

檔 號：  
保存年限：

## 臺北市政府捷運工程局 函

地址：10448臺北市中山區中山北路2段48巷7號  
13樓

承辦人：顏志偉

電話：02-25215550#8145

傳真：02-25218497

電子信箱：chihweiyen@trts.dorts.gov.tw

受文者：臺北市政府捷運工程局綜合  
規劃處

發文日期：中華民國105年2月24日

發文字號：北市捷規字第10530071500號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：意見彙整與處理情形對照表1份

主旨：檢送本局104年9月8日召開之「臺北都會區捷運環狀線北環  
段及南環段綜合規劃案公聽會（第一場次）」意見彙整與處  
理情形對照表1份，請查照。

說明：

- 一、本意見彙整與處理情形對照表，惠請文山區公所協助於適當  
地點公開陳列30日，並轉知里長及里民知悉，並將刊載本局  
官網（網址為<http://www.dorts.gov.taipei/>，點選「公告  
資訊>其他公告資訊>公聽會/說明會/公開閱覽」項下查閱）。
- 二、本意見彙整與處理情形對照表內容關於不具名民眾（5）及  
捷運信箱（3）所述政大更新案之意見及處理情形，請國立  
政治大學卓參。

正本：立法委員姚文智國會辦公室、立法委員賴士葆國會辦公室、臺北市議會吳議長碧  
珠、臺北市議會陳副議長錦祥、臺北市議會何議員志偉、臺北市議會潘議員懷宗  
、臺北市議會陳議員慈慧、臺北市議會謝議員維洲、臺北市議會陳議員建銘、臺  
北市議會王議員威中、臺北市議會林議員瑞圖、臺北市議會汪議員志冰、臺北市  
議會陳議員政忠、臺北市議會陳議員重文、臺北市議會林議員世宗、臺北市議會  
阮議員昭雄、臺北市議會歐陽議員龍、臺北市議會李議員慶元、臺北市議會王議  
員閔生、臺北市議會李議員新、臺北市議會簡議員舒培、臺北市議會李議員慶鋒  
、臺北市議會王議員欣儀、臺北市議會周議員柏雅、臺北市議會厲耿議員桂芳、  
臺北市議會徐議員弘庭、臺北市議會陳議員彥伯、臺北市議會黃議員向羣、臺北  
市議會梁議員文傑、臺北市議會顏議員若芳、臺北市議會王議員世堅、臺北市議  
會葉議員林傳、臺北市議會陳議員炳甫、臺北市議會林議員亭君、臺北市議會林  
議員國成、國立交通大學交通運輸研究所黃教授台生、國立中央警察大學交通學  
系曾教授平毅、交通部、交通部運輸研究所、交通部公路總局、新北市政府、臺  
北市政府交通局、臺北市政府都市發展局、新北市政府交通局、新北市政府城鄉

發展局、新北市政府捷運工程局、臺北市士林區公所、臺北市文山區公所、臺北市中山區公所、  
 臺北市蘆洲區公所、臺北市三重區公所、臺北市新店區公所、臺北市五股區公所、  
 臺北市新莊區公所、臺北市士林區百齡里翁里長淑穎、臺北市士林區承德里陳里長洲平、  
 臺北市士林區福華里李里長振貴、臺北市士林區明勝里張里長永棟、臺北市士林區福順里陳里長志誠、  
 臺北市士林區富光里許里長振通、臺北市士林區葫蘆里許里長振禮、臺北市士林區葫東里郭里長淑玲、  
 臺北市士林區社子里陳里長明雄、臺北市士林區社新里張里長駿彥、臺北市士林區永倫里宋里長旭曜、  
 臺北市士林區福安里謝里長文加、臺北市士林區富洲里李里長賜福、臺北市士林區岩山里王里長芝安、  
 臺北市士林區名山里薛里長群秀、臺北市士林區永福里楊里長文貴、臺北市士林區臨溪里郭里長肇富、  
 臺北市士林區仁勇里洪里長銘鎮、臺北市士林區義信里陳里長中和、臺北市士林區福林里江里長美珠、  
 臺北市士林區福德里楊里長錦宗、臺北市士林區福志里鍾里長春富、臺北市士林區舊佳里何里長逸松、  
 臺北市士林區福佳里胡里長剛毅、臺北市士林區後港里紀里長建漢、臺北市士林區福中里紀里長榮鴻、  
 臺北市士林區前港里陳里長瑞華、臺北市文山區景行里劉里長竹英、臺北市文山區景東里高里長鳳謙、  
 臺北市文山區景美里林里長賢錡、臺北市文山區景慶里黃里長逢廣、臺北市文山區景仁里黃里長淑卿、  
 臺北市文山區景華里黃里長培堯、臺北市文山區萬有里陳高里長美美、臺北市文山區萬祥里張里長紅木、  
 臺北市文山區萬隆里賴里長孔勝、臺北市文山區萬年里邱里長秋芳、臺北市文山區萬和里吳里長祚榮、  
 臺北市文山區盛里徐里長福進、臺北市文山區興豐里余里長鴻儒、臺北市文山區興光里洪里長正平、  
 臺北市文山區興家里劉里長宗勳、臺北市文山區興得里黃里長細福、臺北市文山區興業里洪里長長榮、  
 臺北市文山區興安里陳里長啟東、臺北市文山區興福里許里長銘良、臺北市文山區興旺里蘇里長瓏議、  
 臺北市文山區興泰里鍾里長譯樂、臺北市文山區興昌里吳里長融昊、臺北市文山區試院里廖里長欽銅、  
 臺北市文山區華興里林里長堃池、臺北市文山區明義里仇里長世屏、臺北市文山區明興里鄒里長健民、  
 臺北市文山區木柵里高里長銘傳、臺北市文山區木新里鄭里長明通、臺北市文山區順興里單里長連城、  
 臺北市文山區樟林里陳里長俊宏、臺北市文山區樟新里陳里長文生、臺北市文山區樟文里林里長淑珠、  
 臺北市文山區樟腳里高林里長玉嬌、臺北市文山區樟樹里陳里長再炯、臺北市文山區忠順里曾里長寧旖、  
 臺北市文山區萬興里詹里長晉鑒、臺北市文山區政大里劉里長俊奇、臺北市文山區指南里張里長佳南、  
 臺北市文山區老泉里高里長進來、臺北市文山區萬芳里陳里長姿秀、臺北市文山區博嘉里張里長妙文、  
 臺北市文山區萬美里尤里長盛田、臺北市中山區北安里陳里長永忠、臺北市中山區成功里李里長清水、  
 臺北市中山區金泰里游里長進義、國立政治大學

副本：台灣世曦工程顧問股份有限公司（含附件）、臺北市政府捷運工程局土木建築設計處（含附件）、臺北市政府捷運工程局綜合規劃處（含附件）

# 局長周禮良

**臺北都會區捷運環狀線北環段及南環段綜合規劃案  
公聽會(第一場次)**

- 一、 時間：104年9月8日(星期二)下午7時  
 二、 地點：文山區萬興區民活動中心(臺北市文山區萬壽路27號7樓)  
 三、 主持人：臺北市政府捷運工程局張副局長澤雄  
 四、 意見彙整與處理情形對照表

