

# 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(第四場次)

- 一、 時間：104年9月16日（星期三）下午7時
- 二、 地點：新北市興化國小禮堂(新北市新莊區五工二路50巷2號)
- 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
<p>蔡聰明 理事長</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Y19站為高架並以極大坡度進入地下接Y19A，但抗議意見未獲重視，五工路口亦被出土段阻礙，影響工業區甚為嚴重，我們將採意見書(廠商及居民)用夾報方式讓大家瞭解。</li> <li>2. 五權路、五工路是五股工業區最重要的幹道，Y19-Y19A出土段嚴重影響園區，請慎重考量廠商訴求。</li> </ol>	<p>本路線段位屬新北市轄區，有關北環段進入新北產業園區設置車站及出土段，園區廠商對於出土段阻隔交通及景觀衝擊等疑慮之相關訴求，經多次與新北市政府捷運局溝通協商，並將相關訴求與意見請委託研究廠商納入研析可行方案並將影響性降至最低，改善方案略述如下：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 捷運路線受限跨越台1線高架橋、機場捷運線高架橋，高程無法再下降，出土段坡度經檢討調整符合規範值之5.50%佈設並調整車站位置，以縮短道路影響長度，經調整後五權一路與五權三路均可貫通，僅五權二路受出土段阻隔，已初步研析交通動線調整措施，未來俟捷運完工後，車流行進之方式可再進一步檢視調整。</li> <li>2. 五工路道路現況寬度30公尺寬，兩側人行道約2.5公尺，布設雙向2快車道(3.5米)及2混合車道(3.5米)，兩側劃設機車及汽車停車格位，兩側設有3米之退縮帶(公有土地)。捷運施工期間及完工之出土段道路規劃構想如下：             <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 五工路施工期間需占用寬度約13.0公尺寬，取消路邊停車並削除人行道及退縮帶作為道路及步行空間，道路可維持雙向2快車道(3.5米)、2混合車道(3.5米)及人行道(1米)，使用道路部分已初步協調經濟部工業局，該局並無反對意見。</li> <li>(2) 完工後出土段寬為11公尺，道路可維持雙向2快車道(3.5米)、2混合車道(4.0米)及人行道(1.5米)。</li> </ol> </li> <li>3. 依據前述改善方案製作3D模擬動畫，以利後續與廠商溝通協調。</li> <li>4. 另廠商亦向新北市捷運局表達對捷運噪音振動之疑慮，經研析結果概述如下：             <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 環狀線結構係以高架結構興建，其由電聯車傳遞可能的振</li> </ol> </li> </ol>

發言人	發言意見	機關處理情形
		<p>動影響，係經由上部結構、基礎、基樁而傳導到地下岩盤面或土質中的垂直傳導行為特性，故對側向結構影響輕微，再加上於軌道面可以經由各項評估而設置如浮動式道床及彈性基板等設備，因此已可有效抑制振動對鄰近建物的影響；以已營運通車之捷運文湖線為例，亦同為高架型式之中運量系統，其沿線在葫洲站附近的財金資訊股份有限公司及沿線居民亦從未反映振動問題的情況看來，高架結構應不會對該捷運線沿線的建物造成振動的影響。</p> <p>(2)目前捷運之減振減噪措施已有相當之成效，以頂埔延伸段地下高運量系統而言，鴻海精密園區距頂埔站約40公尺，高運量列車空重約226噸(車輛最大軸重：約16.5噸)，依據現況實測資料顯示，均在業界通用振動標準VC-B之下，至於先鋒材料公司與環狀線高架中運量系統位於五工路距離約50公尺，中運量列車空重僅約120噸(車輛最大軸重：約10.5噸)，故初步研判，其噪音及振動應均可符合法規及通用標準，透過後續階段的相關管理手法，對於周邊的影響應在可控制的範圍。</p> <p>(3)環狀線北環段規劃位於新北產業園區之出土段，未來於設計及施工階段將進行相關之噪音振動防治分析與必要之抑振減噪措施，以確保周邊鄰近廠家應有權益。</p> <p>106年2月7日本局配合新北市捷運局出席新北市新莊區廠商協進會召開之協調會，就上述改善措施進行說明，與會廠商另提出訴求：1. 40呎貨櫃車進出廠區問題。2. 沿五工路一路採高架直走方案(不在五工路設出土段)。經研析結果概述如下：</p> <p>1. 40呎貨櫃車進出廠區問題，經採用大型半連結車WB15為檢核基準，以五權二路轉向為例，南側為雙向通行，因此單向僅1車道，路口轉彎處轉角半徑需放大為R=13至14m(現況為R=10m)；五權二路北側為單向通行，因此單向達2車道、轉向順暢，為維持路口人行道寬</p>

發言人	發言意見	機關處理情形
		<p>度，可考慮縮減轉角半徑(現況轉角R=5~10m)維持人行道空間。</p> <p>2. 路線以高架方式續沿五工路至大窠溪、國道1號轉高速公路北側，因無既有路廊將面臨增加大幅用地拆遷、取得等困難；另五權路至五工一路之五工路道路狹窄寬度僅15.5公尺，且目前尚無高架路線佈設於18公尺以下道路之案例。</p> <p>綜上分析，出土段及車站於五工路之佈設方式，整體而言就地區之景觀噪音振動對園區廠商之影響較小，且廠商對於貨櫃車進出動線疑慮經評估仍具可行性，因此仍為較適方案，新北市政府考量路線進入新北產業園區為行政院核定可行性研究路線，並可加速園區未來經貿發展，促進產業轉型，建議路線維持可行性研究成果進入新北產業園區方案，惟就出土段位置將於設計階段引入價值工程評估方法，持續檢討評估，並持續與地方民意進行溝通。以上路線方案經提報106年2月9日綜合規劃期末報告期末審查會討論達成共識，並再提報於106年7月6日兩市副市長主持會議中討論，同意依規劃報告成果提報中央審議。</p>
林○○君	<p>1. 此設計導致五權一路、五權二路動線東西受阻(封路)，造成廠商不便，是否有讓廠商瞭解，造成幾千廠商的權益受損。</p> <p>2. 五權一路、二路封路是否有經過廠商溝通並同意。</p>	<p>1. 捷運路線受限跨越台1線高架橋、機場捷運線高架橋，高程無法再下降，出土段坡度經檢討調整符合規範值之5.50%佈設並調整車站位置，以縮短道路影響長度，經調整後僅五權二路受出土段阻隔，已初步研析交通動線調整措施，未來俟捷運完工後，車流行進之方式可再進一步檢視調整。</p> <p>2. 透過本次公聽會讓廠商瞭解交通影響情形及配套措施；另經研析有關改善措施後於106年2月7日配合新北市捷運局出席新北市新莊區廠商協進會召開之協調會，就改善措施進行說明。</p>
福興里 葉里長宗鑫	五權一路和五權二路被阻礙要如何解決?另五工路施工死角何時可解除，希望能儘早施工完畢。	<p>1. 經調整後僅五權二路受出土段阻隔，已初步研析交通動線調整措施，未來俟捷運完工後，車流行進之方式可再進一步檢視調整。</p> <p>2. 五工路施工部分，係因環狀線第一階段進行基樁施工，後續尚有基礎、墩柱、帽樑及車站月台橋面板等工程，預計尚須2年工期。惟為免因車道縮減影響用路人權益，已向新北市政府地政局辦理借地改</p>

