檔　　號：
保存年限：

臺北市政府　公告

發文日期：中華民國113年4月23日
發文字號：府捷規字第11330077571號
附件：會議紀錄1份

主旨：公告本府113年3月25日舉行「臺北都會區大眾捷運系統環狀線東環段工程Y39站捷運系統用地」第1次公聽會會議紀錄。

依據：土地徵收條例第10條規定。

公告事項：

一、本府113年3月25日舉行「臺北都會區大眾捷運系統環狀線東環段工程Y39站捷運系統用地」第1次公聽會會議紀錄。

二、公告地點：本府公告欄及網站、臺北市信義區公所、信義區泰和里辦公處及土地現場。

三、公告期間：10日（自民國113年4月26日至民國113年5月5日）。

市長蔣萬安

本案依分層負責規定授權人員決行

臺北都會區大眾捷運系統環狀線東環段工程
Y39站捷運系統用地第1次公聽會會議記錄

一、事由：說明興辦事業概況、展示相關圖籍及說明事業計畫之公益性、必要性、適當與合理性及合法性，並聽取土地所有權人及利害關係人之意見。

二、開會時間：113年3月25日（星期一）下午2時30分

三、開會地點：臺北市信義區三張區民活動中心A教室
（地址：臺北市信義區莊敬路423巷7弄2號1樓）

四、主持人：林處長文祺　　紀錄：　盧俐吟

五、出席單位及列席單位（人員）：

臺北市政府地政局：吳佩蓁
臺北市政府捷運工程局第二區工程處：簡榮生
臺北市政府捷運工程局建築設計處：未派員
臺北市政府捷運工程局綜合規劃處：趙志堅、黃一元、羅偉冠、吳豐文
中興工程顧問股份有限公司：張文仁、王柏棟、傅美芳、陳育甄、李佳樺、杜于嫣、黃聖峯
台北市泰和里辦公處里長：林正義里長
台北市議員許淑華辦公處助理：連峻毅
台北市議員許家蓓辦公處主任：劉宜鈞
土地所有權人、相關權利人及利害關係人：（詳後附簽名單）

六、興辦事業概況：

（一）興辦目的：

1. 捷運環狀線全線規劃橫跨臺北市與新北市之行政轄區，為兼

具服務環狀運輸走廊及轉運輻射捷運旅次之捷運路線。

2. 捷運環狀線轉運路線擴及捷運松山新店線、安坑線、中和新蘆線、板南線、淡水信義線、文湖線、桃園國際機場捷運線等7 條捷運線，以及施工中之萬大中和線，係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。

3. 為推動「臺北市捷運系統環狀線東環段路線（以下簡稱：本計畫)」，緩解臺北都會地區交通壅塞，提供更良好之大眾運輸工具，並促進地方發展，於108年啟動臺北都會區大眾捷運系統環狀線東環段暨周邊土地開發可行性研究，行政院於109年核定可行性報告、111年環境影響說明書審查通過、111年完成都市計畫變更發布實施，「臺北都會區大眾捷運系統環狀線東環段暨周邊土地開發綜合規劃作業」於112年3月29日奉行政院院臺交字第1121005828號函核定。

4. 本計畫之「配合臺北市捷運系統環狀線東環段路線工程變更沿線土地為捷運系統用地及捷運開發區主要計畫案」於111年10月14日發布實施，以此為依循開始進行捷運用地取得作業。

5. 「捷運環狀線東環段」路線規劃起自環狀線北環段劍南路站後，採地下方式經敬業三路、沿樂群二路後轉進瑞光路，西轉進陽光街321巷南方坡地，通過國1後進入舊宗路，至松山新店線松山站(松山車站)，後經松山路行經板南線永春站、沿松德路後轉松德路168巷，轉至松仁路抵達淡水信義線象山站，再續往南行進入山岳隧道，至文湖線動物園站與環狀線南環段銜接。行經臺北市內湖區、松山區、南港區、信義區及文山區等行政轄區，路線長度約13.25公里，共設置10座地下車站及1座地下機廠(東機廠)。

