

太子信義大樓新建工程

環境影響說明書

初審審查意見回覆說明對照表

審查意見	答覆說明
<p>壹、審查委員： 黃委員書禮：</p> <p>一、本計畫主要為住宅使用，預計引進約1,000人，請說明對鄰近地區的地區性公共設施(學校、公園綠地)服務品質之影響。</p>	<p>說明：本計畫係高級住宅規劃案，實際使用人數約500人，本文中所提1,000人乃依據「建築物污水處理設施設計技術規範」由樓地板面積加以推算，因此，1,000人僅作污水量規劃參考之用，實際使用人數僅約500人，請參閱本說明書P5-8所述。</p> <p>基地所在信義區公共設施的規劃均十分的完善，包括博愛國小、興雅國中、信義國中等學校，平均每班人數均在30人上下，平均每名教師指導13到17位學生，因此學習資源充足，未來本計畫即使每戶均有一名學齡兒童，亦僅80位需進入本地就讀，僅佔學齡兒童人口比例之0.3%，故對學校之公共設施供給影響有限。而基地所在之信義區不僅有中強公園、四獸山公園等大型公園設施，根據「信義二通」的規定，信義計畫區內各基地均需留設大面積的開放空間，以及一定比例的綠地，因此，本計畫鄰近地區公園綠地的比例相對於台北市其它商業發展重心而言高出許多，故本計畫鄰近地區之公共設施服務品質將維持一定水準，請參閱本說明書P7-42所述。</p>
<p>二、請說明施工車輛與廢棄土卡車行駛路線及對交通安全之影響。</p>	<p>說明：本計畫施工車輛運輸路線將經由松勇路往南至信義路行進，在藉由信義路接往基隆路或忠孝東路連接上高速公路（如圖7.4.1-1所示），所行經的道路都屬於二三十米以上之主要幹道，對行駛路線的交通安全將無直接性的影響；對基地北側之博愛國小或住宅並無直接影響，未來另將要求承包商確實遵守道路相關法規，不得超速，轉彎時並注意行人、車輛，以避免對交通安全造成影響。此外，本計畫將於施工前提送交通維持計畫送交通主管機關審核，以確保本計畫之施工車輛交通動線對</p>

審查意見	答覆說明
	行駛路線沿線之影響減至最低，請參閱本說明書P7-26所述。
<p>馮委員正民</p> <p>一、請補列於(p6-43)停車供需現況分析。</p>	<p>說明：遵照辦理，將補充修訂於本計畫說明書定稿本中，茲說明如后：</p> <p>基地附近500M範圍內之路邊停車及路外停車場供需分析如下列表7.4.2-13及表7.4.2-14所述。整體而言，基地附近路邊停車已趨於飽和，而路外停車場部分則依其收費狀況而有不同之需供比，如收費較低廉的興雅國中，其需供比為0.84，而新光三越則由於收費較高，需供比則僅有0.2，請參閱本說明書P7-35所述。</p>
<p>二、表 7.4.2-3 中辦公室大眾運輸使用比率為 51%，請於計畫中補充說明業者如何鼓勵員工使用大眾運輸。</p>	<p>說明：本案辦公室採用之運具選擇比例係依照捷運板南線通車至市政府站後三連大樓（忠孝東路一基隆路路口）之實際調查值。本案鄰近捷運信義線R05站，區位上與三連大樓相近，故本案假設未來大眾運輸比例將可達三連大樓之調查值51%。此外，本案將另於基地內提供大眾運輸資訊、提升基地至大眾運輸場站之可及性、及配合捷運信義線R05站設置指示標誌，俾使本案辦公部分之大眾運輸使用率能再提升，請參閱本說明書P8-8所述。</p>
<p>三、表 7.4.2-8 基地停車供需分析中，汽車需供比 1.01，是否可多加幾席，使其小於 1。</p>	<p>說明：本案目前停車位設置數量為法定停車數。根據〈修訂台北市信義計畫地區細部計畫（第二通次盤檢討）暨配合修訂主要計畫案〉之規定：「因各種獎勵而增加之樓地板面積，得計入停車計算基數，惟停車總數量，最多不得超過原基準容積依台北市土地使用分區管制規則規定設置之停車數」，由於法規並未明文規定住宅區之法定停車係為上限或下限，故本案將與相關單位溝通協商，若法規同意住宅區停車位數量得大於法定停車位數，則本案將再酌以增設住宅區部分停車位，俾使需供比小於1。</p>
<p>四、P7-33，請補列「路口」服務水準之分析。</p>	<p>說明：遵照辦理，將一併修訂於本計畫環境影響說明書定稿本中，茲說明如后：</p> <p>基地未來年開發前後500m交通衝擊範圍內之主要路口延滯分析如表7.4.2-17及表7.4.2-18，請參閱本說明書P7-36所述。</p>

審查意見	答覆說明
<p>駱委員尚廉：</p> <p>一、表 6.2.5-1(P6-20)之「溶出量等級」是指什麼？該表內看不到任何等級。</p>	<p>說明：本計畫說明書表6.2.5-1所載應為檢測量，而非「溶出量等級」，將修訂於本計畫說明書定稿本中。環保署公告之「溶出量等級」過去於「土壤及地下水污染整治法」尚未頒佈時，常用作為土壤污染比較基準，目前則以陳尊賢教授所研擬之「台灣地區不同土地用途土壤中重金屬監測基準與管制標準」為比較基準，請參閱本說明書P6-19所述。</p>
<p>二、表 6.2.8-4 之剩餘容量，是否曾予以查證？</p>	<p>說明：本計畫說明書所載之棄土場均摘自內政部營建署委託工研院能資所建置之即時資料庫，本計畫復於5月22日連繫各棄土場，確認於民國九十年底本計畫動工前至少三峽德山營建土石堆置場、基隆大水窟棄土場等共200萬立方公尺以上之剩餘容量，足可完全吸納本計畫所產生之4萬立方公尺的剩餘土石方，請參閱本說明書P6-25所述。</p>
<p>熊委員雲媚：</p> <p>一、對於交通衝擊、空氣品質、機械之噪音與振動的評估作業上，本案應將附近開發案，工期可能重疊部份，合併考慮。</p>	<p>說明：本計畫鄰近地區施工期程可能重疊之開發案為「大華宏普信義辦公大樓」，茲將其綜合評估如下：</p> <p>(一)噪音</p> <p>一般開發所可能產生之噪音可分為二類，一為計畫區內之施工機具，如鏟土機、挖土機、堆土機、滾壓機等所產生之噪音，另為運輸建材及運土卡車對運輸路線所經道路沿線所增加之交通噪音。茲說明施工機具及運輸車輛之噪音影響如下：</p> <p>1.施工機具之噪音影響</p> <p>參考施工計畫內容研判，在本計畫營建作業過程中，容易產生噪音之作業包括開發整地工程、基礎開挖工程、結構工程。在未實施噪音防治措施狀況下，施工機具噪音量部分高於營建工程噪音管制標準；若實施各型車輛機具減音措施及設置甲種圍籬後則皆能符合管制標準。</p> <p>另在各機具之噪音量，配合在各種不同施工階段所採用之機具，可計算出在整地工程、基礎工程及結構體工程</p>

