

第七章 召開公聽會及意見研析處理

7.1 公聽會辦理情形

依大眾捷運法第十條第二項規定：「辦理大眾捷運系統規劃時，主管機關或民間應召開公聽會，公開徵求意見。」本案依法及視計畫需求共舉辦五場地方公聽會，期望透過民眾參與及相關機關協調，廣納民眾意見以降低未來興建可能帶來阻力，並使規劃範圍內之民眾進一步了解本案規劃內容，經由聽取地方民眾寶貴意見，納入研究規劃報告書及作為後續設計作業之參據。

本案路線行經台北市中山區、松山區、內湖區與台北縣汐止市，原訂每一行政區辦一場公聽會，因內湖區路線較長，且與南北線、內湖線均在內湖轉乘，因此在東湖地區加開一場說明會，本案公聽會於95年2月27日辦理公告，公告公聽會召開時間、地點及相關事宜，公聽會辦理場次如下：

- 95年3月16日
臺北市中山區區公所。
- 95年3月21日
臺北市民生社區活動中心。
- 95年3月23日
臺北市內湖區區公所。
- 95年3月28日
臺北市南湖高中。
- 95年3月30日
臺北縣汐止市汐止國中。

舉辦公聽會時各地民眾參與踴躍，與會民意代表及地方民眾就建議路線方案提出相當多意見，已納入報告考量，並作為後續作業之參考。公聽會相關照片如圖7.1-1~5所示。



圖 7.1-1 95 年 3 月 16 日-臺北市中山區區公所-公聽會照片



圖 7.1-2 95 年 3 月 21 日-臺北市民生社區活動中心-公聽會照片



圖 7.1-3 95 年 3 月 23 日-臺北市內湖區區公所-公聽會照片



圖 7.1-4 95 年 3 月 28 日-臺北市南湖高中-公聽會照片



圖 7.1-5 95 年 3 月 30 日-臺北縣汐止市汐止國中-公聽會照片

7.2 民眾意見研析及處理

在本公司辦理五場路線說明會中，綜合各地區民眾所關切之事項，依據路線、設站、系統、轉乘、工程及其他等類型加以分類，歸納如下：

一、路線方面：

- (一) 建議台北縣汐止市部份先興建，並連接到內湖線。
- (二) 因應汐止茄苳路未來新興社區的發展需求，建議增長汐止市公所站後方尾軌，預留向北延伸的彈性。

- (三) 目前民生社區周邊地區捷運系統已非常密集，透過公車轉乘亦相當便利，是否需要興建捷運民生汐止線？
- (四) 民生東路與汐止間有往來之旅次需求嗎？路線延伸至汐止的目的及意義為何？
- (五) 民生東西路寬窄不一，選擇民生東西路原因為何？
- (六) 建議路線向西延伸至重慶北路或延平北路附近，尋找適合的地點設站，滿足大同區大稻埕碼頭、迪化街商圈居民及商家對於交通的需要。
- (七) 目前台北捷運路網正朝向環狀路網進行興建及規劃，請詳細思考民生汐止線在整體路網的功能及定位，規劃路線若能結合環狀路網與初期輻射狀路網銜接轉乘，將使台北都會區居民方便地透過捷運系統到達市區的任何地方。
- (八) 希望路線能考量行經東湖地區人口較多的北側，即人口較密集的內溝里、安泰里、樂康里及東湖里地區。
- (九) 建議 SB06 站往 SB07 站能沿高速公路旁再轉成功交流道至成功路。
- (十) 請考量在內湖之車站與東湖站銜接轉乘的功能，建議在內湖東湖站以後再跨越高速公路，車站改設於高速公路北側南湖高中南側之便道上。
- (十一) 考量沿內溝溪做一條支線到東湖國中設站以後，再沿康寧路 75 巷山區聯外道路至第 2 個隧道處，在隧道附近設一轉乘車站服務康寧護校及附近居民，然後再接至內湖線大湖公園站，構成一個循環交織轉乘的捷運網。
- (十二) 考量路線在 SB07 站以後，能繼續沿高速公路北側向東行至內湖線東湖站後再設法跨越高速公路，即可服務東湖、社后地區廣大居民。
- (十三) 在蘆洲里所經路線多為公地，土地取得容易，對蘆洲里的發展空間會越大，可吸引廠商來投資，增加就業機會。
- (十四) 比照類似捷運小南門線的模式，捷運民生汐止線可以在接近南港科學園區時，規劃一條支線銜接南港線。
- (十五) 建議由南港機廠採相同系統接一條路線到汐止，可節省徵收機廠的費用，且路線較直接，運轉會比較快且又省錢。

- (十六) 建議汐止市區路線行經大同路，且從 SB11 站直接連結至汐止車站，以發揮真正的轉乘功能，節省建設經費。
- (十七) 捷運民生汐止線請經南港科學園區，如有困難，請規劃松山線延至南港科學園區。
- (十八) 建議興建支線以服務民族東路與吉林路(新庄里、新喜里)地區居民。

