

臺北都會區捷運環狀線東環段綜合規劃案

公聽會(第二場次)

- 一、 時間：109年8月27日（星期四）下午7時
- 二、 地點：內湖區行善區民活動中心（臺北市內湖區行善路25巷13號2樓）
- 三、 主持人：陳副局長耀維
- 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
邱○○君	<p>1. 捷運東環段請排除萬難、爭取預算，加速興建。並優先打通松山內湖段，立即通車，不需等到10年後。其中瑞光路段工期應5年內完工，越短越好，以減少交通黑暗期。</p> <p>2. 希望捷運東環段捷運與民生汐止線一起通車，不能再拖，並避免捷運民生汐止線成為盲腸線。</p>	<p>1. 東環段有其興建的必要性與急迫性，民意代表、居民和地主的支持是成功的關鍵，將透過完整的規劃、設計及程序整合，儘量縮短時程，已積極進行綜合規劃，並同步辦理基本設計，本計畫預計110年初提送中央審議，屆時再協調中央儘速審議，加速計畫之推動，以期全線最短時間內通車，發揮整體路網運輸效益。</p> <p>目前本局辦理東環段綜合規劃對於減少交通衝擊的規劃構想，已將瑞光路交通維持議題納入初步研析，規劃路線段於瑞光路段採地下潛盾隧道施工；依需求設置2座車站，分別位於洲子二號公園及大港墘公園前道路下方，車站範圍採明挖方式，對於道路交通維持計畫，規劃於瑞光路下方明開挖施作車站時，將儘可能利用公園用地做為改道動線，採分階段、分區域施工，將施工路段及可能受影響地區周邊道路的影響儘可能降低衝擊，並研擬大區域改道動線，疏導通過施工區的车流改道行駛，以期降低交通衝擊。未來細部設計階段確認施工方法，並擬定詳細執行步驟、分區階段施工及交通減輕措施等完整計畫，提送本市道安會報審議後，於施工階段執行。</p> <p>2. 民生汐止線綜合規劃報告書經交通部於105年6月13日函復審查意見，請本府應確實依「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，完成臺北市內民生西、東路段及東湖支線環境影響說明或評估審議核定，及辦理都市計畫變更審議程序，納入規劃報告書後，適時提報審議。環境影響說明書</p>

發言人	發言意見	機關處理情形
		<p>已於107年12月27日提報交通部核轉行政院環保署審議，經環保署109年7月31日環境影響評估審查委員會審查通過。目前基隆輕軌於新北市汐止段，因規劃路線二者有1.1公里共用路廊競合問題，必須研析解決。而就北北基宜整體軌道運輸整合，包括基隆輕軌、民生汐止線、高鐵延伸宜蘭及板南線延伸等各相關計畫，本府認為每個計畫若都興建，會有彼此競合問題，故希望交通部出面整合，避免重複投資造成浪費。交通部已於109年10月13日成立溝通平台與各地方政府進行協商，提出基隆捷運與民汐線(東湖-汐止區公所)整合建議，大稻埕至東湖段由本府本於權責推動，後續將依據基隆捷運及汐東捷運具體規劃內容，再檢討民生汐止線(大稻埕-東湖)的規劃。東環段於Y35站兩路線交會處已規劃交會轉乘方式，並預留轉乘銜接空間。</p>
楊○○君	<p>文湖線行李架的貼紙設置請標示清楚是否能坐下。若有廣告宣傳螢幕，請多宣導如何安全搭乘。</p>	<p>相關意見適時轉知捷運公司考量。</p>
週美里 丘里長麗玲	<p>1.建議捷運東環段自後山埤-板南線(原規劃為永春站)連結松山站，再連結至新湖一路站，不但能增加內湖區商業效能，亦能疏解成美橋、堤頂大道、新明路及舊宗路的交通量。</p> <p>2.Y35站出入口期望比照忠孝敦化站設置12個出入口透過地下道連通，規劃出入口位置如下：</p> <p>(1)潭美國小：舊宗路與行善路交叉口，潭美國小旁公有地。</p> <p>(2)五期社區：行善路231巷對面公有地。</p> <p>(3)美善社區：南京東路六段、行善路111巷交叉口公有綠地。</p> <p>(4)潭美公園：新明路</p>	<p>1.經本局評析，若由後山埤站往北走中坡北路下方為本市重要防洪排水箱涵，已無法開挖設站，有工程困難，且與松山站銜接轉乘距離過遠。另後山埤站往南亦無適當連貫的道路可佈設捷運路線，以接續與南環段Y01站銜接形成首都環狀線，發揮整體路網綜效。且東環段可行性研究已於109年2月14日奉行政院核定，路線改變幅度過大將影響整體計畫興建及推動時程。</p> <p>2.經本局評析，上述各地點皆位於Y35站500公尺服務範圍內，距離約300公尺。若增設捷運出入口，該地下通道為一狹長且單調之長距離封閉空間（且須考量逃生及通風需求增設逃生通道及通風需求設施），對步行其間之民眾將造成不安全感及壓迫感，易造成夜間管理維護及防災安全監控之困難，且需額外增加工程經費，並無實質效益。本局現於潭美國小已規劃設置出入口，另舊宗路西側本局已規劃在適當地點保留增設出入口之彈性，以增加搭乘之便利性，惟舊宗路西側出入口位於私有土地上，須透過都市計畫變更用地取得成功後方能設置。</p>

發言人	發言意見	機關處理情形
	<p>298巷雙號側、南京東路六段242號對面公有綠地。</p> <p>(5)週美綠地(成美橋以西)：新明路298巷單號側、新明路298巷23號對面公有綠地。</p> <p>(6)潭美公園：南京東路六段330巷對面公有綠地。</p> <p>(7)成美橋以西：新明路426巷、行善路59巷口。</p> <p>3.設置出入口之優點：</p> <p>(1)可銜接新明路及附近科技公司、大潤發、特力屋、家樂福及社會住宅，帶動地區經濟發展。</p> <p>(2)提供潭美國小學子直接走地下人行道上下學，保護學童安全。</p> <p>(3)成美橋以東、以西未來都更後將吸引大量人口，出入口之設置實屬必要。</p> <p>(4)設置之出入口皆為公有地，無需徵收。</p> <p>(5)舊宗路環東大道為交通局亟待改善之瓶頸，透過地下道連通，改善舊宗路壅塞之交通問題。</p>	<p>3.未來有賴各種運具之間的輔助搭配，如公車系統。或配合便捷的YouBike及完善的人行系統，藉由短距離的步行接駁，可達到及門服務之功能，目前可提出的建議方案如下。</p> <p>(1)Y35車站已檢討於道路兩側規劃設置出入口，其中西側出入口若能透過都市計畫變更，完成私地取得，將可提高服務舊宗路西側民眾的可及性。</p> <p>(2)適時檢討舊宗路往返南京東路六段路口之安全，並會同市府相關單位檢討於適當位置設置人行穿越設施及調整號誌時相之可行性，以滿足新明國小預定地周邊居民搭乘捷運之需求。</p> <p>(3)配合捷運通車時程納入本府TOD整體規劃考量，檢討相關配套措施如增設周邊之YouBike，並配合市府相關計畫檢討周邊人行道、自行車道、及公車接駁系統，方便當地聚落民眾搭乘捷運。</p>
梁○○君	<p>1.根據規劃路線從劍南路站至週美里都是通過上下班地點，晚上可能沒有太多乘客，真正居民較多的地方是成美橋兩側，但這個地區卻沒有設站，Y34站運動公園旁晚上人應該更少，因此建議Y35與Y36站間，成美橋頭原國小預定地增設捷運站，真正解決當地人民交通問題。</p>	<p>1.有關建議於新明國小預定地設站，評估結果不具推動可行性，說明如下：</p> <p>(1)Y35站與新明國小站間距僅約430m過近，服務範圍重疊、交通運輸服務效益不高。</p> <p>(2)增設新明國小站受限基隆河底高程，開挖較深，致整體經費增加約36.17億元(用地費6.99億元+工程費29.18億元)，使整體計畫財務指標效益下降，且此經費超出原可行性核定總額，依中央核定可行性研究函示，須由本府</p>

發言人	發言意見	機關處理情形
	<p>2.若無法增站，則建議Y35站應與潭美國小連結，希望可以以有連通道通往成美橋頭、麥帥國宅，解決學生上下課、家長接送問題。</p> <p>3.Y34~35站週邊已有大賣場，建議設置地下街，可提供購物旅客便捷的進站方式。</p>	<p>全額負擔。</p> <p>(3)Y35車站已檢討於道路兩側規劃配置出入口，提高可及性與機動性，惟西側出入口屬私地，須辦理都市計畫變更取得用地。</p> <p>2.本局於潭美國小已規劃設置Y35站出入口，另舊宗路西側亦規劃設置出入口之彈性，以增加搭乘之便利性。原Y35站服務範圍已涵蓋新明國小預定地周邊，未來有賴各種運具之間的輔助搭配，如公車系統，或配合便捷的YouBike及完善的人行系統，藉由短距離的步行接駁，可達到及門服務之功能，目前可提出的建議方案如下。</p> <p>(1)Y35車站已檢討於道路兩側規劃配置出入口，提高可及性與機動性，惟西側出入口屬私地，須辦理都市計畫變更，完成私地取得，將可提高服務舊宗路西側民眾的可及性。</p> <p>(2)適時檢討舊宗路往返南京東路六段路口之安全，並會同市府相關單位檢討於適當位置設置人行穿越設施及調整號誌時相之可行性，以滿足新明國小預定地周邊居民搭乘捷運之需求。</p> <p>(3)配合捷運通車時程納入本府TOD整體規劃考量，檢討相關配套措施如增設周邊之YouBike，並配合市府相關計畫檢討周邊人行道、自行車道、及公車接駁系統，方便當地聚落民眾搭乘捷運。</p> <p>3.Y34~35站距離約905公尺，以潛盾方式施作，若改為地下街將須以明挖覆蓋方式施作，經費將增加約17億元，此費用屬市政建設，無法納入捷運建設經費內收納，在此處設置是否有必要須審慎檢討，且地下街須考量逃生及通風需求，相關設施佈設位置，亦涉及用地取得事宜，不利計畫時程掌握，增加計畫推動之不確定性。</p>
黃○○君	內科壅塞問題以捷運來解決是最好的方式，但Y34站設於汙水處理廠，未來可能沒有太多乘客，因此建議於週美里舊國小預定地設置車站，因未來將有台塑及許多大樓興建，居民多集中於行善里、週美里及石潭里，若	<p>(1)有關建議於週美里舊國小預定地(新明國小)設置車站預定地設站，評估結果不具推動可行性，說明如下：</p> <p>A.Y35站與新明國小站間距僅約430m過近，服務範圍重疊、交通運輸服務效益不高。</p> <p>B.增設新明國小站受限基隆河底高程，開挖較深，致整體經費增加約36.17億</p>

