

臺北市東側南北向捷運系統(東環段)路線說明會 (第一場次)

- 一、 時間：107年3月27日（星期二）下午7時
- 二、 地點：信義國中視聽教室(三)（臺北市信義區松仁路158巷1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
信義區永春里 ○○○里民	<ol style="list-style-type: none"> 1. 建議建造時間能夠從十年縮短至更短的時程。 2. 路線是否可以延伸到士林站。 3. 施工期間影響週邊建物的處理程序，請說明。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 有關建造時間，後續將於綜合規劃期間進一步檢討工法，以期加速本計畫興建時程。 2. 未來本計畫可透過環狀線北環段銜接至士林站，目前環狀線北環段綜合規劃已提送中央審議中。 3. 未來捷運施工採用之工法，將會在設計階段中予以詳細評估與設計，以確保週邊建物安全無虞；對兩側建物保持施工安全性部分，本局於施工前將委請專業廠商進行建物調查並建立完整檔案，施工期間透過縝密監控系統確保施工安全，以目前之施工技術而言應可達到相當高的安全度及風險管理，避免因捷運施作對周圍居民造成生活安全之衝擊。而未來施工時若發生鄰損的話，本局已制定「損鄰事件處理」作業程序，亦於契約一般條款中明訂廠商應負責處理相關損鄰事件之規定，對民眾之影響應可降至最低。
不具名民眾 (1)	建議興雅國小附近增設一站，因鄰近周邊有國小又有國中，增設站能夠方便學童上下課。	象山站至永春站間路線距離雖較長，惟以其路線中點約松德路168巷興雅國中前，現況周邊500公尺範圍已有捷運板南線市府站、永春站、信義線象山站等，周邊捷

		<p>運系統服務密度已足夠，且鄰近道路系統規劃良好，周邊幹道公車服務路線相當密集，顯示學校周邊大眾運輸具有完整的服務系統，且人行設施相當完善，民眾或學童上下課均可能藉由步行或YouBike 方式至鄰近公車站或捷運站搭乘大眾交通工具。</p> <p>另若於興雅國中前增設車站之經費將較原方案增加約 23 億元，而增加此站，對計畫運量(服務人數)增加的效果有限(+0.74%)，使得計畫效益下降，政府籌款額度負擔變高，不利計畫之爭取。</p> <p>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>信義區泰和里 ○○○里民</p>	<ol style="list-style-type: none"> 關於出入口設置現在有什麼想法？比如 Y39 車站出入口設置會朝哪個方式？對於這個計畫在這個階段是否會確定？ 先前說明有提到六合綠地，那邊是站體的出入口嗎？亦或是將出入口延伸至吳興國小設置出入口。 	<ol style="list-style-type: none"> 為降低用地取得、都市計畫變更時程的不確定性，以縮短本計畫興建時程，現階段大多數車站以公有地設置出入口為原則，依照此原則 Y39 車站出入口將會設置於六合綠地上，然而現階段各車站出入口設置尚需經過綜合規劃、基本設計、細部設計等階段後才會確定出入口設置位置及開口方向。 Y39 現階段設置於松仁路/吳興街路口，依照用地優先採用公有地之原則，六合綠地未來將優先考量設置站體出入口。另經初步評析若於吳興國小設置出入口，其連通出入口長度將達 200 公尺，依建築技術規則，地下通道寬度不得小於 6 公尺，且每 60 公尺需設置出

		口供緊急逃生使用，有用地取得問題及施工交通衝擊之影響，惟考量地方需求，本局將納入後續規劃設計階段進一步檢討。
不具名民眾 (2)	本計畫先前有做過問卷調查相關活動，關於活動內容是否可以詳細說明。	本計畫於106年8月28日至9月15日期間，分別於捷運西湖站、costco大賣場、捷運松山站、捷運市政府站、捷運101世貿站及捷運萬芳醫院站辦理六場民意工作坊，並同時於網站上開放民眾參與，期間獲得民眾熱烈響應，共取得2,239份問卷，其中超過五成民眾對於新增臺北市東側捷運線給予正面肯定。
南港區玉成里 黃里長聰智 (陳議員義洲 另轉此意見)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 本里在104年1月份早就在柯市長施政座談會提案建請捷運松山線向東延伸，目前工作站已在本里八德路四段，當時的建議是潛盾只要穿過東新街就有一塊非常好，到現在一直沒建設之一萬坪的國揚建設土地；當時的建議是可以跟國揚建設聯合開發，後來104年5月柯市長裁示將建議納入檢討，然而在東環段推出前都沒有收到答覆過。 2. 東環段從內湖瑞光路行經舊宗路後穿越基隆河再行經南港路，南港路就我所知路面下方皆為箱涵，因為捷運松山線尾軌段潛盾穿過八德路四段時，本來箱涵皆在八德路。南港路三段一直至松山國小整個區段路面下方都是爛土，當時附近興建案研判底下都是爛土，爛土就必需要 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 對於提案建議松山線延伸的提案，已於104年5月13日市政座談會中，提供該提案研析的資料，並提報會中說明在案。 2. 經查證，南港路三段道路下方有直徑1.2公尺之雨水管涵，東環段行經此路段採潛盾工法穿越且潛盾於地下20多公尺；經檢討當地地層條件及既有箱涵、管涵佈設等，於地下20公尺以潛盾方式穿越尚屬可行。 3. 本路線若於成美橋南側利用國揚建設工地設置車站出入口，經初步研析路線長度將較原方案增加約0.16公里，且因增設所建議車站位置緊鄰穿越基隆河路段，為過河段隧道施工安全考量，車站開挖深度須達地下27公尺以上，將大幅增加工程費用，且受捷運工程定線規範之限制，路線須改由成美橋東側通過較為彎繞，將大幅增加基隆河南北兩

	<p>灌漿，這對於走南港路都是一個問題。另外，中坡北路底下是水溝，可以在這邊經過嗎？如果真的要走南港路的話建議以上幾點可以查證一下。</p> <p>3. 本案從成美橋至南港路的路線為 90 度，90 度是不是需要一個路線的緩衝？因此也建請本案東環段在玉成里國揚建設土地研擬增設站，並與國揚建設土地做聯合開發。</p> <p>4. 另外補充，國揚建設大片土地沒有開發對於南港區東區門戶計畫影響至極，若與東環段在此設站，結合於這塊土地聯合開發可帶動東區門戶計畫南港區這一帶之開發；再者國揚建設再往東又有另一處兩倍大之土地做為國泰建設正在開發之 BOT 案，考量服務效益應於國揚建設處設站開發。</p>	<p>側穿越民房下方面積，恐有民眾抗爭之疑慮，若再加上用地取得費用，本建議案之建造經費較原方案增加約 31.1 億元。而增加此站對計畫運量(服務人數)增加的效果仍有限(+1.7%)，使得計畫效益下降，恐未達中央通過審議的門檻，綜上所述，工程技術、用地取得上及財務效益較不可行。</p> <p>4. 在未達計畫效益的情況下，因增設本站而調整路線，衍生造成更多且更高層住宅的穿越，新增影響民眾權益甚鉅。且國揚建設用地距捷運松山站及台鐵松山火車站約 500 多公尺，尚屬合理步行服務範圍內，民眾尚可於捷運松山站或台鐵松山站搭乘大眾運輸工具連接主要幹道。未來可再適時檢討規劃完善之公車接駁系統，以滿足南港路三段居民搭乘捷運之需求。</p> <p>5. 綜合考量以上因素，不建議於國揚建設用地前增設車站。</p>
<p>大安區黎元里 張○○君</p>	<p>1. 瑞光路和堤頂大道我建議是走堤頂大道，因為瑞光路目前已經非常壅塞，路幅也很小，如果在這邊施工長達十年的話，瑞光路以後大概十年動彈不得，而且瑞光路距離文湖線很近，如果可以把距離拉開至堤頂大道可以做適當的分散。</p> <p>2. 因為這次是東側缺乏縱向的聯繫，事實上在基隆路以東從公館到市政府進到信義計畫區一直到內湖一帶都沒有捷運系統，而目</p>	<p>1. 瑞光路及堤頂大道方案各有優缺點，相關評選內容及說明將納入可行性研究報告一併陳述，二方案考量因素初步概述如下：瑞光路現況上班日交通壅塞且路幅較小，未來若以瑞光路方案於此路段開挖設置車站，將優先考量平面道路交通衝擊，並規劃以公園為車站站體之施工場域，儘量減輕對瑞光路施工交通之影響；瑞光路方案雖距文湖線較近，然而往來內科主要交通多集中此路段沿線，若捷運路線行經本路段，可紓解大量人潮的交</p>

	<p>前看東環段從 Y39 站後就直接到動物園站，個人建議從 Y39 打通崇德街至麟光站再接到基隆路一帶，基隆路未來有生醫中心、大安運動中心、第二殯儀館、和平高中…等等，如此搭乘人數、效率將會更高；未來有東南區包括新店、深坑、中永和、景美一帶都可以透過公館來轉乘，直接到達信義計畫區、內湖區，亦可以減少基隆路至信義路一直到內湖區路段的壅塞。</p>	<p>通需求。</p> <p>2. 另堤頂大道道路寬度較寬，但屬區域型的交通幹道，通過及到達的車流造成此路段車流亦多，當此路段開挖設置車站，將大幅影響路面交通，並造成區域性車流回堵的影響衝擊，而其西側為基隆河河道，其服務人口及運輸效益相對瑞光路較差。</p> <p>3. 另考量機電系統簡化、系統整合、維修資源共享等，本計畫 Y39 站往南續行可與環狀線南環段計畫相銜接；Y30 站往北可與環狀線北環段計畫相銜接，並可方便旅客一車到底。屆時將橫跨臺北市與新北市包括文山、新店、中和、板橋、新莊、五股、蘆洲、三重、士林、中山、內湖、松山、南港及信義等 14 個行政轄區，可串連文湖線、松山新店線、安坑線、中和新蘆線、萬大線、板南線、桃園機場線、淡水信義線及臺鐵等軌道路線，涵蓋臺北都會區所有捷運路線，將可有效提高捷運系統之可及性與機動性並大幅縮短旅次時間，成為臺北都會區整體捷運路網不可或缺之一部分。若路線改至麟光站，將無法形成環型路線，難以發揮其整體運輸效益。</p>
<p>信義區永春里 彭賴里長秀琴</p>	<p>東環段沿線經過松山路，松山路之房屋屋齡多為二、三十年以上老房子，在捷運經過松山路這個地區地質較差，是不是會離住家很近而影響居民生活安全。</p>	<p>未來捷運施工採用之工法，將會在設計階段中予以詳細評估與設計，以確保週邊建物安全無虞；對兩側建物保持施工安全性部分，本局於施工前將委請專業廠商進行建物調查並建立完整檔案，施工期間透過縝密監控系統確保施</p>

		工安全，以目前之施工技術而言應可達到相當高的安全度及風險管理，避免因捷運施作對周圍居民造成生活安全之衝擊。而未來施工時若發生鄰損的話，本局已制定「損鄰事件處理」作業程序，亦於契約一般條款中明訂廠商應負責處理相關損鄰事件之規定，對民眾之影響應可降至最低。
不具名民眾 (3)	Y39 車站於松山路末端，該社區用地是非常有限且道路路寬僅 15 米，未來捷運是否採地下雙層，若社區鄰近因興建捷運房屋有損傷是否有一定的補償機制。	Y39 現階段設置於松仁路/吳興街路口，因其松仁路路寬僅有 15m，於此設置疊式車站使車站儘量遠離鄰房，避免興建中影響鄰房安全。未來捷運施工採用之工法，將會在設計階段中予以詳細評估；對兩側建物保持施工安全性部分，本局於施工前將委請專業廠商進行建物調查並建立完整檔案，施工期間透過縝密監控系統確保施工安全，以目前之施工技術而言應可達到相當高的安全度及風險管理，避免因捷運施作對周圍居民造成生活安全。而未來施工時若真有鄰損的話，本局已制定「損鄰事件處理」作業程序，亦於契約一般條款中明訂廠商應負責處理相關損鄰事件之規定，對民眾之影響應可降至最低。
不具名民眾 (4)	想請問捷運站內是否會設置 AED 心臟電擊器。捷運的站內人員是否受過爆破訓練，若遇到類似情形是否有因應之對策。	目前捷運站內多有 AED 心臟電擊器；捷運公司也會針對各種突發狀況進行模擬訓練。
信義區泰和里 林里長正義	建議 Y39 車站未來將六合綠地及公車調度站之用地做整體開發，以帶動在地地區發展。	六合綠地目前已完成簡易綠化，土地權屬合計約 1,566 平方公尺，而由於公車調度站目前係屬台北市公運處所管理，未來會於綜合規劃階段與公運處共同研商里長的建議是否有可行性。
信義區安康里	1. 象山站和永春站中間距離	1. 有關象山站至永春站間再增

<p>萬里長字恆 (洪議員健益 另轉此意見)</p>	<p>夠長可以再增設一站。</p> <p>2. 路線經過興雅國中周邊為住宅區，路線從其下方通過勢必會有所影響，興建時也有一定的風險，建議直走松德路，並於松德路/信義路口設站，可彌補信義線東延段 R04 站取消的遺憾。</p>	<p>設一站，說明如下：</p> <p>(1) 象山站至永春站間路線距離雖較長，惟以其路線中點約松德路 168 巷興雅國中前，現況周邊 500 公尺範圍已有捷運板南線市府站、永春站、信義線象山站等，周邊捷運系統服務密度已足夠，且鄰近道路系統規劃良好，周邊幹道公車服務路線相當密集，顯示學校周邊大眾運輸具有完整的服務系統，且人行設施相當完善，民眾或學童上下課均可能藉由步行或 YouBike 方式至鄰近公車站或捷運站搭乘大眾交通工具。</p> <p>(2) 另若於興雅國中前增設車站之經費將較原方案增加約 23 億元，而增加此站，對計畫運量(服務人數)增加的效果有限(+0.74%)，使得計畫效益下降，政府籌款額度負擔變高，不利計畫之爭取。</p> <p>(3) 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 公尺，故考量旅客交會轉乘便利性，路線仍採原方案較為適宜。</p>
<p>不具名民眾 (6)</p>	<p>先前所說的建設時間實在是太久了，但很多捷運是分段通車，想建議是否可以分段通車</p>	<p>本路線考量機電系統簡化、系統整合、維修資源共享等，規劃與南環銜接並利用南機廠進行列車</p>