6. 用地勘選原則：捷運車站選址係就地區環境、社經條件、運

量、站距、用地取得、軌道定線、重大公共工程之配合、環境生態之影響、人口分佈、都市計畫、道路條件、系統運轉特性及轉乘接駁規劃等因素綜合考量後擇定車站位置，所必需之出入口設置於車站兩側，出入口用地範圍原則需能容納電扶梯、樓梯、通風井及冷卻水塔等設施，所需之面積較大，原則以設置於路外基地方式辦理用地劃設。此外，用地勘選時係優先考量使用已開闢之公共設施用地，採公共設施用地多目標方式設置捷運設施，其餘所需用地原則變更為捷運系統用地。

（二）計畫範圍：

臺北都會區大眾捷運系統環狀線東環段工程 Y39站捷運系統用地位於台北市信義區松仁路、吳興街路口一帶，現況為停車場使用。

表1 用地範圍面積表

土地權屬	筆數	用地面積(㎡)	比例(%)
公有	1	467	86.32%
私有	2	74	13.68%
小計	3	541	100.00%

七、事業計畫之公益性、必要性、適當與合理性、合法性說明：

（一）公益性

1. 社會因素：

(1) 本計畫所影響人口之多寡、年齡結構：本工程用地涉及私有土地2筆、公有土地1筆等共3筆，涉及私有所有權人數共38人，工程用地位於台北市信義區泰和里，依台北市政府信義戶政事務所112年統計資料人口數7,344人，幼年人口比例為9%、青壯年人口比例為70%、老年人口比

例為21%，土地現況為停車場使用，無影響人數，因此對此地區之人口之多寡、年齡結構無影響。

(2) 本計畫對周圍社會現況之影響: 施工期間將影響部分交通，對周圍生活現狀較有不便。捷運環狀線東環段建設完成後，將提升居民通行之便利性，提高居民就業、就學、觀光及醫療等生活交通需求之便利性。

(3) 本計畫對弱勢族群生活型態之影響：本工程使用範圍為捷運系統用地，現況為停車場使用，對弱勢族群之生活型態無影響。

(4)本計畫對居民健康風險之影響程度：本工程施工期間噪音及落塵等影響，可能產生生活不便。將悉遵相關環評法令規定辦理，不致產生對居民健康影響之行為，工程完工通車後，捷運運輸效能提高且二氧化碳排放量低，能有效改善空氣品質，對居民健康風險應有正面助益。

2. 經濟因素：

(1)本計畫對稅收之影響：本工程完工後可提高沿線土地利用價值，促使沿線老舊都市辦理更新，促進都市產業發展，帶動相關經濟活動增加整體稅收。

(2) 本計畫對糧食安全之影響：本工程用地範圍現況為停車場使用，並非農業使用，故對糧食安全無影響。

(3)本計畫造成增減就業或轉業人口：捷運環狀線東環段興建完成後，將帶動周邊地區商業發展，未來捷運通車後之人潮有助帶動周邊用地開發，增加就業機會。整體而言，對就業機會應屬正面影響。

(4)本計畫費用及各級政府配合興辦公共設施與政府財務支出及負擔情形：本計畫所需經費已列入環狀線東環段路網建設計畫預算。

(5) 本計畫對農林漁牧產業鏈影響：本工程用地範圍現況為停車場使用，並無農林漁牧產業使用，未對農林漁牧產業鏈產生影響。

(6)本計畫對土地利用完整性影響：本計畫取得之用地以設置捷運所必要之設施，已盡量縮減範圍，減輕對周圍土地利用完整性之影響。計畫完成後，結合道路及捷運設施可促進周邊地區發展，提升土地利用價值。

