北宜高速公路

坪林行控中心專用道開放為一般交流道

環境影響差異分析報告簡報

交通部台灣區國道新建工程局

中華民國九十年五月十五日

簡報內容

壹、概述

貳、緣起

參、環境影響差異分析

肆、因應對策與管理措施

伍、結論

壹、概述

一、坪林行控中心專用道位處北宜高速公路南港至頭城段，彭山隧道及雪山(原坪林)隧道兩座長隧道間，佔地約5公頃，相關位置及平面圖詳圖 1及圖 2。

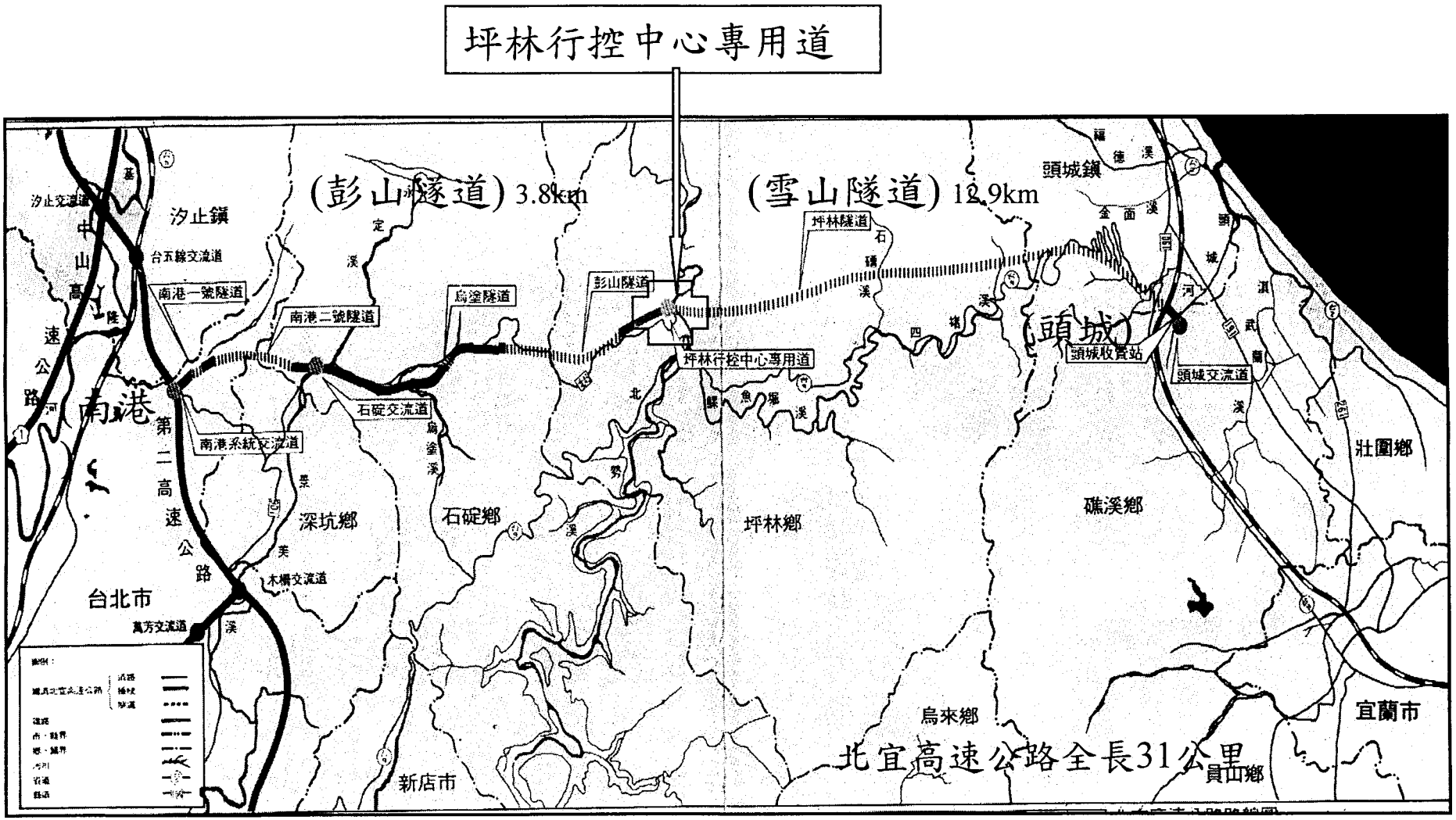


圖1 坪林行控中心專用道位置示意圖

圖 2　坪林行控中心專用道示意圖



二、 北宜高速公路路線西自北二高南港系統交流道分出，往東南方向行經石碇鄉、坪林鄉至宜蘭頭城之台九線止，於石碇、坪林兩地區規劃設置交流道。並據以辦理工程設計及環境影響評估等作業，其環境影響評估報告於七十九年十月經環保署審查通過。

三、審查結論中有關坪林交流道部分為「坪林交流道是否設置，請交通部就該交流道之設置及附近之開發對翡翠水庫水質水量之安全及交通疏導等因素審慎考量」。

四、八十年八月環保署致函交通部表示為避免妨害台北水源特定區水量之涵養、流通及水質污染，建議北宜高不應設置坪林交流道。

交通部於八十年九月函復環保署略以：「北宜高經坪林地區須布設兩座長隧道，為長隧道緊急搶救、疏散車流及營運管理考量，本計畫爰需在該兩座長隧道間（坪林附近）設置管理中心及提供快速救護或緊急疏散之車輛專用匝道。惟為落實水源特定區之水質維護，後續設計及施工均將依環境影響評報告書審查結論辦理。」，嗣後環保署並未再表示意見。

