

「淡水捷運延伸線工程環境影響說明書」
書面審查意見及答覆說明

審查意見	意見答覆
<p>委員一：陳莉 1.請說明藍海線的人口較密集，交通需求量大，設定為第二期興建的合理性？</p>	<p>平面輕軌系統係國內初步引進，目前尚無實例，故不論就交通環境或民眾習慣，皆宜有適應期。考量藍海線淡水站至紅毛城間沿線人口相當密集，民眾活動與商業行為皆相當頻繁，交通量亦相當大，故規劃先於交通量較小，交通行為較為單純之淡海新市鎮優先推動，培養民眾使用輕軌之習慣及與相關交通行為之磨合，第二期在民眾可接受，並對方案達成共識之情況下，再興建藍海線。</p>
<p>2.如以綠山線為第一期興建，第二期的不確定因素多，此次環評是否以第一期為審查範圍？</p>	<p>綜合上題答覆說明，考量平面輕軌系統於國內尚無實例，對民眾而言仍無有適應期，因此本案乃採整體路網規劃但分期開發之方式推動。其中第一期路線選擇現況交通較單純之淡海新市鎮優先推動，因具有配合新市鎮開發改善聯外交通之目的標與任務，有迫切興建之必要；第二期路線則因現況交通、商業活動較為頻繁，將視第一期路線之推動情形及民眾接受度適時推動。有鑑於第二期路線開發時程較為不確定，本局願意承諾未來若第二期路線推動時，若已逾目的事業主管機關許可後3年，將重新就第二期路線重新辦理環境影響評估作業，以符屆時之實際環境狀況。</p>
<p>3.軌道如為平面設計，對當地交通影響較大，請審慎評估</p>	<p>遵照辦理，本計畫已針對平面輕軌系統引進對道路交通安全與效率之影響進行分析，並分別針對路口、路段之輕軌系統相關標誌與標誌、標線或隔離、提醒設施進行規劃，並為降低對當地交通之影響，於藍海線現況交通較繁忙之路段(淡水站至紅毛城間)，規劃採單軌對單軌優先之方式，以減少佔用車道。路口除規劃輕軌優先標誌，以提供輕軌優先權，增加其優勢外，亦會配合路口交通量與特性，規劃標誌時相與採取合適之號誌策略。</p>
<p>4.請補充6公頃維修機場的規劃？包括植栽、排水、滯洪池、污水處理、廠房配置等</p>	<p>本計畫機廠位於新市六路一段與沙崙路二段交界處。考量基地西側、北側分布有住家等敏感受體，初步規劃機廠設施儘量往東、往南側佈設，並於西側、北側配置15公尺之緩衝綠帶、滯洪池及空地，以為緩衝、遮蔽、隔離及隔音(參見附件一)。機廠設施範圍約4.7公頃，將配</p>

審查意見	意見答覆
	<p>置駐車廠、車輛清洗維修區、倉儲空間、污水處理廠用地(預留)、軌道、道路、停車場、行政大樓及運行控制中心等；空地部分約1.3公頃，其中線帶初步規劃沿基地北側、西側佈設，合計面積約0.88公頃，滯洪池初步規劃於基地西側，面積約0.3公頃。</p> <ul style="list-style-type: none"> 計畫機廠所產生污水主要包含生活污水及洗車廢水兩部分，性質單純且水量有限(初步推估約60立方公尺/日)；因淡海新市鎮內已有既設污水處理廠，且於基地南側新市六路上已埋設300mm污水管線，故初步規劃申請網管，惟仍於基地內預留污水處理用地，以保留自行處理之彈性。 現階段維修機廠之規劃及配置，僅係功能性規劃，未來仍須配合實際設計進行調整。
<p>5.表5.2.2-1顯示G1A、G2A周邊有保護區，請說明其範圍與相關因應措施</p>	<ul style="list-style-type: none"> G1A站位於淡金路二段與淡金路77巷路口北側，周邊建物多以住宅使用為主，現況屬保護區內緩坡，未來若有土開用地行為，建議周邊以建蔽率空地留設綠化緩衝；G2A並無土地開發構想，僅有車站出入口設施，影響輕微。
<p>6.請補充快捷運沿線之地質資料，與相關安全性。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 遵照辦理，已補充環境地質資料如附件二。另工程地質及相關安全性部分，於設計階段辦理包括相關地質資料收集、地表地質查核、現場試驗及鑽探調查等作業，據以瞭解計畫路線之地層分布及工程特性並作為設計參考。
<p>7.民眾較關心轉運之便利性，請說明如何規劃</p>	<ul style="list-style-type: none"> 計畫路線主要有兩處地點可銜接轉乘，分別為綠山線G1站以與淡水線紅樹林站跨站天橋或月台銜接之方式銜接轉乘；藍海線BI站與淡水線淡水站則以轉乘通廊銜接月台之方式銜接轉乘，可使旅客轉乘動線便捷，減少旅客上上下下或繞行之不便。
<p>委員二：李培芬 1.有關維修機廠擬「取得合格級之綠建築證書及綠建築標章」，應說明清楚，並提出試算表。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 「取得合格級之綠建築證書及綠建築標章」係本局依「公有建築物綠建築標章推動使用作業要點」主動承諾未來於設計或施工階段將要求廠商配合政策申請綠建築標章或候選綠建築證書。由於綠建築評定基準及應取得之合格指標項目，係於申請建築執照或申請特種建築物時，依當年度之綠建築評估手冊規定辦理及依當時之綠建築評估分表計算之，而現階段維修機廠僅具功能規劃成果，尚無實質量體設計，恐難進行試算，請委員諒察。
<p>2.應依據本案之生態調查資料，評估</p>	<ul style="list-style-type: none"> 本計畫綠山線開闢範圍主要沿既有道路進行施

審查意見	意見答覆
本案路權沿線之可能環境生態敏感區位之可能位置。	<p>工，整體生態棲地環境較為單純；藍海線沿線周邊則大多屬已都市化之人為干擾環境，較不具生態敏感性。相較於綠山線及藍海線，維修機廠西側具有小面積次生林，植被豐富度略高，其次生林組成以相思樹、構樹、血桐為主，屬演替初期之次生林，惟該區塊受省道台2乙線穿越影響，亦已有地理切割及交通干擾之情形。</p> <ul style="list-style-type: none"> • 本計畫水域生態調查確係依新修訂之技術規範要求辦理，每次每樣站為3樣品，調查方法包括手拋網及蝦籠佈設（佈設時間為3天2夜，每天清晨巡視漁獲後換餌料），調查結果每樣站3樣品中單次之最大值與種類。因原始調查資料繁多，故報告中僅呈現綜整後之成果。 • 依陸域植物調查成果，所記錄之15棵大樹均係位於計畫路權外之鄰近區域，未來可維持原地保留狀態，不受本計畫影響。 • 依本計畫調查共記錄有紅隼、鳳頭蒼鷹、大冠鷲及紅尾伯勞等4種保育類物種(其發現地點請詳見『說明書』圖6.3.2-2及附件三之附圖2)，其中紅尾伯勞對人為干擾之環境具有良好適應力，受開發行為干擾影響應屬輕微。其餘3種保育類物種調查記錄中，屬空中盤旋或飛行經過，本計畫因主要係沿既有道路進行施工，棲地環境較為單純，調查期間均未發現上述物種於施工範圍內有棲息或繁殖等行為，故評估對此3種保育類物種棲地利用之影響衝擊並不大。 • 有關大樹及保育類分布之位置請參見附件五之附圖1~附圖2。 • 已補生態調查之樣點、樣線如附件三之附圖3，後續辦理『說明書』修正時將納入補充。
為何不呈現生態調查之樣點、樣線？	<p>委員三：黃乾全</p> <p>1.計畫道路各項工程施工期間，在周界設置與地面密合高2.4公尺之施工圍籬，各施工機具施工噪音量之衰減效果為0.6-15.5dB(A)，請說明如何計算。</p>

