

第五章

變更後對環境影響之說明

第5章 變更後對環境影響之說明

本次變更係依行政院環保署於107年4月11日環署綜字第1070026361號令修正公告「開發行為應實施環境影響評估細目及範圍認定標準」，其第26條已修正為：「高樓建築，其高度120公尺以上者，應實施環境影響評估」。本計畫因開發規模降低，經法令修正後，非屬應實施環境影響評估之開發項目，故本次辦理申請變更審查結論為免依原環境影響說明書及原審查結論執行。開發內容維持住宅、辦公室使用，並無新增用途。

此外，原環評案之審查結論及營運期間環境保護對策之承諾中，解除環評管制後應遵守各目的事業主管機關之相關法令應符合之規定條例說明，如表5-1及表5-2所示。

表 5-1 原環評案之審查結論辦理情形

環境影響評估審查結論 (請依公告結論逐項填報)	辦 理 情 形
一、應於施工前訂定棄土運輸計畫送本府交通局審核後據以執行。	本計畫尚未有棄土運輸計畫(交通維持計畫)，未來將對棄土及混凝土等工程車輛之進出動線及運輸路線做最妥善之安排，並送台北市政府交通局核定後據以執行。
二、應於施工前完成春季(99年2月~4月)生態調查報告送本府環境保護局備查。	本計畫已於99年2月26日~99年3月1日完成春季生態調查報告，於99年12月30日函送台北市政府環境保護局(南總字第099256號)，並於99年12月31日取得核備函(北市環秘(一)字第09939345500號)。
三、本基地屬軟弱地層，應加強基礎工程施作。	本計畫施工期間仍依「建築物基礎構造設計規範」之規定辦理相關安全措施及開挖安全監測。
四、施工圍籬應依本市建築管理處規定進行綠美化。	本計畫施工期間仍依「臺北市建築物施工中妨礙交通及公共安全改善方案」第二點規定，執行施工圍籬綠美化。
五、剩餘土石方處理應先洽本府工務局，確認本開發案剩餘土石方之土質及開挖時程確實不符北投士林科技園區及社子島開發計畫填土使用需求後，始得委託其他土資場處理。	依據本計畫地質鑽探結果，開挖土方性質為粉土質黏土層。棄土前，將與台北市政府工務局確認本計畫剩餘土石方之土質及開挖時程是否適合北投士林科技園區及社子島開發計畫填土使用之需求，若無法滿足北投士林科技園區及社子島開發計畫之需求，則送往合法土資場進行處理。

表 5-2 原環評案之相關承諾事項執行情形

減輕或避免不利環境影響之對策 (依環評書件所載內容填報)	辦 理 情 形
<p>一、規劃設計階段</p> <p>(一)公害污染防治對策</p> <p>1.研訂「施工環境保護執行計畫」並納入相關工程契約書中，責成承包商落實工地環保工作。</p>	<p>施工前再依相關法令規定辦理。</p>
<p>2.本計畫於施工前依規定檢具「營建工地逕流廢水污染削減計畫」，在報主管機關核准後才進行施工，並依據逕流廢水污染削減計畫內容確實執行。</p>	<p>施工前依「水污染防治法」及「水污染防治措施及檢測申報管理辦法」等規定檢具「營建工地逕流廢水污染削減計畫」送環保局審核，核備後依該計畫內容確實執行。</p>
<p>3.本計畫廢棄土處理應依據「臺北市營建剩餘資源及混合物管理辦法」(臺北市府97年11月24日(97)府法三字第09733032700號令修正發布)規定辦理，營建剩餘資源處理計畫書之製作並依規定將餘土與泥漿數量分別載明。</p>	<p>土方處理仍依「臺北市營建剩餘資源管理辦法」規定辦理，並依「臺北市工程施工期間交通維持作業辦法」提送交通維持計畫書經臺北市交通局辦理審核。</p>
<p>(二)道路交通維持</p> <p>本基地施工將對棄土及混凝土等工程車輛之進出動線及運輸路線做最妥善之安排，並依規定提送「交通維持計畫」至台北市交通局審核，計畫內容依台北市交通局核定為主。</p>	<p>施工期間仍需依「臺北市工程施工期間交通維持作業辦法」提送交通維持計畫書經台北市交通局辦理審核。</p>
<p>二、施工期間</p> <p>(一)施工計畫擬定及進度控管</p> <p>1.工程開工前將要求各承包商須先擬定詳細施工計畫，其內容應包括：施工進度、施工道路、營建工地逕流廢水削減計畫、施工材料來源(含粗骨材、細骨材、水泥等)、施工工場設置位置、面積、工作內容，施工房舍設置位置、容量、污染防治措施、施工工場、施工房舍之美化措施及各項施工人員名冊。該施工計畫將由工程監督單位核可後方准動工，且監工人員將依施工計畫之內容隨時督導包商，並要求其採取改善措施。</p>	<p>施工期間仍應依「建築物基礎構造設計規範」之規定辦理。</p>
<p>2.施工期間應遵照台北市政府工務局及環保署「營建工程空氣污染防制設施管理辦法」相關規定，設置符合規範之施工告示牌。</p>	<p>施工期間比照台北市政府工務局及環保署「營建工程空氣污染防制設施管理辦法」相關規定，設置符合規範之施工告示牌。</p>

減輕或避免不利環境影響之對策 (依環評書件所載內容填報)	辦 理 情 形
<p>3.於施工前 30 日內，以書面告知目的事業主管機關及台北市政府環境保護局預定施工日期。施工期間將嚴格管制各項工程進度，如此不但可早日完成軟硬體建設，且由於確實掌握工程進度，施工期間對於環境之不利影響行為，如施工所導致工地噪音增加、灰塵飛揚、工地產生污水、垃圾、廢油等污染均得以及早消除。</p>	<p>施工期間依「水污染防治法」、「廢棄物清理法」、「空氣污染防制法」等規定，於施工前取得相關許可，始得施工。</p>
<p>(二)地文地質</p> <p>1.影響範圍內之鄰房應於開挖施工前即對現有狀況做詳細鑑定調查，並且經過公正單位的紀錄(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>施工期間仍應依「建築物基礎構造設計規範」之規定辦理相關安全措施及開挖安全監測。</p>
<p>2.基礎開挖期間造成地層變位因應對策說明如下： 由於地層變數較多，挖填工作所產生之鄰近設施影響性較明顯，尤其在人權意識高漲的時代，一般基礎之工程管理首重安全管理，若依工程之時段區隔，可分為：</p> <p>(1)設計時之工程安全管理(SPM)－著重規劃期之安全及價值分析</p> <p>A.兼具經濟、省時之工法安全評估(解壓、PC工法等工法)</p> <p>B.特殊施工考慮分析(臨時性設施)</p> <p>C.各項相關施工重點規劃及規範制定，必要時併入發包要件</p> <p>D.各階段之應力、變位模擬預測</p> <p>E.安全觀測系統規劃及階段管制擬定</p> <p>F.協助審查施工計劃與安全管理部份</p> <p>G.安全檢討要件(擋土牆、支撐系統及鄰近設施影響評估)</p> <p>(2)施工時工程安全管理(SCM)－著重施工確實、警戒管制及應變執行</p> <p>A.協助審查施工計劃安全管理及品質管制部份</p> <p>B.各相關施工規範之施行細則擬定</p> <p>C.大地工程之施工管理表格制定</p>	<p>施工期間仍應依「建築物基礎構造設計規範」之規定辦理相關安全措施及開挖安全監測。</p>

