

程序審查意見回覆  
(北市環綜字第 10630561000 號函)

正本

檔 號：  
保存年限：

## 臺北市政府環境保護局 函

10050  
臺北市中正區忠孝東路二段60號4樓

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：弘千建設股份有限公司

發文日期：中華民國106年2月8日  
發文字號：北市環綜字第10630561000號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：臺北市政府環境影響評估案件與本市環評審議規範檢核表

主旨：貴公司所送「弘千建設臺北市大同區玉泉段二小段40地號等  
29筆土地都市更新案環境影響說明書」一案，復如說明，請  
查照。

說明：

- 一、復貴公司106年2月6日106工字第1060206號函。
- 二、請於文到1個月內，依下列程序審查意見補充修正後，再送  
本局續辦：
  - (一)本府業於105年10月24日府環技字第10536958800號函頒「  
臺北市推動宜居永續城市環境影響評估審議規範」，請檢  
視本開發案規劃是否符合上述規範，並請依附表逐項說明  
並標明環境影響說明書頁次。
  - (二)目錄第六章所載頁碼有誤，請修正。

正本：弘千建設股份有限公司  
副本：

局長 劉銘龍

「弘千建設臺北市大同區玉泉段二小段 40 地號等 29 筆土地都市更新案環境影響說明書」

程序審查意見回覆對照表  
(北市環綜字第 10630561000 號函)

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
一、復貴公司 106 年 2 月 6 日 106 工字第 1060206 號函。	敬悉。	—	—
二、請於文到 1 個月內，依下列程序審查意見補充修正後，再送本局續辦：		—	—
(一)本府業於 105 年 10 月 24 日府環技字第 10536958800 號函頒「臺北市推動宜居永續城市環境影響評估審議規範」，請檢視本開發案規劃是否符合上述規範，並請依附表逐項說明並標明環境影響說明書頁次。	遵照辦理。本計畫已遵照「臺北市推動宜居永續城市環境影響評估審議規範」檢核，檢核結果詳見「臺北市政府環境影響評估案件與本市環評審議規範檢核表」。	臺北市政府環境影響評估案件與本市環評審議規範檢核表	臺北市政府環境影響評估案件與本市環評審議規範檢核表
(二)目錄第六章所載頁碼有誤，請修正。	遵照辦理。已修正目錄第六章頁碼。	目錄	目錄

**程序審查意見回覆**  
**(北市環秘(一)字第 10534659800 號函)**

檔 號：  
保存年限：

## 臺北市政府環境保護局 函

10050  
臺北市中正區忠孝東路二段60號4樓

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：弘千建設股份有限公司

發文日期：中華民國105年7月26日  
發文字號：北市環秘（一）字第10534659800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「弘千建設臺北市大同區玉泉段二小段40地號等  
29筆土地都市更新案環境影響說明書」（初稿）一案，復如說  
明，請查照。

說明：

一、復貴公司105年7月18日105工字第1050718號函。

二、旨揭環境影響說明書，本局審查意見如下：

- (一)請確認表3-1綜合評估者及影響項目撰寫者之簽名，其中「文化資產撰寫者」與附件「文化資產調查報告撰寫者」是否一致。
- (二)請依「開發行為環境影響評估作業準則」附表三規定，於表4.2-1補充開發行為之名稱及開發場所增列開發行為所依據設立之專業法規或組織法規。
- (三)本局已於104年8月5日北市環秘(一)字第10435388501號公告，開發單位製作環境影響說明書時，其「環境敏感區位及特定目的區位限制調查表」應再增加「是否位於大眾捷運系統兩側禁建、限建範圍」，請於表4.3-1環境敏感區位及特定目的區位限制調查表項次35補充調查結果；若屬捷運限建範圍內，應就本案開挖規模及捷運設施關係，依

「臺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」範例，初步套繪分級規範界線圖，並於環境影響說明書內以專章節說明開發計畫對捷運設施之影響及因應對策。

(四)第6章開發行為可能影響範圍之各種相關計畫及環境現況中氣象、噪音、土壤、生態環境及交通現況分析等，調查時間不符「開發行為環境影響評估作業準則」附表六規定，請補正。

三、請依上述意見釐清及修正後，再提送本局辦理審查。

正本：弘千建設股份有限公司  
副本：

局長 劉銘龍

# 弘千建設臺北市大同區玉泉段二小段 40 地號等 29 筆土地都市更新案環境影響說明書

## 程序審查意見回覆對照表

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
一、旨揭環境影響說明書，本局審查意見如下：			
(一)請確認表 3-1 綜合評估者及影響項目撰寫者之簽名，其中「文化資產撰寫者」與附件「文化資產調查報告撰寫者」是否一致。	遵照辦理。已確認表 3-1 綜合評估者及影響項目撰寫者之簽名，其中「文化資產撰寫者」與附件「文化資產調查報告撰寫者」為一致。	第 3 章	p3-3 附錄九
(二)請依「開發行為環境影響評估準則」附表三規定，於表 4.2-1 補充開發行為之名稱及開發場所增列開發行為所依據設立之專業法規或組織法規。	遵照辦理。已於表 4.2-1 補充開發行為之名稱及開發場所增列開發行為所依據設立之專業法規或組織法規。	4.2	p4-1
(三)本局已於 104 年 8 月 5 日北市環秘(一)字第 10435388501 號公告，開發單位製作環境影響說明書時，其「環境敏感區位及特定目的區位限制調查表」應再增加「是否位於大眾捷運系統兩側禁建、限建範圍」，請於表 4.3-1 環境敏感區位及特定目的區位限制調查表項次 35 補	遵照辦理。已於表 4.3-1 環境敏感區位及特定目的區位限制調查表項次 35 補充增加「是否位於大眾捷運系統兩側禁建、限建範圍」調查項目。依據「臺北都會區大眾捷運系統兩側禁限建範圍公告圖查詢系統」查詢結果，本計畫基地非位於大眾捷運系統兩側禁建、限建範圍。	4.3 附錄一	p4-7 附 1-30

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
<p>充調查結果；若屬捷運限建範圍內，應就本案開挖規模及捷運設施關係，依「臺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」範例，初步套繪分級規範界線圖，並於環境影響說明書內以專章節說明開發計畫對捷設施之影響及因應對策。</p>			
<p>(四)第 6 章開發行為可能影響範圍之各種相關計畫及環境現況中氣象、噪音、土壤、生態環境及交通現況分析等，調查時間不符「開發行為環境影響評估作業準則」附表六規定，請補正。</p>	<p>遵照辦理。已補充新增有關第 6 章開發行為可能影響範圍之各種相關計畫及環境現況中氣象(更新至 104 年)、噪音振動(105 年 7、9 月補充調查)、土壤(105 年 9 月補充調查)、生態環境(105 年 8、11 月補充調查)及交通現況分析(105 年補充調查)等調查工作，上述調查項目之調查時間均已符「開發行為環境影響評估作業準則」附表六規定。</p>	<p>6.2.1 6.2.3 6.2.5 6.3 6.6</p>	<p>6-10~15 6-27~30 6-36 6-46~68 6-75~88</p>
<p>二、請依上述意見釐清及修正後，再提送本局辦理審查。</p>	<p>敬悉。</p>	<p>—</p>	<p>—</p>



程序審查意見回覆  
(北市環秘(一)字第 10338527100 號函)

臺北市政府環境保護局 函

10050  
臺北市忠孝東路二段60號4樓

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：弘千建設股份有限公司

發文日期：中華民國103年12月9日  
發文字號：北市環秘（一）字第10338527100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「弘千建設臺北市大同區玉泉段二小段40地號等  
29筆土地都市更新案」環境影響說明書（初稿）一案，詳如  
說明，請 查照。

說明：

一、依本府都市發展局103年11月28日北市都建字第10370643200  
號函辦理。

二、本案本局程序審查意見如下：

（一）表3-1綜合評估者王俊欽君、噪音振動、廢棄物及交通運輸影響項目撰寫者未附資格證明一覽表，請補正；另附錄二所附社會經濟響項目撰寫者資格證明一覽表請補充證照或相關專業訓練證明文件。

（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，另表中所述本案為住宅大樓及實設總容積樓地板面積與第五章所載不一致，請釐清後修正。

（三）表4.3-1未調查是否未於地質法公告之地質敏感區，另場址位於環境敏感區位及特定目的地區位之法規限制表未說明本案位於地下水管制區之相關法規限制內容，請補正。

（四）第五章5.8節及第七章7.1.6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)依據「臺北市營建剩餘資源管理辦法」規定，既有建築拆除營建廢棄物非屬營建剩餘資源，故不宜載於第五章5.8節剩餘資源處理計畫中，請修正；另本節所載營建廢棄物產生量與5.9節所載不一致，請釐清後修正。
- (六)表6-1環境品質現況調查明細表應依「開發行為環境影響評估作業準則」附件三「說明書應記載事項及審查要件」規定，調查空氣品質類別粒狀污染物粒徑小於等於2.5微米之細懸浮微粒以及地下水類別懸浮固體、大腸桿菌群密度及總菌落數。
- (七)表6.1-1及P.6-8所載捷運松山線已通車，請修正。
- (八)第七章P.7-1頁所載拆除營建廢棄物清運頻率及營運期間廢棄物產生量與第五章5.9節所載未一致，請釐清後修正。
- (九)第七章P.7-11頁所載營運階段每日平均污水量與第五章5.6節所載未一致，請釐清後修正。
- (十)表9.1-1環境監測費用工區放流水水質施工期間監測次數似有誤，請釐清後修正。

三、請依上述意見補充及修正後，再提送本局辦理審查。

正本：弘千建設股份有限公司  
副本：臺北政府都市發展局

局長 吳 盛 忠

# 弘千建設臺北市大同區玉泉段二小段40地號 等29筆土地都市更新案環境影響說明書

## 程序審查意見回覆對照表

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
一、本案本局程序審查意見如下：			
(一)表 3-1 綜合評估者王俊欽君、噪音振動、廢棄物及交通運輸影響項目撰寫者未附資格證明一覽表，請補正；另附錄二所附社會經濟項目撰者資格證明一覽表請補充證照或相關專業訓練證明文件。	說明：遵照辦理。修正環說報告表 3-1 原誤植之綜合評估者、噪音振動、地面水、廢棄物及交通運輸影響項目撰寫者資料，並補正上述影響項目及社會經濟項目資格證明一覽表於附錄二。	第三章 附錄二	p3-1~3-5 附錄二
(二)表 4.2-1 請明確敘明本案應實施環境影響評估之法令定依據，另表中所述本案為住宅大樓及實設總容積地板面積與第五章所載不一致，請釐清後修正。	說明：遵照辦理。本計畫屬住商綜合性大樓之開發，其設計樓層為二十六層，樓高為 88.9 公尺(不含屋突)，依據「開發行為應實施環境影響評估細目及範圍認定標準」第二十六條規定，應實施環境影響評估。 另修正環說報告表 4.2-1 中部分誤植敘述，修正如下： 本計畫預定興建地上 26 層，地下 5 層，建物高度(不含屋突)為 88.9 公尺之住商綜合性大樓。樓層用途包括：管委會使用空間、門廳、車道、一般零售業、集合住宅、梯間、機電設備空	4.2	p4-1

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	間、停車空間及防空避難室等。實設建築面積為1,925.44m <sup>2</sup> (允建建築面積為1,972.63m <sup>2</sup> )；實設總容積樓地板面積為17,464.88m <sup>2</sup> (允建總容積樓地板面積為17,466.97 m <sup>2</sup> )。		
(三)表 4.3-1 未調查是否位於地質法令公告之地質敏感區，另場址位於環境敏感區位及特定目的地區位之法規限制表未說明本案位於地下水管制區之相關法規限制內容，請補正。	說明：遵照辦理。修正補充「是否位於地質法公告之地質敏感區」之項目調查結果。經查詢中央地質調查所網站公布之臺灣活動斷層分布圖，本計畫基地並未有斷層經過 ( <a href="http://fault.moeacgs.gov.tw/CGSFault/">http://fault.moeacgs.gov.tw/CGSFault/</a> )。另根據本案地質鑽探結果，並未發現有活動斷層或地質不穩定現象，詳細地質鑽探，請見附錄五。	4.3	p4-5
(四)第五章 5.8 節及第七章 7.1.6 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。	說明：遵照辦理。修正環說報告第五章 5.8 節及第七章 7.1.6 節原所載之臺北市政府 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」，修正為臺北市政府 101 年 11 月 27 日發布之「臺北市營建剩餘資源管理辦法」。	5.8 7.1.6	p5-23 p7-45
(五)依據「臺北市營建剩餘資源管理辦法」規定，既有建築拆除營建廢棄物非屬營建剩餘資源，故不宜載於第五章 5.8 節剩餘	說明：遵照辦理。刪除環說報告 5.8 節剩餘資源處理計畫中，原所載之既有建築拆除營建廢棄物內容。另本案基地範圍內總拆除樓地板面積約為 6,108.88 m <sup>2</sup> 。參考內政部	5.8 5.9	p5-24 p5-29

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
資源處理計畫中，請修正；另本節所載營建廢棄物產生量與 5.9 節所載不一致，請釐清後修正。	建築研究所出版之「建築物廢棄物產生量推估之研究(二)」，針對國內 RC 住宅建築拆除工程所產生之營建廢棄物產生量推估值為 $0.822 \text{ m}^3/\text{m}^2$ ，依此，推估本計畫既有建物拆除將產生約 $5,025 \text{ m}^3$ 之營建廢棄物。		
(六)表 6-1 環境品質現況調查明細表應依「開發行為環境影響評估作業準則」附件三「說明書應記載事項及審查要件」規定，調查空氣品質類別粒狀污染物粒徑小於等於 2.5 微米之細懸浮微粒以及地下水類別懸浮固體、大腸桿菌群密度及總菌落數。	說明：謝謝說明與指教。環說報告 6.2.2 節空氣品質內容，補充環保署萬華和士林測站手動 PM <sub>2.5</sub> (粒狀污染物粒徑小於等於 2.5 微米之細懸浮微粒)監測資料，上述二測站均位於基地周界半徑五公里範圍內，足以代表計畫區位之空氣品質。 另由於本案施工及營運期間皆不引用地下水，且產生之污水均納入臺北市公共污水下水道，故不會有影響地下水水質之情形。本案採用臺北市境內 18 口地下水監測井資料中(環保署地下水質監測井)，距離本基地最近之東門國小和長春國小地下水水質監測資料，惟其地下水水質監測項目並未包含懸浮固體、大腸桿菌群密度和總菌落數等項目。	6.2.2 6.2.4	p6-23 p6-34
(七)表 6.1-1 及 P.6-8 所載捷運松山線已通車，請修正。	說明：遵照辦理。修正環說報告表 6.1-1 及 P.6-8 所載捷運松山線已通車說明。	6.1 6.1.2	p6-4 p6-8
(八)第七章 P.7-1 頁所載拆除營建廢棄物清運頻率及營運期間	說明：遵照辦理。修正環說報告第七章 P.7-1 所載拆除營建廢棄物清運頻率及營運期間	第七章	7-1

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
廢棄物產生量與第五章 5.9 節所載未一致，請釐清後修正。	<p>廢棄物產生量與第五章 5.9 節所載不一致之誤植數據。本計畫規劃營建廢棄物每小時平均運輸車次約 6 車次(雙向)，並避開交通尖峰時間棄運，棄土時間視交通局所核准時段為準。</p> <p>另營運期間一般事業廢棄物總量約為 0.85 噸/日(含資源性垃圾約 0.43 噸/日)。</p>		
(九)第七章 P.7-11 頁所載營運階段每日平均污水量與第五章 5.6 節所載未一致，請釐清後修正。	<p>說明：遵照辦理。修正環說報告第七章 P.7-11 頁所載營運階段每日平均污水量與第五章 5.6 節所載不一致之誤植數據。</p> <p>本計畫開發後平均日污水量約為 171CMD(最大日污水量約為 225 CMD)，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，因此不會對排水系統功能造成影響。</p>	7.1.2	p7-11
(十)表 9.1-1 環境監測費用工區放流水水質施工期間監測次數似有誤，請釐清後修正。	<p>說明：遵照辦理。修正環說報告表 9.1-1 環境監測費用中，誤植之工區放流水水質施工期間監測次數，本計畫施工期合計約 36 個月，工區放流水水質監測頻率為每月一次，則施工期間監測總次數應為 36 次。</p>	9.1	p9-3
二、請依上述意見補充及修正後，再提送本局辦理審查。	說明：遵照辦理。	—	—

# 書面審查意見回覆



# 弘千建設臺北市大同區玉泉段二小段 40 地號等 29 筆 土地都市更新案環境影響說明書

## 書面審查意見回覆對照表

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
壹、專家學者			
1.1、劉委員 小蘭			
一、本基地為30層之住商混合建築，請說明如何維持住宅之安全、寧適之居住品質。	敬謝委員指教。本計畫住宅及商業出入動線採獨立規劃，於一樓大廳分別規劃供住宅使用和商業使用之獨立電梯，其中商業使用電梯僅可通往地下二樓至地上三樓，而住宅使用電梯設置有樓層感應裝置，非住戶無法搭乘，以維持住宅之安全和寧適之居住品質，詳見圖5.3-5。	5.3	5-7~5-8
二、本計畫挖方量為56,500m <sup>3</sup> ，請問是否採即挖即運？若不是是否有土方暫存區之規劃？管理方式如何？	敬謝委員指教。本計畫之剩餘土石方處理將採即挖即運方式，基地內將不會設置土方暫存區，以減少剩餘土石方堆置時間，降低揚塵對於空氣品質的影響。有關本計畫剩餘土石方處理計畫說明如下： (一) 營建剩餘土石方種類與數量 本基地開挖面積約為2,024.68m <sup>2</sup> ，其中地下室開挖土方量約36,520m <sup>3</sup> ，連續壁開挖土方約6,371m <sup>3</sup> ，基樁開挖土方約3,520m <sup>3</sup> ，扶壁開挖土方約644m <sup>3</sup> ，合計約47,055m <sup>3</sup> (實方)，乘以鬆方係數1.2，則本計畫剩餘土石方量約56,500m <sup>3</sup> (鬆方)，開挖土方計算如表5.8-1所示。 (二) 車輛運輸頻率與時間 本案除連續壁工程考量施工連續性而需夜間施工外，其整地及開挖工程主要安排於白天施工，預估開挖工程的出土時間期間約150天情況下，每天平均運棄土方量約為376m <sup>3</sup> ，若採後雙軸式半拖車(即半聯結車)運送，載運量以每車12m <sup>3</sup> 估算，則每日約32車次(單向)，出土時間避開上下午交通尖峰時段(上午尖峰時段7:00~9:00，下午尖峰時段17:00~19:00)，每天出土時間約8小	5.8	5-26~ 5-28

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>時，則每小時平均棄土車次約4車次(單向)</p> <p>(三)搬運至土資場之路線規劃</p> <p>土方運輸路線將參考臺北市交通局公布之「臺北市大貨車及聯結車禁止通行範圍路線圖」進行規劃，同時盡量避開學校及醫院等敏感受體，選擇寬廣的道路作為搬運路線，並依規定提送「交通維持計畫」予臺北市政府交通局審核，以對土石方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，惟實際交通維持計畫將依臺北市政府交通局核定為主。初步規劃運棄土方動線如圖5.8-1並說明如下：</p> <p>1. 離場動線 由南京西路左轉重慶北路連接國道一號(中山高速公路)聯絡至土資場。</p> <p>2. 進場動線 由國道一號(中山高速公路)下重慶北路右轉長安西路，接南京西路右轉至基地。 上述動線在基地施工大門處將派員指揮及引導車輛進出，避免對行人安全造成影響。在施工前亦會提送「交通維持計畫」至臺北市交通局審核，對棄土及施工車輛之進出動線及運輸路線做妥善安排後，始可施工。</p> <p>(四)剩餘資源處理計畫</p> <p>本計畫廢棄土處理將依據「臺北市營建剩餘資源及混合物管理辦法」(臺北市政府97年11月24日(97)府法三字第09733032700號令修正發布)規定，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、承造人及監造人依規定向臺北市都市發展局建築管理處申報核備。剩餘資源處理計畫將載明下列事項：</p> <p>1. 起造人之姓名及地址、承造人、剩餘資源處理承包商及現場核對人</p>		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>員。</p> <p>2. 剩餘資源數量、內容及處理作業時間。於施工計畫中決定1日之搬運棄土量，不可超出計畫中所決定之搬運棄土量及搬運配車量。</p> <p>3. 合法收容處理場所或其他經政府機關核准收容場所之地點及名稱。</p> <p>4. 剩餘資源處理作業方式及污染防治說明。</p> <p>5. 運送車輛牌照號碼，駕駛員駕照及所屬車行資料影本。</p> <p>前項剩餘資源處理計畫經核備後，由建管處發給運送憑證及處理紀錄表；如處理地點非臺北市轄區內時，建管處應於核備同時副知處理地點之縣(市)政府。</p> <p>依據內政部「營建棄填土資訊系統」調查北部地區(新竹以北)可供處理本基地開挖層土質(B4)之合法土資場共計58處，有上網申報之土資場核准年處理量統計約有3,866萬立方公尺。因本計畫目前仍屬規劃階段，於開工前將備妥相關申請證件，包括施工計畫、棄土區及棄土動線報備相關單位核准後始得動工。</p> <p>(五) 處理量申報規定</p> <p>剩餘資源處理計畫經核備後，由建管處發給運送憑證及處理紀錄表，承造人應於每月1日將前1月處理數量、種類與車次通報建管處列管；剩餘資源處理完成時，並應檢具處理完成報告送建管處備查。</p>		
三、請問空地的綠化率有多少？	<p>敬謝委員指教。本計畫建築基地及法定空地之綠化依「臺北市建築物及法定空地綠化實施要點」規定辦理，綠覆面積符合「臺北市新建建築物綠化實施規則」，基地法定空地面積為559.16m<sup>2</sup>，法定綠覆面積為337.43m<sup>2</sup>，實設綠覆面積為346.15m<sup>2</sup>，則綠覆率<math>346.15 \div 559.16 \times 100\% = 61.9\%</math>。其中各類植栽所佔比率：喬木面積佔實設綠覆面積46.22%，灌木面積佔實設綠覆面積20.37%，草地花被面積佔實設綠覆面積</p>	5.3	5-15~ 5-16

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>33.41%。</p> <p>另有關於本計畫景觀計畫和植栽計畫說明如下：</p> <p>(一) 景觀計畫</p> <p>本計畫北側、西側、南側均規劃有開放空間，可提供作為民眾的休閒場所，說明如下：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 基地東側開闢巷弄連通道，留設淨寬1.5公尺人行道。</li> <li>2. 基地沿街留設騎樓及無遮簷人行道並與街道順平處理，除塑造線性步行空間外，亦可降低建物量體對周遭街廓建物壓迫感，並配合植栽綠化設計，形塑開闊綠化的環境。</li> <li>3. 鋪面設計以暖色系磚為主，延續周邊商業活動路線，以美觀兼具安全防滑及排水機能為規劃原則。並規劃人行步道來區隔公共空間及社區空間，在視覺上創造沒有壓迫之舒適都市街道景觀。</li> </ol> <p>(二) 植栽計畫</p> <p>本計畫以集中綠美化來柔化建物線條，並選用具遮蔭及防風效果之樹種，多樣交替栽植凸顯四季更迭美感。植栽配置如下列各點說明，植栽配置請見圖5.3-6所示：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 人行步道植栽計畫</li> </ol> <p>本計畫基地沿街留設無遮簷人行道，於臨路側配植光臘樹、樟樹等原生樹種，伴隨季節遷變，增添都市四季景致。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. 開放空間植栽計畫</li> </ol> <p>建物南側規劃社區庭園景致，以多種類植栽系統交植進行綠美化，並以花型明顯喬木營造繽紛四季景致，搭配闊葉林木構成沁涼綠蔭，地面植栽多種灌木，搭配地被密鋪草皮，使社區空間呈現多元綠意景致。</p>		
<p>四、請問是否有殘障車位之設置？是否有規劃電動車停車位？</p>	<p>敬謝委員指教。有關本計畫無障礙車位及電動車停車位規劃說明如下：</p> <p>(一) 無障礙車位規劃</p> <p>本計畫屬都市更新案，已於101年辦理</p>	5.4.1	5-17~ 5-18

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>事業計畫暨權利變換計畫公聽會、權利變換意願調查及地主選屋、公開抽籤分配作業，102年辦理事業計畫暨權利變換計畫公展、公聽會，103年辦理都市更新第1次幹事及權變小組會議，並於105年辦理都市更新第2次幹事及權變小組會議。</p> <p>本計畫依101年12月28日事業計畫暨權利變換計畫報核時之建築技術規則規定，於地下一樓設置一席無障礙車位，於電梯廳旁(詳圖5.4.1-2)。</p> <p>(二) 電動車停車位規劃</p> <p>本計畫承諾汽、機車停車位將預留管線，以利後續安裝充電系統，作為電動車充電使用。</p> <p>而有關本計畫停車位規劃說明如下： 本計畫除於地上一層規劃一席裝卸車位，其餘停車位皆設置於地下一層至地下五層。建築物依照建築法令規定，應附設專供車輛停放之空間，依據「建築技術規則」第五十九條之規定，停車位按法定設置可分為三種，即法定停車位、自行增設停車位及獎勵增設停車位。本計畫汽車停車位共設有191席，包括法定汽車停車位180席及自設汽車停車位11席，設置於地下一層至地下五層空間；機車停車位共設置197席法定機車停車位，規劃於地下一層。其配置明細表見表5.4.1-1。</p>		
五、拆除樓地面積時如何減少空氣品質之污染？	<p>敬謝委員指教。本計畫拆除既有舊建築物時，除依規定向環保局申報營建工程空氣污染防制費用及選用低公害型工法與機具，並採取以下環境保護措施，以降低施工對於空氣品質之影響，說明如下：</p> <p>(一) 拆除作業期間將避開上下午交通尖峰，且車輛進離場作業將派專員疏導交通。</p> <p>(二) 拆除作業現場周圍將依規定設置防護圍籬、防音板及警戒措施等，圍籬高度符合「營建工程空氣污染防制設施管理辦法」之規定，並增加圍籬高度至4米，以有效隔絕拆除時產生之噪音。</p>	8.1.2	8-2

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>(三) 施工圍籬將進行美化，以達公益效益。</p> <p>(四) 設置人行道安全走廊，做適當美化及照明，圍籬及走廊頂部設警示燈告示。</p> <p>(五) 建築構造物之拆除前應做好施工機械之保養與維修，舊建築物將以防護架包覆避免廢棄物掉落及粉塵逸散，並配合灑水以降低拆除時揚塵。</p> <p>(六) 廢料之堆積不得妨礙公眾交通與火災時之疏散。</p> <p>(七) 拆除廢料應分類處理，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。</p> <p>(八) 拆除作業現場周邊應經常檢視、清理及隨時維持四周環境清潔。</p>		
<p>六、請更新最新之資料，如機場捷運已通車 (P.6-4、P6-9)，基地周邊停車供需調查為103年之資料，基地空氣品質監測為102年之資料，居民關切事項為102年之資料...請更新。</p>	<p>敬謝委員指教。資料更新說明如下：</p> <p>(一) 桃園機場捷運線計畫</p> <p>桃園機場線全長51.5公里，其中以桃園機場二期航廈為起始點，往東沿機場之航勤南路經蘆竹地區，以地下方式穿越台四線、南崁溪，升出地面後以高架方式東行經赤塗崎，爬升進入林口台地，向南跨越國道一號高速公路下行，至中正體育園區前進入隧道折向東，沿青山路下林口台地後，以高架方式經二省道、泰山、新莊、二重疏洪道、三重捷運站至台北車站，長35.7公里，已於民國106年3月通車；桃園機場捷運線路線詳如圖6.1.2-3所示。</p> <p>本計畫在台北端端點為台北車站旁，結合台鐵、高鐵、機場捷運及台北捷運路線網；桃園端點為高鐵桃園青埔車站的下一站(B6)；其中，台北市境內路線主要行經中正區、萬華區，而新北市境內採長生線，經過新北市三重、五股工業區、泰山、丹鳳等地。聯外捷運線經三重福音街、二重疏洪道、二省道、丹鳳、青山路、體育園區、文化二路、線道一〇八至桃園機場。</p> <p>(二) 基地周邊停車供需調查</p>	<p>6.1.2</p> <p>6.6.3</p> <p>6.2.2</p> <p>6.5.7</p>	<p>6-10</p> <p>6-86~</p> <p>6-87</p> <p>6-17、</p> <p>6-75~</p> <p>6-76</p>

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>本計畫更新基地周邊停車供需調查，依據臺北市停車管理處105年度臺北市汽機車停車供需調查資料，基地位於大同區32分區，影響範圍包含大同區28分區、29分區及33分區，周邊汽機車供需檢討如表6.6.3-1、表6.6.3-2及圖6.6.3-2所示。基地周邊汽車總供給為2,840席，需供比為1.00，停車供需剛好平衡；機車總供給為2,815席，需供比為1.78，尖峰時段有供給不足之現象。</p> <p>(三) 空氣品質監測</p> <p>本計畫依據開發行為環境影響評估作業準則附表六規定，有關空氣品質調查資料，採用開發基地周界半徑5公里內之代表性空氣品質監測站，包含環保署之萬華站和大同站以及環保局之中北站，彙整103~105年之空氣品質監測資料，另本計畫亦曾於102年3、4、5月於開發基地進行空氣品質補充調查，相關監測結果均與環保署和環保局之監測結果大致相符。依據民國103~105年空氣品質監測結果顯示，臭氧(O<sub>3</sub>)、懸浮微粒(PM<sub>10</sub>)和細懸浮微粒(PM<sub>2.5</sub>)常有超出法規標準情形，此為台灣地區普遍發生現象。</p> <p>懸浮微粒(PM<sub>10</sub>)和細懸浮微粒(PM<sub>2.5</sub>)易在春初及冬季期間，因受大陸性高氣壓影響，當緩慢移動之高壓系統出海，在氣壓梯度較弱之天氣型態下，將產生低風速及近地層逆溫等現象，導至低層氣流近似停滯，懸浮微粒易累積而無法向外擴散。其餘項目則均可符合空氣品質標準。</p> <p>(四) 居民關切事項</p> <p>本計畫於民國102年2月8日辦理開發內容上網公告作業，刊登期間並無民眾提出反對意見。於民國102年3月8日舉辦公開說明會聽取民眾意見，在場的當地里長和里民都熱見本案帶動當地的都市更新建設。並於民國103年11月將環境影響說明書掛件目的事</p>		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>業主管機管(臺北市政府都市發展局)轉呈環保主管機關(台北市環境保護局)審查。</p> <p>本計畫居民關切事項內容，均依據「開發行為環境影響評估作業準則」辦理，相關作業均符合作業準則規定要求。惟因民國103年11月將環境影響說明書掛件提送審查後，因本計畫屬都市更新計畫，於都市設計審議時，因保留原中和紡織舊建物立面議題，使得建築規劃設計尚未明確，故環評審查先行暫緩。後於105年6月27日本計畫都市設計審議經「臺北市都市設計及土地使用開發許可審議委員會」大稻埕歷史風貌特定專用區第85次專案委員會審議決議「本案修正後通過」，故本計畫重啟環境影響評估審查。</p> <p>本計畫係屬都市更新計畫，經地主戶支持與同意辦理都市更新，且獲當地里長和里民表示支持與贊成。透過本都市更新計畫，可促進都市土地再開發利用，復甦都市機能，除可改善居住環境，創造優質生活，並可提昇都市公共利益，改善都市實質環境與機能。另有關於本計畫都市更新辦理情形說明如下：</p> <p>於101年辦理事業計畫暨權利變換計畫公聽會、權利變換意願調查及地主選屋、公開抽籤分配作業，102年辦理事業計畫暨權利變換計畫公展、公聽會，103年辦理都市更新第1次幹事及權變小組會議，並於105年辦理都市更新第2次幹事及權變小組會議。</p> <p>本都市更新計畫自100年啟動迄今，已歷時6年有餘，其中甘苦與艱辛，開發單位都棄而不捨，與地主協調與溝通，並依各主管機關要求和審查意見，一一調整與改善，並依調整改善後方案，再次與地主戶溝通，辦理權力變更，並取得一致共識，本計畫開發單位的努力有目共睹，也期盼委員能給予支持與肯定，一同為更美好且友善</p>		



