附錄十五

歷次審查會意見及答覆說明

「臺北市大安區懷生段二小段
16 地號等 6 筆土地都市更新事業計劃案」
環境影響說明書
書面審查意見及答覆說明

一、邱委員裕鈞

審查意見	答覆說明
1.本基地緊臨太平洋 SOGO 百貨復興館，但在分析上，並未評估 SOGO 復興館行人及交通動線之交互影響，宜補充分析之。	1.本案緊鄰太平洋 SOGO 百貨復興館，該百貨商場之主要行人出入口位於忠孝東路三段(忠孝東路三段沿線行人通行量較高)，考量上述太平洋 SOGO 百貨復興館之行人動線特性，本案基地停車場出入口規劃於次要道路，係為降低因本案基地車輛進出時，對於忠孝東路三段沿線行人通行動線之影響。 2.另車輛入口位於該百貨商場南側之忠孝東路三段 248 巷 13 弄(該巷道尖峰時段常有排隊欲進場車輛)。本案基地停車場入口規劃於忠孝東路三段 248 巷，係為避免本案基地車輛進場時，與太平洋 SOGO 百貨復興館入場車輛動線重疊。(詳請參閱次圖 1)

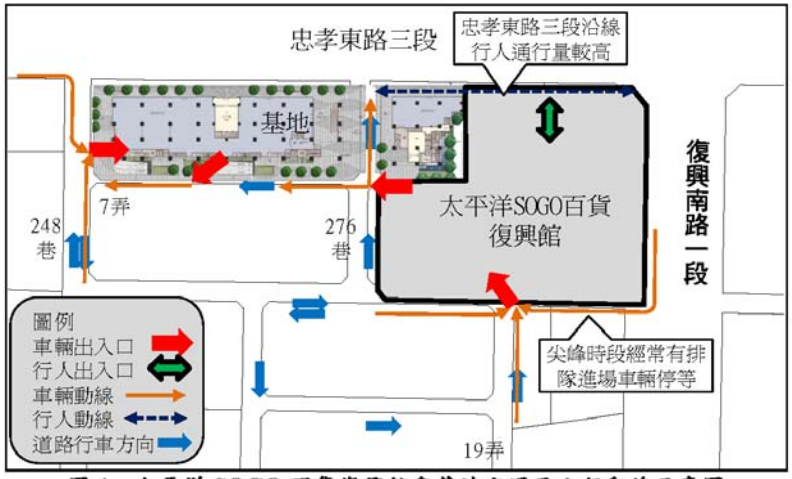


圖 1　太平洋 SOGO 百貨復興館與基地交通及人行動線示意圖

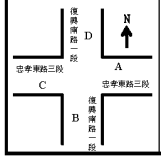
審查意見	答覆說明
2.忠孝東路與復興北路交叉路口，假日時行人量甚大，經常導致車流難以順利右轉而致回堵，此一情形，尤以星期五昏峰最為嚴重。因此，在路口服務水準評估時，如僅以車流量進行分析(如表 7-34)，將嚴重錯估服務水準。應將行人干擾納入服務水準評估，並搭配實際路口延滯調查予以佐證。	1.遵照辦理，本計畫為了解忠孝東路三段與復興南路一段交叉路口，其行人干擾對於該路口車輛延滯(路口服務水準)影響，係於民國 103 年 3 月 21 日(星期五)晨、昏峰時段及 3 月 22 日(星期六)尖峰時段，針對該路口進行實際路口車輛延滯調查，並依據實際調查結果檢視軟體模擬之合理性。 2.本計畫於軟體模擬時已考量該路口行人干擾影響，加上檢視軟體模擬及實際調查分析結果，軟體模擬忠孝東路三段與復興南路一段交叉路口之車輛延滯略高於實際調查，本計畫為採保守估計，仍以軟體模擬進行該路口現況、開發前及開發後路口服務水準分析。(詳請參閱次圖 2 及次表 1~次表 2)

圖 2　忠孝東路三段與復興南路一段路口延滯調查計畫照片示意圖

表1　忠孝東路三段與復興南路一段路口車輛延滯模擬服務水準分析表

路口圖示	分析方式	方向	平常日 晨峰小時 平均延滯(秒)	晨峰小時	晨峰小時 服務水準	平常日 昏峰小時 平均延滯(秒)	昏峰小時	昏峰小時 服務水準	例假日 尖峰小時 平均延滯(秒)	尖峰小時	尖峰小時 服務水準
	軟體模擬	A	31.5	45.1	D	57.5	54.1	D	47.8	49.2	D
		B	60.1			65.1			63.3		
		C	48.8			48.3			43.4		
		D	41.6			48.5			46.3		

表2　現況忠孝東路三段與復興南路一段路口車輛延滯調查服務水準分析表

路口圖示	分析方式	方向	平常日 晨峰小時 平均延滯(秒)		服務水準	平常日 昏峰小時 平均延滯(秒)		服務水準	例假日 尖峰小時 平均延滯(秒)		服務水準
	實際調查	A	30.0	41.1	C	53.4	50.8	D	44.9	46.4	D
		B	54.6			59.7			59.8		
		C	44.9			48.2			40.8		
		D	39.0			44.5			44.0		

審查意見	答覆說明
3.本基地停車場進入口臨近忠孝東路。如由忠孝東路右轉進入停車場將與忠孝東路三段 248 巷右轉忠孝東路車流交織，而難以順暢進入。是否會因此造成車輛回堵至忠孝東路，宜加以研析。	1.本案停車場出入口設置位置，係依據都市設計審議階段，交通局與委員之建議進行規劃，另本案為維持基地開發後，忠孝東路三段 248 巷車輛通行動線順暢，遂針對忠孝東路三段 248 巷(忠孝東路三段至忠孝東路三段 248 巷 7 弄)提出相關交通改善計畫。 2.本案依據忠孝東路三段 248 巷(基地街廓)道路寬度、人行空間佈設、鄰接道路設計等特性進行相關交通改善計畫，初步建議可透過取消西側停車格位(1 席汽車停車格與 13 席機車停車格)及東側寬度 1.5 公尺人行道(人行空間可由基地自行退縮人行空間取代)，將車道配置由雙向各一車道，調整為往南方向雙車道與往北方向單車道，改善後應可降低行經忠孝東路三 248 巷之車輛受基地進場車輛動線影響，增進忠孝東路三段 248 巷車輛通行順暢。 3.此外本案基地停車場入口處未來將規劃交通引導人員，並設置網狀線，藉以維持本案基地停車場入口車輛通行順場與安全。(詳請參閱附錄十二圖 5.2-6(p.A12-47))
4.忠孝東路臨近復興北路口處設有多條公車路線之停靠站牌，經常與車流產生交織，影響車流運行順暢。因此，在道路交通服務水準評估時，應納入考量。	本案路段服務水準係採實際調查路段旅行速率進行評估，因此有關路口號誌停等、車輛變換車道與轉向、公車與計程車停靠上下客等車流干擾因素，皆已包含於本案調查時之車流特性內。
5.本基地臨近捷運站且許多公車路線行經，大眾運輸系統相當健全且便利。是否有需要每戶配置 2 車位，甚至 2.5 車位以上，宜再加審酌。	1.本案住宅規劃坪數包含 15-35 坪(23 戶)、55-95 坪(9 戶)與 100-140 坪(115 戶)。 2.15-35 坪以每戶 1.0 席汽車位進行規劃，符合都市設計審議規範(1 戶 1 汽車位為原則)。 3.另本案其餘之 55-95 坪(9 戶)與 100-140 坪(115 戶)均屬大型坪數規劃，考量大型坪數住宅多屬於金字塔頂端之消費者所購買，因此對於

	停車位使用特性，有別於購買一般住宅類型之住戶，其停車特性包括家庭成員已成年者，每人多持有 1 輛以上之汽車，另　除停放平日較常使用之代步車輛，另需停放收藏或休閒所需之車輛。因此本案 55-95 坪住宅以每戶 2.0 席汽車位進行規劃，100-140 坪住宅以每戶 2.5 席汽車位進行規劃，較符合未來實際使用需求。 4.依據上述住宅停車需求估算，本案未來住宅停車需求為 329 席汽車位，本案依「台北市土地使用管理規則」86 條之一檢討，住宅應設置之法定汽車位為 398 席，已可滿足基地內部住宅自需性停車需求，未來多餘汽車位可提供住宅訪客臨停使用，避免增加外部停車供給負荷。 5.本案基地實設汽車位 566 席(包含法定 480 席、自設 80 席與裝卸 6 席)與機車位 535 席(均為法定)，其中地下二層規劃 71 席汽車位與 6 席裝卸車位，汽車位部份將作為對外開放車位，提供不特定公眾使用；地下三層規劃 93 席汽車位，將作為商場停車空間；地下四層至地下七層規劃 396 席汽車位(均為法停)，將作為住宅停車空間。(詳請參閱 pp.7-42~7-43)
6.本基地在戶數規劃上，如果能考量大眾運輸導向的概念，以中小坪數為主，則可吸引更多人入住，享受便利大眾運輸系統。	本案為都更案，低樓層部份已設置中小坪數單元，高樓層部份考量市場實際供需，設置為大坪數住宅。
7.本基地應力求綠色運輸環境之營造。建議本基地應考量設置一定數量的自行車停車空間，並確保行人步道之舒適與安全。	1.本案鄰近捷運忠孝復興站，且 YouBike 於捷運忠孝復興站 2 號出口設有租賃站，交通便利。 2.本案另於 A 基地南側設置自行車停車空間，詳請參閱圖 5-30(p.5-52)。
8.頁 A12-22(附錄十二)之表 3.3-1 中 100-140 坪 115 戶，誤植為 1175 戶，請更正。	謝謝指教，將修正誤植資訊。
9.請檢附交通量及行駛速率調查資料。	遵照辦理，本案已附上交通量及行駛速率調查資料。(交通量調查資料，詳請參閱附錄十二 pp.A12-48~52；行駛速率調查資料，詳請參閱次表 3)

