

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.19(第一場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
1.	臺北市議會葉林傳副議長	<p>1. 民生汐止線已經等了非常久，也希望可以加速進行。</p> <p>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。</p>	<p>本案將儘速提報中央審查。</p> <p>民生西路都市計畫道路寬度僅有 16.5 公尺，較民生東路四、五段之道路寬度為窄，且車站出入口選擇原則優先使用公有地，經清查原規劃之 SB01 站所在之大稻埕民生西路一帶兩側多為私有地，車站出入口及通風井用地取得較困難。道路兩側商業行為頻繁，且緊鄰環河北路，施工期間將造成較嚴重之衝擊，民眾抗爭阻力如何化解亦為能否順利推動捷運建設之變數。另外，本局為評估設站出入口之土地，亦拜訪當地里長，確實無合適土地可供捷運使用。</p> <p>在營運方面，原規劃之 SB01 站所在之民生西路因路幅狹小僅能設置單線雙向折返疊式車站，末端車站採疊式搭配站前折返設置時，可能出現列車進站與旅客候車不同月台層之情形，單線運轉營運班距增長，影響服務水準。</p> <p>工程方面，SB01 站東移至重慶北路口可避開密集的老舊建物群，利用公有地設置出入口及通風井，減輕淡水河潮汐對連續壁施工的影響。</p> <p>綜上考量，遂於本綜合規劃階段研析調整 SB01 站至工程條件相對較佳、設置捷運設施用地較無虞之民生重慶路口東側，因可採用島式車站規劃，列車可平面調度迴車，提供完整班距之捷運服務；車站位置調整後，大稻埕商圈仍在捷運服務合理步行範圍內，並可提高服務可及旅次，擴大服務效能，未來工程完工前將透過車站周邊交通整合檢討，針對沿線步行環境進行檢討改</p>	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.19(第一場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
			善，應可提供商圈服務交通便利性。	
2.	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。	<p>民生西路都市計畫道路寬度僅有16.5公尺，車站出入口選擇原則優先使用公有地，經清查原規劃之SB01站所在之大稻埕民生西路一帶兩側多為私有地，車站出入口及通風井用地取得較困難。道路兩側商業行為頻繁，且緊鄰環河北路，施工期間將造成較嚴重之衝擊，民眾抗爭阻力如何化解亦為能否順利推動捷運建設之變數。另外，本局為評估設站出入口之土地，亦曾拜訪當地里長，確實無合適土地可供捷運使用。</p> <p>在營運方面，原規劃之SB01站所在之民生西路因路幅狹小僅能設置單線雙向折返疊式車站，末端車站採疊式搭配站前折返設置時，可能出現列車進站與旅客候車不同月台層之情形，且單線雙向折返運轉營運其班距必定拉長，影響服務水準。</p> <p>工程方面，SB01站東移至重慶北路口可避開密集的老舊建物群，利用公有地設置出入口及通風井，減輕淡水河潮汐對連續壁施工的影響。</p> <p>綜上考量，遂於本綜合規劃階段研析調整SB01站至工程條件相對較佳、設置捷運設施用地較無虞之民生重慶路口東側，因可採用島式車站規劃，列車可平面調度迴車，提供完整班距之捷運服務；車站位置調整後，大稻埕商圈仍在捷運服務合理步行範圍內，未來工程完工前將透過車站周邊交通整合檢討，針對沿線步行環境進行檢討改善，應可提供商圈服務交通便利性。</p> <p>由於大稻埕至重慶北路口之距離約600公尺左右，考量工程與用地等</p>	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.19(第一場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
			條件已無法再增設車站，敬請見諒。	
		2. 現規劃大稻埕站應叫寧夏夜市站，不建議沿用「大稻埕」站。	車站命名係考量地方之辨識性、地標顯著性及歷史意義等因素，後續將依「臺北市臺北都會區大眾捷運系統捷運車站命名更名或車站站名加註名稱作業要點」辦理。	
		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。	民生汐止線為東西向路線且採地下方式興建，如要增設岔軌往大巨蛋的方向，岔軌處須採類似車站施工方式，全面開挖，因該地區無足夠的公有地可供佈設，四周建物林立，因此有相當的困難度，且本段路線 SB03 至 SB04 區段為運量需求最高的區段，如增設往南的岔軌，未來對於市區段的運輸服務將會不足。 對於捷運路網的規劃均隨著都會區未來的發展，配合持續檢討，納入後續臺北捷運整體路網評估，如未來經評估有增加中和光復線往北之需求，會研究如何提升路網的轉乘便利性。	
		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。	出入口設施容量需符合該站防洪高程、目標年預估使用量及緊急逃生規範需求，在用地條件允許下，考量旅客進出便利性及高齡化無障礙設施使用需求，係採一致性標準設計原則，提供上、下行電扶梯+1座樓梯+1部無障礙電梯。	
		5. 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星明里，根本	1. 原規劃之 SB01 站面臨之課題如下： (1) 民生西路都市計畫道路寬度僅有 16.5 公尺，車站出入口選擇原則優先使用公有地，經清查原規劃之 SB01 站所在之大稻埕民生西路一帶兩側多為私有地，車站出入口及通風井用地取得較困難。道路兩側商業行為頻繁，且緊鄰環河北路，	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.19(第一場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
		<p>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。</p>	<p>施工期間將造成較嚴重之交通衝擊，民眾抗爭阻力如何化解亦為能否順利推動捷運建設之變數。另外，本局為評估設站出入口之土地，亦曾拜訪當地里長，確實無合適土地可供捷運使用。</p> <p>(2) 在營運方面，原規劃之 SB01 站所在之民生西路因路幅狹小僅能設置單線雙向折返疊式車站，端末車站採疊式搭配站前折返設置時，可能出現列車進站與旅客候車不同月台層之情形，且單線雙向折返運轉營運其班距必定拉長，影響服務水準。</p> <p>(3) 工程方面，SB01 站東移至重慶北路口以東可避開密集的老舊建物群，利用公有地設置出入口及通風井，減輕淡水河潮汐對連續壁施工的影響。然重慶北路以西，其路寬亦為 16.5 公尺，且無適合的用地可供設置出入口及通風井，設站有困難。</p> <p>(4) 綜上考量，遂於本綜合規劃階段研析調整 SB01 站至工程條件相對較佳、設置捷運設施用地較無虞之民生重慶路口東側，因可採用島式車站規劃，列車可平面調度迴車，提供完整班距之捷運服務；車站位置調整後，大稻埕商圈仍在捷運服務合理步行範圍內，可提高服務可及旅次，擴大服務效能，增加計畫效益，未來工程完工前將透過車站周邊交通整合檢討，針對沿線步行環境進行檢討改善，推動人本交通服務，兼顧沿線商圈人潮及交通便利性。</p>	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.19(第一場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
			<p>2. 恢復原設之大稻埕站可行性： 目前已規劃於民生西路重慶北路口東側設置車站，由於大稻埕至重慶北路口之距離約 600 公尺左右，考量工程與用地等條件已無法再增設車站，敬請見諒。</p> <p>3. 目前規劃之 SB01 站除於東側寧夏路處設置出口外，亦有規劃於重慶北路西側戲曲公園設置出口，可方便前往大稻埕聚落之民眾使用。如以地下道延伸至延平北路，其長度約 500 公尺，將有安全風險及維護管理不易，且無法帶動沿街商業活動活絡，因此本計畫並不建議設置地下道延至大稻埕中心的延平北路口。</p>	
		<p>6. 光復北路站及原南北線規劃之建議。 問題：大大巨蛋已開始使用，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大巨蛋幫忙很大。</p>	<p>本局將爭取預算，依交通部「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」辦理臺北捷運整體路網評估研究，未來若經研析捷運中和光復線(止於國父紀念館)往北延伸行經光復北路具可行性時，將再進一步檢討站位配置及其如何與 SB05 車站轉乘。</p>	
3.	林 OO 君	<p>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</p>	<p>民汐線台北市區段的車站旅運需求較大，地下車站將採封閉型式，會考量設計有閘門型式之收費系統，並留設 PAO 空間及廁所。</p>	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.19(第一場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
		<p>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？</p>		
		<p>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？</p>	<p>1. 雙連站：潛盾隧道係由雙連站下方通過，對於既有的淡水線結構採取適當的保護措施及工法，避免對其造成超過安全的變位，目前規劃構想可於SB02站工作井中施作潛盾穿越區水平地盤改良，而既有地下障礙物(連續壁中間樁)由潛盾機前方出艙，以人工方式切除。安排潛盾機在雙連站下方採棄殼到達，減少因脫盾間隙產生過大的沉陷，在後續設計施工階段將再檢討是否有更適宜的工法，以確保工程的順利。</p> <p>2. 中和新蘆線隧道：民汐線潛盾隧道由中和新蘆線行天宮站南端隧道下方穿越。</p> <p>3. 東環 Y35 站：東環 Y35 站與隧道結構已與民汐線整體規劃，預留車站設施與隧道穿越的孔道</p>	
		<p>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這個用地的空間有沒有足夠？或是之後擴充的開發？</p>	<p>民生汐止線台北市段 21 列車加上汐東線之 3 列車共計 24 列車，可滿足規劃班距所需之車隊數。</p> <p>民汐線與汐東線、基隆捷運串聯銜接，系統資源共用，形成一整體路網，整體車隊規模將達 44 列車，因三線共用社后機廠，儲車空間不足，目前規劃於八堵設置另一座機廠以滿足整體營運維修及駐車需求。</p>	
		<p>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</p>	<p>民汐線跨基隆河段為 SB06-SB07 路段，經運轉模擬評估，無須設置通風豎井。另中和公館線未來採用之系統及路線方案均尚未確定，且路線採地下方式規劃，針對營運需求及工程、用地等條件考量要互通過軌很困難，另社后機廠儲車及維修容量已滿無法提</p>	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.19(第一場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
		后機廠或許是蠻好的解決方式。	供汐東線、基隆捷運及本計畫三條路線整體 LRRT 路網，必須再新設八堵次機廠，因此也很難供新北市提出中和公館線續行延伸使用。	
		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。	本計畫與基隆捷運及汐東線採相容機電系統，共用維修資源，並配合中央國產化政策擴大整體市場規模。且本計畫路線主要於地下段，穩定供電系統為系統維生等級的剛性需求，避免列車於隧道中途故障，造成安全疑慮，與路線整體的服務與設施的韌性品質等級息息相關，故儲能設施當為節能、提效與節費的配套，會納入後續作業評估考量。 至於隧道孔徑大小，涉及機電供電系統所採用電力來源供應方式，目前由新北市政府辦理汐東線土建及機電系統之發包採購作業，供電系統型式及隧道淨空設計，會納入後續統包工程設計考量。	
		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。	隧道除容納車輛及逃生空間外，並須考量轉彎段佈設超高、動態包絡線影響等，且尚有機電、消防及逃生區通風設備需求要考量，中圓需要更大的斷面且台北盆地地質較桃園地質軟弱，施工風險會較高，故本案地下段是否適合採用中圓工法，在後續設計階段可深入整體考量進行檢討評估，是否有更能降費提效的手法。	
		1. 建議 SB05 或 06 考量中和光復線銜接機制。(書面補充)	本局將爭取預算，依交通部「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」辦理臺北捷運整體路網評估研究，未來若經研析捷運中和光復線(止於國父紀念館)往北延伸行經光復北路具可行性時，將再進一步檢討	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.19(第一場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
			站位配置及其如何與 SB05 車站轉乘。	
		2. 建議基隆河右岸預留中和光復線(原南北)銜接岔口(可和通風豎井整合, 若有), 假如中和光復使用社后機廠, 即可作過軌用。(書面補充)	民汐線跨基隆河段為 SB06-SB07 路段, 經運轉模擬評估, 無須設置通風豎井。另中和公館線未來採用之系統及路線方案均尚未確定, 且路線採地下方式規劃, 針對營運需求及工程、用地等條件考量要互通過軌很困難, 另社后機廠儲車及維修容量已滿無法提供汐東線、基隆捷運及本計畫三條路線整體 LRRT 路網, 必須再新設八堵次機廠, 因此也很難供新北市所提出中和公館線續行延伸使用。	
		3. 建議車輛系統:(書面補充)		
		(1) 兩組淡海 LRV 列車中間取消駕駛室(可參考加拿大 Eglington LRT), 內部採縱向座椅配置, 俾增加站立空間。	民汐線將與汐東線機電系統一致性, 車輛設計規劃已採用車間走道貫通之編列方式。列車容量已考量未來營運需求規劃。	
		(2) 增強儲能裝置容量、充放效率, 配合地下段駝峰縱斷面節能, 是否可考量潛盾隧道不設架空線(OCS), 僅車站、明挖段設置, 減少潛盾內徑, 減少成本。	本計畫與基隆捷運及汐東線採相容機電系統, 共用維修資源, 並配合中央國產化政策擴大整體市場規模。且本計畫路線於地下段, 穩定供電系統為系統維生等級的剛性需求, 避免列車於隧道中途故障, 造成安全疑慮, 與路線整體的服務與設施的韌性品質等級息息相關, 故儲能設施當為節能、提效與節費的配套, 會納入後續作業評估考量。 至於隧道孔徑大小, 涉及機電供電系統所採用電力來源供應方式, 目前由新北市政府辦理汐東線土建及機電系統之發包採購作業, 供電系統型式及隧道淨空設計, 會納入後續統包工程設計考量。	