發言人	發言意見	機關處理情形
	車站蓋太遠不會有太多人搭乘，使用率較低。	元（用地費6.99億元+工程費29.18億元），使整體計畫財務指標效益下降，且此經費超出原可行性核定總額，依中央核定可行性研究函示，須由本府全額負擔。
石潭里 廖里長煒國	石潭里因為未來將有許多大型企業進駐，約會有15,000人，因此希望將石潭里設站一事納入考量。	C.Y35車站已檢討於道路兩側規劃配置出入口，提高可及性與機動性，惟西側出入口屬私地，須辦理都市計畫變更取得用地。
梁○○君	Y35站設站建議移至近潭美里、週美里處，並在新明路設置出入口，避免原站位搭乘人數不多、使用率不佳之情況。	<p>(2)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，擬定路線及車站位置。東環段係沿舊宗路布設，若東環段捷運路線進入石潭里設站，並無南北向道路可供布設，將造成大面積拆遷與地下穿越，且東環段可行性研究已於109年2月14日奉行政院核定，路線改變幅度過大將影響整體計畫興建及推動時程。</p> <p>(3)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。用地取得尤為關鍵，有關建議增加出入口週邊如無適宜之公有土地可供布設，鑒於私人土地取得困難，不利計畫時程掌握，增加計畫推動之不確定性。</p> <p>(4)本局於潭美國小已規劃設置Y35站出入口，另舊宗路西側亦規劃設置出入口之彈性，以增加搭乘之便利性。新明路交通旅次使用Y35站有賴各種運具之間的輔助搭配，如公車系統。或配合便捷的YouBike及完善的人行系統，藉由短距離的步行接駁，可達到及門服務之功能，目前可提出的建議方案如下。</p> <p>A.Y35車站已檢討於道路兩側規劃配置出入口，提高可及性與機動性，惟西側出入口屬私地，須辦理都市計畫變更，完成私地取得，將可提高服務舊宗路西側民眾的可及性。</p> <p>B.適時檢討舊宗路往返南京東路六段路口之安全，並會同市府相關單位檢討於適當位置設置人行穿越設施及調整號誌時相之可行性，以滿足新明國小預定地周邊居民搭乘捷運之需求。</p>

發言人	發言意見	機關處理情形
		<p>C. 配合捷運通車時程納入本府TOD整體規劃考量，檢討相關配套措施如增設周邊之YouBike，並配合市府相關計畫檢討周邊人行道、自行車道、及公車接駁系統，方便當地聚落民眾搭乘捷運。</p>
<p>林○○君</p>	<p>1. Y36站往北後右轉南港聽路三段，根據先公聽會改建計畫，成美橋捷運是成美橋西側通車後，河高委到2016年5月臉書提出拓寬成美橋疏導措施，若無改建計畫，捷運東環段從成美橋西側通過，面約有3~4棟建築物，為何不同時規劃改建？另外迴轉半徑最小200公尺，將經過抽水站蓄水池，請問是否有評估過汛期期間針對蓄水池漏水有無應變措施？</p> <p>2. 成美橋下橋東側推動輕工業區的都市計畫變更，未來此處人口將越來越多，Y34站設站地點服務人口比重有車站本身的開發量？</p>	<p>1. 成美橋目前並無改建計畫。</p> <p>(1) 東環段路線從成美橋西側通過，穿越部分建築物，不影響其建築使用，另穿越私有土地部分，依法「大眾捷運系統工程使用土地地下處理審核辦法」辦理地上、下穿越段空間範圍公告及補償事宜。</p> <p>(2) 東環段係採中運量系統，其最小轉彎半徑為50公尺，本路段採轉彎半徑70公尺，經過玉成抽水站，穿越玉成抽水站東側建物及前池下方，影響排管道部分樁，並與主管單位水利處完成抽水站蓄水池並無影響。</p> <p>2. Y34車站全日進出量分別為7,600人次及7,070人次，有設站之必要性。Y35站500公尺服務範圍已涵蓋新明國小預定地周邊，未來有賴各種運具之間的輔助搭配，如公車系統。或配合便捷的YouBike及完善的人行系統，藉由短距離的步行接駁，可達到及門服務之功能。未來在完工通車前將配合市府相關計畫檢討周邊公車接駁系統，方便當地聚落民眾搭乘捷運。</p>
<p>方○○君</p>	<p>行善路、行善里人口最多，我還贊成Y35站設置，不要為了設置位置爭執，上次開會又延宕了1年半，太費時間了。</p>	<p>東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。環狀線東環段可行性研究已於109年2月14日奉行政院核定，本局積極進行綜合規劃，預計110年初提送中央審議。</p>
<p>行善里 沈里長茂松</p>	<p>1. 捷運民生汐止線已來本處開過公聽會，週邊里都希望本次東環段Y35站設站在自家附近，建請在各里都出入口。</p>	<p>1. 經本局評析，建議設置出入口地點皆位於Y35站500公尺服務範圍內，距離約300公尺。若增設捷運出入口，該地下通道為一狹長且單調之長距離封閉空間（且須考量逃生及通風需求增設逃生通道及通風需求設施），對步行其間之民眾將造成不安全感及壓迫感，易造成夜間管理維</p>

發言人	發意見	機關處理情形
	<p>2.尚需9年半時間太久，希望能儘快通車。</p>	<p>護及防災安全監控之困難，且需額外增加工程經費，並無實質效益。本局於潭美國小已規劃設置Y35站出入口，另舊宗路西側亦規劃設置出入口之彈性，以增加搭乘之便利性。惟部份建議出入口位置則因距離車站太遠不適合增設。</p> <p>2.環狀線東環段可行性研究已於109年2月14日奉行政院核定，本局積極進行綜合規劃。</p> <p>(1)預計110年初提送中央審議，屆時再協調中央儘速審議。</p> <p>(2)環狀線東環段以政府投資興設計畫時程估算，在一切順利的情形下，於計畫核定後，因全線採地下方式興建，需辦理都市計畫、土地取得、土木建築設計、工程招標，土建施工、系統細部設計及製造、軌道與機電系統安裝與測試等約需9年6個月，履勘作業約需3個月，故中央核定計畫後需9~10年之時間才能完工。</p>
<p>鄭○○君</p>	<p>以北投、新北投為例，為何從南京三民站經基隆河拉至內湖地區?為何這一帶都沒有捷運?</p>	<p>由於松山線係採地下型式興建，於南京三民站並未預留支線之布設空間與結構設施，因此無適當之空間可供布設支線，必須開挖敲除既有捷運隧道重新施工，將嚴重影響南京三民站之現有營運，工程實務不可行。</p>
<p>張○○君</p>	<p>以前成功路、潭美國小及新民路口很少人過馬路，近來因中信集團進駐，公車候車亭有非常多人等在等車，未來台塑進駐後，交通將更壅塞，因此強力建議Y35站設置於原國小預定地，可解決上下班過馬路問題。若無法設站，建議做地下連通道通至新民路及麥帥公路，減少行人過馬路時間及車輛停等時間。</p>	<p>1.有關建議於新明國小預定地設站，無法採納之原因說明如下：</p> <p>(1)Y35站與新明國小站間距僅約430m過近，服務範圍重疊、交通運輸服務效益不高。</p> <p>(2)增設新明國小站受限基隆河底高程，開挖較深，致整體經費增加約36.17億元（用地費6.99億元+工程費29.18億元），使整體計畫財務指標效益下降，且此經費超出原可行性核定總額，依中央核定可行性研究函示，須由本府全額負擔。</p> <p>(3)Y35車站已檢討於道路兩側規劃配置出入口，提高可及性與機動性，惟西側出入口屬私地，須辦理都市計畫變更取得用地。</p> <p>2.原Y35站500公尺服務範圍已涵蓋新明國小預定地周邊，未來有賴各種運具之間的輔助搭配，如公車系統。或配合便捷的YouBike及完善的人行系統，藉由短距離</p>