3. 文化及生態因素：

(1)因本計畫而導致城鄉自然風貌改變：本計畫行經地區屬已開發之都市計畫區，不致影響整體城鄉風貌。

(2)因本計畫而導致文化古蹟改變：本工程用地範圍內並無古蹟、考古遺址、歷史建築、紀念建築、聚落建築群、史蹟或文化景觀，故不致造成對文化古蹟之改變。

(3)因本計畫而導致生活條件或模式發生改變：捷運建設使交通便利性提升，提供居民額外的綠色運具選擇，可提高鄰近地區生活機能，改善生活條件，提升居住品質。

(4)本計畫對該地區生態環境之影響：本工程用地範圍內並無生態保護區，對生態環境並無影響，而捷運運輸效能提高且二氧化碳排放量低，有助於改善生物棲息環境。

(5)本計畫對周邊居民或社會整體之影響：

A. 配合捷運建設，將設置捷運出入口，提供附近民眾便利搭乘，提高民眾使用大眾運輸之意願，縮短旅運時間、減少道路壅塞及增加交通便利性，提升居民生活品質。

B. 對社會整體之影響：可銜接臺北捷運其他路線及公車接駁，提供旅客轉乘便利及舒適服務，帶動地方政府及民間加速都市更新計畫之進行，對社會整體環境改善有正面效益，並節省整體旅行時間。

4. 永續發展因素：

(1)國家永續發展政策：捷運環狀線東環段之建設，有助於大臺北地區捷運網絡之聯繫，並可提升居民交通便利性，以達成國家永續發展之交通發展政策，提供優質公共運輸服務。

(2)永續指標：捷運建設完成後，可提升大眾運輸服務水準，降低私人運具之使用率，並藉由節省旅運時間、落實節能減碳及減輕道路壅塞來改善市民生活條件，並可增進目的地之便利性，使國家永續發展。

(3)國土計畫：用地範圍業依都市計畫法完成用地變更，用地範圍業以最少土地使用及影響範圍，達成最大交通改善及運輸效能，符合都市計畫及國土計畫。

5. 其他因素：

(1)雙北市土地有限，無法持續開闢道路滿足旅運需求。

(2)隨著人口的成長，興建捷運系統鼓勵大眾運輸為世界各城市一致的發展方向。

(3)本計畫建設之目的在便利市民的生活環境。

(4)捷運的通車可減少私有車輛上路、改善塞車情形、減少廢氣排放改善空氣品質。

(5)提供市民一個可靠、安全、有效率的大眾運輸系統。

(6)捷運通車帶來便利的交通，可促進都市的成長與產業的發展，帶動產業的成長與經濟的活絡。

(7)增加商機，提升市民的平均收入。

（二）必要性

1. 本計畫目的與預計取得私有土地合理關連理由：

(1)本計畫業經報奉行政院核定，並已完成變更都市計畫程序，為提供捷運車站旅客出入及為捷運系統營運所需必

要設施等，故需依法取得用地以設置通風豎井等必要設施。

(2)捷運環狀線東環段之興建，能滿足內湖、松山、南港、信義及文山地區間旅運需求，並擴大捷運系統之服務範圍，發揮整體運輸效益。

2. 預計取得私有土地已達必要最小限度範圍理由：本工程用地範圍內將規劃設置通風豎井等捷運必要設施，並以事業所需用地範圍為限，用地已達必要最小限度範圍。

3. 用地勘選有無其他可替代地區：

(1)本計畫於規劃階段業已考慮可能路廊、工程可行性、用地徵收範圍最小化及減少對交通衝擊及民眾權益影響等因素，所規劃之路線及車站位置經確認為較佳方案，並報經行政院核定。

(2)本案工程用地配合路線及車站位置，就車站周邊選擇已屬合理使用，已無其他可替代地區。

4. 是否有其他取得方式：

(1)租用或設定地上權：因本工程係作捷運永久設施，且地面上有捷運相關設施，故不宜以租用或設定地上權方式取得。

(2)捐贈：私人捐贈雖係公有土地來源之一，但仍須視土地所有權人意願主動提出，本案迄今尚未接獲土地所有權人同意捐贈土地之意願。若未來土地所有權人有意願主動提出，捷運局樂觀其成，並願意配合協助完成相關手續。

(3)公私有土地交換（以地易地）：捷運局取得的土地均須作為捷運相關設施使用，依相關法令規定及現實狀況，並無多餘土地可供交換，因此以地易地方式，尚無從辦理。

本府並於105年3月29日以府授地用字第10530696200號函示「臺北市政府各機關辦理都市計畫私有公共設施保留地與公有非公用土地交換所有權移轉登記之作業程序」停止適用。

