

檔號：
保存年限：

環境部 公告 最新公告

發文日期：中華民國115年1月9日
發文字號：環部保字第1140025310號

主旨：公告「高鐵延伸宜蘭計畫環境影響評估報告書」審查結論及環境影響評估報告書摘要。

依據：環境影響評估法第13條第3項。

公告事項：

一、公告「高鐵延伸宜蘭計畫環境影響評估報告書」審查結論：

- (一) 本案業依本部改制前行政院環境保護署111年9月8日環署綜字第1111122017號公告之環境影響說明書審查結論，由開發單位依環境影響評估法第8條規定於111年9月22日將環境影響說明書分送有關機關，並於111年10月5日至11月4日辦理陳列或揭示，於111年10月5日至7日刊登新聞紙，復於111年12月19日及12月20日辦理3場次公開說明會，俟依同法第9條規定收集有關機關或當地居民意見後，本部改制前行政院環境保護署依同法第10條規定於112年6月1日及7月21日邀集目的事業主管機關、相關機關、團體、學者、專家及居民代表界定評估

範疇，後續經開發單位依同法第11條規定編製環境影響評估報告書初稿，交通部於114年3月5日及3月6日辦理現場勘察及3場次公聽會，並於114年4月2日函送現場勘察及公聽會紀錄至本部，嗣後於114年4月15日依同法第13條規定轉送環境影響評估報告書初稿至本部審查；爰此，本案已完備第二階段環境影響評估法定資訊公開、公眾參與程序，並提供相關資訊作為審查判斷參考。

(二) 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，認定環境影響評估報告書初稿已足以提供審查判斷所需資訊，得以預防及減輕本案開發對環境造成之不良影響，達成環境保護之目的，本案通過環境影響評估審查，評述理由如下：

- 1、本計畫之上位計畫包含「全國國土計畫」、「臺北市交通政策白皮書」、「新北市國土計畫」、「宜蘭縣國土計畫」、「全國高快速鐵路網整體規劃」、「前瞻基礎建設計畫」；開發行為沿線兩側各500公尺範圍內之相關計畫包括「宜蘭至羅東鐵路高架化計畫」、「白匏湖運動園區暨社宅興建計畫」、「新竹科學園區宜蘭園區」、「台2庚延伸線興建計畫」、「基隆南港間通勤軌道建設計畫」、「第二高速公路後續計畫（基隆-汐止段）」、「台北市都會區大眾捷運系統內湖線」、「台北都會區大眾捷運系統捷運南港線東延段」、「台灣西部走廊高速鐵路工程」、「台北市區鐵路地下化東延南港工程」、「北宜高速公路頭城蘇澳段」、「高速鐵路汐止維修基地開發」、「國家會展中心（南港展覽館擴建）新建工程

暨附屬工程」、「國家生技研究園區開發計畫」等計畫。經檢核評估本案開發符合上位計畫，且與周圍之相關計畫無顯著不利衝突且不相容情形。

2、本案環境影響評估報告書初稿已就施工及營運期間「地形、地質及土壤」、「水文」、「水質」、「空氣品質」、「日照陰影」、「噪音振動」、「廢棄物」、「電波干擾」、「土石方資源」、「溫室氣體」、「生態環境（含陸域、水域）」、「景觀及遊憩」、「社經環境（含土地利用、社會環境、管線設施、交通運輸、漁業資源、土地所有權、開放空間及私密性等）」、「文化資產」等環境項目，進行調查、預測、分析及評定，並就可能影響項目提出具體預防及減輕對策。經評估本計畫開發對環境資源及環境特性，無顯著不利之影響。

3、本計畫非位於野生動物保護區或野生動物重要棲息環境；開發單位依據「動物生態評估技術規範」及「植物生態評估技術規範」等調查方法進行陸域、水域生態調查，調查結果分述如下；本計畫已就保育類或珍貴稀有動植物採行相關生態保護對策，經評估本計畫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：調查結果記錄有「2017臺灣維管束植物紅皮書名錄」列為極危等級8種（臺東蘇鐵、臺灣油杉、蘭嶼羅漢松、蘭嶼肉桂、風箱樹、艷紅鹿子百合、泰雅芭蕉及葛瑪蘭芭蕉）、瀕危等級8種（竹柏、臺灣馬兜鈴、竹子山十大功勞、百齒衛矛、菲島福木、印度菩菜、流蘇樹及水社柳）、易危等級11種（無柄鳳尾蕨、臺灣肖楠、巒大杉、恆

春半插花、蘄艾、狹葉艾納香、象牙樹、細葉蚊母樹、水茄苳、大葉石龍尾及蒲葵等)及接近受脅等級26種(邱氏雙蓋蕨、裂葉雙蓋蕨、哈氏狗脊蕨、陰石蕨、鈍齒鱗始蕨、小烏蕨、牟氏羅蔓藤蕨、琉球鳳尾蕨、毛蕨、紅檜、密毛假黃楊、琉球黃楊、雷公藤、中原氏杜鵑、唐杜鵑、蓬萊同蕊草、臺灣金絲桃、白龍船花、土肉桂、圓葉挖耳草、六月雪、紅雞油、基隆葡萄、細本葡萄、臺灣姑婆芋及紅鶴頂蘭)，其中艷紅鹿子百合、泰雅芭蕉、葛瑪蘭芭蕉、竹柏、臺灣馬兜鈴、竹子山十大功勞、百齒衛矛、無柄鳳尾蕨、狹葉艾納香、大葉石龍尾、臺灣金絲桃、邱氏雙蓋蕨、裂葉雙蓋蕨、哈氏狗脊蕨、陰石蕨、鈍齒鱗始蕨、小烏蕨、牟氏羅蔓藤蕨、琉球鳳尾蕨、毛蕨、密毛假黃楊、雷公藤、中原氏杜鵑、唐杜鵑、蓬萊同蕊草、土肉桂、圓葉挖耳草、基隆葡萄及細本葡萄等29種研判為當地野生稀有植物，其餘24種則為人為栽植個體。本計畫已針對施工及營運期間可能受影響植物擬定相關環境保護對策，經評估對陸域植物生態影響輕微。

(2) 陸域動物：調查結果記錄有珍貴稀有野生動物2種(麝香貓、臺灣穿山甲)及其他應予保育野生動物4種(臺灣野山羊、食蟹獾、臺北樹蛙及翡翠樹蛙)，本計畫施工及營運期間均採行相關生態保護對策，經評估本計畫對陸域動物生態影響輕微。

(3) 鳥類：調查結果記錄有瀕臨絕種野生動物1種(黑面琵鷺)、珍貴稀有野生動物21種(八哥、臺灣畫眉、赤腹山雀、朱鸕、彩鸕、藍腹鸕、黑鳶、鳳頭蒼鷹、大冠鳶、東方蜂鷹、黑翅鳶、東方鳶、林鸕

、灰面鵟鷹、松雀鷹、魚鷹、黃嘴角鴉、領角鴉、鸛鷀、紅隼及遊隼）及其他應予保育野生動物7種（黑頭文鳥、臺灣藍鵲、白耳畫眉、鉛色水鶇、青背山雀、紅尾伯勞及臺灣山鷓鴣）。本計畫已規劃於高架段設置防音或鳥類防撞等保護措施，並於施工及營運期間均採行相關生態保護對策，經評估本計畫對鳥類生態影響輕微。

(4) 水域生態：調查結果記錄有其他應予保育野生動物2種（砂棲瓢眼鰕虎及奇吉木納鰕虎），本計畫已規劃施工廢水不直接排入大溪川，並於施工期間及營運期間採行廢（污）水污染防治措施及生態保護對策，經評估本計畫對水域生態影響輕微。

4、本計畫施工及營運期間評估結果顯示細懸浮微粒(PM_{2.5})及懸浮微粒(PM₁₀)現況背景值已超過空氣品質標準，及河川水質之模擬推估值超過所屬水體水質標準外，其餘環境項目評估結果均未逾越環境品質標準。本計畫施工及營運期間已採行相關空氣污染及廢（污）水污染防制（治）及減輕措施，經評估本計畫開發未使當地環境逾越環境品質標準或超過當地涵容能力。

5、本計畫區非屬原住民保留地或原住民族傳統領域，且路線已儘量避開既有建築物及發展密集地區，減少民房拆遷，保障民眾權益。用地取得將依相關法規程序辦理，經評估對當地眾多居民之權益或少數民族之傳統生活方式，無顯著不利之影響。

6、本計畫屬高速鐵路延伸工程，施工及營運期間無運作或衍生「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、本計畫主要行經臺北市、新北市及宜蘭縣境內，各項目評估影響範圍侷限於計畫路線周圍，對其他國家之環境無顯著不利之影響。
 - 8、本計畫屬高速鐵路延伸工程，並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評估報告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。
- (三) 本案通過環境影響評估審查，開發單位應依環境影響評估報告書所載之內容及審查結論，切實執行。
 - (四) 本環境影響評估報告書定稿經本部認可後始得動工，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部預定施工日期；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。
 - (五) 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、環境影響評估報告書摘要：如附件。

三、對本處分如有不服者，得自本處分公告之翌日起30日內，繕具訴願書逕送本部，再由本部轉送行政院審議。

部長彭啓明

高鐵延伸宜蘭計畫

環境影響評估報告書(定稿)

摘要本

審查結論函日期：中華民國 114 年 9 月 1 日

審查結論函文號：環部保字第 1141056325 號函

中華民國 114 年 11 月

高鐵延伸宜蘭計畫
環境影響評估報告書(定稿)
摘要本

目 錄

第一章	開發單位之名稱及其營業所或事務所
1.1	開發單位名稱
1.2	開發單位營業所
第二章	負責人之姓名
第三章	開發行為之名稱及開發場所
3.1	開發行為之名稱
3.2	開發場所
3.3	環境敏感地區
第四章	開發行為之目的及其內容
4.1	開發行為之目的
4.1.1	計畫緣起
4.1.2	計畫目的
4.2	開發行為之內容
4.2.1	路線與工程佈設
4.2.2	路線設計標準
4.2.3	標準斷面
4.2.4	工程內容
4.2.5	土石方處理
4.2.6	建設進度預估
4.2.7	建設經費概估
第五章	減輕或避免不利環境影響之對策
5.1	規劃設計階段
5.2	施工階段
5.3	營運階段
第六章	綜合環境管理計畫
6.1	環境監測計畫
6.1.1	施工前環境監測
6.1.2	施工期間環境監測
6.1.3	營運階段環境監測

- 6.2 環境保護計畫
 - 6.2.1 環保人力與組織
 - 6.2.2 環境衛生管理計畫
 - 6.2.3 樹木移、補植及再利用計畫
- 6.3 地質安全監測計畫
 - 6.3.1 監測目的
 - 6.3.2 監測內容
- 6.4 緊急防救災應變計畫

第七章 對有關機關意見之處理情形

第八章 對當地居民意見之處理情形

8.1 公開說明會及評估範疇界定會議

8.2 現場勘察及公聽會

第九章 預防及減輕開發行為對環境不良影響對策摘要表

高鐵延伸宜蘭計畫
環境影響評估報告書(定稿)
摘要本

表 目 錄

表 1-1	開發單位之名稱及其營業所或事務所地址，負責人姓名
表 2-1	開發單位之名稱及其營業所或事務所地址，負責人姓名
表 3.2-1	開發行為之名稱及開發場所
表 3.3-1	環境敏感地區調查表
表 3.3-2	環境敏感地區之法規限制內容及相關對策摘要
表 4-1	開發行為之目的及其內容
表 4.2.1-1	本計畫路線各種結構型式規模表列
表 4.2.2-1	高鐵路線設計標準
表 4.2.6-1	計畫建設時程預估
表 5-1	本計畫各階段開發及營運管理權責
表 5.1-1	路工及橋梁段潛在地質災害處理對策
表 5.1-2	隧道洞口段潛在地質災害處理對策
表 5.1-3	隧道主體段潛在地質災害處理對策
表 5.1-4	計畫路線營運期間交通噪音防制措施
表 5.2-1	運輸路線經過國中、小學彙整表
表 6.1.1-1	施工前環境監測計畫
表 6.1.2-1	施工階段環境監測計畫
表 6.1.3-1	營運階段環境監測計畫
表 6.2.3-1	本計畫可供補植區位或造林方式
表 6.3.2-1	本計畫地質安全監測計畫
表 6.4-1	演練項目及建議頻率表
表 6.4-2	天然災害預防措施
表 6.4-3	隧道防救災設施表
表 7-1	歷次說明會有關機關意見處理說明
表 7-2	現場勘察及公聽會有關機關意見處理說明
表 8.1-1	歷次說明會民眾意見綜整及處理說明
表 8.2-1	第 1 場公聽會相關民眾、代表、有關團體意見處理說明
表 8.2-2	現場勘察相關民眾、代表、有關團體意見處理說明
表 8.2-3	第 2 場公聽會相關民眾、代表、有關團體意見處理說明
表 8.2-4	第 3 場公聽會相關民眾、代表、有關團體意見處理說明
表 8.2-5	現場勘察及公聽會之會後書面意見

高鐵路延伸宜蘭計畫
環境影響評估報告書(定稿)
摘要本

圖 目 錄

- 圖 3.2-1 高鐵路延伸宜蘭計畫地理位置圖
- 圖 4.1.2-1 全國高快速鐵路網整體規劃示意
- 圖 4.2.1-1 高鐵路延伸宜蘭計畫工程佈設平面示意
- 圖 4.2.1-2 高鐵路延伸宜蘭路線(南港～平溪)示意
- 圖 4.2.1-3 高鐵路延伸宜蘭路線(雙溪～頭城)示意
- 圖 4.2.1-4 高鐵路延伸宜蘭路線(頭城～宜蘭)示意
- 圖 4.2.1-5 車站及維修基地位置示意
- 圖 4.2.1-6 維修基地配置示意
- 圖 4.2.3-1 高鐵路隧道標準斷面圖
- 圖 4.2.3-2 橋梁橋面基本配置圖
- 圖 4.2.3-3 路工基本配置示意圖
- 圖 4.2.4-1 高鐵路宜蘭及臺鐵路宜蘭新站初步規劃
- 圖 6.1.1-1 物化環境監測計畫點位示意圖
- 圖 6.1.1-2 陸域生態(含加強監測)監測計畫點位示意圖
- 圖 6.1.1-3 水域生態監測計畫點位示意圖
- 圖 6.4-1 各類災害緊急應變流程示意圖
- 圖 6.4-2 高鐵路天然災害告警系統偵測器設置示意
- 圖 6.4-3 天然災害告警系統架構圖
- 圖 6.4-4 台灣高鐵路公司緊急通報系統示意
- 圖 6.4-5 現場搶救暨搶修小組之任務分配
- 圖 6.4-6 車站遇重大維安事件暨火災應變演練照片

第一章 開發單位之名稱及其營業所或事務所

1.1 開發單位名稱

交通部鐵道局

1.2 開發單位營業所

新北市板橋區縣民大道二段 7 號 9 樓

表 1-1 開發單位之名稱及其營業所或事務所地址，負責人姓名

單 位 名 稱	交 通 部 鐵 道 局
營 業 所 或 事 務 所 地 址	新 北 市 板 橋 區 縣 民 大 道 二 段 7 號 9 樓
負 責 人 姓 名	楊 正 君 局 長

註[1]：開發單位為有行為能力之自然人，應列出自然人姓名。

[2]：開發單位主管若以其上級機關主管擔任負責人，應事先徵得其同意。

[3]：送審時之開發單位為政府專案計畫之規劃設計或施工機構，應在說明書或評估書說明其任務，並檢附該機構之組織章則。

[4]：開發單位如為投資財團、集團或為合夥合資機構，應在說明書或評估書說明其任務，並檢附有關之證明文件。

[5]：負責人應承擔環境影響評估法第二十條至第二十三條之法律責任。

第二章 負責人之姓名

表 2-1 開發單位之名稱及其營業所或事務所地址，負責人姓名

單 位 名 稱	交通部鐵道局
營 業 所 或 事 務 所 地 址	新北市板橋區縣民大道二段 7 號 9 樓
負 責 人 姓 名	楊正君 局長

註[1]：開發單位為有行為能力之自然人，應列出自然人姓名。

[2]：開發單位主管若以其上級機關主管擔任負責人，應事先徵得其同意。

[3]：送審時之開發單位為政府專案計畫之規劃設計或施工機構，應在說明書或評估書說明其任務，並檢附該機構之組織章則。

[4]：開發單位如為投資財團、集團或為合夥合資機構，應在說明書或評估書說明其任務，並檢附有關之證明文件。

[5]：負責人應承擔環境影響評估法第二十條至第二十三條之法律責任。

第三章 開發行為之名稱及開發場所

3.1 開發行為之名稱

高鐵延伸宜蘭計畫。

3.2 開發場所

「高鐵延伸宜蘭計畫」（以下簡稱「本計畫」）起自高鐵南港車站，終點至宜蘭為止全線長約 60.6 公里，參見表 3.2-1 及圖 3.2-1。

表 3.2-1 開發行為之名稱及開發場所

開發行為名稱	高鐵延伸宜蘭計畫
開發行為所依據設立之專業法規或組織法規	1. ☒ 法令名稱及內容（含條、項、款、目）： (1) 鐵路法第 4 條 本法之主管機關為交通部。 國營鐵路，由主管機關管理。地方營、民營及專用鐵路，由主管機關監督。 本法有關鐵路之監督管理等相關業務，由交通部鐵道局辦理；鐵道局之工程，由主管機關辦理行政監理。 (2) 鐵路法第 10 條 全國鐵路網計畫，由交通部擬訂，報請行政院核定公告，分期實施；變更時亦同。 依前項核定全國鐵路網計畫中之鐵路線未能興工時，地方政府或國民得申請交通部核准建築經營之。 2. ☐ 其他
製作環境影響評估書件之主要依據 ☐ 說明書 ☒ 評估書初稿、評估書 ☐ 其他：	1. ☒ 「開發行為應實施環境影響評估細目及範圍認定標準」 (1) 第 6 條第 1 項第 1 款（高速鐵路興建、拓寬或延伸工程） (2) 第 6 條第 1 項第 5 款第 11 目（鐵路機車場、調車場興建或擴建工程，位於非都市土地，申請開發或累積開發面積十公頃以上） 2. ☒ 「環境影響評估法施行細則」第 19 條第 1 項第 1 款（依本法第 5 條規定應實施環境影響評估且屬附表二所列開發行為，並經委員會審查認定）

開發行為名稱	高鐵延伸宜蘭計畫
計畫規模	本計畫起自臺北市高鐵南港站向東至宜蘭止，全長約 60.6 公里，其中大坑溪以西既有土建路段 1 公里，新建工程約 59.6 公里；於宜蘭端規劃興建 1 座高架車站及 1 處維修基地。
開發行為基地所在位置、所屬行政轄區及土地使用分區（附開發行為基地地理位置圖）	本計畫起自臺北市高鐵南港站向東至宜蘭止，沿線經臺北市南港區、新北市汐止區、平溪區、雙溪區、貢寮區及宜蘭縣頭城鎮、礁溪鄉、壯圍鄉、宜蘭市等行政轄區。行經「臺北市南港區都市計畫」、「汐止都市計畫」、「頭城都市計畫」、「宜蘭市都市計畫」等 4 個都市計畫區。另位經新北市及宜蘭縣之非都市土地，土地使用分區包括山坡地保育區、森林區、一般農業區、河川區、特定農業區等，其路線位置參見圖 3.2-1。



圖 3.2-1 高鐵延伸宜蘭計畫地理位置圖

3.3 環境敏感地區

本計畫行經之環境敏感地區查詢成果參見表 3.3-1，所涉環境敏感地區之法規限制內容及相關對策參見表 3.3-2。

表 3.3-1 環境敏感地區調查表

一、第一級環境敏感地區

分類	項目	相關法令及劃設依據	查詢結果及限制內容	相關證明資料、文件	備註
災害敏感	1.活動斷層兩側一定範圍	實施區域計畫地區建築管理辦法	☐ 是 ☒ 否 限制內容：無	- 臺北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會 113.11.05 航測會字第 1139044583 號—第一級第 5 項。 - 新北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會 114.01.09 航測會字第 1149001430 號—第一級第 5 項。 - 宜蘭縣範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會 114.02.24 航測會字第 1149007442 號—第一級第 5 項。	免查範圍或非屬應查範圍。
	2.特定水土保持區	水土保持法	☐ 是 ☒ 否 限制內容：無	- 臺北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會 113.11.05 航測會字第 1139044583 號—第一級第 1 項。 - 新北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會 114.01.09 航測會字第 1149001430 號—第一級第 1 項。 - 宜蘭縣範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會 114.02.24 航測會字第 1149007442 號—第一級第 1 項。	免查範圍或非屬應查範圍。
	3.河川區域	水利法、河川管理辦法	☒ 是 ☐ 否 限制內容：詳見「環境敏感地區之法規限制內容及相關	臺北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會 113.11.05 航測會字第 1139044583	- 新北市範圍： 部分土地位於基隆河河川區域 - 宜蘭縣範圍：

分類	項目	相關法令及劃設依據	查詢結果及限制內容	相關證明資料、文件	備註
			對策」	號—第一級第2項。 • 新北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會114.01.09航測會字第1149001430號—第一級第2項。 • 宜蘭縣範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會114.02.24航測會字第1149007442號—第一級第2項。	部分土地位於中央管蘭陽溪支流宜蘭河河川區域，以及得子口溪、猴洞溪、金面溪、福德溪等縣管河川區域。計畫路線宜蘭縣範圍行經宜蘭河範圍、得子口溪範圍、金面溪範圍、猴洞溪範圍、福德溪範圍及下埔排水設施範圍。
	4.洪氾區一級管制區及洪水平原一級管制區	水利法、河川管理辦法、排水管理辦法、淡水河洪水平原管制辦法	☐ 是 ☒ 否 限制內容：無	• 臺北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會113.11.05航測會字第1139044583號—第一級第3項。 • 新北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會114.01.09航測會字第1149001430號—第一級第3項。 • 宜蘭縣範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會114.02.24航測會字第1149007442號—第一級第3項。	免查範圍或非屬應查範圍。
	5.區域排水設施範圍	水利法、河川管理辦法、排水管理辦法	☒ 是 ☐ 否 限制內容：詳見「環境敏感地區之法規限制內容及相關對策」	• 臺北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會113.11.05航測會字第1139044583號—第一級第4項。 • 新北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會114.01.09航測會字第1149001430號—第一級第4項。 • 宜蘭縣範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會114.02.24航測會字第1149007442號—第一級第4項。	• 臺北市範圍： 部分土地位於大坑溪排水河道內 • 新北市範圍： 部分土地位於大坑溪排水(右岸)設施用地範圍線內 • 宜蘭縣範圍： 部分土地位於下埔排水、美福排水、武暖排水、砂仔港排水、建業排水等區域排水設施範圍。
生	6.國家公園區內之	國家公園法	☐ 是 ☒ 否	• 臺北市範圍：	免查範圍或非屬應

分類	項目	相關法令及劃設依據	查詢結果及限制內容	相關證明資料、文件	備註
態 敏 感	特別景觀區、生態保護區		限制內容：無	內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會113.11.05航測會字第1139044583號—第一級第6項。 • 新北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會114.01.09航測會字第1149001430號—第一級第6項。 • 宜蘭縣範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會114.02.24航測會字第1149007442號—第一級第6項。	查範圍。
	7.自然保留區	文化資產保存法	☐ 是 ☒ 否 限制內容：無	• 臺北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會113.11.05航測會字第1139044583號—第一級第7項。 • 新北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會114.01.09航測會字第1149001430號—第一級第7項。 • 宜蘭縣範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會114.02.24航測會字第1149007442號—第一級第7項。	免查範圍或非屬應查範圍。
	8.野生動物保護區	野生動物保育法	☐ 是 ☒ 否 限制內容：無	• 臺北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會113.11.05航測會字第1139044583號—第一級第8項。 • 新北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會114.01.09航測會字第1149001430號—第一級第8項。 • 宜蘭縣範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國	免查範圍或非屬應查範圍。

分類	項目	相關法令及劃設依據	查詢結果及限制內容	相關證明資料、文件	備註
				航空測量及遙感探測學會 114.02.24 航測會字第 1149007442 號—第一級第 8 項。	
	9.野生動物重要棲息環境	野生動物保育法	☐ 是 ☒ 否 限制內容：無	- 臺北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會 113.11.05 航測會字第 1139044583 號—第一級第 9 項。 - 新北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會 114.01.09 航測會字第 1149001430 號—第一級第 9 項。 - 宜蘭縣範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會 114.02.24 航測會字第 1149007442 號—第一級第 9 項。	免查範圍或非屬應查範圍。
	10.自然保護區	自然保護區設置管理辦法(森林法)	☐ 是 ☒ 否 限制內容：無	- 臺北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會 113.11.05 航測會字第 1139044583 號—第一級第 10 項。 - 新北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會 114.01.09 航測會字第 1149001430 號—第一級第 10 項。 - 宜蘭縣範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會 114.02.24 航測會字第 1149007442 號—第一級第 10 項。	免查範圍或非屬應查範圍。
	11.一級海岸保護區	海岸管理法、行政院核定之「臺灣沿海地區自然環境保護計畫」	☒ 是 ☐ 否 限制內容：詳見「環境敏感地區之法規限制內容及相關對策」	- 臺北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會 113.11.05 航測會字第 1139044583 號—第一級第 11 項。 - 新北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會 114.01.09 航測會字第 1149001430	宜蘭縣範圍： 計畫路線宜蘭縣範圍位屬「一級海岸保護區」之「23-1. 森林(國有林事業區、保安林等森林地區)」範圍。

分類	項目	相關法令及劃設依據	查詢結果及限制內容	相關證明資料、文件	備註
				號—第一級第 11 項。 • 宜蘭縣範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會 114.02.24 航測會字第 1149007442 號—第一級第 11 項。	
	12. 國際級重要濕地、國家級重要濕地之核心保育區及生態復育區	濕地保育法	☐ 是 ☒ 否 限制內容：無	• 臺北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會 113.11.05 航測會字第 1139044583 號—第一級第 12 項。 • 新北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會 114.01.09 航測會字第 1149001430 號—第一級第 12 項。 • 宜蘭縣範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會 114.02.24 航測會字第 1149007442 號—第一級第 12 項。	免查範圍或非屬應查範圍。
文化景觀敏感	13. 古蹟保存區	文化資產保存法	☐ 是 ☒ 否 限制內容：無	• 臺北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會 113.11.05 航測會字第 1139044583 號—第一級第 13 項。 • 新北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會 114.01.09 航測會字第 1149001430 號—第一級第 13 項。 • 宜蘭縣範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會 114.02.24 航測會字第 1149007442 號—第一級第 13 項。	• 未涉及「文化資產保存法」公告之古蹟範圍。 • 計畫路線新北市範圍，經查詢新北市文化局「新北市文化資產查詢網站」，並無行經古蹟保存區。
	14. 考古遺址	文化資產保存法	☒ 是 ☐ 否 限制內容：詳見「環境敏感地區之法規限制內容及相關對策」	• 臺北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會 113.11.05 航測會字第 1139044583 號—第一級第 14 項。 • 新北市範圍：	• 新北市範圍： 行經土地地號位於橫科山考古遺址範圍 • 宜蘭縣範圍：

分類	項目	相關法令及劃設依據	查詢結果及限制內容	相關證明資料、文件	備註
				內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」,中華民國航空測量及遙感探測學會114.01.09航測會字第1149001430號—第一級第14項。 • 宜蘭縣範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」,中華民國航空測量及遙感探測學會114.02.24航測會字第1149007442號—第一級第14項。	行經宜蘭縣礁溪鄉路段土地位於大竹園考古遺址列冊範圍，部分土地可能涉及疑似考古遺址「二城遺址」範圍內。
	15.重要聚落建築群	文化資產保存法	☐ 是 ☒ 否 限制內容：無	• 臺北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」,中華民國航空測量及遙感探測學會113.11.05航測會字第1139044583號—第一級第15項。 • 新北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」,中華民國航空測量及遙感探測學會114.01.09航測會字第1149001430號—第一級第15項。 • 宜蘭縣範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」,中華民國航空測量及遙感探測學會114.02.24航測會字第1149007442號—第一級第15項。	免查範圍或非屬應查範圍。
	16.重要文化景觀	文化資產保存法	☐ 是 ☒ 否 限制內容：無	• 臺北市範圍： • 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」,中華民國航空測量及遙感探測學會113.11.05航測會字第1139044583號—第一級第16項。新北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」,中華民國航空測量及遙感探測學會114.01.09航測會字第1149001430號—第一級第16項。 • 宜蘭縣範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」,中華民國航空測量及遙感探測學會114.02.24航測會字第1149007442號—第一級第16項。	免查範圍或非屬應查範圍。
	17.重要史蹟	文化資產保存法	☐ 是 ☒ 否 限制內容：無	• 臺北市範圍： • 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」,中華民國	免查範圍或非屬應查範圍。

分類	項目	相關法令及劃設依據	查詢結果及限制內容	相關證明資料、文件	備註
				航空測量及遙感探測學會 113.11.05 航測會字第 1139044583 號—第一級第 17 項。新北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會 114.01.09 航測會字第 1149001430 號—第一級第 17 項。 • 宜蘭縣範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會 114.02.24 航測會字第 1149007442 號—第一級第 17 項。	
	18. 水下文化資產	水下文化資產保存法	☐ 是 ☒ 否 限制內容：無	• 臺北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會 113.11.05 航測會字第 1139044583 號—第一級第 18 項。 • 新北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會 114.01.09 航測會字第 1149001430 號—第一級第 18 項。 • 宜蘭縣範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會 114.02.24 航測會字第 1149007442 號—第一級第 18 項。	—
	19. 國家公園內之史蹟保存區	國家公園法	☐ 是 ☒ 否 限制內容：無	• 臺北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會 113.11.05 航測會字第 1139044583 號—第一級第 19 項。 • 新北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會 114.01.09 航測會字第 1149001430 號—第一級第 19 項。 • 宜蘭縣範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會 114.02.24 航測會字第 1149007442	免查範圍或非屬應查範圍。

分類	項目	相關法令及劃設依據	查詢結果及限制內容	相關證明資料、文件	備註
				號—第一級第 19 項。	
資源利用敏感	20.飲用水水源水質保護區或飲用水取水口一定距離內之地區	飲用水管理條例	☒ 是 ☐ 否 限制內容：詳見「環境敏感地區之法規限制內容及相關對策」	- 臺北市範圍：內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會 113.11.05 航測會字第 1139044583 號—第一級第 20 項。 - 新北市範圍：內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會 114.01.09 航測會字第 1149001430 號—第一級第 20 項。	新北市範圍：部分路段經「康誥坑溪取水口一定距離」及「雙溪貢寮飲用水水源水質保護區」。
	21.水庫集水區（供家用或供公共給水）	水土保持法	☒ 是 ☐ 否 限制內容：詳見「環境敏感地區之法規限制內容及相關對策」	- 臺北市範圍：內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會 113.11.05 航測會字第 1139044583 號—第一級第 21 項。 - 新北市範圍：內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會 114.01.09 航測會字第 1149001430 號—第一級第 21 項。 - 宜蘭縣範圍：內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會 114.02.24 航測會字第 1149007442 號—第一級第 21 項。	- 新北市範圍：部分地號土地位於西勢水庫集水區內，惟開發工程行為已避開。 - 宜蘭縣範圍：部分地號土地位於翡翠水庫集水區內，惟開發工程行為已避開。
	22.水庫蓄水範圍	水利法、水庫蓄水範圍使用管理辦法	☐ 是 ☒ 否 限制內容：無	- 臺北市範圍：內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會 113.11.05 航測會字第 1139044583 號—第一級第 22 項。 - 新北市範圍：內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會 114.01.09 航測會字第 1149001430 號—第一級第 22 項。 - 宜蘭縣範圍：內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會 114.02.24 航測會字第 1149007442 號—第一級第 22 項。	免查範圍或非屬應查範圍。
	23-1.森林（國有林）	森林法	☒ 是 ☐ 否	臺北市範圍：	部分路段位經文山

分類	項目	相關法令及劃設依據	查詢結果及限制內容	相關證明資料、文件	備註
	事業區、保安林等森林地區)		限制內容：詳見「環境敏感地區之法規限制內容及相關對策」	內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會113.11.05航測會字第1139044583號—第一級第23-1項。 • 新北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會114.01.09航測會字第1149001430號—第一級第23-1項。 • 宜蘭縣範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會114.02.24航測會字第1149007442號—第一級第23-1項。	事業區、宜蘭事業區林班屬國有林事業區；部分路段未經新北市貢寮區1023號保安林、宜蘭縣頭城鎮第2723號保安林範圍；經新北市、宜蘭縣部分路段位屬區域計畫劃定之森林區。
	23-2.森林（區域計畫劃定之森林區）	區域計畫法	☒ 是 ☐ 否 限制內容：詳見「環境敏感地區之法規限制內容及相關對策」	• 臺北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會113.11.05航測會字第1139044583號—第一級第23-2項。 • 新北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會114.01.09航測會字第1149001430號—第一級第23-2項。 • 宜蘭縣範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會114.02.24航測會字第1149007442號—第一級第23-2項。	部分路段位經文山事業區、宜蘭事業區林班屬國有林事業區；部分路段北市貢寮區1023號保安林、宜蘭縣頭城鎮第2723號保安林範圍；經新北市、宜蘭縣部分路段位屬區域計畫劃定之森林區。
	23-3.森林（大專院校實驗林地及林業試驗林地等森林地區）	森林法	☐ 是 ☒ 否 限制內容：無	• 臺北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會113.11.05航測會字第1139044583號—第一級第23-3項。 • 新北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會114.01.09航測會字第1149001430號—第一級第23-3項。 • 宜蘭縣範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國	免查範圍或非屬應查範圍。

分類	項目	相關法令及劃設依據	查詢結果及限制內容	相關證明資料、文件	備註
				航空測量及遙感探測學會 114.02.24 航測會字第 1149007442 號—第一級第 23-3 項。	
	24. 溫泉露頭及其一定範圍	溫泉法	☐ 是 ☒ 否 限制內容：無	- 臺北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會 113.11.05 航測會字第 1139044583 號—第一級第 24 項。 - 新北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會 114.01.09 航測會字第 1149001430 號—第一級第 24 項。 - 宜蘭縣範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會 114.02.24 航測會字第 1149007442 號—第一級第 24 項。	免查範圍或非屬應查範圍。
	25. 水產動植物繁殖保育區	漁業法	☐ 是 ☒ 否 限制內容：無	- 臺北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會 113.11.05 航測會字第 1139044583 號—第一級第 25 項。 - 新北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會 114.01.09 航測會字第 1149001430 號—第一級第 25 項。 - 宜蘭縣範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會 114.02.24 航測會字第 1149007442 號—第一級第 25 項。	免查範圍或非屬應查範圍。
	26. 優良農地	農業發展條例、區域計畫法施行細則	☒ 是 ☐ 否 限制內容：詳見「環境敏感地區之法規限制內容及相關對策」	- 臺北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會 113.11.05 航測會字第 1139044583 號—第一級第 26 項。 - 新北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會 114.01.09 航測會字第 1149001430	宜蘭縣範圍： 本計畫所經宜蘭縣宜蘭市、頭城鎮部分土地位屬優良農地。

分類	項目	相關法令及 劃設依據	查詢結果及 限制內容	相關證明資料、文件	備註
				號—第一級第 26 項。 • 宜蘭縣範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地 區單一窗口查詢平台」，中華民國 航 空 測 量 及 遙 感 探 測 學 會 114.02.24 航測會字第 1149007442 號—第一級第 26 項。	

二、第二級環境敏感地區

分類	項目	相關法令及劃設依據	查詢結果及限制內容	相關證明資料、文件	備註
災害敏感	1.地質敏感區（活動斷層、山崩與地滑、土石流）	地質法	☒ 是 ☐ 否 限制內容：詳見「環境敏感地區之法規限制內容及相關對策」	- 臺北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會113.11.05航測會字第1139044583號—第二級第1項。 - 新北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會114.01.09航測會字第1149001430號—第二級第1項。 - 宜蘭縣範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會114.02.24航測會字第1149007442號—第二級第1項。	新北市、宜蘭縣範圍： 本計畫行經新北市、宜蘭縣部分路段位屬地質敏感區（山崩與地滑）。
	2.洪氾區二級管制區及洪水平原二級管制區	水利法、河川管理辦法、排水管理辦法、淡水河洪水平原管制辦法	☐ 是 ☒ 否 限制內容：無	- 臺北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會113.11.05航測會字第1139044583號—第二級第2項。 - 新北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會114.01.09航測會字第1149001430號—第二級第2項。 - 宜蘭縣範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會114.02.24航測會字第1149007442號—第二級第2項。	免查範圍或非屬應查範圍。
	3.嚴重地層下陷地區	嚴重地層下陷地區劃設作業規範	☐ 是 ☒ 否 限制內容：無	- 臺北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會113.11.05航測會字第1139044583號—第二級第3項。 - 新北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會114.01.09航測會字第1149001430號—第二級第3項。	免查範圍或非屬應查範圍。

分類	項目	相關法令及劃設依據	查詢結果及限制內容	相關證明資料、文件	備註
	4.海堤區域	水利法、海堤管理辦法	☐ 是 ☒ 否 限制內容：無	- 宜蘭縣範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會114.02.24航測會字第1149007442號—第二級第3項。 - 臺北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會113.11.05航測會字第1139044583號—第二級第4項。 - 新北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會114.01.09航測會字第1149001430號—第二級第4項。 - 宜蘭縣範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會114.02.24航測會字第1149007442號—第二級第4項。	為主管機關提供單一窗口圖資判視為緩衝區外者。
	5.淹水潛勢	災害防救法、水災潛勢資料公開辦法	☒ 是 ☐ 否 限制內容：詳見「環境敏感地區之法規限制內容及相關對策」	- 臺北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會113.11.05航測會字第1139044583號—第二級第5項。 - 新北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會114.01.09航測會字第1149001430號—第二級第5項。 - 宜蘭縣範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會114.02.24航測會字第1149007442號—第二級第5項。	- 臺北市範圍： 位經第三代圖資「連續24小時降水500毫米」定量降水情境之淹水潛勢範圍。 - 宜蘭縣範圍： 位經第三代圖資「連續24小時降水500毫米」定量降水情境之淹水潛勢範圍。
	6.山坡地	山坡地保育利用條例、水土保持法	☒ 是 ☐ 否 限制內容：詳見「環境敏感地區之法規限制內容及相關對策」	- 臺北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會113.11.05航測會字第1139044583號—第二級第6項。 - 新北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地	- 新北市範圍： 部分路段位經山坡地範圍。 - 宜蘭縣範圍： 部分路段位經山坡地範圍。

分類	項目	相關法令及劃設依據	查詢結果及限制內容	相關證明資料、文件	備註
				區單一窗口查詢平台」,中華民國航空測量及遙感探測學會114.01.09航測會字第1149001430號—第二級第6項。 • 宜蘭縣範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」,中華民國航空測量及遙感探測學會114.02.24航測會字第1149007442號—第二級第6項。	
	7.土石流潛勢溪流	災害防救法、土石流潛勢資料公開辦法	☒ 是 ☐ 否 限制內容：詳見「環境敏感地區之法規限制內容及相關對策」	• 臺北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」,中華民國航空測量及遙感探測學會113.11.05航測會字第1139044583號—第二級第7項。 • 新北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」,中華民國航空測量及遙感探測學會114.01.09航測會字第1149001430號—第二級第7項。 • 宜蘭縣範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」,中華民國航空測量及遙感探測學會114.02.24航測會字第1149007442號—第二級第7項。	• 新北市、宜蘭縣範圍： 部分路段位屬土石流潛勢溪流及土石流潛勢溪流影響範圍。
	8.前依「莫拉克颱風災後重建特別條例」劃定公告之「特定區域」,尚未公告廢止之範圍	區域計畫法	☐ 是 ☒ 否 限制內容：無	• 臺北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」,中華民國航空測量及遙感探測學會113.11.05航測會字第1139044583號—第二級第8項。 • 新北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」,中華民國航空測量及遙感探測學會114.01.09航測會字第1149001430號—第二級第8項。 • 宜蘭縣範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」,中華民國航空測量及遙感探測學會114.02.24航測會字第1149007442號—第二級第8項。	免查範圍或非屬應查範圍。
生態敏感	9.二級海岸保護區	海岸管理法、行政院核定之「臺灣沿海	☒ 是 ☐ 否 限制內容：詳見「環境敏感地區之法規限	• 臺北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」,中華民國航空測量及遙感探測學會	• 宜蘭縣範圍： 本計畫行經宜蘭縣礁溪鄉部分土地位屬「臺灣沿海地區

分類	項目	相關法令及劃設依據	查詢結果及限制內容	相關證明資料、文件	備註
		地區自然環境保護計畫」	制內容及相關對策」	113.11.05航測會字第1139044583號—第二級第9項。 • 新北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會114.01.09航測會字第1149001430號—第二級第9項。 • 宜蘭縣範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會114.02.24航測會字第1149007442號—第二級第9項。	自然環境保護計畫」中「蘭陽海岸保護區計畫」所劃設之「一般保護區」。
	10.海域區	區域計畫法、區域計畫	☐ 是 ☒ 否 限制內容：無	• 臺北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會113.11.05航測會字第1139044583號—第二級第10項。 • 新北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會114.01.09航測會字第1149001430號—第二級第10項。 • 宜蘭縣範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會114.02.24航測會字第1149007442號—第二級第10項。	為主管機關提供單一窗口圖資判視為緩衝區外者。
	11.國家級重要濕地之核心保育區及生態復育區以外分區、地方級重要濕地之核心保育區及生態復育區	濕地保育法	☐ 是 ☒ 否 限制內容：無	• 臺北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會113.11.05航測會字第1139044583號—第二級第11項。 • 新北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會114.01.09航測會字第1149001430號—第二級第11項。 • 宜蘭縣範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會114.02.24航測會字第1149007442號—第二級第11項。	為主管機關提供單一窗口圖資判視為緩衝區外者。

分類	項目	相關法令及劃設依據	查詢結果及限制內容	相關證明資料、文件	備註
文化景觀敏感	12.歷史建築	文化資產保存法	☐ 是 ☒ 否 限制內容：無	- 臺北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會113.11.05航測會字第1139044583號—第二級第12項。 - 新北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會114.01.09航測會字第1149001430號—第二級第12項。 - 宜蘭縣範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會114.02.24航測會字第1149007442號—第二級第12項。	- 未涉及「文化資產保存法」公告之歷史建築範圍。 - 計畫路線新北市範圍，經查詢新北市文化局「新北市文化資產查詢網站」，並無行經歷史建築區域。
	13.聚落建築群		☐ 是 ☒ 否 限制內容：無	- 臺北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會113.11.05航測會字第1139044583號—第二級第13項。 - 宜蘭縣範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會114.02.24航測會字第1149007442號—第二級第13項。	- 免查範圍或非屬應查範圍。 - 計畫路線新北市範圍，經查詢新北市文化局「新北市文化資產查詢網站」，並無行經聚落建築群區域。
	14.文化景觀		☐ 是 ☒ 否 限制內容：無	- 臺北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會113.11.05航測會字第1139044583號—第二級第14項。 - 宜蘭縣範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會114.02.24航測會字第1149007442號—第二級第14項。	- 免查範圍或非屬應查範圍。 - 計畫路線新北市範圍，經查詢新北市文化局「新北市文化資產查詢網站」，並無行經文化景觀區域。
	15.紀念建築		☐ 是 ☒ 否 限制內容：無	- 臺北市範圍： - 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會113.11.05航測會字第1139044583號—第二級第15項。 - 宜蘭縣範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地	- 免查範圍或非屬應查範圍。 - 計畫路線新北市範圍，經查詢新北市文化局「新北市文化資產查詢網站」，並無行經紀念建築區

分類	項目	相關法令及劃設依據	查詢結果及限制內容	相關證明資料、文件	備註
				區單一窗口查詢平台」,中華民國航空測量及遙感探測學會114.02.24航測會字第1149007442號—第二級第15項。	域。
	16.史蹟		☐ 是 ☒ 否 限制內容：無	• 臺北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」,中華民國航空測量及遙感探測學會113.11.05航測會字第1139044583號—第二級第16項。 • 宜蘭縣範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」,中華民國航空測量及遙感探測學會114.02.24航測會字第1149007442號—第二級第16項。	• 免查範圍或非屬應查範圍。 • 計畫路線新北市範圍,經查詢新北市文化局「新北市文化資產查詢網站」,並無行經史蹟區域。
	17.地質敏感區(地質遺跡)	地質法	☐ 是 ☒ 否 限制內容：無	• 臺北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」,中華民國航空測量及遙感探測學會113.11.05航測會字第1139044583號—第二級第17項。 • 新北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」,中華民國航空測量及遙感探測學會114.01.09航測會字第1149001430號—第二級第17項。 • 宜蘭縣範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」,中華民國航空測量及遙感探測學會114.02.24航測會字第1149007442號—第二級第17項。	免查範圍或非屬應查範圍。
	18.國家公園內之一般管制區及遊憩區	國家公園法	☐ 是 ☒ 否 限制內容：無	• 臺北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」,中華民國航空測量及遙感探測學會113.11.05航測會字第1139044583號—第二級第18項。 • 新北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」,中華民國航空測量及遙感探測學會114.01.09航測會字第1149001430號—第二級第18項。 • 宜蘭縣範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」,中華民國航空測量及遙感探測學會	免查範圍或非屬應查範圍。

分類	項目	相關法令及劃設依據	查詢結果及限制內容	相關證明資料、文件	備註
				114.02.24航測會字第1149007442號—第二級第18項。	
資源利用敏感	19.水庫集水區（非供家用或非供公共給水）		☐ 是 ☒ 否 限制內容：無	- 臺北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會113.11.05航測會字第1139044583號—第二級第19項。 - 新北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會114.01.09航測會字第1149001430號—第二級第19項。 - 宜蘭縣範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會114.02.24航測會字第1149007442號—第二級第19項。	免查範圍或非屬應查範圍。
	20.自來水水質水量保護區	自來水法	☒ 是 ☐ 否 限制內容：詳見「環境敏感地區之法規限制內容及相關對策」	- 臺北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會113.11.05航測會字第1139044583號—第二級第20項。 - 新北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會114.01.09航測會字第1149001430號—第二級第20項。 - 宜蘭縣範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會114.02.24航測會字第1149007442號—第二級第20項。	- 新北市範圍： 部分路段位經保長坑溪、基隆河、雙溪自來水水質水量保護區 - 宜蘭縣範圍： 部分路段位經大溪自來水水質水量保護區。
	21.優良農地以外之農業用地	農業發展條例、區域計畫法施行細則	☒ 是 ☐ 否 限制內容：詳見「環境敏感地區之法規限制內容及相關對策」	- 臺北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會113.11.05航測會字第1139044583號—第二級第21項。 - 新北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會114.01.09航測會字第1149001430號—第二級第21項。	- 新北市範圍： 行經平溪區部分路段位經一般農業區屬優良農地以外之農業用地。 - 宜蘭縣範圍： 位經一般農業區屬優良農地以外之農業用地。

分類	項目	相關法令及劃設依據	查詢結果及限制內容	相關證明資料、文件	備註
				宜蘭縣範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會114.02.24航測會字第1149007442號—第二級第21項。	
	22.礦區（場）、礦業保留區、地下礦坑分布地區	礦業法	☒ 是 ☐ 否 限制內容：詳見「環境敏感地區之法規限制內容及相關對策」	- 臺北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會113.11.05航測會字第1139044583號—第二級第22項。 - 新北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會114.01.09航測會字第1149001430號—第二級第22項。 - 宜蘭縣範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會114.02.24航測會字第1149007442號—第二級第22項。	- 新北市範圍： 部分土地重複舊煤礦坑道之地下礦坑分布地區。 - 宜蘭縣範圍： 部分土地重複銅礦之礦業保留區。
	23.地質敏感區（地下水補注）	地質法	☐ 是 ☒ 否 限制內容：無	- 臺北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會113.11.05航測會字第1139044583號—第二級第23項。 - 新北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會114.01.09航測會字第1149001430號—第二級第23項。 - 宜蘭縣範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會114.02.24航測會字第1149007442號—第二級第23項。	免查範圍或非屬應查範圍。
	24.人工魚礁區及保護礁區	漁業法	☐ 是 ☒ 否 限制內容：無	- 臺北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會113.11.05航測會字第1139044583號—第二級第24項。 - 新北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地	免查範圍或非屬應查範圍。

分類	項目	相關法令及劃設依據	查詢結果及限制內容	相關證明資料、文件	備註
				區單一窗口查詢平台」,中華民國航空測量及遙感探測學會 114.01.09 航測會字第 1149001430 號—第二級第 24 項。 • 宜蘭縣範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」,中華民國航空測量及遙感探測學會 114.02.24 航測會字第 1149007442 號—第二級第 24 項。	
	25. 氣象法之禁止或限制建築地區	氣象法	☐ 是 ☒ 否 限制內容：無	• 臺北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」,中華民國航空測量及遙感探測學會 113.11.05 航測會字第 1139044583 號—第二級第 25 項。 • 新北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」,中華民國航空測量及遙感探測學會 114.01.09 航測會字第 1149001430 號—第二級第 25 項。 • 宜蘭縣範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」,中華民國航空測量及遙感探測學會 114.02.24 航測會字第 1149007442 號—第二級第 25 項。	免查範圍或非屬應查範圍。
其他	26. 電信法之禁止或限制建築地區	電信法	☐ 是 ☒ 否 限制內容：無	• 臺北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」,中華民國航空測量及遙感探測學會 113.11.05 航測會字第 1139044583 號—第二級第 26 項。 • 新北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」,中華民國航空測量及遙感探測學會 114.01.09 航測會字第 1149001430 號—第二級第 26 項。 • 宜蘭縣範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」,中華民國航空測量及遙感探測學會 114.02.24 航測會字第 1149007442 號—第二級第 26 項。	免查範圍或非屬應查範圍。
	27. 民用航空法之禁止或限制建築地區或高度管制範圍	民用航空法、航空站飛行場助航設備四周禁止限	☒ 是 ☐ 否 限制內容：詳見「環境敏感地區之法規限	• 臺北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」,中華民國航空測量及遙感探測學會	• 臺北市範圍： 位於「臺北航空站」進場面(高距比 1：40)及水平面(限建

分類	項目	相關法令及劃設依據	查詢結果及限制內容	相關證明資料、文件	備註
		制建築物及其他高度管理辦法、航空站飛行場及助航設備四周禁止或限制燈光照射角度管理辦法	制內容及相關對策」	113.11.05航測會字第1139044583號—第二級第27項。 • 新北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會114.01.09航測會字第1149001430號—第二級第27項。 • 宜蘭縣範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會114.02.24航測會字第1149007442號—第二級第27項。	海拔150.49公尺)範圍。 • 新北市範圍： 汐止部分路段位於「臺北航空站」進場面(高距比1:40)及水平面(限建海拔150.49公尺)範圍。
	28. 航空噪音防制區	噪音管制法、機場周圍地區航空噪音防制辦法	☒ 是 ☐ 否 限制內容：詳見「環境敏感地區之法規限制內容及相關對策」	• 臺北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會113.11.05航測會字第1139044583號—第二級第28項。 • 新北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會114.01.09航測會字第1149001430號—第二級第28項。 • 宜蘭縣範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會114.02.24航測會字第1149007442號—第二級第28項。	• 臺北市範圍： 穿越臺北松山機場航空噪音防制區。
	29. 核子反應器設施周圍之禁制區及低密度人口區	核子反應器設施管制法	☐ 是 ☒ 否 限制內容：無	• 臺北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會113.11.05航測會字第1139044583號—第二級第29項。 • 新北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會114.01.09航測會字第1149001430號—第二級第29項。 • 宜蘭縣範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會114.02.24航測會字第1149007442號—第二級第29項。	免查範圍或非屬應查範圍。

分類	項目	相關法令及劃設依據	查詢結果及限制內容	相關證明資料、文件	備註
	30.公路兩側禁建限建地區	公路法、公路兩側公私有建築物與廣告物禁限建辦法	☒ 是 ☐ 否 限制內容：詳見「環境敏感地區之法規限制內容及相關對策」	• 臺北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會113.11.05航測會字第1139044583號—第二級第30項。 • 新北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會114.01.09航測會字第1149001430號—第二級第30項。 • 宜蘭縣範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會114.02.24航測會字第1149007442號—第二級第30項。	• 臺北市、新北市範圍： 部分路段位於高速公路兩側禁建限建地區。 • 宜蘭縣範圍： 部分路段位於高速公路、省道公路及兩側禁建限建地區。
	31.大眾捷運系統兩側禁建限建地區	大眾捷運法、大眾捷運系統兩側禁限建辦法	☒ 是 ☐ 否 限制內容：詳見「環境敏感地區之法規限制內容及相關對策」	• 臺北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會113.11.05航測會字第1139044583號—第二級第31項。 • 新北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會114.01.09航測會字第1149001430號—第二級第31項。 • 宜蘭縣範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會114.02.24航測會字第1149007442號—第二級第31項。	• 臺北市範圍： 位於臺北捷運文湖線及南港線禁建、限建範圍。
	32.鐵路兩側限建地區	鐵路兩側禁建限建辦法	☒ 是 ☐ 否 限制內容：詳見「環境敏感地區之法規限制內容及相關對策」	• 臺北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會113.11.05航測會字第1139044583號—第二級第32項。 • 新北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會114.01.09航測會字第1149001430號—第二級第32項。 • 宜蘭縣範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地	• 臺北市範圍： 南港區路段位於高速鐵路兩側限建範圍及臺鐵鐵路兩側限建範圍。 • 新北市範圍： 汐止區路段位於臺鐵鐵路兩側限建範圍。

分類	項目	相關法令及劃設依據	查詢結果及限制內容	相關證明資料、文件	備註
				區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會 114.02.24 航測會字第 1149007442 號—第二級第 32 項。	
	33.海岸管制區、山地管制區、重要軍事設施管制區之禁建、限建地區	國家安全法	☐ 是 ☒ 否 限制內容：無	• 臺北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會 113.11.05 航測會字第 1139044583 號—第二級第 33 項。 • 新北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會 114.01.09 航測會字第 1149001430 號—第二級第 33 項。 • 宜蘭縣範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會 114.02.24 航測會字第 1149007442 號—第二級第 33 項。	—
	34.要塞堡壘地帶	要塞堡壘地帶法	☐ 是 ☒ 否 限制內容：無	• 臺北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會 113.11.05 航測會字第 1139044583 號—第二級第 34 項。 • 新北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會 114.01.09 航測會字第 1149001430 號—第二級第 34 項。 • 宜蘭縣範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會 114.02.24 航測會字第 1149007442 號—第二級第 34 項。	—

三、海岸管理法劃定公告之「特定區位」

項目	相關法令及劃設依據	查詢結果及限制內容	相關證明資料、文件	備註
1.特定區位	海岸管理法	☒ 是 ☐ 否 限制內容： 詳見「環境敏感地區之法規限制內容及相關對策」	• 臺北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會 113.11.05 航測會字第 1139044583 號—海岸管理法「特定區位」第 1 項。 • 新北市範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會 114.01.09 航測會字第 1149001430 號—海岸管理法「特定區位」第 1 項。 • 宜蘭縣範圍： 內政部國土管理署「環境敏感地區單一窗口查詢平台」，中華民國航空測量及遙感探測學會 114.02.24 航測會字第 1149007442 號—海岸管理法「特定區位」第 1 項。	計畫路線宜蘭縣範圍位屬「一級海岸保護區」及「二級海岸保護區」。

四、其他經中央主管機關認定有必要調查之環境敏感地區

項目	相關法令及劃設依據	查詢結果及限制內容	相關證明資料、文件	備註
1.空氣污染三級防制區	空氣污染防制法	☒ 是 ☐ 否 限制內容：詳見「環境敏感地區之法規限制內容及相關對策」	- 臺北市範圍：臺北市政府環境保護局 113.11.05 北市環空字第 1133081830 號函。 - 新北市範圍：新北市政府環境保護局 113.12.26 新北環空字第 1132527094 號函。	- 臺北市範圍：位於臭氧(O₃)8 小時之空氣污染三級防制區。 - 新北市範圍：位於臭氧(O₃)8 小時及 PM₁₀ 之空氣污染三級防制區。
2.第一、二類噪音管制區	噪音管制法	☒ 是 ☐ 否 限制內容：詳見「環境敏感地區之法規限制內容及相關對策」	宜蘭縣範圍：宜蘭縣政府環境保護局 113.12.10 環水字第 1130042151 號函。	臺北市範圍：行經南港區及沿線都市計畫區住宅區路段位屬第二類噪音管制區。
3.水污染管制區	水污染防治法	☒ 是 ☐ 否 限制內容：詳見「環境敏感地區之法規限制內容及相關對策」		- 臺北市、新北市範圍：位屬淡水河系水污染管制區 - 宜蘭縣範圍：全縣水體均屬水污染管制區。
4.土壤或地下水污染控制場址	土壤及地下水污染整治法	☐ 是 ☒ 否 限制內容：無		—
5.土壤或地下水污染整治場址	土壤及地下水污染整治法	☐ 是 ☒ 否 限制內容：無		—
6.排放廢(污)水之承受水體，自預定放流口以下至出海口前之整體流域範圍內是否有取用地面水之自來水取水口	自來水法	☒ 是 ☐ 否 限制內容：詳見「環境敏感地區之法規限制內容及相關對策」	- 臺北市範圍：臺北自來水事業處 113.11.11 北市水淨字第 1136027242 號函。 - 新北市範圍：台灣自來水股份有限公司第一區管理處 114.02.08 台水一操字第 1140001532 號函。 - 宜蘭縣範圍：台灣自來水股份有限公司第八區管理處 113.12.05 台水八操字第 1130008584 號函。	新北市、宜蘭縣範圍：本計畫自預定放流口以下至出海口前之整體流域範圍內有取用地面水之自來水取水口。
7.排放廢(污)水之承受水體，自預定放流口以下二十公里內是否有農田水利主管機關之灌溉用水取水口	農田水利法、農田灌溉排水管理辦法	☒ 是 ☐ 否 限制內容：詳見「環境敏感地區之法規限制內容及相關對策」	- 臺北市範圍：農業部農田水利署七星管理處 113.11.11 農水七星字第 1138902256 號函。 - 新北市範圍：農業部農田水利署北基管理處 113.12.25 新北城測字第 1138163070 號函。	新北市範圍：本計畫路線新北市範圍自預定放流口以下二十公里內有農田水利署北基管理處轄管之外南山圳、內平林圳、大瀨一圳之取水口

項目	相關法令及劃設依據	查詢結果及限制內容	相關證明資料、文件	備註
			宜蘭縣範圍： 農業部農田水利署宜蘭管理處 114.01.13 農水宜蘭字第 1148123071 號函。	宜蘭縣範圍： 計畫路線宜蘭縣範圍自預定放流口以下二十公里內有農田水利署宜蘭管理處轄管之多處取水口。
8.原住民保留地	原住民保留地開發管理辦法	☐ 是 ☒ 否 限制內容：無	臺北市範圍： 臺北市政府原住民族事務委員會 113.11.04 北市原綜企字第 1133011764 號函。	—
9.原住民族傳統領域土地	原住民族基本法、原住民族土地或部落範圍土地劃設辦法	☐ 是 ☒ 否 限制內容：無	- 新北市範圍： 新北市政府原住民族行政局 113.12.19 新北原經字第 1132527724 號函。 - 宜蘭縣範圍： 宜蘭縣原住民事務所 113.12.06 宜原土字第 1130006745 號函。	—
10.都市計畫之保護區	都市計畫法	☐ 是 ☒ 否 限制內容：無	- 臺北市範圍： 臺北市政府都市發展局 113.11.04 北市都規字第 1133081714 號函。 查詢臺北市政府都市發展局「都市計畫整合查詢系統」結果。 - 新北市範圍： 新北市政府城鄉發展局 113.12.19 新北城測字第 1132530486 號函。 查詢「新北市城鄉資訊查詢平台」結果。 - 宜蘭縣範圍： 宜蘭縣政府 113.12.18 府建都字第 1130214619 號函。	—
11.國家風景區或其他風景特定區	發展觀光條例、風景特定區管理規則	☒ 是 ☐ 否 限制內容：詳見「環境敏感地區之法規限制內容及相關對策」	- 臺北市範圍： 臺北市政府觀光傳播局 113.11.05 北市觀產字第 1133025672 號函。 - 新北市範圍： 新北市政府觀光旅遊局 113.12.20 新北觀風字第 1132529695 號函。 - 宜蘭縣範圍： 宜蘭縣政府 113.12.11 府旅規字第 1130209060 號函。	宜蘭縣範圍： 部分地號土地涉及東北角及宜蘭海岸國家風景區範圍，惟開發工程行為已避開。

表 3.3-2 環境敏感地區之法規限制內容及相關對策摘要

環境敏感地區	路線通過情形	法規限制內容	相關對策
(1)河川區域	• 新北市範圍： 部分土地位於基隆河河川區域 • 宜蘭縣範圍： 部分土地位於中央管蘭陽溪支流宜蘭河河川區域，以及得子口溪、猴洞溪、金面溪、福德溪等縣管河川區域。	§水利法 第 72 條：「跨越水道建造物均應留水流之通路，其橫剖面積由主管機關核定之。」 第 78 條：「河川區域內，禁止下列行為：一、填塞河川水路。二、毀損或變更河防建造物、設備或供防汛、搶險用之土石料及其他物料。三、啟閉、移動或毀壞水閘門或其附屬設施。四、建造工廠或房屋。五、棄置廢土或其他足以妨礙水流之物。六、在指定通路外行駛車輛。七、其他妨礙河川防護之行為。」 第 78-1 條：「河川區域內之下列行為應經許可：一、施設、改建、修復或拆除建造物。二、排注廢污水或引取用水。三、採取或堆置土石。四、種植植物。五、挖掘、埋填或變更河川區域內原有形態之使用行為。六、圍築魚塢、插、吊蚵或飼養牲畜。七、其他經主管機關公告與河川管理有關之使用行為。」 第 83-7 條：「辦理土地開發利用達一定規模以上，致增加逕流量者，義務人應提出出流管制計畫書向目的事業主管機關申請，由目的事業主管機關轉送該土地所在地之直轄市、縣（市）主管機關核定。前項義務人，指該土地之開發人、經營人、使用人或所有人。第一項土地開發利用屬中央機關興辦者，其出流管制計畫書，由中央主管機關核定。出流管制計畫書核定前，各目的事業主管機關不得逕行核發第一項土地之開發或利用許可。」 §河川管理辦法 第 52 條：「河川區域施設運輸路、便橋或越堤路應經許可始得為之，並應於完成後提供他人使用；同時提供其他許可使用人使用者，得協議共同負擔建造成本及維護費用，無法取得協議時，由管理機關協調。於河川區域內行駛車輛，應限於現存之運輸路、便橋或越堤路，並自行注意安全。」 第 53 條：「埋設穿越河川之水管、油管、氣管、其他埋設物或跨河建造物基礎之頂高，應低於該河川斷面最低點，並應考量沖刷深度之影響。申請跨河建造物之基礎頂高如因河川地形環境特殊致埋設低於河川斷面最低點有實際困難者，得由申設單位確實考量河道擺盪及沖刷深度影響予以施設。」 §申請施設跨河建造物審核要點 第 3 條：「申請施設、改建、修復跨河建造物應提出申請書，並檢附下列書件。但跨河建造物於水道治理計畫線內未設墩者，免附第三款書件：(一)計畫書。(二)設計書圖。(三)經專業技師簽證之河防安全影響評估報告。(四)施工計畫及環境影響說明等相關書件。(五)資料彙整表。申請書及檢附書件應載明事項，如附件一」	1. 實際施工前就用地涉及河川區域部分依法提出河川公地使用申請，並依核定內容辦理，不牴觸「水利法」78-1 條規定。 2. 依「水利法」、「河川管理辦法」等規定申請主管機關核准，並接受施工指導。 3. 施工期間產生之廢棄物均應集中收集後委託合格之廢棄物清除處理機構代為清運處理，不違反「水利法」第 78 條所列 7 類禁止事項。 4. 如需開挖河防構造物，請參照「申請開挖中央管河川河防建造物審核要點」並依規定辦理，並依河川管理法第 55 條其後續則由該單位維管。 5. 於細設階段將依「申請施設跨河建造物審核要點」相關規定檢具橋梁水理分析提送水利主管機關核可。

環境敏感地區	路線通過情形	法規限制內容	相關對策
(2)區域排水設施範圍	• 臺北市範圍： 部分土地位於大坑溪排水河道內。 • 新北市範圍： 部分土地位於大坑溪排水（右岸）設施用地範圍線內。 • 宜蘭縣範圍： 部分土地位於下埔排水、美福排水、武暖排水、砂仔港排水、建業排水等區域排水設施範圍。	§水利法 第 72-1 條第 1 項：「設置穿越水道或水利設施底部之建造物，應申請主管機關核准，並接受施工指導。」 第 78-3 條：「排水設施範圍內禁止下列行為：一、填塞排水路。二、毀損或變更排水設施。三、啟閉、移動或毀壞水閘門或其附屬設施。四、棄置廢土或廢棄物。五、飼養牲畜或其他養殖行為。六、其他妨礙排水之行為。排水設施範圍內之下列行為，非經許可不得為之：一、施設、改建、修復或拆除建造物。二、排注廢污水。三、採取或堆置土石。四、種植植物。五、挖掘、埋填或變更排水設施範圍內原有形態之使用行為。」 §排水管理辦法 第 25 條：「各目的事業主管機關於區域排水設施範圍內或其出海口核准施設建造物，應經該區域排水管理機關同意。前項經核准施設之建造物於施設後有礙排水或禦潮者，管理機關得商請目的事業主管機關或命施設者對所施設之建造物為適當之改善或拆除。」 第 32 條：「管理機關辦理區域排水設施範圍內之使用許可時，其有關許可事項之審核基準、許可期限及其他管理事項，除本辦法另有規定外，準用河川管理辦法有關河川區域許可使用之規定辦理。」 第 34 條第 1 項：「埋設水管、油管、氣管或其他埋設物之頂高應低於該排水斷面最低點及計畫排水渠底高一點五公尺。」 §申請施設跨河建造物審核要點 第 3 條：「申請施設、改建、修復跨河建造物應提出申請書，並檢附下列書件。但跨河建造物於水道治理計畫線內未設墩者，免附第三款書件：(一)計畫書。(二)設計書圖。(三)經專業技師簽證之河防安全影響評估報告。(四)施工計畫及環境影響說明等相關書件。(五)資料彙整表。申請書及檢附書件應載明事項，如附件一」	1.跨經區域排水路段，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，若跨越排水路河寬較長，則依據排水管理辦法，於實際施工前提出申請，經主管機關審核後，依核定內容辦理。 2.後續倘涉及跨河建造物、河川公地使用等作業，依「水利法」、「排水管理辦法」相關規定申請主管機關核准，並接受施工指導。 3.設計階段調查工程範圍內之排水路，並協調各水利主管機關配合進行必要之水利建造物保護措施或妥善規劃管線遷移，以維持其正常之灌排水功能。 4.於細設階段將依「申請施設跨河建造物審核要點」相關規定檢具橋梁水理分析提送水利主管機關核可。
(3)一級海岸保護區	• 宜蘭縣範圍： 計畫路線宜蘭縣範圍位屬「一級海岸保護區」之「23-1.森林(國有林事業區、保安林等森林地區)」範圍。	§海岸管理法 第 12 條第 2 項：「一級海岸保護區應禁止改變其資源條件之使用。但有下列情況之一者，不在此限：一、依海岸保護計畫為相容、維護、管理及學術研究之使用。二、為國家安全、公共安全需要，經中央主管機關許可。」	本計畫主要規劃以隧道型式穿經(國有林事業區、保安林等森林地區，不影響其用地之管理經營，將依相關規定向主管機關申請開發許可。
(4)考古遺址	• 新北市範圍： 行經土地地號位於橫科山考古遺址範圍	§「文化資產保存法」 第 38 條第 2 項：「政府機關策定重大營建工程計畫，不得妨礙古蹟、歷史建築、紀念建築及聚落建築群之保存及維護，並應先調查工程地區有無古蹟、歷史建築、紀念建築及聚落建築群或具古蹟、歷史建築、紀念建築及聚落建築群價值之建造物，必要時由主管機關予以協助；如有發見，主管機關應依	1.本計畫調查橫科山考古遺址，未發現遺物，且遺址範圍及整體狀況不明，施工期間進行考古監看。 2.針對通過大竹園考古遺址範圍

環境敏感地區	路線通過情形	法規限制內容	相關對策
	• 宜蘭縣範圍： 行經宜蘭縣礁溪鄉路段土地位於大竹園考古遺址列冊範圍，部分土地可能涉及疑似考古遺址「二城遺址」範圍內。	第十七條至第十九條審查程序辦理。」 第 57 條：「發見疑似考古遺址，應即通知所在地直轄市、縣（市）主管機關採取必要維護措施。營建工程或其他開發行為進行中，發見疑似考古遺址時，應即停止工程或開發行為之進行，並通知所在地直轄市、縣（市）主管機關。除前項措施外，主管機關應即進行調查，並送審議會審議，以採取相關措施，完成審議程序前，開發單位不得復工。」 第 58 條：「考古遺址所在地都市計畫之訂定或變更，應先徵求主管機關之意見。政府機關策定重大營建工程計畫時，不得妨礙考古遺址之保存及維護，並應先調查工程地區有無考古遺址、列冊考古遺址或疑似考古遺址；如有發見，應即通知主管機關，主管機關應依第 46 條審查程序辦理。」	路段，採減少落墩縮小影響遺址範圍，施工前辦理搶救發掘作業。 3. 施工期間發見疑似考古遺址，應立即停止工程或開發之行為，並函報文化主管機關辦理。 4. 核定計畫前將依文化資產保存法第 35 條第 2 項規定，提送本案文化資產調查報告至新北市政府文化局審查。
(5) 飲用水水源 水質 水量 保護區或 飲用水取 水口一定 距離	• 新北市範圍： 部分路段經「康詒坑溪取水口一定距離」及「雙溪貢寮飲用水水源水質保護區」。	§飲用水管理條例 第 5 條第 1 項：「在飲用水水源水質保護區或飲用水取水口一定距離內之地區，不得有污染水源水質之行為。」，同條第 2 項：「前項污染水源水質之行為係指：一、...。八、...。九、規模及範圍達應實施環境影響評估之鐵路、大眾捷運系統、港灣及機場之開發。...十二、...。」，同條第 3 項規定：「前項第一款至第九款及第十二款之行為，為居民生活所必要，且經主管機關核准者，不在此限。」	將依「飲用水管理條例」相關規定，於施工前提出申請並取得主管機關同意。
(6) 水庫集水區 (供家用 或供公共 給水)	• 新北市範圍： 部分地號土地位於西勢水庫集水區內，惟開發工程行為已避開。 • 宜蘭縣範圍： 部分地號土地位於翡翠水庫集水區內，惟開發工程行為已避開。	§水土保持法 第 29 條：「興建水庫或修建鐵路、公路、其他道路或溝渠時，應於施工預算內編列集水區治理或道路水土保持之處理與維護經費。」	本計畫開發工程已避開水庫集水區範圍內，且施工階段將進行妥善之環境保護措施，不致對集水區造成影響。
(7) 森林(國有 林事業區、 保安林等 森林地區)	部分路段位經文山事業區、宜蘭事業區林班屬國有林事業區；部分路段位經新北市貢寮區 1023 號保安林、宜蘭縣頭城鎮第 2723 號保安林範圍；經新北市、宜蘭縣部分路段位屬區域計畫劃定之森林區。	§森林法 第 6 條第 2 項：「經編為林業用地之土地，不得供其他用途之使用。但經徵得直轄市、縣(市)主管機關同意，報請中央主管機關會同中央地政主管機關核准者，不在此限。」 第 8 條第 1 項：「國有或公有林地有左列情形之一者，得為出租、讓與或撥用：...。二、國防、交通或水利用地所必要者。...。」 第 9 條：「於森林內為左列行為之一者，應報經主管機關會同有關機關實地勘查同意後，依指定施工界限施工：...三、興修其他工程者。...。前項行為以地質穩定、無礙國土保安及林業經營者為限。...。」 第 30 條：「非經主管機關核准或同意，不得於保安林伐採、傷害竹、木、開墾、放牧，或為土、石、草皮、樹根之採取或採掘。」 第 36 條：「鐵道通過森林區域及森林保護區者，應有防火、防煙設備；設於	1. 本計畫主要規劃以隧道型式穿經保安林、森林區或林業用地，不影響其用地之管理經營，將依「森林法」之相關規定，於施工前檢具相關書圖（納入水源涵養及土砂捍止保安林影響評估）向主管機關申請開發利用許可及土地撥用。 2. 加強施工期間工地管理作為，限制本計畫工程行為、施工機械及工程廢棄物等進入施工範圍以外環境。

環境敏感地區	路線通過情形	法規限制內容	相關對策
		森林保護區附近之工廠，亦同。」 第 43 條：「森林區域內，不得擅自堆積廢棄物或排放污染物。」 §森林法施行細則 第 8 條：「依本法第八條第一項規定，申請出租、讓與或撥用國有林地或公有林地者，應填具申請書載明下列事項，檢附有關證件，經由林地之管理經營機關，在國有林報請中央主管機關，在公有林報請直轄市、縣（市）主管機關會商有關機關辦理：...。」 §保安林解除審核標準 第 2 條第 1 項：「保安林有下列情形之一者，得由中央主管機關解除一部或全部：一、本法第 8 條第 1 項各款所列用地所必要。」 第 3 條：「下列地區不得解除保安林：一、坡度超過百分之五十五或沖蝕程度屬極嚴重土石易崩塌流失之保安林地。二、其他依法公告為不得開發之地區。」 第 5 條：「解除保安林具下列情形之一者，應經保安林解除審議委員會決議之：一、鐵路、重要公路至最近稜線之保安林範圍。二、海岸地區保安林臨海面一百五十公尺範圍內。三、解除面積大於五公頃之保安林。」 §保安林經營準則 第 8 條：「保安林除有下列情形之一，不得伐採：...六、公用事業、公共設施、公共建設、探礦、採礦或土石採取用地無法避免之障礙木，經主管機關核准者。」 §區域計畫法施行細則 第 11 條：「非都市土地得劃定為下列各種使用區：.....五、森林區：為保育利用森林資源，並維護生態平衡及涵養水源，依森林法等有關法規，會同有關機關劃定者。.....」	3. 本計畫已針對隧道部分設置相關防災設施及研擬相關防救災措施以預防相關災害之發生及減輕災害發生時之影響。
(8)森林（區域計畫劃定之森林區）	部分路段位經文山事業區、宜蘭事業區林班屬國有林事業區；部分路段北市貢寮區 1023 號保安林、宜蘭縣頭城鎮第 2723 號保安林範圍；經新北市、宜蘭縣部分路段位屬區域計畫劃定之森林區。	§森林法 第 6 條第 2 項：「經編為林業用地之土地，不得供其他用途之使用。但經徵得直轄市、縣(市)主管機關同意，報請中央主管機關會同中央地政主管機關核准者，不在此限。」 第 8 條第 1 項：「國有或公有林地有左列情形之一者，得為出租、讓與或撥用：...。二、國防、交通或水利用地所必要者。...。」 第 9 條：「於森林內為左列行為之一者，應報經主管機關會同有關機關實地勘查同意後，依指定施工界限施工：...三、興修其他工程者。...。前項行為以地質穩定、無礙國土保安及林業經營者為限。...。」 第 30 條：「非經主管機關核准或同意，不得於保安林伐採、傷害竹、木、開墾、放牧，或為土、石、草皮、樹根之採取或採掘。」 第 36 條：「鐵道通過森林區域及森林保護區者，應有防火、防煙設備；設於	1. 本計畫主要規劃以隧道型式穿經保安林、森林區或林業用地，不影響其用地之管理經營，將依「森林法」之相關規定，於施工前檢具相關書圖（納入水源涵養及土砂捍止保安林影響評估）向主管機關申請開發利用許可及土地撥用。 2. 加強施工期間工地管理作為，限制本計畫工程行為、施工機械及工程廢棄物等進入施工範圍以外環境。

環境敏感地區	路線通過情形	法規限制內容	相關對策
		森林保護區附近之工廠，亦同。」 第 43 條：「森林區域內，不得擅自堆積廢棄物或排放污染物。」 §森林法施行細則 第 8 條：「依本法第八條第一項規定，申請出租、讓與或撥用國有林地或公有林地者，應填具申請書載明下列事項，檢附有關證件，經由林地之管理經營機關，在國有林報請中央主管機關，在公有林報請直轄市、縣（市）主管機關會商有關機關辦理：...。」 §保安林解除審核標準 第 2 條第 1 項：「保安林有下列情形之一者，得由中央主管機關解除一部或全部：一、本法第 8 條第 1 項各款所列用地所必要。」 第 3 條：「下列地區不得解除保安林：一、坡度超過百分之五十五或沖蝕程度屬極嚴重土石易崩塌流失之保安林地。二、其他依法公告為不得開發之地區。」 第 5 條：「解除保安林具下列情形之一者，應經保安林解除審議委員會決議之：一、鐵路、重要公路至最近稜線之保安林範圍。二、海岸地區保安林臨海面一百五十公尺範圍內。三、解除面積大於五公頃之保安林。」 §保安林經營準則 第 8 條：「保安林除有下列情形之一，不得伐採：...六、公用事業、公共設施、公共建設、探礦、採礦或土石採取用地無法避免之障礙木，經主管機關核准者。」 §區域計畫法施行細則 第 11 條：「非都市土地得劃定為下列各種使用區：.....五、森林區：為保育利用森林資源，並維護生態平衡及涵養水源，依森林法等有關法規，會同有關機關劃定者。.....」	3. 本計畫已針對隧道部分設置相關防災設施及研擬相關防救災措施以預防相關災害之發生及減輕災害發生時之影響。
(9)優良農地	• 宜蘭縣範圍： 本計畫所經宜蘭縣宜蘭市、頭城鎮部分土地位屬優良農地。	§農業發展條例 第 10 條：「農業用地於劃定或變更為非農業使用時，應以不影響農業生產環境之完整，並先徵得主管機關之同意；其變更之條件、程序，另以法律定之。在前項法律未制定前，關於農業用地劃定或變更為非農業使用，依現行相關法令之規定辦理。」 §農業主管機關同意農業用地變更使用審查作業要點 第 2 條：「農業用地變更使用，屬下列情形之一者，應徵得農業主管機關同意：（一）依區域計畫法劃定為非都市土地特定農業區、一般農業區變更為其他使用分區。（二）依區域計畫法編定為非都市土地農牧用地、養殖用地、水利用地、林業用地、生態保護用地、國土保安用地變更為其他使用地類別。...。」 第 3 條：「興辦事業人申請農業用地變更使用，應擬具農業用地變更使用說	本計畫係屬政府機關興辦之公共建設設施，得依「農業發展條例」及「農業主管機關同意農業用地變更使用審查作業要點」辦理農地變更及土地取得事宜。

環境敏感地區	路線通過情形	法規限制內容	相關對策
		明書，就下列事項詳予說明：(一)擬申請變更之農業用地之使用現況。(二)變更使用前後之使用分區、編定類別、面積。…。」 §非都市土地使用管制規則 第 17 條： 「申請土地開發者於目的事業法規另有規定，或依法需辦理環境影響評估、實施水土保持之處理及維護或涉及農業用地變更者，應依各目的事業、環境影響評估、水土保持或農業發展條例有關法規規定辦理。……。」	
(10)地質敏感區(山崩與地滑)	• 新北市、宜蘭縣範圍： 本計畫行經新北市、宜蘭縣部分路段位屬地質敏感區(山崩與地滑)。	§地質法 第 8 條：「土地開發行為基地有全部或一部位於地質敏感區內者，應於申請土地開發前，進行基地地質調查及地質安全評估。但緊急救災者不在此限。」 第 9 條：「依前條第一項規定進行基地地質調查及地質安全評估者，應視情況就下列方法擇一行之：一、由現有資料檢核，並評估地質安全。二、進行現地調查，並評估地質安全。」 第 10 條：「依第 8 條第 1 項規定進行之基地地質調查及地質安全評估，應由依法登記執業之技師辦理並簽證。前項基地地質調查及地質安全評估，由目的事業主管機關、公營事業機構及公法人自行興辦者，得由該機關、機構或法人內依法取得相當類科技師證書者為之。」 第 11 條：「依第八條第一項規定應進行基地地質調查及地質安全評估者，應於相關法令規定須送審之書圖文件中，納入調查及評估結果。審查機關應邀請地質專家學者或前條第一項規定之執業技師參與審查，或委託專業團體辦理審查。但具有自行審查能力者，不在此限。」	依「地質法」第 8 至第 10 條規定辦理並研提基地地質調查及地質安全評估報告，並依該法第 11 條規定納入環境影響評估報告書(初稿)併同審查。經審查通過後，依核定內容落實於工程規劃設計。
(11)淹水潛勢	• 臺北市範圍： 位經第三代圖資「連續 24 小時降水 500 毫米」定量降水情境之淹水潛勢範圍。 • 宜蘭縣範圍： 位經第三代圖資「連續 24 小時降水 500 毫米」定量降水情境之淹水潛勢範圍。	§災害防救法 第 22 條：「為減少災害發生或防止災害擴大，各級政府平時應依權責實施下列減災事項：…。七、災害潛勢、危險度、境況模擬與風險評估之調查分析，及適時公布其結果。…前項所定減災事項，各級政府應依權責列入各該災害防救計畫。」 §水利法 第 83 條之 7 第 1 項：「辦理土地開發利用達一定規模以上，致增加逕流量者，義務人應提出出流管制計畫書向目的事業主管機關申請，由目的事業主管機關轉送該土地所在地之直轄市、縣（市）主管機關核定。…」 第 83 條之 8 第 1 項：「為確保土地開發利用預留足夠出流管制設施空間，前條第一項土地開發利用如涉及依區域計畫法申請非都市土地使用分區變更、依都市計畫法申請都市土地使用分區或公共設施用地變更，義務人除應依前條辦理外，應先提出出流管制規劃書向目的事業主管機關申請，由目的事業主管機關轉送該土地所在地之直轄市、縣（市）主管機關核定。…」	1. 本計畫若涉及非都市土地使用分區變更，應於向直轄市、縣（市）政府提送開發計畫書件申請前向目的事業主管機關提出「出流管制規劃書」，並取得其核定函。 2. 於設計階段研提「出流管制計畫書」，經目的事業主管機關轉送水利主管機關辦理審查與核定後，將核定內容落實於工程規劃設計成果。

環境敏感地區	路線通過情形	法規限制內容	相關對策
		第 83 條之 10 第 1 項：「土地開發利用經所在地直轄市、縣（市）主管機關認定符合下列條件之一者，義務人免依第八十三條之七及第八十三條之八規定辦理：一、全部納入水土保持計畫內，或未納入部分未達第八十三條之七第一項所定一定規模。…」 §出流管制計畫書與規劃書審核監督及免辦認定辦法 第 3 條：「…土地開發利用屬下列開發類別，義務人應依下列規定先提出出流管制規劃書，並取得其核定函：一、涉及非都市土地使用分區變更，應於向直轄市、縣（市）政府提送開發計畫書件申請前向目的事業主管機關提出，並於各級區域計畫委員會審議前取得核定函。…。」 第 4 條第 1 項：「本法第八十三條之十第一項規定免提出出流管制規劃書及出流管制計畫書之認定機關，為土地開發利用所在地之直轄市、縣（市）主管機關。但土地開發利用屬中央機關興辦者，由中央主管機關認定。…。」 第 5 條第 1 項：「…三、土地開發利用屬中央目的事業主管機關興辦者，由中央主管機關審查與核定，出流管制計畫書變更之審查與核定，亦同。…。」	
(12)山坡地	• 新北市範圍： 部分路段位經山坡地範圍。 • 宜蘭縣範圍： 部分路段位經山坡地範圍。	§水土保持法 第 2 條：「本法所稱主管機關：在中央為農業部；在直轄市為直轄市政府；在縣(市)為縣(市)政府。」 第 12 條：「水土保持義務人於山坡地或森林區內從事下列行為，應先擬具水土保持計畫，送請主管機關核定，如屬依法應進行環境影響評估者，並應檢附環境影響評估審查結果一併送核：…三、修建鐵路、公路、其他道路或溝渠等。…。前項水土保持計畫未經主管機關核定前，各目的事業主管機關不得逕行核發開發或利用之許可。第一項各款行為申請案依區域計畫相關法令規定，應先報請各區域計畫擬定機關審議者，應先擬具水土保持規劃書，申請目的事業主管機關送該區域計畫擬定機關同級之主管機關審核。水土保持規劃書得與環境影響評估平行審查。第一項各款行為，屬中央主管機關指定之種類，且其規模未達中央主管機關所定者，其水土保持計畫得以簡易水土保持申報書代替之；其種類及規模，由中央主管機關定之。」 §山坡地保育利用條例 第 9 條：「在山坡地為下列經營或使用，其土地之經營人、使用人或所有人，於其經營或使用範圍內，應實施水土保持之處理與維護：……三、水庫或道路之修建或養護。四、探礦、採礦、採取土石、堆積土石或設置有關附屬設施。……九、其他山坡地之開發或利用。」 第 12 條第 1 項：「山坡地之經營人、使用人或所有人應依主管機關規定之水土保持技術規範及期限，實施水土保持之處理與維護。」 §水土保持計畫審核監督辦法 第 5 條第 1 項：「水土保持計畫及簡易水土保持申報書審查核定之分工如	依「水土保持法」及「山坡地保育利用條例」之相關規定，擬具「水土保持計畫書」送主管機關核定及據以實施。

環境敏感地區	路線通過情形	法規限制內容	相關對策
		下：…三、中央機關自行興辦者，由中央主管機關審查核定。」	
(13)土石流潛勢溪流	• 新北市、宜蘭縣範圍： 部分路段位屬土石流潛勢溪流及土石流潛勢溪流影響範圍。	§災害防救法 第 22 條第 1 項：「為減少災害發生或防止災害擴大，各級政府平時應依權責實施下列減災事項：…。七、災害潛勢、危險度、境況模擬與風險評估之調查分析，及適時公布其結果。…前項所定減災事項，各級政府應依權責列入各該災害防救計畫。」 其他 無相關限制開發或土地利用管制事項。	1.本計畫係以隧道及橋梁方式通過土石流潛勢溪流及其影響範圍，設計階段隧道段預計採深層穿越可能影響範圍，橋梁段則採大跨距跨越，不在影響範圍內落墩。 2.當該地區發布土石流紅、黃警戒預報時，配合地方政府進行預防性疏散避難或交通管制等相關防範措施。
(14)二級海岸保護區	• 宜蘭縣範圍： 本計畫行經宜蘭縣礁溪鄉部分土地位屬「臺灣沿海地區自然環境保護計畫」中「蘭陽海岸保護區計畫」所劃設之「一般保護區」。	§海岸管理法 第 8 條：「為保護、防護、利用及管理海岸地區土地，中央主管機關應擬訂整體海岸管理計畫；其計畫內容應包括下列事項：……七、保護區、防護區之區位及其計畫擬訂機關、期限之指定。……。」 第 10 條：「第八條第七款所定計畫擬訂機關如下： 一、海岸保護計畫： (一)一級海岸保護計畫：由中央目的事業主管機關擬訂，涉及二以上目的事業者，由主要業務之中央目的事業主管機關會商有關機關擬訂。 (二)二級海岸保護計畫：由直轄市、縣（市）主管機關擬訂。但跨二以上直轄市、縣（市）行政區域或涉及二以上目的事業者，由相關直轄市、縣（市）主管機關協調擬訂。 (三)前二目保護區等級及其計畫擬訂機關之認定有疑義者，得由中央主管機關協調指定或逕行擬訂。」 第 25 條第 1 項：「在一級海岸保護區以外之海岸地區特定區位內，從事一定規模以上之開發利用、工程建設、建築或使用性質特殊者，申請人應檢具海岸利用管理說明書，申請中央主管機關許可。…。」 §一級海岸保護區以外特定區位利用管理辦法 第 2 條第 1 項：「…特定區位，指海岸管理須特別關注之下列地區…三、海岸保護區。四、海岸防護區。五、重要海岸景觀區。六、最接近海岸第一條濱海道路向海之陸域地區…。 第 3 條：「…一定規模之認定基準如下：一、面積…（二）於近岸海域範圍內申請或累積利用面積達五公頃。…二、長度…（一）於濱海陸地範圍內申請或累積利用長度達 1 公里……。申請許可案件跨越濱海陸地及近岸海域範圍者，其面積及長度應合併計算，並以前項第一款及第二款之濱海陸地基準為認定	1.依據海岸管理法規定提送海岸利用管理說明書審查，取得許可。 2.配合蘭陽海岸保護區計畫之保護措施辦理。

環境敏感地區	路線通過情形	法規限制內容	相關對策
		依據。」 §台灣沿海地區自然環境保護計畫(I)－淡水、蘭陽、蘇花、花東、彰雲嘉、東北角、墾丁 參、台灣沿海保護區之規劃 二、保護區之類別及其保護原則 沿海保護區依保護程度之不同，分為自然保護區及一般保護區二類。其保護原則如下： (二)一般保護區：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。 §蘭陽海岸保護區計畫 (四)保護措施 為維護本區環境之生態特色，採取保護措施如下： 1.禁止捕捉或干擾鳥類。 2.沼澤植物需加強保育，不得任意採集。 3.適當管制抽取地下水，俾免引起地層下陷或海水入侵而改變沼澤風貌。 4.河川地限制人為使用。 5.維持目前之農漁業經營形態，勸導避免以混凝土鋪設埕堤。	
(15)自來水水質水量保護區	• 新北市範圍： 部分路段位經保長坑溪、基隆河、雙溪自來水水質水量保護區。 • 宜蘭縣範圍： 部分路段位經大溪自來水水質水量保護區。	§自來水法 第 11 條：「自來水事業對其水源之保護，除依水利法之規定向水利主管機關申請辦理外，得視事實需要，申請主管機關會商有關機關，劃定公布水質水量保護區，依本法或相關法律規定，禁止或限制左列貽害水質與水量之行為：一、濫伐林木或濫墾土地。二、變更河道足以影響水之自淨能力。三、土石採取或採礦、採礦致污染水源。四、排放超過規定標準之工礦廢水或家庭污水，或其總量超過目的事業主管機關所訂之標準。五、污染性工廠。六、設置垃圾掩埋場或焚化爐、傾倒、施放或棄置垃圾、灰渣、土石、污泥、糞尿、廢油、廢化學品、動物屍骸或其他足以污染水源水質物品。七、在環境保護主管機關指定公告之重要取水口以上集水區養豬；其他以營利為目的，飼養家禽、家畜。八、以營利為目的之飼養家畜、家禽。九、高爾夫球場之興建或擴建。十、核能或其他能源之開發、放射性廢棄物儲存或處理場所之興建。十一、其他足以貽害水質、水量，經中央主管機關會商目的事業主管機關公告之行為。前項各款之行為，為居民生活或地方公共建設所必要，且經主管機關核准者，不在此限。」	1.本計畫主要係採地下隧道型式穿越自來水水質水量保護區，出露段部分則採橋梁型式跨越河道，並於水道範圍內原則採不落墩方式配置，以不干擾河道；且本計畫已規劃相關保水減輕衝擊措施，以避免水資源敏感區影響。 2.施工期間亦已妥擬各項水污染防治措施及對各取水口之預防減輕措施，如：隧道開挖產生之廢水含皂土、土屑及混凝土等顆粒，將使用機械方法去除粗顆粒再添加凝聚劑並經脫水處理至符合營建工地之「放流水標準」再排放；並將隧道湧水採取清污分流及污水處理設備等處理。 3.施工廢水經沉砂池等措施妥善處理後避開距離較近之自來水

環境敏感地區	路線通過情形	法規限制內容	相關對策
			取水口後再排放，以不對取水口水質造成影響。另有關工程開挖剩餘土石方亦規劃不棄置於保護區內亦不違反保護區規定。 4.本計畫施工規劃於隧道開挖時，將辦理開挖面前進探查、TSP 或長距離排水孔，以掌握前方地質及水脈分布，可避免遭遇阻斷地下水出(入)滲以及突發湧水情況。 5.路線橋梁段於營運後，橋梁上方之污水(雨水)放流將導流至大溪川取水口下游或符合飲用水水源水質標準。
(16)優良農地以外之農業用地	• 新北市範圍： 行經平溪區部分路段位經一般農業區屬優良農地以外之農業用地。 • 宜蘭縣範圍： 位經一般農業區屬優良農地以外之農業用地。	§農業發展條例 第 10 條：「農業用地於劃定或變更為非農業使用時，應以不影響農業生產環境之完整，並先徵得主管機關之同意；其變更之條件、程序，另以法律定之。在前項法律未制定前，關於農業用地劃定或變更為非農業使用，依現行相關法令之規定辦理。」 §區域計畫法施行細則 第 10 條第 1 項：「區域土地應符合土地分區使用計畫，並依下列規定管制：... 二、非都市土地：指都市土地以外之土地；其使用依本法第十五條規定訂定非都市土地使用管制規則管制之。」 §非都市土地使用管制規則 第 17 條：「申請土地開發者於目的事業法規另有規定，或依法需辦理環境影響評估、實施水土保持之處理及維護或涉及農業用地變更者，應依各目的事業、環境影響評估、水土保持或農業發展條例有關法規規定辦理。……。」 §農業主管機關同意農業用地變更使用審查作業要點 第 2 條：「農業用地變更使用，屬下列情形之一者，應徵得農業主管機關同意：（一）...一般農業區變更為其他使用分區。（二）...農牧用地...變更為其他使用地類別。...。」 第 3 條：「興辦事業人申請農業用地變更使用，應擬具農業用地變更使用說明書，就下列事項詳予說明：（一）擬申請變更之農業用地之使用現況。（二）變更使用前後之使用分區、編定類別、面積。…。」	計畫路線屬政府機關興辦之公共建設設施，得依「農業發展條例」及「農業主管機關同意農業用地變更使用審查作業要點」辦理農地使用變更及土地取得事宜，並依非都市土地使用管制規則辦理用地變更事宜。

環境敏感地區	路線通過情形	法規限制內容	相關對策
(17) 礦區(場)、礦業保留區、地下礦坑分布地區	• 新北市範圍： 部分土地重複舊煤礦坑道之地下礦坑分布地區。 • 宜蘭縣範圍： 部分土地重複銅礦之礦業保留區。	§礦業法 第 2 條：「中華民國領域、專屬經濟海域及大陸礁層內之礦，均為國有，非依本法取得礦業權，不得探礦及採礦。」	本計畫非屬探、採礦行為，礦業法並無相關限制。惟舊煤礦坑道為地層中之弱帶，因此針對本計畫隧道可能遭遇廢礦坑路段將採行施工前物理探測及鑽孔探查以確認礦坑位置及範圍，以預先採取適當之輔助工法。
(18) 民用航空法之禁止或限制建築地區或高度管制範圍	• 臺北市範圍： 位於「臺北航空站」進場面(高距比 1:40)及水平面(限建海拔 150.49 公尺)範圍。 • 新北市範圍： 汐止部分路段位於「臺北航空站」進場面(高距比 1:40)及水平面(限建海拔 150.49 公尺)範圍。	§民用航空法 第 32 條：「為維護飛航安全，民航局對航空站、飛行場及助航設備四周之建築物、其他障礙物之高度或燈光之照射角度，得劃定禁止或限制之一定範圍，報交通部會商內政部及有關機關後核定，由直轄市、縣（市）政府公告之。但經評估不影響飛航安全，並經行政院專案核准者，不在此限。……。」 §航空站飛行場助航設備四周禁止限制建築物及其他障礙物高度管理辦法 第 4 條：「航空站、飛行場及其鄰近地區供航空器進場或繞場之飛航安全以下列範圍為標準：……前項飛航安全標準之範圍，為限制建築地區。」 第 7 條：「經核定為禁止、限制建築之地區，其建築物及其他障礙物之管理依下列規定辦理：一、禁止建築地區，除飛航安全所必需之設施外，不得有任何建築物及其他障礙物；其原有建築物應由當地直轄市、縣（市）政府通知所有權人拆遷之；其原有其他障礙物則由民航局會同有關機關處理。二、限制建築地區，除飛航安全所必需之設施外，其建築物及其他障礙物之高度應依第四條或第五條第一項第三款至第六款之規定辦理；其原有建築物之高度超過飛航安全標準者，民航局應請各當地直轄市、縣（市）政府通知所有權人就其超高部分拆遷或裝置障礙燈及標誌；其他障礙物則由民航局會同有關機關處理。……」	1. 本計畫行經南港既有路段係採地下隧道型式通過「臺北航空站」限建範圍，不違反相關管制規定。 2. 設計階段依「航空站飛行場助航設備四周禁止限制建築物及其他障礙物高度管理辦法」規定辦理，並配合提供建物高度（含建物、橋梁、電桿、燈具、標誌等相關設施之海拔總高度及位置之 WGS84 系統經緯度）及基地高程等資料予交通部民用航空局。 3. 經查交通部民航局禁限建管制查詢系統，本計畫路線自汐止大坑溪排水出露段約 1k+000～1k+500 之軌道高程約為 10.33～21.759 公尺，係位於臺北航空站水平面範圍內（限高海拔 150.49 公尺）之限建高度下；另本計畫 4k+800（下圖 P1 點）～10k+800（下圖 P2 點）之軌道高程約為 85.028～208.056 公尺，坡度約 24%，係位於臺北航空站進場面（高距比 1:40，已超過本計畫路線坡度）之限建高度下（P1 點限高 214.14 公尺、P2 點限高 364.14 公尺），其中橋梁段約 5k+200 及 9k+800 之軌道高程加計設施高度後，分別約 106.645 公尺（下

環境敏感地區	路線通過情形	法規限制內容	相關對策
			圖 P3 點) 及 216.344 公尺 (下圖 P4 點)，低於限建高度下 (P3 點限高 224.37 公尺、P4 點限高 339.17 公尺)，不違反相關管制規定。
			
(19) 航空噪音防制區	● 臺北市範圍： 穿越臺北松山機場航空噪音防制區。	§噪音管制法 第 18 條：「直轄市、縣（市）主管機關應依下列原則，檢討、規劃各級航空噪音防制區內之既有土地使用及開發計畫：一、第一級航空噪音防制區：應檢討現有土地使用及開發計畫。二、第二級航空噪音防制區：不得新建學校、圖書館及醫療機構。三、第三級航空噪音防制區：不得新建學校、圖書館、醫療機構及不得劃定為住宅區。」前項學校、圖書館及醫療機構採用之防音建材，於新建完成後可使室內航空噪音日夜音量低於五十五分貝，並經當地主管機關許可者，不受前項不得新建規定之限制，且不得向各目的事業主管機關申請補助。」	本計畫為高速鐵路開發，非屬「噪音管制法」第 18 條限制之土地使用及開發計畫。
(20) 公路兩側禁建限建地區	● 臺北市、新北市範圍： 部分路段位於高速公路兩側禁建限建地區。 ● 宜蘭縣範圍： 部分路段位於高速公路、省道公路及兩側禁建限建地區。	§公路兩側公私有建築物與廣告物禁建限建辦法 第 6 條：「在禁建範圍內，除依公路用地使用規則之規定外，不得建築及設置廣告物。」 第 7 條：「在限建範圍內，不得建造、設置危害公路路基、妨礙行車安全或有礙沿途景觀之建築物及廣告物。」 §公路用地使用規則 第 5 條：「在公路用地內，非經公路主管機關同意不得為任何其他用途之使用。編為公路使用之土地，於其所定之使用期限得為從來之使用外，不得供其他用途之使用。」 第 6 條：「使用公路用地之設施，除埋設管線應依照使用公路用地設施位置	1. 經禁限建範圍(含跨越高速公路)路段將依禁、限建規定及公路用地使用規則規定，於設計階段向公路主管機關提出申請，經同意後辦理。 2. 將車站周邊交通運輸動線規劃及未來交通衝擊影響納入考量，於宜蘭車站周遭之台 9 線設置交通量調查點位。 3. 跨越台 2 庚線、台 9 線、台 7 線

環境敏感地區	路線通過情形	法規限制內容	相關對策
		示意圖之規定位置辦理外，其他使用公路用地之設施，應依照公路主管機關指定之位置辦理，並應由使用人於施工前填具申請書並檢附工程計畫書向公路主管機關申請許可後，方得施工。」	及台2庚延伸線與建計畫路線，橋梁淨高、跨度及下部結構布設規劃，應符合公路路線設計規範，涉及省道需一併配合改善部分，後續將相關經費一併納入計畫執行。
(21)大眾捷運系統兩側禁建限建地區	• 臺北市範圍： 位於臺北捷運文湖線及南港線禁建、限建範圍。	§大眾捷運系統兩側禁建限建辦法 第7條第2項：「下列行為之主管機關核准申請人於限建範圍內辦理下列行為前，應先會商捷運主管機關：一、建築物之建造。二、工程設施之構築。三、廣告物之設置。四、地基調查鑽孔。五、障礙物之堆置。六、抽降地下水。七、管線、人孔及其他工程設施之開挖。八、地下構造物之拆除。九、地下鑽掘式管、涵之設置。十、河川區域之工程行為。」 第7條第4項：「公共工程主辦機關進行第二項各款行為前，應先與捷運主管機關協調後為之。」 第20條：「申請人進行第七條第二項第二款至第九款及高空吊掛作業之行為前，應檢附作業計畫及捷運主管機關要求之文件向該管主管機關申請同意。該管主管機關應會同捷運主管機關審核之，無該管主管機關者，由捷運主管機關為之。……」	本計畫將依「大眾捷運系統兩側禁建限建辦法」與捷運主管機關協調後為之，並將依據「大眾捷運系統兩側禁建限建辦法」等法規規定，檢附相關書圖由建築主管機關送會臺北市政府捷運工程局審查。
(22)鐵路兩側限建地區	• 臺北市範圍： 南港區路段位於高速鐵路兩側限建範圍及臺鐵鐵路兩側限建範圍。 • 新北市範圍： 汐止區路段位於臺鐵鐵路兩側限建範圍。	§鐵路法 第61-2條：「禁建範圍內，除建造鐵路與其站體、連通設施及附屬設施外，不得為下列行為：一、建築物之建造。二、工程設施之構築。三、廣告物之設置。四、障礙物之堆置。五、土地開挖或填方行為。六、其他工程行為。前項行為經交通部許可採取必要措施者，不在此限。……。」 第61-3條：「限建範圍公告後，於限建範圍內為前條第一項各款之行為，依法須申請建築執照或許可者，應於申請建築執照或許可時，檢附各該管主管機關及交通部規定之文件，由各該管主管機關會同交通部審查許可後始得為之。於限建範圍內為前條第一項各款之行為，依法無須申請建築執照或許可者，應於行為前，檢附交通部規定之文件，經交通部審查許可後始得為之……。」 §鐵路兩側禁建限建辦法 第7條：「限建範圍公告後，於限建範圍內為本法第六十一條之二第一項各款之行為，依建築法規須申請建造執照、雜項執照、拆除執照或許可者，起造人應於申請執照或許可時，檢具下列書件，由各該主管建築機關會同交通部審核後發給之……。」	依「鐵路兩側禁建限建辦法」檢具規定文件向主管建築機關申請，由主管建築機關會同交通部審核後發給之，並依「第三人申請高速鐵路交通建設用地作其他公共利益使用審查作業要點」檢具規定文件申請。
(23)海岸管理	• 宜蘭縣範圍：	§海岸管理法	依據海岸管理法規定提送海岸利

環境敏感地區	路線通過情形	法規限制內容	相關對策
法劃定公告之「特定區位」	位屬「一級海岸保護區」及「二級海岸保護區」。	第 8 條：「為保護、防護、利用及管理海岸地區土地，中央主管機關應擬訂整體海岸管理計畫；其計畫內容應包括下列事項：……七、保護區、防護區之區位及其計畫擬訂機關、期限之指定。……。」 第 10 條：「第八條第七款所定計畫擬訂機關如下： 一、海岸保護計畫： (一)一級海岸保護計畫：由中央目的事業主管機關擬訂，涉及二以上目的事業者，由主要業務之中央目的事業主管機關會商有關機關擬訂。 (二)二級海岸保護計畫：由直轄市、縣（市）主管機關擬訂。但跨二以上直轄市、縣（市）行政區域或涉及二以上目的事業者，由相關直轄市、縣（市）主管機關協調擬訂。 (三)前二目保護區等級及其計畫擬訂機關之認定有疑義者，得由中央主管機關協調指定或逕行擬訂。」 第 12 條第 2 項：「一級海岸保護區應禁止改變其資源條件之使用。但有下列情況之一者，不在此限：一、依海岸保護計畫為相容、維護、管理及學術研究之使用。二、為國家安全、公共安全需要，經中央主管機關許可。」 第 25 條第 1 項：「在一級海岸保護區以外之海岸地區特定區位內，從事一定規模以上之開發利用、工程建設、建築或使用性質特殊者，申請人應檢具海岸利用管理說明書，申請中央主管機關許可。……。」 §一級海岸保護區以外特定區位利用管理辦法 第 2 條第 1 項：「…特定區位，指海岸管理須特別關注之下列地區…三、海岸保護區。四、海岸防護區。五、重要海岸景觀區。六、最接近海岸第一條濱海道路向海之陸域地區…。」 第 3 條：「…一定規模之認定基準如下：一、面積…（二）於近岸海域範圍內申請或累積利用面積達五公頃。…二、長度…（一）於濱海陸地範圍內申請或累積利用長度達 1 公里…申請許可案件跨越濱海陸地及近岸海域範圍者，其面積及長度應合併計算，並以前項第一款及第二款之濱海陸地基準為認定依據。」	用管理說明書審查，取得許可。
(24) 空氣污染三級防制區	• 臺北市範圍： 位於臭氧(O₃)8 小時之空氣污染三級防制區。 • 新北市範圍： 位於臭氧(O₃)8 小時及 PM₁₀ 之空氣污染三級防制區。	§空氣污染防治法 第 32 條：「在各級防制區或總量管制區內，不得有下列行為：一、從事燃燒、融化、煉製、研磨、鑄造、輸送或其他操作，致產生明顯之粒狀污染物，散布於空氣或他人財物。二、從事營建工程、粉粒狀物堆置、運送工程材料、廢棄物或其他工事而無適當防制措施，致引起塵土飛揚或污染空氣。三、置放、混合、攪拌、加熱、烘烤物質、管理不當產生自燃或從事其他操作，致產生異味污染物或有毒氣體。四、使用、輸送或貯放有機溶劑或其他揮發性物質，致產生異味污染物或有毒氣體。五、餐飲業從事烹飪，致散布油煙或異味污染物。六、其他經各級主管機關公告之空氣污染行為。前項空氣污染行為，	1.依「營建工程空氣污染防制措施管理辦法」中第一級營建工程規定，設置相關揚塵抑制設施；另於施工尖峰期加強掃街，以降低粒狀物背景濃度；要求承包商須經常維修保養施工機具，降低廢氣之排放。 2.依「環境部審查開發行為空氣污染物排放量增量抵換處理原則」

