

臺北都會區捷運環狀線東環段綜合規劃案

公聽會(第一場次)

- 一、 時間：109年8月25日（星期二）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
王○○君	<ol style="list-style-type: none"> 1. 請問轉乘連通道都是站內轉乘，或是有部分是站外轉乘？ 2. 松仁路及瑞光路等路幅狹窄路段，軌道設計是如何？ 3. 因東機廠附近有調度需求，軌道設計方式是以左側通行或是旁邊再設計一岔軌與東環段銜接？ 4. 目前規劃為一車直達之環狀線，過12點後如何設置末班車及轉運列車？ 5. 捷運東環段是否可如環狀線一期設置先導公車？ 	<ol style="list-style-type: none"> 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。 2. 瑞光路路幅20m寬軌道規劃採平行方式，另松仁路因於莊敬路以南僅15m寬採上下疊式方式佈設軌道。 3. 東機廠係以袋式儲車軌及岔軌與主線銜接，同時Y31~Y33軌道調整為平行佈設後，已無左側通行之狀況。 4. 環狀線規劃有3處機廠及5處袋式儲車軌供營運調度使用，正式營運通車後之營運時段及列車調度由捷運公司擬定行車計畫進行營運。 5. 東環段經過地區公車路線已屬綿密，經檢討後，目前公車路網已可滿足需求，說明如下： <ol style="list-style-type: none"> (1) 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，各線尖峰班距可至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，本府交通局開設文山至松山之電動公車，其路線

發言人	發言意見	機關處理情形
		<p>「動物園－松山車站」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。</p> <p>(2)經檢視捷運東環段路廊及本市公車路網，現階段捷運東環段自捷運劍南路站至松山車站可作為接駁公車路線有207、556、藍7、藍26及綠16等5條路線，另自松山車站至捷運動物園站之接駁公車路線則有66、611、915、綠1及棕18等5條路線。</p> <p>(3)公運處將持續滾動式檢討公車路線，據以作為後續公車動線及服務水準調整參考。</p>
張○○君	<ol style="list-style-type: none"> 動物園站希望在北邊也有連通道可通往Y01站，未來文湖線往南港展覽館方向列車轉乘Y01站即無需行走空橋，並將深坑輕軌之規劃納入考量。 建議Y01~Y39山岳隧道線型儘可能拉直，以維持最高時速行駛，因文湖線松山機場站至大直站路段彎道較多，加減速及列車左右搖晃，易造成乘客不適。 目前捷運東環段與捷運民生汐止線是否有設置銜接軌之規劃？ 捷運松山站轉乘在臺鐵南側，若利用松山國小側地設置是否有其可行性，較容易達成？或採用潛盾工法施作車站，讓轉乘動線更加完善？地下潛盾施作松山車站經費較高，是否可完整說明目前方案與潛盾作經費之差異？ 	<ol style="list-style-type: none"> 南環段地下車站Y01站係採偏向新光路道路之文湖線高架墩柱基礎南側佈設，因此經由站內空橋轉乘文湖線。深坑輕軌由新北市政府規劃，係佈設於文湖線北側，考量未來轉乘需求，本局已於Y01站北側穿堂層預留可連通之位置，視未來地區發展需求便於日後在新光路北側可增設連通道之轉乘需求。 Y01~Y39山岳隧道線型已配合地形地質儘量採直線佈設原則，以提高其行車速率。 東環段東機廠之配置已規劃預留過軌之空間，以保留未來民生汐止線維修用特殊車輛過軌之需求與彈性。 Y36站月台層規劃配置於臺鐵松山站下方，形成三鐵交會，經本局進一步評析後，目前計畫採NATM工法施作，以降低穿越松山車站風險，並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，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。

