

第八章 環境影響初步分析

8.1 空氣品質

1. 現況

計畫路線位於台北市及台北縣轄區，根據民國 91 年 11 月 20 日行政院環境保護署環署空字第 0910079406A 號公告，台北市及台北縣為二氧化氮、二氧化硫、一氧化碳、懸浮微粒之二級防制區及臭氧之三級防制區。

計畫路線附近之空氣污染來源主要為過往車輛排放之廢氣、揚塵以及附近營建工程之揚塵。

依據近年環保署統計資料顯示，台北縣市之機動車輛密度達 1,153 輛/平方公里，集中於市區行駛，故由移動源所排放之污染量相當集中。

參考環保署所設“萬華（萬華國中）”、“板橋（板橋高中）”及“土城（海山高工）”空氣品質長期測站民國 92 年之空氣品質監測成果分析（參見表 8.1-1），各監測值中“懸浮微粒”有不符「空氣品質標準」之情況，以「粒狀污染物污染程度評估基準」判斷，屬“中度”污染程度，其餘污染物則符合「空氣品質標準」，惟一氧化碳、二氧化氮及臭氧等濃度略高，顯示計畫路線附近地區交通污染源相當集中。

表 8.1-1 計畫地區環保署長期空氣品質測站監測成果

| 偵測項目 | 偵測地點 | | | 空氣品質標準 | |
|--|---------|--------|--------|--------|-----|
| | 萬華 | 板橋 | 土城 | | |
| | (萬華國中) | (板橋高中) | (海山高工) | | |
| PM ₁₀ ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) | 年平均值 | 44 | 49 | 38 | 65 |
| | 最大日平均值 | 436 | 232 | 383 | 125 |
| 二氧化硫 (ppb) | 年平均值 | 2.67 | 4.93 | 3.42 | 30 |
| | 最大小時平均值 | 39.2 | 35.0 | 43.7 | 250 |
| 二氧化氮 (ppb) | 年平均值 | 22.7 | 24.5 | 21.9 | 50 |
| | 最大小時平均值 | 84.5 | 113.2 | 92.6 | 250 |
| 一氧化碳 (ppm) | 年平均值 | 0.87 | 0.79 | 0.71 | — |
| | 最大小時平均值 | 5.78 | 8.8 | 3.82 | 35 |
| 臭氧 (ppb) | 年平均值 | 24.7 | 25.1 | 23.0 | — |
| | 最大月平均值 | 80.9 | 76.3 | 68.5 | — |

| 偵測項目 | 偵測地點 | | | 空氣品質標準 |
|-------------|--------|--------|--------|--------|
| | 萬華 | 板橋 | 土城 | |
| | (萬華國中) | (板橋高中) | (海山高工) | |
| PSI>100 之日數 | 9 | 6 | 3 | — |

資料來源：行政院環境保護署網頁之「空氣品質歷年資料查詢」單元，網址為
<http://www.epa.gov.tw/psi/taqmn.html>

註[1]： “ ” 表示不符合「空氣品質標準」。

2. 影響分析

(1) 施工期間

施工期間之空氣污染主要為整地挖填、土木施工、土方及材料運輸等施工作業所產生之粒狀污染物，此外運輸卡車排放廢氣及行駛於道路上所產生之揚塵以及各類施工機具操作所排放廢氣亦為污染源之一。施工面所產生之空氣污染主要源自土壤擾動作業及施工機具排放廢氣，影響範圍多侷限於工區附近；運輸作業所產生之空氣污染則包括運輸車輛排放之廢氣及道路揚塵，影響範圍以運輸道路兩側為主。

A. 空氣污染物排放量推估

a. 施工作業面

根據環保署「空氣污染物總量管制制度推行先期作業及空氣污染物排放量推估標準方法建立」(EPA-88-FA31-03-1059) 研究報告中所述，道路、橋梁及建築工程(RC結構)產生之TSP(總懸浮微粒)分別約道路工程 0.160 公斤/平方公尺/月、橋樑工程 0.025 公斤/平方公尺/月及建築工程(RC結構) 0.148 公斤/平方公尺/月，前述排放係數所採用面積係為工地施作總面積(含施工圍籬等各項施作面積之總和)。

b. 道路運輸

施土方運輸車輛多為柴油重型卡車，依環保署民國 88 年「空氣污染物總量管制制度推行先期作業及空氣污染物排放量推估標準方法建立」(EPA-88-FA31-03-1059) 研究報告所述排放係數。根據施工期間之交通分析，台北縣以平均車速 30 公里/時、台北市以平均車速 20 公里/時為估算基準，配合每小時所增加之土方運輸車次，估算運輸道路於尖峰小時每公里所增加之空氣污染物排放量。

B. 空氣污染物濃度增量推估

計畫施工影響以粒狀污染物較為顯著，綜合前述空氣污染物排放量推估，並依「營建工程空氣污染防治措施管理辦法」中第一級營建工程規定，設置圍籬、防溢座及各項抑制粉塵措施（包括於工區內經常灑水清掃、以不透氣之防塵塑膠布或帆布覆蓋或施以臨時鋪面、運輸車輛駛出工區前清洗車身及輪胎、載運土方或散裝建材之車輛以帆布加蓋、車尾下方安裝泥水槽溝等），使排放增量減少 70%之情況下，以「ISC3.0 空氣品質擴散模式」（其中移動污染源等線污染源係以 ISC3.0 使用手冊建議將其分割為連續面源之方式進行模擬；空氣品質模擬使用之氣象資料係由空氣品質模式支援中心之空污模式氣象資料查詢網提供，包括：中央氣象局台北測站之地面氣象資料及板橋高空氣象資料）進行各項污染物之濃度增量推估。

(2) 營運期間

捷運系統所採用之電聯車係以電力驅動，營運期間應不致有造成空氣污染之虞。然因車站設置後，因旅客所衍生之車流將對站區附近周邊空氣品質造成影響，然影響範圍較侷限於站區附近。

8.2 噪音

1. 現況

根據台北市政府民國 91 年 8 月 5 日修正公告之台北市噪音管制區、台北縣政府民國 91 年 12 月 19 日公告重新劃定臺北縣噪音管制區及桃園縣政府民國 93 年 4 月 30 日公告桃園縣噪音管制區，計畫路線行經地區僅台北市路段多為“第二類”噪音管制區。

參考台北市政府環保局及台北縣政府環保局噪音管制區環境音量監測結果（參見表 8.2-1），計畫路線鄰近地區之噪音現況已有部分超過環境音量標準。

表 8.2-1 計畫路線鄰近地區環境音量監測結果分析

單位：dB(A)

| 測站名稱 | 噪音管制區 | 監測時間 | 各時段均能音量 | | | |
|--------------------------------|-----------------|-----------|---------|------|------|------|
| | | | 早 | 日 | 晚 | 夜 |
| 萬華點 (台北市萬華區西藏路 201 號旁) | 道路邊地區 第二類管制區 | 93 年第一季 | 67.7 | 72.5 | 70.6 | 66.2 |
| | | 93 年第二季 | 67.3 | 71.1 | 70.9 | 66.6 |
| | | 93 年第三季 | 68.3 | 71.5 | 69.2 | 66.7 |
| | 環境音量標準 | | 70 | 74 | 70 | 67 |
| 溪崑國中站 (板橋市大觀路三段 50 巷 30 號前) | 道路邊地區 第三類管制區 | 92 年 3 月 | 76.8 | 78.3 | 77.0 | 71.8 |
| | | 92 年 4 月 | 75.5 | 78.6 | 77.0 | 73.4 |
| | | 92 年 5 月 | 74.9 | 78.4 | 76.7 | 73.1 |
| | | 92 年 6 月 | 73.2 | 76.7 | 75.0 | 71.8 |
| | | 92 年 7 月 | 75.3 | 79.2 | 77.2 | 73.8 |
| | | 92 年 8 月 | 74.3 | 79.9 | 76.1 | 72.8 |
| | | 92 年 9 月 | 71.1 | 73.5 | 72.3 | 70.0 |
| | | 92 年 10 月 | 76.6 | 77.8 | 76.5 | 72.7 |
| | | 92 年 11 月 | 74.6 | 78.3 | 76.3 | 72.4 |
| | | 92 年 12 月 | 76.4 | 78.1 | 76.6 | 72.5 |
| | | 93 年 1 月 | 80.4 | 84.6 | 83.2 | 79.7 |
| | | 93 年 2 月 | 74.0 | 77.6 | 75.9 | 72.2 |
| | 環境音量標準 | | 75 | 76 | 75 | 73 |