發言人	發言意見	機關處理情形
		道作業，目前仍維持南北向各2車道，不過仍請廠商加速趕工，以期縮短民眾之不便。
黃○○君	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 路線規劃充滿天龍國的思維。</li> <li>2. 建議新路線高架至Y19A，跨越高速公路到新五路設站(Y19B)後下降，再接蘆洲站或三民站。</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 捷運局在路線規劃上秉持一致之立場，必須配合地區道路條件、用地限制、工程可行性等進行整體考量，由於環狀線第二階段北環段路線橫跨新北市及臺北市，故作業期間皆與新北市政府保持密切聯繫，共同研商討論，並無區域之偏見。</li> <li>2. 建議之新路線偏離可行性核定方案走廊區位太多，經初步研析路線以高架方式續沿五工路至大窠溪、跨越高速公路，因無既有路廊將面臨增加大幅用地拆遷、取得等困難；另五權路至五工一路之五工路道路狹窄寬度僅15.5公尺，且目前尚無高架路線佈設於18公尺以下道路之案例，且無法銜接蘆洲線徐匯中學站，失去原北環段路線與蘆洲線銜接轉乘之功能。</li> </ol>
游○○君	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Y19-Y19A路段與目前環狀線第一階段只差一站，相對單純，全路段在園區內，希望捷運局能將此站獨立一個標案，以利能提早完工，由於只有一站，即使北環段與北機廠未完工，Y19A也可以環狀線第一階段延伸的方式先行啟用，使用現有環狀線第一階段的列車與南機廠，如此有利於本地工商發展，不必受限於南北環的漫長時程，目前環狀線第一階段的Y19新北站只到五工路口，只要延伸一站，即可將新北最大的園區納入路網。</li> <li>2. Y19A車站預定地西側有多處鐵皮廠房，低容積利用率與產值太低，建議捷運局擇一做聯合開發，取得車站用地同時帶動本地工商發展。</li> <li>3. 反對Y19B' 備用方案經過興化國小旁，無法帶動本地發展，且將影響校園安寧，新莊福興里未來希望能與知識產業園區連接，若高架轉地下在興化國小旁出土，出土段將使本里與知識產業園區隔開，而使本里出入不便。</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 有關建議Y19A以環狀線第一階段延伸的方式先行啟用，因Y19-Y19A車站間為高架轉地下之斜坡段，並無空間佈設橫渡線，導致捷運列車無法迴車，故Y19A站無法單獨興建納入營運，且Y19A站非屬中央核定之環狀線第一階段施工範圍，仍須俟環狀線北環段及南環段綜合規劃案奉中央核定後始能進行設計施工等作業。</li> <li>2. 新北產業園區係屬經濟部編定之非都市土地之工業區，使用地類別為丁種建築用地，其容許之建蔽率為70%，容積率為300%。因丁種建築用地不容許捷運設施辦理土地開發使用，故須變更使用地編定為特定目的事業用地，惟依「非都市土地使用管制規則」第9條規定，變更編定為特定目的事業用地後其容積率上限將下修為180%，且無相關容積獎勵，因此並不具開發效益。</li> <li>3. 不論採用何種方案，未來於設計階段均會將降低噪音振動納入考量，以符法令規定。替選方案Y19站至五工二路橫交淨高&gt;4.6m，新莊福興里未來與知識產業園區連接不受影響，出土段並不會造成與知識產業園區隔開及出入不便之情況。</li> </ol>

發言人	發言意見	機關處理情形
蕭○○君	<p>為使捷運局於五股工業區之困境解套，在下提以下建議，重新研究Y19A設站必要性，(1)若有必要，則Y19A與Y19B改為高架站，出土段改到Y19B之後中山高南側，(2)若無必要設站，則請以Y19B'的備選方案規劃。</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 北環段於91年應地方民意及經濟部工業局一致要求路線服務新北產業園區，調整路線進入新北產業園區，配合服務範圍，設置Y19A與Y19B車站，新北產業園區將近29,000員工，有其運輸需求。</li> <li>2. Y19A與Y19B改為高架站，出土段改到Y19B之後中山高南側，則會增加五工路與五權路路口轉彎處需徵收用地及拆遷建物。同時Y19B-Y20段間須徵收大面積私有地，造成私地主之抗爭阻力，用地取得困難，為不可行方案。</li> <li>3. 經綜合評估，出土段及車站於五工路之佈設方式，整體而言就用地取得、地區之景觀、噪音振動等為較適方案，新北市政府考量路線進入新北產業園區為行政院核定可行性研究路線，並可加速園區未來經貿發展，促進產業轉型，建議路線維持可行性研究成果進入新北產業園區方案，惟就出土段位置將於設計階段引入價值工程評估方法，持續檢討評估，並持續與地方民意進行溝通。以上路線方案經提報106年2月9日綜合規劃期末報告期末審查會討論達成共識，並再提報於106年7月6日兩市副市長主持會議中討論，同意依規劃報告成果提報中央審議。</li> </ol>
鄭○○君	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 施工期間道路坑洞要注意，工區照明太暗需加強。</li> <li>2. 車道是否加寬2尺。</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 有關五工路照明不足部分，已責成施工廠商增設，道路坑洞部分，施工廠商正分階段進行年度路面整修作業，後續亦將要求捷運施工廠商加強路面巡檢及整修作業。</li> <li>2. 車道是否加寬2尺部分，目前正進行環狀線第一階段基樁施工中，後續尚有基礎、墩柱、帽樑及車站月台橋面板等工程，預計尚須2年工期。惟為避免因車道縮減影響用路人權益，已向新北市政府地政局辦理借地改道作業，目前仍維持南北向各2車道，不過仍請廠商加速趕工，以期縮短民眾之不便。</li> </ol>
楊○○君	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 捷運規劃施工時請將特高電線路也地下化。</li> <li>2. 未來使用路線要多少寬度？多少深度？</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 鑑於特高壓線電路之主管機關為臺灣電力公司，電路是否地下化係由該公司本於權責卓處，若未來臺電公司有因應捷運工程而欲將電路地下化之需求，本局將配合研商。</li> <li>2. 五工路現況約30公尺寬，施工期間須占用約13公尺寬，完工後引道加出土段約240公尺長、11公尺寬，</li> </ol>

