

陳水扁就是這樣搞的啊！……

送我去紀律委員會嘛！我等你啊！

大家都看到了，到法院告我啊！

賀陳局長旦：

主席，我們沒有辦法接受這樣的質詢。

李議員承龍：

我當然沒有辦法接受你們這樣的答覆嘛！

主席：

質詢時間結束，時間到……

李議員承龍：

我還有三分鐘，時間那有到？抗議啦！

主席：

交通質詢結束……

李議員承龍：

主席，如果你這樣子的話，下午我就要開始鬧囉！

主席：

散會。

——散會——

交通部質詢第九組

質詢日期：中華民國八十六年十二月三十日

質詢對象：交通部門有關各單位

質詢議員：段宜康 李建昌 江蓋世

計三位 時間八十一分鐘

※速記錄

——八十六年十二月三十日——

主席（陳議員玉梅）：

各位官員請就座，現在開始繼續交通部門第九組的質詢，由李建昌、段宜康、江蓋世等三位議員，時間共計八十一分鐘，請開始。

李議員建昌：

請捷運局關副局長上台。

副局長，今天你們的局長請假沒有來這裏，那麼你現在講的話有沒有代表捷運局？

捷運工程局關副局長河淵：

當然有。

李議員建昌：

我現在要請教你一個比較重大的問題，因為這是一個政治性的問題。昨天陳市長在年終記者會上展示了他的政績，對於捷運局目前興建的路線，陳市長在過去的一、二年都一直在開支票，對此我們議會和全體的市民也是相當的關注，那麼關於這些支票目前的狀況以及內湖線的規劃情形，你能不能跟我們說明。

關副局長河淵：

捷運木柵線和淡水線目前已經完工通車了，現在我們正積極努力預定在八十七年底完成中和線，同時因為中和線只有到羅斯福路，所以我們也要將新店線北段和中和線銜接的地方一直到台北車站這條路段包括進來，這樣子電聯車就可以從中和市直接開到台北車站、淡水、新北投等地方。

八十八年底我們準備將板橋線從龍山寺經過西門町一直到敦化站（敦化南路的東側）的這段路段優先完工通車。我們希望在八十九年底南港線能夠通車到向陽站，板橋線能夠通車到江子翠站。另外，我們也希望在八十八年底能夠將新店線南段以及北段其它的部分給完成。

內湖線目前的進度和未來的發展方向是這樣子：我們根據議會的決議，有關中運量的部分已經暫停了，目前全力規劃高運量的系統，現在路線還沒有選定，預計在明年的六月之前能夠將基本的路線分析出來，然後就可以做環境影響評估、基本調查等工作，原來我們就預計要用二年半的時間，所以從明年六月開始我們大概還有一年多的時間要來做這些基本的調查和規劃。

李議員建昌：

陳市長上次開支票說南港線要通車到忠孝、敦化站，那麼當初他是怎麼評估的？是不是如外界所猜測的，陳市長那天到工地巡查之後，馬上很草率地開出這張政治支票？今年他再去工地巡查的時候，是不是有接受你們的建議，為什麼他會改變當初的決定呢？這件事情是你們捷運局的責任、或者是陳市長真如外界所講那麼樣好大喜功？

關副局長河淵：

我想這並不是一張政治支票，因為工程建設都已經規劃設計完成在發包施工了。我的看法是這樣子：市長的見解絕對是高瞻遠矚，捷運的各條路線如果還是要靠公車來做之間的銜接，那麼整個捷運這麼高的投資效益就沒有辦法發揮。

李議員建昌：

你講的意思是：陳市長在第一次開這張支票的時候是個人判斷錯誤？

關副局長河淵：

我不認為是這樣子，李議員，請你讓我說明一下。基本上大家都有這個共識——東西向的南港線和板橋線不要按照原來的計畫，而是希望在八十九年底再完工通車，同時希望能夠將中間可以提前完工的部分提早完成，而不必等到全線完成。譬如淡水線，我們現在檢討的結果是如果當初能夠分段執行提早發揮運輸效益，有什麼不可以的呢？

雖然我們不知道市長當初真正的用意是什麼，但是我們認為這個政策方向大家應該要給予支持。至於忠孝、復興站到台北車站這段路線，在後來我們經過分析後認為如果單獨將這段路線提前至八十七年底完工的話，這樣子會妨礙整條路線未來的測試和施工。

李議員建昌：

陳市長做了第一次的宣布，我相信大家都知道這件事情，而現在你可能是事後在幫市長找些理由，我現在和你探討的重點是：陳市長在當初之所以會做這個決定是因為自己判斷錯誤，或者是捷運局的工程專業人員有提供這樣的訊息資料和建議，否則他怎麼可能會做這樣的決策？

關副局長河淵：

今天因為林局長請假，不過林局長在多次的談話場合，包括我們局內在討論這個問題的時候，都有很明確的說法，他一直認為是這個我們共同努力的目標，但是這件事情在沒有分析完整之前，並沒有完全確定。

李議員建昌：

副局長，你還是沒有回答我的問題嘛！老實講，自從這件事情跳票後，大家都質疑市長及市政府這種決策的品質以及決策的

過程。

關副局長河淵：

林局長曾經多次地講這件事情還不至於成爲一張支票，是市長對我們的一個期望，要求我們能夠將部分路段提前完成以銜接木柵線和淡水線。

李議員建昌：

但是當初他講得很清楚，忠孝、復興站至台北車站……

關副局長河淵：

李議員，你總不能要求我批評長官，這不公平嘛！

李議員建昌：

所以這是你們捷運局當初失職嘛！我認爲這件事情是屬於工程上非常專業的問題，如果在陳市長去巡視之前你們有向他報告清楚，其實林局長在媒體上所講的話和在議會所表達的，都和你剛才所講的一樣，我是感覺林局長好像不方便推翻市長講的，然後想要一肩扛下來。

關副局長河淵：

在工程方面本來就是需要專業，所以我們應該負責提供相關的分析、研判。

李議員建昌：

你認不認爲陳市長對於這件事情有犯錯？

關副局長河淵：

對於決策的過程，我真的是不了解。

李議員建昌：

你是擔任副局長，怎麼會不知道呢？你現在就是間接承認陳市長在一、二年前開這張政治支票的時候，你們這些捷運專家並不敢阻擋，所以現在你們是在幫他自圓其說，是不是這樣？雖然