減輕或避免不利環境影響之對策 (依環評書件所載內容填報)	辦 理 情 形
D.應變計劃之擬定及協助執行 E.安全補強計畫規劃或審查 F.觀測資料判讀及回饋檢討模擬預測、管制值 G.觀測資料安全分析及修正應變計劃 H.工務會議之參與 I.開挖構築地下結構物時，應避免其擋土設施及其構造物侵入周邊計畫道路範圍情況	
<p>(3)安全監測建議</p> <p>安全監測主要協助開挖安全管理及管制回饋檢討，故應設定安全管制值，並以該值訂定警戒值及行動值，以為安全管理之基準，本區開挖影響範圍，由統計資料顯示約在距擋土壁三倍開挖深度(3H)之範圍，其中以 1.5H 之內為影響量較大區，建議安全管制重點宜涵蓋此區域。</p> <p>綜合上述各項目儀器之效能，經考慮本基地之施工方式，建議傾斜管(壁體內、外)、沉陷觀測點(路面、房屋)、鋼支柱隆起點、支撐應變計、鋼筋計及水壓計等項目可列為首要之配置需求，水位觀測井、土壓計可列為次要考慮之項目，屆時可依據擋土及開挖方式確定後，於設計之安全管理(SPM)階段，進行詳細配置規劃及安全管制擬定，本案地質安全觀測系統如表 6.1-1。安全管制值建議如下表 6.1-2 所示。</p>	<p>施工期間仍應依「建築物基礎構造設計規範」之規定辦理相關安全措施及開挖安全監測。</p>
<p>(三)空氣品質</p> <p>本案將依行政院環保署公布之「營建工程空氣污染防制措施管理辦法」相關規定辦理，為落實營建工程空氣污染防制措施，針對工地周界、物料堆置、車行路徑、裸露地表、工地出入口、結構體、上層物料輸送及運送物料之車輛機具採取有效抑制粉塵之防制設施。</p>	<p>施工期間仍依行政院環保署公布之「營建工程空氣污染防制措施管理辦法」相關規定辦理，為落實營建工程空氣污染防制措施，針對工地周界、物料堆置、車行路徑、裸露地表、工地出入口、結構體、上層物料輸送及運送物料之車輛機具採取有效抑制粉塵之防制設施。</p>

減輕或避免不利環境影響之對策 (依環評書件所載內容填報)	辦 理 情 形
<p>1.工地周界</p> <p>營建工程進行期間，除保留原工廠圍牆做為圍籬外，工地周界應設置定著地面之全阻隔式圍籬及防溢座。本計畫屬第一級營建工程，其圍籬高度不得低於 2.4 公尺。圍籬於道路轉角或轉彎處 10 公尺以內者，得設置半阻隔式圍籬，以增加車輛轉向之視野。</p> <p>另外，考量工區周邊整體綠美化意象，施工圍籬牆面將進行綠美化，並加上南港輪胎廠昔日照片(如圖 6.1-1)。</p>	
<p>2.物料堆置</p> <p>針對物料堆置區採用防塵布或防塵網覆蓋具粉塵之物料。</p>	<p>施工期間仍依行政院環保署公布之「營建工程空氣污染防制措施管理辦法」相關規定辦理。</p>
<p>3.車行路徑</p> <p>本計畫屬第一級營建工程，針對車行路徑採用鋪設混凝土方式以抑制粉塵逸散，鋪設面積達車行路徑面積之 80%以上。</p>	<p>施工期間仍依行政院環保署公布之「營建工程空氣污染防制措施管理辦法」相關規定辦理。</p>
<p>4.裸露地表</p> <p>於乾燥天候於裸露地表採用地表壓實及道路定期灑水(晴天時每天至少二次，上下午各一次)，並定期清除鄰近道路塵土，以避免車輛、機具進出引起大量塵土飛揚，以抑制粉塵逸散，前述防制設施達裸露地表之 80%以上。</p>	<p>施工期間仍依行政院環保署公布之「營建工程空氣污染防制措施管理辦法」相關規定辦理。</p>
<p>5.工地出入口</p> <p>於施工出入口設置洗車台，且洗車台四周設置防溢座以防止洗車廢水溢出工地，另外設置廢水收集坑及具有有效沉砂作用之沉砂池，車輛離開即有效清洗車體及輪胎，表面不得附著污泥。</p>	<p>施工期間仍依行政院環保署公布之「營建工程空氣污染防制措施管理辦法」相關規定辦理。</p>
<p>6.結構體</p> <p>結構體施工架(鷹架)外緣，設置有效抑制粉塵之防塵網或防塵布，本計畫屬第一級營建工程，於 10 公尺高度或四樓天花板以下設置防塵布。</p>	<p>施工期間仍依行政院環保署公布之「營建工程空氣污染防制措施管理辦法」相關規定辦理。</p>
<p>7.上層物料輸送</p> <p>施工期間工地內上層具粉塵逸散性之工程材料、砂石、土方或廢棄物輸送</p>	<p>施工期間仍依行政院環保署公布之「營建工程空氣污染防制措施管理辦法」相關規定辦理。</p>

