓高之鋼筋混凝土建築，為	8.1.1、8.1.2	8-1~8-2、8-22

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
其他水源，如何提供沖廁用水及洗滌用水。	施，再經消毒等處理單元後，存入後基層雨水貯留池中，最後再以幫浦動力輸送至5樓水箱，提供作為低樓層沖廁使用，其流程詳如圖5.5.6-4所示，惟旱季期間雨水不足時將以自來水補助水量不足的部分。		
吳委員 水處 一、基地地下開挖工法如何？並說明其穩定性與安全性？	謝委員指教，本案採逆打開挖工法，地下室開挖五層，開挖深度25.75m，地下臨時擋土壁體採用120cm厚之連續壁兼作地下室永久外牆，為控制地下室開挖過程連續壁變形，本案於基地內配置扶壁/地中壁以增加在開挖過程中連續壁之勁度，並研擬連續壁開挖應變計畫，詳如附錄十六所示。 由於本案址位於臺北市區人口密集與交通流量頻繁區域，有緊鄰建物(西側與南側)與重要公共運輸系統(台鐵、高鐵、捷運)之地理環境因素，開挖施工之過程必須謹慎控制變位與施工時程。一方面減低鄰房損害、避免影響大眾運輸系統，一方面亦要縮短工期減低週圍交通與民生的衝擊。 是以本案採取逆打工法，減少傳統順打工法開挖時以臨時支撐產生額外變位之潛在風險，並縮短因水浮力需長時間抽水控制的時程；除了降低臨時開挖階段的風險，也減少整體結構物施工的工期(約縮短10個月)；逆打工法與順打工法比較如附表三所示。	8.1.2、附錄十六	8-6
二、一至四層有飲食業、排油煙口位置、高度及影響如何？	謝委員指教，本案地上1~4層規劃為一般零售業乙組兼餐飲業使用，以及地上8層設有一般旅館業附屬餐廳及員工附屬餐廳空間，考量減輕對環境的影響，預留加裝相關污染防制設備空間，包括設置收集油脂處理系統及油水分離設備。水污染部分依規定設置油脂截留器，廢水經處理後排至污水下水道，並於放流口設置採樣檢測設施及量水與制水閘等設施。 空氣污染部分，參考環保署「餐飲業空氣污染防制技術評估與示範推廣計畫」，將於污染源之爐具上方將裝設排煙裝置(煙罩、風管及風車)、前處理設備(擋板濾網)及後處理設備(靜電機或水洗機)，預估油煙防制效率大於80%。臭味防制效率大於90%，並維持餐廳通風換氣率。1~4層餐飲業廚房排油煙口位置位於4樓外側，距離地面約20m，8樓旅館餐廳排油煙口位置位於8樓外側，距離地面約40m，排油煙口均皆為向上排氣，可避免影響來往行人。廚房油煙排放皆評估係考量4樓及8樓排氣口同時排氣情形下，由ISCST3模擬增量顯示產生粒徑較大之空氣物染物經防制設備處理的效果良好，與背景濃度合成後均符	5.3.3、7.1.3	5-15、7-42