發言人	發言意見	機關處理情形
		<p>的步行接駁，可達到及門服務之功能，目前可提出的建議方案如下。</p> <p>(1)Y35車站已檢討於道路兩側規劃配置出入口，提高可及性與機動性，惟西側出入口屬私地，須辦理都市計畫變更，完成私地取得，將可提高服務舊宗路西側民眾的可及性。</p> <p>(2)適時檢討舊宗路往返南京東路六段路口之安全，並會同市府相關單位檢討於適當位置設置人行穿越設施之可行性，以滿足新明國小預定地周邊居民搭乘捷運之需求。</p> <p>(3)配合捷運通車時程納入本府TOD整體規劃考量，檢討相關配套措施如增設周邊之YouBike，並配合市府相關計畫檢討周邊人行道、自行車道、及公車接駁系統，方便當地聚落民眾搭乘捷運。</p>
<p>湖元里 林里長明源</p>	<p>1.瑞光公園設站後，應考量剩下多少公園面積。</p> <p>2.瑞光公園應結合公宅設站。</p> <p>3.Y34站後經過各大賣場，很有發展潛力。</p>	<p>1.瑞光公園設站採最小面積佈設出入口，站體開挖興建完成後，公園將進行復舊改善工程，恢復原公園功能。</p> <p>2.Y34車站位於瑞光公園上，西側社會住宅已接近完工，車站出入口規劃已考量其出入動線。</p> <p>3.謝謝里長的支持與指教，東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。</p>
<p>黃教授台生</p>	<p>1.捷運東環段109年2月核定可行性研究，一次通過是最順利的，而108年9月即開始綜合規劃，現在109年7月也開始基本設計，基本上這樣的進度是超前的，我想捷運局也是很努力的推動捷運東環段。</p> <p>2.捷運站設置的原則大約是800~1,200公尺，若距離太近速率無法提高，而Y35站位置因考量與民生汐止線轉乘，因此車站位置不太可能有大幅變動。</p> <p>3.雖然Y35與Y36站距離約1,600公尺，中間增設一站看似是有可能的，但因為尚需考量用地</p>	<p>1.謝謝黃教授的支持與指教。東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，環狀線東環段研究已於109年2月14日奉行政院核定，本局積極進行綜合規劃，預計110年初提送中央審議，屆時再協調中央儘速審議。</p> <p>2.Y35站基於規劃與民生汐止線轉乘，因此車站位置確實已無大幅變動之空間。</p> <p>3.Y35與Y36站間距離主要為路線須穿越基隆河，如板南線龍山寺站至江子翠站，致車站間距包含過河段約1,600公尺。針對增設車站之意見，本局基於整</p>

發言人	發言意見	機關處理情形
	<p>取得問題，條件無法配合則會耽誤推動的進度。若用地沒有問題，捷運局應該是會納入考量的。</p> <p>4. 未來Y35站是否拉通道至成美橋頭，亦需考量出入口設置距離與地下管線位置。建議可用接駁方式補足服務範圍，例如：人行系統改善、機車退出騎樓、設置Youbike、社區小巴等方式。</p>	<p>體計畫之執行，已對增站計畫工程可行性(設站位於直線段、交通維持影響出入口用地可行性、工程界面...)及運輸需求與營運(與既有捷運站之重疊性)與TOD改善方案檢討等項目進行評估分析。故經評析後，如民眾建議於Y35至Y36站間之新明國小預定地設站，無法採納之原因說明如下：</p> <p>(1)Y35站與新明國小站間距僅約430m過近，服務範圍重疊、交通運輸服務效益不高。</p> <p>(2)增設新明國小站受限基隆河底高程，開挖較深，致整體經費增加約36.17億元(用地費6.99億元+工程費29.18億元)，使整體計畫財務指標效益下降，且此經費超出原可行性核定總額，依中央核定可行性研究函示，須由本府全額負擔。</p> <p>(3)Y35車站已檢討於道路兩側規劃配置出入口，提高可及性與機動性，惟西側出入口屬私地，須辦理都市計畫變更取得用地。</p> <p>4. 經本局初步檢視，建議設置出入口地點大都位於Y35站500公尺服務範圍內，距離約300公尺。</p> <p>(1)若增設捷運出入口或拉通道到成美橋頭，該地下通道為一狹長且單調之長距離封閉空間(且須考量逃生及通風需求增設逃生通道及通風需求設施)，對步行其間之民眾將造成不安全感及壓迫感，易造成夜間管理維護及防災安全監控之困難，且需額外增加工程經費，並無實質效益。</p> <p>(2)Y35站500公尺服務範圍已涵蓋新明國小預定地周邊，未來有賴各種運具之間的輔助搭配，如公車系統。或配合便捷的YouBike及完善的人行系統，藉由短距離的步行接駁，可達到及門服務之功能。後續將配合市府相關計畫檢討周邊公車接駁系統，方便當地聚落民眾搭乘捷運。</p>
白教授仁德	1. 未來環狀線串接後，對於大家都是相當方便的，然而工程課題、用地取得都是需要仔細考量的，而後續環狀線通車後，就土地使用及	1. 謝謝白教授的支持與指教。本捷運路線未來可有效與現有路網結合，串聯文湖線、松山線、板南線與信義線，並儘量縮短轉乘距離，以提供民眾便捷大眾運輸服務，發揮整體捷運路網綜效，帶動地區之發展。臺北市刻正推動大眾運輸導向

發言人	發言意見	機關處理情形
	<p>開發面而言，臺北市與新北市政府都在推動大眾運輸導向(TOD)，結合每個地區的都市更新，未來捷運站將帶動周邊住商活動，但應謹記要有包容的設計，避免捷運站設置後，周遭房價過高，造成民眾或店家無法繼續生存。</p> <p>2.大家關心的可能是捷運沒有到達住家附近，但未來5~10年共享運具、無人運具都很方便，若能將這些綠色運具與捷運結合，捷運可以涵蓋500~1,000公尺的服務範圍，民眾都可以很方便的可及於大眾運輸，讓臺北市成為更先進的共榮、共生的城市，大家都相當期待。</p>	<p>(TOD)，結合每個車站週邊的都市更新，未來捷運站將帶動周邊住商活動。</p> <p>2.車站接駁轉乘有賴各種運具之間的輔助搭配，如公車系統。或配合便捷的YouBike及完善的人行系統，藉由短距離的步行接駁，可達到及門服務之功能。後續將配合市府相關計畫檢討周邊公車接駁系統，方便當地聚落民眾搭乘捷運。此外，隨著科技發達，若未來共享運具或無人運具發展可提供距離車站500公尺以上的服務，相信更能吸引民眾使用捷運。</p>
<p>立法委員 高嘉瑜</p>	<p>1.捷運東環段受到中央及地方關注，因此進度也超前，捷運局也是傾注全部的心力在推動。</p> <p>2.行善路及舊宗路發展皆以內湖五期為中心，而新明路舊社區目前沒有都市更新，因此未來捷運若能在附近設站，能帶動新明路都市更新及改建，而原國小預定地解編後，臺北市政府也有30%的土地，因此我認為有機會能與地主達成共識，共同繁榮新明社區，興建滿足需求之站點。</p> <p>3.本地區環東大道及舊宗</p>	<p>1.感謝高委員的支持與指教，東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，環狀線東環段研究已於109年2月14日奉行政院核定，本局積極進行綜合規劃，預計110年初提送中央審議，屆時再協調中央儘速審議及核定。</p> <p>2.有關建議於新明國小預定地設站，無法採納之原因說明如下： (1)Y35站與新明國小站間距僅約430m過近，服務範圍重疊、交通運輸服務效益不高。 (2)增設新明國小站受限基隆河底高程，開挖較深，致整體經費增加約36.17億元（用地費6.99億元+工程費29.18億元），使整體計畫財務指標效益下降，且此經費超出原可行性核定總額，依中央核定可行性研究函示，須由本府全額負擔。 (3)Y35車站已檢討於道路兩側規劃配置出入口，提高可及性與機動性，惟西側出入口屬私地，須辦理都市計畫變更取得用地。</p> <p>3.原Y35站服務範圍已涵蓋新明國小預定</p>

發言人	發言意見	機關處理情形
	<p>路是交通瓶頸，然而潭美國小學生大多居住於新明路舊社區，因此建議站點出口應設置於新明路社區，居民才能藉捷運安全回家並疏解交通。</p> <p>4. 日本捷運地下走廊設有商店街，能夠帶動商業發展，而臺灣捷運的發展卻不如預期，此希望能與日本一樣，於通道有商業活動，又可使大眾安全回家，對大家是相當有幫助的。</p> <p>5. 行善國宅有數萬人的居民，未來松湖變電所若不能興建，捷運興建後，希望能夠帶動商業或住宅進駐，有助於地方發展，因此也希望捷運可以納入考量。</p> <p>6. 以前曾在民權東路及瑞光路規劃一站，但目前捷運東環段及民生汐止線在此處皆無設站，因此建議捷運局能考量於此處增站。</p>	<p>地周邊，未來有賴各種運具之間的輔助搭配，如公車系統。或配合便捷的YouBike及完善的人行系統，藉由短距離的步行接駁，可達到及門服務之功能，目前可提出的建議方案如下。</p> <p>(1) Y35車站已檢討於道路兩側規劃配置出入口，提高可及性與機動性，惟西側出入口屬私地，須辦理都市計畫變更，完成私地取得，將可提高服務舊宗路西側民眾的可及性。</p> <p>(2) 適時檢討舊宗路往返南京東路六段路口之安全，並會同市府相關單位檢討於適當位置設置人行穿越設施及調整號誌時相之可行性，以滿足新明國小預定地周邊居民搭乘捷運之需求。</p> <p>(3) 配合捷運通車時程納入本府TOD整體規劃考量，檢討相關配套措施如增設周邊之YouBike，並配合市府相關計畫檢討周邊人行道、自行車道、及公車接駁系統，方便當地聚落民眾搭乘捷運。</p> <p>4. Y34~35站距離約905公尺，以潛盾方式施作，若改為地下街將須以明挖覆蓋方式施作，經費將增加約17億元，此費用屬市政建設，無法納入捷運建設經費內收納，且地下街須考量逃生及通風需求，相關設施佈設位置，亦涉及用地取得事宜。</p> <p>5. 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，擬定路線及車站位置，建議設站位置將使路線大幅調整，東環段可行性業經行政院核定，路線改變幅度過大將影響計畫推動時程。</p> <p>6. 民權東路及瑞光路規劃設站，無法採納的原因說明如下：</p> <p>(1) Y33B至Y34B站間距僅400m站距過近，服務範圍重疊、影響服務效益。</p> <p>(2) Y33B設於瑞光路，受限於現地高差8m，明挖施作難以覆工板維持交通，對瑞光路(20m寬)交通衝擊大。</p> <p>(3) Y33B至Y34B施工期間周邊就近無平行替代道路，須繞行至成功路或舊宗路距離較長，將深化大內科的交通衝擊。</p>

