

附錄十三

歷次審查意見回覆對照表

附 13.1

程序審查意見回覆對照表

臺北市政府環境保護局 函

地址：臺北市信義區市府路1號7樓
承辦人：洪明宏
電話：02-27287233
傳真：02-27278058

受文者：台灣肥料股份有限公司

發文日期：中華民國103年6月17日

發文字號：北市環秘(一)字第10333910200
號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：

主旨：貴公司所送「台灣肥料股份有限公司旅館辦公大樓新建工程」環境影響說明書一案，詳如說明，請 查照。

說明：

一、依本府觀光傳播局103年6月9日北市觀產字第10330551400號函及本市建築管理工程處103年6月11日北市都建照字第10367547700號函辦理。

二、本案本局程序審查意見如下：

(一)查本案 貴公司前於行政院環境保護署環評開發論壇所刊登及辦理環境影響說明書編製前公開說明會之開發行為名稱均為「台灣肥料公司南港C2街廓新建工程」，為避免誤解，請於開發行為名稱後加註原開發行為名稱。

(二)表4.2-1請明確敘明本案應實施環境影響評估之法令規定依據。

(三)表4.3-1編號1所附相關證明資料、公文有誤，請修正，另請調整編號30及31之版面以利閱讀。

(四)第五章5.8節及第八章8.1.1節所載之「臺北市營建剩餘資源及混合物管理辦法」，業經本府101年11月27日府法綜字第10133668300號令修正為「臺北市營建剩餘資源管理辦法」，請修正。

(五)第五章5.9節廢棄物處理計畫一、施工期間(一)及(二)標題重覆請修正。

(六)第六章第6.2.5節土壤重金屬含量調查請註明調查時間。



(七)表6-1環境品質現況調查明細表水文及水質類別中勾選調查項目包含地下水之懸浮固體，惟於內文中未見其調查結果，請補充。

(八)查旨揭說明書p4-1頁述及本案預計興建地上26及27層之建物（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，再提送本局辦理審查。

正本：台灣肥料股份有限公司

副本：臺北市政府觀光傳播局、臺北市建築管理工程處

台灣肥料股份有限公司旅館辦公大樓新建工程

(原台灣肥料公司南港 C2 街廓新建工程)

環境影響說明書 程序審查對照表

審查意見	答覆說明
一、查本案 貴公司前於行政院環境保護署環評開發論壇所刊登及辦理環境影響說明書編製前公開說明會之開發行為名稱均為「台灣肥料公司南港 C2 街廓新建工程」，為避免誤解，請於開發行為名稱後加註原開發行為名稱。	遵照辦理，將於開發行為名稱後加註原開發行為名為「台灣肥料股份有限公司旅館辦公大樓新建工程(原為台灣肥料公司南港 C2 街廓新建工程)」。
二、表 4.2-1 請明確敘明本案應實施環境影響評估之法令規定依據。	遵照辦理，本案依據開發行為應實施環境影響評估細目及範圍認定標準第 26 條第 2 項實施環境影響評估。前述相關修正內容，將納入後續提送之環說書報告(修訂本)表 4.2-1 中呈現。
三、表 4.3-1 編號 1 所附相關證明資料、公文有誤，請修正，另請調整編號 30 及 31 之版面以利閱讀。	遵照辦理，已修正表 4.3-1 編號 1 所附相關證明資料、公文。另已調整編號 30 及 31 之版面以利閱讀。前述相關修正內容，將納入後續提送之環說書報告(修訂本)表 4.3-1 中呈現。
四、第五章 5.8 節及第八章 8.1.1 節所載之「臺北市營建剩餘資源及混合物管理辦法」，業經本府 101 年 11 月 27 日府法綜字第 10133668300 號令修正為「臺北市營建剩餘資源管理辦法」，請修正。	遵照辦理，已修正為「臺北市營建剩餘資源管理辦法」，其相關修正內容，將納入後續應提送之環說書報告(修訂本)第五章 5.8 節及第八章 8.1.1 節中呈現。
五、第五章 5.9 節廢物處理計畫一、施工期間(一)及(二)標題重覆請修正。	已遵照辦理修正，相關修正內容，將納入後續提送之環說書報告(修訂本)。
六、第六章第 6.2.5 節土壤重金屬含量調查請註明調查時間。	遵照辦理，已補充調查時間，其補充內容，將納入後續提送之環說書報告(修訂本)。
七、表 6-1 環境品質現況調查明細表水	謝謝指正，已修正調查項目為總溶解固

審查意見	答覆說明
文及水質類別中勾選調查項目包含地下水之懸浮固體，惟於內文中未見其調查結果，請補充。	體。前述相關修正內容，將納入後續提送之環說書報告(修訂本)表 6-1 中呈現。
八、查旨揭說明書 P4-1 頁述及本案預計興建地上 26 及 27 層之建物(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。	遵照辦理。本計畫建物外觀材料採用節能雙層玻璃搭配金屬飾版，可有效降低可見光的反射率，避免造成光害問題，且建物外觀並非呈現為一完整之鏡面，亦能減少帷幕牆反光對周遭環境之衝擊。

附 13.2

書面審查意見回覆對照表

台灣肥料股份有限公司旅館辦公大樓新建工程 (原台灣肥料公司南港 C2 街廓新建工程)

環境影響說明書 書面審查意見回覆

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁碼
壹、委員意見			
一、董委員 娟鳴			
一、本案鄰近河岸地區，故針對淹水潛勢分析的細度宜加強，並應於規劃設計中，以不同保水方式(如增加雨水滲透及雨水儲留等)強化基地保水功能，以降低基地開發對周遭環境之逕流增加量。	說明：遵照辦理，依序說明如下： (一)經查詢行政法人國家災害防救科技中心「災害潛勢地圖」網站，分別模擬於 300~350、450 及 600 公釐等 24 小時累積雨量之淹水潛勢，可知本基地於 300~350、450 及 600 公釐等 24 小時累積雨量發生時，並無淹水跡象屬淹水低潛勢地區。 (二)本案採行多項基地保水規劃設計，包括： 1.地下室開挖範圍外規劃作為綠地空間，採直接滲透保水設計。 2.地下室上方採用花園土壤保水設計。 3.非車行重壓路面採用透水鋪面，增加透水空間。 4.開放空間區域儘量植草皮或使用透水鋪面，減少地表不透水面積，增加地層含水量。 5.基地內排水路規劃採滲透排水管及滲透陰井等保水設計。 6.規劃設置水態水池，並於開挖面範圍外採透水設計。 本案亦規劃利用建物屋頂、露台及建物立面空間作為集雨空間，合計面積可達約 21,876 平方公尺，除能收集雨水經處理後作為綠地澆灌、道路灑水及空調冷卻水使用外，亦能有效降低本基地開發後產生之逕流量。	8.1.2	8-16

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁碼
二、本案開發規模大，建議應提高申請綠建築之等級。	說明：遵照辦理，本案依綠建築解說與評估手冊(2015 年版)重新檢核並規劃後，將申請等級提升為黃金級綠建築標章。	5.10	5-79
三、本案於運棄廢土與營運後之其中一處地下停車出入口位於經貿一路道路轉彎處，應評估基地車輛出入口對道路上行人與車輛明示距離之影響。	說明：遵照辦理，依序說明如下： (一)施工期間 本案規劃於經貿二路 105 巷設置兩處施工大門，其靠經貿一路側之大門位置，距經貿一路及經貿二路 105 巷道路交叉口至少 5 公尺以上距離，其設置距離可符合「臺北市建築物施工中妨礙交通及公共安全改善方案」規定。此外，本案棄土動線是以經貿二路 105 巷往西至經貿二路後右轉向北行駛，以國道作為主要運棄動線，故不致影響經貿一路及經貿二路 105 巷路口交通。又，未來於施工期間，將於施工大門出入口處設置安全警示燈、警示標誌，並於車輛進出時，加派引導者在場導引交通，以提醒行人車輛注意，亦已擬定施工期間棄土車輛減輕對策。 (二)營運期間 本基地規劃於經貿一路共設置二處地下汽機車停車場出入口，其中北側入口距離於經貿二路 105 巷路口上有 30 公尺，另南側出入口則距離南港展覽館最近之停車場出入口尚有 30 公尺，且各車道出入口處增設警示燈與反射鏡等安全措施，本案各出入口進行進出車輛之視距進行檢討，其左右各 60 度視線無礙。	—	—

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁碼
四、本案開發量體大，但消防救災車輛可停靠救援之面向似乎過少，且可及距離較遠，建議宜增加消防車輛可停靠面向並檢討車輛實際進出迴轉半徑之可能性。	說明：本案規劃各棟至少有一處消防車輛救災活動空間，另基地內之救災空間，皆依據內政部（營建署）102 年修正之「劃設消防車輛救災活動空間指導原則」規劃雲梯車操作空間及消防車輛通行，由於基地規模及退縮 5 公尺以上之開放空間與人行道，故建築物較位於中心處，因此於基地內規劃 3 處救災通道於各棟，通路並保持淨空 4 公尺以上無植栽、遮蔽及阻礙，本案雲梯車處鄰近救災通道，在 B 棟北側通往南側救災活動空間規劃 6 公尺以上之救災通道，在鄰近南側雲梯車操作空間之通路並有 10 公尺以上以供車輛迴轉及駛離建築物	5.11	5-82
五、現有防災與逃生避難計畫撰寫內容浮泛，建議應補附本基地各棟建築各層築平面圖，並說明水平與垂直逃生動線系統之可及性。	說明：遵照辦理。本案各建物樓高均超過 90 公尺，屬建築技術規則之高層建築物，有關本案之防火避難設施及消防安全設備，均依建築技術規則「高層建築物」專章及各類場所消防安全設備設置標準設計；並於開工申報前，另提送「防火避難綜合檢討報告」至內政部營建署申請核可通過。本案已初步規劃各建築物之平面避難安全區劃及垂直難動線，惟實際劃設成果將依「防火避難綜合檢討報告」為準，並請見如圖 5.11-1。	5.11	5-82
二、歐陽委員 嶠暉			
一、本開發案量體大，棄方量也多，應於非上下班時收運送。	說明：遵照辦理，本計畫基地出土時間將避開上下班交通尖峰時段（上午尖峰時段 6:30~9:30，下午尖峰時段 16:00~20:00），每天出土時間約 8.5 小時，並依規定提送「交通維持計畫」予臺北市政府交通局審核，以對棄土及混凝土等工程車輛之進出動線及運輸路線做最妥善之安排，以降低對周邊交通造成之衝擊。	8.1.2	8-2

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁碼
二、地面層非植栽空間，應減少不透水性，以降低熱島現象。	說明：遵照辦理，本案除規劃於地下室開挖範圍外，採用綠地直接滲透保水設計外，並於非植栽空間規劃採取多項保水設計，以增加基地範圍內之透水區域，有助於減緩基地所在區域之熱島效應，包括： (一)地下室開挖範圍外規劃作為綠地空間，採直接滲透保水設計。 (二)地下室上方採用花園土壤保水設計。 (三)非車行重壓路面採用透水鋪面，增加透水空間。 (四)開放空間區域儘量植草皮或使用透水鋪面，減少地表不透水面積，增加地層含水量。 (五)基地內排水路規劃採滲透排水管及滲透陰井等保水設計。 (六)規劃設置水態水池，並於開挖面範圍外採透水設計。	8.1.3	8-15
三、AC 棟間距小，在測點 38~39 間之開放空間，在吹南風或颱風季恐有風洞現象，應有所因應。	說明：遵照辦理。依本案行人風場試驗結果，當風向為南風時，一樓地面層測點 38 與 39，其無因次陣風風速值分別為 0.52、0.57，且 A、C 兩棟建築物為前後錯開，因此受到縮流效應之影響是有限的。 此外，風場條件要求最為嚴格之“長時間站坐”標準，僅有在規劃設計露天餐廳時，才需要滿足。本基地測點 38~39 間之開放廣場或休憩區，只需要滿足短時間站坐的風場環境即可。	7.1.5	7-56

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁碼
四、汽車位 802、機車位 831，數量多，於經貿路二段 105 巷之出入口設二處，且距離短，將造成交通負荷，以及人行道通行之不一致，檢討改於南側另闢一出入口。	說明：謝謝指教，依序說明如下： (一)本案已重新設計於經貿一路規劃二處出入口，此外，針對本案機車出入口進行檢核，根據台灣省交通處公路局「機車停車設施設置技術研究案」之研究指出，在不管制之狀況，機車進出口匝道之服務容量超過 2900 輛/小時，本基地地下機車停車位數 828 席而言，進出通道之服務容量應足以負荷實際需求。 (二)由於本基地南側為南港展覽館行人步道空間，用以連通經貿一路及經貿二路間，故無法劃設汽機車出入口使用。	—	—
五、機車位 831 集中於一出入口，在上下班時段恐造成大衝擊，另檢討酌設腳踏車位之需要。	說明：遵照辦理，依序說明如下： (一)根據台灣省交通處公路局「機車停車設施設置技術研究案」之研究指出，在不管制之狀況下，機車進出口匝道之服務容量超過 2,900 輛/小時，本基地地下機車停車位數 828 席而言，本案於經貿一路設置一處出入口進出之服務容量應足以負荷實際需求。 (二)腳踏車位需求 本案將規劃以人車分離方式，於基地周邊沿經貿一路及經貿二路 105 巷留設自行車道。並規劃設置自行車停車位為 85 席。	7.4.2	7-78

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁碼
六、污水下水道納入點位置及其下游排水能力不明。	說明：遵照辦理，依序說明如下； (一)本計畫已於 102 年 12 月 31 日會同臺北市政府工務局衛生下水道工程處相關人員辦理「勘研本市南港區經貿段 12 地號設計審查前接入既有污水管渠事宜」完成。依會勘結論，本案將申請接入既有污水下水道系統設施編號 0027、0042 及 0047，詳請見如附 14.1 所示。 (二)本計畫開發後產生之污水將納入臺北市污水下水道系統處理並經與 貴處取得本基地所在集污區各戶之自來水水量統計資料(102 年 2 月至 103 年 6 月，總計共 1,257 戶)，檢核既有污水系統負荷結果，本基地合併周邊地區產生之污水為量未超出污水下水道管線納管能力，詳細計算請見 7.1.2 節。	附 14.1 7.1.2	附 14 7-7
七、雨水、泳池溢流水及空調冷凝水應彙整供澆灌，包括夏季 35℃ 以上時，周邊道路灑水降溫。	說明：遵照辦理，本案規劃收集雨水、泳池溢流水及空調冷凝水經處理後，除作為綠地澆灌用水及空調冷卻水使用外，另規劃管線於開放空間，於夏季溫度超過 35 度以上時，作為基地周邊道路(經貿二路 105 巷及經貿一路)灑水降溫使用。	5.7	5-58
八、基地面積 23,309m ² ，建物面積 11,230 m ² ，則非建物面積為 12,079m ² ，而非 P.5-36 之 13,112 m ² ，蒸發量應為全年平均，而非以最大日 7mm 計，故替自來水使用量未達 4% 規定。	說明：遵照辦理。本案經重新規劃後，調整建築面積為 11,198.89m²，另澆灌面積為 3,649.51 m²，將其乘上預估綠地澆灌水量為 2mm/m²，可得每日澆灌用水量約為： $3,649.51 \text{ m}^2 \times 0.002(\text{m}^3/\text{m}^2) \div 7.3 \text{ m}^3/\text{日}$ 在自來水替代率部份，本案重新規劃經處理後作為綠地澆灌、空調冷卻水、消防補充用水及道路灑水使用，經重新檢討後，自來水替代率已達 13.3%。	5.7	5-58

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁碼
九、觀光客及訪客出入車輛動線，出入口空間退縮及排班車空間配置不明。	說明：遵照辦理，依序說明如下： (一) 本案於觀光旅館A及B棟地下層各規劃設有10席臨停車位，並補充本基地地面層車輛進行動線於後續環說報告定稿本中。而大客車旅客於大客車停放於本基地地面層大客車停車位後，透過大客車為後方預留之人行通道再向西步行，可分別進入A棟及B棟大廳，如圖5.4.3-6。 (二) 經檢討本案各處出入口空間設置均可符合臺北市建築執照汽機車出入口面臨道路開口設計審查原則。 (三) 本案計程車排班空間設置於各棟地下一層，並規劃於非主要動線上，避免干擾進出基地車輛，如圖5.4.2-2。	5.4.2	5-29
十、擬達八項綠建築標章指標，則是黃金級或是銀級？	說明：遵照辦理，本案依綠建築解說與評估手冊(2015年版)重新檢核，將申請綠化量、基地保水、日常節能、二氧化碳減量、廢棄物減量、室內環境、水資源及污水垃圾改善共八指標，初步系統總得分為55.03，可申請取得為黃金級綠建築標章。	5.10	5-79
三、孫委員 岩章			
一、本計畫綠化空地後之綠覆率如何計算，應予詳述。	說明：遵照辦理，綠覆率計算為總綠覆面積除以法定空地面積，其詳細計算如下： 1.基地面積：23,309.58 m² 2.建築面積：11,198.89m² 3.法定建蔽率：50% 4.法定空地面積： 23,309.58×0.5=11,654.79 m² 5.法定綠覆率：65% (第一類建築基地) 6.實際綠覆總面積：10,289.89m² (1)喬木：6,012 m² (2)灌木：1,720.14m² (3)地被：2,557.75 m² 7.綠覆率：10,289.89÷11,654.79 =88.26>65%	5.3	5-6

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁碼
二、本案如圖 5.3-5 植栽配置應詳列各種喬木之數量，並與附錄 12 綠建築之綠化量指標之計算相呼應，另生態綠化優待係數小值應詳述。	說明：遵照辦理，依序說明如下： (一) 已補充圖 5.3-5 植栽配置之喬木數量。 (二) 本案綠化量指標計算表詳 2015 年版黃金級綠建築評估報告書說明，生態綠化優待係數為 1.29，計算式如下說明： $Ra(\text{原生或誘鳥採用比例}) = \sum_{i=1} Nt_i / \sum_{i=1} Nt = 204/210 = 0.97$ n、Nt：喬木之數種(無單位)與數量(棵) n、Nt：原生或誘鳥誘蝶喬木之數種(無單位)與數量(棵) nb、Nb：灌木蔓藤之數種(無單位)與數量(棵) nb、Nb：灌木蔓藤之數種(無單位)與數量(棵) 則本案規劃計算如下： $\alpha (\text{生態優待係數}) = 0.8 + 0.5 \times 0.97 = 1.29$	附錄 12	—
三、第 5.7 節言及設 600 噸雨水儲留槽，應明列其位於何棟及詳細位置。	說明：遵照辦理，本案於各棟筏基層規劃設置雨水儲留槽，如圖 5.7-1。另，本案依據「臺北市基地開發排入雨水下水道逕流量標準」第 6 條規定計算之最小保水量 1,818.15m³(最小保水量 = 0.078 × 基地面積 = 0.078 × 23309.58)，扣除本案所設各滲透設施可貯集之保水量後(196.14m³)，其雨水流出抑制設施(雨水滯留槽)量為 1,633.56 m³。	5.7	5-58
四、表 6.2.2-7 空品監測中 O ₃ 之單位 ppb 應有誤，另第 6-41 頁第 4 行言測鐵、錳，與表 6.2.5-1 不符。	說明：謝謝指正，已修正臭氧單位為 ppm，並配合修正空氣品質標準，另已刪除原報告第 6-41 頁第四行所載之鐵及錳重金屬，如表 6.2.2-7。	6.2.2	6-21

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁碼
五、第 6-97 頁，地震災害只提近 50 年內，似有不足，宜擴增至近百年內之資料。	說明：遵照辦理，臺灣地區近百年來超過規模 7.0 的大地震共有 39 個，規模介於 7.0~7.4 的有 32 次，介於 7.5~7.9 者有 6 次，8.0 者 1 次。大地震發生的時間沒有規則性，發生地點亦不平均。若以中央山脈做為區隔，西部地區僅有 5 次大地震，分別是：1906 年 3 月 17 日的梅山地震（規模 7.1，震源深度 6 公里）；1909 年 4 月 5 日的台北地震（規模 7.3，震源深度 72 公里）；1935 年 4 月 21 日的新竹－台中地震（規模 7.1，震源深度 5 公里）、1941 年 12 月 17 日的中埔地震（規模 7.1，震源深度 12 公里）；1999 年 9 月 21 一日的集集地震（規模 7.3，震源深度 8 公里）。西部地區發生大地震的機率比東部地區低很多，規模也較小（最大的是 1909 年的台北地震與 1999 年的集集地震，地震規模都是 7.3），然而造成的災害卻遠遠超過東部地震所帶來的破壞，如 1935 年的新竹－台中地震（3,276 人死亡，12,053 人受傷）、1999 年的集集地震（2,494 人死亡，11,305 人受傷）、1906 年的梅山地震（1,258 人死亡，2,385 人受傷）、一九四一年的中埔地震（358 人死亡，733 人受傷）等四個地震，造成人員的傷亡高居百年來排名前四名。	6.8.1	6-95
六、表 7.1.3-7 及表 7.1.3-9 之 SO _x 、NO _x 、CO 等應改為簡單數字，而非指數，以利判讀，另可改用 ppb 為單位。	說明：遵照辦理，將原報告 SO _x 、NO _x 及 CO 濃度改以簡單數字呈現，並調整濃度單位為 ppb 表示。	7.1.3	7-16

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁碼
七、本案棄土量極大，對南湖高中噪音之影響，應詳列相對位置。	說明：遵照辦理。本案棄土路線規劃為利用康寧路交流道接上中山高速公路聯絡至土資場或往來其他各縣市，其運輸動線與南湖高中之間尚隔著康寧路三段 222 巷，其距離至少約 40 公尺以上，相對位置如圖 5.8-4。。 另依據環保署「營建工程噪音評估模式技術規範」，可利用黃榮村噪音評估模式模擬施工車輛噪音，評估施工期間棄土車輛對南湖高中的噪音增量影響，並擬定有施工運輸車輛噪音及交通運輸減輕對策，以降低對周邊環境之影響程度，詳請見如 8.1.2 節。	5.8	5-66
四、陳委員 莉			
一、本開發案初步評估可取得銀級綠建築指標，請評估提高等級之可行性，並進一步提供各項試算結果。	說明：遵照辦理，本案依綠建築解說與評估手冊(2015 年版)重新檢核並規劃後，將申請等級提升為黃金級綠建築標章，各指標評估表及評分表計算方式，詳請見附錄 12。	附錄 12	—
二、觀光旅館請說明相關綠色旅館之規劃，將來是否可取得環保標章？	說明：遵照辦理，本案觀光旅館將依據環保署 101 年 8 月 14 日修正公告之「旅館業環保標章規格標準」內容進行規劃，以符合對環境管理、節能措施、節水措施、綠色採購、一次用產品減量與廢棄物減量、危害性物質管理及污染防治措施之要求，以取得銅級環保旅館標章為目標。	8.1.3	8-15
三、請多注意平日與假日之施工時段，避免噪音擾鄰。	說明：遵照辦理。本案施工時間將依據「臺北市建築工程夜間及例假日施工管理辦法」規定，對較易產生噪音及震動之施工作業，平日不得於下午 10 時至翌日上午 6 時間之時段施工，例假日則不得於上午 8 時前、中午 12 時至下午 1 時間及下午 6 時後之時段施工(惟如連續壁工程考量施工連續性而需夜間施工除外)。	—	—
五、劉委員 聰桂			

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁碼
一、本基地開挖剩餘土資源量達 37 萬立方米，應進一步預為妥善規劃這些土方之去處及評估其運輸路線環境之影響。	說明：遵照辦理，依序說明如下： (一) 本案目前屬規劃階段，初步選定臺北市境內 7 處土資場做為土方再利用場所。後續，本案將依據臺北市政府 97 年 11 月 24 日發布之「臺北市營建剩餘資源及混合物管理辦法」，在施工前規劃合法收容處理場所，做成「剩餘資源處理計畫」，並納入施工計畫書，由起造人、承造人及監造人於申報放樣勘驗或雜項執照申報開工時，向臺北市建築管理工程處申報核備後始得動工。 (二) 在棄土運輸路線規劃方面，本基地將於經貿二路 105 巷道路邊開設兩處施工大門，搬運至棄土場的進離場路線規劃儘量遠離敏感點，且以 50 米寬之經貿二路作為搬運路線，衡量搬運時對周遭環境可能造成空氣品質及噪音振動的影響，將避開上、下班交通尖峰時間及學童上下課時段(每日尖峰時間為 6：30~9：30 及 16：00~20：00)棄運。另，於舉辦大型專業展覽期間(每日約 1 萬 5 千人次以上之專業展或每日約 3 萬參觀人次以上之非專業展覽)，並避開展期開幕及閉幕時間進行運土作業，以減輕對交通之影響。 本基地施工將依規定提送「交通維持計畫」予臺北市交通局審核，以對棄土及混凝土等工程車輛之進出動線及運輸路線做最妥善之安排，計畫內容依臺北市交通局核定為主。 本計畫在確實執行環境保護措施及減輕對策下，對於運輸道路沿線兩側之環境負荷增量均不高，且本計畫棄土運輸路線選擇主要以國道為主，沿途並已避開經過學校、醫院等環境敏感受體，因此對於環境屬於輕微影響。	5.8	5-66
		7.1.2	7-7

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁碼
六、邱委員 裕鈞			
一、本案鄰近有多項基地開發案，應將鄰近所有開發案之衍生旅次一併納入道路服務水準評估。	說明：遵照辦理，將基地周邊包括「南港展覽館 2 期」與「中國信託總部」等開發案所產生之衍生量納入整體評估，交通衝擊評估研究所設定之預測目標年，將以基地開發目標年民國 109 年為主。於周邊開發案南港展覽館 2 期參考「國家會展中心(南港展覽館擴建)新建工程暨附屬工程環境影響說明書」第 4.7 節交通影響評估內容，以平日中等規模活動舉行之情境 D 進行整體開發衍生交通量推估，其衍生人旅次分別為：晨峰進入 7,520 人旅次/HR、晨峰離開 1,104 人旅次/HR、昏峰進入 6,621 人旅次/HR、昏峰離開 17,083 人旅次/HR，根據運具使用特性換算為衍生交通量分別為：晨峰進入 1,718 PCU、晨峰離開 250 PCU、昏峰進入 1,164 PCU、昏峰離開 3,210 PCU。而中國信託總部開發案則以背景交通量衍生 3%計算衍生交通量。 將這些交通量指派到周邊道路系統特性，依照前往周邊主要行政區之指派比例特性，分派各個開發案將衍生之交通量。指派後基地周邊重要道路系統服務水準概況，已納入環說報告中，並將提送修訂本以供審閱。	7.4.2	7-78
二、請確認觀光旅館房間數量為 1,078 間。	說明：遵照辦理，經重新檢核後應修正為 1,083 間。	—	—

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁碼
三、頁 7-67 中，有關衍生停車需求數量表中與文中之數值不一致，請統一。	說明：遵照辦理，本案總衍生停車需求修正如下： 3.總衍生停車需求 將基地一般事務所、旅館及餐廳使用之平日衍生停車需求彙整如表 7.4.2-12，本案分別估算一般事務所、餐廳、旅館旅客及員工之最大停車需求，衍生最大停車需求為汽車「738」席、機車「713」席。本基地設置小汽車停車位為 806 席(包含法定停車位為 717 席，自設停車位 89 席，不含自設大客車 11 席)，機車停車位為 828 席(包含法定停車位 828 席，自設停車位 0 席)，由上述結果顯示，本案汽車、機車停車位供給數量均高於或等於預估停車需求，故本基地設置之汽車、機車停車位數量，皆足供基地本身之需求。	7.4.2	7-78
四、觀光旅館之停車需求，很多會在大廳前臨停，準備行李及乘客上、下車，本環說書並未納入此一臨停需求，以進行臨停車位需求之規劃。倘臨停車位規劃不足，極可能造成臨停等候車輛回堵，干擾道路車流。	說明：遵照辦理，本案於觀光旅館 A 及 B 棟地下層共規劃設有 11 席臨停車位。	5.4.2	5-29
五、地面層大客車停車位、計程車臨停車位，以及上述旅客臨停車位之規劃配置及運行軌跡，宜加以補充，以了解其配置之合理性與車輛運行間之可能干擾。(附 9-30 頁之圖 4-3 僅提供行車動線圖，不足以了解其運行之順暢性與潛在衝突)	說明：遵照辦理，本案已補充地面層大客車停車位配置圖、運行軌跡圖、地下層臨停車位及計程車排班配置及動線圖等於環說報告內，詳請見圖 5.4.1-1~5.4.1-4。而大客車旅客於大客車停放於本基地地面層大客車停車位後，透過大客車為後方預留之人行通道再向西步行，可分別進入 A 棟及 B 棟大廳，詳請見如圖 5.4.3-6。	5.4.1 5.4.3	5-22 5-34

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁碼
六、運土車輛在南港展覽館展覽期間，應有不同之應變計畫，以避免造成鄰近道路之過大負荷。	說明：遵照辦理，設有專責單位負責運土期間，與南港展覽館相關單位保持聯繫，以搜集南港展覽館舉辦大型專業展覽資訊，並於舉辦大型專業展覽期間(每日約 1 萬 5 千人次以上之專業展或每日約 3 萬參觀人次以上之非專業展覽)，並避開展期開幕及閉幕時間進行運土作業，以減輕對交通之影響。	8.1.2	8-1
七、陳委員 俊成			
一、本案污水量大高達每日 1,850 噸，應檢討基地周邊未來將納管的污水下水道管徑是否足夠容納。	說明：本計畫開發後產生之污水將納入臺北市污水下水道系統處理，並不會任意排入鄰近地表水體，經檢核結果，本基地合併周邊地區產生之污水為量未超出污水下水道管線納管能力，因此不會對排水系統功能造成影響，詳請見第 7.1.2 節檢核結果。	7.1.3	7-16
二、本案挖方達 31 萬立方米，應說明廢土方去處及再利用規劃。	說明：遵照辦理。本基地範圍高程較四周相鄰道路高出約 2~3 公尺，預估整地期間將產生約 6 萬方土石方，另本基	5.8 7.1.1	5-66 7-1

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁碼
。	地開挖總面積約 13,905.17 m²，開挖深度平均約為 18.2 公尺，加上連續壁與基樁開挖量並考量土方膨鬆因素(1.2)，保守推估於開挖期間，扣除填方需求後需外運處理之剩餘土石方總量，取其整數為 31 萬方。總計本案於整地及地下開挖期間將產生約 37 萬方之剩餘資源量。 本案目前屬規劃階段，初步選定臺北市境內 7 處加工或轉運型土資場做為土方再利用場所。後續，本案將依據臺北市政府 97 年 11 月 24 日發布之「臺北市營建剩餘資源及混合物管理辦法」，在施工前規劃合法收容處理場所，做成「剩餘資源處理計畫」，並納入施工計畫書，由起造人、承造人及監造人於申報放樣勘驗或雜項執照申報開工時，向臺北市建築管理工程處申報核備後始得動工。 此外，本案將先洽臺北市政府工務局，確認本開發案剩餘土石方之土質及開挖時期是否符合北投士林科技園區或臺北港填土使用需求後，經確認無法配合後，始得委託其他土資場處。 在棄土資源化再利用部份，本案已規劃優先選擇加工或轉運型土資場做為土方再利用場所，後續將由土資場自行或送往再利用處理機構作為原料、添加物、材料、工程填料及土地改良等用途，更能有效再利用土方。		
三、本案規劃的停車空間未見有自行車停車空間規劃，建議因應綠色運輸趨勢，應在停車空間規劃加以調整。	說明：遵照辦理，本案將規劃以人車分離方式，於基地周邊沿經貿一路及經貿二路 105 巷留設自行車道。並規劃設置自行車停車位為 85 席。	5.12	5-83

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁碼
四、經貿一路出入口右轉開口建議擴大，以避免出車右轉與配置的植栽衝突。	說明：謝謝指教，本案經貿一路出入口右轉開口已設計至地界線，並設有安全警示設備及反射鏡，且經視距檢討及大客車轉彎軌跡模擬結果，進出動線順暢無虞，可確保出入口車行安全。另，本案停車場出入口皆距離路口交角及臨地停車場出入口 30 公尺以上，符合「臺北市建築執照有關汽機車出入口面臨道路開口設計審查原則」規範。	—	—
八、張委員 怡怡			
一、本案為觀光旅館開發案，請說明基地停車位需求之估算依據，以及相關之一般事務所營業計畫。	說明：遵照辦理，依序說明如下： (一)停車需求 本基地衍生停車需求分析部分，將分別由「建築相關法規規定之法定停車數量」以及「戶數衍生停車數量」不同角度，分析瞭解本基地最適當應設置之汽、機車停車位數量。 本案基地法定汽、機車停車空間數量乃依據「臺北市土地使用分區管制自治條例」計算，其法定停車席位合計需設置汽車停車位共「717」席，機車停車位共「828」席。本案實設汽車停車位 817 席；實設機車停車位 828 席；且於地面層增設大客車停車位 6 席，詳細計算內容請見第 7.4.2 節內容。	7.4.2	7-78

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁碼
	另基地衍生停車需求，將一般事務所、旅館及餐廳使用之平日衍生停車需求彙整如表 7.4.2-12，本案分別估算一般事務所、餐廳、旅館旅客及員工之最大停車需求，衍生最大停車需求為汽車「738」席、機車「712」席。本基地設置小汽車停車位為 828 席(包含法定停車位為 717 席，自設停車位 101 席，不含自設大客車 11 席)，機車停車位為 828 席(包含法定停車位 828 席，自設停車位 0 席)，由上述結果顯示，本案汽車、機車停車位供給數量均高於或等於預估停車需求，故本基地設置之汽車、機車停車位數量，皆足供基地本身之需求。 (二) 一般事務所營業計畫 本案將定位一般事務所 C 棟為 A 級商辦大樓，未來將以整棟出租方式營運，其對象以知識密集服務業為主(生物科技、IC 設計及數位內容等三大知識產業為主)，生活支援服務業為輔(資訊、生技、通信、研發設計、企業營運總部、創投、餐飲等相關支援性產業。		
二、南港經貿園區內之開發，請強化綠化量、建築外殼節能、廢棄物減量、提昇綠建築規劃。	說明：遵照辦理，本案依綠建築解說與評估手冊(2015 年版)重新檢核並規劃後，將申請等級提升為黃金級綠建築標章，並已強化綠化量、建築外殼節能、廢棄物減量指標等設計。	5.10	5-79

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁碼
三、對周邊民房之環境，是否擬定回饋、監測計畫。	說明：遵照辦理，本案回饋計畫包括規劃開放空間並進行綠美化，提供民眾使用，將基地內開放空間進行整體景觀設計，利用大量植栽進行綠美化，建構生態豐富的環境，並開放作為民眾休憩場所使用，作為本案之回饋計畫。本案將規劃以人車分離方式，於基地周邊沿經貿一路及經貿二路 105 巷留設自行車道。並規劃設置自行車停車位為 85 席。 本計畫位於臺北市南港經貿園區內 C2 街廓，東側臨經貿一路、西側則分別與南港展覽館、經貿廣場及經貿公園等相鄰、南側與南港展覽館相鄰，北側則臨經貿二路 105 巷。本基地周邊多屬公共設施或商辦大樓，且未規劃棄土動線穿越住宅區，因此施工期間對住宅區產生影響有限，故未針對周邊民房擬定環境監測計畫。	5.12	5-83
九、鄭委員 福田			
一、P5-43 綠建築標章至少應為黃金級。	說明：遵照辦理，本案依綠建築解說與評估手冊(2015 年版)重新檢核並規劃後，將申請等級提升為黃金級綠建築標章。	5.10	5-79
二、P6-23 表 6.2.2-2，102 年 CO 最大小時平均值 156.34ppm 有誤否，超高，又 PM ₁₀ 、O ₃ 均有超標之狀況，請問未來施工期間對於空氣品質惡化超標之情況，如何採取因應措施(P6-26 亦同)。	說明：遵照辦理，依序說明如下： (一)經再次確認臺北市環保局技術室網站資料，內湖測站於 102 年 8 月份所測得之 CO 最大小時平均值為 156.34 ppm，惟本案已刪除其不合理數值。 (二)未來於施工或營運期間，若接獲臺北市環保局發布本基地所在區域空氣品質惡化警告時，將配合環保局之空氣品質緊急應變措施，必要時配合停工。此外，本案於施工期間擬定相關減輕對策，以減少 O₃ 前驅物及粒狀物產生。	8.1.2	8-2

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁碼
三、P7-14、P7-15 可否模擬 PM _{2.5} 之情況？	說明：遵照辦理。以 ISCST3 模式模擬本工程單獨開挖施工階段在採用各項防制措施情況下，對附近環境總懸浮微粒擴散模擬，TSP 最大 24 小時值增量為 33.45 $\mu\text{g}/\text{m}^3$，最大年平均增量為 14.20$\mu\text{g}/\text{m}^3$；PM₁₀ 之最大 24 小時值落地濃度為 28.75 $\mu\text{g}/\text{m}^3$，最大年平均濃度則為 12.20$\mu\text{g}/\text{m}^3$；PM_{2.5} 最大日平均值增量為 22.33$\mu\text{g}/\text{m}^3$，最大年平均增量為 9.48 $\mu\text{g}/\text{m}^3$。 進一步將本計畫於基地內所進行之空氣品質監測結果作為背景濃度與模擬結果加成後，其各粒狀污染物濃度多可符合空氣品質標準；另模擬基地周邊敏感受體增量(南港國小、誠正國中及三重路)結果，其敏感受體增量濃度與背景濃度加成後均符合空氣品質標準。	7.1.3	7-16
四、P6-13，中央研究院之開發計畫請模擬方圓 5 公里內各項開發計畫之加成效應。	說明：遵照辦理，經蒐集本基地周邊方圓 5 公里內各項開發計畫，並經實際現勘結果，已彙整周邊共 18 處工區之施工進度及棄土計畫，與本案開挖期程可能有重疊包括新光南港軟體園區大樓案、臺北市南港區經貿段 70、70-1 地號商辦大樓新建工程及南港中南段一小段 710 地號等 105 筆土地都市更新事業計畫案。其中，與本案運棄動線重疊僅為新光南港軟體園區大樓案及臺北市南港區經貿段 70、70-1 地號商辦大樓新建工程。分別考量本基地單獨施工及加成效應之下，評估開挖期間可能之影響程度。	7.1.3 7.1.4	7-16 7-41

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁碼
十、顧委員 洋			
一、應補充說明本計畫 C 棟未來將作為一般事務所使用之概略事業範疇(5-8 頁)，以便瞭解判斷其營業可能產生之污染排放情形及造成之環境影響。	說明：遵照辦理。本案一般事務所 C 棟設計定位為 A 級商辦，未來將以整棟出租方式營運，其對象以知識密集服務業為主(生物科技、IC 設計及數位內容等三大知識產業為主)，生活支援服務業為輔(資訊、生技、通信、研發設計、企業營運總部、創投、餐飲等相關支援性產業。 本案一般事務所 C 棟規劃作為商辦大樓使用，其產生污水及廢棄物來源多為辦公人員活動所產生之生活污水及一般事業廢棄物，故對未來營運期間對於環境所造成之影響甚微。	—	—
二、第五章應說明本計畫營運階段遊客各種活動型態服務人次之推估方式(5-32 頁)。	說明：遵照辦理，已於將營運階段各種活動型態服務人次推估方式說明納入環說報告 7.4.2 節內，並於後續提送修定本以供審閱。	7.4.2	7-78

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁碼
三、請具體說明有關於本計畫未來開發營運階段污水處理場之規劃處理及回收使用方式，包括以泳池溢流水及空調冷凝水回收方式進行(5-35 頁)，應納入環境保護對策管理(8-6 頁)	說明：遵照辦理，依序說明如下： (一) 經詢問臺北市政府工務局衛生下水道工程處結果(102.05.14 北市工衛設字第 10232349200 號)，本計畫附近已設有公共污水下水道系統。另於 102 年 12 月 31 日本開發單位會同臺北市政府工務局衛生下水道工程處相關人員辦理「勘研本市南港區經貿段 12 地號設計審查前接入既有污水管渠事宜」完成。依會勘結論，本案將申請接入既有污水下水道系統設施編號，且經本案檢核結果，既有公共污水下水道管線可容納未來營運階段產生之污水量無虞，故本案將不另規劃設置污水處理廠，惟污水放流水水質需符合臺北市政府於 101 年 3 月 22 日(府工衛字第 1013156160 號)所公告之污水下水道可容納排入之下水水質標準。 (二) 回收水系統 本計畫主要回收水來源包括雨水、泳池溢流水及空調冷凝水三股水源，將規劃以不同系統分別收集，經處理後，以提供作為綠地澆灌、空調冷卻水、道路灑水、消防補充用水及生態水池主要補助水源，並將其納入環境管理計畫中。	5.7	5-58
四、有關本計畫未來營運階段之雨水收集後貯留至雨水回收池(5-35 頁)，應補充說明其設置位置及高水位後排放之規劃。	說明：遵照辦理，本案規劃於觀光旅館 A、B 棟及一般事務所 C 棟間之筏基層規劃設有雨水回收池。本案已重新規劃設置雨水流出抑制設施，即結合雨水流出抑制設施(雨水滯留槽)及雨水回收設計，將收集後之雨水引入筏基雨水回收槽，待雨水回收池達滿水位時，再排放至公共排水系統。	5.7	5-58

