

基隆捷運綜合規劃案公聽會意見彙整表-2023.04.27 臺北場次

以下彙整基隆捷運綜合規畫公聽會書面意見處理情形，本計畫依循公聽會意見納入規畫參考，並依目前背景調整規劃內容。

項次	單位/民眾	發言意見	機關回應及處理
1	林○○	<p>1. 營運規劃部分，班距及區間車的部分，由於簡報沒有提到，再麻煩補充一下。</p> <p>2. 南陽大橋周圍的明挖隧道半地下化這段土的建設，是沿用臺鐵既有的隧道或引道來做的改建，還是說把臺鐵既有設施，拆除然後再從捷運隧道的規格出發。</p> <p>3. 南港站在南港路底下，所以他離南港火車站的大廳有 70 米的轉乘距離，建議研擬將南港站南移至南興公園內，使臺/高鐵轉乘步行距離縮短，並能以下沉廣場等方式整合景觀及休憩環境，形成地標門戶。</p> <p>4. 南港展覽館站過去聽說考量交維，將站址設於南港展覽二館的下面，不是在藍線跟棕線中間，假設我們利用南汐公園作為暫時的交維通道，然後南港展覽館利用逆打工法的方式，像桃捷 G07 站先把平板做好，然後馬上恢復交通，可以減少交通衝擊，然後減少轉乘。</p> <p>5. 基隆捷運軌道營運速度因應全線 A 型路權及配有 ATO，是否可以由 70kph 調整為 80kph？</p> <p>6. 關於車輛部分，未來車輛是採 GoA2 有人駕駛還是 GoA4 自動駕駛？</p> <p>7. 號誌系統會採 CBTC 系統，還是音頻軌道電路？因為 CBTC 系統有較大的安全等級，也允許較大列車服務品質，對於未來假設運量增加也比較有彈性。</p> <p>8. 本案月臺長度設為 80 米，參考淡海輕軌 34.4 米(增加一倍為 69 米)會多出約 11 米長度沒有列車需要停靠，是不是可以縮短月台長度來減少土建成本。</p>	<p>營運規劃的部分，整個路線的配置包含系統、號誌、軌道的配置，由八堵站一直到南港站，另從北五堵站到南港站，尖峰班次可每小時開至 16 班，後續依實際上的營運保留彈性調整。</p> <p>目前規劃是沿用部分既有臺鐵引道設施，設置半地下的南陽大橋站。地下化這段是否拆除，原來臺鐵樟樹灣以南這段，是明挖覆蓋隧道、山岳隧道的方式，所以他是拆除掉部分的隧道改建成車站</p> <p>目前規劃在南興公園北側，在南港路也保留了將來可以延伸的可能性存在。後續由基隆捷運主管機關新北市政府協調尊重台北市政府之意見，進行下一階段設計作業，以減少不必要的拆遷為目標。</p> <p>有關南港展覽館站址位置，後續再與臺北市政府研商，取得最適當之位置，以利後續主管機關進行下一階段設計作業。</p> <p>LRRT 基隆捷運軌道營運為全線 A 型路權及配有 ATO 等安全系統，極限速度較無需要提高至 80Kph。但規劃速度不會行駛到極限速度，畢竟在營運速度上來看，因站距較短，加速減速頻率過大會造成乘坐舒適感大幅降低。</p> <p>LRRT 中運量系統採用 GoA2 以上之安全系統。</p> <p>因 CBTC 系統是一種安全、可靠、穩定的無線自動列車控制系統，並已泛用於國內的軌道運輸系統，如文湖線、環狀線等，故於規劃階段即朝向採用 CBTC 技術為推動方向。</p> <p>目前規劃為 80m 車站長度，前後需保留施作月台門緊急逃生門及舒緩空間。</p>

