

檔號：
保存年限：

行政院環境保護署 書函(環評相關會議)

地址：10042 臺北市中正區中華路1段83號
聯絡人：黃珮瑜
電話：(02)23117722#2741
電子郵件：pyhuang@epa.gov.tw

受文者：如行文單位

發文日期：中華民國111年7月11日
發文字號：環署綜字第1111092034號
速別：普通件
密等及解密條件或保密期限：
附件：會議紀錄1份

主旨：檢送本署環境影響評估審查委員會第422次會議紀錄1份，請查照

說明：旨述會議紀錄請至本署環評書件查詢系統
(<https://eiadoc.epa.gov.tw/eiaweb/>)下載參閱。

正本：張主任委員子敬、蔡副主任委員鴻德、游委員建華、張委員雍敏、范委員美玲、許委員增如、陳委員繼鳴、王委員雅玢、朱信委員、李委員育明、李委員俊福、李委員培芬、李委員錫堤、官委員文惠、孫委員振義、陳委員美蓮、陳委員裕文、張委員學文、程委員淑芬、簡委員連貴、闕委員蓓德、交通部、交通部高速公路局、新北市政府、高雄市政府、高雄市政府捷運工程局、台灣中油股份有限公司、劉執行秘書宗勇、本署綜合計畫處、空氣品質保護及噪音管制處、水質保護處、廢棄物管理處、環境衛生及毒物管理處、環境督察總隊、法規委員會、土壤及地下水污染整治基金管理會、環境檢驗所、毒物及化學物質局

副本：

行政院環境保護署

行政院環境保護署環境影響評估審查委員會 第 422 次會議紀錄

壹、時間：111 年 6 月 29 日（星期三）下午 2 時 00 分

貳、地點：視訊會議（Avaya Scopia 系統）

參、主席：張主任委員子敬 紀錄：黃珮瑜

肆、出（列）席單位及人員：如後附會議簽名單。

伍、確認出席委員已達法定人數後，主席致詞：略。

陸、確認本會第 421 次會議紀錄

結論：第 421 次會議紀錄確認。

柒、討論事項

第一案 高雄都會區大眾捷運系統小港林園線環境影響說明書

一、本署綜合計畫處說明

（一）111 年 6 月 7 日專案小組第 2 次初審會議結論如下：

1. 本案經綜合考量環境影響評估審查委員、專家學者、各方意見及開發單位之答覆，就本案生活環境、自然環境、社會環境及經濟、文化、生態等可能影響之程度及範圍，經專業判斷，本專案小組認定已無環境影響評估法第 8 條及施行細則第 19 條第 1 項第 2 款所列各目情形之虞，環境影響說明書已足以提供審查判斷所需資訊，建議無須進行第二階段環境影響評估。
2. 本案建議通過環境影響評估審查，開發單位應依環境影響說明書所載之內容及審查結論，切實執行。
3. 開發單位就專案小組所提下列主要意見，已承諾納入辦理，應於 111 年 8 月 31 日前據以補充、修正環境影響說明書，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：

- (1) 以量化方式強化 RL7 站點、沿線施工過程對石化工業區地下管線及周遭廠房安全評估結果及影響等說明，將影響減輕措施及相關承諾確實納入修正。
 - (2) 評估尖峰時段避免施工車輛進入鄰近道路交通服務水準較差路段之可行性。
 - (3) 檢核施工、營運期間景觀模擬結果合理性及正確性，具體呈現施工前、施工中、營運等階段景觀差異比較說明（納入沿線植栽、隔離綠帶等）。
 - (4) 補充施工機具與運輸車輛取得自主管理標章之具體落實方式及管理管制規劃。
 - (5) 承諾全線施工及營運養護階段，禁用除草劑、毒鼠藥、殺蟲劑。施工及營運期間環境監測計畫之黑翅鳶監測頻率改為每月 1 次。候鳥及過境鳥類監測則於每年 9 月開始。
 - (6) 委員、專家學者及相關機關所提其他意見。
4. 本環境影響說明書定稿經本署備查後始得動工，並應於開發行為施工前30日內，以書面告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，則提報各段（期）開發之第1次施工行為預定施工日期。
 5. 本案自公告日起逾10年未施工者，審查結論失其效力；開發單位得於期限屆滿前，經目的事業主管機關核准後轉送主管機關展延審查結論效期1次，展延期間不得超過5年。
 6. 依環境影響評估法第13條之1第1項規定：「環境影響說明書或評估書初稿經主管機關受理後，於審查時認有應補正情形者，主管機關應詳列補正所需資料，通知開發單位限期補正。開發單位未於期限內補正或補正未符主管機關規定者，主管機關應函請目的事業主管機關駁回開發行為許可之申請，並副知開發單位。」
- (二) 開發單位於 111 年 6 月 16 日函送補正資料至本署，業經本署轉送有關委員、專家學者及相關機關確認；其中，許教授榮均及台灣中油股份有限公司有修正意見如後附。

(三) 開發單位所提本案開發行為內容及其環境影響摘要如後附。

(四) 茲初擬本案建議審查通過環境影響評估審查之綜合論述如下，併 111 年 6 月 7 日專案小組第 2 次初審會議結論及前述修正意見提委員會討論：

本案經綜合考量環境影響評估審查委員、專家學者、各方意見及開發單位之答覆，就本案生活環境、自然環境、社會環境及經濟、文化、生態等可能影響之程度及範圍，經專業判斷，認定已無環境影響評估法第 8 條及施行細則第 19 條第 1 項第 2 款所列各目情形之虞，環境影響說明書已足以提供審查判斷所需資訊，無須進行第二階段環境影響評估，評述理由如下：

1. 本案開發行為之上位計畫包括「全國國土計畫」、「高雄市國土計畫」、「前瞻基礎建設計畫」；本案開發行為沿線兩側各 500 公尺鄰近範圍內相關計畫包含「高雄都會區大眾捷運系統長期路網計畫」、「國道 7 號高雄路段」、「新材料循環產業園區設置計畫」及「高雄臨海工業區整體更新計畫」，經檢核本案開發符合上位計畫，評估與周圍相關計畫無顯著不利衝突且不相容之情形。
2. 本案已針對施工及營運期間「空氣品質」、「噪音振動」、「廢棄物及土石方資源」、「水文水質」、「地質地形」、「土壤」、「生態」、「景觀遊憩」、「文化」、「交通」、「社會經濟」及「環境衛生」等環境項目，進行調查、預測、分析或評定，並就可能影響項目提出預防及減輕對策，如施工機具、運土車輛一定比例取得自主管理標章；依沿線地質調查及鑽探試驗結果，以及鄰近建物條件（基礎型式、建物現況），加強擋土壁設計，並布設相關監測儀器、訂立監測頻率及監測安全管理值等，經評估後，各環境項目評估結果影響輕微，本案開發對環境資源或環境特性無顯著不利之影響。
3. 本案開發行為基地計畫路段未位於野生動物保護區或野生動物重要棲息環境，並依據行政院環境保護署公告之「動物生態評估技術規範」及「植物生態評估技術規範」，