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁碼
五、有關本計畫施工階段對於附近空氣品質影響推估(7-15 頁)，對於 TSP 之排放對於附近空氣品質影響相當顯著，應降低開發施工階段之環境影響，並將 PM _{2.5} 納入評估。	說明：遵照辦理，以 ISCST3 模式模擬本工程單獨開挖施工階段在採用各項防制措施情況下，對附近環境總懸浮微粒擴散模擬，TSP 最大 24 小時值增量為 33.45 $\mu\text{g}/\text{m}^3$，最大年平均增量為 14.20$\mu\text{g}/\text{m}^3$；PM₁₀ 之最大 24 小時值落地濃度為 28.75 $\mu\text{g}/\text{m}^3$，最大年平均濃度則為 12.20$\mu\text{g}/\text{m}^3$；PM_{2.5} 最大日平均值增量為 22.33$\mu\text{g}/\text{m}^3$，最大年平均增量為 9.48 $\mu\text{g}/\text{m}^3$。 進一步將本計畫於基地內所進行之空氣品質監測結果作為背景濃度與模擬結果加成後，其各粒狀污染物濃度多可符合空氣品質標準；另模擬基地周邊敏感受體增量(南港國小、誠正國中及三重路)結果，其敏感受體增量濃度與背景濃度加成後均符合空氣品質標準。 為避免施工之粒狀污染物對附近空氣品質造成影響，施工階段將要求承包商針為不同污染源粒狀污染物應採取最佳控制技術，將粒狀污染物至少減量 60%以上，應可有效降低粒狀污染物逸散，且隨著開挖階段結束將可恢復為背景值。本計畫亦擬定施工期間空氣品質減輕對策。	7.1.3	7-16

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁碼
六、應具體敘述本計畫施工階段剩餘土石方暫存及處置規劃(7-46 頁)及具體管理方式(8-8 頁)。	說明：遵照辦理，本案擬定之土石方暫置區管理要點如下： (一)暫置區應避免設置於影響原有水路過鄰近既有結構物之處。 (二)土石方暫置區位置配合施工動線移動，邊坡坡比 V:H 至少為 1：2 為原則。 (三)土石方堆置區頂面應保持最小排水坡度(0.3%)。 (四)暫置區四周應設置設臨時排水溝，並至少每月清理排水溝一次，以免造成災害。 (五)視土石方堆置時間長短，採用網布覆蓋或鋪植草種方式，以抑制晴天之塵土飛揚，及避免降雨期間雨水直接沖蝕造成表土流失。 (六)運輸車輛以基地內現有通路至各土石方暫置區。工程施工期間，施工區域適時派水車實施灑水，減低塵土對鄰近住戶影響及維持聯外交通，如運輸車輛在進行作業時，必須管制交通或禁止通行者，須設置管制人員及必要之警告標誌後，始得進行。	7.1.2	7-7
七、有關於本計畫施工開發及營運期間，應明確敘述環評相關事項之權責分工及配合事項(8-42 頁)，並應以開發單位為主要環境管理負責單位。	說明：遵照辦理，本案環保管理組織將以開發單位為主軸，並說明如下： (一)施工期間 施工期間將成立環境保護工作小組，包括開發單位、監工單位及工程承包商，工地所有業務之進行均需透過三者間之協調運作，因此有關工地環境保護工作將由開發單位、監造單位及承包商共同執行。	8.5.3	8-49

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁碼
	1. 開發單位 施工期間負責派員視察工程施工狀況，並召開協調會議監督工程品質及進度。另委託協助審查監造及管理相關開發事宜時，則包括規定監造單位及承包商須派員負責環保工作執行及現場監督。 2. 監造單位 於施工階段辦理環境監測、工程施工及施工管理事宜。於施工前，依專業機構之設計預算及圖說，編製施工預算、施工計畫、施工品質管制計畫等。於施工階段依環境保護相關規定及環境影響說明書定稿內容，監督承包商確實執行。 3. 承包商 確實執行環境保護執行計畫、營建工地逕流廢水削減計畫及交通維持計畫等，並依環保相關法規規定執行各項環保工作。 (二) 營運期間 營運期間將由各棟大樓經營業者及管委會個別環境保護工作小組，負責執行各棟大樓之環保事項，並以開發單位作為主要環境管理負責單位，負責管理各棟大樓之環保事項，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。 。		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁碼
貳、相關機關			
一、臺北市政府環境保護局第一科			
一、空氣污染部分：			
(一)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。	說明：遵照辦理。	—	—
(二)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。	說明：遵照辦理，本案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。另，本案施工期間將認養洗掃區施工大門前後 100 公尺道路。	8.1.2	8-2
(三)如設有地下室者，建請增設電動機車充電格位，以提升綠色運具之友善使用環境。	說明：遵照辦理，本案將規劃於地下停車空間設置電動機車充電格位，以提升綠色運具之友善使用環境。	8.1.3	8-15
二、噪音部分：			
(一)施工期間營建工程噪音監測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)及噪音管制標準(http://ivy5.epa.gov.tw/epalaw/search/LordiDispFull.aspx?ltype=05&lname=0025)。	說明：遵照辦理。	—	—

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁碼
(二)依表 7.1.4-3「施工車輛交通噪音評估結果摘要表」所示，儘管施工車輛所產生之噪音增量對於附近噪音敏感受體僅有輕微影響，然施工車輛推估之合成音量已超過「環境音量標準」，建議施工期間仍應落實降低車速、散車流等對策，以降低施工期間噪音對鄰近學校社區之影響。	說明：遵照辦理。	—	—
(三)另依本府 102 年 7 月 19 日公告修正「臺北市禁止從事妨礙安寧行為之區域範圍及時段」相關規定，於本市第一至第三類噪音管制區晚上 10 時至翌日上午 8 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。	說明：遵照辦理。	—	—
二、臺北市政府環境保護局第二科			
一、本案營建工地請於施工前檢具逕流水污染削減計畫，報本局審查。	說明：遵照辦理。	—	—
二、為減輕降雨逕流污染，請開發單位於規劃設計階段即將降雨逕流污染控制設施納入考量，收集處理開發區域 15 毫米初期降雨逕流量；相關技術可參考行政院環境保護署「降雨逕流非點源污染最佳管理技術(BMPs)指引」。(指引電子檔請逕自環保署網站首頁/環保業務/水(含飲用水)/其它相關檔案下載/降雨逕流非點源污染最佳管理技術(BMPs)指引下載)	說明：遵照辦理。	—	—

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁碼
三、本案屬「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，惟如納入公共污水下水道則免依水污染防治法事業管制，請檢具接管證明過局憑辦，納管後則免依水污染防治法事業管制。	說明：遵照辦理。	—	—
三、臺北市政府環境保護局第三科			
一、本案本科無意見。	說明：敬悉。	—	—
四、臺北市政府環境保護局第四科			
一、新建工程總樓板面積約為 116,133.11 平方公尺，請貴公司詳細說明營建廢棄物之計算式、委託清除、處理或再利用機構為何？	說明：遵照辦理。本案建物主體採鋼構造，並參考內政部建築研究所「建築廢棄物產生量推估之研究(二)成果報告」內容，鋼構造建築物每單位面積產生 0.09m ³ 營建廢棄物。本案規劃總樓地板面積為 199,014.14 m ² ，初步推估營建廢棄物總量約為 18,000 m ³ ，惟本案目前為規劃階段，實際營建廢棄物總量將依後續提報之事業廢棄物清理計畫推估量為準。 另有關營建廢棄物之委託清除、處理或再利用機構，本案後序將依環保署 99 年 8 月 10 日修正公告「應以網路傳輸方式申報廢棄物之產出、貯存、清除、處理、再利用、輸出及輸入情形之事業」規定，最遲於工程開工前，向環保單位申請取得上網申報之管制編號，且提報該工地事業廢棄物清理計畫書送 貴局審查核准後，始可動工興建或拆除。並且在開工後依規定上網申報營建廢棄物清理流向資料資料，包括種類、數量、清運車輛、處理或再利用機構等。	5.8	5-66

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁碼
二、廢棄物清理方面：請承攬該工程之營造廠商於施工前檢具「事業廢棄物清理計畫書」送本局審核；完工後，有關廢棄物清理及清運請依該清理計畫書提報內容及環境影響說明書確實辦理。	說明：遵照辦理。	—	—
三、施工期間請依照「事業廢棄物貯存清除處理方法及設施標準」妥善貯存、清除產生之廢棄物；營運期間應依「一般廢棄物回收清除處理辦法」規定妥善貯存清除處理廢棄物，並應依規定落實資源回收物分類回收工作。	說明：遵照辦理。	—	—
五、臺北市政府環境保護局衛生稽查大隊			
一、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4污染防制設備之保養，避免衍生公害污染，以維護環境衛生。	說明：遵照辦理。	—	—
六、臺北市政府都市發展局都市設計科			
一、旨揭案經查前於103年5月16日召開都審幹事會議，刻另案簽辦都審專案委員會審議。	說明：敬悉。	—	—
二、餘請依貴管權責逕處。	說明：敬悉。	—	—
七、臺北市政府建築管理工程處建照科			
一、本處將俟該新建工程領得建造執照及申報開工後，依「臺北市營建剩餘資源管理辦法」規定，辦理其剩餘資源處理計畫書審查及核發流向證明文件等相關事宜。	說明：遵照辦理。	—	—
八、臺北市政府交通局			

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁碼
一、依本府 103 年 7 月 17 日府環技字第 1034952200 號函辦理。	說明：敬悉。	—	—
二、本案設置 3 處出入口，請檢討是否有整併設計之可能性。	說明：遵照辦理，本案已重新設計整併於經貿一路設置兩處車行出入口。	—	—
三、本案大客車出入口與停車場汽車坡道位於同一處，進出寬度不足，無法達到會車之功能，且該處空間侷促，動線操作不易；另大客車停車區鄰近機車坡道，大客車操作時將與機車動線交織，請檢討。	說明：遵照辦理，本基地目前規劃共設置 11 席大客車停車位，其主要為旅館經營所衍生之停車需求狀況，且因應旅館營運特性，大客車車輛之進出尖峰時間有所不同，車輛同時出入之會車頻率甚低，且大型車輛進出停車場時，基地內將指派專責管理人員協助指揮，故可有效解決大客車會車，及與機車停車場車輛進出時，車輛間彼此衍生干擾影響情形。	—	—

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁碼
四、交評第 6 章目標年交通影響分析部分，請將基地周遭大型開發案(如中國信託總部、南港展覽館 2 期等)納入交通量、服務水準等相關評估中。	說明：遵照辦理，將基地周邊包括「南港展覽館 2 期」與「中國信託總部」等開發案所產生之衍生量納入整體評估，交通衝擊評估研究所設定之預測目標年，將以基地開發目標年民國 109 年為主。於周邊開發案南港展覽館 2 期參考「國家會展中心(南港展覽館擴建)新建工程暨附屬工程環境影響說明書」第 4.7 節交通影響評估內容，以平日中等規模活動舉行之情境 D 進行整體開發衍生交通量推估，其衍生人旅次分別為：晨峰進入 7,520 人旅次/HR、晨峰離開 1,104 人旅次/HR、昏峰進入 6,621 人旅次/HR、昏峰離開 17,083 人旅次/HR，根據運具使用特性換算為衍生交通量分別為：晨峰進入 1,718 PCU、晨峰離開 250 PCU、昏峰進入 1,164 PCU、昏峰離開 3,210 PCU。而中國信託總部開發案則以背景交通量衍生 3%計算衍生交通量。 將這些交通量指派到周邊道路系統特性，依照前往周邊主要行政區之指派比例特性，分派各個開發案將衍生之交通量。指派後基地周邊重要道路系統服務水準概況，已納入環說報告中，並將提送修訂本以供審閱。	7.4.2	7-78
五、本案自身停車供需檢討係以整體(3 個不同建築物)分析，惟停車場空間是否相互連通應先予釐清。倘各建物間之停車空間為連通，則個別建物(A、B、C 棟)之停車需求得否自我滿足？或其他停車位管理調度使用之管理計畫？亦請釐清。	說明：遵照辦理，本案雖開發為兩棟旅館及一棟辦公大樓設施，但為考量將機車停車場與進出需求做統一管理，並避免過多機車進出動線過多，衍生對外部道路交通過於嚴重與複雜之干擾影響情形，故將機車停車場出入動線整併至辦公大樓棟之停車場出入口設施位置。未來基地內機車停車設施將主要以提供內部各棟大樓員工停車使用，使用人員將憑停車證進出辦公大樓停車場出入口設施，並統一由辦公大樓棟管理人員進行管理；本案並開放部分停車空間供旅館及辦公大樓外部民眾停車使用。	—	—

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁碼
六、本案依停車需求分析各棟應均有機車停車需求，惟目前僅於 C 棟設計機車停車位，雖基地整體供需分析機車停車需求均滿足，惟各棟需求如何透過單一機車停車場滿足，請補充說明，並敘明停車場管理計畫、管理單位等配套。	說明：遵照辦理，本案雖開發為兩棟旅館及一棟辦公大樓設施，但為考量將機車停車場與進出需求做統一管理，並避免過多機車進出動線過多，衍生對外部道路交通過於嚴重與複雜之干擾影響情形，故將機車停車場出入動線整併至辦公大樓棟之停車場出入口設施位置。未來基地內機車停車設施將主要以提供內部各棟大樓員工停車使用，使用人員將憑停車證進出辦公棟停車場出入口設施，並統一由辦公大樓棟管理人員進行管理；本案並開放部分停車空間供旅館及辦公大樓外部民眾停車使用，另停車管理計畫已納入環說報告。	8.1.3	8-15
七、有關環境監測計畫部分，除依所述調查經貿一路/經貿二路 102 巷及經貿二路 105 巷路口之車輛種類、數量、服務水準外，另營運期間請每年季調查經貿一路、經貿二路、經貿二路 105 巷之路段服務水準及本案開發後一般事務所及旅館顧客與員工個別之運具分配率、乘載率等實際調查資料，俾供檢視本案推估過程妥適性時之數據回饋。	說明：遵照辦理。	8.2	8-22
八、所附交通影響評估報告是否為核定文件，報告書引用該報告部分為何？請說明。	說明：本案所附之交通影響評估報告為於 104 年 9 月 3 日修正通過之版本。	—	—
九、臺北市政府交通局交通管制工程處			
一、本處無意見。	說明：敬悉。	—	—
十、臺北市政府交通局停車管理工程處			

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁碼
一、依本府 103 年 7 月 17 日府環技字第 10334952200 號函附環境影響說明書辦理。	說明：敬悉。	—	—
二、本案環境影響評估說明書內容，其中交通影響評估報告部分，本處審查意見如后： (一)本案觀光旅館房客部分及宴會廳部分衍生之停車需求推估(運具使用比例及乘載率)採相同之調查數據，且機車運具之使用率為 0%，請逕明是否合理？	說明：本案機車停車需求以 0%計算為實際調查之數據，但考量本案未來實際營運狀況酌情調整機車使用比例，應可符合未來實際使用情形。	—	—
(二)本案請於停車場各樓層配置圖標示車道寬度。	說明：遵照辦理。		
(三)請說明本案基地設置之自行車數量為何？	說明：遵照辦理，本案將規劃設置自行車停車位為 85 席。	5.12	5-83
(四)B 旅館卸貨區係由 C 棟停車場出入口進出，其動線規劃似不符使用需求，請檢討。	說明：遵照辦理，本案之地下停車場為相互連通，由 C 棟停車場出入口可至 B 棟旅館卸貨區及倉房區域，動線尚屬順暢。	—	—
(五)請說明計程車排班路線是否影響停車場內車輛行進動線。	說明：遵照辦理，本案計程車排班區皆設置於非主要停車場通道上，故不會影響其他停車車輛動線。	—	—
(六)C 棟大客車於緊縮段無法會車與機車動線重疊且緊鄰機車出入口，請檢討其視距動線安全及適宜性。	說明：遵照辦理，本基地目前規劃共設置 11 席大客車停車位，其主要為旅館經營所衍生之停車需求狀況，且因應旅館營運特性，大客車車輛之進出尖峰時間有所不同，車輛同時出入之會車頻率甚低，且大型車輛進出停車場時，基地內將指派專責管理人員協助指揮，故可有效解決大客車會車，及與機車停車場車輛進出時，車輛間彼此衍生干擾影響情形。	—	—
(七)遊覽車臨停上下客之規劃為何？	說明：本案共設置 11 席大客車席位，各車位間皆保留適當空間可供客上下車及裝卸行李，並於大客車後端保留人行通道，供行人及乘客通行。	—	—

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁碼
(八)出入口應設即時車位顯示系統(含汽、機車及計程車等車種)。	說明：遵照辦理，將於各出入口設置即時車位顯示系統。	—	—
(九)機車出入口不明顯，應設導引設施。	說明：遵照辦理，將規劃設引設於機車出入口處。	—	—
十一、臺北市政府工務局			
一、本局無意見。	說明：敬悉。	—	—
十二、臺北市政府工務局新建工程處			
一、請開發業者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。	說明：遵照辦理。	—	—
二、本大樓因緊鄰捷運文湖線高架段及內湖機場，建議開發業者應加強並設置隔音設備。	說明：遵照辦理。	—	—
十三、臺北市政府工務局衛生下水道工程處			

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁碼
一、本案基地依面積(23,309.58m ²)、使用區商業區(採人口密度最高之商二)計算之本處污水計畫處理量約為 460.1CMD (即 0.282CMD/人×700 人/ha×2.331ha)，惟本案環說 5.6 污水處理計畫之表 5.6-1 平均日污水量 1,540 CMD 約為本處污水計畫處理量之 3.35 倍(約超出 235%)，請檢討表 5.6-1 所述「最大日污水量」為 1,850 CMD 對附近公共污水管線之影響(含水理)，併於文內說明，否則建請於污水處理系統增設適當之緩衝滯留污水池(須有足夠之儲存量體)或降低本案基地開發強度，以免污水尖峰時段排放量過大，影響本處污水處理系統之運作。	說明：遵照辦理，詳細檢討於第 7.1.2 節。	7.1.2	7-7
二、本案環說 5.6 污水處理計畫之表 5.6-1 之平均日污水量計算未包含地下室，且第 5-29 頁(二)排水系統 2.之地下層停車場排水，並未說明排水來源，請補充說明確認地下室排水系統以及是否有無污水產生(有無廁所等衛生設備及其污水量)，若來源為雨水而非生活污水(含雜排水)，則經集水坑(廢土坑)收集後，應排入公共雨水排水溝而非本處污水系統。	說明：遵照辦理，本案污水量計算依據為內政部 99 年 6 月 6 月修正頒布之「建築物污水設計技術規範」，係以各種使用用途分類計算產生之污水量，故本案已將營運期間地下室產生污水量納入。本案地下層之污水來源包括停車場排水及生活污水兩種，已分別規劃雨水及污水兩套系統並依水質性質排至公共雨水下水道或污水下水道系統。	—	—

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁碼
三、本案環說第 5-35 頁 5.7 雨水及中水回收利用設施所提泳池溢流水係回收儲存至筏基設置 600 噸雨水儲留槽，此部份回收水除不得排入本處污水下水道系統外，另游泳池進流水建議設置獨立水錶，以避免被納入徵收污水下水道使用費。	說明：遵照辦理。	—	—
四、本案餐飲業污水量達 132CMD，請說明油脂截流器之規劃構想及採用集中或分散方式與可能佈設之位置等。	說明：遵照辦理，本案採分散方式於觀光旅館 A 棟及 B 棟地下 2 層各設置一套油脂加壓浮除系統，其初步規劃可能佈設之位置及設計圖，將納入環說報告中，將於後續提送修定本中以供審閱。 前述為現階段規劃設計成果，惟本案將於取得建照後、放樣勘驗前，提送完整之污排水設計圖說至 貴處辦理新建房屋申請污水下水道用戶排水設備設置設計審查，其審查資料包括含餐飲業加附油脂截留器計算成果，並依審查結果據以執行。	—	—
十四、臺北市政府工務局大地工程處			
一、經查本案開發基地非屬於「水土保持法」核定公告之山坡地範圍，無同法第 12 條規定(擬具水土保持計畫送審)之適用。	說明：敬悉。	—	—
十五、臺北市政府工務局水利工程處			

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁碼
一、檢送本市南港區經貿段 12 地號附近雨水下水道管線圖資一份。本圖說之內容僅供參考，並請 貴公司就現況做詳細調查，施工開挖亦請謹慎，如有發現其他未登錄之灌溉或排水設備相關結構設施請勿破壞或廢除，務請通知本處現場勘查處理。	說明：遵照辦理。	—	—
二、於工程施工時，完成後均須維持原有排水功能，未經同意，施工期間不得損壞現有雨水下水道系統，否則依法究辦。	說明：遵照辦理。	—	—
三、本雨水下水道管線圖僅限於本都市計畫案，不得作為其他用途，並請予以保密。	說明：遵照辦理。	—	—
四、就本處目前圖資顯示，本案基地內並無排水系統。惟依下水道法施行細則第 11 條「在公、私有土地內既有之下水道管渠或其他設施，非經主管機關核准，土地所有人、占有人或使用人不得變更。」若施工中發現基地內存在任何下水道管渠或其他相關設施，非經本處核准不得變更或廢除。未來建築開發需辦理排水溝改道或廢除，請將排水改道設計圖資料併建照申請案送建築管理處轉本處審查，並依通過之設計圖施作，基地內排水溝施工完成後應由業主負責管理維護。	說明：遵照辦理。	—	—

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁碼
五、7-7~7-8 頁降雨強度 I 值推估及逕流係數，建請依「臺北市雨水下水道設施規劃設計規範」計算。	說明：遵照辦理，除配合施工期間採最保守狀況，故逕流係數仍依據「水土保持技術規範」第 18 條之逕流係數選擇參考表，採 1.0 外，其餘已依據「臺北市雨水下水道設施規劃設計規範」重新計算。	7.1.2	
六、請依「臺北市基地開發排入雨水下水道逕流量標準」設置雨水流出抑制設施，依申請建照機制轉送本處審查。	說明：遵照辦理。	—	—
十六、臺北市政府公園處園藝科			
一、本次開發範圍，並無都市計畫劃設之公園、綠地、廣場或兒童遊樂場用地，故本處無意見。	說明：敬悉。	—	—
二、倘若開發過程中涉及行道樹移植，需向本處申請，經同意後始得進行，且需提送不移樹之替代方案。	說明：遵照辦理。	—	—
十七、臺北市政府消防局			
一、依本府 103 年 7 月 17 日府環技字第 10334952200 號函辦理。	說明：敬悉。	—	—
二、5.11 防災與逃生避難計畫，五、消防車輛救災活動空間部分(頁數 5-46 至 5-48)，依內政部 102 年 7 月 22 日修正「劃設消防車輛救災活動空間指導原則」審查意見如下： (一)消防車輛救災動線及救災活動空間部分，應依內政部 102 年 7 月 22 日修正「劃設消防車輛救災活動空間指導原則」逐項說明設置規劃情形。	說明：遵照辦理，針對本案之消防車輛救災動線及救災活動空間部份已依內政部 102 年 7 月 22 日修正「劃設消防車輛救災活動空間指導原則」進行逐項檢討後可符合各項規定。	5.11	5-82

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁碼
(二)請標示消防車輛自道路行駛至基地內救災活動空間之車行動線軌跡，及消防車輛離開基地之車行動線軌跡，並確認消防車行駛動線均保持4公尺以上淨寬及4.5公尺以上淨高。	說明：遵照辦理。經查本案消防車行駛動線均保持4公尺以上淨寬及4.5公尺以上淨高，符合相關規定。	5.11	5-82
(三)建物緊急進口、其替代窗戶或開口距離道路超過11公尺，規劃進入基地之4公尺以上通路，應於各棟建物臨通路面各處之緊急進口、其替代窗戶或開口水平距離11公尺範圍內規劃救災活動空間，使上述開口均在救災活動空間水平距離11公尺範圍內。	說明：遵照辦理，本案於各棟皆規劃有替代開口並距離救災活動空間皆於水平距離11公尺範圍內。	5.11	5-82
(四)救災活動空間應與建物平行規劃為宜。	說明：遵照辦理，已將雲梯車救災活動空間與建築物平行。	5.11	5-82
(五)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，應予以補強，並由專業技師簽證認可。	說明：遵照辦理。經檢討，本案規劃之消防車輛救災活動空間皆可承載75噸之重量。若有開挖地下室，將再委由專業技師簽證認可。	—	—
三、8.3 防災及緊急應變計畫—8.3.1 施工期間：三、消防防護計畫(頁數8-20)，建議文字修正為「施工中公共安全維護計畫」。	說明：遵照辦理修正。	8.3	8-23
四、頁數8-21：(三)、2.「施工中防護計畫」，建議文字修正為「施工中公共安全維護計畫」。	說明：遵照辦理修正。	8.3	8-23
五、頁數8-21：(四)消防組，建議文字修正為「防救組」。	說明：遵照辦理修正。	8.3	8-23

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁碼
六、頁數 8-22：圖 8.3.1-1 災害緊急作業流程，消防組，建議文字修正為「防救組」。	說明：遵照辦理修正。	8.3	8-23
七、頁數 8-23：表 8.3.1-3 施工期間各項災害緊急應變措施及組織分工表、消防組，建議文字修正為「防救組」。	說明：遵照辦理修正。	8.3	8-23
十八、臺北市政府產發局			
一、查本案無涉農業及地下水相關議題，本局無意見提供。	說明：敬悉。	—	—
十九、臺北市政府動物保護處			
一、有關旨揭一案，本處無意見，謝謝。	說明：敬悉。	—	—
二十、臺北市南港區公所			
一、無意見。	說明：敬悉。	—	—

附 13.3

環境影響評估審查委員會第 143 次
會議審查意見對照表

臺北市政府環境影響評估審查委員會

第 143 次會議紀錄

一、開會時間：103 年 8 月 20 日(星期三)下午 2 時

二、開會地點：市政大樓 6 樓 606 會議室

三、主席：蔡副主任委員玲儀代

四、出席單位及人員：如會議簽到簿。 記錄：洪明宏

五、討論事項：

討論案(一)：皇翔 A16 基地綜合大樓新建工程環境影響說明書變更內容對照表-申請暫時停止環境監測，提請 審議。

決議：本案變更內容對照表審核修正通過。開發單位須於復工前一季恢復執行環境監測，並於復工 30 日前書面通知本府環境保護局預定復工日期。

附帶決議：請本府環境保護局研議將環境監測資料建置資料庫之可行性。

討論案(二)：臺北市南港區經貿段 70、70-1 地號商辦大樓新建工程環境影響說明書，提請 審議。

決議：請開發單位依委員及相關機關意見補充修正後再提會審查。

討論案(三)：台灣肥料股份有限公司旅館辦公大樓新建工程（原開發案名：台灣肥料公司南港 C2 街廓新建工程）環境影響說明書，提請 審議。

決議：請開發單位依委員及相關機關意見補充修正後再提會審查。

六、散會：(下午 4 時 30 分)

附件：綜合討論

討論案(一)：皇翔 A16 基地綜合大樓新建工程環境影響說明書變更內容對照表-申請暫時停止環境監測，提請 審議。

孫委員岩章：

1. 是否能說明將於何時要重新施工？
2. 餘無意見。

林委員麗玉：

開發單位能否將基地旁人行道空間弄寬敞一點。

邱委員裕鈞：

1. 建議環保局檢視監測報告時需注意交通服務水準評估方式應與原環評書所採一致。
2. 建議環保局可委託專業廠商將監測報告數據建置於 GIS，未來環評委員在審查環評報告時可以類似案例判斷資料是否正確，亦可供日後開發單位製作環評報告使用。

陳委員美蓮(書面意見)：

同意暫停環境監測，惟復工前應依原環評說明書內容恢復環境監測。

陳委員莉(書面意見)：

103 年仍有 SS 接近標準值現象，請加強工地管理，沉砂池應定期確實清理，尤其是颱風期。

鄭委員福田(書面意見)：

同意會議結論。

歐陽委員嶠暉(書面意見)：

無意見。

討論案(二)：臺北市南港區經貿段 70、70-1 地號商辦大樓新建工程環境影響說明書，提請 審議。

邱委員裕鈞：

書面審查對本案提出臨時停車位之規劃，依開發單位計算需 0.8 席臨時停車位，表示仍有需求，建議仍需考慮設置。

歐陽委員嶠暉：

1. 本開發案僅設置 8 席腳踏車位，由於市民利用腳踏車人口漸次增加，本開發案出入口多，應再酌增腳踏車停車位。

2. 本案自設污水陰井為 1.5m，污水下水道人孔深度 5.74m，落差大，應確實調查高程後設置消能設施。
3. 應設置至少 40 席腳踏車停車位於地下一樓供內部使用。

孫委員岩章：

除了太陽能板之外，屋頂是否有增加綠化的空間？

鄭委員福田：

1. 大樓之大公小公燈具要承諾用 LED 燈具。
2. 補充基地工地之加乘效應(挖土、整地、運土)。

董委員娟鳴：

1. 本案應說明以下幾點：
 - (1) 施工期間對捷運站進出人流之影響。
2. 本案報告書內容欠缺各層建物平面圖及周邊建物平面，應說明：
 - (1) 各層建物平面圖，並說明人員垂直逃生動線之合理性。
 - (2) 周邊建築配置，現有風洞試驗、噪音及日照影響皆未將周邊建物納入分析。
3. 雨水回收應以本基地開發會增加的逕流量作為儲留基準，建議以逕流分攤之角度分析合適量。
4. 建議應另說明本案與捷運站出入口廣場在整體設計內容於施工過程中的施工計畫及對捷運出入口之影響與施工期間替代計畫。

陳委員美蓮：

本次簡報 P.24 營運期間道路空氣品質推估結果，合併評估 $PM_{2.5}$ 增量高達 $51.5 \mu g/m^3$ ，加上背景值 $26 \mu g/m^3$ ，已達 $77.5 \mu g/m^3$ ，為目前國內標準的 2 倍以上，(目前 WHO 及其他國家已在提高 $PM_{2.5}$ 品質要求)，請補充說明推估的基礎為何？如何計算？如何因應如此高的空氣污染衝擊？TOD 綠色交通配合措施之檢討，請補充。應正視未來南軟區各案開發完成後，交通污染問題。(400 個停車位之設置有無修正空間)。

陳委員俊成：

1. 地下室停車空間除以 CO 監測外，建議考慮增設 CO_2 監測與排風機啟動連動，因 CO 毒性較大，如發生故障對地下停車場人員的風險較高。
2. B 棟停車場進排風口僅距離 4 公尺，應評估廢氣再抽入的比例，檢討出入風口佈置規劃。
3. 請再考慮擴充自行車停車位，必要時規劃機車與自行車停車位共用的可能。

李委員錦地：

1. 本案基地周邊有多個正在或即將進行之大型開發案，是否有累積效應？

2. 有關用水系統計畫等公用設施，宜實地調查，收集既有設施概況等加以比較評估說明。(會中答復說明依實地調查或用水量偏低，惟環評作業宜有實地調查評估，再採其合理用水量等。)
3. 建議考慮雨水貯留作為消防用水使用。
4. 營運期間應執行放流水水質監測。

林委員麗玉：

1. 建議增設供員工及訪客內部使用之自行車位。
2. 基地所設停車位是否有對外開放？

工務局衛生下水道工程處：

1. 意見一之說明 3 所提滿管 178.56CMH 並非完全提供本開發案使用，故仍須評估收集系統之污水量作出水理分析以為佐證依據。
2. 意見二之說明污水坑之壓力排水出水口位置為何，是否確認接入哪一個既有人孔？請補充。

討論案(三)：台灣肥料股份有限公司旅館辦公大樓新建工程(原開發案名：台灣肥料公司南港 C2 街廓新建工程)環境影響說明書，提請 審議。

陳委員俊成：

1. 本案土方量高達 37 萬 m^3 ，應考慮北投士林科技園區或臺北港填土土方需求，以交換挖填方。
2. 以本案的開發規模僅設 21 席自行車停車位，恐與實際需求有嚴重落差，請再檢討規劃自行車位數。
3. 評估周邊污水下水道納管容量，應含既有各建案的污水量加上本案的污水總量，而非僅評估本案的污水量。

邱委員裕鈞：

1. 基地地面層大客車停車動線運行軌跡，書面查意見回覆附圖很小，不易判讀，由附圖來看大客車要駛入很困難，為何不讓大客車直進直出而要停橫的；另大客車運行軌跡應包含到門口下旅客及離開之動線，並說明運行軌跡如何畫出。
2. 未來展覽館有展覽時，對周邊道路將造成負荷，開發單位提出運土車輛因應對策應更具體。

陳委員美蓮：

1. 本案汽車位達 802 輛，機車位達 831 輛，建議營運階段初期仍應執行空氣品質及噪音監測。

2. 本案周邊開發案同時進行中有多件，建議補充施工及未來營運期間的空氣污染(PM₁₀、PM_{2.5}、CO、NO_x)及噪音之合成影響。

林委員麗玉：

1. 本開發案應說明旅館房間數、餐廳可容納多少人等估計交通需求之基本資料，旅館、餐廳及辦公室之尖峰時間不同，應依建築物使用特性來估計尖離峰交通量。
2. 本基地位於南港展覽館旁，展覽期間將造成交通問題，目前基地做為停車場，開發完成後停車位與現況相比是多還是少，本案並未考慮展覽期間之停車需求，另請說明停車場是否對外開放。
3. 本案運具使用率不宜以調查值估算，本案停車位設置量是否足夠？
4. 交通問題會發生下班尖峰時間，有下班離場、餐廳進場及展覽期間散場之車潮，停車場進出會有問題，應更細緻的分析提出因應措施，如何鼓勵員工搭乘大眾運輸工具，儘量減少內部員工使用之停車位提供旅館及展覽期間外部使用。

孫委員岩章：

1. 本案屋頂是否有增加綠化的空間？
2. 本案棄土可否先與市府詢問收納之機會。
3. 書面意見回覆第 55 頁 SO₂ 之單位仍有錯誤。

鄭委員福田：

1. 承諾大公、小公之燈具要用 LED 燈。
2. 補充基地工地之加乘效應(挖土、整地、運土….)
3. CO 問題請澄清，不合理之數據不要引用。

董委員娟鳴：

1. 本案地下停車道出入口(經貿一路段)之位置位於道路轉彎處，對於地下停車出入形成經貿一路行經車輛之影響與因應作法作說明。
2. 現場基地內之土方量大，是否能有部分以設計方式處理。
3. 防火區劃與建物平面隔間作對應，以檢討防火區劃與逃生動線之長度合宜性，如書面審查意見回覆 P.21 圖 1.3.5-6 之機車及 P.22 圖 1.3.5-7 防火區劃逃生動線過長。

工務局公園路燈管理工程處：

開發單位於經貿一路側經貿二路 105 巷側規劃一處及二處破口做為地下停車場使用，涉及遷移行道樹，請依「臺北市公園樹木及行道樹申請遷移作業要點」向主管機關申請，並依「臺北市行道樹移植作業規範」提出移植計畫書送主管

機關審查。

歐陽委員嶠暉：

1. 腳踏車架可供停用之腳踏車位不明確，應擴增腳踏車停車位。
2. A、B 兩棟均有餐廳，各棟應有整合之油水分離設備及控管策略不足。
3. B 棟排入污水管管徑 250mm，納入幹管為 700mm，兩者落差不低，應調查，以確認要如何接入。
4. 雨水利用量，澆灌水量用 $7\text{mm}/\text{m}^2$ 偏高應為年平均蒸發量，未達建築規則之 4% 者，應回收供沖洗利用，以達規範需求，另空調補充水量 60m^3 之依據不低應以年平均補充量，而非夏天補充量。

劉委員聰桂：

本基地地質屬於極軟弱土質區，提醒加強監測，避免損鄰情況。

李委員錦地：

對交通量及旅館應對員工旅次之評估，既比對中山北路與南京東路之大倉久和大飯店進行實際調查，則對本計畫有關公用設施之所需供水方式、需水量、污水量亦可實際調查，加以比較評估估計。又為防災，似宜將雨水貯集利用等作為消防用水之備用水量。

工務局衛生下水道工程處：

1. 有關本處意見一之說明，係基於既有污水系統僅收集本案污水之檢核，惟既有污水系統所收集之基地建物污水皆未列入考量，另其污水量大幅超過本處規劃量，務請詳細調查並作為水理分析以為佐證。
2. 本處意見二之說明，請補充地下室之污水量計算及污水坑容量、位置、將來預定接入何處既有污水人孔。
3. 本處並未要求增加雨水儲留槽之容量，僅建議須設置獨立水錶於泳池進流水處，且泳池溢流水不要排入污水下水道系統。

周委員德威(書面意見)：

雨水回收後，主要用於植栽澆灌；而基地東北側有生態水池，建議其水源以雨水或中水回收為主，減少使用自來水。

(以下空白)

臺北市政府環境影響評估審查委員會第 143 次會議簽到簿

一、開會時間：	103 年 8 月 20 日（星期三）下午 2 時
二、開會地點：	市政大樓 6 樓東北區 606 會議室
三、案名：	討論案 1：皇翔 A16 基地綜合大樓新建工程 環境影響說明書變更內容對照表 -申請暫時停止環境監測 討論案 2：臺北市南港區經貿段 70、70-1 地 號商辦大樓新建工程環境影響說 明書 討論案 3：台灣肥料股份有限公司旅館辦公 大樓新建工程（原開發案名：台 灣肥料公司南港 C2 街廓新建工 程）環境影響說明書
四、主持人：	吳主任委員盛忠 記錄：洪明宏 蔡玲儀 W
五、出席單位及人員：	
出席者	簽名處
吳主任委員盛忠	
蔡副主任委員玲儀	蔡玲儀
陳委員嘉欽	陳嘉欽
林委員裕益	
林委員麗玉	林麗玉
王委員榮進	王榮進
周委員德威	周德威
陳委員莉	陳莉
孫委員岩章	孫岩章

出席者	簽名處
鄭委員顯榮	
歐陽委員嶠暉	歐陽嶠暉
顧委員洋	
董委員娟鳴	董娟鳴
陳委員美蓮	陳美蓮
劉委員聰桂	劉聰桂
邱委員裕鈞	邱裕鈞
郭委員素秋	
陳委員俊成	陳俊成
李委員錦地	李錦地
張委員怡怡	
鄭委員福田	鄭福田

臺北市府環境影響評估審查委員會第 143 次會議簽到簿	
出席單位	簽名處
都市發展局	
建築管理工程處	
產業發展局	
動物保護處	
交通局	楊冠群
停車管理工程處	鄭珮瑛
交通管制工程處	張金發 簡智彬
公共運輸處	
工務局	
工務局水利工程處	廖光迪 #264 / (案二) (案一)
工務局新建工程處	林晏佐
工務局公園路燈工程管理處	郭蘭香
工務局衛生下水道工程處	邱弘毅
工務局大地工程處	
消防局	
臺北市大同區公所(第一案)	
臺北市南港區公所(第二、三案)	

臺北市府環境影響評估審查委員會第 143 次會議簽到簿	
出席單位	簽名處
環境保護局綜合企劃小組	
	黃青心
	趙明宏 陳雅芳
	王姍方 廖振雄
開發單位	
皇翔建設股份有限公司 (討論案一)	徐若琴
	周逸品
佶泰建設股份有限公司 (討論案二)	黃若亞
台灣肥料股份有限公司 (討論案三)	黃瑞楨

台灣肥料股份有限公司旅館辦公大樓新建工程 (原開發案名：台灣肥料公司南港 C2 街廓新建工程)

