

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：chihweiye@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104年12月15日

發文字號：北市捷規字第10433023000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。(33023000A00\_ATTCH1.pdf)

主旨：檢送本局104年9月9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（第二場次）」意見彙整  
與處理情形對照表1份，請查照。

說明：本意見彙整與處理情形對照表，惠請士林區公所及中山區  
公所協助於適當地點公開陳列10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.t  
aipei/](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）。

正本：立法委員丁守中國會辦公室、立法委員姚文智國會辦公室、立法委員羅淑蕾國會  
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  
、臺北市議會吳議員思瑤、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

捷綜規處 1041215



裝

訂

線

府城鄉發展局、新北市政府捷運工程處、臺北市士林區公所、臺北市文山區公所、臺北市中山區公所、新北市蘆洲區公所、新北市三重區公所、新北市新店區公所、新北市五股區公所、新北市新莊區公所、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、臺北市文山區萬盛里徐里長福進、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鄺里長健民、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、吳泰和君、郭春陽君、練燕村君、周佳君君、鍾禮麟君、王玲珠君、呂宗翰君、葉佳宗君、林敬沅君、潘玉燕君、顏世興君

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綜合規劃處(含附件)

2015-12-15  
交 14:26:53 章

**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(第二場次)**

- 一、 時間：104年9月9日(星期三)下午7時  
 二、 地點：士林區行政中心大禮堂(臺北市士林區中正路439號10樓)  
 三、 主持人：臺北市政府捷運工程局王主任秘書偉  
 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
<p><b>王議員威中</b></p>	<p>1. 臺北市屬財政一級城市，自償率必須達35%~45%，中央方能進行補助，自償率高低中央補助之比率是否有所差異？</p> <p>2. Y24~Y28車站路段上下班很塞，施工將造成交通衝擊，是否能做替代道路紓緩，或是有其他想法？</p> <p>3. 贊成對大故宮計畫站體進行更詳細的說明。</p> <p>4. 公民住宅、新的捷運共構宅坪數和租金規劃要仔細思考。</p>	<p>1. 臺北市之捷運工程中央補助之比率係依財務計畫自償率高低有所不同，自償率達最低門檻35%時，補助32%，自償率大於等於45%時，補助最高為50%。</p> <p>2. 捷運北環段係採地下方式興建，由於施工期間車站站體及轉轍軌區域(橫渡線)必須採明挖覆蓋方式施工，其對交通影響較大，至於採潛盾方式施工之路線段，則對道路交通較無影響。因此在設置車站站體之位置上已考量儘量避開主要道路交叉口，以降低施工期間對交通之衝擊。至於明挖覆蓋施工區將採分階段及佔用部分道路方式施作，並以削減中央分向島及人行道(寬度)，重新調整車道寬度，輔以大區域交通改道規劃或其他交通疏導方式，以降低對交通造成的影響。施工階段之交通疏導及替代道路方案等議題，因北環段目前仍在綜合規劃階段，將俟行政院核定後，於細部設計階段再配合擬訂交通維持計畫，除考量如何疏導交通及尋找替代道路方案外，亦須依規定提送交通主管機關審查定案後，據以執行。</p> <p>3. 如地方民眾有此需求，本局可配合說明。</p> <p>4. 未來將配合市府住宅政策檢討辦理。</p>
<p><b>永倫里 宋里長旭曜</b></p>	<p>北環線Y24站位緊臨通河西街二段堤防，南邊又有中正路百齡橋引道及重陽橋高架道路阻隔，乘客靠西側延平北路六段出入較狹隘，建議往西北退，至延平北路與社子街尾士林農會所有之尚未開發社子地區市場預定地，經與士林農會初步會商同意共構共同開發，此無土地取得問題，又可縮短與Y23站站距。</p>	<p>Y24車站之位置係考量與社子輕軌路線(初步規劃高架系統)交會轉乘並與L004車站達到直接轉乘之功能，且車站站體及出入口、通風井等捷運必要設施以使用公有用地(如社正公園與百齡公有停車場)為原則，可避免徵收私人土地引起抗爭。至於建議位置除脫離路線、距離過遠(400-500公尺)外，仍有路線地下穿越與私地徵收問題，故車站仍以原位置較佳。</p>
<p><b>吳○○君</b></p>	<p>1. 有鑑於故宮路與至善路口上下班交通瓶頸，以及方便前往故宮博物院的遊客，建議優先完成Y28及Y29的通車，不必等10年及複雜的士林捷運站的施工完成。</p> <p>2. 若有機車頭及車廂供應的問題，可否先使用少量的機車頭及車廂在Y28及Y29之間試營運(來回載運)，並克服供應及維護問題，在全線通車后，再恢復起站在蘆洲的車頭及車廂的運作。</p> <p>3. 若5年可試營運，則更可與大故宮計畫</p>	<p>1. 施工技術及時程安排上雖可優先完成Y28及Y29的軌道及車站站體，但若沒有先完成營運調度之機廠(北機廠規劃在蘆洲農業區)及從機廠到Y28站的軌道及電力系統等工程，該段仍無法通車營運；另由於環狀線系統與營運中之文湖線不同也無法切換軌道使用文湖線之機廠。</p> <p>2. 3. 捷運系統要單獨營運，仍舊有機廠提供號誌、電力及維修調度之功能，故在北機廠尚未完成前亦無法運作。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</p>

