

臺北都會區捷運環狀線東環段綜合規劃案

公聽會(第三場次)

- 一、 時間：109年8月28日（星期五）下午7時
- 二、 地點：信義區永吉國中禮堂（臺北市信義區松隆路161號）
- 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
<p>李○○君</p>	<p>有關松山車站到永春站之間，在東環段地下捷運兩站Y36站、Y37站之間，松山路沿路以地下街型式重新進行整體區域性之重新建構，以地下街型式連結饒河街夜市到永吉路五分埔商圈以及永春市場之人流動線，同時將永春站、松山站之動線延伸，方便永吉路松山路口附近之商業活動。</p> <p>其另一重要意義是將交通資源可以公平分享到永春站~松山站之間社區及商業活動圈，避免交通開發因為資源重複集中，而使遠離車站方向橫向而連結失去商業活動人流。透過車站地下街以及出口可同時活絡松山路、永吉路、忠孝東路之行人往來及商業發展之資源共享。</p> <p>如有因預算不足無法開發地下街，應預留未來地下街開發之機會。</p>	<p>Y36~37站距離約825公尺，以潛盾方式施工，若改為地下街將須以明挖方式施工，經費將增加約21億元，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，對松山路道路交通產生嚴重衝擊，亦涉及用地取得事宜，用地取得困難度。</p>
<p>富台里 陳里長國華</p>	<p>感謝捷運局推動的東環段建設，有助於繁榮地方。基本上里辦公室及里民都很支持東環線，不過，由於富台里正好位於</p>	<p>Y37地下車站兩側設通風井、出入口目前仍在規劃中，確切規劃取得的私有土地及辦理土地開發等地主權益部分，本局會於辦理都市計畫變更階段辦理民眾說明會，請相關民眾表達意見。</p>

發言人	發言意見	機關處理情形
	<p>忠孝東路及松山路路口，即未來的Y37站位置，但我們一直不清楚未來Y37站的確切位置，且永春捷運站附近忠孝東路松山路目前幾乎無空地及公有地可開發車站，故里民很關切Y37站的車站位置及出入口，希望捷運局能明確說明，澄清坊間的耳語謠言。</p>	
<p>王○○君</p>	<p>Y37站、Y38兩站有無可能透過變更付費區的形式，改為付費區轉乘。永春站將閘門改至5號出口通道口，並將現行牆邊的部分圍成付費區內通道。象山站將閘門改至2號出口通道口，並圍出付費區連接Y38站。</p>	<p>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、板南線永春站及淡水信義線象山站僅能依其現有站內之配置條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，並透過票證整合，等同站內轉乘方式，提供民眾使用之便利性，不會影響乘客權益。</p>
<p>張○○君</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1.土地取得是東環段最大的挑戰，請問目前土開進度如何？ 2.松仁路是信義計畫區最多企業總部匯聚的路段，東環段施工將使松仁路進入10年的交通黑暗期，是否有配套措施？ 3.全力支持本案，請問9.5年的工期是否能合情合理的縮短？是否有在地居民可配合事項？ 	<ol style="list-style-type: none"> 1.確切規劃取得的私有土地及辦理土地開發等地主權益部分，將於辦理都市計畫變更階段說明之，請民眾表達意見。 2.捷運東環段地下方式興建，必須採明挖方式施工者為車站及轉轍軌區域，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之交叉路口設置，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，俟行政院核定後，於細部設計階段配合完成交通維持計畫，並考量如何疏導交通及尋找替代道路方案，依規定提送交通等相關單位審查定案後，據以執行。 3.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，屆時再協調中央儘速審議。環狀線東環段以

發言人	發言意見	機關處理情形
	<p>4. 本次公聽會的目標在蒐集民眾意見後，會有何具體作為？</p>	<p>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。</p> <p>4. 公聽會的目的係依法定程序蒐集意見與想法，作為後續規劃之參考。參加公聽會的民眾所表達的意見，由於會議時間有限，主辦單位不容易在會場內對所有的提問作完整說明，因此會利用書面方式對民眾所提意見作回覆，以臻周延。</p>
<p>林○○君</p>	<p>1. 東環段於本段有連結捷運板南線與松山新店線之重要功能，場站Y36站(松山路、松隆路北側)為重要節點，希望轉乘連結能無礙暢快。</p> <p>2. 希望東環段的站體規劃能廣設捷運出口，達到人車分流，產業延續。松山站與永春站相距約750公尺，步行約10分鐘，建請一併考慮規劃地下連通道，甚至可能發展出地下街，以利松山五分埔商圈的周邊產業集聚與發展。本人擁有門牌號地下室，願意提供空間規劃成出口。</p> <p>3. 配合市府TOD政策，更進一步可考慮聯合開發，配合本區之都市更新與危老重建，復甦都市機能。</p>	<p>1. Y36站目前規劃配置於臺鐵松山站下方，形成三鐵交會，考量現有站內之配置條件及周邊道路與土地使用情形，規劃以地下連通道銜接捷運松山站，並透過票證整合，等同站內轉乘方式，提供民眾使用之便利性，不會影響乘客權益。</p> <p>2. Y36~37站距離約825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21億元，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，對松山路道路交通產生嚴重衝擊，亦涉及用地取得事宜，用地取得困難度高。</p> <p>3. 本路線民意代表、居民和地主的支持是成功的關鍵，若配合支持，可促使建設計畫早日完成。臺北市刻正推動大眾運輸導向(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。本計畫亦針對車站設施用地，評估車站土開之潛力，於適當地點進行車站土地開發。</p>
<p>賴○○君</p>	<p>Y36站、Y37站、Y38站在開發有許多實質的困難，施工難度與造成交通黑暗期，對於計畫推動及地方交通影響極大。如果Y35站到原Y36站間的路</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。經本局評析，若由</p>

