

附錄十二

歷次審查意見回覆說明

臺北文化體育園區整體規劃環境影響說明書書面審查意見回覆說明

審查意見	回覆說明
陳委員擎霞	
1.生態調查詳實無意見。	敬悉。
2.施工及營運期間處理方式可行。	遵照辦理，未來施工及營運期間將依據環境影響說明書所提對策確實執行。
駱委員尚廉	
1.表 6-20 中，為何 BH-5 與 BH-6 地下水水質 BOD_5 高達 44.1 與 47.9mg/l?	表 6-20 中第一次(91.12.20)地下水採樣時間係在地質鑽探剛完成後，而在鑽探過程中鑽探公司係抽取荷花池之池水作為鑽探所需之輔助水源，因此造成地下水質之 BOD_5 濃度值偏高。又依據第二次(92.1.22)地下水監測之結果，BH-5 與 BH-6 之地下水水質 BOD_5 則已降為 7.9 與 8.6mg/l。
2.棒球賽常遇球迷集中看球賽，而剛好為下班之交通尖峰時段，本開發案之地點幾乎位於市中心區，僅靠管制可以解決問題嗎？	<p>1.本案規劃為可容納四萬人次觀眾規模之多功能體育館，但國內每年所舉辦能達到四萬人次規模之活動並不多。以國內棒球賽而言，近三年來(2000~2002)平均每場觀眾均未滿三千人，而開幕賽與總冠軍賽也約在一萬多人，且通常大型活動舉辦時間仍以假日居多。而根據球迷看球特性，大型活動球迷入場時間約在開場前兩個小時即開始入場，故交通尖峰時間內已有約 50%之觀眾已入場。</p> <p>2.本案周邊大眾運輸系統發達，捷運由板南線直接服務，未來另有松山線、信義線加入服務；而周邊公車客運路線達 103 線。加上本案以推動使用大眾運輸系統為目標，體育館僅設置法定停車位(不加倍留設)，盡量減少本基地私人運具使用，以期對周邊交通影響降至最低。</p> <p>3.由於每場活動規模有所不同，故所規劃之交通管制措施與交通管制範圍亦有所不同，將依據活動規模提出交通維持計畫，在相關停車管制與交通管理管制的配合下，雖然平常日開場時段與下班交通尖峰時段略有重疊，但仍能達成周邊道路服務水準維持在 D、E 級以上。請參見環說書 P7-39 之表 7-51 所</p>

	示。 請參見環說書 7-1-2 節(P7-2~P7-3)。
3. 請列出開發前後之總不透水率面積，並比較開發前後之暴雨逕流量與尖峰逕流量。	簡委員芳菁
1. 一般大型的表演集會場所應朝郊區發展較為合適，本案卻反其道而行，建在交通早已成瓶頸的東區，其對忠孝東路及基隆路交通的衝擊應為最大。根據文中之分析許多路口皆呈現 E、F 級之服務水準，尤其在傍晚交通尖鋒時段往往也可能是活動要進場的時候，交通可能因此打結，請務必要妥善規畫相關之因應措施。	<p>1. 自 1980 年代以來，世界各國對於闢建大型體育館視為城市建設不可或缺之一環及國際化之指標，基於各國城市經營大型室內體育館之經驗，在區位之選擇上已從傳統之市郊逐漸引進至市區人口稠密之處，這種世界性之趨勢著眼於多功能大型體育場館可以有效復甦都市機能、加速老舊社區之重建，加以適當之規劃及活動之引入，更能繁榮地方、創造商機。</p> <p>2. 本案選址時曾分別考量基地之交通運輸服務程度、土地取得難易程度、環境保護影響程度、籌建時程配合程度、周邊設施配合程度、都市發展帶動程度、市府財政負荷程度、相關條件限制程度、市民及社會團體支持程度、需求及機能達成程度、影響現有運動設施使用程度、營運管理可行程度等十二個向度加以評估，其中本案位置在交通運輸、環境保護、籌建時程、周邊設施等七個向度較為優越，故乃決定設置於市中心區之松山菸廠。</p> <p>3. 本案規劃為可容納四萬人次觀眾規模之大型室內多功能體育館，但國內每年所舉辦能達到四萬人次規模之活動並不多。且本案以大眾運輸系統為目標，配合捷運與公車疏運計畫，區域交通管制，行人車輛資訊導引等，期將交通影響降至最低。</p>
2. 國人看棒球比賽、聽演唱會的群眾以年輕人居多，而這一群群騎機車代步的比率也偏高，因此，本案規畫的機車停車位應再檢討增加。	<p>1. 年輕族群以機車之使用比例偏高，本案規劃亦相當重視機車之停車問題，但為避免開散場時瞬間過多之機車車流影響人車通行與周邊住戶安寧，故建議將機車之停車需求移往信義計畫區內之停車場，初期停車位不足部分藉由信義計畫區內停車場以及封閉府前廣場來提供。</p> <p>2. 信義計畫區內現有停車位乃供過於求，汽車剩餘停車位約有 5,000 席，而</p>

	<p>機車停車位不足部分可由部分停車場利用汽車停車位提供 7,000 席以上之機車停車位。</p> <p>3.由於基地周邊有相當發達之大眾運輸系統，未來民眾逐漸習慣於大眾運輸的情況下，配合實施機車停車收費等方式，以降低機車停車需求。</p>
<p>3.說明書中有些疑問：</p> <p>(1)P6-12，全年平均最大風速應為 2.9，非 3.42m/s。</p> <p>(2)P6-12，最大降雨強度發生在七至十月份，表 6-8 並未有如此之資料。</p> <p>(3)P6-13，臺北地區之年平均氣壓介於 1011.4-1013.1mb 之間。</p> <p>(4)P6-23，電視收視大多由系統業者提供！？那麼那些少數依賴天線的收視戶，若電波受干擾豈不只能自認倒楣。</p>	<p>1.P6-12 之全年平均最大風速已遵照修正為 2.9m/s。</p> <p>2.P6-12 之最大降雨強度可由表 6-8 中之發生時間列中判別主要集中於六至十月份間。</p> <p>3.P6-13 已遵照修正為年平均氣壓。</p> <p>4.大型室內多功能體育館係座落於光復南路與忠孝東路東北側，基地南側為光復國小及國父紀念館、北側為鐵路局臺北機場、西側未來將規劃為開放性廣場，因此距離最近之住宅區應為位於光復南路側之住戶。因此，未來本基地於光復南路將退縮 15 公尺，再加上光復南路則有 45 公尺寬左右；且未來大型室內多功能體育館四周亦將依據棒球擊球高度需求，儘量降低開發量體及高度，預期將可有效減輕因基地開發而對周邊收視戶所產生之電波干擾。</p>
呂委員光洋	
<p>1.就計畫書上之建築物配置圖來看，建築物似乎太多，辦公室及商場是否可以不要，讓它純為一運動休憩之場所。</p>	<p>本基地提供公眾使用(大型室內多功能體育館、廣場、古蹟、荷花池、...)之空間約佔基地面積之 70%左右，且為降低基地開發規模，都市計畫已將法定容積率由 300%降為 240%。然而，由於大型室內多功能體育館之興建經費需求甚為龐大(初步估計約 77 至 84 億元)；因此，為提高 BOT 之可行性，確保民間投資者之投資效益及投資誘因，仍需於基地內設置相關商業設施以為支應。</p>
<p>2.大體育館預定建的位置是緊鄰光復南路之路口，這對住在路對面的住戶而言(國聯飯店)會有壓迫感，還有噪音方面之影響應該也會有，再者對光復國小未來的各種衝擊之著墨太少。</p>	<p>1.為了降低大型室內多功能體育館對於周邊行人及住戶之壓迫感，大型室內多功能體育館已依據棒球擊球高度需求，盡量降低開發量體及高度，並往地下開挖 7.5 公尺深；此外，本計畫於光復南路及忠孝東路側分別退縮 15 及 12 公尺，而於大型室內多功能體育場四周之開放空間則以複層次栽植手法</p>

	<p>來表現空間之多層次感，並藉由人行道綠籬之設置，以有效減輕此視覺壓迫之影響。</p> <p>2.大型室內多功能體育館舉辦活動時，假設所產生之最大噪音量為90dB(A)，而光復南路旁之住戶將與本基地之最小距離為45公尺，則因距離衰減後之噪音量為48.9dB(A)，但由於大型室內多功能體育館為密閉式建築，且未來於建築細部設計時將確實檢討其空間設計、及適當吸音材料之規劃與選用，並考慮基地鄰光復南路退縮之開放空間種植之植栽，應可有效減輕因舉辦活動所產生之噪音量，進而降低對週遭住戶之影響。</p> <p>3.基地於施工及營運階段對於光復國小之主要環境影響包括空氣品質、噪音、振動及交通等；其相關分析內容請參見說明書P7-4至P7-16及P7-23至P7-44所示。然未來於營運階段舉辦大型活動時將以夜間或假日時段為主，因此其對於光復國小之影響應屬輕微。</p>
3.動物之資料僅有二個月分，這應不具完整之代表性至少要有一年之資料，才足以看出其生物多樣性。	<p>1.調查結果中，顯示鳥類之種類與數量最多，而其他之兩棲、爬蟲、哺乳類動物、魚類等都僅有數種，根據實地調查結果判斷，主要是受限於動物(除鳥類外)無法適當進行族群間之交流，以致僅有數個物種存留在基地中。</p> <p>2.而在鳥類部分，因臺北市區並非主要之候鳥棲息地點，這些候鳥多半短暫停留，對當地之生態系影響極小，且三次鳥類調查結果都極為相似，顯示預定地之鳥種主要以適應都市環境之家鴿、綠繡眼、白頭翁及麻雀為主要優勢種。因此，動物調查之資料雖是分別在一月至三月份間取得，但應能代表基地之動物相概況。</p> <p>3.本規劃主要依據「開發行為環境影響評估作業準則」之規定進行調查，其中有關動物資料之調查時間或頻率規定應於最近六個月至少二次，但調查區域具季節性之重要生態特性，如候鳥季節等，調查時間則應含括其季節性。本計畫分別於92年1月上旬及3月上旬進</p>