發言人	發言意見	機關處理情形
		<p>(4)須額外徵收私地約3,000 m²、用地取得設站可行性不確定性高。</p> <p>(5)須佔用規劃中民汐線路廊與車站，增加計畫界面及工程經費，致整體經費增加約27.07億元（用地費7.32億元+工程費19.75億元），使整體計畫財務指標效益下降，且此經費超出原可行性核定總額，依中央核定可行性研究函示，須由本府全額負擔。</p> <p>(6)綜合上述評估建議維持原路線方案。惟對於民權東路瑞光路交口及內湖區行政中心附近的居民，待本路線完工前將與本府交通局檢討規劃完善的公車接駁系統，提供便捷的轉乘服務，配合Y34站及Y35站週邊之公車調度站，配置循環接駁公車，提供便捷的轉乘服務。</p>
李議員明賢	<p>1.因捷運東環段將興建，因此成美橋目前無拓寬計畫。</p> <p>2.居民曾連署Y35、Y36站間增站一事，惟經評估土建及結構體需要86.32億，用地取得需要5.18億，為何使用市有學校用地徵收仍需5億?請捷運局說明評估方式。</p> <p>3.捷運東環段預計民國112年動工、119年完工，工期長將對交通造成影響，且由成美橋至舊宗路塞車情況很嚴重，未來是否分階段動工?也要求需提送交通維持計畫。</p> <p>4.Y32至Y33站體施工期間港墘路、瑞光路塞車將更嚴重，產生交通黑</p>	<p>1.感謝李議員的支持與指教，東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。</p> <p>2.原新明國小預定地土地權屬為公私共有，因現在市府尚未完成土地取得，仍屬私有，故須以徵收方式取得，在計畫時程掌握與用地取得設站的可行性風險相對高出許多，經初步評估東環段所需補償面積為2,000m²，取得用地經費增加6.99億元。</p> <p>3.捷運東環段地下方式興建，施工期間必須採明挖方式施工者為車站及轉軌區域，其餘採潛盾方式施工，對道路交通之影響較輕微，因此在車站位置之選取上已考量未來儘量避開於主要道路交叉之路口設置，以降低施工期明挖對交通之衝擊。對於明挖覆蓋施工區將採分階段及佔用部分道路施工，並向島及人行道(寬度)重新調整中央分度，輔以大區域交通改道規劃或其他交通疏導方式，以降低施工路段對交通造成的影響。施工階段之交通疏導問題及替代道路方案等議題，未來細部設計階段確認施工方法，並擬定詳細執行步驟、分區階段施工及交通減輕措施等完整計畫，提送本市道安會報審議後，於施工階段執行。</p> <p>4.目前本局辦理東環段綜合規劃已將瑞光路交通維持議題納入初步研析，規劃路線於瑞光路段採地下潛盾隧道施工；</p>

發言人	發言意見	機關處理情形
	<p>暗期，因此要求臺北市捷運局需提送特設的交通維持計畫，在議會也會持續追蹤。</p>	<p>依需求設置2座車站，分別位於洲子二號公園及大港墘公園前道路下方，車站範圍採明挖方式，對於道路交通維持計畫，規劃於瑞光路下方明開挖施作車站時，將儘可能利用公園用地做為改道動線，採分階段、分區域施工，將施工路段及可能受影響地區周邊道路的影響儘可能降低衝擊，並研擬大區域改道動線，疏導通過施工區的车流改道行駛，以期降低交通衝擊。未來細部設計階段確認施工方法及交通減輕措施等完整計畫，提送本市道安會報審議通過後，於施工階段執行。</p>
<p>李議員建昌</p>	<p>1.週美里丘里長所建議之設站位置請納入評估。</p> <p>2.Y34站設置於運動公園使用率可能較低，建議潛盾挖至民權東路及瑞光路口中油加油站後方停車場設站，以讓湖元里及湖興里方便搭乘。</p> <p>3.建議在週美里、石潭里、行善里設置連通地下</p>	<p>1.感謝李議員的支持與指教，有關丘里長建議，本局於潭美國小已規劃設置Y35站出入口，另舊宗路西側本局已尋找適當之地點研議增設出入口，部份里長建議的出入口位置則因距離車站太遠較不適合增設。</p> <p>2.民權東路及瑞光路規劃設站</p> <p>(1)Y33B至Y34B站間距僅400m站距過近，服務範圍重疊、影響服務效益。</p> <p>(2)Y33B設於瑞光路，受限於現地高差8m，明挖施作難以覆工板維持交通，對瑞光路(20m寬)交通衝擊大。</p> <p>(3)Y33B至Y34B施工期間周邊就近無平行替代道路，須繞行至成功路或舊宗路距離較長，將深化大內科的交通衝擊。</p> <p>(4)須額外徵收私地約3,000 m²、用地取得設站可行性不確定性高。</p> <p>(5)須佔用規劃中民汐線路廊與車站，增加計畫界面及工程經費，致整體經費增加約27.07億元(用地費7.32億元+工程費19.75億元)，使整體計畫財務指標效益下降，且此經費超出原可行性核定總額，依中央核定可行性研究函示，須由本府全額負擔。</p> <p>(6)綜合上述評估建議維持原路線方案。惟對於民權東路瑞光路交口及內湖區行政中心附近的居民，待本路線完工前將與本府交通局檢討規劃完善的公車接駁系統，提供便捷的轉乘服務，配合Y34站及Y35站週邊之公車調度站，配置循環接駁公車，提供便捷的轉乘服務。</p> <p>3.經本局初步檢視，建議設置出入口地點大都位於Y35站500公尺服務範圍內，距</p>

發言人	發言意見	機關處理情形
	<p>道，以讓居民安全行走至捷運站。而若能完成至美生橋頭設站，居民或學生行走100~200公尺至站也應可接受。</p>	<p>離約300公尺。</p> <p>(1)若增設捷運出入口，該地下通道為一狹長且單調之長距離封閉空間(且須考量逃生及通風需求增設逃生通道及通風需求設施)，對步行其間之民眾將造成不安全感及壓迫感，易造成夜間管理維護及防災安全監控之困難，且需額外增加工程經費，並無實質效益。</p> <p>(2)Y35站服務範圍已涵蓋新明國小預定地周邊，未來有賴各種運具之間的輔助搭配，如公車系統，或配合便捷的YouBike及完善的人行系統，藉由短距離的步行接駁，可達到及門服務之功能。後續將配合市府相關計畫檢討周邊公車接駁系統，方便當地聚落民眾搭乘捷運。</p>
<p>李○○君 (會後書面意見)</p>	<p>建議捷運東環段可分段施工，加快完成方式，建議分段如下：</p> <p>1.Y29~Y35站 2.Y36~Y39站 3.Y39~Y01站</p>	<p>1.分期建設之經費籌措，對主辦機關財源壓力雖可減低，惟延長長期程會增加計畫興建風險不確定性，連帶影響營運維護及運輸效益。</p> <p>2.三區段均有其必須優先興建之必要性，三者缺一不可。民眾大多表示支持所建議之規畫路線，並期待能早日興建。故東環段仍朝採單一建設計畫推動，採路線分標加速興建方式進行。</p> <p>3.環狀線東環段研究已於109年2月14日奉行政院核定，本局積極進行綜合規劃，預計110年初提送中央審議，屆時再協調中央儘速審議。</p> <p>4.環狀線東環段以政府投資興設計畫時程估算，在一切順利的情形下，於計畫核定後，因全線採地下方式興建，需辦理都市計畫、土地取得、土木建築設計、工程招標，土建施工、系統細部設計及製造、軌道與機電系統安裝與測試等約需9年6個月，履勘作業約需3個月，故中央核定計畫後需9~10年之時間才能完工。</p>
<p>游○○君 (會後書面意見)</p>	<p>1.新北市政府欲取得環狀線經營權，個人希望橫跨雙北路線仍由臺北捷運營運，若新北市政府取得經營權，則環狀線和其他現有臺北捷運路線轉乘是否更方便，如多閘門或票價提升？</p> <p>2.松山、永春及象山三站轉乘聽聞是需出閘門</p>	<p>1.環狀線宜採由單家營運模式，雙北多次協商亦有此共識，目前由台北捷運公司營運，後續將繼續協商。</p> <p>2.由於東環段係屬新規劃捷運路線，現有營運路線當時並未預留站內共構轉乘通</p>