環境敏感地區	路線通過情形	法規限制內容	相關對策
		係指未經排放管道排放之空氣污染行為。第一項執行行為管制之準則，由中央主管機關定之。」	規劃老舊車輛汰舊換新、農業剩餘資材採用腐化菌、現地破碎、集中清運或再利用方式、稻草集中妥善燃燒及金紙集中燃燒等方式於北部空品區及宜蘭空品區進行空氣污染物增量抵換。
(25)第一、二類 噪 音 管 制 區	• 臺北市範圍： 行經南港區及沿線都市計畫區住宅區路段位屬第二類噪音管制區。	§噪音管制法 第 9 條第 1 項：「噪音管制區內之下列場所、工程及設施，所發出之聲音不得超出噪音管制標準：一、工廠(場)。二、娛樂場所。三、營業場所。四、營建工程。五、擴音設施。六、其他經主管機關公告之場所、工程及設施。前項各款噪音管制之音量及測定之標準，由中央主管機關定之。」 第 10 條第 1 項：「在指定管制區內之營建工程或其他公私場所使用經中央主管機關指定之易發生噪音設施，營建工程直接承包商或其他公私場所之設施所有人、操作人，應先向直轄市、縣（市）主管機關申請許可證後，始得設置或操作，並應依許可證內容進行設置或操作。」 第 14 條：「...鐵路及大眾捷運系統等陸上運輸系統內，車輛行駛所發出之聲音，經直轄市、縣（市）主管機關量測該路段音量，超過陸上運輸系統噪音管制標準者，營運或管理機關（構）應自直轄市、縣(市)主管機關通知之日起一百八十日內，訂定該路段噪音改善計畫，其無法改善者得訂定補助計畫，送直轄市、縣（市）主管機關核定，並據以執行。但補助計畫以改善噪音防制設施並以一次為限。前項陸上運輸系統之噪音管制音量及測定之標準，由中央主管機關會同交通部定之。」	1.施工噪音應符合「營建工程噪音管制標準」，如超出管制標準時，將調整施工機具種類、數量或施工計畫。 2.因應未來交通成長、噪音管制法令變動及沿線都市發展而衍生可能設置隔音牆之需要，高架路線沿線位於第一類、第二類噪音管制區路段須預留隔音牆（不含胸牆）之荷重、承受風壓及空間。
(26)水污 染 管 制 區	• 臺北市、新北市範圍： 位屬淡水河水系水污染管制區。 • 宜蘭縣範圍： 全縣水體均屬水污染管制區。	§水污染防治法 第 30 條：「在水污染管制區內，不得有下列行為：一、使用農藥或化學肥料，致有污染主管機關指定之水體之虞。二、在水體或其沿岸規定距離內棄置垃圾、水肥、污泥、酸鹼廢液、建築廢料或其他污染物。三、使用毒品、藥品或電流捕殺水生物。四、在主管機關指定之水體或其沿岸規定距離內飼養家禽、家畜。五、其他經主管機關公告禁止足使水污染之行為。前項第一款、第二款及第四款所稱指定水體及規定距離，由主管機關視實際需要公告之。但中央主管機關另有規定者，從其規定。」	落實工區環境管理，嚴格管制工區垃圾及廢棄物不得傾棄於河川區域內。施工活動廢水經處理至符合「放流水標準」再行排放，不牴觸水污染管制區之管制事項。
(27)自來水取 水 口	• 新北市、宜蘭縣範圍： 本計畫自預定放流口以下至出海口前之整體流域範圍內有取用地面水之自來水取水口。	§自來水法 第 11 條：「自來水事業對其水源之保護，除依水利法之規定向水利主管機關申請辦理外，得視事實需要，申請主管機關會商有關機關，劃定公布水質水量保護區，依本法或相關法律規定，禁止或限制左列貽害水質與水量之行為：一、濫伐林木或濫墾土地。二、變更河道足以影響水之自淨能力。三、土石	1.本計畫主要係採橋梁型式跨越自來水取水口，並於水道範圍內原則採不落墩方式配置，以不干擾河道；且本計畫已規劃相關保水減輕衝擊措施，以避免水資源

環境敏感地區	路線通過情形	法規限制內容	相關對策
		採取或探礦、採礦致污染水源。四、排放超過規定標準之工礦廢水或家庭污水，或其總量超過目的事業主管機關所訂之標準。五、污染性工廠。六、設置垃圾掩埋場或焚化爐、傾倒、施放或棄置垃圾、灰渣、土石、污泥、糞尿、廢油、廢化學品、動物屍骸或其他足以污染水源水質物品。七、在環境保護主管機關指定公告之重要取水口以上集水區養豬；其他以營利為目的，飼養家禽、家畜。八、以營利為目的之飼養家畜、家禽。九、高爾夫球場之興建或擴建。十、核能或其他能源之開發、放射性廢棄物儲存或處理場所之興建。十一、其他足以貽害水質、水量，經中央主管機關會商目的事業主管機關公告之行為。前項各款之行為，為居民生活或地方公共建設所必要，且經主管機關核准者，不在此限。」	敏感區影響。 2. 施工期間亦已妥擬各項水污染防制措施及對各取水口之預防減輕措施，如：隧道開挖產生之廢水含皂土、土屑及混凝土等顆粒，將使用機械方法去除粗顆粒再添加凝聚劑並經脫水處理至符合營建工地之「放流水標準」再排放；並將隧道湧水採取清污分流及污水處理設備等處理。 3. 施工廢水經沉砂池、污水處理設備等措施妥善處理後避開距離較近之自來水取水口或符合飲用水水源水質標準後再排放，以不對取水口水質造成影響。另有關工程開挖剩餘土石方亦規劃不棄置於保護區內亦不違反保護區規定。 4. 本計畫施工規劃於隧道開挖時，將辦理開挖面前進探查、TSP 或長距離排水孔，以掌握前方地質及水脈分布，可避免遭遇阻斷地下水出(入)滲以及突發湧水情況。 5. 路線橋梁段於營運後，橋梁上方之污水(雨水)放流將導流至大溪川取水口下游或符合飲用水水源水質標準。
(28) 農田水利署灌溉用水取水口	• 新北市範圍： 本計畫路線新北市範圍自預定放流口以下二十公里內有農田水利署北基管理處轄管之外南山圳、內平林圳、大瀨一圳之取水口 • 宜蘭縣範圍：	§農田水利法 第 8 條第 1 項：「任何人不得任意變更或拆除農田水利設施。但為提高土地運用效益、增進公共利益、供公共建設所需或周遭農田已變更為非農業使用，申請人得檢附計畫書，向主管機關申請許可後，依許可內容辦理變更或拆除，並負擔其費用。」 第 12 條第 1 項：「農田水利設施不得兼作其他使用。但不妨礙原有功能運作及維護者，申請人得檢附計畫書，向主管機關申請許可，兼作其他使用。」 第 13 條第 1 項：「農田水利設施範圍內，非經主管機關許可，不得擅自施設	1. 本計畫於相關灌溉取水口附近之營建工地廢水均經處理後再行排放，且不將廢水排入農田水利署專用灌溉渠道，另依規定於施工前提出申請並取得灌區管理機構同意。 2. 調查工程範圍內之灌排水路，並協調各水利主管機關配合進行

環境敏感地區	路線通過情形	法規限制內容	相關對策
	計畫路線宜蘭縣範圍自預定放流口以下二十公里內有農田水利署宜蘭管理處轄管之多處取水口。	銜接農田水利設施之溝渠、箱涵、排水管線或其他構造物(以下簡稱擅設物)。 第 14 條： 「農田水利設施範圍內，未經主管機關之許可不得擅自排放非農田之排水；其屬灌溉專用渠道原則禁止。前項具非農田排水之需求者，應檢附計畫書向主管機關申請許可，其排放水質並應符合公告灌溉水質基準值。…。」 §農田灌溉排水管理辦法 第 10 條： 「依本法…第十四條第二項…規定申請者，應填具申請書，並檢附下列文件，向主管機關提出…。」 第 16 條： 「依本法第八條第一項申請變更或拆除農田水利設施經許可者，其申請人應依下列規定辦理後，始得動工：…二、前款用地屬非都市土地者，應同時申請變更編定為水利用地；屬都市土地者，應申請變更為供農田水利設施使用之特定專用區。…。」	必要之水利建造物保護措施或妥善規劃管線遷移，以維持其正常之灌排水功能。
(29) 國家風景區或其他風景特定區	• 宜蘭縣範圍： 部分地號土地涉及東北角及宜蘭海岸國家風景區範圍，惟開發工程行為已避開。	§風景特定區管理規則 第 9 條第 1 項：「申請在風景特定區內興建任何設施計畫者，應填具申請書，送請該管主管機關會商各目的事業主管機關審查同意。」 第 13 條第 1 項：「風景特定區內不得有下列行為：…四、污染地面、水質、空氣、牆壁、樑柱、樹木、道路、橋樑或其他土地定著物。…。」 第 14 條第 1 項：「風景特定區內非經該管主管機關許可或同意，不得有下列行為：…八、開挖道路。…。」 第 14 條第 2 項：「前項規定另有目的事業主管機關者，並應向該目的事業主管機關申請核准。」 §發展觀光條例 第 17 條：「為維護風景特定區內自然及文化資源之完整，在該區域內之任何設施計畫，均應徵得該管主管機關之同意。」 §觀光地區及風景特定區建築物及廣告物攤位設置規劃限制辦法 第 5 條：「主管機關規劃觀光地區及風景特定區內建築物、廣告物及攤位，應依下列原則辦理：一、設施之設計，應與周圍自然環境調和。二、設施之位置、量體、高度，不得有礙景觀維護、視野眺望及公眾使用。三、海岸、湖岸、河畔等水邊地區應保留縱深三十公尺以上之適當空間，供公共使用。但都市計畫或區域計畫另有規定，或依建築法相關規定完成規劃設計及審查許可者，不在此限。」	本計畫路線於宜蘭縣範圍行經之部分地號土地範圍涉及東北角及宜蘭海岸國家風景區範圍，惟路線實際開發範圍並非位於風景區範圍內。

第四章 開發行為之目的及其內容

表 4-1 開發行為之目的及其內容

(一)開發行為之目的：		
1.擴充軌道量能、改善宜蘭交通：高鐵延伸至宜蘭提供一條新的軌道路廊，可提升東部聯外軌道運輸容量及速度，可促使臺鐵樹林始發的部分列車有機會調整至宜蘭始發，舒緩臺鐵樹林至七堵瓶頸運輸壓力，滿足往返東部之旅運需求，同時區隔長、短程旅次，以服務區分需求將鐵路供給效率最大化。 2.促進東部交通，區域平衡發展：為促進區域發展，完善之基礎設施可提供其發展較佳利基，其中尤以交通運輸環境之經營至為重要。本計畫影響範圍將及於東北角與東部整體區位，透過高鐵延伸宜蘭計畫之推動將宜蘭地區納入大臺北通勤圈，花東地區納入環島鐵路一日生活圈，旅運時間之縮短可提升民眾往返東部之意願，促進東北角發展以及東部經濟發展；後續高鐵銜接至宜蘭新站，可透過鐵路及公路系統進行轉乘，同時因應高鐵帶來之旅運量，除了公路轉乘相關配套措施外，亦可藉由增加宜花東區間臺鐵車輛及班次，加速活化宜花東各城鎮之交通及都市發展。 3.遵循國家 2050 淨零政策：透過提升東部聯外軌道運輸容量及速度，提升民眾對於大眾運輸軌道運具使用率，降低個人運具使用及碳排，呼應國家淨零政策。 4.強化國土區域串聯：「2030 全國高快速鐵路網整體規劃」以 4 個 90 分鐘串連東西走廊，擴大一日生活圈，其中北迴透過高鐵延伸宜蘭，打開樹林七堵間鐵路瓶頸，提升東部聯外速度，達成臺北至花蓮 90 分鐘之目標，強化區域間的主要軌道運輸，以完成全國鐵路網 6 小時環島、均衡臺灣發展的目標。		
(二)內容：		
1.路線：本計畫起自既有南港站，沿線經南港聯絡道、「國 3」高速公路、高鐵汐止基地預定地，再經平溪、雙溪、貢寮等區，以圓曲線形避開翡翠水庫集水區後，進入頭城，再續自頭城交流道東南側通過「國 5」高速公路，跨宜蘭河後進入宜蘭。全長約 60.6 公里，其中大坑溪以西既有土建路段約 1 公里，新建工程則約 59.6 公里。 2.車站：宜蘭端 1 座高架車站。 3.維修基地：宜蘭端 1 處維修基地，面積 12.5 公頃。		
施 工 階 段	1.工作內容	土建工程（隧道工程、橋梁工程、路工工程）、車站工程、維修基地工程、軌道工程、機電工程（通訊、電力及號誌）。
	2.施工程序	土建、車站及維修基地工程→軌道工程→機電工程→試車。
	3.施工期限	約 98 個月。
	4.環保措施	空氣污染防治、噪音振動防制、水污染防治、廢棄物處理、工區整潔及景觀維護、文化資產及生態維護、交通維持、環境監測。

		挖方量 (m ³)	填方量 (m ³)	棄土方量 (m ³)	棄土去處
	5.土方管理	666.2 萬 (自然方)	38.6 萬 (自然方)	627.6 萬 (自然方)	依內政部函頒修正之「營建剩餘土石方處理方案」規定辦理。以公共工程撮合交換利用為優先，其次為其他合法之土石方收容處理場所。
營運階段	1.一般設施	軌道、橋梁、車站、緊急停靠站、機電設備、號誌設備、通風設備、通訊設備、照明設備。			
	2.環保設施	景觀綠化設施、防音設施、污水處理設施。			
	3.各項排放物承諾值	依現行環保相關法規規定辦理，目前無各項污染排放承諾值。			

4.1 開發行為之目的

4.1.1 計畫緣起

為強化國土區域串聯、改善宜蘭交通問題及緩解臺鐵樹林至七堵瓶頸運輸壓力，並滿足東部鐵路旅運需求，提升東部聯外軌道運輸速度及效率，交通部持續進行臺鐵宜蘭線及北迴線改善研究，經衡酌現階段高鐵已通車營運且經營績效良好，深受國人依賴，將臺鐵北宜新線及高鐵延伸宜蘭議題納入綜合評估，交通部鐵道局於 108 年底啟動高鐵延伸宜蘭計畫可行性研究暨綜合規劃作業，就運量預測、經效、財務、技術、地區發展、行車運轉調度、用地拆遷及工程課題等各面向深入分析，以避開翡翠水庫集水區、對水資源敏感區影響較低之高鐵延伸宜蘭計畫方案（以下簡稱「本計畫」）作為優選方案。

另針對宜蘭端設站位址，交通部於 110 年 9 月召開「高鐵延伸宜蘭計畫宜蘭端站址方案地方說明會」並於同年 11 月出席立法院交通委員會考察宜蘭交通建設行程，向各界說明規劃內容及聽取地方意見，凝聚地方最大共識；經整體區域發展考量，包含：旅客需求、地方發展、整體成本以及對相關計畫影響，交通部 111 年 1 月 27 日召開研商高鐵延伸宜蘭計畫可行性研究暨綜合規劃報告環評前審查會議，結論略以：本計畫暫以縣政中心以南站址方案為高鐵站址優選方案，請鐵道局據以辦理後續環評作業。

本計畫係高速鐵路工程之開發行為，非屬環保署（現為環境部）102 年 2 月 7 日環署綜字第 1020011809 號（核釋）令附表「營運階段可能運作危害性化學物質達一定規模」及「營運階段可能釋放危害性化學物質之類別」所列之開發內容，依「健康風險評估技術規範」第 12 點規定，得免辦理健康風險評估。

4.1.2 計畫目的

為擘劃全國鐵路網發展藍圖，作為國家整體競爭力提升之基礎，交通部鐵道局提出「2030 全國高快速鐵路網整體規劃」以 4 個 90 分鐘串連東西走廊，擴大一日生活圈，其中北迴透過高鐵延伸宜蘭，打開樹林七堵間鐵路瓶頸，提升東部聯外速度，達成臺北至花蓮 90 分鐘之目標，參見圖 4.1.2-1。

本計畫基於永續發展、綠色運輸、效率及樂活與慢活為主要之東部地區運輸發展走向，以「擴充軌道量能、改善宜蘭交通」、「促進東部交通，區域平衡發展」、「遵循國家 2050 淨零政策」及「強化國土區域串聯」為本計畫目標：

一、擴充軌道量能、改善宜蘭交通

高鐵延伸至宜蘭提供一條新的軌道路廊，可提升東部聯外軌道運輸容

量及速度，可促使臺鐵樹林始發的部分列車有機會調整至宜蘭始發，舒緩臺鐵樹林至七堵瓶頸運輸壓力，滿足往返東部之旅運需求，同時區隔長、短程旅次，以服務區分需求將鐵路供給效率最大化。

二、促進東部交通，區域平衡發展

為促進區域發展，完善之基礎設施可提供其發展較佳利基，其中尤以交通運輸環境之經營至為重要。本計畫影響範圍將及於東北角與東部整體區位，透過高鐵延伸宜蘭計畫之推動將宜蘭地區納入大臺北通勤圈，花東地區納入環島鐵路一日生活圈，旅運時間之縮短可提升民眾往返東部之意願，促進東北角發展以及東部經濟發展；後續高鐵銜接至宜蘭新站，可透過鐵路及公路系統進行轉乘，同時因應高鐵帶來之旅運量，除了公路轉乘相關配套措施外，亦可藉由增加宜花東區間臺鐵車輛及班次，加速活化宜花東各城鎮之交通及都市發展。

三、遵循國家 2050 淨零政策

透過提升東部聯外軌道運輸容量及速度，提升民眾對於大眾運輸軌道運具使用率，降低個人運具使用及碳排，呼應國家淨零政策。

四、強化國土區域串聯

「2030 全國高快速鐵路網整體規劃」以 4 個 90 分鐘串連東西走廊，擴大一日生活圈，其中北迴透過高鐵延伸宜蘭，打開樹林七堵間鐵路瓶頸，提升東部聯外速度，達成臺北至花蓮 90 分鐘之目標，強化區域間的主要軌道運輸，以完成全國鐵路網 6 小時環島、均衡臺灣發展的目標。

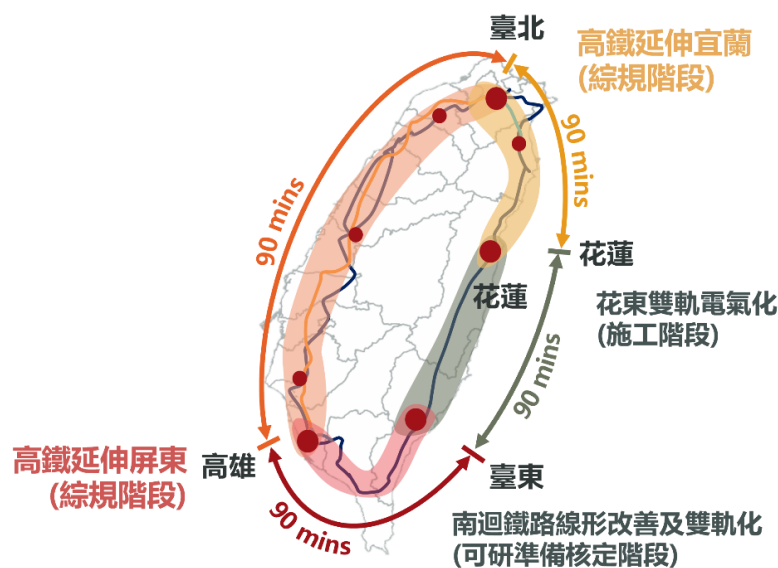


圖 4.1.2-1 全國高快速鐵路網整體規劃示意

4.2 開發行為之內容

4.2.1 路線與工程佈設

一、路線方案

高鐵延伸宜蘭計畫起點銜接既有南港站地下月台，自高鐵預留引道喇叭口接出，跨越大坑溪後，在南港聯絡道高架橋下方，臺鐵南側，以圓曲線形轉往東南通過，接著跨越「國3」高速公路後，經白匏湖社宅預定地進入高鐵汐止基地預定地，續往東南東出汐止基地，於白匏湖山北麓附近續以圓曲線形轉向東北，跨經康誥坑北側聚落後，直線向東延伸，於姜子頭山南麓附近轉向東南延伸，以圓曲線形避開翡翠水庫集水區後，轉向西南方延伸，進入頭城，再續以直線自「國5」頭城交流道東南側往西南偏南延伸，至二龍河附近轉向西南延伸高架通過「國5」高速公路，以直線跨宜蘭河後至宜蘭縣政府東南側設站，再往南跨越省道「台9」線後設置1座維修基地，請參見圖4.2.1-1。

縱面線形方面，南港～汐止約為0%～30.0%、汐止～頭城約為0%～25.0%及頭城～高鐵宜蘭車站為25.0%以下。各項工程構造佈設請參見表4.2.1-1，分述如下，各路段平縱面示意圖請參見圖4.2.1-2～圖4.2.1-4。

(一)隧道路段：共1座明挖覆蓋隧道及10座山岳隧道，長度約0.10～8.04公里不等，合計總長約33.88公里，約占新建工程之56.8%。

(二)橋梁路段：共12座，總長約24.78公里，約占新建工程之41.6%。

(三)路工段：路堤及路塹段總長約0.94公里，約占新建工程之1.6%。

表 4.2.1-1 本計畫路線各種結構型式規模表列

道路結構型式	道路結構長度	備註
隧道段	約 33.88 公里	1 座明挖覆蓋隧道 10 座山岳隧道
橋梁段	約 24.78 公里	12 座橋梁
路工段	約 0.94 公里	—
新建路線總長度	約 59.6 公里	—



圖 4.2.1-1 高鐵延伸宜蘭計畫工程佈設平面示意

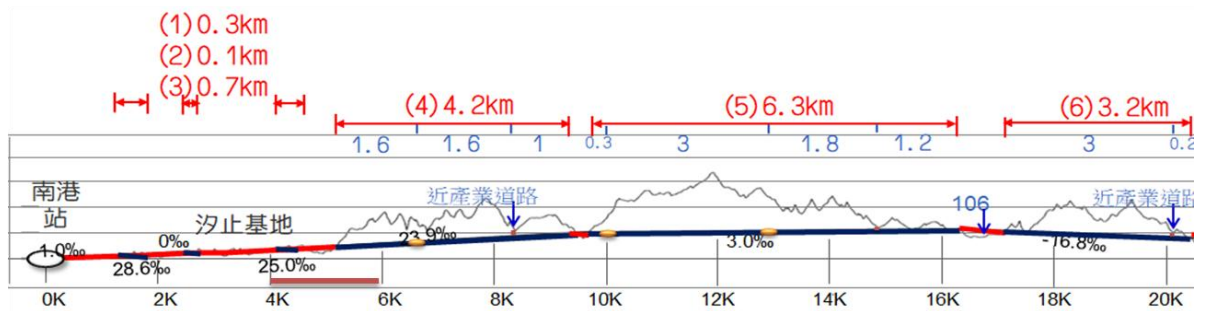


圖 4.2.1-2 高鐵延伸宜蘭路線(南港~平溪)示意

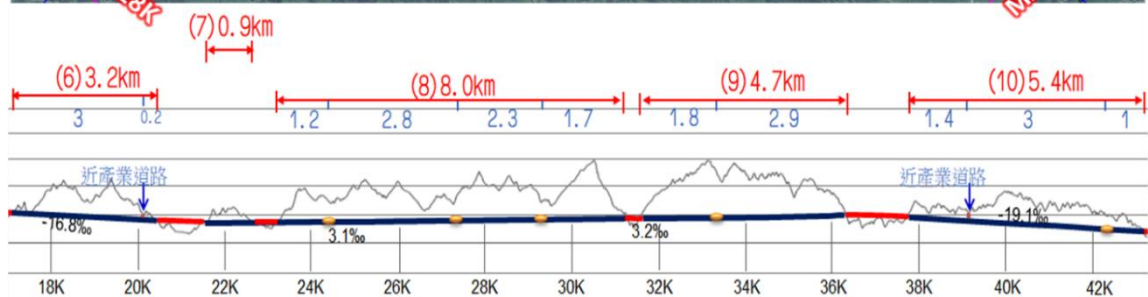
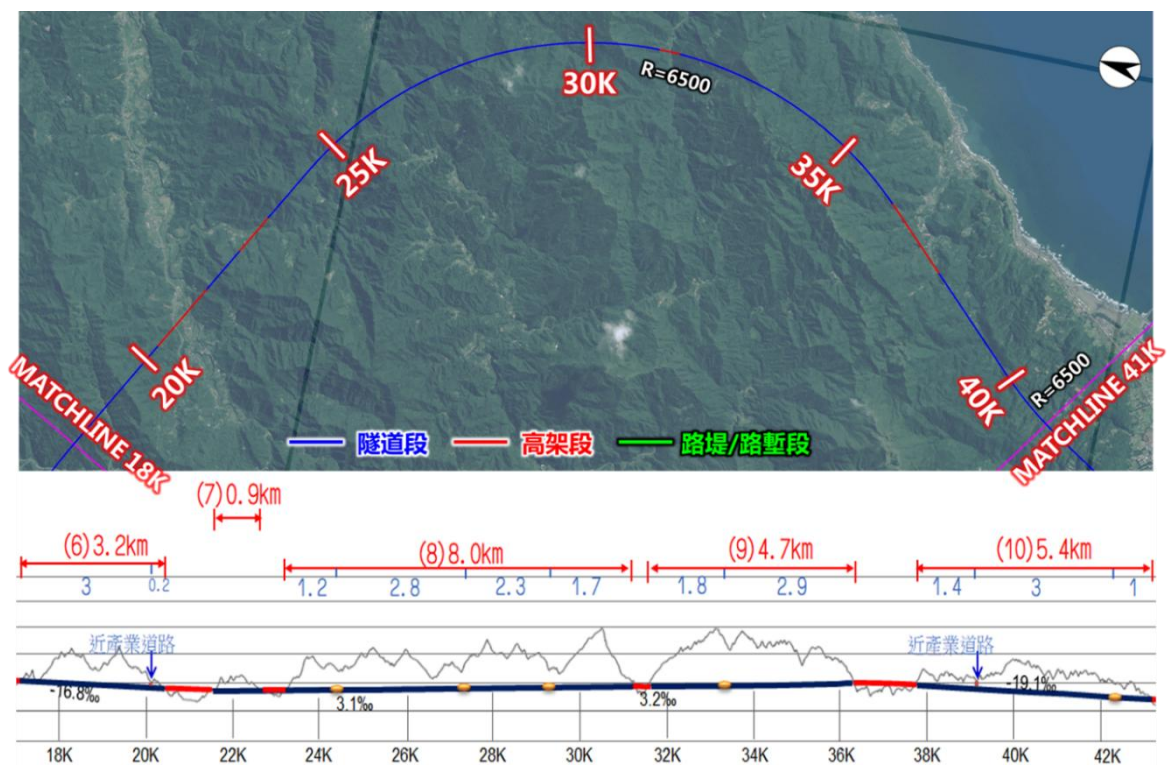


圖 4.2.1-3 高鐵延伸宜蘭路線(雙溪~頭城)示意

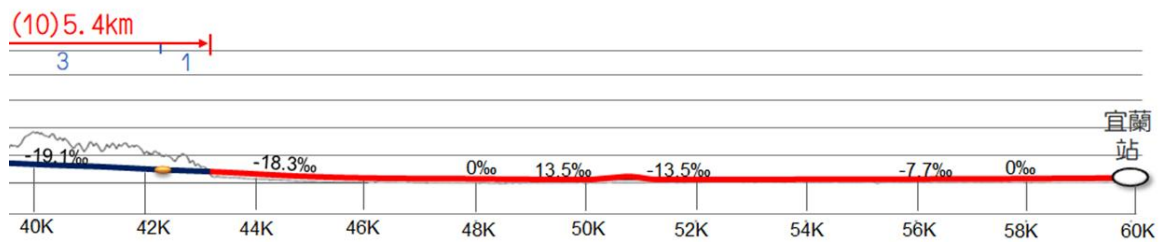
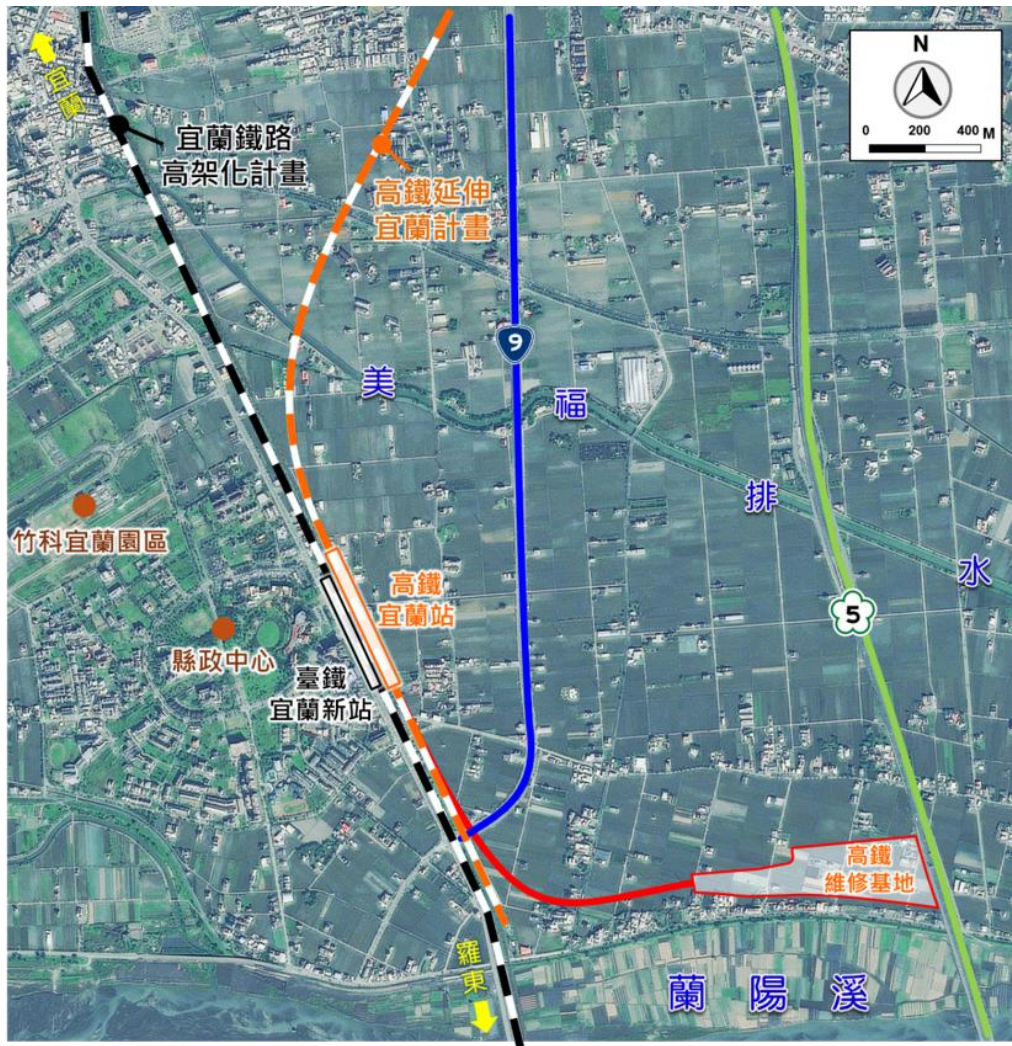


圖 4.2.1-4 高鐵延伸宜蘭路線(頭城～宜蘭)示意

二、車站規劃

宜蘭端規劃興建 1 處車站，於宜蘭縣政中心東南側，位於宜蘭～羅東之間；車站採高架結構型式，並規劃與臺鐵新設宜蘭新站平行共站，請參見圖 4.2.1-5。



註：車站及維修基地配合規劃設計內容考量滾動式調整。

圖 4.2.1-5 車站及維修基地位置示意

三、維修基地規劃

宜蘭端新設 1 處維修基地，考量相關機電系統設施之維修養護作業、備品(料)儲放堆置場地及工作車輛停駐需求(含工程車、機車駐車養護等)，加上既有六家基地(工、電務基地)及烏日基地(機、工、電務基地)距離高鐵宜蘭車站位置分別約 80 公里及 172 公里，為確保未來宜蘭段營運故障排除之時效性，本計畫增設維修基地，並定位為工務、電務基地。

基地設置於蘭陽溪北側及國道 5 號西側，經檢討轉換軌長度，故調整基地位置至 191 縣道(國 5 側車道)邊界，另因基地高程防洪標準及出流管制規定須增加 2.5 公頃用地滿足滯洪池需求，面積(含滯洪池)約 12.5 公頃，基地內配置行政大樓、工務、電務、車輛維修及駐車區等，周邊設有

檢修服務以日檢（夜間），月檢（日間）作業為主，其中日檢作業為車輛外觀、主要機件狀態與機能之檢修，以及駕駛操作設備功能之確認，並檢查列車相關設備狀況及更換消耗品，避免故障發生，頻率約為每 2 天執行 1 次；月檢作業為車輛設備進行清洗、注油、測試、測量及調整，以確保主要機件如集電設備、車門、空調、控制迴路、轉向架、動機等裝置動作圓滑、運用狀態正常之檢修，同時進行車軸超音波探傷檢查及車輪踏面形狀之測量等，頻率約為每 1 個月或 3 萬公里執行 1 次。維修作業未有噴漆及塗裝項目，不排放環境部公告之 22 項有害空氣污染物。

圖 4.2.1-6 維修基地配置示意

4.2.2 路線設計標準

本計畫高鐵路線設計依據高速鐵路「土建設計-第九冊-設計規範」及 107 年 1 月交通部頒「高速鐵路建設技術標準規範」辦理，參見表 4.2.2-1。

表 4.2.2-1 高鐵路線設計標準

項次	項目		高鐵設計標準
1	軌距(mm)		1,435
2	軌道間距(m)		4.5
3	設計速度 (km/h)	設計標準值	350
		最高營運值	300
4	最小曲線半徑 (m)	正線	6,250
5	介曲線型式		正弦半波長
6	介曲線長度	L ₁ =0.0087CV	L ₁ ~L ₄ 取大值
		L ₂ =0.0109C _d V	
		L ₃ =C	
		L ₄ =150m	
7	最大坡度 (‰) (包括曲線坡度折減率)	正線(設計值)	25
		正線(極限值)	35
		車站 (新建)	0
設計速度小於 160km/h			
1	介曲線長度	L ₁ =0.0056CV	L ₁ ~L ₃ 取大值
		L ₂ =0.0069C _d V	
		L ₃ =C	

圖 4.2.3-1 高鐵隧道標準斷面圖

二、橋梁斷面

橋面配置考量滿足列車淨空、軌道設施、電纜溝槽、維修步道、電力桿基礎、胸牆或隔音牆等土建及機電系統設備之空間需求，橋面配置參見圖4.2.3-2。

(一)淨寬需求

高架橋梁以佈設兩軌為主，考量兩軌最小中心距離，加上出軌保護牆、維修走道及電桿等空間，最小橋梁結構全寬約 13 公尺，加計外側胸牆 0.2 公尺，則全寬約 13.4 公尺。

(二)電纜溝槽及維修步道

橋面設有電纜槽，上方可兼具人行安全走道（寬度至少 0.8 公尺）功能，以節省橋面空間。

(三)胸牆與欄杆

橋面兩側設置胸牆，以保護維修人員安全。

(四)隔音牆

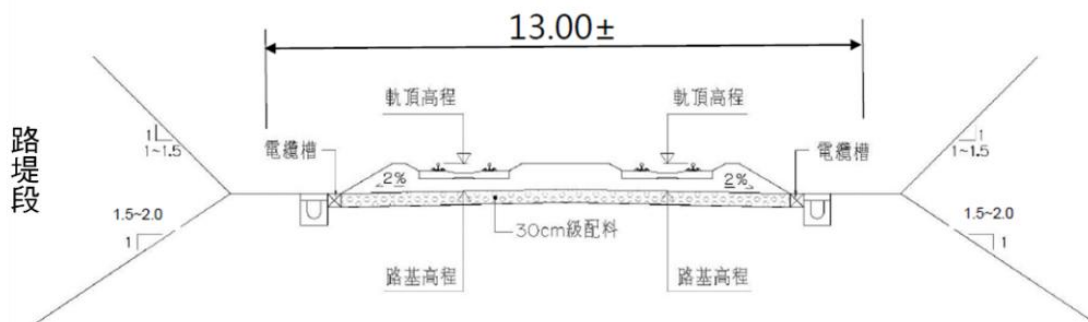
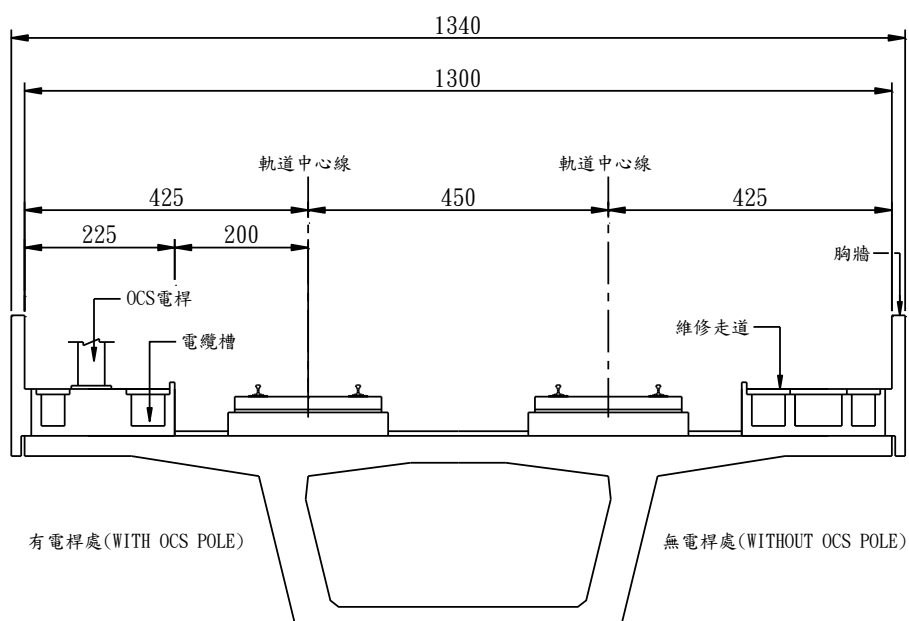
如計畫路段鄰近民房，未來須考慮增設隔音牆之需求，並與上述胸牆作整體造型考量。

(五)電桿基礎

鐵路高架橋考量將電力桿座落於橋面版上，於電力桿處人行步道至少距離約 0.8 公尺，除佈設彈性大外，亦可維持工作步道通行及維修時之安全。

三、路工斷面

路工斷面同樣以佈設兩軌為主，考量兩軌最小中心距離，加上維修走道及電桿等空間，最小寬度需求約13公尺，參見圖4.2.3-3。



4.2.4 工程內容

一、隧道工程

本計畫隧道工程依交通部頒「高速鐵路建設技術標準規範」及高鐵土建設計、軌道設計等相關規範進行規劃。本計畫列車營運行駛速度以 300km/hr 為目標，採單孔雙軌隧道；規劃時考量高鐵隧道內空氣動力效應，斷面以軌道面以上最小淨斷面積，並因應安全防災需求，隧道內兩側需設置緊急走道，以供緊急事故疏散旅客，同時亦可供維修人員使用之安全區，整體開挖斷面積約 140 平方公尺，可滿足高速列車營運需求。此外，本計畫各隧道長度均小於 20 公里，原則不需設置隧道內緊急停靠站，另隧道原則間隔 3,000 公尺應設置緊急出口（採橫坑或豎井方式），及配置相關消防與機電設施。

二、橋梁工程

本計畫橋梁工程依交通部頒「高速鐵路建設技術標準規範」規定，並以符合「鐵路橋梁設計規範」及「鐵路橋梁耐震設計規範」之要求為優先考量，橋面配置以佈設兩軌為主，另為滿足列車淨空、軌道設施、電纜溝槽、維修步道、電力桿基礎、胸牆或隔音牆等設備空間需求，最小橋梁結構（含外側胸牆）全寬約 13.4 公尺。此外，高鐵橋梁須考量較高列車運轉安全度與旅客舒適度之要求，其靜載重與活載重均大於公路橋梁之靜載重與活載重，同時存在橋梁與軌道間之互制作用，因此於配置橋梁種類與跨徑時，將變形量與軌道應力能控制於容許範圍內，以提供合於高鐵運轉之安全度與舒適度要求。

本計畫橋梁配置考量沿線經過之地形、地物，可分為以下三類：

(一)山區路段

考量施工性、減少維護及風力作用等，規劃以預力橋梁為主。上部結構採平衡懸臂工法或結塊推進工法；下部結構採聯合井式基礎或全套管基樁。

(二)平原路段/一般橋型（橋墩高 15 公尺以下）

考量施工性及減少維護等，規劃以預力橋梁為主。上部結構採簡支/全跨預鑄吊裝工法或連續/支撐先進工法；下部結構採全套管基樁。

(三)平原路段/跨高速公路處（橋墩高 20 公尺以下）

因特殊大跨徑橋梁橋墩載重大，為兼顧橋梁變位，規劃採下路式橋

型，如：桁架橋或拱橋。

三、軌道工程

本計畫軌道工程依交通部頒「高速鐵路建設技術標準規範」規定，並以符合「1435 公厘軌距軌道橋隧檢查養護規範」之要求為優先考量，同時參酌國內外相關規範或其他規定與標準，規劃原則如下：

(一)全線鋪設無道碴軌道，減少維修

軌道考量行車安全性及舒適性、最低生命週期成本，以及低振動、低噪音等特性，設計方軌道型式包括隧道段、高架橋段、高架車站段、引道段及路工段，全線永久軌採無道碴軌道配置。

(二)長鉸鋼軌化，減少鋼軌接頭，降低噪音

鋪設長鉸鋼軌可減少鋼軌接頭，降低噪音與振動、軌道養護及維修人力與成本，並提升行車舒適性，永久軌道以鋪設長鉸鋼軌為主，妥善規劃橋梁跨距及支承配置，適當考量橋軌互制及橋上長軌影響。

(三)道岔採用高速可動岔心道岔

為維持主線軌道列車之營運需求：速度快、車次密，採用可動岔心之道岔系統。

(四)無道碴軌道型式之配置

初步規劃採用西部高鐵軌道應用型式，並區分為站間軌道構造系統、道岔段及車站部份及通過宜蘭都會區部分配置。

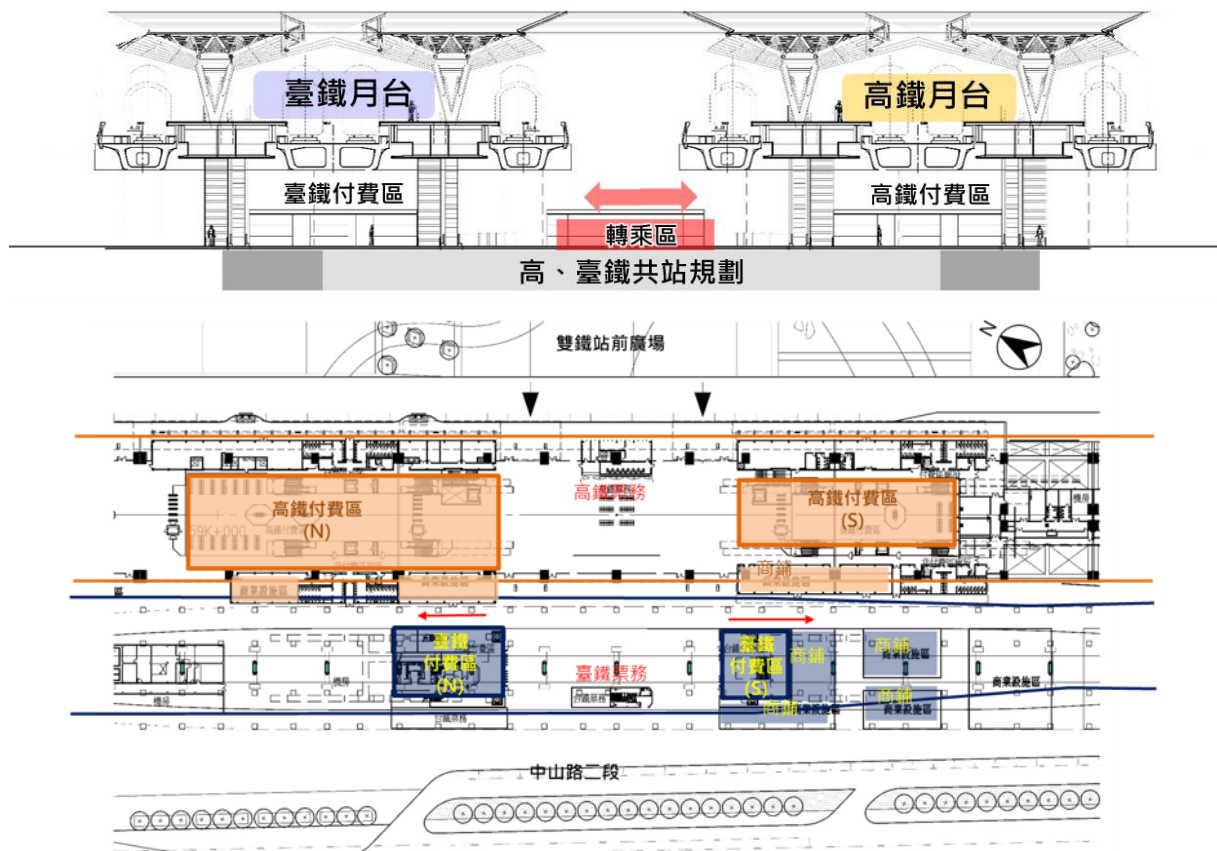
四、車站工程

高鐵車站之耐震設計標準應符合「建築物耐震設計規範」。高鐵宜蘭車站將與臺鐵新設宜蘭新站共站為基礎，將透過地面層轉乘，且結構及轉乘動線上，視為同一車站進行整合設計，請參見圖 4.2.4-1；考量未來接駁臺鐵東部快鐵延伸環島鐵路網之建構，車站採高架結構型式並規劃車輛調度之尾軌。

基本設施空間包含售票大廳、候車大廳、乘車月台、其他旅運空間、營運空間、商場、機房、站前廣場、汽機車停車場、臨停接送區、計程車乘車區、客運轉運站等。

旅運服務設施分為地面層及月台層，依各樓層建築空間配置規劃原則，

地面層主要空間為車站大廳、商店、警政駐點、機電空間及相關轉運設施等；月台層主要供旅客上下車月台、維修人員駐點及耗材、備品存放空間。



註：車站工程內容仍依後續工程設計成果為準。

圖 4.2.4-1 高鐵宜蘭及臺鐵宜蘭新站初步規劃

五、系統機電工程

高鐵系統機電工程包含供電系統、電車線系統、電力遙控系統、通信系統、號誌系統及道旁機電系統等，概述如下：

- (一)供電系統：高鐵全線採用電氣化運轉，供電系統提供高鐵全線列車運行所需之電力，電力來源由台電公司供應，由電車線系統將電力傳送到各列車，使其運轉。
- (二)電車線系統：高鐵電車線系統預計採用日本新幹線系統規格，高鐵正線所採用複合式電車線系統使用於行駛速度較高路段，高鐵車站側線及維修基地所採用簡單式架空電車線使用於行駛速度較低之路段。

(三)電力遙控系統：高鐵電力遙控系統規劃以能滿足營運行車安全需求，且可遠端遙控變電站設備，其功能包含遙控斷路器與開關操作及設備狀態顯示、列印與警報。

(四)通信系統：高鐵通信系統之功能為傳遞高鐵全線語音、影像及數據訊號，主體由光纖電纜所連接。

(五)號誌系統：號誌系統提供相關保護功能及設備，確保所有軌道車輛運轉、工作人員及旅客之安全，設置於正線與基地。

(六)道旁機電系統：道旁機電系統係提供沿線機電設施及其所需之電源及監控等功能。

4.2.5 土石方處理

本計畫工程範圍內預定出土之地層以西部麓山地質區與中央山脈西翼地質區之雪山山脈帶二大地質區為主。雪山山脈帶地質區之地層，由老至新包括：始新世的四稜砂岩、漸新世的乾溝層、大桶山層及中新世的澳底層；西部麓山地質區的地層則包括中新世的木山層、大寮層、石底層、南港層、南莊層、中新世至上新世的桂竹林層及現代的階地堆積層、沖積層。挖方材料依照營建資源土質分類代碼，其中山岳隧道、豎井或橫坑出土之砂岩、頁岩及硬頁岩等屬於 B1 類土方；明挖隧道、洞口位置或橋梁基礎開挖出之材料含礫石、砂土等屬於 B2-1~B2-3 類土方，黏土則屬於 B4 類土方；其岩層材料性質屬可再利用物料。由於維修基地面積調整，並檢討長隧道逃生橫坑、豎井及核心機電系統等設施，進一步檢討本計畫總開挖土石方數量約 666.2 萬立方公尺（自然方）。

按營建剩餘土石方土質代碼分類為 B1 類（岩塊、礫石、碎石或沙），可作為路堤或構造物開挖完成後之回填材料，故此可再利用之剩餘土石方處理方式將優先提供標段內路堤填築、仰拱回填等工程使用，估算計畫所需之回填土方量約 38.6 萬立方公尺（自然方），因開挖土石方總數量大於回填土石方甚多，初步預估將產生之剩餘土石方約 627.6 萬立方公尺（自然方）屬可再利用物料。

針對本計畫剩餘土石方處理依內政部函頒「營建剩餘土石方處理方案」之規定辦理，由承商價購有價物料，或撮合公共工程及公有建築工程進行交換利用，或外運至合法土石方收容處理場所處理等方式進行。

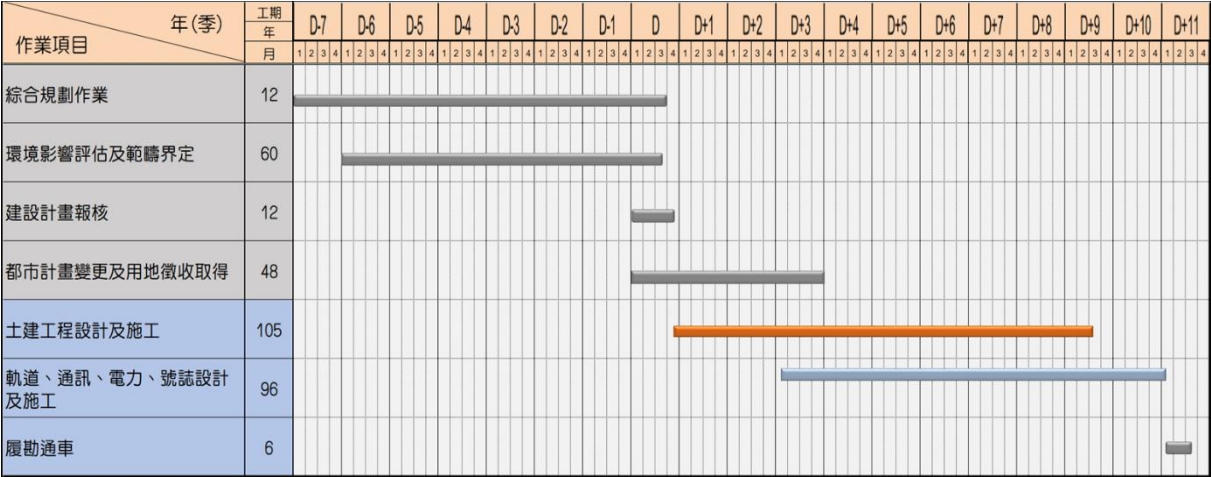
4.2.6 建設進度預估

本計畫預計建設計畫核定後約 11 年通車，其中土建工程依山區橋梁隧道、宜蘭平原橋梁路段特性，初估工期約需 70 個月，土建分段完工移交軌道、後續核心機電及系統整合測試運轉工期約 28 個月，預估工期約 98 個月，請參見表 4.2.6-1。

4.2.7 建設經費概估

本計畫工程主要施工作業包括隧道工程、橋梁工程、車站、基地、軌道、核心機電、雜項工程等，初估全線直接工程經費約新台幣 3,521.8 億元。

表 4.2.6-1 計畫建設時程預估



第五章 減輕或避免不利環境影響之對策

本計畫路線自高鐵南港車站延伸至宜蘭，全長約 60.6 公里，於宜蘭端設置 1 座車站及 1 處維修基地，未來本計畫營運管理單位需依法辦理招標，故目前規劃、興建及營運等階段均以交通部鐵道局為開發單位。本計畫施工完成後，本局仍將列屬營運階段之開發單位，惟因實際營運相關事項及營運階段之環評承諾落實主要係由高鐵營運管理單位負責，本局將於招標確認營運管理單位後，將其列為營運階段之共同開發單位，並依法辦理開發單位變更，而本局作為共同開發單位將負責監管高鐵之營運管理，定期進行相關環評承諾執行之確認及監察，另目的事業主管機關交通部亦將依環評法規定辦理本計畫各階段之環評承諾事項追蹤，透過三級品管確保環評承諾的落實與執行，參見表 5-1。

表 5-1 本計畫各階段開發及營運管理權責

單位權責 計畫階段	開發單位		目的事業主管機關
規劃設計階段	鐵道局	(邀請台灣高鐵公司 用地、財務、規劃小組提 供意見及討論)	交通部 (追蹤考核)
施工興建階段	鐵道局	(邀請台灣高鐵公司 民間工作、興建小組提供 意見及討論)	交通部 (追蹤考核)
營運管理階段	鐵道局 (營運監管)	營運管理公司 ^[註] (營運管理經營)	交通部 (追蹤考核)

註：本計畫現階段主要係透過邀集台灣高鐵公司一同意見交流討論，後續營運階段開發單位須於高鐵延伸宜蘭計畫核定後，確認相關民間參與方式，並進行商議後，將依環評法辦理開發單位變更，納為共同開發單位。

5.1 規劃設計階段

一、公害污染防治

- (一)參照「環境影響評估報告書」所載各項環境保護對策及其審查結論要求進行設計，並納入工程契約書中，責成承包商落實環評承諾及工地環保工作。
- (二)依各場站推估污水量，設計建築物污水處理設施或污水處理廠，其放流水須符合「建築物污水處理設施放流水標準」。
- (三)依各場站推估之廢棄物性質及數量，設計適當容量之儲存設施。

- (四)依水污染防治法第 18 條暨「水污染防治措施及檢測申報管理辦法」第 9 條及第 10 條規定，營建工地應於施工前設置擋雨、遮雨、導雨、沉砂池等設施，收集洗車台及初期降雨量，並檢具「逕流廢水污染削減計畫」，於施工前報當地環保主管機關核備。
- (五)於施工規範中規定承包商須於工區排水出口設置洗車台及沉砂池，並於工區內設置必要之污水處理設施，將工區污水（非逕流廢水）處理至符合「放流水標準」始可放流。
- (六)於施工規範中明訂穩定液不可含重金屬等有害物質及污染物質，並規定承包商提出檢驗證明。
- (七)因應未來交通成長、噪音管制法令變動及沿線都市發展而衍生可能設置隔音牆之需要，高架路線沿線位於第一類、第二類噪音管制區路段須預留隔音牆（不含胸牆）之荷重、承受風壓及空間。
- (八)持續追蹤北部及東部地區公共工程可進行土方交換之相關計畫，以利進行公共工程剩餘土石方交換撮合，或由施工承包商價購或負責清運至合格之土資場。
- (九)車站內採用具省水標章之用水器材。
- (十)針對朝東北向山谷之橋梁型式如採特殊結構橋梁（如：吊橋、斜張橋等）應進行風洞模型試驗評估。
- (十一)針對本計畫路線橋梁段跨越省道部分（如：台 2 庚線、台 9 線及台 7 線），將依據交通部「公路路線設計規範」規定辦理，並與交通部公路局進行協調。
- (十二)將與公路主管機關及運輸路線所在地交通警察單位協商同意本計畫公共工程大貨車行駛台 2 丙線，施工前將依據道路管理處罰條例規定，向道路主管機關及所在地政府警察局交通警察大隊申請臨時通行證。
- (十三)軌道研磨車輛配備集塵系統，於研磨鋼軌時集塵，降低粉塵逸散。
- (十四)設計階段橋梁落墩將研擬避開蘭陽平原主要在池養殖位置並維持供水管線既有功能。
- (十五)本計畫應行駛於橋上之高鐵車輛在強風吹襲下行車安全，可設置防風設施，如防風柵等，以強化隧道出口之高架橋梁防風結構，設計階段於宜蘭地區高架路線沿線預留防風設施空間及載重。

- (十六)將依「航空站飛行場助航設備四周禁止限制建築物及其他障礙物高度管理辦法」規定辦理，並配合提供建物高度（含建物、橋梁、電桿、燈具、標誌等相關設施之海拔總高度及位置之 WGS84 系統經緯度）及基地高程等資料予交通部民用航空局。
- (十七)依高速鐵路建設技術標準規範、鐵路明挖覆蓋隧道設計規範、鐵路橋梁耐震設計規範及建築物耐震設計規範進行設計，確保結構抗震安全。
- (十八)針對本計畫通過養殖漁業生產區，將持續與宜蘭縣政府、當地養殖漁業團體及漁民進行溝通協調（包括補償及環境監測）。
- (十九)維修基地作業未有噴漆及塗裝項目，不排放環境部公告之 22 項有害空氣污染物。

二、地質災害防範

- (一)針對計畫路廊通過之潛在地質敏感區，於設計階段進行地表地質調查、地質鑽探、水位觀測、試驗分析等大地工程調查，獲取規劃設計所須之工程地質參數，提供規劃設計及處理對策研擬之依據。
- (二)分階段(設計、施工之調查精度)進行高鐵延伸宜蘭計畫沿線地質鑽探與試驗工作，詳細分析結構物承载力、液化潛能、差異沉陷、邊坡穩定等，以研擬合宜對策。
- (三)針對計畫路線鄰近建築結構物處，將進行建物識別、現況調查與鑑定，以作為擋土開挖之設計依據。
- (四)路堤段可能遭遇液化、沉陷、地層承载能力不足等問題，雖初步評估潛能低，惟於設計階段仍將針對填築路段配合鑽探調查進一步檢視評估。另針對填築邊坡穩定問題、對區域排水影響條件等地質課題，於設計階段將進行適當之地質鑽探調查，擬定適當之自然邊坡穩定工法與植生保護或擋土結構等處理對策（參見表 5.1-1）。
- (五)橋梁段及維修基地可能遭遇液化、沉陷、地層承载能力不足等問題，雖初步評估潛能低，惟於設計階段將配合鑽探調查進一步檢視評估。另針對橋墩與橋台可能開挖邊坡之穩定問題、土石流潛勢溪流之土石沖刷、橋台與橋墩位置地質條件等地質課題，於設計階段將進行適當之地質鑽探調查，擬定適當之樁基、直接基礎或井筒式基礎等方式處理對策（參見表 5.1-1）。
- (六)隧道洞口應進行詳細地形測量，並利用航照判釋、光達地形及地質

調查等方法，審慎研判各洞口邊坡性質及其可能造成之潛在災害，同時配合鑽探作業探查洞口邊坡覆土厚度及岩體特性，以利設計階段辦理適切之邊坡穩定設計，研選適當護坡工法（參見表 5.1-2）。

- (七)為防範隧道主體因斷層破碎帶或其它地質構造形成之岩層破碎、膠結不良、滲透係數大，可能造成之隧道抽坍、湧水、擠壓等地質災害，需於設計階段依據細部地質及水文地質調查資料妥為設計（參見表 5.1-3）。
- (八)隧道開挖遭遇不良地質，支撐設計採用勁度較大、強度較高之支撐系統，以抑制岩體過量變形，避免引發過大之岩壓。
- (九)針對計畫路線隧道可能遭遇廢礦坑路段，施工時須採開挖面前方震波探測及鑽孔前進探查等，以確認礦坑分布位置及範圍，本計畫已於路線規劃階段調整縱坡迴避礦坑對隧道之影響，如施工中仍遭遇支坑須通過，可採灌漿回填廢礦坑、固結灌漿崩塌區域，或挖除導致隧道沉陷之煤坑，並採用勁度較高之支撐，將隧道仰拱儘速閉合，注意岩栓避免裝設於煤層或未經處理之廢煤坑，鋼筋混凝土襯砌則須考慮廢煤坑處理情況進行設計。
- (十)耐震設計將以符合最新臺灣震區及相關耐震設計規範為最低標準。
- (十一)有關水土保持之規劃設計，將依據「水土保持法」、「水土保持法施行細則」、「水土保持技術規範」等相關規定，研擬相關計畫報告送主管機關核定，設計審查階段將邀請農村水保署參與審查。
- (十二)本計畫以隧道型式通過保安林地，依據保安林解除審核標準第三條規定：屬坡度超過百分之五十五或沖蝕程度屬極嚴重土石易崩塌流失之區域，不得申請解除保安林。經調查本計畫路廊保安林地分布如『評估書（定稿本）』圖 6.2.1-2 所示，全線各隧道洞口已迴避保安林地，其餘路段係採隧道型式以地下穿越方式通過保安林地範圍，故無地表開發重疊前述不得申請解除保安林之區域。

表 5.1-1 路工及橋梁段潛在地質災害處理對策

結構型式	填土路堤	橋梁及維修基地
地質特性	1.多由非凝聚性土壤材料（土、砂、岩塊、卵石等）組成 2.除施工加載期間之彈性沉陷外，壓密沉陷問題不大 3.大部分路段液化潛能不大，僅宜蘭平原段需注意液化潛勢分析	
設計處理對策	採用自然邊坡植生或擋土結構	橋台： 填方－樁基礎 緩坡－直接基礎 陡坡－井筒式基礎 橋墩： 非行水區－直接基礎 行水區－採用樁基礎；針對大跨徑之橋梁則配合採用井式或沉箱基礎或其他合適基礎型式 遭遇高液化潛勢區－採用樁基礎或配合地盤改良對策

表 5.1-2 隧道洞口段潛在地質災害處理對策

地質災害潛能	處理對策	工法研擬
洞口淺覆蓋或偏壓	減少對原地面之開挖擾動	1.採用覆版工法或水泥加固土先回填再鑽掘進洞方式，減少洞口開挖範圍 2.配合採用管幕方式進洞（崩積層） 3.地形偏壓部分採用預襯支保工法
	施工階段：邊坡保護工	採用混凝土格梁、灌漿岩栓或預力岩錨方式穩定邊坡
	完工階段以緩坡覆土回填	原地表地貌以緩坡覆土回填，增加邊坡長期穩定
	營運階段：以監測系統持續監測洞口邊坡穩定性	施工中之監測系統在完工後仍維持，供後續營運階段之洞口邊坡穩定監測。（有崩塌地疑慮處）
隧道洞口落石	增加隧道洞口明挖段長度	配合現地地形及地質狀況，採用隧道洞口上方回填消能材料，或於適當位置設置防落石柵

表 5.1-3 隧道主體段潛在地質災害處理對策

地質災害潛能	處理對策	工法研擬
斷層破碎帶、隧道擠壓	主動及被動式支撐	先進支撐－管幕工法或先撐鋼管 仰拱閉合 預留變形槽 鋼支保加強、二次襯砌承力
滲、湧水	採用近灌遠排理念	前進探查評估：前進探查鑽孔、地電阻影像探查 近灌-灌漿工法：化學灌漿、固結灌漿、皂土灌漿 遠排-排水工法：鑽孔排水、廊道排水、深井排水
廢煤坑	超前探測加強支撐	前進探查、排水鑽孔、回填灌漿、地盤改良、管幕工法、臨時仰拱、基腳保護工

三、水資源及排水功能維護

- (一)橫交之灌排水路及取水設施，設計適當尺寸之結構物予以銜接上、下游，以維持既有輸水功能。
- (二)本計畫路線穿越橫交設施先行檢討其斷面容量是否足夠，再設計依原有斷面延伸或改建。
- (三)橋面排水可引至橋下集水井再銜接橋下鋪石溝再導流至下游排水系統，以增加入滲，減少逕流。
- (四)沿河川兩側邊坡設置路塹，應針對邊坡排水妥善處理，以降低對地表水之影響。
- (五)新建車站及基地排水設施須配合自然地形方向及水文設施。
- (六)本計畫車站及維修基地依出流管制相關規定設置足夠之有效滯洪量體，並避免對聯外排水路造成負擔。
- (七)本計畫工程涉及變更或拆除農田水利設施、使用農田水利設施兼作其他使用、雨水逕流排放設施銜接農田水利設施、廢污水排放農田排水設施之情形時，將依農田水利法第 8、12、13、14 條等規定提出申請許可。
- (八)本計畫路線行經之農田水利設施，主要係以橋梁跨越，落墩處將優先避開灌溉排水路，若無法避開，則須維持灌溉排水路原始尺寸進行局部改道，並維持既有功能。設計階段若需辦理灌溉排水路改道或變更等，將先會商農田水利主管機關並依「農田水利法」規定申請許可。
- (九)本計畫規劃新設 1 處維修基地將改變現行灌溉或排水使用情形，未來視土地使用情形再會商農田水利主管機關討論，若仍有維持既有灌排功能需求，將進行履勘新設水路措施。

四、地下水

- (一)隧道開挖支撐完後會施作鋼筋混凝土襯砌，可有效阻止地下水滲入隧道內，或於局部路段視地質及實際湧水量，評估鋪設全周式防水膜以「不排水」隧道方式施作，故完工營運後預估排水量極低，不致影響地下水。
- (二)地下湧水係屬乾淨清水，一般會鑽設排水管將湧出的清水與隧道地

面之廢（污）水分離，避免進入廢水處理設施內超出其負荷量能，隧道湧水之清水會分流使其直接排放至洞外的水保設施內。各隧道若持續湧水致使水資源流失連續 24 小時每分鐘超過 2,100 公升時，依地形、地質及週邊環境允許條件，於隧道口周邊設置蓄流集水設施，並經沈砂處理，除提供施工用水及緊急消防用水外，並排入承受水體；後續地方政府、營運單位及當地居民協調會勘後，將依協調成果設置蓄水集水設施，以便當地民眾經地方政府申請後，進行水資源汲取。

- (三)依路線可能遭遇湧水性地盤之出水量評估結果，選擇合宜之隧道工程對策，如：排水隧道、阻水隧道及保水隧道。

五、水污染防治

- (一)新建車站及基地生活污水將設置建築物污水處理設備處理至符合「放流水標準」，未來鄰近之污水下水道建設可配合本計畫開發期程，將與下水道主管機關協調後納管。
- (二)於各標工程契約明定承包商，依施工計畫及水污染防治法第 18 條暨「水污染防治措施及檢測申報管理辦法」第 9 條及第 10 條規定，檢具「營建工程逕流廢水污染削減計畫」向當地環保主管機關申報。

六、噪音振動防制

- (一)依「加強公共工程空氣污染及噪音防制管理要點」將空氣污染與噪音防制納入工程招標文件、契約及污染防制費用編列，並將承包商投標標的之空氣污染及噪音防制能力納入招標文件之綜合評選或評分審查項目。
- (二)針對“中度影響以上須研提對策”之施工噪音敏感路段，配合施工步驟，妥擬施工機具使用時段及數量安排，參見『評估書（定稿本）』表 7.1.6-3，設計階段依據最新施工方案，進行使用機具及數量之調整。
- (三)針對鄰近民宅之工區周界設置與路面密接之 2.4 公尺高施工圍籬，並於圍籬向上佈設 0.6 公尺高隔音措施，其隔音量聲音透過等級(STC)達 25dB 以上。
- (四)為降低列車行經道岔段及轉彎段所產生之噪音量，新建路段於設計階段就土建及軌道等方面進行細部檢討調整，據以設計適當減振降噪措施。

(五) 規劃設計採長鉸鋼軌。

(六) 針對目標年交通噪音量預測超出所屬管制區『陸上運輸系統噪音管制標準』之“高速鐵路交通噪音管制標準”及屬“中度”影響以上須研提對策之噪音敏感路段進行防音設計，初步規劃計畫路線相關噪音改善設施參見表 5.1-4。

(七) 設計階段將依據最新路線設計成果，以及沿線建築物分布情形進行噪音振動補充調查評估，並依高鐵列車噪音量及振動位準實測值，參照營運條件評估新建路段之噪音振動幅度，研提「整體交通噪音振動防制計畫」，據以進行減振降噪措施設計。

(八) 為因應未來交通成長、噪音管制法令變動及沿線都市發展而衍生可能設置隔音牆之需要，高架路線沿線須預留於軌道側加鋪吸音材料或設置隔音牆（不含胸牆）之荷重、承受風壓及空間。

(九) 後續依設計階段最新成果進行豎井通風口低頻噪音評估，並於超標通風口位置進行減噪措施，設置消音箱或消音百葉或其他等防音措施，以符合所屬「營業場所噪音管制標準」。

(十) “新北市汐止區秀山里勤進路旁民宅”、“新北市汐止區東山里東山路 31 巷旁民宅”及“宜蘭縣頭城鎮拔雅里吉祥路旁民宅”附近隧道長度超出 1,000 公尺以上須於隧道口設置入口罩頂或假隧道或設通風孔等防制措施。

(十一) 計畫沿線行經宜蘭縣之高架段兩側零星住戶且屬合法建築物者，將依設計階段評估結果針對高鐵交通噪音超標住戶研提減輕對策，例如：於營運或管理範圍內改善交通噪音(設置隔音牆等)；或與超標住戶溝通，於達成協議後輔導零星住宅設置隔音門窗或消音器或其他等防音設施，經目的事業主管機關及主管機關備查後進行作業。

(十二) 為降低高鐵宜蘭維修基地之列車檢修作業及洗車設備運轉產生之噪音，依環評階段評估結果，規劃於洗車設備、列車檢修及駐車廠附近設置隔音罩、隔音牆或其他具隔音效果之防音設施(至少 10dB 減音量)等。後續設計階段將依「新訂高鐵宜蘭車站特定區都市計畫」重新檢討噪音評估結果及防制措施。

表 5.1-4 計畫路線營運期間交通噪音防制措施

相對測點	設置路段 代表點	防制措施				
		項目	里程範圍	方向	長(m)	高(m)
新北市汐止區橫科里 大同路一段旁民宅	01K+166N03R	隔音牆	1K~1.5K	上行	138	2
新北市汐止區樟樹里 勤樸天際大廈	01K+946N18R		1.5K~2.5K	上行	410	2
宜蘭縣宜蘭市南津里 縣政御品社區	59K+245S08R		58k~60k	下行	600	3

註[1]：“XXK+XXDXXR”代表含意：「XXK+XXX」表示測點附近規劃里程；“D”係指位置；“N”為上行線，“S”為下行線；“XXR”表示樓高。

[2]：表中交通噪音防制措施為本階段規劃隔音牆之設置里程範圍及長度，設計階段將要求設計廠商依據最新法令、路線設計成果，以及沿線建築物分布情形進行噪音振動補充調查評估，並依據模擬結果重新檢核噪音防制措施設置位置及研提「整體交通噪音防制計畫」；營運階段將依沿線敏感受體交通噪音監測成果、營運狀況及民眾陳情案件，調整隔音牆設置位置、高度，以減輕交通噪音影響程度。

七、節能減碳檢核機制

(一)依行政院公共工程委員會訂定「公共工程節能減碳檢核注意事項」或交通部另訂之要求辦理。

(二)為降低施工期間溫室氣體排放量，將採用自動化施工(如支撐先進工法、懸臂工法等)、土石方近運利用、提高混凝土強度、卜作嵐材料替代及景觀綠美化等節能減碳措施納入工程規劃設計。

(三)本案新植造林部分不得申請溫室氣體自願減量專案。

八、生態環境維護

(一)進行計畫路線沿線生態敏感區域範圍標定作業，避免因利用或改變周圍森林、水田環境而造成生態棲息地面積或功能之耗損。

(二)設計階段經詳細之測量及用地範圍確認後，再次盤點施工區域內之稀有植物種類、數量及位置。施工範圍內發現稀有植物時，應依照植物生態評估技術規範之稀有植物分級依據標準辦理，如施工範圍內遇到植物技術規範稀特有植物或 2017 年植物紅皮書受威脅植物時，應會同專家學者商討保育對策，規劃適當之保留區或或予以移植。

(三)依詳細施工設計規劃，設計階段於施工前進行 1 次工區內樹木普查，作為移、補植喬木數量依據，目標為胸徑大於 20 公分之樹木。

(四)對於鄰近保育類棲息環境之路段，進行必要性生態調查評估作業，並配合評估結果於敏感路段設置防音或鳥類防撞等保護措施，降低

噪音與視覺影響對周圍動物族群干擾。

- (五)減少照明設施設置，並採用降低照明設施高度和選擇不會吸引昆蟲或鳥類的波長和光源(如低色溫、琥珀色光源(約 2,000K~2,200K 之色溫)或暖白光(<3,000K 之色溫))等方式，減少營運階段對周圍鳥類棲息環境夜間光害干擾。

九、景觀及遊憩

- (一)計畫路線高架橋之設計，將以輕巧、簡單為訴求，避免過多裝飾性設計，俾與現有地貌融合。
- (二)配合地景風貌形塑富設計感之鐵道設施，提供有色彩節奏、季節序列鐵道景觀。
- (三)分析沿線之整體環境色彩特質，研擬路線色彩計畫，使結構物與環境相諧調。

十、土地使用需求

- (一)計畫路線若涉及農業用地變更事宜，依「農業發展條例」、「農業主管機關同意農業用地變更使用審查作業要點」等規定辦理農地變更。
- (二)計畫路線若涉及土地使用變更，將依國土計畫法、都市計畫法等相關規定辦理。
- (三)為保障民眾居住權益，本計畫路權範圍內，經需用土地人以協議價購、徵收或以其他方式取得土地之土地所有權人，因本工程致無法繼續居住，本工程將協助協調內政部或相關單位，優先提供前開土地所有權人安置於高速鐵路宜蘭車站特定區計畫興辦之社會住宅。
- (四)本計畫於確認實際用地範圍後，依「森林法」暨其施行細則規定及保安林經營準則之相關規定檢具相關書圖及用地明細向主管機關申請開發利用許可及土地撥用。

十一、交通維持

- (一)配合分標之細部設計計畫，審慎研擬施工及交通維持計畫，並納入工程合約或施工規範中，責成承包商於施工前提出交通維持計畫，並擬妥交通衝擊減輕對策(包括避開尖峰、警示標誌、時速限制及人員指揮等措施)，經地區交通主管機關核可後實施。

(二)承包商所擬交通維持計畫須針對下列因應對策妥適規劃實質計畫內容：

- 1.妥適規劃運輸路線，並加強運輸車輛警示性標誌及相關污染防治設施之設置與檢查。
- 2.市區受施工車輛干擾之路段，將避開交通尖峰時段，或更換其他替代道路行駛。
- 3.對運輸車輛需嚴加管制、清洗，並防止超載、物品散落及破壞路面。
- 4.運輸車輛行經人口密集社區、學校、醫院等敏感地帶時，時速需低於 30 公里以下且禁鳴喇叭。
- 5.工區出入口需指派人員指揮工區車輛進出。

(三)妥善規劃車站轉乘設施並依未來核定之都市設計審議內容辦理。

十二、文化資產維護

(一)有關大竹圍考古遺址，須編列考古遺址搶救經費，以落實後續路線預訂落墩至遺址範圍內時之考古搶救發掘實施。

(二)計畫行經於二龍河道處應減少落墩，並和當地主辦單位先有妥善的溝通及共識後施工，另於後續計畫核定後將與二龍競渡主辦單位進行協商，透過相關減輕補償措施降低本計畫開發對競渡活動影響，如：高架橋景觀美學配合當地文化彩繪或高鐵文化刊物宣傳二龍競渡文化，宣揚競渡深遠文化。

(三)規劃未來延伸路線時，須注意宜蘭濁水溪治水工事竣工記念碑及蘭陽溪舊鐵路橋影響。

(四)持續掌握本計畫文化資產評估報告提送臺北市、新北市及宜蘭縣政府審議情形，審議結果將再配合送文化部確認。

十三、公共關係維護

(一)土地徵收作業前，會同地方政府舉行用地徵收說明會加強與民眾溝通，並協請有關單位進行用地測量及地上物查估以達公平發放補償費。

(二)高鐵引道段位於南港地區已劃定為臺北市都市公劃更新範圍，將配合都市更新作業提供消弭兩側空間連接問題之措施（如：大平台構想）。

5.2 施工階段

一、工地防災

- (一)由施工人員組成臨時防災小組處理工地之突發事件。
- (二)為地震、颱風、連續暴雨等天災緊急搶救之需，承包商須於工地貯備防災應變器材，如砂包、木樁、繩索、塑膠布、草蓆、鐵絲、砍刀、照明器、滅火器、對講機等，以供緊急救災使用。
- (三)工區設置臨時排水系統，於排水出口設置臨時沉砂池，並於土方臨時堆置區進行覆蓋。
- (四)定期挖除沉砂池之積土，以保持有效之淤砂空間，並於颱風前後加強清理維修工作。
- (五)注意氣象局有關颱風或暴雨之發布預警，並提早採取相關因應措施，以確保工地安全。
- (六)颱風或暴雨來襲前，將機具、構造物等妥善固定，並備足照明設備及發電機。
- (七)於施工現場附近樹立告示牌，防止閒雜人等進入作業區。

二、地質災害防範

- (一)路堤填築、路塹開挖時，如路堤穩定性不足或遭遇順向邊坡滑動等問題，可採用下列工法增加邊坡穩定性；
 - 1.降低載重工法：如降低邊坡坡度、降低邊坡載重。
 - 2.增加抗滑力工法：如坡趾填土、地層改良、擋土牆。
 - 3.邊坡保護：如砌石、蛇籠（石籠）、噴凝土、植生。
- (二)就邊坡開挖段，研判具有潛在地質災害路段，於其邊坡安裝水壓計、傾斜變位計等監測儀器或警報系統，隨時掌握邊坡穩定狀況，遇有明顯滑動跡象時，可迅速處理防範，避免大坍方災害之產生。
- (三)橋梁基礎如遭遇承载力不足問題，將檢討基礎型式、尺寸及承載深度及承载力與沉陷分析，配合上部結構需求就安全、經濟、施工與工期等方面，研選適當基礎工法，如擴大基礎尺寸加大樁徑或增加樁長。

- (四)隧道洞口段，研判在洞口邊坡可能遭遇淺覆蓋或順向坡之區段，將視現地地形條件，採用部分回填後再行開挖進洞之方式，並配合先撐鋼管或管幕鋼管之施作，減少對原地面之開挖範圍及擾動。並配合採用鋼筋混凝土格梁及預力鋼腱岩錨或灌漿錨筋的方式穩定開挖面，並配合原地形以緩波方式回填洞口邊坡開挖範圍，以維持長期之穩定性。施工中並設置隧道洞口邊坡地下水位觀測井或水壓計及土中傾度管監測地下水位變化情形以及地層穩定狀況。在部分隧道洞口可能發生落石災害區段，配合現地地形及地質條件採用延伸隧道洞口明挖覆蓋段之方式，並且於隧道洞口上方回填落石消能材料，或於適當位置設置防落石柵。
- (五)應對預期可能遭遇斷層破碎帶及湧水之隧道路段輔以施工中之地質探查，隨時進行必要地盤改良之處置。其處理方式於破碎帶將以管幕工法及灌漿改良地盤等方式穩定地盤；於湧水段隧道施工前應進行隧道物理探查(如 TSP)及前進鑽孔，掌握湧水區段範圍、地下水壓及湧水量等特性，以選擇合宜之阻水措施，以穩定隧道開挖面。
- (六)遭遇斷層破碎帶時，除設計階段所做的地質探查外，施工中在到達施工斷層帶前須採用長距離水平探查鑽孔，或隧道內震波探測，以確認斷層帶之特性、厚度、破碎程度及是否有斷層泥等。由於本計畫穿過斷層多為逆斷層，透水性較平移斷層和正斷層為低，僅在宜蘭頭城段有較多正斷層，需注意該區段隧道湧水問題。
- (七)在確認斷層特性及其厚度之後，可採於開挖前對斷層段預處理，包括阻水或減輕或避免湧水；頂拱上方及開挖面前方實施地盤改良，管幕工法等。斷層段隧道施工亦可採分區開挖，支撐緊接跟上，即挖即撐，並儘速閉合仰拱，穩定開挖面。
- (八)為防止隧道遭遇褶皺之向斜及背斜處，可能產生抽心與坍塌之風險，可採行前進探查鑽孔確認前方地質狀況，施作先進支撐或鋼矢板，開挖時預留土心，或以噴凝土封面，並採用機械開挖替代鑽炸工法，遭遇軟弱地質時以導坑分階開挖，通過褶皺後再行擴挖等防範措施。
- (九)施工期間，隧道開挖工作面如出現湧水，依公路局施工規範第 02412 章隧道鑽炸法及非全斷面機械開挖規定，工作面滲出水量大於 35 公升/秒連續 24 小時（即連續 24 小時每分鐘超過 2,100 公升），致使水資源流失、工作無法正常進行者，為該工作面鑽掘前進停工，並採緊急應變處理（如排水/止水措施、必要之人員疏散與安全措施等）情況，俟湧水量減至規範值以下，經工程司同意後復工。
- (十)施工期間應進行隧道地質監測及開挖面地質圖測繪，以回饋設計單

位及施工單位，作為隧道開挖安全評估之參考。

- (十一)為調查計畫隧道上方及鄰近河溝基流量，與隧道出水情形進行比較，並評估後續施工潛在危險，施工期間規劃於現階段調查點位(鄰近 8 號隧道至 10 號隧道共 10 點測站)進行每年乾季量測 1 次基流量。

三、排水功能維護

- (一)計畫路線沿線各橫交水路箱涵均配合工程施工先行予以改建，並與上、下游既有水路銜接。
- (二)工區進行整地開挖前，應先妥適設置臨時截流及排水系統，收集地表逕流導入臨時沉砂池，再接入施工中臨時排水幹線或其他永久性之排水設施。
- (三)定期檢查、清理臨時排水系統及沉砂池，以維持其暢通，颱風來襲前清空沉砂池，以空庫增加調節功效，加強上下游水路之巡視並進行必要之清理。

四、農業生產環境維護

- (一)工區廢污水如需排放至農田水利署轄管設施時，「農田水利法」規定檢附計畫書申請許可並取得同意後始得排放。
- (二)計畫路線如涉及農田水利署管轄圳路時，施工期間將維持灌排水路既有功能。

五、水污染防治

- (一)各工區應妥適設置截流系統，收集地表逕流導入臨時沉砂池，再接入施工中臨時排水幹線或其他永久性之排水設施。
- (二)工區洗車台設置沉澱池，洗車廢水經沉澱池處理至符合營建工地放流水標準後再排放。
- (三)承包商於工區設置施工所時，須設置套裝式污水處理設備，將工地所產生之生活污水處理至符合「放流水標準」後方予排放。若因工區空間受限，無法設置污水處理設施或因計畫路線位於「自來水質水量保護區」範圍而設置臨時流動廁所，則須委託清除機構定期清運水肥。

- (四)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，避免降雨期間雨水直接沖蝕造成表土流失，以降低對河川水質之影響。
- (五)各工區開挖面或堆置場所鋪設防止雨水進入之遮雨、擋雨及導雨設施，工區裸露面採用網布或噴植草種方式，避免降雨期間雨水直接沖蝕造成表土流失降低施工暴雨逕流產生土壤沖蝕，增加逕流廢水中泥砂含量。
- (六)施工期間規定承包商遵守「水污染防治法」規定，不得於水污染管制區之水體或其沿岸規定距離內棄置垃圾、水肥、污泥、酸鹼廢液、建築廢料或其他污染物品。
- (七)隧道工程開挖期間，如遇斷層破碎帶，除依現場狀況於隧道兩側較低處施作排水孔分散水流外，並設置排水溝導引水流。
- (八)承包商須依核定之「水土保持計畫」，實施各項臨時性水土保持措施。
- (九)位於「自來水質水量保護區」範圍之工程施工期間將加強非點源污染防治措施，於適當地點設置臨時沖淤控制措施（包括簡易攔砂壩、防災土堤、調節池及其他簡易設施等）以防泥砂外移或適時於裸露面覆蓋防塵布或鋪植草種以防土壤流失。
- (十)隧道湧水主要係乾淨清水，透過排水管銜接至地勢較低處或導入臨時滯洪沉砂池排放。
- (十一)隧道施作廢水中之大顆粒土砂，於污水處理設備前，藉由開挖面側邊排水溝以及沉澱池或集水井進行沉降，以先行降低高濃度之懸浮固體，再利用污水處理設備經過濾、混凝及再沉澱等流程後，處理至符合營建工地之「放流水標準」後再行排放。
- (十二)位於大溪川集水區之工區施工廢水(隧道施作、洗車廢水)集中收集後，經滯洪池沉砂池及污水處理設備妥善處理後，延伸放流水管至大溪川自來水取水口下游之道路邊溝排放，不直接排入水體。
- (十三)施工機具、車輛維修、保養所棄置或溢洩之廢機油、潤滑油、柴油等，營建業主應以適當之儲存設備收集處理，不得隨廢（污）水或逕流廢水排放或溢流於作業環境外。
- (十四)大溪川至得子口溪間隧道之施工廢水處理設施進流口及排放口設置連續監測系統（監測項目：懸浮固體、pH、流量），掌握進、放

流水質進行滾動調整，達到較佳處理效益。

- (十五)採用結構性及非結構性最佳管理作業(BMPs)進行工區非點源污染控制，如結構性 BMPs 可於適當地點設置臨時沖蝕控制措施(包括簡易攔砂壩、防災土堤、調節池及其他簡易設施等)以防泥砂外移，或非結構性 BMPs，如施工人員教育訓練及施工區環境維護，亦將妥善規劃與落實，以控制土壤沖蝕對承受水體懸浮固體濃度之影響。

六、空氣污染防治

- (一)依「營建工程空氣污染防治設施管理辦法」規定及配合現地環境，於工區周界選用符合法令規定之圍籬及防溢座，其圍籬高度至少 2.4 公尺。
- (二)於施工面及工區內運輸道路定期灑水(每日至少二次)以抑制揚塵。
- (三)定期清掃工區內及圍籬附近之塵土，並要求施工單位認養工地出入口周邊道路之洗掃工作，以減少施工期間之揚塵污染。
- (四)針對車輛進出頻率高之區域，須設置自動洗車設備有效清洗。
- (五)工區內裸露地表，應以覆蓋防塵布或防塵網、或鋪設鋼板、混凝土、瀝青混凝土、粗級配或其他同等功能之粒料、或植生綠化、或地表壓實且配合灑水措施、或配合定期灑水等揚塵抑制措施。防制範圍為裸露地面積之百分之 90%，剩餘 10%未防制部分每日定期灑水，以降低營建工程主要污染排放。
- (六)縮短開挖作業工期並採分區挖填，減少同一時間排放源面積。承包商須於工區出口至洗車台間進行鋪面或鋪設鋼板，以減少車體塵土之附著並增加揚塵抑制效果。
- (七)運送具粉塵逸散性之工程材料、砂石、土方或廢棄物，其運送車輛機具應採用具備密閉車斗之運送機具或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。前述防塵布或其他不透氣覆蓋物，應捆紮牢靠，且邊緣應延伸覆蓋至車斗上緣以下至少 15 公分，運輸車輛貨廂應具有防止載運物料滴落污水、污泥之功能或設施。
- (八)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。

- (九) 承包商須經常維修保養施工機具，使機具保持良好狀況，以降低廢氣之排放。
- (十) 施工機具及運輸車輛應使用合格油品(柴油含硫量應符合 10 ppmw 以下規定)，以維護附近空氣品質。
- (十一) 承諾符合五期以上排放標準之運輸車輛(運土、運料)至少達 50%，其餘使用之運輸及施工柴油車輛須符合四期以上排放標準，並做好保養維護工作，減少廢氣排放。
- (十二) 營建工程使用之柴油引擎施工機具與施工車輛選用符合「移動污染源燃料成分管制標準」之合格油品，以減低污染物排放；另為維護空氣品質，配合環保機關推動自主管理策略，承諾 1/2 柴油施工機具取得銀級自主管理標章，以及全數柴油運土車輛取得自主管理標章。
- (十三) 運輸車輛應以主動到檢方式通過縣市環保局柴油車動力計排煙檢測，以確保符合排氣標準。
- (十四) 為維護空氣品質，配合環保機關推動自主管理策略，要求公共工程承包商參考環保署公布之「施工機具排放空氣污染自主改善防制技術指引」進行施工機具定期維修保養或加裝污染防制設備，並針對自有柴油車車輛落實定期保養維修及加強自主管理。
- (十五) 依據「環境部審查開發行為空氣污染物排放量增量抵換處理原則」於北部空品區及宜蘭空品區進行增量抵換細懸浮微粒(PM_{2.5})、二氧化氮(NO₂)及二氧化硫(SO₂)，初步規劃採用「老舊車輛汰舊換新」、「農業剩餘資材採用腐化菌、現地破碎、集中清運或再利用方式」、「稻草集中妥善燃燒」及「金紙集中燃燒」進行抵換，未來依實際執行抵換作業調整 2 空品區執行的抵換量及作為。
- (十六) 於高鐵宜蘭車站特定區之土方暫置區設置空氣品質感測器或 CCTV 或其他環境監測設備，辨識施工區域施工揚塵，即自動開啟灑水設備進行裸露地粉塵抑制等措施，透過智慧化管理，確實執行空氣污染防制作業。
- (十七) 本計畫路線及高鐵宜蘭車站特定區規劃土石方暫置，除依「營建工程空氣污染防制設施管理辦法」第六條第三項「營建工程之工地周界臨接山坡地、河川或湖泊等天然屏障或其他具有與圍籬相同效果者，報請直轄市、縣（市）主管機關同意後，得免設置圍籬。」外，均於工區周界布設全阻隔式圍籬及防溢座。

七、噪音振動防制

- (一) 依「營建工程空氣污染防制設施管理辦法」規定及配合現地環境，於工區周界選用符合法令規定之圍籬及防溢座。
- (二) 於挖土機、推土機、震動壓路機、手持式混凝土振動機及抽水泵等作業時，將採用低噪音機型或音源包覆吸音降低施工噪音影響。
- (三) 低噪音型施工機具係指包含 1.歐洲議會「2000/14/EC」指令 2.具備日本國土交通省「指定低噪音及低振動建築機械規例」3.其他國家認可之低噪音或超低噪音排放標籤 4.透過機型改善或音源包覆等改善措施經量測可達之機具。
- (四) 在距敏感受體編號 R11 青雲路一段 100 巷旁民宅 100 公尺範圍內進行清除掘除及路堤(塹)工程、基樁工程或橋梁下部結構工程施工時，依據「營建工程噪音管制標準」規定，於青雲路一段 100 巷民宅旁進行每周 1 次營建噪音量測，當施工營建噪音超過 60.8dB(A)，應透過加強施工管理方式，避免其高噪音施工機具同時施作，以降低敏感受體噪音量。
- (五) 嚴格監督承包商施工確實採行施工規範所規定之噪音防制措施。
- (六) 依環境監測計畫於工區周界進行噪音量測，如超出營建工程噪音管制標準，責成承包商須採取適當防制措施(如重新安排施工時程、採用低噪音振動之施工機具、工法及隔吸音設施(如隔音罩、隔音牆、組合式防音屋…等)，以減輕營建噪音之影響。
- (七) 維持施工運輸道路平整，以減低車輛行駛路面跳動所產生噪音振動。
- (八) 運輸車輛避開尖峰時段，以降低對運輸道路尖峰時段噪音之衝擊。
- (九) 限制運輸卡車經過社區、學校時之行駛速度，並禁鳴喇叭。
- (十) 施工利用汐平路二段運土期間將於東山國小旁設置固定式連續噪音監測，當學校教學時段內之噪音監測結果連續 2 小時高於評估之音量標準，將傳送警示給工地工程師，經確認係本計畫運輸車輛造成，將要求廠商進行改善，避免影響東山國小之教學。
- (十一) 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；除屬連續性涉及安全之工程、交通維持作業及當地縣、市政府環保主管機關依噪音管制法第八條公告可於夜間施工之營建工程行為外，夜間禁止施工，若將於夜間施工，將事先與民眾溝通。

(十二) 針對民眾陳情施工噪音案，將督促承包商了解民眾陳情的噪音來源及對其影響，或對陳情地區進行噪音量測，確認是否符合管制標準；如係施工噪音超出管制標準，將針對量測之主要噪音來源採用相關噪音防制措施及方式，以降低施工噪音影響。

(十三) 針對隧道鑽炸作業針對洞口增設相關隔音設施，以及規劃於隧道洞口處先以機械開挖方式進行鑽掘，待往隧道內開挖一段距離(60公尺以上)後始進行鑽炸作業。

八、廢棄物處理

(一) 房屋拆除或路面刨除之營建混合物，承包商須依「營建事業廢棄物再利用管理辦法」規定，委由合格之再利用機構代為分類處理，並依內政部公告之「營建事業廢棄物再利用種類及管理方式」辦理。營建混合物由施工承商於工區範圍內或工區外租地臨時堆置，並進行簡易分類，如具逸散性質需施以覆蓋；定期委託合格之業者代為清運處理。

(二) 於施工場所設置有蓋式垃圾桶分類收集生活垃圾，並依「廢棄物清理法」相關規定委託合格之廢棄物清除機構代為處理。

九、土石方資源處理

(一) 依「營建工程空氣污染防制設施管理辦法」規定及配合現地環境，於工區周界選用符合法令規定之圍籬及防溢座，其圍籬高度為 2.4 公尺。

(二) 監督承包商於施工場所設置有蓋式垃圾桶分類收集生活垃圾，並委由合格之清除處理機構代為清運處理。

(三) 地上物拆除產生之廢棄物，承包商須依「廢棄物清理法」之規定，委託合格之廢棄物清除處理機構代為清運處理。

(四) 剩餘土石方運棄及地表路面刨除廢料將依「營建剩餘土石方處理方案」、及「廢棄物清理法」之相關規定清運處理；且為維護水源剩餘土石方不於“自來水水質水量保護區”內暫置或堆置。

(五) 施工車輛所行經距施工工區車輛出入口 500 公尺範圍內之一般道路，有散落土石、泥水滴落或路面損壞時，承包商應負責清掃、清洗及維修。

(六) 基礎以及隧道開挖之土石方等因含水量高而無法當日清運時，應於

工區內適當地點暫時堆置，避免泥水沿途滴落，污染運輸道路。

- (七)若有土石方於工區內臨時堆置時，將要求承包商以砂袋堆砌臨時擋土設施，並於工區周圍開挖臨時截流溝及工區內設置臨時沉砂池，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。
- (八)要求承包商依土石方臨時堆置時間之長短，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蝕造成表土流失；於土石方短期臨時堆置同時進行坡面整理並加以覆蓋，減緩逕流造成土砂之濾出等措施。
- (九)運土車輛駛離工區前，先經洗車設施清洗車身、輪胎及底盤。
- (十)運土車輛應覆蓋防塵布，俾免土方掉落。如有土方開挖之含水量較高且於現地無法暫置排水之情形或有泥漿需裝載運輸者，必須使用密閉式卡車進行運輸作業。
- (十一)加強剩餘土石方外運處理之監督，以防範非法傾棄山谷或河道，造成地表環境之破壞及影響河防安全。
- (十二)未來非使用於本計畫工程之剩餘土石方將依內政部之「營建剩餘土石方處理方案」規定，依兩階段申報程序，由承包商於工地實際產生剩餘土石方前，擬定「餘土處理計畫」經工程主辦機關同意備查後，副知地方政府備查。
- (十三)本計畫隧道土石方碴料碎解處理地點及土石方交換利用：

- 1.本計畫路線雙溪以南之剩餘土石方，預定運至高鐵宜蘭車站特定區工程（以下簡稱“特定區”）為公共工程土石方交換利用，因高鐵特定區開始施工時間（暫估 119 年底）與本計畫預估運土期程約 117 年底，約有 2 年時間落差，故規劃隧道出土將先堆置於特定區範圍（車站專用區約 35 公頃、高鐵維修基地約 12 公頃），預估總面積約 47 公頃；其餘土方於特定區開工後將依「公共工程及公有建築工程營建剩餘土石方交換利用作業要點」直接運至特定區工程填方區鋪填。
- 2.若因故特定區無法如期開工且堆置區已無法再收土堆置時或無法全數交換利用者，本計畫之餘土將遠運臺北港交換利用或依內政部「營建剩餘土石方處理方案」規定之最近之收容處理場所（土石方資源堆置處理場、目的事業處理場所及其他經政府機關依法核准之場所），以減少遠運對交通環境衝擊。計畫路段雙溪以南之剩餘土

石方之出土期程及去化與宜蘭高鐵特定區計畫之期程銜接規劃，倘無法銜接時，則依環境影響評估法相關規定辦理。

(十四)土石方暫置規劃及管理管制

- 1.本計畫隧道及橋梁土石方若有因路堤填築及結構回填所需土方，於工區洞口附近及於橋墩與橋墩間臨時堆置，以減少土方輸運，土石方預估僅於工區內短期堆置即外運處理，尚無土方暫置場之需求。若因工程進度或運輸狀況致需於工區內短期堆置需求，配合工程期程、天候狀況或車輛調度等因素，經評估優先規劃利用路權內用地及隧道洞口設置構台，如用地空間不足則租用路權外國產署或公有土地供土方臨時堆置用之需求，初步評估規劃約需設置 32 處土方暫置區，每處堆置高度不超過 4 公尺高，堆置面積約 1,000~4,500 平方公尺，可暫置之土方約 2,000~8,000 立方公尺。
- 2.土方於標內及標案間利用，如若因標案間招標不順利、極端氣候造成道路短期中斷無法運輸時，土方暫置配套措施：
 - (1)隧道土方，除土方臨時堆置場暫置外，規劃於帶狀工區、路堤段尚未施作之區域、橋墩與橋墩間及隧道內已開挖區域短期臨時堆置，以減少遠運。
 - (2)規劃於帶狀工區尚未施作之區塊內短期臨時堆置，土方堆置高度約 4 公尺，配合橋墩基礎逐墩施作近運回填以減少遠運。
- 3.高鐵車站特定區土石方暫置規劃
 - (1)為因應本計畫隧道出土及特定區開工期程，初步規劃於車站專用區約 35 公頃及高鐵維修基地約 12 公頃暫置土方，最大堆置高度約 5 公尺，最大堆置量約 212 萬方。暫置期間管理單位將依「公共工程及公有建築工程營建剩餘土石方交換利用作業要點」由本計畫施工單位辦理，俟高鐵宜蘭車站特定區工程開工後點交接續管理。
 - (2)依據環境部 103 年 11 月 7 日環署空字第 1030091342 號：函詢營建工程施工基地外之土方堆置作業，是否認定為屬營建工程而毋需申請固定污染源操作許可證疑義案，說明略以：「……有關堆置於施工基地外之工程土方堆置區，倘屬營建工地一部分，應依營建工程空氣污染防制設施管理辦法相關規定，設置或採行抑制粉塵逸散之空氣防制設施，並依規定繳納營建工程空氣污染防制費。前揭工程土方堆置區應符合營建工程空氣污染防

制設施管理辦法之規定，已納入管制對象，則毋需再申請固定污染源操作許可證。惟工程土方堆置區設置於施工基地外者，應於開工前向地方環保局申報及繳納營建工程空氣污染防制費時，將土方堆置區一併納入申報資料，俾利地方環保局執行營建工地管制查核工作。…」，因此本計畫開工前將納入營建工程空氣污染防制費申報，並依「營建工程空氣污染防制設施管理辦法」相關內容辦理；後續如有適用「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」之非營建工地狀況，則依規定辦理各項抑制粒狀污染物逸散設施，並應申請設置、變更及操作許可。

(3)取卸作業區最小約需 3.5 公頃之裸露面積，方能去化最大小時車次，以避免運土車輛於區外等候，進而影響交通及空氣品質。

4.本計畫隧道洞口短期暫置土石方時間，預估堆放 10 天內即遠運，依開挖進度情況，除留作工程再利用土方及因開挖進度或氣候影響聯外道路中斷，土方送達堆置後 1 年內外運處理。

(十五)土石方污染防制【治】措施管理計畫

1.針對工區內之土方暫置區，除工區周界依「營建工程空氣污染防制設施管理辦法」規定設置圍籬及防溢座外，周圍將設置臨時截流設施與沉砂池，並依規定施作堆置區之整地、施工便道、水土保持及環境保護等必要設施，包括工區出入口設置洗車台及沉砂池，土方堆置面及坡面確實以防塵布(網)或其他材料加以覆蓋或定期灑水等方式抑制揚塵及避免降雨期間雨水直接沖蝕造成表土流失，並於暫置區周圍規劃臨時導排水設施接至沉砂池，以防止土砂外流影響鄰近既有排水系統，並於暴雨前、後加強清理截流設施與沉砂池之淤泥，以維持正常排水功能。另沿路擋土牆、橋梁下構(基礎)、排水工程…等回填所需土方，因屬短期性原地回填，就近於帶狀工區、橋墩與橋墩間臨時堆置，以減少土方二次運輸，堆置土方將施以防塵布(網)覆蓋或配合定期灑水，並於臨時堆置區域周圍設置臨時性導排水設施，將導排水接至工區內沉砂池。

2.針對施工基地外之高鐵宜蘭車站特定區土方暫置區等，周界將依「營建工程空氣污染防制設施管理辦法」規定設置圍籬及防溢座，出入口設置洗車台及沉砂池設施。堆置土方將施以防塵布或防塵網覆蓋或配合定期灑水，並於暫置區域周圍設置截水溝等臨時性導排水設施，將導排水接至沉砂池；土方堆置面及坡面視暫置時程長短採用防塵布(網)或其他材料覆蓋或鋪植草種，配合定期灑水，以抑制晴天之塵土飛揚及避免降雨期間雨水直接沖蝕造成表土流失，並於暴雨前、後加強清理截流溝及沉砂池之淤泥，以維持正常排水功

能。

(十六)本計畫施工便道(橋)因應極端氣候管理措施：

1. 便道建置寬度以容納施工機械車輛為限，以減少現地植被擾動。
2. 鋼便橋需符合公路橋梁設計規範及施工所需之設備機具材料之載重設計規定。
3. 鋼便橋跨越溪流河川應依「申請施設跨河建造物審核要點」及河川公地使用之相關規定申請水利主管機關同意。
4. 颱風或超大豪雨發佈前、後，施工單位應定期辦理巡檢鋼便橋及便道之安全，以確保施工安全。
5. 施工便道車行部分以級配或鋼板鋪設、其餘裸露區域除施工作業面外以網布覆蓋或噴附草種，以降低暴雨沖刷。

十、生態環境維護

- (一)施工期間於施工範圍內發現稀有植物時，應依照植物生態評估技術規範的稀有植物分級依據標準辦理，會同保育專家學者商討保育對策，規劃適當之保留區域，或予以移植。
- (二)欲進行原地保留之樹木須及早規畫施工路線及配置圖，目標樹木周圍可以搭設簡單支架保護，並避免工程車輛進出路線靠近，以降低影響。欲進行移植之樹木，為確保移植存活之機率，按較高機率存活的作業方式進行移植，並照時間規畫依序進行移植作業，執行斷根作業須分數次進行，不宜驟然在短時間內完成移植作業，務使移植木在移植後儘快恢復生命力。移植作業進行時間，一般常綠樹種以冬季休眠期為宜，落葉樹種一般以落葉後休眠期且未萌發新芽前為宜。
- (三)移植作業將依據各縣市之相關規範或條例辦理，如宜蘭將參照「宜蘭縣樹木保護自治條例」及「宜蘭縣樹木修剪及移植作業規範」等。
- (四)施工期間加強工程車輛出入口灑水作業，以降低因車輛往返之揚塵。
- (五)配合工程防塵布設置以降低施工揚塵影響。
- (六)施工期間人車流動頻繁，易將入侵植物種子及營養繁殖部位帶往他處，增加其擴散速度與擴散範圍。車輛進出施工區域要進入洗車臺，將車輛周圍及輪胎的泥土與植物種子清洗乾淨。
- (七)施工期間監測外來種植物入侵狀況，於發現入侵初期即進行移除以避免擴散。

- (八)定期對施工人員進行「森林法」及「野生動物保育法」等相關法規保育宣導，並加強施工人員之管制作業，嚴禁相關狩獵與騷擾動物行為。
- (九)限制相關施工人員於非必要不得進入周邊森林內活動，且於施工路線及工區周圍設置告示牌進行勸導，降低植被遭踐踏、攀折及野生動物遭騷擾之機會。
- (十)施工期間管制油料煙火，並嚴禁施工人員亂丟菸蒂或生火，以防造成森林火災。
- (十一)針對森林區域之施工運輸道路兩側與施工區域增設工程圍籬或隔離綠籬，避免移除過多植被。
- (十二)各工區均應保存適當比例之表土以為日後植生復育種源。
- (十三)移植之植栽，須妥善維護，確保其生長狀況，定期澆灌養護。
- (十四)新植之植栽，須以當地適生植物使用複層植栽方式進行栽植。喬木部分，第一段可種植楓香、石朴、魚木、奧氏虎皮楠、軟毛柿、薯豆、杜英、青剛櫟、豬腳楠、香楠、烏心石、菲律賓榕、雀榕、白肉榕、楊梅、森氏紅淡比、樹杞、山黃梔、青楓及大頭茶等，第二段可種植楓香、倒卵葉冬青、魚木、軟毛柿、薯豆、杜英、豬腳楠、香楠、烏心石、雀榕、白肉榕、楊梅、森氏紅淡比、厚皮香、樹杞、山黃梔、青楓及大頭茶等，第三段可種植黃連木、倒卵葉冬青、石朴、魚木、軟毛柿、薯豆、杜英、青剛櫟、豬腳楠、香楠、烏心石、菲律賓榕、雀榕、白肉榕、楊梅、森氏紅淡比、七里香、樹杞、山黃梔、青楓及大頭茶等，第四段可種植楓香、黃連木、山菜豆、朴樹、魚木、軟毛柿、杜英、青剛櫟、白水木、豬腳楠、香楠、烏心石、黃槿、菲律賓榕、雀榕、白肉榕、森氏紅淡比、厚皮香、茄苳、七里香、樹杞、山黃梔、青楓及大頭茶等。灌木部分，第一段可種植燈稱花、金毛杜鵑、臺灣金絲桃、杜虹花、野牡丹、凹葉柃木、臺灣山桂花、月橘及呂宋莢蒾等，第二段可種植燈稱花、金毛杜鵑、唐杜鵑、臺灣金絲桃、杜虹花、野牡丹、凹葉柃木、臺灣山桂花、月橘及呂宋莢蒾等，第三段可種植燈稱花、金毛杜鵑、大葉溲疏、臺灣金絲桃、杜虹花、野牡丹、月橘及呂宋莢蒾等，第四段可種植燈稱花、檀梧、草海桐、杜虹花、黃荊、苦林盤、野牡丹、海桐、臺灣山桂花及月橘等。
- (十五)禁止使用化學除草劑、化學殺蟲劑，並依據「宜蘭縣除草劑使用管理自治條例」、「環境用藥管理法」及「環境用藥禁止含有之成

分及檢驗方法」，不使用已公告禁用之環境用藥，避免影響當地生態環境。

(十六)施工區設置隔音設施以減少噪音量，降低對野生動物產生驅離影響；相關大規模工程(如爆破)施作，避免於晨昏時段野生動物活動高峰期進行，隧道中的鑽炸作業亦針對洞口增設相關隔音設施，降低噪音干擾。

(十七)除基樁混凝土灌漿、橋梁吊裝…等連續性必要工程，以及於鄰近既有鐵路路段施工之特殊需求外，避免於夜間施工，以降低對野生動物夜間活動之干擾。

(十八)工區燈光在非施工時間僅保留工區警示燈，不使用易造成趨光性昆蟲聚集之燈具。

(十九)工程車輛及施工人員車輛限制其停放位置、車速及行進路線等，避免因車輛停放或運行增加週邊環境破壞。

(二十)禁止施工人員攜帶貓或狗等寵物進入工區或飼養於工區內，避免寵物對野生動物造成傷害。

(二十一)施工廢棄物需妥善包覆集中處理；生活廢棄物以有蓋之儲存設施收集處置，避免儲存期間遭野生動物啃食破裂或在運送期間破損，造成環境二次傷害。

(二十二)施工產生之廢棄土方及裸露表土於載運或植生栽植前，先以帆布或防水布等覆蓋土表，以降低土壤流失對動物棲地造成之影響。

(二十三)施工便道規劃以既有道路為優先選擇，並於工程可行之狀況下採用棧橋替代開挖道路，並固定施工車輛行進路線，以降低影響。

(二十四)跨河基礎結構物於非汛期(11月～翌年4月)施作，汛期則降低施工量體。

(二十五)增大橋梁跨距減少橋梁落墩數量，且落墩將避開深槽區，減少行水區之影響。

(二十六)相關排放水均需符合環境部相關法規始得排放。

(二十七)各工區應設置沉砂池，避免含砂量過高的廢污水或雨水流出以

致污染下游水體。

(二十八)施工期間加強各出露段之生態監測作業，參見 6.1.2 節。

(二十九)隧道口施工完畢進入營運期間前，須將隧道周遭路段封閉，避免野生動物誤入軌道，產生撞擊進而導致人身財產安全疑慮。

(三十)移、補植樹木定植 1 年後，每年執行 1 次存活率監測，連續執行監測 3 年。移補植樹木存活率應達 80%以上，未達 100%之數量，以 1:1.2 比例於當年度補植。

