

高鐵減振工程如期完工

高鐵減振工程係採主、被動複合式減振工法，其中包括以主動方式分散振動之143座「基礎加勁構造」工程(19.5m×10m×2.6m之地下箱型結構物)及被動方式隔絕振動之3,898m「彈性減振牆」工程(45m深1.2m寬之地下連續壁及15m深0.45m寬之彈性減振材)。自93年10月18日開工，於95年9月2日完成彈性減振牆及基礎加勁構造等主體工程，嗣後進行地表復舊工程恢復原地貌，於95年10月31日完成全部工程。

自高鐵於94年10月試車以來，南科管理局即委由捷儀科技股份有限公司對於高鐵試車進行振動量測作業，隨時掌握高鐵試車引致振動對於南科台南園區之影響，並進行各項評估作業。為確保園區振動量測結果之正確性，另委託國家地震中心針對高鐵試車所引致之環境振動，進行平行驗證量測作業，並於95年12月13日召開驗證量測成果審查會議，經與會之專家學者審查後表示效能驗證量測廠商捷儀科技公司之量測結果應可接受。

高鐵動態試車期間，依捷儀科技公司所進行之振動量測結果，顯示目前減振工程已具相當減振成效。高鐵通車後，南科管理局將依據合約及現況，進行減振效能的驗收工作。

高鐵減振工程全面完工後，可提供南科台南園區優質投資環境，對於科技廠商之生產良率將提供進一步保障，可減輕廠商營運成本耗費，並增加其產業競爭力，促進我國高科技產業蓬勃發展。



基礎加勁構造完工後現地(施作於高鐵橋墩間之地下結構，地面突起處為減振连接器維修人孔)



彈性減振牆完工後現地(施作於人行步道右側下方地層，上方已完成復舊作業)



防汛監控中心24小時監控園區大洲水位及雨量

氣象局隨時發佈的資料，以及園區水位狀況。

當台南園區大洲五號閘門表尺水位達4.5米或園區位於颱風警報警戒區時，防汛輪值人員一小時內一定要進駐防汛監控中心，並與救災、水電、瓦斯單位密切聯繫，迅速擬定因應對策。

防汛監控中心內部軟硬體相當完備，計有12座CCTV、1座雨量計及水位監控設備1套。當水位達警戒值時，會自動發出簡訊通知相關人員戒備，防汛人員可透過任何地點的網路監看CCTV及水位資料，堪稱目前極先進而有效的防汛系統。

防汛不打烊，南科無水患

台灣多颶，防汛為南科安全防護重點。南科管理局除在汛期來臨前，積極辦理台南園區排水路、霞客湖清淤、防洪設備保養及防汛輪值人員講習外，「防汛通報及輪值應變計畫」則是值得驕傲、固若金湯的最強防線。94年4月1日，南科防汛機制甫啟動即面臨台灣70年來第二大豪大雨的挑戰，事實證明：「台南園區沒有淹水」；而95年的颱風、豪雨比94年小，更是輕鬆過關。

南科台南園區有一個單位，名為「防洪監控中心」，目前委託中鑫顧問公司管理，有6名操作員及1名站長，24小時輪值，隨時掌握防汛兩大要件：中央