

「台北市文山區木柵段一小段 35 等十二筆地號住宅新


建工程環境影響說明書」

專案會議會議紀錄

答覆說明對照表

北市環秘(一)字第 09536796100 號

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
黃委員宏斌： (一)請量化說明裝置圍籬後，降低噪音量之依據。	說明：依據陳金文，「噪音量測與控制技術應用」(87 年 12 月)第十三章「隔音牆之有效性分析」指出，一般高度介於 2~6m，可減少之噪音效果介於 5~12dB(A)。本計畫鄰近木柵國小側採用 6 公尺高型圍籬，因此保守預估減音效果可達 5dB(A)。此外，光宇公司負責執行中華電信北區分公司「大安機房及線中大樓新建工程」施工期間環境監測，計畫執行期間曾遭附近居民抗議施工噪音過大，干擾居民生活。為此，開發單位加裝 6 公尺高型圍籬後，有效減低噪音量，不再接獲附近居民之抗議。	—	—
(二)請量化說明施工機具降低音量工作法及其降低量。	說明：本計畫使用之機具皆為出廠 5 年內之新型機具，因此產生之噪音量可小於老舊機具。根據本計畫開發單位遠雄建設事業股份有限公司今年度 11 月份在台北縣樹林市台北大學特定區樹林市大學段二小段 90 地號之住宅商場新建工程，其使用之機具亦為出廠 5 年內之機具，其施工期間營建噪音之監測資料顯示，測到之背景均能音量(L_{eq})為 62.9dB(A)，營建噪音均能音量(L_{eq})為 64.2dB(A)，因此施工機具所產生之噪音增量為 1.3dB(A)。此外，本計畫於基地四周均設置 2.4 公尺高之圍籬，可阻擋營建噪音向外傳遞，鄰近木柵國小側設置 6 公尺高型圍籬，預估可減少 5dB(A)之噪音量。	—	—
(三)監測點請在地圖上註記明確位置。	說明：本計畫監測點係針對基地附近敏感點進行規劃，空氣品質監測點位於木柵國小及基地西側民宅 2 點，放流水質監測點位於工區放流口 1 點，營建噪音監測點位於基地周界 2 點	8.2	8-20~ 8-21

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	(以靠近施工機具為主)，環境噪音振動監測點位於木柵國小及基地西側民宅 2 點，交通流量監測點位於木柵路三段及木柵路三段 169 巷 2 點，補充監測點位置圖於第 8.2 節圖 8.2-1 中。		
(四)請說明木柵路三段 169 巷目前之使用狀況。	<p>說明：該巷道為都市計畫 8 公尺寬之道路，目前已經按照都市計畫寬度開闢完成，雙向均未管制停車，在兩側都有停車狀況下，道路尚可雙向雙車道通行。惟大型車輛較難進入。參見下圖所示。</p> 	—	—
<p>徐委員淵靜：</p> <p>(一)基地週邊道路服務水準僅 V/C 來決定，缺速度。又週邊道路目前是否能可停車。</p>	<p>說明：遵照辦理。經本案審查後於民國 95 年 12 月 5 日委請工讀生於現場進行一般日上下午尖峰行駛速率與延滯調查。調查路段於木柵路三段自秀明路口至木新路口止，總路線長度為 868 公尺，道路寬度為 12 公尺，雙向禁止停車，沿線有多線公車通行。</p> <p>調查結果，木柵路三段一般日上下午尖峰平均旅行速率與主要延滯原因列如下表所示。依據調查結果顯示，下午尖峰行駛速率較差，木柵路三段依據市中心次要幹道標準，則服務水準列為 D 級。上午尖峰則可列為 C 級。</p> <p>實際調查中發現，雖有公車停靠，但因沿線站位上下乘客數較少，受公車停靠而造成之車流延滯並不嚴重，主要仍受到木柵路二三段秀明路口以及木柵路三四段木新路口號誌影響。因木柵路三段屬次要幹道，號誌分配綠燈時比均較低，故停等時間較長。</p>	6.6.2	6-67~ 6-68

