

## 第十章 環境影響評估

### 10.1 環境現況

#### 10.1.1 氣象

本計畫區位於台北都會區西南隅，最近之氣象測站為中央氣象局台北測站，茲收集該測站自民國 70 年～民國 99 年共計 30 年的氣象資料，分別就各氣象因子說明如後。

##### 一、氣溫

歷年四季之平均氣溫變化不大，介於 16.1℃～29.6℃之間，年平均氣溫約為 23.0℃。從 5 月底至 9 月，氣溫較為炎熱潮濕，溫度約為攝氏 25.2℃～29.6℃；12 月至 2、3 月，氣候較冷，溫度約為攝氏 16.1℃～18.5℃。

##### 二、降水量

本地區降雨量非常豐富，月降雨量主要集中於夏季及秋初(6～9 月)期間，主要係受颱風侵襲帶來之豪大雨所影響，歷年平均之年降水量約 2,405.1 毫米。

##### 三、日照時數

本地區平均年日照時數為 1405.2 小時，月平均日照時數以 8 月份之 188.9 小時最高，而以 2 月份之 71.3 小時最低。

##### 四、風速

本地區年平均風速為 2.7m/s，其中以 10 月份風速最大，為 3.4 m/s，而以 6、7 月份風速最小，為 2.2m/s。

##### 五、颱風

依中央氣象局統計 70 年～民國 99 年間所發生之颱風記錄，平均每年約有 1.33 次颱風會影響本計畫區。

## 10.1.2 空氣品質

依據行政院環保署 99 年 12 月 25 日公告之「直轄市、縣(市)各級空氣污染防制區」內容顯示，新北市除臭氧(O<sub>3</sub>)屬第三級防制區外，其餘項目及桃園縣均屬二級防制區。

為進一步瞭解計畫區空氣品質現況，本計畫於計畫道路沿線選取頂埔社區、台北大學特定區、三峽圓環、鶯歌三號公園及鳳鳴等 5 處地點進行空氣品質調查作業，調查結果彙整於表 10-1-1。

## 10.1.3 噪音與振動

### 一、噪音

依據臺北縣民國 91 年 12 月 9 日北府環二字第 0910083314 號及桃園縣民國 93 年 4 月 30 日府環空字第 0930549776 號最新噪音管制區公告資料，計畫路線所經過地區現況大多為道路邊地區或工業區，均為第三類或第四類管制區，而機廠位於大漢溪旁，亦屬第三類管制區。

為瞭解計畫區鄰近環境敏感點之噪音現況，選定頂埔科技產業園區、介壽路三段(龍田大地)、介壽路一段(文化醫院)、三樹路(教育研究院)、復興路(恩主公醫院)、文化路(陶瓷博物館)、中山路(鶯歌消防局)、鶯歌三號公園、尖山國中及鳳鳴國中等 10 處敏感點，於民國 93 年 5 月及 6 月間，進行二次連續 24 小時(0:00 時~24:00)之噪音量調查。並彙整實地調查結果如表 10-1-2，茲就各測站說明如下：

#### (一) 頂埔科技產業園區

位於計畫路線左側中央路四段旁，屬緊臨 8 公尺以上之道路邊地區第三類噪音管制區，各時段均能音量大致介於 65.7~72.2dB(A) 之間，各時段皆符合環境音量標準。

表10-1-1 本計畫空氣品質環境補充調查資料彙整表 (1/2)

項目 \ 監測站、日期		頂埔地區			台北大學特定區			三峽圓環			空氣品質標準
		93.05	93.06	93.07	93.05	93.06	93.07	93.05	93.06	93.07	
總懸浮微粒 ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	24小時值	104	123	101	90.9	117.0	95.9	110	109	93	250
PM <sub>10</sub> ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	日平均值	72	88	50	44	77	46	74	63	42	125
二氧化硫 (ppb)	日平均值	11.0	10.4	8.3	6.8	6.9	9.8	8.4	6.7	6.7	100
	最高小時平均值	28.3	26.8	14.1	10.4	17.2	25.1	18.9	12.7	12.7	250
二氧化氮 (ppb)	小時平均值	47.1	43.8	26.4	25.4	31.5	30.4	49.4	31.5	32.9	250
一氧化碳 (ppm)	最大八小時	0.9	0.8	1.2	0.7	1.0	1.1	0.9	0.8	0.7	9
	最高小時平均值	1.4	1.0	1.3	0.9	1.1	1.3	1.1	1.1	1.1	35
臭氧 (ppb)	最大八小時	45.4	60.6*	12.1	23.6	40.7	18.3	58.1	58.8	19.4	60
	最高小時平均值	62.9	78.4	18.6	39.4	61.4	39.6	95.8	68.1	67.6	120
鉛 ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	24小時值	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	-
落塵量 (公克/ $\text{m}^2$ /月)	--	1.31	1.57	2.99	4.65	1.81	3.95	2.28	1.28	1.1	-

備註：1.空氣品質標準摘要自民國 88 年 7 月 21 日(88)環署空字第 0046665 號發布之「空氣品質標準」；“\*”表超過空氣品質標準。。

2.監測日期年度皆為 93 年。落塵量各測站監測日期皆相同，三次分別為：5/12~6/12，6/19~7/20，7/16~8/13。

3.鉛測值偵測極限為  $0.13 \mu\text{g}/\text{m}^3$ 。

表10-1-1 本計畫空氣品質環境補充調查資料彙整表 (2/2)

監測站、日期 項目		鶯歌三號公園			鳳鳴			空氣 品質 標準
		93.05	93.06	93.07	93.05	93.06	93.07	
總懸浮微粒 ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	24小時值	117	159	106	173	157	155	250
PM10 ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	日平均值	81	93	61	117	94	102	125
二氧化硫 (ppb)	日平均值	7.8	6.7	9.1	28.7	13.2	10.9	100
	最高小時平均 值	16.3	12.5	14.2	93.9	31.0	20.4	250
二氧化氮 (ppb)	小時平均值	56.7	33.8	29.6	56.4	28.3	27.4	250
一氧化碳 (ppm)	最大八小時	1.2	1.1	1.0	1.2	0.8	0.9	9
	最高小時平均 值	1.9	1.2	1.4	1.4	1.0	1.2	35
臭氧 (ppb)	最大八小時	68.0 *	32.8	46.6	53.0	48.9	50.8	60
	最高小時平均 值	94.4	47.9	81.1	64.1	56.4	64.7	120
鉛 ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	24小時值	ND	ND	ND	ND	ND	ND	-
落塵量 (公克/ $\text{m}^2$ /月)	--	2.26	1.04	1.16	6.68	1.52	4.97	-

備註：1.空氣品質標準摘要自民國 88 年 7 月 21 日(88)環署空字第 0046665 號發布之「空氣品質標準」；“\*”表超過空氣品質標準。

2.鉛測值偵測極限為  $0.13 \mu\text{g}/\text{m}^3$ 。

3.監測日期年度皆為 93 年。

4.落塵量各測站監測日期皆相同，三次分別為：5/12~6/12，6/19~7/20，7/16~8/13。

## (二) 介壽路三段 (龍田大地)

位於計畫路線左側介壽路三段旁龍田社區，屬一般地區第三類噪音管制區，各時段均能音量大致介於55.9~61.0dB(A)之間，除夜間時段超出環境音量標準0.7~0.9 dB(A)外，其餘時段皆符合環境音量標準。

## (三) 介壽路一段 (文化醫院)

位於介壽路一段旁文化醫院，屬緊臨8公尺以上之道路邊地區第三類噪音管制區，各時段均能音量大致介於70.1~76.4dB(A)之

間，除早及日間時段超過環境音量標準值0.4~0.8 dB(A)外，其餘時段皆符合環境音量標準。

(四) 三樹路 (教育研究院)

位於計畫路線左側三樹路邊，屬一般地區第三類噪音管制區，各時段均能音量大致介於55.6~63.2dB(A)之間，除晚及夜間時段超過環境音量標準值0.6~1.8 dB(A)外，其餘時段皆符合環境音量標準。

(五) 復興路 (恩主公醫院)

位於復興路路邊恩主公醫院，屬緊臨8公尺以上之道路邊地區第三類噪音管制區，各時段均能音量大致介於69.3~78.4dB(A)之間，除日間時段超過環境音量標準值0.4~2.4dB(A)外，其餘時段皆符合環境音量標準。

(六) 文化路 (陶瓷博物館)

位於文化路上，為緊臨8公尺以上之道路邊地區第三類噪音管制區，各時段均能音量大致介於67.8~75.2dB(A)之間，各時段皆符合環境音量標準。

(七) 中山路 (鶯歌消防局)

位於中山路上，為緊臨8公尺以上之道路邊地區第三類噪音管制區，各時段均能音量大致介於65.8~74.2dB(A)之間，各時段皆符合環境音量標準。

(八) 鶯歌三號公園

位於計畫路線左側，鄰近鶯歌區陶瓷老街，為一般地區第三類噪音管制區，各時段均能音量大致介於52.5~66.8dB(A)之間，除日間均能音量符合環境音量標準外，其餘各時段均不符合環境音量標準，超過環境音量標準值1.7~6.8dB(A)。

(九) 尖山國中

為一般地區第三類噪音管制區，各時段均能音量大致介於45.7~52.7dB(A)之間，各時段皆符合環境音量標準。

(十) 鳳鳴國中

位於路線右側，為一般地區第三類噪音管制區，各時段均能音量大致介於55.6~67.1dB(A)之間，除日間及夜間時段分別超過環境音量標準值2.1 dB(A)及1.4 dB(A)外，其餘時段皆符合環境音量標準。

