

臺北縣政府環境影響評估審查委員會

九十五年七月十七日審查會議紀錄

壹、時間：95年7月17日上午9時30分

貳、地點：本府二十六樓第二會議室

參、主持人：楊委員 萬發

記錄：鄧雅讀

肆、出席人員及單位：如會議簽到表

伍、主席致詞：略

陸、宣讀本會上次（九十五年六月二十六日）會議紀錄：

- 一、「新店碧潭風景區 162 地號山坡地住宅興建工程環境影響說明書」確認不同意案第 1 次審查會議、「汐止應明昌拾參層店舖住宅新建工程計畫環境影響差異分析報告」第 1 次審查會議、「淡水竹圍段乙種工業區變更為第二種商業區案環境影響說明書」確認不同意案第 1 次審查會議。

決議：照案通過。

柒、提案審議案件：

- 一、「汐止創新研發科技開發案環境影響說明書」第 4 次審查會議，結論：請依委員(單位)意見補正後，再送委員會審查，重點如下：
 - (一) 污水處理廠規劃面積是否足夠，操作維護及管理單位請補充。
 - (二) 各項承諾事項應列表述明。
 - (三) 整體交通改善計畫，請再詳實說明。
 - (四) 跨越新台五路行人步道，請再評估興建天橋或地下道方式為宜。
 - (五) 請提出完整量體、立面造型、天際線與材質計畫，並提出夜間照明模擬。
- 二、「板橋中山段乙種工業區變更為商業區開發案環境影響說明書」第 2 次審查會議，結論：有條件通過環境影響評估，條件如下，並依下列方式辦理：
 - (一) 承諾取得綠建築標章。

(二) 空氣品質中二氧化氮評估再補充。

(三) 各項承諾事項應列表述明。

(四) 開發量體、容積率、建蔽率、樓地板面積、高度、綠覆率等相關數據請列表述明。

(五) 說明書確認請依委員(單位)意見補正後，將修訂本送環評委員確認同意後，始得通過。

捌、散會

「汐止創新研發科技開發案環境影響說明書」

第 4 次審查會議紀錄

壹、時間：95 年 7 月 17 日上午 9 時 30 分

貳、地點：本府二十六樓第二會議室

參、主持人：楊委員 萬發

記錄：鄧雅諱

肆、出席人員及單位：如會議簽到表

伍、主席致詞：略

陸、討論：各委員 單位 審查意見

柒、審查結論

請依委員(單位)意見補正後，再送委員會審查，重點如下：

一、污水處理廠規劃面積是否足夠，操作維護及管理單位請補充。

二、各項承諾事項應列表述明。

三、整體交通改善計畫，請再詳實說明。

四、跨越新台五路行人步道，請再評估興建天橋或地下道方式為宜。

五、請提出完整量體、立面造型、天際線與材質計畫，並提出夜間照明模擬。

捌、散會

附件 審查意見

- 一、 本案開發量體十分龐大，對於景觀、交通之衝擊不容忽視，開發單位雖提出交通改善措施，但有待台鐵設站、捷運完成後，才能解決由本開發案衍生之交通問題，建議有關鐵路、捷運相關措施完成，解決新台五線之問題後再議。
- 二、 請再確定污水量 5,451 CMD 之處理設施面積 地下層？隔離空間？臭味之控制？機房之噪音？分期設置？操作維護人員？
- 三、 剩餘土石方量高達 907,713m³，如何處置，再利用方式。
- 四、 研發廠房規劃為優先考量？佔空間之%？一般事務所 30%？應再確定並承諾。
- 五、 大樓有無中央空調系統，考慮其噪音及振動影響。
- 六、 量體減少不多，總衍生車旅次何以能減約 40-50%。
- 七、 水回收利用宜有供需規劃評估。
- 八、 關駛接駁公車對道路交通之影響如何？
- 九、 公車動線改善後對新台五線有改善效果，但對南側基地之利用者所造成影響如何？
- 十、 穿越新台五路之行人方式是否可改為地下化？
- 十一 本區屬基隆河流域，請說明本區開發前之淹水潛勢及開發後之淹水潛勢改變與鄰近區域之影響。
- 十二 2,500 噸雨水儲留空間之位置，請標明，另外對洪峰降低之影響請計算說明，雨水貯留作為本區綠化澆灌之用，其配置及澆灌面積亦請說明。
- 十三 消防水池 1,500 噸其規劃之依據請說明，另消防水池與雨水儲留搭配共構使用，亦請說明。
- 十四 從開放空間和生活環境品質之觀點言，本案由原本五照建築開發改為目前一幢四棟建物但分兩期開發之型態，且樓地板面積已顯著降減 20% 以上(以第三方案而言)，是首應予以肯定者。
- 十五 惟觀諸本案所提防災計畫，雖亦論及歷業分析(如東科大樓火災事件)，但

