

附 錄 十 六

歷次審查意見回覆對照表

附 16.1 程序審查意見

臺北市政府環境保護局 函

10549
臺北市松山區敦化北路167號9樓
地址：11008臺北市市府路1號6、7樓
承辦人：王玲英
電話：02-27208889轉1764

受文者：鴻磐開發股份有限公司

發文日期：中華民國100年12月29日
發文字號：北市環秘（一）字第10039170200號

類別：普通件
密等及解密條件或保密期限：普通
附件：

主旨：有關貴公司提送「萬華（東、西）車站大樓民間參與興建營運案環境影響說明書（初稿）」一案，詳如說明，請查照。

說明：

一、依本市建築管理處100年12月20日北市都建照字第10074106900號函辦理。

二、本案本局程序審查意見如下：

（一）請補充說明本開發案規劃之旅館係屬一般旅館或國際觀光旅館，及本案是否依環境影響評估法第7條第1項規定檢具環境影響說明書函送申請旅館開發行為許可之目的事業主管機關辦理。

（二）報告書內文部分表格編號與章節不符（如第一章之附表一；第二章之附表二...等），且部分表單亦未列入表目錄中，請逐一檢視並修正，以利審閱。

（三）第4-2頁，計畫規模部分內容與第5章內容不符，請修正。

（四）第5-1頁，表5-1二、內容（二）主要設施：...於交二基地...增加地上「26層」旅館複合辦公大樓，其樓層數與第5-13頁內容敘述不符，請修正。

（五）部分圖示不夠清晰（例如圖5.3-3），請逐一檢視並請修

正。

（六）建議於植栽計畫配置圖（圖5.3-12、圖5.3-1及圖5.3-14）

以不同顏色標示各種植物配置，以利審閱。

（七）報告書內文承諾許多施工前應提送之相關計畫或事項，另

本案第五章施工階段工作內容包含拆除工程、開挖工程...

等，惟相關計畫應依各主管機關要求期限提送，故請逐一

檢視第五章施工階段工作內容施作前，提送相關計畫是否

符合相關法規規定，並據以檢討修正相關內容。

（八）請依「表6.1-1開發行為可能影響範圍之各種相關計畫」

補充各相關計畫之區位圖。

（九）第8-17頁，（四）大眾運輸改善措施2.副大眾運輸系統內

部化：...交一、交二與交三基地計畫車上客區皆規劃「3

席」...，其計程車席次規劃與第5-41頁內容不符，請修

正。

（十）附錄二，部分影響項目撰寫者勾選類別與第三章表3.1內

容不符，請修正。

（十一）部分附錄未編列頁碼或頁碼編列方向未統一，請逐一檢

視並修正。

（十二）本開發案屬高樓建築，請依「開發行為環境影響評估作

業準則」第42條規定評估帷幕牆反光對周遭環境之衝擊。

三、請依上述意見補充及修正後，再提本案環境影響說明書送本

局辦理審查。

正本：鴻磐開發股份有限公司

副本：臺北市建築管理處

局長吳盛忠

發文日期	1月3日
承辦人	吳盛忠
核定日期	1月6日

萬華(東、西)車站大樓民間參與興建營運案

環境影響說明書對照表

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
一、請補充說明本開發案規劃之旅館係屬一般旅館或國際觀光旅館，及本案是否依環境影響評估法第7條第1項規定檢具環境影響說明書函送申請旅館開發行為許可之目的事業主管機關辦理。	說明：遵照辦理。本案係為交通部臺灣鐵路管理局辦理之促參案，並規劃作為一般旅館及一般事務所使用。另，本案已依環境影響評估法第7條第1項規定，於100年12月28日（鴻磐開字第1001228001號）檢送本案環境影響說明書至臺北市政府觀光傳播局辦理完成。	—	—
二、報告書內文部分表格編號與章節不符(如第一章之附表一；第二章之附：表二...等)，且部分表單亦未列入表目錄中，請逐一檢視修正，以利審閱。	說明：遵照辦理。本次報告已重新編排內文中之表格編號，並將內文所載之各表單列入表目錄中。	第一章 第二章 第三章 第四章 第六章	1-1 2-1 3-1 4-2 6-1
三、第4-2頁，計算規模部分內容與第5章內容不符，請修正。	說明：謝謝指正。經確認後，本次報告已將原報告第4-2頁所載之計畫規模與第5章內容修正一致，詳請見如表4-1內容。	4.1	4-2
四、第5-1頁，表5-1二、內容(二)主要設施：...於交二基地...增加地上「26層」旅館複合辦公大樓，其樓層數與第5-13頁內容敘述不符，請修正。	說明：謝謝指正。經確認本案規劃於交二基地結合萬華東站既有交通設施功能，增加地上16層餐飲複合辦公大樓一棟，並已修正於本次報告中。	第五章	5-1 5-21
五、部分圖示不夠清晰(例如圖5.3-3)，請逐一檢視並請修正。	說明：遵照辦理。本次報告已將圖示不清晰部份重新繪製，詳請見如圖5.3-3、5.3-5及5.3-7所示。	5.3	5-17 5-19 5-20

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
六、建議於植被計畫配置圖(圖5.3-12、圖5.3-13及圖5.3-14)以不同顏色標示各種植物配置，以利審閱。	說明：遵照辦理。本次報告已加強植被配置圖之標註，利用不同圖示標示各種植物配置，詳請見如圖5.3-13、5.3-14及5.3-15所示。	5.3	5-32
七、報告書內文承諾許多施工前應提送之相關計畫或事項，另本案第五章施工階段工作內容包含拆除工程、開挖工程...等，惟相關計畫應依各主管機關要求期程提送，故請逐一檢視第五章施工階段工作內容施作前，提送相關計畫是否符合相關法規規定，並以檢討修正相關內容。	說明：遵照辦理。經確認，本計畫施工階段之工作項目包括拆除工程(交三基地)、整地工程、開挖工程、基礎工程、結構體建築工程、機電設備工程、環保設施工程、綠化及景觀工程。	—	—
八、請依「表6.1-1開發行為可能影響範圍之各種相關計畫之區位圖」補充各相關計畫之區位圖。	說明：遵照辦理，本次報告已依「表6.1-1開發行為可能影響範圍之各種相關計畫」補充各相關計畫示意區位如圖6-1所示。	6.1	6-6
九、第8-17頁，(四)大眾運輸改善措施2.副大眾運輸系統內部化：...交一、交二與交三基地計程車上客區皆規劃「3席」...，其計程車席次規劃與第5-41頁內容不符，請修正。	說明：謝謝指正。經確認後，本案分別於交一與交二基地規劃4席與3席計程車排班區，並已將前述規劃修正於本次報告內。	8.1.3	8-17
十、附錄二，部分影響項目撰寫者勾選類別與第三章表內容不符，請修正。	說明：謝謝指正，經檢視，本次報告已修正附錄二影響項目撰寫者勾選類別與第三章表3.1內容一致。	附錄二	—
十一、部分附錄未編列頁碼或頁碼編列方向未統一，請逐一檢視並修正。	說明：遵照辦理，本次報告已統一附錄頁碼及編列方向。	—	—

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
十二、本開發案屬高樓建築，請依「開發行為環境影響評估作業準則」第42條規定評估帷幕牆反光對周遭環境之衝擊。	說明：遵照辦理。本計畫於規劃設計階段，即考量高樓層建築物可能對周邊區域產生光害影響及發生鳥擊事件，因此在建築物外觀設計上，採用具高透光率、低反光率之低幅射玻璃帷幕搭配強化玻璃、磁磚及金屬飾版，使建築物外觀並非呈現為一完整之鏡面，並利用遮陽設計，可降低對周邊地區的眩光光害並使鳥類產生警覺。	7.2.2	7-56

附 16.2 書面審查意見

萬華(東、西)車站大樓民間參與興建營運案
環境影響說明書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
鄭委員 福田 一、營運中及施工運輸進出對於交通之影響，請相關專長之委員及交通主管機關詳予審查，尤其是交三之進出口腹地較小。	遵照辦理，交通影響評估報告已提送相關單位審查，說明如下。 1.設計、施工階段 (1)交通影響評估：本案之交通影響評估報告與都審報告合併於都審會議，提送交通局審查，業經3次幹事會議、3次專案審查會議及3次大會審查通過。 (2)交通維持計畫：本基地施工前將依規定提送「交通維持計畫」予臺北市交通局審核。 2.營運期間： (1)交三基地依據「萬華車站附近地區土地使用分區與都市設計管制要點」規定於基地西側南側已規劃退縮無遮簷人行空間，北側退縮4公尺帶狀式公共開放空間，而基地南側狹狹大道路寬度為11公尺寬(含南側2公尺人行道路)，扣除人行道尚有9公尺寬，現況配置為雙向2車道，路幅屬相當充足，但現況路側有無格位停車。本案交三基地南側將先退縮3公尺供車輛通行使用，往西會由1車道增加為2車道，增加道路容量，且基地南側再退縮3.5公尺供行人動線，可避免影響車行與人行動線，請詳圖5.4.1-4。 (2)未來基地開發後因交三設有停車場故建議將路邊畫設紅黃線避免路邊停車占用道路，基地進離場動線皆採用往西方向道路，故道路剩餘容量相當充足，交三基地交通動線示意圖，請詳圖5.4.1-3，目標年開發前後之路口服務水準，請詳表7.4.2-8及表7.4.2-9。	5.4 7.4	5-45 5-44 7-67~68
二、交三既有建築，其建築廢棄物產權之歸屬為何，開發單位有否資格處置此屬於既有屋主之財產？此步及建築廢棄物之處置問題。	謝謝指教，原交三既有建物產權係屬台鐵局。且依據本計畫開發單位98年3月10日與台鐵局簽訂之民間參與興建營運契約：「第六章6.3.1第4點：甲方交付用地予乙方時，除甲方現正使用之萬華車站大樓之地上物、交3用地車站機電及冷卻、緊急逃生口等設施使用	5.9	5-76

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	外，其餘所餘之地上物，乙方應負責拆除並負擔拆除費用。」規定，本計畫開發單位將負責辦理交三用地既有建築物之拆除工作並妥善處置。 本工程之拆除程序分為拆除開工、準備工作、假設工程、室內拆除、拆除磚牆(隔間牆)、拆除主結構體、整地工程及環境整理等；拆除之工法為「壓碎工法」，係以靜壓力操作的低公害解體工法中最常用之工法。在拆除過程中，考量安全及環境保護之原則下，以資源再利用角度進行拆除，提高廢棄物減量及再利用之價值。拆除作業參考國立中央大學營建管理研究所建立之「綠色拆除評估指標系統」(周宏宇、黃榮堯等人)，分別就減廢再利用、節約能源、環境保護及安全防災等四大綠色拆屋指標，建立本基地以再利用為目標之拆除工法及分類方式，以期做到綠色拆除，請詳5.9節。		
三、P5-68 綠建築交一、交二為銅級、交三為銀級，這有如環評開例事請承諾取得金級標準，又雨水回收對交一、交二仍可於屋頂作雨水收集系統，可於交三地下室擴大興建蓄水池，有效收集雨水，交一、交二之收集面積比照交三。	遵照辦理，依序說明如下： (一)綠建築標章 本案經重新審視規劃後，將提升交一、交二大樓及交三停車場提升至黃金級，其各詳細規劃成果如表5.10-1所示，另各棟大樓之綠建築評估表則請見附錄15。 (二)雨水回收系統 1.交一大樓於5樓增設56公噸泳池雨水回收池。 2.交二大樓於12樓增設38公噸雨水貯留池。 3.交三大樓設有雨水貯留再利用系統：以減少植栽澆灌之自來水使用量。本案規劃利用交三停車場的屋頂收集雨水，並於筏基設置250噸的雨水貯留池。 4.處理流程：為妥善處理截留之雨水，雨水將先經過攔污柵與篩網去除大型漂浮物，再經沉澱、過濾及消毒等處理單元後，存入雨水貯留池中，最後再以幫浦動力輸送提供作為綠地澆灌之用，其規劃處理流程及處理設施管線如圖5.7-2。	5.10 附錄 15	5-81 附 15-1
		5.7	5-71
四、請說明交一、交二、交三、天橋之聯接方式，及旅客停車至各別旅館之通行方	遵照辦理，本案所規劃天橋之平面配置請詳圖5.4.3-3、詳圖5.4.3-4。 1.人行天橋：	5.4.3	5-59 ~60

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
式。	(1)交三基地隔艋舺大道與交一基地相鄰之處，由交三基地1樓處設置人行空橋與電梯(行動不便者使用)連接至交一基地3樓，請詳圖5.4.3-4。	5.4.2	5-49
	(2)交一基地隔康定路與交二基地相鄰，由交一基地之3樓以人行空橋連接至交二基地之2樓，請詳圖5.4.3-4。	5.4.2	5-47
五、P6-26、P6-27，請檢討之正確性說明台北市設置一般及交通測站之站數及有效監測日數。	2.旅客前往各別旅館方式： (1)大客車：搭乘大客車之旅客，大客車可前往交一或交二基地旅館之停車場下車，前往交一及交二旅館，請詳圖5.4.2-2。 (2)臨停區、計程車排班區：自行開車或搭乘計程車之旅客，可先至各旅館臨停區下車於交一或交二基地旅館後，再開車至交三基地設置之停車場停車，並藉由交一、交二與交三間跨越艋舺大道與康定路之人行空橋，通行至各別旅館，請詳圖5.4.2-1。	6.2.2	6-26
六、P6-35，有否較98年台灣水文年報更新之資料。	遵照辦理，說明如下： (一)臺北市政府環保局空品監測站 1.一般監測站：中正測站、大直測站、信義測站、南港測站、內湖測站、木柵測站等6站。 2.交通監測站：承德測站、中北測站等2站。 (二)空品監測站有效監測日數 經洽詢臺北市環保局技術室，表中所列之測站日數即為有效監測日數，為避免混淆，茲將原「測站日數」名詞修正為「有效監測日數」，請詳表6.2.2-3。	6.2.4	6-36
七、P8-19，監測空氣項目請增加PM _{2.5} 、O ₃ 。	遵照辦理，此水文年報資料係為誤植其年份，將於定稿本中修正內容如下： 依參考水利署「100年臺灣水文年報」第二部份資料，其中位於新店溪之秀朗測站，所測得之年平均水位為1.48公尺、年平均水量則為62.33m/s。	8.2	8-19
顧問委員 洋	遵照辦理，空氣品質監測項目增加PM _{2.5} 、O ₃ ，修正如詳表8.2-1。		
	遵照辦理，本案經3次都審幹事會議(100.3.02、101.3.08、101.7.10)、3次都審專案	5.6 5.8	5-66 5-74

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
業及事務所等之概略範疇，以便瞭解判斷其污染排放情形及可能造成之環境影響。	會議(102.1.10、102.4.18、102.8.01)及3次都審大會(101.11.29、102.06.27、102.10.03)通過審查，交一基地用途為旅館及餐飲業，交二基地為一般事務所(含公益樓層)及餐飲業，交三基地取消旅館，僅剩停車場，相關污水量及廢棄物計算、評估請參閱5.6節及5.8節說明。		
二、有關本計畫案未來營運階段之雨水回收利用計畫是以澆灌為主(5-60頁)，其雨水回收利用相當低，應考量提升回收水量之需求	遵照辦理，為提升雨水回收量，本計畫於交一及交二大樓增設雨水儲留再利用系統於屋頂，說明如下： (一)交一大樓於5樓增設56公噸泳池雨水回收池。 (二)交二大樓於12樓增設38公噸雨水貯留池。 (三)交三大樓設有雨水貯留再利用系統；以減少植栽澆灌之自來水使用量。本案規劃利用交三停車場的屋頂收集雨水，並於筏基設置250噸的雨水貯留池。本案所收集雨水除作為基地植栽綠地澆灌水外，另可提供作為周邊道路灑水降溫之水源，並協助周邊約100公尺範圍行道樹澆灌用水及4樓以下公共區域之廁所沖廁用水，雨水儲留利用率(Rc)可由0.4%提升至4.12%。	5.7	5-69
三、有關於本計畫案施工階段廢棄土石方將避免尖峰時段外運(5-65頁)，應具體敘述棄土石方挖填及現地暫存管理之具體執行方式。	遵照辦理，本計畫交一、交二基地為原萬華車站往上增建旅館及複合辦公旅館大樓工程，僅交三基地需進行開挖及棄土作業，因交三基地腹地不大，土方開挖規劃採即挖即運方式，不需設置土方暫置場。 (一)剩餘資源處理計畫：本計畫在施工前依規定提送「剩餘資源處理計畫」呈報主管工務單位核可後，始進行開挖工作，並納入施工計畫書，及建立棄土運送三聯單，以確保棄土不會隨意傾倒。由起造人、承造人及監造人於申報放樣勘驗或拆除執照申報開工時，向臺北市政府工務局建築管理工程處申報核備。 (二)污染防治措施 1.依核定「剩餘資源處理計畫」及「交通維持計畫」送至合法土資場處理。 2.工區出入口道路每日定期派員清掃，配合灑水以抑制塵土飛揚。 3.運土車輛加蓋布蓬或紗網，禁止駕駛員超載及超速行駛，防止砂土沿途掉落污	5.9 8.1.2	5-76 8-10

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	染路面。 4.加強駕駛員的管理與訓練，訂定明確的罰則及稽查辦法，使其遵守相關運輸規定，避免發生隨意傾倒廢土或污染道路的情形。 5.為避免運輸車輛造成交通問題，盡量避免在尖峰時間進出工區。		
四、有關本計畫綠建築分級評估結果部分之敘述(5-68頁及附錄十二)，部分指標項目無法達成，應確認計算結果並說明其具體原因。	遵照辦理。本案經重新審視規劃後，將提升交一、交二大樓及交三停車場塔提升至黃金級，其各棟大樓可取得綠建築指標如表5.10-1，另各棟大樓之綠建築評估表及其計算過程則請見附錄15。 惟各綠建築指標中，由於本案各基地面積均未達1公頃，故不適用申請生物多樣性指標。此外，交一大樓及交二大樓基地保水指標較低，主要是由於該兩處基地地下層皆已開挖作為鐵車站設施使用，故兩處基地內無原土層之綠地、被覆地及透水鋪面設計，而無法爭取到較高得分。惟本案仍規劃於基地建築人工地盤上之景觀廣場綠地上方，設置花棧及設置透水鋪面，以供作花園土壤雨水截留設計之用，以作為彌補措施。	5.10 附錄 15	5-81 附 15-1
五、應具體補充敘述本計畫未來營運期間環境管理組織架構及管理機制(8-43頁)	遵照辦理，本計畫營運後，將依法提撥管理基金與成立管理單位，並於營運初期，提供相關專業人員與大樓基礎設計檔案資料，並由管理單位籌組環境管理小組執行各項環保工作，包括環保主管機關追蹤考核或處理民眾申訴案件、民意溝通等，以確保各項環境保護措施之執行及落實，初步規劃營運期間之管理組織架構如圖8.5.3-3。	8.5.3	8-44
陳委員 莉			
一、請補充本建築基地之透水性面積與比例是否足夠可涵容都市暴雨逕流量？	遵照辦理，由於交一及交二基地內的萬華車站屬既有建物，且兩處基地周邊已鋪設雨水排水設施完成，本計畫僅將原萬華東西站既有量體向上進行增建工程，並無整地或開挖工程進行，因此對於兩處基地之水文影響不大。另查詢臺北市政府水利工程處之「積水查報網」結果，本計畫基地在過去近20年內均無淹水資料，因此預估本案施工期間對地表水文影響與開發前相差甚小。 而交三基地係因進行地下樓層開挖作業	7.1.2	7-5

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	，將使地表裸露遇雨增加地表逕流及表土沖蝕。本案將參考行政院農委會「水土保持技術規範」及臺北市政府99年6月10日所訂定之「臺北市雨水下水道設施規劃設計規範」相關規定，採用合理化公式$Q=1/360CIA$，推估交三基地之地表逕流量，其說明如下： (一)集水面積(A) 交三基地總面積3,195平方公尺。 (二)降雨強度(I) 參考「臺北市雨水下水道設施規劃設計規範」第二條規定：配合各重現期選定降雨量強度公式。交三基地屬平原區排水系統，其重現期為8年，依其選定之降雨量強度公式為： $I = \frac{8606}{(t + 49)^{.19}}$ 式中，「t」為降雨延時或集流時間(分)，本案採5分鐘，經計算可得I值為158.96 mm/hr。 (三)逕流係數(C) 依據「臺北市雨水下水道設施規劃設計規範」第三條暴雨時之逕流係數表，交三基地之使用分區較類似機關學校，故逕流係數(C)值採用0.61。 (四)施工期間地表逕流量(Q) 將前述求得之係數代入合理化公式$Q=1/360CIA$，可求得交三基地開發前總地表逕流量Q為0.86 CMS。 (五)道路側溝排水容量 施工期間，基地四周將會設置完善的排水系統收集地表逕流後，放流於艋舺大道之雨水下水道，渠道流速計算採曼寧公式： $V = \frac{1}{n} \times R^{2/3} \times S^{1/2}$ 式中 V=渠道流速 n=管渠內表面粗糙率 取平均値0.016 R=水力半徑=A/P 其中R為濕周、A為面積 S=水力坡降 (%) 單位：m/sec 當中n值採0.016計算，另管渠出水高度將		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	依「臺北市雨水下水道設施規劃設計規範」第七條雨水管渠(涵)之出水高規定：「梯形、U型明溝其設計水深小於一公尺者，以三十公分計，水深大於一公尺者，以水深百分之二十計，且不得小於三十公分」計算，請詳表7.1.2-1。 (六)檢核說明 本案採用最保守之情境下推估，其開發期間產生之地表逕流量(0.86CMS)低於周邊雨水下水道箱涵最大容量(1.33CMS)，因此對於雨水下水道之排水容量不會造成問題，且基地四周排水設施完善，颱風豪雨期間，工地亦會配置足夠之抽水機組與發電機，俾能迅速排除工地內之積水，因此不會造成工區內淹水情形。 另為妥善收集施工面之逕流雨水並降低對附近環境之排水影響，將依據「水污染防治措施及檢測申報管理辦法」規定在基地內設置沈砂池，收集洗車廢水及環場截水溝所收集之地面逕流，在沈砂池獲得短暫停留，待澄清後再放流，因此亦可提供滯洪功能，減少逕流洪峰量對雨水下水道排水功能造成影響。		
二、規劃僅交三大樓取得銀級綠建築標章，交一與交二只取得銅級綠建築標章之理由與困難？	遵照辦理。本案經重新審視規劃後，將提升交一、交二大樓及交三停車場提升至黃金級，其各棟大樓可取得綠建築評估表及其計算過程則請見附錄 15。	5.10 附錄 15	5-81 附 15-1
三、本案為旅館大樓，請評估取得環保署之環保旅館標章可行性	遵照辦理，本計畫之旅館大樓將朝向環保觀光旅館之方向進行規劃設計，承諾至少取得旅館業環保銅級標章，未來旅館相關管理措施如下： (一)企業環境管理 - 申請日前一年內，無違反環保法規並遭受環保主管機關處罰確定紀錄。 - 場所之空氣品質符合行政院環境保護署室內空氣品質規定，並具有維護、管理措施與定期檢測。 - 具有環境政策及環境管理方案或行動計畫。	附錄 13	附 13-1

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	4.建立能源、水資源使用、一次用(即用即丟性)產品使用及廢棄物處理之年度基礎資料。 5.具有員工環境保護教育訓練計畫及相關紀錄。 6.辦公區域應參照「辦公室做環保DIY」及「辦公室做環保實戰手冊」推行辦公室做環保相關措施。 7.主動維護周邊環境清潔。 8.餐廳不使用保育類食材。 (二)一次用產品及廢棄物減量 - 客房內不提供一次用沐浴備品，包含各類小包裝之洗髮精、沐浴乳、香皂、牙刷、牙膏、洗手乳、刮鬍刀、浴帽等。或具有相關誘因及措施鼓勵房客減少使用一次用沐浴備品。 - 場所內不提供免洗餐具，包含保麗龍、塑膠及紙杯、碗、盤及免洗筷、叉、匙等一次用餐具。 - 具有相關措施向房客說明一次用產品對環境之衝擊。 - 設有餐廳者不使用一次用桌巾。 (三)節能措施 - 每年進行空調(暖氣與冷氣)及通風、排氣系統之保養與調整。 - 地下停車場抽風設備設置自動感測或定時裝置。 - 客房浴室之抽風扇與浴室電燈開關應為連動。 - 在使用量較低之時間減少電梯或電扶梯之啟動使用。 - 於大型空調系統、鍋爐熱水系統及溫水泳池等設備安裝熱回收或保溫設備。 - 具有確保無人區域之燈具維持關閉之作業設施或措施。 - 餐廳冷凍倉庫裝設塑膠簾或空氣簾。 - 戶外照明使用光學偵測器或定時器。 (四)節水措施 - 每半年進行用水設備(含管線、蓄水池		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	及冷卻水塔等)之保養與調整。 2.客房採用告示卡或其他方式說明，讓房客能夠選擇每日或多日更換一次床單與毛巾。 3.在浴廁或客房適當位置張貼(或擺放)節約水電宣導卡片。 (五)污染防治 1.設有餐廳者具有符合衛生主管機關規範之餐具洗滌設備。 2.廢水應排入公共污水下水道系統或設置處理設施正常操作，並定期清理污泥。 排放水水質需符合相關標準及規定。 3.餐廳之抽油煙機應加裝油煙處理設備及除臭設備，所產生噪音應符合環保法規規定。 (六)危害性物質管理 1.廢棄電池及照明光源具有相關設施或程序回收，回收後應交予清潔隊、廢乾電池、照明光源回收業或處理業回收，並取得佐證資料。 2.環境衛生用藥及病媒防治等符合環保法規規定。 (七)綠色採購 1.附屬商店銷售產品類別中如有環境保護產品(具有環保標章、第二類環保產品、節能標章、省水標章或破標籤等之產品)，應導入銷售。 2.辦公用品、各類耗材或備品、清潔劑優先採購環境保護產品(具有環保標章、第二類環保產品、節能標章、省水標章或破標籤等產品)。		
	遵照辦理，有關溫室氣體減碳效率及廢棄物減量措施請詳附錄十四。	附錄 14	附 14-1
張委員 怡怡			
一、有關環境品質現況調查資料過舊，如：噪音、振動、交通等，均影響開發案之進行，請補充資料後再進	謝謝指教，本環說報告之環境背景資料已蒐集至最新年度，因本環說報告為 100 年掛件台北市環保局進行程序審查，環境現況補充調查時問均符合作業準則規定。	6.2.3	6-33