審查意見	答覆說明
	<p>等階段，其施工機具於同一時間使用所產生之噪音量，配合噪音衰減公式推估結果對博愛國小之影響如表7.1.5-2、對北側住宅區的影響如表7.1.5-3所示。本計畫主要施工區與最近敏感測點之博愛國小測站約300公尺，由於當地道路邊背景噪音量約47.8~60.5dB(A)之間，各時段測值皆符合道路邊環境音量標準，但部份時段不符合一般環境音量標準，預估無噪音防制措施時(未設施工圍籬)最大增量約為10.52dB(A)，而實施噪音防制措施後最大增量降低為1.22dB(A)。依據本節所述評估標準屬輕微影響程度。然而為減低本工程對鄰近地區安寧之影響，將採用施工圍籬、低噪音型之施工法及相關防制措施以減輕因本計畫施工所產生之噪音影響。若考慮本計畫與B11基地同時施工時施工機具所產生噪音對博愛國小之加成影響，其推估情形如表7.1.5-4。在無噪音防制措施情形下，最大增量加成至13.33dB(A)，而實施噪音防制措施時加成最大增量維持為2.17dB(A)，且各時段合成音量均符合環境音量標準，影響屬輕微程度。</p> <p>2. 運輸車輛之影響</p> <p>依據1987年衛生署環境保護局訂定之「噪音管制手冊」，可利用下式預估其噪音量：</p> $L' = 10 \times \log(1/3600) \times [[3600 - (N \times T)] \times 10Leq/10] + N \times T \times 10Lc/10$ <p>其中 L'：施工期間各時段(早、日、晚、夜)作業之Leq值 N：每小時施工車輛往返車數平均值 T：運輸車輛對道路敏感點之影響延時 Lc：施工運輸車輛距道路15公尺之音量</p> <p>表7.1.5-5為不同增加車次之運輸車輛噪音預測值與增量。本計畫以每小時10車次而言，對於沿線道路兩側(</p>

審查意見	答覆說明
	<p>信義路與松勇路口)所承受卡車噪音源之合成音量增量在2.8dB(A)以下，屬影響輕微之範圍。若考慮與B11基地新建計畫運輸車輛加成影響，以每小時22車次推估，則其合成噪音增加量為4.7dB(A)以下，屬輕微影響範圍，除夜間時段現況已超過環境音量標準外，其餘各時段均符合噪音管制標準，請參閱本說明書P7-14第7.1.5節所述。</p>
<p>(二)交通</p> <p>二、附錄五(計劃區地質鑽探結果)，缺少鑽孔柱狀圖，地層剖面圖資料，請補充。</p> <p>三、本宗計劃以「綠建築」為目標，在硬體上有那些具體設施，在未來長期營運管理上，如何推動執行，請補充說明。</p>	<p>本基地地下基礎結構的土方挖除工作，預計於民國90年7月底至民國90年11月中以100天的工期完成，期間將挖除及清運40,000m³的土方。預估將有3,637運土車次，施工尖峰期間每日約為單向37車次/日，交通量為111pcu/日（單向）；每天棄土時段依台北市規定暫訂為22:00~6:00共8小時，故每個小時單向交通量約為14pcu/hr。</p> <p>在基地附近的其它開發案方面，基地附近的B11街廓其土方開挖時間預計為民國90年5月底至9月。</p> <p>在棄土車輛對道路交通影響部分，本基地棄土時間為夜間22:00~06:00，在基地及B11未施工的狀況下，各路段夜間的道路服務水準都維持在A級；而基地及B11同時施工時，各路段夜間的V/C值亦都小於0.5，即道路服務水準亦都能維持在A級，請參閱本說明書P7-24第7.4.1節所述。</p>
	<p>說明：遵照辦理，茲補於附錄五，請委員參考，已修訂於定稿本中。</p> <p>說明：本計畫配合「綠建築」之設計，於硬體及未來營運管理上初步擬定下列幾項措施。</p> <p>(一)基地綠化指標</p> <p>本計畫實設綠覆率將達84.61%，且木本植物所佔面積將為地被植物面積的2倍，所採用的物種如台灣欒樹20株以上，樟樹10株以上，杜鵑種植80平方公尺以上。</p> <p>(二)水資源指標</p>

審查意見	答覆說明
	<p>本計畫所使用之衛浴、廁所將有80%以上選用水資局所核定之省水標章器具，以符合水資源指標的要求。</p> <p>(三)日常節能指標 本計畫外牆材質以石材為主，住宅開窗則以深凹窗為主，開口率Req=0.16，以減少空調及照明的使用。</p> <p>(四)垃圾污水改善指標 本計畫污水將依法納入台北市衛生下水道，並將於地下室設置垃圾儲存空間及資源回收空間，廢棄物儲存桶將採用密閉式，並定期予以清洗以保持清潔衛生，請參閱本說明書P8-13第8.2節所述。</p>
四、本宗基地前面臨接信義路五段，交通流量大，其他三面巷道並不寬廣，如何安排施工期間、材料搬運、大型機械運作、棄土運送等工作之動線，而不影響原有交通、行人之安全，請詳細說明規劃內容。	說明：本基地南側為綠帶以及中強公園公車招呼站、西側為人行步道、北側為十一米計畫道路，因此本計畫施工出入口將設置於距離三十米信義路較近之松勇路上（如圖7.4.1-1所示），且不會直接面臨信義路五段；松勇路目前路寬約15公尺，路邊畫有停車格位，本計畫動工前將提送交通維持計畫妥適擬定施工交通動線，除施工出入口外，將以工區退縮的方式避免影響人行道，凡施工車輛進出工地，必將派員指揮交通，以期減少對原有交通及行人之影響。
<p>陳委員擎霞：</p> <p>一、本案開發場址原為公眾使用之活動空間應屬草生地，無特殊生態體系。</p>	說明：謝謝指教。
二、請補列調查之結果，即野生動植物總名錄。	說明：遵照辦理，如附錄十六所示。
<p>簡委員芳菁：</p> <p>一、有關 P7-12 行人風場的內容，經委託 RWDI 公司進行之風洞試驗預測此區因開發案導致風場之改變為輕微，且評定為舒適(comfort)。該試驗定義當一年中出現 3 次 88km/h 以上的風力時即不能通過 Safety，該試驗把颱風的個案去除，因此得到 Pass 的結果。本人對此並無異議，然而令人擔心的是，人事行政局規定颱風平均風力達七級或陣風十一級以上始可放假，換言之，在平均風力</p>	說明：一般行人風場之評估為避免模擬情況不符合正常狀況，均將颱風等極端狀況予以去除，本計畫亦依此原則加以分析；當平均風力達六級或陣風10級以下時，不僅本基地不適合行走、站立，其它地方亦不適合停留、站立、行走，而本計畫因屬高級住宅案，住戶出入以汽車代步為主，捷運信義線R05車站出入口又位於本基地開放空間與南側綠帶間，住戶或行人可迅速從大樓內進入到捷運車站，減少強風對行走的

