

第六章 環境影響差異分析對照表

第六章 環境影響差異分析對照表

環境項目	原計畫案環境影響 (維持原行控中心專用道)	變更後環境影響 (開放每日最多四千車次 供外來旅客使用)	環境影響差異說明
遊客旅次	<p>1. 民國 95 年維持原行控中心專用道，坪林假日之順道及專程旅次為 7,039 人次/日、非假日為 2,046 人次/日。</p> <p>2. 民國 100 年時，坪林假日之順道及專程旅次為 8,649 人次/日、非假日為 2,406 人次/日。</p>	<p>1. 民國 95 年北宜高全線通車且開放供外來旅客後，坪林假日之順道及專程旅次為 11,432 人次/日、非假日為 3,874 人次/日。</p> <p>2. 民國 100 年時，坪林假日之順道及專程旅次為 14,324 人次/日、非假日為 4,728 人次/日。</p>	<p>1. 民國 95 年北宜高全線通車且開放供外來旅客使用後，坪林假日之順道及專程旅次增加 4,393 人次/日、非假日增加 1,801 人次/日。</p> <p>2. 民國 100 年時，坪林假日之順道及專程旅次增加 5,675 人次/日、非假日增加 2,322 人次/日。</p>
交通運輸	<p>1. 民國 95 年維持原行控中心專用道，坪林地區重要路段道路服務水準在假日及非假日皆為 A~C 級。</p> <p>2. 民國 100 年時，坪林地區重要路段道路服務水準在假日為 B~D 級、非假日為 A~C 級。</p>	<p>1. 民國 95 年北宜高全線通車且開放供外來旅客後，坪林地區重要路段道路服務水準在假日及非假日皆為 B~C 級。</p> <p>2. 民國 100 年時，坪林地區重要路段道路服務水準在假日為 B~D 級、非假日亦為 B~C 級。</p>	<p>1. 民國 95 年北宜高全線通車且開放供外來旅客使用後，因部分車流轉移使用北宜高速公路，假日時台 9 線交通量將減少，惟服務水準仍維持 C 級，市區銜接路網坪石路仍維持 C 級，國中路、坪雙路則由 A~B 級降為 B~C 級，整體而言，服務水準均可維持 C 級以上。非假日影響稍小，台 9 線仍維持 C 級，且其餘市區銜接路網除坪石路部份路段由 C 級提昇為 B 級外，國中路、坪雙路則由 A~B 級降為 B 級，整體而言，坪林市區鄰近路網服務水準亦皆在 C 級以上。</p> <p>2. 民國 100 年時，台 9 線服務水準假日時仍維持 D 級，其餘市區銜接路網服務水準皆在 D 級以上，尚屬可接受範圍內。非假日時影響更小，坪林市區鄰近路網服務水準均在 C 級以上，屬可接受範圍。</p>

環境項目	原計畫案環境影響 (維持原行控中心專用道)	變更後環境影響 (開放每日最多四千車次 供外來旅客使用)	環境影響差異說明
空氣品質	詳報告 4.3 節相關說明。	詳報告 4.3 節相關說明。	<p>1. 民國 95 年北宜高全線通車且開放供外來旅客使用後，各路段緊鄰路緣處假日之 NO₂ 小時平均增量濃度介於 0.2~1.4ppb；SO₂ 不超過 0.2ppb；CO 不超過 0.05ppm；而 TSP 則介於 1.1~8.2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$。在非假日之 NO₂ 小時平均增量濃度不超過 0.6ppb；SO₂ 不超過 0.1ppb；CO 則不超過 0.02ppm；而 TSP 介於 0.2~3.8 $\mu\text{g}/\text{m}^3$，假日或非假日尖峰小時增量皆低於空氣品質標準，影響輕微。</p> <p>2. 民國 100 年時各路段緊鄰路緣處，在假日之 NO₂ 小時平均增量濃度介於 0.2~1.3ppb；SO₂ 不超過 0.1ppb；CO 不超過 0.05ppm；而 TSP 則介於 1.4~10.2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$。在非假日之 NO₂ 小時平均增量濃度不超過 0.6ppb；SO₂ 不超過 0.1ppb；CO 則不超過 0.02ppm；而 TSP 介於 0.4~4.6 $\mu\text{g}/\text{m}^3$，無論是假日或非假日尖峰小時增量皆低於空氣品質標準，影響輕微。</p> <p>3. 空氣污染對水體水質影響方面，不論全線通車或營運目標年，懸浮固體增量濃度皆低於 $4.27 \times 10^{-4}\text{mg}/\text{l}$，鉛之增量濃度皆低於 $6.41 \times 10^{-7}\text{mg}/\text{l}$，其影響可予以忽略。</p>