我不敢回答，但是我已經知道你的答案了。

我認爲市政府裏面的專家學者和工程技術人員對於可以做和不可以做的事情都要明白的表達出來，這樣子才是真正的在幫陳水扁市長做施政。

關副局長河淵：

我們會提供專業的分析。

李議員建昌：

陳市長是唸法律的，是沒有辦法完全去了解工程的狀況。

關副局長河淵：

李議員，這是我們的職責嘛！

李議員建昌：

可是，過去的那段時間你們並沒有做好參與政策形成的角色。

關副局長河淵：

我們一直針對如何達成目標在做分析、研判，以提供一個最可行及務實的方案。

李議員建昌：

我並不要求你把話都講出來，只希望你說出六、七分的話，陳市長在這件事情上面的確是有疏失。

關副局長河淵：

這樣講也是不公平，誠如你剛才所說的，陳市長是法律背景，並不是工程師嘛！

李議員建昌：

在他講那段話之前，你們事先知道他要講什麼話嗎？應該知道吧！難道你們都沒有得到一些訊息？

關副局長河淵：

林局長在事先知不知道，我並不清楚這件事情。

李議員建昌：

這樣子又回到我剛才的開場白，問你有沒有辦法代表捷運局的這個問題了嘛！

關副局長河淵：

你要我批評我的長官，這樣子不好吧！

李議員建昌：

我並不是要你批評，只要你忠實以告這樣子就好。

關副局長河淵：

我講的每一句話都是非常的誠實。

李議員建昌：

所以你認為陳市長在這件事情上面的確是有疏失。

關副局長河淵：

我沒有這樣講。

李議員建昌：

雖然你沒有這樣子講，可是心理有這樣想，對吧？

關副局長河淵：

沒有。我講出來的每一句話都是非常的真實。

李議員建昌：

老實講，捷運的這些路線，我最關心的就是內湖線。內湖線以規劃中運量的時候，原本的路線是從內湖路一段開始，經文德路再由成功路上去，現在改為重運量，那麼原本行經的路線是不是會有變動？

關副局長河淵：

很坦白地跟李議員報告，我們目前還在評估路線的方案，在這個階段甚至連我都没有介入，都是由規劃的處長和總工程師去

將最可能的方案給挑出來，下一個階段才會……

李議員建昌：

是由那一位處長規劃的？

關副局長河淵：

孫處長。

李議員建昌：

孫處長，目前內湖線的評估已經到什麼樣的進度？

捷運工程局第一處孫處長可立：

現在的進度是初步大概提出五到六個不同路線的方案，因為這是要做高運量的路線，所以這條路線的安排不能跟木柵線直接連過去，因為木柵線目前是中運量的路線……

李議員建昌：

你能不能做簡要的報告，讓我們知道目前的情況？

孫處長可立：

從內湖出來要到台北市區，我們是希望它和目前已經核定的高運量路線連結，包括淡水線、新店線等路線。所以在這方面我們會有五、六種不同的方案，那麼再經過我們的審慎評估後，大概在明年的四、五月的時候會選出一、二條

李議員建昌：

處長，你們現在已經評估了大概有五、六種不同的方案，那麼你就直接告訴我們整個的走向是如何，這樣子我們身為地方的民意代表才不會被人家一問三不知。

關副局長河淵：

李議員，現在將這五、六個方案講來，其實意義並不大，因為其中也包括了不可行的方案在內。

李議員建昌：

既然不可行，爲什麼還要評估？

孫處長可立：

這並不一定。

關副局長河淵：

有可能的，也有不可能的。

李議員建昌：

我只要知道有可能的部分。

關副局長河淵：

所以必須從地質條件、管線條件、道路狀況等一項、一項地評估。據我的了解，到現在還沒有整理出來一個很明確的方向。

李議員建昌：

那麼你們現在在做什麼？

孫處長可立：

我們現在把每一條可能要選的路線從地下到上面所有的狀況統統都要了解，如果我現在講出來，最後的結果也可能不是這五個，也說不定是它們的綜合。

李議員建昌：

我又不是叫你講出唯一的路線，你就讓我們內湖地區的居民了解一下嘛！

關副局長河淵：

我們就大概報告一下幾個可能的銜接點和幾種可能的路線。

孫處長可立：

設想內湖線要和淡水線銜接，那麼可以由圓山站、劍潭站或士林站來相連結。另外的一種可能是跟松山線……

李議員建昌：

如果要從圓山站來連結的話，進入內湖的走向要怎麼走？

孫處長可立：

根據我們過去的經驗，現在還是不要說出來比較好。

李議員建昌：

爲什麼？

孫處長可立：

在定案之後，根據新的大眾捷運法我們必須去現場做說明會，在說明會進行時一定有人會說：「爲什麼你不選這條路線而要選那條路線……」所以會產生很多的麻煩。

李議員建昌：

對於內湖幹線的行經路線，我認爲你們要讓我們在決策過程中有所參與。

關副局長河淵：

現在都只是在做評估，還沒有到要做決策的時候。

李議員建昌：

我們就是要了解你們現在所評估的路線啊！

段議員宜康：

副局長、處長，你們這個觀念完全違背市長講的市民主義，爲什麼在評估的階段不能有代表地方民意的民意代表來參與呢？現在民意代表問你們有那幾個方案，可是你們都不肯講啊！

孫處長可立：

我們歡迎你到……

關副局長河淵：

這幾個方案不是每一個都可行，所以我們還是必須加以評估，將不可行的先淘汰掉。

段議員宜康：

你認為李建昌議員平時爲人很不通情理，而且會搗亂，所以不敢跟他講？是不是這樣？

關副局長河淵：

我們完全沒有這個意思。

段議員宜康：

那麼你是不是認爲李建昌議員的專業知識不夠？而且對內湖地區也不夠了解，所以對於不可行的方案他看不出來？

關副局長河淵：

對於這五、六個方案，我們還沒有評估出那幾個是不可行的方案。

段議員宜康：

既然還沒有評估出來，怎麼會知道不可行？

關副局長河淵：

因爲先要把最可行的路線找出來，再評估它的工程可行性，例如它的地底下是否有巨大的管線、它的地質究竟是如何、施工期間對於交通的衝擊、機廠可能的位置、捷運路線的銜接等，這些都是要加以評估的。

段議員宜康：

如果你今天在這裏真的不說出來，那麼恐怕會造成我們對主席會不好意思，因爲他等一下還要應付李承龍議員，如果再加上我們三個人，恐怕今天的會就要開到半夜了！

我們今天的要求並不是沒有道理，李建昌議員是內湖地區的民意代表，他要求你在這裏講出來，爲什麼你會怕讓內湖地區的居民知道你們現在的評估方向？如果市政府的公共政策和公共工程都怕市民知道，並且在過程中都不讓市民參與的話，那麼在這裏就可以宣布陳市長的市民主義根本是假的嘛！難道一定要在結

果出來之後再來說服地方的市民，然後說我已經把結果做出來了，你們一定要相信我、接受最後的結果，這樣子嗎？這樣子做，跟過去的政府是沒有兩樣的。

關副局長河淵：

我們是有二種程序，第一個：將可行的路線評估出來以後再來徵詢地方民意代表和地方的意見。

段議員宜康：

你就講可行的方案就好。

關副局長河淵：

現在還沒有評估出那幾個是可行的。

段議員宜康：

剛才你一直講有的可行、有的不可行，那麼不可行的你都是已經知道了嘛！你剛才講你所說的統統是老實話，而不是心裏面的話，可是我覺得你說的統統是心裏面的話而不是老實話。

關副局長河淵：

段議員，請你讓我把話講完。

第二個：我們會比照南港路東園段，在最後的階段還會辦一個公聽會，聽取地方的各種意見。那麼在這環境影響評估的階段也不能夠只用一種方案，還會有替代方案來加以分析，所以說我們在不同的階段，都會徵詢地方的意見。

