

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"> • 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。 • 為有效掌握新建工程基礎開挖工程施工期間之工地狀況及鄰近結構物之安全性，建議開發單位依照禁限建辦法之監測相關規定，以及本報告評估成果，設置相關監測系統於捷運設施上及開挖基地範圍內用以觀測開挖期間可能產生之變位量，同時也藉以研判施工之安全性，並作為施工管理之依據與參考。依數值分析成果，基礎開挖期間對捷運設施之變位影響皆符合規範要求，依照審核基準要求需對捷運設施進行監測。 	
			✓	<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。 	—	

	地質	✓	✓	<ul style="list-style-type: none"> 地下室開挖深不在液化危害之考量深度(地表下 0~20 公尺)範圍內，研判本計畫基地因無液化震害之虞。 結構物之最大淨載重約為 50.80 t/m²，採用安全係數 3.0 時，基礎之容許承載力為 77.18 t/m²，因此本建築物基礎土壤無承載力破壞發生之虞。 結構體完成後，主體結構載重約為 50.8t/m²，大於基礎底部承受向上之水浮力約 20.9t/m²，故本基地將無上舉力破壞之虞。 建築物淨載重(50.80t/m²)大於挖除有效土重(40.84t/m²)，係屬部份補償式基礎，總沉陷量約為 11.5cm，小於規範要求(沉陷量 30.0cm)，考慮基礎為柔性基礎，推估基礎最大角變形量將低於規範要求(角變形量 1/250) 	<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。 	
	地震與斷層	✓	✓	<ul style="list-style-type: none"> 距離計畫最近之活動斷層為山腳斷層，距離約 8.601 公里，對本基地應無直接之影響。。 	<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"> 開發中之逕流量推估採用合理化公式，開發前與開發中地表逕流量相同，因此對於雨水下水道之排水容量不會造成問題。 施工期間施工人員產生之污水量約為 12 CMD，將設置流動廁所委由合格清除處理單位處理。 	<ul style="list-style-type: none"> 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。 沉砂池定期清淤，遇颱風暴雨時有淤積時則機動進行清除，並定期清洗基地周圍水溝，避免造成水溝堵塞。 於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。 施工區出口設置洗車台並控制車輛進出基地之車體清潔，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，俟其泥砂沉澱後再排出工區。 施工區各項作業滲出物，如灌注混凝土滲出砂漿，或施工運輸進出車輛之沖洗水等，將先予以匯集沉砂池沉澱後再予排放。 施工機具維修廢水為含油脂性較高之廢水，將責成承包商收集後集中處置或採用最佳管理方式予以處理，不得污染附近水體。 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。 臨時沈砂池上層液回收作為抑制揚塵灑水使用，以節約施工用水。 	
			✓	<ul style="list-style-type: none"> 推估污水最大日產生量約 228CMD，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"> 生活污水水質將符合臺北市政府公告之污水下水道可容納排入之下水水質標準，由污水人孔排入基地內污水收集管線，再匯入臺北市污水下水道系統。 獨立之雨水、污水分流管線，定期維修保持管線暢通。 規劃利用建物屋頂、立面及建物四周排水溝收集雨水逕流至雨水儲留設施，經處理後作為清掃及澆灌用水使用。 開放空間區域儘量植草皮或使用透水鋪面，減少地表不透水面積，增加地層含水量。 營運階段各項用水向自來水公司申請供應。 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。 	

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 13.26$\mu\text{g}/\text{m}^3$，最大年平均增量為 0.60$\mu\text{g}/\text{m}^3$，敏感受體如常德國中 TSP 24 小時值增量為 0.36$\mu\text{g}/\text{m}^3$，年平均增量為 0.06$\mu\text{g}/\text{m}^3$。 • PM₁₀ 最大 24 小時值增量為 8.47$\mu\text{g}/\text{m}^3$，最大年平均增量為 2.24$\mu\text{g}/\text{m}^3$，敏感受體如常德國中 24 小時值增量為 1.20$\mu\text{g}/\text{m}^3$，年平均增量為 0.22$\mu\text{g}/\text{m}^3$，與背景濃度加成後均符合空氣品質標準。 • PM_{2.5} 24 小時值增量為 3.74$\mu\text{g}/\text{m}^3$，年平均增量為 0.99$\mu\text{g}/\text{m}^3$，敏感受體如常德國中 24 小時值增量為 0.53$\mu\text{g}/\text{m}^3$，年平均增量為 0.10$\mu\text{g}/\text{m}^3$，與背景濃度加成後均符合空氣品質標準。 • SO₂ 最大小時值增量為 0.27 ppb，日平均值增量為 0.04 ppb，敏感受體如常德國中最大小時值增量為 0.0432 ppb，日平均值增量為 0.0051ppb，與背景濃度加成後均符合空氣品質標準。 • NO₂ 最大小時值增量為 63.48 ppb，年平均增量為 2.41 ppb，敏感受體如常德國中最大小時值增量為 27.65 ppb，年平均增量為 0.38ppb，與背景濃度加成後均符合空氣品質標準。 	<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制設施管理辦法」規定，確實落實空氣污染防制措施，並於契約中明文規定施工車輛及機具應使用合法油料，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防塵布、防塵網覆蓋，防止物品材料或砂土掉落引起塵土飛揚。 • 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。 • 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。 • 選用狀況良好之施工機具及運輸車輛，作好保養維護工作，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。 • 採用柴油車者則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。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。 	