審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	的都市環境盡心力。		
1.2、邱委員 祈榮			
一、植栽計畫中所列竹柏亦或羅漢松，應說明清楚。	<p>敬謝委員指教。植栽計畫中考量竹柏供應情況，故於備註欄羅列羅漢松當替代灌木樹種(圖5.3-5)，惟竹柏在台灣多生長不佳且樹形不優美，故本計畫改以羅漢松為優先考量樹種。有關本計畫景觀計畫和植栽計畫說明如下：</p> <p>(一) 景觀計畫</p> <p>本計畫北側、西側、南側均規劃有開放空間，可提供作為民眾的休閒場所，說明如下：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 基地東側開闢巷弄連通道，留設淨寬1.5公尺人行道。</li> <li>2. 基地沿街留設騎樓及無遮簷人行道並與街道順平處理，除塑造線性步行空間外，亦可降低建物量體對周遭街廓建物壓迫感，並配合植栽綠化設計，形塑開闊綠化的環境。</li> <li>3. 鋪面設計以暖色系磚為主，延續周邊商業活動路線，以美觀兼具安全防滑及排水機能為規劃原則。並規劃人行步道來區隔公共空間及社區空間，在視覺上創造沒有壓迫之舒適都市街道景觀。</li> </ol> <p>(二) 植栽計畫</p> <p>本計畫建築基地及法定空地之綠化依「臺北市建築物及法定空地率畫實施要點」規定辦理，綠覆面積符合「臺北市新建建築物綠化實施規則」，基地法定空地面積為559.16m<sup>2</sup>，法定綠覆面積為337.43m<sup>2</sup>，實設綠覆面積為346.15m<sup>2</sup>，則綠覆率<math>346.15 \div 559.16 \times 100\% = 61.9\%</math>。其中各類植栽所佔比率：喬木面積佔實設綠覆面積46.22%，灌木面積佔實設綠覆面積20.37%，草地花被面積佔實設綠覆面積33.41%。</p> <p>本計畫以集中綠美化來柔化建物線條，並選用具遮蔭及防風效果之樹種，多樣交替栽植凸顯四季更迭美感。本案植栽配置如下各點說明，植栽配置</p>	5.3	5-13~ 5-14

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>請見圖5.3-5所示：</p> <p>1. 人行步道植栽計畫 本計畫基地沿街留設無遮簷人行道，於臨路側配植光臘樹、樟樹等原生樹種，伴隨季節遷變，增添都市四季景致。</p> <p>2. 開放空間植栽計畫 建物南側規劃社區庭園景致，以多種類植栽交植進行綠美化，並以花型明顯喬木營造繽紛四季景致，搭配闊葉林木構成沁涼綠蔭，地面植栽多種灌木，搭配地被密鋪草皮，使社區空間呈現多元綠意景致。</p>		
<b>1.3、詹委員 長權</b>			
<p>一、空氣品質資料應以法令規定的時、日、年來平均整理，並且評估其相對應之衝擊，特別是PM<sub>2.5</sub>。</p>	<p>敬謝委員指教。針對空氣品質資料整理及本計畫開發之影響評估說明如下：</p> <p>本計畫空氣品質評估資料，以法令規定的時、日、年來平均整理(表1.3.1-1和表1.3.1-1)，說明如下：</p> <p>(一) 懸浮微粒(PM<sub>10</sub>)</p> <p>依據台北市空氣品質監測站監測資料結果顯示，102~104年懸浮微粒之年平均值介於34.76~56.11 µg/m<sup>3</sup>之間；最大日平均值介於89.90~137.31 µg/m<sup>3</sup>之間(表6.2.2-1)，有超出法規標準情形。懸浮微粒易在春初及冬季期間，因受大陸性高氣壓影響，當緩慢移動之高壓系統出海，在氣壓梯度較弱之天氣型態下，將產生低風速及近地層逆溫等現象，導至低層氣流近似停滯，懸浮微粒易累積而無法向外擴散。</p> <p>(二) 細懸浮微粒(PM<sub>2.5</sub>)</p> <p>依據台北市空氣品質監測站監測資料結果顯示，105年細懸浮微粒監測結果介於4~70µg/m<sup>3</sup>之間(表6.2.2-4)，於1、2、3、4、10、11、12月有超過標準情形。在119天監測數據中，有11天超出法規標準情形，其餘108天均可符合法規標準。細懸浮微粒易在春初及冬季期間，因受大陸性高氣壓影響，當緩慢移動</p>	<p>6.2.2</p> <p>7.1.3</p>	<p>6-17~</p> <p>6-27</p> <p>7-14~</p> <p>7-28</p>

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>之高壓系統出海，在氣壓梯度較弱之天氣型態下，將產生低風速及近地層逆溫等現象，導至低層氣流近似停滯，懸浮微粒易累積而無法向外擴散。</p> <p>(三) 二氧化硫(SO<sub>2</sub>)</p> <p>依據台北市空氣品質監測站監測資料結果顯示，102~104年二氧化硫年平均介為2.35~3.04ppb；最大日平均值介為6.97~9.80 ppb；最大小時平均值介為25.9~31.3ppb(表6.2.2-1)，均符合空氣品質標準。由資料顯示，基地鄰近區域及臺北地區之二氧化硫污染情形尚不嚴重。</p> <p>(四) 二氧化氮(NO<sub>2</sub>)</p> <p>依據台北市空氣品質監測站監測資料結果顯示，102~104年二氧化氮年平均介為32.90~34.89 ppb；最大小時平均值90.5~114.2 ppb(表6.2.2-1)，均在法規標準值內。由資料顯示，基地鄰近區域及臺北地區之二氧化氮污染情形尚屬輕微。</p> <p>(五) 一氧化碳(CO)</p> <p>依據台北市空氣品質監測站監測資料結果顯示，102~104年一氧化碳最大小時平均值為5.81~8.96 ppm(表6.2.2-1)，符合法規標準，由資料顯示，基地鄰近區域及臺北地區之一氧化碳污染情形尚屬輕微。</p> <p>(六) 臭氧(O<sub>3</sub>)</p> <p>依據台北市空氣品質監測站監測資料結果顯示，102~104年臭氧小時最大介為84.9~119.0 ppb(表6.2.2-1)，有超過法規標準之情況。</p> <p>本計畫開發於施工期間評估包含施工工區污染排放量和運輸車輛排放廢氣及車行揚塵，營運期間評估交通運輸對空氣污染物增量濃度，說明如下：</p> <p>(一) 施工期間</p> <p>本基地於施工期間對區域空氣品質之影響，主要來自因整地開挖及施工車輛</p>		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>運輸作業所產生之空氣污染物。依據環保署「空氣品質模式評估技術規範」進行空氣品質模擬，說明如下：</p> <p>1. 施工工區污染排放量模擬結果</p> <p>本計畫空氣品質模擬結果顯示空氣污染物增量與背景濃度加成後，均可符合空氣品質標準，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。</p> <p>A. 總懸浮微粒(TSP)</p> <p>施工階段在未採用灑水抑制揚塵情況下，以ISCST3模式模擬對附近環境TSP擴散增量模擬結果如表 7.1.3-4 及圖 7.1.3-1 及圖 7.1.3-2所示，影響範圍位於在工區周邊區域，TSP 24小時值增量為<math>30.51\mu\text{g}/\text{m}^3</math>，TSP年幾何平均值增量為<math>10.79\mu\text{g}/\text{m}^3</math>。評估之敏感受體(中興醫院)與背景濃度加成後均符合空氣品質標準。</p> <p>施工階段在採用灑水抑制揚塵情況下，以ISCST3模式模擬對附近環境TSP擴散增量模擬結果如表 7.1.3-4及圖 7.1.3-3及圖 7.1.3-4所示，影響範圍位於在工區周邊區域，TSP 24小時值增量為<math>24.69\mu\text{g}/\text{m}^3</math>，TSP年幾何平均值增量為<math>8.73\mu\text{g}/\text{m}^3</math>。評估之敏感受體(中興醫院)與背景濃度加成後均符合空氣品質標準。</p> <p>未來施工階段除採裸露面灑水抑制揚塵外，並遵照「營建工程空氣污染防制設施管理辦法」執行營建工地空氣污染防制作為以降低粒狀污染物逸散，因此對場址附近地區空氣品質屬於短暫輕微影響，隨著施工結束將可恢復為背景值。</p>		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p><b>B. 懸浮微粒(PM<sub>10</sub>)</b></p> <p>依據章裕民執行「營建工程逸散粉塵量推估及其污染防制措施評估(民國85年6月)」，以ISCST3模式模擬之TSP輸出濃度直接乘以其各所佔成份比例，經研究整合工地實測值及國內資料，PM<sub>10</sub>約佔TSP之55%。因整地揚塵大部份屬於無機顆粒，擴散過程不會改變其物理性質，故PM<sub>10</sub>以TSP之55%等比例擴散分佈後，對附近環境PM<sub>10</sub>擴散增量結果如表7.1.3-4，在未採用灑水抑制揚塵為防制措施情況下，最大24小時值增量為16.78μg/m<sup>3</sup>，最大年平均增量為5.93μg/m<sup>3</sup>，在採用灑水抑制揚塵為防制措施情況下，最大24小時值增量為13.58μg/m<sup>3</sup>，最大年平均增量為4.80μg/m<sup>3</sup>。評估之敏感受體(中興醫院)與背景濃度加成後均符合空氣品質標準。</p> <p><b>C. 細懸浮微粒(PM<sub>2.5</sub>)</b></p> <p>同樣，揚塵中細懸浮微粒(PM<sub>2.5</sub>)在擴散過程不會改變其物理性質，PM<sub>2.5</sub>約佔PM<sub>10</sub>之50%，故PM<sub>2.5</sub>約佔TSP之27.5%，PM<sub>2.5</sub>以TSP之27.5%等比例擴散分佈後，對附近環境PM<sub>2.5</sub>擴散增量結果如表7.1.3-4，在未採用灑水抑制揚塵為防制措施情況下，最大24小時值增量為8.39μg/m<sup>3</sup>，最大年平均增量為2.97μg/m<sup>3</sup>，在採用灑水抑制揚塵為防制措施情況下，最大24小時值增量為6.79μg/m<sup>3</sup>，最大年平均增量為2.40μg/m<sup>3</sup>，評估之敏感受體(中興醫院)與背景濃度加成後略高於空氣品質標準。</p> <p><b>D. 二氧化硫(SO<sub>2</sub>)</b></p> <p>施工時SO<sub>2</sub>污染擴散模擬結果如</p>		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>表7.1.3-4，最大小時平均值增量為0.89ppb，日平均最大值增量為0.13ppb，年平均增量為0.05ppb。評估之敏感受體(中興醫院)之SO<sub>2</sub>增量與背景濃度加成後符合空氣品質標準。</p> <p>E. 二氧化氮(NO<sub>2</sub>)            施工時NO<sub>2</sub>污染擴散模擬結果如表7.1.3-4所示，最大小時增量為67.59ppb，年平均最大增量為3.57ppb。評估之敏感受體(中興醫院)之NO<sub>2</sub>增量與背景濃度加成後符合空氣品質標準。</p> <p>2. 運輸車輛排放廢氣及車行揚塵            本基地開挖面積約為2,024.68平方公尺，開挖深度約為18.9公尺，加上連續壁與壁樁開挖量，推估地下樓層開挖土方量約有56,500立方公尺。            本案除連續壁工程考量施工連續性而需夜間施工外，其整地及開挖工程主要安排於白天施工，預估開挖工程的出土時間期間約150天情況下，每天平均運棄土方量約為376立方公尺，若採後雙軸式半拖車(即半聯結車)運送，載運量以每車12立方公尺估算，則每日約32車次(單向)，出土時間避開上下午交通尖峰時段(上午尖峰時段7:00~9:00，下午尖峰時段17:00~19:00)，每天出土時間約8小時，則每小時平均棄土車次約4車次(單向)。            依據運輸卡車排放係數(TEDS 9.0版)推估排放量，其總懸浮微粒排放量及廢氣污染物排放量模擬結果如下：            施工車輛行駛於道路時，對沿線道路邊地區空氣污染物增量模擬結果如表7.1.3-7所示。在南京西路道路200公尺之範圍內，其TSP增量小於5.54g/m<sup>3</sup>，SO<sub>2</sub>增量小於0.01ppb，NO<sub>2</sub>增量小於13.98ppb，CO增量小</p>		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>於9.68ppb。</p> <p>現場背景空氣品質加上總增量後均可符合環境空氣品質標準，開挖初期由於運輸土方頻繁將以TSP增量為最大，但若採取清洗輪胎、灑水防制等措施，可降低粒狀污染物50%的排放，且開挖階段屬短期施工，對附近空氣品質雖短暫稍有影響，在開挖階段完成後，運出土卡車對附近空氣品質影響將可減輕。</p> <p>(二) 營運期間</p> <p>1. 交通運輸</p> <p>營運期間於本開發案辦公及住戶人口衍生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。依據環說報告第七章7.4節針對計畫目標年(民國110年)所衍生之交通量，對車輛經過之道路邊地區空氣污染物增量濃度推估結果，說明如下：</p> <p>營運期間本建築進出車輛主要包括機車及小客車，由表7.1.3-8之車輛空氣污染物排放係數及交通量推估結果，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如表7.1.3-9，顯示車輛行駛對聯外道路邊(南京西路)地區之空氣污染物濃度增量，尖峰小時最大增量模擬值為：粒狀污染物1.73 <math>\mu\text{g}/\text{m}^3</math>、硫氧化物0.01 ppb、氮氧化物1.51 ppb、一氧化碳9.11 ppb，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。</p>		
二、針對本案對緊臨和150公尺內古蹟之景觀衝擊進行視覺及功能評估。	敬謝委員指教。本計畫基地位於大稻埕歷史風貌特定專用區範圍，於建築設計上，必須符合「大稻埕歷史風貌特定專用區都市設計管制要點」規定，以維護迪化街之	6.4.1	6-69~ 6-70

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>街道空間特色。本計畫已於105年6月27日經「臺北市都市設計及土地使用開發許可審議委員會」大稻埕歷史風貌特定專用區第85次專案委員會審議通過，本計畫建築外觀語彙均以當地舊有建築物之樣式設計，呼應附近舊有歷史風貌，透過本計畫開發可將原街角都市景觀破碎情況，於建築興建完成後，提升整體都市街角景觀(圖6.4.1-1)，說明如下：</p> <p>(一)呼應歷史城區的建築裙樓基座設計(圖6.4.1-2)</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 保留原中和紡織舊建物立面，重建於本計畫裙樓正立面。</li> <li>2. 建物基座搭配大稻埕傳統店屋“四柱三窗”的元素，配合圓拱收頭及樑帶關係變化，建構出建築主體之量體型式</li> <li>3. 本計畫建物基座量體搭配鄰近歷史城區建築群，以灰色系石材搭配深咖啡色系金屬窗框，建立穩重及調和之建築基座外觀。</li> <li>4. 配合原街區之四柱三窗比例及現代建築之結構系統跨距，創造符合歷史精神之現代建築整體規劃。</li> <li>5. 建築裙樓於南京西路街角部分，以迪化街語彙設計，以減緩南京西路路口之壓迫感，並增加整體建築與環境之調和。</li> </ol>		
<p>三、針對建物四週人行步道退縮、平整和連結等功能進行評估和改善規劃。</p>	<p>敬謝委員指教。本計畫基地位於大稻埕歷史風貌特定專用區範圍，於建築設計上，必須符合「大稻埕歷史風貌特定專用區都市設計管制要點」規定，以維護迪化街之街道空間特色。依據「大稻埕歷史風貌特定專用區都市設計管制要點」規定，本計畫臨10公尺以上道路建築物應留設三·六四公尺之騎樓，騎樓高度應與鄰棟配合並連通。且本計畫於105年6月27日經「臺北市都市設計及土地使用開發許可審議委員會」大稻埕歷史風貌特定專用區第85次專案委員會審議通過，在審議過程中，都審委員一致要求騎樓應與周邊建築物順接並與建築裙樓外觀相呼應，以維持大稻埕騎</p>	5.3	5-7~ 5-13



審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	樓之原始風貌。 本計畫建築物北側及西側均留設有4m寬騎樓，並於基地四周規劃無遮簷人行步道，其中基地東側開闢巷弄連通道，留設淨寬1.5公尺之人行道，西側及北側因騎樓設計，人行步道寬度介於1.2~6m間，南側因開放空間及植栽綠化規劃，人行步道寬度在2.5m至6m以上。整體而言，本計畫建築物興建完成後，基地四周人行動線通暢，可提供行人良好的步行環境(圖5.3-4)。		
四、綜合停車需求及交通量衝擊提出最適量之停管規劃，並應將零排放自行車、機汽車納入。	<p>敬謝委員指教。依據臺北市停車管理處105年度臺北市汽機車停車供需調查資料，基地位於大同區32分區，影響範圍包含大同區28分區、29分區及33分區，周邊汽機車供需檢討如表6.6.3-1、表6.6.3-2及圖6.6.3-2所示，基地周邊汽車總供給為2,840席，需供比為1.00，停車供需剛好平衡；機車總供給為2,815席，需供比為1.78，尖峰時段有供給不足之現象，故本案開發以停車需求內部化為規劃原則，共設置汽車位191席及機車位197席，可滿足自身停車需求(汽車185席、機車195席)，避免加重外部道路停車負荷。本計畫已綜合停車需求及交通量衝擊提出最適量之停管規劃，並將零排放自行車、機汽車納入。詳細說明如下：</p> <p>(一)停車位規劃</p> <p>依據臺北市停車管理處105年度臺北市汽機車停車供需調查資料，基地位於大同區32分區，影響範圍包含大同區28分區、29分區及33分區，周邊汽機車供需檢討如表6.6.3-1、表6.6.3-2及圖6.6.3-2所示，基地周邊汽車總供給為2,840席，需供比為1.00，停車供需剛好平衡；機車總供給為2,815席，需供比為1.78，尖峰時段有供給不足之現象。</p> <p>本計畫停車位除於地上一樓規劃一席裝卸車位，其餘停車位皆設置於地下樓層。建築物依照建築法令規定，應附設專供車輛停放之空間，依據「建築技術規則」第五十九條之規定，停車位按法</p>	6.6.3 7.4.2 5.4.1	6-87~ 6-88 7-67~ 7-68 5-17~ 5-20

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>定設置可分為三種，即法定停車位、自行增設停車位及獎勵增設停車位。本案汽車停車位共設有191席，包括法定汽車停車位180席及自設汽車停車位11席，設置於地下一層至地下五層空間；機車停車位共設置197席法定機車停車位，規劃於地下一層。其配置明細表見表5.4.1-1。本計畫停車位規劃可滿足自身停車需求，對於現況基地周邊汽機車停車空間均達飽和，有尖峰供給不足之現象，應不會有額外增加負擔的情形。</p> <p>另本計畫承諾汽、機車停車位將預留管線，以利後續安裝充電系統，做為電動車充電使用。且本計畫將於基地南側設置31席自行車停車位，有關零排放自行車、機汽車等規劃，均已遵照委員意見，納入本案停車位規劃。</p> <p>(二) 停管規劃</p> <p>1. 停車場出入口規劃</p> <p>本基地設置197席機車停車位，因數量未達400席，可與汽車共用同一出入口，因此採汽機車共用出入口規劃設計。</p> <p>基地北側與西側為南京西路，南側為甘谷街與6m計畫道路。因6m計畫道路未開闢，且與甘谷街相臨面僅15m長，若設置出入口會與南京西路/塔城街口過近，且未來6m計畫道路開闢後與甘谷街形成之路口過近問題，故選擇於南京西路設置出入口，參見圖5.4.1-2。</p> <p>基地與南京西路相臨面為北側與西側，其中北側長度較長而通過車流量較低。再者，考量南京西路/迪化街口為非號誌化路口但車流動線複雜，因此將車行出入口設於北側，並盡量遠離南京西路/迪化街口，採右進右出與加強安全設施，減少對周邊路口影響。另出入口與相鄰街廓出入口距離，及與交叉路口距離均超過5公尺，且出入口轉彎處設計</p>		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>滿足半徑5公尺之截角圓弧。</p> <p>2. 車行動線規劃</p> <p>基地車輛以北側南京西路進出，採右進右出之進離場動線，參見圖5.4.2-1。</p> <p>3. 人行動線規劃</p> <p>本基地臨路之北側與西側皆提供寬裕人行空間，住戶由北側南京西路大門進出，如圖5.4.2-2所示。本計畫基地沿街留設2~6米寬無遮簷人行道串連周邊既有人行空間，並配合景觀植栽及平整鋪面來形塑優質的步行環境，讓周邊居民得以舒適前往周邊公車站及捷運站。</p>		
五、應將綠能發電佔未來總用電量之比例提到最大。	<p>敬謝委員指教。本計畫營運期間公共用電契約容量約為250kW，未達800 kW，故依建築面積達1,000m<sup>2</sup>者，於屋頂設置太陽光電發電設備，設備及其投影面積應達其建築面積5%以上進行檢討。</p> <p>本計畫建築面積為1,797.76m<sup>2</sup>，依建築面積之5%計算，則依本項檢核應設置屋頂太陽光電發電設備1,797.76m<sup>2</sup>×5%=89.89m<sup>2</sup>。</p> <p>而本計畫規劃於屋突頂層設置太陽能光電系統92.7 m<sup>2</sup>，詳見圖5.10-1，已可符合環評審議規範檢核表要求。</p>	5.10	5-32
1.4、吳委員水威			
一、基地地下停車場出入口與南京西路連接，應補其行車動線與交通管措施，對於南京西路及鄰近路口影響如何？	<p>敬謝委員指教。有關本計畫停車場出入口設計、行車動線、出入口安全設施以及營運後對於周邊道路之交通影響說明如下：</p> <p>(一) 停車場出入口設計</p> <p>由於本計畫基地三面臨路，北側與西側為南京西路，南側為甘谷街與6m計畫道路。其中，南側因6m計畫道路未開闢，而與甘谷街相臨面僅15m長，若設置出入口會與南京西路/塔城街口過近，且未來6m計畫道路開闢後與甘谷街形成之路口過近問題，故選擇於南京西路設置出入口，參見圖5.4.1-2。</p> <p>基地與南京西路相臨面為北側與西側</p>	5.4.1 7.4.2	5-18~ 5-21 7-72~ 7-74

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>，其中北側長度較長而通過車流量較低。再者，考量南京西路/迪化街口為非號誌化路口但車流動線複雜，因此將車行出入口設於北側，並盡量遠離南京西路/迪化街口(距離約達45公尺)(圖5.4.1-2)，且南京西路劃設有雙黃線禁止車輛超車、跨越及迴轉，故本計畫車輛動線皆以右進右出為規劃動線(圖5.4.2-1)，將車輛進出對外部道路之影響降至最低。</p> <p>(二) 出入口行車軌跡與視距檢討</p> <p>為避免轉彎視距不佳以及障礙物干擾，依「公路路線設計規範」採用設計車種為小客車(P)，全長5.1公尺，全寬2.1公尺為軌跡模擬對象，以低速轉向90度為軌跡動線，其最小轉彎半徑為7.5公尺，模擬套繪於本基地停車場出入口處，顯示軌跡動線順暢無阻礙，停車場出入口與臨接道路之間皆有充足空間提供車輛進出轉向使用，詳見圖5.4.1-3所示。</p> <p>另進行停車場出入口車輛進出視距分析，車輛視距分析圖詳見圖5.4.1-4所示，本計畫停車場橫斷面基本要求左右視距各60度進行檢討，基地停車場出入口左右兩側橫斷面視距範圍內均無障礙物，可達到基本行車安全之視距要求。</p> <p>(三) 停車場出入口安全設施</p> <p>本計畫於停車場出入口規劃有警示燈及圓凸鏡等安全設施，藉以讓駕駛人掌握前方出入口狀況，並可提醒行人車輛即將出場，確保行人及行車安全，相關安全設施規劃位置如圖5.4.1-5所示。</p> <p>(四) 交通影響評估</p> <p>目標年開發後路段路口服務水準如表7.4.2-6和表7.4.2-7所示。因衍生交通有限，僅延平北路(南京西路-長安西路)往南方向，因為主要之離場動線，昏峰時段路段服務水準降為E級，其餘周邊路段路口服務水準維持原服務水準，顯示基地開發對周邊道路影響有限，基地</p>		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	目標年開發後周邊道路服務水準之情況如圖7.4.2-2和圖7.4.2-3所示。		
二、圖5.4.2-2人行進出動線圖中有一停車場進出車道顯示人行動線安全措施如何？	敬謝委員指教。本計畫於停車場出入口規劃有警示燈及圓凸鏡等安全設施，藉以讓駕駛人掌握前方出入口狀況，並可提醒行人車輛即將出場，確保行人及行車安全，相關安全設施規劃位置如圖5.4.1-5所示。	5.4.1	5-18 5-21
三、請補述基地雨水收集貯存及利用流程，且註明集雨面積。	敬謝委員指教。為減少本計畫營運期間之自來水使用量，規劃利用建築物屋頂收集雨水，集雨面積約1,750m <sup>2</sup> ，並設置185m <sup>3</sup> 的雨水貯留池。為妥善處理截留之雨水，雨水將先經過攔污設施去除大型漂浮物，再經沉澱及過濾等處理單元後，存入筏基內之雨水貯集槽中(圖5.7-1)，最後再以幫浦動力輸送提供作為綠地澆灌使用。惟旱季期間雨水不足澆灌時將以自來水補注澆灌不足的部份。此外，經回收再利用之雨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。	5.7	5-26~ 5-28
四、圖5.9-1中「廢棄物暨資源回收區」、「清運車輛暫停車位」及進場離場清運動線之操作關係是否適當，應檢視。	敬謝委員指教。修正本計畫「廢棄物暨資源回收區」和「自設垃圾車停車空間」位置，詳見圖5.9-1。本計畫「廢棄物暨資源回收區」和「自設垃圾車停車空間」均設置於地下一層相鄰位置，以配合本案規劃之進場離場清運動線，增加垃圾清運操作之流暢性及安全性。	5.9	5-33~ 5-34
五、基地鄰接有一基地施工，對本基地施工時有何影響？	敬謝委員指教。基地鄰近周邊有一處施工建案，位於延平北路一段和甘谷街口，該建案預計興建地上24層/地下5層之高樓建築物，採鋼骨RC構造，施工期間為105年~113年(圖1)，目前已完成地下室開挖和出土作業(圖2)，與本計畫預計施工期間108年~110年雖有重疊，惟施工期間對於周邊環境影響較大之拆除和地下室開挖工程並無重疊情形，因此對於本基地施工幾無直接影響。	如說明	如說明

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	 <p>圖1 本計畫基地與周邊施工建案相對位置圖</p>  <p>圖2 周邊施工建案工地現況照片 (拍攝日期106.8.4)</p>		
六、應補重慶北路路段路口之交通流量及服務水準分析。	<p>敬謝委員指教。補充重慶北路路段路口之交通流量及服務水準分析，有關本計畫周邊路段路口之交通流量及服務水準分析，說明如下：</p> <p>(一) 路段交通量及服務水準分析            路段旅行速率服務水準整理如表6.6.2-2與圖6.6.2-1~2所示，其中，長安西路、延平北路、重慶北路與塔城街部分路段服務水準達E級，主因為道路配置縮減車道、延平北路/長安西路五叉路口影響車流抒解效率、大量通勤旅次進入以及市民大道壅塞影響等。其餘路段均為D級以上良好服務水準。</p> <p>(二) 路口交通量及服務水準分析            路口服務水準如表6.6.2-3、圖6.6.2-1~2所示，除長安西路-延平北路，因為五叉路口結構，車流疏散效率低且於路邊皆有臨時停車干擾，造成路口服務水準不佳，晨峰服務水準為E級。另重慶北路-南京西路為臺北市通勤主要道路，平日尖峰車流量大，路口服務水準為E級以下，其餘路口皆為D級以上良好</p>	6.6.2	6-84~ 6-86

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	服務水準。		
七、於本文中說明行動不便者停車位設置位置、車位數、緊鄰電梯間否？	敬謝委員指教。本計畫依101年12月28日事業計畫暨權利變換計畫報核時之建築技術規則規定，於地下一樓設置一席無障礙車位，於電梯廳旁(詳圖5.4.1-1)。	5.4.1	5-17 5-19
八、應考量設置自行車停車空間。	敬謝委員指教。 依環評審議規範檢核表規定，本計畫應規劃設置汽車停車位數量1/4以上之自行車停車位。 本計畫應設汽車位為180席，依本審議規範則應設自行車位 $180 \times 1/4 = 45$ 席。 惟本計畫考量基地鄰近北門捷運站且距離基地50公尺範圍有Ubike系統可供租借自行車，因此本計畫規劃於基地南側設置31席自行車位，詳見圖5.4.1-2。	5.4.1	5-17 5-19
九、基地內舊建築物拆除及廢棄物運送等作業如何？應考量其影響及因應措施。	敬謝委員指教。本計畫施工期間基地內舊建築物拆除及廢棄物處理，將依據「廢棄物清理法」相關規定辦理，其中拆除階段對於周邊環境影響較大，已於環說報告第八章擬定相關減輕對策。說明如下： (一) 廢棄物處理 1. 拆除營建廢棄物 本案基地範圍內總拆除樓地板面積約為 $6,108.88\text{m}^2$ 。參考內政部建築研究所出版之「建築物廢棄物產生量推估之研究(二)」，針對國內RC住宅建築拆除工程所產生之營建廢棄物產生量推估值為 $0.822\text{ m}^3/\text{m}^2$ ，依此，推估本計畫既有建物拆除將產生約 $5,025\text{ m}^3$ 之營建廢棄物。 拆除之營建廢棄物將於現地作初步之分類，廢鋼筋部份直接送往鋼鐵廠熔鑄回收，木材視材料性質直接回收再利用，塑膠、玻璃等雜物量較少且無回收價值將送到合法清除機構處理。其餘混凝土塊、磚塊可考慮作為以土方填補、填方料、道路級配料、預拌混凝土原料、建築基本原料(各種粒徑之砂、石等)或製成各種再生混凝土製品如高壓混凝土磚、消波塊、人孔蓋、水泥涵	5.9 8.1.2	5-33 8-2

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>管...等，此部分將要求拆除承包商以資源回收再利用為主，若無法資源回收再利用，將併入營建廢棄物處理方式，運至合法土資場處理。</p> <p>本計畫規劃拆除營建廢棄物每小時平均運輸車次約6車次(雙向)，並避開交通尖峰時段(上午尖峰時段7:00~9:00，下午尖峰時段17:00~19:00)，運棄時間視交通局所核准時段為準。</p> <p>2. 一般事業廢棄物</p> <p>施工期間主要事業廢棄物來源包括施工廢建材、廢棄漆料及廢機油等。施工模板將於建物養護期過後拆除再回收利用，而其它廢建材將集中管理售予資源回收業者。由於大部份均為一般事業廢棄物，將視廢棄物性質委託合法代清運公司收集處理，維護工區及附近環境之清潔。</p> <p>3. 一般廢棄物</p> <p>本計畫以結構體施工期間為參與施工人數尖峰期，總施工人數約150人。施工人員活動產生之生活垃圾或廚餘等一般廢棄物，以臺北市105年平均每人每日垃圾產生量0.67公斤(含資源回收量)估算，則工區每日產生垃圾量約100.5公斤。產生之垃圾將由承包商於工區準備足夠容量之容器貯存，並採資源回收分類收集後，再委託合格之廢棄物清除處理機構清運。</p> <p>(二) 拆除階段環保措施</p> <p>本計畫範圍內既有構造物之拆除作業將選用低公害型工法與機具，拆除作業環境保護措施如下：</p> <p>1. 拆除作業期間將避開上下午交通尖峰，且車輛進離場作業將派專員疏導交通。</p> <p>2. 拆除作業現場周圍將依規定設置防護圍籬、防音板及警戒措施等，圍</p>		



審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>籬高度符合「營建工程空氣污染防制設施管理辦法」之規定，並增加圍籬高度至4米，以有效隔絕拆除時產生之噪音。</p> <p>3. 施工圍籬將進行美化，以達公益效益。</p> <p>4. 設置人行道安全走廊，做適當美化及照明，圍籬及走廊頂部設警示燈告示。</p> <p>5. 建築構造物之拆除前應做好施工機械之保養與維修，舊建築物將以防護架包覆避免廢棄物掉落及粉塵逸散，並配合灑水以降低拆除時揚塵。</p> <p>6. 廢料之堆積不得妨礙公眾交通與火災時之疏散。</p> <p>7. 拆除廢料應分類處理，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。</p> <p>8. 拆除作業現場周邊應經常檢視、清理及隨時維持四周環境清潔。</p>		
<b>1.5、劉委員 益昌</b>			
<p>一、第六章「6.7考古遺址調查」，內容不止考古遺址，建議改為「文化資源調查」或是「文化資產調查」。若是「文化資產調查」應依據文化資產保存法項目確實進行。</p>	<p>遵照委員意見辦理。已修正環說報告第六章6.7節名稱為「文化資產調查」。本計畫另於105年8月委託龍門顧問有限公司陸泰隆先生進行文化資產調查評估工作，並將文化資產評估者更正為陸泰隆先生，陸先生畢業於臺灣大學人類學研究所碩士，目前任職於龍門顧問有限公司，文化資產調查評估經驗超過10年以上，具備文化資產評估者資格。相關調查結果說明如下：</p> <p>(一) 文獻資料蒐集</p> <p>因基地處都會地區，在地形、地貌方面均變化甚鉅，早期可見的水田、埤塘與溝渠已隨都市的開發而迅速消失，而人文歷史相關物質遺留亦受到都市開發建設的影響而保留甚少。根據以上文獻資料顯示，距離基地周圍100公尺內有歷史建築5處（圖6.7-1）；鄰近的考古遺址則有2處（圖6.7-2）。</p>	6.7	6-92~6-101

