

內容公開，以免影響後續協商。院長，除了甘比亞有密約的問題之外，請問這是不是核能及核廢料的密約呢？

卓次長士昭：先將時間序列說明一下，民國 89 年 1 月 17 日，在李前總統任內報奉行政院核定，當時的院長是蕭先生，由台電及中國核工集團簽署關於和平運用核能技術……

徐委員永明：台電發言人林德福總工程師到對岸參加兩岸放射性廢棄物技術交流研討會，我的辦公室稱他叫做核廢料 007，為什麼？各位看一下議程，除了討論台灣用過核子廢料的最終貯存之外，更重要的是他還飛到甘肅的嘉裕關，這是中國放置核廢料的地方，這個合作意向書是不是還在進行？台灣是不是還在與對岸談核廢料處理的問題？更重要的是，兩會談到的三個原則是不是還在遵守？這算不算是密約？

卓次長士昭：這不算密約。因為核能意向書是在 2000 年 1 月份所簽的，剛剛講的 3 原則是 2011 年由原能會報奉行政院核准簽的兩岸核能核電合作協議。

徐委員永明：當時講不處理、不談核廢料問題，可是你卻派總工程師跑到甘肅嘉峪關去考察核廢料處理。在預算中心的報告裡面指出，這個工程師是奉行政院和經濟部核可才去的，他不是去談核廢料問題，那是去談什麼事情？

卓次長士昭：他是去交流。

徐委員永明：當本席要有關意向書適法性的討論資料時，你們都以機密為由，要有調閱權才能取得。請問這不是密約是什麼？

卓次長士昭：它的內容屬於機密性質，如果委員要看的話，可以透過兩個方式，一個是把它解密……

徐委員永明：請問這有沒有違反海基、海協那時談的 3 原則？

卓次長士昭：沒有，我剛才講到時序的問題，一個是 2000 年簽的，一個是 2011 年簽的。

徐委員永明：林德福總工程師在研討會論文中提到：「鑑於本公司未來亦有建立地下實驗室之計畫，中核集團也曾與本公司於 2000 年簽訂合作意向書，其中技術合作原則第 2 點談到，雙方同意將台電乏燃料中、低固體廢料交中核集團處理處置，並從中、低固體廢料開始，以推動實現整體方案。」這不叫核能密約嗎？

張院長善政：這是一個出國報告裡面的建議。

徐委員永明：你們不要和甘比亞有密約，有互相的……

張院長善政：和甘比亞沒有密約。

徐委員永明：你們處理核廢料時有一個意向書，完全不讓立法院看，台灣人民對此無法接受。

張院長善政：並不是這一個單項不讓委員看，機密的東西都不能看。

徐委員永明：你不要忘記 318 學生為什麼會衝進立法院，就因為服貿是黑箱，現在甘比亞是黑箱，核廢料處理也是黑箱，這個問題非常大，你們要記取教訓。

張院長善政：都沒有黑箱。

主席：請吳委員琪銘質詢，詢答時間為 15 分鐘。

吳委員琪銘：（15 時 2 分）主席、行政院張院長、各部會首長、各位同仁。今天我要針對地方議

題尤其是交通問題請教院長和部長，本席曾擔任新北市市議員，過去 6 年來新北市民對清水交流道非常期待，每個會期市長都說已經把案子送到交通部。交通是經濟發展的火車頭，不論時代、環境如何改變，交通一定是政府最重要的責任，民眾期待交通問題能大為改善。部長對土城的問題相當清楚，土城有土城交流道和中和交流道，其中土城交流道連接 65 快速道路，快速道路的周邊包括了樹林、板橋、新莊，人口數超過一百萬。所以每逢上下班，塞車都非常嚴重。中和及土城兩交流道距離 7 公里，中和交流道一樣面臨塞車的問題，長期無法解決。本席擔任市議員期間，每次都要求市長，市長也答復說已經把案子送到交通部。今天本席當選立委，希望能當面問交通部長，這個案子為什麼在 6 年來被退回 7 遍？理由是什麼？

主席：請交通部陳部長答復。

陳部長建宇：（15 時 4 分）主席、各位委員。主要是它和捷運萬大線彼此間會相互影響，出口的地方也會相互影響，所以我們請新北市政府審慎評估。新北市政府在 10 月 20 日把修正的計畫送上來，我們在今年 1 月 18 日把審查意見給他們，期待在完整資料出來後，可以儘快完成可行性評估的審查作業。

