

附錄十七

歷次審查意見暨答覆說明

臺北市南港區經貿段 15 地號土地上權案
環境影響說明書
程序審查意見暨答覆說明

(106 年 11 月 30 日北市環綜字第 10636169400 號函)

審查意見	答覆說明
1. 「臺北市推動宜居永續城市環境影響評估審議規範檢核表」部分： (1) 項目 4 針對鄰近地區樓房、設施變位及安全所訂定之監測維護管理計畫相關內容，請釐清所對應之內文頁次，並補充於檢核表。 (2) 項目 7 有關灑水降溫作業相關內容，請釐清所對應之內文頁次，並補充於檢核表。 (3) 項目 3(3)「本開發案受捷運系統影響之模擬評估結果及其防制對策」、項目 5「監測期間針對噪音超標預警及因應機制等內容」、項目 10「節能減碳措施及碳排放減量成果」、項目 11「能源管理系統設置等事項」、項目 12「廢棄物減量計畫」及防制措施」、項目 20「光源設施所產生之光害影響之管制措施」，上述相關之規劃成果，請補充至內文。 2. 第三章「文化資產」及「生態」撰寫者之相關實務經驗，與附錄一之證明文件其內容不符，請釐清。 3. 第五章 5.2.1 節，請補充本開發案樓層配置圖。 4. 第六章表 6-1「背景噪音及振動位準」及「文化類」對應之頁數有誤，請釐清。 5. 第九章 9.2 節內文參照來源有誤，請釐清。 6. 請於封面加註(初稿)以利辨別。	遵照辦理，已將相關規劃或圖文納入本文，並將對應之頁次等補充於檢核表。 遵照辦理，已釐清所對應之內文頁次(P.8-4)，並補充於檢核表。 遵照辦理，已將相關規劃成果及檢討補充至內文，詳請參閱「臺北市推動宜居永續城市環境影響評估審議規範檢核表」各項次對應之頁數。 謝謝指導，已更新第三章「文化資產」及「生態」撰寫者之相關實務經驗，使與附錄一之證明文件填列內容一致。 遵照辦理，已補充本開發案樓層配置圖如圖 5-1。 謝謝指導，已予以修正。 謝謝指導，已予以修正。 遵照辦理。

臺北市南港區經貿段 15 地號土地上權案
環境影響說明書(初稿)
書面審查意見暨答覆說明

吳委員水成

審查意見	答覆說明
1. 基地離捷運之距離與範圍如何？有何影響？如何因應？	1. 本案已通過捷運影響評估審查，相關內容詳附件四。 2. 本基地西側開挖面寬約 200 公尺，開挖面外為捷運文湖線高架橋，開挖範圍距離捷運高架橋橋墩之距離由基地南側之 17 公尺逐漸往北拉遠至 87 公尺。 3. 本基地對捷運設施之影響為地下室開挖時引致捷運橋墩之位移與沉降；採取之因應措施為加厚連續壁之厚度並設置扶壁，以抑制開挖時連續壁變位，並將對捷運設施之沉降及位移影響控制在捷運法規容許範圍之內。 修訂報告： 通過捷運影響評估審查公文詳附錄四。
2. 本案基地距離基隆河附近，對於基隆河影響之因應措施如何？	本案基地與基隆河間尚間隔有經貿一路、捷運南港機場、環東高架快速道路及基隆河堤防，施工期間之逕流廢水排放至基地周邊道路側溝，營運期間之生活污水則納入公共污水下水道，故不致對基隆河產生影響。
3. 圖 5-1 之樓頂使用如何？行人風場如何？應予明確分析。	1. 頂樓為設備機具機房空間，及部分露臺使用。 2. 行人風場部分： (1) 屋頂考慮部分露臺使用，屋頂處增設 4 公尺高的帷幕玻璃，以降低強風的影響。經由風場試驗後，測點 94-96 行人舒適度等級皆為長時間站立坐標準。 (2) 東北季風盛行季節中，當氣象局發布北區陸上強風特報時，將加派物業管理人員於頂樓露臺處，並主動提醒行人必須小心通行並降低停留時間。 (3) 當中央氣象局發布陸上颱風警報時，物業管理人員禁止行人於頂樓露臺處停留。 修訂報告： 屋頂露臺帷幕玻璃修正為 3.7 公尺。 餐飲業油脂處理計畫，是否明確考量排放出入口，高度，排放影響如何？
4. 餐飲業油脂處理計畫，是否明確考量排放出入口，高度，排放影響如何？	

5. 本基地大客車位，接送臨停車位設在 IF 部分，而其動線交織是否順暢？請檢視。	響行人；對於鄰房，本案與北側鄰房建物間距在 83 米以上，距西側中信總部距離亦達 100 米以上，研判不致有明顯影響。 本基地大客車位設於 B1F，於進離場動線上皆不致與臨停車產生交織，且 IF 臨停車位之車道淨寬皆大於 1.5M，臨停車可一次完成迴轉，應不致有動線交織造成壅塞之情形。
6. B3F-B5F 最好不要設行動不便者停車位？	由於本案設置之無障礙單位數較多，若集中設置於 B2F 層恐增加車主停車後需步行至梯廳之距離，為使無障礙車位能最靠近梯廳之位置，以減少人行距離，故分散設置於各樓層。
7. 基地地下停車場出入口的尺寸空間，動線交織是否順暢否？請在明確分析。	本案停車場坡道、出入口之淨寬皆大於 7M，於坡道處車位仍可正常運作保持順暢。相關場內動線詳參附件五 pp. 4-24~4-27。
8. 第八章第九章所提監測計畫，建議於施工期間，監測計畫每月一次。	修訂報告： 相關場內動線詳參附錄十二。 遵照辦理，本案監測計畫，於施工期間之監測頻率修正為每月一次。

范委員正成

審查意見	答覆說明
1. 本計畫開發量體甚大(基地面積為 41,532.54 m ² ，總樓地板面積為 406,103.61 m ² ，建築物高度為 137.83 m，地下 5 層，地上 27 層)；對環境衝擊亦不小，但綠建築標章卻只以銀級為目標。建議至少達到黃金級以上。	經重新檢討，已提升本案綠建築等級為黃金級，相關檢核請參閱附件二。 修訂報告： 綠建築相關檢核請參閱附錄十四。
2. 本計畫開發量體既大，衍生之地表逕流增加量也大。建議基地保水、滯洪和排水之規劃應考量周邊既有之設施，提供之容量應使本基地及周邊鄰近地區之排水，韌性增加。	謹遵辦理。依據「臺北市基地開發排水雨水下水道逕流流量標準」及臺北市基地開發貯集滯洪量計算表(106 年 11 月 2 日修訂)，基地保水量得扣除滲透陰井、滲透排水管、透水鋪面、綠地等保水設施量體，且最大扣除量不得大於基地最小保水量(0.078 × 基地面積)之 20% (=41,536.66 m ² × 0.078 m ³ /m ² × 20% = 547.97 m ³)。因此計算本計畫應設置之保水量為 2,691.89 m ³ (41,536.66 m ² × 0.078 m ³ /m ² - 547.97 m ³)，惟考量協助周邊鄰近地區於暴雨時滯洪峰以減輕排水系統負荷，本計畫設置之滯洪量體擬不予扣除保水設施之保水量，仍維持 3,360 立方公尺，設置量約達法定滯洪量之 1.25 倍(3,360 m ³ /2,691.89 m ³)。
3. 本計畫開發量體甚大，建議提出環境友善措施，回饋週環境並親睦鄰。	本案環境友善措施之相關回饋說明如下： 1. 開放空間：留設主廣場供大型活動使用。 2. 建立空橋：以增進南港展覽館、捷運機場，南港軟體園區、中信總部及地區周邊之公眾

	使用。 3. 於地上權使用期限內退縮基地作為道路使用，以紓解周圍，經買一、二路，經買二路 105 巷、經買二路 157 巷之交通。
--	--

劉委員小蘭

審查意見	答覆說明
1. 請說明本基地保水計畫。	1. 本基地保水計畫係依據建築技術規則之「建築基地保水設計技術規範」及「臺北市推推移動居永續城市環境影響評估審議規範」檢討，依降雨強度、應抑制逕流量以綠地、透水鋪面、滲排水管、滲透陰井等手法，作為基地保水計畫。 2. 本案設計滲透保水量 496.79 m ³ /hr，大於應抑制流量 442.4 m ³ /hr 之 110% 以上 (即 486.64 m ³ /hr)，可符合要求。 修訂報告： 本案設計滲透保水量 506.1 m ³ /hr 大於應抑制逕流量 442.4 m ³ /hr 之 110% 以上 (即 486.64 m ³ /hr)，可符合要求。
2. 本計畫採用綠建築以銀級為目標，請說明無法提昇之原因。	經重新檢討，已提升本案綠建築等級為黃金級，相關檢核請參閱附件二。 修訂報告： 綠建築相關檢核請參閱附錄十四。
3. 計程車招呼站設於地下室，請問如何增加其使用率？	計程車招呼站緊鄰本案之商場及美食廣場，透過加強場內導引設施，應可增進計程車使用率，相關導引設施詳參附件五 pp. 5-61~5-62。 修訂報告： 相關導引設施詳參附錄十二。
4. 本計畫採用玻璃帷幕之設計，請說明其對室內溫度之影響。	本案在外殼帷幕玻璃之設計，將考量使用高性能玻璃，例如採用遮蔽係數 (SC 值) 較低及低熱傳透率 (U value) 之玻璃，並搭配帷幕上突出的造型板所形成之外遮陽及室內台度，以減少太陽輻射熱得，經「建築物強化外殼部位熱性能節約能源設計技術規範」計算已符合標準。
5. 請說明本大樓之防災計畫，而不可推給不同場之管理權人，應有整體之防災計畫。	1. 本案設有防災中心且具備下列防災設備之監控作業、發現火災產生之警報等等；於平時可以藉由防災中心內之監控設備達到防範火災跟預防犯罪，同時也以維持環境品質為主要工作；而在犯罪發生或災難發生時，可以立刻轉換成緊急狀態下之災難救助中心，以求可以順利掌握事故的狀況和妥善的處理事故，以達到「零傷亡、零損失」為目標。 2. 本案與它棟之共同消防計畫，其避難引導往

<p>非起火棟疏散，並禁止非起火棟及空橋處之人員進入起火棟，以免增加起火棟建築物疏散困難。</p> <p>3. 相關防災計畫詳請參閱附件三。</p> <p>修訂報告： 相關防災計畫詳請參閱附錄三。</p>	
--	--

劉委員益昌

審查意見	答覆說明
<p>1. 應調查文化資產的全部類別項目，包含有形無形兩大類。</p>	<p>遵照辦理，已調查包含有形(古蹟、歷史建築、紀念建築、聚落建築群、考古遺址、史蹟、文化景觀、古物、自然地景、自然紀念物)、無形(傳統表演藝術、傳統工藝、口述傳統、民俗、傳統知識與實踐)之文化資產。基地所在位置調查範圍內目前查無已登錄之無形文化資產，但本次現地調查時有發現民俗文化如港仔口德安廟。詳請參閱附件六。</p> <p>修訂報告： 文化資產調查詳請參閱附錄十五。</p>
<p>2. 考古遺址資料不宜只引用 2000 年資料，宜參考 2004 年普查資料。</p>	<p>遵照辦理，已增加引用「<u>《台閩地區考古遺址普查研究計畫(第七期)》</u>—台北縣、基隆市、台北市」(2004)之普查資料。詳請參閱附件六。</p> <p>修訂報告： 文化資產調查詳請參閱附錄十五。</p>
<p>3. 文化資產說明應考慮涵蓋新北市汐止區。</p>	<p>遵照辦理，文化資產說明已涵蓋新北市汐止區，並新增汐止區之相關文化資產資料表，詳請參閱附件六。</p> <p>修訂報告： 文化資產調查詳請參閱附錄十五。</p>

鄭委員福田

審查意見	答覆說明
<p>1. P.5-14 餐飲業用紫外光+臭氧(去除率 90%)之產應說明對何種空氣污染物，對於 PM_{2.5} 之產量及去除設備應說明。</p>	<p>餐飲設置油煙淨化設施(紫外光+臭氧)主要為去除異味，並額外加裝靜電除油機吸附油煙，對 PM_{2.5} 之微小顆粒亦有吸附效果。</p>
<p>2. 本區域為三級防制區，對於空氣污染事件發生時，如何因應(CO₂, PM_{2.5}, PM₁₀)，又落塵量達 13.33 ton/km²/月，說明來源及減輕方法。</p>	<p>1. 本區域為三級防制區，當空氣污染事件發生時，將配合主管機關之要求調整施工行為。</p> <p>2. 施工期間將依行政院環保署「營建工程空氣污染防治設施管理辦法」做好相關減輕對策。</p>
<p>3. 用 ISCST3 (P.7-13) 是否太大舊? 本基地附近是否有其他開發案本基地附近是否有其範圍」所認可之模式進行評估，並已將附近之地開發案，又近臨新北市，故附近之地地同時納入影響評估。</p>	<p>本案係採循環保潔「空氣品質模式評估技術規範」所認可之模式進行評估，並已將附近之地開發案，又近臨新北市，故附近之地地同時納入影響評估。</p>

成空氣污染效應應加以評估。	
---------------	--

龍委員世俊

審查意見	答覆說明
<p>1. 第八章施工期間空氣品質保護對策中，應增加使用低硫油品一項，並承諾所有承包商應配合的事項(如裝設煙器、熄火、定期保養等)，且皆寫明在與承包商的合約中，並在合約中訂定罰則。</p>	<p>遵照辦理，後續提送之環評書件，於第八章施工期間空氣品質保護對策中，將加入使用低硫油品一項，並承諾所有承包商應配合的事項(如裝設煙器、熄火、定期保養等)，且皆寫明在與承包商的合約中，並在合約中訂定罰則。</p> <p>修訂報告： 已於第八章補正相關內容。</p>
<p>2. P.5-13 中，地下室 CO 偵測器 40 ppm 才啟動風扇，但目前室內 CO 標準為 9 ppm (8 小時時)，因此 40 ppm 設定太高，應再低一些，再者，在地下室裝設 CO 偵測器此項應列入第八章營運期間之空氣品質保護對策。</p>	<p>將設定 CO 感測值 25 ppm 作為地下室停車場風扇之啟動條件。並將該項 CO 偵測器列入第八章營運期間之空氣品質保護對策。</p> <p>修訂報告： 已於第八章補正相關內容。</p>
<p>3. P.7-13 模式之邊界層高度設定應列出。</p>	<p>遵照辦理，本案模式設定之混合層高度為 100m，將補充於後續提送之環評書件中。</p> <p>修訂報告： 已於第七章補正相關內容。</p>
<p>4. P.7-12 應說明何處使用我國 EPA 排放係數，何處使用美國 EPA 排放係數，並說明其是否適用於本土。</p>	<p>感謝指導，本案針對施工機具之排放係數含硫量係依據我國「車用汽柴油成分管制標準」之規定，除參酌美國環保署 AP-42 資料，因機具運轉較不受地理環境影響，故應可適用於本土。</p> <p>修訂報告： 已採環保署 TEDS9.0 資料庫進行相關評估。</p>