發言人	發言意見	機關處理情形
立法委員 賴士葆	各位議員、各位里長、各位鄉親大家好，我今天是以關心之心情來跟各位報告，這條捷運線全長5.6公里，每公里60億元，約需330億元，四年前郝市長表明不興建，經過我多方協調努力，終於於民國103年9月22日由國發會同意可行性，目前進行綜合規劃作業希望能加快腳步，在今年年底以前送出臺北市交中央審議，這是文山區居民之期待。	感謝委員支持協助，綜合規劃報告預計105年初完成並提送臺北市政府，後續經臺北市與新北市副市長主持之會議通過後送中央審議。中央及地方民意代表、民眾和地主的支持將是成功的關鍵，期許大家支持配合，促使建設計畫早日實現。
李議員慶元	<p>1. 本人長期關切捷運南環段規劃案辦理情形，並督促市府及捷運局儘快完成規劃報請中央核定，以利展開建設作業，本案之建設與萬大線期程比較，本線民國80年送至中央，至目前已經過23年，請捷運局必須要加把勁，否則12-17年才能通車，以萬大線為例，99年通過預算，103年車站才能動工，臺北市段105年才能動工，主要係因為都市計畫變更、土地取得等因素，一波三折，為利本案順利推動，請捷運局應辦理下列四件事：</p> <p>(1) 有必要在每個站辦公聽會，就公共利益關係讓民眾表達意見。</p> <p>(2) 都市計畫前置作業可先進行，以節省作業時程。</p> <p>(3) 加速完成綜合規劃報告，並於明年中送中央請審議，預計中央審定需一年，相關配套作業如進行得宜，可節省作業時程。</p> <p>(4) 請縮短工期，如期如質，雙頭併進儘快完成施工，早日通車。</p> <p>2. 動物園站至信義區直通線，建議可由信義快建輕軌的路網銜接，可避免影響南環段之規劃及建設時程。</p> <p>3. 本案於民國80年規劃時路線未行經政治大學，現階段政治大學爭取設站於</p>	<p>1. (1) 涉及私有土地取得及辦理土地開發等地主權益部分，會於都市計畫變更前辦理說明會，讓民眾表達意見。</p> <p>(2) 將配合在綜合規劃階段，進行都市計畫變更之前置作業。</p> <p>(3) 綜合規劃報告預計105年初完成並提送臺北市政府，後續經臺北市與新北市副市長主持之會議通過後送中央審議。</p> <p>(4) 俟行政院核定後將透過工程分標併進之策略施工，以縮短工期。</p> <p>2. 路線若延伸經信義區直通動物園，大部分路段須經過山區及墓園等，且沿線住家稀少，所能提供之運輸服務有限，由於捷運建設屬於國家重大公共建設計畫且建設經費龐大，規劃路線須就運輸需求、都市發展、道路條件、營運永續性、工程技術、用地取得、財經效益及各級政府財政負擔等各項因素綜合評估，建議捷運延伸經信義區直通動物園，在營運收入恐無法負擔營運成本，且工程、環境確有障礙及工程經費龐大，在不易達到中央要求之最低自償率門檻下，確有其困難。目前規劃之路線文山區民眾可經由Y6(大坪林)車站轉新店線、Y1(動物園)車站轉文湖線方便進入臺北市中心區。</p> <p>3. 目前Y1A車站即係規劃在政治大學提供之校地進行規劃，將來完成後除提</p>

發言人	發言意見	機關處理情形
	該校前方三角地都市更新案基地內，由秀明路直通指南路二段，可形成政大大學城，帶動地方發展。	供便利交通外，亦能帶動政大及周邊地區發展。
徐議員弘庭	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 南環段要向中央爭取核定不容易，本席今年5月請財政局試算評估，目前還沒算好，主要因為自償率，捷運建設財源只有三個，其中包括土地開發效益，政府應有新做法，第一年參與開發給予最好條件，逐年遞減，我請財政局做財政評估，應做最壞打算。</li> <li>2. 市府推動本路線並不太積極，希望簡議員、李議員協助共同爭取。</li> <li>3. 環狀線北環段及南環段臺北市要出資700億元，負擔很大，應該進行整體財務規劃，後續建設才能順利推動。</li> <li>4. 文山區人口愈來愈多，造成交通衝擊，南環段應儘快推動，以解決交通問題。</li> <li>5. 請民眾給選區議員壓力，加速要求市府通過南環段報請中央審議通過。</li> <li>6. 請地主同意參與開發，以利土地取得，建設計畫才得以順利推動。</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 本局前已配合提供初步研析之相關資料供財政局參考。後續俟本市與新北市討論確認後，會再將詳細資料提供財政局，俾利本案順利推動。</li> <li>2. 感謝議員支持協助，地方民意代表、民眾和地主的支持將是成功的關鍵，期許大家支持配合，促使建設計畫早日實現。</li> <li>3. 環狀線南環段北環段路線長度約20.5公里，興建經費約1千3百餘億元，若扣除用地成本，平均1公里造價即可下降許多，臺北市概估出資約7百餘億元，依「大眾捷運系統建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」臺北市政府運用TOD機制，擴大計畫沿線開發規模，並試算沿線稅金增額融資性(TIF)效益，將外部效益納入自償性經費財源，期有效提升財務自償率，達到臺北市捷運工程中央補助最低門檻自償率35%，補助非自償經費32%。目前綜合規劃階段將就票箱收入、車站土地開發、TIF及TOD等之收益預做最佳之評析，以期有較佳之自償率，爭取中央最高之補助，以利後續建設順利推動。</li> <li>4. 南環段可串聯文湖線及新店線捷運路線，除可提高捷運路網之可及性及機動性效益外，亦會帶動路線周邊都市發展及加速重大建設計畫之推動，南環段確有其興建必要性與急迫性，本局會積極推動。</li> <li>5. 感謝議員支持協助，地方民意代表、民眾和地主的支持將是成功的關鍵，期許大家支持配合，促使建設計畫早日實現。</li> <li>6. 本路線沿線居民和捷運所需用地地主的支持是成功的關鍵，對於選擇參與開發之原土地所有權人係以土地參與開發於權益分配完成後，會依原土地所占之權值，分回開發後之公有不動產抵付土地價款；又每位地主參與開發後可分回之坪數，應依其土地持有面積、分區、強度、獎勵額度、價值、產品定位、建物貢獻成本、市場行情及外在環境變動等因素，經實際鑑價及計算而定。若地主支持，將有利本計畫之推動。</li> </ol>
簡議員舒培	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 木柵地區交通要改變，環狀線南環段儘快通車很重要，地方民意代表應該一起共同爭取，市政府應該加速作業時程，如站址位置之用地應先與民眾溝通，可縮短計畫通過後之作業時間。</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 南環段有其興建必要性與急迫性，民意代表、居民和地主的支持是成功的關鍵，牽涉私有土地及土地開發部分，將持續與地主溝通並於後續都市計畫變更前辦理說明會，讓民眾表達意見。</li> </ol>