發言人	發言意見	機關處理情形
	3. Y19B至Y20施工時有明挖嗎?	<p>潛盾隧道約13.7公尺寬，軌道面至地面深度約17公尺深，以上僅為初步規劃，未來仍以細部設計為準。</p> <p>3. 在車站段及出土段採明挖覆蓋方式施作，路線段則以潛盾工法施作為主。</p>
陳○○君	Y19-Y20路線希望能移至替代方案。	<p>經綜合評估，出土段及車站於五工路之佈設方式，整體而言就用地取得、地區之景觀、噪音振動等為較適方案，新北市政府考量路線進入新北產業園區為行政院核定可行性研究路線，並可加速園區未來經貿發展，促進產業轉型，建議路線維持可行性研究成果進入新北產業園區方案，惟就出土段位置將於設計階段引入價值工程評估方法，持續檢討評估，並持續與地方民意進行溝通。以上路線方案經提報106年2月9日綜合規劃期末報告期末審查會討論達成共識，並再提報於106年7月6日兩市副市長主持會議中討論，同意依規劃報告成果提報中央審議。</p>
新北產業區標準廠房和平大廈管委會主委	新北產業園區為全台北工業區產值最高的工業區，為了交通在工業區主要道路封閉改建為環狀捷運線，致使交通堵死，應改變使用替代路線，園區內的交通可用接駁車，能解決園區交通。	<p>經綜合評估，出土段及車站於五工路之佈設方式，整體而言就用地取得、地區之景觀、噪音振動等為較適方案，新北市政府考量路線進入新北產業園區為行政院核定可行性研究路線，並可加速園區未來經貿發展，促進產業轉型，建議路線維持可行性研究成果進入新北產業園區方案，惟就出土段位置將於設計階段引入價值工程評估方法，持續檢討評估，並持續與地方民意進行溝通。以上路線方案經提報106年2月9日綜合規劃期末報告期末審查會討論達成共識，並再提報於106年7月6日兩市副市長主持會議中討論，同意依規劃報告成果提報中央審議。</p>
曾○○君	若是走Y19B'，出土段位置在那?會行經那些道路?	<p>1. Y19-Y20間路線之替代方案將不進入新北產業園區，以高架跨越新莊都市計畫知識經濟產業專用區之廣場兼停車場用地，沿知識園區北側非都市計畫區佈設，出土段佈設於興化國小南側非都市土地，惟目前該區域並無既有道路，需徵收大面積私有土地，並非合適方案。</p> <p>2. 經綜合評估，出土段及車站於五工路之佈設方式，整體而言就用地取得、地區之景觀、噪音振動等為較適方案，新北市政府考量路線進入新北產業園區為行政院核定可行性研究路線，並可加速園區未來經貿發展，促進產業轉型，建議路線維持可行性研究成果進入新北產業園區方案，惟就出土段位置將於設計階段引入價值工程評估方法，持續檢討評估，並持續與地方民意進行溝通。以上路線方案經提報106年2月9日綜合規劃期末報告期末審查會討論達成共識，並再提報於106年7月6日兩市副市長主持會議中討論，同意依規劃報告成果提報中央審議。</p>
不具名民眾 (1)	1. Y19B車站臨近國道1號及工業區，是否考量設於四維路及中興路之更寮國小附近(Y19A站位置不動之狀況路線下)，如不可行，原因為何?	<p>1. Y19A站規劃設於五權路與五工路口，如要於四維路及中興路之更寮國小附近設置Y19B車站，路線必須大幅度彎繞，除路線變長、地下穿越私有地範圍變大，建設經費增加</p>