針對計畫區域與其周邊1公里範圍進行陸域生態調查，調查結果分述如下，本案已就保育類動物及稀有植物採行預防及減輕對策，經評估本案開發對保育類或珍貴稀有動植物之棲息生存無顯著不利之影響：

- (1) 陸域植物：開發基地範圍內並未發現珍貴稀有植物，鄰近地區則記錄有「2017 臺灣維管束植物紅皮書名錄」接近受脅(NT)等級以上之植物，包括蘭嶼羅漢松、菲島福木、蒲葵、蘆荻及毛柿，皆屬於人工種植，作為公園景觀樹種、住宅盆栽或圍籬等。
 - (2) 陸域動物：開發基地周圍紀錄有第 II 級珍貴稀有保育類野生動物黑翅鳶，及第 III 級其他應予保育之野生動物紅尾伯勞，沿線開發基地範圍內則未發現有其築巢記錄，本計畫已擬定相關影響減輕措施，經評估對陸域動物生態影響輕微。
4. 經評估本案對環境品質或涵容能力之可能影響，除細懸浮微粒(PM_{2.5})及懸浮微粒(PM₁₀)項目之背景濃度值即已超過空氣品質標準，其餘各環境項目評估結果均可符合相關環境品質標準。開發單位已針對施工機具及運輸車輛、工地裸露地表、工區施工噪音、土石方運輸等可能影響訂定相關污染防治及管制措施，已預防及減輕可能影響，經評估已達環境保護之目的。綜上，本案開發未使當地環境顯著逾越環境品質標準或超過當地環境涵容能力。
 5. 本計畫路線主要沿省道台17線設置，且用地均非屬原住民保留地，後續用地取得將依法定程序辦理，經評估對當地眾多居民之遷移、權益或少數民族之傳統生活方式無顯著不利之影響。
 6. 本案開發行為屬捷運工程之興建，施工及營運期間無運作「健康風險評估技術規範」定義之危害性化學物質，經評估對國民健康或安全無顯著不利之影響。
 7. 本計畫位於高雄市小港區及林園區，影響範圍侷限於場址附近，對於其他國家之環境無造成顯著不利影響。
 8. 本案無其他主管機關認定有重大影響之因素。

二、開發單位進行簡報。

三、討論情形

- (一) 李委員俊福說明略以：「本案經 2 次專案小組初審，本案開發為高雄捷運紅線之延伸，由 R3 車站往南延伸 11.59 公里至高雄市小港區及林園區，沿途設置有 6 個地下車站及 1 個高架車站。專案小組討論重點包括『施工及營運期間景觀模擬之合理性及正確性』、『施工期間尖峰路段運輸車輛之管制作為』、『施工機具及運輸車輛取得自主管理標章』、『植栽補(新)植計畫、鳥類監測計畫頻率增加』、『承諾全線施工及營運養護階段，禁用除草劑、毒鼠藥、殺蟲劑』、『施工過程對石化工業區地下管線及周遭廠房安全評估結果影響』等議題。經開發單位補充說明採行各項減輕措施，並將 RL7 站址西移 450 公尺，距中油廠區 300 公尺及廢氣燃燒塔 680 公尺等，專案小組建議通過環境影響評估審查，並提請委員會討論。」
- (二) 高雄市林園區里長聯誼會洪進財主席發言如附件 1；高雄市林園里長聯誼會黃國輝總幹事發言如附件 2；高雄市林園區公所陳興發區長發言如附件 3。
- (三) 主席詢問與會機關意見，交通部代表表示無意見；高雄市政府代表發言略以：「本案為國家及本市府於林園地區之重要建設，同時也是重要綠色運具，對小港及林園地區環境改善、交通改善及對地方長期發展有所助益，懇請委員支持。也謝謝專案小組審議提出意見，開發單位已予修正，為加速本案推動，請委員予以支持。」；台灣中油股份有限公司代表發言略以：「依本次環境影響說明書第 8.4 節替代方案所述，RL-7 站有 2 個方案，基於民眾、捷運及工業區安全考量，建議應採替代方案 RL-7 站地下設置。」；本署空氣品質保護及噪音管制處代表發言略以：「於營運期間地下車站取得本署室內自主管理標章等級之承諾，建議提出具體取得期程，如營運後 1 年內。」
- (四) 李委員培芬發言略以：「簡報 p.20，提到開發過程中進行每月的黑翅鳶活動生態監測，若有出現；例如是出現活動，或是有營巢行為，請問如何處理？其監測位置請考慮

在有 大樹區或樹林區加強執行」、「使用竹製棲架供黑翅鳶棲息可能不洽當，建議應種植較高（如 3 公尺以上）之樹木較佳」。

（五）開發單位回覆說明如附件 4。

（六）主席確認與會委員無其他意見，宣布進行委員審議，決議如後述。

四、決議

（一）本案審查結論如下：

1. 本案經綜合考量環境影響評估審查委員、專家學者、各方意見及開發單位之答覆，就本案生活環境、自然環境、社會環境及經濟、文化、生態等可能影響之程度及範圍，經專業判斷，認定已無環境影響評估法第 8 條及施行細則第 19 條第 1 項第 2 款所列各目情形之虞，環境影響說明書已足以提供審查判斷所需資訊，無須進行第二階段環境影響評估，評述理由如下：

（1）本案開發行為之上位計畫包括「全國國土計畫」、「高雄市國土計畫」、「前瞻基礎建設計畫」；本案開發行為沿線兩側各 500 公尺鄰近範圍內相關計畫包含「高雄都會區大眾捷運系統長期路網計畫」、「國道 7 號高雄路段」、「新材料循環產業園區設置計畫」及「高雄臨海工業區整體更新計畫」，經檢核本案開發符合上位計畫，評估與周圍相關計畫無顯著不利衝突且不相容之情形。

（2）本案已針對施工及營運期間「空氣品質」、「噪音振動」、「廢棄物及土石方資源」、「水文水質」、「地質地形」、「土壤」、「生態」、「景觀遊憩」、「文化」、「交通」、「社會經濟」及「環境衛生」等環境項目，進行調查、預測、分析或評定，並就可能影響項目提出預防及減輕對策，如施工機具、運土車輛一定比例取得自主管理標章；依沿線地質調查及鑽探試驗結果，以及鄰近建物條件（基礎型式、建物現況），加強擋土壁設計，並布設相關監測儀器、訂立監測頻率及監測安全管理值等，經評估後，各環境項

