

第十章

預防及減輕開發行為對 環境不良影響對策摘要表

第十章 預防及減輕開發行為對環境不良影響對策摘要表

環境類別	環境項目	影響階段		影響說明	預防及減輕對策	備註
		施工期間	營運期間			
物化環境	地形	✓		<ul style="list-style-type: none"> • 施工期間進行整地、開挖、填土、基礎及景觀工程，均會造成地形局部變化。整地作業將依原有自然地形及地貌及未來使用情形進行整平。 	<ul style="list-style-type: none"> • 於基地四周應依相關建築法規設置施工圍籬，同時作好必要之工程管理及環境衛生維護，預估地形地貌之改變對鄰近環境之影響程度應屬輕微。 	
			✓	<ul style="list-style-type: none"> • 本計畫開發完成後，已完成基地內部設置，對於地形變動之影響輕微。 	<ul style="list-style-type: none"> • 對既有區內水土保持及各項設施實施定期檢查，防止沖蝕或崩塌之情形發生。 	
	地質	✓	✓	<ul style="list-style-type: none"> • 事前先行規劃整地及開挖作業之施工順序，且於基地四周應依相關建築法規設置施工圍籬，同時作好必要之工程管理及環境衛生維護，預估地形地質之改變對鄰近環境之影響程度應屬輕微。 • 依據「臺北都會區大眾捷運系統禁限建範圍公告圖」顯示，座落在本工程影響範圍內之捷運設施為木柵線，相關影響評估詳第七章 7-3 頁。 • 營運期間因基地內部已完成設置，地形及地質不再進行變動。 	<ul style="list-style-type: none"> • 施工期間應隨時注意開挖面四周之變形或任何異常狀況。每日至少 1 次巡視開挖面和四周，雨天及地震來襲後亦應儘速加強調查。當開挖面和四周發現有龜裂或浮動等不良現象時，應立即停止開挖而加以適當處理。 • 施工期間配合自動化監測系統進行觀測，倘發現異常或與預估不合之現象，可及時分析其原因而調整工序或進行補強措施。 • 本工程施工期間將設置監測儀器並按監測計畫執行，以驗證上述評估成果及掌控工程整體安全，如於施工期間，有造成高架段捷運設施不如預期之變位時，將依據監測結果實施緊急應變措施，以維護捷運安全。 	
	地震與斷層	✓	✓	<ul style="list-style-type: none"> • 本案耐震規畫除了採韌性立體抗彎矩構架系統，並搭配鋼構韌性(制震)斜撐，以提昇結構耐震能力，並提高舒適性。另非位於斷層帶兩側各 100 公尺不得開發之限制範圍內，亦未座落於地質敏感區。 	<ul style="list-style-type: none"> • 考量中小地震、設計地震與最大地震發生之狀況，相關設計地震力亦應依據耐震設計條文進行靜力及動力之分析與設計。 	

第十章 預防及減輕開發行為對環境不良影響對策摘要表(續 1)

