

# 北宜直鐵路線方案對翡翠水庫之影響

## 一、北宜直鐵背景說明：

(一) 交通部鐵道局(以下簡稱鐵道局)於95年提出穿越翡翠水庫集水區之路廊方案(如圖一)，由於該案經過3處自來水水質水量保護區、2處飲用水水源水質保護區、1處特定水土保持區、9處斷層，且對地質構造、地下含水層分佈、含水層面及其水量、考古遺址等未予以深入評估，對環境影響亦未能掌握及因應，該方案被行政院環境保護署95年2月10日以環署綜字第0950011803號公告認定不應開發。

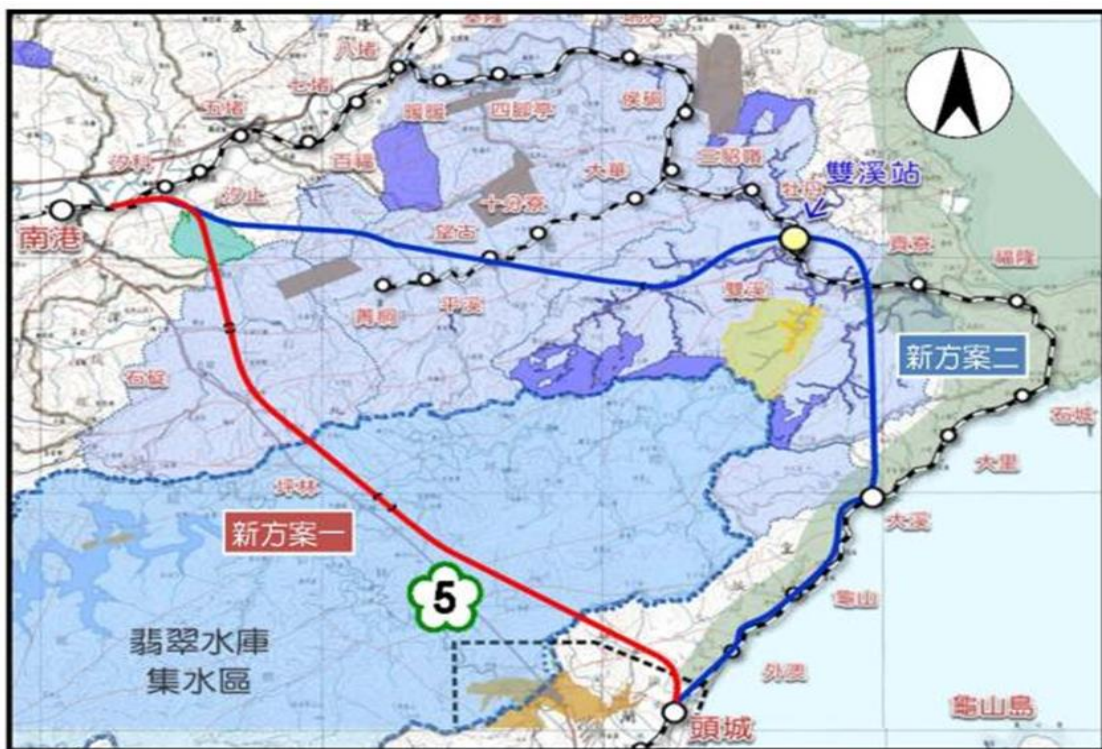


圖一 95年北宜直鐵路線方案

資料來源：交通部鐵道局

(二) 95年環評否決後，鐵道局於98年重啟可行性研究，102年再度提案「新方案一」(穿越水庫集水區)與「新方案二」(避開水庫集水區)二條路線，如圖二所示，路線方案比較如表

一所示。後續經由專家學者、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，於103年召開2次推動小組暨路廊評選審查會議，在各方綜合地區發展、環境影響與旅運時間等不同因素，選定以避開翡翠水庫集水區之新方案二為優選方案，臺北翡翠水庫管理局(以下簡稱翡管局)發布新聞稿 ([詳見本局103年4月22日新聞稿-肯定北宜直鐵選線避開翡翠水庫集水區，共創水源保護與交通發展雙贏](#))。