目評估結果影響輕微，本案開發對環境資源或環境特性無顯著不利之影響。

- (3) 本案開發行為基地計畫路段未位於野生動物保護區或野生動物重要棲息環境，並依據行政院環境保護署公告之「動物生態評估技術規範」及「植物生態評估技術規範」，針對計畫區域與其周邊 1 公里範圍進行陸域生態調查，調查結果分述如下，本案已就保育類動物及稀有植物採行預防及減輕對策，經評估本案開發對保育類或珍貴稀有動植物之棲息生存無顯著不利之影響：
- ① 陸域植物：開發基地範圍內並未發現珍貴稀有植物，鄰近地區則記錄有「2017 臺灣維管束植物紅皮書名錄」接近受脅(NT)等級以上之植物，包括蘭嶼羅漢松、菲島福木、蒲葵、蘄艾及毛柿，皆屬於人工種植，作為公園景觀樹種、住宅盆栽或圍籬等。
 - ② 陸域動物：開發基地周圍紀錄有第 II 級珍貴稀有保育類野生動物黑翅鳶，及第 III 級其他應予保育之野生動物紅尾伯勞，沿線開發基地範圍內則未發現有其築巢記錄，本計畫已擬定相關影響減輕措施，經評估對陸域動物生態影響輕微。
- (4) 經評估本案對環境品質或涵容能力之可能影響，除細懸浮微粒(PM_{2.5})及懸浮微粒(PM₁₀)項目之背景濃度值即已超過空氣品質標準，其餘各環境項目評估結果均可符合相關環境品質標準。開發單位已針對施工機具及運輸車輛、工地裸露地表、工區施工噪音、土石方運輸等可能影響訂定相關污染防制及管制措施，已預防及減輕可能影響，經評估已達環境保護之目的。綜上，本案開發未使當地環境顯著逾越環境品質標準或超過當地環境涵容能力。
- (5) 本計畫路線主要沿省道台 17 線設置，且用地均非屬原住民保留地，後續用地取得將依法定程序辦理，經評估對當地眾多居民之遷移、權益或少數民族之傳統生活方式無顯著不利之影響。

- (6) 本案開發行為屬捷運工程之興建，施工及營運期間無運作「健康風險評估技術規範」定義之危害性化學物質，經評估對國民健康或安全無顯著不利之影響。
 - (7) 本計畫位於高雄市小港區及林園區，影響範圍侷限於場址附近，對於其他國家之環境無造成顯著不利影響。
 - (8) 本案無其他主管機關認定有重大影響之因素。
 - (9) 其餘審查過程未納入環境影響說明書內容之各方主張及證據經審酌後，不影響本專業判斷結果，故不逐一論述。
2. 本案通過環境影響評估審查，開發單位應依環境影響說明書所載之內容及審查結論，切實執行。
 3. 本環境影響說明書定稿經本署備查後始得動工，並應於開發行為施工前30日內，以書面告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，則提報各段（期）開發之第1次施工行為預定施工日期。
 4. 本案自公告日起逾10年未施工者，審查結論失其效力；開發單位得於期限屆滿前，經目的事業主管機關核准後轉送主管機關展延審查結論效期1次，展延期間不得超過5年。
- (二) 許教授榮均及台灣中油股份有限公司意見經開發單位於會中說明，業經本會確認，請開發單位將補充說明資料及「地下車站於營運後1年內取得室內空氣品質自主管理標章」及「增加大樹分布區之黑翅鳶監測點位及刪除竹製棲架規劃」納入定稿。

第二案 北部區域第二高速公路定線後環境影響評估報告第九次環境影響差異分析報告（增設北土城交流道）

一、本署綜合計畫處說明

- (一) 111年3月23日專案小組第3次初審會議結論如下：

1. 本環境影響差異分析報告建議審核修正通過。
2. 開發單位就專案小組所提下列主要意見，已承諾納入辦理，請於111年6月30日前依下列事項補充、修正，並提送環境影響差異分析報告修訂本至本署，經有關委員及相關機關確認後，提本署環境影響評估審查委員會討論：
 - (1) 補充本案與周圍相關計畫關聯性評述，加強交流道施工、營運期間之區域路網影響減輕措施，及完成後區域交通綜合改善成果說明。另因應淨零碳排，評估強化施工、營運期間節能減碳措施。
 - (2) 檢核生態影響減輕措施合理性，具體評估減少衝擊區（交流道南邊）生態擾動、增加保留棲地之影響減輕措施可行性。
 - (3) 檢核植栽移植計畫合理性，評估增加當地原生樹種保留數目可行性，新植則以適合當地生長的原生種喬木為限。
 - (4) 補充施工期間運輸車輛清洗廢水環境衝擊之具體評估，以及極端氣候地表逕流、承受水體水質可能影響及因應措施。
 - (5) 委員及相關機關所提其他意見。
 - (6) 本環境影響差異分析報告定稿備查後，變更內容始得實施。
3. 依環境影響評估法第13條之1第1項規定：「環境影響說明書或評估書初稿經主管機關受理後，於審查時認有應補正情形者，主管機關應詳列補正所需資料，通知開發單位限期補正。開發單位未於期限內補正或補正未符主管機關規定者，主管機關應函請目的事業主管機關駁回開發行為許可之申請，並副知開發單位。」
 - (二) 開發單位於111年6月2日函送補正資料至本署，業經本署轉送有關委員及相關機關確認；其中，李委員培芬、張委員學文、本署空氣品質保護及噪音管制處有修正意見如後附。

二、開發單位進行簡報。

三、討論情形

- (一) 簡委員連貴說明略以：「本案申請變更於國道 3 號中和交流道及土城交流道間北土城地區新增 1 處交流道，分流中和交流道與土城交流道交通旅次，提升交流道運轉效率，減少壅塞回堵長度，提升國道服務水準。本案歷經 3 次專案小組初審，因開發計畫緊鄰土城司法園區及暫緩發展區，專案小組討論重點包括『加強區域交通路網減輕措施』、『增加保留棲地之影響減輕措施可行性』、『確保大安圳水質與水量不受本開發行為影響，施工過程之排水亦不會造成大安圳之水質惡化』及『檢核植栽移植計畫合理性』等議題。經開發單位說明，已就施工及營運期間提出相關區域路網減輕對策，同時新北市政府亦提供相關管制措施，並對改善成果提出說明；為降低對國道 3 號南側林地之擾動，施工期間將設置施工圍籬，以保留施工範圍外棲地，減少生態擾動，並採取相關減輕措施，以降低對生態之影響；本計畫洗車廢水經沉砂處理後優先回收做為工區次級用水，如有多餘再予以排放至周邊既有雨水排水系統，不排入大安水圳，不致對其水質產生影響。另本計畫施工期間已規劃進行大安水圳水質監測；移植計畫作業係先於基地內依整地、施工道路等需求劃設施工擾動區，因施工擾動區內植栽無法保留，故針對具有移植適性者辦理移植，非擾動區內植栽則全數保留，新植喬木則以適合當地生長的原生種喬木為限等，專案小組建議審核修正通過，並提請委員會討論。」
- (二) 反北土城交流道增設自救會李文均小姐發言如附件 5；土城柑林段自救會李嘉祥先生發言如附件 6；土城柑林段區段徵收自救會吳偉丞先生發言如附件 7 反北土城交流道自救會楊薇穎小姐發言如附件 8。
- (三) 主席詢問與會機關意見，交通部代表表示無意見；本署空氣品質保護及噪音管制處代表發言略以：「開發單位針對本處所提預測 3 處敏感受體（含學校、醫院）NO₂ 超標之確認意見，說明將於空氣品質達惡化等級三級以上，分