審查意見	答覆說明					修訂處																									
						章節	頁次																								
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>尖峰</th> <th>方向</th> <th>平均旅行速率 KPH</th> <th>服務水準</th> <th>主要延滯原因</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">上午尖峰</td> <td>往東</td> <td>21.3</td> <td>C</td> <td>號誌</td> </tr> <tr> <td>往西</td> <td>24.6</td> <td>C</td> <td>號誌</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">下午尖峰</td> <td>往東</td> <td>22.1</td> <td>C</td> <td>號誌</td> </tr> <tr> <td>往西</td> <td>16.5</td> <td>D</td> <td>號誌</td> </tr> </tbody> </table> <p>調查時間：95/12/05 星期二 天氣：陰</p>	尖峰	方向	平均旅行速率 KPH	服務水準	主要延滯原因	上午尖峰	往東	21.3	C	號誌	往西	24.6	C	號誌	下午尖峰	往東	22.1	C	號誌	往西	16.5	D	號誌							
尖峰	方向	平均旅行速率 KPH	服務水準	主要延滯原因																											
上午尖峰	往東	21.3	C	號誌																											
	往西	24.6	C	號誌																											
下午尖峰	往東	22.1	C	號誌																											
	往西	16.5	D	號誌																											
(二)提供基地週邊學童交通資料。	<p>說明：經與學校訓導主任聯繫，木柵國小目前上放學情況列如下表所示：</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>星期</th> <th>一</th> <th>二</th> <th>三</th> <th>四</th> <th>五</th> <th>備註</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>上午 7-8</td> <td colspan="5">1~6 年級上學</td> <td>側門開啟</td> </tr> <tr> <td>中午 12:00 12:40</td> <td>1、2 年級 放學</td> <td>-</td> <td>1~6 年級 放學</td> <td>1、2 年級 放學</td> <td>1~4 年級 放學</td> <td>僅週三 12:40 開啟側門</td> </tr> <tr> <td>下午 16:00</td> <td>3~6 年級 放學</td> <td>1~6 年級 放學</td> <td>-</td> <td>3~6 年級 放學</td> <td>5、6 年級 放學</td> <td>側門 開啟</td> </tr> </tbody> </table> <p>主任表示，目前學校學童人數(含幼稚園)約計 1350 人，上學時間側門進入之學童約佔步行學童總人數之半，但下午放學則主要以正門為主，家長接送區亦設於學校正門東側腹地，並有導護老師於木柵路三段管制交通，維護學生安全。側門因無可供臨時停車空間，車輛接送之學童均以大門進出為主。步行學童約佔總人數之三分之二，故步行人數約計為 900 人，依據校方估計上午上學時正側門進入學校學童人數各佔一半，故大致估計一般日上午上學由側門進入學校之學童約計 450 人，放學則因不同年級中午、下午錯開放學時間，故放學人數較少，側門離開人數除週二下午人數約計為 210 人之外，其他一般日下午約計在 70~140 位之間。</p>	星期	一	二	三	四	五	備註	上午 7-8	1~6 年級上學					側門開啟	中午 12:00 12:40	1、2 年級 放學	-	1~6 年級 放學	1、2 年級 放學	1~4 年級 放學	僅週三 12:40 開啟側門	下午 16:00	3~6 年級 放學	1~6 年級 放學	-	3~6 年級 放學	5、6 年級 放學	側門 開啟	7.4.2	7-62
星期	一	二	三	四	五	備註																									
上午 7-8	1~6 年級上學					側門開啟																									
中午 12:00 12:40	1、2 年級 放學	-	1~6 年級 放學	1、2 年級 放學	1~4 年級 放學	僅週三 12:40 開啟側門																									
下午 16:00	3~6 年級 放學	1~6 年級 放學	-	3~6 年級 放學	5、6 年級 放學	側門 開啟																									
(三)本基地原為商業區，現改為住宅使用，對	<p>說明：本案經重新檢討規劃後，另提方案為停獎獎勵容積用途為一般事務所(2~3 樓)，並調降停獎獎勵容積由 2697 m²減至 1107.03 m²，符合</p>	-	-																												