李議員建昌：

副局長，你所說的和我所主張的並不相違背嘛！如果今天你能夠將你們所評估的方案說出來，我把消息傳出去後地方的意見就會紛踏而至，應該不會只有反對的意見而已，也應該會有人提出好的建議才對。如果你一定要在接近成熟這個階段再去辦說明會的話，我想這樣子就容易引起反彈的聲浪。

關副局長河淵：

大概在明年的六月就可以開始來徵詢地方對於我們提出的幾個路線方案的意見。

李議員建昌：

爲什麼現在不可以做呢？

關副局長河淵：

現在還不夠成熟嘛！

李議員建昌：

孫處長，請你說明一下，如果是內湖線要接圓山站的話，那麼內湖線要怎麼走？

孫處長可立：

跟你報告，我確實是要花一些時間，大概在明年年終的時候會有一些方案出來，而今天所講的都是些不確實的東西嘛！

李議員建昌：

目前的政府官員也是有住在內湖的，內湖就只有那幾條路，你們總不能去拆人家的房子，另外再開路吧！

孫處長可立：

所有向西邊走的路都有可能被選定。

李議員建昌：

不是走環山路的話，就是走內湖路一段，所以這個問題又有什麼敏感性？

孫處長可立：

經過審慎的評估後，我會到地方上向大家說明那一條好，那一條路線不好。

關副局長河淵：

李議員，你對於地方是很清楚，機廠的位置是最大的困難點

，如果不能把機廠可能的位置找出來，那麼談這些事情又有什麼用呢？所以我們必須從各方面去評估，最後我們不會只提出一個方案而已，會提出二至三個方案，再在我們局裏（包括局長、副局長、總工程師）加以評估，然後再徵詢地方各界的意見，這是比較成熟的階段。不知道這樣子回答，你滿不滿意？

李議員建昌：

今天我問的這個問題，到底是有什麼敏感性？

關副局長河淵：

一點都不敏感，我們是希望到明年的六月……

李議員建昌：

既然不敏感，那麼爲什麼你們不明確地回答？

孫處長可立：

不是我不回答，而是我現在沒有辦法回答。

李議員建昌：

如果你們這樣回答：路線的選擇性，根本還沒有定下來。這也是一個答案啊！

關副局長河淵：

確實是還沒有定下來。

李議員建昌：

這怎麼有可能！已經辦了這麼多年，而且內湖地區裏面又有幾條道路可以走捷運線，想想就知道了嘛！也不可能走雞南山這邊，然後讓捷運走在隧道裏面，做這些山頂洞人做的工作嘛！

關副局長河淵：

真正的重點是在於機廠的位置，例如：是要跟那一條高運量的系統來銜接。

李議員建昌：

我又不是要公告機廠的位置，而是要了解你們目前對於內湖線重視的程度以及進度，這張支票以後會不會跳票？

關副局長河淵：

現在還沒有到將幾種可能的路線方案定案的階段。

李議員建昌：

如果已經定案了，我們今天就不用問這麼多了嘛！

關副局長河淵：

定案的時候不會只有一個方案而已，會有二至三個案。

李議員建昌：

爲什麼我們會關心這個問題，因爲這個問題地方非常的關注，目前地方各界都不了解內湖線的進度，我們身爲民意代表當然是要反映地方的心聲。在每個階段進行的時候，總是會有其工作計畫吧？

孫處長可立：

我們是有一個二年半的工作計畫，這個工作計畫包括前置作業，必須要詳細地蒐集道路底下工程的情形，二邊都市發展的情形等等。蒐集完成以後，基本上我們要做幾個構想，這個構想就如剛才我所報告的，要跟那條線銜接的問題，例如：松山線、淡水線、信義線等。那麼這個問題解決了，大家也覺得可以，我們再做路線定線，像這樣一個步驟接著一個步驟地做，大概在明年中的時候基本路線出來以後，然後我們會在不同的階段到地方上做說明會，經過了地方的回饋以後，我們會初步訂出一條或者是二條的路線交給環境影響評估，環境影響評估的結果出來後，我們在做細部設計的時候會根據環境影響評估結果來做設計，例如何處要防止污染的措施等等事項，最後才會定案。

類似工程調查、地質調查等等的過程，我們在過程當中都會

到地方上做說明會，所以地方上的意見我們是絕對不敢忽視，經過了這些過程，我們希望出來的案子是經過地方上回饋的，大家總合起來的案子，絕對不是我們閉門造車所做出來的案子。所以我們一定會很尊重地方的意見，尤其是各位議員都是很熟悉地方的民意代表，只是現在時候還未到，明手的年中應該就是時候了。

關副局長河淵：

南港路東園段也是在定案之前到地方召開公聽會，我相信我們絕對不會把路線的規劃做黑箱作業而不讓大家知道。

李議員建昌：

南港線向陽站到南港站這段地下和高速鐵路共構的捷運線，不知道何年何月才能完工，我看等到陳水扁連任後，再選上總統，內湖線和南港線還不會做好。

關副局長河淵：

南港線東園段其實是蠻特別的……

李議員建昌：

按照你們目前的規劃進展，內湖線是不是要在八、九年後才能夠通車？

關副局長河淵：

這個要看規劃出來後，路線是怎麼樣走、需要的經費有多少、施工的困難度如何、用地取得的情況等等。

你剛才才提到南港線東園段的問題，南港線東園段因爲要配合台鐵南港專案以及高鐵，也就是說三鐵要共構，共構的這一段特別由交通部指定請地鐵處來代辦，我們負責設計。因爲要跟整個南港專案配合，所以時程會拖得比較長，因爲還要讓台鐵能夠維持順暢的營運。

李議員建昌：

所以還需要八、九年的時間才能夠通車，對不對？

關副局長河淵：

是會稍微晚一點。但是這三鐵共構會節省用地，減少拆遷民房，因為大家共用路權嘛！

李議員建昌：

我簡單地做個結論，第一點：陳水扁市長是個法律人，對於剛才所講的H型路網這件事情，雖然我認為陳市長是有一些判斷上的疏失，但是你們捷運局也是有責任，當時為什麼不把話先講清楚，而現在你們都是在自圓其說。所以我認為市政府決策的品質和過程必須要檢討。

第二點：對於內湖線整個的時程，我認為必須要讓我們地方有參與感，你們捷運局不能閉門造車地到很成熟的階段再來公布。副局長你是南港人，都發局目前有做了南港區都市計畫的通盤檢討案，可是現在南港區的反彈聲浪很大，這就是在過程當中都沒有去問問地的意見。