臺北市建築管理工程處

審查意見	答覆說明
<p>1. 本案營建剩餘土石資源處理部分，請申報開工後依「臺北市營建剩餘土石資源處理及辦法」規定辦理剩餘土石資源處理計畫書審查及核發流向證明文件，後續若涉建管程序，應依都計、建管相關規定辦理。</p>	<p>敬悉。</p>

臺北市政府工務局

審查意見	答覆說明
<p>1. 環說書第 6-36 頁 6.2.7 節所列營運中土石方資源中心 16 處，新北市應為 8 處，新北市應為 12 處，請更新修正上開資訊。</p>	<p>謝謝指導，後續提送之環評書件將依據審查意見修正報告書相關內文。</p> <p>修訂報告： 已依土石方資源中心 107 年 8 月之資料更新。</p>

臺北市政府工務局大地工程處

審查意見	答覆說明
1. 經查本案開發基地(南港區經貿段 I5 地號土地)非屬本府公告本市山坡地範圍,本案環境影響說明書,本處無意見。	敬悉。

臺北市政府工務局公園路燈工程管理處

審查意見	答覆說明
1. 本案基地內無本處轄管公園、綠地及廣場,故本處無意見。	敬悉。

臺北市政府工務局水利工程處

審查意見	答覆說明
1. 依本府 102 年 10 月 8 日頒布之「臺北市基地開發排水雨水下水道逕流標準」規範之基地開發最小保水量及最大排放量,本開發案於環評階段尚無須列管審查,惟後續應併入建築執照案件向本市建築管理工程處申請後轉送本處審查。	遵照辦理。

臺北市政府工務局新建工程處

審查意見	答覆說明
1. 請開發業者注意本大樓開挖構築地下結構物時,需禁止擋土支撐及其構造物發生侵入周邊計畫道路範圍情況。	敬悉。
2. 建商對建築周邊道路(含人行道、側溝、道路銹鋪或路燈)進行修復作業時,請依「臺北市建築物施工中維護公共工程設施管理要點」新修訂增列第 8 點規定先申請施工許可,並依「臺北市道路挖掘施工維護管理要點」各項規定辦理,以免受罰。	遵照辦理,本案未來將依相關規定辦理。
3. 本案基地週邊緊臨 20 公尺寬以上之計畫道路(本市南港區經貿一路、經貿二路、經貿二路 105 巷及經貿二路 157 巷),建議開發業者應加強並設置隔音設備。	遵照辦理,本案相關噪音影響減輕對策說明如下: 1. 施工時使用低噪音型的施工機械及施工方式,如使用抓掘式機具取代衝擊式機具;使用油壓式以取代氣壓式設備施工。 2. 對高噪音之固定設備採包覆方式或裝消音設備,擺置地點並儘量遠離敏感受體。 3. 避免高噪音機具之作業同時進行,以降低合成噪音之強度。

4. 儘可能將噪音源及振動源遠離敏感受體,對於具方向性之機械噪音,調整其方位使傳音方向背向敏感受體。	<p>答覆說明</p> <p>因為本案基地範圍面積較大,故申請接入 4 處既有污水下水道系統設施,並於 106 年 7 月 17 日會同北市工務局衛生下水道工程處辦理現場會勘(北市工衛營字第 10632997100 號),會勘紀錄(北市工衛營字第 10633388200 號),相關函文詳請參閱附件七。</p> <p>修訂報告: 相關函文詳請參閱附錄二。</p> <p>配合辦理,本案未來營運期間雨水再利用供沖廁使用,將另外加裝流量計供 貴處日後抄錶徵收污水使用費。</p>
5. 物料、建材運輸路線之選定,儘量避開對附近環境會有影響之時段路線,並避免夜間運輸或亂鳴喇叭。	
6. 噪音較大的施工作業儘量安排於日間環境噪音背景較大的時段內進行。	
7. 施工期間隨時保養路面,以避免路面破損,而增加噪音及振動量。	
8. 經查臺北市環保局依噪音管制法第八條規定辦理公告內容,營建工程於本市第一至三類噪音管制區晚上十時至翌日上午七時及例假日中午十二時至下午二時,不得使用動力機械操作從事施工致妨礙安寧之行為。	
9. 施工期間設置警建噪音即時連續監測設施及顯示看板,以落實自主管理工作。	
10. 當即時監測值超過標準時,將採取下列措施之一以降低施工噪音: (1)對施工機具、引擎等高噪音部位局部防音,採包覆或覆蓋吸音材料、裝消音設備等。 (2)裝設透光遮音毯、防音圍屏(簾)或其他同等級方式進行降噪處理。 (3)將噪音源遠離敏感受體,對於具方向性之機械噪音,調整其方位使傳音方向背向敏感受體。	

臺北市政府工務局衛生下水道工程處

審查意見	答覆說明
1. 依「下水道用戶排水設備標準」第 16 條應連成一系統,如多點接入請敬明。	因為本案基地範圍面積較大,故申請接入 4 處既有污水下水道系統設施,並於 106 年 7 月 17 日會同北市工務局衛生下水道工程處辦理現場會勘(北市工衛營字第 10632997100 號),會勘紀錄(北市工衛營字第 10633388200 號),相關函文詳請參閱附件七。
2. 雨水再利用供沖廁使用,請另外加裝流量計,以供本處日後抄錶徵收污水使用費。	修訂報告: 相關函文詳請參閱附錄二。

臺北市政府文化局

審查意見	答覆說明
1. 經查旨案基地範圍內無本市公告指定古蹟、考古遺址及登錄之歷史建築等文化資產價值之建造或列冊具有保存潛力之建築物。惟未來進行營建工程或其他開發行為過程中，如發現具文化資產價值之建築物、疑似遺址或具古物價值者，仍須依文化資產保存法第33、35、57及77條等相關規定辦理。	答覆指導，本案未來進行營建工程或其他開發行為過程中，如發現具文化資產價值之建築物、疑似遺址或具古物價值者，將依文化資產保存法第33、35、57及77條等相關規定辦理。

臺北市政府交通局

審查意見	答覆說明
1. 本環說書附錄12交通影響評估，請依本局107年3月15日都設審第492次委員會交通影響評估審查意見修正，另環說書中涉及交評部分請一併修正，摘錄如下。 (1) P6-48 南港路（經貿二路-三重路）為標線分隔，請予以修正。 (2) P6-49、6-68 圖例請以不同線條或明顯對比之顏色表現。 (3) P6-51 表 6-24 號誌時制計畫編號 3 時相有誤，該路口為 T 字路口，另南港路 A 可右轉經貿一路 D。 (4) P6-55、7-54、7-57、7-60、7-66、南港路於晨峰時段實施往西調撥車道，爰須相應調整表 6-27 現況路段服務水準評估表。 (5) P6-61 停車供需，請更新為停管處 106 年度調查資料。 (6) P7-29 請補充註明“BIF”於圖 7-6。 (7) P7-46 請補充餐飲業之旅客產生率（僅見分時人旅客）。 (8) P7-46 應補充“影戲”之全日分時衍生量，另各使用類別於離峰時段仍有其零星活動如裝卸貨、內部整理等，應予以補充。 2. P5-1 請於表 5-1 開發行為之目的及內容摘要，補充法定停車位數資料。	答覆說明 遵照辦理，已修正，詳參附件五 p. 2-4 表 2.2-1。 修訂報告： 詳參附錄十二。 遵照辦理，已修正，詳參附件五 p. 2-5 及 p. 2-31。 修訂報告： 詳參附錄十二。 敬悉，已修正，詳參附件五 p. 2-8。 修訂報告： 詳參附錄十二。 遵照辦理，將針對路段服務水準評估表重新檢視，並進行修正。 修訂報告： 詳參附錄十二。 遵照辦理，已修正，詳參附件五 pp. 2-21~2-22。 修訂報告： 詳參附錄十二。 遵照辦理，於後續報告補充相關說明文字。 修訂報告： 詳參 P.7-29 及附錄十二。 遵照辦理，已修正，詳參附件五 p. 3-7。 修訂報告： 詳參附錄十二。 遵照辦理，已修正，詳參附件五 p. 3-8。 修訂報告： 詳參附錄十二。 遵照辦理，將補充法定停車位數之說明。 修訂報告： 詳參表 5-1。

3. P5-26 大客車位相關位置應為圖 5-14，請修正，另考量大客車行駛及迴轉需求較大空間，建議設置於地面層為宜。	修訂報告： 詳參附錄十二。 本案已針對大客車行駛軌跡進行相關模擬，皆可正常運作，詳參附件五 p. 4-30 及 p. 4-34。
4. P5-26 本案開發為複合型商業大樓，由 3 棟一般事務所及中央大型商場組成，應分別規劃其停車位位置，以滿足各自需求。	修訂報告： 詳參附錄十二。 敬悉，將針對臨停車需求再進行檢討，目前已規劃於經貿二路設置臨停車位，供商場臨時使用，詳參附件五 p. 4-4。
5. P5-27 請補充說明自行車設置於基地 B2F 之進出方式。	修訂報告： 詳參附錄十二。 於基地 1F 設有大小尺寸電梯直達自行車停車空間，詳參附件五 p. 5-61 及 p. 5-63。
6. P5-32、33 大客車出入口於 P5-31 已說明考量避免與其他車種產生衝突，惟於圖 5-21 離場動線仍與其他車種共用出入口，請予釐清修正。	修訂報告： 詳參附錄十二。 為使大客車能快速銜接環東大道，減少於基地周邊繞行，故規劃大客車於經貿二路 105 巷出入口離場。
7. P5-32、33 出入口 2-1、2-2 共用破口雖出入口 2-1 只出不進，惟仍與出入口 2-2 進出場動線形成交織，應於停車場管理計畫研提相關措施，以簡化進出場動線。	修訂報告： 詳參附錄十二。 目前規劃透過外部導引設施，將進場車輛引導至出入口 1 及 3 進場，減少於出入口 2 進場之需求，且規劃出入口 2-1 離場車輛僅可左轉經貿二路 105 巷，出入口 2-2 離場車輛僅可右轉經貿二路 105 巷。
8. P5-43 圖 5-37 大客車離場軌跡圖靠進出入口車位，其離場軌跡誤植，另請補充大客車貨車離場軌跡圖。	修訂報告： 詳參附錄十二。 遵照辦理，已補充說明大型裝卸車之進離場軌跡，詳參附件五 p. 4-34。
9. P5-44 圖 5-40 人行進出動線圖，人行出入口相較 P5-5 圖 5-2 平面景觀及動線示意圖所示有所缺漏，另請一併補充靠近經貿一路之行人動線。	修訂報告： 詳參附錄十二。 遵照辦理，於後續報告進行補充說明，詳參附件五 p. 4-35。
10. P5-43 圖 5-38 所示臨停車輛迴轉進行離場，考量其動線與停車場進出車輛動線交織，請補充其管理措施。	修訂報告： 詳參附錄十二。 遵照辦理，除於出入口設置警示設施外，未來實際營運時，將加派人員引導。
11. P5-44 圖 5-39 計程車排班離場動線顯不合宜，其離場動線應可順向行駛選擇其右側鄰近之 2 號出入口。	修訂報告： 詳參附錄十二。 為避免計程車影響大客車及裝卸車離場，故規劃計程車於 4 號出入口進出。
12. P7-30 剩餘土石方之清運計畫，除以初步規劃之場址外，應補充運輸時段規劃及各時段班次數等，併請將運輸路線以示意圖呈現，以利檢視。	修訂報告： 詳參附錄十二。 相關運輸路線示意圖詳參附件五 p. 5-78。
13. P7-48 表 7-46 各使用類別應與 P7-42-47 名稱應一致，以避免混淆，另本案設有自行車停放空間，建議將自行車納入運具分配各別項目，另公車應與捷運分別列示，並補充其乘載率數值及衍生車旅客，以表現公車實	修訂報告： 詳參附錄十二。 由於大眾運輸使用多會結合捷運及公車間之轉乘，在運具調查下較難分別呈現，故將捷運及公車合併表示；另步行或其他已包含自行車及順道旅客。

際運作情形。	
14. P8-11 本基地屬大量體複合式商業設施，基地內外部動線導引，請補充圖示於基地平面圖說，以利檢視使用者動線導引是否明確及連續。	遵照辦理，將補充相關內外外部導引設施之規劃位置，外部車行導引詳參附件五.p.5-53、內部車行導引詳參 pp. 5-67~5-70；外部人行導引詳參 P. 5-59、內部人行導引詳參 pp. 5-61~5-62。 修訂報告： 詳參附錄十二。
15. P8-12 現況出入口 4 設有公車站點，有關站點移設部分，應先洽公運處評估，並將後續規劃納入圖說。	遵照辦理。
16. P8-13 本案現規劃有汽車 2,394 席及機車 1,965 席，請補充停車場管理計畫（含停車場內部導引）。	遵照辦理，將補充相關管理計畫及導引設施，詳參附件五 pp. 5-71~5-76。 修訂報告： 詳參附錄十二。

臺北市公共運輸處

審查意見	答覆說明
6.6.5 大眾運輸系統現況 (P.6-62~P.6-66)	
1. 公路客運 1577 路已停駛，請刪除。	謝謝指導，已修正，詳附件五表 2.5-1、表 2.5-2。 修訂報告： 詳參第六表 6-34 及附錄十二。
2. 21 路公車起迄時間平日 05:30~22:00、假日 07:00~20:20，平日尖峰 10~12 分、離峰 20~30 分、假日固定班次，請修正。	謝謝指導，已修正，詳附件五表 2.5-2。 修訂報告： 詳參第六表 6-34 及附錄十二。