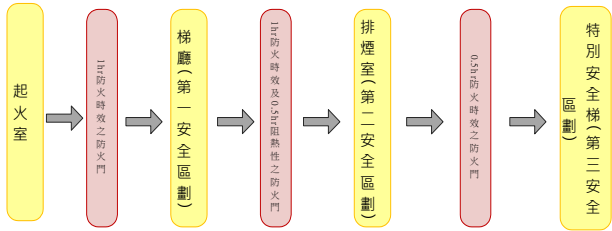
第 143 次會議紀錄審查對照表

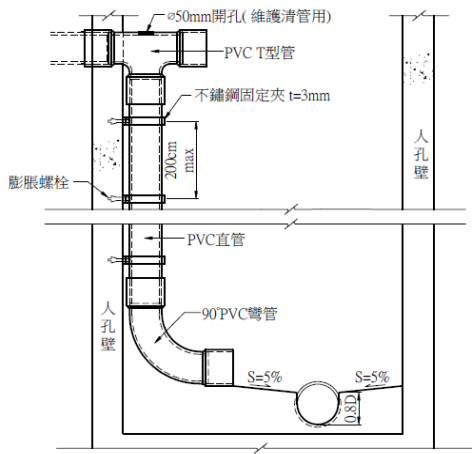
審 查 意 見	答 覆 說 明	修 訂 處	
		章 節	章 節
陳委員俊成			
一、本案土方量高達 37 萬 m ³ ，應考慮北投士林科技園區或臺北港填土土方需求，以交換挖填方。	遵照辦理。本案將先洽臺北市府工務局，確認本開發案剩餘土石方之土質及開挖時期是否符合北投士林科技園區或臺北港填土使用需求後，經確認無法配合後，始得委託其他土資場處理。	8.1.1	8-1
二、以本案的開發規模僅設 21 席自行車停車位，恐與實際需求有嚴重落差，請再檢討規劃自行車位數。	遵照辦理。經分析檢討，本案將規劃設置自行車停車位 85 席。	5.12	5-83
三、評估周邊污水下水道納管容量，應含既有各建案的污水量加上本案的污水總量，而非僅評估本案的污水量。	遵照辦理。本計畫開發後產生之污水將納入臺北市污水下水道系統處理，並不會任意排入鄰近地表水體。經最保守估算之合併周邊地區及本案之污水量及其水深仍小於公共污水管網之水量分析，故應不會造成既有公共污水下水道之負面影響，並不會對排水系統功能造成影響，其詳細檢討內容請見第 7.1.2 節內容。	7.1.2	7-7
邱委員裕鈞			
一、基地地面層大客車停車動線運行軌跡，書面審查意見回覆附圖很小，不易判讀，由附圖來看大客車要駛入很困難，為何不讓大客車直進直出而要停橫的；另大客車運行軌跡應包含到門口下旅客及離開之動線，並說明運行軌跡如何畫出。	遵照辦理。本案大客車停車位配置，主要考量本案國際飯店停車需求，配置 11 席大客車及 1 席大裝卸停車位，以橫向停放可便於各大客車輛上下客及進離場操作；大客車運行軌跡為參考交通部「公路路線設計規範」中第三種設計車種大客車之轉向軌跡繪製，並已將相關圖面修正呈現方式，詳請見附錄九之圖 4-4。	附錄九	—

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	章節
二、未來展覽有展覽時，對周邊道路將造成負荷，開發單位提出運土車輛因應對策應更具體。	遵照辦理，擬定具體對策如下。： 1.設有專責單位負責運土期間，與南港展覽館相關單位保持聯繫，以搜集南港展覽館舉辦大型專業展覽資訊，並於舉辦大型專業展覽期間(每日約1萬5千人次以上之專業展或每日約3萬參觀人次以上之非專業展覽)，並避開展期開幕及閉幕時間進行運土作業，以減輕對交通之影響。 2.配合南港展覽館於展覽期間對周邊交通所實施之交通管制措施。	8.1.2	8-2
陳委員美蓮			
一、本案汽車位達802輛，機車位達831輛，建議營運階段初期仍應執行空氣品質及噪音監測。	遵照辦理。本案經重新規劃後，實設汽車位為806席(不含大客車11席及裝卸車位12席)，機車位為828席。 另本案於營運階段初期，將持續執行空氣品質監測作業。惟本基地位於商業區內，周邊500公尺內無環境敏感點存在，且營運階段車流分散，無法判斷噪音主要產生來源，故經考量後，未納入噪音監測項目，敬請委員諒察。	5.4	5-22
二、本案周邊開發案同時進行中有多件，建議補充施工及未來營運期間的空氣污染(PM ₁₀ 、PM _{2.5} 、CO、NO _x)及噪音之合成影響。	遵照辦理。本案已重新模擬於施工及營運期間對各項空氣污染物(PM ₁₀ 、PM _{2.5} 、CO、NO _x)及噪音之合成影響。	7.1.3 7.1.4	7-7 7-16
林委員麗玉			
一、本開發案應說明旅館房間數、餐廳可容納多少人等估計交通需求之基本資料，旅館、餐廳及辦公室之尖峰時間不同，應依建築物使用特性來估計尖離峰交通量。	遵照辦理，有關旅館房間數、餐廳容量等資訊已補充於環說報告內容，並於後續提送修定本以供審閱；而針對尖離峰交通量主要考量基地周邊交通尖離峰特性進行分析，且依據調查資料，旅館、餐廳進出尖峰發生於下午尖峰時段，並已納入相關衍生交通量分析內容中。	7.4.2	7-78
二、本基地位於南港展覽館旁，展覽期間將造成交通問題，目前基地做為停車場，開發完成後	遵照辦理，本案開發後，停車數量將由現況之313席停車位增加為806席停車位，停車位數量有所增加；而本案停車位將以服務基地內部需求為主，且有擬訂相關收費營運計	8.1.3	8-15

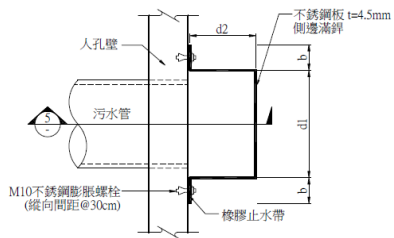
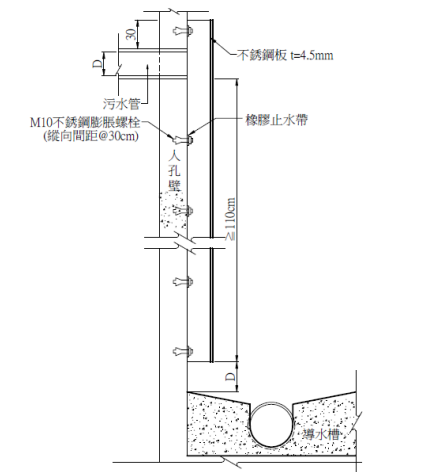
審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	章節
停車位與現況相比是多還是少，本案並未考慮展覽期間之停車需求，另請說明停車場是否對外開放。	畫，於基地內停車位滿足內部需求情況下，可開放外部使用，並已擬定相關停車場管理計畫。		
三、本案運具使用率不宜以調查值估算，本案停車位設置量是否足夠？	遵照辦理，本案之運具使用率為採用與基地相似之案例且區分用途分別調查，並考量未來營運實際狀況評估而得，應可反映未來停車場實際使用情形。而有關本案停車場供需評估，經相關分析之汽機車需供比皆小於 1，顯示設置之停車位數已可滿足基地之需求。	—	—
四、交通問題會發生下班尖峰時間，有下班離場、餐廳進場及展覽期間散場之車潮，停車場進出會有問題，應更細緻的分析提出因應措施，如何鼓勵員工搭乘大眾運輸工具，儘量減少內部員工使用之停車位提供旅館及展覽期間外部使用。	遵照辦理，根據本基地未來年已開發後交通衍生量分析，未來於下午尖峰時段之周邊道路之服務水準並無受基地衍生交通量而有明顯之下降，且本案於各停車場出入口處皆設置有管制人員控管車輛進出，可有效降低對周邊道路之衝擊。而有關鼓勵員工使用大眾運輸工具，則可透過宣導、提供大眾運輸搭乘資訊及交通費補助等措施，降低員工私人運具使用率。	—	—
孫委員岩章			
一、本案屋頂是否有增加綠化的空間？	遵照辦理，本案經重新規劃後，已增加各棟建物屋頂綠化空間，詳請見圖 5.3-8。	5.3	5-6
二、本案棄土可否先與市府詢問收納之機會。	遵照辦理，本案將先洽臺北市府工務局，確認本開發案剩餘土石方之土質及開挖時期是否符合北投士林科技園區或臺北港填土使用需求後，經確認無法配合後，始得委託其他土資場處理。	8.1.1	8-1
三、書面意見回覆第 55 頁 SO ₂ 之單位仍有錯誤。	謝謝指正，已修正 SO ₂ 單位，。	—	—
鄭委員福田			
一、承諾大公、小公之燈具要用 LED 燈。	遵照辦理。本案規劃於大公、小公空間燈具使用 LED 燈。	8.1.3	8-15
二、補充基地工地之加乘效應(挖土、整地、運土...)。	遵照辦理。本案合併評估與周邊工區開挖工期及運輸動線重疊對空氣品質、噪音振動之加乘效應，並已納入環說報告中。	7.1.3 7.1.4	7-16 7-41

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	章節
三、CO 問題請澄清，不合理之數據不要引用。	遵照辦理。經確認臺北市環保局技術室網站資料，內湖測站於 102 年 8 月份所測得之 CO 最大小時平均值為 156.34 ppm，已刪除其不合理之監測數值。	—	—
董委員娟鳴			
一、本案地下停車道出入口(經貿一路段)之位置位於道路轉彎處，對於地下停車出入形成經貿一路行經車輛之影響與因應作法作說明。	遵照辦理。經貿一路出入口設置位置於南向接近彎道末端、直線段起點，屬於車速較低之位置，相較於設置於經貿一段進入端直線段屬車速較高之路段且接近路口，目前出入口設置位置較為適當，且本案針對經貿一路出入口處亦配置相關安全措施、告示牌面及管制人員，可維護出入口進出人車之安全。	—	—
二、現場基地內之土方量大，是否能有部分以設計方式處理。	謝謝指教，由於本案部份土石方量來源係為吸納臺北市政府工務局新建工程處辦理之「環東基河快速道路工程南港經貿園區區段徵收範圍建築廢棄物處理工程」產生之土方量，致使目前基地內高程約介於 EL.+11.0m ~ EL.+14.0m；較四周相鄰道路高出約 2 ~ 3m，因此預估整地期間將產生約 6 萬方土石方，約佔整體土方量 16%。 依「修訂臺北市南港經貿園區特定專用區細部計畫通盤檢討案」之都市設計管制要點規定第四點：「除街廓 C1、C2、C3、C4、C5 街廓基地，為鼓勵其他地下停車場採整體開發且連通使用為原則（含整體開發基地間之道路用地），以及 C12、C13 商業區（供第二代展會中心使用），其地下開挖規模不予規定外，...」。本案於規劃階段，即已透過降低開挖率設計，以減少開挖產生之土方量。 此外，本案後續將洽詢臺北市政府工務局，確認本開發案剩餘土石方之土質及開挖時期是否符合北投士林科技園區或臺北港填土使用需求後，經確認無法配合後，始得委託其他土資場處理，透過土方交換方式降低對環境之影響。	8.1.1	8-1
三、防火區劃與建物平面隔間作對應，以檢討防火區劃與逃生動線之長度合宜性，如書面審查意見回覆 P.21 圖	本案防火區劃之基本原則，將 B1F~10F 以下之防火區劃面積規劃在 3000m ² 以下，高層部分規劃在 1,000 平方公尺以下。此外，全棟均設有自動撒水設備。並在辦公區及客房區域部分，建立 2~3 重防火安全區劃如下。	—	—

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	章節
1.3.5-6 之機車及 P.22 圖 1.3.5-7 防火區劃逃生動線過長。	 1.空間規劃原則如下: (1)每樓層均於安全梯前規劃足夠人員避難之滯留空間，可收容居室內所有人員，使人員避難過程更加安全。 (2)每樓層規劃 2 座特別安全梯並分散設置，避免人員單一方向避難，造成避難困難。 (3)特別安全梯於避難層樓梯周圍均開設多處出入口，使人員快速避難至戶外空間，且配合人員避難引導，避免人員滯留於出入口造成上方人員避難困難。 2.另餐廳部分，採用兩種方式確保人員安全: (1)居室內增設防火設備，將居室劃分為兩空間，並設置小門互通，使人員除可快速到達另一安全空間，再通往直通樓梯。 (2)特別安全梯前增加防火安全之走道空間，故於通往特別安全梯前方增設走道空間，讓人員可第一時間進入區劃內滯留並依序通往特別安全梯進行避難。 3.機車停車空間每區防火區劃內均設有安全梯通往避難層。		
歐陽委員嶠暉			
一、腳踏車架可供停用之腳踏車位不明確，應擴增腳踏車停車位。	遵照辦理。經分析檢討，本案將規劃設置自行車停車位為 85 席。	5.12	5-83

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	章節
二、A、B 兩棟均有餐廳，各棟應有整合之油水分離設備及控管策略不足。	遵照辦理，本案規劃於觀光旅館 A 棟及 B 棟地下 2 層各設置一套油脂加壓浮除系統。 本案將於取得建照後、放樣勘驗前，提送完整之污排水設計圖說至 臺北市衛工處辦理新建房屋申請污水下水道用戶排水設備設置設計審查，並依審查結果據以執行。 於營運階段，本案將參考臺北市政府衛工處「油脂截留器使用維護及設計說明」擬定操作維護要點如下： 1.規劃餐廳廚房中所有排水均進截留器處理後方能排放。 2.定時清除殘渣浮油，避免堵塞及除油功能喪失。 3.依使用頻率定期保養以維持功能正常。 4.保持油脂截留器機房空間之清潔乾淨，並勿堆放雜。	5.7 8.1.3	5-58 8-15
三、B 棟排入污水管管徑 250mm，納入幹管為 700mm，兩者落差不低，應調查，以確認要如何接入。	遵照辦理，本案已於 102 年 12 月 11 日會同台北市政府工務局衛工處辦理現場會勘並已查管套繪，會勘紀錄請見附 14.1，本建物預計接入 0027 號人孔，其該人孔深度為 8M，接入管距人孔底部高低落差大於 60CM，本案將採內跌落方式施作，其設計示意圖如下。  PVC跌落管設施示意圖 (TYPE 1) NTS Unit:cm	附 14.1	—

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	章節
	Diagram showing a cross-section of a PVC drop pipe facility (Type 2). It includes labels for PVC T-type pipe, PVC straight pipe, rubber pipe components, manhole wall, 90° PVC elbow, 140kgf/cm² concrete protection, and a 90cm width. Slopes of S=5% are indicated. A vertical dimension of 110cm is shown. PVC T型管 PVC直管 塑膠管各種零件 接頭詳圖詳 人孔壁 90°PVC彎管 140kgf/cm² 混凝土保護 90cm以上 S=5% S=5% PVC跌落管設施剖面示意圖 (TYPE 2) NTS Unit:cm		
	Diagram showing a cross-section of an energy dissipation facility. It includes labels for user connection pipe, 90° PVC elbow, PVC straight pipe, stainless steel fixed clamp (t=3mm), pump pressure pipe, and energy dissipation plate (140kgf/cm² concrete). Dimensions include 30, 20, 40, 6, and W. 用戶接管 90° PVC彎管 PVC直管 不銹鋼固定夾 t=3mm 30 20 40 6 W 消能擋版 (140kgf/cm² 混凝土) 泵浦壓力管 (視建築物壓力管管徑尺寸而定) 註： 1.消能設施中有關 90度PVC彎管、PVC直管及不銹鋼固定管夾等設施，為符合實際需要，其管徑及尺寸得配合出水壓力管之管徑予以調整。 2.消能擋版與陰井壁面之間距W<14cm或PVC直管之直徑。 消能設施示意圖 NTS Unit:cm		

審查意見	答覆說明	修訂處																					
		章節	章節																				
	 人孔內跌落管設施平面示意圖 (TYPE 3) — 2 NTS Unit:cm <table border="1"> <thead> <tr> <th>跌落管設施 (mm)</th><th>d1 (cm)</th><th>d2 (cm)</th><th>b (cm)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ø300</td><td>40</td><td>25</td><td>12</td></tr> <tr> <td>ø400</td><td>50</td><td>30</td><td>12</td></tr> <tr> <td>ø500</td><td>60</td><td>40</td><td>12</td></tr> <tr> <td>ø700</td><td>80</td><td>60</td><td>15</td></tr> </tbody> </table> 人孔內跌落管設施尺度表 (TYPE 3) — 3 NTS  人孔內跌落管設施剖面示意圖 (TYPE 3) — NTS Unit:cm	跌落管設施 (mm)	d1 (cm)	d2 (cm)	b (cm)	ø300	40	25	12	ø400	50	30	12	ø500	60	40	12	ø700	80	60	15		
跌落管設施 (mm)	d1 (cm)	d2 (cm)	b (cm)																				
ø300	40	25	12																				
ø400	50	30	12																				
ø500	60	40	12																				
ø700	80	60	15																				
四、雨水利用量，澆灌水量用 $7\text{mm}/\text{m}^2$ 偏高應為年平均蒸發量，未達建築規則之 4%者，應回收供沖洗利用，以達規範需求，另空調補充水量 60m^3 之依據不低應以年平均補充量，而非夏天補充量。	遵照辦理，依序說明如下： 1.澆灌水量將依「用水計畫書審查作業要點」建議以每公頃澆灌用水量為 $20\text{m}^3(0.002\text{m}^3/\text{m}^2)$。 2.補充空調用水量為依據本案各棟建物所設之空調設備規模推估而得，並依重新規劃成果後，每日補充空調用水量為 $283\text{m}^3/\text{日}$，詳細計算則請見下列回覆內容。 3.另重新檢討回收計畫，詳請見第 5.7 節內容。	5.7	5-58																				

審 查 意 見	答 覆 說 明	修 訂 處	
		章 節	章 節
劉委員聰桂			
本基地地質屬於極軟弱土質區，提醒加強監測，避免損鄰情況。	遵照辦理，本案擬定有地質監測計畫，將於施工期間執行，避免損鄰情況發生。	8.1.2	8-2
李委員錦地			
對交通量及旅館應對員工旅次之評估，既比對中山北路與南京東路之大倉久和大飯店進行實際調查，則對本計畫有關公用設施之所需供水方式、需水量、污水量亦可實際調查，加以比較評估估計。又為防災，似宜將雨水貯集利用等作為消防用水之備用水量。	謝謝指教。本案污水量為依據內政部民國 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」內容推估，本計畫最大日總污水量約為 1,810 CMD；另用水量則參考內政部營建署「公共污水下水道管線設計手冊(101 年 11 月)」，污水量係為用水量為基準乘上一適當轉換係數推估而得，其轉換係數約在 0.8~0.9 間，本案採 0.85，故用水量估計約需 2,130 CMD。 另，本案亦規劃雨水回收後作為消防用水使用。	5.6 5.7	5-49 5-58
周委員德威(書面意見)			
雨水回收後，主要用於植栽澆灌；而基地東北側有生態水池，建議其水源以雨水或中水回收為主，減少使用自來水。	遵照辦理，將規劃基地東北側生態水池主要補助水源以雨水或中水回收為主，減少使用自來水。	5.7	5-58
工務局公園路燈管理工程處			
開發單位於經貿一路側經貿二路 105 巷側規劃一處及二處破口做為地下停車場使用，涉及遷移行道樹，請依「臺北市公園樹木及行道樹申請遷移作業要點」向主管機關申請，並依「臺北市行道樹移植作業規範」提出移植計畫書送主管機關審查。	遵照辦理。	—	—
工務局衛生下水道工程處			
一、有關本處意見一之說明，係基於既有污水系	本計畫開發後產生之污水將納入臺北市污水下水道系統處理，並不會任意排入鄰近地表	7.1.2	7-7

審 查 意 見	答 覆 說 明	修 訂 處																																																															
		章 節	章 節																																																														
統僅收集本案污水之檢核，惟既有污水系統所收集之基地建物污水皆未列入考量，另其污水量大幅超過本處規劃量，務請詳細調查並作為水理分析以為佐證。	水體，因此不會對排水系統功能造成影響，並經與 貴處取得本基地所在集污區各戶之自來水水量統計資料(102 年 2 月至 103 年 6 月，總計共 1,257 戶)，檢核既有污水系統負荷，其詳細檢核內容請見第 7.1.2 節。																																																																
二、本處意見二之說明，請補充地下室之污水量計算及污水坑容量、位置、將來預定接入何處既有污水人孔。	遵照辦理，依序回覆如下： (一)地下層污水量計算 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」內容補充地下層污水量，並納入各棟每日污水量中計算： <table><tr><th rowspan="2">地 下 層 使 用 途</th><th colspan="3">居室/營業/開放空間面積(m²)、便器具數目(個)</th><th rowspan="2">單位污水量(L)</th><th colspan="3">污水量(CMD)</th></tr><tr><th>A棟</th><th>B棟</th><th>C棟</th><th>A棟</th><th>B棟</th><th>C棟</th></tr><tr><td>餐 飲 場 所 (B-3)</td><td>451.5 1</td><td>507.3 6</td><td>0</td><td>100</td><td>6.1</td><td>6.8</td><td>—</td></tr><tr><td>辦 公 場 所 (G-2)</td><td>71.01</td><td>417.6 3</td><td>0</td><td>100</td><td>0.5</td><td>2.1</td><td>—</td></tr><tr><td>停 車 場 (A-2)</td><td>大 便 器：18 小 便 器：6</td><td>大 便 器：9 小 便 器：6</td><td>大 便 器：4 小 便 器：4</td><td>100</td><td>4.0</td><td>3.4</td><td>2.1</td></tr><tr><td colspan="5">平均日污水量(CMD)</td><td>10.6</td><td>12.3</td><td>2.1</td></tr><tr><td colspan="5"></td><td colspan="3">25</td></tr><tr><td colspan="5">最大日污水量(CMD)</td><td colspan="3">30</td></tr></table> 1. 餐飲場所 (1)計算基準 類別(組別)：B 類商業類(B-3) 使用人數：按營業面積每 3 m² 一人並乘上 開放時間：0.4~0.6(取 0.4) 單位污水量：100 公升/人.日 (2)建築概要	地 下 層 使 用 途	居室/營業/開放空間面積(m ²)、便器具數目(個)			單位污水量(L)	污水量(CMD)			A棟	B棟	C棟	A棟	B棟	C棟	餐 飲 場 所 (B-3)	451.5 1	507.3 6	0	100	6.1	6.8	—	辦 公 場 所 (G-2)	71.01	417.6 3	0	100	0.5	2.1	—	停 車 場 (A-2)	大 便 器：18 小 便 器：6	大 便 器：9 小 便 器：6	大 便 器：4 小 便 器：4	100	4.0	3.4	2.1	平均日污水量(CMD)					10.6	12.3	2.1						25			最大日污水量(CMD)					30			—	—
地 下 層 使 用 途	居室/營業/開放空間面積(m ²)、便器具數目(個)			單位污水量(L)	污水量(CMD)																																																												
	A棟	B棟	C棟		A棟	B棟	C棟																																																										
餐 飲 場 所 (B-3)	451.5 1	507.3 6	0	100	6.1	6.8	—																																																										
辦 公 場 所 (G-2)	71.01	417.6 3	0	100	0.5	2.1	—																																																										
停 車 場 (A-2)	大 便 器：18 小 便 器：6	大 便 器：9 小 便 器：6	大 便 器：4 小 便 器：4	100	4.0	3.4	2.1																																																										
平均日污水量(CMD)					10.6	12.3	2.1																																																										
					25																																																												
最大日污水量(CMD)					30																																																												

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	章節
	A 棟營業面積：451.51 m² B 棟營業面積：507.36 m² (3)污水量計算 A. A 棟 使用人數：451.51m²/3 m²/人× 0.4(T)=61 人 日污水量：61 人×100 L/人.日 /1000 =6.1 CMD B. B 棟 使用人數：507.36 m²/3 m²/人× 0.4(T)=68 人 日污水量：68 人×100 L/人.日 /1000 =6.8 CMD 2. 辦公場所 (1)計算基準 類別(組別)：G 類辦公、服務類 (G-2) 使用人數：按居室面積每 10 m² 一人並乘上開放時間 開放時間：0.4~0.6(取 0.5) 單位污水量：100 公升/人.日 (2)建築概要 A 棟居室面積：71.01m² B 棟居室面積：417.63m² (3)污水量計算 A. A 棟 使用人數：96.43m²/10 m²/人× 0.5(T)=5 日污水量：5×100L/人.日 /1000=0.5 CMD B. B 棟 使用人數 417.63m²/10 m²/人× 0.5(T)=21 人 日污水量：21 人×100L/人.日 /1000=2.1CMD 3. 停車場		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	章節
	(1)計算基準 類別：A 類公共集會類 組別：A-2 使用人數： $\frac{20 \times \text{大便器數目} + 120 \times \text{小便器數目}}{8} \times \text{開放時間}$ 開放時間：0.2~0.4(取 0.3) 單位污水量：100 公升/人.日 (2)建築概要 A 棟：大便器 18 個、小便器 6 個 B 棟：大便器 9 個、小便器 6 個 C 棟：大便器 4 個、小便器 4 個 (3)污水量計算 A. A 棟 使用人數： $\frac{20 \times 18 + 120 \times 6}{8} \times 0.3 \cong 41 \text{ 人}$ 日污水量：41 人×100 L/人.日 /1000=≐4.0 CMD B. B 棟 使用人數： $\frac{20 \times 9 + 120 \times 6}{8} \times 0.3 \cong 34 \text{ 人}$ 日污水量：34×100 L/人.日 /1000=3.4 CMD C. C 棟 使用人數： $\frac{20 \times 4 + 120 \times 4}{8} \times 0.3 \cong 21 \text{ 人}$ 日污水量：21 人×100 L/人.日 /1000=2.1CMD 依據上述各類別分別計算出各棟大樓之地下層平均日污水量後，再分別乘上安全係數 1.2 並取其整數，則本計畫地下層最大日污水量約為 30CMD。		

審 查 意 見	答 覆 說 明	修 訂 處	
		章 節	章 節
	(二)污水坑容量 依本案污水量推估成果，分別規劃於 A、B 及 C 棟之筏基層設置污水坑容量分別 134.44、190.56 及 23.4 噸。本案已於 102 年 12 月 11 日會同台北市政府工務局衛工處辦理現場會勘並已查管套繪，本案預計接入 0042、0027 及 0047 號人孔。		
三、本處並未要求增加雨水儲留槽之容量，僅建議須設置獨立水錶於泳池進流水處，且泳池溢流水不要排入污水下水道系統。	遵照辦理。本案將設置獨立水錶於泳池進流水處，且回收泳池溢流水使用，並未排入污水下水道系統。	—	—

附 13.4

書面審查意見回覆對照表 (修訂本)

台灣肥料股份有限公司旅館辦公大樓新建工程 (原台灣肥料公司南港 C2 街廓新建工程)(修訂本)

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	章節
壹、委員意見			
劉委員 小蘭			
一、請說明經貿二路50巷(或105巷？P4.2-5與P5-4不同)之寬度，以及本基地南側之道路寬度。	謝謝指正，經確認並修正為經貿二路105巷，依本案現況調查結果經貿二路105巷路寬20公尺，採中央標線分隔路型，配置雙向4車道，道路兩側禁止停車，道路兩側配置人行空間。另基地南側約為10公尺行人磚道，用以連通經貿一路及經貿二路間，並非道路。	—	—
二、P.4-2得知基地南側為人行磚道，西側為經貿廣場，西B棟觀光旅館人行主要出入口在西側，請加強說明各棟人行動線。	遵照辦理，本基地各棟人行動線如圖5.4.3-5所示。	5.4.3	5-34
三、綠覆率達99.86%(未含屋頂)，請說明如何計算？P.5-7大客車停放區及人行出入口均為硬鋪面，是否可採用植草磚？	依序說明如下： (一)綠覆率計算 本次因配合都審意見修正景觀配置，經重新計算後其綠覆率為88.26%。 1.基地面積：23,309.58 m² 2.建築面積：11,198.89 m² 3.法定建蔽率：50% 4. 法 定 空 地 面 積 ： 23,309.58×0.5=11,654.79 m² 5.法定綠覆率：65% (第一類建築基地) 6.實際綠覆總面積：10,289.89m² (1)喬木：6,012 m² (2)灌木：1,720.14m² (3)地被：2,557.75 m² 7. 綠 覆 率 ： 10,289.89÷11,654.79=88.26>65% (二)透水規劃 本案大客車停放區規劃共有11車位，因此若改以植草磚鋪面，恐無法因應往返大客車荷重，易經常性損壞且維護不易。惟，本案規劃基地內非車行重壓路面	8.1.3	8-15

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	章節
	採用透水鋪面，以增加透水空間。 此外，本案規劃取得綠建築標章基地保水指標，另有其他保水設計如下： 1.地下室開挖範圍外規劃作為綠地空間，採直接滲透保水設計。 2.地下室上方採用花園土壤保水設計。 3.非車行重壓路面採用透水鋪面，增加透水空間。 4.開放空間區域儘量植草皮或使用透水鋪面，減少地表不透水面積，增加地層含水量。 5.基地內排水路規劃採滲透排水管及滲透陰井等保水設計。 6.規劃設置水態水池，並於開挖面範圍外採透水設計。		
四、土方挖量37萬m²，區內是否有土方暫置區？若有請說明其區位及管理計畫。若無，請說明南展覽館人潮多時停止外送之處理。	遵照辦理。本基地施工期間為避開南展舉辦大型專業展覽期間(每日約1萬5千人次以上之專業展或每日約3萬參觀人次以上之非專業展覽)之展期開幕及閉幕時間進行運土作業，故基地內規劃有土方暫存區，以減輕對交通之影響。 由於展期之開幕及閉幕時間最多不超過1日，假設在最保守的情況下，預估整地開挖工程的出土時間約270天，則每天平均運棄土方量為1,370立方公尺，故規劃土方暫存區總容量約為3,000立方公尺，可容納2天之土方量，可作為展期開幕及閉幕時間土方暫置使用並擬定土方管理計畫如下： (一)土石方暫置區管理要點 1.暫置區應避免設置於影響原有水路過鄰近既有結構物之處。 2.土石方暫置區位置配合施工動線移動，邊坡坡比V:H 至少為1:2為原則。 3.土石方堆置區頂面應保持最小排水坡度(0.3%)。 4.暫置區四周應設置設臨時排水溝，並至少每月清理排水溝一次，以免造成災害。 5.視土石方堆置時間長短，採用網布覆蓋或鋪植草種方式，以抑制晴天之塵土飛揚，及避免降雨期間雨水直接沖蝕造成表土流失。	5.8 8.1.2	5-66 8-2

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	章節
	6.運輸車輛以基地內現有通路至各土石方暫置區。工程施工期間，施工區域適時派水車實施灑水，減低塵土對鄰近住戶影響及維持聯外交通，如運輸車輛在進行作業時，必須管制交通或禁止通行者，須設置管制人員及必要之警告標誌後，始得進行。		
五、營運期間請增加PM _{2.5} 之模擬，施工期間PM _{2.5} 超標，請提出因應對策。	遵照辦理，依序說明如下： (一)營運期間PM_{2.5}模擬 本案使用CALINE-4線源模式模擬聯外道路3公尺範圍內各種污染物排放濃度，其營運期間車輛空氣污染物排放係數及交通量推估結果，以經貿二路105巷(經貿一路~經貿二路)為最高，尖峰小時最大增量模擬值為TSP為8.67 µg/m³、PM₁₀為4.76 µg/m³、PM_{2.5}為3.61 µg/m³、NO_x為2.04×10⁻²ppm、CO為3.22×10⁻¹ppm、SO_x未有增量，各增量濃度與該區域之背景濃度值加成後仍可符合法規標準。 (二)施工期間PM_{2.5}空氣品質因應對策 依產生機制PM_{2.5}可分為原生性與衍生性兩種，其中原生性主要來源包含直接從自然與人為活動所排放，在大氣環境中未經化學反應的微粒一如天然的海鹽飛沫、營建工地粉塵、車行揚塵及工廠直接排放；而衍生性來源則包括自然與人為活動排放到大氣環境中的化學物質經過太陽光照或其他化學反應後生成一如燃煤、燃油及燃氣電廠、煉鋼廠、石化相關產業工廠、機動車輛、船舶、建物塗料、農業施肥、禽畜排泄及生活污水等。 依本案開發行為可能產生之主要來源為營建工地粉塵及車行揚塵，已針對其擬定具體減輕對策於第8.1.2節內容。	7.1.3 8.1.2	7-16 8-2
歐陽委員 嶠暉			
一、機車停車位多達836車位，將來應視實際利用狀況，適當調節部份空間供自行車用。	遵照辦理。本案於營運階段將視實際需求，適當調節地下層機車停車位空間，提供員工自行車停放使用。另，本案亦規劃於地面層自行車位數量由原42席增加至85席，並開放給民眾使用。	5.12	5-83

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	章節
二、自來水替代率每日達169CMD，而雨水貯留槽容量僅1,090噸，則實際僅提供6天使用量，某些月份連續不降雨日數大於6日，則其替代率如何達成不明。	謝謝指教，本案除規劃收集雨水再利用外，亦回收泳池溢流水及空調冷凝水使用，其可回收水量分別為31及39.6噸，約佔總回收水量的25%。另本案已盡可能利用基地內包括屋頂、建物立面及露臺等作為集雨區域，以期能增加集雨量。惟，旱季期間，本基地將配合相關節水措施，如泳池關閉，以降低自來水使用量。	5.7	5-58
林委員 鎮洋			
一、P.1對高達37m ³ 之棄方答覆要洽北市工務局，結果如何？	謝謝指教，本案將於施工前，將確認本開發案開挖時期，再行發文至工務局確認本案開挖之剩餘土石方之土質及開挖時期是否符合北投士林科技園區或臺北港填土使用需求後，經確認無法配合後，始得委託其他土資場處理，透過土方交換方式降低對環境之影響。 由於本案部份土石方量來源係為吸納臺北市政府工務局新建工程處辦理之「環東基隆快速道路工程南港經貿園區區段徵收範圍建築廢棄物處理工程」產生之土方量，致使目前基地內高程約介於EL.+11.0m ~ EL.+14.0m；較四周相鄰道路高出約2~3m，因此預估整地期間將產生約6萬方土石方，約佔整體土方量16%。 依「修訂臺北市南港經貿園區特定專用區細部計畫通盤檢討案」之都市設計管制要點規定第四點：「除街廓C1、C2、C3、C4、C5街廓基地，為鼓勵其他地下停車場採整體開發且連通使用為原則（含整體開發基地間之道路用地），以及C12、C13 商業區（供第二代展會中心使用），其地下開挖規模不予規定外，...」。本案於規劃階段，即已透過降低開挖率設計，以減少開挖產生之土方量。	8.1.1	8-1
二、請依據「臺北市基地開發排入雨水下水道逕流量標準」，雨水貯集量及允許放流量標準是否符合規定？	依據「臺北市基地開發排入雨水下水道逕流量標準」第4條規定，本計畫需設置雨水流出抑制設施，新建建築物需以目的事業主管機關核准開發或利用之基地面積為計算基準。另依第6條規定，基地開發增加之雨水逕流量，透過雨水流出抑制設施，應符合最小保水量及最大排放量。其中最小保水量以基	5.7 7.1.3	5-58 7-16

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	章節
	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；最大排放量以基地面積每平方公尺每秒鐘允許排放0.0000173立方公尺之雨水體積為計算基準。計算結果本計畫最小保水量為1,818.15立方公尺($23,309.58 \times 0.078 = 1,818.15$立方公尺)，最大排放量每秒鐘允許排放0.4033立方公尺($23,309.58 \times 0.0000173 = 0.4033$立方公尺)。 惟本案將依審查決議結果，將本案計算之最小保水量$1,818.15\text{m}^3$，扣除本案所設各滲透設施可貯集之保水量後(196.14m^3)，其雨水流出抑制設施(雨水滯留槽)量為$1,633.56\text{m}^3$。		
三、P6-5之相關計畫預定完成時間與事實不符者，請修正。	遵照辦理，已修正如表6.1-1所示。	6.1	6-5
四、是否規劃施工及營運期間非點源污染削減措施？請參考環保署「降雨逕流非點源污染最佳管理技術(BMPs)指引」進行規劃與檢核。	遵照辦理，本計畫參考環保署「降雨逕流非點源污染最佳管理技術(BMPs)指引」檢核如下： (一)土地開發面積基本資料：商業區 23,309.58 平方公尺 (二)土地開發降雨逕流 BMPs 設計 1.計算應收集降雨逕流體積(V_d) 非點源逕流廢水控制規範：降雨逕流控制體積 = 開發基地面積(23309.58m^2)$\times 0.015\text{m} \div 350\text{m}^3$ 2.其他規範設置設施之折抵體積(V_{BMP2}) (1)植栽綠地可折抵體積： $3649.51 \times 0.015 \times 0.5 = 27.39(\text{m}^3)$。 (2)商業及住宅區建築物基地之雨水貯集滯洪設施扣抵上限： 集雨面積 $\times 0.015 = 4824.57 \times 0.015 = 72.3(\text{m}^3)$ 3.須設置之 BMPs 設施體積(V_{BMP1}) $V_{BMP1} \geq V_d - V_{BMP2} = 350 - 27.39 - 72.3 = 250.31(\text{m}^3)$ 4.依據 V_{BMP1} 設計規劃 BMPs 組合 (1)透水性鋪面	—	—

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	章節
	A. 貯存體積 = 面積 (m²) × 厚度 (0.25m) × 孔隙率 (0.1) = 3636.87 × 0.25 × 0.1 = 90.9 B. 入滲體積 = 面積 (m²) × 入滲率 (10⁻⁵m/s) × 時間 (0.5 小時) = 3636.87 × 10⁻⁵ × 0.5 × 60 × 60 = 65.5 => 透水鋪面之雨水逕流控制體積 = 156.4 m³ (2) 雨水貯集系統 本基地設置之雨水貯留池符合建築技術規則規定。 A. 雨水貯留池數量：1 個 B. 雨水貯留池設計總容積 (V_f) = 1,832m³ C. 水質控制體積 (W_{QV1}) 貯雨水留池設計容積 × 0.015 = 1832 × 0.015 = 27.5m³ => 貯留池之雨水逕流控制體積 = 27.5 m³ (3) 綠屋頂 雨水貯集量 = 綠屋頂施作面積 (m²) × 介質層厚度 (m) × 孔隙率 = 965.4 × 0.3 × 0.5 = 144.8 m³ (4) 雨花園 A. 地表貯存體積 = 雨花園面積 (m²) × 平均設計水深 (m) = 247 × 0.3 = 74.1 B. 入滲體積 = 雨花園底部面積 (m²) × 入滲率 × 時間 = 247 × 10⁻⁵ × 0.5 × 60 × 60 = 4.45 C. 雨水逕流控制體積 = 74.1 + 4.45 = 78.6		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	章節
	(5)入滲陰井 陰井體積＝底部面積(m)×井水深度(m) =18.2×1=18.2 (6)溼式滯留池 A.水質控制體積(W_{QV})=15mm×集水區面積(m^2)=0.015×147.63=2.2 B.貯存體積＝3×水質控制體積(W_{QV})=3×2.2=6.6 (7)推估可符合 VBMP1 之 BMPs 體積 A.透水性鋪面：156.4m^3 B.雨水貯集系統：27.5 m^3. C.綠屋頂：144.8 m^3 D.雨花園：78.6m^3 E.入滲陰井：18.2 m^3 F.溼式滯留池：6.6 m^3 前項 BMPs 控制體積合計為 432.1m^3，另加上建築基地之折抵體積上限為 104.9m^3，故 $V_{BMP1}+V_{BMP2}=531.79$，則 $V_{BMP1}+V_{BMP2}>V_d=531.79>350$)，符合本技術指引規範之逕流控制體積。 5.污染削減量推估 (1)透水性鋪面 實際降雨逕流收集體積×降雨逕流所沖刷之污染物×污染物削減率 A. 懸 浮 固 體： 156.4×86×85%=11,432.84 (mg/L) B. 總 磷：156.4×0.36×85%=47.86 (mg/L) C.硝酸鹽及亞硝酸鹽：156.4×0.47×		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	章節
	30%=22.05 (mg/L，以 N 計) (2)雨水貯集系統 A. 懸浮固體： 27.5×86×100%=2,399.8(mg/L) B. 總磷： 27.5×0.36×100%=10.01(mg/L) C.硝酸鹽及亞硝酸鹽：27.5×0.47× 100%=13.07 (mg/L，以 N 計) (3)綠屋頂 A. 懸浮固體： 144.8×86×85%=10,584.88(mg/L) B. 總磷： 144.8×0.36×85%=44.31(mg/L) C.硝酸鹽及亞硝酸鹽：144.8×0.47× 30%=20.42 (mg/L，以 N 計) (4)雨花園 A. 懸浮固體： 78.6×86×85%=5,457.7(mg/L) B. 總磷： 78.6×0.36×85%=24.1(mg/L) C.硝酸鹽及亞硝酸鹽：78.6×0.47× 30%=11.08 (mg/L，以 N 計) (5)入滲陰井 A. 懸浮固體： 18.2×86×85%=1330.42(mg/L) B.總磷：18.2×0.36×85%=5.6(mg/L) C.硝酸鹽及亞硝酸鹽：18.2×0.47× 30%=2.57(mg/L，以 N 計) (6)濕式滯留池 A. 懸浮固體： 6.6×86×70%=482.46(mg/L) B.總磷：6.6×0.36×60%=2.01(mg/L) C.硝酸鹽及亞硝酸鹽：6.6×0.47× 30%=0.93 (mg/L，以 N 計)		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	章節
	(7)降雨逕流污染物削減量(kg) A.懸浮固體 $(11432.84+2399.8+10584.88+5457.7+1330.42+482.46)\times 10^{-3}=31.69 \text{ kg}$ B.總磷 $(47.86+10.01+44.31+24.1+5.6+2.01)\times 10^{-3}=0.13\text{kg}$ C.硝酸鹽及亞硝酸鹽 $(22.05+13.07+20.42+11.08+2.57+0.93)\times 10^{-3}=0.07\text{kg}$		
五、P.7-7請依據「環境影響評估河川水質技術規範」評估施工期間之影響，並以技術規範附件三，敘述評估結果。	遵照辦理。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。本案屬平原區排水系統，其設重現期為五年，依其選定之降雨量強度公式為： $I = \frac{8606}{(t + 49.14)}$ 式中，「t」為降雨延時或集流時間(分)採5分鐘，經計算可得I值為158.96 mm/hr。依據「臺北市雨水下水道設施規劃設計規範」第三點之逕流係數之選擇參考表，在基地屬商業區，逕流係數(C)值採中值為0.83，集水面積(A)為基地總面積2.3309公頃，代入可求得施工階段之總地表逕流量Q₀為0.85 CMS。為評估本基地經妥善處理後之工區放流水納入鄰近水體後之影響程度，參考「環境影響評估河川水質技術規範」，採用質量平衡模式進行評估： 質量平衡公式：C=(C₀×Q₀+C_a×Q_a)/Q₀+Q_a 距離本基地放流口最近測站為南湖大橋水質測站，其各項濃度採最近一年平均值依序為BOD 3.8 mg/L、COD 18.0 mg/L、SS 27.7 mg/L，惟該測站並無流量監測結果，故其流量為參考地理資料倉儲中心(水資源資料)同屬基隆流域之五堵測站103年最小日平均為1.42CMS。經模擬結果，放流口下游之BOD混合後濃度為9.8 mg/L，COD混合後濃度為13.6 mg/L，SS混合濃度為48.7mg/L。經混合	7.1.2	7-7