審查意見	答覆說明
六級或陣風十級以下，住戶仍需出門上班，試問在這樣的風力之下，在地面1.5m 會產生多大的風力？是否屬危險性(即風速達 88km/h)？若有，請問有何權宜措施？	影響，故即使風力較強時，對計畫大樓住戶雖有影響，但其影響範圍及程度均屬有限。
二、附表 3-6，86 年 7 月之最大風速為 73m/s，有可能嗎？懷疑。....	說明：謝謝指教，應為 7.3m/s，已修訂於定稿本中，如附錄三，附3-3頁。
林委員鎮洋： 一、P6-28 大台北地區土資場一覽表，與本案(4 萬方廢土)關連請說明。	說明：本計畫未來除少數表土可留作景觀用途外，所產生4萬立方公尺之剩餘土石方均將送至土資場堆棄，目前已確定三峽及基隆、平溪等地各有土資場，共200萬立方公尺以上的剩餘容量可容納本計畫剩餘土石方。
二、環境監測計畫請考慮地下水項目(P8-16，從工地安全及區域水資源觀點)。	<p>說明：本計畫已針對未來施工期間地下水壓等施工安全項目規劃進行監測，如本計畫說明書P8-1所述，茲摘述如后：</p> <p>(一)水壓計 開挖中，地下水壓之升高往往造成開挖面之砂湧或上舉。為瞭解開挖期間基地內外地下水壓之變化情形，應埋設水壓計加以觀測。從水壓計量測之水壓，配合土壓計量測之總壓力可間接求得作用於擋土設施之有效土壓，可作為校核設計之依據。</p> <p>(二)鋼筋應力計 當連續壁結構體之變位尚在容許之安全範圍內，而其內之鋼筋應力常已接近屈服應力，因此為進一步求得連續壁結構設計之安全性，可在連續壁鋼筋籠之主筋上焊接鋼筋計，由指示器讀取應變量，再求得鋼筋所受之應力，以便於開挖過程中作必要補強措施。</p> <p>(三)鋼支撐隆起 防止開挖隆起，裝設在鋼支撐上。以 3.0cm為安全管制值。</p> <p>(四)傾斜變位計 通常設計擋土設施應考慮側壓力之大小，而側壓力大小又受土壤性質、地下水位、支撐類別、擋土結構之剛性及土壤與結構變形量所控制，故應裝設傾斜變位計以明瞭基礎施工期間，擋土結構受基地開挖影響而產生之側向位移與</p>

審查意見	答覆說明
	<p>傾斜度大小。壁體內水平變位以3.8cm，壁體外以3cm為安全管制值。從擋土結構變形程度，確定施工期間擋土設施之安全度，進而控制施工安全。</p> <p>(五)底版孔隙壓力計 預防底版下水壓力過大產生之基礎(地下室)上浮或結構損害，需裝設底版孔隙壓力計，便於施工之參考。</p> <p>(六)鋼支撐應變計 於支撐系統架設後，安裝在水平支撐之H型鋼梁腰上，以觀測並分析水平支撐於開挖施工期間之應力變化情形，防止水平支擋因應力太大而遭致破壞。</p> <p>(七)結構物傾斜計 開挖施工過程中，常導致其鄰近地區地層下陷現象，造成鄰近建築物之傾斜，為瞭解施工期間鄰近建築物傾斜之情況，用以判斷該建築物之安全性，應於鄰近建築適當位置裝設結構物傾斜計，依定期觀測之量測結果判斷該建築物之安全性。</p> <p>(八)沉陷觀測點 為瞭解開挖施工期間鄰近建物或地面下陷情況，檢討所需必要之改善或補強措施，以確保鄰近建物或公共設施之安全，應於現場適當位置埋設沉陷觀測點，並作定期觀測，路面以3cm，鄰屋以2.0cm為安全管制值。</p> <p>(九)土壓計 土壓計量測開挖或地下室構築時，土壓力是否有異常增減，以回饋修正施工方式。</p>
三、「綠覆率」若位於已開挖地下室上方是否仍具保水功能？基地保水指標，是否改用透水鋪面來增加雨水入滲量。	說明：本計畫基地位於台北市信義計畫區，地下5公尺內土層以黏土土質為主，依據綠建築評估手冊建議，此類基地應放棄基地保水指標之評估。即使如此，本計畫於地下室開挖範圍(無法直接透水至地底下)以外仍將儘量採用植草磚、透水鋪面等來增加雨水入滲量，請參閱本說明書P8-15所述。
四、交通運輸之行人系統是否考量自行車系統？	說明：本計畫基地未來將配合台北市政府自行車系統規劃政策，進行配合設計。
五、是否考慮雨水貯存？	說明：本計畫基地面積小，設置雨水貯存設施之