臺北市交通管制工程處

審查意見	答覆說明
1. 所規劃 599 席自行車位設置於 B2F 層，雖有大尺寸電梯可直接銜接地面上層，且無相關指標導引說明，恐淪為閒置或違規使用，因此該模式仍有不易誘發民眾或員工以自行車往返基地之疑慮，請評估移設部分自行車位至地上層之可行性。	謝謝指導，本案移設地下室自行車位 100 席於地面層，增進民眾使用意願。
2. 請評估臨停區與計程車排班區位置及臨停車輛進離場動線是否易影響往來地下停車場之車輛，另請補充臨停車輛進離場動線及相關指標導引設施圖說。	基地內臨停區之迴轉處車道淨寬皆大於 15M，計程車及臨停車可一次性完成迴轉，不致影響往來地下停車場之車輛，此外未來營運期間也將派員加強引導車輛動線，減少交織衝突；後續交評報告中會將臨停車輛進離場動線及相關指標導引設施圖說納入說明。臨停動線及導引設施規劃位置詳參附件五 p. 4-31 及 pp. 5-72~5-75。 修訂報告： 詳參附錄十二。
3. 有關 8-10 頁所提外部交通改善涉及道路周圍	敬悉，相關時制調整及標誌新設，待營運後再

邊時制調整與標誌新設部分，建議供營運後另依現地交通量進行評估與改善。	做檢討評估。
4. 案內說明涉及交通影響與施工期間交通維持部分，後續請依規定程序向權責單位分別提送交通影響評估及交通維持計畫。	遵照辦理，將依規定程序提送交評報告及交通維持計畫。

臺北市停車管理工程處

審查意見	答覆說明
1. 本案報告書「6.6.4 停車供需分析」、「三、停車供需」內容，請更新為本處 106 年度臺北市汽機車停車供需調查資料。	遵照辦理，已依 106 年度臺北市汽機車停車供需調查資料進行報告內容之更新，詳參附件五 pp. 2-21~2-22。 修訂報告： 詳參附錄十二。
2. 報告書「7.5.2 營運階段」、「一、衍生交通與承載率」內容說明，旅館業、文康設施及影城實際調查報告核備本，該部分仍請引用實際調查案例進行推估。	運具分配及承載率皆是參考交評報告核備本中的實際調查案例。
3. 因本案基地規劃自行車進出基地之動線及方式，請說明自行車進出基地之動線及方式。	本案於基地平面層設有尺寸電梯，可直接通往基地內部之自行車停車空間。
4. 本案請說明大客車停車需求是否能夠於基地內自行滿足。	本案推估大客車停車需求約 1~2 輛，基地內實設 3 席大客車停車位，停車需求可於基地內自行滿足。
5. 請說明本案如舉行大型專案展所吸引之汽機車及大客車之停車需求之推估分析，並請於基地內自行滿足。	本案之汽車停車需求推估為 2,205 席，基地內實設 2,394 席；機車停車需求為 1,304 席，基地內實設 1,965 席；大客車停車需求為 2 席，基地內實設 3 席，各車種之衍生停車需求皆可於基地內部自行滿足。

臺北市消防局災害搶救科

審查意見	答覆說明
1. 請依內政部(營建署)102年7月22日修正「劃設消防車輛救災活動空間指導原則」第二、(二)點規定，補充標示各棟建築物臨路各樓層各處緊急進出口、替代窗戶或開口位置，並確認前述開口與救災活動空間水平距離於 11 公尺範圍內。	依內政部(營建署)102年7月22日修正「劃設消防車輛救災活動空間指導原則」第二、(二)點規定，補充標示各棟建築物臨路各樓層各處緊急進出口、替代窗戶或開口位置，並確認前述開口與救災活動空間水平距離於 11 公尺範圍內。詳附件一 pp. 1-1~1-11。 修訂報告： 詳參附錄三。
2. 請補充規劃並標示雲梯消防車順向進入及駛離各處救災活動空間(8M x 20M)之動線，若無法順向駛離，請規劃迴車空間供雲梯、及 4.5 公尺以上之淨高。	1. 消防雲梯車位及操作空間均臨道路邊，出入口不受植栽地形影響。 2. 基地內需延伸行經之動線，亦保持有 4 公尺以上之淨寬，及 4.5 公尺以上之淨高。

<p>梯消防車順向駛離，並確認救災動線至少應保持4公尺以上之淨寬，及4.5公尺以上之淨高。</p>	<p>3. 補充規劃並標示雲梯消防車各處救災活動空間(8M×20M)之說明。 詳附件一 pp.1-1-1-11。 修訂報告： 詳參附錄三。</p> <p>3. 規劃於A棟建物旁(經貿二路105巷)之救災活動空間與植栽位置部分重疊，請確認各處之緊急進口、替代窗戶或開口所規劃之雲梯車操作空間範圍內應保持平坦，亦無突出固定設施，其上方均保持淨空，不影響雲梯消防車停放及操作。</p>
---	---

臺北市政府捷運工程局

<p>1. 第七章「預測開發行為可能之引起環境」第7.1.1節第一款(九)項「基地開挖對捷運設施影響之初步評估」，其內容與107年3月15日由本府建管處會審致本局之資料不同，請實施者澄清。</p> <p>2. 請實施者補充「捷運設施監測配置圖」；另P.7-6圖7-1「安全觀測系統平面圖」請更清晰之圖面。</p>	<p>答覆說明 因環境影響說明書提送後建築規劃有所調整，故內容與107年3月15日會審貴局資料有所差異，依目前建築規畫配置，資料以107年3月15日會審貴局資料為準。</p>
--	---

臺北市政府產業發展局

<p>1. 本局無審查意見。</p>	<p>答覆說明 敬悉。</p>
--------------------	---------------------

臺北市政府都市發展局

<p>一、查本案前經107年3月15日「臺北市都市設計及土地使用開發許可審議委員會」第492次委員會審議，決議為「請於收受委員會會議紀錄之日起30日內，檢送5份修正後報告書與2份光碟送請委員會審議。」，有關都市設計審議主要應修正事項如下： (一)交通及動線規劃部分： 1. 請再考量南港展覽館展期及基地周邊大型開發衍生之車流，評估於經貿二路105巷置7線道之可能性，併請再評估C3基地於該巷側設置車道出入口之妥適性。</p> <p>2. 本案車輛進出對北側住宅區之影響，請一併</p>	<p>答覆說明 考量基地周邊包含南港展覽館及周邊基地發展狀況；本案於經貿二路105巷側至經貿一路側退縮基地作為道路使用，以滿足7車道配置，於經貿二路105巷側至經貿一路側退縮基地作為道路使用以滿足6車道配置，以增加本案基地於該巷之妥適性。</p>
--	---

<p>於交評報告中檢討，並經交通局確認。</p>	<p>園內留設避車彎以減低車輛進出對北側住宅區之影響。相關資料將綜整於交評報告評估報告送交通局審核確認。</p>
<p>3. 請將立體連通系統與大眾運輸車道之人行動線分析併納入交評報告檢討。</p>	<p>遵照辦理，將立體連通系統與大眾運輸車道之人行動線分析補充於交評報告書內。詳附件五 p.4-35。 修訂報告： 詳參附錄十二。</p>
<p>4. 上述整體交通動線及車道出入口經確認後，再據以檢視開放空間配置完整性。</p>	<p>1. 開放空間區分為三大部分皆沿街設置。 2. 各區塊長寬皆依照規定於指定退縮範圍內設置長度最小110米，深度18米，且與人行入口銜接。詳附件一 p.1-12。 修訂報告： 詳參附錄三。</p>
<p>(二)本案建物座落方向未依都市紋理規劃，且未符合都市計畫中建物最大對角線長度不得大於50公尺等規定之原意，本案所提規劃方案是否優於都市計畫原意，請再補充說明。</p>	<p>1. 規劃方式採部分退讓都市紋理規劃，則為預留更多都市廣場節點，以符合都市綠帶之串接。 2. 對角線長度大於50公尺則為避免較多塔樓所帶來的低棟距及棟與棟間之高速風切，且多棟配置對於整體塔樓群間之穿透性較少，樓群配置低，是以更為符合都市計畫原意。詳附件一 pp.1-13~1-14。 修訂報告： 詳參附錄三。</p>
<p>(三)立體連通部分： 1. 基地南側空橋設置，涉及南港展覽館北側消防救災動線，請再檢視並補充說明是否影響前述動線。</p>	<p>本案基地南側空橋設置，頗及南港展覽館北側消防救災動線，故採配置於經貿廣場東側方式配置，以不影響前述動線。詳附件一 p.1-15。 修訂報告： 詳參附錄三。</p>
<p>2. 前述空橋設置，應維持經貿廣場之完整性，另是否對C2基地之景觀造成負面影響，請一併模擬分析，並研提相關因應或改善措施。</p>	<p>前述空橋設置，除維持經貿廣場之完整性外，對C2基地之景觀則為主要人潮動線上，負面影響較小之配置，亦以模擬分析表示。詳附件一 pp.1-16-1-20。 修訂報告： 詳參附錄三。</p>
<p>3. 原則同意連結中國信託總部之空橋規劃，惟申請單位補充中國信託同意之相關文件。</p>	<p>已補充中國信託商業銀行股份有限公司同意之相關文件。詳附件七。 修訂報告： 詳參附錄二。</p>
<p>4. 本案地面層及地上二層室內連通動線設計迂迴等部分，請調整並清楚交代。</p>	<p>已修正本案地面層及地上二層室內連通動線已保持直接通順。詳附件一 pp.1-21-1-22。 修訂報告： 詳參附錄三。</p>
<p>5. 本案立體連通系統(含室內動線)應24小時開放使用，並確保室內連通道應暢通無阻。</p>	<p>本案立體連通系統(含室內動線)為24小時開放使用。室內連通道具備切結書以確保暢通無阻。 修訂報告： 詳參附錄三。</p>

阻，避免台北 101 建築情事再次發生。	阻 24 小時開放使用。詳附件七。
(四)廣告物設置部分： 1. 因建物座位轉向，建築立面之 LED 廣告物對經貿二路車行安全造成影響，請再檢討，並應經交通局確認。 2. 另廣告物及建物照明是否對周邊環境造成光害影響，亦請環保局確認，其餘廣告物請依都市計畫及建管規定檢討。	修訂報告： 詳參附錄二。 已補充概擬因應建築物座向，建築立面之 LED 廣告物對經貿二路車行安全不造成影響，並已提出送交交通局確認。詳附件一 p. 1-23。 修訂報告： 詳參附錄三。 1. 依臺北市推動宜居永續城市環境影響評估審議規範，設置廣告看板之光源輝度：夜間面積達 25 m ² 以上之 LED 顯示看板者，夜間 7 點至翌日上午 6 時止，最大輝度不超過 250 cd/m ² 符合規定。 2. 本案廣告物依臺北市廣告物暫行管理規則檢討、電子展示廣告 (LED) 同時依台北市光害管制標準 (草案) 檢討符合規定。詳附件一 PP. 1-24~1-25。 修訂報告： 詳參附錄三。 敬悉。
二、本案除應依都審委會決議修正外，尚經環境評審委員會審查後有相關意見，仍請申請、設置位配合辦理，並依通過過環評審查程序後，始得據以申辦都審核定事宜。	敬悉。

臺北市政府觀光傳播局

審查意見	答覆說明
1. 有關環境影響評估部分，本局無意見。	敬悉。

臺北市政府環境保護局水質病媒管制科

審查意見	答覆說明
1. 本案之營建工地請於施工前檢具逕流廢水污染削減計畫，報本局審查。 2. 另本案係屬商辦大樓一案，屬水污染防治法列管之污水下水道系統，惟依據 p7-10 逕流明，本案營運後之污水將納入本市污水下水道系統，請營運前檢具網管證明文件過局道辦，則免依水污染防治法管制。 3. 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，經查第 p5-23 節所示，開發單位已於規劃設計階段納入降兩逕流污染控制設施考量，另經確認計算規劃內容無誤，後續請確實依報告書辦理。	遵照辦理，本案於施工前將檢具「營建工地逕流廢水污染削減計畫」送 貴局審查。 謝謝指導，本案營運前將檢具網管證明文件送 貴局辦理。 謝謝指導，後續將確實依報告書內容辦理。

臺北市政府環境保護局空污噪音防制科

審查意見	答覆說明
(一)空氣部分： 1. (P6-28) 依據行政院環境保護署 105 年 8 月 3 日環署空字第 1050061014 號公告，自 106 年 1 月 1 日起本市除陽明山國家公園屬空污污染一級防制區外，其餘地區均屬懸浮微粒 (PM ₁₀)、臭氧 (O ₃)、二氧化硫 (SO ₂)、二氧化氮 (NO ₂)、一氧化碳 (CO) 三級防制區，故南港區應屬二、三級防制區。 2. (P6-28) 本局業於 105 年度進行組織編修，原「臺北市政府環境保護局技術室」已修正為「臺北市政府環境保護局環境檢驗中心」。 (二)噪音部分： 1 (P6-34) 所提本局北市環二字第 10032295500 號函 (詳附錄二)，惟查附錄二未見前開函文，請確認。 2 (P8-6) 四、噪音振動 (八)，有關禁止從事妨礙安寧行為之區域範圍及時段之內容，請依本局最新公告內容撰寫。 3. (P10-2) 噪音部分，使用低噪音之施工機，何謂施工機？請敘明。	謝謝指導，後續提送之環評書件將依據審查意見修正報告書相關內文。 修訂報告： 已修訂於第六章。 謝謝指導，後續提送之環評書件將依據審查意見修正報告書相關內文。 修訂報告： 已修訂於第六章。 謝謝指導，該函文應為臺北市政府環境保護局北市環水字第 10634009000 號函，誤植部分將於後續提送環評書件中更正。 修訂報告： 已修訂於第六章。 謝謝指導，於後續提送環評書件將依 貴局最新公告內容撰寫更正。 修訂報告： 已修訂於第八章。 謝謝指導，應為「施工機具」之誤植，將於後續提送環評書件中更正。 修訂報告： 已修訂於第十章。

臺北市政府環境保護局廢棄物處理管理科

審查意見	答覆說明
1. 本科無意見。	敬悉。

臺北市政府環境保護局環保稽查大隊

審查意見	答覆說明
1. 惠請開發單位督促承造廠商及未來大樓使用、管理人落實各項污染防治措施及注意污染防治設備之保養，避免衍生公害，以維護環境品質。	敬悉。

臺北市政府環境保護局環境清潔管理科

審查意見	答覆說明
1. 本次開發計畫為辦公室、商場、影城、集會表演及旅館，因本局各區清潔隊職責為一般家戶之垃圾收運，後續營運屬非家戶之垃圾，應委由合格之代清除處理業處理為宜。	遵照辦理，本案營運期間之垃圾屬非家戶之垃圾，將委由合格之代清除處理業處理。
2. 另第六章 6.2.6 廢棄物、第七章 7.1.7 廢棄物清除、第八章 8.1.2 營運期間四廢棄物及第十章預防及減輕開發行為對不良影響對策摘要表廢棄物的預防減輕對策中，建請一併依前項說明修改。	遵照辦理，後續提送之環評書件將依據審查意見修正報告書相關內文。 修正報告： 已修訂於第六章。