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>1. 自然環境</p> <p>基地所在行政區隸屬於台北市大同區，位於塔城街與南京西路交會處東側以及甘谷街北側區域。</p> <p>基地西側隔淡水河與新北市三重區對望，北側與東側分別與士林區、中山區相鄰，而南邊緊鄰萬華與中正兩區。</p> <p>大同區所在的台北市依地形、地質可區分為火山區、丘陵區、以及盆地（石再添 1987：28-34），大同區則位於台北盆地中心地帶，西側與東北邊分別有淡水河與基隆河，境內無丘陵、山脈，地勢平坦。台北市的盆地區在地質方面則屬於第四紀全新世地層，此期間內所形成的地層多為地表堆積物和河谷或盆地中的沉積物，由黏土、粉砂和砂礫組成，地層由下而上可分為由泥沙為主但偶夾礫石的新莊層、以礫石為主的景美層、以及由鬆軟未固結的泥沙互層構成的松山層（石再添 1987：6、14、17-22）。</p> <p>2. 人文歷史</p> <p>自日治初期發現芝山岩遺址迄今，台北市經調查與發掘的考古遺址已有四十幾處。史前文化發展經歷舊石器時代晚期、新石器時代早、中晚、以及金屬器時代，而歷史時期則可以17世紀為開端。基地所在的台北市地區其開發史依不同時間序列可區分為以下各時期：</p> <p>(1) 史前時期</p> <p>A. 舊石器晚期持續文化（先陶文化）</p> <p>遺物包括石片器、刮削器、尖器、以及礫石砍器，主要遺址有圓山遺址與芝山岩遺址。此文化推估距今10000-6000年前（黃士強 1992，宋文薰</p>		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>1980，劉益昌、郭素秋 2000：106）。</p> <p>B. 大盆坑文化</p> <p>聚落多位於河口或海岸階地，從事狩獵、漁撈與採集，可能已有種植根莖類作物的初級農耕（Chang 1969）。遺物包括陶器製作的罐與鉢形器，部分陶器餘口緣下常見一凸脊，其上亦見劃紋紋飾。石器則有打製石斧、磨製石斧、石鏃、網墜、石鏃、有槽石棒等。遺址有圓山遺址與芝山岩遺址，年代距今約6000-5000年前（劉益昌、郭素秋 2000：106）。</p> <p>C. 訊塘埔文化</p> <p>近年來新辨識出的史前文化，主要分布在淡水河口南側部分地區、淡水河口北側至宜蘭地區的海岸以及山麓前緣地區，以及台北盆地周圍與基隆河和新店溪等淡水河支流流經區域。陶器胎質以夾安山岩、黑色輝石結晶為特色，陶器外表塗有一層泥質紅色陶衣並飾有繩紋。遺物除陶器外，還包括石鏃、石鏃、打製石斧、凹石、石槌等。重要遺址包括有圓山遺址、芝山岩遺址、植物園遺址以及大龍峒遺址（劉益昌、郭素秋 2000：108-109）。年代距今約4800-3500年前。</p> <p>D. 芝山岩文化</p> <p>陶器以灰黑色和紅褐色泥質陶為主，另有少量夾砂陶，部分有黑皮或黑彩的線條彩繪。除陶罐、鉢之外，並有內底帶紐器。石器則有打製石斧、石鏃、石鏃、磨製石斧、石鋤</p>		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>、石鏟、石鑿，以及琺碼型與兩縊型網墜，另有骨角器與炭化稻殼遺留。主要遺址有芝山岩遺址，年代距今約3700-3200年前（劉益昌、郭素秋 2000：110-111）。</p> <p>E. 圓山文化</p> <p>遺址主要分布在台北盆地周圍地區，以及淡水河兩岸與新店溪下游的河岸階地。主要遺址有圓山遺址、芝山岩遺址、劍潭遺址、延吉街遺址、噶哩岸遺址。遺物以紅褐色、灰褐色夾砂粗質陶以及塗紅彩的器為主，陶蓋、豎狀把，常見利用尖狀物於器表製作豎點紋飾，另有各式石器、骨角器、玉器，其中已有肩石斧與有段石鏞為其特色。年代距今約3500-2500年前（劉益昌、郭素秋 2000：111-112）。</p> <p>F. 植物園文化</p> <p>陶質以泥質略含沙、褐色或淺褐色及淺紅色為主，陶器厚重，器物表面常見方格印紋。石器類型繁多，有打製與磨製兩種，主要有匙形大鋤、匙形石斧、打製石斧、石鋤、石片器、（有段）石鏞、石鑿、石鏟、網墜等。主要遺址有植物園遺址、圓山遺址、芝山岩遺址、劍潭遺址，年代距今約2500-1800年前（劉益昌、郭素秋 2000：115-116）。</p> <p>G. 十三行文化</p> <p>以新北市八里區十三行遺址為代表，學者將其劃分為早、中、晚三階段，自台北盆地周圍朝淡水河下游並沿海岸向東、南發展。陶器以紅褐色夾砂陶，其次為灰黑色泥質陶、</p>		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>及灰褐色夾砂陶，器型常見小口大腹的罐形器，頸部以下外表常飾有拍印的幾何形紋飾，變化繁多，以方格紋和斜方格紋最多，除陶器外，常見中國或其他地區外來物質，如瓷器、硬釉陶器、錢幣、青銅器、玻璃珠、瑪瑙珠等。台北市代表遺址有西新莊子遺址、社子遺址、植物園遺址、面天坪遺址、劍潭遺址、圓山遺址，年代距今約1800-400年前（劉益昌、郭素秋 2000：117-119）。</p> <p>(2)歷史時期</p> <p>十七世紀初，西班牙人、荷蘭人先後佔領北台灣的淡水、基隆等地，統治區域包括淡水河流域以及北海岸地區的金山、萬里等地，統治勢力一度擴展至東部宜蘭。因兩者主要以淡水與基隆兩地作為統治臺灣的重要行政、宗教與軍事的據點，西班牙佔領台灣時期，神父哈辛托·艾斯奇維（Jacinto Esquivel）所寫的報告中曾提到在當時淡水駐軍附近有Senar原住民，河的對岸則有稱為Pulauan的原住民（Borao, José Eugenio 1999：116），同時，根據荷蘭人的番社戶口資料顯示，淡水集會區所涵蓋的台北盆地及淡水河流域共計有Kirabaraba等16個番社（中村孝志2001：1-39）。此外，荷蘭繪製的古地圖亦紀錄台北盆地及淡水河兩側狹窄的平原存在不少原住民聚落。另1697年，郁永河自福建廈門來台採硫，經西部陸路抵達今日的台北盆地。期間，見到包括八里分（坌）、麻少翁、內北頭、外北頭、雞洲山、大洞山、小雞籠、大雞籠、金包里</p>		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>、南港、瓦烈、擺折、里末、武溜灣、雷里、荖厘、繡朗、巴朗骨、奇武卒（或圭武（母）卒）、答答悠、里族、房仔嶼、麻里折口等23社（郁永河 2004〔1697〕：116），由此顯示，西人、荷人統治前或漢人移居台北盆地及淡水河流域之前，包括今日台北市與新北市的區域均已原有原住民族在此居住。學者將大台北地區的平埔族群分為Chinaeer（Senar）人、八里坌人、Baritschoen人、毛少翁群、龜崙群、武勞灣群、雷朗群（詹素娟、劉益昌 1999：112-129）。上述的「奇武卒」（ki-mo-tsi）社即位於基地附近。漢人入墾後，則遷至基隆河北岸北勢湖（洪敏麟 1999：205）。而台北盆地的開拓最遲至康熙48年（1709）之後，當時有泉州人「陳賴章墾號」拓殖新莊與萬華等地；另諸羅知縣宋永清所發墾給單示中有載：「北至大浪泵溝」，亦可知康熙年間已有漢人入墾今日大龍峒周圍地區。</p> <p>基地旁的大稻埕遲至咸豐元年（1851）始有林藍田者，自基隆至今迪化街一帶建立店鋪。由於大稻埕為昔日台灣北部重要的通商口岸，貴德街、迪化街一帶多有茶行與布商匯集，此外，順今日延平北路可抵臺北城。</p> <p>3. 文化資產</p> <p>由於基地位於早期通往臺北城必經道路，亦位處今日台北市政經中心區域，故周圍地區仍保有多處具歷史文化價值之古蹟與歷史建築。根據台北市與文化部文化資產局資料統計，基地周圍500公尺範圍內已公布之古蹟與歷史建築類文化有多處，當中距基地位置100公尺較近者有</p>		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>五處，詳見表6.7-1（圖6.7-1）。</p> <p>4. 考古遺址</p> <p>除可見的古蹟與歷史建築，台北市仍存在許多被埋藏於地層下而不易被發現的考古遺址。臺灣考古遺址的調查始於日治時期，台北市自1896年發現芝山岩遺址迄今，經調查與發掘的考古遺址已有四十幾處。早期台北市及周圍地區發現的遺址包括圓山、八芝蘭、北投庄、河溝頭、古亭庄、龍口匣庄、公館庄、六張犁、景尾、木柵（庄）、關渡等遺址；發現遺物有打製石器、磨製石器、以及素面陶器（森丑之助 1911）；光復後，盛清沂進行台北盆地邊緣史前遺址調查與採集，於盆地北緣發現嘎嘮別山遺址，採集遺物有磨製石斧，另複查唶里岸遺址（盛清沂 1957）。1980年後，台北市經過數次考古遺址調查至今已記錄的遺址數大約有43處（表6.7-2）（劉益昌、郭素秋等 2004）。</p> <p>1993年底，台北市政府捷運工程局於捷運南港線CN-253B標工程施工中，於忠孝西路、館前路口及環寧街口發現疑似前台北府城牆遺跡，隨後委託李乾朗教授進行臺北府城牆及礮臺基座遺址研究，當年出土相關遺物包括有：木椿、石條、青花瓷片、日本錢幣等。期間，考古試掘工作則委由中央研究院歷史語言研究所臧振華教授進行，於北門城樓北、西、南三面共發掘14處探坑。結果顯示北門城樓基礎結構形式為在黃褐色黏土層所開挖的基槽內以四層的砂岩石條堆砌而成，石條間以三合土填充（李乾朗 1995，臧振華 1994：35）；2006年底，國立臺灣博物館於鐵道部西南側發現石砌牆及石材道路；2007年因台北市捷運松山線G14北門站的施工發現鄰近區域可能是清代末年劉銘</p>		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>傳時期機器局及鐵道所在地，因而委託劉益昌教授進行考古試掘及搶救計畫(劉益昌 2008);2009-2011年後則進行台鐵局E1/E2區域文化資產評估計畫(劉俊昱、劉益昌 2009);前述計畫分別發現清代機器局四進衙門的遺構、機器局圍牆基址，以及多處日治時期房屋結構，隨後於2009年指定「清代機器局遺構」為市定古蹟，對象包括機器局東側圍牆、機器局四進衙門、及清代石板道。前述計畫均環繞北門(承恩門)及其周圍進行。較重要者為於TPA探坑發現四進衙門遺構，於B,EDW探坑發現機器局圍牆牆基;2015年由台灣博物館委託陸泰龍針對日治時期鐵道部內「清代機器局遺構」中的「石板道」進行有系統的考古發掘，以探明「石板道」在地層下的埋藏情況(陸泰龍 2015)。</p> <p>其中與本計畫相關者主要為目前大同區境內的大龍峒與河溝頭兩處遺址，大龍峒遺址距離本計畫基地甚遠超過500公尺，河溝頭遺址則位於基地西南側約500公尺處，該地點目前為台北市玉泉公園，但由於遺址原記載資訊不明，故仍無法確定其位置(圖6.7-2)。</p> <p>(二) 田野調查</p> <p>本計畫田野調查於2016年8月1日進行，實際走訪基地預定地及其周圍區域。基地位於台北市南京西路與塔城街交會口東側、緊鄰甘谷街，基地範圍內現存數棟既有建築;周圍大樓林立，由於開發甚早，地貌以現代街廓、建築、道路為主，原始地貌已不復見，且鮮少有開闊且裸露之地表。</p> <p>基地北側迪化街為早期南北雜貨與商賈匯集之所，現仍存有許多歷史建築，但多數已經過重建並再利利用作為商店</p>		



審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>使用。其中民樂商場及其周圍街廓為著名的布商街，而商場北側則為台北霞海城隍廟，廟宇為台北市市定古蹟，於清道光年間由善信陳金絨等奉靈來臺，初建廟於艋舺市區東邊的八甲莊。咸豐三年（1853年）以頂下郊拼毀於兵災，信徒從火焰中救出金身，暫時安置於大稻埕陳浩烈金同利舖中。咸豐六年（1856年），乃倡議擇地建廟，地主蘇協臺捐獻廟地，咸豐九年（1859年），建廟於今址。奉祀霞海城隍主神，並配祀三十八義勇公（即自艋舺護送金身至大稻埕途中受襲死難者）等。距今已有150年歷史。另，於基地周圍可見近現代的祠廟建築，包括法主公廟、和德祠。</p> <p>調查過程中於朝陽公園北側、民生西路300號旁的停車場內發現一處石牆遺跡，石牆由砂岩石塊敷以細砂並採丁順方式砌造而成，石塊大小不一，石縫間可見碎紅磚或礫石填充，砌造工法略顯粗糙（圖6.7-3）。</p> <p>鄰近基地西北方的貴德街、千秋街一帶的大稻埕則為早年貿易繁榮之所，但隨著時代更迭，街廓仍舊但人事已非。此外，基地東側因鄰近商業區，故高樓大廈林立，東側位於南京西路與重慶北路交會處的台北圓環同為早年台北市商業地標；基地南側同為商業區，由於鄰近北門與台北車站等交通樞紐位置，故除大樓建築外地景多為一般道路；而位於西南邊的河溝頭遺址，現為玉泉公園，地表多為草皮與步道，調查時並未發現任何考古遺物。</p> <p>此次調查結果除發現石牆遺跡外，並未在基地及周圍地區發現其他具歷史文化價值之史蹟或遺物。</p> <p>（三）分析評估</p> <p>調查顯示基地所在地點位於台北市的精華區之一，高樓大廈與各式建物林立，混和商業、金融、住宅、公教等性質，屬於高度開發的地區，基地內未發現</p>		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>任何考古遺留或具歷史文化價值之史蹟；而基地外500公尺範圍內雖有多處古蹟與歷史建築，但皆距離基地位置甚遠故較不受影響，表6.7-1所示5處歷史建築因距離基地約100公尺，故施工時仍應注意施工所產生之震動，避免影響歷史建築之結構安全。</p> <p>另，位於基地東北方約400-500公尺處發現的石牆遺跡，其形式與規模略顯粗糙，附近亦未發現有相關遺跡，從石材與建造方式推測可能屬於19世紀以後之設施，但是否為清代台北府城周圍官署或其他設施尚不可知。此石牆因位處基地以外區域而未有直接影響。而調查時所見的法主公廟與和德祠亦屬常見之現代祠廟形式，且位於基地以外地區，故歷史文化價值較低且不受基地開發影響。</p> <p>本案基地位處台北歷史文化發展之主要區域，周圍地區存在不少古蹟與歷史建築，且近年來考古研究顯示，距離基地西南側、塔城街兩側均存在清代衙署遺跡，同時河溝頭遺址與圭武卒社亦位於基地附近，鑒於考古遺址具有埋藏於地層下不易發現之特性，且易受到工程基礎開挖的有直接影響，故建議未來於施工期間，包含地坪破除、基礎開挖、連續壁施作工程等，聘請考古專家或專業機構進行較嚴格的全天候監看。同時，監看期間如發現任何疑似遺址或遺跡，仍應依《文化資產保存法》相關辦法辦理。</p>		
<p>二、本基地接近清代中葉以來大稻埕區域，為重要歷史街區所在，雖羅列已經指定或登錄的古蹟、歷史建築物，但其餘均都未有著墨，應再審慎評估。</p>	<p>敬謝委員指教。文化資產除以指定或登錄的5處歷史建築外，並無其他種類的文化資產登錄或發現。由於基地位於早期通往臺北城必經道路，亦位處今日台北市政經中心區域，故周圍地區仍保有多處具歷史文化價值之古蹟與歷史建築。根據台北市與文化部文化資產局資料統計，基地周圍500公尺範圍內已公布之古蹟與歷史建築類文化有多處，當中距基地位置100公尺較近者有五處，詳見表6.7-1（圖6.7-1）。</p>	6.7	6-95

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
三、本基地及鄰接區域為凱達格蘭族圭母卒社所在，不但文獻未有著墨，調查亦付之闕如，應再完成調查評估。	<p>敬謝委員指教。本基地及鄰接區域為凱達格蘭族圭母卒社所在，相關文獻及調查評估結果說明如下：</p> <p>(一) 文獻資料蒐集</p> <p>因基地處都會地區，在地形、地貌方面均變化甚鉅，早期可見的水田、埤塘與溝渠已隨都市的開發而迅速消失，而人文歷史相關物質遺留亦受到都市開發建設的影響而保留甚少。根據以上文獻資料顯示，距離基地周圍100公尺內有歷史建築5處（圖6.7-1）；鄰近的考古遺址則有2處（圖6.7-2）。</p> <p>1. 自然環境</p> <p>基地所在行政區隸屬於台北市大同區，位於塔城街與南京西路交會處東側以及甘谷街北側區域。</p> <p>基地西側隔淡水河與新北市三重區對望，北側與東側分別與士林區、中山區相鄰，而南邊緊鄰萬華與中正兩區。</p> <p>大同區所在的台北市依地形、地質可區分為火山區、丘陵區、以及盆地（石再添 1987：28-34），大同區則位於台北盆地中心地帶，西側與東北邊分別有淡水河與基隆河，境內無丘陵、山脈，地勢平坦。台北市的盆地區在地質方面則屬於第四紀全新世地層，此期間內所形成的地層多為地表堆積物和河谷或盆地中的沉積物，由黏土、粉砂和砂礫組成，地層由下而上可分為由泥沙為主但偶夾礫石的新莊層、以礫石為主的景美層、以及由鬆軟未固結的泥沙互層構成的松山層（石再添 1987：6、14、17-22）。</p> <p>2. 人文歷史</p> <p>自日治初期發現芝山岩遺址迄今，台北市經調查與發掘的考古遺址已有四十幾處。史前文化發展經歷舊石器時代晚期、新石器時代早、中</p>	6.7	6-92~ 6-101

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>晚、以及金屬器時代，而歷史時期則可以17世紀為開端。基地所在的台北市地區其開發史依不同時間序列可區分為以下各時期：</p> <p>(1) 史前時期</p> <p>A. 舊石器晚期持續文化（先陶文化）</p> <p>遺物包括石片器、刮削器、尖器、以及礮石砍器，主要遺址有圓山遺址與芝山岩遺址。此文化推估距今10000-6000年前（黃士強 1992，宋文薰 1980，劉益昌、郭素秋 2000：106）。</p> <p>B. 大坌坑文化</p> <p>聚落多位於河口或海岸階地，從事狩獵、漁撈與採集，可能已有種植根莖類作物的初級農耕（Chang 1969）。遺物包括陶器製作的罐與鉢形器，部分陶器餘口緣下常見一凸脊，其上亦見劃紋紋飾。石器則有打製石斧、磨製石斧、石鏟、網墜、石鏃、有槽石棒等。遺址有圓山遺址與芝山岩遺址，年代距今約6000-5000年前（劉益昌、郭素秋 2000：106）。</p> <p>C. 訊塘埔文化</p> <p>近年來新辨識出的史前文化，主要分布在淡水河口南側部分地區、淡水河口北側至宜蘭地區的海岸以及山麓前緣地區，以及台北盆地周圍與基隆河和新店溪等淡水河支流流經區域。陶器胎質以夾安山岩、黑色輝石結晶為特色，陶器外表塗有一層泥質紅色陶衣並飾有繩紋。遺物除陶器外，還包括石鏟、石鏝、打製石斧、凹石、石槌等。重要遺址包</p>		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>括有圓山遺址、芝山岩遺址、植物園遺址以及大龍峒遺址（劉益昌、郭素秋 2000：108-109）。年代距今約4800-3500年前。</p> <p>D. 芝山岩文化</p> <p>陶器以灰黑色和紅褐色泥質陶為主，另有少量夾砂陶，部分有黑皮或黑彩的線條彩繪。除陶罐、鉢之外，並有內底帶紐器。石器則有打製石斧、石鋤、石鏟、磨製石斧、石鋤、石鏟、石鑿，以及琺碼型與兩縊型網墜，另有骨角器與炭化稻殼遺留。主要遺址有芝山岩遺址，年代距今約3700-3200年前（劉益昌、郭素秋 2000：110-111）。</p> <p>E. 圓山文化</p> <p>遺址主要分布在台北盆地周圍地區，以及淡水河兩岸與新店溪下游的河岸階地。主要遺址有圓山遺址、芝山岩遺址、劍潭遺址、延吉街遺址、噶哩岸遺址。遺物以紅褐色、灰褐色夾砂粗質陶以及塗紅彩的器為主，陶蓋、豎狀把，常見利用尖狀物於器表製作豎點紋飾，另有各式石器、骨角器、玉器，其中已有肩石斧與有段石鏃為其特色。年代距今約3500-2500年前（劉益昌、郭素秋 2000：111-112）。</p> <p>F. 植物園文化</p> <p>陶質以泥質略含沙、褐色或淺褐色及淺紅色為主，陶器厚重，器物表面常見方格印紋。石器類型繁多，有打製與磨製兩種，主要有匙形大鋤、匙形石斧、打製石斧、石鋤、石片器、（有段）石鏃、石鑿、石鏟</p>		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>、網墜等。主要遺址有植物園遺址、圓山遺址、芝山岩遺址、劍潭遺址，年代距今約2500-1800年前（劉益昌、郭素秋 2000：115-116）。</p> <p>G.十三行文化</p> <p>以新北市八里區十三行遺址為代表，學者將其劃分為早、中、晚三階段，自台北盆地周圍朝淡水河下游並沿海岸向東、南發展。陶器以紅褐色夾砂陶，其次為灰黑色泥質陶、及灰褐色夾砂陶，器型常見小口大腹的罐形器，頸部以下外表常飾有拍印的幾何形紋飾，變化繁多，以方格紋和斜方格紋最多，除陶器外，常見中國或其他地區外來物質，如瓷器、硬釉陶器、錢幣、青銅器、玻璃珠、瑪瑙珠等。台北市代表遺址有西新莊子遺址、社子遺址、植物園遺址、面天坪遺址、劍潭遺址、圓山遺址，年代距今約1800-400年前（劉益昌、郭素秋 2000：117-119）。</p> <p>(2)歷史時期</p> <p>十七世紀初，西班牙人、荷蘭人先後佔領北台灣的淡水、基隆等地，統治區域包括淡水河流域以及北海岸地區的金山、萬里等地，統治勢力一度擴展至東部宜蘭。因兩者主要以淡水與基隆兩地作為統治臺灣的重要行政、宗教與軍事的據點，西班牙佔領台灣時期，神父哈辛托·艾斯奇維（Jacinto Esquivel）所寫的報告中曾提到在當時淡水駐軍附近有Senar原住民，河的對岸則有稱為Pulauan的原住民（Borao, José Eugenio 1999：116），同時，</p>		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>根據荷蘭人的番社戶口資料顯示，淡水集會區所涵蓋的台北盆地及淡水河流域共計有Kirabaraba等16個番社(中村孝志2001：1-39)。此外，荷蘭繪製的古地圖亦紀錄台北盆地及淡水河兩側狹窄的平原存在不少原住民聚落。另1697年，郁永河自福建廈門來台採硫，經西部陸路抵達今日的台北盆地。期間，見到包括八里分(埕)、麻少翁、內北頭、外北頭、雞洲山、大洞山、小雞籠、大雞籠、金包里、南港、瓦烈、擺折、里末、武溜灣、雷里、荖厘、繡朗、巴朗骨、奇武卒(或圭武(母)卒)、答答悠、里族、房仔嶼、麻里折口等23社(郁永河 2004 [1697]：116)，由此顯示，西人、荷人統治前或漢人移居台北盆地及淡水河流域之前，包括今日台北市與新北市的區域均已原有原住民族在此居住。學者將大台北地區的平埔族群分為Chinaeer (Senar) 人、八里埕人、Baritschoen人、毛少翁群、龜崙群、武勞灣群、雷朗群(詹素娟、劉益昌 1999：112-129)。上述的「奇武卒」(ki-mo-tsi)社即位於基地附近。漢人入墾後，則遷至基隆河北岸北勢湖(洪敏麟 1999：205)。而台北盆地的開拓最遲至康熙48年(1709)之後，當時有泉州人「陳賴章墾號」拓殖新莊與萬華等地；另諸羅知縣宋永清所發墾給單示中有載：「北至大浪泵溝」，亦可知康熙年間已有漢人入墾今日大龍峒周圍地區。</p> <p>基地旁的大稻埕遲至咸豐元年(1851)始有林藍田者，自基隆至今迪化街一帶建立店鋪。由於</p>		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>大稻埕為昔日台灣北部重要的通商口岸，貴德街、迪化街一帶多有茶行與布商匯集，此外，順今日延平北路可抵臺北城。</p> <p>3. 文化資產</p> <p>由於基地位於早期通往臺北城必經道路，亦位處今日台北市政經中心區域，故周圍地區仍保有多處具歷史文化價值之古蹟與歷史建築。根據台北市與文化部文化資產局資料統計，基地周圍500公尺範圍內已公布之古蹟與歷史建築類文化有多處，當中距基地位置100公尺較近者有五處，詳見表6.7-1（圖6.7-1）。</p> <p>4. 考古遺址</p> <p>除可見的古蹟與歷史建築，台北市仍存在許多被埋藏於地層下而不易被發現的考古遺址。臺灣考古遺址的調查始於日治時期，台北市自1896年發現芝山岩遺址迄今，經調查與發掘的考古遺址已有四十幾處。早期台北市及周圍地區發現的遺址包括圓山、八芝蘭、北投庄、河溝頭、古亭庄、龍口匣庄、公館庄、六張犁、景尾、木柵（庄）、關渡等遺址；發現遺物有打製石器、磨製石器、以及素面陶器（森丑之助 1911）；光復後，盛清沂進行台北盆地邊緣史前遺址調查與採集，於盆地北緣發現嘎嘮別山遺址，採集遺物有磨製石斧，另複查唶里岸遺址（盛清沂 1957）。1980年後，台北市經過數次考古遺址調查至今已記錄的遺址數大約有43處（表6.7-2）（劉益昌、郭素秋等 2004）。</p> <p>1993年底，台北市政府捷運工程局於捷運南港線CN-253B標工程施工中，於忠孝西路、館前路口及環寧街口發現疑似前台北府城牆遺跡，隨後委託李乾朗教授進行臺北府城牆及礮臺基座遺址研究，當年出土</p>		



審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>相關遺物包括有：木樁、石條、青花瓷片、日本錢幣等。期間，考古試掘工作則委由中央研究院歷史語言研究所臧振華教授進行，於北門城樓北、西、南三面共發掘14處探坑。結果顯示北門城樓基礎結構形式為在黃褐色黏土層所開挖的基槽內以四層的砂岩石條堆砌而成，石條間以三合土填充（李乾朗 1995，臧振華 1994：35）；2006年底，國立臺灣博物館於鐵道部西南側發現石砌牆及石材道路；2007年因台北市捷運松山線G14北門站的施工發現鄰近區域可能是清代末年劉銘傳時期機器局及鐵道所在地，因而委託劉益昌教授進行考古試掘及搶救計畫（劉益昌 2008）；2009-2011年後則進行台鐵局E1/E2區域文化資產評估計畫（劉俊昱、劉益昌 2009）；前述計畫分別發現清代機器局四進衙門的遺構、機器局圍牆基址，以及多處日治時期房屋結構，隨後於2009年指定「清代機器局遺構」為市定古蹟，對象包括機器局東側圍牆、機器局四進衙門、及清代石板道。前述計畫均環繞北門（承恩門）及其周圍進行。較重要者為於TPA探坑發現四進衙門遺構，於B,EDW探坑發現機器局圍牆牆基；2015年由台灣博物館委託陸泰龍針對日治時期鐵道部內「清代機器局遺構」中的「石板道」進行有系統的考古發掘，以探明「石板道」在地層下的埋藏情況（陸泰龍 2015）。</p> <p>其中與本計畫相關者主要為目前大同區境內的大龍峒與河溝頭兩處遺址，大龍峒遺址距離本計畫基地甚遠超過500公尺，河溝頭遺址則位於基地西南側約500公尺處，該地點目前為台北市玉泉公園，但由於遺址原記載資訊不明，故仍無法確定其</p>		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>位置(圖6.7-2)。</p> <p>(二) 田野調查</p> <p>本計畫田野調查於2016年8月1日進行，實際走訪基地預定地及其周圍區域。基地位於台北市南京西路與塔城街交會口東側、緊鄰甘谷街，基地範圍內現存數棟既有建築；周圍大樓林立，由於開發甚早，地貌以現代街廓、建築、道路為主，原始地貌已不復見，且鮮少有開闊且裸露之地表。</p> <p>基地北側迪化街為早期南北雜貨與商賈匯集之所，現仍存有許多歷史建築，但多數已經過重建並再利用作為商店使用。其中民樂商場及其周圍街廓為著名的布商街，而商場北側則為台北霞海城隍廟，廟宇為台北市市定古蹟，於清道光年間由善信陳金絨等奉靈來臺，初建廟於艋舺市區東邊的八甲莊。咸豐三年〈1853年〉以頂下郊拼毀於兵災，信徒從火焰中救出金身，暫時安置於大稻埕陳浩烈金同利舖中。咸豐六年〈1856年〉，乃倡議擇地建廟，地主蘇協臺捐獻廟地，咸豐九年〈1859年〉，建廟於今址。奉祀霞海城隍主神，並配祀三十八義勇公〈即自艋舺護送金身至大稻埕途中受襲死難者〉等。距今已有150年歷史。另，於基地周圍可見近現代的祠廟建築，包括法主公廟、和德祠。</p> <p>調查過程中於朝陽公園北側、民生西路300號旁的停車場內發現一處石牆遺跡，石牆由砂岩石塊敷以細砂並採丁順方式砌造而成，石塊大小不一，石縫間可見碎紅磚或礫石填充，砌造工法略顯粗糙(圖6.7-3)。</p> <p>鄰近基地西北方的貴德街、千秋街一帶的大稻埕則為早年貿易繁榮之所，但隨著時代更迭，街廓仍舊但人事已非。此外，基地東側因鄰近商業區，故高樓大廈林立，東側位於南京西路與重慶北路交會處的台北圓環同為早年台北市商業地標；基地南側同為商業區，由於鄰</p>		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>近北門與台北車站等交通樞紐位置，故除大樓建築外地景多為一般道路；而位於西南邊的河溝頭遺址，現為玉泉公園，地表多為草皮與步道，調查時並未發現任何考古遺物。</p> <p>此次調查結果除發現石牆遺跡外，並未在基地及周圍地區發現其他具歷史文化價值之史蹟或遺物。</p> <p>(三) 分析評估</p> <p>調查顯示基地所在地點位於台北市的精華區之一，高樓大廈與各式建物林立，混和商業、金融、住宅、公教等性質，屬於高度開發的地區，基地內未發現任何考古遺留或具歷史文化價值之史蹟；而基地外500公尺範圍內雖有多處古蹟與歷史建築，但皆距離基地位置甚遠故較不受影響，表6.7-1所示5處歷史建築因距離基地約100公尺，故施工時仍應注意施工所產生之震動，避免影響歷史建築之結構安全。</p> <p>另，位於基地東北方約400-500公尺處發現的石牆遺跡，其形式與規模略顯粗糙，附近亦未發現有相關遺跡，從石材與建造方式推測可能屬於19世紀以後之設施，但是否為清代台北府城周圍官署或其他設施尚不可知。此石牆因位處基地以外區域而未有直接影響。而調查時所見的法主公廟與和德祠亦屬常見之現代祠廟形式，且位於基地以外地區，故歷史文化價值較低且不受基地開發影響。</p> <p>本案基地處台北歷史文化發展之主要區域，周圍地區存在不少古蹟與歷史建築，且近年來考古研究顯示，距離基地西南側、塔城街兩側均存在清代衙署遺跡，同時河溝頭遺址與圭武卒社亦位於基地附近，鑒於考古遺址具有埋藏於地層下不易發現之特性，且易受到工程基礎開挖的有直接影響，故建議未來於施工期間，包含地坪破除、基礎開挖、連續壁施作工程等，聘請考古專家或專</p>		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	業機構進行較嚴格的全天候監看。同時，監看期間如發現任何疑似遺址或遺跡，仍應依《文化資產保存法》相關辦法辦理。		
四、調查報告(附錄九)的內容不全，缺乏原住民及歷史時期，文化資產全抄自網路，並未說明與基地關連性，應附地圖。附錄的徵引書目不全，應補全，並尊重著作權及學術。	<p>敬謝委員指教。有關文化資產調查之文獻資料蒐集整理結果，說明如下：</p> <p>(一) 人文歷史</p> <p>自日治初期發現芝山岩遺址迄今，台北市經調查與發掘的考古遺址已有四十幾處。史前文化發展經歷舊石器時代晚期、新石器時代早、中晚、以及金屬器時代，而歷史時期則可以17世紀為開端。基地所在的台北市地區其開發史依不同時間序列可區分為以下各時期：</p> <p>1. 史前時期</p> <p>(1) 舊石器晚期持續文化（先陶文化）</p> <p>遺物包括石片器、刮削器、尖器、以及礫石砍器，主要遺址有圓山遺址與芝山岩遺址。此文化推估距今10000-6000年前（黃士強 1992，宋文薰 1980，劉益昌、郭素秋 2000：106）。</p> <p>(2) 大坌坑文化</p> <p>聚落多位於河口或海岸階地，從事狩獵、漁撈與採集，可能已有種植根莖類作物的初級農耕（Chang 1969）。遺物包括陶器製作的罐與鉢形器，部分陶器餘口緣下常見一凸脊，其上亦見劃紋紋飾。石器則有打製石斧、磨製石斧、石鏟、網墜、石鏃、有槽石棒等。遺址有圓山遺址與芝山岩遺址，年代距今約6000-5000年前（劉益昌、郭素秋 2000：106）。</p> <p>(3) 訊塘埔文化</p> <p>近年來新辨識出的史前文化，主要分布在淡水河口南側部分地區、淡水河口北側至宜蘭地區的</p>	6.7	6-92~6-101