綜上所述，本計畫沿線測站由於道路交通流量大，造成部分時段之監測值略為超出環境音量標準值0.4~6.8dB(A)。

表10-1-2 本計畫背景噪音補充調查結果

調查地點	調查時間	L <sub>早</sub>		L <sub>日</sub>		L <sub>晚</sub>		L <sub>夜</sub>	
		監測值	標準值	監測值	標準值	監測值	標準值	監測值	標準值
頂埔科技產業園區	93.5	68.5	75	72.2	76	67.9	75	65.7	73
	93.6	69.5		70.4		69.2		65.9	
介壽路三段 (龍田大地)	93.5	59.4	60	60.3	65	58.1	60	55.9*	55
	93.6	59.9		61.0		58.3		55.7*	
介壽路一段 (文化醫院)	93.5	75.8*	75	76.4*	76	74.9	75	70.5	73
	93.6	74.1		75.8		72.4		70.1	
三樹路 (教育研究院)	93.5	57.8	60	63.2	65	61.8*	60	55.6*	55
	93.6	---		---		---		---	
復興路 (恩主公醫院)	93.5	72.6	75	78.4*	76	73.5	75	69.3	73
	93.6	74.8		76.4*		72.9		70.3	
文化路 (陶瓷博物館)	93.5	71.7	75	75.2	76	71.6	75	67.8	73
	93.6	71.1		73.7		71.1		68.4	
中山路 (鶯歌消防局)	93.5	71.0	75	73.3	76	71.3	75	65.8	73
	93.6	70.4		74.2		70.7		66.6	
鶯歌三號公園	93.5	60.0	60	62.2	65	61.7*	60	52.5	55
	93.6	62.4*		63.1		66.8*		59.8*	
尖山國中	93.5	51.0	60	52.7	65	48.9	60	45.7	55
	93.6	49.7		51.4		48.9		46.6	
鳳鳴國中	93.5	60.0	60	67.1*	65	58.9	60	56.4*	55
	93.6	59.0		64.0		59.4		55.6*	

註：“\*”表背景音量大於該時段環境音量標準值，單位 dB(A)

二、振動

計畫鄰近區域環境振動現況調查係依 JIS-Z8735 及 ISO-2631 方法進行監測調查工作，測站位置及監測日期與前述噪音調查同步進行。調查結果如表 10-1-3 所示，顯示 10 處測站之振動測值均低於日本振動規制基準值，可知本計畫鄰近區域之背景振動現況良好。

表10-1-3 本計畫背景振動補充調查結果

單位：dB

測點	監測日期	日間LV10		夜間LV10		管制類別
		測值	法規值	測值	法規值	
頂埔科技 產業園區	93.05	38.9	70	36.0	65	第二種區域
	93.06	38.9		36.2		
介壽路三段 (龍田大地)	93.05	33.8	70	32.0	65	第二種區域
	93.06	43.4		38.3		
介壽路一段 (文化醫院)	93.05	41.5	70	39.0	65	第二種區域
	93.06	40.6		38.9		
三樹路 (教育研究院)	93.05	34.4	70	31.7	65	第二種區域
復興路 (恩主公醫院)	93.05	34.2	70	33.0	65	第二種區域
	93.06	33.8		31.1		
文化路 (陶瓷博物館)	93.05	42.7	70	41.3	65	第二種區域
	93.06	38.7		40.1		
中山路 (鶯歌消防局)	93.05	57.0	70	50.7	65	第二種區域
	93.06	54.7		47.9		
鶯歌三號公園	93.05	32.1	70	34.1	65	第二種區域
	93.06	30.6		33.2		
尖山國中	93.05	32.3	70	39.1	65	第二種區域
	93.06	30.0		30.0		
鳳鳴國中	93.05	32.7	70	39.3	65	第二種區域
	93.06	32.8		30.3		

註：“\*”表超過管制標準。

## 10.1.4 水文

### 一、地面水水文

與本計畫路線關係最為密切之地表水體分別為三峽河、橫溪、大漢溪及兔子坑溪，依據經濟部水利署水文水資源資料供應管理系統網站統計資料整理如下：

三峽河之三峽橋測站在民國 91 年之年逕流量為 1,098.06 立方公尺/秒，全年平均流量為 3.01 立方公尺/秒，而依據其民國 46-91 年統計結果，每年 8 月至 11 月的流量較大。此外，該河段在民國 91 年之日平均輸砂量約達 822.5 公噸/日。

橫溪之橫溪橋測站在民國 89 年之年逕流量為 1,788.77 立方公尺/秒，全年平均流量為 4.89 立方公尺/秒，而依據其民國 47-91 年統計結果，每年 6 月至 10 月的流量較大。此外，該河段在民國 91 年之日平均輸砂量約為 96.7 公噸重/日。

大漢溪之三鶯大橋測站在民國 89 年之年逕流量達 16,128.45 立方公尺/秒，全年平均流量為 44.07 立方公尺/秒，而依據其民國 59-91 年統計結果，每年亦於 8 月至 11 月的流量較大。此外，該河段在民國 91 年之日平均輸砂量約為 604.7 公噸重/日。

本計畫亦分別於 93 年 5 月、6 月及 7 月針對各相關水體進行三次水文水質調查作業，調查結果詳列於表 10-1-4。

表10-1-4 水體水文調查結果

測站 項目	三峽河 田尾段			橫溪 溪北段			大漢溪 南靖厝段			兔子坑溪		
	93.05	93.06	93.07	93.05	93.06	93.07	93.05	93.06	93.07	93.05	93.06	93.07
河道水面 寬(m)	7.0	7.8	13.5	16	15.8	16	4.2	3.8	8.4	9.7	9.2	9.6
河道中央 水深(m)	1.32	1.14	0.49	0.31	0.31	0.30	0.27	0.34	0.90	0.11	0.21	0.22
平均流速 (m/s)	1.06	0.75	0.38	0.22	0.20	0.18	0.22	0.22	0.24	0.22	0.19	0.21
流量(m <sup>3</sup> /s)	7.82	4.72	2.14	0.72	0.75	0.71	0.32	0.40	2.20	0.42	0.39	0.50

資料來源：本計畫現場調查

## 二、地下水水文

本計畫為高架輕軌系統，因此對地下水體影響輕微。計畫路線所在之新北市土城區、三峽區、鶯歌區及桃園縣八德市皆非屬地下水管制區，且因自來水供水系統已相當普及，目前使用地下水的情形並不多見。依據相關調查資料，頂埔地區之地下水位約位於地表以下 12.4~15.9 公



尺；另依據內政部營建署三峽地區及新北市政府鶯歌地區污水下水道設計監造計畫地質鑽探及試驗工作報告書資料顯示，三峽地區地下水位約在地表下 3.7 公尺~5.2 公尺；鶯歌地區則為地表下 2.3 公尺~13.2 公尺。

### 10.1.5 水質

#### 一、地面水水質

大漢溪為台灣地區主要河川淡水河的重要支流，依據行政院衛生署 75 年 2 月 26 日公告之淡水河系水區水體分類及水質標準，大漢溪自石門水庫到板新給水廠河段公告為乙類地面水體；自板新給水廠到浮州橋河段則為丙類地面水體。而三峽河、橫溪及兔子坑溪目前則尚未公告水體之分類。本計畫路線行經大漢溪板新給水廠水源保護區內，惟並未位於飲用水水源水質保護區或距取水口一定距離內。

本計畫分別於民國 93 年 5 月、6 月及 7 月針對與本計畫相關之三峽河、橫溪、大漢溪及兔子坑溪進行三次相關水體水質採樣調查。其中三峽河田尾段溶氧量及懸浮固體物無法符合丁類河川水體水質標準；兔子坑溪之溶氧量亦無法符合丁類河川水體水質標準；而橫溪溪北段測值則均可符合丁類河川水體水質標準。此外，大漢溪南靖厝段河段已公告為丙類河川，惟其 pH 值、大腸桿菌、懸浮固體及生化需氧量等項目皆無法符合丙類河川水體水質標準。若以 DO、BOD、SS 及 NH<sub>3</sub> 四項污染指標判定，三峽河田尾段及兔子坑溪已達嚴重污染程度；橫溪溪北段則屬未（稍）受污染；而在大漢溪南靖厝段水質則為中度污染。

#### 二、地下水水質

本計畫於計畫路線附近地區選取五處地點，分別進行二次地下水質檢測作業，測站位置包括頂埔地區、橫溪地區、三峽地區、鶯歌地區及鳳鳴地區。依據檢測分析結果顯示，計畫沿線地下水除氨氮及錳之測值超過第二類地下水污染監測基準外，其餘項目均可符合。

### 10.1.6 廢棄物

目前新北市每日清運之垃圾，其中 3,106 公噸重以焚化爐處理，僅

432 公噸重以掩埋處理。其中離本計畫區較近之樹林焚化廠，設計焚化處理量為每日 1,350 公噸重，焚化廠操作處理率約 87.87%，尚有餘裕可收受處理本計畫產生垃圾量。

本計畫產生的廢棄物多為一般生活垃圾，數量亦相當有限，新北市合格之清除處理機構均具備清除處理的能力。

### 10.1.7 日照陰影

建築物對於日照光線的遮蔽影響程度，主要決定於建物的密集性、高度、街道寬度以及所在地區之緯度。目前本計畫將全線以高架進行興建，沿線於高架段軌道及車站可能造成有日照遮蔽影響，依路線走向方位初步推斷，在三峽之橫溪站跨三峽河經台北大學至復興路恩主公醫院站間之北側建築物，較可能受到影響，其餘路線則因路線多為南北向，或為東北、西南走向，故影響較小。

