

臺北都會區大眾捷運系統民生汐止線臺北市段綜合規劃案 公聽會(第一場次)

一、時間：113年2月19日（星期一）下午7時

二、地點：捷運行政大樓捷韻會議廳(臺北市中山區中山北路二段48巷7號
地下1樓)

三、主持人：陳景池副局長

紀錄：楊士賢

四、出席單位及人員：詳會議簽到單

五、主持人致詞：

本案可行性研究已獲行政院核定，全線環評也分別獲環保署同意備查，主辦單位今天舉辦綜合規劃案公聽會，希望各位民眾能提出對於民生汐止線建議，任何問題我們都會詳細的記錄下來，收集更多資訊。相關的意見納入報告後，預計於113年3月底提報中央審議。大家都非常期待這條線的建設，詳細的路線方案內容，待會會跟各位報告，之後再請大家表示意見或寫在書面意見與建議表上，然後由主辦及權責單位綜整回應說明。

六、簡報：(略)

七、民意代表意見：

臺北市議會葉林傳副議長

1. 民生汐止線已經等了非常久，也希望可以加速進行。
2. 原本的 SB01車站是規劃設在大稻埕碼頭開始，後來因為道路比較狹小，所以我們才把這個站放棄掉，我剛剛看到 SB05站，路幅也比較狹小，是規劃疊式4層樓深的車站，為什麼當初我們規劃大稻埕碼頭這一站，沒有採用這個方法，希望可以為地方爭取多一個站，希望規劃單位可以再重新研究，有沒有這個機會。

八、民眾及里長陳述意見

(一) 林 OO 君

1. 大稻埕站為何原規劃有一個站卻取消了，是否能多設一站紓解迪化街人潮。
2. 現規劃大稻埕站應叫寧夏夜市站，不建議沿用「大稻埕」站。
3. 光復北路 SB05站是否有機會有增加南北向的線路，往大巨蛋方向。
4. 建議出入口標準降低，比照國外案例，設置簡易的出口，以增加可行性。

問題：大稻埕原有站變成沒有，而雙連則西側及東側各有一站，相距只有6百公尺。而現在寧夏夜市站離原規劃的大稻埕站為

650公尺。

建議：

1. 恢復原設之大稻埕站。加設寧夏夜市站。
2. 現在圖上的重慶北路與寧夏路之間的站是在明星里，根本是雙連的寧夏夜市站而不是大稻埕站，夜間使用為主，對大多數白日大稻埕觀光的人很不方便。如不能恢復大稻埕居民期待已二十多年的大程埕站，至少重慶北路西側應設出口，才是擦邊球的東大稻埕出口，另應該增設地下道延至大稻埕正中心的延平北路口作為大稻埕出口，才更符合大稻埕區民眾及走路疲累的觀光群眾的需求。說起觀光古蹟大稻埕位於台北盆地西側，東側為雙連，南接萬華，西臨淡水河，東北與大龍峒相鄰，行政區劃屬於臺北市大同區延平次分區(包括大有、永樂、南芳、玉泉、延平、朝陽等里)。狹義的範圍為重慶北路一段以西，忠孝西路二段以北(延平北路一段至重慶北路一段以鄭州路為界)，淡水河以東，民權西路以南的區域。

光復北路站及原南北線規劃之建議。

問題：大巨蛋已開始使用，但光復南北路方向原設之南北線卻被取消，對大量人潮之疏散影響巨大。目前忠孝線及復興南北線都擁擠不堪，新北市環狀線中和一帶一直在要求捷運南北線的南段恢復，而且市民大道快速道路於光復路口南下大巨蛋出口塞車十分嚴重。

建議：民生線之光復北路站應考慮日後如光復南北路的南北線可能恢復，而走光復北路時的交會轉乘，對廣大北市北區及內湖區民眾以大眾捷運到大巨蛋幫忙很大。

(二) 林 OO 君

1. 汐東線及基隆捷運它是算 LRT，像淡海輕軌的概念，它跟北捷既有的架構很不同是開放式站台，它的設計跟空間配置大概是什麼樣子，有沒有閘門，如何管制人流動線？如果刷卡機讀取效率太低、數量不夠的話，尖峰時間人流不會太塞？台北市的站體規劃有沒有廁所及 PAO？
2. 穿越淡水線，因為淡水線雙連站是單牆結構，施工會在車站牆壁打兩個洞，將來這個工程如何處理？另外就是行天宮穿越橋線的部分，隧道會是在橋線上面還是下面？東環的西側有沒有先留下民生汐止線穿過樓層的隧道孔？
3. 台北市 21 列是否足夠班距 2.7 分鐘的運行？社后機廠北市段的停放空間先給基隆捷運用，未來台北市還要進駐 21 列車，用地的空間有沒有足夠？或是之後擴充的開發？
4. 建議未來中和公館線，民汐線在穿越基隆河段，站距比較長可能

會有通風豎井，是不是可以在通風豎井這一塊先預留給中和公館路線銜接岔口，未來如果說兩線路網的車輛，營運要互通的話就可以直接銜接，因為中和公館線有機廠問題，如果可以共用社后機廠或許是蠻好的解決方式。

5. 如果說車輛是要採淡海輕軌的 LRT 的架構，是不是可以考慮仿照高雄輕軌，把它儲存電能的裝置容量及充放效率提升，這樣在地下段的部分，剛好配合地下段縱斷面駝峰，可以節能運轉，在前端不用設架空導電軌，隧道直徑可以縮小，只要在車站和明挖段讓它充電的地方設置電車線就好，是不是可以大幅節省經費。
- 6 如果隧道部分一定要用6.3米以上的內徑，是不是可以把列車跑的空間，也就是軌道的中心線把它稍微往旁邊偏，空出的空間就是可以像這個桃園捷運綠線中圓段的隧道設計一樣，空出一個可以做獨立的防火逃生走道，這樣的話就不用設置聯絡通道，可以省掉很多的經費，也可以省掉施工風險。

(三) 林 OO 君

1. 建議內溝溪到東湖站南湖大橋臺北市這邊堤外道路先改善，打通這段交通瓶頸，對整個汐止的生活需求有很大的改善而且花費不多。
- 2 SB07到 SB10接到東環段，這一段我建議分成兩個標，先做這一個標，當然一起做是最好，因為全線一千多億是挺困難，這一段是比較簡單，而且我比較希望它能夠延伸到基隆，這三個站多接了以後的話它可以發揮到整個環狀線，等於從新北市要到基隆或是基隆要到新北市整個的動脈打通了一大部分。

(五) 鄒 OO 君

1. 希望出口是否延伸至延平北路二段與民生西路，這邊也能促進大稻埕觀光的人潮跟疏散樞紐的部分，可否納入聯合開發考量。
2. 捷運與雙連附近可否討論延伸至延平北路至民生西路口，距離迪化街街區過長，無法達到經濟效益。

(六) 許 OO 君

建議民生汐止線修改路線，由民生西路及民生東路改成民權東路(起自松江路口)。沿民權東路三段，四段，五段，六段到國防醫學院，理由如下：

1. 民生東路四段，五段(敦化北路到塔悠路)路幅僅四個車道，如開挖到 B4層，對民生東路周遭商家、住家，交通影響很大，而且對50年民宅也影響很大。
2. 民生東路的民生汐止線與南京東路的松山線，走路10分鐘，機車5分鐘即可到達松山捷運站，所以捷議往北移到民權東路。
3. 民生東路沿線50年以上住宅比民權東路多，如開挖，將影響沿線

屋齡已達50年以上過老的結構。

4. 為節省捷運興建成本，可由中和新蘆線的行天宮站做到國防醫學院站，1140億可節省1/5的費用(220億左右)。

(七) 何 OO 君

1. 有鑑於新北市政府捷運局已提出「中和光復線」計畫，請捷運局規劃民生汐止線車站細部結構前，先與新北市政府溝通討論中和光復線未來是否有北延計畫，並在 SB05 或 SB06 預留轉乘介面，避免未來中和光復線北延時需大規模開挖浪費成本。
2. 轉乘站(SB02、SB03、SB04、SB07)站台可否更靠近轉乘目標，避免形成現環狀線板橋站與景安站轉乘不便問題。
3. SB01 若無法再靠近迪化街，可否在出入口設置電動步道，減少迪化街至 SB01 的步行距離。

(八) 彭 OO 君

1. 雙連公有市場也是公有地，為何不爭取作出入口。
2. 民生西路雙連站附近，地下水位很高，旁邊還有很多老房子，施工的時候要注意。

(九) 延平里郭逸斌里長

1. 每個里都希望自己的里設一個捷運站，我也不例外，里長為里民服務應該是天經地義的事。
2. 我的訴求不管 SB01 設在哪，希望歸綏戲曲公園一定要設出入口。

(十) 蔡 OO 君

1. 車站出口不希望太巨大，不要太寬，像南京復興站八號出口就太寬，一個很寬的車站，吃到南京東路扣除公車專用道之後，剩下 1.5 線道然後形成一個交通瓶頸。希望所有的捷運站未來在規劃的時候能盡量避免太寬的出口，或者不要把出口硬是設在一些很窄的人行道上，去吃到馬路，造成都市的交通動脈阻塞。
2. SB06 站是位於民生東路五段海華廣場大樓跟民生戲院還有建成這三棟樓之間，這三棟屋齡快 30 幾年 40 年了，希望站體附近大量開挖區域，周邊的建築物由施工之前先去健檢一下，避免可能的危險，也研究跟這些舊建築物整合。看看能不能做出口的整合，可以避免出口佔用人行道
3. 民生東路的林蔭行道樹已經越來越少，希望施工期間如果不得已真的要減少樹木的數量的話，能不能規劃之後把樹木補回來。
4. 如果要明開挖的話，我們很希望盡量保持原來的人行道空間，開挖期間不要用圍欄圍到要走原來的馬路上。SB06 站在郵局旁邊有一大塊空地，如果有需要堆置器材施工器材，盡量利用那個地方，不佔用人行道或是道路。
5. 能夠有通往松山機場的地下通道。

6. 三民路延壽街與民生東路之間人行道狹窄，不要設置出入口，希望南側出口能向南延伸到延壽街以南寬敞人行道區域。

九、專家學者意見

(一)馮正民教授：

1. 我們蓋一條捷運，它是一個機會但是也有挑戰。它的機會在於最重要的元素有車站、有點、有這條線，所以大家剛才都在關心的這個車站的位置出口，還有這條路線，大家都抓到重點。跟各位報告，一個車站真正最重要的是可以開發的範圍，聯合開發與捷運設施是在車站地區聯合共構開發站區土地；在車站旁邊的部分，臺北市有一個 TOD 的都市計畫，500公尺範圍內開發的話容積率有優惠，所以你的機會有聯合開發都市更新，還有500公尺範圍內 TOD。捷運建設不只是在站區的共構有聯合開發的好處，蓋捷運最重要是帶來交通方便，同時造成站區都市發展，還有重塑生活環境，人行步道變寬，這個就是一個機會。
2. 另外挑戰則是蓋一條捷運線，身為居民會關心什麼事項，關心路線、關心車站位置、也關心建物的安全，捷運局都會在事前請工程單位去鑑定。為什麼要做鑑定，它要區分是原來就有裂痕，還是因為施工造成的裂痕，捷運局要負責建物安全，也會做地質調查、地下水位的調查，還有整個建物安全的調查，這個是挑戰。另外一個挑戰是土地徵收，早期的時候有一些土地被用公告地價加四成徵收，公聽會的場面就不像今天這麼的理性，現在捷運局幾乎盡量都少用私人土地，即使要用私人土地也會用市價來協議價購，和以前不一樣了。