以上二點提供給你們捷運局做參考和檢討，也請你們常跟我們保持連繫。

關副局長河淵：

我們一定會照這個方向和方式，來執行我們的規劃工作，所以請您放心！我們以往是這樣子，包括公聽會、說明會的舉辦主要目的都是要聽取不同的意見。

謝謝李議員！

江議員蓋世：

處長請回。

副局長，剛才李議員跟你指教的部分，希望你能好好的去做

。接下來要跟你請教三個有關捷運線噪音的問題：

第一個問題：環保署有一個公告，你應該知道，在捷運線的十三個監測點，有六個監測點監測的結果是超過標準，而且這六個監測點其中的四個還超過了環境影響評估法的規定，也就是超過你們所承諾的，超過的分貝是六十五分貝，對於這份報告，你身為副局長不知道有什麼話說？你覺得這份報告是隨便做的，或者是真實地反應你們當初的設計是錯誤，所以測出來的數據是真實的？

關副局長河淵：

環境噪音音量標準是最近二年才由環保公告的，但是實際上淡水線的設計是從民國七十六年就開始的，我們根據當時的環境影響評估報告也知道某些地方必須要採取噪音的防制措施，所以才會有標準型的隔音牆和加強型的隔音牆，實際的結果……

江議員蓋世：

你是說十年前的設計無法應付後來才出來的環境評估法嗎？

關副局長河淵：

有關捷運的環保音量標準，是在去（八十五）年才公告的。

江議員蓋世：

所以你不是以副局長的身分說：當初的設計的確有錯誤的地方，才會使得噪音超過環境影響評估法相關的規定。

關副局長河淵：

我們一直認為環保署對於捷運環境音量標準的規定似乎是高了一點，因為其它的環境音量標準都沒有這麼高。當然原來的設計可能也沒有完全達到原來預期的效果，也是有我們要改進的地方。

江議員蓋世：

你認為究竟是環保署訂得比較嚴格，或者是當時的設計是錯誤的？如果現在訂得嚴格一點是比較好的話，那麼過去的錯誤：

關副局長河淵：

你剛是提供二組的數據，一個是環境影響報告；另一個是環保署公告的音量標準。如果是環境影響報告，那麼表示我們的設計……

江議員蓋世：

這個報告是在今年十一月十八日由環保署公布，這些數據相信你在報上也有看過，你認為究竟是環保署訂得比較嚴格，或者是你們十年前的設計是錯誤？如果是因為當時設計是錯誤，而現在訂得嚴格一點是比較好的話；或者是因為現在環保署的規定過於嚴格，雖然你們是做得很辛苦，可是還是得不到他人的諒解。

關副局長河淵：

江議員，應該是這樣子講，原來環境影響評估報告書裏面所承諾的噪音標準，我們設計上是有考慮，但是沒有達到我們完全預期的標準，所以這點值得我們來探討改進。而環保署在去年公佈的環保音量標準是比我們原來承諾的還要高。關於這點，雖然捷運都在市區裏面，需要特別地重視，但是我們希望能夠參加國際上的標準，而不是單獨對捷運要求特別高。

江議員蓋世：

第二個問題：事實上你也是承認這個在十年前的設計確實是並不符合現在的需要，現在我主要是要問你有關於新北投支線噪音的問題，你知道它的原因是什麼嗎？

關副局長河淵：

當初在規劃新北投支線的時候有考慮二個因素，第一個因素

：那個地方有一個轉彎段，在轉彎段的地方不適合設置所謂的「轉軸軌」，因為這個原因，以致於那個地方有一條線沒有辦法在轉彎的地方佈置超高，比如：公路在轉彎的地方都必須設置超高以減少離心力。也因為在轉彎處沒有設置超高，所以在行駛上速度必須要稍微高一點，所以產生的噪音會大一點。

江議員蓋世：

副局長，按照常識，高速公路在轉彎的地方一定是一邊高、一邊低以減少離心力，但是新北投支線在做設計的時候，並沒有考慮到在轉彎的地方有一邊要稍微高一點，……

關副局長河淵：

並不是沒有考慮到，而是那個路權的限制是這樣子。

江議員蓋世：

什麼「路權」？

關副局長河淵：

我們是儘量利用原來台鐵北淡線的路權範圍，所以我們要儘量在範圍內規劃，既然有這些限制條件，所以轉彎段就沒有辦法完全按照標準來實施。

江議員蓋世：

因為路權沒有辦法解決，所以在工程上的設計就將就，沒有辦法做一個超高，是不是這樣子？

關副局長河淵：

所以在速度上必須要加以管制。

江議員蓋世：

你覺得這樣的設計是正確的？還是錯誤的？

關副局長河淵：

我想這是一種選擇的問題，例如：原來的高架也有規定離結構體六公尺的範圍內不可以有任何的障礙物，但是後來經過民衆的陳情——只拆除一、二公尺、或者是更少的部分，且不能容許在改進之前不要拆？經過調後，大家都都同意了。因此大家想想看，在這六公尺範圍內的噪音一定是比較高嘛！所以當我們在做規劃設計的時候，對於有關實際路權範圍的各種限制，有時候不得不加以考量。

江議員蓋世：

我想當初你們在做設計的時候，一定是有其困難之處。可是過去的設計的確是錯誤的，剛才你也承認在那麼彎的轉彎處一定要有超高。所以我現在要問你第三個問題：根據報上所講的，你們現在想要買一台全自動軌道研磨機，這是爲了什麼呢？因爲軌道沒有超高，所以在轉彎的時候就要踩剎車，而時常踩剎車的結果就會使軌道產生凹凸不平，所以必須要用軌道研磨機去把它磨平。副局長，買這台機器大概需要花多少錢？

關副局長河淵：

大概要花八仟萬元至一億元左右。

江議員蓋世：

一億元雖然不能買一架F-16戰機，但是能夠使學校的設備做得很好。

關副局長河淵：

它並不是只有在這邊使用而已！

江議員蓋世：

是不是有了全自動軌道研磨機就可以把這個問題給解決？

關副局長河淵：

可以減少一部分波浪狀所引起的噪音。

李議員建昌：

雖然現在的噪音標準和十年前是有不同，但是剛才你有講這個技術問題在當時你們已經是預見的，現在你們當然是想要用這筆預算來彌補，可是當時的顧問以及你們的專業技術人員真的在做這樣的評估嗎？對於這個問題你們有去檢討是誰要負責呢？還是如你所講的，就是將就原有的路權……，然後什麼事都沒有！

