

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19日

發文字號：北市捷規字第10530071200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15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（第三場次）」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，惠請蘆洲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）。

正本：立法委員林淑芬國會辦公室、立法委員李鴻鈞國會辦公室、立法委員羅明才國會辦公室、新北市議會蔣議長根煌、新北市議會陳副議長文治、新北市議會陳議員幸進、新北市議會李議員倩萍、新北市議會蔡議員明堂、新北市議會邱議員婷蔚、新北市議會李議員坤城、新北市議會鄭議員金隆、新北市議會李翁議員月娥、新北市議會李議員余典、新北市議會陳議員啟能、新北市議會陳議員永福、新北市議會金議員中玉、新北市議會劉議員哲彰、新北市議會陳議員儀君、新北市議會廖議員筱清、新北市議會鍾議員宏仁、新北市議會蔡議員淑君、新北市議會陳議員科名、新北市議會張議員晉婷、新北市議會黃林議員玲玲、新北市議會何議員淑峯、新北市議會宋議員明宗、新北市議會賴議員秋媚、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、新北市新店區寶安里宋里長美雪、新北市新店區寶福里林里長清和、新北市新店區寶興里周里長宥竣、新北市新店區信義里林里長木己、新北市新莊區福基里王里長曜輝、新北市新莊區昌平里陳里長德明、新北市新莊區福興里葉里長宗鑫、新北市五股區興珍里鄭里長國榮、新北市五股區更寮里陳里長朝枝、新北市蘆洲區得仁里李里長鳳嬌、新北市蘆洲區民和里李里長進誠、新北市蘆洲區樹德里李里長芳龍、新北市蘆洲區溪墘里蕭里長仰真、新北市蘆洲區永安里林里長永富、新北市蘆洲區延平里張里長明德、新北市蘆洲區九穹里李里長茂雄、新

北市蘆洲區中路里張里長昭明、新北市蘆洲區中華里蔡里長宜峰、新北市蘆洲區
得勝里蔡里長志選、新北市蘆洲區仁復里李里長德勝、新北市蘆洲區恆德里李里
長常孝、新北市蘆洲區仁德里古里長佳玉、新北市蘆洲區仁義里吳里長東燦、新
北市蘆洲區玉清里楊里長敬喜、新北市蘆洲區樓厝里李里長煒寅、新北市蘆洲區
復興里李里長源泉、新北市蘆洲區信義里郭里長騰芳、新北市蘆洲區鷺江里楊里
長筱葉、新北市三重區永順里許里長嘉陣、新北市三重區永清里吳里長瑞發、新
北市三重區慈愛里李里長漢琦、新北市三重區仁華里洪里長國林、新北市三重區
碧華里林里長佳鴻、新北市三重區富貴里胡里長天龍、新北市三重區富華里呂里
長子隆、新北市三重區五華里張里長鴻銘、新北市三重區仁忠里黃里長演添、新
北市三重區大有里鐘林里長美珠

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）

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(第三場次)**

- 一、 時間：104年9月15日(星期二)下午7時
- 二、 地點：蘆洲區公所行政大樓禮堂(新北市蘆洲區三民路95號7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>立法委員 林淑芬</p>	<p>1. 應對北環段機廠設置的必要性，重新評估。</p> <p>2. 進行機廠選址(捷十)區位妥適性及替代方案的研究。</p>	<p>1. 捷運機廠為捷運系統營運的必要設施之一，供列車儲車、維修、保養及相關附屬設施之軌道與廠房佈設；環狀線全長35.9公里，南機廠設置於新店十四張車站北側，若以環狀線第一階段平均營運速度34km/h及環狀線第二階段(北環段及南環段)平均營運速度35km/h計算，列車行駛兩端約需1小時，若僅設置1座機廠，列車調度耗能費時，徒增營運成本；就緊急救援而言，風險極高。故有必要於中間路段設置北機廠，以減少列車空運轉，降低營運成本及緊急救難風險，提升營運調度效能，並增加尖離峰加開列車之彈性。</p> <p>2. 機廠區位及研擬替代方案說明如下： (1) 依據蘆北地區反區段徵收自救會建議將北機廠設置於Y19B車站(五股中興路一段堤防/中山高速公路東南側之工業用地內)附近，該區屬非都市土地，新北市政府刻正辦理「擴大三重及蘆洲都市計畫」申請案，惟並未將捷運機廠納入規劃，另依103年9月12日「變更蘆洲都市計畫(第三次通盤檢討)主要計畫」案暨「擬定蘆洲都市計畫細部計畫」案，新北市都市計畫委員會專案小組第11次研商會議中，新北市政府城鄉發展局說明，「擴大三重及蘆洲都市計畫」申請案，位於高速公路以南，總面積僅約15公頃，形狀狹長，若設置機廠，將使一半以上用地，且影響該區南北交通動線，對未來發展極為不利。 (2) 有關建議環狀線北機廠與蘆洲機廠共用土地以多層次方式設置北機廠，因蘆洲機廠設置時未採立體化之規劃，且已營運使用，而機廠設備繁多，立體化機廠須就設備與結構系統整體考量，故蘆洲機廠若改建為立體機廠、環狀線北機廠設置於高架層，在不增加捷九用地範圍之條件下，蘆洲機廠除進出廠線及變電站等少數設施可保留外，主要設施如儲車廠、維修廠、軌道廠、倉庫、測試軌及機廠內軌道皆與環狀線北機廠重疊，需全部拆除重建成共構型式，施工期間蘆洲機廠勢必停用，蘆洲機廠拆除與重建預估工期9年，蘆洲線列車儲車與維修業務需由其他捷運機廠支援替代，經考量列車調度及緊急應變</p>

發言人	發言意見	機關處理情形
	<p>3. 針對財務計畫內容要求提高TOD(周邊土地開發)、TIF(租稅增額財源)、提高計畫自償性，但是捷運北環段站體均位於現有道路下方設置地下車站，如何以TOD方式取得資金挹注財務? 是要以聯合開發形式? BOT形式? 其詳細開發計畫為何? 以什麼模式開發?</p> <p>4. 針對蘆洲說明會市民所反映的問題，應仔細評估其可行性，善意回應市民所需。</p>	<p>之距離，由於捷運新莊線與蘆洲線部分共線，在調度上最為便利及迅速，因此僅新莊機廠為適宜之替代機廠，惟新莊機廠用地，僅能滿足新莊線儲車及簡易維修使用，如作為蘆洲線替代機廠，則至少需再擴充儲車軌及維修軌方敷使用，惟新莊機廠之用地並無空間可供擴充，在維持現有基地規模下，實無餘裕支應蘆洲線，因此蘆洲機廠停用將致列車儲車及維修無處可去之困境，導致蘆洲線無法營運，除經常使用之旅客無法乘坐外，為解決該旅客的交通運輸需求，對地面交通又將產生另一種衝擊。其餘捷運路線之機廠，如北投機廠、南港機廠、土城機廠等，除容量受限外，亦因距離過遠，如逢交通尖峰時間加開列車或故障排除等緊急事件皆無法及時馳援，皆不適宜作為蘆洲機廠之替代機廠。</p> <p>(3) 有關往社子方向與輕軌做結合，由於輕軌與中運量系統不一樣，機廠無法共用，需變更為高架化、多層疊合機廠，同時必須佈設長達1.5公里之機廠進出線，亦不符經濟效益。而選擇機廠區位主要考慮(1)土地取得難易度及土地開發潛力、(2)基地位置具有系統營運之適合性、(3)基地面積、形狀之完整性、(4)基地開發應與臨近環境相結合、(5)應考量工程之難易性、(6)應符合工程之經濟性，因此，機廠通常設置於路線沿線周邊具有足夠基地面積及形狀完整之區位，故捷十用地為最適位置。綜合而言，環狀線沿線除了目前規劃中之位置為較適宜外，其餘地區極難覓得作為北機廠之替代方案。</p> <p>3. TOD發展政策係以提升土地開發效益，挹注建設經費為宗旨，以車站為中心，半徑500公尺之規劃範圍進行全面用地檢討調整，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。本規劃已針對車站周邊土地進行檢討，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土地，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；於非都市土地，在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。</p> <p>4. 公聽會辦理的目的即在瞭解民眾的想法，故會將民眾意見納入考量，並將處理結果以書面答覆。</p>