環境類別	環境項目	影響階段		影響說明	預防及減輕對策	備註
		施工期間	營運期間			
物化環境	水文水質	✓		<ul style="list-style-type: none"> • 地表逕流排放於基地周邊既有之雨水下水道，排水容量充足，不會造成排水問題。 • 施工人員產生之生活污水將設置流動廁所委由合格清除處理單位處理。 • 施工期間施工人員產生之污水量約為 3.0 CMD，其生化需氧量濃度以 250 毫克/公升計算，每日之污染產生量約為 0.75 公斤。 • 開挖區遇豪雨、颱風恐易形成積水。 	<ul style="list-style-type: none"> • 工區出入口設置洗車台，並確實清洗施工車輛，避免工程車輛將區內塵土攜出工區，且將設置防止洗車廢水溢流之防制設施、廢水收集坑及沉砂池等設施。 • 圍籬下方建築構造及建材選用材料等項及洗車台四周設置防溢座，防止廢水漫流。 • 基地周界之水溝蓋應覆蓋濾網，並維持水溝暢通且濾網應定期更換。施工期間應定期疏通工地周圍之排水溝，並於完工時應再確實疏通，疏通工作應有照片及記錄供查。 • 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。 • 施工機具維修廢(油)水含油脂量高，將責成承包商於定點抽換機油、潤滑油等，並將廢(油)水置於預設之收集桶中，妥善保存，避免外洩，並視收集數量不定期委託代處理業處理，嚴禁任意排放或有污染水體之情形。 • 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。 • 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。 • 施工階段依水污染防治法之「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，並應設置沉砂池，收集及處理初期降雨及洗車平台產生之廢水。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。 	
			✓	<ul style="list-style-type: none"> • 推估污水最大日產生量約 252CMD，將納入污水下水道系統，未排入鄰近地表水體，對鄰近水體無影響之虞。 	<ul style="list-style-type: none"> • 開放空間區域儘量植以草皮或採用透水鋪面和透水測溝，減少地表不透水面積，增加地層滲入量。 • 設置雨水貯留設施，回收雨水經處理後作為綠地澆灌，降低自來水用水量。 • 營運階段各項用水應向自來水公司申請供應，不抽用地下水。 • 配置砂包、發電機及抽水機，預防豪雨、颱風等因素帶來大雨，避免造成地下室淹水。 • 依下水道法及臺北市下水道管理自治條例規定處理污水排放及管理。 • 自來水、污水及中水等各用途管線標示將以顏色明白區分，以避免管路錯接及誤用。 	

第十章 預防及減輕開發行為對環境不良影響對策摘要表(續 2)

環境類別	環境項目	影響階段		影響說明	預防及減輕對策	備註
		施工期間	營運期間			
物化環境	空氣品質	✓		<p>以 ISCST3 模式模擬結果：</p> <ul style="list-style-type: none"> • TSP 最大 24 小時值增量為 7.88$\mu\text{g}/\text{m}^3$，最大年平均增量為 2.85$\mu\text{g}/\text{m}^3$，敏感受體如國立台北教育大學 TSP 24 小時值增量為 0.32$\mu\text{g}/\text{m}^3$，年平均增量為 0.086$\mu\text{g}/\text{m}^3$，與背景濃度加成後均符合空氣品質標準。 • PM₁₀ 對附近環境擴散增量結果，最大 24 小時值落地濃度為 3.01$\mu\text{g}/\text{m}^3$，最大年平均濃度為 1.09$\mu\text{g}/\text{m}^3$。基地周邊敏感受體如國立台北教育大學 PM₁₀ 最大 24 小時值增量為 0.12 $\mu\text{g}/\text{m}^3$，年平均增量則為 0.03$\mu\text{g}/\text{m}^3$，各敏感受體 PM₁₀ 增量與背景濃度加成後符合空氣品質標準。 • PM_{2.5} 對附近環境擴散增量結果，最大 24 小時值增量為 0.67$\mu\text{g}/\text{m}^3$，最大年平均增量為 0.24$\mu\text{g}/\text{m}^3$，敏感受體如國立台北教育大學 PM_{2.5} 24 小時值增量分別為 0.027$\mu\text{g}/\text{m}^3$，年平均增量為 0.0076$\mu\text{g}/\text{m}^3$，各敏感受體 PM_{2.5} 增量與背景濃度加成後符合空氣品質標準。 • SO₂ 之最大小時值增量為 0.0088 ppb，最大日平均增量為 0.001ppb，最大年平均增量為 0.0004 ppb，敏感受體如國立台北教育大學 SO₂ 最大小時值增量分別為 0.0003 ppb，最大日平均增量為 0.00004 ppb，最大年平均增量為 0.00001 ppb。各敏感受體 SO₂ 增量與背景濃度加成後符合空氣品質標準。 • NO₂ 之最大小時值增量為 43.11 ppb，最大年平均增量為 2.29 ppb，敏感受體如國立台北教育大學 NO₂ 最大小時值增量分別為 12.4 ppb，最大年平均增量為 0.23 ppb。各敏感受體 NO₂ 增量與背景濃度加成後符合空氣品質標準。 	<ul style="list-style-type: none"> • 將依行政院環境保護署公布之「營建工程空氣污染防治設施管理辦法」規定，確實落實空氣污染防治措施，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。 • 於工區四周設置全阻隔式圍籬，以減少對外界之影響，但圍籬座落於道路轉角或轉彎處 10 公尺以內者，得設置半阻隔式圍籬。 • 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。 • 由洗車設備至大門口車行路徑應鋪設鋼板、混凝土、柏油或級配粒料等防制設施，地面不得裸露。 • 載運物品材料車輛及運土卡車需使用密閉式貨廂，或以防塵布、防塵網緊密覆蓋貨廂，並捆紮牢靠，防止物品材料或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。 • 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、廢棄物應以電梯孔道、建築物內部管道、密閉輸送管道或人工搬運方式傳遞至地面，傳遞時應設置灑水措施，以免塵土飛揚。 • 施工期間認養基地周邊道路及人行道，並填報台北市營建工程周邊道路認養同意書，進行清潔維護。 • 工區內裸露地表採覆蓋防塵布、地表壓實、防塵網或稻草、鋪設鋼板、混凝土、瀝青混凝土或級配粒料等防制設施，並配合灑水措施定期灑水，以抑制粉塵逸散。 • 交通部中央氣象局發布台北市高溫資訊燈號為橙燈以上時，應使用回收水執行周邊道路灑水降溫作業 • 定期針對工區及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 	