審查意見	意見答覆
	<p>感受體之施工噪音量，並可求出其減音效果。評估結果顯示，採行減輕對策(設置施工圍籬及採用低噪音型機具)後，施工期間不同感受體之合成噪音減音效果約1.7~12.5dB，造成差異之可能原因包括地形、機具分布、感受體遠近、背景音量差異等。</p> <ul style="list-style-type: none"> • 謝謝指正，將於『說明書』修正定稿時加註“資”料來源：黃乾全，噪音與振動評估，「環境影響評估專業人員培訓講習會講義」，行政院環保署，民國87年1月”。 • 謝謝指正，本計畫施工時間初步規劃以8:00至17:00為原則，將於『說明書』修正定稿時，改採施工時間各評估受體2次環境音量之能量平均進行評估修訂。 • 謝謝指正，表7.1.4-8「工商橋與新市一路3段間」之平均音量係誤植。另施工車輛運輸時間亦初步規劃以8:00至17:00為原則，將於『說明書』修正定稿時，改採施工時間各評估受體2次環境音量之能量平均進行評估修訂。 • 本計畫營運期間之防音措施主要以音源防制為優先考量，包括於機電設計規範中要求承包商提供符合『陸上運輸系統噪音管制標準』之車種及軌道系統；於平面專有路權內設置具吸音性之草坪軌道；以及針對路側可能有噪音敏感點之高架橋梁，預留未來設置隔音牆(含階牆)之荷重及空間。 • 遵照辦理，已補充如附件四，將補充納入說明書定稿之附錄十六
6.請補充施工期間各項振動影響評估所採模式之各參數值。	<p>7.計畫路線鄰近地區居民意見調查中，通車營運階段約有48.2%之受訪者認為應調會有影響，其中以沿線道路車道調整、使用便利性、停車規劃及噪音振動等為主，因此針對上述各項應加強研擬策略。</p>

審查意見	意見答覆
8.附錄 16 之附表 16-3~16-5, 未見於說明書中, 請補充。	<p>點之高架橋梁, 預留未來設置隔音牆(含胸牆)之荷重及空間。另外, 針對路線通過中正路老街之路段, 將於軌道區考量設置減振措施, 以降低對鄰近民房之影響。</p> <p>• 謝謝指正, 已補充如附件四, 將補充納入說明書定稿。</p>
委員四：張添晉	<p>• 本工程綠色內涵評估指標詳附件五, 係從綠色環境、綠色工法、綠色材料及綠色能源等 4 項指標著手, 以落實行政院重大工程至少要有 10% 比例用於綠色內涵之目標, 並積極採用綠色能源(如自然環境能源、光電節能產品等, 相關說明請參見附件五)之規劃設計, 以達到綠色能源經費至少達到工程費 6% 之目標。</p> <p>• 本計畫於工區距離住宅太近致有顯著噪音影響或有特殊噪音振動要求時, 方可能採用反循環式場鑄混凝土樁。由於本計畫高架路段均位於省道台 2 線上, 與民宅均有相當距離, 故採用反循環式場鑄混凝土樁之可能性極低, 惟若必須採用時, 將規定以超泥漿作為穩定液, 故無使用化學藥劑之情形。</p>
1.本計畫以綠色能源經費至少達到工程費 6% 為目標, 其主要之內涵為何?	<p>• 本計畫以綠色能源經費至少達到工程費 6% 為目標, 其主要之內涵為何?</p>
2.P.7-2 未來若因其他因素考量須採反循環式場鑄混凝土樁, 因廢棄之穩定液中所含細小水泥砂濃度高且廢水量大, 易對水質造成影響, 請說明(a)那些因素須採反循環式場鑄混凝土樁。(b)可能使用之凝劑種類及數量。(c)有無化學藥劑使用之文件管理與記錄。	<p>• 本計畫以綠色能源經費至少達到工程費 6% 為目標, 其主要之內涵為何?</p>
3.請說明未來本計畫機廠之生活污水及車廂、相關設施維修保護之清洗廢水, 其水量若干? 水質為何? 若無法配合納管, 自行處理之流程為何?	<p>• 本案規劃維修機廠需達 5 級廠維修功能, 故參考現有捷運 5 級維修機廠相關資料, 推估本案機廠每日污水總量約 60 立方公尺, 可經前處理至符合淡海新市鎮污水下水道納管標準後納管, 相關申請將於設計階段辦理。</p> <p>• 考量機廠綜合污水之含油量較一般污水高, 故污水處理之前處理單元將規劃設置除油沉砂功能。</p>
4.計畫工程產生之剩餘土石方將以外運處理為原則, 宜思考減量及交換利用為優先。	<p>• 本工程係以土方平衡進行規劃, 但初估仍有約 7,000 立方公尺之剩餘土石方, 將優先依「公共工程及公有建築物工程營建剩餘土石方交換利用作業要點」辦理, 採交換利用方式處理, 若撮合不成方送合法收容處理場所。</p>
行政院農業委員會特有生物研究保育中心	<p>• 謝謝指正, 續將依貴中心意見辦理『說明書』修正。</p>
1.依據行政院環境保護署公告之「動物生態評估技術規範」(100.07.12 環署綜字第 1000058655C 號); 惟鳥類之名稱, 請以中華民國野鳥學會所公告最新之鳥類名錄為標準。本說	<p>• 謝謝指正, 續將依貴中心意見辦理『說明書』修正。</p>