級配合停止施工機具使用；建請開發單位依『空氣品質嚴重惡化警告發布及緊急防制辦法』規定，於預警階段即啟動相關預警作為，且停止使用機具比例部分，請以施工機具之百分比做為停止使用比例」、「本案針對施工機具及營運車輛有承諾達一定比例取得自主管理標章，請開發單位考慮改以未取得自主管理標章或以空氣污染排放強度較高之機具於空氣品質達一定情況下停止使用，較為合適」、「本署已於 111 年 3 月 3 日修正『空氣品質嚴重惡化緊急防制辦法』名稱為『空氣品質嚴重惡化警告發布及緊急防制辦法』，並修正其相對應等級與名詞，請據以修正相關文字」。

- (四) 李委員培芬發言略以：「建議在施工期間於 2 種保育類樹蛙的繁殖期間（即在 9~隔年 4 月間），以每 2 個月執行 1 次的方式，加強於衝擊區的位置進行調查，確定繁殖區域位置。」、「若確定繁殖區域在工程位置的衝擊區內，建議採必要的迴避措施，目前以『降低工程量體，並禁止於此時段大面積整地』，可能無效果。」
- (五) 朱信委員發言略以：「原有土城跟中和 2 個交流道，現在因為交流道附近的交通堵塞，所以要在土城北邊加設北土城交流道，請說明北土城交流道與土城交流道距離為何？增設此交流道後對國道 3 號本身是否會造成更多壅塞問題？以及對於北土城交流道下來的這些社區，交通會不會造成其他問題？如果會造成這些堵塞的話，可能會造成空氣品質的惡化，請開發單位再說明清楚一點。」
- (六) 開發單位回覆說明如附件 9。
- (七) 主席確認與會委員無其他意見，宣布進行委員審議，決議如後述。

四、決議

- (一) 本環境影響差異分析報告審核修正通過。
- (二) 李委員培芬、張委員學文、本署空氣品質保護及噪音管制處意見經開發單位於會中說明，業經本會確認，請開發單位將補充說明資料，以及以下事項納入定稿：

1. 施工前及施工期間每年9月至隔年4月間，每兩個月於衝擊區執行1次兩棲類（含臺北樹蛙及翡翠樹蛙）之陸域生態監測作業，倘前述樹蛙繁殖區位於衝擊區，應採取迴避減輕措施，如無法迴避應採異地保育。
 2. 開發單位應配合空氣品質惡化警告，針對未取得自主管理標章之施工機具，於預警初級等級停止10%以上施工機具使用、預警中級等級停止20%以上施工機具使用、嚴重惡化輕度等級停止40%以上施工機具使用、嚴重惡化中度等級停止80%以上施工機具使用、嚴重惡化重度等級停止所有施工機具使用。
- (三) 附帶建議：本案與土城司法園區相關配合事宜請開發單位洽新北市政府處理。

捌、散會（下午4時00分）。

「高雄都會區大眾捷運系統小港林園線環境影響說明書」修正意見

一、許教授榮均

- (一) 開發單位未就道岔段增加之振動量提出說明，可能影響鄰近建物，因此在道岔附近，應承諾必要時會設置「浮動道床」。
- (二) 高雄之紅橘線皆有振動陳情點，請確認陳情振動原因，並於未來延伸線上採用相關減振措施。

二、台灣中油股份有限公司

依本次環境影響說明書中 8.4 替代方案所述，RL-7 站有兩個方案，基於民眾、捷運及工業區安全考量，中油公司建議應採圖 8-3 替代方案 RL-7 站地下設置。

開發單位所提「高雄都會區大眾捷運系統小港林園線環境影響說明書」案開發行為內容及其環境影響摘要

一、開發行為內容

(一) 開發行為之目的：計畫主要行經小港及林園地區，林園地區因設置工業區，沿線重型貨車比例高，對當地居民交通安全有一定程度之潛在危險。多數林園地區居民需每日往返於高雄市中心區與林園地區，且面對高潛在交通肇事機會。林園區民也因工業區發展承受長時間空氣污染當地對臺灣經濟發展貢獻，卻承載經濟發展帶來的負面影響，如污染、交通安全隱憂...等，在社會公平性與交通安全的考量下，應帶動高雄市各區均衡發展，使高雄都會區南向軸線延伸，改善當地大眾運輸，並以更好的大眾運輸系統服務高雄工業廊帶，進而提供當地居民節能減碳、對環境污染降至最低又安全的大眾運輸選擇。

(二) 開發行為之主要規劃內容：

1. 路線：全長約11.59公里，主要為地下段，端末為高架段（約425公尺）。
2. 車站：共設置7座車站，RL1~RL6為地下型式車站、RL7為高架型式車站。

二、環境影響摘要

(一) 空氣品質

1. 經依「營建工程空氣污反防制設施管理辦法」相關規定，採行各項污染防治措施，包括如：承諾配合所使用之施工機具總數之1/5與施工車輛總數之4/5取得自主管理標章，且施工運輸車輛均採用符合四期以上環保排放標準的比例，其中40%符合五期排放標準。並要求承包商對於相關之施工機具、施工車輛進行造冊（如登記引擎號碼等）落實管理等具體做法後，施工期間所造成之各項空氣污染物濃度增量，與背景值疊加後，除細懸浮微粒(PM_{2.5})日平均值及懸浮微粒(PM₁₀)日平均值因背景值濃度即超標，導致合成值有超標情形，其餘各項目均符合「空氣品質標準」；將規劃道路洗掃作業等措施，依「街道揚塵洗掃作業執行手冊」內容辦理，於非下雨時執行洗掃街長度約8.5公里/日，進行粒狀物增量抵減。

2. 本計畫屬綠色運具興建，營運期間捷運車輛係以電力驅動，並無廢氣排放問題，且通車後將可轉移部份私人運具，提升高雄都會區大眾運具比，對空氣品質改善有正面效益，另營運期間地下車站將取得環保署室內自主管理標章優良等級。

(二) 噪音及振動

1. 依據工程作業別所使用之機具種類及數量推估，施工期間最大之營建噪音量來自之工區開挖作業及整地工程，經與背景音量合成後，於無防音措施之情形下，敏感受體沿海三路（近鳳鳴路民宅）在工程進行時，其合成音量超過環境音量標準之限值，本案將於RL1~RL3預定站體之施工段，施工圍籬增設隔音毯或搭建隔音牆以降低施工噪音之影響。
2. 營運期間以本計畫捷運行駛為主要振動源。振動預測模擬參考「環境振動評估模式技術規範」捷運系統之振動預測公式進行預測，出土段及高架段，模擬結果均可符合環保署頒布之「環境振動管理指引」環境振動建議值，本案設計階段將進行振動評估檢討，比對ISO2631-2(1989)基準線規範標準後，研提適當之減振措施將於振噪敏感區段布設減振抑噪型式之軌道，高架段設置高隔振無道碴軌道（減振效果5~10 dB）；其他依噪音振動防制需求之規範辦理。

(三) 水文及水質

1. 於施工期間出土段需進行整地及地表植被清除，將增加地表逕流及土壤沖蝕，工區內設置臨時滯洪沉砂設施，避免造成區外排水路淤積而影響排水功能。
2. 於設計階段將針對車站出入口之門檻處或結構開口，設定採出入口高程+0.6m與200年洪水位加1.1m相比較，取高者作為標準，以提升捷運防洪保護，並據以辦理各車站適當之防洪保護高程或設置保護措施，如防洪保護設計採水密門、水密孔蓋或防洪閘門等設施。