(三十一)大溪川至得子口溪之間水系不落墩深槽區，且施工採用懸臂工法，維持河道既有通水功能；於魚類繁殖期洄游行為期間(4~10 月)，大溪川不進行跨河基礎結構物施作，僅於非繁殖期間(11~翌年 3 月，此期間亦為非汛期期間)施作。

十一、景觀及遊憩

(一)事先公告施工項目、時間、影響範圍、替代道路及擬請配合事項，降低對鄰近遊憩區之影響。

(二)定期巡檢工區周邊道路之完整性，若有發現道路破損情形，要求承包商負責修補，以維護行人及車輛之安全，及市容美觀性。

(三)路工段之護坡工程完工後，儘速清理現場並進行美化工作，以縮短施工活動對鄰近地區景觀影響範圍及時間。

(四)加強施工車輛進出工區時的清洗作業，以施工圍籬區隔或管制施工車輛進出路線與機具材料堆放場所，並妥善處理路面清洗與灑水，以降低揚塵、污泥等不良景觀。

(五)掌控施工進度以縮短施工活動對鄰近地區產生視覺衝擊之時間。階段施工完成後即清理現場並進行美化工作。

(六)在施工區域及其周邊預先規劃影響較小之施工運輸道路，確保周邊街區的生活環境與遊憩活動品質。

十二、管線設施

(一)為避免鑽探或施工破壞管線，施工時針對重點區域進行管線試挖作業。

十三、交通運輸

- (一)工區應依當地主管機關之規定，於四周明顯處及主要出入口設置警示燈及警示標誌，以確保行人及通過車輛之安全。
- (二)本計畫土方運輸車輛之運輸時間管制，避開上、下午道路交通尖峰時刻及上、下學時段（7 點～9 點、16 點～19 點），同時針對大型工程車輛之進出需先取得地區主管機關之行車時間及路線之核可，始得進入工區，另對於鄰近狹小路段將設置速率限制標誌，以維護交通安全。
- (三)於工地出入口兩側應設置醒目之警告標誌，且於施工車輛進出工地時，於入口處設置指揮交通哨，同時豎立明顯之導引標誌，以便導引來車提早變換車道，且可避免因車道受阻而造成交通之阻塞。另外派員於入口處指揮交通，導引施工車輛進出工地，同時指揮來往車輛緩慢前進，以使交通順暢，同時避免安全事故之發生。
- (四)施工中施工機具嚴格禁止佔用車道，如有大型施工機械進出除依相關規定向主管單位提出申請外，且重大機具進出時應派人員指揮並疏導交通，以維護行經此路段之汽機車及人之安全。
- (五)施工單位所有建材及機具，不可堆置在車道上，應於施工範圍內將地面之樓板事先規劃成堆料區域、施工車輛行走區，以避免施工車輛佔用車道施工，防礙機慢車及行人之通行。
- (六)時常派員檢視鄰近路面破損情形，以維持道路品質；並於重要路口，視實際行車情形，機動調派交通指揮人員，以免交通阻塞。
- (七)工程車輛載運工程材科或廢棄物不得違規超載、超速，且必需加蓋帆布，以避免散落造成空氣與地面污染。進出工地之車輛或機具，其附著之污物必須確實清洗始得駛出，且應經常沖洗進出口地面，確保環境乾淨。
- (八)施工期間棄土運送，將根據核定之交通維持計畫書執行，以維護交通安全，並降低周邊道路之交通衝擊。
- (九)工程車輛運輸路線經過國中、小學時，如表 5.2-1 所示，應減慢行駛速度，並小心學童。
- (十)針對運輸路線行經山區道路狹小及彎道處，運土期間設置交管人員、避車彎及單向通行管制號誌。

- (十一)施工前辦理施工說明會，與當地居民說明施工時段與動線，告知民眾相關工程進行時段。
- (十二)運輸路線設置施工牌面提醒民眾注意並告知相關工程進行時段。
- (十三)將要求承包商運輸車輛須加裝行車紀錄器，避免施工車輛繞行較密集之聚落外，確保施工運輸車輛不會有超速之行為。
- (十四)運輸車輛行經汐止區東山國小，應避開 6:30～8:30、11:30～13:00 及 15:00～18:00 時段。

表 5.2-1 運輸路線經過國中、小學彙整表

國中、小
新北市汐止區東山國民小學
新北市雙溪區上林國民小學
新北市貢寮區福隆國民小學
新北市貢寮區福連國民小學
宜蘭縣頭城鎮大溪國民小學
宜蘭縣頭城鎮頭城國民小學
宜蘭縣頭城鎮二城國民小學
宜蘭縣頭城鎮竹安國民小學
基隆市暖暖區暖暖國民小學
新北市立貢寮實驗國民中學
國立頭城高級家事商業職業學校

資料來源：本計畫彙整。

十四、漁業資源

- (一)施工階段與養殖戶協調施工作業，以降低本計畫對養殖生產之影響。
- (二)設立水產養殖監測點，調查其是否有受高鐵施工影響，若有明顯受高鐵影響導致產量降低，應商討改善對策及補償辦法。

十五、文化資產維護

- (一)本計畫已提送文化資產調查評報告(含大竹圍、淇武蘭遺址試掘)至相關主管機關進行審議，後續將依審議結論辦理。
- (二)施工期間應針對橫科山考古遺址、二城考古遺址、大竹圍考古遺址、淇武蘭考古遺址、份尾考古遺址、瑪璘考古遺址、武暖考古遺址及辛仔罕考古遺址等 8 處遺址進行施工監看。

- (三)施工期間須於本計畫路線以頭城鎮山區進入蘭陽平原處為北端起始，至路線南端為止實施考古監看。
- (四)工程進行時應注意鄰近區域有無「平溪天燈節」、「礁溪二龍競渡」及其他宜蘭地區平原地段各式民間信仰民俗活動訊息，提前規劃迴避舉辦區域，以免工程影響民眾參與民俗活動的文化權。
- (五)施工時需注意避免造成宜蘭濁水溪治水工事竣工紀念碑、蘭陽溪舊鐵路橋及舊蘭陽大橋影響。
- (六)施工中若發現具古蹟、歷史建築、紀念建築及聚落建築群價值之建造物、疑似考古遺址、具古物價值者或具自然地景價值者，依「文化資產保存法」第 33 條、第 57 條、第 77 條、第 88 條相關規定辦理，停止工程或開發行為之進行並報請主管機關處理。
- (七)施工中若發現疑似水下文化資產，將依「水下文化資產保存法」第 13 條規定，應即停止該影響疑似水下文化資產之活動，維持現場完整性，並立即通報主管機關處理。
- (八)如涉及水域開發行為(含興建工程)，直接或間接涉及海床或陸域水體下之水底或底土之活動，將依「水下文化資產保存法」第 9 條、第 10 條、第 13 條規定辦理。

十六、睦鄰措施

- (一)於工區設置告示牌，標示服務專線，接受民眾之詢問陳情。並且會立即答詢或回覆或處理或反應給其他相關單位處理。
- (二)預留通道，方便學校師生、乘客、居民進出。
- (三)落實各項施工期間公害污染防治措施、交通維持及交通管理等配合措施。

5.3 營運階段

一、噪音振動防制

- (一) 定期進行軌道之維護修補，尤其轉彎處因軌面波狀磨損可能加重噪音振動影響。
- (二) 於沿線敏感受體進行交通噪音振動監測成果，並依據監測成果，採取適當之減振降噪措施。
- (三) 針對民眾陳情案件，先派員瞭解民眾陳情的噪音來源及對其影響，適時對陳情路段進行噪音量測，確認是否符合管制標準，如於營運交通噪音超出管制標準，將針對主要噪音來源採用適當之防音改善措施如隔音牆、軌道研磨等，以減輕交通噪音影響程度。

二、水污染防治

- (一) 車站及維修基地之員工、旅客產生之生活污水，須先行處理至符合「放流水標準後」後再行排放，或於當地污水下水道設置情況允許下，與當地主管機關協調後納入污水下水道系統；產生之污泥則委託當地合格之代清運處理業定期清運處理。

三、廢棄物管理

- (一) 車站設置有蓋垃圾桶收集旅客垃圾及工作人員生活垃圾，委託合格之廢棄物清除處理機構定期清運處理。

四、生態維護

- (一) 選用當地適生植物作為復育資材。
- (二) 通車營運後依環境監測計畫進行隧道口、橫坑與通風口周邊地區植物生長情形監測作業，如有大規模枯萎情況則加以評估其原因，並提出適當之改善措施。
- (三) 進行維修養護道路管制作業，避免人為干擾。
- (四) 於高架段設置防音或鳥類防撞等保護措施等，除降低高鐵行駛產生之噪音影響外，亦可避免鳥類或蝙蝠飛行高度與高鐵行駛高度一致，降低撞擊之機率，營運階段由開發單位協助檢視列車撞擊事件，並提供相關照片供監測顧問公司辨識後納入路死資料，另根據資料成果擇定可能之撞擊熱點後，再針對熱點研擬相關改善對策。

(五)營運期間對於隧道口及路堤段的綠地加強植生維護，定期進行強勢外來植物的移除工作，以避免鄰近環境受到外來種之衝擊。

(六)營運期間鐵軌沿線周遭燈光僅保留警示燈，減少營運之照明設施設置，並降低架設高度，且選用較不會吸引昆蟲或鳥類的波長及光源(如低色溫、琥珀色或暖白光光源)。

五、景觀環境維護

(一)定期維護設施之整齊及清潔，適時重新粉刷，以維護景觀。

(二)定期維護、修整計畫路線沿線之植栽。

六、節能減碳措施

(一)為持續提升列車能源使用效率，導入 LED 裝置汰換計畫及列車駕駛節能運轉計畫。

(二)車站除採購節能標章產品減少能源負荷外，並配合政府推動再生能源政策，建置太陽能發電設施，供車站使用，其餘全數售予台電。

七、交通維護

(一)針對目標年營運期間服務水準下降之路口，採行號誌時制調整等改善方式提升路口績效服務水準。

(二)本計畫核定後，配合車站特定區計畫，交通部將適時會同地方政府進行聯外道路系統改善評估，針對節點及瓶頸路段研擬相關改善計畫，循程序另案爭取預算辦理。

(三)通車前適時協調相關道路主管機關就高鐵宜蘭站主要聯外道路系統增設高鐵場站相關標誌、標線指引。

(四)通車前適時針對車站聯外市區公車及公路客運路線進行規劃並協調該管主管機關（宜蘭縣政府及公路局），整合規劃相關路線。

八、隧道防救災措施

(一)隧道內將設置緊急出口；各出入口、樓梯、通風豎井等之入口高程及維修基地之高程均應符合「高速鐵路建設技術標準規範」之防洪水位，防止洪水入侵，確保系統之安全。

(二)隧道內使用之主要電纜(包括洩波電纜、電力控制電纜、緊急電話及

沿線電話用主電纜等)均為低煙無鹵及耐燃電纜，以確保防災及安全。

(三)列車應可耐燃 15 分鐘，且應設置逃生步道、消防栓箱及逃生橫坑或豎井，並應設置緊急機械排風設施及規劃救援載客列車，以因應緊急事故之救援與減災。

(四)妥擬之火災防災對策流程，並加強定期執行防救災人員演訓，以確保人員安全。

九、地質災害防範

(一)營運期間若遭遇天然災害（偵測到地震、異物入侵、落石、邊坡滑動等），將設置「天然災害告警系統」，透過布設於高鐵沿線之偵測器偵測可能影響行車安全訊號，只要偵測到異常就會觸發告警，傳送訊號至列車駕駛和行控中心，讓駕駛及行控中心即時且掌握災害狀況，並迅速進行各項反應措施。若偵測到地震、異物入侵、邊坡滑動、落石等與安全直接相關之危險訊號，即會透過「自動列車控制系統」發送停車指令停駛列車，確保營運安全。

(二)營運期間針對土壤液化之行車因應措施包括：於高鐵沿線地層下陷熱點路段，長期監測差異沉陷量及角變量之變化，啟動預防性維護工程；針對受影響橋墩，提早透過「碳纖維補強」及「盤式支承墊調整」等工程方法，確保列車高速行駛之安全。

(三)營運期間土壤液化之行車風險影響如下：主要有地層下陷潛勢位置於蘭陽平原，主要為自然與人為因素，依據本區域地文特性，沉陷情況，可分成兩種：

1.地層壓密作用，近地表的近代沖積層會因為重力之影響而產生壓密作用，進而導致地面高度的快速沉降。此類作用常發生於沿海平原，對高鐵安全影響較小。

2.差異沉陷，農民為灌溉作物，抽取深度 50~100 公尺的地下水，易使較淺層的土壤受到壓縮，引起沉陷程度不一的「差異沉陷」。如果高鐵相鄰橋墩間的沉陷程度不一，長期累積會使橋墩角變量大於設計標準，影響軌道平整度或橋梁結構安全性。

十、漁業資源

(一)設立水產養殖監測點，調查其是否有受高鐵營運影響，若有明顯受高鐵影響導致產量降低，將辦理專家學者會議商討改善對策及補償辦法。

第六章 綜合環境管理計畫

6.1 環境監測計畫

環境監測計畫包含施工前、施工期間及營運階段環境監測，環境監測計畫執行成果及完整之環境監測報告將公開於本計畫網站，以利公眾查閱；並將配合環境部環境管理署通知，將監測資料上傳至其指定網路資料庫供查核利用。

6.1.1 施工前環境監測

監測項目包括土壤、地面水水文水質、地下水水文水質、空氣品質、噪音振動、交通運輸、陸域動植物、水域生態，其監測地點、監測頻率及測定參數參見表 6.1.1-1 及圖 6.1.1-1～圖 6.1.1-3。

6.1.2 施工期間環境監測

一、工區內環境監測

參考國內環保相關法規，目前針對營建工地之管制標準包括、「放流水標準」及「噪音管制標準」，擬就其進行營建工地放流水水質及營建噪音振動監測，作為工區作業品質之指標及施工作業之調整參考。有關監測地點、監測頻率及測定參數參見表 6.1.2-1。

二、工區外環境監測

根據環境影響預測成果，擬定工區外環境監測項目，監測項目包括地面水水文水質、地下水水文水質、空氣品質、噪音振動、交通運輸、陸域動植物、水域生態及文化資產，其監測地點、監測頻率及測定參數參見表 6.1.2-1；另針對施工期間相關隧道、豎井及橫坑施工周遭生態環境進行加強監測，監測內容詳如圖 6.1.2-1 及圖 6.1.1-1～圖 6.1.1-3。

6.1.3 營運階段環境監測

監測項目包括地面水水文水質、地下水水文水質、噪音振動、交通運輸、陸域動植物、水域生態等，其監測地點、監測頻率及測定參數參見表 6.1.3-1 及圖 6.1.1-1～圖 6.1.1-3。

表 6.1.1-1 施工前環境監測計畫

環境項目	測定參數	監測地點	監測時機及頻率
土壤	pH 值、銅、汞、鉛、鋅、砷、鎘、鎳、鉻	• 汐止白雲社區附近 • 平溪南山社區附近 • 頭城福成社區附近 • 高鐵車站附近 • 維修基地附近	施工前 1 次
	總石油碳氫化合物 (TPH)	• 維修基地附近	施工前 1 次 (含表土及裏土)採樣測定
地面水 水文水質	• 水溫 • 氫離子濃度指數 • 溶氧量、生化需氧量 • 懸浮固體、導電度 • 硝酸鹽氮 • 氨氮 • 總磷 • 大腸桿菌群 • 重金屬(鎘、鉛、六價鉻、砷、汞、銅、鋅、錳、銀、鎳) • 化學需氧量 • 總溶解固體	• 大坑溪排水下游 • 下寮溪下游 • 康誥坑溪下游 • 茄苳溪下游 • 石腔子溪下游 • 基隆河下游 • 柑腳溪下游 • 三叉坑溪下游 • 丁子蘭溪下游 • 內寮溪下游 • 大溪川下游 • 梗枋溪下游 • 福德坑溪下游 • 金面溪下游 • 二龍河下游 • 下埔排水下游 • 砂仔港排水下游 • 武暖排水下游 • 宜蘭河下游 • 美福排水下游 • 蘭陽溪下游 • 菁斛坑溪下游	施工前 1 次
地下水 水文水質	• 水位 • 水溫 • 氫離子濃度指數 • 總有機碳 • 硫酸鹽 • 氨氮 • 導電度 • 氯鹽 • 硝酸鹽氮 • 溶氧 • 總硬度 • 鐵	• 計畫路線沿線 14 點，其中包含鄰近翡翠水庫集水區路段 5 點、車站 1 點、維修基地 1 點	施工前 1 次

環境項目	測定參數	監測地點	監測時機及頻率
	• 錳 • 重金屬（砷、鎘、鉻、銅、鉛、鋅、汞、鎳） • 總溶解固體物 • 總酚		
空氣品質	• 總懸浮微粒 • 懸浮微粒 • 細懸浮微粒(PM_{2.5}) • 一氧化碳 • 二氧化氮 • 碳氫化合物 • 二氧化硫 • 臭氧 • 氣象（溫度、濕度、風向、風速）	• 新北市汐止區白雲里白雲市民活動中心 • 新北市平溪區十分里十分國小 • 新北市雙溪區上林里上林國小 • 宜蘭縣頭城鎮更新里更新路民宅 • 宜蘭縣頭城鎮頂埔里二城國小 • 宜蘭縣礁溪鄉吳沙村吳沙國中 • 宜蘭縣宜蘭市南津里凱旋國小 • 新北市汐止區自強里青山國民中小學 • 新北市汐止區東山里東山國小 • 新北市貢寮區龍崗里貢寮實驗國中 • 基隆市暖暖區暖暖里暖暖國小 • 宜蘭縣福成里福成社區活動中心	施工前 1 次，每次連續 24 小時監測（不含下雨天及雨後 4 小時內）
噪音振動	• 噪音：L_{eq}、L_{max}、L_x（x=5,10,50,90,95）^[1] • 振動：L_{vx}、L_{v10}、L_{vmax}，並計算其 L_{v10 日}、L_{v10 夜}^[2]	• 新北市汐止區橫科里大同路一段旁民宅 • 新北市汐止區樟樹里勤樸天際大廈 • 新北市汐止區小坑路零散聚落 • 新北市雙溪區外柑里三叉坑民宅 • 宜蘭縣頭城二城里青雲路一段 100 巷旁民宅 • 宜蘭縣礁溪鄉大塢養殖區 • 宜蘭縣宜蘭市東村里黎明三路旁民宅 • 宜蘭縣宜蘭市南津里縣政御品社區 • 維修基地旁民宅	施工前 1 次，每次就「平日」、「假日」各進行 1 次連續 24 小時監測
交通運輸 (路段)	交通量： 1.紀錄雙向車道配置、流向、車種 2.車種需區分小汽車、機車、大客車、小貨車、大貨車、聯結車	• 宜興路一段（臺鐵宜蘭站） • 台 7 線（中山國小） • 宜 18 線（美福鎮安廟） • 市民大道八段 • 內大溪路 • 更新路	施工前半年 1 次，平日 06 時～24 時
	行駛速率： 1.實車跟車調查 2.各調查時段及調查路段內來回行駛三趟（來回為一趟）		施工前半年 1 次，平日晨峰 07 時～09 時、離峰 09 時～11 時、昏峰 16 時～19 時
交通運輸 (路口)	交通量： 1.紀錄路口幾何特性、交通管制行為、時制計畫、流向、車種 2.車種需區分小汽車、機車、大客車、小貨	• 台 5 線/民權街口 • 台 5 線/南興路口 • 台 5 線/仁愛路口 • 台 5 線/新台五路二段 238 巷口 • 台 5 線/汐平路口 • 台 2 丙線/台 2 丁	施工前半年 1 次，平日 06 時～24 時

環境項目	測定參數	監測地點	監測時機及頻率
	車、大貨車、聯結車	• 台 2 丁/縣道 106 線路口 • 台 2 丙線/縣道 106 線路口 • 台 2 線/台 2 丙線 • 台 2/台 2 庚路口 • 台 9/台 2 庚路口 • 縣道 191 線/宜 4 路口 • 縣道 191 線/縣道 192 線路口 • 縣道 191 線/縣道 190 線路口 • 台 9 線/宜 12(七張路)路口 • 台 9 線/台 7 線路口 • 台 9 線/縣道 190 線 • 台 9 線/中山路一段 • 縣民大道/中山路二段路口	施工前半年 1 次，平日晨峰 07 時~09 時、離峰 09 時~11 時、昏峰 16 時~19 時
	行駛速率： 1.實車跟車調查 2.各調查時段及調查路段內來回行駛三趟（來回為一趟）		
陸域植物	• 依據「植物生態評估技術規範」相關規定辦理 • 種類、植生分布及優勢群落	• 0~44K 路段、便道、橫坑、豎井及其周界 500 公尺範圍（分 3 區） • 44~60.6K 路段、便道、橫坑、豎井及其周界 1 公里範圍	施工前 2 次，每次間隔 75 天以上
	稀有植物生長狀況監測	沿線之稀有植物點位（共 16 處，參照表 6.3.3-4） ^[3]	
陸域動物	依據「動物生態評估技術規範」相關規定辦理	• 0~44K 路段、便道、橫坑、豎井及其周界 500 公尺範圍（分 3 區） • 44~60.6K 路段、便道、橫坑、豎井及其周界 1 公里範圍	施工前 2 次，每次間隔 75 天以上
紅外線自動相機監測	• 種類、分布、出現頻度	• 自然度 3 以上之區域（約計畫路線 0K~44K 路段）分為 3 區進行調查（即里程 0K~14K、14K~30K 及 30K~44K），每區紅外線自動相機至少 5 台以上	施工前 1 次
鳥類	• 種類、數量、分布、優勢種、特有性、保育等級、多樣性指數	• 全線 • 竹安溪口鳥類定點調查 • 蘭陽溪口重要濕地鳥類定點調查 • 保育鳥類（如臺灣藍鵲、赤腹山雀、藍腹鵲、領角鴉、黑鳶、冠羽畫眉、白耳畫眉及灰面鵟鷹等）出現頻率較高之區域，12 處	施工前 2 次，每次間隔 75 天以上
兩生類	• 種類、數量、分布、優勢種、特有性、保育等級、多樣性指數	保育蛙類（臺北樹蛙及翡翠樹蛙）熱點調查	施工前 2 次，每次間隔 75 天以上
水域生態	• 魚類 • 底棲生物（蝦蟹螺貝類） • 蜻蜓類 • 水生昆蟲	• 下寮溪交會處鄰近河段上游 • 康詒坑溪交會處鄰近河段上、下游 • 茄苳溪交會處鄰近河段下游 • 石腔子溪交會處鄰近河段下游 • 姜子寮溪交會處鄰近河段上游	施工前 2 次，每次間隔 75 天以上

環境項目	測定參數	監測地點	監測時機及 頻率
	• 浮游性藻類 • 附著性藻類	• 基隆河交會處鄰近河段上、下游 • 柑腳溪交會處鄰近河段上、下游 • 三叉坑溪交會處鄰近河段上、下游 • 丁子蘭溪交會處鄰近河段下游 • 大溪川交會處鄰近河段上、下游 • 梗枋溪交會處鄰近河段上、下游 • 福德坑溪交會處鄰近河段上、下游 • 金面溪交會處鄰近河段上、下游 • 二龍河交會處鄰近河段上、下游 • 得子口溪支流下埔排水交會處鄰近河段上、下游 • 得子口溪支流武暖排水交會處鄰近河段上、下游 • 得子口溪支流湯圍排水交會處鄰近河段上、下游 • 得子口溪支流猴洞坑溪交會處鄰近河段上、下游 • 宜蘭河交會處鄰近河段上、下游 • 美福排水交會處鄰近河段上、下游 • 蘭陽溪鄰近河段上、下游 • 土方堆置區鄰近河段下游	

註[1]：參採國家環境研究院公告「環境噪音測量方法」進行。

[2]：參採國家環境研究院公告「環境振動測量方法」進行。

[3]：稀有植物生長狀況監測，倘後續進行監測時遭遇樹木死亡、遭遇天災、人為或其他因素不復存在，須標註記錄後始停止該棵稀有植物生長狀況監測。

表 6.1.2-1 施工階段環境監測計畫

環境項目		測定參數	監測地點	監測時機及頻率 ^[註]
工區內監測	營建工地放流水水質	pH 值、生化需氧量、化學需氧量、懸浮固體、真色色度、自由有效餘氯、油脂、氨氮與硝酸鹽氮	• 各標工區放流口	每月 1 次
	營建噪音振動	• 噪音： L_x 、 L_{eq} 、 L_{max} 、 $L_{eq,LF}$ ^[2] • 振動： L_{veq} 、 L_{vmax} 、 L_{vx} （ $x=5,10,50,90,95$ ） ^[2]	• 各土木標實際施工範圍之工區周界或最近敏感受體外牆（距建物外牆 1 公尺處）	施工期間每月 1 次，每次於實際施工連續測定 2 分鐘
	營建噪音	• 噪音： L_x 、 L_{eq} 、 L_{max} 、 $L_{eq,LF}$ ^[2]	• 青雲路一段 100 巷旁民宅旁	青雲路一段 100 巷旁民宅 100 公尺範圍內進行清除掘除及路堤(塹)工程、基樁工程或橋梁下部結構工程施工時，每周 1 次量測
工區外監測	地形地質	• 隧道內空變位 • 洞口邊坡傾斜管 • 水位井 • 基流量	• 10 座隧道 • 8 號隧道至 10 號隧道鄰近溪溝共 10 點基流量調查測站（位置如表 6.2.3-9）	• 10 座隧道至少每週監測 1 次至變化趨近於穩定，或依設計階段規定頻率辦理 • 基流量調查進行每年乾季量測 1 次
	地面水水文水質	• 水溫 • 氫離子濃度指數 • 溶氧量、生化需氧量 • 懸浮固體、導電度 • 硝酸鹽氮 • 氨氮 • 總磷 • 大腸桿菌群 • 重金屬（鎘、鉛、六價鉻、砷、汞、銅、鋅、錳、銀、鎳） • 化學需氧量 • 總溶解固體	• 下寮溪上下游 • 康誥坑溪上下游 • 茄苳溪上下游 • 石腔子溪上下游 • 基隆河上下游 • 柑腳溪上下游 • 三叉坑溪上下游 • 丁子蘭溪上下游 • 內寮溪上下游 • 大溪川上下游 • 梗枋溪上下游 • 福德坑溪上下游 • 菁斛坑溪上下游	每月 1 次
			• 大坑溪排水上下游 • 金面溪上下游 • 二龍河上下游 • 下埔排水上下游 • 砂仔港排水上下游 • 武暖排水上下游 • 宜蘭河上下游 • 美福排水上下游 • 蘭陽溪上下游	每季 1 次

環境項目		測定參數	監測地點	監測時機及頻率 ^[註]
工區外監測	地下水 水文水質	• 水位 • 水溫 • 氫離子濃度指數 • 總有機碳 • 硫酸鹽 • 氨氮 • 導電度 • 氯鹽 • 硝酸鹽氮 • 溶氧 • 總硬度 • 鐵 • 錳 • 重金屬（砷、鎘、鉻、銅、鉛、鋅、汞、鎳） • 總溶解固體物 • 總酚	計畫路線沿線 14 點，其中鄰近翡翠水庫集水區路段 5 點、車站 1 點、維修基地 1 點	每季 1 次
	空氣品質	• 總懸浮微粒 • 懸浮微粒 • 細懸浮微粒(PM_{2.5}) • 一氧化碳 • 二氧化氮 • 碳氫化合物 • 二氧化硫 • 臭氧 • 氣象（溫度、濕度、風向、風速）	• 新北市汐止區白雲里白雲市民活動中心 • 新北市平溪區十分里十分國小 • 新北市雙溪區上林里上林國小 • 宜蘭縣頭城鎮更新里更新路民宅 • 宜蘭縣頭城鎮頂埔里二城國小 • 宜蘭縣礁溪鄉吳沙村吳沙國中 • 宜蘭縣宜蘭市南津里凱旋國小 • 新北市汐止區自強里青山國民中小學 • 新北市汐止區東山里東山國小 • 新北市貢寮區龍崗里貢寮實驗國中 • 基隆市暖暖區暖暖里暖暖國小 • 宜蘭縣福成里福成社區活動中心	每季 1 次，每次連續 24 小時監測（不含下雨天及雨後 4 小時內）
	噪音振動	• 噪音：L_{eq}、L_{max}、L_x（$x=5,10,50,90,95$）^[2] • 振動：L_{vx}、L_{v10}、L_{vmax}，並計算其 $L_{v10\text{ 日}}$、$L_{v10\text{ 夜}}$^[3]	• 新北市汐止區橫科里大同路一段旁民宅 • 宜蘭縣頭城二城里青雲路一段 100 巷旁民宅 • 宜蘭縣礁溪鄉大塭養殖區 • 宜蘭縣宜蘭市東村里黎明	施工期間每季 1 次，每次就「平日」、「假日」各 1 次連續 24 小時監測

環境項目		測定參數	監測地點	監測時機及頻率 ^[註]
工區外監測			三路旁民宅	
		• 噪音：Lp、Leq	• 新北市汐止區東山里東山國小旁	汐平路二段運土期間且於學校教學時段內連續監測 ^[7]
	交通運輸 (路段)	交通量： 1.紀錄雙向車道配置、流向、車種 2.車種需區分小汽車、機車、大客車、小貨車、大貨車、聯結車	• 宜興路一段（臺鐵宜蘭站） • 台 7 線（中山國小） • 宜 18 線（美福鎮安廟） • 市民大道八段 • 內大溪路 • 更新路	每半年 1 次，平日 06 時~24 時
		行駛速率： 1.實車跟車調查 2.各調查時段及調查路段內來回行駛三趟（來回為一趟）		每半年 1 次，平日晨峰 07 時~09 時、離峰 09 時~11 時、昏峰 16 時~19 時
	交通運輸 (路口)	交通量： 1.紀錄路口幾何特性、交通管制行為、時制計畫、流向、車種 2.車種需區分小汽車、機車、大客車、小貨車、大貨車、聯結車	• 台 5 線/民權街口 • 台 5 線/南興路口 • 台 5 線/仁愛路口 • 台 5 線/新台五路二段 238 巷口 • 台 5 線/汐平路口 • 台 2 丙線/台 2 丁 • 台 2 丁/縣道 106 線路口 • 台 2 丙線/縣道 106 線路口 • 台 2 線/台 2 丙線 • 台 2/台 2 庚路口 • 台 9/台 2 庚路口 • 縣道 191 線/宜 4 路口 • 縣道 191 線/縣道 192 線路口 • 縣道 191 線/縣道 190 線路口 • 台 9 線/宜 12(七張路)路口 • 台 9 線/台 7 線路口 • 台 9 線/縣道 190 線 • 台 9 線/中山路一段 • 縣民大道/中山路二段路口	每半年 1 次，平日 06 時~24 時
		行駛速率： 1.實車跟車調查 2.各調查時段及調查路段內來回行駛三趟（來回為一趟）		每半年 1 次，平日晨峰 07 時~09 時、離峰 09 時~11 時、昏峰 16 時~19 時
	陸域植物	• 依據「植物生態評估技術規範」相關規定辦理 • 種類、植生分布及優勢群落	• 0~44K 路段、便道、橫坑、豎井及其周界 500 公尺範圍（分 3 區） • 44~60.6K 路段、便道、橫坑、豎井及其周界 1 公里範圍	每季 1 次
		• 稀有植物生長狀況監測	• 沿線之稀有植物點位（參	

環境項目		測定參數	監測地點	監測時機及頻率 ^[註]
工區外監測			照『評估書（定稿本）』表 6.3.3-4) ^[5]	
	陸域動物	• 依據「動物生態評估技術規範」相關規定辦理	• 0~44K 路段、便道、橫坑、豎井及其周界 500 公尺範圍（分 3 區） • 44~60.6K 路段、便道、橫坑、豎井及其周界 1 公里範圍	每季 1 次
	紅外線自動相機監測	• 種類、分布、出現頻度	自然度 3 以上之區域（約計畫路線 0K~44K 路段）分為 3 區進行調查（即里程 0K~14K、14K~30K 及 30K~44K），每區紅外線自動相機至少 5 台以上	每季 1 次，每次至少監測兩個月以上
	鳥類	• 種類、數量、分布、優勢種、特有性、保育等級、多樣性指數	• 全線 • 竹安溪口鳥類定點調查 • 蘭陽溪口重要濕地鳥類定點調查 • 保育鳥類（如臺灣藍鵲、赤腹山雀、藍腹鵲、領角鴉、黑鳶、冠羽畫眉、白耳畫眉及灰面鵟鷹等）出現頻率較高之區域，12 處	• 每季 1 次 • 於冬候鳥季節 10~4 月，每月 1 次
	兩生類	• 種類、數量、分布、優勢種、特有性、保育等級、多樣性指數	保育蛙類（臺北樹蛙及翡翠樹蛙）熱點調查	• 每季 1 次 • 9 月~4 月（繁殖期），每月 1 次調查
	水域生態	• 魚類 • 底棲生物（蝦蟹螺貝類） • 蜻蜓類 • 水生昆蟲 • 浮游性藻類 • 附著性藻類	• 下寮溪交會處鄰近河段上游 • 康誥坑溪交會處鄰近河段上、下游 • 茄苳溪交會處鄰近河段下游 • 石腔子溪交會處鄰近河段下游 • 姜子寮溪交會處鄰近河段上游 • 基隆河交會處鄰近河段上、下游 • 柑腳溪交會處鄰近河段上、下游 • 三叉坑溪交會處鄰近河段上、下游 • 丁子蘭溪交會處鄰近河段下游 • 大溪川交會處鄰近河段上、下游 • 梗枋溪交會處鄰近河段上、下游 • 福德坑溪交會處鄰近河	每季 1 次

環境項目		測定參數	監測地點	監測時機及頻率 ^[註]
工區外監測			段上、下游 • 金面溪交會處鄰近河段上、下游 • 二龍河交會處鄰近河段上、下游 • 得子口溪支流下埔排水交會處鄰近河段上、下游 • 得子口溪支流武暖排水交會處鄰近河段上、下游 • 得子口溪支流湯園排水交會處鄰近河段上、下游 • 得子口溪支流猴洞坑溪交會處鄰近河段上、下游 • 宜蘭河交會處鄰近河段上、下游 • 美福排水交會處鄰近河段上、下游 • 蘭陽溪鄰近河段上、下游 • 土方堆置區鄰近河段下游	
	文化資產	文化資產監看 ^[6]	• 橫科山考古遺址 • 二城考古遺址 • 大竹園考古遺址 • 淇武蘭考古遺址 • 份尾考古遺址 • 瑪璘考古遺址 • 武暖考古遺址 • 辛仔罕考古遺址 • 二龍河(得子口溪)	於任何整地或各種下挖行為期間進行施工中每週一次監看工作
			本計畫路線於頭城鎮山區進入蘭陽平原處為北端起始，至路線南端	於任何整地或各種下挖行為期間進行施工中每月一次監看工作

註[1]：配合工程規劃及實際招標成果，計畫工程可能分標段開工，因此監測地點將配合施工標段展開監測，惟環境監測應持續至展開營運階段監測，不可中斷。

[2]：參採國家環境研究院公告「環境噪音測量方法」進行。

[3]：參採國家環境研究院公告「環境中營建工程及交通運輸系統振動量測方法」進行。

[4]：參採國家環境研究院公告「環境振動測量方法」進行。

[5]：稀有植物生長狀況監測，倘後續進行監測時遭遇樹木死亡、遭遇天災、人為或其他因素不復存在，須標註記錄後始停止該棵稀有植物生長狀況監測。

[6]：宜蘭縣相關遺址須依「考古遺址施工監看注意事項」委託考古學者專家、學術或專業機構研提施工監看計畫予宜蘭縣文化局審查通過，施工監看工作完成後，製作考古遺址施工監看報告(含監看日誌)送宜蘭縣文化局審查。

[7]：施工利用汐平路二段運土期間將於東山國小旁設置固定式連續噪音監測，倘於學校教學時段內之噪音監測結果連續2小時高於評估之音量標準，將傳送警示給工地工程師，相關數據將確認主要音源貢獻之來源，倘確認係本計畫運輸車輛造成，將要求廠商須進行改善。

表 6.1.3-1 營運階段環境監測計畫

環境項目	測定參數	監測地點	監測時機及頻率 ^[註]
地形 地質	• 隧道內空變位 • 洞口邊坡傾斜管 • 水位井 • 隧道目視檢查 • 隧道安全評估(視砌影像掃描)	• 10 座隧道	• 至少每週監測 1 次至變化趨近於穩定，或依設計階段規定頻率辦理 • 每年目視檢查 1 次 • 每 5 年辦理安全評估 1 次
地面水 水文水質	• 水溫 • 氫離子濃度指數 • 溶氧量、生化需氧量 • 懸浮固體、導電度 • 硝酸鹽氮 • 氨氮 • 總磷 • 大腸桿菌群 • 重金屬(鎘、鉛、六價鉻、砷、汞、銅、鋅、錳、銀、鎳) • 化學需氧量 • 總溶解固體	• 大溪川下游 • 美福排水下游	每季 1 次
地下水 水文水質	• 水位 • 水溫 • 氫離子濃度指數 • 總有機碳 • 硫酸鹽 • 氨氮 • 導電度 • 氯鹽 • 硝酸鹽氮 • 溶氧 • 總硬度 • 鐵 • 錳 • 重金屬(砷、鎘、鉻、銅、鉛、鋅、汞、鎳) • 總溶解固體物 • 總酚	• 車站 1 處 • 維修基地 1 處	每季 1 次
噪音振動	• 噪音：L_x、L_{eq}、L_{max}，並計算其 $L_{早}$、$L_{日}$、$L_{晚}$、$L_{夜}$^[2] • 振動：L_{vx}、L_{vmax}，並計算其 $L_{vmax,mean 早}$、$L_{vmax,mean 日}$、	• 新北市汐止區橫科里大同路一段旁民宅 • 新北市汐止區樟樹里勤樸天際大廈	每季就「平日」、「假日」各進行 1 次連續 24 小時監測

環境項目	測定參數	監測地點	監測時機及頻率 ^[註]
	$L_{vmax,mean}$ 晚、 $L_{vmax,mean}$ 夜 ^[3]	• 新北市汐止區小坑路零散聚落 • 宜蘭縣礁溪鄉大塭養殖區 • 宜蘭縣宜蘭市南津里縣政御品社區 • 維修基地旁民宅	
交通運輸 (路段)	交通量： 1.紀錄雙向車道配置、流向、車種 2.車種需區分小汽車、機車、大客車、小貨車、大貨車、聯結車	• 台 9 線（北宜縣界公園） • 台 2 線（石城休息站） • 縣道 191 線（宜蘭交流道南側） • 縣道 191 線（縣民大道北側） • 宜 18 線（美福鎮安廟） • 台 9 線（蘭陽大橋）	每半年 1 次(含平假日)，平日 00 時～24 時；假日 00 時～24 時
	行駛速率： 1.實車跟車調查 2.各調查時段及調查路段內來回行駛三趟（來回為一趟）		每半年 1 次(含平假日)，平日晨峰 07 時～09 時、離峰 09 時～11 時、昏峰 16 時～19 時；假日離峰 07 時～09 時、晨峰 10 時～12 時、昏峰 16 時～18 時
交通運輸 (路口)	交通量： 1.紀錄路口幾何特性、交通管制行為、時制計畫、流向、車種 2.車種需區分小汽車、機車、大客車、小貨車、大貨車、聯結車	• 縣道 191 線/縣道 192 線路口 • 縣道 191 線/縣道 190 線路口 • 台 9 線/宜 12 線路口 • 4.東港路二段/環市東路二段路口 • 台 9 線/縣道 190 線路口 • 縣民大道/中山路二段路口 • 宜科路/中山路一段路口 • 縣政北路/中山路一段路口 • 縣政南路/中山路一段路口 • 台 9 縣/中山路一段路口	每半年 1 次(含平假日)，平日 00～24 時；假日 00～24 時
	行駛速率： 1.實車跟車調查 2.各調查時段及調查路段內來回行駛三趟（來回為一趟）		每半年 1 次(含平假日)，平日晨峰 07 時～09 時、離峰 09 時～11 時、昏峰 16 時～19 時；假日離峰 07 時～09 時、晨峰 10 時～12 時、昏峰 16 時～18 時
陸域植物	• 依據「植物生態評估技術規範」相關規定辦理 • 種類、植生分布及優勢群落	• 0~44K 路段、便道、橫坑、豎井及其周界 500 公尺範圍（分 3 區） • 44~60.6K 路段、便道、橫坑、豎井及其周界 1 公里範圍	每季 1 次
	• 稀有植物生長狀況監測	• 沿線之稀有植物點位（參照表 6.3.3-4）^[4]	
陸域動物	• 依據「動物生態評估技術規範」相關規定辦理	• 0~44K 路段、便道、橫坑、豎井及其周界 500 公尺範圍	每季 1 次

環境項目	測定參數	監測地點	監測時機及頻率 ^[註]
		園(分3區) • 44~60.6K 路段、便道、橫坑、豎井及其周界1公里範圍	
紅外線自動相機監測	• 種類、分布、出現頻度	• 自然度3以上之區域(約計畫路線0K~44K路段)分為3區進行調查(即里程0K~14K、14K~30K及30K~44K)，每區紅外線自動相機至少5台以上	每季1次，每次至少監測兩個月以上
鳥類	• 種類、數量、分布、優勢種、特有性、保育等級、多樣性指數	• 全線 • 竹安溪口鳥類定點調查 • 蘭陽溪口重要濕地鳥類定點調查 • 保育鳥類(如臺灣藍鵲、赤腹山雀、藍腹鵲、領角鴉、黑鳶、冠羽畫眉、白耳畫眉及灰面鵟鷹等)出現頻率較高之區域，12處	• 每季1次 • 於冬候鳥季節10~4月，每月1次
兩生類	• 種類、數量、分布、優勢種、特有性、保育等級、多樣性指數	• 保育蛙類(臺北樹蛙及翡翠樹蛙)熱點調查	• 每季1次 • 9月~4月(繁殖期)，每月1次調查
水域生態	• 魚類 • 底棲生物(蝦蟹螺貝類) • 蜻蜓類 • 水生昆蟲 • 浮游性藻類 • 附著性藻類	• 下寮溪交會處鄰近河段上游 • 康誥坑溪交會處鄰近河段上、下游 • 茄苳溪交會處鄰近河段下游 • 石腔子溪交會處鄰近河段下游 • 姜子寮溪交會處鄰近河段上游 • 基隆河交會處鄰近河段上、下游 • 柑腳溪交會處鄰近河段上、下游 • 三叉坑溪交會處鄰近河段上、下游 • 丁子蘭溪交會處鄰近河段下游 • 大溪川交會處鄰近河段上、下游 • 梗枋溪交會處鄰近河段上、下游	每季1次

環境項目	測定參數	監測地點	監測時機及頻率 ^[註]
		• 福德坑溪交會處鄰近河段上、下游 • 金面溪交會處鄰近河段上、下游 • 二龍河交會處鄰近河段上、下游 • 得子口溪支流下埔排水交會處鄰近河段上、下游 • 得子口溪支流武暖排水交會處鄰近河段上、下游 • 得子口溪支流湯圍排水交會處鄰近河段上、下游 • 得子口溪支流猴洞坑溪交會處鄰近河段上、下游 • 宜蘭河交會處鄰近河段上、下游 • 美福排水交會處鄰近河段上、下游 • 蘭陽溪鄰近河段上、下游	

註[1]：營運期間環境監測結果若無異常或穩定時，將依環評法相關規定報請主管機關，經同意核備後始得停止監測。

[2]：參採國家環境研究院公告「陸上運輸系統噪音測量方法」進行。

[3]：參採國家環境研究院公告「環境中營建工程及交通運輸系統振動量測方法」進行。

[4]：稀有植物生長狀況監測，倘後續進行監測時遭遇樹木死亡、遭遇天災、人為或其他因素不復存在，須標註記錄後始停止該棵稀有植物生長狀況監測。

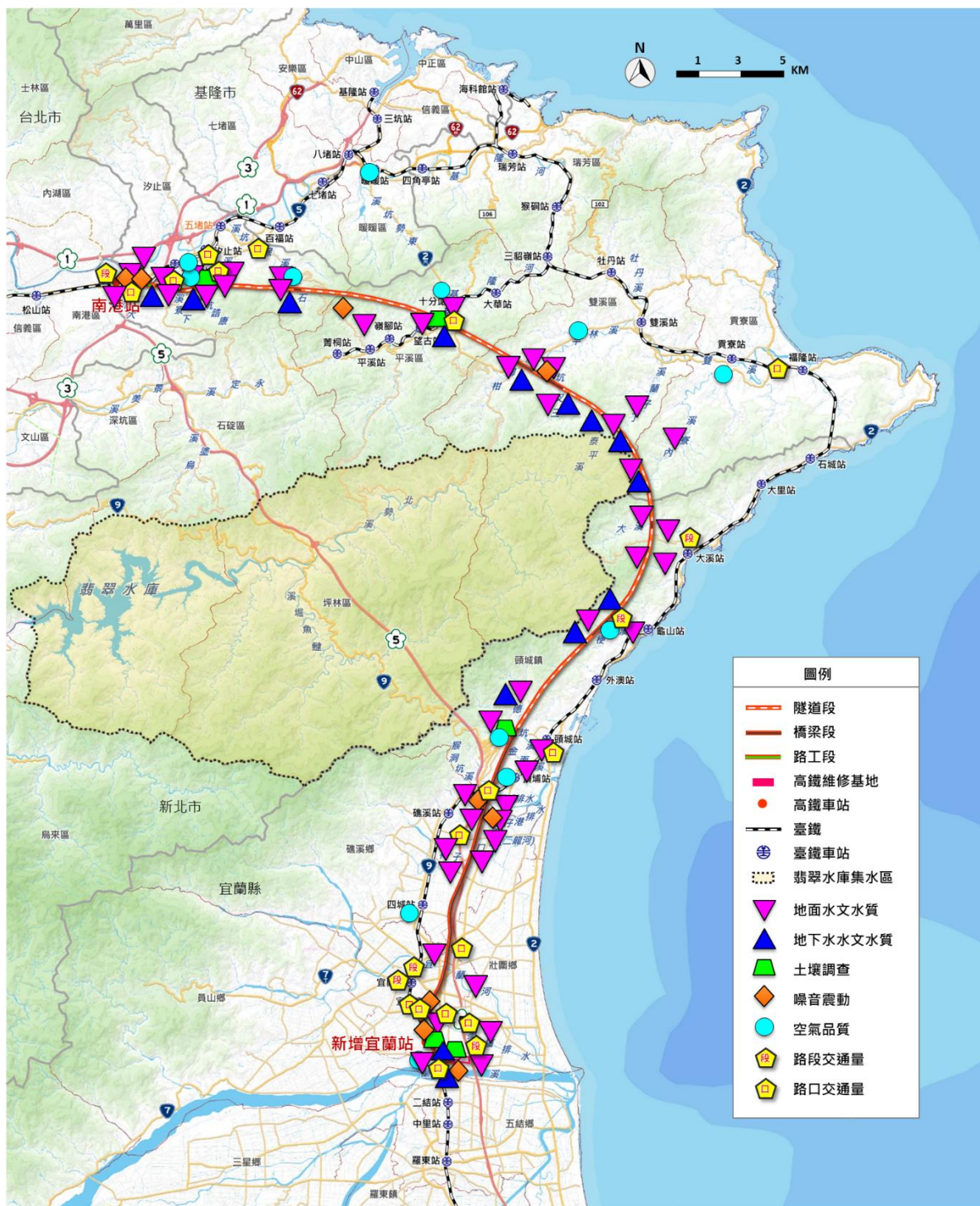


圖 6.1.1-1 物化環境監測計畫點位示意圖



圖 6.1.1-2 陸域生態(含加強監測)監測計畫點位示意圖



圖 6.1.1-3 水域生態監測計畫點位示意圖

6.2 環境保護計畫

6.2.1 環保人力與組織

本計畫環境保護人力組成包括主辦機關、監造單位及承包商等，透過三方間有效之協調機制，方能落實環境保護計畫所訂定之對策。

一、主辦機關

主辦機關負責視察工程施工狀況，督導工程品質及進度。施工期間將派員負責工地環保業務之推動督導、環境監測作業執行及監測成果文件列卷供查閱。

二、監造單位

(一)負責督促承包商依審核通過之環評書件、施工契約及鐵道局施工技術規定中有關交通、安衛、環保等章節規定，落實執行營建工地逕流廢水污染削減計畫與交通維持計畫...等相關環保規定文件。

(二)監督承包商執行環境監測作業，審查檢視監測成果，提送定稿監測成果報告。

三、承包商

(一)定期召開協議組織會議，確實執行營建工地逕流廢水污染削減計畫與交通維持計畫等，亦配合主辦機關與監造單位之指示機動調整施工作業方式，加強各項符合法規標準之環保工作。

(二)辦理環境監測作業，並定期彙整監測成果。

6.2.2 環境衛生管理計畫

為提昇營建工程水準、消弭職業災害、保障職業安全、促進工程順利完成，本計畫依據 01574 章職業安全衛生等作業規定，督促承包商依照「職業安全衛生法暨施行細則」、「職業安全衛生設施規則」、「營造安全衛生設施標準」、「職業安全衛生管理辦法」、「職業安全衛生教育訓練規則」、「加強公共工程職業安全衛生管理作業要點」及「危險性工作場所審查暨檢查辦法」等職業安全衛生法令規定，確實執行工地安全衛生相關事宜。

6.2.3 樹木移、補植及再利用計畫

本計畫開發範圍內受影響樹木較多，因此訂定樹木相關處理計畫，針對受影響範圍之樹木進行樹木普查、移植計畫、補植計畫、監測計畫及再利用計畫等，說明如下。

一、樹木普查：

- (一)施工前依據實際施工影響範圍，進行 1 次樹木普查，作為估算實際移、補植樹木數量之依據。
- (二)調查區域：工程施作範圍，以及施工便道（鋼棧橋）等擾動區。
- (三)調查標的：胸徑 20cm 以上之樹種、珍貴稀有保育植物及受保護樹木。
- (四)篩除樹種：外來入侵種。
- (五)調查項目：1.樹種鑑定、2.量測胸高直徑（DBH）、3.估測樹高及冠寬、4.標示、5.標繪樹木位置及編號。

依據目前現場實際情況及初步規劃之開發及施工範圍，進行胸徑 20cm 以上受影響樹木概估，初估本計畫路線沿線受影響樹木約 12,937 株，而於施工便道（鋼棧橋）影響範圍約有 16,106 株。施工範圍內若有發現文化資產保存法所訂定之珍貴稀有植物及紅皮書近危(NT)等級以上(含)之樹種，採移植辦理，其餘樹種皆採補植辦理。

二、移植計畫：

- (一)移植樹種：珍貴稀有保育植物及受保護樹木[依目前調查結果，路線兩側各 50 公尺範圍內發現有野生稀有植物 3 種（竹柏、蓬萊同蕊草及毛蕨），後續將依施工前樹木普查結果為主]。
- (二)移植數量：依據目前調查內容，野生稀有植物約共有 132 株；後續移植數量依施工前樹木普查結果辦理。
- (三)移植區域：為進行妥善養護，移植地點初步擇定本計畫維修基地內為定植地點。
- (四)移植作業：為提高移植存活率，以區外一次定植為優先，並於移植適期進行，移植作業均將參照新北市「樹木移植作業方式及技術要領」及宜蘭縣「宜蘭縣樹木修剪及移植作業規範」辦理。

三、補植計畫：

(一)新植樹種：原生種樹種。

(二)新植數量：新植樹木數量不低於移除數量，而本計畫初步估計沿線受影響樹木約有 2.9 萬株，扣除現地（施工臨時影響範圍）約可補植 5,000 株，故需再補植約 2.4 萬株（實際需補植數量依施工前樹木普查結果為準）。

(三)新植區域及方式：經洽相關可供補植之單位，彙整可供補植之區位及數量如表 6.2.3-1；後續將依施工前樹木普查結果，與各可供補植地點搓合分配補植樹木之數量；另考量與新北市政府、宜蘭縣政府相關單位溝通協商，透過單次或分批逐年方式提供苗木做為其造林之來源。

四、監測計畫：移植區或補植區域於定植 1 年後，每年執行 1 次樹木存活率監測，連續執行 3 年，存活率應達 80% 以上，未達 100% 之數量，以 1:1.2 比例於當年度補植。

表 6.2.3-1 本計畫可供補植區位或造林方式

可供補植區位	可供補植面積	可供補植數量 (暫估)	樹種
車站及維修基地	1 公頃	約 625 株	原生種
高鐵宜蘭車站特定區	10 公頃	約 6,250 株	
宜蘭龍德兼利澤產業園區	10.1 公頃（可補植約 3.4 公頃）	約 2,125 株	
林業保育署宜蘭分署	4 公頃	約 8,000 株	
國立臺灣大學生物資源暨農學院實驗林管理處產學合作造林（苗栗、花蓮） ^[1]	130 公頃	約 81,250 株	
地方政府植栽管理單位 ^[2] （補植或提供苗木方式）	未定	未定	
小計		約 98,250 株	

註[1]：苗栗及花蓮補植區域，本計畫主要係透過產學合作方式，由第三方提供地點後，委由國立臺灣大學生物資源暨農學院實驗林管理處以造林方式進行補植。

[2]：後續與地方政府植栽管理單位溝通協商，透過補植或提供苗木方式做為造林之來源。

五、再利用計畫

(一)再利用估算：本計畫初估受影響之胸徑 20cm 以上樹木約 2.9 萬株，以每株樹材積約 0.25m^3 ，參照林保署再利用案例，實際進行再利用樹木約為 $1/3$ ，故估算可再利用數量約為 1 萬株，再利用樹木將於現地修剪突出之樹根或枝葉後，因此預估可再利用之材積約為 $2,500\text{m}^3$ ，不可再利用之材積約為 $5,000\text{m}^3$ ；另胸徑 20cm 以下樹木依據永久設施及施工便道範圍，預估不可利用之材積約 $10,900\text{m}^3$ （實際株數及材積需以施工前普查結果為準），多數無法再利用故作為木材廢棄物處理。

(二)再利用類型：參考林保署以往再利用實際案例，本計畫可利用樹木可考量依大、中、小木材分成以下不同的活化類型：

- 1.大、中木材：建築材料、家具、木工藝品、都市綠建材、文化保存與再生材，預估數量約為可再利用材積的 7 成($1,750\text{m}^3$)。
- 2.小木材：教育與教具、能源材料、農業用途，預估數量約為可再利用材積的 3 成(750m^3)。
- 3.有關可再利用之材積，除可作為本計畫車站及維修基地的相關木製品（車站基地之裝置藝術或設施）外，亦可透過地方政府、林保署宜蘭分署、龍德兼利澤產業園區等單位，進行不同相關單位（學校、公共設施、公益團體、農產單位或木材加工廠商）的撮合，以達到木材循環再利用的目的。

(三)本計畫受影響之樹木，相關國有林地移除，將於施工前針對受影響範圍之樹木進行普查後，確認需移除的樹木種類及數量，向林保署進行申請，取得國有林產物採取許可證以及搬運許可證，相關移除作業及後續再利用或廢棄處理將要求廠商需留存相關紀錄資料，以做後續流向追蹤管理。

6.3 地質安全監測計畫

6.3.1 監測目的

監測各地質項目變化趨勢，以研判受計畫開發影響情形及程度，作為必要時提出改善、補救措施或適時調整施工計畫及作業方式之依據。同時可藉以建立施工中之施工品質資料庫，以利工程單位施工稽查及追蹤考核，並可作為地質災害研擬解決方法之依據及參考。

6.3.2 監測內容

依施工期間之環境影響預測結果，擬定監測項目包括開挖安全監測、邊坡(隧道洞口)安全監測、隧道安全監測等。有關施工期間之監測地點、監測頻率及監測參數彙整如表 6.3.2-1。此外，應進行隧道地質監測及開挖面地質圖測繪，以回饋設計單位及施工單位，作為隧道開挖安全評估之參考。

一、開挖安全監測

(一)於橋墩基礎/車站開挖前於周邊裝設地表沉陷點、結構物傾斜儀、結構物沉陷點；於擋土壁體設置支撐應變計、傾斜觀測管及水位觀測井，並於開挖過程中定時觀測開挖周邊地表沉陷、結構物變位；擋土壁體之變形、水位及水壓，可迅速處理防範，避免大坍方災害之產生。

(二)開挖及構築地下結構物時，避免開發行為導致周邊道路沉陷及擋土設施與其結構物侵入計畫道路範圍。

二、邊坡(隧道洞口)安全監測

(一)就邊坡開挖段，研判具有潛在地質災害路段，於其邊坡安裝水壓計、傾斜變位計等監測儀器或警報系統，隨時掌握邊坡穩定狀況，遇有明顯滑動跡象時，可迅速處理防範，避免大坍方災害之產生。

(二)隧道洞口段，研判在洞口邊坡可能遭遇淺覆蓋或順向坡之區段，將視現地地形條件，採用部分回填後再行開挖進洞之方式，並配合先撐鋼管或管幕鋼管之施作，減少對原地面之開挖範圍及擾動。並配合採用鋼筋混凝土格梁及預力鋼腱岩錨或灌漿錨筋的方式穩定開挖面，並配合原地形以緩波方式回填洞口邊坡開挖範圍，以維持長期之穩定性。施工中並設置隧道洞口邊坡地下水位觀測井或水壓計及土中傾度管監測地下水位變化情形以及地層穩定狀況。在部分隧道洞口可能發生落石災害區段，配合現地地形及地質條件採用延伸

隧道洞口明挖覆蓋段之方式，並且於隧道洞口上方回填落石消能材料，或視需要於適當位置設置防落石柵。

三、隧道安全監測

於隧道開挖階段，於外觀砌裝設收斂岩釘(或 3D 光學儀器)、沉陷觀測釘(或 3D 光學儀器)、伸縮儀、計測岩栓、噴凝土應變計等，並於開挖過程中定時觀測內空變位、頂端沉陷、底端上舉、中心線位移等，可迅速處理防範，避免隧道抽坍落磐災害之產生。

表 6.3.2-1 本計畫地質安全監測計畫

監測項目	監測地點	監測頻率	監 測 參 數
開挖安全 監測	- 橋墩基礎開挖 - 車站、基地開挖	施工階段每周 2 次	- 地表沉陷點 - 支撐應變計 - 水位觀測井 - 傾斜觀測管 - 結構物傾斜儀 - 結構物沉陷點
邊坡(隧道 洞口)安全 監測	- 工區開挖周邊暨鄰近邊坡 - 各隧道洞口	施工階段每周 2 次	- 水位觀測井 - 傾斜觀測管
隧道安全 監測	隧道開挖外觀砌	- 計測儀器安裝後 7 天內，每天至少 1 次 - 第 8 天起，至少每 3 天 1 次 - 一個月後，每週 1 次至變形收斂趨近於穩定，或經工程司認可為止 - 遭遇地質變化或淺覆蓋等特殊路段或支撐發生異常狀況時，量測頻率得依工程司指示進行調整	- 收斂岩釘(或 3D 光學儀器) - 沉陷觀測釘(或 3D 光學儀器) - 伸縮儀 - 計測岩栓 - 噴凝土應變計

6.4 緊急防救災應變計畫

一、施工期間

(一)緊急應變組織

本工程之工區災變事故緊急應變計畫，以施工單位為監控及通報中心，向外連鎖構成緊急應變組織系統，概分為三大體系：1.醫療體系 2.救災體系 3.管線權屬。施工單位內部將成立緊急應變小組，由本工程工地負責人擔任召集人，並統合協調組、醫療組、消防警備組、工程組等共同組成。

(二)緊急事件通報處理

- 1.工地發生工安事故、勞安事故、天然災害事故等導致本工程施工人員受傷或死亡、財物損失，及第三者之生命財產損失，立即啟動緊急應變機制，以防事故擴大。
- 2.本工程之工作人員或民眾，因工地有關之意外事件而致受傷或死亡時，立即啟動緊急應變機制。
- 3.緊急應變小組由本工程工地負責人擔任召集人，統合各分組成立，以因應緊急事件發生時各種迫切處理狀況。
- 4.事故發生後應立即通報監造單位、警察機關、醫療院所、救援機構，告知或請求支援，以降低事故造成之衝擊損失。
- 5.施工若遇緊急狀況如坍方、地層下陷缺口、淹水、車禍或火災等，應立即於該路段前設置相關安全措施，迅速安排疏散路線，使對交通之影響減至最低，必要時派指揮人員管制交通，並通報工地工程司及相關單位會同勘查處理。
- 6.緊急搶修計劃視災害情況，由工地主任現場指揮，派遣人員與機具處理。
- 7.施工道路及鄰近區域如有交通事故發生，即通知管區派出所，請其派員前往處理，以保交通順暢。

(三)緊急醫療救護及運送

有關緊急醫療通報，均透過地方政府消防局緊急救災救護指揮中心(119)統一調派，緊急應變小組可定期與轄區醫院測試通報。

(四)緊急搶修

計畫道路如發生緊急災害，於緊急應變小組會同工程人員現勘後，可先利用工程單位自有小型機具搶修，以排除障礙恢復交通；如災害規模龐大，無法即時搶修，即依規定委託年度維護契約廠商辦理修復。

(五)二次災害防止

- 1.災害緊急事故現場處理，警察單位均加強事故現場之交通管制及疏導，並於事故後方車流回堵處派駐警車加強警戒，以防追撞事故。
- 2.為防止二次事故，須佈設相關標誌及交通錐等交通管制器材，並利用事故之道路上游資訊可變標誌，顯示相關資訊提醒用路人小心駕駛或不要進入事故路段。
- 3.災害現場經緊急處置或搶修後，對於無法於短時間內排除、整修或重建之障礙物，除施以臨時防護或加固，視需要派員於現場及事故附近後方警戒，遇有狀況立即通報處置，防止二次災害發生。

(六)緊急應變演練

緊急應變演練將列八大災害為主軸，模擬工區現場發生災害時，施工單位緊急應變能力，由施工所指揮中心指揮緊急應變小組執行救災演練任務，對象應包括承包商工務所員工，另邀請機關及監造單位指導，參見表 6.4-1。

表 6.4-1 演練項目及建議頻率表

演練項目	建議演練頻率
防汛防颱	每年至少 1 次
地震防災	
感電災害防止	
起重機具災害防止	
交通事故防止及事故處理	
局限空間防災	
崩塌、掩埋防災	
高空高架作業防墜	

二、營運期間

(一)通報及應變作業

影響高速鐵路行車安全因素可分為三大類，包含：天然因素、人為因素及設備異常。後續營運期間將依照三大類災害規劃整體性防範及應變措施，以旅客及人員的安全為首要考量，擬定緊急應變流程應對實際災害事件，並透過內外部單位合作採取各項改善行動及恢復運轉作業，參見表 6.4-2。

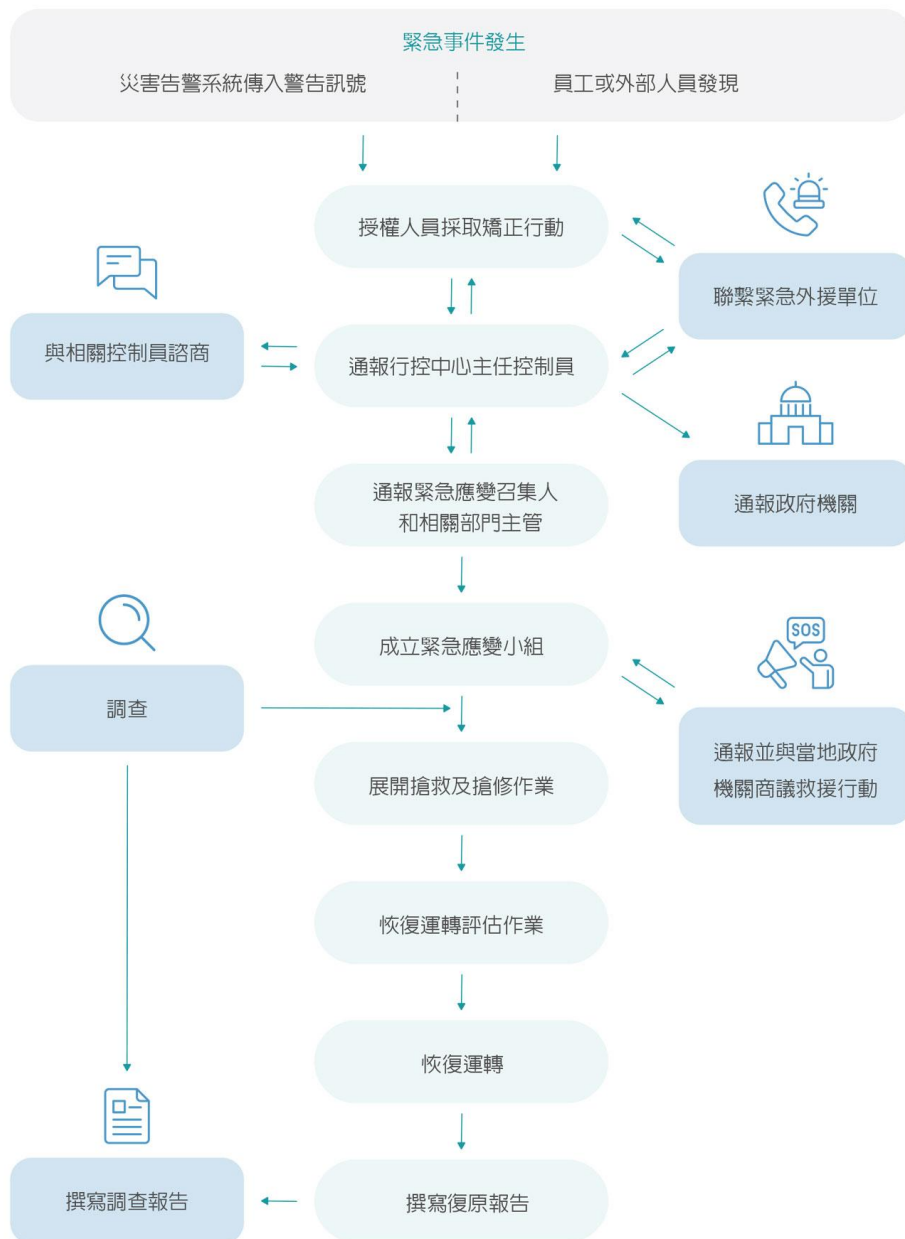


圖 6.4-1 各類災害緊急應變流程示意圖

1. 天然因素災害預防及應變機制

營運期間將以災害防救及消防等相關法令為制定內部計畫和辦法之依據，由各車站及基地依據內部計畫推行災害預防工作，災害應變標準作業程序，亦將於履勘階段由國際專家獨立查驗其安全性，確保其可因應各種影響運輸安全之可能災害。各項作業程序均依規定定期進行檢視與修訂，各項檢查作業於疫情期間在遵守防疫規定下依檢查頻率完成，以確保設備之可靠度。各單位有關災害應變作業規章程序至少每三年審議一次，每季亦藉由法令遵循作業定期檢視有效性，並於每次應變作業檢討，亦持續精進有關應變作業程序。

表 6.4-2 天然災害預防措施

預防類型	預防位置	預防措施內容
被動式預防	場站設施與營運列車	• 依據消防、環保以及美國消防協會規範，採用難燃、耐燃、低煙無毒材質建造
預知或可知之災害預防	高鐵營運場所與營運列車	• 透過颱風 / 豪雨特報及氣象情資之研判，預先啟動防颱 / 防汛等作業準備 • 與交通部共同制定「台灣高速鐵路交通事故整體防救災應變計畫」，建立與中央及地方救援單位支援協助機制
營運路線上偵測預防	營運列車	• 沿線裝設有各式天然災害告警偵測器，如有直接影響行車安全之地震、邊坡滑動、落石等，都直接與自動列車控制系統連結，可自動令列車立即停車
土木結構設施防震	高架橋、隧道、平面路段	• 土木結構耐震強度係以回歸期 950 年設計，以確保營運安全

本計畫路線結構型式為高架、路工及隧道段，且於山區路段為連續隧道群組成，為防止列車出洞口後突遭落石或邊坡坍滑而無法即時反應之情形，營運沿線將布設天然災害告警系統，以有效偵測設施並警示隧道洞口或路塹邊坡處可能影響列車運轉之危害狀況。考量高鐵沿線可能面臨天然災害包含地震、洪水、邊坡滑動、強風等，天然災害告警系統依據災害類型分為三大類，包括地震偵測器、闖入偵測器（邊坡滑動、異物入侵、落石偵測）及氣象偵測器（豪雨、洪水、強風）；依據偵測項目設置在不同位置，如地震偵測器設置於全線，邊坡滑動偵測器布建於容易發生土石滑動的區域，落石偵測器大多布設於隧道口，洪水偵測器則分布於跨越河川之橋梁路段，參見圖 6.4-2，以西部高鐵為例，全線 350 公里，已設置超過 300 個偵測器。透過布設在高鐵沿線的偵測器，隨時偵測可能影響行車安全的訊

號，只要偵測到異常就會觸發告警，傳送訊號至列車駕駛和行控中心，讓駕駛及行控中心即時且精準掌握災害狀況，並迅速進行各項反應措施，確保營運之安全、穩定與可靠，參見圖 6.4-3。



資料來源：台灣高鐵公司。

圖 6.4-2 高鐵天然災害告警系統偵測器設置示意

以 96 年 6 月 8 日於苗栗苑裡路塹段(TK129+530)因連日豪雨發生邊坡表面沖蝕為例說明，該處之邊坡滑動偵測計於上午 10 時 18 分發出警訊，號誌系統立即啟動列車緊急停車機制，將當時正要行經該區域之 407 及 114 列車臨時停車於該區域外不得進入，隨即由行控中心通知維修單位派員趕赴現場，經檢查人員確認僅係邊坡表面輕度沖蝕，對軌道區無影響，現場由檢查人員監控及維修廠商緊急處理後，行控中心指示進行單線雙向運轉以時速 45 公里通過該路段，至上午 11 時 46 分恢復雙線運轉限速通行；後續再由設計/維修部門針對受損之邊坡進行改善，並於該區域設置地滑計，以持續進行監測。另以 113 年 4 月 3 日花蓮外海發生規模 7.2 地震為例，災害告警系統於南港站至台南站間長達 275.1 公里，測得地震告警 1 級至 3 級作動，共 21 組列車受影響立即暫停，成立緊急應變中心，確認相關設備無異常後，列車開始移動進站，通過受影響區域須先以注意進行（限速）方式進行安檢，再依不同等級，分 3 階段或 5 階段提速，於 5 小時內完成應變與安全巡檢並依時刻表發車。

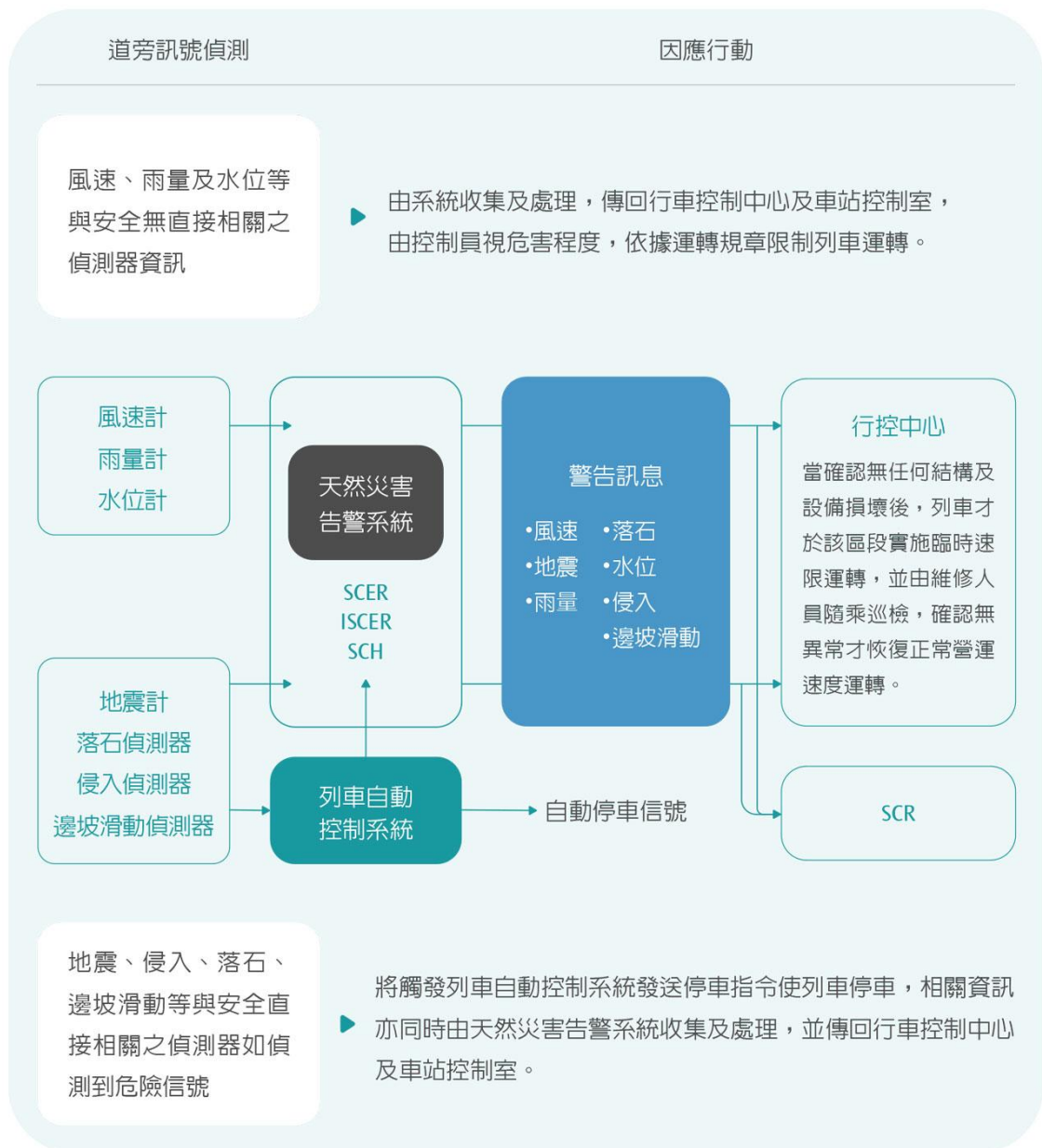


圖 6.4-3 天然災害告警系統架構圖

後續將成立「高鐵邊坡安全總體檢專案小組」，透過執行「高鐵邊坡安全總體檢計畫」，持續盤點邊坡安全，並依據體檢報告之評估，漸次辦理改善計畫，以有效減少邊坡地下水蓄積，加強防災韌性，同時持續執行邊坡預防性改善工程，以強化邊坡穩定性。

2. 人文因素災害預防及應變機制

對人為災害之情事，除將發展人為危安事件或恐怖攻擊應變計畫，以利與政府機關協調及擬定作業機制，亦根據「可疑包裹與爆炸

」、「毒化學物質」或「列車或車站隨機殺人」等不同情境人為危安事件強化演（訓）練規畫；實際人為災害發生時則根據危機預防、實際應變、清理復原等階段規劃不同執行內容，相關說明如下：

- (1)危機預防階段：設有鐵路警察協助維護場站秩序與行車安全，亦委託保全承攬商維護高鐵場站秩序、路權設備與行車安全，並派專員監看各場站、沿線重要機房或隧道口之閉路電視攝影機。
- (2)實際應變階段：在人為危安事件當下，高鐵將即刻啟動危機管控，重點項目包括進行傷亡搶救、疏散引導、隔離現場、管制進出，通報鐵路警察等作為。
- (3)清理復原階段：於現場調查蒐證作業完成並經司法機關同意後，遂展開現場清理復原作業，並於恢復營運初期加強巡檢巡邏，同時加強勤務警力規模以備支援。

3. 設備異常預防及應變機制

針對異常設備的處理，將透過內部設置電子維修中心，執行包含車輛系統全車隊電路板/模組翻修、號誌系統之轉轍器與電子設備翻修及道岔轉換設備可靠度改善專案等事項，後續透過維修紀錄執行稽核或查驗，嚴格把關運輸設備安全性。

(三)營運緊急應變計畫

1. 緊急出口及規劃

依「高速鐵路建設技術規範」之安全規定 2.1.6：「高速鐵路隧道緊急出口或緊急疏散通道連接到安全避難及救援地點，其間隔以 3,000 公尺為原則。」本計畫規劃 10 處隧道，隧道群總長度約 33.8 公里，沿線設置 4 座豎井及 8 處橫坑；每一橫坑、豎井或隧道洞口間距 $\leq$ 3,000 公尺。

逃生橫坑、豎井地面出口或隧道洞口之步行距離 200 公尺內，均規劃設置面積 1,500 平方公尺以上之安全區，鄰近逃生出口之公用道路均規劃設置 2 車道、6 公尺寬之聯外道路（具鋪面及排水系統），以利緊急救援車輛到達安全區；安全區亦將設置緊急聯絡電話並增加基地台等設施，以保持與外界通聯可及性。

2. 隧道防救災設施

當高鐵列車若發生災害或火災時，以駛離或滑出隧道為原則，其

災防及應變理念有別於公路隧道，本計畫隧道以 8 號隧道約 8 公里最長，預估列車 2 分鐘內即可通過，因此列車於停留隧道內機率較低，且車輛為動力分散系統，不易於隧道內發生無動力狀態，且各隧道所有路段其坡度皆採大於 0.3%向外傾斜，列車在無動力時能夠自行滑出隧道。

隧道兩邊均設有安全步道及扶手，可利旅客疏散逃生；且每隔 3,000 公尺內均設置緊急逃生出口，而隧道緊急出口之安全門可抵抗列車通過時的風壓，並於安全門後設有濃煙隔離室，提供避難旅客一個安全的臨時避難空間；豎井及橫坑皆設有自動通風設備，當安全門開啟時通風設備將自動開啟；而隧道內及逃生通道均設有緊急照明設施，並採低高度設計以避開濃煙，並備有蓄電池作為備用電源；而在隧道入口、緊急出口及每隔 500 公尺設有緊急電話可直通行車控制中心、每隔 100 公尺設有緊急電源插座，可供緊急救援設備使用，長度超過 500 公尺之隧道，皆設有消防專用無線電通信輔助設備，並於隧道二端出口設有無線電接頭；隧道內每隔 125 公尺設有避難指標，指示逃生路徑及兩端緊急出口之距離，每隔 25 公尺並設有避難方向指標，指示逃生方向；隧道內之電纜全部採用耐燃、低煙且無毒之材質，相關防救災設施參見表 6.4-3。

表 6.4-3 隧道防救災設施表

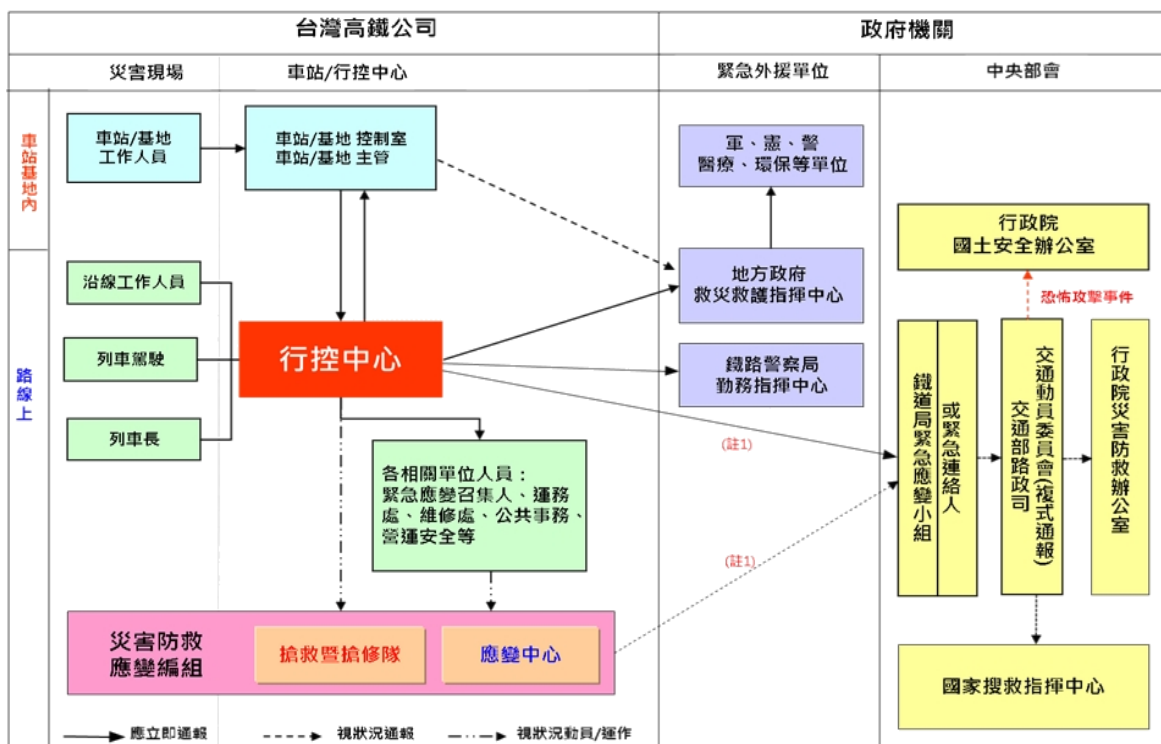
	
緊急照明燈	緊急照明燈(直線電話安裝處)
	
緊急電源插座	緊急出口標示燈
	
通風系統	無線電通信輔助設備-無線電接頭

3.防救災緊急應變措施

營運期間將依據交通部核頒之「交通部陸上交通事故災害防救業務計畫」，擬定完整之整體防救災應變計畫，與地方政府共同辦理災防演習，並持續依據演練結果修正各項作業程序、細則及改善相關防災設施。

因不同災害程度需應變及通報層級不同，本計畫將依據災害境況設定，定義不同災害規模等級，藉以應對不同程度之災害緊急應變措施，參考台灣高鐵公司之緊急應變機制，於隧道災害發生時，由列車駕駛、列車長或沿線工作人員通報行控中心，行控中心請轄區車站控制室以電話通報地方政府救災救護指揮中心(119)，再由 119 轉通報警察、衛生、環保等單位協助處理。行控中心並通報鐵路警察局勤務指揮中心進行事故現場秩序維護，另通知高鐵公司內部及鐵道局防災中心、運安會以進行應變處置及後續相關作為，並成立緊急應變小組，由「緊急對策小組(OST)」及「搶救暨搶修隊(RRT)」所組成。緊急對策小組的主要功能在於提供緊急狀況發生時全盤的策略性的管理；搶救暨搶修小組的主要功能是在於援救及疏散旅客，並將現場復原，當路線發生災害時，由可最快抵達現場之鄰近車站站長/副站長擔任現場指揮，並就近派員前往搶救，其他車站將視災害規模派員前往支援，參見圖 6.4-4。

高鐵公司車站備有公務車，車站人員將利用公務車前往救援，各站應已完成到緊急出口路線勘查，到達時間因緊急出口距離而不同。當主線可運行及可供電狀況下將考量以鄰近高鐵列車運送車站人員趕抵現場，若主線不可供電情況下，將由車站通知並派遣接駁巴士前往救援。當列車遇有緊急狀況需疏散旅客時，應執行必要的災害隔離作業以確保安全，並依行控中心指示之旅客疏散方式及授權(為往單一特定方向或往二方向疏散或利用鄰軌列車進行疏散等，視現場災害狀況及位置而定)，由列車長協調與指揮所有列車上人員疏散至緊急逃生出口。至於疏散順序，原則上，列車組員將於列車上尋求同仁及旅客支援，優先疏散未受傷、輕傷旅客及行動不便旅客，重傷旅客則安置於安全車廂以等待緊急外援單位之救援；疏散過程需加強對避難弱勢族群之引導及協助(如老人、外來人口、嬰幼兒、孕婦、身心障礙者等)。未受傷送醫旅客將另由救援人員引導至逃生口，沿直通樓梯下至地面再接駁疏運，或在路軌及電力正常情形下，將派出另一列車搭載未受傷人員。事故現場之搶救暨搶修組將協助通訊聯絡設備之操作；車站災害防護隊負責協助救災作業人員進行搶救、救護、運送傷患，並執行聯絡與記錄傷患；現場指揮隨時與現場各救災單位保持暢通聯繫管道，確認災害發展情形並提供所需幫助。救災作業指揮官確認車廂出軌地點與人員受困情形，蒐集災害現場相關訊息立即通報現場指揮官，以集結適當之救援裝備、出動救護車與救護人員進行現場傷患救助工作；相關醫院啟動院內、外緊急災難計畫，現場醫療人員應進行檢傷分類、聯絡接收醫院並運送傷患，現場搶救暨搶修小組編制任務參見圖 6.4-5。



註1：災害發生初期由行控中心負責通報鐵道局緊急應變小組，當本公司應變中心開始運作後，應變中心秘書人員亦可協助有關通報事宜。
 註2：本通報流程主要於動員各救災單位(含內部)，有關行政院運安會等調查單位之通報，則另依「運輸事故調查法」及高鐵公司相關通報規定辦理。

圖 6.4-4 台灣高鐵公司緊急通報系統示意



圖 6.4-5 現場搶救暨搶修小組之任務分配

(四)防災安全訓練

高鐵除根據天然因素、人為因素及設備異常等三類危險因素規劃整體性防範及應變措施，每年亦擬定演訓計畫，進行各類假定情境之定期及無預警演練，讓各層級人員均熟悉各種緊急狀況之應變程序並依據行政院核定之「台灣高速鐵路交通事故整體防救災應變計畫」、法令規定與政府單位要求及高鐵公司異常事件檢討，擬定年度災害防救演（訓）練計畫，並偕同各地外援單位規劃與推動各種災防訓練、救援演練，以熟悉聯合指揮應變作業機制，持續擴大舉辦安全訓練及災害防救演練，增進各單位現場搶救與緊急應變能力，災害演練範例參見圖 6.4-6，透過演練可確認發生災害後，需通知相關警務單位到場處理及封鎖，以及列車進站時，接獲車站發生火災訊息，列車組員如何配合車站疏散車上旅客及車站如何執行運轉變更接駁作業等事項。

(五)全天候監控

高鐵後續整體營運系統之指揮工作，將由運務管理中心掌握，包含路線控制、號誌及安全連鎖、電力控制、通信、資料傳輸或監控警報等設備。透過全天候即時監控，掌握全線運轉與夜間維修狀況，並與車站控制室、基地控制室與緊急外援單位保持密切聯繫，落實運輸安全。



消防隊協助將受傷旅客後送至醫院



交通部現場指揮官於前進指揮所進行任務指揮



指揮權轉移



救災工程師帶領技術工程隊抵達前進指揮所

圖 6.4-6 車站遇重大維安事件暨火災應變演練照片

第七章 對有關機關意見之處理情形

「高鐵延伸宜蘭計畫」經前行政院環境保護署（現為環境部）環境影響評估審查委員會第 426 次會議，確認屬「環境影響評估法施行細則」第 19 條第 1 項第 1 款附表二所列應進行第二階段環境影響評估之開發行為後，本局爰依『環評法』第 8 條將『說明書』分送有關機關，並依「環境影響評估公開說明會作業要點」，於 111 年 12 月間至高鐵延伸宜蘭行經之臺北市、新北市及宜蘭縣等行政轄區各辦理 1 場次公開說明會，茲就歷次說明會有關機關意見(詳見『評估書（定稿本）』之「附錄十八」)及本局回應處理結果，綜整說明如表 7-1。

其後前行政院環境保護署（現為環境部）續依『環評法』第 10 條於 112 年 6 月 1 日及 112 年 7 月 21 日召開 2 次會議（含範疇界定會議及 1 次延續會議）界定本計畫第二階段評估範疇，範疇界定會議期間，已就有關機關[包括農業部（原行政院農業委員會）、農業部林業及自然保育署（原行政院農業委員會林務局）、農業部生物多樣性研究所（原行政院農業委員會特有生物保育中心）、內政部、交通部、交通部公路總局第四區養護工程處頭城工務段（現為交通部公路局東區養護工程分局頭城工務段）、交通部民用航空局、交通部運輸研究所、交通部臺灣鐵路管理局（現為國營臺灣鐵路股份有限公司）、文化部文化資產局、經濟部水利署、經濟部中央地質調查所、台灣自來水股份有限公司、臺北市政府交通局、新北市政府、宜蘭縣政府、臺北市政府環境保護局、新北市政府環境保護局、宜蘭縣政府環境保護局、臺北市南港區公所、臺北市文山區公所、新北市平溪區公所、新北市深坑區公所、新北市瑞芳區公所、宜蘭縣壯圍鄉公所等]所提意見進行討論並納入會議紀錄，各有關機關意見之處理說明及範疇界定辦理情形，請參見『評估書（定稿本）』之「附錄二十」及「附錄廿一」。

本局依『環評法』第 11 條規定完成『評估書（初稿）』後向交通部提出，遂由交通部續依『環評法』第 12 條於 114 年 3 月 5 日、6 日分別辦理現場勘察及 3 場公聽會，並於民國 114 年 4 月 2 日以交路(一)字第 1147900238 號函送會議紀錄（通知、函文及附件詳見『評估書（定稿本）』之「附錄廿四」），茲摘錄有關機關所提意見處理說明請參見表 7-2。

表 7-1 歷次說明會有關機關意見處理說明

意見	處理說明
一、農田水利署宜蘭管理處	
(一)高鐵延伸宜蘭線路廊，若造成農地坵塊切割，改變原有灌溉或排水使用情形，請規劃單位於工程規劃前會同本處現場履勘，會商新設水路措施並以灌排分離為原則。 (二)路廊落墩處請盡量避開農田水利設施，倘無法迴避，應會商本處擇最小損害方式為之。 (三)工程倘涉及變更或拆除農田水利設施、使用農田水利設施兼作其他使用、雨水逕流排放設施銜接農田水利設施、廢污水排放農田排水設施，請依農田水利法第 8、12、13、14 條向本處提出申請。 (四)工程施工期間倘造成農地無法灌溉或排水，應會商本處施設臨時水路，維持農田灌溉、排水無虞；施工便道土石應避免掉落渠道，若掉落須即予清除，保持渠道通水順暢；工區洗車污水、機具保修油污、泥水禁止流入渠道，應依相關規定集中處理。	1.本計畫工程倘涉及變更或拆除農田水利設施、使用農田水利設施兼作其他使用、雨水逕流排放設施銜接農田水利設施、廢污水排放農田排水設施，將依農田水利法第 8、12、13、14 條等規定提出申請許可，參見『評估書（定稿本）』8.1 節三、水資源及排水功能維護。 2.本計畫路線行經貴處轄管之農田水利設施，主要係以橋梁跨越，落墩處將優先避開灌溉排水路，若無法避開，則須維持灌溉排水路原始尺寸進行局部改道，並維持既有功能。設計階段若需辦理灌溉排水路改道或變更等，將先會商貴處並依「農田水利法」規定申請許可參見『評估書（定稿本）』8.1 節三、水資源及排水功能維護。 3.本計畫規劃於宜蘭端新設 1 處維修基地，位於蘭陽溪北側與國道 5 號西側，將改變現行灌溉或排水使用情形，未來視土地使用情形再會商貴處討論，若仍有維持既有灌排功能需求，將與貴處進行履勘新設水路措施參見『評估書（定稿本）』8.1 節三、水資源及排水功能維護。 4.本計畫路線如涉及貴處轄管之農田水利設施，施工期間將維持灌排水路既有功能；廢污水將處理至符合營建工地之「放流水標準」後再行排放或回收作為車輛清洗水源或於工區內噴灑以抑制揚塵，如需排放至貴處轄管設施時，將依「農田水利法」規定檢附計畫書申請許可並取得同意後始得排放，參見『評估書（定稿本）』8.1 節四、農業生產環境維護。
二、交通部公路總局第四養護工程處（現為交通部公路局東區養護工程分局）	
(一)延伸線橋梁段跨越台 2 庚線、台 9 線及台 7 線，請注意橋梁淨高及下部結構佈設規劃，應符合公路路線設計規範。 (二)新設宜蘭車站鄰近台 9 線，請將車站周邊交通運輸動線及未來交通衝擊納入考量。	1.本計畫路線以橋梁方式跨越台 2 庚線、台 9 線及台 7 線，除依據交通部「公路路線設計規範」之梁下淨高至少 4.6 公尺規定外，亦配合交通部公路局要求，將梁下淨高維持至少 4.9 公尺以上，參見『評估書（定稿本）』8.1 節一、公害污染防治。 2.本計畫已針對新設高鐵宜蘭車站進行動線規劃及周邊交通服務水準評估，汽車主要利用國道 5 號、台 9 線、中山路二段匯流至車站，預估營運期間周邊路口之平、假日晨峰及昏峰時段服務水準大致仍可維持 D 級以上，僅台 9 線與縣道 190 線路口呈現 E~F 級，經採行號誌時制調整計畫後，可改善至 C~D 級，請參見『評估書（定稿本）』7.4.4 節。

表 7-2 現場勘察及公聽會有關機關意見處理說明

意見	處理說明
臺北市政府（書面意見） 本市南港區新富里里長表達地區民眾之意見，本案高鐵電纜及軌道設置鄰近路面，已對地方景觀、社會經濟及交通等環境產生重大衝擊，請開發單位針對地方居民訴求納入「高鐵延伸宜蘭計畫」評估改善。	
	1.由於高鐵引道正下方為臺鐵第三軌，高鐵若要地下化，最大困難度在於營運中的第三軌，必須整個拆除後，才能考慮高鐵能否從第三軌位置往下；另外因為穿越大坑溪路段，只有兩種方式可以通過，一為按照現在規劃從上方穿越，另一只能從下面通過，勢必要拆掉整個第三軌，之後才能繼續往汐止方向。因此在結構上確實存在衝突，對目前臺鐵營運影響甚大。 2.新富里富康街 1 巷沿線位於臺北市政府所劃設之都市更新地區範圍內，該區域因緊鄰高鐵引道設施，未來具備潛力發展為區域整體發展與都市更新場域。本計畫可配合相關都市更新構想，於高架引道段（靠近新富里區段）設置結構加蓋平台，提供作為公共通行、人行步道或連通設施使用，並保留與南港展覽館或其他轉乘點串聯之潛力。

第八章 對當地居民意見之處理情形

8.1 公開說明會及評估範疇界定會議

「高鐵延伸宜蘭計畫」經前行政院環境保護署（現為環境部）環境影響評估審查委員會第 426 次會議，確認屬「環境影響評估法施行細則」第 19 條第 1 項第 1 款附表二所列應進行第二階段環境影響評估之開發行為後，本局爰依『環評法』第 8 條將『說明書』分送有關機關，並依「環境影響評估公開說明會作業要點」，於 111 年 12 月間至高鐵延伸宜蘭行經之臺北市、新北市及宜蘭縣等行政轄區各辦理 1 場次公開說明會；會中除就高鐵延伸宜蘭之計畫內容及環境影響評估作業辦理情形進行簡報說明外，主席及計畫工作團隊亦就民眾意見進行相關回應說明（有關『說明書』公開陳列、公開說明會辦理過程及會議紀錄詳見『評估書（定稿本）』之「附錄十八」）。

其後前行政院環境保護署（現為環境部）續依『環評法』第 10 條於 112 年 6 月 1 日及 112 年 7 月 21 日召開 2 次會議（含範疇界定會議及 1 次延續會議）界定本計畫第二階段評估範疇（相關會議紀錄及意見處理說明詳見『評估書（定稿本）』之「附錄二十」，範疇界定結果辦理情形詳見『評估書（定稿本）』之「附錄廿一」）。

經彙整前述歷次公開說明會及評估範疇界定會議所蒐集之民眾意見，綜合歸納民眾關切重點事項包括開發內容及期程、地質敏感、用地徵收、開發必要性、環境保護對策執行、高鐵引道段等。有關民眾關切事項，多已納入本計畫第二階段評估範疇，於『評估書』內進行詳細評估及對策研擬，茲就民眾關切事項及本『評估書』辦理情形逐項摘要說明如表 8.1-1。

8.2 現場勘察及公聽會

本局依『環評法』第 11 條規定完成『評估書（初稿）』後向交通部提出，遂由交通部續依『環評法』第 12 條於 114 年 3 月 5 日、6 日分別辦理現場勘察及 3 場公聽會，並於民國 114 年 4 月 2 日以交路(一)字第 1147900238 號函送會議紀錄（通知、函文及附件詳見『評估書（定稿本）』之「附錄廿四」），茲摘錄相關民眾、代表、有關團體等所提意見處理說明請參見表 8.2-1～表 8.2-5。

表 8.1-1 歷次說明會民眾意見綜整及處理說明

民眾意見	處理說明
時間：111 年 12 月 19 日（星期一）上午 10 時	
地點：新北市汐止區公所 11 樓大禮堂（新北市汐止區新台五路一段 268 號）	
一、新北市議會 廖先翔議員（第一次發言，另參書面發言單意見）	
想確認在汐止境內的路線全都是地下段還是有高架段？如果是高架段，會有相關出口位置等較詳細資料嗎？另最近汐止因為大雨關係，常常發生土石坍塌或坍方事件，包括國道 3 號、國道 1 號汐止交流道，我想汐止民眾可能會比較關注路線經過地質敏感區或是山坡地保護區採取的維護事項等，謝謝。	感謝議員關心，有關高鐵通過汐止之路線結構型式規劃，目前高鐵南港站引道出至大坑溪旁，過了大坑溪後往汐止方向路線，規劃為與台 5 線平行之高架結構，後續下方穿越國道 3 號後進入山中；本計畫出露段主要為高架橋型式，介於橋梁與隧道間為路工段，經調查斷層破碎帶分布，橋樑落墩處將迴避地質破碎帶及土石流潛勢溪流，並於設計與施工階段辦理補充鑽探，確認基礎座落於完整岩盤，其餘山區路段高架橋樑基礎均座落於岩盤上，經研判基礎承载力皆無問題。
二、新北市議會 白珮茹議員（另參書面發言單意見）	
今天說明會主要是高鐵延伸宜蘭計畫，因為辦在汐止，這邊反應在地心聲，目前汐止鄉親對於臺鐵境內總共 3 個站的服務運輸狀況很不滿，這幾天有很多民眾都反應火車根本都上不去，希望能加開班次，服務處也已經多次接獲民眾反應，如何可以提高臺鐵在汐止地區的服務量能？讓民眾可以準時去上班。 高鐵、捷運或是臺鐵都是國家非常重要的軌道建設，國家說要改善東部的交通，但是光都市的交通都沒辦法解決！我們也非常支持國家中長期建設的共同目標為提高軌道建設，但是眼下汐止地區 20 萬人口運輸，已經引起非常大的民怨，對於在汐止討論高鐵環評會議是非常大的侮辱，因為沒辦法解決在地的問題，一直在提解決東部的問題，這對於我身為當地民意代表是非常諷刺的行為，所以希望中長期建設要解決東部交通，但無論是高鐵或臺鐵應該要面對的是，解決眼下通勤族的問題。 因為多次反應臺鐵，一直沒辦法解決汐止在地運輸問題，民眾也不排除年後會到行政院去抗議，希望國家軌道	1. 首先非常謝謝白議員的關切與支持，今天召開高鐵延伸宜蘭的環評公開說明會，基本上由於路線經過臺北市、新北市及宜蘭縣共 3 個縣市，所以鐵道局分別到地方舉辦說明會；有關白議員關切汐止地方交通問題，包括提高臺鐵量能滿足地方需求及捷運等，雖然非屬本計畫的議題，但其實鐵道局除了執行高鐵延伸計畫之外，還有捷運等其他軌道建設，白議員提供的意見將納到其他計畫來好好檢討。 2. 另有關白議員提到汐止上不了火車的狀況，還是要回歸到臺鐵量能問題，未來高鐵營運使用的路廊不是原來臺鐵路廊，所以東部臺鐵部分班次量能就可以轉移到高鐵，藉此提升臺鐵七堵到樹林之間的量能，目前西部幹線臺鐵樹林到南港尖峰時間大概約 10 班，未來高鐵營運可以轉移臺鐵相關城際列車班次，預估對未來區域發展上是有幫助的。

民眾意見	處理說明
建設可以重視地方汐東線；剛剛的簡報有提到未來開發後，可以改善樹林到七堵間通勤對策，希望可以針對未來高鐵開發如何改善樹林到七堵間通勤再做說明，或許將來如果軌道讓出來，通勤量能就能增加？那也希望在做高鐵延伸宜蘭計畫時，可以讓在地鄉親比較有感開發是有幫助的，以上，謝謝。	
三、公視記者 朱小姐（另參書面發言單意見）	
請教環保署公告的第一階段環境影響說明書審查結論，環保署認為本計畫開發對於麝香貓、穿山甲等珍貴稀有保育類野生動物的棲息生存都有顯著不利影響，接下來鐵道局面對的挑戰會愈來愈大，如何處理讓動植物能繼續生存保留下來？謝謝。	感謝朱小姐意見，本計畫於路線選線時已初步盡量避開動物重要棲息環境，並針對沿線進行一年四季生態調查，其中 0~44K 為自然度高的山區，針對此處調查成果，共發現麝香貓 3 隻次、穿山甲 4 隻次，因此針對前述物種，除了本計畫路線型式大部分採對影響生態環境較小的橋樑隧道工程方式施作，將主要影響區域侷限於隧道口及出露段，後續將限制施工人員進入周邊森林內活動，同時於森林區域施工運輸道路增設工程圍籬，減少移除過多植被，廢棄物須集中包覆處理，避免吸引野生動物覓食，以降低施工對野生動物之影響。
四、立法委員賴品妤國會辦公室 廖先生（另參書面發言單意見）	
代表委員提問主要 2 個問題，本計畫主要建設會經過我們的選區，包括汐止、金山、萬里及瑞芳、平溪、雙溪、貢寮，第 1 部分針對剛剛提到汐止會有出露段，在施工及設計上應有臺鐵或高鐵軌道行經過程產生噪音的相關研擬；另針對瑞芳、平溪、雙溪、貢寮部分，請相關單位研議時，不只是針對記者剛剛提到生態，還有就我們瞭解這邊也有很多過去的煤礦坑，開挖時也要做好岩層狀況等相關評估。	1.感謝廖先生意見，有關噪音主要影響係於隧道口及高架橋梁部分，本計畫沿線 15 處噪音敏感受體，依據評估結果其中有 4 處超出相關音量標準，因此將於 4 處設置隔音牆後，可將噪音影響降低至中度影響以下，後續為因應都市發展情況，已額外預留增設隔音牆之荷重，減低對附近地區之噪音影響；隧道口的部分，可以假隧道方式避免隧道口噪音影響。 2.有關煤礦坑部分，路線綜合規劃階段已進行鑽探及地球物理探測調查，地球物理探測是用低電阻方式來探查煤礦坑，根據目前蒐集資料及探查結果，路線較接近英隆、三功、雙溪等 3 個煤礦坑，後續設計階段將利用高鐵縱坡及爬升拉高特性，以調整縱坡方式避開煤礦坑位置，盡量接近地面減少通過比較深層的煤礦坑，同時降低邊坡開挖，避免災害發生。

民眾意見	處理說明
五、新北市議會 廖先翔議員（第二次發言，另參書面發言單意見）：	
請問隧道深度？因為隧道深度可能會影響地主權益，主要是土地取得方式，大概有那些路段需要向地主取得土地？那些路段不用？希望可以說明相關法規的規定，我們地方民意代表可能會遇到民眾詢問，謝謝。	感謝委員關心 1.國家建設除了計畫效益外，最重要的係民眾關切用地取得方式；有關於新北市用地部分，路線從南港站出隧道後為路堤及高架段，依照高鐵路權範圍以高架中心線兩側全寬 18 公尺，從汐止到進入平溪隧道口前之路段，路權範圍內皆未涉及拆遷民房，也未通過民房正下方，故並無涉及影響房舍安全的狀況，且係以避開住宅區方式來進入隧道，倘未來路權範圍若有涉及私有地部分，後續用地取得階段將優先採協議價購，保障民眾權益。 2.在隧道路段，主要需徵收的土地分為 2 種，1 是洞口段需要取得的用地，另外 1 種係根據隧道深度研判，依照不同級距設定地上權，給予地主補償及限制開發等，但土地所有權仍是屬於原有地主，未來鐵道局將因應實際設計成果預估用地範圍並按照相關法規辦理。
六、新北市汐止區白雲里 陳俊地里長（書面發言單意見）	
汐碇路有設立高鐵修檢站，建請設立修檢站時，可考慮設置高鐵汐止站（可上、下車）以利汐止里民交通便利。	感謝里長的關心，因汐碇路鄰近即有南港高鐵站，倘後續設站兩站相鄰過近，且因高速鐵路營運時須達一定速率始有其計畫之效益性，站距過小可能致無法提速至有效速率，惟考量民眾使用性及便利性，以及新北市區域的都市發展，後續將新北市設站的可能性一併納入規劃考慮。
時間：111 年 12 月 19 日（星期一）下午 2 時 30 分	
地點：臺北市南港區三重區民活動中心（臺北市南港區興東街 1 號 2 樓）	
一、立法委員高嘉瑜委員（第一次發言）	
謝謝鐵道局今天來南港舉辦重要的說明會，如果路線順利的話，未來從宜蘭到南港可能只要 20 分鐘，但要花費 1,880 億；對南港最主要的影響是沿路經過南港聯絡道及國道 3 號等路段，以及對地質及民房等環境影響，希望可以提供更進一步的詳細分析資料，剛才簡報只是形式並沒有看到對民眾實質的影響，今天新富里許睦燦里長也特別出席，最主要的是高鐵南港站計畫已經十幾年，長期以來因為高鐵原本預定計畫導	感謝高委員關切及指導，鐵道局及高鐵公司多次現場會勘瞭解，因引道在都會區採地下化，而後續路段為路堤跟高架段，路線將逐漸從地下段爬升至地面上跨過大坑溪，考量引道下方台鐵及捷運隧道之結構、設備安全等因素，故設置高鐵引道段有其必要性，後續倘本計畫順利通過，將於規劃設計階段，考量此段引道之景觀美質設計，降低民眾對於引道牆的反感。

民眾意見	處理說明
致高鐵引道圍牆就坐落在富康街1巷，隔著新富里誠正國中與南港展覽館及捷運站，不僅破壞景觀，也影響整個誠正國中與新富里的發展，這部分我們也有與交通部鐵道局及高鐵公司會勘；因此希望未來高鐵興建要求，第1點是對南港地方居民的環境影響，第2點是高鐵引道段地下化，使新富里及誠正國中能夠直接銜接綠地公園，變成開放空間接軌捷運站，現在圍牆就像把誠正國中關在牢房裡，被長達1公里的灰色水泥圍牆包圍，這是難以想像位在地理位置非常好的南港市中心，希望鐵道局可以在評估花1,880億興建宜蘭高鐵站時，大家一方面質疑必要性，另一方面在考慮南港寸土寸金市中心，以及南港展覽館捷運站中心點，竟然有高鐵引道圍牆破壞環境及市容，況且未來南港是東區門戶計畫的精華地，其它車站引道段也都已經地下化，所以今天里長特別出席呼籲，鐵道局一併將高鐵引道段圍牆拆除及地下化納入計畫進行評估，謝謝。	
二、立法委員 高嘉瑜委員（第二次發言）	
謝謝鐵道局回覆，這部分再補充，因為不是不能是不為，要不要做而已，高鐵從南港延伸到宜蘭也是超級困難，但1,880億砸下去不可能都化為可能。鐵道局回應本來都會區就不可能有地上引道或電纜電線等，對南港來說早期可能被視為不毛之地，但現在有南港展覽館、未來國家生技園區、Outlet等國際級建設，以及國際級飯店、展覽等，當觀光客從南港展覽館捷運站出來，馬上看到高鐵引道及電纜電線，對南港市容會有很大影響，所以在南港發展已經和以往不同情況之下，對高鐵計畫的期待是鐵道局將引道地下化一併納入規劃及考量，不能視而不見眼前的臺北市南港景觀被高鐵開發而破壞，只考慮宜蘭開發及東部發展。 南港現在已經發展中，但高鐵引道段就橫互在市中心，讓一個南港兩個世界，	感謝高委員關切及指導，鐵道局及高鐵公司多次現場會勘瞭解，因引道在都會區採地下化，而後續路段為路堤跟高架段，路線將逐漸從地下段爬升至地面上跨過大坑溪，考量引道下方台鐵及捷運隧道之結構、設備安全等因素，故設置高鐵引道段有其必要性，後續倘本計畫順利通過，將於規劃設計階段，考量此段引道之景觀美質設計，降低民眾對於引道牆的反感。

