

臺北市政府環境影響評估審查委員會第47次會議會議紀錄

一、開會時間：95年2月17日星期五 下午2時00分

二、開會地點：臺北市政大樓東北區6樓606會議室

會議記錄：周錦富

三、出席單位及人員：如簽到簿。

四、主席：陳主任委員永仁

五、討論事項：

第1案：太子信義大樓新建工程環境影響差異分析報告審查。

第2案：捷運淡水線關渡站聯合開發案環境影響說明書審查。

第3案：克緹信義大樓新建工程環境影響說明書審查。

第4案：台北捷運木柵線木柵站聯合開發案環境影響差異分析報告
審查。

六、主席致詞：略。

七、第1案討論案。

(一) 第1案承辦單位報告：略。

(二) 第1案開發單位簡報：略。

(三) 第1案討論：

主席：這個書面說明是今天剛發下來的？

承辦單位：對。

主席：是否有針對委員意見詳細回覆？

承辦單位：大致上都有詳細回答。

主席：請各位委員針對簡報內容提問。

歐陽喬暉委員：在答覆的第3頁第4條，地下室應該還是會有管理人員、地面清洗水等都算污水，你的答覆是說要回到筏基排出，筏基裡又是來收集雨水，這樣是不是會混合，建議地下室污水還是要集中再排出，不應該混在收集雨水的筏基。

主席：請開發單位說明。

開發單位：筏基事實上是一格一格跟地樑做區隔，地下室用水會簡易處理後，再由筏基打上去接到下水道。

主席：請問這是送到污水處理還是雨水收集系統？

開發單位：是分開的。

主席：分開的，在定稿本的時候務必要注意這一點。

陳俊成委員：由辦公大樓變更為健身服務業，目前的估算以 0.25m^3 ，變為健身房會有洗澡會比一般上班上廁所的用水多，所以雖然人數減少，用水量不一定減少。

主席：這地方屬於污水下水道嗎？

開發單位答覆：游泳池的水是會回收使用，健身房的生活污水會比原來辦公使用要少，因為人在健身房的時間比較短，污水還是排到下水道，當然原先就是這樣，信義計畫區都有污水下水道。

主席：各位委員還有沒有意見。

黃宏斌委員：針對第3頁的說明就是順打工法的出土是集中在初期開挖，因此出土產生的車輛數理應要比原來逆打工法多，請說明為何出土的車次維持不變？是否原來高估？另外出土的方式是即挖即運不設廢土暫存區，初期出土的尖峰車次為什麼又不變？是否因為工法已經改變了？另外順打工法的地下室開挖暴露面積比較大，時間又長，為什麼空氣污染、噪音的影響又不變呢？請說明。

主席：順打工法的噪音也比較大，說明一下。

開發單位：順打跟逆打工法最大的差異就是施工的 intensity，逆打工法是整個施工工期 100 天拉長在總工期內，因為上下都在做，順打工法是集中在原來挖筏基的時候出土會比較多，出土車次維持不變的原因，是最高的運土車次尖峰時期每小時 10 車次，順打的尖峰時間還是每小時 10 車次，換言之，就是順打工法的尖峰都集中在初期，另外原規劃環評的時候，懸浮微粒是以整個開挖面積來算，用保守的來估計。

黃宏斌委員：現在開挖集中到初期的話，空氣污染跟噪音對環境的影響是不一樣的，不能又以 100 天來算，而且逆打是分散的，每天出土的量是比較少，變成順打的話初期的量很大，原來的尖峰

10 車次夠不夠。

開發單位：是會不一樣，我們承諾最高運土車次一個小時 10 車次，另外在評估時是用保守的估算。

黃宏斌委員：我不認為你那個保守，因為你把他分散了，你把他全部一起算，當然量是一樣的，但是逆打他有樓板蓋著所以噪音比較小，空氣污染也比較少，但是現在整個暴露在空氣中的話怎麼會一樣？

開發單位：我完全同意委員的說法，因原環評的時候全部開挖是用最保守的估算，因為這個開挖的面積很小，所以在算的時候就把順打工法算進去了，因為真正評估時並沒有那麼精密的模式可以把順打跟逆打分開，所以在原環評估算時就是以尖峰在做估算。

主席：用逆打工程有危險性嗎？工期都是 100 天。

開發單位：安全上應該是沒有問題。

主席：用順打對環境衝擊會增加。

開發單位：工期事實上是一樣，逆打是室地下一樓挖完要先打樓板，一次可能 30 天，分三段挖土，但整個挖土加起來的時間是一樣的，所以工期各 100 天是這樣估算的。

主席：各位委員還有沒有意見。

脫宗華委員：

1. 這個開發案是一棟變兩棟，有委員會覺得很奇怪為什麼樓地板面積增加七百多坪，但是容積率什麼都減少了，這是因為中央法令變更，有許多不列入容積，所以各位買房子要小心，有很多它都說是屬於機房，當然我不是說這個案子，所以整個量體來講是變大了，只是看起來容積率減少了，這是第一個。
2. 因為這個地方有綜合設計的放寬，開放空間獎勵，大概有幾百坪，樓地板面積大概幾百坪，所以獎勵幾百坪的建築物，現在這個地方一坪大概要 70 萬以上，等於是政府給他的獎勵，所以都設時有提到需多些開放廣場等等，因此都市設計是原則性通過，開放空間應該是給市民使用，但在書面資料的 57 頁都表示