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
行評估、規劃。	已遵照委員意見，另於 102 年 4 月 15 日及 29 日補充一次噪音振動監測數據檢核原評估結果，請參閱表 6.2.3-1。		
二、環境監測敏感點，除雙園國小外，請考量周邊其他國中、小學之必要性，如大理、老松等。	遵照辦理。原空氣品質監測敏感點選定，為考量雙園國小位於本基地下風處，故選定作為空氣品質測站，以監測施工及營運期間對於周邊空氣品質之影響。另在選擇噪音振動測站部份，雖雙園國小距離本案最近之交三基地距離已達 270 公尺，超出本案施工營運期間可能影響之範圍，惟考量雙園國小為距離本案基地最近之環境敏感點，故仍納入進行噪音振動監測。另大理國小則位於本案運輸動線旁道路，故選定進行噪音振動監測，以監測棄土時間之噪音振動量變化。	8.2	8-19
三、本案為政府 BOT 案，視同政府開發案，應提昇綠建築規劃。九項指標僅提出五項可達成，CO ₂ 減量、污水及垃圾改善指標應再依表 5.10-2 原則，提出適切內容，日常節能規劃亦應加強。	已遵照委員意見新增加位於運輸動線旁之大理國小作為空氣品質測站，以監測棄土期間對運輸道路敏感點之空氣品質影響，其詳監測計畫修正如表 8.2-1 所示。	5.10 附錄 15	5-80 附 15-1
四、本案雖屬一般旅館開發案，建議以“觀光旅館”方式規劃、經營，提供環境友善及高品質服務之目的。	遵照辦理。本案經重新審視規劃後，將提升交一、交二大樓及交三停車場提升至黃金級，其各棟大樓可取得綠建築指標如表 5.10-1，另各棟大樓之綠建築評估表及其計算過程則請見附錄 15。		
	遵照辦理，本案交一基地以一般旅館申請，但整體規劃則參照觀光旅館等級設置餐廳並酌設宴會廳與游泳池等。交二大樓系規劃以餐飲複合辦公用途。	5.12	5-90
	在環境友善規劃上除基地保留退縮人道、認養廣場用地、提供開放空間及人行空橋供民眾使用外，於交三基地北側、廣一與廣二廣場各留設 50、55 及 90 席腳踏車位供轉乘火車民眾使用。		
鄭委員 顯榮			
一、P6-48 表 6.2.7-1 未詳明單	遵照辦理，表 6.2.7-1 其單位為公頃，修正後	6.2.7	6-50

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
位，請修正。 二、P7-44 營運階段廢棄物處理，請補充餐廳、旅館及一般辦公室、零售業等之「廚餘」暫存設施空間是否足夠，及有無環境衛生問題(如：異味、蚊蠅)之對策(如冷藏設備，不宜併在資源回收類考慮)。	內容如下，請詳表 6.2.7-1。 遵照辦理，本計畫已針對營運階段各大樓產生之廚餘量進行推估，並於各大樓內垃圾冷藏設備規劃設置足夠空間暫存廚餘冷藏箱分類桶車，有關於廚餘量、廚餘冷藏箱分類桶車容量及相關環境管理措施分別說明如下。 (一)營運階段各大樓產生之廚餘量及設置廚餘冷藏箱分類桶車容量 1. 交一大樓：預估每天產生廚餘量約 508 L/天，規劃於交一大樓 1 樓設置垃圾冷藏設備擺放 2 桶廚餘冷藏箱分類桶車，每桶廚餘冷藏箱分類桶車容量為 360L，設置廚餘冷藏箱分類桶車容量共為 720L，可符合每日廚餘量(508L)之儲放需求。 2. 交二大樓：預估每天產生廚餘量約 1,188 L/天，規劃於交二大樓 1 樓設置垃圾冷藏設備擺放 4 桶廚餘冷藏箱分類桶車，每桶廚餘冷藏箱分類桶車容量為 360L，設置廚餘冷藏箱分類桶車容量共為 1,440L，可符合每日廚餘量(1,188 L)之儲放需求。 3. 交三停車場：無產生廢棄物。 目前本計畫各大樓均已分別設置垃圾冷藏設備，為提供「廚餘」暫存，各大樓亦規劃設置有足夠容量廚餘冷藏箱分類桶車。另於各垃圾冷藏設備之冷藏空間均已考量可供各大樓廚餘冷藏箱分類桶車暫存足夠空間，故本計畫「廚餘」暫存設施空間可符合營運階段之需求。 (二)環境管理措施 本計畫廚餘冷藏箱分類桶車規劃設置於各大樓內垃圾冷藏設備冷藏空間內，廚餘藉由冷藏處置並每日定期進行清理，藉冷藏低溫有效抑臭，杜絕蚊蟲病菌感染，可避免產生異味、蚊蠅而造成環境衛生問題。另營運期間每日將派員清理垃圾冷藏庫及	—	—

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
三、P8-37, 8.4.4 一、「一般廢棄物」應更正為「一般事業廢棄物」。	其周邊環境，維持區域環境整潔衛生。 謝謝指正，修正後內容如下： 一般事業廢棄物中屬非資源性廢棄物將委由臺北市合格之公民營廢棄物清除處理機構清運處理，另資源性廢棄物則交由回收商進行資源回收清除處理。	8.4.4	8-37
四、P9-7，三、(一)「一般廢棄物」應更正為「一般事業廢棄物」。	謝謝指正，修正後內容如下： 營運階段預估每日產生一般事業廢棄物量(含資源回收量)為 5.6 公噸，估計每公噸清潔費為 1,500 元，則全年約需 400 萬元。	9.4	9-7
五、P9-7，營運階段廚房有空污防制設備，是否需安裝設污水油脂分離設備，避免超過納管標準，請考慮。	遵照辦理，將依衛工處所規定之油脂截留器計算公式，規劃設置本案所需油脂截流器有效容積，且經油脂截留器處理後之水質，亦符合「臺北市下水道管理自治條例」第 15 條水質標準，始能納入公共污水下水道。	—	—
劉委員 聰佳 一、尚無意見。	敬謝指教。	—	—
邱委員 裕鈞 本基地之交通影響評估報告，充分運用號誌軟體及車輛運行軌跡軟體進行分析，頗具專業水準，值得肯定。惟由於本基地開發量體分散於三個基地，而又必須在維持萬華車站正常運作的前提下，交通影響分析相當複雜，須釐清或補充問題如下：	敬謝指教，本計畫將接送率假設提高至 50%，實設供給共 7 席，仍能滿足所計算得到之 5 席需求。	—	—
一、本案停車場集中設置在交三基地，但旅館等卻大多配置在交一及交二基地。因此，住房房客大多會先至交一或交二臨停，辦妥住房手續及上下行李後，才駛入交三停車場。如此一來，交一及交二臨停車位的需求及管制難度均將			

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
大幅提昇。因此，臨停車數量之設置，不能只考慮一般接送臨停之需求。			
二、上述繞行行為(先至交一或交二 check in, 再駛至交三停車；先至交三開車，再駛至交一或交二 check out)之動線規劃、動線指引，以及可能對交通之衝擊，宜加詳以評估	遵照辦理，本計畫動線規劃及指引說明如下(請詳圖 5.4.1-1、圖 5.4.1-2 及圖 5.4.1-3): (一)由於本案交一、交二與交三基地之法定停車位受細部計畫規範全數設置於交三基地，且交一、交二基地地下層為台鐵月台空間原先 OT 階段並未規劃興建停車空間，因此本案所有實設停車位皆設置於交三基地。 (二)交一、交二基地車輛須停放於交三基地，使用者由交一、交二人行動線往來交三基地停車取車，而在交三與交一、交二基地之間可能有車輛接送往來需求(如駕駛人先將乘客下客於交一或交二，再去停車；或駕駛人先至交三取車，在至交一或交二基地接運乘客)，此時則必須事先規劃考量往來動線與行經動線之交通管制情形，動線規劃與配套措施請詳圖 5.4.1-1、圖 5.4.1-2 及圖 5.4.1-3 所示。 本計畫已評估各方向進場動線之可能性。尚考量各基地進出口設置之區位可行性。交三基地停車場出入口無法設置於西園路側，是因受限於基地西側有高鐵逃生口設施，故設置於崁舂大道較為適當。 交一及交二基地主要為出入口均設置於崁舂大道主要幹道上，交一及交二車輛離場進入交三停車場需要 180 度迴轉後進入停車場車道，因此交三基地東側已留設寬裕之街角人行廣場，改善交三基地進場時東側迴轉之視角，並且已退縮道路 3 公尺作為進場車道，應可使交三基地進場動線更為便利與安全。	5.4.1	5-42~44
三、交三基地進入車道必須以迴轉方式進入，因此，交三基地的東側角，必須適	遵照辦理，目前規劃交三基地東側角已進行 3M 以上之退縮，交一及交二基地主要為出入口均設置於崁舂大道主要幹道上，交一及交二	5.4.1	5-44

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
當退縮並確保上方淨空，以避免影響迴轉角度及迴轉視距。另外，西行車輛因必須在崁舂大道及西園路口迴轉，路口原左轉時紅綠燈秒數是否足夠容納此一迴轉車流，請加以評估。	車輛離場進入交三停車場需要 180 度迴轉後進入停車場車道，因此交三基地東側已留設寬裕之街角人行廣場，改善交三基地進場時東側迴轉之視角，並且已退縮道路 3 公尺作為進場車道，應可使交三基地進場動線更為便利與安全，請詳圖 5.4.1-3。		
四、交三基地進入匝道之坡度與寬度設計，請加以補充。	遵照辦理，汽車道與機車道坡度皆為 1:8，汽車道寬度為單向 4M、機車道寬度為雙向 3.5M，為確保交三基地停車塔之行車安全，規劃出入口之管理措施，請詳圖 5.4.1-3。	5.4.1	5-44
五、交三基地究竟是配置 599 席汽車停車位(頁 4-2)，還是 608 席(附錄九頁 4-3)，請確認。	遵照辦理，汽車停車位規劃立體式機械停車塔位於地上層，為 503 席車位，請詳 5.4.2。	5.4.2	5-46
六、附錄九第四章表 4.1-1 停車需求之推估問題：(1)停車需求應以最大量體(即住房率 100%)進行推估，如果原預期住房率最高只有 80%，那開發量體為何不直接降為 80%。(2)宴會廳顧客之停車需求推估，不能以尖峰到達率 65%及使用率 80%計算。因為，宴會顧客雖然到達時間會有分散，但其停車延時通常達 2 至 3 小時以上。因此，尖峰到達率只適用於分析停車場入口或鄰近道路之服務水準評估，而不適合作為停車需求推估。(3)停車需求是否已納入公益樓層之停車需求？請確認。	遵照辦理，參考觀光局旅館之全年平均住房率為 76%，本計畫已保守估計假設為 80%。若以 100%住房率之旅館停車需求為汽車 208 席、機車 69 席。 (一)修正取消尖峰到達率，並依據一般宴會廳實際使用情形假設使用率 80%，餐飲業停車需求為汽車 114 席、機車 70 席。經以上假設調整後之停車需求計算結果，本案停車總需求為汽車 441 席、機車 396 席，本案實設汽車 537 席、機車 645 席仍能滿足需求。 (二)停車需求已納入公益樓層(市府使用)之實際需求。	附錄 9	附 9-50
七、圖 5.4.2-2 及-3 等動線圖很	遵照辦理，已加強其解析度，請詳圖 5.4.2-1、	5.4.2	5-48

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
難判讀，請加強其解析度。	圖 5.4.2-2 及圖 5.4.2-3。		
八、由於本基地原有車站建物仍必須保留，並維持萬華車站乘客之進出動線。因此，施工期間施工機具與建材如何在基地內堆置，施工車輛如何進出，請加以說明。	遵照辦理，茲就施工期間原萬華車站(交一基地、交二基地)乘客進出動線說明如下： (一)萬華車站乘客之動線將不受太大影響，擬規劃封閉交一南側車站出入口，但由於交一車站進站出入口分別有北、東、南側三處，故封閉一處出入口影響有限，而交二車站維持原出入口，並且規劃設置良好之行人安全走廊，以確保車站乘客進出動線與安全。 (二)本計畫不同基地施工期間施工腹地受限各基地條件規劃如下： 1.交一基地施工機具主要規劃放置於基地西側中央原穿越通道之空間，本區域接近交一既有站體便於施工；施工物料則規劃堆放於基地西側區域，此區域目前為廣場使用，並無任何建物，非常適合規劃為物料堆置區。由於交一車站進站出入口分別有北、東、南側三處，規劃封閉交一南側車站出入口，僅封閉一處出入口影響有限。 2.交二基地施工機具與物料則規劃放置於交二基地西側與南側原人行廣場與人行道，目前為廣場使用，未來施工期間以圍籬方式區隔管制作為施工車輛、機具及物料堆置區，並無任何建物，非常適合規劃為物料堆置區。施工期間交二車站維持原出入口，並且規劃設置良好之行人安全走廊，以確保車站乘客進出動線與安全。 3.交三基地由於其為素地，故施工機具與物料可放置於基地內部，並非需要特殊考量。 4.交一、交二基地施工車輛臨時進出口擬規劃於艋舺大道側，交三基地施工車輛臨時進出口則規劃於艋舺大道(原汕頭街)側。相關施工臨時配置詳見圖 5.13-1 示。	5.13	5-91
九、如何確保保施工期間，萬華	遵照辦理，萬華車站乘客之動線將不受太大影響，擬規劃封閉交一南側車站出入口，但由於	5.13	5-91

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
乘客之正常且安全進出，請補充說明。	交一車站進站出入口分別有北、東、南側三處，故封閉一處出入口影響有限，而交二車站維持原出入口，主要規劃行人或乘客動線於車站北側進出，南側臨艋舺大道則以施工車輛進出為主，並規劃設置良好之行人安全走廊，人車分離可確保萬華車站乘客與行人之工地安全，請詳圖 5.13-1。		
十、請補充說明如何進行高架行人通道之施工方式，以及其對道路交通，可能生之衝擊。	謝謝指教，空橋施工規劃將以對於人行通道與道路通行之衝擊影響最小為原則，施工前將提交交通維持計畫給主管機關審核，如有封閉道路需求將僅單向道路封閉，不會全面雙向道路封閉阻斷道路通行，以對向車道調整至少保留 1 順向車道方式因應，確保雙向可通行避免影響交通。施工封閉時間將以夜間或交通離峰為主，每次封閉管制時間以不超過 1 天為原則。	5.13	5-91
孫委員 岩章			
一、本環說內容錯別字甚多，應請仔細校正，以免影響判讀，如表 4-1 之標題、表 5.3-1「交二大樓之法定空地」列 1544.6m ² 與表 5.3-3 所列者不一致。P5-65 第 5 行之「系」。	謝謝指正，修正內容如下： (一)表格標題修正，請詳表 4-1。 (二)法定空地 交二大樓法定空地為 4633.8m²，環說報告中表 5.3-1 係為誤植，修正如下： (三)修正錯別字 而營建剩餘資源係指營建剩餘土石方及營建泥漿等之統稱。本計畫在進行整地工程及地下開挖工程期間產生之土方為主要之營建剩餘資源。	4-1	4-1
二、本開發案三棟大樓之屋頂如何詳細配置未見圖片交待，其是否有增加綠化之空間，應請補充。	遵照辦理，本案經 3 次幹事會議(100.3.02、101.3.08、101.7.10)、3 次專案會議(102.1.10、102.4.18、102.8.01)及 3 次大會(101.11.29、102.06.27、102.10.03)通過審查，已遵照都審委員建議大幅縮減量體，如交三基地園東側之旅館大樓已取消設置，交二 12 樓已蓋滿無綠化空間，交三係為機械式停車場，屋頂無使用規劃不需要綠化，故本案以加強交一大樓五樓綠化方式因應，其樹種及數量請參閱圖 5.3-14 所示。	5.3	5-34
三、有關 7.3.1 景觀方面在施工程段，建議增加綠籬，以減少揚塵兼增加美觀效	遵照辦理，施工期間需依「臺北市建築物施工中妨礙交通及公共安全改善方案」，增加綠籬以維護景觀美感及減少揚塵，其規定如下：	—	—

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
果。	(一)安全圍籬須以彩繪、帆布、貼紙、設置綠化植栽等方式綠美化，並經設計規劃。 (二)安全圍籬臨接 10 公尺以上道路、公園、綠地、廣場及其他經主管機關公告之地區，至少應有二分之一以上面積採密植方式綠化。但因地下室開挖施工期間且無法設置者，不在此限。 (三)綠美化設施設置不得妨礙行人及車輛通行。		
四、本案在交一與交三間之人行空橋未見詳細之設計圖示及量體說明，應請補充？	遵照辦理，補充人行空橋設計圖及說明如下： (一)交三基地隔艋舺大道與交一基地相鄰之處，由交三基地 1 樓處設置人行空橋與電梯(行動不便者使用)聯接至交一基地 3 樓，請詳圖 5.4.3-4。 (二)交一基地隔康定路與交二基地相鄰，由交一基地之 3 樓以人行空橋聯接至交二基地之 2 樓，請詳圖 5.4.3-4。	5.4.3	5-58
歐陽委員 崎			
一、本計畫區原都市計畫之建築率容積率及人口密度各若干？現規劃三大建築物，其周邊原有維生系統之負荷能力不明，其對周邊的生活影響不明。	遵照辦理。 (一)建築率、容積率及人口密度 1.各基地之實設建築率： (1)交一、交二大樓：39.70%(法定 40%) (2)交三大樓：32.07%(法定 40%) 2.各基地之實設容積率：交一、交二：400%(法定 400%)、交三大樓：241.51%(法定 400%) 3.人口密度： 本開發基地所在行政區屬於萬華區，至民國 99 年底之居住人口數為 189,099 人，設籍之戶數為 74,244，每戶平均人數為 2.55 人；人口密度為每平方公里 21,931 人。 (二)本計畫區係屬都會開發區，茲將公共設施現況、本計畫施工及營運階段對區域內公共設施的影響說明如下： 1.施工階段：各基地施工期間需有電力、自來水、污水處理及垃圾貯存等設備，其中污水將自設套裝式處理設備，由於	5.3	5-14

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	在施工階段之需求量大，故對臺北市公用設備需求之影響極小，不需因基地的開發而特別增設公用設備。 2.營運階段：各大樓所需自來水、電力及電信均將依規定向相關事業單位辦理同意供應，不致影響原使用者之權益；另各基地均劃設開放空間並進行景觀美化後提供給大眾使用，可增加附近之公共設施，具有正面影響。 3.自來水 本案所需用水由自來水公司供應，臺北市至民國 99 年底給水區域總人口數達 3,873,265 人，用水人口數為 3,856,609 人，自來水普及率達 99.57%，對於本基地供水無虞。 4.污水下水道 臺北市至民國 102 年 9 月底，公共污水下水道計畫接管戶數為 797,952 戶，係依據臺北市 84 年元月底人口數約 2,660,000 人為基準，每戶以 4 人計得之，計畫用戶接管普及率已達為 100%；另以門牌總戶數計算，臺北市門牌總戶數共 1,086,518 戶，其門牌戶數接管普及率為 71.67%。而本基地所在之萬華區之計畫接管總戶數為 57,278 戶，戶數接管普及率則為 69.09%。		
二、雨水之自來水替代量僅 0.4%偏低，應調整增加雨水收集量，以供澆灌全部替代用	遵照辦理。本次新增加規劃利用交一及交二大樓屋頂層空間收集雨水，並提供作為澆灌使用；而交三停車場規劃利用屋頂層空間收集雨水外，其各大樓雨水回收規劃成果為： (一)交一大樓增加游泳池溢流水及雨水回收系統 交一 5 樓設游泳池雨水回收池 56 公噸，作為交一公共廁所沖洗及景觀綠地澆灌使用。 (二)交二大樓增加及交三大樓提昇雨水貯留系統	5.7	5-72

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	交三袋基設置 250 公噸雨水貯留池，交二 12 樓增加 38 公噸雨水貯留池。 (三)雨水利用量由原規劃 $3.5\text{m}^3/\text{日}$ 增加成為 $41.7\text{m}^3/\text{日}$，請詳 5.7。本案所收集雨水除作為基地植栽綠地澆灌外，另可提供作為周邊道路灑水降溫之水源，並協助周邊約 100 公尺範圍行道樹澆灌用水及 2 樓以下公共區域之廁所沖廁用水，雨水儲留利用率(Rc)可由 0.4%提升至 4.12%。		
三、周邊為都市熱島區，除應盡量維持非建地為透水性外，應有足夠雨水貯存量，以供灑水降低熱島，提升舒適性，並降低能源消耗。	遵照辦理並說明如下： (一)由於本案交一及交二基地地下層皆已開挖作為台鐵車站設施使用，故兩處基地內無原土層之綠地、被覆地及透水鋪面設計。惟本案仍規劃於基地建築人工地盤上之景觀廣場綠地上方，設置花檯及設置透水鋪面，以供作花園土壤雨水截留設計之用，以加強基地透水性。此外，在交三基地除開挖面以外空間，則規劃綠地、被覆地及透水鋪面設計，以增加基地保水能力。 (二)在雨水回收規劃上，本次新增規劃利用交一及交二大樓屋頂層空間收集雨水，作為基地植栽綠地澆灌外，另可提供作為周邊道路灑水降溫之水源，並協助周邊約 100 公尺範圍行道樹澆灌用水及 4 樓以下公共區域之廁所沖廁用水，雨水儲留利用率(Rc)可由 0.4%提升至 4.12%；另交三大樓規劃利用屋頂層空間收集雨水。經計算約可回收雨水量達 41.7 噸，可提供作為澆灌使用亦可降低地面熱氣，有助於減緩熱島效應並提供較舒適環境。 (三)除上述規劃內容外，本案於各基地地面層及屋頂層規劃種植大量植栽，亦可有效減緩對於周邊區域產生之熱島效應。	—	—
四、避免基礎開挖工對周邊環境影響，以及廢土搬運對敏感點及尖峰時段之影響	遵照辦理。由於交一及交二基地為萬華車站既有建物增建工程，僅交三基地因進行地下室開挖工程，且產生之廢棄土方無法於基地內進行	5.9	5-76

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
具體做法。	挖填平衡，故有土方外運之需求。 又交三基地地下開挖規模較小，故保守推估產生之土方僅有約 2.2 萬方。由於本計畫規劃採用順打工法，棄土方式採即挖即運方式，以減少棄土堆置時間。預估基礎工程施工出土時間約 75 天，每天平均運棄土方量約為 300m^3，每日約 25 車次(以每車容量 12.25m^3 估算)；每天出土時間約 8.5 小時，而為避免在廢土棄運期間對周邊環境造成影響，故擬定以下減輕措施並據以執行： (一)施工運輸車輛進出避開上下班平日交通尖峰及學生上下學時間(6:30~9:30 及 16:00~20:00)，降低對附近交通尖峰負荷之影響。 (二)施工運輸車輛噪音減輕對策 1.施工期間運輸車輛定期保養檢修以維持良好車況，並定期檢查及汰換老舊車輛。 2.經過環境敏感點周邊時如學校等，禁止急加速、減速及按喇叭，以減低突增之噪音量。 3.施工期間工區周界之運輸道路須保持路面平整，運輸道路如有破損時則須立即進行維護，以免因路面顛跛增加運輸車輛產生之噪音振動量。 (二)運土卡車需以防塵網或布將車斗覆蓋完全，防止砂土掉落引起塵土飛提，必要時在車尾下方安裝儲泥槽溝(內置海綿)，防止泥水滲漏污染路面。 (三)運輸路線避免穿越人口稠密區域，如無法避免，則加強行駛規範之訂定及執行，於穿越人口稠密地區時，降低車速避免揚塵。 (四)本案規劃於施工期間針對位於基地周邊之環境敏感點，擬具監測計畫如表 8.2-1 所示，以監控施工期間對環境敏感點之影響。	8.1.2	8-9
		8.2	8-19