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>造優質人行空間、提升都市生活品質及公益性。</p> <p>由於本基地臨接中華路之面寬約30.5 m，考量增加基地北側退縮空間之方案，將使建築物形成窄扁設計，且形成建築面積減少，樓層增加之情形，提升視覺景觀衝擊，因此本案考量景觀協調性，維持原方案騎樓設計及基地退縮規劃，敬請委員諒達。</p> <p>謝委員指教，本案依規定設置6席裝卸車位，以及規劃2席計程車臨停區，由於受限於基地空間，地下一層僅規劃為機車及自行車停車位使用，臨停車位皆設置於地下二層，相關車輛臨停需求均可內化處理，有關計程車、貨車、大客車臨停需求及規劃，分別說明如下：</p> <p>(一) 計程車</p> <p>計程車臨停需求依據本案預估基地假日尖峰之計程車人旅次，基地假日晨、昏峰使用計程車之人旅次，進出加總分別僅為20車旅次(晨峰)及26車旅次(昏峰)，最多約僅須0.8席車位。</p> <p>本案商場及旅館將與優良計程車業者合作，提供計程車叫車服務；本案已於地下二層梯廳旁規劃2席計程車臨停區，計程車業者派車後由地面層入口處專人指揮引導，直接進入地下二層計程車臨停區臨停等候，接送顧客上車後再駛離，此規劃除可提供基地頗顧客方便且安全之搭車空間，計程車接送臨停需求亦可內部化處理。</p> <p>(二) 貨車</p> <p>裝卸車臨停需求依據裝卸貨運作行為，裝卸貨車位每車需花0.5小時處理，每一裝卸貨車位每小時可處理2部車輛；為進一步避免貨車進出對道路交通之影響，貨物運送時間限定於道路非尖峰時段運送，時段為09:00-16:00(共7小時)，並避開學生上下課時間，因此每日有7小時可進行裝卸貨；本案依法規檢討需設置6席裝卸位(規劃設置於B2F)。在設置6席裝卸貨車位下，每日可處理之車輛數為84輛(6x2x7=84)；依據開發單位預估商場及旅館未來營運需求，每日衍生小型貨車位約50車次以內，因此所設置之裝卸貨車位足夠滿足需求，裝卸貨車臨停需求可內部化處理。</p> <p>(三) 大客車</p> <p>因應臺北市熱門景點觀光衍生的遊覽車停車需求，交通局停管處於本案周邊西門町地區規劃有多處大客車臨停區，供大客車車臨時停靠使用。藉由交通管理手法於熱門景點周邊規劃大客車臨停區，並宣導旅行業者遊覽車於大客車臨停區上、下客，管制大客車臨停區</p>	7.4.3、8.1.3	7-117 ~118 、8-31

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>擬定完善拆除作業，本計畫參考「綠色拆屋評估指標系統之研究」(周宏宇及黃榮堯)之建築拆除程序，妥善做好防護措施、安全衛生管理及拆除物源頭分類計畫。</p> <p>拆除時先搬離傢俱，並將門窗、室內裝潢及金屬等有價物進行拆除；為避免磚塊與混凝土塊混合，先以怪手將磚牆打破，在環境安全無虞的情況下，進行混凝土主結構體拆除，爾後將鋼筋抽離，拆除作業程序詳如圖8.1.1-1所示。</p> <p>(二) 拆除工程環保措施</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 於建築線設置圍籬，圍籬上方增設防塵帆布。</li> <li>2. 設置人行道安全走廊，做適當美化及照明，圍籬及走廊頂部設置燈告示。</li> <li>3. 舊建物全棟以防護架包覆蓋避免廢棄物掉落及粉塵逸散，並配合灑水以降低拆除時揚塵。</li> <li>4. 於建物內部從頂樓到1樓開設樓版開口作為拆除之廢棄物輸送動線，以避免揚塵及噪音。</li> <li>5. 裝修拆除分類並做資源回收，由高樓層逐一往下輸送至1樓。</li> <li>6. 不能回收再利用之材料，由合法之專業廠商依規定清運。</li> <li>7. 拆除作業主要以壓碎機作業，減少施工噪音。</li> <li>8. 架設4m圍籬，可有效隔絕拆除時產生之噪音。</li> </ol>	5.3.3	5-14
<b>劉委員 益昌</b>	<p>謝謝指教。</p> <p>一、有關文化資產處置方式已有回覆，可以接受。</p>		
<b>詹委員 長權</b>	<p>謝謝指教。</p> <p>一、漢口街二段一樓應退縮，以增加人行步道的空間。</p> <p>謝委員指教，本案屬獨立街廓，依據萬華區都市計畫細部計畫規定，臨計畫道路須退縮3.64 m騎樓或3.64 m無遮簷人行道。本案設計規劃之理念為延續原有都市紋理，利用有限的空間，於基地東側及北側留設騎樓，並與漢口街二段現有1.1 m人行道提供行人友善步行環境。</p> <p>在基地退縮部份，本案規劃於南側及西側巷道退縮留設4M以上無遮簷人行道，加大都市建築鄰棟間距，並規劃林蔭景觀，強化綠化，改善行人風場舒適度，行人提供友善之人行步道環境及優質的都市空間品質，並兼具緊急消防救災用途。景觀綠化部分與人行步道順平處理，且調整南側喬木及植栽位置以加大退縮，期望於更新完成後塑造</p>	5.3.3	5-14