臺北市政府環境保護局環境檢驗中心

審查意見	答覆說明
1. p.6-28 頁，臺北市環境保護局技術室已更名更名為臺北市環境保護局環境檢驗中心，請更正。	遵照辦理，將於後續提送環評書件中更正。 修正報告： 已修訂於第六章。
2. p.6-34 頁，「臺北市環境保護局臺北市環境保護局技術室已更名更名為臺北市環境保護局環境檢驗中心，請修正。」，與附錄二之附件不符，請修正。	遵照辦理，該函文應為臺北市政府環境保護局臺北市環境保護局技術室已更名更名為臺北市環境保護局環境檢驗中心，請修正。 修正報告： 已修訂於第六章。

臺北市南港區經貿段 15 地號土地地上權案

環境影響說明書（初稿）
第一次審查會審查意見暨答覆說明

(107.05.07 北市環綜字第 10732136200 號函)

張委員郁慈

審查意見	答覆說明
1. 有關本案經貿二路 105 巷基地退縮將涉及行道樹之遷移，爰請開發單位提送樹木修剪及移植計畫送本府工務局審查。	遵照辦理，本案經貿二路 105 巷基地退縮將涉及行道樹之遷移，將提送樹木修剪及移植計畫送臺北市政府工務局審查。

范委員正成

審查意見	答覆說明
1. 在連續壁施工時，常使用皂土 (Bentonite) 作為穩定液之材料，但皂土顆粒很細，稠度甚大，若不妥善處理，常造成環境之污染，和雨水下水道之阻塞。建議提出妥善之處理和清運計畫，並確實施作。	1. 謝謝指導，為避免皂土穩定液造成之環境汙染問題，本案將採用業界目前已普遍採用之超泥漿穩定液取代傳統之皂土穩定液，超泥漿穩定液係一種含聚丙烯酰胺 (Polyacrylamide) 的高分子聚合物，超泥漿因具高黏滯度使挖掘出之土壤不易水解而大幅降低穩定液中之含泥量；此外，其因具凝聚之功能，可凝聚穩定液中之泥漿加速土砂沉澱，並使土砂易於清除以有效減少穩定液中的含砂量至 1% 以下。 2. 此外，再配合穩定液沉澱系統，將穩定液再次進行沉澱後將土砂以土車運出之方式進行處理；因此本基地以上述超泥漿穩定液工法配合加強工地周圍下水道等之定期清理，以防止下水道阻塞等對周圍環境之影響。
2. 採用逆打工法進行基礎工程施工時，施工期間之工法及施工設施應考量十年週期之耐震。	1. 依據「建築物耐震設計規範及解說」11.2 節施工中地震力之考慮，本案工程總工期由連續壁施工開始至地下室基礎體完成的施工期約 3.5 年 (Td) 保守採用 5 年進行計算，具 10% 超越機率所對應之地震回歸期 $T_r = 1/(1-0.91/T_d) = 47$ 年，對應的地表加速度 $PGA = 120 \text{ gal}$ ，約為五級地震。 2. 逆打工法與施工設施等的分析設計將採用上述地震力進行計算。

吳委員水威

審查意見	答覆說明
1. 本人於本案書面審查意見第 2 點係指基隆河對於基地影響如何？請更正補充分析。	<p>謝詞指導，補充說明如下：</p> <p>1. 地下水影響：依據基隆河於本基地附近之河面水位測站資料（南湖大橋測站），基隆河河面水位每日受潮汐影響之水位變化約在 1~2 公尺之間；而依據本基地於地質調查期間針對地下水水位進行連續為期 1 個月以上之量測，量測結果指出本基地每日地下水水位之波動幅度小於 10 公分；顯示本基地地下水位於基地距離基隆河河道將近 200 公尺情況下受基隆河影響程度甚微。</p> <p>2. 地面水影響：基地附近並非淹水潛勢區，鄰近之汐止區則有多次淹水紀錄，然自民國 94 年 7 月員山仔分洪道啟用至今，本基地鄰近區域已再無淹水紀錄，因此基隆河不致對本基地造成影響。</p>
2. A 棟大樓日照陰影對文康設施(集會表演場所)有何影響？	<p>謝詞指導，本案文康設施(集會表演場所)為室內空間，故不受 A 棟大樓日照陰影影響。</p>
3. 基地內部停車場與各種車輛進出口位置、基地內停車位及關聯性，應充實補繪圖說分析說明。	<p>停車場各出入口各種進出動線請參考附件三 P.4-12~4-14、停車場內部汽車動線請參考附件三 P.4-24~4-27、大客車內部動線請參考 P.4-29、臨停車動線請參考附件三 P.4-31、大型裝卸車動線請參考附件三 P.4-33；停車場內部導引牌面規劃及營運計畫請參考附件三 P.5-72~5-75。</p> <p>修訂報告： 詳參附錄十二。</p>
4. 基地 3 棟大樓及文康設施之頂樓的用途如何？行人風場如何？	<p>1. 三棟建築物屋頂，經由風洞試驗後，測點 94-96 行人舒適度等級皆符合長時間站立標準，如附件二圖 2-9。</p> <p>2. 文康設施(多功能會場)頂樓不提供行人活動。</p> <p>修訂報告： 詳參附錄十三。</p>
5. 基地外大眾運輸站位、動線，請明確顯示分析，若有需求，應提方案，與相關單位研討。	<p>相關大眾運輸站位及動線分析，詳參附件三 P.5-57。</p> <p>修訂報告： 詳參附錄十二。</p>

高委員思懷

審查意見	答覆說明
1. 空氣品質監測宜包括上、下風處。工區流放將修正為上、下風處，每處工區流放口亦均予以進行施工放流水監測，詳附件二表 2-10。	<p>遵照辦理，本案環境監測計畫，空氣品質部分將修正為上、下風處，每處工區流放口亦均予以進行施工放流水監測，詳附件二表 2-10。</p> <p>修訂報告： 詳參第八章表 8-7。</p>

邱委員祈榮

審查意見	答覆說明
1. 植栽配置計畫如何進行複層植栽？松樹栽植宜多費心移植。	<p>1. 謝詞指導，本案植栽配置以混和栽植不同種類及不同高低程度之喬灌木、地被為原則，上層為喬木、中層為灌木、下層為地被，以達到複層栽植目的(如附件一 P.1-38)。</p> <p>2. 關於松樹栽植將訂定挑選標準與種植原則，苗木於容器化培育過程或斷根前之修剪幅度，應儘量保留原有樹冠造型，而最少應留至亞枝，並儘量降低修剪強度。</p> <p>修訂報告： 詳參附錄三。</p>
2. 屋頂露台增設 4 公尺帷幕玻璃其可行性如何？設置區位？強風特報加派人員主動提醒，應可設置風速看板及自動警示裝置，以落實提醒。	<p>本案各棟(A、B、C 棟)玻璃帷幕端與女兒牆為整體構造(屋頂露台部分為 4 公尺)，以減少強風對於屋頂露台使用者之影響。經行人風場試驗，於屋頂露台處皆為長時間站立標準(如附件二圖 2-9)。強風時將通過顯示看板顯示相關資訊，並將同時加強派員管理，落實提醒。</p> <p>修訂報告： 屋頂露台帷幕玻璃修正為 3.7 公尺。詳參附錄十三。</p>
3. 行人風場測試採用標準為何？該區冬季最大風速值為多少？應詳加說明。	<p>1. 行人風場評估主要採用 Hunt 學者所提出行人舒適度評估標準。</p> <p>2. 行人舒適度評估準則活動分類為(1)長時間站立；(2)短時間站立；(3)行走區；(4)不適。例如：在一般休憩區從事長時間站立或坐定，可接受的陣風風速為 6 m/sec，發生的機率小於 10%。若是該處的風場特性為陣風風速為 9 m/sec，發生的機率小於 10%，根據評估準則，該處規範提供人們短時間站立、坐定的休憩區即可，如表一。門檻風速下(6 m/sec)，其發生機率如附件二表 2-11。</p> <p>3. 根據台北測站之氣象資料分析，東北季風(1、2、12 月份)最大平均風速約為 9.7 m/sec(發生的風向為 80 度)。風洞實驗室(有植被、風向為 80 度時)所量測較高無因次平</p>

	<p>均風速分為 0.56 (天橋測點 101)、0.46 (基地西北側測點 119)、0.42 (基地西北側測點 119)。即可以求出最大平均風速分別為 10.0、8.1、7.6 m/sec。$(0.56 \times 9.7 \times (400 / 34.9)^{0.25} = 10.2)$，其中 B 地況邊界層高度約 400 公尺、風速剖面 $\alpha = 0.25$、氣象站量測高度為 34.9 m、氣象站最大平均風速約為 9.7 m/sec、實驗室所量測最高無因次化平均風速。))</p> <p>修訂報告： 詳參附錄十三。</p>
--	--

張委員剛維

審查意見	答覆說明
<p>1. 本案基地空橋之設置、附近之街廓車道配置因應基地退縮而拓寬等環境友善措施，建議充分呈現供委員審議參考。</p> <p>2. 本案廣告物設置是否對周邊環境造成光害影響，請環保局及委員協助確認，俾利本案都市設計審議委員會進行。</p>	<p>1. 謝謝指導，本案基地空橋之設置主要為依照細部計畫設置連接本案基地與南港展覽館，及本案與南港快捷運轉機廠，以達到人行穿越之便利與安全性。</p> <p>2. 街廓車道皆以綠化搭配設置。退縮做為道路使用之基地範圍，皆與開放空間相連接，設以人行步道、廣場等友善人行及停駐使用；周圍則加以綠化並提供座椅休憩。(詳附件一 PP.1-17~1-20)</p> <p>修訂報告： 詳參附錄三。</p> <p>本案廣告物設置，其光源對於周邊環境環境：1. 經貿二路側主廣場上之 LED 顯示看板，因角度關係正對經貿二路車行路線，惟因此 LED 顯示看板已自經貿二路退縮近 50m(高 24m)，且之間尚有捷運文湖線高架軌道與大型喬木植栽之區隔，在車行駕駛之視線上，應已經有足夠之緩衝，避免車行時視線之干擾。</p> <p>2. LED 顯示看板畫面照度、距離分析，已符合相關規定；上述相關模擬及廣告物之相關法規檢討，詳附件一 PP.1-21~1-27。</p> <p>修訂報告： 詳參附錄三。</p>

鄭委員福田

審查意見	答覆說明
<p>開發單位對於空氣品質評估部分，應重新檢討撰寫：</p>	<p>謝謝指導，本案基地地形平坦，故本案施工機具較不受地形影響，另本案空污模擬之參</p>

<p>1. 污染源問題，施工機具是否受地形影響？</p>	<p>數，改採環保署 TEDS 9.0 資料庫，併以 AERMOD 模式進行評估，相關內容詳參附件二 2.3 節。</p>
<p>2. 落塵量多達 13 ton/km²/月，其原因為何？</p>	<p>修訂報告： 詳參第七章。</p> <p>謝謝指導，臺北市政府環境保護局 105 年 1 月至 106 年 6 月於南港測站所測得之落塵量約 2.53~13.33 ton/km²/月，其中 13.33 ton/km²/月係發生於 2016 年 3 月，經查該月於中國大陸發生沙塵暴，故落塵量暴增研判係受中國大陸沙塵暴之影響，自 2016 年 4 月至 2017 年 6 月，南港地區之落塵量介於 2.53~5.44 ton/km²/月，多屬輕度污染程度。</p>
<p>3. 使用模式太老舊。</p>	<p>本案空污模擬之參數，改採環保署 TEDS 9.0 資料庫，併以 AERMOD 模式進行評估，相關內容詳參附件二 2.3 節。</p> <p>修訂報告： 詳參第七章。</p>
<p>4. 空氣汙染設備沒有去除 PM_{2.5} 設備。</p>	<p>謝謝指導，本案除採用「紫外光+臭氧」技術外，亦加設「靜電集塵器」收集餐飲業油煙之粒狀汙染物。</p>
<p>5. 本案餐飲業排風口高於地面 17 公尺以上並非表示即無影響，本市 PM_{2.5} 污染源餐飲業佔 20% 以上，非單純高度影響問題。</p>	<p>謝謝指導，餐飲業排風口高於地面 17 公尺以上以使排風不直接吹向行人。相關之餐飲業排放影響，已以環保署 TEDS 9.0 資料庫及 AERMOD 模式進行評估，相關內容詳參附件二 2.3 節。</p>
<p>6. 三級防制區應有三級防制區之空氣品質維護作為。</p>	<p>修訂報告： 詳參第七章。</p> <p>謝謝指導，本案設置電動汽車位預留管線 790 席、電動機車位預留管線 644 席、自行車停車位 593 席，以提升綠色運具之友善使用環境並降低汙染物的排放；餐飲業部分，除採用「紫外光+臭氧」技術外，亦設有「靜電集塵器」收集餐飲業油煙之粒狀汙染物。相關空污增量，亦符合環保署「空氣汙染物容許增量限值」之相關規定，相關內容詳參附件二 2.3 節。</p>
<p>7. 地下室 CO 偵測器感測值之設定過於粗略，應詳加計算分析之。</p>	<p>修訂報告： 詳參第七章。</p> <p>謝謝指導，已依本案時行衍生車次與 TEDS 9.0 資料庫之車輛排放係數，計算停車場 CO 濃度及抽風機啟動設定，相關內容詳參附件一表 1-1~表 1-2 (PP.1-5~1-6)。</p> <p>修訂報告： 詳參第五章表 5-3~表 5-4。</p>

詹委員長權

審查意見	答覆說明
1. 本案基地空橋是否有考量綠化及太陽能板設置等規劃?並補充說明空橋之長度、面積、寬度等其他友善人行措施等。	1. 本案基地連接空橋皆有設置頂蓋,以減少人行不適及遮雨,於基地與聯通捷運機廠段其上設置太陽能板以利綠能發電供應應連接橋本身照明使用。總設置太陽能板提供電力約22 kW。 2. 本案於地面二層設置室內連通道、空橋共3,169 m ² ,平均人行寬度達6 m寬,基地與南港展覽館連接空橋長度175 m,基地與內湖機廠連接空橋長度75 m。