大致似仍僅環繞於施工期間之防災工作因應，然以先發式「都市營建防災管理」與「都市營建生命週期」觀點論析，則不能僅只限於施工階段，而應該是全方位之先發式防災管理。

十六 特別是汐止近年來高度緊密式的實質發展，原即容易導致居住在緊密擁擠之高樓大廈的都市居民對於都市環境災害承受之脆弱性；寸土寸金更迫使公、私超高建築物競相群體化、立體化發展的結果，地下基礎工程之開挖施工只好持續向下深化發展，且往往因為龐大建物、工程櫛比鱗次，致使營建施工所需要的緩衝空間日趨窄化；面對我國市區地層多屬軟弱沖積地層的事實，更增添該等「都市營建工程」在人為事故災害方面的嚴重性和危險性。

十七 尤其是建築工程於其規劃設計、發包施工的生命週期過程中，所投入之資本、人力與時間之規模甚為龐大，而在完工之後，仍需要長時間的營運維護。故如能在建築營運期前，利用現行科技之軟硬體設施，建構未來建築營運之防災措施，才是一大型量體建開發者，所特應具備的防災新思維。而今開發單位所擬防災計畫概念與方向雖尚稱正確，但在推動方案上則仍欠縝密務實，大抵僅止於紙上談兵，而未能有效落實於實際防災工作上。

十八 而且，在概念上，都市防災或許可以視為是建築防災在空間結構系統的延伸中，但在實質上，都市防災絕不等同是建築防災。因為建築防災基本上是建築量體接受建築法規特別是「建築技術規則」之規範，而都市防災則不僅是著眼於建築個體之防災考量或環繞於施工基間之防災工作因應，而是以整個營建生命週期作為考量的全方位之先發式防災管理。

十九 例如在消防動線上的規劃，建議尤應多加調查周圍消防單位的區位配置，並與消防單位進行災害防救上之動線的協調與溝通，如此一來才能有效發揮緊急救災的功效，另外於各項防災備援方面的規劃，建議應多加考量。

二十 再者，兩期四棟建物共用地上第四層樓以下作為基座之整體空間設計模式，如能仿造地面層逃生避難空間之設計，以予整體性加強規劃，非僅在動線配置上作一體性設計考量，且妥善將其防災機能(如火警警報器和避

難空間等)彼此互為鄰棟之備援系統，甚至是防災對象，則無論於上、於下或於左、於右之垂直向、水平向逃生動線，並與地面避難層之逃生避難動線完整考量，當更可增益其逃生通暢和防災功效。

二十一而一旦發生火災時，人員之緊急避難宜採分區避難，配合消防防護計畫之避難誘導外，防災中心透過緊急廣播及避難命令之傳達，誘導人員避難，在整棟避難時，尤宜檢討分區避難疏散，避免廠辦用途大量避難人潮與商場用途人員因避難路徑混流而造成群眾恐慌與擁擠的狀況發生。

二十二特別是本案緊急應變計畫中，開發單位所提外援單位是否已完全呈報相關單位以為因應，且當外援單位如無法因應時，其緊急應變備案計畫為何，否則該計畫僅為表列作用，主要是因臨時性的緊急事故，其災害消滅是否得宜之黃金時效通常十分短暫，且各式災害通報的管道規劃(甚至流程)，將是災害發生後應變單位是否正確處理的關鍵。

二十三故仍請開發單位本此思維，遵循災害管理四步驟進行規劃，且針對氣較常可能發生之災害管理事件與莠象(如一氧化碳中毒事件預防和災害應變組織混亂等)再適切補充說明，並妥予研擬因應計畫。

二十四而為有效管制特定營利場所的容留人數，避免在緊急事故發生時，因容納過多的人員推撞擠壓而造成重大傷亡，該建築物應否設置「容留管制」設施與辦法，以使建築物得以提供消費者舒適與安全的購物環境，亦建請開發單位審慎考量。

