

第四章 開發行為或環境保護對策變更之理由及內容

4.1 原開發計畫內容與現況

本計畫包括「綠山線」與「藍海線」及 1 處維修機廠，環評計畫路線及廠站位置如圖 4.1-1 所示。其中，考量淡海新市鎮聯外交通改善具急迫性，且為紓解淡水市區因遊憩所衍生之交通壅塞，及為服務淡水沙崙園區、漁人碼頭之觀光遊憩需求，優先興建第一期工程(第一階段優先興建路線)包括「綠山線」G01~G08 車站與 G06 站延伸至「藍海線」B08 站再經文創園區至漁人碼頭(B06 站)路段，合計約 10 公里，及 1 處維修機廠，而藍海線 B01~B05 車站則屬第二期工程(第二階段興建路線)。茲分別說明如下：

一、綠山線

本路線起自捷運淡水線紅樹林站，沿中正東路北行，轉至淡金路(省道台 2 線)續往北，再轉淡海新市鎮之濱海路往西；至沙崙路轉往北至淡海新市鎮一期一區之北緣止。高架路段長度約 4.7 公里，地面路段長度約 2.64 公里，全長約 7.34 公里，共設置 7 座高架車站及 4 座平面車站，詳表 4.1-1 所示。

二、藍海線

本路線自捷運淡水站，沿省道台 2 乙線往西布設，經紅毛城、古蹟園區、漁人碼頭、沙崙文化創意園區，沿 11 號計畫道路至新市鎮沙崙路後，往北至機廠與綠山線共線，路線長度約為 7.86 公里(其中與綠山線共線 1.21 公里；單軌路線 2.53 公里)，共設置 9 座平面車站(不含與綠山線共線之車站)，詳表 4.1-1 所示。

本計畫於 106 年 5 月辦理第二次環境影響差異分析報告，進行站體位置及軌道線形調整，B06 車站原規劃設置於中正路二段 51 巷南側公共設施用地(含私有土地)，因考量該區域之都市規劃及整體開發計畫，以優先使用公有地為原則，減少徵收私有土地，故將 B06 站北移，移設至中正路二段 51 巷北側停車場用地，詳表 4.1-2 所示。

第一期路網通車營運後，為避免綠山線及藍海線兩套命名系統造成搭乘

旅客混淆，故統一本計畫之路線及車站編碼，路線編碼改採 V，並由綠山線紅樹林站(V01)作為起始，沿線往機廠方向至炭頂站(V11)；藍海線一期則由淡水漁人碼頭站(V26)沿線至台北海洋大學站(V28)，第一期路網營運後車站名稱詳圖 4.1-2 所示。



資料來源：淡海輕軌運輸系統（原淡水捷運延伸線工程）環境影響說明書環境影響差異分析報告（機場配置及範圍、B06 站北移、B07 站至 B08 站間線型調整），定稿本，106 年 8 月。

圖 4.1-1 原計畫路線及廠站位置示意圖

表 4.1-1 原環評規劃車站型式、位置及周邊都市計畫

路線	車站	車站型式	車站位置	周邊都市計畫
綠山線	G1	高架 (交會站)	中正東路二段淡水捷運紅樹林站旁	住宅區
	G1A	高架	淡金路於淡金路77巷與坪頂路間	住宅區、保護區
	G2A	高架	淡金路於國泰橋附近	住宅區、保護區
	G2	高架	淡金路於水源路交口北側附近	住宅區
	G3	高架	淡金路上於北新路交口北側附近	住宅區
	G3A	高架	淡金路上於新市一路交口北側附近	住宅區
	G4	高架	濱海路上於淡金路交口西側附近	商業區、醫專區
	G5	平面	濱海路上於義山路交口西側附近	商業區、文教區、住宅區
	G6	平面	沙崙路上於濱海路三段北側交口附近	綠地
	G7	平面	沙崙路上於新市路三段北側交口附近	商業區
藍海線	G8	平面 (端點站)	沙崙路上於新市六路二段交口南側附近	住宅區
	B1	平面(單軌) (交會站)	中正路淡水捷運淡水站旁	捷運系統用地、商業區
	B2R	平面(單軌)	中正路	古蹟保存區、停車場用地
	B2L	平面(單軌)	中山路	商業區、住宅區
	B3	平面	中正路上於中正路32巷紅毛城停車場前	古蹟保存區、停車場用地、綠地
	B4	平面	中正路上於中正路一段6巷路口附近	河川區、綠地
	B5	平面	中正路上於中正路一段63巷路口附近	綠地
	B6	平面 (端點站)	中正路二段51巷南側附近	機關用地、綠地
	B7	平面	淡海路上於中正路二段交口東側附近	海水浴場、住宅區
B8	平面	濱海路上於公司田溪綠帶交口東側附近	商業區、文教區、住宅區	

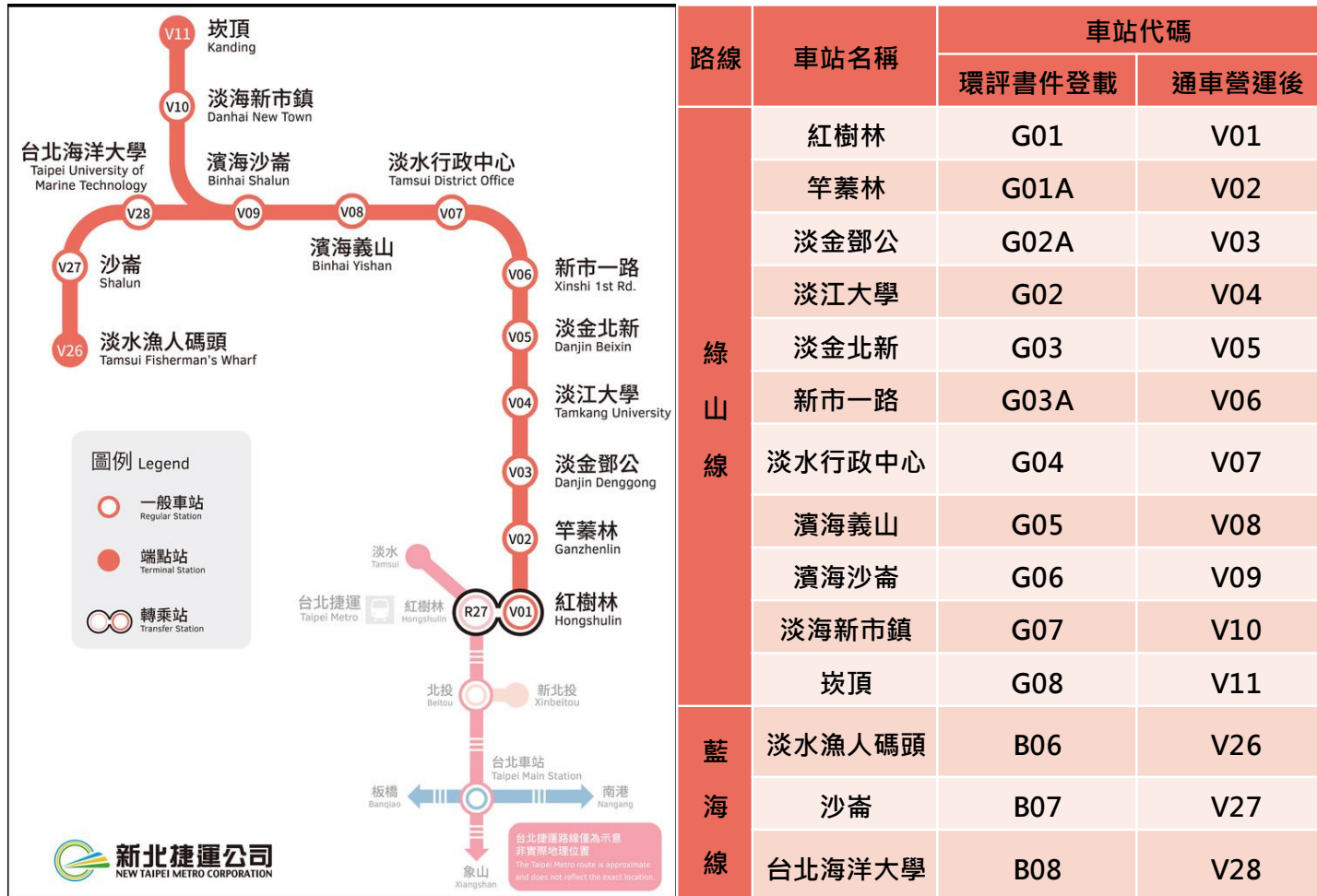
註：規劃階段車站名稱暫定，未來依設計及營運等不同階段調整變更。

資料來源：淡水捷運延伸線工程環境影響說明書定稿本，102年9月。

表 4.1-2 第二次環差變更後 B06 車站位置

路線	車站	車站型式	車站位置	
			原環說書	第二次環差變更
藍海線	B06	平面	中正路二段51巷南側附近	中正路二段51巷北側停車場用地

註：第二次環差變更係指「淡海輕軌運輸系統（原淡水捷運延伸線工程）環境影響說明書環境影響差異分析報告（機場配置及範圍、B06站北移、B07站至B08站間線型調整）」。