發言人	發言意見	機關處理情形
	<p>2. 捷運局之相關前置作業應提早進行，並且爭取中央儘早核定，車站設置於永安街22巷(Y2車站)，或文山區公所旁之公園綠地(Y2A車站)協商應儘早進行，希望木柵民眾都能有好的交通環境。</p>	<p>2. Y2車站(永安街22巷)用地計約有166位地主，規劃採土地開發方式需獲地主同意，用地協商作業確有其複雜及困難度，本局於104年11月27日召開Y2車站土地及建物所有權人之說明會，現場並提供意見調查表徵詢意見，並因應部分所有權人因故無法至現場表達意見，再於104年11月30日函送意見調查表，並依據民意要求，將意見調查統計時間延至104年12月31日。調查統計結果顯示有3成2以上地主反對開發，近4成地主未表示意見，僅2成8地主支持，且反對地主平均分布於街廓各處，致Y2站規劃之出入口及通風井開發用地不易取得情形下，為免延宕作業期程及影響整體計畫推動，環狀線南環段路線將建議採取東由Y1A政大站起走木新路轉秀明路接回木柵路，並於文山區公所東側設置Y2A站之方案。</p>
<p>李慶鋒議員 辦公室 許○○君</p>	<p>1. 許多民眾皆是9月7日才得知公聽會的召開，後續公告方式及通知程序宜再檢討。</p> <p>2. 路線以地下方式興建，通風井位置宜詳加以考量熱風排放方向、噪音等，避免影響沿線週邊住宅。</p> <p>3. 工程如有設置通風井或其他設施，使用動物園園外服務中心之需求時，應不影響臺北市政府文化局、教育局等就該地之開發運用。</p> <p>4. 部分站體處地勢低窪之處(如：Y3)，建請將淹水問題應一併考量。</p>	<p>1. 本公聽會依「臺北市辦理臺北都會區大眾捷運系統規劃召開公聽會作業準則」之規定於兩星期前透過登報、網站、區公所、里辦公處等多重管道公告及發送宣傳文件。</p> <p>2. 車站概念規劃配置將會對通風井位置詳加考量，包括熱風排放方向、噪音等，避免影響沿線週邊住宅。</p> <p>3. Y1車站之規劃除持續與動物園保持聯繫，亦會配合臺北市政府文化局、教育局等機關之開發計畫。</p> <p>4. 感謝提醒，後續在設計時將注意排水防洪問題。</p>
<p>不具名民眾 (1)</p>	<p>文山區第一條捷運在動物園，木新里居民要使用必須要坐接駁車，車站如設置於文山區公所(Y2A)，將重蹈覆轍造成木新里居民使用不便，車站設置於永安街22巷(Y2)，較為適宜，只要有決心必可排除用地取得之問題。</p>	<p>1. Y2車站(永安街22巷)與Y2A車站(文山區公所)兩案各有其優劣點，Y2車站車站半徑500公尺旅客服務範圍內活動人口密度較高、車站可及性及運量亦較具優勢，惟主要困難點為用地取得不易。Y2車站設於永安街22巷，考量永安街22巷僅15米寬，採地下4層疊式車站佈設，站體與捷運設施採單側佈設(北側)，若要設站，必須取得大多數地主之同意，始有可能，該用地範圍內計約166位地主，要協商大多數地主同意，確實有其複雜及困難度。</p>
<p>不具名民眾 (2)</p>	<p>永安街22巷與替代路線其協商時間須有期限。</p>	
<p>木柵里 高里長銘傳</p>	<p>捷運我一直在爭取，但車站應放在文山區公所(Y2A)，對民眾洽公才方便。</p>	
<p>不具名民眾 (3)</p>	<p>贊成設在永安街22巷(Y2)，不要重蹈文湖線覆轍，當初設於無爭議處但造成日後使用之不便，建議設於永安街22巷，可服務木新路一段、二段居民，步行即可到達，另外木新里、木柵里、樟腳里步行約15分鐘內可到達，是人口最密集地區。若採文山區公所(Y2A)方案只是取得用地方便，但是經過秀明路，人口稀少，大眾捷運應以服務大多數才有意義，土地取得應看政府決心，經費應沒問題，政府應盡心盡力。</p>	<p>2. 至於Y2A車站方案在車站半徑500公尺旅客服務範圍內活動人口密度、車站可及性及運量指標上略低於Y2車站方案，惟最大優點為捷運設施所需用地可使用公有土地，並無私有地取得之問題。</p> <p>3. 有關於Y2或Y2A設站位置，本局於104年11月27日召開Y2車站土地及建物所有權人之說明會，現場並提供意見調查表徵詢意見，並因應部分所有權人因故無法至現場表達意見，再於104年11月30日函送意見調查表，並依據民意要求，將意見調查統計時間延至</p>



發言人	發言意見	機關處理情形
		<p>104年12月31日。調查統計結果顯示有3成2以上地主反對開發，近4成地主未表示意見，僅2成8地主支持，且反對地主平均分布於街廓各處，致Y2站規劃之出入口及通風井開發用地不易取得情形下，為免延宕作業期程及影響整體計畫推動，環狀線南環段路線將建議採取東由Y1A政大站起走木新路轉秀明路接回木柵路，並於文山區公所東側設置Y2A站之方案。因本案路線跨越臺北市及新北市轄區，規劃報告書完成後尚須提報兩市副市長共同召開之會議，經審查同意及修正後簽報市府，再報請交通部審議，俟行政院審議核定，始為定案。</p>
<p>施○○君</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 南環段花很多時間在協調上，政府應加快腳步，像蘇州一條捷運才三年就完成。</li> <li>2. 另外，車站設於永安街22巷(Y2)與文山區公所(Y2A)差多少錢要算出來，選站應全面考量，Y2A距離Y2站並不遠，使用上應不用花太多時間。</li> <li>3. 提醒Y5車站那邊容易淹水要注意。</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 環狀線北環段及南環段以政府投資興建計畫時程估算，在一切順利的情形下，於計畫核定後，辦理都市計畫及土地取得作業合計約需3.5年，土木建築設計(包含招標作業)約需2年，工程招標作業(不含前置作業)約需3個月，土建施工約需6年，系統細部設計及製造、軌道與機電系統安裝與測試約需5年9個月，履勘作業約需3個月，於完工後尚有相關驗收及驗證作業約需1年6個月，雖部分作業可重疊同時進行，惟中央核定後仍需10年之時間才能完工；由於兩岸政治體制並不相同，對於計畫核定、人民財產保障、設計、施工過程交通維持等相關規定並不相同，故無法類同比較。</li> <li>2. 選站主要就車站位置及旅客進出之方便性、全線全日運量及車站尖峰小時運量，半徑500公尺圈域內可服務人口、及業人口、住商業面積與容積、機關與學校，用地取得、工程經費、土地開發效益及施工衝擊及交通維持等指標，全面考量。Y2A車站(文山區公所)方案較Y2車站(永安街22巷)方案初步估算，路線長度增長約290公尺，工程總費用增加約5億元，惟可減少私人用地之取得及拆遷費用約8億元。</li> <li>3. 感謝提醒，後續在設計時會注意排水防洪問題。</li> </ol>
<p>林○○君</p>	<p>車站設於永安街22巷(Y2)或文山區公所(Y2A)各有利弊，我贊成圖利木柵國小，萬一兩者僵持不下，建議Y2A做一條輕軌電車連絡至Y2車站。</p>	<p>由於輕軌除考量軌道佈設外，尚須考量後續營運及機廠維修等問題，亦涉及用地取得，且Y2A車站與Y2車站間之距離亦在步行服務範圍內(500公尺)，故規劃設置輕軌電車，不具執行之可行性，請見諒。</p>
<p>不具名民眾 (4)</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 環狀線第一階段路線已快通車，南北環分段規劃未來機電系統整合會發生與文湖線一樣問題。</li> <li>2. Y1A車站周邊沒有人，人不走那裡，只有車輛通行，設站位置是否重新考量。</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 目前規劃環狀線北環段及南環段機電系統將考量與環狀線第一階段之相容性。</li> <li>2. 車站除考量服務人口及地區發展外，最重要仍須考量用地取得之可行性，Y1A車站用地係使用政大提供之校前三角地供設站使用，並規劃於臨萬壽路、秀明路二段及指南路二段設出入</li> </ol>