基隆捷運綜合規劃案公聽會意見彙整表-2023.04.27 臺北場次

項次	單位/民眾	發言意見	機關回應及處理
		9. 環評之後，相關道路服務設施是否同時開闢，為地方交通運輸系統提供更好的服務。	相關道路服務設施為地方政府所管轄之權責，為地方交通運輸系統提供更好的服務，計畫尊重地方政府之規劃成果。
2	林○○	<p>1. 評估本計畫至少晨昏峰開行跳蛙式班次服務七堵以北車站，縮短旅行時間，並可於路線中點：北五堵或保長坑(1)，增設待避線安排追越待避；前述二站恰位於重劃、開發區內，車站擴建較不受周遭環境限制。對於將來固定使用者(通勤族)皆購買 1200 定期票而言，運價近乎固定，時間成本對運具選擇的影響更加顯著，決定本計畫是否能夠轉移更多進出城旅次。</p> <p>2. 建議七堵站東移至人口聚集區七堵國小前，利用學校用地人行道退縮帶設置出入口，並預留南側農會、民宅土開機制，500m 半徑服務範圍人口較基隆河岸多，有助於提升可及性、利用率，並平衡六堵、八堵間站距。</p> <p>3. 建議研擬將南港站南移至南興公園內，使臺/高鐵轉乘步行距離縮短，並能以下沉廣場等方式整合景觀及休憩環境，形成地標門戶。</p> <p>4. 百福、六堵、七堵等 3 站或許考量易於取得土開用地設置出入口，皆偏向聚落邊陲地帶，鄰接河邊、坡地，對居民而言可及性稍差；該地區地形起伏尚不大，建議基隆市應引進公共自行車作為彈性較高之最後一哩路接駁配套。</p> <p>5. 沿既有道路定線路段，盡量採井式基礎設計，同時於明德路需注意工業區內大型車輛進出道路之轉向需求。</p> <p>6. 八堵站海側，請注意鄰房隔音措施。</p> <p>7. 是否可研議 SB13 以西改走大同路，以井基、跳島式施工減少地面交通衝擊，並將既有西正線上方機車專用道拓寬，作為新闢東行改道動線，</p>	<p>目前規劃基隆捷運於北五堵站至南港站增加區間列車運行，於北五堵站後設置中央避車線，作列車折返用途。日後票價問題，仍尊重依主管機關與地方政府協調後之決議而設定。</p> <p>有關七堵站站址問題，尊重基隆市政府所提之意見調整，後續若有變動，仍尊重基隆市政府之意見辦理修正。</p> <p>南港站的部分，若轉向公園側的部分，由於整個路線的線型會整個往南偏，預估會拆遷許多民宅，另外也斷絕可能繼續往臺北市區延伸的可能性存在，目前規劃於南港路也保留了將來可以延伸的可能性存在。公共建設會盡量避開不必要的拆遷。</p> <p>有關七堵站站址問題，尊重基隆市政府所提之意見調整，後續若有變動，仍尊重基隆市政府之意見辦理修正。目前捷運車站出入口附近皆有配置公共自行車，同時公車路線須由基隆市政府配合規劃改線設置。</p> <p>謝謝指教，施工時期會特別注意明德路工業區內大型車輛進出道路之轉向需求。</p> <p>謝謝指教，綜合規劃階段環境影響評估報告內，皆有針對噪音影響較大之地區，施行應對對策，如增加隔音牆等設施。</p> <p>基隆捷運路線方案，曾評估走大同路方案，後續尊重地方政府新北市意見，仍於原臺鐵第三軌方案進行。既有西正線上方機車專用道拓寬方案，亦有</p>