### 10.1.8 電波干擾

本計畫針對頂埔科技產業園區、恩主公醫院及鶯歌老街尖山埔路停車場等三處，進行背景電力頻率磁場調查工作，本項調查係以磁通密度記錄器進行量測，量測方式係依 ANSI/IEEE Std.644-1994 規範進行，量測結果如表 8-1-8-1 所示。茲將調查結果分析說明如下：

#### 一、頂埔科技產業園區

本調查地點鄰近頂埔科技產業園區邊之中央路四段附近，量測結果介於 0.2~15 毫高斯，可發現沿中央路四段道路邊地區量測結果較高，而垂直中央路四段調查之路徑三，由於目前科技產業園區尚未進行實質開發，故越往產業園區內方向前進，量測數值越低，離道路邊 25 公尺處僅約為 0.2 毫高斯。

#### 二、恩主公醫院

本調查地點位於恩主公醫院前之復興路附近，量測結果介於 0.6~13 毫高斯，鄰近台北大學側由於尚未進行實質開發，故量測數值較低（介於 0.6~2.9 毫高斯），明顯低於恩主公醫院側量測結果（介於 5~13 毫

高斯)。

### 三、鶯歌老街尖山埔路停車場

本調查地點鄰近鶯歌老街尖山埔停車場，附近有台鐵縱貫鐵路經過，量測結果小於 50 毫高斯，可發現由於鄰近有鐵路架空線，同時常有列車通過，故本測站量測結果較其他二處測點為高，而往國慶街遠離鐵路附近則測值逐漸降低現象。

表10-1-5 本計畫電力頻率磁場背景量測結果

單位：毫高斯 (mGauss)

測點位置	測試路徑	測試位置	最高值	最低值	平均值
頂埔科技產業園區	路徑一	沿中央路四段路中央	15	1	8
	路徑二	沿中央路四段路邊	9	4	6.5
	路徑三	垂直中央路四段	5.8	0.2(註1)	—
恩主公醫院	路徑一	沿復興路台北大學側	2.9	0.6	1.5
	路徑二	沿復興路醫院側	13	5	8
鶯歌老街尖山埔路 停車場	路徑一	沿尖山埔路	13	3	8
	路徑二	沿尖山埔路	50	2	11

註：1.離路邊 25 m 處量測結果。

2.本計畫調查整理結果。

## 10.1.9 生態環境

### 一、陸域植物

本計畫陸域植物調查係依據行政院環保署「植物生態評估技術規範」進行，依民國 93 年 4 月與 7 月二次實地調查結果。計畫路線附近並未發現稀特有植物及具特殊價值之植物種類。植被自然度的分布多為無植被地區的 0 級至人工植栽的 1 級植被帶，僅在穿越大漢溪的兩側有部份草地及次生林，其自然度為 3，顯示愈近市區，植被的自然度愈低，計畫沿線並未見到等級 4 或 5 的原始草地及天然林地的分布。

### 二、陸域動物

本計畫於民國 93 年 4 月及 7 月於計畫沿線附近進行二次實地調查，依據調查結果，計於調查區內調查到 39 科 79 種陸域動物。其中包括 3 種保育類物種，分別是大冠鶯、貢德氏蛙與虎皮蛙 3 種屬於珍貴稀有保

育類野生動物。

### 三、水域生態

依民國 93 年 5 月及 7 月於計畫沿線附近河川或溪流進行採樣，綜合調查結果，並依據台灣河川污染生物指標及水質等級評估之研究報告來評估浮游動物、浮游植物及水生昆蟲之生物指標等級。推測五個測站中除橫溪橋測站目前大致屬  $\beta$  - 中腐水性至  $\alpha$  - 中腐水性水質外，其他測站應皆處於  $\alpha$  - 中腐水性水質至嚴重污染之狀況。

## 10.1.10 景觀美質及遊憩環境

### 一、景觀美質

計畫區視覺景觀品質，因地形變化、土地使用特色與可視性高低而異，就基地景觀現況及特性來看，景觀性質之差異可概分為下列七個景觀同質區，計畫各景觀同質區的特性說明如下：

#### (一) 土城景觀同質區

本區域開發較早，是以生活機能為主的衛星市鎮，其地形較為平坦，街道狹窄且多為住商公寓密集建築，建築景觀較為雜亂突兀。

#### (二) 三峽景觀同質區

三峽地區為歷史較久遠之城鎮，具有豐富的人文景觀，近年來因為都市建設迅速發展，如北二高、台北大學等興建，地區道路容量卻成長有限，交通較為擁擠。

#### (三) 鶯歌景觀同質區

本區位於大漢溪北側，屬早期沿溪流發展之聚落，以陶瓷業為主，政府已積極將本地區規劃為一陶瓷觀光景點，但由於道路及建築物過於密集，呈現街道空間窘迫及交通繁忙的景觀。

#### (四) 南天母丘陵地景觀同質區

位於土城及三峽南側之山坡丘陵地，植被較豐富，由於地層皺摺及斷層線較多，稜線交錯明顯，形成許多優美的地貌景觀。

### (五) 大漢溪谷地景觀同質區

大漢溪流域為一河谷沖積平原，地勢較為平緩，過去大部分土地利用以農田為主，河川兩側植被自然豐富，但近幾年來因住宅、廠房、倉儲等人為建築不斷增加，農業逐漸減少，破壞原有自然環境。

### (六) 鶯歌丘陵地景觀同質區

鶯歌區之北側主要為丘陵地形，較少人為破壞，目前尚保留原山林景觀，植被較為豐富。

### (七) 桃園台地景觀同質區

八德市主要為丘陵地形，近幾年來因北二高開通，住宅、廠房等人為建築不斷增加，農業逐漸減少。

## 二、遊憩資源

經調查本計畫路線鄰近及具代表性遊憩據點現況，其中距本計畫路線 60 分鐘車程範圍內，重要或可能受本計畫影響遊憩據點，分別說明如下：

### (一) 三峽老街

三峽老街是三峽區的發源地，興建年代約在日治大正五、六年間，至今已有八十多年歷史，為台灣城鎮都市化過程中最珍貴的歷史文化資產。

### (二) 三峽祖師廟

清水岩祖師廟有「東方藝術殿堂」的美譽，創建於清乾隆32年，從民國36年開始以傳統施工方式整建廟宇，其價值之珍貴表現於石柱、木雕、壁雕、石雕及彩繪等藝術精華，是閩南傳統藝術代表之一。

### (三) 鶯歌陶瓷老街

鶯歌陶瓷工藝至今有200年的歷史，素有「台灣陶都」之稱。陶

瓷老街從日據時代開始，因多家陶瓷廠林立而贏得陶瓷街美譽，近年來新北市政府將老街規劃成以觀光為主的「陶瓷老街」形象商圈，以吸引更多人潮佇足玩賞。

#### （四）陶瓷博物館

陶瓷博物館為近年完成之現代前衛造型之建築，主要展示台灣陶瓷之蒐集保存、典藏及推廣等，並具有教育與遊憩等多元性功能，展現地方特色。

#### （五）新北市客家文化園區

於94年開館，主要以客家特有之生活經驗為展示項目，藉以保存及推廣客家文化，期在凝聚客家意識，發揚客家精神，進而將客家優良精神及特色推廣至全世界。

### 10.1.11 文化環境

依據文獻資料，計畫路線附近 2 公里範圍內已知有史前遺址 8 處，分別為土地公山、石壁寮、打鐵坑山、虎子山、媽祖田山、柴埔山、鵠尾山及上帝公山等遺址，8 處遺址中有 5 處遺址因距離路線較遠，不在影響範圍內，而鵠尾山及上帝公山遺址距本計畫路線約 500 公尺，媽祖田山遺址則位於計畫路線旁 100 公尺內，遺址有北二高公路經過，可能已遭嚴重破壞，遺址保留遺物的可能性則很低。另依相關文獻，本計畫路線兩旁 500 公尺及機廠基地周圍 500 公尺範圍內無已記載史前時代、歷史時代之定等古蹟。歷史建築則有三峽老街及三峽祖師廟，其中三峽老街舊名「三角湧街」，為清代三峽重要商業街道，日據時代經過市街改正，成為整齊之現代化街道。商店建築風格和風、西風兼具，巴洛克式建築、仿柯林斯式圓柱、多立克式圓柱，充滿繁複華麗裝飾，距本計畫路線約 500 公尺。而三峽清水祖師廟，距本計畫路線約 500 公尺，始建於清乾隆 32 年（1767 年），為臺灣當代廟宇藝術之最。

## 10.2 環境影響分析

### 10.2.1 物化環境

## 一、地形與地質

### (一) 地形

鶯歌地區路段行經地形起伏較大之台地地形，在中山路往鳳鳴路路段為採新闢路線，屬坡度較陡路段，惟仍採高架形式構築，對地形之影響僅限於橋墩基礎開挖部分，未來將依地質調查結果與水土保持技術規範之規定，設計適當之擋土、截排水、滯洪沉砂及植生綠化等設施；跨越河川路段將依河道行水特性與水利相關規定進行規劃設計。

### (二) 地質

計畫路線位處台灣地質分區中之西部麓山帶地質區，附近山區出露地層以新第三紀中新世沈積岩層為主，主要由不同層厚之砂岩與頁岩組成，局部夾含凝灰岩。分析本計畫可能面臨之地質問題如下：

#### 1. 建物保護問題

本計畫雖絕大部分路段均規劃於既有道路上方高架通過，但三峽及鶯歌區道路面積縮減，兩側均係民房，無論高架橋或車站之基礎施工時，必須注意民房之建物保護工作，避免施工不慎或振動造成鄰損。