遵照辦理，辦理成怎麼樣還不曉得，當然這個部分還有都市設計審議委員會，所以是原則通過細節還未核定。

3. 要取消五個路邊停車位，這當然涉及到市政府另外的行政程序同不同意，以上報告。

主席：各位委員還有沒有意見，五個停車位要取消各位委員有沒有意見。

林麗玉委員：基地爭取容積獎勵，本身自己有停車場，然後取消五個停車位，增加自己的財富。

開發單位：我們只有在北側進出口的部分取消。

主席：這個住戶人數是七百八十幾個人。

林麗玉委員：有幾戶？

執行秘書：一戶以10人算。

林麗玉委員：總共幾戶？

開發單位：78戶。

主席：這棟大樓有700多人，現在垃圾車大概每600個人就會設一收集點，這麼高級的住戶，垃圾排出要拿到其它地方，停車位一取消，垃圾車沒地方可停，住戶必須到馬路中間去倒垃圾，這一點環保局跟交通局請教開發單位。

開發單位：有關取消路邊停車格部分再做說明，事實上在北側的缺口大概只有8米寬的缺口，所以停車格取消應該不會超過三個。垃圾收集部分在地下室設有一個垃圾暫存的空間。

主席：那如何排出？

開發單位：整個社區有可能委託清運處理。

主席：開發單位是否可承諾垃圾委託清運處理，否則垃圾車沒地方停，必須停在馬路中間收集垃圾。

郭副主任委員：地下室儲存空間垃圾車是否可以下去？

主席：儲存空間是一回事，垃圾又不會在那邊消失掉，還是要排出。

開發單位：所以出入口可能減少取消路邊停車，把空間預留出來。

主席：如果承諾的話將來政府的垃圾車就不來收，由民間的來收。

開發單位：剛剛的意思是說路邊停車格就建議不需取消這麼多個，因為北邊缺口大概是八米寬。

林麗玉委員：是否有圖示意圖？

開發單位：事實上這個缺口只有一個雙車道跟一個機車道大概八米寬左右，一個停車位大概五、六米寬，因此大概不會取消到五個停車位，所以垃圾車大概還是可以在附近停靠。

林麗玉委員：屆時可以依當時的交通狀況來考慮，請問有申請容積獎勵嗎？停車需求有沒有把容積獎勵的部分納進去。

開發單位：剛剛停車需求數量是有把獎勵放進去，信義計畫區對停車數量有兩個限制，住宅的部分可以不用打折，非住宅的部分要打八五折；另外也不能超過原來基準容積的法定停車數量，這部分在報告中也有比較，法定基準容積的數量是比較少，依法令是用比較少那個數量設置法定停車，停車量也大於獎勵容積停車的需求。

主席：各位委員對本案還有什麼意見，剛剛聽順打逆打大家還是不同意見，另外停車的部分，所住人數超過平均垃圾車停靠人數，如果把原來有的停車位取消，垃圾車就沒地方停，這個可能在環境影響評估計畫剛開始的時候就要跟你們商量，如果沒有預留的話，住戶要拿到外面倒會增加不便性，這地方可能要你們考量一下，拿到別地方去丟對環境的影響是比較大，垃圾收集部分如果無法承諾由民間來清，那我們也要列入記錄。

開發單位：各位委員，我來說明一下順打逆打的安全性在這個案子所扮演的角色，因為這個案子總共開挖深度是12米，12米以台北市的法規來解釋剛好介於深開挖與淺開挖的中間，我們開挖的深度是到地下三層，這各地區屬於比較多的黏土層，黏土層是比較軟弱，這是黏土跟砂土比較大的差異，黏土受壓的反應會隨時間增長而增長，所以對時間來說是比較敏感的，砂土是比較不敏感的，以這個敏感來說開挖的時間越短安全性是越好，所以這個案子安全性來說順打會是比較好的考量。第二點在穩定性來說，

採用順打最下層的支撐會在筏基上面大概 2 米到 3 米的中間，逆打變成在 B2 樓板，B2 樓板距離筏基比較遠，大概 4 米，穩定性來說反而順打對這個案子會是比较好一點的，另外這個區域大概都會採用扶壁來做控制變位的影響，這裡的變位大概是 3-4 公分左右，這個變位會影響隔壁鄰房地表沈陷，大概也是 3-4 公分左右，最大的沈陷量可能在基地外側大概 3 米左右，我們的鄰房在 10 米以外的範圍，在安全上來說順打比較適合，以上是結構的說明。

開發單位：有關一戶 10 個人並不是真的 10 個人，完全按照污水估算的規定超過 220 平方公尺就用 10 個人估算，這裡一戶是 300 平方公尺，所以才有 10 個人，完全是從污水推算出來。

林麗玉委員：這裡戶數是 78 戶，健身房容納人數是多少，請問停車使用怎麼分配，因為健身房是公共停車使用，住戶是私人使用能不能說明一下怎麼管理。

開發單位：停車分配的部分原則是 B3、B2 留作住戶使用，B2、B1 的部分空間會留做對外使用（訪客或健身房）。

林麗玉委員：如何管理？

開發單位：剛剛有提到就是先用樓層來分配。

林麗玉委員：那都混合了。

開發單位：B2 靠近車道附近保留給對外使用。

林麗玉委員：那進去怎麼管理？

開發單位：停車場會有管理員管理，也會用標誌來做管理。

林麗玉委員：有些部分可能要先說清楚，事實上那麼高級的住宅區買車一定自備停車位，那一個位子是我的停車位一定都非常清楚但是在管理上現在都混在一起，我是擔心到時候全部都個人使用因為高級住宅一戶都會有兩個車位，屆時老百姓都要路邊停車的。