二十五本案附錄十.五.(二)建議指出，係以文獻探討及實地調查等方法所為之結果，並無重要文化史蹟。惟並無委託相關專家學者調研之證明；應請補正。

二十六另請參考北縣文化局 92 年出版之「古蹟與歷史建築(具備被指定或登錄條件者)調查報告」，就開發基地及其周邊，委請學者專家，詳予調研，並作成書面，以資審查。

二十七餘仍請依二十六建議之後段，切實依文化資產保存法等相關規定辦理。

二十八本案屬乙種工業局，作一般事務所、廠房、一般零售業、一般服務業是

否已完成總量管制。

二十九土石方量原 100 萬立方米，已減少降為 90 萬立方，是否能再考量挖填土方石平衡方式或其他方式，降低棄土運送量及利用量。

三十 本案變更設計建照申請時，依圖式距離 6.5 公尺至 13.5 公尺，建議請知會台鐵，以維護鐵路安全。

台北縣議員

周議員雅玲

- 一、 有關衍生車旅次的調查，不應於一般日的上午及下午為準，應上下班時間來計算才標準。
- 二、 電塔應於遷離，現汐止地區有三個社區範圍因有電塔而抗爭，為往後衍民意衝突，應未開發前遷離。
- 三、 交通流量多是在大眾交通及捷運交通考量，疏於路面及汽機車流量計算及考量。
- 四、 現目前新台五路交通流量於尖峰時間已飽和，應克服因難車輛動線進出口部份，應移至大同路以舒解。

唐議員有吉

- 一、 本案 83 年已領有合法執照，何以須重新審查並無說明，且延宕多年後又要求建商降低容積增加成本是否矛盾。
- 二、 對於本案感謝委員公正客觀審查，另對開發單位於目前青黃不繼，仍願意到此投資開發表示肯定，希望審查能合理可行及掌握時效。

周議員勝考

- 一、 希望時效能給業者掌握，且業者量體已降很低，主席所提業者能夠照辦，予以原則可行，該補充部份，相信業者會有誠意做到。

城鄉局：

- 一、 建議本案回饋措施列表說明，並納入計畫書中。
- 二、 本案量體龐大，對於景觀、交通衝擊及因應改善策略，本局以書面提供 10 意見，請開發單位說明改善。

1. 請設計單位補附較大範圍平面圖，針對基地周遭之環境現況、車站、附近建築物及現有廠辦、道路交通系統等課題做分析說明。
2. 請依預計員工人數、訪客需求及裝卸需要檢討本案汽機車需求量。
3. 本案屬乙種工業區，設置一般事務所及服務性空間（餐飲、商場、醫療、休閒..等）之適當比例請依實際需要檢討說明，並針對人車動線之規劃與管制補充說明。
4. 臨新台五路之外部開放空間為本基地留設較完整開放空間，請妥為設計規劃，減少硬鋪面、增加植栽綠化，提供廠區員工及民眾休憩生態公園。並結合鄰地及現有人行道，提供舒適、無障礙之人行步道空間。
5. 本案開挖率與開挖範圍請補充說明，並補附地下停車空間之規劃。
6. 高壓電塔現況為何？是否有安全維護措施，造成立面景觀影響為何？請補充說明。
7. 本主體建築物被車行動線環繞阻隔，是否有供公眾通行使用之地下人行道或天橋系統連接？請補充說明。
8. 有關垃圾及餐廳廚餘，依據廠房、辦公室、商場需求量分開檢討，於地下樓層提供適當收集分類空間，並妥為規劃清運路線及裝卸車位。
9. 本案屬舊照開發量體龐大，高度達 40 層，並鄰近高速公路、鐵路及省道等交通要道，影響都市景觀甚大，請設計單位提出完整量體、立面造型、天際線與材質計畫，並提出夜間照明模擬。
10. 本案申請開發量體龐大，勢將造成新台五路及大同路交通堵塞情況更形嚴重，開發量體之交通衝擊影響評估及因應方案應經本府交通主管單位同意。

文化局：

- 一、本案土地恐涉及下寮遺址，應請委託考古學術機構或專業人員調查評估後附卷送審，惟相關答覆資料中未見考古專業調查評估報告，應請開發單位補附。另本案請先行查明用地範圍內有無具古蹟價值之建造物或委託專家學者調查後附卷送審；專家學者資格：各縣市古蹟審議委員會委員或對於古蹟修復富有研究，且經中央主管機關審核列冊上網者。