- (四) 廢棄物：施工期間新建及拆除之營建廢棄物，將委託合格之營建混合物再利用機構處理，以委託合格之代清除處理業者清運處理為原則，其去化管道以回收或再利用優先，若達「應檢具事業廢棄物清理計畫書之事業」相關規定之規模時，則須檢具事業廢棄物清理計畫書送主管機關審查核准。
- (五) 土石方：本計畫預估產生挖方量約 183.32 萬立方公尺(實方)，回填土方量預計為 21.59 萬立方公尺(實方)，預估挖填方合計約 204.91 萬立方公尺，將優先與高雄市或鄰近地區公共工程交換撮合，如無可供交換利用之公共工程，或無法全數交換利用時，再輔以洽詢其他合法設立之土石方資源場。
- (六) 土壤：本案預定路線及 RL7 預定站體位置均距離列管之土壤、地下水污染控制(整治)場址及土壤、地下水污染管制區約 300 公尺以上，對本案開發應不至於造成影響。惟若本案後續因計畫調整使行經路線有涉土壤或地下水污染場址，將依土壤及地下水污染整治法相關規定辦理後續事宜。
- (七) 地形地質
1. 本計畫路線於RL1至RL2車站主要為低度液化潛勢區，RL3至RL7車站則為中度至高度液化潛勢區。本計畫路線具液化潛能之隧道路段，將於隧道下方增加地改範圍，抑制液化範圍，增加土壤支承力。高架段的部分，在增加垂直支承力方面採增加基樁貫入非液化層之深度。在增加水平支承力方面採增加基樁支數、樁徑或擴大樁帽基礎等方式進行。
 2. 考量計畫路線之行經中度至高度土壤液化潛勢區，設計階段依沿線地質調查及鑽探試驗結果，以及鄰近建物條件(基礎型式、建物現況)，加強擋土壁設計，並佈設相關監測儀器、訂立監測頻率及監測安全管理值，要求施工中進行支撐應力、擋土壁變形及地表沉陷等之監測。

(八) 生態環境

1. 由於施工會以挖填的方式進行整地，因此對生長於施工範圍的樹木而言，可能會面臨移除之命運。調查範圍內共計有599株植物受到影響。符合珍貴樹木標準及胸徑大於30公分之樹木，將盡可能原地保留，如位於施工區，則移至假植區，並以100%存活率為目標，若未存活以1：2的方式進行補植；胸徑10~30公分之樹木，如位於站體施工範圍，採取以1：1的方式進行補植，補植區域以完工後之道路旁、綠地為主或高雄市政府公有地（以林園區公園為主）。並於RL3預定站體旁之獅子公園、RL6預定站體之11號公園及鄰近之幸福公園、車站周邊或其他適當地點，增加綠覆面積約5,000平方公尺（約200棵喬木），新植及補植樹木以適合當地種植的原生種樹木為主。
2. 另動物生態部分，附近發現黑翅鳶等1種為珍貴稀有保育類野生動物，紅尾伯勞1種為其他應予保育之野生動物，皆未於計畫路線發現有築巢記錄，本案全線施工及營運養護階段禁止使用化學藥劑（如除草劑、毒鼠餌料及殺蟲劑等）。於施工前一次，施工及營運期間每月一次進行監測，確認工區週遭是否有黑翅鳶活動。並於獅子公園設置竹製棲架及種植供黑翅鳶棲息、繁殖的樹木（以原生樹木為優先）。

(九) 道路交通

1. 施工期間本案工程車輛避免於尖峰時段進入鄰近道路交通服務水準較差路段。為減輕對沿線學校之影響，土方運輸時段為平日9時~12時、13時~16時及19時~22時，另22時~隔日7時則視狀況或廠商需求調整運送；假日可運送時間為8時~22時。
2. 小港林園線在保守情境下預測未來年廊帶尖峰站間量約500~800人旅次/小時左右，尖峰小時對平行台17的交通轉移量約100~200 PCU/小時，雖受計畫範圍內民眾對私人運具使用偏好之因素影響，主要幹道仍大致維持A~C級服務水準，在提升整體大眾運輸使用上，具正向效益。

(十) 文化資產：本案路線段與「鳳鼻頭(中坑們)考古遺址」最近距離約 50 公尺，且其間隔著透天厝社區，與 RL3 預定站體明挖範圍距離「鳳鼻頭(中坑門)考古遺址」約 250 公尺，於明挖覆蓋工區開挖期間，將委託考古專家學者進行文化資產之跟隨監看，施工監看之人數與方法將配合廠商之工程施工計畫進行規劃，並據以提送施工監看計畫書予主管機關審查。

「北部區域第二高速公路定線後環境影響評估報告第九次環境影響差異分析報告（增設北土城交流道）」修正意見

一、李委員培芬

- (一) 水域生態之調查請納入，並請區分衝擊區和對照區之規劃，水陸域生態均同。
- (二) 陸域生態之監測請加強在高自然度之區域，多多佈置之樣點（區）或樣線。
- (三) 請補充生態監測之位置示意圖。

二、張委員學文

(一) 確認意見一

1. 計畫紀錄 10 種保育類動物分布國道 3 號南側，其中有多種猛禽，施工及營運期間應不得使用化學除蟲劑、除草劑及老鼠藥，交流道南側及向南燈光設計，請考量避免對樹林的鳥類及動物造成干擾。
2. 施工人員的生活污水、垃圾、廚餘應有妥善處理。

- (二) 確認意見二：施工及營運期間應不得使用化學除蟲劑、除草劑及老鼠藥。

三、本署空氣品質保護及噪音管制處

本案施工期間預測 3 處敏感受體之二氧化氮(NO_2)超標，開發單位應提出具體可行應變對策（至少包含對策啟動依據、啟動應變之處罰值、應變作為）。

行政院環境保護署 視訊會議出席名單

會議名稱：本署環境影響評估審查委員會第 422 次會議

時間：111 年 6 月 29 日（星期三）下午 2 時 00 分

地點：視訊會議（Avaya Scopia 系統）

主席：張主任委員子敬（線上簽到）

出（列）席單位及人員：

紀錄：黃珮瑜

出席機關（單位）	職稱	姓名	簽到
環評委員	副主任委員	蔡鴻德	線上簽到
環評委員	委員	游建華	黃琮逢代 線上簽到
環評委員	委員	張雍敏	劉巧菁代 線上簽到
環評委員	委員	范美玲	沈怡伶代 線上簽到
環評委員	委員	許增如	涂君怡代 線上簽到
環評委員	委員	陳繼鳴	請假
環評委員	委員	王雅玢	線上簽到
環評委員	委員	朱 信	線上簽到
環評委員	委員	李育明	線上簽到
環評委員	委員	李俊福	線上簽到
環評委員	委員	李培芬	線上簽到
環評委員	委員	李錫堤	線上簽到
環評委員	委員	官文惠	線上簽到