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
原本之都市計畫及公共設施是否有影響？	都市計畫。		
(四)噪音之影響變化不大，但都已接近管制標準，如何因應。	<p>說明：根據營建噪音評估模擬結果，基地北側之木柵國小背景音量為 55.0dB(A)，與施工期間最大營建噪音 63.8dB(A) 合成結果為 64.3dB(A)，噪音增量為 9.3dB(A)，影響等級為嚴重影響；施工車輛交通噪音為 61.9dB(A)，與背景音量 55.0dB(A) 合成結果為 62.7dB(A)，噪音增量為 7.7dB(A)，影響等級為嚴重影響。</p> <p>本計畫於鄰近木柵國小側設置 6 公尺高型圍籬，預估可減低 5dB(A) 之噪音量，因此營建噪音與施工車輛交通噪音可減至 59.3 與 57.7dB(A)，均低於第二類一般地區環境音量標準，影響等級亦從嚴重影響降至無影響或可忽略影響。此外，本計畫亦採取下列措施：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1、配合木柵國小學童作息時間，中午休息時間停止施工，以維持午休學區之安寧。 2、施工期間均採用出廠 5 年內且低噪音之新型機具。 3、避免高噪音之機具同時作業，以降低合成噪音量。 4、於施工初期施作基礎工程時，會產生較大之噪音量，因此規劃施工期間前 6 個月，每 2 週進行 1 次營建噪音之監測，每月進行 1 次環境噪音監測，施工 6 個月後，營建噪音每月監測 1 次，環境噪音振動每季監測 1 次監測結果若超過法規標準，立即要求施工單位改進。 	8.1.1	8-5 8-8
(五)停車場開放公共停車，其管理應明確，又對住戶是否公平。	<p>說明：由於臨時停車非為常態性停車，為便利外部車輛進入停放車輛，以及提高公共車位之使用性，建議以靠近地面層之車位設置之，住戶停車屬常態性停車，住戶本身對於停車場遠較外部臨時停車之駕駛熟悉停車場內部設備與動線，故使用離地面層較遠之停車位，較為適宜。</p>	—	—
張委員怡怡： (一)里民提出問題回覆不完全，包括噪音、停	<p>說明：根據營建噪音評估模擬結果，基地北側之木柵國小背景音量為 55.0dB(A)，與施工期間最大營建噪音 63.8dB(A) 合成結果為</p>	7.4.2	7-51 7-52

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
車場出入口。	<p>64.3dB(A)，噪音增量為 9.3dB(A)，影響等級為嚴重影響；施工車輛交通噪音為 61.9dB(A)，與背景音量 55.0dB(A)合成結果為 62.7dB(A)，噪音增量為 7.7dB(A)，影響等級為嚴重影響。</p> <p>本計畫於鄰近木柵國小側設置 6 公尺高型圍籬，預估可減低 5dB(A)之噪音量，因此營建噪音與施工車輛交通噪音可減至 59.3 與 57.7dB(A)，均低於第二類一般地區環境音量標準，影響等級亦從嚴重影響降至無影響或可忽略影響。此外，本計畫亦採取下列措施：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1、配合木柵國小學童作息時間，中午休息時間停止施工，以維持午休學區之安寧。 2、施工期間均採用出廠 5 年內且低噪音之新型機具。 3、避免高噪音之機具同時作業，以降低合成噪音量。 4、於施工初期施作基礎工程時，會產生較大之噪音量，因此規劃施工期間前 6 個月，每 2 週進行 1 次營建噪音之監測，每月進行 1 次環境噪音監測，施工 6 個月後，營建噪音每月監測 1 次，環境噪音振動每季監測 1 次監測結果若超過法規標準，立即要求施工單位改進。 <p>停車場出入口設置於木柵路三段及木柵路三段 169 巷優缺點如表 7.4.2-6(P7-50~P7-51)，其設置之原則，主要以不設置於周邊主要道路，以設置於巷道為主，並應避開周邊幼稚園或學校正門、公園出入口、停車場出入口、平交道、路口等。由於本案南側木柵路三段，目前為木柵國小正門口設置道路，且沿線佈設家長接送區；基地南側與木柵路相隔並有文山區市政中心之停車場出入口，為減少對木柵路三段之影響，建議將出入口設置於木柵路三段 169 巷。</p>	8.1.1	8-5 8-8
(二)請具體提出空氣污染預防措施、停車位計算、噪音無影響或可忽略影	<p>說明：本計畫依照環保署公告之「營建工程空氣污染防制設施管理辦法」針對工地周界、物料堆置、車行路徑、裸露地表、工地出入口、結構體、上層物料輸送及運送物料之車輛機具採取下列有效抑制粉塵之防制設施：</p>	7.4.2 8.1.1	7-56~ 7-58 8-3~ 8-8