發言人	發言意見	機關處理情形
	<p>2. 潛盾通過五權路是否會受高壓電塔基礎深度影響，而須從私地下方通過。</p> <p>3. Y19A替代路線，高架如何和地下連接(Y19~Y19B')?出入土段位於何處?是否受堤防及疏洪道影響?</p>	<p>外，影響民眾權益甚巨，並不可行，請見諒。</p> <p>2. 本規劃路線與臺電高壓管線及廢棄電塔基礎之衝突，已於96年11月7日邀請經濟部工業局新北產業園區服務中心、臺灣電力股份有限公司臺北供電區營運處、新北市政府交通局等單位召開本案路線與新北產業園區電力管線協調會，初步結論略以：(1)新北產業園區廠家眾多，未來環狀線北環段與南環段施工又會與電力箱涵有所重疊，故捷運局自當於設計時妥為因應，避免發生不必要之斷電。(2)臺灣電力股份有限公司提供電塔基礎、地下電力箱涵管道縱斷面圖等相關資料，以利後續設計作業。後續若路線進入新北產業園區，此部分會再進一步研究，且朝儘可能影響私地最小的方式進行。</p> <p>3. 替選方案捷運路線不進入新北產業園區，以高架跨越新莊都市計畫知識經濟產業專用區之廣場兼停車場用地，沿知識園區北側非都市計畫區佈設，出土段布設於興化國小南側非都土地，路線採地下穿越堤防及疏洪道於四維路更寮國小附近設置Y19B'站，出土段不受堤防及疏洪道影響。惟綜合評估，出土段及車站於五工路之佈設方式，整體而言就用地取得、地區之景觀、噪音振動等為較適方案，新北市政府考量路線進入新北產業園區為行政院核定可行性研究路線，並可加速園區未來經貿發展，促進產業轉型，建議路線維持可行性研究成果進入新北產業園區方案，惟就出土段位置將於設計階段引入價值工程評估方法，持續檢討評估，並持續與地方民意進行溝通。以上路線方案經提報106年2月9日綜合規劃期末報告期末審查會討論達成共識，並再提報於106年7月6日兩市副市長主持會議中討論，同意依規劃報告成果提報中央審議。</p>
<p>新北市捷運工程處 梁俐霜科長</p>	<p>環狀線對於新莊五股的發展正向多於負面，方案有不同意見，新北市會努力溝通推動，最大目標還是儘速推動不要延宕。</p>	<p>經綜合評估，出土段及車站於五工路之佈設方式，整體而言就用地取得、地區之景觀、噪音振動等為較適方案，貴府考量路線進入新北產業園區為行政院核定可行性研究路線，並可加速園區未來經貿發展，促進產業轉型，故建議路線維持可行性研究成果進入新北產業園區方案，惟就出土段</p>

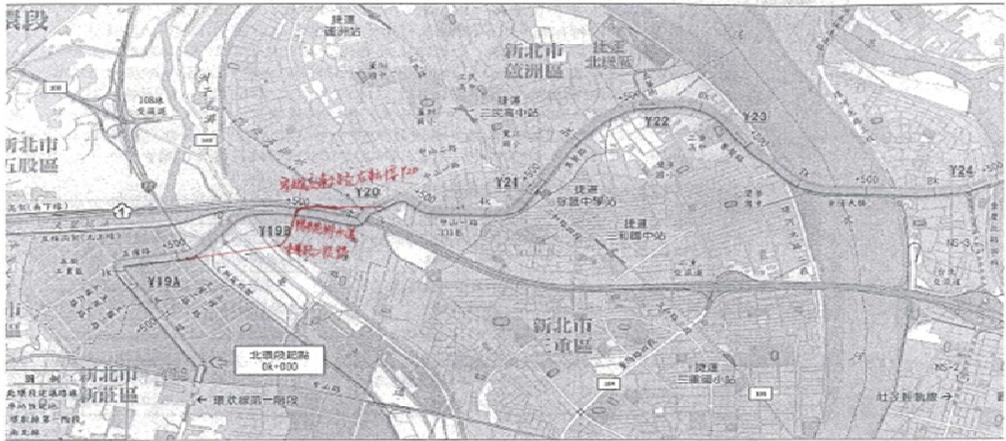
發言人	發言意見	機關處理情形
		<p>位置將於設計階段引入價值工程評估方法，持續檢討評估，並持續與地方民意進行溝通。以上路線方案經提報106年2月9日綜合規劃期末報告期末審查會討論達成共識，並再提報於106年7月6日兩市副市長主持會議中討論，同意依規劃報告成果提報中央審議。</p>
<p>黃教授台生</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 本次公聽會很理性，本計畫重要的決策包括：是否要進入工業區、進入的型式為何。各方民意都有，各方案均有其影響及限制。今天僅為公聽會，捷運局開放管道，民眾提供意見可充分溝通。</li> <li>2. 新北市交通現況條件的確不好，捷運有其需要。</li> <li>3. 新北市的捷運建設，西環線因採高架故可較早施工通車。南北環線施工成本每公里為三鶯線的二倍，施工難度更高，請大家可以心平氣和協助主辦單位，對新北市未來實有助益。</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 本局對於各方民意皆會納入規劃考量，有關北環段路線方案，經綜合評估，出土段及車站於五工路之佈設方式，整體而言就用地取得、地區之景觀、噪音振動等為較適方案，新北市政府考量路線進入新北產業園區為行政院核定可行性研究路線，並可加速園區未來經貿發展，促進產業轉型，建議路線維持可行性研究成果進入新北產業園區方案，惟就出土段位置將於設計階段引入價值工程評估方法，持續檢討評估，並持續與地方民意進行溝通。以上路線方案經提報106年2月9日綜合規劃期末報告期末審查會討論達成共識，並再提報於106年7月6日兩市副市長主持會議中討論，同意依規劃報告成果提報中央審議。</li> <li>2. 環狀線全線橫跨臺北市與新北市之行政轄區，包括文山、新店、中和、板橋、新莊、五股、蘆洲、三重、士林及中山等10個行政區域，並可串連目前營運中之文湖線、松山新店線、中和新蘆線、板南線、淡水信義線、桃園機場線等6條捷運路線，及興建中之安坑線、萬大線等捷運路線，其服務之轉運旅次佔總服務旅次52%，服務10個行政區域間往來旅次佔48%，因此，環狀線為兼具服務環狀運輸走廊及轉運輻射捷運旅次之捷運路線，可提高捷運系統之可及性與機動性，故環狀線第二階段實有其興建之必要。</li> <li>3. 在環狀線第一階段路線已接近完工通車之情形下，實有必要接續北環段及南環段之建設計畫，以早日完成環形路線架構都會區完整捷運路網，充分發揮捷運路網之效益，並可帶動地方均衡發展。本路線若能獲得廠商、民眾和地主大力支持將是成功的關鍵，可促使建設計畫早日實現。</li> </ol>