審查意見	意見答覆
明書的鳥類學名及分類歸屬, 多處與最新公告之「2012 台灣鳥類名錄」不符, 請改正。	<p>(1) 五色鳥學名為 <i>Megalaima muchalis</i>; (2) 黃鸝已裂解為東方黃鸝 (<i>Motacilla tschutschensis</i>) 與西方黃鸝 (<i>Motacilla flava</i>) 兩種, 建議加以辨識區別兩種物種; (3) 山紅頭屬名為 <i>Stachyridopsis</i>; (4) 繡眼畫眉歸屬於雀眉科 (<i>Pellorneidae</i>); (5) 短翅樹鶯已裂解為遠東樹鶯 (<i>Cettia canturians</i>) 和日本樹鶯 (<i>Cettia diphone</i>) 兩種, 建議加以辨識區別兩種物種。</p>
2.本說明書中未見鳥類定點計數法之位置圖, 建議予以補充。且附錄第十頁, 鳥類定點計數法之小型鳥類調查半徑過短, 調查點之間必須至少相距 200 公尺, 以避免重複記錄相同個體。	<p>• 本計畫鳥類調查為避免重複記錄相同個體, 目前各樣站之間距多已符合至少 200 公尺之要求 (各區段鳥類定點調查之位置請參見附件三之附圖 3)。惟因部分調查樣站屬次生林環境, 為避免小型鳥類之調查半徑設定過長, 反而低估調查環境如近道路側樹林, 則改採半徑約 30 公尺為調查距離。</p>
3.第 7-42 頁, 保護措施中述及「規劃緩衝帶或圍籬」, 建議以地圖呈現緩衝帶或圍籬位置。	<p>• 本計畫施工期間將依「營建工程空氣污染防治措施管理辦法」之第一級營建工程之規定, 於作業中之工區周圍設置施工圍籬; 營運期間於機廠北側、西側將儘量留設 15 公尺以上之緩衝綠帶。</p>
4.表 6.3.4-4、表 6.3.4-6 中, 拉丁學名未斜體, 請改正。	<p>• 謝謝指正, 續將依貴中心意見辦理『說明書』修正。</p>
經濟部水利署	<p>• 本案業於 101 年 6 月 25 日檢附開發位置圖及地籍資料函請貴署第十河川局查核是否位經淡水河河川區域; 經套繪本案路線於第十河川局提供之淡水河河川區域, 研判本案路線並未位經淡水河河川區域, 後續將依第十河川局之指示, 邀集新北市政府交通局、水利局及貴署第十河川局召開會議確認後, 方可取得證明文件。</p> <p>• 經查對貴署全球資訊網之水利法規查詢系統公告之中央管區域排水一覽表, 本案路線全部位於新北市淡水區轄區內, 並未位經新北市境內之中央管區域排水(深澳坑溪排水、大內坑溪</p>

審查意見	意見答覆
<p>於河川區域範圍(如說明書附 1-7 及附 1-54 頁)，惟尚未見相關查詢結果，併予說明。</p> <p>2. 依報告 P 敏-3 頁第 18 項所述：「路線經縣管河川林子溪(公司田溪)及新北市管區排水庄仔內溝排水幹線」；惟不見向本署十河局及新北市水利局查詢之函文資料，建請補充。</p>	<p>排水、塔寮坑溪排水及鶯歌溪排水)。</p> <p>• 經查對 貴署全球資訊網之水利法規查詢系統公告之新北市管區域排水一覽表，本案路線位於經新北市淡水區境內之新北市管區域排水(庄仔內溝排水幹線)。</p> <p>• 經查經濟部中華民國 98 年 4 月 8 日經授水字第 09820203070 號公告(公告河川區分為中央管河川、跨省市河川及縣(市)管河川)，比對本案路線位經之水系中林子溪屬台北縣縣管河川。</p> <p>• 本計畫施工期間所需用水將由施工廠商依經濟部頒「用水計畫書審查作業要點」以專案方式提送用水計畫書至水利署審查。營運期間用水未來將配合工程推動進度，於營運前依「用水計畫書審查作業要點」提送用水計畫書至水利署審查。</p>
<p>3. 本案經查尚無用水計畫書審查紀錄，本案如有適用「區域計畫法第 15 條之 2 第 1 項第 4 款」、「水利法施行細則第 46 條第 1 項」、「開發行為環境影響評估作業準則第 11 條」及「非都市土地申請新訂或擴大都市計畫作業要點第 5 點」規定，則需核發用水、供水之同意文文件，則請依經濟部頒「用水計畫書審查作業要點」提送用水計畫書至本署審查(計畫用水量低於或等於每日 3,000 立方公尺送本署各區水資源局)。</p>	<p>• 遵照辦理，本案營運期間用水將配合工程進度，於營運前向台水公司申請同意供水之證明文件。</p> <p>• 遵照辦理。</p>
<p>4. 本案尚涉及事業用水時，請依水利法相關規定申辦水權登記或提出台水公司同意供水之證明文件。</p>	<p>• 遵照辦理，本署營運期間用水將配合工程進度，於營運前向台水公司申請同意供水之證明文件。</p> <p>• 遵照辦理。</p>
<p>5. 本案非位於經濟部已公告之地下水管制區，若於開發及營運階段皆不使用地下水，本署無意見，惟本案施工期間，建議仍應儘量採取減少抽水之工法進行施作，以避免對現有地下水層造成不利影響。</p>	<p>• 遵照辦理，為確實落實施工採用低噪音工法及低噪音機具之理念，說明書中已規範須採探低噪音機具之時機及類型；另施工合約中亦將明定相關採用低噪音工法及使用低噪音機具之規範，將於環境保護對策中補充。</p>
<p>空保處</p> <p>1. 為確實落實施工採用低噪音工法及低噪音機具之理念，未來於施工合約中應明定相關採用低噪音工法及低噪音機具之規範，否則低噪音工法及低噪音機具只會落於空談。</p>	<p>• 遵照辦理，施工期間將依「營建工程空氣污染防治辦法」相關規定進行粒狀污染</p>