李永展委員：實際設置的機車停車位高達 390，自己需求只有 93，多出來的會給健身服務業使用者停放，每天使用者 130 人，即便假設這 130 個人都騎車去，還多了那麼多車位，屆時汽車停車部

分沒辦法吸納，會外溢到公共空間，多出來將近 300 個機車位與一天使用 130 個人實際上是有很大的落差。

李威儀委員：應該設置機車單獨出入口。

開發單位：機車位 390 席是依據法定車位再打折規劃，就是最少就要設這麼多，我們也知道其實信義計畫區機車停車位都設滿多的這邊機車停車位將來我們會開放，因為信義計畫區停車都要收費所以我們對外開放的話民眾也會比較願意到地下室去停放。

林麗玉委員：那以後車位要對外開放使用囉。

開發單位：以後會有住戶跟臨停的，臨停的部分可以開放。

林麗玉委員：設計上出入有沒有管制。

開發單位：因為只有一個車道出入口可以下去，下去的話就是用柵欄機及月票讀卡機來做控制，如果是月租的話就用感應卡，就去找自己的車位，如果是臨停的話就按鈕退出一張臨時票卡出來在去臨時票亭繳費。

脫宗華委員：300 多席的機車停車位，好像是用三米五的混合車道直接進到地下一樓，機車應該要有單獨出入口。

開發單位：因為都市設計審議要求整併，所以機車是沒有跟汽車分開，車道是混合。

林麗玉委員：出入口可以置於同一個地方，但汽機車應該分開，而且坡度要求也不太一樣。

開發單位：依據都審的原則，機車超過四百部要做單獨的車道，現在機車是沒有超過四百部，雖機車停車位沒那麼多，但也已把出入口車道放寬，未來會把部分機車停車位換成汽車停車位，這樣在使用上可能比較恰當，另外機車停車樓層的坡道也都是一比八設計。

主席：各位委員還有沒意見。

呂執行秘書：有關垃圾車是否有提供停靠的空間，開發單位還沒有做確實的詳答。

開發單位：剛剛有提到我們人數算法是依據污水的指標去估算，事

實上一戶大概是 90 坪跟 120 坪，即使是豪宅一戶大概也不會有 10 個人，另外在交通的算法係以一戶算 7 個人估算，因此不會超過 600 人。

主席：簡報上的 780 人是錯了是嗎？

開發單位：那個是用污水的標準去算，剛剛的意思是說實際上一戶平均應該不會到 10 個人，另外在北側出入口本來要取消五個路邊停車位，事實上不會取消這麼多路邊停車位，因為出入口只有 8 米寬，頂多我想拿掉兩個停車位，所以這個部分我想可以留做垃圾車停放的空間。

主席：各位委員還有沒有意見。

王晉元委員：其實這種高級住宅區最大的顧慮就是汽車停車位一部份是住戶，一部份開放，花了這麼多錢住進這個住宅區之後，未來管理委員會成立，為了本身的考量，其實他們本身是不希望還有外來的這些車進來，因為考慮自身的安全，那麼在整個規劃當中沒有辦法很清楚的區隔本住戶的停車及外來的停車，因此我很擔心未來真正蓋好之後，其實都變成住戶本身在停，沒有辦法吸收外來的停車，因此是不是能在規劃的時候，規劃外來的停車確實讓真正外來的停車使用，針對這一點稍微說明一下。

開發單位：我們上一次核准的都審及環評報告中，有把 B1 的機車停車位劃成汽車停車位，所以事實上那時候 B1 有兩張圖，一張是全部都是機車的，一張是保留機車的需求量後把其他劃成汽車那部分可以到 3、40 輛的汽車位，假設分樓層可以切清楚說 B1 就完全供對外使用，B2、B3 在車道下去的地方就可以做一個管理，我想這個是可以比較清楚來說明整個商用跟住宅的區分。

主席：各位委員還有沒有其他意見。

李永展委員：如果這樣多了 3、40 輛的汽車，會不會影響到交通的衝擊，這部分是不是到時候要考慮一下，因為汽車的 PCU 跟機車不一樣。

開發單位：我們再把換算的東西考慮進去。

林麗玉委員：剛剛的說法建管處到時候使用執照同意嗎？

開發單位：事實上依據土地使用規則，使用執照使用以後根據實際的需求假如機車沒有這麼多的需求，可以在去變更使用執照。

林麗玉委員：這是兩回事，我是覺得機車需求是法定值，現在小汽車本身就要滿足兩種土地使用特性不同的需要，在設計上就要把兩種分開來，不能說法定小汽車是以私人為主，再把機車那個想辦法開放變成公用，這是兩件事情，剛剛另一個代表說要開放公共使用還可以收費怎樣，現在又要改成小汽車，事實上閘道管制就必須分開來，講白要兩個閘門，公共使用第一個閘門進的去，第二個閘門進不去，必須透過這種方式管理，因為這是高級健身房，大家也是開車去，所以一定要提出來，不要說是市政府周圍有很多停車場，事實上本身需求自己要來處理。