發言人	發言意見	機關處理情形
曾教授平毅	很高興能蒐集大家意見，南北環經費用高，是臺北市、新北市合作爭取契機。雖方案各有優劣，但很希望各位鄉親同心促成這個建設，公聽會後就要進入細部規劃，仍會與各位鄉親持續溝通。	在環狀線第一階段路線已接近完工通車之情形下，實有必要接續北環段及南環段之建設計畫，以早日完成環形路線架構都會區完整捷運路網，充分發揮捷運路網之效益，並可帶動地方均衡發展。本路線若能獲得廠商、民眾和地主大力支持將是成功的關鍵，可促使建設計畫早日實現。
蔡○○君 梁○○君 (書面)	五工路是新北產業園區的門面與命脈，如出土段從高空以雲霄飛車式在有限的距離下直下地下道，又把原路與五權二路分為兩半，五權一路下數百公尺洪溝與一線單行道，就如下同一位原來漂亮可愛的姑娘，為了想變明星臉，跑去整形，後來變成一張破碎的臉、鼻樑斷裂、嘴巴歪斜，想一想/情何以堪。貴單位沒有評估，進入工業區與不進入之效益?我們認為如以整體效益來講，如進入可帶來後段五權路週邊加分50分，但卻造成前段五工路五權一、二、三路減分100分，並造成無法彌補之損失，請三思!貴單位有提出之替代方案，我們認為非常可行； 1. 如路線經四維路可帶動兩邊開發區之發展，效益加倍。 2. 出土段經替代路線影響最少。 3. 工業區以多部免費接駁車替代(每條路接駁)能服務更多上班族。 4. 如需要可規劃簡易的輕軌列車(專為產業園區量身設計之輕軌)此創舉將可帶來園區之更大經濟效益、並造成全國唯一之創舉。	本路線段位屬新北市轄區，有關北環段進入新北產業園區設置車站及出土段，園區廠商對於出土段阻隔交通及景觀衝擊等疑慮之相關訴求，經多次與新北市政府捷運局溝通協商，並將相關訴求與意見請委託研究廠商納入研析可行方案並將影響性降至最低，改善方案略述如下： 1. 捷運路線受限跨越台1線高架橋、機場捷運線高架橋，高程無法再下降，出土段坡度經檢討調整符合規範值之5.50%佈設並調整車站位置，以縮短道路影響長度，經調整後五權一路與五權三路均可貫通，僅五權二路受出土段阻隔，已初步研析交通動線調整措施，未來俟捷運完工後，車流行進之方式可再進一步檢視調整。 2. 五工路道路現況寬度30公尺寬，兩側人行道約2.5公尺，布設雙向2快車道(3.5米)及2混合車道(3.5米)，兩側劃設機車及汽車停車格位，兩側設有3米之退縮帶(公有土地)。捷運施工期間及完工之出土段道路規劃構想如下： (1)五工路施工期間需占用寬度約13.0公尺寬，取消路邊停車並削除人行道及退縮帶作為道路及步行空間，道路可維持雙向2快車道(3.5米)、2混合車道(3.5米)及人行道(1米)，使用道路部分已初步協調經濟部工業局，該局並無反對意見。 (2)完工後出土段寬為11公尺，道路可維持雙向2快車道(3.5米)、2混合車道(4.0米)及人行道(1.5米)。 3. 依據前述改善方案製作3D模擬動畫，以利後續與廠商溝通協調。 4. 另廠商亦向新北市捷運局表達對捷運噪音振動之疑慮，經研析結果
林○○君 (書面)	1. 五權一路五權二路廠戶眾多，貨運人員進出頻繁，相當仰賴暢通的五工路與五權一路二路。 2. 如果捷運出土段要封堵五權一路二路，會造成廠戶作業困難，甚至全園交通癱瘓，無法正常生產營運導致遷廠。 3. 建議從其他廣闊的工業區範圍來引導捷運路線，邏輯上沒有蓋一條交通建設去破壞既有最重要交通要道的選擇方式。 綜合以上，若規劃由五工路入土堵住五權一路二路交通，確實弊多於利，使既有廠戶陷入困境。	

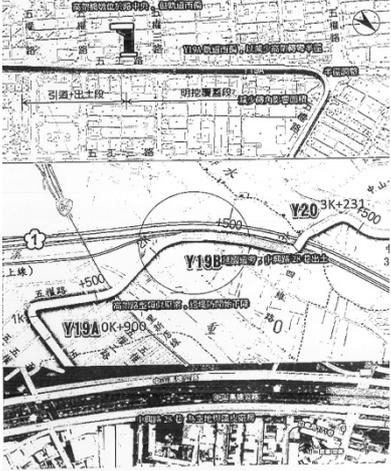
發言人	發言意見	機關處理情形
林技企業有限公司 仲鼎科技(股)公司 璉譽企業(股)公司(一廠) 璉譽企業(股)公司(二廠) 緯濬企業(股)公司(一廠) 緯濬企業(股)公司(二廠) 億驊企業(股)公司 奇彥企業有限公司 中楊精緻生活館有限公司 (書面)	反對Y19進五股工業區支持替選方案，接四維路。	概述如下： (1)環狀線結構係以高架結構興建，其由電聯車傳遞可能的振動影響，係經由上部結構、基礎、基樁而傳導到地下岩盤面或土質中的垂直傳導行為特性，故對側向結構影響輕微，再加上於軌道面可以經由各項評估而設置如浮動式道床及彈性基板等設備，因此已可有效抑制振動對鄰近建物的影響；以已營運通車之捷運文湖線為例，亦同為高架型式之中運量系統，其沿線在葫洲站附近的財金資訊股份有限公司及沿線居民亦從未反映振動問題的情況看來，高架結構應不會對該捷運線沿線的建物造成振動的影響。 (2)目前捷運之減振減噪措施已有相當之成效，以頂埔延伸段地下高運量系統而言，鴻海精密園區距頂埔站約40公尺，高運量列車空重約226噸(車輛最大軸重：約16.5噸)，依據現況實測資料顯示，均在業界通用振動標準VC-B之下，至於先鋒材料公司與環狀線高架中運量系統位於五工路距離約50公尺，中運量列車空重僅約120噸(車輛最大軸重：約10.5噸)，故初步研判，其噪音及振動應均可符合法規及通用標準，透過後續階段的相關管理手法，對於周邊的影響應在可控制的範圍。 (3)環狀線北環段規劃位於新北產業園區之出土段，未來於設計及施工階段將進行相關之噪音振動防治分析與必要之抑振減噪措施，以確保周邊鄰近廠家應有權益。 106年2月7日本局配合新北市捷運局出席新北市新莊區廠商協進會召開之協調會，就上述改善措施進行說明，與會廠商另提出訴求：1.40呎貨櫃車進出廠區問題。2.沿五工路一路採高架直走方案(不在五工路設出土段)。經研析結果概述如下： 1.40呎貨櫃車進出廠區問題，經採用大型半連結車WB15為檢核基準，以五權二路轉向為例，南側為雙向通行，因此單向僅1車道，路口轉彎處轉角半徑需放大為R=13至
江○○君 (書面)	反對Y19進五股工業區支持替選方案，接四維路。五權一、二路Y19進出貨不方便。	
高森實業有限公司 (書面)	公司貨櫃車進出頻繁一旦進入五工路必定影響園區交通。因此反對設立Y19A站，進入新北產業園區，並支持替代方案，接五股四維路。	
陳○○君 錦福公司 瑞豐公司 (書面)	1.現在104年9月才討論這個問題是否為時已晚，捷運高架柱都已經開挖成定局，真想不出有任何替代方案可以建議，是否有專家可提供給我們參考更好的方法。 2.五權一路3號前進入五工路的十字路口可以直接左轉嗎？或是被截斷只能右轉。	
江○○君 (書面)	1.反對臺北市環狀捷運線第二階段要在新北產業園區五工路的重要幹線道路中央設置長220M寬10M的出土段。 2.平時五工路段交通已很擁擠，對所有廠商出入貨不方便，會造成廠商出走、被迫停業是我們不要見到的，到時候政府是要負全責或賠償嗎？還是要我們來拉白布條抗議嗎？	