發言人	發言意見	機關處理情形
	<p>段改走/穿過成美橋(基隆後山站、Y39站、Y38站、Y39站、動物園站)後，接到經費(施工、用地取得)亦減少。建請評估調整線方案之可行性。</p> <p>如前所提，若不走東新街，可過基隆河後山(板南線)，後慈(信義線)不用嗎？</p>	<p>後山埠站往北走中坡北路下方為本市重 要防洪排水箱涵，且與松山站並無適當之容納。又奉行政院核 遠。另後山埠捷運線東環狀線已於109年2月14日影響計畫 路可佈設捷運線東環狀線已於109年2月14日影響計畫 六信義線東環狀線已於109年2月14日影響計畫 信系統之東環狀線已於109年2月14日影響計畫 首都環狀線已於109年2月14日影響計畫 行性研究已於109年2月14日影響計畫 定，路線改變幅度過大將影響計畫 時程，因此仍以原方案較為適 宜。</p> <p>(2)東環段屬中運量系統，信義線屬高運量 系統，兩捷運路系統不一樣，無法共軌 共用。</p>
<p>吳○○君</p>	<ol style="list-style-type: none"> 捷運局舉辦之「本公聽居 會通知里長，沿線資料無 與通知。且會前資料無狀 「臺北都會區捷運環狀 線東環段綜合規劃案」A3 之計畫書，僅有一面是捷 紙，正反面，另一面是示 文字說明、另路線示意圖 運東環段規劃Y37站出口 圖，欠缺Y37站出入口與 設置位置土地開發與利亦 用之說明，貴局網站可 無相關計畫書可參閱。 惟居民間流傳Y37站出 入口設置資料圖，顯示 出入口設置在虎林街 119巷14號、16號、18號， 與我們民眾所有之房屋 土地重疊，我們卻毫不知 知情，故特向捷運局不查 證此規劃是否為真。如 為真，我們建議貴局將 Y37站出入口改設在松 山路八米寬的人行道上， 進出站更為便利！ 另鑑於過去臺北市府 辦理「美河市案」，強 奪人民土地、踐踏人權 先徵收後交由建商開 	<ol style="list-style-type: none"> 本局依「臺北市辦理臺北都會區大眾捷 運系統規劃公告」及「臺北市大眾捷 運系統規劃公告」等規定，於公聽會 召開15天前，會透過登報、發送圍 公所、里辦公室等多重管道，公告 內之里長、民意代表及政府機關出 公告於本局資訊網站。另公聽會簡 覽查閱。有關Y37站出入口規劃作 綜合民眾意見後，納入綜合規 辦，方有較具體方案。 確切規劃取得的私有土地及辦理土地開 發等地主權益部分，本局會於辦理都 計畫變更階段辦理民眾說明會，請民 表達意見。 現行法規辦理土地開發，目前係以車站 土開以捷運設施需求最小面積方案規 劃，同時在法令許可範圍以民眾獲致最 大利益之方式進行權益分配，希望達到

發言人	發言意見	機關處理情形
	發」的前車之鑑，我們堅決反對徵收。	提高路線自償率及地主獲得最大利益之雙贏局面，本路線居民和地主的支持是成功的關鍵，後續會將規劃建議方案詳予溝通說明，爭取支持。
張○○君	<p>1.東環段於松山區及信義區的重點在付費區站內轉乘。</p> <p>2.東環段於南港路轉成美橋應避免與松山線尾軌衝突，避免阻礙松山線未來延伸機會。</p> <p>3.近年捷運建設因用地取得困難導致無法設置出入口，希望能修法針對捷運出入口徵收或聯合開發提供更多的補償或獎勵。捷運地下穿越也建議修法提高補償。</p> <p>4.Y34站可否在民權大橋南側全國加油站設置出入口。</p> <p>5.Y30站~Y32站間與文湖</p>	<p>1.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道，致與東西向橫交路線如臺鐵及松山新店線象山站僅能依其現有站內之配置條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，並透過票證整合，等同站內轉乘方式，提供民眾使用之便利性，不會影響乘客權益。</p> <p>2.東環段線形規劃已避開松山線尾軌及相關設施，不影響松山新店線未來延伸，惟松山線受地形條件限制延伸有其限制。</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，係公私兩利之土地利用方式。土地開發方式規劃參酌現行臺北市臺北都會區大眾捷運系統開發土地協議價購優惠辦法與捷運土地開發投資選暨權益分配標準作業程序進行。路線穿越私有土地部分，將依大眾捷運法第19條暨其子法「大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處（內政部會銜交通部發布實施）辦理地下穿越段空間範圍公告及補償事宜。該審核辦法業於104年9月17日修正將原公告土地現值改以市價補償，已提高穿越私有土地之補償標準。</p> <p>4.Y34車站目前已於東側南北端各設置一處出入口，西側亦預留設置出入口之彈性，透過周邊行人系統優化及路口號誌調整，將可改善民權大橋下方行人穿越動線不便之問題，提高Y34車站出入口可及性。民權大橋南側全國加油站設置出入口涉及私人土地取得問題，用地取得困難，而該地點距Y34車站東南側出入口僅約100公尺，透過行人穿越道即可到達。</p> <p>5.東環段Y30站~Y32站間雖與文湖線平</p>

發言人	發言意見	機關處理情形
	線平行，路廊重疊，Y32站、Y33站可否合併設站？	行，主要為服務往來內科的民眾與文湖線服務功能不一樣，且Y32站及Y33站服務範圍並不重疊，為考量運輸效益，仍以原方案較為適宜。
許○○君	<p>整體計畫須尊重沿線居民意見，設置站點不可徵收私人土地，本人在Y37站擁有一些私人土地，希望捷運局採納本人意見。永春圖書館及永春市場為公有地，為何不將車站設置於此處。</p>	<p>(1)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本，係公私兩利之土地利用方式。</p> <p>(2)確切規劃取得的私有土地及辦理土地開發等地主權益部分，本局會於辦理都市計畫變更階段辦理民眾說明會，請民眾表達意見，本局會尊重地主的意見。</p> <p>(3)捷運東環段係規劃與環狀線第一階段及南北環段銜接形成首都環狀線，屬首都環狀線的一部份，故車站規劃儘可能與現有或規劃中的路線車站銜接轉乘，發揮最大運輸效能，其中Y37站規劃於松山路與忠孝東路5段交叉口北側之松山路道路下方，與板南線永春站就近銜接轉乘，永春市場距離Y37站出入口約達160公尺，在規設連通道部份有所困難。考量永春市場目前並無改建計畫，本局將預留未來連通之彈性。</p>
周○○君	<p>1.建議於松德路168巷與國中及松德公園共構兩個出入口，此係減緩永春站之擁擠狀況，且松德路沿線住戶極多，需要替代性出入口。或許會認為永春兩站之距離過短，但線上之忠孝敦化紀念館等站有較密集之需求，同時由於松德路曲線，車速無法過快，而整體行車時間過度增加。</p>	<p>1.有關象山站至永春站間再增設一站，無採納之原因說明如下：</p> <p>(1)Y37站及Y38站之間路線間距約1.78km、惟直線距離約1km，目前評估可設站地點位於松德路168巷口之退輔會用地，其直線距永春站及象山站約500m，因車站周邊500m服務範圍與市府站、永春站、象山站嚴重重疊，交通運輸服務便利性提升較不顯著。</p> <p>(2)增設車站位置周邊已有營運通車之捷運市府站、永春站、象山站，亦有完善公車接駁系統、YouBike及行人步行空間，且增站用地需與退輔會協商，該用地目前為短期訓練宿舍及停車場，經洽詢取得用地持保留態度。</p> <p>(3)若退輔會不同意有償撥用改以空間撥用方式供捷運設施使用，則本站無開發效益，又增設車站之工程經費龐大（島式72.8億元/用地費47.04億元+工程費</p>

