

**附錄 5 原環說書審查結論與承諾事項
解列後之後續執行情形**

附錄 5 原環說書審查結論與承諾事項解列後之後續執行情形

一、原環說書審查結論

原環說書審查結論	目前執行情形	解除環評管制後所依法令 應符合之規定	變更審查結論後 後續執行情形
<p>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回覆，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。</p>	<p>敬悉。</p>	<p>詳如二、原環說書承諾事項。</p>	<p>依相關法規之規定持續執行，詳如二、原環說書承諾事項。</p>
<p>本案通過環境影響評估審查，開發單位應依環境影響說明書所載之內容及審查結論，切實執行。</p>	<p>遵照辦理。</p>		

二、原環說書承諾事項

原環說書承諾事項	目前執行情形	解除環評管制後所依法令應符合之規定	變更審查結論後後續執行情形
<p>地形與地貌</p> <p>一、施工階段</p> <p>(一)配合開挖穩定之需要，設置擋土措施以求安全穩定。</p> <p>(二)沿範圍線設置施工圍籬，以免影響鄰近地區，並於公有人行道上設置安全走廊(如右示意圖)。</p> <p>(三)依據「臺北市建築物施工中妨礙交通及公共安全改善方案」中有關施工圍籬綠美化之規定，本案臨南京東路二段及松江路將設置綠籬總長度約為 35m、高度為 4m，圍籬範圍將以建築線為主，以不占用公共人行空間為原則；每月會派人員進行維修保養、修剪、噴藥及施肥之作業，以維護施工期間綠美化。</p> <p>二、營運階段</p> <p>營運期間因各項工程皆已完成，對於基地之地形地貌已不再進行改變，且基地內之綠美化與原地貌相較屬正面效益。</p>	<p>一、施工階段</p> <p>(一)目前處於施作連續壁階段，施工階段擋土構造採用勁度最佳、安全性最高之地下連續壁，同時採用安全性較高之逆築工法，可減少開挖時的壁體變位以增加鄰近基地之穩定性。</p> <p>(二)施工圍籬均依環境影響說明書中承諾事項設置 4M 高圍籬，並於公有人行道上設置安全走廊。</p> <p>(三)目前處於施作連續壁階段，施工安全圍籬以建築線為主，以不占用公共人行空間為原則完成設置綠美化圍籬；每月會派人員進行維修保養、修剪、噴藥及施肥之作業，以維護施工期間綠美化。</p> <p>二、營運階段</p> <p>目前為施工階段</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 建築技術規則 • 臺北市建築物施工中妨礙交通及公共安全改善方案 • 臺北市建築管理自治條例 	<p>依相關法規之規定持續執行。</p>

原環說書承諾事項	目前執行情形	解除環評管制後所依法令應符合之規定	變更審查結論後後續執行情形
<p>地質</p> <p>一、開挖施工及安全措施建議</p> <p>(一)安全監測系統：由於工程進行中有許多無法預知之變化因素，且本基地緊鄰重要道路及鄰房結構物，為確保本工程於開挖施工期間之安全，應裝設適當安全監測系統，並於基礎施工期間隨時取得監測資料及檢核開挖之安全性，以期對各種可能之危險狀況防患於未然，可及早進行補救措施。有關本基地之安全監測系統配置項目如下表所示。因本基座落於深厚之粘土層，於施工期間須特別留意連續壁之側向位移之可能，採用貫穿式壁內傾度管(或以土中傾度管替代)有其必要性。</p> <p>(二)開挖抽水：為保持工作面乾燥，並降低開挖底面下方粘土層發生上舉破壞之可能，於開挖區內打設抽水井進行必要之抽水，裝設深度置於土岩界面。另對於基地開挖期間因豪雨、颱風可能造成之淹水問題，應妥善配置點井及足夠抽水機組，俾迅速排除工地之積水。</p> <p>(三)開挖施工控制：開挖施工若控制不良，可能造成鄰房潛在危害較大。其中連續壁之施工品質將直接影響工程成敗，如連續壁包泥、破洞、單元界面或轉角處漏水、漏</p>	<p>一、開挖施工及安全措施建議</p> <p>(一)本案於擋土連續壁內規劃設置貫穿式壁內傾度管(或以土中傾度管替代) 施工期間連續壁產生側向位移可能。</p> <p>(二)開挖施工階段於開挖區內打設抽水井進行必要之抽水，裝設深度置於土岩界面，並配置適當數量抽水機組，以應付於颱風、豪雨所造成淹水之問題，俾迅速排除工地之積水。</p> <p>(三)連續壁於開挖過程均進行壁體完整性測試，若遇連續壁包泥、破洞、單元界面或轉角處漏水、漏砂等立即停止開挖、堆置砂包或立即回填，並採灌漿止水處理，以防災情擴大。</p> <p>(四)本案已規劃施作最底層地下室時，因擋土壁無支撐高度涵蓋整層樓高及底板厚度，擋土壁所受側向壓力最大，且開挖時間最長，故將最底層分為二階段開挖，配合架設內支撐予以補強。</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 建築技術規則 • 臺北市營建剩餘資源管理辦法 • 臺北市建築物施工中妨礙交通及公共安全改善方案 • 營建剩餘土石方處理方案 • 臺北市大貨車(總重量逾6.5 噸)及聯結車禁止通行範圍路線(103/10/16) 	<p>依相關法規之規定持續執行。</p>

原環說書承諾事項	目前執行情形	解除環評管制後所依法令應符合之規定	變更審查結論後後續執行情形
<p>砂等因素，都可能造成開挖背側地表大量沉陷，進而影響鄰房安全。開挖施工時若發現上述缺失，應立即停止開挖、堆置砂包或立即回填，並採灌漿止水處理，以防災情擴大。</p> <p>(四)臨時支撐架設：本工程初步規劃採逆打工法施築，主要以地下層之樓版作為開挖支撐。施作最底層地下室時，若由其上一層樓版一次開挖至基礎底面，此時擋土壁無支撐高度涵蓋整層樓高及底版厚度，擋土壁所受側向壓力最大，且開挖時間最長，宜特別注意此階段之整體穩定性及壁體變形。將最底層分為二階段開挖，配合架設內支撐予以補強。基地開挖後，連續壁之側向位移將隨時間而增大，支撐應儘速架設。</p> <p>二、基礎底部上舉力及其對策</p> <p>本工程所規劃之非主結構區僅有地下室而無地上樓層，基地內非主結構區之開挖深度約18.22m，考慮洪氾時地下水位面位於地表之狀態，結構體有發生上浮之可能。水浮力可採用筏基內回填加重、裝設地下水解壓系統、或以抗拉拔基樁等方式予以克服，其中地下水解壓系統因有長期運轉維護之問題，可能不符合經濟效益，可優先採用筏基回填</p>	<p>二、本案擋土構造採樣勁度最佳、安全性最高的地下連續壁，除了抵抗開挖階段之土壓力外並承擔上部結構傳遞下來之側向剪力；同時採用安全性較高之逆築工法，可減少開挖時的壁體變位以增加鄰近基地之穩定性，而且因為先構築第一樓樓版，可減少因深開挖所造成之不安全感。</p>		