民眾意見	處理說明
一邊是一坪數百萬的世界明珠豪宅建築，引道另一邊則是誠正國中及市政府 BOT 社會住宅，因為受限於引道導致無法都更及改建，對當地民眾非常不公平；引道如果要地下化並不會改變路線，只要考量規劃及經費，至於與高鐵簽約部分，高鐵公司有發函表示配合交通部規劃，所以還是希望將引道地下化納入，因為很難想像未來高鐵延伸宜蘭計畫經過南港，市中心卻有地面引道、電線電纜，影響非常大；我瞭解鐵道局其實也很認真要改善，會勘有要求短期美化圍牆、中期拆除、長期地下化開拓成公園，這是我們對高鐵計畫的期待，等一下由里長發言。	
三、臺北市南港區新富里 許睦燦里長（另參書面發言單意見）	
委員、鐵道局及台灣世曦公司大家好，我是新富里里長來代表里民心聲，之前高鐵興建為了配合調度站才有引道規劃，但調度站不做之後，引道圍牆及電纜就放著輸電用而已，後來鐵路不做就放了十幾年，先前開會前立委蔡正元委員也有提出相關意見，當時回覆路線到汐止還要倒退回來調度站，地下化工程會比較浩大，但是新富里卻因為引道圍牆的關係限制發展，還要透過 5 號、7 號出口才能過馬路，小時候我住在那邊還能看到對面南港路及臺肥六廠，現在只有看到圍牆。 經過整個新富里調查，里民都反對圍牆設立，一致決定反對高鐵計畫從引道段經過，要求鐵道局必須將引道地下化，目前臺北到板橋都已經地下化，卻只有新富里還留著一段盲腸，希望鐵道局重新評估，結合引道地下化及臺北市政府通過的誠正國中 BOT 開發案，避免引道影響新富里發展，同時也謝謝高委員今天來現場幫新富里發聲，拜託大家，謝謝。	感謝里長關心，富康街高鐵引道係台灣高鐵公司目前營運範圍，引道已實質營運使用中，倘若進行引道拆除，將耗費鉅額費用並影響高鐵營運安全，說明如下： 1.結構安全:高鐵引道下方有中空層隧道及臺鐵隧道與捷運隧道結構交錯配置，若拆除部份引道，將破壞現況結構穩定平衡，影響下方臺鐵及捷運隧道結構穩定及營運安全。 2.高鐵營運影響:高 25kV 電車線系統已於 105 年延伸至大坑溪東側 ATPO 自變電站，以穩定提供北部段高鐵營運電力，倘進行電車線系統地下化工程，初估施工、安裝及測試等作業需暫停供電約 2~3 週，將影響高鐵正常營運。 3.其他系統設施:高鐵引道段接地系統、排水系統、緊急電話、防水系統、電力插座系統、消防系統等，均已延伸配置至大坑溪側，需配合檢討及拆遷。 4.防洪設計:引道牆高度係依規範規定設計，若拆除部分引道將造成高鐵、臺鐵、捷運隧道防洪缺口。 因此將初步研議圍牆美化改造方案，短期將先採抵石子飾面美化圍牆方式辦理。
四、立法委員 高嘉瑜委員（第三次發言）	
為了因應未來少子化，誠正國中 BOT 案將結合長照及公幼等公益性質設施，	感謝委員關心，富康街高鐵引道係台灣高鐵公司目前營運範圍，引道已實質營運使用中，

民眾意見	處理說明
如果在這樣好的環境下，每天面對一道圍牆，對長照或是未來發展都會受到影響，尤其南港展覽館為每天人口進出量最大的地方，有高鐵引道圍牆是很難理解且接受，如果能夠將其地下化，未來可以透過規劃設計讓人流互相流通，有助於南港未來發展；當然臺北市政府應該對高鐵引道段也要有想法，畢竟對臺北市發展有很大影響，未來希望能邀請臺北市政府一起瞭解在臺北市中心存在一處地面上的高鐵引道段；另外這部分應該要有長期規劃，鐵道局規劃高鐵宜蘭站預計 2036 年通車，在計畫核定後的 11 年間，地方發展將更快速且變化更大，希望這次高鐵延伸宜蘭計畫設計南港站時，可以一併處理規劃引道地下化，對整個南港發展才有幫助及意義，如果現在不做留到以後，等到南港發展更好會更難做，因此長期來看高鐵引道段勢必要地下化，希望鐵道局可以將其納入計畫中好好規劃。 另外還有很多南港民眾反應，雖然南港號稱三鐵共構、發車在南港，但交通部顯然沒有將南港視為第一大站，仍以松山車站為主，很多火車都沒有停靠南港站或以南港作為發車站，例如自強號，未來東部旅遊勢必會將南港視為交通軸心的重要車站，所以希望未來對於自強號等重要火車班次，能夠多以南港站作為發車站。	倘若進行引道拆除，將耗費鉅額費用並影響高鐵營運安全，說明如下： 1.結構安全:高鐵引道下方有中空層隧道及臺鐵隧道與捷運隧道結構交錯配置，若拆除部份引道，將破壞現況結構穩定平衡，影響下方臺鐵及捷運隧道結構穩定及營運安全。 2.高鐵營運影響:高 25kV 電車線系統已於 105 年延伸至大坑溪東側 ATPO 自變電站，以穩定提供北部段高鐵營運電力，倘進行電車線系統地下化工程，初估施工、安裝及測試等作業需暫停供電約 2~3 週，將影響高鐵正常營運。 3.其他系統設施:高鐵引道段接地系統、排水系統、緊急電話、防水系統、電力插座系統、消防系統等，均已延伸配置至大坑溪側，需配合檢討及拆遷。 4.防洪設計:引道牆高度係依規範規定設計，若拆除部分引道將造成高鐵、臺鐵、捷運隧道防洪缺口。 因此將初步研議圍牆美化改造方案，短期將先採抵石子飾面美化圍牆方式辦理。
時間：111 年 12 月 20 日（星期二）上午 10 時	
地點：宜蘭縣農會 3 樓大禮堂（宜蘭縣宜蘭市林森路 155 號）	
一、民眾 梁先生	
大家好，鐵道局總工程司提到高鐵是為了臺北、宜蘭及花東地區鐵路容量問題，作為熟稔鐵道工程學的人實在有夠可恥，首先臺鐵不是不能新增路線容量及部分路段截彎取直，未來宜蘭有鐵路高架化、花東有鐵路雙軌電氣化，鐵道局很清楚路線設計都有預留軌距 1067 公釐至軌距 1435 公釐的可能性，未來上述路線同時營運並改成標準軌距，加	感謝梁先生關心 一、本計畫基於永續發展、綠色運輸、效率及樂活與慢活為主要之東部地區運輸發展走向，以「擴充鐵路運輸容量，滿足旅運需求」、「健全東部鐵路網並縮短運行至東部時間，促進東部地區發展」、「加強大眾運輸，鼓勵民眾使用綠色運具」等為本計畫目標： 1.擴充鐵路運輸容量，滿足旅運需求

民眾意見	處理說明
上提升機電及號誌系統，時速可達到 200 公里，即為高速鐵路的定義，也是國際 UIC 訂定的高速鐵路標準，而鐵道局今天居然說蓋高鐵是為了解決臺鐵路線容量，未來台鐵公司化將導致兩家鐵路公司互相競爭臺北及宜蘭地區的客源，這兩家公司最後會倒閉，鐵道局要怎麼解決？作為熟悉鐵道工程學的人，居然不顧營運單位未來成本壓力？ 臺灣交通環境以車為本，宜蘭根本不可能蓋了高速鐵路之後，就會解決塞車問題，還有環說書提到路線避開翡翠水庫集水區，只是避開雙北市共 6 百萬人的集水區，並沒有避開宜蘭北部地區的民生用水集水區，請問鐵道局是以比例原則來看嗎？宜蘭地區共 45 萬人飲用水就不重要嗎？宜蘭沒有水庫，全部都依賴山泉水、地下水補充整個民生用水。再來，未來高鐵會侵害宜蘭農地，也會侵害宜蘭當地居民所有人在軌道附近周邊延伸的民地，未來可能都是所謂土地徵收或重劃，這些影響根本沒有放在高鐵計畫內，鐵道局自認為上述影響只是附帶影響而已嗎？ 最後，高鐵延伸宜蘭 2036 年才通車，臺灣人口在 2036 年是下降，也就是說未來搭乘人數也會下降，鐵道局斥資約 1,700 多億蓋高鐵是真正的債留子孫！	臺灣東部長久以來鐵路供不應求，導致一票難求之情形。本計畫可擴充鐵路運輸容量，滿足往返東部之旅運需求，同時區隔長、短程旅次，以服務區分需求將鐵路供給效率最大化。 2.健全東部鐵路網，促進東部地區發展 為促進區域發展，完善之基礎設施可提供其發展較佳利基，其中尤以交通運輸環境之經營至為重要。本計畫影響範圍將及於東北角與東部整體區位，透過高鐵延伸宜蘭計畫之推動將宜蘭地區納入大臺北通勤圈，花東地區納入環島鐵路一日生活圈，旅運時間之縮短可提升民眾往返東部之意願，促進東北角發展以及東部經濟發展。 3.加強大眾運輸，鼓勵民眾使用綠色運具 高鐵延伸至宜蘭可提升東部聯外軌道運輸容量及速度，改善東部一票難求問題，並引導臺鐵樹林始發的部分列車調整至宜蘭始發，舒緩臺鐵樹林至七堵瓶頸的運輸壓力，達成北北基宜區域均衡發展的目標，也因此高鐵的開發對於臺鐵之間的營運，增加了更多的彈性可運用，減少民眾使用個人運具的數量。 二、有關本計畫開發對於環境水文地質影響，已針對路線沿線行經的隧道八號、九號及十號隧道的地質條件，結合既有的地質模型與水文地質資料，建立三維數值模型進行分析，評估區域水文條件以及其對於隧道穩定性與安全性的影響，相關隧道經開挖後，鄰近八號隧道區域的水頭下降了 2 至 8 公尺的水頭，而距離隧道較遠處的地下水流幾乎不受影響，該區域的破碎導致滲流情形顯著，水流可能在此區域快速流動或轉向；鄰近九號隧道因隧道開挖導致鄰近隧道區域的水頭下降了 5 至 30 公尺不等的水頭，而距離隧道較遠處的地下水流幾乎不受影響，鄰近隧道區域顯著的水頭改變源自於粗窟層的礫質土壤具有高滲透性，地

民眾意見	處理說明
	下水容易沿著層內通道快速移動；而十號隧道位於乾溝層內，且受斷層影響，隧道開挖後可導致鄰近隧道區域的水頭下降 7 至 10 公尺，本段地形的高差變動較大，使得水頭值在地表面即有顯著的不同。而主要的乾溝層岩性本具有一定的滲透性，斷層帶的存在則可能造成地下水在局部區域的重新分布，形成高滲透性導水帶或封閉性滯水層。 三、有關民眾用地權益部分，計畫路線工程範圍內森林利用土地約佔 72.60%，建築利用土地約佔 2.83%，約 5.98 公頃，本計畫路線已儘量避開既有建築物及發展密集地區，減少民房拆遷，保障民眾權益，後續用地取得階段將優先採協議價購，並依相關法定程序辦理。
二、立法委員陳歐珀國會辦公室 吳先生	
主席、所有參與的貴賓、民眾大家早、大家好，因為委員在日本進行國民外交，所以特別派文進代表參加並關心今天環境影響評估公開說明會，謝謝所有鄉親一起熱烈參與並關心，高鐵是大家期盼已久的建設工程，在高鐵整體計畫的過程會有很多程序，今天程序進行到環境影響評估公開說明會部份，藉由過往開拓建設計畫經驗，在環境影響評估中很重要的是動物、植物及其他生態等，若計畫流程要順利就不能有其他問題，所以環境影響評估生態調查及相關檢測部份，請鐵道局及技術顧問公司務必詳實調查並邀請相關單位，主要是生態調查可能只進行 1 年，但生態環境相關單位已經長期在地方監測，如果可以一起合作，生態將會更加落實，整個行政流程才會順利，所以特別前來關心並表達，當然事後也會繼續追蹤及關心整體計畫，謝謝今天所有鄉親踴躍且熱心參加公開說明會，透過意見表達使鐵道局進行後續評估更加詳實，在這裡代表委員感謝大家。	感謝吳先生意見，本計畫於路線選線時已初步盡量避開動物重要棲息環境，生態環境調查方面，經過環境部二階環評範疇界定會議記錄，鐵道局根據範疇界定結果進行嚴謹地調查及廣泛地蒐集資料，針對陸域動、植物生態及水域生態共進行 4 季次調查；陸域動物之鳥類除每季執行 1 次外，於冬候鳥季節 10 月至翌年 4 月每月執行 1 次，共 10 次調查；陸域動物之保育蛙類（臺北樹蛙及翡翠樹蛙）於其繁殖期（9 月至翌年 4 月）每月執行 1 次，調查範圍於計畫路線 0~44K 處以計畫路線兩側各 500 公尺為範圍，而計畫路線 44~60.6K 處以計畫路線兩側各 1 公里為範圍執行調查，針對此處調查成果，共發現 20 種珍貴稀有保育類野生動物及 10 種其他應予保育之野生動物，針對前述物種本計畫除了已擬定相對應各物種的保育對策外，後續於施工前、施工期間及營運期間將針對水陸域動植物進行四季調查，相關調查結果將檢送相關單位，以落實生態影響之監測。
三、民眾 孫小姐	
各位鄉親早安，今天是以高鐵延伸宜蘭	感謝孫小姐的關心

民眾意見	處理說明
計畫的受害者身分來參加，為什麼是受害者？因為我住在縣政中心，這次環評說明會邀請對象，包括縣政府、地方公所、民意代表等單位，但是完全沒有在地的環保團體、公民團體及開發區域周邊利害關係人；現行的環評制度還有很多問題無法改善，包括環評委員裡有多少是宜蘭人？對宜蘭在地有多少了解？其實都影響宜蘭未來的命運，怎麼可以透過環說書內容就決定宜蘭命運？我認為這是環評機制有很大問題的地方。 環評簡報現有的地質資料內容對未來高鐵開發完全沒有幫助，因為沒辦法掌握地質狀況，過去雪隧開通隧道將近 13 公里就花 13 年，但是高鐵延伸宜蘭工程隧道部分超過 33 公里，是雪隧的 2.5 倍，工程卻只要 11 年，而且中間還有經過很多礦坑，請教是什麼高超技術可以大量縮短隧道工程？簡報 17 頁提到辦理地質鑽探 3 孔，但是 3 孔之間的距離多少？中間有多少礦坑？完全不是鑽 3 孔就能釐清，甚至鑽 300 孔也沒有辦法釐清，因為礦坑是不固定的方向性，無法透過鑽探來掌握及評估長度、大小及距離，這就好像看病時的癌細胞穿刺切片。再來針對機具開挖部分，大家都知道雪隧後來都是使用鑽炸法，環說書有提到爆破、鑽炸，臺灣地勢非常脆弱，尤其是雪隧過去使用大約翰的失敗過程，現在已經可以克服嗎？為什麼說我是受害者？因為車站主要設施在環說書完全沒有說明，包括設計車站面積大小、對周邊交通影響、土地徵收等，而且提到通車後可促進地方商業發展，大家都知道縣政中心旁邊是低密度住宅區，這裡的居民就是希望生活可以比較輕鬆，但是未來生活將因為高鐵完全改變，鐵道局竟然不用與居民說明及溝通，我認為這是非常不正義的事，我身為臺灣人甘願這筆錢用在未來公共預算或是建設基金，我身為宜蘭人	1. 本計畫為掌握沿線的地質資料，除了蒐集沿線區域地質資料、並調查各工程路段的地質特性與路廊水文地質以外，另透過沿線 5400 公尺的地質鑽探以及 3500 公尺的地球物理探勘，以掌握綜整沿線地質狀況；而路線行經平西一帶曾為台灣採煤之舊礦區，依據經濟部地礦中心既有礦坑分布圖資，及配合現地查核礦坑口與區域煤層走向，以掌握各斜坑及開採片道之方向、坡度及高程，進一步評估計畫路線與煤礦坑之三維空間交互關係，調查分析結果顯示煤層分佈略呈東北一西南走向，岩層傾度多介於 20~40 度之間，而局部含煤層因受斷層構造作用甚劇，而有煤脈截切、或因褶皺構造而將煤層彎曲，於隧道開挖時需注意前述地質弱帶、舊煤坑蓄水或是否有甲烷氣體等問題。 2. 隧道段部分主要問題為通過特殊地質路段，包括：斷層帶、淺覆蓋、廢煤坑或湧水段等，本計畫透過地表地質調查、鑽探及地球物理探測等，已掌握各斷層(均非活動斷層)破碎帶分布位置，惟預測穿越斷層破碎帶時可能產生隧道擠壓、湧水、抽坍等問題，已納入後續設計考量及施工處理措施；此外針對隧道開挖遭遇廢棄煤坑問題，本計畫已於路線高程上迴避廢礦坑，惟預期如遭遇將可能有礦坑坍塌、積水湧出、擠壓沉陷、有害氣體等，已規劃施工中前進探查納入設計考量，以提早發現危害，確保施工安全。另外，當初雪隧工程花費時間較久，主要是雪山山脈地質條件比較堅硬及破碎，且愈核心地方的地質條件愈硬，原先使用大約翰是類似潛盾機，不怕硬但怕碎，因為機具轉盤在地下鑽時遇到碎片咬住轉盤容易轉不動，後來採取鑽炸法才順利推動整個工期；高鐵延伸宜蘭計畫路線以圓曲線繞行，除了避開翡翠水庫集水區之外，同時也因外圍地質條件較易掌握，透過地質相關資料瞭解愈多，就能使用適當工法來克服並縮短施工工期。 3. 宜蘭車站後續高鐵延伸宜蘭後，增設宜蘭高鐵站與未來臺鐵高架化增設車站採共站型式服務，因此，未來高鐵宜蘭站的轉乘設施推估，將納入搭乘臺鐵之乘客轉乘需求一併

民眾意見	處理說明
寧願這筆錢用來改善宜蘭人的薪水，而且改善宜蘭交通並不是蓋高鐵，我反對高鐵延伸宜蘭。	進行評估，並考慮私人運具、計程車、自行車、公車之轉乘設施席位需求。未來高鐵宜蘭站與臺鐵共站的複合式運輸場站，將成為地區公共運輸轉運樞紐，應設置充足公車及客運席位數以滿足未來需求。公車客運依功能可將公路大眾運輸分成市區公車、公路客運、高鐵快捷公車、國道客運、觀光公車、遊覽車，針對各大眾運輸系統之特性規劃停靠區域及席位數。 4.有關民眾用地權益部分，計畫路線工程範圍內森林利用土地約佔 72.60%，建築利用土地約佔 2.83%，約 5.98 公頃，本計畫路線已儘量避開既有建築物及發展密集地區，減少民房拆遷，保障民眾權益，後續用地取得階段將優先採協議價購，並依相關法定程序辦理。

四、民眾 康先生

雖然知道今天進行的是二階環評公開說明會，但也只能利用這次時間才能向交通部鐵道局提出呼籲，宜蘭高鐵站從去年（110 年）11 月選址說明會到現在共約 1 年的時間，只有從媒體上知道片片斷斷的消息，去年 12 月 19 日媒體報導出現地方折衷案、今年（111 年）1 月 27 日媒體又報導地方折衷案定稿了，但我們完全不知道這段期間定稿方案的所有內容，去年選址說明會至少還有針對不同方案說明相關計畫內容，但目前所謂定稿方案的配置、拆遷、以及最重要的財務、成本效益、經濟效益及自償率等等，不管是當地民眾甚至連宜蘭縣政府可能都不清楚，我不曉得程序上應該怎麼讓宜蘭在地居民獲得最重要的計畫評估內容？更不用說民眾最關心地方道路如何配合轉乘接駁的問題，都還沒有完整詳細內容，然後就要召開二階環評，當然二階環評只是針對工程造成環境影響評估部分，但是交通部、鐵路局還可以再利用什麼機會詳細說明計畫本身內容？ 去年 8 月高鐵延伸宜蘭監督聯盟曾舉辦民間公民團體工作坊，針對民眾所關	感謝康先生關心 1.經濟發展是維繫國家競爭力的命脈，而交通運輸則是推動經濟發展的主要動力。然而政府在有限的財政資源下，必須透過客觀的經濟效益評估，方可促使資源達到最佳的利用。 2.本計畫之經濟效益評估主要參酌交通部運研所於民國 110 年發布之「108 年交通建設計畫經濟效益評估手冊(更新版)」及「國內行車成本調查與分析(2/2)」等資料，從社會經濟的觀點來評估運輸建設投資計畫的經濟效益相對於投資成本的有效性，針對可量化之效益進行定量分析，並以益本比、淨現值及內部報酬率等三項評估指標呈現經濟效益可行性，後續透過上述評估指標，可評估出建造成本、營運維修成本、重置成本、社會成本、直接效益、社會效益及間接效益。 3.宜蘭車站後續高鐵延伸宜蘭後，增設宜蘭高鐵站與未來臺鐵高架化增設車站採共站型式服務，因此，未來高鐵宜蘭站的轉乘設施推估，將納入搭乘臺鐵之乘客轉乘需求一併進行評估，並考慮私人運具、計程車、自行車、公車之轉乘設施席位需求。未來高鐵宜蘭站與臺鐵共站的複合式運輸場站，將成為地區公共運輸轉運樞紐，應設置充足公車及

民眾意見	處理說明
心的在地議題提出呼籲,但是到目前為止全部都沒有得到回應,這麼重要甚至影響百年的計畫,卻沒有說明對地方產業、生態、農業衝擊及地方未來整個發展,甚至是大家最關心的區段徵收及造成附近房價、地價炒作等,而且目前看到的計畫路線與從媒體片斷得知的折衷案路線不太一樣,光是從宜蘭進來的路段,去年在選址說明會看到路線是直接進來宜蘭市區,但現在卻是拐彎到都市計畫區周邊,希望可以提供路線進入宜蘭的具體詳細內容。 有關可行性評估從北宜直鐵兩個路廊變成高鐵路廊的過程,其實也交代不清楚,高鐵路廊如果改用直鐵,是否比較符合第一位先生發言從頭城、礁溪、宜蘭、羅東、蘇澳等傳統鐵路所能帶來的優點?而不是高鐵只有1站,我們也不知道直鐵評估是否已經消失?或是還可以持續?有關上述的計畫具體內容,當然不是在環境影響評估中,而是希望交通部鐵道局或宜蘭縣政府能夠有機會向地方民眾再進一步的詳細說明。	客運席位數以滿足未來需求。公車客運依功能可將公路大眾運輸分成市區公車、公路客運、高鐵快捷公車、國道客運、觀光公車、遊覽車,針對各大眾運輸系統之特性規劃停靠區域及席位數。 4.研析路線沿線之土地利用及社會聚落現況調查顯示,南港端銜接南港車站至汐止基地路段,涉及部分社區民宅;而過汐止基地穿越新北市平溪及雙溪山區至宜蘭頭城路段以闊葉林、竹林、草地等植被為主,僅少部分涉及山區社區聚落;最後至宜蘭平原區後,沿線經頭城、礁溪、宜蘭市後進高鐵路宜蘭車站路段則以水田、旱田等農作物為主,包含部分農舍及倉儲設施。經調查計畫開發範圍涉及優良農地及優良農地以外之農業用地情況,大致上位於宜蘭平原內。本計畫所經頭城至宜蘭車站路段部分屬優良農地之範圍,約36.64公頃;一般農業區屬優良農地以外之農業用地,約1.98公頃。而本計畫於規劃階段已儘量避開既有建築,使其對民眾權益影響最小,未來計畫路線開闢後,對沿線周邊聚落、農業使用等土地利用型態仍有一定之限制,經初步規劃本計畫路線範圍內,周邊土地仍可保留原使用,並降低對當地環境及土地使用之影響,避免影響周邊農地之完整性。而針對被阻斷之既有農路,規劃替代道路空間,恢復原農路通行功能,以不影響既有橫交道路通行為原則,並依「農業主管機關同意農業用地變更使用審查作業要點」辦理農地使用變更及土地取得事宜,並依非都市土地使用管制規則辦理用地變更事宜。
五、民眾 蕭先生(另參書面發言單意見)	
從高鐵計畫定案到現在,我第一次參加說明會,我想請教現場有人訂閱中國時報嗎?有人這1年內看過中國時報嗎?應該都沒有,請問鐵道局將公開說明會宣達在中國時報上要給誰看?鐵道局通知村里幹事,來參加的都是民意代表,高鐵特定區民眾因為沒收到通知都沒來參加,請問鐵道局蓋高鐵會拆我的房子、徵收我的土地,不需要讓我知	感謝蕭先生關心 1.舉行公開說明會目的就是聽取地方意見,相關意見鐵道局皆將審慎處理,並與綜合規劃相關意見同步考量,包括容量、運量、財務效益及翡翠水庫集水區等問題。針對選址定案資料公開事宜,由於部分內容仍在研議過程,後續綜合規劃有一定的成果,鐵道局將讓在地鄉親及社會大眾可以廣泛瞭解;另外,有關公開說明會通知方式係依據環評法

民眾意見	處理說明
道整個細節及詳細過程嗎？請宜蘭在地立委幫忙通知在地居民，居民有權利知道房子何時被拆？可以住多久？但沒人通知居民，只能在一次巧合下知道鐵道局今天舉辦公開說明會，在地立委擔任交通委員會召委，應該幫助民眾有知的權利，請交通部鐵道局好好檢討，否則說明會只是形式上通過，一點用處也沒有，以上是我的發言。	相關規定辦理，若後續還有辦理類似的說明會，鐵道局除依程序辦理相關公開及公告外，也會檢討利用其他管道方式來廣為宣傳，如：請縣政府及地方協助通知民眾。 2.針對民眾對環評程序質疑的部分，本計畫現為二階環評階段，計畫尚未完全定案，整個規劃及環評過程中，仍會進行微幅調整，故有選址說明會與公開說明會路線不同的情形，目前需經環境部審查通過二階環評及行政院通過綜合規劃之後，始為定案方案，未來若有涉及土地徵收，將召開土地徵收相關說明會；而範疇界定會議前的公開說明會，主要係說明鐵道局針對環境部一階環評審查重點預計處理方式，鄉親及民眾所提意見皆已納入處理，二階環評報告完成後將進行現勘及公聽會程序，說明評估成果，再至環境部審查，關心本計畫的民眾皆可出席審查會議關切並提供意見，鐵道局將審慎處理。 3.有關民眾用地權益部分，計畫路線工程範圍內森林利用土地約佔 72.60%，建築利用土地約佔 2.83%，約 5.98 公頃，本計畫路線已儘量避開既有建築物及發展密集地區，減少民房拆遷，保障民眾權益，後續用地取得階段將優先採協議價購，並依相關法定程序辦理。
六、宜蘭國土計畫讀書會發起人及守護宜蘭工作坊召集人 李小姐（同書面發言單意見，由李小姐代為宣讀）	
交通建設不是壞事，但開發是一把雙面刃，宜蘭人在張臂迎接高鐵時，應該更審慎評估即將失去的會是甚麼？雪隧的經驗是一個活生生的教訓，它帶來觀光潮，與台北都會間更便捷的聯繫，同時也嚴重衝擊蘭陽平原的美好特色～田園地景迅速劣化，縣民的生活空間和資源受到擠壓，物價、房價上漲，觀光客偶而休閒的奢侈，牽動在地人的日常基本開銷；漫天飆漲的地價，更讓原本安定純樸的農鄉，一夕之間人心浮動，祖產變現離農離鄉；尤其縣府對農舍建照的浮濫發放、放任違規，讓建築物四散在良田之間，城不城鄉不鄉，宜蘭最重要的觀光資本正在快速消失……這些	感謝李小姐的意見 1.本計畫路段考量自 114 年 4 月起，路線段原涉及非都市土地依據之區域計畫法制，將轉軌至國土計畫制度，爰說明國土計畫法相關內容及後續申請方式如下。本計畫路線合計行經臺北市、新北市及宜蘭縣，參照臺北市於 110 年 12 月、新北市於 111 年 12 月及宜蘭縣於 112 年 2 月，公開展覽之國土功能分區分類圖，本計畫路線主要涉及國土保育地區第二類、農業發展地區第一類、農業發展地區第三類及城鄉發展地區第一類等 4 類功能分區。依內政部國土管理署 113 年 4 月公告之國土計畫土地使用管制規則容許使用情形表(草案)，本計畫對應之使用項目為維生基礎公共設施之「運輸設施」，未來各

民眾意見	處理說明
在在讓我們質疑：我們的縣政府有沒有能力守護「永續家園」的核心價值？公民是否有足夠的智慧與力量抵禦發展帶來的負面衝擊？ 如果這些抵抗沉淪的條件我們都沒有，那麼試問：宜蘭人迎接高鐵的時機是否已經成熟？如果交通部給宜蘭人的高鐵，我們不能不要，那麼，請至少將衝擊降到最低！建議如下： 1. 僅劃出沿線軌道及高鐵站必要的土地面積，不要浮濫徵收，以西部許多高鐵特區閒置的情況為鑑！且原台鐵鐵道以東就是易淹水地區，極端氣候日益嚴重，實不宜輕言開發，應納入宜蘭縣國土計畫中進行整體檢討。 2. 最後萬一仍然要擴大徵收農地作為開發使用，依照〈農業發展條例〉第十條及第十二條規定，「農業用地於劃定或變更為非農業使用時…」「應視其事業性質繳交回饋金，撥交第54條中央主管機關所設置之農業發展基金，專供農業發展及農民福利之用。」且依據《農業用地變更回饋金撥繳及分配利用辦法》第四條第二項，「非都市土地範圍內農業用地，變更編定為特定目的事業用地者，其回饋金之繳交……以變更編定面積與獲准變更當期公告土地現值乘積百分之五十為計算基準。」我們強烈呼籲中央及地方農業主管機關，儘速成立農地儲備基金，以這些回饋金購置農地，作為鄉村整體規劃時，用以交換符合農舍興建申請條件者之容積交換使用，保留優良鄉村地貌及農業發展地區農地完整。以宜蘭永續為禱！	項使用將經國土計畫主管機關同意容許使用，以利續辦各項用地取得相關作業。農地、農業衝擊。 2. 此外，經調查計畫開發範圍涉及優良農地及優良農地以外之農業用地情況，大致上位於宜蘭平原內。本計畫所經頭城至宜蘭車站路段部分屬優良農地之範圍，約36.64公頃；一般農業區屬優良農地以外之農業用地，約1.98公頃。於規劃階段已儘量避開既有建築，使其對民眾權益影響最小，未來計畫路線開闢後，對沿線周邊聚落、農業使用等土地利用型態仍有一定之限制，經初步規劃本計畫路線範圍內，周邊土地仍可保留原使用，並降低對當地環境及土地使用之影響，避免影響周邊農地之完整性。而針對被阻斷之既有農路，規劃替代道路空間，恢復原農路通行功能，以不影響既有橫交道路通行為原則。後續變更得依「農業主管機關同意農業用地變更使用審查作業要點」辦理農地使用變更及土地取得事宜，並依非都市土地使用管制規則辦理用地變更事宜。
七、民眾 林先生	
主席、各位鄉親大家好，現在做這個高鐵是很好，但時機不對、不符經濟效益，可以做直線鐵路，再來是路線捨近求遠，短的路不走，要走外環道路過美福大排再切過去，破壞市容景觀並嚴重影	感謝林先生的意見，本計畫路線工程範圍內森林利用土地約佔72.60%，建築利用土地約佔2.83%，約5.98公頃，建物須拆除數量約140棟建物，且本計畫已儘量避開既有建築物及發展密集地區，減少民房拆遷，後續用地取

民眾意見	處理說明
響都市發展；宜蘭人口總共 45 萬人口，差不多有 1/4 住在外地，誰要來坐高鐵？四城、礁溪、頭城的居民會坐嗎？還要花 1 千多億，現在臺灣人口死比生多，人口一直減少，已經少子化，特區還劃一大塊，特區裡的居民住那邊不能給人家趕走，像乞丐趕廟公一樣，要住這裡的繼續住，給人家趕走還要拿錢出來補，勞命傷財，人家住得習慣被趕走，如果是你願意嗎？所以要考慮人口沒那麼多，不要浪費國家土地資源。	得階段將優先採協議價購，並依相關法定程序辦理，以保障民眾權益。
八、宜蘭縣礁溪鄉二龍村辦公處 何政儒村長（另參書面發言單意見）	
聽起來今天還沒有整體規劃的結果，因為還要跟環評同時進行，我看今天大部分來得環保團體及地方民意代表比較多，剛剛回應從第一位到前幾位都有講到說明會通知，因我是村長才知道這消息，不然我也不知道，發文就發到村長這裡，通知村民來參加，但是村民都老人家，不知道這件事情，未來開說明會要讓大家知道很重要。 我本身是個農民，第一，我要農地完整性，從小跟阿公種田，那時候沒電話，很好做，現在有電話後反而難做，為什麼？這條路 3、5 年開一次，那條路又開一次，像我家一塊土地高速公路穿過，頭尾有兩個崎零地，請問我們種田的農機要如何耕作？農委會鼓勵我們小農回來擴大經營規模，但我們農機那麼大台，要怎麼耕那麼小的田，所以請總工程司帶回去，針對農地在現有國道 5 號緊鄰的部分，要被徵收的地是否曾經被徵收過？如果有就儘量偏移整塊地，不然又劃過一塊地，那塊地被劃過後就會被破壞，不用說蓋農舍，這是農民基本權益要顧慮，不能一竿子打翻一條船，但是公共建設要做的是如何減輕農民損害，這部分我提出我的看法。 第二，集水區的部分，剛剛看到是北部翡翠水庫，再回想當初雪山隧道開發時，尤其我們礁溪影響最大，整個水源下降，這個路線開發會不會影響水源問	感謝何村長的提醒 1. 本計畫所經頭城至宜蘭車站路段部分屬優良農地之範圍，約 36.64 公頃；一般農業區屬優良農地以外之農業用地，約 1.98 公頃。於規劃階段已儘量避開既有建築，使其對民眾權益影響最小，未來計畫路線開闢後，對沿線周邊聚落、農業使用等土地利用型態仍有一定之限制，經初步規劃本計畫路線範圍內，周邊土地仍可保留原使用，並降低對當地環境及土地使用之影響，避免影響周邊農地之完整性。而針對被阻斷之既有農路，規劃替代道路空間，恢復原農路通行功能，以不影響既有橫交道路通行為原則。後續變更得依「農業主管機關同意農業用地變更使用審查作業要點」辦理農地使用變更及土地取得事宜，並依非都市土地使用管制規則辦理用地變更事宜。 2. 本計畫施工規劃於隧道開挖時，將辦理開挖面前進探查、TSP 或長距離排水孔，以掌握前方地質及水脈分布，可避免遭遇突發湧水情況，依據地質調查結果，預測於穿越木山層、粗窟砂岩及四稜砂岩之金瓜寮斷層、鶯仔瀨向斜軸、枋腳斷層、石牌斷層及巴陵斷層時，可能會遭遇湧水性地盤，已規劃施工期間應採多灌少排為原則，以保護地下水資源，並依探查結果採用「近灌遠排」理念將湧水量降至最低。在處理工法上，「近灌」可考量之灌漿工法如化學灌漿、固結灌漿、皂土灌漿等，「遠排」可考量之排水工法如鑽孔排水、廊道排水、深井排水等，並依據出

民眾意見	處理說明
題？我想這要審慎評估，環評報告中都沒看到。 最後一點，第一階段環評已經通過，接下來進入第二階段，今天在座所有發言的都是很好的意見，希望鐵道局將意見帶回去審慎納入，不只我們意見，還有很多人也有意見，所以這 15 天內意見反應的時間不夠，因為很多人不知道要反應，這個時間是不是多延 1~2 星期，而且要讓人家知道開說明會的用意是什麼。	水量評估結果，將隧道湧水量分為三種等級，分別採用(1)傳統設計之排水隧道；(2)止水隧道(圍岩灌漿)；(3)保水隧道(鋪設全周式防水膜)+止水灌漿等三種對策。如隧道開挖常見之壁面潮濕、滴水情況，採用傳統排水隧道在路基以上設置防水層，可再降低地下水入流量，故隧道工程對鄰近水資源影響極低。於高透水性或向斜褶皺軸部之透水性較佳地層時，可採隧道周圍地層灌漿，降低隧道地下水入流量，及配合傳統排水隧道設計。至於高透水斷層破碎帶，經調查、分析顯示，如其湧水量達可能影響隧道上方或是鄰近河溝基流量時，將採用隧道圍岩止水灌漿，阻絕地下水通路，及採保水隧道設計(全周式防水膜)，以降低對水資源之影響
九、民眾 李先生 各位長官大家好，小弟在這裡有幾個請求，如果意見不同請各位幫忙思考一下，我也沒有壞意，剛剛總工程司講得很好，大家的意見都是意見，好的壞的都記下來！我非常贊成高鐵建設，剛剛聽過大部分都是講環境，第一個意見是做高鐵可以提高臺灣土木工程的地質技術，高鐵都蓋得很美，我們的土木工程技術要進步，土木工程建築都去國外讀書卻沒實際做過，這樣土木工程技術不會進步，環保也要做好，所以我非常贊成高鐵建設。 第二；大家都說炒房，其實很冤枉，因為他的錢也是從銀行付款超貸，或掏空公司拿去買房才是叫炒房，人家是勤儉累積沒興趣花費，只有興趣買地買房，房子幾十間被說成炒房，這樣有公道嗎？炒房意思是政府要定好，做的人要做好，銀行能借多少是多少，公司不能掏空，禁止這些人炒房，人家勤儉累積興趣買房不行嗎？這樣有公道嗎？ 第三；如果高鐵正常順利有做的話，高鐵車站到高速公路要做一條高架道路直接銜接高速公路，底下做平面道路，以上的請求，請各位做參考。	感謝李先生的意見，不管是以愛護宜蘭好山好水為出發的環境或是建設問題，鐵道局都將支持及反對意見納入規劃考量，從國土角度而言，鐵道局規劃的首要目標必須將建設計畫對宜蘭衝擊降至最低，同時也會將經濟效益、景觀破壞及特定區劃設範圍納入綜合規劃來考量；農地的部分，於規劃階段已儘量避開既有建築，使其對民眾權益影響最小，未來計畫路線開闢後，對沿線周邊聚落、農業使用等土地利用型態仍有一定之限制，經初步規劃本計畫路線範圍內，周邊土地仍可保留原使用，並降低對當地環境及土地使用之影響，避免影響周邊農地之完整性。而針對被阻斷之既有農路，規劃替代道路空間，恢復原農路通行功能，以不影響既有橫交道路通行為原則，而目前有關銜接高鐵的高架道路以及平面道路部分，目前尚未有相關規劃內容，後續將視區域發展及地方政府需求情況進行考量。

民眾意見	處理說明
十、民眾 孫小姐（第二次發言） 縣長有提到全宜蘭人都很期待高鐵工程，在此做現場民意調查，現場如果反對高鐵延伸宜蘭的民眾請舉手，雖然現場人不多，但至少有 5~6 位舉手反對，希望在場的民意代表及主管機關都看到並非所有人都贊成，只是有很多人沒機會表達反對，請在場的人都要聽清楚反對人的聲音；剛才主席提到選址縣政中心是大家的共識，請問是跟誰有共識？是跟地方政府、縣長有共識？還是跟民意代表有共識？還是跟實際住在這裡的居民有共識？我住在這裡這麼久，從來沒有來徵詢我的意見，主席說綜合規劃會將全部意見納入考量，我想要請教未來是否有可能不蓋高鐵？反對的聲音也應該要納入才對。 剛才有提到未來會做環境調查，我將環說書全部看完，鐵道局強調會重視環境保護，不過簡報關於陸域、水域生態工程，只有監測 1 年 4 季，但是完全沒有說明每次監測的天數、小時數及監測方法，民眾完全無法判斷監測是否足夠？如果 1 年 4 季只有找 1 天去調查，請問有辦法調查到宜蘭的候鳥及洄游性魚類？而且範圍只在隧道出口處，請問其他地方的環境不重要嗎？調查範圍根本嚴重不足。 再來，高鐵車站位於美福地區附近都是田，難道都不需要重視當地生態？而且因為這是易淹水地方，所以面對未來極端氣候、填土後，地區水文及生態完全改變，請問不用做生態及環境調查嗎？環說書的表 8.3-1 環保措施替代方案勾選未知，等於完全沒做，竟然好意思說會將環境衝擊降到最低，剛才主席也有講到土地徵收程序是公開，但事實上我們都知道，如果程序走到那裡都已確定路線，已經無法改變，反對也無效，對公部門來講只是程序而已，但這是當地人民生命、財產、生活品質，實際上居民無義務為公共工程犧牲，建設工程對	感謝孫小姐的意見， 1.生態環境調查方面，經過環境部二階環評範疇界定會議記錄，鐵道局將根據範疇界定結果進行嚴謹地調查及廣泛地蒐集資料，針對陸域動、植物生態及水域生態共進行 4 季次調查；陸域動物之鳥類除每季執行 1 次外，於冬候鳥季節 10 月至翌年 4 月每月執行 1 次，共 10 次調查；陸域動物之保育蛙類（臺北樹蛙及翡翠樹蛙）於其繁殖期（9 月至翌年 4 月）每月執行 1 次，調查範圍於計畫路線 0~44K 處以計畫路線兩側各 500 公尺為範圍，而計畫路線 44~60.6K 處以計畫路線兩側各 1 公里為範圍執行調查；相關調查及評估成果均已納入二階評估書中。 2.排水的部分，本計畫路線沿線穿越之河川包含基隆河、雙溪、大溪川、得子口溪、宜蘭河，而鄰近之主要排水路包括小金面排水、下埔排水、砂仔港排水、武暖排水、建業排水及美福排水，且均屬於宜蘭縣管區域排水。經濟部水利署已於民國 88 年辦理「宜蘭縣礁溪鄉砂仔港排水規劃」、92 年完成「基隆河整體治理計畫」、98 年辦理「『易淹水地區水患治理計畫』-縣管區域排水美福排水系統規劃報告」、98 年辦理「『易淹水地區水患治理計畫』宜蘭縣管得子口溪支流排水規劃」、103 年辦理「宜蘭河流域綜合治理計畫」、108 年辦理「流域綜合治理計畫-宜蘭縣區域排水美福排水系統-建業排水規劃檢討」，且宜蘭縣政府及經濟部水利署已依規劃報告陸續完成部分排水路改善及新設滯洪池工程，以工程治理措施提高區域排水的防洪能力，滿足宜蘭縣管區域排水 10 年計畫水位、25 年不溢堤的保護標準，本計畫之車站範圍位於美福排水集水分區內，美福排水屬蘭陽溪水系宜蘭河之支流，流域面積 27.88km²，全流域均位於蘭陽平原。依據經濟部水利署民國 100 年「易淹水地區水患治理計畫」縣管區域排水美福排水系統治理計畫報告，美福排水之整治標準以通過 10 年計畫流量並達 25 年不溢堤做為整治標準；車站占地約 13ha，設計有效滯洪量體約

民眾意見	處理說明
我們生活影響這麼大，但我們只有 3 分鐘來發言，機制實在是很有問題，希望主管機關及開發單位可以好好考量。	18,800 m ³ ，為避免有改變集水分區情事，本計畫以美福排水作為主要聯外水路，且由於車站位屬於車專區，故其滯洪量體仍應以車專區之排水規劃為主。
十一、民眾 康先生（第二次發言）	
雖然世曦公司說明後續還有綜規作業，希望下次能特別針對特定區開發內容做更詳細的說明，目前我們唯一可以看到鐵道局公開的資訊，去年選址評估最接近縣政中心站的方案，其經濟效益的益本比為 1.66，如果假設目前選址定案的益本比也差不多的話，請說明怎麼算出來？是否已經預設政府可以藉由開發特定區以出售很多土地，用土地漲價來挹注本身的工程成本？希望可以公開透明讓民眾知道，1 千多億的工程是否確實符合經濟效益，還是要靠特定區開發的土地利益來彌補工程本身的大黑洞，我們都知道以後不可能靠票價去平衡工程的成本，我們納稅人要花下一代的錢來進行重大投資，必須瞭解錢要怎麼來彌補財務；我們現在可以看到，從臺北以北或南的苗栗、雲林、嘉義、臺南高鐵特定區現在都養牛而已，宜蘭人口不比這些縣市多，目前宜蘭人口不到 44 萬，甚至連臺北市或新北市的一個區都不到，到底特定區的開發效益在那裡？是否可以只徵收車站或機廠周邊必要的公共設施用地？請再認真仔細評估宜蘭高鐵特定區的必要性，	感謝康先生的關心，經濟發展是維繫國家競爭力的命脈，而交通運輸則是推動經濟發展的主要動力。然而政府在有限的財政資源下，必須透過客觀的經濟效益評估，方可促使資源達到最佳的利用。本計畫之經濟效益評估主要參酌交通部運研所於民國 110 年發布之「108 年交通建設計畫經濟效益評估手冊(更新版)」及「國內行車成本調查與分析(2/2)」等資料，從社會經濟的觀點來評估運輸建設投資計畫的經濟效益相對於投資成本的有效性，針對可量化之效益進行定量分析，並以益本比、淨現值及內部報酬率等三項評估指標呈現經濟效益可行性，後續透過上述評估指標，可評估出建造成本、營運維修成本、重置成本、社會成本、直接效益、社會效益及間接效益；另有關高鐵特定區的規劃與評估，因宜蘭高鐵特定區主要開發單位為宜蘭縣政府，本計畫則係針對高鐵的交通建設開發，故相關特定區的規劃內容及範圍，需再另視宜蘭縣政府相關單位規劃而定。
十二、民眾 林先生（另參書面發言單意見）	
我也是住在附近高鐵特定區附近的居民，其實今天召開的說明會就是國家重大政策必須進行的流程，大家反應的意見有好有壞、有鼓勵有褒貶，身為長官及民意代表要有雅量來吸收並做出最正確的抉擇，其實計畫路線也都有避開生態，對生態影響減到最低程度，有反對意見的人是否等到施工時再來監督。目前從計畫只有看到鐵道局的草圖，大家人心惶惶，尤其在旁邊的土地到底有沒有路線經過？，路線也沒有確定，希	感謝林先生的意見，有關民眾用地權益部分，計畫路線工程範圍內森林利用土地約佔 72.60%，建築利用土地約佔 2.83%，約 5.98 公頃，本計畫路線已儘量避開既有建築物及發展密集地區，減少民房拆遷，保障民眾權益，後續用地取得階段將優先採協議價購，並依相關法定程序辦理。

民眾意見	處理說明
望環評通過後請儘早把正確路線會徵收到的土地劃出來，我聽到鄉長說高鐵機廠一塊田都切一半一半，是不是包括到美福路？徵收是不是合理？會不會太大？這個也要列入考慮的空間，當然我也明白農民徵收愈多愈好，包括美福那邊，我可以斬釘截鐵地講，當然這不是我的意見，是代表農民的心聲。	
十三、民眾 李小姐（另參書面發言單意見）	
剛才主席提到今天的表達意見是提供後續綜合評估的考量，還沒到最後定案，目前為止的討論都是鐵道局要蓋高鐵了，所以來蒐集大家意見，但沒有聽到如何可以決議不蓋高鐵？不然今天講得、支持的、反對的意見，最後都收納在厚厚一本的評估報告書，高鐵一樣要建，那今天在這裡談得都是白談，所以我想知道評估高鐵不宜建的那條界線劃設的標準？因為大家也談到其中很大的疑慮，宜蘭縣人口數不到45萬人，未來出生率下降，人口緩慢成長，宜蘭的交通紓困還需要2條鐵路嗎？而且民眾也有提出很多替代方案意見，請鐵道局提供整體計畫評估內容。 宜蘭大家長林縣長也在這裡，很重要的是宜蘭特色發展究竟要什麼？現在美好的田園風光是吸引大家來宜蘭享受的理由，如果房子一蓋下去，大家打開門窗看到的都是房子，誰還願意繼續進來？這就是我們想要的宜蘭永續嗎？希望永續不是口頭講而已，而是採取實質行動。	感謝李小姐的關心，本計畫基於永續發展、綠色運輸、效率及樂活與慢活為主要之東部地區運輸發展走向，以「擴充鐵路運輸容量，滿足旅運需求」、「健全東部鐵路網並縮短運行至東部時間，促進東部地區發展」、「加強大眾運輸，鼓勵民眾使用綠色運具」等為本計畫目標： 1.擴充鐵路運輸容量，滿足旅運需求 臺灣東部長久以來鐵路供不應求，導致一票難求之情形。本計畫可擴充鐵路運輸容量，滿足往返東部之旅運需求，同時區隔長、短程旅次，以服務區分需求將鐵路供給效率最大化。 2.健全東部鐵路網，促進東部地區發展 為促進區域發展，完善之基礎設施可提供其發展較佳利基，其中尤以交通運輸環境之經營至為重要。本計畫影響範圍將及於東北角與東部整體區位，透過高鐵延伸宜蘭計畫之推動將宜蘭地區納入大臺北通勤圈，花東地區納入環島鐵路一日生活圈，旅運時間之縮短可提升民眾往返東部之意願，促進東北角發展以及東部經濟發展。 本計畫決定興建高鐵延伸計畫，須進行相關法定程序，包括綜合規劃、環境影響評估及建設計畫等，除了環保及環評審查議題外，整個綜合規劃報告將針對計畫經濟效益、運量、永續發展等各項衝擊進行分析，完成後綜合規劃報告須提報至行政院，經由各部門、各單位在負責範圍內進行嚴格審查，當然也包括整體計畫效益，環評部分也將由環境部嚴格把關，相關的意見皆會按照程序完整納入會議紀錄並公告周知，民眾們不吝提供的正反意見，將使本計畫環評及綜合規劃作業更加嚴

民眾意見	處理說明
	謹，以讓計畫可完整考慮到各方寶貴的意見。
十四、宜蘭縣礁溪鄉白雲村辦公處 陸天賜村長（書面發言單意見）	
(一)重視：環境、生態的保存。 (二)地理、人文、歷史遺址的維護保留。 (三)地質探勘要詳實，不要再現國5隧道施工中所呈現的情況。 (四)維修基地以及車站週邊的聯絡路網規劃的著眼點要以長遠為目標。 (五)沿線路廊地基兩旁的維護包含 1. 防洪、2.雜草的修剪、3.噪音的防治消除、4.地形地貌的保留。 (六)礁溪地區有沼澤區地質如何克服，不要再讓國5土堤路段錯誤規劃（影響路基的穩定性）造成深壑沼澤範圍擴大。 (七)重視土地正義（土地完整性），重視居住正義（須遷移他處居民）的權利，國土是歷代先人留給我們現代生存居住我們這代人是無權破壞；而是要永續完整留給代代子孫。	感謝陸村長的意見 1.生態環境方面，經過環境部二階環評範疇界定會議記錄，鐵道局根據範疇界定結果進行嚴謹地調查及廣泛地蒐集資料，針對陸域動、植物生態及水域生態共進行4季次調查；陸域動物之鳥類除每季執行1次外，於冬候鳥季節10月至翌年4月每月執行1次，共10次調查；陸域動物之保育蛙類（臺北樹蛙及翡翠樹蛙）於其繁殖期（9月至翌年4月）每月執行1次，調查範圍於計畫路線0~44K處以計畫路線兩側各500公尺為範圍，而計畫路線44~60.6K處以計畫路線兩側各1公里為範圍執行調查；相關調查及評估成果均已納入二階評估書中，除了本計畫路線型式大部分採對影響生態環境較小的橋樑隧道工程方式施作，將主要影響區域侷限於隧道口及出露段，後續將限制施工人員進入周邊森林內活動，同時於森林區域施工運輸道路增設工程圍籬，減少移除過多植被，廢棄物須集中包覆處理，避免吸引野生動物覓食，以降低施工對野生動物之影響。 2.文化資產方面，根據文獻搜尋與實地地表調查結果發現，本計畫沿線行經各行政區所涉及之有形文化資產約139件，無形文化資產約4件，而距離本計畫沿線兩側各500公尺範圍內(共1公里範圍內)之文化資產項目，有形文化資產約有10件，無形文化資產則有3件，另因考古遺址埋藏於地下，無法排除任何新發現之可能性，且已知低平的蘭陽平原上遺址廣布，其地勢低平、類似，無法以絕對距離進行直接評估，故距離路線600公尺之辛仔罕考古遺址亦將一同與其他500公尺範圍內的考古遺址進行每周一次施工監看，而本計畫路線於頭城鎮山區進入平原處為北端起始，至路線南端為止，將實施較低頻率之每月1次的考古監看，而後續規劃設計階段有關大竹園考古遺址，將編列考古遺址搶救經費，以落實後續路線預訂落墩至遺址範圍內時之考古搶救發掘實施，而計畫行經於二龍河道處將減少落墩，並和當地主

民眾意見	處理說明
	辦單位先有妥善的溝通及共識後施工。 3.本計畫為掌握沿線的地質資料，除了蒐集沿線區域地質資料、並調查各工程路段的地質特性與路廊水文地質以外，另透過沿線 5400 公尺的地質鑽探以及 3500 公尺的地球物理探勘，以掌握綜整沿線地質狀況，而有關宜蘭平原沖積層主要為礫石、砂、泥等未結沉積物組成，地下水位在地表下 2~10 公尺左右，大部分路段土壤液化與差異沉陷潛能低，僅局部高架橋路段位於土壤液化潛勢區，經土壤液化分析及基礎承载力分析，需加深樁長穿越液化土層至良好承載層，或辦理地盤改良等，相關措施將納入後續設計考量，設計時將再依橋墩與橋台位置之鑽探資料，進行細部之液化潛能檢核評估。 4.宜蘭車站後續高鐵延伸宜蘭後，增設宜蘭高鐵站與未來臺鐵高架化增設車站採共站型式服務，因此，未來高鐵宜蘭站的轉乘設施推估，將納入搭乘臺鐵之乘客轉乘需求一併進行評估，並考慮私人運具、計程車、自行車、公車之轉乘設施席位需求。未來高鐵宜蘭站與臺鐵共站的複合式運輸場站，將成為地區公共運輸轉運樞紐，應設置充足公車及客運席位數以滿足未來需求。公車客運依功能可將公路大眾運輸分成市區公車、公路客運、高鐵快捷公車、國道客運、觀光公車、遊覽車，針對各大眾運輸系統之特性規劃停靠區域及席位數。 5.有關民眾用地權益部分，計畫路線工程範圍內森林利用土地約佔 72.60%，建築利用土地約佔 2.83%，約 5.98 公頃，本計畫路線已儘量避開既有建築物及發展密集地區，減少民房拆遷，保障民眾權益，後續用地取得階段將優先採協議價購，並依相關法定程序辦理。
公開說明會後十五日內民眾或機關、團體書面意見	
一、當地民眾	
我是宜蘭縣鄉民，茲對高鐵延伸宜蘭縣，綜合當地鄉親之意見，簡述如下： 台灣高鐵最成功的例子，惟獨青埔高鐵站、高鐵特定區面積約為 490 公頃，宜蘭市、壯圍鄉之間的高鐵附近有	感謝在地鄉民的建言及支持，本計畫係針對高鐵的交通建設開發，目前已依環境部二階環評範疇界定會議紀錄辦理各項環境調查、評估作業，後續若通過環評審查將提報行政院核定。另有關高鐵特定區的規劃與評估，因

民眾意見	處理說明
很大腹地、有足夠能力可比照辦理(特定區至少 450 公頃以上)。包括高鐵附近、鐵路以東、高速公路以西及高速公路以東的壯圍新福段全部列入高鐵特區，好好規畫特定區內廣大綠地、休閒運動園區、公共設施、科學園區、台灣高鐵維修研發中心、研發總部、或國家級的重大建設(如立法院遷建於此)等，若規畫成功，將成為台灣最成功高鐵站，也可能成為世界級、最高及、最漂亮、最有功能的高鐵站，將是鐵道局、宜蘭及台灣之光，讓外國人刮目相看，以宜蘭壯圍高鐵站附近之廣大腹地，有能力可辦得到，僅盼望能傾聽民意之交通部、鐵道局，能完成此歷史性的一刻。 此致 交通部鐵道局 中華民國 111 年 12 月 29 日 P.S.當地民眾希望宜蘭高鐵環評及興建能加快速度。	宜蘭高鐵特定區主要開發單位為宜蘭縣政府，故相關特定區的規劃內容及範圍，需再另視宜蘭縣政府相關單位規劃而定。
二、高鐵延伸宜蘭受害居民孫小姐	
本人在此開宗明義表達反對高鐵延伸宜蘭立場本案未經可行性評估即貿然進入綜合規劃，為嚴重程序不正義要求將反對興建之意見納入綜合規劃進行評估本次環評說明會公文邀請的對象完全沒有環保團體、公民團體、開發區周遭之利害關係人，亦為程序不正義本案之環評委員有多少宜蘭人？對宜蘭有多少了解？倘環評委員單單透過書審(了不起安排現勘一兩改)就通來決定宜蘭人的命運亦為制度不正義本案車站及必要設施所需要的確切面積、範圍環說書攏無明確說明，資料不齊全根本無從審查現有的地質資料基本上對本案是完全沒有幫助雪隧已經示範有開導坑亦無法掌握主坑的狀況過去雪隧約 13 公里花了約 13 年先前蘇花改的隧道工程工期亦是一延再延本案磅空總長超過 33 公里，約為 2.5 倍簡報中工期預估 98 個月，即 8 年多一些，還經過多處礦坑想請問是甚麼樣高超的技術，可以讓工期大幅縮短？還是為	感謝孫小姐的意見， 1.說明會通知對象方面，本計畫已依「環境影響評估法施行細則」第 22 條規定辦理，於會議 10 日前將公開說明會之時間、地點等資料刊載於新聞紙及公布於環評開發案論壇，同時函請鄉（鎮、市、區）公所及村（里）辦公處協助張貼會議公告，並協助通知地方居民、團體參加。 2.隧道地質方面，當初雪隧工程花費時間較長主因係該地質堅硬且破碎，且愈核心地質愈硬，原先使用大約翰 TBM 雖然不怕硬但怕破碎，因機具轉盤遭遇碎片咬住不動導致影響工期推進，後來採用鑽炸法才順利克服；本計畫已依環境部二階環評範疇界定會議紀錄，於沿線工程範圍及鄰近地區，完成補充調查共 100 孔之地質鑽探資料，掌握非活動斷層、煤礦坑、地質敏感區等主要地質特性，其中經過 3 處廢棄煤礦坑高程與隧道工程並無重疊，同時亦針對特殊地質進行處理，如以止水灌漿防止湧水、前進探查克服坍塌等，避免影響工進。 3.生態環境方面，本計畫已依環境部二階環評

民眾意見	處理說明
了討好主管機關與民眾，對工期過份樂觀？ 簡報 P.路線中有多少舊礦坑穿越資料完全不明確指出(至少)鑽 3 孔距離多遠？(密集度？)因礦坑不具固定方向性無法預估長度、大小、距離故其分布是完全無法掌握親像癌細胞穿刺切片所以莫講是鑽 3 孔，鑽 300 孔嘛無效簡報 p.18 開挖方式列舉不詳盡，僅避重就輕顯示機械開挖台灣地層在很短距離地質就不同大約翰在雪隧的失敗現在是否已能克服？雪隧後來都鑽炸環說書 p.8-9、10-5 亦提及爆破、鑽炸簡報卻隻字不提，顯然意圖欺瞞「解決」東部一票難求問題抑或「改善」？東部幹線「一票難求」的成因相當多元從全線電氣化、單雙三軌等，目前都有在規劃包含中國客從新城段到蘇澳段搭乘台鐵不再搭乘遊覽車走蘇花甚至是台鐵購票系統的遲未完成升級導致年年黃牛票不斷亦有加入實名制措施加以調整但在東部幹線運能未能有效大幅提升之下倘高鐵將更多旅客載至宜蘭駁車難道東部幹線就有能力消化？誠濟人掠準高鐵站預計設佇縣政中心縣政中心居民是「既得利益者」這是完全錯誤縣政中心居民非但不是「既得利益者」顛倒是「直接受害者」環說書 p.7-24 通車後車站地區因人潮聚集及運輸便利將有助於地區商業之發展縣政中心遮是低密度住宅區的設計會來這區住的人就是喜歡比較遠離商業活動的居民高鐵進駐將徹底改變這個區塊的居民生活模式與空間長期周遭交通黑暗期、噪音、各種汙染等可預期勢必將導致生活品質大幅下降但從選址階段即完全沒有在這個區塊進行過任何公共溝通讓居民表達意見是嚴重程序不正義但開發單位、政府部門及民意代表全都口徑一致支持開袂輸宜蘭沒有高鐵不行完全無視嘛無尊重這個社區的生活型態更不要說在鐵路以東有偌大	範疇界定會議紀錄，針對陸域動、植物生態及水域生態共進行 4 季次調查；陸域動物之鳥類除每季執行 1 次外，於冬候鳥季節 10 月至翌年 4 月每月執行 1 次，共 10 次調查；陸域動物之保育蛙類（臺北樹蛙及翡翠樹蛙）於其繁殖期（9 月至翌年 4 月）每月執行 1 次，調查範圍於計畫路線 0~44K 處以計畫路線兩側各 500 公尺為範圍，而計畫路線 44~60.6K 處以計畫路線兩側各 1 公里為範圍執行調查；相關調查及評估成果均已納入『評估書（定稿本）』中。 4.排水的部分，本計畫路線沿線穿越之河川包含基隆河、雙溪、大溪川、得子口溪、宜蘭河，而鄰近之主要排水路包括小金面排水、下埔排水、砂仔港排水、武暖排水、建業排水及美福排水，且均屬於宜蘭縣管區域排水。經濟部水利署已於民國 88 年辦理「宜蘭縣礁溪鄉砂仔港排水規劃」、92 年完成「基隆河整體治理計畫」、98 年辦理「『易淹水地區水患治理計畫』-縣管區域排水美福排水系統規劃報告」、98 年辦理「『易淹水地區水患治理計畫』宜蘭縣管得子口溪支流排水規劃」、103 年辦理「宜蘭河流域綜合治理計畫」、108 年辦理「流域綜合治理計畫-宜蘭縣區域排水美福排水系統-建業排水規劃檢討」，且宜蘭縣政府及經濟部水利署已依規劃報告陸續完成部分排水路改善及新設滯洪池工程，以工程治理措施提高區域排水的防洪能力，滿足宜蘭縣管區域排水 10 年計畫水位、25 年不溢堤的保護標準，本計畫車站及維修基地範圍位於美福排水集水分區內，美福排水屬蘭陽溪水系宜蘭河之支流，流域面積 27.88km²，全流域均位於蘭陽平原。依據經濟部水利署民國 100 年「易淹水地區水患治理計畫」縣管區域排水美福排水系統治理計畫報告，美福排水之整治標準以通過 10 年計畫流量並達 25 年不溢堤做為整治標準；另依出流管制相關規定檢核，為達到土地開發逕流零增量之目標，以及基地開後後排出洪峰流量不得大於開發前洪峰流量；本計畫維修基地及車站開發後逕流量將導入滯洪池後再排出至聯外水路，並以開

民眾意見	處理說明
土地房舍將面臨拆遷而本計畫至今確切開發面積為何仍撲朔迷離人民無從得知自己家是否會在拆遷範圍之內？這些均是對在地居民生命財產安全之剝奪簡報p.1表示監測頻度增加對照環說書 8-12 陸水域生態施工前環境監測四季次，應該就是一年共四次的意思且範圍僅在隧道口，沿線完全無調查或監測計畫但是一改是幾工？抑是幾點鐘？完全沒說明嘛無法度判斷有夠抑無而且宜蘭有許多候鳥、迴遊型魚類毋管是兩季抑是僅四季次頻率、範圍根本嚴重不足尤其環境調查完全沒有包含預定車站區位附近美福地區多為農田、易淹水潛勢區對一定距離內生態的影響也應該要被重視 環說書表 8.3-1 環保措施替代方案是「未知」表示根本未曾規劃環保措施之替代方案怎好意思敢打包票會保護環境先前積極爭取高鐵延伸宜蘭的宜蘭市公所、水源受衝擊最大的翡翠處交通部運研所及營運受影響最直接的台鐵居然均未對本案有任何意見實在令人匪夷所思這個工程對咱未來生活面、社會面、經濟面威脅遮大結果阮只有 3 分鐘佇說明會發言、嘛無法度與開發單位交互詰問這個機制實在是誠有問題	發前 10 年重現期距通洪能力進行設計，預估維修基地設計有效滯洪量體約 37,500m³、車站設計有效滯洪量體約 18,800 m³，以避免增加聯外排水路負荷。 5.替代方案方面，依環境部二階環評範疇界定會議紀錄，本計畫僅有零方案，並無路線、技術、開發方式、環保措施等其他替代方案，已就高鐵延伸宜蘭不開發對於北北基宜運輸系統及臺鐵供需量影響、與北宜直鐵關聯性等項目進行影響評估說明，請參見『評估書（定稿本）』第 9 章。
台北市交通局函轉建議資料	
一、臺北市南港區新富里許睦燦里長	
陳情建議北宜高鐵臺北端行經於該里範圍全面（軌道、纜線、纜線架等設施）地下化，並拆除現有頂蓋板及周邊圍牆等，以降低對環境之衝擊	感謝里長關心，富康街高鐵引道係台灣高鐵公司目前營運範圍，引道已實質營運使用中，倘若進行引道拆除，將耗費鉅額費用並影響高鐵營運安全，說明如下： 1.結構安全:高鐵引道下方有中空層隧道及臺鐵隧道與捷運隧道結構交錯配置，若拆除部份引道，將破壞現況結構穩定平衡，影響下方臺鐵及捷運隧道結構穩定及營運安全。 2.高鐵營運影響:高 25kV 電車線系統已於 105 年延伸至大坑溪東側 ATPO 自變電站，以穩定提供北部段高鐵營運電力，倘進行電車線系統地下化工程，初估施工、安裝及測試等作業需暫停供電約 2~3 週，將影響高鐵正常

民眾意見	處理說明
	營運。 3.其他系統設施:高鐵引道段接地系統、排水系統、緊急電話、防水系統、電力插座系統、消防系統等，均已延伸配置至大坑溪側，需配合檢討及拆遷。 4.防洪設計:引道牆高度係依規範規定設計，若拆除部分引道將造成高鐵、臺鐵、捷運隧道防洪缺口。 因此將初步研議圍牆美化改造方案，短期將先採抿石子飾面美化圍牆方式辦理。

表 8.2-1 第 1 場公聽會相關民眾、代表、有關團體意見處理說明

表達意見	處理說明
時 間： 114 年 3 月 5 日(星期三)上午 9 時 30 分	
地 點： 國立宜蘭大學圖資大樓 2 樓演講廳(宜蘭縣宜蘭市神農路一段 1 號)	
一、孫小姐(縣政特區居民)	
各位鄉親大家早，我是住在宜蘭特區的居民，我姓孫，我站在我個人的立場，不代表任何的公民團體或是任何的團體，我代表我自己，我身為住在這個地方的居民，我是堅決反對高鐵延伸宜蘭的這個計畫。不要認為我們住在那裡是受益者，其實我們是受害者，如果這個計畫啟動後，未來會對我們那裡的生活品質造成很大的影響，這個建設從頭到尾都沒問過我們在地居民的意見，整個過程都不透明也欠缺很多我們公民的參與、公眾的討論，這是非常惡霸，非常粗殘的一種做法，我是非常反對。再來，這個高鐵不只不能夠解決國道塞車，甚至有可能還會增加，不是說可能，一定會增加我們在地居民的困擾。因為這個高鐵車站，如果設在我們縣政特區這裡，未來這個地方，我們也知道這裡的路其實不太大，所以未來這裡如果要接送跟停車場的需求都會增加，增加之後就會影響到我們這區的生活品質，大家如果知道縣政特區大部分都是別墅區，是非常獨立幢的一個區域，所以未來這裡的人口甚至這裡出入的人也會變得複雜很多，這都會影響到我們的生活品質。 再來，就是剛才說過有來在地做溝通，不過我覺得很奇怪為什麼我住在縣政特區的居民沒有收到任何的通知，也沒有任何的資訊，甚至這裡溝通的對象到底是誰，他們有什麼代表性？我希望這裡的開發單位都要講清楚，施工及營運期間的噪音未來會永久影響到我們縣政特區的生活品質。再來，對工程來說，隧道要防止淹水是完全不可能的，目前無論是哪一種工程，沒有一種工程可以真正避免淹水的狀況。所以，如果未來隧道再開了，說實在會遇到跟以前挖隧道淹水的問題。剛才很多人關心特區發展的關係，不過特區發展的環境	感謝孫小姐的意見 1.本計畫已針對施工期間營建噪音及營運期間高鐵行駛交通運輸噪音、豎井通風口噪音、維修機廠工廠噪音進行評估，評估結果詳參閱『評估書(定稿本)』7.1.6 節，依評估結果已研提規劃設計階段及施工期間之防音措施摘述如下，以降低噪音衝擊，詳參閱 5.1 節六及 5.2 節七： (1)施工期間 • 於挖土機、推土機、震動壓路機、手持式混凝土振動機及抽水器等作業時，將採用低噪音機型或音源包覆吸音降低施工噪音影響。 • 依環境監測計畫於工區周界進行噪音量測，如超出營建工程噪音管制標準，責成承包商須採取適當防制措施(如重新安排施工時程、採用低噪音振動之施工機具、工法及隔吸音設施(如隔音罩、隔音牆、組合式防音屋…等)，以減輕營建噪音影響。 • 維持施工運輸道路平整，以減低車輛行駛路面跳動所產生噪音振動。 • 運輸車輛避開尖峰時段，以降低對運輸道路尖峰時段噪音之衝擊。 • 限制運輸卡車經過社區、學校時之行駛速度，並禁鳴喇叭。 (2)規劃設計階段 • 已針對超標路段研提噪音改善設施，於近噪音敏感受體側之胸牆上設置直立式隔音牆，詳參閱表 5.1-4。 • 於未設置隔音牆路段之高架路線沿線須預留於軌道側加鋪吸音材料或設置隔音牆(不含胸牆)之荷重、承受風壓及空間。 • 於超標通風口位置進行減噪措施，設置消音箱或消音百葉或其他等防音措施，以符合所屬「營業場所噪音管制標準」。 • 隧道口鄰近住宅路段之結構反射面(如牆面、步道及道床等)貼附吸音材，且隧道

表達意見	處理說明
影響評估跟現在高鐵是不同案的。所以我認為這兩案應該一起評估，這樣才可以知道對地方的影響是什麼。再來，我們剛才看到這個簡報裡面第 32 頁東西，這連地址都寫錯了，連基礎的資訊都不正確，其他怎麼來承認呢？以上是我第一次的發言，我在這裡再一次的提醒，我完全反對高鐵延伸宜蘭，謝謝。	長度超出 1,000 公尺以上須於隧道口設置入口罩頂、假隧道或通風孔等防制措施。 - 計畫沿線行經宜蘭縣之高架段兩側零星住戶且屬合法建築物者，將依設計階段評估結果針對高鐵交通噪音超標住戶研提減輕對策，例如：於營運或管理範圍內改善交通噪音(設置隔音牆等)；或與超標住戶溝通，於達成協議後輔導零星住宅設置隔音門窗或消音器或其他等防音設施，經目的事業主管機關及主管機關備查後進行作業。 - 規劃洗車設備、列車檢修及駐車廠附近設置隔音罩、隔音牆或其他具隔音效果防音設施(至少 10dB 減音量)等。後續設計階段將依「新訂高鐵宜蘭車站特定區都市計畫」重新檢討噪音評估結果及防制措施。 2.應對預期可能遭遇斷層破碎帶及湧水之隧道路段輔以施工中之地質探查，隨時進行必要地盤改良之處置。其處理方式於破碎帶可考量以管幕工法及灌漿改良地盤等方式穩定地盤；於湧水段隧道施工前應進行隧道物理探查(如 TSP)及前進鑽孔，掌握湧水區段範圍、地下水壓及湧水量等特性，以選擇合宜之阻水措施，以穩定隧道開挖面。施工期間隧道開挖工作面如出現湧水，依公路局施工規範第 02412 章隧道鑽炸法及非全斷面機械開挖規定，工作面滲出水量大於 35 公升/秒連續 24 小時(即連續 24 小時每分鐘超過 2,100 公升)，致使水資源流失、工作無法正常進行者，為該工作面鑽掘前進停工，並採緊急應變處理(如排水/止水措施、必要之人員疏散與安全措施等)情況，俟湧水量減至規範值以下，經工程司同意後復工。 3.此外，本計畫主要係開發高鐵計畫，針對高鐵之路線、車站及維修基地辦理環境影響評估，而有關高鐵特定區計畫，雖與車站及維修基地有所相連，惟兩個計畫除了主要辦理機關不同外，依循的法規也不同。本計畫依環評法規定，針對開發範圍之路線、車站及維修基地進行環境影響評估，藉以達成環境保護之目的；而高鐵特定區則係由宜蘭縣政府主導及統籌辦理，高鐵特定區範圍將配合

表達意見	處理說明
	都市計畫另案規劃，後續徵收程序亦將由宜蘭縣政府執行，相關拆遷及安置措施亦由該案規劃辦理，屆時其將依程序辦理都市計畫公聽會進行說明，因此有關高鐵特定區相關意見，本計畫將參酌並轉知宜蘭縣政府，再麻煩您商榷。
二、劉 O 書先生(高鐵監督聯盟)	
各位鄉親大家好，我是高鐵延伸宜蘭監督聯盟的發言人，我這邊有兩個事情要報告。第一件事情是零方案沒有評估，採高鐵隧道路廊的北宜直鐵方案。我們剛剛雖然有看到北宜直鐵互相對照，可是那個北宜直鐵的路廊並不是我們原本由立法委員陳椒華在立法院召開的宜蘭高鐵二階環評範疇界定評估項目的協調會裡面所做的決議。那個決議是說應納入與高鐵路廊接近且臺鐵技術規範可行之路廊興建直鐵作為零方案之一，進行效益的評估與財務評估。重點是放在它與目前的高鐵路廊是相似的方案去討論，我們剛剛看到的不是這樣的方案。所以我們覺得這個是有需要再補充再調整，當時與會的有交通部路政司司長還有交通局的副局長楊正君，還有組長陳慧君，還有台灣世曦公司的經理胡秀蘭，消基會交通委員會召集人李克聰教授，還有淡江大學的「運輸管理學系」張勝雄教授等人與會，相信這些與會的人都知道這件事情，那就希望這部分要在替代方案裡面應該要納入。 第二點是這一次的環評計畫書裡面並沒有分析「高鐵」與「宜蘭鐵路高架化計畫」及「台 2 庚延伸線計畫」計畫介面的問題。這兩個平原重大交通建設呢，其中「台 2 庚延伸線計畫」已通過可行性評估，進入綜規及環評階段，高鐵路廊將於頭城「金盈里」跨越「台 2 庚」道路。報告書均未說明「高鐵平原段」工程與上述計畫在工程、用地、時程、視覺景觀、相關都市計畫及國土計畫，空間發展之介面評估，以及相關的因應策略。 這次報告書並沒有按照「立法院協調會」的決議，把「走高鐵路廊的直鐵」納入「零	感謝劉先生的意見 1.本計畫依 112 年 6 月 1 日範疇界定會議討論之零方案，說明不興建對北北基宜運輸系統及臺鐵供需量之影響(納入與北宜直鐵之關聯性)，而有關 103 年北宜直鐵路線方案中北宜直鐵避開翡翠水庫集水區並行經雙溪及大溪方案，與高鐵延伸宜蘭路廊接近，且台鐵技術規範可行之方案相近，因此本計畫採以“評估本計畫、零方案、北宜直鐵避開翡翠水庫集水區並行經雙溪及大溪方案之經濟效益與財務分析比較”。 2.有關災害防救部分，本計畫將高鐵行車安全因素分為三大類，包含天然因素、人為因素及設備異常，因此營運期間將以旅客及人員的安全為首要考量，擬定緊急應變流程(參見下圖)應對實際災害事件，並透過內外部單位合作採取改善行動及恢復運轉作業。

表達意見

方案」評估。也沒有分析高鐵和「兩個平原重大交通建設」之間的影響，這樣的評估根本不完整，不符合公共利益，未來很可能會衍生更多問題。

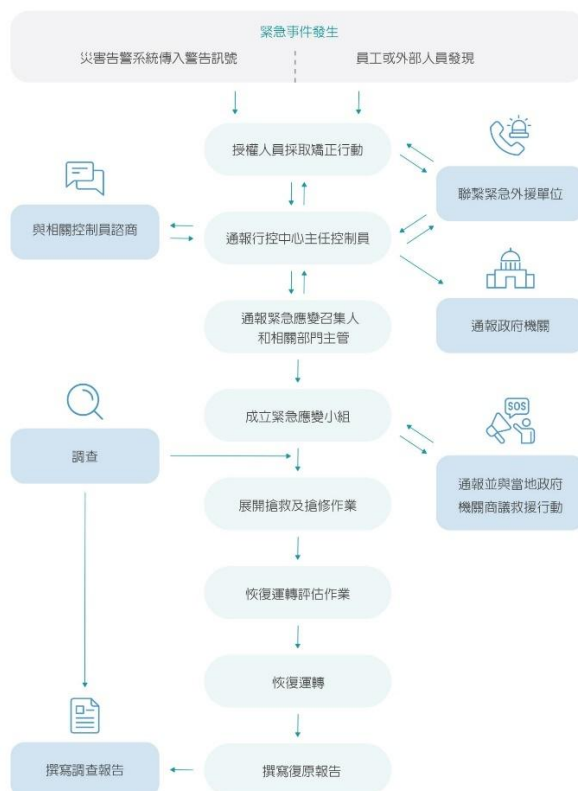
高鐵這麼重要的交通建設，評估不能只做一半，相關影響一定要講清楚、想清楚，才能做出最好的決策。因此，我們認為這場公聽會，應該要重啟，讓這些問題重新討論清楚。像高鐵長隧道很重要的災害防救，高鐵在長隧道發生這種事，如果評估疏散這種事，沒有聯外道路、應變計畫、疏散動線、醫療院所、應變人力是否足夠？因為南港到宜蘭中間沒有任何車站，這些都要評估才是合理的狀況。

第二點是這一次的環評計畫書裡面並沒有分析「高鐵」與「宜蘭鐵路高架化計畫」及「台2庚延伸線計畫」計畫介面的問題。這兩個平原重大交通建設呢，其中「台2庚延伸線計畫」已通過可行性評估，進入綜規及環評階段，高鐵路廊將於頭城「金盈里」跨越「台2庚」道路。報告書均未說明「高鐵平原段」工程與上述計畫在工程、用地、時程、視覺景觀、相關都市計畫及國土計畫，空間發展之介面評估，以及相關的因應策略。

這次報告書並沒有按照「立法院協調會」的決議，把「走高鐵路廊的直鐵」納入「零方案」評估。也沒有分析高鐵和「兩個平原重大交通建設」之間的影響，這樣的評估根本不完整，不符合公共利益，未來很可能會衍生更多問題。

高鐵這麼重要的交通建設，評估不能只做一半，相關影響一定要講清楚、想清楚，才能做出最好的決策。因此，我們認為這場公聽會，應該要重啟，讓這些問題重新討論清楚。像高鐵長隧道很重要的災害防救，高鐵在長隧道發生這種事，如果評估疏散這種事，沒有聯外道路、應變計畫、疏散動線、醫療院所、應變人力是否足夠？因為南港到宜蘭中間沒有任何車站，這些都要評估才是合理的狀況。

處理說明



在天然因素災害預防上，以災害防救及消防等相關法令為制定內部計畫和辦法之依據，由各車站及基地依據內部計畫推行災害預防工作，亦將於履勘階段由國際專家獨立查驗災害應變標準作業程序安全性，確保其可因應各種影響運輸安全之可能災害；各項作業程序均依規定定期進行檢視與修訂，以確保設備之可靠度。各單位有關災害應變作業規章程序至少每三年審議一次，每季亦藉由法令遵循作業定期檢視有效性，並於每次應變作業檢討，亦持續精進有關應變作業程序。高鐵後續整體營運系統之指揮工作，將由運務管理中心掌握，包含路線控制、號誌及安全連鎖、電力控制、通信、資料傳輸或監控警報等設備。透過全天候即時監控，掌握全線運轉與夜間維修狀況，並與車站控制室、基地控制室與緊急外援單位保持密切聯繫，落實運輸安全。

有關緊急醫療通報，均透過地方政府消防局緊急救災救護指揮中心(119)統一調派，本計畫可定期與轄區醫院測試通報，每年亦擬定演訓計畫，進行各類假定情境之定期及無預

表達意見	處理說明
	警演練，讓各層級人員均熟悉各種緊急狀況之應變程序並依據行政院核定之「台灣高速鐵路交通事故整體防救災應變計畫」、法令規定與政府單位要求及高鐵公司異常事件檢討，擬定年度災害防救演（訓）練計畫，並偕同各地外援單位規劃與推動各種災防訓練、救援演練，以熟悉聯合指揮應變作業機制，持續擴大舉辦安全訓練及災害防救演練，增進各單位現場搶救與緊急應變能力(參見下圖)，透過演練可確認發生災害後，需通知相關警務單位到場處理及封鎖，以及列車進站時，接獲車站發生火災訊息，列車組員如何配合車站疏散車上旅客及車站如何執行運轉變更接駁作業等事項。 消防隊協助受傷旅客後送至醫院 救災工程師帶領技術工程隊抵達前進指揮所 3.有關「宜蘭鐵路高架化計畫」部分，本計畫已將其納入相關計畫影響分析，後續宜蘭鐵路高架化後，將改為高架車站，並新增臺鐵宜蘭新站，後續高鐵車站將與臺鐵宜蘭新站共構轉乘，並將配合相關轉乘措施據以規劃。
三、田 O 小姐(守護宜蘭工作坊)	
主席、主辦單位及各位鄉親大家好，我是宜蘭出生的孩子，現在也是一名種有機農業的農民，宜蘭的交通問題是地方都想要解決的問題。不過要解決問題不能犧牲地方的權益。所以我今天在這裡想要向交通部表達意見，提出剛剛拿到的報告書，我認為有兩點很重要不足的地方，我在這裡要講出來，主辦單位的圖太寬，我有針對高鐵進來我們平原之後我有印這個比較大張的。我們現在看到黃色的這條就是高鐵預定的路線，那彎彎曲曲的這條就是我們現在的高速公路，所以就可以看到大竹園到瑪璘兩條路線。兩條路線是很靠近幾乎貼近。紅色這條是現在要新闢的台 2 庚。所以我們就可以看到我們要新闢的這條高	感謝田小姐意見 1.本計畫工程路線規劃原則為優先使用公有地、減少徵收私有地及建築物拆遷，以儘量避開既有建築，方符合用地取得作業之公益性、必要性、適當性、合理性及合法性，目前規劃路線為建築物拆遷及用地最小之方案，使其對民眾權益影響最小，符合前述原則。未來計畫路線開闢後，對沿線周邊聚落、農業使用等土地利用型態仍有一定之限制，本計畫路線範圍內，由於工程以高架橋型式為主，大幅減低生物阻隔及聚落切割，周邊土地仍可保留原使用，並降低對當地環境及土地使用之影響，避免影響周邊農地之完整性。而針對被阻斷之既有農路，已有規劃替代道路，以不影響既有道路通行為原則。路

表達意見	處理說明
鐵，其實我們已經在這裡有很多的住家在那邊。我現在標出來的地方就是在規劃鐵道那裡已經有我們住的鄉親，包括福城、二城、大竹圍、洲仔尾、壯七及瑪璘，這裡都已經有住家了，因為鐵道把我們的田剖開，剛剛報告書跟我們說盡量避開盡量不要影響，不過他們沒有跟我們說到底他們影響有多大。我如果在旁邊種田，我的水路被剖開，我是怎麼吃水，影響有多大都沒有寫出來沒有分析，我們田被剖開要怎麼耕作，也沒有跟我們說有什麼打算，因為徵收只徵收一部分，不是全部。我的田被剖開了對我的影響在報告書裡面都沒有寫。 第二點，剛剛有說到這裡整個地方都已經有住家在這裡，鐵道過去隆隆響高速公路過去叩叩響，都沒有一個分析評估這影響到底有多大，剛才跟我們說它的噪音有在規範範圍裡面，不過我住在那裡的人，我不知道這路線經過我家，所以我覺得對地方的溝通很不足。而且這整個路線只徵收十幾米而已，東邊十幾米，西邊十幾米，不過它禁建範圍是六十米，變成說我也是有被影響到，但是我的土地也是我私人土地，我自己去承受這裡的噪音也好，用水或是生活品質變成說無法全部一起來評估，我們這裡如果影響這麼大或是影響沒那麼大，我都摸不著頭緒都不知道，因為我們報告沒寫，他跟我們說盡量避開，如果我被影響到或是沒有被影響到我都不知道。所以我建議就是，第一項我們這個影響的程度，我們報告書應該要再詳細。第二點就是懇求交通部不要自己做規劃，要下來跟鄉親做溝通，不要自己劃就好了。蓋完後才知道我們的權利影響那麼大。所以我建議一定要多辦幾場像聽證會地方溝通的程序，要採納立法，不要只開一、二場公聽會就算數了，謝謝。	線核定後，將依「農業主管機關同意農業用地變更使用審查作業要點」及「非都市土地使用管制規則」辦理農地變更及土地變更，並依「土地徵收條例」辦理協議價購事宜。 2.針對民眾擔心受本計畫路線行經所影響之土地其剩餘土地因面積過小、形勢不整，致不能為相當之使用者，得於完成協議價購後1年內向本計畫申請一併價購。本計畫將邀請申請人及相關單位訂期實地會勘，參照土地徵收條例第8條有關一併徵收准駁要件認定是否符合一併價購。如若未達成協議，以徵收方式取得，致殘餘部分土地面積過小或形勢不整，致不能為相當之使用者，依土地徵收條例第8條規定，土地所有權人得於徵收公告之日起1年內，用書面方式向該地縣市政府申請一併徵收，逾期不予受理。該地縣市政府亦將訂期通知各申請人實地會勘，凡經認定符合規定之土地，本計畫將依程序向內政部申請一併徵收。另考量部分土地所有權人不熟悉一併價購或一併徵收申請方式，未來於辦理簽約或補償費發放現場，將提供申請書，土地所有權人可於現場填具提出申請交由現場工作人員，或郵寄該地縣市政府或本計畫。 3.有關排水路部分，本計畫影響之農田灌排水路包含計畫路線沿線、車站及維修基地。計畫路線沿線均屬橋梁跨越段，因此橋墩落墩採取避開灌排水路方式辦理，而針對車站、維修基地及無法避開落墩之部分，則維持農排既有尺寸進行局部改道，並確保農排皆能維持其既有功能。
四、鄭O妮小姐(宜蘭縣國土計畫讀書會)	
大家好，我是代表宜蘭縣國土計畫讀書會，我很贊同剛剛前面那位發言人講的，其實這個計畫對於地方的溝通跟理解都不足。	感謝鄭小姐的意見，本計畫未來年高鐵延伸宜蘭，將與臺鐵高架化新設車站採共站型式服務，臺、高鐵間轉乘便利下，搭乘高鐵之旅客

表達意見	處理說明
我這邊主要是比較想要提出的一個意見，是說在地公共運輸改善才是在地民眾最關心的事項，在地公共運輸改善才是在地民眾最關心的事項。 在去年也就是 2024 年，大家知道社團法的公民幫推在不管是臺北還是宜蘭，辦了很多場的座談會跟工作坊。我自己本人就參加了一場臺北的座談會，還有在宜蘭我也參加了西北跟西南各一場的座談會，在現場我們實質的交流跟現場的實際觀察來看。我們發現說其實就是對於在地的多數民眾來講，他們最在意的事情還是公共運輸，在地的公共運輸的均衡發展，那比如說如何落實宜蘭好行公路網的規劃，然後還有就是讓宜蘭從南到北，從西到東每一個大大小小的聚落的距離都不是很長的地方，我們可以能夠讓宜蘭成為一個自行車就可以輕易接駁的低碳旅遊城市，這樣子才有辦法居民一方面在這邊生活所期待，然後一方面才有辦法在未來可以發展各地特色優質的觀光的產業。 而不是說推動一個單一站點式的高鐵的建設來吸引更多的人潮進來，以這個期望來講只有發展土地的在地公共運輸網，才能夠去引導遊客使用這些公共運輸，目前就是這些配套的措施其實都還沒有去思考跟規劃，只是一個站點把人潮引進來，那這樣子會帶來未來更多的車潮，然後會有塞車跟像目前在礁溪那種各種違停的情況，那其實也是大幅降低觀光普及，對未來永續發展都是一個問題，第二點就是說這規劃當然並沒有特別去思考的，其實長期以來宜蘭縣是依循宜蘭縣國土計畫的發展策略，透過臺鐵沿線的站，每一個站去思考說各地能夠均衡發展然後帶動地方的建設或者是未來的發展方向，那高鐵建設這個單一站點式的規劃，跟之前討論很久的北宜新線鐵路計畫的目標落差算是蠻大的，一個是分散式可以讓各地去連接，但是高鐵這樣子橫空出來的計畫就變成是一個集中性的發展，而且在這個站點的建設裡面，不僅說是有徵收特定的農業用地然後變成	可以藉由臺鐵串連至宜蘭各鄉鎮，同時也評估旅客使用公車客運進行轉乘接駁之需求，並規劃公車轉乘設施席位，詳請見『評估書（定稿本）』章節 7.4.4，後續將透過以宜蘭高鐵站為中心，串連至各臺鐵車站之鄉鎮，逐步推動沿線之發展。本計畫亦推估旅客搭乘公車客運轉乘之需求，劃設公車席位供公路客運、市區公車、國道客運停靠，並設置公車客運轉運站做為發車端點，提供以高鐵骨幹系統搭配跳蛙式快速直達高鐵站與周邊聚落之高鐵快捷公車、接駁旅客至周邊景點之觀光公車、宜蘭發車至花東之公路客運路線進行使用。詳請見『評估書（定稿本）』章節 7.4.4。

表達意見	處理說明
一個開發的用地，這部分已經打破了宜蘭國土發展的願景，破壞過去宜蘭文化觀光環保立縣的核心價值。所以最後我想要再一次重申，希望規劃單位在重大建設需落實在地的溝通跟理解，不是只參考短期的經濟效益，所以再說一次在地公共運輸的改善，促進均衡的地區發展，那才是在地民眾最關心的事項，以上報告。	
五、康○銘先生(宜蘭惜溪聯盟)	
我們就環評報告書裡面的幾個比較重要的指標項目，我提出一些質疑，那在社會效益裡面我們看到產業效益主要兩個。一個是提到說會對經濟效益的本益比有貢獻，一個是產業效益，一個是土地利用效益。第一個產業效益，光產業效益這部分我看到報告書佔了 55%，那這部分所謂產業外溢的效益在宜蘭來說應該是主要來自於觀光產值，但是觀光產值你紀錄那個產業外溢效益佔了 55%，但是觀光產值這東西是這樣，假設說高鐵來了有更多的人到宜蘭來旅遊，但是相對這些人不要說臺灣地區，北部的旅遊人口就是固定的，你宜蘭增加了就是別的地方減少，因為這個是一個流動的。所以你今天在估這個觀光產值，你不能夠只就高鐵來這個點，會增加整個宜蘭，這個點會增加觀光產值，而是你要做整體的區域分析，然後再來，你們用每個人產值 5,264 塊，5,264 塊假設說來宜蘭的遊客因為高鐵帶來的產值 5,264 塊，大家都知道這一定是包含住宿，可是我們知道現在絕大部分來宜蘭都是一日遊，那更何況假設說今天來宜蘭旅遊的就是節省更多時間，那一日遊的比例會更高，如果一日遊怎麼可能在宜蘭一天花 5,264 塊，那就是有過夜有住宿，所以這個部分你看佔了多少，如果說你沒有住宿的話，一天我們估 500 塊好了，那差 10 倍耶。所以你這個觀光產值的估算我覺得很有問題。然後再來就是這個遊客增加是地方受害耶。我們現在宜蘭遊客還不夠多嗎？大家剛剛都知道了整個宜蘭市區到了假日根本動彈不得，然後接下來談那個土地利用效益，我	感謝康先生的意見 1. 本計畫參考交通部頒布之經濟效益評估手冊，並以手冊所規範之相關參數進行效益評估，經本計畫重新審視，已將北宜直鐵新設之雙溪新站、烏石港站之土地利用效益納入評估，經效分析更新之成果，詳請見『評估書（定稿本）』章節 9.1.3。 2. 後續本計畫高鐵完成後尖峰時段依需求可發 5 班/小時，臺鐵可於宜蘭端加發往宜花東班次，有效減緩臺鐵樹林七堵間容量不足問題。未來於北宜間廊帶將有臺鐵及高鐵共四軌之軌道系統，健全東部鐵路網，滿足東部旅運需求及提供多元化之快慢旅運服務。直鐵完成後，仍須與西幹線共用樹林-南港路廊，營運班次密度受調度限制，尖峰小時實際增加 1 班均由南港發車，仍需於南港車站轉車才能接駁到台北以南的目的地。高鐵的加入能分攤北宜間路廊的運輸壓力，未來有北宜高鐵情境下，國道五號平日交通量預期減少 3.1%、假日減少 6.8%，雖無法完全解決國 5 交通瓶頸問題。仍可減輕國道五號的負擔。 3. 未來高鐵宜蘭站將與臺鐵新設車站共站，民眾可以方便往來臺鐵沿線。站區也將設置高鐵公車轉運站，現行公車路線可以停靠接駁，亦能以高鐵站為端點新闢公車路線以服務往來各地區的旅客。於站區周邊設置自行車租賃站、共享運具停車場等，提供旅客更多選擇。

表達意見	處理說明
覺得這個是更誇張的，我們的土地利用效益。我們要求說比較直鐵跟高鐵這個方案，可是如果只有直鐵，現在宜蘭的鐵路周邊光是宜蘭的各個車站臺鐵公司擁有土地就有 66 公頃，縣市中心還有 92 公頃還沒開發。那這兩個加起來就有將近 160 公頃，這 160 公頃在直鐵方案裡面卻完全沒有納入土地效益評估，這是怎麼回事。但是在高鐵特定區算了土地效益評估，土地效益評估全部都是假設變更農地。我今天很抱歉的講變更農地獲益的是誰，就是在地的主地主還有開發商，那這些私人利益怎麼可以算是公共利益？如果不能算是公共利益的話又怎麼計入我們的土地利用效益？因為他根本不是公共效益啊。所以你假設這個炒地皮把它計入土地利用效益，這根本違背國家現在打房的政策，我們國家現在就是在打房啊，那你現在還在鼓勵開發炒地皮，這是怎麼回事。所以我覺得這個土地利用效益光是土地利用效益跟產值效益，這兩個加起來佔了經濟效益的百分之七十幾。我麻煩你們重新補，這個非常不合理。 然後整個剛剛也講過，我們道路交通分散的分析，國五依然是飽和，所以說北宜高鐵根本沒有辦法解決國五塞車，這個你們都不會否認對不對？這個你們絕對之前都沒有否認過，然後重點是這個運量是來自於花東宜蘭的衍生需求假日高達 53% 的，這個衍生需求加進來意思是除了現在的交通還會再多增加 53% 的運量，擠到宜蘭來那我們的地方公共運輸。如何去應對？而且，這個移轉量大部分來自於臺鐵跟客運，如果真的照你們評估這樣，以後臺鐵跟客運不是要死掉了嗎？國光客運，所有的客運運輸還有臺鐵，他就倒閉倒一倒好了，他們這些營運如何維繫？為什麼不用直鐵？可以維持整個臺鐵的環島系統減少轉乘，因為這裡面又提到你們估算的旅行時間成本，直鐵方案是遠高於高鐵，所以連你們自己估算旅行時間成本，直鐵都高於高鐵，這個不能否認你們自己的數字，那以後高	

表達意見	處理說明
鐵特定區衍生的這些交通量、計程車、小客車是最主要的運具，依照你們估算接送區達 70 席的接送量，比臺中高鐵還可怕。	
六、許 O 風先生	
你好，我在宜蘭住了一段時間，問題就是因為今天有縣府還有交通部的長官來現場，所以我想要請教一些問題，然後釐清一下。 就是說目前環評的報告應該是以高鐵車站區段徵收土地開發計畫，應該是以 190 公頃為標的吧。因為一直都有聲音說這個開發計畫會從 190 公頃增加到 400 公頃，那請教一下，到底是 190 還是 400?那依照法規的話，如果說從 190 改為 400 的話，那是不是有可能需要環評或是不需要重新再環評，然後依照原計畫?那請長官回答一下。	感謝許先生的意見，本計畫主要係開發高鐵計畫，針對高鐵之路線、車站及維修基地辦理環境影響評估，而有關高鐵特定區計畫，雖與車站及維修基地有所相連，惟兩個計畫除了主要辦理機關不同外，依循的法規也不同。本計畫依環評法規定，針對開發範圍之路線、車站及維修基地進行環境影響評估，藉以達成環境保護之目的；而高鐵特定區則係由宜蘭縣政府主導及統籌辦理，高鐵特定區範圍將配合都市計畫另案規劃，後續徵收程序亦將由宜蘭縣政府執行，相關拆遷及安置措施亦由該案規劃辦理，屆時其將依程序辦理都市計畫公聽會進行說明，因此有關高鐵特定區開發範圍之大小，仍由後續宜蘭縣政府主導，再請您商榷。
七、蔡 O 洲先生	
大家好，很高興我們終於有一個好的交通建設可以解決我們長久的交通問題，有 4 個小建議跟大家分享。 第一是我們高鐵特區完成以後，它對周圍鄉鎮的對外聯絡道路是不是要現在就開始規劃。 第二個建議是特區裡面的土地以後地勢比較高，那以後遇到颱風下雨的時候，周圍的鄉鎮它的排水是不是有納入整個考量裡面? 第三點是我們住在旁邊的蘭陽溪，它的河川地是一個很寬的距離，然後高鐵特區完工以後，這個河川地是不是要把它好好的規劃成一個很美麗的一個讓市民可以休閒、運動的地方。 第四點我們知道蘭陽溪旁邊的溪洲路現在是砂石車通行的道路，那以後高鐵站就在旁邊，那砂石車的通行道路是不是現在要另外給他們一個專用道路。	感謝蔡先生的意見 1.後續高鐵特定區內道路系統將配合都市計畫另案規劃，目前參考其初步規劃資料，將依據都市計畫劃定 30 米聯外道路，而本計畫高鐵宜蘭車站將配合銜接聯外道路至 191 縣道(國 5 側車道)，可滿足本計畫接駁需求。 2.另有關特定區之排水依出流管制相關規定檢核，達到基地開發後排出洪峰流量不大於開發前洪峰流量之目標，故不影響周圍排水。而本計畫之排水規劃係以車站及維修基地為主，高鐵特定區之相關規劃則由宜蘭縣政府統籌辦理。 3.高鐵特定區範圍主要係配合都市計畫另案規劃，蘭陽溪側公共設施整體規劃亦將配合其辦理，本計畫將轉知相關意見予宜蘭縣政府協助辦理。 4.有關蘭陽溪旁的溪洲路，因其屬於地方道路，後續高鐵完工營運後，相關周邊道路開放或禁行砂石車與否，將由宜蘭縣政府進行整體考量並公告實施。
八、林 O 增先生	
各位鄉親大家好，我有幾點的建議。第一點高鐵路線這樣走，這是第一破壞持有權。	感謝林先生意見 1.本計畫工程路線規劃原則為優先使用公有

表達意見	處理說明
再來這都穿越農地，你這樣劃過，將會成問題，影響農地這都沒考慮。路線可以照鐵路走就好，民主不是說我要怎麼做就怎麼做，你從中間跨過那些都是農用地，做的是萬年久遠，你這樣影響農耕破壞環境，你路線都不顧慮我們，要怎麼走就怎麼走，不能說你做官我是民，我要怎麼走就怎麼走，不是這樣，要考慮百姓，農地這樣劃過走過就變成畸零地。 第二點，我有個消息說高鐵特區裡面所有長輩都搬走，隨便政府擴大徵收，我跟你說，國家憲法第十條，人民有居住及遷徙之自由，不能說住了全部都趕出來，人家大陸過來就都住那裡，你這時候趕出來要怎麼住，所以你們有考慮沒有？高鐵我建議做直鐵，高鐵沒什麼效果，家家戶戶都有車，你要去臺北你坐高鐵，那邊有辦法到目的地嗎？沒辦法，你就是還要轉車，這樣有比較自由嗎？我跟你說明，四城的礁溪及頭城不會來這裡坐高鐵，家家戶戶都有車。我感覺做直鐵，高鐵特區設這麼多，以後百姓都被迫搬走，我跟你說明，明顯設立特區是要地區變都市，設立特區假慈悲，你就是要賺大錢而已，臺灣宜蘭縣 20 幾萬人口，土地特區設那麼多，現在高鐵特區哪裡有發展，土地有做完嗎？沒有啦，這就是變成我做官我要怎麼做，有建設才有錢啦。這你要考慮的，不是說我要怎麼做就怎麼做，只要我喜歡有什麼不可以，民主時代啦，多謝。	地、減少徵收私有地及建築物拆遷，符合土地徵收規定之公益性及必要性。未來計畫路線開闢後，對沿線周邊聚落、農業使用等土地利用型態雖有限制，由於工程以高架橋型式為主，大幅減低農業阻隔及聚落切割，周邊土地仍可保留原使用，降低對當地環境及土地使用之衝擊，保持周邊農地之完整性。而針對被阻斷之既有農路，已規劃替代道路空間，以不影響既有道路通行為原則。 2. 本計畫主要係開發高鐵計畫，針對高鐵之路線、車站及維修基地辦理環境影響評估，而有關高鐵特定區計畫，雖與車站及維修基地有所相連，惟兩個計畫除了主要辦理機關不同外，依循的法規也不同。本計畫依環評法規定，針對開發範圍之路線、車站及維修基地進行環境影響評估，藉以達成環境保護之目的；而高鐵特定區則係由宜蘭縣政府主導及統籌辦理，高鐵特定區範圍將配合都市計畫另案規劃，後續徵收程序亦將由宜蘭縣政府執行，相關拆遷及安置措施亦由該案規劃辦理，屆時其將依程序辦理都市計畫公聽會進行說明，因此有關高鐵特定區相關意見，本計畫將參酌並轉知宜蘭縣政府。 3. 而有關本計畫沿線經過之區域，高鐵路廊以盡量減少拆遷為原則，並盡量降低對既有農地之影響，若與現況台鐵路廊平行，將導致大量拆遷無法執行，而民眾擔心受影響之土地其剩餘土地因面積過小、形勢不整，致不能為相當之使用者，得於完成協議價購後後 1 年內向本計畫申請一併價購。本計畫將邀請申請人及相關單位訂期實地會勘，參照土地徵收條例第 8 條有關一併徵收准駁要件認定是否符合一併價購。如若未達成協議，以徵收方式取得，致殘餘部分土地面積過小或形勢不整，致不能為相當之使用者，依土地徵收條例第 8 條規定，土地所有權人得於徵收公告之日起 1 年內，用書面方式向該地縣市政府申請一併徵收，逾期不予受理。該地縣市政府亦將訂期通知各申請人實地會勘，凡經認定符合規定之土地，本計畫將依程序向內政部申請一併徵收。另考量部分土地所有權人不熟悉一併價購或一併徵收申請方

表達意見	處理說明
	式，未來於辦理簽約或補償費發放現場，將提供申請書，土地所有權人可於現場填具提出申請交由現場工作人員，或郵寄至該地縣市政府或本計畫。
九、沈清山鄉長(壯圍鄉)	
主席、各位長官還有我們各位環評委員，各位鄉親大家午安，非常高興也非常感謝。我們交通部甚至行政院重視我們宜蘭交通不便，要把高鐵延伸到宜蘭，因為站在我們鄉的立場也好，宜蘭縣發展的立場也好，小弟跟我們的鄉親大家都支持高鐵可以到宜蘭。我告訴你國5塞車，現在高鐵通車，如果開通之後包括62號道路，這三條路通車之後，我們宜蘭沒有產業，我們宜蘭的年輕人會跑得更快，會跑到北北基桃竹苗那裡就業。我們現在所看到的宜蘭縣45萬人口，現在剩下28萬多住在這裡，沿海那邊濱海公路的住家，再十年，10家會空8家，現在住在那裡的人像我這樣的算年輕的，這個後果我們宜蘭人要去重視，要怎樣讓我們的孩子回到宜蘭就業回來住，舉我的例就好了，大家都一樣，阿爸留一間房子給我，我打拼再買一間房子，兩間房子。我的孩子現在在臺北租貴房、租車位，每天通車也要通勤。我留的兩間房舒適舒適的，他卻無法住，我們宜蘭囡仔就要去租貴房，去那裡當三等公民，這樣有理嗎？長期這樣我們子孫都無法回來照顧年長者，只讓年長者老到死，我現在講得激動，這是有關未來的發展。 再來炒地皮，這種議題，我跟你說航空城4,100公頃，青埔高鐵特區490公頃，你怎不去反對，桃園特區有夠大，一個航空城4,100，青埔高鐵特區490，總共五千多公頃，你怎不去反對，宜蘭縣所有農地這麼多，是泥濘地，只播種一期，嘉義、台中以南，台中市十四期的市地重劃一千多公頃都建三年啦，嘉義太保，太保高鐵百多公頃無人機產業專區七百公頃，台積電專區三百公頃，千多公頃那都做三年了，你們怎不去反對，我們宜蘭一個高鐵站要設在這裡，來給它設一個高鐵特區，把產業	感謝沈鄉長的支持，本計畫主要係開發高鐵計畫，針對高鐵之路線、車站及維修基地辦理環境影響評估，而有關高鐵特定區計畫，雖與車站及維修基地有所相連，惟兩個計畫除了主要辦理機關不同外，依循的法規也不同。本計畫依環評法規定，針對開發範圍之路線、車站及維修基地進行環境影響評估，藉以達成環境保護之目的；而高鐵特定區則係由宜蘭縣政府主導及統籌辦理，高鐵特定區範圍將配合都市計畫另案規劃，後續徵收程序亦將由宜蘭縣政府執行，相關拆遷及安置措施亦由該案規劃辦理，屆時其將依程序辦理都市計畫公聽會進行說明，因此有關高鐵特定區相關意見，本計畫將參酌並轉知宜蘭縣政府。