發言人	發言意見	機關處理情形
	<p>2. 另一建議是考慮由松山路直通信義路，而走松德路松仁路，原規劃路線彎多，速度慢，失去捷運意義，且鑑於東門站附近行車經驗，路線彎度之噪音真不理想。松山路後段的確路幅狹小，但比照南海路南門市場端，施工仍是可行，若此則行車速度可大幅提升，施工開挖路面亦相對減小，松山路施工時可由松德路作為替代交通運輸動線。</p>	<p>25.76億元、疊式64.66億元/用地費35.61億元+工程費29.05億元)，將使整體計畫財經指標效益下降，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>(4) 站體若與國中共構及利用公園設兩個出入口，將影響興雅國中現有建築物及學校之運作，用地阻力及不確定性高。</p> <p>(5) 綜合上述評估，建議維持原路線方案。惟對於路線段中附近的居民，待本路線施工階段，將與本府交通局重新檢討整合規劃完善的公共運輸接駁系統，以提供便捷的轉乘服務。</p> <p>2. 另路線若沿松德路直行銜接信義路，於松德路/信義路口設站，則將與捷運象山站轉乘距離將長達300多公尺，轉乘距離過長，且無法接回至Y39站，故考量旅客交會轉乘便利性及服務更多旅客，路線仍採原方案較為適宜。</p>
符○○君	<p>1. Y39站路口附近有一些公園，是否可用公園設置出入口，不要使用其他用地？施工後公園是否會復舊？</p> <p>2. Y39站以後的路線要穿越信義象山，希望Y39站站體深度不要設置過深，增加民眾行走距離，造成進出站困擾。</p> <p>3. Y39站周邊多為住宅區，希望Y39站周遭可進行整體造街計畫，希望松仁路、吳興街可配合捷運出入口做景觀、環境提升。</p>	<p>1. 車站出入口設置原則為優先使用公有土地，施工後公園會進行復舊。Y39站初步規劃利用六合綠地及吳興街公車調度站等市有土地規劃設置出入口及通風井等相關設施。</p> <p>2. 車站站體深度會就週邊工程條件、整體線形及營運綜合規劃，原則為減少深度樽節工程經費及營運成本，同時增加使用的可及性。</p> <p>3. 東環段車站出入口後續於細部設計進行整體造型景觀規劃。周邊地區透過TOD進行整體規劃檢討。</p>

發言人	發言意見	機關處理情形
黃○○君	<p>目前捷運局說明土地用以使用公有地為主，Y37站所在之松山路人行道約有8公尺，建議儘量利用人行道設置出入口，避免使用或徵收私有地。</p>	<p>(1)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，係公私兩利之土地利用方式。</p> <p>(2)確切規劃取得的私有土地及辦理土地開發等地主權益部分，將於辦理都市計畫變更階段說明之，請民眾表達意見。</p> <p>(3)車站出入口設置於人行道，須就道路條件及交通狀況及對鄰近建物影響綜合考量，已納入車站規劃考量。</p>
徐○○君	<p>1.松德路與松山路現有一加油站，不建議路線經過，恐增加路線安全疑慮。</p> <p>2.松德路168巷彎到博愛國小，目前為停車場用地，之後是否採聯合開發方式設置出入口？</p> <p>3.信義線當時象山站不應設站於信義計畫區，應設置於信義路五段底市府辦公大樓及公車總站附近。而今，東環段Y39站將於吳興街公車總站設站，豈不是表示當年象山站設站位置為一錯誤決策。</p> <p>4.東環段目前預估工期為9.5年，但短短的信義線東延段已延誤約1年8個月，是否可預見東環段無法如期完工。</p>	<p>1.路線採地下方式於松德路道路下方興建，與加油站地下油槽保持安全深度及間距，應無安全疑慮。</p> <p>2.松德路168巷彎到博愛國小，目前規劃地下穿越退輔會停車場用地，無設置車站及聯合開發事宜。</p> <p>3.信義線象山站如設站於信義路五段底市府辦公大樓及公車總站附近，站體將位於信義快速道路匝道區，施工將對信義快速道路匝道及信義路產生巨大交通衝擊，且恐與信義快速道路匝道地下基礎相衝突，工程並不可行。</p> <p>4.因信義線東延段施工時遭遇地下岩盤強度超出原來預期4倍，較無法充分掌握，實屬特殊因素，致工程較原預定期程部分延誤，本局會參採信義線東延段的施工經驗，在東環段細部設計時納入考量因應措施，以期如期如質完工通車。</p>
蕭○○君	<p>1.東機廠設置應多加考慮列車進出正線及調度，設置袋形軌、橫渡線，避免影響正線列車班距。</p> <p>2.Y36站、Y37站若有設站困難，可否考慮改由成美橋直行東興街，轉忠</p>	<p>1.東環段東機廠已配合全環營運，因應相關之列車營運調度設施，納入規劃考量。</p> <p>2.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</p>

發言人	發言意見	機關處理情形
	<p>利性，但路線須穿越既有房舍，增加工程困難，且使路線不成環，恐降低路線效益。</p> <p>4. 公聽會是雙向的溝通平台，民眾除現場發言外，也可提出書面意見，讓捷運局可審慎檢討設計成果，在合理的基礎上，進行工程設計，使工程可順利推動。</p>	<p>再容納屬中運量系統之東環段，亦無法接續南環段形成首都環狀線發揮路網綜效。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計畫推動時程，因此仍以維持原方案較為適宜。</p> <p>4. 公聽會的目的係依法定程序蒐集意見與想法，作為後續規劃之參考。參加公聽會的民眾所表達的意見，由於會議時間有限，主辦單位不容易在會場內對所有的提問作完整說明，因此會利用書面方式對民眾所提意見作回覆，同樣會利用書面方式對民眾所提意見作回覆。</p>
馮教授正民	<p>1. 參加過很多公聽會，現在民眾都已有高度的素養，可在公聽會進行理性討論。</p> <p>2. 東環段因工程、經濟、財務、環境影響、社會及法律可行，故行政院已核定通過本案可行性研究。捷運環狀線其功能與日本山手線相同，與板南線、松山線、信義線、未來的民汐線四線交會，顯示路線建設有其必要性。</p> <p>3. 捷運建設的車站、路線、連通道位置及土地開發、土地徵收議題，都與民眾密切相關，目前捷運局已多採用公有地，避免徵收私有地，如需用私有地則優先採聯合開發，民眾可先持續關注自家是否在被徵收或是聯合開發，關心自身權利。</p> <p>4. 捷運建設可帶來便捷交通及促進地方開發，但應以不違背民眾權利為原則。</p>	<p>1. 謝謝馮教授的支持與指教。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，目前公聽會之辦理情況，民眾充分參與，並以理性的溝通進行討論。</p> <p>2. 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。</p> <p>3. 目前車站土開以捷運設施需求最小面積方案規劃。車站土開規劃原則為在法令許可範圍以民眾獲致最大利益之方式進行權益分配，希望達到提高路線及地主獲得最大利益之雙贏局面。</p> <p>4. 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</p>