#### 2. 卵礫石層於邊坡之穩定問題

本計畫於通過三峽河、大漢溪等河岸佈設之施工或營運階段，無論高架橋橋墩、橋台基礎或高架車站基礎，均可能因開挖施工破壞河岸邊坡之穩定。為避免此類影響，未來細部設計時將依地質條件慎選工法及基礎位置，同時將注意土木工程完工後之邊坡植被排水等問題。

#### 3. 順向坡之穩定問題

本計畫之中段由國華路左轉鶯桃路時，地形高低差異較大，其中

於中山路之交叉路口附近可能通過順向邊坡坡趾，路線佈置應避開順向邊坡以避免影響順向邊坡之安定。若無法避開時，則高架橋之基礎可採深基礎，儘量減少樁帽之開挖範圍，並拉大高架橋之跨距，以避免破壞坡趾，進而影響邊坡之安定。

#### 4.土壤液化問題

土壤發生液化時，可能造成災害包括結構物上浮，結構物沉陷破裂、基礎承载力減低及側向壓力增加等。本計畫經過之地層雖大多屬卵礫石層，後續細部設計階段將依據最新修訂之建築技術規則，採行最大地表加速度及地震評估所得之地震規模以及土層等條件，就現行之方法評估液化潛能，並將結果反應於高架橋及車站站體結構物基礎設計之中，以減輕影響。

### 二、地震與活動斷層

本計畫所通過之新莊、台北及成福等三條斷層雖未被中央地質調查所列為活動斷層，惟仍須考慮高架基礎施工時，可能經過之斷層破碎帶位置，其寬度及斷層泥等性質均屬不利因素。捷運設施必須根據最大設計地震、一般設計地震、設計反應譜、最大垂直地表加速度、設計用地表運動歷時資料及結構物週期等多項設計參數進行，其中，高架橋與橋樑參數依據交通部「公路橋樑耐度設計規範」規定考量；高架與地面結構則依據內政部「建築技術規則」規定考量。另計畫路線沿線地層主要由未固結的礫石、砂、泥等沖積層組成，部分路段於地震力作用下可能導致土壤液化，因此，計畫路線沿線將依據「建築技術規則」及相關規定進行土壤液化潛能評估與基礎設計。

### 三、土壤

本計畫沿線地區之土壤樣品中，各項土壤重金屬含量均低於法規管制標準或環境背景值，顯示本計畫路線鄰近地區土壤，並未受到重金屬之污染，因此沿線土壤之化學性質可視為一般廢土，運至土資場進行填埋處理。本計畫係沿既有道路興建，沿線將經過多處加油站，未來實際施工期間，若發現計畫沿線加油站實際有污染之虞時，將透過工程規劃



，於細部設計階段，將樑柱間距拉大以避開可能受污染地帶。

#### 四、空氣品質

本計畫利用 ISCST3 模式及 CALINE4 模式執行本計畫施工及營運期間對空氣品質影響的評估預測。各敏感點二氧化硫、二氧化氮及一氧化碳之合成濃度皆能符合空氣品質標準。再者，施工期間二氧化硫及二氧化氮最大小時增量濃度發生於捷運機廠西南方；二氧化硫日平均及年平均及二氧化氮年平均最大增量濃度發生於高架及車站施工面西南方；一氧化碳小時及八小時最大增量濃度分別發生於頂埔地區及鶯歌三號公園；各污染物各時段最大增量濃度發生位置距污染源約 40 公尺至 125 公尺。惟不論二氧化硫、二氧化氮及一氧化碳各時段增量濃度或合成濃度均符合空氣品質標準。總懸浮微粒各時段最大增量濃度皆發生在高架及車站施工面西南方，其中最大二十四小時增量濃度為  $19.83 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ，最大年平均增量濃度為  $6.24 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ；其中最大二十四小時增量濃度疊加背景濃度後之合成濃度仍可符合空氣品質標準。

營運期間車站周邊衍生交通增量為局部現象，本計畫對於周邊道路確實有交通疏導及空氣品質減量成效，其減量濃度較車站周邊增量濃度明顯，對整體空氣品質而言，本計畫之營運對空氣品質應有正面之效益。

#### 五、噪音與振動

##### (一) 噪音

開發中對鄰近住宅之影響方面，於高架段日間施工時，因兩旁住宅原本即屬日間音量 71.4~77.5 分貝之道路邊地區，背景噪音原就較高，故施工噪音在考量設置底部與地面密接之固定式施工圍籬後，對捷運沿線住宅之日間噪音增量約為 0.1~3.4 分貝，屬可忽略至輕微影響；此外本計畫原則將避免夜間施工，但若需於高架段夜間施工時，在採取避免夜間集中施工，平均減少 50% 之施工機具可降低 3 分貝之施工音量後，噪音增量約為 2.5~5.0 分貝，亦屬可忽略影響。機廠施工活動包括整地、廠房建築及軌道工程

等作業，因其距離鄰近住宅遠達200公尺，故對鄰近住宅之噪音日間增量僅有4.3分貝，夜間增量9.3分貝，其影響屬可忽略至輕微影響。施工期間運輸車輛影響，經評估施工車輛噪音量介於60.7~67.1分貝之間，至於施工車輛噪音增量為0.1~0.7貝左右，屬可忽略至輕微影響。

營運期間最大音量(Lmax)之噪音影響方面，最大音量在無邊牆時，距軌道外側15公尺處約為78分貝，由於本計畫全線規劃設置距橋面高1公尺邊牆，經評估直線段最大音量約為73.2分貝，均可符合學校用地75分貝、住宅區80分貝或工商業區85分貝之建議值。惟轉彎段預計最大音量仍將超過學校用地75分貝及住宅區80分貝之建議值，需進一步規劃或預留至少2公尺高之防音牆荷重(含1公尺高邊牆之高度)供設計或營運時視當時狀況增設防音牆之用。

## (二) 振動

施工期間運輸卡車行駛所造成之土傳振動為運輸沿線施工振動來源，經預估施工期間振動量將由24.7~32.1dB增加至26.8~34.25dB，振動量皆低於人體感覺門檻55dB，且符合日本公害振動規制基準第二種區域限值70dB，故屬輕微影響。營運期間振動方面，本計畫區內未來道路兩側建築物等敏感點距軌道中心10至15公尺，故預期振動量保守估計應在42~45dB之間，低於人體有感位準55dB，亦低於ISO-2631分頻最嚴格53dB之標準，故預估影響輕微。

## 六、水文

本計畫路線係以高架方式興建，其間將跨越三峽河劉厝埔段及大漢溪南靖厝段，其中三峽河劉厝埔段目前行水區距離約為300公尺，河道面平日寬度約為7~14公尺，上游約800公尺處為橫溪匯流口；大漢溪南靖厝段目前正由經濟部水利署第十河川局進行「河海堤工程計畫」，目前行水區距離約為500公尺，河道面平日寬度約為4~8公尺，上游約700公尺處為三鶯大橋，未來本計畫跨河段橋樑墩柱位之安排以及對大漢

溪及三峽河水文水理之可能影響，均將於細部設計時，依經濟部頒布之「跨河建造物設置規範」規定加以考量，原則上橋墩方向將以與水流方向之投影面積最小為原則，通水遮斷面積率亦將符合不超過百分之七之規定，以避免對水體流況產生阻礙影響。並將於設計階段，將本計畫規劃之排水構造物套繪於河川圖籍，依相關規定，送請水利單位審查。

## 七、水質

大漢溪較上游之河段為重要的水資源水體，而依據台灣地區自來水水源保護區公告資料顯示，本計畫路線於跨大漢溪路段及機廠預定位置，位經板新給水廠水源保護區範圍，惟目前板新給水廠取水口係位於鳶山堰，位於本計畫路線之上游約 2,500 公尺，因此本計畫施工及營運期間之各項作業行為尚不致對上述重要取水設施造成水文水質影響。本計畫施工人員污水排放量約為 45.6 立方公尺/日。施工期間將設置套裝處理設施或移動式廁所，將工區生活污水妥善收集處理後，每日委由合格代處理業負責處理，以避免影響鄰近水體水質。本計畫施工期間施工機具和施工車輛清洗、維修保養所產生之廢水，以及人員活動產生的生活污水業經妥善收集處理，故污染物不致因滲漏而污染地下水體水質。本計畫完工後各車站之生活廢污水，將分別排入各分區的污水收集系統，併同一般廢污水送至污水處理廠進行處理；而機廠維修清洗廢水亦將採適當前處理程序符合污水下水道之納管標準後排入污水下水道系統收集處理，以減輕對承受水體的污染影響。

## 八、廢棄物

施工期間所產生的廢棄物包括各施工區施工人員產生之一般垃圾及機具維修保養所產生之事業廢棄物，營運期間則為車站旅客及作業人員所產生的一般廢棄物機廠產生之事業廢棄物；主要均為可回收的事業廢棄物及不可回收之一般廢棄物與一般事業廢棄物。施工期間之廢棄物可責承工程包商妥善收集處理，廢油脂及廢零件等事業廢棄物則以資源回收為原則；營運期間則由營運管理者委託合格之代清除處理業或納入新北市三峽、鶯歌地區垃圾清運系統併同處理。

## 九、日照陰影

本計畫全線採高架興建，土城中央路等部分路段依規劃將先進行拓寬，另有三峽區附近部分路段屬未開發之地區，而計畫預計將於道路上方興建十座車站。以下將就本計畫是否可能產生日照陰影影響，依路段特性分段加以評估：