審查意見	意見答覆
<p>設施管理辦法」相關規定辦理；營運期間應依固定污染源逸散性粒狀污染空氣物污染防治設施管理辦法」之適用對象。</p> <p>3. 噪音管制標準、噪音管制區劃定作業準則、環境音量標準。</p> <p>4. 請於開工前提報空氣污染防治計畫書(含防治設施經費)、送當地環保局同意後，始得開工。空氣污染防治計畫書內容應具體、量化，可供查核；項目應包含：工程基本資料、環境座落及場內設施平面配置圖說、施工期程圖說、砂石土方產量、空氣污染排放量及排放源、各施工項目依營建工程空氣污染防治設施管理辦法規定設置或採行之防治設施(另增加監控設施)內容，包括設施種類、效能、流程、使用狀況及其設計圖說。</p>	<p>逸散之防制工作。另本開發計畫非屬「固定污染源逸散性粒狀污染空氣物污染防治設施管理辦法」之適用對象。</p> <p>• 本說明書已依噪音管制標準、噪音管制區劃定作業準則、環境音量標準等相關規定進行評估。</p> <p>• 本計畫非屬環保署公告之「第一批至第八批公私場所應申請設置、變更及操作許可之固定污染源」，應無需提報空氣污染防治計畫書。惟施工期間將依「營建工程空氣污染防治設施管理辦法」相關規定辦理，並於施工前依「空氣污染防治收費辦法」之規定，檢具相關工程資料，繳納營建工程空氣污染防治費。</p>
<p>5. 請推估本案施工期間每年排放之粒狀物總量，並認養工地周邊道路，藉由洗掃方式，將排放之粒狀物清除，以維持本案開發前之環境及空氣品質。認養之道路長度及洗掃頻率，請以本案推估之每年粒狀物排放量換算，並記錄每次洗掃所去除之塵土量。進行道路洗掃時，洗掃作業參數及洗掃車性能，請依本署所訂「街道揚塵洗掃作業執行手冊」內容辦理(資料下載網址：http://emp.ncet.com.tw/dispPageBox/EmpCt.aspx?ddsPageID=DOWNLOAD&&bid=3852966046)。</p>	<p>• 遵照辦理，本計畫施工期間依「營建工程空氣污染防治設施管理辦法」相關規定進行粒狀污染逸散之防制工作後，初估每年排放之粒狀物總量約 101 公噸，預計以認養工地周邊道路及藉由洗掃方式，將排放之粒狀物清除，以維持開發前之環境及空氣品質。依環保署經驗公式推估洗(掃)街作業削減量：掃(洗)總長度×減量係數，其中洗掃街作業 TSP 減量係數=0.0138 ton/km，依據上述削減量計算公式，本計畫每年需掃街長度約 7,318 公里，以每年工作日 300 天計，初估每日需掃街長度約 25 公里/日，規劃以工區鄰近之道路，如淡金路或濱海路或沙崙路等為主要掃街範圍，以租用掃街車方式進行。</p>
<p>6. 於工地出入口設置洗車設備，洗淨土石運輸車輛，並不得造成工地出入口及工地外道路有色差及揚塵情形。</p>	<p>• 遵照辦理，施工期間將於工地出入口設置洗車設備，於車輛駛離工區前清洗車身及輪胎。</p>
<p>7. 於工地出入口設置錄影監視設備，監控土石運輸車輛清洗、覆蓋、路面污染及廢氣排放情形，並將監控結果(影片)，每月定期送當地環保局備查。</p>	<p>• 遵照辦理，施工期間於工地出入口設置錄影監視設備，監控土石運輸車輛清洗、覆蓋、路面污染及廢氣排放情形，並將監控結果(影片)，每月定期送當地環保局備查。</p>

審查意見	意見答覆
8.請以密閉式貨廂載運土石方。	<ul style="list-style-type: none"> • 施工期間運送具逸散性之工程材料、砂石、土方或廢棄物時，其運送車輛將要求承包商採用具備密閉車斗之車輛，或使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之防制設施。 • 遵照辦理，施工期間工地內非作業中之土石方堆置區及裸露區域，將以防塵布或防塵網覆蓋，或定期灑水；車行路徑則採鋪設鋼板、混凝土、瀝青混凝土、粗級配或其他同等功能粒料之空氣污染防治設施。 • 有關污染源阻隔設施，施工期間將依「營建工程空氣污染防治設施管理辦法」相關規定辦理，於工地周圍設置2.4公尺高、定著地面之全阻隔式圍籬及防溢座。惟於道路轉角或轉彎處10公尺以內者，得設置半阻隔式圍籬；另周圍接壤山坡地、河川、湖泊等天然屏障或其他具有與圍籬相同效果者，得免設置圍籬。
9.堆置之土方、車行路徑及裸露區域應全面覆蓋或全面採取其他空氣污染防治設施(防制面積應為100%)。	<ul style="list-style-type: none"> • 有關污染源阻隔設施，除於施工區內進行道路標示外，請說明裸露地禁止車輛進入、土石堆置區及車行路徑兩側以阻隔設施阻隔之辦理方式。
10.污染源阻隔設施：除於施工區內進行道路標示外，請說明裸露地禁止車輛進入、土石堆置區及車行路徑兩側以阻隔設施阻隔之辦理方式。	<ul style="list-style-type: none"> • 施工期間於進行開挖、回填、裝卸等土方作業時，作業面因機械破壞擾動，會造成逸散性之粒狀物空氣污染，將於施工規範中規定，於進行開挖、回填及裝卸等土方作業時，應先灑水濕潤，且作業過程中須派人噴灑水，以抑制粉塵逸散。
11.請說明動態作業或操作(如開挖、回填及裝卸作業)，抑制粉塵逸散之空氣污染防治設施。	<ul style="list-style-type: none"> • 本計畫(即輕軌系統)所用之牽引動力變電站(TSS)並非高運量快速運送之主變電站(BSS)，主變電站係引進台電161kV特高壓變電後供捷運列車及設施使用；而本計畫所用之牽引動力變電站係直接引進台電22.8kV，與一般公寓大廈地下一樓都有之配電室一樣，影響輕微。 • 另磁場雖較難隔絕，但方向相反、大小相同之電流產生之磁場會互相抵消。因此，三相輸電之電力線較單相電力線產生之磁場會小得多。本計畫係直接引進台電三相線路，且進線與出線路徑相近，其所產生之磁場經相互抵消後，應已甚低。 • 參考國外案例，一般輕軌以直流電 750V 供電給列車動力，其磁場多小於 35V/M，磁場多小於 150 mG，遠低於環保署「非游離輻射環境建議值」中 60Hz 之建議值(833 mG)；且經距離衰減後，至 12.5 公尺外已衰減至 1 mG 以下，影響甚微。 • 本計畫牽引動力之電力系統與一般公寓大廈地下一樓之配電室一樣，其電磁場影響輕微，且
12.請就計畫路線沿線電纜線與住家、學校等民眾長期停留之敏感點之相對位置及距離進行評估說明，並就電纜線所產生之電磁場沿線敏感地點之影響情形進行評估。	<ul style="list-style-type: none"> • 遵照辦理，說明書中所載相關上方運輸之環保對策將納入施工規範中要求承商辦理，若其委外辦理，亦需將上述環保對策內容納入委外運送廠商之契約中，要求運送廠商遵辦。 • 施工期間為維護空氣品質，採行之環境保護對策將依「營建工程空氣污染防治措施管理辦法」中第一級營建工程規定辦理，包括設置圍籬、防溢座及採行各項抑制粉塵措施，包括每日上、下午於施工區之裸露地表及車行路徑確實灑水一次；土石方堆置區以防塵布覆蓋；運輸車輛駛出工區前清洗車身及輪胎；載運土方或散裝建材之車輛以防塵布(或其他不透氣覆蓋物)緊密覆蓋，並應捆紮牢固，邊緣應延伸覆蓋至車斗上緣以下至少十五公分等。 • 遵照辦理，後續於辦理說明書修正定稿時，相關答覆納編於本文之情形，將於各該答覆後加註參閱章節及頁碼。
13.請於環境監測計畫表中，增加營運期間敏感點極低頻電磁場監測項	<ul style="list-style-type: none"> • 遵照辦理，施工期間低頻噪音之影響評估將於說明書修正定稿時補充納入。 • 營運期間對敏感點之低頻噪音影響源為機廠內之變電站運轉設備，依據本公司 97/1/2 於蘆洲機廠所進行之主變電站運轉噪音量測結果，顯示距主要設備約 2 公尺處之低頻(20~200Hz)音