第十章 預防及減輕開發行為對環境不良影響對策摘要表(續 3)

環境類別	環境項目	影響階段		影響說明	預防及減輕對策	備註
		施工期間	營運期間			
物化環境	空氣品質	✓		<p>以 ISCST3 模式模擬結果：</p> <ul style="list-style-type: none"> • 施工車輛行駛於道路時，對沿線和平東路三段 200 公尺範圍內，其 TSP 增量小於 2.87 $\mu\text{g}/\text{m}^3$，PM₁₀ 增量小於 1.16 $\mu\text{g}/\text{m}^3$，PM_{2.5} 增量小於 0.76 $\mu\text{g}/\text{m}^3$，SO₂ 增量小於 2.14ppb，NO₂ 增量小於 9.03ppb，CO 增量小於 4.5ppb，各敏感受體之增量與背景濃度加成後均符合空氣品質標準。 	<ul style="list-style-type: none"> • 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。 • 定期安排運輸車輛進行柴油車動力計排煙檢測，以確保符合排氣標準。 • 妥善調整施工機具及車輛工作時間與運輸路線。 • 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。 • 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。 • 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。 • 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。 • 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取得未逾有效期限之優級（或同等級）以上自主管理標章。 • 於工地出入口設置空氣污染物即時連續監測及顯示看板，並將監測數據上傳至指定平台，監測期間應建立空氣品質超標預警及因應機制，以落實自主管理。 	
		✓		<ul style="list-style-type: none"> • 本計畫營運期間並無特殊空氣污染源，其空氣污染源主要來自進出之車輛，影響程度除與車輛排放有關外，並與車輛行徑道路結構及車速有關。由於本基地鄰近道路均為瀝青混凝土路面，因此本計劃衍生車輛產生之交通產生廢氣排放情形與現況相同，故營運階段造成之影響輕微。 	<ul style="list-style-type: none"> • 定期清掃計畫區附近道路路面，避免因路面磨損引起塵土飛揚。維持計畫區周界植栽完整性，以與道路區隔避免直接污染。 • 妥善規劃停車場進出動線，減少無謂的繞行距離，減少廢氣排放。並注意停車場通風排氣之操作控制，建立標準程序及維修保養作業，使其維持在最佳操作狀態。 	

第十章 預防及減輕開發行為對環境不良影響對策摘要表(續 4)