圖二 103年北宜直鐵路線方案 資料來源：交通部鐵道局

註：新方案一(穿越水庫集水區)與新方案二(避開水庫集水區)

表一 新方案一與新方案二路線方案比較表

資料來源：交通部鐵道局

	新方案一(通過翡翠水庫集水區)	新方案二
新線長度	南港-頭城 36.3km	南港-大溪 41.3km
臺北宜蘭行駛時間	39分鐘	47分鐘
通過區域	南港-汐止-石碇-	南港-汐止-平溪-
	坪林-頭城	雙溪-大溪
隧道總長	總長32.8公里	總長34.4公里
最長隧道	13.1km	15.2km
斷層破碎帶區	經過9條斷層(合計長約620m)	經過6條斷層(合計長約850m)
橋梁	3.5公里	5.6公里
工程經費	610億元	598億元
中途設站	—	新雙溪站，STA. 27K+206
行經自來水	22.0公里	26.2公里
水質水量保護區	(新店溪青潭12.3公里) 新店溪青潭、景美溪	(未行經新店溪青潭) 基隆河、雙溪、保長坑溪

(三) 鐵道局於108年7月24日召開「臺鐵南港至花蓮提速改善計畫」(北宜新線)綜合規劃重要議題及路線方案選定會議，會議結論改以穿越翡翠水庫集水區之方案路線(新方案一)為未來推動方向，由於僅以單次會議來推翻103年跨部會推動小組多次會議的結論，且僅從交通便利、經濟效益及地方期待角度分析，並未考量大多數人重視的環境影響因素，過程草率，翡管局除於會中強烈表達反對北宜直鐵路線穿越翡翠水庫集水區之意見，並於會後隨即發布新聞稿強調為保護大臺北地區600萬人飲用水安全，反對北宜直鐵路線穿越翡翠水庫集水區之立場。(詳見[本局108年7月24日新聞稿-為守護大臺北600萬人飲用水安全，翡管局反對北宜直鐵通過翡翠水庫集水區](#))

## 二、基於保護大臺北地區600萬人飲用水安全，翡管局反對

### **北宜直鐵路線穿越翡翠水庫集水區，理由如下：**

- (一) 103年路廊評選會議已選定以避開翡翠水庫集水區之新方案二為優選方案，鐵道局未提出足以推翻103年優選方案結論之理由，逕行定調以穿越翡翠水庫集水區路線方案(新方案一)為未來推動方向，實為不妥。
- (二) 鐵道局對於北宜直鐵可能對翡翠水庫集水區水量、水質與淤積等課題造成的影響，均未進行詳實調查、分析與評估，在未完成前述詳實評估前若貿然施工，過去國道五號雪隧工程施工期間對翡翠水庫集水區造成每日湧水損失37,670噸至64,886噸之間、水質惡化長達19年與淤積增加2.4倍之嚴重不良影響恐將再次發生。
- (三) 面對未來氣候變遷、豐枯加劇之極端氣候，短延時強降雨之降雨型態將更趨於常態，尤其新店溪上游南勢溪於104年受到蘇迪勒颱風重創之經驗，以及政府耗費20億新台幣興建翡翠原水管工程，更顯示翡翠水庫集水區水源保護極為重要。翡翠水庫供應大臺北地區600萬人民生及公共用水，為無可替代之重要水源，行政院並於103年將翡翠水庫核列為一級國家關鍵基礎設施。因此，為守護大臺北600萬人飲用水安全，水管局反對北宜直鐵穿越翡翠水庫集水區。

### **三、兼顧水源保育與國家交通建設發展**

由於北宜直鐵路線新方案一與新方案二的行駛時間僅相差8分鐘(如表一)，選擇避開翡翠水庫集水區之新方案二可避免水資源遭受破壞的風險，並可保障大臺北地區600萬人飲用水安全，兼顧水源保育與國家交通建設發展，達成「東部要發展，臺北有好水」之雙贏結果。