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
響之估算、比較。	<p>1、工地周界 營建工程進行期間，工地周界設置定著地面之全阻隔式圍籬及防溢座。本計畫屬第一級營建工程，其圍籬高度不得低於2.4公尺，但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。鄰近木柵國小側設置6公尺高型圍籬，阻隔空氣中粉塵之效果較2.4公尺之全阻隔式圍籬為佳。</p> <p>2、物料堆置 針對物料堆置區採用防塵布或防塵網覆蓋具粉塵之物料。</p> <p>3、車行路徑 針對車行路徑採用鋪設混凝土方式以抑制粉塵逸散。</p> <p>4、裸露地表 針對裸露地表採用覆蓋防塵布、地表壓實並配合灑水措施定期灑水，以抑制粉塵逸散。</p> <p>5、工地出入口 於工地出口設置洗車台，且洗車台四周設置防溢座以防止洗車廢水溢出工地，另外設置廢水收集坑及具有有效沉砂作用之沉砂池，車輛離開即有效清洗車體及輪胎，表面不得附著污泥。</p> <p>6、結構體 結構體施工架(鷹架)外緣，設置有效抑制粉塵之防塵網或防塵布，另外10公尺高度或四樓天花板以下設置防塵布。</p> <p>7、上層物料輸送 施工期間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層時，透過電梯孔道、建築物內部管道、密閉輸送管道或以人工搬運方式輸送，以減少粉塵逸散。另外，輸送管道出口，設置可抑制粉塵逸散之圍籬或灑水設施。</p> <p>8、運送物料之車輛機具 運送具粉塵逸散性之工程材料、砂石、土方或廢棄物進出營建工地之車輛機具，採用具備密閉車斗之運送機具或使用防塵布或其他不透氣覆蓋物緊密覆</p>		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>蓋及防止載運物料掉落地面。</p> <p>停車位計算補充說明於第 7.4.2 節 (P7-56~P7-58)。</p> <p>依據陳金文，「噪音量測與控制技術應用」(87年12月)第十三章「隔音牆之有效性分析」指出，一般高度介於 2~6m，可減少之噪音效果介於 5~12dB(A)。本計畫鄰近木柵國小側採用 6 公尺高型圍籬，因此保守預估減音效果可達 5dB(A)，因此營建噪音與施工車輛交通噪音可減至 59.3 與 57.7dB(A)，均低於第二類一般地區環境音量標準，影響等級亦從嚴重影響降至無影響或可忽略影響。關於施工階段工程噪音採取減輕對策後結果表如表 8.1.1-3 所示。</p>		
(三)請考量環境監測計畫頻率訂定，尤其是監測點位置、施工期間噪音振動、TSP 以及交通流量等。	<p>說明：考量施工初期施作基礎工程時，會產生較大之噪音量，因此規劃施工期間前 6 個月，營建噪音每 2 周監測 1 次，監測地點以靠近施工機具 2 點為主，環境噪音振動每月監測 1 次，監測地點為木柵國小及基地西側民宅，6 個月後，營建噪音改為每月 1 次，環境噪音振動改為每季 1 次。其餘空氣品質針對木柵國小及基地西側民宅每季監測 1 次，交通流量以基地南側之木柵路三段及基地西側之木柵路三段 169 巷每季監測 1 次，相關位置圖補充於第 8.2 節圖 8.2-1 中。施工期間所執行之環境監測計畫將會配合實際施工作業期程調整，如因工程施工作業期限延長，本計畫環境監測計畫亦隨之延長。</p>	8.2	8-20~ 8-21
(四)下次會議請當地里長出席。	<p>說明：謝謝委員指教，遵照辦理。</p>	—	—
<p>李委員威儀：</p> <p>(一)對於本案申請停獎與開放空間獎勵後之容積，作為與都市計畫商三使用分區規劃原意差異的住宅使用，甚為不當，若為住宅使用，不贊成給予任何獎勵</p>	<p>說明：本案經重新檢討規劃後，另提方案為停獎獎勵容積用途為一般事務所(2~3 樓)，並調降停獎獎勵容積由 2697 m²減至 1107.03 m²。</p>	—	—