	<p>，不管是往北或往南應該是可以分段通車的，機廠在 Y35 站，若這邊先建設的話分段通車應該是一個可行的方案。</p>	<p>測試與維修，另考量施工能量，每施工標約包含二~三個車站，施工工期長度相仿，故以全線一次通車為目標。達成全環營運是本計畫目標，後續將努力加速推動時程，採全線一次核定、全面施工之方式，以期儘速與南北環計畫工期接軌。</p>
<p>不具名民眾 (7)</p>	<p>想請問捷運南環段和北環段是什麼時候會開始動工，本計畫路線是不是可以跟南北環一起同時動工，就我所知捷運建設至少都需要十年以上的時間，所以是否可以將本計畫路線與南北環同時動工。</p>	<p>目前環狀線北環段及南環段綜合規劃報告書，本局依交通部審查意見修訂後，再於 107 年 2 月 7 日函報交通部複審，交通部 107 年 5 月 31 日再函復審查意見，本局修訂後已函報交通部。而本計畫目前仍在可行性研究階段，後續尚須辦理綜合規劃與環評，並奉中央核定後始可排定動工，惟達成全環營運是本計畫目標，後續將努力加速推動時程，以期儘速與南北環計畫工期接軌。</p>
<p>民眾陳○○君</p>	<p>請問東環營運的轉乘收費標準是什麼。站外轉乘，若是老人家(敬老票)在 A 站~B 站之間至少要 20~30 分左右緩衝的時間。</p>	<p>臺北捷運公司針對轉乘均有其制式收費方式，本計畫儘量以縮短轉乘距離為目標，以提供民眾便利性。本案初步規劃以採站內轉乘方式為原則。</p>
<p>許議員淑華</p>	<p>因為本案目前仍在做可行性評估，可行性評估若在年底完成後還要送至交通部審議，審議完後要經過路線規劃、環評、設計、施工，總共還要再十年的時間。這個路線曾經在議會也有討論過，而臺北還是需要建設更多捷運的網絡，如果路線越密集，大家才更願意搭乘大眾交通工具，而且重點是時間要快。而民眾提到鄰損問題最重要的是鄰房的現況鑑定，如果真正要施工前一定會做每戶鄰房的現況鑑定，而未來施工時若真有鄰損的話才</p>	<p>感謝許議員的支持與指教。未來捷運施工採用之工法，將會在設計階段中予以詳細評估與設計，以確保週邊建物安全無虞；對兩側建物保持施工安全性部分，本局於施工前將委請專業廠商進行建物調查並建立完整檔案，施工期間透過縝密監控系統確保施工安全，以目前之施工技術而言應可達到相當高的安全度及風險管理，避免因捷運施作對周圍居民造成生活安全之衝擊。而未來施工時若發生鄰損的話，本局已制定「損鄰事件處理」作業程序，亦於契約一般條款中明訂廠商應負</p>

	<p>會有賠償的問題。於現階段可行性研究還是要請民眾多提意見讓大家多討論，於捷運局經過專業的評估後還是需要聽取大眾的意見，建設讓市民有感，最重要的是民眾權益不要受損。</p>	<p>責處理相關損鄰事件之規定，對民眾之影響應可降至最低。</p>
張議員茂楠	<p>這條捷運路線不只是为了紓解內科園區的交通，而是建設發展臺北東區的交通。個人對於東環段在松山區、信義區所經之路線持正面的態度，因其剛好可銜接松山線、板南線、信義線，對於東區的發展有正面的效益，不過在施作過程中能夠多方考量並重視市民權益，也請各位鄉親朋友們踴躍地監督並提出意見。</p>	<p>感謝張議員的支持與指教。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及轉乘服務，發揮整體捷運路網綜效。本計畫 Y39 站往南續行可與環狀線南環段計畫相銜接；Y30 站往北可與環狀線北環段計畫相銜接，並可方便旅客一車到底。屆時將橫跨臺北市與新北市包括文山、新店、中和、板橋、新莊、五股、蘆洲、三重、士林、中山、內湖、松山、南港及信義等 14 個行政轄區，可串連文湖線、松山新店線、安坑線、中和新蘆線、萬大線、板南線、桃園機場線、淡水信義線及臺鐵等軌道路線，涵蓋臺北都會區所有捷運路線，將可有效提高捷運系統之可及性與機動性，並大幅縮短旅次時間，成為臺北都會區整體捷運路網不可或缺之一部分。</p>
戴議員錫欽	<p>任何一條捷運路網必須是整體配套的，以這條路線為例，不僅對松山、信義區，對內湖也是非常重要的。最早的捷運至今東西向比較多，南北向比較欠缺，如此會造成盲點，這也是內湖為何時常造成塞車的原因。這條線之所以重要是從劍南路地區延伸至信義地區甚至吳興地區再拉到動物</p>	<p>感謝戴議員的支持與指教。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及轉乘服務，發揮整體捷運路網綜效。本計畫 Y39 站往南續行可與環狀線南環段計畫相銜接；Y30 站往北可與環狀線北環段計畫相銜接，並可方便旅客一車到底。屆時將橫</p>

	<p>園，早些年於這個路段就討論過說明會討論輕軌，輕軌與捷運最大的不同在於運量不同，再者輕軌多採用高架形式會對周遭居住生活環境有很大疑慮，因此早期討論之輕軌方案未採納。未來這條線如果成功建立起來將非常具有前瞻性，捷運如果沒有一個前瞻而長遠的規劃未來會後悔，因此需要透過這樣的說明會將各位地方意見及需求彙集進行檢討，也對民眾不瞭解的部份進一步說明，透過如此反覆溝通協調後才能夠凝聚出最佳方案，也感謝民眾踴躍參與並歡迎將各項意見反映出來。</p>	<p>跨臺北市與新北市包括文山、新店、中和、板橋、新莊、五股、蘆洲、三重、士林、中山、內湖、松山、南港及信義等 14 個行政轄區，可串連文湖線、松山新店線、安坑線、中和新蘆線、萬大線、板南線、桃園機場線、淡水信義線及臺鐵等軌道路線，涵蓋臺北都會區所有捷運路線，將可有效提高捷運系統之可及性與機動性並大幅縮短旅次時間，成為臺北都會區整體捷運路網不可或缺之一部分。</p>
<p>賴教授淑芳</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 各位里長及鄉親的熱情參與及支持是這個計畫要成功最重要的關鍵，若沒有取得大家共識，這一步邁出就不穩了；有時規劃設計者對於地方上不那麼瞭解，但透過各位里長鄉親們的協助，相信我們這步可以跨得更踏實穩健。 2. 臺北市捷運早期都是以放射狀路網規劃，其路網規劃最大問題就是所有轉乘都會需要到市中心，所以現今看到都是在轉乘站非常擁擠，對於較長途旅客而言是不方便的，若環狀線整個串起來的話可以形成外環的轉乘，如此臺北捷運路網才能完整。 3. 雖然東環段現今才剛起步，但透過穩健的方式未來將走得更快，這也是大家的期許。南北環現今時程 	<p>謝謝賴教授的支持與指教，本計畫路線規劃除了工程、機廠用地、土地使用等因素以外，從效益面而言，希望能透過環狀線的串聯以紓解臺北市中心的轉乘壓力，並增加外環的民眾搭乘捷運轉乘的便利性。在工程上也儘量將各轉乘車站之距離拉近，減少民眾轉乘時間。另於施作車站也會儘量以公園為車站站體之施工場域，儘量減輕對瑞光路施工交通之影響。</p>

	<p>較快，建議也將東環段時程加速，如此全環的效益才有辦法被彰顯。</p> <p>4. 路線為外環串接起來的，於轉乘站之位置非常重要，建議將東西向串接起的這幾條線轉乘站之站內轉乘動線距離減少，儘量不要讓乘客走很遠的距離轉乘。</p> <p>5. 車站及出口設置的施工方法選擇建議減少對於路面交通的影響，以減少對周邊居民生活便利性影響，如瑞光路施工儘量能維持現況車道為佳。</p>	
<p>黃教授台生</p>	<p>1. 民國 65 年臺北市的重心為臺北車站，捷運路網規劃時也以此做核心輻射狀向外擴散，最東邊之捷運路線即為木柵線，而當時因臺北市東側尚未發展，將其系統設計為中運量系統。將現在與過去的臺北市相比較已經過 50 年了，環境已差異甚遠，也讓文湖線於尖峰時段已達一分鐘一班，由此可知臺北市東側路廊是多麼地需要一條新的捷運路線</p> <p>2. 本路線工程造價約 900 多億每公里約 70 多億，讓人感覺是有點貴，但本線貫穿臺北市東區需求最高的精華路段，並同時與松山、板南、信義線等做良好的轉乘，若完成這條路線在臺北市到哪裡只要搭乘捷運都是非常方便的。</p> <p>3. 有民眾提到建設時程應該</p>	<p>謝謝黃教授的支持與指教。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。本計畫 Y39 站往南續行可與環狀線南環段計畫相銜接；Y30 站往北可與環狀線北環段計畫相銜接，並可方便旅客一車到底。屆時將橫跨臺北市與新北市包括文山、新店、中和、板橋、新莊、五股、蘆洲、三重、士林、中山、內湖、松山、南港及信義等 14 個行政轄區，可串連文湖線、松山新店線、安坑線、中和新蘆線、萬大線、板南線、桃園機場線、淡水信義線及臺鐵等軌道路線，涵蓋臺北都會區所有捷運路線，將可有效提高捷運系統之可及性與機動性並大幅縮短旅次時間，成為臺北都會區整體捷運路網不可或缺之一部分。由於本計畫全線採地下方式興建，且為與既有路線交會提昇轉乘</p>

	<p>要更快一點，可行性研究完成後需要報到交通部及行政院爭取同意和經費，因此要地方里長、民眾、議員凝聚支持的力量，才能夠更快速向中央提報並爭取經費；再者往後用地的取得及都市計畫變更等時常會有民眾反對而花費許多時間，因此若要縮短建設時程，大家都必需往正面的方向去做。</p> <p>4. 對於民眾提到捷運施工對於周邊建物的影響想提出一些看法，捷運經過北門站這麼重大的施工課題都沒問題，所以民眾不必擔心，工程施作前都會先將其鑑定保護，若真的造成損壞會進行賠償。</p> <p>5. 民眾也提到建設捷運周邊房屋容積率增加的問題，而容積率增加的問題應該不屬於捷運局的範疇而是都市發展局的課題，後續也要看都發局如何配合相關配套措施。</p>	<p>效益，皆須由原站體或軌道下方穿越，地下開挖深度較深，尤其如Y36與捷運松山站、台高鐵交會站除須由下方穿越外，尚須破除原有的地下連續壁及基樁，工程困難度甚高，再者如配合瑞光路道路條件採疊式隧道佈設，以及路線穿越基隆河，松仁路底Y39站至動物園站間之山岳隧道，都將增加工程經費，致平均單位長度造價較高。</p> <p>本計畫目前仍在可行性研究階段，為縮短用地取得、都市計畫變更時程，以提前本計畫興建時程，現階段大多數車站以公有地設置出入口為主。後續尚須辦理綜合規劃與環評，亦會依相關規定辦理公聽會，聽取民眾意見，平時亦可利用本府或本局網站輿情反應，以保持良好之溝通。本計畫於提送綜合規劃奉中央核定後始可排定動工，將加速推動，以符合各界期待。</p> <p>未來捷運施工採用之工法，將會在設計階段中予以詳細評估與設計，以確保週邊建物安全無虞；對兩側建物保持施工安全性部分，本局於施工前將委請專業廠商進行建物調查並建立完整檔案，施工期間透過縝密監控系統確保施工安全，以目前之施工技術而言應可達到相當高的安全度及風險管理，避免因捷運施作對周圍居民造成生活安全之衝擊。而未來施工時若發生鄰損的話，本局已制定「損鄰事件處理」作業程序，亦於契約一般條款中明訂廠商應負責處理相關損鄰事件之規定，對民眾之影響應可降至最低。</p> <p>因應捷運路網建設與都市未來發</p>
--	---	--

		<p>展，本案以大眾運輸為導向之都市計畫發展 (TOD, Transit Oriented Development)，作為空間發展的指導原則，重新整合城市型態及機能，故有關捷運周邊房屋容積率的課題，已納入目前推動中之 TOD 計畫整體檢討。</p>
<p>信義區永吉里 陳里長永昌 (會後書面意見)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 請問 Y36 松山站位置(確定位置)。 2. 請問松山路確定地下方式，方得施作。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Y36 站目前規劃設置於臺鐵松山車站與松隆路間之松山路下方。 2. 其車站型式採地下島式車站，未來將透過地下連通道與臺鐵松山車站及捷運松山站進行轉乘。
<p>蕭○○君 (會後書面意見)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 瑞光路段 Y31、Y32 兩站施工方式的建議。 2. 建議瑞光路車流量大、捷運車站若依一般的明挖覆蓋，則交通衝擊會相當大。所以個人建議是：Y31、Y32 兩站可利用出入口用地以側挖方式及直接以潛盾方式來挖車站。也就是桃捷綠線在桃園中正路 G08、G09 兩站的施工方式，如此即可將交通衝擊問題降至最低。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 瑞光路 Y31、Y32 兩站為避免對 20 公尺寬瑞光路造成施工交通衝擊，係採地下疊式車站規劃配置，並將主要站體設置於公園用地內，儘量以公園為車站站體之施工場域，以期對瑞光路施工交通衝擊降至最低。 2. 未來若採瑞光路方案，於此路段設置車站將優先考量道路交通衝擊，故車站初步規劃採疊式配置，儘量以公園為車站站體之施工場域，利用路外基地以側挖方式減少施工時所需開挖道路範圍。另桃園與內湖地區的地質不同，本案經參考桃園綠線路外基地構想，以採取上述的施工方式為原則，並將相關車站配置及施工細節將納入後續綜合規劃與細部設計階段進一步研討評析。

臺北市東側南北向捷運系統(東環段)路線說明會 (第二場次)

- 一、 時間：107年3月28日（星期三）下午7時
- 二、 地點：文山區萬興區民活動中心（臺北市文山區萬壽路27號7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
文山區政大里 ○○○里民	<ol style="list-style-type: none"> 1. 請問說明當中提到9.5年是什麼時候算起，是中央核定後還是從現在開始。 2. 是否可以瞭解南環線詳細的進度。 3. 東環段路線規劃於文山區就僅有動物園一站，對於在地居民而言不是有太大實質效益，建議於木柵路四段附近區域多規劃幾個站，而非等未來交通路線成形後再增加車站，這樣將會造成困難。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 說明會當中提到 9.5 年為綜合規劃報告奉中央核定後始計算，其中為加速本計畫推動已將都市計畫變更時程提前併行。 2. 目前環狀線北環段及南環段綜合規劃報告書，本局依交通部審查意見修訂後，再於 107 年 2 月 7 日函報交通部複審，交通部 107 年 5 月 31 日再函復審查意見，本局修訂後已函報交通部。另臺北市轄段都計畫變更案，本府發展局已於 107 年 3 月 15 日公告自 3 月 16 日起公展 30 天，3 月 26 日於文山區舉辦說明會。臺北市都市計畫委員會 107 年 6 月 21 日召開第 728 次委員會議，審議通過捷運環狀線第 2 階段南、北環段(北市段)都市計畫案，本府於 107 年 7 月 26 日函送內政部審議。本計畫目前仍在可行性研究階段，後續尚須辦理綜合規劃與環評，並奉中央核定後始可排定動工，惟達成全環營運是本計畫目標，後續將努力加速推動時程，以期儘速與南北環計畫期程接軌。

		<p>3. 本府都發局目前針對木柵路四、五段提出老舊聚落再生計畫，其可開發範圍面積及引進人口有限，本計畫路線預計穿越「木柵路四、五段規劃方案」住宅區，若設置車站須考量穿越景美溪河底高程，且該處地形起伏高差過大，車站開挖深度將達地下 23 至 44 公尺以上，此建議之經費較原方案增加約 18 億元，而增加此站，對計畫運量(服務人數)增加的效果有限(+0.3%)，使得計畫效益下降，未達中央通過審議的門檻，整體效益變為較不具可行性。</p>
<p>文山區博嘉里 張里長妙文</p>	<p>1. 路線從象山直接拉到動物園很可惜，而沒有考慮在景美溪右岸木柵路四段地區再增設一個站，多服務木柵地區居民，或考量沿信義快速道路周邊路線增設車站，若東環段增設車站，對於木柵地區居民將更為加分，且以未來性的發展更是指日可待的；木柵路四段、五段的景美溪右岸地區將來有一個老舊聚落重生的棧道，目前工務局正在規劃當中，可以研議增設車站以服務此地區而不要將來有需求再行研擬就更為困擾。</p> <p>2. 路線不要直接拉進動物園，對此耗費龐大經費真的是可惜，建議在木柵路四段評估再增設一站。</p>	<p>本府都發局目前針對木柵路四、五段提出老舊聚落再生計畫，其可開發範圍面積及引進人口有限，本計畫路線預計穿越「木柵路四、五段規劃方案」住宅區，若設置車站須考量穿越景美溪河底高程，且該處地形起伏高差過大，車站開挖深度將達地下 23 至 44 公尺以上，此建議之經費較原方案增加約 18 億元，而增加此站，對計畫運量(服務人數)增加的效果有限(+0.3%)，使得計畫效益下降，未達中央通過審議的門檻，整體效益變為較不具可行性。</p>
<p>不具名民眾 (1)</p>	<p>南環段規劃好幾年了，卻什麼都還沒有，先前南環線規劃路線彎曲，讓在地居民認為很不便捷。</p>	<p>臺北市捷運路網隨著大臺北地區逐年擴張而持續演進，完善路網規劃亦為捷運局的目標，南環段路線考量地區交通需求與設</p>