關副局長河淵：

剛才我已經說得很清楚，因爲路權上有這個限制，如果在轉彎段沒有辦法設置超高，那勢必要限制行車的速度。我想這並不是完全理想，但是應該是可以勉強接受的。

李議員建昌：

可是你們現在又要花錢去買軌道研磨機。

關副局長河淵：

軌道研磨機不是只有在這裏使用而已，整個路網還是需要這部機器。

李議員建昌：

對新北投支線的噪音問題，你們只想用這部機器來控制而已嗎？

關副局長河淵：

需要這部機器來加以改善是確定的，另外，如加強潤滑、電纜槽共鳴引起的噪音……

李議員建昌：

這些在設計前不都是可預見的嗎？那麼爲什麼不在通車之前就去做預防呢？還是不了解，那麼就請承辦的人員上來說明嘛！

段議員宜康：

你們現在才去翻資料，然後說以前就有發現這些問題，那麼爲什麼在有人提出的時候沒有去處理？而現在才要去補救，這樣子誰要負這個責任呢？難道都不需要有人負責嗎？

捷運局江副局長耀宗：

有關新北投支線噪音的問題，目前實施這種短期的改善方案，利用這個機會跟議員做口頭報告……

段議員宜康：

不用做口頭報告，因爲我都有跟你們要過資料，我現在要知道的是你們知不知道在通車之前可能會有這樣狀況？

關副局長河淵：

確實是有這個資料，根據本局第一處的規劃，我們事先有探討知道……

段議員宜康：

那麼爲什麼事先不做處理？如果事後可以做短期的改善，爲什麼事先不可以做預防？

孫處長可立：

我們在淡水線做影響評估的時候，這個地區我們知道會有噪音，所以我們做的改善的方法就是把那裏的隔音牆做得超高，也就是加強型的隔音牆。

段議員宜康：

你們之前做什麼預防不用跟我們講，因爲那個預防顯然是無效的。如果你們現在無法做改善的話，那又是另外一回事，可是現在既然可以做改善，不管是長期或是短期的改善，當初能不能做得到，在事前不可做這個動作？

孫處長可立：

如果事前沒有做加強型的隔音牆，那麼情況應該會更壞。根

據我們做的研究結果應該是符合當時的一般噪音標準。剛才副局長也報告過，限於台鐵的路權，所以才會離旁邊的民宅非常的近。如果當時要按照規定的話，路權會畫得比較寬，會變更都市計畫把旁邊的房子統統變成捷運用地，可是後來並沒有做這件事情，因爲民衆不願意房子被拆，所以現在捷運才會離民宅非常的近。

江議員蓋世：

因爲某些原因沒有辦法解決路權，所以你們在轉彎的地方沒有做超高。可是這個決策和設計是錯誤的。

孫處長可立：

不是這樣的……

關副局長河淵：

江議員，我剛才已經說明了，因爲特殊的工地條件沒有辦法在轉彎的地方設置超高的情況（因爲那裏是個轉軌）下，所以我們必須要控制管制行車的速度以及做其它的防範。

江議員蓋世：

我現在不是在跟你討論要如何來加強……等等，我的重點是當初做這個設計的工程師在當時應該要有道德勇氣地說：「在這裏（轉彎的地方）應該要做超高，如果情況不能做超高的話，也應該把這個問題另外提出來。」如果他當時有這樣做，那麼現在我們也不用再花一億元去買全自動軌道研磨機。

關副局長河淵：

是整個路網都要用，不是只單獨用在這裏而已

江議員蓋世：

雖然它也能用在別的地方，可是新北投支線目前也只能靠它來解決眼前的問題。另外，我要求捷運局對於還沒有開始興建的

路線如果有類似的問題，你們的工程師應該要有道德勇氣站出來講話，不可以做的事就不可以將就。

關副局長河淵：

這個問題沒有問題，有關安全的事項我們本來就是要加以堅持的。

段議員宜康：

除了關副局長，其他二位請回。

剛才李議員跟你請教H型路網的問題，裏面有個重點——陳市長開的這些支票是不是給了捷運局同仁有壓力，所以你們就出現了一些很奇怪的現象，例如淡水線的基鈹就好像是火車軌道的枕木一樣，也是很重，是固定軌道用的，也是一個很基本、很重要的零件。

副局長，為什麼淡水線的基鈹會發生銹蝕？

關副局長河淵：

我們認為有二個基本因素：

第一個因素：它的防銹處理不是做得很好。

第二個因素：因為它最主要是要固定軌道，但是因為軌道會有上下，尤其在轉彎段轉側的地方，側向應力會比較大。

銹蝕再加上應力的作用，就造成了部分嚴重的剝落。

段議員宜康：

防銹會做得不夠是不是因為沿線有的地方有硫磺氣、有的地區靠近海邊的關係？

關副局長河淵：

北投地區的空气和雨水中的含硫量是比較高，但是基本上整個台北盆地的酸雨……

段議員宜康：

當初在設計的時候為什麼沒有想到這個問題呢？

關副局長河淵：

不能講說沒有想到這個問題，而是整個防銹的處理沒有做得很好。

段議員宜康：

事前的預防做得不夠，所以這個問題其實是跟剛才的噪音問題是一樣的。這裏有一塊美商洛德公司做的基鈹，是淡水線在用的嗎？

關副局長河淵：

是。

段議員宜康：

顯然我們認為它的品質是需要再推敲的？

關副局長河淵：

是要再加強。

段議員宜康：

為什麼中和線還是要用這家公司做的基鈹呢？

關副局長河淵：

是在很早的時候就……

段議員宜康：

在它還沒有出問題的時候就選用了嗎？

關副局長河淵：

應該是。

捷運局江副局長耀宗：

因為規範是延用淡水線的規範，是比較早期發包的。

段議員宜康：

為什麼新店線還是用這個基鈹？

江副局長耀宗：

新店線的規範和中線的規範是有局部的差異，第一個主要的差異是在於新店線多要求了需要 FAIL SAVE 的設計，失效之後還能保持安全，……

段議員宜康：

新店線是不是還是用洛德的基鈹？

江副局長耀宗：

目前承商是有提送基鈹的審查資料（洛德和 ATS），根據我們初步的審查結果，認為 ATS 應該是符合規範。新店線除了多了 FAIL SAVE 要求之外，另外還要求防蝕（包括底板等材料），所以中和線的規範是不太一樣的。

段議員宜康：

所以說它的要求是更高的，對不對？

江副局長耀宗：

對。

段議員宜康：

它的要求更高，可是我們卻還是採用在淡水線有疑慮的洛德基鈹。

江副局長耀宗：

我們現在是選用 ATS 基鈹。

段議員宜康：

那麼現在的結果是什麼呢？

江副局長耀宗：

目前因為還在送審階段，最後的測試報告相關數據還沒有提送。

段議員宜康：

為什麼我們得到的資料是說這家 ATS 美商公司表示沒有辦法供應數量這麼多的基鈹，也沒有辦法再開一條生產線來生產我們要的基鈹？

關副局長河淵：

目前我們初步訂的就是 ATS，那麼它還是要依照規定去做各種的測試，等到這些測試合格後就可以正式的確定。

段議員宜康：

為什麼我們得到的消息是說中和線去跟新店線借洛德的基鈹，現在中和線到底是用誰的基鈹？

江副局長耀宗：

目前的現況的確是這樣，它所生產的速度跟我們所預期要求的確有一些落差。

段議員宜康：

為什麼我們得到的消息是 ATS 現在已經決定不接這個訂單了？

江副局長耀宗：

我們目前是還沒有得到這個訊息，段議員，我可不可以請南工處的范處長來說明？

段議員宜康：

好。

捷運局南工處范處長陳柏：

使用的基鈹是承商提出來送給我們審查，目前新店線承商提送的是 ATS，而它的生產量是不是能夠配合我們工地的需要，我們現在正持續在追蹤，按照現況它應該已經開始在生產了，我們只是考慮它生產的量，能不能配合我們的進度。

