

臺北都會區大眾捷運系統信義線東延段
CR580C 區段標施工說明會會議紀錄
(第 1 場:105 年 9 月 30 日 19 時於松山高職視聽中心)

壹、緣由：

捷運信義線東延段 CR580C 區段標工程將於 105 年 10 月 19 日開工。為使施工區域週邊里民瞭解工作進展，臺北市捷運局南工處於 105 年 9 月 30 日 19 時於松山高職視聽中心召開本施工說明會，並針對工程概要、未來工作說明及宣達施工中需配合事項。

貳、與會里民提案及臺北市捷運局南工處回覆情形：

編號	提案內容	臺北市捷運局南工處回覆	備註
一	1. 為什麼信義東延段 1.42 公里需要施工 6 年？既然是分段施工，是否明挖和潛盾能同時進行？ 2. 交維計劃原先公告 8 米道要開到大道路的便道？	1. 潛盾段和車站段雖可分開施工，但潛盾機需利用車站明挖工作井開挖到底後才能開始掘進，經施工規劃安排後需工期 6 年才能完成。 2. 車站南側捷 3 開發用地福德街 89 巷至福德街 137 巷間之 8 米計畫道路，市府會配合捷 3 開發案一併辦理開闢。	
二	1. 因 R03 站位在斷層破碎帶上，列為風險工程，捷運局設計時是否已考量斷層破碎地層狀況？ 2. 因列車穿越民房下方，請捷運局安裝浮動式道床，以減少震動降低噪音？	1. 經濟部中央地質調查所於民國 89 年 10 月後已將臺北斷層自臺灣活動斷層之列中移除，歸類為非活動性斷層。關於斷層破碎地層，本工程設計時已納入考量，除於施工費中編列地下調查進一步了解破碎帶狀況，另於開挖至設計深度時，若發現斷層破碎帶，則利用土體置換或地盤改良等方式補強改良。 2. 本標於地下穿越民房部分之軌道已採浮動式道床設計施作。	

	<p>3. 捷運局應忠實記錄施工期間所產生的空污及噪音，並按時將監測報告送環保局、上網公開、及送各里長。</p> <p>4. 請廠商施工時採低噪音低震動機具，以維護居民身家安全及生活品質，捷運局要確實做到保護居民安全。</p>	<p>3. 施工監測依照環評計畫辦理，監測報告每季送環保署備查。</p> <p>4. 捷運局合約已規定，要求施工廠商使用低噪音低震動之機具。</p>	
三	<p>1. R03 站聯開共構宅處理方式是否已談妥？</p> <p>2. 若 R03 站土地所有權人權利有保障，R04 站是否能恢復？</p> <p>3. 現況已有一排四層樓公寓，有傾斜、龜裂、非常嚴重漏水，岌岌可危，將來潛盾隧道穿越造成鄰損的機率相當大，專業人士看的範圍多廣？若發生鄰損，如何處理？</p>	<p>1. R03 站聯開案，本局路權室目前正辦理土地市價查估與地上物查估，預定明年初辦理協議價購會議與意見調查，預估明年中應該會有較明確結果。</p> <p>2. 信義線東延段變更都市計畫案已核定並發布實施，且工程已發包，原 R04 站已變更為潛盾隧道，已無預留車站空間，R04 站已無法恢復。</p> <p>3. 捷運局會以 48 巷民房傾斜案例作為警戒，並要求廠商特別注意，廠商會請技師做整體評估，再加強建物保護等必要措施。至於建物現況調查範圍，依設計圖說規定為 1.5 倍的開挖深度範圍內，以本案隧道約為 20~30 米深，隧道開挖斷面兩側約 30~45 米範圍內的建物為現況調查對象，做為後續施工責任歸屬之依據。</p>	
四	<p>1. 建議 R04 站不要廢站。R03 站的 B 出入口也不可廢除。</p> <p>2. R04 站分配坪數應可繼續以一坪換一坪方式。</p> <p>3. 若協調不成，R04 可移壓信義路 6 段 1 號至 9 號間。</p>	<p>1. 捷運信義線東延段工程都市計畫變更案主要計畫，內政部都市計畫委員會於 104 年 6 月 2 日第 838 次會議審議通過 R03 車站南側基地辦理土地開發以設置捷運設施（104 年 3 月 10 日辦理 R04 車站北側及南側用地所</p>	