		<p>站用地取得等因素，以目前規劃路線較能符合文山區未來都市發展需要。目前環狀線北環段及南環段綜合規劃報告書，本局依交通部審查意見修訂後，再於107年2月7日函報交通部複審，交通部107年5月31日再函復審查意見，本局修訂後已函報交通部。另臺北市轄段都計畫變更案，本府發展局已於107年3月15日公告自3月16日起公展30天，3月26日於文山區舉辦說明會。臺北市都市計畫委員會107年6月21日召開第728次委員會議，審議通過捷運環狀線第2階段南、北環段(北市段)都市計畫案，本府於107年7月26日函送內政部審議。本計畫目前仍在可行性研究階段，後續尚須辦理綜合規劃與環評，並奉中央核定後始可排定動工，惟達成全環營運是本計畫目標，後續將努力加速推動時程，以期儘速與南北環計畫期程接軌。</p>
<p>文山區萬興里 ○○○里民</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 請問環狀線一期、南北環、東環段將來全線完成是要一整圈環繞還是要分段通車? 2. 請問環狀線分為環狀一期、南北環、東環段共三個階段，未來是否會發生如文湖線先前系統無法相容之狀況再次發生。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 環狀線未來將採取同一機電系統，路線將一車到底，形成環繞臺北都會區一整圈之環形路線。環狀線第一階段正在施工中，預定108年通車。南北環綜合規劃報告目前已提報中央審議。本計畫目前仍在可行性研究階段，後續尚須辦理綜合規劃與環評，並奉中央核定後始可排定動工，惟達成全環營運是本計畫目標，後續將努力加速推動時程，以期儘速與南北環計畫與環狀線期程接軌。 2. 文湖線採木柵線與內湖線分階段施工，在機電系統及列

		<p>車營運上已做到系統相容，本計畫將採系統相容之中運量系統。為達成全環一車到底，旅客便捷服務優先，系統相容的目標，將透過採購策略選擇合宜之機電系統廠商及其分包商，或採擴充條款一次招標採購、分次交貨之方式，或依採購法採用限制性的招標模式等策略作法。</p>
<p>文山區木新里 盧○○君</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 深坑輕軌於捷運動物園站之轉乘介面請妥善處理。 2. 東環段路線讓木柵地區民眾至信義區更為快速便利，捷運興建期程長久，未來長達十年的時間地區性交通問題是否無法解決，而興建完成後，木新路沒有捷運到達的地區是否未來還是以公車或其他交通工具至信義區，木柵地區前往信義計畫區的交通是否先行處理，否則通車時間仍有十年之久，無法達到全面性的交通改善。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 深坑輕軌係由新北市政府規劃，其目前研究之方案係採高架型式規劃，有關其未來如何與本計畫於捷運動物園站與木柵線(高架)、環狀線(地下)如何妥善轉乘，將會納入後續規劃設計考量。 2. 環狀線南環段大坪林站與捷運松山新店線銜接，於木新路欲搭乘捷運之民眾，可透過公車轉乘捷運大坪林站至信義區，公車服務路線包含252、棕2、793、796等。另為培養沿線旅客搭乘習慣，本府交通局已規劃「動物園—松山車站」電動公車路線，預計將於107年10月通車，行駛信義快速道路串聯動物園至松山車站廊帶，途經4個捷運站及貓空纜車站，並與羅斯福路、信義及忠孝等3條幹線公車路線交會，提供文山地區居民往返信義區101商圈及松山車站等地更便捷、環保的大眾運輸服務。至於東環段興建完成後木新路是否會再規劃公車路線至信義區，屆時會再與交通局研商。
<p>文山區萬興里</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 捷運命名依捷運規章係依 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 有關環狀線南環段站名均尚

謝○○君

道路名，為何南環線記者會以政治大學稱呼？公館(台大)也未以臺灣大學站命名！請依捷運規定命名，建議開放冠名權並支付權利金。

2. 南環線既已送中央審議，為何捷運局網站無細部資料可供下載閱讀。建議公開南環線細部站體資訊，呼應柯市長「公開透明」政策。先前副市長有公開說明將會召開說明會，然而上捷運局網路看不到相關資訊，請捷運局應公布相關資料於網站上，讓資訊公開透明。

未命名，目前所示政治大學，僅作為地標顯示，非表示站名。後續將俟南環段綜合規劃奉中央核定後，於設計階段依「臺北市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」辦理。

2. 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」第 8 點規定，啟動都市計畫變更程序，提出「配合臺北市捷運系統環狀線第二階段路線工程變更沿線土地為交通用地及捷運開發區主要計畫案」及「擬定臺北市捷運系統環狀線第二階段路線捷運開發區細部計畫案」，於 107 年 3 月 16 日起公開展覽 30 天，3 月 26 日於文山區舉辦說明會。前述計畫案說明書、圖及公開展覽說明會簡報等資料，已公開於本局網站/活動看板，網址：<http://www.dorts.gov.taipei>，歡迎參閱。臺北市都市計畫委員會 107 年 6 月 21 日召開第 728 次委員會議，審議通過捷運環狀線第 2 階段南、北環段(北市段)都市計畫案，本府於 107 年 7 月 26 日函送內政部審議，後續內政部都市計畫委員會審議通過後方為定案。
3. 捷運環狀線北環段及南環段綜合規劃報告書，本局依交通部審查意見修訂後，再於 107 年 2 月 7 日函報交通部複審，交通部 107 年 5 月 31 日再函復審查意見，本局修

		訂後已函報交通部，因綜合規劃報告書目前於中央審議，尚未奉核，後續俟奉中央核定後，本局將上網公開。
文山區萬興里 鄭○○君	<ol style="list-style-type: none"> 1. 原南北線與現在東環段之規劃相比，東環段確實是對的規劃，可以將環狀線完整連結各大捷運路網。請加速進行並儘快動工讓環狀線連結成型。 2. 東環/南環/西環/北環成型時，希望能如同日本山手線方式一車連結，不用再換車。 4. 從可行性評估至中央核定發包動工的時間最快多久，約幾年?一般平均約幾年? 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 捷運路網的規劃需考量時空背景之變遷而適時檢討。本計畫與原南北線係於不同時空背景下規劃之路線方案，本捷運路線未來可較直接地與現有路網結合，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。也感謝里民支持東環段路線方案，有里民鄉親的大力支持，相信本計畫會更順利推行。 2. 為使路網便捷、系統單純，本計畫東環段將採與環狀線第一階段、南環段、北環段系統相容之中運量系統，如同日本東京山手線，全環路線一車到底，無須換車，提供旅客便捷大眾運輸服務。 3. 本計畫目前仍在可行性研究階段，由於「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」規定，後續尚須辦理綜合規劃與環評，並奉中央核定後，始可據以編列預算，接續發包施工，故由可行性研究、綜合規劃與環評至中央核定之時間，較無法確定，惟以本計畫而言，因全線採地下方式興建，原則上於綜合規劃報告奉中央核定後約 9.5 年可完工。
文山區順興里 ○○○里民	<ol style="list-style-type: none"> 1. 象山站站體是否可以考量設置於信義路北側，因信義路北側商業區商業密度會比南側高。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Y38 站(象山站)，若設置於信義路北側，受限原象山站通風井及機房位置，將無法設置地下連通道進行轉乘，對

	<ol style="list-style-type: none"> 2. 東環段線型在規劃時是否會像捷運東門站至古亭站採小轉彎半徑而造成營運時的磨軌問題及噪音問題，進而行駛速率降至很低。 3. 說明會前於捷運局網站上找不到說明會之簡報，希望捷運局可以公開相關資料以讓大眾事前瞭解。 	<p>於民眾轉乘便利性不佳。且信義路北側之松仁路下方有大型雙孔箱涵(2*4M*7M)，工程困難度較高，因此仍建議將車站設置於信義路南側之松仁路上。</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. 古亭至東門之捷運系統為高運量系統，為減少沿線地下穿越範圍，其最小轉彎半徑為 200 公尺，故衍生磨軌及噪音問題。為使路網便捷、系統單純，本計畫東環段將採與環狀線第一階段、南環段、北環段系統相容之中運量系統，全環路線一車到底，其最小轉彎半徑採 50 公尺，本路線後續在細部設計時會儘量將路線轉彎半徑放大而減少以上問題產生。 3. 本次路線說明會簡報已於 107 年 3 月 27 日上傳本局網站 / 活動看板，網址：http://www.dorts.gov.taipei，歡迎參閱。
<p>里民周○○君</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 對於捷運東環段抱持著正面的態度。想請教環狀線完成後未來營運模式起始點為何(全線通車後)? 2. 東環段與南北環銜接，建議未來施工可否先有南北環線端點優先施作，早日開始分段通車，以儘快實現環狀線效益。 3. 請問未來政大這邊的車站月台是側式還是島式，對於使用便利性是否有相關影響。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 為使路網便捷、系統單純，本計畫東環段將採與環狀線第一階段、南環段、北環段系統相容之中運量系統，如同日本山手線，原則上將採全環路線一車到底，無須換車，提供旅客便捷大眾運輸服務。至於未來是否配合旅運量增加區間營運將由營運單位在營運後依實際運量需求可進一步作調整。 2. 本計畫未來將與南北環銜接，另考量施工能量，每施工標約包含二~三個車站，施工期程長度相仿，故以全線一次通車為目標。達成全環營

		<p>運是本計畫目標，後續將努力加速推動時程，採全線一次核定、全面施工之方式，以期儘速與南北環計畫期程接軌。</p> <p>3. 未來南環段之 Y1A 車站係結合政大指南山莊開發案，採島式月台規劃，不影響民眾之使用便利性。</p>
<p>不具名民眾 (3)</p>	<p>想請問捷運局，文山地區居民為何要支持這一條、為何要歡迎這一條，這一條路線是最快速達成目標的嗎，還是對於整體開發有所幫助?而瑞光案、堤頂大道案是選擇是哪一條較佳，想請捷運局說明。</p>	<p>文山地區民眾目前進入信義計畫區最便捷方式之一係信義快速道路，捷運路網的規劃需考量時空背景之變遷而衍生相對應服務大眾之路線方案，本計畫路線未來可有效與現有路網結合，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，為民眾提供更為便捷之大眾運輸系統。</p> <p>瑞光路及堤頂大道方案各有優缺，相關評選內容及說明將納入可行性研究報告一併陳述，二方案考量因素初步概述如下：瑞光路方案雖距文湖線較近，然而往來內科主要交通多集中此路段沿線，若捷運路線行經本路段，可紓解大量人潮的交通需求。而瑞光路為地區性主要幹道，施工中雖有影響，但尚能利用其平行道路改道。堤頂大道案雖工程經費稍低，惟堤頂大道為內湖地區主要聯外幹道，目前交通流量相當大，施工期間對於堤頂大道交通影響劇烈，且無替代道路改道，相較於瑞光路案施工交通衝擊及影響範圍甚大。未來若以瑞光路方案於此路段開挖設置車站，將優先考量平面道路交通衝擊，並規劃以公園為車站站體之施工場域，儘量降低施工對瑞光路</p>

		的交通衝擊。
<p>文山區政大里 劉里長俊奇</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 南環線資料在網站上公布不夠詳細，請捷運局詳細提供。 2. 政大站的出入口設置於何處，請捷運局說明。 3. 指南山莊配合南環線是如何規劃，請捷運局說明。 4. 政大站是如何將周邊鄰里區分，請捷運局說明。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 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」第8點規定，啟動都市計畫變更程序，提出「配合臺北市捷運系統環狀線第二階段路線工程變更沿線土地為交通用地及捷運開發區主要計畫案」及「擬定臺北市捷運系統環狀線第二階段路線捷運開發區細部計畫案」，於107年3月16日起公開展覽30天，3月26日於文山區舉辦說明會。前述計畫案說明書、圖及公開展覽說明會簡報等資料，已公開於本局網站/活動看板，網址：http://www.dorts.gov.taipei，歡迎參閱。臺北市都市計畫委員會107年6月21日召開第728次委員會議，審議通過捷運環狀線第2階段南、北環段(北市段)都市計畫案，後續將提報內政部都市計畫委員會審議通過後方為定案。 2. 捷運環狀線北環段及南環段綜合規劃報告書，本局依交通部審查意見修訂後，再於107年2月7日函報交通部複審，交通部107年5月31日再函復審查意見，本局修訂後已函報交通部。因綜合規劃報告書目前於中央審議，尚未奉核，後續俟奉中央核定後，本局將上網公開。 3. 南環段 Y1A 車站站體、出入口及通風井等設施所需用地，係使用政治大學推動之指南山莊都市更新區案所預留

		<p>之土地，預定設於萬壽路、指南路二段所圍之街廓內。</p> <p>4. 有關政治大學推動之指南山莊都市更新案詳細內容及進度等細節，建議洽該校了解為宜。</p> <p>5. 捷運環狀線南環段 Y1A 車站未來完工通車後，可提供周邊萬興里、政大里、指南里居民及政治大學師生便捷的交通服務，帶動鄰里都市發展。</p>
<p>李議員慶鋒</p>	<p>1. 捷運工程花的經費很多、時間很長、也涉及高度工程專業，因此我不贊成資訊的揭露如此曖昧不清，只怕揭露得不夠詳細，不怕民眾誤會案子有所變動，而所有案子的變動都會經過正當程序處理。</p> <p>2. 在沒提供詳細資料情形下，僅藉由十分鐘簡報進行說明會，很難說服民眾支持本條路線，亦無法讓民眾充份表達意見。</p> <p>3. 局內及市府希望大家支持本路線，議會也關心但不會給予具體意見，希望民眾看看路線、設站可否、未來運量是否能滿足自償率，請大家有時間透過捷運局提供的資料提出相關意見，使未來建設更為完善。</p> <p>4. 興建時程的問題最快要到 2030 年，但就個人經驗這絕對不可能，而其中經費 950 億需要市議會通過預算再送至中央申請補助，要如何讓如此困難的事情有進度，唯一的方法就是資訊充份揭露且大家提供充份意見</p>	<p>1. 感謝李議員的支持與指教，本計畫相關資料已於 107 年 3 月 27 日上傳本局網站/活動看板。網址：http://www.dorts.gov.taipei，歡迎參閱。本局將持續加強與民眾之溝通，以期獲得廣大民眾的支持。為使路網便捷、系統單純，本計畫東環段將採與環狀線第一階段、南環段、北環段系統相容之中運量系統，如同日本東京山手線，全環路線一車到底，無須換車，提供旅客便捷大眾運輸服務系統。</p> <p>2. 捷運東環段係為市府極為重視的新規劃捷運路線，為落實臺北大眾運輸導向發展策略已與市府都市發展局合作，優先考量車站周邊地區發展計畫，故東環段在可行性研究時，即同步進行車站周邊地區整體開發計畫，充分整合土地使用與交通建設，在車站出入口、通風井所需設施用地儘量使用公有地，以減少未來需辦理都市計畫變更取得私人土地之數量，此將有助於時程掌控。本計</p>

