

110年10月5日新北市五工路懸掛海報內容之說帖



有關新北產業園區先鋒科技公司大樓外於近日所架起之陳情看板，經查因與事實不符，茲澄清如下述：

捷運環狀線南北環建設計畫於 108 年 5 月 31 日奉行政院核定，採地下化型式佈設。因此北環段為了能與營運中採高架型式佈設的 Y19 站銜接，在營運中之 Y19 高架車站與未來將設置之 Y19A 地下車站間，需設置一段出土段作為轉換路段。受限於新北產業園區內既有台電高壓鐵塔，以及二重疏洪道等限制，環狀線之接續路線由 Y19 站後進入五工路，並以 5.5% 坡度及設置緩和曲線的方式下地，於五權一路至五權三路間設出土段，於五權路前設 Y19A 地下車站。目前 Y19A 站設站位置於產業園區中心地帶，其步行範圍可服務五權一路以西之新北產業園區，可滿足大部分員工及洽公商務民眾之需求。

民眾陳情意見一：本局以造假的台北捷運環狀線綜合規劃報告書當成聖旨一節。說明如下：

對於北環段接續既有 Y19 站之路線，於規劃階段即有民眾提出許多意見，而在臺北捷運環狀線綜合規劃報告中對於出土段設置之經過、與地方民眾溝通過程、召開民眾說明會之結果，以及與新北市政府共同研議北環段路線之過程及往來公文，最後路線之決定等資料與歷程皆詳細納入綜合規劃報告中。

又陳情民眾於新北產業園區捷運出土段受害廠戶自救會臉書社團中

指出，本局於綜合規劃報告中舉例先鋒科技之評估為片面不實陳述，依本局執行工程之經驗，無論採高架或地下方案，其噪音振動之影響皆可控制在法規允許之標準內。並針對特殊敏感建物或設施做進一步之考量，惟相對而言，高架段噪音之影響較大，但仍可在控制範圍。本局於 105 年規劃階段，由新北市捷運局召開多次對周邊廠商溝通協調會議，並以距五工路中心約 50 公尺之先鋒科技高精密科技廠房(位於五權二路)為評估案例，說明振動對廠房所造成之影響。並無忽略鄰五工路或五權二路之建物而刻意引用較遠之廠房評估。因此，並無隱瞞或造假之情形

民眾陳情意見二：本局完全不接受陳情建議一節。說明如下：

本局依據核定路線陸續完成細部設計，期間民眾仍提出陳情。因新北產業園區內五權路上有台電高壓電塔，東側二重疏洪道以及台 64 線高架道路。受限於既有高架道路、電塔、河川衝突，本局已就民眾或民代所提出之建議方案在線形調整、移動出土段、或將車站改為高架或地下等多達 8 方案進行評估，然每一方案均有新增私地取得、拆遷民房及工程限制條件等不可行因素。故經綜合評估，仍以行政院核定方案為影響最小之方案。有關本局評估結果，除回復民眾相關說明之外，亦召開說明會公開對民眾一一說明。因此絕無不接受陳情建議的狀況。

且新北產業園區尚有許多廠商透過於說明會中發言表達，或以書面陳情方式，或於「新北市產業發展諮詢委員會 109 年第 2 次會議」中，公開表達支持可行及影響較低之行政院核定方案，希望能盡速依核定路線，按既定時程施工，以期環狀線早日通車，造就新北產業園區之繁榮。且依所遞交之連署資料，贊成行政院方案之民眾不論就廠房面積、就業員工數等皆占園區大部分。

民眾陳情意見三：本局違反環評法第 16、18 條一節，說明如下：

環評法第 16 條主要規範重新辦理環境影響評估之認定、第 18 條主要規範開發行為進行中及完成後監督環境影響說明書、評估書及審查結論之執行情形。

捷運北環段及南環段之綜合規劃報告書於 108 年 5 月 31 日奉行政院核定。環境影響說明書(環一+南北環)於 92 年 1 月 23 日經環保署環境影響評估審查委員會第 103 次會議審核有條件通過。後續依中央核定北環段及南環段綜合規劃案之內容，於細部設計階段依環評法規定完成環評差異分析。環境影響差異分析報告經環保署 110 年 4 月 28 日第 395 次環境影響評估審查委員會審查通過，定稿本經環保署 110 年 8 月 20 日同意備查。本局將依循已奉行政院核定之綜合規劃報告書及環保署同意備查之環境影響差異報告書進行施工及環境監測，確實執行各項環境影響減輕措施，以降低對周邊環境影響。