主席：各位委員還有什麼意見，如果沒有的話請開發單位先離席。

(四) 第1案委員討論(此時開發單位請離席)：略

(五) 第1案決議及審查結論

主席：本案經各委員及與會代表充分討論後，認定本案環境影響差異分析審查，請開發單位依委員所提意見補正資料後再審。

八、第2案討論案。

(一) 第2案承辦單位報告：略。

(二) 第2案開發單位簡報：略。

(三) 第2案討論：

主席：各位委員請提出本案意見

王晉元委員：

1. 轉乘車位43席比現況59席少16席如何因應？

2. 停車費率80元/次改為40元/小時，這樣可以避免非短暫車輛的進來，我覺得好像剛好相反，這樣會將需要轉乘車位趕到外面去，臨時停車的會進來，這跟短暫停車位的目的是完全相反的請說明一下。

歐陽嶠暉委員：

筏基不得設置污水處理廠，若真的要，要將油脂截留器、污泥脫水機設置於地下3層，現在獎勵容積率已經很大了，很多設備要經常清理，你們又把它放在筏基裡面，脫水、儲油設施及過濾設施放在筏基裡面，未來如何操作及清理，所以還是不建議放在筏基裡面。

主席：請開發單位回答。

開發單位：

1. 現況59席停車位看起來使用率是蠻高的，但依到離站的人數計算發現在正常的情形下捷運轉乘40席就夠了，而這個部份我們係依規定來設43席停車轉乘的停車位。
2. 關於費率部份，目前關渡站前面59席汽車停車位的收費是一次80元，而台北市目前捷運轉乘的停車費，都是以小時來計費，每小時40元，經過我們調查在基地的東邊剛好有工業區，所以有很多車會停放在那邊，80元算非常便宜。
3. 剛才跟業者溝通過了，把機器設備放在地下3層，筏基上面是移動式的，還是可以拿開的，為什麼要這樣子做，是逼不得已，因為停車位一定的，假如全部不放在筏基上，則需多挖一層，這樣不管在成本或各方面都會增加，所以變通方法希望委員可以諒解，就是我們的取水設備是在筏基，所有的機器設備都在B3，筏基上面還是用移動式的可以拉開的，用二個手指是可以拉開的，這樣子有必要的時候還是可以移動的，所以以這樣子來看，我們污水處理不在筏基了，那我們的設備在這裡（圖示說明），污水處理的廠房在這邊（圖示說明），這裡主要是做一些不太需要做處理的設備放在筏基裡面，因為這裡全部都是停車場使用，主要也是因為沒有其他空間，關於這一點我們跟業者也溝通過了，業者他們能夠諒解，最後還是希望污水下水道趕快來了，這樣子根本就不需要污水處理的設備。

林麗玉委員：請問這是聯合開發案？本案捷運局內部是否已審查過？

是否有檢討對交通有何負面影響？

捷運局：本案本局已審查通過，交通部份請開發單位說明。

林麗玉委員：住戶、辦公樓層、辦公單元有多少人？

開發單位：住宅戶是 78 戶、事務所正常上班的員工有 554 人，訪客的部份有 72 人，顧客假日最高約 200 人，所以我們估算整個加起來大概 1142 人。

林麗玉委員：

1. 開發後對關渡站是否有負面影響？
2. 我們看這一個表，首先你的住戶是 78 戶，最少要有 78 個停車位，其他員工有這麼多人，你說他們小汽車使用率有多少三成好了，這樣子有多少的停車位，你估一下這樣子的停車位夠不夠。
3. 現在這麼多一天一百多個人你把配置圖拿出來看一下，你這個配置方式用單行道來處理，單行道要滿足鄰地的使用的空間（圖示），捷運站也要使用，這樣子道路夠嗎？因為這基地本身就有一千多個人要進出，還包括捷運站，我想以後關渡捷運站會變成觀光非常重要的捷運站，因為關渡那邊開發的非常不錯，包括關渡碼頭，還有關渡公園腳踏車道整個部份是觀光非常重要的景點，所以在這個情況下關渡捷運乘客以後是成長，既然要聯合開發，所以基本上對關渡站聯合開發交通所產生的問題就一定要先去解決它。有其它的空間再去做聯合開發所產生的需要，現在的處理的方式好像是現況是這樣子，所以就這個樣子，首先要談的是公車站牌有 3 個位置，總共有 8 線公車，只有 3 個位置夠用嗎？而且現在有很多到台北縣和包括到藝術大學，現在就在這裡當做轉運站，還有醫院單位，這樣子公車停車位實際需求將會不夠。
4. 你的停車本身二個收費方式計次收費或轉乘臨停車收費，郊區應該是計次收費，比照木柵捷運，木柵捷運公司經營有一部分就是鼓勵人家停放在那裡，再搭乘捷運，轉乘臨停車收費就是

臨時把家人送到這裡，再搭乘捷運上下車，你都沒有把空間考慮進去。

5. 人行的空間夠不夠，還有腳踏車行駛空間，這都是捷運站本身該有的，應該先去滿足它。尤其像目前捷運站你可以用現況調查，規劃值、預測值、現況值它實際上不是計畫的東西，而是捷運站需求先去滿足以後在來做聯合開發，道路空間6米是絕對不夠的。

脫宗華委員：

1. 都市設計審議因交通部份問題尚未定案，除剛剛林委員所提之景點轉運外，到八里十三行博物館都是從此發車，因此本案應考慮遊覽車停車或轉乘問題。
2. 因本基地特殊性，都審無法定案，要考慮交通配套措施，在其他條件無法滿足下不應該有大量體開發，本基地交通很難解決。
3. 地面層7個店鋪，只有12人，事務所人數是以低標準估計。