基隆捷運綜合規劃案公聽會意見彙整表-2023.04.27 臺北場次

項次	單位/民眾	發言意見	機關回應及處理
		即可不影響既有臺鐵樟樹灣南港間西正線引道。	進行評估過，仍尊重基隆市政府之意見辦理。
		8. 南陽大橋站，以大同路一段 146 巷南末端打通、好市多西側新闢都市計畫道路與西正線旁機車專用道拓寬，形成環狀聯外道路系統，並協調將富士飯店西側迴轉道打通作為 K/R 及行人動線，強化站區聯外可及性；周圍空地發展 P/R 機制，作為進城攔截點。	基隆捷運車站附近道路改善方案，後續尊重地方政府新北市意見辦理。
		9. 軌道營運速度因應全線 A 型路權及配有 ATO，由 70kph 調整為 80kph。	目前規劃車輛性能速度訂定為 70，雖極限速度的確可達大概 80，列車的性能是包括減速、煞車速度等捷運系統考量，眾多的組合產生的設計參數，在營運速度上來看，因為站間距離很短，速度提高到 80 不會有太大的變化。
		10. 若改建臺鐵西正線引道段，配合現行規劃之基隆捷運縱斷面，延長隧道段，將臺鐵引道東移至國道三號下方一帶再出土，使原二者衝突路段改為上下交疊，上捷運、下臺鐵箱涵共構型式，是否即可避免影響臺鐵？	目前南港至汐科站臺鐵路廊，班次密集，除負責基隆通勤旅客之需求，仍肩負西半部至花東地區旅遊旅客。如果變動現有軌道營運中之隧道，除風險過大之因素外，目前空間無法配置出上下交疊，上捷運、下臺鐵箱涵共構型式。
		11. 基隆捷運地下段潛盾隧道內徑為多少？依臺北市交通會報公開簡報所示，基隆捷運/民生汐止線因應架空線供電，內徑為 6.3m 而非 5.6m。初步推算，以淡海 LRV 車寬 2.65m 而言，車輛距固定結構物淨距至少 0.25m，車道寬度至少 $2.65+0.25*2=3.15m$ 。LRV 從 T/R 至接觸線淨高遇特殊條件可壓低至 4.2m 底限，加上 T/R 至土建完成面 0.4m(400mm)，導電軌厚度約 0.2m，導電軌絕緣淨空約 0.4m，總計高度 5.2m。矩形最小外接圓直徑為對角線長度： $\sqrt{(3.15^2)+(5.2^2)}=6.08m$ ，請問初擬的 6.3m 內徑是否仍有縮小的空間，降低成本？	目前隧道斷面尺寸估計為 6.3m，後續尊重基隆捷運主管機關新北市進行下一階段之設計作業成果。
		12. 據悉南港展覽館站係因交通衝擊疑慮西移至二館前，連通道長度距藍線 BL18 夾層約 70m。若仿桃捷綠線 G07、北捷 BL7 站體採(半)逆打工法，將站體設置於藍線、棕線站體之間，分區分段交維方式完成頂版，暫時利用南汐公園自行車道退縮範圍作東行車道，維持既有斷面，	目前南港展覽館站之站址位置，仍尊重台北市政府之建議規劃。後續仍與台北市政府協商，以利後續作業。