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>海岸以及山麓前緣地區，以及台北盆地周圍與基隆河和新店溪等淡水河支流流經區域。陶器胎質以夾安山岩、黑色輝石結晶為特色，陶器外表塗有一層泥質紅色陶衣並飾有繩紋。遺物除陶器外，還包括石鏵、石鑿、打製石斧、凹石、石槌等。重要遺址包括有圓山遺址、芝山岩遺址、植物園遺址以及大龍峒遺址（劉益昌、郭素秋 2000：108-109）。年代距今約4800-3500年前。</p> <p>(4) 芝山岩文化</p> <p>陶器以灰黑色和紅褐色泥質陶為主，另有少量夾砂陶，部分有黑皮或黑彩的線條彩繪。除陶罐、鉢之外，並有內底帶紐器。石器則有打製石斧、石鋤、石鏟、磨製石斧、石鋤、石鏟、石鑿，以及琺碼型與兩縊型網墜，另有骨角器與炭化稻殼遺留。主要遺址有芝山岩遺址，年代距今約3700-3200年前（劉益昌、郭素秋 2000：110-111）。</p> <p>(5) 圓山文化</p> <p>遺址主要分布在台北盆地周圍地區，以及淡水河兩岸與新店溪下游的河岸階地。主要遺址有圓山遺址、芝山岩遺址、劍潭遺址、延吉街遺址、唶哩岸遺址。遺物以紅褐色、灰褐色夾砂粗質陶以及塗紅彩的器為主，陶蓋、豎狀把，常見利用尖狀物於器表製作豎點紋飾，另有各式石器、骨角器、玉器，其中已有肩石斧與有段石鏵為其特色。年代距今約3500-2500年前（劉益昌、郭素秋 2000：111-112）。</p> <p>(6) 植物園文化</p> <p>陶質以泥質略含沙、褐色或淺褐色及淺紅色為主，陶器厚重，器</p>		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>物表面常見方格印紋。石器類型繁多，有打製與磨製兩種，主要有匙形大鋤、匙形石斧、打製石斧、石鋤、石片器、（有段）石鏟、石鑿、石鏃、網墜等。主要遺址有植物園遺址、圓山遺址、芝山岩遺址、劍潭遺址，年代距今約2500-1800年前（劉益昌、郭素秋 2000：115-116）。</p> <p>(7) 十三行文化</p> <p>以新北市八里區十三行遺址為代表，學者將其劃分為早、中、晚三階段，自台北盆地周圍朝淡水河下游並沿海岸向東、南發展。陶器以紅褐色夾砂陶，其次為灰黑色泥質陶、及灰褐色夾砂陶，器型常見小口大腹的罐形器，頸部以下外表常飾有拍印的幾何形紋飾，變化繁多，以方格紋和斜方格紋最多，除陶器外，常見中國或其他地區外來物質，如瓷器、硬釉陶器、錢幣、青銅器、玻璃珠、瑪瑙珠等。台北市代表遺址有西新莊子遺址、社子遺址、植物園遺址、面天坪遺址、劍潭遺址、圓山遺址，年代距今約1800-400年前（劉益昌、郭素秋 2000：117-119）。</p> <p>2. 歷史時期</p> <p>十七世紀初，西班牙人、荷蘭人先後佔領北台灣的淡水、基隆等地，統治區域包括淡水河流域以及北海岸地區的金山、萬里等地，統治勢力一度擴展至東部宜蘭。因兩者主要以淡水與基隆兩地作為統治臺灣的重要行政、宗教與軍事的據點，西班牙佔領台灣時期，神父哈辛托·艾斯奇維（Jacinto Esquivel）所寫的報告中曾提到在當時淡水駐軍附近有Senar原住民，河的對岸則有稱為Pulauan的原住民（Borao, José</p>		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>Eugenio 1999：116），同時，根據荷蘭人的番社戶口資料顯示，淡水集會區所涵蓋的台北盆地及淡水河流域共計有Kirabaraba等16個番社（中村孝志 2001：1-39）。此外，荷蘭繪製的古地圖亦紀錄台北盆地及淡水河兩側狹窄的平原存在不少原住民聚落。另1697年，郁永河自福建廈門來台採硫，經西部陸路抵達今日的台北盆地。期間，見到包括八里坌（坌）、麻少翁、內北頭、外北頭、雞洲山、大洞山、小雞籠、大雞籠、金包里、南港、瓦烈、擺折、里末、武溜灣、雷里、荖厘、繡朗、巴朗骨、奇武卒（或圭武（母）卒）、答答悠、里族、房仔嶼、麻里折口等23社（郁永河2004〔1697〕：116），由此顯示，西人、荷人統治前或漢人移居台北盆地及淡水河流域之前，包括今日台北市與新北市的區域均已有原住民族在此居住。學者將大台北地區的平埔族群分為Chinacer（Senar）人、八里坌人、Baritschoen人、毛少翁群、龜崙群、武勞灣群、雷朗群（詹素娟、劉益昌 1999：112-129）。上述的「奇武卒」（ki-mo-tsi）社即位於基地附近。漢人入墾後，則遷至基隆河北岸北勢湖（洪敏麟 1999：205）。而台北盆地的開拓最遲至康熙48年（1709）之後，當時有泉州人「陳賴章墾號」拓殖新莊與萬華等地；另諸羅知縣宋永清所發墾給單示中有載：「北至大浪泵溝」，亦可知康熙年間已有漢人入墾今日大龍峒周圍地區。</p> <p>基地旁的大稻埕遲至咸豐元年（1851）始有林藍田者，自基隆至今迪化街一帶建立店鋪。由於大稻埕為昔日台灣北部重要的通商口岸，貴德街、迪化街一帶多有茶行與布商匯集，此外，順今日延平北路可</p>		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>抵臺北城。</p> <p>(二) 文化資產</p> <p>由於基地位於早期通往臺北城必經道路，亦位處今日台北市政經中心區域，故周圍地區仍保有多處具歷史文化價值之古蹟與歷史建築。根據台北市與文化部文化資產局資料統計，基地周圍500公尺範圍內已公布之古蹟與歷史建築類文化有多處，當中距基地位置100公尺較近者有五處，詳見表6.7-1（圖6.7-1）。</p> <p>(三) 考古遺址</p> <p>除可見的古蹟與歷史建築，台北市仍存在許多被埋藏於地層下而不易被發現的考古遺址。臺灣考古遺址的調查始於日治時期，台北市自1896年發現芝山岩遺址迄今，經調查與發掘的考古遺址已有四十幾處。早期台北市及周圍地區發現的遺址包括圓山、八芝蘭、北投庄、河溝頭、古亭庄、龍口匣庄、公館庄、六張犁、景尾、木柵（庄）、關渡等遺址；發現遺物有打製石器、磨製石器、以及素面陶器（森丑之助 1911）；光復後，盛清沂進行台北盆地邊緣史前遺址調查與採集，於盆地北緣發現嘎嘍別山遺址，採集遺物有磨製石斧，另複查唶里岸遺址（盛清沂 1957）。1980年後，台北市經過數次考古遺址調查至今已記錄的遺址數大約有43處（表6.7-2）（劉益昌、郭素秋等 2004）。</p> <p>1993年底，台北市政府捷運工程局於捷運南港線CN-253B標工程施工中，於忠孝西路、館前路口及環寧街口發現疑似前台北府城牆遺跡，隨後委託李乾朗教授進行臺北府城牆及礮臺基座遺址研究，當年出土相關遺物包括有：木樁、石條、青花瓷片、日本錢幣等。期間，考古試掘工作則委由中央研究院歷史語言研究所臧振華教授進行，於北門城樓北、西、南三面共發掘14處探坑。結果顯示北門城樓基礎結構形式為在黃</p>		



審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>褐色黏土層所開挖的基槽內以四層的砂岩石條堆砌而成，石條間以三合土填充（李乾朗 1995，臧振華 1994：35）；2006年底，國立臺灣博物館於鐵道部西南側發現石砌牆及石材道路；2007年因台北市捷運松山線G14北門站的施工發現鄰近區域可能是清代末年劉銘傳時期機器局及鐵道所在地，因而委託劉益昌教授進行考古試掘及搶救計畫（劉益昌 2008）；2009-2011年後則進行台鐵局E1/E2區域文化資產評估計畫（劉俊昱、劉益昌 2009）；前述計畫分別發現清代機器局四進衙門的遺構、機器局圍牆基址，以及多處日治時期房屋結構，隨後於2009年指定「清代機器局遺構」為市定古蹟，對象包括機器局東側圍牆、機器局四進衙門、及清代石板道。前述計畫均環繞北門（承恩門）及其周圍進行。較重要者為於TPA探坑發現四進衙門遺構，於B,EDW探坑發現機器局圍牆牆基；2015年由台灣博物館委託陸泰龍針對日治時期鐵道部內「清代機器局遺構」中的「石板道」進行有系統的考古發掘，以探明「石板道」在地層下的埋藏情況（陸泰龍 2015）。</p> <p>其中與本計畫相關者主要為目前大同區境內的大龍峒與河溝頭兩處遺址，大龍峒遺址距離本計畫基地甚遠超過500公尺，河溝頭遺址則位於基地西南側約500公尺處，該地點目前為台北市玉泉公園，但由於遺址原記載資訊不明，故仍無法確定其位置(圖6.7-2)。</p>		
五、既然說明無法調查，就應提出對策。豈可直接說明對地下文化資產影響不大。	<p>敬謝委員指教。本計畫另於105年8月委託龍門顧問有限公司陸泰隆先生進行文化資產調查評估工作，並將文化資產評估者更正為陸泰隆先生，陸先生畢業於臺灣大學人類學研究所碩士，目前任職於龍門顧問有限公司，文化資產調查評估經驗超過10年以上，具備文化資產評估者資格。相關調查結果摘要說明如下：</p> <p>(一) 文獻資料</p>	6.7	6-92~6-101

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>1. 人文歷史</p> <p>自日治初期發現芝山岩遺址迄今，台北市經調查與發掘的考古遺址已有四十幾處。史前文化發展經歷舊石器時代晚期、新石器時代早、中晚、以及金屬器時代，而歷史時期則可以17世紀為開端。基地所在的台北市地區其開發史依不同時間序列可區分為以下各時期：</p> <p>(1) 史前時期</p> <p>A. 舊石器晚期持續文化(先陶文化)</p> <p>遺物包括石片器、刮削器、尖器、以及礫石砍器，主要遺址有圓山遺址與芝山岩遺址。此文化推估距今10000-6000年前(黃士強 1992, 宋文薰 1980, 劉益昌、郭素秋 2000: 106)。</p> <p>B. 大盆坑文化</p> <p>聚落多位於河口或海岸階地，從事狩獵、漁撈與採集，可能已有種植根莖類作物的初級農耕(Chang 1969)。遺物包括陶器製作的罐與鉢形器，部分陶器餘口緣下常見一凸脊，其上亦見劃紋紋飾。石器則有打製石斧、磨製石斧、石鏃、網墜、石鏟、有槽石棒等。遺址有圓山遺址與芝山岩遺址，年代距今約6000-5000年前(劉益昌、郭素秋 2000: 106)。</p> <p>C. 訊塘埔文化</p> <p>近年來新辨識出的史前文化，主要分布在淡水河口南側部分地區、淡水河口北側至宜蘭地區的海岸以及山麓前緣地區，以及台北盆地周圍與基隆河和新店溪等淡水河支流</p>		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>經區域。陶器胎質以夾安山岩、黑色輝石結晶為特色，陶器外表塗有一層泥質紅色陶衣並飾有繩紋。遺物除陶器外，還包括石鏃、石鏃、打製石斧、凹石、石槌等。重要遺址包括有圓山遺址、芝山岩遺址、植物園遺址以及大龍峒遺址（劉益昌、郭素秋 2000：108-109）。年代距今約4800-3500年前。</p> <p>D. 芝山岩文化 陶器以灰黑色和紅褐色泥質陶為主，另有少量夾砂陶，部分有黑皮或黑彩的線條彩繪。除陶罐、鉢之外，並有內底帶紐器。石器則有打製石斧、石鋤、石鏟、磨製石斧、石鋤、石鏟、石鏃，以及琺碼型與兩縊型網墜，另有骨角器與炭化稻殼遺留。主要遺址有芝山岩遺址，年代距今約3700-3200年前（劉益昌、郭素秋 2000：110-111）。</p> <p>E. 圓山文化 遺址主要分布在台北盆地周圍地區，以及淡水河兩岸與新店溪下游的河岸階地。主要遺址有圓山遺址、芝山岩遺址、劍潭遺址、延吉街遺址、唶哩岸遺址。遺物以紅褐色、灰褐色夾砂粗質陶以及塗紅彩的器為主，陶蓋、豎狀把，常見利用尖狀物於器表製作豎點紋飾，另有各式石器、骨角器、玉器，其中已有肩石斧與有段石鏃為其特色。年代距今約3500-2500年前（劉益昌、郭素秋 2000：111-112）。</p> <p>F. 植物園文化 陶質以泥質略含沙、褐色或淺褐色及淺紅色為主，陶器厚重</p>		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>，器物表面常見方格印紋。石器類型繁多，有打製與磨製兩種，主要有匙形大鋤、匙形石斧、打製石斧、石鋤、石片器、（有段）石鏃、石鏢、石鏃、網墜等。主要遺址有植物園遺址、圓山遺址、芝山岩遺址、劍潭遺址，年代距今約2500-1800年前（劉益昌、郭素秋 2000：115-116）。</p> <p>G. 十三行文化</p> <p>以新北市八里區十三行遺址為代表，學者將其劃分為早、中、晚三階段，自台北盆地周圍朝淡水河下游並沿海岸向東、南發展。陶器以紅褐色夾砂陶，其次為灰黑色泥質陶、及灰褐色夾砂陶，器型常見小口大腹的罐形器，頸部以下外表常飾有拍印的幾何形紋飾，變化繁多，以方格紋和斜方格紋最多，除陶器外，常見中國或其他地區外來物質，如瓷器、硬釉陶器、錢幣、青銅器、玻璃珠、瑪瑙珠等。台北市代表遺址有西新莊子遺址、社子遺址、植物園遺址、面天坪遺址、劍潭遺址、圓山遺址，年代距今約1800-400年前（劉益昌、郭素秋 2000：117-119）。</p> <p>(2) 歷史時期</p> <p>十七世紀初，西班牙人、荷蘭人先後佔領北台灣的淡水、基隆等地，統治區域包括淡水河流域以及北海岸地區的金山、萬里等地，統治勢力一度擴展至東部宜蘭。因兩者主要以淡水與基隆兩地作為統治臺灣的重要行政、宗教與軍事的據點，西班牙佔領台灣時期，神父哈辛托·艾斯奇維（</p>		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>Jacinto Esquivel) 所寫的報告中曾提到在當時淡水駐軍附近有 Senar 原住民，河的對岸則有稱為 Pulauan 的原住民 (Borao, José Eugenio 1999: 116)，同時，根據荷蘭人的番社戶口資料顯示，淡水集會區所涵蓋的台北盆地及淡水河流域共計有 Kirabaraba 等 16 個番社 (中村孝志 2001: 1-39)。此外，荷蘭繪製的古地圖亦紀錄台北盆地及淡水河兩側狹窄的平原存在不少原住民聚落。另 1697 年，郁永河自福建廈門來台採硫，經西部陸路抵達今日的台北盆地。期間，見到包括八里分(盆)、麻少翁、內北頭、外北頭、雞洲山、大洞山、小雞籠、大雞籠、金包里、南港、瓦烈、擺折、里末、武溜灣、雷里、荖厘、繡朗、巴朗骨、奇武卒(或圭武(母)卒)、答答悠、里族、房仔嶼、麻里折口等 23 社 (郁永河 2004 [1697]: 116)，由此顯示，西人、荷人統治前或漢人移居台北盆地及淡水河流域之前，包括今日台北市與新北市的區域均已有原住民族在此居住。學者將大台北地區的平埔族群分為 Chinae (Senar) 人、八里盆人、Baritschoen 人、毛少翁群、龜崙群、武勞灣群、雷朗群 (詹素娟、劉益昌 1999: 112-129)。上述的「奇武卒」(ki-mo-tsi) 社即位於基地附近。漢人入墾後，則遷至基隆河北岸北勢湖 (洪敏麟 1999: 205)。而台北盆地的開拓最遲至康熙 48 年 (1709) 之後，當時有泉州人「陳賴章墾號」拓殖新莊與萬華等地；另諸羅知縣宋永清所發墾給單示中有載：「北至大浪泵溝」，亦可知康熙年間已有漢人入墾今日大龍</p>		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>峒周圍地區。</p> <p>基地旁的大稻埕遲至咸豐元年（1851）始有林藍田者，自基隆至今迪化街一帶建立店鋪。由於大稻埕為昔日台灣北部重要的通商口岸，貴德街、迪化街一帶多有茶行與布商匯集，此外，順今日延平北路可抵臺北城。</p> <p>2. 文化資產</p> <p>由於基地位於早期通往臺北城必經道路，亦位處今日台北市政經中心區域，故周圍地區仍保有多處具歷史文化價值之古蹟與歷史建築。根據台北市與文化部文化資產局資料統計，基地周圍500公尺範圍內已公布之古蹟與歷史建築類文化有多處，當中距基地位置100公尺較近者有五處，詳見表6.7-1（圖6.7-1）。</p> <p>3. 考古遺址</p> <p>除可見的古蹟與歷史建築，台北市仍存在許多被埋藏於地層下而不易被發現的考古遺址。臺灣考古遺址的調查始於日治時期，台北市自1896年發現芝山岩遺址迄今，經調查與發掘的考古遺址已有四十幾處。早期台北市及周圍地區發現的遺址包括圓山、八芝蘭、北投庄、河溝頭、古亭庄、龍口匣庄、公館庄、六張犁、景尾、木柵（庄）、關渡等遺址；發現遺物有打製石器、磨製石器、以及素面陶器（森丑之助 1911）；光復後，盛清沂進行台北盆地邊緣史前遺址調查與採集，於盆地北緣發現嘎嘮別山遺址，採集遺物有磨製石斧，另複查唎里岸遺址（盛清沂 1957）。1980年後，台北市經過數次考古遺址調查至今已記錄的遺址數大約有43處（表6.7-2）（劉益昌、郭素秋等 2004）。</p> <p>1993年底，台北市政府捷運工程局</p>		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>於捷運南港線CN-253B標工程施工中，於忠孝西路、館前路口及環寧街口發現疑似前台北府城牆遺跡，隨後委託李乾朗教授進行臺北府城牆及礮臺基座遺址研究，當年出土相關遺物包括有：木樁、石條、青花瓷片、日本錢幣等。期間，考古試掘工作則委由中央研究院歷史語言研究所臧振華教授進行，於北門城樓北、西、南三面共發掘14處探坑。結果顯示北門城樓基礎結構形式為在黃褐色黏土層所開挖的基槽內以四層的砂岩石條堆砌而成，石條間以三合土填充（李乾朗 1995，臧振華 1994：35）；2006年底，國立臺灣博物館於鐵道部西南側發現石砌牆及石材道路；2007年因台北市捷運松山線G14北門站的施工發現鄰近區域可能是清代末年劉銘傳時期機器局及鐵道所在地，因而委託劉益昌教授進行考古試掘及搶救計畫（劉益昌 2008）；2009-2011年後則進行台鐵局E1/E2區域文化資產評估計畫（劉俊昱、劉益昌2009）；前述計畫分別發現清代機器局四進衙門的遺構、機器局圍牆基址，以及多處日治時期房屋結構，隨後於2009年指定「清代機器局遺構」為市定古蹟，對象包括機器局東側圍牆、機器局四進衙門、及清代石板道。前述計畫均環繞北門（承恩門）及其周圍進行。較重要者為於TPA探坑發現四進衙門遺構，於B,EDW探坑發現機器局圍牆牆基；2015年由台灣博物館委託陸泰龍針對日治時期鐵道部內「清代機器局遺構」中的「石板道」進行有系統的考古發掘，以探明「石板道」在地層下的埋藏情況（陸泰龍2015）。</p> <p>其中與本計畫相關者主要為目前大同區境內的大龍峒與河溝頭兩處遺</p>		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>址，大龍峒遺址距離本計畫基地甚遠超過500公尺，河溝頭遺址則位於基地西南側約500公尺處，該地點目前為台北市玉泉公園，但由於遺址原記載資訊不明，故仍無法確定其位置。</p> <p>4. 小結</p> <p>因基地位處都會地區，在地形、地貌方面均變化甚鉅，早期可見的水田、埤塘與溝渠已隨都市的開發而迅速消失，而人文歷史相關物質遺留亦受到都市開發建設的影響而保留甚少。根據以上文獻資料顯示，距離基地周圍100公尺內有歷史建築5處（圖6.7-1）；鄰近的考古遺址則有2處（圖6.7-2）。</p> <p>(二) 田野調查</p> <p>本計畫田野調查於2016年8月1日進行，實際走訪基地預定地及其周圍區域。基地位於台北市南京西路與塔城街交會口東側、緊鄰甘谷街，基地範圍內現存數棟既有建築；周圍大樓林立，由於開發甚早，地貌以現代街廓、建築、道路為主，原始地貌已不復見，且鮮少有開闊且裸露之地表。</p> <p>基地北側迪化街為早期南北雜貨與商賈匯集之所，現仍存有許多歷史建築，但多數已經過重建並再利利用作為商店使用。其中民樂商場及其周圍街廓為著名的布商街，而商場北側則為台北霞海城隍廟，廟宇為台北市市定古蹟，於清道光年間由善信陳金絨等奉靈來臺，初建廟於艋舺市區東邊的八甲莊。咸豐三年〈1853年〉以頂下郊拼毀於兵災，信徒從火焰中救出金身，暫時安置於大稻埕陳浩烈金同利舖中。咸豐六年〈1856年〉，乃倡議擇地建廟，地主蘇協臺捐獻廟地，咸豐九年〈1859年〉，建廟於今址。奉祀霞海城隍主神，並配祀三十八義勇公〈即自艋舺護送金身至大稻埕途中受襲死難者〉等。距今已有150年歷史。另，於基地周圍可見近現代的祠</p>		



審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>廟建築，包括法主公廟、和德祠。</p> <p>調查過程中於朝陽公園北側、民生西路300號旁的停車場內發現一處石牆遺跡，石牆由砂岩石塊敷以細砂並採丁順方式砌造而成，石塊大小不一，石縫間可見碎紅磚或礫石填充，砌造工法略顯粗糙(圖6.7-3)。</p> <p>鄰近基地西北方的貴德街、千秋街一帶的大稻埕則為早年貿易繁榮之所，但隨者時代更迭，街廓仍舊但人事已非。此外，基地東側因鄰近商業區，故高樓大廈林立，東側位於南京西路與重慶北路交會處的台北圓環同為早年台北市商業地標；基地南側同為商業區，由於鄰近北門與台北車站等交通樞紐位置，故除大樓建築外地景多為一般道路；而位於西南邊的河溝頭遺址，現為玉泉公園，地表多為草皮與步道，調查時並未發現任何考古遺物。</p> <p>此次調查結果除發現石牆遺跡外，並未在基地及周圍地區發現其他具歷史文化價值之史蹟或遺物。</p> <p>(三) 評估與建議</p> <p>調查顯示基地所在地點位於台北市的精華區之一，高樓大廈與各式建物林立，混和商業、金融、住宅、公教等性質，屬於高度開發的地區，基地內未發現任何考古遺留或具歷史文化價值之史蹟；而基地外500公尺範圍內雖有多處古蹟與歷史建築，但皆距離基地位置甚遠故較不受影響，表6.7-1所示5處歷史建築因距離基地約100公尺，故施工時仍應注意施工所產生之震動，避免影響歷史建築之結構安全。</p> <p>另，位於基地東北方約400-500公尺處發現的石牆遺跡，其形式與規模略顯粗糙，附近亦未發現有相關遺跡，從石材與建造方式推測可能屬於19世紀以後之設施，但是否為清代台北府城周圍官署或其他設施尚不可知。此石牆因位處基地以外區域而未有直接影響。而調查時所見的法主公廟與和德祠亦屬常見</p>		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>之現代祠廟形式，且位於基地以外地區，故歷史文化價值較低且不受基地開發影響。</p> <p>本案基地位處台北歷史文化發展之主要區域，周圍地區存在不少古蹟與歷史建築，且近年來考古研究顯示，距離基地西南側、塔城街兩側均存在清代衙署遺跡，同時河溝頭遺址與圭武卒社亦位於基地附近，鑒於考古遺址具有埋藏於地層下不易發現之特性，且易受到工程基礎開挖的有直接影響，故建議未來於施工期間，包含地坪破除、基礎開挖、連續壁施作工程等，聘請考古專家或專業機構進行較嚴格的全天候監看。同時，監看期間如發現任何疑似遺址或遺跡，仍應依《文化資產保存法》相關辦法辦理。</p>		
<p>六、既然送件日期是106年三月，徵引法令條文及應隨新修訂法令修改更新。</p>	<p>敬謝委員指教。本計畫另於105年8月委託龍門顧問有限公司陸泰隆先生進行文化資產調查評估工作，並將文化資產評估者更正為陸泰隆先生，陸先生畢業於臺灣大學人類學研究所碩士，目前任職於龍門顧問有限公司，文化資產調查評估經驗超過10年以上，具備文化資產評估者資格。相關調查結果摘要說明如下：</p> <p>(一) 文獻資料</p> <p>1. 人文歷史</p> <p>自日治初期發現芝山岩遺址迄今，台北市經調查與發掘的考古遺址已有四十幾處。史前文化發展經歷舊石器時代晚期、新石器時代早、中晚、以及金屬器時代，而歷史時期則可以17世紀為開端。基地所在的台北市地區其開發史依不同時間序列可區分為以下各時期：</p> <p>(1) 史前時期</p> <p>A. 舊石器晚期持續文化（先陶文化）</p> <p>遺物包括石片器、刮削器、尖器、以及礫石砍器，主要遺址有圓山遺址與芝山岩遺址。此文化推估距今10000-6000年</p>	6.7	6-92~6-101

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>前（黃士強 1992，宋文薰 1980，劉益昌、郭素秋 2000：106）。</p> <p>B. 大盆坑文化 聚落多位於河口或海岸階地，從事狩獵、漁撈與採集，可能已有種植根莖類作物的初級農耕（Chang 1969）。遺物包括陶器製作的罐與鉢形器，部分陶器餘口緣下常見一凸脊，其上亦見劃紋紋飾。石器則有打製石斧、磨製石斧、石鏃、網墜、石鏃、有槽石棒等。遺址有圓山遺址與芝山岩遺址，年代距今約6000-5000年前（劉益昌、郭素秋 2000：106）。</p> <p>C. 訊塘埔文化 近年來新辨識出的史前文化，主要分布在淡水河口南側部分地區、淡水河口北側至宜蘭地區的海岸以及山麓前緣地區，以及台北盆地周圍與基隆河和新店溪等淡水河支流流經區域。陶器胎質以夾安山岩、黑色輝石結晶為特色，陶器外表塗有一層泥質紅色陶衣並飾有繩紋。遺物除陶器外，還包括石鏃、石鏃、打製石斧、凹石、石槌等。重要遺址包括有圓山遺址、芝山岩遺址、植物園遺址以及大龍峒遺址（劉益昌、郭素秋 2000：108-109）。年代距今約4800-3500年前。</p> <p>D. 芝山岩文化 陶器以灰黑色和紅褐色泥質陶為主，另有少量夾砂陶，部分有黑皮或黑彩的線條彩繪。除陶罐、鉢之外，並有內底帶紐器。石器則有打製石斧、石鋤、石鏃、磨製石斧、石鋤</p>		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>、石鏟、石鑿，以及琺碼型與兩縊型網墜，另有骨角器與炭化稻殼遺留。主要遺址有芝山岩遺址，年代距今約3700-3200年前（劉益昌、郭素秋 2000：110-111）。</p> <p>E. 圓山文化 遺址主要分布在台北盆地周圍地區，以及淡水河兩岸與新店溪下游的河岸階地。主要遺址有圓山遺址、芝山岩遺址、劍潭遺址、延吉街遺址、唶哩岸遺址。遺物以紅褐色、灰褐色夾砂粗質陶以及塗紅彩的器為主，陶蓋、豎狀把，常見利用尖狀物於器表製作豎點紋飾，另有各式石器、骨角器、玉器，其中已有肩石斧與有段石鏟為其特色。年代距今約3500-2500年前（劉益昌、郭素秋 2000：111-112）。</p> <p>F. 植物園文化 陶質以泥質略含沙、褐色或淺褐色及淺紅色為主，陶器厚重，器物表面常見方格印紋。石器類型繁多，有打製與磨製兩種，主要有匙形大鋤、匙形石斧、打製石斧、石鋤、石片器、（有段）石鏟、石鑿、石鏃、網墜等。主要遺址有植物園遺址、圓山遺址、芝山岩遺址、劍潭遺址，年代距今約2500-1800年前（劉益昌、郭素秋 2000：115-116）。</p> <p>G. 十三行文化 以新北市八里區十三行遺址為代表，學者將其劃分為早、中、晚三階段，自台北盆地周圍朝淡水河下游並沿海岸向東、南發展。陶器以紅褐色夾砂陶，其次為灰黑色泥質陶、及灰褐色夾砂陶，器型常見小</p>		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>口大腹的罐形器，頸部以下外表常飾有拍印的幾何形紋飾，變化繁多，以方格紋和斜方格紋最多，除陶器外，常見中國或其他地區外來物質，如瓷器、硬釉陶器、錢幣、青銅器、玻璃珠、瑪瑙珠等。台北市代表遺址有西新莊子遺址、社子遺址、植物園遺址、面天坪遺址、劍潭遺址、圓山遺址，年代距今約1800-400年前（劉益昌、郭素秋 2000：117-119）。</p> <p>(2)歷史時期</p> <p>十七世紀初，西班牙人、荷蘭人先後佔領北台灣的淡水、基隆等地，統治區域包括淡水河流域以及北海岸地區的金山、萬里等地，統治勢力一度擴展至東部宜蘭。因兩者主要以淡水與基隆兩地作為統治臺灣的重要行政、宗教與軍事的據點，西班牙佔領台灣時期，神父哈辛托·艾斯奇維（Jacinto Esquivel）所寫的報告中曾提到在當時淡水駐軍附近有Senar原住民，河的對岸則有稱為Pulauan的原住民（Borao, José Eugenio 1999：116），同時，根據荷蘭人的番社戶口資料顯示，淡水集會區所涵蓋的台北盆地及淡水河流域共計有Kirabaraba等16個番社（中村孝志2001：1-39）。此外，荷蘭繪製的古地圖亦紀錄台北盆地及淡水河兩側狹窄的平原存在不少原住民聚落。另1697年，郁永河自福建廈門來台採硫，經西部陸路抵達今日的台北盆地。期間，見到包括八里分（坌）、麻少翁、內北頭、外北頭、雞洲山、大洞山、小雞籠、大雞籠、金包里、南港、瓦烈、擺折、里末、武</p>		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>溜灣、雷里、荖厘、繡朗、巴朗骨、奇武卒（或圭武（母）卒）、答答悠、里族、房仔嶼、麻里折口等23社（郁永河 2004〔1697〕：116），由此顯示，西人、荷人統治前或漢人移居台北盆地及淡水河流域之前，包括今日台北市與新北市的區域均已原有原住民族在此居住。學者將大台北地區的平埔族群分為Chinaeer（Senar）人、八里坌人、Baritschoen人、毛少翁群、龜崙群、武勞灣群、雷朗群（詹素娟、劉益昌 1999：112-129）。上述的「奇武卒」（ki-mo-tsi）社即位於基地附近。漢人入墾後，則遷至基隆河北岸北勢湖（洪敏麟 1999：205）。而台北盆地的開拓最遲至康熙48年（1709）之後，當時有泉州人「陳賴章墾號」拓殖新莊與萬華等地；另諸羅知縣宋永清所發墾給單示中有載：「北至大浪泵溝」，亦可知康熙年間已有漢人入墾今日大龍峒周圍地區。</p> <p>基地旁的大稻埕遲至咸豐元年（1851）始有林藍田者，自基隆至今迪化街一帶建立店鋪。由於大稻埕為昔日台灣北部重要的通商口岸，貴德街、迪化街一帶多有茶行與布商匯集，此外，順今日延平北路可抵臺北城。</p> <p>2. 文化資產</p> <p>由於基地位於早期通往臺北城必經道路，亦位處今日台北市政經中心區域，故周圍地區仍保有多處具歷史文化價值之古蹟與歷史建築。根據台北市與文化部文化資產局資料統計，基地周圍500公尺範圍內已公布之古蹟與歷史建築類文化有多處，當中距基地位置100公尺較近者有五處，詳見表6.7-1（圖6.7-1）。</p>		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>3. 考古遺址</p> <p>除可見的古蹟與歷史建築，台北市仍存在許多被埋藏於地層下而不易被發現的考古遺址。臺灣考古遺址的調查始於日治時期，台北市自1896年發現芝山岩遺址迄今，經調查與發掘的考古遺址已有四十幾處。早期台北市及周圍地區發現的遺址包括圓山、八芝蘭、北投庄、河溝頭、古亭庄、龍口匣庄、公館庄、六張犁、景尾、木柵（庄）、關渡等遺址；發現遺物有打製石器、磨製石器、以及素面陶器（森丑之助 1911）；光復後，盛清沂進行台北盆地邊緣史前遺址調查與採集，於盆地北緣發現嘎嘮別山遺址，採集遺物有磨製石斧，另複查唶里岸遺址（盛清沂 1957）。1980年後，台北市經過數次考古遺址調查至今已記錄的遺址數大約有43處（表 6.7-2）（劉益昌、郭素秋等 2004）。</p> <p>1993年底，台北市政府捷運工程局於捷運南港線CN-253B標工程施工中，於忠孝西路、館前路口及環寧街口發現疑似前台北府城牆遺跡，隨後委託李乾朗教授進行臺北府城牆及礮臺基座遺址研究，當年出土相關遺物包括有：木樁、石條、青花瓷片、日本錢幣等。期間，考古試掘工作則委由中央研究院歷史語言研究所臧振華教授進行，於北門城樓北、西、南三面共發掘14處探坑。結果顯示北門城樓基礎結構形式為在黃褐色黏土層所開挖的基槽內以四層的砂岩石條堆砌而成，石條間以三合土填充（李乾朗 1995，臧振華 1994：35）；2006年底，國立臺灣博物館於鐵道部西南側發現石砌牆及石材道路；2007年因台北市捷運松山線G14北門站的施工發現鄰近區域可能是清代末年劉銘</p>		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>傳時期機器局及鐵道所在地，因而委託劉益昌教授進行考古試掘及搶救計畫(劉益昌 2008);2009-2011年後則進行台鐵局E1/E2區域文化資產評估計畫(劉俊昱、劉益昌2009)；前述計畫分別發現清代機器局四進衙門的遺構、機器局圍牆基址，以及多處日治時期房屋結構，隨後於2009年指定「清代機器局遺構」為市定古蹟，對象包括機器局東側圍牆、機器局四進衙門、及清代石板道。前述計畫均環繞北門(承恩門)及其周圍進行。較重要者為於TPA探坑發現四進衙門遺構，於B,EDW探坑發現機器局圍牆牆基；2015年由台灣博物館委託陸泰龍針對日治時期鐵道部內「清代機器局遺構」中的「石板道」進行有系統的考古發掘，以探明「石板道」在地層下的埋藏情況(陸泰龍2015)。</p> <p>其中與本計畫相關者主要為目前大同區境內的大龍峒與河溝頭兩處遺址，大龍峒遺址距離本計畫基地甚遠超過500公尺，河溝頭遺址則位於基地西南側約500公尺處，該地點目前為台北市玉泉公園，但由於遺址原記載資訊不明，故仍無法確定其位置(圖6.7-2)。</p> <p>4. 小結</p> <p>因基地位處都會地區，在地形、地貌方面均變化甚鉅，早期可見的水田、埤塘與溝渠已隨都市的開發而迅速消失，而人文歷史相關物質遺留亦受到都市開發建設的影響而保留甚少。根據以上文獻資料顯示，距離基地周圍100公尺內有歷史建築5處(圖6.7-1)；鄰近的考古遺址則有2處(圖6.7-2)。</p> <p>(二) 田野調查</p> <p>本計畫田野調查於2016年8月1日進行，實際走訪基地預定地及其周圍區域</p>		