蔡副主任委員玲儀

審查意見	答覆說明
1. 本案規劃用途包括旅館、商場、影城、辦公等,營運期間引進人口數為何?此為各項環境因子(包括污染防治、室內空品、交通、防災…)影響評估及環境品質維護之依據。	1. 本案評估各項環境因子(用水、污水、垃圾等)影響之「引進人口」數,係依據內政部營建署「建築物污水處理設施設計技術規範」計算之污水使用人口10,757人進行推估。 2. 本案之最大收容人數,將依據「建築物防火避難安全性能驗證技術手冊」估算,並經「建築物防火避難性能設計計畫書」審定之結果為準。 修訂報告: 本案各類型之引進人口數,係以實際調查臺北與本市與本案相似之各類型已開發案件其逐時進出人次為基礎,再配合本案開發規模進行推估。依據前述之調查推估,本案引進人口數約為1,8674人。 本案除一般之節能措施外,另增加節電作為說明如下: 1. 電力動能回收裝置: 三棟塔樓的Shuttle 電梯及旅館電梯(共22台)的總用電量(29.4 kW × 2台 + 21.9 kW × 4台 + 39.8 kW × 4台 + 18.9 kW × 2台 + 22.3 kW × 5台 + 21.9 kW × 5台 = 564.4 kW),以30%節能率計算,約可節省564.4 kW × 30% = 169.32 kW。 2. 電梯梯感應啟動裝置: 商場電梯的總用電量(15 kW × 66台 = 990 kW),以20%節能率計算,可節省990 kW × 20% = 198 kW。
2. 本案未來為用電大戶,旅館、商場、影城能源管理系統規劃設置及節電效益,應具體說明。	

3. 請補充光害影響評估及管制計畫,內容應包括: (一) 外牆建材。 (二) 廣告物設置。	1. 本案外牆配置可見光反射率13%~18%之高性能帷幕,以降低白天建物反光影響。夜間本案西向臨經買二路側裙樓設置曲型光帶,為友善都市環境,避免造成鄰房及北側住宅光害,本案裙樓燈光設計依輝度設置A、B、C三區,輝度往北側遞減。 2. 本案玻璃材質之廣告招牌,及LED顯示看板,皆依「臺北市廣告物暫行管理規則」檢討;電子展示廣告(LED)同時依「臺北市光害管制標準(草案)」檢討,符合相關規定。(詳附件一 PP-1-21~1-27) 修訂報告: 詳參第五章及附錄三。
---	---

陳委員榮明

審查意見	答覆說明
1. 本基地內停車場在上下樓層間通道之車道寬度,除符合建築法規的要求外,應予以適度加寬,以利轉彎操作及會車之安全。	本案規劃之停車場車道已適度加寬以利轉彎及會車,各坡道之淨寬均大於7公尺。
2. 經買二路105巷及157巷應考慮進出基地車輛及人行空間留設及退縮,以免影響該兩巷道穿越性車流服務。	本案於經買二路105巷及157巷均採取基地退縮,以提供足夠之車道容量服務穿越性車流;並於基地內部留設大於10公尺之開放空間供行人使用。
3. 計程車排班管理應更具體補充相關配合設施內容及其管理機制。	遵照辦理,已補充計程車排班管理計畫,詳參附件三 P.5-58。 修訂報告: 詳參附錄十二。

劉主任委員銘龍

審查意見	答覆說明
1. 鄰近建物「中國信託商業銀行新總行大樓」為鑽石級綠建築等級,本案是否可達同等等級?	1. 謝謝指導,「中國信託商業銀行新總行大樓」為2007年版之鑽石級綠建築。 2. 本案(C3)採用2015年版綠建築檢討,其得分難度較2007年、2009年及2012年版綠建築提升,加以本案基地範圍廣闊,需檢討生物多樣性,又因位處商業區且配合都市紋理留設廣場空間,致生物多樣性指標無法得分,各項條件皆使本案難以增加綠建築得分;本案原申請銀級綠建築,現已盡力提升得分(如綠化量指標由6.02分提升至9.0分、室內環境指標由3.56分提升至6.36分),然因上述限制與適用之綠建築版本,而使其等級達2015年版黃金級,望請諒察。

<p>3. 然本案仍努力朝綠建築友善方向進行各項規劃，如設置空橋且於其上設置太陽能板，增加環境友善使用。</p> <p>4. 本案無自設車位，盡量降低開挖範圍，以減少環境衝擊。</p>	
--	--

王委員三中

審查意見	答覆說明
<p>1. 提醒開發單位經濟部能源局自 107 年起針對智慧節能及智慧停車計畫書中智慧照明系統設置，目前提交計畫書中智慧照明系統設置，目前提交計畫書中智慧照明系統設置，目前提交計畫書中智慧照明系統設置，目前提交計畫書中智慧照明系統設置。</p> <p>對商業大樓地下停車場推動智慧節能及智慧停車計畫書中智慧照明系統設置，目前提交計畫書中智慧照明系統設置，目前提交計畫書中智慧照明系統設置，目前提交計畫書中智慧照明系統設置。</p> <p>對商業大樓地下停車場推動智慧節能及智慧停車計畫書中智慧照明系統設置，目前提交計畫書中智慧照明系統設置，目前提交計畫書中智慧照明系統設置，目前提交計畫書中智慧照明系統設置。</p>	<p>謝詞指導，本案現以 T5 燈具規劃配置，其效率尚符綠建築規範，尚未未來法規調整，亦將參照相關規範設置。</p>

臺北市政府交通局（書面意見）

審查意見	答覆說明
<p>前次意見未修正完竣： 1. P 書審-7 意見對照表：「圖例請以不同線條或明顯、對比之顏色表現。」答覆說明頁數誤植，應修正為 P5-17 交評 P2-5、P2-29~30。 2. P5-23 交評 P3-8 影城類別旅次發生率與衍生人旅次有缺漏，請補充修正。 3. P5-62 交評 P4-30 經檢視大客車行車軌跡受柱位影響，請加強標示輔助設施（如導引標線）。另交評 P4-34 大型裝卸貨車輛軌跡，以倒車方式進出，請再檢討其適宜性。 4. P5-49 交評 P4-4 本案基地內臨停上下需求於基地內自行滿足，另於經貿二路規劃之臨停車位，應以基地主要出入口開始規劃，其長度應至少包含 30 公尺作為大客車臨停下客使用，其餘則供一般外部需求下客使用。 5. P5-55 為避免大客車、臨停車輛及停車場出入車輛行線之交織與衝突，請檢討相關措施（如車道寬度及網狀線等），以維持停車場車輛及臨停車輛進出順暢及安全，另計程車、排班以經貿一路單一進出之方式規劃，將造成基地內計程車須迴轉後出場，考量其動線出</p>	<p>遵照辦理，將於後續提送環評書件中修正相關圖面頁碼。 已補充影城類別之相關資訊，詳參附件二 P. 2-16。 修訂報告： 詳參附錄十二。 未來正式營運後，將加派人員導引以輔助大客車進出車位；大型裝卸車進出車位，同樣將加派人員導引以利進出，且大型裝卸車進出均為裝卸車位，大型裝卸車進出不致影響其他車種之運作。 經分析臨停車需求可於基地內部自行滿足，詳參附件三 P. 4-2。經貿二路之臨停車區已設置於接近本案基地之主要人行出入口處，長度近 40 公尺，可供大客車使用，詳參附件三 P. 4-31。 修訂報告： 詳參附錄十二。 本案 IF 臨停車區之車道淨寬皆大於 15M，臨停車可一次完成迴轉，同時將加派人員導引，避免動線交織造成壅塞之情形，詳參附件三 P. 4-31；計程車排班採經貿一路單一進出之方式規劃，主要是避免妨礙大客車及裝卸車的進出，同時減少和自 2-1 號出入口離場車流之交通</p>

<p>鄰近經貿二路 105 巷停車場出口，建議再檢核。討出入動線。</p>	<p>修訂報告： 詳參附錄十二。</p>
<p>6. P5-105 交評 P5-78 行走經貿一路之動線，與往返國 I 之動線相距甚遠，請再調整其說明文字，避免誤會。</p>	<p>遵照辦理，將補充動線於附件三 P. 5-77，並修正相關圖面於附件三 P. 5-78。 修訂報告： 詳參附錄十二。</p>
<p>7. P5-96~97、P5-102~103 考量本案基地量體龐大，指標系統應分別人行及車行指標，其內容均須包含周邊大客運轉場、臨停車區、計程車排班區、大客運停車區及停車場等。另經檢核規劃內容，建議於戶外與各出入口整合各方向指引標示，增加其指引連續性外，指標設置如有須本府交通單位協助事項，亦請一併提出。</p>	<p>已針對車行及人行之主要決策點進行導引牌面之設置規劃，牌面內容包含各交通場站之相關資訊，規劃位置詳如附件三 PP. 5-53~5-54、PP. 5-61~5-62 及 PP. 5-72~5-75。 修訂報告： 詳參附錄十二。</p>
<p>8. P5-93 交評 P5-54 及 P5-94 交評 P5-56 請補充充公車站位（含停車區、候車亭及無障礙通行空間）留設之空間規劃。</p>	<p>已修正相關圖面，將停車區、候車亭及無障礙空間之規劃標註於圖面上，詳參附件三 P. 5-56。 修訂報告： 詳參附錄十二。</p>
<p>新增重要意見： 1. P5-51、P5-60 請補充地下 3 層停車場底圖，以利檢視。</p>	<p>遵照辦理，基地地下 3 層停車場底圖詳參附件三 P. 4-7。 修訂報告： 詳參附錄十二。</p>
<p>2. P5-63 考量實際使用需求，本基地於地下 1 層及地面層設置計程車排班區，應於 P5-95 交評 P5-58 計程車排班管理計畫，詳實說明預約計程車及其進離場之操作模式（例如，何處提供預約計程車服務，乘客應至何處候車，計程車如何停放至指定位置）。</p>	<p>遵照辦理，計程車管理計畫以補充說明，詳參附件三 P. 5-58；另計程車進離場動線說明詳參附件三 P. 4-28、P. 4-32。 修訂報告： 詳參附錄十二。</p>
<p>3. P5-69 交評 P5-7 基地退縮部分： (1) 配合考量經貿二路 105 巷及 157 巷兩側未來交通需求，計畫道路部分將供車行使用，人行空間將由 2 側基地退縮帶狀式開放空間替代。 (2) 經檢視 105 巷車道配置改善方案，方案二於 B 情境下路口延滯降低，服務水準提升，故臨經貿一路側建議採 7 車道進行規劃，向東之車道配置左右轉各 2 車道，向西則配置 3 車道，以利順接。</p>	<p>遵照辦理，本案基地內部之開放空間淨寬皆大於 10 公尺，提供足夠之開放空間供人行使用。 遵照辦理，已依據相關意見調整車道配置形式，以利順接，詳參附件三 P. 5-14、P. 5-17。 修訂報告： 詳參附錄十二。</p>

臺北市政府工務局新建工程處（書面意見）

審查意見	答覆說明
<p>1. 請開發業者注意本大樓開挖構築地下結構物時，需禁止擋土支撐及其構造物發生侵入</p>	<p>敬悉。</p>

臺北市政府消防局（書面意見）

審查意見	答覆說明
1. 一層平面圖救災活動空間數量與二層以上平面圖救災活動空間數量不一致，請再檢視修正。	1. 本案救災活動空間依劃設消防車輛救災活動空間指導原則辦理。原因裙樓（2F~6F）與塔樓（7F以上）救災活動空間位置不同，故與IF劃設之救災活動空間數量不同。 2. 已於各層完整套繪IF劃設救災活動空間數量，以利判讀。（詳附件一 PP.1-28~1-37）
修訂報告： 詳參附錄三。	

<p>周邊計畫道路範圍情況。</p> <p>2. 建商對建築周邊道路（含人行道、側溝、道路銜鋪或路燈）進行修復作業時，請依「臺北市建築物施工中維護公共工程設施管理要點」新修訂增列第8點規定先申請施工許可，並依「臺北市道路挖掘施工維護管理要點」各項規定辦理，以免受罰。</p>	<p>遵照辦理，本案未來將依相關規定辦理。</p>
<p>3. 本案基地週邊緊臨 20 公尺寬以上之計畫道路二路 105 巷及經貿二路（經貿二路、經貿二路 105 巷及經貿二路 157 巷），建請開發業者應加強並設置隔音設備。</p>	<p>遵照辦理，本案相關噪音影響減輕對策說明如下：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 施工時使用低噪音型的施工機械及施工方式，如使用抓掘式機具取代衝擊式機具；使用油壓式以取代氣壓式設備施工。 2. 對高噪音之固定設備採包覆方式或裝消音設備，擺置地點並儘量遠離敏感受體。 3. 避免高噪音機具之作業同時進行，以降低合成噪音之強度。 4. 儘可能將噪音源及振動源遠離敏感受體，對於具方向性之機械噪音，調整其方位使傳音方向背向敏感受體。 5. 物料、建材運輸路線之選定，儘量避開對附近環境會有影響之時段路線，並避免夜間運輸或亂鳴喇叭。 6. 噪音較大的施工作业儘量安排於日間環境噪音背景較大的時段內進行。 7. 施工期間隨時保養路面，以避免路面破損，而增加噪音及振動量。 8. 經查臺北市環保局依噪音管制法第八條規定辦理公告內容，營建工程於本市第一至三類噪音管制區晚上十時至翌日上午七時及例假日中午十二時至下午二時，不得使用動力機械操作從事施工致妨礙安寧之行為。 9. 施工期間設置營建噪音即時連續監測設施及顯示看板，以落實自主管理工作。 10. 當即時監測測值超過標準時，將採取下列措施之一以降低施工噪音： <ol style="list-style-type: none"> (1) 對施工機具、引擎等高噪音部位局部防音，採包覆或覆蓋吸音材料、裝消音設備等。 (2) 裝設透光遮音毯、防音圍屏（籬）或其他同等級方式進行降噪處理。 (3) 將噪音源遠離敏感受體，具方向性之機械噪音，調整其方位使傳音方向背向敏感受體。

臺北市南港區經貿段 15 地號土地地上權案

環境影響說明書 (初稿)