環境類別	環境項目	影響階段		影響說明	預防及減輕對策	備註
		施工期間	營運期間			
物化環境	噪音振動		✓	<ul style="list-style-type: none"> • 拆除工程合成噪音經距離衰減至國立臺北教育大學為 32.6dB(A)，與背景音量合成後為 52.5dB(A)，增量為 0.04 dB(A)，均屬“無影響或可忽略影響”；拆除工程合成噪音經距離衰減至和平東路圓環為 39.2dB(A)，與背景音量合成後為 74.3dB(A)，增量為 0.0 dB(A)，均屬“無影響或可忽略影響”；拆除工程合成噪音經距離衰減至敦化南路及和平東路二、三段交叉口為 61.4dB(A)，與背景音量合成後為 74.1dB(A)，增量為 0.24 dB(A)，根據影響等級評估流程圖評定，均屬“無影響或可忽略影響”。 • 國立臺北教育大學施工車輛合成噪音為 51.1 dB(A)，與其背景噪音 52.5 dB(A)合成後，L_{eq}合成值為 54.9 dB(A)，增量 2.37 dB(A)，符合第二類管制區內一般地區音量標準 60 dB(A)，屬無影響或可忽略影響；和平東路圓環施工車輛合成噪音為 64dB(A)，與其背景噪音 74.3 dB(A)合成後，L_{eq}合成值為 74.7 dB(A)，增量 0.39 dB(A)；敦化南路及和平東路二、三段交叉口施工車輛合成噪音為 52.5dB(A)，與其背景噪音 73.9dB(A)合成後，L_{eq}合成值為 73.9dB(A)，增量 0.03 dB(A)，符合第三、四類管制區緊鄰八公尺(含)以上之道路音量標準 76dB(A)，屬無影響或可忽略影響。 • 本案大樓距捷運文湖線最近距離約 21.10m，依噪音衰減公式計算，則傳遞到本案大樓 3 樓 L_{eq} 約為 75.1dB(A)，與現況各時段平均值(日間：73.09dB(A)、晚間：73.4dB(A)、夜間：67.2dB(A) 合成後分別為 77.2 dB(A)、77.3dB(A)、75.8dB(A)，增量 3.94~8.55dB(A)。傳遞到本案大樓 3 樓 L_{max} 約為 97.7dB(A)，與現況各時段最大值(日間：91.8 dB(A)、晚間：97.7dB(A)、夜間：89.3dB(A))合成後約分別為 98.7dB(A)、101.2dB(A)、100.1dB(A)，增量 3.54~10.78dB(A)。 • 施工期間國立臺北教育大學與施工機具合成振動量為 30.1dB；和平東路圓環合成振動量為 38.5 dB；敦化南路二段及和平東路二、三段交叉口合成振動量為 43.9 dB，因此預期振動無影響。 • 施工期間國立臺北教育大學受往來運輸車輛影響合成振動量為 30.1dB；和平東路圓環受往來運輸車輛影響合成振動量為 38.5dB；敦化南路及和平東路二、三段交叉口受往來運輸車輛影響合成振動量為 43.9dB，因此預期振動無影響。 	<ul style="list-style-type: none"> • 於工地出入口設置營建噪音即時連續監測設施及顯示看板，並將監測數據上傳至指定平台，監測期間應建立噪音超標預警及因應機制，以落實自主管理。 • 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。 • 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。 • 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。 • 噪音較大的施工作业盡量安排於日間環境噪音背景較大的時段內進行。 • 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。 • 施工運輸車輛噪音減輕對策。 • 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。 	

第十章 預防及減輕開發行為對環境不良影響對策摘要表(續 5)

環境類別	環境項目	影響階段		影響說明	預防及減輕對策	備註
		施工期間	營運期間			
物化環境	噪音振動		✓	<ul style="list-style-type: none"> • 本計畫營運期間並無特殊振動源，其振動影響主要來自進出之車輛，影響程度除與車輛振動源強度有關外，並與道路基礎結構有關，特別是路面粗糙者將造成較高之振動量。由於本基地鄰近道路均為瀝青混凝土路面，因此由運輸車輛所引起之振動量較小，故營運階段振動造成之影響輕微。 • 另考慮捷運行經對本案未來住戶之影響，參考台北市政府捷運工程局委託國立交通大學交通運輸研究所執行之「文湖線沿線噪音及振動營運前後調查分析與改善規劃」報告，文湖線捷運列車通過時之最大振動位準，高架軌道下方柱位旁 1 公尺處之測值為 55~65dB，衰減至道路邊緣之振動測值則為 45~55dB，已低於人體對振動之識閥值 55dB。 	<ul style="list-style-type: none"> • 營運階段空調設備以適當之防音材料阻隔，避免產生低頻噪音影響安寧。 • 地下停車場之通風換氣口應設置消音箱，避免影響安寧。 • 臨捷運側之建築物主要樓層立面將採用氣密隔音窗以增進隔音效果(約可減少 20 dB(A)以上)，減少捷運噪音對居室空間之影響。 • 進出大樓車輛應禁止亂鳴喇叭，維護四周環境安寧。 	