表達意見	處理說明
特區設在這裡，讓產業指標型的產業一間進來就好，隨之就會進來，交通方便，貨櫃車到基隆港，通車之後 40 分就到了，新竹、苗栗的貨櫃到基隆港要 1.5 小時，廠商會來嗎？會來，我講到這裡，感謝大家，謝謝。	
十、簡 O 魁先生(壯圍鄉前鄉長)	
各位長官，各位媒體朋友好，其實我很贊成沈鄉長的概念，我跟高鐵特區完全無關係，我家住天高皇帝遠，可看到龜山島的海邊，跟這個特定區無關，為什麼我會贊成這個高鐵要延伸來壯圍，甚至於要擴大，當初交通部要規劃只有 180、190，最後鄉長有爭取到 400 公頃，因為你要大不大，要小不小的。如果 180 的話，整個產業你要叫他來壯圍高鐵特區這不可能，因為你要保留你的基地，保留一些你的機廠，那其他的開發的那個面積有限，如果你 400 公頃的話，可以發展產業，什麼叫產業配合，第一點，高鐵的建設絕對不會成功，有產業進來的話高鐵會成功，還會引進一些外地，例如臺北、新北、桃園，這臺北跟新北他們有 700 萬的人口，所以我常想我們地方的官員他們的邏輯、思維有何關係，大家說阿共要打臺灣，阿共要打我們，如果弄到新北市去至少死傷要五百萬人，我們宜蘭人剩 20 幾萬人，高鐵需要有那個戰備的考量，因為你可以把臺北、新北市的人移民一些來宜蘭就業、居住。我們依然可以確保我們的人口安全。當然有些人也有反對的意見。剛才有位小姐說如果你路線規劃，我建議交通部這邊可以減少農民的損失，你不要說田從中間穿過，你應該有一個前段後段有個區段，來規劃避免農民的損失，這樣他們的反對抗爭再減少。所以我是堅決贊成我們壯圍鄉公所沈鄉長及我們的議員，所有代表堅決要建議交通部我們要擴大到 400 公頃，這樣才能達到經濟效益，甚至能帶動地方發展，可以讓我們宜蘭囡仔回鄉來服務。所以有些人反對說田不能做重大建設，剛才我問過村長你們做一甲地一年賺多少，10 萬，輸	感謝簡先生的支持 1. 本計畫主要係開發高鐵計畫，針對高鐵之路線、車站及維修基地辦理環境影響評估，而有關高鐵特定區計畫，雖與車站及維修基地有所相連，惟兩個計畫除了主要辦理機關不同外，依循的法規也不同。本計畫依環評法規定，針對開發範圍之路線、車站及維修基地進行環境影響評估，藉以達成環境保護之目的；而高鐵特定區則係由宜蘭縣政府主導及統籌辦理，高鐵特定區範圍將配合都市計畫另案規劃，後續徵收程序亦將由宜蘭縣政府執行，相關拆遷及安置措施亦由該案規劃辦理，屆時其將依程序辦理都市計畫公聽會進行說明，因此有關高鐵特定區相關意見，本計畫將參酌並轉知宜蘭縣政府。 2. 本計畫工程路線規劃原則為優先使用公有地、減少徵收私有地及建築物拆遷，符合土地徵收規定之公益性及必要性。未來計畫路線開闢後，對沿線周邊聚落、農業使用等土地利用型態雖有限制，由於工程以高架橋型式為主，大幅減低農業阻隔及聚落切割，周邊土地仍可保留原使用，降低對當地環境及土地使用之衝擊，保持周邊農地之完整性。而針對被阻斷之既有農路，已規劃替代道路空間，以不影響既有道路通行為原則。

表達意見	處理說明
我兒子高科技一個月就賺 10 萬，所以當初這個國土規劃我覺得那些官員頭殼壞掉，宜蘭人種米給臺北、新北那些人吃，一斤米賣 30 塊，就做田一年播種一次一年賺十萬，這樣有經濟效益嗎？你們都比我較高水準，這樣有經濟效益嗎，一年播種一次政府還要去編預算休耕，還要災害補助等於零，所以長遠來講對整個效益整個宜蘭縣的發展，我的見解，我家沒有半塊地，我們住在海邊。我是堅決贊成高鐵特區擴大 400 公頃，帶動全宜蘭縣發展，不管產業或觀光，年輕人回到縣裡，這是我的淺見，祝大家身體健康，謝謝。	
十一、壯圍鄉新南村 葉慶文村長	
高鐵來宜蘭可以吸引很多行業來宜蘭發展，樹長大鳥就會來棲息，交通是經濟的火車頭。國家若要強大發展有四大目標：人盡其才、地盡其利、物盡其用、貨暢其流，高鐵設在這裡就要好好運用，物盡其用，再來就是高鐵，貨暢其流，速度可以縮減時間，促進宜蘭發展。以前大陸人說天無三日晴，地無三里平，人無三兩銀，那是說貴州，現在貴州機場建設的非常妥適，那邊沒多少人，他們就是用這個交通網做到非常妥適。現在宜蘭人口不多，如果有個高鐵到宜蘭可以吸引人口來這裡就業、養老，到時候宜蘭縣的人口會增加，先把建設做好讓我們的後代有個很好生活空間，不需離鄉背井，所以我們希望有高鐵。	感謝葉村長的支持，本計畫後續開發除了將建設相關路線、車站及維修基地外，亦將確實落實相關環境影響減輕對策，以維護地方周遭環境。
十二、洪○辰先生	
因為依環境部那邊規定，公聽會要在開發行為所在地適當地點舉行，因為這個開發案會通過南港、汐止、平溪、雙溪、貢寮、頭城、礁溪、壯圍還有宜蘭，但是交通部這邊的公聽會卻只有在南港、汐止跟宜蘭這邊舉辦，那我個人認為這個公聽會的場地選擇是不適當的，因為整個東北角受到衝擊的區域都沒有舉辦公聽會，另外，環境部公聽會的指引是建議要選擇可以容納人數的適當場地。但我覺得從今天的場地	感謝洪先生的意見， 1. 本次辦理現勘公聽會主要係依據環評法公聽會相關辦理規定，參考環評法施行細則第 20 條第一項規定，於距離開發行為附近之處所辦理，而東北角已較離本計畫開發路線較遠，故擇定本計畫主要行經的台北市、新北市及宜蘭縣進行公聽會辦理，本計畫公聽會除了透過現場民眾發言表達意見外，亦可會前及會後提供書面意見，以讓民眾充分表達對於本計畫開發的相關建議與意見，此部分

表達意見	處理說明
選擇看來就是應該有將近 300 位，然後很多民眾都是很辛苦的站著的。我認為今天公聽會可能也沒有辦法充分的讓民眾表達意見跟做討論。所以我建議在這幾個部分上交通部應該是要重新再舉辦公聽會，並且建議應該是要在假日舉辦才能更方便民眾參與。 另外，一個是有關於下午的現場勘察，那看交通部的行程規劃好像是預計兩點半還三點半的時候在頭城那邊結束然後下一個地點就要瞬間移動到汐止去做現場勘察，那這中間的車程大概有五十分鐘，我想請問交通部要怎麼瞬間移動到汐止，從頭城瞬間移動到汐止去做現場勘察，那這個現場勘察真的有實際可以評估的效用嗎？ 那另外一個是我認為交通部今天隱瞞了一個很重要的資訊，就是在 111 年的環說書裡面原本的經費是 1,800 億，然後到現在評估書草稿的時候，裡面的經費是 3,600 億，最後整整增加了兩倍，那這 3,600 億大概是多少錢呢，那個整個西部高鐵的建設總經費也只有 5,500 億，然後交通部說要延伸到宜蘭這個經費就要 3,600 億，而且是比三年前暴增了兩倍。那我認為交通部應該要在這邊說清楚，這個經費究竟是為何會暴增那麼多。 另外，每次碰到重大交通建設，交通部永遠的理由就是說因為現在塞車了，所以我們要興建新的道路舒緩那個運量。但是從過去看來，你國 5 蓋下去宜蘭就塞了，你蘇花改蓋下去往花蓮那邊的蘇花改就是過幾年也開始塞車。你西部高鐵蓋完之後，高鐵到現在假日也是一票難求，那其實交通部過往每次新建新的道路，尤其是公路的時候都只會帶來更多的車流，那其實不是只有透過新建才可以解決交通運輸的問題。尤其是剛剛提到現在交通部的 3,600 億，那宜蘭真正需要的發展是什麼，是需要 3,600 億新建一個在 10 年後才可以看得到成果的建設嗎，然後又是把宜蘭當作後花園只是為了服務西部的觀光客嗎，還是像剛才很多民眾已經提過的，真正應該要	再麻煩洪先生見諒；另有關現勘的行程規劃主要係因現勘點位較多，車行時間較長，且民眾表達意見的情況也不同，故現勘行程採一個區段的時間，以提供現勘較為彈性的辦理，而本計畫亦確實於 114 年 3 月 5 日下午進行本計畫沿線 6 處現勘點的勘察，以供不同地區民眾於現場表達相關意見。 2. 前次環說書高鐵建設經費為依據 109 年物價水準之規劃報告估算經費，且當時規劃內容並未包含高鐵基地以及高鐵購車費用。配合近年來物價水準漲幅較劇烈，且加計高鐵基地及購車後，建設經費經估算需大幅增加，後續仍將依據最新物價檢討調整建設金額。 3. 臺鐵樹林-八堵間為西部幹線及東部幹線之重疊營運區間，現況尖峰小時之路線使用率已達飽和，由於臺鐵樹林至八堵間沿線多為密集建物區且多已地下化，難以提升軌道運輸量能；此外，現況假日臺鐵通過北宜屏柵線之需供比達 110%，突顯假日尖峰旅客滿載，座位供不應求之情形，即便近年臺鐵導入新自強號(EMU3000)投入東部幹線進行營運，然假日尖峰時段八堵至花蓮間客座利用率仍高達 100%，部分區間仍有一票難求之情形。因此，在路線利用率已達飽和無法增開臺鐵班次的情況下，高鐵延伸至宜蘭可移轉通過北宜屏柵線之臺鐵旅客，解決東部地區每到假日一票難求的問題，同時臺鐵也能加開區間車，提升東北角次要車站的班次，滿足居民基本運輸需求，帶動沿線區域發展。

表達意見	處理說明
加強的是這邊在地的公共運輸建設，而不是在地的產業發展等等，謝謝。	
十三、楊 O 源先生	
交通部的 4 個選址評估說明書狗屁不通，根本就已經引導偏向縣政中心，有嚴重的偏失。這是有心人的運作還是無心人的三流規劃？決定要蓋就一定要技術考量，不能夾雜政治角力而不顧專業道德良心。錯誤的資訊會導致錯誤的選擇，看不下去，不吐不快。 交通部 3 年前做說明會，因為政治因素，站點設計就規劃在縣政中心，要徵收 300 公頃，第 2 次改徵收 190 公頃，站址還是縣政中心。現在又說要再往南移 350 公尺，不知道是為什麼？不是更不方便嗎？隨便再拋議題給大家吵嗎？ 內行人都知道徵收目的不單純是為了公眾使用，而是為了搶民地，開發住宅商場，達到工程費用自償率。現在縣政中心站特區房地產出售，農地開價 10W/坪左右，成交 9W/坪。市價徵收根本不可能，政府區段徵收會花將近 600 億嗎？做白日夢，估計就只有 2~3 萬/坪吧！政府會用參與開發方式蓋樓賣給地主，買建坪要 20~23 萬吧！地主划算嗎？說市價徵收的人是否到時候負責補不願意參與開發的地主所短缺的錢？大部分的地主碰到徵收幾乎都是欲哭無淚，無語問蒼天，例子非常多。 高鐵要 1800 多億，直鐵 700 多億，差近 3 倍，我不相信，隧道是主要成本，高鐵直鐵同樣挖。弧線比直線多約 1.5 倍長度，有必要因為環保團體隨便說說就要浪費錢去繞過集水區嗎？ 一、必要性： 除了自駕以外，現在往來宜蘭台北市之間的人絕大多數都會使用客運，因為礁溪宜蘭羅東都是直達，快速，班次又很多，因此不會選擇鐵路。新軌高價、班次少，又需要轉車，只有特定少數人會選擇，新軌功能是用來分攤雪山隧道交通量，及其他西部到宜蘭的少數人士。雪山隧道假日時已經飽和，常會	感謝楊先生的意見 1. 高鐵延伸宜蘭計畫於 111 年提出 4 處宜蘭設站地點，包含四城、宜蘭、縣政中心及羅東，至宜蘭召開地方說明會後，凝聚地方共識於縣政中心東南側 350 公尺處設置車站(地方折衷站)，以符合溪北及溪南居民均能就近搭乘需求，並未有多次調整之情事。 2. 本計畫主要係開發高鐵計畫，針對高鐵之路線、車站及維修基地辦理環境影響評估，而有關高鐵特定區計畫，雖與車站及維修基地有所相連，惟兩個計畫除了主要辦理機關不同外，依循的法規也不同。本計畫依環評法規定，針對開發範圍之路線、車站及維修基地進行環境影響評估，藉以達成環境保護之目的；而高鐵特定區則係由宜蘭縣政府主導及統籌辦理，高鐵特定區範圍將配合都市計畫另案規劃，後續徵收程序亦將由宜蘭縣政府執行，相關拆遷及安置措施亦由該案規劃辦理，屆時其將依程序辦理都市計畫公聽會進行說明，因此有關高鐵特定區相關意見，本計畫將參酌並轉知宜蘭縣政府。 3. 北宜高鐵完成後尖峰時段依需求可發 5 班/小時，臺鐵可於宜蘭端加發往宜花東班次，有效減緩臺鐵樹林七堵間容量不足問題。未來於北宜間廊帶將有臺鐵及高鐵共四軌之軌道系統，健全東部鐵路網，滿足東部旅運需求及提供多元化之快慢旅運服務。直鐵完成後，仍須與西幹線共用樹林-南港路廊，營運班次密度受調度限制，尖峰小時實際增加 1 班均由南港發車，仍需於南港車站轉車才能接駁到台北以南的目的地。高鐵的加入能分攤北宜間路廊的運輸壓力，未來有北宜高鐵情境下，國道五號平日交通量預期減少 3.1%、假日減少 6.8%，雖無法完全解決國 5 交通瓶頸問題。仍可減輕國道五號的負擔。

表達意見	處理說明
堵塞，高鐵的主要目的是分擔車流，其他功能作用都是附帶。 另一方面新竹到基隆的區間車已經飽和，所以汐止基隆他們才會希望再加一條捷運，台鐵刪除往宜蘭的自強號，讓出軌道，就可滿足區間車班次的增加。 要不要蓋需要經濟成本考量，現在的客運，礁溪宜蘭羅東都是直達，延伸到宜蘭是終站，站址如設在烏不拉屎的地方就幾乎全要轉車，轉車要 30 分鐘，又貴又慢。現在台北宜蘭之間，客運直達，班次很多，高鐵競爭力顯然比不上客運，所以一定會大虧，但把台鐵的自強號取消後應該勉強能支持。宜蘭屬邊緣地區，交通需要，小虧就應該要做。 1. 如果南港到宜蘭只有一站，現在爭議的高鐵、直鐵就幾乎只是名詞之爭，沒有意義，所需時間差不多，為什麼浪費時間去繞道，直沿國 5 隧道公路不是很好嗎？難道只因為極少數環保人士隨便說說翡翠水庫集水區有問題嗎？毫無根據的亂放話，污染微乎其微，只要管制不要有產生廢水的行業即可。 2. 高鐵是國際標準軌距，寬軌 1,435mm，台鐵是軌距 1,067mm 的窄軌，所以只要注意觀察，台鐵車廂重心非常高，不適合高速或轉彎，2018 年自強號在蘇澳翻車，還是普悠瑪傾斜式列車，關鍵「超高離心力」，科學月刊有刊登某教授的詳細分析計算。窄軌是百年前的規格，適用在車站多，車速不快，運量大。以前是蒸汽機火車時代，設計的人只想到時速 50~60 公里，應該沒有想到現在要開到時速 120 吧！鐵工局數年前曾經廣納公民討論過改標準軌，但為什麼結論是維持現狀？最大原因還是各站太短距，無須高速，且換寬軌等於車廂全部更換，軌道重鋪，經費龐大。	

表達意見	處理說明
所以衍生有選擇性不停的各種列車。 3.高鐵在南港地方已經保留有空間可以接新軌道，方便經濟，而且符合現在國際標準，軌距寬行駛安全度也可以提高，全世界新蓋的鐵路應該沒有人會再用窄軌了。 二、路線： 新軌採用台鐵方案則需要徵收南港附近將近 20 棟的民房地，那邊徵收價格恐怕不低，到時候也很難避免民怨。高鐵路線則不用拆民房。如果車行到雙溪、大溪、頭城，繞行大半圈，與現在的台鐵平行，那麼兩者有何差別？自強號、普悠瑪號多開幾班車就可以了，何必花大錢蓋新軌？各車站都存在有 4 線以上的舊有調度車道可供使用，調度車道功能現在已經消失，所以軌道空間一定夠用。 三、站址： 1.高鐵站址，109 年林佳龍部長時原本就規劃在宜蘭站，宜蘭站或羅東站都有足夠空間面積，早年車站旁就是木材儲存區，宜蘭站還有退輔會的早年森林開發處土地可用。我覺得有人刻意要排除宜蘭站，設計擴大到 65 米寬，堆疊建築 5 層 32 米高的龐然大物，長達 3 公里，如果是這樣景象，那麼宜蘭站當然不可行，為什麼其他站體規劃高鐵台鐵 4 線併列，只有 2 層？過宜蘭河進入宜蘭站，現在就留有四線，早期 2 條是用來調車，現在已經沒用，完全可轉高鐵使用，宜蘭站區域從東港路起到校舍路長達 1100 公尺，寬度到林森路 180 公尺，早年少說也有 7~8 線軌道供存放列車。要拆的只有兩棟，農會超市及榮總分院門診部。我猜的沒錯的話，評估時根本就全部不想拆，要閃避那 2 棟才會需要堆疊建築，還寫要變胖要拆民房 69 棟，規劃說明書的人是無心之過還是要小動作？用心何在？ 2.羅東車站腹地太小，有空地是在北側	

表達意見	處理說明
的林業園區，如要硬塞進去，站東路要變成站東小巷了，如要整排拆房幾無可能，又處於 3 個重要市區的末端，所以不適合當高鐵站，聽說後車站的轉運站土地還是租用，沒有徵收，為什麼有此怪現象在此不談。 3.縣政中心站要面臨 190 公頃的區段徵收，將來真正使用的站體面積不會超過一成，9 成土地會變成住宅區再回賣民用。縣政府遷址已經 25 年，宜科推動 10 幾年，人口不見聚集，到現在還是空蕩蕩。宜蘭人口 50 年前就有 40 幾萬，現在還是 40 幾萬，空屋率非常高，交通部要造新市區可能嗎？106 年 1 月：457,349，113 年 6 月：449,422。宜蘭需要的是放寬低得不像話的容積率，才能讓老房地主能有都市更新的意願，台灣缺乏系統性、一致性的容積率規定，才會弊病百出，訴訟數不清，很多政治人物都捲進去了，在此不談，有興趣者另闢坐談會，大家來吐糟。 4.四城站是鳥不生蛋的地方，交通部說明會礁溪有心人發動一群人來爭取，就是個笑話，沒什麼好談。站址除了設在宜蘭站以外，其他都會面臨大面積徵收，強制徵收民地拆民房這 20 年來多得驚人，抗爭案很多，大部分人只能忍氣吞聲，擾民、欺民，徐世榮最清楚，在此就不解釋了，徵收縮減到 190 公頃，面積仍然非常大。 5.早在 30 年前就有人提出要拆除宜蘭市東港路平交道上高架橋，鐵路高架化早就該做了，為什麼拖那麼久？因為東部人是二等公民，6 月時工作坊在台北市開會就有一半的人是認為不須要花錢蓋高鐵，高架化的功效不但可解決左右兩側的通行，還可以有效利用高架下的空間停車使用，解決舊街道狹窄問題，效果龐大，比高鐵還重要，現在就應該與高鐵一併設計施工。	

表達意見	處理說明
結論：採用高鐵，走直線不走曲線，站址設在宜蘭車站，與台鐵高架化配合設計施工。	
十四、簡 O 慧小姐 長官好，我是凱旋里的居民，我是贊成高鐵延伸宜蘭計畫方案，因為它這樣可以促進觀光人潮，也可以減輕臺鐵的負擔。可是我贊成最主要的原因是，就是因為今天下午一點十分的時候會在那個壯二鎮安廟那邊去勘察，那個宜蘭車站的預定地，我是在那邊附近的居民，我想要問一下，可不可以提供圖資地號跟圖資的地圖給我們。 第二點就是我們居民的話贊成，後續是如何安置，有沒有什麼相關的處理配套措施，謝謝。	感謝簡小姐的支持 1.本計畫主要係針對高速鐵路的路線、車站及維修基地進行開發，非為特定區的興建，故目前僅大致框列後續開發可能涉及的路線、車站及基地範圍，目前僅針對未來可能涉及的地號進行敏感區位確認(參見『評估書(定稿本)』附錄二)，因本計畫刻正辦理綜合規劃及環境影響評估，後續待環評審查通過後，以及行政院核定本計畫後，才會撥付預算進行後續設計工作，仍須先經過基本設計以及細部設計後，方可確定本計畫路線、車站與維修基地開發範圍，此時約為環評階段過後約 2、3 年，才會依據確定的路線、車站與維修基地的範圍，與涉及開發範圍的民眾進行徵收的過程。 2.有關本計畫沿線經過之區域，高鐵路廊以盡量減少拆遷為原則，並盡量降低對既有農地之影響，若與現況台鐵路廊平行，將導致大量拆遷無法執行，而民眾擔心受影響之土地其剩餘土地因面積過小、形勢不整，致不能為相當之使用者，得於完成協議價購後後 1 年內向本計畫申請一併價購。本計畫將邀請申請人及相關單位訂期實地會勘，參照土地徵收條例第 8 條有關一併徵收准駁要件認定是否符合一併價購。如若未達成協議，以徵收方式取得，致殘餘部分土地面積過小或形勢不整，致不能為相當之使用者，依土地徵收條例第 8 條規定，土地所有權人得於徵收公告之日起 1 年內，用書面方式向該地縣市政府申請一併徵收，逾期不予受理。該地縣市政府亦將訂期通知各申請人實地會勘，凡經認定符合規定之土地，本計畫將依程序向內政部申請一併徵收。另考量部分土地所有權人不熟悉一併價購或一併徵收申請方式，未來於辦理簽約或補償費發放現場，將提供申請書，土地所有權人可於現場填具提出申請交由現場工作人員，或郵寄至該地縣市政府或本計畫，而本階段仍屬於前期的環境影

表達意見	處理說明
	響評估階段，還未到後續實際範圍確認進行徵收的階段，還望您理解。
十五、黃建勇議員	
感謝主持人，我是宜蘭縣議員，我是當選出來的，我非常支持我們高鐵今天來到我們宜蘭，謝謝，快點到宜蘭來，當然中央現在已經決定這樣子，你說政治角力還是說怎麼去搞，現在就是決定在那個地方就是縣政中心的南邊 350 公尺處。當然我們壯圍希望可以擴大都市計畫的範圍，因為你不擴大，相對我們壯圍現在所要計畫徵收到的高鐵站的一個鐵路的維修站，那個地方的土地，它就從土地劃過我們的美福村美福段下去。那個地方的土地變得非常的零碎，最主要是為了我們宜蘭整個大環境的一個產業進駐需要的土地，你沒有那個土地，一個廠商來你就無法容納他整個所需要的土地。我們宜蘭現在所有的工業用地差不多了。今天我也不能在這邊詢問任何一個機關。那我們宜蘭縣的工業地就已經用完了，如果縣政中心這個產業園區如果能夠成立的話，我相信我們宜蘭的工業能夠再進來，絕對要擴大我們的工業用地。我們站在美福來說，如果現在的高鐵站做了之後，整個鐵路的維修站在美福，我們的土地零碎之後當然要擴大整個產業園區的擴大。 今天這些人來這裡發表，有些還沒發表的不要為反對而反對，一個政策過程不是那麼簡單啦，不是你們說執行就要來執行，它要透過很多民主程序的討論，而且一些大多數決的決定才有辦法決定高鐵來這裡。你說反對，中央政府可以說是不簡單啦，一直搞到現在，我們宜蘭屬於比較偏遠地區，現在說要發展到我們這裡，人家他們比較發展的地方一直做，做到最後才到我們這裡來，不可能說台北市做不夠，怎麼可能做到你鄉下來，所以現在已經分到我們這裡，你不要再反對，萬一反對到中央認為你們反對意見那麼多，結果他收回又不做，我們真的是偏遠地區的老百姓，以前我們那邊屬於偏遠地區，高速公路開	感謝黃議員的支持，本計畫主要係開發高鐵計畫，針對高鐵之路線、車站及維修基地辦理環境影響評估，而有關高鐵特定區計畫，雖與車站及維修基地有所相連，惟兩個計畫除了主要辦理機關不同外，依循的法規也不同。本計畫依環評法規定，針對開發範圍之路線、車站及維修基地進行環境影響評估，藉以達成環境保護之目的；而高鐵特定區則係由宜蘭縣政府主導及統籌辦理，高鐵特定區範圍將配合都市計畫另案規劃，後續徵收程序亦將由宜蘭縣政府執行，相關拆遷及安置措施亦由該案規劃辦理，屆時其將依程序辦理都市計畫公聽會進行說明，因此有關高鐵特定區相關意見，本計畫將參酌並轉知宜蘭縣政府。

表達意見	處理說明
了之後才不是偏遠地區，不然我們那裡是屬於偏遠地區，我們宜蘭縣是屬於偏遠地區鄉鎮之一。所以拜託，我們絕對要歡迎高鐵來宜蘭，不要再反對，不要為了幾隻貓、幾隻狗那樣沒有意義啦，拜託你們，歡迎高鐵到宜蘭，謝謝。	
十六、林○藤先生	
我是堅決反對高鐵來的，我種的樹都在那裡，不可以把我種的肖楠砍掉，如果要把肖楠挖起來，肖楠生長不易，你要保證它存活。	感謝林先生的意見，本計畫工程出露段用地範圍僅於宜蘭河右岸鄰近堤防的民宅旁發現1株人為栽植的臺灣肖楠，而後續高鐵宜蘭路段整體工程將以高架方式建設，承諾於施工前進行1次工區內樹木普查，如發現臺灣肖楠將在施工前進行移植，樹木移植作業將依據「宜蘭縣樹木保護自治條例」及「宜蘭縣樹木修剪及移植作業規範」辦理，定植後三年監測其存活率及生長狀況。
十七、林○賢先生	
主席、各位鄉親大家好，我住美福。我的想法不一定跟大家完全都一樣，但是有些事情要先確認，先問主席，我們今天公聽會所謂宜蘭計畫公聽會的範圍到底在哪邊？因為今天我們鄉長，我們村裡的人都來，大家是希望我們鄉長可以說這個範圍擴大，今天公聽會它的具體目標它的標的範圍到底是在哪，這前面也有發言者提出，這次講的環境影響評估公聽會的範圍，它所指的是哪邊，還有跟我們所有村民、鄉長、議員、代表，我們都來這裡，大家希望這個標的是一樣的，所以主持要給大家一個明確的回答，不然我們來這裡要讓人當瘋子，這是第一個。 第二個我們還是一樣，就是對剛剛在環境影響報告裡面提到湧水的問題。我不曉得你們實際怎麼樣去做調查，還是參照雪隧挖掘的經驗那些經驗值去做推估。我想說這個部分你們應該要很誠實的去把這個東西怎麼弄出來的，要做個說明，雪隧挖的過程裡湧水值超過，因為之前的地質調查什麼數值都是騙人的，後來都是實地就地去解決，因為那個隧道本來幾年就可以通車，就挖了十五年還是那時游院長，一直在那邊追查監督一直催，才會在15年完	感謝林先生的意見 1.本計畫主要係開發高鐵計畫，針對高鐵之路線、車站及維修基地辦理環境影響評估，而有關高鐵特定區計畫，雖與車站及維修基地有所相連，惟兩個計畫除了主要辦理機關不同外，依循的法規也不同。本計畫依環評法規定，針對開發範圍之路線、車站及維修基地進行環境影響評估，藉以達成環境保護之目的；而高鐵特定區則係由宜蘭縣政府主導及統籌辦理，高鐵特定區範圍將配合都市計畫另案規劃，後續徵收程序亦將由宜蘭縣政府執行，相關拆遷及安置措施亦由該案規劃辦理，屆時其將依程序辦理都市計畫公聽會進行說明，因此有關高鐵特定區相關意見，本計畫將參酌並轉知宜蘭縣政府。 2.應對預期可能遭遇斷層破碎帶及湧水之隧道路段輔以施工中之地質探查，隨時進行必要地盤改良之處置。其處理方式於破碎帶可考量以管幕工法及灌漿改良地盤等方式穩定地盤；於湧水段隧道施工前應進行隧道物理探查(如 TSP)及前進鑽孔，掌握湧水區段範圍、地下水壓及湧水量等特性，以選擇合宜之阻水措施，以穩定隧道開挖面。施工期間隧道開挖工作面如出現湧水，依公路局施工規範第 02412 章隧道鑽炸法及非全斷面機械

表達意見	處理說明
成，這是第二個。 第三個就是現在所了解的高鐵延伸宜蘭計畫裡面劃的那個範圍，我不曉得是不是真的是這樣，在那個宜蘭市外環道以西一直到堤防那邊，在我們美福這邊有一個很重要的道路就是美福路，在美福路以南的部分在跟堤防中間好像是就隨便劃了一半這樣子，我覺得這個部分倒是可以去做一些調整，事實上到美福路為界就是可以分兩期，第一個階段你在整個規劃上面，包括那個影響評估的部分，能夠把那個範圍把整個美福路以南的跟高速公路那一帶整個都放進去，第二階段到時候那個東西其實也不一定要有高鐵站區，有國家經費的資源，那第二個部分，如果說大家那個鄉長提的整個範圍要放大的話，那第二個階段再來去進行，你可以重新作為都市計畫的方式來去進行也可以，也不一定說完全要用區段徵收。比較擔心的是區段徵收下去，我們美福村就被滅村了，我們住在比較傳統的村民都已經是四、五代人在這裡，到時候村裡這代人不知如何面對先人，怕萬一擴大被徵收整個村子都沒了，這部分是地方傳統歷史有些東西可以留下來，才能知道這個村子是怎麼發展啟始的，不是有新的建設就把一切都毀掉，以上是個人的意見。謝謝大家。	開挖規定，工作面滲出水量大於 35 公升/秒連續 24 小時（即連續 24 小時每分鐘超過 2,100 公升），致使水資源流失、工作無法正常進行者，為該工作面鑽掘前進停工，並採緊急應變處理（如排水/止水措施、必要之人員疏散與安全措施等）情況，俟湧水量減至規範值以下，經工程司同意後復工。 3.而有關於本計畫沿線經過之區域，高鐵路廊以盡量減少拆遷為原則，並盡量降低對既有農地之影響，若與現況台鐵路廊平行，將導致大量拆遷無法執行，而民眾擔心受影響之土地其剩餘土地因面積過小、形勢不整，致不能為相當之使用者，得於完成協議價購後後 1 年內向本計畫申請一併價購。本計畫將邀請申請人及相關單位訂期實地會勘，參照土地徵收條例第 8 條有關一併徵收准駁要件認定是否符合一併價購。如若未達成協議，以徵收方式取得，致殘餘部分土地面積過小或形勢不整，致不能為相當之使用者，依土地徵收條例第 8 條規定，土地所有權人得於徵收公告之日起 1 年內，用書面方式向該地縣市政府申請一併徵收，逾期不予受理。該地縣市政府亦將訂期通知各申請人實地會勘，凡經認定符合規定之土地，本計畫將依程序向內政部申請一併徵收。另考量部分土地所有權人不熟悉一併價購或一併徵收申請方式，未來於辦理簽約或補償費發放現場，將提供申請書，土地所有權人可於現場填具提出申請交由現場工作人員，或郵寄至該地縣市政府或本計畫。
十八、陳福山議員助理 陳 O 茹 各位鄉親大家好，我是陳議員的助理，從小到大都生活在壯圍，我算不年輕也不老，我算中年這個世代的代表，我深深的體會到我們九彎十八拐到現在我們的交通的進步。我們宜蘭慢慢的發展，雖然說每一項建設每一項進步都會影響到部分的人，但是從以前到現在一個地方在發展就是交通最主要，從以前水路、開路、開河就是讓一個地方帶動經濟的發展，我們宜蘭一直以來就是後山沒有發展的地方，年輕人像我的同學大家都要去外地討生活，沒辦法	感謝陳助理支持，本計畫主要係開發高鐵計畫，針對高鐵之路線、車站及維修基地辦理環境影響評估，而有關於高鐵特定區計畫，雖與車站及維修基地有所相連，惟兩個計畫除了主要辦理機關不同外，依循的法規也不同。本計畫依環評法規定，針對開發範圍之路線、車站及維修基地進行環境影響評估，藉以達成環境保護之目的；而高鐵特定區則係由宜蘭縣政府主導及統籌辦理，高鐵特定區範圍將配合都市計畫另案規劃，後續徵收程序亦將由宜蘭縣政府執行，相關拆遷及安置措施亦由該案規劃辦

表達意見	處理說明
住在家裡孝敬父母，交通不方便，在外面租房，在外面買很貴很貴的房子，我們看了也會不捨，我選擇留在宜蘭服務，我愛我們這塊土地，我希望看到我們宜蘭漸漸發展。當然建設一定有犧牲的地方，也一定會影響到一些人，我們政府要體諒要去溝通要去補償，讓他們滿意，大家一起來發展。我就是像我們鄉長說的這樣，我的孩子讀到台大碩士畢業，他在台北工作，他就要每天開車不管有塞車沒塞車，現在有雪隧可行他每天想要回來跟家人撒嬌，他就是很辛苦，如果有一天下班可以坐高鐵回來，阿公開心媽媽也開心，所以希望我們宜蘭要發展，大家要從大方向來支持，大部分的民意如果都支持的話，那我們就少部分有遇到困難受到阻礙，他們受到影響權益的部分，我們政府的單位來溝通來協調，我們來給他最好的安撫跟補助，那我們宜蘭大方向的发展，我希望各位可以支持，我們的宜蘭要進步，我們只是在臺北的隔壁而已，我們不要太落後，所以懇請各位鄉親支持，我們的高鐵儘速發展好嗎？謝謝。	理，屆時其將依程序辦理都市計畫公聽會進行說明，因此有關高鐵特定區相關意見，本計畫將參酌並轉知宜蘭縣政府。 而有關本計畫沿線經過之區域，高鐵路廊以盡量減少拆遷為原則，並盡量降低對既有農地之影響，若與現況台鐵路廊平行，將導致大量拆遷無法執行，而民眾擔心受影響之土地其剩餘土地因面積過小、形勢不整，致不能為相當之使用者，得於完成協議價購後後1年內向本計畫申請一併價購。本計畫將邀請申請人及相關單位訂期實地會勘，參照土地徵收條例第8條有關一併徵收准駁要件認定是否符合一併價購。如若未達成協議，以徵收方式取得，致殘餘部分土地面積過小或形勢不整，致不能為相當之使用者，依土地徵收條例第8條規定，土地所有權人得於徵收公告之日起1年內，用書面方式向該地縣市政府申請一併徵收，逾期不予受理。該地縣市政府亦將訂期通知各申請人實地會勘，凡經認定符合規定之土地，本計畫將依程序向內政部申請一併徵收。另考量部分土地所有權人不熟悉一併價購或一併徵收申請方式，未來於辦理簽約或補償費發放現場，將提供申請書，土地所有權人可於現場填具提出申請交由現場工作人員，或郵寄至該地縣市政府或本計畫。
十九、吳政展先生(礁溪鄉民代表會副主席)	
感謝大會主席、各位長官、各位鄉親大家午安，我剛剛聽大家發言很多都非常的很好，所以我對高鐵本身我也沒有意見，但是我比較自私，因為我住在礁溪，我礁溪代表會主席，所以我一定要替我礁溪借這個機會來稍微說一下。第一，我們經過頭城，我們礁溪都在這裡，我希望應該要到我們地方來開一個公聽會，讓我們地方的民眾鄉親能更了解說高鐵經過，到底以後的損害有多少，而且針對有經過這些農民的農地，他們到時候會怎麼進行分割，到底是有什麼影響，應該來跟地方溝通說明，讓他們更加了解，藉這個機會，我們礁溪應該是宜蘭縣發展觀光的，礁溪目前臺鐵來說我們都平面的，每到假日礁溪就是頭一個塞車，交通都壅塞，因為我們礁溪沒	感謝吳副主席的意見 1. 高鐵徵收範圍將於設計階段才能確定，相關對農地影響將於協議價購及用地徵收階段依據核定之路權範圍通知受影響之利害關係人參加公聽會及協調會，避免損害民眾之權益，有關本計畫沿線經過之區域，高鐵路廊以盡量減少拆遷為原則，並盡量降低對既有農地之影響，若與現況台鐵路廊平行，將導致大量拆遷無法執行，而民眾擔心受影響之土地其剩餘土地因面積過小、形勢不整，致不能為相當之使用者，得於完成協議價購後後1年內向本計畫申請一併價購。本計畫將邀請申請人及相關單位定期實地會勘，參照土地徵收條例第8條有關一併徵收准駁要件認定是否符合一併價購。 2. 另評估本計畫高鐵開發後，針對國道5號可

表達意見	處理說明
有高架，東西向發展也都不均衡，附近市內像現在冬天大家都要到礁溪泡溫泉，每到假日禮拜六、禮拜天，大家現場都知道礁溪塞到在地人都不敢出門，出門要騎腳踏車、騎摩托車，沒有人敢開車出門，藉這個機會是否能正視到我們礁溪、頭城，我們這邊的鐵路來做一個高架，不要只從冬山做到四城，希望趁這個機會能礁溪、頭城鐵路高架化，謝謝。	於假日交通減量達 6.1%，雖可稍微緩解國道的壅塞，惟高鐵計畫開發主要係因臺灣東部長久以來鐵路供不應求，導致一票難求之情形，本計畫可擴充鐵路運輸容量，滿足往返東部之旅運需求，同時區隔長、短程旅次，以服務區分需求將鐵路供給效率最大化，提升東部聯外軌道運輸容量及速度，並引導臺鐵樹林始發的部分列車調整至宜蘭，舒緩臺鐵樹林至七堵瓶頸的運輸壓力。 3.此外，有關頭城、礁溪的鐵路高架化，雖然與本計畫開發沒有直接關係，但是依據意見將轉知宜蘭縣政府，倘須重啟頭城、礁溪的鐵路高架化可行性研究，鐵道局將補助經費進行評估執行。
公聽會現場提供書面意見及處理說明	
一、高鐵延伸宜蘭監督聯盟 劉 O 書	
(一)零方案，並未評估「採高鐵隧道路廊」興建「北宜直鐵」方案 112 年 6 月 28 日由立法委員陳椒華於立法院召開「宜蘭高鐵二階環評範疇界定評估項目協調會」，當時有交通部路政司司長林福山、鐵道局副局長楊正君與組長陳慧君、台灣世曦公司經理胡秀蘭、消基會「交通委員會」召集人李克聰教授，淡江大學「運輸管理學系」張勝雄教授等人與會。會議決議：(一)應納入「與高鐵路廊接近，且台鐵技術規範可行之路廊，興建直鐵」作為「零方案」之一，進行經濟效益及財務評估。本次報告書「替代方案」，並未依該次會議決議，將所述的「直鐵路廊」納入評估內容。 (二)未分析「高鐵」與「宜蘭鐵路高架化計畫」及「台 2 庚延伸線計畫」之計畫介面 平原重大交通建設「台 2 庚延伸線計畫」已通過可行性評估，進入綜規及環評階段，高鐵路廊將於頭城「金盈里」跨越「台 2 庚」道路。 報告書均未說明「高鐵平原段」工程與上述計畫在工程、用地、時程、視覺景觀、相關都市計畫及國土計畫，	感謝劉先生的意見 1.本計畫依 112 年 6 月 1 日範疇界定會議討論之零方案，說明不興建對北北基宜運輸系統及臺鐵供需量之影響(納入與北宜直鐵之關聯性)，而有關 103 年北宜直鐵路線方案中北宜直鐵避開翡翠水庫集水區並行經雙溪及大溪方案，與高鐵延伸宜蘭路廊接近，且台鐵技術規範可行之方案相近，因此本計畫採以「評估本計畫、零方案、北宜直鐵避開翡翠水庫集水區並行經雙溪及大溪方案之經濟效益與財務分析比較」。 2.有關災害防救部分，本計畫將高鐵行車安全因素分為三大類，包含天然因素、人為因素及設備異常，因此營運期間將以旅客及人員的安全為首要考量，擬定緊急應變流程(參見下圖)應對實際災害事件，並透過內外部單位合作採取改善行動及恢復運轉作業。

表達意見	處理說明
空間發展之介面評估，以及相關的因應策略。 總結來說： 這次報告書並沒有按照「立法院協調會」的決議，把「走高鐵路廊的直鐵」納入「零方案」評估。也沒有分析高鐵和「兩個平原重大交通建設」之間的影響，這樣的評估根本不完整，不符合公共利益，未來很可能會衍生更多問題。 高鐵這麼重要的交通建設，評估不能只做一半，相關影響一定要講清楚、想清楚，才能做出最好的決策。因此，我們認為這場公聽會，應該要重啟，讓這些問題重新討論清楚。 長隧道災害防救、聯外道路、應變計畫、疏散動線、醫療院所、應變人力（是誰？人數足夠？）	在天然因素災害預防上，以災害防救及消防等相關法令為制定內部計畫和辦法之依據，由各車站及基地依據內部計畫推行災害預防工作，亦將於履勘階段由國際專家獨立查驗災害應變標準作業程序安全性，確保其可因應各種影響運輸安全之可能災害；各項作業程序均依規定定期進行檢視與修訂，以確保設備之可靠度。各單位有關災害應變作業規章程序至少每三年審議一次，每季亦藉由法令遵循作業定期檢視有效性，並於每次應變作業檢討，亦持續精進有關應變作業程序。高鐵後續整體營運系統之指揮工作，將由運務管理中心掌握，包含路線控制、號誌及安全連鎖、電力控制、通信、資料傳輸或監控警報等設備。透過全天候即時監控，掌握全線運轉與夜間維修狀況，並與車站控制室、基地控制室與緊急外援單位保持密切聯繫，落實運輸安全。 有關緊急醫療通報，均透過地方政府消防局緊急救災救護指揮中心(119)統一調派，本計畫可定期與轄區醫院測試通報，每年亦擬定演訓計畫，進行各類假定情境之定期及無預

表達意見	處理說明
	警演練，讓各層級人員均熟悉各種緊急狀況之應變程序並依據行政院核定之「台灣高速鐵路交通事故整體防救災應變計畫」、法令規定與政府單位要求及高鐵公司異常事件檢討，擬定年度災害防救演（訓）練計畫，並偕同各地外援單位規劃與推動各種災防訓練、救援演練，以熟悉聯合指揮應變作業機制，持續擴大舉辦安全訓練及災害防救演練，增進各單位現場搶救與緊急應變能力(參見下圖)，透過演練可確認發生災害後，需通知相關警務單位到場處理及封鎖，以及列車進站時，接獲車站發生火災訊息，列車組員如何配合車站疏散車上旅客及車站如何執行運轉變更接駁作業等事項。 消防隊協助受傷旅客後送至醫院 救災工程師帶領技術工程隊抵達前進指揮所 3.有關「宜蘭鐵路高架化計畫」部分，本計畫已將其納入相關計畫影響分析，後續宜蘭鐵路高架化後，將改為高架車站，並新增臺鐵宜蘭新站，後續高鐵車站將與臺鐵宜蘭新站共構轉乘，並將配合相關轉乘措施據以規劃。
二、宜蘭縣國土計畫讀書會 鄭O妮	
1.請規劃單位落實在地溝通與理解。 2.在地公共運輸改善，才是在地民眾最關心的事項。 - a.落實宜蘭好行公車路網，讓宜蘭成為自行車就可以輕鬆接駁的低碳旅遊城市。 - b.發展普及的地區公共運輸，才能引導遊客使用這些公共運輸，逐漸發展以在地優質的觀光支持宜蘭均衡發展。 - c.高鐵單一站點式規劃，有違以上多數在地民眾期待，也打破宜蘭國土發展願景、破壞過去「文化、觀光、環保立縣」核心價值。 - d.宜蘭現有台鐵沿線各站，宜妥善規劃發展，有助未來永續發展。	感謝鄭小姐的意見，本計畫未來年高鐵延伸宜蘭，將與臺鐵高架化新設車站採共站型式服務，臺、高鐵間轉乘便利下，搭乘高鐵之旅客可以藉由臺鐵串連至宜蘭各鄉鎮，同時也評估旅客使用公車客運進行轉乘接駁之需求，並規劃公車轉乘設施席位，詳請見『評估書（定稿本）』章節 7.4.4，後續將透過以宜蘭高鐵站為中心，串連至各臺鐵車站之鄉鎮，逐步推動沿線之發展。本計畫亦推估旅客搭乘公車客運轉乘之需求，劃設公車席位供公路客運、市區公車、國道客運停靠，並設置公車客運轉運站做為發車端點，提供以高鐵骨幹系統搭配跳蛙式快速直達高鐵站與周邊聚落之高鐵快捷公車、接駁旅客至周邊景點之觀光公車、宜蘭發車至花東之公路客運路線進行使用。詳請見『評估

表達意見	處理說明
	書（定稿本）』章節 7.4.4。
三、宜蘭惜溪聯盟 康 O 銘	
宜蘭公民團體「針對北宜高鐵環評公聽會」聯合聲明稿 反對草率環評北宜高鐵 零方案及北宜直鐵應納入完整評估 針對北宜高鐵的八大質疑： (一) 高鐵無法紓解國五塞車，反而可能加劇宜蘭交通問題！ 環評報告顯示，即便北宜高鐵建設完成，國道 5 號仍處於過飽和狀態，因此高鐵並無法解決國五壅塞問題。高鐵運量以花東及宜蘭地區衍生需求為主（假日占比 53%），顯示未來宜蘭的交通壓力將進一步加劇。 此外，高鐵旅客使用小汽車與計程車為主，公車使用率僅 5%，將導致車站周邊停車與接送需求大幅增加，影響地方交通秩序與環境品質。相比之下，若採直鐵方案，可維持台鐵環島鐵路功能，減少轉乘不便，並確保台鐵持續健康營運。 (二) 地方溝通不足，影響程序正當性！ 北宜高鐵計畫涉及宜蘭市、礁溪、頭城、壯圍等行政區，攸關地方產業發展、土地徵收、交通規劃及居民生活品質。然而，環評前的地方說明會資訊揭露不足，未能充分回應地方關切。2024 年 8 月 2 日，社團法人「公民幫推」於頭城鎮舉辦「北宜新軌道社會溝通計畫」說明會，與會的地方首長、民意代表及居民普遍對高鐵計畫持反對意見。此案應納入更完善的公民參與程序，如公聽會或聽證會，以確保決策符合地方需求。 (三) 未評估高鐵對農地與地方聚落空間的衝擊！ 北宜高鐵平原段沿線將切割大面積農地與聚落，如福成、金面、二城、大竹圍等，影響農業灌溉系統、土地利用紋理及地方聚落發展。然而，報告書並未對農地、水文、視覺景觀	感謝康先生的意見 1. 北宜高鐵完成後尖峰時段依需求可發 5 班/小時，臺鐵可於宜蘭端加發往宜花東班次，有效減緩臺鐵樹林七堵間容量不足問題。未來於北宜間廊帶將有臺鐵及高鐵共四軌之軌道系統，健全東部鐵路網，滿足東部旅運需求及提供多元化之快慢旅運服務。直鐵完成後，仍須與西幹線共用樹林-南港路廊，營運班次密度受調度限制，尖峰小時實際增加 1 班均由南港發車，仍需於南港車站轉車才能接駁到台北以南的目的地。高鐵的加入能分攤北宜間路廊的運輸壓力，未來有北宜高鐵情境下，國道五號平日交通量預期減少 3.1%、假日減少 6.8%，雖無法完全解決國 5 交通瓶頸問題。仍可減輕國道五號的負擔。 2. 本計畫工程路線規劃原則為優先使用公有地、減少徵收私有地及建築物拆遷，已儘量避開既有建築，方符合用地取得作業之公益性、必要性、適當性、合理性及合法性，目前規劃路線為建築物拆遷及用地最小之方案，對民眾權益影響最小。未來計畫路線開闢後，對沿線周邊聚落、農業使用等土地利用型態仍有一定之限制，經初步規劃本計畫路線範圍內，由於工程以高架橋型式為主，大幅減低生物阻隔及聚落切割，周邊土地仍可保留原使用，並降低對當地環境及土地使用之影響，避免影響周邊農地之完整性。而針對被阻斷之既有農路，規劃替代道路空間，以不影響原有道路通行為原則。路線核定後，將依「農業主管機關同意農業用地變更使用審查作業要點」及「非都市土地使用管制規則」辦理農地變更及土地變更，並依「土地徵收條例」辦理協議價購事宜。 3. 本計畫參考交通部頒之經濟效益評估手冊，並以手冊所規範之相關參數進行效益評估。產業經濟外溢效果通常以計畫的誘發旅次作為評估基礎，本計畫考量西部往返東部受高鐵此一交通革新造成時空壓縮，民眾因北宜高鐵減少旅行時間，而增加西部地區到訪宜花東地區的頻率，因此產生衍生旅次。土

表達意見	處理說明
影響進行深入分析，恐將破壞宜蘭珍貴的農村環境與生態資源。 (四)未評估台鐵直鐵零方案，規劃內容缺乏完整性 2023年6月28日，立法委員陳椒華於立法院召開「宜蘭高鐵二階環評範疇界定評估項目協調會」，與會單位包括交通部路政司、鐵道局、台灣世曦公司、學者專家及消基會等。會議決議，應將「與高鐵路廊接近，且符合台鐵技術規範之直鐵方案」納入零方案評估，以進行經濟效益及財務分析。然而，目前環評報告書並未依決議將該直鐵方案納入評估，規劃過程欠缺公平性與完整性。 (五)高鐵經濟效益評估不應納入「土地」增值效益，應做區域性分析 北宜高鐵的經濟效益主要來自產業經濟外溢效益(55%)及土地增值效益(21%)，合計佔總效益76%。然而，觀光產值可能僅是不同遊憩區之間的轉移效應，難以視為整體社會效益。此外，宜蘭已深受觀光人潮壓力，高鐵若進一步帶來大量遊客，恐加劇地方交通與環境負擔。 另據環評報告，高鐵站旅客使用運具比例顯示，僅5%搭乘公車，多數仍依賴小汽車與計程車，顯示高鐵將加重宜蘭交通問題，而非改善現況。此外，高鐵土地增值效益主要來自農地變更開發，然而土地增值收益最終多由開發商與地主獲利，並非全民共享之公共利益，政府不應將此列為高鐵建設的社會效益。 (六)高鐵計畫與現行交通建設缺乏整合性 目前宜蘭鐵路高架化計畫與台2庚延伸線計畫均已進入環評與綜合規劃階段，高鐵路廊將與這些計畫產生交叉影響。然而，環評報告未就工程、用地、視覺景觀及都市發展進行整體評估，顯示規劃缺乏全盤考量，可能影響既有交通建設的推動。	地利用效益係受一地區因交通服務可及性提高，促使土地利用價值提升，以本計畫而言，透過高鐵站之設置，增強站區周圍土地使用密度與種類，將民眾與產業活動引導至大眾運輸場站周圍，促使民眾生活與大眾運輸系統緊密結合，達到相輔相成之果，藉由高鐵站活化土地利用，創造就業機會並提升經濟價值。經效分析內容詳見『評估書(定稿本)』章節9.1.3。 4.針對未來高鐵車站周邊衍生之臨停轉乘需求，交通量雖有增量影響，評估受影響路口，本計畫進行時制計畫調整，藉此提升服務水準，詳請見『評估書(定稿本)』章節7.4.4。未來亦持續與宜蘭縣政府研擬妥適之大眾運輸策略，藉由高鐵骨幹系統搭配跳蛙式快速直達高鐵站與周邊聚落之高鐵快捷公車、接駁旅客至周邊景點之觀光公車、宜蘭發車至花東之公路客運路線，同時考量高鐵班次配置公車系統班次等，以達無縫轉乘效果，提升當地大眾使用率，減少私人運具。

表達意見	處理說明
(七)宜蘭需要的不是高鐵，而是更完善的地方公共運輸 根據「公民幫推」於 2024 年舉辦的地方座談會，宜蘭居民普遍認為，應優先發展區域性公共運輸，例如強化「宜蘭好行」公車路網，並打造自行車友善環境，以發展低碳旅遊，而非推動高鐵建設來吸引更多車流與觀光人潮。 (八)宜蘭應延續均衡發展的原則，而非單點式發展 長期以來，宜蘭縣依循《宜蘭縣國土計畫》發展策略，透過台鐵沿線車站均衡帶動各地發展。然而，高鐵宜蘭站的開發模式將導致資源集中於單一站點，破壞過去宜蘭「文化、觀光、環保立縣」的核心價值。重大交通建設應符合宜蘭的長遠發展方向，而非僅考量短期經濟效益。 結論 北宜高鐵計畫涉及地方交通、土地規劃、環境保護及經濟發展等多重面向，然而現行規劃未充分納入直鐵方案評估，經濟效益分析存在偏誤，地方溝通亦不足。政府應回歸客觀、專業的評估，並確保地方參與，以制定符合宜蘭永續發展的最佳交通建設方案。 聯名單位： 高鐵延伸宜蘭監督聯盟 守護宜蘭工作坊 宜蘭惜溪聯盟 宜蘭縣國土計畫讀書會 宜蘭縣野鳥學會 宜蘭縣文化協會 社團法人公民幫推 時代力量宜蘭黨部	
四、蔡先生	
四點小建議： (一)未來高鐵特區聯外道路規劃。 (二)未來高鐵特區地勢高，周圍排水問題。 (三)蘭陽溪河牀美化。 (四)溪洲路砂石車通行路線規劃。	感謝蔡先生的意見 1.後續高鐵特定區內道路系統將配合都市計畫另案規劃，目前參考其初步規劃資料，將依據都市計畫劃定 30 米聯外道路，而本計畫高鐵宜蘭車站將配合銜接聯外道路至 191 縣

表達意見	處理說明
	道(國5側車道)，可滿足本計畫接駁需求。 2.另有關特定區之排水依出流管制相關規定檢核，達到基地開發後排出洪峰流量不大於開發前洪峰流量之目標，故不影響周圍排水。而本計畫之排水規劃係以車站及維修基地為主，高鐵特定區之相關規劃則由宜蘭縣政府統籌辦理。 3.高鐵特定區範圍主要係配合都市計畫另案規劃，蘭陽溪側公共設施整體規劃亦將配合其辦理，本計畫將轉知相關意見予宜蘭縣政府協助辦理。 4.有關蘭陽溪旁的溪洲路，因其屬於地方道路，後續高鐵完工營運後，相關周邊道路開放或禁行砂石車與否，將由宜蘭縣政府進行整體考量並公告實施。
五、沈清山(壯圍鄉長)	
全力支持高鐵延伸宜蘭 擴大特區，發展產業 青年留鄉，繁榮地方	敬悉。
六、壯圍鄉前鄉長 簡○魁	
贊成建設高鐵特區，擴大辦理。	感謝簡先生的支持，本計畫主要係開發高鐵計畫，針對高鐵之路線、車站及維修基地辦理環境影響評估，而有關高鐵特定區計畫，雖與車站及維修基地有所相連，惟兩個計畫除了主要辦理機關不同外，依循的法規也不同。本計畫依環評法規定，針對開發範圍之路線、車站及維修基地進行環境影響評估，藉以達成環境保護之目的；而高鐵特定區則係由宜蘭縣政府主導及統籌辦理，高鐵特定區範圍將配合都市計畫另案規劃，後續徵收程序亦將由宜蘭縣政府執行，相關拆遷及安置措施亦由該案規劃辦理，屆時其將依程序辦理都市計畫公聽會進行說明，因此有關高鐵特定區相關意見，本計畫將參酌並轉知宜蘭縣政府。
七、壯圍鄉新南村 葉慶文村長	
歡迎高鐵來蘭陽平原 繁榮地方，大家歡迎	敬悉。
八、凱旋里居民 簡○慧	
我贊成「高鐵延伸宜蘭計畫」案 (一)建議：請提供圖資地號及地圖。 (二)居民贊成後，如何安置居住及相關配套處理措施。	感謝簡小姐的支持 1.本計畫主要係針對高速鐵路的路線、車站及維修基地進行開發，非為特定區的興建，故目前僅大致匡列後續開發可能涉及的路線、

表達意見	處理說明
	車站及基地範圍，目前僅針對未來可能涉及的地號進行敏感區位確認(參見『評估書(定稿本)』附錄二)，因本計畫刻正辦理綜合規劃及環境影響評估，後續待環評審查通過後，以及行政院核定本計畫後，才會撥付預算進行後續設計工作，仍須先經過基本設計以及細部設計後，方可確定本計畫路線、車站與維修基地開發範圍，此時約為環評階段過後約2、3年，才會依據確定的路線、車站與維修基地的範圍，與涉及開發範圍的民眾進行徵收的過程。 2.有關本計畫沿線經過之區域，高鐵路廊以盡量減少拆遷為原則，並盡量降低對既有農地之影響，若與現況台鐵路廊平行，將導致大量拆遷無法執行，而民眾擔心受影響之土地其剩餘土地因面積過小、形勢不整，致不能為相當之使用者，得於完成協議價購後後1年內向本計畫申請一併價購。本計畫將邀請申請人及相關單位訂期實地會勘，參照土地徵收條例第8條有關一併徵收准駁要件認定是否符合一併價購。如若未達成協議，以徵收方式取得，致殘餘部分土地面積過小或形勢不整，致不能為相當之使用者，依土地徵收條例第8條規定，土地所有權人得於徵收公告之日起1年內，用書面方式向該地縣市政府申請一併徵收，逾期不予受理。該地縣市政府亦將訂期通知各申請人實地會勘，凡經認定符合規定之土地，本計畫將依程序向內政部申請一併徵收。另考量部分土地所有權人不熟悉一併價購或一併徵收申請方式，未來於辦理簽約或補償費發放現場，將提供申請書，土地所有權人可於現場填具提出申請交由現場工作人員，或郵寄至該地縣市政府或本計畫，而本階段仍屬於前期的環境影響評估階段，還未到後續實際範圍確認進行徵收的階段，還望您理解。
九、黃惠慈議員	
為了宜蘭發展全力支持高鐵延伸宜蘭，增加軌道建設，提升宜蘭和都會區的聯絡路廊，增加交通便捷。	敬悉。
十、吳O進先生	
全力支持高鐵延伸宜蘭，增加交通便捷，	敬悉。

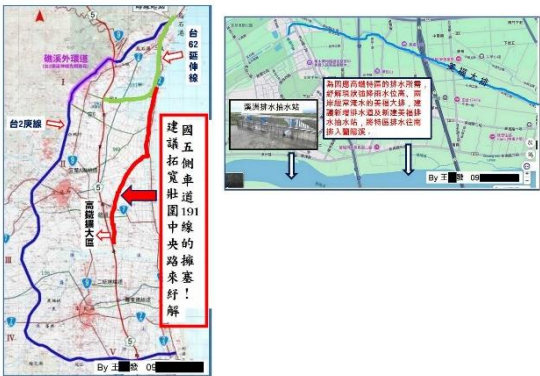
表達意見	處理說明
全力支持。	
十一、礁溪鄉白雲村 陸天賜村長	
1.直線鐵路才不會浪費土地，現有鐵路東移。 2.如果以高鐵方案一頭城及礁溪徹底被邊緣化，往後是一片死城。 3.高鐵勢必跨越高速公路，破壞整體蘭陽地貌。 4.如是直線鐵路方案對經費能節省。 5.如是直線鐵路一從東部往台北列車能直接銜接避免換車之苦。 6.能以長遠角度，能真心關懷，愛護這片世代要立足生活的土地，不要製造文明垃圾連累後代子孫。 7.直線鐵路能夠改善立體化現有平交通。	感謝陸村長的意見 1.北宜高鐵完成後尖峰時段依需求可發 5 班/小時，臺鐵可於宜蘭端加發往宜花東班次，有效減緩臺鐵樹林七堵間容量不足問題。未來於北宜間廊帶將有臺鐵及高鐵共四軌之軌道系統，健全東部鐵路網，滿足東部旅運需求及提供多元化之快慢旅運服務。直鐵完成後，仍須與西幹線共用樹林-南港路廊，營運班次密度受調度限制，尖峰小時實際增加 1 班均由南港發車，仍需於南港車站轉車才能接駁到台北以南的目的地。因此高鐵為較佳運具。 2.未來高鐵宜蘭站將與臺鐵新設車站共站，民眾可以方便往來臺鐵沿線。站區也將設置高鐵公車轉運站，現行公車路線可以停靠接駁，亦能以高鐵站為端點新闢公車路線以服務往來各地區的旅客。於站區周邊設置自行車租賃站、共享運具停車場等，提供旅客更多選擇。 3.以經濟效益分析角度來看，北宜高鐵相較北宜直鐵，雖然建設成本較高，但同時也能創造更多的效益，同時有較高之益本比，詳請見『評估書（定稿本）』章節 9.1.3。 4.臺鐵樹林—八堵間為西部幹線及東部幹線之重疊營運區間，現況尖峰小時之路線使用率已達飽和，且多以地下化難以提升軌道容量，因此亟需另闢新線以提升軌道運輸量能。未來北宜高鐵通車後可移轉臺鐵旅次，改善臺鐵東部地區一票難求之情況，臺鐵也能加開區間車，提升東北角次要車站的班次，滿足居民基本運輸需求，帶動沿線區域發展。此外高鐵延伸宜蘭，將與臺鐵高架化新設車站採共站型式服務，臺、高鐵間轉乘便利，屆時搭乘高鐵之旅客可以藉由臺鐵快速串連至宜蘭各鄉鎮。 5.此外，有關頭城、礁溪的鐵路高架化，雖然與本計畫開發沒有直接關係，但是依據意見將轉知宜蘭縣政府，倘須重啟頭城、礁溪的鐵路高架化可行性研究，鐵道局將補助經費進行評估執行。

表達意見	處理說明
十二、礁溪鄉德陽村 何衍財村長	
(一)建築高鐵面對蘭陽平原沿線對礁溪東側的環境及景觀衝擊還蠻大的，不妨先規劃直線鐵路，對鐵路平交道瓶頸，影響交通暢通及地方繁榮。 (二)建築直鐵經費低，效益較高鐵高，因此蘭陽縣民喜歡直鐵先改建完成後，再新建高鐵。	感謝何村長的意見，北宜高鐵完成後尖峰時段依需求可發 5 班/小時，臺鐵可於宜蘭端加發往宜花東班次，有效減緩臺鐵樹林七堵間容量不足問題。未來於北宜間廊帶將有臺鐵及高鐵共四軌之軌道系統，健全東部鐵路網，滿足東部旅運需求及提供多元化之快慢旅運服務。直鐵完成後，仍須與西幹線共用樹林-南港路廊，營運班次密度受調度限制，尖峰小時實際增加 1 班均由南港發車，仍需於南港車站轉車才能接駁到台北以南的目的地。因此高鐵為較佳運具。
十三、守護宜蘭工作坊農民代表 李 O 菁代表	
宜蘭的交通問題是居民都希望解決的問題，不過欲解決問題不能犧牲在地鄉親的權益；針對報告書的缺失不足，提出 2 點意見： 1.未進行高鐵路廊造成農地和聚落空間切割之衝擊分析 高鐵平原路廊於玉民路以南及武暖路以北與國 5 高架路廊大致併行，將對周邊優良農地造成切割，但報告書未分析對灌溉水文、農地紋理、聚落空間、視覺景觀所造成之衝擊。 2.未進行高鐵路廊利害關係人/團體之社會溝通 高鐵平原段路廊通過頭城、礁溪、宜蘭、壯圍等鄉市鎮公所、民意機關、社區及地方團體，對於路廊用地徵收、禁限建範圍對土地權益、地方產業發展之直接利害關係及噪音振動對生活品質之衝擊，地區交通接駁轉乘之便利性等，普遍未獲相關資訊。環評前之地方說明會溝通不足，規劃內容未充分揭露，有違規劃正當性及完整性。 結論：除了報告書改進之外，此案對地方發展影響甚大的重大建設，應積極納入與地方充分溝通的程序(如聽證會)，並回歸客觀、專業的評估，而非僅由中央決策。	1.有關於農地切割或穿越之問題，本計畫工程路線規劃原則為優先使用公有地、減少徵收私有地及建築物拆遷，已儘量避開既有建築，方符合用地取得作業之公益性、必要性、適當性、合理性及合法性，目前規劃路線為建築物拆遷及用地最小之方案，使其對民眾權益影響最小，符合前述原則。未來計畫路線開闢後，對沿線周邊聚落、農業使用等土地利用型態仍有一定之限制，經初步規劃本計畫路線範圍內，由於工程以高架橋型式為主，大幅減低生物阻隔及聚落切割，周邊土地仍可保留原使用，並降低對當地環境及土地使用之影響，避免影響周邊農地之完整性。而針對被阻斷之既有農路，規劃替代道路空間，恢復原農路通行功能，以不影響既有橫交道路通行為原則，並依「農業主管機關同意農業用地變更使用審查作業要點」辦理農地使用變更及土地取得事宜，並依非都市土地使用管制規則辦理用地變更事宜。 2.依鐵路兩側禁建限建辦法規定高速鐵路兩側限建範圍，包括路線段自高架橋、隧道、路堤路塹段結構物外緣起算基點水平淨距離六十公尺以內之範圍；機廠段限建範圍自鐵路設施結構物或側牆外緣起算水平淨距離六十公尺以內之範圍。限建範圍公告後，並非無法於限建範圍內興建房屋，而是須依鐵路兩側禁建限建辦法第 7 條之規定起造人應於申請執照或許可時，檢具相關文件，由各該建築機關會同交通部審核後發給之。另依

表達意見	處理說明
	鐵路兩側禁建限建辦法第 6 條之規定禁建範圍公告實施前已存在之合法建築物、工程設施或廣告物其不妨礙鐵路興建或行車安全者，得按現狀使用；除得修繕或拆除外，不得增建或改建。其修繕或拆除方式應由當地直轄市或縣(市)政府會同交通部審核之。 3. 本計畫已針對施工期間營建噪音及營運期間高鐵行駛交通運輸噪音、豎井通風口噪音、維修機廠工廠噪音進行評估，評估結果詳參閱『評估書（定稿本）』7.1.6 節，依評估結果已研提規劃設計階段及施工期間之防音措施摘述如下，以降低噪音衝擊，詳參閱 5.1 節六及 5.2 節七： (1) 施工期間 • 於挖土機、推土機、震動壓路機、手持式混凝土振動機及抽水器等作業時，將採用低噪音機型或音源包覆吸音降低施工噪音影響。 • 依環境監測計畫於工區周界進行噪音量測，如超出營建工程噪音管制標準，責成承包商須採取適當防制措施(如重新安排施工時程、採用低噪音振動之施工機具、工法及隔吸音設施(如隔音罩、隔音牆、組合式防音屋…等)，以減輕營建噪音之影響。 • 維持施工運輸道路平整，以減低車輛行駛路面跳動所產生噪音振動。 • 運輸車輛避開尖峰時段，以降低對運輸道路尖峰時段噪音之衝擊。 • 限制運輸卡車經過社區、學校時之行駛速度，並禁鳴喇叭。 (2) 規劃設計階段 • 已針對超標路段研提噪音改善設施，於近噪音敏感受體側之胸牆上設置直立式隔音牆，詳參閱表 5.1-4。 • 於未設置隔音牆路段之高架路線沿線須預留於軌道側加鋪吸音材料或設置隔音牆(不含胸牆)之荷重、承受風壓及空間。 • 於超標通風口位置進行減噪措施，設置消音箱或消音百葉或其他等防音措施，以符合所屬「營業場所噪音管制標準」。 • 隧道口鄰近住宅路段之結構反射面(如牆

表達意見	處理說明
	面、步道及道床等)貼附吸音材,且隧道長度超出 1,000 公尺以上須於隧道口設置入口罩頂或假隧道或設通風孔等防制措施。 - 計畫沿線行經宜蘭縣之高架段兩側零星住戶且屬合法建築物者,將依設計階段評估結果針對高鐵交通噪音超標住戶研提減輕對策,例如:於營運或管理範圍內改善交通噪音(設置隔音牆等);或與超標住戶溝通,於達成協議後輔導零星住宅設置隔音門窗或消音器或其他等防音設施,經目的事業主管機關及主管機關備查後進行作業。 - 規劃於洗車設備、列車檢修及駐車廠附近設置隔音罩、隔音牆或其他具隔音效果之防音設施(至少 10dB 減音量)等。後續設計階段將依「新訂高鐵宜蘭車站特定區都市計畫」重新檢討噪音評估結果及防制措施。
十四、李 O 隆先生	
1.對於當地土地原有權人的意見,希望能透明的回覆給意見反應人。 2.我為壯圍鄉新福 7 路 10 號附近的居民,其為高鐵維修站的計畫終點,該區域原排水及交通就不良,希望交通部評估時可評估在內。 3.維修站範圍到底為何?	感謝李先生的意見,配合高鐵延伸宜蘭駐車及檢修需求,於國 5 西側、蘭陽溪北側設置維修基地。維修基地面積約 12.5 公頃,將配合設置滯洪池降低周遭地區淹水風險;本計畫路線範圍內,由於工程以高架橋型式為主,大幅減低生物阻隔及聚落切割,周邊土地仍可保留原使用,並降低對當地環境及土地使用之影響,避免影響周邊農地之完整性。而針對被阻斷之既有農路,已有規劃替代道路,以不影響既有道路通行為原則。
十五、杜 O 在先生	
建請交通部上級行政機關及內政部國土署以民意為依歸,地方尊重中央配合草案,盼以地下捷運 3、4 層深,亦配合民是主人翁。勿理會政策建商炒地皮,尊重地質專家作詳細綜合評估,不要凌駕專業民意(宜蘭 A 道交流道瑪璘 400 多公頃重劃區產業園區特區分佈南北均衡適宜,一甲子被限縮未結偏釋放土地,羅東工保地以結偏,釋放土地以發展新市鎮),國土署以公文告知本人,(我土地實踐一段 1082、1083 兩筆土地『已非農業發展區』,現況已餐廳民	感謝杜先生的意見,高鐵宜蘭路段受限地質鬆軟以及地下水位過高,故不適宜採用地下化結構。而計畫沿線行經地質敏感區域範圍,皆進行完整之地質敏感區安全評估,並依據不同的地形地質條件,考量相對應的因應對策,包含地盤改良、減少隧道洞口開挖範圍、灌漿岩栓或預力岩錨等,並進行施工中及營運期間地質安全監測,以避免地質影響本計畫開發。此外,本計畫主要係開發高鐵計畫,針對高鐵之路線、車站及維修基地辦理環境影響評估,而有關高鐵特定區計畫,雖與車站及維修基地

表達意見	處理說明
宿、工商住宅區十之八九要發展，請宜蘭縣政府務實地方繁榮帶動經濟發展(城鄉發展區)，高鐵盼地下化捷運，擴大鄉鎮市地重劃，直轄市宜縣市政府通盤檢討地下徵收條件辦理 5 年 1 次研議調整，也請審慎評估交流道匝道分流改善計畫，區域災害淹水潛勢區，地殼鬆動等評估，不可草率。地方重大建設是後代子孫萬寧丹，不要凌駕民意專業。上開上述理由請中央行政院內政部重視，謝謝感恩。	有所相連，惟兩個計畫除了主要辦理機關不同外，依循的法規也不同。因本計畫為高速鐵路開發計畫，依環評法相關規定，主要針對開發範圍之路線、車站及維修基地進行環境影響評估，藉以達成環境保護之目的；而高鐵特定區則係由宜蘭縣政府主導及統籌辦理，本計畫將參酌並轉知民眾對於特定區的意見，故相關後續徵收程序皆將由宜蘭縣政府進行辦理，再麻煩您商榷。
十六、陳 O 通先生(計畫路段路線地主)	
(一)須要了解土地被收回情況。 (二)如有持分土地，如何收回(徵收)。 (三)何時可以被通知徵收情況。 (四)實際工程方案之進度。	感謝陳先生的意見 1.本計畫工程用地範圍內之土地取得程序，係以土地徵收及協議價購方式為主，惟依「土地徵收條例」第 11 條規定，需地機關應先依「土地徵收條例」、「臺北市舉辦公共工程拆遷補償自治條例」、「新北市興辦公共工程用地地上物拆遷補償救濟自治條例」及「宜蘭縣興辦公共工程建築改良物拆遷補償自治條例」等相關作業規定辦理協議價購，進行合理、合法之補償，地價補償將委由不動產估價師依據不動產估價技術規則等相關規定辦理協議市價查估，並依據土地徵收補償市價查估辦法辦理徵收市價查估，同意價購則辦理產權移轉登記。若協議價購不成，始得辦理徵收程序，依「土地徵收補償市價查估辦法」進行價格評定後，提送地價評議委員會審議通過，土地徵收計畫報送內政部核定後，則始得發放徵收公告及補償費。後續待環評通過後完成細部設計確認開發範圍後，將另召開協議會詳予說明，並將依土地登記謄本上所載之持分比例辦理取得。 2.本計畫於環評通過後，經行政院核定綜合規劃後，約 2 年進行基本設計及細部設計，並進行用地取得約 4 年後進行動工，預估工期約 98 個月後完工通車。
十七、林 O 乾先生	
一、請環評快通過。 二、請高鐵延伸宜蘭快作。	敬悉。
十八、王 O 發(壯圍壯五社區前理事長)	
1.增建美福抽水站，引特區排水入南邊蘭陽溪。	感謝王理事長意見 1.依據宜蘭縣政府 108 年「流域綜合治理計畫

表達意見	處理說明
2.拓寬壯圍中央路接台 62 延伸線 如附件 	-宜蘭縣區域排水美福排水系統-建業排水規劃檢討」，其治理方案為檢討鐵路東側排水將流入新設蘭陽抽水站後匯入蘭陽溪，目前蘭陽抽水站發包日期暫估為 116 年底，預計發包後 4 年完成蘭陽抽水站建置，故本計畫車站及維修基地預定地排水配合該治理方案，排入蘭陽抽水站後匯入蘭陽溪。 2.有關拓寬壯圍中央路接台 62 延伸線，現掌握宜蘭縣政府針對宜蘭整體路網規劃朝四縱六橫研擬，未來可透過宜 6 線、宜蘭 A 聯絡道、台 2 庚延伸線等道路建設，紓解宜蘭縣內交通問題。
十九、許 O 豪先生 請回應： 請問：目前宜蘭高鐵車站周圍區段徵收開發計畫範圍是多少？ 主管機關為何？ 是否有增加到 400 公頃，是否重新環評？ 若增加到 400 公頃，是否重新環評？ 請用 email thank you	感謝許先生的意見 本計畫主要係開發高鐵計畫，針對高鐵之路線、車站及維修基地辦理環境影響評估，而有關高鐵特定區計畫，雖與車站及維修基地有所相連，惟兩個計畫除了主要辦理機關不同外，依循的法規也不同。本計畫依環評法規定，針對開發範圍之路線、車站及維修基地進行環境影響評估，藉以達成環境保護之目的；而高鐵特定區則係由宜蘭縣政府主導及統籌辦理，高鐵特定區範圍將配合都市計畫另案規劃，後續徵收程序亦將由宜蘭縣政府執行，相關拆遷及安置措施亦由該案規劃辦理，屆時其將依程序辦理都市計畫公聽會進行說明，因此有關高鐵特定區相關意見，本計畫將參酌並轉知宜蘭縣政府，再麻煩您商榷。
二十、李 O 昌先生 1.交通為實業之母，所以為了台灣及宜蘭整體發展，興建宜蘭高鐵，誠刻不容慢，所以要即刻興建，不應拖延。 2.宜蘭高鐵應朝向桃園青埔高鐵特區 490 公頃的方向，因為宜蘭高鐵特區須能考慮納入以下 3 點： (1)在蘭宜高鐵設立維修機地，設立高科技研發中心或總部，讓高鐵維修國產化。 (2)設立全國最大之會展中心或國際會議中心。 (3)立法院遷建宜蘭高鐵特區，至少規劃	感謝李先生的支持，本計畫主要係開發高鐵計畫，針對高鐵之路線、車站及維修基地辦理環境影響評估，而有關高鐵特定區計畫，雖與車站及維修基地有所相連，惟兩個計畫除了主要辦理機關不同外，依循的法規也不同。本計畫依環評法規定，針對開發範圍之路線、車站及維修基地進行環境影響評估，藉以達成環境保護之目的；而高鐵特定區則係由宜蘭縣政府主導及統籌辦理，高鐵特定區範圍將配合都市計畫另案規劃，後續徵收程序亦將由宜蘭縣政府執行，相關拆遷及安置措施亦由該案規劃辦理，屆時其將依程序辦理都市計畫公聽會進行

表達意見	處理說明
30～50 公頃。 以上(1)(2)(3)三點均須設在高鐵特區內，在全國高鐵特區，僅宜蘭高鐵特區有足夠面積及條件可設立，所以能將建設一次完成在宜蘭高鐵特區設立。	說明，因此有關高鐵特定區相關意見，本計畫將參酌並轉知宜蘭縣政府。

表 8.2-2 現場勘察相關民眾、代表、有關團體意見處理說明

表達意見	處理說明
時 間：114 年 3 月 5 日(星期三)下午 1 時 10 分	
集合地點：計畫宜蘭車站預定地(宜蘭壯二鎮安廟古公三王旁空地)	
■現勘停留點 1：	
一、民眾 1	
我想請教一下，你們高鐵有一張圖，機廠的部分切到哪裡，現在增加了一部份，到底範圍切到哪裡？多寬多窄？要表現出來。	配合高鐵延伸宜蘭駐車及檢修需求，於國 5 西側、蘭陽溪北側設置維修基地。維修基地面積約 12.5 公頃。
二、壯圍鄉鄉長 沈清山	
交通部長官，當初你們定案在這裡，設立在這個地方我很歡迎，只是說我要報告一下，當初你們劃的那條路係 40 米，在美福村那邊，現在改為這一條過來，這個地方你們要去考慮，旁邊這是跨美福大排的橋，你們要如何去連接這個迴轉道，是不是可以稍微移動一下到清潔隊的地，那邊比較寬闊也沒有民宅。 另外你們環評有提到滯洪池設在機廠，美福大排附近集水區比較不會淹水，會淹水的係在車站東側，所以我建議滯洪池可以設置在這帶。	感謝沈鄉長的建議，本計畫為達到土地開發逕流零增量之目標，在車站及維修基地均有設置滯洪池，其位置可參閱『評估書(定稿本)』7.1.2 節的圖 7.1.2-3，車站滯洪池位於車站之東側；維修基地滯洪池位於維修基地之南側。
三、李先生	
我住在這裡，我個人非常強烈的要求，這間廟不能拆，因為我們這個工程這麼大，人家說敬天敬地敬神明，我們這間廟不拆，神明也會保佑我們宜蘭高鐵大發展；再來就是回復當初，不要往南三、四百公尺。	目前高鐵宜蘭站規劃方案並未拆遷鎮安廟，未來將納入細部設計作業中確認。
四、壯安鎮安廟總幹事 林 O 勇	
我代表鎮安廟向長官建議，不論鎮安廟要拆或不拆，希望最優先給我們答覆，因為鎮安廟已經一百年的歷史，是這個地方的信仰中心，剛剛李先生說不要拆我們也尊重，要拆不拆，希望上級最優先考量給我們一個答覆。	目前高鐵宜蘭站規劃方案並未拆遷鎮安廟，未來將納入細部設計作業中確認。
五、民眾 2	
我是住在中山路這邊的居民，我想要了解說你這個車站，要移到這邊來，有跟我們縣政中心的居民做過任何的溝通沒，因為這個影響，不是只有影響到這邊居民而已，縣政中心這邊也會有影響，為什麼沒有任	高鐵延伸宜蘭計畫於 111 年提出 4 處宜蘭設站地點，包含四城、宜蘭、縣政中心及羅東，至宜蘭召開地方說明會後，凝聚地方共識於縣政中心東南側 350 公尺處設置車站(地方折衷站)，以符合溪北及溪南居民均能就近搭乘需求，並未

表達意見	處理說明
何的溝通，我今天才第一次知道原來你的車站要設在這裡，請問這樣對我們這裡的住戶，以後的權利跟影響是什麼？可否請你們說明一下，謝謝。	有多次調整之情事。
六、民眾 3	
我要來請問一下，高鐵進入宜蘭市，是從梨木橋的海邊，還是山邊那邊，謝謝。	目前主要係從宜蘭橋的東側靠海邊那一側進入宜蘭市。
七、民眾 2（第二次發言）	
剛剛問說劃成這樣有跟我們縣政特區民眾溝通嗎？我們都沒有收到你們的說明跟溝通。	目前主要係環境影響評估階段，主要係針對高速鐵路的路線、車站及維修基地大致框列後續開發可能涉及的路線、車站及基地範圍，目前刻正辦理綜合規劃及環境影響評估，後續待環評審查通過後，以及行政院核定本計畫後，才會撥付預算進行後續設計工作，仍須先經過基本設計以及細部設計後，方可確定本計畫路線、車站與維修基地開發範圍，此時約為環評階段過後約 2、3 年，才會確定路線、車站與維修基地的範圍，後續設計階段亦將與地方民眾召開相關說明會進行溝通。
八、民眾 2（第三次發言）	
我是住在旁邊的人，是所有權人，但是你們對我的影響呢？住在這邊的人難道不會受到影響？難道只有地主會受到影響？附近的居民不會受到影響？	目前主要係環境影響評估階段，主要係針對高速鐵路的路線、車站及維修基地大致框列後續開發可能涉及的路線、車站及基地範圍，目前刻正辦理綜合規劃及環境影響評估，後續待環評審查通過後，以及行政院核定本計畫後，才會撥付預算進行後續設計工作，仍須先經過基本設計以及細部設計後，方可確定本計畫路線、車站與維修基地開發範圍，此時約為環評階段過後約 2、3 年，才會確定路線、車站與維修基地的範圍，後續設計階段亦將與地方民眾召開相關說明會進行溝通。
九、民眾 4	
這個我了解的是這個公聽會跟現場勘察之後，後續的進度是什麼？政府的後續預定的進度是走哪一步？我希望說能夠讓我們今天這麼多民眾，他能夠很清楚今天走到公聽會跟現場勘察，那下一步進到什麼程度？大家能夠安心。	目前主要係環境影響評估階段，主要係針對高速鐵路的路線、車站及維修基地大致框列後續開發可能涉及的路線、車站及基地範圍，目前刻正辦理綜合規劃及環境影響評估，後續待環評審查通過後，以及行政院核定本計畫後，才會撥付預算進行後續設計工作，仍須先經過基本設計以及細部設計後，方可確定本計畫路線、車站與維修基地開發範圍，此時約為環評階段過後約 2、3 年，才會依據確定的路線、車站與維修基地的範圍，與涉及開發範圍的民眾進行徵收

表達意見	處理說明
	的過程。
十、立法委員 陳俊宇	
謝謝我們交通部所有的主管單位，那在場還有我們吳宗憲委員、我們沈清山鄉長、還有許多關心我們這個重大交通建設的所有的鄉親，大家午安大家好。謝謝我們交通部，我相信在場所有的民眾多半關心的是這個工程會不會不見。我希望這個工程進行的過程裡面，應該是要多聽取民眾的一些意見，因為現在路線的規劃剛剛聽起來是差不多是底定，那整個工程希望能夠加緊腳步，因為在綜規的時候是不是有一些可以濃縮的部分盡量可以濃縮的，因為時間不要再拉長，盡快來進行規劃，那也可以盡快來動工，盡早來完工。我相信這是所有民眾所期待，當然在整個這個過程裡面，那我們所有的民眾的權益也要做一個適度的保障，希望說在整個工程順利完成之後，是帶給民眾一個便利的交通路網。從之前鐵路高架化的環境影響評估，當時遇到的瓶頸是土壤液化，相信這個問題跟高鐵延伸宜蘭的部分可能都是相同的，那液化的部分在鐵路高架化已經做一個工程方面的解釋，應該是沒問題，我們也希望說現在進行的二階環評可以順利的完成之後，趕快進入下一個階段，這部分要請我們鐵道局這邊能夠加緊腳步。 在選址這個地方剛剛也有提到一個部分，就是包括這個活動中心跟廟的部分我們要怎麼處理，我也希望說這個部分應該是要給在地的民眾一個比較明確的方向，因為宗教的信仰也是在地這麼久以來，可能傳承百年了，未來高鐵站設置會不會影響到我們在地民眾。這個宗教信仰在這個祭拜的過程裡面會不會影響社區使用，我們希望能夠有一個新的空間，我相信這個部分，我們應該在以現址現在這邊看的部分，希望也要納進去。 那對於未來的高鐵站在這個地方，放射性的交通路網應該要有一個比較詳細的規劃，避免未來所有的民眾要來這邊搭乘高鐵，因為這是宜蘭唯一一站，那民眾要來	感謝陳委員的意見 1.本計畫後續將分階段(設計、施工之調查精度)進行高鐵延伸宜蘭計畫沿線地質鑽探與試驗工作，詳細分析結構物承载力、液化潛能、差異沉陷、邊坡穩定等，以研擬合宜對策，初步於路堤及橋樑段可能遭遇液化、沉陷、地層承载力不足等問題，目前相關路段地質特性多由非凝聚性土壤材料(土、砂、岩塊、卵石等)組成，除施工加載期間之彈性沉陷外，壓密沉陷問題不大，大部分路段液化潛能不大，僅局部宜蘭平原段需注意液化分析，後續除採自然邊坡植生或擋土結構外，於橋台填方、緩坡及陡坡將分別考量樁基礎、直接基礎或井筒式基礎，於橋墩部分非行水區則採直接基礎，於行水區則採樁基礎、井式或沉箱基礎。 2.目前高鐵宜蘭站規劃方案並未拆遷鎮安廟，未來將納入細部設計作業確認。 3.針對未來高鐵車站周邊衍生之臨停轉乘需求，交通量雖有增量影響，經提出重要路口路段改善措施後，目標年服務水準均可達D級以上；未來亦持續與宜蘭縣政府研擬妥適之大眾運輸策略，藉由高鐵骨幹系統搭配跳蛙式快速直達高鐵站與周邊聚落之高鐵快捷公車、接駁旅客至周邊景點之觀光公車、宜蘭發車至花東之公路客運路線，同時考量高鐵班次配置公車系統班次等，以達無縫轉乘效果，提升當地大眾使用率，減少私人運具。詳請見『評估書(定稿本)』章節7.4.4。

表達意見	處理說明
搭乘高鐵時，會不會塞車？會不會交通不方便？我希望要有一個全盤的檢討跟一個方向，讓未來的這個地方是四通八達，我先做簡單的一個說明，請我們主管單位能夠採用，謝謝。	
十一、立法委員 吳宗憲	
我覺得改善宜蘭交通是朝野大家的共識，所以希望就是趕快把它做好，那現在大致上已經底定，我想我跟俊宇委員，兩個在跟中央的溝通上面就是盡力，我們兩個也好幾次共同參加一些會議，那就一起來解決宜蘭交通的問題。 其實不只這個，我們甚至還去思考替代道路、臺鐵高架，我們很多東西一起做，然後讓宜蘭這邊能夠人進來，經濟狀況一定會改善，那當然同時對於這邊的自然環境以及這邊的信仰、文化、還有這邊的人居住品質，還有將來高鐵設站之後周遭會不會有交通上面的塞車，這個都會考慮進去，那我跟俊宇兩個一定也會督促好交通部鐵道局，甚至我跟縣府這邊，我們共同溝通也都沒有障礙，也會請縣府一定要幫我們盯緊這一塊，那接下來我們還會多一些跟大家溝通的機會、一些會議，那請大家把一些想法告訴我們，我們盡量去把事情做到完美，我知道每一個公共政策的推行都有它的困難性，都有人獲利、都有人受害，那我們要讓受害的人他的損害能夠減到最小，給予足夠的補償，這是我跟俊宇一致的想法，那我們會繼續努力。	感謝吳委員的意見 1.本計畫後續將分階段(設計、施工之調查精度)進行高鐵延伸宜蘭計畫沿線地質鑽探與試驗工作，詳細分析結構物承载力、液化潛能、差異沉陷、邊坡穩定等，以研擬合宜對策，初步於路堤及橋樑段可能遭遇液化、沉陷、地層承载力不足等問題，目前相關路段地質特性多由非凝聚性土壤材料(土、砂、岩塊、卵石等)組成，除施工加載期間之彈性沉陷外，壓密沉陷問題不大，大部分路段液化潛能不大，僅局部宜蘭平原段需注意液化分析，後續除採自然邊坡植生或擋土結構外，於橋台填方、緩坡及陡坡將分別考量樁基礎、直接基礎或井筒式基礎，於橋墩部分非行水區則採直接基礎，於行水區則採樁基礎、井式或沉箱基礎。 2.目前高鐵宜蘭站規劃方案並未拆遷鎮安廟，未來將納入細部設計作業確認。 3.有關本計畫沿線經過之區域，高鐵路廊以盡量減少拆遷為原則，並盡量降低對既有農地之影響，若與現況台鐵路廊平行，將導致大量拆遷無法執行，而民眾擔心受影響之土地其剩餘土地因面積過小、形勢不整，致不能為相當之使用者，得於完成協議價購後1年內向本計畫申請一併價購。本計畫將邀請申請人及相關單位訂期實地會勘，參照土地徵收條例第8條有關一併徵收准駁要件認定是否符合一併價購。如若未達成協議，以徵收方式取得，致殘餘部分土地面積過小或形勢不整，致不能為相當之使用者，依土地徵收條例第8條規定，土地所有權人得於徵收公告之日起1年內，用書面方式向該地縣市政府申請一併徵收，逾期不予受理。該地縣市政府亦將訂期通知各申請人實地會勘，凡經認定符合規定之土地，本計畫將依程序向內政部申請一併徵收。另考量部分土地所有權人不熟悉一併價購或一併徵收申請方式，未來於辦理簽約或補償費發放現場，將提

表達意見	處理說明
	供申請書，土地所有權人可於現場填具提出申請交由現場工作人員，或郵寄至該地縣市政府或本計畫。
■現勘停留點 2：	
一、民眾 1	
請問那個滯洪池是設置在哪裡？	本計畫之滯洪池位置可參閱『評估書(定稿本)』7.1.2 節的圖 7.1.2-3，車站滯洪池位於車站之東側，有效滯洪量體為 37,500m ³ ；維修基地滯洪池位於維修基地之南側，有效滯洪量體為 18,800m ³ 。
二、民眾 2	
你們鐵道局出了兩張圖，一張圖是從對面這條水溝切過來，靠近新南路都沒有，另外一條是接到新南路，這個影響地方居民很大。	配合高鐵延伸宜蘭駐車及檢修需求，於國 5 西側、蘭陽溪北側設置維修基地，維修基地面積約 12.5 公頃。基地後續將不影響新南路通行。
三、民眾 3	
我們這邊來的都是這邊的居民，很早以前這邊就比較高地，低窪地都在這邊，你們這邊作起來的話，這邊的農地都不能播種了，一定淹大水，你滯洪池做在這邊，這邊是低窪地，做在這邊很奇怪，到時候全部的水都到美福路上，還要經過這個高速公路才會排出去，這邊淹大水還包括會淹過這邊的住戶，重要的是新南路這邊的房子到底有沒有進去？沒有進去的話，隔音牆還是綠地要出來，還是要移到中間一點，還是全部都劃進去？不能說你們只劃你們需要的地起來，其餘的就你們去自生自滅，大概這個區域你都要妥善的規劃。	1.蘭陽溪為中央管河川，其計畫洪水量採 100 年重現期距之洪峰流量作為堤防設計保護標準，針對宜蘭河匯流前之控制點，其計畫流量為 8700cms；而高速公路橋位置之河川斷面位於本計畫區之下游處，其計畫洪水位為 7.36m，左岸堤防高為 9.33m，右岸堤防高為 9.16m；本計畫區相鄰之河段左岸為壯圍堤防，右岸為五結堤防，目前河道足以通過計畫洪水量，堤高也滿足堤頂高，無待建工程措施，故於颱風季仍有足夠之保護標準。 2.配合高鐵延伸宜蘭駐車及檢修需求，於國 5 西側、蘭陽溪北側設置維修基地。維修基地面積約 12.5 公頃。基地邊界將設置綠帶及環場道路作為緩衝區，避免影響鄰近區域。 3.有關本計畫沿線經過之區域，高鐵路廊以盡量減少拆遷為原則，並盡量降低對既有農地之影響，若與現況台鐵路廊平行，將導致大量拆遷無法執行，而民眾擔心受影響之土地其剩餘土地因面積過小、形勢不整，致不能為相當之使用者，得於完成協議價購後 1 年內向本計畫申請一併價購。本計畫將邀請申請人及相關單位訂期實地會勘，參照土地徵收條例第 8 條有關一併徵收准駁要件認定是否符合一併價購。如若未達成協議，以徵收方式取得，致殘餘部分土地面積過小或形勢不整，致不能為相當之使用者，依土地徵收條例第 8 條規定，土地所

表達意見	處理說明
	有權人得於徵收公告之日起 1 年內，用書面方式向該地縣市政府申請一併徵收，逾期不予受理。該地縣市政府亦將訂期通知各申請人實地會勘，凡經認定符合規定之土地，本計畫將依程序向內政部申請一併徵收。另考量部分土地所有權人不熟悉一併價購或一併徵收申請方式，未來於辦理簽約或補償費發放現場，將提供申請書，土地所有權人可於現場填具提出申請交由現場工作人員，或郵寄至該地縣市政府或本計畫。
四、民眾 4	
我早上有參加環評公聽會，你說規劃路線都要避開建築物，可是齁，因為你這個畢竟是一個嫌惡設施，對我們當地的居民來講是一個嫌惡設施，因為我們沒有聽到說你有做剛剛像那位代表所講的，做一些什麼隔音效果或是綠化，你既然嫌惡設施做在這邊，你應該是要有一些綠化的增加面積，如果你不拆的話你應該把他這個距離拉寬一點，如果說你要問我們居民的想法，你在其他地方你說要盡量避開建築物，其實像我們住這邊的，都是很希望納入進去，我們被拆也沒關係，我是覺得說你們要來當地召開一個說明會。然後你要問我們當地，尤其是這邊的居民，不要造成任何抗性，因為整個這個景觀的部分，現在這邊都很漂亮，只有我們這一段是最醜的，而且你這條路已經很小了，每次國五進來下來就交流道直接往太平山，現在車流量是以前 40 年前的好幾倍了，所以我們歡迎你們來設這個嫌惡設置沒有關係，可是你要兼顧我們這一代的居民的意見，好不好，拜託你們。	有關本計畫沿線經過之區域，高鐵路廊以盡量減少拆遷為原則，並盡量降低對既有農地之影響，若與現況台鐵路廊平行，將導致大量拆遷無法執行，而民眾擔心受影響之土地其剩餘土地因面積過小、形勢不整，致不能為相當之使用者，得於完成協議價購後 1 年內向本計畫申請一併價購。本計畫將邀請申請人及相關單位訂期實地會勘，參照土地徵收條例第 8 條有關一併徵收准駁要件認定是否符合一併價購。如若未達成協議，以徵收方式取得，致殘餘部分土地面積過小或形勢不整，致不能為相當之使用者，依土地徵收條例第 8 條規定，土地所有權人得於徵收公告之日起 1 年內，用書面方式向該地縣市政府申請一併徵收，逾期不予受理。該地縣市政府亦將訂期通知各申請人實地會勘，凡經認定符合規定之土地，本計畫將依程序向內政部申請一併徵收。另考量部分土地所有權人不熟悉一併價購或一併徵收申請方式，未來於辦理簽約或補償費發放現場，將提供申請書，土地所有權人可於現場填具提出申請交由現場工作人員，或郵寄至該地縣市政府或本計畫。
五、鄉民代表 潘文義	
鄉民代表潘文義，我代表這邊來發言。第一個，我們當然支持你高鐵，可是你高鐵把所有好的東西全部放在宜蘭市，只把嫌惡設施、維修基地放在我們美福村範圍，那我們是次等公民嗎？而且坦白講，這樣的基地規劃，你的噪音標準到底用到什麼程度？我們會不會受到干擾，你們的維修車輛每天進出來回，我們會受到多大的干擾，	感謝潘代表的意見 1.有關維修基地主要噪音來源為列車檢修作業及洗車設備運轉產生之噪音，對附近敏感受體之運轉噪音影響結果，顯示機廠附近民宅於部分夜間時段均能音量超出「第三類工廠(場)噪音管制標準」夜間時段噪音管制標準值，詳參閱『評估書(定稿本)』7.1.6 節之表 7.1.6-18。經於洗車設備、列車檢修及駐車廠附近設置隔

表達意見	處理說明
再來，你的排水、廢棄水再利用，也沒有辦法完全符合標準，那如果沒有辦法完全符合標準，你要排到哪裡？你排到蘭陽溪，可是你曉不曉得蘭陽溪，在颱風季節它的水量是多少？你曉不曉得壯圍美福這個地帶，它如果在颱風季節的時候，我們淹水到哪裡？你們要怎麼去排？這個都是很大的一個困難。而且最重要的，你把美福路跟新南路的中間這一塊農業用地，把它劃成一個破碎的畸零地帶，那我們何苦來承受這個苦？如果說你們是堅持這樣的一個規劃方式，我相信我代表美福所有的鄉民同不同意，我們是不是抗議，我們絕對抗議，我們絕對全力抗議，因為我跟你說重大建設，我們在第幾期？但是你們要給我們一個配套，我們住在這裡的人沒有搭到車就算，搭到車也無所謂，但是我們每天要承受那個車輛的來回噪音，你們有想到嗎？是不是？所以這一點麻煩，幫我們列入重大思考，拜託鐵道局。	音罩、隔音牆或其他具隔音效果之防音設施(至少 10dB 減音量)等後，機廠附近民宅於各時段均能音量均可符合法規標準，噪音影響等級降至“輕微”以下等級(參見『評估書(定稿本)』表 7.1.6-19)。後續設計階段將依「新訂高鐵宜蘭車站特定區都市計畫」重新檢討噪音評估結果及研提適當之防制措施。 2. 蘭陽溪為中央管河川，其計畫洪水量採 100 年重現期距之洪峰流量作為堤防設計保護標準，針對宜蘭河匯流前之控制點，其計畫流量為 8700cms；而高速公路橋位置之河川斷面位於本計畫區之下游處，其計畫洪水位為 7.36m，左岸堤防高為 9.33m，右岸堤防高為 9.16m；本計畫區相鄰之河段左岸為壯圍堤防，右岸為五結堤防，目前河道足以通過計畫洪水量，堤高也滿足堤頂高，無待建工程措施，故於颱風季仍有足夠之保護標準。另外本計畫主要係針對車站及維修基地規劃排水，排水將流入新設蘭陽抽水站後匯入蘭陽溪，可參閱報告書『評估書(定稿本)』7.1.2 節之「維修基地及車站出流管制」；而高鐵特定區之相關排水規劃則由宜蘭縣政府統籌辦理。 3. 本計畫工程路線規劃原則為優先使用公有地、減少徵收私有地及建築物拆遷，已儘量避開既有建築，方符合用地取得作業之公益性、必要性、適當性、合理性及合法性，目前規劃路線為建築物拆遷及用地最小之方案，使其對民眾權益影響最小，符合前述原則。未來計畫路線開闢後，對沿線周邊聚落、農業使用等土地利用型態仍有一定之限制，本計畫路線範圍內，由於工程以高架橋型式為主，大幅減低生物阻隔及聚落切割，周邊土地仍可保留原使用，並降低對當地環境及土地使用之影響，避免影響周邊農地之完整性。而針對被阻斷之既有農路，已有規劃替代道路，以不影響既有道路通行為原則。路線核定後，將依「農業主管機關同意農業用地變更使用審查作業要點」及「非都市土地使用管制規則」辦理農地變更及土地變更，並依「土地徵收條例」辦理協議價購事宜。針對民眾擔心受本計畫路線行經所影響之土地其剩餘土地因面積過小、形勢不整，致不能為相當之使用者，得於完成買賣登記後 1 年

表達意見	處理說明
	內向本計畫申請一併價購。本計畫將邀請申請人及相關單位訂期實地會勘，參照土地徵收條例第 8 條有關一併徵收准駁要件認定是否符合一併價購。如若未達成協議，以徵收方式取得，致殘餘部分土地面積過小或形勢不整，致不能為相當之使用者，依土地徵收條例第 8 條規定，土地所有權人得於徵收公告之日起 1 年內，用書面方式向該地縣市政府申請一併徵收，逾期不予受理。該地縣市政府亦將訂期通知各申請人實地會勘，凡經認定符合規定之土地，本計畫將依程序向內政部申請一併徵收。另考量部分土地所有權人不熟悉一併價購或一併徵收申請方式，未來於辦理簽約或補償費發放現場，將提供申請書，土地所有權人可於現場填具提出申請交由現場工作人員，或郵寄至該地縣市政府或本計畫。
六、壯圍鄉長 沈清山	
我們交通部長官、秘書，我也住美福。剛才有報告過我住在這個位置，我們地方的人非常歡迎高鐵來這裡設站，先跟你報告，當初你們劃這樣的時候是劃到這裡，我們那時候第一次跟你們建議說，你要劃這樣的話，全部給他劃進去，這美福路要怎麼建，美福路到新南路中間，因為這個地方你現在把他劃成這樣，這五條道路全部被阻斷，你這裡要過來也不行，這個綜合規劃的時候要考慮，但是要怎麼讓他們能夠連通，這個距離也算蠻遠的。還有一個就是水路，水路也是都變成這樣被阻斷，這也要考慮。還有一個就是你現在這個跑下去之後，這個田都變成三角田，三角田就是它被切的時候沒有兩分半就不能蓋農舍以外，又不好耕作，再來這個住家，你劃到這裡，他太靠近的時候，是不是要留一個一定距離的綠帶。不要讓這裡的住戶，列車在跑的時候會受到干擾。我現在給你建議，宜蘭縣政府有沒有來？沒人來？因為後續的這個高鐵特區要做，以後還是要縣政府提出的分區計畫，這個部分我建議，全部給他劃進去，一次都解決，你要怎麼怎麼配套，那個就看你們處理，這些人都會歡迎你們，拜託大家共同努力，我們地	感謝沈鄉長的支持跟建議 1.配合高鐵延伸宜蘭駐車及檢修需求，於國 5 西側、蘭陽溪北側設置維修基地。維修基地面積約 12.5 公頃。未來會配合特定區都市計畫重新布設道路系統，避免道路遭受基地阻斷。 2.本計畫工程路線規劃原則為優先使用公有地、減少徵收私有地及建築物拆遷，已儘量避開既有建築，方符合用地取得作業之公益性、必要性、適當性、合理性及合法性，目前規劃路線為建築物拆遷及用地最小之方案，使其對民眾權益影響最小，符合前述原則。未來計畫路線開闢後，對沿線周邊聚落、農業使用等土地利用型態仍有一定之限制，本計畫路線範圍內，由於工程以高架橋型式為主，大幅減低生物阻隔及聚落切割，周邊土地仍可保留原使用，並降低對當地環境及土地使用之影響，避免影響周邊農地之完整性。而針對被阻斷之既有農路，已有規劃替代道路，以不影響既有道路通行為原則。路線核定後，將依「農業主管機關同意農業用地變更使用審查作業要點」及「非都市土地使用管制規則」辦理農地變更及土地變更，並依「土地徵收條例」辦理協議價購事宜。未來高鐵特定區之規劃，將依新訂都市計畫原則採區段徵收方式辦理，進行土地整體性開發。待計畫確認後邀集需用土地人及土地所

表達意見	處理說明
方就會都支持你們，感謝你。	有權人舉行公聽會，若民眾有相關意見屆時都可在公聽會上表達。 3.在維修基地配置規劃上，皆已考慮到緩衝帶，本計畫維修基地主要噪音在於列車軌道的軌道音跟廠房維修噪音，將於其周邊皆設有環廠道路做為緩衝，而在道路外圍亦有規劃綠帶進行二次緩衝，以降低維修基地對於周邊的影響。
七、新南村村長 葉慶文	
高鐵要來宜蘭，一定要正經且慎重，不能像是唐伯虎，畫鳥畫一畫全飛了，這是最重要的，不能畫一畫最後都沒有了，現在田螺走過都有得吃，基隆捷運 20 年了，高雄要到屏東三塊厝，遙遙無期，東部一條安全回家的道路，不管是國民黨還是民進黨，都是在畫大餅，講正經的，剛剛鄉長有提到，都劃起來，比較不會有問題，早期 180 公頃，再來係 400 公頃，今天突然一聽就剩 57 公頃，不可以亂來，君無戲言。	感謝葉村長的意見，本計畫主要係開發高鐵計畫，針對高鐵之路線、車站及維修基地辦理環境影響評估，而有關高鐵特定區計畫，雖與車站及維修基地有所相連，惟兩個計畫除了主要辦理機關不同外，依循的法規也不同。本計畫依環評法規定，針對開發範圍之路線、車站及維修基地進行環境影響評估，藉以達成環境保護之目的；而高鐵特定區則係由宜蘭縣政府主導及統籌辦理，高鐵特定區範圍將配合都市計畫另案規劃，後續徵收程序亦將由宜蘭縣政府執行，相關拆遷及安置措施亦由該案規劃辦理，屆時其將依程序辦理都市計畫公聽會進行說明，因此有關高鐵特定區相關意見，本計畫將參酌並轉知宜蘭縣政府。
八、壯圍鄉長 沈清山	
這個我跟鄉親報告一下，當初高鐵要來宜蘭時，第一次鐵道局劃在四城的面積是多少大家有沒有記得，400 公頃，後來劃在宜蘭，劃了 396 公頃，我如果沒有記錯的話，為什麼現在降下來剩 180 公頃，原因在哪？新聞都有報，就是上次縣長選舉時，林姿妙跟另外一個候選人選舉時，另外一個候選人說什麼你們知不知道？使用農地面積不得超過 180 公頃，所以就降下來 180 公頃，現在不是一個候選人說了算，當時他是市長，我是鄉長，我跟他一樣大，大家都同階，薪水領一樣多，他說的是話，你們也要聽我們的建議，因為我們就是住在這裡，他沒有住這邊，拜託跟縣府喬好，400 公頃都劃進去，拜託，謝謝。	本計畫主要係開發高鐵計畫，針對高鐵之路線、車站及維修基地辦理環境影響評估，而有關高鐵特定區計畫，雖與車站及維修基地有所相連，惟兩個計畫除了主要辦理機關不同外，依循的法規也不同。本計畫依環評法規定，針對開發範圍之路線、車站及維修基地進行環境影響評估，藉以達成環境保護之目的；而高鐵特定區則係由宜蘭縣政府主導及統籌辦理，高鐵特定區範圍將配合都市計畫另案規劃，後續徵收程序亦將由宜蘭縣政府執行，相關拆遷及安置措施亦由該案規劃辦理，屆時其將依程序辦理都市計畫公聽會進行說明，因此有關高鐵特定區相關意見，本計畫將參酌並轉知宜蘭縣政府。
■現勘停留點 3：	
一、民眾 1	
請問是過那邊還是這邊？請問是高架嗎？	主要係以高架型態穿越過此路段。

表達意見	處理說明
二、民眾 2	
請問用什麼方式穿越？那我的田被切了一半，會用什麼方式做補償？我是返鄉青農，如果我的田地被徵收，我要怎麼耕作？	1. 有關農地切割或穿越之剩餘土地問題，本計畫路線行經所影響之土地其剩餘土地因面積過小、形勢不整，致不能為相當之使用者，得於完成買賣登記後 1 年內向本計畫申請一併價購。本計畫將邀請申請人及相關單位訂期實地會勘，參照土地徵收條例第 8 條有關一併徵收准駁要件認定是否符合一併價購。如若未達成協議，以徵收方式取得，致殘餘部分土地面積過小或形勢不整，致不能為相當之使用者，依土地徵收條例第 8 條規定，土地所有權人得於徵收公告之日起 1 年內，用書面方式向該地縣市政府申請一併徵收，逾期不予受理。該地縣市政府亦將訂期通知各申請人實地會勘，凡經認定符合規定之土地，本計畫將依程序向內政部申請一併徵收。另考量部分土地所有權人不熟悉一併價購或一併徵收申請方式，未來於辦理簽約或補償費發放現場，將提供申請書，土地所有權人可於現場填具提出申請交由現場工作人員，或郵寄至該地縣市政府或本計畫。 2. 本計畫工程用地範圍內之土地取得程序，係以土地徵收及協議價購方式為主，惟依「土地徵收條例」第 11 條規定，需地機關應先依「土地徵收條例」、「臺北市舉辦公共工程拆遷補償自治條例」、「新北市興辦公共工程用地地上物拆遷補償救濟自治條例」及「宜蘭縣興辦公共工程建築改良物拆遷補償自治條例」等相關作業規定辦理協議價購，進行合理、合法之補償，地價補償將委由不動產估價師依據不動產估價技術規則等相關規定辦理協議市價查估，並依據土地徵收補償市價查估辦法辦理徵收市價查估，同意價購則辦理產權移轉登記。若協議價購不成，始得辦理徵收程序，依「土地徵收補償市價查估辦法」進行價格評定後，提送地價評議委員會審議通過，土地徵收計畫報送內政部核定後，則始得發放徵收公告及補償費。後續將另召開協議會詳予說明。
三、礁溪鄉長 張永德	
我們在座的中央長官，還有我們顧問公司，以及我們縣政府，還有我們所有的記者媒體，以及我們礁溪鄉，我們在地二龍村的村長，還有我們公所主秘，我們公所的	感謝張鄉長的意見 1. 本計畫工程路線規劃原則為優先使用公有地、減少徵收私有地及建築物拆遷，已儘量避開既有建築，方符合用地取得作業之公益性、必要