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
容積。			
(二)週邊實際停車需求，應加查核。並檢討本基地條件，合理增設獎勵停車位。	說明：遵照辦理。經檢視後，原引用數據將建物自設之停車數量剔除，惟為避免委員之疑慮，本案依據報告書中相關資料，需供比修正為1.04，潛在停車需求為1.43，潛在停車需求數為117位；周邊500公尺涵蓋區域內潛在停車需求計697輛。本案目前設置之獎勵停車數降為74輛，應屬合理。	—	—
(三)若設獎勵停車位，則車與人都應明確區分住戶與外來使用者動線，且汽機車動線應明確區分。	說明：本計畫汽機車動線分離設置，然受限於公共停車與自設車位無法以不同車道進出，本案除以不同電梯分隔管理外，並配合電梯刷卡管制，外來者僅能經電梯進出1F~B3F，其餘各層均需藉由刷卡管制進入，以維持住宅內部安全。汽機車動線參見圖5.3-1所示。	5.3	5-6
(四)169巷應退縮開挖在施工期間。並確保2.5米以上安全通道。	說明：本案於169巷退縮開挖值為0.3M~3.07M，並於施工期間留設2.5M之安全通道供小學生通行。	—	—
(五)植栽盡量用苗木，並盡量調整地下室開挖範圍，種植自然覆木部份。	說明：本案退縮地下室開挖範圍，以利喬木覆土。	—	—
交通局：			
(一)請重新考慮停車格之需求量是否正確。	說明：遵照辦理。本案經重新檢討後，規劃獎勵停車數量降至74輛，總設置停車數量降為257輛，請委員參考。	—	—
(二)建議私有停車格和公共停車格以色牌等方式區分。	說明：遵照辦理，將以不同顏色標線區分，並於牆壁上標示公共停車區與內部住宅停車區。	—	—
(三)公共停車之離場路線未說明。	說明：遵照辦理，有關公共停車之離場路線圖請參閱圖5.3-2至圖5.3-4。	5.3	5-7~ 5-9
(四)公共停車之民眾是否有專用梯。	說明：本計畫於1F~B3F設置專用電梯，可供公共停車之民眾進出。	—	—
(五)請重新斟酌開發量體大小。	說明：本案經重新檢討後，另提方案為調降停獎獎勵容積由17.22%至7.22%，地下層由6層減	—	—

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	至5層，地上層由27層減至25層，基地實設容積率由744.04%減至680.54%。		
(六)本案實設車位遠高於戶數需求，請說明實際法停、停獎車位與自設車位數及其分佈樓層，且報告說明停獎車位將提供週邊停車需求使用，應請補充本案未來開放公眾使用之具體方案(如停獎車位開放與社區居民停車使用管理計畫)及提出本案停車獎勵之需求性。	<p>說明：本案經檢討後，提供之停車位為小汽車法定設置183位，獎勵停車設置74位，總共設置257位。機車部分法定停車設置437位，獎勵停車設置37位，總計設置474位。公共停車部分之管理措施列如下述：</p> <p>1、區隔停車對象 本基地開發主要為住宅大樓及一般事務所，停車場另設置獎勵停車車位可供公眾使用，因此，停車場停車對象有上班、洽公人員及訪客，以及其他週邊臨時停車。其中，上班人員停車屬固定停車，規劃設置固定停車空間(於法定停車車位)。而洽公、訪客與基地週邊其他停車需求則均屬臨時停車，以不同編號與標示方式將臨時停車空間與固定停車空間區隔，並規劃適當指引標誌來導引外車。</p> <p>2、良好出入管制 透過嚴謹收費管制系統來管制車輛。入口處採讀卡機與發票機與柵欄機管制車輛進入。出口處則以讀卡機驗票機與柵欄機管制車輛離開。並配置停車場管理員加強車輛進出指引與管制。</p> <p>3、標誌標線之設置 藉由場內設置適當之標誌標線與引導牌面，分別引導基地內部與外來不同駕駛進入不同之停車與人行系統。</p> <p>4、配置交通管制人員 尖峰時間停車場出入口應配置交通管制人員，負責導引車輛進出及指揮交通，維護進出車輛及行經車輛、行人之安全，並藉以維持交通順暢。</p>	8.1.2	8-18~ 8-19
交通管制工程處： (一)開發單位所提木柵路服務水準A級乙節，與現況相去甚遠，依本處觀察所得木柵路自一段至四段	<p>說明：遵照知悉。木柵路三段目前交通狀況經本案調查結果，經行駛速率數據輔證，現況服務水準列為C~D級。依據委員所提之交通流量甚大之木柵路段，主要為木柵路四段與木柵路二段。本案研擬之出場動線，分別為路線一經秀明路、新光路、左轉由木柵路五段右轉進入信義快速道</p>	6.6.2	6-67~ 6-68