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	章節
	後之污染物濃度仍可符合丁類水體標。 推估在最保守情況下之結果，可知施工階段工區放流水對附近水體有短暫影響，但隨著施工結束恢復為背景值。惟為降低未來施工階段對水體之影響衝擊，本案將採取相關減輕對策如下： (一)施工期間設置套裝式混凝沉澱設施，用以處理施工期間各項工程產生之廢水。 (二)回收經處理後之工區放流水，優先作為工區灑水使用，以減少放流量降低對周邊水體影響。		
詹委員 長權			
一、空污模擬以ISC模式評估可能低估PM _{2.5} 之衝擊，必需結合土地利用現況資料評估較能反應敏感地區(南港國小、誠正國中及週邊社區)的日、年PM _{2.5} 增量。	遵照辦理，本案已利用ISCST3模式，合併模擬本工程與未來周邊土地使用情況對基地周邊之敏感地區PM_{2.5}的加成影響，其已包括誠正國中及南港國小，惟南港國小周邊係為住宅區，故亦已將對基地周邊社區之影響納入評估，說明如下： 經實際現勘，基地周邊方圓5公里內各項開發計畫，彙整共18處工區之施工進度及棄土計畫。與本案開挖期程可能有重疊包括新光南港軟體園區大樓案、臺北市南港區經貿段70、70-1地號商辦大樓新建工程及南港中南段一小段710地號等105筆土地都市更新事業計畫案。其中，與本案運棄動線重疊僅為新光南港軟體園區大樓案及臺北市南港區經貿段70、70-1地號商辦大樓新建工程。 本案以ISCST3模式模擬本工程在採用各防制措施情況下與周邊三處工區，同時進行開挖施工階段對附近環境總懸浮微粒擴散模擬，PM_{2.5}最大24小時值增量為35.04 $\mu\text{g}/\text{m}^3$，最大年平均增量為12.73 $\mu\text{g}/\text{m}^3$。另模擬基地周邊敏感受體，南港國小、誠正國中及三重路旁民宅之PM_{2.5}24小時值增量分別為3.85、1.06及9.73 $\mu\text{g}/\text{m}^3$，年平均增量則分別為0.88、0.27及3.77 $\mu\text{g}/\text{m}^3$。 由於本基地所在地區之空氣背景濃度偏高，以致PM_{2.5}之24小時最大落地濃度與背景濃度加成後，略超出空氣品質標準，惟其主要影響範圍落於基地周邊。另由周邊敏感受體之模擬結果來看，均可符合空氣品質標準，	7.1.3 8.1.2	7-16 8-2

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	章節
	故應屬輕微影響。此外，粒狀污染物影響將隨著施工結束恢復為背景值，故影響期間短暫。未來施工階段將於裸露面灑水抑制揚塵降低粒狀污染物逸散，因此除開挖期間對基地附近地區空氣品質有短暫輕微影響外，隨著開挖階段結束將可恢復為背景值。 另，本案針對PM_{2.5}擬定具體減輕對策如第8.1.2節。		
二、交通衝擊之估計也不足以反應快速成長的交通量已在附近造成之影響，應有更多監測值來說明在交通尖峰時段的車流速及總流量，並據以改變施工及營運期之交管措施，以不惡化交通為前提之動線和停管方案來施作，目前機車停車格設置，大客車停車規劃不能反應真實需求，也未將腳踏車納入規劃。	遵照辦理，依序說明如下： (一)交通調查成果 本案基地周邊交通監測係根據「建築物交通影響評估準則」第四條規定辦理，以包含衝擊範圍500公尺之重要路口路段為主要監測調查對象，並根據第六條規定以兩年內調查資料為有效資料。另調查時段則根據交通部「交通工程規範」以上下午尖峰時間各2小時進行監測。 (二)交通影響評估 本案基地周邊交通量成長根據交通部公路總局臺北市區監理所台北市機動車輛登記數統計資料，自93年至103年底之機動車輛數由1,726,699輛增加至1,768,253輛，年平均機動車輛成長率為0.24%，另參考臺北市政府民政局各行政區人口統計資料，自93年至103年底之人口數由2,622,472人增加至2,702,315人，年平均人口成長率為0.30%，而本案仍採用「臺北都會區整體運輸規劃基本資料之調查與驗校(二)」研究報告內容，以依一般交通狀況保守評估方式依年交通成長率1.233%進行評估，本案開發並無對周邊交通產生嚴重之衝擊，詳細規劃及評估結果如下： 1.目標年基地未開發交通影響分析 依本案調查分析所得之現況道路服務水準，於109年時之道路交通量成長。本研究模擬假設道路平均旅行速率下降比率，與道路流量增加比率呈現正比關係，可得109年目標年基地	6.6.1 7.4.2 8.1.3	6-77 7-78 8-15

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	章節
	未開發時，道路之路段服務水準結果。可知，無論在平常日晨、昏峰時段，基地週邊主要道路目標年道路服務水準大致維持在與現況相同之服務水準狀況。 另目標年基地未開發路口服務水準與現況相較，路口延滯時間均有增加現象，但增幅不大，各路口大致上維持相同服務等級。 2 目標年基地已開發交通影響分析 為瞭解開發後對周邊主要道路及基地附近聯絡道路的衝擊程度，本研究首先將本基地的衍生交通量(包含基地進駐居民之衍生交通量及獎勵停車部分衍生交通量)指派到各道路上，再將各路段上本基地的衍生交通量與基地未開發時的交通量作比較，以求取本基地開發後對路段的影響程度。 由分析結果可知，因基地衍生旅次並不大，因此基地開發後周邊主要幹道之旅行速率受到本基地開發之影響並不明顯，大部分道路服務水準維持與未開發相同。可知，目標年基地開發後，周邊主要路口僅增加少數延滯時間，路口服務水準維持與開發前相同。 3.目標年考量周邊其他開發衍生量 本案以基地開發目標年民國109年為主，並合併評估本案與其他周邊重要開發案整體開發完成後，對交通衝擊之影響。 將基地周邊包括「南港展覽館2期」與「中國信託總部」等開發案所產生之衍生量納入整體評估，交通衝擊評估研究所設定之預測目標年，將以基地開發目標年民國109年為主。於周邊開發案南港展覽館2期參考「國家會展中心(南港展覽館擴建)新建工程暨附屬工程環境影響說明書」第4.7節交通影響評估內容，以平日中等規模活動舉行之情境D進行整體開發		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	章節
	衍生交通量推估，其衍生人旅次分別為：晨峰進入 7,520 人旅次/HR、晨峰離開 1,104 人旅次/HR、昏峰進入 6,621 人旅次/HR、昏峰離開 17,083 人旅次/HR，根據運具使用特性換算為衍生交通量分別為：晨峰進入 1,718 PCU、晨峰離開 250 PCU、昏峰進入 1,164 PCU、昏峰離開 3,210 PCU。而中國信託總部開發案則以背景交通量衍生 3%計算衍生交通量。 將這些交通量指派到周邊道路系統特性，依照前往周邊主要行政區之指派比例特性，分派各個開發案將衍生之交通量。指派後基地周邊重要道路系統服務水準概況，已納入環說報告中，並將提送修訂本以供審閱。 (三)交通管制措施 1.施工期間 (1) 設有專責單位負責運土期間，與南港展覽館相關單位保持聯繫，以搜集南港展覽館舉辦大型專業展覽資訊，並於舉辦大型專業展覽期間(每日約1萬5千人次以上之專業展或每日約3萬參觀人次以上之非專業展覽)，並避開展期開幕及閉幕時間進行運土作業，以減輕對交通之影響。 (2)配合南港展覽館於展覽期間對周邊交通所實施之交通管制措施。 (3)地下室施工設置臨時構台、地面結構施工於基地內規劃機具施工區域、補強結構，以杜絕施工車輛、機具佔據馬路。 (4)若施工區域受限必須借用道路時應事先申請，並不得於交通尖峰時間施工。 (3)佔用馬路施工時須派專人指揮交通以維護行人安全。 (5)將地面之樓板事先規劃成堆料區域，施工車輛行走區，事先將其樓板等結構物補強，以杜絕施工車輛佔用慢車道施工，妨礙車流。		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	章節
	(6)機動調整施工車輛運輸時間，儘量避免交通尖峰時刻行駛，以減輕影響程度，另對於擁擠路段將設置速率限制標誌，以維護交通安全。 (7)預先規劃適當之施工車輛停車位置，以免施工車輛任意停置路旁妨礙車流。 (8)隨時保養、檢修施工車輛，使其維持最佳狀況，以減低意外事件發生之可能性。 (9)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。 (10)施工車輛進出工地時，於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，避免因車道急速縮減造成交通之阻塞。 (11)派遣一名指揮哨於入口處指揮交通，導引施工車輛進出工地，同時指揮來往車輛緩慢前進，以使交通順暢，同時避免安全事故之發生。 2.營運期間 未來營運後交通衝擊，本案已增設基地內道路於經貿一路，並於各基地臨道路處設置管制人員確保進出車輛安全，同時亦將出入口臨人行道破口寬度縮至最小設計，降低人車之衝擊。 (四)停車需求 有關汽機車、大客車停車空間需求，乃參已完成開發並與本案用途及量體特性相似之建築(遠雄國際金融廣場、大倉久和大飯店)調查資料，並以保守之最大需求量評估，應可反映未來需求。 1.汽、機車停車需求 本案分別估算一般事務所、餐廳、旅館旅客及員工之最大停車需求，衍生最大停車需求為汽車「738」席、機車「713」席。本基地設置小汽車停車位為806席(包含法定停車位為		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	章節
	717席，自設停車位98席，不含自設大客車11席)，機車停車位為828席(包含法定停車位828席，自設停車位0席)，由上述結果顯示，本案汽車、機車停車位供給數量均高於或等於預估停車需求，故本基地設置之汽車、機車停車位數量，皆足供基地本身之需求。 本基地小汽車需供比為0.916，機車需供比為0.861，顯示本案所設置之汽、機車停車位，皆能夠滿足自身停車需求，而不致因停車位不足而停於路邊造成周邊社區的停車問題。 2.大客車停車需求 考量未來實際營運須因應團體旅客之使用需求，故應檢討大客車停車需求，依據前述評估旅館房客住房率100%推估為1,516人，配合運具比例與乘載率進行計算，可得旅館房客之大客車停車需求為9席 $((1,516 \times 24.32\% \div 43 \div 9))$，考量實際營運上旅館房客不會全部同時進出旅館，故本研究假設房客分為2梯次進出，每梯次大客車停車需求為4.5席，取5席；而宴會廳顧客使用大客車之停車需求，以前述滿席率100%推估計算為2,130人，配合運具比例與乘載率進行計算，可得宴會廳顧客之大客車停車需求為4席 $(2,130 \times 7.84\% \div 43 \div 4)$。因旅館與宴會廳顧客進出尖峰特性不同，於大客車停車需求的部分無須合併計算，故取其大值為5席大客車停車需求。 另參考現況營運中旅館與調查旅館之大客車實際操作情形，車輛多於乘客下車後駛離旅館，並於乘客離開前到達準備載客，本案於地面層規劃11席大客車停車位，應足夠滿足未來實際營運需求。 (五)自行車規劃 有關自行車位規劃，未來營運階段將視實際需求，適當調節地下層機車停車位		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	章節
	空間，提供員工自行車停放使用。另，本案亦規劃於地面層自行車位數量由原42席增加至85席，並開放給民眾使用。		
三、整體空地之綠地量及種樹量仍然偏低，平面上棟與棟之間的連結不夠，無法讓行人連貫使用。	謝謝指教，依序說明如下： (一)空地綠化量 本案規劃在非地下開挖區域種植喬木，且臨經貿一路及經貿二路兩側退縮10米帶狀開放空間均種植雙排樹，利用大量植栽進行綠美化工程，除此之外，亦規劃設計綠屋頂，以增加垂直綠化面積，有助於提高本基地內綠化量，另地面層之綠覆率計算如下： 1.基地面積：23,309.58 m² 2.建築面積：11,198.89 m² 3.法定建蔽率：50% 4. 法 定 空 地 面 積 ： 23,309.58×0.5=11,654.79 m² 5.法定綠覆率：65% (第一類建築基地) 6.實際綠覆總面積：10,281.89m² (1)喬木：6,012 m² (2)灌木：1,720.14m² (3)地被：2,557.75 m² 7. 綠 覆 率 ： 10,281.89÷11,654.79=88.26>65% (二)各棟建物連結規劃 本案地面層利用廊道，室內挑高約7公尺的半戶外空間串聯三棟建築物，各棟間人行動線通暢並直通戶外開放空間。此外，A、B棟一樓以連續雨遮設計，提供於雨天戶外活動之人行遮蔽。	5.3	5-6
四、基地近大彎曲河道，洪水淹水之分析應加強。	依據科技部行政法人國家災害防救科技中心之災害潛勢地圖網站103年淹水災害潛勢GIS查詢顯示(http://satis.ncdr.nat.gov.tw/Dmap/default.aspx?urlaspx=102gis)，於一日暴雨強度350 mm/日、450 mm/日及600 mm/日狀況下，本計畫區域尚無淹水潛勢，無淹水情形發生。	—	—
五、開發量龐大，有否降低開發強度之替代方案。	謝謝指教。本基地依「南港經貿園區特定專用區細部計畫通盤檢討」規定，屬商業區(供觀光旅館使用)，規定允建容積率為440%，法定建蔽率為60%。	—	—

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	章節
	另依「南港經貿園區特定專用區細部計畫通盤檢討」規定，本土地用途以觀光旅館為主，其旅館樓地板面積須過半，其目的在解決南港展覽館及新建展覽館之商務住宿、用餐、會議等之龐大需求，以免商務人士外流衍生交通問題。由於，本開發單位並無經營旅館之經驗，歷經過多年招商，才得以委託國內知名旅館業者承租經營，因經營旅館有其專業考量，如每層所管理房間數、等級定位及主題特色等，才能與市區旅館業者競爭，否則難以生存。因此，本案係已考量開發規模、產品定位及使用用途等多項因素結果，並歷經多次都市設計委員會審查結果，最終審定旅館：辦公樓=2：1的量體比例，並配置3棟建築物，以解決高度過高問題。 另，依「南港經貿園區特定專用區細部計畫通盤檢討」規定，本基地鄰建築線需退縮10公尺之林蔭人行道，且本基地又鄰接經貿廣場，故規劃採低建蔽率(實設建蔽率48.04%＜法定建蔽率60%)，使其能留設大面積的開放空間，用以串接林蔭人行道及經貿廣場，亦可提升開放空間品質，使公私部門互利雙贏。 此外，在申請獎勵容積部份，本案僅申請開放空間獎勵，並無申請其他獎勵面積。惟依「臺北市土地使用管制自治條例」第79條第5款及第80條規定：本基地內留設之公共開放空間面積，佔基地面積比率不得低於40%以上，又依第80條規定，其所留設之公共開放空間有效面積乘以三分之一計算，故本案申請開放空間獎勵之最低門檻需達到13.33%，另綜合設計獎勵申請上限為20%，故本案申請獎勵面積僅為12.55%，僅略超過最低門檻以符合獎勵資格。 本案依「臺北市南港經貿園區特定專用區細部計畫通盤檢討」之都市設計要點規定，於臨建築線均退縮10公尺帶狀開放空間。本案承諾未來開放空間將確實供公眾使用，不得設圍牆、圍籬或門阻擋，並於明顯處設有開放空間告示牌。		
高委員 思懷			
一、施工階段地下水排除將造成	遵照辦理，評估說明如下：	—	—

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	章節
地下水位下降，且可能導致鄰近之地層下陷，宜有詳細之評估，並提出具體對策。營運階段地下水是否仍持續排除，亦應詳加說明。	(一)由於本基地擋土設施採水密性高之連續壁，且已貫入開挖面下相對低透水性之粉土質黏土或粉土層(CL3)，開挖區內外黏土層因連續壁阻隔，使開挖施工排除工區內開挖土方之水體並不會造成工區外地下水位下降，亦無淺層抽水導致地層沉陷之情況 (二)當開挖至預定開挖面(EL.-7.0m)時，需管控平均分布於高程EL.-20.1m以下之粉土質細砂層(SM層)之地下水頭低於EL.+0.1m，CL3層抵抗上舉之安全係數方能符合規範值1.2之要求；但依土壤地質調查期間(民國102年11月)實測SM層之水壓水頭約EL.-3.5m，已大幅低於靜態水位約12M，研判受鄰近施工工地長時間抽水而洩降，且相應之沉陷應已發生。 (三)除非本案開挖施工期間SM層之水壓水頭已上升高於EL.+0.1m，否則並不需進行抽水解壓作業，且抽水解壓後之水壓水頭仍高於近期之水壓低點(EL.-3.5m)，於大底完成後3個月即可停止抽水，地層再產生之壓縮量微。 (四)於大底完成後3個月即可停止抽水管控，使工區外深層SM之地下水位回升。 (五)本案，於營運階段並無地下水抽排作業，故並未對鄰近地區造成影響。		
二、施工階段除廢棄土之外，仍有相當量之營建廢棄物，宜有詳細估計，並明確說明貯存方式。	遵照辦理，依序說明如下： (一)營建廢棄物量推估 本案建物主體採鋼構造，並參考內政部建築研究所「建築廢棄物物產生量推估之研究(二)成果報告」內容，鋼構造建築物每單位面積產生0.09m³營建廢棄物。本案規劃總樓地板面積為199,014.14 m²，初步推估營建廢棄物總量約為18,000 m³。 (二)營建廢棄物貯存管理 1.本案施工期間產生之廢棄物將於現地進行分類回收，其種類包括：玻璃類、塑膠類、紙類、混凝土塊類、磚瓦陶瓷類、營建混合物、木材類及金屬類共8類。	5.8	5-66

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	章節
	2.各堆置區域主要將各物料堆置區域間分隔走道，以便進行堆置、清運等作業，本工程將依勞工安全衛生設施規則及營造安全衛生設施標準規定辦理，並以帆布等防護措施，將拆除物妥善貯存維護。 3.車輛載運廢料時，應加裝防塵布，避免散落污染路面及空氣，必要時應配置指揮人員並確實執行輪胎清洗工作。 4.經分類作業後，非屬內政部公告可再利用之廢棄物，將依廢棄物清理法規定委託合格清運廠商進行清運處理，並需依據環保署公告「應檢具事業廢棄物清理計畫書之事業」及「應以網路傳輸方式申報廢棄物之產出、貯存、清除、處理、再利用、輸出及輸入情形之事業」，下列相關營造業及建築拆除業需檢具清理計畫書送臺北市環保局審查並進行網路申報。		
吳委員 水威			
一、地下一層與二層設置裝卸車位，請對裝卸車輛進出地下一、二層之安全空間分析？	遵照辦理。本基地停車場出入口至裝卸貨車停車位之樑下淨高階大於2.7公尺，可符合「臺北市土地使用分區管制自治條例」第八十六條之二規定，小貨車裝卸位長六公尺，寬二．五公尺，淨高二．七公尺規定，使裝卸貨車可安全進出停車場。 在空間上，將地下樓層之裝卸車位劃設於停車場出入口周邊，裝卸車輛將由出入口進入直接停放或駛離，以減少繞行時間。此外，於裝卸車位旁均設有裝卸空間並鄰近搬運貨梯，以利貨物搬運避免佔用車道。本案亦於停車空間設有安全措施，以增加車行安全。	—	—
二、無障礙停車位應設置於地下一層為主，並靠近電梯，請檢視調整？	遵照辦理，本案經重新檢視規劃，已將無障礙停車位集中設置於地下一層至地下三層，並規劃將無障礙停車位緊鄰無障礙梯廳，增加使用者的便利性。	—	—
三、圖5.11-1消防救災雲梯車進出操作空間之路線路面強度如何考量？	遵照辦理，有關消防救災雲梯車進出操作空間之路線路面強度係為依據內政部公告實施之「劃設消防車輛救災活動空間指導原則」規定：「規劃雲梯消防車操作活動空間之	5.11	5-82

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	章節
	地面至少應能承受當地現有最重雲梯消防車之1.5倍總重量」。目前本基地所在之現有最重雲梯消防車重量為50噸，本案規劃之消防車輛救災活動空間皆可承載75噸之重量，符合規定，如圖5.11-1。		
四、停車場出入口位置距離交叉路口至少5公尺以上，有何依據？	遵照辦理，本案為依據交通部於103年12月頒布之「交通技術標準規範公路類公路工程-交通工程規範」第九章停車設施之9.2.4節路外停車場第2點規範設置，其摘要如下：停車場之車輛處入口不得臨接，自道路交叉點或截角線、轉彎處起點、穿越斑馬線、橫越天橋或地下道出入口5公尺以內。	—	—
五、5.4.1節請補基地地下一層機車及其他停車車位圖。	遵照辦理，本案已補充各樓層停車規劃空間如圖5.4.3-4，裝卸車位及其動線如圖5.4.2-4，大客車停車如圖5.4.2-3、計程車停車位及臨停車位配置則分別如圖5.4.2-1及5.4.2-2。	5.4.2	5-29
貳、相關機關			
臺北市府交通局			
一、復 貴局104年5月29日北市環秘(一)字第10433525400號函。	敬悉。	—	—
二、P5-22有關停車位規劃之小汽車停車位文字敘述內容與表5.4.1-1汽車停車位數字不一致(例：文字表示包括法定停車位715席及自設停車位101席，但表內表示法定停車位718席及自設停車位98席)，請其釐清修正。	遵照辦理，已確認本案規劃停車空間設置數量及各樓層配置表之數量一致，並修定於環說報告中。	5.4.1	5-22
臺北市交通局交工處			
一、本處無意見。	敬悉。	—	—
臺北市交通局停車管理工程處			
一、本案請補充基地地面層大客車進出之車道寬度，另於基地C棟機車及大客車停車場出入口處設置相關警示設施。	遵照辦理，本案已補充相關寬度尺寸資料如圖5.4.1-4，另C棟機車及大客車出入口已設置相關警示措施，並安排管制人員確保交通安全。	5.4.1	5-22
二、交評報告書停車需求分析一節，基地餐廳旅館引用大倉久和案例作為停車需求分析參考，請說明大倉久和開發	遵照辦理，本案開發之餐廳旅館主要客群鎖定為商務及國際旅客，與調查之大倉久和大飯店經營型態相似。	—	—

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	章節
模擬是否與本案相似。			
三、請於停車場各層平面配置圖標示車道寬度。	遵照辦理，已補充標示車各樓層平面車道寬度，如圖5.4.3-4。	5.4.3	5-34
四、大客車停車空間落柱造成停車操作不易，請取消該落柱或調整大客車停車空間位置。	謝謝指教，本案根據「公路路線設計規範」第三設計車種大客車(BUS、全長12.2公尺、全寬2.5公尺)為例，以最小轉彎半徑為8.09公尺繪製檢討，其大客車迴轉動線經檢討可順利進出，詳請見附錄九。	附錄九	—
臺北市公共運輸處			
一、第6-85~6-86頁之「表6.6.4-1基地周邊現況大眾運輸路線彙整一覽表」：詳見修正後附表(如附件，附底色者為增修部分，其中51路及620區間車已分別變更為896路及683路；另新增951路及南港軟體園區通勤專車中和線計2線公車)。	遵照辦理，已修正表6.6.4-1內容。	6.6.4	6-84
臺北市工務局			
一、本局無意見。	敬悉。	—	—
臺北市工務局大地工程處			
一、本處無新增意見。	敬悉。	—	—
臺北市工務局新建工程處			
一、請開發業者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。	—	—
二、本大樓因緊鄰捷運文湖線高架段及內湖機場，建議開發業者應加強並設置隔音設備。	遵照辦理，未來將視實際營運狀況，於必要時加設隔音設備。	—	—
臺北市工務局水利工程處			
一、本次修訂業依本處103年8月1日書面審查意見單(諒達，103年7月17日府環技字第10334952200號函請本處提供意見)修正7-7~7-8頁降雨強度1值推估及逕流係數。	遵照辦理，本案已依據「臺北市雨水下水道設施規劃設計規範」重新計算如下： (一)施工期間 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。本案屬平原區排水系統，其設重現期為五年，依其選定之降雨量強度公式為：	7.1.2	7-7

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	章節
	$I = \frac{8606}{(t + 49.14)}$ 式中，「t」為降雨延時或集流時間(分)採5分鐘，經計算可得I值為158.96 mm/hr。 依據「臺北市雨水下水道設施規劃設計規範」第三點之逕流係數之選擇參考表，在基地屬商業區，逕流係數(C)值採中值為0.83，集水面積(A)為基地總面積2.3309公頃，代入可求得開發前及施工階段之總地表逕流量Q₀為0.85 CMS。 由於本基地為已開發區域，開發前與開發中地表逕流量相同，因此對於雨水下水道之排水容量不會造成問題，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)營運期間 開發後基地內部分區域將以植栽綠化，可增加雨水入滲量，其逕流係數(C)亦為參考臺北市政府公告之「臺北市雨水下水道設施規劃設計規範」第三條規定之暴雨時各使用分區逕流係數，本基地屬商業區類別，逕流係數同為0.83，集水面積(A)以基地範圍2.3309公頃計算，地表逕流量Q₂為0.85CMS，因此不會增加基地周邊雨水下水道之排水負擔。且本計畫設有雨水貯留系統，雨水經處理後存入雨水貯留池內，提供綠地澆灌使用，將可再減少逕流水放流量，配合基地內之排水系統，應能順利將此逕流量排除，不致對基地附近排水承受管道水文造成不良影響。		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	章節
二、其餘作請參考前揭書面審查意見單意見辦理。	遵照辦理，本案已依貴處前次書面意見回覆完成。	—	—
臺北市工務局公園路燈管理處			
一、本次開發範圍並無都市計畫劃設之公園、綠地、廣場或兒童遊樂場用地，故本處無意見。	敬悉。	—	—
二、倘若開發過程中涉及行道樹移植，需向本處申請，並經同意後始得進行。	遵照辦理。	—	—
臺北市環境保護局第一科			
一、空氣污染部分：無意見。	敬悉。	—	—
二、噪音部分：無意見。	敬悉。	—	—
臺北市環境保護局第二科			
一、本案本科無新增意見。	敬悉。	—	—
臺北市環境保護局第三科			
一、有關本案環境影響說明書(修訂本)本科無意見。	敬悉。	—	—
二、奉核後逕送綜企小組彙辦。	敬悉。	—	—
臺北市環境保護局第四科			
一、本科無意見，奉核後逕送綜企小組彙辦。	敬悉。	—	—
臺北市環境保護局技術室			
一、本室無意見。	敬悉。	—	—
臺北市環境保護局技術室衛生稽查大隊			
一、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，以維護環境整潔。	遵照辦理。	—	—
臺北市產業發展局			
一、無意見提供。	敬悉。	—	—
臺北市建築管理工程處			
一、若該新建工程領得建造執照，及申報開工後，依「臺北市營建剩餘資源管理辦法」規定，辦理其剩餘資源處理計畫書審查及核發流向證明文件等相關事宜。另若涉及	遵照辦理。	—	—

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	章節
土地使用分區管制宜由發展局表示意見。			
臺北市政府消防局			
一、依 貴局104年5月29日北市環秘(一)字第10433525400號函辦理。	敬悉。	—	—
二、請依內政部102年7月22日修正「劃設消防車輛救災活動空間指導原則」規劃救災動線及活動空間，並逐項說明設置規劃情形。	遵照辦理，針對本案之消防車輛救災動線及救災活動空間部份已依內政部102年7月22日修正「劃設消防車輛救災活動空間指導原則」進行逐項檢討後可符合各項規定。	—	—
三、請標示消防車輛自道路行駛至基地內救災活動空間及離開基地之車行動線軌跡，並確認救災動線各處通路淨寬均保持4公尺以上淨寬及4.5公尺以上淨高，且道路轉彎及交岔口設計應符合消防車行駛求；另規劃行駛至A棟、B棟救災活動空間之救災動線內有植栽阻礙通行，不符規定，請一併修正。	遵照辦理。經查本案消防車行駛動線均保持4公尺以上淨寬及4.5公尺以上淨高，符合相關規定，詳請見如圖5.11-1。	—	—
四、請標示各棟建物緊急進口、其替代窗戶或開口位置，並於前述各處開口水平距離11公尺範圍內規劃救災活動空間；另B棟北側救災活動空間範圍內有植栽，不符規定，請一併修正。	遵照辦理，本案於各棟皆規劃有替代開口並距離救災活動空間皆於水平距離11公尺範圍內，詳請見如圖5.11-1。	5.11	5-82
五、救災活動空間範圍內應有承受本市現有最重雲梯消防車之1.5倍總重量(即75噸)，規劃之救災活動空間範圍內有開挖地下室，應予以補強，並由專業技師簽證認可。	遵照辦理，本案規劃之消防車輛救災活動空間皆可承載75噸之重量。若有開挖地下室，將再委由專業技師簽證認可。	—	—
臺北市動物保護處			
一、本處無意見。	敬悉。	—	—
南港區公所			
一、無。	敬悉。	—	—
臺北市政府衛工處			
一、報告書P5-50 二、污水處理			

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	章節
:			
(一)於筏基設置污水係依據「下水道用戶排水設備標準」第29條第3項規定，請修正。	遵照辦理修正。	5.6	5-49
(二)依法規標準用語污水暫存池應修正為污水坑，請修正。	遵照辦理修正。	—	—
(三)有關應裝設油脂截留器係依據「建築技術規則建築設備篇」第29條規定，請修正。	遵照辦理修正。	5.6	5-49
(四)放流水水質公告日期、文號有誤，請修正。	遵照辦理修正於環說報告中，並於後續提送修定本以供審閱。	5.6	5-49
二、本案第143次會議紀錄審查對照表P.13，本基地周邊既有建物平均日污水量約440CMD，請說明該平均日污水量之計算方式；另檢核污水下水道系統之計算原則，未見報告書內之說明，請補充。	遵照辦理，詳細檢討內容請見如報告第7.1.2節內容。	7.1.2	7-7
三、本案第143次會議紀錄審查對照表P.7，表列多種跌落設施，本開發案採用之形式為何？請說明。	本案將於取得建照後、放樣勘驗前，提送完整之污排水設計圖說至貴處辦理新建房屋申請污水下水道用戶排水設備設置設計審查，其實際跌落設施、系統佈設及設計規劃位置將依下水道用戶排水設備準第23條規定：「污水管渠落差在七十五公分以上者，應設置跌落人孔或陰井，並配置跌落(副)管；其管徑規定如下： 本管管徑(毫公尺) 二百 二百五十至三百 跌落(副)管管徑(毫公尺) 一百五十二百	—	—
四、對照表P13.，污水下水道"未"端有誤，請修正。。	遵照辦理修正。	—	—
五、第143次會議紀錄審查對照表P.14. 有關地下層污水量計算，表列修訂處頁次P5-51，惟報告書內未見相	謝謝指教，由於本案污水量計算係以營運階段各棟產生之污水量為主，進而推估本計畫最大日污水總量，故報告呈現方式係以各量體全棟計算，並未進一步細分地上層與地下	—	—

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	章節
關說明，請補充。	層之污水量，惟每日各棟產生之污水量以包括地上層及地下層各別之污水量，前述補充資料或相關規劃已納入環說報告內，並於後續提送修定本以供審閱。		
六、有關游泳池溢流水處理請補充於報告書內。	本案將回收游泳池溢流水使用。	5.7	5-58
臺北市都市發展局設計科			
一、旨揭案經前於104年7月23日召開第424次都審委員會議，本案建築物配置及量體規劃修正後通過；全案景觀規劃部份，含開放空間規劃及進出動線系統等，於建築執照核發前應再提都審委員會審議。	遵照辦理。	—	—
二、環評報告圖書請與都審報告一致，並俟環評通過後始得辦理都審核定程序。	遵照辦理。	—	—
三、餘請依貴管權責逕處。	敬悉。	—	—

附 13.5

環評審查委員會第五次專案小組 會議審查意見對照表

檔 號：
保存年限：

臺北市府環境保護局 函

10457

臺北市南京東路2段88號6樓

地址：11008臺北市市府路1號6、7樓

承辦人：洪明宏

電話：02-27208889#7233

電子信箱：la-lugo@mail.taipei.gov.tw

受文者：台灣肥料股份有限公司

發文日期：中華民國104年8月27日

發文字號：北市環秘(一)字第10436077800號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：會議紀錄1份

主旨：檢送104年8月24日「臺北市府環境影響評估審查委員會第五次專案小組」會議紀錄1份，請 查照。

說明：依據本局104年8月10日北市環秘(一)字第10435623400號開會通知單賡續辦理。

正本：臺北市府環境保護局 蔡副主任委員玲儀、歐陽委員嶠暉、吳委員水威、高委員思懷、龍委員世俊、臺北市府都市發展局、臺北市建築管理工程處、臺北市府產業發展局、臺北市府交通局、臺北市停車管理工程處、臺北市交通管制工程處、臺北市公共運輸處、臺北市府工務局、臺北市府工務局新建工程處、臺北市府工務局水利工程處、臺北市府工務局公園路燈工程管理處、臺北市府工務局衛生下水道工程處、臺北市府工務局大地工程處、臺北市府消防局、臺北市南港區公所、台灣肥料股份有限公司

副本：劉委員小蘭、劉委員益昌、邱委員祈榮、范委員正成、馬委員士元、林委員文印、林委員鎮洋、詹委員長權、洪委員鴻智、屠委員世亮、臺北市府民政局(均含附件)

局長劉銘龍請假
副局長盧世昌代行



台灣肥料股份有限公司旅館辦公大樓新建工程

(台灣肥料公司南港 C2 街廓新建工程)

第 5 次專案小組審查會議紀錄 審查意見回覆對照表

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁碼
決議			
請開發單位依本專案小組委員及相關機關所提意見補充修正後，併同書面審查意見以對照表方式呈現辦理情形，送委員確認後，由專案小組委員視確認情形，送本府環境影響評估審查委員會討論或再召開專案小組會議審查	遵照辦理。	—	—
小組委員			
壹、吳委員水威			
一、請檢視負責人身份證統一編號。	遵照辦理，已修正身份證為統一編號。	第 1 章 第 2 章	1-1 2-1
二、經貿一路之車輛出入口，因有小客車、計程車、機車及大客車等出入，請補安全性及順暢性之分析？並徵求交通局意見。	遵照辦理，本案交通影響評估報告，已於 104 年 9 月 3 日業經「臺北市都市設計審議」通過，並就基地停車場出入口各車種動線之安全性及順暢性之分析如下： 考量以人為本之基地周邊人行空間規劃，並依都審要求設計減少停車場出入口數量及降低停車場出入口於人行道之破口寬度，故規劃設計 2 處出入口於經貿一路，並整合多車種進離場使用，而非採用各車種分離，致汽車、機車、計程車及大客車等專用出入口而形成多處破口，阻斷人行空間、降低人行於基地周邊之舒適性。 本案 2 處停車場出入口分別規劃於經貿一路北側距路口 30 公尺處(已大於等於建築技術規則及交通工程規範等設計要求)，破口寬度為 9 公尺，其為小汽車及計程車共同使用，進出情況單純及距路口有足夠距離，並且本出入口位於鄰近經貿一路/經貿二路 105 巷路口之下游路段，車輛於此處進出對於經貿	5.4.3	5-34

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁碼
	一路/經貿二路 105 巷路口服務水準情形並無顯著影響，相關配置參照圖 5.4.3-2 說明；而另一處停車場出入口設置於經貿一路南側距南港展覽館後場出入口 30 公尺處(已大於等於建築技術規則及交通工程規範等設計要求)，破口寬度為 10.75 公尺，本出入口為小汽車、機車及大客車共用，進入基地前將通過由本基地土地範圍自行退縮之 3.5M 內部道路，避免干擾經貿一路主線車流，維持本路段之通暢性，且與南港展覽館後場出入口距離充足，本基地離場車輛並無會產生干擾及衝突之情形相關配置參照圖 5.4.3-2 說明。 另針對基地內部各車種動線管理，本案已於基地內部各車輛動線沿線配置各項安全警示措施，且規劃有引導人員進行管制，確保各車輛進出安全無虞。		
三、請再檢視 P.5-77 圖 5.11-1 中”消防救災動線”之適宜性。	遵照辦理，本案已重新彙製消防動線如圖 5.11-1 所示。本案消防車輛救災動線及救災活動空間，均已依內政部 102 年 7 月 22 日修正「劃設消防車輛救災活動空間指導原則」進行逐項檢討，其消防車行駛動線規劃保持 4 公尺以上淨寬及 4.5 公尺以上淨高；道路轉彎及交叉口設計亦符合消防車行駛要求。此外 6 層樓以上或高度超過 20 公尺之建築物，如外牆開口(窗口、陽台等)距離道路超過 11 公尺，亦依「劃設消防車輛救災活動空間指導原則」規劃於觀光旅館 A 及 B 棟建築物外牆開口(窗口、陽台等)前各規劃二處可供雲梯消防車操作救災活動之空間，另於一般事務所 C 棟外牆規劃設置一處供雲梯消防車操作救災活動之空間，其面積為 8×20 公尺，其與外牆開口距離小於 11 公尺。	5.11	5-82

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁碼
四、表 7.1.3-4 最大落地濃度 PM _{2.5} 加成濃度均超過法規標準，因應措施如何？	本案以 ISCST3 模式模擬本基地單獨開挖施工階段，在採用各種抑制揚塵之防制措施情況下，其 PM_{2.5} 最大增量濃度為 22.33 µg/m³，惟其影響範圍位於在基地內北側，另進一步將增量濃度與基地周邊敏感受體之背景濃度加成後，其總懸浮固體濃度仍可符合空氣品質標準。 為降低本基地開挖施工期間對 PM_{2.5} 增量影響程度，已分別就空氣品質、交通運輸及土石方暫存管理，擬定具體之減輕對策如第 8.1.3 節內容，並據以執行。	7.1.3 8.1.3	7-16 8-15
五、表 7.4.2-16 與表 7.4.2-18"基地已開發"與"周邊開發案開發後"之路段服務水準中 LOS 為 E 或 F 級之因應措施如何？	遵照辦理，依序說明如下： (一)未來年服務水準分析 以本案目標年推估基地周邊重要路段交通服務狀況，以周邊開發皆已完成但本案未開發情境下，服務水準如表 7.4.2-18 所示，而加入本基地開發後情境，服務水準變化如表 7.4.2-19 所示，對照兩情境可以得知本案開發對於周邊道路影響僅為路段旅行路速率微幅下降，服務水準並無顯著影響；再與現況交通量做比較，於目標年周邊交通量衍生情形參見表 7.4.2-20 所示，由此可知，基地周邊主要衍生交通量為自然成長增加，而本基地衍生交通量約為其他衍生量之 1/6，整體而言比例並不高，本案對於周邊交通衝擊有限。另檢視各路段服務狀況，其中服務水準較差路段為經貿一路昏峰南向路段，其餘路段皆可維持 E 級以上服務水準；而針對經貿一路交通服務水準改善，本案車輛於進入基地前將通過由本基地土地範圍自行退縮之 3.5M 內部道路，避免干擾經貿一路主線車流。 (二)考量未來開發後降低對於周邊交通之衝擊，除相關硬體設計外，本案擬定其交通改善方案如下： 1.推動彈性工時 避免員工上下班時段集中因而衝擊周邊交通，推動彈性工時分散員工進出基地時間，將上班尖峰時間由 1 小時延長至 1.5 小時，使其單位時間內進出基地旅次量降低 1/3，考量本案鄰近捷運車站，保守評估其彈性工時可	7.4.2	7-78