發言人	發言意見	機關處理情形
	5. 交會站一定要達成付費區內轉乘。	5. 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。
陳○○君	捷運東環段目的地為南港、內湖，而目前木柵至新店較為不便，因此希望能夠先完成南環段，而未來南環段車站設置地點為何處？	<p>環狀線南環段及北環段已於108年5月31日奉行政院核定，刻正進行細部設計，109年9月30日由市長主持施工廠商招商說明會，以利廠商瞭解招標內容，並吸引廠商及早備標，預定於110年分段陸續發包。南環段車站設置地點如下：</p> <p>(1)Y1：新光路二段道路用地下方(文湖線動物園站西南側)。</p> <p>(2)Y1A：萬壽路與秀明路交叉口南側政治大學管有(三角地)用地下方。</p> <p>(3)Y2A：木新路一段與木柵路三段交叉口西側之道路與文山公園下方。</p> <p>(4)Y3：木柵路二段與138巷交口之木柵路道路下方。</p> <p>(5)Y4：辛亥路與試院路間之木柵路道路下方。</p> <p>(6)Y5：配合『擬定新店榮工廠地都市更新計畫暨都市計畫變更案』設置於公園用地內地下。</p>
徐○○君	<p>1. 成美橋Y36旁未來松山線若延伸，捷運東環段連續壁是否會造成松山線無法延伸之可能？</p> <p>2. Y33站、Y37至Y38站有大彎角，是否有相關配套措施減輕彎道對於營運速率之影響？</p>	<p>1. 東環段線形規劃係由成美橋西側過玉成抽水站後，向西沿南港路三段、八德路四段與台鐵及捷運松山站交會，續延松山路佈設，已避開松山線尾軌及相關設施，故不影響松山線未來延伸，惟松山線受地形條件限制延伸有其限制。</p> <p>2. 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，本路線後續在設計階段時會儘量優化，在條件許可的情況下，將路線轉彎半徑放大而減少對營運速度之影響。</p>
博嘉里	1. 博嘉里除了徵收住宅區所興建的住宅區外，和	1. 本計畫為與南環段Y1動物園站銜接，形成環狀線，路線預計穿越木柵路四、五段

發言人	發言意見	機關處理情形
<p>吳里長坤輝</p>	<p>平東路四段及木柵路四段為博嘉里居住人口最密集的地方，目前有1,286戶，設籍4千多人，而景美溪北側設站距離木柵路四段159巷約600公尺，距離和平東路約700公尺，且深坑及石碇之人口約有3萬多人，這些區域的居民由此轉乘至內湖、南港或新店最為便利，以文湖線108年12月為例，木柵站平均進站為14萬，動物園站為26萬，可見除了博嘉里以外，亦有多數石碇、深坑居民搭乘，若捷運東環段可於景美溪北側設站，相對可以減緩捷運動物園站周邊交通及停車之衝擊，將有一市殯搭乘人數。且臺北一市殯處規劃於富德公墓設置第二納骨塔，且現有清明節、前後壅塞之情況，最深坑、石碇觀光人數每年14萬多人，因此東環段若可於景美溪北側設站，並於車站周遭設置清明掃墓接駁公車，疏解交通衝擊、減少遊客開車前往觀光點。</p> <p>2.懇請市府長官以美化市容、提升博嘉里地方發展為出發點，不要以發展為成本及經濟效益衡量，以及不要有鄰避設施就想到博嘉里。</p>	<p>區段徵收案之住宅區至動物園站，景美溪北側增設車站於高速公路南側始有足夠直線段佈設站位，評估說明如下：</p> <p>(1) 站位服務範圍(半徑500公尺)依木柵路四段、五段附近地區區段徵收案規劃之第三種住宅(特)4.41公頃、專案住宅1.27公頃及社福機關用地0.53公頃。</p> <p>(2) 富德公墓第一納骨塔、第二納骨塔(規劃中)、樹葬區及附近公、私墓，總計約25萬座以上。掃墓期間產生旅次已納入評估。掃墓期間主要集中於清明重點8天間祭拜，旅次需求可利用文湖線(動物園站)轉乘公車及掃墓接駁公車(上山下山)，行經富德公墓路線之掃墓專車計有木柵線、崇德線及南港線3條路線，預估未來前述3條路線需配合調整尖峰班次2-3分、離峰班次3-6分。掃墓為短期活動，以公車接駁方式提供服務，即便增設車站，仍須依賴接駁公車上山掃墓。故若為短期活動考量設站，仍須每日持續投入經營維護成本，對中央審議要求營收比>1之標準，並無助益。</p> <p>(3) 計畫路線預計穿越木柵路四、五段區段徵收案之住宅區至動物園站，經初步評估於高速公路南側始有足夠直線段佈設站位，其區位屬高速公路用地及保護區，木柵路四、五段區段徵收，預計引進人口有限，且與Y1動物園站服務範圍重疊，交通運輸服務效益不高。</p> <p>(4) 景美溪北側增設車站，站體深度約23m~44m，致整體經費增加約29.36億元(用地費0.18億元+工程費29.18億元)，使整體計畫財務指標效益下降，且此經費超出原可行性核定總額，依中央核定可研函示，須由本府全額負擔。</p> <p>2. 本案若於景美溪北側增設車站，區位包含在動物園站500公尺服務範圍內，主因為景美溪天然阻隔，使得人行系統與自行車道連繫較為不便，為考量地方需求，研擬替代措施如下：</p> <p>(1) 納入本府TOD整體規劃考量，檢討相關配套措施如關設跨景美溪人行景觀便橋搭配自行車道之布設，距離縮短為440公尺，大幅提高人行及YouBike之可及性與機動性。</p> <p>(2) 後續將配合市府相關計畫檢討周邊公</p>