資料來源：新北捷運公司。

註：依據本計畫環說書內容，已載明規劃階段車站名稱為暫定，未來依設計及營運等不同階段調整變更。

圖 4.1-2 淡海輕軌第一期路網原環評及營運後車站名稱比對

4.2 開發行為變更之理由及內容

本次變更主要針對第二期路網路線、車站名稱進行調整，新增 V26A 車站並配合路線及站體變更調整工程土方量，變更理由及內容茲詳列說明如下：

一、藍海線二期(第二期路網)計畫路線及站名調整(河岸方案)

(一)變更緣由

1. 計畫路線調整

由於本計畫環說書自 101 年 12 月經環保署核備後，優先興建第一期路線，並於 104 年 1 月動工，而第二期路網在基本設計階段，為使當地居民了解開發計畫內容，分別在 108 年 8 月 21 日於沙崙地區以及 108 年 8 月 28 日與中山路、文化路及淡水老街路段的居民陸續辦理民眾說明會，說明第二期路網的相關設計與規劃，然因淡水老街路段居民反應輕軌設置後避讓空間不足、人行安全疑慮、施工期車道縮減導致交通惡化及老街路基穩定性等問題，反對輕軌行經老街路段，並要求開發單位研擬其他替代方案。歷經多次與地方議員、里長、意見領袖及反輕軌團體進行溝通協商，再次就先期規劃階段因受水利法限制之河岸方案與水利主管機關協商，因系統機電技術之提升及河川區域線範圍內之輕軌設施採不突出地面設置方式，不影響該區域排水斷面等條件下，使該方案初步較具可行性，後於 109 年 3 月 23 日再次舉行說明會並提出替代方案，會議上初步與地方民意取得共識，輕軌不進入老街，後續綜整考量地方民意、工程可行性和計畫效益，最終新北市政府以行經淡水河岸方案進行規劃，並啟動環評變更作業。河岸方案規劃後 110 年 9 月 29 日於觀潮廣場再次召開「淡海輕軌第二期路網基本設計初步成果地方說明會」向民眾說明初步成果，對於地方民眾提出的需求，將持續努力與民意溝通，以符合民眾期待並取得最大共識。(相關會議記錄請參閱附錄八)

2. 站名調整

本計畫第一期路網已於 109 年 11 月通車營運，為避免搭乘旅客對於綠山線及藍海線一期兩套站名編碼系統造成混淆，故統一計畫路線之車站編碼。淡海輕軌為銜接轉乘淡水信義線之旅客，因此路線代表色採用與淡水信義線(紅色)之相同色系之朱紅色(Vermilion)，車站代號則以「V」來編列，由綠山線

紅樹林站(V01)作為起始，沿線往機廠方向至炭頂站(V11)；藍海線一期則由淡水漁人碼頭站(V26)沿線至台北海洋大學站(V28)，如圖 4.1-2 所示。

(二)變更內容

1. 計畫路線調整

原環評規劃第二期路網路線起於淡水捷運站旁中山路（臺 2 乙線）與中正路（淡水老街）之分隔島並設車站於此，上下行軌由此分為臺 2 乙段及淡水老街段採單軌布設，單軌路線約 2.53 km，平面於中正路與文化路交會後併為雙軌，並沿臺 2 乙線往西布設至漁人碼頭，銜接一期路網，路線全長約 4.44 km，共設置 6 座平面車站(V21、V22L、V22R、V23、V24、V25)。除 V21 站沿淡水老街段(下行軌道)至 V23 站無設置架空線外，其餘路線皆有架空線，原環評路線及車站位置請詳圖 4.2-1。

變更後第二期路網路線起於捷運淡水站後方廣場，並與捷運淡水站規劃轉乘，沿金色水岸環河道路續行至觀潮廣場，彎入中正路銜接回原路線，沿臺 2 乙線續行至淡水漁人碼頭，銜接一期路網，路線全長約 3.32 km，並於 V26(B06)車站旁中正路二段上新增 V26A 車站，共設置 6 座平面車站(V21、V22、V23、V24、V25、V26A)。河岸方案自 V21 站至 V23 站無設置架空線外，其餘路線皆有架空線，變更後路線及車站位置請詳圖 4.2-2。

第二期路網路線調整後，原 B02R 及 B02L 兩車站變更為 V22 站，計畫長度由 4.44 km 縮減為 3.32 km，部分站體位置有些微移動，且河岸路段皆無架空線，變更前後車站名稱及車站位置請詳表 4.2-1 所示。

2. 站名調整

本計畫於第一期路網通車營運時已一併考量並統整第二期路網之站名，將由淡水捷運站後方廣場(V21)作為起始，沿金色水岸行經環河道路至觀潮廣場(V22)，後轉出至中正路與藍海線一期淡水漁人碼頭站(V26)銜接，另由於 V26A 站為本次變更新增之車站，故於編碼後加註 A 字，以便與 V26 區分，變更前後車站名稱請詳表 4.2-1 所示。

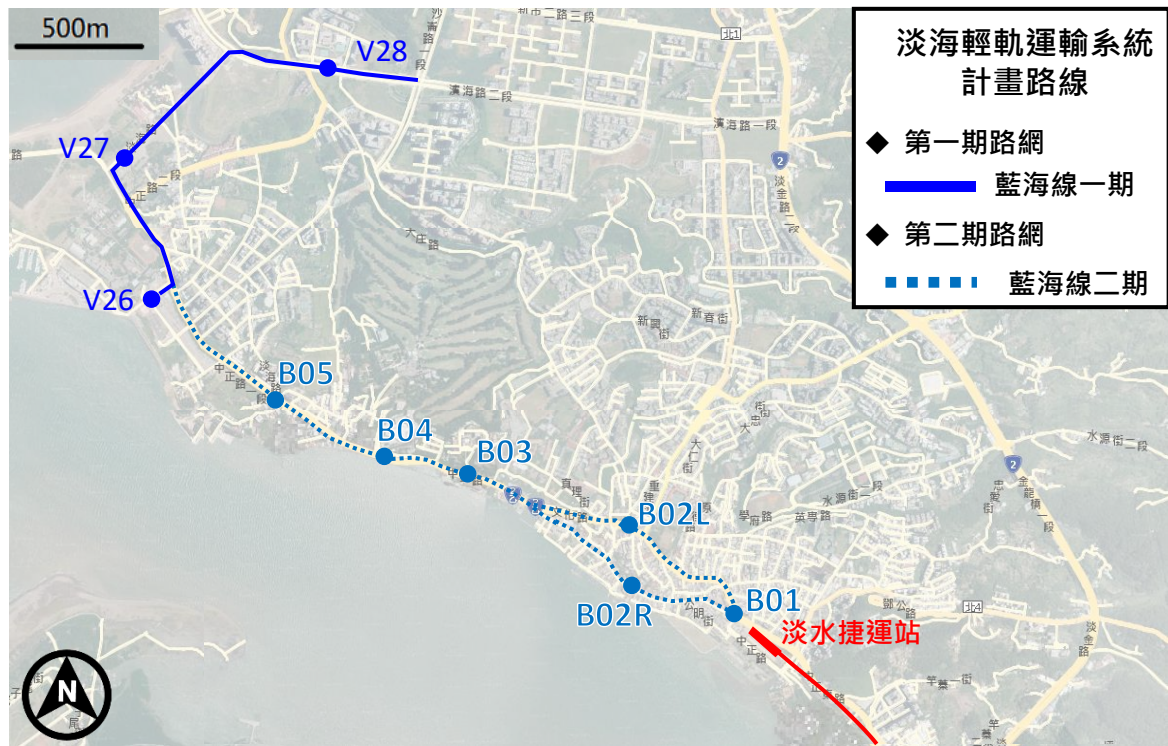


圖 4.2-1 第二期路網原計畫路線及車站位置示意圖



圖 4.2-2 第二期路網變更後計畫路線及車站位置示意圖

表 4.2-1 第二期路網變更前、後車站站名及位置

原環評書件				本次變更			
車站代碼	車站形式	車站位置	周邊都市計畫	車站代碼	車站形式	車站位置	周邊都市計畫
B01	平面 (單軌-交會站)	中正路淡水捷運站旁	捷運系統用地、商業區	V21	平面	捷運淡水站後方廣場	捷運系統用地、商業區、河川區
B02R	平面(單軌)	中正路	古蹟保存區、停車場用地	V22	平面	觀潮廣場	機關用地、商業區、公園用地(河濱公園)
B02L	平面(單軌)	中山路	商業區、住宅區				
B03	平面	中正路上於中正路32巷紅毛城停車場前	古蹟保存區、停車場用地、綠地	V23	平面	中正路上真理街路口兩側	公園用地、住宅區、古蹟保存區
B04	平面	中正路上於中正路一段6巷路口附近	河川區、綠地	V24	平面	中正路上中正路一段8巷路口	綠地、河川區
B05	平面	中正路上於中正路一段63巷路口附近	綠地	V25	平面	中正路上於中正路一段132巷/87巷路口	綠地、住宅區
—				V26A (本次新增)	平面	中正路二段與中正路二段51巷路口附近	綠化步道、停車場用地、商業區