發言人	發言意見	機關處理情形
		口，將可提供周邊居民及學生方便使用，帶動地區之發展。
華興里 林里長堃池	Y4車站位置已預定，國防部土地是位於北方位置，南方位置是否可預設於辛亥路七段和木柵路口，以方便辛亥路七段和木柵路東側住民方便出入。	Y4車站之出入口，北側以國防部土地為優先考量，南側則以辛亥路七段和木柵路口附近為優先考量。惟後續仍需辦理都市計畫變更取得用地，俟公告實施後出入口位置始為定案。
不具名民眾 (5)	簡報提到Y1A車站是根據政大更新案設置，希望爾後相關會議能有政大更新案相關人員出席，因為我們民眾不清楚更新案內容，政大更新案當初並未顧及當地居民意見，希望不要黑箱作業。	環狀線規劃階段對於Y1A車站之內容及用地範圍皆與政大研析討論過，原則上係使用政大校地，至於您提出對更新案有意見部分，本局將轉知政治大學參考。
馬○○君	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 南環線最重要的是什麼時候通車? 越快越好。</li> <li>2. 文山區公所(Y2A)的工程比較容易，用地取得快，為何選永安街22巷(Y2)。</li> <li>3. 是否可訂時程表? 若Y2用地有問題就選Y2A。</li> <li>4. 另車站是否考量停車空間。</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 環狀線北環段及南環段以政府投資興建計畫時程估算，在一切順利的情形下，於計畫核定後，辦理都市計畫及土地取得作業合計約需3.5年，土木建築設計(包含招標作業)約需2年，工程招標作業(不含前置作業)約需3個月，土建施工約需6年，系統細部設計及製造、軌道與機電系統安裝與測試約需5年9個月，履勘作業約需3個月，於完工後尚有相關驗收及驗證作業約需1年6個月，雖部分作業可重疊同時進行，惟中央核定後仍需10年之時間才能完工。因中央審議的時程難以預估，故無法預計何時可通車。</li> <li>2. 排除用地因素，Y2車站(永安街22巷)就路線線形、全線全日運量及車站尖峰小時運量、半徑500公尺圈域內可服務活動人口、工程經費等指標皆略優於Y2A車站(文山區公所)。</li> <li>3. 有關於Y2或Y2A設站位置，本局於104年11月27日召開Y2車站土地及建物所有權人之說明會，現場並提供意見調查表徵詢意見，並因應部分所有權人因故無法至現場表達意見，再於104年11月30日函送意見調查表，並依據民意要求，將意見調查統計時間延至104年12月31日。調查統計結果顯示有3成2以上地主反對開發，近4成地主未表示意見，僅2成8地主支持，且反對地主平均分布於街廓各處，致Y2站規劃之出入口及通風井開發用地不易取得情形下，為免延宕作業期程及影響整體計畫推動，環狀線南環段路線將建議採取東由Y1A政大站起走木新路轉秀明路接回木柵路，並於文山區公所東側設置Y2A站之方案。因本案路線跨越臺北市及新北市轄區，規劃報告書完成後尚須提報兩市副市長共同召開之會議，經審查同意及修正後簽報市府，再報請交通部審議，俟行政院審議核定，始為定案。</li> <li>4. 在用地條件及空間配置許可下，將會考量規劃轉乘機車及自行車停車位。</li> </ol>
林○○君	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 是否會在政大校園內(小三角不算校園內)設置出入口?</li> <li>2. 捷運系統經過四維道下方，能否降低</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Y1A車站規劃設有兩處出入口，分別臨萬壽路、秀明路二段及指南路二段，提供周邊居民及學生方便使用。</li> <li>2. 捷運系統經過四維道道路下方，係採</li> </ol>

發言人	發言意見	機關處理情形
	<p>施工時對師生上課影響。</p> <p>3. 針對Y1A、永安街22巷(Y2)/文山區公所(Y2A)車站出入口問題,可考慮設置地下行人道、風雨走廊、高速上山電梯方便居民使用。</p>	<p>潛盾施工方式,對師生上課應不致產生影響。</p> <p>3. 地下行人道、風雨走廊、高速上山電梯仍有用地取得、維護管理及安全性問題,而Y1A、Y2/Y2A車站出入口皆面臨既有道路,居民、學生使用上皆甚便利。</p>
張○○君	<p>1. 今天有一半人關心文山區公所(Y2A)及永安街22巷(Y2)車站,大家關心時程,誰能做決策,由誰決定、何時決定。</p> <p>2. 是否雙案併陳,並有優先順序。</p>	<p>1. 有關於Y2或Y2A設站位置,本局於104年11月27日召開Y2車站土地及建物所有權人之說明會,現場並提供意見調查表徵詢意見,並因應部分所有權人因故無法至現場表達意見,再於104年11月30日函送意見調查表,並依據民意要求,將意見調查統計時間延至104年12月31日。調查統計結果顯示有3成2以上地主反對開發,近4成地主未表示意見,僅2成8地主支持,且反對地主平均分布於街廓各處,致Y2站規劃之出入口及通風井開發用地不易取得情形下,為免延宕作業期程及影響整體計畫推動,環狀線南環段路線將建議採取東由Y1A政大站起走木新路轉秀明路接回木柵路,並於文山區公所東側設置Y2A站之方案。因本案路線跨越臺北市及新北市轄區,規劃報告書完成後尚須提報兩市副市長共同召開之會議,經審查同意及修正後簽報市府,再報請交通部審議,俟行政院審議核定,始為定案。</p> <p>2. 可行性研究階段係採雙案併陳,惟於綜合規劃階段將提報建議方案。</p>
張○○君	<p>1. 為何先前沒有規劃政治大學站而後補增。</p> <p>2. 有取得政治大學同意設站及通過路權,如果政治大學後悔貴局有無對策。</p>	<p>1. 設站過程說明如下:政治大學於91年11月起即積極參與臺北縣(新北市)政府交通局針對環狀線先期規劃案之公聽會,並於96年2月7日成立專案小組由校長擔任召集人積極爭取臺北市環狀捷運線或支線於校區周邊設立車站,並曾多次邀集本府捷運工程局召開「爭取捷運設站工作小組會議」,另臺北市議會亦於97年3月4日假臺北市議會召開「為捷運環南路線規劃說明案協調會」,對於路線調整並於政治大學校門前三角地增設車站,建議方案亦獲木柵地區包括二期重劃區促進發展協進會、萬興里、指南里等里民贊同與支持。</p> <p>2. 目前Y1A車站之位置及範圍即係在與政大協商確認之土地上進行規劃,若政治大學後悔,不同意提供土地致無法設站,須以地下穿越方式通過。</p>
周○○君	<p>請問路線延伸問題,文山區居民平常不會繞至新店再至臺北,是否可由動物園直接至信義區,是否過去信義輕軌可再規劃出來,發揮功能。</p>	<p>1. 路線若延伸經信義區直通動物園,大部分路段須經過山區及墓園等,且沿線住家稀少,所能提供之運輸服務有限,由於捷運建設屬於國家重大公共建設計畫且建設經費龐大,規劃路線須就運輸需求、都市發展、道路條件、營運永續性、工程技術、用地取得、財經效益及各級政府財政負擔等各項因素綜合評估,建議捷運延伸經信義</p>



