

附錄 1

101 年 7 月 13 日「臺北都會區大眾捷運系統三鶯線暨周邊土地開發可行性研究報告書」（101 年 3 月版）審查意見回復表

101 年 7 月 13 日「臺北都會區大眾捷運系統三鶯線暨周邊土地

開發可行性研究報告書」(101 年 3 月版) 審查意見回復表

項次	審查意見	處理情形
一	研究進度表請放入涉及開發(如土地開發)之期程。	遵照辦理, 詳報告書 p.12-2 頁。
二	請補充本計畫各站及沿線周邊土地使用分區、現況及未來發展構想。	遵照辦理, 詳報告書 12.3.1 章節。
三	報告書 p.11-16 所述本計畫各年期各項成本及收益之估算皆以當年之幣值為準, 均已加計通貨膨脹因素, 但報告書 p.11-6 之總建造成本及分年工程經費表均無單獨列出物價調整項目, 建請補充以利檢核。	遵照辦理, 詳報告書 p.11-6、11-7 頁。
四	報告書 p.11-5 研究發展、補助配合工程、設置公共藝術品係屬其他費用無誤, 惟其並不屬工務行政費; 另本案工程預備費亦有準備金之性質, 建議檢討本案其他費用編列項目之妥適性。	本計畫各費用項目係參考 100 年 12 月 19 日奉行政院核定之「臺北都會區大眾捷運系統民生汐止線暨周邊土地開發可行性研究報告書」進行估算, 惟後續綜合規劃階段仍將就其編列項目之妥適性詳實檢討。
五	財政部所擬「租稅增額融資機制作業流程及分工」, 名稱已修正為「租稅增額財源機制作業流程及分工」, 報告書內文字請配合修正。	遵照辦理, 已配合修正。
六	報告書 p.12-11 經費分擔表中之數值與同頁文字有所出入, 請配合修正。	遵照辦理, 已配合修正。
七	報告書中計算各年房屋評定現值係第十年有地段率的調整, 第十一年應考量加計第十年的房屋評定現值成長率來計算房屋現值。	本報告書係於 101 年 3 月 22 日修正完成提報交通部審議, 而財政部針對稅收增額計算標準公式係於 101 年 4 月公布, 故本報告書有關房屋稅稅收增額計算公式略與財政部公式稍有不同, 本報告書有關房屋稅稅收增額較財政部公式計算結果增加 9,300 萬元, 未來將於綜合規劃報告中以財

		政部頒訂之公式計算並修正之。
八	新建及拆除重建平均稅率假設 0.2759 %，建議可參考稽徵機關興建房屋歷史資料加以檢討計算。	新增房屋稅稅率係本府稅捐處針對土城、三峽及鶯歌地區以基年前三年統計而得，為母體資料。
九	請補充說明本計畫平均每公里造價偏高之原因。	本計畫工程經費係參考捷運環狀線第一階段各工項經費及物調等參數進行估算，平均每公里造價較環狀線第一階段為低；另因本計畫須跨越大漢溪、國道三號及中山高架橋至鶯桃路等處，工程困難度高，導致本計畫平均每公里造價較臺中捷運為高，後續將於綜合規劃階段做更詳實之評估檢討。
十	除與臺鐵競合關係外，快捷公車是否會對本路線之營運造成衝擊，建請納入探討。	國道即將改採里程計費，部分民眾勢必改搭乘大眾運輸，惟因高速公路無法設置公車停靠站，故部分站位仍須靠捷運始得接駁，此為三鶯線較快捷公車具優勢之所在，惟詳細之運量評估仍將於後續綜合規劃階段再妥為調查及分析。
十一	本計畫每公里造價偏高，建議後續細部設計時可運用價值工程以降低建設成本。	因本計畫須跨越大漢溪、國道三號及中山高架橋至鶯桃路等處，工程困難度高，導致本計畫平均每公里造價偏高，本府將於後續細部設計時，運用價值工程詳實估算本計畫工程建造成本。
十二	本計畫財源籌措之債務空間，如債務存量、流量，建議於綜合規劃中加以論述。	遵照辦理，後續綜合規劃階段時，將針對本計畫財源籌措之債務空間加以論述。
十三	本計畫建設經費可參考國內外相關資料。	本計畫將於綜合規劃階段蒐集國內外捷運系統建設經費相關資料，並利用該等資料詳實估算本計畫之工程建設經費，以強化其合理性。
十四	請補充說明與臺鐵間合作或競合之關係。	捷運與臺鐵兩種系統之運輸服務特性有定位上的區隔，民眾在運具選擇上會依不同的需求做選擇，某部分相同目的地的旅次需求可能因臺鐵捷運化後旅行時間較短，