(4) 聯合開發：聯合開發方式雖係公私合作共同進行開發建設方式之一，惟工程範圍係以用地最小面積之劃設原則劃設，不符開發效益，仍變更為捷運系統用地，故不適用聯合開發。

(5)區段徵收或市地重劃：辦理區段徵收及市地重劃其土地範圍須達一定規模，始具有辦理可行性，依本案工程屬性，不適合區段徵收或市地重劃。

5. 其他評估必要性理由:

(1) 捷運環狀線東環段之興建，行經台北市內湖區、松山區、南港區、信義區以及文山區。路線長度約13.25公里，共設置10座地下車站及1座地下機廠(東機廠)，本工程完成後，可提供更廣之便捷服務。

(2) 都會區人口充分享受到捷運帶來之便利。

(3) 大眾捷運系統所帶來的不僅止於交通之便捷，更代表城市的發展，提供市民高效率之生活型態與產業環境。

(4) 期藉由捷運帶動周邊區域各項產業發展，打造一個極具高度發展潛力、宜居宜行的國際型都會城市，達到都市再生與經濟永續之目標。

（三）適當與合理性

1. 捷運系統輔以台鐵、高鐵等城際軌道運輸，可與其他城市快速進行聯繫。

2. 便捷交通為城市之命脈，雙北市政府首重交通發展，積極提升大眾運輸使用率，優先推動城市內軌道建設。

3. 大眾捷運環狀線東環段之興建完工後，可提供內湖區、松山區、南港區、信義區及文山區等附近民眾便利搭乘大眾捷運系統之服務，提升周邊地區土地利用價值，進而促進都市更新之推動。

（四）合法性

1. 本計畫係「捷運審查作業要點」辦理計畫之推動與報核，「臺北都會區大眾捷運系統環狀線東環段暨周邊土地開發可行性研究報告書」提送交通部核轉行政院審議，並於109年2月14日奉行政院院臺交字第1090001213 號函核定。
2. 「臺北都會區大眾捷運系統環狀線東環段暨周邊土地開發綜合規劃作業」於109年8月25日、8月27日、8月28日辦理3場次公聽會，並於112年3月29日奉行政院院臺交字第1121005828號函核定。
3. 本計畫變更都市計畫「配合臺北市捷運系統環狀線東環段路線工程變更沿線土地為捷運系統用地及捷運開發區主要計畫案」於111年10月13日府都規字第11100976711號公告並於隔日111年10月14日零時生效，細部計畫「擬定臺北市捷運系統環狀線東環段路線捷運開發區細部計畫案」於111年11月3日府都規字第11130808091號公告並於隔日111年11月4日零時生效，用地取得依據前述變更都市計畫及土地徵收條例第3條及大眾捷運法等相關規定辦理。

（五）綜合評估分析：本工程符合公益性、必要性、適當與合理性及合法性，經評估應屬適當。

1. 依法定程序辦理本次公聽會：本次公聽會係依土地徵收條例第10條、土地徵收條例施行細則第10條規定辦理，說明興辦事業概況、展示相關圖籍及說明事業計畫之公益性、必要性、適當與合理性及合法性，並聽取土地所有權人及

利害關係人之意見

2. 公益性：本計畫工程施作完成，可提供大眾安全便利之公共運輸，可提升地方觀光發展，提供安全、穩定、舒適、便捷、優質交通運輸通道，並建構完整與順暢交通網，縮短旅運時間及增加交通便利性，提高鄰近地區生活機能，改善生活條件，提升居住品質，並促進周遭都市更新、土地合理利用及人口、產業運輸發展、區域整體發展均有助益，符合事業計畫之公益性。