發言人	發言意見	機關處理情形
		車接駁系統、人行動線，方便當地聚落民眾搭乘捷運。
劉○○君	捷運東環段目前包括環狀線及細部設計行政院皆評尚未核定，請問東環段綜合規劃行政院核定是否樂觀？後續期程安排設計、施工及施工時間有多長？	<p>1.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，由於東環段係形成環形路網最關鍵路段，為本府既定重大建設，且在召開公聽會期間，皆獲地區民眾及民意代表之支持與期盼，本局已完成綜合規劃初稿，預計110年初提送中央審議，屆時將建請中央儘速審議。</p> <p>2.環狀線東環段以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>
陳○○君	Y36、Y37及Y38站的轉乘是否都是地下連通道連接轉乘，不須走到地面？	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。
汪教授進財	<p>1.從簡報中可了解捷運局針對車站位置、線型及轉乘已有相當的研究，針對博嘉里里長所提之意見，建議可額外思考。</p> <p>2.因捷運南環段及北環段路段已確定，故東環段轉乘站位已大致確定，因此要大幅調整有其限制，在細部設計中將會有更深入之探討。</p> <p>3.既有環狀線雖速度不高的，但可靠性是相當的，因此相信臺北市捷運局針對捷運東環段的營運亦將有相當的研究。</p>	<p>1.針對博嘉里里長所提之意見，本局基於整體計畫之執行，已對增站之運輸需求、工程可行性(設站位於直線段、出入口用地可行性、工程界面...)、營運(與既有捷運站之重疊性)與TOD改善檢討方案等項目進行評估分析。</p> <p>2.東環段可行性研究已奉中央核定，路線改變幅度過大將影響計畫推動時程。細部設計中將會對線形及出入口位置優化有更深入之探討。</p> <p>3.東環段為全環路線的最後一塊拼圖，全環路線將可提供都會區周邊輻射捷運路線乘客減少彎繞的串連路線，至市中心的旅行路徑亦可再縮短，讓大臺北地區的捷運路網更趨完整及有效率。此一全環路線長約49.2公里，42座車站；其將</p>

發言人	發言意見	機關處理情形
	<p>橫跨雙北市14個行政區，其中有14座車站可直接與捷運、輕軌、台鐵及高鐵交會轉乘，串連16條輻射軌道路線，因此可減少旅次須至市中心區轉乘次數，減輕市中心交會站的擁擠狀況，串連新興重大發展計畫區，藉由快速便捷之轉乘達到更省時更省錢之目的。</p> <p>4. 捷運東環段將提供文山區、東區、內湖區往來之便利通道，且中間與既有路線轉乘的站數非常多，但也不要過度期待轉乘能與既有捷運直接月台轉乘，因此建議捷運局針對人流線可進一步分析，以符合民眾之需求。</p> <p>5. 捷運東環段為地下隧道，施工難度較高，成本是否有低估之情形？</p> <p>6. 整體而言，捷運東環段將帶動地方、站區周遭發展，期待建設完成後串接臺北市各捷運路線，對於文山區交通便利將有相當助益。</p>	<p>4. 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，提供使用之便利性，不會影響乘客權益。後續亦將針對Y36及Y37交會車站進行人流模擬分析。</p> <p>5. 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，並已反映於各項工程建造成本，本案將會覈實估算編列。</p> <p>6. 謝謝汪教授的支持與指教。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。</p>
許教授添本	<p>1. 過去曾經建議信義快用速道路預留公車專用道，以供未來輕軌通行，串聯市中心與文山區，目前已要用捷運東環段取代，對木柵將是很重要發展的機會且意義重大。</p> <p>2. 穿越私地下方之振動問題希望未來可以克</p>	<p>1. 謝謝許教授的支持與指教。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，帶動地區之發展。</p> <p>2. 後續設計階段將會對線形優化及穿越私地下方之振動議題有更深入的探討如考</p>