		但同樣捷運也可吸引臺鐵旅次就近轉乘，並利用捷運到達更多站位的優勢，例如由桃園、鶯歌往板橋的民眾會選擇臺鐵，往三峽、土城則會選擇捷運，因此本計畫實為補足不同旅次廊帶之運輸需求，並非以完全平行臺鐵之廊帶來佈線，雖然會吸引部分臺鐵旅次量，但在整體廊帶之大眾運輸系統運作上，本計畫與臺鐵可明顯提升三鶯地區大眾運輸使用之便利性及可及性，擴大大眾運輸服務範圍及市場，實際上應為互補合作關係。本計畫與台鐵競合分析詳 報告書 5.3 章節 。
十五	本計畫規劃路線 90 度轉彎是否影響造價及其採用中運量系統，路線蜿蜒是否影響安全性，請再妥慎評估。	本計畫部分路線蜿蜒主要係配合既有道路及聯外道路線形規劃，以避免徵收私有土地及拆遷民房等，而部分轉彎亦近車站處，對於營運影響相對較低，同時路線段轉彎半徑尚符合中運量系統之標準，惟後續綜合規劃及設計階段將再針對本計畫轉彎及工程困難度、安全性等情形進一步評估，並檢討其與工程經費間關係。
十六	請補充修正之「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」中財務分析專章及風險分析專章等所列內容。	遵照辦理，已補充財務分析專章內容及新增風險分析專章，詳 報告書 11.5 章節及報告書 14 章 。
十七	請補充本計畫全線路線圖。	本計畫全線路線圖詳 報告書 p.8-14 頁 。
十八	建議是否可將工程經費部分再加以細分。	遵照辦理，詳 報告書 p.11-7 頁 。
十九	報告書內有關「用地費」及「交通設施補償費」名詞請統一。	遵照辦理，已統一修正為「用地及拆遷補償費」。
二十	本計畫環境影響評估如已核定，請於報告書中補充核定文號、內容等資料。	本計畫環境影響說明書業於 95 年 8 月 28 日第 144 次環評審查委員會議獲有條件通過，其定稿本並於 95 年 11 月 20 日獲環保署同意備查，詳 附錄 12 。
二十一	本計畫工程難度頗高，請於後續規劃	本計畫前期規劃階段臺北市捷運局已進行

	時再妥予考量。	至走廊研究規劃，對於路線方案皆已就各層面妥為評估，故工程應屬可行，惟後續綜合規劃階段將就工程課題再詳細檢討評估。
二十二	建議於綜合規劃時加強論述三峽與鶯歌間之關連性。	本市土城、樹林、三峽及鶯歌地區基本上可視為一整體開發地區，而本計畫路線即可有效串聯起土城、三峽及鶯歌地區，顯見其路廊之重要性；再就歷史文化與觀光遊憩而言，三峽與鶯歌具有密不可分之關係，且因本計畫已保留未來延伸桃園捷運綠線之彈性，仍建議中央能一次核定本路線，後續綜合規劃階段將就土地發展、產業、觀光等面向詳加論述三峽與鶯歌間之關連性。
二十三	建議提出新北市於三鶯地區之相關政策及發展計畫等。	遵照辦理，詳 報告書 2 章 。
二十四	建議本路線須與臺鐵部分做連結。	可行性研究之目的在於路廊興建捷運之可行性，而本報告書建議路線中以 C1 站與臺鐵鶯歌站距離最近，惟無法提供直接轉乘，為提供民眾更便捷之轉乘服務，後續綜合規劃階段將針對本計畫路線定線及站位等再妥善評估，並以與臺鐵銜接轉乘為優先考量。