發言人	發言意見	機關處理情形
	3. 希望臺北市捷運局了解人民的聲音，請專家規劃採替代方案。我是新北產業園區的廠商。	14m(現況為R=10m);五權二路北側為單向通行，因此單向達2車道、轉向順暢，為維持路口人行道寬度，可考慮縮減轉角半徑(現況轉角R=5~10m)維持人行道空間。
林○○君 (書面)	1. 解決一個問題卻製造更多問題。 2. 這麼明顯的結果卻硬要幹，難道背後有私利、圖利、勾結之嫌疑。 3. 難道沒有兩全其美的辦法嗎?	2. 路線以高架方式續沿五工路至大窠溪、國道1號轉高速公路北側，因無既有路廊將面臨增加大幅用地拆遷、取得等困難；另五權路至五工一路之五工路道路狹窄寬度僅15.5公尺，且目前尚無高架路線佈設於18公尺以下道路之案例。
家稜實業(股) 公司 (書面)	1. 新北產業園區(原五股工業區)早年規劃時，政府未考慮往後之發展道路(五工路)寬約20M，平常上下班卻塞車，若在此道路上從思源路高架(30M高)直接進入地下形成急斜坡，且路基會佔去道路1/3寬(6M)，將使本園區變惡化。 2. 捷運能進入本園區本是件好事，但前段工廠影響很大，希望能採全部地下化，或轉成替代方案直接到五股更洲路如此的話才符合大眾民意，請慎重考慮。	綜上分析，出土段及車站於五工路之佈設方式，整體而言就地區之景觀噪音振動對園區廠商之影響較小，且廠商對於貨櫃車進出動線疑慮經評估仍具可行性，因此仍為較適方案，新北市政府考量路線進入新北產業區為行政院核定可行性研究路線，並可加速園區未來經貿發展，促進產業轉型，建議路線維持可行性研究成果進入新北產業園區方案，惟就出土段位置將於設計階段引入價值工程評估方法，持續檢討評估，並持續與地方民意進行溝通。以上路線方案經提報106年2月9日綜合規劃期末報告期末審查會討論達成共識，並再提報於106年7月6日兩市副市長主持會議中討論，同意依規劃報告成果提報中央審議。
紀○○君 (書面)	我們公司雖然沒去開公聽會，因要加班所以喬不出時間，也辛苦大家的籌備會議，本人非常反對Y19A站進入工業區。造成交通擁塞及破壞我們地理環境，每天五權一路、五權二路有非常多的貨櫃進出，我們賺的利潤非常微薄，在這樣子的環境與景氣惡劣之下，我們還能再生活下去嗎?請各位官員及工程人員手下留情。建議：替代方案，可駁車，又可開到他們公司前，下車不是更方便，多Y19A只有附近方便其他公司員工也還是要走很遠更不方便，請各位官員三思、感恩。	
廠商聖瑩公司 (書面)	反對Y19A進入工業區，我們辛苦這麼多年買廠，現在又在這開挖出土段，不合乎道理，五權一路是主要幹道，整個命脈破壞，交通更差，反對到底，生意已經夠差了，是叫我們搬遷啊!建議替代方案找出更好的工程。	