發言人	發言意見	機關處理情形
		<p>本，係公私兩利之土地利用方式。確切規劃取得的私有土地及辦理土地開發等地主權益部分，本局會於辦理都市計畫變更階段辦理民眾說明會，請民眾表達意見。</p>
<p>洪議員健益</p>	<p>我有收到里長與民眾的山增信國居車站信義國中、博愛國小、169巷或退輔會土地增設車站。</p>	<p>有關永春站至象山站間再增設一站，經評估後說明如下：</p> <p>(1)Y37 站及 Y38 站之間路線間距約 1.78km、惟直線距離約 1km，目前評估可設站地點位於松德路 168 巷口之退輔會用地，其直線距永春站及象山站約 500m，因車站周邊 500m 服務範圍與市府站、永春站、象山站嚴重重疊，交通運輸服務便利性提升較不顯著。</p> <p>(2)增設車站位置周邊已有營運通車之捷運市府站、永春站、象山站，亦有完善公車接駁系統、YouBike 及行人步行空間，且增站用地需與退輔會協商，該用地目前為短期訓練宿舍及停車場，經洽詢取得用地持保留態度。</p> <p>(3)若退輔會不同意有償撥用改以空間撥用方式供捷運設施使用，則本站無開發效益，又增設車站之工程經費龐大（島式 72.8 億元/用地費 47.04 億元+工程費 25.76 億元、疊式 64.66 億元/用地費 35.61 億元+工程費 29.05 億元），將使整體計畫財經指標效益下降，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>(4)綜合上述評估，建議維持原路線方案。惟對於路線段中附近的居民，待本路線施工階段，將與本府交通局重新檢討整合規劃完善的公共運輸接駁系統，以提供便捷的轉乘服務。</p>
<p>徐議員巧芯</p>	<p>1.Y37 站、Y38 站間距離較長，且屬人口聚集地，相信增設車站有其效益，建請捷運局評估於 Y37 站、Y38 站間增設車站。</p>	<p>1.有關永春站至象山站間再增設一站，無採納之原因說明如下：</p> <p>(1)Y37 站及 Y38 站之間路線間距約 1.78km、惟直線距離約 1km，目前評估可設站地點位於松德路 168 巷口之退輔會用地，其直線距永春站及象山站約 500m，因車站周邊 500m 服務範圍與市府站、永春站、象山站嚴重重疊，交通運輸服務便利性提升較不顯著。</p> <p>(2)增設車站位置周邊已有營運通車之捷運市府站、永春站、象山站，亦有完善</p>

發言人	發言意見	機關處理情形
	<p>2. 目前是綜合規劃階段，目的是讓民眾了解路線，民眾可持續關注、蒐集相關意見，在後續細部設計階段向里長、議員反映，我們會集結大家的意見，努力幫大家爭取權利。</p> <p>3. 民眾在意的交通黑暗期及工期長短，我們議員及會在議會替大家把關，監督市府執行成果。</p>	<p>公車接駁系統、YouBike及行人步行空間，且增站用地需與退輔會協商，該用地目前為短期訓練宿舍及停車場，經洽詢取得用地持保留態度。</p> <p>(3) 若退輔會不同意有償撥用改以空間撥用方式供捷運設施使用，則本站無開發效益，又增設車站之工程經費龐大(島式72.8億元/用地費47.04億元+工程費25.76億元、疊式64.66億元/用地費35.61億元+工程費29.05億元)，將使整體計畫財經指標效益下降，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>(4) 綜合上述評估，建議維持原路線方案。惟對於路線段中附近的居民，待本路線施工階段，將與本府交通局重新檢討整合規劃完善的公共運輸接駁系統，以提供便捷的轉乘服務。</p> <p>2. 公聽會的目的係依法定程序蒐集意見與想法，作為後續規劃之參考。參加公聽會的民眾所表達的意見，由於會議時間有限，主辦單位不容易在會場內對所有問題作完整說明，因此會利用書面方式對民眾所提意見作回覆，民眾除現場發言，也可提出書面意見，同樣會利用書面方式對民眾所提意見作回覆。</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轍軌區，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之交叉路口設置，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段及佔用部分道路施工，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，因東環段目前仍在規劃中，尚未進行細部設計作業，將俟行政院核定後，於細部設計階段配合完成交通維持計畫，並考量如何疏導交通及尋找替代道路方案，依規定提送等相關單位審查定案後，據以執行。</p>
許議員淑華	1. 請捷運局將本次公聽會民眾所提出的意見納入	1. 謝謝許議員指教。公聽會民眾所提出的意見配合納入設計階段進行評估。

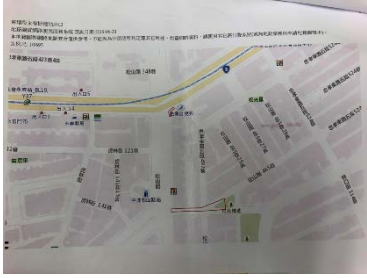
發言人	發言意見	機關處理情形
	<p>設計階段進行評估，如連通道地下道商業化活化、施工期間交維計畫、Y39站造街計畫。</p> <p>2.Y37站可能需做聯合開發，受限於大眾捷運法，聯合開發可能無法滿足民眾一坪換一坪的期待，阻礙車站設站，除請費立委在中央推動修改大眾捷運法，也建議捷運局改用永春市場做站體規劃，避免使用民眾土地。</p> <p>3.信義東延段原先擬在松德地區設置車站，但因</p>	<p>(1)Y36~37站距離約825公尺，以潛盾方式施工，若改為地下街將須以明挖方式施工，經費將增加約21億元，此費用屬市政建設，無法納入捷運建設經費內收納，且地下街須符合法規考量逃生及通風需求增設逃生通道及通風需求設施，對松山路道路交通產生嚴重衝擊，亦涉及用地取得事宜，用地取得困難度高。</p> <p>(2)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之交叉路口設置，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，因東環段目前仍在規劃中，尚未進行細部設計作業，將俟行政院核定後，於細部設計階段配合完成交通維持計畫，並考量如何疏導交通及尋找替代道路方案，依規定提交交通等相關單位審查定案後，據以執行。</p> <p>(3)Y39站造街計畫須與都發局、交通局研析且非短期內可看到成果屬長期計畫。</p> <p>2.目前車站土開以捷運設施需求最小面積為原則，在法令進率及民眾獲得最大利益之方式下，進行權益分配，希望達到提高路權及地主獲得最大利益之雙贏局面。捷運東環段係規劃與環狀線第一階段及南北環段銜接形成首都環狀線，屬首都環狀線的一部份，故車站規劃儘可能與現有或規劃中的路線車站能銜接轉乘，發揮最大運輸效能，其中Y37站規劃於松山路與忠孝東路5段交叉口北側之松山路道路下方，與板南線永春站就近銜接轉乘，永春市場距離Y37站出入口約達160公尺，在規設連通道部份有所困難。考量永春市場目前並無改建計畫，本局將預留未來連通之彈性。</p> <p>3.有關永春站至象山站間再增設一站，無採納之原因說明如下：</p>