審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>。基地位於台北市南京西路與塔城街交會口東側、緊鄰甘谷街，基地範圍內現存數棟既有建築；周圍大樓林立，由於開發甚早，地貌以現代街廓、建築、道路為主，原始地貌已不復見，且鮮少有開闊且裸露之地表。</p> <p>調查過程中於朝陽公園北側、民生西路300號旁的停車場內發現一處石牆遺跡，石牆由砂岩石塊敷以細砂並採丁順方式砌造而成，石塊大小不一，石縫間可見碎紅磚或礫石填充，砌造工法略顯粗糙(圖6.7-3)。</p> <p>鄰近基地西北方的貴德街、千秋街一帶的大稻埕則為早年貿易繁榮之所，但隨者時代更迭，街廓仍舊但人事已非。此外，基地東側因鄰近商業區，故高樓大廈林立，東側位於南京西路與重慶北路交會處的台北圓環同為早年台北市商業地標；基地南側同為商業區，由於鄰近北門與台北車站等交通樞紐位置，故除大樓建築外地景多為一般道路；而位於西南邊的河溝頭遺址，現為玉泉公園，地表多為草皮與步道，調查時並未發現任何考古遺物。</p> <p>此次調查結果除發現石牆遺跡外，並未在基地及周圍地區發現其他具歷史文化價值之史蹟或遺物。</p> <p>(三) 評估與建議</p> <p>調查顯示基地所在地點位於台北市的精華區之一，高樓大廈與各式建物林立，混和商業、金融、住宅、公教等性質，屬於高度開發的地區，基地內未發現任何考古遺留或具歷史文化價值之史蹟；而基地外500公尺範圍內雖有多處古蹟與歷史建築，但皆距離基地位置甚遠故較不受影響，表6.7-1所示5處歷史建築因距離基地約100公尺，故施工時仍應注意施工所產生之震動，避免影響歷史建築之結構安全。另，位於基地東北方約400-500公尺處發現的石牆遺跡，其形式與規模略顯</p>		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>粗糙，附近亦未發現有相關遺跡，從石材與建造方式推測可能屬於19世紀以後之設施，但是否為清代台北府城周圍官署或其他設施尚不可知。此石牆因位處基地以外區域而未有直接影響。而調查時所見的法主公廟與和德祠亦屬常見之現代祠廟形式，且位於基地以外地區，故歷史文化價值較低且不受基地開發影響。</p> <p>本案基地位處台北歷史文化發展之主要區域，周圍地區存在不少古蹟與歷史建築，且近年來考古研究顯示，距離基地西南側、塔城街兩側均存在清代衙署遺跡，同時河溝頭遺址與圭武卒社亦位於基地附近，鑒於考古遺址具有埋藏於地層下不易發現之特性，且易受到工程基礎開挖的有直接影響，故建議未來於施工期間，包含地坪破除、基礎開挖、連續壁施作工程等，聘請考古專家或專業機構進行較嚴格的全天候監看。同時，監看期間如發現任何疑似遺址或遺跡，仍應依《文化資產保存法》相關辦法辦理。</p>		
七、文化資產評估者不具有考古遺址調查評估者資格，且是否確在中央研究院任職，應提出證明。	敬謝委員指教。本計畫另於105年8月委託龍門顧問有限公司陸泰隆先生進行文化資產調查評估工作，並將文化資產評估者更正為陸泰隆先生，陸先生畢業於臺灣大學人類學研究所碩士，目前任職於龍門顧問有限公司，文化資產調查評估經驗超過10年以上，具備文化資產評估者資格。	第三章	3-3
<b>1.6、駱委員 尚廉</b>			
一、請提供開發基地範圍周邊現況之平面圖(要四周50公尺內之平面圖)。	敬謝委員指教。本計畫開發基地範圍周邊現況之平面圖詳圖5.2-2。本計畫基地位於台北市大同區，位於早期開發的都會地區，周邊都為既有建築物，交通路網發達，北側鄰近迪化街商圈。	5.2	5-3~5-5
二、可回收水量之計算方法，係以日平均雨量(mm/日)為基礎，並未考慮降雨強度、時間分佈等因素，建議參考工研院能	敬謝委員指教。更正本計畫雨水儲留槽體設計容積(Vs)為185 m <sup>3</sup> 。為了減少本計畫營運期間之自來水使用量，規劃利用建築物屋頂層收集雨水，並設置雨水儲留槽(約185m <sup>3</sup> )。為妥善處理截留之雨水，雨水將	5.7	5-27~5-29

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
<p>資所或駱尚廉、楊萬發「環境工程(一)自來水工程，第三版，茂昌圖書公司，p.3-37~3-41，特別是圖3-15」資料，計算之。</p>	<p>先經過攔污設施去除大型漂浮物，再經沉澱及過濾等處理單元後，存入筏基內之雨水儲留槽中，最後再以幫浦動力輸送提供作為清掃和綠地澆灌使用。惟旱季期間雨水不足澆灌時將以自來水補注澆灌不足的部份。</p> <p>雨水回收利用考量降雨強度和時間分布等因素，並依據駱尚廉、楊萬發「環境工程(一)自來水工程，第三版，p.3-37~3-41(圖3-15)」進行雨水貯留利用率檢討，詳細說明如下：</p> <p>(一) 雨水回收利用</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 集雨面積 本計畫利用屋頂層進行雨水收集，集雨面積合計約1,750m<sup>2</sup>。</li> <li>2. 集雨面積所收集之平均單日雨水量(W<sub>r</sub>) 屋頂層集雨面積合計約1,750m<sup>2</sup>。逕流係數為參考行政院農業委員會之「水土保持技術規範」第18條之參考值，屋頂層之逕流係數採0.9。參考綠建築解說與評估手冊，2015年版，日降雨量R為9.76mm。將上述係數帶入合理化公式，可得屋頂層集雨量為15.37m<sup>3</sup>/日。</li> <li>3. 可回收雨量(W<sub>r</sub>) 依本計畫規劃利用屋頂層作為集雨區，可回收之總雨量約為15.37 m<sup>3</sup>。</li> <li>4. 設計預定利用雨水取代自來水之設備使用(W<sub>d</sub>) <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 戶外地面及地下室清掃用水  <math display="block">Wd1=950m^2 \times 0.015m^3/m^2 = 14.25 m^3</math> <p>(假設每日單位面積清掃使用的水量為0.015m<sup>3</sup>/m<sup>2</sup>，本計畫戶外地面及地下室清掃面積約950 m<sup>2</sup>)</p> </li> <li>(2) 澆灌用水  <math display="block">Wd2=346.15m^2 \times 2(L/m^2) \div 1000 = 0.7m^3/日</math> </li> </ol> </li> </ol>		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>(依「用水計畫書審查作業要點」建議以每公頃澆灌用水量為<math>20\text{ m}^3(0.002\text{m}^3/\text{m}^2)</math>，本計畫植栽澆灌面積為<math>346.15\text{m}^2</math>)</p> <p>5. 當<math>W_r &gt; W_d</math>時，<math>W_s = W_d = 14.95\text{m}^3/\text{日}</math>。</p> <p>6. 雨水儲留槽體設計容積(<math>V_s</math>)約<math>185\text{ m}^3</math>。</p> <p>7. 雨水貯留利用率(<math>R_c</math>)  <math>R_c = \text{自來水替代水量}(W_s) \div \text{總用水量}(W_t) = 14.95 \div 155 * 100\% = 9.6\%</math></p> <p>(二) 雨水貯留利用率檢討  依據駱尚廉、楊萬發「環境工程(一)自來水工程」(第三版，p.3-40)進行雨水貯留利用率檢討(詳圖1.6.2-1)。  本計畫利用建築物屋頂層進行雨水收集，集雨面積合計約<math>1,750\text{m}^2</math>，同時雨水儲留槽體設計容積(<math>V_s</math>)約<math>185\text{m}^3</math>，雨水貯留利用率可達<math>9.6\%</math>。依據圖5.7-2臺北市雨水貯留槽容量設計進行檢討，本計畫之雨水貯留再利用規劃，應符合達<math>85\%</math>供水率(逕流系數<math>0.85</math>)。</p>		
三、同上，請考慮規劃中水回收系統，否則雨水貯留利用率達不到 $5\%$ 自來水替代水量。	敬謝委員指教。經重新檢討雨水回收再利用規劃後，更正雨水儲留槽體設計容積( $V_s$ )為 $185\text{ m}^3$ ，同時考量降雨強度等因素，並依據駱尚廉、楊萬發「環境工程(一)自來水工程，第三版，p.3-37~3-41(圖3-15)」進行雨水貯留利用率檢討，初步評估應已可符合雨水貯留利用率達 $9.6\%$ 自來水替代水量之規劃目標。	5.7	5-27~5-29
貳、相關機關			
2.1、都市發展局			
一、查本案前經105年6月27日「臺北市都市設計及土地使用開發許可審議委員會」大稻埕歷史風貌特定專用區第85次專案委員會審議，決議為「本案修正後通過。請於收受委員會會議紀錄			

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
之日起30日內，檢送5份修正後報告書與2份光碟送請本府核定。」有關都市設計審議主要應修正事項如下：			
(一)基地南側6公尺巷道退縮補足8公尺，其公共性是否給予都更獎勵部分由都更審議委員會審議時納入參考。	敬謝指教。本計畫將配合主管機關規定辦理。	如說明	如說明
(二)本案有關中和紡織立面保存處理方式，採方案二為方向，但請調整切割面積範圍，其中拆卸立面計畫請納入報告書。	敬謝指教。本計畫有關中和紡織立面保存處理方式，採方案二為方向，已調整切割面積範圍(圖6.4.1-1和圖6.4.1-2)，並會將拆卸立面計畫納入報告書。本計畫基地位於大稻埕歷史風貌特定專用區範圍，於建築設計上，必須符合「大稻埕歷史風貌特定專用區都市設計管制要點」規定，以維護迪化街之街道空間特色。本計畫已於105年6月27日經「臺北市都市設計及土地使用開發許可審議委員會」大稻埕歷史風貌特定專用區第85次專案委員會審議通過，本計畫建築外觀語彙均以當地舊有建築物之樣式設計，呼應附近舊有歷史風貌，透過本計畫開發可將原街角都市景觀破碎情況，於建築興建完成後，提升整體都市街角景觀(圖6.4.1-1)，說明如下： (一)呼應歷史城區的建築裙樓基座設計(圖6.4.1-2) 1.保留原中和紡織舊建物立面，重建於本計畫裙樓正立面。 2.建物基座搭配大稻埕傳統店屋“四柱三窗”的元素，配合圓拱收頭及樑帶關係變化，建構出建築主體之量體型式。 3.本計畫建物基座量體搭配鄰近歷史城區建築群，以灰色系石材搭配深咖啡色系金屬窗框，建立穩重及調和之建築基座外觀。 4.配合原街區之四柱三窗比例及現代建築之結構系統跨距，創造符合歷	6.4.1	6-69~ 6-70

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	史精神之現代建築整體規劃。 5. 建築裙樓於南京西路街角部分，以迪化街語彙設計，以減緩南京西路路口之壓迫感，並增加整體建築與環境之調和。		
(三)裝卸車位設置於車道出入口側，請補充說明其安全性。	敬謝指教。本案零售店鋪與事務所規模較小，裝卸需求較低。為確保行車安全性，本案於車道出入口處規劃有圓凸鏡及出車警示燈(圖5.4.1-6)，並於尖峰時段安排警衛人員協助指揮。	5.4.1	5-18~5-21
(四)其餘請依都發局複審意見修正。	敬謝指教。	—	—
二、本案除應依都審委員會決議修正外，倘經環評委員會審查後有相關意見，仍請申、設單位配合辦理，並俟通過環評審查程序後，始得據以申辦都審核定事宜。	遵照辦理。本計畫除將依都審委員會決議修正外，倘經環評委員會審查後有相關意見，仍將請申、設單位配合辦理，並俟通過環評審查程序後，始得據以申辦都審核定事宜。	如說明	如說明
<b>2.2、產業發展局</b>			
一、經審核本局無審查意見。	敬謝指教。	—	—
<b>2.3、臺北市動物保護處</b>			
一、經查本案土地非屬野生動物保護區或野生動物重要棲息環境，亦經廠商現地調查基地內未發現有保育類野生動物出現紀錄，且周邊土地皆已開發為住宅及商業用途，使用開發密度極高，故本開發案對本市自然生態環境影響程度輕微，爰本處無意見。	敬謝指教。	—	—
<b>2.4、臺北市交通局</b>			
一、第5.4章，基地停車空間配置數量與105年11月提送都市更新及爭議處理審議會之數量不符，請釐清。	敬謝指教。本計畫因容積樓地板面積略有調降，故停車空間規劃配合調整，整體而言，停車場坡道及出入口位置皆無改變，停車空間配置之大架構並無太大改變。	如說明	如說明

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
二、P5-16，圖5.4.2-20，人行進出動線穿越停車場出入口有通行安全疑慮，請補充必要性及相關安全警示設施。	敬謝指教。本計畫於停車場出入口規劃有警示燈及圓凸鏡等安全設施，藉以讓駕駛人掌握前方出入口狀況，並可提醒行人車輛即將出場，確保行人及行車安全，相關安全設施規劃位置如圖5.4.1-6所示。另本計畫停車場出入口留設有8.15公尺*15公尺之緩衝空間，可供駕駛人掌握前方人行狀況以維通行安全。	5.4.1	5-18~ 5-21
三、第6.1.2章，桃園機場捷運線已通車，請更新。	遵照辦理。已更新6.1.2節桃園機場捷運線通車資訊，說明如下： 桃園機場線全長51.5公里，其中以桃園機場二期航廈為起始點，往東沿機場之航勤南路經蘆竹地區，以地下方式穿越台四線、南崁溪，升出地面後以高架方式東行經赤塗崎，爬升進入林口台地，向南跨越國道一號高速公路下行，至中正體育園區前進入隧道折向東，沿青山路下林口台地後，以高架方式經二省道、泰山、新莊、二重疏洪道、三重捷運站至台北車站，長35.7公里，已於民國106年3月通車；桃園機場捷運線路線詳如圖6.1.2-3所示。 本計畫在台北端端點為台北車站旁，結合台鐵、高鐵、機場捷運及台北捷運路線網；桃園端點為高鐵桃園青埔車站的下一站(B6)；其中，台北市境內路線主要行經中正區、萬華區，而新北市境內採長生線，經過新北市三重、五股工業區、泰山、丹鳳等地。聯外捷運線經三重福音街、二重疏洪道、二省道、丹鳳、青山路、體育園區、文化二路、線道一〇八至桃園機場。	6.1.2	6-10
四、P6-86，6.6.4與圖6.6.4-1，延平長安路口設有公車站位，請修正。	遵照辦理，已補充該站位資訊，詳圖6.6.4-1和表6.6.4-1所示。	6.6.4	6-89~ 6-90
五、請補充施工期間運土車輛運送動線圖，並避免運土車輛行經周邊服務水準較差之路段及路口。(如延平北路(民生西路-南京西路)與塔城街(長安西路-市民大道))。	本計畫土方運輸路線將參考臺北市交通局公布之「臺北市大貨車及聯結車禁止通行範圍路線圖」進行規劃，同時盡量避開學校及醫院等敏感受體，選擇寬廣的道路作為搬運路線，並依規定提送「交通維持計畫」予臺北市政府交通局審核，以對土石方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，惟實際交通維持計畫將依臺北市政府交通局核定為準。初步	5.8	5-30~ 5-32

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>規劃運棄土方動線如圖5.8-1，已避開周邊服務水準較差之延平北路(民生西路-南京西路)與塔城街(長安西路-市民大道)等路段，說明如下：</p> <p>(一) 離場動線 由南京西路左轉重慶北路連接國道一號(中山高速公路)聯絡至土資場。</p> <p>(二) 進場動線 由國道一號(中山高速公路)下重慶北路右轉長安西路，接南京西路右轉至基地。</p> <p>上述動線在基地施工大門處將派員指揮及引導車輛進出，避免對行人安全造成影響。在施工前亦會提送「交通維持計畫」至臺北市交通局審核，對棄土及施工車輛之進出動線及運輸路線做妥善安排後，始可施工。</p>		
<p>六、P.8，環評審議規範第15點，自行車位依都更及都設審查之版本設置於地面層5席，未達規範設置數量，雖已備註說明因都更程序複雜不宜再行調整，就本項規範適用與否之認定，尊重主管機關認定或經環評審議之決定。惟依據附錄交評報告P3-6表3.2-2汽車停車需求為186，供給為191，尚有餘裕，建議可考量以地下1層自設汽車格位調整因應，以符合審議規範訂定之精神。</p>	<p>敬謝指教。</p> <p>依環評審議規範檢核表規定，本計畫應規劃設置汽車停車位數量1/4以上之自行車停車位。</p> <p>本計畫應設汽車位為180席，依本審議規範則應設自行車位<math>180 \times 1/4 = 45</math>席。</p> <p>惟本計畫考量基地鄰近北門捷運站且距離基地50公尺範圍有Ubike系統可供租借自行車，因此本計畫規劃於基地南側設置31席自行車位，詳見圖5.4.1-2。</p>	5.4.1	5-17 5-19
<p>七、本案前已提送「都市設計審議委員會」及「都市更新及爭議處理審議會」審查，建議補充審查過程中重要決議事項(如停車場出入口設於基地北側南京西路之決議)。</p>	<p>遵照辦理。將補充於本計畫環說報告附錄十。</p>	附錄十	附錄十



審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
2.5、臺北市公共運輸處			
一、第6-86頁請開發單位依下列意見修正：			
(一)「6.6.4大眾運輸系統現況」：「……其中以位於南京西路之『延平一路』距離基地最為接近。」修改為「……其中以位於南京西路之『延平一站(南京)』距離基地最為接近。」	遵照辦理。有關6.6.4節大眾運輸系統現況一節，已遵照修正如下： 基地周邊公車路線眾多、班次密集，公共運輸系統發達而完整，站位分布如圖6.6.4-1及表6.6.4-1所示。基地周邊道路如延平北路、南京西路、塔城街及西寧北路等均設有公車站位，路線眾多且班次密集，共有25條公車路線經過，其中以位於南京西路之「延平一站(南京)」距離基地最為接近。基地周邊公車路線主要連接臺北市為主。	6.6.4	6-89~ 6-90
(二)「圖6.6.4-1大眾運輸站位與路線分布圖」及「表6.6.4公車站位分布表」：「南京西路口(鈕釦街)」、「延平一站(南京)」及「迪化街口(永樂市場)」公車站位分別誤植為「南京西路口」、「延平一站」及「迪化街口」。	感謝指正，已修正誤繕文字。詳見圖6.6.4-1及表6.6.4-1所示。	6.6.4	6-89~ 6-90
2.6、臺北市交通管制工程處			
一、依本府環境保護局106年3月24日北市環綜字第10631462200號函辦理	敬謝指教。		
二、有關「弘千建設臺北市大同區玉泉段二小段40地號等29筆土地都市更新案」環境影響說明書，經檢視後，初擬意見如下：			
(一)P.5-15，請補充說明停車場出入口與上、下游路口距離	遵照辦理。本案停車場出入口距離鄰近路口皆大於10公尺，符合法規至少5公尺之規定，補充如圖5.4.1-3所示。	5.4.1	5-18~ 5-21

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
，並標示在圖5.4.1-1上。			
(二)P.5-15,有關車道出入口處警示設施，請將反射鏡與警示燈之設置納入規劃，並於圖5.4.1-1標示。	遵照辦理。本計畫於停車場出入口規劃有警示燈及圓凸鏡等安全設施，藉以讓駕駛人掌握前方出入口狀況，並可提醒行人車輛即將出場，確保行人及行車安全，相關安全設施規劃位置如圖5.4.1-6所示。另本計畫停車場出入口留設有8.15公尺*15公尺之緩衝空間，可供駕駛人掌握前方人行狀況以維通行安全。	5.4.1	5-18~5-21
(三)P.5-15,有關停車場進出動線規劃，請分別標示汽、機車進出口動線於圖5.4.2-1上。	遵照辦理。已分別標示汽、機車進出動線如圖5.4.1-3。	5.4.1	5-18~5-21
(四)請補充基地人行系統規劃(含斷面圖)，儘可能留設2公尺以上空間，以確保設置路燈桿或其他設施物後，仍有足夠行人淨寬。	遵照辦理。本計畫建築物北側及西側均留設有4m寬騎樓，並於基地四周規劃無遮簷人行步道，其中基地東側開闢巷弄連通道，留設淨寬1.5公尺之人行道，西側及北側因騎樓設計，人行步道寬度介於1.2~6m間，南側因開放空間及植栽綠化規劃，人行步道寬度在2.5m至6m以上。整體而言，本計畫建築物興建完成後，基地四周人行動線通暢，可提供行人良好的步行環境(圖5.3-4)，相關斷面圖如圖5.3-5所示。	5.3	5-7~5-17
(五)P.6-79，經檢視表6.6.1-2基地鄰近路口號誌時制計畫及路口管制方式，多處時相流向圖與管制方式與現況不符，請再檢視並且更新。	本計畫交通量調查時間更新為民國105年7月，配合本次現況調查調整更新如表6.6.1-2。	6.6.1	6-82
(六)P.6-81，查本處105年春、夏、秋季旅行速率調查資料，南京西路上、下午尖峰道路服務水準往東為D-E級，往西為E-F級與本案調查所述差異較大，請再檢視	本計畫旅行速率調查時間為民國105年7月，經分析後可與鄰近路口方向(Approach)之服務水準吻合，顯示本計畫分析結果應屬合理。另考量每日交通量略有差異，建議貴處同意每計畫分析結果。	如說明	如說明

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
及確認。			
(七)P.8-9，施工期間，請確保行人的行走安全，並保持0.9公尺以上的行走空間，並於明顯處掛設警示燈與牌面。	遵照辦理。本計畫施工期間將確保行人的行走安全，並以保持0.9公尺以上的行走空間為原則，且於明顯處掛設警示燈與告示牌。	8.1.2	8-10
(八)本案規劃有零售業，請再檢視是否有裝卸貨需求及臨停接運需求；如有，請以內部化處理，並於相關章節補充文字說明及圖說標示裝卸停車位及臨停接運設置位置及動線。	敬謝指教。本案零售店鋪與事務所規模較小，裝卸需求較低，故於地上一層規劃一席裝卸車位(圖5.4.1-6)，可滿足本身裝卸貨需求及臨停接運需求。另為確保行車安全性，本案於車道出入口處規劃有圓凸鏡及出車警示燈，並於尖峰時段安排警衛人員協助指揮。	5.4.1	5-18~ 5-22
(九)本案於開發完成後之停車空間(含臨停、裝卸貨等)應滿足自身需求並基地內部化，未來將不得再向本市交通相關單位申請開放路邊停車，並納入買賣公約或管理公約內。	遵照辦理。本計畫於開發完成後之停車空間(含臨停、裝卸貨等)將滿足自身需求並基地內部化，未來將不會再向市府交通相關單位申請開放路邊停車，並納入買賣公約或管理公約內。	如說明	如說明
<b>2.7、臺北市工務局</b>			
一、本案環說書第5-24頁第5-8節四、剩餘資源處理計畫中，所引用之「臺北市營建剩餘資源及混合物管理辦法」，已於101年11月27日修正為「臺北市營建剩餘資源管理辦法」，其後所援引之計畫內容亦請配合法規修正內容一併修正。	遵照辦理。本計畫已將「臺北市營建剩餘資源及混合物管理辦法」修正為「臺北市營建剩餘資源管理辦法」，其後所援引之計畫內容，將依據臺北市營建剩餘資源管理辦法」辦理。	5.8	5-33
<b>2.8、臺北市新工處</b>			

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
一、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。本計畫開挖構築地下結構物時，將避免其擋土設施及其構造物侵入周邊計畫道路範圍情況。	8.1.2	8-2
二、因基地臨20公尺計畫道路，請申請單位加強減噪設施。	<p>遵照辦理。本計畫已於環說報告8.1.2節中擬定施工期間之減噪措施，列舉如下：</p> <p>(一) 施工階段相關具體之噪音防制技術對策詳表8.1.2-2及表8.1.2-3所示。</p> <p>(二) 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：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 施工機具將選擇低噪音或備有消音設備之機具或在機具周圍加裝防音設施以減低噪音量。</li> <li>2. 施工機具及運輸車輛定期維修保養，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。</li> <li>3. 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。</li> <li>4. 本計畫承諾將於施工期間設置營建噪音即時連續監測設施及顯示看板，監測期間建立噪音超標預警及因應機制。</li> </ol> <p>(三) 施工運輸車輛噪音減輕對策</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>3. 施工期間工區周界之運輸道路須保持路面平整，運輸道路如有破損時則須立即進行維護，以免因路面顛跛增加運輸車輛產生之噪音振動量</li> </ol>	8.1.2	8-7~8-9

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	。 (四) 做好敦親睦鄰及事前說明之工作，施工期間若接到居民之陳情抱怨，將即時處理並調整施工方式降低噪音影響。 。		
2.9、臺北市政府工務局大地工程處			
一、經查本案開發基地非屬本府現行公告本市山坡地範圍，本案環境影響說明書，本處無意見。	敬謝指教。	—	—
2.10、臺北市水利處			
一、有關雨水貯留設施，後續請依本府訂頒102年10月「臺北市基地開發排入雨水下水道逕流量標準」相關規定，依程序向建管處提出申請後，由本處配合審查，並依通過之設計圖說施作。	遵照辦理。未來本計畫雨水貯留設施將依貴府於102年10月訂頒之「臺北市基地開發排入雨水下水道逕流量標準」相關規定，依程序向建管處提出申請後，經貴處配合審查後，依通過之設計圖說施作。	如說明	如說明
二、未來建築開發時應維持基地週邊雨水下水道及其附屬設施既有排水功能不得毀損，本案若有辦理公共排水設施改進、變更或廢除之需求，開發業者應將排水設計圖說資料併建造申請案送本市建築管理處轉本處審查，並依通過之設計圖說施作。	遵照辦理。本計畫建築開發時將維持基地週邊雨水下水道及其附屬設施既有排水功能不得有毀損情形。另本案未來若有辦理公共排水設施改進、變更或廢除之需求，開發單位將依規定提送排水設計圖說資料併建造申請案送貴市建築管理處轉貴處審查，並依通過之設計圖說施作。	如說明	如說明
2.11、臺北市公園處			
一、本案基地內無本處轄管公園綠地廣場，故本處無意見。	敬謝指教。	—	—
2.12、臺北市衛生下水道工程處			
一、本處無意見。	敬謝指教。	—	—
2.13、臺北市政府消防局			
一、依本府環境保護局106	敬謝指教。	—	—

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
年3月24日北市環綜字第10631462200號函辦理。			
二、說明書內P5-30及的P5-32頁抄錄之「劃設消防車輛救災活動空間指導原則」條文內容非內政部102年7月22日修正版本，請再檢視修正。	敬謝指教。已更新依102年7月22劃設消防車輛救災活動空間指導原則辦理，詳見圖5.11-1。	5.11	5-41
2.14、臺北市大同區公所			
一、無意見。	敬謝指教。	—	—
2.15、臺北市都市更新處事業科			
一、查旨揭更新案係屬本府91年10月28日公告劃定「南京西路、塔城街口東南側更新地區」，位於南京西路以南、甘谷街以北、延平北路一段以西所圍街廓範圍內，屬非完整街廓，基地面積為2,531.79平方公尺。本案實施者於101年12月28日業依都市更新條例第19條及第29條規定擬具事業計畫及權利變換計畫申請報核，102年11月4日至102年12月3日辦理都市更新事業計畫及權利變換計畫公開展覽，102年11月27日辦理公辦公聽會，103年3月27日召開幹事會及權變小組會議，105年6月27日本市都市設計委員會決議修正後通過，實施者因需時間依都市設計審議委員會紀錄修正及辦理估價於105年7月22日來函申請幹事復審展延，105年8月1日本處同意展延30	—	—	