表3　現況平常日晨、昏峰與例假日尖峰主要路段旅行速率調查結果一覽表

道路	路段	速限	方向(註)	平常日		例假日
				晨峰小時	昏峰小時	尖峰小時
忠孝東路三段	建國南路一段-忠孝東路三段 251 巷	50或50以下	東	25.6	28.0	18.0
			西	20.4	21.6	24.5
	忠孝東路三段 251 巷-復興南路一段		東	20.5	16.6	15.4
			西	29.7	23.5	24.9
忠孝東路四段	復興南路一段-大安路一段		東	27.6	18.3	21.9
			西	21.3	17.4	18.7
復興南路一段	市民大道三段-忠孝東路三段		南	28.4	18.2	16.0
			北	27.9	24.2	18.7
	忠孝東路三段-仁愛路三段		南	21.0	19.1	18.4
			北	23.2	17.7	19.6

註：速率單位為 KPH。

二、孫委員岩章

審查意見	答覆說明
1.第五章 5-16 頁景觀計畫中，種植之樹種與圖 5-13 及圖 5-14 所列者完全不同，不知何者為正確，請補正。	文字部分誤植為臺灣欒樹，喬木應為圖面所列之楓香、印度紫檀。
2.第五章 5-19 頁「其他節能措施檢討」列有 60 片太陽能板，應繪圖說明詳細位置，且列明在 A 棟或 B 棟。	太陽能板設置於屋頂，詳請參閱圖 5-18(p.5-22)。
3.第 5-42 頁綠建築之前言中重複了「日常節能指標」。	謝謝指教，已修正為本案預估申請綠化量指標、基地保水指標、日常節能指標、二氧化碳減量指標、室內環境指標、水資源指標、污水垃圾改善指標。(詳請參閱 p.5-47)
4. 第七章 7-23 頁表 7-18 振動增量達 54.0~56.1，請修正。	謝謝指教，修正如下： 受體名稱 / 項目 | 現況環境振動量 | 營運期間背景振動量 | 營運期間環振動量 | 營運期間合成振動量 | 振動增量 | 參考值環境振動量標準 忠孝東路三段 平日 | 54.2 | 54.2 | 55.8 | 58.1 | 3.9 | 70 忠孝東路三段 假日 | 53.5 | 53.5 | 55.5 | 57.7 | 4.2 | 70 復興南路一段 平日 | 47.8 | 47.8 | 53.6 | 54.6 | 6.8 | 70 復興南路一段 假日 | 53.7 | 53.7 | 42.4 | 54.0 | 0.3 | 70
5.附錄三中 A3-10 頁灌木 1,314 m^2 之估算值 26,820 kg 有誤請修正。	謝謝指教，將於環說書修訂本修正。
6.在施工階段，為降低粒狀物污染，應加設綠籬，並詳列設置位置及數量。	本案於基地北側忠孝東路三段設置綠圍籬，A 基地：長 95.5 m，高 3.1 m，面積 296.05 m^2。B 基地：長 23 m，高 3.1 m，面積 71.3 m^2。(施工圍籬位置圖，詳請參閱圖 8-2(p.8-6))

三、張委員怡怡

審查意見	答覆說明
1.本案開發過程，營建噪音造成嚴重—非常嚴重影響，應對周邊環境敏感點提出具體防治或改善措施，並加強環境敏感點之環境監測。	1.施工期間設置綠圍籬，詳請參閱圖 8-2(p.8-6)。 2.本案採逆打工法，可降低營建時噪音。 3.施工時使用低噪音型的施工機械及施工方式，如使用電力驅動型式設備取代柴油引擎驅動；使用油壓式以取代氣壓式設備施工。 4.對高噪音之固定設備採包覆方式或裝消音設備，擺置地點並儘量遠離敏感受體。 5.避免高噪音機具之作業同時進行，以降低合成噪音之強度。 6.噪音較大的施工作業儘量安排於日間環境噪音背景較大的時段內進行。 7.除因工程安全需要連續施工外，避免於假日及夜晚時施工。 8.施工期間隨時保養路面，以避免路面破損，而增加噪音及振動量。 9.本案施工期間噪音監測地點設於基地前忠孝東路三段、基地西側忠孝東路三段 248 巷及基地南側忠孝東路三段 248 巷 7 弄。
2.請說明住宅拆除、開挖土石方暫存之規劃及污染防治計畫。	1.推估拆除營建廢棄物數量約為 12,241.32 m^3，其中 B5 類數量約為 8,079.28 m^3，營建混合物數量約為 4,162.04 m^3，拆除之營建廢棄物將於現地作初步之分類，廢鋼筋部分送往鋼鐵廠熔鑄回收，木材視材料性質回收再利用，塑膠、玻璃等雜物量較少且無回收價值將送到合法營建混合物清除機構處理。其餘混凝土塊、磚塊以資源回收再利用為主，若無法資源回收再利用，將運至合法土資場處理。(詳請參閱 pp.5-38~5-39) 2.拆除廢棄物暫存於基地南側，並分類存放。(詳請參閱圖 5-26(p.5-40)) 3.本案採逆打工法，土石方即挖即運不暫存，且可降低空氣、噪音對附近敏感點之影響。。 4.本案規定車輛離開工地時，有效清洗車體及輪胎，其表面不得附著污泥。於工地結構體施工架外緣，設置有效抑制粉塵之防塵網或防塵布。並不定時灑水以減少粉塵逸散。
3.本案屬 TSP 二級防治區，請對產生之 TSP 提出清除/回饋計畫。	1.施工期間設置綠圍籬，詳請參閱圖 8-2(p.8-6)。 2.施工車輛離場前確實清洗車體及輪胎。 3.本案採逆打工法可減少 TSP 逸散。 4.不定時灑水以減少粉塵逸散。 5.本案施工期間 TSP 推估結果請參閱下表，結果均符合空氣品質標準。

	<table><tr><td rowspan="2">敏感受體</td><td colspan="3">最大 24 小時值 (μg/m³)</td><td>年平均增量 (μg/m³)</td></tr><tr><td>背景值</td><td>增量</td><td>總合成量</td><td>增量</td></tr><tr><td>基地東側 SOGO 百貨</td><td>138</td><td>9.541</td><td>147.541</td><td>0.963</td></tr><tr><td>南側民宅</td><td>138</td><td>16.418</td><td>154.418</td><td>3.668</td></tr><tr><td>西側民宅</td><td>138</td><td>23.091</td><td>161.091</td><td>7.242</td></tr><tr><td>懷生國中</td><td>138</td><td>3.794</td><td>141.794</td><td>0.666</td></tr><tr><td>空氣品質標準</td><td colspan="3">250</td><td>130</td></tr></table> 6.本案施工期間規劃清掃維護基地北側忠孝東路三段人行步道、基地西側忠孝東路三段 248 巷及基地南側忠孝東路三段 248 巷 7 弄範圍。 7.認養忠孝東路側 5 米寬之現有人行步道，並配合基地內退縮 3.64 米人行步道，雙排喬木植栽設計。 8.認養忠孝東路 276 巷道路二側各二米空間，統一設置人行道鋪面，必要時可結合 A、B 基地步道廣場，形成人行徒步區。(詳請參閱圖 5-30(p.5-52))
4.本案基地保水及室內環境問題，請再提出改善規劃，並提高綠建築等級。	1.本案開發前為老舊住宅，基地幾乎為不透水鋪面，開發後增加植栽及透水鋪面可減少地表逕流，本案透水面積約為 721.4m²，短延時之尖峰逕流量可由 0.198 CMS 改善為 0.191 CMS。(詳請參閱 p.7-5) 2.本案承諾於室內商場部分裝設一氧化碳及二氧化碳偵測裝置，連接中央控制室於濃度過高時警報提示並連控空調系統運轉通風，以保障室內空氣品質。 3.本案位於商業區，地面層需設置鋪面廣場供人行及商業行為使用，致使綠化面積、基地保水等僅達合格分數，提升至黃金級綠建築標章實有困難。本案以 2012 年版本檢討，雖為銀級，但實已達 2009 年版本黃金級。