發言人	發言意見	機關處理情形
	<p>聯開推動受阻，最後無法設站，故建議東環段於松德地區增站，服務該區域民眾。</p> <p>4. 東環段預定於2023年動工，在這三年中我們議會會協助民眾跟市政府協商，希望這條路線、站體設置都能如民眾期待。</p>	<p>(1) Y37 站及 Y38 站之間路線間距約 1.78km、惟直線距離約 1km，目前評估可設站地點位於松德路 168 巷口之退輔會用地，其直線距永春站及象山站約 500m，因車站周邊 500m 服務範圍與市府站、永春站、象山站嚴重重疊，交通運輸服務便利性提升較不顯著。</p> <p>(2) 增設車站位置周邊已有營運通車之捷運市府站、永春站、象山站，亦有完善公車接駁系統、YouBike 及行人步行空間，且增站用地需與退輔會協商，該用地目前為短期訓練宿舍及停車場，經洽詢取得用地持保留態度。</p> <p>(3) 若退輔會不同意有償撥用改以空間撥用方式供捷運設施使用，則本站無開發效益，又增設車站之工程經費龐大（島式 72.8 億元/用地費 47.04 億元+工程費 25.76 億元、疊式 64.66 億元/用地費 35.61 億元+工程費 29.05 億元），將使整體計畫財經指標效益下降，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>(4) 綜合上述評估，建議維持原路線方案。惟對於路線段中附近的居民，待本路線施工階段，將與本府交通局重新檢討整合規劃完善的公共運輸接駁系統，以提供便捷的轉乘服務。</p> <p>4. 中央及地方民意代表、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，至於時程仍須視東環段綜合規劃報告書奉中央核定時程而定。</p>
<p>立法委員 費鴻泰</p>	<p>1. 本人在臺北市議會服務十年期間有八年擔任交通委員會委員，對於捷運局業務十分熟悉，東環段通車預計耗時十年，預算近千億，而且捷運建設可使用百年，故規劃設計階段十分重要。</p> <p>2. 捷運對都市的改變非常重要，捷運到哪，交通便利到哪，地形地貌也</p>	<p>1. 謝謝費委員長期支持與指教。公聽會民眾所提出的意見將配合納入後續規劃設計綜合評估考量。</p> <p>2. 目前車站出入口、通風井用地儘量規劃使用公地，若需使用私地以採土地開發方式辦理，土開以捷運設施需求最小面</p>

發言人	發言意見	機關處理情形
	<p>跟著改變，但捷運局應站在民眾的立場，避免捷運建設徵收民眾土地、穿越民房，秉持這樣的原則，可使捷運建設推動更為順利。</p> <p>3. 捷運建設一旦完工，無法像公車一樣彈性調整，捷運局應不厭其煩與民眾交換意見。預祝會議成功，東環段儘快定案完工。</p>	<p>積方案規劃，在商業區或住宅區盡可能以聯開方式取得捷運設施所需用地。車站土開規劃原則為在法令許可範圍以內，民眾獲致最大利益之方式進行權益分配，希望達到提高路線自償率及地主獲得最大利益之雙贏局面。路線規劃原則為避免穿越民房，如無法避免依法進行補償，規劃深度亦儘量避免損及建物改建之權益。</p> <p>3. 公聽會的目的係依法定程序蒐集意見與想法，作為後續規劃之參考。參加公聽會的民眾所表達的意見，由於會議時間有限，主辦單位不容易在會場內對所有的提問作完整說明，因此民眾除現場發言，也可提出書面意見，只要有留下連絡地址，本局均會利用書面方式對民眾所提意見函覆。</p>
<p>林○○君 (會後書面意見)</p>	<p>Y37站、Y38站兩站距離太遠。松德公園旁可增設一站。</p>	<p>有關永春站至象山站間再增設一站，無採納之原因說明如下：</p> <p>(1) Y37站及Y38站之間路線間距約1.78km、惟直線距離約1km，目前評估可設站地點位於松德路168巷口之退輔會用地，其直線距永春站及象山站約500m，因車站周邊500m服務範圍與市府站、永春站、象山站嚴重重疊，交通運輸服務便利性提升較不顯著。</p> <p>(2) 增設車站位置周邊已有營運通車之捷運市府站、永春站、象山站，亦有完善公車接駁系統、YouBike及行人步行空間，且增站用地需與退輔會協商，該用地目前為短期訓練宿舍及停車場，經洽詢取得用地持保留態度。</p> <p>(3) 若退輔會不同意有償撥用改以空間撥用方式供捷運設施使用，則本站無開發效益，又增設車站之工程經費龐大(島式72.8億元/用地費47.04億元+工程費25.76億元、疊式64.66億元/用地費35.61億元+工程費29.05億元)，將使整體計畫財經指標效益下降，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>(4) 綜合上述評估，建議維持原路線方案。惟對於路線段中附近的居民，待本路線施工階段，將與本府交通局重新檢討整合規劃完善的公共運輸接駁系統，以提供便捷的轉乘服務。</p>

發言人	發言意見	機關處理情形
<p>李○○君 (會後書面意見)</p>	<p>由於東環段連結整體環狀線，車輛行駛是否直接連通士林、蘆洲、新北產業園區及板橋車站，為新北西環部分已完工通車，未來是否施工受限，目前新北車輛電系統，未來通行是否會產生類似木柵線連接內湖線，修改既有新北環狀線之車輛號誌機電等系統，而負擔額外修改費用，而通行試車過程產生不順利之連接。</p> <p>未來環狀線發車以及終點站如何規劃，新北車班在8分鐘以上，臺北東環如何有2分半密集發車。</p>	<p>(1)環一目前已完工通車，由於環一當初在處理系統採購時，因南北環核一定時程未定，因此未能在採購合約中納入南北環系統擴充內容，目前南北環已獲行政院核定，東環段可行性研究獲行政院核定，因此在南北環機電系統招標內已將東環段的系統作為擴充合約內容，惟受限於採購法規無法指定採購系統種類廠牌，若未來南北環機電系統發包之廠商與環一機電系統不同時，便會如同內湖線於木柵線系統整合之情形，至於通行試車過程將會參考先前的經驗，避免不順利的情形發生，然東環段連結整體環狀線採一車直達方式營運，機電系統與南北環相容之系統，同時於南北環機電系統招標文件已將東環段納入擴充契約辦理採購，可避免後續機電系統不順暢之情況。</p> <p>(2)經查目前環狀線(環一)營運班距為尖峰約4~7分鐘，離峰約5~10分鐘。目前規劃全環一車直達，且環狀線全環規劃有3處機廠及5處袋式儲車軌供始發車輛停放及營運調度使用，目前東環段規劃班距係以目標年民國140年最大尖峰小時運量估算，未來營運初期將視旅次成長逐漸調整班距，以利旅客搭乘並兼顧營運效能。</p>
<p>廖○○君 (會後書面意見)</p>	<p>建議：於松德路靠近興雅國中附近增設一地下車站，俾利居民交通。</p> <p>理由：</p> <p>1.松友里、安康里.....等里，原期盼象山支線能在信義路六段15巷附近設站，據悉環評已通過，經市議員增取捷運局亦規劃同意設站，據瞭解因該站與地主共構分配條件等談不攏而無法設站，功虧一簣。</p> <p>2.建議新增設「興雅國中站」(暫定)，在原擬設站之象山支線信義路六段15巷附近，實可取代設站，以解居民多年期盼設捷運站。</p>	<p>有關永春站至象山站間再增設一站，無採納之原因說明如下：</p> <p>(1)Y37站及Y38站之間路線間距約1.78km、惟直線距離約1km，目前評估可設站地點位於松德路168巷口之退輔會用地，其直線距永春站及象山站約500m，因車站周邊500m服務範圍與市府站、永春站、象山站嚴重重疊，交通運輸服務便利性提升較不顯著。</p> <p>(2)增設車站位置周邊已有營運通車之捷運市府站、永春站、象山站，亦有完善公車接駁系統、YouBike及行人步行空間，且增站用地需與退輔會協商，該用地目前為短期訓練宿舍及停車場，經洽詢取得用地持保留態度。</p> <p>(3)若退輔會不同意有償撥用改以空間撥用方式供捷運設施使用，則本站無開發效益，又增設車站之工程經費龐大(島式72.8億元/用地費47.04億元+工程費25.76億元、疊式64.66億元/用地費35.61</p>