	<p>4. 另一方案可將站體設在信義路和松德路交會附近。</p>	<p>有權人表達意見說明會及意願調查，根據調查結果，北側用地無人同意參與開發，南側用地同意參與開發人數與面積亦僅 40% 左右，且檢視土地所有權人意願表達非同意參與土地開發案者，係分散於各地號及建物，致捷運設施所需用地範圍，無法進行設施配置調整，因無足夠用地設置出入口及通風井設施，即使設站也無法提供服務，且檢討沿線並無其他適合公有地，故無法設置 R04 車站，爰配合縮減變更計畫範圍，僅設置 R03 車站)，本府並於 104 年 9 月 16 日公告實施，細部計畫則於 104 年 10 月 22 日公告實施。</p> <p>2. 本局於 104 年 7 月 1 日配合重新啟動細部設計（設置 R03 車站及調整線形）及後續工程招標作業，土木工程已順利於 105 年 7 月 19 日決標，預定 105 年 11 月陸續展開施工作業。</p> <p>3. 有關 R03 站捷運開發區（捷三）工程用地取得作業，目前臺北市政府已依「土地徵收條例」規定於 105 年 3 月 11 日及 6 月 17 日召開 2 場公聽會，未來將依法定程序以公開、公平、合理方式進行地上物查估補償作業，亦將同步依 105 年 9 月 1 日土地查估基準日進行土地之市價查估作業，期能於本（105）年底至 106 年初辦理該 R03 站捷運開發區（捷三）工程用地土地開發協議會及土地價購暨地上物拆遷補償協議會，俾使土地所有權人屆時能明確選擇是</p>
--	----------------------------------	--

		否參與土地開發，期共創土地所有權人、政府及全體社會三贏目標。	
五	<ol style="list-style-type: none"> 1. 南側北側紅磚移除，退至騎樓，商家營運受影響，如何補救，應該再開說明會好好說明。 2. 潛盾部份是否有做現況調查？若有做調查需要看到報告。 3. 松友公園原為釋壓井，以後是否保存或取消？ 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 設置圍籬施作連續壁，因而佔用紅磚騎樓的時間，將請廠商於施工前和住戶說明，儘量減少佔用時間。 2. 潛盾隧道兩側建物亦有辦理現況調查，調查報告完成後需經法院公證，並留存一份於捷運局工務所。 3. 釋壓井部分地面凸出物會敲除，保留部分作為人員進出的通道。 	
六	<ol style="list-style-type: none"> 1. 依地質調查所謝凱旋副所長104年簡報中所說，我們更應該去關注很久沒有活動的斷層，也就是說很久沒有活動的斷層一旦地震，能量是很驚人的，當初廣慈園區因斷層而取消，現在斷層依然存在，卻要重新施作理由為何？ 2. 在斷層帶上蓋捷運，若遇上七級以上地震，捷運補強工程措施真能保障大家安全嗎？希望目前設計階段，能把這些防災計畫，一併考量。 3. 若為保護鄰房而做的補強動 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 經濟部中央地質調查所於民國87年2月之前將臺北斷層列為存疑性活動斷層當時未免除其活動之可能性。然根據台灣近期大地應力分佈情形研究及多項觀測研判結果顯示，台北斷層並無明顯可觀察到的活動跡象，故於民國89年10月將臺北斷層自台灣活動斷層之列中移除，將其歸類為非活動性斷層，而捷運向東延伸計畫即展開執行。 2. 臺北捷運系統係以內政部營建署於民國88年12月修正建築技術規則耐震設計之震區水平加速度係數為基礎，以最大水平地表加速度0.24g作為地震設計準則，換算成地震級數約為5級。簡而言之，在承受至少5級地震之情況下，臺北捷運系統不會造成生命危險或人員傷害之嚴重破壞情況。 3. 補強灌漿可改良軟弱土壤 	