主席：各位委員還有沒有其他意見。

李威儀委員：

1. 本案是將站前廣場去掉，應將現有車站機能及未來定位要弄清楚，若考慮多種用途使用的話，建議使用人工地盤，將原有交通轉運機能及未來的機能才能改善，對公眾交通利益要有正面意向。
2. 本案開發量體，市府應考慮收益降到零，在能夠解決原有公眾交通權益前題下來進行開發，都發局應協助使本案公共空間立體化。

李永展委員：

1. 本案聯合開發是要鼓勵腳踏車或公車轉乘，應增加一些更新及更前瞻的想法，且要講清楚。
2. 人數推估要一致，牽涉用水、污水、廢棄物推估合理性。

陳錦賜委員：

本案位在關渡平原，自然災害、人為災害資料很重要，開發單位應

提出開發案如何因應自然災害，請補充資料。

劉聰桂委員：

1. 斷層位置要證明開發基地不在山腳斷層 100 公尺範圍內。
2. 報告中表示連續壁要灌入岩層 2 米以上，但從圖上看不出岩層位置。
3. 棄土場要增加末端評估部分
4. 說明棄土場資源利用的方式及廢棄土申報流程。以上請說明。

黃宏斌委員：

立德及立功路二側均有停車，對於棄土車次及動線對立德及立功路應有交通影響評估說明。

主席：開發單位請回答。

開發單位：

1. 開發單位補充說明配置的方式，經過上次都審幹事會的討論大概是尊重現況的通行的原則，路邊交通系統在不變更太多的情況之下，我們取決於這個方案，這裡面要克服的課題，我們也與交通局有幾次的意見溝通，我們也把意見帶回研究，依據我們交通的數據分析，我們提供現場停車，包括公車轉讓車位（一大二小的車位長度），站前目前現況的長度，計程車的部份我們也尊重現況使用狀況，在都發局也有要求我們檢討，在這三邊的檢討時，加上步行廣場 500 平方公尺和 200 平方公尺的廣場，我們也加以留設，能夠去因應的部份，也包括行人部份，包括在基地鄰地的位置，有 4 米的開放空間，我們也加以留設，包括我們將來的人行步行的關懷計畫，也就是說大度路 3 段 296 巷的步行道的部份，我們也把腳踏車廣場和人行步行的廣場加以銜接，目前現況條件好像要克服在位置裡面（以上係用圖示說明），開發單位已經表達最大的善意，當然是各位委員以及相關單位的意見我會加以整合，剛才委員提供所謂人工的平台的可能性，我們還要另外的去思考，在目前包括景觀、綠化、規劃設計，開發單位也已經做了幾次的方案的模擬，這

個計畫我們不期望去改變最多的現況，因為必須註明有形的意見進來，做了太大的變更的話，在使用上譬如說排班計程車位置，計畫變更，我們遵從現況是我們目前最大的方向。

2. 廢棄土處理的部份剛才委員所指教的，我們目前處於建築規劃的階段，我們也將目前大台北地區的棄土場也做了一些調查。元紀和俊行紀這二個土資場是專門收泥土，這個部份有關於委員所關心這一端到哪一端之後的影響，我們會來洽詢這二個棄土場的位置，我們也會遵照委員意見，會依照現場的勘查進行會勘，取得他們的資料，後續處理資源來補充這個報告書裡面。
3. 有關黃委員的部份，我們假如這次確認這二個棄土場之後，會針對它們沿線的交通動線規劃再去了解。

呂執行秘書：

廢棄物清處理的部份是設在地下2層的貯存空間，現在是委託廢棄物業者來處理，但並未規劃清運動線，到底是要拿到外面來清理或者是至地下室去清理？請補充說明。

工務局養工處：

排水評估要考慮系統坡度、流速分析

(四) 委員討論（此時開發單位請離席）：略

(五) 第2案決議及審查結論

主席：本案經各委員及與會代表充分討論後，認定本案環境影響說明書審查，請開發單位與目的事業主管機關及相關主管機關重新檢討，釐清上位計畫及補正委員所提意見後再審。

九、第3案討論案。

(一) 第3案承辦單位報告：略。

(二) 第3案開發單位簡報：略。

(三) 第3案討論：

主席：現在開始審查本案，請問各位委員對本案開發計畫有什麼意見。

黃宏斌委員：處理計畫出土以每天 20 小時是否可行？請說明。

主席：每天出土 20 個小時請說明。

開發單位：我們所說每天 20 小時，就是儘量分散，並避開 4 小時尖峰時間。

黃宏斌委員：為什麼問此問題，因為好像與交通局的規定不同，即使前面兩個計畫都沒有用每天 20 小時，為什麼本案用每天 20 小時。

開發單位：前面案子一個是位於比較郊外，一個在信義計畫區，其實環評是針對計畫來規劃。

黃宏斌委員：現在把他除以 20 就降低了，如果實際上每天不能運 20 小時的話，那就會增加一點，就很嚴重了。

開發單位：

- 1.是會增加一點，為什麼說每天 20 小時，就是儘量分散，還有避開尖峰小時的時間。
- 2.以每天 20 個小時計算最主要把每天尖峰的時間扣除掉，報告書寫每天 20 個小時主要在分散出土的時間。