減輕或避免不利環境影響之對策 (依環評書件所載內容填報)	辦 理 情 形
至地面或地下層時，透過電梯孔道、建築物內部管道、密閉輸送管道或以人工搬運方式輸送，以減少粉塵逸散。另外，輸送管道出口，設置可抑制粉塵逸散之圍籬或灑水設施。	
8.運送物料之車輛機具 運送具粉塵逸散性之工程材料、砂石、土方或廢棄物進出營建工地之車輛機具，採用具備密閉車斗之運送機具或使用防塵布或其他不透氣覆蓋物緊密覆蓋及防止載運物料掉落地面。	施工期間仍依行政院環保署公布之「營建工程空氣污染防制措施管理辦法」相關規定辦理。
9.選用狀況良好之施工機具及運輸車輛，做好定期、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。	施工期間仍依行政院環保署公布之「營建工程空氣污染防制措施管理辦法」相關規定辦理。
10.運輸路線依核定交通維持計畫行駛，加強行駛規範之訂定及執行，於穿越人口稠密地區時，應降低車速至40km/hr 以下避免掀揚塵土。	施工期間仍依行政院環保署公布之「營建工程空氣污染防制措施管理辦法」相關規定辦理。
11.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。	施工期間仍依行政院環保署公布之「營建工程空氣污染防制措施管理辦法」相關規定辦理。
12.於計畫區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。	本計畫仍依照「水污染防治法」、「廢棄物清理法」及「空氣污染防制法」等相關污染防制規定辦理。
13.責成承包廠商相關施工車輛皆應符合最新一期車輛空污排放標準，且定期呈報期檢驗合格證明，並透過現場專人管理督導，減少車輛怠速情況，以加強空氣污染防制。	施工期間仍依行政院環保署公布之「營建工程空氣污染防制措施管理辦法」相關規定辦理。
(四)地表水水質 1.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，於開挖面或推置場所，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，處理降雨初期逕流及洗車平台之廢水。	施工前依「水污染防治法」及「水污染防治措施及檢測申報管理辦法」等規定檢具「營建工地逕流廢水污染削減計畫」送環保局審核，核備後依該計畫施內容確實執行。
2.工區四周設置截水溝，攔阻工地逕流廢水引至滯洪沉砂池，防止廢水漫流影響鄰近溝渠水質與排水功能。臨時沈砂池上澄液回收作為抑制揚塵灑水使用，以節約施工用水。	施工前依「水污染防治法」及「水污染防治措施及檢測申報管理辦法」等規定檢具「營建工地逕流廢水污染削減計畫」送環保局審核，核備後依該計畫施內容確實執行。

減輕或避免不利環境影響之對策 (依環評書件所載內容填報)	辦 理 情 形
3.圍籬下方及洗車台四周設置防溢座，防止廢水漫流。	施工前依「水污染防治法」及「水污染防治措施及檢測申報管理辦法」等規定檢具「營建工地逕流廢水污染削減計畫」送環保局審核，核備後依該計畫施內容確實執行。
4.施工機具維修廢水為含油脂性較高之廢水，將責成承包廠商收集後集中處置或採用最佳管理方式(BMP)予以處理，不得污染附近水體。	本計畫尚未施工，施工期間再依相關法令規定辦理。
5.施工人員所產生之生活污水採租用流動式廁所(定時委託代清除處理業清除糞尿)方式處理，工務所設置套裝式污水處理設施，應符合建築物污水處理設施之相關管理規定。	施工前依「水污染防治法」及「水污染防治措施及檢測申報管理辦法」等規定檢具「營建工地逕流廢水污染削減計畫」送環保局審核，核備後依該計畫施內容確實執行。
6.污水管線施工應落實雨污水分流設計，管線並漆以顏色標示，避免混接。	施工前依「水污染防治法」及「水污染防治措施及檢測申報管理辦法」等規定檢具「營建工地逕流廢水污染削減計畫」送環保局審核，核備後依該計畫施內容確實執行。
(五)噪音與振動 1.施工階段相關具體之噪音防制技術對策詳如表 6.1-3 及表 6.1-4 所示。	施工期間將依「噪音污染防制法」等相關規定辦理。
2.依本開發計畫特性，各項防制及保護措施，可由施工計畫著手，且將詳列於合約及施工規範中，以責成承包商確實執行，並經由有效行政管理而落實，由本計畫預測得知噪音污染之範圍僅限於距施工機具周圍之地區，為保障鄰近居民生活之安寧，仍須採行下列對策以為因應，茲分述如下： (1)除保留原工廠圍牆做為圍籬外，於工區四周設置圍籬。 (2)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。 (3)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。 (4)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。 (5)執行施工期間營建噪音監測，作為	施工期間將依「噪音污染防制法」等相關規定辦理。

減輕或避免不利環境影響之對策 (依環評書件所載內容填報)	辦 理 情 形
改善之依據。	
<p>3.施工運輸車輛噪音減輕對策</p> <p>(1)施工期間運輸車輛定期保養檢修以維持良好車況，並定期檢查及汰換老舊車輛。</p> <p>(2)進出工區道路時，禁止急加速、減速及按喇叭，以減低突增之噪音量。</p> <p>(3)施工期間工區周界之運輸道路須保持路面平整，運輸道路如有破損時則須立即進行維護，以免因路面顛跛增加運輸車輛產生之噪音振動量。</p> <p>(4)車輛行駛於南港路時，應降低車速小於 40 公里/小時，減少車輛行駛於捷運施工臨時鋪設之蓋板路面所產生之噪音與振動。</p> <p>(5)棄土車輛運輸避開上、下午交通尖峰時間(上午 7:00~9:00,下午 17:00~19:00)來載運，減少南港路尖峰時段車流，降低交通衍生噪音影響。</p> <p>(6)連續壁施工期間外，平日不夜間棄土，避免影響運輸道路沿線環境安寧。</p> <p>(7)工區內設置車輛停等空間，等候進場車輛嚴禁於南港路路邊臨停，除避免佔用車道影響車流，亦減少車輛待速噪音影響。</p>	<p>施工期間將依「噪音污染防治法」等相關規定辦理。</p>
<p>4.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。</p>	<p>本計畫仍會設置施工單位聯絡窗口，並做好敦親睦鄰之工作。</p>
<p>(六)交通運輸</p> <p>現階段針對本基地開發施工期間交通維持計畫原則，將先依施工中交通維持計畫準則、運土車交通量推估與運送路線規劃原則等三項主題，概要說明如下：</p> <p>1.地下室與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。</p>	<p>施工期間仍需依「臺北市工程施工期間交通維持作業辦法」提送交通維持計畫書經臺北市交通局辦理審核，並據以實施。</p>
<p>2.若施工區域受限必須借用道路時應事</p>	<p>施工期間仍需依「臺北市工程施工期間交通維</p>