表達意見	處理說明
公務科長。那最主要我要表達的是我們高鐵來到宜蘭，我們的鄉親都非常的歡迎，那當然這個高鐵的整個行進的路線，會經過我們礁溪鄉，那在早上公所主秘還有科長，拿了關於規劃的資料給我看，應該對礁溪的影響是不大。我建議我們高鐵的路線，尤其是在二龍村的部分，盡量有辦法規避我們的建築物，這是規劃公司應該要做的一個部分，再來就是因為二龍村這裡有一個從清朝到現在的二龍競渡，剛才你們在簡報的時候也有提到，有關於整個生態的維護以及保存，希望你們在規劃方面能夠加以重視，還有要給我們鄉親一個知的權利，譬如說我住的地方，那可能鄰近高鐵，應該有一些你們的傳單，還是說你們前進的路線的圖，給我們當地，尤其是給我們村長，那很多鄉親會問到村長，到底我的農田、我的房子，以後可能會面臨拆遷的問題。這個都要給我們當地的民代還有我們公所知道，那我再次歡迎我們整個高鐵的整個團隊，交通部的團隊來到礁溪，那請針對我們礁溪的整個區域路線給我們好好一個規劃，我再次歡迎我們高鐵以後會來到我們的宜蘭，增加我們地方的一個發展性，感謝各位。	性、適當性、合理性及合法性，目前規劃路線為建築物拆遷及用地最小之方案，使其對民眾權益影響最小，符合前述原則。未來計畫路線開闢後，對沿線周邊聚落、農業使用等土地利用型態仍有一定之限制，本計畫路線範圍內，由於工程以高架橋型式為主，大幅減低生物阻隔及聚落切割，周邊土地仍可保留原使用，並降低對當地環境及土地使用之影響，避免影響周邊農地之完整性。而針對被阻斷之既有農路，已有規劃替代道路，以不影響既有道路通行為原則。路線核定後，將依「農業主管機關同意農業用地變更使用審查作業要點」及「非都市土地使用管制規則」辦理農地變更及土地變更，並依「土地徵收條例」辦理協議價購事宜。 2.本計畫工程用地範圍內之土地取得程序，係以土地徵收及協議價購方式為主，惟依「土地徵收條例」第 11 條規定，需地機關應先依「土地徵收條例」及「宜蘭縣興辦公共工程建築改良物拆遷補償自治條例」等相關作業規定辦理協議價購，進行合理、合法之補償，地價補償將委由不動產估價師依據不動產估價技術規則等相關規定辦理協議市價查估，並依據土地徵收補償市價查估辦法辦理徵收市價查估，同意價購則辦理產權移轉登記。若協議價購不成，始得辦理徵收程序，依「土地徵收補償市價查估辦法」進行價格評定後，提送地價評議委員會審議通過，土地徵收計畫報送內政部核定後，則始得發放徵收公告及補償費。後續將另召開協議會詳予說明。
四、二龍村村長 林素霞 大家好，我是二龍村村長，剛才我第一次拿到這個比較清楚的圖，所以我覺得高鐵要經過我礁溪，要經過我二龍村建設，我們都很歡迎。但是你經過這個地方，影響這麼大，為什麼連地方的村長，都沒有拿到這個資料？現在我再去要一張，第一，我覺得對地方的不尊重。第二，我覺得這條路經過很多溪流，真的沒辦法跨過嗎？剛剛說沒有要破壞生態，但是我站在二龍村長的立場跟村民的立場。你破壞我 227 年文化的歷史，你從我的二龍村剖過，我的競	感謝林村長的意見 1.本計畫現勘公聽會於 114 年 2 月 21 日即發文予沿線相關鄉鎮公所及村長辦公處，並公布於環境部指定之開發環評論壇上，同時亦將本計畫環境影響評估報告初稿主要章節內容上網公開予相關民眾所悉，並於 114 年 3 月 5 日上午於宜蘭大學圖資大樓召開本計畫環評公聽會。 2.此外，高鐵跨經二龍河處位屬礁溪二龍競渡河段，為避免對二龍競渡之文化活動造成影響，本計畫橋梁將採大跨徑設計，避免在深槽區落

表達意見	處理說明
渡都被你們破壞了，我希望大家可以檢討 227 年的維持，真的不是你、我、大家打拚而已，是我們的祖先、我們的歷史傳承下來，我希望大家可以尊重地方的文化。建設很重要，我也很愛你們來我們二龍建設，不過你的建設對我地方有幫忙就好了，我也希望你們說出來讓我們稍微了解，礁溪是一個觀光景點，我們沒有設站，你們已經決定了。但是你有想想嗎？到這裡會發展嗎？，土地這麼多我也沒辦法發展，你現在又從二龍競渡的河又割過去，所以我希望這部份可以對我們的村民要有交代，227 年不是你、我打拚兩年，就可以出來，謝謝。	墩，保留競渡所需河寬，設計階段也將進一步與主辦單位溝通，以融入相關文化元素；施工階段將採用懸臂工法，不影響施工區域下方競渡之文化活動。
五、礁溪鄉長 張永德	
我這裡做一點補充，因為我礁溪要爭取，都沒有高鐵站，所以在礁溪公所，跟我的議員、代表、村長爭取之後，結果我們以前的行政院院長說一句話，高鐵不要設礁溪就好，反正高鐵沒有要設站在礁溪，那不如你高鐵路線閃過礁溪，可不可以這樣規劃，你說移到海邊，你用到我礁溪的土地、拆掉我礁溪居民的房子，這是不應該的，而且高鐵這樣子對礁溪沒有第一個受益，所以我建議說，你這個高鐵的路線重新規劃，規劃到東邊去，不要從我礁溪進來，本來我一開始說，我歡迎高鐵來宜蘭，但是既然你不在礁溪設站，當然這個路過的部分，我礁溪不歡迎你，請你往這方面去思考。	感謝張鄉長的意見，本計畫高鐵延伸宜蘭計畫於 111 年提出 4 處宜蘭設站地點，包含四城、宜蘭、縣政中心及羅東，至宜蘭召開地方說明會後，凝聚地方共識於縣政中心東南側 350 公尺處設置車站(地方折衷站)，以符合溪北及溪南居民均能就近搭乘需求。未來高鐵宜蘭站將與臺鐵新設車站共站，民眾可以方便往來臺鐵沿線。站區也將設置高鐵公車轉運站，現行公車路線可以停靠接駁，亦能以高鐵站為端點新闢公車路線以服務往來各地區的旅客。於站區周邊設置自行車租賃站、共享運具停車場等，提供旅客更多選擇。高鐵路線於頭城出隧道後，以最短路徑行經礁溪鄉、宜蘭市、壯圍鄉至高鐵宜蘭站，除縮短行駛時間增加效益，亦可盡量減少徵收民地及拆遷。
六、民眾 3	
交通部鐵道局，我為了這個高鐵站，當時三年前在四城火車站那裡我也有抗爭過，本來行政院就是要通過四城，那邊的人在那邊炒地皮，今天在那個壯圍鄉長跟那個村長，尤其是那個村長，他說那邊 400 多公頃都壯圍那邊，那礁溪這邊沒有像壯圍那邊的地嗎？為什麼這邊都選不到，這邊都不用發展嗎？更何況交流道的那邊都還沒解編，你看那個彰化交流道的地方都解編了，那邊的地都是工商住宅區，這邊禁建都快一甲子了，都沒有開發的地方，宜蘭	1.本計畫高鐵延伸宜蘭計畫於 111 年提出 4 處宜蘭設站地點，包含四城、宜蘭、縣政中心及羅東，至宜蘭召開地方說明會後，凝聚地方共識於縣政中心東南側 350 公尺處設置車站(地方折衷站)，以符合溪北及溪南居民均能就近搭乘需求。未來高鐵宜蘭站將與臺鐵新設車站共站，民眾可以方便往來臺鐵沿線。站區也將設置高鐵公車轉運站，現行公車路線可以停靠接駁，亦能以高鐵站為端點新闢公車路線以服務往來各地區的旅客。於站區周邊設置自行車租賃站、共享運具停車場等，提供旅客更多選

表達意見	處理說明
交流道的地方，那是瑪璘重劃區，這附近都是餐廳，都是蓋得密密麻麻的農舍，那個地方都還沒變更。我們住在那裡住三、四十年了，我一輩子都務農，我年底的時候從地政司寫到內政部，內政部回文說你那個不是農業發展區，這樣就是城鄉發展區，宜蘭縣政府回文給我說雖然你是農二沒有錯，但是要聽那個內政部的草案，我們既然不是農業發展區，你就要變更了嘛？為什麼一甲子都還沒變更？瑪璘重劃區你重劃了一甲子了，都還沒變更，那個武蘭路、宜花線、交流道旁邊這條路，都沒人關心，要做都是做到縣政中心那邊，那是溪埔地，溪埔地能做嗎？如果土石流崩下去，七賢國小那裡，如果颱風來都會淹起來，那個地方可以做縣政中心嗎？何況，礁溪溫泉溝離四城更近，這邊都沒發展起來，發展都去那邊，我們這邊的人一定都抗議的，我們的地方都還沒解編，連保育的地方都解編了，我為了這個事情三年都吃不好睡不好，希望交通部、鐵道局、鄉長跟這些代表，大家要團結起來，礁溪不能讓大家看成三等的國民，不能讓壯圍那邊的人耀武揚威，我早上也有去那邊聽，我聽得很生氣，沒人說礁溪要發展，只有礁溪的吳鎮長去而已，都沒人去，為了選舉炒地皮，也沒有開公聽會、分區功能圖，宜蘭縣政府如果送進內政部，他有經過我們農民嗎？都沒有啊，直接說我們是農二，整甲子的都在務農，這樣對嗎？	擇。高鐵路線於頭城出隧道後，以最短路徑行經礁溪鄉、宜蘭市、壯圍鄉至高鐵宜蘭站，除縮短行駛時間增加效益，亦可盡量減少徵收民地及拆遷。 2. 本計畫主要係開發高鐵計畫，針對高鐵之路線、車站及維修基地辦理環境影響評估，而有關高鐵特定區計畫，雖與車站及維修基地有所相連，惟兩個計畫除了主要辦理機關不同外，依循的法規也不同。本計畫依環評法規定，針對開發範圍之路線、車站及維修基地進行環境影響評估，藉以達成環境保護之目的；而高鐵特定區則係由宜蘭縣政府主導及統籌辦理，高鐵特定區範圍將配合都市計畫另案規劃，後續徵收程序亦將由宜蘭縣政府執行，相關拆遷及安置措施亦由該案規劃辦理，屆時其將依程序辦理都市計畫公聽會進行說明，因此有關高鐵特定區相關意見，本計畫將參酌並轉知宜蘭縣政府。
七、民眾 4	
目前照這個路線這樣過，會遇到我們的田，我現在在這裡跟大家講，希望地政處要考慮一下，交通部要考慮一下，為什麼呢？因為我們的田 2 分 7，照這個路線下去切，我現在就不到 2 分半，如果 2 分半以上，750 坪以上，我就可以來申請配建農舍，如果只切一部分或四分之一，我這塊地就賠了，我就不能去申請配建農舍，請你們慎重考慮一下，這個農民的權益。	1. 針對民眾擔心受本計畫路線行經所影響之土地其剩餘土地因面積過小、形勢不整，致不能為相當之使用者，得於完成買賣登記後 1 年內向本計畫申請一併價購。本計畫將邀請申請人及相關單位訂期實地會勘，參照土地徵收條例第 8 條有關一併徵收准駁要件認定是否符合一併價購。如若未達成協議，以徵收方式取得，致殘餘部分土地面積過小或形勢不整，致不能為相當之使用者，依土地徵收條例第 8 條規定，土地所有權人得於徵收公告之日起 1 年內，用書面方式向該地縣市政府申請一併徵

表達意見	處理說明
	收，逾期不予受理。該地縣市政府亦將訂期通知各申請人實地會勘，凡經認定符合規定之土地，本計畫將依程序向內政部申請一併徵收。另考量部分土地所有權人不熟悉一併價購或一併徵收申請方式，未來於辦理簽約或補償費發放現場，將提供申請書，土地所有權人可於現場填具提出申請交由現場工作人員，或郵寄至該地縣市政府或本計畫。 2.依農業用地興建農舍辦法第 4 條第 2 款之規定，依法被徵收之農業用地或依法為得徵收之土地，經土地所有權人自願以協議價購方式讓售與需地機關者，土地所有權人得申請興建農舍，以自完成徵收所有權登記後三十日起或完成讓售移轉登記之日起三年內，於同一直轄市、縣（市）內取得農業用地並提出申請者為限，其申請面積並不得超過原被徵收或讓售土地之面積。
八、礁溪鄉長 張永德	
剛才那個村民提到的，你要跟他講清楚，你這個 2 分 7 的地，經過你的高鐵，我要跟大家說國速公路邊，100 米不能蓋房子，左右都不能蓋房子，這個要跟鄉親講清楚。你把我的地用一半去，我的地我要蓋房子，也不能蓋房子，我要種樹，也不能種樹，到底交通部對我們的鄉親，有什麼彌補的地方？這也要講清楚。我還是想到壯圍既然這樣爭取，你們又有其他想法，那我礁溪沒有辦法爭取，那你鐵路不要經過我礁溪，好不好？我會發動所有的鄉民、村民，我堅決反對，不是設在四城，鐵路不要經過我礁溪，對我礁溪所有的村民、鄉民都沒有益處。	依據鐵路兩側禁建限建辦法規定，「高鐵禁建範圍」均為高速鐵路徵收路權範圍，不影響民眾權益。「高鐵限建範圍」劃定原則係自高速鐵路路基或結構物外緣兩側起算 60 公尺寬之廊帶。「限建」的目的僅在於管制，使不影響高鐵結構及營運安全，即限建範圍內的建築或開發行為須事先向主管機關-交通部(鐵道局)提出申請，經審查同意後方可進行，並非限制不能進行開發。依鐵路兩側禁建限建辦法規定高速鐵路兩側限建範圍，包括路線段自高架橋、隧道、路堤路塹段結構物外緣起算基點水平淨距離六十公尺以內之範圍；機廠段限建範圍自鐵路設施結構物或側牆外緣起算水平淨距離六十公尺以內之範圍。限建範圍公告後，並非無法於限建範圍內興建房屋，而是須依鐵路兩側禁建限建辦法第 7 條之規定起造人應於申請執照或許可時，檢具相關文件，由各該建築機關會同交通部審核後發給之。另依鐵路兩側禁建限建辦法第 6 條之規定禁建範圍公告實施前已存在之合法建築物、工程設施或廣告物其不妨礙鐵路興建或行車安全者，得按現狀使用；除得修繕或拆除外，不得增建或改建。其修繕或拆除方式應由當地直轄市或縣(市)政府會同交通部審核之。

表達意見	處理說明
九、二龍村村長 林素霞	
我希望你再跟我們說，不是告知，是要有討論的餘地。你如果只用告知，其實你通知我，我就是強制執行，這樣就好了，對不對。再來我二龍村很不簡單有一間餐廳，有一個麻糬親子工廠，還有我很重要的二龍競渡，你卻要剖過這個中央，我有一種感覺，這樣有意要破壞我二龍所有的命脈，因為你別的位置可以去，海邊也可以去，前面沒有民宅的你也可以去，你偏偏就是要去二龍村最重要的中心，你看，我現在有一間鐵板燒，一間麻糬親子工廠，好不容易帶動我二龍的發展，還有我二龍競渡最重要的地方，你就剛好從這裡剖過嘛？你說你對高速公路那個方向，好像也不盡然嘛，你往海邊走，也不是嘛。這就是我們發展的地方，我希望你們思考思考，因為村民是有聲音的，不是說你們寫寫。我希望，不是告知，如果只是告知，真的不用浪費大家的時間，用一句話通知就好了。所以，如果你要真的要從這個二龍河，希望專家、學者、我們這裡的人，大家做好一點，讓我二龍可以慢慢來發展，不要幾十年、幾百年好不容易傳承下來的事業，又帶動周邊的工程跟餐廳，結果呢？你自己看，你剛好剖過我這裡所有現在最重要的發展的地方。	感謝林村長的意見，高鐵跨經二龍河處位屬礁溪二龍競渡河段，為避免對二龍競渡之文化活動造成影響，本計畫橋梁將採大跨徑設計，避免在深槽區落墩，保留競渡所需河寬，設計階段也將進一步與主辦單位溝通，以融入相關文化元素；施工階段將採用懸臂工法，不影響施工區域下方競渡之文化活動。
■現勘停留點 4：	
一、民眾 1	
從這個路線，基本上這邊有一區很老的房子，從移民時代就開始在這邊群居，這個路線基本上雖然跳過，但是影響到這邊的土地開發，影響到這邊的老百姓的權利，希望說是不是有什麼其他的補救辦法，我知道高架下面不能蓋房子，也有他的寬度，這是我的第一個建議，因為我是當地人。	依據鐵路兩側禁建限建辦法規定，「高鐵禁建範圍」均為高速鐵路徵收路權範圍，不影響民眾權益。「高鐵限建範圍」劃定原則係自高速鐵路路基或結構物外緣兩側起算 60 公尺寬之廊帶。「限建」的目的僅在於管制，使不影響高鐵結構及營運安全，即限建範圍內的建築或開發行為須事先向主管機關-交通部(鐵道局)提出申請，經審查同意後方可進行，並非限制不能進行開發。依鐵路兩側禁建限建辦法規定高速鐵路兩側限建範圍，包括路線段自高架橋、隧道、路堤路塹段結構物外緣起算基點水平淨距離六十公尺以內之範圍；機廠段限建範圍自鐵路設施結構物或側牆外緣起算水平淨距離六十公尺以內之範

表達意見	處理說明
	圍。限建範圍公告後，並非無法於限建範圍內興建房屋，而是須依鐵路兩側禁建限建辦法第 7 條之規定起造人應於申請執照或許可時，檢具相關文件，由各該建築機關會同交通部審核後發給之。另依鐵路兩側禁建限建辦法第 6 條之規定禁建範圍公告實施前已存在之合法建築物、工程設施或廣告物其不妨礙鐵路興建或行車安全者，得按現狀使用；除得修繕或拆除外，不得增建或改建。其修繕或拆除方式應由當地直轄市或縣(市)政府會同交通部審核之。
二、宜蘭縣議員 賴良洲	
如果高架上來的話，你的噪音會不會影響到我們居民。第二點就是你行經的路線，居民周遭旁邊有多寬可以蓋房子，經過農民的田地時，本來可以蓋農舍，但是高鐵經過後就沒辦法蓋農舍，希望中央要去注意這些事情對農民他們的權利跟噪音的問題。	感謝賴議員的意見 1. 本計畫已針對高鐵行經沿線噪音敏感受體代表點之交通運輸噪音影響，共 18 處 77 個樓層數，經評估防制前超出法定標準及須研提減輕對策之敏感受體共計 3 處分別為「新北市汐止區橫科里大同路一段旁民宅」、「新北市汐止區樟樹里勤樸天際大廈」及「宜蘭縣宜蘭市南津里縣政御品社區」，於 3 處近噪音敏感受體側之胸牆上設置直立式隔音牆後，所有代表點噪音量均可符合「陸上運輸系統噪音管制標準」第七條規定之高速鐵路交通噪音管制標準，且均可降至無須研提減輕對策之影響等級，詳參閱『評估書（定稿本）』7.1.6 節二、（一）。除設置直立式隔音牆防音措施外，研提具體減輕措施摘述如下，詳參閱 5.1 節六： • 高架路線沿線須預留於軌道側加鋪吸音材料或設置隔音牆（不含胸牆）之荷重、承受風壓及空間。 • 於超標通風口位置進行減噪措施，設置消音箱或消音百葉或其他等防音措施，以符合所屬「營業場所噪音管制標準」。 • 隧道口鄰近住宅路段之結構反射面（如牆面、步道及道床等）貼附吸音材，且隧道長度超出 1,000 公尺以上須於隧道口設置入口罩頂或假隧道或設通風孔等防制措施。 • 計畫沿線行經宜蘭縣之高架段兩側零星住戶且屬合法建築物者，將依設計階段評估結果針對高鐵交通噪音超標住戶研提減輕對策，例如：於營運或管理範圍內改善交通噪音（設置隔音牆等）；或與超標住戶溝通，於達成協議後輔導零星住宅設置隔音門窗

表達意見	處理說明
	或消音器或其他等防音設施，經目的事業主管機關及主管機關備查後進行作業。 • 規劃於洗車設備、列車檢修及駐車廠附近設置隔音罩、隔音牆或其他具隔音效果之防音設施(至少 10dB 減音量)等。後續設計階段將依「新訂高鐵宜蘭車站特定區都市計畫」重新檢討噪音評估結果及防制措施。 2. 依鐵路兩側禁建限建辦法規定高速鐵路兩側限建範圍，包括路線段自高架橋、隧道、路堤路塹段結構物外緣起算基點水平淨距離六十公尺以內之範圍；機廠段限建範圍自鐵路設施結構物或側牆外緣起算水平淨距離六十公尺以內之範圍。限建範圍公告後，並非無法於限建範圍內興建房屋，而是須依鐵路兩側禁建限建辦法第 7 條之規定起造人應於申請執照或許可時，檢具相關文件，由各該建築機關會同交通部審核後發給之。另依鐵路兩側禁建限建辦法第 6 條之規定禁建範圍公告實施前已存在之合法建築物、工程設施或廣告物其不妨礙鐵路興建或行車安全者，得按現狀使用；除得修繕或拆除外，不得增建或改建。其修繕或拆除方式應由當地直轄市或縣(市)政府會同交通部審核之。依農業用地興建農舍辦法第 4 條第 2 款之規定，依法被徵收之農業用地或依法為得徵收之土地，經土地所有權人自願以協議價購方式讓售與需地機關者，土地所有權人得申請興建農舍，以自完成徵收所有權登記後三十日起或完成讓售移轉登記之日起三年內，於同一直轄市、縣(市)內取得農業用地並提出申請者為限，其申請面積並不得超過原被徵收或讓售土地之面積。
三、環評委員 邱祈榮	
我想請問一下，你們隧道口施工便道怎麼做？你們旁邊這些山崩地滑敏感區，怎麼去確保他的情況？這個坑以後在施工的時候會不會去影響到？最主要是施工便道，因為今天是隧道口，你們要挖多大的地去操作，你們也知道這個是山崩地滑地質敏感區啊。那你施工便道要從哪裡上去？我再提一次，你們環評書進來，你一定要畫上去，你便道從哪裡做？會不會影響到哪裡？	感謝邱委員的意見，本計畫施工便道以棧橋形式設置，可降低開發量體減少對邊坡擾動，便橋係依地形坡度以之字形方式爬升至隧道洞口工作面，並將盡量避開地質敏感區為原則設置，惟若無法迴避將設置臨時坡面保護設施(格框、噴凝土、岩栓及截排水溝)，以確保邊坡穩定，而不致有影響邊坡安全之情形，相關施工便道皆已規劃納入環評書件中。

表達意見	處理說明
四、宜蘭縣議員 林詩穎	
基本上是這樣，對頭城而言，其實高鐵的站就只有宜蘭一個站，其他經過的部分，都是土地原貌的部分有一些改變，包含剛剛講的高架的狀況，土地的禁建的範圍，以及往外還可以蓋的部分，都需要再經過個案來做一個確定釐清可不可以蓋。我認為這些東西不應該是在後端才在討論，對頭城而言，光是一個隧道，水文的部分都受影響，這部分我們要先釐清。再來從這個方向過去，那邊都是農田農地，高架的狀況下勢必對於農田變成是一個破碎型的狀況，這部分你們都不能跟我們講說都是個案之後來處理，而且剛剛說法，都沒有挖地下室，所以一般的農舍，一般禁建區蓋就是大概都會過，但最後是每個個案我們要去面對公部門做審查的部分，這東西都應該在前置就要有一個通盤的方向，才有後續個案的問題來做處理，不是一句話、兩句話這樣。這部分是我們的意見，可能還要再清楚一點。剛剛說我們都沒有挖地下室，不會影響它的結構性？意思是說每個個案你去申請，大部分都沒有挖地下室就絕對會過，基本上你的說法是這樣，但是問題是後面發生，誰可以承諾這些東西是你講的一樣沒問題，他沒有挖地下室，沒有安全結構的問題，你禁建外都可以蓋，到時候地方要怎麼做，承受的是每個個案，是個體的受災戶，他要如何在他的可以蓋的地，他的權限被剝奪。 那你們跟宜蘭縣政府的建設處，有沒有針對用西部的高鐵的部分有告訴他們，這些部分在未來在審建照的時候都有一些依循，也要讓宜蘭縣政府的建設處未來面對到民眾在申請的時候，這些東西都要確定縣政府的狀況及民眾的部分。	感謝議員提醒 1.依鐵路兩側禁建限建辦法規定高速鐵路兩側限建範圍，包括路線段自高架橋、隧道、路堤路塹段結構物外緣起算基點水平淨距離六十公尺以內之範圍；機廠段限建範圍自鐵路設施結構物或側牆外緣起算水平淨距離六十公尺以內之範圍。限建範圍公告後，並非無法於限建範圍內興建房屋，而是須依鐵路兩側禁建限建辦法第 7 條之規定起造人應於申請執照或許可時，檢具相關文件，由各該建築機關會同交通部審核後發給之。另依鐵路兩側禁建限建辦法第 6 條之規定禁建範圍公告實施前已存在之合法建築物、工程設施或廣告物其不妨礙鐵路興建或行車安全者，得按現狀使用；除得修繕或拆除外，不得增建或改建。其修繕或拆除方式應由當地直轄市或縣(市)政府會同交通部審核之。依農業用地興建農舍辦法第 4 條第 2 款之規定，依法被徵收之農業用地或依法為得徵收之土地，經土地所有權人自願以協議價購方式讓售與需地機關者，土地所有權人得申請興建農舍，以自完成徵收所有權登記後三十日起或完成讓售移轉登記之日起三年內，於同一直轄市、縣(市)內取得農業用地並提出申請者為限，其申請面積並不得超過原被徵收或讓售土地之面積。 2.此外，有關相關禁限建申請之權益與案例，本計畫將轉知宜蘭縣政府，以維護後續本計畫開發沿線民眾之權益。
五、民眾 1（第二次發言）	
目前那邊舊建築就是甲建，因為目前公告地價就是他的使用價值比較高，我們農地可能會比較低，未來對這邊受到影響的土地要怎麼去做徵收補償或是怎麼去做移轉，比如說我們冬山河就是原來的舊建地	本計畫工程用地範圍內之土地取得程序，係以土地徵收及協議價購方式為主，惟依「土地徵收條例」第 11 條規定，需地機關應先依「土地徵收條例」、「臺北市舉辦公共工程拆遷補償自治條例」、「新北市興辦公共工程用地地上物拆遷

表達意見	處理說明
可以移轉到其他同類的用地，如果這樣子的話對老百姓的影響會比較小，再來就是說為什麼我們這個高速公路的高架這麼順利，就是因為當時他徵收的比例照市價去徵收，所以一般的老百姓認為，徵收的時候這邊1平方米的土地到別的地方可以買到1.2平方米，所以當初的建設是非常順利，地主基本上抗爭的比較少，因為大家有相對得到比較好的優待，比較好的待遇，所以那個不滿的心情就會減少了一點點，那當然是從我們宜蘭鄉親的立場，政府能夠體恤這邊的老百姓長期在偏鄉嘛，老百姓的生活水平會比較低，唯一可能在一些農地有這個機會，被劃為高速公路地，那他以後有相對的那些錢移到地方做一個補償。	補償救濟自治條例」及「宜蘭縣興辦公共工程建築改良物拆遷補償自治條例」等相關作業規定辦理協議價購，進行合理、合法之補償，地價補償將委由不動產估價師依據不動產估價技術規則等相關規定辦理協議市價查估，並依據土地徵收補償市價查估辦法辦理徵收市價查估，同意價購則辦理產權移轉登記。若協議價購不成，始得辦理徵收程序，依「土地徵收補償市價查估辦法」進行價格評定後，提送地價評議委員會審議通過，土地徵收計畫報送內政部核定後，則始得發放徵收公告及補償費。因此有關於用地補查作業將會參考最新實價登錄或其他公開資訊，從優從寬選擇案例進行估價，相信會獲得土地所有權人的認同，後續將另召開協議會詳予說明。
■現勘停留點5：	
一、環評委員 邱祈榮	
這條路很小，施工多久？如果這邊要打豎井，我們要去現勘，還有你們每一個隧道口，我們都要想辦法去看運土的地方，還有你的施工便道，你穿過去要經過多少個隧道口，你只要有橋都要有圖出來嘛，我希望你們把每一個要動到的施工便道通通講清楚，然後你們所有的運輸路線，通通要交代清楚，至少拍個照片，到底多遠？你施工會不會去影響它？而且這一個的話山洪來的時候，你們怎麼去處理？到時候三年多，這個居民，那個交通。	感謝邱委員的意見，因水源路二段道路狹小且會車困難，固本計畫原即未將此條道路作為運輸道路，後續隧道施工之土方將透過新闢之施工便道連接周邊較寬的道路進行運輸，而本計畫施工便道以棧橋形式設置，可降低開發量體減少對邊坡擾動，便橋係依地形坡度以之字形方式爬升至隧道洞口工作面，並將盡量避開地質敏感區為原則設置，惟若無法迴避將設置臨時坡面保護設施（格框、噴凝土、岩栓及截排水溝），以確保邊坡穩定，而不致有影響邊坡安全之情形，相關運輸路線及施工便道皆已規劃納入環評書件中。
■現勘停留點6：	
一、專家學者 張學文	
高鐵是從聯絡道下方通過嘛？跨過這條路高度是多少？淨高是多少？	高鐵係在高架聯絡道下方，然後在民權路上方通過，穿進去隧道，後續高鐵軌道面跟上方高架橋樑下距離約5.1公尺，此路段高鐵並不會用高壓電的方式，而係採壁掛式的方式，因此此處並不會設置架空線。
現場勘察提供書面意見及處理說明	
一、壯二鎮安廟總幹事 林○永(書面意見)	
壯二鎮安廟百年歷史，拆與不拆須謹慎規劃，優先考量。	目前高鐵宜蘭站規劃方案並未拆遷鎮安廟，未來將納入細部設計作業確認。

表達意見	處理說明
二、李 O 旺 先生(書面意見)	
希望高鐵維修基地能擴充範圍，降低噪音及綠化，希望新南路四段沿路受影響的房子能納入高鐵特區中，做整體的規劃，而不是盡量不拆房子，希望高鐵維修基地附近的居民，能另行召開說明會，充分了解居民的心聲。	高鐵特定區範圍將配合都市計畫另案規劃，相關拆遷及安置措施將由該案規劃辦理，也會辦理都市計畫公聽會進行說明。
三、杜 O 在 先生(書面意見)	
南北二路瑪璘重劃區一甲子百年未開發，礁溪實踐一段 1082、1083 地號 2 筆，盼能釋放解編土地為「城鄉發展區」，內政部回文並不是農業發展區，但宜蘭縣政府希望交通部內政部國土置草案辦理，希望高鐵能調整做地下捷運化。	高鐵宜蘭路段受限地質鬆軟以及地下水位過高，不適宜採用地下化結構。

表 8.2-3 第 2 場公聽會相關民眾、代表、有關團體意見處理說明

表達意見	處理說明
時 間：114 年 3 月 6 日(星期四)上午 9 時 30 分	
地 點：臺北市南港區三重活動中心 2 樓(台北市南港區興東街 1 號 2 樓)	
一、公民幫推理事長 黃 O 興	
我是公民幫推的理事長黃 O 興，很高興來參加這場公聽會，高興是高興，其實更難過，因為每次看到政府簡報，覺得這麼紮實的研究報告，是不是如同政府所說的一切美好？但在過往政治經驗裡，故事好像都不是這樣，就好像童話故事一直都沒有下集的道理。 首先介紹我們的公民幫推，公民幫推是一個由學者、專家所組成的團隊，我們期待公民參與能讓重大的組織建設得到充分溝通。我們一直認為只要能有好公民參與，這樣重大建設才能在不同的利害關係團體裡面找到一個平衡，就像剛才政府簡報所提，這些研究報告其實每一個點，每一個專業，大家都很難去掌握及面對這樣的事情，公民幫推的這些學者、專家們試著去面對這些問題，並提出一個比較專業的方向讓居民、公民理解，我們也在宜蘭辦了三場說明會。然後在頭城、宜蘭、冬山都辦了居民的說明會，然後最後在宜蘭縣議會辦了一場工作坊，再一次整合這些利害團體裡面他們所面對的問題。 在公民的聲音裡，宜蘭地區非常的關心的一件事情就是怎樣的發展才會是對宜蘭最好的發展。但是在剛剛簡報裡面也可以發現宜蘭的聲音，宜蘭的態度，他們被看到沒有被聽到，國 5 之後對宜蘭的影響是什麼？高鐵之後對宜蘭的影響是什麼？宜蘭是不是需要一個快的發展，還是一個慢的發展？在過程中我們可以看到或許因為跳過政策評估的問題，所以環評告訴我們說好，因為高鐵要這樣子。那麼我們怎麼面對這件事情，政府怎樣處理發展過程中的利害的關係？另外一件事情就是說連結西部交通，很多不同的連結方式裡面，我們怎樣去看待這些事情？最重要的事，這是一個 1800 億的預算，但是就過往的政治經驗裡，恐怕不下 3000 億，那 3000 億的選擇	感謝黃理事長的意見 1. 高鐵延伸宜蘭計畫係延續「台鐵南港至花蓮提速改善計畫」(北宜新線)初步綜合規劃、可行性研究、綜合規劃階段所累積的調查資料與研究成果，接續辦理「高鐵延伸宜蘭計畫可行性研究暨綜合規劃」，後續仍須依「行政院所屬各機關中長程個案計畫編審要點」提報可行性研究、綜合規劃及環評報告審議，並未跳過可行性研究。 2. 以經濟效益分析角度來看，北宜高鐵相較北宜直鐵，雖然建設成本較高，但同時也能創造更多的效益，同時有較高之益本比，詳請見『評估書(定稿本)』章節 9.1.3。 3. 後續北宜高鐵完成後尖峰時段依需求可發 5 班/小時，臺鐵可於宜蘭端加發往宜花東班次，有效減緩臺鐵樹林七堵間容量不足問題。未來於北宜間廊帶將有臺鐵及高鐵共四軌之軌道系統，健全東部鐵路網，滿足東部旅運需求及提供多元化之快慢旅運服務。直鐵完成後，仍須與西幹線共用樹林-南港路廊，營運班次密度受調度限制，尖峰小時實際增加 1 班均由南港發車，仍需於南港車站轉車才能接駁到台北以南的目的地。 4. 高鐵的加入能分攤北宜間路廊的運輸壓力，未來有北宜高鐵情境下，國道五號平日交通量預期減少 3.1%、假日減少 6.8%，雖無法完全解決國 5 交通瓶頸問題。仍可減輕國道五號的負擔。

表達意見	處理說明
到底是不是最好的選擇?其實在這些過程裡面還有很多不同的選項。環境影響評估對環境的影響，做什麼、不做什麼，能夠再改進什麼，都沒被細緻討論，以下提供我們簡報內容。 第一個問題就是說程序問題，因為我們少了一個政策可行性評估，原本臺鐵第一個方案是北宜直鐵，第二個方案是鐵路變成高鐵，憑空出現的方案，我們可以看到他真的解決了哪些問題?臺北有哪些問題?宜蘭有哪些問題?再過來是方案的路線選擇，宜蘭的民眾或者是當我們去宜蘭玩的時候更在意的一件事情就是時間，不是只有臺北到宜蘭時間，還有宜蘭轉乘的時間，而這些轉乘的建設該怎麼去處理?雪隧壅塞真的改善了嗎?是改善哪些事情，這也是再一次的利害關係人需要去討論的事情，那接下來大規模的土地徵收，我想昨天(宜蘭場)的衝突是滿可怕的，不只是沿線的徵收，還包括高鐵特定區的徵收，面積由 190 公頃到 400 公頃，未來發展應該是一個高鐵帶動的鑽石型發展，還是讓各個車站有更好的發展? 我們再一次的訴求一件事，公民幫推有四個如果加三個訴求，如果高鐵走平行國 5 路線、如果台鐵有了直鐵路線、如果把錢花在改善縣內交通、如果公民可以參與，跟三項訴求：一、延續宜蘭立縣以來沿線的均衡發展。二、北宜高鐵應該要納入更多的評估方案。三、應該要做充分的社會溝通。	
二、楊 O 源先生	
我叫楊 O 源是臺北市民，25 歲之前都住宜蘭，北漂到臺北來的人非常多，宜蘭的人口 50 年前 40 幾萬，現在還是 40 幾萬，你說要再弄一個新市鎮是不可能的事情，那我的結論是高铁要走直線，站體要在宜蘭站一併設計施工，弄一個高铁宜蘭新站，以後要怎麼轉車?難道要再設一個客運轉運站嗎?要把宜蘭的客運轉運站拆掉嗎?轉車要 30 分鐘，臺鐵再增加一個站的話非常的不方便，會變得非常慢，宜蘭到羅東才	感謝楊先生的意見 1. 高铁延伸宜蘭後，高铁宜蘭站將與臺鐵高架化新設車站採共站型式服務，臺、高铁間轉乘便利的情況下，高铁旅客能藉由臺鐵快速串連至各鄉鎮。本計畫亦推估高铁旅客搭乘公車客運轉乘之需求，劃設公車席位供公路客運、市區公車、國道客運停靠，並規劃設置公車客運轉運站做為發車端點，提供以高铁骨幹系統搭配跳蛙式快速直達高铁站與周邊聚落之高铁快捷公車、接駁旅客至周邊景點之觀光

表達意見	處理說明
10 公里，這個一定要考慮進去。 另外，宜蘭站從東港路到校舍路差不多 1100 公尺，林森路到前站大概有 200 公尺寬度，絕對足夠這個高鐵跟臺鐵使用，如果都不夠使用的話，後面還有退輔會榮民森林保育事業管理處土地，一定足夠使用。我從小每天上學，放學都是要穿過宜蘭站。我發現交通部早期的規劃就是把宜蘭站弄成 32 米高，而且長達兩三公里，那根本就不可行，所以宜蘭站在規劃的時候就已經被排除掉，是非常的不透明，不曉得為什麼會變成這種樣子。	公車、宜蘭發車至花東之公路客運路線進行使用，詳請見『評估書（定稿本）』章節 7.4.4。 2.在選址方面，高鐵延伸宜蘭計畫於 111 年提出 4 處宜蘭設站地點，包含四城、宜蘭、縣政中心及羅東，至宜蘭召開地方說明會後，凝聚地方共識於縣政中心東南側 350 公尺處設置車站(地方折衷站)，以符合溪北及溪南居民均能就近搭乘需求。
三、文化大學大傳系副教授 謝 O 安	
今天很高興有這個機會來參加公聽會，剛剛我進來公聽會現場的樓下有拿到這個單子，我相信大家應該都有拿到，我唸給大家聽，就是我有客戶要買宜蘭高鐵徵收地，如果你要出售，歡迎與我聯絡，這代表其實昨天的公聽會，如果大家有看到現場的狀態，幾乎都是壯圍鄉的鄉親跟宜蘭市的鄉親，大概都跟高鐵徵收有關係。 其實剛剛黃 O 興理事長也有提到，其實在公聽會有做一些評估報告，大家可以看到整張圖上宜蘭只有一站，也就是宜蘭新站，我相信很多臺北人假日去宜蘭玩的機率是蠻高的，但是回來這個塞車，都覺得是不是應該增加一些大眾運輸的量能，大家也看到其實在交通部的評估報告裡，還有北宜直鐵跟台鐵改善方案比較，金額都比高鐵的方案要降低很多。 很多人都去礁溪玩，如果以觀光的角度來看，除了礁溪之外，宜蘭還有員山鄉、還有太平山，這些大家耳熟能詳的地方，那真正改善大眾運輸的交通其實有一個非常重要的點，如果能夠增加臺鐵的運能，今天高鐵路線換成臺鐵來行走的話，再搭配列車的優化，不會比高鐵慢多少，但是卻可以帶動沿線比較均衡的發展。 如果你要去礁溪玩，我還要坐高鐵去宜蘭，還要再從宜蘭新站轉乘或是租車開到礁溪嗎？這不可能，那一定很多人還是會選擇用開車的方式到宜蘭比較偏北邊或者偏山區	感謝謝教授的意見 1.北宜高鐵完成後尖峰時段依需求可發 5 班/小時，臺鐵可於宜蘭端加發往宜花東班次，有效減緩臺鐵樹林七堵間容量不足問題。未來於北宜間廊帶將有臺鐵及高鐵共四軌之軌道系統，健全東部鐵路網，滿足東部旅運需求及提供多元化之快慢旅運服務。直鐵完成後，仍須與西幹線共用樹林-南港路廊，營運班次密度受調度限制，尖峰小時實際增加 1 班均由南港發車，仍需於南港車站轉車才能接駁到台北以南的目的地。 2.高鐵的加入能分攤北宜間路廊的運輸壓力，未來有北宜高鐵情境下，國道五號平日交通量預期減少 3.1%、假日減少 6.8%，雖無法完全解決國 5 交通瓶頸問題，仍可減輕國道五號的負擔。 3.本計畫民意調查訪問對象是以「高鐵延伸宜蘭計畫」工程範圍之所在地區之當地民眾為本次抽樣調查之母體，從當地民眾(台北市南港區、新北市汐止區、平溪區、雙溪區及貢寮區，宜蘭縣頭城鎮、礁溪鄉、壯圍鄉及宜蘭市)抽取部分當地民眾。在信心水準為 95%的情況下，抽樣誤差範圍為正負 3.46%，非一般大眾。 4.臺鐵樹林—八堵間為西部幹線及東部幹線之重疊營運區間，現況尖峰小時之路線使用率已達飽和，且多以地下化難以提升軌道容量，因此亟需另闢新線以提升軌道運輸量能。未來北宜高鐵通車後可移轉臺鐵旅次，改善臺鐵東部地區一票難求之情況，臺鐵也能加開

表達意見	處理說明
的地方來遊玩，那這個部分是不是真正能夠帶動宜蘭的周邊觀光的效益，因為觀光對宜蘭畢竟是相當重要的資源。所以優化臺鐵的選項是不是可以列入考量，為什麼直接就推動高鐵這個選項，其實我也是蠻納悶的，那在交通部的評論報告裡還講到一個重點，就是有 800 個問卷發出去，然後大概超過 7 成是支持高鐵的方案。那我可以跟各位報告，我們做民調都不會只有 800 份問卷，所以這 800 份的問卷究竟能不能代表大多數的公民、還有大多數宜蘭鄉親，或是跟高鐵相關的鄉親意見呢？其實是應該打個問號的，如果從事民調樣本數可以降低，我自己班上就有 100 個學生，大概可以佔六分之一。所以在這個部分，也請大家可以思考一下，到底高鐵的方案是不是真的適合宜蘭跟東部的轉運，因為現在去花蓮的人很多其實跟我一樣，就是開車到羅東，車丟在羅東之後就轉北迴線，很多人現在是這樣走，或是坐客運到羅東來轉運換。如果今天是延伸到東部的話，羅東其實是相當重要的轉運站，很多鄉親都跟我一樣。但如果你只是為了這個，卻忽略宜蘭整體均衡的發展，忽略了可以用更節省、更經濟的方式，讓宜蘭的鄉親還有往來臺北西部的鄉親，能夠享受到一樣快捷、一樣便利的方式，又可以不用破壞宜蘭的目前的生態跟觀光，我覺得其實大家可以把它列入。	區間車，提升東北角次要車站的班次，滿足居民基本運輸需求，帶動沿線區域發展。此外高鐵延伸宜蘭，將與臺鐵高架化新設車站採共站型式服務，臺、高鐵間轉乘便利，屆時搭乘高鐵之旅客可以藉由臺鐵串聯至宜蘭各鄉鎮。
四、輔大博物館所教授 林 O 芳	
主席、各位民意代表、各位鄉親，大家好，我是林秋芳。我本身就是住在南港、汐止很長一段時間，但是我從小出生在礁溪，現在在新莊上班。像我這樣的人其實很多，我要提的是，其實我是反對高鐵，原因是因為我十幾年來聽到都是直鐵，怎麼突然就跑出高鐵，感覺這個沒有一個過程。第二個是說原本的直鐵，進入蘭陽平原可以結合一些現有的鐵路系統，這個系統也許是高架化或是其他方式，我也同意前面那位教授，我不認識他，但全縣各區域的均衡發展是重要。回到宜蘭縣政府三十年	感謝林教授的意見 1.北宜高鐵完成後尖峰時段依需求可發 5 班/小時，臺鐵可於宜蘭端加發往宜花東班次，有效減緩臺鐵樹林七堵間容量不足問題。未來於北宜間廊帶將有臺鐵及高鐵共四軌之軌道系統，健全東部鐵路網，滿足東部旅運需求及提供多元化之快慢旅運服務。直鐵完成後，仍須與西幹線共用樹林-南港路廊，營運班次密度受調度限制，尖峰小時實際增加 1 班均由南港發車，仍需於南港車站轉車才能接駁到台北以南的目的地。 2.高鐵的加入能分攤北宜間路廊的運輸壓力，未

表達意見	處理說明
來都在談文化立縣，所以它的社區營造分布在十二鄉鎮。從頭城一路到礁溪、宜蘭、羅東、五結或是到蘇澳、南澳等等，那這些豐富的人文從史前三、四千年的考古，一直到當代藝術的發展或是社區營造的推動，宜蘭是一座博物館，這樣的概念不應該只落在羅東、宜蘭之間，那個點將來也是另外一個問題，我個人會覺得現有全世界都在談生物多樣性、文化多元化這樣的概念，去發展一個區域的文化觀光，而不是說單點觀光，事實上單點觀光跟現在沒有差很多。如果是這樣，那何必呢，你要花兩倍半的成本，甚至於要付出一個美麗的蘭陽平原，從此有一個刀疤劃在中間，你們看地圖上這樣劃過去真的很醜。我是宜蘭人，我外來的朋友來到宜蘭都說你們宜蘭好美、好山、好水，還有蘭陽平原，你到宜蘭不用到紐西蘭，到宜蘭感覺到另外一個國家。身為宜蘭人我很不願意見到蘭陽平原被劃一大刀，中間也沒有站，對於那個區域發展沒什麼好處。所以應該考慮怎樣降低成本及減少破壞生態環境的情況下，讓外來的觀光客認識宜蘭，享受我們東部美好的好山、好水、好景觀、好文化還有多元的族群發展，如馬來西亞東部都有大的區域發展定位，為什麼要那麼快來一個點觀光，這個很奇怪，根本就沒有辦法真正的進入，也沒有解決原來的問題，而且破壞了蘭陽平原，以上，謝謝。	來有北宜高鐵情境下，國道五號平日交通量預期減少 3.1%、假日減少 6.8%，雖無法完全解決國 5 交通瓶頸問題，仍可減輕國道五號的負擔。 3.未來高鐵宜蘭站將與臺鐵新設車站共站，民眾可以方便往來臺鐵沿線。站區也將設置高鐵公車轉運站，現行公車路線可以停靠接駁，亦能以高鐵站為端點新闢公車路線以服務往來各地區的旅客。於站區周邊設置自行車租賃站、共享運具停車場等，提供旅客更多選擇。
五、新富里里長 許睦燦	
主席及里長大家好，我是新富里里長，臺北到板橋都地下化了，只剩下我們新富里這一段引道還沒地下化，圍牆把我們整個新富里都圍起來。現在 LALAPORT、南港展覽館一館、二館、CITYLINK、中信，但東區門戶到我們新富里就停了，把我們新富里犧牲掉，連誠正國中都圍起來了，留著這個牆一、二十年，說要做調度站也沒有做，這圍牆還做導電、輸電用的。109 年高委員爭取高鐵把這個圍牆拆掉，112 年市府交通局規劃北宜高速興建時，採取我們建議把這段地下化，市長裁示將持續向	感謝許里長關心，富康街高鐵引道係台灣高鐵公司目前營運範圍，引道已實質營運使用中，倘若進行引道拆除，將耗費鉅額費用並影響高鐵營運安全，說明如下： 1.結構安全:高鐵引道下方有中空層隧道及臺鐵隧道與捷運隧道結構交錯配置，若拆除部份引道，將破壞現況結構穩定平衡，影響下方臺鐵及捷運隧道結構穩定及營運安全。 2.高鐵營運影響:高 25kV 電車線系統已於 105 年延伸至大坑溪東側 ATPO 自變電站，以穩定提供北部段高鐵營運電力，倘進行電車線系統地下化工程，初估施工、安裝及測試等作業

表達意見	處理說明
行政院和交通部爭取地下化。113 年配合東區門戶計畫提案，高鐵周邊道路範圍內做公辦都更，裁示將會持續向環境部還有交通局、鐵道局爭取高鐵地下化。交通部只會說茲事體大，為什麼沒跟交通局商量，只會說技術問題，臺北市都地下化了，只剩新富里還留著。	需暫停供電約 2~3 週，將影響高鐵正常營運。 3.其他系統設施:高鐵引道段接地系統、排水系統、緊急電話、防水系統、電力插座系統、消防系統等，均已延伸配置至大坑溪側，需配合檢討及拆遷。 4.防洪設計:引道牆高度係依規範規定設計，若拆除部分引道將造成高鐵、臺鐵、捷運隧道防洪缺口。 5.高鐵於南港段現況下方已有營運中臺鐵主線隧道及臺鐵第三軌隧道等結構物，已無空間可地下化。
六、高嘉瑜 謝謝主席，我們交通部的同仁辛苦，還有何孟樺議員，李建昌議員辦公室主任，然後還有各位關心這個南港高鐵延伸到宜蘭的好朋友，其實剛剛新富里的里長講得非常清楚，高鐵要不要延伸到宜蘭確實是有正反的意見，如果陳定南還在的時候，他會不會支持，因為過去陳定南確實也阻止了臺塑六輕，讓宜蘭可以有山、好水，有現在的環境，那宜蘭最需要的是什麼，我想宜蘭當地的居民最清楚。 我們也不要拿臺北的觀點去看宜蘭，但是我們南港的觀點看我們南港，我想宜蘭的高鐵是有爭議，南港高鐵圍牆引道的拆除是有共識，而且是高度的共識，包括臺北市政府也是非常的支持，因為，如同剛剛所說的，現在南港的發展已經跟過去完全不一樣。南港的 LALAPORT 現在光停車費一小時就要兩百塊，光是南港展覽館黃仁勳每年都會到我們南港來，世界的半導體產業巨頭也都會到南港來，所以大家來南港，第一眼看到的是南港展覽館還有旁邊的高鐵引道圍牆，這個圍牆阻隔整個新富里跟南港的發展，旁邊是百貨公司、展覽館，是新的 Outlet 商場。可是在這個引道的另外一邊，是誠正國中及老舊的住宅，被一個高高的圍牆所阻擋的，好像一個灰色的長廊，然後把這些民眾隔成兩個世界，對於南港新富里，還有這些老舊社區的民眾，是非常的不公平。所以這些重量級的半導體產業人士來到了南港，看到這條引	感謝委員關心，富康街高鐵引道係台灣高鐵公司目前營運範圍，引道已實質營運使用中，倘若進行引道拆除，將耗費鉅額費用並影響高鐵營運安全，說明如下： 1.結構安全:高鐵引道下方有中空層隧道及臺鐵隧道與捷運隧道結構交錯配置，若拆除部份引道，將破壞現況結構穩定平衡，影響下方臺鐵及捷運隧道結構穩定及營運安全。 2.高鐵營運影響:高 25kV 電車線系統已於 105 年延伸至大坑溪東側 ATPO 自變電站，以穩定提供北部段高鐵營運電力，倘進行電車線系統地下化工程，初估施工、安裝及測試等作業需暫停供電約 2~3 週，將影響高鐵正常營運。 3.其他系統設施:高鐵引道段接地系統、排水系統、緊急電話、防水系統、電力插座系統、消防系統等，均已延伸配置至大坑溪側，需配合檢討及拆遷。 4.防洪設計:引道牆高度係依規範規定設計，若拆除部分引道將造成高鐵、臺鐵、捷運隧道防洪缺口。 5.高鐵於南港段現況下方已有營運中臺鐵主線隧道及臺鐵第三軌隧道等結構物，已無空間可地下化。

表達意見	處理說明
道一定會覺得不可思議，怎麼在臺北市中心發展這麼好的地方，竟然有像監獄一樣的圍牆，高聳地擋住了南港的發展。所以我們一直強調，過去當立委的時候也辦了很多的會勘、質詢，然後要求我們交通部鐵道局，能夠把這個圍牆至少先美化，然後再地下化跟拆除圍牆，一併讓南港的發展能夠更好，鐵道局也提到說未來高鐵延伸到宜蘭的過程中會做一併考量。所以今天我們特別出席，再次強調希望鐵道局未來這個計畫能夠跟臺北市政府、南港當地居民共同協調，考量南港在地的發展，把這個高鐵圍牆拆除，然後移到地下化。我們很重視宜蘭的發展，但是南港現在的發展已經是現在進行式，所以希望大家一起來支持，讓南港這個高鐵圍牆的引道也能夠順勢一併拆除。我想這是我們南港所有居民的共識，也是對於臺北市正在發展的產業來講非常迫切需要，無論未來輝達是不是會在南港或者是其他的產業會在這裡，我想對於南港，對於臺北市來講，都是非常急迫的需求，謝謝大家。	
七、陳○忠先生	
我其實是苗栗人，主要是因為我宜蘭一個朋友拜託我來，然後因為我做過環評，還有土地抗爭經驗，所以坦白講，我今天早上也是坐高鐵上來。所以說對宜蘭人來講，希望有一條比較快速的道路，我覺得這是應該的。但是我的朋友是比較支持那個宜蘭直鐵，反而比較不支持宜蘭高鐵，那我相信包含環境破壞都要考量進去，我看環評報告的時候，我有一點比較疑惑，為什麼比較的只有財務分析與經濟效益，因為可能會佔大多數的，可能是開發經費的問題。剛才有一張簡報說 60%全部都是私有土地，那按照道理來講，它的徵收費用會非常高，所以徵收費用這麼高的狀況下，所衍生的成本包含，如果前期沒有跟在地居民溝通及居民抗爭的成本，或是你後續要花的溝通成本，坦白講會非常高。我覺得沒有評估這個是滿有問題的，然後我很好奇為什麼不通知被徵收戶？因為你們的	感謝陳先生的意見 1.本計畫參考交通部頒之經濟效益評估手冊，並以手冊所規範之相關參數進行效益評估。土地利用效益係受一地區因交通服務可及性提高，促使土地利用價值提升，以本計畫而言，透過高鐵站之設置，加強站區周圍土地使用密度與種類，將民眾與產業活動引導至大眾運輸場站周圍，促使民眾生活與大眾運輸系統緊密結合，達到相輔相成之果，藉由高鐵站活化土地利用，創造就業機會並提升經濟價值，詳請見『評估書（定稿本）』章節 9.1.3。 2.有關於徵收程序，本計畫工程用地範圍內之土地取得程序，係以土地徵收及協議價購方式為主，惟依「土地徵收條例」第 11 條規定，需地機關應先依「土地徵收條例」、「臺北市舉辦公共工程拆遷補償自治條例」、「新北市興辦公共工程用地地上物拆遷補償救濟自治條例」及「宜蘭縣興辦公共工程建築改良物拆遷補償自治條例」等相關作業規定辦理協議價

表達意見	處理說明
路線其實已經確定了，昨天在說明會上，有人回答因為路線不確定，所以我們不能通知徵收戶。 但是我們臺灣環評史上，過去環保署詹副署長在任期間，有一個案子叫桃園國一甲的道路徵收案，因為路線已經確定了，所以他裡面會有 1084 戶的人會被徵收，他那时候就有寄信通知這 1084 戶，我覺得那时候算是臺灣環評史上第一個創舉，就是你真正要被徵收的人要被通知到，因為他們才是利害相關的人，問題你們要怎麼幫他處理，這就牽涉到會不會有抗爭，我必須講臺灣的土地徵收制度，雖然在經過大埔事件後有改進，但是還是不夠的。 像地上物補償，包含像他們在一般徵收的時候價格會不會有價差，像我們苗栗大溪計畫一發布的時候，已經漲了大概三~五倍都有，所以說有些人獲取利益，但是很多人因為這個計畫損失利益，應該在最前期要處理掉，這樣子無論以後是北宜直鐵要徵收多少戶、高鐵要徵收多少戶，開發行為全部都應該要比較，不比較我們怎麼知道哪一個方案才是比較好。以上是我覺得被徵收戶要妥善處理，否則就算你環評過了，到時也會組成自救會，像桃園航空城那樣子，然後激烈抗爭，因為裡面一定是有很多人是損失的。高鐵往往經過沒有人住的地方，離住戶稍微有一段距離，通常都是補助氣密窗的方式，降低他們的噪音並設置隔音牆，以上意見。	購，進行合理、合法之補償，地價補償將委由不動產估價師依據不動產估價技術規則等相關規定辦理協議市價查估，並依據土地徵收補償市價查估辦法辦理徵收市價查估，同意價購則辦理產權移轉登記。若協議價購不成，始得辦理徵收程序，依「土地徵收補償市價查估辦法」進行價格評定後，提送地價評議委員會審議通過，土地徵收計畫報送內政部核定後，則始得發放徵收公告及補償費，後續將另案召開協議會詳予說明。 3.本計畫已針對高鐵行經沿線噪音敏感受體代表點之交通運輸噪音影響，共 18 處 77 個樓層數，經評估防制前超出法定標準及須研提減輕對策之敏感受體共計 3 處分別為「新北市汐止區橫科里大同路一段旁民宅」、「新北市汐止區樟樹里勤樸天際大廈」及「宜蘭縣宜蘭市南津里縣政御品社區」，於 3 處近噪音敏感受體側之胸牆上設置直立式隔音牆後，所有代表點噪音量均可符合「陸上運輸系統噪音管制標準」第七條規定之高速鐵路交通噪音管制標準，且均可降至無須研提減輕對策之影響等級，詳參閱『評估書（定稿本）』7.1.6 節二、(一)。除設置直立式隔音牆防音措施外，研提具體減輕措施摘述如下，詳參閱 8.1 節六： (1)高架路線沿線須預留於軌道側加鋪吸音材料或設置隔音牆（不含胸牆）之荷重、承受風壓及空間。 (2)於超標通風口位置進行減噪措施，設置消音箱或消音百葉或其他等防音措施，以符合所屬「營業場所噪音管制標準」。 (3)隧道口鄰近住宅路段之結構反射面（如牆面、步道及道床等）貼附吸音材，且隧道長度超出 1,000 公尺以上須於隧道口設置入口罩頂或假隧道或設通風孔等防制措施。 (4)計畫沿線行經宜蘭縣之高架段兩側零星住戶且屬合法建築物者，將依設計階段評估結果針對高鐵交通噪音超標住戶研提減輕對策，例如：於營運或管理範圍內改善交通噪音(設置隔音牆等)；或與超標住戶溝通，於達成協議後輔導零星住宅設置

表達意見	處理說明
	隔音門窗或消音器或其他等防音設施，經目的事業主管機關及主管機關備查後進行作業。 (5)規劃於洗車設備、列車檢修及駐車廠附近設置隔音罩、隔音牆或其他具隔音效果之防音設施(至少 10dB 減音量)等。後續設計階段將依「新訂高鐵宜蘭車站特定區都市計畫」重新檢討噪音評估結果及防制措施。
八、耿 O 峰先生	
各位大家好，我是誠正國中的教師，各位可以先看一下這張地圖，橋梁段顯示是深色的。所以我想了解的是，這個路線在南港這邊會怎麼走?不要影響到我們的學校，就像里長剛剛要求的地下化，我們學校目前有興建改建的工程，我不知道你們目前的工程是否會影響我們學校，但我希望還是以學生的學習為主。 然後最後我要吐槽，既然這已經是南港公聽會，為什麼地圖要放那麼大?不讓我們看看南港的景象?不是比較重要嗎?這個請你們稍微解釋一下，你們到底是怎麼去規劃我們南港的路線?那當然還是誠如裡長所講的，如果可以，當然是地下化最好，讓圍牆打掉，也不要影響我們學生的學習及我們的校地，謝謝大家。	感謝耿先生的意見 富康街高鐵引道係台灣高鐵公司目前營運範圍，引道已實質營運使用中，倘若進行引道拆除，將耗費鉅額費用並影響高鐵營運安全，說明如下： 1.結構安全:高鐵引道下方有中空層隧道及臺鐵隧道與捷運隧道結構交錯配置，若拆除部份引道，將破壞現況結構穩定平衡，影響下方臺鐵及捷運隧道結構穩定及營運安全。 2.高鐵營運影響:高 25kV 電車線系統已於 105 年延伸至大坑溪東側 ATPO 自變電站，以穩定提供北部段高鐵營運電力，倘進行電車線系統地下化工程，初估施工、安裝及測試等作業需暫停供電約 2~3 週，將影響高鐵正常營運。 3.其他系統設施:高鐵引道段接地系統、排水系統、緊急電話、防水系統、電力插座系統、消防系統等，均已延伸配置至大坑溪側，需配合檢討及拆遷。 4.防洪設計:引道牆高度係依規範規定設計，若拆除部分引道將造成高鐵、臺鐵、捷運隧道防洪缺口。 5.高鐵於南港段現況下方已有營運中臺鐵主線隧道及臺鐵第三軌隧道等結構物，已無空間可地下化。
九、杜 O 雯女士	
各位好，我是新富里的居民，我們算是最弱勢的一方，為什麼這樣講?就像我們里長講的，十幾年前我們全部的居民已經向交通部反映過，可是反映無果。還有一件事情，就是我很感謝教授、高委員，還有我們里長幫我們講話，他說的 800 份問卷，裡面有幾份是我們?南港引道隔著我們，我	感謝杜女士的意見 1.本計畫民意調查訪問對象是以「高鐵延伸宜蘭計畫」工程範圍之所在地區之當地民眾為本次抽樣調查之母體，臺北市南港區(南港里、中南里、新富里)抽取部分當地民眾，面訪 100 份有效問卷，在信心水準為 95%的情況下，抽樣誤差範圍為正負 3.46%。

表達意見	處理說明
們就是遠遠看那個很繁華的地方，但我們那一區就是貧民窟。你說的 800 份問卷贊成很多，但我沒有填到，我們反映了很多次，你的引道是不是要地下化，卻一直都沒有結果，已經幾年了，可以問我們里長，謝謝大家。	2.富康街高鐵引道係台灣高鐵公司目前營運範圍，引道已實質營運使用中，倘若進行引道拆除，將耗費鉅額費用並影響高鐵營運安全，說明如下： (1)結構安全:高鐵引道下方有中空層隧道及臺鐵隧道與捷運隧道結構交錯配置，若拆除部份引道，將破壞現況結構穩定平衡，影響下方臺鐵及捷運隧道結構穩定及營運安全。 (2)高鐵營運影響:高 25kV 電車線系統已於 105 年延伸至大坑溪東側 ATPO 自變電站，以穩定提供北部段高鐵營運電力，倘進行電車線系統地下化工程，初估施工、安裝及測試等作業需暫停供電約 2~3 週，將影響高鐵正常營運。 (3)其他系統設施:高鐵引道段接地系統、排水系統、緊急電話、防水系統、電力插座系統、消防系統等，均已延伸配置至大坑溪側，需配合檢討及拆遷。 (4)防洪設計:引道牆高度係依規範規定設計，若拆除部分引道將造成高鐵、臺鐵、捷運隧道防洪缺口。 (5)高鐵於南港段現況下方已有營運中臺鐵主線隧道及臺鐵第三軌隧道等結構物，已無空間可地下化。
十、台北市市議員 何孟樺	
謝謝大家，剛剛其實很多民眾，還有我們里長都發表意見，我覺得高鐵到宜蘭這件事情，非常多宜蘭人都有不同意見，希望政府單位能夠把這些意見帶回去好好的檢討，像剛剛那個陳先生，其實也跟他認識非常久。我覺得他講了非常多意見，我也非常同意。其實我們不希望再看到政府端沒有溝通好，造成後續要花更多的成本，對於民眾跟政府都不是一件好事情，所以我們希望政府可以花更多的心思來溝通。這個計畫從南港到宜蘭，整個路線討論過程會有很多的問題，里長已經反映過非常多次這個引道的問題，我知道里長非常的重視，高嘉瑜委員說的南港跟以前的發展不一樣，南港以前是一個鎮，然後是一個黑鄉，是一個工業區，是一個在臺北市邊	感謝何議員的意見，富康街高鐵引道係台灣高鐵公司目前營運範圍，引道已實質營運使用中，倘若進行引道拆除，將耗費鉅額費用並影響高鐵營運安全，說明如下： 1.結構安全:高鐵引道下方有中空層隧道及臺鐵隧道與捷運隧道結構交錯配置，若拆除部份引道，將破壞現況結構穩定平衡，影響下方臺鐵及捷運隧道結構穩定及營運安全。 2.高鐵營運影響:高 25kV 電車線系統已於 105 年延伸至大坑溪東側 ATPO 自變電站，以穩定提供北部段高鐵營運電力，倘進行電車線系統地下化工程，初估施工、安裝及測試等作業需暫停供電約 2~3 週，將影響高鐵正常營運。 3.其他系統設施:高鐵引道段接地系統、排水系統、緊急電話、防水系統、電力插座系統、消防系統等，均已延伸配置至大坑溪側，需配合

表達意見	處理說明
緣的角落。可是現在東區門戶計畫起來之後，不管是高鐵站或是很多新興的計畫，甚至輝達也考慮說要在南港設廠，在整個狀況下我覺得這個引道是會影響到整體南港後續的發展，甚至是臺北市往東發展。如果被這個引道卡住是非常可惜，剛剛誠正國中老師說，一個鐵路對學生來說其實多多少少會有影響，不能只考慮短期。我們今天剛好也有這樣子的計畫，我覺得環評通不通過需要大家好好討論，如果有新的計畫要做，為什麼不把更多的意見，更多的聲音考慮進去？我覺得這才是一個公共工程，大家會想要看到的，有一個大家都能夠接受的結果，謝謝大家。	檢討及拆遷。 4. 防洪設計: 引道牆高度係依規範規定設計，若拆除部分引道將造成高鐵、臺鐵、捷運隧道防洪缺口。 5. 高鐵於南港段現況下方已有營運中臺鐵主線隧道及臺鐵第三軌隧道等結構物，已無空間可地下化。
十一、台北市市議員李建昌議員 主任 陳○新先生	
我自己也是宜蘭人，我在內湖已經住 40 年了，首先我也認同大家要思考到底宜蘭人需不需要？是不是可以更細緻化一點，宜蘭的發展方向是不是適合單獨的高鐵站這種集中式的發展，這樣適合宜蘭的發展嗎？我們在討論高鐵要不要延伸的問題時，應該要考慮不同縣市自己的發展方式，因為高鐵這個發展失敗的例子是有的，就是沒有真的帶動什麼地方的發展，而且要發展哪些產業？應該多聽許多專家的意見，不過這終究還是對宜蘭當地影響比較大。 如果各位可以再花一點時間了解，南港是臺北市少數人口在增加的區域，更不要說光是人口以外，我們這邊的商業發展也不斷的在發展，你光是每年南港展覽館人潮就有多少，為什麼談到人潮跟交通流量卻放一道引道卡在路中間，是什麼意思？居然做個可行性 評估都沒有，最起碼告訴我們好難，因為遇到什麼困難，現在拆不掉這個引道。 另外，請教一件事，這個引道到大坑溪以後不見，這什麼意思啊？不管最後是臺鐵還是高鐵，從南港站地下化然後到我們新富里爬起來，然後再到河邊又潛下去，你是上來幹嘛？上來亂我們的嗎？我當然不是專業，但是需要你們告訴我們，我們里民	感謝陳主任的意見，富康街高鐵引道係台灣高鐵公司目前營運範圍，引道已實質營運使用中，倘若進行引道拆除，將耗費鉅額費用並影響高鐵營運安全，說明如下： 1. 結構安全: 高鐵引道下方有中空層隧道及臺鐵隧道與捷運隧道結構交錯配置，若拆除部份引道，將破壞現況結構穩定平衡，影響下方臺鐵及捷運隧道結構穩定及營運安全。 2. 高鐵營運影響: 高 25kV 電車線系統已於 105 年延伸至大坑溪東側 ATPO 自變電站，以穩定提供北部段高鐵營運電力，倘進行電車線系統地下化工程，初估施工、安裝及測試等作業需暫停供電約 2~3 週，將影響高鐵正常營運。 3. 其他系統設施: 高鐵引道段接地系統、排水系統、緊急電話、防水系統、電力插座系統、消防系統等，均已延伸配置至大坑溪側，需配合檢討及拆遷。 4. 防洪設計: 引道牆高度係依規範規定設計，若拆除部分引道將造成高鐵、臺鐵、捷運隧道防洪缺口。 5. 高鐵於南港段現況下方已有營運中臺鐵主線隧道及臺鐵第三軌隧道等結構物，已無空間可地下化。

表達意見	處理說明
到現在沒有什麼激烈抗爭、抗議，我們只是請你們告訴我們不可行耶，我們如此客氣你不給我們，那是要逼里民用什麼方式來抗議、來跟你們反映，謝謝大家。	
十二、台北市政府交通局科長 黃○嘉	
專委、何議員、還有里長，我是台北市政府交通局的科長黃夏嘉，針對高鐵不管是高鐵或是直鐵，它未來在這個新富里這邊要怎麼發展，因為這個高鐵引道的部分，的確阻礙了這個地方的發展，對於未來的一個興建的動態，先不表達支持或反對的立場，針對市政府的立場來看，其實這個引道的部分，希望能盡量朝平面化、地下化的方式來處理，因為里長從 112 年開始一直提出建議，市府這邊也曾經 6 次發公文的紀錄給交通部，這邊還是希望中央能夠重視地方的一個意見，把這個引道的圍牆能剷平，以上是我的意見，謝謝大家。	感謝黃科長的意見，富康街高鐵引道係台灣高鐵公司目前營運範圍，引道已實質營運使用中，倘若進行引道拆除，將耗費鉅額費用並影響高鐵營運安全，說明如下： 1.結構安全:高鐵引道下方有中空層隧道及臺鐵隧道與捷運隧道結構交錯配置，若拆除部份引道，將破壞現況結構穩定平衡，影響下方臺鐵及捷運隧道結構穩定及營運安全。 2.高鐵營運影響:高 25kV 電車線系統已於 105 年延伸至大坑溪東側 ATPO 自變電站，以穩定提供北部段高鐵營運電力，倘進行電車線系統地下化工程，初估施工、安裝及測試等作業需暫停供電約 2~3 週，將影響高鐵正常營運。 3.其他系統設施:高鐵引道段接地系統、排水系統、緊急電話、防水系統、電力插座系統、消防系統等，均已延伸配置至大坑溪側，需配合檢討及拆遷。 4.防洪設計:引道牆高度係依規範規定設計，若拆除部分引道將造成高鐵、臺鐵、捷運隧道防洪缺口。 5.高鐵於南港段現況下方已有營運中臺鐵主線隧道及臺鐵第三軌隧道等結構物，已無空間可地下化。
十三、黃○森先生	
主席，各位長官大家好，我平常就有在關注高鐵計畫的交通議題，看了高鐵環境影響評估相關的報告，其實是一個很大的計畫，昨天公聽會跟現勘，其實我都有參加，但是我們在做這樣子的環境評估，應該是要用客觀的角度，我今天有三點想表達。首先第一個是環評報告裡面 7-152 頁，針對交通的評估，宜蘭地區的高鐵運量預測及後續的配置預估，它有一個前提，這個前提叫做臺鐵公車客運配合高鐵班次進行營運，那我們來看現在西部的高鐵臺南站的時刻表，基本上你可以看到臺鐵跟高鐵班次是對不起來的，也就是說在西部的高	感謝黃先生的意見 1.高鐵延伸宜蘭後，高鐵宜蘭站將與臺鐵高架化新設車站採共站型式服務，臺、高鐵間轉乘便利的情況下，高鐵旅客藉由臺鐵快速串連至各鄉鎮，同時考量高鐵旅客續行花東之需求，建議臺鐵尖峰小時至少提供 2 班次列車往返花東，滿足高鐵旅客續行花東之需求。 2.本計畫亦推估旅客搭乘公車客運轉乘之需求，劃設公車席位供公路客運、市區公車、國道客運停靠，並規劃設置公車客運轉運站，做為發車端點，提供以高鐵骨幹系統搭配跳蛙式快速直達高鐵站與周邊聚落之高鐵快捷公車、接駁旅客至周邊景點之觀光公車、宜蘭發車

表達意見	處理說明
鐵不只是臺南站、新竹或是臺中，甚至是左營，其實目前臺鐵就是沒有在配合高鐵班次來營運，今天鐵道局說配合高鐵來營運，那臺鐵就是說我做不到，那如果沒有的話，我們是不是應該要做一個如果臺鐵沒有辦法配合高鐵營運的情境是怎麼樣？我的運量預測是怎麼樣？對環境的影響是怎麼樣。 再來第二個部分，就是這邊有做民意的調查或是評估，但是你不只是要解決宜蘭的交通問題，應該是東部的交通問題，那請問開發單位有沒有去詢問花蓮、臺東居民對於這個計畫的看法。如果說高鐵延伸到宜蘭蓋好了，是會坐臺鐵到宜蘭新站然後轉乘高鐵到臺北，還是說花蓮、臺東的居民他們想要一車直達，他們不想在宜蘭換車，結果所有的花蓮、臺東人不搭宜蘭的高鐵，他還是直接搭臺鐵到臺北，相對衍生出來的噪音及污染量及高鐵經濟效益裡面各種能源的節省等等，是不是就會不一樣？所以說你們應該要去了解，花東居民對這件事情的理解到底怎樣，臺鐵及高鐵班次的配置怎樣，那花蓮、臺東居民對這件事情又是什麼看法？我覺得這個是目前在計畫裡面我們看到缺少的部分。 再來第三個部分是所謂的特定區，昨天公聽會所有宜蘭的居民幾乎大部分都在講特定區的問題，那特定區其實我在這裡面有商業建設，有住宅建設還有各種公共設施。高鐵站在這個地方，我旁邊沒有居民，跟我旁邊有一萬人，應該要有情境的模擬吧。這個宜蘭特定區到底是 190 公頃還是 400 公頃，那它對環境面的影響，還有交通量會不會因為我從 190 公頃特定區變成 400，然後就會塞車，至少車站專用區或是相關的轉乘設施的配置要做相關的調整，新增住戶要有配合衍生的公共運輸，不可能每個人都搭高鐵。 最後，在這個評估還提到未來情境模擬，高鐵宜蘭站在假日單向有九十班次，就是臺北站跟南港站現在的狀況，那我們看到說高鐵在宜蘭這邊是預留了兩個島、四月	至花東之公路客運路線進行使用，詳請見『評估書（定稿本）』章節 7.4.4。 3. 本計畫調查訪問對象是以「高鐵延伸宜蘭計畫」工程範圍之所在地區之當地民眾為本次抽樣調查之母體，從直接受影響之當地民眾(台北市南港區、新北市汐止區、平溪區、雙溪區及貢寮區，宜蘭縣頭城鎮、礁溪鄉、壯圍鄉及宜蘭市)抽取部分當地民眾，因花蓮、台東地區為衍伸使用運具之民眾，非直接受影響之民眾。 4. 臺鐵樹林-八堵間為西部幹線及東部幹線之重疊營運區間，現況尖峰小時之路線使用率已達飽和，由於臺鐵樹林至八堵間沿線多為密集建物區且多已地下化，難以提升軌道運輸量能；此外，現況假日臺鐵通過北宜屏柵線之需供比達 110%，突顯假日尖峰旅客滿載，座位供不應求之情形，即便近年臺鐵導入新自強號(EMU3000)投入東部幹線進行營運，然假日尖峰時段八堵至花蓮間客座利用率仍高達 100%，部分區間仍有一票難求之情形。因此，在路線利用率已達飽和無法增開臺鐵班次的情況下，解決東部地區每到假日一票難求的問題，亟需另闢新線以提升軌道運輸量能。因此，興建北宜高鐵對於花東民眾而言，除了原先搭乘臺鐵可能面臨一票難求的問題可以被解決外，透過高鐵延伸至宜蘭，花東民眾將可以節省其旅行時間，更快速地抵達西部地區。 5. 此外，本計畫主要係開發高鐵計畫，針對高鐵之路線、車站及維修基地辦理環境影響評估，而有關高鐵特定區計畫，雖與車站及維修基地有所相連，惟兩個計畫除了主要辦理機關不同外，依循的法規也不同。本計畫依環評法規定，針對開發範圍之路線、車站及維修基地進行環境影響評估，藉以達成環境保護之目的；而高鐵特定區則係由宜蘭縣政府主導及統籌辦理，高鐵特定區範圍將配合都市計畫另案規劃，後續徵收程序亦將由宜蘭縣政府執行，相關拆遷及安置措施亦由該案規劃辦理，屆時其將依程序辦理都市計畫公聽會進行說明，因此有關高鐵特定區相關意見，本計畫將參酌並轉知宜蘭縣政府，再麻煩您商榷。 6. 而有關高鐵宜蘭站，目前規劃為 2 月台 4 股

表達意見	處理說明
臺跟四個股道，但是其實是不能去做列車的折返運用的，應該像南港跟左營一樣，端點站做三島，六股道，你才可以去處理，這種單向九十班次的密集發車，是不是在做車站的配置還有相關的影響也要考慮進去，以上是我的意見還有疑問，希望可以獲得一些解答，謝謝大家。	道，且將設置維修基地提供駐車，目標年宜蘭站尖峰時間預估為單向每小時4~5班次，經評估2月台4股道加上駐車基地，應可滿足營運需求。
十四、林○威先生	
我今天有三個問題，想請問交通部，鐵道局到底要將原本在宜蘭市190公頃範圍，擴大到國道5號高速公路的邊緣到壯圍鄉400公頃範圍嗎？因為我們家還有田在那個範圍內，未來會不會影響到我們居住正義呢？第二個問題是，請問宜蘭高鐵做好以後，剛蓋好的宜蘭轉運站要再拆除，再移到宜蘭高鐵站嘛？會不會太浪費這些經費，第三個是請問剛剛這份簡報在哪裡能夠下載？以上 謝謝。	感謝林先生的意見 1.本計畫主要係開發高鐵計畫，針對高鐵之路線、車站及維修基地辦理環境影響評估，而有關高鐵特定區計畫，雖與車站及維修基地有所相連，惟兩個計畫除了主要辦理機關不同外，依循的法規也不同。本計畫依環評法規，針對開發範圍之路線、車站及維修基地進行環境影響評估，藉以達成環境保護之目的；而高鐵特定區則係由宜蘭縣政府主導及統籌辦理，高鐵特定區範圍將配合都市計畫另案規劃，後續徵收程序亦將由宜蘭縣政府執行，相關拆遷及安置措施亦由該案規劃辦理，屆時其將依程序辦理都市計畫公聽會進行說明，因此有關高鐵特定區相關意見，本計畫將參酌並轉知宜蘭縣政府，再麻煩您商榷。 2.高鐵延伸宜蘭後，本計畫推估高鐵旅客搭乘公車客運轉乘之需求，劃設公車席位供公路客運、市區公車、國道客運停靠，並規劃設置公車客運轉運站，以此轉運站做為發車端點，提供以高鐵骨幹系統搭配跳蛙式快速直達高鐵站與周邊聚落之高鐵快捷公車、接駁旅客至周邊景點之觀光公車、宜蘭發車至花東之公路客運路線進行使用，詳請見『評估書（定稿本）』章節7.4.4；對於現有使用宜蘭轉運站的市區公車、公路客運、國道客運，已有其服務客群，且宜蘭轉運站鄰近宜蘭市區，與高鐵站區之轉運站所服務客群是搭乘高鐵旅客有所不同，未來仍視營運業者、宜蘭縣政府的整體規劃與考量。
十五、公民幫推理事長 黃○興	
在我們溝通的過程裡面，其實在去年的時候已經看過那個很專業的圖，不管是在專家學者，還是在地方居民，我一直覺得很納悶的一件事情就是，明明知道有明顯利	感謝黃理事長的意見，本計畫開發除了透過現勘公聽會相關場合蒐集地方民眾的建議及資訊外，同時亦將環境影響評估主要章節內容同步公布於環境部的網站上，藉此公開透明本計畫

表達意見	處理說明
害影響的事情，為什麼不是在之前的之前，跟當地的居民、宜蘭的居民溝通，這件事情很清楚，解決方案也很清楚，就是有很多困難點，假使更早跟地方里長溝通，剛剛也有專家提到，這可能是在地居民必須要選擇的問題，可是我要講一件事。我們公民幫推在做一件事情就是，選擇這件事情，我們永遠都是被告知，我們沒有選擇，這才是我們要講的事情，然後我們永遠沒有看到真正專業的東西，專業的東西都被告知，我們好像又看不懂。我們協會很重要的一件事情就是說，我們要把這麼專業的東西讓大家看懂，是我們必須選擇的問題，所以我們選擇完之後，那些受害的、得利的民眾怎樣去均衡，這是政府很重要的責任，利害的選擇是我們人民的問題，是協會這邊努力要提供讓公民、居民很清楚知道問題是什麼？選擇是人民的事情，政府要幫我們解決選擇之後的利害關係怎麼辦，那這才是公聽會必須要告訴大家的，而不是跟我們說抱歉。	開發及評估的內容，並於現勘公聽會中透過簡報方式，摘要本計畫環境影響評估報告內容向民眾說明，感謝貴會一同協助民眾瞭解本計畫開發的內容，有關本計畫沿線經過之區域，因目前為環境影響評估階段，高鐵路廊以盡量減少拆遷為原則，後續細部設計完成確認本計畫開發切確範圍後，係以土地徵收及協議價購方式為主，惟依「土地徵收條例」第 11 條規定，需地機關應先依「土地徵收條例」、「臺北市舉辦公共工程拆遷補償自治條例」、「新北市興辦公共工程用地地上物拆遷補償救濟自治條例」及「宜蘭縣興辦公共工程建築改良物拆遷補償自治條例」等相關作業規定辦理協議價購，進行合理、合法之補償，地價補償將委由不動產估價師依據不動產估價技術規則等相關規定辦理協議市價查估，並依據土地徵收補償市價查估辦法辦理徵收市價查估，同意價購則辦理產權移轉登記。若協議價購不成，始得辦理徵收程序，依「土地徵收補償市價查估辦法」進行價格評定後，提送地價評議委員會審議通過，土地徵收計畫報送內政部核定後，則始得發放徵收公告及補償費。後續將另案召開協議會詳予說明協議價購或一併徵收申請方式。
公聽會現場提供書面意見及處理說明	
一、輔仁大學博物館所教授 林 O 芳	
我是宜蘭人長期在台北市、南港、新莊工作、居住、求學深知宜蘭文化立縣 30~40 年，打造豐富的宜蘭社造、藝術、考古、生態營造宜蘭為一座博物館，可居可遊的文化觀光大縣。 宜蘭人各鄉鎮居民大量往台北上班，為一日生活圈〈台北—宜蘭〉 (一)十多年為直線鐵路入平原後修正為台鐵運送設施，高架化或…，今突然為高鐵只停一站，將增加大幅成本及新增問題，又沒解決問題。 (二)國土規劃-台灣東部人口 100 萬(宜花東)不宜高度開發，應思考慢活文化生態觀光為定位，有別於西部發展。 (三)不能接受高鐵將美麗的蘭陽平原劃上一個深深的刀疤。 (四)全縣各鄉鎮大量通勤台北上班當天往	感謝林教授的意見 1.北宜高鐵完成後尖峰時段依需求可發 5 班/小時，臺鐵可於宜蘭端加發往宜花東班次，有效減緩臺鐵樹林七堵間容量不足問題。未來於北宜間廊帶將有臺鐵及高鐵共四軌之軌道系統，健全東部鐵路網，滿足東部旅運需求及提供多元化之快慢旅運服務。直鐵完成後，仍須與西幹線共用樹林-南港路廊，營運班次密度受調度限制，尖峰小時實際增加 1 班均由南港發車，仍需於南港車站轉車才能接駁到台北以南的目的地。 2.高鐵的加入能分攤北宜間路廊的運輸壓力，未來有北宜高鐵路境下，國道五號平日交通量預期減少 3.1%、假日減少 6.8%，雖無法完全解決國 5 交通瓶頸問題，仍可減輕國道五號的負擔。 3.未來高鐵宜蘭站將與臺鐵新設車站共站，民眾

表達意見	處理說明
返，高鐵非常不便民，只停一站，而且成本多出直鐵 2.5 倍以上。 (五)觀光立場，全縣可均衡展多樣地方特色及經濟發展，直線鐵溪北到溪南多幾站可利於發展。 (六)宜蘭花東多地震為安全不宜發展高鐵，增加太多風險。	可以方便往來臺鐵沿線。站區也將設置高鐵公車轉運站，現行公車路線可以停靠接駁，亦能以高鐵站為端點新闢公車路線以服務往來各地區的旅客。於站區周邊設置自行車租賃站、共享運具停車場等，提供旅客更多選擇。 4.本計畫高鐵結構與基礎土壤抗地震設計將依交通部訂頒之鐵路橋樑耐震設計規範辦理，後續耐震設計將以符合最新台灣震區為最低標準。
二、汐止區東山里 虞指剛里長	
(一)東山里全里 10 平方公里，正好高鐵延伸案經過本里地下，本里全部里民都是飲用溪水，恐影響本里里民後續飲水之取得。 (二)在石碇子溪上游增設小型集水區，以免施工期間及未來讓里民無乾淨之飲用水取用。還有鵠鵠崙地區也需增設集水區。 (三)在石碇子溪上游是多條登山步道經過，是否能從內曾路開闢一條施工道路銜接汐平路二段最高點磐石嶺處，帶動本里綠色旅遊的需求。	感謝虞里長的意見 1.本計畫隧道開挖支撐完後會施作鋼筋混凝土襯砌，可有效阻止地下水滲入隧道內，長期後地下水系將達平衡狀態，不致有地下水由隧道流失情況，或於局部路段視地質及實際湧水量，評估鋪設全周式防水膜以「不排水」隧道方式施作，故完工營運後預估不會排水量極低，不致影響計畫區之水體水質，隧道排水對策詳參閱『評估書（定稿本）』7.1.2 節。 2.因隧道之地下湧水係屬乾淨清水，後續將鑽設排水管將湧水與隧道地面廢(污)水分離，湧水將分流至洞外的水保設施中，後續倘地方政府、營運單位及當地居民協調會勘後，將依協調成果設置集水設施，以便當地民眾經地方政府申請後，進行水資源汲取。 3.高鐵施工道路為配合進入洞口施工開闢之臨時道路，且多數以租用土地方式開闢，完工後無法保留為永久道路，有關銜接汐平路二段最高點磐石嶺處之需求將轉知新北市政府協助辦理。
三、黃 O 森先生	
(一)營運情境假設台鐵、客運配合高鐵營運，但實際上現行台鐵在高鐵轉乘站就無法配合，假設不合理。 (二)應調查花東地區針對高鐵延伸後的使用意願和支持度(提供合理的班次、票價、轉乘次數與時間) (三)應針對特定區進行不同情境(190ha/400ha)的敏感度分析，了解對高鐵站區是否有環境、交通量的差異。 (四)目標年單向班次 90 班/日，已是現行台北站/南港站等級端點站僅 2 島 4 股折	感謝黃先生的意見 1.高鐵延伸宜蘭後，高鐵宜蘭站將與臺鐵高架化新設車站採共站型式服務，臺、高鐵間轉乘便利的情況下，高鐵旅客藉由臺鐵快速串連至各鄉鎮，同時考量高鐵旅客續行花東之需求，建議臺鐵尖峰小時至少提供 2 班次列車往返花東，滿足高鐵旅客續行花東之需求。 2.本計畫亦推估旅客搭乘公車客運轉乘之需求，劃設公車席位供公路客運、市區公車、國道客運停靠，並規劃設置公車客運轉運站，做為發車端點，提供以高鐵骨幹系統搭配跳蛙式快

表達意見	處理說明
返容量是否能滿足?	速直達高鐵站與周邊聚落之高鐵快捷公車、接駁旅客至周邊景點之觀光公車、宜蘭發車至花東之公路客運路線進行使用，詳請見『評估書（定稿本）』章節 7.4.4。 3.本計畫調查訪問對象是以「高鐵延伸宜蘭計畫」工程範圍之所在地區之當地民眾為本次抽樣調查之母體，從直接受影響之當地民眾(台北市南港區、新北市汐止區、平溪區、雙溪區及貢寮區，宜蘭縣頭城鎮、礁溪鄉、壯圍鄉及宜蘭市)抽取部分當地民眾，因花蓮、台東地區為衍伸使用運具之民眾，非直接受影響之民眾。 4.臺鐵樹林-八堵間為西部幹線及東部幹線之重疊營運區間，現況尖峰小時之路線使用率已達飽和，由於臺鐵樹林至八堵間沿線多為密集建物區且多已地下化，難以提升軌道運輸量能；此外，現況假日臺鐵通過北宜屏柵線之需供比達 110%，突顯假日尖峰旅客滿載，座位供不應求之情形，即便近年臺鐵導入新自強號(EMU3000)投入東部幹線進行營運，然假日尖峰時段八堵至花蓮間客座利用率仍高達 100%，部分區間仍有一票難求之情形。因此，在路線利用率已達飽和無法增開臺鐵班次的情況下，解決東部地區每到假日一票難求的問題，亟需另闢新線以提升軌道運輸量能。因此，興建北宜高鐵對於花東民眾而言，除了原先搭乘臺鐵可能面臨一票難求的問題可以被解決外，透過高鐵延伸至宜蘭，花東民眾將可以節省其旅行時間，更快速地抵達西部地區。 5.此外，本計畫主要係開發高鐵計畫，針對高鐵之路線、車站及維修基地辦理環境影響評估，而有關高鐵特定區計畫，雖與車站及維修基地有所相連，惟兩個計畫除了主要辦理機關不同外，依循的法規也不同。本計畫依環評法規定，針對開發範圍之路線、車站及維修基地進行環境影響評估，藉以達成環境保護之目的；而高鐵特定區則係由宜蘭縣政府主導及統籌辦理，高鐵特定區範圍將配合都市計畫另案規劃，後續徵收程序亦將由宜蘭縣政府執行，相關拆遷及安置措施亦由該案規劃辦理，屆時其將依程序辦理都市計畫公聽會進行說明，因此有關高鐵特定區相關意見，本計

表達意見	處理說明
	畫將參酌並轉知宜蘭縣政府，再麻煩您商榷。 6.而有關高鐵宜蘭站，目前規劃為 2 月台 4 股道，且將設置維修基地提供駐車，目標年宜蘭站尖峰時間預估為單向每小時 4-5 班次，經評估 2 月台 4 股道加上駐車基地，應可滿足營運需求。
四、市議員李建昌主任 陳○新	
(一)是否以高鐵延伸，應參考宜蘭發展方向。 (二)南港人口產業發展迅速，不宜留存引道。 (三)里民訴求至少進行可行性評估，卻長年未進行，無法服眾。	感謝陳主任的意見，富康街高鐵引道係台灣高鐵公司目前營運範圍，引道已實質營運使用中，倘若進行引道拆除，將耗費鉅額費用並影響高鐵營運安全，本計畫先前已針對此方案進行相關方案檢討及分析，說明如下： 1.結構安全:高鐵引道下方有中空層隧道及臺鐵隧道與捷運隧道結構交錯配置，若拆除部份引道，將破壞現況結構穩定平衡，影響下方臺鐵及捷運隧道結構穩定及營運安全。 2.高鐵營運影響:高 25kV 電車線系統已於 105 年延伸至大坑溪東側 ATPO 自變電站，以穩定提供北部段高鐵營運電力，倘進行電車線系統地下化工程，初估施工、安裝及測試等作業需暫停供電約 2~3 週，將影響高鐵正常營運。 3.其他系統設施:高鐵引道段接地系統、排水系統、緊急電話、防水系統、電力插座系統、消防系統等，均已延伸配置至大坑溪側，需配合檢討及拆遷。 4.防洪設計:引道牆高度係依規範規定設計，若拆除部分引道將造成高鐵、臺鐵、捷運隧道防洪缺口。 5.高鐵於南港段現況下方已有營運中臺鐵主線隧道及臺鐵第三軌隧道等結構物，已無空間可地下化。
五、誠正國中教師 耿○祥	
(一)請具體說明路線所經、所影響路段。 (二)我校目前有改建工程，請勿影響我校工程，我校學生。改建工程已在都審階段，莫影響校舍改建。 (三)地圖上顯示南港這段已呈現橋梁段，是否已確定浮出地面?請認真評估南港此段應地下化拆掉誠正國中大門前的圍牆。	感謝耿先生的意見 1.高鐵延伸宜蘭計畫路線起自既有高鐵南港站，沿線經南港聯絡道、「國 3」高速公路、高鐵汐止基地預定地，再經平溪、雙溪、貢寮等區，以圓曲線形避開翡翠水庫集水區後，進入頭城，再續自頭城交流道東南側通過「國 5」高速公路，跨宜蘭河後進入宜蘭。全長約 60.6 公里，其中大坑溪以西既有土建路段約 1 公里，新建工程則約 59.6 公里。 2.本計畫依據目前的規劃內容，因富康街高鐵引

表達意見	處理說明
	道已係台灣高鐵公司既有設施，故相關施工將不影響貴校之校舍改建，並將納入細部設計中考量。 3.富康街高鐵引道係台灣高鐵公司目前營運範圍，引道已實質營運使用中，倘若進行引道拆除，將耗費鉅額費用並影響高鐵營運安全，說明如下： (1)結構安全:高鐵引道下方有中空層隧道及臺鐵隧道與捷運隧道結構交錯配置，若拆除部份引道，將破壞現況結構穩定平衡，影響下方臺鐵及捷運隧道結構穩定及營運安全。 (2)高鐵營運影響:高 25kV 電車線系統已於 105 年延伸至大坑溪東側 ATPO 自變電站，以穩定提供北部段高鐵營運電力，倘進行電車線系統地下化工程，初估施工、安裝及測試等作業需暫停供電約 2~3 週，將影響高鐵正常營運。 (3)其他系統設施:高鐵引道段接地系統、排水系統、緊急電話、防水系統、電力插座系統、消防系統等，均已延伸配置至大坑溪側，需配合檢討及拆遷。 (4)防洪設計:引道牆高度係依規範規定設計，若拆除部分引道將造成高鐵、臺鐵、捷運隧道防洪缺口。 (5)高鐵於南港段現況下方已有營運中臺鐵主線隧道及臺鐵第三軌隧道等結構物，已無空間可地下化。
六、臺北市政府交通局 黃○嘉科長	
本案依本市影響之新富里反應居民意見，高鐵延伸之電纜、軌道等設施，已鄰近路面，對原有都市景觀、交通及環境會產生重大衝擊，建請開發單位應審慎考量地方居民之訴求，將前述意見納入本案之評估改善。	富康街高鐵引道係台灣高鐵公司目前營運範圍，引道已實質營運使用中，倘若進行引道拆除，將耗費鉅額費用並影響高鐵營運安全，說明如下： 1.結構安全:高鐵引道下方有中空層隧道及臺鐵隧道與捷運隧道結構交錯配置，若拆除部份引道，將破壞現況結構穩定平衡，影響下方臺鐵及捷運隧道結構穩定及營運安全。 2.高鐵營運影響:高 25kV 電車線系統已於 105 年延伸至大坑溪東側 ATPO 自變電站，以穩定提供北部段高鐵營運電力，倘進行電車線系統地下化工程，初估施工、安裝及測試等作業需暫停供電約 2~3 週，將影響高鐵正常營運。

表達意見	處理說明
	3.其他系統設施:高鐵引道段接地系統、排水系統、緊急電話、防水系統、電力插座系統、消防系統等，均已延伸配置至大坑溪側，需配合檢討及拆遷。 4.防洪設計:引道牆高度係依規範規定設計，若拆除部分引道將造成高鐵、臺鐵、捷運隧道防洪缺口。 5.高鐵於南港段現況下方已有營運中臺鐵主線隧道及臺鐵第三軌隧道等結構物，已無空間可地下化。
七、南港區中南里 謝沁荷里長	
盼能藉由高鐵延伸計畫將市民大道八段的路段房舍(由於太老舊)，在此次計畫將老舊房一起都更(共構宅)也讓中南里能煥然一新，南港展覽館二館前都是一層樓的近百年老屋，有影響國際展會時讓國際人士感覺視野不佳。	謝謝謝里長的意見，因本計畫主要起點位於富康街尾端緊鄰大坑溪處，已離市民大道八段之路段較遠，相關都市計畫更新，仍再請洽台北市政府為主。
八、李 O 鐘先生	
非常贊成北宜高鐵興建有幾點提供： (一)促進產業經濟發展。 (二)可快速節省交通運輸時間，疏解宜、花、東地區快速返回家門，更可提供節省全省地區人民快速抵達旅遊地點。 (三)之前很多反對團體也反對雪隧興建理由是不符經濟效益，宜蘭人才多少人要花那麼多錢符合經濟效期嗎?結果事實證明是那為反對而反對的人是錯的，現在雪隧帶來每週都塞車，所以宜蘭必須建立高鐵。 (四)節省車輛運輸時間，並減少車子排碳。 (五)高鐵是提供給全臺灣人使用，甚至是全世界各國旅客提供快速交通工具的一種，所以不是反對的人說，只是提供給東部的人使用，並舉例宜花東只有100多萬人口在使用，那其他全省各地區的人不搭乘嗎?	感謝李先生的支持 1.本計畫高速鐵路開發後，除能增進臺灣東半部的產業進駐，並能促進地方發展，加速人口回流。 2.北宜高鐵完成後尖峰時段依需求可發 5 班/小時，臺鐵可於宜蘭端加發往宜花東班次，有效減緩臺鐵樹林七堵間容量不足問題。未來於北宜間廊帶將有臺鐵及高鐵共四軌之軌道系統，健全東部鐵路網，滿足東部旅運需求及提供多元化之快慢旅運服務。 3.未來高鐵宜蘭站將與臺鐵新設車站共站，民眾可以方便往來臺鐵沿線。站區也將設置高鐵公車轉運站，現行公車路線可以停靠接駁，亦能以高鐵站為端點新闢公車路線以服務往來各地區的旅客。於站區周邊設置自行車租賃站、共享運具停車場等，提供旅客更多選擇。 4.本計畫完工營運後，部分往來計畫地區之車輛將改搭乘高鐵，減少私人運具交通量，進而減少道路交通造成之排碳量，依據交通部運輸研究所 108 年交通建設計畫經濟效益評估手冊之方法及參數進行推估，於目標年 140 年，減少之私人運具交通量，其溫室氣體減量效益約 11 萬噸 CO₂e/年。

表達意見	處理說明
九、楊 O 源先生	
高鐵走直線，站址現在宜蘭站，鐵路高架化要一併設計、施工	感謝楊先生的意見，未來高鐵宜蘭站將與臺鐵新設車站共站，民眾可以方便往來臺鐵沿線。站區也將設置高鐵公車轉運站，現行公車路線可以停靠接駁，亦能以高鐵站為端點新闢公車路線以服務往來各地區的旅客。於站區周邊設置自行車租賃站、共享運具停車場等，提供旅客更多選擇。

表 8.2-4 第 3 場公聽會相關民眾、代表、有關團體意見處理說明

表意見	處理說明
時 間： 114 年 3 月 6 日(星期三)下午 2 時整	
地 點： 新北市汐止區公所 11 樓禮堂(新北市汐止區新台五路一段 268 號)	
一、新北市雙溪區外柑里居民 郭 O 杰	
我來自新北市雙溪區外柑里，強烈建議本案應該新設高鐵雙溪站。依照交通部目前公佈的規劃路線，我們新北市雙溪區外柑里剛好是在高鐵行經的路上，除了隧道工程及汐止端的高架段外，我們這邊算是高架段最長的一個路段，一段位於柑腳溪平原山谷內，另一段位於三叉坑溪上。我們也很支持政府的重大建設，政府為了改善宜蘭對外交通並實施宜蘭臺北的一日生活圈夢想，但是政府花了這麼多錢只照顧了宜蘭人，那離臺北市更近的新北市偏鄉還是要忍受舟車勞頓，年輕人口外移、老化凋零的命運。高鐵只有經過，對新北市偏鄉根本是一點利益都沒有，這是我個人的意見。 新的交通建設應該以發揮最大的效應為目的，這條鐵路乘載著多少偏鄉人的期待，之前臺鐵直鐵案就有考量地方的發展跟改善偏鄉的交通而設置雙溪新站，剛剛那個世曦工程的小姐有介紹這個會促進東北角的發展，我說不會，因為沒有設站。東北角高鐵以北的路線，交通不便，怎麼會有發展呢？只有宜蘭有發展而已啦，那這個部分我是建議中央應該考量同樣是居住在臺灣土地的人民，待遇卻完全不同。我們要表達嚴正的抗議並要求中央落實居住正義，平衡城鄉發展，造福偏鄉福祉。高鐵延伸宜蘭線應該在雙溪設站，這個才是創造雙贏。針對本案工程造成本區居民的環境損害，我覺得中央應該給地方適當的回饋跟補助。如果中央體恤民情的話，在雙溪設站造福鄉里，施工期間造成的損壞及環境影響的災害，居民衡量利害，當然是展臂歡迎。 剛剛世曦說有做過民意調查，我就不相信除了宜蘭以外其他的地方，如果沒有	感謝郭先生的意見 1.北宜高鐵完成後尖峰時段依需求可發 5 班/小時，臺鐵可於宜蘭端加發往宜花東班次，有效減緩臺鐵樹林七堵間容量不足問題。未來於北宜間廊帶將有臺鐵及高鐵共四軌之軌道系統，健全東部鐵路網，滿足東部旅運需求及提供多元化之快慢旅運服務。直鐵完成後，仍須與西幹線共用樹林-南港路廊，營運班次密度受調度限制，尖峰小時實際增加 1 班均由南港發車，仍需於南港車站轉車才能接駁到台北以南的目的地；臺鐵樹林—八堵間為西部幹線及東部幹線之重疊營運區間，現況尖峰小時之路線使用率已達飽和，且多以地下化難以提升軌道容量，因此亟需另闢新線以提升軌道運輸量能。未來北宜高鐵通車後可移轉臺鐵旅次，改善臺鐵東部地區一票難求之情況，臺鐵也能加開區間車，提升東北角次要車站的班次，滿足居民基本運輸需求，帶動沿線區域發展。此外高鐵延伸宜蘭，將與臺鐵高架化新設車站採共站型式服務，臺、高鐵間轉乘便利，屆時搭乘高鐵之旅客可以藉由臺鐵快速串連至宜蘭各鄉鎮，高鐵的加入可釋出北宜廊帶軌道運能，同時提升雙溪區的可及性，藉由臺鐵東北角增班促進雙溪區域發展目標。 2.本計畫民意調查訪問對象是以「高鐵延伸宜蘭計畫」工程範圍之所在地區之當地民眾為本次抽樣調查之母體，新北市汐止區、平溪區、雙溪區、貢寮區共 14 個里，抽取部分當地民眾，面訪 250 份有效問卷，在信心水準為 95%的情況下，抽樣誤差範圍為正負 3.46%。 3.噪音振動部分，本計畫已針對施工期間營建噪音及營運期間高鐵行駛交通運輸噪音、豎井通風口噪音、維修機廠工廠噪音進行評估，新北市雙溪區外柑里柑腳西民宅及三叉坑民宅之交通噪音影響，經評估結果顯示目標年各時段最大尖峰小時均能音量及最大

表意意見	處理說明
設站全部都會贊成嗎？這是一個問號，你去調查整個宜蘭市，當然大家都贊成，可是新北市一點好處都沒有，大家會贊成嗎？工程機具的噪音、人員車輛進出造成的環境損害，然後工程完工以後造成的噪音振動，長期的地方居住景觀環境的破壞。我想中央要針對這邊居住的百姓，做長期的健康追蹤及一般醫療或是地方稅務減免的補助。 另外，如果高鐵採一般的鐵道設計，這樣沿線的平溪、雙溪都可以設站，整個東北角是不是也有發展的可能？不會只有宜蘭這邊有發展。最後我建議多開幾場公聽會，讓地方也充分了解。剛剛提到只有在汐止這邊有做隔音牆，可是我覺得雙溪區外柑里的山谷這邊是不是也考量一下居民以後的噪音問題，是不是要設置隔音牆。另外我們隔壁的這個地主阿伯也有講，這邊的生態有山羌還有一般水鹿，不知道你們有沒有調查到這些東西？	音量未超出「陸上運輸系統噪音管制標準」第七條規定之高速鐵路交通噪音管制標準且噪音影響等級評估評定屬於「無或可忽略影響」等級，評估結果詳參閱『評估書（定稿本）』7.1.6 節，依評估結果已研提規劃設計階段及施工期間之防音措施摘述如下，以降低噪音衝擊，詳參閱 5.1 節六及 5.2 節七： (1)施工期間 • 於挖土機、推土機、震動壓路機、手持式混凝土振動機及抽水器等作業時，將採用低噪音機型或音源包覆吸音降低施工噪音影響。 • 依環境監測計畫於工區周界進行噪音量測，如超出營建工程噪音管制標準，責成承包商須採取適當防制措施(如重新安排施工時程、採用低噪音振動之施工機具、工法及隔吸音設施(如隔音罩、隔音牆、組合式防音屋…等)，以減輕營建噪音之影響。 • 維持施工運輸道路平整，以減低車輛行駛路面跳動所產生噪音振動。 • 運輸車輛避開尖峰時段，以降低對運輸道路尖峰時段噪音之衝擊。 • 限制運輸卡車經過社區、學校時之行駛速度，並禁鳴喇叭。 (2)規劃設計階段 • 已針對超標路段研提噪音改善設施，於近噪音敏感受體側之胸牆上設置直立式隔音牆，詳參閱表 5.1-4。 • 於未設置隔音牆路段之高架路線沿線須預留於軌道側加鋪吸音材料或設置隔音牆（不含胸牆）之荷重、承受風壓及空間。 • 於超標通風口位置進行減噪措施，設置消音箱或消音百葉或其他等防音措施，以符合所屬「營業場所噪音管制標準」。 • 隧道口鄰近住宅路段之結構反射面（如牆面、步道及道床等）貼附吸音材，且隧道長度超出 1,000 公尺以上須於隧道口設置入口罩頂或假隧道或設通風孔等防制措施。 • 計畫沿線行經宜蘭縣之高架段兩側零星

表意意見	處理說明
	住戶且屬合法建築物者，將依設計階段評估結果針對高鐵交通噪音超標住戶研提減輕對策，例如：於營運或管理範圍內改善交通噪音(設置隔音牆等)；或與超標住戶溝通，於達成協議後輔導零星住宅設置隔音門窗或消音器或其他等防音設施，經目的事業主管機關及主管機關備查後進行作業。 • 規劃於洗車設備、列車檢修及駐車廠附近設置隔音罩、隔音牆或其他具隔音效果之防音設施(至少 10dB 減音量)等。後續設計階段將依「新訂高鐵宜蘭車站特定區都市計畫」重新檢討噪音評估結果及防制措施。 2. 本計畫除進行現地生態調查外，亦蒐集「生物多樣性網絡」及「國土生態綠網」等資料進行彙整，於調查範圍及文獻蒐集成果皆未發現有臺灣水鹿活動，但本計畫調查及文獻皆有記錄多筆臺灣山羌活動，本計畫針對哺乳類物種已提出相關減輕對策簡述如下： (1) 施工區設置隔音設施以減少噪音量，降低對野生動物產生驅離影響；相關大規模工程(如爆破)施作，避免於晨昏時段野生動物活動高峰期進行，隧道中的鑽炸作業亦針對洞口增設相關隔音設施，降低噪音干擾。 (2) 施工便道規劃以既有道路為優先選擇，並於工程可行之狀況下採用棧橋替代開挖道路，且工程車輛及施工人員車輛限制其停放位置、車速及行進路線等，避免因車輛停放或運行增加週邊環境破壞。 (3) 隧道口施工完畢進入營運期間前，須將隧道周遭路段封閉，避免野生動物誤入軌道，產生撞擊進而導致人身財產安全疑慮。 (4) 施工及營運期間加強各出露段之生態監測作業。
二、新北市汐止區東山里里長 虞怡剛	
大家好，我是汐止東山里里長，在這一次公聽會的過程我才稍微瞭解，發現對東山里的水資源影響蠻大的，為什麼呢？因為目前高鐵的路線正好經過我們	感謝虞里長的意見 1. 因隧道之地下湧水係屬乾淨清水，後續將鑽設排水管將湧水與隧道地面廢(污)水分離，湧水將分流至洞外的水保設施中，後續倘地