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 CALINE-4 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 2.06$\mu\text{g}/\text{m}^3$，SO₂ 增量小於 0.001ppb，NO₂ 增量小於 5.21ppb，CO 增量小於 3.60ppb，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"> • 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"> • 施工合成噪音經距離衰減至建成國中為 60.4dB(A)，與背景音量合成後為 72.0dB(A)，增量為 0.31 dB(A)，均屬“無影響或可忽略影響”；施工合成噪音經距離衰減至承德路為 65.1dB(A)，與背景音量合成後為 73.1dB(A)，增量為 0.74 dB(A)，均屬“無影響或可忽略影響”。 • 建成國中施工車輛合成噪音為 57.4 dB(A)，與其背景噪音 71.1 dB(A)合成後，L_{eq}合成值為 71.9 dB(A)，增量 0.16 dB(A)，第三類管制區內緊鄰 8 公尺(含)以上之道路，屬無影響或可忽略影響；承德路施工車輛合成噪音為 63.9dB(A)，與其背景噪音 72.4 dB(A)合成後，L_{eq}合成值為 73.0 dB(A)，增量 0.57 dB(A)。 • 施工期間建成國中與施工機具合成振動量為 56.5dB，增量為 0 dB，因此預期振動無影響。 • 施工期間建成國中受往來運輸車輛影響合成振動量為 57.2dB，增量為 0.0 dB，因此預期振動無影響。 	<ul style="list-style-type: none"> • 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。 • 工程發包時要求施工包商依環保署規定之「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。 • 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。 • 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。 • 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。 	
			✓	<ul style="list-style-type: none"> • 對聯外道路(承德路)含營運期間交通音量之合成音量為 75.9 dB(A)，噪音增量為 3.5 dB(A)，噪音增量介於 3~5dB(A)之間，故評定為無影響或可忽略影響。 • 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。 	<ul style="list-style-type: none"> • 營運階段公共區域空調設備以適當之防音材料阻隔，避免產生過大音量而影響安寧。 • 地下停車場之通風換氣口應設置消音箱，避免影響安寧。 • 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 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	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 42 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。 • 本計畫既有建物拆除將產生約 5,164.30 m³之營建廢棄物。 • 本計畫開挖土方量約為 47,000 立方公尺。 	<ul style="list-style-type: none"> • 廢建材及員工生活廢棄物，將委託合格代處理業代為清理，不准施工人員以露天燃燒的方式加以處理，避免造成空氣污染之二次公害。 • 施工期間一般生活廢棄物及一般事業廢棄物委託合法公民營代清運業者代為清除。 • 一般生活廢棄物應確實實施垃圾分類。 • 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。 • 營建廢棄物廢棄物可回收部分，優先由回收商資源回收或再利用機構再利用 • 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 860 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。 • 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"> • 開工前要求承包商提送施工安全措施圖說，包括環境維護、整體視覺觀及噪音管制等事項。 • 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。 	
			✓	<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。 	—	

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"> • 本計畫位屬於高度開發的都會區，而計畫區內已無天然植被環境，計畫區周圍僅有零星行道樹及景觀植栽，因此本案開發並無破壞植被環境疑慮。 • 調查範圍內的公園綠地距離 800 公尺，位於二二八和平公園的稀有植物-臺灣油杉；而臺北市政府列管受保護木編號 2937 之茄冬，位於華陰街與承德路交叉口，臺北轉運站公車出入口旁，相隔距離約有 90 公尺。 <p>2.陸域動物</p> <ul style="list-style-type: none"> • 計畫區內偶有白頭翁、斯氏繡眼、麻雀及白尾八哥出現，但均屬對人為環境適應力良好的物種。 • 鄰近區的公園綠地雖有較多種類之生物組成，包括 1 種保育類(紅尾伯勞)暫棲，由於所處之公園綠地距離本計畫區仍有 300~400 公尺以上之距離，影響相當輕微。 	<ul style="list-style-type: none"> • 施工前應教育現場人員說明捕獵與騷擾保育類動物所應負之刑責。 • 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。 • 整地及開挖後產生的裸地，立即進行覆蓋，並加強空氣污染之防治工作，隨時加強裸土的灑水，防止塵土的飄散，對儲料、堆土區、砂石車應加以覆蓋，以減少揚塵對植物生長的影響。 • 地表的逕流水、沖洗車輛的污水及廢泥水應導入沈砂池，以免污染基地附近溝渠。 • 施工期間所產生之廢土及廢棄物，應妥善處理，不能隨意丟棄或在露天燃燒。 • 工程車進出時徹底進行輪胎之清理，避免工區之塵土污染外圍環境，同時清理之污水統一收集進行處理再予以排出，避免污染周邊水源。 	
	動植物		✓	<ul style="list-style-type: none"> • 本計畫屬大樓興建工程，完工後對環境干擾工程因子消失，將回復至一般都市生活環境狀態，評估對計畫區周圍及鄰近區的公園綠地均不會造成特殊不良之影響。 	<ul style="list-style-type: none"> • 植栽配置採用喬木、灌木及草本植物等各種不同生活型的植物交錯配置，以增加植栽配置的垂直空間變化，將可提供野生動物較多樣化的微棲地及食物來源。 • 開放空間以植栽進行綠化，並定期澆水及保養，避免使用化學性殺蟲劑、除草劑或老鼠藥，避免野生動物誤食毒餌。 	

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"> 施工期間臺北市大同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，亦即大同區內的人口數將增加，但對大同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 50 人，將可提供二級產業之就業機會，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辦公室使用，對於產業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"> • 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 4 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。 	