註 [1]：時段定義：早：05-07 時 日：07-20 時 晚：20-22 時 夜：22-05 時。

[2]：萬華點為民國 93 年 1 月設置，測值為每季監測 2 次之均能音量。

2. 影響分析

(1) 施工期間

施工期間之噪音、振動源可區分為施工面施工機具操作所產生之噪音振動及運輸車輛行駛所產生之噪音振動。施工機具所產生之噪音振動將自作業面向工區外傳播，屬“點源”污染，影響範圍多侷限於工區附近；運輸道路之噪音振動屬“線源”污染，影響範圍為運輸道路沿線。

就鄰近敏感受體而言，其對新增噪音源之敏感度依其環境背景音量及噪音增量影響而有所差異，因此有關噪音評估基準之設定除考量環境

音量標準外，亦將考量敏感受體環境背景音量不同所造成之差異，經參酌行政院環境保護署「營建工程噪音評估模式技術規範」所建議之噪音影響評估分級方式，擬定噪音影響等級評估流程如圖 8.2-1。

計畫路線主要工程活動包括高架橋工程、引道段明挖覆蓋工程、潛盾隧道工程及車站工程等，其中潛盾隧道部分，機具噪音侷限於工作井附近，其餘採用明挖覆蓋法施工之車站及引道段，主要噪音影響將發生於土方開挖及擋土壁施築期間，覆蓋版鋪設後，施工活動轉入地下，噪音影響不顯著。高架路段主要工程活動包括基礎施工、澆注橋柱、放置樑板、鋪設路軌等，高噪音施工作業發生於橋柱基礎施作階段。

(2) 營運期間

營運期間之噪音影響主要來自捷運行駛噪音，音量大小決定於軌道系統（結構型式、軌道坡度、曲率）、列車（種類、長度）以及營運情況（車次、速率）等因素。其中於高架段路段最大交通噪音貢獻多發生於高架橋軌道面以上高程，而捷運邊 5 層樓以下建物，則位處聲影區內。出土段屬路塹式引道，軌道高程較兩旁地面低，因結構及捷運邊短牆屏障，於列車高速行駛通過隧道時，隧道內之空氣隨列車之行進被壓縮擠壓，當列車衝出隧道時，於隧道口產生爆裂音，此列車噪音向上繞射至住戶，其中最大音量出現於隧道口附近。為減低出土段附近之噪音衝擊，應採微氣壓波抑減機制，可行之方式為在隧道出口產生爆裂音處，設置加大斷面之減壓隧道，其主要目的在消滅壓縮波之能量，進而降低噪音對環境之影響。地下段主要噪音源包括捷運列車及車站附屬之機電與通風設備及播音系統。地下段列車行駛噪音之傳遞路徑多侷限於隧道內，經音源傳播衰減、隧道結構物及土層之隔絕，對沿線住戶不致產生影響。對於旅客及工作人員之影響，藉由車站附屬空間之音響處理，如隧道側壁及車站天花板裝設吸音材料，吵雜機房區及月台之通道設置雙層門或隔音門等噪音控制措施，以吸收列車行駛時及車站機電設備（空調、電扶梯及發電機）所產生之噪音，除列車進出站或緊急狀況有短暫之較高噪音曝露外，其餘時間月台上或穿堂層及職員區均可維持於室內背景噪音建議水準。

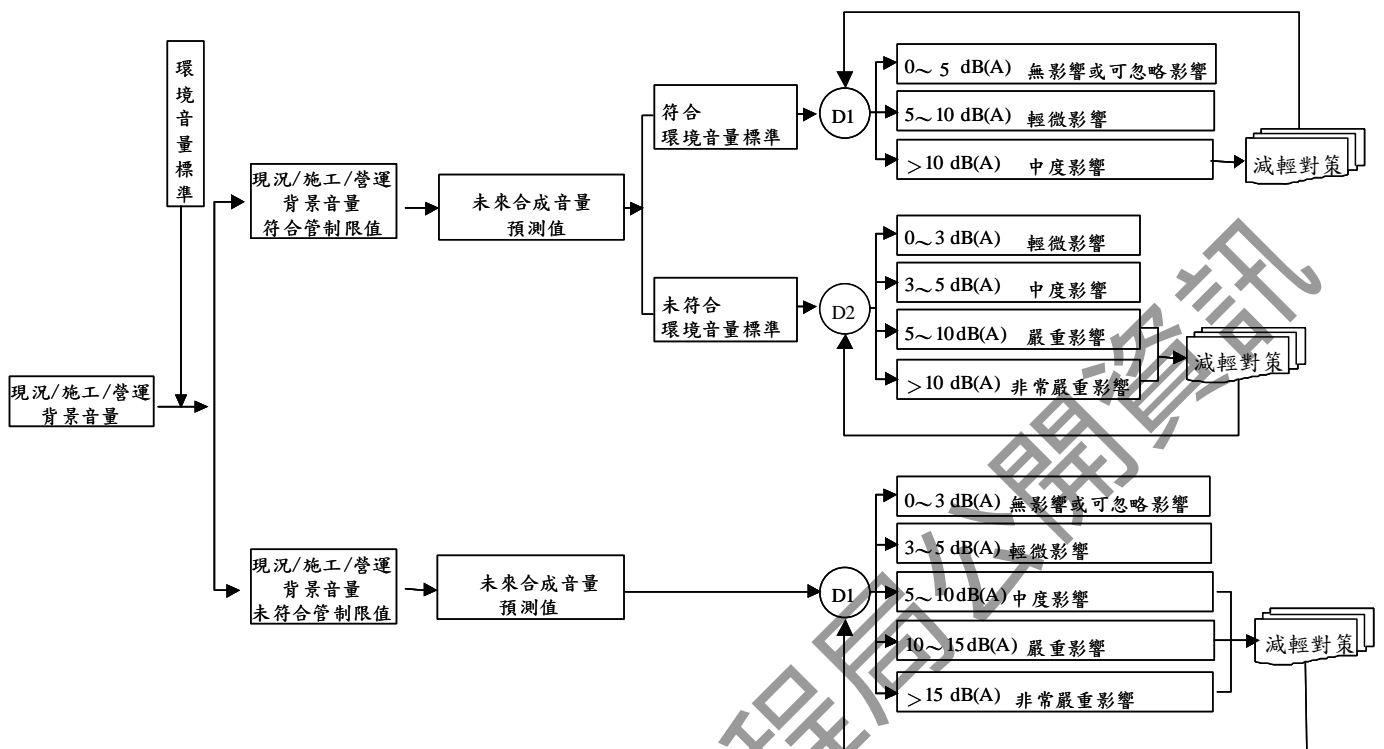


圖 8.2-1 噪音影響等級評估流程

8.3 水體水質

1. 現況

(1) 地面水

計畫路線沿途所經台北縣、市各行政區均已公告為「淡水河水污染管制區」範圍，所行經新店溪及大漢溪河段均屬「丙類」水體分類。

參考計畫路線附近環保署所設之新店溪「華中橋」及大漢溪「浮洲橋」長期水質監測站資料，其於民國 92 年 8 月至 93 年 7 月之河川水質監測結果，以「河川污染程度分類標準」進行分析，其水質均屬「嚴重」污染（參見表 8.3-1），水質項目多無法符合「丙類」水體之水質標準。

(2) 地下水

參考環保署於計畫路線附近所設「華江高中」、「積穗國小」及「清水國小」長期地下水質監測站之監測紀錄（參見表 8.3-2）顯示，各監測站之「氨氮」、「鐵」及「錳」之含量多不符合「地下水污染監測基準（第二類）」。