發言人	發言意見	機關處理情形
		<p>億元+工程費29.05億元)，將使整體計畫財經指標效益下降，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>(4)綜合上述評估，建議維持原路線方案。惟對於路線段中附近的居民，待本路線施工階段，將與本府交通局重新檢討整合規劃完善的公共運輸接駁系統，以提供便捷的轉乘服務。</p>
<p>劉○○君 (會後書面意見)</p>	<p>感謝捷運團隊的努力讓環狀線東環段得以進入綜合規劃階段造福地方。</p> <p>我們瞭解為利工進，所以環狀線東環段儘量利用公有地施作各捷運站出入口，此次我們地方上建議的是環狀線東環段永春捷運站出口增設的位置，如圖所示(圖1)；長官們稍加注意就可發現既有永春捷運站全部5個出口皆在松山路以西，而松山路以東越來越發展，特別是東南區塊，既有住戶與南港國宅廣大住戶群以外，尚在建設廣慈公宅、養護機構、社會局及信義區公所等辦公人口的進駐、以及濕地公園的新建聯結象山觀光登山人口的需求，亟需將來在松山路以東增設永春捷運站出口，如圖所示，我們建議兩處位置供參考。1.在忠孝東路松山路口東南角，利用已拆除的原陸橋位置增設出入口或鄰近區域進行土地開發，取得捷運用地。2.如附圖所示，在公有地之松光綠地增設捷運出入口，此通道在橫跨板南線車行隧道上方後，進入東環線永春站穿堂層，因為在公有地增設樓梯與電梯通道，又離廣慈開發區那邊較近，能確實解決將來上萬人口的交</p>	<p>(1)感謝劉先生的支持，Y37站係設置於忠孝東路北側之松山路地下，目前在忠孝東路松山路口東北角附近已規劃設置出入口。</p> <p>(2)松光綠地位於忠孝東路南側之松山路465巷，經本局初步檢視，上述地點位於Y37站500公尺服務範圍內，距離約200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，故不宜採納。</p> <p>(3)在忠孝東路松山路口東北角，利用已拆除的原陸橋位置增設出入口或鄰近區域進行土地開發，取得捷運用地，目前已納入規劃考量。</p>

發言人	發言意見	機關處理情形
	<p>求。進行交通建設的目的是要真正利民便民，這位置也是地方上最渴求的。</p> <p>以上建議供長官參考，如蒙採納造福地方，不勝感激，謝謝。</p>  <p>圖1</p>	
<p>黃○○君、 吳○○君、 曾○○君 陳情函</p>	<p>主旨：關於「臺北都會區捷運環狀線東環段綜合規劃案」之Y37站設於松山路/忠孝東路五段北側，表示「堅決反對徵收」之訴求，懇請貴局維護情人之基本人權！</p> <p>說明：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 貴局舉辦之本次公聽會僅通知里長，沿線居民並未收到公聽會資料與通知。且會前資料，無「臺北都會區捷運環狀線東環段綜合規劃案」之計畫書。僅有1張A3紙，正反兩面，一面是文字說明、另一面是捷運東環段規劃路線示意圖，欠缺Y37站出入口設置位置土地開發與利用之說明，貴局網站亦無相關計畫書可參閱。 2. 惟居民間流傳Y37站出入口設置資料圖(附件一)(圖2)，顯示出入口設置在虎林街119巷14號、16號、18號，與陳情人所有之房屋土地重疊，陳情人卻毫不知情，故特向貴局查證此圖 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 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區宣傳文件，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會前刊載於本局網站，供各界瀏覽查閱。 2. 涉及私有土地取得及辦理土地開發等地主權益部分，本局會於辦理都市計畫變更階段辦理民眾說明會，讓民眾表達意見。

發言人	發言意見	機關處理情形
	<p>否為真。如為真，陳情 人建議貴局將Y37站 出入口改設在松山路八 米寬的人行道上，進出 站更為便利！</p> <p>3.另鑒於過去臺北市府 辦理「美河市案」，強 奪人民土地、踐踏人權 「先徵收後交由建商開 發」的前車之鑑，陳情 人表達「堅決反對徵收」 之訴求。</p>  <p>圖2</p>	<p>3.現行法規辦理土地開發，目前係以車站 土開以捷運設施需求最小面積方案規 劃，同時在法令許可範圍以民眾獲致最 大利益之方式進行權益分配，希望達到 提高路線自償率及地主獲得最大利益之 雙贏局面，本路線居民和地主的支 成功的關鍵，後續會將規劃建議方案詳 予溝通說明，爭取支持。</p>
<p>不具名民眾 (1) (會後書面意見)</p>	<p>案件主旨：東環段轉乘規 劃</p> <p>環狀線永春站之設計，捷 運局在綜規說明會簡報 中提及以出閘門轉乘設 置，然而細看之後，其 該站之轉乘可以使轉乘 通道從下方穿越五號出 口之通道後再上升，以 接永春站付費區，達到 出閘門之轉乘，希望捷 運局再多考量。</p> <p>另外象山站之轉乘通道 在銜接信義線穿堂層處， 應可以透過調整信義線</p>	<p>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道， 致與東西向橫交路線如臺鐵及松山新店 線象山站、板南線永春站及淡水信義線 象山站僅能依其現有站內之配置條件及周 邊道路與土地使用情形，規劃以地下連 道銜接，無須走到地面，並透過票證整合， 等同站內轉乘方式，提供民眾使用之便利 性，不會影響乘客權益。</p>

發言人	發言意見	機關處理情形
	<p>穿堂層之付費區的方式，擔 達到付費區內轉乘，若擔 心一號出口會變成孤島， 亦可以將轉乘通道加寬， 設計成非付費區通道的方 北，付費區通道在南的方 式，將一號出口非付費區 與東環段非付費區貫通。</p>	
<p>陳○○君 (會後書面意見)</p>	<p>你好!我是信義區居民，我 有以下幾項意見想提供 給你們：</p> <p>1.Y36站與Y37站增設地 下街：為了都市發展， 希望能在這重要道路， 增設地下街。就如忠孝 復興至忠孝敦化，或是 像台北車站通往中山地 下街至雙連站。可將 Y36人潮(包括了觀光 客、轉乘客以及當地 大量住宅居民)移置到地 下街消費。</p> <p>2.Y36站增設四個以上出 入口：</p> <p>構想(1)：由於松隆路以 南、松山路以西那區域 為純住宅區，使用了需 求相對高，為了提高 居民便利性及搭乘台北 捷運東環段的意願性， 希望於松隆路以北松 路以西口增設出口。另 一方面也可將人潮帶到 台北府城隍廟，推廣台 北古蹟達到觀光效益。</p> <p>構想(2)：此環境除了有 台鐵旅客、捷運綠線有 山站旅客以及當地大量 的居民，現在又增加了 東環段進出的旅客，希 望有更多的出入口，來 化擁擠的人潮，讓人潮 流動更暢通。(特別是 通道的暢通)。</p>	<p>1.Y36~37站距離約825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21億元，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，對松山路道路交通產 生嚴重衝擊，亦涉及用地取得事宜，用地 取得困難度高。</p> <p>2.捷運車站出入口設置關鍵為土地取得， Y36車站增設四個以上出入口，在土地 取得上有實質困難，目前Y36車站出入 口通道數已符合捷運規劃手冊規定之通 道數，可滿足旅客進出之需求，同時符合 相關逃生之規定。</p>