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
<p>服務水準皆不佳，尤其萬芳交流道開通後，已有大量車次集中於基地附近路段，故本處再規劃木柵重劃區交通動線時，已不再導入新的車流量，而改為由新光路接萬壽橋在返折回木柵路上萬芳交流道；請開發單位對所提數據審慎再議，並請依當地交通容受能量程度進行開發。</p>	<p>路進入台北東區、路線二經由木柵路右轉興隆路，復由興隆路右轉辛亥路進入台北市南區，以及路線三，由興隆路續往西北連接羅斯福路進入台北市西側。此外另可經由往東南、西南兩方向引導，分別進入政大校園、貓空、台北縣新店、中永和等地區。經不同道路分散後，對主要幹道負荷影響較為有限。此外，本案目前已將量體降至住宅 124 戶，事務所 12 戶，在交通衍生量上有錯開方向性之功能，總容積樓地板面積亦減少 1746.43 平方公尺，請 委員卓參。</p>		
<p>(二)所提交流量不合理處甚多，請開發單位再加以驗證評估。</p>	<p>說明：遵照辦理，檢視相關數據，並予以調整。未來將依據定案之開發內容重新估算，並提供委員參考。</p>	—	—
<p>(三)木柵路三段 169 巷經當地居民及木柵國小校方強烈要求下，已改為「準進不準出」之通學巷，車輛動線受到限制，開發單位是否已與居民溝通？請說明。</p>	<p>說明：本計畫前期已與學校聯繫，並確認通學巷設置之詳細內容，包括通學巷之管制時間、管制範圍與管制型態。未來相關資訊將納入基地進出管制要點，一併於銷售期間告知買家，確認其能瞭解、認知並遵守相關規定。</p>	—	—
<p>停管處： (一)請說明數字資料來源及算式。</p>	<p>說明：遵照辦理。主要針對委員有關停車供需引用調查報告部分、基地內部停車需求計算過程以及基地週邊道路容量計算標準提出下列</p>	<p>附錄 十一</p>	<p>7-56~ 7-61</p>

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>說明。</p> <p>1、停車需求主要參考台北市交通局『94年出版之93年度台北市十二個行政區汽車停車供需調查』，本案引用基地所在地區38分區之停車需供比修正為1.04，潛在停車需求為1.43，潛在停車需求數為117位。</p> <p>2、P7-56(原P7-54)目標年基地停車需求主要依據實際設置戶數與容積樓地板面積進行估算，已經包含獎勵樓地板面積，基地開發之面積計算表參見附錄十一所示。算式列如下：</p> <p>(1)依據85年交通部運研所停車產生率(分別引用住二郊區、商三郊區C321標準計算，標準引用參見附錄十二)。</p> <p>(2)依據94年底文山區每戶車輛持有比率</p> <p>小汽車家戶持有率為0.598車/戶 機車家戶持有率為1.017車/戶 計算住宅與辦公室停車需求分別如表7.4.2-9至表7.4.2-11。</p> <p>3、道路容量計算引用自道路容量標準主要參考「台北都會區整體運輸規劃—基本資料之調查與驗校(二)」，台北市政府交通局，民國90年8月出版。參考該報告中有關各種道路型態之容量推估，大致依據其定義之不同道路型態與設定容量，本計畫在稍做調整(調整為整數)後而成。</p>	<p>附錄十二</p> <p>7.4.2</p>	
(二)停車需求、潛在需求及獎勵樓地板需求之計算過程，請釐清。	<p>說明：停車需求計算表7.4.2-9至表7.4.2-11。關於潛在停車需求部分，主要資料引用自台北市交通局94年出版之『93年度台北市十二個行政區汽車停車供需調查』，摘錄於附錄十三所示。</p>	<p>7.4.2</p> <p>附錄十三</p>	<p>7-56~</p> <p>7-61</p>
(三)請提供週邊500公尺內公共停車之相關資料。	<p>說明：遵照辦理。停車需求主要參考台北市交通局94年出版之『93年度台北市十二個行政區汽車停車供需調查』，本案引用基地所在地區38分區之停車需供比修正為1.04，潛在停車需求為1.43，潛在停車需求數為117位。基地周邊五百公尺範圍內之停車供需，主要包含分區28、36、37、38、39、48共六處分區(500公尺範圍所涵蓋分區參見圖7.4.2-1)，經統計六處分區總計之停車供需</p>	<p>7.4.2</p>	<p>7-58~</p> <p>7-61</p>