民眾陳情意見四：違反交通法規第 48 條一節，說明如下：

道路交通處罰條例第 48 條，規範汽車駕駛人轉彎或變換車道時，不得違反相關規定。

捷運北環段出土段區域利用削減部分人行道，並調整車道寬度方式佈設，兩側各設置 3.25 公尺汽車道及 4.5 公尺混合車道及 2.15 公尺人行道，因此出土段完工後，五工路仍可維持與目前相同之雙向四車道，直行可維持與目前相當的服務水準。

而民眾於新北產業園區捷運出土段受害廠戶自救會臉書社團中所引用本局之前簡報中所顯示之車輛需跨線轉彎的情形，係因本局當時是採用公路設計規範中大型半聯結車(長 16.5 公尺)，做為模擬車輛。

有關環狀線北環段出土段完工後車輛轉向交通適法性一節，經與當地交通主管機關(新北市交通局)及相關機關，針對五工路出土段復舊路型道路交通配置進行研討，依忠孝大廈目前既有平面卸貨區停車位、常見進出車種及觀察鄰近道路上車種及駕駛行為等，目前捷運細設廠商規劃之出土段完工後道路車道之配置，已可供該等車輛利用五工路外側車道右轉至忠孝大廈及五權二路，故無違反道路交通管理處罰條例第 48 條第 1 項第 4 款之規定。

民眾陳情意見五：違反建築法規第 59-1 條部分，說明如下：

建築技術規則第 59-1 條規定，地下室停車空間之汽車坡道出入口並

應留設深度二公尺以上之緩衝車道一節。主要規定汽車坡道出入口，應自建築線後退二公尺設置緩衝空間，以維車行及人行安全。也就是廠家設置汽車坡道，須於基地內自行留設 2 公尺緩衝空間，並非將基地外供公眾使用之人行道空間納入自家車道之緩衝區。

五工路人行道削減後施工中有 1.5 公尺，完工後有 2.15 公尺寬。人行道在基地建築線外，與基地內之須留設空間無關，因此並無違反建築法規 59-1 條之問題。

民眾陳情意見六：在行政法院完成判決前，自救會將團結激烈阻擋違法的施工一節，說明如下：

本案民眾曾於 110 年 3 月 19 日以相同訴求向臺北高等行政法院提起行政訴訟聲請定暫時狀態處分。經查臺北高等行政法院已於 110 年 4 月 6 日裁定聲請駁回陳情民眾之訴求。後雖經民眾再次向行政法院提起公民訴訟，本局將就民眾所提意見回應，然不應將之與北環段整體工程連結而阻擋工程。

民眾陳情意見七：短短 12 個月，小小工程預算竟增加 12 億，對國家及人民的損害，比貪汙更加嚴重一節，說明如下：

環狀線北環段 CF680A 區段標工程為大臺北都會區之重大交通建設工程，施工預算原以 109 年 7 月營建物價編列，惟歷經 110 年 2 月 26 日及 4 月 23 日 2 次公開招標公告，分別於同年 4 月 13 日及 7 月 28

日均無廠商投標而流標，經檢討由於近 1 年國內營建物價原物料及人工等多數價格呈大幅上漲趨勢，其中大宗物料，如鋼筋、鋼板、電線、電纜及模板等均上漲超過 3~5 成，為反映市場行情，依市場行情適度調整，其餘項目則依營建物價總指數(110 年 7 月)為基準適度調整單價，編列後施工預算計需增加約 12 億，相較於第 1 次公告金額調整比例約 14.28%，實屬合理。