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
<p>施工法來降小PM<sub>2.5</sub>及噪音的衝擊。改善不夠達法部分，環保局應確實處罰，不達法但仍有實質影響部分，開發單位應做適度補償。</p>	<p>法： (一)結構施工法，本案採用逆打工法，雖提高工程成本，以及地下層施工需增加照明及通風設備，但可大幅縮減施工之工期(約縮短10個月)，待平面層樓板完成後，粉塵及噪音將透過樓板的阻隔可進一步降低對周遭環境的影響，逆打工法優點說明如下： 1.降低地下層施工粉塵及噪音影響 2.不受天候影響 3.地下與地上結構並行施工，縮短工期 4.已施作之樑或樓版可作為擋土支撐，代替H鋼支撐安全性高 5.地下開挖部分與結構體同時施作，可增強擋土的穩定性 (二)外牆建材選用方面，係採用輕量化之鋁板材，避免採用單位重量較高之石材，搭配室內採用乾式施工之輕隔間，可降低結構自體載重負荷，進而達到結構輕量化、減少鋼材用量之目的。 (三)外牆帷幕系統方面，本案採用單元式帷幕系統工法，其施工方式為外牆單元皆於工廠組裝，完成後運至現場連行環軌吊裝，具有免搭設室外施工鷹架、施工快速、安裝便利、較佳的高空施工安全性、降低低環境產生之噪音及廢料等優點，可於施工過程中降低低環境之影響及負荷。 施工期間PM<sub>2.5</sub>及噪音防治，減輕對策條列說明如下： (一)施工PM<sub>2.5</sub>減輕對策 1.依照行政院環保署「營建工程逸散粉塵量推估及其污染防治措施評估」中，針對施工期間建立各項施工作業防制措施評估中，多數防制項目可達優級，預期防制效率達80%，詳細說明如表8.1.2-3所示。 2.依照環保署106年6月9日公告之「空氣品質嚴重惡化緊急防制辦法」，當發生其二類五級狀況時，依規定減少操作頻率或停工，加強洗掃、灑水等措施。 3.裸露地表防塵布覆蓋，減少裸露面及現場土方堆置問題。 4.具粉塵逸散性之工程材料，以密閉輸送管道或以人工搬運方式運送。 5.晴天上下午至少灑水各一次，遇空氣品質不良季節加強灑水。 6.車輛設置防塵帆布，防止載運物料掉落地面。 7.出口設置洗車台，有效清洗車體及輪胎。</p>	8.1.2	8-12~17、8-18~8-21

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
<p>域，可紓解大客車臨停車需求及降低大客車隨意臨停對道路交通之影響。 本案為地下5層、地上29層建築，評估若於基地內設置大客車臨停車位，需增加開挖深度及地下樓層數，亦增加環境衝擊性，且本案旅館未來經營定位以散客為主，主要客群為國內外自由行之遊客與商務客，故應無大客車團客進出。 未來倘若有少量之團客住宿需求，其前來大客車數量極其有限，現況漢口街二段/漢中街路口東南側之漢口街二段南側，設有一處大客車臨停上下客專用區，距離本案步行時間約1分鐘，未來倘若有少量之團客需求，遊覽車可於此處大客車臨停上下客專用區臨停上下客使用。 本案旅館業者配合交通局之交通管理政策，未來倘若有團客前來住宿，將宣導旅行社或遊覽車駕駛於本案最近之大客車臨停上下客，此外若有團客訂房，其來客數及前來大客車數量均為旅館訂房組可掌握資訊，故旅館接洽訂房時將與住宿團客確認預定登記入住及離開時段，以控管方式安排團客入住及離開時間，避免有2部大客車同時前來臨停上下客之情形，降低大客車臨停對周邊道路之影響。 此外旅館業者將於團客大客車預定前來臨停上下客前10分鐘確認該處大客車臨停區是否有車輛停放，倘若現場有其他車輛停放，將協助排除若無法及時排除將電話聯絡大客車司機於其他合法空間暫停，待排除後再前來臨停)，以確保大客車可臨停上下客使用。</p>	<p>謝委員指教，遵照委員意見補充北門及紅樓視角模擬圖詳如圖7.3.1-3-4。本案建築高度為127.4m(含屋突)，依據視角模擬結果評估，由西門紅樓視角點看往本案基地方向，本案建築物視角高度低於「阿曼TIT」大樓，且與其他周圍建築物相比並不特別突出，景觀衝擊為輕微負面影響；由北門視角點看往本案基地方向，建築物視角高度最高者為「Citizen M HOTEL」大樓，本案建築位於該棟建築後方，視角高度僅約前者一半，景觀衝擊評估為輕微負面影響。 經由基地南側與北側兩方向之景觀天際線評估，本案新建建築並非為區域內最高建築，視覺感受亦不突兀，且與周圍高樓形成都會區繁榮景象，因此本案對於天際線衝擊評估為可接受範圍。 謝委員指教，本案針對環境友善工法之評估，有以下作</p>	7.3.1	7-100~102
<p>三、應補充紅樓、北門方向的天際線衝擊情形。</p>			
<p>四、應該以更好的</p>		8.1.1、	8-4、