吳委員琪銘：請問部長，可行性評估審查作業還會再退件嗎？這是重點。

陳部長建宇：這是高公局在處理，還不到交通部的階段，我會請高公局儘速處理。他們已經給新北市政府，新北市政府只要跟高公局談妥就會儘快送上來。

吳委員琪銘：部長剛才說因為捷運萬大線的關係影響到清水交流道，不過這個交流道有兩個方案，一個是從明德路下來，一個是從金城路下來。金城路是 35 米道路，是土城主要的道路，長庚醫院將設在金城路。長庚醫院是大型的醫院，有 1 千病床，車輛數一定會大為增加。方案 1 金城路這部分的工程費約 12 億多，方案 2 明德路的造價約 19 億多，工期還多 10 個月，將近一年，所以金城路是可行性最高的。

未來土城的車輛數絕對會大幅增加，和 6 年前完全不同。土城重劃區有 45 公頃，包括住宅區、商業區和公共設施，現在已重劃完成，另外還有 162 公頃的區段徵收，未來土城商圈一定是人口更加密集、車輛更為增加。目前兩個交流道已經要容納兩百多萬人，等到重劃區和醫院完成後，我們就會知道，清水交流道今天不做，明天一定會後悔，部長你說對不對？

陳部長建宇：我們前面越謹慎，後面自然會加快。前面把所有問題澄清，後面接續的動作就會快。這部分已經談了那麼多次，相信問題已澄清得差不多，所以我們也期待這次送上來之後可以趕快處理。

吳委員琪銘：本席要求這個案件絕對不能再退件，過去 6 年來已經退了 7 遍。本席擔任市議員期間，地方上老百姓共同的心聲都是懷疑到底交通部在做什麼？行政院在做什麼？部長如果把這個案子完成了，這將會是你任內一個美好的句點，土城市民也會非常感激你。這是行政團隊交出的成績單，所以部長對此一定要負起責任。

陳部長建宇：謝謝，我們會和新北市政府談，儘快來處理。

吳委員琪銘：本席要求絕對不可以退件，但是需要補件時，本席可以擔任你們和新北市政府之間很好的溝通橋梁，共同來解決問題，畢竟清水交流道是目前 24 萬人口共同的期待。

陳部長建宇：我們會和地方一起合作。

吳委員琪銘：希望部長在 520 之前絕對不要再退件，大家共同完成這個案子，因為許多人都在期待。

陳部長建宇：我們會請他們趕快報上來。

吳委員琪銘：好，我會和市政府溝通，全力配合交通部。

陳部長建宇：謝謝委員。

吳委員琪銘：其次是有關捷運三鶯線的問題，三鶯線造價為 505 億，全長 14 公里，預計花費 9 年的時間完成，目前三鶯線所遭遇的問題是什麼？頂埔是土城地區發展最慢的地方，因為頂埔過去是工業區，甚至還有軍方用地，所以頂埔發展得非常慢。頂埔人為了配合中央政府拓寬路面的工程，將道路從 8 米拓寬為 12 米，之後再拓寬為 18 米，之前已經拆遷過兩次。頂埔人都非常高興，因為捷運延伸到頂埔，但這也是惡夢的開始，為什麼說是惡夢的開始？因為當初捷運的規劃需要 30 米道路，如此一來，當地居民又得第三次拆屋。本席曾與市政府進行溝通，因為居民已經拆屋兩次，如果再拆一次的話，絕對會造成許多民怨，頂埔人對此都感到非常憤慨。請問部長，頂埔地區會因為三鶯線而再次拆屋嗎？

陳部長建宇：根據我的瞭解，新北市政府所有的設計都已經接近完成的階段，年底準備要發包施工。我也知道其中涉及某些部分有人主張要地下化的情形，這部分可能要由地方政府與拆遷戶之間進行溝通，由於這是地方政府的權責，所以我們也在關心後續的發展會有什麼樣的情況。