第十章 預防及減輕開發行為對環境不良影響對策摘要表(續 6)

環境類別	環境項目	影響階段		影響說明	預防及減輕對策	備註
		施工期間	營運期間			
物化環境	廢棄物及棄土	✓		<ul style="list-style-type: none"> • 施工期間施工人員每日垃圾量約 25 kg，產生之垃圾將由承包建商於工地準備足夠容量之容器貯存，採資源回收分類收集處理，並委託臺北市合格之公民營廢棄物清除處理機構清運。 • 本計畫開挖總面積約 2,522 m²，開挖深度平均約為 23.8 公尺其開挖產生之土方量約為 65,000 立方公尺。 	<ul style="list-style-type: none"> • 施工期間廢棄物之產生主要來自各工區之施工人員及機具維修保養，由於係屬事業廢棄物，將由承包建商於工地準備足夠容量之容器貯存，採資源回收分類收集處理，並委託臺北市合格之公民營廢棄物清除處理機構清運。 • 施工機具因施工、維修及放置所產生之油污，將責成工程包商嚴格管理，包括定點抽換機油、潤滑油，並將廢油置於收集桶中，由施工管理人員妥加保存，避免外洩，視收集數量不定期委託代處理業處理。 • 工程產生營建廢棄物，應清運至合法土資場分類處理。 • 施工中應妥為保存表土資源並防止表土流失。 • 加強駕駛員的管理與訓練，訂定明確的罰則及稽查辦法，使其遵守相關運輸規定，避免發生隨意傾倒廢土或污染道路的情形。運送剩餘土石方至台北市以外之土資場運輸車輛將加裝 GPS，並不定期查核運輸動線。 	
			✓	<ul style="list-style-type: none"> • 每日產生一般生活垃圾量(含資源回收量)約為 25 公斤。 	<ul style="list-style-type: none"> • 各類廢棄物貯存、清除及處理作業將依據「一般廢棄物回收清除處理辦法」及「事業廢棄物貯存清除處理方法及設施標準」規定設置，廢棄物處理中心應定期清洗與消毒，避免滋生蚊蠅等病媒蟲，並按使用需求設置冷藏、冷凍或壓縮等貯存設施，以符合環保及衛生原則。另非資源之廢棄物將委託臺北市合格之公民營廢棄物清除處理機構清運處理。 • 一般事業廢棄物經收集、暫貯存後，由代清運機構清運處理。 • 未來將依廢棄物清理法處理本計畫之廢棄物，避免環境衛生污染發生。 	

第十章 預防及減輕開發行為對環境不良影響對策摘要表(續 7)