交通局

一、本案係屬舊建照，且本次送審量體及交通衝擊與原核准建照相較已有降低，故本局原則同意。惟請開發單位承諾於建照變更后 8 個月內提送區域交通改善計畫，內容至少包含下列事項，並應於取得使用執照前完成相關交通改善設施：

(一) 緒論

1. 計畫源起與目的
2. 計畫範圍（本基地周界延伸 500 公尺範圍內為規劃範圍）
3. 工作內容
4. 計畫流程

(二) 現況基地周邊交通特性分析

1. 路段幾何特性調查分析
2. 路口管制方式調查分析
3. 路口及路段交通特性調查（含行人）服務水準分析
4. 現況交通負荷（含行人）分析
5. 大眾運輸供需現況分析

(三) 交通改善課題與對策研擬（至少包含下列事項）

1. 路口交通改善規劃
 - (1) 路口改善策略研擬
 - (2) 路口改善績效評估
2. 路段交通改善規劃
 - (1) 路段改善策略研擬
 - (2) 路段改善績效評估
3. 新台五路行人立體穿越工程分析
 - (1) 改善方案研擬與績效評估
 - (2) 權責分工建議
4. 大眾運輸改善規劃與分析

(四) 結論與建議

1. 結論
2. 建議

環境保護局

一、 本次內容已變更，故應將相關之資料數據修正，如高度、綠覆率、地下室開挖率等加以更正。

二、 應承諾基地現況變更時(如拆除現有建物等)，即應辦理公開說明會。

「板橋中山段乙種工業區變更為商業區開發案環境影響說明書」第 2 次審查會議紀錄

壹、時間：95 年 7 月 17 日上午 11 時 15 分

貳、地點：本府二十六樓第二會議室

參、主持人：楊委員 萬發

記錄：鄧雅諱

肆、出席人員及單位：如會議簽到表

伍、主席致詞：略

陸、討論：各委員 單位 審查意見

柒、審查結論

有條件通過環境影響評估，條件如下，並依下列方式辦理：

一、承諾取得綠建築標章。

二、空氣品質中二氧化氮評估再補充。

三、各項承諾事項應列表述明。

四、開發量體、容積率、建蔽率、樓地板面積、高度、綠覆率等相關數據請列表述明。

五、說明書確認請依委員(單位)意見補正後，將修訂本送環評委員確認同意後，始得通過。

捌、散會

附件 審查意見

- 一、 本案對整體交通影響應審慎評估，如交通局同意，則本人同意。
- 二、 營運階段對空氣品質之影響，其年均值如何，按二氧化氮如年平均增量達 0.07ppm，則已超過空氣品質標準，如 0.07ppm 非年均值，則應請評估年平均值為何？又尚有其他之污染源未加評估？
- 三、 本案建蔽率為 70%，綠覆率為何可達 40%？
- 四、 本案產生建築廢棄物 2 萬 8 千萬方，土方 6 萬方，如何規劃再利用方式。
- 五、 本案地上 27 樓，何以樓層高 102.3 公尺？請說明。
- 六、 中山路側之基地內是否可設置汽車臨停區？
- 七、 衍生交通量考慮 92 頁開發案及其年限，請加總計算，其對周遭交通成長總量。
- 八、 雨水儲水槽規劃其中建築內部使用 343m³ 是否意味著雨水儲水設施與民生用水共同使用，如此似嫌不妥。
- 九、 觀諸本案所提防災計畫，大致似仍僅環繞於施工期間之防災工作因應，然以先發式「都市營建防災管理」與「都市營建生命週期」觀點論析，則不能僅只限於施工階段，而應該是全方位之先發式防災管理。
- 十、 因為從「管理」的觀念出發，「都市營建防災管理」並不以消極的災害處理為滿足，有關潛在性災害的評估與防範、災害發生時的應變、災害發生後的復原，乃至於政策檢討和學習等均需要加以妥善管理。災害之發生即是危機產生時，故適用「危機管理」之觀念和學理。人類因應自然災害，習慣會以人定勝天的方式去圍堵。其實，疏導永遠比圍堵的效果為佳。
- 十一 特別是緊密式的都會發展，原即容易導致居住在緊密擁擠之高樓大廈的都市居民對於都市環境災害承受之脆弱性；寸土寸金更迫使公、私超高建築物競相群體化、立體化發展的結果，地下基礎工程之開挖施工只好持續向下深化發展，且往往因為龐大建物、工程櫛比鱗次，致使營建施工所需要的緩衝空間日趨窄化；面對我國市區地層多屬軟弱沖積地層的事實，更增添該等「都市營建工程」在人為事故災害方面的嚴重性和危險性。