#### (一) 土城頂埔中央路四段-橫溪介壽路三段

中央路四段依都市計畫規劃寬度將拓寬為30公尺，而介壽路三段寬度為20公尺。依一般側式月台高架車站高度約為17公尺，寬度約需21公尺，估計中央路四段所設立捷運車站量體之中心線與道路旁建物基地的水平距離（含人行道）至少為18.5公尺左右，但於介壽路三段則路寬20公尺，車站設置將有路寬不足情形發生，依規劃未來將尋求適當區位土地，配合進行聯合開發興建車站，預估將不會對周邊鄰近建物設施造成日照陰影影響。而高架軌道段部分，以同為中運量且施築方式相同之木柵捷運線為例，應不會對周邊鄰近建物設施造成日照陰影影響。

#### (二) 橫溪介壽路三段-復興路恩主公醫院路段（三峽區路段）

本路段方位大致為東西向，評估為較可能產生日照陰影之路段區位，本路段規劃將興建二座高架側式車站，其中於國立教育學院附近，目前車站及路廊用地均為農業用地，尚無大型住宅建築物存在，依規劃未來新北市政府將配合提供用地供本計畫路廊興建使用，而在路廊行經之國慶路，其計畫寬度同樣為40公尺（目前為20公尺），一般高架車站高度約為17公尺，寬度約需21公尺，在國立教育學院站，依規劃將尋求適當區位土地，配合進行聯合開發或徵收用地來興建車站，車站規劃時亦會將周邊可能受站體造成日照陰影影響之因素，納入規劃參考，以避免可能產生之遮蔽影響。

#### (三) 台北大學-鶯桃路路段（鶯歌區路段）

本路段前段於通過鶯歌三號公園後係沿兔子坑溪溪岸前進，後段則依鶯桃路道路中央闢建，鶯桃路道路寬度為20公尺。依規劃本

計畫路段將興建四座側式車站，鶯歌三號公園站及國華路口站均設置在公園綠地或河岸綠地上，預估將不會對周邊鄰近建物設施造成日照陰影影響。而鶯桃路站與鳳鳴國中站，依規劃未來將尋求適當區位土地配合進行聯合開發興建車站，預估亦不會對周邊鄰近建物設施造成日照陰影影響。而高架軌道段部分，以同為中運量且施築方式相同之木柵捷運線為例，應不會對周邊鄰近建物設施造成日照陰影影響。

## 十、電波干擾

捷運系統電磁干擾問題可分為兩部份，其一是電車因行車當中所產生的較高頻率電磁波，其二是輸送電力的極低頻電場、磁場。其中，極低頻電場、磁場問題可再分為對電子設備的干擾、對人體健康的影響與雜散電流的影響三部份。

### (一) 對人體之影響

靜磁場影響在日常生活中隨處可見，如地磁(約0.6 Gauss)，對人體的影響並無人質疑。捷運系統負載電流雖會產生靜磁場，但正(+)-負(-)兩饋線十分靠近，而磁場衰減約與距離的平方成比例衰減，衰減迅速，對人體健康的影響不大。依歐洲所訂定之一般磁場限制目標，人體對磁場暴露之限制目標均在高斯(Gauss)準位，而依臺北市捷運系統相關實測研究(大眾捷運系統兩側禁限建執行計畫研究)，可發現既有捷運系統沿線的極低頻(60 Hz)磁力線密度實測值都不高，僅為毫高斯(mGauss)等級，相差數千倍，故捷運系統電磁場對人體健康應無影響。

### (二) 對電子設備之影響

通常電子設備都有靜電場屏蔽，如有屏蔽就不會受到靜電場的影響。電子設備出廠販售前都有一定的磁場耐受力測試。不管進口設備或台灣製造設備都必須有磁場強度1 A/m所產生磁力線密度12.6 m Gauss以上的耐受力，且由既有捷運的木柵、淡水、新店、中和等線運轉時的實際量測值最高約2.6mGauss來看，捷運系統

所形成磁場環境不會造成顯著的不良影響。

### (三) 雜散電流之影響

依過去在捷運淡水線之地面段及高架段部分路段之量測結果，顯示雖有雜散電流之干擾，但以時間加權平均考量，則所產生之平均干擾準位，其影響並不大。本計畫係採高架方式興建，由過去實測分析，評估影響應屬輕微，而未來若本計畫係採膠輪系統興建，則將更不會產生雜散電流干擾問題。

## 十一、工程餘土

本計畫工程餘土主要來自施工作業之挖方，全線挖方量約 26.6 萬方，土壤成份主要為未膠結卵礫石、砂及泥所組成，以高架基礎而言，扣除表層後鑽掘之礫石土方均可利用。初步規劃將優先爭取機廠填方量，以供本計畫自行挖填平衡使用，其次以尋求鄰近可配合計畫施工期程之需填土工程作為次優先處理方案，其次才以尋找鄰近地區適合之土資場作為替選方案。土資場選擇原則，將優先以新北市境內鄰近本計畫區位之土資場為最終處理場，其次為新竹以北地區之處理場（共 39 座）為最終處理廠。依目前營建署營建棄填土資訊系統統計資料，可收納處理容量遠大於本計畫產生量，應不會產生影響。

## 10.2.2 生態環境

本計畫進行施工時，除維修機廠及部分路線外，捷運高架設施都配合既成道路興建，所衍生之生態環境衝擊將十分有限。

### 一、陸域生態

#### (一) 陸域動物

由於計畫路線所經區域多屬已經人為開發之範圍，較缺乏自然原始環境，所觀察記錄到之動物亦大多為一般市區城鎮附近或農墾地常見種類，其中仍有農委會所列入之保育類野生動物，共計有鳥類之大冠鷲；兩棲與爬蟲類之貢德氏蛙與虎皮蛙為公告之珍貴

稀有保育類動物。本計畫所造成之環境改變，針對所查到之保育類動物而言，本計畫之開發或工程特性與規模並非影響或威脅這些種類族群的明顯原因，並且本區域亦非上述保育類唯一或主要之棲地環境，屬於這種線形小區域地表面積的開發將不會導致這些動物或鄰近地區整體動物生態明顯的影響或變化。

## （二）陸域植物

由於計畫路線大致沿人為開發過後之區域興建，沿線地區並不具有原始植被社會生態體系之價值，原有原生植被環境，早已隨早期農業開發或人口居住及交通之需要而遭到改變。本計畫施工期間對植被種類的影響並不大。且施工面積分布呈線形分布，無大面積的開挖，對週遭環境的整體衝擊較小。因此本計畫對於開發區內的植物品種及族群而言，其影響應屬輕微。機廠預定地為草生地，缺乏自然原始環境，所發現之種類亦多為一般草生地環境常見之種類。施工期間因植被移除等干擾及破壞行為對陸上植物生態影響輕微。

## 二、水域生態

本計畫路線所經區域之大小溪流雖已遭受不同程度之人為污染，但基本上仍保有部分生態價值與水生物的生存空間。綜合考量各溪流目前之環境條件，本計畫跨河段橋墩結構興建於河床或河岸的施工過程，可能會對河床底質及水質，造成短期間局部區域擾動的影響，而使得水域生物賴以為生的底質與水質環境發生變化，惟由本計畫於路廊跨河段附近進行之生態調查結果顯示，部分河段已遭受不同程度甚至相當嚴重之人為污染，就其目前生態狀況而言，並未發現任何稀有或是重要之水生物種類，評估影響有限。營運期間各車站之污水，將就近納入該區污水下水道系統，污水不致排入鄰近水體，對河川水質將無影響；機廠亦將就近納入該區污水下水道系統，對鄰近水體生態影響輕微。

### 10.2.3 景觀美質及遊憩環境

#### 一、景觀美質

本工程計畫對於周圍環境景觀美質可能直接或間接的影響分為施工期間與營運期間部分來討論。

### (一) 施工期間的景觀影響預測

#### 1. 整地開挖地表的景觀影響

本工程計畫施工階段，機廠施工將進行挖土整地作業等，改變地形地貌且將裸露大面積的地表，使視覺景觀甚不愉悅，明顯降低景觀品質。

#### 2. 鋪設結構體或機電設施的視覺影響

本工程計畫將沿道路中心建構柱墩、佈設施工圍籬、鷹架、電力電信管線、排水溝渠、擋土設施或交通號誌等，將有施工及材料搬運車輛進出或吊裝組合，呈現凌亂的施工景觀，臨時施工所或材料堆置場等將顯著改變鄰近居民的視覺印象。

#### 3. 跨越跨河段、跨高速公路段及跨鐵路段的橋樑結構量體影響

本工程計畫將於三峽河、大漢溪、北二高及鐵路等處興建橋樑，屆時施工鷹架，鋼鐵模板，吊裝作業等，將使視覺注意力改變，並將影響原有的空間視域及背景景觀的完整性及鄰近居民視覺景觀。

### (二) 營運期間的景觀影響預測

#### 1. 高架軌道量體的視覺景觀影響

本工程計畫大部分路段設置於既有之地區道路中央，將顯著壓迫原有的街道空間視域，改變街道視覺景觀之連續性，使街道交通更為擁擠緊張，形成視覺景觀之不安定與壓迫感。

#### 2. 建立新的綠美化設施景觀

本工程計畫各捷運站均有綠美化景觀設計，新穎簡潔的車站外觀與高架橋下綠美化植栽槽，將小部份改善本地區的街道景觀。



## 二、遊憩環境

### (一) 施工期間的遊憩影響預測

#### 1. 施工影響遊憩據點的交通可及性

施工機具車輛進出、材料運載等活動，將直接影響聯絡鄰近遊憩據點之交通可及性。由於本計畫規劃路線大部份均沿土城、三峽及鶯歌主要道路，平日交通流量大，施工期間將增加道路承載量，降低遊憩據點之交通品質，因此應避免上下班及假日時間之施工活動，以減低施工期間之交通衝擊。