表 8.3-1 計畫路線鄰近水系環保署長期水質取樣站監測成果分析

監測期間：民國 92 年 8 月 ~ 民國 93 年 7 月

| 取樣點 | 水質項目 | 最大值 | 最小值 | 平均值 | 水體分類及水質標準 | | 污染程度 |
|--------|--------------|-------------------|-------------------|-------------------|-----------|---------------------|------|
| | | | | | 丙類水體 | 標準 | |
| 新華店溪橋 | 溶氧量 (mg/L) | 6.7 | 0.0 | 3.3 | 丙類水體 | ≥ 4.5 | 嚴重污染 |
| | 生化需氧量 (mg/L) | 14.0 | 3.2 | 7.0 | 丙類水體 | ≤ 4.0 | |
| | 懸浮固體 (mg/L) | 326 | 40 | 166 | 丙類水體 | ≤ 40 | |
| | 氨氮 (mg/L) | 12.6 | 1.2 | 5.6 | 丙類水體 | ≤ 0.3 | |
| | 總磷 (mg/L) | 0.90 | 0.30 | 0.55 | 丙類水體 | — | |
| | 大腸桿菌群 | 5.9×10^7 | 3.5×10^5 | 5.9×10^6 | 丙類水體 | ≤ 1.0×10^4 | |
| 大浮漢洲溪橋 | 溶氧量 (mg/L) | 5.1 | 0.0 | 2.7 | 丙類水體 | ≥ 4.5 | 嚴重污染 |
| | 生化需氧量 (mg/L) | 24.8 | 5.2 | 12.2 | 丙類水體 | ≤ 4.0 | |
| | 懸浮固體 (mg/L) | 5,410 | 189 | 2,687 | 丙類水體 | ≤ 40 | |
| | 氨氮 (mg/L) | 14.5 | 0.7 | 4.4 | 丙類水體 | ≤ 0.3 | |
| | 總磷 (mg/L) | 1.47 | 0.48 | 1.04 | 丙類水體 | — | |
| | 大腸桿菌群 | 3.8×10^6 | 1.1×10^3 | 7.6×10^5 | 丙類水體 | ≤ 1.0×10^4 | |

資料來源：行政院環境保護署，「環境水體水質監測」，網址為

http://www.epa.gov.tw/monitoring/m_water/Main.htm。


註：“ ”表示不符所屬水體分類之水質標準。

表 8.3-2 計畫路線鄰近地區長期地下水水質取樣站監測成果分析

| 水質項目 | 華江高中 | | | | 積穗國小 | | | | 清水國小 | | | | 地下水污染 監測基準 值 (第二類) |
|---------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-----------------------------|
| | 92/09 | 92/11 | 93/03 | 93/06 | 92/09 | 92/11 | 93/02 | 93/06 | 92/09 | 92/11 | 93/02 | 93/06 | |
| pH 值 | 6.5 | 6.4 | 6.5 | 6.7 | 7.2 | 6.9 | 7.0 | 6.7 | 6.8 | 6.5 | 7.0 | 6.6 | — |
| 氨氮 (mg/L) | 2.14 | 4.22 | 1.95 | 0.09 | 25.20 | 19.50 | 17.60 | 19.90 | 2.07 | 2.87 | 1.45 | 2.07 | 0.25 |
| 硝酸鹽 (mg/L) | 0.13 | 0.17 | 0.10 | 0.20 | 0.96 | 0.47 | 1.03 | 0.21 | 0.26 | 0.33 | 0.24 | 0.16 | 25 |
| 硫酸鹽 (mg/L) | 29.3 | 19.9 | 21.9 | 38.7 | 7.4 | 6.2 | 86.4 | 34.4 | 71.4 | 31.6 | 143.0 | 204.0 | 625 |
| 總硬度 (mg/L) | 159 | 100 | 189 | 264 | 145 | 128 | 263 | 211 | 566 | 532 | 761 | 752 | 750 |
| 總有機碳 (mg/L) | 4.24 | 4.36 | 2.33 | 2.56 | 12.10 | 18.00 | 9.64 | 10.60 | 7.88 | 7.45 | 9.91 | 7.07 | 10 |
| 導電度 (µmho/cm) | 532 | 390 | 469 | 454 | 720 | 635 | 957 | 762 | 1,270 | 1,170 | 1,620 | 1,550 | — |
| 鎳 (mg/L) | <0.001 | <0.001 | <0.001 | <0.001 | <0.001 | <0.001 | <0.001 | <0.001 | <0.001 | <0.001 | <0.001 | <0.001 | 0.025 |
| 鉻 (mg/L) | <0.005 | <0.005 | <0.005 | <0.005 | <0.005 | 0.010 | <0.005 | <0.005 | <0.005 | <0.005 | <0.005 | <0.005 | 0.25 |
| 銅 (mg/L) | <0.005 | <0.005 | <0.005 | <0.005 | <0.005 | 0.010 | <0.005 | <0.005 | <0.005 | <0.005 | <0.005 | <0.005 | 5.0 |
| 鋅 (mg/L) | 0.010 | <0.004 | 0.010 | 0.010 | 0.010 | 0.040 | 0.010 | <0.004 | 0.010 | 0.020 | 0.010 | <0.004 | 25.0 |
| 鉛 (mg/L) | <0.01 | <0.01 | <0.01 | <0.01 | <0.01 | <0.01 | <0.01 | <0.01 | <0.01 | <0.01 | <0.01 | 0.01 | 0.25 |
| 鐵 (mg/L) | 3.45 | 13.50 | 1.36 | 0.36 | 4.62 | 10.30 | 0.03 | 1.81 | 4.65 | 6.86 | <0.01 | 2.51 | 1.50 |
| 錳 (mg/L) | 6.50 | 6.40 | 6.50 | 6.70 | 1.01 | 0.78 | 0.89 | 1.53 | 10.20 | 8.71 | 8.32 | 11.10 | 0.25 |

資料來源：行政院環境保護署環境品質監測資料庫「地下水水質監測資料」，網址為 http://www.epa.gov.tw/monitoring/m_water/Main.htm。

註 [1]：濃度低於檢驗極限者以"<方法檢驗極限值"表示。

[2]: “” 表示超出「地下水污染監測基準值 (第二類)」

臺北市政府捷運工程局公開資訊

(3) 施工期間

施工期間影響鄰近水體水質之主要來源包括：橋墩基礎打樁廢水、潛盾施工廢水、土壤沖蝕、運輸車輛清洗廢水及施工人員生活污水等。

A. 基礎打樁廢水

目前國內工程墩柱樁基礎多採全套管工法施工，此工法之施工廢水少，且因不需使用穩定液，故廢水水質為單純之泥水，可經設置截水溝、沈澱池、調整 pH 值等措施處理至符合營建工地之「放流水標準」（生化需氧量 ≤ 30 mg/L、化學需氧量 ≤ 100 mg/L、懸浮固體物 ≤ 30 mg/L、真色色度 ≤ 550 ）後，排放至鄰近之排水系統，對承受水體之水質影響甚微。

B. 潛盾施工廢水

參考台北捷運工程經驗，潛盾工法多採用土壓平衡式或泥水加壓式潛盾機施工。土壓平衡式潛盾工法用水量少，不須使用泥水處理設施，對承受水體水質影響較小，惟此工法受限於透水性低黏土層及沉泥質砂層之地層，土質限制較大；泥水加壓式潛盾工法因開挖土渣以流體管送，須配置泥水處理設備。依「施工活動非點源污染最佳管理作業規範」，潛盾工法產生之廢水量約 5 ~ 30 立方公尺/小時，其污水 pH 值約 8~10，懸浮固體濃度約為 $1.1 \times 10^5 \sim 3.9 \times 10^5$ mg/L，無法使用簡易沉澱處理降低污水濃度，將先以機械方式去除大粒徑土礫，再添加凝聚劑經脫水處理後達固液分離，最後再調整分離液之 pH 值以符合營建工地之放流水標準，應不致造成承受水體水質顯著影響。

另潛盾工程進行地盤改良作業常需使用化學藥液或混凝土灌漿工法，其主要成分為水泥、皂土及難溶於水之鹽類化合物，因灌漿後可於隧道附近形成保護層，提供土層支撐及穩定，亦可防止灌漿材料繼續滲入地下水層，故應不致污染地下水，惟施工前仍須詳細進行地質、土壤及地下水層調查，並慎選藥液或混凝土材料之配比，以降低對地下水質之影響。