發言人	發言意見	機關處理情形
	<p>過非付費區再進另為一 線閘門，請問是否否有 真?轉乘連通道是 樓梯等不便動線?</p> <p>3. 是否有區間加班車的規 劃?環狀線運行模式會 如何廣播而不使民眾 混亂?</p> <p>4. 原有南北線的光復南 路，穿越公館、中永和 東側動線是否另有規 劃?</p>	<p>道，致與東西向橫交路線如臺鐵及松山 新店線、松山站、板南線、永春站及淡 信義線、象山站僅能依其現有站內之配 件及周邊道路與土地使用情形，規劃以 地下連通道銜接，無須走到地面，並透 票證整合，等同站內轉乘方式，提供民 使用之便利性，不會影響乘客權益。</p> <p>3. 目前規劃全環一車直達，且環狀線全 規劃有3處機廠及5處袋式儲車軌供營 調度使用，營運階段將由捷運公司屆時 視運輸需求彈性調整如加開區間車等， 以利旅客搭乘並兼顧營運效能。</p> <p>4. 因原規劃捷運南北線路線與松山線及信 義線交會轉乘較不便，且與環狀線秀朗 橋站交會為地下與高架車站之交會轉 乘，列車無法過軌形成環形路網營運服 務，其對臺北捷運路網結構之完整性、旅 客整體之便利性與營運之效率等均較未 臻理想，且較不能滿足臺北都會區未來 主要發展趨勢的運輸需求，同時環評要 求南北線進入二階段環評，且南北線機 廠用地無法取得，已無法推動。故本計 路線規劃串聯文湖線、松山線、板南線 信義線，提供轉乘服務，與環狀線、南 段及北環段銜接形成全環，一車到底， 可使乘客不需轉乘，亦使系統簡化及維 資源共享，以降低長期維修成本。全環 成後，仍可經由南環段與環一串聯銜 後為廣大的中永和地區民眾服務。</p>
<p>吳○○君 (會後書面意見)</p>	<p>請在網站提供Y37站體在 路(地)面上的站體圖，包含 各出口及通風井，尤其是 和現況路面建築的融合。</p>	<p>因Y37站目前尚在規劃階段，且週邊 公有地，出入口與通風口涉及私有土 地取得及辦理土地開發等地主權益部 分，將於都市計畫變更階段辦理說明 會，讓民眾表達意見。</p>
<p>劉○○君 (會後書面意見)</p>	<p>Y34站請由民權東路左側 移至民權東路右側，以更 便民，達到人暢其流目的。</p>	<p>Y34站移至民權東路南側，該地點目 前為全國加油站及力麗家具，屬私人 土地並無適宜之公有土地設置出入 口，鑒於私人土地取得困難，且時程 無法控制掌握，將影響東環段之推 動時程。</p>
<p>曾○○君 (會後書面意見)</p>	<p>1. 給市民方便，週一早上 及週五下午瑞光路及 舊宗路壅塞情形嚴重， 並請大家多加利用大 眾運輸工具、1,280月票 吃到飽。</p>	<p>1. 感謝市民對大眾運輸系統之支持。 本計畫完成後，可提供大量、準點、 快速的捷運服務。</p> <p>2. 東環段車站會於完工通車前依「 臺北市</p>

發言人	發言意見	機關處理情形
	2. 舊宗路、行善路口Y35站建議命名為「舊宗行善站(潭美國小)」。	臺北都會區大眾捷運系統捷運車站命名更名或車站站名加註名稱作業要點」，進行命名作業。
<p>楊○○君 (石潭里辦公處) (會後書面意見)</p>	<p>臺北市政府捷運局預計於109年8月27日(星期四)下午7時至9時，假行善區民線東環段公聽會。本里(石潭里)廖煒國里長表示，日前已接獲多名民眾反映與抗抗議，表示本里(石潭里)有相立當多的公司行號在此林疏運，交通方面僅能靠公運，但仍無法解決問題，何捷運環狀線東環段未本里(石潭里)納入規畫內，希望市府能將需求納入並審慎評估。</p>	<p>(1)捷運建設屬於國家重大公共建設計畫且建設經費龐大，規畫路線須就運輸需求、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，擬定路線及車站位置，建議設站位置將使路線大幅調整，東環段可行性業經行政院核定，路線改變幅度過大將影響計畫推動時程。</p> <p>(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。用地取得尤為關鍵，有關建議增加出入口週邊如無適宜之公有土地，鑒於私人土地取得困難，不利計畫時程掌握，增加計畫推動之不確定性。</p>
<p>黃○○君 (瑞光里辦公處) (會後書面意見)</p>	<p>臺北都會區捷運環狀線東環段綜合規畫案於本月底召開公聽會，瑞光里內對於瑞光里附近在咫尺，場站編號Y33瑞光路/陽光街321巷東側-瑞光公園，里長建議能延伸增加一個出口至瑞光里轄內，將來里民使用搭乘捷運時就不用橫跨瑞光路馬路。里長另對一個關心重點是該站施工方式，若採取明挖方式將對當地附近交通造成很大之黑暗期衝擊，希望臺北捷運工程局能妥善規畫因應。</p>	<p>(1)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，而瑞光里已位於Y33站500公尺服務範圍內。增設出入口用地取得尤為關鍵，有關建議能延伸增加一個出口至瑞光里轄內，該處週邊並無適宜之公有土地，私人土地取得困難，不確定性高。</p> <p>(2)瑞光路開挖設置車站將優先考量對平面道路交通衝擊，並規畫以公園為車站站體之施工場域，以減少對瑞光路交通衝擊。另本計畫於施工階段亦會研擬交通維持計畫，以減少該路段之施工交通衝擊影響。</p>
<p>徐○○君 (週美里辦公處) (會後書面意見)</p>	<p>有關捷運東環段設計規畫案，刻正進行公聽會，擬邀集地方民眾、學者、民意代表等，公開徵求意見，公聽會召開時間：109年8月27日下午7時至9時，假行善區民活動中心(行善路25巷13號2樓)，擬張貼公告</p>	<p>經本局初步檢視，建議設置出入口地點大都位於Y35站500公尺服務範圍內，距離約300公尺。</p> <p>(1)若增設捷運出入口，該地下通道為一狹長且單調之長距離封閉空間(且須考量逃生及通風需求增設逃生通道及通風需求設施)，對步行其間之民眾將造成安全及壓迫感，易造成夜間管理維護及</p>

發言人	發言意見	機關處理情形
	<p>於里內小型公布欄公告週知，以維護地方民眾權益，另里長彙整里民意見，建議於本里1.行善路59巷 2.成美橋(新明路298巷) 3.五期社區 4.潭美公園，增設捷運出入口，便利里民使用。</p>	<p>防災安全監控之困難，且需額外增加工程經費，降低本案效益難獲中央支持。</p> <p>(2)Y35站服務範圍已涵蓋建議地點周邊，未來有賴各種運具之間的輔助搭配，如公車系統。或配合便捷的YouBike及完善的人行系統，藉由短距離的步行接駁，可達到及門服務之功能。後續將配合市府相關計畫檢討周邊公車接駁系統，方便當地聚落民眾搭乘捷運。</p>
<p>林○○君 (會後書面意見)</p>	<p>1.若根據週美里的訴求，是否若政府能夠負擔更多經濟財源，可仿照(七張~小碧潭)(北投~新北投)增設支線(Y35A)解決?</p> <p>2.可以增加運量，用中、高運量混搭，捷運局可用一定比例分配中、高運量的車輛數。</p> <p>3.若(1)達成，亦可在Y35減少出口，例如12個減少至6個，並將「支線出口」設於成功橋旁，可符合標準站距。</p>	<p>1.鑒於新明路寬僅15米，設置支線將大幅地下穿越，工程佈設不可行，同時工程經費將大幅提高，且支線恐影響主線之營運排班，無法達到間距2.5分鐘之運輸需求。</p> <p>2.東環段係採與環狀線第一階段及南北段相容的中運量系統，以形成首都環狀線，一車直達，故無法採中、高運量混搭營運。</p> <p>3.如1所述設置支線將大幅地下穿越，工程佈設不可行，同時工程經費將大幅提高，支線恐影響主線之營運排班，且成功橋旁無適當公有地設置出入口。</p>
<p>徐○○君 (週美里辦公處) (會後書面意見)</p>	<p>有關捷運東環段設計規劃有案公聽會，將於109年8月27日下午7時至9時，假行善區民活動中心(行善路25巷13號2樓)召開，里長表示，站點可選在里內的新明國小預定地，即新明路298巷，此為公有空地，能銜接潭美公園公車站、五期社區、美善社區，以及南京東路六段與舊宗路一段路口，附近還有科技公司、賣場、餐廳、社宅等，未來可讓潭美國小學生直接走地下人行道上課，讓孩子更安全。另有社區持有反對意見，目前這塊地為基隆河截彎取直，政府無償得到之土地，未兌現原規劃(教育使用)，地方不滿作為社會公宅、捷運使用，希望回歸當初(教育使用)。</p>	<p>1.有關建議於新明國小預定地設站，無法採納之原因說明如下：</p> <p>(1)Y35站與新明國小站間距僅約430m過近，服務範圍重疊、交通運輸服務效益不高。</p> <p>(2)增設新明國小站受限基隆河底高程，開挖較深，致整體經費增加約36.17億元(用地費6.99億元+工程費29.18億元)，使整體計畫財務指標效益下降，且此經費超出原可行性核定總額，依中央核定可行性研究函示，須由本府全額負擔。</p> <p>(3)Y35車站已檢討於道路兩側規劃配置出入口，提高可及性與機動性，惟西側出入口屬私地，須辦理都市計畫變更取得用地。</p> <p>2.原Y35站服務範圍已涵蓋新明國小預定地周邊，未來有賴各種運具之間的輔助搭配，如公車系統。或配合便捷的YouBike及完善的人行系統，藉由短距離的步行接駁，可達到及門服務之功能，目前可提出的建議方案如下。</p>