環境類別	環境項目	影響階段		影響說明	預防及減輕對策	備註
		施工期間	營運期間			
景觀及遊憩	景觀及遊憩	✓		<ul style="list-style-type: none"> • 因工程所需而有施工機具進駐、臨時工務所搭設、物料堆置，使得地景略顯零亂。 • 工程進行中的拆除工程、基礎開挖或鋼骨結構體的打造，將會對視覺景觀有短暫衝擊影響。 	<ul style="list-style-type: none"> • 交通主要路線應加強設立道路指標，避免遊客因施工期間道路佔用或改道而影響交通的可及性，減少施工車輛對遊客在交通上的不便。 • 避開交通尖峰時段，大型施工車輛及砂石卡車盡量避開於該時段進出。 • 機設備進出工地，避開尖峰期或假日。非不得已執行施工交通管制時，事先規劃引導標示替代道路。施工場所與交通幹道出入口，增設臨時轉彎迴車空間及指示牌號誌，每逢遊憩活動產生之交通尖峰時刻，由施工單位派員協助疏導交通車流。 • 施工期間，路面應注意道路揚塵的灑水，降低對鄰近遊憩據點品質的影響，減輕過往遊客的不愉快體驗。 	
			✓	<ul style="list-style-type: none"> • 新建量體外觀設計、新舊建物間的協調性及與周邊環境的融合度進行考量，規劃符合整體環境的建築量體計畫及建築群之合理配置，使實體建築物及虛空戶外空間配搭合宜以塑造整體的舒適戶外環境及帶給路人的整體感受。並將原本老舊的建物景觀透過原地重建方式，使其能脫胎換骨成為新穎且煥然一新之形象，亦間接提高在地民眾對所在區域之認同。 	<ul style="list-style-type: none"> • 道路周圍以植栽樹種綠化，改善過往遊客在旅程上的遊憩體驗。 • 以適當的植栽呈列方式，遮蔽醒目的結構量體，減輕遊憩體驗的負面影響。 	

第十章 預防及減輕開發行為對環境不良影響對策摘要表(續 8)

環境類別	環境項目	影響階段		影響說明	預防及減輕對策	備註
		施工期間	營運期間			
生態環境	動植物	✓		<p>1.陸域植物</p> <ul style="list-style-type: none"> 計畫區所記錄的物種皆為低海拔、平地常見之物種。調查範圍內並無調查到文化資產保存法公告之珍貴稀有植物。 計畫基地外圍發現特有植物3種(臺灣肖楠、香楠、臺灣欒樹)，除香楠為鄰近次生林自然生長外，其餘物種皆屬人為種植。 <p>2.陸域動物</p> <ul style="list-style-type: none"> 調查範圍內皆屬於人為擾動較高的環境，所記錄之物種較少，所記錄之物種皆為人為擾動較頻繁區域常見之物種。 於計畫基地外鄰近福州山公園步道發現珍貴稀有之第 II 級保育類物種 1 種(八哥)，但開發行為侷限在計畫區範圍內，對福州山公園步道區域影響應屬輕微。 	<ul style="list-style-type: none"> 計畫區全區屬於自然度較低之人為干擾環境，調查範圍內亦屬於高度人為活動範圍，受人為干擾程度大，於調查期間亦未發現任何特有或稀有的植物物種，未來開發行為侷限於計畫區內，對當地整體植物生態環境影響屬於輕微等級。施工期間由於整地造成底質裸露，揚塵將對鄰近區域植物行光合作用、呼吸作用造成負面影響，建議定期進行灑水、清洗進出車輛、以不透水之帆布覆蓋土方等抑制揚塵措施。 嚴格執行噪音及震動的減輕措施，會產生巨大聲響或是震動的工程應在白天進行，以避免干擾鄰近地區野生動物。 	
	動植物		✓	<p>1.陸域植物</p> <ul style="list-style-type: none"> 景觀以及生態綠化需求而種植的人工植栽面積可能會比現況增加。 <p>2.陸域動物</p> <ul style="list-style-type: none"> 生態綠化將可提高植物的垂直空間變化，並提供鳥類食物、棲枝與築巢棲所，預期耐干擾的樹棲性鳥類應會較現況增多。 照明設施可能會對附近山區的昆蟲產生誘集效果，造成趨光性昆蟲族群的損耗。 	<ul style="list-style-type: none"> 本案彙整適宜當地植栽綠美化之植物種類，皆屬適應計畫區氣候類型，並於當地生長狀況良好之原生植物種，建議於營運期間進行景觀設計規劃時，植栽選種原則為低維護管理、誘鳥誘蝶植栽、樹型優美、具觀花觀果價值、防污抗噪、季節性變化。 由於趨光性昆蟲多喜波長 300nm 至 400nm 的光，若能使用其餘波長區段的 LED 燈具，降低對昆蟲的吸引程度；並藉由設計、調整光源，減少光線散射，降低對鄰近生物的擾亂及影響，使生物留在原有棲所，除減少對生態的影響外，亦可減少病原體的傳播，創造人類與生物共存的友善環境。 	