二、新增 V26A 車站（可視為 V26 於中正路增設之月台面）

（一）變更緣由

第二期路網完工後將與第一期路網相互串連，為提供一期、二期及後續八里延伸線行經漁人碼頭需求，既設月台容量有限，故有增設月台之需求，下分別以旅客需求、營運規劃、交通時制衝擊、動線衝突說明變更需求。

1. 旅客需求

在旅客旅遊需求上，依據本計畫綜合規劃報告內容之平日及假日運輸需求分析結果顯示，由 V21 淡水站方向到漁人碼頭站之旅客約 75% 為出站前往漁人碼頭周邊；約 25% 為搭乘輕軌續行沙崙方向。另外漁人碼頭北側社區居民亦有往返淡水捷運站轉乘之通勤需求。

2. 營運規劃

為了提供漁人碼頭北側社區往返淡水站通勤之需求，同時將服務延伸至崁頂站鄰近新社區，故二期路網營運模式為 V21-V26A-V11，以提供淡水老街至新市鎮之直通運轉服務。

二期路網系統在漁人碼頭站規劃有中間通過站及端末折返站之服務，若採用原 V26 站月台，除中正路進出 V26 之交通衝擊大外，加上彎繞進出 V26 與中正路間，將使乘車時間大幅增加，遂規劃於中正路上增設 V26A（可視為 V26 於中正路增設之月台面），增加調度彈性，亦可增加路網多元及便利性，舉例如下：

- (1). 旅客欲從淡水老街前往崁頂，在 V21 站登車後，無需於 V26 漁人碼頭站及 V09 濱海沙崙站下車換乘，即可以直通運轉方式前往至 V11 崁頂站，若以班距一半為平均轉乘候車時間、彎繞中正路與 V26 之時間約 1 分鐘、交通衝擊增加之延滯採 10 分鐘計，則整體旅程可減少 5 分鐘候車時間、2 分鐘彎繞時間及 10 分鐘交通衝擊延誤時間，可大幅增加便捷性。
- (2). 若欲從淡水老街前往紅樹林 V01 站，同樣亦可自 V21 站登車後，無需於漁人碼頭換乘、而是直接搭至 V27 或 V28 原站平行轉乘藍一線，再搭至 V01 站下車，可減少彎繞進出 V26 之乘車時間，整體旅程可減少 2 分鐘乘車時間及 10 分鐘交通衝擊延誤時間。
- (3). 此外，若漁人碼頭北側社區居民欲前往淡水站，因於中正路增設 V26A 後，可避免需先從 V26 搭乘藍一線至 V27、再換乘藍二線至

淡水站，整體旅程可減少 8 分鐘換乘車時間及 10 分鐘交通衝擊延誤時間。茲將上述新增 V26A 站帶來之便捷性整理如下表 4.2-2。

表 4.2-2 有無增設 V26A 車站對整體路網營運之差異

路網動線	未增設 V26A	增設 V26A
V21→V11	<ul style="list-style-type: none"> 轉乘+彎繞+交通衝擊大約多 17 分鐘 	無轉乘、無彎繞、交通衝擊小
V21→V01	<ul style="list-style-type: none"> 轉乘+彎繞+交通衝擊大約多 12 分鐘 	轉乘 1 次、無彎繞、交通衝擊小
漁人碼頭→V21	<ul style="list-style-type: none"> 轉乘+彎繞+交通衝擊大約多 18 分鐘 	無轉乘、無彎繞、交通衝擊小
備註	尖峰之交通衝擊影響假設採 10 分鐘計	大幅減少乘車時間

3. 交通時制衝擊

交通衝擊上，輕軌路線需要穿越中正路二段與 51 巷路口，且由於其路線為往西左轉彎進入現 V26 車站區域，無法與大部分方向車流共用時相(僅可與中正路二段往西直行車流共用時相，效率不佳)。

二期路網尖峰班距為 5 分鐘，若二期路網共用 V26 站，則列車往返中正路與 V26 站每小時雙向會有 24 列車行經中正路二段與 51 巷路口，若未來八里延伸線加入，將更增加至每小時雙向 48 列車行經(初步以列車轉彎通過路口需要 50 秒行駛時間計算)，則每小時將佔用路口 40 分鐘，會造成嚴重之交通衝擊，淡江大橋通車後不利於上下橋車輛行駛。

4. 動線衝突

考量中正路二段 51 巷口為淡江大橋完工後大型車輛上下出入之主要動線(詳圖 4.2-3)，為避免漁人碼頭北側社區居民通勤時須穿越中正路二段 51 巷路口前往 V26 車站，遂規劃 V26A 車站於中正路二段，供藍海線二期列車停靠，以減少車站區域人車交通衝擊，降低社區居民的移動風險，並提高營運模式服務。

綜上說明，淡海輕軌二期車站規劃設置於中正路二段上之 V26A（可視為 V26 於中正路之月台）以減少中正路二段與 51 巷路口之輕軌通過時比，不但可以大幅改善交通衝擊，避免該路口道路服務水準下降，確保上下淡江大橋車流順利通行，亦無彎繞增加乘車時間的情形，為共創多贏之規劃方式。

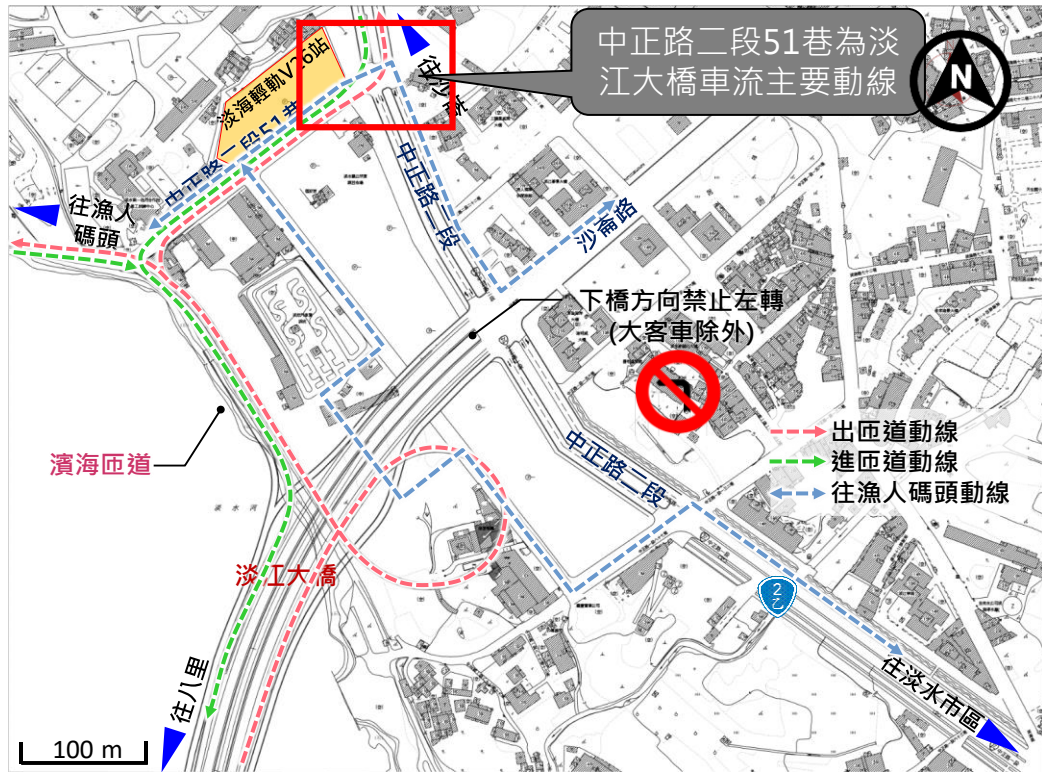


圖 4.2-3 淡江大橋下橋動線

(二)變更內容

於中正路二段與中正路二段 51 巷路口附近增設 V26A 車站，採側式月台方式佈設，並搭配一組單一橫渡線，正常營運下雙向列車透過側式月台服務旅客，如遇降級運轉時則透過單一橫渡線提供 V21-V26A 之區間服務，如圖 4.2-4 所示。