基隆捷運綜合規劃案公聽會意見彙整表-2023.04.27 臺北場次

項次	單位/民眾	發言意見	機關回應及處理
		是否能夠減緩交通衝擊，如此可大幅減少轉乘步行距離，增進效用。	
		13.依據部頒《捷運系統建設技術標準規範》第8章8.4.3，捷運車站必需具備站務室(PAO)及廁所，是否與計畫構想牴觸？抑或基隆捷運係按照輕軌而非捷運規範進行設計，即非必要設置 PAO 及廁所？建議各車站仍至少設置一間無障礙廁所所以備不時之需。	目前基隆捷運規劃端點站、轉乘站及旅運量較大的車站設置廁所及 PAO，其他車站考量未來車站旁有聯開設施，避免重複投資，同時也預留銜接機制。後續將納入下階設計檢討。
		14.承上，若無法都設廁所，則建議保長坑 1、2 站若因地勢高差大有中間夾層，可於夾層設置廁所。	目前基隆捷運於保長坑站(1)及保長坑站(2)未來車站旁有聯開設施，避免重複投資，同時也預留銜接機制。後續將納入下階設計檢討
		15.於設計階段建議車站外牆側面應考慮防飄雨、地坪應考慮適當摩擦係數防止濕滑。	基隆捷運車站皆有規劃雨棚及考量基隆市特有雨量豐沛規劃有關防雨措施，後續由主管機關新北市政府進行下一階段設計作業將會納入考量。
		16.車輛初步疑似規劃由兩列國產 LRV 重聯，重聯總控運轉需增設聯控跳線及控制協調機制、增加中間車模組需變更既有設計移除集電弓及加裝推進系統，就設計及整合，國內廠商是否能夠順利執行？是否可能有計畫推動、工程進展的風險？	規劃階段已針對該聯控相關技術尋訪國內廠商，討論後廠商回覆技術均可執行，相關風險則可藉由契約規定、測試排程、時程控管等方式降底，以利後續工程推動與進行。
		17.是否可研擬匡列低使用強度之毗鄰地區土地(大眾捷運法第7條第二項)，如：百福公園、六堵高坡地、連柑宅工業區，先行預留作為路網三級輔助機廠用地，先進行聯合開發，增進自償率，未來可容納車隊擴充，並減少收發車空迴里程及分散風險？	路線相關土地開發方式及規劃，尊重地方政府之規劃。有關機廠，目前依據協商之成果，目前基隆捷運與汐東捷運共用社后機廠作為駐車及五及維修廠營使用，再配合八堵站尾軌及北五堵站中央避車道提供駐車功能以利營運調度使用。
		18.建議地下車站採全封閉式月臺門，以減少環控通風系統能耗負擔。	目前規劃為半截式自動月台門，後續由主管機關新北市政府進行下一階段設計作業將會納入考量。
		19.建議機電系統可考量強化車輛儲能裝置容量及效能，類似高雄輕軌，地下段站間以超級電容供電運轉，於車站或明挖隧道段再升弓充電，如此一來潛盾段就可不必因架空導電軌設備而增加內徑，也可避免後續北市民汐線地下路段經費上漲太多。	因考量基隆 LRRT 路線、維運、國產化與站間距離較長等因素，超級電容之無架空線供電模式尚無相關路線長度之性能實績，故不適用該供電方式，而朝向採用接觸線供電之方向規劃。
		20.北五堵、茄荳腳路段無既成道路，用地取得是否會影響計畫推動進度？	目前依據基隆市政府「北五堵國際開發新市鎮」規劃捷運車站專區使用，為尊重基隆市政府意見，目前此捷運

基隆捷運綜合規劃案公聽會意見彙整表-2023.04.27 臺北場次

項次	單位/民眾	發言意見	機關回應及處理
			通過路段及車站用地，土地取得費用及方式採一般徵收用地模式，後續將與基隆市政府繼續協商用地取得方式。
		21.八堵尾軌末端方向是否限制二階僅能取代臺鐵，或沿南榮路延伸，而無法保有岔離改行安樂、暖暖區的可能性？	八堵站尾軌設置，目前為駐車使用，以利尖峰及離峰時段營運調度使用。目前無論臺鐵是否廢除，捷運路線皆可利用原臺鐵舊隧道，後續第二階段將尊重基隆市政府規劃想法。
		22.保長坑 2 站、保長坑 1 站前後路段地勢高差起伏較大，請問是否有山岳/明挖隧道及地塹等大規模改變地貌之設計？茄安路是否將配合捷運定線進行拓寬整合？若有，則建議捷運與道路新闢一併執行，增進地方交通便利性及安全性。	保長坑 2 站、保長坑 1 站前後路段地勢高差起伏，基隆捷運規劃路線是以高架橋梁通過。車站附近道路拓寬或是整體規劃整合，尊重新北市政府之規劃意見。
		23.請問車輛以低底盤設計是為配合國產 LRV，抑或者暗示二階進入港區路段，可能配合都市縫合而採類似高雄之 B 型混合路權設計來達成都市縫合？	未來第二階段進入基隆市區採取何種路權、形式及路線，以及未來都市計畫如何進行空間縫合之功效，計畫尊重基隆市政府之規劃成果。
23	陳○○	1. 想了解基隆捷運最高速度，因為如果蓋個捷運比既有臺鐵還慢，民眾是否願意轉換運具。 2. 有關南港與南港展覽館轉乘的部份還是不方便，那是不是板南線能夠延伸到樟樹灣，以前就有到樟樹灣這個規劃板南線延伸到汐止，因為當時臺鐵有第三軌所以最後沒有執行，現在基隆捷運啟動使用臺鐵的第三軌道，為什麼現在不能板南線延伸。	基隆捷運提供一種快捷，發車穩定，班次密集的優良交通運輸系統，民眾可以隨時進捷運車站搭乘班距 7.5 分鐘(尖峰 3.75 分鐘)之基隆捷運至台北市南港站或南港展覽館站轉乘台北捷運板南線及文湖線捷運。 有關板南線延伸議題於綜合規劃報告中有專章分析，對於路線規劃成果將尊重地方政府意見。
24	李○○	1. 快速轉乘到台北便利十分重要，第一階段需要 10 年要如何讓基隆或汐止的民眾感到方便願意銜接到台北，應該由地理位置上找出癥結點，為何不能由臺鐵南港延伸到南港展覽館站間增設站址，至少能夠在短期內能夠讓基隆與汐止地區的民眾就能夠得到很快速轉乘的解決方案。	臺鐵南港站整體規模的軌道末端已經接近南港展覽站，兩站間長度已無法增設。
4	林○○	1. 基隆河整治進行截彎取直，百福站剛好被認為截彎取直的重要地點，可以利用截彎取直來改善腹地與河川。	站點的設置考量是要配合在地實際的需求跟站點設置用地取得上的困難度來去做設置站點，針對基隆河整治，後續進度是否能與基隆捷運的推動時程重疊，會再持續觀察或調整。