C. 土壤沖蝕

土壤沖蝕主要發生於明挖覆蓋段及高架段橋墩基礎施作期間，為控制土壤流失，將於施工規範中規定承包商須於施工初期先行完成各工區之臨時截水溝及排水出口處之沉砂滯洪設施，使區內逕

流經沉砂滯洪後再排放至鄰近排水路，以降低對承受水體懸浮固體濃度增量之影響。

D. 運輸車輛清洗廢水

計畫路線高架段基礎開挖及潛盾段作業衍生之交通量最大，將於施工規範中規定承包商須於工區設置沉澱池處理至符合營建工地之「放流水標準」(生化需氧量 ≤ 30 mg/L，化學需氧量 ≤ 100 mg/L，懸浮固體物 ≤ 30 mg/L，真色色度 ≤ 550) 後再行排放至工區附近排水路。

E. 施工人員生活污水

為避免施工尖峰期各工區施工人員每日產生之生活污水量增加承受水體之污染負荷，將於施工規範中規定承包商於工區設置施工所時，須設置套裝污水處理設備處理至符合建築物污水處理設施「放流水標準」(流量小於 50 立方公尺/日，生化需氧量及懸浮固體量不得超過 80 mg/L，化學需氧量不得超過 250 mg/L) 後再行排放，若因工區空間受限，無法設置污水處理設備而設置臨時流動廁所，將於施工規範中規定承包商定期委託清除機構清運水肥。

(4) 營運期間

營運期間影響地面水質來源主要為車站產生之生活污水。車站常駐站務人員及旅客產生之生活污水性質與一般家庭污水類似，污染物包括懸浮固體、生化需氧量、化學需氧量及油脂等。將統一蒐集後納入鄰近污水下水道系統，應不致造成鄰近排水系統水質受到污染。

8.4 廢棄物

1. 現況

(1) 一般廢棄物

根據環保署廢棄物管理處資料顯示：民國 93 年台北市之垃圾平均清運量約 1,640.7 公噸重/日，清運垃圾以焚化及衛生掩埋處理為主，各佔 85.1%及 14.9%，清運區人口數約為 262.2 萬人，平均每人每日垃圾清運量約 0.62 公斤重，垃圾處理設施為 3 座垃圾資源回收廠（內湖、木柵及北投垃圾資源回收廠）及山豬窟垃圾衛生掩埋場（參見表 8.4-1、表 8.4-2）。

(2) 事業及營建廢棄物

依據環保署廢棄物管理處民國 94 年「公民營廢棄物清除處理機構許可資料」顯示，台北市現有清除機構共 296 家（甲級 11 家、乙級 176 家、丙級 109 家）及處理機構 1 家（乙級）；台北縣現有清除機構共 258 家（甲級 13 家、乙級 219 家、丙級 26 家）及處理機構 2 家（均為乙級）（參見表 8.4-3）。

根據營建署「營建棄填土資訊系統」資料顯示，大台北地區目前營運中之土石方資源堆置場計有 27 家，合計剩餘容量約 1,596 萬立方公尺（參見表 8.4-4）；可供取棄土方之相關工程合計 20 筆（參見表 8.4-5），可供作未來需土或棄土工程處理規劃之參考。

2. 影響分析

(1) 施工階段

施工期間所產生之廢棄物主要來自於剩餘土石方、建物拆除廢料及施工人員所產生之一般廢棄物。

A. 剩餘土石方

計畫路線土石方主要來自於高架橋梁樁基礎、出土段、潛盾隧道、明挖覆蓋隧道及車站基地施作所產生之餘土。依目前『營建棄填土資訊系統』之資料顯示，本計畫施工時所產生之挖方暫無相關公共工程可為配合收納，將全部配合政府營建剩餘土石方資源化之政策以運至鄰近之合法土資場為主要考量。本計畫於後續設計、施工階段，將持續追蹤營建署之『營建棄填土資訊系統』，以公共工程作為收納本計畫餘土之優先考量，且需外運處理之土方，將依「台北市營建剩餘資源管理辦法」、「台北縣營建工程剩餘土石方及營建廢棄物資源處理場設置及管理要點」及「廢棄物清理法」之相關規定辦理，並要求承包商擬具「餘土處理計畫」納入施工計畫中說明，並於工地實際產出前，將擬送往之合法土石方收容場所之地址及名稱送當地縣(市)政府備查，並定期提送處理記錄。

B. 建物拆除之廢料

計畫路線所涉建物拆除主要成分為土木或建築廢棄物混合物，將依「廢棄物清理法」之規定，於施工規範中要求承包商委託合格之廢棄物清除處理機構代為清運處理。

C. 施工人員產生之一般廢棄物

計畫路線施工期間每日施工人員生活垃圾，將於工務所及工寮處設置有蓋垃圾桶及資源回收箱收集施工人員生活垃圾，並委託合格之公民營處理機構代為清運處理，不致造成工區附近之環境污染。

(2) 營運階段

計畫路線營運階段產生之廢棄物主要為車站旅客及工作人員所產生之生活垃圾。車站內將設置垃圾桶收集旅客垃圾及工作人員生活垃圾，依「一般廢棄物回收清除處理辦法」規定，妥善貯存清除處理廢棄物，並應依規定落實資源回收及垃圾分類工作。可委託民間清潔公司負責車站內之環境清潔與垃圾收集、資源回收作業，再由合格之公民營處理機構代為清運處理。

表 8.4-1 台北縣市現有垃圾資源回收廠一覽

| 名稱 | 完工日期 | 設計處理量 (公噸/日) | 垃圾進場量 (公噸/年) | 實際焚化量 (公噸/年) | 灰渣產生量 (公噸/年) | 焚化率 (%) | |
|-----|-----------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|------------|--------|
| 台北市 | 內湖垃圾資源回收廠 | 81/1/16 | 900 | 93,942 | 95,480 | 16,144 | 34.10 |
| | 木柵垃圾資源回收廠 | 84/3/28 | 1,500 | 232,913 | 230,927 | 31,448 | 61.86 |
| | 北投垃圾資源回收廠 | 88/5/26 | 1,800 | 336,179 | 345,223 | 54,281 | 61.65 |
| 台北縣 | 新店垃圾資源回收廠 | 83/9/27 | 900 | 250,262 | 254,172 | 40,864 | 90.78 |
| | 樹林垃圾資源回收廠 | 84/6/11 | 1,350 | 353,605 | 355,070 | 59,290 | 84.54 |
| | 八里垃圾資源回收廠 | 90/4/18 | 1,350 | 475,338 | 468,563 | 82,861 | 111.57 |

資料來源：行政院環保署垃圾焚化興建工程處，「台灣地區垃圾資源回收(焚化)廠 93 年全年營運統計表」，民國 94 年 2 月。

表 8.4-2 台北縣市現有垃圾衛生掩埋場一覽

| 名稱 | 啓用日期 | 總容積 (立方公) | 總面積 (平方公) | 掩埋面積 (公頃) | 規劃 處理量 |
|----------------|---------|--------------|--------------|--------------|-----------|
| 台北市山豬窟垃圾掩埋場 | 83/6/18 | 6,170,000 | 650,000 | 30.0 | — |
| 台北縣樹林灰渣掩埋場 | 85/3/11 | 217,373 | 36,400 | 2.6 | 450 |
| 台北縣八里區域垃圾衛生掩埋場 | 86/3/22 | 5,969,000 | 680,000 | 27.6 | 1000 |

資料來源 [1]：台北市政府環保局，「山豬窟垃圾掩埋場簡介」

(<http://landfill.myweb.hinet.net/index.htm>)，民國 94 年 2 月。

[2]：行政院環保署環境督察總隊，「台灣地區一般廢棄物處理廠環境資訊系統」，民國 93 年 6 月。

表 8.4-3 台北縣市廢棄物清除處理機構一覽

| 縣市別 | 清除機構 | | | | 處理機構 | | |
|-----|------|-----|-----|-----|------|----|----|
| | 甲級 | 乙級 | 丙級 | 合計 | 甲級 | 乙級 | 合計 |
| 台北市 | 11 | 176 | 109 | 296 | — | 1 | 1 |
| 台北縣 | 13 | 219 | 26 | 258 | — | 2 | 2 |