原環說書承諾事項	目前執行情形	解除環評管制後所依法令應符合之規定	變更審查結論後後續執行情形
<p>級配、或抗拉拔樁，以克服地下水上舉之問題。或可將非主結構區與主結構區合併考慮，並針對非主結構區之基礎採用加勁方式處理。</p> <p>三、基礎施工應注意事項 本案採用連續壁為地下室開挖擋土設施，避免緊鄰地界而有侵入計畫道路範圍之情形發生。另因本工程採用樁基礎，基樁施工方式大致可分為兩類；一為打擊樁，即利用打擊方法將基樁置於土層中者；另一則為鑽掘樁，即利用機械設備先行鑽孔，再於現場澆鑄樁體或將成品樁植入者。</p> <p>本基地位於市區，若採打擊樁施工所生之噪音及震動將對鄰房造成極大影響，故可優先採用鑽掘樁。國內常用基樁鑽掘工法主要有反循環及全套管兩種。本工程建議之基樁長度均進入岩盤面以下，若選用反循環工法時，應考量鑽頭是否具備足夠掘削能力；若採全套管工法，則機組之扭力大小以及目前可用之套管尺寸為考量要點。此外，因樁底沉泥之處理，對於基樁承载力影響甚大，可進行樁底灌漿以使端點支承力得以發揮。</p> <p>四、剩餘土資源 本開發計畫因拆除及開挖所產生之剩餘土資源，將遵照臺北市政府有關之規定處理。在</p>	<p>三、基礎型式為樁基礎(鑽掘式)，可直接將上部結構的荷重傳遞至承載層，避免因差異沉陷造成建物之損壞。</p> <p>四、本開發計畫因拆除及開挖所產生之剩餘土資源，將遵照臺北市政府有關之規定處理。</p>		

原環說書承諾事項	目前執行情形	解除環評管制後所依法令應符合之規定	變更審查結論後後續執行情形
<p>開挖階段確實執行污染防治措施，以降低其影響程度，本開發計畫開挖階段之污染防治措施如下：</p> <p>(一)在工區車輛出入口設置洗車台，對於進出工區之運土車輛之車身及輪胎確實清洗，使其不致污染路面。</p> <p>(二)使用帶運機卸土於運土卡車時，設置防塵罩與垂簾以防止粉塵飛散。</p> <p>(三)加強駕駛員的管理與訓練，訂定明確的罰則及稽查辦法，使其遵守相關運土規定，避免發生隨意傾倒廢土或污染道路的情形。</p> <p>(四)運土車輛加蓋布蓬或紗網，禁止駕駛員超載及超速行駛，防止砂沿途掉落污染路面。</p> <p>(五)洽臺北市政府了解臺北市大型開發填土工程時程，若時程上能配合，則運送剩餘土資源，並於施工前提出合法營建剩餘資源堆置處理場(簡稱土資場或處理場)及運輸路線。</p> <p>(六)依台北市建管處施工科相關規定，本案於申報拆除開工前需檢送拆除施工計畫(詳附錄 XV)提交第三公正單位(擬提送台北市土木技師公會)審查核定後據以施工。</p> <p>(七)清運回收：拆除過程產生 B5、B8 類剩</p>	<p>(一)在工區車輛出入口設置洗車台。</p> <p>(二)卸土於運土卡車時，設置防塵罩與垂簾。</p> <p>(三)加強駕駛員的管理與訓練。</p> <p>(四)運土車輛加蓋布蓬或紗網。</p> <p>(五)洽臺北市政府了解臺北市大型開發填土工程時程，若時程上能配合，則運送剩餘土資源；施工前已提出合法營建剩餘資源堆置處理場(簡稱土資場或處理場)及運輸路線，並經臺北市政府核准。</p> <p>(六)申報拆除開工前已檢送拆除施工計畫，提交第三公正單位(擬提送台北市土木技師公會)審查核定後據以施工。</p> <p>(七)清運回收：開工申報前已提送 B5、B8 類處理計畫書送主管審核核定並取得運送聯單。並每月持續上網登錄運送與收容記錄。</p> <p>(八)拆除及開挖完工後檢送所有運送證明並經主管機關現場會勘無誤後方得解除列管。</p> <p>(九)施工前已提送「建築工程剩餘資源處理計畫」呈報主管機關核可，並儘量避開敏感點及依「臺北市大貨車(總重量逾 6.5 公噸)及聯結車禁行通行範圍路線圖」公告管制範圍運輸。</p>		

原環說書承諾事項	目前執行情形	解除環評管制後所依法令應符合之規定	變更審查結論後後續執行情形
<p>餘資源數量由監拆建築師核算經管機關審核確認後，列管辦理。依規定須於開工申報前提送相關 B5、B8 類處理計畫書送主管審核核定並取得運送聯單。依據核定計畫書辦理分類、運棄至合法收容場收容，並須每月上網登錄運送與收容記錄。</p> <p>(八)於完工後須檢送所有運送證明並經主管機關現場會勘無誤後方得解除列管。</p> <p>(九)未來施工前將依規定提送「建築工程剩餘資源處理計畫」呈報主管機關核可，並儘量避開敏感點及依「臺北市大貨車(總重量逾 6.5 公噸)及聯結車禁行通行範圍路線圖」公告管制範圍運輸。</p>			
<p>水文及水質</p> <p>一、施工階段</p> <p>(一)為降低地下水位以方便開挖而抽出之地下水，將於工區內匯集，部份可用做清洗車胎用水或工區灑水之用。</p> <p>(二)本案施工期間將於工區出口處設置洗車沖水設備與設置臨時性或移動式沉澱池，將清洗產生工程廢水接引至沉澱池進行沉澱，使其水中之懸浮固體物先行沉澱(必要時使用凝結劑)，並設置套裝式混凝沈澱廢水處理設施，處理本案工區施工廢</p>	<p>一、施工階段</p> <p>本案施工階段水處理設置臨時性或移動式沉澱池，於沉澱後並經設施處理後再行排放，施工車輛行停等以在工區內為主，輔以現場施工人員以通信器材進行車輛管制，車輛駛離工區前以高壓水柱進行輪胎沖洗後再放行出場。</p> <p>施工階段及施工人員生活廢水均依送審核定之逕流廢水污染削減計畫進行處理後再行放流，施工機具、車輛清洗所產生之廢水亦依</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 水污染防治法 • 水污染防治措施及檢測申報管理辦法 • 放流水標準 • 臺北市建築物施工中妨礙交通及公共安全改善方案 • 臺北市下水道管理自治條例 	<p>依相關法規之規定持續執行。</p>