審查意見	答覆說明	修訂處																																									
		章節	頁次																																								
	列如下表所示：																																										
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>分區</th> <th>停車需求</th> <th>停車供給</th> <th>需供比</th> <th>潛在需求</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>28</td> <td>754</td> <td>948</td> <td>0.80</td> <td>141</td> </tr> <tr> <td>36</td> <td>703</td> <td>960</td> <td>0.73</td> <td>75</td> </tr> <tr> <td>37</td> <td>432</td> <td>514</td> <td>0.84</td> <td>88</td> </tr> <tr> <td>38</td> <td>578</td> <td>557</td> <td>1.04</td> <td>117</td> </tr> <tr> <td>39</td> <td>561</td> <td>694</td> <td>0.81</td> <td>91</td> </tr> <tr> <td>48</td> <td>667</td> <td>562</td> <td>1.19</td> <td>185</td> </tr> <tr> <td>總計</td> <td>3695</td> <td>4235</td> <td>0.87</td> <td>697</td> </tr> </tbody> </table>	分區	停車需求	停車供給	需供比	潛在需求	28	754	948	0.80	141	36	703	960	0.73	75	37	432	514	0.84	88	38	578	557	1.04	117	39	561	694	0.81	91	48	667	562	1.19	185	總計	3695	4235	0.87	697		
分區	停車需求	停車供給	需供比	潛在需求																																							
28	754	948	0.80	141																																							
36	703	960	0.73	75																																							
37	432	514	0.84	88																																							
38	578	557	1.04	117																																							
39	561	694	0.81	91																																							
48	667	562	1.19	185																																							
總計	3695	4235	0.87	697																																							
(四)請提供停車場內部各樓層之平面圖。	說明：遵照辦理，停車場各樓層平面圖如圖 5.3-2 至圖 5.3-6 所示。	5.3	5-7~5-11																																								
本局綜合企劃小組： (一)垃圾儲存空間在地下一樓，故垃圾車亦要可以進入地下一樓。	說明：遵照辦理。	—	—																																								
(二)垃圾清運空間應加設資源回收空間。	說明：遵照辦理。	—	—																																								
結論：																																											
(一)停車場出入口僅可能為木柵路三段或三段169巷，請規劃並分析兩案優缺點。規劃內容不可影響169巷學生通學安全。	說明：補充停車場出入口優缺點比較說明於第 7.4.2 節。	7.4.2	7-51~7-52																																								
(二)所在區位，是否需求大量之增設停車位，請開發單位應與	說明：遵照辦理，本案周邊經與里長進行訪談瞭解，以及配合台北市交通局之停車供需調查報告相關內容，目前確有停車需求，本案目前設置獎勵車位 74 位，提供公眾使用。請	—	—																																								

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
權責機關確認後再行提出。	委卓參。		
(三)請開發單位依各委員意見更新資料，並提仍設開放空間與增設停車位，但不獎勵容積案規劃之替代方案。	說明：本案依委員意見，提出仍設開放空間與增設停車位，但不獎勵容積之替代方案補充說明於第 8.4.2 節。	8.4.2	8-29
(四)請開發單位依各委員與會意見修正資料。	說明：謝謝委員指教，遵照辦理。	—	—