基隆捷運綜合規劃案公聽會意見彙整表-2023.04.27 臺北場次

項次	單位/民眾	發言意見	機關回應及處理
		2. 軌道運輸非常不環保，未來會出現發電列車，解決速度與環保問題。	列車速度或者採用發電列車的部份，本路線主要是希望服務到比較多民眾方式來設立密集站點，如何設立站點為規劃中重要一環，而非點到點的服務，所以速度快不見得是一個適當的系統。
5	蔡○○	<p>1. 民眾所追求的目標是以便捷的方式到板南線而不是到南港，目前基隆捷運路線基本上都是在汐止人使用，應該要提出對於汐止人更好方案，目前的計畫完成之後，原本汐止可以公車就直達南港展覽館，但現在變成需要一直轉乘，且南港站與南港展覽館轉乘距離遙遠，原先民生汐止線可以讓汐止民眾直接搭乘，現在汐止民眾須至樟樹灣、南港轉乘，所以如果以板南線延伸方式來規劃，讓社后及基隆民眾都可一次轉乘到板南線。</p> <p>2. 機廠的部分，如果板南延伸汐止，可能要申購 6 列的列車，過去有北投機廠支援的前例，後續如有延伸方案看是否能由北投機廠做支援。</p> <p>3. 汐止基隆位於多雨地區，希望車站規格能比照三鶯線或環狀線。</p> <p>4. 如果板南線能延伸到樟樹灣的話，不僅能與台鐵現行路線產生區別，也可以一車到東湖、東環線，甚至可以到內科，更符合基隆跟汐止需求，也可以在樟樹灣站的轉乘進行優化達到平行轉乘。</p>	<p>針對希望保留樟樹灣到南港之間這段路段，以汐止人來看會希望能一車到板南線，同時以基隆市來看也是希望能一車到南港，其實是不同人不同的觀點，相對從汐止到南港的距離跟基隆到南港的距離其實差異相當大，所以基隆人在爭取捷運路線，當然是希望能一車就到南港去轉乘捷運、高鐵，這是個選擇性的問題。</p> <p>有關北捷機廠服務支援這做法，是處在當年時空背景下的資源服務，現在的捷運路網在營運上列車調度的做法會複雜相當多。</p> <p>對於車站採開放式部分，這是指自動收票系統概念而並非是車站沒有屋頂，車站規劃仍然有適當的遮雨設施以遮蔽的方式來處理。如果做成全封閉式的方式，對於自然通風空調就會不太一樣，所以設計上會進一步考量，相關意見會於後續的基本設計的時候列入參考。</p> <p>有關板南線延伸議題於綜合規劃報告中有專章分析，對於路線規劃成果將尊重地方政府意見。</p>
6	李○○	1. 基隆捷運角色雖然跟臺鐵不太一樣，但路線仍有些重合，未來臺鐵在後期有基隆捷運跟宜蘭高鐵的情況下該如何維持營運？基隆捷運在定位上是值得重複投資的嗎？	宜蘭高鐵、捷運跟臺鐵之間的相對關係，軌道路網的擴展，目前臺北捷運是全臺灣第一個有捷運路網的且最具規模的路網，但軌道跟公路一樣，有各個服務層級，基隆捷運比較像市區道路，功能上的不同去擴展服務，其實各自扮演不同的角色，當捷運開通之後，或者是說高鐵開通之後對於臺鐵一定會有影響改變，同時對環島的運輸的使用方式的改變，讓民眾的選擇有更高、更廣的改變，同時捷運完工之後，對於捷運沿線的民眾的服務是相對的提升，而非從單一層面看待，後續仍請大家提供意見，納入後續檢討。