審查意見	答覆說明
	實質效益小，故本計畫初步檢討後不規劃雨水貯存設施，但本計畫將有80%以上採用省水標章之衛浴設備，對水資源之維護有較大助益，請參閱本說明書P8-13所述。
<p>徐委員進鈺 在 7.5.3 經濟環境中，提到大樓開放空間將供大眾使用，在 8.1.9 中也再次提及，但不清楚這一開放空間的來源(是否容積獎勵而來？)，以及將如何規劃使用，以保證其公共性與開放性不被私人佔用，請詳加說明。</p>	說明：本計畫依據信義二通及「台北市綜合設計公共放空間設置及管理維護要點」設置開放空間，此開放空間將完全開放予一般民眾使用，並訂有公共開放空間管理維護執行計畫，嚴格要求未來本計畫管理委員會確實遵守。
<p>陳委員明杰 一、依本說明書所述，台北斷層已公告為非活動斷層。而本大樓與台北斷層的相關位置，是否位於斷層破碎帶等問題，請再補充說明。</p>	說明：本基地由三力工程顧問公司大地技師劉泉枝於民國八十七年十一月進行地質鑽探分析，結果顯示並位於基地內發現斷層破碎帶；另依據富國工程顧問公司針對台北斷層的研究本基地應位於台北逆衝斷層之上盤，且工址可能位於中興工程研判之斷層擾動帶上方。 現行之建築技術規則及建築物耐震設計規範條文，並無對近斷層區域之設計規範條文可供參考。而由內政部建築研究所主辦之建築物耐震規範及解說之修訂研究，已於該研究成果報告之2.4節增列近斷層區域之震區短期與一秒週期水平譜加速度係數，用以調整及修正近斷層區域正址之設計地震力。本工程結構設計時將參考國內已頒佈或研擬中之近斷層工址相關設計規範，做為建築物耐震設計之依據，並據以完成結構設計報告提送台大國家地震研究中心審議，請參閱本說明書P7-3所述。
<p>二、本大樓開發時程，與鄰近之大華宏普大樓北二高信義支線等興建計畫是否重疊，對鄰近地區之交通、噪音等環境品質的影響如何？</p>	說明：本計畫施工期間主要為民國90年7月底至11月，大華宏普大樓為民國90年5月底至9月，至於北二高信義支線目前北段（離本基地較近之標段）工程尚未發包出去，依據相關作業流程最快應於民國90年底才動工，因此，本大樓與附近開發案之施工期程重疊部份僅大華宏普大樓，茲將其與本大樓施工重疊對環境影響分析如後： (一)噪音 一般開發所可能產生之噪音可分為二類，一為計畫區內之施工機具，如鏟土

審查意見	答覆說明
	<p>機、挖土機、堆土機、滾壓機等所產生之噪音，另為運輸建材及運土卡車對運輸路線所經道路沿線所增加之交通噪音。茲說明施工機具及運輸車輛之噪音影響如下：</p> <p>1.施工機具之噪音影響</p> <p>參考施工計畫內容研判，在本計畫營建作業過程中，容易產生噪音之作業包括開發整地工程、基礎開挖工程、結構工程。在未實施噪音防治措施狀況下，施工機具噪音量部分高於營建工程噪音管制標準；若實施各型車輛機具減音措施及設置甲種圍籬後則皆能符合管制標準。</p> <p>另在各機具之噪音量，配合在各種不同施工階段所採用之機具，可計算出在整地工程、基礎工程及結構體工程等階段，其施工機具於同一時間使用所產生之噪音量，配合噪音衰減公式推估結果對博愛國小之影響如表7.1.5-2、對北側住宅區的影響如表7.1.5-3所示。本計畫主要施工區與最近敏感測點之博愛國小測站約300公尺，由於當地道路邊背景噪音量約47.8~60.5dB(A)之間，各時段測值皆符合道路邊環境音量標準，但部份時段不符合一般環境音量標準，預估無噪音防制措施時(未設施工圍籬)最大增量約為10.52dB(A)，而實施噪音防制措施後最大增量降低為1.22dB(A)。依據本節所述評估標準屬輕微影響程度。然而為減低本工程對鄰近地區安寧之影響，將採用施工圍籬、低噪音型之施工法及相關防制措施以減輕因本計畫施工所產生之噪音影響。若考慮本計畫與B11基地同時施工時施工機具所產生噪音對博愛國小之加成影響，其推估情形如表7.1.5-4。在無噪音防制措施情形下，最大增量加成至13.33dB(A)，而實施噪音防制措施時加成最大增量維持為2.17dB(A)，且各時段合成音量均符合</p>

審查意見	答覆說明
	<p>環境音量標準，影響屬輕微程度。</p> <p>2.運輸車輛之影響 依據1987年衛生署環境保護局訂定之「噪音管制手冊」，可利用下式預估其噪音量：</p> $L' = 10 \times \log(1/3600) \times [[3600 - (N \times T) \times 10Leq/10] + N \times T \times 10Lc/10]$ <p>其中 L'：施工期間各時段(早、日、晚、夜)作業之Leq值 N：每小時施工車輛往返車數平均值 T：運輸車輛對道路敏感點之影響延時 Lc：施工運輸車輛距道路15公尺之音量</p> <p>表7.1.5-5為不同增加車次之運輸車輛噪音預測值與增量。本計畫以每小時10車次而言，對於沿線道路兩側(信義路與松勇路口)所承受卡車噪音源之合成音量增量在2.8dB(A)以下，屬影響輕微之範圍。若考慮與B11基地新建計畫運輸車輛加成影響，以每小時22車次推估，則其合成噪音增加量為4.7dB(A)以下，屬輕微影響範圍，除夜間時段現況已超過環境音量標準外，其餘各時段均符合噪音管制標準，請參閱本說明書P7-14所述。</p> <p>(二)交通 本基地地下基礎結構的土方挖除工作，預計於民國90年7月底至民國90年11月中以100天的工期完成，期間將挖除及清運40,000m³的土方。預估將有3,637運土車次，施工尖峰期間每日約為單向37車次/日，交通量為111pcu/日(單向)；每天棄土時段依台北市規定暫訂為22:00~6:00共8小時，故每個小時單向交通量約為14pcu/hr。 在基地附近的其它開發案方面，基地附近的B11街廓其土方開挖時間預計為民國90年5月底至9月。 在棄土車輛對道路交通影響部分，本基地棄土時間為夜間22:00~06:00，在基地及B11未施工的狀況下，各路段夜間的</p>