原環說書承諾事項	目前執行情形	解除環評管制後所依法令應符合之規定	變更審查結論後後續執行情形
<p>水，經處理後之工區放流水承諾符合放流水標準後方才排放。</p> <p>(三)施工車輛均停等於基地圍籬內，各種工程車輛駛出工區前，清洗車胎產生之污水先經沉砂池沉澱處理，並經套裝式混凝沈澱廢水處理設施處理後再排出工區，並設置發電機與抽水機，預防豪雨、颱風等所帶來之大量水釀成災害。</p> <p>(四)施工階段之施工廢水，施工人員生活污水之排放，將符合營造放流水標準及建築物污水處理設施放流水標準，且於施工前依「水污染防治措施及檢測申報管理辦法」檢具「逕流廢水污染削減計畫」，報請臺北市政府環境保護局核准後始得動工。將降雨逕流污染控制方法及污染控制設施承諾於施工前加以施作，特別於大雨前於適當地點存放施工機具、物料以及廢土方，部份怕淹水之物料並加以墊高，大雨過後逐一檢查施工機具、物料、廢土方是否受大雨侵蝕，並檢查各污染防制措施是否損壞；亦經常性定期維護本工程之BMP設施以達到較佳之管理成效。茲將本工地實施之污染控制方法整理如表8.1-1~2 預估可達平均 80%以上之污染物去除效率。</p>	<p>照相關計畫管理措施進行處理，每月再委請專業檢測公司針對本工區之水質進行採樣檢驗。</p>		

原環說書承諾事項	目前執行情形	解除環評管制後所依法令應符合之規定	變更審查結論後後續執行情形
<p>(五)施工機具與車輛之清洗廢水則將予以妥善收集並設置臨時性或移動式沉澱池處理，貯存於工區出口水池，可供運輸車輛離開施工區時能經由水池潤洗車輪，或使用高壓沖洗機，以確實沖洗車輪，避免車輛挾帶泥砂污染市區道路。施工機具及車輛之洗滌廢水，經套裝式混凝沈澱廢水處理設施處理後，處理至符合放流水標準(營建工地：生化需氧量 30mg/L、化學需氧量 100mg/L、懸浮固體 30mg/L、真色色度 550)，方可排出。</p> <p>(六)開發期間將以每天上、下午各於施工區之裸露地表及車行路面，確實灑水一次，施工面周圍設置防塵圍籬(牆)等相關管理措施，以降低因開發造成粒狀物的污染。</p> <p>二、營運階段</p> <p>(一)區域將植以草皮及景觀植栽，減少地表不透水面積，增加地層含水量。</p> <p>(二)基地位於臺北市地下水管制區，營運階段各項用水由臺北自來水事業處供應，不得抽用地下水以維護地下水層。</p> <p>(三)未來本案將依據「臺北市下水道管理自治條例」第 8 條之規定，污水下水道公告使用地區，新建、增建或改建建築物之用</p>	<p>二、營運階段 目前為施工階段</p>		

原環說書承諾事項	目前執行情形	解除環評管制後所依法令應符合之規定	變更審查結論後後續執行情形
<p>戶排水設備應依下水道法施行細則第 15 條規定向臺北市政府工務局衛生下水道工程處申請核准，並與本案基地附近既有污水下水道完成用戶接管。</p>			
<p>空氣品質</p> <p>一、施工階段</p> <p>(一)施工期間空氣污染主要來源是鋪面道路及受髒泥污染之鋪面道路，其粒狀污染物排放量可達總工程排放量之七成以上，各種污染源之防制技術如表 8.2-1，施工階段將要求承包商確實執行灑水、清掃、降低行車速度、覆蓋及清洗車輛等防治(制)措施。</p> <p>(二)維持工區四周路面清潔與鋪面完整，灑水保持路面濕潤，可減少 50%煙塵排放，防止因車輛行駛而造成塵土飛揚。</p> <p>(三)執行施工期間監測基地周界空氣品質，以供未來環保改進措施之參考。</p> <p>(四)管制工地內不得恣意燃燒或熔化產生塵煙之物質(如瀝青)，亦不得棄置堆放惡臭物質。</p> <p>(五)避免不必要之開挖所造成裸露面積，配合定期灑水減少揚塵隨風逸散。</p> <p>(六)施工機具、動力機械將定期維修保養，使</p>	<p>一、施工階段</p> <p>施工區域空氣汙染主要來自結構拆除階段所生之粉塵及車輛行進間產生之粒狀污染物。施工階段確實執行灑水、清掃、降低行車速度、覆蓋及清洗車輛並維持工區四周路面清潔與鋪面完整，每日洗掃街，持續執行基地周界空氣品質監測。</p> <p>基地因採逆打工法進行施工故開挖階段可避免因露天開挖而生之大量粉塵，運土卡車將加蓋帆布，防止砂土掉落引起塵土飛揚，需要時則在車尾下方安裝儲泥槽溝，防止泥水滲漏污染路面，再輔以出場車輛輪胎沖洗、周邊道路灑水清洗可使粉塵量降至最低。</p> <p>施工期間各項施工機具定期進行維修保養，並使用合格之油品；避免車輛於工區內怠運轉。</p> <p>地上物拆除階段於大樓周圍加設 4 公尺高圍籬、每天灑水二次，於拆除階段除既有建物外側搭設鷹架外掛防塵網與帆布抑塵飛散</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 空氣污染防制法 • 交通工具空氣污染物排放標準 • 車用汽柴油成分管制標準 • 空氣品質標準 • 空氣品質嚴重惡化緊急防制辦法 • 機動車輛停車怠速管理辦法 • 空氣污染防制費收費辦法 • 臺北市建築物施工中妨礙交通及公共安全改善方案 	<p>依相關法規之規定持續執行。</p>

原環說書承諾事項	目前執行情形	解除環評管制後所依法令應符合之規定	變更審查結論後後續執行情形
<p>用低含硫量之柴油，降低空氣污染物排放量。</p> <p>(七)建物外部噴漿塗刷及內部粉刷、裝修作業均將於大樓周圍加設完全密閉之尼龍布，防止塵埃四處飛散。</p> <p>(八)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。</p> <p>(九)施工期間依行政院環境保護署公佈之「營建工程空氣污染防制設施管理辦法」規定，確實落實空氣污染防制措施，且於契約明文規定承包商之施工車輛及機具使用合法油品。所有施工車輛皆符合最新一期車輛排放標準，使用低硫油品，並確實執行避免車輛怠速方案。</p> <p>(十)運土卡車將加蓋帆布，防止砂土掉落引起塵土飛揚，需要時則在車尾下方安裝儲泥槽溝，防止泥水滲漏污染路面。</p> <p>(十一)加強作業手訓練。</p> <p>(十二)加強重機械及車輛之污染控制、維護及汰舊換新。</p> <p>(十三)駛出工區之卡車應清洗輪胎及車輛表面，及不定期進行鄰近路面灑水。</p> <p>(十四)周界處設置4公尺高圍籬、每天灑水二次、加強機具的保養、減少機具怠轉及減少裸露面積。</p>	<p>外，於臨捷運通風井所在巷道側另行搭設高度超過通風井之鷹架+防塵網+帆布，以雙層防護方式降低對通風井之影響，大樓四周包覆以完全密閉之尼龍布，防止塵埃四處飛散。地下室拆除階段以大鋼牙進行拆除工作盡量避免使用破碎機進行敲除，除會製造噪音外也易生粉塵，再輔以密集灑水降塵，避免對空氣品質造成影響。</p> <p>替代方案： 若柴油衝錘式打樁機於操作時所排放的黑煙其不透光率達20%時，即停止使用該機具，將其送廠保養，或改採振動式打樁機。其餘動力機械若發生同樣的情形，亦將以相同的方法處理。</p>		