吳委員琪銘：如果部長說這是地方政府的權責，那就是不負責任。過去的規劃說需要 30 米道路，但是現在說縮減成 18 米也可以，不過需要高架。就這條路線來說，之前板南線只到永寧站，蘇貞昌院長時代將其延伸至頂埔站，而且全是地下化。這人口最密集的 1 公里就是頂埔的市中心，也就是過去已經拆屋拆了兩次的地方，如果到了市中心這個地方才要高架化，還要再拆民宅，那就非常不合理，其實這是延伸線，只是到這裡變成三鶯線，針對這 1 公里，政府是不是可以克服困難改採地下化，讓它避過人口密集的住宅區之後再高架化？只有這樣老百姓才能接受。相信部長也很清楚過去的種種抗爭，這是頂埔人的全面抗爭。頂埔人要求本席在立法院提出這個問題，一定要替他們爭取權益。針對這 1 公里，拜託交通部及行政院共同來解決頂埔人的問題。過去頂埔地區的經濟發展比較慢，許多頂埔人都說他們是二等公民，因為以往民意代表都不太注重頂埔這個地方，所以頂埔人這次碰到這個問題，都感到非常憤慨。針對這個問題，請問部長打算如何解決？

陳部長建宇：居民的心情我可以理解，但就工程技術而言，1 公里的距離之間要從高架突然跑到地下去，是不是有這樣的可能性我並不知道……

吳委員琪銘：可見部長並不是很清楚，其實從永寧站延伸到頂埔站都是地下化，如果再延伸 1 公里也是同樣走地下，並不是從高架再往地下。

陳部長建宇：工程設計上有一定的道理、有一定的坡度，我不曉得就地方政府的立場而言，他們有沒有辦法克服，這還需要做技術上的瞭解。如果整個要再變更的話，期程不曉得還要再拉多久我們不知道，所以這部分地方政府可能還要再審慎評估，而且除了工程面的問題之外，還有財

務面的問題，這都需要一併處理。

吳委員琪銘：針對頂埔地區的這個問題，其實還有方案二，那就是繞往重劃區，如果是這樣的話，就可以走高架，因為那是人口最不密集的地方。

陳部長建宇：我不曉得滿足了一個地區的民眾需求之後，其他地區的民眾需求又是怎麼樣，這些都要由地方政府審慎評估。

吳委員琪銘：請問部長你對於地下化和高架化的看法如何？

陳部長建宇：我沒辦法替地方回答，如果有這樣的需要，可能要由地方政府把兩個方案做整體評估及比較之後提出來，然後我們再來協助他們解決。

吳委員琪銘：距離只有 1 公里，而且是人口密集地區，捷運經過頂埔商圈時能夠地下化，這是頂埔人的期待，尤其過去中央路已經拆屋拆了兩次，本席希望千萬不要再第三次拆屋，這是頂埔人的心聲。

這條路線乃是延伸到三峽，其實早在 103 年 11 月就已經在三峽動工了，但是動工之後，過去一年半完全沒有進度。我們都很清楚，當時是因為選舉而動工，結果動工之後到現在完全沒有進度。本席要求既然已經動工，就應該趕快從三峽高架做過來，因為三峽的人口有 11 萬，而且不只三峽的居民要搭捷運，包括樹林地區 18 萬人及柑園地區的居民也都在期待三峽捷運。請問部長，是不是可以從三峽先動工？

陳部長建宇：現在設計已經完成了，接下來就是施工，我相信年底以前應該可以施工。施工時有一定的工程順序，發包也有一定的道理，這方面必須尊重地方政府。

吳委員琪銘：據本席所知，月底就要投標與開標，既然一年半以前三峽就已經動工了，那麼就應該趕快把它延續過來。至於頂埔地區的問題，交通部是不是可以出面和新北市政府溝通？新北市政府已經在 3 月 1 日成立捷運局，針對這方面的問題，大家是不是可以再協調？但是不要影響到工程……

陳部長建宇：我們會將委員的意見反映給地方政府，同時我們也會出面瞭解一下怎麼樣的施工順序會比較好。

吳委員琪銘：本席要求針對頂埔地區的 1 公里能夠有所突破、設法改變，降低頂埔人反彈的聲音。既然政府要做，就應該要符合民意，讓民眾有感，感受政府對他們的照顧。

因為時間的關係，本席的質詢到此為止，另外還有許多交通議題，本席再以書面提出質詢，謝謝。

吳委員琪銘書面質詢：

壹、增設清水交流道

一、引言

交通建設是帶動經濟發展的火車頭，不論時間和環境如何改變，交通建設一定是政府最重要的責任。也是人民判斷政府是不是有能力的標準。

但是，本席在這要向部長慎重提出建議：望交通部能夠重視高速公路在土城範圍內交流道不符合實際車輛需要的問題！

【目前實況】（看圖）

國道 3 號高速公路目前在土城附近有二個交流道：中和及土城。這二個交流道相距約 7 公里，其中土城交流道連接 65 線，可能去板橋、新莊、樹林（約 18 萬人），中和交流道連接 64 線，可以去新店、板橋、淡水