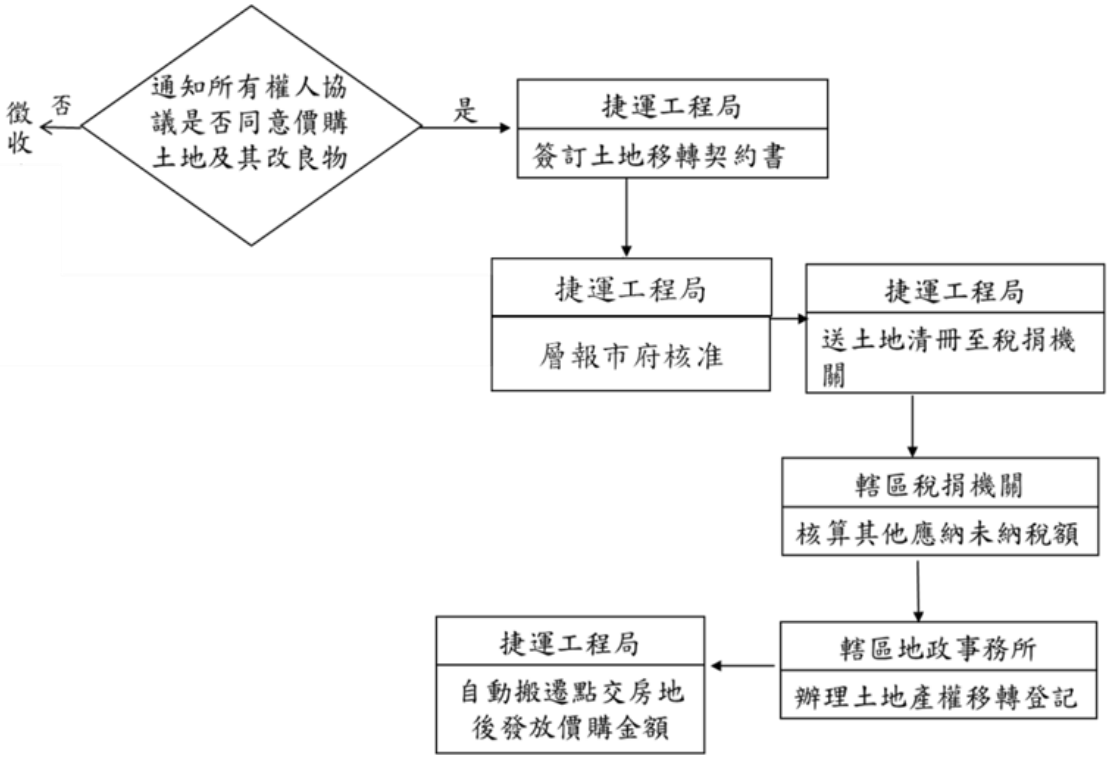
3. 必要性：本興辦事業計劃業奉行政院112年3月29日院臺交字第1121005828號核定。環狀線東環段完工後，整體環狀線將全線通車，可銜接臺北捷運其他路線，發揮整體運輸效益，且計畫路線業已考慮可能路廊、工程可行性、用地範圍最小化及減少對交通衝擊及民眾權益影響等因素，所規劃之路線及車站用地已就車站周邊選擇合理使用，尚無其他可替代地區，並以事業所需用地範圍為限，故本計畫用地符合事業計畫所需之必要性。

4. 適當與合理性：本工程可提高臺北都會區捷運路線轉乘便利性，連結內湖區、松山區、南港區、信義區及文山區等附近民眾移動所需，改善當地公共運輸、交通安全，有效落實各生活圈交通系統建設計畫，對於整體環境而言，有正面之效益，本計畫所需用地經公平、客觀以及專業技術進行規劃設計結果以現址為最佳位置，基於臺北都會未來區域發展考量及捷運環狀線東環段路線，以目前區位最具適當與合理性