審查意見	答覆說明
	<p>道路服務水準都維持在A級；而基地及B11同時施工時，各路段夜間的V/C值亦都小於0.5，即道路服務水準亦都能維持在A級，請參閱本說明書P7-24所述。</p>
<p>三、本大樓開發場址鄰近地區噪音量已超過環境音量標準，尤其本大樓與B11基地新建計畫同時施工時，更增加噪音量，如何採取有效措施以減低噪音量？</p>	<p>說明：依據檢測結果，基地附近係晚、夜間環境因超過標準，未來除開挖階段外，將避免於晚夜間施工，以減少對鄰近地區的影響，此外本計畫將設置高型圍籬以減少對鄰近地區的噪音影響；茲說明如后。</p> <p>一般開發所可能產生之噪音可分為二類，一為計畫區內之施工機具，如鏟土機、挖土機、堆土機、滾壓機等所產生之噪音，另為運輸建材及運土卡車對運輸路線所經道路沿線所增加之交通噪音。茲說明施工機具及運輸車輛之噪音影響如下：</p> <p>1.施工機具之噪音影響</p> <p>參考施工計畫內容研判，在本計畫營建作業過程中，容易產生噪音之作業包括開發整地工程、基礎開挖工程、結構工程。在未實施噪音防治措施狀況下，施工機具噪音量部分高於營建工程噪音管制標準；若實施各型車輛機具減音措施及設置甲種圍籬後則皆能符合管制標準。</p> <p>另在各機具之噪音量，配合在各種不同施工階段所採用之機具，可計算出在整地工程、基礎工程及結構體工程等階段，其施工機具於同一時間使用所產生之噪音量，配合噪音衰減公式推估結果對博愛國小之影響如表7.1.5-2、對北側住宅區的影響如表7.1.5-3所示。本計畫主要施工區與最近敏感測點之博愛國小測站約300公尺，由於當地道路邊背景噪音量約47.8~60.5dB(A)之間，各時段測值皆符合道路邊環境音量標準，但部份時段不符合一般環境音量標準，預估無噪音防制措施時(未設施工圍籬)最大增量約為10.52dB(A)，而實施噪音防制措施後最大增量降低為1.22dB(A)。依據本節所述評估標準屬輕微影響程度。然而為減低本工程對鄰近地區安寧之影響，將採</p>

審查意見	答覆說明
	<p>用施工圍籬、低噪音型之施工法及相關防制措施以減輕因本計畫施工所產生之噪音影響。</p> <p>若考慮本計畫與B11基地同時施工時施工機具所產生噪音對博愛國小之加成影響，其推估情形如表7.1.5-4。在無噪音防制措施情形下，最大增量加成至13.33dB(A)，而實施噪音防制措施時加成最大增量維持為2.17dB(A)，且各時段合成音量均符合環境音量標準，影響屬輕微程度。</p> <p>2. 運輸車輛之影響</p> <p>依據1987年衛生署環境保護局訂定之「噪音管制手冊」，可利用下式預估其噪音量：</p> $L' = 10 \times \log(1/3600) \times [[3600 - (N \times T)] \times 10Leq/10] + N \times T \times 10Lc/10]$ <p>其中 L'：施工期間各時段(早、日、晚、夜)作業之Leq值</p> <p>N：每小時施工車輛往返車數平均值</p> <p>T：運輸車輛對道路敏感點之影響延時</p> <p>Lc：施工運輸車輛距道路15公尺之音量</p> <p>表7.1.5-5為不同增加車次之運輸車輛噪音預測值與增量。本計畫以每小時10車次而言，對於沿線道路兩側(信義路與松勇路口)所承受卡車噪音源之合成音量增量在2.8dB(A)以下，屬影響輕微之範圍。若考慮與B11基地新建計畫運輸車輛加成影響，以每小時22車次推估，則其合成噪音增加量為4.7dB(A)以下，屬輕微影響範圍，除夜間時段現況已超過環境音量標準外，其餘各時段均符合噪音管制標準，請參閱本說明書P7-14所述。</p>
<p>李委員繁彥</p> <p>一、本申請案獎勵容積項目計有ΔV_1、ΔV_4及ΔV_5等三項，惟其中ΔV_5之獎勵值計算基準，尚未頒佈實施，應暫予保留。</p>	<p>說明：遵照辦理，本計畫環境影響說明書係考量最大可能開發強度進行評估，實際核准之開發容積部份，將由都市設計委員會加以審議確認，請參閱本說明書P8-16第8.4.3節所述。</p>
<p>二、本案二十三樓之空間使用及管理請予述明，俾檢視是否符合規定。</p>	<p>說明：本計畫二十三樓主要作為機房、冷卻水塔等用途，將完全遵照相關法令規定辦理。</p>
<p>三、本案地下停車場出入口動線方式，宜考</p>	<p>說明：本計畫停車場出入口之設置為減少對人行</p>

審查意見	答覆說明
慮車輛交織衝突暨人行安全問題，請再慎予檢討。	動線的影響，將出入口縮減合併為一處，且出入口位置設置於本計畫基地北側，如此將不會直接衝擊信義路等主要道路。停車場出入口也將抬高與人行步道齊平，避免影響人行動線之順暢，出入口位置及行動線如圖7.4.2-1所示。
四、台北斷層雖非活動斷層，惟斷層破碎帶對結構安全之影響，應特予重視。台北斷層之位置等相關資訊，應予查明妥予對應處理。	<p>說明：本計畫規劃設計之初即已針對結構安全方面深入研究，特委託三力工程顧問公司進行地質鑽探分析及聯邦工程顧問公司進行結構設計；上述兩家公司以針對本計畫可能接近台北斷層進行初步分析，茲將分析結果簡述如下：</p> <p>(一)根據中央地調所於2000年最新頒佈之台灣地區活動斷層分佈已將台北斷層視為非活動斷層。</p> <p>(二)參考地工技術期刊第84期：台北國際金融中心工址斷層及大地工程調查，根據作者富國工程股份有限公司陳斗生博士，綜合研判台灣營建中心、中興工程及富國工程之研究結果，本基地應位於台北逆衝斷層之上盤，且工址可能位於中興工程研判之斷層擾動帶上方，然據作者陳博士檢視大量文獻及既有調查資料外，並進行基地外之鑽探與大量之有孔蟲化石鑑定、微化石鑑定，岩相分析、黏土礦物分析及碳十四定年，確定台北斷層至少四萬五千年來未有活動之跡象，工程上可視為非活動斷層。</p> <p>(三)現行之建築技術規則及建築物耐震設計規範條文，並無對近斷層區域之設計規範條文可供參考。而由內政部建築研究所主辦之建築物耐震規範及解說之修訂研究，已於該研究成果報告之2.4節增列近斷層區域之震區短期與一秒週期水平譜加速度係數，用以調整及修正近斷層區域正址之設計地震力。本工程結構設計時將參考國內已頒佈或研擬中之近斷層工址相關設計規範，做為建築物耐震設計之依據，並據以完成結構設計報告提送台大國家地震研究中心審議。</p>