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>8.施工機具動力將優先考量採用電力。</p> <p>9.施工車輛皆符合第四期車輛排放標準、施工機具加裝濾煙器。</p> <p>10.設置粉塵PM<sub>10</sub>連續監測看板,承諾PM<sub>10</sub>小時值275 <math>\mu\text{g}/\text{Nm}^3</math>。</p> <p>11.洗掃基地周邊道路,長度約770公尺,減少車行揚塵污染,降低空氣中懸浮微粒濃度。</p> <p>(二)施工噪音減輕對策</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.工地周界設置4m高之全阻隔式圍籬</li> <li>2.工區採全包覆方式</li> <li>3.車輛行經國小周邊道路時,降低車速小於30公里/小時</li> <li>4.車輛禁止急加速、減速及按喇叭等突增噪音量行為</li> <li>5.施工車輛避開上下午交通尖峰時段、學童上下學及午休時段,規劃運輸時段為:9:30~12:00、13:00~16:00、19:00~21:00</li> <li>6.設置噪音即時監測設施及顯示看板,如超過營建工程噪音管制標準,將立即通知工地主任,並調整施工順序或機具同時操作數量,降低噪音源音量。</li> <li>7.採用逆打工法,可大幅縮短工期,及降低地下層開挖噪音影響。</li> </ol>		
鄭委員 福田		5.5.8	5-48
一、購買綠電由開發單位負責,營運中綠電之權屬如何?	<p>謝謝委員指教,本案承諾未來營運期間由營運中使用者依環評規定併同電費單給付綠電相關費用,相關事項將載明於租賃契約中。</p>		
二、施工中、營運中之交通管理維護請加強。	<p>謝謝委員指教,施工及營運階段交通維護補充說明如下:</p> <p>(一)施工階段</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.進出動線管制           <ol style="list-style-type: none"> <li>(1)於工區車輛出入口設置警示燈及警示標誌,以確保行人及交通車輛安全。圍籬於道路轉角或轉彎處10公尺以內者,得設置半阻隔式圍籬,以增加車輛轉向之視野。</li> </ol> </li> <li>(2)施工中必須佔用車道時,除依相關規定向主管單位提出申請外,對於佔用車道之交通管制,標誌、號誌、警示燈等之佈設及規劃設計,符合交通部編審「交通工程手冊」之作業標準,以確保交通順暢及行車安全。佔用馬路施工時須派專人指揮交通以維護行人安全。</li> <li>(3)施工前對運送建材路線嚴格管制,避免通過市區</li> </ol>	8.1.2、8.1.3	8-21~22、8-29~31

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>或交通繁忙路段。</p> <p>(4)施工車輛避免尖峰時段運送建材。</p> <p>2.交通維持</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1)於施工區出入口處選派專人,指揮施工車輛進出。</li> <li>(2)平面層構築平台完成後,在工區內規劃適當施工車輛停放區域,避免任意停車置路旁妨礙鄰近道路車流。</li> <li>(3)機動調整施工車輛運輸時間,應避免於交通尖峰時刻行駛,以減輕影響程度,另加強設置施工標誌,以維護交通安全。</li> <li>(4)棄土車輛依據規定路線、時間及車次頻率行駛。</li> </ol> <p>3.其他交通對策</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1)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。</li> <li>(2)施工車輛進出注意車輛清潔及防漏,降低環境干擾及影響交通安全。</li> <li>(3)出入車輛嚴格限制不得起載、超速,以維護行車安全。</li> <li>(4)經常檢查並保持施工區之施工標誌、燈號之清潔及正常運作。</li> <li>(5)進出動線道路經常檢視路面狀況,如有破損應立即修復。</li> <li>(6)運輸車輛進出時間除避免夜間時段(22:00~翌日7:00)外並避開上下午交通尖峰時段、學童上下學及午休時段(惟如連續性工程考量施工連續性而需夜間施工除外),本案規劃運輸時段為:9:30~12:00、13:00~16:00、19:00~21:00。</li> <li>(7)避免於暴雨期間施工,以減少因天雨路滑產生交通事故。</li> </ol> <p>(二)營運階段</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.停車場出入口設置進場等候空間           <ol style="list-style-type: none"> <li>為增加車輛進場等候空間,將管制柵欄設置於BI層,從1F停車場入口至管制柵欄處長度約33m,可提供5部車輛之等候空間,可滿足本基地進場等候車輛之停等需求,避免影響外部交通順暢。</li> </ol> </li> <li>2.停車場出入口安全性考量           <ol style="list-style-type: none"> <li>(1)藉由停車場出入口鋪面與人行空間順平措施之執行,可以提供經過本基地周邊的行人順暢的步行空間,減輕車輛出入口設置對行人可能造成之不便影響;此外,停車場出入口鋪面色彩與人行空間鋪面色彩採不同顏色或材質設計,以區隔車道</li> </ol> </li> </ol>		