#### 2. 施工影響鄰近遊憩據點的遊憩體驗

本計畫之高架捷運及站體均位於主要交通要道上，對於鄰近部分遊憩據點可直接看到高架架設工程或機具運作與材料的堆置情形，施工期間的組裝情形及施工車輛進出所呈現凌亂的視覺印象，可能會令人產生不安與不悅的感覺，將直接影響到遊憩活動的視覺體驗，負面影響較為顯著。

### (二) 營運期間的遊憩影響預測

#### 1. 高架捷運設置後的視覺影響

捷運站及高架的設置將產生顯著的視覺衝擊，因此其外觀造型與顏色應謹慎考量與決定，可採用符合當地文化及環境的景觀元素，以增加其生動性及活潑性，使其成為新的遊憩景點，增加新的遊憩體驗。

#### 2. 遊憩景點之交通可及性

完工營運後，將減輕目前交通流量，並有效提升現有交通品質，增加可及性，帶動鄰近遊憩據點的遊客人潮，將有輕度正面之影響。

本計畫可能影響遊憩據點有三峽老街、三峽祖師廟、鶯歌陶瓷老街

、陶瓷博物館及新北市客家文化園區，施工期間將有中度至輕度的負面影響；完工營運後本計畫將正面提昇遊憩的可及性，並於三鶯地區形成另一個遊憩據點，增加其遊客量。茲將各遊憩據點影響程度分析摘要參見表 10-2-1。

表10-2-1 預測各遊憩據點影響程度評估分析表

可能影響遊憩據點	施工期間		營運期間		綜合影響
	遊憩體驗影響	遊客量影響	遊憩體驗影響	遊客量影響	
三峽老街	○	-	+	+	+
三峽祖師廟	○	-	+	+	+
鶯歌陶瓷老街	--	-	+	++	○
陶瓷博物館	--	-	+	++	○
新北市客家文化園區	--	-	+	++	○

註： ○：輕微或無影響  
 +：不顯著(或輕度)正面影響  
 ++：顯著(或中度)正面影響  
 -：不顯著(或輕度)負面影響  
 --：顯著(或中度)負面影響

## 10.2.4 社會經濟環境

### 一、都市發展與土地利用

在施工期間之土地利用情形方面，沿線兩側商業使用將因施工而減少購物人潮受負面影響；工廠廠商因施工而造成對外運輸不便；捷運完工後，直接獲益的是捷運場站附近之商家，將因大量捷運人潮帶來無限的商機；工業區之廠商亦因聯外交通改善而獲益；住宅區之居民有快速便捷的大眾運輸系統可供選擇，將大大提高計畫區鄰近居民之生活品質，對地區土地利用影響明顯是正面的。

### 二、人口成長

由於施工期間造成交通黑暗期，三鶯地區之居住生活品質亦隨之降低，惟隨著捷運的完工營運，居住品質的提升，交通可及性的提昇，使生活腹地隨捷運路網而擴大，有助帶動車站地區形成新興社區之發展潛力，明顯具有正面而積極的效益。

### 三、公共設施與服務

### (一) 施工期間

由於施工期間所增加之施工人口有限，加上施工期間人口成長將趨緩，本計畫於施工期間對於公共設施數量與服務品質上將不至於造成影響。

### (二) 營運期間

因營運期間新增人口將對地方之公共設施造成負擔。此外，由於運具間的轉運接駁需要與旅客人潮湧入，車站周圍之停車場、廣場及綠地之需求將大為增加。

而各車站尖峰小時之進出站人數相當頻繁，除原車站設計提供旅客候車及穿越停靠等空間外，車站周圍地區由於人潮之聚集，對於廣場及綠地等旅客休憩服務之需求將增加，應規劃留設適當公共設施用地，以營造車站之整體意象，並兼顧與鄰近地區之緩衝使用。

## 四、公共衛生與安全

### (一) 施工期間

由於施工期間引入施工作業人員有限，在妥善處理施工人員的生活管理與紀律問題之情形下，將可避免公共安全與衛生等相關問題之產生。

### (二) 營運期間

相關公共安全與衛生之規劃設置，係根據其機能劃分服務範圍。而捷運車站之規劃設置本身已考量其保安衛生之需要，周圍地區並不需加強特殊之公共安全與衛生設施；加以都市計畫業規劃適當之設施，故捷運之營運對公共安全與衛生應不至於造成影響。

## 五、產業結構與經濟活動

### (一) 施工期間

由於施工期間將嚴重影響既有道路兩側商店及工廠之營運，本地

之經濟發展將遲緩，惟配合施工人員的進駐，施工所及沿線地區附近的經濟規模將略有發展，並且以提供施工人員消費之商業活動及就業機會為主，預估於捷運施工尖峰年（民國100年）時，總計施工期間就業人口減少極微，故執行本計畫，就整體產業結構而言影響應不大。

## （二）營運期間

隨著交通便利性的增加，車站附近商機大為提高，就業機會、消費人潮對於經濟活動皆有正面的影響，尤其是車站附近之經濟活動將更為強化。本計畫營運後，預估除增加捷運服務之衍生就業人口外，由於交通便捷性的提高，總就業人口亦將增加，對於增加車站附近相關產業的就業機會與誘導計畫區鄰近之工業區及商業區之發展有正面的意義。

## 六、交通運輸

### （一）施工期間

捷運工程施工所造成之交通衝擊，端視施工程序、時程及工期而定，唯其交通干擾之影響程度與波及層面，則取決於施工區所需佔用之道路面積、地區路網結構及流量等因素，然就時間及性質而言，均屬短期性之影響。綜合施工期間之影響因素及狀況分析，捷運三鶯線施工期間所衍生之交通流量並不大，但由於捷運路線所經道路之部分車流因路線施工而行駛周邊替代道路之影響，包括中央路四段、介壽路、復興路、鶯桃路及福德一街等幹道之交通量均有減少，而土城環河道路、樹林柑園路及鶯歌中山路、西湖路等替代道路交通量則有部分增加。服務水準方面，當捷運路線下部結構施工時，由於捷運路線所經道路須封閉約8公尺寬之路幅，使得道路容量減低，雖然有部分車流會移轉至鄰近替代道路，沿線車流仍易形成壅塞，包括中央路四段媽祖田附近、介壽路三

段挖子附近，服務水準由C~D級降為D~E級，鳳鳴地區鶯桃路、福德一街，服務水準由D~E級降為E~F級。鶯歌中山路及西湖路則因替代道路車流移轉，服務水準亦由C~D級降為D~E級。

## (二) 營運期間

大眾捷運系統具有高承載率，速度快的特性，將吸引部分道路上其他運具的使用者，轉而利用此系統做為交通工具，如此會促使進入市中心和長距離私人運具旅次的減少，同時疏緩了道路上交通量的擁擠情形，進而提高行駛速率，獲致旅行時間節省的效益。

### 1. 旅次移轉

捷運系統之興建將可增加鄰近地區對外聯絡交通之方便程度，即所謂之可及性。其估算係於捷運車站位置中心，以步行可接受之距離約800公尺為半徑之服務範圍內，所涵括之居住人口數與工作機會數。興建三鶯線後，可移轉部份私人運具使用者使用大眾運輸工具，若輔以「鼓勵大眾運輸，抑制私人運具」政策之推動，必可吸引更多私人運具旅次之移轉。

### 2. 道路交通量及服務水準變化

本捷運線通車營運後，預測將對研究範圍內之交通狀況產生正面影響，由於旅次移轉效果，各相關道路之車流量約可有10%~15%減少幅度，但在部分捷運車站周邊之進出道路則因有轉乘需求將衍生新增車流，因此交通量減少幅度較不明顯。在服務水準變化方面，本捷運線通車後，大部分路段行車狀況皆可獲得提升，服務水準多可達D級以上，惟在若干高速公路聯絡道行經路段，包括三峽復興路及鶯歌鶯桃路、福德一街，則因車流匯集，服務水準為D~E級，易形成瓶頸。

### 3. 旅行時間節省

捷運系統屬專用路權，在行駛時可不受其它車流之干擾，因此可以較高的速率行駛而節省旅行時間。包含旅次：(A)原來之公車使用者移轉使用捷運系統所節省之旅行時間，此部份之效益所佔比例最大。及(B)原來使用其它運具，當捷運系統興建後移轉使用捷運系統所節省之旅行時間。對非使用者而言，由於捷運系統的完成後部份私人運具旅次與公車使用者轉移至捷運系統，進而減少道路交通擁擠程度，使得公車及私人運具在道路上之行駛速度提高，縮短旅行時間所得之效益。三鶯線興建之後，不僅對大眾運輸旅次本身有旅行時間之節省，且亦節省私人旅次旅行時間，而對大眾運輸旅次之時間節省較為明顯。

#### 4.車站附近轉乘需求增加

雖然捷運系統之引進可產生部分抑制機動車輛成長及減緩停車需求之作用，但在車站地區因有運輸工具轉乘之便，以及為維持車站附近道路之暢通而採行禁止路邊停車措施，遂衍生對各車種轉乘設施及停車位之需求。本計畫分析，包括在服務土城地區之頂埔站，服務三峽地區之國立教育研究院站與台北大學站，以及在服務鶯歌與鳳鳴地區之鶯歌三號公園站與鳳鳴國中生站，由於有較大之進出旅次量，因此預測將有較高之停車轉乘需求。

#### 七、地方民意

本次調查受訪者絕大部份（居民 97.9% ；意見領袖 93.1% ）均支持本計畫案之開發，主要原因為可改善現況交通，節省通車時間，增進生活品質，縮短城鄉差距。

### 10.2.5 文化環境

根據文獻資料判斷，本計畫路線附近有土地公山、石壁寮、打鐵坑山、虎子山、媽祖田山、柴埔山、鵝尾山及上帝公山等遺址，八處遺址中有五處遺址因距離路線較遠，不在影響範圍內，其中媽祖田山、鵝尾山及上帝公山等三處史前遺址，在計畫路線兩側 500 公尺影響範圍內，