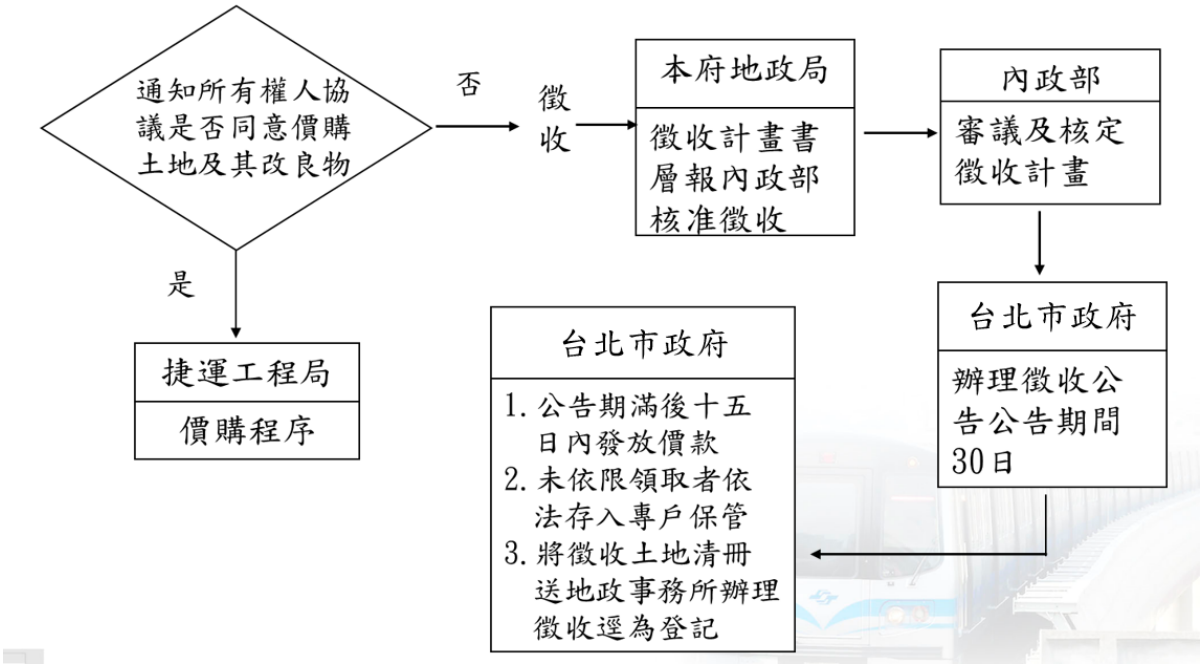
5. 合法性：本案興辦事業計畫及相關都市計畫變更均已完成，本基地並已變更都市計畫使用分區為捷運系統用地，屬土地徵收條例第3條第1項規定：「國家因公益需要，興辦下列各款事業，得徵收私有土地；徵收之範圍，應以其事業必須者為限。」，同條第1項第2款：「交通事業」。因捷運環狀線東環段路網之交通事業為公共建設、保障人民財產交通安全所需，如前述必要性之理由，較具有公益性、必要性性質，且本案係依土地徵收條例、大眾捷運法等法令及其相關規定程序辦理，自有其法律合法性。

八、土地取得作業程序

（一） 協議價購程序



（二）　協議不成之徵收程序



九、土地所有權人、相關權利人及利害關係人之意見，及對其意見之回應與處理情形：詳後附陳述意見及回應處理情形一覽表。

十、結論：感謝各位鄉親撥冗參與本次會議，有關與會之土地所有權人、相關權利人及利害關係人陳述之意見以及回應與處理情形，將列入本會議紀錄所附「土地所有權人、相關權利人及利害關係人陳述意見及回應處理情形一覽表」，會後陳報本府公告並寄送予各土地所有權人、相關權利人及利害關係人知悉。

十一、散會：下午3時30分。

臺北都會區大眾捷運系統環狀線東環段工程

Y39站捷運系統用地第1次公聽會

土地所有權人、相關權利人及利害關係人陳述意見及回應處理情形一覽表

項次	所有權人 (相關權利人及利害關係人) 姓名	陳述意見	回應處理情形
一	周◯◯	(一)協議價購與徵收之差別？及稅有何差別？	1. 依土地徵收條例第11條規定，應依市價與所有權人協議，未能達成協議且無法以其他方式取得者，始得依法申請徵收。所稱「市價」，係指市場正常交易價格。本案私有土地協議市價係委託不動產估價師分別依「不動產估價技術規則」及「土地徵收補償市價查估辦法」兩套估價模式進行查估，並擇土地總價最高者陳報市長核准後作為協議市價；協議不成需以徵收方式取得時，將以「土地徵收補償市價查估辦法」方式所查估之價格報請徵收。 2. 依內政部101年9月19日台內地字第1010303131號令：「依土地徵收條例第11條規定以市價達成協議價購者，應屬平均地權條例第42條第3項規定自願按徵收補償地價售與需地機關，準用同條第1項免徵土地增值稅。」