(二)黃台生教授：

1. 綜合規劃報交通部及行政院審查至少還要2年，所以這整個程序完成才能夠建設，時程保守估計可能要11-12年，如果在這個過程中再碰到一些民眾的抗爭可能還要延後，還是要大家的支持，這條線就可以趕快完成。
2. SB01放在現在的位置，還是放到大稻埕是有它的不同的意義，捷運一定是帶動地方發展，這條線完成後，大稻埕會有不一樣的未來，但是那邊需要有一個都市計畫整合發展計畫的配合，如果那個計畫可以跟這個線搭配，SB01在大稻埕設站應是更好的，但是如果沒有，車站要明挖、出入口等設施要取得私有地，將來就會碰到抗爭，就會不好，之前信義線東延案有一個站就是因為這個原因廢掉，這個狀況我們不希望在這條線發生。
3. 里長希望戲曲公園有一個出入口，還有民眾希望用電動步道拉到松山機場，這些未來如果管理不好，將來都是遊民聚集睡覺的地方，所以未來的管理要納入考量。

- 4 里長剛才也提到每一個里都希望在我這個里設站，但是都不要設在我家旁邊，這個問題千萬不要發生，像萬大線本來是用聯合開發，後來因為地主反對改成徵收，規模就減小，拖了很久，捷運站設在你家做生意是越好，當然對於生活品質也是會有影響，有得有失，希望鄉親們幫忙，未來的抗爭減少，計畫才能順利推動。

(三)羅孝賢教授：

1. 大家對民生汐止線是非常期待樂觀其成的，對整個都市來講，交通其實只是一個手段，讓我們能夠很方便的去從事我們要做的活動，捷運的興建希望帶動整個都市風貌的改變，讓老舊城市再生，寧夏市場到迪化街大概還有600公尺的距離，是可以容忍的步行距離，若沒有機會把這個站能夠延到大稻埕，一定要把人行的設施做好，讓民眾可以非常愉快、很安全的到達大稻埕這個區域。
2. 各線的連結轉乘，在做設計的時候，包括站距的決定，一定要從使用者的角度而不是設計者的角度去看，必須從使用者導向來思考，做出來的東西要讓民眾覺得它好用而且安全。
- 3 民汐線、汐東線及基隆捷運一定要整合起來，去處理銜接界面的問題，要先預想好未來的營運模式，北北基事實上已經是一體的生活圈，如果今天在規劃設計的時候沒有把它做好，到時候就沒辦法很好用，我想這部分要提醒規劃設計單位。

十、主持人總結：

感謝專家學者指導，各位民意代表及居民大力的支持，限於時間關係，今天有發言的民眾拜託要把地址留下來，俾便正式回覆，若還有其他意見，可請您透過書面的方式在會後10日內，將您的寶貴意見資料傳真或郵寄到本局，在座鄉親的書面意見也請留下聯絡地址，我們都會發文回覆。

十一、散會：晚間9時0分

十二、會後書面意見：

(一) 洪OO君

SB01站與 SB02站太近，請維持原 SB01站位置(大稻埕碼頭)

1. 原 SB01站位置有迪化商圈，大稻埕碼頭等商圈與設施，活動則有大稻埕煙火節、年貨大街及迪化街古蹟的活動，改變位置則使民眾交通造成不便。用地有忠和公園及大同16號都在東側。
2. 現規劃 SB01站與 SB02站距離752m 其重覆範圍500m，重覆範圍提高，請維持原規劃位置(大稻埕碼頭)以有效服務大眾運輸，用地可採用聯開方式取得(彰化銀行永樂分行)民樂街與民生西路交叉口(義交大同中隊)
3. 從92年到112年5月均規劃原 SB01(大稻埕碼頭位置)，結果短短半年後改位置不符社區民眾期待。

4. 建議：設一個出入口於大稻埕公園。

(二) 楊 OO 君

1. 聯合開發最小需求要多少面積？
2. SB02(雙連站)出入口，現階段規劃在哪？
3. 如果發生鄰損，政府救濟手段有哪些？
4. 為什麼不延伸到北車，因為可以增加服務人口，又不遠(走重慶北路到北車)？

(三) 李 OO 君

1. 民生西路至民生東路屬土壤高度液化處，雖民生東路寬25M，但此25M 包含兩側線有人行道，實際汽機車道寬緊18~19M 左右，開挖鑽地道時需避開2側鄰房至少一定距離以上，以免產生工程困難。
2. 針對上述意見，在執行規劃設計時，請一定要充分與居民事前溝通。因為本次公聽會的消息，我們的業主並未收到任何正式通知，我們業主為民生東路2段35及37號的所有權人。
3. 本次僅代表我們業主參加，而公聽會消息是無意間看到新聞才得知。

(四) 張 OO 君

1. 捷運雙連站附近(錦州街、中山北路一帶)有水土保持評估的疑慮，請貴局回覆有關中山北路二段水土流失的評估是否影響 SB02站工程「僅在地下二層」設站，並用「平行川堂層」連通到淡水線雙連站月台的危險性。
2. 民生東路四段人行道拓寬是否影響中央分隔島？現在存在的路樹栽種？是否必須要裁撤？因尖峰時間受敦化北路(敦化北路是大路，號誌時間長)號誌影響，而且民生東路(敦化路以東)只有2線道，還要拓寬人行道，犧牲路幅也不對(尖峰時段已塞車，公車班次又多)，犧牲路樹也不對，請說明拓寬人行道後有否任何因應方法？
3. SB01站至 SB02站行人用路(用人行道)人數非常多，民生西路(重慶北路以西)配合重慶北路的號誌，尖峰離峰都在塞，例假日也在塞，若 SB01站體，而且還是終點站，明挖會不會整路封住？使塞車更嚴重？請說明施工如何排除交通堵塞問題？會否向南海路一樣整路封住剩一線道？
4. 建議在各站多多推廣捷運聯合開發(顯然很多人還不知道。)
5. 若與新北捷運公司全線會共同用車(兩公司同經營一線)，請應盡快協調合約的事宜，除此之外，刷卡進出站的規定和設置可否統一？
6. 詢問貴局，是否可於政院核定報告(綜合規劃)前事先公布所有站

體位置？

(五) 蔡 OO 君

1. 目前鈞局所提供之列車班距似與基隆有所出入，未來是否會和基
捷共用同一班距？抑或與基隆脫軌？
2. SB04站與文湖線中山國中站距離約550m，是否有規劃連通道以
作轉乘？抑或是採站外轉乘？
3. 民生汐止線北市段目前交由新北捷運局規劃，未來營運時是否也
會交由新北捷運公司營運？
4. 目前 SB01站點已由大稻埕東移至民生重慶路口，將來在整體路
網規劃中建議可將社子南北線南端點由大橋頭往南延至 SB01站
甚至再南延，以便串聯更多地區，發揮最大效益。
5. 針對整體路網中的中和光復線，在民汐線北市段中是否會預留銜
接機制串接？
6. 簡報中有提到將會有八堵機廠的設置，想詢問是否已和新北捷、
基隆市府協調用地？

(六) 吳 OO 君

1. SB01站東移後，是否考量未來重慶北路有捷運經過並與之銜接
的可能性？
2. SB02站似與紅線稍有距離，是否會有與大坪林站相同的電扶梯
設計？
3. SB03的出入口/通風井用地，目前教育局正在進行大同高中與長
春國小 EOD 案，如本案在用地上有需求的話應盡早與之整合。
4. SB05或 SB06站，對於新北市提出之中和光復線，是否會考慮其
向北延伸並與之銜接的可能性？
5. SB07早期規劃便以考量過路幅(新湖一路15m+兩側都計退縮各
4m)，目前提到路幅狹窄的問題點在哪？
6. SB07~SB08間在成功路二段處是否會為避免穿越私地而採小曲線
半徑？
7. SB08與三總間是否有利用東側袋形軌/橫渡線上方空間建設連通
道的可能？考量該站未來是前往三總的重要節點，且已有常德街
地下道的先例，應於規劃設計階段有所預留。根據當地條件，建
議的連通道為：SB08東側袋形軌/橫渡線上方-民權東路六段135
巷-三總興建中之重症醫療大樓，或者如果通風問題能夠克服，
亦可直接由 SB08經民權東路六段123巷連通。

臺北都會區大眾捷運系統民生汐止線臺北市段綜合規劃案 公聽會(第二場次)

一、時間：113年2月21日（星期三）下午7時

二、地點：臺北市民生社區中心集會堂(臺北市松山區民生東路五段163號
4樓)

三、主持人：陳景池副局長

紀錄：楊士賢

四、出席單位及人員：詳會議簽到單

五、主持人致詞：

各位鄉親晚安，民生汐止線可行性研究在民國100年12月19日已獲行政院核定，全線環評亦分別於民國99年1月21日及109年11月2日獲環保署同意備查。依北北基四首長平台共識，民汐線臺北市段、汐東捷運及基隆捷運是串在一起同一系統，向各位報告，汐東捷運及基隆捷運綜合規劃報告中央已經核定，這個路網系統只差民汐線臺北市段還沒通過，到了必須推動的時間，今天是第二場次公聽會，要聽取各位寶貴意見，把鄉親意見納進去。我們會和新北市捷運局配合，預計於今年3月底前將綜合規劃報告送到交通部及行政院核定。

臺北捷運至今建設長度已達152公里，131座車站，每日服務已超過210萬人次，在臺北都會區橫向北邊還少了一條捷運線，民汐線可以填補這裡的空缺，路線可以銜接到汐東線，到達基隆。捷運民汐線臺北市段路線規劃全長約11.02公里，共設8座地下車站及1座高架車站。希望各位民眾能提出對於民生汐止線建議，任何問題都可以提出來，謝謝！待會會邀請我們市議員依到場的順序來給我們致詞及提供意見。

六、簡報：(略)

七、民意代表意見：

(一)秦慧珠議員

民生汐止線記得大約十年前開公聽會的時候，當時反對的聲音是非常的大，特別是對民生東路四段到五段路幅狹小，而且不遠處就有松山線，為什麼不把民汐線挪到民權東路去等等的聲音非常多，還有房屋老舊影響我們房屋的安全，還有蓋捷運大家聽到9.5年，勢必造成的噪音、空氣的污染以及交通的黑暗大家有疑慮，這些問題經過市政府不斷的說明，反對的聲音比以前要來的小，但是仍然有。

這條路線經過三大區塊，第一是在新北市汐止、第二大是內湖、第三就是民生社區、第四是中山區，這條路線只有11.02公里，它橫跨了新北到臺北，臺北市有四個行政區，每一個行政區情況是不一

樣的，需求不一樣，住宅的情況也是不一樣，像新北市汐止非常渴望能夠增加一條捷運線，因為汐止到臺北幾乎沒有出路，只有靠鐵路、公車，內湖這些年內科辦公大樓、上班族越來越多，交通非常的緊張，因此也希望有多一條捷運路線可以疏通內湖，還有中山區議員也提出來民生汐止線要趕快做，甚至他們還提出來說，民生社區反對就先蓋另外一段。

目前是民生汐止線汐東線先開始興建，只蓋那一小段就會造成更大的問題，因為把汐止的車輛導引到東湖去搭公車還是再轉搭文湖線，所以整條路線還是要持續的下去會比較好。

目前民汐線在民生社區大概有兩站，是SB05站和S06站，一個是地下疊式，因為它路幅太小，所以靠近光復北路口是地下疊式，這10年下來民生社區的房屋越來越老，人口也越來越老化，然後商圈也越來越沒落，空屋率非常高，在這種情況之下，我們公共事務公開透明公正來討論，贊成反對都可以表達意見。最後大家要取得共識才能往下走，民生社區65歲以上的老人超過24%，能搭捷運對長者是比較方便的，雖然現在有松山線，可是走路從松山三民站大概要15分鐘到25分鐘，所以老人家去搭捷運還是蠻遠的，走到松山機場捷運站也是很遠的，所以如果多一個捷運，對將來的社區是有幫助的，再加上捷運帶來人潮、繁榮跟興盛，當然也有居民說我住在民生社區就是圖個清淨，這邊有綠樹成蔭，少這些吵鬧雜音、逛街人潮，就喜歡這裡的安靜，所以不想要改變生活環境，這也是可以討論的。

當然還有工程施工就是9.5年，而且所有的工程還沒有提前完工，都會延長超過9.5年，這期間帶來交通阻塞、噪音空氣污染、土壤液化，造成房屋塌陷，屋子損壞，這種情況大家都會擔心，因此需要市政府給我們保證，蓋捷運的時候會一戶一戶先去做鑑定，先去做檢測，保證來蓋好這條捷運線。