		4. 建議潛盾隧道, 若「一定得使用 $\psi=6.3m$ 」時: 將軌道中心偏移, 可空出一側空間設獨	隧道除容納車輛及逃生空間外, 並須考量轉彎段佈設超高、動態包絡線影響等, 且尚有機電、消	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.19(第一場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
		立防火走道，類似桃綠線中圓段，即可不用聯絡道(CP)，節省經費及降低風險。(書面補充)	防、及逃生區通風設備需求要考量，中圓需要更大的斷面且台北盆地地質較桃園地質軟弱，施工風險會較高，故本案地下段是否適合採用中圓工法，在後續設計階段可深入整體考量進行檢討評估，是否有更降費提效的手法。	
4.	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。	臺北市內溝溪到東湖抽水站堤外道路已納入汐東線捷運工程建設計畫一併拓寬改善。	
		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。	民生汐止線市區段為全線運量最大的路段區間，表示與市區段連結的需求性高，故以爭取一次核定興建全線興建為首要目標，將儘速提報中央審查，爭取早日核定。通車的彈性已納入，設計與施工時，會滾動檢討，有機會先通車到 SB07 與東環段銜接，及早讓可以通車服務的路段，優先加入路網營運，擴大整體路網的綜效。至於民汐線與汐東線及基隆捷運銜接成為一整體路網已是政策，行政院亦已指定新北市政府負責基隆捷運之建設及營運，本府也會盡力協助配合。	
		3. 先行規劃內溝溪到南湖大橋的 16 米道路，打通這一段交通瓶頸。(書面補充)	臺北市內溝溪到東湖抽水站堤外道路已納入汐東線捷運工程建設計畫一併拓寬改善。	
		4. 先接環狀線東環段(這一段 SB07-SB10)。(書面補充)	民生汐止線目前政策方向仍為爭取一次核定興建全線，將儘速提報中央審查爭取早日核定。倘若後續因應施工進度考量分段通車時，民汐線是有機會先通車到 SB07 與東環段銜接。	
5.	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。	目前已規劃於民生西路重慶北路口東側設置車站，由於大稻埕至重慶北路口之距離約 600 公尺左右，考量工程與用地等條件已無法再增設車站，敬請見諒。	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.19(第一場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
			<p>另目前規劃之 SB01 站除於東側寧夏路處設置出口外，亦有規劃於重慶北路西側戲曲公園設置出口，可方便前往大稻埕聚落之民眾使用。如以地下道延伸至延平北路，其長度約 500 公尺，會造成幽閉無安全感的空間、有遊民留置逗留、緊急逃生疏散管理等風險及大量耗能低度利用的議題，將有安全風險及維護管理不易，且無法帶動沿街商業活動活絡，因此本計畫並不建議設置地下道延至大稻埕中心的延平北路口。</p> <p>目前以倡議人本交通為主流趨勢，後續於通車前整合都市發展及交通主管機關，進行周邊人行道改善計畫，提供優質的步行環境。</p> <p>捷運場站之聯合開發須依據大捷法相關規定配合車站出入口、通風口等設施用地需求才能辦理開發，因延平北路距離 SB01 車站已超過 500 公尺，不具有辦理聯合開發的條件。</p>	
		<p>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。</p>	<p>民生西路都市計畫道路寬度僅有 16.5 公尺，車站出入口選擇原則優先使用公有地，經清查原規劃之 SB01 站所在之大稻埕民生西路一帶兩側多為私有地，車站出入口及通風井用地取得較困難。道路兩側商業行為頻繁，且緊鄰環河北路，施工期間將造成較嚴重之交通衝擊，民眾抗爭阻力如何化解亦為能否順利推動捷運建設之變數。另外，本局為評估設站出入口之土地，亦拜訪當地里長，確實無合適土地可供捷運使用。</p> <p>在營運方面，原規劃之 SB01 站所在之民生西路因路幅狹小僅能設置單線雙向折返疊式車站，端末</p>	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.19(第一場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
			<p>車站採疊式搭配站前折返設置時，可能出現列車進站與旅客候車不同月台層之情形，單線雙向折返運轉營運班距一定拉長，影響服務水準。</p> <p>工程方面，SB01 站東移至重慶北路口以東可避開密集的老舊建物群，利用公有地設置出入口及通風井，減輕淡水河潮汐對連續壁施工的影響。然重慶北路以西，其路寬亦為 16.5 公尺，且無適合的用地可供設置出入口及通風井，設站有困難。</p> <p>綜上考量，遂於本綜合規劃階段研析調整 SB01 站至工程條件相對較佳、設置捷運設施用地較無虞之民生重慶路口東側，因可採用島式車站規劃，列車可平面調度迴車，提供完整班距之捷運服務；車站位置調整後，大稻埕商圈仍在捷運服務合理步行範圍內，未來工程完工前將透過車站周邊交通整合檢討，針對沿線步行環境進行檢討改善，應可提供商圈服務交通便利性。</p> <p>目前已規劃於民生西路重慶北路口東側設置車站，由於延平北路至重慶北路口之距離約 500 公尺左右，考量工程與用地等條件已無法再增設車站，敬請見諒。</p>	
6.	許 OO 君	<p>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。</p>	<p>在都會區較為狹窄路廊施工之捷運深開挖，對緊鄰建物的保護及監測均為必要措施，以降低施工對其的影響，並提供早期監測預警。</p> <p>施工中常見保護方式為：</p> <p>(1)地中壁：在開挖區設地中壁，以抑制地盤變形，進而減少對鄰近建物的影響。</p> <p>(2)支撐結構增強：如支撐型鋼加大斷面和支撐預力提高。</p>	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.19(第一場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
			<p>(3)水泥系隔幕樁：開挖區外設置隔幕樁，提高地盤強度，阻絕地盤沉陷發展。</p> <p>(4)地盤灌漿改良：採各種灌漿技術，對土壤進行加固，以減少地層擾動。</p> <p>(5)建物基礎托底(必要時)：對緊鄰建物基礎進行托底處理，以防止沉陷和變形。</p>	
		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，所以建議往北移到民權東路。	<p>考量民權東路於基隆河西畔緊鄰松山機場圍牆，較缺乏服務對象，且松山機場目前尚無遷建計畫，因此本計畫路線規劃行經活動人口較多之民生東路廊帶，以滿足更多之民眾交通需求。</p> <p>路線經民權東路方案於規劃及環評階段已進行路線評估，惟因受民權大橋結構及民權東路地下大型自來水、污水等維生管線影響等多重因素，工程上確有困難。</p>	
		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。	<p>在都會區較為狹窄路廊施工之捷運深開挖，對緊鄰建物的保護及監測均為必要措施，以降低施工對其的影響，並提供早期監測預警。</p> <p>施工中常見保護方式為：</p> <p>(1)地中壁：在開挖區設地中壁，以抑制地盤變形，進而減少對鄰近建物的影響。</p> <p>(2)支撐結構增強：如支撐型鋼加大斷面和支撐預力提高。</p> <p>(3)水泥系隔幕樁：開挖區外設置隔幕樁，提高地盤強度，阻絕地盤沉陷發展。</p> <p>(4)地盤灌漿改良：採各種灌漿技術，對土壤進行加固，以減少地層擾動。</p> <p>(5)建物基礎托底(必要時)：對緊鄰建物基礎進行托底處理，以防止沉陷和變形。</p>	
		4. 為節省捷運興建成本，可	您建議的此段路線並未銜接至機	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.19(第一場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
		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)	廠，因此無法營運。民汐線路線於行天宮站後，往西可銜接雙連站及民生西路重慶路口寧夏商圈等，往東則與汐東線銜接，服務民生東、西路，形成完整之捷運路線且可銜接至社后機廠，評估其整體財務指標及經濟效益指標皆為正向，並能增加捷運骨幹服務，提供完善公共運輸網路。再者，中和新蘆線為高運量已營運路線，並無留設路線向東延伸的機制，故無法由中和新蘆線延伸。	
7.	何OO君	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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</p>	<p>本局將爭取預算，依交通部「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」辦理臺北捷運整體路網評估研究，未來若經研析捷運中和光復線(止於國父紀念館)往北延伸行經光復北路具可行性時，將再進一步檢討站位配置及其如何與SB05車站轉乘。</p> <p>SB02、SB03、SB07與雙連站、行天宮站、環狀線東環Y35站為T字交會，將儘可能縮短轉乘所需之步行距離，便利旅客。 SB04周邊因無其他公有地可配置出入口，目前規劃之出入口及通風口用地均已協調南側都更基地及北大校園BOT案留設，因受出入口用地限制，車站無法再向復興北路方向移設；文湖線中山國中站出入口亦未緊貼民生東路口，因此未來旅客出站後須自地面沿人行道步行約550m方可進站轉乘，惟後續在票證轉乘上會與營運單位協商，儘可能維護乘客搭乘權益。</p> <p>由於路寬有限，且距離長達約600餘公尺，無法設置電動步道，如以地下道延伸會造成幽閉無安全</p>	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.19(第一場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
		距離。	感的空間、有遊民留置逗留、緊急逃生疏散管理等風險及大量耗能低度利用的議題，將有安全風險及維護管理不易，且無法帶動沿街商業活動活絡，因此本計畫並不建議設置地下道或電動步道。目前以倡議人本交通為主流趨勢，未來工程完工前將透過車站周邊交通整合檢討，針對 SB01 站至迪化街沿線步行環境進行檢討改善，應可提供商圈服務交通便利性。	
8.	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。	蓬萊國小與雙連公有市場於規劃過程均有納入考量，二處用地均位於 SB01 車站南側，故以選擇一處設置出入口；若採雙連市場共構方案，因用地權屬複雜，經與財政部、臺北市稅捐稽徵處、臺北市立圖書館、臺北市市場處等管理及使用單位協調，因替代空間地點難尋，雙連市場現況使用率高且有中繼市場難尋等問題，故經本府決策採蓬萊國小之建議方案辦理。 施工前會進行詳細的地形與地質及建物調查，對於鄰近可能受影響之建築物及構造物，設計時也會整體檢討，採取適當的設計及採取必要之保護措施，而施工期間會落實相關工項之施工查驗，並依監測計畫規定執行安全監測。	
9.	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。	謝謝里長支持捷運建設，目前規劃之 SB01 站除於東側寧夏路處設置出口外，亦有規劃於重慶北路西側戲曲公園設置出口，可方便前往大稻埕聚落之民眾使用，未來施工時亦請里長與周邊鄉親大力支持。	
10.	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	出入口設施容量需符合該站防洪高程、目標年預估使用量及緊急	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.19(第一場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
		<p>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。</p>	<p>逃生需求，在用地條件允許下，考量旅客進出便利性及高齡化無障礙設施使用需求，係採一致性標準設計原則，提供上、下行電扶梯+1 座樓梯+1 部無障礙電梯，車站周邊若無適當公有土地設置出入口，在避免徵收私人土地前提下，則協調道路及交通主關機關，以拓寬人行道方式設置出入口等捷運設施。</p>	
		<p>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。</p>	<p>捷運施工前就影響範圍內，將委請專業公正之第三方進行建物調查，以軌道中心線往外左右各約 50 公尺為調查範圍(以潛盾隧道環片外緣起算 1.5 倍之隧道底部深度，而明挖覆蓋段為擋土結構外緣起算 1.5 倍之開挖深度)；逐棟詳細調查與拍照辦理鄰房現況鑑定，以防損鄰事件發生，對照施工前房屋現況鑑定報告，作為日後修復賠償費用依據，確保民眾權益。</p> <p>SB06 站北側目前規劃與民生郵局合作建置出入口設施。南側因周邊無足夠適當的空地或較為低矮的建築可供規劃設置出入口及通風井，考量所臨道路較為寬敞，車道數較多，因此規劃於不過度影響交通順暢之前提下，酌予拓寬人行道供設置車站出入口及通風井。</p>	
		<p>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得要減少樹木的數量的話，能不能規劃之後把樹木補回來。</p>	<p>原則上，捷運施工以儘可能減少影響林蔭行道樹為原則，若必須開挖之範圍於完工後，以恢復原有之植栽數量為原則，後續將依相關法規辦理。</p>	
		<p>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</p>	<p>SB06 站位於道路中央，所以路段中將圍設車站開挖施工區，當路段中架設施工圍籬後，車道勢須進行必要之調整，才能維持區域交通，檢視整體路幅條件，中央</p>	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.19(第一場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
		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。	分向島及快慢分隔島將進行削除，施工階段將儘可能維持人行道的完整，惟若因部分工項如水、電、瓦斯及排水管線遷移等，需要削除人行道時，屆時將採無障礙平整標準，留設適足寬度之人行通道。另施工過程機具、材料的暫置，將嚴格要求施工廠商使用車站工區，確保行人通行權益。	
		5. 能夠有通往松山機場的地下通道。	與松山機場最近的車站為SB05，直線距離約500m左右，考量地下通道需避開私地及其上方建物，實際距離更長。超過500公尺以上的狹長地下通道，會造成幽閉無安全感的空間、有遊民留置逗留、緊急逃生疏散管理等風險及大量耗能低度利用的議題，目前以倡議人本交通為主流趨勢，以提供良好的人本友善的人行通道、還路於民，同時帶動沿街的人流商機，以取代長長幽閉的地下通道。	
		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。	車站出入口原則以臨路線兩側的公有地規劃設置，延伸出入口勢必擴大用地範圍，且須考量其使用效益，目前SB06站出入口規劃使用民生東路南側拓寬人行道及北側民生郵局。	