五、八十二年元月國工局向內政部申辦變更台北水源特定區計畫（北勢溪部分）部分保護區供高速公路使用時，依該部都市計畫委員會經多次審議後結論，應提出將各匝道進出之交通均需經行控中心之管制方法列入該都市計畫變更文件中，始獲同意設置「坪林行控中心專用道」。

貳、緣起

一、北宜高速公路開工以後，坪林地區民眾及各級民意代表即一再陳情坪林行控中心專用道應予恢復為原規劃之一般交流道。

二、交通部考量坪林地區目前主要聯外道路省道台九線〈北宜公路〉路線受地形限制，且每日尖峰時段或年節假日部分路段常嚴重壅塞，該專用道之開放確可大幅改善坪林地區聯外交通服務。

三、為開放坪林交流道，交通部前已於八十九年五月向內政部提報「變更台北水源特定區計畫北宜高坪林行控中心專用道管制方法」案，並由國工局協同台北縣政府擬具「坪林交流道地區污染管制措施」列為該都市計畫變更案之附件。案經內政部都委會於八十九年九月審議決議，俟環境影響差異分析經環保署審議通過後再提該會討論 。

參、環境影響差異分析

一、 分析原則

以交通量做為分析指標，估算坪林地區未來發展與交流道開放之相互關係，並評估通車後之環境影響 。

二、污染趨勢評量

(一)公路行車污染主要是空氣污染及用路人活動導致水污染與固體廢棄物污染。

（二）北宜高速公路未開放通車前，坪林地區對外主要聯絡幹道為台9線公路，其次是縣道106線。若開放坪林交流道，台9線交通量預計約 65 -70%轉移至北宜高速公路。

(三)依據公路局於北宜公路台9線之交通量調查資料分析，民國92年交通量將由民國88年8,206輛/日成長至約9,540輛/日。

(四)若北宜高速公路於民國92年開放通車，估計台9線交通量將大量轉移，由9,540輛/日下降至約3,000輛/日。

(五)推估民國92年坪林地區每日人潮之消費污染約有26,000人次；相較北宜高速公路通車情況下，消費污染約減少(已轉移)為16,000人次。

註: 估計乘坐人數：小客車（2.5人）、小貨車（1.5人）、大客車（25人）、大貨車（1.5人）

(六)台9線行經翡翠水庫集水區範圍之長度為27.8公里，北宜高速公路則約為13.7公里(不含隧道僅長約1.5 公里)，行經台9線須耗時48分鐘，改走北宜高僅須12分鐘。

(七)為保護水源區之水質，北宜高速公路設計時已考量污染防治，將降雨時路面逕流由調合池集流至污水處理廠處理後再行放流。

三、 評估結果

無論車輛或用路人活動，坪林交流道開放後之各項污染趨勢都較現況僅台9線為唯一主要運輸孔道時改善。

肆、因應對策與管理措施

一、 相關保護管制措施

為有效管制坪林交流道附近之開發對翡翠水庫水質水量之影響及交通疏導等，本局協同台北縣政府擬具之相關保護管制措施如后：

(一)交流道營運階段環境保護對策

1、空氣污染防制

2、噪音防制

3、水污染防治

4、廢棄物處理

5、水土保持

6、陸域生態

7、臺北縣野生動植物保育工作計畫

8、景觀及遊憩環境維護

(二)交通維持對策

1、交通量推估模擬

2、替代計畫

3、坪林交流道開放後之交通管制措施

4、坪林交流道開放後交通旅次之非點源污染管制措施

5、坪林國中附近之坪石路，視需要設置長度約200公尺，高3公尺之隔音牆，以有效減輕噪音行為

(三)權責單位

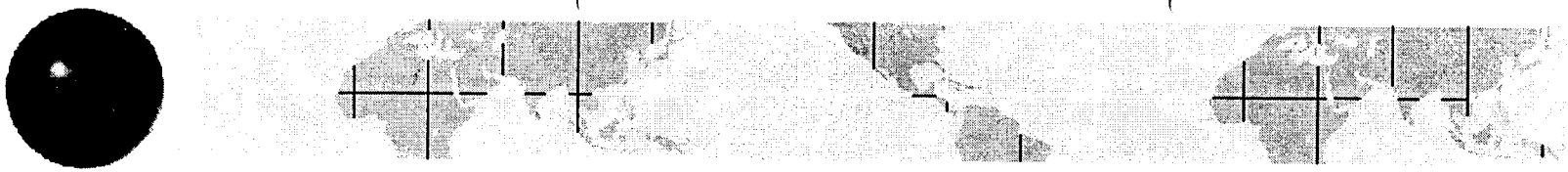
本案「坪林交流道開放後之交通管制措施」將由國道新建工程局、高速公路局、台北縣政府交通局、警察局交通隊負責執行，餘均由台北縣政府負責執行，坪林鄉公所配合辦理相關事宜。

伍、結論

一、坪林行控中心專用道開放後恢復為原規劃設計之交流道，短暫停留坪林地區之遊憩旅次或有增加，但各項污染將隨交通量轉移及於水源區內之滯留時間縮短而減少。

二、坪林交流道附近之開發對翡翠水庫水質水量之影響及交通疏導等，依前開擬具之相關保護管制措施，由地方政府各相關單位及本局配合執行，應可有效管制與降低對水源區之影響。

三、對水源區內其他建築等開發行為之管制，查台北水源區管理委員會已備有完整之管理法規，予以落實執行應可有效限制不法及不當之開發。



簡報完畢