今天的公聽會就是聽聽大家的意見，公聽會不是結束，而是要收集大家的意見做一個改進的參考，我們在議會也一定會做好監督。

(建議)

我覺得三民里附近有個空地，其實可以有一個捷運站，因為兩個站有點少了一些？

(第2次發言)

民生汐止線是臺北市先發想的，最後現在整個規劃合併，是由新北市啟動，我們是延續它的計畫，第一我們臺北市民反對不願意蓋這個線，所以柯前市長也反對，所以這個線就停下來了。但是新北市要推動，所以就報行政院先蓋新北汐止那一段，就變成新北市汐東線先起動，當時有8800億前瞻計畫，裡面軌道運輸有4000多億，

所以他們就用這個去跟行政院爭取前瞻計畫就同意蓋汐東線，汐東線就蓋到東湖結束，剩下我們把報告再報行政院，中央就說已經有汐東線，所以就從這邊接過去，那邊採用不是中運量，LRRT系統是另外一個系統，所以我們將來就是用那個系統跟人家接上去。這個我們在市議會也質疑過，第一點運量夠不夠，第二點系統符不符合需求，將來規劃設計是屬於新北市，我們跟它做配合，這是一個歷史的狀況，今天聽到還是有人反對不要蓋，那如果不要蓋又是回到十幾年前原點，大家公聽會盡量提建議讓捷運局改善，希望這條路線可以起動。

(第3次發言)

民生社區是民國五十五年開始規劃的，快六十年了，今天它真的老了落伍了，再加上當時的規範容積率建蔽率都與其他區域來得嚴格，所以要做危老更新也很困難，因為動不了所以的房子會更老，這是我們民生社區的一個困境，我們好不容易等到這個機遇，你往壞處想交通黑暗期，你往好處想會帶來不一樣景觀帶動都市更新，大家擔心說捷運蓋的時候交通會崩潰，交通局要在蓋捷運的時候重新規劃我們的公車路線，我覺得民生汐止線蓋在民生東路比蓋在民權東路好，那邊荒郊野外根本沒房子不是更奇怪，所以我覺得說蓋在這邊對我們的交通才是有幫助，將來大家都老了搭捷運是最方便，這條民生汐止線可以連到淡水，可以連到中和、汐止、內湖，甚至可以連到基隆，甚至還可以連到桃園，串聯性比松山線高，房子一定漲價，我們的下一代更好，大家的意見我們通通提給市政府請他們改善，比如說剛剛提到要增加捷運站出口、電扶梯，不能為了工程成本，而是為了未來人口的一個需要，要做一些改變，我們一起來努力。

(二)許淑華議員

我們民生社區最關心的幾個問題，大概就是房屋老舊，然後施工的黑暗期，最重要的這個工法的部分，到底能不能確保我們的安全，我想這個是大家都非常關心的，尤其是在公共建設的過程當中，我歷經了信義跟松山線捷運在施工的過程，所以民房的現況鑑定，跟後續爭議的事件處理，我們都有陪伴大家一起走過，我們會持續來監督。

向大家報告基隆捷運在去年已經核定了。今年3月基隆捷運專案辦公室就要成立，一樣是蓋9年，總經費是696億，時間其實是差不多，整個沿線從基隆、新北市到臺北市然後再到內湖整個交通網路更綿密，會對大家帶來非常多的方便，但是這個黑暗期的部分怎麼度過，還是要尊重在地民眾的聲音，所以今天我們的態度是依照我們多數的民眾的意見為意見，未來你們需要怎麼做我們就是負責監

督，負責執行，負責幫大家把聲音講出來。

今天會議一定要很明確完整的記錄，甚至要有錄影，如果今天沒有來的朋友，可以寫 email 或者是有一些訴求可以一樣提供給捷運局通盤處理，因為這個階段是最重要的，我想把每個人的意見趕快陸陸續續表達以後，所有的意見，也會請捷運局提供回覆，我們負責幫忙在議場上監督。

我之前本來是希望從民權東路那一段開始去施工，因規劃單位說明，民權東路管線太多，在施工的工法上其實是不可行的，所以才回來還是用民生東路這一條路線來做處理，以上也跟大家簡短做個報告。

八、民眾及里長陳述意見

(一) 邱 OO 君

1. 民生社區民生東路的房子大都是4、50年的老舊房子，平常公車在民生東路行駛，房子的樓地板常常都會震動。
3. 民生社區民生東路這一帶都是土壤液化中潛勢區。
4. 民生汐止線有些地段要開挖到地下四層，真的很擔心捷運開挖後將造成老房子倒塌。
5. 民生東路4段科技大樓辦公室地下室有一個10萬噸的配水池，當初蓋科技大樓曾經導致旁邊敦煌樓中樓地下室嚴重淹水，還曾經停工，地下室趕快做連續壁補強，而且附近的房子有點傾斜及漏水。
6. 近幾個月台北市頻傳六件重大天坑案，去年8/19民生東路二段，還有去年9/7中山區大直街94巷受到建築工地的影響憂心，擔心居住地一樓變成地下室，上百住戶連夜撤離，許多台北市的民眾感到每天路過的馬路是否安全？

基於上述幾項原因，我個人是非常不贊成蓋民生汐止線捷運，請問貴局如何保證，如何確保整個捷運近10年的工程，房子是安全的不會倒塌？也不會再傾斜？可以讓住戶住的安心。

(二) 徐 OO 君

1. 請問在施工時 SB06站只用到富錦6號公園嗎？延壽2號公園會被影響到嗎？
2. 在敦化北路到光復北路區間施工時，潛盾施工的工作井會影響到地面車道、人行道嗎？

(三) 林 OO 君

1. SB06站在郵局(即圓環東側)出入口有幾個？建議在三民圓環西側，也加設南北各處出口，因民生社區長者人數多，最好有上、下的電梯手扶梯以利年長者進出。
2. 新北市汐止段當地居民說早就在進行，臺北首善之區為何擱置

不前？剛剛有提過啟動至通車大約需時幾年？九一年半啟動時日大約在何時？

(四) 曾 OO 君

1. 請問 SB05站預計會設幾個出口？位置會在何處？可否建議在延壽2號公園設一個出口，增加方便性。
2. 請問本站聯合開發預計會與哪一個區塊的住宅聯合？聯合開發大概有哪些好處？
3. 本人非常贊成民生汐止線的建造，SB05站從民生東路四段經過才能帶動民生社區的發展，並改善民生東路的交通。

(五) 張 OO 君

1. 民生汐止線會不會考慮和社子輕軌南北線銜接，如果有的話，路線方向上面要做調整，SB01設尾軌銜接社子輕軌南北線。
2. 民生社區段走民權東西路，經建國北路折回民生西路，方便文湖線中山國中、松山機場站轉乘本線，對我們來講是比較方便的。路線自上次規劃歷經環境變化，應予大幅變更。
3. 跟文湖線中山國中距離非常的遠，這邊希望能夠做轉乘連通道，不出閘門轉乘，包括雙連跟行天宮站，希望全線都是以不出閘門為優先。

(六) 林 OO 君

光復北路站及原南北線規劃之建議。

問題：

大巨蛋已開始使用，但光復南北路方向原設之南北線卻被取消，對大量人潮之疏散影響巨大。目前忠孝線及復興南北線都擁擠不堪，新北市環狀線中和一帶一直在要求捷運南北線的南段恢復，而且市民大道快速道路與光復路口南下大巨蛋出口塞車十分嚴重。有報導認為止於國父紀念館站不合理。

建議：

恢復南北線規劃，新北市部分建議沿光復北路一直到松山機場站轉乘，民生線之光復北路站 SB05因考慮日後如光復南北線成立時的交會轉乘，對廣大北市北區及內湖區民眾以大眾捷運到大巨蛋幫忙很大，也紓解復興線及忠孝線的擁擠。此外，光復北路公家土地很多，設站容易。

1. SB05建議在介壽國中增設一出入口。
2. 建議南北線一直到復興北路松山機場。

(七) 張 OO 君

1. 文湖線現在尖峰時間人擠不上，我們的中運量跟文湖線到底哪裡不一樣？
2. 文湖線中運量明顯不足，請問民生汐止線是否可改成高運量捷運？

(八) 楊 OO 君

1. SB04設站位處臺北校區因為路幅空間是夠的，它跟文湖線中山國中站位置距離問題，有沒有折衷的一個設站方案，像我們環狀線在新埔民生站跟板橋站的站外轉乘收費方式不重複計費扣減，通道的部分能不能優化讓高齡人口外出行動或者是在轉乘有一個很安全舒適的環境。
2. SB05之站內寬度較小，係已考量該處路幅問題，唯若車站仍以明挖覆蓋法，仍會使上方道路空間不足，有無相應配套方案？另參考國外已有使用大斷面潛盾機開挖車站月台之先例，有無評估採用？是不是相對可以減少上面工區明挖的問題？

(九) 莊 OO 君

1. 恢復設站在淡水河大稻埕碼頭，若僅設站在重慶北路站，迪化街門市無法再興旺起來，殊為可惜。
2. 恢復捷運為 MRT(高運量)，若採 LRRT(中運量)將無法負荷搭載乘客，大同區、民生社區、內湖區及汐止人群，文湖線是很失敗的案例，不要再重蹈覆轍。
3. 民生汐止線的規劃還是要由臺北市捷運局來主導規劃。新北市政府捷運局並不瞭解臺北市區、內湖區的人口聚集與就業服務上下班的人潮，何況還有汐止工業區人潮與臺北市區的人潮互動。
4. 民生汐止線沿途的路樹植栽要好好規劃，獎勵沿線的都市更新，北市府也要齊頭規劃，把民生社區規劃成為臺北市副都心。

(十) 徐 OO 君

1. 長達十年交通黑暗期，能否提供施工期間如何有效降低因施工而縮減車道帶來的交通堵塞衝擊？請提供具體方案以及推估可能的堵塞數字時間，以利民眾了解。
2. 運量23多萬人是如何評估的？此路線只通過內湖三總到民生東西路與主要幹線，多為較遠的轉乘，是否過分樂觀？這些評估衝擊是什麼？效益怎麼評估出來的，很難相信說一條地下化的518公車可以帶來多大的效益。

(十一) 吳 OO 君

1. 民生社區施工以那種方式，潛盾施工對於行道樹有沒有影響？
2. 站體周邊(核定後)可否適用 TOD。
3. 對現有住戶在 a.施工期 b.施工後有何影響衝擊。(書面補充)
4. 能否不經過民生社區改民權東路？(書面補充)

(十二) 高 OO 君

本區深紅液化區似豆腐腦，完全無支撐力要如何補強，能通過10年工程施工期？

九、專家學者意見

(一)馮正民教授

大家也要關心在這個地方你有三個機會，第一，將來都市計畫變更的時候會公告捷運的路線出入口的位置，這個時候大家也要關心聯合開發，就是在這個站區立體的開發，這是一個機會，所以捷運局要召開聯合開發的會議時，各位去關心一下和自己的土地有沒有接在一起，那是你們的機會。第二，都市更新的機會，都市計畫部分，都發局會設定都市更新地區，因為車站旁邊圍繞的老舊建築，可以一起做都市更新，剛剛捷運局鼓勵參加聯合開發，因為聯開的權益更多。第三，TOD就是在車站500公尺範圍內可以做開發，它是用開發許可制，可以去申請 TOD 的增額容積，市政府會增加容積獎勵，所以這是你的土地開發權利。

捷運最大的功能一個是交通便利，第二個就是站區土地開發跟社區的重造再生，是一個機會，我們也期望是捷運局要跟都發局及其他的局處配合，站區行人步道要做的很友善。我有一個建議，要到大稻埕甚至到河邊的地區，可以用接駁公車跟友善的人行步道串接，沒有捷運車站的地區用接駁公車、用很好的行人步道讓人們願意走路，願意坐 shuttle bus 接駁，就是把捷運的路網再擴大下去到沒有到達的地區。