第一次審查會審查意見暨答覆說明

書面審查意見

鄭委員福田

審查意見	答覆說明
1. 有關風機啟動及累積平均濃度問題。 (1) 排風機吸入外界背景濃度 1 ppm 之外氣，請問累積平均濃度有否計及此背景之 CO 濃度？	1. 謝謝指導，依本計畫 106 年 6 月至 8 月於基地實測之數據，CO 最大小時平均值為 0.3~0.8 ppm，日平均值則為 0.3~0.4 ppm；本案地下室 CO 累積濃度計算中，保守估計外氣 CO 濃度為 1 ppm。 2. 地下室 CO 累積濃度計算中，已以保守估計之 1 ppm 計入外氣背景濃度。
(2) 風機啟動時間在 22-24 選啟動 30 分鐘是否有必要？	謝謝指導，因本案係以車速 5 km/h 保守估算車輛之廢氣排放，實際狀況相關排氣應較評估結果為輕，故深夜時段進出地下室停車場車輛較少時，將視狀況減少風機之運轉時間。
2. 請承諾未來營運時擇定中、西、日式餐廳各一家（裝設紫外光+臭氧技術設備、靜電集塵器），並於運轉時檢測證明其效率達 90%。	遵照辦理，開發單位承諾未來營運時將擇定中、西、日式餐廳各一家（裝設紫外光+臭氧技術設備、靜電集塵器等），並於運轉時檢測其效率。
	修訂報告： 詳參附錄三。

吳委員水滅

審查意見	答覆說明
1. “6.6.3 節”中應將道路、路口的 LOS 資料，而以圖（具方向性）完整整合呈現，以助於瞭解與分析。	基地周邊各路段及路口之服務水準分析圖，詳參圖 1~圖 3。 修訂報告： 詳參附錄十二。
2. “7.5.2 節三、基地開發交通衝擊分析”中，對目標年開發前之道路服務水準分析圖，詳參交於目標年開發與目標年未開發之道路路口分析圖 4~圖 12；目標年開發後之道路服務水準分析圖，詳參圖 13~圖 21。	修訂報告： 詳參附錄十二。
3. 基地內地內 3F 至 5F (B3F~B5F) 有設置行動不便者停車位，是否適當？應檢討予以修正調整。	由於本案設置之無障礙車位數量較多達 42 席，若集中設置於 B2F 層，車主停車後需步行至梯廳之距離將為 50 公尺以上，且車位排列必然會產生車道阻隔情形，對行動不便之使用者而言，於空氣品質較差之環境行走恐造成不便，故為使無障礙車位能夠靠近梯廳之位置，以

減少人行距離，乃分散設置於各樓層。

劉委員益昌

審查意見	答覆說明
1. 由於臺北市平原區域在 1990 年代開始的考古遺址普查計畫以來即大致開發利用，因此埋藏性文化資產不易發現，此一開發案為原台北基地內罕有之大型基地，開挖地基時仍請注意埋藏性文化資產。	謝謝指導，本案開挖地基時將注意埋藏性文化資產，並依照文化資產保存法之相關規定辦理。

龍委員世俊

審查意見	答覆說明
1. 地下室通風之 CO 偵測器至 25 ppm 時才聯動中央監控，設定值太高，應降低以符合室內空氣標準。	1. 謝謝指導，本案排風機平時係依時程設定變頻節能定時運轉（詳參表 1~表 2），若 CO 偵測器至 25 ppm 時，立即啟動。 2. 本案依分時衍生車次與 TESD 9.0 資料庫車輛排放係數，計算停車場 CO 濃度及抽風機啟動設定，相關內容詳參表 1~表 2。經計算，累積平均濃度均可符合室內空氣標準。 修訂報告： 詳參第五章表 5-3~表 5-4。
2. 餐飲油煙處理應列入第八章環境保護對策做為承諾事項之一。	遵照辦理，後續提送修訂本時，餐飲油煙處理將列入第八章環境保護對策做為承諾事項之一。 修訂報告： 詳參第八章。

駱委員尚廉

審查意見	答覆說明
1. 所指「各別廚房排油煙系統均配置採用去除率 90%之紫外光+臭氧技術設備、靜電集塵器及油脂截留器」，是指各別廚房均裝置一套嗎？還是部份為個別裝置，靜電集塵器為中央處理裝置？其系統與平面布置圖為何？	謝謝指導，本案基本上於各別廚房均裝置一套紫外光+臭氧、靜電集塵器等及油脂截留器，以避免管線中段的阻塞並於源頭有效管理，其布設示意圖如圖 33 所示。或於末端設置具同等效力，除去率可達 90%以上之設備及系統。 修訂報告： 詳參第五章圖 5-11。
2. 空調冷凝水 109.2 m ³ /day 之計算依據為何？是整年均為此流量嗎？	謝謝指導，本案總空調負載量估算一日可產生之冷凝水量約 364 m ³ ，然空調運轉時非所有空間均為尖峰負載，故考慮氣候及營運參差因素條件及管道佈置位置，取 60%（負載參差因數）× 50%（可收集率）為冷凝水回收量；一日可回收之冷凝水量保守估算為 364 m ³ × 60% ×

<p>3. 用水量應先估算，再依此估算污水水量，本案之估算方式剛好相反。</p>	<p>50% = 109.2 m³/day。 謝謝指導，本案依「臺北自來水事業處用水設備設計、施工、檢驗作業規範」計算，合計一日生活設計用水量為 1,268 CMD (詳表 3)，另以內政部營建署「建築物污水處理設施設計技術規範」規定計算污水水量回推用水量為 1,363 CMD，故保守採 1,363 CMD 為本案之平均日用水量。 修訂報告： 詳參第五章。</p>
--	---

高詹委員長權

<p>1. 請考慮空橋屋頂全面光電化之替代方案。</p>	<p>答覆說明 謝謝指導，本案於都市設計及土地使用開發許可審議設置空橋連接，分別為：基地與捷運機廠連接空橋、基地與南港展覽館連接空橋；將於其上設置太陽能光電板，以增加綠能發電使用。</p>
------------------------------	---

高委員恩懷

<p>1. 本人所提審查意見，回覆內容合理。</p>	<p>答覆說明 謝謝指導。</p>
----------------------------	--------------------------------

臺北市政府交通局

<p>1. P3-14、15 交評 P4-28、30、34 依據規劃圖隊說明，正式營運後將加派人員專引以輔助大型車進出車位，惟停車場內並無加強標示輔助設施(如導引標線等)，爰請規劃圖隊提出相應管理計畫，於環說書補充說明如何進行管制或擬定專引標準作業流程，並補充導引人員配置及如何落實，以維護大型車輛進出順暢及行車安全。</p>	<p>答覆說明 遵照辦理，已補充大型車進出車位之管理計畫；本案於 BIF 設有 3 席大客車車位及 3 席大裝卸車位，未來若有大型車進離場需求時，將加派人員於停車場坡道出口處、計程車排班區及其他裝卸車位區協助導引大型車輛進離場，同時建議於停車場內部繪設導引標線，並配合警示燈、警示牌面及圓凸鏡等安全設施，提升進離場效率及維護安全，詳如圖 22 所示。 修訂報告： 詳參附錄十二。</p>
<p>2. P3-54 交評 5-71 停車場智慧化規劃請納入環說書，以增進本案基地停車場進出效率，須包含在席偵測、車位導引、依據周邊車流狀況及停車場使用情況，智慧導引車輛由不同停車場出入口進出等系統。</p>	<p>遵照辦理，未來將配合實際停車場營運業者設置在席偵測及車位導引系統。</p>
<p>3. P3-2 交評 P4-4 於經貿二路規劃之臨停區，</p>	<p>已補充經貿二路之臨停區尺寸，詳參圖 23。</p>

<p>請補充標示臨停區尺寸(應至少 30 公尺以上)。</p>	<p>修訂報告： 詳參附錄十二。</p>
<p>4. P3-7 為避免大客車、臨停車輛及停車場出入口車輛車行動線之交織與衝突，依據規劃圖隊說明，已檢討車道寬達 15 公尺可一次完成迴轉，並同時加派人員專引，惟仍應補充導引標誌及標線，以提供導引之參照標的，且明確標示迴轉動線，以維持停車場進出車道及進出停車場動線順暢及安全。另車道出入口鋪面應與人行鋪面有材質或顏色之區隔，以達警示作用。</p>	<p>迴轉動線、導引標誌等已補充於圖面，詳參圖 23。另車道出入口鋪面將設計與人行鋪面有材質或顏色之區隔，以達警示作用。 修訂報告： 詳參附錄十二。</p>
<p>5. P3-58 交評 P5-78 乘土車輛行走經貿一路之動線，查經貿一路有實體分隔無法穿越，請再調整規劃內容，另後續未來建築施工前，請依規定程序提送施工交通維持計畫，相關措施請以實際提送審竣後之版本為準。</p>	<p>乘土車輛無須穿越經貿一路，其動線為自經貿一路於南港路左轉後銜接國道 3 號。另續未來建築施工前，本案將依規定程序提送施工交通維持計畫。</p>
<p>6. 考量本案基地量體龐大，指標系統應列入行及車行指標，其內容均須包含周邊大眾運輸場區、臨停區、計程車排班區、大客車停車區及停車場等。另經檢核規劃內容，建議於戶外出入口整合各方向指引標示，增加其指引連續性外，指標設置如有須本府交通單位協助事項，亦請一併提出。意見分述如下</p>	<p>遵照辦理，已修正相關牌面設計，詳參圖 24。 修訂報告： 詳參附錄十二。</p>
<p>(1) P3-45 汽機車進場導引指標 P2、P3、P5 牌面，其箭頭請採用如 P1、P4 之圖示。</p>	<p>遵照辦理，於基地周邊鄰近行穿線及臨停彎等位置除商場出入口及垂直動線路口外，建議於基地周邊鄰近行穿線及臨停彎等設施處再予補充。</p>
<p>(2) P3-49、50 建議牌面以簡單圖案表示，另設置除商場出入口及垂直動線路口外，建議於基地周邊鄰近行穿線及臨停彎等設施處再予補充。</p>	<p>修訂報告： 詳參附錄十二。</p>
<p>(3) P3-55、56 牌面內容應對照 P3-7 停車場進出場動線確認往“環東大道”及往“汐止”之牌面設置位置，如 P8 牌面位置為往“汐止”。</p>	<p>已對照車輛進出場動線，並修正指示牌面內容，詳如圖 27~圖 30 所示。 修訂報告： 詳參附錄十二。</p>
<p>7. P3-47 交評 P5-56 請補充公車站位(含停車區、候車亭及無障礙通行空間)留設之空間規劃尺寸及人行動線。</p>	<p>本案移設之公車站位，將依照現況之尺寸設計留設，人行動線已補充於圖 31。 修訂報告： 詳參附錄十二。</p>
<p>8. P3-48 交評 P5-58 計程車排班管理計畫，請詳實說明預約計程車及其進離場之操作模式(例如，何處提供預約計程車服務，乘客應至何處候車，計程車如何停放至指定位置)。</p>	<p>遵照辦理，詳細之計程車排班管理計畫說明如下： 1. 本基地將和計程車車隊合作，採取特約方式協助民眾預約計程車，同時於基地內部各主要決策點設置相關導引牌面，供民眾能快速方便的到達計程車排班區，並於電梯內部及樓層資訊中清楚標示計程車排班區之樓層</p>

<p>位置，藉此鼓勵顧客與員工使用副大眾運輸系統，此外基地 BIF 設有候車區，屆時將由合作計程車隊派員於候車區協助預約叫車，詳細候車區位置可參考圖 26。</p> <p>2. 計程車臨停上下客區及排班區規劃於基地內部鄰近旅館、辦公室及商場，人車進出動線順暢且便利，以迅速滿足搭乘需求。未來計程車將由經貿一路之 4 號出入口進場進入計程車排班區，再由經貿一路之出入口 4 離場，詳細之排班區規劃位置及進離場動線詳參圖 32 所示。</p>	<p>用電卸載，需量管理等等。</p> <p>2. 能源監視系統： 設置數位式集合電表，將空調、動力或照明系統之電力資訊，即時提供管理系統監視其用電狀況與用電品質。</p> <p>3. 節能技術： (1) 空調設備節能措施：主機台數運轉控制、變流量變頻系統。 (2) 照明設備節能措施：公共區域二線式控制照明，且停車場公共區域照明採用 T5 節能燈具。</p>
<p>9. P3-23 交評 P5-8 基地退縮部分：配合考量經貿二路 105 巷及 157 巷南側未來交通需求，105 巷計畫道路將供車行使用，人行空間將由 2 側基地退縮帶狀式開放空間替代；157 巷南側計畫道路將供車行使用，人行空間將由基地退縮帶狀式開放空間替代，爰請修正圖 5.1-5 示意圖。</p>	<p>修訂報告： 詳參附錄十二。</p> <p>1. 本案有關周邊道路退縮議題，於都市設計審議階段經過多次的討論與與臨地開發單位的協商，已於 107 年 5 月 10 日召開之「臺北市都市設計及土地使用開發許可審議委員會」第 495 次委員會中，決議通過經貿二路 105 巷全線退縮以配合未來交通需求增設道路使用，人行空間則由基地開放空間替代；而經貿二路 157 巷因僅為本案開發停車場入口（無出口），於基地車輛入口處至經貿二路之路段進行退縮供進場車輛使用，以避免影響通過性車流。</p> <p>2. 未來 157 巷南側計畫道路範圍之人行空間若欲開發作為道路使用，本案將配合交通局等主管機關辦理。</p>

臺北市政府環境保護局氣候變遷管理科

<p>1. 宜居永續城市環境影響評估審議規範檢核表項次 10，第 8-13-8-16 頁請補充本案開發後溫室氣體排放增量 (CP)、碳中和減碳量分析 (CN) 單位基準 CO₂ 排放量值依據及引用年。</p>	<p>審查意見</p> <p>答覆說明 謝謝指導，本案單位基準 CO₂ 排放量係依據環境品質文教基金會「台灣版溫室氣體計算器」、經濟部能源局「車輛耗油指南」、環保署統計資料、相關學術論文、2015 年版綠建築手冊等。</p>
<p>2. 宜居永續城市環境影響評估審議規範檢核表項次 11，依本市宜居永續城市環境影響評估審議規範第 12 條第 2 項規定，做為旅館、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，請補充。</p>	<p>答覆說明 謝謝指導，本案中央監控系統配合規劃設置能源管理系統，將空調及照明用電設備作需量管理，以達節能效益，相關能源管理監視系統及節能技術說明如下。 1. 能源管理系統： 以計算技術為基礎下，透過中央（空調）監控系統所傳達各監視點之數值，分配調度建築物內之管理能源使用及決策，保持建築物內各用電設備於最佳效率狀態下運轉，例如</p>