	行動物生態調查，但在考量松山菸廠大片綠地可能是過境候鳥之暫時棲所，乃在2月中旬再進行一次鳥類調查。
4.現有水池之水質及相關生態資料不足，例如水中有什麼無脊椎動物之物種，例如：蜻蜓、淡水水母、淡水海綿、還有水生植物，未來施工時對目前蓮(花)池之水會不會有影響？	<p>1.本規劃已依據「開發行為環境影響評估作業準則」附表六之規定，調查河川之水文、水質資料；而現有基地內之水池因非屬前述作業準則規定之水庫或湖泊集水區，故本計畫並未調查現有水池之水質狀況。</p> <p>2.根據「動物生態評估技術之研究及評估模式之驗證」(李培芬、梁世雄，2003.01，行政院環境保護署)判斷本基地屬於書中界定之第一級區域，即海拔在100公尺以下且不含山坡地與各級保護區之平地。因不同原始狀態之生態區域理應有不等程度之作法，方能達到動物調查資料之代表性，又能兼顧從事環境影響評估業者之作業時程與經濟性，該書中建議環境影響評估作業，在第一級區域進行動物生態背景調查以脊椎動物、大型昆蟲(鱗翅目為主)為主，若有水域則進行具有一定代表性之魚類相調查；因此依據前述之研究，本案並未進行荷花池中無脊椎動物之物種調查。</p> <p>3.荷花池本為人工開鑿，池中魚類為人為放養之常見魚種，且近年並未進行管理，以致漸有淤塞之現象。未來施工時，應當注意清除福壽螺、錦鯉等外來物種，並施用生態工法，提供一個多罅隙之空間給魚類、浮游生物躲藏及生存之空間，並避免堤岸水泥化。此外，若有必要得適當補植臺灣原生之沉水、浮水與挺水水生植物(如：水燭、苦菜、田字草、萍蓬草等。)及放養臺灣原生淡水魚種(如：紅娘華、臺灣鬥魚。)如此一來，本案開發不但不影響荷花池之生態，反而可進一步協助建立更為完整之水域生態系。</p>
5.移植大樹之存活率大約會有多少？	未來大樹移植時，藉由對各樹種之特性、移植之適期、保護措施、維護管理等方式進行移植，預估約有80%以上之存活率。

熊委員雲嶧

1. 本案開發之場地體育館，及百貨商場、辦公大樓、旅館等附屬建築，各基地開挖多深，擬開挖土方量多少？如何運送？請補充說明。	1. 多功能體育場開挖深度為 7.5 公尺，而其他附屬設施之開挖深度則介於 7-14.5 公尺間(請參見說明書 P5-9 之表 5-2 所示)。 2. 本園區預計於施工階段將產生 538,532 立方公尺之剩餘土石方量。 3. 有關本基地開挖產生土方之建議運輸路線及運輸時段等請參見環說書 8-1-6 節(P8-6~P8-7)。
2. 本案西北方 1 公里處(見圖 4-3)為臺北市立體育場，最近興建的小型巨蛋，據稱可容納觀眾壹萬多人，該場地完成後，對本案影響如何，是否納入考慮？	1. 依據臺北市立體育場園區整建計畫之內容，臺北市立體育場主要作為多用途體育場(籃球或冰上曲棍球比賽場地)、國際標準水上運動中心、田徑場(兼足球場及橄欖球場)、及體育運動訓練研習中心使用；而本案主要規劃作為國際級棒球場使用，因此在功能上並未重疊。 2. 本案以提供棒球比賽及容納觀眾 25,000 人以上之演唱會、大型集會為主，故與市立體育場之小型巨蛋之比賽項目及活動規模明顯區隔。
3. 本案南方 1 公里處，為臺北世貿中心，已完成多年，只要舉辦展覽會，必然造成人潮擁擠，基隆路與信義路之交通幾乎阻絕。至今尚未有效解決，對本案之影響，是否納入考慮？	1. 近年來交通局針對世貿舉辦大型活動已事先請廠商提送交通維持計畫，提供接駁公車與交通維持管制等，同時活動期間提高周邊停車場停車費率，降低民眾停車需求，故目前活動期間基隆路與信義路之交通情況已獲得改善。 2. 以平常日活動而言，本案尖峰進場時段為下午 5:30~6:30，此時世貿人潮為離場，兩案車流與人潮動線不同，不致造成交通惡化。 3. 估計假日期間世貿電腦展全日最高旅次約達 12 萬人次，推估於本案體育館開啟場尖峰小時約 2~3 萬人，根據本案研究結果，針對區域交通進行總量管制的情況下，在假日上、下午尖峰小時可容納之旅次可達 13 萬人，故透過交通管理手段仍可維持本體育館與世貿周邊之交通順暢。
4. 本案東南方 1 公里處，正在興建百層高樓臺北金融中心正式營運後，據稱上下班人潮將增加數萬人，預期將朝向忠孝、仁愛、信義、基隆各大幹道疏散，勢必造成該地區交通沉重負擔。若再增	1. 本案規劃為可容納四萬人次觀眾規模之多功能體育館，但國內每年所舉辦能達到四萬人次規模之活動並不多，故一年當中因本案活動與臺北金融中心上下班人潮所造成之交通影響相當有限。

<p>加本案體育館觀眾四萬人，必須在短時間內集中或疏散，尤如雪上加霜，可能使交通癱瘓，是否納入考慮？</p>	<p>2. 平常日上班時間臺北金融中心與本體育館尖峰時間不同，其人潮與車流在時間上已錯開；而體育館平常日活動時間以晚上為主，故在下班時間臺北金融中心為離場，體育館為進場，兩案車流與人潮動線不同，不致造成交通惡化。</p>
林委員鎮洋	
<p>1.P5-4，依本報告書之說明，多功能體育館以棒球場為主要用途，若如此，是否與臺北市立體育場(民國 93 年完工)巨蛋之功能重疊性太高；於臺北之精華地段是否考慮符合國際水準之其他體育用途，以因應未來國際運動比賽之需求。</p>	<p>1. 依據臺北市立體育場園區整建計畫之內容，臺北市立體育場主要作為多用途體育場(籃球或冰上曲棍球比賽場地)、國際標準水上運動中心、田徑場(兼足球場及橄欖球場)、及體育運動訓練研習中心使用；而本案主要規劃作為國際級棒球場使用，因此在功能上並未重疊。</p> <p>2. 棒球運動可說是臺灣體育運動之重點項目，本基地計畫興建一座具國際水準之多功能棒球場，將有助於國際性棒球比賽之爭取，並提昇我國棒球運動之水準。</p>
<p>2.P6-17，水質部份是否可將可能影響之河川範圍，以圖示說明。</p>	<p>1. 有關可能影響之河川範圍請參見環說書圖 6-9(P6-18)所示。</p> <p>2. 未來本基地將設置雨水貯槽經中水道回收作為花木噴灌、沖洗廁所等用水；而在污水方面亦將排放至衛生下水道中；因此本基地開發應不會直接影響河川水質。</p>
<p>3. 營運期間，水質項目於平時少數人使用時，水質可符合排水下水水質標準(表 7-2)，但若於球賽或表演時，人數激增(尤其多功能體育館將有四萬個觀眾席)，而造成水質濃度瞬間暴增，請說明水質是否還可符合標準，又如何解決？</p>	<p>本基地污水之主要來源為參觀民眾洗手及如廁所產生之生活污水，其水質均較為穩定，而在舉辦大型活動時，因人數增加將造成污水量瞬時增加，本計畫將於基地內設置調節池，將污水導經調節池後才排入衛生下水道。</p>
<p>3.P7-39，停車供需比較表中，機車最高停車需求為 7,867 席，而本案規劃停車供給僅有 1,823 席，雖有配套策略，但舉辦球賽或表演時，表中所列三個配套策略無法於每一次皆能夠達成此需求，如此，騎乘機車之民眾將無所適從，停車違規之情形將會激增，請說明如何解決，或規劃其他方案。</p>	<p>1. 本案所推估之最高停車需求乃為在最高人數規模以及私人運具使用率最高之情況下所衍生之停車需求，此活動情境每年發生之次數相當有限。</p> <p>2. 本案規劃亦考慮機車之停車問題，但為避免開散場時瞬間機車車流影響周邊交通與住戶安寧，故建議將機車之停車需求移往信義計畫區內之停車場，初期停車位不足部分藉由信義計畫區內停車場以及封閉府前廣場來提供。</p>

	<p>3.信義計畫區內現有停車位乃供過於求，汽車停車位約有 5,000 席，而機車停車位不足部分可由部分停車場利用汽車停車位提供 7,000 席以上之機車停車位。</p> <p>4.由於基地周邊有相當發達之大眾運輸系統，未來民眾逐漸習慣於大眾運輸的情況下，配合推動實施機車停車收費、加強違規拖吊，機車停車需求與違規停車情形應能有效控制。</p>
4.P8-32，表 8-9 僅針對空氣、噪音、振動、水質及交通量作環境監測。應考量施工及營運期間對於動植物生態之影響，進行環境監測，以做為未來生態受破壞時復育之用。	遵照辦理，將於 P8-35 之表 8-9 中增列施工及營運階段動植物生態之環境監測項目，而其監測頻率則訂為每季一次。
5.P8-32，表 8-9 排放水質監測項目為何只選擇五項，對應於 P.7-4，表 7-2 中列了 25 項水質項目，是否其餘 20 個水質項目皆能夠符合水質標準，請說明。	由於本基地未來所產生之污水主要為一般生活廢污水，其重金屬含量及濃度甚低；故本規劃僅選擇與其較有關之水質監測項目進行監測。
6.基地開放空間之生態環境，應創造多孔隙棲地；而臺北文化體育園區是否亦應使用「透水鋪面」使水能循環再生？另請繪示區域水系圖(含排水)，以便瞭解本案對區域排水所可能增加之洪峰量。	<p>1.本基地將保留現有荷花池及部分小水池，並利用誘蝶、誘鳥性植栽以及多孔隙材質來復育基地之生態環境。</p> <p>2.而未來建築細部設計時將對人工地盤之鋪面進行檢討，儘量採用透水性鋪面，以使水能循環再生。</p> <p>3.有關基地區域水系圖請參見環說書附錄十所示。而本基地開發前之暴雨逕流量為 5.01cms，開發後逕流量為 4.56cms。開發後逕流量將較開發前小，且開發後更藉由雨水回收系統，貯留建物屋頂之雨水而回收使用，因此排入區域雨水下水道之逕流量將更為減少。</p>
7.附錄八，P20 裝訂錯誤。另建議將附錄之章節編碼於目錄中。	<p>1.附錄八，P20 裝訂錯誤部分，已配合修正。</p> <p>2.為避免報告書篇幅過長，有關附錄之章節目錄將於各附錄前編輯。</p>
李委員錦地	
1.對於雨水貯留及雜用水、冷卻水再利用原則，宜再補充。又再生水除使用於澆灌花木，亦需用於消防用水及雜用水，溢量部分再導入荷花池。	<p>1.有關雨水中水系統設計則請參見環說書 8-1-2 節之二、(四)說明(P8-2)。</p> <p>2.遵照辦理；本案再生水除使用於澆灌花木，亦將用於消防用水及沖洗廁所等使用，溢量部分才導入荷花池。</p>

2. 又疏解地面行人人潮，宜建地下道與捷運站相連通。	1. 本基地與國父紀念館之間已設置 80 米寬之地下通道，未來基地人潮可由地下層直接通往國父紀念館。 2. 本案同時於基地內部規劃設置一捷運出入口與現有國父紀念館站相通，基地之捷運使用人潮可由基地內利用地下捷運連通道直接通往捷運車站。
----------------------------	--