		7. 車站出入口影響路線寬度。如南京復興8號出口已形成瓶頸。(書面補充)	出入口設施容量需符合該站防洪高程、目標年預估使用量及緊急逃生需求，在用地條件允許下，考量旅客進出便利性及高齡化無障礙設施使用需求，係採一致性標準設計原則，提供上、下行電扶梯+1座樓梯+1部無障礙電梯，車站周邊若無適當公有土地設置出入口，在避免徵收私人土地前提下，則協調道路及交通主關機關，以拓寬人行道方式設置出入口等捷運設施。	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.19(第一場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
		8. 施工期間問題：(書面補充)		
		(1) SB06 民生圓環旁，出入口儘量與兩旁建物整合。	車站南側出入口目前係使用道路公有土地，將採拓寬人行道方式佈設，民生圓環旁現況為高樓層之私人集合住宅，若劃設為捷運開發區將出入口納入辦理聯合開發，屆時若有地主陳情反對，將會影響用地取得及捷運建設期程，並造成民怨及抗爭，如民生圓環兩旁建物地主有意願參與捷運聯合開發，可於都市計畫公展前座談會階段提出，將納入整體評估考量。	
		(2) 同時希望與北市整理民生圓環交通設計改善路線設計，站體作為地下道方便行人通行。	目前 SB06 站使用圓環設置通風井，並未破壞圓環整體功能，後續圓環與交通動線是否改變，將於設計階段與本府交通局協商。車站於三民路圓環東側之民生東路南北 2 側各設置一座出入口，是否能在營運時間提供作為地下道供行人通行，可於後續設計階段進行研析。	
		(3) 施工期間若需明開挖，是否可避免利用人行道進行堆棧施工器材，確保施工期間人行道平整安全。	於施工期間，妥適規劃施工工區及人行動線，將不允許廠商利用人行道進行堆棧施工器材。本計畫核定後，本於交通安全，將提送交通維持計畫，送本府道安會報審議，以確保施工期間人行動線的順暢及安全，審議通過後，作為施工期間人行動線安全的依據。	
11.	馮教授正民	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	感謝教授指導。	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.19(第一場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
		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。	感謝教授指導。	
12.	黃教授台生	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。	感謝教授指導。	
		2. SB01 放在現在的位置，還是放到大稻埕是有它的不同的	感謝教授指導。	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.19(第一場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
		<p>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。</p>		
		<p>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。</p>	<p>感謝教授指導，將整體綜合考量，評估出入口位置。</p>	
		<p>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。</p>	<p>感謝教授指導。</p>	
13.	羅教授孝賢	<p>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</p>	<p>感謝教授指導，未來捷運完工後，車站周邊會透過與本府交通主管機關等單位進行交通整合，以人本為主的環境考量設計，提供市民有良好步行空間。</p>	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.19(第一場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
		<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>感謝教授指導。</p> <p>感謝教授指導與提醒，民汐線、汐東線及基隆捷運已依據交通部與北北基協商共識進行整合，處理銜接界面問題，除共用機廠外，對於未來的營運模式也會納入考量。</p>	
14.	洪 OO 君	<p>SB01 站與 SB02 站太近，請維持原 SB01 站位置(大稻埕碼頭)</p> <p>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。</p> <p>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)</p> <p>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。</p> <p>4. 建議：設一個出入口於大稻</p>	<p>民生西路都市計畫道路寬度僅有 16.5 公尺，車站出入口選擇原則優先使用公有地，經清查原規劃之 SB01 站所在之大稻埕民生西路一帶兩側多為私有地，車站出入口及通風井用地取得較困難。道路兩側商業行為頻繁，且緊鄰環河北路，施工期間將造成較嚴重之衝擊，民眾抗爭阻力如何化解亦為能否順利推動捷運建設之變數。另外，本局為評估設站出入口之土地，亦曾拜訪當地里長，確實無合適土地可供捷運使用。</p> <p>在營運方面，原規劃之 SB01 站所在之民生西路因路幅狹小僅能設置單線雙向折返疊式車站，端末車站採疊式搭配站前折返設置時，可能出現列車進站與旅客候車不同月台層之情形，單線雙向折返運轉營運班距一定拉長，影響服務水準。</p>	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.19(第一場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
		<p>埕公園。</p> <p>。</p>	<p>雖在原規劃 SB01 車站西側有忠和公園及大同 16 號廣場，但車站東側仍需設置出入口及通風井，本案曾洽詢彰化銀行參與捷運開發意願，該銀行表示，迪化街民生西路口永樂分行仍有設置需求並無搬遷規劃，且銀行的營業特性必須使用 1、2 樓空間，設置捷運出入口將嚴重影響該分行之營運，故無法同意參與捷運開發，因此原規劃之車站位置無法保留。</p> <p>工程方面，SB01 站東移至重慶北路口可避開密集的老舊建物群，利用公有地設置出入口及通風井，減輕淡水河潮汐對連續壁施工的影響。</p> <p>綜上考量，遂於綜合規劃階段研析調整 SB01 站至工程條件相對較佳、設置捷運設施用地較無虞之民生重慶路口東側，因可採用島式車站規劃，列車可平面調度迴車，提供完整班距之捷運服務；車站位置調整後，大稻埕商圈仍在捷運服務合理步行範圍內，未來工程完工前將透過車站周邊交通整合檢討，針對沿線步行環境進行檢討改善，應可提供商圈服務交通便利性。</p> <p>由於大稻埕至重慶北路口之距離約 600 公尺左右，考量工程與用地等條件已無法再增設車站，及於大稻埕公園設出入口，敬請見諒。</p>	
15.	楊 OO 君	1. 聯合開發最小需求要多少面積？	需視車站捷運設施設置需求，配合基地個別條件(形狀、臨路情形等)而定。以本路線為例，各車站出入口之捷運設施投影面積約在 500~1,600 平方公尺不等，若基地可滿足設施設置需求，且剩餘空間足以納入開發大樓進出動線與	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.19(第一場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
			門廳等空間，方具開發可行性並可檢討辦理捷運土地開發，惟地主是否願意參與開發則是聯開基地是否可成就重要關鍵因素之一。	
		2. SB02(雙連站)出入口，現階段規劃在哪？	目前規劃於道路兩側私有地以辦理聯合開發方式配置，後續將循都市計畫變更程序，先辦理公展前座談會以了解地主意願。	
		3. 如果發生鄰損，政府救濟手段有哪些？	施工前將完善調查、規劃與設計，並經專業評估與審查，事前預防、施工中監測，管理施工安全，降低意外發生之風險，若不幸發生鄰損，將釐清事件責任歸屬，由相關單位理賠。市府也於契約中有明確要求施工廠商將辦理相關責任保險，另外市府也將提供相關行政協助。	
		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)？	捷運民生汐止線之SB02與捷運淡水信義線雙連站採共構設計，已可供民眾兩線便捷轉乘，至臺北車站及大台北捷運路網可及之處。另本路線若再延伸至臺北車站，將增加大面積地下穿越，且路線與淡水線服務圈域重疊，缺乏足夠之經濟與財務效益支撐，很難獲得中央審議同意。	
16.	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。	捷運設計施工前均透過詳細的地質調查掌握地層強弱；影響範圍內的建物則調查其現況(如傾斜量、基礎型式)，以研擬相關建物保護措施。於潛盾施工採加強背填灌漿、機上灌漿及二次灌漿等工法，降低對周圍地盤的影響，避免影響鄰房。而施工期間落實相關工項之施工查驗，並依監測計畫規定全程執行安全監測。	
		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	本局於召開公聽會前14日，於本府捷運局及新北市政府捷運局官網公告，並張貼於佈告欄、亦於113/2/1~2/3連續3日刊登於中國	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.19(第一場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
		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。	時報、自由時報及聯合報三大報，並函文通知影響範圍周邊民意代表及里長，並於里辦公室放有相關文宣，另有發新聞稿於電子媒體等管道揭露公聽會相關訊息。	
		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。	感謝蒞臨指教。	
17.	張OO君	<p>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。</p> <p>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？</p>	<p>本路段非公告之水土保持區。為避免湧砂湧水至開挖施工區，將採用密接止水地下連續壁工法為捷運工程擋水擋土措施；該連續壁施工前並預先水泥系灌漿改良壁體周圍土體(深度依詳細地質調查決定)。對於已營運與施工中新路線的銜接，基於營運安全的風險管控，施工時一定會採用臨時性的防水隔倉機制，分階段貫通，在後續設計及施工時會提出詳細的設計及工法，確保在營運路段安全無虞的情況下，使新舊兩車站兩線貫通銜接。</p> <p>本計畫於民生東路四段採潛盾隧道工法施工，除車站範圍外，原則上不影響既有道路配置及其路樹栽種。</p> <p>民汐線規劃於民生社區附近已設置SB05及SB06兩座車站，SB05站規劃位於民生東路與光復北路口西側，利用富錦六號公園及私有地以辦理聯合開發方式配置捷運設施。SB06站北側目前規劃與民生郵局合作建置出入口設施，至於SB06站因周邊無足夠適當的空地或較為低矮的建築可供規劃設置出入口及通風井，考量所臨道路較為寬敞，車道數較多，因此規劃於不過度影響交通順暢之前提下，酌予拓寬人行道供設置車站出入口及通風井。</p>	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.19(第一場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
		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？	依據國內道路下方施作捷運車站之經驗，如在路寬條件足夠情形下，原則上儘可能維持原有之車道數，原則上封閉道路的影響較大，不會貿然實施。後續在設計期間將妥適研擬施工交通維持計畫，其中將包括檢討施工期間主要路口的號誌時制計畫，以提升道路運作效率，也會在需要的路口或路段配置義交人員指揮交通，以降低施工期間的交通衝擊，該計畫並將提報本府道安會報審議通過後始得以執行。	
		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。)	後續本局將循都市計畫變更程序辦理公展前座談會，屆時再與民眾說明推廣聯合開發。	
		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？	本計畫與汐東線及基隆捷運計畫為一整體路網，後續設計時會做整體一致性考量。	
		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？	公聽會已說明本路線目前規劃之車站之預定位置，惟後續仍須俟設計或都市計畫變更作業期間配合用地取得時有無須調整之處。	
		7. SB03、SB04 大致確定需要站內步行許久才能轉乘，是否可盡量規劃兩站更靠近，並避免板橋站「跨系統」的轉乘？	依目前規劃成果說明如下： SB03 由穿堂出閘門後利用 55m 長地下連通道步行至行天宮站進穿堂閘門，步行距離約 135m。 SB04 周邊因無其他公有地可配置出入口，目前規劃之出入口及通風口用地均已協調南側都更基地及北大校園 BOT 案留設，因受出入口用地限制，車站無法再向復興北路方向移設；文湖線中山國中站出入口亦未緊貼民生東路口，因此未來旅客出站後須自地面沿人行道步行約 550m 方可進站轉乘，惟後續在票證轉乘上會與營運單位協商，儘可能維護乘客搭乘權益。	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.19(第一場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
18.	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？抑或與基隆脫鈞？	因基隆捷運報告中並未考量民汐線存在的情境進行營運排班及列車採購規劃之分析，因此班距會有差異；未來民汐線、汐東線及基隆捷運三線將構成路網，民汐線規劃報告書中會對各線營運模式及班距進行預測分析，惟未來營運後班距安排須由營運單位就實際旅運需求進行調度。	
		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？	SB04 站與文湖線中山國中站採站外轉乘，旅客出站後沿地面人行道步行 550m 進站。	
		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？	規劃時係基於本路段與汐東線以全線整體檢討的觀點，委由既有的規劃團隊辦理檢討，減少界面並爭取作業時效，故由新北捷運局的合約中擴充辦理，本局全程參與規劃作業，計畫核定後依照大捷法規定，推動營運相關作業，與相關單位共同研商以乘客搭乘便利性為優先考量。	