審查意見	意見答覆
目(包含 24 小時長期監測)。	<ul style="list-style-type: none"> • 此部分實務上係由供電廠商於系統正式送電前先進行各 TSS 電力頻率電場及磁場之背景值量測，並於測試階段再進行量測，然後於系統營運後及保固期到達前，量測每一 TSS 內外之電力頻率電場及磁場值，量測方法依相關法規辦理。但為避免民眾疑慮，本計畫已於環境監測計畫表中增加營運期間敏感點極低頻電磁場監測項目(詳附件六)。 • 謝謝指正，將修正為「營建工程空氣污染防治設施管理辦法」。 • 本計畫未來於施工前繳納營建工程空氣污染防治費時，將依「空氣污染防治收費辦法」之規定，檢具所述相關工程資料向主管機關申報。 • 遵照辦理，說明書中所載相關上方運輸之環保對策將納入施工規範中要求承商辦理，若其委外辦理，亦需將上述環保對策內容納入委外運送廠商之契約中，要求運送廠商遵辦。 • 施工期間為維護空氣品質，採行之環境保護對策將依「營建工程空氣污染防治措施管理辦法」中第一級營建工程規定辦理，包括設置圍籬、防溢座及採行各項抑制粉塵措施，包括每日上、下午於施工區之裸露地表及車行路徑確實灑水一次；土石方堆置區以防塵布覆蓋；運輸車輛駛出工區前清洗車身及輪胎；載運土方或散裝建材之車輛以防塵布(或其他不透氣覆蓋物)緊密覆蓋，並應捆紮牢固，邊緣應延伸覆蓋至車斗上緣以下至少十五公分等。 • 遵照辦理，後續於辦理說明書修正定稿時，相關答覆納編於本文之情形，將於各該答覆後加註參閱章節及頁碼。
14.P8-9：「營建工程空氣污染防治措施管理辦法」名稱有誤，請修正。	<ul style="list-style-type: none"> • 請說明本案土方挖填相關內容，並納入前揭空氣污染防治計畫內容辦理： <ul style="list-style-type: none"> (1) 土方開挖期程，並應採分期分區開挖)。 (2) 規劃土方暫存場所(含暫存期程、地點及所需面積、單一堆置區之最大堆置量)。
15.請說明本案土方挖填相關內容，並納入前揭空氣污染防治計畫內容辦理：	<ul style="list-style-type: none"> • 本計畫未來於施工前繳納營建工程空氣污染防治費時，將依「空氣污染防治收費辦法」之規定，檢具所述相關工程資料向主管機關申報。 • 遵照辦理，說明書中所載相關上方運輸之環保對策將納入施工規範中要求承商辦理，若其委外辦理，亦需將上述環保對策內容納入委外運送廠商之契約中，要求運送廠商遵辦。 • 施工期間為維護空氣品質，採行之環境保護對策將依「營建工程空氣污染防治措施管理辦法」中第一級營建工程規定辦理，包括設置圍籬、防溢座及採行各項抑制粉塵措施，包括每日上、下午於施工區之裸露地表及車行路徑確實灑水一次；土石方堆置區以防塵布覆蓋；運輸車輛駛出工區前清洗車身及輪胎；載運土方或散裝建材之車輛以防塵布(或其他不透氣覆蓋物)緊密覆蓋，並應捆紮牢固，邊緣應延伸覆蓋至車斗上緣以下至少十五公分等。 • 遵照辦理，後續於辦理說明書修正定稿時，相關答覆納編於本文之情形，將於各該答覆後加註參閱章節及頁碼。
16.請將土方運輸之環保措施相關規定內容，納入委外運送廠商之契約中規範，並說明對於委外運送廠商之監督管理內容。	<ul style="list-style-type: none"> • 遵照辦理，說明書中所載相關上方運輸之環保對策將納入施工規範中要求承商辦理，若其委外辦理，亦需將上述環保對策內容納入委外運送廠商之契約中，要求運送廠商遵辦。 • 施工期間為維護空氣品質，採行之環境保護對策將依「營建工程空氣污染防治措施管理辦法」中第一級營建工程規定辦理，包括設置圍籬、防溢座及採行各項抑制粉塵措施，包括每日上、下午於施工區之裸露地表及車行路徑確實灑水一次；土石方堆置區以防塵布覆蓋；運輸車輛駛出工區前清洗車身及輪胎；載運土方或散裝建材之車輛以防塵布(或其他不透氣覆蓋物)緊密覆蓋，並應捆紮牢固，邊緣應延伸覆蓋至車斗上緣以下至少十五公分等。 • 遵照辦理，後續於辦理說明書修正定稿時，相關答覆納編於本文之情形，將於各該答覆後加註參閱章節及頁碼。
17.本案開發規模大，惟施工期間空氣品質之環境保護對策內容過於簡略，且未具體、量化，請依施工作業及污染項目(如堆置、裝卸、車行路徑、運輸車輛、裸露面...)，具體量化說明將設置或採行空氣污染防制設施。又採行之防制設施應具長期性、有效性，除操作中及作業面外，不得僅採取灑水等暫時性措施。描述性文字內容請刪除(如適時...等)。	<ul style="list-style-type: none"> • 遵照辦理，說明書中所載相關上方運輸之環保對策將納入施工規範中要求承商辦理，若其委外辦理，亦需將上述環保對策內容納入委外運送廠商之契約中，要求運送廠商遵辦。 • 施工期間為維護空氣品質，採行之環境保護對策將依「營建工程空氣污染防治措施管理辦法」中第一級營建工程規定辦理，包括設置圍籬、防溢座及採行各項抑制粉塵措施，包括每日上、下午於施工區之裸露地表及車行路徑確實灑水一次；土石方堆置區以防塵布覆蓋；運輸車輛駛出工區前清洗車身及輪胎；載運土方或散裝建材之車輛以防塵布(或其他不透氣覆蓋物)緊密覆蓋，並應捆紮牢固，邊緣應延伸覆蓋至車斗上緣以下至少十五公分等。 • 遵照辦理，後續於辦理說明書修正定稿時，相關答覆納編於本文之情形，將於各該答覆後加註參閱章節及頁碼。
18.本處意見之回覆內容，請加註修正之章節及頁碼，以利核對，並將修正內容納入環境影響說明書內容中辦理。	<ul style="list-style-type: none"> • 遵照辦理，說明書中所載相關上方運輸之環保對策將納入施工規範中要求承商辦理，若其委外辦理，亦需將上述環保對策內容納入委外運送廠商之契約中，要求運送廠商遵辦。 • 施工期間為維護空氣品質，採行之環境保護對策將依「營建工程空氣污染防治措施管理辦法」中第一級營建工程規定辦理，包括設置圍籬、防溢座及採行各項抑制粉塵措施，包括每日上、下午於施工區之裸露地表及車行路徑確實灑水一次；土石方堆置區以防塵布覆蓋；運輸車輛駛出工區前清洗車身及輪胎；載運土方或散裝建材之車輛以防塵布(或其他不透氣覆蓋物)緊密覆蓋，並應捆紮牢固，邊緣應延伸覆蓋至車斗上緣以下至少十五公分等。 • 遵照辦理，後續於辦理說明書修正定稿時，相關答覆納編於本文之情形，將於各該答覆後加註參閱章節及頁碼。
19.查噪音管制標準已於 98 年 9 月 4 日修正發布，其中工廠及營建工程低頻噪音管制標準已施行，故請針對施工期間及營運期間(維修機廠)低頻噪音對敏感點之影響程度進行評估，並承諾施工期間及營運	<ul style="list-style-type: none"> • 遵照辦理，施工期間低頻噪音之影響評估將於說明書修正定稿時補充納入。 • 營運期間對敏感點之低頻噪音影響源為機廠內之變電站運轉設備，依據本公司 97/1/2 於蘆洲機廠所進行之主變電站運轉噪音量測結果，顯示距主要設備約 2 公尺處之低頻(20~200Hz)音