出席機關（單位）	職稱	姓名	簽到
環評委員	委員	孫振義	
環評委員	委員	陳美蓮	線上簽到
環評委員	委員	陳裕文	線上簽到
環評委員	委員	張學文	
環評委員	委員	程淑芬	線上簽到
環評委員	委員	簡連貴	線上簽到
環評委員	委員	闕蓓德	線上簽到
執行秘書	執行秘書	劉宗勇	線上簽到
本署綜合計畫處	技正	林欣怡	線上簽到
	技士	黃益鎔	線上簽到
	環境技術師	黃珮瑜	線上簽到
空氣品質保護 及噪音管制處	簡任技正	蘇意筠	線上簽到
水質保護處	簡任技正	邱國書	線上簽到
廢棄物管理處	技士	黃韋堯	線上簽到
環境衛生 及毒物管理處	科長	葉信君	線上簽到
環境督察總隊	科長	涂邑靜	線上簽到
土壤及地下水污染整 治基金管理會	高級環境技術 師	洪豪駿	線上簽到

出席機關 (單位)	職稱	姓名	簽到
法規委員會	科長	張晨恩	線上簽到
環境檢驗所	簡任研究員	蕭鳳儀	線上簽到
毒物及化學物質局	簡任技正	董曉音	線上簽到

行政院環境保護署 視訊會議簽名單

會議名稱：本署環境影響評估審查委員會第 422 次會議

時間：111 年 6 月 29 日（星期三）下午 2 時 00 分

討論事項 第一案 高雄都會區大眾捷運系統小港林園線環境影響說明書

列席單位及人員：

機關或單位	職稱	姓名	簽到
交通部	秘書	楊滢臻	線上簽到
	專員	黎俊彬	線上簽到
高雄市政府	副秘書長	王啟川	線上簽到
高雄市政府環境保護局	副局長	黃世宏	線上簽到
	簡任技正	許錦春	線上簽到
	股長	張舜華	線上簽到
	衛生稽查員	黃宇伶	線上簽到
台灣中油股份有限公司	經理	林欣正	線上簽到
		姜家豐	線上簽到
高雄市政府捷運工程局	副局長	吳嘉昌	線上簽到
	科長	林永盛	線上簽到
	股長	洪銘揚	線上簽到
	副工程司	陳建隆	線上簽到

行政院環境保護署 團體民眾會議發言順序單

會議名稱：本署環境影響評估審查委員會第 422 次會議

時間：111 年 6 月 29 日（星期三）下午 2 時 00 分

討論事項 第一案 高雄都會區大眾捷運系統小港林園線環境影響說明書

發言順序	出席團體（單位）	職稱	姓名	備註
1	高雄市林園區里長聯誼會	主席	洪進財	Call out
2	高雄市林園里長聯誼會	總幹事	黃國輝	Call out
3	高雄市林園區公所	區長	陳興發	線上發言
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10				
11				
12				
13				
14				
15				

行政院環境保護署 視訊會議簽名單

會議名稱：本署環境影響評估審查委員會第 422 次會議

時間：111 年 6 月 29 日（星期三）下午 2 時 00 分

討論事項 第二案 北部區域第二高速公路定線後環境影響評估報告第九次環境影響差異分析報告（增設北土城交流道）

列席單位及人員：

機關或單位	職稱	姓名	簽到
交通部	秘書	楊澄臻	線上簽到
	專員	黎俊彬	線上簽到
新北市政府			
交通部高速公路局	副總工程師	曾家祥	線上簽到
	科長	施博文	線上簽到

行政院環境保護署 團體民眾會議發言順序單

會議名稱：本署環境影響評估審查委員會第 422 次會議

時間：111 年 6 月 29 日（星期三）下午 2 時 00 分

討論事項 第二案 北部區域第二高速公路定線後環境影響
評估報告第九次環境影響差異分析報告
（增設北土城交流道）

發言 順序	出席團體（單位）	職稱	姓名	備註
1	反北土城交流道增設自救會		李文均	Call out
2	土城柑林段自救會		李嘉祥	Call out
3	土城柑林段區段徵收自救會		吳偉丞	Call out
4	反土城交流道自救會		楊薇穎	Call out
5				
6				
7				
8				
9				
10				
11				
12				
13				
14				

行政院環境保護署
環境影響評估審查委員會第 422 次會議
列席單位、旁聽民眾或團體
發言單或書面意見

行政院環境保護署環境影響評估相關會議發言單

會議名稱：本署環境影響評估審查委員會第 422 次會議（第一案）

單位：高雄市林園區里長聯誼會

姓名：洪進財主席

所有的委員大家午安，大家好。我是林園區里長聯誼會的主席洪進財，感謝你們一直為我們林園捷運的努力，這條捷運線對林園是非常重要的，林園的未來，林園人的期待，都在這條捷運線，我相信捷運地下化不管是對我們所有的市區也好，所有的市區外也好，都可以帶動經濟的發展，也可以平衡林園工業區二十幾間廠商，有這條捷運對我們林園可以說帶來經濟上的發展，跟林園工業區來平衡，這是我們林園的心聲，也希望說所有的委員，可以幫忙把捷運線在今年動工，給我們市政府可以順利來開發，這就是我們林園人所有的期待，也給林園車站有一個很美的特色、藝術化，帶動所有來林園的遊客，是一個非常漂亮的打卡景點，在這邊拜託所有的委員可以盡力來促成捷運到林園，感謝大家，謝謝。

註 1：未於期限內提供發言單者，本署將逕摘述發言內容納入會議紀錄。

註 2：發言單本署將納入會議紀錄附件，且公開於本署環評書件查詢系統供大眾下載、閱覽，請勿書寫個人資料，否則一律視為已同意本署公開個人資料於會議紀錄（依「個人資料保護法」第 7 條第 3 項規定）。

行政院環境保護署環境影響評估相關會議發言單

會議名稱：本署環境影響評估審查委員會第 422 次會議（第一案）

單位：高雄市林園里長聯誼會

姓名：黃國輝總幹事

主席、各位長官午安大家好，我是林園里長聯誼會的總幹事，這邊，林園在高雄市是最有人緣的、是從屏東到高雄重要的地方、而且石化重鎮在我們林園，對政府的經濟是 15~20%，相對的，我們認定的就是財產、生命安全的危害，什麼大的建設都沒有，這個建設對我們林園是很大的進步，可以帶動改變林園長久以來的落後情形，改變大家對林園的觀念，林園不是只有負面，這個大眾運輸是林園目前最嚴重的問題，捷運來到我們林園到市區，對通勤上班的人，讀書的孩子都有一個方便的交通，可以從市區到林園工業區上班的人，同時也減輕林園空污的問題，林園人對這個捷運已經盼望二十幾年的夢想跟口號，這捷運的建設對林園人來說是非常重要的建設跟發展的關鍵，之前我們溪州、五福重劃區的鄰里，銀行貸款都不過，土地也沒有增產，現在中央與地方政府合作推動捷運到林園，現在我們溪州五福的建案，一間一間在蓋了，土地也有用了，所以捷運對我們林園是帶動我們林園，以及未來人口可以增加，拜託大家支持這條捷運線來到林園，以上。

註 1：未於期限內提供發言單者，本署將逕摘述發言內容納入會議紀錄。

註 2：發言單本署將納入會議紀錄附件，且公開於本署環評書件查詢系統供大眾下載、閱覽，請勿書寫個人資料，否則一律視為已同意本署公開個人資料於會議紀錄（依「個人資料保護法」第 7 條第 3 項規定）。