原環說書承諾事項	目前執行情形	解除環評管制後所依法令應符合之規定	變更審查結論後後續執行情形
<p>(十五)於拆除階段除既有建物外側搭設鷹架外掛防塵網與帆布抑塵飛散外，於臨捷運通風井所在巷道側另行搭設高度超過通風井之鷹架+防塵網+帆布，以雙層防護方式降低對通風井之影響。</p> <p>(十六)依據「行政院環境保護署審查開發行為空氣污染物排放量增量抵換處理原則(98.07.28.訂定)」，街道揚塵洗掃減量係數PM_{2.5}為0.607kg/km，故本案拆除及興建開挖期間，預計每日洗掃街長度約880m(排除兩天)，未來亦將參考環保署100年1月之「街道揚塵洗掃作業執行手冊」內容執行。</p> <p>二、營運階段</p> <p>(一)注意地下室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。</p> <p>(二)鼓勵大樓住戶使用大眾運輸工具或採共乘方式上下班，避免增加汽、機車使用數量，減輕廢氣排放對空氣品質之影響。</p> <p>(三)一般事業廢棄物集中處理並於當日清運處理，若有需要則加裝通氣除臭設備。</p> <p>(四)本案餐飲業作業場所針對所產生之空氣污染物之粒狀污染物(油煙)及異味污染物，將參考環保署「餐飲業空氣污染防制</p>	<p>二、營運階段</p> <p>目前為施工階段</p>		

原環說書承諾事項	目前執行情形	解除環評管制後所依法令應符合之規定	變更審查結論後後續執行情形
<p>技術評估與示範推廣計畫」，設置水洗機及靜電處理機等相關油煙污染防制設施，排油煙口預計設置於 3F，其離地高度約 12M，油煙經處理後排煙管排氣至西側。預期油煙防制效率將大於 80%，臭味防制效率則大於 90%。並維持餐廳通風換氣率。</p>			
<p>噪音</p> <p>一、施工階段</p> <p>(一)施工機具經常維修以維持良好使用狀態與正常操作，可以油壓式代替氣擊式，電動設備取代柴油動力設備。</p> <p>(二)使用空氣壓縮機、發電機、排水泵等固定設備時，因其易生噪音及振動干擾，需考慮其設置地點以減少對鄰近區域之影響，並加設防音、防振裝置。</p> <p>(三)臨時設施之裝設與拆除、工程材料與機具之進場與搬運均需慎重處理，避免在夜間進行而影響環境安寧。</p> <p>(四)考慮週邊環境狀況、居民作息時間、噪音管制區類別、交通狀況等因素，設定施工作業程序、時程及施工機械動線與配置，於白天施工作業，將噪音振動之干擾降至最低。開發單位承諾遵守營建工程從事夜</p>	<p>一、施工階段</p> <p>拆除施工階段以油壓大鋼牙破壞方式進行工作，減少氣擊敲除產生之巨大噪音，輔助設備使用時加設防震減噪裝置，避免因震動而生之共振，設備在進場安裝或是拆除時以”臺北市禁止從事妨礙安寧行為之區域範圍及時段”管制辦法內認可之時間內進行作業，避免干擾周邊住家安寧。</p> <p>施工車輛於基地內或是鄰近道路行進時應限制最高時速不得超過 40km/hr，隨時留意路面是否汙染並立即清洗，若是產生坑洞即行修補，避免車輛行經坑洞處產生噪音，並嚴禁亂鳴喇叭產生擾民行為。</p> <p>施工時落實環境保護對策，確實執行噪音防制措施及採取適當工法，以降低噪音量，維護施工周邊環境及鄰近住戶之安寧。</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 噪音管制法 • 噪音管制標準 • 環境音量標準 • 臺北市建築物施工中妨礙交通及公共安全改善方案 	<p>依相關法規之規定持續執行。</p>

原環說書承諾事項	目前執行情形	解除環評管制後所依法令應符合之規定	變更審查結論後後續執行情形
<p>間施工致妨礙安寧行為之區域範圍及時段，依照公告事項辦理相關規定。</p> <p>(五)施工與運輸車輛行駛於鄰近道路時，其速度限制在每小時 40km 以下，空車之噪音產生量較載重車為大，更應嚴格執行速度限制並禁止亂鳴喇叭。</p> <p>(六)工區鄰近道路應隨時保持鋪面之完整與清潔，以免車輛壓過坑洞而造成額外之噪音與振動。</p> <p>(七)妥善安排振動源之相關配置，避免因過度集而造成共振作用。</p> <p>(八)施工時落實環境保護對策，確實執行噪音防制措施及採取適當工法，以降低噪音量，維護施工周邊環境及鄰近住戶之安寧。</p> <p>(九)執行噪音振動監測計畫，依據「營建工程噪音管制標準」要求承包廠商依合約規定，妥善控制施工噪音與振動，減低工地附近環境品質影響程度。</p> <p>(十)拆除過程主要採用大鋼牙咬碎機具設備，盡量減少破碎機使用，減少拆除過程振動與噪音，並依依台北市 103 年 10 月 8 日府環一字第 10313737800 號公告修正「臺北市禁止從事妨礙安寧行為之區域範圍及時段」之營建工程於第一至第三類</p>	<p>替代方案:</p> <p>若於基地周界外 15m 測得之柴油衝鏈式打樁機其噪音量於白天時(晚上不施)超過 75dB(A)以上時，則可改採振動式打樁機或先以鑽土機等鑽挖洞孔後再行吊放，以減少打樁次數；以油壓式代替氣擊式，電動設備取代柴油動力設備；另採用咬碎機替代破碎機，以確保符合管制標準。</p>		

原環說書承諾事項	目前執行情形	解除環評管制後所依法令應符合之規定	變更審查結論後後續執行情形
<p>噪音管制區晚上十時至翌日上午八時及例假日中午十二時至下午二時，不得使用動力機器操作從事施工致妨礙安寧之行為。</p> <p>1.噪音之管制</p> <p>(1)採用低噪音施工方法。</p> <p>(2)採用低噪音施工機具。</p> <p>(3)施工機具應定期維護，並予汰舊換新。</p> <p>(4)加強作業手訓練。</p> <p>(5)分散作業時間。</p> <p>(6)非必要之工作，避免夜間施工，以免影響居民安寧。(採用無噪音咬碎機)</p> <p>2.振動之管制</p> <p>(1)採用低振動或無振動之施工方法。</p> <p>(2)採用低振動之施工機具。</p> <p>(3)分散作業時間。</p> <p>(4)施工機具經常維修以維持良好使用狀態與正常操作。</p> <p>(5)使用空氣壓縮機、發電機、排水泵等固定設備時加設防音、防振裝置。</p> <p>(6)妥善安排振動源之相關配置，避免因過度集而造成共振作用。</p> <p>二、營運階段</p> <p>(一)營運階段空調設備以適當之防音材料阻</p>	<p>二、營運階段</p> <p>目前為施工階段</p>		