發言人	發言意見	機關處理情形
	串連，提早造福鄉里及遊客。	加速重大建設計畫之推動，故地方民意代表、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。
郭○○君	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Y28車站、站體、出入口、通風井宜使用市府交通用地(目前為至善停車場)規劃設計(土地是市府於70年徵收私有地規劃為停車場，應利用市府用地作為車站用地，不宜提供故宮作為文創園區用)，可減少都市計畫的變更縮短時程，提高公有地利用。</li> <li>2. Y28車站出入、通風井臨故宮路口佈設時，請使用市府目前所有的土地(現為工務局河川管理站，目前低度使用)，此區域最大地主是臺北市政府，配合公私有土地聯合開發共構(都市計畫是住宅區土地)，活化市府資產挹注財政。</li> <li>3. 施工期間之交通黑暗期，是否有替代道路方案紓解自強隧道塞車之可能。</li> <li>4. 新自強隧道計畫進度如何?應可做為替代道路使用。</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Y28車站站體使用公有道路下方佈設，東側之出入口及通風井等必要設施即係使用公有土地，即市府管有之交通用地(目前為至善停車場)佈設。</li> <li>2. Y28車站西側出入口、通風井目前即係規劃使用本府管有之公有土地設置。</li> <li>3. 捷運北環段係採地下方式興建，由於施工期間車站站體及轉轍軌區域(橫渡線)必須採明挖覆蓋方式施工，其對交通影響較大，至於採潛盾方式施工之路線段，則對道路交通較無影響。因此在設置車站站體之位置上已考量儘量避開主要道路交叉口，以降低施工期間對交通之衝擊。至於明挖覆蓋施工區將採分階段及佔用部分道路方式施作，並以削減中央分向島及人行道(寬度)，重新調整車道寬度，輔以大區域交通改道規劃或其他交通疏導方式，以降低對交通造成的影響。施工階段之交通疏導及替代道路方案等議題，因北環段目前仍在綜合規劃階段，將俟行政院核定後，於細部設計階段再配合擬訂交通維持計畫，除考量如何疏導交通及尋找替代道路方案外，亦須依規定提送交通主管機關審查定案後，據以執行。</li> <li>4. 為改善本市士林、北投及內湖地區聯外交通，本府交通局於89至90年間完成「新天母快速道路」(包含天母段及雞南山)規劃，路線自大直(內湖)北安路、明水路路口起，至士東路、東山路口止，全長約5公里。 <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 因沿線民眾對「新天母快速道路」之路線規劃、興建工程及環保等議題仍有疑慮，經臺北市議會要求應與當地居民溝通，交通局於規劃階段即辦理地區說明會外，亦委託專業機構辦理「新天母快速道路規劃意向調查」，案經93年3月28日提報本府第1262次市政會議討論決議「本案保留，將俟圓山瓶頸段交通先行改善後再評估」。爰此，在圓山地區交通瓶頸改善前，「新天母快速道路」規劃案暫無下一階段執行進度。</li> <li>(2) 交通局於99年完成圓山地區橋樑與交通工程改善，配合中山新橋新</li> </ol> </li> </ol>