四、陳美蓮

審查意見	答覆說明
1.本案為都更案，請補充基地現況，包括目前土地建物使用狀況，未來拆除之廢棄物種類、分類數量、清運、回收、處置規劃。	1.基地現況為 5 層鋼筋混凝土造建築，使用年限已逾 30 年。現有住戶皆已搬離，目前無人使用。 2.推估拆除營建廢棄物數量約為 12,241.32 m³，其中 B5 類數量約為 8,079.28 m³，營建混合物數量約為 4,162.04 m³，拆除之營建廢棄物將於現地作初步之分類，廢鋼筋部分送往鋼鐵廠熔鑄回收，木材視材料性質回收再利用，塑膠、玻璃等雜物量較少且無回收價值將送到合法營建混合物清除機構處理。其餘混凝土塊、磚塊以資源回收再利用為主，若無法資源回收再利用，將運至合法土資場處理。(詳請參閱 pp.5-38~5-39) 3.拆除廢棄物暫存於基地南側，並分類存放。(詳請參閱圖 5-26(p.5-40))
2.都更案之建物四周人行步道與周遭道路之無障礙空間設施，環境友善性及景觀協調性之規劃，請再補充說明。	1.本案四周人行步道順平處理。 2.環境友善性及景觀協調性之規劃： (1)認養忠孝東路側 5 米寬之現有人行步道，並配合基地內退縮 3.64 米人行步道，雙排喬木植栽設計。 (2)留設 377 m² 頂蓋下開放空間及廣場，配合街道傢俱設計，開發供公眾使用。 (3)汽、機車車道入口，避開忠孝東路汽車幹道及主要人行步道口。 (4)基地四周沿建築線退縮 2.2 米~8 米之人行步道，供公眾通行使用。 (5)認養忠孝東路 276 巷道路二側各二米空間，統一設置人行道鋪面，必要時可結合 A、B 基地步道廣場，形成人行徒步區。 (6)設置自行車停車位。 (7)為解決周邊停車問題，地下二層提供 71 席車位開放供公眾使用。 (8)本案承諾取得銀級候選綠建築證書及銀級綠建築標章(綠建築評估手冊 2012 年版)，候選證書於放樣勘驗前取得，綠建築標章於取得使用執照後 6 個月內取得。(詳請參閱圖 5-30(p.5-52)~圖 5-32(p.5-54))
3.未來營運期間之垃圾量達 2,384kg，宜針對垃圾分類、回收、清運，以及地下二層之垃圾暫存區之設計規劃詳加說明，如何避免惡臭、病媒蚊等環境設施及管理計畫。	1.本案垃圾暫存區規劃於地下二層，A 棟 35 m²，B 棟 26 m²。(詳請參閱圖 5-29(p.5-46)) 2.依一般廢棄物回收清除處理辦法分為巨大垃圾、資源垃圾、有害垃圾、一般垃圾及廚餘。 3.設置管制門且廚餘暫存區設置冷藏設備以避免惡臭、病媒蚊孳生。 4.一般廢棄物將委託合格代清除業者清除。
4.本案周遭背景噪音已大，施工營建工程之噪音增量對鄰宅達 7.7dB 至 16.6dB 屬非常嚴重影響，建議應採嚴格之低噪音型施工機具及施工方式，以及圍阻設施，降低衝擊。	1.施工期間設置綠圍籬，詳請參閱圖 8-2(p.8-6)。 2.本案採逆打工法，可降低營建時噪音。 3.施工時使用低噪音型的施工機械及施工方式，如使用電力驅動型式設備取代柴油引擎驅動；使用油壓式以取代氣壓式設備施工。 4.對高噪音之固定設備採包覆方式或裝消音設備，擺置地點並儘量遠離敏感受體。 5.避免高噪音機具之作業同時進行，以降低合成噪音之強度。 6.噪音較大的施工作業儘量安排於日間環境噪音背景較大的時段內進行。 7.除因工程安全需要連續施工外，避免於假日

	及夜晚時施工。 8.施工期間隨時保養路面，以避免路面破損，而增加噪音及振動量。 9.本案施工期間噪音監測地點設於基地前忠孝東路三段、基地西側忠孝東路三段 248 巷及基地南側忠孝東路三段 248 巷 7 弄。
5.環境監測計畫，建議補充本案施工期間之空氣污染敏感點，並納入空氣品質監測。	施工期間空氣品質監測地點增加懷生國中，詳請參閱表 8-4(p.8-25)。
6.本案設有游泳池，請說明加藥、過濾等設施放置位置及安全衛生計畫。	1.過濾系統加藥系統設備置於泳池機房內，詳請參閱圖 5-19(p.5-25)。 2.室外泳池水量 82 T。 3.說明:每日散水量 3%，泳池水量 82T×3%=2.46T(3%=蒸發量+進出池水低落+潑濺)，總水量 82T/2.46T=34 天，故依此說明每 34 天可替換一次，再則每天過濾 8-10 小時及加氯消毒，可維持水質適用性。 4.泳池水量約 82 噸，循環水量要求 25 噸/小時(約 3.3 小時為一循環)。(詳請參閱 pp.5-24~5-25)

五、陳委員俊成

審查意見	答覆說明
1.本案基地與兩線捷運站相鄰，又忠孝東路交通流量大，本案進出巷道小又與 SOGO 百貨重疊，不適規劃超過法規太高的停車位數。	1.本案依「臺北市土地使用管理規則」86 條之一檢討，法定應提供之車位數如下： (1)A 基地需設置 309 席汽車位與 371 席機車位供集合住宅使用及需設置 58 席汽車位、44 席機車位與 4 席裝卸車位供一般零售業使用。 (2)B 基地需設置 89 席汽車位與 107 席機車位供集合住宅使用及需設置 24 席汽車位、13 席機車位與 2 席裝卸車位供一般零售業使用。 (3)本案 A 基地及 B 基地合計，應設置 398 席汽車位與 478 席機車位供集合住宅使用，應設置 82 席汽車位、57 席機車位與 6 席裝卸車位供一般零售業使用，共計 480 席汽車位、535 席機車位與 6 席裝卸車位。 2.依據本案住宅停車需求估算，未來住宅停車需求為 329 席汽車位，本案依「台北市土地使用管理規則」86 條之一檢討，住宅應設置之法定汽車位為 398 席，已可滿足基地內部住宅自需性停車需求，未來多餘汽車位可提供住宅訪客臨停使用，避免增加外部停車供給負荷。 3.本案基地實設汽車位 566 席(包含法定 480 席、自設 80 席與裝卸 6 席)與機車位 535 席(均為法定)，扣除法定車位僅增設自設汽車位 80

	席，主要作為對外開放車位，提供不特定公眾使用。本案於都市設計審議階段，經委員要求規劃 70 席以上之汽車位供外部民眾使用，故本案於基地地下二層規劃 71 席汽車位，作為對外開放車位。
2.應補充本案容積移轉來源及其對本案周邊的公共利益或環境品質的貢獻。	1.容積移轉來源及核可函，詳請參閱附錄二 pp.A2-11~A2-18。 2.環境友善性及景觀協調性之規劃： (1)認養忠孝東路側 5 米寬之現有人行步道，並配合基地內退縮 3.64 米人行步道，雙排喬木植栽設計。 (2)留設 377 m^2 頂蓋下開放空間及廣場，配合街道傢俱設計，開發供公眾使用。 (3)汽、機車車道入口，避開忠孝東路汽車幹道及主要人行步道口。 (4)基地四周沿建築線退縮 2.2 米~8 米之人行步道，供公眾通行使用。 (5)認養忠孝東路 276 巷道路二側各二米空間，統一設置人行道鋪面，必要時可結合 A、B 基地步道廣場，形成人行徒步區。 (6)設置自行車停車位。 (7)為解決周邊停車問題，地下二層提供 71 席車位開放供公眾使用。 (8)本案承諾取得銀級候選綠建築證書及銀級綠建築標章(綠建築評估手冊 2012 年版)，候選證書於放樣勘驗前取得，綠建築標章於取得使用執照後 6 個月內取得。(詳請參閱圖 5-30(p.5-52)~圖 5-32(p.5-54))
3.本案基礎開挖深度大，應有更詳細的避免鄰損的預估與因應之監測及工法規劃。	1.本案深開挖採逆打工法配合多道地中壁(平均 20 米一道)與扶壁(平均 10 米一道)進行開挖，其中扶壁透過 T 單元與連續壁做整體性連結，可有效增加壁體勁度以降低開挖變位，並採用無梁版為地下層樓版系統，逆打開挖乃以樓版為作為支撐系統，無梁版相對一般樓版系統具較高之軸向勁度，可有效減少壁體於深開挖時之土壤擠進變位。 2.本案基地位於捷運線上，其開挖工程需進行捷運影響評估，而鄰捷運之開挖變位需求標準遠高於一般鄰房之保護需求，因此本案之深開挖工程在捷運影響評估之基礎上進行規劃，應無鄰損之疑慮。 3.地下室開挖期間安全監測計畫，詳請參閱圖 8-1(p.8-3)。
4.地下室停車場層數多，應補充室內空氣品質控制規劃，及地面換氣設施的布置與相關抽氣噪音防制及景觀衝擊減低規劃。	1.停車場通風量依法規標準設置如下：

	樓層 | 面積 (M^2) | 法規排氣量 25CMH/M^2 | 法排風量 (CMH) | 選用排風量 CMH) | 選用送風量 (CMH) 7F | 3,119.32 | 25 | 77,983 | 79,200 | 39,600 B6F | 3,119.32 | 25 | 77,983 | 79,200 | 39,600 B5F | 2,961.66 | 25 | 74,041.5 | 79,200 | 39,600 B F | 2,961.66 | 25 | 74,041.5 | 79,200 | 39,600 B3F | 2,961.66 | 25 | 74,041.5 | 79,200 | 39,600 B2F | 2,475.51 | 25 | 1, 87. | 64,800 | 32,400 B1F | 2,047.92 | 25 | 51,198 | 55,200 | 27,600 2.送排風機附變頻控制，可於離峰時間降頻節能運轉。停車場內部設置一氧化碳偵測器，於濃度過高時中控室警報提示並連控當層送排風機全速運轉通風。 3.停車場進、排氣口位置，詳請參閱圖 5-22 (p.5-29)。位置多位於地下室停車場車道，先經過車道緩衝，可減少對行人之影響，並加設消音箱以減低其噪音影響。

六、陳委員莉

審查意見	答覆說明
1.請補充說明救災活動空間規劃如何確保通行無阻？	消防救災空間皆位於計畫道路上或退縮人行道上，人行道與道路順平淨空，詳請參閱圖 5-24(p.5-32)。
2.基地之透水面積與比例，是否足夠容納基地排水量？	1.本案開發前為老舊住宅，基地幾乎為不透水鋪面，開發後增加植栽及透水鋪面可減少地表逕流，周邊雨水下水道應可容納本案排水。 2.基地透水面積約為 721.4 m^2，約占基地面積 14%，短延時之尖峰逕流量可由 0.198 CMS 改善為 0.191 CMS。(詳請參閱 p.7-5) 3.本案並設置雨水回收槽 501.12 m^3 以貯存雨水。(詳請參閱 pp.5-25~5-26)
3.民眾關心議題在附錄中不夠明確，請放大字體並逐一說明因應策略。	1.本案已於 102 年 12 月 4 日召開環境影響說明書編製前說明會，會中民眾表達污染防治措施應確實執行，本案將依環說書所列項目確實執行相關防治措施。(詳請參閱附錄十一) 2.未來將在施工前再次舉辦說明會。