發言人	發言意見	機關處理情形
	<p>服。</p> <p>3.建議盡量縮短建設期程。</p> <p>4.綜合規劃中，可針對車站周邊接駁與銜接，包含人行系統、聯外公車系統、道路系統銜接、停車轉乘適當考慮，於車站規劃時納入思考。</p> <p>5.建議地下連通道設計應加強安全性之考量，並可納入藝文走廊之概念。</p> <p>6.建議綜合規劃中線型應適當考慮利用工程技術、車輛技術及軌道技術減低車輛過彎噪音。</p> <p>7.目前預測運能約為15,000人次之捷運系統，建議思考運量是否有低估之可能性？</p>	<p>量放大轉彎半徑、設置浮動式道床等，以降低其影響程度。</p> <p>3.東環段有其興建必要性與急迫性，將透過完整的規劃、設計及施工程序的整合，儘量縮短時程，刻正積極進行綜合規劃，並同步進行基本設計深化及優化計畫，預計110年初提送中央審議，屆時將建請中央儘速審議。</p> <p>4.綜合規劃工作項目已涵蓋車站周邊接駁與銜接，包含人行系統、聯外公車系統銜接、停車接/轉乘等之規劃。</p> <p>5.地下連通道之安全性強化及藝文走廊之概念於細設階段將會整體考量納入。</p> <p>6.後續細部設計中將會對線形優化有更深入之探討，以降低小轉彎半徑震動噪音問題影響，同時於小轉彎半徑段採浮動式道床設計減低車輛過彎噪音及震動。</p> <p>7.綜合規劃階段運量預測作業係參考可行研究成果，並針對最新蒐集的社經相關資料進行檢討分析，且國發會預測未來人口下降，本計畫審慎推估未來社經發展情況，預測目標年最大站間運量不至於低估。況且東環段採用系統最大可承載運量為15,600人次，尚有部分裕可滿足可能的潛在需求。</p>
<p>廖淑明主任 (李議員慶元 服務團隊)</p>	<p>捷運東環段未來串接後，台北市之大環，而未來木柵路四、五段區段徵收案之住宅區至動物園站，景美溪北側增設車站於高速公路南側始有足夠直線段佈設站點，木柵路四、五段及深坑往木柵區域勢必倍數成長，若景美溪北側未設置站點，木柵路四、五段及深坑往木柵區域勢必倍數成長，因此希望於景美溪北側設置站點。請將東環段於木柵設站一事納入考量。</p>	<p>1.本計畫為與南環段Y1動物園站銜接，形成環狀線，路線預計穿越木柵路四、五段區段徵收案之住宅區至動物園站，景美溪北側增設車站於高速公路南側始有足夠直線段佈設站點，評估說明如下：</p> <p>(1) 站位服務範圍(半徑500公尺)依木柵路四段、五段附近地區區段徵收案規劃之第三種住宅(特)4.41公頃、專案住宅1.27公頃及社福機關用地0.53公頃。</p> <p>(2) 富德公墓第一納骨塔、第二納骨塔(規</p>


