

**「淡水捷運延伸線工程環境影響說明書」**  
**專案小組第 2 次初審意見答覆說明**

審查結論	答覆說明
<p>(一)本案經綜合考量環評委員、專家學者、各方意見及開發單位之答覆及採取之減輕與預防措施後，本案建議有條件通過環境影響評估審查，亦即本案建議通過環境影響評估審查，開發單位於施工及營運階段應履行下列負擔，如未切實執行，則違反環境影響評估法第 17 條規定，應依環境影響評估法第 23 條規定予以處分：</p>	<p>敬悉，將依環境影響說明書內容及審查結論確實執行。</p>
<p>1.第一階段優先興建路線核定施工後三年內，若第二階段興建路線尚未推動興建，應就第二階段興建路線部分重新辦理環境影響評估，送主管機關審查。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 遵照辦理。</li> </ul>
<p>2.計畫路線鄰近國家重要濕地部分應於開工前進行 1 次水域生態調查。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 遵照辦理，已將計畫路線鄰近國家重要濕地部分應於開工前進行 1 次水域生態調查之內容納入『說明書』第八章，詳 p. 8-2。</li> </ul>
<p>3.計畫路線沿線文化資產豐富，施工前應依據文化資產保存法對重大營建工程之規定，針對整體文化資產進行調查，並送文化資產主管機關核備後實施。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 遵照辦理，已將“施工前將依據文化資產保存法對重大營建工程之規定，針對整體文化資產進行調查，並送文化資產主管機關核備後實施。”內容納入『說明書』第八章，詳 p. 8-5。</li> </ul>
<p>4.應於施工前提報空氣污染防制計畫書(含防制設施經費)，送新北市政府環境保護局同意後，始得施工。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 遵照辦理，已將“於施工前提報空氣污染防制計畫書(含防制設施經費)，送新北市政府環境保護局同意後，始得施工。”內容納入『說明書』第八章，詳 p. 8-1。</li> </ul>
<p>5.環境監測計畫應持續辦理，其監測結果應進行統計、趨勢分析，並與預測影響比對，並自營運期間監測開始起 2 年內提報本署；如欲停止監測，則依環境影響評估法規定辦理變更事宜。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 遵照辦理，『說明書』8.1.3(6)修訂如：“營運階段環境影響預測成果，初步擬定營運期間之環境項目包括：維修機廠之放流水質與地下水質、噪音振動、電磁波、交通、陸域動植物及水域生物，其監測地點、監測時機及頻率、監測內容示如表 8.1.3-1 及圖 8.1.1-1。自營運期間監測開始起 2 年內將就監測結果進行統計、趨勢分析及與預測影響比對，並提報行政院環保署；如欲停止監測，將依環境影響評估法規定辦理變更事宜。”，詳 p. 8-18。</li> </ul>
<p>6.本環境影響說明書定稿經本署備查後始得動工。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 遵照辦理。</li> </ul>
<p>7.應於開發行為施工前 30 日內，以書面告</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 遵照辦理。</li> </ul>

<p>知目的事業主管機關及本署預定施工日期；採分段（分期）開發者，以提報各段（期）開發之第一次施工行為預定施工日期為原則。</p>	
<p>(二)本案開發單位未來於施工及營運階段時，確實履行所提各項污染物對環境影響預防及減輕之措施及上述所附負擔後，已無環境影響評估法第 8 條及其施行細則第 19 條所稱對環境有重大影響之虞，無須進行第二階段環境影響評估。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 敬悉，謝謝委員指導。</li> </ul>
<p>(三)開發單位應依有關委員、專家學者及相關機關所提意見予以補充、修正，經有關委員、專家學者及相關機關確認後，提本署環境影響評估審查委員會討論。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 遵照辦理，有關委員、專家學者及相關機關所提意見之補充、修正之彙整說明如後，並已將補充、修正內容納入『說明書』本文各章節。</li> </ul>