發言人	發言意見	機關處理情形
		<p>區直通動物園，在營運收入恐無法負擔營運成本，且在工程、環境障礙及工程經費龐大下，在不易達到中央要求之最低自償率門檻下，確有其困難。</p> <p>2. 當年信義輕軌係由民間提出，因市府未審核通過，無法進行興建作業。目前已有多條接駁公車路線經信義快速道路服務動物園至信義區之旅客需求，如「912 深坑-捷運市政府站」、「棕7 新店-臺北市府」及「282副 動物園-圓環」等路線。</p>
張○○君 陳○○君	如果捷運車站設在永安街22巷(Y2)，請問站體範圍是哪裡？	目前規劃Y2車站站體除使用永安街22巷道路下方外，尚需使用永安街22巷、永安街、永安街6巷及指南路一段14弄所圍之街廓用地下方，並設置出入口、通風井及辦理土地開發。
楊○○君	經查新北市府捷運工程處辦理的三鶯線與安坑線，辦理綜合規劃報告提送中央審查核定的時程，均可在半年完成，請貴局說明為何你們做不到，請以新北市府的完成時程為標竿，確實管制，請加油。	三鶯線路線長14.29公里，共設置12座高架車站、1座機廠，早於83年辦理規劃，新北市政府提報可行性研究報告書於101年9月3日奉行政院核定，綜合規劃報告書於103年3月31日提送交通部審查，行政院於104年6月2日核定。安坑線路線全長約7.67公里，共設置5座高架車站、4座平面車站及一座機廠，早於88年辦理規劃，新北市政府提報可行性研究報告書於102年7月1日奉行政院核定，綜合規劃報告書於103年5月7日報請交通部審查，行政院於104年6月8日核定。兩案從可行性通過到綜合規劃送審通過期程分別為2.75年及2年。而環狀線北環段及南環段長度約20.48公里，設置18座地下車站及1座機廠，規模約為三鶯線1.5倍及安坑線2.7倍，臺北市府捷運工程局提報可行性研究報告書於103年11月奉行政院核定，綜合規劃報告作業期程約1年，預計105年初完成並提送臺北市府，後續經臺北市與新北市副市長主持之會議通過後送中央審議。本路線相較於三鶯線及安坑線複雜、變數多，建設經費亦較為龐大，且跨越臺北市及新北市，故不宜與三鶯線及安坑線相比。本局對於推動本線之規劃案已盡力處理，亦期待後續中央審議的過程能較為順利，早日定案。
黃○○君	1. 通過成福斷層要如何處理？	1. 成福斷層自三峽經成福轉向東北，沿清水坑背斜之東南側延展至臺北盆地，於三峽往西則被臺北斷層所截切。本斷層於橫溪之南，兩側之地層分別為南港層與桂竹林層，層位落差甚大，向北至頭城斷層之間，因斷層兩側之地層及走向不同，斷層之地面位置甚為明顯。至頭城附近，本斷層被頭城斷層截切錯移，再往東北，則因斷層兩側之地層之走向大致相近，斷層落差小，又多凝灰岩出現，斷層線追蹤不易，經查環狀線捷運路線未通過該斷層。

發言人	發言意見	機關處理情形
	<p>2. Y2車站(永安街22巷)施工方式可考慮參考曼谷躍華利路中國城站的規劃，土地利用可考慮居民(住民)分享的方式處理。</p> <p>3. 出口可利用地下道延伸至木柵國小及行政中心。</p> <p>4. 洪水防治可參考國外淹水防治處理方式(200年迴歸)</p> <p>5. Y2A(文山區公所)日後維修問題(彎道)</p> <p>6. 機電整合不是問題(文湖線已克服)</p> <p>7. 木柵直通信義線(動物園←→象山)(隧道線)</p>	<p>2. Y2車站(永安街22巷)為地下4層疊式車站，一般採用半逆打工法施作(與曼谷躍華利路中國城站一致)，車站部分均以明挖覆蓋工法施作，考量路寬受限(永安街22巷15米)，為降低施工對交通及環境之衝擊、減少開挖土量及節能減碳等，於基設階段研擬以潛盾工法興建地下車站，降低用地限制及對交通及環境之衝擊。Y2車站用地取得係採土地開發方式辦理，在法令許可範圍以地主獲致最大利益之方式進行權益分配，惟本局於104年11月27日召開Y2車站土地及建物所有權人之說明會，現場並提供意見調查表徵詢意見，並因應部分所有權人因故無法至現場表達意見，再於104年11月30日函送意見調查表，並依據民意要求，將意見調查統計時間延至104年12月31日。調查統計結果顯示有3成2以上地主反對開發，近4成地主未表示意見，僅2成8地主支持，且反對地主平均分布於街廓各處，致Y2站規劃之出入口及通風井開發用地不易取得情形下，為免延宕作業期程及影響整體計畫推動，環狀線南環段路線將建議採取東由Y1A政大站起走木柵新路轉秀明路接回木柵路，並於文山區公所東側設置Y2A站之方案。</p> <p>3. 設置地下行人道有用地取得、維護管理及安全性問題需考量，惟目前規劃之Y2車站與木柵國小及行政中心之距離皆在步行服務範圍內(500公尺)，且現況已有完善之人行步道系統，可方便進出車站。</p> <p>4. 感謝提醒，後續在設計時將注意排水防洪問題。</p> <p>5. Y2A站前後端路線軌道之轉彎半徑皆在規範許可範圍內，並無特別維修之問題。</p> <p>6. 目前規劃環狀線北環段及南環段機電系統將考量與環狀線第一階段之相容性。</p> <p>7. 路線若延伸經信義區直通動物園，大部分路段須經過山區及墓園等，且沿線住家稀少，所能提供之運輸服務有限，由於捷運建設屬於國家重大公共建設計畫且建設經費龐大，規劃路線須就運輸需求、都市發展、道路條件、營運永續性、工程技術、用地取得、財經效益及各級政府財政負擔等各項因素綜合評估，建議捷運延伸經信義區直通動物園，在營運收入恐無法負擔營運成本，且在工程、環境確有障礙及工程經費龐大下，在不易達到中央要求之最低自償率門檻下，確有其困難。考量民眾使用方便性，目前已有許多條接駁公車路線經信義快速道路服務動物園至信義區之旅客需求，如「912 深坑-捷運市政府站」、「棕7 新</p>