審查意見	意見答覆
期間需符合噪音管制標準之規定。	<p>量為 50dB(A)，作為本案評估音源能量強度，假設在無任何障礙物，以點音源距離衰減公式分別計算至 25 公尺外之機廠周界處及 50 公尺處，敏感點室外之噪音量約 39 dB(A) 及 36dB(A)，建築外牆平均隔音量以 10dB(A) 計，推估敏感點室內低頻音響量約 26dB(A)，符合所屬第三類管制區工廠(場)噪音管制標準，若再考量機廠圍牆及緩衝綠帶之減音效果，預估機廠低頻噪音對周圍住戶幾無影響。</p> <p>• 本說明書「8.1.2 施工階段」(5) 噪音振動防制之對策已載明：「施工時間將配合居民之作息習慣，以減輕干擾鄰近之住宅區；除基樁混凝土灌漿、橋梁吊裝...等連續性必要工程外，不在夜間施工，若需於夜間施工，將事先與居民溝通。」、「對於距工區 100 公尺範圍內有敏感受體分布之路段，若有於夜間進行基樁混凝土灌漿及橋梁吊裝...等連續性必要工程時，承包商須事先於施工計畫書中研擬相關噪音振動減輕對策及睦鄰措施，並經工地工程司核可後實施。」。</p> <p>• 本計畫車站類似一般公車候車亭，並無冷卻水塔、通風設施等相關設備，故未評估冷卻水塔、通風設施等設備之噪音影響。</p> <p>• 本計畫施工期間之環境監測項目已包括低頻之營建噪音；於營運階段將針對「機廠邊緣農舍」增加低頻噪音監測。</p> <p>• 遵照辦理，已於環境保護對策中補充。</p>
20. 營建工程除相關涉及安全而必要之連續工程外，應承諾避免夜間施工，若確有必要時應就夜間營建工地所產生之最大音量於周圍處是否符合標準部分進行評估。	<p>20. 營建工程除相關涉及安全而必要之連續工程外，應承諾避免夜間施工，若確有必要時應就夜間營建工地所產生之最大音量於周圍處是否符合標準部分進行評估。</p>
21. 此外請針對營運期間相關設施(如冷卻水塔、通風設施)所產生之低頻噪音對於週遭敏感點及所屬住戶之衝擊影響程度進行評估，以免居地地所產生之噪音影響居住品質。	<p>21. 此外請針對營運期間相關設施(如冷卻水塔、通風設施)所產生之低頻噪音對於週遭敏感點及所屬住戶之衝擊影響程度進行評估，以免居地地所產生之噪音影響居住品質。</p>
22. 請於環境監測計畫表中，增加施工期間敏感點低頻噪音監測項目，並於營運期間每季增加敏感點全頻與低頻噪音(工廠)監測項目。	<p>22. 請於環境監測計畫表中，增加施工期間敏感點低頻噪音監測項目，並於營運期間每季增加敏感點全頻與低頻噪音(工廠)監測項目。</p>
23. 於環境保護對策中，針對採用低噪音施工工法及低噪音振動機具部分，請承諾將低噪音施工工法及低噪音機具納入細部設計規劃中，使用低噪音工法及機具部分編列預算確實執行，以維護環境安寧。	<p>23. 於環境保護對策中，針對採用低噪音施工工法及低噪音振動機具部分，請承諾將低噪音施工工法及低噪音機具納入細部設計規劃中，使用低噪音工法及機具部分編列預算確實執行，以維護環境安寧。</p>
24. 模式模擬所使用之氣象資料檔(466990.asc)有誤，地面氣象資料應使用淡水測站(46690)之資料，探空資料應使用板橋站之資料，而非全部使用花蓮測站(46699)之資料。	<p>24. 模式模擬所使用之氣象資料檔(466990.asc)有誤，地面氣象資料應使用淡水測站(46690)之資料，探空資料應使用板橋站之資料，而非全部使用花蓮測站(46699)之資料。</p>
25. 建議於環境影響說明書第七章內	<p>25. 建議於環境影響說明書第七章內</p>

審查意見	意見答覆
<p>容中補充說明空氣品質模式模擬之網格系統配置、參數設定及氣象資料使用等項目。</p> <p>26. 建議繪製施工階段空氣品質模式模擬結果之濃度等值線圖，以瞭解其污染之傳播擴散情形。</p>	<p>設定及氣象資料使用等項目說明內容已補充於附件七，後續「說明書」修正定稿時將納編於「附錄十七」。</p> <p>• 施工階段空氣品質模式模擬結果之濃度等值線圖請參閱附件七。</p>
<p>經濟部中央地質調查所</p> <p>報告中區域地質與基地地質內容之綜合評析報告需修改後，再依環評程序送地調所審查。</p> <p>1. 基地地質： (1) 欠缺基地現場之工程地質與環境地質調查資料，請補充。 (2) 報告中所附地調所回覆本案之公文，其主旨係請開發單位自行評估相關之疑慮，故不宜視作已釋明欲查詢之議題，請自行再增補相關資料。</p>	<p>遵照辦理，基地地質及安全性與敏感性分析補充說明如下，並於報告中修訂。</p> <p>(1) 已補充環境地質資料如附件二，另工程地質部分，於設計階段辦理包括相關地質資料收集、地質地質調查、現場試驗及鑽探調查等作業，據以瞭解計畫路線之地層分布及工程特性並作為設計參考。</p> <p>(2) 環境敏感區位調查係作為瞭解開發區位是否已有確知的敏感區位，俾利於預先防範研擬減輕對策，依規定須載明資料來源，但是否有相關敏感區位疑慮仍須於設計階段辦理現場試驗及鑽探調查等作業確認並作為設計參考。故本報告已於備註欄特別加註『現階段尚無地質構造不穩定區之劃定』以避免誤解。</p>
<p>2. 基地地質之安全性與敏感性分析： (1) 邊坡穩定分析：綠山線 G2A 站附近沿線地質具岩屑崩滑潛勢，請加以評估對本案之影響及因應對策。 (2) 地震與活動斷層分析：依目前調查資料，新莊斷層非活動斷層，請補充評估山腳斷層對本案之影響，引用資料時請使用最新資料。</p>	<p>(1) 經參考環境地質圖(詳附件二)，計畫路線 G2A 站附近地質確為岩屑崩滑潛勢區，惟計畫路線佈設於現已通車之省道「台 2 線」路線中央，且該路段兩側邊坡均已完成護坡工程，研判計畫路線受岩屑崩滑之影響性較低，另為確保計畫路線沿線之地質安全，本計畫將於後續設計階段辦理包括相關地質資料收集、地質地質調查、現場試驗及鑽探調查等作業，據以瞭解計畫路線之地層分布及工程特性並作為設計參考。</p> <p>(2) 遵照辦理，計畫路線鄰近地區之活動斷層分布位置將改依貴所公告之「臺灣活動斷層分布圖(2010)」，並於『說明書』修訂時修正新莊斷層之說明；考量山腳斷層距計畫路線達 5 公里以上，且山腳斷層屬第二類活動斷層，研判對計畫路線之影響輕微。</p>
<p>臺北市政府捷運工程局</p> <p>P.7-65 及 P.7-67 有關轉乘設施規劃，僅以輕進出站旅客之轉乘需求為主，</p>	<p>計畫路線主要有兩處地點可銜接轉乘，分別為綠山線 G1 站與淡水線紅樹林站跨站天橋或</p>