審查意見	答覆說明
<p><b>一、劉委員益昌</b></p>	
<p>1.宜關注本案開發完成後，對文化資產的發展性影響，雖非施工的直接影響，卻是完成後的營運期造成重大影響！</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 謝謝委員提醒。新北市政府為本計畫開發單位之一，負責後續之興建與營運，市府文化局即為文化資產主管機關，除監督工務單位避免於施工期間破壞文化資產外，亦將持續關注本計畫營運期間對文化資產之可能發展影響俾及時因應。</li> </ul>
<p>2.淡水舊市區目前正規劃做為「區域（塊狀）文化資產」，此與本工程規劃時間重疊，提請注意。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 本計畫路線經過淡水舊市區範圍主要屬「第二階段興建路線（即藍海線 B1~B6 路段）」，因該路段全線皆採平面型式佈設於既有道路上，故依工程特性而言，與淡水舊市區之「區域（塊狀）文化資產」相互影響程度不大。然未來第二階段興建路線推動實施過程中，仍將會密切注意淡水舊市區「區域（塊狀）文化資產」之規劃狀況，必要時將納入其文化資產維護措施考量。</li> </ul>
<p>3.本案施工中的文化資產監看，不應只針對水碓尾遺址，應考慮鄰近的古建築及其他施工鄰接一定範圍內的遺址，由於此一區域為文化資產極為敏感區域，建議進行整體施工中文化資產監看。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 本計畫係就計畫路線全線及維修機廠提出於各工區整地開挖期間，敦聘考古專業人員進行文化資產之跟隨監看（詳見『說明書』p. 8-16 表 8.1.2-2）。</li> <li>• 針對「水碓尾遺址」，除於施工期間進行整地開挖時進行跟隨監看外，於設計階段亦將檢核確認工程範圍是否觸及登輝大道道路東西兩側之遺址範圍，若有，將研擬「遺址搶救發掘計畫」，送新北市政府核定後實施。（詳請參見『說明書』p. 8-5(10)第 1 點。）</li> </ul>
<p>4.雖已有表格說明，仍請補充無形文化資產是否受施工影響的說明。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 有關計畫地區傳統藝術、民俗及文物、文化景觀、古物等無形文化資產之現況已補充於『說明書』p. 6-147。其中經新北市政府登錄列表者僅有屬「民俗及文物」之「淡水三芝八庄大道公輪祀」1 項，該祭祀活動於每年農曆 3 月 14 日至 17 日舉行，與本計畫較相關者，主要為各式陣頭至新庄頭遠境遊行，然因屬每年一次之輪祀活動，故遠境遊行路線是否行經施工中之計畫路線，需視當年新庄頭所在之行政區而定，屆時開發單位將於該活動期間，調整工程施作項目及時間，必要時暫時停止工程施</li> </ul>

審查意見	答覆說明
	<p>作，以為因應配合當地民俗慶典進行。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 此外，計畫「藍海線」雖鄰近淡水新八景之「埔頂攬勝」、「水岸畫影」、「河口霞天」、「觀音水月」及「滬街訪古」，然因「藍海線」全線皆採平面設計，主要之工程內涵為路基及軌道鋪設，工程規模不大，施工期亦不長，故施工期間應不致對上述等處之文化景觀造成影響。</li> <li>• 另淡水地區目前並無登錄指定之傳統藝術，然三級古蹟淡水福佑宮內供奉之神像以及宮內之石柱及石塚等，因具極佳之雕塑藝術工藝，需注意施工之影響，本計畫已於監測計畫提出，於路面整地開挖期間，進行考古專業人員之跟隨監看。</li> </ul>
<p><b>二、李委員培芬</b></p>	
<p>1.所有之地圖均應有比例尺。生態資料呈現應合理化。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 謝謝委員指正，已再檢核報告中地圖座標系統及比例尺；另生態資料部分以單頁雙面方式呈現。</li> </ul>
<p>2.報告內之投影座標均應統一。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 遵照辦理，報告中地圖之投影座標統一為TW97。</li> </ul>
<p>3.有關本案與國家相關自然保育敏感區位之關連，應考慮其空間距離關係，而非是以「未經過」為理由而忽略。相關之評估衝擊亦應以同樣的方式處理。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 臺灣沿海地區擁有豐富之自然資源，內政部營建署為避免沿海資源不斷消失，提出「臺灣沿海地區自然環境保護計畫」，並劃設十二處沿海保護區，其中與本計畫路線有地緣關係者為「淡水河口保護區」。</li> <li>• 計畫路線主要佈設於既有道路上，僅「藍海線」B6 車站及其前、後小部分路段因佈設於道路外側，已涉及「淡水河口保護區」之“一般保護區”；“一般保護區”之保護原則為：在不影響環境之生態特色及自然景觀下，維持現有之資源利用型態。由於B6 車站鄰近於漁人碼頭，且與其前、後路段為平面型式，施工規模及營運量體並不顯著，應不致影響現有之資源利用型態；未來車站之景觀規劃將考量漁人碼頭之特色，期使景觀更為諧調(參見『說明書』p. 敏-6)。</li> <li>• 此外，於農委會公告之 21 處自然保留區中，本計畫綠山線之 G1~G1A 路段(佈設於中正東路二段及淡金路上)鄰近「淡水河紅樹林自然保留區」(參見附圖 1)，因該路段</li> </ul>