張委員瓊文

1. 請補充如何將本開發案所預估之交通量與市政府交通局之「臺北都會區整體運輸基本資料之調查與驗校(二)」預測結果整合之說明，例如當初交通局的報告中是否已考量本開發案之情境分析，若未考量，則本開發量衍生之需求交通量，如何考量。	1. 根據「臺北都會區整體運輸基本資料之調查與驗校(二)」之報告內容，其研究係以巨觀交通條件考慮，並未考量本開發案。 2. 本規劃係利用「臺北都會區整體運輸基本資料之調查與驗校(二)」之旅運資料作推估基礎。係參考其各年期總旅次產生量以及運具使用分配，根據現況推估目標年之總旅次與運具分配，推估目標年之交通量成長率。																				
2. 本開發案位於市區，路口的服務為主要的瓶頸點，因此建議預測部分再補充對路口服務水準影響分析。	遵照辦理，請參見環說書 P7-37 之表 7-50 所示。																				
3. 人行系統將為本基地開發案主要問題之一，好在本開發案周圍有相當便捷的大眾運輸系統，因此如何導引本案範圍內部動線至現存大眾運具之車站應是規劃重點，若內部動線導引得宜應可有效錯開人潮到站時，間接亦可降低衝擊。因此建議概略分析人潮來往之主要方向(各方向進出比例)，以利了解各方向人行道必須負擔之比例，可供檢視現有與未來周遭設施是否足以負荷。	1. 基地場內外將規劃相關行人資訊導引系統，包括園區內相關位置圖、疏散動線、大眾運輸場站導引等。 2. 由於地面層人潮勢必利用忠孝東路與光復南路進出基地，故此兩路段所產生之衝擊為最大，本案於人行系統影響分析中已預估各方向之行人量，其各方向人行交通量將於人行系統影響分析中補充。 3. 人行系統影響請參見環說書 P7-44。																				
4. 停車亦為本基地開發案主要問題之一，贊同規劃單位依旅次目的規劃停車的供給(p7-38 所提)，原則上使用多功能體育場之旅次，可考量以大眾運輸系統計程車來服務，但單純商業設施部分的需求則應儘量滿足，否則車輛周遭繞行，使用其他停車場亦可能形成另外的交通問題。由報告看來目前停車供給仍相當不足，其中使用既有停車場者，更應確認所提周圍停車場目前之使用狀況(使用率)，否則將所提之策略恐無法符合實際需要。	1. 遵照辦理。 2. 基地僅提供適當之停車供給，並透過停車導引資訊系統將停車需求導引至信義計畫區內停車場。 3. 目前基地周邊以及信義計畫區之停車位乃供過於求，其現況使用情形如下： <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="2">供需比較</th> <th colspan="3">停車需求</th> </tr> <tr> <th colspan="2">停車供給</th> <th>平常日下 午</th> <th>平常日夜 間</th> <th>假日 下午</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>汽車</td> <td>16249</td> <td>10698</td> <td>10005</td> <td>10238</td> </tr> <tr> <td>機車</td> <td>17405</td> <td>14873</td> <td>14522</td> <td>13935</td> </tr> </tbody> </table>	供需比較		停車需求			停車供給		平常日下 午	平常日夜 間	假日 下午	汽車	16249	10698	10005	10238	機車	17405	14873	14522	13935
供需比較		停車需求																			
停車供給		平常日下 午	平常日夜 間	假日 下午																	
汽車	16249	10698	10005	10238																	
機車	17405	14873	14522	13935																	

交通部民用航空局

本案建築物超過臺北航空站水平面高度，臺北市政府已依「飛航安全標準暨航空站飛行場助航設備四週禁止及限制建築辦法」第九條規定，檢附相關資料申請專案放寬航高限制，刻由本局審理中。	有關建築物超過臺北航空站水平面高度之問題，市府已於 92 年 6 月 2 日提送評估報告函請交通部民用航空局進行審議，並於 7 月 4 日教育局長親自拜會民航局局長，民航局局長表示將儘速辦理本案之審查作業。而未來本基地將依據民航局之審查結果而進行整體開發作業。
--	--

臺北市政府環境保護局第一科

一、空污部份： 1.P8-2 頁有關施工階段所採行之環境保護對策方面，請參考行政院環境保護署九十二年五月二十八日公佈之「營建工程空氣污染防治設施管理辦法」擬定必要之防制措施，並檢討是否需增加 9-1 頁有關施工階段之環境維護管理費。	1.有關空氣品質施工期間之環境保護對策，已參考行政院環境保護署九十二年五月二十八日公佈之「營建工程空氣污染防治設施管理辦法」檢討修正，請參見環說書 8-1-3 節(P8-3~P8-4)。 2.而依據前述之相關防制措施，本計畫將於 P9-1 之表 9-1 中增加施工階段之環境維護管理費用。
2.本案第九章執行環境保護工作所需經費是否已包含營建工程空氣污染防治經費，請說明，若未列入，務請增列。	有關空氣污染防治措施經費已包含在施工階段之環境維護管理費中。
二、噪音部分： 1.請使用低噪音施工機具，並且做好隔音防護措施。 2.請說明開發期間配合噪音振動防制措施是否包含在施工階段之環境維護管理費中，若無請增列。	遵照辦理，未來於施工階段將要求承包商必須使用低噪音施工機具，並且做好隔音防護措施。 有關噪音振動防制措施經費已包含在施工階段之環境維護管理費中。

臺北市政府環境保護局第二科

1.依 6-1 頁表 6-1 開發行為可能影響範圍之各種相關計畫表所述，本案開發場址全區係屬下水道指定之地區或場所，未來於營運前應依水污染防治法施行細則第二十八、二十九條規定向本局提出排放許可申請。	遵照辦理，未來於基地營運前將依水污染防治法施行細則第二十八、二十九條規定向環境保護局提出排放許可申請。
2.請開發單位於施工前依環保署九十年六月二十九日(90)環署水字第○○四○六六九號公告向本局提出「逕流廢水污染防治削減計畫」送審。	遵照辦理，未來於施工前將依環保署九十年六月二十九日(90)環署水字第○○四○六六九號公告向環境保護局提出「逕流廢水污染防治削減計畫」送審。

臺北市政府環境保護局第三科

1.主辦單位應於施工前、中依廢棄物清理法規定善盡環境維護權責，不得有影響公共衛生及污染環境之情形。	遵照辦理，未來於施工前、中將依廢棄物清理法規定善盡環境維護權責，以免有影響公共衛生及污染環境之情形發生。
2.完工後，有關公共設施(雨水下水道、道路)並請依規定辦理現勘交接。在未	遵照辦理，未來於完工後有關公共設施(雨水下水道、道路)將依規定辦理現勘交

完工及完成接公共設施之前，主辦單位仍應負清潔管理維護之責任。	接。而在未完工及完成公共設施之交接前，開發單位仍應負清潔管理維護之責任。
臺北市政府環境保護局第四科	
由於該園區僅產生一般生活廢棄物且亦無廢(污)水處理廠，非屬「廢棄物清理法」第二條第二項規定之事業，因此有關事業廢棄物部份，除開發過程中所產生之營建廢棄物應確依「廢棄物清理法」及「事業廢棄物貯存清除處理方法及設施標準」之規定妥善清除處理外，餘本科無意見。	遵照辦理，開發過程中所產生之營建廢棄物將依「廢棄物清理法」及「事業廢棄物貯存清除處理方法及設施標準」之規定妥善清除處理。
臺北市政府環境保護局衛生稽查大隊	
1.請補充說明本開發案挖填土方量是否平衡、運輸車輛路線及其棄土位置。	請參見熊委員雲帽審查意見 1。
2.建請加強噪音防護措施(隔音設備、吸音建材等)以減輕體育場營運動期間活動噪音對鄰近居民所造成之影響。	遵照辦理，未來將加強噪音防護措施(隔音設備、吸音建材等)以減輕體育場營運動期間活動噪音對鄰近居民所造成之影響。
3.由於本案開發面積甚廣(達十八公頃)，除應妥擬施工管理計畫外，施工期間請依照環境保護對策所承諾事項確實執行。	遵照辦理，未來於施工階段將妥擬施工管理計畫，並依照環境保護對策中所承諾之事項確實執行。
臺北市政府環境保護局技術室	
本項開發計畫案，依 P8-30 環境管理與監測作業，本計畫施工期間應定期進行相關環境品質監測；本計畫執行環境監(檢)測項目未獲行政院環保署檢驗所認可，請開發單位施工期間各類環境品質監(檢)測作業，應委由檢驗所認可單位執行，以確實監督施工環境品質並掌握工地環保。	遵照辦理，未來於施工期間將定期進行相關環境品質之監測作業；而有關各類環境品質監(檢)測作業，亦將委由行政院環保署檢驗所認可之單位執行，以確實監督施工環境品質並掌握工地環保。
臺北市政府工務局	
無意見	敬悉。
臺北市政府交通局	
1.第 8-25 頁，實施總量管制部分，請說明小汽車承載率為 2.8 之預測基礎。	根據「臺北都會區整體運輸規劃基本資料之調查與驗校(二)」所採用之小汽車平均乘載率為 2.6，相關資料已配合修正，請參見環說書 P8-27~P8-28。
2.第 8-26 頁，表 8-7 尖峰時段所使用之運具比例中，私人運具達 65%，大眾運輸僅佔 40%(公車 15%、捷運 25%)，請說明其假設基礎或資料來源。	實施總量管制所採用之運具比例係以大臺北都會區之平均運具使用比例，參考相關研究案例，本案假設私人運具為 55%、大眾運輸為 40%。
3.第 8-28 頁，表 8-8：	1.已依據 貴局所提建議修正，請參見

<p>(1)停車系統中停車場新建計畫之「國父紀念館北側停車場」，由於涉及國父紀念館館方權責，非本府所能著力，且未來與之連通之八十公尺地下通廊有四分之三將規劃作為展場使用，故建議改列「政府協助辦理」。</p> <p>(2)人行系統之忠孝、基隆路口人行天橋案，經市長九十二年第八次交通會報裁示，尚須就景觀衝擊、施工可行性、設施需求性、預期效益及居民意見等進行細部評估，由於尚包含不確定因素，建議刪除。</p> <p>(3)大眾運輸系統中「『散場時間』公車…」與交通管理設施-大眾運輸促進計畫 b「提高『尖峰時間』捷運…」，雙引號內文字一律修正為「活動期間」。</p>	<p>環說書表 8-8(P8-30)。</p> <p>2.有關人行天橋部分經市長九十二年第 八次交通會報裁示，需另進行細部評 估，已另案處理，本案暫不繼續探討， 並將於報告中刪除忠孝東路、基隆路口 人行天橋之圖說。</p>
---	---