資料來源：行政院環境保護署，「公民營廢棄物清除、處理機構許可證資料」，

(<http://waste1.epa.gov.tw/Grant/GS-UC60/QryGrantData.aspx>)，民國 94 年 2

月查詢。

表 8.4-4 大台北地區現有土資場一覽

| 所在 縣市 | 土資場名稱 | 剩餘容量 (萬立方公) | 面積 (公頃) | 聯絡人及 電話 | 特別規定 |
|----------|------------------------|----------------|------------|--------------------|------------------|
| 基隆市 | 大水窟土資場 | 300 | 53.2 | 李復興 02-2718-716 | 收受含水量低於 30%之土石方。 |
| | 永竟企業有限公司 (營建混合物處理廠) | 2.016 | 0.52 | 林俊維 02-2433-407 | 專營營建混合物 (B8) 處理。 |
| 台北市 | 皓昶混合物分類資源處理場 | 14.4 | 0.16 | 張金忠 02-2763-829 | —— |
| | 瓦上春土資場 | 36 | 2.08 | 莊孟峰 02-2792-876 | —— |
| | 同怡營建混合物分類處理場 | 7.8 | 0.28 | 陳美惠 02-2794-071 | —— |
| | 好名贖餘土石方及營建混合 物資源處理場 | 12.48 | 0.83 | 林發 02-2239-617 | 餘土及營建混合物。 |

| 所在縣市 | 土資場名稱 | 剩餘容量 (萬立方公尺) | 面積 (公頃) | 聯絡人及 電話 | 特別規定 |
|------|------------------------------|-----------------|------------|---------------------|---|
| | 希望城堡土石方資源處理場 (達宸工程實業有限公司) | 144 | 4.66 | 鄭宇均 02-2897-5899 | 收受營建剩餘土石方(B1、B2-1、B2-2、B2-3、B3、B4、B5)，不含營建混合物、營建廢棄物。 |
| | 亞太營建剩餘土石方及營建混合物資源處理場 | 119 | 1.60 | 蘇培盛 02-2895-985 | 餘土之暫屯轉運或再生處理及混合物之暫屯、轉運及分類處理。 |
| | 宗營營建混合物分類處理場 | 3 | 0.17 | 詹春長 02-8792-320 | 專收 B8 為施工或拆除工程產生之營建混合廢棄物。 |
| | 忠全營建混合物資源處理場 | 5.38 | 0.17 | 陳忠勇 02-2896-769 | — |
| | 博烽剩餘土石方資源處理場 | 34.94 | 0.23 | 劉問仁 02-2832-3962 | 僅收受營建剩餘土石方(B1、B2-1、B2-2、B2-3、B3、B4、B5)，不含營建混合物、營建廢棄物。 |
| | 德展營建混合物分類處理場 | 3.49 | 0.23 | 02-2820-0048 | — |
| | 磊駿土石方(泥漿)資源分類處理場 | 87 | 2.64 | 林蒔苡 02-8792-0085 | 餘土(含泥漿)之暫屯、轉運、再生處理，收受營建剩餘土石方(B1、B2-1、B2-2、B2-3、B3、B4、B5、B6、B7)。 |
| 台北縣 | 三峽山員潭子段土石方資源堆置處理場(暫停營運) | 136.49 | 6.1 | 郭健章 02-2918-9650 | 土石方含水量不大於 30%，每天不超過 100 車次 |
| | 元記實業股份有限公司 | 36 | 2.47 | 呂燕靜 02-2754-6655 | 50%以上坩土或粘土 |
| | 林口鄉太平營建工程土石方資源處理場 | 36 | 1.49 | 郭家祥 02-8951-3568 | 營建工程剩餘土石方、營建工程拆除地上物或施工產生混雜於土石之建築廢棄物，每月處理量 30,000 立方公尺 |
| | 板橋營建剩餘土石方資源處理場 | 72 | 2.02 | 黃家訓 02-2940-1129 | 收受土方含砂石量需達 30% |
| | 俊行記土石方資源堆置處理場 | 54 | 4.39 | 邱景暘 03-350-9513 | 收受營建剩餘土石方 B2、B3、B4 土質土壤 |
| | 深坑鄉烏月段烏月小段土石方資源堆置場 | 135.8 | 15.68 | 洪太太 0910-161-729 | — |
| | 新店市聯興建材工業股份有限公司 | 24 | 0.52 | 周詩盛 02-8666-7637 | 營建工程剩餘土石方(含砂石量須達 75%以上) |
| | 新店成石土石方資源堆置處理場 | 36 | 1.02 | 廖小姐 02-8666-1040 | 僅收受土質 B1、B2-1 及 B2-2 類 |

| 所在縣市 | 土資場名稱 | 剩餘容量 (萬立方公尺) | 面積 (公頃) | 聯絡人及 電話 | 特別規定 |
|------|--------------------------------|-----------------|------------|---------------------|---|
| | 裕成砂石場 | 36 | 1.76 | 藍隆寬 0933-214-909 | 砂石含量需達 50%，收受土質 B1、B2-1、B2-2 及 B5 類不含磚塊 |
| | 遠嘉土石方資源堆置處理場 | 36 | 0.87 | 陸再興 02-8686-2106 | B1、B2-1、B2-2、B5 不含磚塊，B6 及 B7 含砂石量須超過 50% |
| | 德山營建工程土石方資源堆置場 | 140 | 9.88 | 許詒抄 02-8671-3776 | 僅收受土質 B1、B2、B3、個案總量平均不超過 40%之 B4 及 B5 |
| | 樹林聯安營建廢棄物資源再利用處理場(益昇再利用股份有限公司) | 36 | 0.34 | 呂金棟 02-2688-5678 | 專收 B8 為施工或拆除工程產生之營建混合廢棄物 |
| | 鶯歌營建廢棄物資源回收處理場(陽光城市開發股份有限公司) | 12 | 0.75 | 李松鶴 02-8951-3568 | 專收 B8 為施工或拆除工程產生之營建混合廢棄物、環保署 D-0050 營建廢棄物 |
| | 鶯歌鎮南山砂石股份有限公司 | 36 | 0.81 | 林依婕 02-2305-3115 | 砂石含量需達 75%以上，不得含廢棄物 |

資料來源：內政部營建署，「營建棄填土資訊系統」
(<http://140.96.175.34/spoil/dumpsoil/DumpQry.asp>)，~續完~民國 94 年 5 月查詢。