	<p>與支持。理想上我也希望看到一車到底的環狀線，也希望這個捷運是有人坐、自償率高的，並得到中央支持獲得充份補助。</p> <p>6. 希望捷運建設東環段議題並非只於今年提出討論，也非今年度大家提出打口水戰之議題，而是希望政府機關與民眾多方溝通協調，獲得共識後儘快開始動工，讓民眾享受交通建設的福利。</p>	<p>畫目前仍在可行性研究階段，後續尚須辦理綜合規劃與環評，並奉中央核定後始可排定動工，惟達成全環營運是本計畫目標，後續將努力加速推動時程，以期儘速與南北環計畫期程接軌。</p> <p>3. 市府對於捷運東環段計畫的推動非常積極，已要求捷運局編列 108 年起的預算，辦理綜合規劃、環評、都市計畫等作業，希望市議會在審查本計畫預算時，可順利通過。</p>
<p>李議員慶元</p>	<p>1. 南環段為民國 78 年開始構想至今已 30 年，我懷疑十年後能否通車，文山永遠被當最後一段。一年前議會質詢時要求絕不能跟萬大線一樣，經費審核通過後還要都市計畫變更，所以議會通過了還要兩、三年無法動工；因此要求捷運局於中央核定期間進行都市計畫變更，這樣可以多爭取一兩年時間，另外也希望中央可以將綜合規劃以最快速度審核下來。</p> <p>2. 早期有規劃從信義計畫區以輕軌方式通過信義快速道路旁所預留之輕軌專用道到動物園站，再以輕軌進入深坑，現今輕軌沒有任何進度反而有捷運建設。看完資料後很擔心 Y38 至 Y39 都施作，但進入象山隧道到動物園站卻因成本不符而不施作，因這段花費最高，所以我也很堅持東環段若沒有接到動物園站就沒有北邊的路線。</p>	<p>1. 感謝李議員的支持與指教，捷運環狀線南環段及北環段預計於綜合規劃報告奉中央核定後 9.5 年完工，本府正積極推動中，以期於奉中央核定後，如期如質完工。</p> <p>2. 前期雖有規劃從信義計畫區以輕軌方式經由信義快速道路到動物園站，惟由於時空變遷，社經發展趨勢，原輕軌系統已不符運輸需求，經重新檢討並考量與南北環銜接形成一全環路線之整體捷運路網評估後，提出此東環段由北與北環段劍南路站、至南與南環段動物園站銜接之規劃案，並採全線一次核定、全面施工之方式規劃辦理。</p> <p>3. 本路線考量施工能量，每施工標約包含二~三個車站，施工期程長度相仿，故以全線一次通車為目標。達成全環營運是本計畫目標，後續將努力加速推動時程，採全線一次核定、全面施工之方式。另為加速本計畫推動未來會將都市計畫變更時程提前辦理，以期儘速</p>

	<p>3. 依照捷運南北環段的經驗，期許東環段能在 20 年之內完成，也要民眾一起來支持這條捷運。</p>	<p>與南北環計畫期程接軌。</p>
<p>賴教授淑芳</p>	<p>1. 既有文湖線沿線設置的站大部分非人口稠密區，因此文湖線聯外的道路非常有限，有了環狀線之後可以將文山區連通至信義區及新北市新店區，透過這樣的捷運路網再與其他各線進行站內轉乘將對文山地區居民帶來相當大的便利性，而東環段亦是其中的必要。</p> <p>2. 文山區向外連結道路不夠充足，近期在文山區也興建很多公宅案，這樣發展下去未來這麼多人進住很令人擔心未來文山區的交通是否嚴重不足，也是要拜託各單位、市政府、議員們多多支持，如此才能將整個路網打通。</p> <p>3. 東環段在捷運站位的選擇大多有考慮到利用公有地，這樣在未來規劃設計階段時程會比較快，這是相對以前比較好的部分。本路線與綠、藍、紅三條線串連之轉乘站的站內步行距離應該要儘量縮短，而非像現在大安站、南京復興站的轉乘距離很長，不便年長者搭乘捷運之步行轉乘。</p> <p>4. 未來木柵地區有深坑線，建議捷運局在木柵路四段周邊地區研擬增設車站而非全部人流匯集至動物園站轉乘。</p> <p>5. 本條路線的必要性很強，目</p>	<p>感謝賴教授的支持與指教。選擇動物園站作為文湖線、深坑輕軌轉乘交會站，係考量路網完整性、轉乘便利、資源共享、系統整合，以降低建設成本及達到效益最佳層面。另路線穿越萬芳交流道採潛盾工法通過，通風豎井將設於萬芳交流道南側坡地上，利用施工便道銜接木柵路四段，並未對既有萬芳交流道交通有所影響。</p> <p>本計畫路線的規劃係考量時空背景之變遷而衍生相對應服務大眾之路線方案，未來可有效與現有路網結合，由於綠、藍、紅三條線過去並未預留轉乘規劃，本案目前初步規劃與綠、藍、紅皆採站內轉乘，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。文山區至信義區公車路線已有 6 條服務路線，民眾可至動物園搭乘公車行經信義快速道路至市政府轉運站，路線包含綠 1、棕 6、棕 18、棕 21、282 及 611，尖峰班距可至 15-20 分鐘/班，顯示文山區及信義區往來服務公車相當密集。另為培養沿線旅客搭乘習慣，本府交通局將開設文山至松山之電動公車，其路線「動物園—松山車站」將於 107 年 10 月通車，行駛信義快速道路串聯動物園至松山車站廊帶，途經 4 個捷運站及貓空纜車站，並與羅斯福路、信義及忠孝等 3 條幹線公車路線交會，提供文山</p>

	<p>前文湖線在臺北市中心的站人潮都非常塞，而未來透過東環段從文山至內湖只要 20 分鐘，相當於現在一半時間。</p> <p>6. 建議於萬芳交流道的工法及交通的維持不影響既有道路，因萬芳交流道是當地進出的交通樞紐，且木柵路四段上下班尖峰時間都很塞。</p> <p>7. 可行性研究報告是要向中央提報審查計畫的，這條路線還有很長的路要走，時程縮短最重要是交通部、行政院需要核定，其中除了民眾支持外也需要議會的同意，希望未來早日可以搭乘到這條捷運路線。</p>	<p>地區居民往返信義區 101 商圈及松山車站等地更便捷、環保的大眾運輸服務。</p> <p>另本府都發局目前針對木柵路四、五段提出老舊聚落再生計畫，其可開發範圍面積及引進人口有限，本計畫路線預計穿越「木柵路四、五段規劃方案」住宅區，若設置車站須考量穿越景美溪河底高程，且該處地形起伏高差過大，車站開挖深度將達地下 23 至 44 公尺以上，此建議之經費較原方案增加約 18 億元，而增加此站，對計畫運量(服務人數)增加的效果有限(+0.3%)，使得計畫效益下降，未達中央通過審議的門檻，整體效益變為較不具可行性。</p>
張教授辰秋	<p>1. 一條捷運線一般而言約 14 年會興建完成，而東環段施工工期已經相當緊縮，應加速完成可行性研究及綜合規劃。</p> <p>2. 臺北市捷運興建的必要性可以將臺北市與香港相比，香港港鐵密度每平方公里 245 公尺而我們只有 122 公尺，這很顯然是不夠的；這條捷運路線不但應該要興建，捷運局應該要做更有企圖的整體路網規劃，讓文山區居民更方便。</p> <p>3. 環狀線規劃為一車到底的外圍捷運路網，這條路線應該要建，建議市府規劃一條公車幹線讓大家先搭乘，養成使用大眾運輸的交通習慣。</p>	<p>感謝張教授支持與指教。捷運路網普及與臺北市發展息息相關，將持續完善大臺北地區捷運路網。本計畫目前仍在可行性研究階段，由於「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」規定，後續尚須辦理綜合規劃與環評，並奉中央核定後，始可據以編列預算，接續發包施工，故由可行性研究、綜合規劃與環評至中央核定期間，較無法確定，惟以本計畫而言，因全線採地下方式興建，原則上於綜合規劃報告奉中央核定後約 9.5 年可完工。另為培養沿線旅客搭乘習慣，將與本府交通局協調開闢先導公車，目前本府交通局將先開設文山至松山之電動公車，其路線「動物園—松山車站」將於 107 年 10 月通車，行駛信義快速道路串聯動物</p>

		<p>園至松山車站廊帶，途經 4 個捷運站及貓空纜車站，並與羅斯福路、信義及忠孝等 3 條幹線公車路線交會，提供文山地區居民往返信義區 101 商圈及松山車站等地更便捷、環保的大眾運輸服務。</p>
<p>劉○○君 (會後書面意見)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 現有文湖線在尖峰時段特別擁擠，東環線亦規劃為中運量，待東環線通車時，文湖線已老舊不堪使用，臺北市東側南北動脈仍是中運量的規劃，將來恐難發揮效用。 2. 建議東環線改為高運量系統之建設。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 參考國外案例可知，捷運系統維護得宜，土建設施使用時間可達百年，文湖線木柵段 82 年通車，迄今不過 22 年，捷運公司對於維護作業相當重視，使用情況良好。若捷運系統已老舊難以維護，則可採取延壽方案，如機電系統重置等，屆時(數十年後)視當時社會經濟發展考量。 2. 文湖線與東環段服務運輸路廊並不相同，兩路線相距約 2 公里，其間有山河阻隔，南有拇指山、北有基隆河，文湖線在內湖走向為東西向，文湖線與東環段服務並不重疊。 3. 東環段最大站間運量約 15000 人次/hr，屬中運量系統服務範圍，為使路網便捷、系統單純，未來本計畫路線將與環狀線第一階段、南環段、北環段接軌，採系統相容之中運量系統，可全環路線一車到底，無須轉乘，提供旅客便捷大眾運輸服務。 4. 若採高運量系統將無法與環狀線第一階段、南北環銜接而造成無法全環一車到底，需進行轉乘；另高運量系統最小轉彎半徑為 200m，會使沿線多處地下穿越補償面積增加，且路線無法佈設至瑞光路以服務內科主要人潮進

		出之區域。
王○○君 (會後書面意見)	目前的規劃由象山站直通動物園。但中間的路線無站太過可惜。動物園周遭的住宅密度低。建議改走西側與「萬芳醫院」轉乘，並走興隆路，接往木柵路，於此與南環段相接。萬芳醫院附近的住宅密度更高，效益比動物園更高。	本計畫 Y39 站往南續行，係考量與環狀線系統簡化、系統整合、維修資源共享，規劃與南北環銜接，故須與環狀線南環段計畫相銜接。本計畫 Y39 站往南續行可與環狀線南環段動物園站相銜接；Y30 站往北可與環狀線北環段計畫相銜接，形成全環路線，並可方便旅客一車到底。若路線改至「萬芳醫院」，因沿線地形及道路條件不足，且至萬芳醫院，無法形成一車到底之環形路網營運綜效，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。另萬芳醫院周邊高密度區民眾，可以利用文湖線在動物園站一次轉乘就可到達信義計畫區。
徐○○君 (會後書面意見)	我認為捷運東環線如果沒有從信義快速道路(文山、信義輕軌)把動物園跟 101 象山那邊連接起來，就沒有辦法發揮。建議極大效益。	感謝民眾的支持。捷運路網的規劃需考量時空背景之變遷而衍生相對應服務大眾之路線方案，本捷運路線未來可有效與現有路網結合，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。為使路網便捷、系統單純，本計畫東環段將採與環狀線第一階段、南環段、北環段系統相容之中運量系統，如同日本東京山手線，全環路線一車到底，無須換車，提供旅客便捷大眾運輸服務。

臺北市東側南北向捷運系統(東環段)路線說明會 (第三場次)

- 一、 時間：107年3月29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
內湖區湖興里 蔡里長穎峰	<ol style="list-style-type: none"> 1. 請問民生汐止線什麼時候會動工，是東環段先行動工還是民生汐止線先。 2. 瑞光路為何在陽光街轉向舊宗路，而不是走到民權東路。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 民生汐止線綜合規劃報告已分別於 104 年 8 月 28 日及 105 年 4 月 25 日提報中央審議，經交通部於 104 年 10 月 16 日及 105 年 6 月 13 日二次函覆審議意見，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，本局已於 106 年 4 月中開始辦理環評調查，107 年 4 月已完成 3 場環評公開會議，預計於 107 年底前完成環評報告，並循序提報交通部核轉行政院環保署審議，雙北兩市依「全線一次核定、分段興建」之共識，繼續爭取中央核定本案。另民生汐止線及東環段皆為本局積極推動的捷運路線，將依「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」規定於未來報請中央核定时，視中央審議進度持續推動辦理。 2.

		<p>(1)如由瑞光路續行至民權東路，因車站須設置於直線段，致原設於瑞光公園之 Y33 站必須移至瑞光路 122 巷口，惟因該處地形起伏較大(高程差 8 公尺)，不適合設置車站，若再南移，則與民權東路口之車站僅距離約 360 公尺，站距過近。因該處地形起伏，交通維持困難，施工期間較長影響瑞光路交通衝擊較大。</p> <p>(2)如由瑞光路續行至民權東路口，預計設站區位均未有公有地(中油為私有地)可作為出入口、通風井設施使用，用地取得不確定性高。</p> <p>(3)因改線後於瑞光路之兩座車站無法採路外基地方式施作，於施工期間之平日尖峰時段將造成大內科地區之交通衝擊更加嚴峻，周邊無鄰近替代道路供民眾使用，須繞行至北側內湖路或西側之堤頂大道，民眾旅行時間及距離都大幅增加。</p> <p>(4)自瑞光路續行至新湖一路，因配合與民汐線車站共構衍生增加工程費用。</p> <p>(5)故此改線案之經費較原方案增加約 30.7 億元，而增加此站，對計畫運量(服務人數)增加的效果有限(+1.0%)，使得計畫效益下降，政府籌款額度負擔變高，不利計畫之爭取。</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，待本路線施工</p>
--	--	---

		階段，將適時檢討規劃完善的公車接駁系統，提供便捷的轉乘服務。
內湖區週美里黃里長俊壽	<ol style="list-style-type: none"> 1. 建議採瑞光路方案，因所有的公司行號和發展皆在瑞光路，要讓捷運建設經過才有辦法紓解車潮；另外堤頂大道的路線太偏而不能服務到大多數民眾。 2. 內湖週美里這邊是大部份民眾居住的地方，周邊有兩所學校，且到原 Y35 和到松山站距離相仿，未來台塑企業也在此地區進駐周邊發展快速，將近四至五千人未來會在這邊上下班，建議在週美里這邊多增設車站。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 感謝里長的支持。 2. <ol style="list-style-type: none"> (1)若於週美里原新明國小預定地增設車站，因原新明國小預定地權屬為公私共有，用地取得可行性不確定，不利計畫時程掌握。 (2)若於新明國小預定地增設車站，因該車站續往南行須穿越基隆河，該明挖覆蓋段均須配合加深開挖，將達地下 23 公尺以上，大幅增加工程費用，增加此站，對計畫運量（服務人數）增加的效果有限（+1.8%），使得計畫效益下降，未達中央通過審議的門檻，計畫變為不具效益可行性。 I. 綜合上述評估，建議維持原方案。且原 Y35 站服務範圍已涵蓋新明國小預定地周邊，建議未來配合市政建設以強化舊宗路/南京東路六段之合適人行道及調整該路口之行穿線讓行人通行更安全，以服務該地區民眾之使用。
張○○君	<ol style="list-style-type: none"> 1. 公車路線請評估勿多條路線(63、518、204、藍 7)重複繞行松山火車站，以便紓解成美橋之交通疏量，以免進入施工期時，讓舊宗路至成美橋段更為壅塞。 2. 建請公車處先行具體評估公車路線，紓解成美橋之交通量，以便捷運施工後，交通流量能較紓解。 3. 建請公車處實際具體評估 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 松山車站經松山地區公車、鐵路及捷運重要轉運站，周邊公車路線具銜接鐵路及捷運運輸服務之功能，建議目前仍維持現有公車路線。 2. 至未來捷運施工前，本府交通局將依捷運局所提送交通維持計畫予以審議，對於公車路線部分，將會與交通局公共運輸處研商是否需要調整。