黃宏斌委員：那就表示晚上睡覺時間也在動工，因為這裡是即挖即運，你沒有任何廢土的暫存，那這樣可以嗎？因為扣掉尖峰 4 個小時，那表示一天 20 小時都在動。

開發單位：因為我們現在是以整個環境負荷的最大值來估，以出土時間為 60 天為基礎，我們是以 20 個小時來算的話，環境負荷最大值我們是考量到整個場址的規模，以及未來出土的順暢性，所以是以每個小時 4 個車次來做為環境負荷的限值，未來如果說這 20 個小時，將依據狀況調整，可能未來開挖期間可以把他拉長到 90 天，這樣就可以分散出土時間，也可避免夜間施工，現在只是把環境的負荷，設定為每個小時 4 車次來做為一個運輸。

主席：簡單的講你的承諾就是

- (1) 不降低附近交通的服務的水準
- (2) 不夜間施工，

達成這兩個條件結果讓你未來你的工期增加自己必須要吸收，是不是。

開發單位：是。

劉聰桂委員：跟上個案子一樣，因為也是你們做的，廢棄土另外一端的路線及處理，對周圍環境的衝擊請補充說明。

開發單位：好，我們遵照辦理。

主席：這個部分因為你們還在規劃階段，所以你可能後續必須要去找到適當的棄土場，你必須要有一個計畫，送到環保局備查，然後列入監督，如果廢棄土未依計畫執行的話，就是違反環評的承諾。

開發單位：我們施工前一定有個棄土計畫報工務局核定後才會做，這部分工務局一定要申報，也跟委員報告，屆時棄土計畫中場址就會確定了，我們會依委員意見，未來我們在棄土計畫裡，對場址的交通跟空氣品質的評估再加強，這部分在棄土計畫裡面都會納入。

黃宏斌委員：那棄土計畫會不會再送本會審。

開發單位：不會，會送至工務局。

主席：有關施工的問題，每天 20 小時的施工，環評是不會同意的，因為台北市最近才公告，如果不是屬於搶救性的工程或緊急工程夜間是不同意施工的，依據空污法最近才公告，如果本案等一下大家沒有意見的話，這個將納入本案綜合決議，不准夜間施工，因為這會影響附近居民。

開發單位：開發單位也同意夜間不施工，拉長我們的工期。

主席：好

林麗玉委員：你們旅館總共幾個房間？

開發單位：總共 56 個房間

林麗玉委員：一般事務所 3 到 9 樓容納員工多少？

開發單位：辦公室人數係用每個人 4 坪估算，因此員工加訪客預估是 600 人左右。

林麗玉委員：員工加訪客預估 600 人，報告中汽車 133 席，這樣夠用嗎？

開發單位：這部分都是法定規定的。

林麗玉委員：法定規定是 minima standard，不是 maxima standard。

開發單位：信義計畫區停車數是 maxima 的規定，也就是說只能做這麼多，其它要提大眾運輸使用的替代方案，我們交通的顧問也有做這部分的澄清。

林麗玉委員：請問員工的大眾運輸如何限制不准開車，有沒有配套措施。

開發單位：我們在整理停車供需評估方面時，因這個案子有分四種使用類別，在辦公室、小規模商場、旅館及小規模餐飲，原本這幾種類別累積的話，整理評估需求是 207 席，因為這四種類別的尖峰都不一樣，可以重複使用。

林麗玉委員：

1. 207 席這部分就是一個問號，所以我為什麼問那麼細，56 個旅館房間，你停車需求多少？600 個員工中有幾成會開車來，以三成計算需 180 個停車位，結果你們只有 133 個停車位，根本不夠，員工跟旅館會不會重疊，你們自己去考量，若要限制小汽車，那非常歡迎，可以訂定規範，鼓勵員工使用大眾運輸，我不反對，我們當然鼓勵，但是你並沒有配套措施。

2. 因為這是旅館，請問遊覽車停在哪裡，還是說遊覽車不准來這邊住。

開發單位：我們這是一個小規模精緻的旅館，所以我們沒有規劃遊覽車停車位。

林麗玉委員：是不准嗎？列入記錄，那總有中型遊覽車吧，中型車停車場下得去嗎？

開發單位：我們現在停車場的車道淨高有 2.7 米，所以中型的車子可以下得去。

林麗玉委員：可以下得去，那以後大型巴士是不准停放囉？

開發單位：對

林麗玉委員：

- 1.我不曉得建管法令是否有規範旅館遊覽車的停車需求，這要查一下，這部分可能要透過建築法令來確認，旅館應該要有基本的遊覽車停車位，而不是說你不准他來。
- 2.在松仁路上停著一排計程車，當然你這邊計程車停車部分要列入基地內處理，這方法非常的好，但後續管理也要落實，現在信義商圈非常旺，以後交通問題會非常非常嚴重，我希望透過事先規劃解決問題。

主席：好，剛剛那個林委員所問到的問題，如果承諾的話就要列入，這個將來都是要追蹤的，違反環評就是罰 30 萬，各位委員還有什麼意見。

李威儀委員：我覺得這個案子其實是參加環評會以來看起來最令人興奮的案子，這個案子設計得還蠻不錯，其實剛剛那個林委員問那個旅館，我是覺得好的案子預先可以協助就要給予協助，我不曉得你們是怎麼評估，還是說是完全不能夠停車，因為這個案子很特別，他是完全從基地退縮，退縮很深，所以他們需要停車灣這個區塊應該畫給人家，因為他自然覆土的部分就 7 米，所以這個案子，我覺得應該有條件爭取停車灣，旅館 56 個人應該不會有團體的旅客，若長期住宿或要不然就 luxury hotel，像這種旅客車輛不一定會停放在這裡，我看你的地下室很侷促，只要加長型的車子都沒辦法轉彎，所以有些時候，要從停車灣下車，人走舒服的路口，行李的部分讓別人服務，我想這個案子從設計的角度來講，我是期待它能做出來，本案停車灣對他們的幫忙最大，其它方面什麼都還好。

