

鶯歌鐵路平交道與環境改善建設 可行性研究委託技術服務案

地方說明會

110年01月06日

簡報內容

- ◎ 計畫緣起
- ◎ 鐵路設施影響都市發展所需改善之問題
- ◎ 鐵路立體化可行性研究
 - 路線方案研擬
 - 房屋拆遷
 - 計畫時程
 - 路線方案綜合評估

計畫緣起

◎ 鶯歌地區都市發展面臨瓶頸

- 鶯歌站前後有東鶯里平交道及尖山埔路平交道，平交道除對駕駛員造成壓力外，也易造成事故。既有平面鐵路阻礙都市發展，不論就交通或都市方面都面臨瓶頸。



◎ 周邊都市鐵路立體化成功的借鏡

- 自大台北地區鐵路全面地下化後，除消除平交道外，站區發展以及沿線都市縫合效益亦相當明顯。
- 檢視新北市境板橋、浮洲、樹林、鶯歌與鳳鳴地區，板橋浮洲皆已完成鐵路立體化，鐵路桃園段地下化。



鐵路設施影響都市發展所需改善之問題

◎ 鐵路切割形成都市發展障礙

- 東鶯里平交道至尖山埔平交道間約2公里路廊橫亘鶯歌地區，鐵路兩邊都市核心的聯繫國慶街及中正一路之狹窄箱涵。



鐵路立體化可行性研究

◎ 路線方案

- 方案一(A.原地高架/B.原地地下)：無法改善既有路線小曲線，在現有鶯歌站設新站，新路線總長約3900公尺
- 方案二(中山路)：回歸日治時代之鐵路路廊，在東鶯里平交道附近設新站，改線路線總長約5600公尺
- 方案三(山側)：臨近山邊，在北鶯公園後方設新站，改線路線總長約5100公尺



