

臺北市政府環境保護局

113 年度「臺北市空氣污染防治基金」管理委員會

第 2 次委員會議紀錄

壹、開會時間：113 年 4 月 1 日(星期一)下午 2 時 30 分整

貳、開會地點：本府市政大樓 7 樓北區廢棄物處理及災害應變中心

參、主席：徐世勳局長

紀錄：賴映岑

肆、出(列)席單位人員：如會議簽到表

伍、討論案事項：

一、討論案：114 年度補助計畫審議

(一)114 年度臺北市細懸浮微粒成分站操作維護計畫

決議：

1. 同意補助新臺幣 329 萬 6,000 元。
2. 委員意見請參酌辦理。

(二)114 年度臺北市細懸浮微粒 (PM_{2.5}) 手動採樣監測計畫

決議：

1. 同意補助新臺幣 250 萬元。
2. 委員意見請參酌辦理。

(三)114 年度臺北市空氣品質綜合管理暨空維區與空品預報宣導計畫

決議：

1. 同意補助新臺幣 795 萬元。
2. 委員意見請參酌辦理。

(四)114 年度車輛辨識系統設備維護計畫

決議：

3. 同意補助新臺幣 457 萬 8,000 元。
4. 委員意見請參酌辦理。

陸、散會：下午 4 時 0 分

113 年度「臺北市空氣污染防治基金」管理委員會第 2 次會議 委員審查意見

委員	委員審查意見
闕蓓德委員	<p>一、細懸浮微粒成分站操作維護計畫所獲得資料非常可貴，累積多年下來對多項空污政策將具輔助功能，如電動車佔比逐漸提高，排放污染物可能變化，又基隆市協和電廠燃煤比例改變等，燃氣鍋爐比例增加等，建議未來可互相驗證。</p> <p>二、空氣品質綜合管理暨空維區計畫為上位計畫，建議強化台北市內各計畫的彙整，又112優先劃設新生-松江線源空維區，建議將降低暴露風險量化資料呈現。</p>
方淑慧委員	<p>一、提案各計畫均有執行必要性原則同意編列。</p> <p>二、計畫一：PM_{2.5}成分監測資料對空污成因及管制策略擬訂有重要貢獻，惟本計畫應重視數據解析，請補列為工作項目之一。核心元件更新費用，17萬或60萬元？節能措施有哪些？資料可用率85%，可否再提升？數據有效性確認。</p> <p>三、計畫二：本市12個自動PM_{2.5}站，是否已經通過手動同步比對測試之效能評估？線性關係統計分析再精進。</p> <p>四、計畫三：為空污基金之總管理計畫，極為重要應予重視，必須傳承與創新並進，應嚴密掌握以求再精進。</p> <p>五、計畫四：80%回饋外縣市來定檢催檢之成效評估方法。</p>
顏秀慧委員	<p>一、本次審議案件均屬延續性計畫，經費亦無大幅變動，可予支持。</p> <p>二、案1 PM_{2.5}成分站操作維護計畫之經費編列及對應說明宜再確認。</p>
龍世俊委員	<p>一、細懸浮微粒成分是否能即時公開？對民眾之風險溝通能有一些角色。</p> <p>二、民眾之健康影響與其成份有關，目前可分析之重金屬不知道是否有與健康有害成份？應該開放給學界使用，進一步分析是哪種重金屬對健康有影響。</p> <p>三、微粒成份分析建議可再搭配PM及氣狀污染物之微型感測器，以便因應突發事件。</p> <p>四、肯定環保局之努力，同意申請案件。</p>
江孟蓉委員	<p>一、關於台北市細懸浮微粒成立站操作維護計畫以及細懸浮微粒PM_{2.5}手動採樣監測計畫都是延續型計畫，去年審查時，有幾位委員都特別關注到成分分析解讀，在今年度的計畫是否可具體說明後續如何運用這些數據，又如何回饋到政策？</p> <p>二、關於114年度台北市空氣品質綜合管理暨空維區與空品預報宣導計畫，去年度審查本計畫時，劉委員曾經建議除了PM_{2.5}之外，也應納入PM₁，請教是否115年度執行時考慮納入，另外，環保局多年來的作為對於空污減量的成效，是否可以對應到民眾的</p>

	<p>健康風險降低的成果，在此計畫宣導應可多加彰顯。</p> <p>三、114年車輛辨識系統設備維護計畫的總經費與113年相同，但是113年相較於112年度計畫增加211萬500元，是因(1)物價與基本工資上漲，設備與系統所需電費、網路費以及維護費用較前一年增加48萬3000元，(2)更新負載過重之伺服器及強化升級系統至少8套，增加硬體設備修復、安裝軟體升級等，經費較前一年增加162萬7500元，那麼114年的經費在第二項上主要是更新甚麼？</p> <p>四、承前一計畫，紙本計畫提及預期效益，114年度擴大三橫(信義路、仁愛路、南京東路)，預估年拍攝柴油車70萬輛次，較113年度拍攝新生南路-松江路，預估年拍攝柴油車1.1萬輛次，增加許多，請說明是如何推估這個數值？</p>
楊之遠委員	<p>一、114年度細懸浮微粒成分站操作維護計畫，對資料準確度及分析報告要加強。</p> <p>二、114年度細懸浮微粒手動採樣監測計畫，加強相關數值比較對比。</p> <p>三、空品綜合管理計畫推動電動公車，其使用電池宜考慮國產為主。</p>
林文印委員	<p>一、PM_{2.5}監測成果，建議可和空氣品質維護區之改善措施連結探討。</p> <p>二、PM_{2.5}手動採樣監測於大安站及木柵站，除了掌握手動儀器與自動儀器之差異外，亦可擇較高濃度事件日期進行成分分析，了解大安站之外其他區位之成分特性。</p>
鄭福田委員	<p>一、第一案PM_{2.5}成分站操作維護：同意。</p> <p>二、第二案PM_{2.5}手動採樣暨操作維護：同意。</p> <p>三、第三案：空氣品質綜合管理暨空維區與預報宣導計畫：同意。</p> <p>四、車輛辨識系統設備維護計畫：同意。</p>
劉希平委員	<p>一、PM_{2.5}手樣採樣計畫，目前測站大安站、木柵站、信義站(?)，建議可增設一移動式站做事件日之追蹤，例如北投站測試關渡平原，北投焚化廠和農民露天燃燒和陽明山車輛上坡之PM_{2.5}排放影響。</p> <p>二、PM₁之主要來源是柴油車輛，若能將電動公車納入，民眾健康會快速有保障，亦可納入SIP計畫亮點。</p>