發言人	發言意見	機關處理情形
	<p>5. 故宮附近交通壅塞，做下水道工程更會使該狀況惡化。</p> <p>6. 力行街為新闢道路禁止大型車通行，是否有改善空間？改善力行街可通行大客車往故宮紓解故宮路車流。</p> <p>7. 故宮路塞車嚴重，施工期間請設法提出交通紓解方案，新自強隧道(大直橋-雞南山隧道-至善路一段-仰德大道-天母東山路)工程，環評、都市計畫已通過，只要預算編列即可施工，3-5年完工緊接著捷運再施工，減少交通衝擊，紓解自強隧道車流。</p>	<p>建工程進度於中山新橋完工及復興北路車行地下道完工通車後，接續辦理圓山地區交通瓶頸改造工作，其主要內容包括「興建北安路往新生高架上匝道」及「新生高架延伸至中山北路」等工程。</p> <p>(3) 因應大臺北交通需求，本市於63年制定「臺北市快速道路發展方案」，並相繼完成幹道、環狀及輻射型快速道路系統，於90年代「人本永續」、「節能減碳」等國際觀念發展趨勢，針對運輸政策措施進行檢討及調整，考量新闢道路並不能改善交通塞車問題，相對引進更多私人運具使用，故著手於捷運系統建置、公車路網隨捷運調整、公車專用道規劃，反轉與過去以私人運具為主之交通規劃，亦紓解交通壅塞問題，另經99年重新檢討「臺北市市區高架快速道路系統發展」，本市整體快速道路系統之發展以維持既有架構，不新闢高架快速道路為原則，故「新天母快速道路」(含新自強隧道)已無開闢規劃。</p> <p>5. 捷運施工期間對故宮附近交通之影響主要為車站站體明挖覆蓋之施工，後續於計畫核定辦理細部設計階段時，會依程序研擬施工期間交通維持計畫，送臺北市道安會報審查通過後，據以實施，以降低交通衝擊。</p> <p>6. 依據本府交通局評估目前故宮路往士林方向(出城)道路容量尚可負荷，且力行街路寬僅約6-8公尺，考量路寬條件及道路流量，暫不建議開放通行大客車。</p> <p>7. 本府交通局於民國99年重新檢討「臺北市市區高架快速道路系統發展」，本市整體快速道路系統之發展以維持既有架構，不新闢高架快速道路為原則，故「新天母快速道路」(含新自強隧道)已無開闢規劃。捷運北環段係採地下方式興建，由於施工期間車站站體及轉轍軌區域(橫渡線)必須採明挖覆蓋方式施工，其對交通影響較大，至於採潛盾方式施工之路線段，則對道路交通較無影響。因此在設置車站站體之位置上已考量儘量避開主要道路交叉口，以降低施工期間對交通之衝擊。至於明挖覆蓋施工區將採分階段及佔用部分道路方式施作，並以削減中央分向島及人行道(寬度)，重新調整車道寬度，輔以大區域交通改道規劃或其他交通疏導方式，以降低對交通造成的影響。施工階段之交通疏導及替代道路方案等議題，因北環段目前仍在綜合規劃階段，將俟行政院核定後，於細部設計階段再配合擬訂交通維持計畫，除考量如何疏導交通及尋找替代道路方案外，亦須依規定提送交通主</p>