大家的權益要去了解就是車站的設計出入口、電扶梯、電梯，在哪裡是對老年人有幫助，可以去爭取，蓋了捷運人行道變寬了，可以塑造旁邊的生活品質，自己的權益在哪裡，好好的利用這些機會去關心。

(二)黃台生教授

大家看得出來這一條線92年就在談，今年是112年，過了20年以後又來談，當然中間是有些困難，大家都談到了從路網來看這條線放到民權東路上面是最適當，但是當初可能就考慮有困難所以才放到民生東路上面。這條線從現在來看汐止那邊是最急最需要，但是對於民生社區沿線有它的意義，早期蓋捷運是為了改善交通，現在蓋捷運還要注意的是對於都市的發展、都市環境的改善。

這條線西邊是大稻埕，大稻埕是一個落後的地方，但是現在捷運車站可帶動地方的更新，大家都希望把這個開發的趨勢拉到大稻埕，所以大稻埕是要更新要發展的一個重點，今天我也聽到大家都有共識民生社區也老了，以前是臺北市的示範社區，所以我覺得這條線到現在來講它的意義就是在推動沿線的更新發展。

有鄉親談到 SB05 富錦六號公園要把很多設施要放在那邊，SB04 是放在臺北大學用地，怕用到私人土地，將來有民眾抗爭這個工程就會往後面延，所以不得不將設施先考慮到公有地，但是我個人的

感覺他還是偏重於工程考量，還是要想看看能不能盡可能的在轉乘上面能夠更便利一點，因為 SB04離復興北路轉乘文湖線距離稍微遠一點，應該盡可能的靠近，至少用公車轉乘的話，我覺得也要考慮轉乘更方便一點，規劃上面能夠盡可能的做。

大家都希望增設出入口，介壽國中都要加個出入口，用地下通道去連，如果只是一條地下通道，未來的管理是問題，因為它會有遊民在裡面睡覺，在安全上也有顧慮，所以大家後來的認知，應該把地面的聯繫系統做好，讓大家在地面通行比較安全。

十、主持人總結：

感謝專家學者指導，各位民意代表及居民大力的支持，限於時間關係，今天有發言的民眾拜託要把地址留下來，俾便正式回覆，若還有其他意見，可請您透過書面的方式在會後10日內，將您的寶貴意見資料傳真或郵寄到本局，在座鄉親的書面意見也請留下聯絡地址，我們都會發文回覆。

十一、散會：晚間9時0分

十二、會後書面意見：

(一) 洪 OO 君

1. 民生汐止線是否可在 SB04 站內轉乘文湖線？勞請往此方向規劃，謝謝。

(二) 張 OO 君

1. 本線 SB02/SB03/SB05 轉乘其他捷運路程多久時間？因為松山線轉乘非常方便，本線看來不便。
2. 提供本線各時段運量評估人次。
3. 建議汐東線可連松山線。(就不用建本線)。轉運不便→變成蚊子線且少子化沒人搭。

(三) 周 OO 君

1. SB04 站能否靠近復興北路，考慮文湖線站點距離過遠可能不便轉乘。
2. Y35 旁建設是否有預留捷運空間增加附近學校的聯通。
3. 能否考慮 SB08 靠近網球中心，月台能否預留空間。

(四) 張 OO 君

1. 民生社區居民越來越老，使用輪椅比例越來越多，所以不只是電扶梯要設，更要加設「電梯」方便使用輪椅。

(五) 張 OO 君

1. 分流汐止-東(內)湖的交通。民生東西路交通已完整，並且公車及捷運可連接，另汐止已有火車接至南港及松山，再轉搭“公車”亦可至內湖(東湖)

2. 民生東西路皆為老舊建築且土地“液化”問題。如何改良“地盤”(液化)問題，且“改良”地盤評估多久，是否已有評估資料(訊)
3. 路線為何不直接從“南港軟體”→東湖(SB10)→蘆洲里工業區(SB09)→國醫中心(SB808)。
4. 上下班時間有計算“自行開車”是“共乘”還是“只有司機一人”，為何不比照新加坡“以車牌管制”。
5. 希望臺北市現任市長好好評估，因多數的反對。現在換了市長不要做業績不再聽在地人心聲，這條線前市長的總結，很理性的回覆是“盲腸線”。
6. 如超過30至50公尺外之住宅發生問題，如何檢定?
7. 如檢測有問題，如何補償?(30至50公尺外之住宅，法源從何查?)
8. 施工進度，調查土質或檢測會再公告嗎?

(六) 陳 OO 君

1. 請問通車後營運單位為臺北市捷運或新北捷運呢?另外核定大概要等幾年?感謝市府大力推動此案，期待早日通車。

(七) 葉 OO 君

1. 國內捷運工程規劃設計與施工技術已達相當成熟的階段，設計與施工問題與解決對策應有很多回饋，然本案規劃設計與施工期程需與中央核定後花費近10年始可營運，是否可考量快捷工法及方式以縮短施工時程，以便早日通車營運，並縮短施工期間之各種干擾。
2. 承上，本案是否可考量採統包方式發包以縮短工期。
3. 本案沿線老舊房屋密集，未來勢必有舊屋更新問題，請問是否受捷運沿線禁限建所拘束?

(八) 蕭 OO 君

1. 我反對捷運路線經過民生東路四、五段，這路段不只窄且旁邊都是50年以上的老宅，捷運開挖鐵定影響房屋結構安全，過去有太多前例了。民生社區公車路線非常方便，可能影響轉乘各捷運，真的不需破壞目前良好的生活環境。

(九) 何 OO 君

1. 捷運經民生東路四、五段，我是這裡居民，說做八年才能完成，馬路是挖地下四樓?坐公車在民生社區站，會移到哪裡去?空氣會造成污染?居民怎麼走路?店面會受影響?做生意的人很擔心。

(十) 鄭 OO 君

1. SB05站，出入口是否除了樓梯外也可三個出入口都設置電梯或電扶梯。原因：民生社區老年人很多，方便老年人。

(十一) 翁 OO 君

1. 是否考慮在車站附近加設地下停車場，改善(S06站)周邊車位不

足的情況。

2. 是否可以在民生社區活動中心加設一個出入口，同時也更新老舊的社區活動中心。

(十二)喬 OO 君

關於修建捷運一事有否考慮安全問題？路道狹窄兩旁均是30至40年的老舊公寓及高樓大廈，地道挖空致影響房屋傾斜，坍塌變成危樓誰來負責？沉寂多年的修建捷運為什麼又死灰復燃？我很清楚有關官員為了在政績上有所表現就忽略安全問題，這是值得深思的大問題，別的路段會考慮到地下管道多，路旁狹窄無法開闢，難道民生東路就適合嗎？請慎重，請三思。再說公車遍布，南京三民線、民權東路也很方便，沒必要再開挖民生東路捷運線，即便已拍板已決定建設，也必須考慮以上的種種問題，在位官員也必須傾聽人民的心聲意見再決定，而不是官員說了算，拼搏一生的生命財產誰來維護？誰來重視？安全考量必須重視的，臺北市其他路段為了修建捷運房屋變危樓，居民每天提心吊膽過生活還有什麼生活品質可言，官員們也可看看其他路段發生的問題，最後請官員重視人命、安全考量請三思吧！

另臺灣地屬於地震帶、修建捷運勢必地基不穩，這是可預見的狀況。到時有官員可以負全責嗎？如果要修捷運，請在動工之前給民生社區住戶一個安全保障，解決住戶的房屋問題、賠償問題、政府及相關單位的解決辦法。

臺北都會區大眾捷運系統民生汐止線臺北市段綜合規劃案 公聽會(第三場次)

一、時間：113年2月23日（星期五）下午7時

二、地點：內湖區公所行政中心大禮堂(臺北市內湖區民權東路六段99號8樓)

三、主持人：陳景池副局長

紀錄：楊士賢

四、出席單位及人員：詳會議簽到單

五、簡報：(略)

六、主持人致詞：

今天是第三場公聽會，前面幾場大家問的重點，我先大略向大家說明，立法委員及市議員會依照進場的前後順序邀請致詞，今天的公聽會後，我們希望能夠在3月底把綜合規劃報告送到交通部審查，大家會問何時完工，預估9.5年(含設計及施工)，但是從3月送到交通部審查，還要行政院核定，預估有可能是2年，我們希望交通部及行政院儘快能夠核定報告。

目前汐東捷運中央核定了，基隆捷運113年1月31日也核定了，這兩個計畫都核定了，要開始施工，我們這條線不可能不做，而且這三條線系統一致是共軌的營運模式，可以從 SB01到 SB09到汐東線汐止樟樹灣，最遠可以到基隆，營運模式所有可能性都會保留，未來留給營運單位捷運公司去處理。我們的列車車廂可以載530個人，尖峰時間1個小時22列車以上，每小時可載運一萬多人，汐東線最多1小時只有七、八千而已，所以民汐線臺北市段是運量很大的系統。

另外我們的這條線工程上有很多限制條件，從雙連站、行天宮穿越絕對不是在車站這邊鑽兩個洞，是從車站的下面過去，隧道有30米深，工程有一定的難度，會很小心處理。另外民生東、西路這邊的路幅條件，還比信義線東延段的道路要寬些，捷運局有30~40年的工程經驗，施工前我們會做詳細的建物調查，但是要跟大家講清楚，並不是200公尺外的建物也會調查，它是連續壁深度的1.5倍，是法規規定，我們盡量能夠多一點比如說30米到50米內。

今天的公聽會請大家表示意見，如果您有什麼意見都盡量寫下來，寫在書面意見與建議表上，然後由主辦及權責單位綜整回應說明。

七、民意代表意見：

(一)王孝維議員

今天一定要把握，把您們的寶貴意見全部納入，我們一定會好好地審核，會好好地討論。

(二)李建昌議員

這條線差不多延後了十五年至二十年，若當時前市長拚命做的話，這條線會比東環段還要早開工。每位鄉親跟里民所關注的點都不一樣，有人說捷運站一定要在我的里，捷運站一定要在這個地方，但是捷運線只有一條要怎麼彎，不可能像蚯蚓一樣彎來彎去，所以意見可以充份表達，但是要讓這個時程快的時候，有時候要相信交通運輸專業跟工程技術顧問，大家最要關心的就是這個車站要怎麼設置才能接近大多數人可以到達的地方，我認為就是這樣的重點。

(三)李明賢議員

1. 這條線初估每公里要100億以上很貴，所以希望如期如質完成，目前至少進度已經出來了，內湖居民關心 SB07跟 Y35潭美國小及龍都前面的出入口，就兩個而已太少，之前是因為龍都旁的社區土地徵收有問題，緯創這邊也要蓋了，以後進駐人很多，所以這裡一定要增加，不能說土地徵收有問題就不開出入口。
2. 過去的出入口是佔用到潭美國小，後來開了很多次的協調會，把出入口都移到人行道，所以不會佔用到學校土地，請潭美國小家長放心。
3. 未來 Y35跟 SB07包括行善、舊宗、新湖一路等，是很重要的路口交通節點，如果只有兩個出入口，從龍都穿越過來搭捷運的話太遠了，長者可能過不了路口，這要整體規劃，未來整個路口要做交通安全改善計畫，中央庇護島一定要先蓋。
4. 未來動工的時候如何分階段把交維計畫做好，包括瑞光路還有新湖路、舊宗路道路服務水準不能下降，交通局、捷運局要提出完善的交維計畫，維持道路的服務水準。

(四)何孟樺議員

1. 我們知道這個工程要72個月的施工時間，周遭的噪音要怎麼解決，請相關單位要好好規劃降噪的措施。
2. 之前的大直基泰案大家非常擔心鄰損的問題，相關的工程會不會影響到大家的權益，所以地質調查、工程地質改良、地質評估需要跟民眾說明。
3. 捷運工程施工時交通維護要如何兼顧及改善，希望交維等等相關的計畫也都來跟民眾說明。
4. 我們已經等這條線等了非常久，希望市府不要有任何的延宕，不斷地用各種理由耽擱及增加預算。

(五)陳宥丞議員

1. 我們要很誠實的面對，這麼多的車塞在內湖，可能要像其他國外大城市一樣有必要的車流管制，可能是車牌分流相關的對應管制，如果管制也要保護內湖人進出城的權益，不要造成在內湖塞住出