原環說書承諾事項	目前執行情形	解除環評管制後所依法令應符合之規定	變更審查結論後後續執行情形
<p>隔，避免產生過大音量而影響安寧。進出大樓車輛應禁止亂鳴喇叭，維護四周環境安寧。</p> <p>(二)目前本案劃定噪音管制區屬於第三類管制區，將來亦可能會進行噪音管制區之修正，雖目前模擬結果雖然還是符合標準，惟本案將加強建築物的防音設施(如建材、隔音窗、隔音門、良好施工…等)。</p>			
<p>廢棄物</p> <p>一、施工階段</p> <p>(一)工程廢料若體積過大者先予以破碎，再委託臺北市合格之廢棄物清除機構清運；具有回收價值者(如鐵片、鋼筋)可與回收單位接洽，定期販賣處理之。</p> <p>(二)開挖產生之營建剩餘土石方(或簡稱餘土)由運土卡車送至合法營建剩餘資源堆置處理場(簡稱土資場或處理場)處理傾棄，沿途應避免塵土飄揚、泥漿掉落污染道路。</p> <p>(三)施工人員日常生活所產生之垃圾，將實施垃圾分類收集，交由臺北市合格公民營廢棄物清除機構清運，建築廢棄物則依規定運往建築廢棄物處理場。</p> <p>(四)本案施工期間均有規劃清潔人員定期清</p>	<p>一、施工階段</p> <p>拆除廢棄物體積過大時先進行破碎，並將夾雜其中雜物進行分類，再交由合格之廢棄物處理機構進行後續處理。</p> <p>清運過程運輸車輛應覆蓋帆布避免塵土飛揚，出場時進行輪胎清洗以免汙染道路。</p> <p>建造期間產生之工程廢棄物應妥善進行分類儲存，再交由合格清運業處清運處理，施工人員產生之生活垃圾應指派固定清潔人員進行分類處理再交由合格公、民營單位處理。</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 廢棄物清理法 • 臺北市建築物施工中妨礙交通及公共安全改善方案 	<p>依相關法規之規定持續執行。</p>

原環說書承諾事項	目前執行情形	解除環評管制後所依法令應符合之規定	變更審查結論後後續執行情形
<p>潔周邊道路路面，並要求工地管理人員不定時巡查，確保周邊道路路面清潔，另對於施工車輛行經之道路，亦要求工地管理人員不定時檢視路面狀況，如有破損立即修復以維道路品質與交通安全。</p> <p>二、營運階段</p> <p>(一)一般垃圾將確實分類收集，於 B1F、B2F 設置資源回收設備及非資源收集設備。紙張、金屬類及塑膠類依規定集中收集，納入資源回收體系。未來住宅及旅館部分均委由合格之代清除業者處理。</p> <p>(二)大樓垃圾收集系統及貯存空間將定期清洗與消毒，避免滋生蚊蠅等病媒蟲。</p> <p>(三)將參與環保署推廣環保旅店，推廣環保活動減少水及垃圾。</p>	<p>二、營運階段</p> <p>目前為施工階段</p>		
<p>帷幕牆反光</p> <p>本案玻璃帷幕之材質依綠建築技術規則第 17 章及建築技術規則建築設計施工編第三百零八條之一規定，採用反射率低於 0.25 之材質。</p>	<p>已依照綠建築技術規範，採用反射率低於 0.25 之材料做為玻璃帷幕之構件。</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 綠建築技術規範 	<p>依相關法規之規定持續執行。</p>
<p>古蹟遺址</p> <p>附近經初步調查並無發現任何古蹟遺址，惟為避免施工期間工程的開挖，對未曾發現之古蹟遺址造成損害，將依據「文化資產保存</p>	<p>施工階段目前未發現古蹟遺址，未來若有發現將立即停工，待鑑定後再行施工，確保古蹟遺址免於受影響。</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 文化資產保存法 	<p>依相關法規之規定持續執行。</p>

原環說書承諾事項	目前執行情形	解除環評管制後所依法令應符合之規定	變更審查結論後後續執行情形
<p>法」之規定，若發現其他古蹟遺址將立即停止工程之進行，等待考古鑑定，確保古蹟遺址免於受影響。</p>			
<p>環境友善</p> <p>一、將依據「臺北市綠建築自治條例」規定，於屋頂平台規劃太陽能板，可留設面積約為 57m²，發電量為 8250W，光電轉換效率一般在 15%左右。而太陽能產出後之電力，將併入本案市電使用，以提升本案節能減碳與環境友善的規劃。</p> <p>二、將依據「臺北市公園及行道樹認養作業要點」，認養基地東側南京東路二段到松江路 108 巷及北側一江街到松江路之行道樹，包括植栽養護、設施巡查及維護、及其他等，並於本案營運前向工務局公園路燈工程管理處提出申請。</p> <p>三、本案旅館規劃之照明、動力、電熱(太陽能)、空調、冷凍冷藏等設備，其設備耗能及運轉狀態將集中由監控系統自動化運行管理，以達節能優化管理。且主要設備能源之使用及效率，符合節約能源之要求與相關規定。</p>	<p>依據「臺北市綠建築自治條例」規定，於本案屋頂設置太陽能電板，產出電能供給市電使用，並向工務局公園路燈工程管理處提出申請認養基地東側南京東路二段到松江路 108 巷及北側一江街到松江路之行道樹，包括植栽養護、設施巡查及維護。</p> <p>旅館規劃之照明、動力、電熱(太陽能)、空調、冷凍冷藏等設備，以自動化管理運行，以達節能目的。</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 臺北市綠建築自治條例 • 臺北市公園及行道樹認養作業要點 • 臺北市建築物施工中妨礙交通及公共安全改善方案 	<p>依相關法規之規定持續執行。</p>

原環說書承諾事項	目前執行情形	解除環評管制後所依法令應符合之規定	變更審查結論後後續執行情形
<p>生態環境</p> <p>一、配合植栽及景觀綠化工程，以同時達到平衡生態及水土保持與景觀美化之功能。針對當地原有植物適合植栽部份，將可做為開發時綠化植栽的參考。</p> <p>二、嚴禁廢土任意傾置，以免影響工區外植被生長及動物活動。</p> <p>三、確實執行「環境影響說明書(定稿本)」所記載環境影響減輕對策(包括空氣品質、噪音振動、水質等)及環境監測計畫，嚴格監督承包商依核定之施工計畫來進行工地各項施工活動。</p> <p>四、施工人員或機具產生之廢水，將責成承包商妥善收集處理，符合放流水標準後，方能排放至放流口。</p> <p>五、施工時雨水沖刷之泥沙及施工泥水之砂泥由工區周圍截流系統流入沈砂池，經沈砂處理，符合放流水標準方能排放。</p>	<p>已依環境影響說明書(定稿本)」所記載環境影響減輕對策(包括空氣品質、噪音振動、水質等)及環境監測計畫，嚴格監督承包商依核定之施工計畫來進行工地各項施工活動，配合原有植物進行開發時綠美化之參考施工時雨水沖刷之泥沙及施工泥水之砂泥由工區周圍截流系統流入沈砂池，經沈砂處理，符合放流水標準方能排放。</p>	<p>同空氣品質、噪音振動、水質之相關法規或標準</p>	<p>依相關法規之規定持續執行。</p>
<p>社會經濟</p> <p>一、施工階段</p> <p>(一)施工人員：由於工程的進行，需要引進一批施工人員進駐該地區，對於當地人口結構將產生暫時性改變，因此對於施工人員的生活必須加以適當管理，以避免對當地</p>	<p>一、施工階段</p> <p>對於施工人員的生活必需加以適當管理，避免對當地居民生活產生負面影響。</p> <p>施工人力的需求，以當地居民為首要對象。</p> <p>若施工區域受限必須借用道路時事先申請，</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 臺北市建築管理自治條例 • 臺北市建築物施工中妨礙交通及公共安全改善方案 	<p>依相關法規之規定持續執行。</p>