發言人	發言意見	機關處理情形
		管機關審查定案後，據以執行。
社子里 陳里長昭雄	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 社子之發展被忽視，建設均最落後。102年對社子輕軌開過地方說明會，可惜未有後續進展。</li> <li>2. Y24站地點適宜，但時程未定，希望能儘速通車，便利社子居民。</li> <li>3. 可協助請議員、立委幫忙爭取預算。</li> <li>4. 希望儘速通過預算，儘快通車。</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 社子輕軌規劃案依中央最新規定須重新辦理可行性研究提報審議，又因社子輕軌路網規劃之主機廠用地，原規劃設置於社子島開發計畫區段徵收後交通用地內，故目前捷運工程局配合本府進行中之社子島開發計畫替選方案研析，提供引進輕軌服務之相關議題與條件資料，俟確定社子島開發方案後，將配合區域發展與機廠用地問題，重新檢討社子輕軌計畫。</li> <li>2. 3. 4. 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>
福德里 楊里長錦宗	Y25東邊出入口是否拉到基河路路口之綠地？	Y25車站之出入口主要還是規劃設置在中正路南北兩側，並以使用公有土地(綠地)設置為原則，至於能否過基河路在現有綠地上設置出入口，後續路線核定於進行車站細部設計時，再就工程技術及老樹保護研析評估。
練○○君	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Y28車站出口一個在力行街另一個呢？在故宮路何處？</li> <li>2. Y28與大故宮計畫共構，目前此計畫在二階環評，在故宮的規劃中並未見共構之設計，請做說明。</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Y28車站初步規劃在至善路南側站體兩端各設置一處出入口，除力行街口外，另一處靠近故宮路口。</li> <li>2. 本市都市計畫委員會在審議大故宮計畫案期間，本局已提供環狀線北環段及Y28車站之規劃內容及圖說，一併納入計畫整體考量。</li> </ol>
周○○君	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 本案進行的行政/環評程序為何？</li> <li>2. 本公聽會的PPT簡報資料在什麼網站可以下載?(請給連結謝謝)。</li> <li>3. 除了目前進行的4場公聽會，此後還有任何民意表達的機會嗎？</li> <li>4. 大故宮計畫曾委託台大水工所劉格非教授作研究，研究結論是大故宮計畫的藝文園區不適合向下深開挖，否則一旦極端氣候，恐淹水(可見大故宮計畫2012年11月公聽會紀錄)，請問Y28向下深開挖多少公尺？</li> <li>5. 大故宮計畫目前仍在環評階段，不一定會通過，Y28是否針對(1)有大故宮計畫(2)無大故宮計畫分別規劃?內容為何？</li> <li>6. 北環段規劃已近10年，這十年雙溪地區地景地貌也有不同，居民對環境、生態、水土、交通衝擊有更多想法及認識，如今又有大故宮計畫，建議應於雙溪地區(如臨溪里)辦理公聽會，聽取居民意見解除疑問。</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 本案目前進行綜合規劃階段之公聽會程序，本路線環境影響評估說明書已於92年1月23日第103次委員會審議通過，後續於執行階段再依規定提出環境影響差異分析，送行政院環保署審議。</li> <li>2. 可於臺北市政府捷運工程局全球資訊網下載(網址：<a href="http://www.dorts.gov.taipei/">http://www.dorts.gov.taipei/</a>)公告資訊&gt;其他公告資訊&gt;公聽會/說明會/公開閱覽)</li> <li>3. 如地方民眾有此需求，本局可配合說明。</li> <li>4. Y28車站目前初步規劃向下開挖約18公尺，後續實際開挖深度必須等進行細部設計時再進一步檢討，有關排水防洪問題後續設計時會注意，感謝提醒。</li> <li>5. 環狀線北環段在新北市(原臺北縣)規劃階段即已於該址設置Y28車站(當時並無大故宮計畫)，因此有無大故宮計畫，Y28車站仍會設置。</li> <li>6. 如地方民眾有此需求，本局可配合說明。</li> </ol>