第十章 預防及減輕開發行為對環境不良影響對策摘要表(續 9)

環境類別	環境項目	影響階段		影 響 說 明	預防及減輕對策	備註
		施工期間	營運期間			
社會經濟	土地使用	✓	✓	<ul style="list-style-type: none"> 將舊有老舊建築更新，以強化公共安全及防災性能、提供安全寧適之居住環境、改善舊有環境品質，提升都市機能，對於當地土地使用具有正面的影響。 	<ul style="list-style-type: none"> 營運期間將與周邊結合，提供一般零售業服務，成為一個服務機能完整的複合式建築，促進大安區繁榮，加速鄰近地區多元化的整體之開發。 	
	社會經濟	✓	✓	<ul style="list-style-type: none"> 施工期間臺北市大安區之人口數及其組成並不致因本計畫之開發而有顯著變化，施工時僅是部份營建人員為求工作方便而住在工區內之臨時工務所或周邊區域，但在建築工程完成後便陸續撤離，故施工階段並不會造成人口及組成的變化。 本計畫規劃作為集合住宅與一般零售業使用，因此將引進住宅人口、商業人口及工作人員…等，亦即大安區內的人口數將增加，但對大安區及臺北市整體人口數及其結構影響相當小。 	<ul style="list-style-type: none"> 施工期間所進用之營建人員，部份因工作方便而暫居在工區臨時搭建之房舍，將要求承包商嚴格約束，避免發生酗酒、喧嘩或其它擾鄰事件。 施工前應先詳細調查基地鄰近道路及房舍現況，慎選施工方法並配合安全監測系統的設置，避免施工造成損鄰事件或隔鄰土地使用的損害。 施工期間應管制非作業人員出入，加強工地四周巡邏工作，避免工地成為不良分子聚集場所，影響週遭地區治安狀況。 	
	經濟環境	✓	✓	<ul style="list-style-type: none"> 施工尖峰時段預估營建工程人員進駐約 30 人，將可提供二級產業之就業機會，但因建築年期有限(約 6 年)，故對就業機會之提供只是短暫效益，對臺北市整體產業結構衝擊不大。 本計畫規劃作為住宅及商場使用，針對商場及清潔管理…等等服務，將可提供就業機會，意即對相關產業、消費經濟及生活品質提升有助益。 	<ul style="list-style-type: none"> 施工期間，對經濟活動的影響為創造營造業就業機會，同時增加地方政府之營建稅收。 營建人員因日常生活所需而在基地附近消費，可增加當地之商業收入及地方政府的營業稅收，故對基地鄰近區域之經濟結構具有極輕微的正面影響。 本計畫規劃作為住宅、商場，將有商業行為，亦可吸引遊客前往，增加鄰近地區經濟活動、商業活動更興盛，藉由本基地的開發將可加速推動基地附近之整體開發。 	

第十章 預防及減輕開發行為對環境不良影響對策摘要表(續 10)