發言人	發言意見	機關處理情形
	5. 本公聽會沒有充分回應市民提問，所以不得以公聽會程序已經完成虛以委蛇，應再次進行公聽會。	5. 公聽會係依大眾捷運法之規定召開，公開徵求民眾意見，如民眾有不明瞭之處，本局當配合說明；惟受限會議時間有限，回答不完整或部分未回答的部分，會以書面答覆處理結果，並且本次環狀線北環段及南環段綜合規劃案共召開4場公聽會，在最後1場後之10日內民眾所提供之意見，本局均須納入處理及回覆。
李議員倩萍	希望捷運局能積極考慮檢討機廠替代方案，尤其是蘆北地主代表所提出的方案，或是考慮往社子方向與輕軌做結合。	<p>機廠區位及研擬替代方案說明如下：</p> <p>1. 依據蘆北地區反區段徵收自救會建議將北機廠設置於Y19B車站(五股中興路一段堤防/中山高速公路東南側之工業用地內)附近，該區屬非都市土地，新北市政府刻正辦理「擴大三重及蘆洲都市計畫」申請案，惟並未將捷運機廠納入規劃，另依103年9月12日「變更蘆洲都市計畫(第三次通盤檢討)主要計畫」案暨「擬定蘆洲都市計畫細部計畫」案，新北市都市計畫委員會專案小組第11次研商會議中，新北市政府城鄉發展局亦說明，「擴大三重及蘆洲都市計畫」申請案，位於高速公路以南，總面積僅約15公頃，形狀狹長，若設置機廠，將使用一半以上用地，且影響該區南北交通動線，對未來之發展極為不利。</p> <p>2. 有關建議環狀線北機廠與蘆洲機廠共用土地以多層次方式設置北機廠，因蘆洲機廠設置時未採立體化之規劃，且已營運使用，而機廠設備繁多，立體化機廠須就設備與結構系統整體考量，故蘆洲機廠若改建為立體機廠、環狀線北機廠設置於高架層，在不增加捷九用地範圍之條件下，蘆洲機廠除進出廠線及變電站等少數設施可保留外，主要設施如儲車廠、維修廠、軌道廠、倉庫、測試軌及機廠內軌道皆與環狀線北機廠重疊，需全部拆除重建成共構型式，施工期間蘆洲機廠勢必停用，蘆洲機廠拆除與重建預估工期9年，蘆洲線列車儲車與維修業務需由其他捷運機廠支援替代，經考量列車調度及緊急應變之距離，由於捷運新莊線與蘆洲線部分共線，在調度上最為便利及迅速，因此僅新莊機廠為適宜之替代機廠，惟新莊機廠用地，僅能滿足新莊線儲車及簡易維修使用，如作為蘆洲線替代機廠，則至少需再擴充儲車軌及維修軌方數使用，惟新莊機廠之用地並無空間可供擴充，在維持現有基地規模下，實無餘裕支應蘆洲線，因此蘆洲機廠停用將致列車儲車及維修無處可去之困境，導致蘆洲線無法營運，除經常使用之旅客無法乘坐外，為解決該旅客的交通運輸需求，對地面交通又將產生另一種衝擊。其餘捷運路線之機廠，如北投機廠、南港機廠、土城機</p>

發言人	發言意見	機關處理情形
		<p>廠等，除容量受限外，亦因距離過遠，如逢交通尖峰時間加開列車或故障排除等緊急事件皆無法及時馳援，皆不適宜作為蘆洲機廠之替代機廠。</p> <p>3. 有關往社子方向與輕軌做結合，由於輕軌與中運量系統不一樣，機廠無法共用，需變更為高架化、多層疊合機廠，同時必須佈設長達1.5公里之機廠進出線，亦不符經濟效益。而選擇機廠區位主要考慮(1)土地取得難易度、(2)基地位置具有系統營運之適合性、(3)基地面積、形狀之完整性、(4)基地開發應與臨近環境相結合、(5)應考量工程之難易性、(6)應符合工程之經濟性，因此，機廠通常設置於路線沿線周邊具有足夠基地面積及形狀完整之區位，故捷十用地為最適位置。綜合而言，環狀線沿線除了目前規劃中之位置為較適宜外，其餘地區極難覓得作為北機廠之替代方案。</p>
陳議員啟能	<p>1. 今天為公聽會第三場，若今天對民眾之回應民眾並不滿意，是否為成功之公聽會，是否符合程序。若有人提異議，本場公聽會不能算成立。</p> <p>2. 新北市歡迎捷運建設，但在施工期間常對道路交通及民眾造成影響。</p> <p>3. 聯合開發對民眾利益將是損害，聯合開發有獎勵要點，土地一坪換一坪，若無私地主參與，將形同BOT。</p>	<p>1. 公聽會係依大眾捷運法之規定召開，公開徵求民眾意見，如有令民眾不滿之意之回覆，本局當再配合說明；惟受限會議時間有限，回答不完整的部分或未回答的部分，會以書面答覆處理結果，並且本次環狀線北環段及南環段綜合規劃案共召開4場公聽會，在最後1場後之10日內民眾所提供之意見，本局均須納入處理及回覆。參加公聽會的民眾所表達的意見勢必有贊成的與反對的意見，本局均將檢討研析，並以書面說明，惟不能因為有反對的聲音或異議，本次公聽會即視為不成立。</p> <p>2. 捷運路線為減少對民眾權益的影響，路線及站體儘可能利用道路中央或下方施作，於施工期間無法避免必須佔用部分道路，然施工圍籬寬度會儘可能縮小，以提供民眾最大的安全通行空間；另於細部設計階段會提出交通維持計畫，經地方主管機關同意後執行，並以大區域交通改道規劃或其他交通疏導方式協助紓解車流。</p> <p>3. 土地（聯合）開發之主要目的，係為順利取得捷運設施所需用地，提供捷運設施需使用到私有地被徵收以外的另一種方式，並可透過土地開發促進都市土地之有效利用，減少私地主損失，亦可節省公部門興建捷運系統時土地取得之成本，係公私兩利之土地利用方式。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，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</p>