表 8.4-5 大台北地區相關工程借棄土方需求資訊一覽

| 工 程 名 稱 | 流向 | 起始日期 | 完成日期 | 土 量 (立方公尺) | 資料提供單位 |
|------------------------------|----|------------|------------|---------------|---------------------|
| 成功地下商場新建工程 | 棄土 | 2003/7/15 | 2005/7/15 | 60,158 | 臺北市市場管理處 |
| 東湖地區聯外山區線道路新築工程 | 棄土 | 2004/1/15 | 2006/12/15 | 73,000 | 臺北市政府工務局新建工程處 |
| 臺北捷運南港線東延段 CE730B 區段標工程 | 棄土 | 2004/1/15 | 2009/1/15 | 211,036 | 臺北市政府捷運工程局 |
| 臺北捷運內湖線西湖市場整開共構大樓新建工程 | 棄土 | 2004/4/15 | 2006/6/15 | 85,338 | 臺北市政府捷運工程局 |
| 北二高改善修正計畫---新店市中安大橋新建工程 | 棄土 | 2004/8/15 | 2005/9/15 | 52,434 | 內政部營建署北區工程處 |
| 綜合教學大樓新建工程 | 棄土 | 2004/10/15 | 2005/5/15 | 47,617 | 國立臺北師範學院 |
| 東西向快速公路八里新店線第一優先後續路段第 2-3Z 標 | 棄土 | 2004/10/15 | 2006/5/15 | 10,000 | 交通部台灣區國道新建工程局第一區工程處 |
| 南港專案 CL308 標松山車站地下化工程 | 棄土 | 2005/4/15 | 2007/8/15 | 864,962 | 交通部鐵路改建工程局工七隊 |
| 進水口疏濬工程 | 棄土 | 2005/5/15 | 2005/9/15 | 25,000 | 台灣電力公司林口發電廠 |
| 內湖校區二期工程 | 棄土 | 2005/10/15 | 2006/4/15 | 19,516 | 國立台灣戲曲專科學校 |
| 臺北捷運松山線 CG590A 區段標工程 | 棄土 | 2006/6/15 | 2010/8/15 | 676,651 | 臺北市政府捷運工程局 |
| 臺北捷運信義線 580B 區段標工程 | 棄土 | 2006/6/15 | 2010/10/15 | 526,360 | 臺北市政府捷運工程局 |
| 臺北捷運信義線 CR580A 區段標工程 | 棄土 | 2007/6/15 | 2009/5/15 | 704,533 | 臺北市政府捷運工程局 |
| 北投士林科技園區環境影響評估及整地初步規劃 | 需土 | 2005/6/15 | 2007/2/15 | 2,300,000 | 台北市重劃大隊 |
| 臺北捷運南港線東延段 CE730B 區段標工程 | 需土 | 2007/4/15 | 2009/4/15 | 16,015 | 臺北市政府捷運工程局 |
| 臺北捷運松山線 CG590B 區段標 | 需土 | 2008/4/15 | 2010/7/15 | 237,721 | 臺北市政府捷運工程局 |
| 臺北捷運松山線 CG590C 區段標 | 需土 | 2008/6/15 | 2011/3/15 | 131,171 | 臺北市政府捷運工程局 |
| 臺北捷運信義線 580B 區段標工程 | 需土 | 2009/4/15 | 2011/2/15 | 95,703 | 臺北市政府捷運工程局 |
| 臺北捷運信義線 CR580A 區段標工程 | 需土 | 2009/7/15 | 2010/3/15 | 187,259 | 臺北市政府捷運工程局 |
| 臺北捷運松山線 CG590A 區段標工程 | 需土 | 2010/6/15 | 2010/10/15 | 59,569 | 臺北市政府捷運工程局 |

資料來源：內政部營建署，「營建剩餘土石方資訊通報第 38 期」，民國 94 年 4 月。

8.5 地文

1. 現況

(1) 地形及地層

計畫路線位於台北盆地南端，分別穿越新店溪及跨越大漢溪，所經地形除新莊迴龍地區為丘陵山麓地帶外，其餘皆為盆地沖積層，地勢平坦（詳圖 8.5 計畫沿線環境地質分析圖）。地質主要為中新世木山層、更新世林口層及全新世沖積層，依據其組成由“下”而“上”分敘如下：

A. 木山層

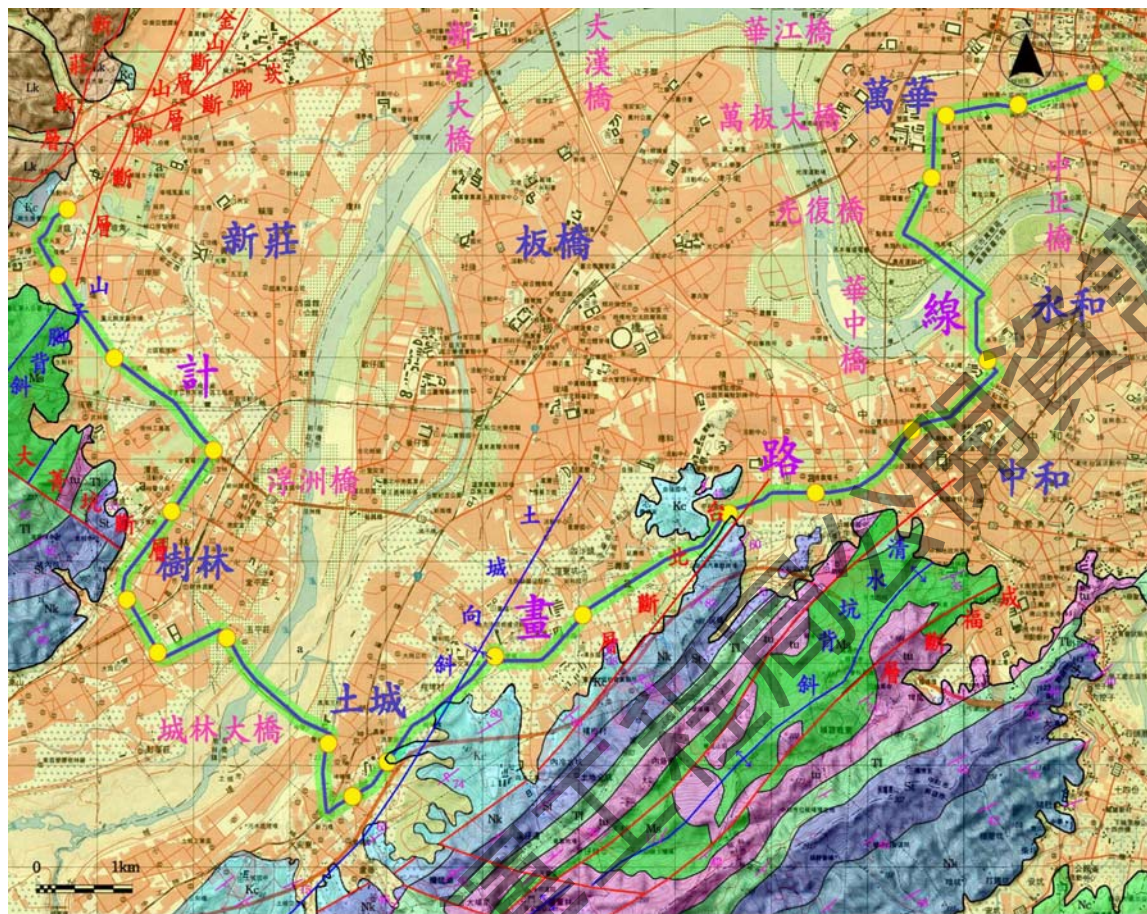
以白色中粒至細粒正石英砂岩或原石英砂岩為主，多呈厚層或塊狀，有時具有明顯之交錯層構造及含有暗紅色氧化鐵結核，灰黑色頁岩常與砂岩構成互層。白色粉砂岩及細粒砂岩與黑色頁岩所成薄頁互層甚為顯著。本層含有三層可採煤，均位於上部，岩層中並含有豐富之炭質物及雲母碎片。計畫路線“樹林—新莊”局部路段經過此地層之丘陵山麓地區。

B. 林口層

由巨厚之礫石層及覆蓋於其上約數公尺之紅土所組成。礫石以石英岩及砂岩為主，基質含砂、粉砂及泥，而呈較緻密組織。因膠結度差呈鬆散狀態，礫石層局部夾砂及粉砂之凸鏡體，紅土與礫石間呈漸變關係，表層之紅土膠結度差，遇水黏泥透水性不良。計畫路線於新莊迴龍路段經過此林口台地邊緣斜坡。

C. 沖積層

計畫路線主要位於台北盆地之新店溪及大漢溪流域，大部分為青灰色黏土及細砂與較粗砂礫石組成，未膠結且鬆散，壓密程度不足，由“下”而“上”可分為：新莊層、景美層及松山層，計畫路線行經區域以松山層為主（各地層之性質參見表 8.5-1 及表 8.5-2）。



資料來源：經濟部中央地質調查所台北/林口/桃園/新店 (1/50,000) 圖幅

新莊斷層、山腳斷層、金山斷層及坎腳斷層參考台北都會區地質災害研討會論文集資料修正

圖例

a: 現代沖積層 Lk: 林口層 Kc: 桂竹林層 Nc: 南莊層 Nk: 南港層 St: 石底層 Tl: 大寮層 γ : 岩層位態 \ast : 褶皺 /: 斷層