<p>3. 宜居永續城市環境影響評估審議規範檢核表項次 17，第 5-1 頁請補充法定汽、機停車位數目前實地停車位若小於法定停車位數應依法定停車位計算。</p>	<p>用電卸載，需量管理等等。</p> <p>2. 能源監視系統： 設置數位式集合電表，將空調、動力或照明系統之電力資訊，即時提供管理系統監視其用電狀況與用電品質。</p> <p>3. 節能技術： (1) 空調設備節能措施：主機台數運轉控制、變流量變頻系統。 (2) 照明設備節能措施：公共區域二線式控制照明，且停車場公共區域照明採用 T5 節能燈具。</p>
<p>4. 本案環評審查委員會第二次會議簡報第 16 頁，節電做為電力動能回收裝置及電扶梯感應啟動裝置總用電量應為裝置容量*使用時間，請修正。</p>	<p>謝謝指導，修正說明如下： 1. 電力動能回收裝置： (1) 三棟塔樓的 Shuttle 電梯及旅館電梯（共 22 台）的總用電量 (29.4 kW × 2 台 + 21.9 kW × 4 台 + 39.8 kW × 4 台 + 18.9 kW × 2 台 + 22.3 kW × 5 台 + 21.9 kW × 5 台 = 564.4 kW)，以 30% 節能率計算，約可節省 564.4 kW × 30% = 169.32 kW。 (2) 估計每年 250 天，每天累計運行 6 小時，全年運轉時間為 1,500 小時；169.32 kW × 1,500 = 253,980 kWh/年。 2. 電扶梯感應啟動裝置： (1) 商場電扶梯之總用電量 (15 kW × 66 台 = 990 kW)，以 20% 節能率計算，可節省 990 kW × 20% = 198 kW。 (2) 以每天運行 12 小時估算，全年運轉時間為 4,380 小時；198 kW × 4,380 × 80% (參差因素) = 693,792 kWh/年。</p>

臺北市政府環境保護局空污噪音防制科

<p>1. 餐飲業部分 (1) 餐飲業應採最佳油煙異味防制設備組合，包含前處理設備、油煙處理設備、異味處理設備，依據餐廳、規模大小、類型等因素，裝設油煙及異味防制設備，達到去除污染的目的。</p> <p>(2) 防制設備之效能維護如同設置一樣重要，業</p>	<p>審查意見</p> <p>答覆說明 謝謝指導，本案基本上於各別廚房均配合廚房規模，相應裝置一套紫外光+臭氧、靜電集塵等及油脂過濾器，其布設示意圖如圖 33 所示。或於末端設置具同等效力，除去率可達 90% 以上之設備及系統。 修訂報告： 詳參第五章圖 5-11。 謝謝指導，本案將定期維護保養防制設備，</p>
---	---

<p>者應定期維護保養防制設備，確保效能正常，維護保養情形及清理流向將記錄並妥善保存二年以上，留置場所內以供檢查。針對防制設備設置專用電錶，作為設備正常使用之佐證，有利於業者善盡污染防治責任之說明。</p>	<p>確保效能正常，維護保養情形及清理流向將記錄並妥善保存二年以上，留置場所內以供檢查。針對防制設備設置專用電錶，作為設備正常使用之佐證。</p>
<p>(3) 廢氣排放口不得直接吹向鄰近窗戶、門或影響行人，排放口亦未連接至下水道或溝渠中。</p> <p>(4) 防制設備及排煙管應設置於合法產權內，及符合「臺北市違章建築處理規則」。</p>	<p>謝指專，本案廢氣排放未直接吹向鄰近窗戶、門或影響行人，排放口亦未連接至下水道或溝渠中。</p> <p>謝指專，本案防制設備及排煙管皆設置於合法產權內，並符合「臺北市違章建築處理規則」。</p>
<p>2. 光害部分</p> <p>(1) 本案廣告有二類，一為廣告招牌、一為LED電子顯示看板，P.1-23 中 LED 廣告物對車行影響模擬經送本府交通局確認，惟本案廣告物面積大，光源的播放呈現仍有導致眩光之虞，除依照 P.1-24~P.1-25 之最大輝度、半照度、閃爍管制以外，針對播放型態、播放時間等進行管理，建議 LED 看板夜間以靜態畫面方式播放、動畫不採閃爍方式等降低眩光影響，另廣告招牌營運（點燈）時段建議統一為夜間 7 點至 10 點。</p> <p>(2) 案外牆使用玻璃建材，其可見光反射率小於 0.25，建議考量玻璃表面粗糙化、霧化等方式，避免營運後外牆玻璃產生太陽光反射光害干擾。</p>	<p>謝指專，本案廣告物依臺北市廣告物暫行管理規則檢討外，電子展示廣告 (LED) 同時依臺北市光害管制自治條例 (臺北市光害管制標準) 設置。本案顯示看板夜間十時起至翌日八時止，不使用閃爍致妨礙他人生活作息光源。使用光源之輝度及照度亦不超過光害管制標準。</p> <p>謝指專，本案為避免營運後外牆玻璃產生太陽光反射光害干擾，已提升材料特性，於玻璃材料複層塗料處理，以將可視光之反射率特性控制於 0.13~0.18<0.25 (規範值)，以降低干擾。</p>
<p>3. 空污部分</p> <p>(1) 請補充模式模擬的性能評估結果，以及說明 2 模式模擬結果差異。</p>	<p>1. AERMOD 與 ISC3 均為高斯模式，依相關論文 (「新竹科學園區區域空氣污染之空間性影響及風險評估，高正忠、賴曼韓，2009」、「Yang, D., Chen G., and Yu Y. (2007). "Inter-comparison of Aermom and ISC3 modeling results to the Alaska tracer field experiment." Chinese Journal of Geochemistry, 2(26), pp. 182-185.」、「Silverman, K. C., Tell, J. G., and Sargent, E. V. (2007). "Comparison of the industrial source complex and AERMOD dispersion models: Case study for human health risk assessment." Journal of the Air & Waste Management Association, 12(57), pp. 1349-1446.」) 之研究，ISC3 為相對保守之模式，故 AERMOD 與 ISC3 模式相較，AERMOD 之評估結果較 ISC3 準確。</p> <p>2. 兩模式之模擬評估結果，詳請參閱表 13~</p>

<p>表 16。</p> <p>修訂報告： 詳參第七章。</p>	<p>(2) 表 2-6 面源污染推估結果含運輸車輛廢氣，請說明如何依據 P.2-6 所述控制技術去除率可達 50%。</p>
<p>(3) 請補充空氣品質不同程度惡化時，施作工程詳細應變作為。</p>	<p>1. 謝指專，本案空氣污染源防制對策及效果係參考國科會/環保署「大型裸露地逸散粒狀物排放特性及可行控制技術之研究」及國立臺北科技大學環境規劃與管理研究所「都會區營建工程空氣污染之防制與管理」之研究成果 (詳表 4)。各項防制技術之去除效率大致約為 50%~90%，本計畫保守採 50% 做為計算基準。</p> <p>2. 本案相關施工運輸車輛之廢氣排放 (線源)，以去除效率 0% 保守估計。</p> <p>修訂報告： 詳參第七章表 7-16。</p> <p>謝指專，空氣品質不同程度惡化時，本案施作中工程應變作為說明如下： 1. 空氣品質嚴重惡化時：依「空氣品質嚴重惡化緊急防制辦法」，如空氣品質不佳環保局要求停工時，將遵照要求辦理停工以改善空氣品質。 2. 空氣品質惡化時：施工期間若環保署空氣品質監測網預報發佈細懸浮微粒 (PM_{2.5}) 注意特報時，將採取以下措施： (1) 增加灑水頻率。 (2) 減少不必要及高污染程度機具操作。 (3) 加強逸散性建材覆蓋。 3. 一般情形：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，將加裝濾煙器。承包商之施工及運輸車輛符合第四期車輛排放標準或加裝濾煙器，定期查核其檢驗及保養記錄等，以降低低排氣之空氣污染。</p>

臺北市政府環境保護局水質病媒管制科

<p>審查意見</p>	<p>答覆說明</p>
<p>1. 依水污染防治措施及檢測申報管理辦法第 10 條規定，營建工地應於施工前，檢具逕流廢水污染防治計畫，報請直轄市、縣(市)主管機關核准，並據以實施。</p>	<p>謝指專，本案工地於施工前，將檢具逕流廢水污染防治計畫，報請臺北市政府環境保護局核准，並據以實施。</p>

臺北市政府環境保護局綜合企劃科

審查意見	答覆說明
1. 引進人口數部分 (1) 本案之引進人口數之計算，係以內政部營建署「建築物污水處理設施設計技術規範」計算之污水使用人口，亦或是依據「建築物防火避難安全性能驗證技術手冊」估算最大之收容人數，仍未盡敘明，請具體詳實說明。	1. 謝謝指導，本案相關污染（污水、垃圾量）係依據內政部營建署「建築物污水處理設施設計技術規範」所計算之使用人數，配合其每人每日污水產量、環保署統計之臺北市每人每日垃圾產量，進行相關計算。 2. 「建築物防火避難安全性能驗證技術手冊」估算最大之收容人數，係配合「建築物防火避難性能設計計畫書」審查所需。 3. 本案同一時間各設施合計之累計駐留人數，經檢討為 18,674 人（表 12）。 修訂報告： 詳參第七章表 7-38。
(2) 另請補充本案同一時間各設施（辦公室、商場、影城、集會表演及旅館等）之引進人口數。	謝謝指導，依據本案各使用類別之分時人旅客推估（表 5~表 11），可得辦公室之累計駐留人數為 3,560 人；平日及假日商場之累計駐留人數分別為 5,843 及 13,842 人、旅館分別為 28 及 31 人、多功能會場皆為 5,000 人、餐飲業分別為 283 及 1,305 人、影城分別為 1,551 及 376 人。合計全案平日及假日之累計駐留人數分別為 14,699 人及 18,674 人（表 12）。 修訂報告： 詳參第七章表 7-28~表 7-38。
(3) 集會表演場所之觀眾席位？	本案集會表演場所採用活動式座位席，設計因應不同表演型態而調整，設置座席數約為 3,500~5,000 席。
2. 行人風場部分 (1) 行人風場對於基地內植栽影響部分，應加以詳述植栽是否會因風場影響生長。	1. 配合基地風向配置耐風性強的樹種如大葉山欖、青剛櫟等。 2. 本案喬木配置皆以雙排以上設計，有利於樹列結構的穩固，不致因風場影響植栽之生長。 3. 本案喬木皆為新植，定植初期由於根系需時恢復，設計採用地錨及牽索方式強化支撐，克服颶風及東北季風吹襲影響喬木生長。
(2) 防制設備及排煙管應設置於合法產權內，及符合「臺北市違章建築處理規則」。	謝謝指導，本案防制設備及排煙管皆設置於合法產權內，並符合「臺北市違章建築處理規則」。
3. 捷運限建範圍部分 (1) 請補充捷運影響評估送審通過相關佐證資料。	謝謝指導，本案捷運影響評估送審通過之函文詳請參閱圖 34。 修訂報告： 詳參附錄四。

臺北市南港區經貿段 15 地號土地地上權案

環境影響說明書（初稿）
第二次審查會審查意見暨答覆說明

(107.07.30 北市環綜字第 1076018060 號函)

決議

決議事項	答覆說明
1. 本案經綜合考量環境影響評估審查委員、相關機關意見及開發單位之答覆，就本案生活、環境、自然環境、社會環境及經濟、文化、生態等可能影響之程度及範圍，經專業判斷，認定已無環境影響評估法第 8 條及施行細則第 19 條第 1 項第 1 及第 2 款各目情形，環境影響說明書已足以提供審查判斷所需資訊，無須進行第二階段環境影響評估。	謝謝指導。
2. 本案通過環境影響評估內容及審查結論，切實執行。	遵照辦理，開發單位將依環境影響說明書所載之內容及審查結論，切實執行。
3. 請開發單位於一個月內依下列見補充修正，經本會確認後，再依本會程序進行定稿及公告審查結論： (1) 將「駐留人數」修改為「引進人口數」。 (2) 委員與相關機關所提其它意見。	遵照辦理，已將「駐留人數」修改為「引進人口數」。 遵照辦理，已依委員與相關機關所提其它意見修正。

吳委員水成

審意見	答覆說明
1. “7.5.2 節三、基地開發交通衝擊分析”中，係以目標年開發與未開發之各種不同情境道路路口與路段 LOS 各繪製於同一張圖，本案共有 9 種不同情境，所以有 9 張圖，以易於比較分析。	遵照辦理，各情境之路口路段服務水準比較，詳參第七章圖 7-19~圖 7-21。
2. B1F 至 6F 均有餐飲業，請再補充油煙排煙口位置、高度、對面狀況如何？及其影響如何？	1. 謝謝指導，本案 B1 至 6F 之餐飲業油煙排煙，統一由垂直管道自負壓抽風至商場屋突機房 (R2F) 或 8F、4F 機房排放。 2. R2F 機房高度有 44 米，機房排煙口於經貿一路側對面為捷運內湖機廠，於經貿二路 105 巷側對面為 C2 基地，因距離尚遠且加裝出口百頁窗，故應不致產生明顯之影響。 3. 8F 機房高度有 41 米，機房排煙口於經貿二

<p>路157巷側對面為南港軟體園區基地，於經貿二路側對面為中信總部，因距離尚遠且排煙方向為朝基地側吹，同時加裝出口百頁窗，故不致產生明顯之影響。</p> <p>4. 4F機房高度有18米以上，機房排煙口於經貿二路157巷側對面為南港軟體園區基地，於經貿二路側對面為中信總部，因距離尚遠且排煙方向為朝基地側吹，同時加裝出口百頁窗，故不致產生明顯之影響。</p> <p>(詳附錄三 pp. A3-33~A3-34)</p>	<p>3. 基地地下各層各種車輛停車位數如何？於本文列表表示之。另外，停車供給之法定及自設停車位數如何？應一併說明。</p> <p>4. 本次簡報有提基地開發有三井的經營，而經營規模、方式為何？有何影響？</p>
<p>1. 謝謝指導，本案設置之停車位數皆為法定車位數量(汽車2,369席、機車1,930席)，並無自設停車。</p> <p>2. 各層停車位數，請詳附錄十二表4.1-1。</p> <p>1. 謝謝指導，三井計畫引進LaLaport，為大型之百貨商場型態，有一般零售、餐飲、影城、娛樂服務業...等業態，商場整體規模(樓地板面積)近五萬坪。</p> <p>2. 依細部計畫規定，本基地需有50%以上容積樓地板作為商業使用，本案目前符合相關規定。相關整體交通、都市設計、環境影響均依照相關規定辦理審議。</p>	<p>1. 謝謝指導，本案各類型之引進人口數，係以實際調查臺北市與本案相似之各類型已開發案件其逐時進、出人次為基礎，再配合本案開發規模進行推估。</p> <p>2. 請確認本案引進人口數。</p> <p>1,8674人，詳表7-38。</p>