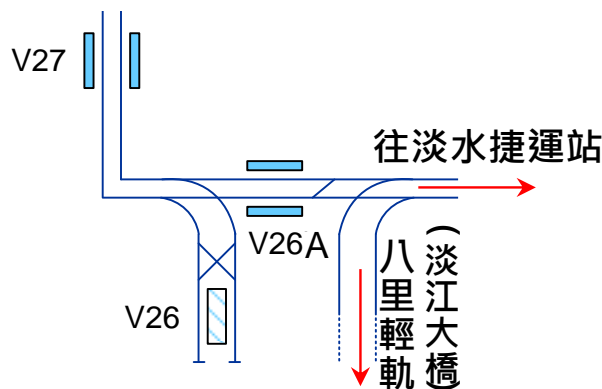


圖 4.2-4 V26A 站月台軌道佈設示意圖

V26 與 V26A 兩月台之間步行距離約 150 公尺，同時中正路二段與 51 巷路口規劃設有行穿線，配合號誌、人行道銜接，行人可遵循時相規劃通過該路口，可滿足行人進出車站與穿越路口之需求(如圖 4.2-5)。

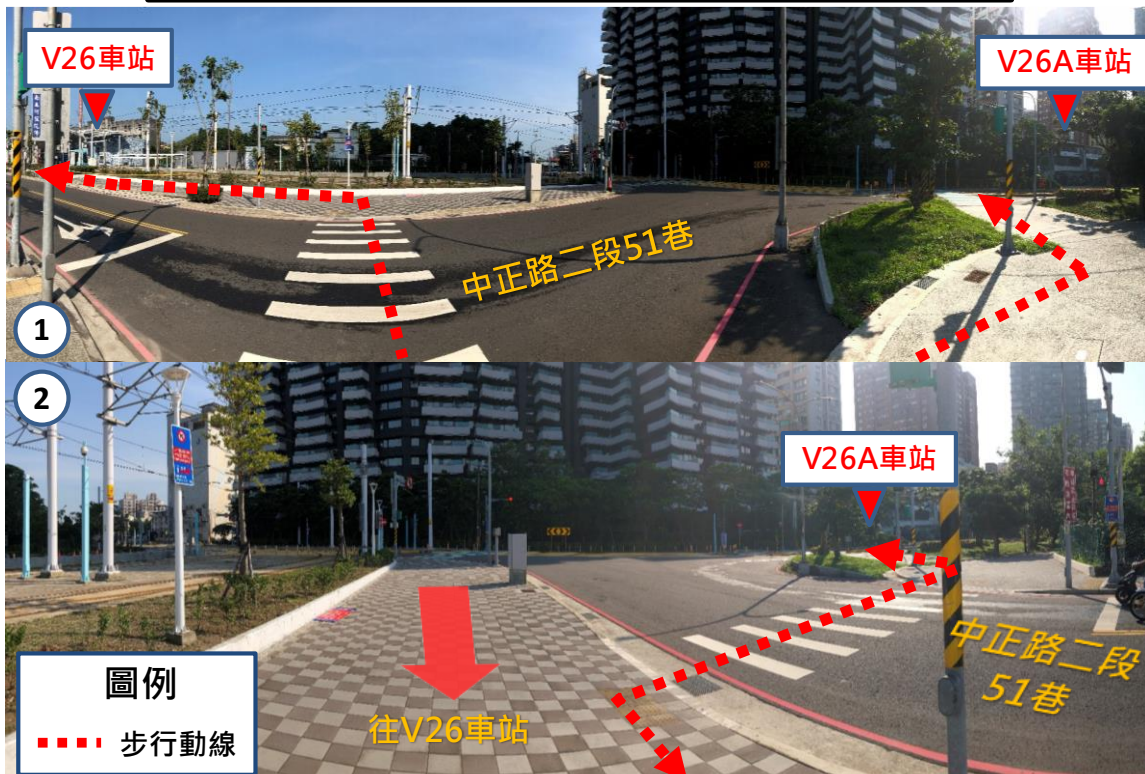
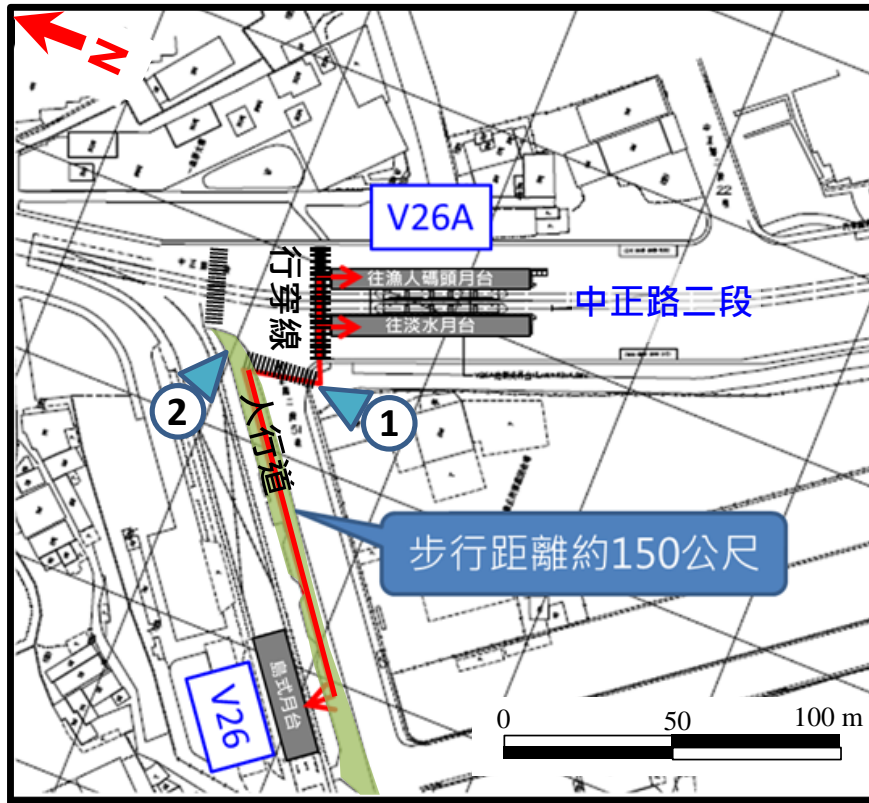


圖 4.2-5 中正路二段與 51 巷路口行人動線規劃

整體營運模式上(路網營運模式詳圖 4.2-6)，包括有：往返於紅樹林站及崁頂的綠山線(V01-V11)、紅樹林站至漁人碼頭的藍一線 (V01-V26)、及淡水站經漁人碼頭至崁頂的藍二線 (V21-V26A-V11)。

旅客欲前往紅樹林 (V01)、崁頂 (V11)、漁人碼頭(V26)或淡水站 (V21) 方向時，可視需求於一期與二期路網重疊之 V27、V28 車站原站轉乘，漁人碼頭之旅客則可視旅運需求，於 V26A 車站搭乘藍二線前往淡水站或崁頂；或於 V26 車站搭乘藍一線前往紅樹林站。

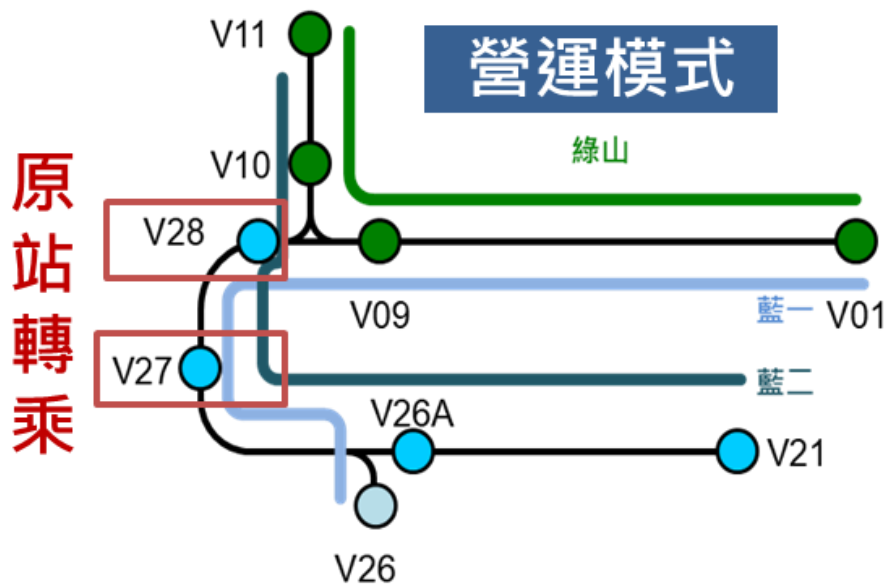


圖 4.2-6 整體路網營運模式與轉乘車站

三、土方量及餘土收容單位調整

(一)變更緣由

1.土方量調整

因應第二期路網計畫路線(河岸方案)和部分站體調整，故重新估算第二期路網之挖填方量體，另由於第一期路網已在 109 年底完工並通車營運，其工程土石方流向申報至 109 年 12 月截止；本次環差變更之土石方經與本計畫環評書件以及第一期路網之工程土石方申報量三者相互比對，檢核後土石方之挖、填方量體以及餘土有數量之差異，故於本次提出變更。