七、董委員娟鳴

審查意見	答覆說明
1.本案平均每日運土車輛車次繁多，且需行經市區交通繁忙路段，請說明本案棄土車輛動線對周邊環境產生之影響(如交通、噪音之衝擊等)及因應措施。	1.本案尖峰小時棄土車輛為每小時 16 輛(含空車)，約增加 1%PCU，應可維持相同之服務水準。 2.施工期間棄土車對復興南路及忠孝東路之噪音增量為 0.1 dB(A)~0.2 dB(A)，屬無影響或可忽略影響，詳請參閱 p.7-19。

	3.因應措施： (1)本案拆除廢棄物及棄土車外運時間為 09:00~12:00、13:00~17:00、21:30~06:00，避開交通尖峰時間。 (2)進出動線道路經常檢視路面狀況，如有破損應立即修復以維道路品質與交通安全。 (3)施工區及施工車輛動線經過之路段，加強設置施工標誌，提醒駕駛及行人注意施工機具及車輛。 (4)施工區及鄰近道路禁止路邊停車，若施工區域受限必須借用道路時事先申請，並不得於交通尖峰時間施工。 (5)隨時保養、檢修施工車輛，使其維持最佳狀況。 (6)避免於暴雨期間施工，以減少因天雨路滑產生交通事故。 (7)時常派員檢視路面破損情形，以維持道路品質。於重要路口，視實際行車情形，機動調派交通指揮人員，以免交通阻塞。 (8)施工車輛進出工地時，於出入口處設置指揮交通哨，同時豎立明顯之導引標誌，以便提前導引來車提早變換車道，以免因車道急速縮減造成交通之阻塞。
2.應針對本案施工期間對周邊敏感點(如 SOGO 復興館及周邊民宅)在噪音、振動與粉塵干擾(如 ref.p.7-20 表 7-14)嚴重狀態下之具體因應措施作說明。	一、噪音及振動因應措施： 1.施工期間設置綠圍籬，詳請參閱圖 8-2 (p.8-6)。 2.本案採逆打工法，可降低營建時噪音。 3.施工時使用低噪音型的施工機械及施工方式，如使用電力驅動型式設備取代柴油引擎驅動；使用油壓式以取代氣壓式設備施工。 4.對高噪音之固定設備採包覆方式或裝消音設備，擺置地點並儘量遠離敏感受體。 5.避免高噪音機具之作業同時進行，以降低合成噪音之強度。 6.噪音較大的施工作業儘量安排於日間環境噪音背景較大的時段內進行。 7.除因工程安全需要連續施工外，避免於假日及夜晚時施工。 8.施工期間隨時保養路面，以避免路面破損，而增加噪音及振動量。 9.本案施工期間噪音監測地點設於基地前忠孝東路三段、基地西側忠孝東路三段 248 巷及基地南側忠孝東路三段 248 巷 7 弄。 二、粉塵干擾因應措施： 1.本案施工期間規劃清掃維護基地北側忠孝東路三段人行步道、基地西側忠孝東路三

	段 248 巷及基地南側忠孝東路三段 248 巷 7 弄範圍。 2.施工期間設置綠圍籬，詳請參閱圖 8-2 (p.8-6)。 3.施工車輛離場前確實清洗車體及輪胎。 4.本案採逆打工法可減少 TSP 逸散。 5.於工地結構體施工架外緣，設置有效抑制粉塵之防塵網或防塵布。 6.不定時灑水以減少粉塵逸散。
3.本案報告未檢附完整建築平面圖，建議應檢附。	遵照辦理，詳請參閱附錄三 pp.A3-1~A3-34。
4.本案申請銀級綠建築，建議應針對綠建築指標中有關基地保水之具體作法與內容，以及針對減少基地逕流量之貢獻做較詳細之說明	1.本案開發前為老舊住宅，基地幾乎為不透水鋪面，開發後增加植栽及透水鋪面可減少地表逕流，周邊雨水下水道應可容納本案排水。 2.基地透水面積約為 721.4 m^2，約占基地面積 14%，短延時之尖峰逕流量可由 0.198 CMS 改善為 0.191 CMS。(詳請參閱 p.7-5) 3.本案並設置雨水回收槽 501.12 m^3 以貯存雨水。(詳請參閱 pp.5-25~5-26)

八、歐陽委員嶠暉

審查意見	答覆說明
1.基地周邊巷道車輛動線不明確，宜規劃為單向以減少負荷。	現況本案周邊巷道已多規劃為單行道，另本案停車場入口規劃於忠孝東路三段 248 巷，停車場出口規劃於忠孝東路三段 248 巷 7 弄，其進出動線已採單向進出規劃，可簡化基地進出車行動線，同時可分散基地進出交通量，減少基地周邊巷道負荷。(詳請參閱附錄十二圖 2.2-2 p.A12-4))
2.用水量以每人每日 326 公升偏高，那包含商業及公共用水之每人用水量，既然商場用水已另估，就應以 250 升/日估計。	配合修正，以每人每日 250 公升估計，詳請參閱 pp.5-23~5-24。
3.A、B 棟總用水量估計不明確與污水量 521.125 有差距，宜再 check。	已重新檢討，基地總用水量估計約 608.32 m^3，詳請參閱 pp.5-23~5-24；污水量估計約 516.4 m^3，詳請參閱 p.5-33。
4.雨水貯留除供澆灌外，應併同游泳池每日排水合併收集供 4 樓以下商場之沖廁利用，不足時才以自來水補充。	遵照辦理，雨水貯留除供澆灌外，將併同游泳池每日排水合併收集供 4 樓以下商場之沖廁利用，不足時才以自來水補充。
5.土方搬運車出入時段應避開尖峰時段。	1.本案廢棄物及棄土運輸時段為 09:00~12:00、13:00~17:00、21:30~06:00，避開交通尖峰時段。 2.施工車輛進出工地時，於出入口設置指揮交通哨，同時豎立明顯之導引標誌，以便提前導引來車提早變換車道，以免因車道急速縮減造成交通之阻塞。
6.商場之餐廳區應集中其污水，經油水分離後始得排放。	商場餐廳承諾設置油脂截留器，污水經油水分離始後排放至污水下水道。

7.垃圾暫存區為地下二樓，應於地下二樓設置清洗集中水塘，並以抽入公共污水下水道	考量地下二層空間有限，垃圾暫存區清洗廢水將於筏基設置污水坑暫存，再抽入公共污水下水道。(詳請參閱圖 5-21(p.5-27))
8.總住戶數僅 101 戶，其估計背景依據不明。	本案 A 棟一般零售業 4 戶、住宅 101 戶(含 1 戶管委會)，B 棟一般零售業 4 戶、住宅 48 戶(含 1 戶管委會)，合計一般零售業 8 戶，住宅 149 戶。

九、鄭委員福田

審查意見	答覆說明
1.p.5-22 雨水收集做為噴灌用水，加氯錠機消毒有否必要，有否 THMs 之問題？	謝謝指教，本案雨水收集系統改採紅外線消毒，可改善 THMs 產生之問題。
2.p.5-42 應承諾至少取得黃金級綠建築標章。	本案位於商業區，地面層需設置鋪面廣場供人行及商業行為使用，致使綠化面積、基地保水等僅達合格分數，提升至黃金級綠建築標章實有困難。本案以 2012 年版本檢討，雖為銀級，但實已達 2009 年版本黃金級。
3.p.6-5 表 6-2，信義計畫區內還有好幾個開發案，請一併考量其加乘效應。	本案位於大安區捷運忠孝復興站旁，經查周遭 1,000 公尺內大型建築開發案，計有合作金庫商業銀行總行大樓新建工程(距本案約 800 公尺)、富邦人壽富邦敦南大樓新建工程(距本案約 400 公尺)，兩案皆已完成地下室開挖；依據該案施工告示牌，合作金庫商業銀行總行大樓預於 103 年 5 月 26 日完工，富邦人壽富邦敦南大樓則預於 103 年 12 月 28 日完工。上述兩案均已接近完工，合併考量對本案附近敏感點分析結果，詳請參閱 p.7-13、p.7-20 及 p.7-23。
4.p.6-22，古亭站、萬華站之 8 小時臭氧均超標，未說明應變因應措施。	本案透過減少排放 VOCs 及 NO_x 等前驅物質來減少臭氧產生。 1.本案住宅部分車位只設置等同法停之數量，詳請參閱附錄十二表 4.1-1(p.A12-34) 。 2.本案鄰近捷運忠孝復興站，且 YouBike 於捷運忠孝復興站 2 號出口設有租賃站，本案另於 A 基地南側設置自行車停車空間，詳請參閱圖 5-30(p.5-52)，可提升民眾試用大眾運輸工具之意願。 3.要求承商使用車齡 5 年以下之車輛。並要求定期保養維護。
5.p.7-8，一、(一)1.拆除工程應以每天實際工作時數估算排放強度，又拆除物之搬運卡車造成之空氣、噪音、振動、交通之影響未考量(p.7-12 另有搬運土)。	1.拆除期間之主要空氣污染物為逸散性粒狀污染物。根據行政院環境保護署資料推估一般建築工地逸散性粒狀污染物數量在正常施工狀況，拆除每平方公尺樓地板約排放 0.0715 公斤粒狀物(TSP)，本拆除工程總樓地板面積約 25,205 平方公尺，拆除工期約 60 天，每日工作時數為 8 小時，故排放 1.04 g/s。 2.本案廢棄物及棄土運輸時段為 09:00~12:00、13:00~17:00、21:30~06:00，避開交通尖峰時

	段。 3.本案尖峰小時拆除廢棄物運輸車輛為每小時 8 輛(含空車)，約增加 0.5%PCU，應可維持相同之服務水準。 4.補充拆除廢棄物運輸車輛所造成之空氣、噪音、振動影響，詳請參閱 p.7-19 及 p.7-22。
6.交通影響由交通主管之單位及委員考量，又 p.7-39 用 94.4 之運研所資料是否太老舊？	本案商場相關交通參數係參考交通部運研所出版之「大型購物中心之旅次發生與停車需求研究」報告書，該調查報告為公部門大規模調查，其調查結果較具公信力，因此本案引用該調查報告之樣本八「SOGO 忠孝館」，距離本案基地僅 200 公尺(交通區位相近)，做為本案商場之交通參數參考數據。