環境項目	原計畫案環境影響 (維持原行控中心專用道)	變更後環境影響 (開放每日最多四千車次 供外來旅客使用)	環境影響差異說明
水質	<p>1.民國 95 年維持原行控中心專用道時，坪林假日之順道旅次為 1,676 人次/日、專程旅次 5,365 人次/日；非假日之順道旅次為 1,012 人次/日、專程旅次 1,034 人次/日。</p> <p>2.民國 100 年時，假日順道旅次為 2,243 人次/日、專程旅次 6,406 人次/日；非假日順道旅次為 1,356 人次/日、專程旅次 1,050 人次/日。</p> <p>3.順道旅次停留多在 1 小時以內，污水量 10 公升/人日，專程旅次停留以 2~4 小時居多，污水量 40 公升/人日；故民國 95 年假日污水量 232 立方公尺/日，非假日污水量 51 立方公尺/日，民國 100 年假日污水量 278 立方公尺/日，非假日污水量 56 立方公尺/日。</p>	<p>1.民國 95 年北宜高全線通車且開放供外來旅客使用後，假日順道旅次為 4,616 人次/日、專程旅次 6,816 人次/日；非假日順道旅次為 2,533 人次/日、專程旅次 1,314 人次/日。</p> <p>2.民國 100 年時，假日順道旅次為 6,185 人次/日、專程旅次 8,139 人次/日；非假日順道旅次為 3,394 人次/日、專程旅次 1,334 人次/日。</p> <p>3.順道旅次停留多在 1 小時以內，污水量 10 公升/人日，專程旅次停留以 2~4 小時居多，污水量 40 公升/人日；故民國 95 年假日污水量 319 立方公尺/日，非假日污水量 78 立方公尺/日，民國 100 年假日污水量 388 立方公尺/日，非假日污水量 87 立方公尺/日。</p>	<p>1.民國 95 年北宜高全線通車且開放供外來旅客使用後，假日之污水增量為 87 立方公尺/日，非假日污水增量 27 立方公尺/日。</p> <p>2.民國 100 年全線通車時，假日之污水增量為 110 立方公尺/日，非假日污水增量 31 立方公尺/日。</p> <p>3.民國 95 年北宜高全線通車且開放供外來旅客使用後，北勢溪假日之 BOD 及 SS 濃度增量均為 0.0030~0.0077mg/l、氨氮 0.0006~0.0016mg/l、總磷 0.0002~0.0004mg/l，非假日之 BOD 及 SS 濃度增量為 0.0009~0.0023mg/l、氨氮 0.0002~0.0005mg/l、總磷為 0.0001 mg/l；而污染物濃度增量於假日為 0.09%~1.56%、非假日為 0.02%~0.47%，影響輕微。民國 100 年全線通車時，假日 BOD 及 SS 濃度增量為 0.0026~0.0068 mg/l、氨氮 0.0006~0.0016 mg/l、總磷 0.0002~0.0005 mg/l，非假日之 BOD 及 SS 濃度增量為 0.0007~0.0018 mg/l、氨氮 0.0002~0.0004 mg/l、總磷 0.0001mg/l；污染物濃度增量假日為 0.08%~1.48%、非假日為 0.02%~0.41%，影響輕微。</p>