發言人	發言意見	機關處理情形
<p>博嘉里 吳里長坤輝 (會後書面意見)</p>	<p>1.距離及交通</p> <p>除了區段徵收後所興建之住宅區外，和平路四段與木柵路四段路口為博嘉里居住人口最密集的地方，目前有1,286戶設籍（4,089人），而景美溪北側設站距離木柵路四段159巷約600公尺，距和平路四段路口約700公尺。另外，與博嘉里相鄰的深坑區及石碇區總人口數為31,370人，這些區域的居民如由此轉乘捷運前往內湖、南港是最為便利的。以文湖線為例，木柵站每月平均進站人次約14萬人，動物園站約26萬人，可見不只本里民搭乘博嘉里以外的百姓轉乘，甚至大部分是來自於深坑石碇的居民，如於捷運東環段景美溪北側設站，可減緩對動物園站周邊交通及停車場之衝擊，且會有一</p> <p>臺北市殯葬處目前規畫於富德公墓興建第二納骨塔，塔位預計95,000座，富德（第一納骨塔）塔位119,780座，另富德區至今年6月總共18,757位先行參與的公墓，加上約5,500座的墓地，目前總計至少萬座以上，清明節前後為木柵路四段交通最為壅塞的時候，如可設置景美溪北側設站或前或後，可紓解掃墓接駁專車站之衝擊。此外，深坑區的公有停車場</p>	<p>劃中)、樹葬區及附近公、私墓，總計約25萬座以上。掃墓期間產生旅次已納入評估。掃墓期間主要集中於清明重點8天間祭拜，旅次需求可利用文湖線(動物園站)轉乘公車及掃墓接駁公車(上山下山)，行經富德公墓路線之掃墓專車計有木柵線、崇德線及南港線3條路線，預估未來前述3條路線需配合調整尖峰班次2-3分、離峰班次3-6分。掃墓為短期活動，以公車接駁方式提供服務，即便增設車站，仍須依賴接駁公車上山掃墓。故若為短期活動考量設站，仍須每日持續投入經營維護成本，對中央審議要求營收比>1之標準，並無助益。</p> <p>(3)計畫路線預計穿越木柵路四、五段區段徵收案之住宅區至動物園站，經初步評估於高速公路南側始有足夠直線段佈設站位，其區位屬高速公路用地及保護區，木柵路四、五段區段徵收，預計引進人口有限，且與Y1動物園站服務範圍重疊，交通運輸服務效益不高。</p> <p>(4)景美溪北側增設車站，站體深度約23m~44m，致整體經費增加約29.36億（用地費0.18億元+工程費29.18億元），使整體計畫財務指標效益下降，且此經費超出原可行性核定總額，依中央核定可研函示，須由本府全額負擔。</p> <p>2.本案若於景美溪北側增設車站，區位包含在動物園站500公尺服務範圍內，主因為景美溪天然阻隔，使得人行系統與自行車道連繫較為不便，為考量地方需求，研擬替代措施如下：</p> <p>(1)納入本府TOD整體規劃考量，檢討相關配套措施如關設跨景美溪人行景觀便橋搭配自行車道之布設，距離縮短為440公尺，大幅提高人行及YouBike之可及性與機動性。</p> <p>(2)後續將配合市府相關計畫檢討周邊公車接駁系統、人行動線，方便當地聚落民眾搭乘捷運。</p>

發言人	發言意見	機關處理情形
	<p>格數410格，而每年至深坑、石碇的觀光人數約14萬人，若有捷運東環段景美溪北側站，可減少遊客自行開車前往的情形，除轉乘方便，亦可達到節能減碳的環保效果。</p> <p>2.市政推動順利</p> <p>區段徵收後，木柵路四段因道路拓寬及公共建設，無法在原址補償土地及房屋給所有權人，而是會移轉到木柵路五段，如有設置東環段景美溪北側站，將提高所有權人接受徵收的意願，有助於推動區段徵收。</p> <p>3.建設地方</p> <p>懇請市府長官，能以美化市容、提升博嘉里地方發展繁榮為施政出發點，不要只以施作成本及經濟效益來衡量，讓博嘉里能成長、繁榮，成為更適合居民居住的好地方。</p>	
<p>周○○君 (會後書面意見)</p>	<p>贊成木柵線動物園站北側月台設置轉乘通道連接Y01，家裡長輩走空橋不便，最好配合東環建設在木柵線月台增設簡易出入口連接河堤。</p>	<p>南環段地下車站Y01站係採偏向新光路道文湖線高架墩柱基礎南側佈設，因此經由站內空橋轉乘文湖線。深坑輕軌由新光路市政府規劃，係佈設於文湖線北側，考量未來轉乘需求，本局已於Y01站北側穿堂層預留可連通之位置，視未來地區發展需求便於日後在新光路北側可增設連通之轉乘需求。</p>
<p>張○○君 (會後書面意見)</p>	<p>一介書生憑對本計畫書的了解，結合日常搭乘捷運的經驗，全心全力在聽會前後表達週知，非是希望提案獲得採納，全新時代的需求。台北市捷運工程局對提案審核向來以嚴謹著稱，儘</p>	