基隆捷運綜合規劃案公聽會意見彙整表-2023.04.27 臺北場次

項次	單位/民眾	發言意見	機關回應及處理
		2. 捷運路線無法像輕軌的營運方式，聽說之後基隆捷運會採取自動化，並採用輕軌的車輛方式營運，但架空線的自動化捷運在國內是沒有先例，畢竟北捷是用第三軌，那北捷在這部分技術是否可以承擔，以及後期北捷公司會擔任何種角色？同時對於後期整個路線營運會不會有問題？	有關營運單位部份，臺北捷運局與新北捷運局團隊裡皆提供寶貴意見，後續經整體性的了解跟互相溝通後會做最後的決定，不管是臺北捷運公司或者新北捷運公司都具備營運能力跟經驗，以系統來看，國際上具備相當多元系統，國內應該放寬自己的眼界去探討可能的系統，讓國內的相關的技術與產業能夠投入。
7	林○○	1. 基隆捷運建設目的？ 2. 南港展覽館轉乘部分有無辦法改善？	地方通勤捷運需求殷切、強化通勤化軌道服務、地方通勤捷運需求殷切、強化通勤化軌道服務、地方通勤捷運需求殷切、強化通勤化軌道服務為基隆捷運計畫之目的。 民眾轉乘距離是許多人關心的點，有關連通道的規劃與設計會持續做探討，以達到更佳結果。
8	游○○	1. 有關樟樹灣站為未來基隆線與汐東線轉乘站，相關的轉乘動線是否有規劃呢？ 2. 未來如果民汐線順利完成與基隆捷運串聯，形成 Y 字形路網，整體運量及轉乘規劃是否有研究？ 3. 目前基隆捷運軌道規劃不與台鐵共用，是否造成未來軌道腹地取得上之不便？	板南線延伸議題大家都非常關心，政府在資源運用上會有整體考量，也會將此議題相關意見提供給板南線的主管機關臺北市政府。 未來如果民汐線如果順利推出與基隆捷運串聯，形成 Y 字形路網，整體運量改變許多，轉乘規劃亦隨之調整，尊重基隆捷運主管機關新北市政府之營運模式。 基隆捷運路線，經過北北基四首長會議已經決議，
		4. 基隆捷運使用架空線的營運方式是否造成成本增加？	LRT 架空線系統所需要的高度的確是比較高，土建費用已經考慮斷面加大的差異部分。
9	蔡○○	1. 樟樹灣至南港站的捷運路線，有提到說板南線不延伸的原因是因為希望讓基隆居民可以一車到抵達南港，想要詢問基隆當地民眾目的地真的是南港嗎？如果大部份的人是想進入市區，未來捷運到達南港後都有點像是站外轉乘的概念，續往市區通勤其實是不太方便的，是否能直接將板南線延伸，讓大部分的人在樟樹灣站轉乘會比較方便。	有關板南線延伸議題於綜合規劃報告中有專章分析，對於路線規劃成果將尊重地方政府意見。
10	許○○	1. 簡報中提及捷運通車之後可以分流 20% 的臺鐵運量，基隆捷運的這個旅行時間會略大於臺鐵，那票價也比臺鐵會略高一些，基隆民眾真正利用基隆捷運來替代臺鐵作為選擇機率有多高呢？也好奇 20% 的這個數據是如何算出來的？	基隆捷運未來營運與運量估計，我們運用台北捷運 DRTS4 資料及運研所的旅次資料來估算，但基隆端的旅次資料較不完整，也有在本次計畫做補強。