發言人	發言意見	機關處理情形
		<p>(1) Y35車站已檢討於道路兩側規劃配置出入口，提高可及性與機動性，惟西側出入口屬私地，須辦理都市計畫變更，完成私地取得，將可提高服務舊宗路西側民眾的可及性。</p> <p>(2) 適時檢討舊宗路往返南京東路六段路口之安全，並會同市府相關單位檢討於適當位置設置人行穿越設施之可行性，以滿足新明國小預定地周邊居民搭乘捷運之需求。</p> <p>(3) 配合捷運通車時程納入本府TOD整體規劃考量，檢討相關配套措施如增設周邊之YouBike，並配合市府相關計畫檢討周邊人行道、自行車道、及公車接駁系統，方便當地聚落民眾搭乘捷運。</p> <p>3. 另針對無設校需求之新明國小預定用地所提變更計畫案，查新明國小預定地為本府58年都市計畫劃設之「國小用地」，非屬基隆河整治計畫以區段徵收整體開發之地區，現況產權多屬私有，依本府教育局97年7月3日北市教工字第09735783900號函表示已無開闢需求，已納入本市公共設施用地專案通盤檢討案內，綜合考量周邊及案址現況使用情形及需求，擬變更為「住宅區」，並應依規定回饋30%土地。另為保有捷運東環段Y35站周邊大眾運輸系統規劃配套之彈性，案址回饋之土地以集中留設於東側為原則，住宅區由土地所有權人自行整合開發，並將回饋土地捐贈予市政府，屆時將就回饋土地之用途再予討論。有關該通檢案已於109年10月29日完成市都委會審議，將於近期報請內政部都委會審議。</p>
<p>楊○○君 (石潭里辦公處) (會後書面意見)</p>	<p>臺北市政府捷運局預計於109年8月27日(星期四)下午7時至9時，假行善區民活動中心召開捷運環狀線東環段公聽會。本里(石潭里)廖煒國里長表示，已於月初收到區公所轉知開會時間及地點，並表示本里(石潭里)對捷運環狀線東環段設站一案的重視，惟遲遲未收到捷運局公聽會相關公告及文宣。職於情通報上收到捷運局邀請里長參加之回覆，並表示經可</p>	<p>本局依「臺北市辦理臺北都會區大眾捷運系統規劃作業準則」之規定，於公聽會召開15天前會透過登報、區公所、里辦公室等多重管道公告及發送宣傳文宣，並邀請車站周邊500公尺範圍內之里長、民意代表及政府機關出席，並公告於本局資訊網站。另公聽會簡報資料已於本局網站刊載，供各界瀏覽查閱。本局歡迎各界給予意見，未來完工通車後就車站週邊未服務地區研究如何提高捷運的機會。</p>

發言人	發言意見	機關處理情形
	<p>站點離石潭里最近之距離在500公尺範圍，有賴其他交通運輸工具之搭配使用，相關公共及文宣是以設站距離500公尺範圍內做為發放標準，石潭里不符合500公尺內標準。</p>	
<p>張○○君 (會後書面意見)</p>	<p>整條東環線站點的規劃，似乎並沒有囊括行善里、石潭里、週美里等成美橋附近區域，此區域內近期已有多個新建案，加上舊社區本身人口也稠密，且此區居民多為受薪階層，對捷運設點有高度的需求，反觀Y34站點，地處荒涼，離大賣場等人口頻繁出入地區都很遠，故強烈懇請再行評估當地居民需求，請不要只能回覆「好評估一下」，而真的是考慮居民的心聲。</p>	<p>(1)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，擬定路線及車站位置，建議設站位置將使路線大幅調整，東環段可行性業經行政院核定，路線改變幅度過大將影響計畫推動時程。</p> <p>(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。用地取得尤為關鍵，有關建議增加出入口週邊如無適宜之公有土地，鑒於私人土地取得困難，不利計畫時程掌握，增加計畫推動之不確定性。</p> <p>(3)目前規劃的Y35站500公尺服務範圍已可服務行善里、石潭里、週美里大部分地區，未來完工後也會再會同本府交通局增設YouBike及、接駁公車增加捷運站服務的可及性，方便當地聚落民眾搭乘捷運。</p>
<p>梁○○君 (會後書面意見)</p>	<p>環狀線東環段之Y35站地位重要，為環狀線與民汐線轉乘站，更是東機廠軌道車維修調度必經之地，更是湖元里上班族之福音。反觀新明路廣達石潭、週美、行善三里之上班族和居民無法搭乘捷運之迅速和不便，因此建議捷運工程局於新明路之原新明國小預定地設置車站，或設置Y35站之新明路出入口，其理由如下：</p> <p>1. 舊宗路之Y34、Y35車站，白天上班族人多，但到晚上居民較少，形成白天壅擠，夜晚寥寥</p>	<p>1.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</p>

發言人	發言意見	機關處理情形
	<p>無幾之況。若在新明路 設置出入口，將是如虎 添翼，白天如星與航空 和將來即將進駐的台 塑集團總部，尚有數 現有上班族和即將加 入的企業員工，都將使 用捷運交通，免去路上 塞車之苦，加之，夜間 居民較多，上下車人也 多，新建大樓如雨後春 筍而立，可增加捷運公 司的收入。</p> <p>2. 成美橋上下班時段塞車 日漸嚴重，若新明路設 有出入口，將可快速而 有效疏解交通之苦。</p> <p>3. 公家土地取得容易，原 新湖國小預定地已解 編，臺北市政府要抽三 成土地做為公共設施 之用，無論設車站或出 入口，均為首選之地。</p> <p>4. 潭美國小為內湖區唯一 雙語小學，人數年年增 加，小朋友上下學若能 使用潭美國小及新明 路出入口，如此連成一 線，學童上下學安全又 迅速，學校也可減輕 校車在新明路設站 小朋友之壓力。</p> <p>5. 本人從25年前就參與 系軌道車輸入台灣之 海運工作，例如台北捷 運、桃園機場捷運、台 中捷運、台鐵、高鐵</p>	<p>政負擔等各項因素綜合評估，擬定路線 及車站位置，建議設站位置將使路線大 幅調整，東環段可行性業經國發會審議 通過，路線改變幅度過大將影響計畫推 動時程。</p> <p>2. 有關建議於新明國小預定地設站，無法 採納之原因說明如下： (1) Y35站與新明國小站間距僅約430m過 近，服務範圍重疊、交通運輸服務效 益不高。 (2) 增設新明國小站受限基隆河底高程， 開挖較深，致整體經費增加約36.17億 元（用地費6.99億元+工程費29.18億 元），使整體計畫財務指標效益下降， 且此經費超出原可行性核定總額，依 中央核定可行性研究函示，須由本府 全額負擔。 (3) Y35車站已檢討於道路兩側規劃配置 出入口，提高可及性與機動性，惟西 側出入口屬私地，須辦理都市計畫變 更取得用地。</p> <p>3. 原Y35站服務範圍已涵蓋新明國小預定 地周邊，未來有賴各種運具之間的輔助 搭配，如公車系統。或配合便捷的 YouBike及完善的人行系統，藉由短距離 的步行接駁，可達到及門服務之功能，目 前可提出的建議方案如下。 (1) Y35車站已檢討於道路兩側規劃配置 出入口，提高可及性與機動性，惟西 側出入口屬私地，須辦理都市計畫變 更，完成私地取得，將可提高服務舊宗 路西側民眾的可及性。 (2) 適時檢討舊宗路往返南京東路六段路 口之安全，並會同市府相關單位檢討於 適當位置設置人行穿越設施及調整號 誌時相之可行性，以滿足新明國小預定 地周邊居民搭乘捷運之需求。 (3) 配合捷運通車時程納入本府TOD整體 規劃考量，檢討相關配套措施如增設周 邊之YouBike，並配合市府相關計畫檢</p>

發言人	發言意見	機關處理情形
	<p>有涉攬。對於軌道車略懂一二，而關於Y35能在新明路端加設一、二個出入口，非常期盼，「今日不做，明日就後悔」之建言。</p>	<p>討周邊人行道、自行車道、及公車接駁系統，方便當地聚落民眾搭乘捷運。</p>
<p>陳○○君 (會後書面意見)</p>	<p>本人陳○○的建議如同李建昌議員於109年8月27日於第二場公聽會所提出的建議(其餘傳真內容無法辨識)。</p>	<p>1.民權東路及瑞光路規劃設站</p> <p>(1)Y33B至Y34B站間距僅400m站距過近，服務範圍重疊、影響服務效益。</p> <p>(2)Y33B設於瑞光路，受限於現地高差8m，明挖施作難以覆工板維持交通，對瑞光路(20m寬)交通衝擊大。</p> <p>(3)Y33B至Y34B施工期間周邊就近無平行替代道路，須繞行至成功路或舊宗路距離較長，將深化大內科的交通衝擊。</p> <p>(4)須額外徵收私地約3,000 m²、用地取得設站可行性不確定性高。</p> <p>(5)須佔用規劃中民汐線路廊與車站，增加計畫界面及工程經費，致整體經費增加約27.07億元(用地費7.32億元+工程費19.75億元)，使整體計畫財務指標效益下降，且此經費超出原可行性核定總額，依中央核定可行性研究函示，須由本府全額負擔。</p> <p>(6)綜合上述評估建議維持原路線方案。惟對於民權東路瑞光路交口及內湖區行政中心附近的居民，待本路線完工前將與本府交通局檢討規劃完善的公車接駁系統，提供便捷的轉乘服務，配合Y34站及Y35站週邊之公車調度站，配置循環接駁公車，提供便捷的轉乘服務。</p> <p>2.經本局初步檢視，建議設置出入口地點大都位於Y35站500公尺服務範圍內，說明如下：</p> <p>(1)若增設捷運出入口，該地下通道為一狹長且單調之長距離封閉空間(且須考量逃生及通風需求增設逃生通道及通風需求設施)，對步行其間之民眾將造成不安全感及壓迫感，易造成夜間管理維護及防災安全監控之困難，且需額外增加工程經費，並無實質效益。</p> <p>(2)Y35站服務範圍已涵蓋新明國小預定地周邊，未來有賴各種運具之間的輔助搭配，如公車系統，或配合便捷的YouBike及完善的人行系統，藉由短距離的步行接駁，可達到及門服務之功</p>