行政院環境保護署環境影響評估相關會議發言單

會議名稱：本署環境影響評估審查委員會第 422 次會議（第一案）

單位：高雄市林園區公所

姓名：陳興發區長

謝謝主席、謝謝所有的先進，我是林園區公所區長陳興發，非常感謝委員對於林園捷運到林園的路線這麼樣的重視，一直開了很多的會議，傾聽民眾的聲音，林園區公所收到很多很多民眾的訊息，唯一的期盼就是希望我們的捷運能夠在今年如期如質來動工，因為這樣子才會對林園地區的居民會有很好發展的空間，剛剛我也聽到我們的主席跟我們的總幹事，真的我們的所有里民會議裡面，我們都這樣的期待，也把我們委員會議的訊息，轉達給所有的里民先進，所以區公所在這邊非常感謝主席，也感謝委員的支持，殷殷期盼捷運到林園這條線能夠如期如質的在今年動工，謝謝。

註 1：未於期限內提供發言單者，本署將逕摘述發言內容納入會議紀錄。

註 2：發言單本署將納入會議紀錄附件，且公開於本署環評書件查詢系統供大眾下載、閱覽，請勿書寫個人資料，否則一律視為已同意本署公開個人資料於會議紀錄（依「個人資料保護法」第 7 條第 3 項規定）。

行政院環境保護署環境影響評估相關會議發言單

會議名稱：本署環境影響評估審查委員會第 422 次會議（第一案）

開發單位：高雄市政府捷運工程局

謝謝各位委員的指教。

- 1.關於地下車站取得環保署室內自主管理標章的部分，本案承諾地下車站於營運後一年內取得環保署室內自主管理標章。
- 2.有關 RL7 預定站體高架設置與替代方案地下化的比較，這部份我們已於第二次專案小組會議做過說明，最後我們選擇依據行政院核定之高架站的版本進行興建，主要的原因一是可保留未來屏東延伸線興建型式彈性，二是因兩者造價相差二~三百億，並會有衍生之行政程序要進行，且現規劃位置已排除對中油石化管線影響之可能性，經綜合考量後本案將依行政院核定之版本進行。開發單位也於 5 月 18 日與中油進行說明，也感謝中油的先進提出的指教，後續將持續與中油等相關單位保持溝通。
- 3.關於黑翅鳶之生態保育，本案會於施工前進行一次監測，確認是否有黑翅鳶活動，並承諾於 RL3 預定站體旁之獅子公園種植可供黑翅鳶棲息、繁殖的樹木並以原生樹種為優先，取消竹製棲架之設置。

註 1：未於期限內提供發言單者，本署將逕摘述發言內容納入會議紀錄。

註 2：發言單本署將納入會議紀錄附件，且公開於本署環評書件查詢系統供大眾下載、閱覽、請勿書寫個人資料，否則一律視為已同意本署公開個人資料於會議紀錄（依「個人資料保護法」第 7 條第 3 項規定）

行政院環境保護署環境影響評估相關會議發言單

會議名稱：本署環境影響評估審查委員會第 422 次會議（第二案）

單位：反北土城交流道增設自救會

姓名：李文均小姐

針對土城交流道增設我們提出最關鍵的是，中央和地方的水準不一致，土城擴大都市計畫司法園區裡增設交流道的主因是內政部委員認為司法園區彈藥庫禁建幾十年，對外交通連絡不便，所以需要透過交流道來增設對外聯繫，但交流道增設的計畫書主軸卻是為了分流中和及土城 2 個交流道塞車的原因，明顯都市計畫和交流道計畫主軸背道而馳，這是我們提出異議的地方。

再來就是交流道服務水準的法令，需要增設的話需要交流道下來連續 2 個街口的服務水準達到 D 級以上，高公局的交流道服務水準分析，龍山一街有 C 或 D，但 5 月的新北市司法園區都市計畫委員審查會，他們所說司法園區如果開設完了之後，龍山一街也就是土城醫院右前方公園這裡，可能服務水準會降到 E 級，這已經違背交流道增設法令原則，為什麼交流道高公局跟新北市司法園區都市計畫服務水準的分析會不一致？我們也強烈質疑，尤其規劃單位他們採取的數據僅是去年 10 月 2 天平日、2 天假日，一個重大工程花了幾十億的工程，4 天的採集量就要定調這裡的交通水準分析？這是我們提出的質疑。

再來就是開發後暫緩發展區總計有 70 幾公頃，司法園區總計也有 70 幾公頃，近 200 公頃的開發以後，目前規劃單位做的交流道分析只針對於中和跟土城交通的分流分析，完全漠視我們地方民眾提出那麼多人進來，不要說以後，我現在光是一台工程車擋在金城路前面，要開車的時候都很難開車，更何況快要 200 公頃的人進駐的時候，規劃方式是什麼？疏緩是什麼？金城路還有救災路線、土城醫院、土城消防局、土城分局、區公所，司法園區交流道跟司法園區完全沒有關聯，違背主計畫的主要原因、開發原因，沒有合理性。

註 1：未於期限內提供發言單者，本署將逕摘述發言內容納入會議紀錄。

註 2：發言單本署將納入會議紀錄附件，且公開於本署環評書件查詢系統供大眾下載、閱覽，請勿書寫個人資料，否則一律視為已同意本署公開個人資料於會議紀錄（依「個人資料保護法」第 7 條第 3 項規定）。

再來就是開發交流道的設置位置，國道3號旁邊土方暫存區是一個四、五級山坡地，我們一直強調這個地方，為什麼？因為整個區域被高爾夫球場挖掉以後，就剩下這兩個山體，現在你還要開一個交流道。四、五級你要把土方放到上面，你說有一個暫時的臨時滯洪設施，問題是我這裡是急驟降雨區，有時候不要說颱風，一個下午的雷陣雨就可能水淹及膝，甚至曾經淹過1米，甚至前年三峽到土城的國道3號路段還有發生過積水，你把一個土方暫存區放到四、五級坡，緊鄰國道3號，我旁邊有工廠、住家，如果稍有不慎坍塌下來，或是影響國道3號的行車安全、我們財產的人命安全，這個是一個非常草率的計畫，何況他的排水溝寬60公分，急驟雨根本來不及。

總結就是說針對主計畫跟交流道的主軸完全背道而馳，地方規劃跟中央規劃的水準分析也不一致，然後也沒有考量未來都市計畫開發後的車潮，對山坡地的過度開發的機制都沒有完全考量，所以我們請求環保署嚴謹審查規劃單位的書面到底有沒有明確因地制宜，予以駁回，謝謝。

註1：未於期限內提供發言單者，本署將逕摘述發言內容納入會議紀錄。

註2：發言單本署將納入會議紀錄附件，且公開於本署環評書件查詢系統供大眾下載、閱覽，請勿書寫個人資料，否則一律視為已同意本署公開個人資料於會議紀錄（依「個人資料保護法」第7條第3項規定）。