原環說書承諾事項	目前執行情形	解除環評管制後所依法令 應符合之規定	變更審查結論後 後續執行情形
<p>居民生活產生負面影響。</p> <p>(二)就業情形：開發施工對人力之需求，以當地居民為首要對象；除整體規劃設計外，相關工程可以當地營建商承包施工，可間接提供就業機會。</p> <p>(三)交通：若施工區域受限必須借用道路時事先申請，並不得於交通尖峰期施工。若佔用馬路施工時需派專人指揮交通，以維護過往車輛之安全。機動調整施工車輛運輸時間，避免交通尖峰時刻行駛，以減輕影響程度。預先規劃適當之施工車輛停車位置，以免施供車輛任意停放路旁妨礙車流。時常派員檢視路面破損情形，以維持道路品質。施工車輛進出工地時，於入口處設置交通指揮人員，同時豎立明顯之導引標誌，以便提前導引來車提前變換車道，避免因車道急速縮減而造成交通阻塞之情形發生。本案施工期間除於施工區出入口處選派專人，指揮施工車輛進出與維持通過行人安全之外，所有施工車輛動線經過之路段，均加強設置施工標誌，提醒其他駕駛及行人注意施工機具及車輛，並要求本案施工車輛駕駛應禮讓行人優先。</p> <p>(四)經濟：工地工程所需材料及機具，可優先由當地廠家供給，以增加當地居民經濟收</p>	<p>並不得於交通尖峰期施工。</p> <p>施工期間如需借用道路時將事先進行申請，並不於交通尖峰期施工。若佔用馬路施工時需派專人指揮交通，以維護過往車輛之安全。工程進行中所需之材料，優先由當地廠家供給，專業技術施工人員也可間接促進當地之消費，可增加當地商家之經濟收入。</p>		

原環說書承諾事項	目前執行情形	解除環評管制後所依法令應符合之規定	變更審查結論後後續執行情形
<p>入。外來技術工人之增加，間接促進當地之消費，可增加當地商家之經濟收入。經濟收入增加，亦增加消費之需求。</p> <p>二、營運期間 本開發提供一完善之住宅設施，並提高地區生活之品質，為社會創造良好都市景觀、生活水平、都市發展。因此，本開發計畫對於整體社會經濟之貢獻，屬積極而正面之影響。</p>	<p>二、營運階段 目前為施工階段</p>		
<p>景觀美質環境</p> <p>一、施工期間 建築施工時，建物四周選用視覺穿透性較低的安全網，除了可以減少粉塵散落外，亦可隱藏施工機具與工地予人不安與不悅的印象。</p> <p>二、營運期間 各建築物之材料、造型與色彩，採整體規劃設計，周圍空間或綠地亦予以配合，以求整體景觀協調。本計畫地下停車場依「建築技術規則設備篇」第 102 條規定。</p>	<p>一、施工期間 工區內採行營建管理，妥善排列機具、物料與進度控管，始工區內外整潔有序，因此施工對於景觀之影響極輕微且將隨工程結束而恢復。</p> <p>由於施工期間或多或少會對施工區周圍環境造成改變(如圍籬、沈砂池等設施)，故為能降低其對環境之影響，必需進行施工後環境復原計畫，初擬如下所述。</p> <p>(一)圍籬等臨時性設施需拆除，且對裸露面進行植栽綠化工作。</p> <p>(二)道路之臨時性交通管制設施儘速撤離，並恢復原有道路型態(包括長度、路線、坡度及標準等)，以利人、車之通行。</p> <p>(三)施工期間之污染防制設施(包括洗車台設</p>	<p>建築技術規則</p>	<p>依相關法規之規定持續執行。</p>

原環說書承諾事項	目前執行情形	解除環評管制後所依法令應符合之規定	變更審查結論後後續執行情形
	<p>備及沈砂池等)，加以拆(廢)除，並做好相關復原措施。</p> <p>(四)施工期間設置臨時之垃圾貯存設備或活動式廁所，加以拆(移)除。</p> <p>(五)工區內臨時堆置場內之物品，加以運離並恢復原狀。</p> <p>二、營運階段 目前為施工階段</p>		
<p>遊憩</p> <p>一、施工期間 預先規劃工程機具或載運大卡車等進出工地的時間，避開遊憩活動尖峰日期或時段，在大量施工車輛進出工地時事先派人在鄰近重要路口指揮交通，減輕對於遊客或附近居民的交通不便。施工車輛進出工地設置清洗車輪，並執行載運建材覆蓋之檢查，減輕鄰近道路遊憩活動遊憩體驗之不愉悅影響。</p> <p>二、營運期間 完工營運後仍可於鄰近重要路口設置指標路牌，標示前往鄰近遊憩據點之方向，對於遊憩活動之體驗將有正面的影響。</p>	<p>一、施工期間 預先規劃工程機具或載運大卡車等進出工地的時間，避開遊憩活動尖峰日期或時段，在大量施工車輛進出工地時事先派人在鄰近重要路口指揮交通。</p> <p>施工車輛進出工地設置清洗車輪，並執行載運建材覆蓋之檢查。</p> <p>施工車輛進出工地時事先派人在鄰近重要路口指揮交通，減輕對於遊客或附近居民的交通不便。</p> <p>二、營運階段 目前為施工階段</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 臺北市建築物施工中妨礙交通及公共安全改善方案 	<p>依相關法規之規定持續執行。</p>
<p>交通運輸</p> <p>一、施工階段 本開發案之建築物施工過程衍生施工車輛進</p>	<p>一、施工階段 本基地於地下基礎開挖階段，施工圍籬將沿</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 臺北市建築物施工中妨礙交通及公共安全改善方案 	<p>依相關法規之規定持續執行。</p>

原環說書承諾事項	目前執行情形	解除環評管制後所依法令應符合之規定	變更審查結論後後續執行情形
<p>出勢必對周邊交通造成一定程度之影響，本計畫將根據周邊道路狀況及考量未來施工需求，提出相關交通維持計畫原則與初步構想，將施工期間對於周邊道路交通影響降至最低。</p> <p>(一)交通維持計畫原則</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.地下室施工設置臨時構台、地面結構施工於基地內規劃機具施工區域、補強結構，以杜絕施工車輛、機具佔據馬路。 2.若施工區域受限必須借用道路時應事先申請，並不得於交通尖峰時間施工。佔用馬路施工時須派專人指揮交通以維護行人安全。 3.將地面之樓板事先規劃成堆料區域，施工車輛行走區，事先將其樓板等結構物補強，以杜絕施工車輛佔用慢車道施工，妨礙車流。 4.機動調整施工車輛運輸時間，避免交通尖峰時刻行駛，以減輕影響程度。 5.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。隨時保養、檢修施工車輛，使其維持最佳狀況，以減低意外事件發生之可能性。 6.避免於暴雨期間施工，以減少因天雨路滑產生交通事故。 7.時常派員檢視路面破損情形，以維持道路品質。於重要路口，視實際行車情形，機動調 	<p>施工區域周邊架設，並設置行人通道，施工圍籬上設置警示標語，警告行人及通過車輛注意車輛進出，以確保施工期間工區周邊之道路安全。</p> <p>工區出入口需配置交通管制人員進行指揮調度，並配戴口哨、交管棒，引導車輛進出，以維工區周邊之道路安全。</p> <p>工區周邊設置相關明顯之導引標誌，以提醒往來車輛及行人注意，減速通過工區。</p> <p>本案棄土車輛將依核定之土石方資回收位置規畫，行駛路線避免行經人口與交通擁擠路段，以維護道路交通與行人安全。</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 建築技術規則 • 臺北市營建剩餘資源管理辦法 • 營建剩餘土石方處理方案 • 臺北市大貨車(總重量逾6.5噸)及聯結車禁止通行範圍路線(103/10/16) 	