發言人	發言意見	機關處理情形
		能。後續將配合市府相關計畫檢討周邊公車接駁系統，方便當地聚落民眾搭乘捷運。
郭○○君 (會後書面意見)	內湖區鄰近內科及賣場和有壅塞，居民苦不堪言，希望臺北市政府捷運工程局能早日啟動機制盡快動工，讓內湖交通運輸順利改善。	(1)東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，環狀線東環段研究已於109年2月14日奉行政院核定，本局積極進行綜合規劃，預計110年初提送中央審議，屆時再協調中央儘速審議。
林○○君 (會後書面意見)	同意早日動工，施工期間交通壅塞盼能事前規劃。	(2)環狀線東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，因全線採地下方式興建，需辦理都市計畫、土地取得、土木建築設計、工程招標、土建施工、系統細部設計及製造、軌道與機電系統安裝與測試等約需9年6個月，履勘作業約需3個月，故中央核定計畫後需9~10年之時間才能完工。
鄭○○君 (會後書面意見)	希望捷運能早點開始動工，由於現在內科和大賣場的上班人數逐漸增加，如果有捷運的話，配合公家機關的決策，希望能夠減少使用汽機車通勤的人，讓道路不會阻塞。	
許○○君 (會後書面意見)	儘速開工，別造成交通混亂擁擠。	
鄭○○君 (會後書面意見)	內湖區的人口不斷增加，尤其是住宅以及園區，上班人口也是不斷增多，希望能儘早動工，好讓便利性能大大的節省民眾時間，並且能讓這一帶大賣場的人潮及便利性增加，期盼政府能趕快作業，使人民及地區的交通能大大改善，並且發大效益。	
黃○○君 (會後書面意見)	同意，希望趕快，減少交通黑暗期。	
許○○君 (會後書面意見)	意見： 以目前瑞光路內科的週邊交通已夠壅塞了，不久新明路的台塑集團也將進駐了，到時候機車、汽車、公車互相爭道，險象環生呀~再來這附近又緊鄰多家大賣場、美式賣場和商辦大樓等等.....能不令民眾們	

發言人	發言意見	機關處理情形
	<p>擔憂嗎? 建議： 但願市府捷運工程局能綜合各方的意見，早日動工~早日動工~增加一個大眾運輸工具是小小市民的聲，人身安全又多一份保障哦~謝謝!</p>	
<p>許○○君 (會後書面意見)</p>	<p>希望臺北市政府捷運工程局儘快啟動此處亦屬內湖區人口快速日增之地，鄰近學校、住宅、商辦之處……等，提早動工施工，能讓交通壅塞狀況改善，提升民衆搭乘交通運輸，達成雙贏、互惠之共識。望臺北市政府捷運工程局，應為便民為首要考量之，謝謝~</p>	
<p>優聖美地住戶162戶住戶 (會後書面意見)</p>	<p>有關捷運環狀線東環段規畫案，感謝8/27公聽會也非非常感謝石潭里里長伯慶國先生極力爭取東環段延伸到石潭里、成功橋、新明路、潭美國小舊址，茲因為大型企業台塑集團、星宇航空、內湖五期重劃區、科技業、大小企業都已經陸續進駐石潭里，相對居住居民也爆增，更是造成交通嚴重塞車，原本內湖區科學園區車流已經很重，再加上以上企業入住石潭里，附近可想而知會大打結。</p> <p>若是捷運支線東環段能延伸到內湖石潭里附近，相信能分擔一些交通塞車的情況，更希望為了解決內湖區普羅大眾居民痛苦，望能早日開工捷運環狀線。懇請捷運局規劃能納入以上的建議，更能造福內湖住戶美事一件。</p>	<p>(1)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，擬定路線及車站位置。東環段捷運路線進入石潭里設站，經初步檢視將大幅改變原規劃路線，因東環段可行性研究已奉行政院核定，路線改變幅度過大恐將影響計畫之推動期程。</p> <p>(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。用地取得尤為關鍵，有關建議增加出入口週邊如無適宜之公有土地，鑒於私人土地取得困難，不利計畫時程掌握，增加計畫推動之不確定性。</p> <p>(3)捷運松山新店線係屬高運量系統，設置車站的長度約220公尺、寬度約21公尺，且採明挖工法施築，而路線段則採潛盾施工，其道路寬度及線形幾何必須符合捷運隧道淨空及最小轉彎半徑200公尺之佈設條件，才能不穿越沿線民宅。由松山新店線尾軌銜接，於松山新站線尾軌八德路需穿越私地及建物後，再行經成美橋東側基隆河，並大面積穿越成美</p>
<p>陳○○君 (會後書面意見)</p>	<p>新明路位於南港與內湖交界，加上有星宇航空進駐，及台塑集團也即將搬遷至</p>	

發言人	發言意見	機關處理情形
	新明路的台北企業總部園區，勢必帶來大量的人潮，造成塞車。爰此，建議興建大型的運輸工具。	橋北側民房後再行銜接至新明路，轉入新明路亦將有大面積穿越北側民房問題，然所經新明路道路寬度僅約20公尺，故佈設車站空間不足。工程問題及用地取得相當困難，且路線會穿越沿線部分之民宅，有對鄰近建物造成影響的問題。此外路線延伸至舊潭美國小也需要有列車調度及儲車尾軌空間，新明路道路幅條件亦無法佈設，工程不可行。
<p>王○○君 (會後書面意見)</p>	<p>星宇航空承租內湖新明路廠區，加上大辦7個樓層作為總部，加辦3棟廠房，綜上再加三陽公司摩托車工廠，於上班尖峰時，新明路一定會有大塞，所以希望能有捷運紓解交通壅塞。</p>	<p>(4)由松山新店線南京三民站岔軌支線銜接，由於松山線係採地下型式興建，南京三民站並未預留支線之布設空間與結構設施，因此無適當之空間布設支線，必須開挖敲除既有捷運隧道重新施工，將嚴重影響南京三民站之現有營運，工程實務不可行。</p>
<p>王○○君 (會後書面意見)</p>	<p>今年疫情，因為台灣做得很好，所以最近有很多公司搬進新明路的辦公大樓，有多家生技醫療公司，還有星宇航空、台塑也將在不久後搬來，所以希望捷運能延伸到新明路上。</p>	<p>(5)新明路交通旅次使用Y35站有賴各種運具之間的輔助搭配，如公車系統。或配合便捷的YouBike及完善的人行系統，藉由短距離的步行接駁，可達到及門服務之功能，目前可提出的建議方案如下。</p>
<p>王○○君 (會後書面意見)</p>	<p>現位於新明路兩端的舊宗路及成功橋，每到下班時間必定塞車，以至於常常回堵至新明路。</p> <p>台塑企業總部搬遷過來，預計員工有好幾千人，加上其配合的關係企業及廠商，勢必造成更大的交通問題。</p>	<p>A. Y35車站已檢討於道路兩側規劃配置出入口，提高可及性與機動性，惟西側出入口屬私地，須辦理都市計畫變更，完成私地取得，將可提高服務舊宗路西側民眾的可及性。</p> <p>B. 適時檢討舊宗路往返南京東路六段路口之安全，並會同市府相關單位檢討於適當位置設置人行穿越設施及調整號誌時相之可行性，以滿足新明國小預定地周邊居民搭乘捷運之需求。</p>
<p>藍○○君 (會後書面意見)</p>	<p>新明路的公車很少，現在有很多公司搬來，有星宇航空、台塑、中信，人愈來愈多，對於我們老人家來說，不會開車出門買東西，很麻煩，希望能有捷運可以搭。</p>	<p>C. 配合捷運通車時程納入本府TOD整體規劃考量，檢討相關配套措施如增設周邊之YouBike，並配合市府相關計畫檢討周邊人行道、自行車道、及公車接駁系統，方便當地聚落民眾搭乘捷運。</p>
<p>蔡○○君 (會後書面意見)</p>	<p>石潭里目前興建大內科計畫，里內已有五棟台北企畫業總部於五期廠辦，陸續會增加中，期進駐人線能持在石潭里繁榮!</p>	<p>(6)東環段已於Y35站規劃預留與民生汐止線SB07銜接轉乘，以發揮整體路網最大綜效。</p>

發言人	發言意見	機關處理情形
<p>鄭○○君 (會後書面意見)</p>	<p>目前台北企業總部和五期 台在此上班，多員工建議 企在進駐，很多員工建議 儘速通過環狀東環段交通 工，避免交通混亂和交通 影響，影響生活品質。</p>	
<p>賴○○君 (會後書面意見)</p>	<p>目前石潭里已有許多企業 總部的建設，有許多就業 通勤的需要，以及在地的 居民通勤的需求，故希望 望捷運線路能在石潭里設 站。</p>	
<p>江○○君 (會後書面意見)</p>	<p>目前石潭里已興建臺北 大內科計畫，有五棟台北 企總部的與五期，廠辦陸 續有台塑、星宇航空進駐， 未來人口會接近2.5萬人 在此生活圈，希望捷運線 能在石潭里設站，讓此區 繁榮與便利。</p>	
<p>蔡○○君 (會後書面意見)</p>	<p>有關捷運環狀東環段。茲 因內湖交通一直沒有改善 善，因為內湖科學園區有 多科技產業，且內湖有石 潭里台塑集團有4棟大棟 企大業大樓，內湖五期眾 科大小公司和星宇航空 都陸續在石潭里開辦公 司，未來交通有瓶頸，建 東環段，或是南京線或藍 線能開發一條捷運支線， 以緩解石潭里的交通，望 捷運局能為內湖居民爭取 且改善交通。</p>	
<p>蔡○○君 (會後書面意見)</p>	<p>有關捷運環狀線東環段路 線規劃，請捷運局能考慮 環狀線東環段，因為每到 內湖石潭里這邊的馬路都 下班，這邊的馬路都不久 塞得大昏地暗，且中國信 來有大企業公司如中台 託公司、星宇航空、台塑 公司、大集團、內科科技 公司都來石潭里進駐，原 本都已經塞爆了，實在無 法再承受另外的公司加 入，所以懇請捷運局能幫 我們解決交通問題，請東 運延伸到石潭里，或</p>	