	減少多線公車重複繞行松山火車站路段，勿再以重置公車路線來敷衍行事。	
不具名民眾 (1)	大家關心期待內科這條路線很久了，據我所知原先的那條路線是卡在民生社區那附近，不然我們舊有的路線已經談很久早應該動工了，所以雖然這條路線很好，但希望捷運局不要讓我們再等九年，況且附近的辦公大樓已經興建至西湖段。原本一百多億的預算已經追加到六、七百億，若未來下一任市長又推翻相關政策，在地居民會一直等不到；因此建議瑞光路接到行善路跨河後接基隆路，接著銜接人口密度很高的永和，讓永和人口進內科上班對大臺北地區居民才有幫助。內科靠文湖線本來就可接到木柵動物園，又興建另一條路線銜接木柵動物園，另外木柵動物園又沒有多少人卻要花六、七百億，只為了要接松山火車站；先前艾思博公司已提出輕軌計畫將松山、信義、動物園串連，如此一來經費相當卻能興建兩條運輸系統且時程較快，建議採此方案。	感謝民眾的指教。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。故本計畫路線規劃串聯文湖線、松山線、板南線及信義線，提供轉乘服務，與環狀線、南環段及北環段銜接形成全環，一車到底，可使乘客不需轉乘，亦使系統簡化及維修資源共享，以降低長期維修成本。全環完成後，仍可經由南環段為廣大的中永和地區民眾服務。另外對於臺北地區東側廊帶運量需求，如僅採用輕軌系統，將不敷該區域日益增加的活動人口使用。
陳○○君	<ol style="list-style-type: none"> 1. 堤頂大道與瑞光路相比，比較贊成走瑞光路。 2. Y34 車站若要去內湖好市多、大潤發需要行走一兩百公尺距離，且到量販店購物的民眾大多為開車族，設站在此效益不佳；若 Y33 延伸瑞光路至民權東路口加油站設 Y34 站並修正路線為較佳之選擇。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 感謝民眾的支持。 2. <ol style="list-style-type: none"> (1) 如由瑞光路續行至民權東路，因車站須設置於直線段，致原設於瑞光公園之 Y33 站必須移至瑞光路 122 巷口，惟因該處地形起伏較大（高程差 8 公尺），不適合設置車站，若再南移，則與民權東路口之車站僅距離約 360 公尺，站距過近。因該

		<p>處地形起伏，交通維持困難，施工期間較長影響瑞光路交通衝擊較大。</p> <p>(2) 如由瑞光路續行至民權東路口，預計設站區位均未有公有地(中油為私有地)可作為出入口、通風井設施使用，用地取得不確定性高。</p> <p>(3) 因改線後於瑞光路之兩座車站無法採路外基地方式施作，於施工期間之平日尖峰時段將造成大內科地區之交通衝擊更加嚴峻，周邊無鄰近替代道路供民眾使用，須繞行至北側內湖路或西側之堤頂大道，民眾旅行時間及距離都大幅增加。</p> <p>(4) 自瑞光路續行至新湖一路，因配合與民汐線車站共構衍生增加工程費用。</p> <p>(5) 故此改線案之經費較原方案增加約 30.7 億元，而增加此站，對計畫運量(服務人數)增加的效果有限(+1.0%)，使得計畫效益下降，政府籌款額度負擔變高，不利計畫之爭取。</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，待本路線施工階段，將適時檢討規劃完善的公車接駁系統，提供便捷的轉乘服務。</p>
<p>不具名民眾 (2)</p>	<p>個人支持這條路線的興建，但在潭美國小北側設站會讓國小學童過行善路造成危險，請捷運局再行考量。</p>	<p>感謝民眾的支持，目前 Y35 站設置於舊宗路/行善路口，後續於規劃設計階段將妥適規劃出入口位置，並配合市政建設以兼顧潭美國小學童過行善路之交通安全。</p>

<p>不具名民眾 (3)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 請問主席這條線何時動工，因先前萬大線一直耳聞動工消息，但事實到了這幾年才真的陸續動工。 2. 因各大賣場都位於 Y34 和 Y35 中間，每到尖峰時段都會塞車塞得很嚴重，建議於這兩站之間增設一車站，一方面減少車流量，另一方面提供至大賣場民眾服務。 3. 象山站那一帶為一大斷層，請問捷運是否真的沒路可走非走那不可，而於那一區域興建捷運車站是否會造成危險。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 本計畫目前仍在可行性研究階段，後續尚須辦理綜合規劃與環評，本計畫於提送綜合規劃奉中央核定後始可排定動工，將加速推動，以符合民眾之期待。 2. Y34 站與 Y35 站距僅 1.0KM，如於其中再增設一站，各站服務範圍重疊性大，且沿線無適宜之公有土地可供出入口設置，故建議仍維持原設站區位為宜。在設計、施工階段將另配合市政交通建設，如何妥適規劃地面人行與車行動線，以使地面交通與人行都能順暢。 3. 本路線雖穿越台北斷層，惟台北斷層已非屬地調所公告之第一類活動斷層。另本局會於設計階段進行地質調查，並依地質條件審慎評估最適工法，以確保捷運結構及施工安全。
<p>林○○君</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Y34、Y35 設置區位應南移 150m，Y34 設置區位服務旅次不足。 2. 建議成美橋勢必改建，新捷運路線一定從下方穿越，因為南港端有玉成抽水站必需閃過，而目前車站施工採用挖覆蓋法，在成美橋因改建而將車流提前導引開，降低 Y35 原始位置施工衝擊。既然成美橋需做改建應將此車站南移至新明國小預定地設站。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 目前捷運建設面臨最大的課題係在用地取得，因本計畫採用地下方式興建，而地下車站需要於車站兩端有設置通風井及適當的出入口用地，因此 Y34 站規劃係利用內科產學中心用地，以使用公有地規劃設置出入口及通風井設施。另若南移至民權東路(民權大橋)南側，附近並無公有地可供利用，用地取得不確定性高。而車站(包括出入通道的延伸)以 500 公尺為最適宜的服務範圍，但地面上亦可以改造人行道型式，以吸引民眾使用及予以方便性，因此前述用地問題

		<p>仍為優先考量因素。</p> <p>2.</p> <p>(1)因成美橋下方基樁深度過深，路線通過不易，目前本路線係由成美橋西側下游通過，並預留成美橋拓寬之空間。另 Y35 站未來將採取半半施工方式，儘量維持既有車流動線，以降低民眾使用之不便。</p> <p>(2)若於原新明國小預定地增設車站，該用地權屬為公私共有，用地取得不確定性高，不利計畫時程掌握。</p> <p>(3)若於新明國小預定地增設車站，因該車站續往南行須穿越基隆河，該明挖覆蓋段均須配合加深開挖，將達地下 23 公尺以上，大幅增加工程費用，增加此站，對計畫運量(服務人數)增加的效果有限(+1.8%)，使得計畫效益下降，未達中央通過審議的門檻，計畫變為不具效益可行性。</p> <p>(4)綜合上述評估，建議維持原方案。且原 Y35 站服務範圍已涵蓋新明國小預定地周邊，建議未來配合市政建設以強化舊宗路/南京東路六段之合適人行道及調整該路口之行穿線讓行人通行更安全，以服務該地區民眾之使用。</p>
<p>不具名民眾 (4)</p>	<p>呼應前一位民眾，希望於新明國小預定地新增車站，那個位置即為週美里每天進出市區的重點，若 Y35 設置河濱高中機廠用地，光是南京東路路口紅綠燈就超過 100 秒甚至超過 150 秒，等待時間不如以步行方</p>	<p>(1)若於週美里原新明國小預定地增設車站，因原新明國小預定地權屬為公私共有，用地取得可行性不確定，不利計畫時程掌握。</p> <p>(2)若於新明國小預定地增設車站，因該車站續往南行須穿</p>

	<p>式至松山站搭乘，而非以同樣時間走至 Y35 站再坐一站至松山站。最理想設站位置在新明路與南京東路口，相信地主也願意跟捷運局談用地問題，而不是市政府一定要用公有地，那塊地一直在等捷運局，請捷運局需要注意；另這塊用地本為當地民眾最發展的地方，若走至新湖一路需要約 400 公尺，如此 Y35 運量一定會很難看，儘管要建設公宅，但若設站於那個站位也就只有公宅的人在搭乘，週美里的居民可能都覺得不便而不會搭乘，若設置於新明國小預定地還可以設置連通道與潭美國小連通而顧及孩童行走安全。</p>	<p>越基隆河，該明挖覆蓋段均須配合加深開挖，將達地下 23 公尺以上，大幅增加工程費用，增加此站，對計畫運量（服務人數）增加的效果有限（+1.8%），使得計畫效益下降，未達中央通過審議的門檻，計畫變為不具效益可行性。</p> <p>(3)綜合上述評估，建議維持原方案。且原 Y35 站服務範圍已涵蓋新明國小預定地周邊，建議未來配合市政建設以強化舊宗路/南京東路六段之合適人行道及調整該路口之行穿線讓行人通行更安全，以服務該地區民眾之使用。</p>
不具名民眾 (5)	<p>贊成路線行經瑞光路案，因堤頂大道沿基隆河走實在不方便，並希望越早完成這條線越好，因為從早上六點到十二點、下午四點到九點整個港墘路和瑞光路是大型停車場。</p>	<p>感謝民眾的支持。本計畫目前仍在可行性研究階段，後續尚須辦理綜合規劃與環評，本計畫於提送綜合規劃奉中央核定後始可排定動工，將加速推動，以符合民眾之期待。</p>
不具名民眾 (6)	<p>大家今天取得一個共識就是路線應該走瑞光路這一條路線且勢在必行，而我們現在是要等中央核定，若中央不通過的話這條線是要胎死腹中還是如何。</p>	<p>感謝民眾的支持。本計畫目前仍在可行性研究階段，後續尚須辦理綜合規劃與環評，本計畫於提送綜合規劃奉中央核定後始可排定動工，將加速推動，以符合民眾之期待。</p>
不具名民眾 (7)	<p>建議捷運局考慮像淡水線新北投站一樣，將松山線從南京東路五段至六段建設支線。</p>	<p>感謝民眾的指教，目前松山線已營運通車，南京三民站以東之捷運軌道及隧道並無岔軌可供設置支線。且南京東路六段路廊已被環東高架之墩柱及地下重大管線給佔據，並無空間提供松山線延伸至此。因此仍以地面交通接駁較為適合。</p>
李議員建昌	<p>1. 本條路線相較原南北線更往內湖、南港、松山是對的</p>	<p>1. 感謝李議員的支持與指教。 2. 原規劃捷運南北線路線因與</p>

	<p>。民生汐止線卡十年的原因為民生社區居民不同意以地下穿越興建，其中民汐線一期從汐止到東湖已經通過，但中央不希望僅只建一期而應為全體計畫一起通過核定再動工，因此計畫延了十年尚未動工。</p> <p>2. 基隆路道路交通十分壅塞，但若要在基隆路以地下方式興建捷運隧道，目前是有困難的，不然原南北線應該會興建，並於大巨蛋會設置一車站與捷運板南線銜接。</p> <p>3. 建議於新明國小預定地設站，並將 Y34 車站設置於民權東路及瑞光路口，可以增加服務周邊社區民眾，既然要做就要將其發揮最大效益。</p>	<p>松山線及信義線交會轉乘較不便捷，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相較於本計畫目前規劃之路線方案係有所不足。</p> <p>3.</p> <p>(1)有關建議於新明國小預定地設站，說明如下：</p> <p>I. 因原新明國小預定地權屬為公私共有，用地取得可行性不確定，不利計畫時程掌握。</p> <p>II. 若於新明國小預定地增設車站，因該車站續往南行須穿越基隆河，該明挖覆蓋段均須配合加深開挖，將達地下 23 公尺以上，大幅增加工程費用，增加此站，對計畫運量(服務人數)增加的效果有限(+1.8%)，使得計畫效益下降，未達中央通過審議的門檻，計畫變為不具效益可行性。</p> <p>III. 綜合上述評估，建議維持原方案。且原 Y35 站服務範圍已涵蓋新明國小預定地周邊，建議未來配合市政建設以強化舊宗路/南京東路六段之合適人行道及調整該路口之行穿線讓行人通行更安全，以服務該地區民眾之使用。</p> <p>(2)有關建議將 Y34 車站設置於民權東路及瑞光路口，說明如下：</p> <p>I. 如由瑞光路續行至民權東</p>
--	--	---

		<p>路，因車站須設置於直線段，致原設於瑞光公園之 Y33 站必須移至瑞光路 122 巷口，惟因該處地形起伏較大（高程差 8 公尺），不適合設置車站，若再南移，則與民權東路口之車站僅距離約 360 公尺，站距過近。因該處地形起伏，交通維持困難，施工期間較長影響瑞光路交通衝擊較大。</p> <p>II. 如由瑞光路續行至民權東路口，預計設站區位均未有公有地（中油為私有地）可作為出入口、通風井設施使用，用地取得不確定性高。</p> <p>III. 因改線後於瑞光路之兩座車站無法採路外基地方式施作，於施工期間之平日尖峰時段將造成大內科地區之交通衝擊更加嚴峻，周邊無鄰近替代道路供民眾使用，須繞行至北側內湖路或西側之堤頂大道，民眾旅行時間及距離都大幅增加。</p> <p>IV. 自瑞光路續行至新湖一路，因配合與民汐線車站共構衍生增加工程費用。</p> <p>V. 故此改線案之經費較原方案增加約 30.7 億元，而增加此站，對計畫運量（服務人數）增加的效果有限（+1.0%），使得計畫效益下降，政府籌款額度負擔變高，不利計畫之爭取。</p> <p>VI. 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，待本路線施工階段，將適時檢討規劃</p>
--	--	---

		完善的公車接駁系統，提供便捷的轉乘服務。
高議員嘉瑜	<ol style="list-style-type: none"> 1. 大家今天參加說明會都是支持這條路線，柯市長上任至今已向他多次說明南北向一定要做，而捷運局這條路線也是規劃評估了很久，找出一條沿線車站用地取得可以最快速達成目標的方案，並於所承諾的十年內完工目標為最可行的路線。 2. 新明路潭美公園一帶為內湖主要會搭乘捷運之人口，大部份民眾反映應該於新明國小處增設車站，而於此處增設車站並設置地下連通道至新明路、舊宗路可讓未來國小孩童行經大馬路口更加安全，也請捷運局一併考量。 3. 想請教這條捷運路線開通後電力從哪裡來，很擔心為了這條捷運強迫興建松湖變電所，無論如何對松湖變電所將反對到底，也不希望台電多次拿捷運建設來威脅地方興建變電所，希望捷運局能夠將捷運用電考量清楚。 4. 大部分民眾意見是希望捷運路線經過瑞光路，而施工經過瑞光路之交通問題也請捷運局考量如何於施工期間減少交通衝擊。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 感謝高議員的支持與指教。本計畫目前仍在可行性研究階段，後續尚須辦理綜合規劃與環評，本計畫於提送綜合規劃奉中央核定後始可排定動工，將加速推動，以符合各界期待。 2. <ol style="list-style-type: none"> (1)若於週美里原新明國小預定地增設車站，因原新明國小預定地權屬為公私共有，用地取得可行性不確定，不利計畫時程掌握。 (2)若於新明國小預定地增設車站，因該車站續往南行須穿越基隆河，該明挖覆蓋段均須配合加深開挖，將達地下23公尺以上，大幅增加工程費用，增加此站，對計畫運量(服務人數)增加的效果有限(+1.8%)，使得計畫效益下降，未達中央通過審議的門檻，計畫變為不具效益可行性。 (3)綜合上述評估，建議維持原方案。且原 Y35 站服務範圍已涵蓋新明國小預定地周邊，建議未來配合市政建設以強化舊宗路/南京東路六段之合適人行道及調整該路口之行穿線讓行人通行更安全，以服務該地區民眾之使用。 3. 本計畫初步評估並不會使用松湖變電所，後續將於綜合規劃階段進一步檢討整合全環路線之供電系統及電力來源。 4. 未來若以瑞光路方案於此路