增建清水交流道的理由一、【人口成長快速】溪南地區破 1 佰萬人口

增建清水交流道的理由二、【車輛愈來愈多，需要增設交流道作疏導】

二、委員提問：（交通部長陳建宇）

（一）【地方送件，屢遭中央退回】（看圖）

部長：請問，交通部已經退回 7 遍了！一再退回的理由是什麼？

（二）部長不知有常常去土城交流道及中和交流道附近巡查交通建設沒？在上下班時刻，道路塞車問題，已經讓民眾非常困擾，部長知道嗎？

有看到當地因為捷運的開通、延長到頂埔後，當區建案量一再增加，很多住不起台北市的民眾選擇到土城來買厝定居，這些新人口中，使用高速公路通勤比例很高！你知道嗎？

（三）現在新北市又再提兩案的清水交流道計劃：分為明德路和金城路連絡道 2 個版本（看圖）

1. 以金城路為連絡道

工期 70 個月經費 12.8 億

2. 以明德路為連絡道

工期 80 個月經費 19 億

因為民眾實在是太過期待，所以向市政府表達用較短工期、較少經費的第一案！

部長：這 6 年來，新北市一直陸續送件現在，新北市欲要新送件了，部長是不是可以讓清水交流道的計畫重新進行實際評估？

請問部長：另外在這個地區還有土城醫院，醫療資源的系統整合是很重要，其中牽涉最重要的是「路線的配合」，請問，若六年後土城醫完成，交通部才來緊急增設清水交流道，是不是太慢了？

土城/三峽發展【醫療、救援系統】之條件

1. 長庚土城醫院

土城清水地區已經由長庚醫院進行「土城醫院 BOT 案」（去年 12 月 28 日動土，預定 2020 年 7 月完工）。完成後有 1 千病床，是溪南地區重要的教學醫院，相信未來在長庚醫院健全的經營信用中，一定會變成最現代化的綜合醫學中心。

2. 結合「亞東醫院」（土城板橋交界）

「雙和醫院」（土城中和交界）

「恩主公醫院」（三峽地區）

相信土城將可為人口眾多的雙北市提供最完善的醫療資源系統/若有便捷的交通建設，絕對可以達成最快速的運送整合。

(五)請問部長：以上幾個重點就是地方一定要增設清水交流道的的原因，現在地方推動重劃區、區段徵收等開發案，本席強烈要求，交通部一定要重新研究這個計劃，做得到嗎？（看圖）

土城重劃區（45 公頃）、區段徵收（162 公頃）（看圖）總共約 200 公頃，這裡已經完成重劃徵收，有住宅區、公園等。

行政院 96 年蘇前院長有指示：成彈藥庫紅線禁建區解編並完成搬遷，解除營區周邊禁建管制後解除禁建（面積達 96 公頃）。原址基地距離捷運土城站只有 200 公尺，鄰近就是土城區公所行政中心，是土城市中心，整體開發為機關用地、公園綠地、住宅及商業區使用，計畫面積有 162.02 公頃，人口為 6,900 人。可見清水交流道設置將是刺激地區發展不可或缺的重大建設之一。（圖一擴大土城都市計畫）土城暫緩發展區及市地重劃案是發展重點。本計畫區有 45.49 公頃，包括：住宅區、商業區等，範圍內的公共設施用地有道路、公園、人民廣場、國民中學、停車場等約 16.32 公頃。（圖一土城暫緩發展區）

(六)最後，請問院長、部長清水交流道的公文會不會再退件？

本席是希望，部長能夠接受，好好的審議地方的建議方案！

貳、捷運三鶯線、萬大線

一、三鶯線引言（看圖）

三（峽）到鶯（歌）這條捷運線是 104 年 6 月核定的交通計劃，總經費 505.29 億，新北市府分 318.48 億元/中央分 186.81 億，9 年後完工。路線長 14 公里，板南線延伸到鶯歌。

本席今日要請教部長的是：政府開這麼多錢，要用九年的時間要造的三鶯線，一做下去要使用數十年！所以，到底是用什麼規格？要行高架？還是要挖地下？一決定下去就無法度改！本席選區的民眾已經爭議好幾年了，這個問題政府應該要說明清楚。