減輕或避免不利環境影響之對策 (依環評書件所載內容填報)	辦 理 情 形
先申請，並不得於交通尖峰時間施工。	持作業辦法」提送交通維持計畫書經臺北市交通局辦理審核，並據以實施。
3.佔用馬路施工時須派專人指揮交通以維護行人安全。	施工期間仍需依「臺北市工程施工期間交通維持作業辦法」提送交通維持計畫書經臺北市交通局辦理審核，並據以實施。
4.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。	施工期間仍需依「臺北市工程施工期間交通維持作業辦法」提送交通維持計畫書經臺北市交通局辦理審核，並據以實施。
5.機動調整施工車輛運輸時間，儘量避免交通尖峰時刻行駛，以減輕影響程度，另對於擁擠路段將設置速率限制標誌，以維護交通安全。	施工期間仍需依「臺北市工程施工期間交通維持作業辦法」提送交通維持計畫書經臺北市交通局辦理審核，並據以實施。
6.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。	施工期間仍需依「臺北市工程施工期間交通維持作業辦法」提送交通維持計畫書經臺北市交通局辦理審核，並據以實施。
7.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。	施工期間仍需依「臺北市工程施工期間交通維持作業辦法」提送交通維持計畫書經臺北市交通局辦理審核，並據以實施。
8.免於暴雨期間施工，以減少因天雨路滑產生交通事故。	本計畫尚未施工，施工期間再依相關法令規定辦理。
9.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，機動調派交通指揮人員，以免交通阻塞。	施工期間仍需依「臺北市工程施工期間交通維持作業辦法」提送交通維持計畫書經臺北市交通局辦理審核，並據以實施。
10.施工車輛進出工地時，於入口處設置一名指揮交通哨，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，以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出口處指揮交通，導引施工車輛離開工地，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。	施工期間仍需依「臺北市工程施工期間交通維持作業辦法」提送交通維持計畫書經臺北市交通局辦理審核，並據以實施。
(七)廢棄物 施工期間之廢棄物主要為廢棄土、建築施工之廢建材、垃圾及廢料、穩定液及淤泥等，針對各項廢棄物擬出一套防制措施，以減少對環境之污染。 1.廢棄土方 在開挖階段應確實執行污染防治措施，以降低其影響程度。本開發計畫	本計畫將依「廢棄物清理法」、「水污染防治法」及「空氣污染防制法」等相關規定辦理。

減輕或避免不利環境影響之對策 (依環評書件所載內容填報)	辦 理 情 形
<p>開挖階段之污染防治措施如下：</p> <p>(1)運棄土石方應依據「臺北市營建剩餘資源管理辦法」(民國 101 年 11 月 27 日臺北市政府(101)府法綜字第 01033668300 號令修正發布)規定辦理，確實掌握流向，並作好相關安全維護及環境清潔工作。</p> <p>(2)工區出入口道路每日定期派員清掃，配合灑水以抑制塵土飛揚。</p> <p>(3)運土車輛加蓋布蓬或紗網，禁止駕駛員超載及超速行駛，防止砂土沿途掉落污染路面。</p> <p>(4)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。</p> <p>(5)為避免運輸車輛造成交通問題，盡量避免在尖峰時間進出工區。</p>	
<p>(6)要求承包商使用密閉式車斗的棄土車，出工區時，徹底清洗輪胎及車身，並繳交運土履約保證金，如於運土期間，發現運土動線道路路面確實為本計畫棄土車輛外漏之淤泥，則以保證金支付清理費用。</p>	<p>施工期間仍依行政院環保署公布之「營建工程空氣污染防制措施管理辦法」相關規定辦理。</p>
<p>2.廢建材及員工生活廢棄物委託合法公民營代清運業者代為清除。</p>	<p>施工期間將依「廢棄物清理法」、「水污染防治法」及「空氣污染防制法」等相關規定辦理。</p>
<p>3.穩定液及淤泥</p> <p>(1)穩定液之處置</p> <p>本基地地下連續壁施工及基樁施工時皆可能採用穩定液，其功能在維持壁體不致崩塌，穩定液之組成分以水和皂土佔大比例，施工單位為了控制穩定液良好的品質，在穩定液循環使用過程中，針對穩定液之黏性及該區地下水陽離子之多寡及比重分別添加增黏劑(CMC)、分散劑(FCL)及比重劑，表 6.1-5 為一般穩定液及其添加劑混合比例與組成分說明。穩定液經多次循環利用後，因無法再生或是劣化情形嚴重，施工單位才將其廢棄，即是廢穩定液。</p>	<p>本計畫尚未施工，施工期間再依相關法令規定辦理。</p>

減輕或避免不利環境影響之對策 (依環評書件所載內容填報)	辦 理 情 形
<p>由於皂土之成分為蒙脫土，蒙脫土之組成又以 Al₂O₃ 及 SiO₂ 為主要構成物，增黏劑、分散劑為無機性鹽類，因此，廢穩定液之組成分仍以含鋁、含矽及無機性鹽類為主。由於國內尚無法令規章管制穩定藥液之使用，故穩定液之使用種類及使用時機均由承包商、監工單位及建築技師依工區土質資料及止水需要而選用。以往對於強滲水性的土質施工時，施工單位皆採藥液灌漿強制止水，灌漿所採用的主劑除水玻璃系列藥液。尚有丙胺、尿素、尿脂、水質素等高分子系列藥液。但由於 1974 年日本曾發生使用高分子系列藥液灌漿施工污染事件，致使高分子系列藥液全面被禁止使用。</p> <p>廢穩定液之組成分一般以氧化鋁、矽酸鹽、無機鹽類成分居多，由於國內法令中並無對廢穩定液管制，依據放流水標準廢穩定液排放時應達營建工地放流水標準 COD≤100ppm，BOD≤30ppm，SS≤30ppm，pH：6~9。廢穩定液棄置時程乃由承包商、監工單位判定。承包商、監工單位依該工區土質及地下水陽離子成分多寡及穩定液劣化無法再生後才棄置，由於連續壁體深度不一，且穩定液循環使用次數不同，故廢穩定液廢棄量變化大，難以概估其數值，惟可瞭解排放方式以批式排放。當廢穩定液被排棄時，將混雜大量泥砂，若此類廢水未經處理或處理不妥即被排至雨水下水道中，則廢水將因比重大、pH 值偏高及黏度增大而在雨水下水道沈積，阻塞下水道，降低下水道輸水排洪功能。</p> <p>參考台北市捷運局對淡水線民權車站、民生車站及北投機廠連續壁施工廢穩定液之水質採樣結果顯示，</p>	