		<p>段開挖設置車站，將優先考量平面道路交通衝擊，並規劃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>李立法委員 彥秀</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 舊的南北線確實有其困難處，若要再等待會需要再花費一些時間，但不論是舊的南北線或東環段路線，說明會每一位居民所提出之意見皆需將其做為紀錄並清楚回覆民眾。 2. 路線大方向決定後因 Y35、Y36 站之車站間距較長，於此路段中增設一車站，並考量其用地之取得及使用，此提案應為可行的。 3. 就現階段規劃捷運路線而言，民權東路尚未接受任何捷運系統服務，在不影響捷運路線規劃大方向之前提，建議於綜合規劃前針對捷運系統服務民權東路之可行性進行思考，若可行其所需穿越經過之土地亦需讓民眾瞭解。 4. 本計畫送至中央審核後，本人將盡最大能力協助儘速使中央核定通過本案，而後續路線些微調整改變都有可能，捷運局勢必有一個更良好的窗口讓民眾提出相關意見反映；捷運線花費龐大總是希望能服務大眾，因此其運量、經濟效益評估也是非常重要。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 感謝李委員的支持與指教。原規劃捷運南北線路線因與松山線及信義線交會轉乘較不便捷，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相較於本計畫目前規劃之路線方案係有所不足。 2. Y35 站至 Y36 站間，經檢視新明國小預定地設置車站之初步評估結果如下： <ol style="list-style-type: none"> (1) 因原新明國小預定地權屬為公私共有，用地取得可行性不確定，不利計畫時程掌握。 (2) 若於新明國小預定地增設車站，因該車站續往南行須穿越基隆河，該明挖覆蓋段均須配合加深開挖，將達地下 23 公尺以上，大幅增加工程費用，增加此站，對計畫運量（服務人數）增加的效果有限（+1.8%），使得計畫效益下降，未達中央通過審議的門檻，計畫變為不具效益可行性。 (3) 綜合上述評估，建議維持原方案。且原 Y35 站服務範圍已涵蓋新明國小預定地周邊

		<p>，建議未來配合市政建設以強化舊宗路/南京東路六段之合適人行道及調整該路口之行穿線讓行人通行更安全，以服務該地區民眾之使用。</p> <p>3. 有關建議路線沿瑞光路於民權東路及瑞光路口設站，說明如下：</p> <p>(1) 如由瑞光路續行至民權東路，因車站須設置於直線段，致原設於瑞光公園之 Y33 站只能移至瑞光路 122 巷口，惟因該處地形起伏較大（高程差 8 公尺），不適合設置車站，若再南移，則與民權東路口之車站僅距離約 360 公尺，站距過近。因該處地形起伏，交通維持困難，施工期間較長影響瑞光路交通衝擊較大。仍以原車站位置較佳。</p> <p>(2) 如由瑞光路續行至民權東路口，預計設站區位均未有公有地（中油為私有地）可作為出入口、通風井設施使用，用地取得不確定性高。</p> <p>(3) 因改線後於瑞光路之兩座車站無法採路外基地方式施作，於施工期間之平日尖峰時段將造成大內科地區之交通衝擊更加嚴峻，周邊無鄰近替代道路供民眾使用，須繞行至北側內湖路或西側之堤頂大道，民眾旅行時間及距離都大幅增加。</p> <p>(4) 自瑞光路續行至新湖一路，因配合與民汐線車站共構衍生增加工程費用。</p> <p>(5) 故此改線案之經費較原方</p>
--	--	--

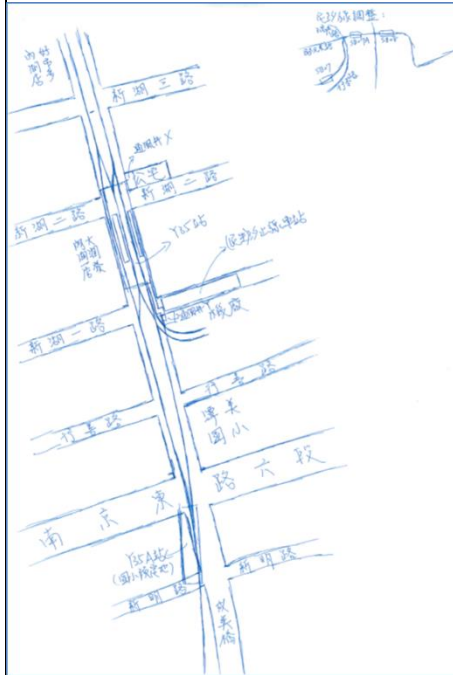
		<p>案增加約 30.7 億元，而增加此站，對計畫運量(服務人數)增加的效果有限(+1.0%)，使得計畫效益下降，政府籌款額度負擔變高，不利計畫之爭取。</p> <p>(6) 綜合上述評估，建議維持原路線方案。惟對於民權東路瑞光路交口及內湖區行政中心附近的居民，待本路線施工階段，將適時由交通主管機關檢討規劃完善的公車接駁系統，提供便捷的轉乘服務。</p> <p>4. 感謝李委員的支持與指教。本計畫目前仍在可行性研究階段，如各位民眾有任何意見均可透過電話、上網向本局反映，本局均會答復說明，後續尚須辦理綜合規劃與環評，本計畫於提送綜合規劃奉中央核定後始可排定動工，並加速推動，以符合各界期待。</p>
王議員孝維	<p>建設期程問題為民眾最關心之議題之一，而捷運建設之效益亦為重要之議題，地方里長所提出的意見最能反映效益如何，應將地方里長、里民所提之意見採納。提醒民眾於四月八號前可以將本計畫相關意見提供給捷運局，捷運局亦需以正式慎重的方式回覆每一位民眾。</p>	<p>感謝王議員的支持與指教。本局會依說明會民眾意見及會後書面意見彙整，慎重綜合評估後，針對各民眾意見，逐條回復說明，並於完成後將分別函送地區民意代表、里長、區公所及本府相關單位，並上載於本局網站公告周知。</p>
闕議員枚莎	<p>1. 東環段路線目標為改善內科交通並串連周邊大眾運輸，給市民一個更為便利之交通路網，但希望捷運局一定要傾聽在地里長里民的心聲，因為他們才是未來真正的使用者，也是最瞭解本地交通問題的人。</p>	<p>感謝闕議員的支持與指教。本計畫目前仍在可行性研究階段，本次說明會就是在可行性研究階段，傾聽民眾心聲的活動，後續尚須辦理綜合規劃與環評，亦會依相關規定辦理公聽會，聽取民眾意見。本計畫於提送綜合規劃奉中央核定後始可排定動工，將</p>

	<ol style="list-style-type: none"> 2. 可行性評估通過中央核定後要求儘速動工以縮短工期，交通衝擊對於民眾日常影響應降至最低，建議中央、市府、地方意見領袖成立東環段專案推動監督小組，希望於此監督之下給我們真正我們的路線。 	<p>加速推動，以符合各界期待。</p>
張教授辰秋	<ol style="list-style-type: none"> 1. 說明會民眾對於車站皆表達相關意見，建議捷運局以更宏觀的角度告知民眾選址條件、軌道定線、都市發展、生態環境考量等因素，最後決定車站之增設與否。 2. 捷運局做了很多捷運路線，平均一條線花費 8 至 14 年，然而於東環段如此困難之路段僅需花費 9.5 年，希望民眾要給予捷運局更大的鼓勵。 3. 香港港鐵既賺錢又方便，因其軌道密度為大臺北地區之兩倍，但臺北人口密度與香港相差不多，所以我們應該要做得更方便。 4. 現已施工的環狀線第一期已連續三年拿到工程金質獎，其品質非常好，請民眾多多支持。 	<p>感謝張教授的支持與指教。對於本次三場地方說明會民眾所提的意見，本局均會慎重評估及回復說明。本計畫目前仍在可行性研究階段，後續尚須辦理綜合規劃與環評，本計畫於提送綜合規劃奉中央核定後始可排定動工，將加速推動，以符合各界期待。</p>
黃教授台生	<ol style="list-style-type: none"> 1. 東環段民眾所提出大多為路線問題、車站問題、期程問題等等，因說明會時間長度有限，建議捷運局提供一窗口回覆民眾；民眾所提之意見有些涉及專業層面，也請民眾給予捷運局時間研討，雙方做良好之溝通與瞭解。 2. 可行性研究送至中央核定後需進行綜合規劃，而中央 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 感謝黃教授的支持與指教。本計畫目前仍在可行性研究階段，為縮短用地取得、都市計畫變更時程，以提前本計畫興建時程，現階段大多數車站以公有地設置出入口為主。後續尚須辦理綜合規劃與環評，亦會依相關規定辦理公聽會，聽取民眾意見，平時亦可利用本府或本局網站與情反映或是打電話至本局

	<p>最關心之部分就是經費，說明會所提之兩方案建設經費一公里皆超過 70 億，其建設有其難度存在。另都市計畫變更花費時日甚多，本計畫設站位置多選擇公有地以滿足中央之要求，以早日核定本計畫，希望民眾瞭解其困難之處。</p>	<p>，與承辦單位討論，以保持良好之溝通。本計畫於提送綜合規劃奉中央核定後始可排定動工，將加速推動，以符合各界期待。</p> <p>2. 由於本計畫全線採地下方式興建，且為與既有路線交會提昇轉乘效益，皆須由原站體或軌道下方穿越，地下開挖深度較深，尤其如 Y36 與捷運松山站、台高鐵交會站除須由下方穿越外，尚須破除原有的地下連續壁及基樁，工程困難度甚高，再者如配合瑞光路道路條件採疊式隧道佈設，以及路線穿越基隆河，松仁路底 Y39 站至動物園站間之山岳隧道，都將增加工程經費，致平均單位長度造價較高。</p>
<p>林○○君 (會後書面意見)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 成美橋北側「新明國小預定地」變更為住宅區將回饋 30%為「交通廣場用地」(內湖區通盤檢討)，請規劃設站服務附近居民及通勤旅客。 2. 建議新明國小潭美段四小段 6 地號等土地預定地解編可供捷運設站，北側亦有週美綠地，潭美公園可設置通風井。 3. 建議同時規劃地下連通到潭美國小新址。 4. 建議新明路科技工業區帶動地區發展。 5. 建議舊宗段 57、57-1 地號原 Y35 站位可北移約 200 公尺於新湖二路口設站(舊宗段公共住宅)，儘速與都發局討論為共構設計。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 關於民眾建議事項 1~4 於「新明國小預定地」增設車站事宜，經評估綜合說明如下： <ol style="list-style-type: none"> (1)因原新明國小預定地權屬為公私共有，用地取得可行性不確定，不利計畫時程掌握。 (2)若於新明國小預定地增設車站，因該車站續往南行須穿越基隆河，該明挖覆蓋段均須配合加深開挖，將達地下 23 公尺以上，大幅增加工程費用，增加此站，對計畫運量(服務人數)增加的效果有限(+1.8%)，使得計畫效益下降，未達中央通過審議的門檻，計畫變為不具效益可行性。 (3)綜合上述評估，建議維持原方案。且原 Y35 站服務範圍已涵蓋新明國小預定地周邊

	<p>6. 建議原民生汐止線配合調整改走新湖二路與東環段交會。</p>	<p>，建議未來配合市政建設以強化舊宗路/南京東路六段之合適人行道及調整該路口之行穿線以讓民眾通行更安全，以服務該地區民眾之使用。另新明路周邊地區之都市計畫本府正檢討辦理中。</p> <p>2. 本計畫 Y35 車站規劃與民汐線交會轉乘，並考量機廠營運調度，目前於 Y35 車站北側設有袋式儲車軌以便利列車進出機廠，並兼顧與民汐線車站轉乘動線，故站體僅能設置於新湖一路至行善路間。若移至新湖二路口舊宗段公共住宅設站，則與民汐線之轉乘距離過長，對未來民眾轉乘將造成不便，且對機廠營運調度亦造成影響。</p> <p>3. 目前民生汐止線可行性研究及內湖至汐止段環評已獲中央通過，已達一定程序，若改走新湖二路新的建議路線方案，則相關評估及審查程序恐需重來，將影響後續整體計畫之推動期程。</p>
<p>吳○○君 (會後書面意見)</p>	<p>1. 目前 Y35 站的設站位置雖可避免用地取得的問題，但對於週美里(新明路沿線)人口較密集區利用上的吸引力較低，且距離賣場群所在的新湖一路以北亦有一段間隔。再者，民生汐止線車站現應仍在新湖一路，跟舊宗路、行善路口實有距離，三者綜合，Y35 站尚有一定的調整空間。</p> <p>2. 原南北線曾預定在瑞光路、民權路口設站，目前路線無法服務該處。</p>	<p>1. Y35 站因需與民汐線 SB07 站轉乘，考量 SB07 站設於新湖一路上，Y35 站仍需貼近新湖一路，以避免轉乘距離拉大，致使民眾使用不便。建議未來增進舊宗路/南京東路六段該路口之行人通行安全，以服務週美里地區民眾之使用。</p> <p>2. (1) 如由瑞光路續行至民權東路，因車站須設置於直線段，致原設於瑞光公園之 Y33 站必須移至瑞光路 122 巷</p>

3. 建議 Y35 站分為兩站，(1) 其一北移至新湖二路與新湖一路之間，與預定設在此處作機廠調度用的袋形軌合併設置，意即該站會有三條股道，月台設計為一島一側或其他可能的形式，通風井建議在舊宗段公宅(新湖二路口)預留一處，機廠(新湖一路口)設置一處。(2) 其二南移至新明路 298 巷旁國小預定地(先前似有交通用地之規劃)，側疊式月台。相關圖說請參考背面。



4. 建議民生汐止線直行民權東路，在三民國中設站，過瑞光路後向南經加油站、國一、市有地接回新湖一路 SB07 站。

口，惟因該處地形起伏較大(高程差 8 公尺)，不適合設置車站，若再南移，則與民權東路口之車站僅距離約 360 公尺，站距過近。因該處地形起伏，交通維持困難，施工期間較長影響瑞光路交通衝擊較大。

- (2) 如由瑞光路續行至民權東路口，預計設站區位均未有公有地(中油為私有地)可作為出入口、通風井設施使用，用地取得不確定性高。
- (3) 因改線後於瑞光路之兩座車站無法採路外基地方式施作，於施工期間之平日尖峰時段將造成大內科地區之交通衝擊更加嚴峻，周邊無鄰近替代道路供民眾使用，須繞行至北側內湖路或西側之堤頂大道，民眾旅行時間及距離都大幅增加。
- (4) 自瑞光路續行至新湖一路，因配合與民汐線車站共構衍生增加工程費用。
- (5) 故此改線案之經費較原方案增加約 30.7 億元，而增加此站，對計畫運量(服務人數)增加的效果有限(+1.0%)，使得計畫效益下降，政府籌款額度負擔變高，不利計畫之爭取。
- (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，待本路線施工階段，將適時檢討規劃完善的公車接駁系統，提供便捷的轉乘服務。