發言人	發言意見	機關處理情形
	4. 建議擴大通檢範圍，將週邊農地以重劃方式處理。	算而定，無法保障一坪換一坪。 4. 目前新北市政府正辦理蘆洲都市計畫第三次通盤檢討，已針對蘆洲區北側農地，提出通盤檢討規劃，目前正由新北市都委會審議中，惟農業區之開發方式，依新北市政府說明，依照行政院規定(略以)：「凡都市計畫擴大、新訂或農業區、保護區變更為建築用地時，一律採區段徵收方式開發。」無法以重劃方式處理。本案蘆洲南北側農業區變更為建築用地係依前規定採區段徵收方式辦理開發。
李議員余典	1. 今天公聽會所有蘆北居民的意見都請新北市捷運工程處好好考慮與採納。 2. 建議系統車廂儘量一致。 3. 捷十會破壞「河岸城市」願景，捷九使用狀況如何，變三用地可否作為捷十機廠使用，希望不要由公部門自行聯合開發，應還利於民。	1. 有關公聽會民眾的意見本局將與新北市政府相關單位共同協商研處。 2. 目前環狀線北環段及南環段之機電系統係規劃與環狀線第一階段採相容方式處理。 3. 環狀線北機廠之規劃設計將依「變更蘆洲都市計畫(第三次通盤檢討)主要計畫」案暨「擬定蘆洲都市計畫細部計畫」案新北市都委會專案小組會議之決議採東西向方案(平行堤防)，並於臨環堤大道側，配合設置公共人行天橋，除供機廠東西兩側公園綠地連接外，亦供行人連結至環河路北側河岸，提供親水、賞景之功能，並得以辦理土地開發以挹注捷運建設經費。捷九為蘆洲機廠面積約15.6公頃，負責蘆洲線列車儲放、維修和清洗等，目前用地配置軌道區、儲車區、維修工廠、土木軌道工廠、電聯車清洗場、主變電站/動力配電室、行政訓練中心、測試軌、廢棄物堆積場、污水處理場、辦公室、環廠道路等；變三用地面積約為3.5公頃，不敷機廠使用。
陳前議員明義	1. 捷十如果要聯開，土地取得後分回地主，由地主主導聯開，不要由捷運局聯開。 2. 建議機廠移至Y24站周邊地區，可節省成本，減少爭議，請充分考慮。 3. 機廠用地設置、路線規劃及容積放寬於蘆北通盤檢討中同步進行，藉由通盤檢討提高容積或許可提高地主分配比率，才不致於限制蘆北發展。	1. 本機廠用地係屬區段徵收後由需地機關(政府)有償取得，並得以辦理土地開發以挹注捷運建設經費，故無私地主產權在內，無法由私地主主導開發。 2. 選擇機廠區位主要考慮(1)土地取得難易度、(2)基地位置具有系統營運之適合性、(3)基地面積、形狀之完整性、(4)基地開發應與臨近環境相結合、(5)應考量工程之難易性、(6)應符合工程之經濟性，且機廠通常設置於路線沿線周邊具有足夠基地面積及形狀完整之區位。北機廠設施面積依目前規劃階段研析約需10公頃，經分析Y24車站周邊並無適當之土地區塊可供佈設機廠。 3. 依新北市政府說明，蘆洲既有發展地區容積率於民國86年發布實施，係依據「台灣省實施都市計畫地區容積率訂定與獎勵規定審查要點」(已廢止)，予以訂定基準容積率。本次規劃之蘆北、南區段徵收地區因劃設較高公共設施用地比例，並依都市計畫法新北市施行細則第39條規定容積率訂

發言人	發言意見	機關處理情形
	<p>4. 捷十機廠用地檢討減少，增加蘆北一站，或許可提高地主與居民參加之意願。</p>	<p>為不得超過240%，惟前開內容仍於都市計畫審議程序中，實際仍應依發布實施內容為準。有關提高地主分配比率部分，涉及區段徵收抵價地總面積，其總面積訂定，係依據土地徵收條例第39條第2項規定：「抵價地總面積，以徵收總面積百分之五十為原則。因情形特殊，經上級主管機關核准者，不在此限，但不得少於百分之四十。」蘆洲北側農業區刻由新北市政府城鄉發展局辦理「變更蘆洲都市計畫第三次通盤檢討案」，未來俟該都市計畫案完成審議程序，新北市政府將依土地徵收條例第39條第2項及區段徵收實施辦法第16條規定，考量該地區因素，訂定適當之抵價地比例，並報經新北市區段徵收委員會審議通過及內政部核定後，據以辦理。</p> <p>4. (1) 機廠興建的目的是在於提供系統營運及維修需求之主要機能，且需提供行政人員辦公作業場所，北機廠設施面積依目前規劃階段研析約需10公頃，業於「變更蘆洲都市計畫(第三次通盤檢討)主要計畫」案暨「擬定蘆洲都市計畫細部計畫」案經新北市都委會專案小組會議審議留設9.69公頃機廠用地。</p> <p>(2) 新北市政府為蘆北地區之發展，已於都市計畫主要道路規劃保留供未來輕軌系統使用之路廊。有關於蘆社大橋附近增設蘆社大橋站以服務蘆北地區，係基於環狀線北機廠與蘆洲機廠採共構之情況下，於Y22站東端出岔，於環保公園採潛盾方式沿環河北路佈設，以支線方式延伸至共構機廠增設蘆社大橋站，惟環狀線北機廠與蘆洲機廠共用土地以多層次方式設置北機廠，因蘆洲機廠設置時未採立體化之規劃，且已營運使用，而機廠設備繁多，立體化機廠須就設備與結構系統整體考量，故蘆洲機廠若改建為立體機廠，環狀線北機廠設置於高架層，在不增加捷九用地範圍之條件下，蘆洲機廠除進出廠線及變電站等少數設施可保留外，主要設施如儲車廠、維修廠、軌道廠、倉庫、測試軌及機廠內軌道皆與環狀線北機廠重疊，需全部拆除重建成共構型式，施工期間蘆洲機廠勢必停用，蘆洲機廠拆除與重建預估工期9年，蘆洲線列車儲車與維修業務需由其他捷運機廠支援替代，經考量列車調度及緊急應變之距離，由於捷運新莊線與蘆洲線部分共線，在調度上最為便利及迅速，因此僅新莊機廠為適宜之替代機廠，惟新莊機廠用地，僅能滿足新莊線儲車及簡易維修使用，如作</p>

