

第十章 相關單位意見彙整及協調

10.1 相關機關之溝通與協調

本規劃研究案為使規劃成果能符合地區實際需求，在規劃過程中極為重視相關單位所提供之意見，為能順利推動本案，相關單位的支持與協調甚為重要。規劃作業除專業評估分析外，協調溝通過程亦為不可缺少之環節，於規劃協調階段中聽取學者專家及相關機關的意見，可使規劃考量更具完整且充分，使規劃成果更臻於完善。萬大 - 中和 - 樹林線研究規劃範圍包括臺北市及臺北縣，其中相關機關有交通部公路總局、經濟部水利署第十河川局、臺北縣政府、萬華區公所、永和市公所、中和市公所、土城市公所、板橋市公所、樹林市公所及新莊市公所等，於規劃過程中相關單位與民眾之意見，即透過民意代表、協調會與公聽會等溝通管道反映，亦不斷與相關單位密切聯繫，以適時將意見整合納入於規劃作業中。

中華民國 94 年 8 月 25 日由台北市政府捷運局 朱副局長旭主持之「各地區民眾所關切之事項簡報」暨初步評估成果研商會議，特邀請交通部公路總局、台北縣政府交通局、台北縣捷運工程隊、台北縣政府住宅及城鄉發展局與本案台北縣延線之中和、土城、板橋、樹林、新莊市公所，一同參予研商本案台北縣端之路線方案，經各與會相關工程專業人員詳細討論，原路線方案因高架經過土城市裕民路當地居民激烈抗爭執行不易，故研擬替代路線方案一即原路線全線地下化，惟因經費過高，考量政府財政可行性不高，而替代路線方案二及方案三地方公所各有支持，故會議決議請縣府單位向縣府內高層簽報定奪，於 9 月 9 日前彙整臺北縣內各公所意見，並達成共識，提出較為明確之路線方案，以利後續評估作業之進行。

中華民國 94 年 10 月 21 日由台北縣政府召開「萬大 - 中和 - 樹林地區捷運系統規劃案」樹林地區路線方案研商會議，特邀請台北市捷運局、台北縣政府住宅及城鄉發展局與本案台北縣延線之板橋、樹林、土城市公所，一同參予研商本案台北縣端之路線方案，經各與會人員詳細討論，替代路線方案二及方案三地方公所各有堅持，故會議決議簽報縣府高層定奪。

中華民國 95 年 1 月 2 日由台北市捷運局府召開「萬大 - 中和 - 樹林地區捷運系統走廊研究規劃」案期末報告審查會議，會中台北縣政府代表台北縣捷運工程隊金隊長肇安表示「本走廊研究規劃案路線於本府轄內板橋和樹林地區，經整合地方民意並研析所提出之兩個可行替代方案二與方案三，就本府之立場尊重專業技術評估之結果，於板橋和樹林地區路線採用方案二(金城路+

城林橋+中華路+八德街+大安路+中正路)並以接駁公車之方式服務板橋溪崑地區」。

10.2 相關機關之意見整合

依據前述與會民意代表及地方民眾對本計畫內容提出之相關寶貴意見，綜合處理研析摘要如下，詳細之說明請參見附錄十一及附錄十二。

1. 永平國小設站事宜，於站體開挖施工時，是否會影響學童上下學安全，建議可使用保生路與保順路間之公有地設站，離學校較遠，學童上下學較安全等。

研析說明如下：

捷運車站站位之考量，應以縮短旅客步行距離和時間，提高其使用之意願為主，若於保生路與保順路間之公有地設站，對於永和市中山路附近之居民使用較不便利，且位置已偏向新店溪堤防邊，較不適當，故本站仍建議維持原案，並於車站適當地點預留可敲除牆版，以保持未來與附近商業大樓地下連通之可行性，使旅客有機會可以由捷運車站穿堂層直接進出SOGO百貨，並可連接仁愛路及中山路地下道。至於施工期間學童安全，於細設階段將詳細研擬施工計畫，以確保學童安全。

2. 署立雙和醫院規劃為一級的醫學中心，約有 1350 個床位，是雙和地區最重要的建設之一，該醫院將於 97 年 7 月營運，建議乙 7 站位置儘量靠近署立雙和醫院。

研析說明如下：

經研析建議乙 7 站位置可移至連城路與錦和路交口附近，儘量靠近署立雙和醫院，並規劃接駁公車提供轉乘服務。

3. 乙 6 站與環狀線銜接轉乘考量。

研析說明如下：

經與臺北縣政府協調之後，考量環狀線興建時程急迫性及轉乘用地取得困難，以及施工風險問題，不採用替代方案，因此建議仍維持原萬大線與環狀線之車站位置，並以地下人行電動步道方式提供銜接轉乘之服務。

4. 機廠原方案使用土城公路總局駕訓班用地和農業區用地約 10 公頃，另有替代方案一、方案二及方案三，評估何案為機廠最適方案。

研析說明如下：

經與交通部公路總局、土城市公所、樹林市公所及臺北縣捷運工程隊協調溝通之後，有關捷運機廠用地部份，原則採用替代方案二，即金城路北側農業區並設一支線車站臨莒光路，運輸效益大，聯合開發潛力高，財務效益佳，可提高土地效益。

5. 由於土城市民及各級民意代表反對萬大線高架通過土城市裕民路，另建議路線替代方案一(地下)、方案二(高架經城林橋及大安路)及方案三(高架經城林橋及篤行路)，評估何案為路線最適方案。

研析說明如下：

經各方案綜合評估評點結果方案二為路線最適方案，本案與捷運土城線重疊長達 1.2 公里，萬大線車站跨越土城線隧道段上方時，須加大基礎尺寸及基樁橫向間距，當萬大線高架橋行經土城線車站站體時，基礎須採門架方式施工困難複雜；經樹林市八德路平交道立體化工程，約 300 公尺須採門架橋墩配置，落墩須佔用一平面車道。

6. 萬大線萬華區公所建議路線乙案由南海路接和平西路沿莒光路再轉萬大路，於莒光路及萬大路口前設一車站，並利用莒光路及萬大路交叉口西北角用地設置出入口，另為方便旅客轉乘，建議規劃一條地下人行電動步道或高架人行陸橋銜接萬華火車站及板南線龍山寺站。研析說明如下：
 - (1) 經評估運輸效益及工程可行性分析，原規劃路線乙案為較佳之方案。
 - (2) 由於萬華火車站地下化時並未考量其結構頂版預留空間供興建地下人行電動步道，因此施作必須穿越已完工之地下停車場、台鐵月台及高鐵隧道，對工程而言不可行。
 - (3) 由於高架人行陸橋須於道路中央設立墩柱，且萬大路此路段寬僅 15 公尺，將會影響道路交通，對民宅私密性及環境安寧亦會影響。另外跨越艋舺大道時，須採長跨徑 65 公尺之橋樑型式，不僅增加雙子星聯開大樓之結構載重，將會影響其原設計之樓層高度，而且因橋樑型式量體過大對周遭環境及都市景觀產生衝擊，故不宜施作高架人行陸橋。
 - (4) 為方便旅客銜接轉乘，建議規劃板南線龍山寺站、萬大線乙 3 站及萬華火車站以接駁公車加以連接，後續設計應納入並詳加考量其接駁路線與範圍。