發言人	發言意見	機關處理情形
<p>傅○○君 (會後書面意見)</p>	<p>主旨：針對捷運環狀線東環段綜合規劃案之建議</p> <p>1.緣由：臺北市政府捷運工程局於民國109年8月25日至28日於文山、內湖、信義區舉辦本案公眾聽會，以聽取當地民眾意見。本人為Y39站附近居民，但不克參與上述公聽會，故改以書面方式提供建議，僅請貴單位詳加考量，並懇請採用本建議。</p> <p>2.建議事項：Y39站北移並於吳興國小增設出口，以擴大服務範圍並增加民眾便利性。</p> <p>3.概要說明：</p> <p>(1)目前環狀線東環段規劃自Y38站後直行松仁路，並於松仁路底之拇指山腳處設立Y39站，兩站間距約1,000公尺。</p> <p>(2)Y39站周邊之人流與商業活動核心位於松仁路與莊敬路口，但是目前Y39站之預定設站地點卻為鄰近山區之市有公車停車場，導致車站可及性與便利性較差，預期未來運量增長空間甚為有限。</p> <p>(3)為擴大服務範圍並增加民眾便利性，建議將Y39站北移，並於吳興國小增設出口。</p> <p>(4)透過上述調整，除了可使車站更加接近當地之人流與商業活動核心，更可將北醫商圈拉近至500公尺以內之步行距離，進一步擴大車站服務範圍，並可同時與Y38站維持約750公</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。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，且時程無法控制掌握，將影響東環段之推動時程，故不宜採納。</p> <p>2.感謝您花了許多心思提供本局建議於吳興國小設站與本局目前建議Y39於六合綠地附近設站的差異比較。另Y39站北移並於吳興國小增設出入口，經檢視吳興國小距Y39站約300公尺，係位於車站500公尺服務範圍內，且該路段松仁路路寬僅15米，若車站北移因施工期間圍籬將佔用12米，松仁路交通將無法通行，工程施作有相當大的困難，且出入口、通風井亦無適合用地可供布設，故不宜採納。</p>

發言人	發言意見	機關處理情形																																				
	<p>尺之間距而不過於接近，不影響Y38站之服務範圍。</p>  <p>4.本建議與原規劃比較：</p> <table border="1" data-bbox="437 965 817 1464"> <thead> <tr> <th></th> <th>Y39 站原規劃</th> <th>Y39 站建議案調整</th> <th>差異說明</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>設站位置</td> <td>鄰近山區之華有公車停車場</td> <td>吳興國小</td> <td>站體北移並於吳興1小增設車站出口</td> </tr> <tr> <td>當地人流、商業核心(松仁/崑崙路口)步行距離</td> <td>較遠：約 350 公尺</td> <td>較近：約 100 公尺</td> <td>建議案較佳：可縮短核心區域之距離</td> </tr> <tr> <td>與光華商場步行距離</td> <td>較遠：約 850 公尺</td> <td>較近：約 500 公尺</td> <td>建議案較佳：可縮短光華商場之距離</td> </tr> <tr> <td>與 Y38 站步行距離</td> <td>維持適當距離：約 1,000 公尺</td> <td>維持適當距離：約 750 公尺</td> <td>兩者差異不大，皆可 Y38 站維持適當距離</td> </tr> <tr> <td>用地取得方式</td> <td>使用公有地：徵收、撥充公有土地</td> <td>使用公有地：協調使用現有學校用地</td> <td>兩者差異不大：皆為公有地，但建議案與吳興國小協調</td> </tr> <tr> <td>設站位置道路寬度</td> <td>15 公尺</td> <td>15 公尺</td> <td>兩者無差異：道路寬度皆相同</td> </tr> <tr> <td>施工期間之交通衝擊</td> <td>較低：車站施工位置位於松仁路末端，車流量較少，對交通衝擊較低</td> <td>較高：吳興國小前松仁路車流量較大，交通維持計畫可將部分車流導向與松仁路平行之吳興街與崑崙路五段 150 巷降低交通衝擊</td> <td>原計畫較佳：但建議案可透過交通維持計畫減少交通衝擊</td> </tr> <tr> <td>效益比較</td> <td>原規劃之車站出口鄰近山區，較為遠離人流與商業活動核心，導致車站可及性與服務範圍受限，預期未來運量較差</td> <td>1. 車站鄰近人流與商業活動核心，服務範圍及此服務範圍，並與 Y38 維持適當距離，預期未來效益較佳 2. 用地與原規劃皆為公有土地，惟協調對象改為吳興國小 3. 設站位置之道路寬度與原規劃相同，皆為 15 公尺路幅，惟施工期間交通衝擊較大</td> <td>建議案較佳：整體考量建議案之效益較佳</td> </tr> </tbody> </table> <p>5.綜合說明：綜合考量車站服務範圍與可及性、對當地民眾便利性、用地取得困難程度、道路寬度對車站工程影響等因素，謹向貴單位建議北移Y39站並於吳興國小增設出口，謹請貴單位詳加考量，並懇請採用本建議。</p>		Y39 站原規劃	Y39 站建議案調整	差異說明	設站位置	鄰近山區之華有公車停車場	吳興國小	站體北移並於吳興1小增設車站出口	當地人流、商業核心(松仁/崑崙路口)步行距離	較遠：約 350 公尺	較近：約 100 公尺	建議案較佳：可縮短核心區域之距離	與光華商場步行距離	較遠：約 850 公尺	較近：約 500 公尺	建議案較佳：可縮短光華商場之距離	與 Y38 站步行距離	維持適當距離：約 1,000 公尺	維持適當距離：約 750 公尺	兩者差異不大，皆可 Y38 站維持適當距離	用地取得方式	使用公有地：徵收、撥充公有土地	使用公有地：協調使用現有學校用地	兩者差異不大：皆為公有地，但建議案與吳興國小協調	設站位置道路寬度	15 公尺	15 公尺	兩者無差異：道路寬度皆相同	施工期間之交通衝擊	較低：車站施工位置位於松仁路末端，車流量較少，對交通衝擊較低	較高：吳興國小前松仁路車流量較大，交通維持計畫可將部分車流導向與松仁路平行之吳興街與崑崙路五段 150 巷降低交通衝擊	原計畫較佳：但建議案可透過交通維持計畫減少交通衝擊	效益比較	原規劃之車站出口鄰近山區，較為遠離人流與商業活動核心，導致車站可及性與服務範圍受限，預期未來運量較差	1. 車站鄰近人流與商業活動核心，服務範圍及此服務範圍，並與 Y38 維持適當距離，預期未來效益較佳 2. 用地與原規劃皆為公有土地，惟協調對象改為吳興國小 3. 設站位置之道路寬度與原規劃相同，皆為 15 公尺路幅，惟施工期間交通衝擊較大	建議案較佳：整體考量建議案之效益較佳	
	Y39 站原規劃	Y39 站建議案調整	差異說明																																			
設站位置	鄰近山區之華有公車停車場	吳興國小	站體北移並於吳興1小增設車站出口																																			
當地人流、商業核心(松仁/崑崙路口)步行距離	較遠：約 350 公尺	較近：約 100 公尺	建議案較佳：可縮短核心區域之距離																																			
與光華商場步行距離	較遠：約 850 公尺	較近：約 500 公尺	建議案較佳：可縮短光華商場之距離																																			
與 Y38 站步行距離	維持適當距離：約 1,000 公尺	維持適當距離：約 750 公尺	兩者差異不大，皆可 Y38 站維持適當距離																																			
用地取得方式	使用公有地：徵收、撥充公有土地	使用公有地：協調使用現有學校用地	兩者差異不大：皆為公有地，但建議案與吳興國小協調																																			
設站位置道路寬度	15 公尺	15 公尺	兩者無差異：道路寬度皆相同																																			
施工期間之交通衝擊	較低：車站施工位置位於松仁路末端，車流量較少，對交通衝擊較低	較高：吳興國小前松仁路車流量較大，交通維持計畫可將部分車流導向與松仁路平行之吳興街與崑崙路五段 150 巷降低交通衝擊	原計畫較佳：但建議案可透過交通維持計畫減少交通衝擊																																			
效益比較	原規劃之車站出口鄰近山區，較為遠離人流與商業活動核心，導致車站可及性與服務範圍受限，預期未來運量較差	1. 車站鄰近人流與商業活動核心，服務範圍及此服務範圍，並與 Y38 維持適當距離，預期未來效益較佳 2. 用地與原規劃皆為公有土地，惟協調對象改為吳興國小 3. 設站位置之道路寬度與原規劃相同，皆為 15 公尺路幅，惟施工期間交通衝擊較大	建議案較佳：整體考量建議案之效益較佳																																			