圖 8.5 計畫沿線環境地質分析圖

表 8.5-1 台北盆地第四紀沈積物之組成

| 地層 | 岩性 |
|-----|---|
| 松山層 | 為灰黑色砂、泥互層，具有平行層理及交錯層理，有貝類化石，其下為一厚層之紅土礫石。 |
| 景美層 | 為土黃色礫石層，岩礫以石英砂岩為主，礫間充填黃色風化砂土，為沖積扇沈積物。 |
| 新莊層 | 主要為青灰色厚層礫石、砂、泥互層之堆積，砂、泥中多炭屑及平行層理。新莊層與景美層為整合接觸，其與下面之第三紀基盤為交角不整合接觸。 |

表 8.5-2 松山層地質特性

| 層次 | 土層分類 | 厚度 (m) | SPT-N |
|----|--------------|-----------|-------|
| 1 | 砂礫 | 0~15 | 2-7 |
| 2 | 灰色沉泥質粘土 (CL) | 0~19 | 2~21 |
| 3 | 黃灰沉泥質細砂 (SM) | 0~19 | 3~16 |
| 4 | 灰色沉泥質粘土 (CL) | 6~29 | 7~28 |
| 5 | 灰色沉泥質細砂 (SM) | 2~20 | 6~29 |
| 6 | 灰沉泥質粘土 (CL) | 2~ 8 | 20~26 |

(2) 斷層

計畫路線西端之新莊迴龍地區有新莊斷層、山腳斷層經過，其中新莊斷層大致皆呈“東北”走向，並向“東南”傾斜，地表為厚層之沖積層所覆蓋。參考民國 89 年 10 月中央地質調查所特刊第十三號『台灣活動斷層概論』，新莊斷層為逆移斷層呈“東北”走向。過去曾被誤認為金山斷層之南延部分，惟依鑽井資料顯示其應為金山斷層西側之另一斷層。新莊斷層將中新世晚期之地層推置於上新世至更新世之大南灣層及林口礫石層之上。由於計畫路線附近新莊斷層與金山斷層之間有一形成較晚之山腳正斷層存在，故推論新莊斷層已失去活動機制，應非活動斷層；山腳斷層則為一正斷層，其東南側為上盤，相對陷落成今日之台北盆地，西北側向上升，形成今日之林口台地，目前中央地質調查所將其歸為第二類活動斷層。

另計畫路線於中和一帶，與台北斷層以高角度交會，該斷層與亦大致皆呈“東北東”走向，並向“東南”傾斜，其為一逆斷層，在台北盆地內被地表厚層之沖積層所覆蓋。依證據顯示，斷層僅錯動中新世地層，更年輕之地層並無錯移跡象，因此不列入活動斷層之內，為根據現有資料顯示，該斷層之擾動帶約有 120~200 公尺寬，由於計畫路線部分路段較貼近盆地邊緣，極有可能在接近地表處遭遇較為破碎之岩盤。

(3) 地震

計畫路線行經屬地震“乙區”，其所對應之水平加速度係數(Z)為 0.23。根據中央氣象局地震測報中心統計資料顯示，台北地區曾於西元 1909 年 4 月 15 日發生芮氏規模 7.3 級之地震，震央位於東經 121.5

° /北緯 25.0°，震源深度 80 公里；以及西元 2004 年 10 月 23 日於台北市信義區四獸山發生芮氏規模 4.1 級之地震，震源深度約 8.8 公里，其間未曾發生震央在台北地區之災害性地震。

2. 影響分析

(1) 地表沉陷

計畫路線出土段及地下段於開挖過程中將破壞原有土壤之應力平衡條件，因土層之變化、施工方法與程序之不同、地下水位高低、施工品質及路線線型等因素之影響，有可能引致地表沉陷及鄰近建物之不均勻沉陷(參見表 15.5-3)。參考相關捷運工程深開挖引致地表沉陷曲線之研究資料，顯示正常施工狀況下，開挖產生之可能沉陷範圍約為開挖深度 2 倍範圍，其最大地表沉陷量約為開挖深度 2%。未來於設計階段及施工階段均須針對可能沉陷範圍內之建物，逐棟進行建物識別及現況調查，研擬建物保護措施；並於施工時，佈設監測系統以控制因開挖引致之地盤沉陷。

(2) 液化潛能

因台北盆地之淺層土壤多為粉土質砂或砂質粉土，地下水位多在地表下 1~5 公尺左右，距地表甚近，故局部地區之土壤液化潛能較高，設計時須依據地質鑽探資料進行適當處理，避免對結構物造成損害衝擊。

表 8.5-3 計畫路線地下段及出土段施工可能引致地盤下陷之原因探討

| 施工方式 | 不利狀況產生原因 |
|-------------------|--|
| 地下段及出土段 明挖覆蓋工法 | 擋土壁設計、施工不良： <ul style="list-style-type: none"> · 壁體產生過量側向變形，造成沉陷，危及鄰房。 · 斷樁、包泥、完整性不佳，使擋土壁勁度、止水性不足。 · 貫入深度不足，使底部內擠或砂湧。 |
| | 開挖控制不當： <ul style="list-style-type: none"> · 支撐不足，造成壁體內移，引發地表下陷。 · 超挖使底部隆起、內擠或砂湧而破壞。 · 開挖後，未立即支撐，造成壁體變形、內移。 · 未分階支撐，並施加預力。 |
| | 地下水位改變： <ul style="list-style-type: none"> · 開挖區外大量降水，引發地層下陷，建物受損。 · 滲水導致土壤流失，使基地外基礎掏空。 |
| 地下段 潛盾工法 | 前期： <ul style="list-style-type: none"> · 初始推擠壓力過大，造成地表隆起。 · 開挖面鑽掘時，土體移動引起沉陷。 |
| | 中期： <ul style="list-style-type: none"> · 盾尾空隙露出，土體崩落。 · 背填灌漿時，環片受力變形。 |
| | 後期： <ul style="list-style-type: none"> · 地層應力重新調整達平衡前，因壓縮而沉陷。 · 環片接縫滲水。 |

8.6 交通

1. 現況

(1) 道路幾何特性

計畫路線主要行經台北市萬大路、永和市保生路及中山路、中和市中山路、土城市金城路及裕民路以及樹林市中正路等。各路寬度在 24~36 公尺之間，除土城市裕民路之車道配置為 2 快 2 混標線分隔及金城路之車道配置為 4 快 2 混標線分隔外，其他各路之車道配置皆為 4 快 2 混中央分隔。

(2) 現況交通服務水準

計畫路線行經台北縣路段係以高架佈設，對既有道路之交通衝擊較大。參考「台北縣民國九十一年交通量調查資料」，依道路等級與幹道平均旅行速率評估現況道路交通服務水準如表 7.6-7。永和市中山路之「永貞路－中和市界」路段之尖峰交通服務水準在「E 級」以上。中和市連城路在中山路、景平路、板南路、中正路及新生街附近，部分道路之尖峰交通服務水準達「F 級」，其他路段之尖峰交通服務水準在「E 級」以上。土城市金城路之「裕民路－中和市界」及裕民路之「中華路－金城路」之尖峰交通服務水準在「E 級」以上。樹林市中正路之「大安路－萬壽路」路段之尖峰交通服務水準在「E 級」以上。

2. 影響分析

(1) 施工期間

計畫路線於台北市及台北縣中、永和地區採地下結構型式，施工期間需於車站位置設置圍籬佔用道路施工。於台北縣土城、板橋、樹林、新莊等地區係採高架佈設，高架墩柱須設立於道路中央加寬之分隔島上，下部結構施工時，其圍籬亦將設置於分隔島之兩旁而佔用道路面積。故捷運地下段車站施工及高架段下部結構施工時，就其對沿線及鄰近道路之交通衝擊，可考量採行：

- 相關計畫配合

配合考量目前施工中之捷運「新莊線」、「土城線」及台北縣環河快速道路、特二號道路等，進行大區域交通動線調整，避免車流產生衝突。

- 車道佈設原則－維持主要道路現有車道數

計畫路線行經道路均為台北縣、市主要道路，包括銜接華中橋之萬大路、「永和－中和－土城」間重要聯絡幹道之連城路、「新莊－樹林」間主要幹道中正路等，雙向車道數為 4~6 車道，現況尖峰時間部分路段車流已呈現壅塞，施工期間應盡量維持既有車道數，以維持車流運行順暢。