發言人	發言意見	機關處理情形
	<p>5. 機廠建議設置於二重疏洪道內，以明挖覆蓋方式施作，可解決機廠用地爭議。</p>	<p>為蘆洲線替代機廠，則至少需再擴充儲車軌及維修軌方敷使用，惟新莊機廠之用地並無空間可供擴充，在維持現有基地規模下，實無餘裕支應蘆洲線，因此蘆洲機廠停用將致列車儲車及維修無處可去之困境，導致蘆洲線無法營運，除經常使用之旅客無法乘坐外，為解決該旅客的交通運輸需求，對地面交通又將產生另一種衝擊。因此，在環狀線北機廠與蘆洲機廠無法採共構之情況下，由Y22車站以支線方式延伸至共構機廠增設蘆社大橋站並不可行。新北市政府為蘆洲北地區之發展，已於都市計畫主要道路規劃保留供未來輕軌系統使用之路廊。</p> <p>5. 由於捷運機廠為捷運系統營運的必要設施，除提供捷運車輛駐車、保養、維修、翻修、調度及測試之外，尚有主變電站、行政管理大樓等，機廠內有諸多重要設施設備，為避免洪氾危害，不適合將平面機廠設置於二重疏洪道，且將固定設施設於行水區內亦與水利相關法令牴觸。若採明挖覆蓋方式施作地下機廠，因機廠維修人員所需之通風逃生設施（突出物）必須佈設於二重疏洪道內，相關突出物將阻礙水流及疏洪，與水利相關法令牴觸。另機廠施工期一般為6-7年，於二重疏洪道施工時（明挖覆蓋）必須避開汛期，工程風險太高，工期將更久，且興建費用將大幅提高，因此機廠無法設置於二重疏洪道內。</p>
胡○○君	<p>希望臺北市環狀線能早日完工，像日本山手線、K. S. A(沙國)、利雅德環線(高速公路)，希望南環段及北環段早日動工，北環段再延伸至五股、八里地區。</p>	<p>1. 本路線民意代表、居民和地主的支持是成功的關鍵，若獲得支持，可促使建設計畫早日完成。</p> <p>2. 為五股、泰山及八里地區之未來發展及運輸需求，並串聯銜接既有捷運系統，新北市政府已規劃相關輕軌系統服務該地區。若將北環段延伸至五股、八里地區，則北環段將無適當路徑轉向蘆洲及三重地區，難再與已預留空間之蘆洲線徐匯中學站交會轉乘，且路線亦無法構成環形路網。</p>
李○○君	<p>1. 請新北市政府就蘆洲區北部農地，先提出土地通盤檢討後，請與民同心，與市民共同開發蘆洲北側農地，共創新北市政府、蘆洲居民、捷運局三贏局面。</p> <p>2. 淡水河口景色優美，我們無阻擋捷運建設之意思，希望能夠通盤計畫檢討。</p>	<p>1. 目前新北市政府正辦理蘆洲都市計畫第三次通盤檢討，已針對蘆洲區北側農地，提出通盤檢討規劃，目前正由新北市都委會審議中。有關開發方式，依新北市政府說明，依照行政院規定(略以)：「凡都市計畫擴大、新訂或農業區、保護區變更為建築用地時，一律採區段徵收方式開發。」本案蘆洲南北側農業區變更為建築用地係依前開規定採區段徵收方式辦理開發。</p> <p>2. 環狀線北機廠之規劃設計將依「變更蘆洲都市計畫(第三次通盤檢討)主要計畫」案暨「擬定蘆洲都市計畫細部</p>

發言人	發言意見	機關處理情形
	<p>3. 例如蘆洲站之聯開大樓建設帶來很大利益，故利益應考慮與民眾共享。</p>	<p>計畫」案新北市都委會專案小組會議之決議採東西向方案(平行堤防)，並於臨環堤大道側，配合設置公共人行天橋，除供機廠東西兩側公園綠地連接外，亦供行人連結至環河路北側河岸，提供親水、賞景之功能。</p> <p>3. 捷運建設若採土地(聯合)開發方式辦理時，其主要目的係為順利取得捷運設施所需用地，提供捷運用地私地主被徵收以外的另一個方式，並可透過土地開發促進都市土地之有效利用，減少捷運用地私地主損失，亦可節省公部門興建捷運系統時土地取得之成本，更可利用開發後公部門受分配之聯合開發建物之租售所得，挹注捷運建設所需經費；蘆洲站聯合開發大樓由投資人出資興建開發大樓，依建造費用貢獻成本比例取得開發大樓樓地板面積，公部門負擔捷運設施與捷運獎勵容積樓地板面積之興建費用與無償取得土地，私部門提供土地，依貢獻比例取回開發大樓之樓地板面積，係公私兩利之土地利用方式，而民眾則享受捷運完工後所帶來的交通便利、都市景觀更新等之感受。</p>
李○○君	<p>1. 蘆洲區土地面積於全國鄉鎮市排於倒數第2，但機廠還放在蘆洲區，且配置一直改變，捷十可放在捷九就可，卻要徵收民地。</p>	<p>1. 有關建議環狀線北機廠與蘆洲機廠共用土地以多層次方式設置北機廠，因蘆洲機廠設置時未採立體化之規劃，且已營運使用，而機廠設備繁多，立體化機廠須就設備與結構系統整體考量，故蘆洲機廠若改建為立體機廠、環狀線北機廠設置於高架層，在不增加捷九用地範圍之條件下，蘆洲機廠除進出廠線及變電站等少數設施可保留外，主要設施如儲車廠、維修廠、軌道廠、倉庫、測試軌及機廠內軌道皆與環狀線北機廠重疊，需全部拆除重建成共構型式，施工期間蘆洲機廠勢必停用，蘆洲機廠拆除與重建預估工期9年，蘆洲線列車儲車與維修業務需由其他捷運機廠支援替代，經考量列車調度及緊急應變之距離，由於捷運新莊線與蘆洲線部分共線，在調度上最為便利及迅速，因此僅新莊機廠為適宜之替代機廠，惟新莊機廠用地，僅能滿足新莊線儲車及簡易維修使用，如作為蘆洲線替代機廠，則至少需再擴充儲車軌及維修軌方敷使用，惟新莊機廠之用地並無空間可供擴充，在維持現有基地規模下，實無餘裕支應蘆洲線，因此蘆洲機廠停用將致列車儲車及維修無處可去之困境，導致蘆洲線無法營運，除經常使用之旅客無法乘坐外，為解決該旅客的交通運輸需求，對地面交通又將產生另一種衝擊。其餘捷運路線之機廠，如北投機廠、南港機廠、土城機廠等，除容量受限外，亦因距離過遠，</p>