減輕或避免不利環境影響之對策 (依環評書件所載內容填報)	辦 理 情 形
<p>廢穩定液未經處理時懸浮固體物濃度範圍介於 9,000~11,000ppm；SiO₂ 濃度範圍介於 10~25ppm；pH 值範圍介於 7.7~10.0 之間。在該三處工區內設置 2.5~3.0 小時停留時間沈澱池排放水進行採樣分析結果：懸浮固體物濃度變化範圍由 23ppm 至 535ppm；pH 值變化範圍由 7.7~10.0；SiO₂ 濃度由 5.7ppm 至 31.3ppm；依上述分析數據可推估當廢穩定液經過處理後排入下水道系統中，其濃度能以廢水處理技術有效控制，使其達到符合法令要求。本計畫承諾設置廢穩定液處理槽，經混凝沈澱、調整 pH 值符合排於標準 COD ≤ 100ppm，BOD ≤ 30ppm，SS ≤ 30ppm，pH：6~9 後才予以放流，同時亦已規劃在放流口設置營建工地放流水每月監測一次。</p>	
<p>(2)淤泥之處置 本計畫營建剩餘資源處理計畫書將依規定將餘土與泥漿數量分別載明。其中地下連續壁施工及基樁施工所產生之淤泥主要成分為皂土，屬於 B7 類營建廢棄物，將委託清運至有 B7 類處理項目之土資場回收處理，在本基地附近之土資場有磊駿土石方(泥漿)資源分類處理場(位於台北市南港區研究院路 4 段 200 號之 1)可供處理。</p>	<p>依據本計畫地質鑽探結果，開挖土方性質為粉土質黏土層。棄土前，將與台北市政府工務局確認本計畫剩餘土石方之土質及開挖時程是否適合北投士林科技園區及社子島開發計畫填土使用之需求，若無法滿足北投士林科技園區及社子島開發計畫之需求，則送往合法土資場進行處理。土方處理仍依「臺北市營建剩餘資源管理辦法」規定辦理，並依「臺北市工程施工期間交通維持作業辦法」提送交通維持計畫書經臺北市交通局辦理審核。</p>
<p>(八)文化資產 1.為避免可能存在的文化遺址受到進一步的破壞，並要求承包商於施工前應進行工程人員教育訓練，以增加遺址辨識能力，避免破壞遺址。</p>	<p>施工期間將依文資法第五十條規定辦理。</p>
<p>2.應於施工規範中註明施工中若發現史蹟遺址，需依文化資產保存法於第五十條：「發見疑似遺址，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，發現疑似遺址時，應即停止</p>	<p>施工期間將依文資法第五十條規定辦理。</p>

減輕或避免不利環境影響之對策 (依環評書件所載內容填報)	辦 理 情 形
工程或開發行為之進行，並報所在地直轄市、縣(市)主管機關處理。」之規定辦理，擬妥因應對策以避免造成文化資產之破壞。	
(九)景觀美質 依據現場環境及鄰近景觀特性，擬定施工時景觀影響之減低對策如下： 1.除保留原工廠圍牆做為圍籬外，施工中所採之安全圍籬應以鋼鐵或金屬板、木板等材料設置並注重色彩與周遭環境之調和。	施工期間仍應依「臺北市建築物施工中妨礙交通及公共安全改善方案」第二點內容，執行施工圍籬綠美化。
2.本計畫施工圍籬將配合鄰近環境色彩，採藍、白、綠等色系進行美化彩繪，減輕民眾對施工場所不愉悅的視覺景觀。	施工期間仍應依「臺北市建築物施工中妨礙交通及公共安全改善方案」第二點內容，執行施工圍籬綠美化。
3.在施工圍籬綠化上，將採圍籬外加稜形格網方式，在圍籬上吊掛花盆並種植爬藤類植物，如矮牽牛花等，使植物能攀爬於稜形格網上生長，以圍籬綠化來改善施工期工區景觀。	施工期間仍應依「臺北市建築物施工中妨礙交通及公共安全改善方案」第二點內容，執行施工圍籬綠美化。
4.臨時性建築物應置於安全圍籬內，隨時維護保持整潔，工務所應使用組合式房屋。	施工期間仍應依「臺北市建築物施工中妨礙交通及公共安全改善方案」第二點內容，執行施工圍籬綠美化。
5.車輛進出口地坪需加鋪厚鐵板或碎石。	施工期間將依「廢棄物清理法」、「水污染防治法」及「空氣污染防制法」等相關規定辦理。
6.施工中應妥為保存表土資源並防止表土流失。	施工期間將依「廢棄物清理法」、「水污染防治法」及「空氣污染防制法」等相關規定辦理。
7.施工完成後之廢棄物、建築廢料、石頭等皆應清除乾淨。	施工期間將依「廢棄物清理法」、「水污染防治法」及「空氣污染防制法」等相關規定辦理。
(十)生態環境 1.基礎開挖期間每日定期灑水，抑制塵土散逸，避免影響鄰近區域既有植物光合作用及生長。	施工期間仍依行政院環保署公布之「營建工程空氣污染防制措施管理辦法」相關規定辦理。
2.施工過程中應避免干擾或破壞鄰近的行道樹及綠地，施工行為應侷限在基地內，以維護現存動物的棲息環境。	本計畫尚未施工，施工期間再依相關法令規定辦理。
3.嚴格要求相關工程人員，禁止一切騷擾、捕捉野生動物之情事發生，若有發生違反野生動物保育法等相關法令時，均依照野生動物保育法規定辦理。	施工期間將責成包商遵守野生動物保育法規定。
4.工區四周設置圍籬，並採低噪音之工法及機具，以減輕人車及施工噪音對	本計畫尚未施工，施工期間再依相關法令規定辦理。