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁碼
	降低私人運具使用率約 5%。 2.獎勵使用大眾運輸 為獎勵基地顧客搭乘大眾運輸到達或離開基地，降低私人運具使用之情形，對於搭乘大眾運輸之顧客以票證佐證則提供優惠或額外附加服務，並提供充足大眾運輸資訊供顧客查詢，預期可降低本基地 1 成顧客使用私人運具之情形。 (二)交通改善後服務水準分析 針對上述擬定方案，評估實施後對於周邊交通之改善情形彙整如表 7.4.2-21 所示，各道路旅行速率有所提高，其中經貿一路南向服務水準相較於未改善提升一級，整體而言與未開發情境下之交通服務狀態無太大差異，開發案對於周邊交通衝擊尚可接受。		
六、基地靠近基隆河，其防汛措施如何？	遵照辦理。本案已擬定有防洪防颱緊急應變計畫，其包括成立防颱防洪委員會及訂定職責，並規劃於各棟大樓通往地下室出入口均設置有防水閘門，避免造成地下室淹水，並備有配置砂包、緊急發電機及抽水機，以預防豪雨、颱風等因素帶來之災害。另本案規劃取得綠建築標章基地保水指標，亦規劃採多項透水設計，包括： (一)地下室開挖範圍外規劃作為綠地空間，採直接滲透保水設計。 (二)地下室上方採用花園土壤保水設計。 (三)非車行重壓路面採用透水鋪面，增加透水空間。 (四)開放空間區域儘量植草皮或使用透水鋪面，減少地表不透水面積，增加地層含水量。 (五)基地內排水路規劃採滲透排水管及滲透陰井等保水設計，詳請見如圖 8.1.3-1 所示。 (六)規劃設置水態水池，並於開挖面範圍外採透水設計。 基地周邊設有截流溝，詳請見如圖 8.1.3-1，可於暴雨初期收集基地內逕流量，本案亦結合雨水滯留及雨水回收設計，將地面層雨水利用基地排水溝匯	8.1.3 7.1.2 5.7	8-15 7-7 5-58

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁碼
	流，引入筏基雨水回收池，待雨水回收池達滿水位時，再排放公共排水系統，其系統設計如圖 7.1.2-1，配置如圖 5.7-1 所示。		
七、無障礙停車位設置地下樓層問題，請再檢討？	遵照辦理，本案經重新檢視規劃，已將無障礙停車位集中設置於地下一層至地下三層，並規劃將無障礙停車位緊鄰無障礙梯廳，增加使用者的便利性，詳無障礙停車位配置如附圖 13.3-1~附 13.3-3 所示。	附 13.3	附 13.3 -18
貳、高委員思懷			
一、宜請針對施工期間因排除地下水造成之地下水位下降及導致可能之周圍地區沉陷提出具體說明及對策。	遵照辦理，依序說明如下： (一)開挖期間水位管控 1.淺層水位管控 由於本基地擋土設施採水密性高之連續壁，且已貫入開挖面下相對低透水性之粉土質黏土或粉土層(CL3)，開挖區內外黏土層因連續壁阻隔，詳請見如附圖 13.3-4 所示，使土方開挖施工所可能排除工區內開挖土方內之水體，並不會造成工區外之地下水位下降，亦無淺層抽水導致地層沉陷之情況。 2.深層水壓管控 當本案開挖至預定開挖面(EL.-7.0m)時，需管控平均分布於高程 EL.-20.1m 以下之粉土質細砂層(SM 層)及礫石層之水壓水頭低於 EL.+0.1m，CL3 層抵抗上舉之安全係數方能符合規範值 1.2 之要求；但依土壤地質調查期間(民國 102 年 11 月)，台北盆地已無大量抽水，實測 SM 層之水壓水頭約 EL.-3.5m，明顯低於淺層靜態水位約 12m；依前述第三點之說明，於台北盆地捷運或大型工程未針對礫石層大量抽水期間，南港附近區域之岩盤上覆薄礫石層測壓水位主要約分布於 EL.-5~+0m 之間，故本案調查期間深層實測之水壓水頭約 EL.-3.5m，屬於此區域高水位之合理分布範圍。 因此，除非後續本案開挖施工期間，SM 層及礫石層之水壓水頭已上升高於 EL.+0.1m，否則並不需進行抽水解壓作業。依據近期(2015	附 13.3	附 13.3 -19

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁碼
	年)南港區域附近量測之最高水位約 EL.+2m，倘本基地岩盤上之深層水壓亦上升至 EL.+2m，由於本案採逆打工法構築，於本案最後一階開挖期間及筏基構築期間(約三個月)，估計需抽降岩盤上之礫石層及砂土層之測壓水位約 2m。 由於抽降岩盤上之礫石層及砂土層之水壓，將可能引致其上方黏土層產生沉陷，惟抽水解壓後之水壓水頭 EL.+0.1m 仍高於近四十年來南港地區礫石層之水壓低點(EL.-5m 以下)甚多，且本案於筏基完成後即可停止抽水，總抽水期間約三個月，地層產生之再壓密沉陷量微。保守起見，以下仍將針對本案可能深層抽水而引致之地表沉陷進行詳細計算。 (二)開挖期間沉陷分析 1.深層抽水之沉陷分析 一般而言，沈陷量可分為彈性沈陷與壓密沈陷兩種。彈性沈陷發生於所有土層，於荷重施加後立即完成；壓密沈陷則主要發生於滲透性極低之黏性土壤，且所需時間亦較長，隨著超額孔隙水壓逐漸消散而漸次完成。 如前所述，由於抽水導致地層內之孔隙水壓下降，此時土體所承受之總應力並無顯著變化，因而使土體所受之有效應力增加，對黏土層而言，主要造成壓密沉陷之發生。保守起見，本案可能抽降岩盤上礫石層及砂土層水壓，將可能引致之彈性沉陷及壓密沉陷皆納入計算。 (1)彈性沈陷之分析可參考建築物基礎構造設計規範(2001 年)，依據彈性理論分析，以下列彈性力學公式估算： $\Delta H_{ip} = \sum \frac{H_i}{E_i} (\Delta \sigma_{vi} - 2v_i \Delta \sigma_{hi})$ 上式中： ΔH_{ip}= 任意點之瞬時沈陷量(m) H_i= 各土層之厚度(m)		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁碼
	E_i= 各土層之彈性模數(t/m^2) $\Delta \sigma_{vi}$= 載重所引致之鉛直方向應力增量(t/m^2) (2)壓密沈陷分析採用 Terzaghi 之單向度壓密理論： 當$\sigma_v' + \Delta \sigma_v'$小於預壓密壓力($P_c'$)時： $\Delta H_r = H \times \frac{C_r}{1 + e_0} \times \log \frac{\sigma_v' + \Delta \sigma_v'}{\sigma_v'}$ 當$\sigma_v' + \Delta \sigma_v'$大於預壓密壓力($P_c'$)時： $\Delta H_c = H \times \frac{C_c}{1 + e_0} \times \log \frac{\sigma_v' + \Delta \sigma_v'}{P_c'} + H \times \frac{C_r}{1 + e_0} \times \log$ 倘本基地岩盤上之深層水壓上升至 EL.+2m，由於本案採逆打工法構築，於本案最後一階開挖期間及筏基構築期間(約三個月)，估計需抽降岩盤上之礫石層及砂土層之測壓水位約 2m(低於 EL.+0.1m)。依本案土壤地質調查結果之地層分布及相關參數，詳請見附表 13.3-2 所示，以及上述沉陷公式計算，抽降水壓 2m 引致開挖區外土壤之彈性沉陷量約為 0.5 公分；估計黏土層長期產生之再壓密沉陷量則約 0.5 公分；則抽水解壓引致之總沉陷量約 1.0 公分(彈性沉陷及長期壓密沉陷)。 實際上本案最後一階開挖期間及筏基構築期間約三個月，則三個月之抽水期間將遠低於黏性土層壓密沉陷完全發揮所需時間；因此，實際因抽水解壓所引致之再壓密沉陷量應小 0.5 公分。惟保守估計，抽水解壓三個月所引致之總沉陷量約 1 公分(彈性沉陷及長期壓密沉陷)。 2.深層抽水之沉陷影響評估 依前述分析結果，倘本基地岩盤上之深層水壓上升至 EL.+2m，則抽降岩盤上之礫石層及		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁碼
	砂土層之水壓三個月所引致之總沉陷量將低於 1 公分(彈性沉陷及長期壓密沉陷)。 依據『台北都會區大眾捷運系統禁建限建範圍內列管案件管理及審核基準』，針對無連續壁或鋼版樁圍束之抽降水行為，依土壤粒徑大小規範其影響半徑，如附表 13.3-2 所示，該影響範圍即為 I 區，屬於限制範圍，需進行抽水評估；由於本案擋土連續壁並未貫入岩盤，故岩盤上覆之礫石層及砂土層並未受圍束，適合表二之評估方式。而屬水平沉積之礫石層及砂土層，其側向水流之滲透係數主控於高透水性之礫石層，且台北盆地礫石層抽水之洩降影響多達數公里至十公里以上，因此，有關本案可能針對岩盤上覆之礫石層及砂土層進行抽水解壓，依表二估計以礫石層主控之影響半徑可達 500~1500 公尺以上，亦即抽水沉陷可能之影響範圍達 500~1500 公尺以上。因此，本基地四周鄰房因抽水沉陷量可能引致之地表傾斜約 $1/50000 \sim 1/150000$，即最大之地表傾斜量低於 $1/50000 = 0.02/1000$。 一般公共工程之鄰房傾斜容許範圍多採較嚴格之 $1/500$，因此，本案可能深層抽水解壓而引致之最大地表之傾斜增量，遠低於一般公共工程之鄰房傾斜容許範圍，並不造成鄰房傾斜之不良影響；惟施工中倘進行深層抽水，抽水期間仍須針對鄰房傾斜加密監測，以確保鄰房之安全 (三) 本案採取因應對策 依上述台北盆地礫石層早期大量抽水之水位長期回升變化及引致之沉陷影響，以及近二十年來主要受捷運工程多次之深層抽水洩降變化，顯示無沉陷不良影響。而本案倘岩盤上之深層水壓上升至 EL.+2m，則抽降岩盤上之礫石層及砂土層之水壓三個月所引致之總沉陷量將低於 1 公分(彈性沉陷及長期壓密沉陷)，引致之		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁碼
	最大地表傾斜增量遠低於一般公共工程之鄰房傾斜容許範圍，並不致造成鄰房傾斜之不良影響。惟避免本案施工期間可能之抽水作業造成鄰房地層下陷之影響，謹慎提出下列因應措施： 1.倘施工中需進行深層抽水，則抽水期間須針對礫石層之水壓分布及鄰房傾斜進行密集監測。 2.連續壁施工使用自來水，不抽取深層地下水做為穩定液之來源及補注。 (四)營運階段地下水排除 本案於筏基完成後即可停止深層抽水管控，使工區外深層 SM 及礫石層之地下水位回升。營運階段並無地下水抽排作業。		
二、營建廢棄物如何分類貯存，宜提出具體做法及其出路。	遵照辦理，依序說明如下： (一)現場分類 於基地內先行進行分類，將其為八大類，包括紙類、玻璃類、塑膠類、金屬類、磚瓦陶瓷類、木材類、混凝土塊及營建混合物類，詳請見如圖 5.8-1 所示。 (二)貯存 1.於堆置區域內將各物料堆置區域間分隔走道，以便進行堆置、清運等作業。並設防水布等「防止雨水及地面水滲入或流入之設施」。 2.依事業廢棄物貯存清除處理方法及設施標準規定辦理 3.將依勞工安全衛生設施規則及營造安全衛生設施標準規定辦理，並以帆布等防護措施妥善貯存。 (三)委託清理、清運及處理計畫 1.車輛載運廢料時，應加裝防塵布，避免散落污染路面及空氣，必要時應配置指揮人員並確實執行輪胎清洗工作。 2.依環保署 99 年 8 月 10 日修正公告「應以網路傳輸方式申報廢棄物之產出、貯存、清除、處理、再利用、輸出及輸入情形之事業」規定，最遲於工程開工前，向環保單位申請取得上網申報之管制編號，且提報該工地事業廢棄物清	5.8	5-66

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁碼
	理計畫書送當地政府環保局審查核准後，始可動工興建或拆除。並且在開工後依規定上網申報營建廢棄物清理流向資料資料，包括種類、數量、清運車輛、處理或再利用機構等。 3.如需託清除處理機構代為清理所產生的廢棄物，必須與清除機構及處理機構簽定合約，並依規定於合約中註明下列項目：清除機構或處理機構之許可期限、廢棄物之種類、性質、數量；清除或處理之工具、方法、設備、場所；後續將送往中間處理或最終處置之地點及數量；清除或處理之最低標準（含收集頻率、收集點及分類標準）；替代委託對象及意外之應變措施計價方式、有效期限及調整方法（如再利用）。 4.經現地分類後，屬可再利用一般事業廢棄物，運送至再利用廠商處理後，可作為再生產品原料。無法於工地現地分類之事業廢棄物應委託清除處理或再利用機構處理，其本計畫優先選擇之處理場所如表 5.8-1 及 5.8-2 所示。 5.委託之清運營建廢棄物之事業廢棄物清運車輛，應裝設具備全球衛星定位功能之追蹤系統，以確實掌握清運過程；如清除機構進行非屬列管事業產生廢棄物之清運行為者，則清運機具應隨車攜帶「廢棄物產生源隨車證明文件(100.06.21)」之文件。		
三、土方暫置宜有更明確之具體做法，以及防止污染之對策。	遵照辦理。本案所規劃之土方暫置區僅為避開南展舉辦大型專業展覽期間(每日約 1 萬 5 千人次以上之專業展或每日約 3 萬參觀人次以上之非專業展覽)之展期開幕及閉幕時間暫置土方使用。由於展期之開幕及閉幕時間最多不超過 1 日，故並非長時間貯存土方。 惟本案依「營建工程空氣污染防制設施管理辦法」並參考「臺北市營建工程剩餘土石方及營建混合物資源分累處理場及管理暫行要點」內容，擬定具體土石方暫置區管理要點，以維護環境衛生及避免造成污染。 (一)暫置區應避免設置於影響原有水路過鄰近既有	8.1.2	8-2

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁碼
	結構物之處。 (二)土石方暫置區位置配合施工動線移動，邊坡坡比 V:H 至少為 1：2 為原則。 (三)土石方堆置區頂面應保持最小排水坡度(0.3%)。 (四)暫置區四周應設置設臨時排水溝，並至少每月清理排水溝一次，以免造成災害。 (五)暫置土石方區應以防塵布完全覆蓋，以抑制晴天之塵土飛揚，及避免降雨期間雨水直接沖蝕造成表土流失。 (六)運輸車輛以基地內現有通路至各土石方暫置區。工程施工期間，施工區域適時派水車實施灑水，減低塵土對鄰近地區影響及維持聯外交通，如運輸車輛在進行作業時，必須管制交通或禁止通行者，須設置管制人員及必要之警告標誌後，始得進行。		
四、PM _{2.5} 在施工期與營運期均有顯著之增量，宜請確實提出因應對策。	遵照辦理，本案已分別針對施工期間之空氣品質、交通運輸及土石方管理，及營運期間擬定具體之減輕對策，詳請見第 8.1.2 節及第 8.1.3 節內容，並據以執行。	8.1.2 8.1.3	8-2 8-15
五、尖峰交通部份位置已降至 F 級之水準，宜請提出更具體有效之對策。	遵照辦理，依序說明如下： (一)考量未來開發後降低對於周邊交通之衝擊，除相關硬體設計外，本案擬定其交通改善方案如下： 1.推動彈性工時 避免員工上下班時段集中因而衝擊周邊交通，推動彈性工時分散員工進出基地時間，將上班尖峰時間由 1 小時延長至 1.5 小時，使其單位時間內進出基地旅次量降低 1/3，考量本案鄰近捷運車站，保守評估其彈性工時可降低私人運具使用率約 5%。 2.獎勵使用大眾運輸 為獎勵基地顧客搭乘大眾運輸到達或離開基地，降低私人運具使用之情形，對於搭乘大眾運輸之顧客以票證佐證則提供優惠或額外附加服務，並提供充足大眾運輸資訊供顧客查詢，預期可降低本基地 1 成顧客使用私人運具之情形。 (二)交通改善後服務水準分析	8.1.3 7.4.2	8-15 7-78

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁碼
	針對上述擬定方案，評估實施後對於周邊交通之改善情形彙整如表 7.4.2-21 所示，各道路旅行速率有所提高，其中經貿一路南向服務水準相較於未改善提升一級，整體而言與未開發情境下之交通服務狀態無太大差異，開發案對於周邊交通衝擊尚可接受。		
六、各種污染之對策，均宜提出其效果之推估。	遵照辦理，本案依據行政院環境保護署「營建工地逸散粉塵量推估及其污染防治措施評估」(章裕民，民國 85 年)及推估，基地執行減輕對策後，其增量影響說明如下： (一)施工工程逸散粉塵 1.排放係數 根據環保署最新公告之「面源排放係數 TEDS8.1 更新版」表 B2 臺灣地區 99 年(基準年)面污染源 - 逸散性粒狀污染源排放係數表，參考建築工程鋼骨結構項目所產生之粒狀污染物排放係數為 $0.191 \text{ kg/m}^2/\text{月}$，推估本計畫施工整地期間之粒狀污染物排放量。 2.工區逸散面積 本次以基地面積 $23,309.58$ 平方公尺作為評估範圍。 3.粒狀污染物排放強度 (1)未採行防制對策 以基地面積 $23,309.58$ 平方公尺作為評估範圍，其粒狀污染物之排放強度為 1.71g/s。 (2)採行防制對策 依據環保署「營建工程逸散粉塵量推估及其污染防治措施評估」(民國 85 年 6 月)，本基地執行相關減輕措施後，可降低排放強度，其各減輕措施之防制效率如表 7.1.3-1 所示，計算公式如下並推估施行減輕對策後之粒狀污染物之排放強度	7.1.3	7-16

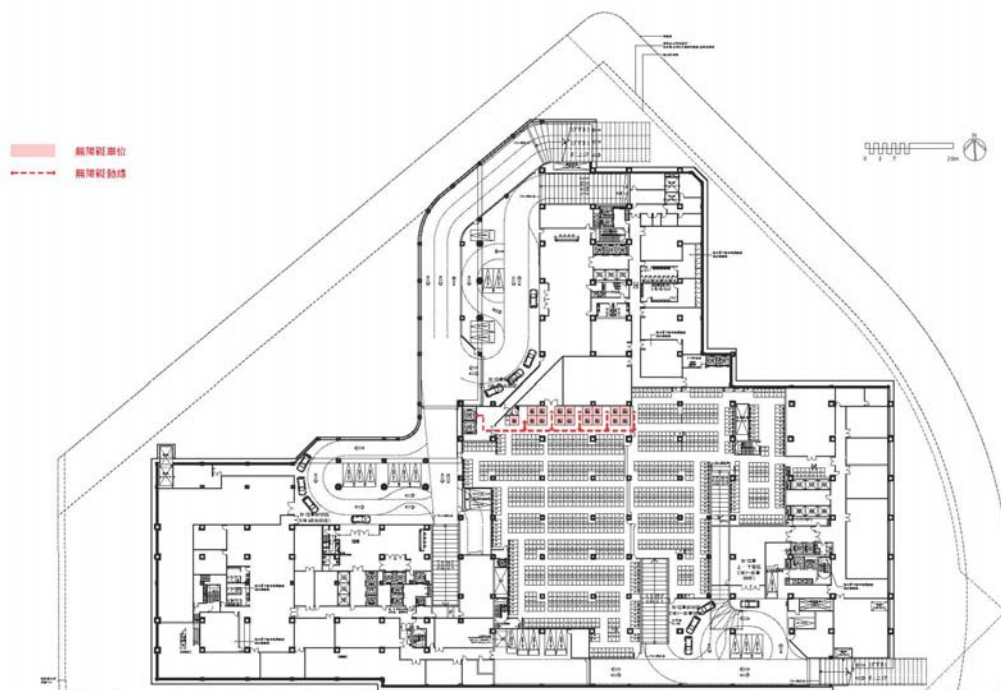
審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁碼
	如后： 總削減量=$Q_{ia} + Q_{ib} + Q_{ic} + \dots = D_i$ $Q_{ia} = Q_i \times P_{ia} \times C_{ia}$ $Q_{ib} = (Q_i - Q_{ia}) \times P_{ib} \times C_{ib}$ $Q_{ic} = (Q_i - Q_{ia} - Q_{ib}) \times P_{ic} \times C_{ic}$ 現況總排放量=$Q - D_i$ Q：原始排放量 P：採防制措施部份佔作業面積百分比 D：削減量 i：作業項目 a、b、c：防制措施種類 A.架設圍籬(Q_{ia}) 設置高 1.8 米以上密封圍籬，防制效率 40%，作業面積百分比為工地周圍可以架設圍籬總長度之百分比，本基地作業面積可達 100% $1.71 \text{ g/s} \times 100\% \times 40\% = 0.6872 \text{ g/s}$ B.執行灑水作業(Q_{ib}) 於晴天採 2 小時一次以上執行灑水作業，其防制效率 70%，作業面積百分比以土方開挖面施用防制措施之比例概估，本基地作業面積可達 100% $(1.71 - 0.6872 \text{ g/s}) \times 100\% \times 70\% = 0.7215 \text{ g/s}$ C.臨時鋪面(Q_{ic}) 以鋼板材質進行車行道路臨時性鋪面，其防制效率 15%，作業面積百分比指機具或車行道路行駛作業面積施行防制措施比例，本基地作業面積可達 100% $(1.71 - 0.6872 - 0.7215 \text{ g/s}) \times 100\% \times 15\% = 0.0464 \text{ g/s}$		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁碼
	總削減量=Qia+ Qib+ Qic+...=Di =0.6872+0.7215+0.0464=1.4551 現況總排放量=Q-Di = 1.71-1.4551 =0.255 即本計畫粒狀污染物之排放量在採用灑水等防制措施情況下，則本基地粒狀污染物排放強度可減為0.255g/s(面源排放係數為$1.09 \times 10^{-5} \text{g/m}^2 \cdot \text{s}$)。 另懸浮微粒在大氣中生成機制的差異，大致上可分為原生(primary)與二次衍生(secondary)懸浮微粒，本案營建工程所產生之懸浮微粒屬於原生懸浮微粒，因此相關土木施工作業所引起的PM₁₀及PM_{2.5}比例，為依據「國內全國性排放清冊，TEDS」內容，施工整地中PM₁₀約TSP之55.6%；PM_{2.5}則約佔TSP的11.12%。則本基地在未採取空氣品質防制對策下，其PM₁₀約排放強度為0.142 g/s；PM_{2.5}則為0.028 g/s。 (二)施工機具排放廢氣 工程施工期間可能參與之操作機具廢氣排放係數參考美國環保署AP-42資料，並依據環保署民國98年7月29日環署空字第0980065735號令修正發布之「車用汽柴油成分管制標準」規定，自民國100年7月1日起，柴油成分標準含硫量最大為10 ppm(mg/kg)，進行SO₂排放係數修正。另施工機具主要使用柴油為主，故參考「國內全國性排放清冊(TEDS)」內容，機具排氣中主要TSP主要為PM₁₀，故PM₁₀佔TSP的100%，另PM_{2.5}則約佔TSP的92%，其各污染物排放係數整理如表7.1.3-2。 假設本案施工車輛進出頻率最大之尖峰期間為地下基礎開挖階段。假設參與施工且同時段運轉之施工機具組合有：挖土機6部、推土機3部、灑水車3部、打樁機3部及混凝土車3		

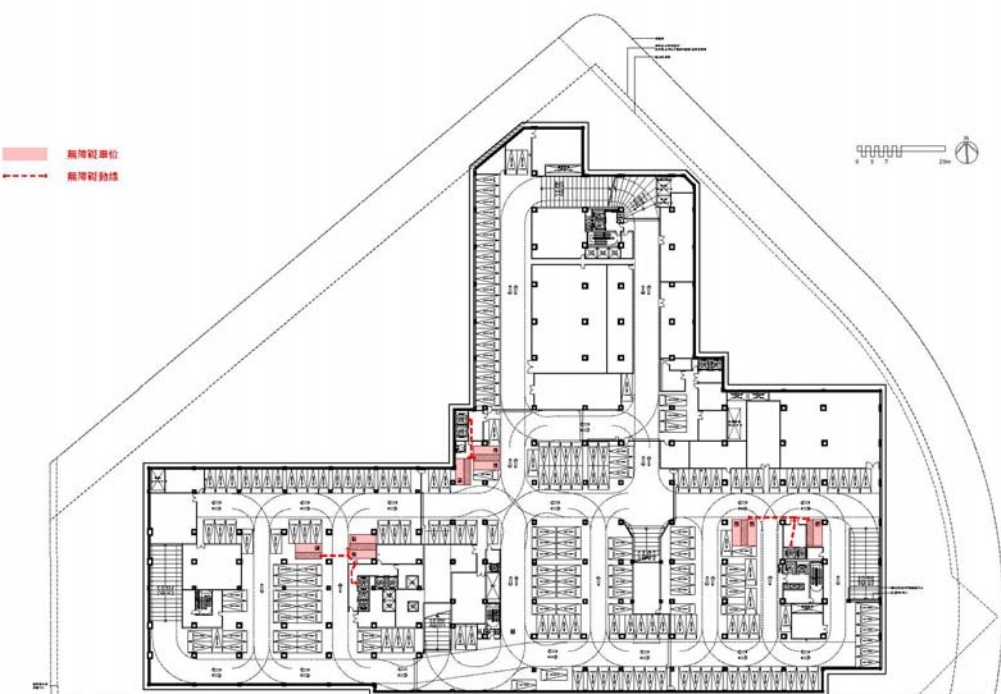
審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁碼
	部，將依此施工機具數量進行廢氣排放模擬。 依以上機具數量估算本基地內施工機具操作時廢氣排放強度為：總懸浮微粒及PM₁₀ 0.558g/s、PM_{2.5} 0.514g/s、硫氧化物0.137g/s、二氧化氮0.570g/s，詳請見表7.1.3-3。 (三)工區污染總排放量 本基地單獨評估時，結合施工面源與機具排放總量，TSP排放係數為3.49×10^{-5} g/m².s，PM₁₀排放係數為3.00×10^{-5} g/m².s，PM_{2.5}排放係數為2.33×10^{-5} g/m².s，其係為施工面源與施工機具總懸浮微粒之總和，詳請見如表7.1.3-4。另考量位於本基地周邊5公里可能同時進行開挖工程之三處工區，進行加成評估。 (四)執行減輕對策後之模擬結果 1.本基地單獨評估 以ISCST3模式模擬本工程開挖施工階段，在採用各防制措施情況下，對附近環境總懸浮微粒擴散模擬，結果如表7.1.3-6所示，TSP最大24小時值增量為33.45 µg/m³，最大年平均增量為14.20µg/m³，最大影響範圍位於在基地內北側，進一步將增量濃度與背景濃度加成後，其總懸浮固體濃度仍可符合空氣品質標準。 另模擬基地周邊敏感受體，南港國小、誠正國中及三重路旁民宅之TSP24小時值增量分別為1.09、0.96及1.68 µg/m³，年平均增量則分別為0.35、0.16及0.35 µg/m³，其敏感受體增量濃度與背景濃度加成後均符合空氣品質標準。 (2)合併周邊工區加成評估 以ISCST3模式模擬本工程在採用各防制措		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁碼
	施情況下與周邊三處工區，同時進行開挖施工階段對附近環境總懸浮微粒擴散模擬，結果如表7.1.3-6所示，最大24小時值增量為59.49 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ，最大年平均增量為21.59 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ 。另模擬基地周邊敏感受體，南港國小、誠正國中及三重路旁民宅之TSP24小時值增量分別為6.51、1.66及16.34 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ，年平均增量則分別為1.45、0.43及6.34 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ 。		
參、歐陽委員嶠暉			
一、依建築技術規則所訂的自來水替代率所收集的雨水貯留槽，其容量及操作功能，與雨水下水道逕流量抑制量抑制的設施，兩者採用同一槽，無法共用，逕流抑制應朝透水鋪面、透水排水溝及滲透陰井以抑制之。	遵照辦理，本案以優先規劃採取多項透水設計，以降低地表逕流量，其依序說明如下： (一)透水規劃設計 1.地下室開挖範圍外規劃作為綠地空間，採直接滲透保水設計。 2.地下室上方採用花園土壤保水設計。 3.非車行重壓路面採用透水鋪面，增加透水空間。 4.開放空間區域儘量植草皮或使用透水鋪面，減少地表不透水面積，增加地層含水量。 5.基地內排水路規劃採滲透排水管及滲透陰井等保水設計，詳請見如圖 8.1.3-1 所示。 6.規劃設置水態水池，並於開挖面範圍外採透水設計。 (二)雨水抑制設施規劃 本案已重新規劃設置雨水流出抑制設施，即結合雨水流出抑制設施(雨水滯留槽)及雨水回收設計，將收集後之雨水引入雨水回收槽，待雨水回收池達滿水位時，經溢流管排至雨水流出抑制池(雨水滯留槽)，再排放至公共排水系統，以達雨水優先回收使用，其系統設計如圖 7.1.2-1，配置如圖 5.7-1 所示。 此外，雨水滯留池量將依本案審查決議內容設置，即依「臺北市基地開發排入雨水下水管道逕流量標準」第 6 條規定之最小保水量(1,818.15 立方公尺)扣除透水設施可貯集之保水量(196.14 立	8.1.3 5.7 7.1.2	8-15 5-58 7-7

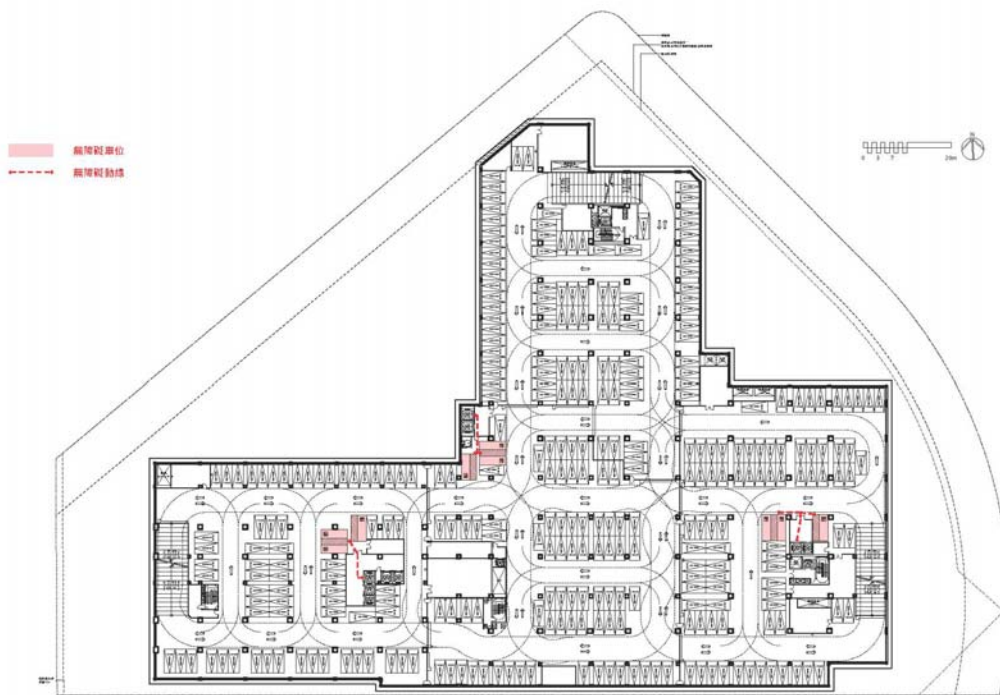
審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁碼
	方公尺)，其雨水流出抑制設施(雨水滯留槽)量為 1,633.56 m ³ 。		
二、綠建築評估應改依 2015 年評估，並確認與新修訂的內容一致。	謝謝指教，本開發計畫已依據綠建築解說與評估手冊(2015 年版)初步檢核計算，本案規劃成果可符合八項綠建築評估指標，包括綠化量指標、基地保水指標、日常節能指標、CO ₂ 減量指標、廢棄物減量指標、室內環境指標、水資源指標、污水垃圾改善指標等。另依分級評分法評估結果，本案可取得黃金級綠建築標章。	5.10	5-79
三、地下一樓的餐廳油水分離，原則上以直接排入污水下水道。	謝謝指教，本案於地下一層規劃有餐廳與廚房空間，並經重新檢討後，將原設置於筏基層之油脂截留器提升設置於地下二層，以降低能源耗損。未來地下一層餐廳與廚房空間產生之污水，將可以重力流方式匯入處理。 惟依本案預定接入之污水下水道人孔高度檢討結果，若將油脂截留器設置於地下一層，其經處理後污水則無法採用重力排入污水下水道，需再增設機械設施排放污水，將增加能源使用，其檢核示意圖請見如附圖 13.3-5 所示。	5.6 附 13.3	5-49 附 13.3 -21
相關機關			
壹、工務局衛生下水道工程處			
一、開發單位已對所提審查意見進行修正，惟引用之數據請以最新的資料登載。	遵照辦理，將更新環說報告內容至最新資料。	—	—
二、報告 P.7-9 頁與簡報所載最大日污水量不一致，類此前後數據不一致部份，請開發單位修正於定稿本中，並將先前修正之相關資料附於報告中。	謝謝指正，本案依內政部「建築物污水處理設施設計技術規範」推估，最大日污水量約為 1,810 CMD，本案先以對照表方式呈現補充及修正內容，後如蒙大會審查通過，本案將歷次 貴出所提之意見回覆內容及承諾事項納入本案環境影響說明書(修訂本)中，並提送至各委員及相關單為以供審閱	—	—



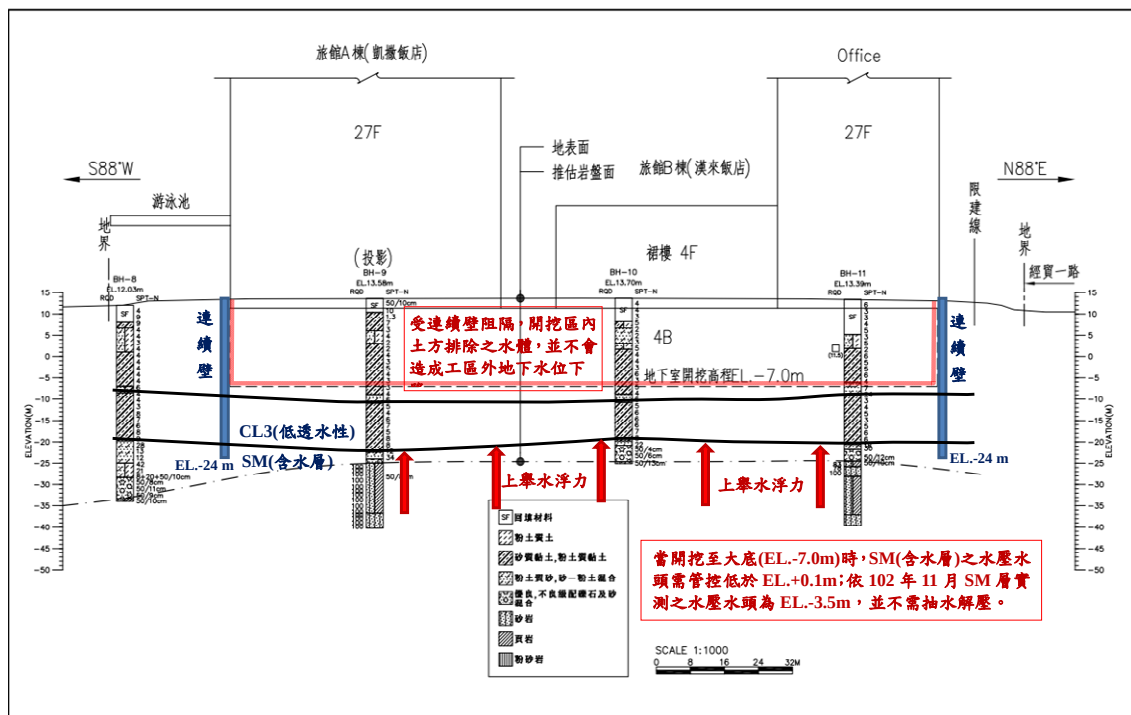
附圖 13.3-1 本基地無障礙車位配置示意圖(地下一層)



附圖 13.3-2 本基地無障礙車位配置示意圖(地下二層)



附圖 13.3-3 本基地無障礙車位配置示意圖(地下三層)



附圖 13.3-4 本案地層、地下室開挖與連續壁位置剖面示意圖

附表 13.3-1 本案設計用簡化土層與工程性質參數建議表(摘自土壤地質調查及分析報告書)

層別	地層	分布高程 (平均分布高程) (EL.m)	平均 厚度 (m)	SPT-N (平均)	γ_t (t/m^3)	e	w _n (%)	w _L (%)	I _p (%)	C _c	C _r	C'' (t/m^2)	ϕ' (deg)	S _u (t/m^2)
1	回填層(SF)	現地表~+5.2 (現地表~+8.0)	-	3~10 (5)	2.01	-	-	-	-	-	-	0	28	-
2	粉土質黏土層(CL1)	+8.3~+4.2 (+8.0~+6.4)	1.6	2~5 (4)	1.89	0.83	30	39	18	-	-	0	27	3
3	粉土質細砂及粉土層 (SM/ML1)	+8.3~+1.0 (+6.4~+2.8)	3.6	2~6 (4)	1.87	0.84	29	-	-	-	-	0	28	-
4	粉土質黏土層(CL2)	+6.3~9.0 (+2.8~7.5)	10.3	2~8 (4)	1.90	0.83	31	35	15	0.30	0.03	0	27	3~5
5	粉土質細砂及粉土層 (SM/ML2)	-6.1~-11.2 (-7.5~-9.8)	2.3	6~18 (8)	1.92	0.73	24	-	-	-	-	0	30	-
6	粉土質黏土層(CL3)	-8.5~-22.5 (-9.8~-20.1)	10.3	3~10 (6)	1.92	0.80	29	33	13	0.25	0.025	0	29	6~9
7	粉土質細砂層(SM)	-17.9~-29.7	-	10~30 (24)	1.99	0.62	21	-	-	-	-	0	33	-
8	卵礫石層(GW)	-19.9~-36.5	-	>50	-	-	-	-	-	-	-	0	38	-
9	岩層(SS/SH)	-23.0~-36.5 以下	-	>50	-	-	-	-	-	-	-	5	35	-

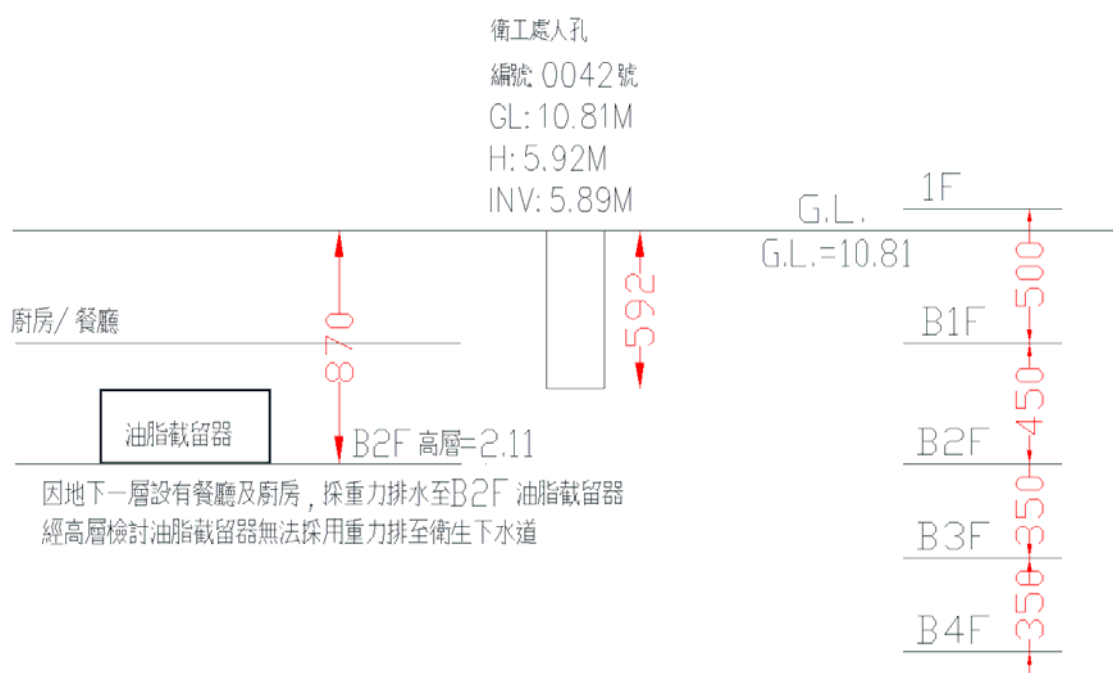
註：1.本表參數係依本次調查成果，並參考鄰近基地調查資料，且輔以工程經驗判斷所定。