臺北市政府捷運工程局

<p>1.有關說明書 5-2-1 全區配置規劃圖中，對於增設捷運出入口部份圖 5-2 壓層平面層、圖 5-3 地下壹層平面圖及圖 5-4 地下貳層平面圖、上下層設計無法吻合，請檢討修正。</p> <p>2.說明書內對於捷運建設敘述文字錯誤部份，請依所附資料修正。</p> <p>(1)P6-1 頁表 6-1 計畫名稱、主管單位、完成時間請修正為：臺北都會區大眾捷運系統後續路網信義線、松山線建设计畫、臺北市政府捷運工程局，民國 101 年。</p> <p>(2)P8-18 頁，請修正 2 大眾運輸捷運系统文字敘述。</p> <p>(3)P6-5 頁，6-1-2 交通建设计畫請修正二臺北都會區大眾運輸捷運系统文字敘述。</p> <p>(4)P6-5 頁，6-1-2 交通建设计畫二.(四)...臺北都會區後續捷運路網全數完成後，路網规模将达 230 公里以上，预测目标年(民国 110 年)请修正叙述内容。</p> <p>(5)P6-45 三、大眾運輸系統現況(一)捷運系統...現況通車路網之運量以 92 年 2 月而言...請修正錯字。</p>	<p>遵照辦理，已重新檢討及修正各樓層之平面配置圖，請參見環說書 P5-5~P5-7。</p> <p>1. P6-1 頁表 6-1 計畫名稱、主管單位、完成時間已配合修正。</p> <p>2.原 P8-18,2 大眾運輸系統文字標題已更正為大眾運輸「捷運」系統，請參見 P8-20。</p> <p>3. P6-5 頁，6-1-2 交通建設計畫二、臺北都會區大眾運輸系統標題已修正為臺北都會區大眾運輸「捷運」系統。</p> <p>4.P6-5，6-1-2 交通建设计畫二、(四)...臺北都會區後續捷運路網全數完成後，路網规模将达 230 公里以上，预测目标年(民国「101」年)已修正为民国「110」年。</p> <p>5.原 P6-45，「三、大眾運輸系統現況(一)捷運系統...現況通車路『網』之運量以 92 年 2 月而言...」之错别字已修正为「网」，請參見環說書 P6-46。</p>
---	---

臺北市停車管理處

<p>1.查本說明書內第 7-39 頁顯示本案規劃停車供給約小客車 2870 格、機車 1823 格、遊覽車 40 格，與本基地多功能體育館最高停車需求及商業設施需求，合計停車需求約小客車 5496 格、機車 12961 格、遊覽車 118 格，差距甚大，需要由信義計畫區之公有停車場及封閉府前廣場及國父紀念館北側員工停車場來滿足該基地之停車需求實為不妥，況且信義計畫區目前停車供給雖然大於停車需求，係因該地區尚未完全開發完竣，部分閒置土地作為臨時平面停車場使用，未來臨時平面停車場逐一收回並完成開發，恐無法提供 5000 格小汽車停車格供本基地使用，爰基地所衍生之停車需求應自行吸納為原則，若仍欲利用信義計畫區之停車供給，則本報告應納入信義計畫區之現況及目標年停車供需及使用率分析，才得較為確實了解可能有多少停車格位得吸納本基地開發之停車需求。</p>	<p>1.本案推估各類活動於 4 萬人規模且各運具使用比例為最高之情境下，所衍生之最高停車需求。 2.本案估計汽車停車位最高約不足 2,600 席，將透過停車資訊導引系統由信義計畫區之剩餘停車位提供。 3.以府前停車場、松壽停車場、世貿大樓停車場平常日夜間即可提供約 2,000 席停車位，加上其他停車場之停車位，可滿足本案最高之停車需求情境。 4.現有信義計畫區平面停車位約有 1421 席，平常日夜間剩餘 800 席、假日下午約剩餘 600 席。未來如平面停車場收回開發後，各開發案本身亦規劃停車位，且本案仍可使用其他剩餘之 4,000 多席車位，故對於本案影響不大。 5.目標年係以大眾運輸系統為導向，且加上捷運信義線、信義區輕軌計畫等，未來民眾逐漸習慣於使用大眾運輸系統，本區停車供需情況應不致惡化。</p>
<p>2.本案將採取BOT 方式委託民間開發及經營管理，未來舉辦活動時，將配合封閉府前廣場提供參加民眾使用，府前廣場未來可能成為夜間停車場使用，則宜將封閉計畫送請府前廣場管理單位及相關交通單位詳予審查及檢視應由主辦單位依規定付費。</p>	<p>遵照辦理。</p>
<p>3.另未來國父紀念館再提供 750 格停車格位，查該館目前並無興建計畫，可能應與館方確認，倘國父紀念館北側預計於現員工停車場位置下方興建約 750 格，其停車場出入口分別設於忠孝東路及逸仙路，與本基地立體停車場入口位置設於忠孝東路北側(正對逸仙路)，未來營運後停車等待進停車場之車輛在忠孝東路、逸仙路與基隆路造成之影響，請補充說明。</p>	<p>本案停車場出入口設置逸仙路北延路段，其中於忠孝東路西往東方向利用中央分隔島改設為 170 公尺長之左轉專用道，東往西方向亦退縮設置右轉專用道，且停車場柵欄機設置於內部，距基地外道路相當遠，故對於忠孝東路上之車流影響相當輕微。如未來國父紀念館北側興建地下停車場，其出入口配置應以設置於忠孝東路與逸仙路上為最佳，且其出入動線以右進右出為宜，其停車場入口處亦應規劃適當之等候空間，故對於周邊忠孝東路與逸仙路之影響有限。由於基地本身停車位數有限，且整個區域內亦將設置停車資訊導引系統，對於基隆路之車流而言，其停車需求建議以導引至信義計畫區內之停車場為較</p>

	佳。
臺北市政府衛工處	
1.本基地因設有多層餐廳，故需設置油脂截留器處理餐廳排放之污水，處理後之水質須符合「臺北市下水道管理規則」第十九條之水質標準。	遵照辦理，未來將設置油脂截留器以處理餐廳排放之污水，而處理後之水質亦應符合「臺北市下水道管理規則」第十九條之水質標準。
2.P7-3 預估汙水量 2,409.44CMD，請說明推估之方式，並建議請列計算式。	本案營運期間之最大日汙水量係依據設計用水量之 80% 預估，而用水量之推估方式，請參見 P7-17 表 7-23。
3.文化體育園區污水本處原則同意納入本市污水系統，惟園區自設之污水系統及接入點仍需提送相關資料過處審查。	遵照辦理，未來將依審查意見提送污水系統及接入點等相關資料至衛工處審查。
4.本基地污水排水系統請設置調節池，俾利調節於活動中場或終場時瞬間產生之巨量污水，同時進入本市公共污水下水道系統造成衝擊。	遵照辦理，未來將於污水排水系統中設置調節池，以調節於活動中場或終場時瞬間產生之巨量污水，避免對公共污水下水道系統造成衝擊。
5.本基地為大型建築，產生污水量較大，建議設置中水道系統以降低污水排出量。	本案營運階段產生之污水將接管納入臺北市衛生下水道系統(已取得納管同意證明請參見附錄七)；故基地內並未設置污水處理廠來處理污水，因此其污水水質並不適合中水道系統來回收利用。惟本案考量活動期間，大量污水排出量對衛生下水道系統之衝擊，將於基地內設置污水調節池，污水經調節池後才排入衛生下水道。又本案將於建築物設置雨水回收設備，經中水道系統回收作為沖洗馬桶、澆灌等用途，以達節約水資源之目的。
6.本案建照核發後，請設計單位依建照附表注意事項，於放樣勘驗前送污排水圖說至本處辦理審查。	遵照辦理，未來於建照核發後，將依建照附表注意事項，於放樣勘驗前提送污排水圖說至衛工處辦理審查。
臺北市政府建設局	
1.本開發案位於都市內，面積高達 18 公頃，其內松山菸廠自民國 26 年即開發迄今，除已形成老樹部分涉及本市樹木保護自治條例外，植生豐富，顯見生態機能豐富，如本說明書 P6-24 述及都巿中的綠地如海洋中的小島…形成類似區域隔離機制，足見本開發基地是野生動物在臺北市都會區之重要休憩、覓食甚或繁殖之場所，建請開發單位盡可能減少自然生態干擾之部分，或規劃可融合自然生態而最小破壞之開發方式。	遵照辦理，為減輕本基地開發對生態環境之干擾，本計畫將保留現有荷花池及其周圍環境，並利用誘蝶、誘鳥及複層次、多樣性之植栽、以及多孔隙材質來復育基地之生態環境。
2.另荷花池週邊植生豐富，惟調查部份	1.灌木(如桂花、油茶、杜鵑、樹蘭、觀

<p>未對荷花池中水生植物部分加以調查，且灌木及地被植物部分資料亦缺如，請補附，以利瞭解植相是否豐富情形及環境是否需要移植其他植栽進入。</p>	<p>音棕竹、變葉木、茶花、馬拉巴栗、馬茶花、月橘、茶梅等)已調查，請參見說明書附錄五之植栽調查。</p> <p>2. 荷花池水生植物調查請參見環說書P6-27。</p> <p>3. 地被植物之調查請參見環說書表6-23(P6-27)。</p>
<p>3. 有關動物生態部分：</p> <p>(1)考量本案夜間照明方式，如何能減輕對既有生物(如：蝙蝠)之影響。</p> <p>(2)本區發現保育類蛙種—貢德氏赤蛙，是否考量保留或營造其棲地之具體計畫？以作為本開發區強調豐富生態之特色之一。</p> <p>(3)本規劃案是否考量開發期間及完成後所生噪音對既有生物如何降低影響？</p> <p>(4)保育類野生動物喜鵲(留鳥)是否在此棲息、繁殖或覓食？本案將如何處理、營造適合喜鵲生存之環境？</p> <p>(5)依據本說明書，本案場址內生態豐富，尤其保育類野生動物至少三種，建議陸域調查時間請提供至少每季一次之資料，以利本案進行事前規劃之調整，減少因季節差異導致未調查出之物種受到重大危害。</p> <p>(6)施工前及工程進行中，野生動物保護、遷移、釋放之方式為何？其替代棲地在何處？請補說明。</p>	<p>1. 夜間照明對物種之影響得視照明白度以及其光譜而定。以本基地狀況而言，若植栽茂密且人為活動少，則夜間照明對動物之影響較小。以蝙蝠為例，若夜間照明燈屬於白光，此類型燈種會發出紫外光線，吸引蛾類等夜間活動昆蟲，反而可能吸引蝙蝠前來覓食。為減低夜間照明對動物之影響，建議採用不會發出紫外光線之燈具，在非舉辦大型活動之區域，設置之燈具以提供足夠照明為原則，並栽植枝葉較茂密之樹種與灌叢，提供動物夜間躲藏與活動空間。</p> <p>2. 本基地未來將保存荷花池及其週邊之環境，以提供貢德氏赤蛙之棲息環境。</p> <p>3. 施工期間將採低噪音之施工機具及施工法；營運期間在基地開放空間利用種植複層次之樹種，而建築物利用隔音設備及吸音材料，將可減輕基地施工及營運後噪音對既有生物之影響。</p>
	<p>4. 依據調查結果發現喜鵲會在松山菸廠中覓食，而調查期間內未發現其繁殖。根據資料顯示，喜鵲適應力強，能適應都市環境並善於利用人為建物，曾有多筆鳥類觀察紀錄顯示喜鵲可利用人工鐵塔築巢，且喜鵲體型屬於中大型留鳥，活動範圍較大；因此本區施工對喜鵲之影響不大，惟仍須加強施工後之綠化植栽工作，還原喜鵲覓食之生態環境。</p> <p>5. 本規劃主要依據「開發行為環境影響評估作業準則」之規定進行調查，其中有關動物資料之調查時間或頻率規定應於最近六個月至少二次，但調查區域具季節性之重要生態特性，如候鳥季節等，調查時間則應含括其季節性。本計畫分別於92年1月上旬及3月上旬進行動物生態調查，但在考量松山菸廠大</p>