3. 若如您建議將袋形軌與車站

		<p>合併設置，則車站整體寬度將大於 30 公尺，須再取得舊宗路兩側私有地始能設置車站。且該車站採一島一側之型式，其與民汐線之轉乘動線複雜，造成旅客混淆與不便。</p> <p>另「新明國小預定地」增設車站事宜，經評估綜合說明如下：</p> <p>(1) 經評估因原新明國小預定地權屬為公私共有，用地取得可行性不確定，不利計畫時程掌握。</p> <p>(2) 若於新明國小預定地增設車站，因該車站續往南行須穿越基隆河，該明挖覆蓋段均須配合加深開挖，將達地下 23 公尺以上，大幅增加工程費用，增加此站，對計畫運量(服務人數)增加的效果有限(+1.8%)，使得計畫效益下降，未達中央通過審議的門檻，計畫變為不具效益可行性。</p> <p>(3) 綜合上述評估，建議維持原路線方案。且原 Y35 站服務範圍已涵蓋新明國小預定地周邊，建議未來配合市政建設以強化舊宗路/南京東路六段之合適人行道及調整該路口之行穿線以讓民眾通行更安全，以服務該地區民眾之使用。</p> <p>4. 目前民生汐止線可行性研究及內湖至汐止段環評已獲中央通過，已達一定程序，若改行民權東路於三民國中增設一站，新的建議路線方案，相</p>
--	--	---

		關評估及審查程序恐需重來，影響後續整體計畫之推動期程。
梁○○君 (會後書面意見)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 新明路學校預定地增設捷運車站，東側工業區上班族西側住宅區(都更法定區)，因應未來之需求，應設車站。 2. 建議與學校預定地(目前已經解編)聯合開發，車站用地不成問題，更能促進地方發展。 	<p>關於民眾建議於「新明國小預定地」增設車站事宜，經評估綜合說明如下：</p> <ol style="list-style-type: none"> (1)因原新明國小預定地權屬為公私共有，用地取得可行性不確定，不利計畫時程掌握。 (2)若於新明國小預定地增設車站，因該車站續往南行須穿越基隆河，該明挖覆蓋段均須配合加深開挖，將達地下23公尺以上，大幅增加工程費用，增加此站，對計畫運量(服務人數)增加的效果有限(+1.8%)，使得計畫效益下降，未達中央通過審議的門檻，計畫變為不具效益可行性。 (3)綜合上述評估，建議維持原方案。且原 Y35 站服務範圍已涵蓋新明國小預定地周邊，建議未來配合市政建設以強化舊宗路/南京東路六段之合適人行道及調整該路口之行穿線以讓民眾通行更安全，以服務該地區民眾之使用。
游○○君 (會後書面意見)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 原則贊成，尤其是松山線、板南線、信義線的站內轉乘，只是 Y31 洲子公園上下班時公車、汽車、機車迴堵，加上不時有民眾在公園抓寶，交通疏導必需好好規劃以免危險發生。另信義區巷道本有單車道，工程會使單車被逼上馬路或與行人爭道，也請注意動線規劃。 2. 原本最佳路線基隆路因諸 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 感謝民眾的支持與指教。未來若以瑞光路方案於此路段開挖設置車站，將優先考量平面道路交通衝擊，並規劃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。 2. 因原規劃捷運南北線路線與

	<p>多因素廢棄，光復南北路→台大→中永和方案是不夠好，所以今日改成目前方案，然汐止線若因民生社區反彈，可改走舊南北線方案，或改走民權東路。</p> <p>3. 建議汐止線汐止到東環段一次動工，市區路線改走光復南北路至中永和。東環段優先於汐止線的推動，汐止線還需調整，請全力推動東環段。汐止線若執意到大同區，請考量淡水河西岸的交通通盤考量。</p>	<p>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。另民生汐止線主要係服務大稻埕、市中心及內湖、汐止之運輸走廊，目前民生汐止線可行性研究及內湖至汐止段環評已獲中央通過，已達一定程序，若改走舊南北線方案，或改走民權東路，新的建議路線方案，相關評估及審查程序恐需重來，影響後續整體計畫之推動期程，且無法滿足大稻埕至市中心之運輸需求及沿線民眾之期待。</p> <p>3. 感謝民眾的支持與指教，民生汐止線可行性已於 100 年獲中央核定，內湖至汐止段環評於 99 年通過，綜合規劃報告於 104 年 8 月 28 日提報中央審議，本局依交通部 105 年 6 月 13 日回復的審議意見辦理環評，已於 106 年 4 月中開始辦理環評調查，107 年 4 月已完成 3 場環評公開會議，預計於 107 年底前完成環評報告，並循序提報交通部核轉行政院環保署審議，雙北兩市依「全線一次核定、分段興建」之共識，繼續爭取中央核定本案。</p>
<p>梁○○君 (會後書面意)</p>	<p>非常贊成這條路線，將 Y34 移至民權東路及瑞光路口，可以</p>	<p>感謝民眾的支持與指教。 (1) 如由瑞光路續行至民權東</p>

見)	照顧內湖行政中心、三民國中、三軍總醫院國醫中心，多數民眾的交通改善。	<p>路，因車站須設置於直線段，致原設於瑞光公園之 Y33 站必須移至瑞光路 122 巷口，惟因該處地形起伏較大（高程差 8 公尺），不適合設置車站，若再南移，則與民權東路口之車站僅距離約 360 公尺，站距過近。因該處地形起伏，交通維持困難，施工期間較長影響瑞光路交通衝擊較大。</p> <p>(2) 如由瑞光路續行至民權東路口，預計設站區位均未有公有地（中油為私有地）可作為出入口、通風井設施使用，用地取得不確定性高。</p> <p>(3) 因改線後於瑞光路之兩座車站無法採路外基地方式施作，於施工期間之平日尖峰時段將造成大內科地區之交通衝擊更加嚴峻，周邊無鄰近替代道路供民眾使用，須繞行至北側內湖路或西側之堤頂大道，民眾旅行時間及距離都大幅增加。</p> <p>(4) 自瑞光路續行至新湖一路，因配合與民汐線車站共構衍生增加工程費用。</p> <p>(5) 故此改線案之經費較原方案增加約 30.7 億元，而增加此站，對計畫運量（服務人數）增加的效果有限（+1.0%），使得計畫效益下降，政府籌款額度負擔變高，不利計畫之爭取。</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，待本路線於施工階段，將適時檢討規</p>
----	------------------------------------	---

		劃完善的公車接駁系統，提供便捷的轉乘服務。
李○○君 (會後書面意見)	Y34->移至民權東路、瑞光路口，照顧民權東路很多數人民的交通方便。	<p>(1) 如由瑞光路續行至民權東路，因車站須設置於直線段，致原設於瑞光公園之 Y33 站必須移至瑞光路 122 巷口，惟因該處地形起伏較大(高程差 8 公尺)，不適合設置車站，若再南移，則與民權東路口之車站僅距離約 360 公尺，站距過近。因該處地形起伏，交通維持困難，施工期間較長影響瑞光路交通衝擊較大。</p> <p>(2) 如由瑞光路續行至民權東路口，預計設站區位均未有公有地(中油為私有地)可作為出入口、通風井設施使用，用地取得不確定性高。</p> <p>(3) 因改線後於瑞光路之兩座車站無法採路外基地方式施作，於施工期間之平日尖峰時段將造成大內科地區之交通衝擊更加嚴峻，周邊無鄰近替代道路供民眾使用，須繞行至北側內湖路或西側之堤頂大道，民眾旅行時間及距離都大幅增加。</p> <p>(4) 自瑞光路續行至新湖一路，因配合與民汐線車站共構衍生增加工程費用。</p> <p>(5) 故此改線案之經費較原方案增加約 30.7 億元，而增加此站，對計畫運量(服務人數)增加的效果有限(+1.0%)，使得計畫效益下降，政府籌款額度負擔變高，不利計畫之爭取。</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</p>

		<p>瑞光路交口及內湖區行政中心附近的居民，待本路線施工階段，將適時檢討規劃完善的公車接駁系統，提供便捷的轉乘服務。</p>
<p>楊○○君 (會後書面意見)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Y34 站人口稀少，設站位置有效益嗎？ 2. Y37、Y38 站站距較遠。 3. 建議 Y34 站南移至新湖三路口或民權東路口，或改在行愛路、行忠路口。 4. 建議於 Y37、Y38 間人口密集的松德路增設一站。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 關於建議事項 1 及 3 目前捷運建設面臨最大的課題係在用地取得，因本計畫採用地下方式興建，而地下車站需要於車站兩端有設置通風井及適當的出入口用地，因此 Y34 站規劃係利用內科產學中心用地，以使用公有地規劃設置出入口及通風井設施。若 Y34 站南移至新湖三路口或民權東路(民權大橋)口，因附近並無公有地可供利用，用地取得不確定性高。且捷運路線的建設即是要帶動當地的繁榮，並以適當的地面通道向外延伸服務範圍。因此 Y34 站目前的設置尚稱允當。 2. 關於建議事項 2 及 4 於 Y37~Y38 增設車站事宜，經評估，Y37 至 Y38 站站距較長，主要係為考量能與信義線象山站交會轉乘，並配合周邊道路條件沿松山路、松德路，再向東接松仁路至信義路，致兩站間路線較長，惟就路線中點興雅國中現況周邊 500 公尺範圍設有捷運板南線市府站、永春站、信義線象山站等，周邊捷運系統服務密度已足夠，且鄰近道路系統規劃良好，周邊幹道公車服務路線相當密集，顯示學校周邊大眾運輸具有完整的服務系統，且人行設施相當

		完善，民眾或學童上下課均可能藉由步行或 YouBike 方式至鄰近公車站或捷運站搭乘大眾交通工具，仍位於市府站、永春站及象山站 500 公尺步行可及之服務範圍。
陳○○君 (會後書面意見)	南京東路六段、舊宗路交叉四個路口建議捷運通道皆有連接及設置出口。(便利居民及潭美國小學童出入，也增加安全性，避免行人穿越快速通路)。	本計畫 Y35 站係設於新湖一路/舊宗路口，由於捷運工程係屬長期之重大建設，短期內建議配合市政建設以強化舊宗路/南京東路六段之合適人行道及調整該路口之行穿線以讓民眾通行更安全，服務該地區民眾之使用，以保障學童出入安全，本局將於後續規劃設計階段建議本府相關權責機關納入考量。
內湖謝○○君 (高議員嘉瑜另轉此意見) (會後書面意見)	感謝各位為內湖交通建設盡一份心力，我是內湖行政中心附近居民，長久以來東側南北向路線規劃都是走瑞光路接行善路在民權東路瑞光路設站，然而 2018-03-26 新聞稿卻改變路線，市民有幾點意見供規畫單位參考： 1. Y34 所在位置為林秀俊墓園與汗水處理廠運動中心附近，此處可服務的民眾肯定比湖興里行政中心附近少很多，規畫應走瑞光路接至善路，在民權東路瑞光路口設站(中油附近)，行政中心附近除廣大長期內湖住民還有新湖國小與三民國中師生，行政中心辦公人員，甚至四期寶湖里居民，湖元里東北處，瑞光里民等。 2. 瑞光路 90 度大轉彎陽光街，陽光街再 90 度大轉彎舊宗路，行車速率會減慢，不如瑞光直通至行善路順暢。	關於民眾建議應走瑞光路續行民權東路口及行善路，在民權東路瑞光路口設站(中油附近)，經評估綜合說明如下： 1. 目前捷運建設面臨最大的課題係在用地取得，因本計畫採用地下方式興建，而地下車站需要於車站兩端有設置通風井及適當的出入口用地，因此 Y34 站規劃係利用內科產學中心用地，以使用公有地規劃設置出入口及通風井設施。 2. 關於建議事項 2 至 4，說明如下： (1) 如由瑞光路續行至民權東路，因車站須設置於直線段，致原設於瑞光公園之 Y33 站必須移至瑞光路 122 巷口，惟因該處地形起伏較大(高程差 8 公尺)，不適合設置車站，若再南移，則與民權東路口之車站僅距離約 360 公尺，站距過近。因該處地形起伏，交通維持困難

	<p>3. 樂群二路後應走瑞光路而不是堤頂大道，堤頂大道大部分路線只是單側公司行號，左側豪宅住民搭乘率也低，而瑞光路卻是沿線左右公司行號林立，通勤族很多，雖然離文湖線近，但文湖線要繞很遠的路，不如南北向路線可快速疏運往松山車站、松山線、板南線、信義線、以及未來直通北環線到士林、蘆洲、南環線往新店、瑞光路線內科大量通勤族搭乘率一定更高。</p> <p>4. 若要兼顧內湖長住居民與內科通勤族，樂群二路走瑞光路再接至行善路，在民權東路與瑞光路口設行政中心站肯定會是最完美的規畫。</p>	<p>，施工期間較長影響瑞光路交通衝擊較大。</p> <p>(2) 如由瑞光路續行至民權東路口，預計設站區位均未有公有地(中油為私有地)可作為出入口、通風井設施使用，用地取得不確定性高。</p> <p>(3) 因改線後於瑞光路之兩座車站無法採路外基地方式施作，於施工期間之平日尖峰時段將造成大內科地區之交通衝擊更加嚴峻，周邊無鄰近替代道路供民眾使用，須繞行至北側內湖路或西側之堤頂大道，民眾旅行時間及距離都大幅增加。</p> <p>(4) 自瑞光路續行至新湖一路，因配合與民汐線車站共構衍生增加工程費用。</p> <p>(5) 故此改線案之經費較原方案增加約 30.7 億元，而增加此站，對計畫運量(服務人數)增加的效果有限(+1.0%)，使得計畫效益下降，政府籌款額度負擔變高，不利計畫之爭取。</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，待本路線施工階段，將適時檢討規劃完善的公車接駁系統，提供便捷的轉乘服務。</p>
<p>林○○君 (會後書面意見)</p>	<p>1. 這次的說明會，副局長說蓋捷運是以效益為考量，柯市長說蓋捷運的規劃是以居住人口來設計，如果是這樣的話，那麼 Y34 站就有問題，沒有常住人口搭乘，就沒有效益，沒有營運價值。</p>	<p>1. 捷運路線的選線及設站要考慮的因素很多，市長說的及副市長所言的均須納入一起評估；此外，目前捷運建設面臨最大的課題係在用地取得，因本計畫採用地下方式興建，而地下車站需要於車站</p>

	<p>2. 強烈建議在民權東路、瑞光路口設站，這裡湖興、湖元兩個里的居民可以全天候的使用，整個內湖的行政中心、郵局、法院、內湖分局都在這裡，內湖區的民眾經常須要到這裡辦事。中油就是公有地不是嗎？</p>	<p>兩端有設置通風井及適當的出入口用地，因此 Y34 站規劃係利用內科產學中心用地，以使用公有地規劃設置出入口及通風井設施。且捷運路線的建設即是要帶動當地的繁榮，並以適當的地面通道向外延伸服務範圍，因此 Y34 站目前的設置尚稱允當。</p> <p>2.</p> <p>(1) 瑞光路案如續行至民權東路，因車站須設置於直線段，致原設於瑞光公園之 Y33 站必須移至瑞光路 122 巷口，惟因該處地形起伏較大（高程差 8 公尺），不適合設置車站，若再南移，則與民權東路口之車站僅距離約 360 公尺，站距過近。因該處地形起伏，交通維持困難，施工期間較長影響瑞光路交通衝擊較大。</p> <p>(2) 如由瑞光路續行至民權東路口，預計設站區位均未有公有地（中油為私有地）可作為出入口、通風井設施使用，用地取得不確定性高。</p> <p>(3) 因改線後於瑞光路之兩座車站無法採路外基地方式施作，於施工期間之平日尖峰時段將造成大內科地區之交通衝擊更加嚴峻，周邊無鄰近替代道路供民眾使用，須繞行至北側內湖路或西側之堤頂大道，民眾旅行時間及距離都大幅增加。</p> <p>(4) 自瑞光路續行至新湖一路，因配合與民汐線車站共構衍生增加工程費用。</p> <p>(5) 故此改線案之經費較原方</p>
--	---	---