審查意見	意見答覆
建議與捷運淡水線紅樹林站(R32/G1)及淡水站(R33/B1)交會站之轉乘設施應整體考量。	<p>台銜接之方式銜接轉乘；藍海線 B1 站與淡水線淡水站則以轉乘通廊銜接月台之方式銜接轉乘，可使旅客轉乘動線便捷，減少旅客上上下下或繞行之不便。</p> <ul style="list-style-type: none"> 有關轉乘設施之規劃未來將與 貴局再行協調考量。
北投區公所	<ul style="list-style-type: none"> 略。
水保處	<ul style="list-style-type: none"> 遵照辦理。
1.請確實依水污染防治措施及檢測申報管理辦法第 9 條規定，營建工地應於開挖面或堆置土石等場所，鋪設足以防止雨水進入之遮雨、擋雨及導雨設施；並依法設置沉砂池，收集及處理初期降雨及洗車平台產生之廢水。遮雨、擋雨及導雨設施及沉砂池應依法定期維護、清理及記錄。	<ul style="list-style-type: none"> 遵照辦理。
2.本案鄰近淡水河工區，屬水污染管制區，依水污染防治法第 30 條規定，在污染管制區內不得有棄置垃圾、水肥、污泥、淤泥、酸鹼廢液、建築廢料或其他污染物或其他經主管機關公告足使水污染之行為。並請妥善處理施工機具之廢油，不得污染河川水體或倒入市鎮排水。	<ul style="list-style-type: none"> 遵照辦理。
3.本工程棄土尚有 7000 立方公尺，請以土方挖填平衡為設計目標，如仍需外運，請開發單位承諾並確實監督施工廠商管運土方，避免污染環境，如非法棄置影響環境，開發單位應負連帶責任。另於環境監測報中彙報每季各標土方外運去處及數量累計表。	<ul style="list-style-type: none"> 本案規劃確以計畫內土方挖填平衡為原則，惟依初步挖填平衡計算，仍將產生約 7,000 立方公尺之剩餘土石方，將優先與其他工程進行撮合交換利用，無法配合時方送至合法收容處理場所，並將確實監督施工廠商管運土方，避免污染環境。 鑒於環境監測單位非日常於施工現場作業之單位，且目前各工程計畫之出土、收土單位均需依法按月上網申報出土、收土情形；並由工程主管機關及地方主管機關上網申報表中亦已涵按季上網申報之環評承諾事項申請同意免於環評土方資訊，為免重複作業，敬請同意免於環境監測報告中彙整土方相關資訊。
4.有關(P7.5)營運期間維修機廠廢水將納入淡水新市鎮污水下水道系統，請說明每日廢水總量，前處理方式及納入該系統之許可證明。	<ul style="list-style-type: none"> 本案規劃維修機廠需達 5 級廠維修功能，故參考現有捷運 5 級維修機廠相關資料，推估本案機廠每日廢水總量約 60 立方公尺，可經前處理至符合淡水新市鎮污水下水道網管標準後納

審查意見	意見答覆
<ul style="list-style-type: none"> 有關轉乘設施之規劃未來將與 貴局再行協調考量。 	<p>管，相關申請將於設計階段辦理。</p> <ul style="list-style-type: none"> 考量機廠綜合污水之含油量較一般污水高，故污水處理之前處理單元將規劃設置除油沉砂功能。
5.G1-G1A-G2A-G2 為高架段，施工中將有落墩之工程行為，因鄰近淡水河畔(紅樹林)，請於環境監測計畫新增施工前(每季)及施工中(每月)，於工區上下游(淡水河)進行水質監測(同 P.8-15 水質水質監測項目)。	<ul style="list-style-type: none"> G1~G2 路段位於「淡水河紅樹林自然保留區下游」，對紅樹林應無影響。考量淡水河河面寬廣，採樣困難，擬改以上述路段之直接承受水體(內竿森林溪)進行監測。請參見附件六。
6.法規名稱為「水污染防治法」，請全篇報告檢視修正。	<ul style="list-style-type: none"> 謝謝指正，定稿時將全篇報告檢視修正。
土污基管會	<ul style="list-style-type: none"> 遵照辦理，本案已規劃營運階段於機廠用地內設置地下水長期監測井，定期監測地下水質。維修機廠施工並無深開挖之作業，需抽排地下水之機率極低，惟施工期間如遇需抽排地下水之狀況則將抽驗水質，如有超過標準情事，即通知新北市環保局依法採行應變及管制措施。
1.本開發案位淡水區，部分用地範圍距新北市環保局公告之「淡水鎮林子段 231、231-2 地號」地下水受污染限制地區僅約 300M (P6-11)，因該公告區域為四氫乙炔污染，除於用地內設置地下水長期監測井，定期監測地下水質外，如有地下水抽排行為，亦請定期監測水質，如有超過標準情事，應即通知新北市環保局依法採行應變及管制措施，排放水亦應處理至符合相關法規標準始得排放，以避免污染擴大。	<ul style="list-style-type: none"> 計畫地區非屬地下水管制區，目前並無地下水文測站，因此長期地下水水位資料付諸闕如。淡水新市鎮開發單位為了解其計畫區地下水文概況，分別於民國 82 年 2 月及 6 月進行地質鑽探時，一併量測地下水水位，並於民國 83 年 7 月於地下水質採樣之同時，調查採樣井之地下水水位，由上述之調查結果顯示，計畫區地下水水位大致由其東側水源國小處之地面下 9.6 公尺向西趨近於地表。 本案僅高架橋墩基礎設置可能涉及地下水抽排問題，目前規劃原則採樁基礎，其施作則採全套管工法，另基礎施工過程採適切擋土工法(例如:鋼板樁)，將下部結構基礎開挖施工局限在工區範圍內，減少擾動水質及周邊地水位之影響，此外，並限定施工中用水不得抽用地下水，以避免對現有地下水層造成不利影響。
2.如有抽排地下水行為，其可能影響請納入第七章可能引起之環境影響章節撰列。	<ul style="list-style-type: none"> 本開發案位淡水區，部分用地範圍距新北市環保局公告之「淡水鎮林子段 231、231-2 地號」地下水受污染限制地區僅約 300M (P6-11)，因該公告區域為四氫乙炔污染，除於用地內設置地下水長期監測井，定期監測地下水質外，如有地下水抽排行為，亦請定期監測水質，如有超過標準情事，應即通知新北市環保局依法採行應變及管制措施，排放水亦應處理至符合相關法規標準始得排放，以避免污染擴大。