發言人	發言意見	機關處理情形
	<p>管近年部分的同仁對平日重 民意信箱的民眾投書若以 視程度有所鬆動不嚴謹直 往，仍然請貴局用案內容 的標準處理，數案可行性 觀過於理想，不具備大 感可笑可以當面公開笑 笑不可將下列提案用 盡嚴格標準打回票，拒 嚴納越多案越好，好的 會讓我增強信心。敘述 甚完整要求另行說明 然ok。提案意見經刪 據節錄字數固繁，請優 研析處理1、6、8、11提案。</p> <p>1.Y31站址南移至堤頂大道、Y32與Y33合併、港墘支線</p> <p>Y31、Y32站間距離540公尺過短，分別與文湖線西湖、港墘兩站距離過近恐服務範圍重疊，另文湖線東段內湖、葫洲旅客往返本計畫路線(東環段)僅能於劍南路站轉乘，旅行路徑將呈U字形，造成無效率運輸空間，影響便利性。</p> <p>上述疑慮建議路線經Y30東行改經堤頂大道，採原堤頂大道案於金泰公園(堤頂大道樂群一路口)設站，復折衷經瑞光路358巷或港墘路折回瑞光路路線，Y32及Y33合併於文德3號公園設置Y32a車站(原南北線規劃站址)。將內科園區服務範圍進一步覆蓋，維持適當站距並於Y30至Y31間不穿越民宅。</p> <p>另為解決文湖線轉乘本動線彎繞課題，港墘站南側沿內湖高工校園圍牆、瑞光路393巷、瑞光路至合併增設</p>	<p>1.Y31站址南移至堤頂大道、Y32與Y33合併、港墘支線</p> <p>(1)堤頂大道道路寬度較寬，屬區域型的交通幹道，通過的車流量相當大，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設站為差。</p> <p>(2)鑒於內湖高工校園圍牆人行道空間不足，以及瑞光路358、393巷路寬僅10米，設置港墘支線工程佈設不可行，同時工程經費將大幅提高，且單線運轉無法滿足瑞光路之旅次需求，同時支線將影響主線之營運排班，無法達到班距2.5分鐘之運量需求。</p>

發言人	發言意見	機關處理情形
	<p>Y32a站仿照大型航空站設置轉乘支線，港墘站高架佈設，於大港墘公園設置引道段轉入地下，東行至Y32a共構平行轉乘，單線雙向營運。經估計轉乘設施配置得當條件下，Y29-Y32a區間及文湖線劍南路至港墘三站目標年總計減少每日平均運量9854人，惟可節省建設及營運維護經費計7.32億元。直接併入本計畫或預留空間另案辦理。</p> <p>2.民權大橋下方行人穿越動線不便，Y34大橋南側建請預留出入口橫越大橋連接車站。</p> <p>3.Y30、Y34預測運量過低預留站體。</p> <p>可行性研究報告運量預測Y30及Y34運量預測目標年上下車平均人數分別僅5480人、6660人，對照109年7月甫通車環狀線第一階段中原站、新埔民生站、橋和站進出旅運量4490、3700、3246人，多數車站載客量偏低，班距及旅行時間過長，多數民眾仍搭乘公車，設站維護費用一年一含站就要1800萬，票箱不足廣告收入僅450萬不足彌補，恐造成資源浪費。初期是否兩站暫以</p>	<p>2.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車站出入口可及性與機動性。</p> <p>3.Y30車站全日進出量分別為7,640人次及7,580人次，主要服務週邊住宅區(基河國宅)及商業大樓，有設站之必要性，Y34車站全日進出量分別為7,600人次及7,070人次，主要服務週邊廠房、大型賣場及未來Y34車站週邊市有土地開發衍生旅次，有設站之必要性。</p>