審查意見	答覆說明
五、本基地座落中強公園正對面，應強化其景觀美化及照明設施，以提昇其環境品質。	請參閱本計畫說明書P7-3第7.1.1節所述。 說明：遵照辦理，本計畫已針對面臨中強公園及四獸山等景觀因子強化本計畫之外觀與照明設計，並經都市計畫委員會審查通過。
許委員巧鶯 一、頁 7-25，表 7.4.2-1 與表 7.4.2-2 之旅次發生率計算方式，宜再「具體」列述計算過程與假設依據，避免僅以「一些」、「適當折減」等方式模糊交代，由於本研究未作調查，引用及修正其他研究調查值時，宜再以對照方式嚴謹分析適用狀況。	說明：由於本案為豪宅，一般之旅次發生率調查值並不適用於本案。表7.4.2-6顯示，本案住宅部分之人口密度約為台北市平均值之64%，即旅次發生率應為台北市平均值之64%。故本案應將台北市之旅次產生率之調查值作適當折減，在此折減因子部分本案保守假設為0.8。旅次發生率經折減過後，本案衍生人旅次如表7.4.2-8所示，相較於本案住宅預估之引入人口數而言(表7.4.2-7)，本案住宅部分之衍生人旅次為保守高估。詳請參閱本計畫說明書P7-29所述。
二、表 7.4.2-1 之「專程旅次」，未作說明。	說明：本案專程旅次係指：「基地開發完成後，專程前來活動後再返回原出發點之旅次」。根據交通部運輸研究所之〈台灣地區都市土地旅次發生特性之研究—台北都會區混合土地使用旅次發生率之調查研究〉，此一旅次對道路系統之影響較大，故基地開發之交通影響評估，應以此類旅次之產生規模為衡量標準。
三、頁 7-26、7-27，表 7.4.2-3~2-6 之運具使用比率宜再考慮其合理性。如強調本大樓為高級住宅區，然晨峰、昏峰之機車車次卻高於小汽車車次，是否合理？另由於未來捷運 R05 站之開發及營運，接運旅次是否亦須分析？未來之接駁公車旅次？	說明：本案住宅部分之小汽車使用比率係考量本案之汽車停車供給及台北市運具使用狀況（小汽車使用比率應較台北市之平均值為高）。小汽車使用比率為31.7%較機車使用比率25.3%為高，但因小汽車之乘載率較高（根據運研所調查值小汽車為1.7人/車、機車為1.2人/車），故呈現機車車次高於小汽車車次之狀況。此外，考量本基地居住人口型態，一般青少年仍多使用機車通勤，機車仍有其一定之使用比率，故本案之推估值應屬合理。 本案鄰近捷運R05站，步行時間約為3分鐘，且本基地與該站將有地下道或天橋貫穿，未來本基地居民應為以步行的方式至R05站，故本案不再另行考慮本基地至R05站之接駁旅次。
四、頁 7-28 行九，所經由之「運輸」需求	說明：本案之背景交通量係參考〈信義計畫地區

審查意見	答覆說明
預測整體分析程序，宜再說明其實際分析程序。	交通建設與管理方案及財務計畫>，其係考量未來信義計畫區及其鄰近地區之開發案及交通建設，推估交通量、運具選擇比例，再利用運輸規劃軟體完成交通量指派。
五、未來對策部分，建議 1.松勇路連接往捷運 R05 站，人行步道之設計宜再加強；2.外來使用之汽車停車位似低估與不足，機車位劃設為汽車位之計劃宜具體分析計算；3.考慮捷運轉乘及接運，接駁公車及計程車接運位置與規劃，宜再與市府協調配合具體對策之提出。	說明：1.遵照辦理，本計畫將認捐基地鄰近之綠帶，予以規劃完善之人行動線，便利行人往來捷運R05車站，請參閱本說明書P5-14所述。2.本案機車停車位需為168席，實設供給為367席，預估未來將有199席機車位可改劃設為33席汽車位，屆時整體汽車停車供給將達193席，將可滿足汽車停車需求，請參閱本說明書P8-10所述。3.遵照辦理，將提出具體交通配合措施與台北市政府相關單位協調，以確保對大眾運輸使用者最便利為原則。請參閱P8-12所述。
貳、相關機構	
新建工程處 本處無修正意見。	說明：謝謝指教。
環保局第一科：	
一、空氣部分： (一)本計畫經 ISCST3 模式模擬結果顯示，施工階段粒狀污染物對附近空氣品質影響輕微，請說明本計畫所提各項污染防治措施對污染減量之貢獻量。	說明：本計畫主要防制粒狀污染物產生之方式為定時灑水，將有去除百分之五十粒狀污染物的貢獻。
(二)為落實本計畫所提各項污染防治措施，以有效防制污染環境之情形，建請向本局申繳營建工程空污費時，一併提出營建工程空氣污染防治措施(計畫)承諾書申請減免空污費，除可減免空污費外，更可提高業者環保企業形象及確保各項污染防治措施之落實。	說明：遵照辦理，將洽詢 貴局一科了解相關規定。
(三)本計畫場址空氣品質量測結果顯示所測得之測值皆符合現行空氣品質標準，惟仍請依本案施工階段及營運階段所提供之污染防治措施落實各項污染防治工作。	說明：遵照辦理。
(四)本案工地附近若有發現其他污染源排放致有逾越現行排放標準或環境空氣品質標準之虞者，請儘速通知本局環保專	說明：遵照辦理。