發言人	發言意見	機關處理情形
	<p>2. 若為提升蘆洲價值，建議路線沿長榮路至五華街，可服務更多人。</p> <p>3. 區段徵收對於蘆洲有什麼好處，精華地區辦理區段徵收不合理。</p> <p>4. 請將心比心，機廠可設於社子島，希望蘆洲只要有一座機廠就足夠，區段徵收之回饋比須提高，建議5:5比。</p> <p>5. 捷九/捷十合併可節省用地費。</p>	<p>如逢交通尖峰時間加開列車或故障排除等緊急事件皆無法及時馳援，皆不適宜作為蘆洲機廠之替代機廠。</p> <p>2. 有關建議路線改沿長榮路至五華街，因Y20車站位於中山一路，路線由中山一路往長榮路，因無足夠寬度之道路用地，須穿越大範圍民宅，長榮路至五華街現況也無足夠寬度之道路用地可使用。另外，路線彎繞，不利於全線之運轉效能，並與五股泰山輕軌路線計畫延伸線嚴重重疊，不具可行性。</p> <p>3. 有關蘆洲南北側農業區之開發方式，依新北市政府說明，依照行政院規定(略以):「凡都市計畫擴大、新訂或農業區、保護區變更為建築用地時，一律採區段徵收方式開發。」新北市政府計畫將蘆洲南北側農業區變更為可建築用地，以區段徵收方式，將區域內土地重新規劃整理，政府興築道路、溝渠、公園、綠地、學校等公共設施，並將可供建築土地，部分供作原土地所有權人領回抵價地之用，該地區可享有土地利用價值提高、公共設施完善、生活品質提高等多重開發利益。</p> <p>4. 有關往社子方向與輕軌做結合，由於輕軌與中運量系統不一樣，機廠無法共用，需變更為高架化、多層疊合機廠，同時必須佈設長達1.5公里之機廠進出線，亦不符經濟效益，且因社子島在防洪及用地上皆尚有疑慮，故機廠不宜設於社子島。選擇機廠區位主要考慮(1)土地取得難易度、(2)基地位置具有系統營運之適合性、(3)基地面積、形狀之完整性、(4)基地開發應與臨近環境相結合、(5)應考量工程之難易性、(6)應符合工程之經濟性，且機廠通常設置於路線沿線周邊具有足夠基地面積及形狀完整性之區位，故捷十用地為最適位置。有關區段徵收之回饋比例部分，依新北市政府說明，涉及區段徵收抵價地總面積，其總面積訂定，係依據土地徵收條例第39條第2項規定:「抵價地總面積，以徵收總面積百分之五十為原則。因情形特殊，經上級主管機關核准者，不在此限，但不得少於百分之四十。」蘆洲北側農業區刻由新北市政府城鄉發展局辦理「變更蘆洲都市計畫第三次通盤檢討案」，未來俟該都市計畫案完成審議程序，新北市政府將依前開法令考量該地區因素，訂定適當之抵價地比例，並報經新北市區段徵收委員會審議通過及內政部核定後，據以辦理。</p> <p>5. 捷九/捷十若能夠合併確實可節省用地費，惟蘆洲機廠設置未採立體化規劃，且已營運使用，若捷九、捷十合併，蘆洲機廠須全部拆除重建，其重</p>

發言人	發言意見	機關處理情形
	<p>6. 聯開分回的比例為若干?</p> <p>7. 本場公聽會請重新召開。</p> <p>8. 公聽會召開請邀請蘆洲北側地主(發通知函),也請邀請新北市相關單位(如地政局等)</p>	<p>建工程經費預估為180億元,施工期預估為9年,施工期間蘆洲機廠停用,將導致蘆洲線恐無法營運,除經常使用之旅客無法乘坐外,為解決該旅客的交通運輸需求,對地面交通又將產生另一種衝擊。</p> <p>6. 本機廠用地係屬區段徵收後由需地機關(政府)有償取得,並得以辦理土地開發以挹注捷運建設經費,故無私地主產權在內,無法由私地主主導開發。</p> <p>7. 公聽會係依大眾捷運法之規定召開,公開徵求民眾意見,如民眾有不明瞭之處,本局當配合說明;惟受限會議時間有限,回答不完整的部分或未回答的部分,會以書面答覆處理結果,並且本次環狀線北環段及南環段綜合規劃案共召開4場公聽會,在最後1場後之10日內民眾所提供之意見,本局均須納入處理及回覆。參加公聽會的民眾所表達的意見勢必有贊成的與反對的意見,本局均將檢討研析,並以書面說明,惟不能因為有反對的聲音,本次公聽會即須重新召開。</p> <p>8. 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,於公聽會召開兩星期前會透過登報、網站、區公所、里辦公室等多重管道公告及發送宣傳文件,並已邀請車站周邊500公尺範圍內之里長、里民、民意代表及政府機關(包含新北市政府)出席。</p>
李○○君	<p>1. 為何桃園機場捷運路線長34.5公里,只需一個蘆竹機廠16.9公頃?南環段加北環段共35.8公里,卻需14.33公頃加9.69公頃共24公頃?</p> <p>2. 萬大線可以有支線,北環段是否可以也佈設支線,並將機廠移至捷十機廠旁變三5公頃用地。</p>	<p>1. 桃園機場捷運依營運需求設有兩個機廠,一個在蘆竹、一個在青埔,車輛主要儲車於青埔。捷運機廠為捷運系統營運的必要設施之一,供列車儲車、維修、保養及相關附屬設施之軌道與廠房佈設;環狀線全長35.9公里,南機廠(約14.33公頃)設置於新店十四張車站北側,若以環狀線第一階段平均營運速度34km/h及環狀線第二階段(北環段及南環段)平均營運速度35km/h計算,列車行駛兩端約需1小時,若僅設置1座機廠,列車調度耗能費時,徒增營運成本;就緊急救援而言,風險極高。故需於中間路段設置北機廠,以減少列車空運轉,降低營運成本及緊急救難風險,提升營運調度效能,並增加尖離峰加開列車之彈性。</p> <p>2. 新北市政府為蘆北地區之發展,已於都市計畫主要道路規劃保留供未來輕軌系統使用之路廊。若北環段佈設支線,需於Y22站東端出岔,於環保公園採潛盾方式沿環河北路佈設,以避免對環河北路交通衝擊影響,至蘆洲機廠再由地下轉為高架。由於變三3.5公頃用地形狀及面積未能符合北機廠需求,且蘆洲機廠空間已飽和,已無</p>