環境類別	環境項目	影響階段		影響說明	預防及減輕對策	備註
		施工期間	營運期間			
社會 經濟	交通	✓		<ul style="list-style-type: none"> • 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 56 車次，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單向約 7 車次。 • 施工使用之車輛、機具及施工人員車輛可停置於施工基地內，且工程規劃將避免施工車輛於上、下午尖峰時段進行工程，故不至於長時間佔用道路影響鄰近交通。 	<ul style="list-style-type: none"> • 施工區域四周將依主管機關規定，設置施工圍籬，並於明顯處及主要出入口設置警示燈及警示標誌，以確保行人及交通車輛安全。 • 施工中必須佔用車道時，除依相關規定向主管單位提出申請外，對於佔用車道之交通管制，標誌、號誌、警示燈等之佈設及規劃設計，將符合交通部編審「交通工程手冊」之作業標準，以確保交通順暢及行車安全。 • 預先規劃適當之施工車輛停車位置，以免施工車輛任意停置路旁妨礙車流。 • 於上下班之交通尖峰期間，施工載運車輛行經計畫區外可能之瓶頸路段及路口處，視需要派員進行交通指揮管制。 • 嚴禁各種施工車輛超載及超速行駛，並避免施工運輸車輛任意停置路旁導致妨礙車流。 • 對外銜接地方道路之工區出入口設置警示標誌、照明設備，視需要加派人員指揮工程車輛進出，協助維持交通秩序。 	
			✓	<ul style="list-style-type: none"> • 目標年基地開發後，經基地衍生交通量指派，基地周邊晨、昏峰小時各路口平均每車延滯時間增加幅度介於 0.2-0.9 秒，各路口服務水準均維持與開發前相同。 • 綜合前述各類別推估結果，合計基地停車需求分別為汽車 182 席與機車 193 席。基地實設車位為汽車 224 席及機車 238 席，供給車位均能符合法定要求(法定停車酌減百分之 20)並滿足自身停車需求。 	<ul style="list-style-type: none"> • 本計畫開發所衍生停車、臨時停車與裝卸貨停車需求應於基地內自行滿足，另本基地各區之停車空間，提供互相支援之停車數量。 • 停車場上、下各樓層之車道轉彎處設置反光鏡，以避免進、離場車輛之衝突。 • 停車場內部設置足夠之照明及監視器，避免非法情事發生。 • 停車場出口處設置警示燈或圓凸鏡，車輛離場時用以警示道路上之人、車；設置反光鏡，降低離場車輛與道路上人、車之衝突。 • 設置人行進出動線之指示牌，以導引人員進出。 • 尖峰時段安排警衛或交通指揮人員於停車出入口，導引車輛之進出及協助管制週邊道路交通。 	

第十章 預防及減輕開發行為對環境不良影響對策摘要表(續 11)

環境類別	環境項目	影響階段		影響說明	預防及減輕對策	備註
		施工期間	營運期間			
文化古蹟	古蹟遺址	✓		<ul style="list-style-type: none"> • 基地內及周邊可能的影響範圍中並未有已知的疑似考古遺址，除目前已登錄或指定的文化資產，調查結果顯示基地周邊並未發現其他具有歷史文化價值的遺跡或遺物。 • 文化資產方面，除目前已登錄或指定的文化資產，調查結果顯示基地周邊有歷史建築原臺北第二師範學校警衛室，距離基地約 340 公尺，其距離尚有一段距離，未來施工應不致於造成影響。 • 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，故建議未來施工期間，如發現任何疑似考古遺址，應依《文化資產保存法》及 57 條相關辦法辦理。 	<ul style="list-style-type: none"> • 依據「文化資產保存法」第 33 條規定：營建工程或其他開發行為進行中，發見具古蹟、歷史建築、紀念建築及聚落建築群價值之建造物時，應即停止工程或開發行為之進行，並報主管機關處理。 • 施工期間若有發見相關遺物，當依《文化資產保存法》第 57 條規定：發見疑似考古遺址，應即通知所在地直轄市、縣（市）主管機關採取必要維護措施。營建工程或其他開發行為進行中，發見疑似考古遺址時，應即停止工程或開發行為之進行，並通知所在地直轄市、縣（市）主管機關。除前項措施外，主管機關應即進行調查，並送審議會審議，以採取相關措施，完成審議程序前，開發單位不得復工。 • 依據「文化資產保存法」第 57 條規定：營建工程或其他開發行為進行中，發見疑似考古遺址時，應即停止工程或開發行為之進行，並通知所在地直轄市、縣（市）主管機關。除前項措施外，主管機關應即進行調查，並送審議會審議，以採取相關措施，完成審議程序前，開發單位不得復工。 • 依據「文化資產保存法」第 77 條規定：營建工程或其他開發行為進行中，發見具古物價值者，應即停止工程或開發行為之進行，並報所在地直轄市、縣（市）主管機關依第六十七條審查程序辦理。 	