不來，我們沒有辦法繼續忍受塞車的狀況。

2. SB07到 SB08站距非常的長，應該適度考量增設車站。
3. SB09站在蘆洲里已經完成了重劃，應該要把握這一次捷運要開工施工的時間，請都發局用 TOD 的精神把重劃區過去有居民安置的部分，用公共設施保留地來做社會住宅，甚至公有設施的可能性。
- 4 今天是要來聽大家的意見，每一個民意代表的服務處還是臉書、LINE 的訊息都可以跟我們反映，希望能夠看到內湖這條捷運，可以讓我們的生活品質越來越好。

(六)李彥秀立委

1. 公聽會完成之後，我們配合市長的目標3月底一定要走出市政府，希望有機會和臺北市的八位立委共同爭取，在兩年之內能夠讓中央儘速的核定。
2. 今天在現場還有很多年輕的好朋友關心基隆捷運線有沒有機會用板南線的延伸，這個部分我們會在中央另外再開一個公民協調會跟大家做溝通。
3. 有關汐東線跟東環線的連結就是 Y35跟 SB07的部分，感謝捷運局最後再把它調整規劃進去，因為沒有連結，搭乘的意願就會少很多。
- 4 今天在我的臉書有好多朋友留言，SB07跟 SB08的部分都反映距離要到1.75公里太遠，我們還是希望有一些努力的空間，在行善路的內湖再生家具拍賣點，公有土地有機會做聯開再增加一個站點，希望可以朝這個方向再做考量。

(七)闕枚莎議員

1. 我們等了那麼久，捷運局有責任給我們一個更好的民生汐止線，希望在明美公園再加設一站，這些工作的人潮人流量加起來將近兩萬人，所以一定要增設一站。
- 2 三場公聽會一定要把民眾寶貴的意見納進來，一定要照市長的意見三月要送出來。
3. 再來就是交通施工黑暗期，交維計畫一定要非常嚴謹，整個計畫希望可以充分跟在地里長溝通，他們最了解在地大大小小的狀況，可以加速計畫推動。

(八)吳世正議員

1. 各位有任何意見提出來，留下你的通訊聯絡方式，捷運局會把答覆提供給各位，很高興我們市府終於要開始，希望趕快落實建設。大家最關心的就是怎麼樣方便，所以增加出入口這是一定要考慮的。
2. 站位不夠一定要想辦法增加，既然要做就要做到最好、符合需

要，我們等待這麼多年應該給我們好的規劃、好的建設。

八、民眾及里長陳述意見

(一)前立委高嘉瑜

1. 捷運東環段、汐東線順利的話年底就會動工，在我擔任立委的時候有要求中央這條線希望進度上可以和汐東線及基隆捷運一起接軌，整個串聯起來，能夠讓整個內湖的交通更方便。
2. 剛剛很多人都有提到 SB07站跟 SB08站這中間的間距太遠，確實這個再生工廠是市有土地，民眾期待能夠在這裡多加一站。
3. SB07的出入口完全都在同一側，緯創對面龍都還有行善國宅這一側都沒有，這邊人流、車流狀況非常多，一定要考量在這一側再增加，讓這邊的居民也有辦法搭乘捷運。
4. 大家關心交通黑暗期希望能夠納入配套計畫，因為未來整個施工不管是東環段的施工或者是汐東線的施工，同時會在這個重要的交通路口帶來很多施工的車流問題。

(二)周 OO 君

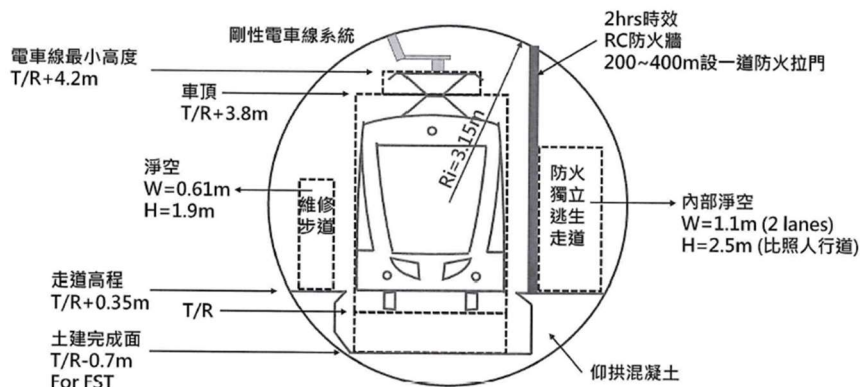
1. 九節車輛能不能夠再增加，站點月台能否預留擴充空間？
2. 基隆捷運的交會站能夠考量在 SB13這個站，能容納兩列車的空間停放。

(三)林 OO 君

建議：

1. 建議於 SB05或 SB06站體預留與中和光復線交會轉乘機制？
2. 建議於基隆河右岸端高灘地通風豎井處(若有設置)預留中和光復線隧道之銜接岔口，即類似中和新蘆線穿越淡水河左岸之明挖道岔段？由於南北線時代該線與民汐於基隆河右岸以東至新湖一路本就共用路廊，參照新北捷運局108年自行研究報告，若中和光復線欲共用社后五級廠作為機廠，則建立過軌直通機制。中和光復線倘若欲繼續往北恢復原南北線規劃，則按照原方案經健康路跨越基隆河再至右岸與民汐銜接，不失為一可能作法，相對於向北銜接 SB05或 SB06，除加強服務三總分院、西松國小一帶，亦能減少民宅私地之地下穿越。
3. 建議加強列車儲能裝置之容量及充放效能，配合地下段隧道駝峰縱斷面節省能源，即可不必全線皆設置架空線供電，僅明挖段及車站(停留恰可充電)設置，類似高雄輕軌，以減少潛盾隧道內徑及斷面，減少造價？據悉淡海輕軌藍海線二期已規劃於河岸改線段1.4km 為無架空線路段，採用蓄電池改良版國產 LRV，民汐線站間除 SB06-SB08站距較遠，其餘皆<1.4km，技術上或許可行？
4. 是否可透過調整隧道內軌道中心位置，空出設置獨立防火逃生通道之空間，類似桃捷綠線，即可免設橫向聯絡通道？

5. 由於新北輕軌系統建置之立柱式刷卡機讀卡扣款效率較傳統驗票閘門差，且刷卡高度略低不符人體工學，因此強烈建議北市段應考慮設置驗票閘門，除較能應付大量人流避免尖峰隊伍回堵拖延通勤時間外，也方便管控進出站人流動線、減少逃票情形。然而，新北、基隆無閘門，北市段卻有，仍建議需研擬配套措施，減少忘記刷卡致被鎖卡機率。
6. 建議透過調整潛盾隧道內軌道中心位置，將其中一側讓出，設置以 RC 牆區隔，獨立於車道之防火逃生通道，即類似桃捷綠線 GC03 標中圓隧道段站間之設計，如此即可免除設置橫向聯絡通道或沉箱豎井需求，減少造價及施工風險。(請參考附圖)



民生汐止線/基隆捷運臺北市段
潛盾隧道建議斷面
(有按比例繪製)

7. 建議於行天宮站轉乘通道設置電動步道，並建議於 SB04與文湖線中山國中站間拓寬民生東路人行道並設置風雨走廊。
8. 若現地允許，建議善用 SB04東側橫渡線明挖段上層空間作為地下人行通道，並安裝電動步道，再於民生復興路口處設置簡易地面出入口及電梯，作為較舒適、避雨的轉乘動線，亦可考慮設置店鋪空間。(類似桃捷綠線延伸中壢段 GE03、GE05基本設計成果)
9. 承上，SB08站址較早期規劃略為西移，亦建議善用東側中央避車線上方空間設置地下人行通道或地下街，擴大整個站區之服務範圍，使網球中心一帶也能有出入口。
10. 建議SB08站與三軍總醫院、國防醫學院間，闢設易行、無障礙的地面或地下通道，方便就醫民眾或學生利用。
11. 據了解，民汐基隆路網預計採9節車之國產化 LRV。若以淡海輕軌規格推算，全車長度僅約62-69m，然本計畫包含汐東、基隆月台均規劃為80m，與環一二、萬大相當。由於 GoA4-CBTC 號誌系統技術允許90甚至72秒發車間距，若將來運量超過預期，理論上能透過加密班距解決，應無模組增節加長列車的必要；再者

ATO 系統於 CBTC 規範架構下應能保證列車停準誤差小於10m，應不需要太多餘裕，是否可考慮將地下段月台長度適度縮短？

12. 建議設計、施工時，將潛盾到發之工作井安排於民宅、活動人口較少或道路寬敞之區域，例如 SB03、SB04、SB07，並善加利用 LG08、北環段的潛盾機「推進滑移」工法，直接通過車站不必吊出吊入、吊上吊下，降低對地面交通及環境衝擊。
13. 請問北市段預計將採北捷局行之有年的 DBB 方式，還是以統包方式招標？查閱公聽會簡報，綜規核定後9.5年完工係將基設、細設與施工完全分開，除仿照東環段精進細設過程為兩階段、早點發包，若能採統包方式，是否有助於縮短計畫期程半年至1年？
14. 班距：配合基隆捷運採全程7.5分、北五堵區間車7.5分、重疊3.75分的營運模式。若基捷採不平衡排班發車，即全程-5分、區間-2.5分的方式，則其中的5分鐘可再讓1班車插入，即可使民汐線列車不必提前止於 SB13，即基捷維持原模式，民汐 SB01-SB15 全程車以7.5分班距派發，減少旅客轉乘不便。北市段22班/小時扣掉全程車8班/小時，再另外排入14班 SB01-SB08 或 SB10 的區間車即可滿足尖峰小時單向最大11,660人次站間需求。

問題：

1. 請問除了 SB05 外，有哪些站是地下2層車站、哪些站是地下3層車站？
2. 請問各車站付費區是規劃為單側出入閘門(經濟型站體，類似新莊線丹鳳站)還是雙側皆有？
3. 請問民汐線如何穿越淡水線雙連站站體，預計採管幕工法或是潛盾地改後直接鑽挖通過？由於淡水線為單牆結構，連續壁即等同於車站外牆，具有承重、抗壓功能，因此建議穿越淡水線處應加強風險管控，避免車站變形或變位。
4. 請問民汐線如何穿越中和新蘆線潛盾隧道，預計由其上方或下方穿過？
5. 請問民汐線與東環段交會處，穿越東環軌道下方結構體是否會由東環段先行設計及施工完成？抑或是由東環段進行地改，再讓民汐線潛盾穿越？
6. 請問東環段東機廠北側是否仍有保留與民汐線過軌銜接機制，以利防災救險或養護施工使用？
7. 請問 SB06 站施工是否會影響民生圓環及車流動線？
8. 新湖一路計畫寬度僅15m，SB07 站至少需23m、站間隧道至少需21m(6.9*3)，若路權利用到退縮帶，是否使捷運禁建範圍外推，影響地主權益？如此是否需都市計畫變更，或乾脆將道路用地範圍再拓寬，增加公共空間？

9. 請問新湖一路底至穿越中山高速公路段，由於路廊狹窄且多處穿越民宅私地，是否會將路線設計為疊式配置，並可利用湖興線形公園設置通風豎井？
10. 請問民汐線北市段最大縱坡為何？SB08東側較原規劃定線不同是否是為降低縱坡？
11. 請問 SB08-SB09東側出土段隧道口設置於何處？現地地形起伏大且有山坡地，設置隧道工作井是否對環境及地貌影響過大，施工腹地亦受限、聯外不便？
12. 請問 SB09-SB10間是否全部均為高架橋梁，抑或是其中有部分為路堤或地塹？
13. 請問八堵機廠是否預計與火車站後方八中社區都更聯開案以人工地盤方式共構(類似新店美河市及十四張機廠)？八堵機廠預計能夠儲放多少列車，是否會將基捷二期所需車隊需求納入考量？
14. 請問民汐線是否會將民生東西路設置共同管道納入施工範圍一併處理？