- 十二 尤其是建築工程於其規劃設計、發包施工的生命週期過程中，所投入之資本、人力與時間之規模甚為龐大，而在完工之後，仍需要長時間的營運維護。一般言之，此階段約占建築物總生命週期成本的二分之一，且約為營運及規劃設計費之三至四倍，益以使用者乃是接觸建築最頻繁者，故如能在建築營運期前，利用現行科技之軟硬體設施，建構未來建築營運之防災措施，才是一大型量體建開發者，所特應具備的防災新思維。而今開發單位所擬防災計畫概念與方向雖尚稱正確，但在推動方案上則仍欠縝密務實，大抵僅止於紙上談兵，而未能有效落實於實際防災工作上。
- 十三 而且，防災避難對一個大型住商混合高樓，可謂十分重要，因此建議開發單位亟應針對該基地進行疏散避難之動線設計規劃與未來動線運行之指示標誌設置說明，以避免災害發生時之人員避難紛亂之情事。
- 十四 在概念上，都市防災或許可以視為是建築防災在空間結構系統的延伸中，但在實質上，都市防災絕不等同是建築防災。因為建築防災基本上是建築量體接受建築法規特別是「建築技術規則」之規範，而都市防災則不僅是著眼於建築個體之防災考量或環繞於施工基間之防災工作因應，而是以整個營建生命週期作為考量的全方位之先發式防災管理。
- 十五 例如在消防動線上的規劃，建議應多加調查周圍消防單位的區位配置，並與消防單位進行災害防救上之動線的協調與溝通，如此一來才能有效發揮緊急救災的功效，另外於各項防災備援方面的規劃，建議應多加考量。
- 十六 特別是本案為住商混合高樓暨垂直式分割土負荷之大型量體建築物，有關緊急應變計畫中，開發單位所提外援單位是否已完全呈報相關單位以為因應，且當外援單位如無法因應時，其緊急應變備案計畫為何，否則該計畫僅為表列作用，主要是因臨時性的緊急事故，其災害消滅是否得宜之黃金時效通常十分短暫，且各式災害通報的管道規劃(甚至流程)，將是災害發生後應變單位是否正確處理的關鍵。
- 十七 故仍請開發單位本此思維，遵循災害管理四步驟進行規劃，且針對氣較常可能發生之災害管理事件與莠象(如一氧化碳中毒事件預防和災害應變組

織混亂等)再適切補充說明，並妥予研擬因應計畫。

- 十八 施工期間安全維護與敦親措施，請納入施工計畫內容，另四周鄰地大多屬低矮建物，請於建照領得施工前完成現況安全鑑定。
- 十九 請將全國加油站，聯合開發案及站體外部空間、建物等配置納入補充，以臻整體街廓設計案完整。
- 二十 請規劃單位依文化資產保存法等相關規定，就開發基地及其周邊委託專家學者詳予調研是否有古蹟或歷史建築(含已指定、登錄或已經調查其指定及登錄潛力者)，並作成書面紀錄，以利審查。
- 二十一 可參考內政部古蹟遺址調查報告；及本局 92 年出版之古蹟、歷史建築普查報告；或其他有關之調研報告。
- 二十二 本案建築量體屬高樓建築，相較於周邊住宅區及工業區低矮之天際線，對於整體天際線及景觀環境衝擊較高，該建築量體並未對週邊環境形塑較為友善之設計，建議本案應取得綠建築設計標章，以符合社會對高層建築環境公平正義之期待。
- 二十三 另為調和高層建築對天際線之衝擊，建議本案高層部設計應採柔和之線條及夜間照明設計，夜間照明燈具並建議以太陽能供電系統為設計原則，以符合綠建築節能指標。

交通局

- 一、 本案交通影響評估報告已審查通過，環境影響說明書內容交通部請依交評內容修正。
- 二、 請提出施工期間交通運輸計畫(含取棄土動線、進出車次、影響分析)。
- 三、 未來施工前請提出基地施工交通維持計畫送府審查通過後，始准施工。

環保局

- 一、 本次所提簡報，開發單位應補充詳細獎勵容積、高度、總樓地板面積、遮蔽率、容積率等相關列表說明。
- 二、 各項承諾事項應列表述明。
- 三、 本案現在已全面鋪設水泥，後續開挖時，綠化植栽應確實並確實執行施作過程應拍照、記錄，並納監測報告提送。