原環說書承諾事項	目前執行情形	解除環評管制後所依法令應符合之規定	變更審查結論後後續執行情形
<p>派交通指揮人員，以免交通阻塞。</p> <p>8.施工車量進出工地時，於入口處設置兩名指揮交通哨，同時豎立明顯之導引標誌，以便提前導引來車提早變換車道，避免因車道急速縮減造成交通之阻塞。另外派遣一名指揮哨於入口處指揮交通，導引施工車輛進出工地，同時指揮來往車輛緩慢前進，以使交通順暢，同時避免安全事故之發生。</p> <p>(二)運土車運送路線規劃原則</p> <p>本案產生之廢土預定運往政府合法立案之土石方資源回收場，惟目前值工程整備前建築設計階段，在未能取得建築執照前，實無法清楚確認土石方資源回收場位址，本案後續將依據建築興建計畫，在實際開工前，將依政府相關規定向市府工務局提出合法棄土證明，屆時始能決定棄土場址。棄土車輛行駛路線規劃原則為避免行經人口與交通擁擠路段，以維護道路交通與行人安全，後續待棄土場位置確認後，屆時將視棄土場位置規劃詳細之棄土路線。</p> <p>二、營運期間</p> <p>(一)將停車場出入口鋪面抬高與人行道齊平：藉由停車場出入口鋪面抬高與人行道齊平措施之執行，可以提供經過本基地周邊的行人平順的步行空間，減輕車輛出入</p>	<p>二、營運階段</p> <p>目前為施工階段</p>		

原環說書承諾事項	目前執行情形	解除環評管制後所依法令應符合之規定	變更審查結論後後續執行情形
<p>口設置對行人可能造成之不便影響；此外，停車場出入口鋪面色彩與人行道鋪面色彩採不同顏色，以區隔車道與人行道，避免汽機車誤闖人行道。</p> <p>(二)尖峰時段派員於停車場出入口引導交通：交通尖峰時段，將派遣交管人員(管理員)引導進、出場車輛，以增加車流運行效率，進而確保通過本路段汽機車車輛、行人與本基地汽機車車輛進出順暢與交通安全。</p> <p>(三)停車場出口設置出車警示燈：停車場出口應設置警示燈號(聲響設施因會有噪音問題，可因應需求再增設)及照明設備，警告行人及通過車輛注意停車場出口車輛駛離情形，確保行人步行及車輛行車安全。</p> <p>(四)停車場車道進出安全設施規劃：本案停車場應設置適當數量之場內標誌、標線設施，藉以導引進出基地之車輛安全、順利進出，並在進出口匝道上下轉彎處，設置適當數量圓凸鏡，以提醒對向來車注意安全。另針對進出口車道處加強燈光照明，以避免燈光變化過大而影響駕駛者視覺，另車道轉彎處亦將加強照明以維護進出車輛安全。</p>			

原環說書承諾事項	目前執行情形	解除環評管制後所依法令應符合之規定	變更審查結論後後續執行情形
<p>(五)基地內提供鄰近公車站位置圖及路線資料：未來於基地內，提供基地鄰近捷運與公車站位置圖及路線資料，方便住戶獲取大眾運輸資訊；並定期更新基地內設置之基地鄰近公車站位置圖及路線資料。</p> <p>(六)提供計程車(準大眾運輸系統)叫車服務：為減少住戶使用私人運具，管委會將與優良計程車業者合作，提供計程車叫車服務，並且紀錄計程車搭乘之時間、車號，以保障顧客安全。</p> <p>(七)將預留電動車充電之管線於地下室訪客停車車位，可供未來住戶彈性使用。</p> <p>(八)本案將規劃於 1F 設置 4 個自行車位，另 B1F 亦有 6 個機車位可彈性作為自行車位。</p> <p>(九)本案將規劃於 B3F 設置 1 個無障礙停車位。</p>			
<p>捷運設施</p> <p>綜合本基地之調查和分析成果，為顧及施工期間的安全性並減少對四周道路、建物及捷運設施之影響，謹提出以下施工建議和注意事項；另外經由安全監測系統的建立，觀測與量測資料之回饋分析和應變措施，以供本基地設計和施工參考。請參閱附錄 VI 之「5.1</p>	<p>本基地預定開挖深度達 24.7 公尺，為避免開挖施工對四周緊鄰之既有捷運設施造成不利影響，並將影響程度降低至捷運容許變形值範圍之內，針對捷運設施保護措施如下：</p> <p>現況鑑定：擋土連續壁施工前應針對影響範圍內之捷運設施及鄰房進行詳細之現況鑑</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 大眾捷運系統兩側禁建限建辦法 • 建築技術規則 	<p>依相關法規之規定持續執行。</p>

原環說書承諾事項	目前執行情形	解除環評管制後所依法令應符合之規定	變更審查結論後後續執行情形
<p>基地鄰近道路、鄰房及捷運設施保護」。基地安全觀測系統平面圖請詳「圖 8.7-1 基地安全觀測系統平面圖」、捷運設施安全觀測系統平面圖請詳「圖 8.7-2 捷運設施安全觀測系統平面圖」。</p> <p>有關基地與捷運松江南京站設施平面位置圖、分級規範界線圖(A-A'剖面基地北側)、(A-A'剖面基地南側)、(B-B'剖面基地西側)、(B-B'剖面基地東側) 請詳附錄 XIV。另依據捷運工程局所提供之圖說資料，本基地與周邊捷運設施之平面關係說明如後及附錄 XIV：松江南京站(松山線)：基地北側為捷運松江南京站之松山線站體及出入口 B1 廊道，站體及出入口結構體(連續壁)距離本基地分別約為 6 公尺及 1 公尺，基礎深度則分別約為 GL-20.1m 及 GL-11.55m。松江南京站(新莊線)：基地東側為捷運松江南京站之新莊線站體部分，站體距離本基地約為 5.5 公尺，基礎深度則約為 GL-26.6m。捷十聯合開發大樓：基地西側緊鄰地上 18 層及地下 6 層之捷十聯合開發大樓(出入口 B1 共構)，開挖深度為 24.2 公尺，基礎系統係採用樁基礎。通風井 Y 及出入口 B2：基地南側緊鄰營運中之地上 2~3 層、地下 3~4 層之捷運松江南京站通風井 Y 及出入口 B2 結構體，其開挖</p>	<p>定，並需有確實且經過公證單位的記錄證單位的記錄(如照片及描繪圖等)，以做為往後施工作業倘有損害時之責任判定依據。</p> <p>以自動監測設備對於捷運站體、結構、軌區進行監測，以避免開發行為影響捷運站運作。</p>		