十、顧委員洋

審查意見	答覆說明
1.應補充說明本計畫案 A20 其未來一至四樓將作為一般零售業使用之概略範疇(5-2 頁)，以便瞭解判斷其污染排放情形及可能造成之環境影響。	1.一至四樓將以服飾業、餐飲業等百貨商場整體型態經營，希望能塑造出東區購物商圈的整體意向。 2.商場餐廳承諾設置油脂截留器，污水經油水分離始後排放至污水下水道。
2.有關本計畫案未來營運階段之雨水收集後貯留至雨水回收池(5-22 頁)，應補充說明於高水位後之處置方式為排至排水溝或排至廢水集水池(圖 5-15)。	雨水回收池於高水位設置溢流至污水坑暫存，再抽入公共污水下水道。(污水坑、油脂截留與雨水貯留設施位置圖，詳請參閱圖 5-21(p.5-27))
3.有關本計畫案未來營運階段之雨水回收利用計畫是以綠地澆灌用水為主，其雨水貯留槽容量約達 64 噸，而貯留雨水之自來水替代率僅約為 4%(5-22 頁)，應考量提升回收雨水之使用率。	1.根據綠建築評估手冊，本案總用水量 Wt =63.36 m^3。其自來水替代率 Rc =(自來水替代水量 Ws)÷(總用水量 Wt)=12.7 ÷ 63.36 =20%。 2.本案雨水貯留除供澆灌外，將併同游泳池每日排水合併收集供 4 樓以下商場之沖廁利用，不足時才以自來水補充。。
4.有關於本計畫案施工階段空氣品質模擬部分之敘述(7-13 頁)，二氧化氮之增量相當顯著，應補充說明施工階段可執行之減量對策。	本案將要求承商使用車齡 5 年以下之車輛。並要求定期保養維護。
5.應具體敘述本計畫案施工階段剩餘土石方暫存規劃(7-25 頁)及具體落實管理方式。	本案採逆打工法土石方即挖即運，無暫存。
6.本計畫營運階段案環境管理計畫之說明，應將環評相關法規事項納入環保組織之權責考量(8-20 頁)。	遵照辦理，除相關環保法規及環境影響說明說內容外，將於修訂本增加環境影響評估法及環境影響評估法施行細則，使住戶了解自身與管理單位之權利及義務。

十一、 工務局

審查意見	答覆說明
無意見。	謝謝指導。

十二、 工務局衛生下水道工程處

審查意見	答覆說明
1.本案基地內既有污水管線設施未見說明如何妥善處理，請申請開發單位詳述補充。	遵照辦理，於施工前發文與衛工處安排會勘時間並會同業主與建築師前往會勘。
2.本案地下室開挖共計 7 層，依報告書 p.6-15 頁敘述地下水位約地表下 3.4~4.2 公尺處，故地下四結構體之地下滲流水如何收集處理，請申請開發單位詳述說明。該地下滲流水請排放至雨水下流道。	將設置複壁排水至筏基並排放至雨水下流道。
3.依報告書 p.5-2 頁，「表 5-2 開發行為量體及配置摘要表」所述 B 基地 5F~30F：集合住宅(47 單元)、31F：集合住宅(1 單元)，故 B 基地合計集合住宅為 48 單元，如計算單元即為表示戶數，與報告書 p.5-29 頁，「表 5-5 污水量檢討表」之 B 基地合計戶數 46 戶有所差異？令計算是有誤繕部分，請申請開發單位澄清說明。	已重新檢討污水量，詳請參閱 p.5-33。
4.依報告書 p.5-2 頁，「表 5-2 開發行為量體及配置摘要表」所述 1F~4F 設置一般零售業，是否日後會設置餐飲業？如將設置餐飲業，請申請開發單位檢討設置油脂截留器。	商場餐廳承諾設置油脂截留器，污水經油水分離始後排放至污水下水道。
5.依報告書 p.5-31~p.5-33 頁，「5.4.2 污水排放計畫」之水理計算書，其中 A 基地(共計 2 棟)及 B 基地(共 1 棟)皆分別計算各棟污水並敘述：「由自設人孔 A 銜接至既有北污水人孔 0369，污水管徑採 8”」，依其文意由自設人孔 A 銜接至既有北污水人孔 0369 共有 3 支污水管徑 8”，分別引接 A 基地(共計 2 棟)及 B 基地(共計 1 棟)，實務似不可行(二人孔間同一方向共設置 3 支連接管)；惟如申請開發單位之原意為核定為一支 8”污水管？又與計算書不符。請申請開發單位澄清說明。	A 基地自設人孔 A 接入既有北污水人孔 0152，污水管採 8”。 A 基地自設人孔 B 接入既有北污水人孔 0133，污水管採 8” 。 B 基地自設人孔 A 接入既有北污水人孔 0609，污水管採 8” 。 污水排放計畫，詳請參閱 5.4.2 節(pp.5-34~5-37)。
6.依報告書 p.5-40 頁，「5.4.4 廢棄物處理計畫」「二、營運期間(二)廢棄物分類收集貯存(2)收集」分類收集後運至垃圾貯存室(設置於地下二層)，因該分類後內容含一般垃圾及廚餘等，請申請開發單位說明該空間之清理(清潔)污水處理排放情形，並請明確標示其設置空間位置(p.5-41 頁附圖 5-11 無法辨識)。	考量地下二層空間有限，垃圾暫存區清洗廢水將於筏基設置污水坑暫存，再抽入公共污水下水道。(污水坑、油脂截留與雨水貯留設施位置圖，詳請參閱圖 5-21(p.5-27))
7.依報告書 p.5-2，「表 5-2 開發行為量體及配置摘要表」所述 B1F~B7F 設置停車空間，該停車空間除供住戶停車使用並對外開放供商場及旅客使用，報告書未述及地下停車空間是否設置廁所？依一般大型商場習慣皆於停車場設置廁所，以提供旅客方便，本案是否設置廁所？如設置廁所其污水如何處理？	本案地下室無設置廁所。

十三、 工務局公園處

審查意見	答覆說明
本案本處無意見。	謝謝指導。

十四、 工務局大地工程處

審查意見	答覆說明
經查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申請書件送審。	謝謝指導。

十五、 工務局水利工程處雨水下水道工程科

審查意見	答覆說明
有關雨水貯留設施請依 102 年 10 月府頒「臺北市基地開發排入雨水下水道逕流量標準」相關規定進行規劃，並依程序向建管處提出申請後，由本處配合審查。	遵照辦理，本案將依 102 年 10 月府頒「臺北市基地開發排入雨水下水道逕流量標準」相關規定進行規劃，並依程序向建管處提出申請後，由 貴處配合審查。

十六、 都市發展局

審查意見	答覆說明
(一)本案前提經 102 年 9 月 12 日臺北市都市設計及土地使用開發許可審議委員會第 371 次委員會及 103 年 3 月 6 日第 387 次委員會審議，說明如下： 1、有關規劃設計部分，經委員會(第 371 次委員會)討論決議如下： (1)有關忠孝東路 3 段側設置連續型綠帶，請依照本府交通局之意見辦理。	已依意見修正完成。
(2)同意本基地總容移量上限為原法容之 40%，並以下列為容積移入之環境補償措施： 甲、認養 A、B 基地間巷道，並整體規劃鋪面，至路面高程請依本府交通局意見辦理。	已依意見修正完成。
乙、地下 2 層整層開放，並提供 70 輛停車位供公眾使用。同意取消停車獎勵之申請。	已依意見修正完成。
丙、B 基地地面層西側牆面退縮至柱邊，使該側騎樓空間較為完整。	已依意見修正完成。
丁、A 基地頂蓋型開放空間於鄰接忠孝東路 3 段及 276 巷轉角側，應挑高 2 層樓至商場邊側，半戶外電梯與電扶梯位置互換。	已依意見修正完成。
戊、允諾取得 2012 年版本綠建築銀級標章，並將屋頂及露臺 2 分之 1 面積綠化。	已依意見修正完成。
(3)屋頂裝飾物應自最頂部往下算 9 公尺，其餘計入建築物高度。	已依意見修正完成。
2、有關規劃設計部分，經委員會(第 387 次委員會)討論決議如下： (1)電梯調整於室內設置，提升公共效益，計程車排班及動線請交通局確認。	已依意見修正完成。

(2)2 樓挑空區依照第 371 次委員會決議修正至柱邊。	已依意見修正完成。
(3)都審核備函依新工處意見載明列管事項。	已依意見修正完成。
(二)惟本次環境影響說明書內容之相關平面圖非全部為都市設計審議時之圖說，請釐清。另「表 5-2 開發行為量體配置摘要表」之 B 基地設計建蔽率、A 基地建築物高度、B 基地建築物高度、停車位配置及數量亦與前述申請審議報告書數據不符。	圖面內容及數據依都審及都更審查意見修正。
(三)另建築物配置樓層規劃圖高度，請清晰化。	已依意見修正完成。
(四)前述事項，請申設單位依都審委員會審定之相關圖說及數據修正。	遵照辦理，將依都審委員會審定之相關圖說及數據修正。

十七、 建築管理工程處

審查意見	答覆說明
1.剩餘資源處理計畫及完成報告之申報，應提送「臺北市民間建築工程剩餘資源處理計畫檢視小組」檢視。	遵照辦理，本案剩餘資源處理計畫及完成報告之申報，將提送「臺北市民間建築工程剩餘資源處理計畫檢視小組」檢視。
2.施工時段應依「臺北式建築工程夜間及例假日施工管理辦法」相關規定辦理。	遵照辦理，本案施工時段將依「臺北式建築工程夜間及例假日施工管理辦法」相關規定辦理。