路線方案研擬

◎ 車站位置示意

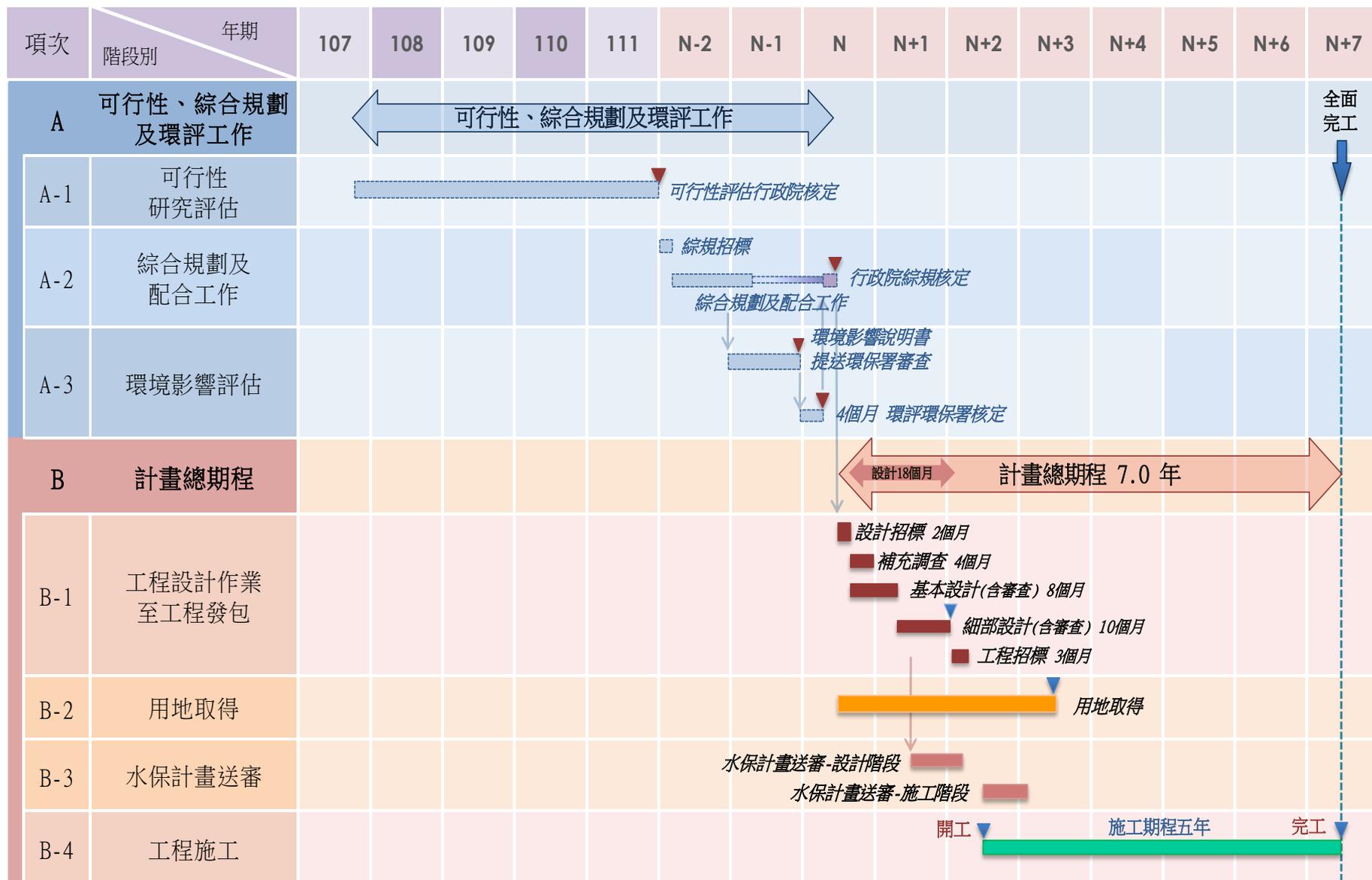


房屋拆遷(1R以上統計資料)

- 方案一：268棟
- 方案二：146棟
- 方案三：16棟



計畫時程



路線方案綜合評估

評估項目	方案一A (原地高架)	方案一B (原地地下)	方案二 (縣道114高架)	方案三 (山側山岳隧道)	備註
1.工程經費(億)	174.94	329.88	183.75	190.90	方案一B為地下化，經費遠較其他方案大。
2.房屋拆遷	拆遷量大	拆遷量大	拆遷量大	拆遷量較小	方案三拆遷量較小較易執行，其他方案未來民眾抗爭大。
3.路線優化	不佳， 行車速度70 公里/時	不佳 ， 行車速度 70公里/時	優化， 行車速度 130公里/ 時	優化 ， 行車速度 130公里/時	方案二、三可滿足需求。
4.交運運輸	鶯歌站位原地，交通運輸及轉乘最便利	鶯歌站位原地，交通運輸及轉乘最便利	鶯歌站移至縣道114，交通運輸及轉乘另須規劃	鶯歌站移約600m至山側，交通運輸及轉乘另須規劃	<ul style="list-style-type: none"> ◆三鶯線在鶯歌地區設置LB08及LB09兩站，提供便捷之運輸網絡。 ◆方案二及方案三移設新鶯歌站，藉由調整及增開接駁公車等方式，便利雙軌轉乘連結，且透過建設新站帶動鄰近地區都市更新，成為多元運具轉運之樞紐，建構都市新風貌與促進地方經濟發展。