二、設站方面：

- (一) 建議雙連站與行天宮站間加設 1 座車站，並把 SB01 站向西移，調整站間距離。
- (二) 希望出入口的設置能採取如 SB05 站的方式，於圓環四周路口處皆有出入口的設置，提供良好的進出服務。
- (三) 建議在敦化北路口，聯合二村（面對民生公園處），以及新東街口附近設站，比較符合民生社區的需求。
- (四) 建議汐止大同路南興路附近(康誥坑溪)加設車站，北通大同路並與台鐵汐科站北出口轉乘，南接新台五路，並將終點站往東移，靠近福安街處設站，以服務汐止車站一帶的住戶。
- (五) SB11 車站對於東科、遠科及遠雄集團金融中心比較有利，與民眾利益無關，設站位置是否適宜？
- (六) 建議 SB05 車站應該設在民生東路與新東街交叉口，87 郵局應採聯合開發，可減少徵收土地的困難。
- (七) 請增設樟樹灣站，以繁榮地方，又有經濟價值。
- (八) 捷運民生西路雙連站至松江站間在中原街是否有增設車站之可能？
- (九) 考慮在「吉林汽車旅館」，以及「中興路、康寧街」附近設站，並加設跨越高速公路之人行天橋，以發揮紓解東湖、社后地區交通之功能。

三、系統方面：

- (一) 捷運民生汐止線要朝向最大可能性規劃，採取的系統型式亦應有擴充的彈性，建議採用高運量的系統型式規劃。
- (二) 民生汐止線預計採輕軌系統是否造成與其他線系統不同，增加維修保養的成本。

四、轉乘方面：

應加強其轉乘功能，除現有的淡水線及新莊線外，與內湖線的轉乘也相當重要，建議於轉乘設施人行通道內設置電動步道，以服務年長者。

五、工程方面：

- (一) 路線與雙連站、行天宮站交會時，採用何種施工方式？應確保不影響現有路線的營運安全。
- (二) 民生東路五段附近車站站體開挖時，要如何因應民生東路五段路寬過窄的問題。
- (三) 規劃行經之新湖一路路段為舊基隆河道，原由河水沖積而成灰色沉泥，屬尚在進行壓密沉陷活動之軟弱疏鬆沉泥地質。為符合經濟效益並考慮安全因素，請回復可行性研究案(沿新湖二路之路線方案)，保留新湖一路的河濱高中預定地以嘉惠本地學子，並建議以新湖二路底靠近民權東路處之環保局保留地做為機廠用地。
- (四) 若採高架型式需特別考量景觀及噪音等影響問題。

六、其他方面：

- (一) 本案造價為何？是否可能採 BOT/OT/BTO 方式？
- (二) 規劃時不要僅依照捷運設施所需的最低要求而考慮，可配合都市發展更新老舊社區加上聯合開發提高獎勵方式來辦理。
- (三) 台北都會區南北向交通需求較東西向為高，建議針對南北向的交通紓解詳加規劃。
- (四) 路線評估取捨標準中，「項目」及「權重」之編定標準？

各場公聽會民眾意見歸納彙整說明如下，有關各項建議事項業經研究處理辦理情形摘述。

●路線往西延伸至大稻埕碼頭或迪化街商圈

本研究辦理期間，民眾透過相關公聽會、說明會及其他管道，建議路線往西延伸至大稻埕接藍色公路，將可繁榮大同區與延平北路等老舊市區，以建設『交通的、人文的、觀光的、生活的』全方位大眾捷運，重現大稻埕碼頭及迪化街昔日風華』。

大稻埕碼頭位於大稻埕堤防外河川行水區，藍色公路碼頭沿淡水河高灘地設置，仍需考量相關水利法令規定、道路寬度、捷運設施用地及施工期間之交通衝擊等因素，再從交通運輸、用地取得、工程條件、財經效益及都市更新等多方面審慎評估，納入報告研究。

●民眾建議增設中原街車站

有關民生東路上吉林路與新生北路間(中原街口)增設新生北路站，以繁榮地方並帶動鄰近老舊社區之都市更新，民眾建議增設中原街車站，將就工程困難度、路線線形、運輸效益、用地取得、環境及交通影響等項目進行整體評估。

●民眾反映增建東湖支線

考量捷運民生汐止線主線無法直接服務東湖地區的情況下，同時東湖民眾及相關團體於不同場次之公聽會中均表達對於捷運系統之強烈期望，並提出建議詳細考量規劃，東湖地區民意經過數次會議溝通及討論獲得之共識提出建議如下：

- (一)捷運局目前規劃捷運系統民生汐止線於東湖地區所建議之路線，經內湖地區里長協調後獲致共識，主線無意見，惟請規劃東湖支線，以服務東湖地區，並研究往北延伸至汐止瓏山林設站，及保留往南銜接南港線之彈性。
- (二)路線於辦理用地徵收時通常非常困難，因而造成工程延誤，請地區民眾基於改善地區交通之考量，發揮社區輿論並相互配合，以加速捷運建設之推動。

為回應民意之期許，同意針對服務人口數、民房拆遷面積、用地取得、工程困難度、景觀環境影響及建造成本等各項因素進行綜合研析，俾能獲得客觀而完整之瞭解。

●民眾建議增設樟樹灣車站

汐止地區民眾及相關民意代表於公聽會中對於汐止地區設站之主要意見如下：

- (一)建議汐止大同路南興路附近(康誥坑溪)加設車站，北通大同路並與台鐵汐科站北出口轉乘，南接新台五路，並將終點站往東移，靠近福安街處

- 設站，以服務汐止車站一帶的住戶。
- (二) 請增設樟樹灣站，以繁榮地方，又有經濟價值。
- 本規劃經現場勘查，考量汐止地區樟樹灣地區交通不便，台鐵捷運化亦將於此處增設簡易站，設站可行性將再進行整體評估。