2.餘土收容單位調整

依據本計畫第一次環差變更，其工程之剩餘土石方獲「台北商港物流倉儲區填海造地計畫造地工程」填方區之許可，可配合第一期及第二期造地工

程收納本計畫之土石方；然由於第二期路網因應民意訴求刻正辦理環評變更，土建施工起始時間尚難以預期，為增加未來施工期間土方運輸之彈性，亦避免出土期程無法與台北港填地時程相互配合，再新增餘土收容單位。

(二)變更內容

1.土方量調整

本計畫於 106 年 2 月辦理第一次環境影響差異分析報告，進行土石方數量變更，主要因第一期路網進入細部設計階段估算更精確，也為加強平面段路線之基礎強度及機廠整地高程調整，故進行調整，第一次環差變更後土石方量請詳表 4.2-3。

表 4.2-3 第一次環差變更工程土石方核可量

工程分段	挖方(m ³)	填方(m ³)	餘土運棄(m ³)	備註
綠山線高架段	90,488	20,628	69,860	
綠山線平面段	32,841 (9,188*)	5,483 (1,608*)	27,358 (7,580*)	*代辦自來水管線等遷移
機廠	77,075	56,555	20,520	
藍海線(一期+二期)	46,169	6,549	39,620	
總計(自然方)	246,573	89,215	157,358	
餘土以鬆方計×1.3	-	-	204,565	

資料來源：淡海輕軌運輸系統（原淡水捷運延伸線工程）環境影響說明書環境影響差異分析報告（土石方數量、運輸路線變更），定稿本，106 年 2 月。

而本次變更配合計畫路線及站體調整，土方數量增加，主要因為：(1)新增 V26A 車站，站區加寬(2)於 V25 車站前增設袋式儲車軌，軌道區加寬(3)V21 車站為 2 座島式月台，5 個軌道之站體，車站加寬加長(4)由淡水老街區移至河岸段，因河岸段地層多為回填土，基礎需加深，故增加基礎開挖深度及寬度。土方數量經重新估算後一併與第一次環差報告及第一期路網之工程土石方申報量檢核，檢核後第二期路網餘土量預估為 125,302 m³(鬆方)，變更後餘土運棄量較第一次環差約新增 101,500 m³(鬆方)，相關內容詳表 4.2-4 所示。

表 4.2-4 本次變更工程土方量檢核表

1. 第一次環差報告核可土方量			
工程分段	挖方(m ³)	填方(m ³)	餘土運棄(m ³)
綠山線(高架及平面段)+機廠	200,404(自然方)	82,666(自然方)	117,738(自然方)
藍海線(一期+二期)	46,169(自然方)	6,549(自然方)	39,620(自然方)
總計	246,573(自然方)	89,215(自然方)	157,358(自然方) ①204,565(鬆方) ^註
2. 第一期路網(綠山線高架及平面段+機廠+藍海線一期)工程 實際申報土方量			
②工程總申報量 ^註	挖方(m ³)	填方(m ³)	餘土運棄(m ³)
	254,604(鬆方)	84,118(鬆方)	170,486(鬆方)
3. 本次變更 第二期路網(藍海線二期)工程 預估土方量			
工程項目	挖方(m ³)	填方(m ³)	餘土運棄(m ³)
結構	10,399(自然方)	780(自然方)	10,399(自然方)
管線	46,109(自然方)	—	46,109(自然方)
軌道	39,878(自然方)	6,700(自然方)	39,878(自然方)
③總計	96,386(自然方)	7,480(自然方)	96,386(自然方)
	125,302(鬆方)	9,724(鬆方)	125,302(鬆方)
4. 本次變更後 全線工程土方量			
②+③	挖方(m ³)	填方(m ³)	餘土運棄(m ³)
	292,236 (自然方) 379,906 (鬆方)	72,186(自然方) 93,842(鬆方)	227,530 (自然方) ④295,788 (鬆方)
變更後餘土運棄量新增(④-①)： 295,788-204,565= 91,223m ³ (鬆方) 以 91,500m ³ 方為計			

資料來源：本計畫整理。

註：1.餘土量以自然方×1.3 轉換為鬆方。2.工程總申報量自 104.05.07 累計至 109.12.31。

2. 餘土收容單位調整

第一次環差變更土石方送往「台北商港物流倉儲區填海造地計畫造地工程」填方區，其運輸路線主要由：淡海輕軌藍海線工地→台 2 線→關渡大橋→台 15 線→八里大道→商港三路→商港九路→臺北商港，請詳圖 4.2-6 所示。

本次變更為增加未來土方運輸作業之彈性，新增五股區及北投區之合法土資場等餘土收容單位，亦可透過公共工程行土石方交換。剩餘土石方將視當時可配合之收容單位機動調整，土石方運輸動線如下說明，相關圖示請詳圖 4.2-7：

- (1) 將剩餘土石方送往「台北商港物流倉儲區填海造地計畫造地工程」填方區，其土方運輸路線為：淡海輕軌藍海線工地→台 2 乙線(或沙崙路)→濱海路→台 2 乙線→關渡大橋台 15 線→八里大道→商港三路→商港九路→台北商港。
- (2) 將剩餘土石方送往「五股區合法土資場」填方區，其土方運輸路線為：淡海輕軌藍海線工地→台 2 乙線(或沙崙路)→濱海路→台 2 乙線→關渡大橋台 15 線→103 縣道→五股區土資場。
- (3) 將剩餘土石方送往「北投區合法土資場」，其土方運輸路線為：淡海輕軌藍海線工地→台 2 乙線(或沙崙路)→濱海路→台 2 乙線→大度路→北投區土資場。

第二期路網工程主要出土時程，預估為實際開工後前 14 個月，詳表 4.2-5。因本工程施工路段於既有道路，或旅客行人眾多之淡水河岸，施工期間無多餘空間暫存土方，採即挖即運方式，將土方運至收容場所。依據本次變更第二期路網工程餘土量為 125,302 方(鬆方)之土石方量，若依據工程施工期程推算土石方運輸車次，約每日最大尖峰小時之衍生車次為 5 輛/小時。運輸車量估算方式如下說明：

- (1) 每月最大運輸天數：22 天；土建工程預計執行 22 天×14 個月=308 天
(以 300 個工作天為計)。
- (2) 土方運輸作業時間：7 小時(09:00-16:00)
- (3) 傾卸卡車載運量：12 m³
- (4) $125,302 \text{ (m}^3\text{)} \div 300 \text{ (天)} \div 7 \text{ 小時} \div 12 \text{ (m}^3\text{)} = 4.97 \text{ 車(單向 5 車次)每小時。}$



資料來源：淡海輕軌運輸系統（原淡水捷運延伸線工程）環境影響說明書環境影響差異分析報告（土石方數量、運輸路線變更），定稿本，106年2月。

圖 4.2-6 第一次環差變更剩餘土石方運輸路線圖



圖 4.2-7 本次變更剩餘土石方運輸路線圖

表 4.2-5 第二期路網剩餘土石方出土時程

期程(年/月)	第 1 年						第 2 年						第 3 年				
	2	4	6	8	10	12	2	4	6	8	10	12	2	4	6	8	10
土建工程施工	[Redacted]																
預計出土期程	[Redacted]																

四、調整第二期路網環境保護對策及環境監測計畫

(一)變更緣由

配合第二期路網(藍海線二期)計畫路線調整及考量現階段工程設計規劃，檢視原環評書件涉及第二期路網之環境保護對策及環境監測計畫內容，進行調整。

(二)變更內容

由於原環評書件之環境保護對策有部分僅針對第一期路網工程進行規劃，

目前第一期路網已進入營運期，故本次變更檢視歷次環評書件涉及第二期路網之環保對策，依照現階段工程設計規劃進行調整。環境保護對策變更前後內容及說明，詳如表 4.2-6。