2.回填層之分布變化較大，必要時於施工前宜進一步挖掘調查確認；另其 N 值扣除大於 50 之部分。

3.本表平均分布高程及厚度係各鑽孔資料之平均值。另考量基地西南及東南側部分鑽孔(BH-7、BH-8、BH-12 及 BH-15)因粉土質細砂層(SM)較厚，卵礫石層(GW)頂部及岩盤面分布高程較基地其他區域深，使用時應配合鑽孔平面圖、鑽孔剖面圖及附錄 A 之鑽孔柱狀圖，依鑽孔資料進行研判；於必要時配合擋土措施及地下結構設計與施工進行補充鑽孔調查，以進一步瞭解本基地西南及東南側 SM 層、GW 層及岩層分布情況。

附表 13.3-2 無連續壁或鋼版樁圍束之抽水影響範圍

土 質		影響半徑(m)
區 分	粒 徑(mm)	
粗礫	>10	>1500
礫	2~10	500~1500
粗砂	1~2	400~500
粗砂	0.5~1	200~400
粗砂	0.25~0.5	100~200
粗砂	0.1~0.25	50~100
細砂	0.05~0.1	10~50
粉質細砂	0.025~0.05	5~10



附圖 13.3-5 油脂截流高程說明示意圖

附 13.6

環評審查委員會第五次專案小組 書面審查意見答復說明

台灣肥料股份有限公司旅館辦公大樓新建工程 (原台灣肥料公司南港 C2 街廓新建工程)環境影響說明書

專案小組及書面審查意見答復說明

確認意見回覆對照表

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁碼
壹、委員意見			
歐陽委員嶠暉			
一、地下筏基之「雨水回收水池」之水，應為直接由屋頂收集，而不是由1F基地排水溝引，因由基地地面收集之水，在貯存期間水質會惡化在貯存期間水質會惡化而不合使用。	遵照辦理，本案已重新規劃雨水回收系統，經由屋頂、建物立面及露台所收集後的雨水，將先經過攔污設施去除大型漂浮物，再經沉澱、過濾及消毒等處理單元後，如圖5.7-2，存入筏基內之雨水使用池中，另地面層之地表逕流，將先透過本案所規劃設置之各透水設施，增加基地保水量後，多餘則匯入雨水滯留池，其流程如圖5.7-2所示。 經回收再利用之回收水水質將符合經濟部水利署公告之「建築物雨水貯留利用之水質建議值」如表5.7-1，確保回收水質有惡化不符使用之情形。	5.7	5-58
二、為減少因降雨頻繁，又要發揮抑制流量功能和減少抽水動力耗能，在最小雨水貯存量內，扣除地面各種滲透設施之可滲透量後，才以雨水貯槽，調節抑制量。	遵照辦理，本案規劃採取多項透水設計，優先以自然滲透方式抑制地表逕流量，並減少能量損耗，其透水設施規劃如圖8.1.3-1所示。依「綠建築解說評估手冊2015年版」估算本案設置透水設施後，其基地保水量可達約196.14m³，詳請見附錄12並依序計算如下： 本案依據「臺北市基地開發排入雨水下水道逕流量標準」第6條規定計算之最小保水量1,818.15m³(最小保水量=0.078×基地面積=0.078×23309.58)，扣除本案所設之各項滲透設施之可滲透量後(196.14m³)，其雨水流出抑制設施(雨水滯留槽)量為1,633.56 m³。 (一)綠地、被覆地、草溝保水量Q₁ 綠地、被覆地、草溝面積(A1)共3649.51 m² $Q_1 = A1 \times f$ (基地最終入滲率，10⁻⁷m/s)×t (最大降雨延時，86400s) =3552.07×0.0000001×86400=30.69 m³ (二)透水鋪面設計保水量Q₂ 透水鋪面面積(A2)共3510.57m² $Q_2 = 0.5 \times A2 \times f \times t + 0.05 \times h \times A2$ =0.50×3510.57×0.0000001×86400+0.05×0.25×3510.57=59.05 m³	8.1.3 7.1.2 5.7	8-16 7-10 5-58

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁碼
	(三)花園土壤雨水截留設計保水量Q_3 花園土壤面積796.82 m^2、體積(V_3) 239.05 m^3 $Q_3=0.05\times V_3=0.05\times 239.05=11.95\text{ m}^3$ (四)景觀貯集滲透水池設計保水量Q_4 景觀貯集滲透水池面積147.63 m^2、體積(V_4) 6.6 m^3 $Q_4=A_4\times f\times t+V_4=147.63\times 0.0000001\times 86400+6.6=7.88\text{ m}^3$ (五)滲透排水管設計保水量Q_6 滲透排水管總長度(L)752.40 m $Q_6=(8\times \text{開孔率}\times 0.2\times k(\text{土壤滲透係數}, 10^{-8}\text{m/s})\times L\times t)+(0.1\times L)$ $=8\times 30\times 0.2\times 0.0000001\times 752.40\times 86400+(0.1\times 752.40)=85.51\text{ m}^3$ (六)滲透陰井設計保水量Q_7 滲透陰井數量26個 $Q_7=(3.0\times f\times n\times t)+(0.015\times n)$ $=(3.0\times 0.0000001\times 26\times 86400)+(0.015\times 26)=1.06\text{ m}^3$ 故各類保水設計之保水量總和 $Q'=(Q_1+Q_2+Q_3+Q_4+Q_6+Q_7)$ $=(30.69+59.05+11.95+7.88+85.51+1.06)=196.14\text{ m}^3$ 另，本案已重新規劃設置雨水流出抑制設施，即結合雨水流出抑制設施(雨水滯留槽)及雨水回收設計，將收集後之雨水引入雨水回收槽，待雨水回收池達滿水位時，再排放至公共排水系統，以達雨水優先回收使用，其系統設計如圖7.1.2-1，配置如圖5.7-1所示。		
吳委員水威			
一、請開發單位依各委員及相關機關所提意見補充意見修正後，建議再召開專案小組會議。	本案已針對各委員及相關機關所提之審查意見辦理回覆及補正資料完成，惟提送之報告形式係為回覆意見對照表，後續本案將歷次審查之承諾事項或應補正之資料，納入環境影響說明書修定本中，以供各委員及相關機關審核確認。	—	—
龍委員世俊			
一、本案及周邊陸續有不少工程施工，為降低整體空氣品質衝擊，開發單位在施工期間的環境保護對策，應增加"開發單位承諾本身及	遵照辦理，本開發單位承諾於「施工期間本身及其承包商皆使用符合最新一期車輛排放標準的施工車輛，並定期審核本身及其承包商之車輛維護保養紀錄，以確實降低施工中之車輛空氣污染排放。」，並將此項承諾納入後續環說報告第八章內容，於施工期間據以執行。	8.1.2	8-7

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁碼
其承包商皆使用符合最新一期車輛排放標準的施工車輛，並定期審核本身及其承包商之車輛維護保養之紀錄，以確實降低施工中之車輛空氣污染排放。"			
二、既有不止一位委員及相關機關不同意確認，應要求開發單位再行補正後，開專案小組審核其補正後之資料，再決定是否送大會討論。	本案已針對各委員及相關機關所提之審查意見辦理回覆及補正資料完全，惟提送之報告形式係為回覆意見對照表，後續將本案歷次審查之承諾事項或應補正之資料，納入環境影響說明書修定本中，已供各委員及相關機關審核。	—	—
詹委員長權			
一、空污模擬沒有將大客車汽、柴油之PM _{2.5} 排放及NO _x 、SO _x 衍生之PM _{2.5} 納入評估，有低估衝擊之虞，應重作評估。	遵照辦理。營運期間，本案旅館住宿衍生之大客車交通量所排放之污染物，其污染程度視道路交通量、各類車種比例、道路狀況(影響車輛之起步、煞車、加減速)、車速、環境背景濃度、車輛年份與型式、氣象條件、道路兩旁地形及地物等條件狀況而不同。 本案針對計畫目標年(民國 109 年)推估基地周邊主要道路之衍生大客車交通量，如表 1.4.1-1 所示。並依據表 1.4.1-2 之柴油大客車排放係數(TEDS 8.1 版)推估其排放量，其對空氣污染物增量濃度推估結果，說明如下： (一)廢氣排放量(Q') $Q' = \text{排放係數} \times \text{每日車次}$，排放係數總懸浮微粒為0.64 g/km/輛、PM₁₀為0.47 g/km/輛、PM_{2.5}為0.39 g/km/輛、硫氧化物為0.01 g/km/輛、氮氧化物為5.16 g/m/輛、一氧化碳為0.99 g/m/輛，依上述排放係數及每日進出車次可求得各項污染物排放量如表1.4.1-3。 (二)運輸車輛排放空氣污染物評估模式 本計畫以「CALINE-4線源空氣污染物擴散模式」進行運輸車輛排放空氣污染物模擬。氣象資料參考香港環境保護署所公告「Guidelines on Choice of Models and Model Parameters」中提到之CALINE4參數設定：以氣象條件最不利情況下，採用風速1m/s，年平均溫度為臺北氣象站民國91至102年之平均溫度23.4°C，穩定度F，混合層高度300公尺，模擬主要道路邊地區空氣污染物之增量。	7.1.3 8.1.3 附 13.6	7-33 8-19 附 13.6-10

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁碼
	(三)運輸車輛排放空氣污染物評估模式 本案模擬增量後之各空氣污染排放量如表1.4.1-4，顯示車輛行駛對聯外道路邊地區之空氣污染物濃度增量，以經貿二路105巷(經貿一路~經貿二路)為最高，尖峰小時最大增量模擬值為其TSP增量小於$0.71 \mu\text{g}/\text{m}^3$，$\text{PM}_{10}$增量小於$0.52 \mu\text{g}/\text{m}^3$，$\text{PM}_{2.5}$量小於$0.43 \mu\text{g}/\text{m}^3$，$\text{SO}_2$增量為$0.00 \text{ ppm}$，$\text{NO}_2$增量小於$3.04 \times 10^{-3} \text{ ppm}$，$\text{CO}$增量小於$0.96 \times 10^{-3} \text{ ppm}$，各增量濃度與該區域之背景濃度值加成後仍可符合法規標準。另合併營運期間小客車衍生車輛之空氣品質增量結果，各增量濃度與該區域之背景濃度值加成後仍可符合法規標準，詳請見如表7.1.3-12所示。 本案亦針對營運期間，擬定有減輕對策，夠過完善車行動線規劃，並鼓勵民眾多使用大眾運輸工具或綠色運具，以期降低對空氣品質之影響程度，如下 (一)妥善規劃停車場進出動線，減少無謂的繞行距離，減少廢氣排放。 (二)綠色運具使用計畫 1.設有電動機車充電格位及自行車停車位(85席)，以提升綠色運具之友善使用環境。 2.鼓勵使用大眾運輸 (1)大眾運輸現況 基地周邊公車路線共計有53條路線提供服務。基地北側設有捷運內湖線南港軟體園區捷運站，由基地步行至該捷運站距離約450公尺；南側設有捷運文湖線南港展覽館站與南港線南港展覽館站，由基地步行至該捷運站距離分別約450公尺、550公尺，未來本區大眾運輸使用非常方便。 基地周邊設有自行車租賃站，可作為基地周邊大眾運輸系統最後一哩的接駁工具，提供更趨完善接駁路網，提升民眾使用大眾運輸的可及性與便利性。 (2)宣導計畫 未來各棟服務設施空間，提供基地鄰近大眾運輸位置圖及路線資料，方便民眾獲取大眾運輸資訊；並定期更新鄰近公車站位置圖及路線資料。 (3)獎勵措施 搭乘大眾運輸前往享有優惠措施。		
二、基地面積夠大應考量大客車納入地下停車之可能性，以減低空污及交通衝擊，並應將平面空間留給綠色交通工	謝謝指教，依序說明如下： (一)大客車停車規劃 1.土方量及開挖時間增加，對環境明顯不利 本案若改變設計將大客車規劃於地下層，需調整地下樓層高度，以符合大客車進出高度。此外，受限柱位位置，大客車於地下層迴轉空間不足，詳請見圖1.4.2-1，而	5.3 5.4.3 5.12 8.1.3 附 13.6	5-7 5-37 5-85 8-18 附 13.6-13

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁碼
具使用。	為因應大客車進入地下層行駛之迴轉半徑，勢必需增加地下樓層空間，惟本案法定開挖率為60%，實設開挖率已達59.99%，故需再增加開挖至地下層1層，由原地下4層增加為地下5層，其開挖深度將由原18.2公尺增加至23.7公尺，方能符合大客車高度進出需求。 經評估後，若規劃將大客車納入地下層，其土方量將由原37萬增加至46萬方，增加9萬方，亦需延長本案開挖期程，對環境影響程度亦隨之增加。 2.車道破口放寬，對行人用路環境不佳 本案若改變設計將大客車規劃於地下層，則原規劃之車道寬度及轉彎半徑不足，則需增加車道破口寬度，以符合大客車進出需求，對行人用路環境造成不佳，詳請見圖1.4.2-1。 本案產品定位係以商務為主，故大客車車位僅供上下車臨停使用，並非全日停放，其衍生交通量僅為4席。此外，本案亦已考量大客車停放位置，規劃將低流量大客車停車空間設置於基地南側，且大客車進出口與本基地地下停車場出入口相同，並未因此增設車行破口，且設有緩衝空間及專用車道，及相關交通減輕對策，以減少對外交通影響，詳請見圖5.4.3-2。 本案已於104年9月3日通過都市設計審議委員會及交通影響評估審議會。本案已就地面層進行整體空間規劃，將大客車停車區規劃於基地南側，以保留開放空間使用的完整性，並團客入口設置於觀光旅館B棟右側門廳，其上下車位置臨近大客車停車區，使二者出入動線分開不交織，詳請見圖5.3-1，以提供民眾與旅客優質的戶外休憩空間品質。 綜上檢討分析，本案將維持原有大客車停車空間之規劃設計，敬請委員諒查。 (二)綠色交通工具規劃 1.規劃設有自行車步道及停車空間 本案於基地鄰道路側，即經貿一路及經貿二路105巷，均規劃設有自行車車道及數處自行車停車空間，共可提供85席自行車停車使用，詳請見如圖5.12-1所示。 2.於地下各樓層規劃有電動車停車位，並預留管道以利後續安裝充電系統。		
三、自行車道除現有規劃路線之外應沿著行人穿越基地之各路線評估平行設置自行車道網路之可行性，並應設停車	敬謝指教，本案已於基地鄰道路側，即經貿一路及經貿二路105巷，規劃設有自行車車道及數處自行車停車空間，其共可提供85席自行車停車使用，詳請見如圖5.12-1所示。 另評估設置自行車道穿越基地之可行性，本案地面層規劃留設有完整開放空間，以提供民眾與旅客優質的戶外休憩空間品質，並作為拖行行李之旅客、洽公人員等行人穿越動線，其人行	5.12	5-85

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁碼
空間。	空間剖面如圖1.4.3-1~1.4.3-2。倘若自行車於基地內穿越恐對行人造成壓迫感及動線衝突，故仍規劃以道路周邊人行道之人車共道空間，作為主規劃自行車道使用。 又，本基地周邊自行車道設置現況，於經貿二路、經貿二路105巷、經貿一路皆已設置人車共道之自行車道，再向外延伸其自行車路網，於經貿二路106巷、經貿二路88巷、經貿二路62巷、南港路一段、研究院路一段等道路亦皆已設置人車共道之自行車道，整體而言，基地周邊自行車路網尚屬完整，應無再增設自行車道之需求性，詳請見如圖1.4.3-3所示。		
貳、機關意見			
臺北市政府工務局水利工程處			
一、請依「臺北市基地開發排入雨水下水道逕流量標準」設置抑制設施，並依申請建造執照機制過處審理。	有關本案設置之最小雨水貯存量將依本案審查決議提送至貴府工務局水利工程處辦理審查。	—	—
臺北市政府消防局			
一、規劃行駛至B棟南、北側救災活動空間之通路為囊底路，應規劃迴車空間或規劃救災車輛可順向駛離之動線。	敬謝指教，在B棟北側通往南側救災活動空間規劃6公尺以上之救災通道，在鄰近南側雲梯車操作空間之通路並有10公尺×7公尺以上以供車輛迴轉及駛離建築物，詳請見如圖2.2-1所示。	附 13.6	附 13.6-15
臺北市公共運輸處			
仍應修正之部份(p2-86)			
一、896路公車之末班車為22:00，頭班車分平日 05:40、假日 06:00。	遵照辦理修正，詳請見如表6.6.3-1所示。	6.6.3	6-85
二、683路公車之末班車平日為17:30、假日為09:00。	遵照辦理修正，詳請見如表6.6.3-1所示。	6.6.3	6-85
臺北市衛工處			
一、有關本處審查意見，請開發單位提送具體修正或更新資料，俾利本處確認後再納入定稿本。	遵照辦理，更新相關資料如下並納入環評修定本中： (一)污水水道用戶接管 臺北市至民國104年8月底，累計污水處理總戶數共為836,445戶，門牌戶數計算，臺北市門牌總戶數共1,098,311戶，其門牌戶數接管普及率為74.36%。而本基地所在之南港區之計畫接管總戶數為34,625戶，戶數接管普及率則為	6.5.6 5.6	6-73 5-49

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁碼
	74.09%。 (二)本計畫污水量 污水衍生量推估依據內政部民國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」內容。本計畫污水來源主要為房客、員工及旅館附屬設施所產生之生活污水，詳細推估計算說明如下並彙整如表5.6-1所示： 1.娛樂場所 (1)計算基準 •類別：B 類商業類 •組別：B-1 •使用人數：按營業面積每 3 m² 一人並乘上開放時間 •開放時間：0.5~0.8(取 0.5) •單位污水量：250 公升/人.日 (2)建築概要 •A 棟營業面積：689.94 m² (3)污水量計算 •使用人數：689.94m²/3 m²/人× 0.5(T)=115 •日污水量：115 人×250 L/人.日/1000÷29 CMD 2.餐飲場所 (1)計算基準 •類別：B 類商業類 •組別：B-3 •使用人數：按營業面積每 3 m² 一人並乘上開放時間 •開放時間：0.4~0.6(取 0.4) •單位污水量：100 公升/人.日 (2)建築概要 •A 棟營業面積：9569.32 m² •B 棟營業面積：6462.20m² (3)污水量計算 •A 棟 使用人數：9569.32m²/3 m²/人× 0.4(T)=1276 人 日污水量：1276 人×100 L/人.日/1000÷128 CMD •B 棟 使用人數：6462.20 m²/3 m²/人× 0.4(T)=862 人 日污水量：862 人×100 L/人.日/1000÷86 CMD 3.旅館 (1)計算基準 •類別：B 類商業類 •組別：B-4 •使用人數：按居室面積每 10m² 一人 •單位污水量：300 公升/人.日 (2)建築概要		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁碼
	•A 棟居室面積：20041.03 m² •B 棟居室面積：15564.34 m² (3)污水量計算 •A 棟 使用人數：20041.03m²/10 m²/人=2005 人 日污水量：2005 人×300 L/人.日/1000≐602 CMD •B 棟 使用人數：15564.34 m²/10 m²/人=1557 人 日污水量：1557 人×300 L/人.日/1000≐467MD 4.健身房空間 (1)計算基準 •類別：D 類休閒、文教類 •組別：D-1 •使用人數： $\frac{20 \times \text{大便器數目} + 120 \times \text{小便器數目}}{8} \times \text{開放時間}$ •開放時間：0.2~0.4(取 0.3) •單位污水量：150 公升/人.日 (2)建築概要 •A 棟：大便器數目 10 個、小便器數目 7 個 •B 棟：大便器數目 7 個、小便器數目 1 個 (3)污水量計算 •A 棟 $\frac{20 \times 10 + 120 \times 7}{8} \times 0.3 \cong 39$ 使用人數：人 日污水量：39 人×150 L/人.日/1000≐6 CMD •B 棟 $\frac{20 \times 7 + 120 \times 1}{8} \times 0.3 \cong 10$ 使用人數：人 日污水量：10 人×150 L/人.日/1000≐1.5 CMD 5.辦公場所 (1)計算基準 •類別：G 類辦公、服務類 •組別：G-2 •使用人數：按居室面積每 10 m² 一人並乘上開放時間 •開放時間：0.4~0.6(取 0.5) •單位污水量：100 公升/人.日 (2)建築概要 •A 棟居室面積：2,002.22m² •B 棟居室面積：1,487.33m² •C 棟居室面積：31,603.45m²		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁碼
	(3)污水量計算 • A 棟 使用人數：$2002.22\text{m}^2/10\text{ m}^2/\text{人} \times 0.5(T)=100\text{ 人}$ 日污水量：$100\text{ 人} \times 100\text{L}/\text{人.日}/1000=10\text{ CMD}$ •B 棟 使用人數：$1487.33\text{m}^2/10\text{ m}^2/\text{人} \times 0.5(T)=75\text{ 人}$ 日污水量：$75\text{ 人} \times 100\text{L}/\text{人.日}/1000 \div 7.5\text{CMD}$ •C 棟 使用人數：$31603.45\text{m}^2/10\text{ m}^2/\text{人} \times 0.5(T)=1580\text{ 人}$ 日污水量：$1580\text{ 人} \times 100\text{L}/\text{人.日}/1000 \div 158\text{CMD}$ 6.停車空間 (1)計算基準 •類別：A 類公共集會類 •組別：A-2 •使 用 人 數： $\frac{20 \times \text{大便器數目} + 120 \times \text{小便器數目}}{8} \times \text{開放時間}$ •開放時間：0.2~0.4(取 0.3) •單位污水量：100 公升/人.日 (2)建築概要 •A 棟：大便器數目 18 個、小便器數目 6 個 •B 棟：大便器數目 9 個、小便器數目 6 個 •C 棟：大便器數目 4 個、小便器數目 4 個 (3)污水量計算 •A 棟 使用人數：$\frac{20 \times 18 + 120 \times 6}{8} \times 0.3 \cong 41\text{ 人}$ 日污水量：$41\text{ 人} \times 100\text{ L}/\text{人.日}/1000 = \div 4.0\text{ CMD}$ •B 棟 使用人數：$\frac{20 \times 9 + 120 \times 6}{8} \times 0.3 \cong 34\text{ 人}$ 日污水量：$34 \times 100\text{ L}/\text{人.日}/1000 = 3.4\text{ CMD}$ •C 棟 使用人數：$\frac{20 \times 4 + 120 \times 4}{8} \times 0.3 \cong 21\text{ 人}$ 日污水量：$21\text{ 人} \times 100\text{ L}/\text{人.日}/1000 = 2.1\text{CMD}$ 依據上述各類別分別計算出各棟大樓之平均日污水量後，再分別乘上安全係數1.2並取其整數，則本計畫最大日污水量為1,810CMD。		

表 1.4.1-1 本基地周邊各路段大客車交通衍生量

路名	路段	方向	晨峰 8:00~9:00	昏峰 17:45~18:45
經貿一路	157 巷~105 巷	往北	1	1
		往南	0	2
	南港路~105 巷	往北	0	0
		往南	1	4
經貿二路	三重路~105 巷	往北	1	1
		往南	0	2
	105 巷~南港路	往北	1	2
		往南	0	0
三重路	經貿二路~南港路	往北	0	1
		往南	0	0
南港路	經貿一路~經貿二路	往東	0	0
		往西	1	2
	經貿二路~三重路	往東	0	0
		往西	1	1
經貿二路 105 巷	經貿一路~經貿二路	往東	1	4
		往西	0	0

表 1.4.1-2 營運期間大客車不同速度之空氣污染物排放係數

車速 (公里/小時)	TSP	PM ₁₀	PM _{2.5}	SO _x	NO _x	CO
10	0.64	0.47	0.39	0.01	15.70	2.14
15	0.64	0.47	0.39	0.01	12.48	1.84
20	0.64	0.47	0.39	0.01	10.10	1.60
30	0.64	0.47	0.39	0.01	6.97	1.24
40	0.64	0.47	0.39	0.01	5.16	0.99
50	0.64	0.47	0.39	0.01	4.09	0.82
60	0.64	0.47	0.39	0.01	3.49	0.70
70	0.64	0.47	0.39	0.01	3.19	0.62

資料來源：摘自行政院環境保護署，臺北縣市車輛排放係數(TEDS 8.1 版，營運年以民國 109 年計算)。

表 1.4.1-3 營運期間大客車增量造成空氣污染物排放量

空氣污染物種類	TSP	PM ₁₀	PM _{2.5}	SO _x	NO _x	CO
排放率(g/km/輛)	0.64	0.47	0.39	0.01	5.16	0.99
路名(路段)	經貿一路(157 巷~105 巷)					
尖峰車流增量 (車次/小時)	3					
排放量(g/km/s)	TSP	PM ₁₀	PM _{2.5}	SO _x	NO _x	CO
	1.8×10 ⁻³	9.1×10 ⁻⁴	3.2×10 ⁻⁴	8.3×10 ⁻⁶	4.3×10 ⁻³	8.2×10 ⁻⁴
路名(路段)	經貿一路(南港路~105 巷)					
尖峰車流增量 (車次/小時)	4					
排放量(g/km/s)	TSP	PM ₁₀	PM _{2.5}	SO _x	NO _x	CO
	2.4×10 ⁻³	1.2×10 ⁻³	4.3×10 ⁻⁴	1.1×10 ⁻⁵	5.7×10 ⁻³	1.1×10 ⁻³
路名(路段)	經貿二路(三重路~105 巷)					
尖峰車流增量 (車次/小時)	3					
排放量(g/km/s)	TSP	PM ₁₀	PM _{2.5}	SO _x	NO _x	CO
	1.8×10 ⁻³	9.1×10 ⁻⁴	3.2×10 ⁻⁴	8.3×10 ⁻⁶	4.3×10 ⁻³	8.2×10 ⁻⁴
空氣污染物種類	TSP	PM ₁₀	PM _{2.5}	SO _x	NO _x	CO
排放率(g/km/輛)	0.64	0.47	0.39	0.01	5.16	0.99
路名(路段)	經貿二路(105 巷~南港路)					
尖峰車流增量 (車次/小時)	2					
排放量(g/km/s)	TSP	PM ₁₀	PM _{2.5}	SO _x	NO _x	CO
	1.2×10 ⁻³	6.8×10 ⁻⁴	2.2×10 ⁻⁴	5.5×10 ⁻⁶	2.8×10 ⁻³	5.5×10 ⁻⁴
路名(路段)	三重路(經貿二路~南港路)					
尖峰車流增量(車次/小時)	1					
排放量(g/km/s)	TSP	PM ₁₀	PM _{2.5}	SO _x	NO _x	CO
	6.0×10 ⁻⁴	3.0×10 ⁻⁴	1.0×10 ⁻⁴	2.7×10 ⁻⁶	1.4×10 ⁻³	2.7×10 ⁻⁴
路名(路段)	南港路(經貿一路~經貿二路)					
尖峰車流增量 (車次/小時)	2					
排放量(g/km/s)	TSP	PM ₁₀	PM _{2.5}	SO _x	NO _x	CO
	1.2×10 ⁻³	6.8×10 ⁻⁴	2.2×10 ⁻⁴	5.5×10 ⁻⁶	2.8×10 ⁻³	5.5×10 ⁻⁴
	2.4×10 ⁻³	1.2×10 ⁻³	4.3×10 ⁻⁴	1.1×10 ⁻⁵	5.7×10 ⁻³	1.1×10 ⁻³

表 1.4.1-3 營運期間大客車增量造成空氣污染物排放量(續)

空氣污染物種類	TSP	PM ₁₀	PM _{2.5}	SO _x	NO _x	CO
排放率(g/km/輛)	0.64	0.47	0.39	0.01	5.16	0.99
路名(路段)	南港路(經貿二路~三重路)					
尖峰車流增量 (車次/小時)	1					
排放量(g/km/s)	TSP	PM ₁₀	PM _{2.5}	SO _x	NO _x	CO
	6.0×10 ⁻⁴	3.0×10 ⁻⁴	1.0×10 ⁻⁴	2.7×10 ⁻⁶	1.4×10 ⁻³	2.7×10 ⁻⁴
路名(路段)	經貿二路 105 巷(經貿一路~經貿二路)					
尖峰車流增量 (車次/小時)	4					
排放量(g/km/s)	TSP	PM ₁₀	PM _{2.5}	SO _x	NO _x	CO
	2.4×10 ⁻³	1.2×10 ⁻³	4.3×10 ⁻⁴	1.1×10 ⁻⁵	5.7×10 ⁻³	1.1×10 ⁻³

表 1.4.1-4 營運階段鄰近路段空氣品質污染物濃度增量(大客車)

路名	路段	尖峰車 流增量 (輛)	小時尖峰最大濃度增量					
			TSP (μg/m ³)	PM ₁₀ (μg/m ³)	PM _{2.5} (μg/m ³)	NO _x (ppm)	SO _x (ppm)	CO (ppm)
經貿 一路	157 巷~105 巷	3	0.42	0.31	0.27	1.79×10 ⁻³	0.00	0.57×10 ⁻³
	南港路~105 巷	4	0.56	0.41	0.34	2.39×10 ⁻³	0.00	0.75×10 ⁻³
經貿 二路	三重路~105 巷	3	0.33	0.25	0.20	1.43×10 ⁻³	0.00	0.45×10 ⁻³
	105 巷~南港路	2	0.22	0.16	0.14	0.95×10 ⁻³	0.00	0.30×10 ⁻³
三重路	經貿二路~南 港路	1	0.61	0.13	0.11	0.76×10 ⁻³	0.00	0.24×10 ⁻³
南港路	經貿一路~經 貿二路	2	1.03	0.22	0.19	1.30×10 ⁻³	0.00	0.41×10 ⁻³
	經貿二路~三 重路	1	0.17	0.12	0.10	0.71×10 ⁻³	0.00	0.22×10 ⁻³
經貿二 路 105 巷	經貿一路~經 貿二路	4	0.71	0.52	0.43	3.04×10 ⁻³	0.00	0.96×10 ⁻³
背景空氣品質			123	71	31	6.20×10 ⁻²	7.00×10 ⁻³	1.2
最大增量			0.71	0.52	0.43	3.04×10 ⁻³	0.00	0.96×10 ⁻³
最高總量			123.71	71.52	31.43	6.50×10 ⁻²	7.00×10 ⁻³	2.16×10 ⁻³
空氣品質標準			250	250	35	0.25	0.25	35

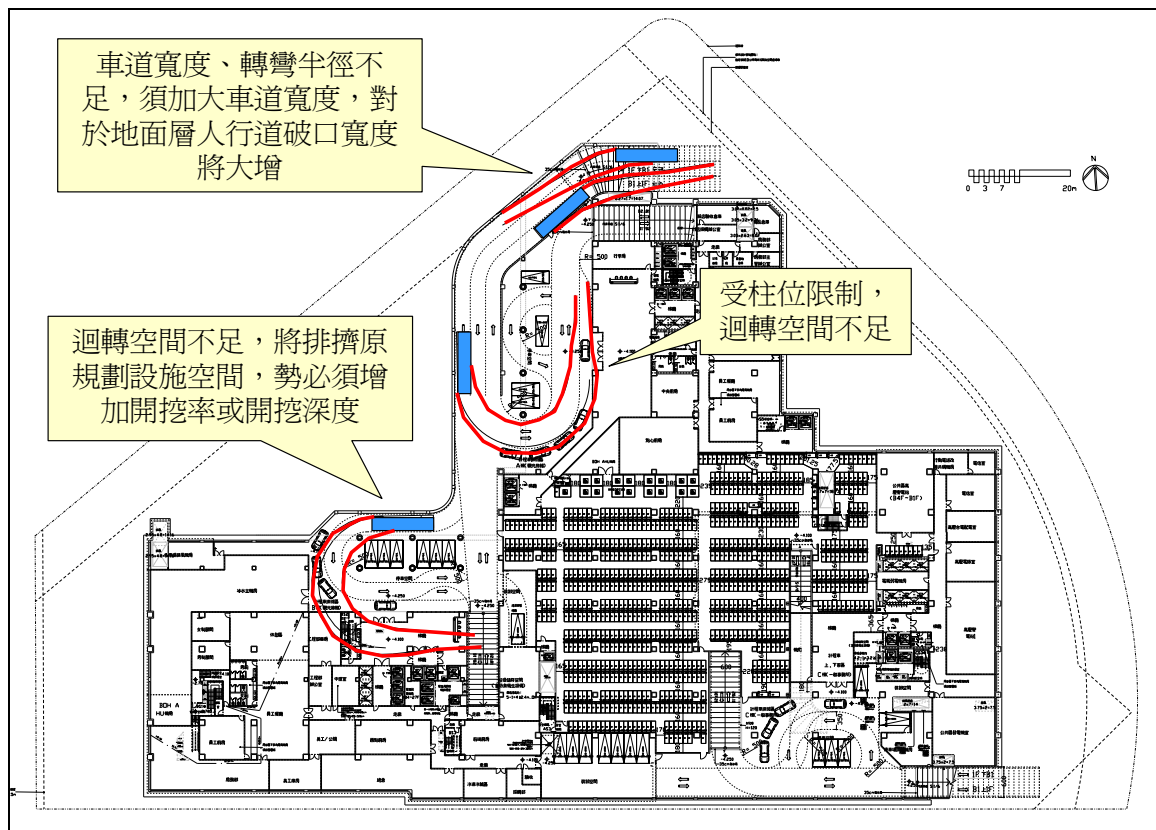


圖 1.4.2-1 大客車地下層軌跡檢討分析圖

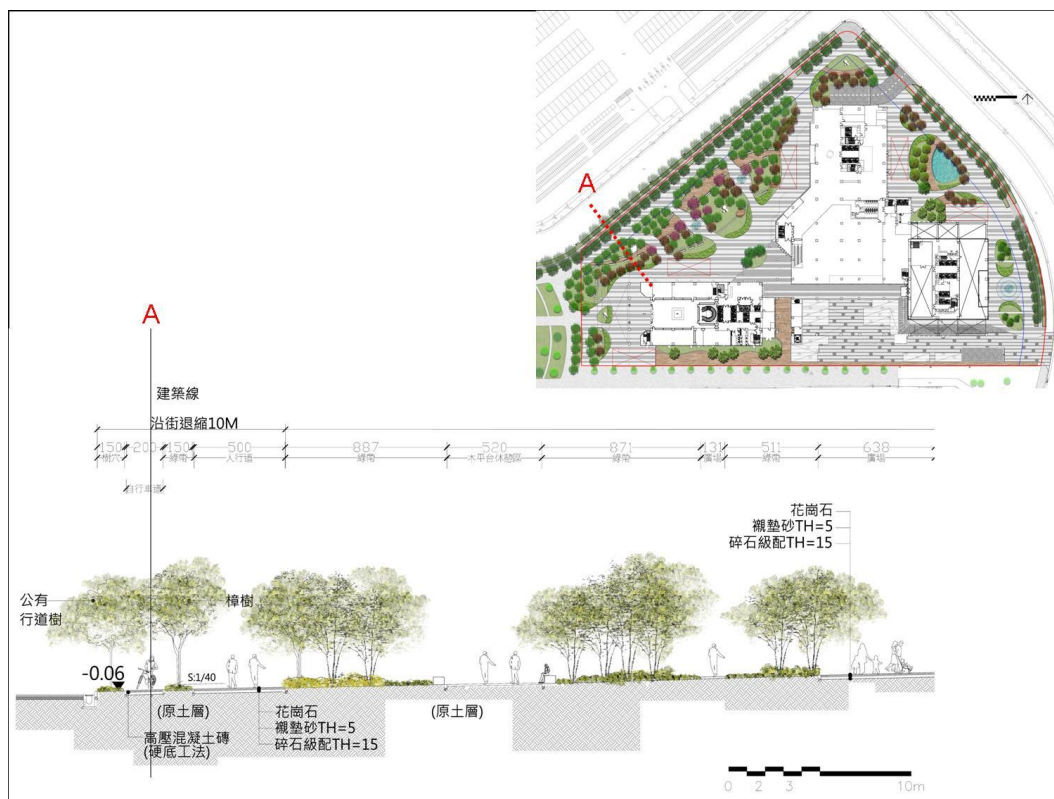
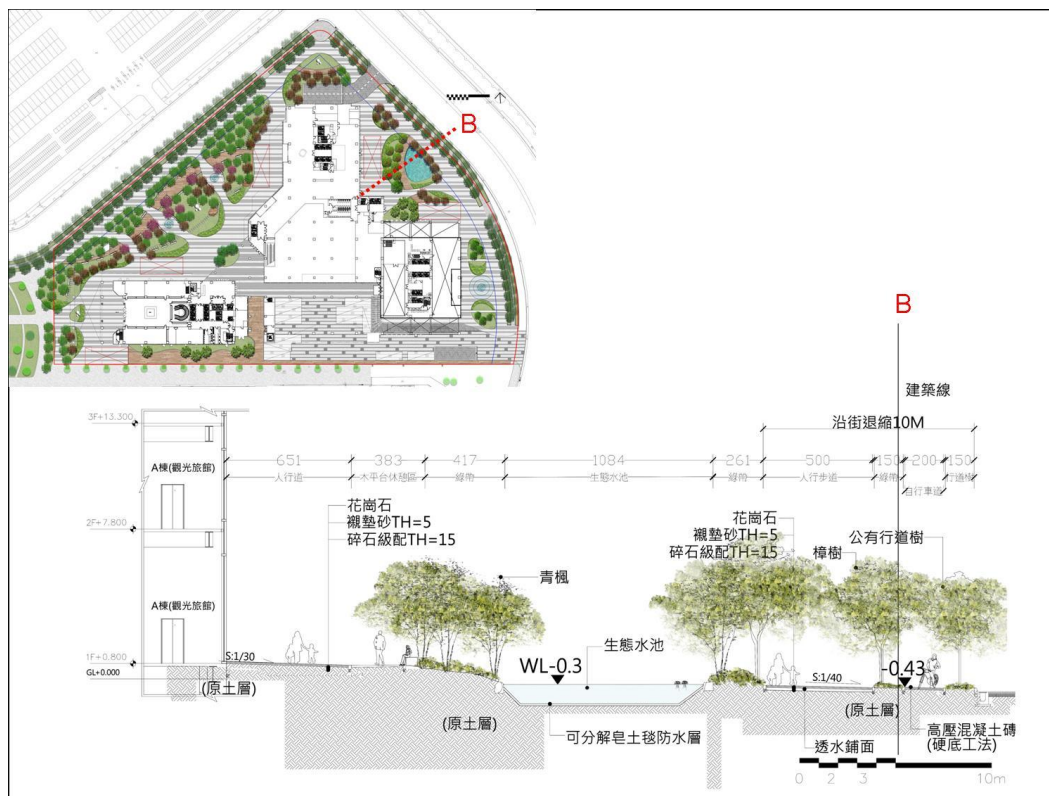


圖 1.4.3-1 基地北側人行空間剖面圖



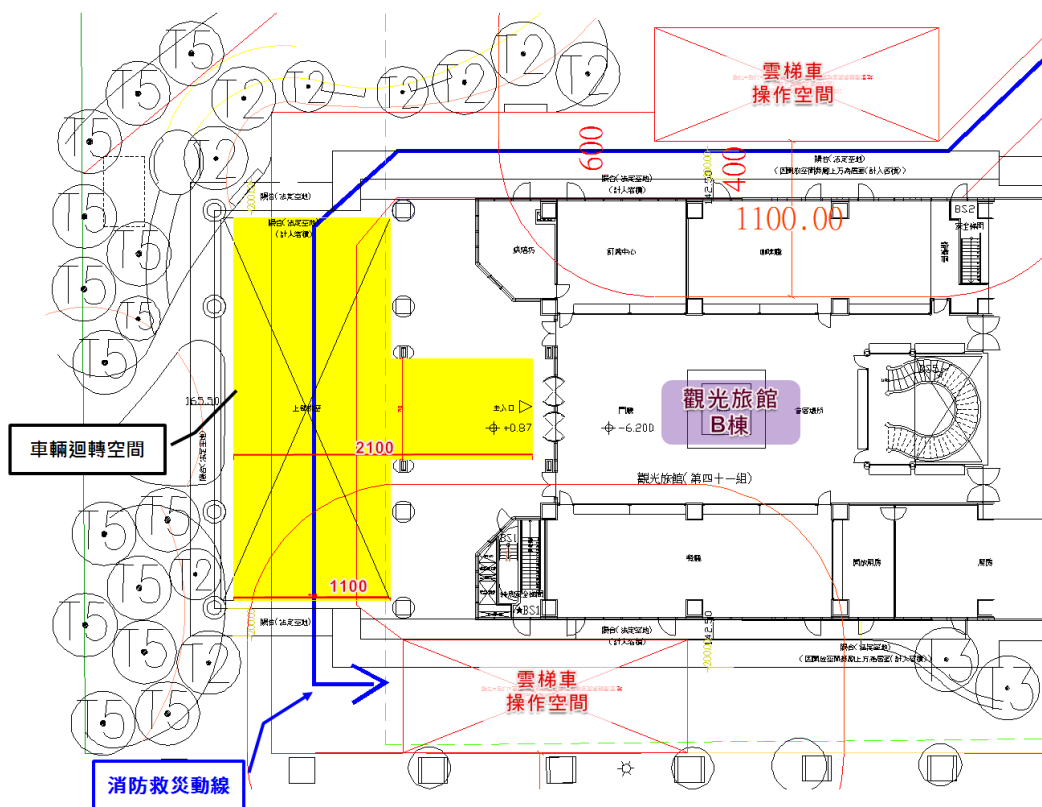


圖 2.2-1 B 棟消防空間及車輛動線示意圖

附 13.7

環評審查委員會第八次專案小組
會議審查意見對照表

臺北市政府環境影響評估審查委員會

第 8 次專案小組審查會議紀錄

- 一、開會時間：104 年 11 月 6 日(星期五) 上午 9 時 30 分
- 二、開會地點：本府 7 樓北區環保專案辦公室
- 三、主席：歐陽委員嶠暉
記錄：洪明宏
- 四、出（列）席單位及人員：（詳如會議簽名單）
- 五、討論事項：