原環說書承諾事項	目前執行情形	解除環評管制後所依法令 應符合之規定	變更審查結論後 後續執行情形
<p>深度分別約為 GL-19.65m 及 GL-13.1m，基礎系統係採用樁基礎。本基地北側及東側道路下方分別有捷運松山線及新莊線通過，並緊鄰既有捷運設施且位於捷運系統限建範圍內，故有關本基地周邊之既有捷運設施概況、相關捷運法規規定，以及捷運限建範圍內工程行為之管制及影響容許值等規定分述如下。</p> <p>捷運系統禁限建與及施工管制</p> <p>政府部門為因應大眾捷運系統規劃、建設、營運需求並維護捷運系統之安全，分別頒佈：(1)大眾捷運法(民國 93 年 5 月 12 日修正)；(2)大眾捷運系統兩側禁建限建辦法(民國 101 年 07 月 30 日修正)；及(3)臺北都會區大眾捷運系統禁限建範圍內列管案件管理及審核基準。</p> <p>(一)捷運系統禁限建範圍：依據「大眾捷運系統兩側禁建限建辦法」(以下簡稱「禁限建辦法」)，本基地未受松江南京站站體禁建規定之影響，惟基地南側通風井開口面向外 6 公尺以內之地上封閉空間為禁建範圍；此外，依據捷運工程局頒布之限建範圍地形圖，本基地係位於松山線及新莊線限建範圍內(水平範圍 50 公尺內)，故相關工程行為將受捷運主管機關列管管制。</p>			

原環說書承諾事項	目前執行情形	解除環評管制後所依法令應符合之規定	變更審查結論後後續執行情形
<p>(二)分級規範界線及影響級別：依據「台北都會區大眾捷運系統禁限建範圍內列管案件管理及審核基準」(以下簡稱「管理及審核基準」)，針對位於限建範圍內之列管案件依工程行為種類之不同，將其施工對捷運安全之影響程度區分為 I~III 共三個級別，級別越低則代表影響程度越高。依「管理及審核基準」，本基地開挖施工工程係位於對捷運設施影響程度最高之 I 級區。</p> <p>(三)捷運設施容許變形值：依據「禁限建辦法」，針對站體及通風井等捷運結構部分之容許變形值如下列所述：(1)地下段明挖覆蓋結構部分：(a)不得造成地下車站、出土段、明挖覆蓋隧道承載軌道結構之傾斜量超過千分之一。(b)不得造成通風井、出入口、出土段、地下車站、變電站結構之總沈陷量超過 2.5 公分。(2)軌道位移部分：(a)不得造成軌道水平方向之位移超過該系統軌道各組件之水平總容許位移量。(b)不得造成軌道垂直方向之位移超過該系統軌道各組件之垂直總容許位移量。(3)地面段結構部分：(a)不得造成機廠及車站結構之傾斜量超過 1/750。(b)不得造成機廠及車站結構之總沉陷量超過 2.5</p>			

原環說書承諾事項	目前執行情形	解除環評管制後所依法令 應符合之規定	變更審查結論後 後續執行情形
<p>公分。</p> <p>(四)施工管理：依「禁限建辦法」第三章第 9 條，起造人為其限建範圍內建築物申請建造執照、拆除執照或雜項執照時，應檢具建築法規定之文件及書件，向當地主管建築機關申請，由當地主管建築機關會商捷運主管機關審核同意後發給之；此外，依第 12 條，建築物開工前，應先會同捷運主管機關及捷運營運機構，辦理捷運設施之現況調查及現況測量，並提出施工計畫，經當地主管建築機關會商捷運主管機關審核同意。</p> <p>捷運設施保護</p> <p>本基地預定開挖深度達 24.7 公尺，為避免開挖施工對四周緊鄰之既有捷運設施造成不利影響並將影響程度降低至捷運容許變形值範圍之內，針對捷運設施保護措施如下：</p> <p>(一)現況鑑定：擋土連續壁施工前應針對影響範圍內之捷運設施及鄰房進行詳細之現況鑑定，並需有確實且經過公證單位的記錄證單位的記錄(如照片及描繪圖等)，以做為往後施工作業倘有損害時之責任判定依據。</p> <p>(二)減少開挖壁體變形措施：依據「禁限建辦法」，本基地開挖不得造成捷運軌道之水</p>			

原環說書承諾事項	目前執行情形	解除環評管制後所依法令 應符合之規定	變更審查結論後 後續執行情形
<p>平及垂直位移超過總容許位移量(約為 1 公分)，研判本基地開挖對捷運之影響主要應為水平方向之位移，因此本基地開挖時之壁體/土壤側向變位必須進行有效之減少與控制，將所引致之捷運站體與軌道水平位移控制在 1 公分之內；初步於基地內設置對撐式地中壁及扶壁系統，提供開挖面下結構性之支撐，應可有效減少開挖引致之側向變位及對捷運之影響。由於扶壁及地中壁之導溝係在現有地下室內施築，所以其位置應避開舊建物地下室柱位，且構築深導溝時將配合昇層由下而上逐一敲除既有地下室主梁，需同時進行地下室回填等措施；或採內支撐方式拆除既有地下室梁柱及構築深導溝，以維持舊有連續壁外側土、水壓力之支撐，施工前詳細規劃施工程序、步驟與動線，因此需由設計單位與施工單位就基地施工條件檢討可行性、安全性及工期進行審慎分析。倘估計有超過容許值之可能，即採取因應措施降低對捷運之影響，包括：地盤改良、分區開挖、增設支撐等。</p>			

原環說書承諾事項	目前執行情形	解除環評管制後所依法令應符合之規定	變更審查結論後後續執行情形
<p>環境監測計畫</p> <p>一、施工期間 空氣品質、噪音及振動、水質、交通流量、土壤</p> <p>二、營運期間 水質、交通流量</p>	<p>一、施工期間 依承諾事項持續執行中</p> <p>二、營運階段 目前為施工階段</p>	<p>同空氣品質、噪音振動、水質之相關法規或標準</p>	<p>依相關法規之規定持續執行。</p>
<p>其他</p> <p>一、建築面積表(表 5.2-1)</p> <p>二、景觀配置</p> <p>三、救災及動線</p> <p>四、用水及污水</p> <p>五、本案依據綠建築標章申請審核認可及使用作業要點執行在使用前取得綠建築候選書，並達「黃金級」等級(本案採 2009 年版，其等級等同於 2015 年版銀級)</p>	<p>依原環說書所列開發內容持續執行中。</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 建築技術規則 • 臺北市土地使用分區管制自治條例 • 臺北市建築管理自治條例 • 臺北市綠建築自治條例 • 建築法 • 劃設消防車輛救災活動空間指導原則 • 自來水法 • 自來水用戶用水設備標準 • 臺北市下水道管理自治條例 • 建築物污水處理設施設計技術規範 • 綠建築標章 	<p>依相關法規之規定持續執行。</p>