林麗玉委員：我覺得這個就是建築跟設計問題，平面可以設計讓它繞進去，結果你們並沒有，所以剛剛特別講，事實上應該設計到裡面去才對。

開發單位：我們現在就是放在 B1。

李威儀委員：我覺得從設計的角度來講，這個案子做停車灣比讓他車子進去繞還好，因為他們條件很窄，但是現在這廣場，老實講比那個國泰那邊好太多了。

主席：這個大家對你有期許，那如果你們承諾得到，我們就列入紀錄，這個部分我們要記錄下來。

王晉元委員：我非常關心的是這個開發對松仁路的影響，因為出來後不准他左轉，那是不是能夠做得到，車輛從松仁路要彎進停車場，也不能左轉進去，在實際的執行面是禁止，到時候會不會做得到，會不會被仔細運作產生的一些影響，最關心的是這樣的課題。

開發單位：左轉松壽路的那個車道那個雙白線我們會把他畫長一點，那他於法是不能跨越的，跨越是違法的。

主席：剛剛林委員提到大型車輛為什麼不能讓他進去，現在基地已經退縮了，不可能讓他進去，那如果想進去的話，那將來如何因應？

林麗玉委員：從一樓平面讓他進去就可以了。

開發單位：因為信義計畫區在我們基地前面是公園處管理的一個 10 米的綠帶，外面還有一部份人行道的空間，在松仁路對側有一個公車灣切到 10 米綠帶，所以那部分我們可以去爭取的話，可能要去跟交通局或公園處兩個單位爭取，是不是可以做這樣的一個停車灣，我想很謝謝委員的支持，我們現在的規劃是中小型的需求，我們都儘量內部化處理，我們把他帶到 B1 去處理，所以平面層的部分都變成一個開放的使用廣場跟綠地空間，大概是這樣一個原則。

林麗玉委員：請問你那前面那個廣場是開放給大家使用的嗎？

開發單位：是，這個廣場沒有圍牆，是信義計畫區指定的留設的開放空間。

林麗玉委員：可以讓外人在那邊逗留，走一走，看一看，而不是說一片草地在那邊僅可遠觀而不可近玩。

開發單位：是，可以讓外人在那邊逗留。

林麗玉委員：另外剛剛談到，松壽路口原則是右進右出，不准左轉，這沒錯，右進右出，透過標線的處理達到右進右出，因為你剛好松高路可以左轉，信義路也可以左轉過來，所以這裡應該沒有問題。

主席：請問各位還有什麼意見。

養工處：

- 1.資料上養工處是下工科，不是下三科請更正。
- 2.排水部分的坡度跟流速要納入其考慮。

主席：各位還有什麼意見。

主席：請問將來垃圾清運是委外嗎？本案係新建旅館、辦公室，是屬事業廢棄物，所以你必須要留有貯存空間，清運車也能夠下去清運。

開發單位：預留空間在B2，清運車可以下去清運。

林麗玉委員：請問這是設計是國內設計的嗎？

開發單位：是。

林麗玉委員：設計得很漂亮。

開發單位：謝謝

主席：好，沒有意見的話，我們是不是請開發單位離席。

(四) 委員討論 (此時開發單位請離席)：略

(五) 第3案決議及審查結論

主席：

各位委員是否還有其它意見？(各委員均無意見)依慣例若委員已有共識則不需表決，若無共識則需表決，請問各委員對本案審查是否需要表決？委員表示不需表決，經過剛剛委員所提及開發單位回應，本次審查做成以下結論，請開發單位確實遵行。

審查結論：

本案經各委員及與會代表充分討論後，認定有條件通過環境影響說明書審查，開發單位應依下列事項辦理：

1. 開發單位應提送施工交通維持計畫送主管機關核備。
2. 開發單位應進行環境監測，並將監測結果按季函送環保局及目的事業主管機關備查。
3. 開發單位應於施工前依環境影響說明書定稿本內容及審查結論，訂定施工環境保護執行計畫，並記載執行環境保護工作所需經費；如委託施工，應納入委託之工程契約書。該計畫或契約書，開發單位應於施工前送環保局備查。
4. 請開發單位依據各委員及各單位意見，補充說明並修正後，納入定稿本。
5. 棄土計畫應依基地土質慎選棄土場址及運輸路線，送本府工務局備查，並確實執行。
6. 施工出土環境負荷限值為每小時4車次，且不降低附近交通服務水準，不夜間施工。
7. 應規劃汽車臨停內部化，包括：計程車停車要列入基地內處理，遊覽車進入B1，並爭取於平面設置停車灣。
8. 廣場等開放空間應可使民眾逗留使用。
9. 廢棄物委外清理，應依說明書內容由垃圾車直接駛入地下室貯存空間清運。

十、第4案討論案。

- (一) 第4案承辦單位報告：略。
- (二) 第4案開發單位簡報：略。
- (三) 第4案討論：

主席：現在開始審查本案，請問各位委員對本案開發計畫有什麼意見。

脫宗華委員：本案容積率只有180%、寬度300，但是開發量體太大太高，北邊住宅區日照將產生影響，都審會中已儘量修正，變矮變胖，都審委員會勉於同意本案之開發計畫內容，請各位委員看看是否有更好之建議，目前本局都審會已將開發量體及程度減至