討論案：台灣肥料股份有限公司旅館辦公大樓新建工程（原開發案名：台灣肥料公司南港 C2 街廓新建工程）環境影響說明書，提請 審議。

決議：請開發單位依委員及相關機關意見補充修正後，並以對照表方式呈現辦理情形，再提環評委員會審查。另本案最小雨水貯留量，請開發單位依規定送本府工務局水利工程處審查。

六、散會（上午 10 時 20 分）。

附件：綜合討論

討論案：台灣肥料股份有限公司旅館辦公大樓新建工程（原開發案名：台灣肥料公司南港 C2 街廓新建工程）環境影響說明書。

龍委員世俊：

有關空氣品質評估，(1)P.7-18 $PM_{2.5}$ 佔 PM_{10} 約 50%，並不合理，請使用合理評估，若是來自揚塵， $PM_{2.5}$ 所佔比例會較低，若來自機具等排放，不可能如此低，請使用較合理比例；(2)表 7.1.3-6(P.7-26)應補充 $PM_{2.5}$ 排放量，後續數表亦應增加 $PM_{2.5}$ 評估；(3)P.7-29 餐飲業油煙排放應評估其排放後才能陳述對周圍空氣品質影響輕微，目前並未評估，請補正；(4)餐飲油煙處理之油煙防制效率應大於 90%，並放入第八章環評承諾。

高委員思懷：

1. 空氣污染之排放宜請分別提出推估之污染量與空氣品質之影響，其次再推估採取改善對策後之排放量與空氣品質，據以評估改善前後對環境之衝擊，並以此為爾後環境監測結果之分析。
2. 油煙之排放，應以改善後對環境之影響做分析，不宜以效率 90% 以上推估為輕微影響。

吳委員水威：

1. 部分評估項目之現況與基地開發後評估之比較分析，以及因應對策，請補充加強分析說明之。
2. 停車場出入口距離交叉路口較近，應加強分析說明對交通之影響？
3. 基地內與基地外連續自行車道系統，請再加強說明分析。

歐陽委員嶠暉：

雨水回收，應由屋頂收集入地下回收水池，以保再利用水質。

工務局水利工程處：

1. 本處過去書面審查意見已表達請依「臺北市基地開發排入雨水下水道逕流量標準」設置雨水流出抑制設施，依申請建造執照機制轉送本處審查。
2. 本處目前審查最小保水量時，並未扣除透水設施貢獻的量。

交通工程管制處：

1. 本處先前已無意見，在此轉述南港分局建議，在南港展覽館展覽期間，停等車輛經常會排到經貿一路 105 巷，可能會影響東側基地出入口動線，建議評估考量劃設網狀線或其他解決方案。
2. 周邊如開發中的國家會展中心或已開發之中國信託新總行，對交通的加成影響一併納入評估。

交通局(書面意見)：

1. 80 席的自行車位是經停車供需比後所決議的嗎?在南港展覽館展覽期間，停車空間(自行車)是否足夠?
2. 自行車道皆沿車道設置，其設置方式為人車共用自行車道，其行人安全方面可能會有疑慮，該如何解決?。

都市發展局(書面意見)：

1. 本案經查前於 104 年 9 月 3 日召開第 428 次都審委員會議，獲決議修正通過。
2. 環評報告書圖說請與都審報告書一致，並俟環評通過後始得辦理都審核定程序。

(以下空白)

台灣肥料股份有限公司旅館辦公大樓新建工程
(原台灣肥料公司南港 C2 街廓新建工程)環境影響說明書
第 8 次專案小組審查意見會議紀錄 回覆對照表

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁碼
決議			
請開發單位依委員及相關機關意見補充修正後，並以對照表方式呈現辦理情形，再提環評委員會審查。另本案最小雨水貯存量，請開發單位依規定送本府工務局水利工程處審查。	遵照辦理。本案已依各委員及相關機關所提意見辦理補充及修正完成，並先以對照表方式呈現補充及修正內容。後如蒙大會審查通過，本案將歷次各委員及相關單位所提之意見回覆內容及承諾事項納入本案環境影響說明書(修訂本)中，並提送至各委員及相關單位以供審閱。 另，有關本案設置之最小雨水貯存量將依本案審查決議提送至 貴府工務局水利工程處辦理審查。	-	-
綜合討論			
一、龍委員世俊			
有關空氣品質評估，1.P.7-18 PM _{2.5} 佔 PM ₁₀ 約50%，並不合理，請使用合理評估，若是來自揚塵，PM _{2.5} 所佔比例會較低，若來自機具等排放，不可能如此低，請使用較合理比例。	遵照辦理，本案已重新依合理比例分別推估施工期間，依不同粒狀物產生來源，如開挖整地引起之揚塵，及施工機具排放之廢氣，分別計算TSP、PM ₁₀ 及PM _{2.5} 之比例後，再重新進行模擬分析，其詳細說明如下。 (一)施工工程逸散粉塵 1.排放係數 根據環保署最新公告之「面源排放係數TEDS8.1更新版」表B2 臺灣地區99年(基準年)面污染源 - 逸散性粒狀污染源排放係數表，參考建築工程鋼骨結構項目所產生之粒狀污染物排放係數為0.191 kg/m ² .月，推估本計畫施工整地期間之粒狀污染物排放量。 2.工區逸散面積 以基地面積23,309.58平方公尺作為評估範圍。 3.粒狀污染物排放強度 (1)未採行防制對策 以基地面積23,309.58平方公尺作為評估範圍，其粒狀污染物之排放強度為1.71g/s。 (2)採行防制對策 依據環保署「營建工程逸散粉塵量推估及	7.1.3	7-19~ 7-21

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁碼
	其污染防治措施評估」(民國85年6月)，本基地執行相關減輕措施後，可降低排放強度，其各減輕措施之防制效率如表7.1.3-1所示，計算公式如下並推估施行減輕對策後之粒狀污染物之排放強度如后： 總削減量=Qia+ Qib+ Qic+...=Di $Qia = Q_i \times P_{ia} \times C_{ia}$ $Qib = (Q_i - Q_{ia}) \times P_{ib} \times C_{ib}$ $Qic = (Q_i - Q_{ia} - Q_{ib}) \times P_{ic} \times C_{ic}$ 現況總排放量=Q-Di Q：原始排放量 P：採防制措施部份佔作業面積百分比 D：削減量 i：作業項目 a、b、c：防制措施種類 A.架設圍籬(Qia) 設置高 1.8 米以上密封圍籬，防制效率 40%，作業面積百分比為工地周圍可以架設圍籬總長度之百分比，本基地作業面積可達 100% $1.71 \text{ g/s} \times 100\% \times 40\% = 0.6872 \text{ g/s}$ B.執行灑水作業(Qib) 於晴天採 2 小時一次以上執行灑水作業，其防制效率 70%，作業面積百分比以土方開挖面施用防制措施之比例概估，本基地作業面積可達 100% $(1.71 - 0.6872 \text{ g/s}) \times 100\% \times 70\% = 0.7215 \text{ g/s}$ C.臨時鋪面(Qic) 以鋼板材質進行車行道路臨時性鋪面，其防制效率 15%，作業面積百分比指機具或車行道路行駛作業面積施行防制措施比		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁碼
	例，本基地作業面積可達 100% $(1.71-0.6872-0.7215 \text{ g/s}) \times 100\% \times 15\%$ $=0.0464 \text{ g/s}$ 總削減量=Qia+ Qib+ Qic+...=Di $=0.6872+0.7215+0.0464=1.4551$ 現況總排放量=Q-Di = 1.71-1.4551 =0.255 即本計畫粒狀污染物之排放量在採用灑水等防制措施情況下，則本基地粒狀污染物排放強度可減為 0.255g/s(面源排放係數為 $1.09 \times 10^{-5} \text{ g/m}^2 \cdot \text{s}$)。 另懸浮微粒在大氣中生成機制的差異，大致上可分為原生(primary)與二次衍生(secondary)懸浮微粒，本案營建工程所產生之懸浮微粒屬於原生懸浮微粒，因此相關土木施工作業所引起的PM₁₀及PM_{2.5}比例，為依據「國內全國性排放清冊，TEDS」內容，施工整地中PM₁₀約TSP之55.6%；PM_{2.5}則約佔TSP的11.12%。則本基地在未採取空氣品質防制對策下，其PM₁₀約排放強度為0.142 g/s；PM_{2.5}則為0.028 g/s。 (二)施工機具排放廢氣 工程施工期間可能參與之操作機具廢氣排放係數參考美國環保署AP-42資料，並依據環保署民國98年7月29日環署空字第0980065735號令修正發布之「車用汽柴油成分管制標準」規定，自民國100年7月1日起，柴油成分標準含硫量最大為10 ppm(mg/kg)，進行SO₂排放係數修正。另施工機具主要使用柴油為主，故參考「國內全國性排放清冊(TEDS)」內容，機具排氣中主要TSP主要為PM₁₀，故PM₁₀佔TSP的100%，另PM_{2.5}則約佔TSP的92%，其各污染物排放係數整理如表7.1.3-2。 假設本案施工車輛進出頻率最大之尖峰期間為地下基礎開挖階段。假設參與施工且同時段運轉之施工機具組合有：挖土機6部、推土機3部		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁碼
	、灑水車3部、打樁機3部及混凝土車3部，將依此施工機具數量進行廢氣排放模擬。 依以上機具數量估算本基地內施工機具操作時廢氣排放強度為：總懸浮微粒及PM₁₀ 0.558g/s、PM_{2.5} 0.514g/s、硫氧化物0.137g/s、二氧化氮0.570g/s，詳請見表7.1.3-3。 (三)工區污染總排放量 本基地單獨評估時，結合施工面源與機具排放總量，TSP排放係數為3.49×10^{-5} g/m².s，PM₁₀排放係數為3.00×10^{-5} g/m².s，PM_{2.5}排放係數為2.33×10^{-5} g/m².s，其係為施工面源與施工機具總懸浮微粒之總和，詳請見如表7.1.3-4。另考量位於本基地周邊5公里可能同時進行開挖工程之三處工區，進行加成評估。 (四)模擬成果 1.本基地單獨評估 以ISCST3模式模擬本工程開挖施工階段，在採用各防制措施情況下，對附近環境總懸浮微粒擴散模擬，結果如表7.1.3-6所示，TSP最大24小時值增量為33.45 µg/m³，最大年平均增量為14.20µg/m³；PM₁₀最大24小時值增量為28.75 µg/m³，最大年平均增量為12.20µg/m³；PM_{2.5}最大24小時值增量為22.33 µg/m³，最大年平均增量為9.48µg/m³。最大影響範圍位於在基地內北側，進一步將增量濃度與背景濃度加成後，其總懸浮固體及PM₁₀濃度仍可符合空氣品質標準。 另模擬基地周邊敏感受體，南港國小、誠正國中及三重路旁民宅，其敏感受體增量濃度與背景濃度加成後均符合空氣品質標準，詳請見表7.1.3-6。 (2)合併周邊工區加成評估 以ISCST3模式模擬本工程在採用各防制措施情況下與周邊三處工區，同時進行開挖施工階段對附近環境總懸浮微粒擴散模擬，結果		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁碼
	如表7.1.3-6所示，TSP最大24小時值增量為59.49 $\mu\text{g}/\text{m}^3$，最大年平均增量為21.59$\mu\text{g}/\text{m}^3$；PM₁₀最大24小時值增量為48.69 $\mu\text{g}/\text{m}^3$，最大年平均增量為17.68$\mu\text{g}/\text{m}^3$；PM_{2.5}最大24小時值增量為35.04 $\mu\text{g}/\text{m}^3$，最大年平均增量為12.73$\mu\text{g}/\text{m}^3$，其最大落地濃度位於南港段一小段工區周邊地區。 另模擬基地周邊敏感受體，南港國小、誠正國中及三重路旁民宅，其敏感受體增量濃度與背景濃度加成後多能符合空氣品質標準，詳請見表7.1.3-6。		
2.表7.1.3-6(P.7-26)應補充PM _{2.5} 排放量，後續數表亦應增加PM _{2.5} 評估。	遵照辦理，已補充原報告表7.1.3-6之PM _{2.5} 排放量，另後續相關表格亦補充如表7.1.3-1~7.1.3-6所示。並增加PM _{2.5} 評估結果，如表7.1.3-7。	7.1.3	7-19~ 7-33
3.P.7-29餐飲業油煙排放應評估其排放後才能陳述對周圍空氣品質影響輕微，目前並未評估，請補正。	遵照辦理，本案已修正相關文字述敘如下： 本案參考江舟峰、楊錫賢、林盛隆與古清燠(1999)之「國內都會區大型餐廳廚房油煙排放之探討」，可知餐飲業(營業面積大於300平方公尺)之總碳氫化合物排放係數如下表所示。另，本案承諾設置油煙防制效率應大於90%之餐飲油煙設施，其應可降低對周圍空氣品質影響程度，詳請見如表7.1.3-13所示。	7.1.3	7-40
4.餐飲油煙處理之油煙防制效率應大於90%，並放入第八章環評承諾。	遵照辦理，本開發單位承諾「設置餐飲油煙設施，且其油煙防制效率應大於90%。」，並將此項承諾納入報告第八章內容。	8.1.3	8-15
二、高委員思懷：			
1. 空氣污染之排放宜請分別提出推估之污染量與空氣品質之影響，其次再推估採取改善對策後之排放量與空氣品質，據以評估改善前後對環境之衝擊，並以此為爾後環境監測結果之分析。	遵照辦理，本案已分別推估於執行減輕對策前後，其空氣污染物排放量之差異，詳請見如表7.1.3-10所示，並說明計算如下： (一)施工工程逸散粉塵 1.排放係數 根據環保署最新公告之「面源排放係數TEDS8.1更新版」表B2 臺灣地區99年(基準年)面污染源 - 逸散性粒狀污染源排放係數表，參考建築工程鋼骨結構項目所產生之粒狀污染物排放係數為0.191 $\text{kg}/\text{m}^2/\text{月}$，推估本計	7.1.3	7-19~ 7-37

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁碼
	畫施工整地期間之粒狀污染物排放量。 2.工區逸散面積 以基地面積23,309.58平方公尺作為評估範圍。 3.粒狀污染物排放強度 (1)未採行防制對策 以基地面積23,309.58平方公尺作為評估範圍，其粒狀污染物之排放強度為1.71g/s。 (2)採行防制對策 依據環保署「營建工程逸散粉塵量推估及其污染防治措施評估」(民國85年6月)，本基地執行相關減輕措施後，可降低排放強度，其各減輕措施之防制效率如表7.1.3-1所示，計算公式如下並推估施行減輕對策後之粒狀污染物之排放強度如后： $\text{總削減量} = Q_{ia} + Q_{ib} + Q_{ic} + \dots = D_i$ $Q_{ia} = Q_i \times P_{ia} \times C_{ia}$ $Q_{ib} = (Q_i - Q_{ia}) \times P_{ib} \times C_{ib}$ $Q_{ic} = (Q_i - Q_{ia} - Q_{ib}) \times P_{ic} \times C_{ic}$ $\text{現況總排放量} = Q - D_i$ Q：原始排放量 P：採防制措施部份佔作業面積百分比 D：削減量 i：作業項目 a、b、c：防制措施種類 A.架設圍籬(Q_{ia}) 設置高 1.8 米以上密封圍籬，防制效率40%，作業面積百分比為工地周圍可以架設圍籬總長度之百分比，本基地作業面積可達 100% $1.71 \text{ g/s} \times 100\% \times 40\% = 0.6872 \text{ g/s}$ B.執行灑水作業(Q_{ib}) 於晴天採 2 小時一次以上執行灑水作業，		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁碼
	其防制效率 70%，作業面積百分比以土方開挖面施用防制措施之比例概估，本基地作業面積可達 100% $(1.71-0.6872 \text{ g/s}) \times 100\% \times 70\% = 0.7215 \text{ g/s}$ C.臨時鋪面(Qic) 以鋼板材質進行車行道路臨時性鋪面，其防制效率 15%，作業面積百分比指機具或車行道路行駛作業面積施行防制措施比例，本基地作業面積可達 100% $(1.71-0.6872-0.7215 \text{ g/s}) \times 100\% \times 15\% = 0.0464 \text{ g/s}$ 總削減量=Qia+ Qib+ Qic+...=Di $=0.6872+0.7215+0.0464=1.4551$ 現況總排放量=Q-Di = 1.71-1.4551 =0.255 即本計畫粒狀污染物之排放量在採用灑水等防制措施情況下，則本基地粒狀污染物排放強度可減為 0.255g/s(面源排放係數為 $1.09 \times 10^{-5} \text{ g/m}^2 \cdot \text{s}$)。 另懸浮微粒在大氣中生成機制的差異，大致上可分為原生(primary)與二次衍生(secondary)懸浮微粒，本案營建工程所產生之懸浮微粒屬於原生懸浮微粒，因此相關土木施工作業所引起的PM₁₀及PM_{2.5}比例，為依據「國內全國性排放清冊，TEDS」內容，施工整地中PM₁₀約TSP之55.6%；PM_{2.5}則約佔TSP的11.12%。則本基地在未採取空氣品質防制對策下，其PM₁₀約排放強度為0.142 g/s；PM_{2.5}則為0.028 g/s。 (二)施工機具排放廢氣 工程施工期間可能參與之操作機具廢氣排放係數參考美國環保署AP-42資料，並依據環保署民國98年7月29日環署空字第0980065735號令修正發布之「車用汽柴油成分管制標準」規定，自民國100年7月1日起，柴油成分標準含硫量最大		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁碼
	為10 ppm(mg/kg)，進行SO₂排放係數修正。另施工機具主要使用柴油為主，故參考「國內全國性排放清冊(TEDS)」內容，機具排氣中主要TSP主要為PM₁₀，故PM₁₀佔TSP的100%，另PM_{2.5}則約佔TSP的92%，其各污染物排放係數整理如表7.1.3-2 假設本案施工車輛進出頻率最大之尖峰期間為地下基礎開挖階段。假設參與施工且同時段運轉之施工機具組合有：挖土機6部、推土機3部、灑水車3部、打樁機3部及混凝土車3部，將依此施工機具數量進行廢氣排放模擬。 依以上機具數量估算本基地內施工機具操作時廢氣排放強度為：總懸浮微粒及PM₁₀ 0.558g/s、PM_{2.5} 0.514g/s、硫氧化物0.137g/s、二氧化氮0.570g/s，詳請見表7.1.3-3。 (三)工區污染總排放量(執行減輕對策後) 本基地單獨評估時，結合施工面源與機具排放總量，TSP排放係數為3.49×10^{-5} g/m².s，PM₁₀排放係數為3.00×10^{-5} g/m².s，PM_{2.5}排放係數為2.33×10^{-5} g/m².s，其係為施工面源與施工機具總懸浮微粒之總和，詳請見表7.1.3-4。另考量位於本基地周邊5公里可能同時進行開挖工程之三處工區，進行加成評估。 (四)執行減輕對策後之模擬成果 1.本基地單獨評估 以ISCST3模式模擬本工程開挖施工階段，在採用各防制措施情況下，對附近環境總懸浮微粒擴散模擬，結果如表7.1.3-6所示，TSP最大24小時值增量為33.45 µg/m³，最大年平均增量為14.20µg/m³；PM₁₀最大24小時值增量為28.75 µg/m³，最大年平均增量為12.20µg/m³；PM_{2.5}最大24小時值增量為22.33 µg/m³，最大年平均增量為9.48µg/m³。最大影響範圍位於在基地內北側，進一步將增量濃度與背景濃度加成後，其總懸浮固體及PM₁₀濃度仍可符合空氣品質標準。		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁碼
	另模擬基地周邊敏感受體，南港國小、誠正國中及三重路旁民宅，其敏感受體增量濃度與背景濃度加成後均符合空氣品質標準，詳請見表7.1.3-6。 (2)合併周邊工區加成評估 以ISCST3模式模擬本工程在採用各防制措施情況下與周邊三處工區，同時進行開挖施工階段對附近環境總懸浮微粒擴散模擬，結果如表7.1.3-6所示，TSP最大24小時值增量為59.49 $\mu\text{g}/\text{m}^3$，最大年平均增量為21.59$\mu\text{g}/\text{m}^3$；PM₁₀最大24小時值增量為48.69 $\mu\text{g}/\text{m}^3$，最大年平均增量為17.68$\mu\text{g}/\text{m}^3$；PM_{2.5}最大24小時值增量為35.04 $\mu\text{g}/\text{m}^3$，最大年平均增量為12.73$\mu\text{g}/\text{m}^3$。 另模擬基地周邊敏感受體，南港國小、誠正國中及三重路旁民宅，其敏感受體增量濃度與背景濃度加成後多能符合空氣品質標準，詳請見表7.1.3-6。		
2. 油煙之排放，應以改善後對環境之影響做分析，不宜以效率90%以上推估為輕微影響。	遵照辦理，本案參考江舟峰、楊錫賢、林盛隆與古清燾(1999)之「國內都會區大型餐廳廚房油煙排放之探討」，可知餐飲業(營業面積大於300平方公尺)之總碳氫化合物排放係數如表7.1.3-13所示。另，本案承諾設置油煙防制效率應大於90%之餐飲油煙設施，其應可降低對周圍空氣品質影響程度，詳請見如表7.1.3-14所示。	7.1.3 8.1.3	7-40 8-15
三、吳委員水威：			
1. 部分評估項目之現況與基地開發後評估之比較分析，以及因應對策，請補充加強分析說明之。	遵照辦理，彙整空氣品質、噪音振動現況與基地開發後之分析比較如表3.1-1~3.1-6所示，並就各項目擬定減輕對策如下： (一)空氣品質 1.採分區整地作業，每次整地範圍為0.5公頃，以減少大面積施工，降低空氣品質影響程度。 2.周界設置定著地面之全阻隔式圍籬。本計畫屬第一級營建工程，其圍籬高度不得低於2.4公尺，本案將加高周界圍籬高度至4米，以減少對外界之影響。 3.整地及開挖面周邊加設防塵網，以減少對外界	8.1.2 附 13.7	8-5 附 13.7-16

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁碼
	之影響。 4.工區內之裸露地表，應採行下列有效抑制粉塵之防制設施之一，防制設施應達裸露地面積之50 %以上。 (1)覆蓋防塵布或防塵網。 (2)鋪設鋼板、混凝土、瀝青混凝土、粗級配或其他同等功能之粒料。 (3)鋪設稻草並植生綠化。 (4)地表壓實且配合灑水措施。 (5)配合天候狀況，每日2次以上工區裸露面灑水。 5.具粉塵逸散性之工程材料、砂石、土方，暫時堆置於工區者，應採行覆蓋防塵布或防塵網。 6.土方暫存區覆蓋防塵布或防塵網，或其他可有效抑制粉塵之防制措施。 7.營造建築物上層廢棄物防塵措施：在營造建築物上層之工程材料、廢棄物應以密閉輸送管道傳遞至地面，傳遞時應設置灑水措施，以免塵土飛揚。 8.要求承包商依據適用情況選定最佳可行技術防制措施 9.於基地附近之敏感受體進行空氣品質監測工作，以供改進環保措施之參考。 10.臺北市環保局發布本基地所在區域空氣品質惡化警告時，將配合環保局之空氣品質緊急應變措施，必要時配合停工。 11.認養洗掃區施工大門前後100公尺道路，以減輕施工車輛之車行揚塵。 12.於工區出口設置洗車台、防溢座、廢水收集坑及沉砂池，運送具粉塵逸散性之工程材料、砂石、土方或廢棄物車輛出工區時，應有效清洗車體及輪胎，其表面不得附著污泥，洗車廢水並妥善處理。 13.由洗車設備至大門口車行路徑應鋪設鋼板、		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁碼
	混凝土或柏油，地面不得裸露。 14.工區內之車行路徑，應選擇鋪設鋼板、鋪設混凝土、鋪設瀝青混凝土、鋪設粗級配或其他同等功能之粒料等方式，鋪設面積需達車行路徑面積之50 %以上，以減少車行路徑裸露面。 15.於乾燥天候各施工場所及附近道路適度灑水，每日至少兩次，並定期針對工區周圍道路之洗掃清除表面堆積塵土，以避免車輛、機具進出引起大量塵土飛揚。 16.選用狀況良好之施工機具及運輸車輛，作好定期、不定期保養維護工作，並避免於不正常之狀況下操作，以減少排放廢氣之污染濃度。 17.運土卡車需覆蓋防塵網，防止砂土掉落引起塵土飛揚，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。 18.應依行政院環境保護署公布之「營建工程空氣污染防制設施管理辦法」規定，確實落實空氣污染防制措施，並於契約中明文規定施工車輛及機具使用之燃料標準應遵守「車用汽柴油成分管制標準」之汽柴油成分限值規定，以維護附近空氣品質。 19.施工期間所委託/使用之運輸柴油車輛，應取得柴油車動力計站1年內，自動到檢(馬力比45%以上；煙度值20%以下)A1以上合格標章。 20.棄土運輸車輛長時間停等時應熄火，減少待速運轉產生廢氣。 21.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，降低車速以避免掀揚塵土。 22.施工區內設置進出道路指標，以避免其任意於施工場所內行駛而掀起塵土。 23.管制運輸車輛不得超載、超速，車輛怠速時不作無謂之加油並維持一定行駛速率。 24.施工期間本身及其承包商皆使用符合最新一		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁碼
	期車輛排放標準的施工車輛，並定期審核本身及其承包商之車輛維護保養紀錄，以確實降低施工中之車輛空氣污染排放。 (二)噪音與振動 1.依本開發計畫特性，各項防制及保護措施，可由施工計畫著手，且將詳列於合約及施工規範中，以責成承包商確實執行，並經由有效行政管理而落實，由本計畫預測得知噪音污染之範圍僅限於距施工機具周圍之地區，為保障鄰近居民生活之安寧，仍須採行下列對策以為因應，茲分述如下： (1)施工機具定期維修保養，並定期檢查其消音設備，施工期間避免高噪音機具同時作業，以降低合成噪音量。 (2)工程發包時要求施工包商依之環保署規定之「營建工程噪音管制標準」，將管制標準納入施工規範之中，以確認施工包商之施工品質。 2.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)進出工區道路時，禁止急加速、減速及按喇叭，以減低突增之噪音量。 (3)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。 3.「臺北市建築工程夜間及例假日施工管理辦法」規定，對較易產生噪音及震動之施工作業，平日不得於下午10時至翌日上午6時間之時段施工，例假日則不得於上午8時前、中午12時至下午1時間及下午6時後之時段施工(惟如連續壁工程考量施工連續性而需夜間施工除外)。 4.敦親睦鄰及事前說明之工作，施工期間若有居		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁碼
	民陳情抱怨，將適時進行處理與協調。		
2. 停車場出入口距離交叉路口較近，應加強分析說明對交通之影響？	遵照辦理，本案停車場出入口皆距離路口交角及臨地停車場出入口30公尺以上，符合「臺北市建築執照有關汽機車出入口面臨道路開口設計審查原則」規範，並且於出入口臨道路處皆設置有相關安全警示措施及人員管理，可確保道路交通安全，詳請見如圖5.4.1-4及圖5.4.3-2。另，各出口視距檢討如圖5.4.3-3所示。	5.4.3	5-28 5-37
3. 基地內與基地外連續自行車道系統，請再加強說明分析。	遵照辦理，基地周邊自行車道系統現況多屬於人車共道式規劃，並有圖3.3-1可知，本基地與周邊地區已規劃有完善的自行車道車聯絡網，用以連結至南港園區內各地。 另，考量本基地內開放空間完整性，以提供舒適行人及自行車行動空間，故於規劃於基地周邊設置自行車及行人獨立專用道，可有效避免人車衝突之問題。 另對於連續自行車道系統，考量基地周邊尚無自行車專用道規劃，因此尚無法於道路上進行自行車穿越道之劃設。	附 13.7	附 13.7-19
四、歐陽委員嶠暉：			
雨水回收，應由屋頂收集入地下回收水池，以保再利用水質。	遵照辦理，本案已重新規劃雨水回收系統，經由屋頂、建物立面及露台所收集後的雨水，將先經過攔污設施去除大型漂浮物，再經沉澱、過濾及消毒等處理單元後，如圖5.7-2，存入筏基內之雨水使用池中，另地面層之地表逕流，將先透過本案所規劃設置之各透水設施，增加基地保水量後，多餘則匯入雨水滯留池，其流程如圖5.7-2所示。 經回收再利用之回收水水質將符合經濟部水利署公告之「建築物雨水貯留利用之水質建議值」如表5.7-1，確保回收水質有惡化不符使用之情形。	5.7	5-58
五、工務局水利工程處：			
1. 本處過去書面審查意見已表達請依「臺北市基地開發排入雨水下水道逕流量標準」設置雨水流出抑制設施，依申請建造執照機制轉送本處審查。	敬悉，本案最小雨水貯留量將依「第8次專案小組審查專案小組」審查決議提送至 貴處進行審查。	—	—
2. 本處目前審查最小	敬悉，本案最小雨水貯留量將依「第8次專案小組審查專案小組」審查決議提送至 貴處進行審查。	—	—

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁碼
保水量時，並未扣除透水設施貢獻的量。			
六、交通工程管制處：			
1. 本處先前已無意見，在此轉述南港分局建議，在南港展覽館展覽期間，停等車輛經常會排到經貿一路105巷，可能會影響東側基地出入口動線，建議評估考量劃設網狀線或其他解決方案。	遵照辦理，將規劃於基地停車場出入口處劃設1車道之黃網線，避免阻礙基地車輛進出。	—	—
2. 周邊如開發中的國家會展中心或已開發之中國信託新總行，對交通的加成影響一併納入評估。	遵照辦理，本案已合併評估其他周邊重要開發案整體開發完成後，對交通衝擊之影響，其包括「南港展覽館2期」與「中國信託總部」等開發案所產生之衍生量納入整體評估，交通衝擊評估研究所設定之預測目標年，將以基地開發目標年民國109年為主。	—	—
七、交通局(書面意見)：			
1. 80席的自行車位是經停車供需比後所決議的嗎?在南港展覽館展覽期間，停車空間(自行車)是否足夠?	經檢討後，本次規劃調整自行車位為85席，惟本案自行車位規劃為配合基地自行車道規劃，於周邊可用空間儘量設置自行車停車停車位。另有關南港展覽館展覽期間自行車停車需求，應以南港展覽館自行內部化吸收為主，而本基地自行車停車空間屬於公共開放使用若尚有餘裕仍可供參展民眾停放。	—	—
2. 自行車道皆沿車道設置，其設置方式為人車共用自行車道，其行人安全方面可能會有疑慮，該如何解決?	謝謝指教，本案基地臨路側自行車道為人車獨立分道，可避免人車衝突問題。	—	—
八、都市發展局(書面意見)：			
1. 本案經查前於104年9月3日召開第428次都審委員會議，獲決	敬悉。	—	—

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁碼
議修正通過。			
2. 環評報告書圖說請與都審報告書一致，並俟環評通過後始得辦理都審核定程序。	敬悉。	—	—

表3.1-1 環境背景與施工期間空氣污染物濃度變化分析

			環境背景濃度	模擬最大著地濃度	加成濃度	法規標準
最大落地濃度	TSP ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	24小時值	123	33.45 (312500,2772400)	156.45	250
		年平均値	—	14.20 (312500,2772500)	—	130
	PM ₁₀ ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	24小時值	71	28.75 (312500,2772400)	99.75	125
		年平均値	—	12.20 (312500,2772500)	—	65
	PM _{2.5} ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	24小時值	31	22.33 (312500,2772400)	53.33	35
		年平均値	—	9.48 (312500,2772500)	—	—
南港國小	TSP ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	24小時值	123	1.09	124.90	250
		年平均値	—	0.35	—	130
	PM ₁₀ ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	24小時值	71	0.94	71.94	125
		年平均値	—	0.30	—	65
	PM _{2.5} ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	24小時值	31	0.73	31.73	35
		年平均値	—	0.23	—	—
誠正國中	TSP ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	24小時值	123	0.96	123.96	250
		年平均値	—	0.16	—	130
	PM ₁₀ ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	24小時值	71	0.83	71.83	125
		年平均値	—	0.13	—	65
	PM _{2.5} ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	24小時值	31	0.64	31.64	35
		年平均値	—	0.10	—	—

註：最大著地位置與環境敏感點背景濃度採於基地內所架設臨時空氣品質測站之實測最大值。

表3.1-1 環境背景與施工期間空氣污染物濃度變化分析(續)

			環境背景濃度	增量濃度	加成濃度	法規標準
三重路旁民宅	TSP ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	24小時值	123	1.68	124.68	250
		年平均值	—	0.35	—	130
	PM ₁₀ ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	24小時值	71	1.44	72.44	125
		年平均值	—	0.30	—	65
	PM _{2.5} ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	24小時值	31	1.12	32.12	35
		年平均值	—	0.23	—	—

註：最大著地位置與環境敏感點背景濃度採於基地內所架設臨時空氣品質測站之實測最大值。

表3.1-2 環境背景與營建工程噪音評估結果分析表

單位：dB(A)

受體 名稱	項目	現況環境 背景音量	施工期間 合成音量	噪音管制區類別	環境音量 標準	影響等級
基地周邊地區		71.1	71.8	第三類管制區緊鄰八公尺(含)以上之道路	76	無影響或可忽略影響

表3.1-3 環境背景與施工車輛交通噪音評估結果分析表

單位：dB(A)

受體 位置		項 目	現況環境 背景音量	含施工車輛 合成音量	噪音管制 區類別	環境音量標準	影響等級
南湖高中 道路邊地 區	本基地單獨評 估		75.5	77.7	第三類管制區緊 鄰八公尺以上道 路之環境音量標 準	76	輕微影響
	合併鄰近基地 評估			78.3			輕微影響

表3.1-4 環境背景與營運期間交通噪音評估結果分析表

單位：dB(A)

項 目 受體 名稱	現況環境背景 音量	營運期間 合成音量	噪音 增量	噪音 管制區類別	環境音 量標準	影響 等級
基地周邊地區	71.1	71.7	0.6	第三類管制區內緊 鄰 8 公尺(含)以上 之道路	76	無影響或可 忽略影響

表3.1-5 環境背景與施工期間施工機具振動評估結果分析表

單位：dB

項 目 受體名稱	現況環境 振動量	施工期間 機具合成振動量	環境振動量 標準
基地周邊地區	50.4	50.9	70

1.環境振動量標準係參考日本振動規則法施行規則。

2.取背景補充調查振動量。

表3.1-6 環境背景與施工期間運輸車輛振動評估結果分析表

單位：dB

項 目 受體名稱	現況環境振動量	施工期間運輸車輛合成 振動量	環境振動量標 準
南湖高中道路邊 地區	本基地單獨評估	50.5	70
	合併鄰近基地評估	53.7	

1.環境振動量標準係參考日本振動規則法施行規則。

2.取背景補充調查振動量。



圖3.3-1 本基地周邊自行車道路網示意圖

附 13.8

環境影響評估審查委員會第 160 次
會議審查意見對照表

(北市環秘(一)字第 10438744900 號)

臺北市政府環境影響評估審查委員會

第 160 次會議紀錄

壹、開會時間：104 年 11 月 30 日(星期一) 下午 2 時 0 分

貳、開會地點：市政大樓 11 樓中央區吳三連廳

參、主席：劉主任委員銘龍 記錄：何志麒^代、許雅雯、洪明宏

肆、出（列）席單位及人員：如會議簽到簿

伍、確認本會第 159 次會議紀錄：

結論：本會第 159 次會議紀錄確認。

陸、報告事項：

報告案：臺北高等行政法院 104 年度訴更一字第 14 號判決撤銷「北投線空中纜車計畫環境影響說明書」審查結論。

決議：洽悉。

柒、討論事項：

討論案 1：信義段四小段 28-0 等 3 筆地號新建工程環境影響說明書變更內容對照表(第二次變更)(初稿)。

決議：

- 一、本案環境影響說明書變更內容對照表審核通過，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，送環保局備查。
- 二、本案環境影響說明書變更內容對照表定稿備查後，變更內容始得施工。

討論案 2：富邦人壽長春段一小段新建工程（中山區長春段一小段 782 地號等 6 筆土地）環境影響說明書(初稿)。

決議：

- 一、本案經綜合考量環境影響評估審查委員、相關機關意見及開發單位之答覆，就本案生活環境、自然環境、社會環境及經濟、文化、生態等可能影響之程度及範圍，經專業判斷，認定已無環境影響評估法第 8 條及施行細則第 19 條第 1 項第 1 及第 2 款各目情形，環境影響說明書已足以提供審查判斷所需資訊，無須進行第二階段環境影響評估。
- 二、本案通過環境影響評估審查，開發單位應依環境影響說明書所載之內容及審查結論，切實執行。
- 三、請開發單位於三個月內依委員及機關所提意見補充修正，經委員確認，納入定稿，送本局核備；其中文化資產部分應進行鑽探，經劉益昌委員確認後納入定稿，若發現鑽探結果對文化資產有影響之虞，則本案應提委員會進行審查。
- 四、本案待確認後再行公告審查結論。

討論案 3：台灣肥料股份有限公司旅館辦公大樓新建工程（原開發案名：台灣肥料公司南港 C2 街廓新建工程）環境影響說明書（修訂本）。

決議：

- 一、本案經綜合考量環境影響評估審查委員、相關機關意見及開發單位之答覆，就本案生活環境、自然環境、社會環境及經濟、文化、生態等可能影響之程度及範圍，經專業判斷，認定已無環境影響評估法第 8 條及施行細則第 19 條第 1 項第 1 及第 2 款各目情形，環境影響說明書已足以提供審查判斷所需資訊，無須進行第二階段環境影響評估。
- 二、本案通過環境影響評估審查，開發單位應依環境影響說明書所載之內容及審查結論，切實執行。

三、請開發單位於三個月內依下列意見補充修正後，經委員確認，納入定稿，送本局核備。

(一)開挖階段文化資產監看計畫應納入環境影響說明書相關章節。

(二)委員與相關機關其他所提意見。

捌、散會：(下午 5 時 45 分)

附件：綜合討論

報告案：臺北高等行政法院 104 年度訴更一字第 14 號判決撤銷「北投線空中纜車計畫環境影響說明書」審查結論。

業務單位報告：

- 一、「北投線空中纜車計畫」開發單位為儷山林休閒開發股份有限公司，本開發案依據環境影響評估法所提環境影響說明書於民國 101 年 8 月 17 日、101 年 11 月 16 日、101 年 12 月 21 日本委員會審查，決議：有條件通過，並於 102 年 1 月 16 日公告審查結論。
- 二、惟當地居民不服提起撤銷審查結論訴訟，103 年 7 月 3 日臺北高等行政法院認本案管轄權在中央，判決撤銷審查結論；臺北市政府依照環保署及內政部建議，向最高行政法院提起上訴。103 年 12 月 18 日最高行政法院將原判決廢棄，發回臺北高等行政法院。104 年 10 月 1 日臺北高等行政法院 104 年度訴更一字第 14 號判決撤銷本案審查結論。主要撤銷理由包括：
 - (一)審查結論(一)「請依環境影響說明書內容之替代方案，將山下站纜車場站改設於北投 2 號公園鄰近區位，並補充相關資料，納入環境影響說明書。」惟參加人(儷山林休閒開發股份公司)既未對山下站改設於「北投 2 號公園」場址環境現況之地質條件作相關評估分析，並提出正確詳盡且充分之資料及數據，依環評法第 6 條第 2 項之規定詳予記載在環說書中，環評委員根本無從實質審查是否「對環境有重大影響之虞」，即以設置「負擔」方式，可有條件通過環評審查，非屬在資料完備且充分討論後所為專業之審議判斷。
 - (二)參加人依 101 年 11 月 16 日第 122 次會議審查意見，就塔柱之地質與結構送請土木技師公會審查，惟在同年 12 月 21 日第 123 次環評會環評委員尚未收到公會審查結果，並就相關內容為充分實質之討論下通過審查，難認環評會係在資訊充分且正確的情況下，對系爭開發案已無「對環境影響有重大之虞」為專業之判斷認定。
 - (三)原處分將地質狀況、監測計畫及災害防治計畫、現場量測風