審查意見	意見答覆
<p>3.施工期間及營運階段，建議定期監測地下水質，並將相關內容增列於第八章環保對策中。</p> <p>環境督察總隊</p> <p>1.第2-1頁及第5-11頁，有關興建順序及權責分工，本案興建及營運階段係「新北市政府(交通局)負責」與第2-1頁所述負責人之姓名為「新北市政府交通局」似不一致，請予確認。</p> <p>2.第5-6頁，機廠位址及配置，請就廠內之各項設施及面積數以配置圖呈現。</p>	<p>• 遵照辦理，已於環境監測計畫中增列地下水質監測，詳見「附件六」。</p> <p>• 謝謝指正，將於說明書修正定稿時，將第5-11頁「新北市政府(交通局)負責」修訂為「新北市政府交通局負責」。</p> <p>• 本計畫機廠位於新市六路一段與沙崙路二段交界處。考量基地西側、北側分布有住家等敏感受體，初步規劃機廠設施儘量往東、往南側佈設，並於西側、北側配置15公尺之緩衝綠帶、滯洪池及空地，以為緩衝、遮蔽、隔離及隔音(參見附件一)。機廠設施範圍約4.7公頃，將配置駐車廠、車輛清洗維護區、倉儲空間、行政處理廠用地(預留)、軌道、道路、停車場、行政大樓及運行控制中心...等；空地部分約1.3公頃，其中綠帶初步規劃沿基地北側、西側佈設，合計面積約0.88公頃，滯洪池初步規劃於基地西側，面積約0.3公頃。</p> <p>• 計畫機廠所產生生活污水及洗車廢水兩部分，性質單純且水量有限(初步推估約60立方公尺/日)；因淡海新市鎮內已有既設污水處理廠，且於基地南側新市六路上已埋設300mm污水管線，故初步規劃申請網管，惟仍於基地內預留污水處理用地，以保留自行處理之彈性。</p> <p>• 現階段維修機廠之規劃及配置，僅係功能性規劃，未來仍須配合實際設計進行調整。。</p> <p>• 本計畫之工程內容並未包括淡江大橋增設八里延伸線捷運系統，僅將保留後鐵往八里延伸之彈性納入規劃考量。</p>
<p>3.第6-4頁，淡江大橋計畫目前正辦理環境影響差異分析，該差異分析報告係辦理將增設捷運系統之相關設施，與本計畫之相關性為何？</p>	<p>• 有關第6-33頁表6.2.3-3之空氣品質調查成果，係本計畫依「開發行為環境影響評估作業準則」規定辦理三次調查之成果，因僅有三次調查成果，尚不足以進行月平均值之分析，爰以「一」表示無對應之空氣品質標準。擬於「說明書」定稿時，依「貴單位建議，針對鉛之空氣品質標準欄位增列」(月平均值1(µg/m³))。</p>
<p>4.第6-33頁表6.2.3-3，鉛之空氣品質標準為月平均值1.0微克/立方公尺，請予修正或更新。</p>	<p>• 為因應維修機廠之設置，本案規劃將現有橫過</p>
<p>5.第7-2頁，田寮一圳一支線橫過維修</p>	<p>• 為因應維修機廠之設置，本案規劃將現有橫過</p>

審查意見	意見答覆
<p>機廠預定地之基地範圍，如何確保及維護灌溉水路功能，請再明確說明。</p> <p>6.第8-5頁，請說明本計畫土地徵收及建物拆遷之期程。</p> <p>7. 8-12頁，整地及基礎開挖之土石方，須依工地工程司指示於工區內適當地點臨時堆置，俾利橋墩回填使用....，所指適當地點係位於何處？</p>	<p>基地範圍內之田寮一圳一支線改為沿機廠北側之用地內設置，並於基地周界銜接原水路，以避免其下游灌區土地取水受阻，有關替代水路設置事宜，將於本案設計階段向臺灣省北基農田水利會提出申請，經其受理、協調並認可後，方據以執行。</p> <p>• 本計畫之用地徵收與建物拆遷作業預計於計畫核定後兩年內辦理。</p> <p>• 本工程剩餘土石方(約7,000立方公尺)優先依公共工程土石方交換利用作業要點辦理採交換利用方式處理。另，結構及橋墩回填所需土方將依施工現況就近臨時堆置，以減少土方二次搬運之情形；為避免土方臨時堆置可能衍生之逸散性空氣污染及地面逕流水污染，將本段文字修正為「若有因結構或橋墩回填所需土方於工區臨時堆置時：1)將要求承包商以砂袋堆砌臨時擋土設施，以防止泥砂進入鄰近排水系統。洪泛期加強清理排水系統之淤泥，以維排水溝正常排水功能；2)要求承包商依土石方暫置時間之長短，採用網布覆蓋或鋪植草種方式，以抑制晴天之塵土飛揚及避免降雨期間雨水直接沖刷造成表土流失。以期將結構及橋墩回填作業對周遭環境之影響降至最低。」</p> <p>• 謝謝指正。本文將修訂為「營運階段環境影響預測成果，初步擬定通車後1年內進行維修機廠放流水質、噪音振動、交通、陸域動植物及水域生物之監測；於完成1年監測後將進行監測計畫檢討，並依法定程序辦理停止監測或減少監測項目之變更申請，於完成變更前仍將依原計畫內容持續監測。監測地點、監測時機及頻率、監測內容示如表 8.1.3-1 及圖 8.1.1-1。」。</p>
<p>8.第8-18頁表8.1.3-1，所述「通車後一年內環境監測計畫」之意義為何，是否「通車後一年內」停止環境監測計畫？</p>	<p>• 謝謝指正。本文將修訂為「營運階段環境影響預測成果，初步擬定通車後1年內進行維修機廠放流水質、噪音振動、交通、陸域動植物及水域生物之監測；於完成1年監測後將進行監測計畫檢討，並依法定程序辦理停止監測或減少監測項目之變更申請，於完成變更前仍將依原計畫內容持續監測。監測地點、監測時機及頻率、監測內容示如表 8.1.3-1 及圖 8.1.1-1。」。</p>