審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	等4類，估算計畫人口數約為1,075人。 另關於人員避難安全驗證計算評估，由於本案規畫25層以上，依法需進行防火避難綜合檢討之審查，其避難人數計算需以內政部建築研究所出版之「建築物防火避難安全性能驗證技術手冊」，其人口密度計算係考慮最大可能使用人數及最高商業強度情形下，估算計畫使用人數，作為避難逃生評估之依據。依照本案建築條件難逃生檢討使用之計畫人口數為3,898人，符合極端條件下(如連續假期旅館滿房及商場周年慶活動等)人口數倍數成長之情形。		
	<b>邱委員 祈榮</b> 一、同意依會議結論	-	-
	<b>捷運工程局</b> 一、依據實施者對於本局書面審查意見所提供之說明，經本局檢核與分析後，其結果符合相關規範，本局已無其他意見。	-	-
	<b>消防局</b> 一、有關消防車輛救災動線及活動空間部分，本局無意見。	-	-
	<b>觀光傳播局</b> 一、請申請單位依「旅館業管理規則」第6條規定設置營業場所應有空間。	5.3.3	5-15

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	與人行道，避免汽機車誤闖人行道，維護行人通行安全。 (2)在車道出入口設置警示燈(可發出警示聲響及閃爍燈號)及圓凸鏡，以告知來往行人注意安全，並於晨、昏峰時段，將由指揮人員協助車輛進出，以維持車輛進出安全。 3.維護學童通行安全 依據福星國小校長建議，本計畫營運期間將在中華路一段與漢口街二段1處，於學童上下課期間指派指揮人員，協助維護學童通行安全。 4.大眾運輸宣導使用計畫 (1)商場及旅館服務台提供鄰近公車站、捷運站位置圖及路線資料 未來於基地商場及旅館服務台將提供基地鄰近公車站、捷運站位置圖及路線資料，方便顧客、旅客獲取大眾運輸資訊；並定期更新基地內設置之基地鄰近公車站位置圖及路線資料。 (2)提供計程車(準大眾運輸系統)叫車服務 未來商場及旅館服務台將與優良計程車業者合作，提供計程車叫車服務，並且紀錄計程車搭乘之時間、車號，以保障顧客安全。 (3)商場及旅館網站標示鄰近公車站、捷運站位置圖及路線資料 未來將於商場及旅館網站開立專區標示鄰近大眾運輸場站位置圖與公車路線圖，宣導前來商場及旅館之顧客使用大眾運輸，減少私人運具之使用。 (4)旅館提供搭乘大眾運輸工具之旅客住宿優惠 為鼓勵住宿旅客使用綠色運具，搭乘大眾運輸工具未來旅館將提供部分房型給予搭乘大眾運輸工具入住(不提供車位)之旅客住宿優惠，吸引旅客使用大眾運輸前來住宿。	5.5.5	5-32
<b>蔡副主任委員 玲儀</b>	遵照辦理，本案環評計畫人口數推估係依據「建築物污水處理設施設計技術規範」中建築物污水處理設施使用人數、污水量及水質參考表，估算本計畫平均人口數，詳如表 5.5.5-1 所示。依本案建築物不同使用用途，包含一般零售業乙類餐飲業(B-2)、一般旅館業(旅館附屬辦公室)(G-2)、旅館附屬餐廳(B-3)、一般旅館業(旅館客房)(B-4)		