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
陳委員 俊成 一、臨時停車位的規劃應儘量內部化、地下化，以減少對軀軀大道之交通衝擊。	敬謝指教，本基地受限地下層已作台鐵軌道使用，故無地下層供可規劃，僅能使用台鐵已完竣設施之所剩餘地面層空間，而地面層可用空間較少，本計畫除將交一、交三臨時停車位皆規劃於基地內部之地面層外，亦認養廣二用地規劃內部化臨停車間，一併改善現況台鐵臨停環境。	—	—
二、交二汽機車出入口應檢討替代出入口方案位置，避免直接從軀軀大道進出	敬謝指教，本案為避免汽機車直接影響軀軀大道車流，乃規劃臨停車輛由康定路既有道路進離場。而交二東側開口為萬華車站北側廣場地下停車場出口(未開闢)，此為萬華車站已完成之既有設施，請詳圖 5.4.1-2。	5.4.1	5-43
三、本基地週邊公共運輸設施便捷、交三規劃之立體停車場的必要性與合理性應補充說明。	敬謝指教，本案係依促參法辦理之民間投資案，鴻馨公司為使萬華車站 BOT 案擁有較佳自償能力與長期經營能力，同時配合政府發展觀光政策，達成有效利用交三用地及回應雙園里、和平里周邊居民希冀藉本案帶動地方經濟繁榮之期待，現變更設計為一座地上 48 公尺、地下 3 層之停車場設施，相關變更設計業獲臺鐵局同意送都發局辦理都市設計審議，故交三大樓之投資興建已得(萬華)車站主管機關(及臺灣鐵路管理局)同意，其規劃設計實已符合臺北市政府公告發佈之「擬(修)萬華車站附近地區細部計畫案」中規定交三用地使用強度，及「都市計畫公共設施用地多目標使用辦法」等相關規定。 本案 BOT 開發依據「台北市都市計劃說明書-擬(修)訂萬華車站附近地區細部計畫案」之內容，且實際環境交一、交二基地於 OT 設計開發皆未預留空間予 BOT 之法定車輛空間，因此本計畫得將法定車輛設置於交三基地。並依據北市交規字第 10037408900 號函，交三用地應具備改善周邊整體停車需求之功能，並配合完善之進出口規劃與未來營運階段之管理，將交通衝擊降至最低。	附錄 9	9-1
四、地下室之通風換氣口之位	遵照辦理，交一、交二基地其地下室均為原臺	—	—

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
置應標示，並說明噪音景觀之處理方式。	鐵局萬華車站月台，就本案交三基地之地下室通風換氣口位置為停車場一樓臨西園路一段之內側，並周圍種植灌木予以綠化。此外，本案將規劃地下室通風換氣口設置消音箱，避免產生噪音影響安寧。		
董委員 焜鳴 一、本案建物均為複合使用之大樓，於各樓層逃生避難動線規劃之合宜性與逃生梯之疏散空間面積應做詳細檢討。	遵照辦理，本案之動線服務核集中於中間區，另樓梯數量依法檢討滿足法定步距檢討，旅館單元與辦公單元各自為一獨立區劃，避難時可經由特別安全梯連接至 1 樓，通往地面層避難空間避難，各大樓垂直避難動線詳附錄十二。	附錄 12	附 12-1
二、P5-74 宜對消防車權救作業半徑與開放空間植栽配置進行較詳細之檢討。	遵照辦理，本案經 3 次幹事會議(100.3.02、101.3.08、101.7.10)、3 次專案會議(102.1.10、102.4.18、102.8.01)及 3 次大會(101.11.29、102.06.27、102.10.03)通過審查，緊急避難動線之疏散空間均依「劃設消防車輛救災活動空間指導原則」規劃，未來將依法提送消防安全設備審查作業，有關本案各基地消防救災動線請詳圖 5.11-1～圖 5.11-3 及附錄十二。	5.11 附錄 12	5-84 ~87
三、本案目前綠建築評估等級落於銀級與銅級間，朝向增加綠建築評估等級之方向努力。	遵照辦理。本案經重新審視規劃後，將提升交一、交二大樓及交三停車場提升至黃金級，其各棟大樓可取得綠建築指標如表 5.10-1，另各棟大樓之綠建築評估表及其計算過程則請見附錄 15。	5.10 附錄 15	5-80 附 15-1
四、本案目前之模擬圖均為某一角度繪製，建議宜從基地四個方向進行模擬圖繪製，以了解與週邊現有建物於視覺高度上之關係。	遵照辦理，本基地位處臺北市西南區之重要交通轉運位置，除本身為萬華車站外，距離兩百公尺外有捷運龍山寺站，本地區將具地鐵、捷運、公車等大眾運輸轉運之重要功能。未來整體開發將帶動西南區的發展，成為新的活動商圈，達到臺北市都市發展之東西軸線翻轉，再現西區風華。 本案大樓分別為地上 26 層、16 層及 48 公尺之高層建築物，包括一般旅館、一般事務所及餐飲業之複合機能，將以門字型意涵創造建築量體，以形塑萬華地區門戶意象。補充本案不同角度模擬圖如圖 5.4.3 所示	5.4.3	5-59

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
五、本案為三塊鄰接基地，故在出入動線與臨停車輛之配置檢討宜有三基地合併檢討，另應合併基地週邊道路之汽機車進出動線與各類臨停車輛進出動線作統合性檢討(現有諸多規劃動線圖面不清晰不利閱讀。	遵照辦理，詳見圖 5.4.1-1、圖 5.4.1-2、圖 5.4.1-3、圖 5.4.2-1、圖 5.4.2-2 及圖 5.4.2-3。	5.4.1 5.4.2	5-42 ~44 5-48 ~50
臺北市政府工務局			
本局無意見	敬謝指教	—	—
臺北市政府工務局大地工程處			
一、本案開發基地非屬依「水土保持法」核定公告之山坡地範圍，無須依同法第 12 條規定擬具水土保持計畫送審。	遵照辦理	—	—
臺北市政府工務局公園處			
本處無意見	敬謝指教	—	—
臺北市政府工務局新工處			
一、請開發單位注意本大樓開挖構築地下結構物時，應避免其擋土設施及其構造物侵入周邊計畫道路範圍情況。	遵照辦理	—	—
臺北市政府工務局衛工處			
一、P5-56 與 P7-8 所引用之規範及污水量推估不同，請釐清。	敬謝指正，修正內容如下： 本計畫開發後所產生之污水量，依據內政部民國 99 年 9 月 6 日修正頒布之「建築物污水處理設施設計技術規範」推估結果，其日平均污水量約 1,179CMD，最大日污水量約 1,415 CMD，將採納入臺北市衛生下水道系統處理。	5.6	5-65
二、P8-6，施工階段生活污水建議依規定程序申請納入公共污水下水道系統。	遵照辦理。	—	—
三、本案是否設有游泳池或三	敬謝指教，本計畫於交一大樓 6 樓設有游泳	5.7	5-69

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
溫暖等設施，若有上述設施其循環廢水如何配置？是否設置專用水錶。	池，並設置專用水錶，其泳池回收水收集至泳池雨水回收池中，作為交一基地公共廁所之沖洗及綠地澆灌用水。		
四、本案如獲通過准予開發，請於領得建照執照後，依規定將污排水圖送本處審查。	遵照辦理。	—	—
臺北市政府工務局水利工程處			
雨水下水道工程科			
本處無意見	敬謝指教。	—	—
臺北市動物保護處			
處經查該基地位於都市已發開區域，開發程度較高，故對於野生動物棲息與生態影響較小，故本處無意見。	敬謝指教	—	—
臺北市政府環保局第一科			
一、噪音部分： (一)依第七章「預測開發行為可能引起之環境影響」中第 7.1.4 節所示，儘管推估工程階段施工機具及施工車輛所產生之噪音增量，以及營運期間交通運輸噪音增量對於附近噪音敏感受體僅有輕微影響，施工期間營建工程噪音監測仍應符合所在位置管制區類別之營建工程噪音管制標準，營運期間廠區整體音量亦須符合所在位置管制區類別之娛樂場所、營業場所噪音管制標準，最新噪音管制區及噪音管制標準請先上網查詢臺北市噪音管制區圖 (http://depair.taipei.gov.tw/sound/main.htm)	遵照辦理，經查本計畫基地係屬第三類管制區，請詳圖 6.2.3-1 所示。	圖 6.2.3-1	6-35

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
及噪音管制標準 (http://ivy5.epa.gov.tw/epalaw/search/LordiDispFull.aspx?ltype=05&lname=0025)。			
(二)另依本市 102 年 1 月 25 日府環一字第 10210275500 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」規定，營建工程於本市第一至第三類噪音管制區晚上 10 時至翌日上午 7 時，例假日中午 12 時至下午 2 時，不得使用動力機械操作從事施工致妨礙安寧之行為。但若屬基樁（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不在此限，然施工單位於夜間或假日午間施工時應於施工現場設置噪音防制設施（包含隔音布、消音屋、防振襯墊、隔音罩或其他具有減音功能之設施）及豎立夜間或午間施工告示牌，違反者，視為違反前項規定。	遵照辦理。	—	—
(三)請於工程發包時將第八章「環境保護對策」所列施工及營運期間之各項噪音防制對策納入施工規範中，以落實噪音防制，避	遵照辦理。	—	—

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
免噪音擾鄰。 二、空污部分： (一)施工期間請開發單位確實依行政院環境保護署公告之「營建工程空氣污染防治設施管理辦法」規定，落實空氣污染防治措施。 (二)施工機具及運輸車輛應要求使用合格油品質，以維護附近空氣品質。 (三)建議運輸車輛以主動到檢方式通過本局柴油車動力計排煙檢測，以確保符合排氣標準。	遵照辦理。	—	—
臺北市政府環保局第二科 一、依本案說明書，因設計或實際最大日廢水產生量 50 立方公尺（公噸/日）以上，屬「水污染防治法事業分類及定義」所稱之事業及應先檢具水污染防治措施計畫（以下簡稱水措計畫）之事業種類、範圍及規模，請於取得核准同意納入污水下水道系統文件後，未取得聯接使用證明前，提報水措計畫送本局審查核准，取得水措計畫核准文件後，始得納入下水道系統。 二、另本案營建工地應於施工前，檢具逕流廢水污染削減計畫，報本局審查	遵照辦理。	—	—
臺北市政府環保局第三科 有關第 7 章廢棄物處理一節，本科無意見	敬謝指教	—	—

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
臺北市政府環保局第四科			
一、環說書第 6-47 頁有關本局山豬窟掩埋場自 100 年 1 月起，已不再掩埋垃圾(最終處理)，惠請主辦單位修正相關內容，餘無意見。	遵照辦理，目前臺北市環保局擬定垃圾處理以焚化為主，掩埋為輔為長期處理目標，其中垃圾焚化廠包括內湖、木柵、北投等，焚化後之灰爐、不可燃垃圾、溝泥等則以山豬窟垃圾衛生掩埋場為最後處置場。山豬窟垃圾衛生掩埋場區面積 65 公頃，掩埋面積 30 公頃，掩埋容量約 618 萬立方公尺。山豬窟掩埋場從民國 83 年 6 月開始營運，目前配合市府 2010 零掩埋全回收政策，山豬窟垃圾衛生掩埋場已轉型為廢棄物暫置場。另木柵、北投等垃圾焚化廠焚化處理量分別為 900、1,200 及 1,800 公噸/日，各廠(場)面積、設計處理容量及相關資料整理如表 6.2.7-2。	6.2.7	6-49
臺北市政府環保局第五科			
本科無意見	敬謝指教。	—	—
臺北市政府環保局稽查大隊			
惠請開發單位督促承造廠商落實各項污染防控措施，並注意各項污染防控措施之保養，避免衍生公害污染，以維護環境衛生。	遵照辦理。	—	—
臺北市政府環保局技術室			
一、請提供土壤採樣計畫、樣品採樣及運送相關資料	敬謝指教，有關土壤採樣計畫、樣品採樣及運送等相關資料，請詳附錄 4.3。	附錄 4.3	附 4.3-13
二、附件四之空氣品質、噪音振動及土壤等採樣檢測，皆為民國 99 年調查資料，是否足以反應現況。	敬謝指教，本環說報告之環境背景資料已蒐集至最新年度，因本環說報告為 100 年掛件台北市環保局進行程序審查，環境現況補充調查時間均符合作業標準則規定，後續將遵照委員意見，另行補充一次噪音振動監測數據檢核原評估結果，並彙整交通最新資料修正於定稿本中。	—	—
三、若適用環保署公告方法者，請依照環保署各公告方法要求之品保品管進行，附件四之各項檢驗資	遵照辦理。	—	—

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
料，請妥善保存備查。			
臺北市政府都市發展局			
一、查本案經 102 年 1 月 10 日「臺北市都市設計及土地使用開發許可審議委員會」專案委員會審議，有關都市設計審議主要應修正事項如下： (一)現況臺鐵通風口請整併於建築物內或移設，並於基地內再退縮留設人行空間。	遵照辦理，地面層既有之台鐵與高鐵的通風設施，於「擬(修)訂萬華車站附近地區主要計畫案」內載明經台北市都市計畫委員會決議：因應車站營運需求，站體萬板幹道因地鐵處既有地下隧道設施之地面突出物難以更動，經考量維持地面車道雙向各四線之道路服務水準下，修正為二十四公尺寬，該道路兩側應配合車站地區人行系統酌設路權範圍內之人行道。 (一)由臺鐵局召開現場會勘，所屬單位表示機房內皆為重大消防設施與隧道風壓平衡設備，不建議移動任何設備或縮減空間。 (二)建議改善方案 1.交一大樓改善方案：於原萬華車站西站(交一大樓)，西側增加人行通行空間，請詳圖 5.4.3-5。 2.二大樓改善方案：於原萬華車站東站(交二大樓)，東側增加人行通行空間，請詳圖 5.4.3-6。	5.4.3	5-61 5-63
(二)相關人行動線建議考量集中至基地北側，南側作為車行主動線。	敬謝指教，本案保留原有臨艋舺大道側的人行通道外並於基地北側留設通道供人通行使用，請詳圖 5.4.3-5-6。	5.4.3	5-61 5-63
(三)請檢討交三基地內部分停車空間或全數旅館房間移設至交一、交二基地設置之可行性，並提出替選方案。	敬謝指教，交一、交二基地已興建成地下一層與地上二層的特種建築物並營運中，且於特照申請時僅預留該基地由 3 樓往上續建的基本容積的結構承載，因此無法再負荷基地以外的量體。	—	—
(四)有關退縮 3.64 公尺無遮簷人行道部分，倘因現況建築物使用而無法依規定留設，請規劃單位檢討以最大寬度設計，後續再予討論。	遵照辦理，地面層既有之台鐵與高鐵的通風設施，於「擬(修)訂萬華車站附近地區主要計畫案」內載明經台北市都市計畫委員會決議：因應車站營運需求，站體萬板幹道因地鐵處既有地下隧道設施之地面突出物難以更動，經考量維持地面車道雙向各四線之道路服務水準下，修正為二十四公尺寬，該道路兩側應配合車站地區人行系統酌設路權範圍內之人行道。 (一)由臺鐵局召開現場會勘，所屬單位表示機房內皆為重大消防設施與隧道風壓平衡設備，不建議移動任何設備或縮減空間。	5.4.3	5-61 5-63

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	(二)建議改善方案 1.交一大樓改善方案：於原萬華車站西站(交一大樓)，西側增加人行通行空間，請詳圖 5.4.3-5。 2.二大樓改善方案：於原萬華車站東站(交二大樓)，東側增加人行通行空間，請詳圖 5.4.3-6。		
(五)有關人行天橋因落柱結構及地下月台軌道無法依都市設計管制要點規定位置留設部分，請於平面配置上提出替代方案。	遵照辦理，本案設置天橋連接交一、交二與交三以方便未來跨越艋舺大道天橋的連接，請詳圖 5.4.3-4。	5.4.3	5-59
(六)餘依決議、委員、幹事及都發局複審意見修正。	遵照辦理	—	—
二、本案因涉都市計畫及相關法令疑義、交通規劃設計、地面層開放空間留設、建築設計等相關議題，後續須再召開專案委員會審議。	遵照辦理	—	—
三、本案除應依都市設計審議委員會決議修正外，後續須條環評審查通過後，始得辦理都審核備程序。	遵照辦理	—	—
臺北市府都市發展局建築管理工程處			
一、P.5-65 及 P.5-66、97 年 11 月 24 日發佈之「臺北市營建剩餘資源及混合物管理辦法」，業於 101 年 11 月 27 日修正為「臺北市營建剩餘資源管理辦法」。	謝謝指正，修改內容如下： 依據臺北市市政府 101 年 11 月 27 日發布之「臺北市營建剩餘資源管理辦法」用詞定義。	5.9	5-76
臺北市府交通局公共運輸處			
一、有關計程車排班區部分：(一)請補充計程車進出交	遵照辦理，補充計程車進出交一、交二及交三動線示意圖請詳圖 5.4.2-1。	5.4.2	5-48

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
一、交二及交三動線示意圖。			
(二)交一基地規劃計程車排班區僅 2 席，建議增加至 4 席計程車排班區。	遵照辦理，請詳圖 5.4.2-1。	5.4.2	5-48
(三)交二基地設置 3 席計程車排班區規劃與台鐵排班區整合，整合後其排班位置是否如圖 5.4.1-2 呈現 U 型排班，其排班數量為何？	遵照辦理，整合後原台鐵排班數 5 席與交二基地設置 3 席計程車排班，合計共設置 8 席計程車排班數。 改善措施：本計畫建議比照目前前台鐵萬華車站計程車排班區位與數量，將交二 BOT 計程車排班區與台鐵萬華車站計程車排班區進行整合規畫設計，整合後計程車排班區位於交二北側與廣二平面層，包含台鐵計程車排班需求 5 席(與現況相同)以及交二計程車排班需求 3 席，合計共設置 8 席計程車排班區之帶狀空間，可滿足需求且減少排班車輛對於道路之影響，設置位置與車輛動線詳見圖 5.4.2-1 所示。	5.4.2	5-48
(四)交三基地 3 席計程車排班為縱向併排，民眾上下車及車輛進出動線不順暢，建請研議其他排班方式，另如排班數量過多，是否有相關管制措施，請說明。	遵照辦理，本計畫交三計程車上下客皆於所規畫之臨停區，因此計程車排班區僅供計程車等候載客使用，如有上客需求則開往臨停區，另擬於地面層接運設施入口處設置計程車排班剩餘車位數資訊，尖峰時段配合人員導引，以避免排班數量過多。	—	—
二、有關大客車停車格部分： (一)查本案基地設置之大客車停車位，其用途係為久停或臨停使用？該基地開發多為旅館及其他商業設施，應有大客車臨停上、下客及久停過夜之需求，建議宜再妥為規劃及說明。	配合目前旅行社合作之大客車調度特性多為點到點之間的接送，下客後即駛離，因此本案大客車停車位白天主要為臨停、夜間則提供過夜之長途旅行團大客車停放，並且由於停車位規劃區位距離旅館尚近，且基地現況可用空間受限無法另設大客車臨停車位，故採車輛停放後旅客至停車位上下車，可兼顧使用便利與空間需求。	—	—
(二)P5-48、5-49 圖像品質不清，難以確認合理	遵照辦理，圖已更新，請詳圖 5.4.2-1、圖 5.4.2-2 及圖 5.4.2-3 所示。	5.4.2	5-48 5-49

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
性。			5-50
(三)P5-32 交一大客車停車場之鋪面配置似為廣場，是否宜於大客車使用請予說明(荷重耐壓與人行動線之衝突等)。	敬謝指教，交一基地大客車停車場區之鋪面使用材質，均可符合大客車荷重耐壓之性質，且為維護行人安全，將規劃於進出口處由人員指揮管制。		
三、規劃大樓地下停車場出入口時，請避開公車站牌設置，以免影響候車民眾安全。	遵照辦理。	—	—
四、本案基地(交一)範圍設有公車「萬華車站」站，惟第 5-40 頁，5.4 交通及動線規劃，未將公車停靠區納入；請開發單位修正。並於該區域人行空間留設候車乘客可駐留之空間，及預留未來設置公車候車亭之可行性。	遵照辦理，補充納入交一公車站之位置，並且目前該處之人行道寬度相當寬裕，未來本計畫亦不更動人行道之寬度，可確保該區域人行空間可供候車乘客駐留	—	—
臺北市政府消防局			
一、依本府 102 年 3 月 14 日府環技字第 10231716700 函辦理。	知悉。	—	—
二、本案無檢附「消防車輛救災動線及救災活動空間」圖說，請依內政部 93 年 10 月 7 日台內營字第 0930086386 號函修正「劃設消防車輛救災活動空間指導原則」規劃本案消防車輛救災動線及救災活動空間。	遵照辦理，增加本計畫各基地之消防車輛救災動線及救災活動空間示意圖，請詳圖 5.11.1-1、圖 5.11.1-2、圖 5.11.1-3。	5.11.1 1	5-84 5-85 5-87
三、本案因相關空間配置現屬規劃階段未定案，其消防安全設備以申請建築許可	遵照辦理。	—	—

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
審查時核定為準。			
四、依消防法第 7 條之規定，消防安全設備應由消防設備師設計及監造，按場所用途、面積、建築物複合用途、樓層屬性、樓層數、位置、收容人數等資料核算應設置消防安全設備種類及數量，並繪製消防圖說及簽章。另應依「消防法」第 10 條及「消防機關辦理建築物消防安全設備審查及查驗作業基準」規定，辦理消防安全設備審定，辦理消防安全設備審(勘)查事宜。	遵照辦理。	—	—
臺北市政府交通局停車場工程處			
一、請補充本處最近(100)年度之停車供需調查資料；並請再檢視本案內容與附錄 9 之交通影響評估報告內容是否一致。	遵照辦理，本計畫已使用停管處 100 年度之停車供需調查資料。	—	—
二、請以圖示標示基地周邊各路外停車場位置及名稱，並補充其使用率資料	遵照辦理，說明如下： 基地周邊路外停車場主要有廣一平面停車場、萬華區公所地下停車場、大里地下停車場以及新糖部公園地下停車場等，位置如圖 2.19-1 所示，停車尖峰時段各停車場平均車位使用率分別為 100%、85%、84%以及 100%，平均車位使用率皆達 8 成以上。	—	—
三、請補充說明基地開發後各使用類別所衍生之各車種停車需求數(含裝卸貨)，並分析目標年之使用狀況	遵照辦理，本案經 3 次都審幹事會議(100.3.02、101.3.08、101.7.10)、3 次都審專案會議(102.1.10、102.4.18、102.8.01)及 3 次都審大會(101.11.29、102.06.27、102.10.03)通過審查，有關交通影響評估請詳附錄九。	附錄 9	附 9-1
四、請補充說明本案開發後開放公共停車使用之計畫內容。	遵照辦理，說明如下： (一)營業時間：營業時間為 24 小時。 (二)管理作業程式	8.1.3	8-15

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	本停車場開放月租與臨時使用，停車收費管制方式則由停車場管理員於月初統一收款，臨時則由停車場管理員收款。有關停車場人員計畫由開發單位統一派任管理，另停車場內部清潔管理將委由清潔公司統一負責。 1.車輛進出管制設備 本基地於停車塔入口 B1F 設置柵欄，月租車輛可利用遙控器控制柵欄進出，臨時車輛則由停車場管理員控制進出，於停車塔停放車輛。 2.車輛進出流程 進入動線為自入口進入後，以遙控器控制柵欄開啟或管理員開啓柵欄進入→機車至 B1~B3 停車位停放，小汽車至停車塔停放→行人利用專屬行人樓梯或通道離開。 離開動線為使用者利用專屬行人樓梯或通道進入後→至 1F 取車、機車至地下層取車→汽車由管理員控制停車塔開啟、機車由以遙控器或管理員控制柵欄開啟→車輛離開。 3.停車場內部之安全管理 由於停車場係為公共空間，除安排管理人員定時巡邏管理外，並於適當位置設置攝影機組。 4.公共安全：本停車場將依據法規設置消防灑水頭與手持式滅火器，以預防意外事故發生。 (三)收費方式 本停車場使用費率將採月租固定費率與臨時費率收費，實際費率水準屆時俟本基地啟用後，參酌週邊停車費率，由營運管理單位訂定。 (四)停車場使用注意事項 1.本停車場只供停放車輛，貴重物品請自行攜出，本場不負任何保管責任。		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	2.如因故意或過失損害本場各項設施設備時，應負賠償責任。 3.進入本停車場時應遵守指示標誌或管理員之指示。 (五)停車場使用限制 1.本停車場可供中小型汽車停放使用。 2.不遵守本場規定及載有危險物品之車輛嚴禁進入本停車場。 3.為維護停車場內清潔，場內設有垃圾桶供使用者處理廢棄物，場內清潔服務則由專職清潔人員負責處理。 (六)停車場使用限制 本停車場將依規定設置停車規範告示牌於出入口側，告示內容規劃如下： 1.請依序入場並遵守停車格標線與指示停車輛。 2.本場僅供停車，貴重物品請自行保管，本場不負任何保管與賠償責任。 3.現場發生擦撞或意外事故由當事人自行解決，如因而損及本場內之建築物或設備，肇事者應負修復之責不得有異議。		
五、附錄 9 交評章節 4.1 及 4.2 請補充說明各項參數(如每車停留時間、接送率、每車位利用率等)之假設依據	敬謝指教，每車停留時間為實際調查結果，接送率與每車位利用率則以已核備南港車站交評報告之假設內容為依據。	—	—
臺北市政府交通局			
一、所附交通影響評估報告是否為核定版文件，報告書引用該報告部分為何？請說明。	敬謝指教，本案經 3 次幹事會議(100.3.02、101.3.08、101.7.10)、3 次專案會議(102.1.10、102.4.18、102.8.01)及 3 次大會(101.11.29、102.06.27、102.10.03)通過審查，報告書有關交通相關配置、衍生量、停車需求推估以及交通衝擊者皆為引用交評報告。	—	—
二、p.4-2 有關交一基地實設總容積樓地板面積應屬誤植，請修正。	遵照辦理，請詳表 4-1。	4	4-2