段議員宜康：

希望我們聽到的消息不是真的，我們得到的消息是這樣：因為陳市長的要求，在這個強大壓力下，造成你們不敢等ATS，因為它沒有辦法給你們具體的承諾，所以中和線就乾脆用洛德的基飯，甚至於去跟新店線借基飯來用。如果情形真的是這樣子的話，那麼就跟我們剛才講的一樣，在市長的壓力之下，捷運局並沒有去把話講清楚，結果造成施工品質堪虞，因為根據我們跟捷局要的資料，關於洛德的基飯，目前中研院和中科院報告都沒有出來，情況究竟是如何我們也都還不清楚，在這裏我必須要提醒捷運局在選用的過程裏面，必須要跟承商好好地溝通，不論是要用那一家承商的基飯都要慎重的考量，不要為趕通車的期限，結果了了草草、糊裡糊塗地因為這家趕不及就遷就原來的那一家，實際上做基飯的在世界上有好幾家知名的廠商，預估我們會有九千六百多萬美元的生意，所以有很多家廠商的眼睛都張得很大，所以捷運局必須要妥善的來處理。

副局長，能不能在這裏做一個承諾？

關副局長河淵：

我們完全遵照原則來辦理，一定要合乎功能規範，規範基本上是一個功能規範的要求，至於要用那一家的產品，基本上也是由承包商提送，我們加以審核，所以我們不會爲了其它的因素而犧牲安全（功能上基本的要求）。這個問題，請你放心。

段議員宜康：

希望是真的。

我們知道其實捷運局和承商在這方面是非常的強勢，用那家的產品其實也是你們在指定的。

關副局長河淵：

不能這樣子講。

段議員宜康：

爲什麼新店線在那時候會報上來這個A·T·S？其實就是因爲你們的要求嘛！當初他們是報那一家的產品，我是知道的。

各位請回，請交通局賀陳局長上台。

賀陳局長，跟你談一下我的選區（萬華區）交通的問題。這裏有一張我簡單畫出來的圖，這是和平西路往板橋（華江橋）的方向，這是和平西路的路橋。和平西路的二邊都還有平面道路（非常的狹窄），從和平西路到了路橋，從這裏有一點點的弧度轉過去是和平西路三段（一直過去就是通到華江橋）；正對著和平西路稍微偏一點是昆明街（單行道）；從和平西路路橋下來右轉是南寧路。這個道路口等於是四條路，非常的複雜，在這條路上的交通號誌也是非常的複雜，如果駕駛人不是很熟悉這裏的路況，到了這裏就會糊裡糊塗，可能會看不懂交通號誌，不曉得什麼時候可以直走、右轉、或者是停下來。可是，最可憐的是這個地方的行人，尤其在這邊有所龍山國中，當學生放學要經大馬路回家，必須要走過和平西路，從陸橋上橋的地方雖然有行人穿越道，可是如果學生要走過去的話，幾乎是不可能的，因爲這個地方沒有行人穿越的號誌，只有給車輛看的紅綠燈，當這個地方紅燈亮的时候，表示和平西路的車流可以走，這時候學生並沒有辦法走，因爲車流正在走；當這個地方綠燈亮的时候，雖然學生可以走了，可是從南寧路過來的車流不能往前走，只能右轉到昆明街、和平西路（往板橋方向）或是左轉到和平西路，所以本來學生是不可以直行的，卻還要去閃躲車流，結果一樣是要停在這個地方。所以說行人可能要先過南寧路、再過昆明街、再過和平西路，然後才能到達要過和平西路的陸橋這裏。這是個非常非常嚴重的問題，我會勘過了幾次都沒有辦法做處理。

另外，從南寧路走沒有多遠，有一個五叉路口就更為複雜了，先遇到廣州街；這邊是柳州街衝過來；這個地方右轉又是廣州街；如果從南寧路直行的話，這邊是愛國西路的一個陸橋引道（二邊有平面道路）；這邊則是中華路。所以如果車子開到這邊，要面臨幾個紅綠燈？對於道路不熟悉的人如果要從廣州街過來，或者是從南寧路過去，就不曉得是要看那一個紅綠燈，因為他要面對五個紅綠燈，什麼時候可以走、什麼時候要停下來很難弄清楚！再加上另外一個很嚴重的公車問題，這個地方有好幾線的公車從這邊過來，公車如果要轉到中華路和愛國西路的話，是走愛國西路引道旁邊的平面道路，這裏會發生過好幾次的車禍，去年也有死過人，一位機車騎士被撞死在這裏。公車過來走到這個地方是綠燈，彎到橋邊平面道路的時候馬上看到南寧路接到中華路和愛國西路的紅綠燈，公車的司機看到是綠燈就開始加足馬力地往前衝，希望能夠搶過這個路口，怕在這裏停下來，這裏的二邊本來是停滿了車子，後來經過我的會勘後，將包括引道的部分都畫了紅線，現在的情況是稍微好了一些，但是問題是愛國西路這邊本來機車是可以上去的，現在機車卻不能上去，一上去就會被開罰單，所以機車騎士只好走橋邊的平面道路，可是這橋邊的平面道路卻是非常的狹窄，當一輛公車行經的時候機車就沒有辦法走，公車開的速度這麼快，而在上、下班的時間這邊又塞滿了機車，以致於發生了好幾次的事。然而，在經過我的會勘後，貴局還是不肯讓機車上橋，原因是怕機車下了橋之後會跟平面道路的車輛發生衝撞，會有危險。但是這個問題很嚴重，所以不解決是不行的，我會經協調過，讓公車走廣州街，但是經過你們研究過後，認為公車走廣州街是不可行的，因為其中牽涉到路權的問題，也牽涉到龍山國中學生上課的問題，因為這邊有一個很大的

轉彎，公車減速後轉過來馬上加速，這樣對於學生上課的安寧會有影響。

這二個路口是這塊地區居民沒有辦法解決的痛，在這邊事故是不斷地發生，而且也常常被開罰單。我會經提議過這個地方不是可以設置行人的專用號誌，但是經過協調之後，認為這個地方如果設置行人的專用號誌，則這裏的交通會打結。

南寧路這裏還有一個行人可以穿越的行人穿越道，在這個地方紅綠燈是虛設的，所有的車輛就是衝過來、衝過去。我協調你們是不是可以改為三色燈，可是你們不肯；後來協調在上、下學的時間是不是可以變成三色燈，結果你們也沒有做，在這個地方我所協調的事情沒有一件事情是成功的。

交通警察大隊何大隊長有沒有來？（有）

何大隊長，你答應我要在這裏裝設取縮闖紅燈的照相器材，你記得這件事情是在什麼時候會勘、協調的？

交通警察大隊何大隊長國榮：

是在前年會勘的。

段議員宜康：

去年你跟我說如果我堅持的話，你就把別地方的照相器材搬到這裏來。我說我不要讓你為難，但是你要記得你跟我承諾過。可是到現在還是沒有裝啊！你跟我答覆了二次，一次是跟我說沒有預算；另外一次跟我說這個地方太複雜，裝了以後不曉得要怎麼去照（這表示你們的技術很差勁）。前年去會勘，問題到現在還沒有解決；去年答應我的事，到現在也沒有實現。