發言人	發言意見	機關處理情形
劉○○君	<p>1. 永安街22巷(Y2)車站土地取得不易，有243戶要協調，應設定協調期限日期，若協調不成功，就應設於文山區公所(Y2A)，以免又是再拖7年、10年。</p> <p>2. 請問什麼時候才可以正式動工？</p>	<p>店-臺北市政府」及「282副 動物園-圓環」等路線服務，詳細路線與班次時間表可於「臺北市公共運輸處-公車動態資訊系統」網頁查詢。</p> <p>1. Y2車站(永安街22巷)用地計約有166位地主，規劃採土地開發方式需獲地主同意，用地協商作業確有其複雜及困難度，本局於104年11月27日召開Y2車站土地及建物所有權人之說明會，現場並提供意見調查表徵詢意見，並因應部分所有權人因故無法至現場表達意見，再於104年11月30日函送意見調查表，並依據民意要求，將意見調查統計時間延至104年12月31日。調查統計結果顯示有3成2以上地主反對開發，近4成地主未表示意見，僅2成8地主支持，且反對地主平均分布於街廓各處，致Y2站規劃之出入口及通風井開發用地不易取得情形下，為免延宕作業期程及影響整體計畫推動，環狀線南環段路線將建議採取東由Y1A政大站起走木新路轉秀明路接回木柵路，並於文山區公所東側設置Y2A站之方案。</p> <p>2. 環狀線北環段及南環段以政府投資興建計畫時程估算，在一切順利的情形下，於計畫核定後，辦理都市計畫及土地取得作業合計約需3.5年，土木建築設計(包含招標作業)約需2年，工程招標作業(不含前置作業)約需3個月，土建施工約需6年，系統細部設計及製造、軌道與機電系統安裝與測試約需5年9個月，履勘作業約需3個月，於完工後尚有相關驗收及驗證作業約需1年6個月，雖部分作業可重疊同時進行，惟中央核定後仍需10年之時間才能完工。因中央審議之時間難以預估，故無法預期何時可動工。</p>
林○○君	<p>1. 永安街22巷(Y2)及文山區公所(Y2A)兩者都蓋，以香港馬場站為例，或許可先蓋Y2，再蓋Y2A，班次可以一班班分配(考慮使用車站次數多寡)。</p> <p>2. Y1A靠近政大校園是否可將車站移至指南路、秀明路底下，較方便。</p> <p>3. 其他由Y5經木新路三段-木新路二段(中間設站)至政大站(Y1A)</p>	<p>1. Y2A車站(文山區公所)距離Y2車站(永安街22巷)在步行範圍內(500公尺)，現況已有完善之人行步道系統，附近居民可方便使用。若先蓋Y2站再蓋Y2A站，並不具經濟效益及執行可行性，請見諒。</p> <p>2. Y1A移至指南路、秀明路底下，捷運設施將使用私有土地，用地取得不易，而Y1A車站目前係規劃在與政大協商確認同意提供之土地上，並規劃於臨萬壽路、秀明路二段及指南路二段設出入口，將可提供周邊居民及學生方便使用，帶動地區之發展。</p> <p>3. 南環段路線由Y5經木新路三段-木新路二段(中間設站)至政大站(Y1A)，Y5銜接木新路三段必須穿越大面積之寶橋工業區廠房(10F)下方，恐與建物地下室衝突，工程執行困難度極高，且南環段路線已通過環評，可行性研究並經行政院核定，路線改變幅度過大將影響計畫推動時程。</p>

發言人	發言意見	機關處理情形
陳○○君	<p>1. 今晚捷運主持人說：「效益問題很重要，必須考慮在內」，請問蓋於永安街22巷(Y2)的效益如何，蓋於文山區公所(Y2A)的效益如何，請回覆。</p> <p>2. 公共運輸是要便民，要便民應該建於人口密集，不是蓋於偏僻的地方，那效益在哪裡？</p> <p>3. 取地只要條件優渥，沒有人不願意，除非把百姓的利益踐踏，那當然會有困難。</p> <p>4. 所有捷運都在進行，唯獨南環段一直拖一直拖，可見政府不重視文山區人民的權利。</p>	<p>1. 2. Y2車站(永安街22巷)與Y2A車站(文山區公所)兩案各有其優劣點，故於可行性研究階段為兩案併陳，Y2車站方案在車站半徑500公尺旅客服務範圍內活動人口密度較高、車站可及性及運量亦較具優勢，惟主要困難點為用地取得，Y2車站設於永安街22巷，考量永安街22巷僅15米寬，採地下4層疊式車站佈設，站體與捷運設施採單側佈設(北側)，用地範圍內計約166位地主，協商確實有其複雜及困難度。至於Y2A車站方案在車站半徑500公尺旅客服務範圍內活動人口密度、車站可及性及運量指標上，雖略低於Y2車站方案，惟最大優點為捷運設施所需用地可使用公有土地，並無用地取得之問題；若用地無法取得，路線何時可完工通車將受影響。</p> <p>3. 捷運車站土地開發之主要目的，係為取得捷運設施所需用地，提供捷運設施需使用之私有地被徵收外的另一種方式，對於選擇參與開發之原土地所有權人係以土地參與開發於權益分配完成後，依原土地所占權值，分回開發後之公有不動產抵付土地價款；又每位地主參與開發後可分回之坪數，應依其土地持有面積、分區、強度、獎勵額度、價值、產品定位、建物貢獻成本、市場行情及外在環境變動等因素，經實際鑑價及計算而定。</p> <p>考量Y2車站地主之利益及用地取得可行性，Y2車站採土地開發方式規劃，參酌現行臺北市臺北都會區大眾捷運系統開發土地協議價購優惠辦法與捷運土地開發投資選暨權益分配標準作業程序進行初步財務試算。本局於104年11月27日召開Y2車站土地及建物所有權人之說明會上說明Y2車站土開大樓配置概念設計在「原法定建蔽率45%、容積率225%，變更後建蔽率50%、容積率450%，捷運獎勵與都市計畫獎勵容積總上限100%」之假設情境下，以地主與投資人分配比例為52.6%：47.4%來試算，試算結果若參與開發係由投資人負擔建造費用，則地主以1坪土地約可分得2.0容積坪(約3.21銷售坪)；倘若不計建造費用，則地主以1坪土地約可分得3.81容積坪(約6.10銷售坪)。</p> <p>透過土地開發可促進都市土地之有效利用，不僅顧及私地主權益，亦可節省公部門興建捷運建設之土地取得成本，實為公私兩利之土地利用方式。</p> <p>4. 依「大眾捷運系統建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」之規定，可行性研究報告書經核定後，地方主管機關始得辦理綜合規劃。綜合</p>