	<p>作，將來鄰房要都更，是否會因補強灌漿而造成都更困擾及增加成本？</p> <p>4. 48億工程款中是否已包含斷層帶的地質改善的經費，若施工中發現地質脆弱，是否還會再追加地質改良經費，以確保捷運工程安全。</p> <p>5. 捷運完工後，對鄰房的保固期限是多久？若損壞有什麼樣的補償？</p> <p>6. 施工期間的監測資料是否上網公告？上網的時間落差是多久？</p>	<p>強度，對於爾後鄰房都更並無不良影響。</p> <p>4. 斷層破碎帶的地盤改良已編列在施工預算內。</p> <p>5. 施工前建物調查為依據，完工後如有損鄰情事將比對建物調查並負責修復施工造成之損壞。</p> <p>6. 施工期間的監測由專業的監測公司監測，每個月都會有報告出來，因涉及專業判讀，將考量以何形式呈現，如有第三單位調閱將可隨時提供。</p>	
七	<p>1. 目前只做R03站，懇求市府要做完善的規劃，未來是否有R01站及R02站也請一併考量。另外，是否可規劃連接到板南線或松山線？</p>	<p>1. 有關捷運信義線向東延伸段與南港線（後山埤站）及松山線（松山站）銜接可行性，本局於規劃階段業經評析路線繼續延伸至中坡南路增設R02車站與南港線後山埤站銜接轉乘方案，惟工程技術上R02車站後端延伸尾軌除須穿越南港線後山埤站、中坡北路之中坡公園地下停車場及松山火車站三鐵共構隧道等重大工程下方，工程困難且施工風險性高，R02車站站體部分又須配合拆除約21棟民宅（中坡南路僅18公尺寬），尾軌地下穿越面積更為增加，並經推估雖可提供南港線與信義線銜接轉乘旅次服務，但車站周邊地區進出旅次量不高，顯示對地區居民服務功能性不高，卻必須付出大面積地下穿越與拆除民宅等高昂代價，因此在顧及地區民眾權益與社會整</p>	

		<p>體利益之考量下，信義線延伸與南港線銜接轉乘，實有工程技術及用地取得問題，經評析結果仍以目前之路線方案較為適宜。</p> <p>2. 本局於104年7月完成「信義線東延段延伸中央研究院初步評估」報告，本案係在不影響目前已由行政院核定之信義線東延段計畫，及避免與已通車營運之南港線服務圈域過度重疊並兼顧國家生技園區與中央研究院之發展需求下，研擬信義線東延段再繼續向東延伸至中央研究院之路線方案(並於南港公園旁設置R02車站及中央研究院旁設置R01車站。)，本案若延伸後，目標年(民國130年)整體系統新增運量每日僅約18,500人旅次，目標年新增營運票收僅約2.70億元，營運成本卻需高達約8.13億元，將造成延伸段在投入高達238.79億元(民國104年幣值)的建設投資成本後，卻造成每年營運虧損，故就目前可掌握之發展條件，信義線東延段再接續延伸中央研究院案，尚不具財經效益，整體評估結果不可行。</p> <p>3. 由於捷運路線規劃係一持續不斷的作業，本局已於信義線東延段尾軌保留延伸彈性，並持續針對南港地區捷運系統未能提供直接服務地區及生技園區全面開發後之發展狀況，將適時檢討捷運系統延伸服務之可行性。</p> <p>4. 另配合本府廣慈博愛園區整體開發計畫，後續亦將整合接駁公車路線銜接捷運松山站、永春站、象山站、R03站，並於廣慈博愛園區基地內規劃15輛中型接駁巴士調度空</p>
--	--	--