發言人	發言意見	機關處理情形																															
	<p>3. 目前環北機廠9公頃是如何計算出來?</p>	<p>多餘土地供環狀線北機廠使用，若採多層疊合機廠，將拆除蘆洲機廠進出廠線、軌道區、維修廠等，重新加設柱位及基礎，始能於上層設置北機廠，施工期間蘆洲機廠勢必停用，蘆洲機廠拆除與重建預估工期9年，在新莊機廠無法滿足及替代之情況下，蘆洲機廠停用將致列車儲車及維修無處可去，導致蘆洲線營運困難，對捷運旅客及當地交通衝擊極大。考量環狀線北環段主要行經集賢路，距離蘆洲機廠較遠，為利運轉調度彈性，減少列車空跑里程，降低營運成本，北機廠區位以緊鄰主線為佳。</p> <p>3. 機廠興建的目的是提供系統營運及維修需求之主要機能，且需提供行政人員辦公作業場所，北機廠設施面積依目前規劃階段研析結果，彙整如下表，後續在設計階段仍會再進一步檢討：</p>																															
		<table border="1" data-bbox="352 846 1422 1323"> <thead> <tr> <th data-bbox="352 846 1262 882">區塊</th> <th data-bbox="1262 846 1422 882">面積(m²)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="352 882 1262 913">駐車區，18 股道</td> <td data-bbox="1262 882 1422 913">18,800</td> </tr> <tr> <td data-bbox="352 913 1262 945">維修廠(含物料倉庫)，6 股</td> <td data-bbox="1262 913 1422 945">6,660</td> </tr> <tr> <td data-bbox="352 945 1262 976">土木軌道廠，3 股道</td> <td data-bbox="1262 945 1422 976">3,280</td> </tr> <tr> <td data-bbox="352 976 1262 1008">電聯車清洗廠</td> <td data-bbox="1262 976 1422 1008">600</td> </tr> <tr> <td data-bbox="352 1008 1262 1039">試車線(330× 6)</td> <td data-bbox="1262 1008 1422 1039">1,980</td> </tr> <tr> <td data-bbox="352 1039 1262 1070">軌道切換區(含進出廠線、軌道扇形區)</td> <td data-bbox="1262 1039 1422 1070">19,600</td> </tr> <tr> <td data-bbox="352 1070 1262 1102">環廠道路(100X10+1110× 8+330× 6)</td> <td data-bbox="1262 1070 1422 1102">11,860</td> </tr> <tr> <td data-bbox="352 1102 683 1227" rowspan="4">其他建築物</td> <td data-bbox="683 1102 1262 1133">管理中心(備援行控中心、辦公區)</td> <td data-bbox="1262 1102 1422 1133">2,160</td> </tr> <tr> <td data-bbox="683 1133 1262 1164">變電站(牽引變電站、設施變電站等)</td> <td data-bbox="1262 1133 1422 1164">1,800</td> </tr> <tr> <td data-bbox="683 1164 1262 1196">污水處理廠</td> <td data-bbox="1262 1164 1422 1196">1,000</td> </tr> <tr> <td data-bbox="683 1196 1262 1227">警衛室</td> <td data-bbox="1262 1196 1422 1227">70</td> </tr> <tr> <td data-bbox="352 1227 1262 1258">滯洪池</td> <td data-bbox="1262 1227 1422 1258">4,000</td> </tr> <tr> <td data-bbox="352 1258 1262 1290">綠地(含機廠周邊退縮帶)及空地</td> <td data-bbox="1262 1258 1422 1290">25,122</td> </tr> <tr> <td data-bbox="352 1290 1262 1321" style="text-align: center;">合 計</td> <td data-bbox="1262 1290 1422 1321" style="text-align: center;">96,932</td> </tr> </tbody> </table>	區塊	面積(m ²)	駐車區，18 股道	18,800	維修廠(含物料倉庫)，6 股	6,660	土木軌道廠，3 股道	3,280	電聯車清洗廠	600	試車線(330× 6)	1,980	軌道切換區(含進出廠線、軌道扇形區)	19,600	環廠道路(100X10+1110× 8+330× 6)	11,860	其他建築物	管理中心(備援行控中心、辦公區)	2,160	變電站(牽引變電站、設施變電站等)	1,800	污水處理廠	1,000	警衛室	70	滯洪池	4,000	綠地(含機廠周邊退縮帶)及空地	25,122	合 計	96,932
區塊	面積(m ²)																																
駐車區，18 股道	18,800																																
維修廠(含物料倉庫)，6 股	6,660																																
土木軌道廠，3 股道	3,280																																
電聯車清洗廠	600																																
試車線(330× 6)	1,980																																
軌道切換區(含進出廠線、軌道扇形區)	19,600																																
環廠道路(100X10+1110× 8+330× 6)	11,860																																
其他建築物	管理中心(備援行控中心、辦公區)	2,160																															
	變電站(牽引變電站、設施變電站等)	1,800																															
	污水處理廠	1,000																															
	警衛室	70																															
滯洪池	4,000																																
綠地(含機廠周邊退縮帶)及空地	25,122																																
合 計	96,932																																
林○○君	<p>1. 捷九與捷十共構。</p>	<p>1. 有關建議環狀線北機廠與蘆洲機廠共用土地以多層次方式設置北機廠，因蘆洲機廠設置時未採立體化之規劃，且已營運使用，而機廠設備繁多，立體化機廠須就設備與結構系統整體考量，故蘆洲機廠若改建為立體機廠、環狀線北機廠設置於高架層，在不增加捷九用地範圍之條件下，蘆洲機廠除進出廠線及變電站等少數設施可保留外，主要設施如儲車廠、維修廠、軌道廠、倉庫、測試軌及機廠內軌道皆與環狀線北機廠重疊，需全部拆除重建成共構型式，施工期間蘆洲機廠勢必停用，蘆洲機廠拆除與重建預估工期9年，蘆洲線列車儲車與維修業務需由其他捷運機廠支援替代，經考量列車調度及緊急應變之距離，由於捷運新莊線與蘆洲線部分共線，在調度上最為便利及迅速，因此僅新莊機廠為適宜之替代機廠，惟新莊機廠用地，僅能滿足新莊線儲車及簡易維修使用，如作為蘆洲線替代機廠，則至少需再擴充儲車軌及維修軌方敷使</p>																															

發言人	發言意見	機關處理情形
	2. 堅決反對捷十採聯合開發。	<p>用，惟新莊機廠之用地並無空間可供擴充，在維持現有基地規模下，實無餘裕支應蘆洲線，因此蘆洲機廠停用將致列車儲車及維修無處可去之困境，導致蘆洲線無法營運，除經常使用之旅客無法乘坐外，為解決該旅客的交通運輸需求，對地面交通又將產生另一種衝擊。其餘捷運路線之機廠，如北投機廠、南港機廠、土城機廠等，除容量受限外，亦因距離過遠，如逢交通尖峰時間加開列車或故障排除等緊急事件皆無法及時馳援，皆不適宜作為蘆洲機廠之替代機廠。</p> <p>2. 蘆北地區依變更蘆洲都市計畫(第三次通盤檢討)案係採區段徵收方式開發，依平均地權條例第54條規定，以抵價地折算抵付土地徵收價款，以徵收總面積百分五十為原則，不得少於百分之四十。捷十用地非屬抵價地，不會影響土地所有權人領回抵價地之比率，因此機廠用地是由政府有償取得，為挹注捷運建設經費須辦理土地開發。</p>
何○○君	<p>1. 用地問題怎樣都無法解決的話，請有點勇氣直接告訴各位「不蓋了」。</p> <p>2. 興建時請好好和捷運公司討論，旅客導引設計別再發生松山新店線那樣做完，捷運公司又要花錢再做一次指標的冏事。</p>	<p>1. 本路線民意代表、居民和地主的支持是成功的關鍵，若獲得支持，可促使建設計畫早日完成。</p> <p>2. 感謝提供寶貴意見，後續在進行設計時會納入考量並配合本府的政策方向辦理。</p>
江○○君	重劃比例希望地主50%，區段徵收的50%，這是人民的訴求。	有關區段徵收抵價地比例之議題，依新北市政府說明，為土地徵收條例第39條第2項及區段徵收實施辦法第16條第1項所明定，蘆洲北側農業區刻由新北市政府城鄉發展局辦理「變更蘆洲都市計畫第三次通盤檢討案」，未來俟該都市計畫案完成審議程序，新北市政府將依前開法令考量該地區因素，訂定適當之抵價地比例，並報經新北市區段徵收委員會審議通過及內政部核定後，據以辦理。
李○○君	機廠建議蓋在二重疏洪道!	由於捷運機廠為捷運系統營運的必要設施，除提供捷運車輛駐車、保養、維修、翻修、調度及測試之外，尚有主變電站、行政管理大樓等，機廠內有諸多重要設施設備，為避免洪氾危害，不適合將平面機廠設置於二重疏洪道，且將固定設施設於行水區內亦與水利相關法令牴觸。若採明挖覆蓋方式施作地下機廠，因機廠維修人員所需之通風逃生設施(突出物)必須佈設於二重疏洪道內，相關突出物將阻礙水流及疏洪，與水利相關法令牴觸。另機廠施工期一般為6-7年，於二重疏洪道施工時(明挖覆蓋)必須避開汛期，工程風險太高，工期將更久，且興建費用將大幅提高，因此機廠無法設置於二重疏洪道內。
夏○○君	捷運北機廠對蘆北土地開發有影響，可以移到臺北市內湖區Y28到Y29車站之	選擇機廠區位主要考慮(1)土地取得難易度、(2)基地位置具有系統營運之適