何大隊長國榮：

本來今年我們有編預算，我是想在這邊裝設，可是財政局反對我移轉這個位置，所以我只能用現有（舊的）來裝設。上次會

勘的時候我問我的承辦人：「這件事情辦得怎麼樣？」他說：「這個路段前一陣子在施工，所以還沒有簽辦出來。」我就說：「不是已經答應人家要遷移了嗎？」因為有的分隊有接當地的自動照相設備，所以當時我就把案子退回去。

段議員宜康：

這二個這麼複雜的路段最需要執法人員在那邊執法，警告駕駛人不能逞一時之快或不看清號誌在那邊亂撞，結果到現在是什麼都沒有。

何大隊長國榮：

過年以後一定把它裝上去。

段議員宜康：

是那一個的過年？

何大隊長國榮：

就是二個月以後。

段議員宜康：

是二個路口都裝嗎？

何大隊長國榮：

原則我是同意移設過來，我們會趕快來辦這件事情。

段議員宜康：

所以二個路口都裝設應該是沒有問題吧！

何大隊長國榮：

我記得是一個路口啦！

段議員宜康：

這件事情你跟我拖了二年，雖然你是記得只有一個路口要裝，但是我必須跟你加算利息啊！

何大隊長國榮：

議員們建議了四、五十處，可是我們都還沒有做……

段議員宜康：

那請你告訴我那一個地方比這裏更複雜，你可以說服我嘛！如果不介意，你們就不做！

何大隊長國榮：

不是這樣的。

段議員宜康：

如果你認為這裏不應該裝，就坦白的告訴我，我絕對可以接受。你認不認為這裏應該要裝？

何大隊長國榮：

如果有分隊建議路口的照相器材遷移的時候，我就指定要遷移到這裏。

段議員宜康：

所以這二個路口在二月底以前都要裝設完成。

賀陳局長，對於這二個打結的路口，你認為要怎麼來處理比較好？

何大隊長國榮：

我現在知道有一處路口的器材好像是可以移到這邊來，可是如果二個路口都要裝的話，我還要再找看看那個路口的器材可以移過來。

段議員宜康：

賀陳局長，對於這個問題你現在有答案嗎？

交通局賀陳局長旦：

這個問題看起來就是一個高難度的問題，剛才我們同仁馬上就在現場研究，我們是這樣的：現在衛工處正在和平西路三段做幹管，可能是因為工程在進行而導致車流比較不順暢，而可能也

是因此使號誌燈在裝設的時候，燈面的裝設方向可能不是在最符合動線需要的位置，關於這個問題，燈號要做什麼樣的设计才能使大家有所適從，我們會馬上去做。接著我們進一步看看能夠在這個地方做行人的時巷，但是這樣做就是怕會影響到剛才談到的愛國西路這個路口，因為這個路口並不太遠，而二個路口都很複雜的情況下，對於時制能不能搶得出來，我們在現場會勘的時候會努力試試看。

段議員宜康：

我想我們必須要去看一下現場，我可不可以跟約一個時間？

賀陳局長旦：

可以。

段議員宜康：

星期五去看好不好？

賀陳局長旦：

那天我跟家人有約，能不能……

段議員宜康：

那麼我們再另外約時間好了，最晚在下星期內一定要去看。

賀陳局長旦：

一定。

段議員宜康：

請你本人、第一科、第三科、交通警察大隊、交工處一起去

賀陳局長旦：

好。

李議員建昌：

請何大隊長回座。

局長，現在台北市有很多的人行地下道，但是從公車專用道開闢行駛後，尤其是以新生南路和松江路沿線為例，這些人行地下道的功能就慢慢的消失了。因為你們已經在十字路的馬路上畫了很多的斑馬線，所以大部分的行人現在都是走斑馬線。那麼我們現在有沒有必要檢討目前人行地下道和斑馬線重疊的情形？

人行地下道是必須要養護的，而且老實說也是有很多的治安事件是在人行地下道發生的，所以你們交通局有沒有必要跟養工處、都市發展局等相局處一起評估檢討這個問題？

局長，你有沒有想到這個問題？

賀陳局長旦：

我們有在做這方面的協調，在我們剛剛完成的白皮書裏面我們有特別強調行人的步行權，在這問題之下，除非是特殊的情形，如：忠孝西路特別繁忙的地方。否則，我們希望在市中心區都不要再做立體的穿越設施。那麼既然不做新的，對於舊的立體設施如何來運用，我們的看法是這樣的：我們希望對於會有治安死角的人行地下道能夠活潑多元化，所以現在正在協調文化局的籌備委員會以及民政單位，希望能夠把這些單位轉化為比較屬於社區性的空間，比如一些小型的社區圖書室、或者是做局部隔間做一些比如賣花的地方等等。使這個地方不是只供通行而已，而是變成社區的服務、展示空間。目前文化基金會有選幾個地方希望能夠跟民間的團體來合作，這個我們會列為明年的合作計畫之一。

李議員建昌：

我們很高興交通局有注重這個問題，如果能夠把人行地下道的空間改變形式，給市民創造另外一個活動空間，這個主意是很好的。可是希望不要變成商店街，那樣子就不太好。

局長，目前這個業務主要是由那個局處負責的？

賀陳局長旦：

實際上在早先連繫的時候是朝由文化局的推動委員會來做規劃，在十一月下旬的時候，我們會有一個「道路開放給民間辦活動的申請的要點」，這個現在是由發展局來做窗口的，剛才所談到的想法，我們也是有跟發展局談過。剛才忘了補充一點，我們希望在人行地道設定幾個地點，而且把它們編號，用例行的申請方式來做管理，然後做一些例如我們在國外有看過的音樂表演、魔術表演等等。這個我們也有跟發展局在做長期的連繫。

李議員建昌：

這個方向絕對是正確的，希望你們能主動配合發展局。現在有的人行道有時候差不多在晚上九點多鐘的時候就沒有人敢走，而且非常的陰冷，這是一個治安的死角，如果可能的話，是不是可以選定幾個地方先試辦一下？可是如果做得像行天宮前面的人行地道裏面那樣子，我就覺得不太恰當，應該是要做比較有活動性的、有文化性的，而不要有商業性的，這樣子可能會比較好。

賀陳局長旦：

我們跟發展局協調看看，明年是不是可以從松江路幾個地方首先來做推動。

李議員建昌：

市民大道周日是不是要繼續開放，現在決策下來了沒有？要不要再繼續辦下去？

賀陳局長旦：

我們有簽報給市長，以我剛才的了解，市長是支持我們做階段性的停止。不過，他希望延到農曆新年後。

李議員建昌：

是農曆年過後才停掉嗎？

賀陳局長旦：

對，等於讓市民有一個緩衝期。基本上的想法也是認為以道路它所應該扮演行車功能的地位越來越重，尤其是正氣橋如果要改建的話，我們可以預見到平面道路的壓力越來越大，相對的安全就應該更要顧慮。另外，我們考慮到週休二日，當地的居民可能會到附近做活動，所以我們希望重新思考這個地方階段性的意義。