發言人	發言意見	機關處理情形
		<p>規劃報告書應由交通部核轉行政院核定，內容應包含大眾捷運法第十二條所規定之規劃報告、本計畫所配合之都市計畫變更書圖、土地開發計畫、財務專章、公共運輸系統整合計畫、營運永續計畫書及地方政府承諾事項。環狀線北環段及南環段可行性研究報告於民國103年11月業經行政院核定，目前正積極進行綜合規劃作業，預計105年初完成報告提送臺北市政府，經臺北市與新北市副市長主持之會議通過後即可送中央審議，屆時會積極協調中央儘速審議。</p>
姜○○君	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 規劃建議案完稿前是否會進行地質試勘。</li> <li>2. 地質試勘預期時間?</li> <li>3. 經過之地上民宅是否會受影響?</li> <li>4. 施工期間請提供地下水位監測資訊並公開。</li> <li>5. 地底施工的捷運是否會受碧潭斷層或新店斷層影響?</li> <li>6. 政大校園有碧潭斷層經過，為何執意穿過?</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 地質鑽探係基本設計之工作項目，本案基本設計已於105年1月12日決標，故地質鑽探會在105年辦理。</li> <li>2. 本路線為地下型式且沿主要道路下方佈設軌道，後續設計階段將檢討採取減振措施，目前已營運之地下段路線尚無列車振動損及鄰房之案例。施工期間則透過保護措施及嚴密之監測，避免地層下陷工安事件發生。</li> <li>3. 施工期間會進行相關監測，該資料會公開。</li> <li>4. 依經濟部中央地質調查所資料顯示新店斷層在臺北盆地南緣政治大學東北方與安坑之間，分為南北二支：北支為碧潭斷層，南支為新店斷層之主斷層。新店斷層為一逆斷層，距離計畫路線最近之處約為里程0K+700處，距離約600公尺，大致與計畫路線平行。此二斷層皆屬非活動斷層，雖對於地底施工影響甚微，然施工時將持續進行施工監測作業。</li> <li>5. 依經濟部中央地質調查所資料顯示碧潭斷層通過政治大學附近，鑽探資料顯示，該斷層規模不大，上下盤岩層完整，盤面深度無明顯高差，斷層破碎帶僅數十公分，顯示其在近期內並未有活動跡象，屬非活動斷層，雖對於地底施工影響甚微，然施工時將持續進行施工監測作業。</li> </ol>
洪○○君	Y3站附近並無較大停車場，可否在Y3站也順帶規劃停車場(站內或站外停車場)。	在用地條件及空間配置許可下，將會考量規劃轉乘機車及自行車停車位。
鄭○○君	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 環狀線第一階段及南北環線分別施工，將來機電系統應統一，避免像文湖線機電系統無法整合。</li> <li>2. Y1A站位於政大校園內，萬興及政大里民較少經該處，其出入口位置應審慎重規劃。</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 目前規劃環狀線北環段及南環段機電系統將考量與環狀線第一階段之相容性。</li> <li>2. Y1A車站係規劃在與政大協商確認同意提供之土地上，並規劃於臨萬壽路、秀明路二段及指南路二段設出入口，將可提供周邊居民及學生方便使用，帶動地區之發展。</li> </ol>
苑○○君	建議臺北市捷運局採用「單一票價」，如此將可有效紓緩城市居民居住壓力，平衡大臺北地區區域人口分布。目前，世界各大城市，如紐約、波士頓、北京、...多已採用單一捷運票價。單一票價可望提升人民搭乘捷運意願，可望	1. 大臺北地區之捷運票價如何訂定係由捷運公司主政辦理。有關臺北捷運票價係依據行政院核定之「大眾捷運系統運價率計算公式」擬訂，並由營運機構(臺北大眾捷運股份有限公司)報請營運監理機關(臺北市政府)

發言人	發言意見	機關處理情形
	增加捷運收入。	<p>交通局)審議、核定後公告實施。依該運價率計算公式之精神,捷運票價以營運成本為訂價基礎,基於使用者付費及公平性之原則,由所有旅客依搭乘里程長短,共同負擔捷運全系統營運成本,且市府所核定之捷運票價,亦須綜合考量大臺北都會區民眾的負擔能力和相對公共運具的票價均衡性。現行的捷運票價結構為搭乘里程5公里(含)以內收20元,超過5公里以上至23公里,每3公里加5元,超過23公里以上至31公里,每4公里加5元,超過31公里票價均為65元)。</p> <p>2.若捷運採單一票價,不論短程或長程旅客均支付相同票價,將產生短程旅客支付較高之票價,以補貼長程旅客,較欠缺公平性,故為符合「大眾捷運系統運價率計算公式」使用者付費之精神及維護捷運票價訂定之公平性,若依照行政院所核定之捷運運價率公式而言,現階段難依您的意見調整票價結構,請見諒。</p>
程○○君	<p>1.大眾捷運是為服務眾多人民的交通建設,本人贊成南環段設在永安街22巷(Y2),不宜設於文山區公所(Y2A),因為Y2站服務的人民比Y2A要多很多,這才合乎大眾捷運設置的目標,不要重蹈當年文湖線經過萬芳社區的覆轍。</p> <p>2.加速興建步驟,以符合文山地區區民的期待(請提出興建的時程)。</p>	<p>1.Y2車站(永安街22巷)與Y2A車站(文山區公所)兩案各有其優劣點,可行性研究階段係採雙案併陳,Y2車站方案在車站半徑500公尺旅客服務範圍內活動人口密度較高、車站可及性及運量亦較具優勢,兩者效益差別不大,惟主要關鍵點為用地取得不易。Y2車站設於永安街22巷,考量永安街22巷僅15米寬,採地下4層疊式車站佈設,站體與捷運設施採單側佈設(北側),若要設站,必須取得大多數地主之同意,始有可能,該用地範圍內計約166位地主,要協商大多數地主同意,確實有其複雜及困難度。</p>
高○○君	捷運路線是方便居民來乘用,建議排除萬難,解決土地取得,路線也比較順,所以永安街22巷(Y2)是最適當的地點,對木新路居民搭乘也最近最方便,Y2也比較中心,應選擇最方便的地點。	
曾○○君	永安街22巷Y2站聯合開發居民協商時間應設限(6個月或8個月)如果時限內協商不成,應使用替代路線Y2A車站,以免全線時程延宕。	<p>2.至於Y2A車站方案在車站半徑500公尺旅客服務範圍內活動人口密度、車站可及性及運量指標上略低於Y2車站方案,惟最大優點為捷運設施所需用地可使用公有土地,並無私有地取得之問題。</p> <p>3.考量Y2車站地主之利益及用地取得可行性,Y2車站採土地開發方式規劃,參酌現行臺北市臺北都會區大眾捷運系統開發土地協議價購優惠辦法與捷運土地開發投資選暨權益分配標準作業程序進行初步財務試算,本局於104年11月27日召開Y2車站土地及建物所有權人之說明會,現場並提供意見調查表徵詢意見,並因應部分所有權人因故無法至現場表達意見,再於104年11月30日函送意見調查表,並依據民意要求,將意見調查統計時間延至104年12月31日。調查統計結果顯示有3成2以上地主反對開發,近4成地主未表示意見,僅2成8地主支持,且反對地主平均分布於街廓各處,致Y2站規劃之出入口及通風井開發用地</p>