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
三、p.5-12 本計畫各基地之平面配置圖有關出入口之佈設與 p.5-41~p.5-43 之圖說相異，請再檢視及修正。	遵照辦理，請詳圖 5.4.1-1、圖 5.4.1-2、圖 5.4.1-3。	5.4.1	5-42 ~44
四、有關大客車、臨停車輛及裝卸貨停車位動線，請補充較清晰之圖說及文字說明，俾利檢視	遵照辦理，說明如下： (一)大客車動線 大客車停車位分別規劃於交一、交二與交三基地地面層，以滿足各基地自身需求。交一設置 2 席於基地內部旅館大門側，由艋舺大道進場、西園路一段 203 巷離場；交二設置 1 席於交二基地東側，由艋舺大道側線進場、艋舺大道主線離場；交三設置 1 席於基地內部地面層，由康定路 317 巷進場，由艋舺大道(原汕頭街)離場。交一、交二共設置 3 席大客車位，可滿足需求，請詳圖 5.4.2-2。 (二) 臨停車輛動線 臨停區分別規劃於交一、交二基地地面層，以滿足各基地自身需求。交一設置 4 席於基地內部旅館大門側，由西園路一段 282 巷進場、艋舺大道離場；交二設置 3 席於交二基地北側，由現有康定路 287 巷進離場(未來配合廣場認養整體規劃配置與動線)；交三設置 2 席於基地內部地面層，由艋舺大道(原汕頭街)進離場，請詳圖 5.4.2-1。 (三) 裝卸貨停車位動線 裝卸貨停車區分別規劃於交一與交二基地地面層，以滿足各基地自身需求。交一設置 3 席於基地北側，由西園路一段 282 巷進場、西園路一段 203 巷離場；交二設置 9 席於交二基地東側，由康定路 317 巷進場、艋舺大道主線離場，可滿足法定與需求，請詳圖 5.4.2-3。	5.4.2	5-49
五、p.5-43 有關交三基地接運設施出入口配置圖，計程車排班區位於車行入口正	遵照辦理，由於旅館大客車到達或離開時間可被旅館營運業者掌握，因此於大客車進出時將派駐指揮導引人員淨空車道與必要空間，故於	5.4.1	5-44

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
前方，且鄰近大客車席位，考量動線交織影響該處之行車安全，請檢討相關配置之妥適性及實際操作之可行性，另大客車席位規劃位置（於車行入口處右側）、倘雙側臨停及裝卸車位均被佔用時之車道淨寬是否足夠大客車通行、停車塔汽車出場動線對基地西南側裝卸車位（1 席）之影響亦請一併檢視。另基地東側機車停車場出入口左方應係汽車停車場入口，請修正；並請補充說明各樓層停車空間配置圖、汽機車停車場入口寬度及坡度及是否符合法規規定與需求。	大客車進出時將管制一切臨停、計程車、裝卸貨車輛之進出與停車塔車輛之出場，以確保大客車進出順暢與安全，由於大客車進出頻率不高故管制影響時間有限，且若雙側臨停與裝卸車位被佔用時，僅大客車進場受影響需淨空，車道淨寬尚有 3.5 公尺故離場不受影響。另裝卸車位進出可被營運業者控制於非尖峰時段進出，故即便基地西南側裝卸位位於運作時亦會派任指揮導引人員進行管制疏導，可確保與停車場出場車輛之順暢與安全。本基地汽車停車場為停車塔，地下層主要為汽車停車塔入口與機車停車場，汽車道與機車道坡度皆為 1:8，汽車道寬度為單向 4M、機車道寬度為雙向 3.5M，詳見圖 5.4.1-3 所示。		
六、p.5-45 有關停車空間規劃內容，法定及實設汽車停車位數量均與 p.4-4 所述不同，請檢視及說明；另考量車位使用族群特性，為減少車輛於停車場內統行之時間與廢氣排放，請再確認將高周轉率停車格位安排於上層之合理性	遵照辦理，本計畫停車空間主要規劃於交三基地之地下層與地上層。其中，機車停車位規劃於地下 B1~B3 層，計有 645 席車位；汽車停車位規劃 537 席車位(交一與交二 OT 樓層法定車位設置於廣一廣二地下室停車場為 33 席，以及交二地面層設置 1 席供市府單位台北電台使用，停車塔設置數量為 503 席)，另裝卸車視不同營業需要設於各基地之地面層，交一設置 3 席、交二設置 8 席，共計 11 席。	5.4.2	5-46
七、p.5-46 有關交二基地臨停及排班區之規劃應係經由康定路 287 巷（往東）進場，惟該巷道現為往西方向之單行道，屆時恐將無法操作，請檢討	敬謝指教，本案 BOT 開發認養廣一廣二之廣場景觀空間配置，交二基地之臨停及排班區即配合未來廣二廣場認養進行整體規劃，因此未來擬配合廣場重新規劃，將康定路 287 巷規劃為雙向通行之廣場內部道路，始能結合臨停與排班區	—	—
八、p.5-66 有關棄土運輸進場動線係由環河北路銜接至	遵照辦理，棄土動線經由艋舺大道銜接萬板大橋再至新北環快銜接至台 64 線，可通達五股	5.9	5-79

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
環河南路後左轉桂林路，請修正；另 p.5-67 棄土運輸動線行經大理高中、大理國小、華江國小及龍山國小，請確實避開交通尖峰時間及學童上、下學時間；另施工期間請維持工區出入口周邊道路之路面清潔。	接國一或是至八里經關渡大橋至關渡，進場動線由關渡至八里接台 64 或五股接台 64 至板橋交流道後銜接文化路至華江橋至在至和平西路右轉康定路進場，棄土進出動線圖詳見圖 5.9-1。棄土動線將避開交通尖峰與上下學時間，並確保工區周邊之路面清潔。		
九、p.6-77~p.6-84 及 p.7-64~p.71 有關路段及路口服務水準評估表請採用最新版之「2011 年臺灣地區公路容量手冊」；另有關 p.6-87 停車供需分析部份，請補充本市停管處「100 年度臺北市汽機車停車供需調查資料」。	敬謝指教，本報告已採用最新版之「2011 年臺灣地區公路容量手冊」與停管處「100 年度臺北市汽機車停車供需調查資料」。	—	—
十、設置汽機車格位數、計程車、裝卸車位是否能滿足需求，請補充停車供需檢討相關分析內容。	遵照辦理，本計畫各接運設施實設皆能滿足需求，本計畫停車空間主要規劃於交三基地之地下層與地上層。其中，機車停車位規劃於地下 B1~B3 層，計有 645 席車位；汽車停車位規劃 537 席車位(交一與交二 OT 樓層法定車位設置於廣一廣二地下室停車場為 33 席，以及交二地面層設置 1 席供市府單位台北電台使用，停車場設置數量為 503 席)，另裝卸車視不同營業需要設於各基地之地面層，交一設置 3 席、交二設置 8 席，共計 11 席。	5.4.2	5-46
十一、本業於開發後，和平西路(南寧路—艋舺大道)(往南)道路服務水準將由 D 級降至 E 級，請研提相關交通運轉減輕策略。	遵照辦理，現況和平西路(南寧路-艋舺大道)旅行速率為 20.1，開發後和平西路(南寧路-艋舺大道)旅行速率略降為 19.6，因此服務水準由 D 級洽跨越門檻降至 E 級，本計畫提出相關大眾運輸提升策略以減輕開發所造成之交通影響，說明如下： (一)大眾運輸宣導計畫 印製相關大眾運輸位置與進出動線圖放置於旅館服務台、附屬宴會廳櫃台、一般	8.1.3	8-17 ~18

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	零售業櫃台與一般事務所佈告欄等適當地點，提供顧客與員工詳盡大眾運輸資訊，增加使用意願。於基地內部適當位置，如大門出入口處，設置指標牌面，導引顧客至公車站或捷運站。 (二)副大眾運輸系統內部化 本基地將採特約計程車車隊營運的方式，鼓勵顧客與員工使用副大眾運輸系統，計程車排班區分別規劃於交一內部地面層旅館大門旁 4 席、交二北側地面層 3 席共計 7 席，有計程車搭乘需求者可獨立於各基地內部化自我滿足，可配合由旅館服務人員引導上車搭乘，進出動線順暢有秩序，以迅速滿足搭乘需求。		
十二、因本案設施部分配置於廣一、廣二用地，請釐清該廣場用地之所有權及使用權，並補充目前協商情形，俾確保其後續具體可行。	遵照辦理，廣一、廣二用地之所有權及使用權主要為臺北市府所有，另部分為臺鐵局。 (一)萬華車站 BOT 案都市設計審議第一次專案會議紀錄 (102.01.29 北市都設字第 10138890400 號) 1.廣一廣二之規劃興建由臺鐵局進行規劃設計及施作事宜，另有開闢一廣二用地上涉及私地徵收部分則目前由停管處正在處理中。 2.經查廣一及廣二用地之管理機關大部份為臺北市府，故應由市府辦理土地取得作業，至開闢經費部份目前刻由行政院審議中，俟核定後將由臺鐵局進行後續規劃設計及施工事宜。 3.廣一、廣二地下停車場之興建經費來源由萬板專案之款項支應，惟該部分刻由交通部審議中，後續並須報行政院同意後，始得支用該經費進行開闢工程 (二)萬華車站 BOT 案都市設計審議第三次幹事會議意見回覆 (101.07.19 北市都設字第 10134606400 號): 有關廣一、廣二之認養作業，將俟開闢完成後再辦理認養之相關行政程序。 (三)萬華車站 BOT 案都市設計審議第二次幹事會議意見回覆 (101.03.15 北市都設字第 10131284900 號): 經查廣一、廣二用地約為近	—	—

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	80%之土地為臺北市政府所有，另有0.86%之私有地，而台鐵局所有土地僅約20%。		
十三、本案考量該基地有作為停車設施及地區道路使用之必要，本局業以100年12月27日北市交規字第10037408900號函請臺鐵及開發單位將基地建議退縮空間及萬華車站周邊之公共停車供需納入規劃考量，請針對該函逐項檢視回復。	遵照辦理，本案遵照函文建議退縮交三基地南側3公尺作為車道，使艋舺大道(原汕頭街)經基地路段由11公尺加寬為14公尺，可充足配置東行1車道西行2車道，交三週邊道路寬度與出入口相對位置圖示詳見圖5.4.1-4所示。	5.4.1	5-45
臺北市政府交通局交通管制工程處			
一、請補充說明自行車進出動線及周邊自行車道系統連接動線。	遵照辦理，基地周邊無自行車道系統，而本案規劃自行車動線詳見圖5.4.3-3。	5.4.3	5-58

附 16.3 臺北市政府環境影響評估審查 委員會第 127 次會議紀錄

臺北市政府環境影響評估審查委員會 第127次會議會議紀錄

- 一、開會時間：102年4月3日(星期三)上午9時整
- 二、開會地點：市政大樓6樓東北區606會議室
- 三、主席：吳主任委員盛忠
- 四、出席單位及人員：如會議簽到簿。 記錄：吳俊達、王玲英、洪明宏
- 五、討論事項：

討論案(一)：臺北市南港區南港段一小段710地號等105筆土地都市更新事業計畫案環境影響說明書，提請審議。

決議：

- 1、本案經綜合考量環評委員、相關機關、各方意見及開發單位答復採取之減輕與預防措施後，本案有條件通過環境影響評估審查，亦即本案已通過環境影響評估審查，開發單位於施工及營運階段應履行下列負擔，如未切實執行，則違反環境影響評估法第17條規定，應依環境影響評估法第23條規定予以處分：

- (1)本案應取得黃金級候選綠建築證書及黃金綠建築標章；候選證書應於放樣勘驗前取得，綠建築標章應於取得使用執照後6個月內取得。
 - (2)施工圍籬應依本市建築管理工程處規定進行綠美化。
 - (3)剩餘土石方處理應先洽本府工務局，確認本開發案剩餘土石方之土質及開挖時程確實不符合投士林科技園區及社子島開發計畫填土使用需求後，始得委託其他土資場處理。
- 2、本案開發單位未來於施工及營運階段時，確實履行所提各項污染物對環境影響預防及減輕之措施及上

述所附負擔後，已無環境影響評估法第8條及其施行細則第19條所稱對環境有重大影響之虞，無須進行第二階段環境影響評估。

- 3、請開發單位依有關委員、相關單位意見修正並補充，納入定稿，經本府轉送有關委員及相關單位確認後，送本府核備。另環境影響說明書定稿核備後，始得動工。

討論案(二)：臺北都會區大眾捷運系統南港線南港機場交卅三、卅三之一、卅三之二用地聯合開發案(重新辦理環境影響評估)第二次環境影響差異分析報告。

決議：本案環境影響差異分析報告審核修正通過，請開發單位依委員意見及相關機關意見補充說明或修正後納入定稿，送本府備查。

討論案(三)：萬華(東、西)車站大樓民間參與興建營運案環境影響說明書，提請審議。

決議：請開發單位依委員意見補充環境影響說明書後，再繼續審查。

討論案(四)：木柵秀明路住宅新建工程環境影響說明書，提請審議。

主席裁示：會議時間已屆，討論案(四)於下次會議續審。

六、散會：(中午12時10分)

附件：綜合討論

討論案(一)：臺北市南港區南港段一小段 710 地 號等 105 筆土地都市更新事業計畫案環境影響說明書，提請 審議。

主席：

1. 本開發案比較大的污染來源是拆除工程，包含空氣、噪音還有廢棄物等等，重型機具作業時間週一至週五為上午 8 點至下午 6 點，請確認噪音管制的新規定中午 12~2 點是否可以施工？在進行相關評估時需將新的規定納入。
2. 有關廢棄物運送部分，因本案的拆除量甚大，故要如何確保會將拆除廢棄物運往合法之收容場(土資場)，要提出相關機制。

李委員錦地：

1. 本案施工(拆除)廢棄物部分在評估時內容寫的過於簡略，需將鄰近的合法土質場列出(像新北市及桃園縣)並確認其收受容量？且須把拆除後的(廢棄物)運送路線進行初步調查。另施工期間之拆除廢棄物的數量及施工廢棄物等未說明清楚？請再補充。
2. 進行環境現況調查時，需說明都市計劃分區使用的相關規則？並請查明基地之自來水管線尺寸、管線供水量及對鄰近區域的供水影響。
3. 雨水貯集利用部分並非為雨水回收利用，若要用來灑水亦不要抽取筏基的貯槽上來灑水，這樣變成用電換水反而浪費能源；灑水請在地上的樓層貯集雨水再澆灌，另亦可用於消防用水。
4. 污水量的估計請查明各地分區的實際量後再去估計，不應全以 250 公升/每人做計算，請修正。

董委員焜鳴：

1. 本案周邊都屬於比較低層樓的建築物，請詳細列出本開發案對於周邊層建築物實際日照影響時數。
2. 交通影響評估分析引用周邊住宅大樓來做為依據，惟該大樓為純住宅大樓，而本案 1~3 樓有一般事務所、零售業、國稅局等，在裝卸貨或是洽公之臨時停車位方面，如何估算？
3. 建議應清楚將本建物不同使用類別之使用分區、使用管理及緊急避難動線及疏散空間之合宜性作詳細檢討，並於圖面上標示清楚。
4. 應對本建物於營業使用車輛、住戶使用車輛之停車分區與建築管理作詳細計畫與檢討，並對整棟建物後續之管理進行清楚說明。

孫委員岩章：

1. 有關施工期綠籬或綠牆之明確面積宜補充說明。
2. 有關綠覆率中喬木、灌木面積多所重複，應至少扣除喬木樹穴之面積。

歐陽委員崑崙：

1. 本案自來水貯槽容量，應足以調節尖峰時段之用水量，以避免影響周邊用水在尖峰時段受到影響。
2. 本案建築對周邊氣流影響一般住宅的舒適性頗大，尤其東南風對基地下游屬影響甚大，其影響範圍及降低措施應明確說明。
3. 本案於書面審查時建議應回收雨水與游泳池排水，開發單位答覆僅提供做為游泳池廁所及地下室廁所使用，不知道量為多少？雨水的量總共有多少？應該回收多少？游泳池每日補充量為多少？使用率為多少？請量化說明。

顧委員洋：

1. 有關建築廢棄物及土方等之挖填及外運部分之規劃應作具體說明。
2. 在環境管理對策中有關營運階段之環境管理將由管理委員會負責，對於從施工階段到管理階段環境管理的轉移，應有較具體的規劃並應確實說明其具體運作方式。

陳委員美蓮：

1. 已依審查意見回覆及修正，並請納入環說書修訂本。
2. 建築用戶光環境檢討部分，應依本案建物空間設計核實說明，不宜依一般經驗值概括陳述「自然採光 90%居室皆有採光」。
3. 本案地下停車原以停車位的三分之一來估算污染物的濃度，這是一般正常引擎運轉的排放率，但事實上車子在地地下室都是發動、情轉及煞車，其一氧化碳排放率都很大，請再確認計算。
4. 引氣口及排氣口相向位置有無可能再調整。

鄭委員福田：

1. 拆除廢棄物之回收、清運、處理之責任歸屬及運作請再補充。
2. 本案僅模擬「鄰近五百公尺範圍」似有不足，針對鄰近開發計畫之重量影響請補充。

林委員麗玉：

1. 本案為住宅、商、辦混合大樓，而在交通影響評估裡面，僅評估住宅、商行，對於辦公場所旅次、計程車停車需求結果等，與實際面不太符合，請重新評估？
2. 若國稅局本身有運鈔車的需要？停車空間亦請一併考量。並請依照土地使用特性，依據住宅、商、辦各項特性評估，
3. 住宅與商辦私密性不同，故地下停車管理該如何執行？請補充說明？

劉委員聰桂：

1. 說明書 1-26 表 1-7，請先註明本案基地開挖土石方之土壤類別，並更正本案可選擇之優先合法去處。(表內之文辭與數據有待核對更正)。

都市更新處：

因本案是申請老舊公寓專案的更新案件，已經過都委會、都設跟更新會的審議通過，本案在更新審議會裡面在綠建築的部分是給黃金級 8% 的獎勵，若該案日後提升綠建築標準等級，在獎勵值的部分還是維持審議會的決議。

衛生下水道工程處(書面意見)：

1. 本案開發單位所述四處自設陰井是否有收納壓力排放之污水？若有，請補充說明其瞬間抽排污水量體。
2. 本案開發單位回覆本處審查意見第 1 點及第 5 點之水力計算內容(p1-22 至 p1-25)，並未說明對附近公共污水管線之影響，且無法確定將來本案基地建築物污水排入既有污水人孔時，不會發生污水溢流情況，故若欲維持本案基地開發強度，仍建議於本案基地污水處理系統增設適當之緩衝滯留污水池，以防萬一。

討論案(二)：臺北都會區大眾捷運系統南港線南港機場交州三、州三之一、州三之二用地聯合開發案(重新辦理環境影響評估)第二次環境影響差異分析報告，提請 審議。

陳委員美蓮：

請將PM_{2.5}納入環境監測項目。

孫委員岩章(書面意見)：
意見已回覆，無意見。

歐陽委員嶠暉(書面意見)：
無意見。

顧委員洋(書面意見)：
無意見。

鄭委員福田(書面意見)：
同意大會結論。

討論案(三)：萬華(東、西)車站大樓民間參與興建營運案環境影響說明書，提請 審議。

邱委員裕鈞：

1. 交一、交二至交三間之汽車行駛動線應分別繪製並分析對鄰近道路之衝擊，目前所補繪之動線圖仍不清楚。

2. 交三基地東側退縮供迴轉之部分，基地上方是否會遮蔽駕駛人視線，宜加以釐清。

3. 施工期間基地剩餘空間是否足以應付不同工期進度之機具材料堆置需求。

4. 空橋施工時是否會封閉道路，封閉時間多長，衝擊多大宜述明。

陳委員美蓮：

請加強建築週邊行人空間友善性之規劃設計，特別是無障礙空間、設施，以因應身障人士以及台灣人口急速老化，年長人士之空間利用需求。都更計畫建議一併納入考量。

孫委員岩章：

有關交一、交二、交三屋頂之綠化，應有詳細之樹種名稱及數量，其他之交一5樓，交二12樓，交三停車場亦同。

董委員娟鳴：

1. 請詳細繪製地面臨時停車對人行動線阻斷之影響狀況，並詳細繪製人行空橋於各基地(交一、二、三)的垂直動線詳細位置，及與基地內建物動線之連結。

2. 應繪製萬華車站使用者使用停車塔(交三)之連結動線。

3. 本開發案在建物使用包含一般事務所，宴會廳，旅館，車站之複合使用，應詳細檢討各類不同使用之緊急避難動線及疏散空間之狀況，並重新檢討救災車輛停放位置之合宜性。

4. 請詳列本基地引入人口規模及對周邊緊急避難及臨時收容場所在負荷量之衝擊。

鄭委員福田：

1. 綠建築等級應再提升。

2. 交三拆除廢棄物產權歸屬，有價廢棄物如何回收，回收前處理如何，應請詳細說明。

3. 對交通影響尤其是車輛進出口問題請考量。

歐陽委員嶠暉：

1. 為避免對基地周邊尖峰用水時段之影響，應有足夠的貯水槽調節，容量不明。

2. 三棟大樓之污水排水宜分別納入周圍不同污水下水道系統，並檢討其對既有排水的影響。

3. 本地已為臺北市熱島區，所收集雨水除澆灌利用外，應部分利用為周邊熱島灑水降溫之水源，並負一定範圍內認領協助澆灌。

顧委員洋：

1. 有關雨水回收部分工作提昇應補充其利用方式之說明。

2. 有關營運階段之環境管理機制應作具體說明。

林委員麗玉：

1. 請說明本開發案於都市設計審議進度。

2. 本案基地(交一、二、三)所有權人是否皆屬臺鐵？萬華車站停車需求是否須由交三基地滿足？

3. 本開發案是否規劃設置商場、宴會廳等，因其交通特性與旅館不同，應說明其相關規劃。

4. 本開發案對於當地交通造成影響，應提出具體改善措施。

5. 雖然法令未規定應設自行車位，但觀察松山及南港車站自行車停車需求大，故本開發案應於平面層且非人行道空間設置自行車位。另因捷運站及車站之公共自行車使用率高，請說明本開發案是否預留公共自行車 U-bike 停車空間？

6. 人行空橋出入口規劃於何處？

周委員德威：

1. 交一裝卸車位進出動線有地下室出入口，應予調整位置。

2. 交三地下室是否有部分已被高鐵使用，請查明？

3. 交三停車場的交通動線，建議可使用西園路二段13巷或大理街來處理，就不會有2次的迴轉。

萬華(東、西)車站大樓民間參與興建營運案

(以下空白)

環境影響說明書第 127 次會議紀錄審查對照表

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
邱委員 裕鈞			
一、交一、交二至交三間之汽車行駛動線應分別繪製並分析對鄰近道路之衝擊，目前所補繪之動線圖仍不清楚。	遵照辦理，本案已於民國 102 年 10 月 3 日經都市設計審議會審查通過，目前進行相關都市報告修正確認作業。 交一與交二出入口主要利用現有台鐵已留設之出入口位置，由於艋舺大道慢車道尚屬寬裕，且進出口主要採一進一出之方式，因此對於艋舺大道主線影響較小，而交三基地進出口位於艋舺大道側線(原汕頭街)，位處巷道因此對於主線較無影響。 本計畫已評估各方向進場動線之可能性，尚需考量各基地進出口設置之區位可行性。交三基地停車場出入口無法設置於西園路側，是因受限於基地西側有高鐵逃生口設施，故設置於艋舺大道較為適當。 交一及交二基地主要為出入口均設置於艋舺大道主要幹道上，交一及交二車輛離場進入交三停車場需要 180 度迴轉後進入停車場車道，因此交三基地東側已留設寬裕之街角人行廣場，改善交三基地進場時東側迴轉之視角，並且已退縮道路 3 公尺作為進場車道，應可使交三基地進場動線更為便利與安全。 另補充車輛行駛動線圖。交一、交二與交三個基地進出動線詳見圖 5.4.1-1~5.4.1-3，往來交一、交二與交三之間的動線詳見圖 5.4.3-1~5.4.3-2。	5.4.1	5-42~ 5-44 5-52~ 5-57
二、交三基地東側退縮供迴轉之部分，基地上方是否會遮蔽駕駛人視線，宜加以釐清。	遵照辦理，本案經 3 次都審幹事會議(100.3.02、101.3.08、101.7.10)、3 次都審專案會議(102.1.10、102.4.18、102.8.01)及 3 次都審大會(101.11.29、102.06.27、102.10.03)通過審查，已遵照都審委員建議大幅縮減量體，如交三基地東側之旅館大樓已取消，故目前交三基地東側已留設寬闊的街角廣場空間，可充分	5.4.1	5-44

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	提供駕駛人充足的視角，以利車輛動線迴轉，請詳圖 5.4.1-3。		
三、施工期間基地剩餘空間是否足以應付不同工期進度之機具材料堆置需求。	謝謝指教，本計畫不同基地施工期間施工腹地受限各基地條件規劃如下： 1.交一基地施工機具主要規劃放置於基地西側中央原穿越通道之空間，本區域接近交一既有站體便於施工；施工物料則規劃堆放於基地西側區域，此區域目前為廣場使用，並無任何建物，非常適合規劃為物料堆置區。由於交一車站進站出入口分別有北、東、南側三處，規劃封閉交一南側車站出入口，僅封閉一處出入口影響有限。 2.交二基地施工機具與物料則規劃放置於交二基地西側與南側原人行廣場與人行行道，目前為廣場使用，未來施工期間以圍籬方式區隔管制作為施工車輛、機具及物料堆置區，並無任何建物，非常適合規劃為物料堆置區。施工期間交二車站維持原出入口，並且規劃設置良好之行人安全走廊，以確保車站乘客進出動線與安全。 3.交三基地由於其為素地，故施工機具與物料可放置於基地內部，並非需要特殊考量。 4.交一、交二基地施工車輛臨時進出口擬規劃於猛犸大道側，交三基地施工車輛臨時進出口則規劃於猛犸大道(原汕頭街)側。相關施工臨時配置詳見圖 5.13-1 示。	5.13	5-92
四、空橋施工時是否會封閉道路，封閉時間多長，衝擊多大宜說明。	謝謝指教，空橋施工規劃將以對於人行通道與道路通行之衝擊影響最小為原則，施工前將提送交通維持計畫給主管機關審核，如有封閉道路需求將僅單向道路封閉，不會全面雙向道路封閉阻斷道路通行，以對向車道調整至少保留 1 順向車道方式因應，確保雙向可通行避免影響交通。施工封閉時間將以夜間或交通離峰為主，每次封閉管制時間以不超過 1 天為原則。	5.13	5-91
陳委員美蓮 請加強建築週邊行人空間友善性之規劃設	遵照辦理，本案經 3 次幹事會議(100.3.02、101.3.08、101.7.10)、3 次專案會議(102.1.10、	5.4.3	5-64