減輕或避免不利環境影響之對策 (依環評書件所載內容填報)	辦 理 情 形
鄰近動物活動之干擾。	
<p>三、營運期間</p> <p>(一)空氣品質</p> <p>1.地下停車場應加強通風以有效控制一氧化碳濃度，通風換氣口應規劃於非行人通道處，避免影響行人權益。</p>	<p>本計畫完工後，地下停車場仍會施作通風設備，以有效控制一氧化碳濃度。</p>
<p>2.餐飲油煙空氣污染防治措施參考環保署「餐飲業空氣污染防治技術評估與示範推廣計畫」於污染源之爐具上方將裝設排煙裝置(煙罩、風管及風車)、前處理設備(擋板濾網)及後處理設備(靜電機或水洗機)，油煙防制效率大於 80%，臭味防制效率大於 90%，並維持餐廳通風換氣率，排煙裝置排放口不朝向住宅方向。</p>	<p>本計畫尚未完工營運，營運期間再依相關法令規定辦理。</p>
<p>(二)水文及水質</p> <p>1.開放空間區域植草皮或設置毛細式導水帶、採用透水鋪面，減少地表不透水面積，增加地層滲入量。</p>	<p>本計畫未來能依綠建築手冊之規定，採用透水鋪面設計。</p>
<p>2.營運階段各項用水將向台北市自來水事業處申請供應，不抽用地下水。</p>	<p>本計畫已取得自來水公司供水同意函，並不使用地下水。</p>
<p>3.配置砂包、發電機及抽水機，預防豪雨、颱風等因素帶來大雨，造成地下室淹水。</p>	<p>本計畫營運期間仍配置砂包、發電機及抽水機，預防豪雨、颱風等因素帶來大雨，造成地下室淹水。</p>
<p>4.設置雨水貯留設施，回收雨水經處理後作為景觀植栽或消防補充水，可降低自來水用水量。</p>	<p>本計畫尚未完工營運，營運期間再依相關法令規定辦理。</p>
<p>5.依下水道法及台北市下水道管理規則規定處理污水排放及管理。</p>	<p>本計畫營運後，依下水道法及台北市下水道管理規則規定處理污水排放及管理。</p>
<p>(三)噪音振動</p> <p>1.相關空調及其他設備規劃適當之防音材料阻隔，避免產生噪音影響周邊地區安寧。</p>	<p>本計畫尚未完工營運，營運期間再依相關法令規定辦理。</p>
<p>2.進出基地車輛應禁止亂鳴喇叭，維護四周環境安寧。</p>	<p>營運期間將會透過管理單位進行宣導。</p>
<p>3.地下停車場之通風換氣口應設置消音箱，避免產生噪音影響安寧。</p>	<p>本計畫尚未完工營運，營運期間再依相關法令規定辦理。</p>
<p>(四)廢棄物</p> <p>1.廢棄物貯存方法與貯存設施應依據「一般廢棄物貯存清除處理方法及設施標準」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</p>	<p>廢棄物貯存方法與貯存設施應依據「一般廢棄物貯存清除處理方法及設施標準」及「事業廢棄物貯存清除處理方法及設施標準」規定設置，廢棄物儲藏室應定期清洗與消毒，避免滋生蚊蠅。</p>

減輕或避免不利環境影響之對策 (依環評書件所載內容填報)	辦 理 情 形
儲藏室應定期清洗與消毒，避免滋生蚊蠅。	
2.一般事業廢棄物經收集、暫貯存後，委由代清運機構清運處理。	本計畫尚未完工營運，營運期間再依相關法令規定辦理。
<p>(五)交通運輸</p> <p>1.交通網路的願景</p> <p>本基地位於台北市南港區，而南港區的交通網路經多年的建設發展，已漸趨完善(圖 6.1-2)，在本基地周邊的主要聯絡道路包括：南港路、向陽路與忠孝東路，因對於交通環境的規劃，係以大眾運輸導向為主，避免吸引過多的汽機車，故捷運系統、台鐵與公車系統將是最主要訴求的交通工具，特別是在捷運南港線東延段與內湖線完工通車後，南港區大眾運輸的競爭力將更為提升，也意謂者以大眾運輸為導向的交通環境塑造是南港區應戮力達成的目標。</p> <p>南港區應朝向以自然景觀網絡來吸引人潮，以達成下列兩項目的：</p> <p>(1)以創造自然景觀空間吸引人潮，聯繫南港站與昆陽站</p> <p>(2)確保南北視覺景觀軸，並以水網系統連接核心地區與北側居住為主的區域</p> <p>未來在南港輪胎特定專用區周邊一帶，有關人潮匯集的概念將集中在捷運昆陽站－南港站之發展廊帶上(圖 6.1-3)。</p>	本計畫尚未完工營運，營運期間再依相關法令規定辦理。
<p>2.車輛進出動線與行人設施規劃</p> <p>(1)車行動線規劃</p> <p>本基地停車場出入口有四處，南港路二段兩處，基地南側道路一處，基地西側道路一處，南港路兩處停車場出入口一處供汽機車進出，並供計程車與中小巴士進入，另一處停車場出入口同時提供裝卸貨車進出、計程車、中小巴士與大客車離開；至於基地西側道路一處停車場出入口主要供住宅大樓汽機車出入為主；至於基地南側道路一處停車</p>	本計畫尚未完工營運，營運期間再依相關法令規定辦理。

減輕或避免不利環境影響之對策 (依環評書件所載內容填報)	辦 理 情 形
<p>場出入口以小汽車出入為主，此處停車場出入口也允許東側辦公大樓與旅館之大客車進入，大客車並由南港路離開，上述進入與離開停車場的車輛利用不同動線可避免交通衝突的機會，本基地停車場出入口位置請參考圖 6.1-4。</p> <p>另計程車、中小巴及貨車出場動線於南港路出口禁止左轉，僅允許右轉往東行駛，欲往西的車輛由南港路停車場出口右轉後，可直行至興中路或興華路處利用迴轉方式進行迴轉。</p> <p>本基地停車場之入口規劃留設足夠的等候空間，避免停等的車輛溢流至周邊之南港路二段、基地南側與西側道路影響車流的運行。除停車場出入口車道外，本基地內部並不允許車輛通行，若遇緊急狀況(如火警等意外災害發生時)則准許消防救災等車輛進出。</p>	
<p>(2)臨時停車空間規劃</p> <p>本基地旅館之臨時停車空間位於旅館大廳西側道路，可供上下車人士於此處臨時停車，辦公大樓之臨時停車空間位於辦公大樓區東側道路，恰與旅館之臨時停車空間成一迴路；至於住宅區並無臨時停車空間，但於停車場出入車道旁之空間，可供暫時上下車之用。</p> <p>(3)排班空間與等候區規劃</p> <p>為避免計程車隨叫隨停而產生交通衝突，干擾正常車流運行，於基地之地下二層停車場設置一處計程車招呼站(圖 6.1-5)，此處招呼站利用地下二層(B2 停車場)停車空間設置，不影響南港路車流的行進，並由保全人員與計程車業者協調排班等候規範，並利用無線電等方式進行聯絡，避免計程車等候線過長而影響停車場內車輛通行。</p> <p>計程車排班空間規劃於地下二樓的</p>	<p>本計畫尚未完工營運，營運期間再依相關法令規定辦理。</p>