發言人	發言意見	機關處理情形
	<p>7. 建議針對「是」「否」有大故宮開發，分別評估捷運載客量。</p> <p>8. Y28施工期與大故宮施工期一旦重疊勢必「交通地獄期」，請問交通解決方案為何？</p> <p>9. 捷運北環段預計紓解多少故宮參觀人潮。</p> <p>10. 捷運南北環段是否規劃社會住宅？如何避免目前捷運聯開宅，貧窮青年與弱勢身障者住不起租不起的「高租金」門檻問題？</p>	<p>7. 目前綜合規劃對於Y28車站運量之預估，已考量有無大故宮計畫之情境，故站體及出入口之規劃設計容量，已保留配合之彈性。</p> <p>8. 兩計畫案若同時核定且施工期重疊，屆時仍會協調，整體考量施工方式及期程，以免交通衝擊過大。</p> <p>9. 依據大故宮計畫環境影響評估報告書分析，其預估捷運可紓解平日16%，例假日40%的參觀人潮。</p> <p>10. 社會住宅雖非屬捷運建設範圍，惟後續推動土地開發時，可考量配合市府政策檢討。</p>
鍾○○君	<p>1. 捷運開挖後中正路的行車動線如何安排，才不會讓交通打結？</p> <p>2. 日後若夜間施工是否會擾鄰？另外中正路兩邊是否會有地層下陷危機？</p> <p>3. Y25捷運站景觀設計為何？</p> <p>4. 捷運啟用後因有列車的震動，是否會有危鄰的情況發生？</p>	<p>1. 捷運北環段係採地下方式興建，由於施工期間車站站體及轉轍軌區域(橫渡線)必須採明挖覆蓋方式施工，其對交通影響較大，至於採潛盾方式施工之路線段，則對道路交通較無影響。因此在設置車站站體之位置上已考量儘量避開主要道路交叉口，以降低施工期間對交通之衝擊。至於明挖覆蓋施工區將採分階段及佔用部分道路方式施作，並以削減中央分向島及人行道(寬度)，重新調整車道寬度，輔以大區域交通改道規劃或其他交通疏導方式，以降低對交通造成的影響。施工階段之交通疏導及替代道路方案等議題，因北環段目前仍在綜合規劃階段，將俟行政院核定後，於細部設計階段再配合擬訂施工期間交通維持計畫，除考量如何疏導交通及尋找替代道路方案外，亦須依規定提送交通主管機關審查定案後，據以執行。</p> <p>2. 捷運施工除必要性連續工程(例如連續壁施作及潛盾施工等)外，將避免於夜間施工，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。</p> <p>3. Y24站至Y29站行經陽明山、大屯山山巒、基隆河等河濱綠意不斷，故Y25車站設計目前規劃之主軸為綠意，副主題為樂樹綠意。惟此尚未定案，未來進行設計時會再進一步考量。</p> <p>4. 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。</p>
不具名民眾 (1)	<p>1. 基河路車站距科博館近，若人多時如何紓解道路交通，是否可做地下通道，直接連接紓解人潮。</p> <p>2. 士林區五年通盤計畫檢討，是否有將本計畫納入考慮，通盤整合。</p>	<p>1. 該處設置地下人行通道其紓解人潮之能力，會較現有基河路兩側開放空間之地面人行道差，且地下通道有維護管理及安全性問題，由於科博館在Y25車站步行範圍內，藉由目前完善之地面行人步道系統，可方便安全到達車站並紓解人潮。</p> <p>2. 臺北市士林區都市計畫通盤檢討(主要計畫)案於100年6月13日公開展覽，本案業已納入通盤整合。</p>

發言人	發言意見	機關處理情形
王○○君	Y28車站有無大故宮計畫均會興建嗎?	環狀線北環段在新北市(原臺北縣)規劃階段即已於該址設置Y28車站(當時並無大故宮計畫),因此有無大故宮計畫,車站仍會設置。且興建環狀線北環段是構成全環路網之一部分,不會受大故宮計畫之影響。
呂○○君	1. Y27車站西移原因?  2. 進入細部設計階段後,人民是否還有反映意見的機會?	1. Y27車站站體微調西移主要係為避開中正路/福林路路口施工期間維持交通困難,為降低對周邊交通之影響而採取之作法,惟不影響其原規劃出入口設置之位置。 2. 歡迎民眾隨時上網了解本案之進度,並提供意見,後續都市計畫變更階段亦會召開說明會,歡迎參與提供意見。
臨溪里 郭里長肇富	原則上臨溪里里民幾乎全數反對大故宮計畫,同時非常希望捷運儘快施工通車,請捷運單位與故宮協調時勿妥協,里辦公處及里民絕對支持捷運。	無論大故宮計畫興建與否,本計畫皆持續進行,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。
葉○○君	Y29劍南路捷運站是否可考量行人便利性,增加通行北安路841巷之地下通道,現只有1號出口可通行,但對一般行人相當不便。	增設通行北安路841巷之地下通道除長度將達200公尺,有維護管理、通風及安全性之問題外,尚有出入口用地取得之問題,初步評估可行性不大。
林○○君	1. Y25-Y26站間,路幅狹窄,人行道與民宅距離甚近,又聞其兩站間有袋狀軌之設置,其在興建時,交通維持及對周遭房舍的影響,請告知。  2. Y24站可否一併考量興建類似轉運站機能之設施,可匯集社子島地區及葫蘆堵地區之公車及居民交通需求,減少社子地區對士林地區路面運輸之量,提升中正路服務品質。  3. 請問北機廠在通車後之定位為何,是幾級機廠,營運上如何運作? 4. 請問此計畫保有與南北線連通運行之可能性?  5. Y21站與現有4號線連接,是否會更動到現有車站之穿堂層,以興建雙側式	1. 捷運北環段係採地下方式興建,由於施工期間車站站體及轉轍軌區域(橫渡線)必須採明挖覆蓋方式施工,其對交通影響較大,至於採潛盾方式施工之路線段,則對道路交通較無影響。因此在設置車站站體之位置上已考量儘量避開主要道路交叉口,以降低施工期間對交通之衝擊。至於明挖覆蓋施工區將採分階段及佔用部分道路方式施作,並以削減中央分向島及人行道(寬度),重新調整車道寬度,輔以大區域交通改道規劃或其他交通疏導方式,以降低對交通造成的影響。施工階段之交通疏導及替代道路方案等議題,因北環段目前仍在綜合規劃階段,將俟行政院核定後,於細部設計階段再配合擬訂施工期間交通維持計畫,除考量如何疏導交通及尋找替代道路方案外,亦須依規定提送交通主管機關審查定案後,據以執行。施工期間透過嚴密之監測,避免地層下陷工安事件發生。 2. Y24站規劃設計已保留與社子輕軌站內轉乘之空間與彈性,站體位於社正公園與百齡公有停車場用地上,銜接之道路主要為巷道等級道路,因此,如配合興建類似轉運站設施,將有車輛進出困難之問題。且該用地經佈設捷運設施後剩餘空間已不足設置轉運站,經初步評估可行性不大。 3. 北機廠屬三級廠,可作為營運上之儲車及維修保養等運用。 4. 目前環狀線北環段及南環段與南北線是採一車到底之方式規劃,於Y29車站後方佈設尾軌保留延伸彈性。 5. 中和新蘆線徐匯中學站於穿堂層已留設有與Y21車站連接之空間並施築完