		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。	臺北市政府對於捷運路網的規劃均隨著都會區未來的發展，配合持續檢討，並已依交通部「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」滾動辦理臺北捷運整體路網評估研究，檢討。若經研析社子線確有往南延伸工程範圍至民生西路需求，則將配合公共運輸整合之需要，調整 SB01 車站設計提升兩站轉乘便利性。	
		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？	本局將爭取預算，依交通部「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」辦理臺北捷運整體路網評估研究，未來若經研析捷運中和光復線(止於國父紀念館)往北延伸行經光復北路具可行性時，將再進一步檢討站位配置及其如何與 SB05 車站轉	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.19(第一場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
			乘。	
		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、基隆市府協调用地？	有關八堵機廠設置必要性、機廠配置方案、經費分攤等事項，規劃階段新北市、台北市及基隆市政府相關局處已召開多次會議交換意見，後續將持續就規劃方案進一步協商。	
19.	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？	臺北市政府對於捷運路網的規劃均隨著都會區未來的發展，配合持續檢討，並已依交通部「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」滾動辦理臺北捷運整體路網評估研究，檢討。若經研析社子線確有往南延伸工程範圍至民生西路需求，則將配合公共運輸整合之需要，調整 SB01 車站設計提升兩站轉乘便利性。	
		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？	SB02 站與淡水信義線雙連站成 T 型交會，為方便轉乘將規劃與淡水信義線雙連站穿堂同高程，由於車站設計須考量用地面積及車站高程，配置形式有所不同，本計畫將與旅客轉乘便利性作為車站設計之優先考量。	
		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。	感謝告知。 SB03 的出入口/通風井目前規劃設置於松江路以東之民生東路上，因大同高中與長春國小與本站距離較遠，恐不適合配置。	
		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？	本局將爭取預算，依交通部「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」辦理臺北捷運整體路網評估研究，未來若經研析捷運中和光復線(止於國父紀念館)往北延伸行經光復北路具可行性時，將再進一步檢討站位配置及其如何與 SB05 車站轉乘。	
		5. SB07 早期規劃便以考量過路幅(新湖一路 15m+兩側都計	新湖一路路寬僅 15 公尺，依據都市計畫規定，該道路兩側於地下	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.19(第一場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
		退縮各4m)，目前提到路幅狹窄的問題點在哪？	分別退縮4m，惟該退縮部分仍屬私地，本路段兩條潛盾隧道採近接方式配置，並以地下穿越方式辦理。	
		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？	本路線工程線形標準最小曲率半徑為50公尺，SB07~SB08 間在成功路二段處，因現況地形條件採小曲線半徑仍必須穿越私地，故規劃階段仍以較適線形80公尺佈設，後續設計階段將調查該建築結構情形，盡可能調整及降低對私有地主之影響。	
		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。	SB08 東側袋形軌/橫渡線上方空間可於捷運工程後續階段檢討配合預留供後續連通空間之需求，惟建議的地下連通道屬於市政建設非捷運工程建設範圍。 初步量測SB08 車站到達三總，距離長達約160m，而民權東路六段135巷僅8m寬、123巷僅10m寬，現況巷道二側均有民宅，未來建築須符合建築技術規則地下建築物設置的規定，於該通道至少須再設置2處可直接通達地面之樓梯始符合規定，故除建設經費外，尚須有足夠的用地條件，始有設置連通道的條件。 後續於通車前整合都市發展及交通主管機關，進行周邊人行道改善計畫，提供優質的地面通行環境。	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.21(第二場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
1.	秦慧珠議員	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>感謝議員指導，民生汐止線目前政策方向仍為爭取一次核定興建全線，將儘速提報中央審查爭取早日核定。</p> <p>民眾關心之施工期間建物保護、交維計畫等，除於會中說明外，後續將陸續於設計階段納入詳細檢討，並於施工前召開說明會加強意見溝通。</p> <p>民汐線規劃於民生社區附近已設置 SB05 及 SB06 兩座車站，SB05 站規劃位於民生東路與光復北路口西側、靠近富錦六號公園附近，</p> <p>至於能否於三民里三民圓環西側再增設出入口服務，後續於設計階段則再就其鄰近建物結構位置、用地需求、逃生安全及財務等條件進一步評估其可行性。</p>	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.21(第二場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
		<p>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。</p> <p>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。</p> <p>今天的公聽會就是聽聽大家的意見，公聽會不是結束，而是</p>		

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.21(第二場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
		<p>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。</p> <p>(建議)</p> <p>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？</p> <p>(第2次發言)</p> <p>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。</p>		

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.21(第二場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
		<p>(第3次發言)</p> <p>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。</p>		
2.	許淑華議員	<p>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</p>	<p>感謝議員指導，民生汐止線目前政策方向仍為爭取一次核定興建全線，將儘速提報中央審查爭取早日核定。規劃設計及興建時將兼顧周邊民眾權益及降低對居民的影響。</p>	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.21(第二場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
		<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>		

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.21(第二場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
3.	邱OO君	<p>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。</p> <p>2. 民生社區民生東路這一帶都是土壤液化中潛勢區。</p> <p>3. 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。</p> <p>4. 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。</p> <p>5. 近幾個月臺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，許多臺北市的民眾感到每天路過的馬路是否安全？。</p> <p>6. 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。</p>	<p>捷運設計施工前均透過詳細的地質調查掌握地層強弱；影響範圍內的建物則調查其現況(如傾斜量、基礎型式)，以進行結構的設計與研擬相關建物保護措施。例如，於潛盾施工採加強背填灌漿、機上灌漿及二次灌漿等工法，降低對周圍地盤的影響，避免影響鄰房。而施工期間落實相關工項之施工查驗，並依監測計畫規定全程執行安全監測，以確保施工安全與品質。</p> <p>臺北盆地為湖水消退沉積而形成的交互堆積層地質，盆地內最接近地表的軟弱近代沖積層，主要由砂、泥、礫等沉積物所組成，具土壤液化潛勢的特性，透過充分的土壤特性調查與適當的結構工法設計，均能符合法規的安全，目前臺北盆地內建築在土壤液化高潛勢區的高樓林立，營運中的所有捷運路線都有經過，都是實績案例。</p> <p>在都會區路廊施工之捷運深開挖，對緊鄰建物的保護及監測均為必要措施，以降低施工的影響，並提供早期監測預警。常見保護方式為(1)地中壁：在開挖區設地中壁，以抑制地盤變形，進而減少對鄰近建物的影響。(2)支撐結構增強：如支撐型鋼加大斷面和支撐預力提高。(3)水泥系隔幕樁：開挖區外設置隔幕樁，提高地盤強度，阻絕地盤沉陷發展。(4)地盤灌漿改良：採各種灌漿技術，對土壤進行加固，以減少地層擾動。(5)建物基礎托底(必</p>	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.21(第二場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
			<p>要時)：對緊鄰建物基礎進行托底處理，以防止沉陷和變形。</p> <p>施工前進行詳細的地形與地質調查，對於鄰近可能受影響之建築物及構造物，採取必要之保護措施，而施工期間落實相關工項之施工查驗，並依監測計畫規定執行安全監測，以確保施工安全與品質。</p> <p>另外，潛盾機鑽掘過程會進行適當之地盤填充灌漿措施，潛盾機通過後視必要再施做二次注入灌漿，而車站深開挖將採用連續壁加上內支撐系統，俾利控制地表沉陷量，保護鄰近建物安全。</p> <p>臺北捷運已建設 152.0 公里、131 站，對於地下工程的安全掌握有充分的經驗，且採雙層的地下連續壁開挖主要站體工區，比民間一般建築工地採單層連續壁開挖地下室工法更為嚴謹，安全要求更高，工程安全管理制度更為慎密，安全第一。</p> <p>為確保開挖工程安全，設計時審慎考慮地質條件、土壤特性、水位及鄰房狀況等因素，以選擇適當的施工方法。並確實落實施工中安全措施，例如支撐系統的監測、現場監造查驗施工品質等，並採取必要的防範措施。總之，深開挖工程需要設計、施工和監造單位的密切合作，以確保施工的安全性。</p>	
4.	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？	SB05 站將於富錦六號公園設置出入口 A，並研擬一處捷運聯合開發基地，將於都市計畫作業階段與土地所有權人協調，	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.21(第二場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
			若用地無法取得時，將使用延壽二號公園。	
		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？	潛盾施工的工作井會影響到地面車道及人行道，惟藉由交通維持計畫，維持工區周邊道路容量、交通服務水準及行人的安全。	
5.	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。	車站出入口的設置須視實際現況用地及運量預測需求而定，必須滿足旅客的服務及緊急疏散地數量，並優先使用公有地，目前初步規劃 SB06 設置 2 處出入口，是否於圓環西側設置出入口將於後續基本設計階段就其鄰近建物結構位置、用地需求、逃生安全及財務等條件進一步整體評估考量。 為因應台灣正進入高齡化社會，故目前車站出入口設施標準，當在用地取得可行的情況下，以道路兩側至少各設置 1 處上、下行手扶梯及無障礙電梯的出入口為原則。	
		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？九年半啟動時日大約在何時？	本計畫將儘速提報中央審查，中央審查時間約需 2 年，若於 115 奉中央核定，預估設計及施工時間約 9 年半，通車年期為 125 年底。	
6.	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。	規劃 3 處出入口(需待都市計畫變更審議核定後方能定案，目前僅供參考)，A 出口位於富錦 6 號公園、B 出口設置於民生東路四段、鄰近民生東路四段 80 巷之周邊捷運聯合開發基地及 C 出口位於科技服務大樓前方人行道。捷運聯合開發基地將於都市計畫作業階段與土地所有權人協調，若用地無法取得，	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.21(第二場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
			將使用延壽二號公園。	
		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？	SB05 站預計設置於民生東路四段、鄰近民生東路四段 80 巷周邊，因該路段兩側多屬老舊住宅公寓，因此檢討擬採土地開發方式取得用地，後續將於都市計畫作業階段與土地所有權人協商開發意願後再行辦理。 參與捷運土地開發可享有較佳的容積獎勵條件；另於先行協議價購移轉予開發主管機關時免繳土地增值稅，亦可減少土地稅負，另外亦享有配合公共建設的拆遷補償相關補助。	
		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。	感謝支持。	