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
日，105年11月29日召開第2次都市更新審議幹事會及權變小組會議，會議結論摘要如下：			
(一)本案經文化局確認無歷史古蹟建物，但實施者仍配合都市設計審議意見保存現地中和紡織立面，請各幹事協助認列立面保存相關費用。	敬悉。本案經文化局確認無歷史古蹟建物，惟實施者仍配合都市設計審議意見保存現地中和紡織立面，此外本案將配合各幹事協助認列立面保存相關費用。	如說明	如說明
(二)請依各幹事意見修正事業計畫與權利變換計畫。	敬悉。本案各幹事意見將修正於事業計畫與權利變換計畫。	如說明	如說明
(三)本案依幹事意見修正並重新辦理公開展覽及公聽會，另請實施者與所有權人妥善溝通。	敬悉。本案將依幹事意見修正並重新辦理公開展覽及公聽會。另實施者也將與所有權人充分妥善溝通。	如說明	如說明
二、本案都市更新獎勵面積，說明如下：			
(一)基準容積為14,178.02m <sup>2</sup> ，都市更新獎勵容積額度合計3,249.06 m <sup>2</sup> ，合計17,427.08 m <sup>2</sup> ，為規劃30層樓，設法定停車位汽車192部，機車197部，供作為本案對環境之衝擊影響之審議參考。	敬謝指教。本案已依基準容積為14,178.02m <sup>2</sup> ，都市更新獎勵容積額度3,251.11m <sup>2</sup> ，合計17,429.13m <sup>2</sup> ，規劃30層樓，設法定停車位汽車191部，機車197部，進行本計畫對環境之衝擊影響評估。	5.3	5-6~5-7 5-10
三、本案都市更新事業計畫是權利變換計畫請實施者配合本市環境影響評估審議結果修正，並製作變更內容對照表，供後續都市更新審議參考。	敬謝指教。本案都市更新事業計畫係為權利變換計畫，後續將依環境影響評估審議結果，製作變更內容對照表，供後續都市更新審議參考。	如說明	如說明
2.16、建築管理工程處			

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
一、無意見。	敬謝指教。	—	—
<b>2.17、環保局水質病媒管制科</b>			
一、本案營建工地請依第8-1頁所述，於施工前檢具逕流廢水污染削減計畫，報本局審查。	遵照辦理。本案將於施工前檢具逕流廢水污染削減計畫報請 貴局審查。	8.1.1	8-1
二、另依據第5-6節述明本案污水將納入本市污水下水道系統，未來納入公共污水下水道後，請檢具證明文件過局憑辦，並免依水污染防治法管制。	遵照辦理。本案污水將納入本市污水下水道系統，未來納入公共污水下水道後，將檢具證明文件憑辦，免依水污染防治法管制。	8.1.3	8-12
三、為減輕降雨沖刷地表、建築物所產生之逕流非點源，另依據「臺北市推動宜居永續城市環境影響評估審議規範」第13條規定，請開發單位應於環評報告書件內容詳列，於規劃設計階段之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>水>水(含飲用水)>資訊延伸連結>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）。	遵照辦理。為減輕降雨沖刷地表、建築物所產生之逕流非點源，本計畫將依據「臺北市推動宜居永續城市環境影響評估審議規範」第13條規定，於環評報告書件內容補充規劃設計階段之降雨逕流污染控制設施並納入考量，收集處理開發區域15毫米初期降雨逕流量；相關技術將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」。	8.1.2	8-7
<b>2.18、環保局氣候變遷管理科</b>			
一、本案件與本市環評審議規範檢核表第5點辦理情形說明，請一併於本文第8.1.2章補充說明，並請補充施工期間回收	敬謝指教。本計畫承諾將於施工期間使用回收水執行周邊道路灑水降溫作業。回收水將以沉砂池之水源為主，經沉澱過濾後使用於道路灑水降溫。	8.1.2	8-7



審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
水如何收集及處理。			
二、檢核表第7點辦理情形說明，有關建築面積達1,000m <sup>2</sup> 者，應於屋頂設置太陽光電發電設備，設備及其投影面積應達其建築面積5%以上礙難執行乙節，請仍依規定辦理。另請提供營運期間用電契約容量估算說明。	<p>敬謝委員指教。</p> <p>(一)再生能源規劃 本計畫建築面積為1,797.76m<sup>2</sup>，依建築面積之5%計算，則依本項檢核應設置屋頂太陽光電發電設備1,797.76m<sup>2</sup>×5%=89.89m<sup>2</sup>。 而本計畫規劃於屋突頂層設置太陽能光電系統92.7 m<sup>2</sup>，詳見圖5.10-1，已可符合環評審議規範檢核表要求。</p> <p>(二)營運期間用電契約容量估算 本計畫營運期間公共用電契約容量約為250kW，未達800 kW。 若以整棟建築物用電進行估算，則本計畫營運期間用電契約容量，初步估算如下： 1. 集合住宅 104 戶 (表燈):1Ø3W110/220V 供電,設備容量 18KVA/戶 (18KVA*104 戶 =1872KVA) 2. 電信室1戶(表燈):1Ø3W110/220V 供電,設備容量8KVA/戶 3. 店舖12戶(表燈):1Ø3W110/220V 供電,設備容量18KVA/戶(18KVA*12 戶=216KVA) 4. 一般事務所 9 戶 (表燈):3Ø4W220/380V 供電,設備容量 90KVA/戶(90KVA*2 戶+設備容量 50KVA/戶(50KVA*7 戶=530KVA) 5. 公共1戶(契約):3Ø4W220/380V 供電,設備容量500KVA/戶(契約250KW) 合計約2,876KW</p>	5.10	5-32
三、檢核表第9點辦理情形說明，地上一至三樓一般零售業及事務所仍屬商業使用，依本市推動宜居永續城市環境影響評估審議規範第十一條規定：「作為旅館、商業或辦公使用者，應設置能源管理系統，並進	本計畫建築物主要作為住宅使用之大樓，未設置中央空調系統，且非以作為旅館、商業或辦公使用之大樓。其中地上一至三層作為門廳、一般零售業和一般事務所，地上四至二十九層作為集合住宅使用，而地上三十層為社區管委會空間。非屬臺北市推動宜居永續城市環境影響評估審議規範第十一條規定之作為旅館、商業或辦公使用者之大樓，故應可免予評估本項目。	如說明	如說明

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
行用電需量管理及節能措施，營運期間節能情形納入追蹤監督」，請依規定辦理。			
四、檢核表第15點辦理情形說明，有關停車場汽、機車停車位應有各 1/3 以上安裝充電系統或預留管線以利後續安裝充電系統乙節，請於本文 5.4節補充。另應規劃應設汽車停車位數量 1/4 以上之自行車停車位，僅能於基地南側廣場設置5台自行車臨時停車位，不足車位，請仍依規定辦理。	<p>敬謝指教。</p> <p>(一)電動車停車位規劃 本計畫承諾汽、機車停車位將預留管線，以利後續安裝充電系統，作為電動車充電使用。</p> <p>(二)自行車位 依環評審議規範檢核表規定，本計畫應規劃設置汽車停車位數量1/4以上之自行車停車位。 本計畫應設汽車位為180席，依本審議規範則應設自行車位<math>180 \times 1/4 = 45</math>席。 惟本計畫考量基地鄰近北門捷運站且距離基地50公尺範圍有Ubike系統可供租借自行車，因此本計畫規劃於基地南側設置31席自行車位，詳見圖5.4.1-2。</p>	5.4.1	5-17~ 5-19
2.19、環保局稽查大隊			
一、督促開發單位落實各項污染防制施。	敬謝指教。	—	—
2.20、環保局環檢中心			
一、表7.1.3-1中空氣污染物標示為二氧化氮，表7.1.3-2同項污染物改為NOx，前後不一致，請修正。	遵照辦理。已將原表7.1.3-2之NOx標示，修正NO <sub>2</sub> (二氧化氮)，詳表7.1.3-1和表7.1.3-2。	7.1.3	7-15

# 第一次審查意見回覆

(依臺北市政府 106.07.05 環境影響評估審查委員會第 186 次會議審查意見辦理回覆)

# 弘千建設臺北市大同區玉泉段二小段 40 地號等 29 筆 土地都市更新案環境影響說明書

## 第一審查意見回覆對照表

依臺北市政府 106.07.05 環境影響評估審查委員會第 186 次會議審查意見辦理回覆

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
一、委員及相關機關意見摘要：			
(一)范委員正成：			
<p>本計畫之基礎在開挖及施作期間，應考量隆起(Heave)及筏式基礎(MatFoundation)承受上揚力的情形，並加以週延處理。</p>	<p>遵照辦理。本計畫已針對基地進行 1 孔鑽探調查，有關基礎在開挖及施作期間，隆起(Heave)及筏式基礎(MatFoundation)承受上揚力的情形，說明如下：</p> <p>(一) 筏式基礎容許承载力分析</p> <p>本基地預定開挖深度約 18.75 公尺，建物基礎座落於中度稠密至稠密之土質黏土層，其下為密實至極密實粉土質砂土層。</p> <p>考慮全面性破壞之基礎承载力分析，所求得筏式基礎之長期容許承载力高於 70t/m<sup>2</sup>，大於建物之總荷重；惟應進一步考慮基礎荷重作用之容許沉陷量。</p> <p>依目前規劃開挖深度，預定基礎面下尚存厚約 4.2 公尺之粉土質黏土層，倘保守考量依(2)式分析，粉土質黏土層(CL2)之基礎承载力，本基地基礎之長期及短期容許承载力分別約為 32 t/m<sup>2</sup>(SF=3)及 38 t/m<sup>2</sup>(SF=2)，當考慮建物構築後長期地下水位回升之情況，以建物總荷重扣除水位回升後之常時水浮力，高樓區之有效荷重約為 43.8 t/m<sup>2</sup>，大於永久性容許承载力(32 t/m<sup>2</sup>)，長期容許承载力不足；若考慮建物剛施工完成且地下水位未及時回升情況，高樓區之靜載重為 44.0 t/m<sup>2</sup>，亦大於基礎地臨時容許承载力(38 t/m<sup>2</sup>)，故宜綜合以上全面性破壞之承载力與建物荷重作用下之容許沉陷量，審慎評估本基地承载力不足之問題。</p> <p>(二) 開挖回脹量分析</p> <p>本基地開挖面下尚分布厚約 4.2 公尺之</p>	7.1.1	7-3~7-8

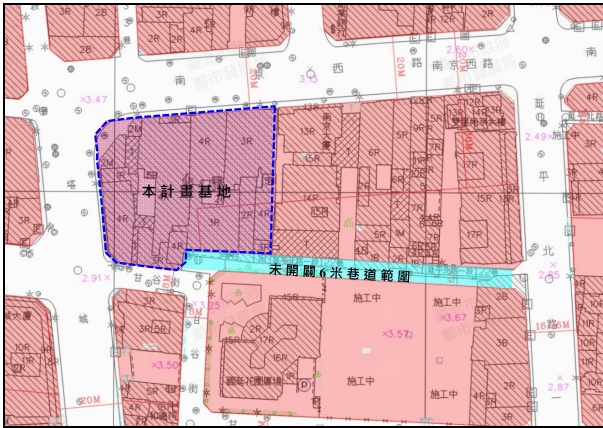
審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>黏性土壤，因此開挖解壓造成之回脹量包括彈性回脹及吸水回脹。假設基礎面上之土體乃瞬時移除，當本基地開挖達18.75公尺深，且忽略地下連續壁及不考量基地內配置地下結構物(如基樁與扶壁)摩擦力，則開挖面中央及角隅之彈性回脹量分別約為5公分及1公分；而吸水回脹量則分別約為11公分及3公分。實際上彈性回脹量在開挖期間已隨開挖深度的增加而被挖除，故對永久結構並不致產生嚴重影響，而地下室開挖工期亦遠小於開挖面下黏性土層吸水回脹量完全發揮所需之時間，且由於基地四周連續壁之圍束，因此估計實際因開挖解壓所引致之回脹量遠小於前述之理論分析結果。而由台北地區之開挖經驗，估計之回脹量一般皆高於實際發生量。為避免過量回脹，應盡量縮短地下室開挖工期以減少開挖底部土壤的曝露時間。開挖區應設置排水系統以快速收集地面水；開挖至預定深度時應立刻鋪設一層厚約10~15公分之普通混凝土薄層，不但可減少土壤受到地面水、人工及機械之擾動，且方便模板、鋼筋、地板及地樑等施工作業。</p> <p>(三) 筏式基礎沉陷量估計</p> <p>基礎沉陷量一般可分為彈性沉陷與壓密沉陷兩種。彈性沉陷發生於所有土層，於荷重施加後立即完成，通常以彈性理論估計；壓密沉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。</p> <p>經計算分析，當假設基礎型式為柔性筏式基礎且結構物載重乃瞬間加壓於基礎面時，則於建物構建完成時，在地下水壓未回升且不考慮連續壁以及基樁與扶壁之影響，則由筏基底版壓力作用下所產生最大彈性沉陷，於高樓區中央和角隅處以及開放空間估計分別約為</p>		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>12公分、7公分和2公分；考量長期狀況因地下水上舉力回升，基礎底面淨接觸壓力降低，則高樓區中央和角隅處之長期壓密沉陷量估計分別約達30及20公分以上(開放空間區域則可忽略)。</p> <p>(四) 基礎底面地下水上舉力分析</p> <p>由前節分析得知，作用於基礎底版之上舉水浮力於高地下水位時約為<math>17.8\text{t/m}^2</math>，而高樓區所能提供之靜荷重約為<math>44.0\text{t/m}^2</math>，大於高水位之地下水上浮力，因此本基地高樓區應無地下水上浮問題；而開放空間(5B)所能提供之靜荷重約為<math>7.9\text{t/m}^2</math>，小於地下水上浮力，但因本基地開放空間面積不大，建議可採以下之方式配合逆打所需樁基礎克服上舉水浮力：1.增加開放空間之建物靜荷重，如增加樓板重量或增設永久性之開放空間景觀覆土等；2.以加強地樑方式，將高樓區之部分荷重傳遞分布至開放空間；3.將擋土措施與地下室結構作永久性之有效聯結，藉由擋土措施之摩擦力與自重提供上浮抵抗力。</p> <p>(五) 開挖底部穩定性分析</p> <p>為確保基礎開挖底部的穩定性，避免造成鄰房或道路損壞，必須針對基地土層之性質，檢討可能發生的狀況，並求出解決問題的方式，有關穩定性安全準則，乃根據建築物基礎構造設計規範。貫入深度分析的項目包括：(1)側向土壓力平衡分析；(2)開挖面塑性隆起分析；(3)開挖面上舉隆起分析；(4)砂湧分析。</p> <p>1. 側向土壓力平衡分析</p> <p>依據建築物基礎構造設計規範，當本基地開挖深度為18.75公尺，而且最下層支撐深度距開挖底面5.75公尺時，分析結果顯示當擋土壁總長度達地表面下35.0公尺，擋土設施抵抗牆背側土壓力的安全係數可達1.5，滿足規範要求。</p> <p>2. 開挖面塑性隆起分析</p>		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>初步分析結果顯示，若擋土壁總長度達地表面下 35.0 公尺，則開挖至預定深度時，則擋土設施抵抗內擠隆起的安全係數可大於規範值 1.2。</p> <p>3. 開挖面上舉隆起分析</p> <p>本計畫設計常態地下水位狀況 (GL.-3.0m)，考量層次 5(SM2)粉土質砂為透水層(分佈深度範圍 23.0~41.2 公尺)，當地下水壓為靜態分佈時，當基地開挖至 GL.-8.8m 時，其抵抗上舉隆起之安全係數小於規範值 1.2。當開挖至 GL.-10.6m 時應配合開挖進度進行抽水解壓作業，另考量層次 7(SM3)粉土質砂土為透水層(分佈深度範圍 44.7~50.0 公尺)，當開挖至 GL.-18.75m 時，其抵抗上舉隆起之安全係數為 1.22，略大於規範值 1.2，應無上舉隆起之虞。</p> <p>由於本基地連續壁並未貫穿本層次進入黏土層(CL3)，因此為防止開挖面上舉隆起，建議於基地內 SM2 層次設置解壓井，當開挖至 G.L.-10.6m 時應配合開挖進度進行抽水解壓作業，水位降低至地表下 3.2 公尺以下；至 G.L.-18.75m 時則水位須降低至地表下 16.3 公尺以下，方能滿足抵抗上舉隆起安全係數之要求。此外，並建議基地開挖前應於 SM2 及 SM3 層次埋設水壓計以量測實際水壓之變化之分佈，及土層隆起之監測以評估解壓之效果及必要性。</p> <p>4. 砂湧分析</p> <p>開挖面下方若屬透水性良好砂質土層且擋土措施兩側之地下水位不等時，滲透水壓過大將造成開挖底下之砂層產生沸湧現象，造成開挖面不穩定。本基地開挖面以下尚存厚約 4.2 公尺低透水性粉土質黏土層，因此開挖面下應無砂湧之問</p>		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>題。惟仍須注意連續壁可能包泥及接縫之水密性，及抽水井等貫穿不透水層之井孔可能造成之漏水及砂湧問題。</p> <p>綜合上述數項開挖穩定分析結果，考慮基地內地層分佈不同狀況，建議本基地地下室開挖擋土設施總長度至少應達現地表面下 35.0 公尺。此外建議於地表下身柱 23.0~41.20 公尺之粉土質砂層(SM2)及地表下深度 44.7~50.0 公尺之粉土質砂層(SM3)埋設水壓計，以評估開挖過程是否須進行抽水解壓及其成效，防止開挖面下方黏性土層產生上舉隆起，以提供基礎開挖足夠的穩定性。</p>		
<b>(二)劉委員小蘭：</b>			
1.若未符合臺北市環評審議規範檢核表應如何處理宜規範。	<p>遵照辦理。經本計畫重新檢討後，前次審查未符合之再生能源規劃、自行車位規劃和屋頂綠化規劃，經本計畫再次檢討後皆已可符合環評審議規範檢核表規定。說明如下：</p> <p>(一)太陽光電發電設備規劃</p> <p>本計畫營運期間公共用電契約容量約為 250kW，未達 800 kW，故依建築面積達 1,000m<sup>2</sup> 者，於屋頂設置太陽光電發電設備，設備及其投影面積應達其建築面積 5%以上進行檢討。</p> <p>本計畫建築面積為 1,797.76m<sup>2</sup>，依建築面積之 5%計算，則依本項檢核應設置屋頂太陽光電發電設備 1,797.76m<sup>2</sup>×5%=89.89m<sup>2</sup>。</p> <p>而本計畫規劃於屋突頂層設置太陽能光電系統 92.7 m<sup>2</sup>，詳見附圖 5.10-1，已可符合環評審議規範檢核表要求。</p> <p>(二)自行車位規劃</p> <p>依環評審議規範檢核表規定，本計畫應規劃設置汽車停車位數量 1/4 以上之自行車停車位。</p> <p>本計畫應設汽車位為 180 席，依本審議規範則應設自行車位 180*1/4=45 席。</p> <p>惟本計畫考量基地鄰近北門捷運站且距離基地 50 公尺範圍有 Ubike 系統可供租</p>	5.10 5.3 5.4.1	5-32 5-16~ 5-18 5-19~ 5-21



審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>借自行車，因此本計畫規劃於基地南側設置 31 席自行車位，詳見圖 5.4.1-2。</p> <p>(三)屋頂綠化規劃</p> <p>依屋頂平臺實施綠化面積應達該屋頂平臺面積之 50%，進行檢討。其中屋頂平臺面積為屋頂層扣除建築技術規則規定之屋頂突出物、依法應設置之屋頂避難平臺、太陽光電發電設備，及其他無法綠化之面積。綠化面積以實際被覆面積及種植屋頂菜園面積計算。</p> <p>本計畫屋頂層扣除建築技術規則規定之屋頂突出物、依法應設置之屋頂避難平臺、以及其他無法綠化之面積後，屋頂平臺面積為 174.12m<sup>2</sup>。</p> <p>以屋頂平臺面積之 50%估算，則依本審議規範應設置之屋頂綠化面積為 174.12m<sup>2</sup>*50%=87.06m<sup>2</sup>。</p> <p>而本計畫規劃屋頂綠化面積 89m<sup>2</sup>，詳見附圖 5.3-8，已可符合環評審議規範檢核表要求。</p>		
<p>2.基地南側有一未開闢之六米巷道，請問目前使用為何請說明，此外基地南側有一6米人行道，未來此未開闢巷道開闢後與此6米人行道之關係，請說明。</p>	<p>敬謝委員指教。基地南側未開闢六米巷道目前為各現況建物之法定空地或建物，未來由道路兩側之新開發案分段開闢詳圖 1。未開闢之六米道路屬都市計畫道路，主要為車行，而本計畫範圍內之 6 米人行道為法定空地供公眾人行使用，性質不同。</p>  <p>圖 1 本計畫基地南側未開闢 6 米巷道範圍圖</p>	如說明	如說明
<p>3.空氣品質監測請增加 PM<sub>2.5</sub>。</p>	<p>遵照辦理。本計畫施工及營運期間環境監測計畫之空氣品質監測項目已增加 PM<sub>2.5</sub> 監測項目(詳表 8.2-1)。</p>	8.2	8-15
<p>(三)邱委員祈榮：</p>			

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
植栽計畫並無特殊特色，竹柏亦應不屬灌木，建議可再檢討植栽，更換更具特色的樹種。	敬謝委員指教。竹柏屬於喬木類，已經重新檢視採用塔型羅漢松作為南北聯通道連續綠帶，底層鋪設清碎石，呈現現代簡約景觀空間。 本計畫地面一層和屋頂層植栽設計搭配採取台灣原生樹種作為基調，搭配多層次灌木植栽呈現整體景觀設計(詳圖 5.3-7 和圖 5.3-8)。	5.3	5-16~ 5-18
<b>(四)劉委員益昌：</b>			
1.基地開挖期間進行考古遺址類文化資產監看，請將每日監看改為全程監看。	遵照辦理。本計畫基地開挖期間將全程進行考古遺址類文化資產監看作業(詳表 8.2-1)。	8.2	8-15
2.監看人員依文化部文資局釋示，其資格應准用考古遺址發掘人員資格。	遵照辦理。監看人員將依文化部文資局釋示，其資格准用考古遺址發掘人員資格。	8.2	8-15
<b>(五)高委員思懷：</b>			
1.基地北側路邊停車現況，於施工期如何因應？	敬謝委員指教。本案施工前將依臺北市施工期間交通維持辦法提送施工期間交通維持計畫，研提內容包含圍籬位置與行人交通維持、大門位置與工程車輛進出交通維持、挖土作業交通維持、混凝土澆注作業交通維持、吊裝作業交通維持、佔用道路交通維持等，俟主管機關-臺北市政府交通局同意備查後執行。	8.1.1	8-1
2.本案無法符合審議規範檢核表再生能源與屋頂綠化兩項，仍宜請提出替代方案。	遵照辦理。經本計畫重新檢討後，前次審查未符合之再生能源規劃、自行車位規劃和屋頂綠化規劃，經本計畫再次檢討後皆已可符合環評審議規範檢核表規定。說明如下： (一)太陽光電發電設備規劃 本計畫營運期間公共用電契約容量約為250kW，未達800kW，故依建築面積達1,000m <sup>2</sup> 者，於屋頂設置太陽光電發電設備，設備及其投影面積應達其建築面積5%以上進行檢討。 本計畫建築面積為1,797.76m <sup>2</sup> ，依建築面積之5%計算，則依本項檢核應設置屋頂太陽光電發電設備1,797.76m <sup>2</sup> ×5%=89.89m <sup>2</sup> 。	5.10 5.3 5.4.1	5-32 5-16~ 5-18 5-19~ 5-21

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>而本計畫規劃於屋突頂層設置太陽能光電系統 92.7 m<sup>2</sup>，詳見附圖 5.10-1，已可符合環評審議規範檢核表要求。</p> <p>(二)自行車位規劃</p> <p>依環評審議規範檢核表規定，本計畫應規劃設置汽車停車位數量 1/4 以上之自行車停車位。</p> <p>本計畫應設汽車位為 180 席，依本審議規範則應設自行車位 180*1/4=45 席。</p> <p>惟本計畫考量基地鄰近北門捷運站且距離基地 50 公尺範圍有 Ubike 系統可供租借自行車，因此本計畫規劃於基地南側設置 31 席自行車位，詳見圖 5.4.1-2。</p> <p>(三)屋頂綠化規劃</p> <p>依屋頂平臺實施綠化面積應達該屋頂平臺面積之 50%，進行檢討。其中屋頂平臺面積為屋頂層扣除建築技術規則規定之屋頂突出物、依法應設置之屋頂避難平臺、太陽光電發電設備，及其他無法綠化之面積。綠化面積以實際被覆面積及種植屋頂菜園面積計算。</p> <p>本計畫屋頂層扣除建築技術規則規定之屋頂突出物、依法應設置之屋頂避難平臺、以及其他無法綠化之面積後，屋頂平臺面積為 174.12m<sup>2</sup>。</p> <p>以屋頂平臺面積之 50%估算，則依本審議規範應設置之屋頂綠化面積為 174.12m<sup>2</sup>*50%=87.06m<sup>2</sup>。</p> <p>而本計畫規劃屋頂綠化面積 89m<sup>2</sup>，詳見附圖 5.3-8，已可符合環評審議規範檢核表要求。</p>		
3. 施工圍籬高度宜請審慎考慮，以期有效控制空污與噪音之污染？	敬謝委員指教。本計畫拆除作業現場周圍應依規定設置防護圍籬、防音板及警戒措施等，圍籬高度符合「營建工程空氣污染防治設施管理辦法」之規定，並增加圍籬高度至 4 米，以有效控制施工期間之空污與噪音對於周邊環境的影響。	8.1.2	8-2
4. 宜請評估採取對策前後，空氣品質與噪音之差別。	遵照辦理。本計畫針對採取環境影響減輕對策前後進行空氣品質與噪音之影響評估，說明如下：	7.1.3 7.1.4	7-14~ 7-23 7-28~

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>(一) 空氣品質</p> <p>1. 施工工區污染排放量</p> <p>(1) 施工工程逸散粉塵</p> <p>本計畫針對施工基地是否採用灑水措施進行分析，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)第六章之「污染防治措施效能評估」(P6-18 頁)中針對灑水措施所得到粉塵逸散防治減量為 50%，一般有效灑水為每日至少兩次完全灑水。</p> <p>根據環保署最新公告之「面源排放係數 TEDS9.0 更新版」表 B2 臺灣地區 102 年(基準年)面污染源-逸散性粒狀污染源排放係數表，參考建築工程之 RC 結構施工項目所產生之總懸浮微粒排放係數為 <math>0.20 \text{ kg/m}^2 \cdot \text{月}</math> (<math>7.72 \times 10^{-5} \text{ g/m}^2/\text{s}</math>)。本基地面積 <math>2,531.79 \text{ m}^2</math>，開挖面積 <math>2,024.68</math> 平方公尺，以開挖面積為施工面積，在未進行有效灑水措施的情況下，粒狀污染物之排放強度為 <math>0.1875\text{g/s}</math>，再採用有效灑水措施的情況下，粒狀污染物之排放強度為 <math>0.0938\text{g/s}</math>，以上述粒狀染物排放量將與施工機具排放量合併評估。</p> <p>(2) 施工機具排放廢氣</p> <p>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 <math>10 \text{ ppm}(\text{mg/kg})</math>，進行 <math>\text{SO}_2</math> 排放係數修正，整理如表 7.1.3-1。</p>		7-33

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>本計畫以支撐開挖工程施工期間所使用之機具較多，空氣污染物排放量亦較大，故保守評估支撐開挖工程階段之空氣品質影響。參與施工且同時段運轉之施工機具組合有：挖土機 2 部、挖泥機 1 部、傾卸卡車 3 部、混凝土壓碎機組 1 部、混凝土泵浦 1 部，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 0.2529g/s、硫氧化物 0.0047g/s、氮氧化物 0.2539g/s (如表 7.1.3-2)。</p> <p>結合施工面源與機具排放總量，在未採取減輕措施的情況下，粒狀污染物排放係數為 <math>3.10 \times 10^{-4} \text{ g/s/m}^2</math>，係為施工面源與施工機具總懸浮微粒之總和 (<math>1.85 \times 10^{-4} + 1.25 \times 10^{-4} \text{ g/s/m}^2</math>)，在採取減輕措施的情況下，粒狀污染物排放係數為 <math>2.17 \times 10^{-4} \text{ g/s/m}^2</math>，係為施工面源與施工機具總懸浮微粒之總和 (<math>0.92 \times 10^{-4} + 1.25 \times 10^{-4} \text{ g/s/m}^2</math>)，硫氧化物排放係數為 <math>2.35 \times 10^{-6} \text{ g/s/m}^2</math>，氮氧化物排放係數為 <math>1.25 \times 10^{-4} \text{ g/s/m}^2</math>。</p> <p>2. 模擬結果</p> <p>(1) 總懸浮微粒(TSP)</p> <p>A. 未採用防制措施</p> <p>施工階段在未採用灑水抑制揚塵情況下，以 ISCST3 模式模擬對附近環境 TSP 擴散增量模擬結果如表 7.1.3-4 及圖 7.1.3-1 及圖 7.1.3-2 所示，影響範圍位於在工區周邊區域，TSP 24 小時值增量為 <math>30.51 \mu\text{g/m}^3</math>，TSP 年幾何平均值增量為 <math>10.79 \mu\text{g/m}^3</math>。評估之敏感受體(中興醫院)與背景濃</p>		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>度加成後均符合空氣品質標準。</p> <p>B.採用防制措施</p> <p>施工階段在採用灑水抑制揚塵情況下，以 ISCST3 模式模擬對附近環境 TSP 擴散增量模擬結果如表 7.1.3-4 及圖 7.1.3-3 及圖 7.1.3-4 所示，影響範圍位於在工區周邊區域，TSP 24 小時值增量為 24.69<math>\mu\text{g}/\text{m}^3</math>，TSP 年幾何平均值增量為 8.73<math>\mu\text{g}/\text{m}^3</math>。評估之敏感受體(中興醫院)與背景濃度加成後均符合空氣品質標準。</p> <p>未來施工階段除採裸露面灑水抑制揚塵外，並遵照「營建工程空氣污染防制設施管理辦法」執行營建工地空氣污染防制作為以降低粒狀污染物逸散，因此對場址附近地區空氣品質屬於短暫輕微影響，隨著施工結束將可恢復為背景值。</p> <p>(2) 懸浮微粒(PM<sub>10</sub>)</p> <p>依據章裕民執行「營建工程逸散粉塵量推估及其污染防制措施評估(民國 85 年 6 月)」，以 ISCST3 模式模擬之 TSP 輸出濃度直接乘以其各所佔成份比例，經研究整合工地實測值及國內資料，PM<sub>10</sub> 約佔 TSP 之 55%。因整地揚塵大部份屬於無機顆粒，擴散過程不會改變其物理性質，故 PM<sub>10</sub> 以 TSP 之 55% 等比例擴散分佈後，對附近環境 PM<sub>10</sub> 擴散增量結果如表 7.1.3-4。</p> <p>A.未採用防制措施</p> <p>在未採用灑水抑制揚塵為防制措施情況下，最大 24 小時</p>		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>值增量為 <math>16.78\mu\text{g}/\text{m}^3</math>，最大年平均增量為 <math>5.93\mu\text{g}/\text{m}^3</math>。</p> <p>B.採用防制措施</p> <p>在採用灑水抑制揚塵為防制措施情況下，最大 24 小時值增量為 <math>13.58\mu\text{g}/\text{m}^3</math>，最大年平均增量為 <math>4.80\mu\text{g}/\text{m}^3</math>。評估之敏感受體(中興醫院)與背景濃度加成後均符合空氣品質標準。</p> <p>(3) 細懸浮微粒(<math>\text{PM}_{2.5}</math>)</p> <p>同樣，揚塵中細懸浮微粒(<math>\text{PM}_{2.5}</math>) 在擴散過程不會改變其物理性質，<math>\text{PM}_{2.5}</math> 約佔 <math>\text{PM}_{10}</math> 之 50%，故 <math>\text{PM}_{2.5}</math> 約佔 TSP 之 27.5 %，<math>\text{PM}_{2.5}</math> 以 TSP 之 27.5% 等比例擴散分佈後，對附近環境 <math>\text{PM}_{2.5}</math> 擴散增量結果如表 7.1.3-4。</p> <p>A.未採用防制措施</p> <p>在未採用灑水抑制揚塵為防制措施情況下，最大 24 小時值增量為 <math>8.39\mu\text{g}/\text{m}^3</math>，最大年平均增量為 <math>2.97\mu\text{g}/\text{m}^3</math>。</p> <p>B.採用防制措施</p> <p>在採用灑水抑制揚塵為防制措施情況下，最大 24 小時值增量為 <math>6.79\mu\text{g}/\text{m}^3</math>，最大年平均增量為 <math>2.40\mu\text{g}/\text{m}^3</math>，評估之敏感受體(中興醫院)與背景濃度加成後略高於空氣品質標準。</p> <p>(4) 二氧化硫(<math>\text{SO}_2</math>)</p> <p>施工時 <math>\text{SO}_2</math> 污染擴散模擬結果如表 7.1.3-4，最大小時平均值增量為 0.89ppb，日平均最大值增量為 0.13ppb，年平均增量為 0.05ppb。評估之敏感受體(中興醫院)之 <math>\text{SO}_2</math> 增量與背景濃度加成後符合空氣品質標準。</p> <p>(5) 二氧化氮(<math>\text{NO}_2</math>)</p>		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>施工時 NO<sub>2</sub> 污染擴散模擬結果如表 7.1.3-4 所示,最大小時增量為 67.59ppb,年平均最大增量為 3.57ppb。評估之敏感受體(中興醫院)之 NO<sub>2</sub> 增量與背景濃度加成後符合空氣品質標準。</p> <p>(二) 噪音</p> <p>1. 模式模擬情境</p> <p>本計畫針對施工基地是否設置施工圍籬進行分析。本計畫參考美國環境保護署(EPA)環境影響評估準則歸類,擬定影響程度指標。由音量合成、距離傳播特性下預測施工噪音,得到各地區未來環境噪音位準預測值,分析預測值將可瞭解本計畫對各地區之影響程度,本項評估作業乃依據噪音影響等級評估流程,詳圖 7.1.4-1。</p> <p>2. 評估結果</p> <p>在一般營建作業過程中,容易產生噪音之作業包括地表整地工程、基樁工程、連續壁工程、支撐開挖工程及結構體工程等。本計畫依據環境保護署「營建工程噪音評估模式技術規範」中施工機具之聲功率位準資料,推估各工程作業別主要施工機具之噪音量,評估結果說明如下:</p> <p>(1) 工區周界噪音</p> <p>本計畫基地評估結果如表 7.1.4-1 所示,各工程作業別主要施工機具於工區周界 1 公尺處之營建噪音量,在已設置施工圍籬的情況下,皆能符合第三類管制區營建工程噪音管制標準(72dB(A))。</p> <p>(2) 敏感受體噪音</p> <p>選擇位於基地南側民宅(甘谷街)做為本案噪音評估敏感受體,評估結果彙整如表 7.1.4-2。依現況調查結果,基地南側民宅(甘谷</p>		