	<p>片綠地可能是過境候鳥之暫時棲所，乃在2月中旬再進行一次鳥類調查。</p> <p>6.動物之遷移與釋放都須先捕捉後方能進行，捕捉動作將對動物造成強大之壓力，往往很多動物因而猝死，故基於保護動物之觀點，只對少數瀕臨滅絕之物種進行遷移與釋放。以本基地而言，在基地內發現之保育類動物係屬平地常見種類，分布廣且數量多，因此建議應於施工時，採取分期分區施工方式，並於施工完畢先進行綠化植栽工作後，再進行下一工區施工作業，以提供動物遷移路徑與躲避空間，並逐漸避開施工區域。惟施工過程中須注意荷花池之保存與維護，在荷花池之區域雖未發現保育類動物，然該區發現之白腹秧雞及紅冠水雞係依賴濕生環境生存，建議施工時，亦應採分區施工，並使用生態工法進行施作及維持原有植物生態，讓白腹秧雞及紅冠水雞能在施工完成後，成為水域生態之一部分。</p>
--	---

臺北市政府都市發展局

無意見。	敬悉。
------	-----

臺北市政府文化局

1.有關P7-42及43頁7-6-2及7-6-3節歷史價值與文化性之描述，無法看出文化古蹟內(因)開發行為可能引起之環境影響的關聯性。	松山菸廠之存在不僅是古蹟及歷史建築之歷史價值，更因其自然環境景觀之存在更具有其時間之意義。未來基地可能因開發行為而改變松山菸廠之文化及歷史價值，而須藉由古蹟及歷史建築保存與人文地景之形塑以維持園區原有之歷史價值及文化意涵等資產，並結合未來園區多元之藝術文化活動以賦予園區之文化活力。
2.古蹟相關描述提及「歷史建築物」部份請修正為專有名詞「歷史建築」。	遵照辦理，本案環境影響說明書中提及「歷史建築物」之文字已修正為「歷史建築」。
3.因古蹟及歷史建築修復係依原貌修復並予以補強，有關P8-29古蹟及歷史建築未來再利用之性質，其耐震強度恐難完全符合「建築物耐震設計規範及解說」之要求，此處建議修改為「其建築物經補強後，耐震強度應儘量符合『建築物耐震設計規範及解說』之要求」。	遵照辦理，已配合修正為「其建築物經補強後，耐震強度應儘量符合『建築物耐震設計規範及解說』之要求」，請參見環說書P8-31。
4.P6-26人文景觀部分，可補充松(山)	已補充，請參見環說書P6-28。

菸(廠)內原有之文化地景資源特色說明。	
5.P7-2-2 植物生態部分，施工期間影響除數量上之說明，應加強對原有松(山)菸(廠)植物生態特色(或組成)造成之影響程度，甚至對動物棲地破壞所造成之影響、建議，應一併敘明。	未來園區施工期間將開挖松山菸廠之主要入口意象部分、製菸工場側邊之楓香大道，對於文化地景的影響度為最高，舊有植栽景觀之不復，圍塑時代意象之植栽群也因被迫遷移而消失殆盡，雖然部分珍貴之老樹及臺灣原生樹種可將移植或保留，但園區開挖所影響的不只是植栽部分，對於原有壤土內之結構及其平衡機制也將遭致影響；就生態部分而言，除了原有生物之棲息地被截斷、破壞之外，許多以樹木為棲地巢穴之物種也勢必減少。因此，在未來園區開發的同時如能藉由保護樹木之移植計畫及保護措施，並減少落塵、多運用多孔隙結構體及自然材質、多層次的植栽群、避免水資源的污染、重塑原有地景意象等，雖然開發勢必造成破壞，但如能以保育及恢復生態的方法來建設園區，除了能恢復原有生態環境，更將影響程度降到最低。
請召開說明會	新仁里辦公處 遵照辦理，市政府於規劃階段將於當地召開說明會；且本計畫亦將依據環境影響評估法第七條第三項以及環境影響評估法施行細則第二十二條之規定舉行公開說明會。

**臺北市政府環境影響評估審查委員會第二十八次委員會
審查意見回覆說明**

審查意見	回覆說明
簡委員芳菁	
1. 審核臺北市立體育館小巨蛋案時，他們提供了詳細的緊急事故時(火災、地震)可供疏散的行人動線及模擬結果，本案容納之觀眾更多，可是卻看不到類似的規劃，可否補充說明？	遵照辦理，請參見環說書 5-2-4 節(P5-16)。
2. 有關交通的運輸計畫，建議規劃 park and ride 的方式，在較遠的空曠地區設置停車場，並提供接駁的服務。	本案建議以信義計畫區內停車場提供作為 park and ride，並建議園區規劃接駁專車，提供轉乘接駁；由於本案係以大眾運輸系統為導向，體育館僅設置法定停車位，至於私人運具停車需求可由信義計畫區來滿足，故較遠空曠地區之停車場建議作為大客車或遊覽車之臨時停車場使用。
呂委員光洋	
1. 主辦單位沒有將各委員及相關單位所提之書面審查意見綜合整理歸類答覆，故審查委員短時間內無法看出各委員所共同關注的主要問題。	有關委員書面審查意見委員共同關注之主要問題包括交通、生態、噪音及剩餘土石方處理等項目；本規劃於簡報時已有做綜合整理歸納及答覆說明。
2. 建物總合面積佔整個開發面積之百分比為多少？(非容積率)	本案建蔽面積為 74,387 平方公尺，建蔽率約占基地面積 41.18%。
3. 計畫書中提到未來有旅館、商場、辦公大樓等建物之規劃，請提供未來臺北市發展對上述建物需求之資料，如有需求，那是否需在此地建築之必要性。	1. 旅館、商場、辦公大樓等相關之需求調查分析資料請詳參環說書附錄九。 2. 本基地提供公眾使用(大型室內多功能體育館、廣場、古蹟、荷花池、...)之空間約佔基地面積之 70%左右，且為降低基地開發規模，都市計畫已將法定容積率由 300%降為 240%。然而，由於大型室內多功能體育館之興建經費需求甚為龐大(初步估計約 77 至 84 億元)；因此，為提高 BOT 之可行性，確保民間投資者之投資效益及投資誘因，仍需於基地內設置相關商業設施以為支應。
4. 動植物資源及水池之自然資源資料，請再提供完整一年之資料。	1. 本規劃主要依據「開發行為環境影響評估作業準則」之規定進行調查，其中有關動物資料之調查時間或頻率規定應於最近六個月至少二次，但調查區域具季節性之重要生態特性，如候鳥季節等，調查時間則應含括其季節性。本計畫分別於 92 年 1 月上旬及 3

	<p>月上旬進行動物生態調查，但在考量松山菸廠大片綠地可能是過境候鳥之暫時棲所，乃在 2 月中旬再進行一次鳥類調查。</p> <p>2. 本規劃已依據「開發行為環境影響評估作業準則」附表六之規定，調查河川之水文、水質資料；而現有基地內之水池因非屬前述作業準則規定之水庫或湖泊集水區，故本計畫並未調查現有水池之水質狀況。</p>
5.既然每年"四萬人活動"的活動舉辦的頻率不高，那為何要建？	臺北市在努力邁向國際化城市中，符合國際水準文教體育設施之缺乏一直是臺北市最弱之一環。世界先進國家都市如東京、大阪、亞特蘭大、西雅圖、多倫多、溫哥華等，皆至少設有一座以上之大型室內體育館可供市民使用；就天候條件而言，臺北市一年有 45% 之天數為雨天，即使為晴天，也要受烈日之苦，因此亟需興建大型室內活動場地以供市民不受天候影響之場地。就市民之使用需求而言，國內之藝文活動人口約 52% 集中於臺北市，但臺北市本身可所提供之藝文表演設施，僅佔國內之 15%，顯見臺北市藝文設施之服務水準嚴重不足。另根據臺北市政府於九十一年一月委託蓋洛普徵信股份有限公司所作之民意調查，顯示有 81.61% 之市民認為臺北市需要興建多功能大型室內體育館。
6.挖土過程，對捷運及地下鐵之工程會不會有影響？規劃單位並沒有提供此方面之資料。	本基地開挖時可配合選擇剛性較佳之擋土設施或配合扶壁、微型樁或地盤改良等方式，減低開挖之變形，以減輕對捷運系統及地下鐵之影響。
熊委員雲嶧	
1. 多功能是指那些項目，是否可由體育館代替。	<p>1. 多功能的項目除了棒球的功能外，尚可提供文化展演、藝術表演、產業展覽、宗教活動等大型活動之需求。</p> <p>2. 臺北市立體育場主要作為多用途體育場(籃球或冰上曲棍球比賽場地)、國際標準水上運動中心、田徑場(兼足球場及橄欖球場)、及體育運動訓練研習中心使用；而大型室內多功能體育館則主要規劃作為國際級棒球場使用，因此在功能上無法替代。且棒球運動可說是臺灣體育運動之重點項目，興建</p>

	一座具國際標準之棒球場，將有助於國際性棒球比賽之爭取，並提昇我國棒球運動之水準。
2.開發土方量太大，是否有此需要？老樹是如何保護？地下水如何補充？	<p>1.本基地為考量飛航高度之限制以及擊球高度之需求，乃將開挖面降至地面上約七至八公尺，因此其所產生之土方量會較為龐大。</p> <p>2.針對老樹與大樹之保存、移植及維護，本規劃已研提相關保護對策如8-1-8 節(P8-9)所示。</p> <p>3.本基地將藉由透水鋪面及綠地將雨水逕流下滲地表，以補充地下水。</p>
3.交通調查資料是以何時為基準，未來如果"臺北金融中心"完成後影響如何？	<p>1.本案交通調查資料分別於 91 年 12 月與 92 年 01 月，分別選擇平常日與假日調查 24 小時交通量。</p> <p>2.平常日上班時間臺北金融中心與本體育館尖峰時間不同，其人潮與車流在時間上已錯開；而體育館平常日活動時間以晚上為主，故在下班時間臺北金融中心為離場，體育館為進場，兩案車流與人潮動線不同，不致造成交通嚴重影響。</p> <p>3.至於假日期間週邊道路服務水準較高，且臺北金融中心與本案尖峰活動時間並非全部重疊，故對於周邊交通影響有限。</p>
4.是否等體育館營運後，檢討缺失，再執行本案。	臺北市政府奉行政院八十一年八月二十八日臺 81 字第 47953 號函指示，應儘速興建大型室內體育館；民國八十二年三月臺北市政府為配合爭取主辦西元 1998 年亞運而向行政院陳報「國家建設六年計畫充實運動場地計畫」，該計畫並於八十二年九月二十二日奉行政院臺 82 教字第 33956 號函核定為十二項國家重大經濟建設之一。未來本案完成後將有利於提昇我國舉辦國際比賽條件，並改善市民體育運動休閒活動之品質，進而提昇我國國際地位，故本案之興建是刻不容緩的。
駱委員尚廉	
1.在此基地興建開發此案，環境影響過大，不宜開發。	依據環境影響評估作業之分析結果，本基地未來開發時主要之環境影響為交通、生態、噪音及剩餘土石方之處理等方面，本規劃針對這些環境衝擊已研擬