發言人	發言意見	機關處理情形
		<p>變更為可建築用地，以區段徵收方式，將區域內土地重新規劃整理，政府興築道路、溝渠、公園、綠地、學校等公共設施，並將可供建築土地，部分供作原土地所有權人領回抵價地之用，該地區可享有土地利用價值提高、公共設施完善、生活品質提昇等多重開發利益。</p> <p>3. 依新北市政府說明，蘆洲既有發展地區容積率於民國86年發布實施，係依據「台灣省實施都市計畫地區容積率訂定與獎勵規定審查要點」（已廢止），予以訂定基準容積率。本次規劃之蘆北、南區段徵收地區因劃設較高公共設施用地比例，並依都市計畫法新北市施行細則第39條規定容積率訂為不得超過240%，惟前開內容仍於都市計畫審議程序中，實際仍應依發布實施內容為準。</p> <p>4. 有關區段徵收抵價地比例之議題，依新北市政府說明，為土地徵收條例第39條第2項及區段徵收實施辦法第16條第1項所明定，蘆洲北側農業區刻由新北市政府城鄉發展局辦理「變更蘆洲都市計畫第三次通盤檢討案」，未來俟該都市計畫案完成審議程序，新北市政府將依前開法令考量該地區因素，訂定適當之抵價地比例，並報經新北市區段徵收委員會審議通過及內政部核定後，據以辦理。</p> <p>5. (1) 機廠興建的目的是在於提供系統營運及維修需求之主要機能，且需提供行政人員辦公作業場所，北機廠設施面積依目前規劃階段初步研析結果需求為9.69公頃，業於「變更蘆洲都市計畫(第三次通盤檢討)主要計畫」案暨「擬定蘆洲都市計畫細部計畫」案經新北市都委會專案小組會議審議留設9.69公頃機廠用地。</p> <p>(2) 有關於蘆社大橋附近增設蘆社大橋站以服務蘆北地區，係基於環狀線北機廠與蘆洲機廠採共構之情況下，於Y22站東端出岔，於環保公園採潛盾方式沿環河北路佈設，以支線方式延伸至共構機廠增設蘆社大橋站，惟在環狀線北機廠與蘆洲機廠無法採共構之情況下，由Y22車站以支線方式延伸至共構機廠增設蘆社大橋站並不可行。新北市政府為蘆北地區之發展，已於都市計畫主要道路規劃保留供未來輕軌系統使用之路廊。</p> <p>6. 環狀線北機廠之規劃設計將依「變更蘆洲都市計畫(第三次通盤檢討)主要計畫」案暨「擬定蘆洲都市計畫細部計畫」案經新北市都委會專案小組會議之決議採東西向方案(平行堤防)，並於臨環堤大道側，配合設置公共人行</p>

發言人	發言意見	機關處理情形
		<p>天橋，除供機廠東西兩側公園綠地連接外，亦供行人連結至環河路北側河岸，提供親水、賞景之功能。</p>
	<p>捷十地下化並與捷九全部或部份共構意見書</p> <p>一、捷十地下化：下層做停車場，中上層做保養廠，上層做公車調度場、大市場、巨蛋式運動場、公有活動中心。</p> <p>說明：蘆北現有九重客運、首都客運兩家公司車輛調度場及大台北蔬菜市場在運作。如捷運局都是占用地面土地，那成本都會很高，蘆北也沒有那麼多土地可用！蘆洲區也沒有一個比較大的運動場或活動中心，如規畫在一起就是一舉多得的方式，何樂而不為？</p> <p>二、捷十與捷九共構：</p> <ol style="list-style-type: none"> 捷九 16 公頃多的土地如何使用？使用率多少？請說明… 台北地區地少人多、土地很貴，捷十與捷九共構省下買地的錢是否夠重建共構機廠？請說明… 變三 5 公頃多加上捷九 16 公頃多土地共 22 公頃，這是蘆北 15% 的土地，捷運局用了這麼多的土地，沒有在蘆北設一個站來服務蘆北地區的人民百姓，這是什麼心態？蘆北是台北市的垃圾場嗎？ 捷九當時要徵收土地時，地主有要求規畫一個車站，如果蘆北都市完成、人口到位是否也會在機廠邊設一個車站？ 捷十要建在蘆北，蘆北地主也是要求要在蘆北設置車站，不然地主反對捷十建在蘆北地區。 所有大樓停車場都設在地下室，自救會建議捷十建地下化，捷運北環段也是走地下，以後車輛要進廠休息、要保養，也都走地下進廠。如車輛軌道走在地下 20 米的地方，那從 Y22 到捷九捷十共構的地方(蘆北西端)在蘆社橋附近設蘆社橋再連接到蘆洲線捷九站，這樣蘆北地區地主是不會反對捷十建在蘆北地區。財力與技術有困難嗎？ 建議 Y22 到捷十車輛走地下 20 米的地方，在 10 米的地方走輕軌線的車輛，地面上走一般汽、機車，如輕軌線設在地面上與汽、機車共用，以後 30 米道路是不太好走又危險？ <p>以上建議如果捷運局接受，蘆北地區地主不會反對捷運機廠設在蘆北西端。請新北市捷運處、城鄉局規畫蘆北都市計畫時，要替地主爭取地主權益。不能接受台北市的雞屎放在蘆北而不生一個雞蛋在蘆北。</p> <p>以上建議若實現，新北市政府所得抵價地與地主所分到的土地都會有比較高的價值。捷運公司建設成本、公車停車場的成本、大市場設立成本，大家一起分攤，不是大家都高興嗎？</p>	
		<ol style="list-style-type: none"> 捷十機廠用地目前規劃地下層為停車場、平面層佈設機廠相關設施，而儲車區構築之人工地盤上方進行土地開發以挹注捷運建設經費。 捷九為蘆洲機廠面積約 15.6 公頃，負責蘆洲線列車儲放、維修和清洗等，目前用地配置軌道區、儲車區、維修工廠、土木軌道工廠、電聯車清洗場、主變電站/動力配電室、行政訓練中心、測試軌、廢棄物堆積場、污水處理場、辦公室、環廠道路等；變三用地面積約為 3.5 公頃，不敷機廠使用。有關建議環狀線北機廠與蘆洲機廠共用土地以多層次方式設置北機廠，因蘆洲機廠設置時未採立體化之規劃，且已營運使用，而機廠設備繁多，立體化機廠須就設備與結構系統整體考量，故蘆洲機廠若改建為立體機廠、環狀線北機廠設置於高架層，在不增加捷九用地範圍之條件下，蘆洲機廠除進出廠線及變電站等少數設施可保留外，主要設施如儲車廠、維修廠、軌道廠、倉庫、測試軌及機廠內軌道