審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>街)平日 L<sub>d</sub>背景音量為 73.0dB(A)。</p> <p>A.未採用防制措施下 在未設置施工圍籬的情況下，本計畫施工期間最大營建噪音量(支撐開挖工程階段)經距離衰減至受音點處為 70.0dB(A)，與背景值合成後 L<sub>d</sub>合成值為 74.8dB(A)，噪音增量為 0.8dB(A) (0~3)，依噪音影響等級評估流程(詳圖 7.1.4-1)，評定為無影響或可忽略影響。</p> <p>B.採用防制措施下 在已設置施工圍籬的情況下，本計畫施工期間最大營建噪音量(支撐開挖工程階段)經距離衰減至受音點處為 65.0dB(A)，與背景值合成後 L<sub>d</sub>合成值為 73.6dB(A)，噪音增量為 02.6dB(A) (0~3)，依噪音影響等級評估流程(詳圖 7.1.4-1)，評定為無影響或可忽略影響。</p>		
5.工區廢水僅設沉砂池並不能有效處理廢水。	<p>敬謝委員指教。有關本計畫工區廢水處理說明如下：</p> <p>(一)施工階段將依水污染防治法之「事業水污染防治措施及檢測申報管理辦法」規定，於開挖面或堆置場所，鋪設足以防止雨水進入之遮雨、擋面及導雨設施，並將設置沉砂池，收集及處理初期降雨及洗車平台產生之廢水，並設置截水溝，攔阻工地逕流廢水引至沉砂池，防止廢水漫流影響鄰近溝渠水質與排水功能。</p> <p>(二)沉砂池應定期清淤，遇颱風暴雨時有淤積時則機動進行清除。</p> <p>(三)於圍籬下方及洗車台四周設置防溢座，防止廢水漫流，其防溢座尺寸則依 98 年 7 月 13 日修正之「臺北市建築物施工中</p>	8.1.2	8-6~8-7

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>妨礙交通及公共安全改善方案」中之安全圍籬之設備內容規定辦理。</p> <p>(四)施工區出口設置洗車台並控制車輛進出基地之車體清潔，各種工程車輛駛出工區前，清洗車胎產生之污水先經沉砂池沉澱處理，俟其泥砂沉澱後再排出工區。</p> <p>(五)施工區各項作業滲出物，如灌注混凝土滲出砂漿，或施工運輸進出車輛之沖洗水等，將先予以匯集沉砂池沉澱後再予排放。</p> <p>(六)施工機具維修廢水為含油脂性較高之廢水，將責成承包廠商收集後集中處置或採用最佳管理方式予以處理，不得污染附近水體。</p> <p>(七)設置流動式廁所或套裝式污水處理設備收集施工人員生活污水，定期委託代處理業清運處理。</p> <p>(八)工區將設置發電機與抽水機，以預防豪雨、颱風等天然因素所帶來之大量水釀成災害。</p> <p>(九)參照行政院環境保護署「降雨逕流非點源污染最佳管理技術(BMPS)指引」納入規劃設計，以減輕降雨沖刷地表、建築物所產生之逕流污染對環境水體之衝擊。</p> <p>(十)採行各種雨水滲透措施，以降低開發後之逕流量，並能達到 10 年 1 次的暴雨流量對 5 年 1 次所增加之逕流量。</p> <p>(十一) 使用回收水執行周邊道路灑水降溫作業。回收水將以沉砂池之水源為主，經沉澱過濾後使用於道路灑水降溫。</p>		
6.環境監測頻率，部分項目僅於開挖期間每月監測一次，顯然不足。	敬謝委員指教。本計畫環境監測項目(包含空氣品質、放流水質、營建噪音、環境噪音振動等)將於開挖期間採行每兩周一次的監測頻率，詳見表 8.2-1。	8.2	8-14
7.回收水替代率之計算請再仔細檢討，如果難以符合規定，請考慮是否回收地面雨水。	敬謝委員指教。為了減少本計畫營運期間之自來水使用量，規劃利用建築物屋頂層收集雨水，並設置雨水儲留槽(約 185m <sup>3</sup> )。為妥善處理截留之雨水，雨水將先經過攔污設施去除大型漂浮物，再經沉澱及過濾等處理單	5.7	5-27~5-29

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>元後，存入筏基內之雨水儲留槽中，最後再以幫浦動力輸送提供作為清掃(含戶外地面及地下室)和綠地澆灌使用。惟旱季期間雨水不足澆灌時將以自來水補注澆灌不足的部分。</p> <p>(一) 雨水回收利用</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 集雨面積 本計畫利用屋頂層進行雨水收集，集雨面積合計約 1,750m<sup>2</sup>。</li> <li>2. 集雨面積所收集之平均單日雨水量(W<sub>r</sub>) 屋頂層集雨面積合計約 1,750m<sup>2</sup>。逕流係數為參考行政院農業委員會之「水土保持技術規範」第 18 條之參考值，屋頂層之逕流係數採 0.9。參考綠建築解說與評估手冊，2015 年版，日降雨量 R 為 9.76mm。將上述係數帶入合理化公式，可得屋頂層集雨量為 15.37m<sup>3</sup>/日。</li> <li>3. 可回收雨量(W<sub>r</sub>) 依本計畫規劃利用屋頂層作為集雨區，可回收之雨量約為 15.37 m<sup>3</sup>。</li> <li>4. 設計預定利用雨水取代自來水之設備使用(W<sub>d</sub>) <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 戶外地面及地下室清掃用水  <math display="block">Wd1=950m^2 \times 0.015m^3/m^2 = 14.25 m^3</math> (假設每日單位面積清掃使用的水量為 0.015m<sup>3</sup>/m<sup>2</sup>，本計畫戶外地面及地下室清掃面積約 950 m<sup>2</sup>) </li> <li>(2) 澆灌用水  <math display="block">Wd2 = 346.15 m^2 \times 2(L/m^2) = 1000 \div 0.7 m^3/日</math> (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 m<sup>3</sup>(0.002m<sup>3</sup>/m<sup>2</sup>)，本計畫植栽澆灌面積為 346.15m<sup>2</sup>) </li> </ol> 則本計畫 W<sub>d</sub>=14.25+0.7=14.95m<sup>3</sup> </li> <li>5. 當 W<sub>r</sub> &gt; W<sub>d</sub> 時，W<sub>s</sub> = W<sub>d</sub> = 14.95m<sup>3</sup>/</li> </ol>		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>日。</p> <p>6. 雨水儲留槽體設計容積(Vs)約 185 m<sup>3</sup>。</p> <p>7. 雨水貯留利用率(Rc)  <math>Rc = \text{自來水替代水量}(Ws) \div \text{總用水量}(Wt) = 14.95 \div 155 * 100\% = 9.6\%</math></p>		
8. 拆除期間污染控制措施不夠具體，請修正。	<p>敬謝委員指教。本計畫舊建築物拆除作業將依照內政部營建署「建築物拆除施工規範」規定辦理。施工前將提送拆除工程施工計畫書及交維計畫等經主管機關備查後始可施工。</p> <p>本計畫範圍內既有構造物之拆除作業將選用低公害型工法與機具，拆除作業環境保護措施如下：</p> <p>(一) 拆除作業期間將避開上下午交通尖峰，且車輛進離場作業將派專員疏導交通。</p> <p>(二) 拆除作業現場周圍將依規定設置防護圍籬、防音板及警戒措施等，圍籬高度符合「營建工程空氣污染防制設施管理辦法」之規定，並增加圍籬高度至 4 米，以有效隔絕拆除時產生之噪音。</p> <p>(三) 施工圍籬將進行美化，以達公益效益。</p> <p>(四) 設置人行道安全走廊，做適當美化及照明，圍籬及走廊頂部設警示燈告示。</p> <p>(五) 建築構造物之拆除前應做好施工機械之保養與維修，舊建築物將以防護架包覆避免廢棄物掉落及粉塵逸散，並配合灑水以降低拆除時揚塵。</p> <p>(六) 廢料之堆積不得妨礙公眾交通與火災時之疏散。</p> <p>(七) 拆除廢料應分類處理，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。</p> <p>(八) 拆除作業現場周邊應經常檢視、清理及隨時維持四周環境清潔。</p>	8.1.2	8-2
<b>(六)張委員郁慧：</b>			
1. 雨水儲留利用率是 5.87%，是偏低的，請增加儲留率。	<p>敬謝委員指教。為了減少本計畫營運期間之自來水使用量，規劃利用建築物屋頂層收集雨水，並設置雨水儲留槽(約 185m<sup>3</sup>)。為妥</p>	5.7	5-27~5-29

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>善處理截留之雨水，雨水將先經過攔污設施去除大型漂浮物，再經沉澱及過濾等處理單元後，存入筏基內之雨水儲留槽中，最後再以幫浦動力輸送提供作為清掃(含戶外地面及地下室)和綠地澆灌使用。惟旱季期間雨水不足澆灌時將以自來水補注澆灌不足部份。</p> <p>(一) 雨水回收利用</p> <p>1. 集雨面積 本計畫利用屋頂層進行雨水收集，集雨面積合計約 1,750m<sup>2</sup>。</p> <p>2. 集雨面積所收集之平均單日雨水量(W<sub>r</sub>) 屋頂層集雨面積合計約 1,750m<sup>2</sup>。逕流係數為參考行政院農業委員會之「水土保持技術規範」第 18 條之參考值，屋頂層之逕流係數採 0.9。參考綠建築解說與評估手冊，2015 年版，日降雨量 R 為 9.76mm。將上述係數帶入合理化公式，可得屋頂層集雨量為 15.37m<sup>3</sup>/日。</p> <p>3. 總回收雨量(W<sub>r</sub>) 依本計畫規劃利用屋頂層作為集雨區，可回收之總雨量約為 15.37 m<sup>3</sup>。</p> <p>4. 設計預定利用雨水取代自來水之設備使用(W<sub>d</sub>)</p> <p>(1) 戶外地面及地下室清掃用水 W<sub>d1</sub>=950m<sup>2</sup>×0.015m<sup>3</sup>/m<sup>2</sup>=14.25 m<sup>3</sup> (假設每日單位面積清掃使用的水量為 0.015m<sup>3</sup>/m<sup>2</sup>，本計畫戶外地面及地下室清掃面積約 950 m<sup>2</sup>)</p> <p>(2) 澆灌用水 W<sub>d2</sub> =346.15 m<sup>2</sup>×2(L/m<sup>2</sup>)=1000 ÷0.7 m<sup>3</sup>/日 (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 m<sup>3</sup>(0.002m<sup>3</sup>/m<sup>2</sup>)，本計畫植栽澆灌面積為 346.15m<sup>2</sup>)</p>		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>則本計畫 <math>W_d=14.25+0.7=14.95m^3</math></p> <p>5. 當 <math>W_r &gt; W_d</math> 時，<math>W_s = W_d = 14.95m^3/</math>日。</p> <p>6. 雨水儲留槽體設計容積(<math>V_s</math>)約 <math>185m^3</math>。</p> <p>7. 雨水貯留利用率(<math>R_c</math>)</p> <p><math>R_c = \text{自來水替代水量}(W_s) \div \text{總用水量}(W_t) = 14.95 \div 155 * 100\% = 9.6\%</math></p>		
2.屋頂綠化利用率，不符合規定，請再補充說明。	<p>遵照辦理。依屋頂平臺實施綠化面積應達該屋頂平臺面積之 50%，進行檢討。其中屋頂平臺面積為屋頂層扣除建築技術規則規定之屋頂突出物、依法應設置之屋頂避難平臺、太陽光電發電設備，及其他無法綠化之面積。綠化面積以實際被覆面積及種植屋頂菜園面積計算。</p> <p>本計畫屋頂層扣除建築技術規則規定之屋頂突出物、依法應設置之屋頂避難平臺、以及其他無法綠化之面積後，屋頂平臺面積為 <math>174.12m^2</math>。</p> <p>以屋頂平臺面積之 50% 估算，則依本審議規範應設置之屋頂綠化面積為 <math>174.12m^2 * 50\% = 87.06m^2</math>。</p> <p>而本計畫規劃屋頂綠化面積 <math>89m^2</math>，詳見圖 5.3-8，已可符合環評審議規範檢核表要求。</p>	5.3	5-16~ 5-18
<b>(七)交通局(書面意見)：</b>			
1.本案基地臨地迪化街商圈，施工期間運土車輛除避免上下午交通尖峰時段外，亦避開商圈營業及裝卸貨時間，以減少施工期間之交通衝擊。	<p>遵照辦理。本案施工前將依臺北市施工期間交通維持辦法提送施工期間交通維持計畫，研提內容包含圍籬位置與行人交通維持、大門位置與工程車輛進出交通維持、挖土作業交通維持、混凝土澆注作業交通維持、吊裝作業交通維持、佔用道路交通維持等。</p> <p>現階段初擬運土時間將避開平日上下午交通尖峰(7-9 時、17-19 時)及假日迪化街商圈尖峰(16-20 時)，俟貴局同意施工期間交通維持計畫備查後執行。</p>	8.1.1	8-1
2.書面審查意見回覆 p93，本局前次審查意見第 7 點回覆說明中提及「已補充於附錄二」，惟	敬謝指教。已補充於環說報告附錄十。	附錄十	附錄十

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
本次回覆中並無附錄二，請補充。			
<b>(八)停車管理工程處(書面意見)：</b>			
1.各開發類別衍生停車需求(含事務所、一般零售業)建議引用基地周邊類似案例推估停車需求。	敬謝指教。考量基地周邊迪化街商圈特性，本計畫一般零售業之停車需求係以本區域實際調查之商業運具使用率進行推估；另考量一般事務所之運具選擇主要與所在區域之交通系統有關，故本計畫引用與基地交通條件相似之揚昇金融大樓進行估算應屬合理。 此外，本計畫業已通過都審委員會審議，建請同意原分析結果。	如說明	如說明
2.汽機車共用車道，坡度設計請檢討是否符合 1 比 8 原則。	敬謝指教。本計畫汽機車共用車道坡度規劃為 1/9，符合法規規定。	如說明	如說明
3.請標示地面層裝卸車位及進出方式，另裝卸車位應於基地內部空間自行滿足停車需求及完成裝卸貨，不得要求開放基地路邊開放停車或裝卸貨，以免影響外部交通。	敬謝指教。本計畫零售店鋪規模較小，裝卸需求較低，留設 1 席裝卸車位於地面層便於使用。裝卸車位相關規劃位置及進出動線補充如圖 1 所示。 另各零售店鋪均已分配車位，若遇裝卸車位滿席時，將利用自身持有車位裝卸，確保裝卸作業皆在基地內部完成。另亦遵照意見，未來不會額外要求申請開放路邊停車或裝卸位。	如說明	如說明
	<p>圖 1 本計畫裝卸作業動線圖</p>		
<b>(九)消防局(書面意見)：</b>			
有關消防車輛救災動線及活動空間部分，本局無意見。	敬謝指教。	—	—
<b>(十)都市更新處(書面意見)：</b>			

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
本案已於 106 年 4 月 6 日提供書面意見，本次無其他意見。	敬謝指教。	—	—
<b>(十一)環保局水質科(書面意見)：</b>			
針對開發單位上次審查意見之回覆內容，請開發單位應先依據「臺北市推動宜居永續城市環境影響評估審議規範」第 13 條規定，應先提送 BMPs 等規劃資料，提會審查。	<p>敬謝指教。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」說明如下：</p> <p>1. 土地開發面積基本資料            第三種商業區及特定專用區：面積 2,531.79 平方公尺(0.253179 公頃)。            合計：0.253179 公頃</p> <p>2. 土地開發降雨逕流 BMPs 設計範例</p> <p>(1) 計算應收集降雨逕流體積(<math>V_d</math>)            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 (<math>2,531.79m^2</math>)<math>\times</math>0.015 m=<math>37.98(m^3)</math></p> <p>(2) 計算其他規範設置設施之折抵體積 (<math>V_{BMP2}</math>)</p> <p>A. 植栽綠地可折抵體積：  <math>346.15 \times 0.015 \times 0.5 = 2.60(m^3)</math>。</p> <p>B. 商業及住宅區建築物基地之雨水貯集滯洪設施扣抵上限：建築基地面積 <math>\times</math> 0.015 =  <math>1,797.76 \times 0.015 = 26.97(m^3)</math></p> <p>(3) 計算尚須設置之 BMPs 設施體積 (<math>V_{BMP1}</math>)  <math>V_{BMP1} \geq V_d - V_{BMP2} = 37.977 - (2.60 + 26.97) = 8.41(m^3)</math>。</p> <p>(4) 依據 <math>V_{BMP1}</math> 設計規劃 BMPs 組合</p> <p>A. 綠地、被覆地、草溝</p> <p>a. 地表貯存體積(<math>Q_1</math>) = 綠地、被覆地、草溝面積(<math>55.79m^2</math>)<math>\times</math>平均設計水深(0.3m) = <math>16.74 m^3</math></p> <p>b. 入滲體積(<math>Q_2</math>) = 綠地、被覆地、草溝面積(<math>55.79m^2</math>)<math>\times</math>入滲率(<math>10^{-5}m/s</math>)<math>\times</math>時間(0.5 小時) = <math>1.00 m^3</math></p> <p>=&gt;綠地、被覆地、草溝之雨水逕</p>	如說明	如說明



審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
	<p>流控制體積<math>= (Q_1+Q_2)=17.74 \text{ m}^3</math></p> <p>B. 透水性鋪面</p> <p>a. 貯存體積 <math>(Q_3) = \text{面積} (106.22\text{m}^2) \times \text{厚度} (0.25\text{m}) \times \text{孔隙率} (0.1) = 2.66\text{m}^3</math></p> <p>b. 入滲體積 <math>(Q_4) = \text{面積} (106.22\text{m}^2) \times \text{入滲率} (10^{-5}\text{m/s}) \times \text{時間} (0.5 \text{ 小時}) = 1.91\text{m}^3</math></p> <p><math>\Rightarrow</math> 透水鋪面之雨水逕流控制體積<math>= (Q_3+Q_4) = 4.57 \text{ m}^3</math></p>		
<b>(十二)環保局氣候科(書面意見):</b>			
1. 有關建築面積達 $1,000\text{m}^2$ 者，應於屋頂設置太陽光電發電設備，設備及其投影面積應達其建築面積 5% 以上礙難執行乙節，請補充說明是否已依臺北市綠建築自治條例第 3 條規定，經都發局審查通過，得以綠化替換。	<p>遵照辦理。本計畫營運期間公共用電契約容量約為 250kW，未達 800 kW，故依建築面積達 <math>1,000\text{m}^2</math> 者，於屋頂設置太陽光電發電設備，設備及其投影面積應達其建築面積 5% 以上進行檢討。</p> <p>本計畫建築面積為 <math>1,797.76\text{m}^2</math>，依建築面積之 5% 計算，則依本項檢核應設置屋頂太陽光電發電設備 <math>1,797.76\text{m}^2 \times 5\% = 89.89\text{m}^2</math>。</p> <p>而本計畫規劃於屋突頂層設置太陽能光電系統 <math>92.7 \text{ m}^2</math>，詳見圖 5.10-1，已可符合環評審議規範檢核表要求。</p>	5.10	5-38
2. 營運期間用電契約容量如達 800 千瓦以上者，應於屋頂或適當地點設置用電量 5% 以上之再生能源發電設備，請依規定辦理。	<p>遵照辦理。本計畫營運期間公共用電契約容量約為 250kW，未達 800 kW，故依建築面積達 <math>1,000\text{m}^2</math> 者，於屋頂設置太陽光電發電設備，設備及其投影面積應達其建築面積 5% 以上進行檢討。</p> <p>本計畫建築面積為 <math>1,797.76\text{m}^2</math>，依建築面積之 5% 計算，則依本項檢核應設置屋頂太陽光電發電設備 <math>1,797.76\text{m}^2 \times 5\% = 89.89\text{m}^2</math>。</p> <p>而本計畫規劃於屋突頂層設置太陽能光電系統 <math>92.7 \text{ m}^2</math>，詳見圖 5.10-1，已可符合環評審議規範檢核表要求。</p>	5.10	5-38
3. 地上一至三樓一般零售業及事務所仍屬商業使用，依本市推動宜居永續城市環境影響評估審議規範第十一	<p>敬謝指教。本計畫建築物主要作為住宅使用之大樓，未設置中央空調系統，且非以作為旅館、商業或辦公使用之大樓。其中地上一至三層作為門廳、一般零售業和一般事務所，且本計畫地上一至三層之一般零售業和</p>	如說明	如說明

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	頁次
<p>條規定：「作為旅館、商業或辦公使用者，應設置能源管理系統，並進行用電需量管理及節能措施，營運期間節能情形納入追蹤監督」，請依規定辦理。</p>	<p>一般事務所均為個別獨立空間，沒有公共管理空間，地上四至二十九層作為集合住宅使用，而地上三十層為社區管委會空間。非屬臺北市推動宜居永續城市環境影響評估審議規範第十一條規定之作為旅館、商業或辦公使用者之大樓。但本棟大樓會依據綠建築節能指標使用節能照明及變頻冷氣設備，在屋頂設置太陽能板提供公共照明用電。另外各設備馬達及停車場風機會有監測設備監視。</p>		
<p>4.自行車停車位僅能於基地南側廣場設置5台自行車臨時停車位，不足車位，請仍依規定辦理。</p>	<p>遵照辦理。依環評審議規範檢核表規定，本計畫應規劃設置汽車停車位數量 1/4 以上之自行車停車位。 本計畫應設汽車位為 180 席，依本審議規範則應設自行車位 <math>180 \times 1/4 = 45</math> 席。 惟本計畫考量基地鄰近北門捷運站且距離基地 50 公尺範圍有 Ubike 系統可供租借自行車，因此本計畫規劃於基地南側設置 31 席自行車位，詳見圖 5.4.1-2。</p>	5.4.1	5-19~ 5-21
<p><b>二、決議：</b></p>			
<p>請開發單位於一個月內依委員及相關機關所提意見補充修正後，再送本委員會審查。</p>	<p>敬謝指教。</p>	—	—

# 第二次審查意見回覆

(依臺北市政府 106.11.15 環境影響評估審查委員會第 188 次會議審查意見辦理回覆)

# 弘千建設臺北市大同區玉泉段二小段 40 地號等 29 筆 土地都市更新案環境影響說明書

## 第二次審查意見回覆對照表

依臺北市政府 106.11.15 環境影響評估審查委員會第 188 次會議審查意見辦理回覆

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	章節
一、委員及相關機關意見摘要：			
(一)龍委員世俊：			
環境監測計畫中，空氣品質項目營運階段初期應持續監測；施工階段全程皆應監測，而不是僅限於開挖期間。	敬謝委員指教。本計畫施工期間空氣品質監測項目規劃開挖期間每兩周一次，其餘時間每季一次；而營運期間空氣品質監測項目規劃每季一次進行，詳見表 8.2-1。	8.2	8-14
(二)張委員剛維：			
自行車位設置，要考量屆時停滿，是否會影響進出動線及人行動線。	敬謝委員指教。依環評審議規範檢核表規定，本計畫應規劃設置汽車停車位數量 1/4 以上之自行車停車位。而本計畫應設汽車位為 180 席，依本審議規範則應設自行車位 $180 \times 1/4 = 45$ 席。 惟本計畫考量基地鄰近北門捷運站，且距離基地 50 公尺範圍有 Ubike 系統可供租借自行車，同時考量自行車位設置位置停滿時之進出動線及人行動線，因此本計畫規劃於基地南側設置 31 席自行車位，詳見圖 5.4.1-2。	5.4.1	5-19~5-21
(三)高委員思懷：			
1. 空氣品質粒狀污染物之推估，僅推估灑水之效果，對增量降低效果僅約 20%，效果有限，且定期灑水是否恰當，請再斟酌。	敬謝委員指教。施工期間空氣污染源之防制技術如表 8.1.2-1，本計畫將依據適用情況選定最佳可行技術防制措施。另有關本計畫施工期間空氣品質減輕對策說明如下： (一) 將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	8.1.2	8-5~8-6

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	章節
	<p>明文規定施工車輛及機具應使用合法油品，以維護附近空氣品質。</p> <p>(二) 工地周界設置定著地面之全阻隔式圍籬，以減少對外界之影響。並依 98 年 7 月 13 日修正之「臺北市建築物施工中妨礙交通及公共安全改善方案」中之安全圍籬之設備內容規定辦理。</p> <p>(三) 於工地出口設置洗車台，車輛離開即有效清洗車體及輪胎，表面不得附著污泥。</p> <p>(四) 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。</p> <p>(五) 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。</p> <p>(六) 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。</p> <p>(七) 施工期間認養基地周邊道路及人行道，並進行清潔維護。並依中央氣象局臺北測站測得當日氣溫達 37°C 時，使用回收水執行周邊道路灑水降溫作業。</p> <p>(八) 於乾燥天候各施工場所及附近道路適度灑水，並定期針對工區周圍道路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。</p> <p>(九) 施工期間空氣污染源之防制技</p>		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	章節
	<p>術如表 8.1.2-1，將要求承包商依據適用情況選定最佳可行技術防制措施。</p> <p>(十) 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。</p> <p>(十一) 妥善調整施工機具及車輛工作時間與運輸路線。</p> <p>(十二) 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。</p> <p>(十三) 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。</p> <p>(十四) 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。</p> <p>(十五) 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。</p> <p>(十六) 本計畫承諾施工期間將優先考量採用電力之施工機具。採用柴油發電引擎及動力機具者，應加裝濾煙器。進出工地柴油車輛應出具當年度排氣檢測結果達到4期以上車輛排氣標準證明。</p>		
2. 噪音防制效果之推估，僅以圍籬之效果推估，其他多項減輕對策似未評估其效果，施工期間合成音量於未設置圍籬時達74.8dB，已超過環境音量	敬謝委員指教。本計畫選擇位於基地南側民宅(甘谷街)做為本案噪音評估敏感受體，依現況調查結果，基地南側民宅(甘谷街)平日 L <sub>日</sub> 背景音量為 73.0dB(A)，在未設置施工圍籬的情況下，本計畫施工期間最大營建噪	8.1.2	8-7~8-9

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	章節
標準，宜推估其他措施之改善效果。	<p>音量(支撐開挖工程階段)經距離衰減至受音點處為 70.0dB(A)，與背景值合成後 L<sub>eq</sub>合成值為 74.8dB(A)，噪音增量為 0.8dB(A) (0~3)，依噪音影響等級評估流程(詳圖 7.1.4-1)，評定為輕微影響。<b>在已設置施工圍籬的情況下</b>，本計畫施工期間最大營建音量(支撐開挖工程階段)經距離衰減至受音點處為 65.0dB(A)，與背景值合成後 L<sub>eq</sub>合成值為 73.6dB(A)，噪音增量為 02.6dB(A) (0~3)，依噪音影響等級評估流程(詳圖 7.1.4-1)，評定為無影響或可忽略影響。在設置施工圍籬下噪音影響等級由輕微影響下降為無影響或可忽略影響。</p> <p>另本計畫施工期間擬定之噪音振動減輕對策說明如下：</p> <p>(一) 施工階段相關具體之噪音防制技術對策詳表 8.1.2-2 及表 8.1.2-3 所示。</p> <p>(二) 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：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 施工機具將選擇低噪音或備有消音設備之機具或在機具周圍加裝防音設施以減低噪音量。</li> <li>2. 施工機具及運輸車輛定期維修保養，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</li> </ol>		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	章節
	<p>降低合成噪音量。</p> <p>3. 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。</p> <p>4. 本計畫承諾將於施工期間設置營建噪音即時連續監測設施及顯示看板，監測期間建立噪音超標預警及因應機制。</p> <p>(三) 施工運輸車輛噪音減輕對策</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>3. 施工期間工區周界之運輸道路須保持路面平整，運輸道路如有破損時則須立即進行維護，以免因路面顛跛增加運輸車輛產生之噪音振動量。</p> <p>(四) 做好敦親睦鄰及事前說明之工作，施工期間若接到居民之陳情抱怨，將即時處理並調整施工方式降低噪音影響。</p>		
3.環境監測頻率宜請增加拆除與開挖之後，施工期間之監測。	敬謝委員指教。本計畫修正施工期間環境監測頻率為拆除和開挖期間每兩周一次，其餘施工期間每季一次，詳見表 8.2-1。	8.2	8-14
<b>(四)董委員娟鳴：</b>			
1.本案對於雨水儲留利用率增加之具體做法及反應在相關配置圖面的規	敬謝委員指教。為減少本計畫營運期間之自來水使用量，規劃利用建築物屋頂收集雨水，集雨面積約	5.7	5-29~5-31



審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	章節
劃配置，建議宜說明。	<p>1,750m<sup>2</sup>，並設置 185m<sup>3</sup> 的雨水貯留池。為妥善處理截留之雨水，雨水將先經過攔污設施去除大型漂浮物，再經沉澱及過濾等處理單元後，存入筏基內之雨水貯集槽中(圖 5.7-1)，最後再以幫浦動力輸送提供作為綠地澆灌使用。惟旱季期間雨水不足澆灌時將以自來水補注澆灌不足的部份。此外，經回收再利用之雨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。雨水儲留槽設施規模依據「建築物雨水貯留利用設計技術規範」，計算過程說明如下：</p> <p>一、集雨面積(A<sub>r</sub>)</p> <p>本計畫利用屋頂層進行雨水收集，集雨面積合計約 1,750m<sup>2</sup>。</p> <p>二、集雨面積所收集之平均單日雨水量(W<sub>r</sub>)</p> <p>屋頂層集雨面積合計約 1,750m<sup>2</sup>。逕流係數為參考行政院農業委員會之「水土保持技術規範」第 18 條之參考值，屋頂層之逕流係數採 0.9。參考綠建築解說與評估手冊，2015 年版，日降雨量 R 為 9.76mm。將上述係數帶入合理化公式，可得屋頂層集雨量為 15.37m<sup>3</sup>/日。</p> <p>三、可回收雨量(W<sub>r</sub>)</p> <p>依本計畫規劃利用屋頂層作為集雨區，可回收之雨量約為 15.37 m<sup>3</sup>。</p> <p>四、設計預定利用雨水取代自來水之設備使用(W<sub>d</sub>)</p> <p>1. 戶外地面及地下室清掃用水</p> $W_{d1}=950m^2 \times 0.015m^3/m^2$ $\doteq 14.25 m^3$ <p>(假設每日單位面積清掃使</p>		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	章節
	<p>用的水量為 <math>0.015\text{m}^3/\text{m}^2</math>，本計畫戶外地面及地下室清掃面積約 <math>950\text{m}^2</math>)</p> <p>2. 澆灌用水  <math>Wd2=346.15\text{m}^2 \times 2(\text{L}/\text{m}^2) \div 1000 = 0.7\text{m}^3/\text{日}</math>            (依「用水計畫書審查作業要點」建議以每公頃澆灌用水量為 <math>20\text{m}^3(0.002\text{m}^3/\text{m}^2)</math>，本計畫植栽澆灌面積為 <math>346.15\text{m}^2</math>)</p> <p>五、當 <math>W_r &gt; W_d</math> 時，<math>W_s = W_d = 14.95\text{m}^3/\text{日}</math>。</p> <p>六、雨水儲留槽體設計容積(<math>V_s</math>)約 <math>185\text{m}^3</math>。</p> <p>七、雨水貯留利用率(<math>R_c</math>)  <math>R_c = \text{自來水替代水量}(W_s) \div \text{總用水量}(W_t) = 14.95 \div 155 * 100\% = 9.6\%</math></p>		
2. 建築本體南側之未開闢 6 米巷道，自行車位配置出入動線是否會與施工中的基地相互影響?	敬謝委員指教。本案自行車停放區出入口直接面向南側開放空間，且臨未開闢 6 米巷道部分，基地配置上已自行退縮 2.5m 供公眾使用步道，因此自行車配置出入動線不受影響(圖 5.3-4)。	5.3	5-7 5-13
<b>(五)陳委員學台(謝霖霆代)：</b>			
自行車位設置的規畫，人行無法進出，應把動線規劃說明清楚，並請補充說明自行車停車位及通道尺寸。	敬謝委員指教。依環評審議規範檢核表規定，本計畫應規劃設置汽車停車位數量 1/4 以上之自行車停車位。而本計畫應設汽車位為 180 席，依本審議規範則應設自行車位 $180 * 1/4 = 45$ 席。 惟本計畫考量基地鄰近北門捷運站，且距離基地 50 公尺範圍有 Ubike 系統可供租借自行車，同時考量自行車位設置位置停滿時之進出動線及人行動線，因此本計畫規劃於基地南側設置 31 席自行車位，詳見圖	5.4.1	5-19~5-21