	<p>妥善之改善及減輕對策，並估列執行這些環境保護工作所需之經費；在未來施工及營運階段也將責成開發單位及營運管理單位，依據本說明書所提之改善對策確實執行，以有效減輕本案開發所產生之環境影響。</p>
2.若為BOT案，請以基本構想，邀約廠商提出合宜的開發案，做為評選。	<p>臺北市政府為縮短興建時程，提高BOT招商計畫之可行性，協助廠商解決某些不確定之因素，乃先行進行本基地之整體規劃及評估作業，並提送環境影響說明書至環保局審查完成。若未來得標廠商視其實際需求，須變更原整體規劃內容時，則需依據環境影響評估法第16條及環境影響評估法施行細則第37、38條之規定辦理。</p>
王委員晉元	
1.本案以傳統的V/C法進行交通衝擊評估，無法確實了解所會帶來之衝擊，建議以相關之模擬軟體進行更進一步之評估。	<p>本案另以依據美國公路總署美國公路容量手冊編寫之HCM模式評估基地開發後相關路口之延滯與服務水準，參見7-37頁表7-50。</p>
2.交通衝擊評估未包含周遭其他大型活動場所之影響，同時也未考量即將完成大型建物所可能帶來之交通量。	<ol style="list-style-type: none"> 1.本案規劃範圍內已考慮包括本案約8萬坪之商業設施開發衍生交通量之影響。 2.在研究範圍內，考量目標年內國父紀念館北側地下停車場以及廢河道地下停車場之開發，其餘目標年內並無其他開發案，且此兩地下停車場亦有助於分散本案之交通量。 3.研究範圍內在目標年外，另有北側之臺北機廠開發案，但其開發規模以及时程尚無法掌握，本案亦針對北側與臺北機廠用地間進行交通改善與疏導，包括開闢雙向四車道道路以及基地東側忠孝東路四段五五三巷亦加以拓寬，改善基地北側與東側之可及性與循環性。 4.本案於交通量推估中亦考慮道路自然成長量，間接已考慮未來可能之開發。 5.基地鄰近另有捷運松山線以及信義線之開發以及信義支線之開闢，未來此兩捷運線及信義支線開發完成後，亦有助於吸納鄰近其他開發案以及大型活動之交通量，對未來鄰近交通的疏散會有相當大的助益。 6.本案周邊大眾運輸系統發達，故本案

	係以大眾運輸系統為導向，體育館僅設置法定停車位，並於活動前宣導民眾搭乘大眾運輸工具，或由外圍停車場提供停車需求，減少及分散本案所衍生之交通量。至於周邊相關大型活動及大型建物之影響，亦考慮協調錯開活動尖峰時間或進行區域性之總量管制，以達維持周邊之交通順暢。
3.交通疏導計畫建議為採用接駁之方式以減少衝擊。	遵照辦理。本案規劃建議於活動期間增加捷運與公車班次疏導人潮，並規劃接駁公車，行駛鄰近捷運線、松山車站、機場、鄰近社區等，同時建議於活動散場前事先於基地周邊集結公車，以利散場時連續發車，迅速疏運人潮，減少衝擊。請參見 8-20~8-22 頁。
4.大眾運輸使用之三情境六十%、七十%、八十%略嫌過高，主辦單位說明根據跨年晚會之經驗使用大眾運輸之比例達六十%，但跨年晚會參與者年輕人居多，但球賽，宗教活動等之參與人員年齡層應該會略大，所以大眾運輸使用之比例仍應慎重考量。	1.本案以大眾運輸系統為導向，活動前加強宣導搭乘大眾運輸工具，根據以往活動經驗，許多大型活動民眾使用大眾運輸之比例大多超過 60%，且本基地周邊大眾運輸系統相當發達，加上相關交通與停車管制措施，部分活動之大眾運輸使用比例推估可達到 80%以上。 2.本規劃已針對各種不同之活動類型與大眾運輸使用比例推估衍生交通量，並加以評估及提出改善因應對策。參見 7-5-2 節及 8-1-11 節內容說明。
5.進離場旅次如何指派到相關道路未清楚交待。	有關本案之進離場交通量分派係以利用比率分派法，根據大臺北都會區人口分佈區位與人口量推估進場比例，分派於主要進場路線上（包括基地與鄰近停車場）；離場交通量指派乃以基地停車場出入口與鄰近停車場為起點，依據進場之反方向分派於主要道路上。
周委員家蓓	
1.開發過程中施工車輛之出入控管需特別要求，其具體控管內容至少應包括： (1)土方、建材載運運具之車型控制。 (2)進出與運送路徑之控制。 (3)運輸時段區隔之控制。 (4)車輛清潔及覆蓋要求之控制。	1.土方、建材載運運具之車型以載重量 20 公噸以下之卡車為原則，且盡可能避免使用聯結車。 2.未來施工之承包商應依據臺北市政府大貨車(總重逾 6.5 噸)及聯結車禁止通行範圍路線妥善安排運送路線。 3.卡車運輸應避開尖峰小時時段 (06:30~09:30 及 16:00~20:00)，且為避免運輸卡車影響運輸路線旁居民之安寧，建議載運時間為 09:30~16:00

	<p>及 20:00~21:30。</p> <p>4. 車輛進出口應設置洗車臺或過水路面清洗施工機具以及車輪、車身所挾附之泥土以防其夾帶泥沙污染路面。另土石運輸卡車則應以防塵布覆蓋車斗，防止砂土於運輸過程時掉落路面，以避免風吹引起之揚塵。</p>
2. 施工及運送車輛出場時之清洗所需水量甚為可觀，建議以調節槽處理後，加壓後再循環使用，所沉澱污泥待濃度夠強後再運棄。	遵照辦理，未來施工及運送車輛出場時之清洗用水，將設置沉砂設施處理，加壓後再循環使用，所沉澱污泥待濃度夠強後再行運棄。
3. 開發過程建議針對基地相鄰之忠孝東路四段及光復南路進行監測，避免因基地之開挖，施工振動而導致地下土層變化而致使路面不預期下陷。	遵照辦理，未來施工期間將對基地相鄰之忠孝東路四段及光復南路進行監測，避免因基地之開挖，施工振動而導致地下土層變化而致使路面不預期下陷(請參見 P8-1 之 8-1-1 節)。
4. 施工噪音對臨近建物及土地使用(如光復國小或國父紀念館之音樂會)之影響應慎重評估，第 7-11~7-14 之噪音計算及擬定減音措施仍太粗糙，尤其是施工音量之控制請建議確實作為。	<p>1. 有關施工中噪音評估，係考量施工期間之各類工程所使用機具所產生之噪音量進行預測。</p> <p>2. 有關噪音之減輕對策請參見 8-1-4 節(P8-4)。</p>
5. 棒球場看臺之結構需特別注意觀眾歡呼共振問題。	本案大型室內體育館看臺之結構，將要求未來得標之 BOT 廠商於細部設計時，應考量其結構設計強度，以避免因觀眾歡呼產生共振發生看臺結構破壞而造成觀眾之安全之危害(請參見 P8-5 之 8-1-5 節)。
陳委員擎霞	
1. 開發目標不清楚：目前臺北市是否需要四萬人次的室內棒球場。	本基地開發之主要目的在於興建一個合乎國際水準之室內棒球場，並可作為爭取國際性棒球競賽之優勢條件。次要目的則為滿足其他大型展覽及活動舉辦時之場地需求；以目前國內幾種類型之大型活動如演唱會、跨年晚會、聖誕晚會、宗教聚會、…等，其參與人數均可能超過四萬人次，若要求民眾利用室外廣場舉辦大型活動，則可能因天候不佳而影響活動之舉辦；再來活動舉辦所產生之噪音對於週遭環境所產生之影響亦難以克服。因此，臺北市在努力邁向國際化城市之行列中，亟需興建一座符合國際水準之文教體育設施。
2. 巨蛋建築在營運期間噪音狀況未作評估。	有關營運期間噪音之評估情形，請參見 7-1-4 節(P7-15)。

3. 規劃辦公室部份是否需要，尤其信義區一〇一高樓完成後，是否仍有需要？	本案於進行市場調查與分析時，即已考量臺北 101 對本案之影響；並根據本案之基地區位、市場供需以及附近週邊市場之競爭情形，設定本案辦公樓應以 A 級辦公大樓為定位及定價，與臺北 101 之(P 級)頂級辦公大樓有所區隔。
4. 該地區是否僅作為開放空間及古蹟利用即可。	<p>1. 臺北市在努力邁向國際化城市中，符合國際水準文教體育設施之缺乏一直是臺北市最弱之一環。就天候條件而言，臺北市一年有 45% 之天數為雨天，即使為晴天，也要受烈日之苦，因此亟需興建大型室內活動場地以供市民不受天候影響之場地。就市民之使用需求而言，國內之藝文活動人口約 52% 集中於臺北市，但臺北市本身可提供之藝文表演設施，僅佔國內之 15%，顯見臺北市藝文設施之服務水準嚴重不足。另根據臺北市政府於九十一年一月委託蓋洛普徵信股份有限公司所作之民意調查，顯示有 81.61% 之市民認為臺北市需要興建大型室內多功能體育館。</p> <p>2. 另由於大型室內多功能體育館之興建經費需求甚為龐大(初步估計約 77 至 84 億元)；因此，為提高 BOT 之可行性，確保民間投資者之投資效益及投資誘因，仍需於基地內設置相關商業設施以為支應。</p>
黃委員宏斌	
1. 以前的使用方式和目前不同，增加的逕流方式有限，必要的時候需增設滯洪池。	遵照辦理，本基地將利用設置雨水貯留設施以收集建物屋頂之雨水，並利用透水鋪面及綠化等方式以減少雨水逕流；未來將視實際設計檢討是否需增設滯洪設施。
2. 卡車進出市區的時間要計算在內。	本規劃依據臺北市政府大貨車(總重逾 6.5 噸)及聯結車禁止通行範圍路線之規定時段，以及避免運輸卡車影響運輸路線旁居民之安寧，建議卡車進出市區時段為 09:30~16:00 及 20:00~21:30。
3. 剩餘的土方量的放置，目前有臺北港營建棄土場可以放置棄土。	感謝提供寶貴資料，惟未來剩餘土石方處理場所之選擇，將尊重得標廠商之權責，本規劃僅要求得標之開發廠商或工程承包廠商應依「臺北市營建廢棄土管理要點」及「申報棄置其他縣市轄內營