臺北都會區大眾捷運系統環狀線東環段工程

Y39站捷運系統用地第1次公聽會

土地所有權人、相關權利人及利害關係人陳述意見及回應處理情形一覽表

項次	所有權人 (相關權利人及利害關係人) 姓名	陳述意見	回應處理情形
			即無論協議價購或徵收者，均享免徵土地增值稅；惟產權登移轉前各期地價稅、房屋稅等之相關稅費仍需由所有權人完成繳納。
		(二)共有土地價購是共同意或持分個人價購？	如土地為分別持有，可就各人持分部分與本府捷運工程局協議價購；倘為公同共有，則需全部所有權人均同意方可進行價購。
		(三)吳興段3小段220-1，施工期間是否主動提出補償或地主需自動申請？	吳興段三小段220-1地號為東環段 Y39站體工程需用範圍，未來將採明挖覆蓋方式施工，完工後地面恢復為道路使用。爰此，有關捷運工程使用該筆土地部分，本府捷運工程局會主動依「大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理及審核辦法」規定，採設定地上權與所有權人協議。
		(四)補償費用之計算？	本案私有土地協議市價係委託不動產估價師分別依「不動產估價技術規則」及「土地徵收補償市價查估辦法」兩套估價模式進行查估，並擇土地總價

臺北都會區大眾捷運系統環狀線東環段工程

Y39站捷運系統用地第1次公聽會

土地所有權人、相關權利人及利害關係人陳述意見及回應處理情形一覽表

項次	所有權人 (相關權利人及利害關係人) 姓名	陳述意見	回應處理情形
			最高者陳報市長核准後作為協議市價。
二	卓◯◯	車站空間架構分疊式上下層，往象山的車站在上層還是下層?	Y39站往 Y38站(象山站)方向規劃在上層月台。
三	連◯◯	(一)交通局、教育局、吳興國小改建，納入交維考量。	Y39站位於松仁路與吳興街交叉口，距離吳興國小約近300公尺，捷運施工工區對於吳興國小四周道路影響應屬有限。另未來施工前將召開施工前說明會向民眾說明。
		(二)都更案也即將開工，相關交維亦需考量。	感謝提醒，未來施工前會與都更施工單位溝通協調。
		(三)公車路線、施工期間應維持居民使用。	目前施工交維方案已考量公車路線維持，現況運用三角公園及大都會公車總站調配，施工交維各階段仍有維持一處供公車迴轉使用。
		(四)聯開地下室停車空間，建議釋出民眾共同使用。	本次公聽會標的基地為捷運系統用地，捷運開發區為另一基地，未來捷運開發區會另行召開公聽會說明。查捷運 Y39站開發用地之都市計畫規定，並無規劃捷運轉乘停車空間；另本基地未來開發完成後，地下

臺北都會區大眾捷運系統環狀線東環段工程

Y39站捷運系統用地第1次公聽會

土地所有權人、相關權利人及利害關係人陳述意見及回應處理情形一覽表

項次	所有權人 (相關權利人及利害關係人) 姓名	陳述意見	回應處理情形
			室停車空間將由參與開發之地主共同使用。
四	彭○○	請特別留意颱風、大陣雨等積水之處理。請加強施工排水工程，考量區域曾發生水災之頻率。	感謝提醒，捷運施工影響範圍以及工區內均有排水計畫與配套措施，工地周邊排水溝渠亦會定期清淤維護，每年防汛期間更會加強相關防洪措施，以避免因施工造成洪災影響住戶安全。
五	林○○	(一)吳興街淹水	捷運施工影響範圍以及工區內均有排水計畫與配套措施，工地周邊排水溝渠亦會定期清淤維護，每年防汛期間更會加強相關防洪措施，以避免因施工造成洪災影響住戶安全。
		(二)鄰近山坡邊坡安全	感謝提醒，設計中已納入考量。
		(三)機車格位改善	捷運工程施工復舊階段，均會依中央核定之規劃報告內容設置相關轉乘設施。
六	郭○○	(一)施工期間行人路權該如何維護？(例吳興街450巷行人專用道設置)	捷運施工工區對於吳興街450巷無影響；至於捷運工區周圍在交通維持規劃中已有將行人空間納入考量。