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	章節
	5.4.1-2。而自行車停車位之車道留設淨寬 157.5 公分可順暢通行。		
<b>(六)林委員文印(書面意見)：</b>			
PM <sub>2.5</sub> 是否佔揚塵中 TSP 之 27.5%，是否有揚塵以外的主要排放源，及應如何減少排放量，仍應了解規劃。	<p>敬謝委員指教。本計畫選擇美國環保署推薦之優選模式 ISCST3 模式，於開挖施工階段，在採用灑水為抑制揚塵之防制措施情況下，針對工區面源與機具排放廢氣對附近環境空氣污染物(包含總懸浮微粒(TSP)、懸浮微粒(PM<sub>10</sub>)、細懸浮微粒(PM<sub>2.5</sub>)、二氧化硫(SO<sub>2</sub>)、二氧化氮(NO<sub>2</sub>))造成之增量進行模擬。其中懸浮微粒(PM<sub>10</sub>)和細懸浮微粒(PM<sub>2.5</sub>)部份，依據章裕民執行「營建工程逸散粉塵量推估及其污染防制措施評估(民國 85 年 6 月)」，以 ISCST3 模式模擬之 TSP 輸出濃度直接乘以其各所佔成份比例，經研究整合工地實測值及國內資料，PM<sub>10</sub> 約佔 TSP 之 55 %，PM<sub>2.5</sub> 約佔 TSP 之 27.5 %。</p> <p>另有關本計畫施工期間空氣品質減輕對策說明如下：</p> <p>(一) 將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應使用合法油品，以維護附近空氣品質。</p> <p>(二) 工地周界設置定著地面之全阻隔式圍籬，以減少對外界之影響。並依 98 年 7 月 13 日修正之「臺北市建築物施工中妨礙交通及公共安全改善方案」中之安全圍籬之設備內容規定辦理。</p> <p>(三) 於工地出口設置洗車台，車輛離</p>	7.1.3 8.1.2	7-15~7-23 8-5~8-6

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	章節
	<p>開即有效清洗車體及輪胎，表面不得附著污泥。</p> <p>(四) 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。</p> <p>(五) 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。</p> <p>(六) 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。</p> <p>(七) 施工期間認養基地周邊道路及人行道，並進行清潔維護。並依中央氣象局臺北測站測得當日氣溫達 37°C 時，使用回收水執行周邊道路灑水降溫作業。</p> <p>(八) 於乾燥天候各施工場所及附近道路適度灑水，並定期針對工區周圍道路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。</p> <p>(九) 施工期間空氣污染源之防制技術如表 8.1.2-1，將要求承包商依據適用情況選定最佳可行技術防制措施。</p> <p>(十) 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。</p> <p>(十一) 妥善調整施工機具及車輛工作時間與運輸路線。</p> <p>(十二) 運輸路線避免穿越人口稠密</p>		

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	章節
	<p>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。</p> <p>(十三)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。</p> <p>(十四)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。</p> <p>(十五)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。</p> <p>(十六)本計畫承諾施工期間將優先考量採用電力之施工機具。採用柴油發電引擎及動力機具者，應加裝濾煙器。進出工地柴油車輛應出具當年度排氣檢測結果達到4期以上車輛排氣標準證明。</p>		
<b>(七)邱委員祈榮(書面意見)：</b>			
依大會決議。	敬謝委員指教。	—	—
<b>(八)屠委員世亮(書面意見)：</b>			
無意見。	敬謝委員指教。	—	—
<b>(九)交通局(書面意見)：</b>			
無意見。	敬謝指教。	—	—
<b>(十)消防局(書面意見)：</b>			
有關消防車輛救災動線及活動空間部分，本局無意見。	敬謝指教。	—	—
<b>(十一)公共運輸處(書面意見)：</b>			
查本次會議 2 開發案基地皆不影響公車站位及公車路線營運，爰本處原則無意見；惟倘後續配合施工須臨時調整站位或改道須依「臺北市聯營公車臨時性改道、公告及設置臨時性站牌作業程序」辦理。	敬謝指教。本計畫倘後續配合施工須臨時調整站位或改道將依「臺北市聯營公車臨時性改道、公告及設置臨時性站牌作業程序」辦理。	如說明	如說明

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	章節
、公告及設置臨時性站牌作業程序」辦理。			
<b>(十二)衛生下水道工程處(書面意見):</b>			
本處無意見。	敬謝指教。	—	—
<b>(十三)停車管理工程處(書面意見):</b>			
答覆說明 1 表示本案已通過都審委員會審議?建請同意原分析結果,惠請補充都審核備函,餘本處無意見。	敬謝指教。都審核備須待環評通過後方能辦理,本計畫後續將依環評核定函辦理都審核備。	如說明	如說明
<b>二、決議:</b>			
(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二答覆,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 款各自情形,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。	敬謝指教。	—	—
(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)請開發單位於一個月內依下列意見補充修正,經委員確認後,再依本會程序進行定稿及公告審查結論:	遵照辦理。	—	—

審查意見	答覆說明	修訂處	
		章節	章節
1.在不影響人行動線前提下，於原自行車停車位規劃位置(如附圖)，充分設置且合理規劃停車位數量、配置及進出動線。	<p>敬謝委員指教。依環評審議規範檢核表規定，本計畫應規劃設置汽車停車位數量 1/4 以上之自行車停車位。而本計畫應設汽車位為 180 席，依本審議規範則應設自行車位 <math>180 \times 1/4 = 45</math> 席。</p> <p>惟本計畫考量基地鄰近北門捷運站，且距離基地 50 公尺範圍有 Ubike 系統可供租借自行車，同時考量自行車位設置位置停滿時之進出動線及人行動線，因此本計畫規劃於基地南側設置 31 席自行車位，詳見圖 5.4.1-2。</p>	5.4.1	5-19~5-21
2.委員及相關機所提意見。	遵照辦理。		

# 臺北市政府環境影響評估案件與 本市環評審議規範檢核表



## 臺北市政府環境影響評估案件與本市環評審議規範檢核表

書件名稱：弘千建設臺北市大同區玉泉段二小段 40 地號等 29 筆土地都市更新案環境影響說明書

開發單位：弘千建設股份有限公司

環評顧問公司：光宇工程顧問股份有限公司

檢 核 項 目	符合	不 符 合 欠 缺	備註
<p>1. 開發單位應依本府公告捷運禁限建範圍辦理事項如下：</p> <p>(一)於環境影響說明書及報告書之「環境敏感區位調查及特定目的區位限制調查表」增列「是否位於大眾捷運系統兩側禁建、限建範圍」及「是否位於對捷運設施影響之特定範圍之調查結果。</p> <p>(二)如屬捷運限建範圍內，應套繪開挖範圍與捷運設施關係，並於環境影響說明書以專節說明開發計畫對捷運設施之影響及因應對策。</p> <p>(三)開發行為位於捷運高架段沿線限建範圍內且捷運系統為己營運路線段，開發單位應模擬並評估開發案受捷運噪音及振動之影響程度，並提出固應</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>本計畫基地距離最近之捷運站為松山新店線北門站，步行距離約 500 公尺，非屬大眾捷運系統兩側禁建、限建範圍及對捷運設施影響之特定範圍，免進行捷評(詳附錄一)。</p> <hr style="border-top: 1px dashed black;"/> <p>p.附 1-30</p>

檢核項目	符合	不符合 欠缺	備註
之防制對策。			
2. 開發單位應對計畫之開發對鄰近地區樓房、設施變位及安全之影響進行分析，提出因應對策及監測維護管理計畫。	■	□	<p>本計畫已針對基地進行地質鑽探，以了解基地之土壤、地質分布狀況及地層之工程特性。並依據鑽探結果進行包括土壤液化潛能評估、基礎分析、開挖回脹量分析、基礎沉陷量分析以及基礎開挖穩定與擋土設施分析等(詳 7.1.1 節)，同時依據上述評估分析結果，已提出相關因應對策(詳 8.1.2 節)，並擬定地質安全監測計畫(詳表 8.2-2)。</p> <p>p.7-3~8、8-2~8-5、8-15</p>
3. 施工期間設置營建噪音即時連續監測設施及顯示看板，監測期間應建立噪音超標預警及因應機制。 若因開發區位特性無法設置即時監測設施及顯示看板，應敘明理由提本會討論。	■	□	<p>本計畫承諾將於施工期間設置營建噪音即時連續監測設施及顯示看板，監測期間建立噪音超標預警及因應機制(詳 8.1.2 節)。</p> <p>p.8-8</p>
4. 施工期間開發單位應優先考量採用電力之施工機具。採用柴油發電引擎及動力機具者，應加裝濾煙器。進出工地柴油車輛應出具當年度排氣檢測結果達到 4 期以上車輛排氣標準證明。	■	□	<p>本計畫承諾施工期間將優先考量採用電力之施工機具。採用柴油發電引擎及動力機具者，應加裝濾煙器。進出工地柴油車輛應出具當年度排氣檢測結果達到 4 期以上車輛排氣標準證明。</p> <p>p.8-6</p>
5. 施工期間開發單位應認養基地周邊道路及人行道，並進行清潔維護。依中央氣象局臺北測站測得當日氣溫達 37°C 時，應使用回收水執行周邊道路灑水降溫作業。	■	□	<p>本計畫承諾施工期間認養基地周邊道路及人行道，並進行清潔維護。並依中央氣象局臺北測站測得當日氣溫達 37°C 時，使用回收水執行周邊道路灑水降溫作業。</p> <p>p.8-5</p>

檢核項目	符合	不符合 欠缺	備註
<p>6. 新建建築物應規劃取得銀級以上之綠建築標章，並將規劃申請之綠建築指標項目及採行措施納入環境影響說明書及報告書。 綠建築標章應於取得使用執照後2年內取得。</p>	■	<input type="checkbox"/>	<p>本計畫承諾於取得使用執照後2年內取得銀級綠建築標章，並已將預計規劃申請之綠建築指標項目及採行措施納入環境影響說明書(詳5.10節和附錄八)。</p> <p>p.5-38~5-39、附錄八</p>
<p>7. 有下列情形之一者，應設置再生能源發電設備： (1) 建築面積達1,000m<sup>2</sup>者，應於屋頂設置太陽光電發電設備，設備及其投影面積應達其建築面積5%以上。 (2) 營運期間用電契約容量800千瓦以上者，應於屋頂或適當地點設置用電量5%以上之再生能源發電設備(太陽光電、風力、風光互補發電或其他再生能源、)。因日照或其他因素限制，經本會審查同意，得購買一定比例綠電方式替換。</p>	<input type="checkbox"/>	■	<p>(1) 本計畫建築面積為1,797.76m<sup>2</sup>，依建築面積之5%計算，則依本項檢核應設置屋頂太陽光電發電設備1,797.76m<sup>2</sup>×5%=89.89m<sup>2</sup>。 而本計畫規劃於屋突頂層設置太陽能光電系統92.7m<sup>2</sup>，詳見附圖5.10-1，已可符合環評審議規範檢核表要求。 (2) 本計畫營運期間公共用電契約容量約為250kW，未達800kW，應可免予評估本項目。</p> <p>p.5-38~39</p>
<p>8. 開發單位應計算開發行為之溫室氣體排放增量(含施工及營運階段)，並以減量50%以上之目標提出相對應之節能減碳措施。</p>	■	<input type="checkbox"/>	<p>本計畫已計算開發行為之溫室氣體排放增量(含施工及營運階段)，並以減量50%以上之目標提出相對應之節能減碳措施，經計算本計畫溫室氣體排放減量可達51.33%(詳7.1.9節)。</p> <p>p.7-56~60</p>

檢核項目	符合	不符合 欠缺	備註
<p>9. 開發單位應就建築外殼、空調、照明、動力等設備系統，提出節能效益評估。</p> <p>作為旅館、商業或辦公使用者，應設置能源管理系統，並進行用電需量管理及節能措施，營運期間節能情形納入追蹤監督。</p>	<p>■</p>	<p>□</p>	<p>(一)本計畫節能效益評估如下：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 建築外殼節能評估               <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 屋頂平均傳透率 <math>U_r=0.57 &lt; 0.8</math> 合格</li> <li>(2) 外牆平均傳透率 <math>U_w=3.328 &lt; 3.5</math> 合格</li> <li>(3) 窗平均傳透率 <math>U_{af}=3.5 &lt; 5.5</math> 合格</li> </ol> </li> <li>2. 照明節能評估               <p>本計畫於供公眾使用空間設置高效率燈具以及電子式安定器，以減少照明耗能，達到節能減碳目標。</p> </li> <li>3. 固定耗能設備節能評估               <p>本計畫所有熱水管路區域，均安裝「熱水管保溫材」。</p> </li> <li>4. 空調節能評估               <p>本計畫無中央空調設計。</p> </li> </ol> <p>(二)本計畫建築物為主要作為住宅使用之綜合大樓，未設置中央空調系統，且非主要作為旅館、商業或辦公使用。其中地上一至三層作為門廳、一般零售業和一般事務所，地上四至二十九層作為集合住宅使用，而地上三十層為社區管委會空間，應可免予評估本項目。</p> <p>p.7-57</p>
<p>10. 開發基地或建築物應規劃適宜之資源回收空間、全面回收資源廢棄物，貯存方式須符合環保、節能及衛生原則。</p> <p>作為旅館、商業或辦公使用者，應提出廢棄物減量管理計畫。</p>	<p>■</p>	<p>□</p>	<p>(一)本計畫垃圾儲存空間和資源回收空間位於地下一層，將全面回收資源廢棄物，貯存方式符合環保、節能及衛生原則，並委託臺北市合格之公民營廢棄物清除處理機構清運處理(詳 5.9 節)。</p> <p>(二)本計畫建築物為主要作為住宅使用之綜合大樓，未設置中央空調系統，且非主要作為旅館、商業或辦公使用。其中地上一至三層作為門廳、一般零售業和一般事務所，地上四至二十九層作為集合住宅使用，而地上三十層為社區管委會空間，故應可免予評估本項目。</p> <p>p.5-35~36</p>

檢核項目	符合	不符合 欠缺	備註
<p>11.開發單位應採行下列基地保水、雨水流出抑制及降雨逕流非點源污染最佳管理技術：</p> <p>(1)依建築技術規則之「建築基地保水設計技術規範」說明基地保水設計，並評估開發前後基地保水量之變化。</p> <p>(2)排放雨水逕流至雨水下水道者，應設置雨水流出抑制設施，並且應符合下列最小保水量及最大排放量：最小保水量為基地面積每平方公尺應貯留<math>0.078\text{m}^3</math>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<math>0.0000173\text{m}^3</math>之雨水體積為計算基準。須依水土保持法規定規劃設置滯洪沉砂池者，另依水土保持相關規定辦理。</p> <p>(3)應參照行政院環境保護署「降雨逕流非點源污染最佳管理技術(BMPS)指引」納入規劃設計，以減輕降雨沖刷地表、建築物所產生之逕流污染對環境水體之衝擊。</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>(一)開發前基地保水量及逕流量</p> <p>1.開發前保水量 依據建築技術規則之「建築基地保水設計技術規範」，本計畫基地現況全為既有建築物，未留設綠化面積和透水面積，故開發前之基地保水量為0立方公尺。</p> <p>2.開發前逕流量 基地現況全為既有建築物，由於未留設綠化面積和透水面積，故開發前之基地地表逕流量，以逕流係數0.95估算 <math>Q=1/360CIA=1/360\times 0.95\times 143.6\times 0.2532=0.096\text{CMS}</math>。</p> <p>(二)開發後基地保水量及逕流量</p> <p>1.開發後保水量 本計畫規劃雨水貯留池<math>185\text{m}^3</math>，並依綠建築基地保水指標設計，其中常用保水設計(包含綠地、草溝和透水鋪面等)保水量<math>3.47\text{m}^3</math>，合計基地保水量<math>54.84\text{m}^3</math>，較開發前大。</p> <p>2.開發後逕流量 本計畫規劃雨水貯留池<math>185\text{m}^3</math>，以及常用保水設計(包含綠地、草溝和透水鋪面等)保水量<math>3.47\text{m}^3</math>，故開發後之基地地表逕流量，以逕流係數0.8估算 <math>Q=1/360CIA=1/360\times 0.8\times 143.6\times 0.2532=0.081\text{CMS}</math>。 本計畫開發後地表逕流量較開發前小，意即本計畫開發後將不會增加逕流量。</p> <p>(三)「臺北市基地開發排入雨水下水道逕流量標準」檢討</p> <p>1.雨水流出抑制設施 本計畫規劃有雨水貯留池<math>185\text{m}^3</math>，以及常用保水設計(包含綠地、草溝和透水鋪面等)保水量<math>3.47\text{m}^3</math>，可控制排放雨水逕流量至基地外之設施。</p> <p>2.最小保水量及最大排放量 依據「臺北市基地開發排入雨水下水道逕流量標</p>

檢核項目	符合	不符合 欠缺	備註
			<p>準」第六條規定，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。</p> <p>經檢討，由於本計畫規劃有雨水貯留池以及常用保水設計(包含綠地、草溝和透水鋪面等)，故開發後之地表逕流量，較開發前小，不因本計畫開發而有增加雨水逕流量之情形，故應可免予評估本項目。</p> <p>(四)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」說明如下：</p> <p>1.土地開發面積基本資料            第三種商業區及特定專用區：面積 2,531.79 平方公尺(0.253179 公頃)。            合計：0.253179 公頃</p> <p>2.土地開發降雨逕流 BMPs 設計範例</p> <p>(1)計算應收集降雨逕流體積(<math>V_d</math>)            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 (<math>2,531.79m^2</math>)<math>\times</math>0.015 m = <math>37.98(m^3)</math></p> <p>(2)計算其他規範設置設施之折抵體積(<math>V_{BMP2}</math>)</p> <p>A.植栽綠地可折抵體積：  <math>346.15 \times 0.015 \times 0.5 = 2.60(m^3)</math>。</p> <p>B.商業及住宅區建築物基地之雨水貯集滯洪設施扣抵上限：建築基地面積<math>\times</math>0.015 = <math>1,797.76 \times 0.015 = 26.97(m^3)</math></p> <p>(3) 計算尚須設置之 BMPs 設施體積(<math>V_{BMP1}</math>)  <math>V_{BMP1} \geq V_d - V_{BMP2} = 37.977 - (2.60 + 26.97) = 8.41(m^3)</math>。</p> <p>(4)依據 <math>V_{BMP1}</math> 設計規劃 BMPs 組合</p> <p>A.綠地、被覆地、草溝</p> <p>a.地表貯存體積(<math>Q_1</math>) = 綠地、被覆地、草溝面積 (<math>55.79m^2</math>)<math>\times</math>平均設計水深(0.3m) = <math>16.74m^3</math></p> <p>b.入滲體積(<math>Q_2</math>) = 綠地、被覆地、草溝面積 (<math>55.79m^2</math>)<math>\times</math>入滲率(<math>10^{-5}m/s</math>)<math>\times</math>時間(0.5</p>

檢核項目	符合	不符合 欠缺	備註
			<p>小時)<math>=1.00\text{ m}^3</math>  <math>\Rightarrow</math>綠地、被覆地、草溝之雨水逕流控制體積<math>=(Q_1+Q_2)=17.74\text{ m}^3</math></p> <p>B.透水性鋪面  a.貯存體積<math>(Q_3)=</math>面積<math>(106.22\text{m}^2)\times</math>厚度<math>(0.25\text{m})\times</math>孔隙率<math>(0.1)=2.66\text{m}^3</math>  b.入滲體積<math>(Q_4)=</math>面積<math>(106.22\text{m}^2)\times</math>入滲率<math>(10^{-5}\text{m/s})\times</math>時間<math>(0.5\text{ 小時})=1.91\text{m}^3</math>  <math>\Rightarrow</math>透水鋪面之雨水逕流控制體積<math>=(Q_3+Q_4)=4.57\text{ m}^3</math></p> <p>p.7-9~13、8-7、5-29</p>
12.開發單位應採行各種雨水滲透措施，以降低開發後之逕流量，並能達到10年1次的暴雨流量對5年1次所增加之逕流量。	■	□	<p>本計畫將採行各種雨水滲透措施，以降低開發後之逕流量，並能達到10年1次的暴雨流量對5年1次所增加之逕流量。</p> <p>p. 8-7</p>
13.總樓地板面積達 $5,000\text{m}^2$ 以上者，應設置雨水貯留利用系統或再生水回收再利用系統。但建築物之使用用途為衛生醫療類者，不在此限。 前項設置雨水貯留利用系統者，其自來水替代率應大於4%；設置再生水回收利用系統者，其再生水回收利用替代率應大於40%。	111 ■	□	<p>本計畫總樓地板面積約<math>32,509.07\text{m}^2</math>，規劃有雨水貯留利用系統約<math>185\text{m}^3</math>。雨水貯留利用率(意即自來水替代率)<math>=</math>自來水替代水量<math>(W_s)\div</math>總用水量<math>(W_t)=14.95\div155*100\%=9.6\%</math>。</p> <p>p.5-29~31</p>

檢核項目	符合	不符合 欠缺	備註
<p>14. 建築基地之綠覆率應符合「臺北市新建建築物綠化實施規則」，並說明綠化總二氧化碳固定量、法定空地綠覆面積及各類植栽(喬木類、地被類或草皮類、其他各類植栽)所占比率。</p> <p>屋頂平臺應實施綠化面積應達該屋頂平臺面積之 50%，屋頂平臺面積為屋頂層扣除建築技術規則規定之屋頂突出物、依法應設置之屋頂避難平臺、太陽光電發電設備，及其他無法綠化之面積。綠化面積以實際被覆面積及種植屋頂菜園面積計算。</p> <p>情形特殊無法達到前二項綠化比率者，應敘明理由提本會討論。</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>(一)綠覆面積</p> <p>本計畫基地之綠覆率符合「臺北市新建建築物綠化實施規則」，綠覆率 <math>346.15/559.16*100\%=61.9\%</math>。規劃內容如下：</p> <p>法定空地面積：559.16 m<sup>2</sup>          法定綠覆面積：337.43 m<sup>2</sup>          實設綠覆面積：346.15 m<sup>2</sup></p> <p>各類植栽所佔比率：喬木面積佔實設綠覆面積 46.22%，灌木面積佔實設綠覆面積 20.37%，草地花被面積佔實設綠覆面積 33.41%。</p> <p>綠化總二氧化碳固定量：401,578.13kg</p> <p>(二)屋頂綠化面積</p> <p>依屋頂平臺實施綠化面積應達該屋頂平臺面積之 50%，進行檢討。其中屋頂平臺面積為屋頂層扣除建築技術規則規定之屋頂突出物、依法應設置之屋頂避難平臺、太陽光電發電設備，及其他無法綠化之面積。綠化面積以實際被覆面積及種植屋頂菜園面積計算。</p> <p>本計畫屋頂層扣除建築技術規則規定之屋頂突出物、依法應設置之屋頂避難平臺、以及其他無法綠化之面積後，屋頂平臺面積為 174.12m<sup>2</sup>。</p> <p>以屋頂平臺面積之 50%估算，則依本審議規範應設置之屋頂綠化面積為 <math>174.12m^2*50\%=87.06m^2</math>。</p> <p>而本計畫規劃屋頂綠化面積 89m<sup>2</sup>，詳見附圖 5.3-8，已可符合環評審議規範檢核表要求。</p> <p>p.5-12</p>
<p>15. 應依下列規定評估及設置停車位：</p> <p>(1) 調查基地半徑 500 公尺範圍內之停車供給狀況，評估分析汽車、機車及自行車之停車需求。</p> <p>(2) 停車場汽、機車停車位應有各 1/3 以上安裝</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>(一) 本計畫依規定調查基地半徑 500 公尺範圍內之停車供給狀況，整體而言，基地周邊汽車停車需供比為 1.00，停車供需剛好平衡；機車停車需供比為 1.78，尖峰時段有供給不足之現象。</p> <p>(二) 本計畫承諾停車場汽、機車停車位將預留管線以利後續安裝充電系統。</p> <p>另依環評審議規範檢核表規定，本計畫應規劃設置汽車停車位數量 1/4 以上之自行車停車位。本計畫應設汽車位為 180 席，依本審議規範則應設</p>



檢核項目	符合	不符合 欠缺	備註
<p>充電系統或預留管線以利後續安裝充電系統。另應規劃應設汽車停車位數量 1/4 以上之自行車停車位。</p> <p>(3)住宅大樓距離捷運站出入口為中心半徑 500 公尺範圍內之開發基地，應配合大眾運輸導向之都市發展策略。</p>			<p>自行車位 <math>180 \times 1/4 = 45</math> 席。</p> <p>惟本計畫考量基地鄰近北門捷運站，且距離基地 50 公尺範圍有 Ubike 系統可供租借自行車，同時考量自行車位設置位置停滿時之進出動線及人行動線，因此本計畫規劃於基地南側設置 31 席自行車位，詳見圖 5.4.1-2。</p> <p>(三)本計畫基地周邊公車路線眾多且班次密集，步行距離捷運北門站約 500 公尺，公共運輸系統發達而完整。為更進一步鼓勵大眾運輸使用，本計畫基地沿街留設無遮簷人行道串連周邊既有人行空間，並配合景觀植栽及平整鋪面來形塑優質的步行環境，讓周邊居民得以舒適前往周邊公車站及捷運站。</p> <p>p.6-89、5-7、5-13</p>
<p>16.開發單位應評估開發前後建築物對微氣候及公共開放空間使用之影響。若屬高樓建築開發案，應進行行人風場評估(模型試驗或數值模擬)，評估環境風場舒適性並提出改善措施。</p>	■	□	<p>本計畫屬高樓建築物開發案，有關行人風場評估結果顯示大樓興建後基地內各測點皆可符合長時間站坐標準。</p> <p>p.7-42~49</p>
<p>17.如有設置規劃餐飲店面或區域，應要求事項如下：</p> <p>(1)需設置集氣設備、油煙、異味污染防制設備及油脂截留器。</p> <p>(2)各餐飲業者之防制設備應定期維護保養、保持效能正常，維護保養情形應予記錄，以供查核。</p> <p>(3)廢氣排放口不得直接吹向鄰近窗戶、門或</p>	■	□	<p>本計畫建築物為主要作為住宅使用之綜合大樓，其中地上一至三層作為門廳、一般零售業和一般事務所，地上四至二十九層作為集合住宅使用，而地上三十層為社區管委會空間，未規劃餐飲店面，故應可免予評估本項目。</p>

檢核項目	符合	不符合 欠缺	備註
<p>影響行人。</p> <p>(4)於住宅區者，不得使用瓦斯或電力以外易致空氣污染之燃料。</p>			
<p>18.開發單位應管制光源設施所產生之光害影響，並採取下列措施：</p> <p>(1)光源、設施於夜間 10 時至翌日 8 時止，不得產生閃爍致妨礙民眾作息，另建築外牆的材質應評估太陽光反射影響。</p> <p>(2)設置廣告看板之光源輝度，應符合下列規定：</p> <p>a.光源面積達 25m<sup>2</sup> 以上之 LED 顯示看板者，夜間 7 點起至翌日上午 6 日時止，最大輝度不得超過 250cd/m<sup>2</sup>。</p> <p>b.光源、面積未達 25m<sup>2</sup> 之 LED 顯示看板或其他非屬 LED 顯示看板者，夜間 7 時起至翌日上午 6 時止，最大輝度不得超過 300cd/m<sup>2</sup>。</p> <p>(3)位於市區高速公路或快速道路兩側境界線外 30 公尺內之第 1 排建築物，如設置光源面積在 25m<sup>2</sup> 以上，應於設置前提出光害管</p>	<p>■</p>	<p>□</p>	<p>(一)本計畫廣告招牌於夜間 10 時至翌日 8 時止，將不會產生閃爍，且不致妨礙民眾作息。而建築外牆採用面磚搭配石材設計，非採玻璃建材，幾無太陽光反射影響。</p> <p>(二)本計畫承諾廣告看板之光源輝度符合以下規定：</p> <p>1.光源面積達 25m<sup>2</sup> 以上之 LED 顯示看板者，夜間 7 點起至翌日上午 6 日時止，最大輝度不得超過 250cd/m<sup>2</sup>。</p> <p>2.光源、面積未達 25m<sup>2</sup> 之 LED 顯示看板或其他非屬 LED 顯示看板者，夜間 7 時起至翌日上午 6 時止，最大輝度不得超過 300cd/m<sup>2</sup>。</p> <p>(三)本計畫非位於市區高速公路或快速道路兩側境界線外 30 公尺內之第 1 排建築物，應可免予評估本項目。</p> <p>(四)本計畫建築外牆採用面磚搭配石材設計，非採玻璃建材，應可免予評估本項目。</p> <p>p.7-60</p>

檢核項目	符合	不符合 欠缺	備註
<p>制計畫送本府環境保護局審查通過後，始得設置。</p> <p>(4)外牆如使用玻璃建材，其可見光反射率評定基準不得大於0.25。</p>			
<p>19.開發單位應對基地及周遭環境進行文化資產、受保護樹木調查，若發現有影響之虞，應提出因應對策或另提替代方案。</p>	■	□	<p>本計畫基地及周遭環境進行文化資產、受保護樹木調查，詳細調查結果如 6.3.1 節和 6.7 節所示。本基地範圍內無列管或列冊之文化資產，亦無受保護樹木。</p> <p>p.6-52~60、6-93~102</p>
<p>20.開發單位應針對基地開發行為對周遭環境災害脆弱度及民眾避難之影響進行評估。若發現有影響之虞，應提出因應對策及改善方案。</p>	■	□	<p>本計畫已就開發行為對周遭環境災害脆弱度及民眾避難之影響進行評估，並已擬定相關防災計畫及緊急應變計畫，詳見 5.11 節和 8.3 節。</p> <p>5-40~42、8-16~34</p>
<p>21.開發單位應提出環境友善措施，例如提供或認養優質人行、綠地休憩及社區活動空間、規劃直接飲用自來水系統、加強環境綠美化或其他作法，塑造宜居永續生活環境。</p>	■	□	<p>本計畫擬定之環境友善措施說明如下：</p> <p>(一)建築設計與鄰近地區建築物相互調和</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.建築物配合大稻埕既有都市景觀意象，融合區域內街道景觀，並陳古今風貌。</li> <li>2.建物配置以面朝北側南京西路為主，各立面皆以正立面來規劃整體意象，其座落方位為坐南朝北。</li> </ol> <p>(二)建構無障礙環境</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.沿街留設騎樓及無遮簷人行道並與街道順平處理。</li> <li>2.基地東側留設 1.5m 寬人行步道供人行通行。</li> <li>3.依規定於地面 1 層留設無障礙出入坡道，建構便利的無障礙環境。</li> </ol> <p>(三)都市防災空間規劃</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.社區庭園空間集中留設於南側，急難時可供作緊急避難空間使用。</li> <li>2.透過加強建物耐震結構，以強化防災系統，沿街</li> </ol>

檢核項目	符合	不符合 欠缺	備註
			<p>人行步道可供作消防救災臨時活動空間，進而提升整體都市防災機能。</p> <p>(四)社區貢獻度</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.活絡週遭區域都市機能並改善居住環境。</li> <li>2.本案提供充足停車位，緩解老舊街區停車需求及藉由留設無遮簷人行步道及騎樓，延續都市生活動線。</li> <li>3.本案協助興闢南側計畫道路，利於鄰近街廓消防救災使用。</li> </ol> <hr style="border-top: 1px dashed black;"/> <p>p.5-41</p>