7.	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。	臺北市政府對於捷運路網的規劃均隨著都會區未來的發展，配合持續檢討，並已依交通部「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」滾動辦理臺北捷運整體路網評估研究，未來若經研析社子線線往南延伸具可行性時，將再進一步檢討站位配置及其如何與 SB01 車站轉乘。	
		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。	考量民權東路於基隆河西畔緊鄰松山機場圍牆，較卻乏服務對象，且松山機場目前尚無遷建計畫，因此本計畫路線規劃行經活動人口較多之民生東路廊帶，以滿足更多之市民交通需求。	
		3. 跟文湖線中山國中距離非常的遠，這邊希望能夠做	SB04 周邊因無其他公有地可配置出入口，目前規劃之出入口	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.21(第二場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
		<p>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。</p>	<p>及通風口用地均已協調南側都更基地及北大校園 BOT 案留設，因受出入口用地限制，車站無法再向復興北路方向移設；文湖線中山國中站出入口亦未緊貼民生東路口，因此未來旅客出站後須自地面沿人行道步行約 550m 方可進站轉乘，惟後續在票證轉乘上會與營運單位協商，儘可能維護乘客搭乘權益。</p> <p>狹長的地下通道空間，有安全管理上的議題，考量人本交通的政策，且復興北路現況人行步道建置完善、建議採站外轉乘，旅客出站後沿地面人行道步行進出站。</p>	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.21(第二場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
8.	林OO君	<p>1. 光復北路站及原南北線規劃之建議：</p> <p>(1) 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。</p> <p>(2) 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。</p>	<p>臺北市政府對於捷運路網的規劃均隨著都會區未來的發展，配合持續檢討，並已依交通部「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」滾動辦理臺北捷運整體路網評估研究，檢討光復北路南北向的交通運輸服務等相關課題。</p>	
		<p>2. SB05建議在介壽國中增設一出入口。</p>	<p>車站出入口的設置須視實際現況用地及運量預測結果而定，必須滿足旅客的服務及緊急疏散的數量，並優先使用公有地，目前初步規劃SB05設置3處出入口，是否於介壽國中增設一出入口將於後續基本設計階段整體評估考量。</p>	
		<p>3. 建議南北線一直到復興北路松山機場。</p>	<p>臺北市政府對於捷運路網的規劃均隨著都會區未來的發展，配合持續檢討，並已依交通部「大眾捷運系統建設及周邊土</p>	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.21(第二場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
			地開發計畫申請與審查作業要點」滾動辦理臺北捷運整體路網評估研究，檢討光復北路南北向的交通運輸服務等相關課題。配合公共運輸整合之需要，研析銜接松山機場之可行性。	
9.	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？	目前規劃班距及列車容量可滿足目標評估年-民國 140 年時所需旅用之需求。目前的中運量是與基隆捷運相同的國產化政策的鋼軌鋼輪低底盤架空線供電輕軌捷運系統的列車，與膠輪的文湖線的列車容量/車廂高寬高尺寸/車廂結構/組成方式/支承轉向輪軌/供電/行車控制自動化等級…等，許多面向均有所不同。	
		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？	1. 汐東線、基隆捷運及民汐線構成一整體路網，其機電與車輛均採相同規格，汐東線目前已進入發包程序，後續路線均採用相同車輛之機電系統。 2. 高運量捷運系統之最小轉彎半徑為 200 公尺、最大爬坡度 3%，本計畫路廊無設置高運量路線之工程條件，採中運量已可滿足旅客需求。	
10	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。	SB04 周邊因無其他公有地可配置出入口，目前規劃之出入口及通風口用地均已協調南側都更基地及北大校園 BOT 案留設，因受出入口用地限制，車站無法再向復興北路方向移設；文湖線中山國中站出入口亦未緊貼民生東路口，因此未來旅客出站後須自地面沿人行道步行約 550m 方可進站轉乘，	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.21(第二場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
			<p>惟後續在票證轉乘上會與營運單位協商，儘可能維護乘客搭乘權益。</p> <p>狹長的地下通道空間，有安全管理上的議題，考量人本交通的政策，且復興北路現況人行步道建置完善、建議採站外轉乘，旅客出站後沿地面人行步道步行進出站。</p>	
		<p>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？</p>	<p>國外使用大斷面潛盾機開挖車站的特殊工法，台北捷運局曾做過研究評估，運用上有諸多限制、條件、代價與風險，基本上，只要開挖斷面愈大，土壤的變位與安全管理的風險就愈高，尤其在台北軟弱土層地區更是高挑戰，所以截至目前為止，已完工及施工中的車站超過 180 個，都沒有採用，目前 SB05 路幅寬度雖較窄，但還能克服，不需要去冒安全風險去使用大斷面潛盾機工法，且使用大斷面潛盾機還是要有出發到達的工作井，仍是產生另一個問題，故並無適用性。</p>	
11.	莊 OO 君	<p>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。</p>	<p>1. 原規劃之 SB01 站面臨之課題如下：</p> <p>(1) 民生西路都市計畫道路寬度僅有 16.5 公尺，車站出入口選擇原則優先使用公有地，經清查原規劃之 SB01 站所在之大稻埕民生西路一帶兩側多為私有地，車站出入口及通風井用地取得較困難。道路兩側商業行為頻繁，且緊鄰環河北路，施工期間將造成較嚴重之交通衝擊，民眾抗爭阻力如何化解亦為能否順利推動捷運建設之變數。另外，本局為評估設站</p>	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.21(第二場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
			<p>出入口之土地，亦拜訪當地里長，確實無合適土地可供捷運使用。</p> <p>(2) 在營運方面，原規劃之SB01站所在之民生西路因路幅狹小僅能設置單線雙向折返疊式車站，末端車站採疊式搭配站前折返設置時，可能出現列車進站與旅客候車不同月台層之情形，單線運轉營運班距增長，影響服務水準。</p> <p>(3) 工程方面，SB01站東移至重慶北路口以東可避開密集的老舊建物群，利用公有地設置出入口及通風井，減輕淡水河潮汐對連續壁施工的影響。然重慶北路以西，其路寬亦為16.5公尺，且無適合的用地可供設置出入口及通風井，設站有困難。</p> <p>(4) 綜上考量，遂於本綜合規劃階段研析調整SB01站至工程條件相對較佳、設置捷運設施用地較無虞之民生重慶路口東側，因可採用島式車站規劃，列車可平面調度迴車，提供完整班距之捷運服務；車站位置調整後，大稻埕商圈仍在捷運服務合理步行範圍內，可提高服務可及旅次，擴大服務效能，增加計畫效益，未來工程完工前將透過車站周邊交通整合檢討，針對沿線步行環境進行檢討改善，推動人本交通服務，兼顧沿線商圈人潮及交通便利性。</p> <p>2. 恢復原設之大稻埕站可行性：</p>	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.21(第二場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
			<p>目前已規劃於民生西路重慶北路口東側設置車站，由於大稻埕至重慶北路口之距離約 600 公尺左右，考量工程與用地等條件已無法再增設車站，敬請見諒。</p> <p>3.目前規劃之 SB01 站除於東側寧夏路處設置出口外，亦有規劃於重慶北路西側戲曲公園設置出口，可方便前往大稻埕聚落之民眾使用。如以地下道延伸至延平北路，其長度約 500 公尺，如以地下道延伸會造成幽閉無安全感的空間、有遊民留置逗留、緊急逃生疏散管理等風險及大量耗能低度利用的議題，將有安全風險及維護管理不易，且無法帶動沿街商業活動活絡，因此本計畫並不建議設置地下道延至大稻埕中心的延平北路口。</p>	
		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。	<p>1. 汐東線、基隆捷運及民汐線構成一整體路網，其機電與車輛均採相同規格，汐東線目前已進入發包程序，後續路線均採用相同車輛之機電系統。</p> <p>2. 本計畫依運量預測與車載容量，已規劃適當營運模式與服務班距來滿足旅客需求。</p>	
		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。	<p>本局於規劃階段皆全程參與，並依本市需求研析相關方案。</p>	
		4. 民生汐止線沿途的路樹植栽要好好規劃，獎勵沿線	<p>依照臺北市樹木保護自治條例，在設計階段，配合捷運建</p>	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.21(第二場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
		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。	設推動，擬定樹木移植及植栽計畫，送主管機關審查通過後辦理，將並與都發局共同規劃車站周邊土地利用。	
12	徐 OO 君	<p>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。</p> <p>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。</p>	<p>本計畫之地下化路段採潛盾隧道工法施工，除車站範圍外，不影響既有道路配置。原則上多數路段於施工期間仍將維持既有車道數配置，盡量降低交通衝擊。</p> <p>本計畫路線運輸需求預測係考量目標年城市發展規模，及軌道路網建設情境，利用臺北市政府捷運工程局開發之運輸需求分析軟體進行分析評估及預測。由於捷運路線為獨立專用路權，具有快捷、省時、準點、安全可靠、大量運輸之服務效能，公車行駛於道路上，受路口號誌停等影響，行駛速度不及捷運系統，因此捷運可吸引相當規模之民眾使用，整體而言，以本計畫沿線之空間發展強度及產業活動行為，本計畫針對規劃目標年預測日運量 23 萬應尚屬合理。</p>	
13	吳 OO 君	<p>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？</p> <p>2. 站體周邊(核定後)可否適用 TOD？</p>	<p>路線段以潛盾機鑽掘構築隧道，車站站體以明挖施作，而行道樹原則不受潛盾施工影響。</p> <p>依「修訂臺北市大眾運輸導向可申請開發許可地區細部計畫案」規定，本市現有可申請 TOD 開發許可的適用範圍，包含目前捷運車站出入口半徑 500 公尺範圍內之街廓，申請期間自 111 年 5 月 25 日起至 115 年 5 月 24 日止。未來捷運民生汐止線臺北市段核定後，亦會與本</p>	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.21(第二場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
			府都市發展局協商檢討納入適用範圍及其適用申請時間。	
		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)	路線段以潛盾機鑽掘構築隧道，車站站體以明挖施作，而行道樹原則不受潛盾施工影響。	
		4. 能否不經過民生社區改民權東路?(書面補充)	<p>目前民權東路有許多重大管線通過，包含民權東路三段至四段計有 161kV 之特高壓電力管道(松山-榮星線及民生線)、民權東路全線計有 $\Phi 1600\text{mm}$ 自來水幹管、民權東路-建國路口以西全線計有 $\Phi 3400\text{mm}$ 污水潛盾幹管及沿線亦均有雨水箱(管)涵，因此路線若改往民權東路，則將與許多重大管線衝突。</p> <p>考量民權東路於基隆河西畔緊鄰松山機場圍牆，較卻乏服務對象，且松山機場目前尚無遷建計畫，因此本計畫路線規劃行經活動人口較多之民生東路廊帶，以滿足更多之市民交通需求。</p>	
14	高 OO 君	1. 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?	<p>臺北捷運已建設完成 152.0 公里、131 站，對於地下工程的安全掌握有充分的經驗，且採雙層的地下連續壁開挖主要站體工區，以型抗結構的圓形潛盾隧道與大地土壓緊密接合，在工法上更為嚴謹，安全上要求更高，工程安全管理制度上更為慎密，安全第一。</p> <p>故於施工前的開挖支撐設計均應考慮地層軟弱特性，並採取相應擋土措施。目前臺北盆地內建築在土壤液化高潛勢區的高樓林立，營運中的所有捷運</p>	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.21(第二場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
			路線都有經過，都是實績案例。	
15	馮教授正民	<p>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。</p> <p>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、用很好的人行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。</p> <p>大家的權益要去了解就是車站</p>	感謝教授指導。	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.21(第二場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
		<p>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。</p>		