表意見	處理說明
東山里石碇子溪的上游，我們東山里目前全里都沒有自來水，全部都是飲用溪水。在我們當地大概差不多三、四百人以上在使用石碇子溪當成飲用水。所以施工期間我是非常擔心，有可能會污染到溪水造成居民沒有辦法使用，這是第一點。 第二點是在施工完成之後是不是會對石碇子溪的汲水造成影響？以後是不是就取不到水？這樣我們整個里取不到水，且自來水也沒有辦法到我們山區那邊配管，那是不是以後我們這個里只有遷村呢？高鐵施工的過程是不是能夠在我們東山里的石碇子溪上游做汲水設施，能夠方便我們里民取水，讓我們的里民以後不會有缺水的問題。在施工期間開闢的一些施工維修道路，是不是以後我們里民也能夠使用，從山區接到平溪就不用繞到山下。 去年至少碰到 3 組人員在我們山區鑽探，當地的地主就跟我抗議說這邊是私人土地，為什麼在這邊鑽探？後來我去了解才知道原來是高鐵環評在那邊鑽探，為什麼都沒有來通知里長就隨便開始鑽探？我覺得對我們這個里的地主非常的不尊重，希望以後能夠改善這個狀況。	方政府、營運單位及當地居民協調會勘後，將依協調成果設置集水設施，以便當地民眾經地方政府申請後，進行水資源汲取。 2. 隧道開挖支撐完後會施作鋼筋混凝土襯砌，可有效阻止地下水滲入隧道內，長期後地下水系將達平衡狀態，不致有地下水由隧道流失情況，或於局部路段視地質及實際湧水量，評估鋪設全周式防水膜以「不排水」隧道方式施作，故完工營運後預估不會排水量極低，不致影響計畫區之水體水質，隧道排水對策詳參閱『評估書（定稿本）』7.1.2 節。 3. 高鐵施工道路為配合進入洞口施工開闢之臨時道路，且多數以租用土地方式開闢，完工後無法保留為永久道路，有關銜接平溪之新闢道路需求將轉知新北市政府協助辦理。
三、公民幫推理事長 黃○興	
各位好，我是公民幫推理事長黃建興，為什麼今天會來到這裡呢？其實我們公民幫推協會在過去一年就特別關注北宜高鐵這件事情。然後我們在宜蘭辦了公聽會，三場說明會還有一場工作坊。在北部這邊也辦了一場工作坊。那最重要就是說一個這麼重大的政策，好像不管在南港、汐止還是在宜蘭，我們其實都不是很清楚。之前賀陳旦前部長也特別寫了一篇文章提到為什麼跳過了可行性。今天聽了說明會之後我又更了解各地的意見，更清楚知道一件事情，就是現在討論的是已經規劃的東西。反而我們，不管是在南港，他們里民的問題	感謝黃理事長的意見 1. 高鐵延伸宜蘭計畫係延續「台鐵南港至花蓮提速改善計畫」（北宜新線）初步綜合規劃、可行性研究、綜合規劃階段所累積的調查資料與研究成果，接續辦理「高鐵延伸宜蘭計畫可行性研究暨綜合規劃」，後續仍須依「行政院所屬各機關中長程個案計畫編審要點」提報可行性研究、綜合規劃及環評報告審議，並未跳過可行性研究。 2. 本計畫開發除了透過現勘公聽會相關場合蒐集地方民眾的建議及資訊外，同時亦將環境影響評估主要章節內容同步公布於環境部的網站上，藉此公開透明本計畫開發及評估的內容，並於現勘公聽會中透過簡報方

表意意見	處理說明
都是高鐵、直鐵還有地區的徵收或者是要改善，還是在宜蘭，就是昨天有些新聞你們也看到了，就是不均衡的發展，這對宜蘭影響非常大。特別是陳定南縣長所制定當時規劃的東西，然後一路環保立縣，之後慢慢發展到現在突然一個這麼重大的建設要在宜蘭發生，但是好像就跳過了可行性評估，然後就直接到了我們今天看到的這些東西，變成我們的意見好像沒辦法跟今天的主辦單位聚焦。我想這個是我在公民參與的過程裡面發現一個很嚴肅的問題，也就是說剛才看到不管是汐止的里民還是雙溪的里民，還有我們剛才在南港看到的，在宜蘭看到的都是一樣的，我們都是在最後才知道。但是問題是在做這件事情的人難道之前不知道嗎？其實他們也知道會遇到很多問題。其實不是交通部的問題。很多問題是在這前期規劃的時候就可以開始跟里民溝通、受害者溝通、得利者溝通，或者政府在遇到這些狀況或許可以先處理掉一些應該要解決的事情。那我想這也是一個重大工程，公共建設透過公民幫推、透過公民參與的機會可以讓這個政策更完善，更好，而不是在這個時候，看到新聞，看到衝突，然後得到一些交通部的承諾，可是交通部的承諾是什麼？他們能夠做得非常有限，因為少了什麼？因為跳過了可行性評估，跳過了先告訴我們大家這件事情。這也就是我們公民幫推一直在強調說沒有公民參與，沒有積極的跟利害關係人、利害關係團體溝通，在重大建設推動的過程就會遭遇到很多阻力，那我們協會的立場是不希望看到，看到一個這麼重要的建設，不管是高鐵方案，不管是直鐵方案，不管是零方案或者還有更多值得探討的方案，其實所有政府政策不就是應該在開發的過程裡面一起來解決各位的問題，不管剛剛提到的那個用水的問題或雙溪的問題，直鐵開發，雙溪也會有可能出現	式，摘要本計畫環境影響評估報告內容向民眾說明，感謝貴會一同協助民眾瞭解本計畫開發的內容，有關本計畫沿線經過之區域，因目前為環境影響評估階段，高鐵路廊以盡量減少拆遷為原則，後續細部設計完成確認本計畫開發切確範圍後，係以土地徵收及協議價購方式為主，惟依「土地徵收條例」第11條規定，需地機關應先依「土地徵收條例」、「臺北市舉辦公共工程拆遷補償自治條例」、「新北市興辦公共工程用地地上物拆遷補償救濟自治條例」及「宜蘭縣興辦公共工程建築改良物拆遷補償自治條例」等相關作業規定辦理協議價購，進行合理、合法之補償，地價補償將委由不動產估價師依據不動產估價技術規則等相關規定辦理協議市價查估，並依據土地徵收補償市價查估辦法辦理徵收市價查估，同意價購則辦理產權移轉登記。若協議價購不成，始得辦理徵收程序，依「土地徵收補償市價查估辦法」進行價格評定後，提送地價評議委員會審議通過，土地徵收計畫報送內政部核定後，則始得發放徵收公告及補償費。後續將另案召開協議會詳予說明協議價購或一併徵收申請方式。

表意見	處理說明
一個替代情況，這都是在之前我們可以做的。一來縣政府說這個不是我們能夠解決的，因為是中央要做的，地方要配合中央，中央要配合，可是整個政策發展過程裡的這些利害團體，所受到的這些居民跟住民都不知道要跟誰溝通。今天我們看到那麼複雜的東西之後我們也不清楚到底是什麼事情，那我們協會做了很多這種的專業溝通之後。我們後來發現最重要的還是回到一件事情，如果一個重大建設沒有積極的公民參與，沒有讓我們的利害關係人在事前就知道這些事情，而進行每一個部分的討論跟溝通，到最後我們就一再的看到這樣的事情，像今天上午有一個朋友也說到，難道這些溝通完之後，公聽會再辦兩場之後，然後開始推動，然後大家看到的就是一個又接一個的抗爭，一個四千億的建設最後變成這樣，這也是公民幫推最優先的事情，謝謝。	
四、新北市雙溪區上林里里長 簡德福	
謝謝交通部的長官，各位貴賓，大家好，很高興今天能夠來到汐止聽世曦做簡報。我代表我們雙溪的所有里長，也代表我們雙溪區的所有里民來報告我們的想法跟心聲。我記得一年多前世曦在我們雙溪的上林里也舉行了 62 延伸道路環評的說明會，那事隔了一年多，我也沒有聽到任何的訊息。 剛剛聽到世曦對高鐵延伸計畫的簡報，最主要的目的是要舒緩國五的壅塞情形，也要帶動東北角的經濟發展，那為什麼一樣交通部所轄的各級單位，包括鐵道局、公路局，為什麼政策沒辦法整合？你們的計畫要花 98 個月，將近 10 年的時間要執行高鐵延伸計畫，其實坦白講，對高鐵計畫我們雙溪沒有特別的意見，也沒有特別的想法，如同郭先生所講，可以設站的話那當然是最好，不過我們沒有迫切的想到這裡。我覺得交通部國道局也好，公路局也好，都捨近求遠，62 延伸道路要花 2000 億，要花 13	感謝簡里長的意見，由於臺 2 丙由雙溪貫穿至大溪之可行性評估，主要係交通部公路局辦理權責，本計畫已配合轉知該單位辦理後續。

表意意見	處理說明
年的時間，一樣要來紓緩國五的壅塞情形，等於說我們的國五仍然要壅塞 13 年，那如果是高鐵延伸也要塞將近 10 年，還要等 10 年，那為什麼 62 延伸、高鐵延長都要花那麼多時間？為什麼原來的台 2 丙我們捨棄在那邊？我今天很不客氣跟交通部講，為什麼你們台 2 丙的前端跟後端都沒辦法把它打通？你們還說這是你們公路局的模範道路、示範道路。因為當時暖暖區的民眾來阻撓，因為民眾的意見，所以你們把從平雙隧道出口到國一的高架道路刪掉了，你們沒辦法堅持世曦你們的想法，你們的設計觀念。 如果今天你們仍然照以往的計畫做，坦白講不管疏通整個國五的交通量、東北角的交通量、雙溪、東北角的交通量，一出隧道一分鐘就可以上國一了。到吉林，到大溪，這一段也是你們 62 延伸的出口，那台 2 丙原來的設計也是從大溪出口啊。如果這兩段能夠開闢的話，我相信不要花五百億也不要花到五年，三、五年的時間就馬上可以改善國五的壅塞情形。 我們住那邊，禮拜六、禮拜天有很多的车辆，我問他們從哪裡來？他們說從礁溪、頭城、宜蘭那邊沿路過來，因為他們怕塞國五，所以只好提早回來，慢慢欣賞東北角的風光，經過福隆，經過貢寮，然後由我們雙溪出去，由平雙隧道走台 2 丙這條這麼風光明媚，那麼好的示範道路，為什麼你們兩端捨棄，我請問你們為什麼這樣？這些你們都不做，這個馬上可以解決國五的壅塞的情形，你們始終捨近求遠。高鐵延伸這個我沒有意見。希望我們今天的話不只是你們參考而已，希望你們能夠納入報告。謝謝。	
四、民眾 1	
南港到宜蘭的概估票價會是多少？	依據現況高鐵費率估算，後續本計畫營運通車後南港至宜蘭高鐵票價約 240 元，惟實際通車時仍須依據最新費率訂定票價。

表意見	處理說明
五、新北市雙溪區外柑里居民 郭○杰 剛才聽到世曦工程的簡單說明，那我們主張的初衷還是希望雙溪能夠設站，剛剛世曦工程的工程師也有說明溪谷長度可能不足，可是我們照目前的圖面來說，我們這個溪谷應該是蠻長的，當然建造成本的部分也是考量之一。設站的可行性還是希望世曦能夠謹慎評估，不要現在就否定掉，畢竟這是政府幾千億的預算，希望大家都能夠獲利，不能犧牲了地方的權益，幫我們爭取一下。 另外一個建議如果這一條高鐵把它做成一般的鐵道設計，這樣子是不是平溪、雙溪設站更容易、建造成本也變更低、工程時間也可以縮短？以目前臺鐵最快的列車到宜蘭可能半個小時就能到，省了這麼多錢又可以照顧地方，我也希望中央能夠審慎的評估，畢竟這是幾千億的預算，希望做到最大的效應。	感謝郭先生的意見 1. 高鐵增設雙溪車站除運量較其餘各車站低以外，建築面積用地大，且須於坡地及谷地以半挖半填方式設置，對水源地環境影響大，配合設站須將聯外道路拓寬至 20 公尺，並設置轉乘停車場等設施，也對水源地環境有不利影響。目前未有設置雙溪車站計畫。 2. 北宜高鐵完成後尖峰時段依需求可發 5 班/小時，臺鐵可於宜蘭端加發往宜花東班次，有效減緩臺鐵樹林七堵間容量不足問題。未來於北宜間廊帶將有臺鐵及高鐵共四軌之軌道系統，健全東部鐵路網，滿足東部旅運需求及提供多元化之快慢旅運服務。直鐵完成後，仍須與西幹線共用樹林-南港路廊，營運班次密度受調度限制，尖峰小時實際增加 1 班均由南港發車，仍需於南港車站轉車才能接駁到台北以南的目的地。 3. 高鐵的加入釋出北宜廊帶軌道運能，同時提升雙溪區的可及性，藉由臺鐵東北角增班促進雙溪區域發展目標。
六、新北市雙溪區上林里里長 簡德福 剛剛聽到世曦的說明，我們都同意月臺長度要 400 公尺、600 公尺、800 公尺。但是一個高鐵的時速 300 多公里，要帶動東北角的經濟價值，這個路線也可以從瑞芳繞過來，從原來的鐵路繞著東北角走，那邊我們有更空曠，甚至有一、二公里，包括田寮、貢寮都很長的一個距離，要怎麼設站，都可以設站。如果說這條路線也希望能夠帶動沿線的經濟產值，那整個 60 公里都沒有站？目前高鐵到南部 30 公里就有站了啊。我覺得既然國五穿越翡翠水庫的心臟，那原先的規劃也是經過翡翠水庫，那現在繞了一個彎，就是翡翠水庫集水區的旁邊，就可以避免環境影響評估不會過，那何不就繞大彎一點，繞到從瑞芳、雙溪、貢寮這邊，沿著海岸線過來，以時速 300 多公里，也多不了 5 分鐘、10 分鐘。而且那邊都是平地，也不用高昂的工程費，又可以兼顧到東北角的觀光，	感謝簡里長的意見 1. 高鐵增設雙溪車站除運量較其餘各車站低以外，建築面積用地大，且須於坡地及谷地以半挖半填方式設置，對水源地環境影響大，配合設站須將聯外道路拓寬至 20 公尺，並設置轉乘停車場等設施，也對水源地環境有不利影響。目前未有設置雙溪車站計畫。 2. 高鐵路線規劃以繞行翡翠水庫集水區外側之最短路徑到達宜蘭，以縮短旅行時間及節省工程經費為原則，未有繞行東北角之計畫。

表意見	處理說明
不管是雙溪、貢寮來設站，都能夠帶動地方的經濟價值。	
七、新北市汐止區東山里里長 虞愷剛	
因為隧道是從康誥坑這個地方往上，那你開了一個隧道，有可能石碇子溪上游的地下水，因為隧道一直往下流，以後下雨的這些水原本要留在地表，它很快就往地下滲，然後我們的集水量就變少了。所以我為什麼剛才提到要做一個集水區？就是為了把一些水能夠收集讓我們里民的飲用水不會受到高鐵影響，如果等影響到再來做根本就來不及了，我們這整個村都要遷村了。 另外剛才提到設站的問題，我倒覺得汐止應該設站，臺北過去板橋就多了一個站，我們汐止人口已經 21 萬了，未來高鐵蓋好還要 10 年，到時候汐止可能差不多 40 萬了，是不是更有必要來設一個站，目前汐止都沒有大型的交通建設，捷運也才開始規劃要動工而已，所以汐止是被忽略的一個很重要的地方，那是不是說未來能夠在南港，下一個汐止要設一個站，而且設站的範圍地方是絕對有。	感謝虞里長的意見 1.因隧道之地下湧水係屬乾淨清水，後續將鑽設排水管將湧水與隧道地面廢(污)水分離，湧水將分流至洞外的水保設施中，後續倘地方政府、營運單位及當地居民協調會勘後，將依協調成果設置集水設施，以便當地民眾經地方政府申請後，進行水資源汲取。 2.隧道開挖支撐完後會施作鋼筋混凝土襯砌，可有效阻止地下水滲入隧道內，長期後地下水系將達平衡狀態，不致有地下水由隧道流失情況，或於局部路段視地質及實際湧水量，評估鋪設全周式防水膜以「不排水」隧道方式施作，故完工營運後預估不會排水量極低，不致影響計畫區之水體水質，隧道排水對策詳參閱『評估書(定稿本)』7.1.2 節。 3.高鐵延伸宜蘭計畫於 111 年提出 4 處宜蘭設站地點，包含四城、宜蘭、縣政中心及羅東，至宜蘭召開地方說明會後，凝聚地方共識於縣政中心東南側 350 公尺處設置車站(地方折衷站)，以符合溪北及溪南居民均能就近搭乘需求。
八、新北市雙溪區外柑里居民 郭○杰	
我們里民的水源大概都是飲用山泉水比較多，外柑二橋那邊也有簡易自來水的採取點。因為畢竟工程車輛污染這些問題，也是希望在施工的時候針對簡易自來水有沒有一些的對應設施或方案。	感謝郭先生的意見，隧道湧水之清水會分流使其直接排放至洞外的水保設施內，依地形、地質及週邊環境允許條件，於隧道口周邊設置蓄流集水設施，並經沈砂處理，除提供施工用水及緊急消防用水外，並排入承受水體。雙溪區基流量調查結果詳參閱『評估書(定稿本)』6.2.3 節。
九、新北市汐止區茄苳里里長 葉雅惠	
我想請教一下台灣世曦有對哪些是沒有使用自來水的家庭做過分析嗎？因為我們現在很多都是沒有自來水的地區，包括現在康誥坑也是一樣，也是一大群都沒有用到自來水。所以這個集水區對我們來講真的是很必需的，他是不是遭受到污染還是怎麼樣，我們都不知道。所以我們是不希望水這個最自然、最天然的東西被破壞掉。	感謝葉里長的意見 1.隧道開挖支撐完後會施作鋼筋混凝土襯砌，可有效阻止地下水滲入隧道內，長期後地下水系將達平衡狀態，不致有地下水由隧道流失情況，或於局部路段視地質及實際湧水量，評估鋪設全周式防水膜以「不排水」隧道方式施作，故完工營運後預估不會排水量極低，不致影響計畫區之水體水質，隧道排水對策詳參閱『評估書(定稿本)』7.1.2 節。

表意見	處理說明
上一次來探勘茄苳瀑布的時候我們汐止區公所竟然都沒有人知道，我還打電話去問公所說為什麼你們都不曉得他們來探勘，誰讓他們進來的。我是先看到你們水藍色的鑽孔那個東西，我在那邊等了好多天，因為我也不曉得是什麼單位來，所以我就 LINE 給我們的課長。我問他說你知道這是什麼東西嗎？我想說這是要做隧道或是公共工程，之後我才找到你們有貼一個在三角錐上面，這個沒有人會去看到，我就反映給區公所，區公所才給我們答案是要做這樣的一個大建設，那以後茄苳瀑布是不是高鐵會經過的地方？我們也不曉得，我們只是被告知說有這個可能性，那我想知道說我們茄苳瀑布、茄苳里有多少的土地是高铁經過的地方。	2.因隧道之地下湧水係屬乾淨清水，後續將鑽設排水管將湧水與隧道地面廢(污)水分離，湧水將分流至洞外的水保設施中，後續倘地方政府、營運單位及當地居民協調會勘後，將依協調成果設置集水設施，以便當地民眾經地方政府申請後，進行水資源汲取。 3.有關鑽探的部分，當時鑽探的地點之地主包含三位關係人，本計畫初步取得其中一位地主同意進行鑽探，後續發現地主共有三位時，也再跟三位地主進行現勘，並配合調整鑽探位置，後續在設計階段倘進行鑽探時將特別注意，確認所有地主皆同意執行。
十、宜蘭縣礁溪鄉居民 林○勳	
請問高铁站的位置已經定案了嗎？有沒有考慮在四城設站，大多數的人都比較喜歡在礁溪消費。同時高铁票價也會比較實惠，因為在路程上好像少了快10公里左右，這樣的話其實票價是不是可以落在200塊左右。	感謝林先生的意見，高铁延伸宜蘭計畫於111年提出4處宜蘭設站地點，包含四城、宜蘭、縣政中心及羅東，至宜蘭召開地方說明會後，凝聚地方共識於縣政中心東南側350公尺處設置車站(地方折衷站)，以符合溪北及溪南居民均能就近搭乘需求。
十一、新北市雙溪區上林里里長 簡德福	
請問一下路線的選定已經定案了嗎？還有修正的可能性嗎？因為路線穿越整個山脈，如果能夠繞到瑞芳、雙溪、貢寮這邊，增加不了三公里，應該也不會耽誤幾分鐘的時間，這樣子設站可行性更高。如果以現在的路線穿越山脈，當然是比較不可能設站，如果繞遠一點設站，對雙溪、貢寮都有很大的幫助。既然能夠大幅度在翡翠水庫邊緣繞過，那也可以更大幅度路線，帶動整個東北角的觀光，因為東北角有山、有水、有海鮮，有很多人都願意來東北角，而且又屬於國家風景區，風景特定區，所以我希望交通部對路線的選定能夠採納這個方案。另外一個考量是地形比較平坦，工程費可以減少很多，也可以欣賞東北角的風光。	感謝簡里長的意見 1.高铁路線規劃以繞行翡翠水庫集水區外側之最短路徑到達宜蘭，以縮短旅行時間及節省工程經費為原則，未有繞行東北角之計畫，高铁延伸至宜蘭可移轉通過北宜屏柵線之臺鐵旅客，解決東部地區每到假日一票難求的問題，同時臺鐵也能加開區間車，提升東北角次要車站的班次，滿足居民基本運輸需求，帶動沿線區域發展。 2.本計畫開發除了透過現勘公聽會相關場合蒐集地方民眾的建議及資訊外，同時亦將環境影響評估主要章節內容同步公布於環境部的網站上，藉此公開透明本計畫開發及評估的內容，並於現勘公聽會中透過簡報方式，摘要本計畫環境影響評估報告內容向民眾說明，廣納民眾的意見與建議，以配合調整環境影響評估報告的內容。

表意見	處理說明
花東當然有些問題，但是東北角沒有這個問題，你說因為這樣子車輛才會安全，那西部走廊怎麼講？西部走廊不是都沒有山洞的嗎？西部走廊是世曦你們設計的嗎？你們今天來這邊開公聽會只是環評的階段任務，讓我們來這邊背書說你們有開這個公聽會。但是你們的範疇會議為什麼都沒有講，沒有邀請我們。像我們雙溪的水庫在範疇會議時我也是委員之一，他們開了無數次的會議傾聽地方的聲音，人家翡翠水庫的設計單位一直找我們地方開會。你們現在只是叫我們來這邊背書，完成你們階段性的公聽會，我們說我們的意見，結果你們說這不行。世曦你們是設計單位，是大公司，那換一家公司來設計好不好？你們說走平面不安全有滑動，哪裡有滑動你講給我聽？除了草嶺隧道以外其他都是平地，哪裡有穿過山脈？如果照以往一樣走翡翠水庫國五旁邊，那我就沒話講。那你今天已經繞了一圈了，再繞大圈一點，增加兩公里的話，我想時間上也增加不到兩、三分鐘而已。我真的很不客氣講，今天我們建議路線，你們說已經定案了，叫我來這裡背書，等一下我們名字都把它塗掉，這公聽會就無效了。我跟交通部的主席報告，我們地方的聲音你要廣納，不只是環境影響而已，路線的選址為什麼當時不聽我們地方上的聲音。你們技術單位、設計單位自己就把路線定案了，政府一年收那麼多的稅金，那在選址的時候也聽聽民眾的聲音，我想這是比較正確的。	
公聽會現場提供書面意見及處理說明	
一、新北市汐止區東山里里長 虞愷剛(書面發言單意見)	
(一)汐止目前人口 21 萬，未來高鐵興建完成後汐止人口應達 40 萬人口以上，是非常有設站的必要，且站所腹地應該沒問題。 (二)汐止區是新北市長期(30 年)被政府忽略的地方，都沒有重大交通建設設施。	感謝虞里長的意見，本計畫高鐵路線於汐止區域通過路段大多為山坡地範圍，無設站之可行性條件；高鐵延伸宜蘭計畫於 111 年提出 4 處宜蘭設站地點，包含四城、宜蘭、縣政中心及羅東，至宜蘭召開地方說明會後，凝聚地方共識於縣政中心東南側 350 公尺處設置車站(地方折衷站)，請諒察。

表意意見	處理說明
二、新北市雙溪區上林里里長 簡德福(書面發言單意見)	
(一)高鐵延伸、62 延伸計畫曠日費時，工程經費龐大，對國五的塞車情形緩不濟急。 (二)希望對台 2 丙西端出口能高架聯結國一及大溪宜蘭，工程費少，工期短，可迅速改善國五的車流量。	感謝簡里長的意見 1.臺鐵樹林－八堵間為西部幹線及東部幹線之重疊營運區間，現況尖峰小時之路線使用率已達飽和，由於臺鐵樹林至八堵間沿線多為密集建物區且多已地下化，經評估，無擴增軌道容量之可行性，因此亟需另闢新線以提升軌道運輸量能；此外，現況假日臺鐵通過北宜屏柵線之需供比達 110%，突顯假日尖峰旅客滿載，座位供不應求之情形，即便近年臺鐵導入新自強號(EMU3000)投入東部幹線進行營運，然假日尖峰時段八堵至花蓮間客座利用率仍高達 100%，部分區間仍有一票難求之情形。 2.在路線利用率已達飽和無法增開臺鐵班次的情況下，解決東部地區每到假日一票難求的問題，亟需另闢新線以提升軌道運輸量能。因此興建北宜高鐵之主要目的在於解決現有鐵路面臨的困境，同時高鐵亦可移轉部份小客車旅次，使得國道 5 號壅塞情況減緩，降低公路旅行時間成本，分析目標年國道 5 號交通減量約可達 3.4%至 6.1%，由於臺 2 丙由雙溪貫穿至大溪之可行性評估，主要係交通部公路局辦理權責，本計畫將配合轉知該單位辦理後續。
三、宜蘭縣礁溪鄉居民 林○勳(書面發言單意見)	
有沒有考慮四城設站，不論行車時間與票價都更實惠，也更方便礁溪觀光與帶動商業區與觀光區發展。	感謝林先生的意見，高鐵延伸宜蘭計畫於 111 年提出 4 處宜蘭設站地點，包含四城、宜蘭、縣政中心及羅東，至宜蘭召開地方說明會後，凝聚地方共識於縣政中心東南側 350 公尺處設置車站(地方折衷站)，以符合溪北及溪南居民均能就近搭乘需求。
四、東華大學 戴○銘(書面發言單意見)	
(一)麻煩替納稅人把關，高鐵財務吃緊，漲價(不)歸公(立法院凍結預算)賠錢？ (二)補貼客運，作為替代。	感謝戴先生的意見 1.根據現有高鐵費率訂定與調整制度，依據「台灣南北高速鐵路興建營運合約」，每年由交通部依「台灣地區消費者物價總指數(GICP)」變動情形，定期檢討政府核定基本費率及對外公告後，高鐵公司依據合約所規範機制進行特許公司自訂基本費率檢討。然高鐵自訂基本費率與票價是否調整，將依照綜合考量內部營運成本，外部社會經濟環境

表意意見	處理說明
	情勢、市場競爭及供需情形等，進行整體評估。 2.此外，交通部自民國 99 年開始辦理公路公共運輸計畫(公運計畫)，最新第五期公運計畫「公路公共運輸永續及交通平權計畫(114-117 年)」亦有 200 億元之經費，推動健全公車票價結構與補貼機制。
五、新北市雙溪區上林里里長 簡德福(書面發言單意見)	
建議高鐵路線能修正，以南港至瑞芳雙溪車站貢寮再延伸至宜蘭，可節省龐大的工程費，更可帶動東北角地區的發展。	感謝簡里長的意見，高鐵路線規劃以繞行翡翠水庫集水區外側之最短路徑到達宜蘭，以縮短旅行時間及節省工程經費為原則，未有繞行東北角之計畫，高鐵延伸至宜蘭可移轉通過北宜屏柵線之臺鐵旅客，解決東部地區每到假日一票難求的問題，同時臺鐵臺鐵也能加開區間車，提升東北角次要車站的班次，滿足居民基本運輸需求，帶動沿線區域發展。
六、新北市議員周雅玲服務處秘書 盛 O 纓(書面發言單意見)	
謹代表周雅玲議員發表意見：高鐵延伸宜蘭可滿足民眾旅運需求，並促進地方產業發展，惟相關工程、路線規劃等，應考量對自然環境、居住品質之影響後，採損害最小之方案進行，爰請交通部及新北市政府審慎評估，並廣納各方意見作為執行考量。	感謝盛秘書的意見，本計畫沿線經過之區域，因目前為環境影響評估階段，高鐵路廊以盡量減少拆遷為原則，並針對沿線相關環境各項因子進行影響評估，依據評估的結果採取不同減輕對策，並廣納現勘公聽會相關單位及民眾的意見，且將納入環境影響評估報告書中調整。
七、新北市汐止區茄苳里里長 葉雅惠(書面發言單意見)	
茄苳瀑布經流茄苳溪，水質是否以後會有污染及經由地區在那裡(茄苳里)。	感謝葉里長的意見，隧道開挖支撐完後會施作鋼筋混凝土襯砌，可有效阻止地下水滲入隧道內，長期後地下水系將達平衡狀態，不致有地下水由隧道流失情況，或於局部路段視地質及實際湧水量，評估鋪設全周式防水膜以「不排水」隧道方式施作，故完工營運後預估不會排水量極低，不致影響計畫區之水體水質，隧道排水對策詳參閱『評估書(定稿本)』7.1.2 節。

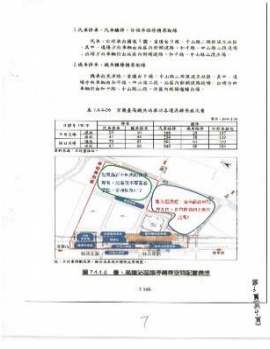
表 8.2-5 現場勘察及公聽會之會後書面意見

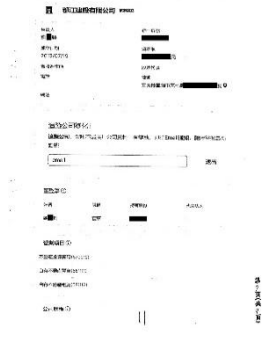
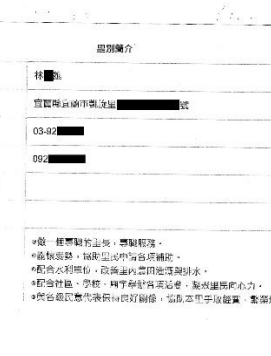
書面意見	處理說明
一、南港區新富里里長（114.3.3 交通部函、114.3.4 環境部函）	
本案高鐵電纜及軌道設置鄰近路面，已對地方景觀、社會經濟及交通等環境產生重大衝擊，請開發單位針對地方居民訴求納入「高鐵延伸宜蘭計畫」評估改善。	富康街高鐵引道係台灣高鐵公司目前營運範圍，引道已實質營運使用中，倘若進行引道拆除，將耗費鉅額費用並影響高鐵營運安全，說明如下： 1.結構安全:高鐵引道下方有中空層隧道及臺鐵隧道與捷運隧道結構交錯配置，若拆除部份引道，將破壞現況結構穩定平衡，影響下方臺鐵及捷運隧道結構穩定及營運安全。 2.高鐵營運影響:高 25kV 電車線系統已於 105 年延伸至大坑溪東側 ATPO 自變電站，以穩定提供北部段高鐵營運電力，倘進行電車線系統地下化工程，初估施工、安裝及測試等作業需暫停供電約 2~3 週，將影響高鐵正常營運。 3.其他系統設施:高鐵引道段接地系統、排水系統、緊急電話、防水系統、電力插座系統、消防系統等，均已延伸配置至大坑溪側，需配合檢討及拆遷。 4.防洪設計:引道牆高度係依規範規定設計，若拆除部分引道將造成高鐵、臺鐵、捷運隧道防洪缺口。 5.高鐵於南港段現況下方已有營運中臺鐵主線隧道及臺鐵第三軌隧道等結構物，已無空間可地下化。
二、陳○通先生	
(一)本人陳○通想知道我們土地被設在高鐵站內，不知我們的土地如何處理?現在我們土地上有種植水稻、蔬菜及其他植物。 (二)我們贊成並樂見來建設宜蘭，但希望給我們有配套措施。 (三)希望貴單位給我們一些寶貴意見及連絡方式? (四)希望市區內鐵道路線可用地下化開發?	感謝陳先生意見 1.有關於徵收程序，本計畫工程用地範圍內之土地取得程序，係以土地徵收及協議價購方式為主，惟依「土地徵收條例」第 11 條規定，需地機關應先依「土地徵收條例」、「臺北市舉辦公共工程拆遷補償自治條例」、「新北市興辦公共工程用地地上物拆遷補償救濟自治條例」及「宜蘭縣興辦公共工程建築改良物拆遷補償自治條例」等相關作業規定辦理協議價購，進行合理、合法之補償，地價補償將委由不動產估價師依據不動產估價技術規則等相關規定辦理協議市價查估，並依據土地徵收補償市價查估辦法辦理徵收市價查估，同意價購則辦理產權移轉登記。若協議價購不成，始得辦理徵收程序，依「土地徵收補償市價查估辦法」進行價格評定後，提送地價評議委員會審議通過，土地徵收計畫報

書面意見	處理說明
	送內政部核定後，則始得發放徵收公告及補償費，後續將另案召開協議會詳予說明。 2.後續倘有相關意見，除了透過現勘公聽會的相關聯絡資訊，可進行意見表達外；亦可透過相關單位轉陳，抑或是於環境部相關會議中皆可進行意見發表，本計畫皆將納入環評報告書中考量。 3.高鐵宜蘭路段受限地質鬆軟以及地下水位過高，不適宜採用地下化結構。
三、李○一先生(114.3.13 交通部書函)	
高鐵宜蘭車站預定地周邊住戶，目前可到鎮安廟空地或路邊停車，也無阻礙交通或違停等問題，未來站區周邊會規劃設置收費停車場，周邊住戶停車勢必受限。 由於停車方便，各住戶或社區未必有停車空間規劃，建議高鐵站周邊停車場能提供住戶免費停車等優惠，以維持現有的權益、解決住戶停車問題。 周邊住戶數應不多，既有規劃的停車場應可滿足停車需求，應不排除其他民眾停車空間，相關單位應無須為此另闢停車場，只須以智慧車牌管理系統解決住戶停車問題。	感謝李先生意見，針對高鐵車站轉乘設施推估，除考慮高鐵宜蘭站旅客轉乘需求外，亦已將臺鐵新設車站之旅客轉乘需求一併納入評估，考量假日需求較高，故轉乘設施建議最小供給量係以假日需求進行估算，以推估私人運具、計程車、自行車、公車之轉乘設施席位需求。而本計畫劃設之臺、高鐵站區臨停轉乘空間，包括汽車停車場、機車停車場、計程車乘車區、臨停接送區等，係以服務高鐵旅客為主，有關地方的停車需求，建議宜蘭縣政府後續可因應各地停車供需之狀況，進行整體規劃。
四、李小姐	
(一)我是宜蘭市旋流路居民，居住於日前規劃宜蘭高鐵特區中既有合法新蓋建物，新社區 20 戶，目前屋齡 8 年，隔壁社區自在都心-富建築 52 戶，屋齡 3 年，新成屋與 30 年以上老屋不同，其造價及買賣價差一位以上，目前實價登錄透天厝一棟平約 1,700 萬以上，這次公聽會我是無意間看到網路訊息得知，從來沒有收到參與會議通知，附近居民應該都沒有知道公聽會召開時間地點，經電詢凱旋里里長，竟回復不用參加，只等看能不能提高補償金。 (二)本次公聽會議資料，原宜蘭端站址縣政中心以南 350 公尺處，不僅已偏移往縣政中心處畫設，離譜的是設站預定地「鎮安廟以東旋流路以	感謝李小姐意見 1. 有關本計畫沿線經過之區域，因目前為環境影響評估階段，高鐵路廊以盡量減少拆遷為原則，後續細部設計完成確認本計畫開發切確範圍後，係以土地徵收及協議價購方式為主，惟依「土地徵收條例」第 11 條規定，需地機關應先依「土地徵收條例」、「臺北市舉辦公共工程拆遷補償自治條例」、「新北市興辦公共工程用地地上物拆遷補償救濟自治條例」及「宜蘭縣興辦公共工程建築改良物拆遷補償自治條例」等相關作業規定辦理協議價購，進行合理、合法之補償，地價補償將委由不動產估價師依據不動產估價技術規則等相關規定辦理協議市價查估，並依據土地徵收補償市價查估辦法辦理徵收市價查估，同意價購則辦理產權移轉登記。若協議價購不成，始得辦理徵收程序，依「土地徵收補償市價查估辦法」進行價格評定後，提送地價評

書面意見	處理說明
西至壯二路以北」及「和平路以南至壯二路以北」等 2 大區域，離站區最近，竟未設在車站專區內，反而捨近求遠將離站區較遠地段「和平路以北旋流路以東至台 9 線」2 大區域被擴增圈設為車站專用區。(如附件 1) (三)耳聞特區內有力地方士紳 113 年 6 月 23 日成立「宜蘭縣雙鐵共構區居民權益促進會」美名為居民與公部門的溝通橋樑，實則挾民意讓自己得利，使得原本衝擊最大設站預定地附近社區及農舍（包含促進會重要成員凱旋里里長家及都江建設董事謝國與先生（同是鎮安廟主任委員）蓋的光匯縣政及富裕縣政社區，如附件 2），透過促進會陳情至有關單位，已改為非車站專區免除被拆遷命運，政策遇上特權總會有所轉彎，圈設用地因人而設，行政公平性何在？如何讓人信服。114 年 3 月 9 日據報道鐵道局日前表示不會拆廟，那為什麼要拆民宅，居民的人權再度被漠視與踐踏。 (四)經瀏覽目前高速鐵路各車站特定區土地使用分區管制要點，得知車站特定區「其餘地區」居民，只要是合法建物都可剔除於計畫外或原地保留，而車站專區涉及公共建設所以無法比照剔除，可謂對人民財產權與居住權影響甚鉅。再者，目前不斷擴大徵收範圍，周邊土地，劃設成車站專區，與高速鐵路通車無關，以車專區名義無限上綱，徵收根本不具實質公益性、必要性與比例原則。 (五)我們有的剛入住貸款尚未繳清，徵收後房子沒了，所謂參考市價及相當補償金，可能還不夠償還貸款，房子拆遷還得背一身債，如何再買房，抵價地，大坪換小坪，什麼時候可以參與開發遙遙無期，終身心血付之一炬，居住正義何在？10 年前發生的「張藥房事件」並不陌生，如果不	議委員會審議通過，土地徵收計畫報送內政部核定後，則始得發放徵收公告及補償費。後續將另案召開協議會詳予說明協議價購或一併徵收申請方式。 2.本計畫主要係開發高鐵計畫，針對高鐵之路線、車站及維修基地辦理環境影響評估，而有關高鐵特定區計畫，雖與車站及維修基地有所相連，惟兩個計畫除了主要辦理機關不同外，依循的法規也不同。本計畫依環評法規定，針對開發範圍之路線、車站及維修基地進行環境影響評估，藉以達成環境保護之目的；而高鐵特定區則係由宜蘭縣政府主導及統籌辦理，高鐵特定區範圍將配合都市計畫另案規劃，後續徵收程序亦將由宜蘭縣政府執行，相關拆遷及安置措施亦由該案規劃辦理，屆時其將依程序辦理都市計畫公聽會進行說明，因此有關高鐵特定區相關意見，本計畫將參酌並轉知宜蘭縣政府，再麻煩您商榷。

書面意見	處理說明
公不義不合理要拆我家園，官商勾結犧牲小老百姓權益換取財團利益或政治利益，相信大家都會捲起袖子，奮起抗爭捍衛家園。 (六)憲法第 15 條規定人民財產權應予保障，政府應保護人民身家財產，而不是帶頭收刮民脂民膏，再者開發案於規劃設計時應實地場勘，路線選址需公開、公正、平等、合理劃設，讓所有權人與利害關係人充分陳述意見，不應閉門造車，直接圈地，更應儘量減少不必要的拆遷，維護人民土地正義，避免人民抗爭，行政一筆一畫小小作為，可能影響數百數千人生計。高鐵要不要蓋或蓋在那裡，我沒有意見，我唯一卑微訴求是我血汗建立的家園能原地原屋保留，就地安居樂業。	

五、王○真小姐 致交通部、交通部鐵道局、宜蘭縣政府 交通部 114/3/5 第一次在宜蘭縣召開環境影響評估公聽會，這麼重大的國家建設計畫，又是宜蘭歷史以來最大的交通	感謝王小姐意見 1.本計畫工程路線規劃原則為優先使用公有地、減少徵收私有地及建築物拆遷，已儘量避開既有建築，方符合用地取得作業之公益性、必要

書面意見	處理說明
建設，本人第一次看到而且過去也從沒有任何說明，本人的家已經被列入高鐵維修基地，完全沒有溝通、完全沒有被告知，最後是完全被蒙在鼓裏，眼睜睜看著安身之地被納入維修基地，恣意妄為強迫拆遷： (一)環境影響評估範圍說明及界定不明確，致使維修基地及車站與沿線預訂範圍內的土地所有權人存在不確定性恐慌，114/3/5 召開公聽會時，更避談特定區計畫與車站及維修基地的整體開發方式，民眾無法知道真相。 (二)更離譜的是，當天公聽會中也完全沒有具體說明維修基地的規劃，無助的民眾就只能自行到環境部的網站找尋資料，如大海撈針又茫然的瞎子摸象，耗費大量的時間，才看到網站書面文件中記載維修基地的初步規劃位置。國家重大的交通建設，難道是用如此遮掩的態度來對待民眾嗎？講清楚，讓我們在這裏生活好幾代的住民可以簡單的知道真相很難嗎？ (三)特定區計畫與車站及維修基地開發息息相關，大部分現有農地（未興建建築物）土地所有權人在會場都表贊成，卻忽略現有已居住此地長年生活耕作土地所有權人的意見，如果政府還是用「將會依法合理補償」來包裝「恣意妄為拆遷安身之地」的行政心態，未免太過野蠻。 (四)就如同環境評估資料 7.4.6「土地所有權」（第 7-217、7-218 頁）只是簡略的將徵收補償法規照抄而已；對「當地居民遷移權益之影響」（第 7-217 頁）也只提到計劃路線統計而已；甚至評估的結果是「經評估本案對當地眾多居民之遷移、權益，無顯著不利之影響」（第 7-218 頁）。這種草率的評估資料，而且完全忽略維修基地的拆遷範圍及各種影響分	性、適當性、合理性及合法性，目前規劃路線為建築物拆遷及用地最小之方案，使其對民眾權益影響最小，符合前述原則。未來計畫路線開闢後，對沿線周邊聚落、農業使用等土地利用型態仍有一定之限制，經初步規劃本計畫路線範圍內，由於工程以高架橋型式為主，大幅減低生物阻隔及聚落切割，周邊土地仍可保留原使用，並降低對當地環境及土地使用之影響，避免影響周邊農地之完整性。而針對被阻斷之既有農路，規劃替代道路空間，恢復原農路通行功能，以不影響既有橫交道路通行為原則，並依「農業主管機關同意農業用地變更使用審查作業要點」辦理農地使用變更及土地取得事宜，並依非都市土地使用管制規則辦理用地變更事宜。 2.本計畫工程用地範圍內之土地取得程序，係以土地徵收及協議價購方式為主，惟依「土地徵收條例」第 11 條規定，需地機關應先依「土地徵收條例」、「臺北市舉辦公共工程拆遷補償自治條例」、「新北市興辦公共工程用地地上物拆遷補償救濟自治條例」及「宜蘭縣興辦公共工程建築改良物拆遷補償自治條例」等相關作業規定辦理協議價購，進行合理、合法之補償，地價補償將委由不動產估價師依據不動產估價技術規則等相關規定辦理協議市價查估，並依據土地徵收補償市價查估辦法辦理徵收市價查估，同意價購則辦理產權移轉登記。若協議價購不成，始得辦理徵收程序，依「土地徵收補償市價查估辦法」進行價格評定後，提送地價評議委員會審議通過，土地徵收計畫報送內政部核定後，則始得發放徵收公告及補償費。後續將另召開協議會詳予說明。 3.高鐵特定區範圍將配合都市計畫另案規劃，相關拆遷及安置措施將由該案規劃辦理，也會辦理都市計畫公聽會進行說明。 4.本計畫之景觀綠化設施主要分成路線及場站兩部分，場站及維修基地之廠房建築依循綠色設計理念，創造人性化辦公環境，區內滯洪池與基地藍、綠帶、步道系統及緩衝綠帶相連，使其兼具滯洪防災、生態保育、環境教育及景觀休憩等現代化功能，規劃整體環境生態永續景觀融合規劃。針對景觀影響預測（『評估書（定稿本）』7.3.1 節）主要是模擬維修基地興建中及營運後

書面意見	處理說明
析，請看過這陳情書的行政官員及技術人員，用「同理心」，如果你是我們（我）！ (五)維修基地規劃佈設於傳統生活聚落（壯圍鄉美福村）僅僅幾十公尺之鄰，不但嚴重侵害傳統生活聚落基本的居住權益保障，遑論還要拆遷安身立命的家。最後，拆遷的結果是將「維修基地」對環境的污染問題，種植在傳統生活寧靜的聚落環境中，就像農作物種植在污染的土地上，那還要土身土長的我們何以平靜、安靜、乾淨的繼續生活。 (六)這裡讓無助的居民再次看到環境影響評估資料對於維修基地的影響分析更是草率，評估資料對於景觀影響預測（第 7-125 頁），竟然也可以斷章取義，選擇一個休耕農地的鏡頭代表維修基地，故意忽略維修基地緊鄰傳統生活聚落，以及審慎評估其影響。 (七)土地徵收條例第三條之二規定「需用土地人興辦事業徵收土地時，應依下列因素評估興辦事業之公益性及必要性，並為綜合評估分析：一、社會因素：包括徵收所影響人口之多寡、年齡結構及徵收計畫對周圍社會現況、弱勢族群生活型態及健康風險之影響程度。二、經濟因素：包括徵收計畫對稅收、糧食安全、增減就業或轉業人口、徵收費用、各級政府配合興辦公設設施與政府財務支出及負擔情形、農林漁牧產業鏈及土地利用完整性。三、文化及生態因素：包括因徵收計畫而導致城鄉自然風貌、文化古蹟、生活條件或模式發生改變及對該地區生態環境、周邊居民或社會整體之影響。」在本案環境影響評估資料也不見有任何著墨，難道一個國家重大交通建設去進行以上的評估分析，然後提出保護人民及保障居住權益的因應對	之影響，有關未來維修基地之相關規劃設計，後續將配合特定區整體開發及綜合規劃階段，提出更具體規劃設計內容。 5.本計畫係一併考量車站及維修基地之滯洪池規劃，依據宜蘭縣政府 108 年「流域綜合治理計畫-宜蘭縣區域排水美福排水系統-建業排水規劃檢討」，其治理方案為檢討鐵路東側排水將流入新設蘭陽抽水站後匯入蘭陽溪，目前蘭陽抽水站發包日期暫估為 116 年底，預計發包後 4 年完成蘭陽抽水站建置，故本計畫車站及維修基地之排水採配合該治理方案，排入蘭陽抽水站後匯入蘭陽溪，較無增加工程之虞。本計畫之滯洪池相關位置圖可參閱『評估書(定稿本)』7.1.2 節的圖 7.1.2-3。 6.本民意問卷之主要目的在於瞭解沿線鄰近居民及地方利害關係人對本計畫的認知、意見與所持態度、關切事項與期許，以做為未來本計畫興建之參考。

書面意見	處理說明
策，很難嗎？ (八)高鐵維修基地附近佈設滯洪池，根本規劃不夠認真。維修基地距離蘭陽溪僅僅幾十公尺之近，蘭陽溪為周邊區域相對高程最高，區域排水係隨重力往北方向排入美福大排。維修基地佈設滯洪池，勢必採取動力機械排水就近排入蘭陽溪，不但增加工程及以後管理經費預算，更增加不必要的拆遷民地，恣意強佔人民私有財產。專業且負責任的規劃者及技術人員，不是在環評報告簡單交代「因基地高程防洪標準及出流管制規定須增加 2.5 公頃用地滿足滯洪池需求」，應將維修基地併同車站特定區計畫整體思考滯洪及排水計畫，整體規劃佈設於美福大排周邊（利用沒有興建建築物的土地），才對得起自己身為規劃者的良知。 (九)評估資料記載當地居民 79.6%支持（第 6-626 頁），這不代表交通部已經取得可以強佔 20%土地的寶劍，不代表交通部可以揮劍斬光生根落地的住民，不代表交通部可以隔絕住民喘息的空間。這裡是我們胼手胝足、敬天耕耘的土地，請重視我們的生活的權益，請傾聽我們微弱的聲音，請採納我們的意見。 陳情人王○真 陳情位置：壯圍鄉新福段○地號	
六、壯圍鄉公所 張○豐課長	
蘭陽平原對外交通目前僅依賴國五及台鐵，台 9、台 2 通車時間長，已無法負荷目前的交通運量。故亟需高鐵建設，以徹底解決假日塞車問題。 國道及公路每遇假日大塞車，汽車排放之廢氣對延途塞車路段造成嚴重空污，若高鐵興建完成，此現象將大大改善，對整體環境影響有良好提升。另外高鐵興建對宜蘭地區經濟發展非常重要，它可加速和西部走廊高速連結，讓	感謝張課長的支持，本計畫除了將建設相關路線、車站及維修基地外，透過高鐵延伸至宜蘭可移轉通過北宜屏柵線之臺鐵旅客，解決東部地區每到假日一票難求的問題，同時臺鐵也能加開區間車，提升東北角次要車站的班次，滿足居民基本運輸需求，帶動沿線區域發展，並稍微減緩國道五號的負擔，亦將確實落實相關環境影響減輕對策，以維護地方周遭環境。

書面意見	處理說明
蘇澳港或為國際港，各大科技廠來宜蘭設廠，成為科技業供應鏈的一環，對台灣整體經濟發展提供一良好資源。故請中央單位儘速通過環境影響評估，進入設計發包施工作業。	
七、鄭○珠小姐	
高鐵延伸宜蘭，促進社會繁榮，宜蘭就業成長快。	感謝鄭小姐的支持，本計畫除了將建設相關路線、車站及維修基地外，透過高鐵延伸至宜蘭可移轉通過北宜屏柵線之臺鐵旅客，解決東部地區每到假日一票難求的問題，同時臺鐵也能加開區間車，提升東北角次要車站的班次，滿足居民基本運輸需求，帶動沿線區域發展，並稍微減緩國道五號的負擔，亦將確實落實相關環境影響減輕對策，以維護地方周遭環境。
八、吳○仁先生	
(一)對於宜蘭而言，能夠有高鐵等大型建設得來不易，然而若僅就交通便捷著手，卻不對交通建設所能帶來附加價值，進而檢視未來可能對當地的衝擊，才可避免未來需要調整，然而木已成舟的窘境。 (二)故對於高鐵延伸至宜蘭後，本人強烈建議需加高鐵特區擴大，將可把機場附近周圍壯圍鄉土地納入開發，除可滿足各類產業設置的需求，並可進一步推動宜蘭產業升級，以及土地活化。	感謝吳先生的意見 1.高鐵延伸宜蘭後，高鐵宜蘭站將與臺鐵高架化新設車站採共站型式服務，臺、高鐵間轉乘便利的情況下，高鐵旅客藉由臺鐵快速串連至各鄉鎮。本計畫亦推估旅客搭乘公車客運轉乘之需求，劃設公車席位供公路客運、市區公車、國道客運停靠，並規劃設置公車客運轉運站，以此轉運站做為發車端點，提供以高鐵骨幹系統搭配跳蛙式快速直達高鐵站與周邊聚落之高鐵快捷公車、接駁旅客至周邊景點之觀光公車、宜蘭發車至花東之公路客運路線進行使用。詳請見『評估書（定稿本）』章節 7.4.4。 2.本計畫主要係開發高鐵計畫，針對高鐵之路線、車站及維修基地辦理環境影響評估，而有關高鐵特定區計畫，雖與車站及維修基地有所相連，惟兩個計畫除了主要辦理機關不同外，依循的法規也不同。本計畫依環評法規定，針對開發範圍之路線、車站及維修基地進行環境影響評估，藉以達成環境保護之目的；而高鐵特定區則係由宜蘭縣政府主導及統籌辦理，高鐵特定區範圍將配合都市計畫另案規劃，後續徵收程序亦將由宜蘭縣政府執行，相關拆遷及安置措施亦由該案規劃辦理，屆時其將依程序辦理都市計畫公聽會進行說明，因此有關高鐵特定區相關意見，本計畫將參酌並轉知宜蘭縣政府，再麻煩您商榷。

書面意見	處理說明
九、王○燦先生	
期盼高鐵延伸宜蘭，帶動地方繁榮，活絡經濟效益。	感謝王先生的支持，本計畫除了將建設相關路線、車站及維修基地外，透過高鐵延伸至宜蘭可移轉通過北宜屏柵線之臺鐵旅客，解決東部地區每到假日一票難求的問題，同時臺鐵臺鐵也能加開區間車，提升東北角次要車站的班次，滿足居民基本運輸需求，帶動沿線區域發展，並稍微減緩國道五號的負擔，亦將確實落實相關環境影響減輕對策，以維護地方周遭環境。
十、溫○婷小姐	
支持高鐵延伸宜蘭計畫擴大特區範圍。	感謝溫小姐的意見，本計畫主要係開發高鐵計畫，針對高鐵之路線、車站及維修基地辦理環境影響評估，而有關高鐵特定區計畫，雖與車站及維修基地有所相連，惟兩個計畫除了主要辦理機關不同外，依循的法規也不同。本計畫依環評法規定，針對開發範圍之路線、車站及維修基地進行環境影響評估，藉以達成環境保護之目的；而高鐵特定區則係由宜蘭縣政府主導及統籌辦理，高鐵特定區範圍將配合都市計畫另案規劃，後續徵收程序亦將由宜蘭縣政府執行，相關拆遷及安置措施亦由該案規劃辦理，屆時其將依程序辦理都市計畫公聽會進行說明，因此有關高鐵特定區相關意見，本計畫將參酌並轉知宜蘭縣政府，再麻煩您商榷。
十一、林○竹先生	
支持高鐵延伸宜蘭擴大特區範圍。	感謝林先生的意見，本計畫主要係開發高鐵計畫，針對高鐵之路線、車站及維修基地辦理環境影響評估，而有關高鐵特定區計畫，雖與車站及維修基地有所相連，惟兩個計畫除了主要辦理機關不同外，依循的法規也不同。本計畫依環評法規定，針對開發範圍之路線、車站及維修基地進行環境影響評估，藉以達成環境保護之目的；而高鐵特定區則係由宜蘭縣政府主導及統籌辦理，高鐵特定區範圍將配合都市計畫另案規劃，後續徵收程序亦將由宜蘭縣政府執行，相關拆遷及安置措施亦由該案規劃辦理，屆時其將依程序辦理都市計畫公聽會進行說明，因此有關高鐵特定區相關意見，本計畫將參酌並轉知宜蘭縣政府，再麻煩您商榷。
十二、王○華課長	
支持高鐵興建。	感謝王課長的支持，本計畫除了將建設相關路線、車站及維修基地外，透過高鐵延伸至宜蘭可移轉

書面意見	處理說明
	通過北宜屏柵線之臺鐵旅客，解決東部地區每到假日一票難求的問題，同時臺鐵臺鐵也能加開區間車，提升東北角次要車站的班次，滿足居民基本運輸需求，帶動沿線區域發展，並稍微減緩國道五號的負擔，亦將確實落實相關環境影響減輕對策，以維護地方周遭環境。
十三、簡○慧小姐	
支持高鐵興建，擴大特區範圍。	感謝簡小姐的意見，本計畫主要係開發高鐵計畫，針對高鐵之路線、車站及維修基地辦理環境影響評估，而有關高鐵特定區計畫，雖與車站及維修基地有所相連，惟兩個計畫除了主要辦理機關不同外，依循的法規也不同。本計畫依環評法規定，針對開發範圍之路線、車站及維修基地進行環境影響評估，藉以達成環境保護之目的；而高鐵特定區則係由宜蘭縣政府主導及統籌辦理，高鐵特定區範圍將配合都市計畫另案規劃，後續徵收程序亦將由宜蘭縣政府執行，相關拆遷及安置措施亦由該案規劃辦理，屆時其將依程序辦理都市計畫公聽會進行說明，因此有關高鐵特定區相關意見，本計畫將參酌並轉知宜蘭縣政府，再麻煩您商榷。
十四、李○德先生	
支持高鐵延伸宜蘭計畫有其必要性，國五通車後宜蘭交通壅塞，台鐵受瓶頸路段，東部幹線高峰時段供不應求，故高鐵延伸宜蘭有其必要性。 另可吸引產業投入進駐，讓宜蘭人返鄉就業、完善宜蘭人的就業及就養等各面向生活。	感謝李先生的支持，本計畫除了將建設相關路線、車站及維修基地外，透過高鐵延伸至宜蘭可移轉通過北宜屏柵線之臺鐵旅客，解決東部地區每到假日一票難求的問題，同時臺鐵臺鐵也能加開區間車，提升東北角次要車站的班次，滿足居民基本運輸需求，帶動沿線區域發展，並稍微減緩國道五號的負擔，亦將確實落實相關環境影響減輕對策，以維護地方周遭環境。
十五、賴○義先生	
(一)地點即已確定工程應儘快加速進行，以免受可種物價波動影響。 (二)特定區應面積擴大最少 500 公頃以上，一可替政府籌財源又可為將來高鐵環島延伸作準備。	感謝賴先生的支持 1.感謝王先生的支持，本計畫除了將建設相關路線、車站及維修基地外，透過高鐵延伸至宜蘭可移轉通過北宜屏柵線之臺鐵旅客，解決東部地區每到假日一票難求的問題，同時臺鐵臺鐵也能加開區間車，提升東北角次要車站的班次，滿足居民基本運輸需求，帶動沿線區域發展，並稍微減緩國道五號的負擔，亦將確實落實相關環境影響減輕對策，以維護地方周遭環境。 2.本計畫主要係開發高鐵計畫，針對高鐵之路線、車站及維修基地辦理環境影響評估，而有關高

書面意見	處理說明
	鐵特定區計畫，雖與車站及維修基地有所相連，惟兩個計畫除了主要辦理機關不同外，依循的法規也不同。本計畫依環評法規定，針對開發範圍之路線、車站及維修基地進行環境影響評估，藉以達成環境保護之目的；而高鐵特定區則係由宜蘭縣政府主導及統籌辦理，高鐵特定區範圍將配合都市計畫另案規劃，後續徵收程序亦將由宜蘭縣政府執行，相關拆遷及安置措施亦由該案規劃辦理，屆時其將依程序辦理都市計畫公聽會進行說明，因此有關高鐵特定區相關意見，本計畫將參酌並轉知宜蘭縣政府，再麻煩您商榷。
十六、陳○芳先生	
支持高鐵延伸宜蘭計畫並擴大特區範圍，可帶動地方繁榮發展。	感謝陳先生的意見，本計畫主要係開發高鐵計畫，針對高鐵之路線、車站及維修基地辦理環境影響評估，而有關高鐵特定區計畫，雖與車站及維修基地有所相連，惟兩個計畫除了主要辦理機關不同外，依循的法規也不同。本計畫依環評法規定，針對開發範圍之路線、車站及維修基地進行環境影響評估，藉以達成環境保護之目的；而高鐵特定區則係由宜蘭縣政府主導及統籌辦理，高鐵特定區範圍將配合都市計畫另案規劃，後續徵收程序亦將由宜蘭縣政府執行，相關拆遷及安置措施亦由該案規劃辦理，屆時其將依程序辦理都市計畫公聽會進行說明，因此有關高鐵特定區相關意見，本計畫將參酌並轉知宜蘭縣政府，再麻煩您商榷。
十七、張○華小姐	
支持高鐵延伸宜蘭，擴大特區到壯圍發展壯圍鄉產業，增加青年就業機會，照顧得到家庭與長輩，繁榮地方經濟。	感謝張小姐的意見，本計畫主要係開發高鐵計畫，針對高鐵之路線、車站及維修基地辦理環境影響評估，而有關高鐵特定區計畫，雖與車站及維修基地有所相連，惟兩個計畫除了主要辦理機關不同外，依循的法規也不同。本計畫依環評法規定，針對開發範圍之路線、車站及維修基地進行環境影響評估，藉以達成環境保護之目的；而高鐵特定區則係由宜蘭縣政府主導及統籌辦理，高鐵特定區範圍將配合都市計畫另案規劃，後續徵收程序亦將由宜蘭縣政府執行，相關拆遷及安置措施亦由該案規劃辦理，屆時其將依程序辦理都市計畫公聽會進行說明，因此有關高鐵特定區相關意見，本計畫將參酌並轉知宜蘭縣政府，再麻煩您商榷。

書面意見	處理說明
十八、方○喆小姐	
(一)改善交通壅塞，提供更多元的交通方式，讓想回家的宜蘭人不是跟著遊客塞車回不了家。 (二)轉移客流，拉進城鄉的距離。 (三)提升更多就業機會，南港東移，產業鏈建立。	感謝方小姐的支持，本計畫除了將建設相關路線、車站及維修基地外，透過高鐵延伸至宜蘭可移轉通過北宜屏柵線之臺鐵旅客，解決東部地區每到假日一票難求的問題，同時臺鐵臺鐵也能加開區間車，提升東北角次要車站的班次，滿足居民基本運輸需求，帶動沿線區域發展，並稍微減緩國道五號的負擔，亦將確實落實相關環境影響減輕對策，以維護地方周遭環境。
十九、賴○潔小姐	
支持高鐵延伸宜蘭，能有效縮短交通時間，提升便利性，不僅促進宜蘭經濟發展，平衡區域發展，提升宜蘭觀光與商業機會。	感謝賴小姐的支持，本計畫除了將建設相關路線、車站及維修基地外，透過高鐵延伸至宜蘭可移轉通過北宜屏柵線之臺鐵旅客，解決東部地區每到假日一票難求的問題，同時臺鐵臺鐵也能加開區間車，提升東北角次要車站的班次，滿足居民基本運輸需求，帶動沿線區域發展，並稍微減緩國道五號的負擔，亦將確實落實相關環境影響減輕對策，以維護地方周遭環境。
二十、陳○義先生	
目前國五每天壅塞及東部鐵路一票難求，為提升東部聯外軌道運輸速度及效率及區域平衡發展，建請加速新建高鐵延伸宜蘭規劃及擴大高鐵宜蘭站腹地面積400公頃為宜，以利宜蘭地區之發展。如科技產業、大眾運輸使用率及就業等。	感謝陳先生的支持 1.本計畫除了將建設相關路線、車站及維修基地外，透過高鐵延伸至宜蘭可移轉通過北宜屏柵線之臺鐵旅客，解決東部地區每到假日一票難求的問題，同時臺鐵臺鐵也能加開區間車，提升東北角次要車站的班次，滿足居民基本運輸需求，帶動沿線區域發展，並稍微減緩國道五號的負擔，亦將確實落實相關環境影響減輕對策，以維護地方周遭環境。 2.本計畫主要係開發高鐵計畫，針對高鐵之路線、車站及維修基地辦理環境影響評估，而有關高鐵特定區計畫，雖與車站及維修基地有所相連，惟兩個計畫除了主要辦理機關不同外，依循的法規也不同。本計畫依環評法規定，針對開發範圍之路線、車站及維修基地進行環境影響評估，藉以達成環境保護之目的；而高鐵特定區則係由宜蘭縣政府主導及統籌辦理，高鐵特定區範圍將配合都市計畫另案規劃，後續徵收程序亦將由宜蘭縣政府執行，相關拆遷及安置措施亦由該案規劃辦理，屆時其將依程序辦理都市計畫公聽會進行說明，因此有關高鐵特定區相關意見，本計畫將參酌並轉知宜蘭縣政府，再麻煩您商榷。

書面意見	處理說明
廿一、簡○婕小姐	
高鐵延伸宜蘭，帶動宜蘭產業發展，也可吸引青年返鄉，期盼能翻轉農業與各業經濟發展！	感謝簡小姐的支持，本計畫除了將建設相關路線、車站及維修基地外，透過高鐵延伸至宜蘭可移轉通過北宜屏柵線之臺鐵旅客，解決東部地區每到假日一票難求的問題，同時臺鐵臺鐵也能加開區間車，提升東北角次要車站的班次，滿足居民基本運輸需求，帶動沿線區域發展，並稍微減緩國道五號的負擔，亦將確實落實相關環境影響減輕對策，以維護地方周遭環境。
廿二、沈○輝機要秘書	
支持高鐵延伸宜蘭，擴大特區範圍，發展地方產業，創造就業機會，翻轉農業鄉鎮命運。	感謝沈秘書的意見，本計畫主要係開發高鐵計畫，針對高鐵之路線、車站及維修基地辦理環境影響評估，而有關高鐵特定區計畫，雖與車站及維修基地有所相連，惟兩個計畫除了主要辦理機關不同外，依循的法規也不同。本計畫依環評法規定，針對開發範圍之路線、車站及維修基地進行環境影響評估，藉以達成環境保護之目的；而高鐵特定區則係由宜蘭縣政府主導及統籌辦理，高鐵特定區範圍將配合都市計畫另案規劃，後續徵收程序亦將由宜蘭縣政府執行，相關拆遷及安置措施亦由該案規劃辦理，屆時其將依程序辦理都市計畫公聽會進行說明，因此有關高鐵特定區相關意見，本計畫將參酌並轉知宜蘭縣政府，再麻煩您商榷。
廿三、林○人先生	
高鐵延伸宜蘭是有史以來對宜蘭最重大的公共建設，攸關宜蘭百年發展，目前有一筆預算將興建高鐵宜蘭人要珍惜，想想下一代及未來，一定要支持高鐵。	感謝林先生的支持，本計畫除了將建設相關路線、車站及維修基地外，透過高鐵延伸至宜蘭可移轉通過北宜屏柵線之臺鐵旅客，解決東部地區每到假日一票難求的問題，同時臺鐵臺鐵也能加開區間車，提升東北角次要車站的班次，滿足居民基本運輸需求，帶動沿線區域發展，並稍微減緩國道五號的負擔，亦將確實落實相關環境影響減輕對策，以維護地方周遭環境。
廿四、吳樞達村長(美城村)	
(一)疏通大台北至宜蘭人潮交通，有效促進宜蘭各類產業及觀光行業。 (二)有效縮減西部大台北地區到宜蘭的交通時間，提升民眾到宜蘭置產及觀光的意願，繁榮宜蘭經建。	感謝吳村長的支持，本計畫除了將建設相關路線、車站及維修基地外，透過高鐵延伸至宜蘭可移轉通過北宜屏柵線之臺鐵旅客，解決東部地區每到假日一票難求的問題，同時臺鐵臺鐵也能加開區間車，提升東北角次要車站的班次，滿足居民基本運輸需求，帶動沿線區域發展，並稍微減緩國道五號的負擔，亦將確實落實相關環境影響減輕對策，以維護地方周遭環境。

書面意見	處理說明
廿五、賴建國村長(古結村)	
(一)建設成本低，周邊腹地廣大，可開發車站特定區，興設四十公尺之聯外道路，並予規劃銜接國道 5 號高速公路及台省 9 道，再與各縣道、鄉鎮道連接，形成交通網。 (二)促進宜蘭觀光產業，引入台灣各地觀光人潮。	感謝賴村長的意見，本計畫主要係開發高鐵計畫，針對高鐵之路線、車站及維修基地辦理環境影響評估，而有關高鐵特定區計畫，雖與車站及維修基地有所相連，惟兩個計畫除了主要辦理機關不同外，依循的法規也不同。本計畫依環評法規定，針對開發範圍之路線、車站及維修基地進行環境影響評估，藉以達成環境保護之目的；而高鐵特定區則係由宜蘭縣政府主導及統籌辦理，高鐵特定區範圍將配合都市計畫另案規劃，後續徵收程序亦將由宜蘭縣政府執行，相關拆遷及安置措施亦由該案規劃辦理，屆時其將依程序辦理都市計畫公聽會進行說明，因此有關高鐵特定區相關意見，本計畫將參酌並轉知宜蘭縣政府，再麻煩您商榷。
廿六、林玉華村長(東港村)	
高鐵延伸宜蘭有利交通通勤，並吸引產業延伸宜蘭，提高就業機率。	感謝林村長的支持，本計畫除了將建設相關路線、車站及維修基地外，透過高鐵延伸至宜蘭可移轉通過北宜屏柵線之臺鐵旅客，解決東部地區每到假日一票難求的問題，同時臺鐵臺鐵也能加開區間車，提升東北角次要車站的班次，滿足居民基本運輸需求，帶動沿線區域發展，並稍微減緩國道五號的負擔，亦將確實落實相關環境影響減輕對策，以維護地方周遭環境。
廿七、林金虎村長(功勞村)	
希望高速鐵路興建至宜蘭境內，大眾運輸工具增加可節能減碳，符合環保趨勢，高鐵速度快，準點率高，在時間即金錢的觀念下，高鐵可增進往來北宜、宜蘭至西部縣市的便利性並提高速度及工作上人員移動之效率。	感謝林村長的支持，本計畫除了將建設相關路線、車站及維修基地外，透過高鐵延伸至宜蘭可移轉通過北宜屏柵線之臺鐵旅客，解決東部地區每到假日一票難求的問題，同時臺鐵臺鐵也能加開區間車，提升東北角次要車站的班次，滿足居民基本運輸需求，帶動沿線區域發展，並稍微減緩國道五號的負擔，亦將確實落實相關環境影響減輕對策，以維護地方周遭環境。
廿八、莊阿日村長(新社村)	
支持贊成，以長期提升交通便利性，並促進經濟發展。	感謝莊村長的支持，本計畫除了將建設相關路線、車站及維修基地外，透過高鐵延伸至宜蘭可移轉通過北宜屏柵線之臺鐵旅客，解決東部地區每到假日一票難求的問題，同時臺鐵臺鐵也能加開區間車，提升東北角次要車站的班次，滿足居民基本運輸需求，帶動沿線區域發展，並稍微減緩國道五號的負擔，亦將確實落實相關環境影響減輕對策，以維護地方周遭環境。

書面意見	處理說明
廿九、鄭文展村長(古亭村)	
本村辦公處支持高速鐵路延伸宜蘭計畫，希望藉由高鐵興建，帶動蘭陽地區整體產業並促進經濟發展，讓優秀的宜蘭子弟有更多在地就業的機會。	感謝鄭村長的支持，本計畫除了將建設相關路線、車站及維修基地外，透過高鐵延伸至宜蘭可移轉通過北宜屏柵線之臺鐵旅客，解決東部地區每到假日一票難求的問題，同時臺鐵也能加開區間車，提升東北角次要車站的班次，滿足居民基本運輸需求，帶動沿線區域發展，並稍微減緩國道五號的負擔，亦將確實落實相關環境影響減輕對策，以維護地方周遭環境。
三十、呂威翰村長(永鎮村)	
建請擴大高鐵特區範圍為 420 公頃，讓壯圍鄉有繁榮機會，壯圍為高速公路交流道上下處，有其地利之便，先天優勢。	感謝呂村長的意見，本計畫主要係開發高鐵計畫，針對高鐵之路線、車站及維修基地辦理環境影響評估，而有關高鐵特定區計畫，雖與車站及維修基地有所相連，惟兩個計畫除了主要辦理機關不同外，依循的法規也不同。本計畫依環評法規定，針對開發範圍之路線、車站及維修基地進行環境影響評估，藉以達成環境保護之目的；而高鐵特定區則係由宜蘭縣政府主導及統籌辦理，高鐵特定區範圍將配合都市計畫另案規劃，後續徵收程序亦將由宜蘭縣政府執行，相關拆遷及安置措施亦由該案規劃辦理，屆時其將依程序辦理都市計畫公聽會進行說明，因此有關高鐵特定區相關意見，本計畫將參酌並轉知宜蘭縣政府，再麻煩您商榷。
卅一、陳長壬村長(吉祥村)	
爭取壯圍鄉高鐵特區擴大範圍，以繁榮地方，增加鄉內就業機會。	感謝陳村長的意見，本計畫主要係開發高鐵計畫，針對高鐵之路線、車站及維修基地辦理環境影響評估，而有關高鐵特定區計畫，雖與車站及維修基地有所相連，惟兩個計畫除了主要辦理機關不同外，依循的法規也不同。本計畫依環評法規定，針對開發範圍之路線、車站及維修基地進行環境影響評估，藉以達成環境保護之目的；而高鐵特定區則係由宜蘭縣政府主導及統籌辦理，高鐵特定區範圍將配合都市計畫另案規劃，後續徵收程序亦將由宜蘭縣政府執行，相關拆遷及安置措施亦由該案規劃辦理，屆時其將依程序辦理都市計畫公聽會進行說明，因此有關高鐵特定區相關意見，本計畫將參酌並轉知宜蘭縣政府，再麻煩您商榷。
卅二、胡○政村幹事	
高鐵延伸宜蘭將會有以下優點： 1.將宜蘭納入大台北通勤及生活圈。	感謝胡幹事的支持，本計畫除了將建設相關路線、車站及維修基地外，透過高鐵延伸至宜蘭可移轉

書面意見	處理說明
2. 交通便捷，將可引來台北及西部人潮，帶動宜蘭觀光及產業。 3. 促進各業界進駐宜蘭，發展宜蘭經濟產業。 4. 疏通東部地區交通流量。	通過北宜屏柵線之臺鐵旅客，解決東部地區每到假日一票難求的問題，同時臺鐵臺鐵也能加開區間車，提升東北角次要車站的班次，滿足居民基本運輸需求，帶動沿線區域發展，並稍微減緩國道五號的負擔，亦將確實落實相關環境影響減輕對策，以維護地方周遭環境。
卅二、陳天來村長(美福村)	
疏解交通，促進觀光，吸引產業發展，增加工作機會	感謝陳村長的支持，本計畫除了將建設相關路線、車站及維修基地外，透過高鐵延伸至宜蘭可移轉通過北宜屏柵線之臺鐵旅客，解決東部地區每到假日一票難求的問題，同時臺鐵臺鐵也能加開區間車，提升東北角次要車站的班次，滿足居民基本運輸需求，帶動沿線區域發展，並稍微減緩國道五號的負擔，亦將確實落實相關環境影響減輕對策，以維護地方周遭環境。
卅四、林○蓁小姐	
支持高鐵延伸宜蘭帶動宜蘭經濟增長，提高交通的便利。	感謝林小姐的支持，本計畫除了將建設相關路線、車站及維修基地外，透過高鐵延伸至宜蘭可移轉通過北宜屏柵線之臺鐵旅客，解決東部地區每到假日一票難求的問題，同時臺鐵臺鐵也能加開區間車，提升東北角次要車站的班次，滿足居民基本運輸需求，帶動沿線區域發展，並稍微減緩國道五號的負擔，亦將確實落實相關環境影響減輕對策，以維護地方周遭環境。
卅五、陳○味村幹事	
為壯圍鄉的長遠發展，擴大壯圍高鐵特定區範圍，為刻不容緩、當務之急，可促進地方發展，使蘭陽子弟在地就業，如此亦可平衡東西部的地方發展，實現台灣為科技島的願景。	感謝陳幹事的意見，本計畫主要係開發高鐵計畫，針對高鐵之路線、車站及維修基地辦理環境影響評估，而有關高鐵特定區計畫，雖與車站及維修基地有所相連，惟兩個計畫除了主要辦理機關不同外，依循的法規也不同。本計畫依環評法規定，針對開發範圍之路線、車站及維修基地進行環境影響評估，藉以達成環境保護之目的；而高鐵特定區則係由宜蘭縣政府主導及統籌辦理，高鐵特定區範圍將配合都市計畫另案規劃，後續徵收程序亦將由宜蘭縣政府執行，相關拆遷及安置措施亦由該案規劃辦理，屆時其將依程序辦理都市計畫公聽會進行說明，因此有關高鐵特定區相關意見，本計畫將參酌並轉知宜蘭縣政府，再麻煩您商榷。
卅六、蔡○蓉村幹事	
支持「高鐵延伸宜蘭計畫」，期待帶來 (一)交通順暢，出入方便	感謝蔡幹事的支持，本計畫除了將建設相關路線、車站及維修基地外，透過高鐵延伸至宜蘭可移轉

書面意見	處理說明
(二)大型產業進駐，青年留鄉就業，老人有依靠	通過北宜屏柵線之臺鐵旅客，解決東部地區每到假日一票難求的問題，同時臺鐵臺鐵也能加開區間車，提升東北角次要車站的班次，滿足居民基本運輸需求，帶動沿線區域發展，並稍微減緩國道五號的負擔，亦將確實落實相關環境影響減輕對策，以維護地方周遭環境。
卅七、楊○堯先生	
贊同支持，增加交通新的便利性及減少對傳統交通依賴性。	感謝楊先生的支持，本計畫除了將建設相關路線、車站及維修基地外，透過高鐵延伸至宜蘭可移轉通過北宜屏柵線之臺鐵旅客，解決東部地區每到假日一票難求的問題，同時臺鐵臺鐵也能加開區間車，提升東北角次要車站的班次，滿足居民基本運輸需求，帶動沿線區域發展，並稍微減緩國道五號的負擔，亦將確實落實相關環境影響減輕對策，以維護地方周遭環境。
卅八、游○榮村幹事	
支持高鐵延伸宜蘭計畫，讓大型交通建設帶動宜蘭發展，包括疏解國道 5 號假日壅塞情形，促進相關產業鏈至宜蘭投資，增加就業機會，提升整體經濟發展動能。	感謝游幹事的支持，本計畫除了將建設相關路線、車站及維修基地外，透過高鐵延伸至宜蘭可移轉通過北宜屏柵線之臺鐵旅客，解決東部地區每到假日一票難求的問題，同時臺鐵臺鐵也能加開區間車，提升東北角次要車站的班次，滿足居民基本運輸需求，帶動沿線區域發展，並稍微減緩國道五號的負擔，亦將確實落實相關環境影響減輕對策，以維護地方周遭環境。
卅九、楊○淇村幹事	
交通便利，產業才能發展，進而增加工作機會，帶動宜蘭經濟發展，人才留在家鄉，青年亦可照顧幼兒及長輩，因此，全力支持「高鐵延伸宜蘭計畫」。	感謝楊幹事的支持，本計畫除了將建設相關路線、車站及維修基地外，透過高鐵延伸至宜蘭可移轉通過北宜屏柵線之臺鐵旅客，解決東部地區每到假日一票難求的問題，同時臺鐵臺鐵也能加開區間車，提升東北角次要車站的班次，滿足居民基本運輸需求，帶動沿線區域發展，並稍微減緩國道五號的負擔，亦將確實落實相關環境影響減輕對策，以維護地方周遭環境。
四十、林○淳先生	
支持高鐵延伸宜蘭計畫。	感謝林先生的支持，本計畫除了將建設相關路線、車站及維修基地外，透過高鐵延伸至宜蘭可移轉通過北宜屏柵線之臺鐵旅客，解決東部地區每到假日一票難求的問題，同時臺鐵臺鐵也能加開區間車，提升東北角次要車站的班次，滿足居民基本運輸需求，帶動沿線區域發展，並稍微減緩國道五號的負擔，亦將確實落實相關環境影響減輕對策，以維護地方周遭環境。

書面意見	處理說明
四十一、呂○中先生	
支持高鐵延伸宜蘭計畫	感謝呂先生的支持，本計畫除了將建設相關路線、車站及維修基地外，透過高鐵延伸至宜蘭可移轉通過北宜屏柵線之臺鐵旅客，解決東部地區每到假日一票難求的問題，同時臺鐵臺鐵也能加開區間車，提升東北角次要車站的班次，滿足居民基本運輸需求，帶動沿線區域發展，並稍微減緩國道五號的負擔，亦將確實落實相關環境影響減輕對策，以維護地方周遭環境。
四十二、吳○明先生	
為壯圍鄉及宜蘭縣長遠發展，一步到位，應擴大壯圍高鐵特定區範圍，讓高速公路經過及上下交流道所在之壯圍鄉，在交通之便利性下，有更寬廣發展，且壯圍鄉之開發土地便低，成效更高。	感謝吳先生的意見，本計畫主要係開發高鐵計畫，針對高鐵之路線、車站及維修基地辦理環境影響評估，而有關高鐵特定區計畫，雖與車站及維修基地有所相連，惟兩個計畫除了主要辦理機關不同外，依循的法規也不同。本計畫依環評法規定，針對開發範圍之路線、車站及維修基地進行環境影響評估，藉以達成環境保護之目的；而高鐵特定區則係由宜蘭縣政府主導及統籌辦理，高鐵特定區範圍將配合都市計畫另案規劃，後續徵收程序亦將由宜蘭縣政府執行，相關拆遷及安置措施亦由該案規劃辦理，屆時其將依程序辦理都市計畫公聽會進行說明，因此有關高鐵特定區相關意見，本計畫將參酌並轉知宜蘭縣政府，再麻煩您商榷。
四十三、余○宜村幹事	
若能將高鐵特定區範圍擴大，將維修機場附近的壯圍土地納入開發，可吸引大型產業進駐，發展地方經濟，並解決地方就業、年輕人口外移等問題。	感謝余幹事的意見，本計畫主要係開發高鐵計畫，針對高鐵之路線、車站及維修基地辦理環境影響評估，而有關高鐵特定區計畫，雖與車站及維修基地有所相連，惟兩個計畫除了主要辦理機關不同外，依循的法規也不同。本計畫依環評法規定，針對開發範圍之路線、車站及維修基地進行環境影響評估，藉以達成環境保護之目的；而高鐵特定區則係由宜蘭縣政府主導及統籌辦理，高鐵特定區範圍將配合都市計畫另案規劃，後續徵收程序亦將由宜蘭縣政府執行，相關拆遷及安置措施亦由該案規劃辦理，屆時其將依程序辦理都市計畫公聽會進行說明，因此有關高鐵特定區相關意見，本計畫將參酌並轉知宜蘭縣政府，再麻煩您商榷。
四十四、黃○鴻先生	
全力支持高鐵延伸有利地方發展，對未來招商引資利多，並能留住在地人才子	感謝黃先生的支持，本計畫除了將建設相關路線、車站及維修基地外，透過高鐵延伸至宜蘭可移轉

書面意見	處理說明
孫留在故鄉工作活化地方。	通過北宜屏柵線之臺鐵旅客，解決東部地區每到假日一票難求的問題，同時臺鐵臺鐵也能加開區間車，提升東北角次要車站的班次，滿足居民基本運輸需求，帶動沿線區域發展，並稍微減緩國道五號的負擔，亦將確實落實相關環境影響減輕對策，以維護地方周遭環境。
四十五、李○青小姐	
便利之交通才有便利之社會，便利之社會才有健全之人文，宜蘭係屬本國之東部地區，即為坊間流傳好山好水好無聊之精華地區，有鑑於取之於社會，用之於社會，回饋於社會之道理，環境保護固然重要，但若環境保護成為開發建設之絆腳石，乾脆政府不要鼓勵生育，避免人類耗損環境資源；宜蘭需要便利之交通，做為產業進駐宜蘭之墊腳石，惟有企業設廠增加工作機會，方能留住在地青年，把好無聊變成好精彩，且透過環境保護政策等配套措施，將絆腳石轉為伴腳石，一起為這塊土地共盡心力。全力支持高鐵延伸宜蘭站!!	感謝李小姐的支持，本計畫除了將建設相關路線、車站及維修基地外，透過高鐵延伸至宜蘭可移轉通過北宜屏柵線之臺鐵旅客，解決東部地區每到假日一票難求的問題，同時臺鐵臺鐵也能加開區間車，提升東北角次要車站的班次，滿足居民基本運輸需求，帶動沿線區域發展，並稍微減緩國道五號的負擔，亦將確實落實相關環境影響減輕對策，以維護地方周遭環境。
四十六、簡○宜小姐	
支持高鐵延伸宜蘭，促進產業進駐，提高宜蘭產業發展，增進縣內工作機會。	感謝簡小姐的支持，本計畫除了將建設相關路線、車站及維修基地外，透過高鐵延伸至宜蘭可移轉通過北宜屏柵線之臺鐵旅客，解決東部地區每到假日一票難求的問題，同時臺鐵臺鐵也能加開區間車，提升東北角次要車站的班次，滿足居民基本運輸需求，帶動沿線區域發展，並稍微減緩國道五號的負擔，亦將確實落實相關環境影響減輕對策，以維護地方周遭環境。
四十七、陳榮華村長(大福村)	
贊成支持，可提升區域均衡發展，並以長期經濟效益可觀。	感謝陳村長的支持，本計畫除了將建設相關路線、車站及維修基地外，透過高鐵延伸至宜蘭可移轉通過北宜屏柵線之臺鐵旅客，解決東部地區每到假日一票難求的問題，同時臺鐵臺鐵也能加開區間車，提升東北角次要車站的班次，滿足居民基本運輸需求，帶動沿線區域發展，並稍微減緩國道五號的負擔，亦將確實落實相關環境影響減輕對策，以維護地方周遭環境。
四十八、許○祥先生	
改善交通，促進地方發展，提升生活品質。	感謝許先生的支持，本計畫除了將建設相關路線、車站及維修基地外，透過高鐵延伸至宜蘭可移轉

書面意見	處理說明
	通過北宜屏柵線之臺鐵旅客，解決東部地區每到假日一票難求的問題，同時臺鐵臺鐵也能加開區間車，提升東北角次要車站的班次，滿足居民基本運輸需求，帶動沿線區域發展，並稍微減緩國道五號的負擔，亦將確實落實相關環境影響減輕對策，以維護地方周遭環境。
四十九、陳○柔小姐	
支持高鐵延伸宜蘭，帶動經濟並解決假日及尖峰時段塞車問題，讓城市間的交通銜接更為流暢。	感謝陳小姐的支持，本計畫除了將建設相關路線、車站及維修基地外，透過高鐵延伸至宜蘭可移轉通過北宜屏柵線之臺鐵旅客，解決東部地區每到假日一票難求的問題，同時臺鐵臺鐵也能加開區間車，提升東北角次要車站的班次，滿足居民基本運輸需求，帶動沿線區域發展，並稍微減緩國道五號的負擔，亦將確實落實相關環境影響減輕對策，以維護地方周遭環境。
五十、王○發先生	
	感謝王先生的意見 1.有關拓寬壯圍中央路接台 62 延伸線，現掌握宜蘭縣政府針對宜蘭整體路網規劃朝四縱六橫研擬，未來可透過宜 6 線、宜蘭 A 聯絡道、台 2 庚延伸線等道路建設，紓解宜蘭縣內交通壅塞問題。 2.依據宜蘭縣政府 108 年「流域綜合治理計畫-宜蘭縣區域排水美福排水系統-建業排水規劃檢討」，其治理方案為檢討鐵路東側排水將流入新設蘭陽抽水站後匯入蘭陽溪，目前蘭陽抽水站發包日期暫估為 116 年底，預計發包後 4 年完成蘭陽抽水站建置，故本計畫車站及維修基地預定地排水配合該治理方案，排入蘭陽抽水站後匯入蘭陽溪。
五十一、李○森先生	
致交通部、交通部鐵道局、宜蘭縣政府 交通部 114/3/5 第一次在宜蘭縣召開環境影響評估公聽會，這麼重大的國家建設計畫，又是宜蘭歷史以來最大的交通建設，本人第一次看到而且過去也從沒有任何說明，本人的家已經被列入高鐵維修基地，完全沒有溝通、完全沒有被告知，最後是完全被蒙在鼓裏，眼睜睜看著安身之地被納入維修基地，恣意妄為強迫拆遷： (一)環境影響評估範圍說明及界定不明	感謝李先生的意見 1.本計畫工程路線規劃原則為優先使用公有地、減少徵收私有地及建築物拆遷，已儘量避開既有建築，方符合用地取得作業之公益性、必要性、適當性、合理性及合法性，目前規劃路線為建築物拆遷及用地最小之方案，使其對民眾權益影響最小，符合前述原則。未來計畫路線開闢後，對沿線周邊聚落、農業使用等土地利用型態仍有一定之限制，經初步規劃本計畫路線範圍內，由於工程以高架橋型式為主，大幅減低生物阻隔及聚落切割，周邊土地仍可保留原使用，並

書面意見	處理說明
確，致使維修基地及車站與沿線預訂範圍內的土地所有權人存在不確定性恐慌，114/3/5 召開公聽會時，更避談特定區計畫與車站及維修基地的整體開發方式，民眾無法知道真相。 (二)更離譜的是，當天公聽會中也完全沒有具體說明維修基地的規劃，無助的民眾就只能自行到環境部的網站找尋資料，如大海撈針又茫然的瞎子摸象，耗費大量的時間，才看到網站書面文件中記載維修基地的初步規劃位置。國家重大的交通建設，難道是用如此遮掩的態度來對待民眾嗎？講清楚，讓我們在這裏生活好幾代的住民可以簡單的知道真相很難嗎？ (三)特定區計畫與車站及維修基地開發息息相關，大部分現有農地（未興建建築物）土地所有權人在會場都表贊成，卻忽略現有已居住此地長年生活耕作土地所有權人的意見，如果政府還是用「將會依法合理補償」來包裝「恣意妄為拆遷安身之地」的行政心態，未免太過野蠻。 (四)就如同環境評估資料 7.4.6「土地所有權」（第 7-217、7-218 頁）只是簡略的將徵收補償法規照抄而已；對「當地居民遷移權益之影響」（第 7-217 頁）也只提到計劃路線統計而已；甚至評估的結果是「經評估本案對當地眾多居民之遷移、權益，無顯著不利之影響」（第 7-218 頁）。這種草率的評估資料，而且完全忽略維修基地的拆遷範圍及各種影響分析，請看過這陳情書的行政官員及技術人員，用「同理心」，如果你是我們（我）！ (五)維修基地規劃佈設於傳統生活聚落（壯圍鄉美福村）僅僅幾十公尺之鄰，不但嚴重侵害傳統生活聚落基本的居住權益保障，遑論還要拆遷	降低對當地環境及土地使用之影響，避免影響周邊農地之完整性。而針對被阻斷之既有農路，規劃替代道路空間，恢復原農路通行功能，以不影響既有橫交道路通行為原則，並依「農業主管機關同意農業用地變更使用審查作業要點」辦理農地使用變更及土地取得事宜，並依非都市土地使用管制規則辦理用地變更事宜。 2.本計畫工程用地範圍內之土地取得程序，係以土地徵收及協議價購方式為主，惟依「土地徵收條例」第 11 條規定，需地機關應先依「土地徵收條例」、「臺北市舉辦公共工程拆遷補償自治條例」、「新北市興辦公共工程用地地上物拆遷補償救濟自治條例」及「宜蘭縣興辦公共工程建築改良物拆遷補償自治條例」等相關作業規定辦理協議價購，進行合理、合法之補償，地價補償將委由不動產估價師依據不動產估價技術規則等相關規定辦理協議市價查估，並依據土地徵收補償市價查估辦法辦理徵收市價查估，同意價購則辦理產權移轉登記。若協議價購不成，始得辦理徵收程序，依「土地徵收補償市價查估辦法」進行價格評定後，提送地價評議委員會審議通過，土地徵收計畫報送內政部核定後，則始得發放徵收公告及補償費。後續將另召開協議會詳予說明。 3.高鐵特定區範圍將配合都市計畫另案規劃，相關拆遷及安置措施將由該案規劃辦理，也會辦理都市計畫公聽會進行說明。 4.本計畫之景觀綠化設施主要分成路線及場站兩部分，場站及維修基地之廠房建築依循綠色設計理念，創造人性化辦公環境，區內滯洪池與基地藍、綠帶、步道系統及緩衝綠帶相連，使其兼具滯洪防災、生態保育、環境教育及景觀休憩等現代化功能，規劃整體環境生態永續景觀融合規劃。針對景觀影響預測（『評估書（定稿本）』7.3.1 節）主要是模擬維修基地興建中及營運後之影響，有關未來維修基地之相關規劃設計，後續將配合特定區整體開發及綜合規劃階段，提出更具體規劃設計內容。 5.謝謝指教，本計畫係一併考量車站及維修基地之滯洪池規劃，依據宜蘭縣政府 108 年「流域綜合治理計畫-宜蘭縣區域排水美福排水系統-建業排水規劃檢討」，其治理方案為檢討鐵路東側

書面意見	處理說明
安身立命的家。最後，拆遷的結果是將「維修基地」對環境的污染問題，種植在傳統生活寧靜的聚落環境中，就像農作物種植在污染的土地上，那還要土身土長的我們何以平靜、安靜、乾淨的繼續生活。 (六)這裡讓無助的居民再次看到環境影響評估資料對於維修基地的影響分析更是草率，評估資料對於景觀影響預測（第 7-125 頁），竟然也可以斷章取義，選擇一個休耕農地的鏡頭代表維修基地，故意忽略維修基地緊鄰傳統生活聚落，以及審慎評估其影響。 (七)土地徵收條例第三條之二規定「需用土地人興辦事業徵收土地時，應依下列因素評估興辦事業之公益性及必要性，並為綜合評估分析：一、社會因素：包括徵收所影響人口之多寡、年齡結構及徵收計畫對周圍社會現況、弱勢族群生活型態及健康風險之影響程度。二、經濟因素：包括徵收計畫對稅收、糧食安全、增減就業或轉業人口、徵收費用、各級政府配合興辦公設設施與政府財務支出及負擔情形、農林漁牧產業鏈及土地利用完整性。三、文化及生態因素：包括因徵收計畫而導致城鄉自然風貌、文化古蹟、生活條件或模式發生改變及對該地區生態環境、周邊居民或社會整體之影響。」在本案環境影響評估資料也不見有任何著墨，難道一個國家重大交通建設去進行以上的評估分析，然後提出保護人民及保障居住權益的因應對策，很難嗎？ (八)高鐵維修基地附近佈設滯洪池，根本規劃不夠認真。維修基地距離蘭陽溪僅僅幾十公尺之近，蘭陽溪為周邊區域相對高程最高，區域排水係隨重力往北方向排入美福大排。維修基地佈設滯洪池，勢必採取動	排水將流入新設蘭陽抽水站後匯入蘭陽溪，目前蘭陽抽水站發包日期暫估為 116 年底，預計發包後 4 年完成蘭陽抽水站建置，故本計畫車站及維修基地之排水採配合該治理方案，排入蘭陽抽水站後匯入蘭陽溪，較無增加工程之虞。本計畫之滯洪池相關位置圖可參閱『評估書（定稿本）』7.1.2 節的圖 7.1.2-3。 6.本民意問卷之主要目的在於瞭解沿線鄰近居民及地方利害關係人對本計畫的認知、意見與所持態度、關切事項與期許，以做為未來本計畫興建之參考。

書面意見	處理說明
力機械排水就近排入蘭陽溪，不但增加工程及以後管理經費預算，更增加不必要的拆遷民地，恣意強佔人民私有財產。專業且負責任的規劃者及技術人員，不是在環評報告簡單交代「因基地高程防洪標準及出流管制規定須增加 2.5 公頃用地滿足滯洪池需求」，應將維修基地併同車站特定區計畫整體思考滯洪及排水計畫，整體規劃佈設於美福大排周邊（利用沒有興建建築物的土地），才對得起自己身為規劃者的良知。 (九)評估資料記載當地居民 79.6%支持（第 6-626 頁），這不代表交通部已經取得可以強佔 20%土地的寶劍，不代表交通部可以揮劍斬光生根落地的住民，不代表交通部可以隔絕住民喘息的空間。這裡是我們胼手胝足、敬天耕耘的土地，請重視我們的生活的權益，請傾聽我們微弱的聲音，請採納我們的意見。 陳情人林○森 壯圍鄉美福村新福六路○號 陳情位置：壯圍鄉新福段○地號	
五十二、高鐵宜蘭監督聯盟	
一、零方案未評估採高鐵隧道路廊興建北宜直鐵方案 112.06.28 由立法委員陳椒華於立法院召開「宜蘭高鐵二階環評範疇界定評估項目協調會」，交通部路政司林福山司長，鐵道局楊正君副局長、陳慧君組長，台灣世曦公司胡秀蘭經理，消基會交通委員會召集人李克聰教授，淡江大學運輸管理學系張勝雄教授等各單位與會。會議決議：(一)應納入「與高鐵路廊接近且台鐵技術規範可行之路廊興建直鐵」作為零方案之一，進行經濟效益及財務評估。目前報告書替代方案並未依會議決議將所述直鐵路廊納入評估內容。 二、高鐵經濟效益不應計入土地增值效益，產業經濟效益應做區域性分析	1.本計畫依 112 年 6 月 1 日範疇界定會議討論之零方案，說明不興建對北北基宜運輸系統及臺鐵供需量之影響(納入與北宜直鐵之關聯性)，而有關 103 年北宜直鐵路線方案中北宜直鐵避開翡翠水庫集水區並行經雙溪及大溪方案，與高鐵延伸宜蘭路廊接近，且台鐵技術規範可行之方案相近，因此本計畫採以“評估本計畫、零方案、北宜直鐵避開翡翠水庫集水區並行經雙溪及大溪方案之經濟效益與財務分析比較”。 2.本計畫參考交通部頒之經濟效益評估手冊，並以手冊所規範之相關參數進行效益評估。產業經濟外溢效果通常以計畫的誘發旅次作為評估基礎，本計畫考量西部往返東部受高鐵此一交通革新造成時空壓縮，民眾因北宜高鐵減少旅行時間，而增加西部地區到訪宜花東地區的頻率，因此產生衍生旅次。土地利用效益係受一地

書面意見	處理說明
北宜高鐵經濟效益分析，其中社會效益主要來自產業經濟外溢效益及土地增值效益貢獻，如表 1(彙整自北宜高鐵環評報告表 9.1.3-15 北宜高鐵方案分年經濟效益評估明細表，表 9.1.3-20 北宜直鐵方案分年經濟效益評估明細表)。從經濟效益評估表清楚看出北宜高鐵與北宜直鐵的效益。 1. 北宜高鐵主要效益來自產業外溢(55%)及土地利用效益(21%)，合計占 76%，產業效益主要是觀光產值，然觀光產值可能是移轉自其他遊憩區，就台灣整體社會而言，並非效益，因為其他地區受損。且宜蘭目前已深受遊客量過多之苦，難道蓋高鐵是為了增加宜蘭的遊客量？且從環評報告 7.4.4-31 高鐵站旅客運具使用比率可看出，遊客多使用小汽車、計程車，公車僅 5%，可見增加旅客將加重宜蘭地區交通問題。 2. 北宜高鐵效益納入土地利用效益，但北宜直鐵未納入土地利用效益，難道只要變更農地，就可創造土地使用效益？宜蘭縣境內臺鐵各車站及周邊臺鐵公司管有之土地，經統計達 66.2 公頃；縣政中心尚有可開發土地 92ha(住宅區約 55.3 公頃、商業區約 5.0 公頃、工業區約 31.9 公頃(包含園區事業專用區)，宜蘭可開發土地充裕情況下，北宜直鐵之評估卻沒有任何土地增值效益。然高鐵宜蘭站周邊開發土地 236ha(住宅區 131.0 公頃、商業區 36.6 公頃、工業區 26.2 公頃、車站專用區 42.6 公頃)，除縣政中心都市計畫土地之外，均來自變更既有農業區產生土地利用效益。顯示既有閒置可開發空地無效益，變更農地卻有效益。既有車站旁土地不計入增值，無效益。高鐵車站旁土地會增值，則有效益。然而車站特定區區段徵收由宜蘭縣政府主責，出售抵費地所得用於特定區開發土建費用，土地增值效益則由車站特定區地主及建商獲益，顯非全民共享之公共利益，如何計入高鐵開發所產生之社會	區因交通服務可及性提高，促使土地利用價值提升，以本計畫而言，透過高鐵路之設置，加強站區周圍土地使用密度與種類，將民眾與產業活動引導至大眾運輸場站周圍，促使民眾生活與大眾運輸系統緊密結合，達到相輔相成之果，藉由高鐵路活化土地利用，創造就業機會並提升經濟價值。經本計畫重新審視，已將北宜直鐵新設之雙溪新站、烏石港站之土地利用效益納入評估，經效分析更新之成果，詳請見『評估書(定稿本)』章節 9.1.3。 3. 臺 2 丙由雙溪貫穿至大溪是否可行為交通部公路局權責，將配合轉知該單位辦理 4. 本計畫工程路線規劃原則為優先使用公有地、減少徵收私有地及建築物拆遷，已儘量避開既有建築，方符合用地取得作業之公益性、必要性、適當性、合理性及合法性，目前規劃路線為建築物拆遷及用地最小之方案，使其對民眾權益影響最小，符合前述原則。未來計畫路線開闢後，對沿線周邊聚落、農業使用等土地利用型態仍有一定之限制，經初步規劃本計畫路線範圍內，由於工程以高架橋型式為主，大幅減低生物阻隔及聚落切割，周邊土地仍可保留原使用，並降低對當地環境及土地使用之影響，避免影響周邊農地之完整性。而針對被阻斷之既有農路，規劃替代道路空間，恢復原農路通行功能，以不影響既有橫交道路通行為原則，並依「農業主管機關同意農業用地變更使用審查作業要點」辦理農地使用變更及土地取得事宜，並依非都市土地使用管制規則辦理用地變更事宜。 5. 臺鐵樹林—八堵間為西部幹線及東部幹線之重疊營運區間，現況尖峰小時之路線使用率已達飽和，由於臺鐵樹林至八堵間沿線多為密集建物區且多已地下化，經評估，無擴增軌道容量之可行性，因此亟需另闢新線以提升軌道運輸量能；此外，現況假日臺鐵通過北宜屏柵線之需供比達 110%，突顯假日尖峰旅客滿載，座位供不應求之情形，即便近年臺鐵導入新自強號(EMU3000)投入東部幹線進行營運，然假日尖峰時段八堵至花蓮間客座利用率仍高達 100%，部分區間仍有一票難求之情形。 6. 在路線利用率已達飽和無法增開臺鐵班次的情況下，亟需另闢新線以提升軌道運輸量能，解決

書面意見	處理說明
效益?且土地增值帶動地價上漲，為目前全民之痛，政府不積極處理地價上漲問題，卻帶頭用昂貴交通建設帶起地價上漲，與目前國家打房政策相違。再者，路廊通過遭一般徵收之地主則須犧牲土地價值，有違土地正義及社會公平原則，土地增值效益不應計入經濟效益益本比分析。 3.北宜直鐵時間節省高於高鐵，顯見台鐵方案有助於宜花東民眾利用此建設，北宜直鐵增加的鐵路運量雖低於高鐵方案，但旅行時間節省高於高鐵方案，顯見台鐵方案有利節省往返宜花東民眾旅行時間。 4. 經濟效益敏感度分析應更務實，經濟效益滿感度分析僅用上下 10%，不符合成本波動狀況台鐵方案亦可採用高鐵隧道，長度縮減到 44km，成本將降低 15% 以上。 近期軌道建設成本波動高達 70~100%，大型軌道建設若未謹慎考量成本波動，將造成龐大的財政赤字。 三、未分析台 2 庚延伸線計畫之計畫介面，平原重大交通建設，台 2 庚延伸線計畫已通過可行性評估進入綜規及環評階段工作，高鐵路廊將於頭城金盈里跨越台 2 庚道路。報告書未說明高鐵平原段工程與上述計畫在工程、用地、時程、視覺景觀、相關都市計畫及國土計畫空間發展之介面評估及因應策略。 四、未進行高鐵路廊造成農地及聚落空間切割之衝擊分析 高鐵平原段路廊在頭城福成及金面里位於金面湧泉源頭，為地區灌溉水源及重要的入蘭人文地景，於玉民路以南及武暖路以北與國 5 高架路廊大致併行，以上將對周邊優良農地造成嚴重切割，報告書未分析對灌溉水文、農地紋理、聚落空間(福成、金面、二城、大竹圍、洲仔尾、壯七、黎明)、視覺景觀所造成之衝擊。 五、未進行高鐵路廊利害關係人/團體之社會溝通	東部地區每到假日一票難求的問題。因此興建北宜高鐵之主要目的在於解決現有鐵路面臨的困境，同時高鐵亦可移轉部份小客車旅次，使得國道 5 號壅塞情況減緩，降低公路旅行時間成本，分析目標年國道 5 號交通減量約可達 3.4% 至 6.1%。

書面意見	處理說明
高鐵平原段路廊所通過鄉市鎮(頭城鎮、礁溪鄉、宜蘭市、壯圍鄉)之行政機關、民意機關、社區及地方團體，對於高鐵路廊用地徵收、禁限建範圍對土地權益、地方產業發展之直接利害關係，及噪音震動對生活品質之衝擊，地區交通接駁轉乘之便利性等普遍未獲相關資訊，環評前之地方說明會溝通不足，規劃內容未充分揭露，有違規劃正當性及完整性。2024.08.02 由社團法人「公民幫推」於頭城鎮辦理「北宜新軌道社會溝通計畫」說明會及座談會，與會頭城礁溪地方首長、民意代表及多數地方居民對本計畫多持反對意見。此案為對地方發展影響甚深之重大建設，應積極納入與地方充分溝通的程序(如：聽證會)，並回歸客觀、專業的評估，而非僅由中央決策。 六、從運輸需求明顯看出北宜高鐵無助於改善國五塞車，將更惡化宜蘭縣交通狀況 1. 北宜高鐵建設無助於改善國道5號的壅塞，從環評報告表 6.5.4-6~6.5.4-9 平常日與假日晨峰、昏峰的道路需供比分析，國5依然是過飽和，因此，不要再提出北宜高鐵將有助於改善國五塞車。 2. 北宜高鐵運量主要來自花東+宜蘭衍生需求，如表2，假日高達53%，代表過度擁擠的宜蘭，將更形擁擠。其次是移轉了國道+台鐵運量，衝擊台鐵及國道客運經濟規模，重演西部國道狀況，台鐵亦將減少收入。 3. 北宜鐵道建設若是在強化北路路廊容量，何不採用台鐵系統，維持環島台鐵的機能，有效降低整體旅行時間，並維持台鐵健康營運。 4. 北宜鐵道若採用高鐵建設，不僅建設成本為台鐵3倍以上，不僅造成北回鐵路運量大幅下滑，國道客運無以為繼，更將帶入更多人潮到宜蘭，這是宜蘭想要的環境？ 5. 從車站旅客使用運具，5%公車使用比率，11%步行，計程車、小汽車為主要使	

書面意見	處理說明
用運具，接送區高達 70 席，將達 600m，大於現況台中高鐵站，可以想像車站的繁忙。 6. 到底宜蘭縣是期待台鐵車站均衡發展的模式，還是一站獨強的集中發展，必須與地方居民好好溝通清楚。重大建設應該溝通清楚未來發展願景，不該僅在說你將擁有快速的高鐵，但其實與台鐵相當，若加上轉乘。 七、在地公共運輸改善才是在地民眾最關心事項 2024 年於社團法人「公民幫推」所辦理地方座談會及工作坊中，民眾在意的是地區公共運輸發展，唯有普及的地區公共運輸，才能引導遊客使用公共運輸，而非龐大停車、車流大幅降低遊憩品質。如何落實宜蘭好行公車路網，讓宜蘭成為自行車可以輕鬆接駁的低碳旅遊城市，才是在地居民及遊客所期待。高鐵建設與北宜新線鐵路計畫目標落差大，不僅徵收特定農業區做為開發用地，更打破宜蘭國土發展願景。重大建設必須落實在地溝通，期待宜蘭百年再次迎接一鐵路建設，是一條有利宜蘭長期發展的建設。	
五十三、吳○進先生	
宜蘭縣議員黃惠慈辦公室、今天參加高鐵延伸宜蘭計畫第二階段環境影響評估公聽會、請鐵道局協助提供今天的簡報資料、可供為參與現場民眾參閱	感謝吳先生的意見，本計畫除現場提供開發計畫摘要說明紙本資料外，另相關簡報及會議紀錄資料，皆已發文予相關單位，並已公告在環境部環評開發論壇上（網址：https://eiadoc.moenv.gov.tw/eiaforum/main.aspx?para=FFA0D8737979AB7C2EFDA45054DC052D），可供關心本計畫之單位及民眾下載參閱。
五十四、葉○榮先生	
請問哪裡可下載今天公聽會整份台上說明的資料?謝謝	感謝葉先生的意見，本計畫除現場提供開發計畫摘要說明紙本資料外，另相關簡報及會議紀錄資料，皆已發文予相關單位，並已公告在環境部環評開發論壇上（網址：https://eiadoc.moenv.gov.tw/eiaforum/main.aspx?para=FFA0D8737979AB7C2EFDA45054DC052D），可供關心本計畫之單位及民眾下載參閱。