		間，以及地下公共停車場，提供未來周邊完整之交通規劃及轉乘措施。	
八	<ol style="list-style-type: none"> 1. R03 站往中坡南路的方向沒有公車到松山站，未來應規劃 R03 站到松山火車站間小巴接送。 2. 為什麼福德街不能直接左轉往中坡南路？ 3. 水平、垂直現況調查，送交法院去做公證，公證後是否以此為依據，之後萬一發生鄰損，是否以實報實銷方式去賠償，賠償方式是什麼？ 4. 房屋稅調降，是指那些區塊？ 5. 因機退而取消停車格，車停哪裡，請一併規劃。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. R03完工後，將請本府公運處考量小巴設置問題。 2. 福德街並未規範不能直接左轉往中坡南路。 3. 建物調查結果之資料一定公證，做為未來如發生損鄰賠償的依據。 4. 工程開工後捷運局會主動將工程項目，工期及範圍等資料送稅捐單位，再由稅捐單位依「公共工程施工房屋街路等級調整率範圍」辦理。 5. 因施工取消機車及小汽車停車格位，將依核定之交維計畫辦理，後續將與廣慈園區協調增設停車場之可行性。 	
九	<ol style="list-style-type: none"> 1. 因車站區施工採明挖方式對居民日常生活影響甚大，請捷運局加快施工，縮短影響期間。 2. 東延段未何沒考慮到開挖到南港國宅？ 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 捷運局將督促施工廠商全力趕趕工進。 2. 基於福德街於中坡南路口以東路寬僅 11 公尺，若於廣慈博愛園區前之 R03 車站往東再延伸至南港國宅，地下隧道將穿越兩側大量民宅，另於福德國小前增設車站（站體結構寬度約需 21 公尺），除須大量拆遷兩側房屋外，尚有出入口、通風口用地配置等困難，必須審 	

		慎考量。	
十	1. 捷運局宣導有關施工期、交通維持、公車站位置、垃圾清運等之折頁資料，應廣發工區週圍住戶，並提供備份資料予里長處。	1. 捷運局將充分配合沿戶傳遞宣導資料，並放置備份資料予里長處。 2. 民眾亦可至南工處網站，查閱工程資訊及今日說明會的答覆資料。	
十一	1. 捷運完工後，若發現房屋損壞或受地震影響損壞，捷運局會如何補償？	1. 施工對鄰房的影響主要在施工初期連續壁施工，住戶可以在之後5、6年施工期間觀察自家房屋，若有遭受施工損壞，捷運局會要求廠商修復。 2. 捷運局亦請住戶配合施工前的建物現況調查工作，並儘可能詳細說明房屋現況。	
十二	1. 若 R03 站南側出入口共構失敗，北側 2 個出入口能否應付滿足人員進出站的流量？ 2. 捷運局是否考量南側出入口延伸到學校？	1. R03 車站南側捷運開發區基地，刻正辦理用地取得協調，目前捷運設施納入北側「廣慈博愛園區整體開發計畫」案，與建築大樓共構之捷運設施為最大需求配置(符合運量及逃生需求)。後續可俟捷運開發區用地取得狀況，再進行相關共構設施之空間調整及變更。 2. R03 站增加松山家商出口部分，本局已完成評估，基於該地下通道為一狹長且單調之長距離(222 公尺)封閉空間，對步行其間之民眾將造成不安全感及壓迫感，且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，已專案簽報市長核示：「不建議增設」。	
十三	<ol style="list-style-type: none"> 1. 煩請提供 5 路線 11 站終點站之預期與實際運量在會議記錄(含文湖線之南港展覽館、南港線東延段之南港站。 2. 請問現在或未來有任何計劃或工程來聯結信義線與板南線的後山埤站嗎？ 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 所詢資料與開工前施工說明會無關。該等終點站之運量請洽本府捷運公司。 2. 為配合都市發展願景及內科 2.0 計畫，並完善臺北市東側軌道運輸系統，以串聯文湖線、松山線、板南線及信義線，提供轉乘服務，臺北市東側廊帶南北向軌道運輸仍有其需要，本局及相關單位將就目前都市發展，重新檢討並探討臺北市東側廊帶之土地使用、社經產業狀況、人口成長及運輸需求，研析東側南北向之軌道運輸系統，惟目前僅是初步構想，且依大眾捷運法及相關規定，尚須先進行可行性研究，包括路線方案、建造型式（平面、高架或地下）、工程技術、交通衝擊、運輸效益、財經評估，以及民間投資可行性等，故目前尚無確切路線方案及相關評估內容。另考量地方民眾需求，本局會依公民參與作業相關規定，充份與地方民眾溝通，傾聽地方意見，並召開說明會廣徵民意，於整合各界意見綜合考量後，再提出最適路線建議方案。本局已於 106 年起編列預算辦理，俟議會審議通過後委外辦理可行性研究，並將地區 	