(四) 鍾 OO 君

1. 民生汐止線延遲16年後再推動，其原因為何？障礙是否已排除。
2. 民權東路六段123巷34弄(民權東-成功路線燈不能左轉)現在下班間塞車很嚴重，捷運開挖後，如何解決塞車問題？
3. 內湖垃圾焚化爐區設站，以後該地區將會有更多商業活動，交通只能靠安康路，請問是否有改善計畫？
4. 建議將工程進度說明拍成影片上傳 YouTube 讓市民瞭解。

(五) 石潭里廖煒國里長

1. 希望 SB07至 SB08之間增設1站在明美公園，這個站可以服務大內科、五期重劃區、新明工業區的上下班人潮，這附近有台塑企業、雄獅旅遊、昇恆昌、炎洲集團、三商美邦、葡眾企業、保時捷、潭美寶佳等公司行號，上下班人潮就有2萬人以上，可是卻只有公車，很多時候還要依賴企業專車，希望這邊可以設置捷運站，以便利上班族及周遭居民利用，緩解內湖的交通問題，讓大家的使用上更便利。

(六) 廖 OO 君

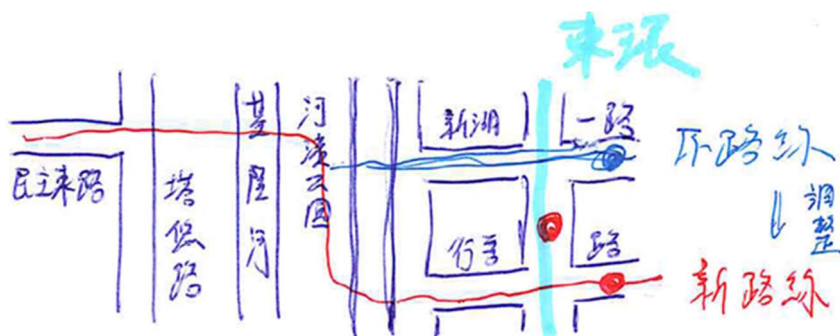
1. SB10站怎麼是最後一站？需要往後銜接到汐止。
2. 民生汐止捷運線在8年前早該運行動工了，為何還不運作，原因：柯 P 在任一句話就不做了，這就是他選不上的結果，希望能盡快動工，改善交通動向，停車困境，剛剛看到第十站就在焚化爐那裡其他的都不見了，整體路線銜接到汐東線去，這個都要講清楚，應該全部公布。

(七) 林 OO 君

1. 為加速建設時程可否考慮 BOT 方式來協助民汐線提早完成。
2. 為能有效改善內湖區交通對捷運系統的連結、建議增建成功路接駁線從文德站→方濟中學站→成功路圓環站→新明路台北企業總部→松山站。
3. 松山機場遷移，增建民權東路線創造國土有效應用。
4. 成功路接駁線與民權東線是否可以 BOT 方式為之，本人有引荐管道可以參建 BOT。

(八) 蕭 OO 君

1. 北市府目前計畫復活南北線計畫，計畫將路線止於國父紀念館，惟國父紀念館已靠近 SB05/SB06，是否有計畫將南北線延伸至 SB05/SB06 站並評估和民生汐止基隆線直通運轉成共用五級廠的可能？以解決中和光復線機廠位置難尋以及南機廠連絡軌難興建的問題，並使臺北市內捷運路網更縝密，提升轉乘便利性。
2. 民生汐止、基隆捷運採用同系統營運，但在營運模式中未見大稻埕至基隆的全程車規劃，不知道未來是否可以開行基隆至大稻埕的列車，方便基隆捷運沿線民眾可以一班車進入臺北市區增加搭乘誘因？建議在 SB13-SB14 共軌段使用立體交叉避免現行平面交叉造成的班距瓶頸困擾。立體交叉可比照現淡水線奇岩-北投的方式興建，民汐線即可不止於 SB13 站使用基隆往大稻埕及南港交錯發車的方式。
3. SB07~SB08 站距過長，建議中間增設一站，若設站有路線需穿越民宅的問題，不知是否有將路線由新湖一路南移至行善路的可能？並和環狀線 Y35 同樣於 SB07 轉乘只是由往北走改為往南走。行善路路幅也較寬，應該比新湖一路更適合佈設捷運，且因路幅寬在明美公園附近設站也較容易，希望納入參考，不應以影響時程為由拒絕。



(九) 台灣基進臺北黨部主任委員吳欣岱

1. 內湖再生傢俱之市有地是否能增設站體，盡量增加服務。
2. SB07 與 Y35 是交會站轉乘運量及紓解量能是否有相關評估資料。

3. 請問會沿用造成文湖線不斷停駛，故障率第一的無人駕駛系統嗎？

(十) 王 OO 君

1. 月台門開啟方式為自動還是按鈕開門？
2. 捷運完工後希望公車站會離捷運出入口近一點，公車站位置和捷運出口進行調整。
3. SB06與民生圓環應同時整建。
4. SB08到文湖線目前公車都沒有經過內湖路。
5. 列車軌道設計，行經道岔車速可以提高。

(十一) 謝 OO 君

湖興公園住宅很密集，最大的問題是施工的時候，還有完成的時候，每兩分多鐘就有一班車經過，當列車經過住在旁邊人都聽的到，所以希望SB07到SB08路線不要經過湖興公園，可以經過高速公路的路廊然後轉成功路(如圖所示)，如果有困難的話，是不是有什麼辦法，可以減少噪音振動的問題。



(十二) 黃 OO 君

1. 內湖再生工廠之市有地結合 BOT 方式納入站點評估依據為何？
2. 周圍五期重劃區等生活機能尚差，是否可利用增設站體帶動區域發展。
3. 東環段 Y35至 Y31區間可穿越私有地，為何民汐線有其設站限制。

(十三) 洪 OO 君

1. SB01原址為淡水河畔，基隆捷運之目標乃為進入基隆市區(基隆港)，按原址規劃，此線方能有「從河到港」之願景，仍建議在技術可行之情況下，保留新規劃之靜修高中站(重慶民生路口)，並在原 SB01站設址。
2. 建請未來整體路網規劃，應將社子輕軌延伸至捷運北門站，並在新規劃之民汐線靜修高中站(重慶民生路口)交會轉乘，使捷運得以連接艋舺、城內、大稻埕三市街。
3. SB01站改址之緣由前後說明不一，請就技術可行性、用地取得

及服務效益三層次說明改址緣由。

- (1) 在2月19日公聽會中，貴局表示 SB01站之改址緣由為路幅狹小、用地難以取得。
- (2) 按 SB01站自可行性評估直至環評階段，皆未提出路幅過窄問題，何以在再次進行綜合規劃時，突然出現路幅狹小問題？
- (3) 且貴局於2023年11月16日臺北市議會交通委員會之報告中，所言原因為服務水準不足(原以直接服務迪化商國及轉乘大稻程碼頭淡水河藍色公路為考量，然因迪化商圈人潮集中於節慶及假日採買，藍色公路亦受淡水河潮汐影響，現況以觀光遊河及特色夜航船班為主，無法達到原預期需求)。同上，何以直至環評階段仍未有此問題，直至再次評估方有此問題？
- (4) 又，依環境影響說明書所載，原規劃為在民生西路423巷停車場用地設置北側出入口，在大同16號廣場設置一個通風井，在彰化銀行位置進行聯合開發，設置南側出入口及通風井。該彰化銀行建物為1970年代建設，應無文資身份，請問其開發意願為何？



- (5) 如彰化銀行用地難以取得，於技術面而言，是否有可能以月台層與穿堂層交叉之方式，於民生西路423巷下布建穿堂層，並在忠和公園設置出入口及通風井？
- (6) 貴局在2月19日之公聽會中，表示三重端現無合適路廊，因此無法延伸。但在2月21日公聽會中，貴局又表示本線有保留向新北市三重延伸之規劃，請問本線是否有向新北三重端延伸之保留規劃？如有該規劃，而貴府最終綜合規劃仍決定將 SB01站設於靜修高中新址。未來是否可能在原 SB01處，即西寧北路及民生西路交叉口處設址？

4. SB01站更改站址，是否須進行環差？如需進行環差，其對整體進度影響為何？

(十四) 周 OO 君

民生、汐東、基隆捷運整合後，是否仍預留原本東湖支線的興建可能？(或改由從 SB10分支而非 SB11)

(十五) 邱 OO 君

1. 快速規劃、快速核定、快速完工通車(9.5年太慢)優先完成舊宗至東湖。

2. 施工期、交通黑暗期，好好規劃。

(1) U-bike：內湖區免費。

(2) 上下班加收車輛「出入城費」

(3) 公車：一律打折半價。

(4) 捷運沿住戶居民：補助不便交通費與相關補貼。

(十六) 寶湖里邱顯松里長

1. 寶湖里目前有9,960人，戶數是4,412，包括流動人口三軍總醫院還有辦公大樓總人口數不計其數，SB08南側用地石潭停車場(石潭段四小段336地號，面積2088.96 平方公尺，使用分區是停車場用地，之前內政部為了蓋社會住宅遭到很多民眾的反對，今天只有站體的話開發是太浪費，建議未來的公托日照還有區民活動中心都要利用這塊地共同來開發。

2. SB08車站北側123巷轉角私有地，現在還沒有建築，可以考量聯開獎勵共同開發。

3. 內湖地區都市計畫當時四期重劃區(修訂內湖區新里族段灣子小段及石潭里附近地區細部計畫案都市計畫說明書)，蓋的時候這邊二樓都有留通道，這是修訂四期重劃的規定，二樓的通道都有規定四公尺以上淨寬三公公尺，以後站體可以依規定在開發設置天橋連通。

(十七) 週美里丘麗玲里長

1. 行善里、石潭里、週美里三個里一直是被漠視地方，希望松山新店線南京三民站做個支線，把路線延伸至舊宗路到新明路，能夠優先施工，過了河就可以解決交通的問題。

2. 像舊宗路口這個地方，就不願意去跟私人談設置一個出口，只有一個潭美國小有出口，要有遠見評估一下可行性，私人土地去談談，看怎麼樣是對老百姓最大的利益，舊宗路口在交通上有沒有辦法改善。

3. SB代號更改為其他代號，民眾反映不雅。

九、主持人總結：

各位鄉親，現在時間已經蠻晚了，總共有15個人發言，全部都發言完畢，限於時間關係，如果您想表達意見，拜託在3月4號以前寄給我們，一定要留下詳細地址，我們會一一回答，感謝各位民意代表及居民大力的支持。

十、散會：晚間9時0分

十一、會後書面意見：

(一) 曾 OO 君

1. 有關 SB01站點設置，該站離大稻埕碼頭仍有600公尺(步行10分)

之距離，且其兩側人行道部份淨寬未達1.5m，對大稻埕活動紓解人流有疑義，請問是否能將前述車站選址儘量往碼頭靠。

2. 近來人本意識抬頭，在本線興建時之人行道改善，是否能依照內政部「都市人本手冊」進行規劃？提升北市的交通安全。
3. SB07至 SB08間路線選擇，是否能改走“行善路↔明美公園↔南京東路六段↔成功路二段↔民權東路”，並於南京東路北側增設站點，以增加新明路、台北企業總部園區、台塑大樓交通便利性，解決該地的通勤旅次。

(二) 白 OO 君

1. 請問是否 SB09至 SB07(Y35)站可以優先通車。

(三) 張 OO 君

1. 汐止捷運最快速建成方法：直接延伸松山線，從松山站→八德路→成美橋→環東舊宗路口設站「潭美國小站」→舊宗路→新湖三路→行忠路設站→往東轉民權東路→民權~高速公路口設站→成功路東側設站「三軍總醫院站」→接續汐東線。
2. 不需要「第二條臺鐵」，路線因深入居民住宅區，不跟臺鐵重疊。
3. 市區段落要建，請與蘆洲線或新莊線相接，串聯東西。