	建棄土處理方案」之規定，於申報開工時，檢附棄土計畫併施工計畫書向主管機關申報備案。
4. 施工期間要注意對動植物生態相的影響。	遵照辦理，未來臺北市政府將責成未來得標之開發廠商或工程承包廠商切實依據環境影響說明書定稿本對動植物影響之減輕對策納入「施工環境保護執行計畫」中切實執行。
5. 施工期間減輕對策應再次具體化。	遵照辦理，有關施工期間相關之減輕對策請參見第八章。
6. 施工期間應注意相關的防災措施。	遵照辦理，詳請參見環說書 5-2-4 節 (P5-16)。
7. 地下開挖的部分，要考慮到附近的地質是否會受到影響。	未來施工期間將對基地相鄰之忠孝東路四段及光復南路進行監測，避免因基地之開挖，施工振動而導致地下土層變化而致使路面不預期下陷。
8. 就人數方面，以往跨年晚會的人數均超過四萬人，透過交通的管制，可以達到舒緩的作用。	遵照辦理，未來將透過交通管制的方式，配合大眾運輸之網路系統，以有效疏導參與活動之大量人潮。
徐委員進鈺	
1. 有關古蹟的維護乃至於活化使用，如何與新設設施中的活動(特別是體育活動)之間有一協調，須加強說明。	1. 為避免體育館之動態活動對古蹟之維護及利用造成衝擊，未來將藉由整體動線之規劃與安排、緩衝及開放空間之規劃、植栽綠化之設計、...等方式；以有效減輕彼此之間活動衝擊。 2. 而在古蹟再利用方面將由文化局再行研議，以期能提供臺北市民多樣性之藝文展演活動。
2. 替代方案的可能不建或建於其它郊區(例如關渡公園)的可能性，雖已有評估，但請補充資料。	在整體規劃建構「臺北市運動場館系統」過程中，臺北市政府曾針對松山菸廠及臺北機廠原址、關渡運動公園及臺北市立體育館現址等基地進行綜合評估，分別考量基地之交通運輸服務程度、土地取得難易程度、環境保護影響程度、籌建時程配合程度、週邊設施配合程度、都市發展帶動程度、市府財政負荷程度、相關條件限制程度、市民及社會團體支持程度、需求及機能達成程度、影響現有運動設施使用程度、營運管理可行程度等十二個向度加以評估，其中本基地在交通運輸、籌建時程、週邊設施、市民及社會團體支持度、需求及機能達成程度、運動設施使用程度、營運管理等七個向度較為優越，因此乃決定選擇

	於本基地興建大型室內多功能體育場。
3.有關興建的合理性，看不出有必要專為偶一為之的四、五萬人的活動，而將公共開放空間轉為BOT私人商業使用，同時進行大規模的土地開挖。	<p>1.近年來世界各國對於闢建大型體育館視為城市建設不可或缺之一環及國際化之指標，基於各國城市經營大型室內體育館之經驗，在區位之選擇上已從傳統之市郊逐漸引進至市區人口稠密之處，這種世界性之趨勢著眼於多功能大型體育場館可以有效復甦都市機能、加速老舊社區之重建，加以適當之規劃及活動之引入，更能繁榮地方、創造商機。</p> <p>2.就天候條件而言，臺北市一年有 45% 之天數為雨天，即使為晴天，也要受烈日之苦，因此亟需興建大型室內活動場地以供市民不受天候影響之場地。</p> <p>3.由於大型室內多功能體育館之興建經費需求甚為龐大(初步估計約 77 至 84 億元)；因此，為提高 BOT 之可行性，確保民間投資者之投資效益及投資誘因，仍需於基地內設置相關商業設施以為支應。</p> <p>4.又本基地為考量飛航高度之限制以及擊球高度之需求，乃將開挖面降至地面上約七至八公尺，因此其所產生之土方量會較為龐大。</p>

林委員 鎮洋	
1.約五十四萬方棄土清運計畫，宜再明確。	<p>1.依據工研院能資所之「棄土資訊交換中心」得知目前臺北縣、市內合法之土石方資源處理場主要分佈於臺北縣之新店、深坑、石碇、三峽及鶯歌等地區。另依據臺北市政府大貨車(總重逾 6.5 噸)及聯結車禁止通行範圍路線，將建議運土卡車之運輸路線由忠孝東路右轉基隆路、再經辛亥路上北二高通往土石方資源處理場。而未來於信義支線完工通車後，也可由忠孝東路經松山路轉松德路由信義路利用二高信義支線上第二高速公路。</p> <p>2.土方卡車運輸應避開尖峰小時時段(06:30~09:30 及 16:00~20:00)，且避免運輸卡車影響運輸路線旁居民之安寧，建議土方載運時間為 09:30~16:00 及 20:00~21:30。</p> <p>3.然為保障未來開發廠商之權責與規劃</p>

	彈性，本規劃僅將目前臺北縣市內合法之土石方資源處理場整理如 P8-5 之表 8-2 所示；並於說明書中責成未來得標之開發廠商或工程承包廠商應依「臺北市營建廢棄土管理要點」及「申報棄置其他縣市轄內營建廢棄土處理方案」，於申報開工時，檢附棄土計畫併施工計畫書向主管機關申報備案。請參見環說書 8-1-6 節(P8-6~P8-7)。
2.透水鋪面比例應再儘可能提高(此亦可能使開發後暴雨逕流再減少)。	未來建築細部設計時將對人工地盤之鋪面進行檢討，儘量採用透水性鋪面，以減少暴雨逕流且使水能循環再生。
3.雨水回收系統(或中水再利用)國內尚在起步，所以宜在技術上再予具體化，承諾方具意義。	遵照辦理，已補充有關雨水回收系統之配水管線、配水支管、制水閥、流量計及水壓計等細部設計原則，詳請參見環說書 8-1-2 節(P8-2)。
4.請承諾取得綠建築標章。	綠建築係追求地球環保之永續建築設計理念，以基地綠化、基地保水、水資源、生物多樣性、日常節能、二氧化碳減量、廢棄物減量、污水垃圾改善及室內環境等九個項目作為評估之指標。依內政部 90.8.2. 發布實施之「公有建築物綠建築標章暨候選綠建築證書推動使用作業要點」之規定，申請綠建築標章或候選綠建築證書，至少須通過「綠建築解說與評估手冊」之四項指標，其中「日常節能」及「水資源」兩項指標為必須通過之指標，未來本基地之建築物將以申請綠建築標章為目標。
5.防災計畫宜具體補充。	遵照辦理，已補充相關防災規劃及措施，詳請參見環說書 5-2-4 節(P5-16)。
6.缺乏「系統」環境考量(如與附近購物中心、臺北一〇一、信義商圈等)。	1. 本規劃在市場調查及分析時，已針對整個臺北市之市場競爭及潛力進行全面性的探討，進而選定本基地之最適開發類型及規模(請參見附錄九)。 2. 在環境影響評估方面，也已視各環境影響因子之影響範圍及程度進行評估及分析，並提出有效減輕環境影響之對策以及經費需求。
停車管理處	
1. 本處相關書面意見已於九十二年六月二十六日函送規劃單位參考，規劃單位意見回覆說明第 15-16 頁雖有所答覆，惟有關國父紀念館 750 車位興建	遵照辦理。

(意見三)，請確定。另外報告書第 8-28 頁表 8-8 停車系統國父紀念館部分，請依本府交通局意見修正。	
2. 簡報對交通問題第 34 頁採大眾運輸為主，而本次會議前已奉交通局政策指示，交通部份以規劃單位意見為主，指示本處不再增加公共停車場先予敘明；另規劃單位對停車供給以封閉府前廣場及信義區現有停車場為替代，則仍請規劃單位詳加補充未來車從何處來，停那裡，如何出去與疏散相關時間等圖說具體資料與鄰近居民意見，以利檢視。	本案建議以府前廣場及信義區現有停車場作為本案替代之停車場。有關府前廣場之進出方式係由廣場東西兩側為主要進出口，分別由市府路及仁愛路進出，至於信義計畫區之停車場，則由松仁路、松智路、松壽路、松高路、信義路、市府路等進出。
3. 報告書第 7-39 頁對府前廣場部分需提供機車、遊覽車停車需求，請補充進出方式及空間利用方式說明。	有關府前廣場之進出方式係由廣場東西兩側為主要進出口，分別由市府路及仁愛路進出。其可利用之平面範圍長度約為 185 公尺，寬度約為 28 公尺，如作為遊覽車停車空間，可規劃停放 77 部，如再加上市府路兩外側車道臨停，則可停放約 125 部。如作為機車停車場使用，則至少可提供 1500 席以上之停車位，空間規劃示意如 7-41 頁圖 7-2 及圖 7-3。
林委員麗玉	
針對交通問題，本府在天母棒球場案例，因當地未提供停車空間，故要求民眾要搭公車及捷運。信義計畫區舉辦跨年晚會時，也鼓勵民眾搭乘大眾運輸工具，已使臺北市民養成習慣，並依當地交通情況選擇搭乘捷運或開車。本案當初設計規劃是朝鼓勵搭乘大眾運輸工具，並設置八十米地下通道，除此外設置必要之停車位，供開車民眾使用，基本上本案是以提供大眾運輸工具來處理。	本案交通規劃之主要原則即是以鼓勵民眾搭乘大眾運輸工具為主，基地內僅設置必要之法定停車位，以抑制小客車之使用率；而在大眾運輸方面將透過捷運系統、公車系統、以及接駁公車等方式，以有效疏導舉辦活動時所產生之大量人潮。
李委員繁彥	
1. 體育園區闢建剛才行政部門有所說明，事實上從城市之發展及周休二日的休閒需求上，加上臺北市一年降雨的日數將近一半，占百分之四十至四十五，以致很多活動因為天氣的因素而無法舉辦，也是供我們思考要不要建的一個方向。	臺北市在努力邁向國際化城市中，符合國際水準文教體育設施之缺乏一直是臺北市最弱之一環。世界先進國家都市如東京、大阪、亞特蘭大、西雅圖、多倫多、溫哥華等，皆至少設有一座以上之大型室內體育館可供市民使用；就天候條件而言，臺北市一年有 45% 之天數為雨天，即使為晴天，也要受烈日之苦，

