

第三篇 鐵路

第二章 臺鐵捷運化、立體化及電氣化

第十五節 臺鐵南港至花蓮提速改善計畫

一、計畫緣起:

- (一)交通部鐵工局自民國91年開始進行「北宜直線鐵路」研究，主要考量因素有二：
 - 1.既有鐵路路線彎繞，且部份路段坡度過大，形成運能瓶頸，需有新增路廊，改善臺鐵一票難求情形。
 - 2.預估未來國道五號雪隧飽和年期為105年，需有新增路廊，轉移紓解其壅塞情形；而100年假日臺北宜蘭行車時間已達2小時。
- (二)「北宜直線鐵路」計畫於95年完成環境影響評估，經環保署95年1月20日審查認為不應開發，但得另提替代方案重新送審。
- (三)交通部鐵工局於98年9月展開臺鐵南港至花蓮提速改善可行性研究，就前期北宜新線鐵路環評疑義進一步分析評估，研究新的北宜新線鐵路方案。
- (四)可行性研究於100年11月14日奉行政院核復同意辦理下一階段綜合規劃，並指示「將研究不足部分，併入下一階段綜合規劃考量」。

二、計畫必要性

- (一)東部幹線軌道運輸尖峰時段一票難求，亟需提供民眾一條安全穩定回家的路。
- (二)公路壅塞影響區域發展及環境，亟需低碳可靠的綠能公共運具。
- (三)充足快捷的軌道運能，促進東部區域觀光產業發展。

三、計畫效益

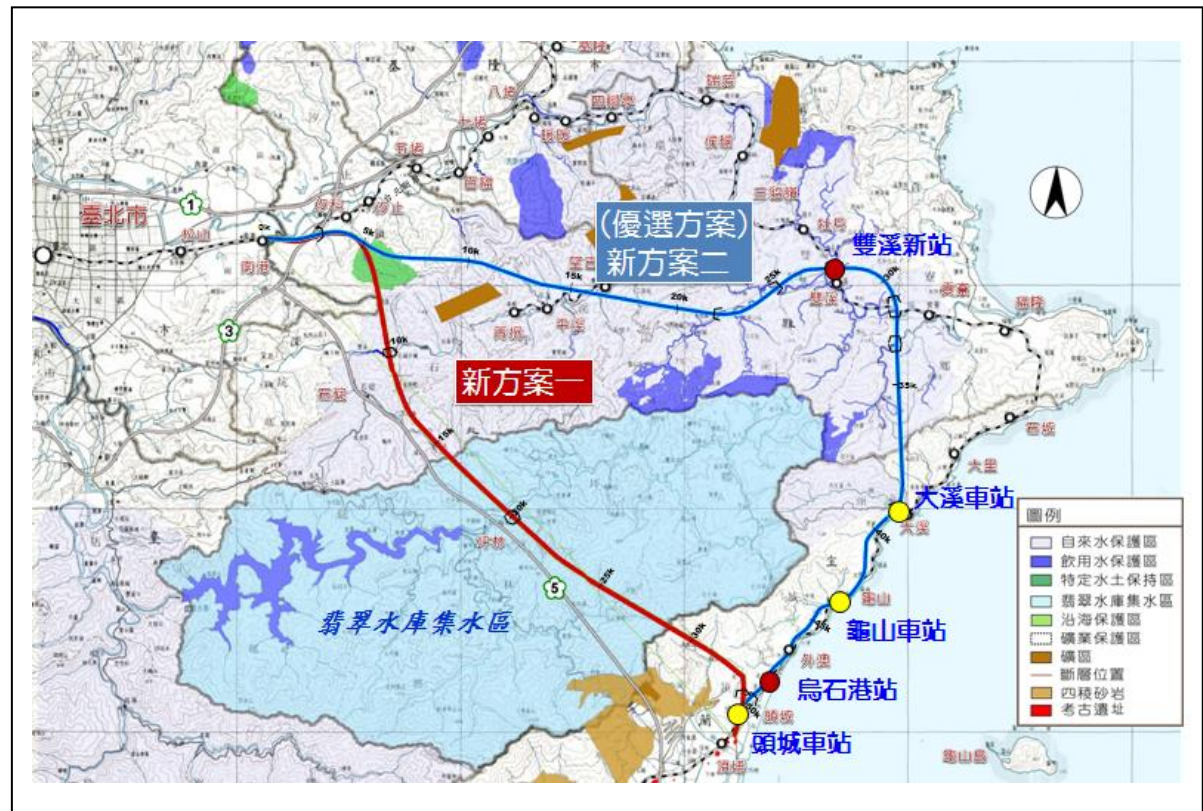
- (一)北宜新線鐵路提供東臺灣快捷的鐵路運輸服務。
- (二)北宜新線鐵路與宜蘭線鐵路形成路網，促進區域發展。
- (三)創造東部以鐵路運輸為主軸，落實東部低碳旅遊「快速到達、悠游慢活」的觀光及生活環境。

四、執行情形

- (一)102年8月19日賡續辦理「臺鐵南港至花蓮提速改善計畫」綜合規劃(含基本設計)，工作項目包含規劃設計、環境影響評估、測量及地質調查。
- (二)103年2月18日提出路廊評選報告，係就交通運輸、地區發展、工程執行、環境影響及經濟財務各方面綜合考量，經綜合評估以「新方案二」為優選方案。
- (三)103年4月22日召開推動小組第3次暨路廊評選複審會議獲共識定案，並將「北宜直鐵」簡稱修正為「北宜新線」。
- (四)103年8月29日召開推動小組第4次暨期中報告審查會議，原則通過。
- (五)103年9月10日~12日依據開發行為環境影響評估作業準則分別於南港、雙溪及頭城召開北宜新線鐵路環境影響評估公開說明會，當地居民或有關團體意見其回應辦理情形，將編製於環評說明書內說明。

五、未來工作重點

本計畫將以「新方案二」賡續以低碳、生態工法理念進行為期12個月綜合規劃及環境影響評估調查等後續作業，並就斷層、礦坑等環境影響敏感因子持續深入評估，研提減輕避免對策，預估將於104年初完成調查及規劃，並提送環評審查。後續將持續與各地方政府及各界所關心之議題持續進行溝通，尋求最大共識與支持，俾利共同推動北宜新線計畫，解決東部一票難求、紓緩國5壅塞，落實東部低碳旅遊「快速到達、悠游慢活」的觀光及生活環境，並促成全島一日生活圈願景之實現。



北宜新線鐵路計畫路線示意圖