	<p>3. 房子結構安全？</p> <p>4. 營業用戶無法營業有何補助？</p> <p>5. 福德街 59 號南文宮棚架、鐵架招牌如拆除後是否會復原和原本的紅磚道如要上下貨是否方便廟會申請道路是否會幫忙？</p> <p>6. 福德街 55 號汽車修理廠汽車進出口是否可留通道？否則會影響商家的生計。</p> <p>7. 福德街 57、58、61 號每月貨櫃進出問題(伯菁科技)？</p> <p>8. 對於捷運貫穿地下是否造成爾後地上物改建影響？</p>	<p>里民寶貴意見納入評估規劃考量。</p> <p>3. 針對捷運施工對鄰房建物之影響，已評估採用適當之建物保護或地盤改良工法，以抑制施工導致之建物沉陷量，並於施工中設置相關監測儀器進行量測，以管控鄰近建物之結構安全。</p> <p>4. 經查詢相關單位，目前捷運路線已完工路線，施工期間均無相關補助。</p> <p>5. 南文宮棚架、鐵架招牌預計 106 年 1 月中旬（配合南側連續壁施工前交維改道）圍設南側施工圍籬時拆除。須待工程完工道路復舊時再檢討是否復原，另廟方上下貨事宜，屆時請廟方先行告知日期及時間，請施工廠商配合。</p> <p>6. 因位於站體連續壁施工區，施工期間恐無法留設出入口，惟會督促施工廠商儘速施工，降低影響。</p> <p>7. 因位於連續壁施工區，且施工期不足，恐影響工期，須與伯菁科技了解實際需求，再評估因應方式。</p> <p>8. 捷運地下車站主要位於既有道路下方，不影響鄰房地上物之改建；至於局部捷運隧道穿越鄰房下方，其線形及深度亦已考量爾後鄰房改建之需求，後續有改建需求之建案將會依「大眾捷運系統兩側禁建限建辦法」協助辦理。</p>	
--	---	---	--

	9. 貫穿地下而地上物賠償補助 依據為何？	9. 捷運隧道穿越範圍依「大眾 捷運系統路線使用土地上 空或地下處理及審核辦法」 予以補償。	
--	--------------------------	---	--

參、感謝各位里民撥冗參加本工程第一場說明會，若仍有里民想知道本工程設計
規劃及未來施工情形，請隨時來電指教。

肆、會議簽到單：(詳附件)。

伍、散會(下午 21 時 30 分)



施工說明會照片-周處長文彬



施工說明會照片-黃主任敏祥簡報中



施工說明會照片-廠商中華陳經理金威簡報中



施工說明會照片-民眾提問情形



施工說明會照片-民眾提問情形



施工說明會照片-民眾參加情況