減輕或避免不利環境影響之對策 (依環評書件所載內容填報)	辦 理 情 形
<p>東南側，共劃設 2 格排班停車位與 5 格排班計程車暫停車位，乘客之候車區位於排班區的南側，可容納 15~20 人。</p> <p>本基地中小型巴士的排班空間亦規劃於地下二樓的東南側，恰位於計程車排班區的北側，共劃設 2 格上下乘客排班區與 2 格中小巴暫停車位，乘客之候車區位於排班區的南側，可容納 15~20 人。中小型巴士除地下二樓的候車區外，基地北側南港路上另有一處公車彎，規劃作為市區公車與中小型巴士停靠站，此停靠站可提供乘客上下車之用(圖 6.1-6)。</p>	
<p>(4)行人設施與動線規劃</p> <p>本基地位於捷運昆陽站、南港站中間，透過空中步道的連結，打破原有的移動方式，提升使用安全，同時也強化了基地設施與捷運站體的可及性。</p> <p>因未來進出本基地的人潮預期約有 40~45%利用捷運，7%利用公車，另外約有 5~6%的人利用步行方式進出，故人行動線安排除考慮舒適性與便利性外，亦必須考慮安全性，本基地規劃之行人設施期望讓人車動線能儘量分離，避免彼此的衝突產生(其動線規劃示意如圖 6.1-7 所示)，因此人行設施於地面層之通行空間以 8 米為主，最窄處有 4 米(圖 6.1-8)，另本基地與南港站間有立體行人設施連結(圖 6.1-9)，其目的在於讓行人有獨立安全的通行設施，避免與其它車輛混雜，而能保有自在舒適安全的行走空間。</p> <p>至於南港輪胎特定專用區部份由於商業使用與住宅使用的需要，因此基地周邊地面層道路以車行為主，至於人行動線則利用地面層與地上二層(或以上)的空間加以規劃，包括南港輪胎特定專用區與南港車站間</p>	<p>本計畫尚未完工營運，營運期間再依相關法令規定辦理。</p>

減輕或避免不利環境影響之對策 (依環評書件所載內容填報)	辦 理 情 形
<p>人行動線的銜接主要利用空中廊道(或天橋),其人行設施規劃構想請參考圖 6.1-8~圖 6.1-10。</p> <p>本基地臨接路口之斜坡道設計型式將以活動車阻設置於斜坡道方式規畫設計,平常時段車阻不撤除,防止機車進入人行空間,重要活動時則撤除車阻讓行人通行更順暢與安全。</p>	
<p>3.自行車道設施規劃</p> <p>本基地約有 5~6%的人利用自行車方式進出,故自行車動線安排除考慮舒適性與便利性外,亦必須考慮安全性,本基地規劃之自行車設施與行人設施緊鄰,讓行人與自行車動線能區隔分離,避免彼此的衝突產生(其動線規劃示意如圖 6.1-11 所示)。</p> <p>本基地規劃之自行車設施採自行車與人行道共存設計,沿基地四周交通幹道之自行車速度較高,與步行速度差距較大,故以設置自行車專用道為原則;公園內的步道及基地南側道路,主要為步行空間,自行車速度較低,故採自行車道與人行道並存之設計原則,若遇集會活動時,可管制自行車通行以維行人安全。</p> <p>本基地周邊自行車道、人行道相關位置(含斷面配置,人、車介面)如圖 6.1-12~圖 6.1-15 所示,其與南港新生廊帶道路之銜接或整合程度,於平常一般時段自行車道、人行道分別僅供自行車與行人通行,南港新生廊帶道路則供車輛通行,當舉辦活動時,本基地南側自行車道與人行空間可與南港新生廊帶道路整合運用,並以人行與自行車通行為主。</p> <p>本基地將在自行車道或路線週邊適當處規劃自行車停車區,可供自行車停車位數量約 205 格。</p>	<p>本計畫尚未完工營運,營運期間再依相關法令規定辦理。</p>
<p>4.交通改善方案</p> <p>為因應本基地開發後之衍生交通量對鄰近道路系統產生衝擊,本計畫之改</p>	<p>本計畫尚未完工營運,營運期間再依相關法令規定辦理。</p>

減輕或避免不利環境影響之對策 (依環評書件所載內容填報)	辦 理 情 形
<p>善策略乃從降低交通需求(包括鼓勵搭乘捷運與公車)與道路有效管理(包括鼓勵步行並設置行人立體與平面設施)兩方面著手，並依基地內部改善、基地周邊路段與路口等方面研擬交通改善措施，以降低交通衝擊之負面影響，說明如下：</p> <p>(1)基地內部改善對策</p> <p>基地開發營運後衍生之人、車旅次及車流，於平日昏峰時進入之總車旅次為 537pcu/hr、離開為 546pcu/hr，而假日昏峰時進入之總車旅次為 855pcu/hr、離開為 858pcu/hr，這些衍生交通量對周邊道路系統略有影響，若基地本身能提供有效之交通改善措施，以紓解基地開發衍生的交通量，不但可降低基地開發之衝擊，同時因基地附近交通便利，提高民眾前來意願，可創造消費者與經營者雙贏之經營環境。本計畫針對基地內部研擬之改善措施說明如下：</p> <p>A.大客車停車空間佈設於地面層，位於旅館區之西側共有 7 格停車位，大客車由基地南側道路之東側出入口進入，由南港路東側出入口離開，其出入動線對周邊道路交通影響最小。</p>	
<p>(2)基地周邊路段改善對策</p> <p>基地周邊主要道路包含南港路二段、忠孝東路七段、向陽路等，本計畫針對基地鄰近路段與路口之交通問題提出各項改善對策。</p> <p>A.南港輪胎特定區、公賣局用地與鐵路局用地為避免行人與車輛互相干擾，其彼此間之新闢東西向道路(即鐵路地下化後之地面層道路)必須有效的運用，本計畫規劃將新闢東西向道路作為車輛使用，行人動線則以立體方式作銜接，因此於地面二層利用空中路廊銜接不同的建築物，讓人車能</p>	<p>本計畫尚未完工營運，營運期間再依相關法令規定辦理。</p>

