

# 臺北市東側南北向捷運系統(東環段)可行性研究案

## 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 記錄：陳志賢
- 四、 出席單位及人員：詳會議簽到單
- 五、 簡報：(略)

### 六、 主持人致詞：

- 1.感謝大家對於捷運的支持，臺北捷運從木柵線至今已建設 134 公里、117 座車站，每天的旅運量大概兩百多萬人，在臺北之旅運量佔比相當大，對臺北市交通的改善相當有幫助。
- 2.過去臺北發展之重心在西區，現在重心慢慢移至東區，致使臺北市現在為東區、西區雙核心；臺北市捷運大多為輻射狀，縱向路線有文湖線、淡水線，而在東區的廊帶欠缺一條能夠解決南北向交通壅塞的大眾運輸工具。
- 3.市府對現況之觀察後認為有必要研究一條南北向貫穿現在東西向的捷運路線，因此選擇此東側南北向捷運系統，簡稱東環段；目前東環段正在進行可行性研究，而可行性研究依據「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」規定須辦理說明會，聽取各位鄉親、民意代表、里長對於整條路線之意見，並將這些意見納入報告，並檢討可行與否。
- 4.會後若有其他意見，可透過書面的方式在會後 10 日內，將您的寶貴意見傳真或用電子郵件或寄到本局。

### 七、 民意代表及民眾見：

#### (一) 信義區永春里○○○里民

- 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。

#### (二) 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。

#### (三) 信義區泰和里○○○里民

- 1.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？
- 2.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。

#### (四) 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。

#### (五) 南港區玉成里黃里長聰智(陳議員義洲另轉此意見)

- 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。
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。
- 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。

#### (六) 大安區黎元里張○○君

- 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。
- 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。

#### (七) 信義區永春里彭賴里長秀琴

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。

**(八) 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。

**(九) 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。

**(十) 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。

**(十一) 信義區安康里萬里長宇恆(洪議員健益另轉此意見)**

- 1.象山站和永春站中間距離夠長可以再增設一站。
- 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。

**(十二) 不具名民眾(6)**

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，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。

**(十三) 不具名民眾(7)**

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。

**(十四) 民眾陳小姐**

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。

**(十五) 許議員淑華**

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会有賠償的問題。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。

#### (十六) 張議員茂楠

這條捷運路線不只是一要疏解內科園區的交通，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。

#### (十七) 戴議員錫欽

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。

### 八、專家學者指導意見：

#### (一) 賴教授淑芳

- 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。
- 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。
- 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。

#### (二) 黃教授台生

- 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

- 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。
- 3.有民眾提到建設時程應該要更快一點，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。
- 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。
- 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。

## 九、 主持人總結：

感謝各位議員、里長、議員代表及鄉親參與本次說明會，並提供寶貴意見。

## 十、 散會：晚間9時0分

## 十一、 會後書面意見

### (一) 永吉里陳里長永昌

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。

### (二) 蕭○○君

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。





















「臺北市東側南北向捷運系統(東環段)路線說明會」  
出席人員簽到單

公司及團體	
名稱 摩源公司	姓名 莊則承