基隆捷運綜合規劃案公聽會意見彙整表-2023.04.27 臺北場次

項次	單位/民眾	發言意見	機關回應及處理
		2. 關於這個旅次分佈的部分因為·就各位可以看到目前路線是只到八堵站·原因也是因為八堵到基隆的這個路廊的問題所以列為第二期路線·這樣如果由基隆市區往臺北民眾需要先透過台鐵到八堵轉乘·再由基隆捷運到台北捷運轉乘產生的時間與費用·這樣運具轉移的效果如何?	相關旅次分布細節·已於規劃期末報告書研析。
		3. 有關旅次分佈計算的相關的數據是否可跟大眾來做揭露。	第二階段八堵進基隆市區路線·尊重基隆市政府後續規劃成果。
		4. 八堵到基隆的路線雖然說不在本計劃路線範圍內·不過未來此段是否會經過長庚醫院·然後到基隆站來服務基隆長庚地區的民眾。	謝謝指教
		5. 本建設是希望可以提供一個便利運輸系統來銜接臺北捷運以及臺鐵·高鐵等等 所以應力求轉乘次數盡量少。	基隆捷運即是提供一便捷·準時有效率之大眾交通運輸交通工具。
11	關○○	1. 板南線如果能直接延伸到樟樹灣的話·讓民眾可以直接在樟樹灣站轉乘方便性更高。	有關板南線延伸議題於綜合規劃報告中有專章分析·對於路線規劃成果將尊重地方政府意見。
		2. 未來如果南港施工也會造成相關交通維護的困難。	施工時期會將施工之交通維持計畫送主管機關及所轄之市政府相關單位檢討。
		3. 有關車輛營運問題·如果藉由區間車與全區車方式營運·是否能減少列車調度壓力。	基隆捷運提供一種快捷·發車穩定·班次密集的優良交通運輸系統·民眾可以隨時進捷運車站搭乘班距 7.5 分鐘(尖峰 3.75 分鐘)之基隆捷運至台北市南港站或南港展覽館站轉乘台北捷運板南線及文湖線捷運。
		4. 未來基隆捷運與汐東線串連後·樟樹灣站營運方式是不是會像現在新蘆線一樣·路線班次數因此減少一半呢?	樟樹灣站位於交會站·尖峰時間仍維持密集班次 3.5 分鐘之班次。
12	李明賢 議員	1. 我也是交通委員會的招集人·相關的捷運議題在網路上看過許多·包括 YouTube 其實很多影片可以參考一下·所以包括要兼顧基隆的軌道運輸的需求·還有包括汐東捷運·畢竟臺北東區門戶計畫整個發展是往汐止南港這邊延伸過來的·軌道運輸這個綠色運輸配合地方的發展·包括剛剛提的板南線延伸的這個需求的部分·未來也可以在臺北市跟鐵道局做個平臺。	確實臺北市脈絡從西區發展到東區延伸到松山南港·中間有一段歷史真的跟軌道交通了極大的關係·當年我們最早的高鐵計劃東邊的車站是松山·後來是在執行過程配合鐵路地下化·所以把高鐵站設置於南港·軌道真的是一個非常重要的運具。

基隆捷運綜合規劃案公聽會意見彙整表-2023.04.27 臺北場次

項次	單位/民眾	發言意見	機關回應及處理
		2. 最後剛有提到說經營權的，建議還是未來包括跟基隆捷運甚至未來桃園捷運，是不是要成立一個總公司總控股，建議中央包括未來汐東線、基隆捷運施工甚至完工之後，整個北部四縣市是不是要成立一個共同的運營公司。	有關板南線延伸議題於綜合規劃報告中有專章分析，對於路線規劃成果將尊重地方政府意見，有關未來營運相關問題，後續將繼續與地方政府協商，捷運公司整合與拆分的策略議題，我們也會帶回去做相關討論，最重要的是如何提供民眾最佳的服務。