發言人	發言意見	機關處理情形
	<p>月台(如同松江南京站)?</p> <p>6. Y28、Y29站間與自強隧道平行之隧道，請問相較於當地地面，是於地上、地下或平面?</p>	<p>成，未來可直接站內轉乘。</p> <p>6. 相較於當地地面是位於地下。</p>
張○○君	Y19站是否有和機場捷運五股站連通?	機場捷運線五股站已更名為新北產業園區站，其與目前施工中之環狀線第一階段Y19車站可連通轉乘。
潘○○君	請儘可能不開挖地下。因時常下大雨問題多，外雙溪地下大石鼓有名不易挖，先前施作下水道工程時已受苦萬分。	感謝提醒，納入後續細部設計時考量。
黃教授台生	<p>1. 捷運關心重點包括用地、財務及交通影響，施工確實會有交通影響，但應可以技術克服，中正路路寬近40米，施工條件相對較好，交通影響應可以克服。</p> <p>2. 最大困難為財務，平均興建1公里約70億元，造價極高，未來國發會會對財務做嚴格之審議。</p> <p>3. 捷運局為達到國發會自償率審核門檻35%，已從提高運量及車站土地開發及沿線土地開發方面努力，以提升自償率。</p> <p>4. 用地、出入口議題在規劃階段尚未明確，會和聯開案結合以增加收益。</p> <p>5. 本路線有興建必要性，但政府財務緊縮，須有沿線開發挹注，使其財務可行，核定後方可動工。</p>	<p>1. 捷運北環段係採地下方式興建，由於施工期間車站站體及轉軸軌區域(橫渡線)必須採明挖覆蓋方式施工，其對交通影響較大，至於採潛盾方式施工之路線段，則對道路交通較無影響。因此在設置車站站體之位置上已考量儘量避開主要道路交叉口，以降低施工期間對交通之衝擊。至於明挖覆蓋施工區將採分階段及佔用部分道路方式施作，並以削減中央分向島及人行行道(寬度)，重新調整車道寬度，輔以大區域交通改道規劃或其他交通疏導方式，以降低對交通造成的影響。施工階段之交通疏導及替代道路方案等議題，因北環段目前仍在綜合規劃階段，將俟行政院核定後，於細部設計階段再配合擬訂施工期間交通維持計畫，除考量如何疏導交通及尋找替代道路方案外，亦須依規定提送交通主管機關審查定案後，據以執行。</p> <p>2. 環狀線南環段北環段路線長度為20.5公里，興建經費約為1,328億元，若扣除用地成本，平均1公里造價即可下降許多，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%。</p> <p>3. 4. 5. 為使財務計畫達到國發會審核標準，本計畫路線選擇旅次發生量較高地區設置車站以期提高運量，同時就車站用地具開發潛力者辦理車站土地開發增加收益，採TOD發展政策係以提升土地開發效益，挹注建設經費，以車站500公尺為規劃範圍進行全面用地檢討調整，概念上愈接近捷運車站的土地使用強度愈強，於公共設施與開放空間足以因應的前提下，檢討調整車站周邊土地的發展強度與使用項目及開放增額容積。本規劃已針對周邊土地進行檢討，評估較具開發可行性之基地進行財務效益推估。於捷運環狀線北環段及南環段之車站周邊，都市計畫地區以工業區變更、實施增額容積及都市更新方式辦理；於非都</p>