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
計，特別是無障礙空間、設施，以因應身障人士以及台人口急速老化，年長人士之空間利用需求。都更計畫建議一併納入考量。	102.4.18、102.8.01)及 3 次大會(101.11.29、102.06.27、102.10.03)通過審查，已遵照都審委員建議大幅縮減量體，且為因應身障人士以及人口老化狀況，本案三個基地已依相關規定設置無障礙空間及設施，相關圖說請參閱圖 5.4.3-7 所示。		
孫委員 岩章 有關交一、交二、交三屋頂之綠化，應有詳細之樹種名稱及數量，其他之交一 5 樓、交二 12 樓、交三停車場頂亦同。	遵照辦理，本案經 3 次幹事會議(100.3.02、101.3.08、101.7.10)、3 次專案會議(102.1.10、102.4.18、102.8.01)及 3 次大會(101.11.29、102.06.27、102.10.03)通過審查，已遵照都審委員建議大幅縮減量體，如交三基地園東側之旅館大樓已取消設置，交二 12 樓已蓋滿無綠化空間，交三係為機械式停車場，屋頂無使用規劃不需要綠化，故本案以加強交一大樓五樓綠化方式因應，其樹種及數量請參閱圖 5.3-14 所示。	5.3	5-34
董委員 娟鳴 一、請詳細繪製地面臨時停車對人行動線之影響狀況，並詳細繪製人行空橋於各地(交一、二、三)的垂直動線詳細位置，及與基地內建物動線之連結。	遵照辦理，本案交一基地臨停規劃於基地內留設之臨停區，交二基地臨停區係設置於基地北側康定路 317 巷內，本案以人行空橋方式錯開車行與人行動線，增加行人安全，臨時車輛並不會與人行動現交織衝突，有關人行空橋設置與樑擬示意圖請詳圖 5.4.3-4。	5.4.3	5-59 ~60
二、應繪製萬華車站使用者停車場(交三)之連結動線。	謝謝指教，交三停車場使用者主要透過交三北側人行道銜接空橋與交一、交二串聯，請詳圖 5.4.3-3。	5.4.3	5-58
三、本開發案在建物使用包含一般事務所、宴會廳、旅館、車站之複合使用，應詳細檢討各類不同使用之緊	遵照辦理，本案經 3 次幹事會議(100.3.02、101.3.08、101.7.10)、3 次專案會議(102.1.10、102.4.18、102.8.01)及 3 次大會(101.11.29、102.06.27、102.10.03)通過審查，緊急避難動線之疏散空間均依「劃設消防車輛救災活動空間指導原則」規劃，未來將依法提送消防安全	5.11	5-84 ~88 附錄 12 附 12-1

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
急避難動線之疏散空間之狀況，並重新檢討救災車輛停放位置之合宜性。	設備審查作業，有關本案各基地消防救災動線請詳圖 5.11-1～圖 5.11-3 及附錄十二。		
四、請詳列本基地引入人口規模及對周邊緊急避難及臨時收容場所在負荷量之衝擊。	謝謝指教，本案經歷次都審審議縮減量體，預估引進人口為餐飲業約 3759 人、旅館約 2265 人、一般事務所 1352 人，共計約 7376 人，基地周邊避難場所包括： (一)緊急避難場所 此層級避難場所是以收容緊急避難人員為主，本計畫已規劃在各棟建築物之地下室部份空間作為防空避難用，以提供避難人員於災害發生後緊急尋求躲避之空間及平時存放救災物資和設施之用，災害發生時可供安置受災者之用。另基地北側有廣一及廣二用地空間，另周邊有寺前公園、艋舺公園及新繡爺公園等公園用地亦可作為緊急避難場所。 (二)臨時收容所 此一層級之避難場所是為提供大面積的開放空間或學校作為停留場所，待災害穩定至某一場地後再進行必要的避難生活。本基地周邊有雙園國小、大理國小、大理國中、龍山國中、龍山國小及老松國小等可規劃作為臨時收容所使用。 (三)中、長期收容場所 長期收容所主要提供作為災後都市復健完成前避難生活所需設施，並且是當地避難人員獲得資訊之場所。本基地附近有臺北市萬華區健康服務中心可作為長期收容場所使用。 綜合檢討，本案所衍生之人口避難需求對周邊緊急避難及臨時收容場所在負荷量影響不大，均在可收容能力範圍內。	5.11	5-83

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
鄭委員 福田 一、綠建築等級應再提升。	遵照辦理，本案經重新審規規劃後，將提升交一、交二大樓之綠建築標章等級為銀級，另交三則提升至黃金級。	5.10	5-81
二、交三拆除廢棄物產權歸屬，有價廢棄物如何回收，回收前處理如何，應請詳細說明。	遵照辦理，原交三既有建物產權係屬台鐵局。且依據本計畫開發單位 98 年 3 月 10 日與台鐵局簽訂之民間參與興建營運契約：「第六章 6.3.1 第 4 點：甲方交付用地予乙方時，除甲方現正使用之萬華車站大樓之地上物、交 3 用地車站機電及冷卻、緊急逃生口等設施使用外，其餘所餘之地上物，乙方應負責拆除並負擔拆除費用。」規定，本計畫開發單位將負責辦理交三用地既有建築物之拆除工作並妥善處置。 交三基地既有建物之拆除程序分為拆除開工、準備工作、假設工程、室內拆除、拆除磚牆(隔間牆)、拆除主結構體、整地工程及環境整理等，由於交三基地有可寬廣堆置場所，交三基地拆除可在基地內妥善分類後在分別回收再利用。 本案拆除之工法將採用親環境之為「壓碎工法」，以靜壓力操作的低公害解體工法中最常用之工法。在拆除過程中，考量安全及環境保護之原則下，以資源再利用角度進行拆除，提高廢棄物減量及再利用之價值。拆除作業參考「綠色拆除評估指標系統」(周宏宇、黃榮堯等人)，分別就減廢再利用、節約能源、環境保護及安全防災等四大綠色拆除指標，建立本基地以再利用為目標之拆除工法及分類方式，以期做到綠色拆除。	5.9	5-76
三、對交通影響尤其是車輛進出口問題請考量。	遵照辦理，車輛進出口位置與動線詳見圖 5.4.1-1~5.4.1-3，交一與交二出入口主要利用現有台鐵已留設之出入口位置，由於艋舺大道慢車道尚屬寬裕，且進出口主要採一進一出之方式，因此對於艋舺大道主線影響較小，而交三基地進出口位於艋舺大道側線(原汕頭街)，位處巷道因此對於主線較無影響。	5.4.1	5-42~ 5-44

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
歐陽委員 峰 一、為避免對基地周邊尖峰用水時段之影響，應有足夠的貯水槽調節，容量不明。	謝謝指教，本基地用水量依據「建築物污水處理設施設計技術規範」計算之污水量佔用水量約為80%估算，由於推估本計畫日平均污水量約為1,179CMD，日平均用水量估計約需1,415CMD。 由於交一及交二基地係為由2樓向上增建，地下室均為台鐵月台使用，本案公共設施空間有限，為避免對基地周邊尖峰用水時段之影響，本案已依法設置50%用水量容積，於交一及交二基地屋突設置所需之貯水槽，交一基地設置534噸貯水槽，交二基地設置282噸貯水槽，均已符合法規規定。	—	—
二、三棟大樓之污水排水宜分別納入周圍不同污水下水道系統，並檢討其對既有排水的影響。	謝謝指教，經函文至臺北市政府工務局衛生下水道工程處詢問結果(北市工衛設字第0993326330號)，本計畫基地分別位屬「環河路次幹管」(艋舺大道以北)及「深坑文山主幹管」(艋舺大道以南)集污系統，本案交三基地僅為停車塔無居室空間不產生污水量，交一及交二基地污水量依「建築物污水處理設施設計技術規範」日平均污水量1,179CMD，最大日污水量為1,415CMD，檢視本案基地周邊污水管徑足以容納本計畫尖峰小時排入污水量。	—	—
三、本地已為臺北市島區，所收集雨水除澆灌利用外，應部分利用為周邊熱島灑水降溫之水源，並負一定範圍內認領協助澆灌。	遵照辦理，本案所收集雨水除作為基地植栽綠地澆灌水外，另可提供作為周邊道路灑水降溫之水源，並協助周邊約100公尺範圍行道樹澆灌用水及4樓以下公共區域之廁所沖廁用水，雨水儲留利用率(Rc)可由0.4%提升至4.12%。	—	—
顧委員 洋 一、有關雨水回收部分工作提昇應補充其利用方式之說明。	遵照辦理，本案所收集雨水除澆灌利用外，另可提供作為周邊道路灑水降溫之水源，並協助周邊約100公尺範圍行道樹澆灌用水及4樓以下公共區域之廁所沖廁用水，雨水儲留利用率(Rc)可由0.4%提升至4.12%。	—	—

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
二、有關營運階段之環境管理機制應作具體說明。	遵照辦理，本計畫營運後，將依法提撥管理基金與成立管理單位，並於營運初期，提供相關專業人員與大樓基礎設計檔案資料，並由管理單位籌組環境管理小組執行各項環保工作，包括環保主管機關追蹤考核或處理民眾申訴案件、民意溝通等，以確保各項環境保護措施之執行及落實。	8.5.3	8-41
林委員 麗玉 一、請說明本開發案於都市設計審議進度。	遵照辦理，目前本案都審已經過3次幹事會議(100.3.02、101.3.08、101.7.10)、3次專案會議(102.1.10、102.4.18、102.8.01)及3次大會(101.11.29、102.06.27、102.10.03)審查，已於102年10月3日審查通過。	—	—
二、本案基地(交一、二、三)所有權人是否皆屬臺鐵？萬華車站停車需求是否須由交三基地滿足？	遵照辦理，本案交一及交二基地有部分區域係屬高鐵與台鐵共有，另依都市計畫規定：「交三基地係供設置萬華車站機電及冷卻等必要設施之停車設施使用，……」，故將本計畫汽、機車停車空間集中設置於交三基地內。	—	—
三、本開發案是否規劃設置商場、宴會廳等，因其交通特性與旅館不同，應說明其相關規劃。	遵照辦理，本案目前開發類別規劃交一為旅館、交二為一般事務所(市府單位使用)與餐飲業、交三僅作為主要滿足交一交二使用之停車場，因此無設置商場與宴會廳，而各類別交通特性說明如下： (一)交一基地 (BOT 部分) 1.一般旅館客房停車需求：根據交通部觀光局民國101年9月台灣區觀光旅館營運統計月報」之台北地區旅館平均住房率資料(約為75%)，本計畫保守估計以住房率80%估計，並配合實際調查所得之運具分配比例，取各車種停車需求之最大值，得尖峰停車需求為汽車208席與機車75席。 2.一般旅館員工停車需求：根據開發業主提供資料，本基地旅館所需正職員工約為500人，旅館輪班制度主要為三班制，上班時間錯開道路尖峰時間，對於鄰近	附錄9	附9-48

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	交通影響有限。 停車位規劃上，僅提供主管級員工汽車停車位，共 20 席。依據三班制中每班制平均員工為 166 人，並且機車停車需求則根據訪察與本案相似鄰近大眾運輸場站之台北喜來登飯店員工機車使用運具比例約為 20%，乘載率以每車 1 人保守推估，故推算員工機車停車需求為 33 席。 (二)交二基地 (BOT 部分) 1.餐飲業顧客停車需求：根據本計畫實際調查與開發性質相近之餐廳之平假日座位尖峰使用率、汽機車運具使用比例與乘載率，可計算得到平日與假日的停車尖峰需求，汽機車之平假日停車需求分別取較大值，故得尖峰停車需求為汽車 114 席與機車 70 席。 2.一般事務所(市府單位使用)停車需求：依據「北市稽秘乙字第 10131203200 號」函所述之市府使用樓層停車需求，可知其尖峰實際停車需求(含洽公需求)為汽車 48 席與機車 176 席。 3.餐飲業員工停車需求：根據開發業主提供資料，本基地餐飲業所需正職員工約為 150 人，餐飲業輪班制度主要為二班制，上班時間錯開道路尖峰時間，對於鄰近交通影響有限。 停車位規劃上，僅提供主管級員工汽車停車位，共 5 席。依據三班制中每班制平均員工為 75 人，並且機車停車需求則根據訪察與本案相似鄰近大眾運輸場站之台北喜來登飯店員工機車使用運具比例約為 20%，乘載率以每車 1 人保守推估，故推算員工機車停車需求為 15 席。 (三)台鐵萬華車站 依據民國 100 年台鐵萬華車站平均尖峰進出站旅次量為進站 459 人次、出站 337 人次，並且本計畫實際調查萬華車站運具使		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	用比例，可計算得到尖峰進站小汽車旅次為 30 輛、機車旅次為 64 輛，且假設其 80% 進入停車(另 20%為臨停接送)，若以停車延時最短 2 小時、最長 6 小時來評估，汽車停車需求最少 48 席、最多 144 席，機車停車需求最少 103 席、最多 307 席，但實際運作分時車輛有進有出，因此此估計方式為較保守之評估，可避免需求低估之可能。 考量一般旅館、餐飲業、一般事務所與員工等實際需求，再依據建築基地的條件與空間使用最佳化原則，實際設置汽車停車位 537 席(不含裝卸位，BOT 實設於交二 1 席、交三 503 席，OT 實設於廣場地下室 33 席)，實設機車停車位 645 席，均能夠滿足汽、機車之停車需求。		
四、本開發案對於當地交通造成影響，應提出具體改善措施。	遵照辦理，考量本基地結合一般旅館、餐飲業與一般事務所等使用，為符合本地區都市設計管制要點之精神及減輕開發後之商業活動於尖峰時段所造成之道路交通擁擠，本計畫研擬大眾運輸使用計畫、停車空間管理計畫及相關改善策略，以提昇本基地之大眾運輸旅次使用比例，降低停車需求與基地衍生之交通影響。改善方案說明如下： 一、大眾運輸使用計畫 (一)大眾運輸宣導計畫：印製相關大眾運輸位置與進出動線圖放置於旅館服務台、餐飲業櫃台與一般事務所佈告欄等適當地點，提供顧客與員工詳盡大眾運輸資訊，增加使用意願。於基地內部適當位置，如大門出入口處，設置指標牌面，導引顧客至公車站或捷運站。 (二)副大眾運輸系統內部化：本基地將採特約計程車車隊營運的方式，鼓勵顧客與員工使用副大眾運輸系統，計程車排班區分別規劃於交一內部地面層旅館大門旁 4 席、交二北側地面層 BOT3 席、台鐵 5 席(共 8	8.1 附錄九	8-1 附 9-1

審 查 意 見	答 覆 說 明	修 訂 處	
		章 節	頁 次
	席) BOT 部分共計 7 席(含台鐵共 12 席), 有計程車搭乘需求者可獨立於各基地內部化自我滿足, 可配合由旅館服務人員引導上車搭乘, 進出動線順暢有秩序, 以迅速滿足搭乘需求。 二、停車空間管理策略與改善 (一)出入口管理措施規劃: 本基地規劃之汽機車出入口皆有行人行道設施, 故出入口之安全管制設施需考量行人及車輛安全性與便利性。建議於出入口設置警告燈號與警告標誌等安全管制設施, 並於尖峰時段內機動派遣指揮人員, 引導進、離場車輛, 增進行人通過安全與車流運作順暢。 (二)停車場內部安全設施與管制動線規劃 1. 立體式機械停車塔汽車進出管理規劃 本基地汽車停車場採立體式機械停車塔之方式, 因此停車場之進場(入車)必須考量適當之空間, 停車塔有 6 個取入口, 可同時提供 6 部車進場入車, 並且停車塔入口處設置於交三 B1 層可提供 7 席進場等候空間, 考量進場入車等候秩序與確保離場車輛動線順暢, 因此於尖峰時段派駐指揮人員進行管制與導引。 2. 尖峰時段加派指揮人員引導車輛置停車塔右側基地平面空間供車輛等候, 讓進離場車到保持淨空, 並維持排隊順序與秩序, 以確保進離場車輛動線順暢。 (三)停車場安全設施規劃 1. 於停車場進出口設置警示燈, 以提醒行經出入口處之行人及車輛能提高警覺, 避免發生事故。 2. 停車場進出口鋪面與人行道順平, 並以不同色彩或材質區隔, 以確保行人無障礙通行與增加辨識性。 3. 於車道視線不良處加設圓凸鏡以提供進出車輛能即時掌握前方來車狀況。 4. 在燈光照明上除依建築技術規則規定辦		

審 查 意 見	答 覆 說 明	修 訂 處	
		章 節	頁 次
	理外, 在進出口及上下車道間加強燈光照明以提供駕駛者安全環境。 5. 於行進車道增設箭頭指向線, 以導引停車場內車輛行駛於正確方向, 避免與對向車輛發生衝突。 6. 為提高各停車場樓層進出坡道間車輛行駛安全, 除在坡道加鋪止滑材料外, 亦鋪設車輛偵測器, 配合設置閃光警示燈與圓凸鏡等設施, 以提醒行經車輛能提高警覺, 避免發生事故。 7. 消防安全依建築技術規則規定辦理。 8. 機車位間通道寬度皆至少大於 1.5 公尺, 提供充足通行空間與停放便利性。		
五、雖然法令未規定應設自行車位, 但觀察松山及南港車站自行車停車需求大, 故本開發案應於平面層且非人行道空間設置自行車位。另因捷運站及車站之公共自行車使用率高, 請說明本開發案是否預留公共自行車 U-bike 停車空間?	遵照辦理, 為鼓勵民眾多使用大眾運輸工具系統, 以達節能減碳之目標, 於交三基地北側、廣一與廣二廣場各留設 50、55 及 90 席腳踏車位供民眾使用。另規劃預留公共自行車 U-bike 停車空間於廣一及廣二之廣場。	5.12	5-90
六、人行空橋出入口規劃於何處?	遵照辦理, 考慮未來開發後所產生之行人需求, 於基地四周規劃完善人行鋪面, 本業並考量艋舺大道路寬較寬, 穿越車流量高, 為阻隔行人串連動線與安全之最大障礙, 規劃交一、交二與交三間跨越艋舺大道與康定路之人行空橋, 使交一、交二與交三等三棟大樓能夠完整銜接, 以提供完善的行人通行空間。 未來除為服務交一及交二基地旅客及顧客使用, 安全往來交三停車場外, 亦可提供周邊居民通往台鐵車站之安全人行動線, 各基地	5.4.3	5-58 ~60

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	內均規劃可直接連結地面層不受管制，已類似之回饋設施之精神，請詳圖 5.4.3-3~4。		
周委員 德威			
一、交一裝卸車位進出動線有地下室出入口，應予調整位置。	遵照辦理，交一裝卸位設置位置為基地北側旅館後場處，進出位置與其南側之廣一廣二停車場入口平行，裝卸車輛與停車場入口車輛進場動線一致，而裝卸車輛離場為右轉行駛亦不與停車場進場車輛衝突，詳見圖 5.4.2-3。	5.4.2	5-50
二、交三地下室是否有部分已被高鐵使用，請查明？	謝謝指教，交三基地尚無建物，地下室部分應無被高鐵使用。	—	—
三、交三停車場的交動線，建議可使用西園路二段 13 巷或大理街來處理，就不會有 2 次的迴轉。	謝謝指教，本計畫已評估各方向進場動線之可能性，尚需考量各基地進出口設置之區位可行性。交三基地停車場出入口無法設置於西園路側，是因受限於基地西側有高鐵逃生口設施，故設置於艋舺大道較為適當。 交一及交二基地主要為出入口均設置於艋舺大道主要幹道上，交一及交二車輛離場進入交三停車場需要 180 度迴轉後進入停車場車道，因此交三基地東側已留設寬裕之街角人行廣場，改善交三基地進場時東側迴轉之視角，並且已退縮道路 3 公尺作為進場車道，應可使交三基地進場動線更為便利與安全，詳細動線規劃請詳閱圖 5.4.1-4。	5.4.1	5-45

萬華(東、西)車站大樓民間參與興建營運案

環境影響說明書第 127 次會議紀錄審查對照表

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
邱委員 裕鈞			
一、交一、交二至交三間之汽車行駛動線應分別繪製並分析對鄰近道路之衝擊，目前所補繪之動線圖仍不清楚。	遵照辦理，本案已於民國 102 年 10 月 3 日經都市設計審議會審查通過，目前進行相關都審報告修正確認作業。 交一與交二出入口主要利用現有台鐵已留設之出入口位置，由於艋舺大道慢車道尚屬寬裕，且進出口主要採一進一出之方式，因此對於艋舺大道主線影響較小，而交三基地進出口位於艋舺大道側線(原汕頭街)，位處巷道因此對於主線較無影響。 本計畫已評估各方向進場動線之可能性，尚需考量各基地進出口設置之區位可行性。交三基地停車場出入口無法設置於西園路側，是因受限於基地西側有高鐵逃生口設施，故設置於艋舺大道較為適當。 交一及交二基地主要為出入口均設置於艋舺大道主要幹道上，交一及交二車輛離場進入交三停車場需要 180 度迴轉後進入停車場車道，因此交三基地東側已留設寬裕之街角人行廣場，改善交三基地進場時東側迴轉之視角，並且已退縮道路 3 公尺作為進場車道，應可使交三基地進場動線更為便利與安全。 另補充車輛行駛動線圖。交一、交二與交三個基地進出動線詳見圖 5.4.1-1~5.4.1-3，往來交一、交二與交三之間的動線詳見圖 5.4.3-1~5.4.3-2。	5.4.1 5.4.3	5-42~ 5-44 5-52~ 5-57
二、交三基地東側退縮供迴轉之部分，基地上方是否會遮蔽駕駛人視線，宜加以釐清。	遵照辦理，本案經 3 次都審幹事會議(100.3.02、101.3.08、101.7.10)、3 次都審專案會議(102.1.10、102.4.18、102.8.01)及 3 次都審大會(101.11.29、102.06.27、102.10.03)通過審查，已遵照都審委員建議大幅縮減量體，如交三基地東側之旅館大樓已取消，故目前交三基地東側已留設寬闊的街角廣場空間，可充分	5.4.1	5-44

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	提供駕駛人充足的視角，以利車輛動線迴轉，請詳圖 5.4.1-3。		
三、施工期間基地剩餘空間是否足以應付不同工期進度之機具材料堆置需求。	謝謝指教，本計畫不同基地施工期間施工腹地受限各基地條件規劃如下： 1.交一基地施工機具主要規劃放置於基地西側中央原穿越通道之空間，本區域接近交一既有站體便於施工；施工物料則規劃堆放於基地西側區域，此區域目前為廣場使用，並無任何建物，非常適合規劃為物料堆置區。由於交一車站進站出入口分別有北、東、南側三處，規劃封閉交一南側車站出入口，僅封閉一處出入口影響有限。 2.交二基地施工機具與物料則規劃放置於交二基地西側與南側原人行廣場與人行道，目前為廣場使用，未來施工期間以圍籬方式區隔管制作為施工車輛、機具及物料堆置區，並無任何建物，非常適合規劃為物料堆置區。施工期間交二車站維持原出入口，並且規劃設置良好之行人安全走廊，以確保車站乘客進出動線與安全。 3.交三基地由於其為素地，故施工機具與物料可放置於基地內部，並非需要特殊考量。 4.交一、交二基地施工車輛臨時進出口擬規劃於艋舺大道側，交三基地施工車輛臨時進出口則規劃於艋舺大道(原汕頭街)側。相關施工臨時配置詳見圖 5.13-1 示。	5.13	5-92
四、空橋施工時是否會封閉道路，封閉時間多長，衝擊多大宜說明。	謝謝指教，空橋施工規劃將以對於人行通道與道路通行之衝擊影響最小為原則，施工前將提送交通維持計畫給主管機關審核，如有封閉道路需求將僅單向道路封閉，不會全面雙向道路封閉阻斷道路通行，以對向車道調整至少保留 1 順向車道方式因應，確保雙向可通行避免影響交通。施工封閉時間將以夜間或交通離峰為主，每次封閉管制時間以不超過 1 天為原則。	5.13	5-91
陳委員 美蓮			
請加強建築週邊行人空間友善性之規劃設	遵照辦理，本案經 3 次幹事會議(100.3.02、101.3.08、101.7.10)、3 次專案會議(102.1.10、	5.4.3	5-64