擬訂臺北市萬華區福星段二小段 149 地號土地都市更新事業計畫案  
環境影響說明書(初稿)  
第二次審查意見回覆對照表

依臺北市府 106.09.04 環境影響評估審查委員會第 186 次會議審查意見辦理回覆

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
<b>決議：</b> 一、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，無須進行第一階段環境影響評估。 二、本案通過環境影響評估審查，開發單位應依環境影響說明書所載之內容及審查結論，切實執行。 三、請開發單位於一個月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。	謝詞委員指教。	-	-
<b>壹、委員意見</b> <b>劉委員 小蘭</b> 一、請問公車專用何時右移，此與施工車輛進出有密切之關係。 二、工程期間公車乘客停等空間如何規劃請說明。	謝詞指教，本案將於送審舊建築拆除工程施工計畫書前，由施工廠商邀集交通局及相關單位辦理現場會勘，研商公車站位遷移可行性，確認公車站位是否需於施工期間移設事宜，避免施工作業影響公車進離站及乘客候車安全。 謝詞指教，倘若經會勘後公車站位仍位於本案基地範圍北側，本案工程圍籬及安全走廊將充分考量公車站位候車空間留設，此外將設置警示燈及相關施工警告標誌牌面，確實維護乘客	5.4.5	5-25
		8.1.2	8-22

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
三、請說明營建廢棄物存放區之管理方式。	候車安全。 謝詞指教，本案規劃營建廢棄物存放區於基地西南側空地(面積約 150 m <sup>2</sup> )，清運車輛由基地西北側施工大門進出運載，基地內運輸距離最短，且不妨礙道路交通安全，清運過程遵守施工車輛運輸時段限制，由專人引導車輛進出，詳見圖 8.1.2-4。清運頻率採取即拆即運方式，避免廢棄物存放堆積，影響工區環境及造成粉塵及輕質廢棄物飄散。 拆除物採用源頭分類、回收再利用之方式，根據廢棄物清查，將拆除物區分為八大類：鋼筋、混凝土塊、鉛窗、電線電纜、金屬類、各式板材、營建混合物及有害事業廢棄物。拆除時於基地內進行分類，以避免拆除廢棄物混合，以利於後端再利用，並委託合格之公民營廢棄物清除機構處理。	8.1.1、 8.1.2	8-2、 8-23
<b>范委員 正成</b> 一、施工期間應對地下管線及設施(如瓦斯管、電線、污水、雨水)，作詳實的調查，施作及監測以確保基地及鄰近低區之安全。	謝詞指教，本案已針對基地內及週邊既有外管線進行調查，施工前將依規定辦理五大管線審查(電力、電信、雨水、自來水、消防)，並與瓦斯公司配合協調外管線引進位置，施工階段進行安全監測，避免擾動週邊既有老舊管線，確保本基地及鄰近地區之安全。	8.1.1	8-5
<b>高委員 思懷</b> 一、雨水回收是否符合替代率 4%以上，宜請再仔細檢核，如能將基地內地面雨水亦充分回收利用，將可提升雨水回收率。	謝詞指教，依據「綠建築評估手冊-基本型(2015 版)」，檢核本案雨水貯留再利用符合自來水替代率 4%以上規定，計算過程如下： (一)可回收雨量(Wr) 9.76(mm)÷1,000×2,408.84(m <sup>2</sup> )=23.5 CMD (二)雨水回收使用量 (Wd) 1.綠地澆灌 450.9(m <sup>2</sup> )×0.002(m <sup>3</sup> /m <sup>2</sup> /日)=0.91 CMD 2.商場空間 2~4 樓沖廁 60(公升/日/人) ×303(人)=18.18 CMD Wd=0.91+18.18=19.09 m <sup>3</sup> (三)管 Wd > Wr 時，Ws=Wf=19.09 CMD (四)雨水貯留槽體設計容積(Vs) 1.9.76(mm)÷1,000×2,408.84(m <sup>2</sup> )×5.67(儲水天數 Ns) =133.3 m <sup>3</sup> 2.規劃雨水貯留池 281 m <sup>3</sup> >133.3 m <sup>3</sup> ...OK	5.5.6	5-36~ 42