發言人	發言意見	機關處理情形
	6. 希望民眾和議員共同支持。	<p>市土地，於兼顧民眾權益及地區發展情形下，建議以使用分區調整為主，依地方發展需求提出開發計畫，以有效管理地區發展。透過各方面努力，以提升自償率爭取中央更高之補助金額。</p> <p>6. 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。</p>
曾教授平毅	<p>1. 南北環可行性已經國發會審核通過，等於拿到入門門票，由於臺北市與新北市之努力本計畫有不錯之財務自償率，希望地方領袖與里長能盡力配合，加速本案推動。</p> <p>2. 捷運轉運站已預留出入口空間，其他站亦以使用公有土地為主，同時利用公聽會蒐集相關意見，積極進行車站規劃設計，環狀線可將目前台北都會區輻射線捷運路線串聯起來，發揮路網最大效益，是非常值得開闢之捷運路線。</p> <p>3. 有建設必有影響，捷運局在交通維持及鄰損方面有相當豐富之經驗，可完善處理交通維持與鄰損問題，希望大家能一起努力完成本條高品質之捷運建設。</p>	<p>1. 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。</p> <p>2. 本路線於中和新蘆線徐匯中學站及文湖線劍南路站已預留出入口空間，各車站設施用地亦以使用公有土地為優先，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。</p> <p>3. 捷運北環段係採地下方式興建，由於施工期間車站站體及轉轍軌區域(橫渡線)必須採明挖覆蓋方式施工，其對交通影響較大，至於採潛盾方式施工之路線段，則對道路交通較無影響。因此在設置車站站體之位置上已考量儘量避開主要道路交叉口，以降低施工期間對交通之衝擊。至於明挖覆蓋施工區將採分階段及佔用部分道路方式施作，並以削減中央分向島及人行道(寬度)，重新調整車道寬度，輔以大區域交通改道規劃或其他交通疏導方式，以降低對交通造成的影響。施工階段之交通疏導及替代道路方案等議題，因北環段目前仍在綜合規劃階段，將俟行政院核定後，於細部設計階段再配合擬訂施工期間交通維持計畫，除考量如何疏導交通及尋找替代道路方案外，亦須依規定提送交通主管機關審查定案後，據以執行。施工期間透過嚴密之監測，避免地層下陷工安事件發生。</p>
顏○○君	1. 北環段有經過斷層帶，走地下化時安全性考量是否充足?若發生人為與自然災害時，是否有應變措施，其後續救援規劃道路及機具增援計畫是否備妥?	1. 北環段計畫路線與崁腳斷層近乎直交於臺北外雙溪以南附近之丘陵邊，約於計畫路線里程31K+400附近，位於金山斷層東南之非活動斷層，為一規模較大之逆斷層，依經濟部中央地質調查所資料顯示為非活動性斷層，對工程影響不大。臺北市政府訂定有「臺北市防災作業手冊(104年度)」，對人為與自然災害皆訂有應變措施之標準作業流程，包括颱風災害處理程序、地震災害緊急應變標準作業程序、水災災害處理程序及其他類型災害處理程序。同時本局亦制定「臺北市政府捷運工程局災害防救業務執行計畫」，對成立緊急應變小組組織、災害應變