二、三鶯線的問題

(一)請問部長：三鶯線在土城頂埔地區是不是已經決定工程規格？是要行上面還是地下？（看圖）

我們是希望頂埔地區能夠走地下化。

過去 30 年來，這條都市計畫道路為 30 米，從 8 米擴寬到 12 米，居民第一次拆屋退縮，再從 12 米擴寬到 18 米，是居民第二次拆屋退縮，如今蓋高架化捷運，要民眾如何是好，會不會要再拆屋？

【板南線在永寧到頂埔端人口少卻地下化，另一端的頂埔，人口多，卻作高架化，約 1 公里作成地下化，會很困難嗎？為什麼不聽民眾的心聲呢？】（看圖）

當然，三峽地區的民眾一心只想「快做、快通車」，新北市政府也希望「快看到政績」就好！所以，盡量採用較無阻力、較好施工的方式。大家也怕再修改下去，會延工期。

三峽優先動工！

【未核定前先選舉動工，為何一年半都沒有進度】（看圖）

2014 年 11 月 1 日，新北市政府舉行三鶯線動工典禮，當時行政院根本還沒核定三鶯線，現場更有許多民眾質疑根本尚未核定，經費也不知道哪裡來，民眾抗議假動工事件不斷發生，到了

2015 年 6 月，中央終於核定過，假動工的爭議才告一段落。

請問部長：是不是可以讓三峽先動工，土城頂埔的問題，我們再開公聽會作協調？讓三鶯線能如期完工。

最後，請問部長：三鶯線在 3 月 7 日公開招標？預計 3/25（下周五）開標，現在要求改變規格來得及嗎？部長該如何解決頂埔地區的爭議（看圖）

根據本席瞭解，三鶯線工程是不是月底就要開標？民眾的疑慮還未解決，中央應該站在宏觀的角度主動召開幾場公聽會，一方面再聽當地民眾的意見，一方面也將最有利的方案向民眾說明。千萬不通為著趕通車，隨便做一條大家以後都不方便、會後悔的捷運。

本席是希望：交通部應該要保證，在不延遲完工期限這個條件之下，做一條可以帶動發展的三鶯線！部長能夠做到嗎？

捷運萬大線一工期落後（看圖）

現在的問題是：第二期全部在新北市內，但仍然由「台北市捷運局」負責施工。造成新北市政府與台北政府兩邊在「建設工期」無法度一致！（進度 28.69%）

民眾煩惱這條捷運線的完工時間可能會遙遙無期！

針對這點要請交通部一定要確實進行瞭解、協助排除爭議，讓萬大線能夠儘快通車。

這部份請問部長是否能作為台北市及新北市協調者的角色？

參、三鶯大橋

三鶯大橋是三峽和鶯歌兩地區非常重要的連結橋！但是這條 20 幾年前設計時完全沒想到北部地區在這十年來人口和車輛雙雙激增，使用量超過當時估算（看圖）當初橋面的設計，並沒有考慮到人行道、機車道的需要，所橋面寬度不足，在橋面的伸縮縫愈來愈大、護欄也破裂情況下，若和大型貨卡車錯身時，險象環生

新北市在去年四月做了一份可行性研究報告，傾向「拆橋重建」方案，計劃增設閘道、匝道及立體機車道，但總經費高達 27 億。

請問部長：

（二）這條橋才 25 年，因為設計不當，已成危橋！針對以後新橋的設計、施工，絕對不能再犯同樣錯誤！交通部如何確實做到規劃完善？在施工期中，如何讓兩區的交通往來有替代的緩衝期？交通部是不是可以事先進行規劃？

主席：黃委員昭順的書面質詢列入紀錄、刊登公報，並請行政院以書面答復。

黃委員昭順書面質詢：

壹、內政篇

※參考議題一：不能承受政府資訊未公開而受害

「土壤液化潛勢區」的資料一公布，果然立即引發民眾的強烈關心，網路查詢塞到爆，最多人擔心的，是坐落於土壤液化區的房屋會因此價格下跌；其次，是擔心位在紅區的房子住下去會有危險；再其次，才是擔心高潛勢區的公共建築如機場、車站、捷運會不會潛藏危機。這些反應，恰恰反映了台灣房屋市場的積習和退化的建築管理政策，人們對於「房價」的耽溺，往