發言人	發言意見	機關處理情形
林○○君 (書面)	<p>1. 完善的都會捷運網路，是進步都市的指標。包括交通、環保、市容皆能提供良好的改善。臺北捷運系統，最欠缺的就是環狀線的完成，使得現在許多條路線無法整合，即不能形成路網，則功能發揮實已大打折扣。尤其機場捷運通車在即，五股、蘆洲、北三重、士林，甚至大直、內湖之廣大民眾若能搭乘北環線，則不必繞路進入市區再折回，否則非但增加捷運成本，亦對都會交通增加不必要之負擔。</p> <p>2. 以北環段新北產業園區通過疏洪道，如圖Y19B站Y20站路徑，提供最便捷又實際之途供政府參考。即沿中興路二段9巷接鴨母港排水溝以緩和之彎曲幅度穿越高速公路右轉至Y20站。其優點為行經路線皆為公有土地，沒有路權問題，又減少補償民房，爭議最少。且Y19B設站於更寮、興珍兩里之間，益於地方發展均衡，皆大歡喜。</p> <p>3. 若依原案，沿高速公路南側左轉四維路穿越高速公路時，角度過於勉強，即可能傷及基樁之安全，況且四維路交通流量過大，路面寬度不夠，地下管線又多實不可取。</p> <p>以上建議，是本地小市民世居於此，基於關懷地方所擬出之中肯建言，敬請參酌。</p>	<p>1. 環狀線全線橫跨臺北市與新北市之行政轄區，包括文山、新店、中和、板橋、新莊、五股、蘆洲、三重、士林及中山等10個行政區域，並可串連目前營運中之文湖線、松山新店線、中和新蘆線、板南線、淡水信義線、桃園機場線等6條捷運路線，及興建中之安坑線、萬大線等捷運路線，其服務之轉運旅次佔總服務旅次52%，服務10個行政區域間往來旅次佔48%，因此，環狀線為兼具服務環狀運輸走廊及轉運輻射捷運旅次之捷運路線，可提高捷運系統之可及性與機動性，達到便捷運輸之目地，並可帶動地方均衡發展，故環狀線第二階段實有其興建之必要。</p> <p>2. 建議路線沿中興路二段9巷接鴨母港排水溝以緩和之彎曲幅度穿越高速公路右轉至Y20站案，將形成三個急彎段，同時中興路二段9巷寬度僅約10公尺，有地下穿越民宅問題，且國道1號北側亦有穿越私有土地之問題，並非適宜方案，不建議採納。</p> <p>3. 規劃路線於Y19B車站至Y20車站間，由四維路下方穿越國道1號及兩側的汐五高架橋，根據已蒐集之汐五高架橋墩柱及基樁書面資料，汐五高架橋橋跨約37m，基樁樁徑1.5m、深度皆達60m以上，故本計畫路線以迴避方式閃避橋墩基樁，利用橋墩間空間地下穿越，經初步檢核規劃路線與各基樁之淨距約2.45至4m，需近接施工保護。未來於細設階段會再進一步研析。</p>

發言人	發言意見	機關處理情形
		
<p>蔡聰明 理事長 (書面)</p>	<p>主旨：反對台北市環狀線第二階段要在新北產業園區(原五股工業區)五工路，工業區最重要的幹線道路中央，設置長220m寬10M的出土段，將會造成工業區交通癱瘓。希望採替代方案。</p> <p>說明：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 五工路是新北產業園區之幹線道路(寬19.3M)交通最繁忙，企業重要依靠道路。</li> <li>2. 民國78年原規劃出土段設於思源路/中原路口寬敞的道路上，五股工業區就全面地下化因此當時才有企業要求進入工業區設Y19A站，並非有關單位所言是企業要求進入五股工業區，此話與事實不符。到了民國96年竟將出土段移到五股工業區五工路，Y19站也由地下車站改為高24M的高架車站再用4.82度的坡度潛入出土段進入Y19A地下車站，5度的坡度是極限(我們的感受是雲霄飛車)。</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 五工路道路現況寬度30公尺寬，兩側人行道2.5公尺，布設雙向2快車道(3.5米)及2混合車道(3.5米)，兩側劃設機車及汽車停車格位。現況上午尖峰交通量北向大型車27輛、小型車626輛、機車3,582輛，合計2,179PCU/小時，服務水準F級。南向大型車24輛、小型車347輛、機車817輛，合計717PCU/小時，服務水準A級。</li> <li>2. 91年10月28日(星期一)19時(五股工業區服務中心大禮堂)公聽會地方民意及經濟部工業局一致要求路線服務新北產業園區，經重新調整路線(進入新北產業園區)，配合服務範圍，遂設置Y19A與Y19B車站。後續管線調查，因Y19車站地下型式與中山路管線衝突。出土段設置於思源路，將影響上下大漢橋與台1線引道車流。考量捷運機場線已完成規劃設計，其於五工路思源路交叉口設置A3站(高架)，為與該站達成站內轉乘並考量行李拖掛功能，故將Y19車站調整為高架型式，並將出土段往後調整，改設於五工路。受限跨越台1線高架橋、機場捷運線高架橋，高程無法再下降，出土段坡度經檢討調整符合規範值之5.50%佈設並調整車站位置，以縮短道路影響長度，可使五權一</li> </ol>

發言人	發言意見	機關處理情形
	<p>3. 現在正在施工的Y19車站的基礎就弄成一條爛路讓廠商憂心忡忡，兩側的建設都是徵收或區段徵收為何Y19車站弄在路中央。</p> <p>4. 未來(雲霄飛車)基柱的施工如何施工?出土段，長220M×寬10M的大溝，阻斷五權一路～五工六路及五權二路東西向的貫通。五權一路加五權二路是標準廠房620家工廠駐在地，如果未來施工是封閉車輛改道，到時大貨車、貨櫃車、連結車、板車可以通行嗎?因此週邊工廠可能被迫停業員工被資遣、失業!</p> <p>5. 五工路如果變成一條半死路工業區將向下沉淪，為何要如此踐踏工業區，我們是得罪了誰，要受此懲罰!</p> <p>新北產業園區是一個非常有願景的工業區，希望專家們，新北市政府，經濟部工業局、臺北市捷運局多關心新北產業園區的出土段，我們不該是被犧牲的一群，而別人也不該是必須獲利的一群，難道沒有新的方案嗎?要逼我們到時候用抗議夾報來抗議嗎?</p>	<p>路東西兩側道路貫通。93年行政院核環狀線第一階段路線時Y19車站即已調整為高架型式。</p> <p>3. 施工階段造成之不便，尚請諒解。Y19車站為高架車站，考量與道路兩側之淨距需6米，故車站設於道路中央可盡量避免使用私有土地。</p> <p>4. 高架基礎施工需占用寬度約11公尺寬，取消路邊停車並削除人行道及退縮帶作為道路及步行空間，道路可維持雙向2快車道(3.5米)、2混合車道(4.0米)及人行道(1.5米)。出土段施工需用人行寬度約13.0公尺寬，取消路邊停車並削除人行道及退縮帶作為道路及步行空間，道路可維持雙向2快車道(3.5米)、2混合車道(3.5米)及人行道(1米)。本路線方案經調整後僅五權二路受出土段阻隔，已初步研析交通動線調整措施，未來俟捷運完工後，車流行進之方式可再進一步檢視調整。另橫交道路轉角為90度，五工路與五權二路路口轉彎處轉角半徑需放大，以利大型車輛轉向運作。</p> <p>5. 經綜上分析，出土段及車站於五工路之佈設方式，整體而言就地區之景觀噪音振動對園區廠商之影響較小，且廠商對於貨櫃車進出動線疑慮經評估仍具可行性，因此仍為較適方案，新北市政府考量路線進入新北產業園區為行政院核定可行性研究路線，並可加速園區未來經貿發展，促進產業轉型，建議路線維持可行性研究成果進入新北產業園區方案，惟就出土段位置將於設計階段引入價值工程評估方法，持續檢討評估，並持續與地方民意進行溝通。以上路線方案經提報106年2月9日綜合規劃期末報告期末審查會討論達成共識，並再提報於106年7月6日兩市副市長主持會議中討論，同意依規劃報告成果提報中央審議。</p>
游○○君 (書面)	新北產業園區的北環線Y19-Y20路段，設置Y19A有利於地方發展，使副都心-知產園區-新北園區，得以串聯為行銷-研發-生產物流，為地方樂見，但11米寬之出土段對交通影響大，建議再行評估高架版替代方案，高架可以節省成本，且車站可設於五工路中央，只需天橋與兩側落地佔地較小。五工五權路口的	1. Y19A與Y19B改為高架站，出土段改到Y19B之後中山高南側，五工路與五權路路口轉彎處以R=50公尺佈設高架橋，其投影面將入侵建物約8.3公尺(不含路權)，此需徵收五工路與五權路路口轉彎處之私地及拆遷現有建物；同時Y19B-Y20段因設置出土段須徵收大面積私有地，用地取得更為困