16	黃教授台生	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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</p>	感謝教授指導。	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.21(第二場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
		<p>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。</p> <p>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</p>		
17	洪 OO 君	<p>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。</p>	<p>SB04周邊因無其他公有地可配置出入口，目前規劃之出入口及通風口用地均已協調南側都更基地及北大校園BOT案留設，因受出入口用地限制，車站無法再向復興北路方向移設；文湖線中山國中站出入口亦未緊貼民生東路口，因此未來旅客出站後須自地面沿人行道步行約550m方可進站轉乘，惟後續在票證轉乘上會與營運單位協商，儘可能維護乘客搭乘權益。</p> <p>狹長的地下通道空間，有安全管理上的議題，考量人本交通的政策，且復興北路現況人行步道建置完善、建議採站外轉乘，旅客出站後沿地面人行道步行進出站。</p>	
18	張 OO 君	<p>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，</p>	<p>目前初步估算SB02轉乘雙連站時間約2分鐘，SB03轉乘行天宮站時間約3分鐘，SB05站於</p>	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.21(第二場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
		本線看來不便。	站外轉乘台北小巨蛋站約 800 公尺。	
		2. 提供本線各時段運量評估人次。	本計畫預計於 113 年提報中央審查，俟配合中央審查意見修正並獲行政院核定建設計畫後，將提供規劃研究成果上網公開，供民眾參閱。目前預估目標年(140 年)全日運量約 237,600 人次/日，晨峰小時最大站間量約 11,660 人旅次/時。	
		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。	本路線可服務民生東西路廊帶市民，可擴大捷運路網服務範圍，增加運輸骨幹服務，提供市民快速便利安全的運輸系統選擇。	
19	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。	SB04 周邊因無其他公有地可配置出入口，目前規劃之出入口及通風口用地均已協調南側都更基地及北大校園 BOT 案留設，因受出入口用地限制，車站無法再向復興北路方向移設；文湖線中山國中站出入口亦未緊貼民生東路口，因此未來旅客出站後須自地面沿人行道步行約 550m 方可進站轉乘，惟後續在票證轉乘上會與營運單位協商，儘可能維護乘客搭乘權益。	
		2. Y35 旁建設是否有預留捷運空間增加附近學校的聯通。	Y35 站已規劃設計 C 出入口，配置位於舊宗路/行善路口之潭美國小圍牆外側退縮地，可提供學校與周邊地區旅客服務。	
		3. 能否考慮 SB08 靠近網球中心，月台能否預留空間。	SB08 站為區間車折返車站，需於車站後方設置袋式儲車軌，供營運調度使用，SB08 站後須爬升跨中山高汐五高架，需一定距離爬升，綜上考量軌道配置、車站覆土深度及爬升距	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.21(第二場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
			離，車站無法調整靠近網球中心。	
20	張OO君	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。	為因應台灣正進入高齡化社會，故目前車站出入口設施標準，當在用地取得可行的情況下，以道路兩側至少各設置1處上、下行手扶梯及無障礙電梯的出入口為原則。	
21	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)。	本路線可服務民生東西路廊帶市民，可擴大捷運路網服務範圍，增加運輸骨幹服務，提供市民快速便利安全的運輸系統選擇。	
		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)。	臺北捷運已建設完成 152.0 公里、131 站，對於地下工程的安全掌握有充分的經驗，採雙層的地下連續壁開挖主要站體工區，以型抗結構的圓形潛盾隧道與大地土壓緊密接合，在工法上更為嚴謹，安全上要求更高，工程安全管理制度上更為慎密，安全第一。 故於施工前進行詳細的地形與地質調查，對於鄰近可能受影響之建築物及構造物，採取必要之保護措施，而施工期間落實相關工項之施工查驗，並依監測計畫規定執行安全監測。 另外，潛盾機鑽掘過程會進行適當之地盤填充灌漿措施，潛盾機通過後視必要再施做二次注入灌漿，而車站深開挖將採用連續壁加上內支撐系統，俾利控制地表沉陷量，保護鄰近建物安全。	
		3. 路線為何不直接從“南港軟體”→東湖(SB10)→蘆	南港軟體園區-東湖已有文湖線服務。	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.21(第二場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
		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”。	積極實施交通管理及研提合理管制作為臺北市政府持續辦理之業務。本計畫預計於113年初提中央審查，俟配合中央審查意見修正並獲行政院核定建設計畫後，將積極實現本建設計畫，改善城市交通服務水準。	
		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”。	本計畫預計於113年提報中央審查，俟配合中央審查意見修正並獲行政院核定建設計畫後，將積極實現本建設計畫，改善城市交通服務水準。	
		6. 如超過30至50公尺外之住宅發生問題，如何檢定？	於施工前就影響範圍內，將委請專業公正之第三方進行建物調查，以軌道中心線往外左右各50公尺為調查範圍(以潛盾隧道環片外緣起算1.5倍之隧道底部深度，而明挖覆蓋段為擋土結構外緣起算1.5倍之開挖深度)；逐棟詳細調查與拍照辦理鄰房現況鑑定，以防損鄰事件發生，對照施工前房屋現況鑑定報告，作為日後修復賠償費用依據，確保民眾權益。	
		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?)	<p>施工前由第三方公正單位執行鄰房現況鑑定，施工期間若有鄰損發生，將責成施工廠商由專人負責處理鄰損案件，並就鄰房損壞部分立即修繕。廠商應負責任捷運局以契約規範之。</p> <p>施工期間若有鄰損發生，將責成施工廠商由專人負責處理鄰損案件，並就鄰房損壞部分立即修繕。本局已制定「損鄰事件處理」作業程序，亦於契約</p>	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.21(第二場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
			一般條款中明訂廠商應負責處理相關損鄰事件之規定，對民眾之影響應可降至最低。	
		8. 施工進度，調查土質或檢測會再公告嗎？	相關施工訊息及進度會適時發佈新聞及於機關網頁公佈，捷運工程相關地質調查資料會上載於經濟部地質調查及礦業管理中心「工程地質探勘資料庫系統」供民眾查詢。	
22	陳 OO 君	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。	依照大捷法的第 25 條規定，地方建設之大眾捷運系統，由地方主管機關設立營運機構或經甄選後許可民間投資籌設營運機構營運。依照行政院核定基隆、汐東與本計畫構成同一路網，使用相同系統共用機廠維修資源，應由新北市負責營運。另計畫將於行政院核定後 9.5 年完工通車為努力目標。	
23	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。	對於後續任何可能加快建設的工法及方式，可以縮短施工時程早日通車營運，並縮短施工期間之各種干擾對策，會在設計及施工階段納入考量。 統包方式將納入後續招標方式及策略之考量，以縮短工期。	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.21(第二場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
		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？	為興建或維護大眾捷運系統設施及行車安全，中央頒布「大眾捷運系統兩側禁建限建辦法」，全國一體適用，於限建範圍內為建築物之建造、工程設施之構築、廣告物之設置、障礙物之堆置、土地開挖行為或其他有妨礙大眾捷運系統設施或行車安全之虞之工程行為，申請建築執照或許可時，檢附該管主管機關及主管機關規定之文件，由該管主管機關會同主管機關審核，以確保大眾行車公共安全。	
24	蕭 OO 君	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。	國內車站開挖緊鄰建物之經驗成熟。謹慎的設計施工，嚴格的監造管理可確保施工安全。	
25	何 OO 君	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。	車站站體之開挖深度介於 15~35 公尺之間，後續藉由交通維持計畫，妥適規劃行人動線、交通動線及大眾運輸配套措施，降低施工期間的衝擊。施工期間的空氣品質管理，會透過空汙防制或減輕對策，以符合環保規範標準，除了捷運工程單位的安全衛生專職人員管理外，環保單位亦會稽核。	
26	鄭 OO 君	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。	為因應台灣正進入高齡化社會，故目前車站出入口設施標準，當在用地取得可行的情況下，以道路兩側至少各設置 1 處上、下行手扶梯及無障礙電梯的出入口為原則。	
27	翁 OO 君	1. 是否考慮在車站附近加	捷運系統的建置係為鼓勵使用	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.21(第二場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
.		設地下停車場，改善(SB06站)周邊車位不足的情況。	私人運具移轉至大眾運具，以利節能淨零碳排。所以除非市中心區之端點站外，中間站不設置小汽車轉乘停車位。	
		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。	車站出入口的設置須視實際現況用地及運量預測結果而進行配置，並優先使用公有地，車站出入口的設置須視實際現況用地及運量預測結果而進行配置，並優先使用公有地，是否可在民生社區活動中心加設一個出入口，將於設計階段納入考量。	
28	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	臺北捷運已建設完成152.0公里、131站，對於地下工程的安全掌握有充分的經驗，且採雙層的地下連續壁開挖主要站體工區，以型抗結構的圓形潛盾隧道與大地土壓緊密接合，在工法上更為嚴謹，安全上要求更高，工程安全管理制度上更為慎密，安全第一是捷運工程管理的唯一途徑。 捷運工程於施工前就影響範圍內，將委請專業公正之第三方進行建物調查，以軌道中心線往外左右各50公尺為調查範圍(以潛盾隧道環片外緣起算1.5倍之隧道底部深度，而明挖覆蓋段為擋土結構外緣起算1.5倍之開挖深度)；逐棟詳細調查與拍照辦理鄰房現況鑑定，以防損鄰事件發生，對照施工前房屋現況鑑定報告，作為日後修復賠償費用依據，確保民眾權益。 另外，施工前就所經路線，進行詳細的地形與地質調查，對於鄰近可能受影響之建築物及	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.21(第二場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
		<p>全考量請三思吧！</p> <p>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。</p>	<p>構造物，採取必要之保護措施，而施工期間落實相關工項之施工查驗，並依監測計畫規定執行安全監測。</p> <p>而潛盾機鑽掘過程會進行適當之地盤填充灌漿措施，潛盾機通過後視必要再施做二次注入灌漿；車站深開挖將採用連續壁加上內支撐系統，俾利控制地表沉陷量，保護鄰近建物安全。</p>	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.23(第三場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
1.	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。	感謝議員指導，將專函回覆民眾意見。	
2.	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。	感謝議員指導。	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.23(第三場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
3.	李明賢議員	<p>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。</p>	<p>本局前於 109 年辦理東環段綜合規劃公聽會，並於 110 年 2 月辦理都市計畫公開展覽前座談會期間，考量周邊居民與里長期待，並兼顧高齡社會所需友善步行環境，期望於 Y35 站舊宗路西側能增設出入口，惟該地區大多為私人土地，經工程可行性、用地等各面向考量後，於 Y35 站舊宗路西側增設出入口 B，該出入口用地於都市計畫變更期間，因土地所有權人(德安印象二期管理委員會)反對，經臺北市都市計畫委員會 110 年 12 月 23 日第 787 次委員會議決議略以：本出入口係因應民眾期待，爰於舊宗路西側增設之出入口，尚非屬本站緊急逃生之必要設施。同意採納公民團體之陳情意見，不設置出入口 B。請市府於後續細部設計階段，將捷運出入口 C(潭美國小)往西連通之人行穿越(舊宗路)服務功能納入考量。有關未來 Y35 站西側民眾搭乘捷運系統方式，將於通車前納入舊宗路/行善路口人行穿越服務功能及交通號誌設施整合辦理。感謝議員指導，現階段先爭取計畫核定，對於如何提供民眾更便利的服務，在後續設計階段再評估考量。</p>	
		<p>2. 過去的出入口是估用到潭美國小，後來開了很多次的協調會，把出入口都移到人行道，所以不會估用到學校土地，請潭美國小家長放心。</p>	<p>感謝議員指導。</p>	