減輕或避免不利環境影響之對策 (依環評書件所載內容填報)	辦 理 情 形
<p>作有效的分離，增加道路交通安全性。</p> <p>B.南港路二段</p> <p>南港路二段係基地北側所面臨之主要幹道，往來交通量相當頻繁，道路寬度 20 公尺，雙向四車道，除部分路段劃有停車格位外，沿線管制路邊停車，人行道寬度約 2 公尺，現況平日昏峰服務水準為 D 級，假日因通勤交通量明顯減少，故其昏峰服務水準尚佳為 B~C 級。</p> <p>未來目標年基地開發後，衍生的交通量約 50%將會利用南港路二段進出，而目標年時捷運南港線東延段與木柵延伸線預計皆已完工，在此交通建設發展前提下，預測南港與內湖地區搭乘捷運的比例將較現況明顯增加，因此本計畫預估未來通過南港路二段的車流量將較現況明顯減少，道路服務水準亦會有效的提升。</p> <p>除此之外，協調警方將南港路二段列為重點拖吊路段，加強對違規停車之拖吊，以維持正常車流之通行；南港路二段停車場出入口前之車道配置應加以變更，進入停車場前之車道配合基地退縮空間(寬4公尺)增設一右轉漸變車道，以方便車輛進入與離開基地，同時避免車輛進出停車場時影響南港路二段主線之車流運行，並配合下列措施之執行：</p> <p>(A)尖峰時段與假日全天除派保全人員於停車場出入口指揮交通，以確保車流之順暢。</p> <p>(B)基地於停車場入口處配合基地內縮部份設置等候空間，順向導引車流由基地南側道路進入基地，由南港路離開並設置大型車停靠站，以方便大客車之進出與停靠或遊覽車臨時停靠。</p>	

減輕或避免不利環境影響之對策 (依環評書件所載內容填報)	辦 理 情 形
<p>上述各項改善建議將能提高南港路二段之道路容量、確保步行安全性。</p> <p>C.忠孝東路七段 忠孝東路為基地南側之主要幹道，往來交通量相當頻繁，除為台北市重要的聯外道路之外，也是南港地區最重要的交通要道，道路寬度 30 公尺，雙向四線快車道與二線慢車道，採中央分隔型態，平日昏峰服務水準為 D~E 級，假日因通勤交通量明顯減少，故其昏峰服務水準尚佳為 C~D 級。</p> <p>未來目標年基地開發後，衍生的交通量約 30%將會利用忠孝東路七段進出，而目標年時捷運南港線東延段與木柵延伸線預計皆已完工，在此交通建設發展前提下，預測南港與內湖地區搭乘捷運的比例將較現況明顯增加，因此本計畫預估未來通過忠孝東路七段的車流量將較現況明顯減少，道路服務水準亦會有效的提升。</p> <p>除此之外，本計畫建議忠孝東路七段之改善措施包括：協調警方將忠孝東路七段鄰近基地路段列為重點拖吊地區，加強對違規停車之拖吊，以維持正常車流之通行。</p> <p>D.基地南側南港新生廊帶道路 南港新生廊帶道路定位為次要幹道，速限可定為 40 公里/時或 50 公里/時，通過的車輛以地區性的交通為主，通過性的車輛佔少數，經本案初步預測分析，晨昏峰的單向交通量約介於 600PCU/時~1,000PCU/時，服務水準介於 B~C 級。</p> <p>為使南港新生廊帶道路之交通衝擊有效減輕，本案建議於基地東側</p>	

減輕或避免不利環境影響之對策 (依環評書件所載內容填報)	辦 理 情 形
<p>道路與西側道路在與南港新生廊帶道路交會之兩處路口皆規劃為號誌化路口，並以連鎖方式進行號誌的管制。</p>	
<p>(3)基地周邊路口改善對策 因應基地開發後，為使車輛進場及離場更有效率，本計畫建議針對基地北側南港路二段之路口進行號誌時制之連鎖，其連鎖方式應將基地停車場之車輛出入型態，一併納入考量，避免由停車場進入與離開之汽機車影響南港路二段之車流運行，同時也可防止交通意外的發生。</p> <p>(4)其它改善對策</p> <p>A.應在基地周邊 1 公里範圍內，車輛進出動線上妥善設置停車場導引標誌，避免駕駛人為尋找車位而在基地附近彎繞，增加道路不必要之負擔。</p> <p>B.行人交通系統 本基地開發後周邊道路若任由行人穿越於路口、路段，易發生事故及影響車流行駛，因此建議於基地四周之道路系統，採取若干保護行人的交通設施，包括在南港路二段與忠孝東路七段路口設置行人專用號誌。</p> <p>C.交通管制方式 基地周邊交通管制方式將採取人車分離方式，禁止機車停放於人行空間，自行車則停放於自行車停車區，在基地週邊 4 處號誌化路口建議增設行人與自行車專用號誌，並劃設行人穿越線與自行車穿越道，並在路口適當位置劃設行人停等區與自行車停等區或待轉區，同時設置注意行人與自行車的標誌或標線，至於其它應設置的標誌標線等交通設施將依照「道路交通標誌標線號誌設置規則」辦理。</p>	<p>本計畫尚未完工營運，營運期間再依相關法令規定辦理。</p>
<p>(六)生態環境</p>	<p>本計畫開放空間綠地空間以喬木、灌木、地被</p>

減輕或避免不利環境影響之對策 (依環評書件所載內容填報)	辦 理 情 形
1.營運期間善用開放空間，綠地空間以喬木、灌木、地被植物營造多樣性植栽環境，植物選擇以季節性開花植物及可達到誘鳥、誘蝶效果之本土植物為主。	植物營造多樣性植栽環境，植物選擇以季節性開花植物及可達到誘鳥、誘蝶效果之本土植物為主，以符合「綠建築手冊」之規定。
2.除了公園綠地之外，在基地內以及鄰近地區的植物相當缺乏。雖然在基地南側忠孝東路七段已有不少行道樹，但樹種主要以茄苳為主，種類缺少變化。而在南港路一帶則是行道樹相對較少。因此本案營運期間的生態綠化規劃上可考慮增加喬木植物的數量，以提高本地植物的覆蓋度，並增加樹棲性鳥類的棲息空間。	本計畫開放空間綠地空間以喬木、灌木、地被植物營造多樣性植栽環境，植物選擇以季節性開花植物及可達到誘鳥、誘蝶效果之本土植物為主，以符合「綠建築手冊」之規定。