審查意見	答覆說明
線(聯絡電話：二七二〇六三〇一)，俾利及時派員查處。	
<p>二、噪音部分：</p> <p>(一)建請在本案影響說明書附錄四「環境現況監測資料」內增列噪音及振動監測點之儀器佈置圖，該圖示應能顯示噪音監測點位置和其周圍環境之關係(例如：和道路邊緣之距離、測點旁邊主要建築物名稱(或某某地址前))。</p>	<p>說明：本計畫環境現況調查資料係委託環保署核可之台旭檢測機構進行，檢測報告均依照環保署格式加以完成，其中並無完整之相關監測定位圖示，但本計畫所有噪音振動監測計均距離地面1.2公尺以上、距離最近之障礙物(圍牆)1公尺以上，距離道路邊1公尺左右，完全符合環保署檢測規定。</p>
<p>(二)由第6-2頁，圖6.1.1-1所示，本開發案基地北方緊鄰住宅區，建請在第7-12頁7.1.5節施工階段內增加說明施工機具及運輸車輛對該住宅區之影響，及相關因應措施。</p>	<p>說明：本基地施工期間若未採取任何噪音防制措施，將對北側住宅區產生中度到明顯的影響（詳表7.1.5-3），經採取活動式隔音罩及施工圍籬等措施後將可有效減輕影響至輕微程度，請參閱本說明書P7-14所述。</p>
<p>(三)在本案影響說明書第6-16頁表6.2.3-1場址鄰近地區噪音測定結果，松勇路及信義交叉口89.12.28晚夜間時段業已超過環境音量標準第四條規定，建請開發單位應避免晚夜間時段之施工運輸車輛經過此處，減少其環境音量惡化。</p>	<p>說明：遵照辦理，本計畫施工運輸車輛將以松勇路接信義路為主要進出動線，避免行經博愛國小附近。請參閱P7-24所示。</p>
<p>環保局第二科：</p> <p>一、第八章環境保護對策及替代方案8-4頁8.1.2.水文及水質一、施工階段，建議將沉砂池之沉澱泥砂清理期程納入本章節中，以維持沉砂池之功能。</p>	<p>說明：遵照辦理，本計畫沈砂池每月將定期清理一次，遇有颱風或暴雨逕流時將依實際情況予以清理，該清理期程請參閱本說明書P8-4所述。</p>
<p>二、8-16頁由表8.3-1環境監測計畫表—施工階段排放水質地點為下水道之集水坑，請確認該集水坑廢水排放去處(排放至下水道或地面水體)並請確認其他章節中廢水排放標準之適用性。</p>	<p>說明：本計畫施工階段排放水將經由沈砂池後，符合九十年營建工地放流水水質標準後，再予以排入雨水下水道。請參閱P8-15表8.3-1所示。</p>
<p>三、8-16頁8.3-1環境監測計畫表—施工階段排放水質監測頻率為每月一次，與9-1頁第九章執行環境保護工作所需經費9.1.2水質所述每季監測乙次及9-3頁表9.2-1執行環境保護工作所需經費總表2.水質監測施工階段每季乙次不符合，請確認。</p>	<p>說明：本計畫監測頻率係以每季乙次為基準，請參閱本說明書P8-15所述。</p>
<p>環保局第三科：</p> <p>一、請於開工前將委託清除機構及餘土流向，副本資料函送本局備查，餘土清除期間除依工務局建管處規定傳送相關資</p>	<p>說明：遵照辦理。</p>

審查意見	答覆說明
<p>料外，併請逐日將前一日清除車輛車號傳真或影本送該轄區清潔隊，運送憑單併請留存備查。</p>	
<p>二、施工期間應維持工地週邊街道整潔、溝渠排水暢通。</p>	<p>說明：遵照辦理。</p>
<p>環保局第四科： 本案所產生之事業廢棄物，請確實按照行政院環保署訂定之事業廢棄物貯存清除處理方法及設施標準，妥善分類、貯存、清除、處理。</p>	<p>說明：遵照辦理。</p>
<p>台北市政府消防局： 一、有關本規劃案於基地公共空間規劃時應考量日後消防車輛搶救進場動線，留設救災車輛操作空間，另外牆設計上應盡量留有可供消防人員進入救災之入口。</p>	<p>說明：遵照辦理。</p>
<p>二、有關本規劃案於消防安全設備及防災中心設置部分，建請依「各類場所消防安全設備設置標準」規定檢討，如有引進新工法或設備時，應先洽請內政部審核。</p>	<p>說明：遵照辦理。</p>
<p>三、建議日後管理上應依下列規定辦理： (一)各區分所有權人應依「消防法」第十三條規定遴用防火管理人並制定消防防護計畫。</p>	<p>說明：遵照辦理。</p>
<p>(二)有關消防安全設備之維護應依「消防法」第九條規定，定期委託消防設備師(士)檢修，結果再向消防機關申報。</p>	<p>說明：遵照辦理。</p>
<p>(三)如有辦理室內裝修時，各區分所有權人除依「建築技術規則建築設計施工篇第八十八條」及「建築物室內裝修管理辦法」規定外，如有使用地毯、窗簾、布幕或展示用廣告合板者，應依「消防法」第十一條規定，使用具防焰標示之物品。</p>	<p>說明：遵照辦理。</p>
<p>四、建議內容增列「施工中防災管理：製作施工中消防防護計畫書，規範施工中危險物品、用火、用電及災害應變上之管理」。</p>	<p>說明：遵照辦理。</p>
<p>交通局 一、第 6.6.2 「停車系統現況與供需分析」，僅說明信義計畫區路外停車場之停車供給部分，惟未針對停車需求及停車現況加以分析，建請補充說明。</p>	<p>說明：遵照辦理，請參閱本說明書P7-35所述，茲說明如后： 基地附近500M範圍內之路邊停車及路外停車場供需分析如下列表7.4.2-13及表7.4.2-14所述。整體而言，基地附近路邊停</p>

審查意見	答覆說明
<p>二、有關表 7.4.2-3 「基地各土地使用別之各類運具使用情形」係推估基地衍生交通量之依據，然本報告對於該各運具使用比率與乘載率之調整及推估內容著墨不多，建請加以說明，以利檢視。</p>	<p>車已趨於飽和，而路外停車場部分則依其收費狀況而有不同之需供比，如收費較低廉的興雅國中，其需供比為 0.84，而新光三越則由於收費較高，需供比則僅有 0.2。請參閱 P7-35 所述。</p>
<p>三、有關大眾運輸使用計畫</p> <p>(一) 請具體說明及研訂本基地大樓員工搭乘大眾運輸工具之鼓勵辦法。</p>	<p>說明：本案商部分運具使用比率及乘載率係為與本案區位及土地使用相似的三連大樓之調查值。住宅部分，由於本案設計為豪宅，而目前並無相關之官方運具選擇調查數據，且並無與本案區位相似之豪宅可供調查運具選擇。故根據本案之汽車停車供給及台北市之調查值（89 年 12 月台北市交通局委託中華智慧型運輸系統協會所作之調查值為：大眾運輸 42%、小汽車 22%、機車 26%、計程車 4%）加以推估，本案住宅部分之大眾運輸應低於全市之平均故假設為 35%、小汽車之使用率應高於全市之平均故假設為 31.7%。詳請參閱 P7-29 所述。</p>
<p>(二) 建請具體說明本案所提之大眾運輸系統計畫，將可達成或提昇多少大眾運輸使用比率。</p>	<p>說明：因本案鄰近捷運信義線 R05 站，且鄰近計畫中之輕軌路線，故本案在大眾運輸使用計畫方面將著重於導引員工就近使用相鄰之大眾運輸之場站，如：提供大眾運輸資訊、提升基地至大眾運輸場站之可及性、及配合捷運信義線 R05 站設置指示標誌，請參閱本說明書 P8-8 所述。</p>
<p>四、由第 7-29 頁得知，本案之機車位需求僅 168 席，然第 8-11 頁基地停車空間配置之機車位卻規劃 367 席，建議應酌減本案之機車停車位，並請檢討機車停車位設計 367 席之必要性(法定機車停車位 367 席係上限之規定)。</p>	<p>說明：根據本案的區位及三連大樓之實際調查值，本案金融部分之大眾運輸使用比率為 51%（在無相關鼓勵使用大眾運輸措施下），而在本案配合大眾運輸提供相關資訊及指示標誌後，預估本案金融部分之運具使用比率將高於 51%。詳請參閱 P7-29 所述。</p>
<p>五、有關停車場供公眾使用之相關措施如可</p>	<p>說明：遵照辦理。</p>