發言人	發言意見	機關處理情形
<p>不具名民眾 (2) (會後書面意見)</p>	<p>案件主旨：請於細部設計捷運環狀線東環各站，務必利用獨立連通道"站內轉乘"</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.請於設計規劃捷運環狀線東環(及南、北環等其他各路線)各轉乘站，務必利用獨立連通道"站內轉乘"。 2.請問現在的環狀線東環因為一個板橋站"站外轉乘(走路淋雨9分鐘)"對新北市精華區造成多大的傷害?坐板南線幾乎不敢轉乘環狀線是否形同"沒有轉乘"?? 3.環狀線Y的作用有別於其他放射狀主線，"轉乘"反而是其主要的功能，甚至許多乘客並不會在沿線車站上下車，而是藉由環狀線2度轉乘至不同路線，對吧? 4.既然環狀線存在大量的轉乘需求，且以現今工程技術進步情況下，請務必於設計規劃捷運環狀線東環(及南、北環等其他各路線)各轉乘站，"利用獨立連通道實施站內轉乘"(或以出入口隔板區分付/非付費區，如頭前庄站)，謝謝。 <p>(先前北捷的成功不正是效益、"便利"性最大化的成果?)</p>	<p>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、板南線永春站及淡水信義線象山站僅能依其現有站內之配置條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，並透過票證整合，等同站內轉乘方式，提供民眾使用之便利性，不會影響乘客權益。</p>
<p>陳○○君 (會後書面意見)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1.意見：此次公聽會本區安康里下里之前，應全部通知里民，而能讓他們參加? 	<ol style="list-style-type: none"> 1.本局依「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件，並邀請車站周邊500公尺範圍內之里長(含安康里萬里長宇恆)、民意代表及政府機關出席，並公告於捷運局資訊網站。另公聽會簡報資料已於會前載於本局網站，供各界瀏覽查閱。

發言人	發言意見	機關處理情形
	<p>2.建議：</p> <p>(1)此次環狀線東環段會由松山路右轉松德路168巷，但忠孝東路和松山路口有一處加油站，168巷會經過興雅國中和博愛國小，若真施工，學生和學童安全堪憂，且此處為斷層口不宜於開發，且人口不少子化將來捷運的載客量不可能高。</p> <p>(2)環東線過成美橋應設法與後山埤站相接為理想。</p> <p>(3)環東線請審慎評估為禱。</p>	<p>2.評估說明如下：</p> <p>(1)路線採地下方式於松德路道路下方興建，與加油站地下油槽保持安全深度及間距，無安全疑慮。</p> <p>(2)168巷經過興雅國中和博愛國小段，施工採潛盾工法，不會影響地面學生和學童安全。</p> <p>(3)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。另後山埤站往南並無適當連貫的道路可佈設捷運路線，且福德街與信義路六段道路下方已有施工中之高運量系統信義線東延段，更無法再容納屬中運量系統之東環段，亦無法接續南環段形成首都環狀線發揮路網綜效，故無採納。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計畫推動時程，因此仍以維持原方案較為適宜。</p>
<p>張○○君 (會後書面意見)</p>	<p>1.目前松德路上有許多路樹，這些路樹都有相當年紀(十~三十年)，若開始施工後，請問這些路樹將如何處理？</p> <p>2.路線規劃：過東新街→皆後山埤捷運站(變Y37)→與紅線平行→接Y38→接Y39，是否可行？可避免永春站Y37找地之問題。</p> <p>3.市府召開公聽會，都沒有收到通知，是看到新聞才知道。</p>	<p>1.施工前本局會依「臺北市樹木保護自治條例」規定進行相關樹木移植工作。</p> <p>2.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。另後山埤站往南並無適當連貫的道路可佈設捷運路線，且福德街與信義路六段道路下方已有施工中之高運量系統信義線東延段，更無法再容納屬中運量系統之東環段，亦無法接續南環段形成首都環狀線發揮路網綜效，故無採納。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計畫推動時程，因此宜維持原案。</p> <p>3.本局依「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件，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會前刊載於本局網站，供各界瀏</p>

發言人	發言意見	機關處理情形
		覽查閱。
<p>張○○君 (會後書面意見)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 會接過某些路段，但該路段卻沒有站，這樣建造期間所產生的不便或施工噪音是否有補償方案？ 2. 松德路附近的地段，似乎土地水性較高，在地下化施工期間請務必審慎評估。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 東環段採地下型式興建，路線施工於道路下方採潛盾工法施作，不會產生因道路開挖所造成的交通不便與施工噪音。 2. 感謝提醒，施工期間本局會辦理相關監測作業，並設置相關監測儀器，以隨時掌控工進，確保施工安全。