		<p>3. 未來 Y35 跟 SB07 包括行善、舊宗、新湖一路等，是</p>	<p>感謝議員指導，將於設計階段納入評估考量。</p>	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.23(第三場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
		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。	感謝議員指導，捷運路線將採分階段、分區域施工，儘可能利用公有地做為改道動線，將施工路段及可能受影響地區周邊道路的影響衝擊儘可能降低。並研擬減輕交通衝擊配套措施，例如大區域改道動線，疏導通過施工區的车流改道行駛，及交通宣導計畫，提送本市道安會報審議通過後，於施工階段執行。施工前，邀請相關單位、里長及民眾召開說明會，加強意見溝通。	
4.	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。	感謝議員指導，將納入設計階段整體考量，盡量避免施工期間影響居民。	
		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。	感謝議員指導，在捷運施工前會辦理說明會，屆時針對民眾的疑慮會再次說明。	
		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。	感謝議員指導，捷運路線將採分階段、分區域施工，儘可能利用公有地做為改道動線，將施工路段及可能受影響地區周邊道路的影響衝擊儘可能降低。並研擬減輕交通衝擊配套措施，例如大區域改道動線，疏導通過施工區的车流改道行駛，及交通宣導計畫，提送本市道安會報審議通過後，於施	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.23(第三場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
			工階段執行。施工前，邀請相關單位、里長及民眾召開說明會，加強意見溝通。	
		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。	感謝議員指導。	
5.	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。	感謝議員指導。	
		2. SB07 到 SB08 站距非常的長，應該適度考量增設車站。	感謝委員指導。 (一)因內湖再生家具拍賣場恰在民生汐止線路線的轉彎段，工程上不符合設置車站之條件，若調整線形設置車站，路線要避開高速公路汐五高架橋橋墩基礎，必須大量穿越高速公路北側瑞光路與民權東路東南側私有土地，不僅影響多數居民權益，且增加地下穿越所需之費用。	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.23(第三場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
			<p>(二)目前 SB07 至 SB08 兩站站距離達 1.75 公里，惟其間有高速公路阻礙，僅有行善路穿越高速公路下方連接民權東路六段 56 巷，就目前車站佈設位置而言，SB07 站服務高速公路以西（南）、SB08 站服務高速公路以東（北）地區，兩站分別服務高速公路兩側區域，尚在民眾步行可及的服務範圍內。</p> <p>(三)未來捷運民生汐止線完工前與交通局等相關單位將逐站進行車站周邊交通整合改善作業，包括公車站位、YouBike 站點與人行動線環境改善等面向進行檢討，期提供車站周邊更佳、更便利的人行通行環境，以引導、鼓勵民眾使用</p>	
		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。	感謝議員指導。	
		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	感謝議員指導，將儘速提報中央審查。	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.23(第三場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
		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。		
6.	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。	感謝委員指導。	
		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。	感謝委員指導。	
		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。	感謝委員指導。	
		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。	感謝委員指導。 (一)因內湖再生家具拍賣場恰在民生汐止線路線的轉彎段，工程上不符合設置車站之條件，若調整線形設置車站，路線要避開高速公路汐五高架橋橋墩基礎，必須大量穿越高速公路北側瑞光路與民權東路東南側私有土地，不僅影響多數居民	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.23(第三場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
			<p>權益，且增加地下穿越所需之費用。</p> <p>(二)目前 SB07 至 SB08 兩站站距離達 1.75 公里，惟其間有高速公路阻礙，僅有行善路穿越高速公路下方連接民權東路六段 56 巷，就目前車站佈設位置而言，SB07 站服務高速公路以西（南）、SB08 站服務高速公路以東（北）地區，兩站分別服務高速公路兩側區域，尚在民眾步行可及的服務範圍內。</p> <p>(三)未來捷運民生汐止線完工前與交通局等相關單位將逐站進行車站周邊交通整合改善作業，包括公車站位、YouBike 站點與人行動線環境改善等面向進行檢討，期提供車站周邊更佳、更便利的人行通行環境，以引導、鼓勵民眾使用</p>	
7.	闕枚莎議員	<p>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</p>	<p>感謝議員指導。</p> <p>(一)因內湖再生家具拍賣場恰在民生汐止線路線的轉彎段，工程上不符合設置車站之條件，若調整線形設置車站，路線要避開高速公路汐五高架橋橋墩</p>	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.23(第三場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
			<p>基礎，必須大量穿越高速公路北側瑞光路與民權東路東南側私有土地，不僅影響多數居民權益，且增加地下穿越所需之費用。</p> <p>(二)目前 SB07 至 SB08 兩站站距離達 1.75 公里，惟其間有高速公路阻礙，僅有行善路穿越高速公路下方連接民權東路六段 56 巷，就目前車站佈設位置而言，SB07 站服務高速公路以西(南)、SB08 站服務高速公路以東(北)地區，兩站分別服務高速公路兩側區域，尚在民眾步行可及的服務範圍內。</p> <p>(三)未來捷運民生汐止線完工前與交通局等相關單位將逐站進行車站周邊交通整合改善作業，包括公車站位、YouBike 站點與人行動線環境改善等面向進行檢討，期提供車站周邊更佳、更便利的人行通行環境，以引導、鼓勵民眾使用</p>	
		<p>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。</p>	<p>感謝議員指導，將儘速提報中央審查。</p>	
		<p>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。</p>	<p>捷運路線將採分階段、分區域施工，儘可能利用公有地做為改道動線，將施工路段及可能受影響地區周邊道路的影響衝擊儘可能降低。並研擬減輕交通衝擊配套措施，例如大區域改道動線，疏導通過施工區的车流改道行駛，及交通宣導計畫，提送本市道安會報審議通過後，於施工階段執行。施工前，邀請相關單位、里長及民眾召開說明會，加強意見溝</p>	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.23(第三場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
			通。	
8.	吳世正議員	<p>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。</p> <p>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。</p>	<p>感謝議員指導。</p> <p>感謝議員指導。</p>	
9.	立法院最高顧問高嘉瑜	<p>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。</p> <p>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。</p>	<p>感謝顧問指導。</p> <p>(一)因內湖再生家具拍賣場恰在民生汐止線路線的轉彎段，工程上不符合設置車站之條件，若調整線形設置車站，路線要避開高速公路汐五高架橋墩基礎，必須大量穿越高速公路北側瑞光路與民權東路東南側私有土地，不僅影響多數居民權益，且增加地下穿越所需之費用。</p> <p>(二)目前SB07至SB08兩站站距離達1.75公里，惟其間有高速公路阻礙，僅有行善路穿越高速公路下方連接民權東路六段56巷，就目前車站佈設位置而言，SB07站服務高速公路以西(南)、SB08站服務高速公路以東(北)地區，兩站分別</p>	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.23(第三場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
			<p>服務高速公路兩側區域，尚在民眾步行可及的服務範圍內。</p> <p>(三)未來捷運民生汐止線完工前與交通局等相關單位將逐站進行車站周邊交通整合改善作業，包括公車站位、YouBike 站點與人行動線環境改善等面向進行檢討，期提供車站周邊更佳、更便利的人行通行環境，以引導、鼓勵民眾使用</p>	
		<p>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。</p>	<p>本局前於 109 年辦理東環段綜合規劃公聽會，並於 110 年 2 月辦理都市計畫公開展覽前座談會期間，考量周邊居民與里長期待，並兼顧高齡社會所需友善步行環境，期望於 Y35 站舊宗路西側能增設出入口，惟該地區大多為私人土地，經工程可行性、用地等各面向考量後，於 Y35 站舊宗路西側增設出入口 B，該出入口用地於都市計畫變更期間，因土地所有權人(德安印象二期管理委員會)反對，經臺北市都市計畫委員會 110 年 12 月 23 日第 787 次委員會議決議略以：本出入口係因應民眾期待，爰於舊宗路西側增設之出入口，尚非屬本站緊急逃生之必要設施。同意採納公民團體之陳情意見，不設置出入口 B。請市府於後續細部設計階段，將捷運出入口 C(潭美國小)往西連通之人行穿越(舊宗路)服務功能納入考量。有關未來 Y35 站西側民眾搭乘捷運系統方式，將於通車前納入舊宗路/行善路口人行穿越服務功能及交通號誌設施整合辦理。感謝議員指導，現階段先爭取計</p>	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.23(第三場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
			畫核定，對於如何提供民眾更便利的服務，在後續設計階段會再評估考量。	
		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。	捷運路線將採分階段、分區域施工，儘可能利用公有地做為改道動線，將施工路段及可能受影響地區周邊道路的影響衝擊儘可能降低。並研擬減輕交通衝擊配套措施，例如大區域改道動線，疏導通過施工區的车流改道行駛，工區周邊配置義交指揮及交通宣導計畫，提送本市道安會報審議通過後，於施工階段執行。施工前，邀請相關單位、里長及民眾召開說明會，加強意見溝通。	
10.	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？	汐東線、基隆捷運及民汐線構成一整體路網，其機電與車輛均採相同規格，汐東線目前已進入發包程序，後續路線均採用相同車輛系統，月台長度則搭配車長來規劃。 本計畫依運量預測及車載容量，已規劃適當營運模式與班距，來滿足旅客需求。	
		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。	SB13目前規劃採4股2月台佈設，且已預留SB13車輛折返之股道。	
11.	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？	本局將向臺北市議會爭取預算，依交通部「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」辦理臺北捷運整體路網評估研究，未來若經研析捷運中和光復線(止於國父紀念館)往北延伸行經光復北路具可行性時，將再進一步檢討站位配置及其如何與SB05車	

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

公聽會書面意見彙整表

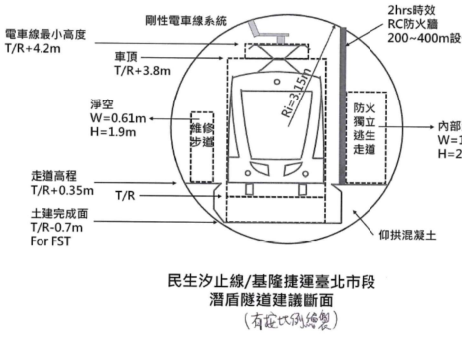
會議日期：113.02.23(第三場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
			站轉乘。	
		<p>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。</p>	<p>中和公館線未來採用之系統及路線方案均尚未確定，且路線採地下方式規劃，針對營運需求及工程、用地等條件考量要互通過軌很困難，另社后機廠儲車及維修容量已滿無法提供汐東線、基隆捷運及本計畫三條路線整體 LRRT 路網，必須再新設八堵次機廠，因此也很難供新北市提出中和公館線續行延伸使用。</p> <p>本局將爭取預算，依交通部「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」辦理臺北捷運整體路網評估研究，未來若經研析捷運中和光復線(止於國父紀念館)往北延伸行經光復北路具可行性時，將再進一步檢討站位配置及其如何與 SB05 車站轉乘。</p>	
		<p>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？</p>	<p>本計畫與基隆捷運及汐東線採統一機電系統，共用維修資源，並配合中央國產化政策擴大整體市場規模。列車儲能裝置之容量及充放效能為各車廠設計之專利，在後續營運階段，維修成本預期將較國產化高，不利於營運公司經營。且本計畫路線於地下段，應有穩定供電系統，避免列車於隧道中途故障，造成安全疑慮。</p>	
		<p>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</p>	<p>隧道除容納車輛及逃生空間外，並須考量轉彎段佈設超高、動態包絡線影響等，仍尚</p>	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.23(第三場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