- 大眾運輸調整－維持公車站設置

鼓勵大眾運輸及考量乘客搭乘之便捷性，公車站應以不併站、不廢站為原則。施工道路現有公車路線，除少數因特殊考量予以適

當改道外，僅需配合施工需要，將站牌遷移至最近之非開挖路段，並以遷移一次為原則，使公車乘客之不便減至最低。

- 行人動線維持－維護行人連續、順暢之通行權益

因施工需拆除現有立體人行設施時，盡可能在附近興建臨時陸橋，若因其他限制無法興建時，則需規劃設置平面人行穿越設施，以維護行人通行權益，使行人動線能維持連續、順暢。

- 停車空間移設－維持施工期間之停車需求

受施工直接影響路段須配合禁止停車，惟需尋找替代空間，補足施工期間影響之車位數，並設置標誌導引。

- 其他重要原則

交通維持計畫及相關設施，應符合捷運局「一般服務範疇」及「特定服務範疇」之規定。對於道安會報審核通過定案之交通維持計畫，施工前即透過各種管道向社會大眾疏導。承商應確實按審議通過之交通維持計畫實施，並應定期檢討、維護或改善相關交通安全設施。承商應指派專人受交通指揮之專訓，於施工期間適時指揮交通，以利車輛通行。

表 8.6-1 計畫路線行經台北縣既有道路之現況交通服務水準分析 (1/2)

| 道路名稱 及 起迄路段 | 路段 長度 (m) | 平均旅行速率(公里/小時) | | | | 服務水準 | | | |
|---------------------|-----------------|---------------------|-------|---------------------|-------|---------------------|----|---------------------|----|
| | | 上午尖峰 07:00~09:30 | | 下午尖峰 16:30~19:00 | | 上午尖峰 07:00~09:00 | | 下午尖峰 17:00~19:00 | |
| | | 往南 | 往北 | 往南 | 往北 | 往南 | 往北 | 往南 | 往北 |
| 永和市中山路 | | | | | | | | | |
| 永貞路~中山路 281 巷 | 200 | 17.10 | 16.70 | 16.30 | 15.70 | D | D | D | E |
| 中山路 281 巷~中和市界 | 180 | 20.20 | 19.80 | 18.80 | 18.60 | C | D | D | D |
| 中和市連城路 | | | | | | | | | |
| 中山路~景平路 | 280 | 7.49 | 10.18 | 9.28 | 13.21 | F | E | F | E |
| 景平路~連城路 203 巷 | 410 | 7.78 | 16.97 | 10.04 | 18.00 | F | D | E | D |
| 連城路 203 巷~板南路 | 100 | 32.73 | 8.50 | 15.43 | 10.29 | B | F | E | E |
| 板南路~連勝街 | 60 | 22.34 | 28.17 | 14.40 | 24.92 | C | B | E | C |
| 連勝街~連城路 263 巷 | 200 | 15.00 | 19.46 | 15.32 | 20.38 | E | D | E | C |
| 連城路 263 巷~連城路 265 巷 | 70 | 27.00 | 29.08 | 28.00 | 11.12 | B | B | B | E |
| 連城路 265 巷~錦和路 | 170 | 36.72 | 20.40 | 18.00 | 18.73 | A | C | D | D |
| 錦和路~建二路 | 220 | 14.31 | 11.65 | 14.85 | 34.43 | E | E | E | A |
| 建二路~中正路 | 290 | 19.21 | 13.68 | 13.86 | 17.50 | D | E | E | D |
| 中正路~新生街 | 130 | 11.90 | 22.65 | 12.00 | 8.67 | E | C | E | F |
| 新生街~連城路 340 巷 | 100 | 9.91 | 19.64 | 22.04 | 7.88 | F | D | C | F |
| 連城路 340 巷~連城路 374 巷 | 160 | 18.38 | 20.33 | 15.03 | 15.71 | D | C | E | E |
| 連城路 374 巷~員山路 | 60 | 12.46 | 29.45 | 32.40 | 23.14 | E | B | B | C |
| 員山路~連城路 583 巷 | 330 | 11.84 | 19.91 | 20.72 | 23.76 | E | D | C | C |
| 連城路 583 巷~延壽路 | 870 | 21.85 | 31.85 | 21.02 | 15.40 | C | B | C | E |
| 土城市金城路 | | | | | | | | | |
| 裕民路~青雲路 | 410 | 14.69 | 17.67 | 15.47 | 23.98 | E | D | E | C |
| 青雲路~立仁街 | 110 | 18.16 | 18.49 | 19.66 | 19.34 | D | D | D | D |
| 立仁街~金城路 175 巷 | 480 | 16.42 | 16.76 | 17.54 | 20.47 | D | D | D | C |
| 金城路 175 巷永豐路 | 210 | 18.76 | 14.76 | 19.58 | 16.76 | D | E | D | D |
| 永豐路~立德街 | 40 | 13.44 | 16.28 | 15.41 | 18.52 | E | D | E | D |
| 立德街~金城路 73 巷 | 240 | 16.17 | 19.70 | 17.14 | 21.61 | D | D | D | C |
| 金城路 73 巷~延峰街 | 190 | 20.66 | 18.08 | 17.35 | 21.48 | C | D | D | C |
| 延峰街~延和路 | 270 | 24.38 | 21.35 | 22.13 | 20.97 | C | C | C | C |
| 延和路~延吉街 | 160 | 18.62 | 19.82 | 18.47 | 17.43 | D | D | D | D |
| 延吉街~連城路 534 巷 | 340 | 19.86 | 20.06 | 20.33 | 19.73 | D | C | C | D |

| 道路名稱 及 起迄路段 | 路段 長度 (m) | 平均旅行速率(公里/小時) | | | | 服務水準 | | | |
|---------------------|-----------------|---------------|-------|-------------|-------|-------------|----|-------------|----|
| | | 上午尖峰 | | 下午尖峰 | | 上午尖峰 | | 下午尖峰 | |
| | | 07:00~09:30 | | 16:30~19:00 | | 07:00~09:00 | | 17:00~19:00 | |
| | | 往南 | 往北 | 往南 | 往北 | 往南 | 往北 | 往南 | 往北 |
| 連城路 534 巷~連城路 532 巷 | 70 | 16.47 | 19.34 | 14.65 | 18.79 | D | D | E | D |
| 連城路 532 巷~中和市界 | 160 | 16.95 | 17.02 | 15.83 | 18.75 | D | D | E | D |
| 土城市裕民路 | | | | | | | | | |
| 中華路~中央路一段 | 20 | 16.38 | 19.54 | 18.79 | 17.42 | D | D | D | D |
| 中央路一段~裕生路 | 170 | 15.72 | 17.64 | 17.68 | 16.94 | E | D | D | D |
| 裕生路~樂利街 | 210 | 17.89 | 18.69 | 18.94 | 16.13 | D | D | D | D |
| 樂利街~學亭街 | 30 | 21.44 | 20.43 | 23.61 | 24.33 | C | C | C | C |
| 學亭街~學府路一段 | 250 | 16.84 | 14.73 | 18.77 | 15.61 | D | E | D | E |
| 學府路一段~學士路 | 310 | 19.42 | 18.74 | 20.18 | 17.64 | D | D | C | D |
| 學士路~金城路 | 110 | 20.64 | 24.39 | 19.64 | 21.30 | C | C | D | C |
| 樹林市中正路 | | | | | | | | | |
| 大安路~光武街 | 1695 | 31.69 | 27.38 | 32.45 | 28.94 | B | B | B | B |
| 光武街~保安街 | 1080 | 32.72 | 27.61 | 35.82 | 28.81 | B | B | A | B |
| 保安街~三俊街 | 570 | 27.77 | 26.34 | 29.81 | 27.64 | B | B | B | B |
| 三俊街~三福街 | 345 | 15.46 | 34.51 | 25.64 | 35.66 | E | A | B | A |
| 三福街~三龍街 | 270 | 12.64 | 20.57 | 17.59 | 25.73 | E | C | D | B |
| 三龍街~萬壽路 | 30 | 10.85 | 34.18 | 34.51 | 33.52 | E | A | A | A |