發言人	發言意見	機關處理情形
		<p>皆與環狀線北機廠重疊，需全部拆除重建共構型式，施工期間蘆洲機廠勢必停用，蘆洲機廠拆除與重建預估工期9年，蘆洲線列車儲車與維修業務需由其他捷運機廠支援替代，經考量列車調度及緊急應變之距離，由於捷運新莊線與蘆洲線部分共線，在調度上最為便利及迅速，因此僅新莊機廠為適宜之替代機廠，惟新莊機廠用地，僅能滿足新莊線儲車及簡易維修使用，如作為蘆洲線替代機廠，則至少需再擴充儲車軌及維修軌方數使用，惟新莊機廠之用地並無空間可供擴充，在維持現有基地規模下，實無餘裕支應蘆洲線，因此蘆洲機廠停用將致列車儲車及維修無處可去之困境，導致蘆洲線無法營運，除經常使用之旅客無法乘坐外，為解決該旅客的交通運輸需求，對地面交通又將產生另一種衝擊。其餘捷運路線之機廠，如北投機廠、南港機廠、土城機廠等，除容量受限外，亦因距離過遠，如逢交通尖峰時間加開列車或故障排除等緊急事件皆無法及時馳援，皆不適宜作為蘆洲機廠之替代機廠。</p> <p>3. 有關於蘆社大橋附近增設蘆社大橋站以服務蘆北地區，係基於環狀線北機廠與蘆洲機廠採共構之情況下，於Y22站東端出岔，於環保公園採潛盾方式沿環河北路佈設，以支線方式延伸至共構機廠增設蘆社大橋站，惟在環狀線北機廠與蘆洲機廠無法採共構之情況下，由Y22車站以支線方式延伸至共構機廠增設蘆社大橋站並不可行。新北市政府為蘆北地區之發展，已於都市計畫主要道路規劃保留供未來輕軌系統使用之路廊。</p>
黃教授台生	<ol style="list-style-type: none"> 1. 建議大家一起努力，讓本路線可行，南環段加北環段長度約20公里，造價約1400億(因為地下段多)，國發會要求自償率須達到審查標準，其收入來源為票收及相關效益，其中運量平均一公里2萬人，其實已相當樂觀，故為促成本計畫可獲中央早日核定，需要大家一起努力。 2. 今日公聽會為溝通過程，若市民反對，對於路線推動將有困難。 3. 建議新北市對於機廠用地問題，思考開發強度提高，形成三贏。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 本案除提高TOD及TIF之效益外，車站出入口及機廠土地開發效益之挹注能將自償率提升，以達到國發會之審核門檻及補助，後續仍希望獲得居民和地主的全力支持，以加速推動捷運建設。 2. 本路線民意代表、居民和地主的支持是成功的關鍵，若獲得支持，可促使建設計畫早日完成。 3. 依新北市政府說明，蘆洲既有發展地區容積率於民國86年發布實施，係依據「台灣省實施都市計畫地區容積率訂定與獎勵規定審查要點」(已廢止)，予以訂定基準容積率。本次規劃之蘆北、南區段徵收地區因劃設較高公共設施用地比例，並依都市計畫法新北市施行細則第39條規定容積率訂為不得超過240%，惟前開內容仍於都市計畫審議程序中，實際仍應依發布實施內容為準。

發言人	發言意見	機關處理情形
	4. 大家可與三鶯線比較，本案單價高，更需要大家努力，使本計畫可行，才能將核定期程縮短。	4. 三鶯線全線為高架型式，建造經費較本線全線為地下型式之成本低。本路線民意代表、居民和地主的支持是成功的關鍵，若獲得支持，可促使設計畫早日完成。
曾教授平毅	1. 機廠區位非常重要，會影響捷運日後的營運，相信捷運局已盡心規劃。 2. 公聽會的目的就是依法定程序蒐集意見與想法，並非有反對意見就不算完成。	1. 環狀線沿線除了目前規劃中之區位設置北機廠為較適宜之用地外，其餘地區極難覓得作為機廠之用地，希望居民和地主能配合支持區段徵收案。 2. 公聽會的目的就是依法定程序蒐集意見與想法，如民眾有需求，本局當配合說明與利用書面方式回覆。本路線民意代表、居民和地主的支持是成功的關鍵，若獲得支持，可促使設計畫早日完成。
李○○君 (書面)	1. 捷運局需要使用多少地就徵收多少。 2. 不能以少報多後餘地再轉售給建商或財團。 3. 機廠用地部分請慎重考慮。 4. 不能像蘆洲捷運站、三民路北側有三個出口，都在九棟大樓門口，而南側人數眾多而一個也沒有，難道捷運局不感到怪怪的嗎？不怕老百姓怎麼想嗎？ *最後希望捷運局能透明化，不要黑箱做業。	1. 2. 捷運機廠係以最小必要設施所需之面積進行規劃。 3. 捷運機廠為捷運系統營運的必要設施之一，供列車儲車、維修、保養及相關附屬設施之軌道與廠房佈設；環狀線全長35.9公里，南機廠設置於新店十四張車站北側，若以環狀線第一階段平均營運速度34km/h及環狀線第二階段（北環段及南環段）平均營運速度35km/h計算，列車行駛兩端約需1小時，若僅設置1座機廠，列車調度耗能費時，徒增營運成本；就緊急救援而言，風險極高。故需於中間路段設置北機廠，以減少列車空運轉，降低營運成本及緊急救難風險，提升營運調度效能，並增加尖離峰加開列車之彈性。
李○○君 李○○君 李○○君 (書面)	1. 蘆洲捷運站：三民路北側怎麼有三個出口，都在九棟大樓的門口，捷運局不感到怪怪的嗎？我這老百姓看到，深感震怒，這不是圖利財團嗎？ 2. 蘆洲線捷運局已經有設維修調度機廠，這次環狀線又要把維修調度機廠設在蘆洲，我們嚴重表示抗議。 3. 如果非建不可那一定要先把三民路南側增設一個或兩個出入口。 4. 捷運局需要使用多少地就徵收多少，不能以少報多後餘地再轉售給建商或財團。	4. 蘆洲站3個出入口均位於東北側之捷運用地內，主要原因係蘆洲站是捷運蘆洲線終點站，為配合軌道過蘆洲站後，由地下爬升到地面並跨越水溝溝進入蘆洲機廠之軌道定線需要，因此軌道必須由三民路地下偏離至三民路北側基地內，故徵收大規模農業區土地用以設置捷運地下軌道及蘆洲站站體，該用地足供設置蘆洲站相關出入口、通風井及轉乘設施所需。在考量用地已經足夠，且三民路下方兩項大型民生管道（雨水排水箱涵及污水幹管）阻礙出入口地下通道的路徑，故並未在中正路、三民路口南側再徵收私有土地設置出入口。目前規劃之車站原則上於道路二側皆設有出入口以便利旅客使用。 5. 捷運局相關規劃作業皆依相關法令規定及設計規範辦理並採取公開透明方式辦理。
楊○○君 (書面)	1. 應早日興建，此為沿線居民一致願望，勿為少數人異議而延緩，勿浪費納稅人的錢去滿足少數人的利益。 2. 請問Y22站(五華街)出入口之詳細位置？最好提供平面圖及剖面圖。	1. 感謝支持！本路線民意代表、居民和地主的支持是成功的關鍵，可促使設計畫早日完成。 2. Y22車站位於集賢路與五華街口之集賢路下方，兩個出入口初步規劃在集賢路與五華街口之東北角及西南角，由於目前為規劃階段尚未經核定，故

發言人	發言意見	機關處理情形
	3. Y22 是否有興建住商大樓或百貨公司等聯合開發之計畫?	並未定案，後續用地辦理都市計畫變更作業時，將提出說明。 3. Y22 車站受限地區條件採捷運設施需求最小面積進行規劃，目前無土地開發之規劃。