十八、 都市更新處

審查意見	答覆說明
1.本案於 100 年 9 月 7 日擬具變更事業計畫向本府申請報核，101 年 7 月 5 日至 101 年 8 月 3 日止公開展覽 30 天、101 年 7 月 19 日舉辦公辦公聽會，101 年 10 月 12 日召開都市更新及爭議處理審議會幹事會議審查（以下簡稱幹事會），102 年 2 月 07 日函請幹事複審，102 年 12 月 9 日提請都市更新審議會審議，因變動幅度大，決議再次召開幹事會，並於 103 年 1 月 3 日召開幹事會，今實施者已於 103 年 2 月 18 日申請第二次提會審議，目前尚未核定實施，先予敘明。	謝謝指導。
2.經查本都市更新案建築容積獎勵部份，申請上限雖符合規定，惟更新容積獎勵合計 8903.48 ㎡（佔法定容積 31.82%），容積移轉 11191.86（佔法定容積 40.00%），總計申請容積總量為 20095.34（佔法定容積 71.82%）。	謝謝指導。
3.本案變更都市更新事業計畫請實施者配合本市環境影響評估審議結果修正，供後續都市更新審議參考。	遵照辦理。

十九、 交通局

審查意見	答覆說明
經檢視本次所送環境影響說明書交通部分相關數據與提送本市『都市設計及土地使用開發許可審議第 371 次委員會』之內容不一致，如停車位數量、衍生停車需求等，兩者間之差異請釐清修正；餘無意見。	遵照辦理，本次所送環境影響說明書交通部分相關數據，均已依據最新基地量體資料更新，相關停車位數量及衍生停車需求均已同步更新修正。

二十、 停車管理工程處

審查意見	答覆說明
1.交評 P4-6，請說明 B2 對外開放汽車停車空間與 B3 商場汽車停車空間之使用族群管理方式。	遵照辦理，基地地下二層對外開放車位，未來主要提供周邊民眾月租使用，本案將透過掛牌與不同顏色鋪面讓商場顧客辨識，避免誤停對外開放車位，另於地下停車空間均有規劃管理人員，協助引導商場顧客至基地地下三層之商場停車空間停放。
2.請補充對外開放汽車停車空間之管理營運計畫。	遵照辦理，本案已補充對外開放汽車停車空間之管理營運計畫。(詳請參閱附錄十二 pp.12-53~12-56)
3.請補充交評報告之路外停車場平均車位使用率，俾利檢視。	遵照辦理，本案已補充路外停車場平均車位使用率資料。(詳請參閱表 6-33(p.6-60))
4.本案基地停車空間倘對外營業開放供公眾使用，應依規定申請停車場登記證，並請增設獎增停車位剩餘車位顯示系統，顯示內容應包含所有開放供公眾使用之汽機車使用狀況，另依停管處剩餘車位資料格式上傳給停管處，以落實開放民眾臨停使用。	謝謝指導，本案已無設置獎增停車位。

二十一、 公共運輸處

審查意見	答覆說明
(一)公車部分 1.圖 6-11、基地附件大眾運輸系統路線及站位現況圖【第 6-54 頁】 (1)圖例7－站名「柳公圳公園站」修正為「(王留)公圳公園站」，併查該站位係南向單邊設站，需刪除往北（圖示右側）位置之標記。	遵照辦理，本案已修正相關誤植資訊，詳請參閱 pp.6-55~6-57。
(2)圖例11－站名「捷運忠孝復興站」修正為「仁愛醫院站」。	
2.表 6-31、公車路線起訖及班距【第 6-55 頁至第 6-56 頁】 (1)S31－路線名稱修正為「懷恩專車S31」；起訖站修正為「捷運忠孝復興站－青峰活動中心」；班距修正為「10 至 15 分鐘」。	S31－路線名稱修正為「懷恩專車 S31」；起訖站修正為「捷運忠孝復興站－青峰活動中心」；班距修正為「10 至 15 分鐘」。(詳請參閱表 6-31(pp.6-56~6-57))
(2)37路－起訖站修正為「松德站－捷運台大醫院站」。	37 路－起訖站修正為「松德站－捷運台大醫院站」。(詳請參閱表 6-31(pp.6-56~6-57))
(3)41路－尖峰班距修正為「12至15分鐘」。	41 路－尖峰班距修正為「12 至 15 分鐘」。(詳請參閱表 6-31(pp.6-56~6-57))
(4)204路－起訖站修正為「東園－麥帥新城」；起訖時間修正為「5時50分至22時30分」。	204 路－起訖站修正為「東園－麥帥新城」；起訖時間修正為「5 時 50 分至 22 時 30 分」。(詳請參閱表 6-31(pp.6-56~6-57))
(5)212路正線－班距修正為「固定班次」。	212 路正線－班距修正為「固定班次」。(詳請參閱表 6-31(pp.6-56~6-57))
(6)212路區間車－刪除。	212 路區間車－刪除。(詳請參閱表 6-31(pp.6-56~6-57))
(7)232路－刪除。	232 路－刪除。(詳請參閱表 6-31(pp.6-56~6-57))
(8)232路副線－起訖時間修正為「5時30分至22時30分」；班距修正為「尖峰7至10分鐘、離峰10至15分鐘」。	232 路副線－起訖時間修正為「5 時 30 分至 22 時 30 分」；班距修正為「尖峰 7 至 10 分鐘、離峰 10 至 15 分鐘」。(詳請參閱表 6-31(pp.6-56~6-57))
(9)245路－起訖時間修正為「5時20分至22時」。	245 路－起訖時間修正為「5 時 20 分至 22 時」。(詳請參閱表 6-31(pp.6-56~6-57))
(10)262路全程車－起訖站修正為「德霖技術學院－民生社區」；起訖時間修正為「5時30分至21時30分」；尖峰班距修正為「12至15分鐘」。	262 路全程車－起訖站修正為「德霖技術學院－民生社區」；起訖時間修正為「5 時 30 分至 21 時 30 分」；尖峰班距修正為「12 至 15 分鐘」。(詳請參閱表 6-31(pp.6-56~6-57))
(11)263路－起訖時間修正為「4時55分至22時」；班距修正為「尖峰7至10分鐘、離峰10至15分鐘」。	263 路－起訖時間修正為「4 時 55 分至 22 時」；班距修正為「尖峰 7 至 10 分鐘、離峰 10 至 15 分鐘」。(詳請參閱表 6-31(pp.6-56~6-57))
(12)270路－起訖站修正為「中華科技大學－中華路」；起訖時間修正為「5時30分至22時30分」；班距修正為「尖峰7至10分鐘、離峰10至15分鐘」。	270 路－起訖站修正為「中華科技大學－中華路」；起訖時間修正為「5 時 30 分至 22 時 30 分」；班距修正為「尖峰 7 至 10 分鐘、離峰 10 至 15 分鐘」。(詳請參閱表 6-31(pp.6-56~6-57))
(13)278路－起訖站修正為「捷運景美站－捷運內湖站」；278路區間車－新增。	278 路－起訖站修正為「捷運景美站－捷運內湖站」；278 路區間車－新增。(詳請參閱表 6-31(pp.6-56~6-57))
(14)299路－起訖站修正為「永春高中－輔仁大學」；起訖時間修正為「5時10分至22時20分」；班距修正為「尖峰7至10分鐘、離峰10至15分鐘」。	299 路－起訖站修正為「永春高中－輔仁大學」；起訖時間修正為「5 時 10 分至 22 時 20 分」；班距修正為「尖峰 7 至 10 分鐘、離峰 10 至 15 分鐘」。(詳請參閱表 6-31(pp.6-56~6-57))
(15)555路－刪除。	555 路－刪除。(詳請參閱表 6-31(pp.6-56~6-57))
(16)630路－起訖站修正為「東園－東湖」；起訖時間修正為「5時至23時」；班距修正為「尖峰4至6分鐘、離峰5至10分鐘」。	630 路－起訖站修正為「東園－東湖」；起訖時間修正為「5 時至 23 時」；班距修正為「尖峰 4 至 6 分鐘、離峰 5 至 10 分鐘」。(詳請參閱表 6-31(pp.6-56~6-57))
(17)903路－起訖站修正為「東湖－忠孝東路」。	903 路－起訖站修正為「東湖－忠孝東路」。(詳請參閱表 6-31(pp.6-56~6-57))
(18)919路－起訖站修正為「五堵－捷運忠孝復興站」。	919 路－起訖站修正為「五堵－捷運忠孝復興站」。(詳請參閱表 6-31(pp.6-56~6-57))
(19)1062路－起訖站修正為「金瓜石－瑞芳－臺北」。	1062 路－起訖站修正為「金瓜石－瑞芳－臺北」。(詳請參閱表 6-31(pp.6-56~6-57))