審查意見	答覆說明
<p>使用車位數、樓層、收費方式等，應對外明顯標示。</p>	<p>說明：遵照辦理，將於本計畫適當地點留設資訊面板，請參閱本說明書P8-8所述。</p>
<p>六、開發單位稱將配合信義計畫區停車資訊導引系統之規劃，故建議開發單位先與停管處協調相應配合事宜，如系統相容性，應留設空間供設置停車資訊面板等。</p>	
<p>衛生稽查大隊 一、表 7.1.5-4 中顯示夜間時段現況已超過音量標準，若加上施工運輸車輛噪音將更使噪音值增加，因此本案於開發時應避免於夜間施工，以維護環境安寧。</p>	<p>說明：本計畫於動工前將提送施工計畫予工務主管機關審查，核定施工時間後再行動工。</p>
<p>二、表 7.1.5-1 及表 7.1.5-3 說明對敏感點(博愛國小)之影響預測，但博愛國小距施工場所約 300 公尺，並不適用環境音量標準第四條道路交通噪音管制標準，所引用的環境音量標準值應參考環境音量標準第十二條之規定。</p>	<p>說明：遵照辦理，請參閱本說明書P7-17所述。</p>
<p>三、對於廢棄土之處理，請先考量目前合法的建築廢棄物貯存、處理的場所之容量，並說明廢棄物將往的場所及其合法證明、詳細地點。</p>	<p>說明：本計畫剩餘土石方將運至合法棄土場棄置，且於施工前提報棄土計畫供主管機關審核。</p>
<p>四、有關施工機具所滲漏的油脂或廢機油應收集，並依法予以清除處理。</p>	<p>說明：遵照辦理。</p>
<p>五、緊急發電機排冒黑煙及噪音所生之問題應加以防制。</p>	<p>說明：遵照辦理。</p>
<p>六、請要求施工承造廠商確實做好環境管理及污染防治措施，並約束下游包商配合辦理，開工後如經稽查有污染環境情形，將以承造廠商為告發處罰對象。</p>	<p>說明：遵照辦理。</p>
<p>捷運局第一處： 捷運信義線 R05 車站預定於中強公園內設站並於基地南側十公尺綠帶內配置出入口，檢附該車站預定位置平面配置圖乙份，請納入整體規劃考量。</p>	<p>說明：遵照辦理。</p>
<p>衛工處 一、P5-8 水量推估部分，請再重新確認計算結果，另安全係數取 1.2 之原因，請開發單位說明。</p>	<p>說明：本計畫於安全係數及參考「台北市下水道工程設施標準」第六條加以擬定；水量之計算將遵照意見重新計算，請參閱本說明書P5-8所述。</p>
<p>二、P5-10 圖 5.5-1 公共下水道幹管圖之出處為何？與本處現有之管線圖(如附圖)不符，請修正。</p>	<p>說明：遵照辦理，將一併修正於本計畫說明書定稿本中，請參閱本說明書P5-10所述。</p>

審查意見	答覆說明
<p>三、依「台北市下水道用戶排水設備標準」第十二條精神，污水下水道之聯接口，每戶以一個為原則，該計畫基地附近地區本處已完成污水管線布設，污水收集排放位量，建請依附圖位置接入 MH-b3 號人孔，惟其接入點如受限高程、坡度、流量等因素，得徵得本處同意後就近增設一至二處，該項建請納入本報告中。</p>	說明：遵照辦理。
<p>四、P8-18 本計畫基地週遭之污水下水道系統屬本市松山路次幹管集污系統，信義路次幹管係為舊有名稱，請修正；另施工階段排放之污水，尚無法納入次幹管內，依下水道管理規則第十三條之規定，應設置適當預先處理設施，使其處理後之水質符合標準後排放於雨水下水道。</p>	說明：遵照辦理。
<p>五、P8-5 二、營運階段(四)部分，地下層之生活污水係經閥基內污水坑以泵浦抽取後排入本處污水下水道系統，另停車場之地板落水係經除油沉砂池處理後經廢水池以泵浦抽取排入水溝，另本開發基地未設有大型餐廳可免設油脂截留器，請重新修正該部分。</p>	說明：遵照辦理。
<p>建設局 一、經查本市均為地下水管制區且尚未劃設獵捕區及垂釣區。</p>	說明：謝謝指教。
<p>二、本案計畫場址非位經自然保留區、保安林地、野生動物保護區或野生動物重要棲息環境，然位於本市中強公園正前方，該公園曾有保育類動物台北樹蛙繁殖紀錄，若建設、土地利用或開發行為，對該樹蛙及其他野生動物構成影響者，請依野生動物保育法及其相關規定辦理。</p>	說明：遵照辦理。
<p>三、請規劃單位避免破壞週邊原有生態環境；至本計畫場址是否位於其它環境敏感區位及特定目的區位、有無珍貴資源等，應洽相關單位確定或於案內進行調查。</p>	說明：遵照辦理。
<p>四、由於本案開發場址係位於已都市化區域，依據本計畫調查發現場址內植物多為人工栽植或野生雜草，且未發現經公</p>	說明：遵照辦理。

審查意見	答覆說明
告之珍貴稀有或保育類之野生動物，本局無其它意見。	