發言人	發言意見	機關處理情形
	段路線延伸到石潭里，望請貴局能為我內湖居民謀福利。	
吳○○君 (會後書面意見)	希望石潭里能有捷運，可以改善成功橋與成美橋交通壅塞，新明路上有企業總部，人口必定增加上班人數，有捷運可改善交通。	
張○○君 (會後書面意見)	石潭里目前在新明路有5棟企業總部，勢必將會帶動整個交通壅塞，懇請捷運能進入石潭里設站，以減少交通紊亂，謝謝。	
孫○○君 (會後書面意見)	建議環東線，可與汐止民生線互相連結，在石潭里增設站點，便利四期住戶、三總就醫民眾，及網球中心用民。	
陳○○君 (會後書面意見)	捷運懇請要入到石潭里，便捷是我們的需求。	
陳○○君 (會後書面意見)	希望石潭里能有一條便捷的捷運來運輸里民進出的方便，也能解決上下班塞車之苦。	
吳○○君 (會後書面意見)	希望石潭里能有一條便捷的捷運來運輸里民進出方便，也能解決上下班塞車之苦。	
趙○○君 (會後書面意見)	捷運懇請要入到石潭里。	
王○○君 (會後書面意見)	非常希望開環狀線！我是位學生，因為學校在大直，從七年級開始每天都要搭公車，再轉捷運，花快一小小時才能夠到學校，也都要提早起床，每天趕公車，就怕錯過遲到。要是這裡有捷運，我國高中生活會很不一樣，而且這裡有醫院，也有很學生跟居民，要是有捷運可以幫助到很多人，真的真心希望這裡能通一條捷運！拜託了！	

發言人	發言意見	機關處理情形
鄭○○君 (會後書面意見)	希望石潭里能有捷運，盡快開通路線，改善內湖區長久的交通問題。	
賴○○君 (會後書面意見)	捷運懇請要入到石潭里，便捷是我們的訴求。	
曾○○君 (會後書面意見)	捷運懇請要入到石潭里，便捷是我們的需求。	
蔡○○君 (會後書面意見)	捷運懇請要入到石潭里，便捷是我們的需求。	
石潭里 廖里長煒國 (會後書面意見)	新明工業區及五期重劃區未來廠商進駐，預計有進2萬人的人潮增加，建議松山線能延伸至新明路(舊潭美國小)及行善路，以舒緩上下班人潮，減少交通衝擊。	
李○○君 (會後書面意見)	希望石潭里能有捷運能解決未來交通瓶頸，不要造成像內科，不可收拾。可以延伸南京線或藍線皆可。	
劉○○君 (會後書面意見)	1.新明路平日交通繁忙，上班的人口也不少，但是只有有限的公車，實在不敷使用。 2.建議南京三民線能延伸到舊潭美國小附近。	
李○○君 (會後書面意見)	住內湖石潭里，卻無法享受文湖線功用，舊宗路交叉路口常塞車，實在不合乎內湖的科技走廊之首的稱呼，願石潭里能南京三民線延伸，解決居民通勤不便之苦。	
簡○○君 (會後書面意見)	建議松山線延伸至新明路及行善路。	
陳○○君 (會後書面意見)	建議松山線能延伸至新明路(舊潭美國小)及行善路，以舒緩上下班人潮，減少交通衝擊。	

發言人	發言意見	機關處理情形
程○○君 (會後書面意見)	建議松山線能延伸至新明路及行善路，以舒緩上下班人潮。	
陳○○君 (會後書面意見)	新明工業區及五期都有廠商進駐，預計有近2萬人潮增加，建議松山線能延伸到新明路及行善路，來舒緩人潮。	
范○○君 (會後書面意見)	新明工業區及五期重劃區未來廠商進駐，預計有近2萬的人潮增加，建議松山線能延伸到新明路及行善路，舒緩上下班人潮，減少交通擁擠。	
黃○○君 (會後書面意見)	建議松山線能延伸至新明路(舊潭美國小)及行善路，以舒緩上下班人潮。	
林○○君 (會後書面意見)	我們需要捷運，新明路近來各大行業入進，交通問題愈來愈繁多，上班時間交通大癱瘓，建議增建捷運松山線延伸至南京東路六段及成功路口，建議潭美國小舊址為佳。	
連○○君 (會後書面意見)	新明路工業區及內湖五期重劃區本因交通擁塞眾所皆知，近期星宇航空及台塑集團入住新明路導致交通癱瘓，指日可待，建議改善、增建捷運松山線延伸至南京東路六段及成功路口(潭美國小舊址)，此建議可以負擔成功橋、成美橋上下班時間的負載。	
何○○君 (會後書面意見)	新明路上的工業區加五期重劃區所需工作人員預計將近2.5萬人口數，勢必會造成交通上難以估算的時空浪費，若有松山線延伸至舊潭美國小，對擁擠的內科交通會是很好的舒緩，同時一併減輕成美兩座橋梁的負載問題。	

發言人	發言意見	機關處理情形
<p>林○○君 (會後書面意見)</p>	<p>內湖五期重劃區及新明路上下日，伸可梁的工業區交通狀況捷運美成負的班時間及塑捷運美成負的</p>	
<p>莊○○君 (會後書面意見)</p>	<p>新明路上的工業區加五期計會時伸的舒成負的將近2.5萬人口數，難以估算的間浪費，若有松山線對擁擠的內科交通是很好的一併解決美兩座橋梁的問題。</p>	
<p>蔡○○君 (會後書面意見)</p>	<p>新明路上的工業區加五期計會時伸的舒成負的將近2.5萬人口數，難以估算的間浪費，若有松山線對擁擠的內科交通是很好的一併解決美兩座橋梁的問題。</p>	
<p>楊○○君 (會後書面意見)</p>	<p>有關捷運環狀線東環段規劃案，建議能延伸南京三民線至潭美國小(舊址新明路)，以利能疏通將來新明路、安康路、舊宗路、行善路企業進駐後的人潮。</p>	
<p>吳○○君 (會後書面意見)</p>	<p>希望石潭里能有捷運能解成巷內科不可收拾。可以延南京線或藍線皆可。</p>	
<p>林○○君 (會後書面意見)</p>	<p>建議： 1.環狀線東環段與民生汐止線轉乘站改在Y34站</p>	<p>1.環狀線東環段與民生汐止線轉乘站改在Y34站 (1)民生汐止線環境影響說明書已於107年12月27日提報交通部核轉行政院環保署審議，經環保署109年7月31日環境影響評估審查委員會審查通過。路線行經新湖一路於舊宗路一段與東環段交會，東</p>

發言人	發言意見	機關處理情形
	<p>2.新明路一帶增設車站於新明國小預定地</p> <p>說明：</p> <p>(1).請研議民生汐止線內湖段改為直行民權東路六段並於「民權東路六段/瑞光路」、「民權東路六段/舊宗路二段」設站，環狀線東環段與民生汐止線轉乘站改在Y34站，發揮更大轉乘綜效以紓緩內湖交通，同時提升Y34站運量。</p> <p>1-1.民生汐止線內湖段改為直行民權東路六段可減少彎繞，同時增設車站於民權東路六段/瑞光路(原南北線Y33站服務範圍)供灣仔次分區湖興里、湖元里居民與內科通勤使用，鄰近三民國中、高場速公路旁停車場皆為公有地可設置捷運站出入口。</p> <p>1-2.環狀線東環段與民生汐止線轉乘站改在Y34站，與環狀線東環段共同於特斯拉服務中心設站，方便汐止、東湖居民前往內科瑞光路週</p>	<p>環段於Y35站兩線交會處已規劃交會轉乘方式，預留轉乘銜接空間。</p> <p>(2)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，擬定路線及車站位置。東環段與民生汐止線轉乘站改在Y34站將使路線大幅調整，而東環段可行性及民生汐止線可行性業經行政院核定，路線改變幅度過大將影響計畫推動時程。</p> <p>2.Y35車站現已規劃潭美國小出入口，有關建議於新明國小預定地設站，無法採納之原因說明如下：</p> <p>(1)Y35站與新明國小站間距僅約430m過近，服務範圍重疊、交通運輸服務效益不高。</p> <p>(2)增設新明國小站受限基隆河底高程，開挖較深，致整體經費增加約36.17億元(用地費6.99億元+工程費29.18億元)，使整體計畫財務指標效益下降，且此經費超出原可行性核定總額，依中央核定可行性研究函示，須由本府全額負擔。</p> <p>(3)Y35車站已檢討於道路兩側規劃配置出入口，提高可及性與機動性，惟西側出入口屬私地，須辦理都市計畫變更取得用地。</p>

發言人	發言意見	機關處理情形
	<p>上班，直行民權東路六段路線可減少彎繞到新湖一少路，縮短通勤時路，有效吸引更多間，吸引更多人眾搭乘捷運。</p> <p>(2) 因應新明路一帶民眾需求及考量新明路工區未來發展與台北企業總部園區、T-CBD」廠辦進駐(星宇航空、台塑集團等)建航空、舊宗路一段/南京議於舊宗路六段南側(潭美小、週美綠地、新明小預定地)增設站點，紓緩內湖交通。</p> <p>3. 原Y35站可北移至新湖二路南側，近三立電視、大潤發、舊宗社會住宅等。</p>	<p>機關處理情形</p> <p>3. 原Y35站北移至新湖二路南側，經檢視週邊無公有土地可供布設出入口與通風井，選站用地取得尤為關鍵，鑒於私人土地取得困難，不利計畫時程掌握，增加計畫推動之不確定性。</p>