(四) 游 OO 君

1. 請問汐東線原本東湖到汐止區公所的營運模式？預計在哪個時間點？改為到樟樹灣截止。
2. 請問行天宮站的轉乘通道和民生松江地下道，是否會連通或改建地下道。
3. 由於南北線改為東環段，民權東路瑞光路口設站取消，請問有什麼方案補償該地的交通。
4. 星宇、雄獅等新商辦湧入內湖南側工業區，然而目前民汐線的走向和東環段的設站皆不夠靠近，有無其他配套方案處理？
5. 改為基隆捷運的規格後，若內溝居民依然爭取東湖支線，那是否還依然有保留增建支線的介面，或者評估更適合的大眾運輸模式。
6. 若中和光復線後續延伸走向經過民生光復路口，SB05工程要保留轉乘動線的空間。
7. 原大稻埕 SB01站址由於要做成側疊式月台，不建議做為終點站，若有往西延伸的計劃再考慮該舊站址納入延伸。

(五) 張 OO 君

1. 請問先前北市捷運局長曾在被質詢時說基隆捷運和板南線完全平行的南港-南港展覽館經考量後將有可能先暫緩，請問至基隆捷運由中央核定綜合規劃後，會暫停這段工程標案嗎？
2. 民汐線和基捷同屬中運量 LRRT 系統可共線運轉，然而路廊寬度不足導致路線容量不夠，在未來民汐線開行大稻埕-八堵等區間

後，是否會影響民汐線？北市段的列車班距？甚至造成樟樹灣站列車運行方式過於複雜？

3. 謝謝北市捷運工程局對板南線延伸持開放的態度，但還是希望貴單位可與新北和中央協調，從長計議，減少東邊旅客進入臺北的轉乘麻煩。期許你們可以給不同意見的民眾給予積極回饋，或許板南線延伸不是最好的方針，但請不要草率回覆！謝謝你們，辛苦了！

(六) 林 00 君

1. 有關 SB08 出口設置於福華廣場前之停車場，在地居民一定非常贊同！因此停車場福利夠大，且為公有地，並周邊居民人數眾多，非常適合，必定對當地交通舒緩有很正面的影響！在此贊同此次報告中 SB08 出口設置決策！並建議出口與商場共同開發，增加地方各種功能。

(七) 黃 00 君

1. 請問 SB08 車站預定有幾個出口？預計的規劃出口設置在哪裡？
2. 公聽會建議增加網上同步會議/直播型式，以便民眾上網在家旁聽。

(八) 李 00 君

1. 將區間車改成 SB01-SB12，因為社后有到內湖的需求。
2. 建議不要在 SB07-SB08 設站，可將 SB07 移至新湖二路191巷→行愛路中間，並透過連通道與東環段轉乘。
3. 將南北線復活到 SB07，不一定要與民汐線直通運轉，不過可與民汐線軌道連接，共用社后機廠。
4. 在 SB07 之後轉如舊宗路再轉新湖二路，因為新湖二路辦公大樓較多，可將車站設在行愛路到250巷之間，後續接原路線。

傳真、郵寄、臺北市陳情信箱意見：

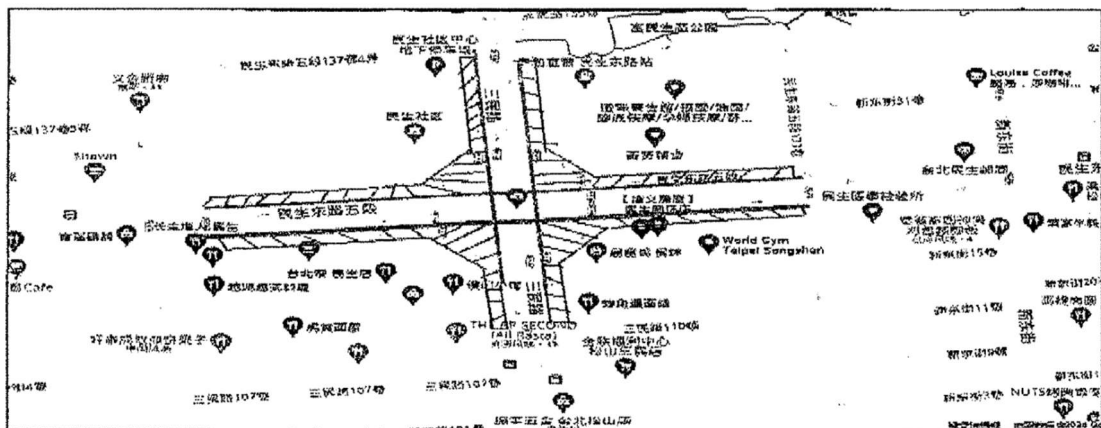
(一) 張 00 君

建議事項：

1. 建議在 SB06站之民生東路五段與三民路原環四周加設捷運出入口，及所有出入口皆設電梯，以方便民生社區人員，尤其是年長者進出捷運站使用。

說明：

1. 貴局於113年2月21日(星期三)在民生活動中心公聽會時說明，規劃將 SB06站之出入口設在民生東路五段177巷旁之郵局旁邊空地，貴局考量點是空地不足。
2. 因民生社區商業活動最頻繁的地方是在民生東路五段與三民路之圓環附近。而民生郵局及新東街附近之商業活動反而沒有民生東路五段圓環往西之量大且頻繁。況且新東街再往東就更接近塔悠路，商業活動更是下降。如果貴局考慮因空地不足，無法在圓環附近設出入口，建議可以將民生東路五段與三民路之圓環廢除，並將民生東路五段及三民路全部改為4線道，將所多出來的東西南北各4線道之道路用地當作 SB06之捷運出入口使用。
3. 因為原本民生東路五段與三民路圓環旁附近都各是8線道，目前所多出來的4線道現在是供汽機車停車格及擴充道路使用，但是當擴充道路使用時，其行使距離最多只有100多公尺，接著道路馬上又限縮恢復為4線道，所以若將民生東路五段與三民路圓環廢除，並將民生東路五段及三民路全部改為4線道，對交通流量影響不大，但是所多出來的道路用地 貴局卻可以多一規劃，並增設 SB06之捷運出入口。請貴局能多加以考量將 SB06站之出入口增設在民生圓環四周。以方便大多數之民生社區市民使用。
4. 另因民生社區為一老舊社區，居民多為年長者，請貴局設置 SB06出入口時，每一出入口都設有電梯，以方便年長者進出捷運站使用。以上，惠請貴局多加以考量，謝謝貴局。示意圖如下：(斜線為民生三民圓環廢除並改為四線道後所多出來的道路用地)



(二) 林 00 君

SB06站於三民路及新東街中間設置二個出口，非常不符合當地居民需求，原因詳述如下：

1. 台北市各區來民生活動中心上課人員非常多，進出人員頻繁。
2. 新中街與三民路之間大樓林立、住戶集中，且大部分為65歲以上長者。
3. 從聯合二村、新中街與三民路之間住戶，必須橫跨三民圓環才能抵達原先設置的出口，距離相當遠，尤其是酷熱的夏天及下雨天，更重要是非常多的長者，非常不便利。

綜上所述，請重新實地勘查，正確了解居民往來的人數及頻率，於民生社區活動中心及侯門小館前(即三民圓環西側)增設二個出口，以符合當地居民需要。

(三) 詹 00 君

1. SB02、SB03、SB04等轉乘站，轉乘距離長達4-500公尺，便利性太差。
2. 為何前市長柯文哲所稱的盲腸線，為何換了市長就積極推動？
3. 為了汐止的民眾，可將松山線延伸至汐止即可，又快又便宜。
4. 目前捷運只有2條(淡水、板南)有盈餘，其餘皆虧損，有必要再建一條虧損，浪費人民稅錢。

(四) 詹 00 君

1. 請評估每小時運量人次，經濟效益保守估計有多少。
2. 轉乘站 SB02/SB03/SB04其他捷運是否便利。不在站體內上下轉乘，影響搭乘意願，松山線轉乘其他捷運非常迅速便利。
3. 本來施工期間造成民眾不便，本應免徵地價稅，但完工之後呢？這一條柯市長稱盲腸線，看不出實質效益，去內湖繞一圈(且未經內科)不如台鐵便利，去大稻埕民生東路直行，518風景美多了。
4. 走路15分鐘去搭松山(綠)線，健身在合理時間內有益健康。
5. 建議汐東線接松山線，可發揮松山線的運量，節省人民的納稅錢。

(五) 高 00 君

市府 貴單位先進們可曾有人利用閒暇之餘在民生社區內享受午后陽光與徐徐微風，坐在公園旁的透光小店內啜上一口暖心飲品？數十年時光雕琢這台北一隅小區成為一最具獨特氣息的人文特區，是真該予以開腸剖肚一番后再插上一棟棟冰冷高樓，使其成為另一座水泥森林嗎？徒呼負負……

21日晚間公聽會上聽 貴局副座僅口頭以”沿途管線複雜”搪塞與會民眾提議何不以路面寬廣的民權東西路規劃？相信許多民眾同本人一樣認為以民權東西路做為對接汐東線捷運(亦可銜接文湖線松山機場站)才是最具開發成本效益，園區通勤效率與造福在地原居民的

「多贏策略」！！

試想…當今的先進工程技術也成為昨日黃花之時，難道只能留給後代子孫這一座座的水泥森林嗎？！鑑此，本人反對民生汐止捷運線！！

(六) 百樂大廈管理委員會

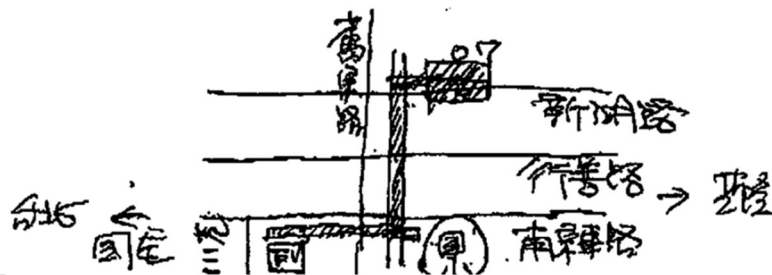
主旨：民生汐止線 SB06站僅設置兩個出入口顯有不合理之處，建請於三民圓環西側增設兩個出入口，如說明，請查照。

說明：

1. 民生社區活動中心每天進出上課學生及居民眾多。
2. 三民圓環西側商業頻繁，且百公尺內有四家銀行，為商業集中處進出人口活絡。
3. 依秦慧珠議員報告民生社區年長者比重逾24%，且逐年增長中，請於進出口設置電梯手扶梯方便長者出入。
4. 希望增設一處在民生社區活動中心前，即圓環西北處，另一處設在社區活動中心對街即民生圓環西南處。

(七) 簡 00 君

行善路與南京東路兩側橫(黃色部分)為人口集中住宅區的站潭美國小應該地下廊道以保護學生外，跨越舊宗路其行車密度不只上下班車流量相當大，應考慮納入延長跨越地下化廊道至龍都酒樓或行善路，穿越111巷人行道上非常寬，可做為出入口方便附近居民(週美里)及周邊住戶老人方便行走地下廊道至 SB07站。



(八) 簡 00 君

強烈建議捷運系統出口處設置於行善路與舊宗路交叉處(龍都酒樓處)。理由：該處銜接潭美國小及附近居民區麥帥新城，且以孩童及年長者居多。上下班時段若要經過多處紅綠燈始能達到現規劃之捷運出入口處實屬不便，希望貴處能體諒民情給予方便是盼。

(九) 何 00 君

反對興建捷運民汐線陳述書

反對理由：

1. 安全堪慮

民汐線所經過之民生社區(主要範圍為敦化北路至塔悠路的民生東路段)，僅係四線道馬路，緊鄰兩旁多為40年以上老舊公寓，又大部分地基多為中度至重度土壤液化區，若實施地下開挖，無論工程單位如何口頭保證，但造成建物的傷害恐無法避免，實在令該處居民憂慮恐懼，無法接受此項工程。

2. 交通效益低

(1) 民生東路於基隆河以西段，現已有518等公車營運，完全與民汐線重疊，且停站甚多，沿線居民不會從民汐線捷運增加交通便利性，另要為此工程忍受長達10幾年之交通黑暗期，更遑論要耗資1000億以上經費，徒然浪費納稅人血汗錢。