	因此亟需興建大型室內活動場地以供市民不受天候影響之場地。就市民之使用需求而言，國內之藝文活動人口約 52% 集中於臺北市，但臺北市本身可所提供之藝文表演設施，僅佔國內之 15%，顯見臺北市藝文設施之服務水準嚴重不足。另根據臺北市政府於九十一年一月委託蓋洛普徵信股份有限公司所作之民意調查，顯示有 81.61% 之市民認為臺北市需要興建多功能大型室內體育館。故本案確實有興建之必要。
2.因為室內及室外對外部環境的衝擊性不同，目前市民對居家環境的要求日漸嚴格下，對室外舉辦活動所造成之噪音影響多半不能接受，故如果這些活動在室內舉辦，就可以減少噪音，降低對附近民眾的影響。	本案以室內方式興建大型之體育館，且未來建築物細部設計時，利用建物內部空間之配置及吸音材質選用，將可有效減少於舉辦活動所產生之噪音量；且其所產生之噪音影響將遠較於室外舉辦大型活動來得低。
3.廢棄土處理問題部分，目前廢棄土已朝資源化方向，故此地方之棄土對未來之交通環境衝擊有其必然的潛在，若在此設置一個屯土區，在離峰期間再運至其他地點，相信對委員所疑慮之問題有所解決。	本案未來於基礎開挖時所產生之剩餘土石方將配合臺北市政府重大工程之需土狀況予以供給，以達剩餘土石方資源化之目標。另未來開挖時將依照實際施工作業需求，於基地內劃設臨時屯土區，於離峰時段再行運輸。
林委員季良	
信義計畫區附近，游院長七月三日來訪，承諾松山、信義線路網中央會補助四百億，本府捷運局已規劃於九十三年及九十四年開始興建，所以對未來附近交通的疏散會有相當大的幫助。信義支線大概於九十四年完工，故未來棄土之清運不用經過基隆路，可以直接從信義支線就可以轉走，對於整個基隆路的衝擊會減少。	本案預計於九十三年九月開始施工，在第二高速公路信義支線尚未通車前，利用第二高速公路運送土方則將先經基隆路轉辛亥路銜接至第二高速公路。未來於信義支線完工通車後，本案土方運輸則可由忠孝東路經松山路轉松德路由信義路利用二高信義支線上第二高速公路，將可減輕對基隆路之衝擊。未來本案營運後更可借助信義支線疏散基地附近之交通狀況。
鍾委員弘遠(書面意見)	
五十三萬挖土方之土資源妥善「利」用，宜配合本府重大工程施工期程之需土狀況，就近供需，減少遠運管控上之落差缺失，(嚴禁堆放於本市坡地)。以免污染或衍生坡地水土保持問題。	<p>1.未來基地開挖所產生之剩餘土石方將配合臺北市政府重大工程之需土狀況，就近供需，減少遠運管控上之落差缺失。</p> <p>2.本案之剩餘土石方除配合臺北市政府重大工程之需土予以供給外，若仍有剩餘，將依行政院所頒之「營建剩餘土石方處理方案」及臺北市政府相關法規之規定，將運送至合法設置之土</p>

	石方資源堆置(處理)場予以妥善處理。
李委員錦地(書面意見)	
1.本案在已開發區進行開發，同意環評說明書之影響說明及其因應措施。	為避免日後開發造成基地附近之環境影響衝擊，臺北市政府將責成未來得標之B.O.T 廠商切實執行相關之環境保護措施。
2.本案宜確實及落實施工期間不利影響之因應措施外，餘無意見。	未來得標之B.O.T 廠商應依據本環境影響說明書定稿本及相關之工程污染防治規範之規定，訂定「施工環境保護執行計畫」，若委託施工應納入委託之工程契約書，送臺北市環境保護局審查，並切實執行，以減輕開發對周圍環境之負面影響。
民航局(書面意見)	
1.本局目前刻正依「飛航安全標準暨航空站，飛行場助航設備四週禁止及限制建築辦法」第九條規定，辦理委員會籌組事宜，預計於九十二年八月召開第一委員會議進行審查。	---
2.如經委員會審議無影響飛航安全之虞，本局將依前述禁限建辦法第九條規定，報請交通部核轉行政院核定，始得興建。	遵照辦理，本案將依民航局之審查結果及相關規定辦理。
交通管制工程處(書面意見)	
1.第7-31頁中，仁愛路之容量應說明是否包含公車專用道之車道容量；另該頁之表格需註明其道路之車道路型。	表格中仁愛路容量未含公車專用道容量，其道路車道路型說明請參見環說書P7-31頁表7-44之附註。
2.第8-13、8-14、8-15頁中，逸仙路向北延伸計畫，逸仙路延伸段之路型易產生車流交會之間題，嚴重影響行車順暢與安全，建議修正路型(圖8-4)如附圖。	已修正，請參見圖8-4(P8-17)所示。
3.第8-20頁中，人行系統部分： (1)行人徒步區規劃或實施交通管制部分，需對行人徒步區之範圍大小與對車流及周邊交通影響加以詳細之評估分析，以利未來之管制。 (2)人行天橋與行人號誌時相部分，忠孝東路、基隆路交岔路口車流頻繁，如實施行人專用號誌時相將影響整體之車流順暢，故不建議採用行人專用時相，另有關該處人行天橋之設置，目前已有當地居民反對，建議針對該處人行天橋之設	1.行人徒步區係於開場或散場時段，配合實施交通管制，利用道路外側車道作為公車上下車區或行人專用徒步區，一方面減少乘客與一般車輛之衝突，一方面提高公車進離站之順暢。至於管制期間將配合提前於路口設置改造及導引標誌，並由交管人員指揮維持，減少車流行經管制路段，初步估計於40,000人觀眾規模含商業設施的情況下，開場時段交通管制後交通服務水準如表7-51(P7-39)所示。 2.有關人行天橋部分經市長九十二年第

置，進行相關之民意調查，以瞭解如設置後，其可能之使用率與民眾之意見。	八次交通會報裁示，需另進行細部評估，已另案處理，本案暫不繼續探討，並將於報告中刪除忠孝東路、基隆路口人行天橋之圖說。
4.第 8-24 頁中，多功能體育館活動期間實施交通管制，以管制非必要之車輛進入基地周邊，請說明管制之方式和如何確定必要性車輛。	活動期間主要針對基地兩側之光復南路與忠孝東路實施交通管制，管制車道使用，作為提供公車專用或臨停上下客或作為行人徒步區，故需導引非必要通過車輛改道行駛。另於相關路口與路段派員維持交通，並提供交通管制訊息，除大眾運輸工具以及相關勤務車輛，盡量建議如非當地居民或參觀民眾，請駕駛人改道，避免行經基地周邊交通管制區。
5.第 8-24 頁中，臨停車區與行人徒步區之管制部分，請說明臨時停車區之規劃地點為何，並需加以評估其設置對鄰近道路之影響。	參見 貴處審查意見三第一點說明。
6.第 8-25 頁中，分散大型活動舉辦時間或總量管制部分，因對區域實施總量管制範圍涵蓋基隆路、忠孝東路、信義路等主要幹道，其車流除參觀人車外，尚有過渡性車流，且考量世貿活動頻繁與區域內之商業百貨大樓將陸續開放，將吸引大量之人車，如何針對該區域進行總量管制，請針對管制方式提出說明，並針對如進行總量管制，對相關道路與鄰近區域之影響為何，需加以分析說明。	針對總量管制區域所有聯外道路實施管制，利用設置於管制範圍外之相關資訊系統、CMS(可變標誌系統)、告示板以及導引標誌等，提供駕駛人管制區域內交通狀況，如道路容量飽和時，請車輛改道，避免進入管制區域。為減少對於鄰近區域之影響，相關資訊系統、告示板與導引標誌設置範圍應加以擴大，提早導引車輛改道，有關交通資訊看板佈設建議請參見環說書 P8-24。

臺北文化體育園區整體規劃環境影響說明書審查結論回覆說明

審查結論	回覆說明
一、本案建築物高度應依交通部民用航空局審查結果辦理及未來BOT廠商所提規劃方案如有涉及變更環境影響說明書內容時，請依環境影響評估法規定辦理變更。	<p>1.本案向交通部民用航空局申請專案放寬飛航限高，已於民國九十二年八月八日召開「臺北文化園區體育館近松山機場飛航限高專案放寬審查委員會」同意依「航空站飛行場助航設備四周禁止限制建築物及其他障礙物高度管理辦法」第八條規定，報請交通部核轉行政院建議放寬(請參見附錄十一)。而本案建築物高度將依據交通部民用航空局核定之放寬飛航限高辦理。</p> <p>2.未來BOT廠商所提規劃方案如有涉及變更環境影響說明書內容時，將依環境影響評估法施行細則第三十七條及三十八條規定辦理。</p>
二、本案未來如委託民間開發及經營管理，應切實交代環境影響說明書內所承諾事項。	遵照辦理，本案未來委託民間開發及經營管理時，將責成開發及經管理單位依據本環境影響說明書內所承諾事項確實執行。
三、本案應於施工前提出「逕流廢水污染防治削減計畫」送本局審查。	遵照辦理，本案於施工前將依行政院環境保護署九十年六月二十九日(90)環署水字第〇〇四〇六六九號公告，向臺北市政府環境保護局提出「逕流廢水污染防治削減計畫」送審。
四、未來開挖之土方，應確實管制其流向。	遵照辦理，未來得標之BOT廠商或工程承包廠商應依「臺北市營建廢棄土管理要點」及「申報棄置其他縣市轄內營建廢棄土處理方案」，於申報開工時，檢附棄土計畫併施工計畫書向主管機關申報備案。
五、本案施工前應擬定古蹟及歷史建築物之施工維護計畫，送古蹟主管機關核可後，始得施工；施工前應會同古蹟主管機關對古蹟及歷史建築物進行勘測及紀錄。	遵照辦理，本案於施工前將擬定古蹟及歷史建築物之施工維護計畫，送請臺北市政府文化局核可後施工；並於施工前會同臺北市政府文化局對古蹟及歷史建築物進行勘測及紀錄。
六、應於施工前依環境影響說明書內容及本局審查結論，訂定施工環境保護執行計畫，並記載執行環境保護工作所需經費；如委託施工，應納入委託之工程契約書。該計畫或契約書，開發單位於施工前應送本局備查。	遵照辦理，本案於施工前將依本環境影響說明書之內容及審查結論，訂定施工環境保護執行計畫，且納入委託之工程契約書；並於施工前將該計畫或契約書送臺北市政府環境保護局備查。
七、本計畫如經許可，開發單位應依環境影響評估法第七條第三項規定，至當地舉行公開說明會。	遵照辦理，本案將依據環境影響評估法第七條第三項及環境影響評估法施行細則第二十二條之相關規定辦理公開說明會。
八、本案於取得目的事業主管機關核發之開發許可後，逾三年始實施開發行為時，應提出環境現況差異分析	本案於取得建管機關核發之建築執照後，目的事業主管機關將據以核發開發許可文件，並副知臺北市政府環保局，若逾三年始實施開發行

及對策檢討報告，送本局審查，本局未完成審查前，不得實施開發行為。

為時，將依據環境影響評估法第十六條之一之規定提送環境現況差異分析及對策檢討報告送請臺北市政府環境保護局審查。