第九章 預防及減輕開發行為對環境不良影響對策 摘要表

環境類別	環境項目	影響階段		影響說明	預防及減輕對策	備註
		施工期間	營運期間			
物化環境	地形地質	V		(一)出露段 高鐵延伸宜蘭計畫出露段主要為高架橋型式，介於橋梁與隧道間為路工段，部分高架段有跨越屈尺斷層及台北斷層等非活動斷層情形，經調查斷層破碎帶分布，橋樑落墩處將迴避地質破碎帶及土石流潛勢溪流，並於設計與施工階段將辦理補充鑽探，以確認基礎座落於完整岩盤，其餘山區路段高架橋樑基礎均座落於岩盤上，經研判基礎承载力皆無問題。 宜蘭平原沖積層主要為礫石、砂、泥等未結沉積物組成，地下水位在地表下 2~10 公尺左右，大部分路段土壤液化與差異沉陷潛能低，僅局部高架橋路段位於土壤液化潛勢區，經土壤液化分析及基礎承载力分析，需加深樁長穿越液化土層至良好承載層，或辦理地盤改良等，相關措施將納入後續設計考量，設計時將再依橋墩與橋台位置之鑽探資料，進行細部之液化潛能檢核評估。 有關橋梁之監測處理原則如下，本計畫為確保各橋梁基礎施工中、施工後的安全及施工品質之控制，本計畫於新建或臨時便橋各橋	(一)路堤填築、路塹開挖時，如路堤穩定性不足或遭遇順向邊坡滑動等問題，可採用下列工法增加邊坡穩定性； 1.降低載重工法：如降低邊坡坡度、降低邊坡載重。 2.增加抗滑力工法：如坡趾填土、地層改良、擋土牆。 3.邊坡保護：如砌石、蛇籠(石籠)、噴凝土、植生。 (二)就邊坡開挖段，研判具有潛在地質災害路段，於其邊坡安裝水壓計、傾斜變位計等監測儀器或警報系統，隨時掌握邊坡穩定狀況，遇有明顯滑動跡象時，可迅速處理防範，避免大坍方災害之產生。 (三)橋梁基礎如遭遇承载力不足問題，將檢討基礎型式、尺寸及承載深度及承载力與沉陷分析，配合上部結構需求就安全、經濟、施工與工期等方面，研選適當基礎工法，如擴大基礎尺寸加大樁徑或增加樁長。 (四)隧道洞口段，研判在洞口邊坡可能遭遇淺覆蓋或順向坡之區段，將視現地地形條件，採用部分回填後再行開挖進洞之方式，並配合先撐鋼管或管幕鋼管之施作，減少對原地面之開挖範圍及擾動。並配合採用鋼筋混凝土格梁及預力鋼腱岩錨或灌漿錨筋的方式穩定開挖面，並配合原地形以緩波方式回填洞口邊坡開挖範圍，以維持長期之穩定性。施工中並設置隧道洞口邊坡地下水位觀測井或水壓計及土中傾度管監測地下水位變化情形以及地層穩定狀況。在部分隧道洞口可能發生落石災害區段，配合現地地形及地質條件採用延伸隧道洞口明挖覆蓋段之方式，並且於隧道洞口上方回填落石消能材料，或於	

環境類別	環境項目	影響階段		影響說明	預防及減輕對策	備註
		施工期間	營運期間			
物化環境	地形地質	V		墩基礎施工期間，設置適當之監測儀器如支撐應變計、地表沉陷點、建物傾斜計及沉陷觀測點等，並於施工期間及施工後進行觀測，以確實掌握工程狀況。未來設計與施工時並配合現地狀況調整。 (二)隧道段 高鐵延伸宜蘭計畫以隧道段為主，各隧道僅於洞口處有邊坡開挖及護坡工程，將對地表環境產生影響(注意邊坡穩定)，其餘大部分路段皆位於地表下數十至數百公尺處，故對於地表環境無影響。 隧道段主要問題為通過特殊地質路段，包括：斷層帶、淺覆蓋、廢煤坑或湧水段等，本計畫透過地表地質調查、鑽探及地球物理探測等，已掌握各斷層(均非活動斷層)破碎帶分布位置，惟預測穿越斷層破碎帶時可能產生隧道擠壓、湧水、抽坍等問題，已納入後續設計考量及施工處理措施；此外針對隧道開挖遭遇廢棄煤坑問題，本計畫已於路線高程上迴避廢礦坑，惟預期如遭遇將可能有礦坑坍塌、積水湧出、擠壓沉陷、有害氣體等，已規劃施工中前進探查納入設計考量，以提早發現危害，確保施工安全。 隧道段採鑽炸工法，可能衍生的環境影響評估，包括空氣及振動。隧道內空氣品質因應對策包括設置足夠通	適當位置設置防落石柵。 (五)應對預期可能遭遇斷層破碎帶及湧水之隧道路段輔以施工中之地質探查，隨時進行必要地盤改良之處置。其處理方式於破碎帶將以管幕工法及灌漿改良地盤等方式穩定地盤；於湧水段隧道施工前應進行隧道物理探查(如TSP)及前進鑽孔，掌握湧水區段範圍、地下水壓及湧水量等特性，以選擇合宜之止水措施，以穩定隧道開挖面。 (六)遭遇斷層破碎帶時，除設計階段所做的地質探查外，施工中在到達施工斷層帶前須採用長距離水平探查鑽孔，或隧道內震波探測，以確認斷層帶之特性、厚度、破碎程度及是否有斷層泥等。由於本計畫穿過斷層多為逆斷層，透水性較平移斷層和正斷層為低，僅在宜蘭頭城段有較多正斷層，需注意該區段隧道湧水問題。 (七)在確認斷層特性及其厚度之後，可採於開挖前對斷層段預處理，包括止水或減輕或避免湧水；頂拱上方及開挖面前方實施地盤改良，管幕工法等。斷層段隧道施工亦可採分區開挖，支撐緊接跟上，即挖即撐，並儘速閉合仰拱，穩定開挖面。 (八)為防止隧道遭遇褶皺之向斜及背斜處，可能產生抽心與坍落之風險，可採行前進探查鑽孔確認前方地質狀況，施作先進支撐或鋼矢板，開挖時預留土心，或以噴凝土封面，並採用機械開挖替代鑽炸工法，遭遇軟弱地質時以導坑分階開挖，通過褶皺後再行擴挖等防範措施。 (九)施工期間，隧道開挖工作面如出現湧水，依公路局施工規範第 02412 章隧道鑽炸法及非全斷面機械開挖規定，工作面滲出水量大於 35 公升/秒連續 24 小時（即連續 24 小時每分鐘超過 2,100 公升），致使水資源流失、工作無法正常進行者，為該工作面鑽掘前進停工，並採緊急應變處理（如排水/止水措	

環境類別	環境項目	影響階段		影響說明	預防及減輕對策	備註
		施工期間	營運期間			
物化環境	地形地質	V		風設備，確保施工環境符合職安規定及洞口外空氣符合標準；振動方面將於隧道洞口段採機械方式開挖，以確保不致影響鄰近構造物。 針對隧道洞口邊坡穩定之環境影響評估如下，本計畫道路與施工便道等之邊坡及隧道與橫坑洞口之開挖，在施工階段臨時邊坡開挖部分，隧道洞口正面進洞之開挖坡面，將採垂直與水平坡比 $V:H=1:0.5 \sim 1.0$，以盡量減少隧道洞口邊坡開挖範圍，並配合邊坡穩定分析設計成果，採用鋼筋混凝土格樑、灌漿岩栓或預力岩錨等方式穩定坡面，每階邊坡設置平台溝及縱、橫向排水溝，以利匯集並安全導排逕流水。未來設計與施工時並配合現地狀況調整。未來設計與施工時並配合現地狀況調整。 有關隧道監測之處理原則如下，隧道施工過程中，對隧道開挖斷面變形量以及隧道支撐系統構件之受力情形，將於固定里程處設置監測斷面，每一監測斷面配置內空變位觀測釘、伸縮儀、計測岩栓、噴凝土應變計等監測儀器，定期監測隧道斷面變形情況，並依施工實際開挖地質情況調整。各隧道洞口邊坡施工中之邊坡安全穩定監測系統，一般包括土中傾度管、水位井及地表沈陷點等監測儀器之設置，於施工階段，將設置於洞口開挖邊坡適當位置，並	施、必要之人員疏散與安全措施等)情況，俟湧水量減至規範值以下，經工程司同意後復工。 (十)施工期間應進行隧道地質監測及開挖面地質圖測繪，以回饋設計單位及施工單位，作為隧道開挖安全評估之參考。 (十一)為調查計畫隧道上方及鄰近河溝基流量，與隧道出水情形進行比較，並評估後續施工潛在危險，施工期間規劃於現階段調查點位(鄰近 8 號隧道至 10 號隧道共 10 點測站)進行每年乾季量測 1 次基流量。	

環境類別	環境項目	影響階段		影響說明	預防及減輕對策	備註
		施工期間	營運期間			
物化環境	地形地質			持續以固定頻率進行監測邊坡安全穩定狀況。		
			V	在完工永久階段，隧道洞口將配合現地地形條件，設置緩坡比(垂直與水平坡比 V:H=1:1.5~2.0)之回填坡盡量覆蓋施工開挖臨時階段之邊坡，以達成長期之邊坡穩定。各開挖邊坡均設置監測系統，如土中傾度管、水位井，地表沈陷點等儀器，對邊坡穩定進行監測，另針對部分具順向坡滑動潛能區域，於完工營運階段亦將視施工期間邊坡穩定之監測情形考量持續監測邊坡之穩定情形，亦將評估針對具滑動潛能之邊坡設置觀測儀器持續監測。	(一)營運期間若遭遇天然災害(偵測到地震、異物入侵、落石、邊坡滑動等)，將設置「天然災害告警系統」，透過布設於高鐵沿線之偵測器偵測可能影響行車安全訊號，只要偵測到異常就會觸發告警，傳送訊號至列車駕駛和行控中心，讓駕駛及行控中心即時且掌握災害狀況，並迅速進行各項反應措施。若偵測到地震、異物入侵、邊坡滑動、落石等與安全直接相關之危險訊號，即會透過「自動列車控制系統」發送停車指令停駛列車，確保營運安全。 (二)營運期間針對土壤液化之行車因應措施包括：於高鐵沿線地層下陷熱點路段，長期監測差異沉陷量及角變量之變化，啟動預防性維護工程；針對受影響橋墩，提早透過「碳纖維補強」及「盤式支承墊調整」等工程方法，確保列車高速行駛之安全。 (三)營運期間土壤液化之行車風險影響如下：主要有地層下陷潛勢位置於蘭陽平原，主要為自然與人為因素，依據本區域地文特性，沉陷情況，可分成兩種： 1.地層壓密作用，近地表的近代沖積層會因為重力之影響而產生壓密作用，進而導致地面高度的快速沉降。此類作用常發生於沿海平原，對高鐵安全影響較小。 2.差異沉陷，農民為灌溉作物，抽取深度 50~100 公尺的地下水，易使較淺層的土壤受到壓縮，引起沉陷程度不一的「差異沉陷」。如果高鐵相鄰橋墩間的沉陷程度不一，長期累積會使橋墩角變量大於設計標準，影響軌道平整度或橋梁結構安全性。	
	水文(地面)	V		(一)出流管制計畫書 計畫路線開發後，依據水利法第 83-7 條規定暨「出流管制計畫書與規劃書審核監督及免認定辦法」第 2 條規定，	(一)計畫路線沿線各橫交水路箱涵均配合工程施工先行予以改建，並與上、下游既有水路銜接。 (二)工區進行整地開挖前，應先妥適設置臨時截流及排水系統，收集地表逕流導入臨時沉砂池，再接入施工	

環境類別	環境項目	影響階段		影響說明	預防及減輕對策	備註
		施工期間	營運期間			
物化環境	水			公路開發面積達二公頃以上，道路開發義務人應提出出流管制計畫書，並於開發基地工程申請開工前取得核定函；另該開發利用如涉及依區域計畫法申請非都市土地使用分區變更，或依都市計畫法申請都市土地使用分區或公共設施用地變更者，義務人應另先提出出流管制規劃書。其中，線狀開發屬隧道工程者，該部分之開發利用面積不納入計算；屬高架化者，其位於既有公路上方或橫跨水道且排水採直排入水道之開發利用面積不納入計算。另外依據經濟部「出流管制計畫書與規劃書檢核基準及洪峰流量計算方法」第13條規定，土地開發利用屬公路、鐵路線狀開發，其出流管制設施檢核基準如經承辦技師分析以依各目的事業主管法規規定維持透水性或使用低衝擊開發設施，得免依基地開發檢核基準檢核開發後排水出流洪峰流量。 (二)水土保持計畫 依據行政院農業部「水土保持計畫審核監督辦法」第3條規定，山坡地修建鐵路，路基寬度滿4m，且路基總面積滿2,000m²時，道路開發義務人應提出水土保持計畫，經核准後申領開發水土保持施工許可證，再申報開工。另依據「水土保持技術規範」第95條規定，山坡地滯洪設施及滯洪量，其入流歷線至少採重現期距	中臨時排水幹線或其他永久性之排水設施。 (三)定期檢查、清理臨時排水系統及沉砂池，以維持其暢通，颱風來襲前清空沉砂池，以空庫增加調節功效，加強上下游水路之巡視並進行必要之清理。	
	水文（地面水）	V				

環境類別	環境項目	影響階段		影響說明	預防及減輕對策	備註
		施工期間	營運期間			
物化環境	水文（地面水）			50 年以上之洪水，出流歷線則採重現期距 25 年以下之洪水。		
			V	(一)橋梁段：計畫路線有 24.78km 採高架橋梁布設，約占路線之 41.6%，可保持現有區域排水之逕流係數、集流時間及農業區越田排水等排水特性，避免增加地表逕流量及下游既有排水路的排流負荷。另依據跨越排水路之區域排水整治規劃報告，計畫路線通過之區域排水寬度均小於 50 公尺，故於設計階段可盡量避免於水路中落墩，以確保河防安全，或配合實際需求依「排水管理辦法」申請施設跨河建造物許可，以維持河道通水能力。高架橋橋面排水則採橋墩集水井加橫交管涵導引至鄰近排水系統排放，並於開工前依水利法提出「出流管制計畫書」或依水土保持法擬具「水土保持計畫」，確保計畫路線開發後不增加下游排水路排流負荷並不影響既有防洪施設功效。 (二)路工段：計畫路線全線以高架橋及隧道為主，降低對既有水域環境之影響，惟部分地區需配合地形起伏而採局部路工構造布設，長度約 0.94km，占路線之 1.6%。針對可能造成地表逕流及水路阻隔之路堤段，其相關區域排水路或橫交水路需配合治理計畫斷面採箱涵或橋梁跨越辦理設計，或依現況排	(一)橫交之灌排水路及取水設施，設計適當尺寸之結構物予以銜接上、下游，以維持既有輸水功能。 (二)本計畫路線穿越橫交設施先行檢討其斷面容量是否足夠，再設計依原有斷面延伸或改建。 (三)橋面排水可引至橋下集水井再銜接橋下鋪石溝再導流至下游排水系統，以增加入滲，減少逕流。 (四)沿河川兩側邊坡設置路塹，應針對邊坡排水妥善處理，以降低對地表水之影響。 (五)新建車站及基地排水設施須配合自然地形方向及水文設施。 (六)本計畫車站及維修基地依出流管制相關規定設置足夠之有效滯洪量體，並避免對聯外排水路造成負擔。 (七)本計畫工程涉及變更或拆除農田水利設施、使用農田水利設施兼作其他使用、雨水逕流排放設施銜接農田水利設施、廢污水排放農田排水設施之情形時，將依農田水利法第 8、12、13、14 條等規定提出申請許可。 (八)本計畫路線行經之農田水利設施，主要係以橋梁跨越，落墩處將優先避開灌溉排水路，若無法避開，則須維持灌溉排水路原始尺寸進行局部改道，並維持既有功能。設計階段若需辦理灌溉排水路改道或變更等，將先會商農田水利主管機關並依「農田水利法」規定申請許可。 (九)本計畫規劃新設 1 處維修基地將改變現行灌溉或排水使用情形，未來視土地使用情形再會商農田水利主管機關討論，若仍有維持既有灌排功能需求，將進行履勘新設水路措施。	

環境類別	環境項目	影響階段		影響說明	預防及減輕對策	備註
		施工期間	營運期間			
物化環境	水文（地面水）		V	水路斷面酌予擴充尺寸且箱涵之設計流量需不小於計畫逕流量，並配合當地既有及計畫中之水路銜接設置，以維持既有之排水功能。 (三)灌排水路：計畫路線行經之農田灌排水路主要分布於宜蘭地區之蘭陽平原，均屬於農田水利署宜蘭管理處，另僅一處灌排水路位於雙溪地區，屬於北基管理處之內平林圳。本計畫通過之灌排水路均為橋梁跨越段，故橋墩落墩以避開灌排水路為原則，若無法避開，則須維持農排原始尺寸進行局部改道，且維持其原有功能；橋面排水收集後導流至下游區域排水路排放。設計階段若需辦理水路改道或變更，則依農田水利法第13條規定向農田水利署宜蘭管理處及北基管理處申請許可；施工之廢污水若有非農田排水之需求者，將依農田水利法第14條規定，檢附計畫書向農田水利署宜蘭及北基管理處申請許可，其排放水質並應符合公告灌溉水質基準值。 (四)維修基地及車站出流管制：本計畫之維修基地及車站範圍均位於美福排水集水分區內，美福排水屬蘭陽溪水系宜蘭河之支流，全流域均位於蘭陽平原。依據經濟部水利署民國100年「易淹水地區水患治理計畫」縣管區域排水美福排水系統治理計畫報		

環境類別	環境項目	影響階段		影響說明	預防及減輕對策	備註
		施工期間	營運期間			
物化環境	水文（地面水）		V	告，美福排水之整治標準以通過10年計畫流量並達25年不溢堤做為整治標準。本計畫維修基地及車站開發後逕流量將導入滯洪池後再排出至聯外水路，並以開發前10年重現期距通洪能力進行設計，預估維修基地設計有效滯洪量體約37,500m ³ 、車站設計有效滯洪量體約18,800m ³ ，且其排水將配合治理方案，排入蘭陽抽水站後匯入蘭陽溪，故不增加周邊排水負擔，同時可避免增加美福排水聯外排水路之負荷。		
	水文（地下水）	V		本計畫施工規劃於隧道開挖時，將辦理開挖面前進探查、TSP或長距離排水孔，以掌握前方地質及水脈分布，可避免遭遇突發湧水情況，依據地質調查結果，預測於穿越木山層、粗窟砂岩及四稜砂岩之金瓜寮斷層、鶯仔瀨向斜軸、枋腳斷層、石牌斷層及巴陵斷層時，可能會遭遇湧水性地盤，已規劃施工期間應採多灌少排為原則，以保護地下水資源，並依探查結果採用“近灌遠排”理念將湧水量降至最低。在處理工法上，“近灌”可考量之灌漿工法如化學灌漿、固結灌漿、皂土灌漿等，“遠排”可考量之排水工法如鑽孔排水、廊道排水、深井排水等，並依據出水量評估結果，將隧道湧水量分為三種等級，分別採用(1)傳統設計之排水隧道；(2)阻水隧道(圍岩灌漿)；(3)保水隧道(鋪設全周式防水膜)+止水灌漿等三種對策。如隧道開挖常見之壁	(一)應對預期可能遭遇斷層破碎帶及湧水之隧道路段輔以施工中之地質探查，隨時進行必要地盤改良之處置。其處理方式於破碎帶將以管幕工法及灌漿改良地盤等方式穩定地盤；於湧水段隧道施工前應進行隧道物理探查(如TSP)及前進鑽孔，掌握湧水區段範圍、地下水壓及湧水量等特性，以選擇合宜之阻水措施，以穩定隧道開挖面。 (二)施工期間，隧道開挖工作面如出現湧水，依公路局施工規範第02412章隧道鑽炸法及非全斷面機械開挖規定，工作面滲出水量大於35公升/秒連續24小時（即連續24小時每分鐘超過2,100公升），致使水資源流失、工作無法正常進行者，為該工作面鑽掘前進停工，並採緊急應變處理（如排水/止水措施、必要之人員疏散與安全措施等）情況，俟湧水量減至規範值以下，經工程司同意後復工。 (三)為調查計畫隧道上方及鄰近河溝基流量，與隧道出水情形進行比較，並評估後續施工潛在危險，施工期間規劃於現階段調查點位(鄰近8號隧道至10號隧道共10點	

環境類別	環境項目	影響階段		影響說明	預防及減輕對策	備註
		施工期間	營運期間			
物化環境	水文（地下水）	V		面潮濕、滴水情況，採用傳統排水隧道在路基以上設置防水層，可再降低地下水入流量，故隧道工程對鄰近水資源影響極低。於高透水性或向斜褶皺軸部之透水性較佳地層時，可採隧道周圍地層灌漿，降低隧道地下水入流量，及配合傳統排水隧道設計。至於高透水斷層破碎帶，經調查、分析顯示，如其湧水量達可能影響隧道上方或是鄰近河溝基流量時，將採用隧道圍岩止水灌漿，阻絕地下水通路，及採保水隧道設計(全周式防水膜)，以降低對水資源之影響。	測站)進行每年乾季量測 1 次基流量。	
			V	(一)計畫路線計有 10 座隧道，其長度約佔新建工程之 56.5%，隧道開挖支撐完後會施作鋼筋混凝土襯砌，可有效阻止地下水滲入隧道內，長期後地下水系將達平衡狀態，不致有地下水由隧道流失情況，或於局部路段視地質及實際湧水量，評估鋪設全周式防水膜以「不排水」隧道方式施作，故完工營運後預估不會排水量極低，不致影響地下水。 (二)地下湧水係屬乾淨清水，一般會鑽設排水管將湧出的清水與隧道地面之廢（污）水分離，避免進入廢水處理設施內超出其負荷量能，隧道湧水之清水會分流使其直接排放至洞外的水保設施內。各隧道若持續湧水致使水資源流失連續 24 小時每分鐘超過 2,100 公升時，依地形、地質及週邊環境允許條件，於隧道口周邊設置蓄流集水設施，並經沈	(一)隧道開挖支撐完後會施作鋼筋混凝土襯砌，可有效阻止地下水滲入隧道內，或於局部路段視地質及實際湧水量，評估鋪設全周式防水膜以「不排水」隧道方式施作，故完工營運後預估排水量極低，不致影響地下水。 (二)地下湧水係屬乾淨清水，一般會鑽設排水管將湧出的清水與隧道地面之廢（污）水分離，避免進入廢水處理設施內超出其負荷量能，隧道湧水之清水會分流使其直接排放至洞外的水保設施內。各隧道若持續湧水致使水資源流失連續 24 小時每分鐘超過 2,100 公升時，依地形、地質及週邊環境允許條件，於隧道口周邊設置蓄流集水設施，並經沈砂處理，除提供施工用水及緊急消防用水外，並排入承受水體；後續地方政府、營運單位及當地居民協調會勘後，將依協調成果設置蓄水集水設施，以便當地民眾經地方政府申請後，進行水資源汲取。 (三)依路線可能遭遇湧水性地盤之出水量評估結果，選擇合宜之隧道工程對策，如：排水隧道、阻水隧道及保水隧道。	

環境類別	環境項目	影響階段		影響說明	預防及減輕對策	備註
		施工期間	營運期間			
物化環境				砂處理，除提供施工用水及緊急消防用水外，並排入承受水體。		
	水質	V		(一)逕流廢水 採用 USLE 公式計算土砂量，另依計畫路線結構型式及承受水體流域範圍，初步將計畫路線概分為七大分區。初步推估各工區單位面積土壤流失量約 100.23~160.33 公噸/公頃，乘以各工區施工作业裸露面積後(假設各區施工期間同時最大裸露面積不超過 10 公頃)，計算各路段土壤流失量約 130.28~5,721.35 公噸。計畫實際分標分段施工內容將依後續規劃設計成果為準。 考量施工期間逕流廢水收集後均導入臨時沉砂設施再行排放，參酌「施工活動非點源污染最佳管理作業規範」之泥砂控制設施效率預估，「沉砂池」之泥砂平均去除率可達 70%、「表面覆蓋」之泥砂去除率約 60%~90% (以平均 75%推估)，所示。經以質量平衡公式評估結果各工區承受水體水質皆超出所屬水體標準，惟工區之逕流量及懸浮固體濃度係以重現期距 25 年降雨強度、年土壤流失量推估，而承受水體流量則採用本計畫水質補充調查之豐/枯水期調查之成果，故評估結果增量為非常保守情境下之極端值。以實際情形而言，當工區發生重現期距 25 年之降雨逕流時，各承受水體流量應	(一)各工區應妥適設置截流系統，收集地表逕流導入臨時沉砂池，再接入施工中臨時排水幹線或其他永久性之排水設施。 (二)工區洗車台設置沉澱池，洗車廢水經沉澱池處理至符合營建工地放流水標準後再排放。 (三)承包商於工區設置施工所時，須設置套裝式污水處理設備，將工地所產生之生活污水處理至符合「放流水標準」後方予排放。若因工區空間受限，無法設置污水處理設施或因計畫路線位於「自來水質水量保護區」範圍而設置臨時流動廁所，則須委託清除機構定期清運水肥。 (四)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，避免降雨期間雨水直接沖蝕造成表土流失，以降低對河川水質之影響。 (五)各工區開挖面或堆置場所鋪設防止雨水進入之遮雨、擋雨及導雨設施，工區裸露面採用網布或噴植草種方式，避免降雨期間雨水直接沖蝕造成表土流失降低施工暴雨逕流產生土壤沖蝕，增加逕流廢水中泥砂含量。 (六)施工期間規定承包商遵守「水污染防治法」規定，不得於水污染管制區之水體或其沿岸規定距離內棄置垃圾、水肥、污泥、酸鹼廢液、建築廢料或其他污染物品。 (七)隧道工程開挖期間，如遇斷層破碎帶，除依現場狀況於隧道兩側較低處施作排水孔分散水流外，並設置排水溝導引水流。 (八)承包商須依核定之「水土保持計畫」，實施各項臨時性水土保持措施。 (九)位於「自來水質水量保護區」範圍之工程施工期間將加強非點源污染防治措施，於適當地點設置臨時沖淤控制措施(包括簡易攔砂壩、防災土堤、調節池及其他簡易設施	

環境類別	環境項目	影響階段		影響說明	預防及減輕對策	備註
		施工期間	營運期間			
物化環境	水質	V		已達重現期距 25 年之洪峰流量且為暴雨情境所對應之水質，經參考主管機關治理規劃或檢討報告之重現期距 25 年洪峰流量（約 313.5～3,220m³/s），顯示本計畫工區逕流量（約 0.46～18.07m³/s）僅佔比約 0.04～1.2%，增量有限。 (二)隧道施作廢水：隧道施作廢水因施工方式、地質條件及灌漿作業產生之皂土、土屑及混凝土等顆粒，加上開挖面滲水或機器冷卻水等用水後，產生高懸浮固體物濃度，參酌“隧道工程廢(污)水處理之研究(曾迪華等,2000 年)”，指出實際隧道工程廢水懸浮固體物濃度可達 9,010mg/L；本計畫以鑽機流量 50L/min 估計，保守假設鑽機連續運作不停止，單一工區每日流量約 72m³，經檢討隧道工程廢水主要採用污水處理設備處理，針對廢水中之大顆粒土砂，於污水處理設備前，藉由開挖面側邊排水溝以及沉澱池或集水井進行沉降，以先行降低高濃度之懸浮固體，再利用污水處理設備經過濾、混凝及再沉澱等流程後，預估可處理至符合營建工地之「放流水標準」後再行排放。 (三)運輸車輛清洗廢水：施工期間進出各工區之運輸車輛，須設置洗車設備清洗，預估施工尖峰期每日需運土車輛 53 車次(不含空車)，每車所需	等)以防泥砂外移或適時於裸露面覆蓋防塵布或鋪植草種以防土壤流失。 (十)隧道湧水主要係乾淨清水，透過排水管銜接至地勢較低處或導入臨時滯洪沉砂池排放。 (十一)隧道施作廢水中之大顆粒土砂，於污水處理設備前，藉由開挖面側邊排水溝以及沉澱池或集水井進行沉降，以先行降低高濃度之懸浮固體，再利用污水處理設備經過濾、混凝及再沉澱等流程後，處理至符合營建工地之「放流水標準」後再行排放。 (十二)位於大溪川集水區之工區施工廢水(隧道施作、洗車廢水)集中收集後，經滯洪池沉砂池及污水處理設備妥善處理後，延伸放流水管至大溪川自來水取水口下游之道路邊溝排放，不直接排入水體。 (十三)施工機具、車輛維修、保養所棄置或溢洩之廢機油、潤滑油、柴油等，營建業主應以適當之儲存設備收集處理，不得隨廢(污)水或逕流廢水排放或溢流於作業環境外。 (十四)大溪川至得子口溪間隧道之施工廢水處理設施進流口及排放口設置連續監測系統（監測項目：懸浮固體、pH、流量），掌握進、放流水質進行滾動調整，達到較佳處理效益 (十五)採用結構性及非結構性最佳管理作業(BMPs)進行工區非點源污染控制，如結構性 BMPs 可於適當地點設置臨時沖蝕控制措施(包括簡易攔砂壩、防災土堤、調節池及其他簡易設施等)以防泥砂外移，或非結構性 BMPs，如施工人員教育訓練及施工區環境維護，亦將妥善規劃與落實，以控制土壤沖蝕對承受水體懸浮固體濃度之影響。	

環境類別	環境項目	影響階段		影響說明	預防及減輕對策	備註
		施工期間	營運期間			
物化環境	水質	V		清洗水量約為 0.5~1.0 立方公尺，以每車產生 1.0 立方公尺清洗廢水推估每日產生車輛清洗廢水量為 53 立方公尺。將於工區設置沉澱池處理至符合營建工地之「放流水標準」後再行排放至工區附近排水路或回收重複使用(作為車輛清洗水源或於工區內噴灑以抑制揚塵)。 (四)施工人員生活污水：施工尖峰期各工區施工人數約 50 人~130 人，以每人每日污水量約 200 公升計，每日產生之生活污水量約 10~26 立方公尺。為避免增加承受水體之負荷，將於工區新設施工所時，設置套裝污水處理設備處理至符合建築物污水處理設施「放流水標準」後再行排放，若因工區空間受限，無法設置污水處理設備而設置臨時流動廁所，則規定承商定期委託清除機構清運水肥，以避免對承受水體水質造成影響。		
			V	本計畫係採電氣化列車不排放廢氣污染物，故營運階段計畫路線軌道段不致對附近地面水體造成影響。本計畫預估營運階段廢水主要來自車站之員工、旅客產生之生活污水，以及維修基地洗車及員工廢水，將設置污水處理設備處理至符合“其他指定地區或場所專用污水下水道系統放流水水質項目及限值”後再行排放，或配合宜蘭地區污水下水道系統建置納入宜蘭地區水資源回收中	(一)車站及維修基地之員工、旅客產生之生活污水，須先行處理至符合「放流水標準後」後再行排放，或於當地污水下水道設置情況允許下，與當地主管機關協調後納入污水下水道系統；產生之污泥則委託當地合格之代清運處理業定期清運處理。	

環境類別	環境項目	影響階段		影響說明	預防及減輕對策	備註
		施工期間	營運期間			
物化環境				心(下游約 2.8 公里)並進行回收再利用,如植栽澆灌等。		
	空氣品質	V		(一)本計畫施工工項包括明挖覆蓋、隧道工程、路工段工程、橋梁工程及場站之建築 RC 工程,將參採環境部「臺灣空氣污染排放量(TEDS12)面源-排放量推估手冊」排放係數,另配合各段工程施作期程推估,並依據「TEDS12 面源排放推估技術手冊」表 B2-31 作業類別法之營建工程空氣污染防制措施及其效率計算,估算粒狀物排放增量減少 60%之情況下、土石方暫置場減少 75%之情況下,初步假設施工之尖峰期最大作業面積(假設隧道工程約為 12 公頃、路及橋梁工程約為 8.2 公頃、場站之建築 RC 工程約為 3 公頃),另空氣污染物排放納入土石破碎及土方暫置風吹蝕衍生粒狀物之影響,其中破碎作業主要是在隧道口施工構台上的臨時土方堆置區,推估 PM₁₀ 排放總強度約為 3.24 公克/秒,PM_{2.5} 排放總強度約為 0.48 公克/秒。考量計畫路線興建施工之空氣污染影響以粒狀污染物較為顯著,未來於施工期間將依「營建工程空氣污染防制設施管理辦法」第一級營建工程規定執行各項抑制粉塵措施,可使排放增量減少 60%、土石方暫置減少 75%,依前述空氣污染物排放量推估結果,以	(一)依「營建工程空氣污染防制設施管理辦法」規定及配合現地環境,於工區周界選用符合法令規定之圍籬及防溢座,其圍籬高度至少 2.4 公尺。 (二)於施工面及工區內運輸道路定期灑水(每日至少二次)以抑制揚塵。 (三)定期清掃工區內及圍籬附近之塵土,並要求施工單位認養工地出入口周邊道路之洗掃工作,以減少施工期間之揚塵污染。 (四)針對車輛進出頻率高之區域,須設置自動洗車設備有效清洗。 (五)工區內裸露地表,應以覆蓋防塵布或防塵網、或鋪設鋼板、混凝土、瀝青混凝土、粗級配或其他同等功能之粒料、或植生綠化、或地表壓實且配合灑水措施、或配合定期灑水等揚塵抑制措施。防制範圍為裸露地面積之百分之 90%,剩餘 10%未防制部分每日定期灑水,以降低營建工程主要污染排放。 (六)縮短開挖作業工期並採分區挖填,減少同一時間排放源面積。承包商須於工區出口至洗車台間進行鋪面或鋪設鋼板,以減少車體塵土之附著並增加揚塵抑制效果。 (七)運送具粉塵逸散性之工程材料、砂石、土方或廢棄物,其運送車輛機具應採用具備密閉車斗之運送機具或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。前述防塵布或其他不透氣覆蓋物,應捆紮牢靠,且邊緣應延伸覆蓋至車斗上緣以下至少 15 公分,運輸車輛貨廂應具有防止載運物料滴落污水、污泥之功能或設施。 (八)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。 (九)承包商須經常維修保養施工機具,	

環境類別	環境項目	影響階段		影響說明	預防及減輕對策	備註
		施工期間	營運期間			
物化環境	空氣品質	V		美國環保署 AERMOD 模式進行各項空氣污染物之濃度增量推估，並與背景值疊加，背景空氣品質採環境部長期空氣品質監測站監測之最大值，結果顯示，除 PM_{2.5} 及 PM₁₀ 背景值已超標外，其餘空氣污染物濃度增量與背景值疊加後，可符合「空氣品質標準」，此項增量影響屬暫時性，將於施工完成後終止。 (二)剩餘土石方運輸作業之空氣污染影響，結果顯示除 PM_{2.5} 及 PM₁₀ 背景值已超標外，其餘空氣污染物濃度增量與背景值疊加後，可符合「空氣品質標準」。 (三)依據「環境部審查開發行為空氣污染物排放量增量抵換處理原則」於北部空品區及宜蘭空品區進行增量抵換細懸浮微粒(PM_{2.5})、二氧化氮(NO₂)及二氧化硫(SO₂)，初步規劃採用汰換老舊車輛、稻草集中妥善燃燒及農業剩餘資材採用腐化菌、現地破碎、集中清運或再利用方式進行抵換，於施工前依規定向環境部提出空氣污染物抵換量取得計畫，並檢附抵換佐證文件送環境部備查後執行。	使機具保持良好狀況，以降低廢氣之排放。 (十)施工機具及運輸車輛應使用合格油品(柴油含硫量應符合 10 ppmw 以下規定)，以維護附近空氣品質。 (十一)承諾符合五期以上排放標準之運輸車輛(運土、運料)至少達 50%，其餘使用之運輸及施工柴油車輛須符合四期以上排放標準，並做好保養維護工作，減少廢氣排放。 (十二)營建工程使用之柴油引擎施工機具與施工車輛選用符合「移動污染源燃料成分管制標準」之合格油品，以減低污染物排放；另為維護空氣品質，配合環保機關推動自主管理策略，承諾 1/2 柴油施工機具取得銀級自主管理標章，以及全數柴油運土車輛取得自主管理標章。 (十三)運輸車輛應以主動到檢方式通過縣市環保局柴油車動力計排煙檢測，以確保符合排氣標準。 (十四)為維護空氣品質，配合環保機關推動自主管理策略，要求公共工程承包商參考環保署公布之「施工機具排放空氣污染自主改善防制技術指引」進行施工機具定期維修保養或加裝污染防制設備，並針對自有柴油車車輛落實定期保養維修及加強自主管理。 (十五)依據「環境部審查開發行為空氣污染物排放量增量抵換處理原則」於北部空品區及宜蘭空品區進行增量抵換細懸浮微粒(PM_{2.5})、二氧化氮(NO₂)及二氧化硫(SO₂)，初步規劃採用「老舊車輛汰舊換新」、「農業剩餘資材採用腐化菌、現地破碎、集中清運或再利用方式」、「稻草集中妥善燃燒」及「金紙集中燃燒」進行抵換，未來依實際執行抵換作業調整 2 空品區執行的抵換量及作為。 (十六)於高鐵宜蘭車站特定區之土方	

環境類別	環境項目	影響階段		影響說明	預防及減輕對策	備註
		施工期間	營運期間			
物化環境	空氣品質	V			暫置區設置空氣品質感測器或CCTV或其他環境監測設備，辨識施工區域施工揚塵，即自動開啟灑水設備進行裸露地粉塵抑制等措施，透過智慧化管理，確實執行空氣污染防制作業。 (十七) 本計畫路線及高鐵宜蘭車站特定區規劃土石方暫置，除依「營建工程空氣污染防制設施管理辦法」第六條第三項「營建工程之工地周界臨接山坡地、河川或湖泊等天然屏障或其他具有與圍籬相同效果者，報請直轄市、縣（市）主管機關同意後，得免設置圍籬。」外，均於工區周界布設全阻隔式圍籬及防溢座。	
			V	由於本計畫以隧道為主，且計畫全線規劃採電氣化列車運行（即以電力作為動力來源），不致排放空氣污染物；另高鐵在高速行駛且中途無需靠站之情形下，對軌道磨損程度相對都會區捷運有限，經查西部高鐵磨軌車鋼軌研磨作業頻率約為 2~3 年，且研磨車輛配備集塵系統可有效防制粉塵逸散。另評估車站附近衍生之交通量評估對周邊空氣品質影響，各項空氣污染物排放量互有增減，而針對臭氣前驅物 NO₂ 其排放量則略有減少，對臭氣無明顯影響。	——	
	噪音振動	V		(一) 經評估由各工區傳至周界外 1 公尺、以及沿線最近敏感受體代表點噪音量，預測結果顯示在「無減輕對策」時施工最大營建噪音為橋梁下部結構工程，傳遞至敏感受體約 51.7 ~	(一) 依「營建工程空氣污染防制設施管理辦法」規定及配合現地環境，於工區周界選用符合法令規定之圍籬及防溢座。 (二) 於挖土機、推土機、震動壓路機、手持式混凝土振動機及抽水器等作業時，將採用低噪音機型或音源包覆吸音降低施工噪音影響。	

環境類別	環境項目	影響階段		影響說明	預防及減輕對策	備註
		施工期間	營運期間			
物化環境	噪音振動	V		74.8dB(A)，噪音量與背景音量合成後之增量有3處屬於中度影響以上須採行減輕對策，3處敏感受體則係超過所屬營建工程噪音管制標準，因此須針對上述超標敏感受體進行施工營建工程降噪措施。 (二)本計畫將於工區周界設置2.4公尺高施工圍籬並於其上方架設0.6公尺高隔音措施(STC須達25dB以上)，且於挖土機、推土機、震動壓路機、手持式混凝土振動機及抽水泵將採用低噪音機型或音源包覆吸音，使機具聲功率小於技術規範設定值3dB及6dB，打樁時則採以較安靜之工法(全套管或靜壓式)；另於敏感受體編號11宜蘭縣頭城鎮二城里青雲路一段100巷旁民宅旁進行施工時，應透過施工管理方式，將避免其高噪音之施工機具同時施作，使其周界之噪音量降低至60.8dB(A)以內，各敏感受體可符合營建工程噪音管制標準並可降低至中度影響以下不須研提對策。 (三)運輸道路交通噪音部分，依施工期間交通量預測結果顯示，本計畫土方運輸行經路徑主要行經共13處敏感受體，初估各路段每小時衍生最大運輸車次介於1車次~25車次(雙向含空車)，以「CadnaA交通噪音預測模式」推估後，噪音增量介於0.1dB~	(三)低噪音型施工機具係指包含1.歐洲議會「2000/14/EC」指令2.具備日本國土交通省「指定低噪音及低振動建築機械規例」3.其他國家認可之低噪音或超低噪音排放標籤4.透過機型改善或音源包覆等改善措施經量測可達之機具。 (四)在距敏感受體編號R11青雲路一段100巷旁民宅100公尺範圍內進行清除掘除及路堤(塹)工程、基樁工程或橋梁下部結構工程施工時，依據「營建工程噪音管制標準」規定，於青雲路一段100巷民宅旁進行每周1次營建噪音量測，當施工營建噪音超過60.8dB(A)，應透過加強施工管理方式，避免其高噪音施工機具同時施作，以降低敏感受體噪音量。 (五)嚴格監督承包商施工確實採行施工規範所規定之噪音防制措施。 (六)依環境監測計畫於工區周界進行噪音量測，如超出營建工程噪音管制標準，責成承包商須採取適當防制措施(如重新安排施工時程、採用低噪音振動之施工機具、工法及隔吸音設施(如隔音罩、隔音牆、組合式防音屋…等)，以減輕營建噪音之影響。 (七)維持施工運輸道路平整，以減低車輛行駛路面跳動所產生噪音振動。 (八)運輸車輛避開尖峰時段，以降低對運輸道路尖峰時段噪音之衝擊。 (九)限制運輸卡車經過社區、學校時之行駛速度，並禁鳴喇叭。 (十)施工利用汐平路二段運土期間將於東山國小旁設置固定式連續噪音監測，當學校教學時段內之噪音監測結果連續2小時高於評估之音量標準，將傳送警示給工地工程師，經確認係本計畫運輸車輛造成，將要求廠商進行改善，避免影響東山國小之教學。 (十一)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；除屬連續性涉及安全之工程、交通維持作業及當地縣、市政	

環境類別	環境項目	影響階段		影響說明	預防及減輕對策	備註
		施工期間	營運期間			
物化環境	噪音振動	V		5.2 dB，研判所造成之噪音影響等級為“無影響或可忽略影響”至“輕微影響”。 (四)施工機具振動部分，依據前述各工項所產生之施工振動量，並採最大振動量之工程項目，推估其振動量傳至計畫沿線 15 處最近敏感受體，經評估傳遞至各敏感受體之 L_{V10} 振動量介於 45.7~74.2dB，均可符合「振動管理指引」環境振動建議值之營建工程標準第一、二類及第二、三類管制區日間標準 L_{Vmax}；施工交通運輸振動推估計畫路線施工期間沿線 13 處敏感受體，其合成之「日間」時段 L_{V10} 振動位準約為 31.6dB~50.9dB，均低於「日本振動規制法施行細則」第一種及第二種區域之振動評估基準。	府環保主管機關依噪音管制法第八條公告可於夜間施工之營建工程行為外，夜間禁止施工，若將於夜間施工，將事先與民眾溝通。 (十二)針對民眾陳情施工噪音案，將督促承包商了解民眾陳情的噪音來源及對其影響，或對陳情地區進行噪音量測，確認是否符合管制標準；如係施工噪音超出管制標準，將針對量測之主要噪音來源採用相關噪音防制措施及方式，以降低施工噪音影響。 (十三)針對隧道鑽炸作業針對洞口增設相關隔音設施，以及規劃於隧道洞口處先以機械開挖方式進行鑽掘，待往隧道內開挖一段距離(60 公尺以上)後始進行鑽炸作業。	
			V	(一)高鐵路線完工通車後之噪音影響，本案之沿線高鐵軌道交通噪音預測採用 CadnaA / Schall03 預測模式，並依據沿線高鐵營運後地形地貌、交通影響評估結果等資料，計算傳至各敏感受體之營運噪音量，據以與所屬噪音管制標準比較，並進行影響等級評定。 (二)依高鐵沿線高架及隧道口交通噪音評估結果顯示，計畫路線沿線 21 處噪音敏感受體代表點共計 89 個樓層之目標年各時段最大尖峰小時均能音量及最大音量結果，部分敏感受體代表點於各時段最大音量有超標	規劃設計階段： (一)依「加強公共工程空氣污染及噪音防制管理要點」將空氣污染與噪音防制納入工程招標文件、契約及污染防制費用編列，並將承包商投標標的之空氣污染及噪音防制能力納入招標文件之綜合評選或評分審查項目。 (二)針對“中度影響以上須研提對策”之施工噪音敏感路段，配合施工步驟，妥擬施工機具使用時段及數量安排，參見『評估書（定稿本）』表 7.1.6-3，設計階段依據最新施工方案，進行使用機具及數量之調整。 (三)針對鄰近民宅之工區周界設置與路面密接之 2.4 公尺高施工圍籬，並於圍籬向上佈設 0.6 公尺高隔音措施，其隔音量聲音透過等級 (STC) 達 25dB 以上。	

環境類別	環境項目	影響階段		影響說明	預防及減輕對策	備註
		施工期間	營運期間			
物化環境	噪音振動		V	情形及達到「中度」影響以上且須進行減輕對策。 (三)經評估防制前超出法定標準及須研提減輕對策之敏感受體共計 3 處分別為“新北市汐止區橫科里大同路一段旁民宅”、“新北市汐止區樟樹里勤樸天際大廈”、“宜蘭縣宜蘭市南津里縣政御品社區”，須規劃相關噪音改善措施，以減輕噪音影響。 (四)根據 3 處路段代表點須進行減輕對策之路段依 Cadna-A 聲場模擬結果，分別於“新北市汐止區橫科里大同路一段旁民宅”、“新北市汐止區樟樹里勤樸天際大廈”、“宜蘭縣宜蘭市南津里縣政御品社區”近噪音敏感受體側之胸牆上設置直立式隔音牆，長度約 1,148 公尺，高度 2 或 3 公尺（不含胸牆），所有代表點噪音影響均可降至無須研提減輕對策之影響等級。 (五)交通營運振動評估方法，由於現階段「環境振動評估模式技術規範」認可之預測模式僅有一般鐵路和大眾捷運系統，未包含高速鐵路，因此本評估將依據國家環境研究院（以下簡稱國環院）公告之「環境中營建工程及交通運輸系統振動測量方法」（NIEA_P212.90C）進行，針對不同結構型式，於新竹縣高速鐵路“高架段”及“路工段”分別進行現場高鐵列車營運振	(四)為降低列車行經道岔段及轉彎段所產生之噪音量，新建路段於設計階段就土建及軌道等方面進行細部檢討調整，據以設計適當減振降噪措施。 (五)規劃設計採長鉚鋼軌。 (六)針對目標年交通噪音量預測超出所屬管制區『陸上運輸系統噪音管制標準』之“高速鐵路交通噪音管制標準”及屬“中度”影響以上須研提對策之噪音敏感路段進行防音設計，初步規劃計畫路線相關噪音改善設施參見『評估書（定稿本）』表 8.1-4。 (七)設計階段將依據最新路線設計成果，以及沿線建築物分布情形進行噪音振動補充調查評估，並依高鐵列車噪音量及振動位準實測值，參照營運條件評估新建路段之噪音振動幅度，研提「整體交通噪音振動防制計畫」，據以進行減振降噪措施設計。 (八)為因應未來交通成長、噪音管制法令變動及沿線都市發展而衍生可能設置隔音牆之需要，高架路線沿線須預留於軌道側加鋪吸音材料或設置隔音牆（不含胸牆）之荷重、承受風壓及空間。 (九)後續依設計階段最新成果進行豎井通風口低頻噪音評估，並於超標通風口位置進行減噪措施，設置消音箱或消音百葉或其他等防音措施，以符合所屬「營業場所噪音管制標準」。 (十)“新北市汐止區秀山里勤進路旁民宅”、“新北市汐止區東山里東山路 31 巷旁民宅”及“宜蘭縣頭城鎮拔雅里吉祥路旁民宅”附近隧道長度超出 1,000 公尺以上須於隧道口設置入口罩頂或假隧道或設通風孔等防制措施。 (十一)計畫沿線行經宜蘭縣之高架段兩側零星住戶且屬合法建築物者，將依設計階段評估結果針對高鐵交通噪音超標住戶研提減輕對策，例如：於營運或管理	

環境類別	環境項目	影響階段		影響說明	預防及減輕對策	備註
		施工期間	營運期間			
物化環境	噪音振動		V	動量測，量測位置避開高鐵車站附近及爬升、轉彎段，兩種結構型式各量測雙向班次各20班次，由量測成果進行迴歸公式推估求得之不同結構型式高鐵行駛振動迴歸式。 (六)由預估模擬結果顯示，各敏感受體距離計畫路線約介於 13.2～131.5 m，高鐵營運最大振動位準 L_{vmax} 約介於<30～73.4 dB，皆可符合管理指引建議值、日本新幹線建議值及低於人體振動閾值。	範圍內改善交通噪音(設置隔音牆等)；或與超標住戶溝通，於達成協議後輔導零星住宅設置隔音門窗或消音器或其他等防音設施，經目的事業主管機關及主管機關備查後進行作業。 (十二)為降低高鐵宜蘭維修基地之列車檢修作業及洗車設備運轉產生之噪音，依環評階段評估結果，規劃於洗車設備、列車檢修及駐車廠附近設置隔音罩、隔音牆或其他具隔音效果之防音設施(至少 10dB 減音量)等。後續設計階段將依「新訂高鐵宜蘭車站特定區都市計畫」重新檢討噪音評估結果及防制措施。 營運階段： (一)定期進行軌道之維護修補，尤其轉彎處因軌面波狀磨損可能加重噪音振動影響。 (二)於沿線敏感受體進行交通噪音振動監測成果，並依據監測成果，採取適當之減振降噪措施。 (三)針對民眾陳情案件，先派員瞭解民眾陳情的噪音來源及對其影響，適時對陳情路段進行噪音量測，確認是否符合管制標準，如於營運交通噪音超出管制標準，將針對主要噪音來源採用適當之防音改善措施如隔音牆、軌道研磨等，以減輕交通噪音影響程度。	
	廢棄物	V		(一)本計畫施工尖峰期間各工區每日施工人員約 50～130 人，施工人員產生之一般廢棄物(生活垃圾)，按每人每日產生 1 公斤重垃圾量估算，則每日施工人員垃圾產量約 50～130 公斤重，將於工務所等處設置有蓋垃圾桶及資源回收箱收集施工人員生活垃圾資源回收箱收集施工人員	(一)房屋拆除或路面刨除之營建混合物，承包商須依「營建事業廢棄物再利用管理辦法」規定，委由合格之再利用機構代為分類處理，並依內政部公告之「營建事業廢棄物再利用種類及管理方式」辦理。營建混合物由施工承商於工區範圍內或工區外租地臨時堆置，並進行簡易分類，如具逸散性質需施以覆蓋；定期委託合格之業者代為清運處理。 (二)於施工場所設置有蓋式垃圾桶分	

環境類別	環境項目	影響階段		影響說明	預防及減輕對策	備註
		施工期間	營運期間			
物化環境	廢棄物	V		生活垃圾，並依「廢棄物清理法」相關規定委託合格之廢棄物清除機構或清潔隊代為處理，不致造成工區附近之環境污染。 (二)營建混合物包括工程施工建造、建築拆除及整地刨除所產生之事業廢棄物：如瀝青、混凝土、鋼筋、模板、下腳料及廢棄焊條等。可重覆使用之項目如模板將責成承包商回收再利用；瀝青及混凝土可用於路基回填，將予以粉碎後供作回填材使用；其餘資源性廢棄物將由承包商分類收集後委由當地合格之廢棄物清除處理機構清運處理。	類收集生活垃圾，並依「廢棄物清理法」相關規定委託合格之廢棄物清除機構代為處理。	
			V	本計畫完工通車後營運階段產生之廢棄物主要為站區旅客以及維修基地人員所產生之生活垃圾，包括：飲料包裝物、餐盒、衛生紙、報紙等，絕大多數為可燃物。將委託合格清除處理機構清運處理，不致造成站區鄰近環境污染。	(一)車站設置有蓋垃圾桶收集旅客垃圾及工作人員生活垃圾，委託合格之廢棄物清除處理機構定期清運處理。	
	溫室氣體	V		(一)施工期間之溫室氣體排放來源主要為施工機具排放，依照施工期間不同施工程序所需之施工機具數量、預期操作時數、機具耗能及柴油排碳係數等相關資料，估算本計畫施工機具溫室氣體排放量合計約 4.81 萬公噸 CO₂e(約 0.92 萬公噸 CO₂e/年)。 (二)為降低施工期間可能之溫室氣體排放量，將採用自動化施工(如支撐先進工法、懸臂工法等)、土石方近運利用、	(一)依行政院公共工程委員會訂定「公共工程節能減碳檢核注意事項」或交通部另訂之要求辦理。 (二)為降低施工期間溫室氣體排放量，將採用自動化施工(如支撐先進工法、懸臂工法等)、土石方近運利用、提高混凝土強度、卜作嵐材料替代及景觀綠美化等節能減碳措施納入工程規劃設計。 (三)本案新植造林部分不得申請溫室氣體自願減量專案。	

環境類別	環境項目	影響階段		影響說明	預防及減輕對策	備註
		施工期間	營運期間			
物化環境	溫室氣體			提高混凝土強度、卜作嵐材料替代及景觀綠美化等節能減碳措施納入工程規劃設計。並依行政院公共工程委員會訂定「公共工程節能減碳檢核注意事項」或交通部另訂之要求辦理節能減碳檢核。		
			V	(一)營運期間之溫室氣體排放來源主要為用電量之排放，估算本計畫契約容量每年用電量約219,000,000度，依經濟部能源局公布之113年度電力排碳係數0.474公斤CO₂e/度進行推估，本計畫營運期間所產生之溫室氣體約為10.4萬噸/年。 (二)本計畫減碳效益主要來自完工營運後，部分往來計畫地區之車輛將改搭乘高鐵，減少私人運具交通量，進而減少道路交通造成之排碳量，本計畫興建預期將帶來國道5號、台9線之小客車轉乘效應，進而達成溫室氣體減量效益，其中溫室氣體排放係數依據交通部運輸研究所108年交通建設計畫經濟效益評估手冊之方法及參數進行推估，於目標年140年，有、無計畫路線之交通運輸可節省里程約367,312,548公里，溫室氣體減量效益約11萬噸CO₂e/年。	(一)為持續提升列車能源使用效率，導入LED裝置汰換計畫及列車駕駛節能運轉計畫。 (二)車站除採購節能標章產品減少能源負荷外，並配合政府推動再生能源政策，建置太陽能發電設施，供車站使用，其餘全數售予台電。	
	土石方	V		(一)本計畫依現階段規劃圖資成果，計算挖、填方來源為隧道、明挖覆蓋隧道、路堤、路塹、排水及基礎，其中隧道挖方參考臺灣高鐵隧道斷面估	(一)依「營建工程空氣污染防治設施管理辦法」規定及配合現地環境，於工區周界選用符合法令規定之圍籬及防溢座，其圍籬高度為2.4公尺。 (二)監督承包商於施工場所設置有蓋	

環境類別	環境項目	影響階段		影響說明	預防及減輕對策	備註
		施工期間	營運期間			
物化環境	資源			算土方量採上限值推估，未來設計階段將依更高精度之地形圖完成定線及詳細土方量計算。本計畫施工期間土石方規劃以採區內優先運用為原則，藉由本計畫內土方先行減量及利用，以減少本計畫土石方所需之處理量；預估本計畫總挖方量約為 666.2 萬立方公尺(自然方)，總填方量約為 38.6 萬立方公尺(自然方)，經計畫內土方挖填利用後，產生剩餘土石方約 627.6 萬立方公尺(自然方)，剩餘運棄土方量約 961.7 萬立方公尺(鬆方)。	式垃圾桶分類收集生活垃圾，並委由合格之清除處理機構代為清運處理。	
	土石方資源	V		(二)本計畫預估需處理之剩餘土石方量(自然方)約 627.6 萬方，將依循「公共工程及公有建築工程營建剩餘土石方交換利用作業要點」規定，優先與臺北市、新北市及宜蘭縣境內相關公共工程辦理土石方交換，初步規劃雙溪以北餘方約 236.3 萬立方公尺，規劃運往「臺北商港物流倉儲區填海造地計畫工程」、「臺北港南碼頭區二期填海造地開發計畫」及雙溪以南約 391.3 萬立方公尺，規劃運往未來「新訂高鐵宜蘭車站特定區都市計畫」作為主要之公共工程交換利用，未來如本局及其所屬機關於鄰近地區辦理其他公共工程或管理維護或之土方需求期程可配合計畫出土期程，亦可列為餘土交換利用	(三)地上物拆除產生之廢棄物，承包商須依「廢棄物清理法」之規定，委託合格之廢棄物清除處理機構代為清運處理。 (四)剩餘土石方運棄及地表路面刨除廢料將依「營建剩餘土石方處理方案」、及「廢棄物清理法」之相關規定清運處理；且為維護水源剩餘土石方不於“自來水水質水量保護區”內暫置或堆置。 (五)施工車輛所行經距施工工區車輛出入口 500 公尺範圍內之一般道路，有散落土石、泥水滴落或路面損壞時，承包商應負責清掃、清洗及維修。 (六)基礎以及隧道開挖之土石方等因含水量高而無法當日清運時，應於工區內適當地點暫時堆置，避免泥水沿途滴落，污染運輸道路。 (七)若有土石方於工區內臨時堆置時，將要求承包商以砂袋堆砌臨時擋土設施，並於工區周圍開挖臨時截流溝及工區內設置臨時沉砂池，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。 (八)要求承包商依土石方臨時堆置時間之長短，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蝕造成表土流失；於土石方短期臨時堆置同時進行坡面整理並加以覆蓋，減緩逕流造成土砂之濾出等措施。 (九)運土車輛駛離工區前，先經洗車設施清洗車身、輪胎及底盤。 (十)運土車輛應覆蓋防塵布，俾免土方掉落。如有土方開挖之含水量較高且於現地無法暫置排水之情形或有泥漿需裝載運輸者，必須使用密閉式卡車進行運輸作業。 (十一)加強剩餘土石方外運處理之監督，以防範非法傾棄山谷或河道，造成地表環境之破壞及影	

環境類別	環境項目	影響階段		影響說明	預防及減輕對策	備註
		施工期間	營運期間			
物化環境	土石方資源	V		之選項；另如經查詢恰無可交換利用之公共工程，或無法全數交換利用者，再輔以運送至合法設立之土石方收容處理場所。 (三)因工程進度或運輸狀況致需於工區內短期堆置需求，配合工程期程、天候狀況或車輛調度等因素，經評估優先規劃利用路權內用地及隧道洞口設置構台，如用地空間不足則租用路權外國產署或公有土地供土方臨時堆置用之需求。 (四)為利隧道工程施工及機具與運輸車輛進出，隧道工程主要以闢建施工構台及施工便(道)橋，以銜接既有產業道路及主要道路作為進出道路，現階段初步規劃隧道口、豎井及橫坑之施工便(道)橋位置及型式。	響河防安全。 (十二)未來非使用於本計畫工程之剩餘土石方將依內政部之「營建剩餘土石方處理方案」規定，依兩階段申報程序，由承包商於工地實際產生剩餘土石方前，擬定「餘土處理計畫」經工程主辦機關同意備查後，副知地方政府備查。 (十三)本計畫隧道土石方碴料碎解處理地點及土石方交換利用： 1.本計畫路線雙溪以南之剩餘土石方，預定運至高鐵宜蘭車站特定區工程（以下簡稱“特定區”）為公共工程土石方交換利用，因高鐵特定區開始施工時間（暫估 119 年底）與本計畫預估運土期程約 117 年底，約有 2 年時間落差，故規劃隧道出土將先堆置於特定區範圍（車站專用區約 35 公頃、高鐵維修基地約 12 公頃），預估總面積約 47 公頃；其餘土方於特定區開工後將依「公共工程及公有建築工程營建剩餘土石方交換利用作業要點」直接運至特定區工程填方區鋪填。 2.若因故特定區無法如期開工且堆置區已無法再收土堆置時或無法全數交換利用者，本計畫之餘土將遠運臺北港交換利用或依內政部「營建剩餘土石方處理方案」規定之最近之收容處理場所（土石方資源堆置處理場、目的事業處理場所及其他經政府機關依法核准之場所），以減少遠運對交通環境衝擊。計畫路段雙溪以南之剩餘土石方之出土期程及去化與宜蘭高鐵特定區計畫之期程銜接規劃，倘無法銜接時，則依環境影響評估法相關規定辦理。 (十四)土石方暫置規劃及管理管制 1.本計畫隧道及橋梁土石方若有因路堤填築及結構回填所需土方，於工區洞口附近及於橋墩	

環境類別	環境項目	影響階段		影響說明	預防及減輕對策	備註
		施工期間	營運期間			
物化環境	土石方資源	V			與橋墩間臨時堆置，以減少土方輸運，土石方預估僅於工區內短期堆置即外運處理，尚無土方暫置場之需求。若因工程進度或運輸狀況致需於工區內短期堆置需求，配合工程期程、天候狀況或車輛調度等因素，經評估優先規劃利用路權內用地及隧道洞口設置構台，如用地空間不足則租用路權外國產署或公有土地供土方臨時堆置用之需求，初步評估規劃約需設置 32 處土方暫置區，每處堆置高度不超過 4 公尺高，堆置面積約 1,000~4,500 平方公尺，可暫置之土方約 2,000~8,000 立方公尺。 2. 土方於標內及標案間利用，如若因標案間招標不順利、極端氣候造成道路短期中斷無法運輸時，土方暫置配套措施： (1) 隧道土方，除土方臨時堆置場暫置外，規劃於帶狀工區、路堤段尚未施作之區域、橋墩與橋墩間及隧道內已開挖區域短期臨時堆置，以減少遠運。 (2) 規劃於帶狀工區尚未施作之區塊內短期臨時堆置，土方堆置高度約 4 公尺，配合橋墩基礎逐墩施作近運回填以減少遠運 3. 高鐵車站特定區土石方暫置規劃 (1) 為因應本計畫隧道出土及特定區開工期程，初步規劃於車站專用區約 35 公頃及高鐵維修基地約 12 公頃暫置土方，最大堆置高度約 5 公尺，最大堆置量約 212 萬方。暫置期間管理單位將依「公共工程及公有建築工程營建剩餘土石方交換利用作業要點」由本計畫施工單位辦理，俟高鐵宜蘭車站特定區工程開工後點交接續管理。 (2) 依據環境部 103 年 11 月 7 日	

環境類別	環境項目	影響階段		影響說明	預防及減輕對策	備註
		施工期間	營運期間			
物化環境	土石方資源	V			環署空字第 1030091342 號：函詢營建工程施工基地外之土方堆置作業，是否認定為屬營建工程而毋需申請固定污染源操作許可證疑義案，說明略以：「……有關堆置於施工基地外之工程土方堆置區，倘屬營建工地一部分，應依營建工程空氣污染防制設施管理辦法相關規定，設置或採行抑制粉塵逸散之空氣防制設施，並依規定繳納營建工程空氣污染防制費。前揭工程土方堆置區應符合營建工程空氣污染防制設施管理辦法之規定，已納入管制對象，則毋需再申請固定污染源操作許可證。惟工程土方堆置區設置於施工基地外者，應於開工前向地方環保局申報及繳納營建工程空氣污染防制費時，將土方堆置區一併納入申報資料，俾利地方環保局執行營建工地管制查核工作。…」，因此本計畫開工前將納入營建工程空氣污染防制費申報，並依「營建工程空氣污染防制設施管理辦法」相關內容辦理；後續如有適用「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」之非營建工地狀況，則依規定辦理各項抑制粒狀污染物逸散設施，並應申請設置、變更及操作許可。 (3)取卸作業區最小約需 3.5 公頃之裸露面積，方能去化最大小時車次，以避免運土車輛於區外等候，進而影響交通及空氣品質。 4. 本計畫隧道洞口短期暫置土石方時間，預估堆放 10 天內即遠運，依開挖進度情況，除留作工程再利用土方及因開挖進度或氣候影響聯外道路中斷，土方	

環境類別	環境項目	影響階段		影響說明	預防及減輕對策	備註
		施工期間	營運期間			
物化環境	土石方資源	V			送達堆置後1年內外運處理。 (十五)土石方污染防治【治】措施管理計畫 1.針對工區內之土方暫置區，除工區周界依「營建工程空氣污染防治設施管理辦法」規定設置圍籬及防溢座外，周圍將設置臨時截流設施與沉砂池，並依規定施作堆置區之整地、施工便道、水土保持及環境保護等必要設施，包括工區出入口設置洗車台及沉砂池，土方堆置面及坡面確實以防塵布(網)或其他材料加以覆蓋或定期灑水等方式抑制揚塵及避免降雨期間雨水直接沖蝕造成表土流失，並於暫置區周圍規劃臨時導排水設施接至沉砂池，以防止土砂外流影響鄰近既有排水系統，並於暴雨前、後加強清理截流設施與沉砂池之淤泥，以維持正常排水功能。另沿路擋土牆、橋梁下構(基礎)、排水工程…等回填所需土方，因屬短期性原地回填，就近於帶狀工區、橋墩與橋墩間臨時堆置，以減少土方二次運輸，堆置土方將施以防塵布(網)覆蓋或配合定期灑水，並於臨時堆置區域周圍設置臨時性導排水設施，將導排水接至工區內沉砂池。 2.針對施工基地外之高鐵宜蘭車站特定區土方暫置區等，周界將依「營建工程空氣污染防治設施管理辦法」規定設置圍籬及防溢座，出入口設置洗車台及沉砂池設施。堆置土方將施以防塵布或防塵網覆蓋或配合定期灑水，並於暫置區域周圍設置截水溝等臨時性導排水設施，將導排水接至沉砂池；土方堆置面及坡面視暫置時程長短採用防塵布(網)或其他材料覆蓋或鋪植草種，配合定期灑水，以抑制晴天之塵土飛揚及避免降雨期間雨水直接沖蝕造成表	

環境類別	環境項目	影響階段		影響說明	預防及減輕對策	備註
		施工期間	營運期間			
物化環境	土石方資源	V			土流失，並於暴雨前、後加強清理截流溝及沉砂池之淤泥，以維持正常排水功能。 (十六)本計畫施工便道(橋)因應極端氣候管理措施： 1.便道建置寬度以容納施工機械車輛為限，以減少現地植被擾動。 2.鋼便橋需符合公路橋梁設計規範及施工所需之設備機具材料之載重設計規定。 3.鋼便橋跨越溪流河川應依「申請施設跨河建造物審核要點」及河川公地使用之相關規定申請水利主管機關同意。 4.颱風或超大豪雨發佈前、後，施工單位應定期辦理巡檢鋼便橋及便道之安全，以確保施工安全。 5.施工便道車行部分以級配或鋼板鋪設、其餘裸露區域除施工作業面外以網布覆蓋或噴附草種，以降低暴雨沖刷。	
生物環境	陸域生態	V		(一)本計畫多採用影響較低之隧道施作，僅隧道口周邊、出露段的高架和路堤、施工道路及橫坑洞口對植被影響較大，對於當地植生環境預期待有較大面積之移除。計畫路線出露段往外50公尺範圍可能受工程影響的野生稀有植物記錄有竹柏、蓬萊同蕊草及毛蕨等。 (二)本計畫調查所記錄之鳥種豐富，加上部分路段之施工區域鄰近溪床及森林邊緣等具邊緣效應之生態多樣環境，因此於施工時噪音量大於40dB(A)時，預計鳥類之族群數量將會減少，原棲息於該區內之中、小型哺乳類亦將因噪音而受驚嚇或驅離至鄰近的相似環境中，而使該區域	(一)施工期間於施工範圍內發現稀有植物時，應依照植物生態評估技術規範的稀有植物分級依據標準辦理，會同保育專家學者商討保育對策，規劃適當之保留區域，或予以移植。 (二)欲進行原地保留之樹木須及早規畫施工路線及配置圖，目標樹木周圍可以搭設簡單支架保護，並避免工程車輛進出路線靠近，以降低影響。欲進行移植之樹木，為確保移植存活之機率，按較高機率存活的作業方式進行移植，並照時間規畫依序進行移植作業，執行斷根作業須分數次進行，不宜驟然在短時間內完成移植作業，務使移植木在移植後儘快恢復生命力。移植作業進行時間，一般常綠樹種以冬季休眠期為宜，落葉樹種一般以落葉後休眠期且未萌發新芽前為宜。 (三)移植作業將依據各縣市之相關規範或條例辦理，如宜蘭將參照「宜蘭縣樹木保護自治條例」及「宜蘭縣樹木修剪及移植作業規範」等。	

環境類別	環境項目	影響階段		影響說明	預防及減輕對策	備註
		施工期間	營運期間			
生物環境	陸域生態	V		內野生動物族群量降低，鄰近相似環境的動物族群量則變得較為豐富，增加相對競爭壓力，對於一般物種之影響屬輕微，僅增加覓食的困難度，然對於具領域性或保育類物種之影響較大，如具領域性物種（如臺灣藍鵲、鷹科及鷓鴣科物種）因領域受到入侵而遷移或產生競爭、保育類則因食物來源及棲地選擇相似而產生競爭。 (三)在燈光方面，當地環境原屬於光害較少之區域，在施工期間相關夜間工程進行，對於當地野生動物(如夜行性哺乳類、鳥類、兩生類及爬蟲類)之干擾情況較為顯著，將增加被車輛驚與被人類撞見與捕捉的機會。 (四)工程車輛之增加會提高野生動物遭車輛撞擊機會，其中以哺乳類(如臺灣野山羊、麝香貓、食蟹獐及穿山甲)、兩生類(如臺北樹蛙及翡翠樹蛙)、爬蟲類及地棲性鳥類(如藍腹鵲及臺灣山鷓鴣)較易受傷害；而因工程車輛所產生之噪音亦會對道路兩旁之動物族群造成驅離影響，尤其本計畫沿線野生動物資源豐富，施工所帶來之工程車輛及施工人員車輛，將使得既有道路之使用率增加，對於棲息於該區環境內的野生動物將有較大之影響。 (五)施工產生之工程廢棄物、土方及施工人員所	(四)施工期間加強工程車輛出入口灑水作業，以降低因車輛往返之揚塵。 (五)配合工程防塵布設置以降低施工揚塵影響。 (六)施工期間人車流動頻繁，易將入侵植物種子及營養繁殖部位帶往他處，增加其擴散速度與擴散範圍。車輛進出施工區域要進入洗車臺，將車輛周圍及輪胎的泥土與植物種子清洗乾淨。 (七)施工期間監測外來種植物入侵狀況，於發現入侵初期即進行移除以避免擴散。 (八)定期對施工人員進行「森林法」及「野生動物保育法」等相關法規保育宣導，並加強施工人員之管制作業，嚴禁相關狩獵與騷擾動物行為。 (九)限制相關施工人員於非必要不得進入周邊森林內活動，且於施工路線及工區周圍設置告示牌進行勸導，降低植被遭踐踏、攀折及野生動物遭騷擾之機會。 (十)施工期間管制油料煙火，並嚴禁施工人員亂丟菸蒂或生火，以防造成森林火災。 (十一)針對森林區域之施工運輸道路兩側與施工區域增設工程圍籬或隔離綠籬，避免移除過多植被。 (十二)各工區均應保存適當比例之表土以為日後植生復育種源。 (十三)移植之植栽，須妥善維護，確保其生長狀況，定期澆灌養護。 (十四)新植之植栽，須以當地適生植物使用複層植栽方式進行栽植。喬木部分，第一段可種植楓香、石朴、魚木、奧氏虎皮楠、軟毛柿、薯豆、杜英、青剛櫟、豬腳楠、香楠、烏心石、菲律賓榕、雀榕、白肉榕、楊梅、森氏紅淡比、樹杞、山黃梔、青楓及大頭茶等，第二段可種植楓香、倒卵葉冬青、魚木、軟毛柿、薯豆、杜英、豬腳楠、香楠、烏心石、雀榕、白肉榕、楊梅、森氏紅淡比、厚皮香、樹杞、山黃梔、青	

環境類別	環境項目	影響階段		影響說明	預防及減輕對策	備註
		施工期間	營運期間			
生物環境	陸域生態	V		產生之民生廢棄物若未妥善集中整理，除會造成環境髒亂外，亦會吸引野生動物翻尋覓食，造成誤食而影響其健康，也容易使活動人員或動物遭銳物誤傷。相關民生廢棄物應以有蓋之儲存設施收集處置。此外若該區域施用殺蟲劑、除草劑或毒鼠餌料等化學藥劑，將可能導致部分野生動物食物來源(昆蟲、蜥蜴、蛙類及老鼠等)，或草食性物種食物來源(植物種子等)遭受毒物污染。 (六)施工產生之廢棄土方及裸露表土，如未經妥善處理與保存，遇大雨則易被沖刷並隨地表逕流流入下游地區，使下游環境遭受破壞，如草地變泥濘環境，而造成原適地物種之干擾，使其被迫遷移至它處。因此施工產生之廢棄土方及裸露表土於載運或植生栽植前，規劃先以帆布或防水布等覆蓋土表，以降低土壤流失造成之影響。 (六)因施工需求而另開闢之便道，若開闢於林相較蓊鬱或物種較豐富環境，將使生物棲地因被切割，活動範圍受阻隔，增加物種遭受車輛撞擊之機率。故本計畫相關施工便道規劃以既有道路為優先選擇，並儘可能採用棧橋替代開挖道路，且限制施工車輛應有固定行進路線，將可大幅降低影響。	楓及大頭茶等，第三段可種植黃連木、倒卵葉冬青、石朴、魚木、軟毛柿、薯豆、杜英、青剛櫟、豬腳楠、香楠、烏心石、菲律賓榕、雀榕、白肉榕、楊梅、森氏紅淡比、七里香、樹杞、山黃梔、青楓及大頭茶等，第四段可種植楓香、黃連木、山菜豆、朴樹、魚木、軟毛柿、杜英、青剛櫟、白水木、豬腳楠、香楠、烏心石、黃槿、菲律賓榕、雀榕、白肉榕、森氏紅淡比、厚皮香、茄苳、七里香、樹杞、山黃梔、青楓及大頭茶等。灌木部分，第一段可種植燈稱花、金毛杜鵑、臺灣金絲桃、杜虹花、野牡丹、凹葉柃木、臺灣山桂花、月橘及呂宋莢蒾等，第二段可種植燈稱花、金毛杜鵑、唐杜鵑、臺灣金絲桃、杜虹花、野牡丹、凹葉柃木、臺灣山桂花、月橘及呂宋莢蒾等，第三段可種植燈稱花、金毛杜鵑、大葉溲疏、臺灣金絲桃、杜虹花、野牡丹、月橘及呂宋莢蒾等，第四段可種植燈稱花、檀梧、草海桐、杜虹花、黃荊、苦林盤、野牡丹、海桐、臺灣山桂花及月橘等。 (十五)禁止使用化學除草劑、化學殺蟲劑，並依據「宜蘭縣除草劑使用管理自治條例」、「環境用藥管理法」及「環境用藥禁止含有之成分及檢驗方法」，不使用已公告禁用之環境用藥，避免影響當地生態環境。 (十六)施工區設置隔音設施以減少噪音量，降低對野生動物產生驅離影響；相關大規模工程(如爆破)施工，避免於晨昏時段野生動物活動高峰期進行，隧道中的鑽炸作業亦針對洞口增設相關隔音設施，降低噪音干擾。 (十七)除基樁混凝土灌漿、橋梁吊裝…等連續性必要工程，以及於鄰近既有鐵路路段施工之特殊需求外，避免於夜間施工，以降低對野生動物夜間活動之干擾。 (十八)工區燈光在非施工時間僅保留工區警示燈，不使用易造成趨光性	

環境類別	環境項目	影響階段		影響說明	預防及減輕對策	備註
		施工期間	營運期間			
生物環境	陸域生態	V			昆蟲聚集之燈具。 (十九)工程車輛及施工人員車輛限制其停放位置、車速及行進路線等，避免因車輛停放或運行增加週邊環境破壞。 (二十)禁止施工人員攜帶貓或狗等寵物進入工區或飼養於工區內，避免寵物對野生動物造成傷害。 (二十一)施工廢棄物需妥善包覆集中處理；生活廢棄物以有蓋之儲存設施收集處置，避免儲存期間遭野生動物啃食破裂或在運送期間破損，造成環境二次傷害。 (二十二)施工產生之廢棄土方及裸露表土於載運或植生栽植前，先以帆布或防水布等覆蓋土表，以降低土壤流失對動物棲地造成之影響。 (二十三)施工便道規劃以既有道路為優先選擇，並於工程可行之狀況下採用棧橋替代開挖道路，並固定施工車輛行進路線，以降低影響。 (二十四)跨河基礎結構物於非汛期(11月～翌年4月)施作，汛期則降低施工量體。 (二十五)增大橋梁跨距減少橋梁落墩數量，且落墩將避開深槽區，減少行水區之影響。 (二十六)相關排放水均需符合環境部相關法規始得排放。 (二十七)各工區應設置沉砂池，避免含砂量過高的廢污水或雨水流出以致污染下游水體。 (二十八)施工期間加強各出露段之生態監測作業，參見 6.1.2 節。 (二十九)隧道口施工完畢進入營運期間前，須將隧道周遭路段封閉，避免野生動物誤入軌道，產生撞擊進而導致人身財產安全疑慮。 (三十)移、補植樹木定植 1 年後，每年執行 1 次存活率監測，連續執行監測 3 年。移補植樹木存活率應達 80%以上，未達 100%之數量，以 1:1.2 比例於當年度補植。 (三十一)大溪川至得子口溪之間水系不落墩深槽區，且施工採用懸臂工法，維持河道既有通水功能；於魚	

環境類別	環境項目	影響階段		影響說明	預防及減輕對策	備註
		施工期間	營運期間			
生物環境	陸域生態				類繁殖期洄游行為期間(4~10月)，大溪川不進行跨河基礎結構物施作，僅於非繁殖期間(11~翌年3月，此期間亦為非汛期期間)施作。	
			V	(一)對於沿線植物生態之影響，主要以邊坡植生為主，在隧道口等開挖區，人為開挖對於邊坡穩定性將有較大之改變，對於隧道口周邊環境雖無直接破壞，但開挖所產生之振動及土石鬆動等現象，將增加邊坡之植生崩落及土石滑動機會。惟可透過土方壓密與加強植栽等措施減少相關影響。 (二)鐵路開發伴隨著人類活動範圍之擴大，將增加部分較強勢外來植物入侵機會，在營運期間對於計畫路線非隧道段部分應加強植生維護，定期進行強勢外來植物的移除工作，以避免鄰近環境受到外來種之衝擊。 (三)本計畫路線雖多屬於隧道段，然在各隧道口處仍屬於環境較佳之森林，人為活動之增加，再加上夜間照明或指示燈光將對當地野生動物(如夜行性哺乳類、鳥類、兩生類及爬蟲類)夜間活動與覓食會產生之不良影響，燈光可能吸引趨光性昆蟲聚集，吸引食蟲性之物種前往覓食，另趨光性昆蟲亦可能藉由隧道遷徙至其他棲地環境，可能加速病蟲害之傳播速度。 (四)高鐵行駛時可能產生的噪音及振動可能使物種	(一)選用當地適生植物作為復育資材。 (二)通車營運後依環境監測計畫進行隧道口、橫坑與通風口周邊地區植物生長情形監測作業，如有大規模枯萎情況則加以評估其原因，並提出適當之改善措施。 (三)進行維修養護道路管制作業，避免人為干擾。 (四)於高架段設置防音或鳥類防撞等保護措施等，除降低高鐵行駛產生之噪音影響外，亦可避免鳥類或蝙蝠飛行高度與高鐵行駛高度一致，降低撞擊之機率，營運階段由開發單位協助檢視列車撞擊事件，並提供相關照片供監測顧問公司辨識後納入路死資料，另根據資料成果擇定可能之撞擊熱點後，再針對熱點研擬相關改善對策。 (五)營運期間對於隧道口及路堤段的綠地加強植生維護，定期進行強勢外來植物的移除工作，以避免鄰近環境受到外來種之衝擊。 (六)營運期間鐵軌沿線周遭燈光僅保留警示燈，減少營運之照明設施設置，並降低架設高度，且選用較不會吸引昆蟲或鳥類的波長及光源(如低色溫、琥珀色或暖白光光源)。	

環境類別	環境項目	影響階段		影響說明	預防及減輕對策	備註
		施工期間	營運期間			
生物環境				受驚嚇而驅離至鄰近的相似環境中，使該區域內野生動物族群量降低。本計畫路線雖多屬於隧道段，然在各隧道口處仍屬於環境較佳之森林，若未有封閉則有野生動物誤入之風險，進而產生撞擊；另出露段多於平原地區，採高架方式辦理，高鐵行駛時將增加鳥類或蝙蝠遭撞擊之機率。		
	水域生態	V		(一)本計畫屬於鐵路開發，對於計畫路線沿線與隧道口預期有較大之開挖工程，在相關開挖裸露地部分將因雨水沖刷，產生含砂量較高之廢污水，如未經處理即排入鄰近水域環境，對於水中生物之活動將導致其覓食或活動區域之改變，尤其對於棲息於水域環境中之蝦蟹類，過高之含砂量掩蓋河床底質，造成其棲息環境改變。 (二)過多之砂石覆蓋河床，對於附著性藻類生長亦將有限制，將使在水域之食物鏈產生變化。由於本地區河川水質優良，因此將加強相關廢污水處理，以降低對於河川水體之影響。 (三)計畫路線出露段跨越水域環境，橋墩施工在河床採施工便道、相關導水工程等進行，對於施工區下游段之擾動無可避免。為減輕工程所帶來之影響，墩柱基礎作業將以圍堰施工或儘量於枯水期執行，除可保護當地河川生態環境，	(一)跨河基礎結構物於非汛期(11月～翌年4月)施作，汛期則降低施工量體。 (二)增大橋梁跨距減少橋梁落墩數量，且落墩將避開深槽區，減少行水區之影響。 (三)相關排放水均需符合環境部相關法規始得排放。 (四)各工區應設置沉砂池，避免含砂量過高的廢污水或雨水流出以致污染下游水體。 (五)大溪川至得子口溪之間水系不落墩深槽區，且施工採用懸臂工法，維持河道既有通水功能；於魚類繁殖期洄游行為期間(4～10月)，大溪川不進行跨河基礎結構物施作，僅於非繁殖期間(11～翌年3月，此期間亦為非汛期期間)施作。	

環境類別	環境項目	影響階段		影響說明	預防及減輕對策	備註
		施工期間	營運期間			
				亦可降低相關工程經費。		
人文環境	景觀	V		工程進行期間，輔助設施物（如：鷹架或模板等）之構築、施工機具之操作、大型吊車往返等吊裝作業、橋梁打樁、隧道開挖影響原有地貌景觀、土方堆置及搬運作業、橋梁組裝、表面塗裝作業、材料器具之堆置、施工圍籬之設置、施工車輛機具之進出以及施工時所產生之煙塵或污水等，對計畫路線沿線地區所產生之景觀改變、視線阻隔及施工噪音、機具氣味振動，將直接或間接對沿線居民、工作者或用路人產生視覺、聽覺、嗅覺、觸覺等感官衝擊。	(一)事先公告施工項目、時間、影響範圍、替代道路及擬請配合事項，降低對鄰近遊憩區之影響。 (二)定期巡檢工區周邊道路之完整性，若有發現道路破損情形，要求承包商負責修補，以維護行人及車輛之安全，及市容美觀性。 (三)路工段之護坡工程完工後，儘速清理現場並進行美化工作，以縮短施工活動對鄰近地區景觀影響範圍及時間。 (四)加強施工車輛進出工區時的清洗作業，以施工圍籬區隔或管制施工車輛進出路線與機具材料堆放場所，並妥善處理路面清洗與灑水，以降低揚塵、污泥等不良景觀。 (五)掌控施工進度以縮短施工活動對鄰近地區產生視覺衝擊之時間。階段施工完成後即清理現場並進行美化工作。 (六)在施工區域及其周邊預先規劃影響較小之施工運輸道路，確保周邊街區的生活環境與遊憩活動品質。	
			V	預測新建工程營運期間對環境景觀可能之影響，包括本計畫新建高架橋及路堤路塹之外觀造型、顏色、材質、視覺量體將對周邊環境景觀造成影響，因此橋梁量體之造型、顏色及材質需經過專業之景觀規劃更是擔任緩衝新建工程與當地周邊環境的重要角色，適切之景觀植栽空間及配置可以有效降低人為設施對視覺景觀的衝擊；以及於剩餘土石方棄置完畢後覆蓋原有土壤並栽植當地之原生植物，降低該地區自然景觀之破壞以及增加新增土地之利用。	(一)定期維護設施之整齊及清潔，適時重新粉刷，以維護景觀。 (二)定期維護、修整計畫路線沿線之植栽。	
	遊	V		施工期間運輸道路，因道路寬度縮減、路面破壞、施工車輛往來與施工機具操作之影響，將造成道路服務品質	(一)事先公告施工項目、時間、影響範圍、替代道路及擬請配合事項，降低對鄰近遊憩區之影響。 (二)定期巡檢工區周邊道路之完整性，	

環境類別	環境項目	影響階段		影響說明	預防及減輕對策	備註
		施工期間	營運期間			
人文環境	遊憩	V		降低，對於鄰近遊憩據點及遊憩設施將造成進出動線上的衝擊。惟部分施工期間之衝擊屬暫時性質，待施工完成後，所產生之影響預期應會隨之消失。計畫路線沿線鄰近有3處遊憩資源，即汐止區的大尖山登山步道、茄苳瀑布登山步道、東山瀑布登山步道，未來施工期間計畫將避免對沿線鄰近地區之觀光遊憩資源造成顯著影響。	若有發現道路破損情形，要求承包商負責修補，以維護行人及車輛之安全，及市容美觀性。 (三)路工段之護坡工程完工後，儘速清理現場並進行美化工作，以縮短施工活動對鄰近地區景觀影響範圍及時間。 (四)加強施工車輛進出工區時的清洗作業，以施工圍籬區隔或管制施工車輛進出路線與機具材料堆放場所，並妥善處理路面清洗與灑水，以降低揚塵、污泥等不良景觀。 (五)掌控施工進度以縮短施工活動對鄰近地區產生視覺衝擊之時間。階段施工完成後即清理現場並進行美化工作。 (六)在施工區域及其周邊預先規劃影響較小之施工運輸道路，確保周邊街區的生活環境與遊憩活動品質。	
			V	施工完成後，因工程所產生對鄰近遊憩區遊客之影響亦隨之消失，部分地區，因高架橋設施之完成，將會局部增加地區景觀之複雜性，整體而言，對於往返宜蘭及東部地區旅遊之民眾，有很大的效益。	—	
社經環境	土地利用、土地所有權 土地所有權	V		(一)施工期間對沿線居民可能造成之影響主要為施工活動所造成之環境品質降低及生活干擾。計畫路線所經地區除南港汐止交界地區人口較為密集，及宜蘭市都市化現象較為明顯外，大多為人口密度較低地區，包括森林、農地等，故除既有道路穿越外，受施工活動干擾之住戶已不多，但仍須注意配合現地條件限制，妥擬交通維持、設置適宜之工區圍籬及通道，並依社區聚落作息安排噪音量較大機具之操作時間，維持當地社區居民生活品	(一)計畫路線若涉及農業用地變更事宜，依「農業發展條例」、「農業主管機關同意農業用地變更使用審查作業要點」等規定辦理農地變更。 (二)計畫路線若涉及土地使用變更，將依國土計畫法、都市計畫法等相關規定辦理。 (三)為保障民眾居住權益，本計畫路權範圍內，經需用土地人以協議價購、徵收或以其他方式取得土地之土地所有權人，因本工程致無法繼續居住，本工程將協助協調內政部或相關單位，優先提供前開土地所有權人安置於高速鐵路宜蘭車站特定區計畫興辦之社會住宅。	

環境類別	環境項目	影響階段		影響說明	預防及減輕對策	備註
		施工期間	營運期間			
社經環境	土地利用、土地所有權 土地所有權			質及既有設施之服務功能。 (二)本計畫路線已儘量避開既有建築物及發展密集地區，減少民房拆遷，惟路權範圍內土地權屬以私有土地為主，須進行土地徵收。	(四)本計畫於確認實際用地範圍後，依「森林法」暨其施行細則規定及保安林經營準則之相關規定檢具相關書圖及用地明細向主管機關申請開發利用許可及土地撥用。	
			V	高鐵宜蘭延伸計畫路線完工後，預期將重塑宜蘭縣的空間發展模式，對城鄉經濟、社會和生態環境產生多方面的影響。此計畫不僅能吸引更多人口遷入宜蘭地區，帶動整體地方發展，提升西部往來東部交通之便捷性，擴充既有運輸容量，進而縮短北部往返東部之旅運時間，有效應對日益增長的旅運需求，進一步串聯北北基宜區域生活圈。然而，隨著高鐵通車後，宜蘭縣雖將提升對人口和經濟活動的吸引力，也可能面臨農地減少、環境資源衝擊、社會結構改變，以及基礎設施與公共服務負擔增加等城鄉衝擊。因此，須透過周全的規劃與政策引導，維持自身的文化特性與生態優勢，實現均衡、永續的城鄉發展。	—	
	社會環境	V		計畫路線施工期間對沿線居民可能造成之影響主要為施工活動所造成之環境品質降低及生活干擾。計畫路線所經地區大多為人口密度較低地區，且路線多為隧道或地下方式經過，故受施工活動干擾之住戶已不多，惟計畫路線部分路段沿途鄰近學校，故施工過程中，需注意配合現地條件限制，妥擬交通維持、設置適宜之工區圍籬及通道，並依社區及學校作息安排噪音量較大機具之操作時間，以維持當地社區居民生活品質及既有設施之	(一)於工區設置告示牌，標示服務專線，接受民眾之詢問陳情。並且會立即答詢或回覆或處理或反應給其他相關單位處理。 (二)預留通道，方便學校師生、乘客、居民進出。 (三)落實各項施工期間公害污染防治措施、交通維持及交通管理等配合措施。	

環境類別	環境項目	影響階段		影響說明	預防及減輕對策	備註
		施工期間	營運期間			
社經環境	社會環境		V	服務功能。 (一)計畫路線完工後，可提升東部軌道運輸水準、提高運能及滿足未來東部地區快速運輸需求，對地區人口成長有正面效益及提昇旅客乘車安全及舒適性並帶動地區發展。 (二)自北宜高速公路通車後縮短台北至宜蘭之旅行距離，交通之便捷帶動人潮，高鐵延伸宜蘭計畫開通後增加軌道運量，可緩解地區交通堵塞，另配合宜蘭交通路網連結其觀光景點更增加本計畫之交通效益，將可帶動商業活絡。	—	
	管線設施	V		(一)本計畫於新北市及宜蘭縣路段有跨越排水箱涵、污水下水道、瓦斯、自來水、中華電信、高架電力管線、電力幹管、路燈及交控管線，初步預估採橋梁跨越或隧道穿越，墩柱及基礎設置於路外，不致影響既有管線設施。 (二)另本計畫於宜蘭縣頭城鎮路段與台電161KV高架電塔有一處橫交，位於臺鐵及青雲路一段100巷中間，施工前將協調台電公司於本計畫路段下地，避免與本計畫高架線路衝突。	(一)為避免鑽探或施工破壞管線，施工時針對重點區域進行管線試挖作業。	
	交通運輸	V		(一)土石方運送車輛集中於隧道開挖及基礎施工期間，其進出較為集中，對周邊道路影響較顯著。隧道出土後，將藉由施工構台及施工便(道)橋以銜接既有山區產業道路作為進出道路，再匯集至平地主要道路上。	(一)工區應依當地主管機關之規定，於四周明顯處及主要出入口設置警示燈及警示標誌，以確保行人及通過車輛之安全。 (二)本計畫土方運輸車輛之運輸時間管制，避開上、下午道路交通尖峰時刻及上、下學時段(7點~9點、16點~19點)，同時針對大型工程車輛之進出需先取得地區主管	

環境類別	環境項目	影響階段		影響說明	預防及減輕對策	備註
		施工期間	營運期間			
社經環境	交通運輸	V		(二)工區經過之山區產業道路沿線車道多無標線分隔，單車道雙向通行，路幅較狹小，依各標出土量及期程保守估算運土車次，預估運送時段各出土點每小時約有 1~6 土石方運輸車次（單向），其所衍生之交通需求每小時約單向 2~12pcu，對周邊道路之交通影響甚微，惟考量部分運輸路線行經當地社區或假日多有民眾爬山及騎乘自行車，故將加強交通安全減輕措施。 (三)土石方運輸車輛匯集至平地主要道路上，多為路幅較寬道路，包括省道台 5 線、省道台 5 甲線、省道台 9 線、省道台 2 線、省道台 2 丙線、縣道 192 線、縣道 191 線、縣道 190 線、縣道 106 線、汐平路等，利於大型棄土車輛運行，預估本計畫對周邊道路之交通影響仍可維持 C 級以上，未來施工期間棄土運送將根據核定之交通維持計畫書執行，以維護交通安全，並降低周邊道路之交通衝擊。	機關之行車時間及路線之核可，始得進入工區，另對於鄰近狹小路段將設置速率限制標誌，以維護交通安全。 (三)於工地出入口兩側應設置醒目之警告標誌，且於施工車輛進出工地時，於入口處設置指揮交通哨，同時豎立明顯之導引標誌，以便導引來車提早變換車道，且可避免因車道受阻而造成交通之阻塞。另外派員於入口處指揮交通，導引施工車輛進出工地，同時指揮來往車輛緩慢前進，以使交通順暢，同時避免安全事故之發生。 (四)施工中施工機具嚴格禁止佔用車道，如有大型施工機械進出除依相關規定向主管單位提出申請外，且重大機具進出時應派人員指揮並疏導交通，以維護行經此路段之汽機車及人之安全。 (五)施工單位所有建材及機具，不可堆置在車道上，應於施工範圍內將地面之樓板事先規劃成堆料區域、施工車輛行走區，以避免施工車輛佔用車道施工，防礙機慢車及行人之通行。 (六)時常派員檢視鄰近路面破損情形，以維持道路品質；並於重要路口，視實際行車情形，機動調派交通指揮人員，以免交通阻塞。 (七)工程車輛載運工程材料或廢棄物不得違規超載、超速，且必需加蓋帆布，以避免散落造成空氣與地面污染。進出工地之車輛或機具，其附著之污物必須確實清洗始得駛出，且應經常沖洗進出口地面，確保環境乾淨。 (八)施工期間棄土運送，將根據核定之交通維持計畫書執行，以維護交通安全，並降低周邊道路之交通衝擊。 (九)工程車輛運輸路線經過國中、小學時，如表 5.2-1 所示，應減慢行駛速度，並小心學童。 (十)針對運輸路線行經山區道路狹小及彎道處，運土期間設置交管人	

環境類別	環境項目	影響階段		影響說明	預防及減輕對策	備註
		施工期間	營運期間			
社經環境	交通運輸	V			員、避車彎及單向通行管制號誌。 (十一)施工前辦理施工說明會，與當地居民說明施工時段與動線，告知民眾相關工程進行時段。 (十二)運輸路線設置施工牌面提醒民眾注意並告知相關工程進行時段。 (十三)將要求承包商運輸車輛須加裝行車紀錄器，避免施工車輛繞行較密集之聚落外，確保施工運輸車輛不會有超速之行為。 (十四)運輸車輛行經汐止區東山國小，應避開 6:30～8:30、11:30～13:00 及 15:00～18:00 時段。	
			V	(一)經推估運量，目標年宜蘭站平日進出站人數約 2.7 萬人、假日進出站人數約 6.0 萬人；平均日進出站人數約 4.1 萬人、全線平均日運量約為 26.3 萬人。服務班次，預估平日尖峰小時至少開行 2 班次/單向，假日尖峰小時應至少開行 4～5 班次/單向，確保客座利用率有餘裕。 (二)車站地區轉乘規劃考量增設宜蘭高鐵站與未來臺鐵高架化增設車站採共站型式服務，並以假日需求估算轉乘設施建議最小供給量，小客車席位數，建議配置 73 席，機車席位數建議配置 11 席；計程車排班區 51 席；停車場格位數建議設置小客車 285 席，機車 498 席以滿足停車轉乘需求；共享自行車建議設置 34 席。另公車通過佔配置 3 席、轉運站配置 8 席、大型遊覽車建議於未來高鐵特定區以不影響進出車站路線之新闢道路路側劃設 4～5 席作為遊覽車臨停上下客使	(一)針對目標年營運期間服務水準下降之路口，採行號誌時制調整等改善方式提升路口績效服務水準。 (二)本計畫核定後，配合車站特定區計畫，交通部將適時會同地方政府進行聯外道路系統改善評估，針對節點及瓶頸路段研擬相關改善計畫，循程序另案爭取預算辦理。 (三)通車前適時協調相關道路主管機關就高鐵宜蘭站主要聯外道路系統增設高鐵路場站相關標誌、標線指引。 (四)通車前適時針對車站聯外市區公車及公路客運路線進行規劃並協調該管主管機關(宜蘭縣政府及公路局)，整合規劃相關路線。	

環境類別	環境項目	影響階段		影響說明	預防及減輕對策	備註
		施工期間	營運期間			
社經環境	交通運輸		V	用。 (三)依據衍生交通量推估結果，以臺、高鐵站區臨停轉乘空間配置中之 1 處汽車停車場、1 處機車停車場、1 處計程車乘車區，以及東、西兩側 2 處臨停接送區，分配臨停轉乘動線。 (四)路段服務水準：平日晨峰以速率/速限比觀察，目標年營運期間與現況服務水準趨勢相同，服務水準 5 以下的包括省道台 7 線(中山國小)、市民大道八段、省道台 5 線(民權街一段/台 5 線路口)、民權街一段(民權街一段/台 5 線路口)、省道台 2 丁(台 2 丁/縣道 106 線路口)、省道台 2 丁(台 2 丙/台 2 丁路口)，其餘路段皆能維持服務水準 4 以上。平日昏峰服務水準以需求流率/容量比觀察，服務水準 E 以下的同現況包括國道 5 號，其餘路段皆能維持服務水準 D 以上；以速率/速限比觀察，目標年營運期間與現況服務水準趨勢相同，服務水準 5 以下的包括省道台 7 線(中山國小)、市民大道八段、省道台 5 線(民權街一段/台 5 線路口)、民權街一段(民權街一段/台 5 線路口)、省道台 2 丁(台 2 丁/縣道 106 線路口)，其餘路段皆能維持服務水準 4 以上。假日晨峰服務水準以需求流率/容量比觀察，服務水準 E 以下的包括國道 5 號，其餘路段皆能維持服務水準 D 以上；以速率/速		

環境類別	環境項目	影響階段		影響說明	預防及減輕對策	備註
		施工期間	營運期間			
社經環境	交通運輸		V	限比觀察，目標年營運期間與現況服務水準趨勢相同，服務水準 5 以下的包括省道台 7 線(中山國小)、宜興路一段(臺鐵宜蘭站)，受宜蘭觀光遊憩景點多影響，假日臺鐵宜蘭站附近較為壅塞，其餘路段皆能維持服務水準 4 以上。假日昏峰服務水準以需求流率/容量比觀察，服務水準 E 以下的包括國道 5 號，其餘路段皆能維持服務水準 D 以上；以速率/速限比觀察，目標年營運期間與現況服務水準趨勢相同，服務水準 5 以下的包括省道台 7 線(中山國小)、宜興路一段(臺鐵宜蘭站)、民權街一段(民權街一段/台 5 線路口)、省道台 2 丁(台 2 丁/縣道 106 線路口)、省道台 2 丁(台 2 丙/台 2 丁路口)，其餘路段皆能維持服務水準 4 以上。 (五)路口服務水準：平日晨峰服務水準以平均延滯觀察，除民權街/橫科路、台 5/民權街、台 5/台 5 甲、台 5/南興路、台 2 丙/台 2 丁、縣民大道/中山路、南港路一段/經貿二路、忠孝東路/研究院路等 8 處路口受部分流向之轉向車流及路口時制影響，整體路口服務水準僅 E 級或 F 級，呈現壅塞現象，其餘路口服務水準則可維持 D 級以上。平日昏峰服務水準以平均延滯觀察，除民權街/橫科路、台 5/民權街、台 5/台 5 甲、台 5/南興路、縣民大道/中山		

環境類別	環境項目	影響階段		影響說明	預防及減輕對策	備註
		施工期間	營運期間			
社經環境	交通運輸		V	路、南港路一段/經貿二路等 6 處路口受部分流向之轉向車流及路口時制影響，整體路口服務水準僅 E 級或 F 級，呈現壅塞現象，其餘路口服務水準則可維持 D 級以上。假日晨峰服務水準以平均延滯觀察，整體而言假日尖峰車流量較平日為少，各路口服務水準大致維持 D 級以上較平日好，僅台 5/台 5 甲、台 9/縣 190、縣民大道/中山路、忠孝東路/研究院路等 4 處路口服務水準呈 E 級或 F 級。假日昏峰服務水準以平均延滯觀察，整體而言假日尖峰車流量較平日為少，各路口服務水準大致維持 D 級以上較平日好，僅台 5/台 5 甲、台 2 丙/台 2 丁、縣民大道/中山路、忠孝東路/研究院路等 4 處路口服務水準呈 E 級或 F 級。		
	經濟環境（漁業資源）	V		(一)水源截斷、水體分隔：主要引自大排淡水及海水管線，經套匯宜蘭縣海洋及漁業發展所提供之海水系統管線圖，將經過系統末端之支管線。 (二)土壤結構擾動：宜蘭養殖生產區多為土池，施工如造成土壤結構擾動可能造成魚塭潰堤情形。 (三)交通施工干擾：施工之重型車輛進出、經過魚塭，所產生之噪音、振動問題可能導致養殖物種受到驚嚇，進而有無法進食甚至死亡之情形。	(一)針對本計畫通過養殖漁業生產區，將持續與宜蘭縣政府、當地養殖漁業團體及漁民進行溝通協調（包括補償及環境監測）。 (二)施工階段與養殖戶協調施工作業，以降低本計畫對養殖生產之影響。 (三)設立水產養殖監測點，調查其是否有受高鐵施工影響，若有明顯受高鐵影響導致產量降低，應商討改善對策及補償辦法。	
			V	因高鐵經過產生振動、噪音及落塵問題，可能造成養殖	設立水產養殖監測點，調查其是否有受高鐵營運影響，若有明顯受高鐵影	

環境類別	環境項目	影響階段		影響說明	預防及減輕對策	備註
		施工期間	營運期間			
				物種有緊迫情形，進而影響攝食行為和生長，不同物種對振動的敏感度可能有所差異，須更進一步之科學研究與監測。	響導致產量降低，將辦理專家學者會議商討改善對策及補償辦法。	
	阻隔、私密性及心理	V		工程進行期間之施工作業，影響主要來自工區內不良景觀對周遭環境產生不相容、不協調等情形、工區中施工產生之污染（如：揚塵、噪音等）影響鄰近地區之環境品質，包括輔助設施物（如：鷹架或模板等）之構築、施工機具之操作、大型吊車往返等吊裝作業、橋梁打樁等可能影響計畫路線沿線地區所產生之活動改變或衝擊。有關前述施工作業之施工工區可能造成交通阻隔，將配合居民道路連通需求採分區施工方式，對於既有地區連絡道路則利用工區內、外空間予以連通以維持其功能，依相關規定由施工廠商配合依需求提送「交通維持計畫」書送審，並協助工區兩側住戶連通銜接以降低阻隔。工區內、外交界處施作圍籬以降低對住戶私密性影響。並要求承包商做好施工期間敦睦親睦鄰工作，維持道路及環境清潔並加強溝通取得諒解，以降低民眾心理層面衝擊。	—	
			V	施工完成後，因工程所產生對鄰近居民之影響亦隨之降低，部分地區，因高架橋設施之完成，將會局部增加地區景觀之複雜性。	—	
文化資產		V		(一)本計畫依第二階段環境影響評估之調查結果，就「範疇界定指引表」規定內容進一步評估對有形、無形及水下文化資產之可能影響，後續根據文獻搜尋與實地地表	(一)本計畫已提送文化資產調查評報告(含大竹圍、淇武蘭遺址試掘)至相關主管機關進行審議，後續將依審議結論辦理。 (二)施工期間應針對橫科山考古遺址、二城考古遺址、大竹圍考古遺址、淇武蘭考古遺址、份尾考古遺址、	

環境類別	環境項目	影響階段		影響說明	預防及減輕對策	備註
		施工期間	營運期間			
文化資產	V			調查結果發現，本計畫沿線行經各行政區所涉及之有形文化資產約 139 件，無形文化資產約 4 件，而距離本計畫沿線兩側各 500 公尺範圍內(共 1 公里範圍內)之文化資產項目，有形文化資產約有 10 件，無形文化資產則有 3 件。 (二)因考古遺址埋藏於地下，無法排除任何新發現之可能性，且已知低平的蘭陽平原上遺址廣布，其地勢低平、類似，無法以絕對距離進行直接評估，故距離路線 600 公尺之辛仔罕考古遺址亦將一同與其他 500 公尺範圍內的考古遺址進行每周一次施工監看，而本計畫路線於頭城鎮山區進入平原處為北端起始，至路線南端為止，將實施較低頻率之每月 1 次的考古監看。 (三)本計畫於跨越二龍河處位屬礁溪二龍競渡大致範圍，惟已避開 113 年及 114 年實際競渡活動範圍，惟仍可能對競渡活動造成部分影響。	瑪璘考古遺址、武暖考古遺址及辛仔罕考古遺址等 8 處遺址進行施工監看。 (三)施工期間須於本計畫路線以頭城鎮山區進入蘭陽平原處為北端起始，至路線南端為止實施考古監看。 (四)工程進行時應注意鄰近區域有無「平溪天燈節」、「礁溪二龍競渡」及其他宜蘭地區平原地段各式民間信仰民俗活動訊息，提前規劃迴避舉辦區域，以免工程影響民眾參與民俗活動的文化權。 (五)施工時需注意避免造成宜蘭濁水溪治水工事竣工紀念碑、蘭陽溪舊鐵路橋及舊蘭陽大橋影響。 (六)施工中若發現具古蹟、歷史建築、紀念建築及聚落建築群價值之建造物、疑似考古遺址、具古物價值者或具自然地景價值者，依「文化資產保存法」第 33 條、第 57 條、第 77 條、第 88 條相關規定辦理，停止工程或開發行為之進行並報請主管機關處理。 (七)施工中若發現疑似水下文化資產，將依「水下文化資產保存法」第 13 條規定，應即停止該影響疑似水下文化資產之活動，維持現場完整性，並立即通報主管機關處理。 (八)如涉及水域開發行為(含興建工程)，直接或間接涉及海床或陸域水體下之水底或底土之活動，將依「水下文化資產保存法」第 9 條、第 10 條、第 13 條規定辦理。	