(2) 民汐線基隆河以東段，固然可以紓緩部分內湖、汐止、基隆居民交通之壅塞問題，但進入台北市後只能銜接一條淡水信義線(與其他捷運站距離甚遠)，若是規劃從環狀線東環段延伸至汐東捷運站，接續民汐線的路線，因東環段進入台北市後可與文湖線、松山新店線、板南線、淡水信義線共四條捷運銜接，可大幅提高基隆河以東居民的便利性，且工程經費也將大幅縮減。

(3) 或者規劃用民權東路取代民生東路，因民權東路為八線道，且兩旁建物少(民生社區段)，工程風險甚低，銜接其他捷運也多，效益較民生東路甚高。

3. 經濟效益低

民生社區為行之有年之文教住宅區，因規劃得宜，綠化度高，有其獨特的風格，區域內除富錦街有些小型創新店外，民生東路兩旁均為民生相關商品或服務店，除非有大型開發案，足以吸引外地人士前來社區，否則僅憑民汐線不足以提升該區域的經濟繁榮，況且以在地居民的考量，居住安全，保有社區獨特風格，其優先性要遠遠高於經濟繁榮。

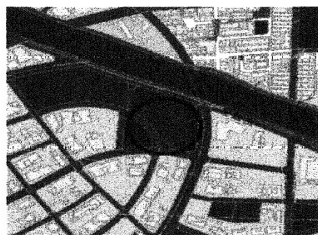
綜合以上，懇請行政主管、立法諸公、捷運單位審慎考量，再三評估民汐線之必要性及效益性，勿施行浪費公帑，傷害市民權益的政策，是為至禱！

(十) 林 00 君

1. 內湖區 SB07至 SB08車站距離達1.75公里，為民生汐止線臺北市段最長站距，無法有效吸引內科行善路附近與內湖區第五期市地重劃區廠辦企業通勤族改用大眾運輸系統，建議新增 SB07A 車站(車站位置：新湖三路/新湖二路交叉口附近，近文心公園，如圖示)，以紓解內湖交通。



2. 為緩解內湖交通壅塞並推動節能減碳，臺北市政府交通局在內湖科技園區推動 ESG 通勤碳足跡計畫，鼓勵內科員工通勤優先使用綠運輸，盼捷運工程局評估民生汐止線新增 SB07A 車站以服務附近內科企業通勤族及湖元里居民(住宅區位於民權東路六段90巷附近)。
3. 原南北線規劃在「瑞光路與民權東路六段路口」設有車站，環狀線東環段取代南北線後該地區只能透過轉乘公車進出，轉乘旅行時間因內湖交通尖峰壅塞仍為不便，應規劃民生汐止線新增 SB07A 站以補足捷運路網缺口。
4. 新增 SB07A 車站500公尺範圍涵蓋內科商辦與住宅區，車站西側為科技工業區、產業支援設施用地，東北側為第三之一種住宅區及第三種住宅區，東南側為內湖區第五期市地重劃區工商混合區、辦公服務區及工商服務展售區，現行東南側尚有土地暫時作為空地及停車場使用，車站範圍內及業人口應考量周遭土地開發後之旅次運輸需求，因服務範圍擴大，新增 SB07A 車站將提升路線總旅次。
5. 新增 SB07A 車站建議利用鄰近市有土地配置車站站體、車站出入口及通風井，其中機關用地(舊宗段2號)目前為臺北市政府環境保護局內湖再生家具展示場，為落實大眾運輸導向發展(Transit Oriented Development, TOD)理念發展，建議未來該用地改作捷運場站土地開發，帶動周邊多元活動，亦可提高本計畫建設之自償率。



6. 公聽會提及附近線型轉彎問題，希望捷運工程局能研擬整合最小轉彎半徑布設、過彎線形調整、車站位置等，尋求最適方案促成新增 SB07A 站。
7. 民生汐止線新增 SB07A 車站為內科通勤族及周圍內湖居民殷殷期盼，尤其內湖區第五期市地重劃區廠辦一旦全數開發後將面臨更嚴峻的交通問題，利用民生汐止線新增 SB07A 站進出將可大幅縮短通勤時間，促進私人運具移轉，改善內湖交通問題，對於內科產業發展將更有助益。

(十一) 張 00 君

1. 汐東線未經過「內科」，未能紓解欲到「內科」(瑞光路)上班人潮。
2. 民生東路各站轉乘其他捷運不便利，非在站體內上下轉乘，要走一段路，欲搭本線轉乘內(湖)科，上班意願不太大。不如松山線轉乘其他捷運的便利性。
3. 本人居住民生社區到汐止搭本線需求(觀光)不大，到大稻埕或轉乘其他捷運經評估松山線(綠線)較便利。
4. 建議：由汐東連接松山線(綠線)，日後人口增加需求大時，再考慮民生東路此線。

(十二) 何 00 君

反對捷運經過民生社區(SB06)理由：

1. 民生社區土地使用分區多為「住宅區」，優點安靜適合居住，不適合過度開發。
2. 民生社區多為40年以上老宅，隔音、抗震都沒很好，居住年齡從嬰兒至老人都有，如果捷運之後通過住在這邊的居民每日受捷運的干擾，不得安寧。另捷運營運時間至晚上24:00，不管是低頻或高頻發出的噪音，對於隔日學生和上班族來說睡眠影響也很大。(個人經驗舉例：有段時間在南京東路某大樓2樓上課，每當捷運經過，地面震幅很明顯，噪音也砰砰的很大聲，實在很干擾。)
3. 民生東路4至5段道路不大，且民生社區多老宅，開挖造成地層下陷風險也很大，尤其像最近的大直、慶城街及北捷淡水信義線「東延段」等下陷問題，其實都在破壞環境平衡，也是警訊，很多問題一但發生就無法復原。
4. 以一個在地民生社區居民的角度，前往新北市等外縣市(包含汐止等)需求極低，還請考量其他路線做連結(例：松山線)。
5. 社區公車發展很完善，不管是去台北車站、松山車站、大稻埕等都很便捷便宜，且公車為平面，不需向下搭乘。

以上建議希望市長及台北市政府相關單位能夠重視在地居民的意見，留給台北市民一個安靜適合居住的環境，而不是過度開發，導致台北市民往外流。

(十三) 喬 00 君

三重又發生房屋傾斜事件。這是很嚴重很嚴重的問題。新聞報導挖地基所造成的災難。前幾天又發生慶城街房屋傾斜。住戶趕緊遷移。這樣的生活品質太惡劣了，請問如何活下去？我不禁連想民生東路即已規劃的捷運開發一事會不會也可能造成房屋塌陷，傾斜變成危樓呢？看看民生東路一直通到四、五段。兩旁都是老舊住宅也有40多年了，五段也有40多年；樓高20層。如果開挖誰能保證住戶安全？每一住戶都是拼博了幾十年的家當？能放棄嗎？如何活下去？台灣遍佈地震帶已經够不穩了。再開挖下去(四層)為了建捷運，房屋不倒才怪。十年的黑暗期尚可以忍受。但不能忍受四處流浪當無家可歸的遊民啊。希望有關單位也替老百姓想一想吧

(十四) 張 00 君

沒有大稻埕的民汐線不是民汐線！

- 一、本件陳情案為回復臺北市政府捷運工程局於113年2月23日舉辦之臺北都會區捷運系統民生汐止線臺北市段綜合規劃案公聽會，依據該公聽會規定，113年3月4日前之民眾意見皆屬有效，先予敘明。
- 二、依據可行性研究及前期規劃內容，SB01站設置於大稻埕碼頭內(堤防西側)，捷運局的圖說皆有載明，既然已經通過”可行性研究”表示工程技術及用地均沒有問題，否則前期規劃內容皆為荒誕不實的欺騙，我會到監察院要求糾正並函請國發會退回可行性研究報告。捷運局於會中表示 SB01站無法在大稻埕設站因私人用地問題之回應皆為藉口，難道大稻埕碼頭也是私人用地嗎，真好笑，前面的圖畫假的還是畫爽的是不是？
- 三、目前 SB01站為寧夏夜市，根本不在大稻埕服務範圍內，摸著良心大家都知道這件事情，要走你自己慢慢走，請勿將 SB01站當作設置大稻埕站的替代方案。
- 四、大稻埕現況缺乏捷運系統是事實，這裡有大稻埕碼頭市集、迪化街年貨大街、大稻埕情人節煙火，每年吸引許多觀光客，但是都沒有有效的公共運輸手段來服務，為何要輕易放棄捷運？
- 五、捷運局會中說以後還會再考慮延伸到大稻埕(表示現階段選擇放棄)，笑話，看看信義線東延案、桃園捷運延伸中壢案(老街溪、中壢車站)，單單延伸一站要多花多少錢，機電系統介面遇到多少問題，還要被質疑綁標，的確也被後續廠商予取予求，你捷運局的錢是這樣亂撒的是不是，沒有遠見！
- 六、請恢復在大稻埕碼頭設站，以上。

(十五) 高 00 君

建議民生汐止捷運線不要拖了，儘速施工！

我們住在民生社區，我們聽完公聽會，希望民生汐止線可以儘速施工，並儘可能提前完工，但如官員和捷運局說的，要做好地質調查，施工重在品質及住宅的安全，另外希望各出口都儘可能做上下手扶梯，方便年長者使用。

(十六) 徐 00 君

對於建造民生汐止線仍持反對意見

公聽會中已提到狹窄路段施工，建造期間對路面交通造成影響等問題，今天想在此表達的意見主要為建造的必要性

1. 通過民生東路、西路段建伸至內湖民權東路、舊宗路等預計設置的站點，均為現有公車路線行經處，民生社區現雖無捷運直達，但因有公車能轉乘至各捷運站，包括板南線、文湖線、松山新店線、中和新蘆線等各大支線，欲搭乘捷運並非難事，且透過步行，亦有抵達之可能。公車的班次，路線規劃的十分豐富，交通雖比不上市中心坐擁捷運站在家門口，但便利性並沒有因此受有重大影響。作為通勤至輔仁大學上課的學生，雖曾抱怨路途遙遠，也許有新的捷運支線會好一些？我曾想過這個問題，而我對此的結論是，現有的交通方式、狀態已經十分優秀，中間轉乘交通工具已不比搭乘捷運轉乘支線來得有效率。
2. 既然能對捷運最根本提供交通便利性的目的無絕對，不可取代之必要，但對環境、經費上所要投入的代價是龐大且確定的，民生社區主委仍為住委目的包含部分商辦以及店家，施工期間所將帶來的噪音、空氣品質的影響，對路樹種植、公園綠化破壞、靜巷安寧等等不勝枚舉。捷運帶來都會發展的便利性，但一個健全發展的都市，應該考量的不僅是便利性、經濟發展。居住環境的品質已值得受到重視。民生社區在近來的成為許多人的世外桃源，來到這裡被樹海環抱，線形公園、靜巷路樹、各種富有文青風格的老宅感店家，使人在喧囂的都市叢林和快步調，忙碌的日常生活中抽離，使身心受到洗滌。民生社區所能提供讓能感到悠閒放鬆的氛圍，已在社群媒體上為人所津津樂道。我已認為這是值得珍惜保護的社區價值所在。
3. 捷運的建設落成，勢必會對會對現有的環境品質造成影響，除了施工期避免不了的環境混亂，捷運縱能為民生社區帶來商機與繁榮，但這些改變似乎都建立在對社區現有狀態的破壞，並且都市更新，亦非僅能透過建設捷運建設著手；現在商業的沒落，也應該考量房東囤房(抱歉此處用語稍顯尖銳直接)，房租等因素，附近辦公大樓台塑也將重整完畢遷回，玉山總部進駐，以及現在松山機場對面民權東路亦有大樓正在興建中，有上班族活絡附近商機，應可期社區發展和特色營造方向著手，台北市現已有多處商

業區域，雖明白捷運能帶來的優點，但付上高昂的代價之下，是否有其特別重要之公益性或利益，是否無其他可代替手段，望貴局能加以考量上述立場。若仍有蓋捷運之必要，亦私心希望 SB05 處通風井，能不要對著現四段97巷2弄處。