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
計，特別是無障礙空間、設施，以因應身障人士以及台人口急遽老化，年長人士之空間利用需求。都更計畫建議一併納入考量。	102.4.18、102.8.01)及3次大會(101.11.1.29、102.06.27、102.10.03)通過審查，已遵照都審委員建議大幅縮減量體，且為因應身障人士以及人口老化狀況，本案三個基地已依相關規定設置無障礙空間及設施，相關圖說請參閱圖5.4.3-7所示。		
孫委員 岩章 有關交一、交二、交三屋頂之綠化，應有詳細之樹種名稱及數量，其他之交一5樓、交二12樓、交三停車場頂亦同。	遵照辦理，本案經3次幹事會議(100.3.02、101.3.08、101.7.10)、3次專案會議(102.1.10、102.4.18、102.8.01)及3次大會(101.11.29、102.06.27、102.10.03)通過審查，已遵照都審委員建議大幅縮減量體，如交三基地園東側之旅館大樓已取消設置，交二12樓已蓋滿無綠化空間，交三係為機械式停車場，屋頂無使用規劃不需要綠化，故本案以加強交一大樓五樓綠化方式因應，其樹種及數量請參閱圖5.3-14所示。	5.3	5-34
董委員 娟鳴 一、請詳細繪製地面臨時停車對人行動線之影響狀況，並詳細繪製人行空橋於各地(交一、二、三)的垂直動線詳細位置，及與基地內建物動線之連結。	遵照辦理，本案交一基地臨時規劃於基地內留設之臨時區，交二基地臨時停區係設置於基地北側康定路317巷內，本案以人行空橋方式錯開車行與人行動線，增加行人安全，臨時車輛並不會與人行動現交織衝突，有關人行空橋設置與模擬示意圖請詳圖5.4.3-4。	5.4.3	5-59 ~60
二、應繪製萬華車站使用者停車場(交三)之連結動線。	謝謝指教，交三停車場使用者主要透過交三北側人行道銜接空橋與交一、交二串聯，請詳圖5.4.3-3。	5.4.3	5-58
三、本開發案在建物使用包含一般事務所、宴會廳、旅館車站之複合使用，應詳細檢討各類不同使用之緊	遵照辦理，本案經3次幹事會議(100.3.02、101.3.08、101.7.10)、3次專案會議(102.1.10、102.4.18、102.8.01)及3次大會(101.11.29、102.06.27、102.10.03)通過審查，緊急避難動線之疏散空間均依「劃設消防車輛救災活動空間指導原則」規劃，未來將依法提送消防安全	5.11 附錄12	5-84 ~88 附12-1

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
急避難動線之疏散空間之狀況，並重新檢討救災車輛停放位置之合宜性。	設備審查作業，有關本案各基地消防救災動線請詳圖5.11-1~圖5.11-3及附錄十二。		
四、請詳列本基地引入人口規模及對周邊緊急避難及臨時收容場所所在負荷量之衝擊。	謝謝指教，本案經歷次都審會議縮減量體，預估引進人口為餐飲業約3759人、旅館約2265人、一般事務所1352人，共計約7376人，基地周邊避難場所包括： (一)緊急避難場所 此層級避難場所是以收容緊急避難人員為主，本計畫已規劃在各棟建築物之地下室部份空間作為防空避難用，以提供避難人員於災害發生後緊急尋求躲避之空間及平時存放救災物資和設施之用，災害發生時可供安置受災者之用。另基地北側有廣一及廣二用地空間，另周邊有寺前公園、艋舺公園及新糖葫公園等公園用地亦可作為緊急避難場所。 (二)臨時收容所 此一層級之避難場所是為提供大面積的開放空間或學校作為停留場所，待災害穩定至某一場地後再進行必要的避難生活。本基地周邊有雙園國小、大理國小、大理國中、龍山國中、龍山國小及老松國小等可規劃作為臨時收容所使用。 (三)中、長期收容場所 長期收容所主要提供作為災後都市復健完成前避難生活所需設施，並且是當地避難人員獲得資訊之場所。本基地附近有臺北市萬華區健康服務中心可作為長期收容場所使用。 綜合檢討，本案所衍生之人口避難需求對周邊緊急避難及臨時收容場所所在負荷量影響不大，均在可收容能力範圍內。	5.11	5-83

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
鄭委員 福田			
一、綠建築等級應再提升。	遵照辦理，本案經重新審視規劃後，將提升交一、交二大樓之綠建築標章等級為銀級，另交三則提升至黃金級。	5.10	5-81
二、交三拆除廢棄物產權歸屬，有價廢棄物如何回收，應收前處理如何，應請詳細說明。	遵照辦理，原交三既有建物產權係屬台鐵局。且依據本計畫開發單位 98 年 3 月 10 日與台鐵局簽訂之民間參與營運契約：「第六章 6.3.1 第 4 點：甲方交付用地予乙方時，除甲方現正使用之萬華車站大樓之地上物、交 3 用地車站機電及冷卻、緊急逃生口等設施使用外，其餘所餘之地上物，乙方應負責拆除並負擔拆除費用。」規定，本計畫開發單位將負責辦理交三用地既有建築物之拆除工作並妥善處置。 交三基地既有建物之拆除程序分為拆除開工、準備工作、假設工程、室內拆除、拆除磚牆(隔間牆)、拆除主結構體、整地工程及環境整理等，由於交三基地有可寬廣堆置場所，交三基地拆除可在基地內妥善分類後在分別回收再利用。 本案拆除之工法將採用親環境之為「壓碎工法」，以靜壓力操作的低公害解體工法中最常用之工法。在拆除過程中，考量安全及環境保護之原則下，以資源再利用角度進行拆除，提高廢棄物減量及再利用之價值。拆除作業參考「綠色拆除評估指標系統」(周宏宇、黃榮堯等人)，分別就減廢再利用、節約能源、環境保護及安全防災等四大綠色拆屋指標，建立本基地以再利用為目標之拆除工法及分類方式，以期做到綠色拆除。	5.9	5-76
三、對交通影響尤其是車輛進出口問題請考量。	遵照辦理，車輛進出口位置與動線詳見圖 5.4.1-1~5.4.1-3，交一與交二出入口主要利用現有台鐵已留設之出入口位置，由於艋舺大道雙車道尚屬寬裕，且進出口主要採一進一出之方式，因此對於艋舺大道主線影響較小，而交三基地進出口位於艋舺大道側線(原汕頭街)，位處巷道因此對於主線較無影響。	5.4.1	5-42~ 5-44

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
歐陽委員 崎暉			
一、為避免對基地周邊尖峰用水時段之影響，應有足夠的貯水槽調節，容量不明。	謝謝指教，本基地用水量依據「建築物污水處理設施設計技術規範」計算之污水量佔用水量約為 80%估算，由於推估本計畫日平均污水量約為 1,179CMD，日平均用水量估計約需 1,415CMD。 由於交一及交二基地係為由 2 樓向上增建，地下室均為台鐵月台使用，本案公共設施空間有限，為避免對基地周邊尖峰用水時段之影響，本案已依法設置 50%用水量容積，於交一及交二基地屋突設置所需之貯水槽，交一基地設置 534 噸貯水槽，交二基地設置 282 噸貯水槽，均已符合法規規定。	—	—
二、三棟大樓之污水排水宜分別納入周圍不同污水下水道系統，並檢討其對既有排水的影響。	謝謝指教，經函文至臺北市政府工務局衛生下水道工程處詢問結果(北市工衛設字第 0993326330 號)，本計畫基地分別位屬「環河路次幹管」(艋舺大道以北)及「深坑文山主幹管」(艋舺大道以南)集污系統，本案交三基地僅為停車場塔無居室空間不產生污水量，交一及交二基地污水量依「建築物污水處理設施設計技術規範」日平均污水量 1,179CMD，最大日污水量為 1,415CMD，檢視本案基地周邊污水管徑足以容納本計畫尖峰小時排入污水量。遵照辦理，本案所收集雨水除作為基地植栽綠地澆灌外，另可提供作為周邊道路灑水降溫之水源，並協助周邊約 100 公尺範圍行道樹澆灌用水及 4 樓以下公共區域之廁所沖廁用水，雨水儲留利用率(Rc)可由 0.4%提升至 4.12%。	—	—
三、本地已為臺北市島區，所收集雨水除澆灌利用外，應部分利用為周邊熱島灑水降溫之水源，並負一定範圍內認領協助澆灌。			
顧委員 洋			
一、有關雨水回收部分工作提昇應補充其利用方式之說明。	遵照辦理，本案所收集雨水除澆灌利用外，另可提供作為周邊道路灑水降溫之水源，並協助周邊約 100 公尺範圍行道樹澆灌用水及 4 樓以下公共區域之廁所沖廁用水，雨水儲留利用率(Rc)可由 0.4%提升至 4.12%。	—	—

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
二、有關營運階段之環境管理機制應作具體說明。	遵照辦理，本計畫營運後，將依法提撥管理基金與成立管理單位，並於營運初期，提供相關專業人員與大樓基礎設計檔案資料，並由管理單位籌組環境管理小組執行各項環保工作，包括環保主管機關追蹤考核或處理民眾訴案件、民意溝通等，以確保各項環境保護措施之執行及落實。	8.5.3	8-41
林委員麗玉			
一、請說明本開發案於都市設計審議進度。	遵照辦理，目前本案都審已經過3次幹事會議(100.3.02、101.3.08、101.7.10)、3次專案會議(102.1.10、102.4.18、102.8.01)及3次大會(101.11.29、102.06.27、102.10.03)審查，已於102年10月3日審查通過。	—	—
二、本案基地(交一、二、三)所有權人是否皆屬臺鐵？萬華車站停車需求是否須由交三基地滿足？	遵照辦理，本案交一及交二基地有部分區域係屬高鐵與台鐵共有，另依都市計畫規定：「交三基地係供設置萬華車站機電及冷卻等必要設施之停車設施使用，……」，故將本計畫汽、機車停車空間集中設置於交三基地內。	—	—
三、本開發案是否規劃設置商場、宴會廳等，因其交通特性與旅館不同，應說明其相關規劃。	遵照辦理，本案目前開發類別規劃交一為旅館、交二為一般事務所(市府單位使用)與餐飲業、交三僅作為主要滿足交一交二使用之停車場，因此無設置商場與宴會廳，而各類別交通特性說明如下： (一)交一基地 (BOT 部分) 1.一般旅館客房停車需求：根據交通部觀光局民國101年9月台灣區觀光旅館營運統計月報」之台北地區旅館平均住房率資料(約為75%)，本計畫保守估計以住房率80%估計，並配合實際調查所得之運具分配比例，取各車種停車需求之最大值，得尖峰停車需求為汽車208席與機車75席。 2.一般旅館員工停車需求：根據開發業主提供資料，本基地旅館所需正職員工約為500人，旅館輪班制度主要為三班制，上班時間銜開道路尖峰時間，對於鄰近	附錄 9	附 9-48

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	交通影響有限。 停車位規劃上，僅提供主管級員工汽車停車位，共20席。依據三班制中每班制平均員工為166人，並且機車停車需求則根據訪察與本案相似鄰近大眾運輸場站之台北喜來登飯店員工機車使用運具比例約為20%，乘載率以每車1人保守推估，故推算員工機車停車需求為33席。 (二)交二基地 (BOT 部分) 1.餐飲業顧客停車需求：根據本計畫實際調查與開發性質相近之餐廳之平假日座位尖峰使用率、汽機車運具使用比例與乘載率，可計算得到平日與假日的停車尖峰需求，汽機車之平假日停車需求分別取較大值，故得尖峰停車需求為汽車114席與機車70席。 2.一般事務所(市府單位使用)停車需求：依據「北市稽秘乙字第10131203200號」函所述之市府使用樓層停車需求，可知其尖峰實際停車需求(含洽公需求)為汽車48席與機車176席。 3.餐飲業員工停車需求：根據開發業主提供資料，本基地餐飲業所需正職員工約為150人，餐飲業輪班制度主要為二班制，上班時間銜開道路尖峰時間，對於鄰近交通影響有限。 停車位規劃上，僅提供主管級員工汽車停車位，共5席。依據三班制中每班制平均員工為75人，並且機車停車需求則根據訪察與本案相似鄰近大眾運輸場站之台北喜來登飯店員工機車使用運具比例約為20%，乘載率以每車1人保守推估，故推算員工機車停車需求為15席。 (三)台鐵萬華車站 依據民國100年台鐵萬華車站平均尖峰進出站旅次量為進站459人次、出站337人次，並且本計畫實際調查萬華車站運具使		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	用比例，可計算得到尖峰進站小汽車旅次為 30 輛，機車旅次為 64 輛，且假設其 80% 進入停車(另 20% 為臨停接送)，若以停車延時最短 2 小時、最長 6 小時來評估，汽車停車需求最少 48 席、最多 144 席，機車停車需求最少 103 席、最多 307 席，但實際運作分時車輛有進有出，因此此估計方式為較保守之評估，可避免需求低估之可能。 考量一般旅館、餐飲業、一般事務所與員工等實際需求，再依據建築基地的條件與空間使用最佳化原則，實際設置汽車停車位 537 席(不含裝卸位，BOT 實設於交二 1 席、交三 503 席，OT 實設於廣場地下室 33 席)，實設機車停車位 645 席，均能夠滿足汽、機車之停車需求。	8.1 附錄九	8-1 附 9-1
四、本開發案對於當地交通造成影響，應提出具體改善措施。	遵照辦理，考量本基地結合一般旅館、餐飲業與一般事務所等使用，為符合本地區都市設計管制要點之精神及減輕開發後之商業活動於尖峰時段所造成之道路交通擁擠，本計畫研擬大眾運輸使用計畫、停車空間管理計畫及相關改善策略，以提昇本基地之大眾運輸旅次使用比例，降低停車需求與基地衍生之交通影響。改善方案說明如下： 一、大眾運輸使用計畫 (一)大眾運輸宣導計畫：印製相關大眾運輸位置與進出動線圖放置於旅館服務台、餐飲業櫃台與一般事務所佈告欄等適當地點，提供顧客與員工詳盡大眾運輸資訊，增加使用意願。於基地內部適當位置，如大門出入口處，設置指標牌面，導引顧客至公車站或捷運站。 (二)副大眾運輸系統內部化：本基地將採特約計程車車隊營運的方式，鼓勵顧客與員工使用副大眾運輸系統，計程車排班區分別規劃於交一內部地面層旅館大門旁 4 席、交二北側地面層 BOT3 席、台鐵 5 席(共 8	8.1 附錄九	8-1 附 9-1

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	席)·BOT 部分共計 7 席(含台鐵共 12 席)，有計程車搭乘需求者可獨立於各基地內部化自我滿足，可配合由旅館服務人員引導上車搭乘，進出動線順暢有秩序，以迅速滿足搭乘需求。 二、停車空間管理策略與改善 (一)出入口管理措施規劃：本基地規劃之汽機車出入口皆有人行道設施，故出入口之安全管制設施需考量行人及車輛安全性與便利性。建議於出入口設置警告燈號與警告標誌等安全管制設施，並於尖峰時段內機動派遣指揮人員，引導進、離場車輛，增進行人通過安全與車流運作順暢。 (二)停車場內部安全設施與管制動線規劃 1.立體式機械停車場汽車進出管理規劃 本基地汽車停車場採立體式機械停車場之方式，因此停車場之進場(入車)必須考量適當之空間，停車場有 6 個取入車口，可同時提供 6 部車進場入車，並且停車場入口處設置於交三 B1 層可提供 7 席進場等候空間，考量進場入車等候秩序與確保離場車輛動線順暢，因此於尖峰時段派遣指揮人員進行管制與導引。 2.尖峰時段加派指揮人員引導車輛置停車塔右側基地平面空間供車輛等候，讓進離場車到保持淨空，並維持排隊順序與秩序，以確保進離場車輛動線順暢。 (三)停車場安全設施規劃 1.於停車場進出口設置警示燈，以提醒行經出入口處之行人及車輛能提高警覺，避免發生事故。 2.停車場進出口鋪面與人行道順平，並以不同色彩或材質區隔，以確保行人無障礙通行與增加辨識性。 3.於車道視線不良處加設圓凸鏡以提供進出車輛能即時掌握前方來車狀況。 4.在燈光照明上除依建築技術規則規定辦		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	理外，在進出口及上下車道間加強燈光照明以提供駕駛者安全環境。 5.於行進車道增設箭頭指向線，以導引停車場內車輛行駛於正確方向，避免與對向車輛發生衝突。 6.為提高各停車場樓層進出坡道間車輛行駛安全，除在坡道加鋪止滑材料外，亦鋪設車輛偵測器，配合設置閃光警示燈與圓凸鏡等設施，以提醒行經車輛能提高警覺，避免發生事故。 7.消防安全依建築技術規則規定辦理。 8.機車位間通道寬度皆至少大於1.5公尺，提供充足通行空間與停放便利性。		
五、雖然法令未規定，但應設自行車位，但觀察松山及南港車站自行車停車需求大，故本開發案應於平面層且非人行道空間設置自行車位。另因捷運站及車站之公共自行車使用率高，請說明本開發案是否預留公共自行車 U-bike 停車空間？	遵照辦理，為鼓勵民眾多使用大眾運輸工具系統，以達節能減碳之目標，於交三基地北側、廣一與廣二廣場各留設 50、55 及 90 席腳踏車位供民眾使用。另規劃預留公共自行車 U-bike 停車空間於廣一及廣二之廣場。	5.12	5-90
六、人行空橋出入口規劃於何處？	遵照辦理，考慮未來開發後所產生之行人需求，於基地四周規劃完善人行鋪面，本案並考量艋舺大道路寬較寬，穿越車流量高，為阻隔行人串連動線與安全之最大障礙，規劃交一、交二與交三間跨越艋舺大道與康定路之人行空橋，使交一、交二與交三等三棟大樓能夠完整銜接，以提供完善的行人通行空間。 未來除為服務交一及交二基地旅客及顧客使用，安全往來交三停車場外，亦可提供周邊居民通往台鐵車站之安全人行動線，各基地	5.4.3	5-58 ~60

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	內均規劃可直接連結地面層不受管制，已類似之回饋設施之精神，請詳圖 5.4.3-3~4。		
周委員 德威			
一、交一裝卸車位進出動線有地下室出入口，應予調整位置。	遵照辦理，交一裝卸位設置位置為基地北側旅館後場處，進出位置與其南側之廣一廣二停車場入口平行，裝卸車輛與停車場入口車輛進場動線一致，而裝卸車輛離場為右轉行駛亦不與停車場進場車輛衝突，詳見圖 5.4.2-3。	5.4.2	5-50
二、交三地下室是否有部分已被高鐵使用，請查明？	謝謝指教，交三基地尚無建物，地下室部分應無被高鐵使用。	—	—
三、交三停車場的交通動線，建議可使用西園路二段 13 巷或大理街來處理，就不會有 2 次的迴轉。	謝謝指教，本計畫已評估各方向進場動線之可能性，尚需考量各基地進出口設置之區位可行性。交三基地停車場出入口無法設置於西園路側，是因受限於基地西側有高鐵逃生口設施，故設置於艋舺大道較為適當。 交一及交二基地主要為出入口均設置於艋舺大道主要幹道上，交一及交二車輛離場進入交三停車場需要 180 度迴轉後進入停車場車道，因此交三基地東側已留設寬裕之街角人行廣場，改善交三基地進場時東側迴轉之視角，並且已退縮道路 3 公尺作為進場車道，應可使交三基地進場動線更為便利與安全，詳細動線規劃請詳閱圖 5.4.1-4。	5.4.1	5-45

附 16.4 初稿修訂本書面審查意見

萬華(東、西)車站大樓民間參與興建營運案環境影響
說明書初稿(修訂本)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
壹、委員 福田			
一、交一、交二請承諾為黃金級綠建築標章。	遵照辦理，經重新檢視後，交一及交二大樓均可符合綠化量指標、基地保水指標、水資源指標、日常節能指標、CO ₂ 減量指標、污水及垃圾改善指標及室內環境指標等7項指標；交三停車場可符合綠化量指標、基地保水指標、水資源指標、日常節能指標、污水及垃圾改善指標及室內環境指標等6項指標。本案使用執照取得後6個月內，交一、交二及交三均承諾取得黃金級綠建築標章。為取得黃金級綠建築標章增加植栽，調整後之植栽配置詳圖5.3-13~16。	5.10	5-81
陳委員 俊成			
一、交三汽機車停車場出入口九十變轉彎與坡度是否能順暢進出會車，請補充規劃規範。	遵照辦理，交三東側汽機車停車場出入口係為汽車進場入口、機車連離場出入口，機車為獨立車道與汽車分隔，因此汽車車道無90度轉彎會車問題，機車車道為雙向3.5公尺，寬度充足符合法規，出入口設置警示燈，應能確保車輛順暢進出，請詳圖5.4.1-3。	5.4.1	5-44
二、請補充交三地下停車場室內空氣品質控制規劃與換氣出口之噪音控制與景觀規劃。	遵照辦理，本案交三基地之地下室通風換氣口位置請詳圖5.4.1-3所示，地下室停車空間通風量依建築技術規則設備篇第102條規定—每米平方以25CMH之通風量設計，並設置CO偵測器，於濃度較高時強制排氣。排氣口外牆利用灌木予以綠化(示意圖詳圖5.4.1-3)。此外，本案將規劃地下室通風換氣口設置消音箱，避免產生噪音影響安寧。	5.4.1	5-44
張委員 怡怡			
一、請以2012年版綠建築評估手冊說明本案規劃，符合現況建築開發，環境保護規劃。	謝謝委員指教，本案交一及交二大樓均為地面一至二樓已有萬華車站站體，建物均為3樓往上增建，以2012年版綠建築評估手冊評估本案，交一及交二大樓均可符合綠化量指標	附錄 15	附 15-1

審查意見	答覆說明	修訂處																													
		章節	頁次																												
	、基地保水指標、日常節能指標、CO ₂ 減量指標、水資源指標、室內環境指標及污水垃圾改善指標等7項指標，請詳附錄15；交三停車場可符合綠化量指標、基地保水指標、日常節能指標、水資源指標、室內環境指標及污水垃圾改善指標等6項指標，請詳附錄15。																														
二、請說明交一、二、三大樓各綠化指標規劃為何具差異性，如：CO ₂ 減量規劃，建議再審視廢棄物減量規劃，提升環境品質。	遵照辦理，茲說明各大樓綠化指標及廢棄物減量規劃說明如下： (一)綠化量指標 本計畫規劃交一、交二、交三基地取得黃金級綠建築標章，交一及交二基地因已有既有萬華車站站體，本計畫開發範圍為站體往上施工，由於站體範圍已固定，因此於站體外開放空間規劃植栽配置，由於各基地建蔽率皆不同，規劃之植栽數量亦不同，交一、交二及交三基地計算結果CO₂固定量分別為2768675kg、1977495kg及1147380kg，因此使綠化量指標分數具差異性，各基地綠化量指標計算得分詳下表所示。為取得黃金級綠建築標章增加植栽，調整後之植栽配置詳圖5.3-13~16。 <table><tr><th>基地</th><th>設計值</th><th>基準值</th><th>變距</th><th>分級評估得分</th><th>得分上限</th><th>法定空地</th></tr><tr><td>交一</td><td>TCO₂ = 2,768,675</td><td>TCO₂e = 1690,200</td><td>R2 = 0.64</td><td>RS2 = 6.81×R2+1.5 = 5.86</td><td>RS2 ≤9.0</td><td>5634m²</td></tr><tr><td>交二</td><td>TCO₂ = 1,977,495</td><td>TCO₂e = 1390,140</td><td>R2 = 0.42</td><td>RS2 = 6.81×R2+1.5 = 4.36</td><td>RS2 ≤9.0</td><td>4755.67 m²</td></tr><tr><td>交三</td><td>TCO₂ = 1,147,380</td><td>TCO₂e = 575,100</td><td>R2 = 1.0</td><td>RS2 = 6.81×R2+1.5 = 4.90</td><td>RS2 ≤9.0</td><td>1917m²</td></tr></table> (二)CO₂減量指標 本計畫交一及交二大樓採用鋼骨結構、建築耐震性高於設計規範、並採用合理規則的造型，減少建材用量、給排水衛生管道的大部分以明管設計，評估結果可符合CO₂減量指標，但由於交一及交二大樓造型並不相同，因此評估得分具有差異性。	基地	設計值	基準值	變距	分級評估得分	得分上限	法定空地	交一	TCO ₂ = 2,768,675	TCO ₂ e = 1690,200	R2 = 0.64	RS2 = 6.81×R2+1.5 = 5.86	RS2 ≤9.0	5634m ²	交二	TCO ₂ = 1,977,495	TCO ₂ e = 1390,140	R2 = 0.42	RS2 = 6.81×R2+1.5 = 4.36	RS2 ≤9.0	4755.67 m ²	交三	TCO ₂ = 1,147,380	TCO ₂ e = 575,100	R2 = 1.0	RS2 = 6.81×R2+1.5 = 4.90	RS2 ≤9.0	1917m ²	附錄 15	附 15-1
基地	設計值	基準值	變距	分級評估得分	得分上限	法定空地																									
交一	TCO ₂ = 2,768,675	TCO ₂ e = 1690,200	R2 = 0.64	RS2 = 6.81×R2+1.5 = 5.86	RS2 ≤9.0	5634m ²																									
交二	TCO ₂ = 1,977,495	TCO ₂ e = 1390,140	R2 = 0.42	RS2 = 6.81×R2+1.5 = 4.36	RS2 ≤9.0	4755.67 m ²																									
交三	TCO ₂ = 1,147,380	TCO ₂ e = 575,100	R2 = 1.0	RS2 = 6.81×R2+1.5 = 4.90	RS2 ≤9.0	1917m ²																									