發言人	發言意見	機關處理情形
		<p>不易取得情形下，為免延宕作業期程及影響整體計畫推動，環狀線南環段路線將建議採取東由Y1A政大站起走木新路轉秀明路接回木柵路，並於文山區公所東側設置Y2A站之方案。因本案路線跨越臺北市及新北市轄區，規劃報告書完成後尚須提報兩市副市長共同召開之會議，經審查同意及修正後簽報市府，再報請交通部審議，俟行政院審議核定，始為定案。</p>
黃教授台生	<p>本路線與環狀線第一階段原是同條，為何環狀線第一階段105年要通車，本路線卻仍在規劃，因環狀線第一階段皆為高架，而本路線有相當多地下段，造價每公里達70億元，在中央要求自償率提高之情況下，目前經費應OK，主要在於用地取得，如須協商200多位地主，可能會影響計畫推動，若大家支持儘早配合支持，可使它早點通車。例如，我今天搭251公車由臺北車站至考試院30分鐘，考試院至本地30分鐘，顯示木柵交通狀況真的不好，須要儘早推動計畫。</p>	<p>環狀線南環段北環段路線長度約20.5公里，興建經費約1千3百餘億元，若扣除用地成本，平均1公里造價即可下降許多，臺北市概估出資約7百餘億元，依「大眾捷運系統建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」臺北市府運用TOD機制，擴大計畫沿線開發規模，並試算沿線稅金增額融資(TIF)效益，將外部效益納入自償性經費財源，期有效提升財務自償率，達到臺北市捷運工程中央補助最低門檻自償率35%，補助非自償經費32%。目前綜合規劃階段將就票箱收入、車站土地開發、TIF及TOD等之收益預做最佳之評析，以期有較佳之自償率，爭取中央最高之補助，以利後續建設順利推動。環狀線完成後可串聯12條捷運路線，除可提高捷運路網之可及性及機動性效益外，亦會帶動路線周邊都市發展及加速重大建設計畫之推動，有興建之必要性與急迫性，感謝教授支持協助。</p>
曾教授平毅	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 參加過很多公聽會，很少有今天這樣高水準的對話。捷運是愈蓋愈貴，但運量愈蓋愈低，邊際效益變低，環狀線之興建有必要性，可以把各捷運線串連起來。</li> <li>2. 我們參與很多都市計畫，居民和地主的支持是計畫成功的關鍵。</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 環狀線完成後可串聯多條捷運路線，除可提高捷運路網之可及性及機動性效益外，亦會帶動路線周邊都市發展及加速重大建設計畫之推動，有興建之必要性與急迫性。</li> <li>2. 中央及地方民意代表、民眾和地主的支持將是成功的關鍵，期許大家支持配合，促使建設計畫早日實現。</li> </ol>
陳○○君	<p>在木柵定居已將近30年，很高興政府規劃了一條捷運南環段，期望為地方帶來便捷交通，更期待可帶動文山區的發展，以補「文湖線」所設之站點因當初之土地取得不易而設的點並不完美之缺憾(並未充分帶動木柵地區之發展)。但至今尚有Y2或Y2A這一站的點位置一直未能定案，比較優缺點後，以Y2點比較適合，但因Y2點有2~300位居民需要整合，問題很多，整合不易，而把此案拖延，既然整合不易，且需花較多之經費，那為何不在附近之「木南公園」設立站點呢?就沒有整合及大額經費的問題啦!不然在Y2點附近也有一個已荒置之軍方用地，和軍方(一位業者)談整合，不是比較容易嗎?山不轉路轉不知為何一定硬要和那2~300位居民整合?反正「木南公園」及「軍方地」都在Y2點之週邊50~100公尺以內，同樣據有設站及帶動市區發展之各項功效，經費又</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 南環段有其興建必要性與急迫性，Y2車站(永安街22巷)與Y2A車站(文山區公所)方案各有其優劣點，可行性研究階段係採雙案併陳，Y2車站方案在車站半徑500公尺旅客服務範圍內活動人口密度較高、車站可及性及運量亦較具優勢，兩者效益差別不大，惟主要關鍵點為用地取得不易。</li> <li>2. 有關於Y2或Y2A設站位置，本局於104年11月27日召開Y2車站土地及建物所有權人之說明會，現場並提供意見調查表徵詢意見，並因應部分所有權人因故無法至現場表達意見，再於104年11月30日函送意見調查表，並依據民意要求，將意見調查統計時間延至104年12月31日。調查統計結果顯示有3成2以上地主反對開發，近4成地主未表示意見，僅2成8地主支持，且反對地主平均分布於街廓各處，致Y2站規劃之出入口及通風井開發用地</li> </ol>

發言人	發言意見	機關處理情形
	<p>更少，何樂不為。</p>	<p>不易取得情形下，為免延宕作業期程及影響整體計畫推動，環狀線南環段路線將建議採取東由Y1A政大站起走木新路轉秀明路接回木柵路，並於文山區公所東側設置Y2A站之方案。</p> <p>3. Y2車站考量永安街22巷僅15米寬，採地下4層疊式月臺車站佈設，車站用地需求為東西走向之長條形土地，而木南公園土地屬南北走向長條形土地，不符設站需求。Y2車站附近之軍方用地維揚營區目前仍使用中，同時其土地亦屬南北走向長條形土地，亦不符設站需求。</p>
<p>捷運信箱 (1)</p>	<p>我是昨日參加「臺北都會區捷運環狀線北環段及南環段綜合規劃案公聽會」的民眾，想要提供建議供參考，如捷運局無法取得Y2站的用地，因木柵國中及臺灣戲曲學院木柵校區為公家用地，是否可採上述土地較無徵收問題。</p>	<p>1. 依據行政院103年11月3日核定之可行性研究報告書，Y2站和Y2A站互為可行之替選方案，Y2A站已規劃使用文山區公所公有土地，並無用地徵收問題。</p> <p>2. 若以木柵國中或臺灣戲曲學院木柵校區為Y2站用地，亦無用地徵收問題，惟Y2站與Y3站之站間距離將從約944公尺減少為約652公尺，致兩站之服務圈域大幅重疊，服務效益相較Y2A站明顯不佳；再則因木柵路三段66巷之路寬同永安街22巷皆約15公尺，車站必須採疊式配置，不若Y2A站為島式配置般便利旅客搭乘；故若無法取得位於永安街22巷之Y2站用地，仍以位於文山區公所旁木新路一段之Y2A站為較可行之方案。</p>
<p>捷運信箱 (2)</p>	<p>請提供以下公聽會簡報資料PPT檔案，因為目前網站上找不到「臺北都會區捷運環狀線北環段及南環段綜合規劃案公聽會」，現在位置首頁-公告資訊-其他公告資訊-公聽會/說明會/公開閱覽。</p>	<p>請至臺北市政府捷運工程局全球資訊網<a href="http://www.dorts.gov.taipei">http://www.dorts.gov.taipei</a>之「首頁&gt;公告資訊&gt;其他公告資訊&gt;公聽會/說明會/公開閱覽」下載。</p>
<p>捷運信箱 (3)</p>	<p>南環段公聽會建議：親友來貓空觀星，想留宿僅印石旅館20間房，若能在政大站捷運共構餐飲旅宿業，對捷運及觀光產業應有助益。</p>	<p>因Y1A車站規劃設置出入口及通風井使用政大之土地，並未辦理土地開發，相關意見將轉知政治大學參考。</p>
<p>張○○君</p>	<p>1. Y1最好能改高架，地下車站轉乘文湖線須較長時間。</p> <p>2. Y3站體與出入口儘量靠近木柵興隆路口方便轉乘公車。</p> <p>3. Y4-Y5走寶橋路235巷，利用現民間亞旺拖吊場設置出入口（疊式車站Y5'），較接近市區，拖吊場則遷往原站位預定地，車站設在河堤旁有點偏僻，相對拖吊場較無此問題。（圖）</p>	<p>1. Y1車站前方需佈設橫渡線，加上出土段及高架車站等長度將無足夠之空間可佈設，目前Y1地下車站已規劃於通廊連接文湖線動物園站2號出入口，提供站內直接轉乘。</p> <p>2. 將納入車站及用地規劃考量。</p> <p>3. Y5車站位置之選取係依新北市之都市發展，配合「擬定新店榮工廠地周邊地區都市更新計畫」方案提供之公有土地整體規劃。</p>

發言人	發言意見	機關處理情形
	 <p data-bbox="347 539 821 577">4. Y23運量偏低請再確認興建效益。</p>	<p data-bbox="900 539 1436 862">4. 本計畫路線係選擇旅次發生量較高地區設置車站以提高運量，同時就車站用地具開發潛力者辦理土地開發增加收益挹注捷運建設經費，故以車站為中心，半徑500公尺為範圍之情況下進行用地檢討，檢討結果因Y22至Y24站距長達2.53公里，考量隧道通風功能及站距過長，可再設置一站服務民眾之前提下，故於五華國小附近設置Y23車站。</p>