		<p>案增加約 30.7 億元，而增加此站，對計畫運量(服務人數)增加的效果有限(+1.0%)，使得計畫效益下降，政府籌款額度負擔變高，不利計畫之爭取。</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，待本路線於施工階段，將適時檢討規劃完善的公車接駁系統，提供便捷的轉乘服務。</p>
<p>陳○○君 (會後書面意見)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 贊成捷運東環南北向瑞光路案(紅)行走路線。 2. 將東環南北向瑞光路案，路線由瑞光路、陽光街口向南沿瑞光路延伸到民權東路六段口南側中油加油站，右轉穿過中山高速公路地下，接行忠路到舊宗路一段左轉向舊宗路一段南下延伸。 3. 可在瑞光路與民權東路六段口設一新車站。 4. 把原預定規劃之「Y34」站南移到舊宗路與新湖三路口，緊臨 costco 內湖店與大潤發內湖二店之間前方。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 感謝民眾的支持。 2. 關於民眾建議 2 及 3 沿瑞光路續行民權東路口及行忠路事宜，經評估綜合說明如下： <ol style="list-style-type: none"> (1) 如由瑞光路續行至民權東路，因車站須設置於直線段，致原設於瑞光公園之 Y33 站必須移至瑞光路 122 巷口，惟因該處地形起伏較大(高程差 8 公尺)，不適合設置車站，若再南移，則與民權東路口之車站僅距離約 360 公尺，站距過近。因該處地形起伏，交通維持困難，施工期間較長影響瑞光路交通衝擊較大。 (2) 如由瑞光路續行至民權東路口，預計設站區位均未有公有地(中油為私有地)可作為出入口、通風井設施使用，用地取得不確定性高。 (3) 因改線後於瑞光路之兩座車站無法採路外基地方式施作，於施工期間之平日尖峰時段將造成大內科地區之交通衝擊更加嚴峻，周邊無鄰近替代道路供民眾使

		<p>用，須繞行至北側內湖路或西側之堤頂大道，民眾旅行時間及距離都大幅增加。</p> <p>(4) 自瑞光路續行至新湖一路，因配合與民汐線車站共構衍生增加工程費用。</p> <p>(5) 故此改線案之經費較原方案增加約 30.7 億元，而增加此站，對計畫運量(服務人數)增加的效果有限(+1.0%)，使得計畫效益下降，政府籌款額度負擔變高，不利計畫之爭取。</p> <p>(6) 自瑞光路續行沿行忠路，因行忠路/舊宗路需穿越私有地，且周邊並無公有地可供設置車站，用地取得不確定性高。</p> <p>(7) 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，待本路線施工階段，將適時檢討規劃完善的公車接駁系統，提供便捷的轉乘服務。</p> <p>4. 目前捷運建設面臨最大的課題係在用地取得，因本計畫採用地下方式興建，而地下車站需要於車站兩端有設置通風井及適當的出入口用地，因此 Y34 站規劃係利用內科產學中心用地，以使用公有地規劃設置出入口及通風井設施。另若南移至舊宗路與新湖三路口，附近並無公有地可供利用，用地取得不確定性高。</p>
<p>林○○君 (會後書面意見)</p>	<p>建請向中央闡述若拒絕此捷運系統將帶來居民、內科上班族之反彈，和導致的交通亂、空污引發的氣候異常和居民吸汽車</p>	<p>感謝民眾的指教。惟本線目前為可行性研究階段，後續俟可行性研究核定後，須再完成綜合規劃及環評等相關作業及報核，本局</p>

	<p>廢氣的健康危害，也增加健保的負擔。</p>	<p>將積極爭取中央核定本計畫，完善整體捷運路網，提供便利大眾運輸系統。</p>
<p>王○○君 (會後書面意見)</p>	<p>1. 貴局台北市東側南北向捷運系統路線規劃案：</p> <p>(1) 認經瑞光路最佳。</p> <p>(2) 惟 Y34 站係位於內湖汙水廠及大都會停車場，並沒有多少人使用，在此設站認為是浪費與耗費行車時間。</p> <p>(3) 希望本捷運系統能納入附近人口(內湖區公所洽公民眾、三民國中學生，湖興里、湖元里、寶湖里居民)可予搭乘，以發揮捷運效能。</p> <p>2. 路線調整建議：</p> <p>(1) 瑞光路直達民權東路56巷(中油內湖站東側)過高速公路後轉行忠路，再轉舊宗路，後段相同。Y33 站移設於瑞光路之北側公館山坡地。並於中油內湖站東側增設一站。</p> <p>(2) 如上案於行忠路轉舊宗路有困難，則改由瑞光路轉民權東路再轉舊宗路，並於民權東路上之高速公路北側設站。</p> <p>3. 設站位置：</p> <p>(1) Y34 站改設於好事多量販店附近(亦便於台北花市人潮搭乘)。</p> <p>(2) Y35 站應確設於舊宗路與行善路口，此處地點適中便於各方向人員搭乘。</p>	<p>關於民眾建議沿瑞光路續行民權東路口事宜，經評估綜合說明如下：</p> <p>(1) 如由瑞光路續行至民權東路，因車站須設置於直線段，致原設於瑞光公園之 Y33 站必須移至瑞光路 122 巷口，惟因該處地形起伏較大(高程差 8 公尺)，不適合設置車站，若再南移，則與民權東路口之車站僅距離約 360 公尺，站距過近。因該處地形起伏，交通維持困難，施工期間較長影響瑞光路交通衝擊較大。</p> <p>(2) 如由瑞光路續行至民權東路口，預計設站區位均未有公有地(中油為私有地)可作為出入口、通風井設施使用，用地取得不確定性高。</p> <p>(3) 因改線後於瑞光路之兩座車站無法採路外基地方式施作，於施工期間之平日尖峰時段將造成大內科地區之交通衝擊更加嚴峻，周邊無鄰近替代道路供民眾使用，須繞行至北側內湖路或西側之堤頂大道，民眾旅行時間及距離都大幅增加。</p> <p>(4) 自瑞光路續行至新湖一路，因配合與民汐線車站共構衍生增加工程費用。</p> <p>(5) 故此改線案之經費較原方案增加約 30.7 億元，而增加此站，對計畫運量(服務人數)增加的效果有限(+1.0%)，使得計畫效益下</p>

		<p>降，政府籌款額度負擔變高，不利計畫之爭取。</p> <p>(6) 自瑞光路續行沿行忠路，因行忠路/舊宗路需穿越私有地，且周邊並無公有地可供設置車站，用地取得不確定性高。</p> <p>(7) 目前捷運建設面臨最大的課題係在用地取得，因本計畫採用地下方式興建，而地下車站需要於車站兩端有設置通風井及適當的出入口用地，因此 Y34 站規劃係利用內科產學中心用地，以使用公有地規劃設置出入口及通風井設施。另若南移至好事多量飯店，附近並無公有地可供利用，用地取得不確定性高。</p> <p>(8) 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，待本路線施工階段，將適時檢討規劃完善的公車接駁系統，提供便捷的轉乘服務。</p>
<p>蔣○○君 (會後書面意見)</p>	<p>1. 為本案於 107 年 3 月 29 日說明會，週美里里民希望將原訂 Y35 站地移至週美里公車站附近一事，提出反對意見。旨揭陳情人表示，因預期週美里居民大量進駐，若橫越南京東路六段至目前 Y35 站位搭車，造成不便及危險。若依其建議更改站位，不但因用地取得，遠離機廠增加電力配置成本，費時費力，請別忘了，相對的南京東路以北、舊宗路週邊居民將同樣有上述困擾。</p>	<p>1. 感謝民眾的支持與指教，本計畫 Y35 站係設於新湖一路/舊宗路口，且捷運工程屬長期之重大建設，短期內建議配合市政建設以強化舊宗路/南京東路六段之合適人行道及調整該路口之行穿線以讓民眾通行更安全，以服務該地區民眾之使用。另有關於本計畫用供電方式，將於後續綜合規劃階段將進一步檢討整合全環路線之供電系統及電力來源。</p> <p>2. 感謝民眾的支持。</p>

	<ol style="list-style-type: none"> 2. 建議 Y35 站位維持原案，以利工進。 3. 為確保潭美國小新校及週美里居民搭乘捷運之便利與橫越附近十字路口之安全，建請協調相關單位，配合規劃、建造延長到達 Y35 站之地下通道。 4. 若堅持將 Y35 站移往週美里，建請協調台電，將預訂建於南京東路六段以北、堤頂大道旁之松湖超高壓變電站，一併遷移至週美里，以示公平。 	<ol style="list-style-type: none"> 3. 由於捷運工程係屬長期之重大建設，短期內建議配合市政建設以強化舊宗路/南京東路六段之合適人行道及調整該路口之行穿線以讓民眾通行更安全，以服務該地區民眾之使用。本局將於後續規劃設計階段建議本府相關權責機關納入考量。 4. 本計畫目前並無規劃使用松湖超高壓變電站。
<p>林○○君 (會後書面意見)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 由路線說明會得知 Y34 站之設置，是基於用地取得方便，但因為 Y34 站旁無任何住家也鮮少有辦公大樓，無助於舒解內湖交通壅塞問題，將 Y34 站設置於此實在毫無效益，站點之設置應以公眾交通需求為主要考量，如此才可真正解決內湖交通壅塞問題。 2. 強烈建議將 Y34 站設置於民權東路 6 段與瑞光路交叉路口附近!原因： <ol style="list-style-type: none"> (1) 民權東路 6 段與瑞光路交叉路口附近為內湖早期之行政中心區域、區域內有內湖行政大樓、國稅局、衛生所、法院、郵局等公家機構，三民國中/新湖國小以及湖元里/湖興里共計一萬六千人口，有大量洽公及上班上學交通需求! (2) 於民權東路 6 段與瑞光路口，有中油大片土地，用地取得應不成問題! 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 目前捷運建設面臨最大的課題係在用地取得，因本計畫採用地下方式興建，而地下車站需要於車站兩端有設置通風井及適當的出入口用地，因此 Y34 站規劃係利用內科產學中心用地，以使用公有地規劃設置出入口及通風井設施。若 Y34 站南移至賣場區，因附近並無公有地可供利用，用地取得不確定性高。 2. <ol style="list-style-type: none"> (1) 如由瑞光路續行至民權東路，因車站須設置於直線段，致原設於瑞光公園之 Y33 站必須移至瑞光路 122 巷口，惟因該處地形起伏較大(高程差 8 公尺)，不適合設置車站，若再南移，則與民權東路口之車站僅距離約 360 公尺，站距過近。因該處地形起伏，交通維持困難，施工期間較長影響瑞光路交通衝擊較大。 (2) 如由瑞光路續行至民權東

		<p>路口，預計設站區位均未有公有地(中油為私有地)可作為出入口、通風井設施使用，用地取得不確定性高。</p> <p>(3) 因改線後於瑞光路之兩座車站無法採路外基地方式施作，於施工期間之平日尖峰時段將造成大內科地區之交通衝擊更加嚴峻，周邊無鄰近替代道路供民眾使用，須繞行至北側內湖路或西側之堤頂大道，民眾旅行時間及距離都大幅增加。</p> <p>(4) 自瑞光路續行至新湖一路，因配合與民汐線車站共構衍生增加工程費用。</p> <p>(5) 故此改線案之經費較原方案增加約 30.7 億元，而增加此站，對計畫運量(服務人數)增加的效果有限(+1.0%)，使得計畫效益下降，政府籌款額度負擔變高，不利計畫之爭取。</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，待本路線施工階段，將適時檢討規劃完善的公車接駁系統，提供便捷的轉乘服務。</p>
<p>涂○○君 (會後書面意見)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 有關東環段建議路線贊成行經”瑞光路”。 2. 10 年前就規畫捷運南北線走”瑞光路”，如果當初有蓋就不會造成現在內科瑞光路上下班的困境，現在在瑞光路又有”瑞光公宅”在蓋，未來還有港墘的”內湖之心”，勢必可見未來瑞光路居住人口會愈來愈多， 	<p>感謝民眾的支持與指教。</p>

	<p>現在不蓋在瑞光路，未來會再後悔一次。</p>	
<p>林○○君 (會後書面意見)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 經路線說明會得知Y34站之設置是由於用地取得方便，但Y34旁並無任何住家也鮮少有辦公大樓，無助舒解內湖壅塞交通，又賣場區人潮多以開車為主，Y35站距賣場區也比Y34站近，將Y34站設置於此實在毫無效益。站點之設置應以公眾交通需要為主，而不是本末倒置，便宜行事。 2. 強烈建議應將Y34站設置於瑞光路與民權東路口附近，原因如下： <ol style="list-style-type: none"> (1) 民權東路六段介於瑞光路與成功路之間的湖元里湖興里為內湖早期發展之行政中心區域，內有內湖行政大樓，國稅局，衛生所和內湖郵局等公家機構，以及湖元湖興里一萬六千人口，有大量洽公及上班上學交通需求。 (2) 在可見的未來，行善路兩旁必將蓋滿辦公大樓及住宅，一定會有大量上班上學人口，且在行善路上之高速公路孔道北邊有中油大片土地，南邊有市政府環境保護局再生家具展示場，用地取得應不成問題。 (3) 此捷運走新湖一路或行善路將可幾乎含蓋大灣南段工業區，內湖5期重劃區之未來交通需求，捷運之興建需有前瞻遠見，千萬不要再重蹈覆轍，忽略了行善路兩旁及大灣南段工 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 目前捷運建設面臨最大的課題係在用地取得，因本計畫採用地下方式興建，而地下車站需要於車站兩端有設置通風井及適當的出入口用地，因此Y34站規劃係利用內科產學中心用地，以使用公有地規劃設置出入口及通風井設施。若Y34站南移至賣場區，因附近並無公有地可供利用，用地取得不確定性高。 2. <ol style="list-style-type: none"> (1) 如由瑞光路續行至民權東路，因車站須設置於直線段，致原設於瑞光公園之Y33站必須移至瑞光路122巷口，惟因該處地形起伏較大(高程差8公尺)，不適合設置車站，若再南移，則與民權東路口之車站僅距離約360公尺，站距過近。因該處地形起伏，交通維持困難，施工期間較長影響瑞光路交通衝擊較大。 (2) 如由瑞光路續行至民權東路口，預計設站區位均未有公有地(中油為私有地)可作為出入口、通風井設施使用，用地取得不確定性高。 (3) 因改線後於瑞光路之兩座車站無法採路外基地方式施作，於施工期間之平日尖峰時段將造成大內科地區之交通衝擊更加嚴峻，周邊無鄰近替代道路供民眾使用，須繞行至北側內湖路或西側之堤頂大道，民眾旅行

	<p>業區未來複製內科瑞光路的潛力。</p>	<p>時間及距離都大幅增加。</p> <p>(4) 自瑞光路續行至新湖一路，因配合與民汐線車站共構衍生增加工程費用。</p> <p>(5) 故此改線案之經費較原方案增加約 30.7 億元，而增加此站，對計畫運量(服務人數)增加的效果有限(+1.0%)，使得計畫效益下降，政府籌款額度負擔變高，不利計畫之爭取。</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，待本路線施工階段，將適時檢討規劃完善的公車接駁系統，提供便捷的轉乘服務。</p>
--	------------------------	---