發言人	發言意見	機關處理情形
	<p>彎曲過大需拆屋，建議讓軌道西偏，以減少曲率以降低影響性，高架經疏洪道，翻越堤防後於Y19B-Y20中間的國道南側入土，無論Y19A高架或地下，對於市府打造溪北副都心影響重大，必須設站，勿輕易妥協。</p> 	<p>難，並不可行。</p> <p>2. 經綜上分析，出土段及車站於五工路之佈設方式，整體而言就地區之景觀噪音振動對園區廠商之影響較小，且廠商對於貨櫃車進出動線疑慮經評估仍具可行性，因此仍為較適方案，新北市政府考量路線進入新北產業園區為行政院核定可行性研究路線，並可加速園區未來經貿發展，促進產業轉型，建議路線維持可行性研究成果進入新北產業園區方案，惟就出土段位置將於設計階段引入價值工程評估方法，持續檢討評估，並持續與地方民意進行溝通。以上路線方案經提報106年2月9日綜合規劃期末報告期末審查會討論達成共識，並再提報於106年7月6日兩市副市長主持會議中討論，同意依規劃報告成果提報中央審議。</p>
<p>楊○○君 精銳電機股份有限公司 (書面)</p>	<p>贊成捷運環狀線Y19A車站進入五股工業區(新北產業園區)。</p> <p>1. 參與公聽會，聽到的意見都是一面倒的批評和質疑→當初原規劃路線(78年)為何變更？擔憂施工期間影響廠商和員工生計。</p> <p>2. 如果依照公聽會上的說明，“路線更改”為既定事實，則礙於此形式處境，目前也只得被迫接受，只希望貴局在施工前，做好交通動線規劃，儘可能減少交通黑暗期的不便。</p>	<p>1. 91年10月28日(星期一)19時(五股工業區服務中心大禮堂)公聽會地方民意及經濟部工業局一致要求路線服務新北產業園區，經重新調整路線(進入新北產業園區)，配合服務範圍，遂設置Y19A與Y19B車站。後續管線調查，因Y19車站地下型式與中山路管線衝突。出土段設置於思源路，將影響上下大漢橋與台1線引道車流。考量捷運機場線已完成規劃設計，其於五工路思源路交叉口設置A3站(高架)，為與該站達成站內轉乘並考量行李拖掛功能，故將Y19車站調整為高架型式，並將出土段往後調整，改設於五工路。受限跨越台1線高架橋、機場捷運線高架橋，高程無法再下降，出土段坡度經檢討調整符合規範值之5.50%佈設並調整車站位置，以縮短道路影響長度，可使五權一路東西兩側道路貫通。93年行政院核環狀線第一階段路線時Y19車站即已調整為高架型式。</p> <p>2. 五工路道路現況寬度30公尺寬，兩側人行道約2.5公尺，布設雙向2快車道(3.5米)及2混合車道(3.5米)，兩側劃設機車及汽車停車格位，兩側設有3米之退縮帶(公有土地)。捷運施工期間及完工之出土段道路規劃構想如下：</p>

發言人	發言意見	機關處理情形
	<p>3. 到時，隨著Y19A車站的通車，土地價值會暴增，園區廠房的承租也會相當搶手，而且交通便利後，優秀人才的流入，也是未來可預期的。</p>	<p>(1)五工路施工期間需占用寬度約13.0公尺寬，取消路邊停車並剷除人行道及退縮帶作為道路及步行空間，道路可維持雙向2快車道(3.5米)、2混合車道(3.5米)及人行道(1米)，使用道路部分已初步協調經濟部工業局，該局並無反對意見。</p> <p>(2)完工後出土段寬為11公尺，道路可維持雙向2快車道(3.5米)、2混合車道(4.0米)及人行道(1.5米)。</p> <p>(3)本路線方案經調整後僅五權二路受出土段阻隔，已初步研析交通動線調整措施，未來俟捷運完工後，車流行進之方式可再進一步檢視調整。另橫交道路路轉角為90度，五工路與五權二路路口轉彎處轉角半徑需放大，以利大型車輛轉向運作。</p> <p>3. 環狀線全線橫跨臺北市與新北市之行政轄區，包括文山、新店、中和、板橋、新莊、五股、蘆洲、三重、士林及中山等10個行政區域，並可串連目前營運中之文湖線、松山新店線、中和新蘆線、板南線、淡水信義線、桃園機場線等6條捷運路線，及興建中之安坑線、萬大線等捷運路線，其服務之轉運旅次佔總服務旅次52%，服務10個行政區域間往來旅次佔48%，因此，環狀線為兼具服務環狀運輸走廊及轉運輻射捷運旅次之捷運路線，可提高捷運系統之可及性與機動性，達到便捷運輸之目地，並可帶動地方均衡發展，故環狀線第二階段實有其興建之必要。</p>