李議員建昌：

當初你們在試辦的時候，我就有反對的構想。你們在試辦之後如果發現有負面的價值時，也應該呈報給市長知道，而且在做決策的時候也應該要據理力爭，因為你們畢竟是專業人員。我認為這個案子你們應該多聽我們議會的意見。

賀陳局長旦：

是。這個案子我們已經按照這個方向簽報給市長，市長原則是同意了。

主席（秦議員茂松）：

本組質詢時間到了。

※書 面 答 覆

答覆單位：捷運工程局

一、請提供下列資料：

- (一)新店溪軌道工程所採用之ATS基礎，該公司產品曾作過之試驗報告及種類。

- (二)ATS公司之資本額？工廠規模。每年生產量為何？

(C)中和線軌道工程所採用之LORD基鋅，該公司曾作過之試驗報告及種類。

(D)LORD公司之資本額？工廠規模？每年生產量為何？

(E)新店溪為何不採用LORD基鋅？改採ATS基鋅，原因何在？

(F)請提供ATS基鋅及LORD基鋅樣品乙份。

(G)淡水線基鋅腐蝕現象，目前改善情況為何？

(H)LORD基鋅淡水線發生腐蝕後，該公司做何種改善措施，新規格曾作過幾種測試，結果如何？

答：軌道工程基鋅為各材料供應商之專利產品，其設計與選用依合約屬承包商之權責，本局僅能就承包商擬選用基鋅之技術文件依合約相關功能特性規定進行書面審核並以測試驗證之，實無權利要求承包商使用特定廠牌之基鋅。基鋅供應商與軌道承包商有合約關係，本局與基鋅供應商並無直接合約關係。以下謹就需資料分項答覆如后：

(一)新店線軌道工程承包商擬用之ATS基鋅，依合約送審程序尚未進入試驗階，故目前並無針對新店線之相關測試報告。至於ATS該型基鋅過去曾完成之試驗報告及種類節錄如附件（附件已送參考）。

(J)ATS與法商STEDDEF是以聯合承攬方式提供基鋅給新店線及南港／板橋線軌道承包商，兩家公司之簡介節錄如附件（附件已送參考）。ATS為軌道材料專業供應商，除生產基鋅外，亦生產道岔、鋼軌伸縮接頭等軌道材料，惟為加強在技術上之服務，乃與STEDDEF聯合承攬之方式參與。依ATS所述其未來最大基鋅產量每週可達3500至5000塊。

(C)中和線軌道承包商擬用之LORD基鋅已完成資格測試，試驗報告及種類節錄如附件（附件已送參考）。

(D)LORD為一家規模相當大之公司，尤其在橡膠與粘著劑上是世界知名的大廠，其公司年產值達二億柒仟伍佰萬美金。惟其並非軌道材料專業廠商，基鋅僅為其附屬產品。基鋅生產線僅一條，目前最大月產量約一萬塊。

(E)新店線未採用LORD基鋅而採用ATS基鋅之原因如下：

(1)淡水線發生LORD基鋅鏽蝕剝離解決遲緩，造成外界對LORD基鋅普遍不信任，本局在審查LORD基鋅時格外慎重，除委由中科院與工研院進行專案研究外，並就各基鋅供應商之產品召開說明／審查會。

(2)本局鑑於淡水線基鋅鏽蝕剝離之成因及改善方案尚未澄清且委託中科院及工研院之專案研究當時亦未有具體結論，然因工地趕辦在即，乃同意承商選取其他符合本局規範要求之基鋅。

(3)承包商基於本身考量，在其它幾家基鋅供應商如ATS、L.B.FOSTER、CLOUTH中選擇ATS基鋅作為其替代產品。

(F)ATS基鋅本局目前尚無樣品，故能謹提供LORD基鋅樣品，惟該樣品是在淡水線發生基鋅鏽蝕剝離後，承包商請LORD公司空運之庫存品，該樣品一直保存在室內。

(G)為因應基鋅鏽蝕剝離現象，本局業已於淡水線軌道曲線段、道岔區及剝離之基鋅加裝小壓鋅以維護營運行車安全，營運至今，情況良好；另有關基鋅腐蝕原因，業請

工研院及中科院專案研究探討中。

SLORD 基鉸於淡水線發生鏽蝕剝離現象後，曾提出加裝小壓鉸方案，並參與本局多次研討會，惟 CT501 標聯合承攬商 TSO 法商西南公司於八十四年十一月廿八日撤離工地，本案業已交付仲裁中。

二、請提供下列資料：

- (一) 捷運淡水線沿線噪音環境現況（或評估）之數據。
- (二) 淡水線高架部份之高度。
- (三) 淡水線噪音防治路段。

答：(一) 有關捷運淡水線沿線噪音環境現況，本局刻正委託「中華民國振動與噪音工程學會」辦理「捷運淡水線沿線噪音及振動調查分析與改善規劃」委託規劃案，進行淡水線沿線噪音環境現況調查分析與改善規劃建議。惟目前環保署與本府環保局對捷運淡水線沿線進行噪音監測地點有：承德路三段一四三巷民宅（Lan62.4分貝）、明倫國小（Lan62.0分貝）、劍潭國小（Lan62.7分貝）、中山北路五段四六一巷民宅（Lan61.3分貝）、中正路一三六巷民宅（Lan63.5分貝）、中央南路一段民宅（Lan60.0分貝）、東華街二段民宅（Lan67.9分貝）、大業路民宅（Lan66.3分貝）、十信工商（Lan66.4

分貝）、東華街一段民宅（Lan58.7分貝）、民權路六一號旁（Lan61.4分貝）、北投機廠（Lan63.3分貝）、豐年路一段民宅（Lan72.4分貝）等。

(二) 捷運淡水線高架部份之平均高度約為六·七公尺（地面距捷運系統軌道面高度）。

(三) 有關捷運淡水線高架路段部份，本局皆已裝標準型隔音牆（牆高一·五五M），並於距民房較近路段（如中正路二二六巷、東華街一段、東華街二段、新北投支線段等）加裝加強型隔音牆（牆高二·二八M）。另本局特別針對新北投支線部份已著手進行「電纜槽遮陽板拆除」、「鋼軌注油潤滑」及「軌道研磨」等短期噪音改善措施。

答覆單位：交通局

南寧路、廣州街口及和平西路口兩個路口交通非常複雜，請交通局最近安排與本組議員至現場勘查。並請交通大隊在八十七年二月底前各設置一處測速照相機。

答：本局將於近日邀集貴組議員及相關單位會勘後研擬改善策略，本市交通大隊將於南寧路、和平西路口設置測速照相乙處，惟廣州街口及和平西路口因距離未超過六公里或六分鐘車程，依規定仍以不設置為宜。

訂閱公報不另給據

請以郵撥收據作為報銷憑證

成本費：每期新臺幣四十元 郵政帳號：〇七六一四一三一五
半年：新臺幣一、〇四〇元 戶名：臺北市議會秘書處
全年：新臺幣二、〇八〇元 零售處：臺北市仁愛路四段五〇七號