然而目前都被開發破壞，保存程度低，均已難發現遺物。

### 10.2.6 路線方案之環境衝擊評估

綜合本章各節針對環境影響之探討與分析，各方案對環境可能影響因子之範圍及對環境影響初步評比如表 10-2-2 及表 10-2-3 所示，於水文水質、空氣品質、廢棄物及工程餘土、地下管線、生態環境及文化環境方面，均無多大差距；惟在噪音振動、景觀遊憩及施工階段交通運輸方面，B 方案因通過密集開發區，呈現中度之負面影響；土地利用、生活機能及營運階段交通運輸方面，B、Bx 方案則皆有顯著的正面影響。

表10-2-2 B、Bx方案可能影響環境因子之範圍

路線方案	B 路線	Bx 路線
沿線住宅環境衝擊長度	復興路及介壽路一段 約2000公尺	台北大學特定區，較少
穿越河川	橫溪及三峽河各一處	三峽河一處
道路狹窄產生交通問題	介壽路寬20公尺及復興路寬30公尺	復興路寬30公尺
是否有急彎及高樓問題	有	較少
是否臨近景觀敏感點	臨近三峽老橋	無
其它問題	三峽大橋落柱問題	-

表10-2-3 各路線方案對環境影響初步評比

環境因子	B 方 案		Bx 方 案	
	施工期間	營運期間	施工期間	營運期間
地形地質	—	—	○	○
水文水質	—	○	—	○
空氣品質	—	+	—	+
噪音振動	— —	— —	—	—
廢棄物及 工程餘土	—	○	—	○
地下管線	—	○	—	○
生態環境	—	○	—	○
景觀遊憩	— —	— —	—	—
交通運輸	— — —	+++	—	++
土地利用	— —	+++	— —	++

及生活機能				
文化環境	○	○	○	○

註：環響程度之評估：+++顯著性之正面影響 — 輕微性之負面影響  
 ++中度性之正面影響 — — 中度性之負面影響  
 +輕微性之正面影響 — — — 顯著性之負面影響  
 ○幾無影響

## 10.3 環境保護對策

### 10.3.1 物化環境

#### 一、地形地貌與地質

- (一) 本計畫全線高架，除機廠及少數路段外，施工期間對原地形地貌之改變應屬輕微。為減少施工影響範圍，針對機廠填方及鶯歌區中山路往鶯桃路爬坡段，部分緊鄰邊坡之基礎開挖，將規劃設置截流溝及臨時沉砂設施避免地表沖蝕，以減輕施工時對地形地貌造成之影響程度。
- (二) 計畫路線於鶯歌區國華路左轉鶯桃路爬坡段，若無法避免經過順向坡地層時，將慎防順向坡之解壓滑動，規劃設計階段將審慎評估地層強度及弱面傾角，並加強設計樁基礎以減少開挖量，必要時將同時進行邊坡穩定分析，以防止開挖時造成順向坡滑動。
- (三) 計畫路線及機廠經評估未經活動斷層，但經存疑性斷層時仍須注意，規劃設計階段將確定各斷層之特性與屬性，並依據其與計畫路線之關係進行評估，以釐清相關草案或法規（建築物耐震設計規範及解說修訂草案、地質法草案）對橋樑或基礎設計之限制與規範。
- (四) 細部設計時將進行詳盡之地質調查，以避開或解決可能經過破碎帶之問題。
- (五) 細部設計時將考量地震對計畫區地層之影響，依據「公路橋梁耐震設計規範」進行高架橋及其基礎之設計。若評估研判地震時該地層確有液化之可能，則高架橋或高架車站之基礎設計，將根據「建築技術規則」規範之折減係數設計基礎。



## 二、空氣品質

本開發計畫於施工期間會對附近之空氣品質有暫時性之影響，因此於施工階段須縮短開挖作業工期並避免在強風時作業。施工期間於施工面及工區內運輸道路保持一定溼度，以灑水系統至少每天上、下午進行兩次灑水，並定期清掃工區內及圍籬附近之塵土，以減少粒狀物之飛揚。必要時於施工作业面四周設立施工圍籬，以防止懸浮微粒污染，減少空氣污染物濃度。

## 三、噪音及振動

營運期間所增加之捷運通車噪音影響，經評估於部份路段需設置防音牆，而在車站附屬之空調設施亦將考慮地下化或置於室內加消音箱及隔音罩等方式以符合要求。加強列車定期保養維修，定期維修軌道，進行營運期間環境監測。

## 四、水文

- (一) 詳細調查工程範圍內之灌排水管線，若路線與排水管線衝突較大時，考慮特殊結構型式之設計或協調排水主管機關考慮遷移，以維持正常之灌排水功能。另依經濟部頒布之「跨河建造物設置規範」規定考量跨河段橋樑墩柱位之安排。原則上橋墩方向將以與水流方向之投影面積最小為原則，通水遮斷面積率亦將符合不超過百分之七之規定，以避免對水體流況產生阻礙影響。
- (二) 隨時清除臨時排水路之淤塞，定期挖除沈砂池之積土，以保持有效之淤砂空間，防汛期間除加強清理維修工作外，豪雨來襲時則停止施工。設置於水路中之橋墩，盡量於枯水期施作。

## 五、水質

- (一) 依據環保署於90年6月29日九十環署水字第0040669號公告之「營建工地及土石方堆(棄)置場為減少逕流廢水中濾出物及泥沙沖蝕量之必要措施」，實施逕流廢水污染削減計畫，管制目標以削減百分之八十污染物為原則。

- (二) 於施工規範中規定承商須於工區排水出口設置洗車場及沈澱池，車輛清洗廢水經沈澱池處理後再回收使用，並定期清除沈澱之泥沙。施工機具產生之廢機油、潤滑油等責成承商集中收集，並委由合格代清除處理業者處理。各工區工務所於下水道系統已營運地區，將向當地污水下水道主管機關申請將工作人員生活污水排入公共污水下水道系統，否則將設置套裝之污水處理設施或移動式廁所，並委由合格之代清除處理業者處理。施工期間於工區下游放流口進行水質監測工作，以供改進環保措施之參考。另擬定逕流廢水污染削減計畫。逕流廢水污染削減計畫將於施工前檢送主管機關核定。
- (三) 營運階段機廠及各車站所產生之生活污水，將納入當地污水處理系統收集處理，如下水道建設期程無法配合時，無法納入當地污水系統之車站污水及機廠生活污水，將妥善收集，並經污水處理系統處理至符合放流水標準後始予排放，避免影響鄰近水體之水質。

## 六、廢棄物

- (一) 施工期間廢棄物將集中貯存，並要求施工承商定期處理，嚴禁任意焚燒或丟棄，以避免造成二次污染。對於施工機具及車輛於區內維修保養所產生之廢棄物（包括廢油及廢機具），將於合約中要求施工承商妥善處理。施工區出入口加設洗車設備，對於駛出工地之車輛輪胎及外表予以清洗，運載卡車將加以覆蓋，以防止土石料掉落或飛揚而污染鄰近道路，並將派人定期清掃維護。
- (二) 營運期間廢棄物之清除處理方式將以付費委請民間合格之代處理業者妥善清理，或付費協商環保單位代為清理。

### 10.3.2 生態環境

#### 一、施工期間

- (一) 在兩棲類方面，將盡量避免影響及破壞貢德氏蛙及虎皮蛙賴以生

存及棲息的溪流水質及週遭綠叢環境。

- (二) 工區整地時避免破壞工區外非必要去除之植被，減少植被破壞面積，且於整地完成儘速植生。
- (三) 開發單位將妥善收集處理施工期間之各類污廢水，減輕放流水對河川水質之影響，避免水中懸浮固體及濁度增加而影響河川魚類及浮游動植物之生存。

## 二、營運期間

- (一) 於施工期間已因施工干擾而使區內動物遷移至鄰近地區，因此營運期間將藉由區內完善規劃之綠地、綠帶及滯洪池等提供良好之棲地環境，吸引動物遷移至此棲息生存。
- (二) 由於本計畫路線部分位於郊區邊緣，腹地較都市道路開闊，可選擇保留原生植被或做適當移植，如此可節省植栽成本及時間，又可保留原有植被特色，而部分路段若因腹地過小，則可考慮選擇以原生植被中較具特色之種類，增添色彩。

### 10.3.3 景觀美質

- 一、減輕借土或棄土的景觀影響，各個柱體及站體基礎的施工以挖填方平衡為原則，計畫範圍周遭可部份填高並綠化植栽，預留為挖填方平衡使用，且可改善視覺景觀環境。
- 二、各計畫路線位置外側緩衝綠帶宜先行規劃及設置，以複層植栽、隔板圍籬等，作為視覺遮蔽，減輕工地凌亂視覺的影響。
- 三、施工範圍應於居民或遊客之活動較多區域設置美化之施工圍籬，在不妨礙施工的情形下，儘可能事先依照規劃內容設置環繞緩衝綠帶，提供新的視覺景觀。
- 四、考慮整體景觀植栽配置計畫，採用複層密植的綠帶，可降低高架量體造成的壓迫感及視覺影響。

### 10.3.4 交通

本計畫施工期間所衍生之車流增加，對地區交通衝擊不大，主要影響在於路線高架段下部結構之基礎開挖、澆注、回填，以及上部結構之模版或預鑄，均須佔用部分現有道路進行，為因應施工期間交通維持需要，除了依據本局一般性施工交通維持策略之相關規定外，須考量增加下列策略及作法，以減少施工期間對工區附近所造成之交通衝擊。