發言人	發言意見	機關處理情形
	<p>預留站體方式規劃，減少兩站合計約37億元建置成本，鄰近站點目標年預測運量應可提升，並可減少列車停等時間，增加旅客搭乘意願。預估Y30及Y34預留站體，目標年上下車平均人數Y29由51700人增至53486人；Y35由80860人增至84283人；Y37永春站往劍南路站轉乘旅次由19740人增至23480人。計可於民國140年增加較原計畫新台幣1,026,381,464元收益。</p> <p>4.Y33至Y34線型調整 按公聽會鄉親提問，Y33站Y34站間煩請確認應可直接經瑞光公園穿越中山高至舊宗路(紅線路段)，簡報說明線型似有調整空間。</p> <p>5.本計畫沿線轉乘站，尤以松山、永春、象山為最，要求盡可能以付費區內站內轉乘規劃。</p> <p>6.早期民防車站於站體頂部設置防爆版，皆位於市區西部。強烈要求應選定全線各站納入國防需求，設計為民防車站，函請國防部提供意見，本計畫全面以戰備路線進行規劃。</p> <p>7.文山場公聽會中已敘明，南環段Y01動物園至本計畫Y39山岳隧道段，要求盡可能將路線拉直，配置流暢超高，供列車全程已最高速度行駛。如同內湖線</p>	<p>4.若Y33站Y34站間直接經瑞光公園穿越中山高至舊宗路，將面臨中山高地下基礎相衝突及大面積地下穿越民房之問題，並不可行，經評估仍以目前規劃路線較為可行，並於後續細設階段持續精進優化。</p> <p>5.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>6.早期民防車站設置之考量因戰爭型態的改變已經取消，故本計畫於站體頂版並未設置防爆版。</p> <p>7.Y01~Y39山岳隧道線型已配合地形地質儘量採直線佈設原則，以提高其行車速率。</p>

發言人	發言意見	機關處理情形
	<p>機場-大直穿越機場路左 段列車不斷加速減速搭 右搖晃，將影響搭乘舒 適。環狀線第一階段亦 有線型不順平穩不彰 問題。</p> <p>8.南環段Y01動物園站增 設轉乘連通道、預留深 坑輕軌S1平行轉乘空 間、增開公聽會</p> <p>捷運南環段綜合規劃 公聽會是時本計畫(東 環段)尚未揭露，無從 知。南環段Y01動物園 站納入本計畫後轉乘 旅次增加，目前規劃 乘動線恐造成人流衝 突，強烈要求於文湖 動物園站北側設置轉 乘連通道，橫越新光 路。</p> <p>另新北市政府所轄深 坑輕軌轉乘旅次目標 應多屬本計畫路線(東 環段)而非文湖線，要 函請新北市政府捷運 工程局協調，Y01更動 輕軌S1動物園站改設 為地下車站，預留轉 乘空間，以利未來設 按此，要求貴局所轄各 捷運路線應於細部設 計完成至開工前另行 召開公聽會。綜合規 階段至開工前時程長 時空政策變動極為可 能，設計不符民眾需 求，民眾將無公開 表達意見。</p> 	<p>8.評估說明如下：</p> <p>(1)南環段已依「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日前透過登報、網站、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(包含新北市政府)出席，同時綜合規劃已奉行政院核定，並進入細設階段，相關的程序均已完備。</p> <p>(2)南環段地下車站Y01站係採偏向新光路道路之文湖線高架墩柱基礎南側佈設，因此經由站內空橋轉乘文湖線。深坑輕軌由新北市政府規劃，係佈設於文湖線北側，考量未來轉乘需求，本局已於Y01站北側穿堂層預留可連通之位置，未來配合地區發展或深坑線完成後，便於日後在新光路北側可增設連通道之轉乘需求。</p> <p>(3)深坑輕軌新北市捷運局目前朝高架方式規劃，並且完成可行性研究報告送至交通部審議中，相關轉乘方式，亦已與本府進行溝通協調。</p> <p>(4)捷運路線皆會於施工前辦理說明會。</p> <p>(5)本局在局網上均公布各路線規劃設計及施工辦理的情形，民眾可隨時參閱，若有意見亦可隨時透過1999或陳情系統向本局反映，本局會予以回應。</p>