審查意見	答覆說明
	<p>實際施工位置與「淡水河紅樹林自然保留區」間已有淡水捷運線及其圍牆阻隔，且中正東路二段及淡金路上已多高樓建物，屬人為干擾較大區域，故本計畫對紅樹林及其生態將不致造成直接影響，然考量二者間有其地緣之敏感性，施工期間將嚴格要求包商禁止將廢棄物、廢油傾倒排入水域並禁止捕捉或干擾鳥類(已補充於『說明書』p. 8-14(7)動植物生態維護)。</p>
<p>4.應承諾不種植外來種植物。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 遵照辦理，已於『說明書』第八章環境保護對策中規定，詳 p. 8-2。</li> </ul>
<p>5.仍應釐清本案與國家重要濕地之空間關連性，評估其可能衝擊，並提出環境保護對策或相關之監測內容。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 計畫路線經營建署城鄉發展分署 101.3.16 城海字第 1010001759 號函復，並未經過國家重要濕地(詳請參見『說明書(修訂本)』p. 附 1-2); 惟另套繪內政部營建署國家重要濕地圖顯示，本計畫「藍海線」(B3~B4、B1~B2)及「綠山線」(G1~G1A)部分路段鄰近淡水河流域濕地(含淡水河紅樹林濕地及淡水河紅樹林自然保留區)(參見附圖 1、附圖 2)。</li> <li>• 鑒於本計畫主要係佈設於既有道路上，兩旁現已多為住宅建物或自行車道、人行綠帶及球場等，施工時並不直接侵入淡水河流域濕地；且「藍海線」全線屬平面型式，主要工程內涵僅為路基及軌道鋪設工程，「綠山線」G1A~G1 路段為高架型式，主要工程內涵為橋墩基礎開挖及軌道鋪設，然亦無大規模整地開挖行為。故整體而言，施工期間本計畫對淡水河流域濕地應無明顯影響。</li> <li>• 考量部分計畫路線與國家重要濕地(淡水河紅樹林濕地)確有其地緣上之敏感性，故將遵照審查結論，於施工前進行一次魚類及底棲生物之水域生態調查，以建立背景資料；調查地點為初擬該路段直接承受水體內竿蓁林溪上游之關渡大橋及下游匯入淡水河主流後之鄰近河段(參見附圖 3)。</li> </ul>
<p>6.部分鳥類名稱之陳述有缺字。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 謝謝委員指正。已重新檢視並調整相關表格大小，使能完整呈現正確鳥類名稱(詳見『說明書』p. 6-70 ~ p. 6-71 表 6.3.2-1)。</li> </ul>