(20)1800路－起訖站修正為「中崙－基隆」；起訖時間修正為「6時至23時30分」；班距修正為「15至20分鐘」。	1800 路－起訖站修正為「中崙－基隆」；起訖時間修正為「6 時至 23 時 30 分」；班距修正為「15 至 20 分鐘」。(詳請參閱表 6-31(pp.6-56~6-57))
(21)1728路－起訖站修正為「臺北－龍潭－新竹」；班距修正為「15至20分鐘」。	1728 路－起訖站修正為「臺北－龍潭－新竹」；班距修正為「15 至 20 分鐘」。(詳請參閱表 6-31(pp.6-56~6-57))
(22)1815路－起訖站修正為「臺北－金山青年活動中心」。	1815 路－起訖站修正為「臺北－金山青年活動中心」。(詳請參閱表 6-31(pp.6-56~6-57))
(23)2060路－路線名稱修正為「1960路」；起訖站修正為「臺北市－桃園國際機場」；起訖時間修正為「4時40分至23時」。	2060 路－路線名稱修正為「1960 路」；起訖站修正為「臺北市－桃園國際機場」；起訖時間修正為「4 時 40 分至 23 時」。(詳請參閱表 6-31(pp.6-56~6-57))
(24)5201路－起訖站修正為「臺北－桃園國際機場」；起訖時間修正為「5時至0時30分」；班距修正為「20至30分鐘」。	5201 路－起訖站修正為「臺北－桃園國際機場」；起訖時間修正為「5 時至 0 時 30 分」；班距修正為「20 至 30 分鐘」。(詳請參閱表 6-31(pp.6-56~6-57))
(25)5202路－起訖站修正為「臺北－大園」；起訖時間修正為「6時35分至18時20分」。	5202 路－起訖站修正為「臺北－大園」；起訖時間修正為「6 時 35 分至 18 時 20 分」。(詳請參閱表 6-31(pp.6-56~6-57))
(26)5203路－起訖站修正為「臺北－大園」；起訖時間修正為「6時至23時05分」。	5203 路－起訖站修正為「臺北－大園」；起訖時間修正為「6 時至 23 時 05 分」。(詳請參閱表 6-31(pp.6-56~6-57))
(27)5500路－起訖時間修正為「5時20分至22時30分」；班距修正為「固定班次」。	5500 路－起訖時間修正為「5 時 20 分至 22 時 30 分」；班距修正為「固定班次」。(詳請參閱表 6-31(pp.6-56~6-57))
(28)5502路－班距修正為「固定班次」。	5502 路－班距修正為「固定班次」。(詳請參閱表 6-31(pp.6-56~6-57))
(29)忠孝新幹線－起訖時間修正為「6時至22時30分」；班距修正為「尖峰10至12分鐘、離峰15至20分鐘」。	忠孝新幹線－起訖時間修正為「6 時至 22 時 30 分」；班距修正為「尖峰 10 至 12 分鐘、離峰 15 至 20 分鐘」。(詳請參閱表 6-31(pp.6-56~6-57))
(30)京華城生活巴士－刪除。	京華城生活巴士－刪除。(詳請參閱附錄十二表 2.4-2(p.A12-14))
(31)醫療院所接駁專車－刪除。	醫療院所接駁專車－刪除。(詳請參閱附錄十二表 2.4-2(p.A12-14))
(二)計程車部分 1.圖 5-4、基地停車場出入口設置規劃示意圖【第 5-7 頁】：建議汽、機車剩餘車位顯示器納入計程車剩餘排班及可供搭乘車輛數，俾供計程車駕駛與乘客識別使用。	遵照辦理，本案未來設置之剩餘車位顯示器將包含汽車、機車與計程車排班之剩餘車位數量顯示功能，以滿足各族群使用需求。(詳請參閱圖 5-4(p.5-7))
2.圖 8-3、基地地下二層計程車空間配置示意圖【第 8-10 頁】：汽車臨停車位兼計程車上下客車部分，可能會發生計程車駕駛下客後即有其他乘客上車或該車位已供其他汽車臨停而無法供計程車下客與排班計程車遞補上客使用，造成秩序混亂。建議宜將計程車上、下客區分開（如 1 席汽車臨停車位兼計程車上下客車位可改為計程車臨停下課區及旁側增設 1 席計程車上客區供排班計程車遞補上客使用或請審酌評估有關乘客至計程車排班區搭乘相關動線）；另後續之排班管理方式請補充說明（如單一車隊或開放排班）。	1.遵照辦理，本案於基地地下二層已規劃 2 席計程車臨停車位，其中 1 席規劃為計程車上客專用車位，另 1 席規劃為下客專用車位，有效區隔計程車上下乘客動線。 2.本案於基地地下二層已規劃 4 席計程車排班車位，係採單一車隊排班，其排班方式係採依次編號，由管制人員依車位編號 1~4 順序指派車輛載客。例如當指派 1 號車載客後，2 號車往前遞補 1 號車位置，3 號車往前遞補 2 號車位置，以此類推，新進排班車輛則停 4 號車位，依此規則反覆進行排班。(詳請參閱圖 8-3(p.8-12))
3.為滿足本案大樓員工、訪客與住戶等搭乘計程車需求，基地內應設置完善導引設施，以避免計程車乘客於本市大安區忠孝東路 3 段周邊平面道路攔車搭乘而影響周邊道路交通秩序。	遵照辦理，本案於各開發類別相關樓層之行人通道及電梯內之樓層告示牌面規劃計程車行人導引標示，明確引導基地商場顧客搭乘計程車位置，提高民眾於基地內排班區搭乘計程車之意願，降低於周邊平面道路攔車之情況。(詳請參閱圖 8-3(p.8-12))

二十二、 交通管制工程處

審查意見	答覆說明
1.請標註基地開發後，基地周邊人行道寬度。	本案沿基四週退縮 7~8 米不等之人行步道，或設置寬度 3.64 米以上之騎樓供公眾通行，並認養基地北側(忠孝東路三段) 5 米寬之現有人行步道。
2.部分路段旅行速率於基地開發後較基地開發前提高，請說明原因。	遵照辦理，本案已重新檢視基地開發前後之旅行速率，基地開發後旅行速率均較基地開發前下降 0.0-0.7 KPH，尚無旅行速率提升情況。
3.道路容量計算方式，因忠孝東路與復興南路常有違規停車行為，請說明選用「中度干擾」道路容量之原因。	遵照辦理，本案已重新檢視周邊道路實際情況，並以高度干擾特性評估道路容量，以符合實際情況。(詳請參閱表 6-24(p.6-49))
4.附錄 12 交通影響分析，第 3-22 頁，基地聯外主要進場動線中，由復興南路北往南之方向進場動線繞列仁愛路後才由忠孝東路三段 248 巷進入，街廓中尚有其他道路，故不合理，請說明。	遵照辦理，依據目前基地周邊道路特性，且避免基地進入車輛行經狹窄巷弄，影響基地周邊住宅區安寧，本案基地復興南路一段北往南方向之車輛進場動線規劃，係經由復興南路一段往南至仁愛路三段右轉，再至忠孝東路三段 248 巷右轉前往基地，同時為避免增加車輛駕駛者繞行交通量，本案未來於基地周邊將設置停車場導引資訊牌面，引導車輛進入基地內部停車場。(詳請參閱附錄十二圖 5.2-2(p.A12-43))

二十三、 新建工程處

審查意見	答覆說明
本處書面審查意見說明如后：經查本案涉及計畫道路上方設置天橋及下方設置停車場停車空間連通設施，依臺北市議會審議 103 年度本市地方總預算案第 7 款第 3 項略以：本市人行陸橋為舊時代產物，不但有違身心障礙者權益保障法造成行人通行不便，亦有礙市容觀瞻，故本處原則不同意設置人行陸橋。惟本案若經臺北市都市設計及土地使用開發許可審議委員會審核同意設置，依本府 97 年 5 月 6 日召開「本	謝謝指導，本案遵照辦理。

市市有資產評核委員會」結論：應避免接受捐贈僅有使用權而無所有權或僅特定對象才能使用之公益(共)設施。故本案人行陸橋本處將不同意接受捐贈，且起造人、申請人或使用單位應依相關規定支付土地租金予本府。	

二十四、 消防局

審查意見	答覆說明
1. 依本府 103 年 2 月 21 日府環技字 10330993100 號函辦理。	遵照辦理。修改為： 除防火及避難之外，建築物應設置一些能夠積極應付災害之設備，如設置探測器、警報器等，儘早查覺火災發生並通報；設置滅火器、自動撒水設備、室內消防栓設備等，以便展開初期滅火工作；設置消防專用蓄水池、緊急昇降機、連接送水管、緊急電源插座及緊急電話(緊急廣播設備)等，以協助消防隊之進行滅火作業及其他災害之救難工作。
2.說明書第八章 8.2.2 營運期間(三)設備部分，「.....(略)；設置滅火器、撒水系統、屋內消防栓等，.....(略)；設置消防用水、緊急用電梯、送水管、緊急用電插座及緊急用電話插座等」，非屬各類場所消防安全設備設置標準規定用語，請修正為「.....(略)；設置滅火器、自動撒水設備、室內消防栓設備等，.....(略)；設置消防專用蓄水池、緊急昇降機、連接送水管、緊急電源插座及緊急電話(緊急廣播設備)等」，並應依消防法、各類場所消防安全設備設置標準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，委託消防專技人員辦理圖說審查及竣工查驗事宜。	
3.另說明書第五章 5.3.2 消防車輛救災動線及救災活動空間部分，審查意見如下： (1)A 基地西側(寬 8 公尺、長 20 公尺)救災活動空間： a.忠孝東路 3 段 248 巷(11 公尺)兩側各留 1 公尺人行道，道路實際寬度為 9 公尺，救災活動空間範圍內應承受本市現有最重雲梯消防車之 1.5 倍總重量(即 75 噸)，該救災活動空間範圍內有排水溝，應予以補強，並由專業技師簽證認可。	本處之消防救災空間，係利用道路東側現有人行步道空間，離排水溝尚有 1 米間距，應可承受本市現有最重雲梯消防車之 1.5 倍總重量(即 75 噸)。
b.請確認救災活動空間與建物各層外牆開口之水平距離均在 11 公尺以下，且為可供消防人員執行救災任務之有效開口。	已依意見設置，符合規定。(詳請參閱圖 5-24 (p.5-32))
(2)A 基地東側(寬 8 公尺、長 20 公尺)救災活動空間： a.活動空間範圍內應保持平坦(高程處順平無落差)。	活動空間皆保持平坦順平，無高差。
b.救災活動空間範圍內應承受本市現有最重雲梯消防車之 1.5 倍總重量(即 75 噸)，該活動空間位於，應予以補強，並由專業技師簽證認可。	已由專業計師提供結構強度檢核說明，詳請參閱附錄二 pp.A2-17~A2-18。
c.請確認救災活動空間與建物各層外牆開口之	已依意見設置，符合規定。(詳請參閱圖 5-24 (p.5-32))