行政院環境保護署環境影響評估相關會議發言單

會議名稱：本署環境影響評估審查委員會第 422 次會議（第二案）

單位：土城柑林段自救會

姓名：李嘉祥先生

各位委員好。我想講的點是我們土城金城路之前被徵收的時候金城路沒有做好，只要下雨就會積水，嚴重一點的時候甚至會淹水，請問高公局他們有沒有評估過，往後他們在做這個交流道的時候，會不會對我們這個地方帶來更嚴重的影響？我是希望不論是施工時或是施工完成之後，對我們這地方所帶來的影響，高公局都可以有一個明確的配套或者是後面的數據，而不是每次都踢給行政院說他們已經有設置好配套，但是你們的配套是什麼？在這裡並沒有看到，你們的數據是什麼我們也都沒有看到，你都說已經有然後以後會遵照規範來實施，你要實施什麼？我到現在都看不到，就這樣。

註 1：未於期限內提供發言單者，本署將逕摘述發言內容納入會議紀錄。

註 2：發言單本署將納入會議紀錄附件，且公開於本署環評書件查詢系統供大眾下載、閱覽，請勿書寫個人資料，否則一律視為已同意本署公開個人資料於會議紀錄（依「個人資料保護法」第 7 條第 3 項規定）。

行政院環境保護署環境影響評估相關會議發言單

會議名稱：本署環境影響評估審查委員會第 422 次會議（第二案）

單位：土城柑林段區段徵收自救會

姓名：吳偉丞先生

你好，我覺得從第 1 次、第 2 次，然後到第 3 次的會議到現在，就是覺得說每次都提出這項建設的質疑，但給我的感覺是你們每次都沒有給予確切答覆，都是拿一些不切實際的數據然後來提交環署的委員，還有就是我們提出問題的民眾。感覺到目前為止都沒有接收到合理的回應還有誠意，所以我認為這種閃躲回應的方式，還讓環評通過是有點不太合理，謝謝。

註 1：未於期限內提供發言單者，本署將逕摘述發言內容納入會議紀錄。

註 2：發言單本署將納入會議紀錄附件，且公開於本署環評書件查詢系統供大眾下載、閱覽，請勿書寫個人資料，否則一律視為已同意本署公開個人資料於會議紀錄（依「個人資料保護法」第 7 條第 3 項規定）。

行政院環境保護署環境影響評估相關會議發言單

會議名稱：本署環境影響評估審查委員會第 422 次會議（第二案）

單位：反土城交流道自救會

姓名：楊薇穎小姐

各位委員好。我們真的經過這麼多次的討論，我也想說就是我們這附近的山其實一直都被挖掉，樹也一直被砍，然後為了要一條不會幫助到地方交通的交流道，現在又要再剷平 2 個山坡。以前的金城路還沒拓寬的時候其實那邊的環境很好，大家都知道那邊有很多原生種，以前也看的到螢火蟲，那現在開發到就剩這幾個山，然後又要再繼續挖掉，已經挖了一個高爾夫球場，然後還要再來一條交流道，而且那邊的水溝其實已經黑了好幾十年，政府都沒有任何作為其實我不是很清楚、很明白，然後都好像只為了要做交流道不聽我們在那邊居民的一些反應還有一些心聲。如果要比計畫書內容其實我們也比不過政府官員，我只是希望說官員要規劃的話其實應該要優先考量居民的需求，而不是隨便就花個幾十億然後要蓋個交流道，結果最後辛苦的也還是我們居民，就這樣，謝謝。

註 1：未於期限內提供發言單者，本署將逕摘述發言內容納入會議紀錄。

註 2：發言單本署將納入會議紀錄附件，且公開於本署環評書件查詢系統供大眾下載、閱覽，請勿書寫個人資料，否則一律視為已同意本署公開個人資料於會議紀錄（依「個人資料保護法」第 7 條第 3 項規定）。

行政院環境保護署環境影響評估相關會議發言單

會議名稱：本署環境影響評估審查委員會第 422 次會議（第二案）

開發單位：交通部高速公路局

1. 就整體交通而言，若無增設北土城交流道之情況下，清水地區及未來司法園區開發計畫等地區之中長程交通，必須前往已壅塞之中和或土城交流道，且須行經車輛眾多之連城路或中央路等道路。而在新增北土城交流道後，清水地區及未來司法園區開發計畫等地區之中長程交通，可透過本交流道進出，避免用路車輛繞行，降低連城路、金城路及中央路等地區主要幹道壅塞情形。綜上所述，新增北土城交流道可降低地區主要幹道壅塞情形，並可分流中和及土城交流道之交通量。
2. 針對銜接金城路附近之路口交通量部分，在未有相關號誌管制情形下，路口服務水準將下降至 F 級，本局已與新北市交通局進行協商，後續新北市政府交通局針對金城路與本計畫銜接處，將取消路邊停車以增加金城路車道數，另限制金城路二段 61 巷僅能採右轉順行，經採相關措施後，評估可使路口服務水準達 D 級，亦可符合設置規則。
3. 本計畫開發範圍，係利用既有高速公路兩側緊鄰區域，已儘量減少工程量體，針對涉及小山丘之區域，採橋梁跨越，以降低開挖範圍。另本計畫完工後將進行植栽綠化，可減輕對周邊環境及生態之影響。
4. 本計畫剩餘土石方將於工區範圍內較平坦的地方進行短期堆置或直接外運，未堆置於四、五級之坡地。
5. 本計畫已依水土保持法之規定，設置滯洪設施，將本計畫所衍生之逕流量收集，不致對周邊區域造成積水之情形。
6. 針對空保處建議，於空氣品質惡化預警期間，即停止一定比例之未取得自主管理標章之施工機具，將配合辦理，另相關說明文字亦配合最新法規文字修正。
7. 針對李培芬委員建議於臺北樹蛙及翡翠樹蛙繁殖期間，加強衝擊區內之生態監測，將配合辦理。另如發現前述樹蛙繁殖區位於衝擊區內，將進行迴避，無法迴避則採異地保育。

註 1：未於期限內提供發言單者，本署將逕摘述發言內容納入會議紀錄。

註 2：發言單本署將納入會議紀錄附件，且公開於本署環評書件查詢系統供大眾下載、閱覽、請勿書寫個人資料，否則一律視為已同意本署公開個人資料於會議紀錄（依「個人資料保護法」第 7 條第 3 項規定）

8. 本計畫距離土城交流道約 2.9 公里，距中和交流道約 3.6 公里，而增設交流道對於高速公路主線並不會衍生交通量。隨著臺灣地區南、北都會化之發展，因應地區發展需求，交流道的設置需求強度亦有所增加，本局就相關設置交流道之申請將依相關作業要點規定審核，並針對增設交流道是否衍生對地方幹道之交通負荷予以評估，雖然交流道在都會區設置會比較密集，但仍在可接受的服務水準內。

註 1：未於期限內提供發言單者，本署將逕摘述發言內容納入會議紀錄。

註 2：發言單本署將納入會議紀錄附件，且公開於本署環評書件查詢系統供大眾下載、閱覽、請勿書寫個人資料，否則一律視為已同意本署公開個人資料於會議紀錄（依「個人資料保護法」第 7 條第 3 項規定）