審查意見	答覆說明
<p><b>三、簡委員連貴</b></p>	
<p>1.淡水捷運延伸線工程對區域及淡海新市鎮永續發展相當重要，本人上次問題，已有回應。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 謝謝委員指教。</li> </ul>
<p>2.因本案位於淡水河口及文化資產（或古蹟）等環境敏感區及聚落，應具體標示其分布與路線距離關係（至少考量500m），詳細說明其可能衝擊及因應對策，檢視其退縮及安全措施，並加強文化資產（或古蹟）之安全監測。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 有關文化古蹟、遺址之現況說明、分布座標及其與路線、車站之距離關係，已補充於『說明書』p. 6-141~p. 6-152 及附錄十一之 p. 27~p. 83。</li> <li>• 依據現況調查結果，計畫沿線有福佑宮、淡水日商中野宅、淡水海關碼頭及淡水崎仔頂施家古厝等 4 處古蹟因鄰近「藍海線」，必須注意施工時之空氣污染防治及噪音振動防制措施(詳見『說明書』之 p. 8-9~p. 8-10)，未來於施工期間將慎選低振動之施工方式並加強工區防塵措施。另於工區整地開挖期間，將配合進行考古專業人員之跟隨監看(詳見『說明書』p. 8-16 表 8.1.2-2)。</li> </ul>
<p>3.綠建築及節能減碳相關措施應具體，建議綠建築應符合銀級列入承諾。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 本計畫綠建築及節能減碳相關具體規劃及試算詳「附錄二十」，並承諾未來設計階段之綠建築設計須符合銀級要求(詳『說明書』p. 5-11)。</li> </ul>
<p>4.因應氣候變遷，滯洪池應提高 100 年暴雨頻率再現期之需求。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 目前設計之滯洪池已可符合 100 年暴雨頻率再現期之需求。</li> </ul>
<p>5.生態及景觀敏感區，加強補充視覺景觀模擬，附 13-12 照片說明請補充修正。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 遵照辦理，本計畫除原於沿線選擇包括古蹟、山坡保護區、人文景觀等 7 處景觀控制點進行景觀美質評估外，另增加沿線視域範圍及水岸、河口、濕地相關之景觀控制點 H、I 並進行評估，評估結果詳『說明書』p. 6-92 及 p. 6-100~p. 6-101 及 p. 7-61~p. 7-62。</li> <li>• 附 13-12 照片係為配合景觀模擬使用，其說明文字為誤植，該處文字已取消。</li> </ul>
<p>6.地質安全性與敏感性沿線有岩體滑動及岩屑崩滑岩，應補充滑動機制及評估對捷運工程之影響，另請補充過去災害案例。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 根據現地勘查及環境地質圖資料顯示，本計畫沿線計有岩體滑動及岩屑崩滑之地質環境敏感區。其岩體滑動位置為距離 G2A 站左側約 170 公尺區位，因工址地層組成係屬凝灰角礫岩，無明顯位態，故評估邊坡滑動模式應屬圓弧形滑動，由於邊坡坡向約與計畫路線平行且滑動體之趾部已達平緩之河岸，故此岩體滑動區應屬穩定，對</li> </ul>

審查意見	答覆說明
	<p>本捷運工程無影響。另岩屑崩滑區位為距計畫路線 G2A 站右側約 85 公尺邊坡坡趾處，崩滑面積約 0.2 公頃，植生茂密。由於現地地形相當平緩，邊坡邊緣至計畫路線間之坡度僅約 5°，無明顯驅動力，研判此岩屑崩滑區位應屬穩定無滑移之潛勢，對本捷運工程亦無影響。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 經查本計畫路線沿線之地質災害案例有乙案，即上述岩體滑動位置，茲摘述如下： <ul style="list-style-type: none"> <li>—地點：淡水鎮鄧公路 34 號米蘭山莊</li> <li>—時間：民國 76 年 10 月 27 日</li> <li>—災害概況：四棟別墅坍塌</li> <li>—地質概況：凝灰角礫岩</li> <li>—坍塌原因：(1)填土材料強度浸水弱化 (2)排水不良至雨水入滲填土與岩盤界面造成水壓力上升導致層面滑動(3)颱風夾帶暴雨。</li> </ul> </li> </ul>
<b>四、黃教授乾全</b>	
1.請依 P.7-19~P.7-23 表 7.1.4-6 與 P.7-25~P.7-29 表 7.1.4-8 之資料，另參照環保署公告之營建工程噪音評估模式技術規範所訂格式列出。	• 遵照辦理，已於『說明書』補充修正，詳見表 7.1.4-7、表 7.1.4-10。
2.營運期間低頻噪音之評估資料，在答覆中述及，營運期間對敏感點之低頻噪音影響源為機廠西側之變電站運轉設備...，推估敏感點室內低頻音量約 26dB(A)...。惟在報告中並未見上述相關資料，請補充。	• 已遵照補充已納入本文，詳見『說明書』p. 7-40。
3.營運期間之防音措施，在答覆中所述內容，報告中亦未見說明，請補述。同時答覆中所述，在傳遞路徑噪音措施中，為顧及未來交通成長及都市發展而配合設置隔音牆之需要，橋梁結構將預留新增隔音牆之荷重加載。請補充說明可能加強結構之路段，以供開發單位之參考。	• 已遵照補充及修正，修改後內容為“為因應未來交通成長及都市發展而衍生可能設置隔音牆之需要，高架全線須考慮預留設置 4 公尺高隔音牆(含胸牆)之荷重、承受風壓及空間(詳見『說明書』p. 8-2 頁(4)噪音振動防制乙節)。
<b>五、行政院農業委員會(書面意見)</b>	
本會無意見。	• 敬悉，謝謝指教。
<b>六、經濟部水利署(書面意見)</b>	
1.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	• 遵照辦理，本計畫施工期間所需用水將由施工承商依經濟部頒「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