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>(五)自來水替代率(Rc)  <math>\text{替代水量}(Ws) \div \text{總用水量}(Wt) = 19.09 \div 450 \times 100\% = 4.25\% &gt; 4\%</math>            並遵循委員意見，將筏基層之雨水貯留池(281 m<sup>3</sup>)及雨水滯留池(141 m<sup>3</sup>)連通使用，加強基地內地面雨水回收利用，詳見圖 5.5.6-1，此項措施雖無法提高自來水替代率，但因加大雨水貯留量，可將雨水回收使用天數由 14.7 天延長至 22.1 天，減少自來水用量，達到水資源再利用的目的。</p> <p>1. 原設計可儲水天數：  <math>281 \text{ m}^3 \div 19.09 \text{ CMD} = 14.7 \text{ 天}</math>            2. 槽體連通後可儲水天數：  <math>(281 + 141) \text{ m}^3 \div 19.09 \text{ CMD} = 22.1 \text{ 天}</math></p>	8.1.2	8-12~17
<p>二、PM<sub>2.5</sub>之抑制，宜請加強避免污染物離開工地，而非著重於街道之灑水。</p>	<p>謝謝指教，本案於施工階段，將確實依照環評承諾執行空氣品質污染減輕對策，並加強避免污染物離開工地之措施包含：</p> <p>(一) 具粉塵逸散性之工程材料、砂石、土方，暫時堆置於工區者，覆蓋防塵布或防塵網。</p> <p>(二) 拆除工程及工區內之裸露地表，採取覆蓋防塵布或防塵網、鋪設鋼板、混凝土、瀝青混凝土、粗級配等措施。</p> <p>(三) 工區出口設置洗車措施，車輛離開工地時，有效清洗車體及輪胎，使其表面不附著污泥。</p> <p>(四) 工地周界設置定著地面 4 m 高之全阻隔式圍籬。</p> <p>(五) 晴天時於土方開挖作業、工區裸露面及結構體施工時，加強灑水頻率至 2 小時 1 次。</p>		
<p><b>蔡副主任委員 玲儀</b></p> <p>一、本日會議開發單位確認本案引進人口數 1,075 人，請納入定稿。</p>	<p>遵照辦理，本案依照推估之引進人口數 1,075 人，進行各項環境負荷評估，並納入環說書中。</p>	5.5.5	5-32
<p><b>劉委員 益昌(書面意見)</b></p> <p>一、前提意見已有回復，可以接受，其餘無意見。</p>	<p>謝謝指教。</p>	-	-
<p><b>都市更新處(書面意見)</b></p> <p>一、本案係國泰建築經理股份有限公司擔任實施者擬具事業計畫於 104 年 10</p>	<p>謝謝指教。</p>	-	-

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
<p>月 30 日擬具事業計畫向本府申請報核，105 年 5 月 11 日至 105 年 5 月 25 日止公開展覽 15 天，105 年 5 月 24 日舉辦公辦公聽會，105 年 8 月 11 日召開第一次 168 專案會議，106 年 5 月 9 日召開第二次 168 專案會議，預定於 106 年 9 月 6 日召開聽證。</p>			
<p>二、經查本都市更新案建築容積獎勵部分，△F3(更新時程獎勵)申請 963.20 平方公尺(法定容積 7.00%)；△F5-1(建築設計與鄰近地區建築物相互調和、無障礙環境及都市防災)申請 825.60 平方公尺(法定容積 6.00%)；△F5-3(供人行走之地面道路或騎樓)申請 567.21 平方公尺(法定容積 4.12%)；△F5-5(規模獎勵)275.20 平方公尺(法定容積 2.00%)；△F5-6(綠建築)設計)1,100.80 平方公尺(法定容積 8.00%)，都市更新容積獎勵合計 7,732.01 平方公尺(法定容積 27.12%)，容積移轉面積 825.60 平方公尺(法定容積 6%)，申請容積額度總計 4,557.61 平方公尺(法定容積 33.12%)，尚未審議通過。以上作為本案對環境衝擊影響之審議參考。</p>	<p>謝謝指教。</p>	-	-
<p>三、本案都市更新事業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</p>	<p>遵照辦理。</p>	-	-

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
後續都市更新審議參考。 交通局(書面意見)			
一、無意見。	謝謝指教。	-	-
消防局(書面意見)			
一、有關消防車輛救災動線及活動空間部分，本局無意見。	謝謝指教。	-	-
觀光傳播局(書面意見)			
一、請澄清1樓旅館門廳是否屬旅館營業範圍，並請依相關規定辦理。	謝謝指教，1樓旅館門廳屬於旅館業者營業範圍，後續將依相關規定辦理。	5.3.3	5-15