發言人	發言意見	機關處理情形
	<p>2. 士林區及社子區所經路線皆是交通繁忙路段，且又有重慶北路交接，其施工期間相關配套及紓解交通配套道路及替代路線是否有腹案？</p> <p>3. 路旁的植物景觀是否會衝擊到路線進行，因此會影響的樹木有幾株，會不會破壞景觀，影響當地生態及製造更多的髒亂呢？所產生的廢棄物要安置那裡？會不會有大貨車進入造成交通混亂？</p> <p>4. 與原有捷運路線各站的銜接是否採用地下道？其發生狀況時，疏散救援及腹地是否充足？救援路線及暫時安置作業（救災現場）是否充足場地供應？會影響現有的交通嗎？</p> <p>5. 若影響現有交通狀況之下，建議由河道或高速公路旁的道路施作，至少有高速公路紓解或是河道旁車流量少，不會造成士林道路上交通產生擁擠狀況。</p> <p>6. 公聽會時間最好在星期六、日舉辦？所提供之資料太少，所有規劃路線的緣由及優缺點，考量事項皆未提供，只是好像讓人感覺「頭痛醫頭、腳痛醫腳」一樣？其要解決之問題及要達成之效益支票不明，不知要作什麼？</p>	<p>通報流程、天然災害災損搶救流程等皆已訂定標準作業流程。</p> <p>2. 捷運北環段係採地下方式興建，由於施工期間車站站體及轉轍軌區域(橫渡線)必須採明挖覆蓋方式施工，其對交通影響較大，至於採潛盾方式施工之路線段，則對道路交通較無影響。因此在設置車站站體之位置上已考量儘量避開主要道路交叉口，以降低施工期間對交通之衝擊。至於明挖覆蓋施工區將採分階段及佔用部分道路方式施作，並以削減中央分向島及人行道(寬度)，重新調整車道寬度，輔以大區域交通改道規劃或其他交通疏導方式，以降低對交通造成的影響。施工階段之交通疏導及替代道路方案等議題，因北環段目前仍在綜合規劃階段，將俟行政院核定後，於細部設計階段再配合擬訂施工期間交通維持計畫，除考量如何疏導交通及尋找替代道路方案外，亦須依規定提送交通主管機關審查定案後，據以執行。</p> <p>3. 本計畫路線段採地下潛盾施工，因此不會破壞路旁的植物及景觀，車站段採明挖覆蓋，如對路旁植物產生影響且依規定需保留，則依景觀樹木移植技術規則進行移植作業，產生的廢棄物依規定棄置於合法場所，大貨車進出避開交通尖峰時段，避免造成太大之交通衝擊。</p> <p>4. 環狀線北環段與現有捷運路線(如中和新蘆線、淡水信義線、文湖線)皆採站內直接轉乘方式規劃，車站規劃已依捷運規劃手冊配置足夠之疏散通道，並符合所有車站之設計能於4分鐘內將月台乘客疏散完畢，並在6分鐘內能由地下二層月台抵達安全地點之要求，本路線車站皆位於20米(含)以上之道路，且部分車站出入口佈設於廣場、公園及綠地，疏散腹地足夠，另相關疏散等應變措施營運單位皆訂定有標準作業流程。</p> <p>5. 環狀線北環段路線係規劃於過重陽橋後經士林中正路、至善路至大直北安路與文湖線劍南路站相交，若於過重陽橋後轉向東南方，沿基隆河道或高速公路旁而行，因該路線緊鄰花博公園及大佳河濱公園等開放空間，不僅服務圈域內之旅客數較少，且無法服務士林區旅客。故無法依您的建議調整路線。</p> <p>6. 考量週休二日民眾出遊狀況，公聽會訂於平常日晚上7點，以方便民眾參加，礙於公聽會時間較短，無法提供太細之規劃成果資料供討論。本計畫路線選擇旅次發生量較高地區設置車站以期提高運量，同時就車站用地具開發潛力者辦理車站土地開發增加收益，採TOD發展政策係以提升土地開發</p>

發言人	發言意見	機關處理情形
		<p>效益，挹注建設經費，以車站500公尺為規劃範圍進行全面用地檢討調整，概念上愈接近捷運車站的土地使用強度愈強，於公共設施與開放空間足以因應的前提下，檢討調整車站周邊土地的發展強度與使用項目及開放增額容積，透過各方面努力，以提升自償率爭取中央更高之補助金額。而本路線於中和新蘆線徐匯中學站及文湖線劍南路站已預留出入口空間，各車站設施用地亦以使用公有土地為優先，興建完成後可串聯12條捷運路線，發揮提高捷運路網可及性及機動性之效益。規劃路線的緣由及優缺點皆於規劃報告中有進行詳細之評估分析。</p>