審查意見	答覆說明
估作業準則第 11 條」及「非都市土地申請所訂或擴大都市計畫作業要點第 5 點」規定需核發用水、供水之同意文件，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審查）。	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。
2. 本案施工及營運階段之用水來源未說明，倘涉地面水或地下水權登記請依水利法相關規定辦理。	• 遵照辦理，同上說明本計畫施工期間所需用水將由施工承商依經濟部頒「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。
3. 本計畫路線是否經過淡水河之河川區域或中央管區域排水設施範圍，仍建請開發單位查明並檢附相關證明文件，倘路線經過淡水河河川區域或中央管區域排水者，應符合水利法相關規定，其應經許可者，許可後始得為之。	• 遵照辦理，後續將依 貴署第十河川局指示，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，取得證明文件。
4. 本案經查非位於中央管區域排水集水區域範圍內，是否位於縣市管區域排水集水區域範圍內，請洽新北市政府查詢。	• 遵照辦理，初步參考經濟部 100.2 經授水字第 10020201350 號公告（網址： <a href="http://gazette.nat.gov/EG_FileManager/eguploadpub/eg017037/ch04/type3/go/v31/num14/Eg.htm">http://gazette.nat.gov/EG_FileManager/eguploadpub/eg017037/ch04/type3/go/v31/num14/Eg.htm</a> ），計畫路線經新北市淡水區境內之新北市管區域排水「庄子內溝排水幹線」，將規劃以橋梁方式跨越，並於水道範圍內原則採不落墩方式配置，若跨越排水路跨徑較長，則依據排水路計畫寬度及「申請跨河建造物設置注意事項」規定辦理設計。後續將再洽新北市政府查詢確認。
<b>七、經濟部中央地質調查所（書面意見）</b>	
1. 報告中 <u>區域地質與基地地質</u> 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。	• 根據「附錄十八」現地勘查及環境地質圖資料，顯示本計畫沿線計有岩體滑動及岩屑崩滑之地質環境敏感區。其岩體滑動位置為距離 G2A 站左側約 170 公尺區位，因工址地層組成係屬凝灰角礫岩，無明顯位態，故評估邊坡滑動模式應屬圓弧形滑動，由於邊坡坡向約與計畫路線平行且滑動體之趾部已達平緩之河岸，故此岩體滑



審查意見	答覆說明
	<p>動區應屬穩定，對本捷運工程無影響。另岩屑崩滑區位為距計畫路線 G2A 站右側約 85 公尺邊坡坡趾處，崩滑面積約 0.2 公頃，植生茂密。由於現地地形相當平緩，邊坡邊緣至計畫路線間之坡度僅約 5°，無明顯驅動力，研判此岩屑崩滑區位應屬穩定無滑移之潛勢，對本捷運工程亦無影響。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 上述評析內容，已補充於『說明書』p. 7-1。</li> </ul>
<p>2. 基地地質： (1) 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，不宜將本所公文列為證明文件，請自行再增補相關資料。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 環境敏感區位調查表係作為瞭解開發區位是否已有確知之敏感區位，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。</li> </ul>
<p>(2) 環評階段仍應對基地現場之工程地質與環境地質進行初步資料蒐集、調查與評估，不宜全數留待設計階段才加以評估。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 基地相關地質資料收集及現場勘查結果已於『說明書』第六章現況中說明；另地表地質調查、現場試驗及鑽探調查等作業須另案辦理公開招標委託辦調查，目前尚無法立即完成，惟承諾補充調查工作會於設計前完成，並作為設計參考。</li> </ul>
<p>3. 基地地質之安全性與敏感性分析： (1) 邊坡穩定分析：(1) 有關綠山線 G2A 站附近沿線坡地具岩屑崩滑潛勢問題，開發單位回覆之文字無任何有關因應對策或影響評估之說明，請補充。(2) 附錄 18 之圖示標示不明、資料來源不明，亦無文字說明各圖件之意義，請補充。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 根據「附錄十八」現地勘查及環境地質圖資料，顯示本計畫沿線計有岩體滑動及岩屑崩滑之地質環境敏感區。其岩體滑動位置為距離 G2A 站左側約 170 公尺區位，因工址地層組成係屬凝灰角礫岩，無明顯位態，故評估邊坡滑動模式應屬圓弧形滑動，由於邊坡坡向約與計畫路線平行且滑動體之趾部已達平緩之河岸，故此岩體滑動區應屬穩定，對本捷運工程無影響。另岩屑崩滑區位為距計畫路線 G2A 站右側約 85 公尺邊坡坡趾處，崩滑面積約 0.2 公頃，植生茂密。由於現地地形相當平緩，邊坡邊緣至計畫路線間之坡度僅約 5°，無明顯驅動力，研判此岩屑崩滑區位應屬穩定無滑移之潛勢，對本捷運工程亦無影響。</li> <li>• 前述說明文字已補充修訂於「附錄十八」及『說明書』p. 7-1。</li> </ul>
<p>(2) 地震與活動斷層分析：新莊斷層非本所目前公布之活動斷層資料，請予以</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 遵照辦理。『說明書』p. 7-1 已配合修正為非屬活動斷層。</li> </ul>