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	(三)廢棄物減量指標 本計畫針對廢棄物減量指標提出以下規劃，以符合廢棄物減量指標精神。 1.採用鋼骨結構。 2.工地執行營建工程管理。 3.工地內設有施工車輛洗滌設備。 4.工地內規劃有污泥沈澱、排水之措施。 5.車行路面鋪設銅板，減少裸露面。 6.工區週界設置2.4米高圍籬。 7.工區內進行灑水，以減少揚塵逸散。 8.工地圍籬綠化。 由於廢棄物減量指標著重於工程平衡土方、施工廢棄物、拆除廢棄物之固體廢棄物以及施工空氣污染等四大營建污染源，因此需依施工過程進行評估，目前無法評估得分。		
孫委員 岩章			
一、有關本計畫於交三至交一及交二之人行空橋，未見說明其實設高度及遮雨情況，應請補充。	遵照辦理，有關設置高度部分，交三至交一所設置人行空橋設置高度為4.5公尺、交一及交二中間跨康定路設置歷史記憶平台(高度為4.5公尺)，請詳圖5.4.3-4。交三及交一中間之人行空橋設有頂蓋可達遮雨功能，而跨康定路歷史記憶平台亦設置部分頂蓋有部分遮雨功能。	5.4.3	5-59 ~60
二、第5-68頁述及雨水儲留於交三筏基設置500噸雨水儲留槽，其是否收集交一及交二之屋頂雨水似語意不清，請補充。如是，則如何連接應予說明。	敬謝指教，因本基地地下已有萬華車站站體，本開發案之雨水儲留規劃係屬各自獨立系統，茲說明如下： (一)交一基地收集雨水集中至5樓設置之56噸泳池雨水儲留槽，收集後作為交一基地綠地澆灌、人行道路樹澆灌、路面清洗及4樓以下沖廁。 (二)交二基地收集雨水集中至12樓設置之38噸雨水儲留槽，收集後作為交二基地綠地澆灌、人行道路樹澆灌、路面清洗及2樓以下沖廁。 (三)交三基地收集雨水集中至筏基設置之250噸雨水儲留槽(儲存槽量體之縮減係因交	5.7	5-70

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	三基地取消旅館棟且開挖面積縮減，故集雨面積減少，因此所需雨水儲留量體減少)，收集後作為交三基地綠地澆灌、人行道路樹澆灌及路面清洗，請詳圖5.7-1。交一及交二大樓雨水儲留槽位於5樓及12樓，雨水採用重力進行地面澆灌及洗掃，達到省能效果，符合節能減碳目的。		
三、在施工階段，為降減粒狀污染，應於圍籬中增加綠籬，並詳列其位置及數量。	遵照辦理，依據「臺北市建築物施工中妨礙交通及公共安全改善方案」規定：安全圍籬臨接10公尺以上道路、公園、綠地、廣場及其他經主管機關公告之地區，至少應有二分之一以上面積採密植方式綠化。 本計畫交一及交二基地為既有萬華車站站體，施工範圍為三樓以上量體，不需開挖，僅交三基地需進行開挖。三個基地將設置施工圍籬，並規劃以間隔式進行綠籬設置之綠美化作業，綠籬選擇植栽種類為腎蕨、雪茄花、垂盆草、吊籃草、紅葉鐵莧等植物，設置位置及方式詳圖7.3.1-1。	7.3.1	7-55
歐陽委員 峰暉			
一、雨水貯留槽容量及使用量，應能達建築技術規則規定，達到用水量的4%以上，目前提升為1.67%尚偏低。	遵照辦理，為提升雨水回收量，雨水回收量已由2.3m ³ 提升至36.7m ³ ，雨水儲留利用率從原環說0.4%提升至4.12%，除進行雨水回收外，另針對交一基地旅館棟之游泳池進行溢流水回收，游泳池溢流水亦屬乾淨水源，每日溢流量約有5噸，回收後經處理設施初級處理後，貯留於5樓內容量56噸之雨水貯留槽，因此實際回收水量總計有41.7m ³ 。以下依「建築物雨水貯留利用設計技術規範」針對雨水回收部分計算如下，其中游泳池溢流水回收不列入雨水儲留利用率(Rc)計算： 1.集雨面積(Ar) (1)交一大樓 屋頂集雨面積約為:1,220 m ² 。 建築物立面面積約為:10,922m ² ，有效集雨面積為3,276.6 m ² 。 合計集雨面積為4,496.6 m ² 。	5.7	5-69 ~74

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	(2)交二大樓 屋頂集雨面積約為:1,290 m²。 (3)交三停車場 屋頂集雨面積約為: 553 m²。 建築物立面面積約為:4,990m²，有效集雨面積為1,497 m²。 合計集雨面積為2,050m²。 2.日集雨量(Wr) (1)交一大樓 Wr =基地所在地區日降雨量R ×設計集雨面積Ar ×日降雨概率P $\frac{9.76}{1000} m/日 \times (4496.6)m^2 \times 0.53 = 23.26m^3/日$ (2)交二大樓 Wr =基地所在地區日降雨量R ×設計集雨面積Ar ×日降雨概率P $\frac{9.76}{1000} m/日 \times (1290)m^2 \times 0.53 = 6.7m^3/日$ (3)交三停車場 Wr =基地所在地區日降雨量R ×設計集雨面積Ar ×日降雨概率P $\frac{9.76}{1000} m/日 \times (2050)m^2 \times 0.53 = 10.6m^3/日$ (參考綠建築解說與評估手冊，2012年版，日降雨量R為9.76mm，日降雨概率P為0.53，儲水倍數(Ns)為5.67。) 3.雨水利用設計量(Wd) (1)交一大樓 A、綠地澆灌：本計畫規劃將綠地澆灌之自來水以雨水取代。其交一基地合計耗水之原生土及人工地之綠地面積總計約為516平方公尺，以每日每平方公尺澆灌量為0.007立方公尺計，其每日用水量： Wd =516 m²×0.007 m³/ m²/日 =3.6 m³/日。 B、人行道路樹澆灌：澆灌面積約100 m²。		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	，以單位面積澆灌量0.002 m³/ m²計算雨水利用量為0.2 m³。 C、騎樓、人行道路面清洗：路面清洗面積約600 m²，以單位面積清洗量0.005 m³/ m²，則每日雨水利用量為3 m³。 D、4樓以下沖廁：參考建築物污水處理設施設計技術規範，交一大樓設置公共廁所數量約產生14.3CMD污水，用水量約為16.8CMD。 Wd=3.6+0.2+3+16.8=23.6 m³/日 (2)交二大樓 A、綠地澆灌：本計畫規劃將綠地澆灌之自來水以雨水取代。其交二基地合計耗水之原生土及人工地之綠地面積總計約為995平方公尺，以每日每平方公尺澆灌量為0.007立方公尺計，其每日用水量： Wd =995 m²×0.007 m³/ m²/日 =7.0 m³/日。 B、人行道路樹澆灌：澆灌面積約100 m²，以單位面積澆灌量0.002 m³/ m²計算雨水利用量為0.2 m³。 C、騎樓、人行道路面清洗：路面清洗面積約600 m²，以單位面積清洗量0.005 m³/ m²，則每日雨水利用量為3 m³。 D、2樓以下沖廁：參考建築物污水處理設施設計技術規範，交二大樓設置公共廁所數量約產生3.45CMD污水，用水量約為5.3CMD³。 Wd=7.0+0.2+3+5.3=15.5 m³/日 (3)交三停車場 A、綠地澆灌：本計畫規劃將綠地澆灌之自來水以雨水取代。其交三基地合計耗水之原生土及人工地之綠地面積總計約為210平方公尺，以每日每		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	平方公尺澆灌量為0.007立方公尺計，其每日用水量： $Wd = 210m^2 \times 0.007 \text{ m}^3 / m^2 / \text{日} = 1.5 \text{ m}^3 / \text{日}$。 B、人行道路樹澆灌：澆灌面積約100 m²，以單位面積澆灌量0.002 m³/ m²計算雨水利用量為0.2 m³。 C、開放空間清洗：路面清洗面積約1000 m²，以單位面積清洗量0.005 m³/ m²，則每日雨水利用量為5 m³。 Wd=1.5+0.2+5=6.7 m³/日 4.自來水替代量(Ws) (1)交一大樓 當Wr (23.26)<Wd(23.6)時，則 Ws = Wr =23.26 m³/日 (2)交二大樓 當Wr (6.7)<Wd(15.5)時，則 Ws = Wr =6.7 m³/日 (3)交三停車場 當Wr (10.6)>Wd(6.7)時，則 Ws = Wd =6.7 m³/日 5.雨水貯留池體設計容積(Vs) (1)本案規劃於交一大樓5樓設56公噸泳池雨水回收池。 (2)本案規劃於交二大樓12樓設38公噸雨水貯留池。 (3)本案規劃於交三停車場棧基設有250公噸雨水貯留池。 6.雨水儲留利用率(Rc) $Rc = \text{自來水替代水量}(Ws) \div \text{總用水量}(Wt) = (23.26+6.7+6.7) \div 890 \times 100\% \approx \mathbf{4.12\%}$		
董委員 娟鳴	遵照辦理，為提升緊急狀態下之逃生安全性，已調整交二大樓13層以上樓梯位置於中間的梯廳，以減少逃生動線迂迴之情形，未來亦於各樓層加裝逃生指示標誌，以利逃生作業，請詳附錄12。	附錄 12	附 12-1

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
合理之處。(例：交二地面層時十三層以上之餐飲使用垂直避難動線，需至12樓進行樓梯位置轉換，且部分動線迂迴不直接等)，對於建築物空間不熟悉者，於緊急狀態下需尋找迂迴之逃生路徑，將增加受災者臨災之脆弱度，亦會形成救難者在救援上之困難，建議宜慎重考慮。			
二、另建議連結交一、二、三之人行空橋應於適當距離設置數量足夠之戶外避難梯。	謝謝指教，各基地於人行空橋及平台所設之避難梯說明如下： (一)交一與交三基地間之人行空橋：於交三電梯旁設有樓梯可供避難；另自交三基地穿越人行空橋至交一基地後，可利用交一基地二樓所設3處樓梯作為避難使用。 (二)交一與交二間之跨康定路平台：穿越平台後，可利用交二基地二樓最近所設置的4處樓梯作為避難使用。	—	—
邱委員 裕鈞			
一、同意本修訂本。	謝謝指教。	—	—
劉委員 聰桂			
一、無意見。	敬謝指教	—	—
陳委員 美蓮			
一、無其他意見。	敬謝指教	—	—
貳、相關機關			
臺北市政府工務局			
一、本局無意見。	謝謝指教。	—	—
臺北市政府工務局大地工程處			
一、本案開發基地經查非屬依「水土保持法」核定公告之山坡地範圍，無	謝謝指教。	—	—

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
須依水土保持法第12條規定擬具水土保持計畫送審。			
臺北市府工務局衛生下水道工程處			
一、本案規劃設置集油煙處理系統，共產生之污水性質為何?如何處理?	謝謝指教，本開發案各大樓所產生生活污水性質說明如下： (一)交一大樓主要行業別為旅館及餐飲業(宴會廳)： 1.生活污水：交一大樓基地主要生活污水來源為房客所產生。其生活污水性質可符合臺北市下水道管理自治條例第15條規定之水質標準，因此本計畫在營運階段所產生之污水，將納入臺北市污水下水道系統處理，此亦不致造成附近水體水質不良影響。 2.餐廳污水：交一大樓設有宴會廳，將依衛工處所規定之油脂截留器計算公式，規劃設置本案所需油脂截留器有效容積，且經油脂截留器處理後之水質，亦符合臺北市下水道管理自治條例第15條規定，始能納入公共污水下水道。 (二)交二大樓主要業種為辦公室及餐飲業： 1.生活污水：交二大樓基地生活污水來源為辦公室及洽公民眾所產生。其生活污水性質可符合臺北市下水道管理自治條例第15條規定之水質標準，因此本計畫在營運階段所產生之污水，將納入臺北市污水下水道系統處理，亦不致造成附近水體水質不良影響。 2.餐廳污水：交二大樓設有餐飲業，將依衛工處所規定之油脂截留器計算公式，規劃設置本案所需油脂截留器有效容積，且經油脂截留器處理後之水質，亦符合臺北市下水道管理自治條例第15條規定，始能納入公共污水下水道。 (三)交三基地僅設置機械式停車場，並未產生	—	—

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
二、P5-68 餐廳之污水先排至閘基在泵送至公共污水下水道，俟有浪費能源之嫌?且餐廳是在較高樓層，請再檢討。	污水。 遵照辦理，餐廳之污水未來將以重力管線收集，並依規定設置油脂截留器。此外在營運階段，擬定之油脂截流器操作及維護管理措施，並納入本計畫之「綜合環境管理計畫」內容，包括： (一)應先將餐廳污水中的廚餘殘渣等作適當攔除，避免將殘餘食物或餒水直接流入設備中。 (二)廚房中所有排水、包括洗菜、洗碗、洗鍋之洗滌水，均應進入截流器處理方能排放。 (三)每週定期清除殘渣浮油，避免堵塞及降低除油功能。 (四)依設備使用頻率定期保養，以維持功能正常。	8.1.3	8-13
三、P6-65 污水下水道相關資料為100年，請更新至102年9月。	遵照辦理，下水道相關資料更新說明如下：臺北市至民國102年9月底，公共污水下水道計畫接管戶數為797,952戶，係依據臺北市84年元月底人口數約2,660,000人為基準，每戶以4人計得之，計畫用戶接管普及率已達為100%；另以門牌總戶數計算，臺北市門牌總戶數共1,086,518戶，其門牌戶數接管普及率為71.67%。而本基地所在之萬華區之計畫接管總戶數為57,278戶，戶數接管普及率則為69.09%。	6.5.6	6-65
四、P7-8 “臺北市下水道管理辦法”已修正為“臺北市下水道管理自治條例”，請全文檢視修正。	感謝指正，已將報告書中相關內容修正。	7.1.2	7-8
臺北市府工務局新建工程處			
一、本處無新增意見。	謝謝指教。	—	—
臺北市府水利工程處雨水下水道工程科			
一、本處無意見。	謝謝指教。	—	—

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
臺北市府停車管理工程處			
一、本府102年10月16日府環技字第10237417700號附報告書辦理。	知悉。	—	—
二、報告書附錄P9-47圖5.2-4交三地下一層配置圖，建請將通往下層之機車坡道前方3席機車格位移設，以維路線順暢及安全。	遵照辦理，將交三地下一層在通往下層之機車坡道前方3席機車位移設，以維護停車之順暢及安全，請詳圖5.3-7。	5.3	5-23
臺北市府都市發展局			
一、查本案前經102年10月3日「臺北市都市設計及土地使用開發許可審議委員會」第373次委員會議，有關都市設計審議主要應修正事項如下：			
(一)交一及交二以法容400%為規劃前提。	遵照辦理，交一及交二之容積率已修正為400%以符合法定，請詳5.3-1。	5.3	5-14
(二)地面層景觀配置方案原則同意，惟相關細部設計內容請依委員意見修正。	遵照辦理。	—	—
(三)建築物底層部立面語彙，請依委員意見調整。	遵照辦理，已依委員意見增加隔柵修飾立面。	—	—
(四)同意本案天橋設計方案，有關街角空間退縮請依委員意見修正。	遵照辦理。	—	—
(五)原則同意艋舺大道之路幅部分變更為人行道使用	遵照辦理。	—	—

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
節，後續相關細節應經本府交通單位及工務局同意始得為之。			
(六)有關涉及康定路鋪面認養事宜，應經工務局新工處同意，但維管部份尊重本府交通單位之規劃建議。	遵照辦理。	—	—
(七)廣一、廣二用地之規劃內容及認養事宜，須經本府工務局公燈處及交通單位同意。	遵照辦理。	—	—
(八)交通影響評估內容，請依交通單位意見修正後送請複核。	遵照辦理。	—	—
(九)除依委員、幹事及都發局複審意見修正。	遵照辦理。	—	—
二、本案除應依都市設計審議委員會決議修正外，後續須俟環評審查通過後，始得辦理都審核備程序。	知悉。	—	—
臺北市府建築管理工程處			
一、依「臺北市營建剩餘資源管理辦法」第26條規定，承造應於每月之末依運送憑證製作處理紀錄月報表，送交監造人確認，並向資訊中心申報剩餘資源	遵照辦理。	—	—

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
內容、數量及去處。			
臺北市政府消防局			
一、依本府102年10月16日府環技字第10237417700號函辦理。	知悉。	—	—
二、消防車輛自道路至交一基地救災活動空間應順平無高度落差，且應保持淨空，不可有障礙物(含固定設施或樹葉枝幹等)。	遵照辦理。	—	—
三、消防車輛救災通路應保持4公尺以上淨寬及4.5公尺以上淨高，天橋淨高僅4.3公尺，建議天橋高度應保持4.5公尺以上淨高。	遵照辦理，已調整天橋高度，使其保持4.5公尺以上淨高，請詳圖5.4.3.4。	5.4.3	5-60
四、救災活動空間(寬8公尺、長20公尺)範圍內應能承受本市現有最重雲梯消防車之1.5倍總重量(即75噸)，若有開挖地下室或排水溝，應予以補強，並由專業技師簽證認可。	遵照辦理，緊急避難動線之疏散空間均依「規劃設消防車輛救災活動空間指導原則」規劃，未來將依法提送消防安全設備審查作業。	—	—
五、請以高樓層為準(本局雲梯車最高為70公尺)，標示供救災進入之建築物外牆開口(窗口、陽臺等)位置，並於前述開口水平距離11公尺範圍內規劃救災活動空間。	遵照辦理，交一及交二大樓均規劃高樓層救災活動空間，請詳圖5.11.1-1及圖5.11.1-2。	5.11.1	5-84 ~88
交通部臺灣鐵路管理局			
一、有關貴公司將交一與交二OT樓層之54席法定停車位規劃於廣一廣	謝謝指教，經修正檢討實設車位配置一覽表請詳表5.4.2-1，後續開發單位將持續與貴局聯繫回覆。停車塔、交二基地及廣一廣二設置	5.4.2	5-46

審查意見	答覆說明	修訂處																																					
		章節	頁次																																				
二地下停車場1節，經查本局業於102年5月7日鐵企開字第1020012701號函，多次請貴公司檢附計算式說明其法定停車位計算方式，以釐清是否有違旨揭興建營運案契約規定，惟迄未獲復，請速來函說明。	車位數由476席、1席及59席調整為503席、1席及33席(車位配置詳表5.4-1)，由於停車塔設置數量由476席調整為503席，因此增加交三基地停車塔樓地板面積、容積樓地板面積、建築面積等，相關調整數據詳下表。 <table border="1"> <thead> <tr> <th>項目</th><th>第二次審查簡報</th><th>定稿本</th><th>差異</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>廣一廣二地下室車位數(席)</td><td>59</td><td>33</td><td>-26</td></tr> <tr> <td>停車塔車位數(席)</td><td>476</td><td>503</td><td>+27</td></tr> <tr> <td>交三基地實設總樓地板面積(m²)</td><td>12108.92</td><td>12586.86</td><td>+477.94</td></tr> <tr> <td>實設總容積樓地板面積(m²)</td><td>7096.65</td><td>7716.19</td><td>+619.54</td></tr> <tr> <td>容積率(%)</td><td>222.12</td><td>241.51</td><td>+19.39</td></tr> <tr> <td>建築面積(m²)</td><td>908.03</td><td>1024.64</td><td>+116.61</td></tr> <tr> <td>建蔽率(%)</td><td>28.42</td><td>32.07</td><td>+3.65</td></tr> <tr> <td>實設空地(m²)</td><td>2286.97</td><td>2170.36</td><td>-116.61</td></tr> </tbody> </table>	項目	第二次審查簡報	定稿本	差異	廣一廣二地下室車位數(席)	59	33	-26	停車塔車位數(席)	476	503	+27	交三基地實設總樓地板面積(m ²)	12108.92	12586.86	+477.94	實設總容積樓地板面積(m ²)	7096.65	7716.19	+619.54	容積率(%)	222.12	241.51	+19.39	建築面積(m ²)	908.03	1024.64	+116.61	建蔽率(%)	28.42	32.07	+3.65	實設空地(m ²)	2286.97	2170.36	-116.61	5.4.2	5-46
項目	第二次審查簡報	定稿本	差異																																				
廣一廣二地下室車位數(席)	59	33	-26																																				
停車塔車位數(席)	476	503	+27																																				
交三基地實設總樓地板面積(m ²)	12108.92	12586.86	+477.94																																				
實設總容積樓地板面積(m ²)	7096.65	7716.19	+619.54																																				
容積率(%)	222.12	241.51	+19.39																																				
建築面積(m ²)	908.03	1024.64	+116.61																																				
建蔽率(%)	28.42	32.07	+3.65																																				
實設空地(m ²)	2286.97	2170.36	-116.61																																				
二、另貴公司於交二用地地面層規劃供台北電台使用之1席法定停車位1節，與旨揭興建營運案契約規定不符，請修正為自行劃設停車位，並於交三用地設置滿足本案法定停車位之停車塔。	遵照辦理，交二基地已修正為1席自行劃設停車位，法定停車位為536席，本案停車配置請詳表5.4.2-1。	5.4.2	5-46																																				
臺北市政府交通局																																							
一、所附交通影響評估報告是否為核定版文件，本報告書引用該報告之部分為何？請說明。	謝謝指教，本環說書附錄九係為102年10月3日經都市設計審議委員會審查通過之版本，報告書中有關交通影響評估內容係採用審查通過版本中第3、4、5章內容，後續將依交通影響評估報告定稿之規劃納入環說書定稿中。	—	—																																				
二、本局100年12月27日北市交規字第10037408900號函請臺鐵及開發單位將基地退縮空間及	謝謝指教，本案已規劃納入100年12月27日北市交規字第10037408900號函所提出之建議，說明如下： (一)已規劃交三基地南側已退縮一車道，使銜	附錄9	附9-52																																				

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
萬華車站周邊之公共停車供需納入規劃考量，請針對該函逐項檢視回復。	艋大道側線(原汕頭街)為往西2車道、往東1車道。 (二)已規劃交三基地北側至少5公尺人行道，南側至少3公尺人行道。 (三)外部公共停車需求已考量函文中所建議範圍(為交三南側之莒光路以北、西園路以東、艋舺大道以南與萬大路以西之區域)，外部公共需求經本計畫實際調查周邊停車特性後檢討得到預期轉入之停車需求為汽車55席、機車180席，詳見環說書之附錄九交評報告書P.4-5所述。		
三、營運期間除依所述每年每季於萬大路/艋舺大道路口、康定路/大理街路口及西園路/艋舺大道路口進行交通流量監測外，請每年每季調查艋舺大道、康定路及萬大路路段服務水準，與旅館、一般事務所(含員工及顧客)之運具分配、乘載率、小汽車臨停、計程車排班、大客車上下客及停車等實際調查資料，俾供檢視本案推估過程妥適性時之數據回饋。	遵照辦理，本案所規劃之交通流量監測地點為萬大路與艋舺大道路口、康定路與大理街路口、西園路與艋舺大道路口3處，可分析艋舺大道、康定路及萬大路各路段服務水準，另將於營運階段交通流量調查增加運具分配、承載率、小汽車臨停、計程車排班、大客車上下客及停車等監測項目，請詳表8.2-1。	8.2	8-19
四、本案以汽機車停車費率不得高於鄰近公有停車費率及尚周邊大型活動舉辦時，應配合彈性調整停車費率，並將自行車停車需求納入。	遵照辦理，本案將依規定規劃停車費率；另本案已考量自行車停車需求說明如下： 本案之開發旅館無自行車需求、辦公室與餐廳之自行車運具比約1%，辦公室停車延時8小時、餐廳停車延時2小時，配合尖峰衍生人次、運具比與停車延時可得停車需求，可得辦公室需求20席、餐廳需求18席，共需38席，本案規劃於交三基地北側、廣一與廣二廣場各留設50、55及90席腳踏車位供民眾使用。	—	—
五、有關路口、路段服務水	遵照辦理，有關交通配置等議題將依交通影	—	—

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
準及廣一廣二廣場平面配置及周邊動線，請依本局102年10月16日「萬華車站BOT案新建工程(萬華區萬華段2小段1037地號等11筆土地及713地號等10筆土地)」案艋舺大道人行道拓寬可行性、廣一廣二地面層交通配置等議題研商會議」會議紀錄辦理及調整。	響評估報告定稿之規劃納入環說書中。		
臺北市公共運輸處			
一、環說書5.4.1停車場、接運設施出入口設置與動線規劃，圖5.4.1-2與5.4.2-1交二基地北側計程車排班區之離場動線似有出入，請釐清修正；另6.6.2大眾運輸現況，表6.6.2-1計畫範圍公車站位公車路線表修正部分如附件。	謝謝指正，交二基地北側計程車排班區離場動線已修正，請詳圖5.4.2-1；另表6.6.2-1計畫範圍公車站位公車路線表依貴處提供之附件修正。	5.4.2 6.6.2	5-48 6-86
臺北市交通管制工程處			
一、請將102年10月16日於本府交通局召開之萬華車站BOT案新建工程(萬華區萬華段2小段1037地號等11筆及713地號等10筆土地)案艋舺大道人行道拓寬可行性，廣一廣二地面層交通配置等議題研商會議相關資料更正於上。	遵照辦理，有關交通配置等議題將依都市設計審議定稿之規劃納入環說書中。	—	—
二、請補充都市審查會議審	遵照辦理，將於環說書定稿中補充都市設計	—	—

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
查意見表及答覆。	審議會議歷次審查意見表及回覆。		
臺北市政府公園路燈工程 管理處			
一、無意見。	謝謝指教。	—	—
臺北市政府觀光傳播局			
一、本局無意見。	謝謝指教。	—	—
臺北市動物保護處			
一、本處無意見提供。	謝謝指教。	—	—