速風向等原屬環評法第 6 條第 2 項規定應列入環說書記載之事項，於未經開發單位提出並經環評委員實質討論審查是否「對於環境有重大影響之虞」，即以作成負擔之方式，有條件通過系爭環評審查，於法自有未合。

三、本局考量此案紛擾多年，缺乏社會共識，基於不再浪費司法和行政資源，因此決定不上訴，讓此案環評爭議畫下句點，留給社會冷靜思考、理性思辯北纜需要性的空間。另因本案開發單位儷山林休閒開發股份有限公司亦為本件訴訟參加人，該公司未於期限內提起上訴，因此本案環境影響說明書審查結論經法院撤銷確定。

四、後續倘開發單位欲繼續進行開發，依照環境影響評估法規及最高行政法院 102 年度判字第 120 號判決：「...審查結論既已遭撤銷而自始不存在，被上訴人環保署即應重啟環境影響評估審查程序，為忠實呈現母法所要求記載的『環境現況』，所謂『送審前二年內資料』自應指重新審查前二年內資料。」另因行政院環保署於 104 年 7 月 3 日修正「環境影響評估法施行細則」，其中第 12 條第 1 項規定：纜車之興建或擴建，其環境影響評估審查及監督主管機關為行政院環保署。上開條文將於修正後 6 個月(105 年 1 月 3 日)施行。因此本案開發單位所提環境影響說明書內容，除應依照法院判決意旨進行調查，也必須依據現行「開發行為環境影響評估作業準則」規定更新送審前二年內各項環境現況調查及評估，實務上不可能於 105 年 1 月 3 日以前完成。屆時本案主管機關為行政院環保署，臺北市政府已無管轄權，依法不能再就儷山林公司所提書件進行審查。開發單位應依照行政院環保署環境影響評估審查程序，重新辦理環境影響評估。

儷山林休閒開發有限公司：(發言：律師代表張少騰)

針對剛的報告案，有一些意見請各位委員參考，

首先本案經最高行及高等行政法院的判決，認定本案在第 123 次環評審查會由臺北市政府擔任環評主管機關及目的事業主管機關均是合法的。包括環保團體所起訴的理由中主張委員違反迴避原則這部分也被法院認定是錯的，即由臺北市審查是合法的。

今天的重點是，本案民國 101 年有條件通過，當時通過的諸多

條件，法院認為資料要更新到最近的兩年，本開發單位於第 123 次環評審查會本案審查通過後，已投入數百萬元在相關該次委員會所要求水保、地質鑽探、交通、樹木、古蹟，也都已更新到最近的兩年內，且本案簽約開始時原是免辦環評的，經過國家公園委員會、貴府及環保署共同決定後是由臺北市政府來辦理環評審查。我們認為法院判斷意旨是撤銷結論，應該要回到貴府委員會繼續審查。

因此剛承辦單位所提本案依據環保署 104 年 7 月 3 日修正發布施行細則將在明年 1 月 3 日開始施行應送環保署審查，我們認為貴府在審查本案時，儼山林已花相當多的時間、精力及金錢，甚至法院所要求本案缺乏的資料這部分，在最近兩年亦即從上次環評審查會迄今，儼山林亦已更新完畢，若本案依法由委員會繼續審查應該不會有問題，最後建議委員慎重考慮，不論是重新審查，或是重新下結論，或送環保署審查等等，還是請委員考量一下，本公司已經花了相當多的時間精力進去，也必須要考量民意要求、市政府的政策以及社會的需求，避免四年前決定的事情重蹈覆轍再發生一遍，感謝各位委員時間，謝謝。

討論案 1：信義段四小段 28-0 等 3 筆地號新建工程環境影響說明書變更內容對照表(第二次變更)(初稿)。

林委員文印：

1. 本開發案在粒狀物評估結果(剪報第 24 頁)，TSP 背景值低於 PM₁₀，誠屬不合理，應再說明。
2. PM_{2.5} 背景年平均值 20.04 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ，目前全國(包括臺北市)以 109 年要降低至 15 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ 為目標，而本開發案之年平均增量 3.54 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ 相當顯著，應盡可能採用低於污染排放的營運模式與機具設備。

吳委員水威：

1. 應於本文中說明分析設置汽、機車停車位數之依據，例如為何設置汽、機車停車位數低於原基準容積停車數量上限。
2. 基地地下停車場入口之車輛管理應不影響地面交通為原則。
3. 表 5-14 註 1、2、4 與備註代號內容不一致。

龍委員世俊：

1. 報告中 2-8 頁某部份餐廳變更為科學館，請釐清是否為本次變更內容，並明確寫入報告內容中。
2. 報告中 5-3 及 5-4 頁空氣品質惡化，考量本案與其他開發案，請具體說明究竟考慮了哪幾個開發案。
3. 此案本身即增加 $PM_{2.5}$ 年平均為 $3.5\mu g/m^3$ ，增量很可觀，請再提出如增加電動車加電站等方式，降低交通排放所產生之 $PM_{2.5}$ 增量。

高委員思懷：

1. 請確實檢討施工期間空氣品質監測值與原預估值是否相符。
2. 另請檢討營運期間空氣品質因應對策之可行性。
3. 若未來營運期間福利方面，若沒人購買電動車，所設立的充電設置無法妥善使用。且報告中所提之對策皆是無法掌控的因應對策，請具體詳細說明確實的因應對策。

歐陽委員嶠暉：

無意見。

邱委員祈榮：

施工中應以實際環境監測資料提送做為比較說明之依據。

劉委員益昌：

已經進行施工之個案，仍應依施工中監測資料做為比較之基礎。

蔡副主任委員玲儀：

簡報中第 24 頁粒狀污染物評估結果顯示， PM_{10} 及 $PM_{2.5}$ 之年平均值均採用臺北市松山測站 103 年之年平均值為背景值（以最惡劣的狀況下來評估），為何不採用本案在施工期間所進行環境監測的值來進行評

估分析？

衛生下水道工程處：

請補充水力特性曲線圖。

臺北市交通管制工程處(書面意見)：

本處尚無其他補充意見。

消防局(書面意見)：

有關變更綠覆率部分，請確認植栽、綠地位置變更後，消防車輛救災動線及救災活動空間規劃仍符合內政部(營建署)訂定「劃設消防車輛救災活動空間指導原則」規定。

討論案 2：富邦人壽長春段一小段新建工程（中山區長春段一小段 782 地號等 6 筆土地）環境影響說明書(初稿)。

林委員文印：

1. 空氣品質背景值之採用計算，仍有再釐清改善之處，其中 PM_{10} 及 $PM_{2.5}$ 之背景值皆超過 24 小時空氣品質標準，是否符合年平均標準亦有類似情形，應審慎分析現況及開發案污染排放，以避免對空氣品質之顯著影響。
2. 餐廳處理設施之排氣後處理設備，採用紫外光及臭氣技術，悉針對氣狀污染物，另外亦應考量粒狀污染物之控制措施。
3. 施工機具應採用低黑煙排放、低污染機具。

吳委員水威：

1. PM_{10} 與 $PM_{2.5}$ 值本案分析影響均高，有效因應措施如何？應再深思。
2. 由於基地之遊覽車、小客車、機車與計程車等動線較為複雜，標線標誌等劃設與設置應妥善處理。

龍委員世俊：

1. 簡報第 8 頁「建請同意修訂本案與都審一致」一事，按目前平行審查原則，都審完若與環評定稿本不一致，仍需申請環差或內容對照

表，或以行政審查為之。

2. P21-22 空品推估請補充下列：

- (1)卡車、汽機車等之交通增量為何？
- (2)是否為敏感點(敦化國中)之推估值？
- (3)合併哪幾案來評估？

3. 餐飲業排放空污，並未被納入空污排放評估，請補充。此外，請在第八章環境保護對策中加上承諾所有餐飲業皆必須加裝氣、粒狀空氣污染物控制效率皆達 90%以上之空污防制設備。

高委員思懷：

1. 空氣品質推估值，請確認係採取改善對策之前或之後之值。如係改善前，請推估改善後之值；如係改善後，其影響似應有顯著影響。
2. 餐飲業空氣污染防制，請評估改善後對環境品質之增量，以確認影響輕微。

歐陽委員嶠暉：

應明確量化本基地以滲透鋪面、滲透陰井、滲透側溝可滲透抑制之逕流量，並扣除該抑制量後，才以雨水貯存量設貯存槽，以達海綿城市效益，並減少排水耗能。

邱委員祈榮：

1. 景觀植栽計畫建議青剛櫟再予考慮，另外建議以小苗栽植，不建議大苗栽植。另規劃 5 樓植栽不建議以青楓，若要，亦從小苗栽植。
2. 風場分析應以今年蘇迪勒颱風最高風速加以詳估風場分布情形。

劉委員益昌：

1. 既然現地調查無法確認是否具有埋藏性文化資產，是否應思考處理方式必需更清楚、強度更高，同樣的地形在鄰近擁有西新庄子、中崙等遺址應予說明討論。

2. 應在環境監測計畫列入文化資產遺址類監看計畫。
3. 以開發基地區為具有埋藏性文化資產的可能性並不低，應審慎先行採取鑽探判斷或先行挖掘的方式為之，以避免施工中發現遺址的困擾。

蔡委員玲儀：

本案已於 104 年 7 月 23 日經「臺北市都市設計及土地使用開發許可審議委員會」第 424 次委員會審議，修正後通過。請列表說明本日委員會議開發行為內容與歷次環評專案小組審查差異情形，並以本日會議所提內容納入定稿。

交通局：

遼寧街 185 巷為 10 米寬道路，目前路邊有停車格，道路為雙向，本案會衍生大客車通行需求，提醒要考量路口之轉彎半徑，另往東會行駛到復興南路與 185 巷號誌化路口，衍生流量是否會使等候號誌停等車流回堵應予以說明。

衛生下水道工程處：

1. 有關富邦人壽爐具上方處理設備水幕式除油裝置，其排放水質、水量及處理方式詳述，相關油脂截流器、量水及採樣設施、制水閥、專管或共管及排放方式等請補充說明。
2. 請補充水力特性曲線圖。

中山區公所：

基地內廢巷事宜請持續列管。

臺北市交通管制工程處(書面意見)：

本處尚無其他補充意見。

消防局(書面意見)：

1. 請依內政部 102 年 7 月 22 日台內營字第 1020807424 號函修正「劃設消防車輛救災活動空間指導原則」規劃消防車輛救災動線及救災活動空間，另說明書 5-16 頁抄錄之條文係 93 年之規定，請一併修正及重新檢討是否合乎規定。
2. 建物三面臨道路，依前述指導原則第二、(二)點規定均應規劃雲梯車救災活動空間，請補充標示建物臨路各樓層各處之緊急進口、其替代窗戶或開口位置，並於前述各處開口水平距離 11 公尺範圍內規劃救災活動空間。
3. 救災活動空間範圍內不能有妨礙雲梯消防車通行及操作之突出固定設施，建物北側救災活動空間範圍內有雨遮，不符規定，請修正。

討論案 3：台灣肥料股份有限公司旅館辦公大樓新建工程（原開發案名：台灣肥料公司南港 C2 街廓新建工程）環境影響說明書（修訂本）。

林委員文印：

1. 本開發案除了對逸散空氣污染物採防制措施外，施工機具應可再採用低黑煙低污染機具。
2. 空氣污染最大落地濃度頗為顯著，請說明其主要涵蓋區域及可能暴露族群。

吳委員水威：

PM_{2.5} 濃度與分析均高，本案有效因應措施如何？應再檢討。

龍委員世俊：

1. 目前雖已補充部分餐飲業空污排放係數資料，但仍未對整體排放周圍空氣品質之影響進行評估，請補充。
2. 此案之 PM_{2.5} 等粒狀污染物增量仍大，請開發單位務必確實執行相關環境保護措施，並盡可能思考其它可行方式來降低粒狀污染物排放。

高委員思懷：

1. 空氣品質推估已區分為採取對策前後值，未來於環境監測請確實與推估值比較。
2. 油煙之影響以去除率 90%之設計無法驗證，宜請推估控制後對空氣品質之影響值。

歐陽委員嶠暉：

1. 雨水回收池回收量以替代率量為回收量，而不溢流入雨水滯留池，以減少泵耗能。
2. 最小雨水貯存量，意先扣除基地內設置透水鋪面、滲透側溝、滲透陰井及滲透管之總滲透量後，才引入筏基之雨水貯存槽(滯流池)，以減少因雨水抽水之耗能，並增進基地達到海綿化之效益。

邱委員祈榮：

1. 因栽植區域空曠，風場衝擊大，樟樹冠形大，抗風性不佳，建議再深入思考其適宜性。
2. 落羽松不建議栽植。
3. 栽植苗木應注意苗木根系之完整性，避免永久性支架遇強風易倒伏。

劉委員益昌：

本區域原為台肥廠房，地下仍保持原有堆積、地層，建議施工前及施工中進行文化資產處理，或先鑽探或施工中監看。

衛生下水道工程處：

1. 本市污水量約佔自來水量 0.84，請配合修正 (P4-23)。
2. 估算污水量未列「入滲量」，請修正。
3. 污水尖峰係數請以公式核算、明列。
4. 接入既有污水管線之坡度，請依現況配合修正計算式。
5. 請將污水核算結果以「水力曲線特性圖」再次確認。

消防局(書面意見)：

1. 請依內政部 102 年 7 月 22 日修正「劃設消防車輛救災活動空間指導原則」規劃救災動線及活動空間，並逐項說明設置規劃情形。
2. 請標示消防車輛自道路行駛至基地內救災活動空間及離開基地之車行動線軌跡，並確認救災動線各處通路淨寬均保持 4 公尺以上淨寬及 4.5 公尺以上淨高，且道路轉彎及交岔口設計應符合消防車行駛需求；另規劃行駛至 A 棟、B 棟救災活動空間之救災動線內有植栽阻礙通行，不符規定，請一併修正。
3. 請標示各棟建物緊急進口、其替代窗戶或開口位置，並於前述各處開口水平距離 11 公尺範圍內規劃救災活動空間；另 B 棟北側救災活動空間範圍內有植栽，不符規定，請一併修正
4. 救災活動空間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），規劃之救災活動空間範圍內有開挖地下室，應予以補強，並由專業技師簽證認可。

(以下空白)

台灣肥料股份有限公司旅館辦公大樓新建工程

(原開發案名：台灣肥料公司南港 C2 街廓新建工程)環境影響說明書)

臺北市政府環境影響評估審查委員會

第 160 次會議紀錄

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
壹、決議			
一、 本案經綜合考量環境影響評估審查委員、相關機關意見及開發單位之答覆，就本案生活環境、自然環境社會環境及經濟、文化、生態等可能影響之程度及範圍，經專業判斷，認定已無環境影響評估法第 8 條及施行細則第 19 條第 1 項第 1 及 2 款各目情形，環境影響說明書已足以提供審查判斷所需資料，無須進行第二階段環境影響評估。	敬悉。	—	—
二、 本案通過環境影響評估審查，開發單位應依環境影響說明書所載之內容及審查結論，切實執行。	遵照辦理。	—	—
三、 請開發單位於三個月內依下列意見補充修正後，經委員確認，納入定稿，送本局核備。		—	—
(一)開挖階段文化資產監看計畫應納入環境影響說明書相關章節。	遵照辦理，本案將於施工前，委由專業考古學者進行小規模考古探坑試掘一口，並依專業考古學者進行探坑試掘結果所提之建議，進行後續開挖期間之監看作業，前述文化監看作業納入環境監測計畫中。	8.2	8-22
(二)委員與相關機關其他所提意見。	遵照辦理。	—	—

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
貳、審查意見			
一、林委員文印			
(一)本開發案除了對逸散空氣污染物採防制措施外，施工機具應可再採用低黑煙低污染機具。	遵照辦理，本案於施工期間將採用低污染機具，並加強保養維修避免產生黑煙。	8.1.2	8-7
(二)空氣污染最大落地濃度頗為顯著，請說明其主要涵蓋區域及可能暴露族群。	遵照辦理，本基地座落於臺北市南港經貿園區內 C2 街廓，基地東側臨經貿一路、西側則分別與南港展覽館、經貿廣場及經貿公園等相鄰、南側與南港展覽館相鄰，北側則臨經貿二路 105 巷，其基地位置及周邊環境請見如圖 5.2-1 及 5.2-2 所示。 由於基地周邊主要多為辦公商業大樓及展覽館使用，主要暴露族群多為上班族及展覽期間之參展民眾。經空氣模擬分析結果，在本基地單獨施工情形下，空氣污染物最大落地濃度位於基地內北側區域，詳請見如圖 7.1.3-2 及 7.1.3-3。	5.2 7.1.3	5-4 7-28
吳委員水威			
PM _{2.5} 濃度與分析均高，本案有效因應措施如何？應再檢討。	遵照辦理，本案承諾採分區分階段進行整地作業，以減少對空氣品質之衝擊，並已擬定各項空氣品質減輕對策如下，並於施工期間據以執行。 (一)採分區整地作業，每次整地範圍為 0.5 公頃，以減少大面積施工，降低空氣品質影響程度。 (二)周界設置定著地面之全阻隔式圍籬。本計畫屬第一級營建工程，其圍籬高度不得低於 2.4 公尺，本案將加高周界圍籬高度至 4 米，以減少對外界之影響。 (三)整地及開挖面周邊加設防塵網，以減少對外界之影響。	8.1.2	8-5

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	(四)工區內之裸露地表，應採行下列有效抑制粉塵之防制設施之一，防制設施應達裸露地面積之 50 % 以上。 1.覆蓋防塵布或防塵網。 2.鋪設鋼板、混凝土、瀝青混凝土、粗級配或其他同等功能之粒料。 3.鋪設稻草並植生綠化。 4.地表壓實且配合灑水措施。 5.配合天候狀況，每日 2 次以上工區裸露面灑水。 (五)具粉塵逸散性之工程材料、砂石、土方，暫時堆置於工區者，應採行覆蓋防塵布或防塵網。 (六)土方暫存區覆蓋防塵布或防塵網，或其他可有效抑制粉塵之防制措施。 (七)營造建築物上層廢棄物防塵措施：在營造建築物上層之工程材料、廢棄物應以密閉輸送管道傳遞至地面，傳遞時應設置灑水措施，以免塵土飛揚。 (八)要求承包商依據適用情況選定最佳可行技術防制措施 (九)於基地附近之敏感受體進行空氣品質監測工作，以供改進環保措施之參考。 (十)臺北市環保局發布本基地所在區域空氣品質惡化警告時，將配合環保局之空氣品質緊急應變措施，必要時配合停工。 (十一)認養洗掃區施工大門前後 100		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	公尺道路，以減輕施工車輛之車行揚塵。 (十二)於工區出口設置洗車台、防溢座、廢水收集坑及沉砂池，運送具粉塵逸散性之工程材料、砂石、土方或廢棄物車輛出工區時，應有效清洗車體及輪胎，其表面不得附著污泥，洗車廢水並妥善處理。 (十三)由洗車設備至大門口車行路徑應鋪設鋼板、混凝土或柏油，地面不得裸露。 (十四)工區內之車行路徑，應選擇鋪設鋼板、鋪設混凝土、鋪設瀝青混凝土、鋪設粗級配或其他同等功能之粒料等方式，鋪設面積需達車行路徑面積之 50 % 以上，以減少車行路徑裸露面。 (十五)於乾燥天候各施工場所及附近道路適度灑水，每日至少兩次，並定期針對工區周圍道路之洗掃清除表面堆積塵土，以避免車輛、機具進出引起大量塵土飛揚。 (十六)選用狀況良好之施工機具及運輸車輛，作好定期、不定期保養維護工作，並避免於不正常之狀況下操作，以減少排放廢氣之污染濃度。 (十七)運土卡車需覆蓋防塵網，防止砂土掉落引起塵土飛揚，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。 (十八)應依行政院環境保護署公布之		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	「營建工程空氣污染防治設施管理辦法」規定，確實落實空氣污染防治措施，並於契約中明文規定施工車輛及機具使用之燃料標準應遵守「車用汽柴油成分管制標準」之汽柴油成分限值規定，以維護附近空氣品質。 (十九)施工期間所委託/使用之運輸柴油車輛，應取得柴油車動力計站 1 年內，自動到檢(馬力比 45%以上；煙度值 20%以下)A1 以上合格標章。 (二十)棄土運輸車輛長時間停等時應熄火，減少待速運轉產生廢氣。 (二一)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，降低車速以避免掀揚塵土。 (二二)施工區內設置進出道路指標，以避免其任意於施工場所內行駛而掀起塵土。 (二三)管制運輸車輛不得超載、超速，車輛怠速時不作無謂之加油並維持一定行駛速率。 (二四)施工期間本身及其承包商皆使用符合最新一期車輛排放標準的施工車輛，並定期審核本身及其承包商之車輛維護保養紀錄，以確實降低施工中之車輛空氣污染排放。 (二五)施工期間將採用低污染機具，並加強保養維修避免產生黑煙。		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
龍委員世俊			
1. 目前雖已補充部分餐飲業空污排放係數資料，但仍未對整體排放周圍空氣品質之影響進行評估，請補充。	遵照辦理，本案推估如下： 本案參考江舟峰、楊錫賢、林盛隆與古清燠(1999)之「國內都會區大型餐廳廚房油煙排放之探討」，可知餐飲業(營業面積大於 300 平方公尺)之總碳氫化合物排放係數如表 7.1.3-13 所示。依本案初步規劃成果，其各類餐廳營業面積大於 300 平方公尺，包括中式餐飲、西式餐飲及複合式餐飲等，本案承諾設置油煙防制效率大於 90%之餐飲油煙設施，推估每日總排放量由 14.151 kg 減少為 1.4151 kg，其可降低對周圍空氣品質影響程度，其詳請見如表 7.1.3-14 所示。	7.1.3	7-40
2. 此案之 PM _{2.5} 等粒狀污染物增量仍大，請開發單位務必確實執行相關環境保護措施，並盡可能思考其它可行方式來降低粒狀污染物排放。	遵照辦理，經考量其他可行之減輕對策後，本案承諾於整地期間將採分區分階段施作，以減少對空氣品質衝擊。另採用低污染機具，加強保養維修避免產生黑煙。 本案將於施工期間確實執行下列空氣品質減輕對策，以期降低對空氣品質之影響程度。 (一)採分區整地作業，每次整地範圍為 0.5 公頃，以減少大面積施工，降低空氣品質影響程度。 (二)周界設置定著地面之全阻隔式圍籬。本計畫屬第一級營建工程，其圍籬高度不得低於 2.4 公尺，本案將加高周界圍籬高度至 4 米，以減少對外界之影響。 (三)整地及開挖面周邊加設防塵網，以減少對外界之影響。 (四)工區內之裸露地表，應採行下列有效抑制粉塵之防制設施之一，防	8.1.2	8-5

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	制設施應達裸露地面積之 50 % 以上。 1. 覆蓋防塵布或防塵網。 2. 鋪設鋼板、混凝土、瀝青混凝土、粗級配或其他同等功能之粒料。 3. 鋪設稻草並植生綠化。 4. 地表壓實且配合灑水措施。 5. 配合天候狀況，每日 2 次以上工區裸露面灑水。 (五) 具粉塵逸散性之工程材料、砂石、土方，暫時堆置於工區者，應採行覆蓋防塵布或防塵網。 (六) 土方暫存區覆蓋防塵布或防塵網，或其他可有效抑制粉塵之防制措施。 (七) 營造建築物上層廢棄物防塵措施：在營造建築物上層之工程材料、廢棄物應以密閉輸送管道傳遞至地面，傳遞時應設置灑水措施，以免塵土飛揚。 (八) 要求承包商依據適用情況選定最佳可行技術防制措施 (九) 於基地附近之敏感受體進行空氣品質監測工作，以供改進環保措施之參考。 (十) 臺北市環保局發布本基地所在區域空氣品質惡化警告時，將配合環保局之空氣品質緊急應變措施，必要時配合停工。 (十一) 認養洗掃區施工大門前後 100 公尺道路，以減輕施工車輛之車行揚塵。		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	(十二)於工區出口設置洗車台、防溢座、廢水收集坑及沉砂池，運送具粉塵逸散性之工程材料、砂石、土方或廢棄物車輛出工區時，應有效清洗車體及輪胎，其表面不得附著污泥，洗車廢水並妥善處理。 (十三)由洗車設備至大門口車行路徑應鋪設鋼板、混凝土或柏油，地面不得裸露。 (十四)工區內之車行路徑，應選擇鋪設鋼板、鋪設混凝土、鋪設瀝青混凝土、鋪設粗級配或其他同等功能之粒料等方式，鋪設面積需達車行路徑面積之 50 % 以上，以減少車行路徑裸露面。 (十五)於乾燥天候各施工場所及附近道路適度灑水，每日至少兩次，並定期針對工區周圍道路之洗掃清除表面堆積塵土，以避免車輛、機具進出引起大量塵土飛揚。 (十六)選用狀況良好之施工機具及運輸車輛，作好定期、不定期保養維護工作，並避免於不正常之狀況下操作，以減少排放廢氣之污染濃度。 (十七)運土卡車需覆蓋防塵網，防止砂土掉落引起塵土飛揚，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。 (十八)應依行政院環境保護署公布之「營建工程空氣污染防制設施管理辦法」規定，確實落實空		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	氣污染防治措施，並於契約中明文規定施工車輛及機具使用之燃料標準應遵守「車用汽柴油成分管制標準」之汽柴油成分限值規定，以維護附近空氣品質。 (十九)施工期間所委託/使用之運輸柴油車輛，應取得柴油車動力計站 1 年內，自動到檢(馬力比 45%以上；煙度值 20%以下)A1 以上合格標章。 (二十)棄土運輸車輛長時間停等時應熄火，減少待速運轉產生廢氣。 (二一)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，降低車速以避免掀揚塵土。 (二二)施工區內設置進出道路指標，以避免其任意於施工場所內行駛而掀起塵土。 (二三)管制運輸車輛不得超載、超速，車輛怠速時不作無謂之加油並維持一定行駛速率。 (二四)施工期間本身及其承包商皆使用符合最新一期車輛排放標準的施工車輛，並定期審核本身及其承包商之車輛維護保養紀錄，以確實降低施工中之車輛空氣污染排放。 (二五)施工期間將採用低污染機具，並加強保養維修避免產生黑煙。		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
高委員思懷			
1. 空氣品質推估已區分為採取對策前後值，未來於環境監測請確實與推估值比較。	遵照辦理，本案將於施工期間執行環境監測計畫，並將實際監測結果與推估值進行比對。	—	—
2. 油煙之影響以去除率 90%之設計無法驗證，宜請推估控制後對空氣品質之影響值	遵照辦理，本案推估如下： 本案參考江舟峰、楊錫賢、林盛隆與古清燾(1999)之「國內都會區大型餐廳廚房油煙排放之探討」，可知餐飲業(營業面積大於 300 平方公尺)之總碳氫化合物排放係數如表 7.1.3-13 所示。依本案初步規劃成果，其各類餐廳營業面積大於 300 平方公尺，包括中式餐飲、西式餐飲及複合式餐飲等，本案承諾設置油煙防制效率大於 90%之餐飲油煙設施，推估每日總排放量由 14.151 kg 減少為 1.4151 kg，其可降低對周圍空氣品質影響程度，其詳請見如表 7.1.3-14 所示。	7.1.3	7-40
歐陽委員嶠暉			
1. 雨水回收池回收量以替代率量為回收量，而不溢流入雨水滯留池，以減少泵耗能。	遵照辦理，本案已重新規劃雨水回收系統，未來雨水收集至規劃之替代量後，將不溢流入雨水滯留池，以減少泵耗能，其流程請見如圖 5.7-2 所示。	5.7	5-60
2. 最小雨水貯存量，意先扣除基地內設置透水鋪面、滲透側溝、滲透陰井及滲透管之總滲透量後，才引入筏基之雨水貯存槽(滯流池)，以減少因雨水抽水之耗能，並增進基地達到海綿化之效益。	遵照辦理，本案依據「臺北市基地開發排入雨水下水道逕流量標準」第 6 條規定計算之最小保水量 $1,818.15\text{m}^3$ (最小保水量=0.078×基地面積=0.078×23,309.58)，扣除本案所設之各項滲透設施之可滲透量後 (196.14m^3)，本案將規劃設置之雨水流出抑制設施(雨水滯留槽)量為 $1,633.56\text{m}^3$ 。	7.1.2	7-10

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
邱委員祈榮			
1. 因栽植區域空曠，風場衝擊大，樟樹冠形大，抗風性不佳，建議再深入思考其適宜性。	遵照辦理，為防止大樹新植抗風性不佳，故已調整縮小種植之樹冠與樹徑，讓根系得以健康生長，並將支架改為四隻，以適應四季風場。	—	—
2. 落羽松不建議栽植。	遵照辦理，本案經重新檢討調整植栽計畫，請見如圖 5.3-7~5.3-8。並將地面層原規劃種植落羽松改已種植肖楠，詳請見如圖 5.3-7 所示。	5.3	5-15
3. 栽植苗木應注意苗木根系之完整性，避免永久性支架過強風易倒伏。	遵照辦理，本案將選擇種植年輕小樹，使其根系未來生長適應力強，並強化土壤改良作業，使根系固定，結構性強健，詳請見下圖所示。 圖一、喬木栽植及立支柱示意圖	8.13	8-18
劉委員益昌			
本區域原為台肥廠房，地下仍保持原有堆積、地層，建議施工前及施工中進行文化資產處理，或先鑽探或施工中監看。	遵照辦理，本案將於施工前，委由專業考古學者進行小規模考古探坑試掘一口，並依專業考古學者進行探坑試掘結果所提之建議，進行後續開挖期間之監看作業，前述文化監看作業納入環境監測計畫中。	8.2	8-22

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
衛生下水道工程處			
1. 本市污水量約佔自來水量 0.84，請配合修正(P4-23)。	遵照辦理，本案修正採污水量約佔自來水量 85%比例進行檢核，如下： (一)本案日用水量 本計畫最大日污水量為 1,810CMD。由於污水量約佔用水量 85%，因此反推最大日用水量並取其整數約為 2,130CMD。 (二)既有污水下水道容量檢核 本案依臺北市衛生下水道工程處於 104 年 11 月 2 日提供之本基地上游地區之各戶自來水度數資料(102 年 2 月至 103 年 6 月，總計共 1,257 戶)，經統計後並除以統計天數 546 天後，可得平均日自來水量約為 440CMD。由於污水量約佔自來水量 85%，故推估平均日污水量約為 374CMD，合併本案平均日污水量為 1,504.5 CMD，可得本基地所在集污區之每日最大污水量約為 1,878.5 CMD(374+1,504.5CMD)，故合併每日最大小時污水量為 $1,878.5 \times 3.07 = 5767 \text{ CMD} = 240.3 \text{ CMH}$。	5.6 7.1.2	5-53 7-12
2. 估算污水量未列「入滲量」，請修正。	遵照辦理，已將入滲量納入污水量評估，如下： 本案依臺北市衛生下水道工程處於 104 年 11 月 2 日提供之本基地上游地區之各戶自來水度數資料(102 年 2 月至 103 年 6 月，總計共 1,257 戶)，經統計後並除以統計天數 546 天後，可得平均日自來水量約為 440CMD。由於污水量約佔自來水量 85%，故推估平均日污水量約為 374CMD，合併本案平均日污水量為 1,504.5 CMD，可得本基地所在集污區之每日最大污水量	7.1.2	7-12

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	約為 1,878.5 CMD (374+1,504.5 CMD)，故合併每日最大小時污水量為 $1,878.5 \times 3.07 = 5767 \text{ CMD} = 240.3 \text{ CMH}$。 另考量污水管線埋設後地下水滲出量為日平均污水量(1,878.5 CMD)之15%，約 282 CMD，合計污水量共為 6,049 CMD $5767 + 282 = 6,049 \text{ CMD} = 252 \text{ CMH}$		
3. 污水尖峰係數請以公式核算、明列。	遵照辦理，本案外部污水管線容量係以每日最大小時污水量來設計，為平均日污水量乘上尖峰係數，尖峰係數計算公式如下： $PF = (18 + \sqrt{P}) / (4 + \sqrt{P})$ ，其中 P 為人口數(仟人) 本案依據內政部「建築物污水處理設施設計技術規範」推算計畫人數為 7,89 人(含停車空間及健身房人數，7.689 仟人)，故 $PF = 3.07$ $(18 + \sqrt{7.689}) / (4 + \sqrt{7.689}) = 3.07$	7.1.2	7-12
4. 接入既有污水管線之坡度，請依現況配合修正計算式。	遵照辦理，經與 貴處確認結果，本案接入既有污水管線之坡度為 0.28%，並已修正相關計算式。	7.1.2	7-12
5. 請將污水核算結果以「水力曲線特性圖」再次確認。	遵照辦理，本案依水力特性曲線圖分析，自設消能陰井(人孔)排入既有幹管 700 mm，其計算如下： $A = \pi r^2 = 3.1416 \times (0.7/2)^2 = 0.385 \text{ m}^2$ $P = 2\pi r = 2 \times 3.1416 \times (0.7/2) = 2.20 \text{ m}$ $R^{2/3} = (A/P)^{2/3} = (0.385/2.20)^{2/3} = 0.313 \text{ m}$ $1/N = 1/0.013 = 76.9$ $V = 76.9 \times 0.313 \times 0.0028^{1/2} = 1.27 \text{ m/sec}$ $Q = 1.27 \times 0.385 = 0.49 \text{ CMS}$	7.1.2	7-12

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	$=29.4 \text{ CMM}=1,764 \text{ CMH}$ 故本案最大時污水量與滿管時流量比(Q/Q_0)為 $252 \text{ CMH}/1764 \text{ CMH}=0.14$ ，查表水深比為 0.24，如圖 7.1.2-2 水深= $700 \text{ mm} \times 0.24=168 \text{ mm}$ (尚不到半滿管)		
消防局			
1. 請依內政部 102 年 7 月 22 日修正「劃設消防車輛救災活動空間指導原則」規劃救災動線及活動空間，並逐項說明設置規劃情形。	本案依內政部 102 年 7 月 22 日修正「劃設消防車輛救災活動空間指導原則」規劃救災動線及活動空間，並逐項說明設置規劃情形如下： (一)供救助六層以上建築物消防車輛通行之道路或通路，至少應保持 4.5 公尺以上之淨高及最小路寬為 4 公尺： 檢核說明：本案建築物由於基地退縮留設人行道及開放空間，因此，於基地內規劃 4 公尺~6 公尺之通路作為救災通路，A、B 棟分別設置 2 處、C 棟 1 處通道，路徑上方均保持 4.5m 以上之淨高。 (二)六層以上或高度超過二十公尺之建築物，應於面臨道路或寬度四公尺以上通路各處之緊急進口、其替代窗戶或開口水平距離十一公尺範圍內規劃雲梯消防車操作救災活動空間，如緊急進口、其替代窗戶或開口距離道路超過十一公尺，並應規劃可供雲梯車進入建築基地之通路： 檢核說明：考量本案於避難層以上為三棟建築物，並考量 A、B 棟主要供旅館用途，人員屬非特定人員，故規劃 2 處雲梯消防車操作救災活動空間，C 棟主要為辦公	附 14.3 附 14.4	—

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	室用途且防災中心設置於地上一層，因此，規劃一處停靠位置，外牆距離 11 公尺內均設有替代入口。 (三)十樓以上建築物，應為寬 8M、長 20M 以上：應保持平坦，不能有妨礙雲梯車通行及操作之突出固定設施，規劃雲梯消防車操作活動空間之地面至少能承受當定現有最重雲梯出之 1.5 倍總重量：坡度應在百分之五以下：雲梯消防車操作救災空間與建築物外牆開口水平距離在 11M 以下 檢核說明：本案 5 處雲梯車操作救災活動空間均位於基地地下室範圍，地下室之結構主要依據臺北市政府工務局函(北市工建字第 09454725000 號)「有關『劃設消防車輛救災活動空間指導原則』地面承受雲梯消防車荷重，請以 $2t/m^2$ 均佈活載重計入地面層方式計算，詳請見附 14.3。 (四)狹小道路巷弄設攤路段避免設置密閉式遮雨棚、水泥柱狀障礙物等固定性障礙物，各攤架應採用輕便可立即移動之設計，當發生意外事故，可輕易將攤架推離。側懸式招牌廣告突出建築物牆面不得超過一點五公尺，且位於車道上方者，自下端計量至地面淨距應在四點六公尺以上，違者依建築法處理。 檢核說明：均符合規定 (五)對救災活動空間應於道路明顯處設置標誌或劃設標線。		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	檢核說明：本案共規劃 5 處雲梯車操作救災活動空間，故於鄰近之處設有雲梯車停靠標誌採立牌，因現行法規並無規定雲梯車告示牌之設置標準，故參考日本相關設置之規範，標示大小為 0.6m×0.9m，詳請見附 14.4。		
2. 請標示消防車輛自道路行駛至基地內救災活動空間及離開基地之車行動線軌跡，並確認救災動線各處通路淨寬均保持 4 公尺以上淨寬及 4.5 公尺以上淨高，且道路轉彎及交岔口設計應符合消防車行駛需求；另規劃行駛至 A 棟、B 棟救災活動空間之救災動線內有植栽阻礙通行，不符規定，請一併修正。	遵照辦理。 (一)本案雲梯車救災動線各處通路淨寬均保持 4 公尺以上淨寬及 4.5 公尺以上淨高(路徑上兩遮主要設置於 5m 以上之處)，詳請見如圖 5.11-1 所示。 (二)已補充道路轉彎及交岔口均標示截角長度及角度，詳請見如圖 5.11-1 所示。	5.11	5-84
3. 請標示各棟建物緊急進口、其替代窗戶或開口位置，並於前述各處開口水平距離 11 公尺範圍內規劃救災活動空間；另 B 棟北側救災活動空間範圍內有植栽，不符規定，請一併修正。	遵照辦理，已標示各棟建物緊急進口、其替代窗戶或開口位置，並於前述各處開口水平距離 11 公尺範圍內規劃救災活動空間，詳請見如圖 5.11-1 所示。	5.11	5-84
4. 救災活動空間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)，規劃之救災活動空間範圍內有開挖地下室，應予以補強，並由專業技師簽證認可。	遵照辦理，本案規畫救災活動空間範圍內均能承受臺北市現有最重雲梯消防車之 1.5 倍總重量(即 75 噸)，另規劃之救災活動空間範圍內有開挖地下室，均應予以補強，並由專業技師簽證認可。	5.11	5-83

臺北市環境保護局

修正意見回覆對照表

(北市環秘(一)字第 10531414000 號)

正 本

檔 號：
保存年限：

臺北市政府環境保護局 函

10457
臺北市南京東路2段88號6樓

地址：11008臺北市市府路1號6、7樓
承辦人：洪明宏
電話：02-27208889轉7233
傳真：02-27278058

受文者：台灣肥料股份有限公司

發文日期：中華民國105年3月10日
發文字號：北市環秘（一）字第10531414000號
速別：普通件
密等及解密條件或保密期限：
附件：

主旨：貴公司所送「台灣肥料股份有限公司旅館辦公大樓新建工程（原開發案名：台灣肥料公司南港C2街廓新建工程）環境影響說明書（修訂本）」一案，復如說明，請查照。

說明：

一、依據本府環境影響評估審查委員會104年11月30日第160次會議決議及本局105年1月18日北市環秘（一）字第10530254600號函賡續辦理。

二、本案修正意見如下：

（一）附13.1-1頁回應龍委員世俊審查意見修訂處頁碼應為7-19頁至7-21頁而非7-16頁；另附13.2-2頁回應龍委員世俊審查意見修訂處頁碼應為8-7頁而非8-2頁，請修正，其餘頁碼亦一併更新。

（二）表3-1綜合評估者及影響項目撰寫者之服務單位未更新，請逐一檢視更新。

三、請依上述意見修正後再送本局。

正本：台灣肥料股份有限公司
副本：

局長 劉 銘 龍 請假
副局長 盧 世 昌 代行
第1頁 共1頁

台灣肥料股份有限公司旅館辦公大樓新建工程

(原開發案名：台灣肥料公司南港 C2 街廓新建工程)環境影響說明書)

臺北市環境保護局 修正意見回覆對照表

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	章節
一、 附 13.1-1 頁回應龍委員世俊審查意見修訂處頁碼應是 7-19 至 7-21 頁而非 7-16；另附 13.2-2 頁回應龍委員世俊審查意見修訂處頁碼應為 8-7 頁而非 8-2 頁，請修正，其，其餘頁碼亦一併更新。	遵照辦理，本次報告已重新編排頁碼，說明修訂處如下： 一、原附 13.1-1 頁調整為附 13.7-1，並已修正修訂處頁碼為 7-19 至 7-21 頁，詳請見附 13.7。 二、原附 13.2.2 頁調整為附 13.7-1，並已修正修訂處頁碼為 8-7 頁，詳請見附 13.6。	附 13.6 附 13.7	附 13.6-2 附 13.7-1
二、 表 3-1 綜合評估者及影響項目撰寫者之服務單位未更新，請逐一檢視更新。	遵照辦理，已重新檢視表 3-1 綜合評估者及影響項目撰寫者之服務單位。	第三章	3-3