審查意見	答覆說明
釐清（報告第七章仍將新莊斷層視為存移性活動斷層）。	
<b>八、本署環境檢驗所（書面意見）</b>	
本所無意見。	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 敬悉，謝謝指教。</li> </ul>
<b>九、本署環境督察總隊（書面意見）</b>	
無意見。	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 敬悉，謝謝指教。</li> </ul>
<b>十、本署空氣品質保護及噪音管制處（書面意見）</b>	
1.有關粒狀污染物逸散之防制，施工期間應依營建工程空氣污染防制設施管理辦法規定辦理；營運期間應依固定污染源逸散性粒狀污染物空氣污染防制設施管理辦法規定辦理。	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 遵照辦理，施工期間將依「營建工程空氣污染防制設施管理辦法」規定辦理及營運期間將依「固定污染源逸散性粒狀污染物空氣污染防制設施管理辦法」相關規定，進行粒狀污染物逸散之防制工作。</li> </ul>
2.有關施工期間環境監測中低頻噪音之量測地點應選擇附近敏感點室內空間進行。	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 已於第八章補充低頻噪音量測項目及地點應選擇附近敏感點室內空間進行之說明（參見表 8.1.2-2）。</li> </ul>
3.另考量原內部路段採高架軌道，請就高架路段（含複合性道路系統）其橋面下所產生之反射折射音之防制措施進行補充說明。	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 針對綠山線 G1 至 G4 高架段可能產生之橋下反射音之防制措施，將於設計階段要求承商依據路線設計成果及沿線建築物分布情形進行補充調查評估，並蒐集國內外類似案例處理經驗，納入噪音防制設計項目。上述對策已補充納入 p. 8-2 頁(4)噪音振動防制乙節。</li> </ul>
4.考量捷運系統仍有採用射頻通訊，故請於電磁波監測項目中增加射頻監測內容。	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 遵照辦理，已於電磁波監測項目中增加射頻監測內容，詳『說明書』 p.8-21 表 8.1.3-1。</li> </ul>
5.第 8-9 頁，因營建工程空氣污染防制設施管理辦法規定之空氣污染防制設施種類甚多，部分具選擇性，請確定本案將採何種污染防制設施，而非將所有條文內容照列。	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 遵照辦理，經再檢核目前報告所列防制設施種類多為本計畫可能使用之措施，另並參照 貴處審查意見要求局部調整或補充，詳請參見 p.8-9。</li> </ul>
6.第「附 21-4」頁，本處意見 4 及第「附 22-20」頁審查意見 3：本處所提開工前應提報空氣污染防制計畫書，並非依據本署公告「第 1 批至第 8 批公私場所應申請設置、變更及操作許可之固定污染源」辦理，而係因本案屬施工規模較大，應辦理環評之工程，本應採取較現行相關規定更具防制效果之空氣污染防制設施，以減輕對環境之影響程度，爰此，仍請依本處原提意見，於開工前提報空	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 遵照辦理，已將“於施工前提報空氣污染防制計畫書(含防制設施經費)，送新北市政府環境保護局同意後，始得施工。”內容納入『說明書』第八章，詳 p. 8-1。</li> </ul>