#### 一、減少施工佔用道路面積及時間

- (一) 捷運路線行經道路，包括中央路四段、介壽路、國慶路、復興路及鶯桃路等，下部結構明挖施工可採分段方式施工，避免道路封閉區間過長，衝擊擴大。
- (二) 在若干交通繁忙之地段，如土城工業區、三鶯交流道附近及鶯歌鳳鳴地區，應採用工期較短及影響範圍較小之工法，以縮短干擾交通之時間，減輕交通衝擊的程度。

#### 二、減少施工路段及區域通過車輛

- (一) 人車改道路線、疏導車流及人流。
- (二) 利用大眾傳播媒體(如電視、報紙、廣播)及其他傳播系統，事先將施工區域、改道路線及交通配合措施之相關事宜公告大眾，以收政策實施之效。
- (三) 施工卡車及機具設備之進出妥善規劃，避免在交通尖峰時段進出，尤其應避免大量施工卡車或機具同時進出，以減輕其影響；並安排卡車路線，以避免干擾車流。

#### 三、增加施工路段之道路容量

- (一) 施工路段可考慮配合施工方法及進度，適當縮減分隔島、槽化島或人行道，增加車道數量及寬度。
- (二) 施工道路沿線應配合遷移公車站牌、禁止路邊停車、清理騎樓佔用，以排除行車及行人之障礙。

#### 四、維護交通秩序及安全

- (一) 管制工區進出車輛種類及數量，並設置適當工區漸變段及相關安全警示設施，以標誌指引車輛在進入施工地區應減速慢行，並隨時配合交通疏導計畫。
- (二) 在適當路段標示改道路線，加強維護相關之標誌及燈示，在可能瓶頸路段上下班尖峰時間，特別加派交通人員協助維持秩序。

#### 五、大區域改道路線

本捷運路線係行經土城、三峽至鶯歌之間路廊之主要幹道上，包括中央路四段、介壽路、復興路及鶯桃路，由於周邊其他地區性道路因路幅有限，替代性亦不高，因此捷運施工期間沿線必須輔以大區域的交通改道及疏導計畫。以目前地形條件、路網結構及交通狀況來看，替代路線應以沿大漢溪、三峽溪兩側，銜接土城、三峽及鶯歌等三地之主、次要道路所組成。其中北二高（國道三號）及桃園內環線（國道二號）是現成可利用替代性較佳之疏導路線，其中北二高土城交流道至三鶯交流道可紓解土城至三峽之間因中央路四段、介壽路及復興路施工受影響之車流，北二高三鶯交流道至內環線大湳交流道之間路段則可疏導三峽至桃園、八德之穿越性車流。惟其限制為高速公路僅容許汽車行駛，且土城交流道與三鶯交流道之間必須通過樹林收費站，所吸引之移轉旅次為部分有付費意願之汽車駕駛人。

由土城工業區中山路、環河道路、樹林柑園街、佳園路、彰德街、三峽三樹路、台北大學特定區學成路、國慶路及鶯歌三鶯路所構成之替代路網對於中央路四段、介壽路及復興路施工受影響之車流亦有部分紓解效果，惟因上述部分道路包括柑園街、佳園路、彰德街及三鶯路等，係為寬度 8~10 公尺左右之地區性道路，若能配合以拓寬改善，或另築施工車行便道，則更可發揮其替代功能；未來本地區將會陸續開闢新興之計畫道路，包括由台北大學特定區沿計畫路線跨三峽溪接橫溪外環道之計畫道路，是否可供改道利用，仍須視其路線與建設時程能否與本計畫配合。

而本計畫路線所經鶯歌地區，現況因中心地區道路路幅有限，人、車活動頻繁，未來捷運工程於鶯歌地區施作期間，大區域改道路線規劃

可由環河路、中正一路及中山路所形成之外環路線做為通過性車流之替代道路，但因中正一路及中山路為 114 縣道之一部分，本身已服務往來樹林、鶯歌及桃園地區之間相當負荷之車流量，其替代效果應屬有限；而當鳳鳴地區的鶯桃路上進行捷運施工時，由鶯歌西湖路及桃園龜山山鶯路所構成之替代路線則可紓解部分桃園、龜山至鶯歌之車流，惟所經皆為路寬 12 公尺左右之雙向雙車道公路，車流移轉將可能影響既有行車路況。目前鶯歌區境內尚有部分計畫道路仍未開闢，包括鶯歌區都市計畫區內行經陶瓷博物館北側並繞過尖山堆保護區 20 公尺寬計畫道路，以及鶯歌（鳳鳴地區）都市計畫區內銜接西湖路與鶯桃路之計畫道路，這些計畫道路若能在捷運動工前施築完成，則將可增加鶯歌區中心地區及鳳鳴地區捷運施工期間之改道路線。

另外，目前由本府規劃興建之大漢溪兩側環河快速道路，工程北起大漢橋經新海橋、城林橋至三鶯大橋，未來若可於本捷運計畫施工前完成，則由城林橋至三鶯大橋之間路段將可紓解部分往來土城、三峽與鶯歌之間的車流。

## 六、交通維持計畫送審

為因應捷運施工期間市區道路容量縮減，必須減少通過施工區域之車流量，以避免施工區域道路交通過度飽和，因此應研擬適當改道計畫，並於交通單位審核通過後，進行宣導作業，通知行經施工區域之車流改道，並管制施工車輛通行進出時間等措施，以降低交通衝擊。

針對本捷運路線施工期間交通運輸管理及維護，現階段本計畫除研擬因應改善對策及具體構想，做為後續工程設計及施工安排之參考外，未來並將依相關規定，在細部設計時研擬正式的交通維持計畫，與相關單位協調後，提出確實可行之方案及圖說，送經新北市政府道路交通安全督導會報審查同意後，據以實施。

## 七、增闢或拓寬既有道路

為減少施工期間交通衝擊及因應捷運通車後公車接駁，應考量增闢部分路段或拓寬原都市計畫已規劃之道路，如表 10-3-1 所示，以因應本

計畫施工期間對鄰近地區所造成之衝擊，以下將分別就個別路段拓寬或闢建之重要性進行說明：

(一) 需配合本計畫捷運路線拓寬路段

本項路段計有土城區中央路4段及三峽區介壽路3段等二處，評估結果發現若無法於本計畫施工前完成拓寬，則計畫施工將使中央路四段於媽祖田附近路段道路服務水準降至E級，若有拓寬則為D級，且由於鄰近地區並無適當之替代道路可供疏導，交通維持計畫將難見明顯成效，交通衝擊將更嚴重。且由於原路寬不足以供車站設置，則需配合鄰近土地尋求聯合開發或徵收部分土地，以供車站設置使用。

(二) 配合捷運路線闢建路段

本項路段計有橫溪地區跨越三峽河至國立教育研究院間、三峽地區國立台北大學旁跨越北二高至大漢溪間及八德市福德一街至豐興路間等三處路段，此三處路段闢建主要可提供本計畫興建所需路廊，增加地區交通便捷性及民眾至捷運車站轉乘之便利性，同時可加速本計畫興建，減輕施工對鄰近地區交通影響，本計畫營運後也可帶動週邊地區之發展。

(三) 配合捷運施工替代道路闢建路段

本項路段計有大漢溪沿岸快速道路及鶯歌陶瓷博物館至鶯桃路間（都市計畫寬度為30公尺）等二處路段，大漢溪沿岸快速道路工程北起大漢橋經新海橋、城林橋至三鶯大橋，未來若可於本捷運計畫施工前完成，則由城林橋至三鶯大橋之間路段將可紓解部分往來土城、三峽與鶯歌之間的車流，減輕本計畫施工期間對鄰近地區既有道路交通之衝擊。而目前鶯歌區境內尚有部分計畫道路仍未開闢，其中鶯歌區都市計畫區內行經陶瓷博物館北側並繞過尖山堆保護區至鶯陶路間30公尺寬計畫道路，若能在捷運動工前施築完成，則將可增加鶯歌區中心地區及鳳鳴地區捷運施工期間之改道路線規劃，同樣可減輕對地區交通衝擊。

表10-3-1 本計畫建議需配合拓寬或闢建之道路一覽表

拓寬/闢建	路段	權責單位
一、配合捷運路線拓寬路段		
拓寬	土城區中央路4段 (都市計畫寬度為30公尺)	公路總局 新北市政府
拓寬	三峽區介壽路3段 (都市計畫寬度為30公尺)	公路總局 新北市政府
二、配合捷運路線闢建路段		
闢建	自橫溪地區跨越三峽河至國立教育研究院間	新北市政府
闢建	自國立台北大學旁跨越北二高至大漢溪間	新北市政府
闢建	八德市福德一街至豐興路間	桃園縣政府
三、配合捷運施工替代道路闢建路段		
闢建	大漢溪沿岸快速道路	內政部營建署 新北市政府
闢建	自鶯歌陶瓷博物館至鶯桃路間 (都市計畫寬度為30公尺)	新北市政府

資料來源：本研究整理

### 10.3.5 文化環境

- 一、於施工規範中註明施工中若發現史蹟遺址，將依文化資產保存法第十八及三十三條一「公私工程於施工中發現古物(蹟)時，應即停止工程之進行，並依前條例之規定處理。主管機關認為有必要時得繼續發掘古物(蹟)，惟對於工程延誤或其他損失應酌予補償。」之規定辦理。
- 二、施工期間若發現疑似古蹟遺址或文化遺物，將妥善保存並遵守文化資產保存法相關規定程序辦理。