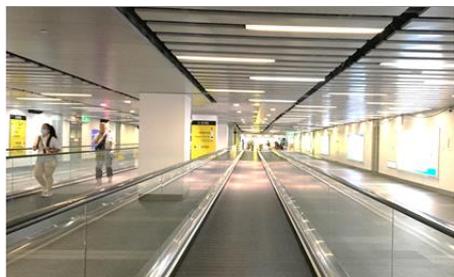
◎ 結論與建議

- 本計畫鐵路立體化經綜合評估建議採**方案三**推動，藉以解決平面鐵路阻礙都市發展問題，消弭鶯歌站前後之東鶯里平交道及尖山埔路平交道，達成本解決計畫範圍鐵路設施影響都市發展的課題。
- 方案三路線優化使**營運速度大幅提昇**，可滿足臺鐵營運需求，房屋拆遷量僅16處，遠低於其他方案近270處，**降低對民眾權益影響**，有助於未來計畫執行順利。
- 因應鶯歌站調整站位，可藉由**調整公車路線**，及優化慢行系統之方式提供**新舊車站接駁服務**。
- 移除環繞鶯歌地區之鐵路後，透過都市計畫變更凸顯鶯歌地區本擁有文化與歷史產業、豐富的自然景觀與水岸空間，塑造鶯歌地區成為陶藝文化新核心。
- 新鶯歌車站更可帶動鄰近地區都市更新，成為多元運具轉運之樞紐，建構都市新風貌與促進地方經濟發展。

路線方案綜合評估

◎ 建議方案新鶯歌站接駁構想

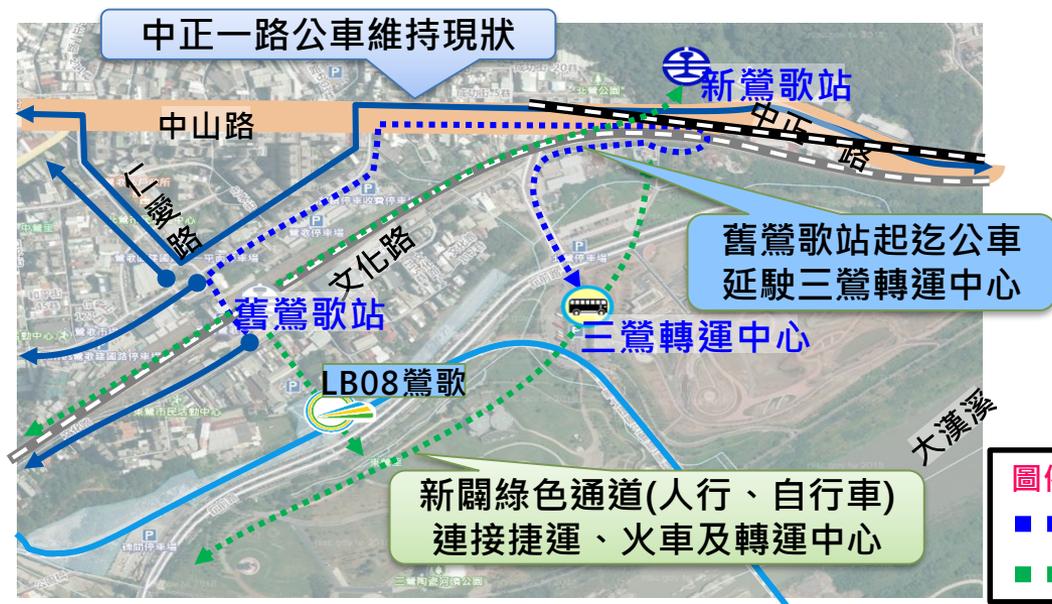
- 調整公車路線
 - ◆ 維持原「直行中正一路繞經鶯歌車站」公車路線
 - ◆ 新鶯歌站啟用後，搭配三鶯轉運中心設立，延駛「鶯歌車站起迄」公車路線
- 優化慢行系統之方式提供新舊車站接駁服務
 - ◆ 利用鐵路騰空廊帶空間，以及大漢溪畔公共開放空間新闢綠色通道及自行車租賃系統串聯
 - ◆ 新舊鶯歌站及三鶯轉運中心間導入電動步道空廊串聯



桃園機場捷運臺北站電動步道



臺北捷運環狀線板橋站聯外空廊



簡報結束 敬請指教