審查意見	答覆說明
<p>氣污染防治計畫書(含防制設施經費)，送當地環保局同意後，始得開工，以確認污染防治設施之有效性。又空氣污染防治計畫書內容請依前次所提意見辦理。</p>	
<p>7.第「附 22-21」頁，審查意見 4：請確定道路認養路段，並以洗街車清洗為主要辦理方式。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 依據本計畫工程特性，工區依不同分標由不同承商分別設立，且工區範圍亦隨工期變動而移動，故目前僅能於施工規範中要求承商於施工期間須認養工區周界道路，並以洗街車清洗為主要辦理方式。</li> </ul>
<p>8.第「附 22-21」頁，審查意見 5：洗車設備應符合之規格，請於下列網址下載： <a href="http://emp.ncet.com.tw/dispP.Box/EmpCt.aspx?ddsPageID=DOWNLOAD&amp;&amp;dbid=3852966046">http://emp.ncet.com.tw/dispP.Box/EmpCt.aspx?ddsPageID=DOWNLOAD&amp;&amp;dbid=3852966046</a>。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 遵照辦理。</li> </ul>
<p>9.第「附 22-21」頁，審查意見 7 及意見 8：請確定採行之空氣污染防治設施種類。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 遵照辦理，經再檢核目前報告所列防制設施種類多為本計畫可能使用之措施，另並參照 貴處審查意見要求局部調整或補充，詳請參見 p. 8-10。</li> </ul>
<p>10.第「附 22-21」，審查意見 9：本處意見之重點為應有固定之車行路徑，並將料堆阻隔，避免物料掉落堆置區外，進而引起揚塵，請修正回覆內容。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 本計畫為線型開發行為，工區將隨工程進度而移動，且因主要於既有道路上施工，為免影響道路交通，所圍工區範圍將儘可能小，於有限空間內不易佈設固定之車行道路；惟相關空氣污染防治對策已提出將針對車行路徑鋪設鋼板或混凝土、瀝青混凝土、粗級配或其他同等功能之粒料，除可減少粉塵逸散外，亦可作為區隔標示。至於工區內之物料或土石方堆置，可考量以防溢座、護欄或沙袋等進行圍阻，並將施以灑水或表面覆蓋等防制措施，避免物料或土石方掉落堆置區外。</li> </ul>
<p>11.第「附 22-23」頁、審查意見 16：每日上下午於裸露地表及車行路徑各灑水一次，應使其表面保持濕潤，且含水率大於 12%。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 遵照辦理，詳『說明書』p. 8-9。</li> </ul>
<p>12.本處意見之回覆內容，應一併納入環境影響說明書相關章節內容，據以辦理；並請於回覆說明內容加註修正於環境影響說明書之章節及頁碼，以利核對。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 遵照辦理。</li> </ul>
<p>13.請將空氣品質模式污染物模擬排放源設定方式，如以點源或面源方式處理，</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 有關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說明內容</li> </ul>