環境項目	原計畫案環境影響 (維持原行控中心專用道)	變更後環境影響 (開放每日最多四千車次 供外來旅客使用)	環境影響差異說明
噪音	<p>1.民國 95 年維持原行控中心專用道時，坪林假日日間音量 59.7~74.0 分貝、夜間音量 51.9~67.0 分貝。</p> <p>2.民國 100 年之假日日間音量 60.0~75.0 分貝、夜間音量 56.8~72.4 分貝。</p>	<p>1.民國 95 年北宜高全線通車且開放供外來旅客使用後，假日日間音量 63.4~73.3 分貝、夜間音量 55.3~66.6 分貝。</p> <p>2.民國 100 年之假日日間音量 64.3~74.3 分貝、夜間音量 60.7~70.6 分貝。</p>	<p>1.民國 95 年北宜高全線通車且開放供外來旅客後，除台 9 線將因交通量減少噪音值降低外，各路段假日日間噪音增量為 0.2~6.0 分貝，夜間噪音增量為 0.1~6.0 分貝，屬可忽略至輕微影響。</p> <p>2.民國 100 年之假日日間噪音增量為 0.3~7.2 分貝，夜間噪音增量為 0.3~6.2 分貝，屬可忽略至輕微影響。</p>
廢棄物	<p>1.民國 95 年維持原行控中心專用道時，坪林假日之順道旅次為 1,676 人次/日、專程旅次 5,365 人次/日；非假日之順道旅次為 1,012 人次/日、專程旅次 1,034 人次/日。</p> <p>2.民國 100 年時，假日順道旅次為 2,243 人次/日、專程旅次 6,406 人次/日；非假日順道旅次為 1,356 人次/日、專程旅次 1,050 人次/日。</p> <p>3.順道旅次停留時間多在 1 小時以內，垃圾量 0.3 公斤/人日，專程旅次停留時間以 2~4 小時居多，垃圾量 0.6 公斤/人日。故民國 95 年假日垃圾量 3,721.2 公斤/日，非假日垃圾量 924.0 公斤/日；民國 100 年假日垃圾量 4,516.5 公斤/日，非假日垃圾量，1,036.8 公斤/日。</p>	<p>1.民國 95 年北宜高全線通車且開放供外來旅客使用後，假日順道旅次為 4,616 人次/日、專程旅次 6,816 人次/日；非假日順道旅次為 2,533 人次/日、專程旅次 1,314 人次/日。</p> <p>2.民國 100 年時，假日順道旅次為 6,185 人次/日、專程旅次 8,139 人次/日；非假日順道旅次為 3,394 人次/日、專程旅次 1,334 人次/日。</p> <p>3.順道旅次停留時間多在 1 小時以內，垃圾量 0.3 公斤/人日，專程旅次停留時間以 2~4 小時居多，垃圾量 0.6 公斤/人日。故民國 95 年假日垃圾量 5,474.4 公斤/日，非假日垃圾量 1,548.3 公斤/日；民國 100 年假日垃圾量 6,738.9 公斤/日，非假日垃圾量，1,818.6 公斤/日。</p>	<p>1.民國 95 年假日垃圾增量 1,753.2 公斤/日，非假日垃圾量 624.3 公斤/日。</p> <p>2.民國 100 年假日垃圾增量 2,222.4 公斤/日，非假日垃圾量，781.8 公斤/日。</p> <p>3.增加垃圾量不多，可由坪林鄉公所清運並送至新店垃圾資源廠處理，影響輕微。</p>

環境項目	原計畫案環境影響 (維持原行控中心專用道)	變更後環境影響 (開放每日最多四千車次 供外來旅客使用)	環境影響差異說明
民意	坪林鄉劃入台北水源保護區範圍後，人口外流嚴重，鄉內以老弱婦孺居多，目前主要依賴台北宜蘭間往來遊客之觀光事業為主，若不開放為供外來旅客使用，將對全鄉生計造成重大衝擊；此外，地方認為政府對水源區居民所做之補償並不太足夠。	環保團體、台北翡翠水庫管理局、台北自來水事業處及大台北其它地區之民眾擔心翡翠水庫的水質，會因開放供外來旅客使用後，引進遊客及開發而影響翡翠水庫水質。	本案雖獲得大多數計畫區民眾支持，但以翡翠水庫為飲用水之大台北居民則擔心開放後影響翡翠水庫的水質，此種現象主要反映出水源保護與居民生計之衝突，將藉由提出具體有效之環保措施及由民眾與相關機關一起參與監督，化解民眾心中的疑慮，才能獲得民眾之支持。
社會經濟	坪林鄉民百分之八十以上為茶農，茶園面積近壹千公頃，全年收益約五億元，因此坪林鄉之產業人口結構，主要以一級產業為主，商業區分布於北宜公路臺九省道商圈、水柳腳路以及坪林老街一帶，主要依賴台北宜蘭間往來遊客之觀光事業為主，若專用道不開放供外來旅客使用，將對全鄉生計造成重大衝擊。	民國 100 年專用道開放供外來旅客使用後，假日順道旅次為 6,185 人次/日、專程旅次 8,139 人次/日；非假日順道旅次為 3,394 人次/日、專程旅次 1,334 人次/日。以順道旅次平均消費額度 200 元/人、專程旅次平均消費額度 600 元/人為依據，並採假日 115 天、非假日 250 天計算，每年將可為坪林鄉帶來約 3.5 億元的收入。	本案為維護水源區水質水量安全並兼顧坪林鄉社會經濟發展，故因應坪林行控中心專用道開放供外來旅客使用可能衍生之環境影響，研提相關污染防制配套措施及管理權責單位，並制訂水源區保護管制要點，包括共同管理協調會報運作、污染預防、緊急應變及關閉開放機制等項，以確實管理坪林行控中心專用道開放供外來遊客使用後之人流、車流及其引致之土地利用、衛生管理等，並訂定超過背景值時之關閉機制，經由落實執行適當之環境管理及管制措施，以有效控制交流道開放後所引進之遊憩旅客而可能衍生之環境影響。