附 16.5 臺北市政府環境影響評估審查 委員會第 133 次會議紀錄

臺北市政府環境影響評估審查委員會 第 133 次會議紀錄

一、開會時間：102 年 11 月 18 日(星期一)下午 1 時 30 分

二、開會地點：市政大樓 7 樓南區郭錫瑠廳

三、主席：詹委員炯淵代

四、出席單位及人員：如會議簽到簿。

五、討論事項：記錄：王玲英、洪明宏、陳雅芳

**討論案(一)：萬華（東、西）車站大樓民間參與興建營運
案環境影響說明書（初稿修訂本），提請 審
議。**

決議：

1、本案經環評委員綜合考量相關機關、各方意見及開發單位答復採取之減輕與預防措施後，認定無環境評估法第8條及施行細則第19條所列各款情形之虞，無須進入第二階段環境影響評估，本案有條件通過環境影響評估審查，亦即本案已通過環境影響評估審查，開發單位於施工及營運階段應履行下列負擔，如未切實執行，則違反環境影響評估法第17條規定，應依環境影響評估法第23條規定予以處分：

(1)本案應取得銀級候選綠建築證書及黃金級綠建築標章；候選證書應於放樣勘驗前取得，綠建築標章應於取得使用執照後6個月內取得。

(2)施工圍籬應依本市建築管理工程處規定進行綠美化。

(3)剩餘土石方處理應先洽本府工務局，確認本開發案剩餘土石方之土質及開挖時程確實不符北投士林科技園區及社子島開發計畫填土使用需

求後，始得委託其他土資場處理。

2、請開發單位依有關委員、相關單位意見修正並補充，納入定稿，經本府轉送有關委員及相關單位確認後，送本府核備。另環境影響說明書定稿核備後，始得動工。

**討論案(二)：合作金庫商業銀行總行大樓新建工程環境影
響說明書變更內容對照表，提請 審議。**

決議：

1、本案變更內容對照表審核修正通過。
2、請開發單位依委員及相關機關意見補充說明或修正後納入定稿，送本府備查。
3、本案變更內容對照表定稿備查後，變更部分始得施工。

**討論案(三)：臺北都會區大眾捷運系統南港線南港機場交
卅三、卅三之一、卅三之二用地聯合開發案
（重新辦理環境影響評估）第三次環境影響評差
異分析報告，提請 審議。**

決議：

1、本案環境影響差異分析報告審核修正通過。
2、請開發單位依委員及相關機關意見補充說明或修正後納入定稿，經本府轉送有關委員及相關機關確認後，送本府備查。
3、本案環境影響差異分析報告定稿備查後，變更部分始得施工。

**討論案(四)：臺北市政府警察局刑事警察大隊辦公大樓新
建工程環境影響說明書（初稿修訂本），提**

請 審 議。

決議：

- 1、本案經環評委員綜合考量相關機關、各方意見及開發單位答復採取之減輕與預防措施後，認定無環境評估法第8條及施行細則第19條所列各款情形之虞，無須進入第二階段環境影響評估，本案有條件通過環境影響評估審查，亦即本案已通過環境影響評估審查，開發單位於施工及營運階段應履行下列負擔，如未切實執行，則違反環境影響評估法第17條規定，應依環境影響評估法第23條規定予以處分：
 - (1) 本案不得申請路邊停車位。
 - (2) 本案應取得黃金級候選綠建築證書及黃金級綠建築標章；候選證書應於放樣勘驗前取得，綠建築標章應於取得使用執照後6個月內取得。
 - (3) 施工圍籬應依本市建築管理工程處規定進行綠美化。
 - (4) 剩餘土石方處理應先洽本府工務局，確認本開發案剩餘土石方之土質及開挖時程確實不符北投士林科技園區及社子島開發計畫填土使用需求後，始得委託其他土資場處理。
- 2、請開發單位依有關委員、相關單位意見修正並補充，納入定稿，經本府轉送有關委員及相關單位確認後，送本府核備。另環境影響說明書定稿核備後，始得動工。

六、臨時動議：

邱委員裕鈞提：建議本府可將各開發案於規劃、施工及營運階段之交通評估與監測結果，建立資料庫，供環評委員

查詢，以利瞭解各開發案交通影響評估之預測分析是否合宜。

決議：有關委員建議資料庫建置一案，請本府環保局納入參考。

七、散會：(下午 3 時 30 分)

附件：綜合討論

討論案(一)：萬華(東、西)車站大樓民間參與興建營運案環境影響說明書(初稿修訂本)，提請 審議。

邱委員裕鈞：

交三、廣一及廣二停車場配置之使用有無區隔？另有關旅客於交一旅館 check in 及交三停車場停車之動線規劃，宜再詳細說明。

張委員怡怡：

建議針對修訂本內容在做硬體變更時，除以簡報說明外，宜補充具體文字敘述，尤其定量化數據估算，提出差異分析。如：更改後，在污水量、垃圾收集、是否更動原配管線等，及公共設施配置，均宜說明。開挖面積減少後，土石方亦減少，請說明後納入定稿本。

陳委員俊成：

1. 交三停車場建議多增設一處出入口，以利各方車輛進出與緊急疏散使用。
2. 停車場的平面配置如何規劃於交三東側狹長部分基地，可擴大基地西側的廣場面積，增進景觀與使用效能，並能銜接交一與交三行人空橋。
3. 建議交三空橋出口設置遮雨步道連接至停車場，以延伸行人空橋的使用功能。

郭委員素秋：

本案交二大樓之高樓層旅館調整為餐飲業，其影響是否不同，請說明（如簡報第5頁）。

周委員德威（書面意見）：

由於基地靠近大理街服飾商圈，請於施工時，特別注意粉塵的問題，避免成衣商所販售的商品都蒙上灰塵。

郭委員素秋（書面意見）：

同意通過。

討論案(二)：合作金庫商業銀行總行大樓新建工程環境影響說明書變更內容對照表，提請 審議。

陳委員嘉欽：

未來停車場是否設置看板顯示地下各樓層剩餘停車位數之動態情況？

孫委員岩章：

目前基地施工多久？基地圍籬是否綠美化？

張委員怡怡（書面意見）：

無意見。

陳委員俊成（書面意見）：

無其它意見。

郭委員素秋（書面意見）：

同意通過。

討論案(三)：臺北都會區大眾捷運系統南港線南港機廠交卅三、卅三之一、卅三之二用地聯合開發案(重新辦理環境影響評估)第三次環境影響差異分析報告，提請 審議。

陳委員俊成：

垃圾車進出動線上仍有車位規劃，應予修正。

孫委員岩章：

環差報告應至少放入原配置圖，以利審查。

張委員怡怡（書面意見）：

無意見。

郭委員素秋（書面意見）：

無意見。

建築管理工程處（書面意見）：

有關「臺北都會區大眾捷運系統南港線南港機廠交卅三、卅三之一、卅三之二用地聯合開發案」第三次環境影響差異分析報告乙案，查本案係屬公共工程，其剩餘資源處理計畫應由工程主辦機關（本府捷運工程局）負責審查，本處無意見。

捷運工程局（書面意見）：

本案係屬聯合開發建築工程，係取得建築執照後依建築法興建，非屬公共工程，有關本案之營建剩餘資源處理計畫應循建管程序審查辦理。

討論案(四)：臺北市政府警察局刑事警察大隊辦公大樓新建工程案環境影響說明書(初稿修訂本)，提請 審議。

張委員怡怡：

請在定稿本環境監測計畫中，在營運階段編列 CO、CO2 線上監測設備管理及費用規劃，如儀表校正數量/頻率/費用及汰換。

孫委員岩章：

有關空品影響 PM_{2.5} 之背景值取 77ug/m³，高於環保署之 35ug/m³，故有不合理之處，宜再檢討。

邱委員裕鈞：

由資料顯示汽機車需求 132 席，低於配置數量，汽機車實際需求與配置為何？

林委員麗玉：

1. 停車位規劃應考量業務需求，例如偵防車、公務車、其他機關洽公、民眾洽公車輛。

2.如何規範員工使用大眾運輸工具，有無配套方案？

鄭委員福田：

- 1.開發單位承諾將來不申請設路邊停車位，此承諾須列入審查結論及報告書中。
- 2.目前辦公大樓尚無規範室內空氣品質，本案預計每層樓皆裝設 2 臺 CO₂ 監測器，是否有相關經費？
- 3.應詳細註明施工及營運時空氣品質監測器設置位置。

郭委員素秋（書面意見）：
無意見。

陳委員俊成（書面意見）：
無其它意見。

建築管理工程處（書面意見）：
有關「臺北市政府警察局刑事警察大隊新辦公大樓新建工程環境影響說明書(初稿修訂本)」中『廢棄物處理計劃及剩餘資源處理計畫』乙案，依據 101 年 11 月 27 日修正發布之「臺北市營建剩餘資源管理辦法」第 2 章公共工程剩餘資源之管理第 8 條『工程主辦機關應於招標文件中規定公共工程剩餘資源之收容處理計畫，包括處理方式、環保項目、權責與罰則等，並納入工程施工管理，由工程主辦單位機關負責確實督導執行，如有違規棄置剩餘資源者，應依契約及廢清法相關規定，追究責任及處分。』規定，本案為公共工程非屬本科權責，請逕依相關規定卓處。

（以下空白）

華(東、西)車站大樓民間參與興建營運案 環境影響說明書第 133 次會議紀錄審查對照表

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
決議： 一、本案經環評委員綜合考量相關機關、各方意見及開發單位答覆採取之減輕與預防措施後，認定無環境評估法第 8 條及施行細則第 19 條所列各款情形之處，無須進入第二階段環境影響評估，本案有條件通過環境影響評估審查，亦即本案已通過環境影響評估審查，開發單位於施工及營運階段應履行下列負擔，如未切實執行，則違反環境影響評估法第 17 條規定，應依環境影響評估法第 23 條規定予以處分。	敬悉。	—	—
(一)本案應取得銀級候選綠建築證書及黃金級綠建築標章；候選書應於放樣勘驗前取得，綠建築標章應於取得使用執照後 6 個月內取得。	遵照辦理。	—	—
(二)施工圍籬應依本市建築管理工程處規定進行綠美化。	遵照辦理。	—	—
(三)剩餘土石方處理應先洽本府工務局，確認本開發案剩餘土石方之土質及開挖時程確實不符北投士林科技園	遵照辦理。	—	—

審查意見	答覆說明	修訂處													
		章節	頁次												
區及社子島開發計畫填土使用需求後，始得委託其他土資場處理。															
二、請開發單位依有關委員、相關單位意見修正並補充，納入定稿，經本府轉送有關委員及相關單位確認後，送本府核備，另環境影響說明書定稿核備後，始得動工。	遵照辦理。	—	—												
附件:綜合討論															
邱委員裕鈞： 交三、廣一及廣二停車場配置之使用有無區隔？另有關於旅客於交一旅館 check in 及交三停車之動線規劃，宜再詳細說明。	謝謝委員指教。 1.交三、廣一及廣二停車場配置之使用有區隔。BOT 開發主要使用交三，台鐵轉乘主要使用廣一廣二。 2.旅客於交一旅館 check in 及交三停車之動線規劃詳見圖 5.4.3-1 及圖 5.4.3-2 所示。	5.4.3	5-54 5-57												
張委員怡怡： 建議針對修訂本內容在做硬體變更後，除以簡報說明外，宜補充具體文字敘述，尤其定量化數據估算，提出差異分析。如：更改後，在污水量、垃圾收集、是否更動原配管線等，及公共設施配置，均宜說明。開發面積減少後，土石方亦減少，請說明後納入定稿本。	遵照辦理。本計畫交二大樓依都市設計審議決議將容積率由 433%調降為 400%，相關之計算結果補充如下： 1.有關污水量評估，經依都市設計資料本案污水量推估為 1179CMD，計算過程請詳 5.6 節說明。 2.有關廢棄物評估，經依都市設計資料本案廢棄物營運期間約為 6.6 公噸/日，計算過程請詳 5.8 節說明。 3.另有關土方量依都市設計資料本案運棄土方量約為 2.2 萬方，計算過程請詳 5.9 節。環境負荷部分差異如下：	5.6 5.8 5.9	5-66 5-74 5-76												
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>項目</th><th>初稿修訂本</th><th>定稿本</th><th>差異</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>交三土方量(m³)</td><td>24000</td><td>22000</td><td>-2000</td></tr> <tr> <td>平均日污水量</td><td>1191</td><td>1179</td><td>-12</td></tr> </tbody> </table>	項目	初稿修訂本	定稿本	差異	交三土方量(m ³)	24000	22000	-2000	平均日污水量	1191	1179	-12		
項目	初稿修訂本	定稿本	差異												
交三土方量(m ³)	24000	22000	-2000												
平均日污水量	1191	1179	-12												

審查意見	答覆說明	修訂處																																																	
		章節	頁次																																																
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>(CMD)</th><th></th><th></th><th></th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>廢棄物量(噸)</td><td>2.9</td><td>2.6</td><td>-0.3</td></tr> <tr> <td>資源回收量(噸)</td><td>4.4</td><td>4.0</td><td>-0.4</td></tr> </tbody> </table> 4.本計畫總設置車位數為 537 席(含法定車位 536 席、自設車位 1 席)，依據台灣鐵路管理局針對初稿修訂本書面意見第一點進行細部檢討後，停車場、交二基地及廣一廣二設置車位數由 476 席、1 席及 59 席調整為 503 席、1 席及 33 席(車位配置詳表 5.4-1)，由於停車場設置數量由 476 席調整為 503 席，因此增加交三基地停車場樓地板面積、容積樓地板面積、建築面積等，相關調整數據詳下表。 <table border="1"> <thead> <tr> <th>項目</th><th>第二次審查簡報</th><th>定稿本</th><th>差異</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>廣一廣二地下室車位數(席)</td><td>59</td><td>33</td><td>-26</td></tr> <tr> <td>停車場車位數(席)</td><td>476</td><td>503</td><td>+27</td></tr> <tr> <td>實設總樓地板面積(㎡)</td><td>12108.92</td><td>12586.86</td><td>+477.94</td></tr> <tr> <td>交三實設總容積樓地板面積(㎡)</td><td>7096.65</td><td>7716.19</td><td>+619.54</td></tr> <tr> <td>停車場容積率(%)</td><td>222.12</td><td>241.51</td><td>+19.39</td></tr> <tr> <td>塔建築面積(㎡)</td><td>908.03</td><td>1024.64</td><td>+116.61</td></tr> <tr> <td>遮蔽率(%)</td><td>28.42</td><td>32.07</td><td>+3.65</td></tr> <tr> <td>實設空地(㎡)</td><td>2286.97</td><td>2170.36</td><td>-116.61</td></tr> </tbody> </table>	(CMD)				廢棄物量(噸)	2.9	2.6	-0.3	資源回收量(噸)	4.4	4.0	-0.4	項目	第二次審查簡報	定稿本	差異	廣一廣二地下室車位數(席)	59	33	-26	停車場車位數(席)	476	503	+27	實設總樓地板面積(㎡)	12108.92	12586.86	+477.94	交三實設總容積樓地板面積(㎡)	7096.65	7716.19	+619.54	停車場容積率(%)	222.12	241.51	+19.39	塔建築面積(㎡)	908.03	1024.64	+116.61	遮蔽率(%)	28.42	32.07	+3.65	實設空地(㎡)	2286.97	2170.36	-116.61		
(CMD)																																																			
廢棄物量(噸)	2.9	2.6	-0.3																																																
資源回收量(噸)	4.4	4.0	-0.4																																																
項目	第二次審查簡報	定稿本	差異																																																
廣一廣二地下室車位數(席)	59	33	-26																																																
停車場車位數(席)	476	503	+27																																																
實設總樓地板面積(㎡)	12108.92	12586.86	+477.94																																																
交三實設總容積樓地板面積(㎡)	7096.65	7716.19	+619.54																																																
停車場容積率(%)	222.12	241.51	+19.39																																																
塔建築面積(㎡)	908.03	1024.64	+116.61																																																
遮蔽率(%)	28.42	32.07	+3.65																																																
實設空地(㎡)	2286.97	2170.36	-116.61																																																
陳委員俊成： 一、交三停車場建議多增設一處出入口，以利各方車輛進出與緊急疏散使用。	謝謝委員指教，由於交三基地較為狹長屬於類似扁三角形的形狀，基地南側已設置出入口，北側艋舺大道為台北市往來新北市主要聯外幹道車流量高不建議設置，東側為三角形尖端無法設置，西侧受限於高鐵逃生出入口亦無法設置，	5.3	5-28																																																

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	本案已將停車塔入口與出口分為兩處且分層處理，因此車輛應能有效疏散。		
二、停車塔的平面配置如何規劃於交三東側狹長部分基地，可擴大基地西側的廣場面積，增進景觀與使用效能，並能銜接交一與交三行人空橋。	謝謝委員指教，交三基地為狹長形，南側配合退縮一車道，北側退縮 4.5m 人行空間，因此目前配置已依委員建議配置於東側，使廣場儘量即中於基地西側，以增進景觀與使用效能，請詳圖 5.4.3-3 及圖 5.4.3-4。	5.4.3	5-58 ~60
三、建議交三空橋出口設置遮雨步道連接至停車塔，以延伸行人空橋的使用功能。	遵照辦理，本案於空橋出口已設置風雨廊道連接至停車塔。	—	—
孫委員岩韋： 本案交二大樓之高樓層旅館調整為餐飲業，其影響是否不同，請說明(如簡報第 5 頁)。			
	謝謝委員指教，本計畫交二大樓依都市設計審議決議將容積率由 433%調降為 400%，有關環境負荷均依照都審減量後量體予以修正及評估，污水量之評估請詳 5.6 節說明。	5.6	5-66
周委員德威(書面意見)： 由於基地靠近大理街服飾商圈，請於施工時，特別注意粉塵的問題，避免成衣商所販售的商品都蒙上灰塵。	遵照辦理，後續於施工期間將加強設置防塵網，避免影響成衣商之商品。	—	—
郭委員素秋(書面意見)： 同意通過。	謝謝指教。		
		—	—

附 16.6 修訂本書面確認補充意見

正本

檔號：
保存年限：

臺北市政府 函

地址：11008臺北市市府路1號6、7樓
承辦人：王鈴英
電話：02-27208889轉1764

10549
臺北市松山區敦化北路167號18樓

受文者：鴻磐開發股份有限公司

發文日期：中華民國103年2月20日
發文字號：府環技字第10331094200號
建別：普通件
密等及解密條件或保密期限：
附件：

主旨：檢送「萬華（東、西）車站大樓民間參與興建營運案環境影響說明書（修訂本）」補充意見，詳如說明，請查照。

說明：

一、依據本府103年2月10日府環技字第10330735200號函、貴公司103年1月29日鴻磐字第1030129002號函暨本府環境影響評估審查委員會102年11月18日第133次會議決議辦理。

二、旨揭環境影響說明書（修訂本）業經本府依據上開會議決議函請相關委員及機關確認，尚有董委員娟鳴提供補充意見如後：請分別就交一大樓與交二大樓較高層之餐飲與旅館樓層，若遇緊急狀況須進行疏散及垂直逃生避難時之人員避難動線進行水平及垂直向度之分析，說明逃生避難動線之直接性與可及性狀態。

三、請依上述委員意見修正本案環境影響說明書後，再送本府環境保護局。

四、另，本府都市發展局及交通部臺灣鐵路管理局補充意見如下，請參辦：

（一）本府都市發展局：本開發案都審報告請依據都審委員會決議修正。

（二）交通部臺灣鐵路管理局：建請後續進行細部設計時，為確保無礙車站營運，應先徵得臺鐵局同意，另尚涉及本案其他相關審查圖說之變更，應一併提送相關文件予主管機關辦理變更。

正本：鴻磐開發股份有限公司
副本：

市長郝龍斌

第1頁 共1頁

環境保護局長吳成忠決行

華(東、西)車站大樓民間參與興建營運案

環境影響說明書修訂本審查對照表

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
一、請分別就交一大樓與交二大樓較高層之餐飲與旅館樓層，若遇緊急狀況需進行疏散及垂直逃生避難時之人員避難動線進行水平及垂直向度之分析，說明逃生避難動線之直接性與可及性狀態。	遵照辦理，以下茲分別說明交一及交二大樓水平逃生動線及垂直逃生動線說明如下。 (一)交一大樓(地上 26 層) 交一大樓 7 樓以上規劃為旅館客房，其中 13 層以上各客房之遠端至樓梯之步行距離低於 35.89 公尺，7~12 樓各客房之遠端至樓梯之步行距離低於 35.89 公尺；3~4 樓為旅館附設宴會廳及餐廳，遠端至樓梯之步行距離低於 29.97 公尺。各用途均符合建築技術規則之逃生步距檢討。將於各樓層客房中設置該樓層平面逃生配置圖，圖上標示箭頭指引客房至梯間，各樓層出入口、走道處、樓梯均設置出口標示燈(交一大樓共設置 114 個)及避難方向指示燈(交一大樓共設置 114 個)，提供災害發生時之避難指示。各樓層及通往避難場所所需經過之通道、樓梯間及無有效採光處，均設置緊急照明設備以利逃生(交一大樓共設置 1088 個)。交一大樓消防設備數量整理於表 1，高樓層消防設備設置位置詳附件一之圖 1。 垂直逃生動線部分，交一大樓內部已規劃 2 部樓梯可由高樓層直接連通至 1 樓，中間無需轉折避免增加逃生時間，另有 1 部樓梯可由高樓層直通至 6 樓轉接逃生梯直接逃至 1 樓戶外，並且將依委員意見於轉折處加強設置避難方向燈以利逃生。3 部樓梯淨寬均在 120 公分，整體逃生配合防災中心及消防救災人員指揮下提供本計畫人員垂直逃生避難(樓梯配置詳附件二)。 依照內政部「建築物防火避難安全性能驗證技術手冊」，本案逃生梯直接通往地面層外部安全處所，Neff（出口有效流動係數）值為	5.11	5-89

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	90 人/m.分，且經評估結果，為一符合安全避難的場所。另本案逃生梯直接連接戶外寬度 15m 以上之廣場空間，應無緩衝空間大小之虞。 (二)交二大樓(地上 16 層) 交二大樓高樓層餐飲業遠端至樓梯之步行距離低於 28.4 公尺，符合建築技術規則之逃生步距檢討。各樓層將設置平面逃生配置圖，各樓層出入口、走道處、樓梯均設置出口標示燈(交二大樓共設置 225 個)及避難方向指示燈(交二大樓共設置 120 個)，提供災害發生時之避難指示。各樓層及通往避難場所所需經過之通道、樓梯間及無有效採光處，均設置緊急照明設備以利逃生(交二大樓共設置 390 個)。交二大樓消防設備數量整理於表 1，高樓層消防設備設置位置詳附件一之圖 2~3。 垂直逃生動線部分，交二大樓內部已規劃 2 部樓梯可由高樓層直接連通至 1 樓戶外，中間無需轉折避免增加逃生時間，另 13~16 樓為餐飲業，除 2 部直通樓梯外，另有 2 部樓梯於 12 樓中繼層轉折後連接至 1 樓戶外，轉折部分(為獨立通道)且設置有出口標示燈及避難方向指示燈，以利安全逃生。4 部樓梯淨寬在 120~140 公分，配合防災中心及消防救災人員指揮下足以提供本計畫人員垂直逃生避難(樓梯配置詳附件三)。 依照內政部「建築物防火避難安全性能驗證技術手冊」，本案逃生梯直接通往地面層外部安全處所，Neff（出口有效流動係數）值為 90 人/m.分，且經評估結果，為一符合安全避難的場所。另本案逃生梯直接連接戶外寬度 15m 以上之廣場空間，應無緩衝空間大小之虞。 另外規劃人員避難程序，茲說明如下： 1.本計畫設有防災中心，於發生災害時，可由防災中心負責逃生引導廣播，分配消防救災人員		8-33

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	抵達起火點直上層或直下層之排煙室進行避難活動。 (1)避難活動除起火層外，由高樓層人員開始進行避難。並且每一樓層之避難活動開始時間需有一時間間隔，以避免大量之人員同時進入安全梯間內。 (2)為使消防滅火救災作業不致與避難人員於安全梯間內產生競流之現象而產生阻礙，防災指揮官應決定火災層以上樓層人員可由不同於避難規劃中之指定避難安全梯來進行避難；同時防災中心應通報火災層以上之各層避難引導組負責人何座安全梯可提供給人員避難使用，直至人員被引導進入至最新指定之避難安全梯。 2.一旦起火樓層及其以上樓層人員完成避難，防災中心應通報起火樓層以下之樓層人員開始進行避難。防災中心應通報火災層以下之各層避難引導組負責人，和安全梯可提供給人員避難使用，直至人員應被引導進入至最新指定之避難安全梯。 3.除非部份自衛消防編組需執行滅火作業，否則建築物內部之全部人員應離開建築物。同時，該階段無執行任務之自衛消防編組人員應集合於避難層消防救災前進指揮所附近，協助消防單位之各種配合需求。 另本計畫將依規定提送「建築物防火避難綜合檢討報告書」至主管機關進行審查，主管機關審查通過後使使得開工。		

表 1 本計畫設置消防設備數量表

樓別用途 項目	交一大樓消防設備數量		交二大樓消防設備數量	
	旅館附屬設施	旅館客房	一般事務所、 機電設施空間	餐飲業
	3~7F	8~26F	3~12F	13~16F
滅火器	131	288	298	90
消防泵浦	—	1	—	2
撒水頭	844	2902	2199	691
偵煙式探測器	299	1108	426	180
廣播揚聲器	164	985	298	110
出口標示燈	46	114	148	77
避難方向指示燈	56	114	92	28
緊急照明設備	168	1088	286	104