發言人	發言意見	機關處理情形
	<p>9.按公聽會鄉親要求，路線設計以本計畫為主，仍應綜合考量相鄰延伸空間。</p> <p>10.聯合開發分回、穿越補償 按說明永春站採聯合開發方式取得用地，按目前實質徵收困難情況恐日後造成爭議。捷運關乎社會重大利益，建議先行針對住戶回饋機制立法區隔可提條件(含車位、坪數多分給房屋供租當一定利潤。社會影響得權人訴求之合理性降至最低。 建議穿越補償數額整體調整提升，建立標準，以經濟效益為依據。若線型使用公有地造成路本1.2億，穿越補償本僅有單戶計140萬須穿越；若地下穿線型使用公有地造成路本1.2億，穿越補償成本1.6億，即以繞行公施作。避免因抗爭與影響公共利益與斟酌平衡公正性。</p> <p>11.按台北市都市計畫成熟，步行環境改善、</p>	<p>9.本計畫係與環狀線第一階段、南北環段形成環狀線，故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>10.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之另一個方式，並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。本開發方式規劃參酌現行臺北市開發區大眾捷運系統開發投資暨標準作業程序進行。倘須穿越私有土地，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穿越段空間範圍公告及修訂辦法」(內政部會同交通部公告)辦理。該審辦法業於104年9月17日修正將原公告土地現值提高穿越私有土地之補償標準。</p> <p>11.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</p>

發言人	發言意見	機關處理情形
	<p>駁公車路網趨於完善的及市區公共自行車的佈設，捷運車站服務範圍可及性相對20年前初期路網有所增加，後續路網佈設應考量站距適度增長，自早期800~1000公尺為原則增至1200~1600公尺，增加平均營運速率，以與公車甚或私人汽機車服務於速率區隔，降低設站施工及維護成本。另適度減少車站數目集中客源，有助縮短列車班距，提供更快捷的服務。建議本計畫避免增加車站，重點考量各站合併設站可能性。</p>	<p>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，係為全面性的整體考量。</p>
<p>陳○○君 (會後書面意見)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1.Y30、Y31間路線(樂群二路轉瑞光路)，如各方案穿越大樓差異不大，仍建議盡量維持線型平直，避免因改走堤頂大道、基湖路導致路線過於彎繞降低行駛車速。 2.Y33現址為公園綠地，擁有為數不少的樹木，印象中好像是初期路網興建時從市區移過來，考量樹木成長不易，往後面臨二次移植應妥為注意處理。 3.Y35站與民汐線轉乘之規劃建議再精進，兩線皆尚未動工理論上應可有更佳之方案，希能儘量減少旅客步行移動之距離。 4.請問Y37永春站與板南線連通道改設於虎林街巷道內的原因為何？建議站內轉乘動線再精進。 	<ol style="list-style-type: none"> 1.Y30、Y31間路線(樂群二路轉瑞光路)穿越大樓案，會配合車站檢討調整為平行佈設，並為避免影響營運效能，將儘可能採用較大轉彎半徑方案，以避免路線過於彎繞降低行駛車速。 2.未來在設計階段，亦會檢討如何減少影響樹木移植，若無法避免時亦會於施工前依「臺北市樹木保護自治條例」規定進行相關樹木移植保護工作。 3.Y35站目前已規劃預留地下連通道與民汐線SB07站內轉乘，細設階段亦將配合民汐線之發展再進行精進設計。 4.Y37站與板南線永春站連通道改設於虎林街巷道內，主要原因為原規劃連通道與板南線隧道間距過近，且連通道對北側都更宅結構有影響，因此改設於虎林街巷道內，目前規劃連通道為非付費區站內轉乘，細設階段配合進行精進設計。