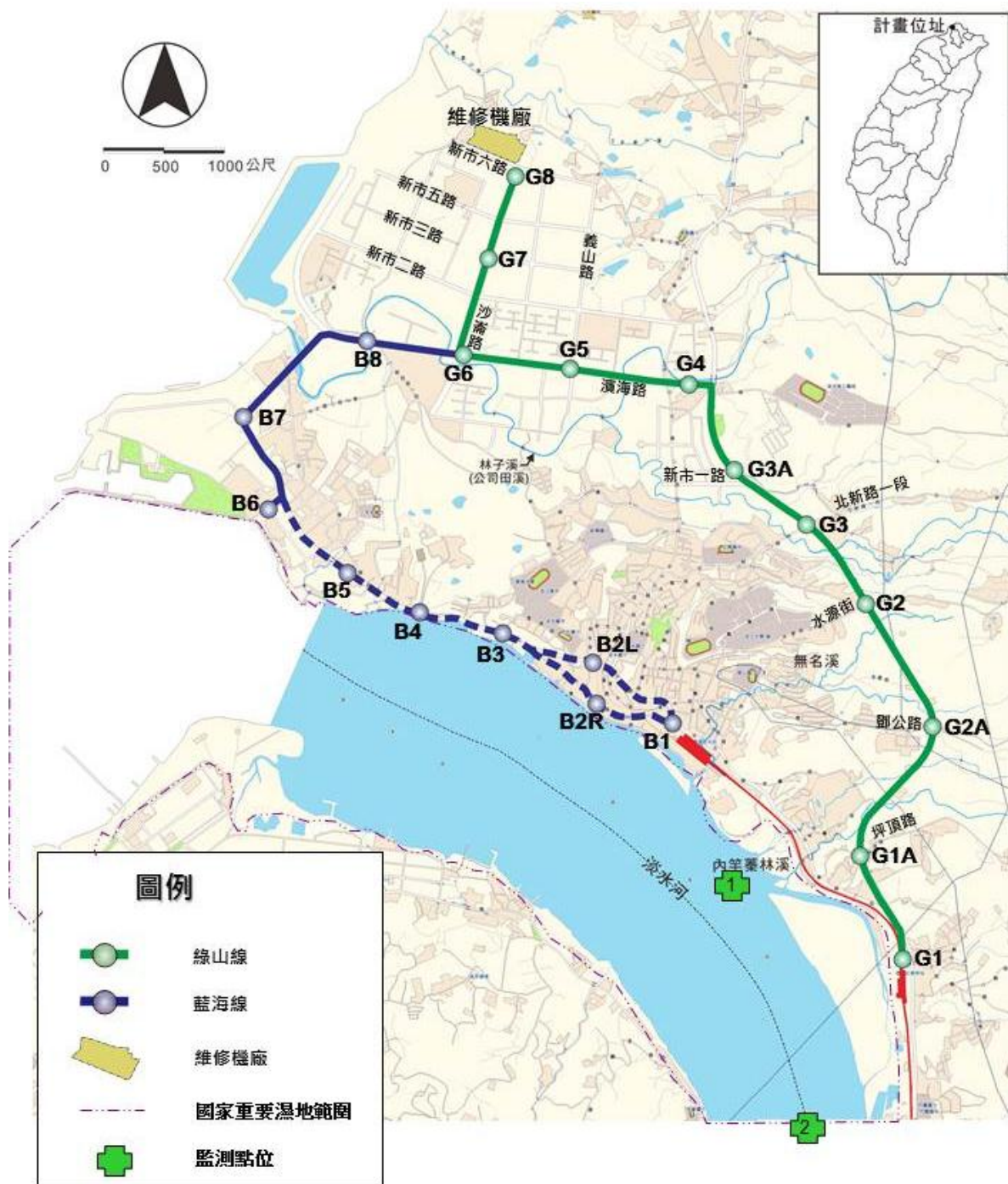
審查意見	答覆說明
並將模擬分布情形說明其設定方式合理性，如由最大著地濃度僅出現於維修機廠及 G3A 站。	詳「附錄十七」p. 附 17-1~附 17-2。 • 由於計畫路線並非全面同時施工，故以附圖 17-1 及附圖 17-2 舉例說明維修機廠及路線(車站施工面較一般路段大)施工影響情形，至於沿線敏感受體於施工期間之影響推估則已於附表 17-2 說明。
十一、本署水質保護處(書面意見)	
本處無意見。	• 敬悉，謝謝指教。
十二、本署廢棄物管理處(書面意見)	
本處無意見。	• 敬悉，謝謝指教。
十三、本署土壤及地下水污染整治基金管理會(書面意見)	
1.P.8-15、P.8-19 表內增列監測地下水質，P.8-14(12)、P.8-18(6)說明部分亦建議列入。	• 遵照辦理，已將地下水質監測說明增列於『說明書』p. 8-14(12)、p. 8-18(6)中。
2.前次審查意見答覆內容針對抽排地下水行為可能造成影響之因應、防制措施與監測等，建議納入本文第 8 章中。	• 遵照辦理，有關抽排地下水行為可能造成影響之因應、防制措施與監測等已納入『說明書』第八章中修訂，分別詳見 p. 8-9、p. 8-17 及表 8.1.2-2、表 8.1.3-1。



附圖1、國家重要濕地與「藍海線」之相對位置



附圖2、國家重要濕地與「綠山線」之相對位置



附圖 3、施工前水域生態調查測點