水平距離均在 11 公尺以下，且為可供消防人員執行救災任務之有效開口	

二十五、 大安區公所

審查意見	答覆說明
針對本說明書，本所及義村里辦公處無意見。另義村里辦公處建請本案實施者召開環境影響評估說明會，向附近住戶(正義國宅甲、乙區及正義東村等社區)說明整體環境及交通影響，以降低住戶疑慮。	本案環境影響說明書編製前說明會已於 102 年 12 月 4 日召開，未來在施工前將舉辦環境影響說明書動工前說明會，向附近住戶(正義國宅甲、乙區及正義東村等社區)說明整體環境及交通影響，以降低住戶疑慮。

二十六、 環保局第一科

審查意見	答覆說明
一、空氣污染部分： 1.施工期間空氣污染防制對策請依行政院環境保護署公告之「營建工程空氣污染防制設施管理辦法」規定辦理，並請營建業主編列足夠之環保經費，俾利後續執行。	遵照辦理。
2.施工期間施工機具使用柴油應符合環保署於 103 年 1 月 1 日起修訂最新之含硫量相關標準規定，並請施工單位認養洗掃區外圍道路，以減少施工期間之車行揚塵污染。	1.本案施工期間施工機具使用柴油將符合環保署訂定之含硫量相關規定。 2.本案施工期間規劃定清掃維護基地北側忠孝東路三段人行步道、基地西側忠孝東路三段 248 巷及基地南側忠孝東路三段 248 巷 7 弄範圍。
3.如設有地下室者，建請增設電動車輛充電格位，以提升綠色運具之友善使用環境。	本案於地下室機車停車場預留電源銜接口，於實際營運使用時，配合原有車位規劃，改設對應電動機車供電設備規格之設備與充電停車格位。
二、噪音部分： 1.依本環境影響說明書之表 7-14 所敘，模擬施工噪音最高將增量 16.6 分貝達非常嚴重影響之等級、最低亦將增量 7.7 分貝達嚴重影響等級，惟第 8 章環境保護對策及替代方案卻未明確評估相關減噪措施能否有效降低施工音量以符合噪音管制標準，請再補充詳盡之分析說明（含軟體模擬分析結果）。	1.施工期間設置綠圍籬，詳請參閱圖 8-2 (p.8-6)。 2.本案採逆打工法，可降低營建時噪音。 3.施工時使用低噪音型的施工機械及施工方式，如使用電力驅動型式設備取代柴油引擎驅動；使用油壓式以取代氣壓式設備施工。 4.對高噪音之固定設備採包覆方式或裝消音設備，擺置地點並儘量遠離敏感受體。 5.避免高噪音機具之作業同時進行，以降低合成噪音之強度。 6.噪音較大的施工作業儘量安排於日間環境噪音背景較大的時段內進行。 7.除因工程安全需要連續施工外，避免於假日及夜晚時施工。 8.施工期間隨時保養路面，以避免路面破損，而增加噪音及振動量。 9.本案施工期間噪音監測地點設於基地前忠孝東路三段、基地西側忠孝東路三段 248 巷及

	基地南側忠孝東路三段 248 巷 7 弄。

二十七、 環保局第二科

審查意見	答覆說明
1.依據第 5-29 頁敘明本案位處公共污水下水道公告使用地區，完工啟用產生之廢污水將納入本市污水下水道系統，故未來納入公共污水下水道後，請檢具證明文件過局憑辦，並免依水污染防治法管制。	本案納入公共污水下水道，於開工放樣前送審圖說至衛工處，以取得接管證明。
2.另本案營建工地應於施工前，檢具逕流廢水污染削減計畫送本局審查。	本案承諾於施工前檢具逕流廢水污染削減計畫報環保局審查。

二十八、 環保局第三科

審查意見	答覆說明
1.有關 6.2.6 廢棄物一(二)4.清除「一般廢棄物由清潔隊清除，一般事業廢棄物委託合格公民營清運業者清除」，為免清運垃圾來源產生疑義，建請將住商之垃圾儲存處理空間規劃分開儲存，或全數規劃委由公民營清運業者清除。	本案事業廢棄物將委託合格之代清除業處理。
2.剩餘土石方處理:運棄土石方除依相關規定處理，並確實掌握其流向。	遵照辦理。
3.工程期間主辦單位應依廢棄物清理法規定善盡環境清潔維護權責，不得有影響公共衛生及污染環境之情形。完工後，有關公共設施(雨水下水道、道路)並請依規定辦理交接現勘。在未完工及完成交接公共設施之前，主辦單位仍應負清潔管理維護之責任。工程期間及完工後，有關廢棄物清理及清運請依該環境影響說明書確實辦理。	遵照辦理。

二十九、 環保局第四科

審查意見	答覆說明
無意見	謝謝指導。

三十、 環保局第五科

審查意見	答覆說明
無意見	謝謝指導。

三十一、 環保局技術室

審查意見	答覆說明
1.請提供土壤採樣計畫、樣品採樣及運送相關資料。	本案土壤採樣紀錄，詳請參閱附錄四 pp.A4-29~A4-37。
2.請提供土壤 pH 值測定其電極之校正參數須符合 NIEAS410.62C 九、品質品質管制之範圍，例如:零點電位、零電位 pH 值、%靈敏度等。	
3.請更新附錄六附表 6-4 空氣品質各項監測方法:空氣中一氧化碳自動檢測方法—紅外線法、排放管道中總碳氫化合物及非甲烷總碳氫化合物含量自動檢測方法—線上火燄離子化偵測法及環境噪音測量方法為最新版本	遵照辦理。
4.環境監測計畫中規劃於施工期問及營運期間所進行空氣品質、水質、噪音等採樣檢測，請依據行政院環保署公告方法之品保品管進行之。	遵照辦理。

三十二、 衛生稽查大隊

審查意見	答覆說明
惠請開發單位督促承造廠商落實各項污染防制措施，並注意各項污染防制設備之保養，避免衍生公害污染，以維護環境衛生。	遵照辦理。

「臺北市大安區懷生段二小段16地號等6筆土地都市更新事業計畫案」環境影響說明書第一次修訂本意見及答覆說明

臺北市政府工務局

審查結論	答覆說明
1. 本案環境影響說明書第一次審查意見暨答覆說明第十三、工務局審查意見3.部分，查 pp.5-25~5-27(四)雨水回收規劃計算部分，係屬「臺北市市有新建建築物設置雨水回收再利用實施要點」所訂規範，滿足自來水替代率標準之需求，該要點係由本府建管處所主管；惟尚未針對本局水利處主管之「臺北市基地開發排入雨水下水道逕流量標準」計算是否符合規範基地之最小保水量及最大排放量，故建議再針對「臺北市基地開發排入雨水下水道逕流量標準」所進行之規劃加以補充。	1. 本案依據臺北市政府工務局水利工程處於民國102年10月8日訂定之「臺北市基地開發排入雨水下水道逕流量標準」，於規劃階段依「臺北市基地開發排入雨水下水道逕流量標準」第六條規定檢討最小保水量及基地開發增加之最大排放量。 2. 最小保水量 (1) 法令依據 最小保水量係依基地面積每平方公尺應貯留0.078立方公尺之雨水體積為計算基準，本案最小保水量= 基地面積×0.078 = 5,041 × 0.078 = 393.198 m^3。 (2) 本案檢討 本案設計501.12 m^3之雨水貯集槽，故可符合「臺北市基地開發排入雨水下水道逕流量標準」之最小保水量。 3. 基地開發增加之最大排放量 本基地之排水面積較為單純，因此尖峰逕流量(peak runoff rate)採用合理化公式(rational method)計算暴雨逕流量。 (1) 設計頻率 依據「臺北市雨水下水道設施規劃設計規範」第二條，本基地屬於平地區域，採五年頻率計算。 (2) 集流時間 基地雨水分散排入道路側之U型溝，集流時間依據設施標準可採5~10 MIN，採保守估計，計算時採5 MIN。 (3) 降雨強度 依「臺北市雨水下水道設施規劃設計規範」，依臺北市平原地區排水採5年重現暴雨頻率計算，其降雨強度計算公式為8606/(t+49.14)；式中t為降雨延時或集流時間，單位為分鐘。 本案長延時採颱風雨之雨量強度公式為：I_5=4867 / (t+48.3)；集流時間採5 MIN，本基地長延時之I_5為：I_5 = 4867 / (t+48.3) = 4867 / (5+48.3) = 91.31 mm/hr。 (4) 逕流係數 依「臺北市雨水下水道設施規劃設計規範」，本案開發前為老舊住宅幾乎為不透水鋪面，因此採0.89計算，開發後增加植栽及透水鋪面可減少地表逕流，透水面積部分採0.67，不透水面積採0.89計算。 (5) 逕流量估算 A. 基地開發前 本案開發前尖峰逕流量計算如下所示，其中面積(A)採基地面積5,041 m^2： 長延時之 Q_5=CIA/360= 0.89×91.31×0.5041/360=0.114 cms。 B. 基地開發後 本案開發後尖峰逕流量計算如下所示，其中透水面積約為721.4 m^2，不透水面積約為4,319.6 m^2： 長延時之 Q_5=CIA/360= 0.89×91.31×0.43196/360+0.67×91.31×0.07214/360=0.110 cms。 C. 開發前後尖峰逕流量增量 基地開發前，老舊住宅幾乎均為不透水鋪面；基地開發後，於基地內種植植栽、鋪設透水鋪面並於筏基設置雨水貯集槽，故開發前、後之尖峰逕流量增量為0 cms。 (6) 基地開發增加之最大排放量 A. 法令依據 基地開發增加之最大排放量 =基地面積×0.0000173 = 5,041×0.0000173 = 0.0872 cms。 B. 本案檢討 本案基地開發增加之雨水逕流量為0 cms，可符合「臺北市基地開發排入雨水下水道逕流量標準」之最大排放量。 (詳請參閱5.7節(pp.5-55~5-56))