最低之程度。

陳俊成委員：面積變更到底是增加或減少？樓地板面積減少？

開發單位：開挖面積增加 156m²，實建建物面積增加 577m²，樓地板面積減少，因為戶數減少約 43 戶。

陳錦賜委員：開發單位沒說清楚本案開發後，對木柵捷運站週邊提供怎樣好的環境品質，如果不聯合開發是不變的，聯合開發後是否對捷運站影響是否更好，是否有正面的效益差異分析是要將它變得更好？

開發單位：捷運聯合開發精神，讓原先不住捷運旁的人能到捷運旁邊，可多利用捷運。本差異分析係針對都審決議所改變之項目，本次變更之項目所造成之環境影因子之差異未做說明，包括：水文水質、廢棄物、廢棄土及交通，因其差異性都非常小且無增加之負面影響，因進駐人數減少，對環境影響也是減少。

陳錦賜委員：我的意思是本次變更之後是否對環境效益是良好的，是增加的，是變更後要變更好，不然你變幹什麼。

開發單位：本案變更依據都審委員會之決議所定訂之開發內容。

主席：如果因本案之變更導致環境變得更壞，則環評委會有權審查其變更之開發內容。

開發單位：本案變更後因開發量體及進駐人數變少，對環境之影響較原環評之影響小、因為變矮了景觀部份也變好。

主席：本次變更把基地面積變大(建蔽率增加)，總容積增加，空地減少，且汽車停車位減少，影響捷運轉乘人停車之方便性。

開發單位：本案之變更內容係配合都審委員會決議內容，本案無法調整其開發內容之數量，本案係針對因開發內容之差異所造成之環境影響差異提出說明。

陳麗玉委員：你們應該樓層數減少，建築面積不應該增加，停車位不應該減少，這樣才有正面之效益啊！可是你們不是啊。

主席：你們把建築面積增加，你的垃圾如何清運？

開發單位：本開發之廢棄物係先暫貯存於 B3，再由合格之公民營

清理業者進入地下室清除載運。

執行秘書：

1. 原計畫之垃圾貯存是位於B4，本案B4變為B3，其垃圾清理本次變更並沒有說明垃圾貯存空間變更為B3。
2. 原計畫是委台北市合格公民營清運及市政府清潔隊清理，本計畫改為合格公民營業者清除。

開發單位：本計畫之垃圾貯存及清運基本上維持原環評不變，除了貯存空間由原B4改為B3外，其餘承諾維持不變。

王晉元委員：請問捷運轉乘停車位減少27席，係為都審要求，請問都審是要求減少樓層，還是要求減少轉乘停車位？停車位跟捷運局達成協議減少27席，是如何計算出來？我覺得聯開樓層降低這是可以，但是轉乘車位因此減少這對大家的權益受損，不應該減少轉乘的停車位是會好一些。

主席：這27席是不應該要減少，因為這是本來的功能。

捷運局：轉乘停車位，我們捷運局沒有意見，只要委員認為減少27席太多，那增加回來我們也沒什麼意見。我覺得這也不是捷運局的意見，這是公共空間問題，是交通局或環境品質的問題。

林麗玉委員：捷運站轉乘需求，基地面積就要解決，這就是聯合開發基本的目的在這裡，不然幹嘛要聯合開發，聯合開發本就要解決車站原本無法解決之問題，原本聯合開發就要針對汽車、機車、腳踏車轉乘需求先行考量，多餘部份才可洽民間作為營利事業。申請開發面積是如何計算？車站範圍及山坡地為何可納入基地面積？如果把車站都列入基地範圍，那車站所有的問題都要一併解決。

主席：因為原本開發之公共空間供附近居民享用，現在空間不見了，停車空間也減少了，對環境衝擊較大。

李威儀委員：

1. 本開發案車站與社區完全分離，對於週邊之原有交通系統不是改善而是增加負擔，對於人員進出車站也沒有增加便利都回到

地面層，這是不必太過將就的案子。

2. 這次要求降低高度增加建蔽率，這是沒有什麼影響的，因為72公尺及66公尺對週邊日照範圍之影響不大，反而建蔽率降低對週邊環境影響是有改善，能夠改善出入口的方式，讓它不要下列跟車道混合的樓層空間(人車必須分離)，展示區的公共空間直接通達到另外的一個方向去(軍功路出入口)，這是比較有正面的貢獻，若比較本次變更，感覺上比原來通過的更差。

開發單位：目前本開發案車行路線，聯開及捷運部份是分離，人行路線是有軍功路人車混合空間及木柵路四段之人行獨立空間(圖示說明)。

脫宗華委員：以上說明好像與都審要求不同(圖示說明有關進出入口問題)。

林麗玉委員：你們應該讓公車可駛入捷運站，1樓空間不應使用，改為開放之空間即可。

開發單位：這牽涉到原開發之規劃內容。

脫宗華委員：聯合開發應該解決及分攤一些社會責任，現在變成一種財務收入的方法。

吳槐庭委員：附錄一應該是綠建築候選證書而非綠建築標章。

(四) 委員討論(此時開發單位請離席)：略

(五) 第4案決議及審查結論

主席：本案經各委員及與會代表充分討論後，認定本案環境影響差異分析審查請開發單位補正委員所提意見之資料後再審。

十一、臨時動議：

假如審查案件多或複雜時，秘書組先成立專案小組(專家委員3-5人)先審，再將專案小組審查意見送委員會討論，以節省時間。

結論：各與會委員表示同意

十二、散會（下午五時三十分）