原環評書件第二期路網之監測計畫以淡海輕軌運輸系統(原淡水捷運延伸線工程)環境影響說明書環境影響差異分析報告(機廠配置及範圍、B06 站北移、B07 站至 B08 站間線性調整)」定稿本(106.07)內容為主。因應第二期路網部分路線調整至河岸，監測項目如噪音振動、交通、陸域動植物等，監測地點調整為與本次環差報告補充調查地點相同，有利於未來監測資料的累積與比對。施工前、施工期間及營運期間各階段監測計畫變更前後內容及說明，詳如表 4.2-7~表 4.2-9。

表 4.2-6 第二期路網環境保護對策變更前後對照表

變更項目	第二期路網 變更前環境保護對策 (原環評書件)	第二期路網 變更後環境保護對策 (本次環差分析報告)	變更理由
空氣品質	無。	1. 施工期間 (1) 施工期間，當臭氧濃度超過 125ppb 時，暫停施工機具之操作，待背景臭氧濃度回復 125ppb 以下時，再行操作。大型機具減少於中午 11 時~13 時之期間操作。 (2) 招標文件相關條款內將載明：施工期間，廠商應提供符合環保署公告自主管理標章之機具及車輛。進出工地柴油車輛應取得未逾有效期限之優級(或同等級)以上自主管理標章，固定進出工地 50% 以上之運土車輛，須符合 5 期排放標準。	(1) 配合本次變更評估結果，新增空品相關保護對策。 (2) 為降低大型柴油車輛對空污的影響，新增空品相關保護對策。
噪音振動	1. 規劃設計階段： (1) 路線通過中正路老街時，於軌道區考量設置適當之減振措施，以降低對鄰近民房影響。 2. 施工階段： (1) 針對表 7.1.4-6~表 7.1.4-8 所列影響程度等	1. 規劃設計階段： (1) 路線通過中正路老街之路段時(觀潮廣場銜接之中正路起至與文化路會合之路段區間)， <u>於軌道區設置高隔振軌道等適當之措施</u> ，以降低對鄰近民房影響。 2. 施工階段：	1. 針對減振措施，明訂適用軌道類型。 2. 明訂施工圍籬高度及各項施工機具採用之減輕措施(採用低噪音形式或隔吸音設施)。

變更項目	第二期路網 變更前環境保護對策 (原環評書件)	第二期路網 變更後環境保護對策 (本次環差分析報告)	變更理由
	為“中度影響以上且須提出減輕對策”以及低頻噪音超出管制標準之施工路段，於工區周界設置與地面密合之施工圍籬；若裝設施工圍籬後之影響程度依然為“中度影響以上且須提出減輕對策”，則進一步採用「低噪音型施工機具」。	(1) 針對施工路段，於工區周界設置與地面密合之施工圍籬，高 2.4 公尺；若裝設施工圍籬後之影響程度依然為“中度影響以上且須提出減輕對策”，則進一步採用以下 <u>減輕對策之機具組合</u> ： <ul style="list-style-type: none"> • <u>挖土機、傾卸卡車等機具採用低噪音型式。</u> • <u>混凝土泵浦車、混凝土震動機、灌漿機採用隔吸音設施。</u> 	
水質	無。	1.營運階段 (1) 本計畫端點站 V21 車站之廁所污水將統一收集後，將向新北市水利局申請排放許可，納入鄰近既有的污水管線中，進入下水道系統一併妥善處理。	配合本次變更，端點站 V21 車站設有廁所，污水將統一收集後納管處理。
景觀遊憩	無。	1.施工圍籬應配合鄰近環境色彩，使用綠圍籬或藍、綠、白等二次色色系美化彩繪，減輕民眾對施工場所不愉悅的視覺景觀。 2.施工道路之設置可配合鄰近環境色彩，並考量工地之整體景觀，減輕民眾對施工場所不愉悅的視覺景觀。 3.捷運結構體的材質、色彩與材質設計，應考量整體環境之特性，其外觀、高度及周邊景觀於完工營運後必須能融入當地周圍環境，以減輕量體之視覺壓力，使景觀影響最小為原則，提升對本地區環境的愉悅程度。 4.本地區為重要遊憩活動景點，重機設備進出工地應避開遊憩活動尖峰期及假日，以減輕施工活動所造成的視覺壓力。 5.製作工程告示牌，明列施工	配合本次變更，新增景觀維護相關保護對策。

變更項目	第二期路網 變更前環境保護對策 (原環評書件)	第二期路網 變更後環境保護對策 (本次環差分析報告)	變更理由
		<p>完成日期、道路圍籬拆除日期、施工道路位置，讓居民明瞭本工程對景觀環境影響的明確時程。</p> <p>6.完工後應於裸露地區盡速補植或修復，配合周圍環境之景緻，建議選擇優型樹種可塑造豐富的視覺景觀，以增加視覺的生動性與活潑性，並提供適當的休憩環境及景觀空間。</p> <p>7.輕軌捷運周邊戶外空間可結合公共藝術，營造地方風貌、文化意涵及自然景觀資源；街道家具設計能彰顯地方特色，並簡化道路設施設置，塑造景觀遊憩空間品質。</p> <p>8.移補植規劃：移植工程保活一年存活率應達85%以上，若有死亡，以1:1數量進行補植，補植樹種應選用當地適生之原生種喬木，施工廠商須依規定提擬樹木移植計畫書，並經主管機關(新北市政府)核定及媒合移植定植地點後，據以辦理相關移植工作。</p>	
文化	無。	施工作業前，先聘請建築相關專家學者針對緊鄰計畫路線兩側之2處具有文化資產價值潛力之建物(日式街屋及渡船頭燈桿)進行現況評估，若有結構不穩定之情況，需進行穩固或加強作業，再行施工。	根據本次變更補充調查，新增此項保護對策。

表 4.2-7 第二期路網施工前環境監測計畫變更前後對照表

監測項目	變更前			變更後			變更說明
	監測地點 第二階段 興建路線	監測時機及頻率	監測內容	監測地點 第二階段 興建路線	監測時機及頻率	監測內容	
空氣品質	<ul style="list-style-type: none"> ●海明威社區 ●淡水衛生所 	<ul style="list-style-type: none"> ●各階段路線施工前 1 次，每次連續 24 小時調查 (不含下雨天及雨後 4 小時內)。 	<ul style="list-style-type: none"> ●懸浮微粒 (TSP 及 PM₁₀)、SO₂、NO_x、CO、O₃、Pb。 ●風向、風速、溫度、溼度 	<ul style="list-style-type: none"> ●海明威社區 ●淡水衛生所 ●<u>真理大學</u> 	同環評書件內容	同環評書件內容	新增真理大學測站。
噪音振動	<ul style="list-style-type: none"> ●中山路 ●淡水老街 	<ul style="list-style-type: none"> ●各階段路線施工前進行假日及非假日各 1 次連續 24 小時調查。 	<ul style="list-style-type: none"> ●噪音：L_{eq}、L_{max}、L_{x(x=5,10,50,90,95)} ●振動：L_{veq}、L_{vmax}、L_{v(x=5,10,50,90,95)} ●氣候：風向、風速、溫度、溼度 	<ul style="list-style-type: none"> ●<u>淡水區公所舊址</u> ●<u>觀潮廣場</u> 	同環評書件內容	同環評書件內容	監測地點配合路線調整，以河岸路段為主，與本次環差補充調查地點相同，有利於未來監測資料的累積與比對。
交通	<ul style="list-style-type: none"> ●中山路-中正路 ●中山路-中山北路 ●中正路-新生街口 	<ul style="list-style-type: none"> ●各階段路線施工期間進行假日及非假日各 1 次調查，每次調查 16 小時。 	<ul style="list-style-type: none"> ●路口交通量。 ●路段服務水準。 	<ul style="list-style-type: none"> ●中山路-中正路 ●<u>中山路-文化路</u> ●<u>中正路-文化路</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ●各階段路線<u>施工前</u>進行假日及非假日各 1 次調查，每次調查 16 小時。 	同環評書件內容	監測地點配合路線調整，與本次環差調查地點相同，有利於未來監測資料的累積與比對；並調整監測時機為施工前。
	<ul style="list-style-type: none"> ●台 2 乙 	<ul style="list-style-type: none"> ●各階段路線施工期間進行假日及非假日各 1 次調查。 	<ul style="list-style-type: none"> ●旅行速率調查。 	<ul style="list-style-type: none"> ●同環評書件內容。 	<ul style="list-style-type: none"> ●各階段路線<u>施工前</u>進行假日及非假日各 1 次調查。 	同環評書件內容	調整監測時機為施工前。
陸域動植物	<ul style="list-style-type: none"> ●藍海線 B1~B6 沿線 	<ul style="list-style-type: none"> ●各階段路線施工前 1 次 	<ul style="list-style-type: none"> ●陸域動物：以鳥類為主。 ●陸域植物：以行道樹為主。 	<ul style="list-style-type: none"> ●藍海線 <u>V21~V26A</u> 沿線 	同環評書件內容	<ul style="list-style-type: none"> ●陸域動物：以鳥類為主。 ●陸域植物：以行道樹為主。 ●<u>紅外線相機調查</u> 	監測地點配合站名進行變更，並新增紅外線相機調查。
	無	無	無	<ul style="list-style-type: none"> ●計畫沿線之淡水河北岸灘地 	<ul style="list-style-type: none"> ●<u>施工前執行 2 季次(秋、冬季執行)</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ●<u>鳥類(含遷移性鳥類等)、哺乳類及兩棲爬蟲類</u> 	新增北岸灘地之調查，監測時機為秋冬季執行，以補足不同季節資現況資料。