龍委員世俊

<p>1. 本案承諾進行之交通工具、機具及餐飲等空氣污染防控措施皆應納入與承包商合約中，以確保其確實執行，以低排放，保障空氣品質。</p>	<p>審查意見</p> <p>答覆說明</p> <p>本案承諾進行之交通工具、機具及餐飲等空氣污染防控措施皆將納入與承包商合約中，以確保其確實執行，以低排放，保障空氣品質。</p>
---	--

劉委員小蘭

<p>1. 請說明空橋上設置太陽能板之面積及其發電量。</p> <p>2. 退縮基地作為道路使用，請說明其退縮多少公尺？長度多少？</p>	<p>審查意見</p> <p>答覆說明</p> <p>1. 基地與捷運機廠設空橋(平面面積436.14 m²)，設置面積約436.14 × 0.7 = 305 m²；預估發電量：305 m² × 1 kW/10m² × 0.7 = 22 KW。</p> <p>2. 基地與南港展覽館設空橋(平面面積1,188.48 m²)，設置面積約1,188.48 × 0.7 = 831 m²，預估發電量：831 m² × 1 kW/10m² × 0.7 = 58 KW。</p> <p>謝謝指導，依「臺北市都市設計及土地使用開發許可審議委員會」第495次委員會議決議，本案於地上權使用年限期間退縮基地作為道路</p>
---	---

<p>使用之相關內容如下：</p> <p>1. 經貿二路105巷西側段(往經貿二路)，基地退縮1.4 m，長度約140 m。</p> <p>2. 經貿案路105巷東側段(往經貿一路)，基地退縮2 m，長度約110 m。</p> <p>3. 人數人口估算方式請說明。</p> <p>謝謝指導，本案各類型之引進人口數，係以實際調查臺北市與本案相似之各類型已開發案件其逐時進、出人次為基礎，再配合本案開發規模進行推估。</p>	<p>1. 請補充說明本案各使用空間人數推估之依據。</p> <p>2. 請確認本案引進人口數。</p>
--	--

蔡副主任委員玲儀

<p>1. 請補充說明本案各使用空間人數推估之依據。</p> <p>2. 請確認本案引進人口數。</p>	<p>審查意見</p> <p>答覆說明</p> <p>謝謝指導，本案各類型之引進人口數，係以實際調查臺北市與本案相似之各類型已開發案件其逐時進、出人次為基礎，再配合本案開發規模進行推估。</p> <p>依據前述之調查推估，本案引進人口數約為1,8674人，詳表7-38。</p>
--	---

劉主任委員銘龍

<p>1. 本案所載環境影響說明書內容係作為後續監督之依據，請再確認所提承諾是否切合實際。</p>	<p>審查意見</p> <p>答覆說明</p> <p>謝謝指導，開發單位將依環境影響說明書所載之內容及審查結論，切實執行。</p>
---	---

詹委員長權

<p>1. 請逐時呈現該基地不同使用功能最大使用人次及總和人次，並使用適當模式預估對基地本身、內湖、南港及汐止之衝擊和因應方案，特別是多功能會場中心的使用及其環境衝擊。</p>	<p>審查意見</p> <p>答覆說明</p> <p>1. 謝謝指導，本案各使用類別之逐時進、出人次詳表7-27~表7-37；尖峰小時使用人次商場為13,842人、辦公室為3,560人、旅館為31人、多功能會場為5,000人、餐飲為1,305人、影城為1,551人，尖峰小時之總和使用人次詳表7-38，為1,8674人。</p> <p>2. 本案對鄰近區域(基地本身、內湖、南港及汐止等)之主要影響為交通、已針對基地各使用類別之分時時行人、車旅次進行推估，針對交通尖峰期間之平日晨峰(8-9)、平日昏峰(18-19)及假日尖峰(16-17)進行交通影響分析，並提出相關改善計畫，以減輕開發後之交通衝擊。</p> <p>3. 此外本案分析不僅考量基地本身之衍生需求，同時納入周邊各開發案之衍生需求進行</p>
--	---

評估，亦將南港展覽館舉辦活動時所產生之不同情境納入考量，惟未來若同時舉辦大型活動，仍建議藉由活動交維計畫，以減輕周邊之影響。	審查意見
--	------

張委員剛維（謝昱成代）

1. 本案前經都審第 495 次委員會審議決議修正後通過。本案面向經貿二路之大型 LED 廣告物設置方案，後續依環評審查結果辦理後續都審核定事宜。	審查意見
謝謝指導，本案將配合辦理。	答覆說明

陳委員榮明（葉志宏代）

1. 規劃團隊已於意見答覆說明提出建議之大型車進出管理計畫，並請將該方案納入環說書營運階段之交通運輸計畫內容，以利後續營運單位有遵循之依據（如管制或導引標準作業流程），以維護大型車輛進出順暢及行車安全。	審查意見
2. 本案為大型基地開發案，交通尖峰期並非只限於上、下班時段，可能一日內有數個尖峰時段，交通衝擊應再詳盡評估。	答覆說明
3. 請申設單位規劃現行公車站之移設，並提送本局，以符合植栽配置及預留充足候車停車間及無障礙通行空間。	答覆說明
4. 考量未來周邊整體產業發展，請申設單位一併於開發時，將經貿二路 157 巷南側計畫道路人行道全段開闢作道路使用，增加道路彈性使用面積。	答覆說明

楊委員明祥（劉中琇代）

1. 連續壁穩定液屬泥漿狀，清運時應以密封車輛運輸，以免清運時污染路面，另亦應選擇可處理泥漿之處理場所。	審查意見
謝謝指導，連續壁穩定液屬泥漿狀，清運時應以密封車輛運輸，以免清運時污染路面，另亦應選擇可處理泥漿之處理場所。	答覆說明

周委員德威

1. 是否可考慮其他綠能發電系統？	審查意見
謝謝指導，因風力發電將產生低頻噪音，恐影響鄰近住戶，故本案綠能發電系統採太陽能發電。	答覆說明

鄭委員福田

1. 有關餐飲業油煙防制設備之檢證，應設置等速採樣煙函，以利 PM _{2.5} 之採樣，另處理設備之各單元皆應檢證其設備效率達 90% 以上。	審查意見
謝謝指導，本案未來餐飲業油煙防制設備之檢證，將設置等速採樣煙函，以利 PM _{2.5} 之採樣，另處理設備之各單元皆將檢證其設備效率達 90% 以上。	答覆說明

高委員思懷（書面意見）

1. 人數估算影響各項推估價值，宜請審慎再度檢討評估。	審查意見
謝謝指導，本案各類型之引進人口數，係以實際調查臺北市與本案相似之各類型已開發案件其逐時進、出人次為基礎，再配合本案開發規模進行推估。	答覆說明

交通局（書面意見）

1. 主要意見： (1) P 審一書-29 圖 22，規劃團隊已於對照表說明建議之大型車進出管理計畫，差請將該方案納入環說書營運階段之交通運輸計畫內容，以利後續營運單位有遵循之依據（如管制或導引標準作業流程），以維護大型車輛進出順暢及行車安全。 (2) 有關停車場智慧化規劃亦請納入環說書營運階段之交通運輸計畫內容，以增進本案基地停車場進出效率（含在席偵測、智慧車位導引、匠門車牌辨識等項目）。 (3) 現階段園內植栽配置無法設置候車亭，差本局提申請請單位協助於公車車站移設規劃間，一併調整植栽配置以預留充足候車停車間及無障礙通行空間。（制式單座，長 650 公分 × 寬 300 公分） (4) 經貿二路 157 巷南側計畫道路人行道將調整供車行使用（包含供停車進出車輛使用），人行空間將由基地退縮帶狀式開放空	審查意見
遵照辦理，大型車進出管理計畫，納入環說書營運階段之交通運輸計畫內容（詳第八章 8.1.2 節、七、(五)、4），以維護實際營運期間之行車安全。 遵照辦理，停車場智慧化規劃，納入環說書營運階段之交通運輸計畫內容（詳第八章 8.1.2 節、七、(五)、3、(2)），以增進停車場進出效率。 謝謝指導，已配合留設候車空間，長 6.5 M、寬 3 M，詳細留設位置詳附錄十二 P.5-57。 遵照辦理，157 巷南側 3 公尺寬之公有行人道全部退縮作為車道使用，全長約 187.5 公尺。並已和交通局確認相關道路配置，詳如附錄十	答覆說明

問替代，爰本案基地無須進行退縮留設道路。另本局考量未來周邊整體產業發展，請申請單位一併於開發時，將157巷南側計畫道路人行道“全段”開闢作道路使用，增加道路彈性使用面積。	二 PP.5-8-5-10。
2. P審一書-30，圖23車道出入口鋪面應與人行鋪面有材質或顏色之區隔，以達警示作用。	遵照辦理，車道出入口鋪面設計與人行鋪面有材質或顏色之區隔，以達警示作用。
3. P審一書-32，圖25、26經驗核行人指引規畫內容，請於各關鍵決策點，整合各設施牌面，增加其指引連續性。	遵照辦理，已規劃於各關鍵決策點，整合各設施牌面，增加指引連續性，如附錄十二 PP.5-61~5-62。
4. P審一書-33，圖26-30基地東南側停車場出入口（編號1出口）之導引牌面，動線導引應為汐止及南港，如將往環東車道之車輛往此出口導引，車輛離場後須於短距離內橫越多線道於路口處迴轉上環東大道，其操作困難，爰請修正其導引牌面內容。	謝謝指導，經檢核車輛導引牌面標示無誤，往環東大道之離場車流於場內將會被導引至出入口 2-1 離場並銜接經貿二路 105 巷，不會經由出入口 1 離場。

消防局（書面意見）

審查意見	答覆說明
1. 規劃於基地南側之救災活動空間（臨經貿二路側）及雲梯消防車進入及駛離該空間之動線與植栽部分重疊。請申設單位確認救災活動空間範圍內及其上方均應保持淨空，不影響雲梯消防車停放及操作；雲梯消防車進出動線應全線保持淨空，並至少應保持4公尺以上之淨寬，及4.5公尺以上之淨高。	遵照辦理；雲梯消防車進出動線將全線保持淨空，並至少保持4公尺以上之淨寬，及4.5公尺以上之淨高。
2. 請明確標示本案建築物臨路面各處緊急進口、替代窗戶或開口位置及數量，且前述開口皆須位於救災活動空間水平距離11公尺範圍內。	遵照辦理；將於各層平面明確標示建築物臨路面各處緊急進口、替代窗戶或開口位置及數量，且前述開口皆位於救災活動空間水平距離11公尺範圍內。

水利工程處（書面意見）：

審查意見	答覆說明
1. 本案涉及流出抑制部分，於後續建造階段請依規定提交排水審查。	謝謝指導，本案涉及流出抑制部分，於後續建造階段將依規定提交排水審查。

文化局（書面意見）

審查意見	答覆說明
1. 未來進行營建工程或其他開發行為時，如發見具有文化資產價值之建造物、疑似古遺址或古遺址，仍須依據文化資產保存法相關規定辦理。	謝謝指導，本案未來進行營建工程或其他開發行為時，如發見具有文化資產價值之建造物、疑似古遺址或古遺址時，將依據文化資產保存法相關規定辦理。

法第33、35、57、77條等相關規定辦理。產保存法第33、35、57、77條等相關規定辦理。

停車管理工程處（書面意見）

審查意見	答覆說明
1. 因本案基地規劃自行車停放地下2層，請說明自行車進出基地之動線及方式。	謝謝指導，本案基地B2F之自行車位可經由1F之大尺寸電梯進出，並於1F平面設有相關導引牌面；此外於1F也規劃有100席之自行車位，同樣亦有相關指示牌面，引導民眾前往，詳參附錄十二 PP.5-60~5-62。
2. 請說明本案如舉行大型專案展所吸引之汽機車及大客車之停車需求推估分析，並請於基地內自行滿足。	謝謝指導，本案衍生停車需求分析，已涵蓋多機能會場辦理活動之情境，所衍生之停車需求均可於基地內部自行滿足，詳參附錄十二 P.3-16。

臺北市南港區經貿段 15 地號土地上權案
環境影響說明書 (修訂本)

審查意見暨答覆說明

陳委員榮明

審查意見	答覆說明
1. 報告書第 A12-94 頁，立體連通空橋，請依本府 107 年 7 月 30 日府 10720103301 號公告實施內容修正圖 (C2 基地未銜接)。	遵照辦理，已依臺北市政府 107 年 7 月 30 日府 10720103301 號公告實施內容修正相關立體連通空橋圖面，如 p. A12-94。

臺北市南港區經貿段 15 地號土地上權案
環境影響說明書

「環評開發案論譚」民眾意見暨答覆說明

張 O 農

審查意見	答覆說明
1. 環評通過近十年卻遲遲不開發的案例如本市及六都早已發生多起，為避免發生同樣假環評之名進行養地之實的問題，開發單位主動承諾自本通日起「二年」內，依據本查書之開發內容完成並同步招商營運後無法達成開發營運招商或租標，則本案環境影響評估審查自問開發單位敢向全台北市民承諾完成本案開發及商轉營運嗎？	謝謝指導，本案為地上權案件，開發單位非地主，故實無養地之可能，且因開發單位為金融機構，受金管會即時投報率規範，故將儘早完成本案開發案；開發單位於取得建造執照後，將依法規進行開發。
2. 如同前述，本市已有多起環評通過後就遲不開發的案例，懇請本案環評委員將「限期開發」列入環評審查意見書，並要求開發單位承諾自本案環評審查通過後二年內完成本案開發。	環評案通過後就遲不開發的案例，懇請本案環評委員將「限期開發」列入環評審查意見書，並要求開發單位承諾自本案環評審查通過後二年內完成本案開發。
3. 若開發單位無法於本案最終版本環評報告書或是本次會議後回覆中，承諾審查委員限期開發條款。則懇請本案環評委員核駁本案，不予以通過，將本案退回。	若開發單位無法於本案最終版本環評報告書或是本次會議後回覆中，承諾審查委員限期開發條款。則懇請本案環評委員核駁本案，不予以通過，將本案退回。