臺北都會區大眾捷運系統環狀線東環段工程

Y39站捷運系統用地第1次公聽會

土地所有權人、相關權利人及利害關係人陳述意見及回應處理情形一覽表

項次	所有權人 (相關權利人及利害關係人) 姓名	陳述意見	回應處理情形
		(二)施工期間排水、地質、巡檢機制(巡檢員、事中預防、避免天坑)	感謝提醒，施工技術規範均有要求廠商務必定期巡檢周邊道路及排水狀況，鄰近區域並設有相關監測點，監測相關建物與地表，即早獲悉變化以避免災害發生。
		(三)氣候變遷影響衝擊報告應包含未來5-10年內施工期如遇暴雨影響連續壁施工(例：出現包泥)	感謝提醒，臺北捷運工程施工品質均有相關規範要求與檢驗程序，如連續壁單元一完成即進行超音波完整性檢測等相關措施，確保品質無虞，請市民放心。再者如施工當下氣候惡劣，會研議暫緩施作，避免產生品質瑕疵。
七	邱○○	捷運共構會蓋幾層大樓	目前捷運共構大樓尚規劃中，本次公聽會標的基地為捷運系統用地，捷運開發區為另一基地，未來捷運開發區會另行召開公聽會說明。未來捷運開發大樓可興建之樓層數，須符合都市計畫中土地使用分區管制(使用強度)規定，故開發大樓實際樓層數，須依徵得投資人後取得建造執照為準。
八	林○○	(一)捷運動工以後衝擊最	捷運施工一般民眾比較關心的

臺北都會區大眾捷運系統環狀線東環段工程

Y39站捷運系統用地第1次公聽會

土地所有權人、相關權利人及利害關係人陳述意見及回應處理情形一覽表

項次	所有權人 (相關權利人及利害關係人) 姓名	陳述意見	回應處理情形
		大的範圍在甚麼地方？	噪音、空氣及交通問題，施工期間均會有設置相關的配套措施，如隔音設施、灑水、大區域改道等配套作為，未來施工前將召開施工前說明會向民眾說明。
		(二)公車站牌設置位置如何調整？	公車站牌將配合部分施工交維階段進行周邊微調，並經交通局同意，移設前將進行公告，移設後將配合引導，未來施工前將召開施工前說明會向民眾說明。
九	林◯◯	希望未來捷開大樓坪數規劃能與地主協商溝通。	本次公聽會標的基地為捷運系統用地，捷運開發區為另一基地，未來捷運開發區會另行召開公聽會說明。本府未來取得捷運開發用地後，於徵求投資人前會由本局召開地主說明會，屆時參與開發之地主可以表達對未來開發大樓產品的需求，提供未來投資人參考。
十	謝◯◯	松仁路306號、308巷2號、6號，土地坐落：信義區吳興段三小段 227號，地目：建，面積：	經查陳情土地緊鄰本案捷運系統用地，依大眾捷運法第7條，得與所有權人協議價購、完成都市計畫變更程序後辦理土地

臺北都會區大眾捷運系統環狀線東環段工程 Y39站捷運系統用地第1次公聽會 土地所有權人、相關權利人及利害關係人陳述意見及回應處理情形一覽表			
項次	所有權人 (相關權利人及利害關係人) 姓名	陳述意見	回應處理情形
		442m^2，地主有意願參與聯開，請納入評估。	開發。本筆土地非為捷運設施必要之使用，本府捷運工程局僅能以協議價購方式取得，無法採徵收方式取得土地，如所有權人有意願參與土地開發，請取得本筆土地全體所有權人之同意，可再洽本府捷運工程局商討土地開發相關事宜。