註：1. 第二期路網變更前環境監測計畫，以淡海輕軌運輸系統(原淡水捷運延伸線工程)環境影響說明書環境影響差異分析報告(機廠配置及範圍、B06 站北移、B07 站至 B08 站間線性調整)」定稿本(106.07)內容為主。2. 表格中第二階段興建路線意即第二期路網(藍海線二期)。

表 4.2-8 第二期路網施工期間環境監測計畫變更前後對照表

監測項目	變更前			變更後			變更說明
	監測地點	監測時機及頻率	監測內容	監測地點	監測時機及頻率	監測內容	
	第二階段興建路線			第二階段興建路線			
空氣品質	<ul style="list-style-type: none"> ●海明威社區 ●淡水衛生所 	<ul style="list-style-type: none"> ●各階段路線施工期間每季 1 次，每次連續 24 小時測定(不含下雨天及雨後 4 小時內)。 	<ul style="list-style-type: none"> ●懸浮微粒(TSP、PM₁₀及PM_{2.5})、SO₂、NO_x、CO、O₃、Pb、風向、風速、溫度、溼度 	<ul style="list-style-type: none"> ●海明威社區 ●淡水衛生所 ●<u>真理大學</u> 	同環評書件內容	同環評書件內容	新增真理大學測站。
噪音振動	<ul style="list-style-type: none"> ●中山路 ●淡水老街 	<ul style="list-style-type: none"> ●各階段路線施工期間每季進行假日及非假日各 1 次調查，每次連續 24 小時測定。 ●低頻噪音之量測地點應選擇附近敏感點室內空間進行。 	<ul style="list-style-type: none"> ●噪音：L_{eq}、L_{max}、L_{x(x=5,10,50,90,95)} ●低頻噪音：L_{eq,LF}、L_{max,LF}、L_{x,LF(x=5,10,50,90,95)}、L_{日,LF}、L_{晚,LF}、L_{夜,LF} ●振動：L_{Veq}、L_{Vmax}、L_{Vx(x=5,10,50,90,95)} ●氣候：風向、風速、溫度、溼度 	<ul style="list-style-type: none"> ●<u>淡水區公所舊址</u> ●<u>觀潮廣場</u> 	同環評書件內容	同環評書件內容	監測地點配合路線調整，以河岸路段為主，與本次環差調查地點相同，有利於未來監測資料的累積與比對。
交通	<ul style="list-style-type: none"> ●中山路-中正路 ●中山路-中山北路 ●中正路-新生街口 	<ul style="list-style-type: none"> ●各階段路線施工期間每季進行假日及非假日各 1 次調查，每次調查 16 小時。 	<ul style="list-style-type: none"> ●路口交通量。 ●路段服務水準。 	<ul style="list-style-type: none"> ●中山路-中正路 ●<u>中山路-文化路</u> ●<u>中正路-文化路</u> 	同環評書件內容	同環評書件內容	監測地點配合路線調整，與本次環差調查地點相同，有利於未來監測資料的累積與比對
陸域動植物	●藍海線 B1~B6 沿線	<ul style="list-style-type: none"> ●各階段路線施工期間每季 1 次 	<ul style="list-style-type: none"> ●陸域動物：以鳥類為主。 ●陸域植物：以行道樹為主。 	<ul style="list-style-type: none"> ●藍海線 <u>V21~V26A</u> 沿線 	同環評書件內容	同環評書件內容	監測地點配合站名進行變更。
	無	無	無	<ul style="list-style-type: none"> ●計畫沿線之淡水河北岸灘地 	<ul style="list-style-type: none"> ●施工期間每季 1 次 	<ul style="list-style-type: none"> ●<u>鳥類(含遷移性鳥類等)</u>、<u>哺乳類</u>及<u>兩棲爬蟲類</u> 	新增北岸灘地之調查。
文化資產	●藍海線 B1~B6 沿線	<ul style="list-style-type: none"> ●進行整地開挖時 	<ul style="list-style-type: none"> ●考古專業人員現場監看。 	<ul style="list-style-type: none"> ●藍海線 <u>V21~V26A</u> 沿線 	同環評書件內容	同環評書件內容	監測地點配合站名進行變更。
樹木移植	無	無	無	<ul style="list-style-type: none"> ●樹木移植區(以移植計畫經主管機關核定之區域為主) 	<ul style="list-style-type: none"> ●施工期間移植之樹木移植後一年內 	<ul style="list-style-type: none"> ●移植樹木之存活率(移植後 1 年存活率達 85%) 	新增樹木移植存活率監測。

註：1. 第二期路網變更前環境監測計畫，以淡海輕軌運輸系統(原淡水捷運延伸線工程)環境影響說明書環境影響差異分析報告(機廠配置及範圍、B06 站北移、B07 站至 B08 站間線性調整)」定稿本(106.07)內容為主。2. 表格中第二階段興建路線意即第二期路網(藍海線二期)。

表 4.2-9 第二期路網營運期間環境監測計畫變更前後對照表

監測項目	變更前			變更後			變更說明
	監測地點	監測時機及頻率	監測內容	監測地點	監測時機及頻率	監測內容	
	第二階段興建路線			第二階段興建路線			
噪音 振動	<ul style="list-style-type: none"> ●中山路 ●淡水老街 	<ul style="list-style-type: none"> ●各階段路線通車後每季 1 年內進行假日及非假日各 1 次連續 24 小時測定。 	<ul style="list-style-type: none"> ●噪音：L_{eq}、L_{max}、$L_{x(x=5,10,50,90,95)}$ ●振動：$L_{V_{eq}}$、$L_{V_{max}}$、$L_{V_{x(x=5,10,50,90,95)}}$ ●氣候：風向、風速、溫度、溼度 	<ul style="list-style-type: none"> ●<u>淡水區公所舊址</u> ●<u>觀潮廣場</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ●各階段路線每季進行假日及非假日各 1 次連續 24 小時測定。 	同環評書 件內容	監測地點配合路線調整，以河岸路段為主，與本次環差調查地點相同，有利於未來監測資料的累積與比對。 依據本計畫審查結論，環境監測應持續辦理，故將監測頻率中“通車後 1 年內”等字眼刪除。
電磁波	<ul style="list-style-type: none"> ●同噪音振動敏感點 	<ul style="list-style-type: none"> ●各階段路線通車後 1 年內每季進行 1 次。 ●連續 24 小時測定。 	<ul style="list-style-type: none"> ●極低頻電場 ●極低頻磁場 ●射頻干擾 	<ul style="list-style-type: none"> ●<u>淡水區公所舊址</u> ●<u>觀潮廣場</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ●各階段路線每季進行 1 次。 ●連續 24 小時測定。 	同環評書 件內容	監測地點配合路線調整，以河岸路段為主。 依據本計畫審查結論，環境監測應持續辦理，故將監測頻率中“通車後 1 年內”等字眼刪除。
交通	<ul style="list-style-type: none"> ●中山路-中正路 ●中山路-中山北路 ●中正路-新生街口 	<ul style="list-style-type: none"> ●各階段路線通車 1 年內每季進行假日及非假日各 1 次調查，每次調查 16 小時。 	<ul style="list-style-type: none"> ●路口交通量。 ●路段服務水準。 	<ul style="list-style-type: none"> ●中山路-中正路 ●<u>中山路-文化路</u> ●<u>中正路-文化路</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ●各階段路線每季進行假日及非假日各 1 次調查，每次調查 16 小時。 	同環評書 件內容	監測地點配合路線調整，與本次環差調查地點相同，有利於未來監測資料的累積與比對。 依據本計畫審查結論，環境監測應持續辦理，故將監測頻率中“通車後 1 年內”等字眼刪除。
陸域動物 植物	<ul style="list-style-type: none"> ●藍海線 B1~B6 沿線 	<ul style="list-style-type: none"> ●各階段路線通車後 1 年內每季 1 次 	<ul style="list-style-type: none"> ●陸域動物：以鳥類為主。 ●陸域植物：以行道樹為主。 	<ul style="list-style-type: none"> ●藍海線 <u>V21~V26A</u> 沿線 	<ul style="list-style-type: none"> ●各階段路線每季 1 次 	同環評書 件內容	監測地點配合站名進行變更。 依據本計畫審查結論，環境監測應持續辦理，故將監測頻率中“通車後 1 年內”等字眼刪除。

