

為大臺北水源安全與永續利用 北宜直鐵應避開翡翠水庫集水區

發布機關：臺北翡翠水庫管理局

發布日期：2014-12-08

發布科室：經營管理科

聯絡人：黃世欽科長

聯絡電話：26664938，0919-374-940

有關報載北宜直線鐵路應走最短路線，主張變更今年4月已選定由南港經雙溪至大溪路線，改由穿越翡翠水庫集水區之南港到頭城之路線。臺北翡翠水庫管理局表示，北宜直鐵選線為專業嚴謹之過程，鑒於國道五號開發之經驗，北宜直鐵如直接穿越水庫集水區將對水庫水質、水量及淤積等造成不可回復之破壞。翡翠水庫為維繫臺北、新北兩市600萬居民之生命泉源，其水質安全與穩定應獲優先重視。因此，翡管局尊重推動小組暨路廊評選複審會議評選結果。

「臺鐵南港至花蓮提速改善計畫」(含北宜直線鐵路)自95年經行政院環保署環評決議以不應該開發駁回後，102年鐵路改建工程局再度提案修正路線，並召開由專家學者、各相關縣市代表以及相關部會代表所組成之跨部會推動小組暨路廊評選複審會議，在各方綜合地區發展、環境影響與旅運時間等不同因素後，選定以避開翡翠水庫集水區之「新方

案二(南港-大溪-頭城)」為最優選方案，後續將進行工程研究、地質調查與環境影響評估等作業，並針對環境敏感因子深入評估，研提減輕避免對策。

翡管局表示，如採原方案一(南港至頭城)路線，由於直接穿越水庫集水區等環境敏感區域，並需開鑿總長達31.6公里之隧道群，最長隧道長13.6公里，甚至較目前國內最長之雪山隧道(12.9公里)更長，對於翡翠水庫之水量、水質以及淤積都會造成相當之影響。

以當年國道五號北宜高速公路的開發經驗為例，施工期間造成翡翠水庫水質共發生46個月總磷測值達優養等級，卡爾森優養指數(CTSI)超過優養化也高達10個月，代表水質嚴重惡化。

北宜高速公路於80年至95年施工期間，翡翠水庫平均年淤積量高達88.21萬立方公尺，於95年完工通車後，96年至102年水庫年平均淤積量明顯降低至33.86萬立方公尺，顯見北宜高速公路確實是造成水庫淤積量大增的主要元凶，對於已造成翡翠水庫庫容減損、有效蓄水量的降低，均難以回復。

由於翡翠水庫集水區地下水脈極為複雜，為水庫旱季之主要水量來源，依據國工局及高公局雪山隧道湧水監測資料

顯示，北宜高速公路完工後湧水量介於0.436 cms至0.751 cms之間，以每人每日250公升用水量計算，因隧道施工已造成每日20萬人用水量的永久損失，此因萬年水脈破壞所造成的每日損失水量，在枯旱期間更高達十分之一水庫進流量，影響民生用水甚鉅。

尤其106年6月板二計畫完工後，新北市板新地區全數飲用翡翠水，翡翠水庫供水量大增，超過原設計供水能量(346萬公噸/日)，再加上北宜直鐵長隧道施工勢必增加翡翠水庫水脈的永久損失，嚴重衝擊雙北二市市民用水安全。因此，多項證據均顯示在水庫集水區進行重大工程影響水庫水質安全至鉅。

翡管局再次表示北宜直鐵路廊係經過專業、審慎評估決定，而通過翡翠水庫集水區之方案一於95年即經環評以通過多個水質水量保護區、特定水土保持區、斷層等環境敏感區域，而認定為「不應開發」，如再提類似方案，恐無法通過環評檢驗。

翡管局最後再次重申，北宜直鐵路廊選線為專業綜合評估之結果，相信本次定線之南港-大溪線已是兼顧確保未來雙北600萬市民用水安全與東部交通發展之最佳方案，未來應

儘速朝此一方向大力邁進，以完成本島一日生活圈之政策目標。