註：1. 第二期路網變更前環境監測計畫，以淡海輕軌運輸系統(原淡水捷運延伸線工程)環境影響說明書環境影響差異分析報告(機廠配置及範圍、B06 站北移、B07 站至 B08 站間線性調整)」定稿本(106.07)內容為主。

2. 表格中第二階段興建路線意即第二期路網(藍海線二期)。

4.3 本次變更內容及變更前後對照

綜合前述各項變更前、後之工程內容及變更理由，摘述如表 4.3-1。後續環境影響差異分析(詳第六章)將針對相關區位之空氣品質、噪音振動、交通量、水質、生態、景觀及文化環境等項目進行影響差異評估。

表 4.3-1 第二期路網變更內容對照表

變更項目	第二期路網變更前計畫內容(原環評書件)	第二期路網變更後計畫內容(本次環差分析報告)	變更理由
第二期路網計畫路線及站名調整	1.計畫路線起於中山路(臺2乙線)與中正路(淡水老街)之分隔島並設車站於此，上下行軌由此分為「臺2乙段」及「淡水老街段」採單軌布設，平面於中正路與文化路交會後併為雙軌，並沿臺2乙線往西布設至漁人碼頭。 2.車站名稱為 B1、B2R、B2L、B3、B4 及 B5。	1.路線起於捷運淡水站後方廣場，沿金色水岸環河道路續行至觀潮廣場，彎入中正路銜接回原路線。 2.調整車站名稱為 V21、V22、V23、V24、V25 及新增 V26A。	1.因應地方民意陳情，改採行經河岸路線方案。 2.為避免搭乘旅客對於綠山線及藍海線一期兩套站名編碼系統造成混淆，故於輕軌系統通車營運後，統一計畫路線之車站編碼。本次配合現行站名，統一調整二期路網車站名稱。
新增 V26A 車站(可視為 V26 於中正路增設之月台面)	—	於中正路二段與中正路二段 51 巷路口附近增設 V26A 車站，採側式月台方式佈設，並搭配一組單一橫渡線，正常營運下雙向列車透過側式月台服務旅客，如遇降級運轉時則透過單一橫渡線提供 V21-V26A 之區間服務。	二期路網完工後將與一期路網相互串連，以下就旅客需求、營運規劃、交通時制衝擊、動線衝突說明變更需求： (1)旅客需求:在旅遊需求上，由 V21 淡水站方向到漁人碼頭站之旅客約 75%為出站前往漁人碼頭周邊；約 25%為搭乘輕軌續行沙崙方向。另外漁人碼頭北側社區居民亦有往返淡水捷運站轉乘之通勤需求。 (2)營運規劃:為提供漁人碼頭北側社區往返淡水站通勤之需求，同時將服務延伸至崁頂站鄰近新社區，故二期路網營運模式為 V21-V26A-V11，以提供淡水老

變更項目	第二期路網變更前計畫內容 (原環評書件)	第二期路網變更後計畫內容 (本次環差分析報告)	變更理由
			<p>街至新市鎮之直通運轉服務，遂規劃於中正路上增設 V26A 月台，增加調度彈性，亦可增加路網多元及便利性。</p> <p>(3)交通時制衝擊:交通衝擊上，輕軌路線需要穿越中正路二段與 51 巷路口，且由於其路線為往西左轉彎進入現 V26 車站區域，無法與大部分方向車流共用時相(僅可與中正路二段往西直行車流共用時相，效率不佳)。</p> <p>二期路網尖峰班距為 5 分鐘，若二期路網共用 V26 站，則每小時雙向會有 24 列車往返行經中正路二段與 51 巷路口，若未來八里延伸線加入，將更增加至每小時雙向 48 列車行經(初步以列車轉彎通過路口需要 50 秒行駛時間計算)，則每小時將佔用路口 40 分鐘，會造成嚴重之交通衝擊，淡江大橋通車後不利於上下橋車輛行駛。</p> <p>(4)動線衝突:考量中正路二段 51 巷口為淡江大橋完工後大型車輛上下出入之主要動線，為降低漁人碼頭北側社區居民通勤時須穿越中正路二段 51 巷路口前往 V26 車站，遂規劃 V26A 車站於中正路二段，避免社區居民的移動風險。</p> <p>綜上說明，淡海輕軌二期車站規劃設置於中正路二段上之 V26A (可視為 V26 於中正路之月台)以減少中正路二段與 51 巷路口之輕軌通過時比，不但可以大幅改善交通衝擊，避免該路口道路服務水準下降，確保上下淡江大橋車流順利通行，亦無彎繞增加乘車時間的情形，為共創多贏之規劃方式。</p>

變更項目	第二期路網變更前計畫內容(原環評書件)	第二期路網變更後計畫內容(本次環差分析報告)	變更理由
土方量及餘土收容單位調整	<p>1.根據本計畫 105 年核備之第 1 次環差報告(土石方數量、運輸路線變更)，土石方數量為：挖方 24.7 萬 m³(自然方)；填方 8.9 萬 m³(自然方)；餘土 15.7 萬 m³(自然方)，鬆方為 20.5 萬 m³。</p> <p>2.剩餘土石方送往「台北商港物流倉儲區填海造地計畫造地工程」填方區。運輸路線主要由淡海輕軌藍海線工地→台 2 線→關渡大橋→台 15 線→八里大道→商港三路→商港九路→臺北商港。</p>	<p>1.變更土石方總數為：挖方 292,236 m³(自然方)；填方 72,186 m³(自然方)；餘土 227,530 m³(自然方)，鬆方為 295,788 m³。</p> <p>2.餘土新增 9.15 萬 m³(鬆方)，除維持環評書件之規劃送往「台北商港物流倉儲區填海造地計畫造地工程」填方區，本次新增五股區、北投區之合格土資場，運輸動線由二期路網工區沿台 2 乙行經至關渡大橋時延伸至北投及五股土資場</p>	<p>1.由於計畫路線及站體配置變更，(1)新增 V26A 車站，站區加寬(2)於 V25 車站前增設袋式儲車軌，軌道區加寬(3)V21 車站為 2 座島式月台，5 個軌道之站體，車站加寬加長(4)由淡水老街區移至河岸段，因河岸段地層多為回填土，基礎需加深，故增加基礎開挖深度及寬度，經基本設計階段重新估算，土方數量增加，需辦理數量修正。</p> <p>2.為增加未來施工期間土方運輸之彈性，亦避免出土期程無法與台北港填地時程相互配合，再新增餘土收容單位。</p>
調整第二期路網環境保護對策及環境監測計畫	<p>環境保護對策： 原環評書件涉及第二期路網之定稿內容，相關資料請參考表 4.2-5 內容。</p> <p>環境監測計畫： 原環評書件涉及第二期路網之定稿內容，相關資料請參考表 4.2-6~表 4.2-8 內容。</p>	<p>環境保護對策依照現行工程設計規劃進行調整，相關內容請參考 4.2 節。</p> <p>環境監測項目如噪音振動、交通、陸域動植物等，監測地點調整為與本次環差報告補充調查地點相同，有利於監測資料的累積與比對。並新增北岸灘地施工前秋冬季及施工期間生態調查、樹木移植等監測項目。</p>	<p>配合第二期路網(藍海線二期)計畫路線調整及考量現階段工程設計規劃，全面檢視原環評書件之環境保護對策及環境監測計畫內容，進行調整。</p>

資料來源：1. 淡水捷運延伸線工程環境影響說明書定稿本，102年9月。

- 淡海輕軌運輸系統(原淡水捷運延伸線工程)環境影響說明書環境影響差異分析報告(土石方數量、運輸路線變更)，定稿本，106年2月。
- 淡海輕軌運輸系統(原淡水捷運延伸線工程)環境影響說明書環境影響差異分析報告(機場配置及範圍、B06站北移、B07站至B08站間線型調整)，定稿本，106年8月。
- 本計畫整理。