		似桃捷綠線，即可免設橫向聯絡通道？	有核心機電、消防、及逃生區通風設備等及，且須預留施工誤差，經費及施工風險兩相權衡，目前隧道斷面尺寸已為較佳考量。	
		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。	立柱式刷卡機與驗票閘門皆符合人流設計，無效率問題。 大眾運輸交通目的為服務民眾，但為保證營運單位票箱收入，目前研議使用驗票閘門。 基於汐東線已建置解鎖卡機制，並不會發生進出站忘記刷卡，而造成鎖卡之問題。	
		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))	隧道除容納車輛及逃生空間外，並須考量轉彎段佈設超高、動態包絡線影響等，仍尚有核心機電、消防、及逃生區通風設備等及，且須預留施工誤差，經費及施工風險兩相權衡，目前隧道斷面尺寸已為較佳考量。	
		 <p>民生汐止線/基隆捷運臺北市段 潛盾隧道建議斷面 (有症狀例繪製)</p>		
		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	SB03 轉乘行天宮站地下連通道長度僅 55m，不適合設電動步	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.23(第三場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
		拓寬民生東路人行道並設置風雨走廊。	道。SB04 周邊因無其他公有地可配置出入口，目前規劃之出入口及通風口用地均已協調南側都更基地及北大校園 BOT 案留設，因受出入口用地限制，車站無法再向復興北路方向移設；文湖線中山國中站出入口亦未緊貼民生東路口，因此未來旅客出站後須自地面沿人行道步行約 550m 方可進站轉乘，惟後續在票證轉乘上會與營運單位協商，儘可能維護乘客搭乘權益。	
		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)	民生/復興路口處無足夠用地可設置出入口。	
		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。	SB08 站目前已規劃 3 處出入口，旅客自出口 B 出站後沿人行道步行約 300m 可到達網球中心。	
		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。	採設置地下通道連通三總距離長達約 160m，而民權東路六段 135 巷僅 8m 寬、123 巷僅 10m 寬，現況巷道二側均有民宅，未來建築須符合建築技術規則地下建築物設置的規定，於該通道至少須再設置 2 處可直接通達地面之樓梯始符合規定，故除建設經費外，尚須有足夠的用地條件，始有設置連通道的	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.23(第三場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
			條件。後續於通車前整合都市發展及交通主管機關，進行周邊人行道改善計畫，提供優質的地面通行環境，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？	目前為綜合規劃階段，以較為保守的規劃，後續於設計階段將持續精進，並配合價值工程研析檢討。	
		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。	謝謝指導，相關建議將納入基本設計，期能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，	DBB 或統包方式皆會納入後續招標方式及策略之考量，以利即早通車營運。	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.23(第三場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
		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。	1. 基隆捷運綜合規劃已核定，依據該採購車隊規模 20 列車，即為報告中之方案 8 模式，故依核定報告規劃採全程、區間各 7.5 分鐘之班距。 2. 依前後文判斷，應是提出基隆捷運全程與區間重疊段班距採 2.5 分鐘之意。共軌段之軌道容量在安全考量下每小時最多通過數為 20 列車，亦即該路段實務限制無法採 2.5 分鐘班距。	
		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？	目前規劃地下 2 層車站：SB01、SB04、SB06、SB08。無地下 3 層之車站型式。後續將視設計需求作適當調整。	
		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？	配合出入口設置位置，目前單大廳、雙邊大廳型式均有。	
		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。	綜合規劃階段潛盾穿越雙連站下方。之後設計階段應評估車站之影響，並就評估結果擬定安全監測系統，於施工中管控潛盾施工。	
		4. 請問民汐線如何穿越中和新蘆線潛盾隧道，預計由	下方穿越。	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.23(第三場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
		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？	交會站為 Y35 站，東環段 Y35 站與隧道結構已與民汐線整體規劃，預留車站設施與隧道穿越的孔道。	
		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？	因系統不同，目前無規劃過軌機制。	
		7. 請問 SB06 站施工是否會影響民生圓環及車流動線？	於 SB06 站施工期間，民生圓環及車流動線將受影響，惟藉由交通維持計畫，盡量維持工區週邊道路容量及交通服務水準。	
		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？	<p>1. 有關 SB07 站及站間隧道於新湖一路區段，依都市計畫規定新湖一路兩側須退縮 4 公尺建築，係已考量路幅寬度、車站站體寬度以及隧道禁建範圍(隧道外緣 1 公尺)，因此退縮帶範圍為捷運使用界線不會再向外推展。</p> <p>2. 其中車站站體使用退縮帶土地，與地主協調使用或取得方式分為(1)無償設定區分地上權(2)變更都市計畫為捷運系統用地再分割土地後價購或徵收取得。惟變更都市計畫再取得土地之方式，影響地主後方土地開發權益甚劇，故擬採無償設定區分地上權，土地仍為地主所有，捷運設施範圍不計容積與建蔽率，不影響地主開發權益(若採有償設定需分割土地以確認有償範圍，爾後本府並享有開發後有償金額對價之容積權利)。另將整體評估禁建範</p>	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.23(第三場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
			<p>圍、基地條件、開發效益等因素劃設捷運開發區，納入都市計畫變更，確保地主能獲得最佳權益。</p> <p>3. 另站間隧道屬於地下穿越，入侵退縮帶部分，將依「大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理及審核辦法」規定辦理註記與補償，無須辦理都市計畫變更，亦無需取得土地相關權利，惟需分割土地以確認補償範圍，同前所述不影響地主開發權益(若地主同意併入前述車站站體採無償設定區分地上權，則無需分割土地，避免開發時土地若不得合併衍伸申請與持分問題)。</p>	
		9. 請問新湖一路底至穿越中山高速路路段，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？	SB07-SB08 路段，經運轉模擬評估，須設置通風豎井，後續設計階段將檢討調整兩條隧道採近接或疊式配置，並尋覓適當地點設置通風豎井。	
		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？	<p>最大縱坡<6%。</p> <p>因跨越汐五高架符合高速公路淨高需求。</p>	
		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？	約在上行線 9K+720 處，盡量於邊坡走向垂直車行方向處設置洞口。工作井開挖應維持原有地形地貌，避免大規模開挖擾動坡地，配合臨時鋼棧橋，以用地最少方式施工，降低對環境的衝擊。	
		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？	考量地質條件及周圍環境，設計全為高架方式通過。	
		13. 請問八堵機廠是否預計與火車站後方八中社區都更	八堵機廠預計使用八堵火車站現有鐵路用地為主，惟部分用	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.23(第三場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
		<p>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?</p>	<p>地須使用北側住宅區土地,實際範圍將視捷運設施配置需求而定。後續在與土地所有權人洽商後,再行確認是否採取土地開發方式辦理,以及檢討開發共構之形式。目前初步規劃駐車軌12列位。基捷二期目前尚未定案,社后機廠與八堵機廠內整體運用會一併考量基捷二期駐車之需求。</p>	
		<p>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?</p>	<p>1. 依108年2月公告之臺北市共同管道第二次通盤檢討,民生東路共同管道規劃於民生東路上,起於新生北路至敦化北路,規劃長度計約1540m之幹管、供給管。 2. 惟後續仍需蒐集各管線單位需求後,於設計階段評估共同管道建置可行性。</p>	
12.	鍾OO君	<p>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。</p>	<p>捷運局102年舉辦民生汐止線綜合規劃公聽會後,陸續於104及105年提報綜合規劃報告至中央審查,因當時僅有內湖至汐止段路線的環評通過,因此交通部函覆意見請臺北市政府辦理市區段路線之環境影響評估,在全線環評通過後再依程序提報綜合規劃書至交通部審查。本府106年4月開始進行環評,環評報告於109年11月奉環保署審議通過。目前規劃之民汐線系統型式與汐東線一致,使用獨立路權的中運量LRRT系統服務,與基隆捷運結合形成完整路網。本路線可服務民生東西路廊帶市民,並串聯汐東線(112年1月13日獲行政院核定)及基隆捷運(113年1月31日獲</p>	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.23(第三場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
			行政院核定)，可擴大捷運路網服務範圍，增加運輸骨幹服務，提供市民快速便利安全的運輸系統選擇。	
		2. 民權東路六段 123 巷 34 弄(民權東-成功路綠燈不能左轉)現在下班間塞車很嚴重，捷運開挖後，如何解決塞車問題？	捷運路線將採分階段、分區域施工，儘可能利用公有地做為改道動線，將施工路段及可能受影響地區周邊道路的影響衝擊儘可能降低。並研擬減輕交通衝擊配套措施，例如大區域改道動線，疏導通過施工區的车流改道行駛，工區周邊重要路口配置義交指揮，及交通宣導計畫，提送本市道安會報審議通過後，於施工階段執行。施工前，邀請相關單位、里長及民眾召開說明會，加強意見溝通。	
		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	本計畫將儘速提報中央審查，俟配合中央審查意見修正並獲行政院核定建設計畫後，將積極實線本建設計畫，以優質大眾運輸服務取代私有運具使用，藉以改善城市交通服務水準。	
		4. 建議將工程進度說明拍成影片上傳 YouTube 讓市民瞭解。	請上本局官網、FACEBOOK 及 YOUTUBE 頻道，皆有目前施工中路線相關影片，後續也將持續更新。	
13.	石潭里廖煒國里長	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	由於捷運設站需於平順直線路段，SB07 至 SB08 站間由於路線較為曲折且需通過高速公路及私有大樓構造體下方穿越，縱坡度亦較為複雜，因此不適合於此區段間設置車站月台。本計畫路線可經由環狀線東環段或市區公車路網擴展服務範圍，以優質大眾運輸服務取代私有運具使用，藉以改善城市	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.23(第三場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
		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。	交通服務水準。	
14.	廖 OO 君	1. SB10 站怎麼是最後一站？需要往後銜接到汐止。	SB10 並非末端站，將銜接汐東線及基隆捷運。	
		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。	SB10 並非末端站，將銜接汐東線及基隆捷運。本路線可服務民生東西路廊帶市民，並串聯汐東線(112 年 1 月 13 日獲行政院核定)及基隆捷運(113 年 1 月 31 日獲行政院核定)，可擴大捷運路網服務範圍，增加運輸骨幹服務，提供市民快速便利安全的運輸系統選擇。	
15.	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。	本計畫不具 BOT 可行性。	
		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。	由於捷運設站需於平順直線路段，SB07 至 SB08 站間由於路線較為曲折且需通過高速公路及私有大樓構造體下方穿越，縱坡度亦較為複雜，因此不適合於此區段間設置車站月台。本計畫路線可經由環狀線東環段或市區公車路網擴展服務範圍，以優質大眾運輸服務取代私有運具使用，藉以改善城市交通服務水準。	
		3. 松山機場遷移，增建民權東路線創造國土有效應用。	考量民權東路於基隆河西畔緊鄰松山機場圍牆，較卻乏服務對象，且松山機場目前尚無遷建計畫，因此本計畫路線規劃行經活動人口較多之民生東路廊帶，以滿足更多之市民交通需求。	
		4. 成功路接駁線與民權東線是否可以 BOT 方式為之，	本計畫不具 BOT 可行性。	

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

公聽會書面意見彙整表

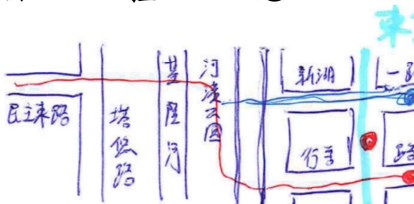
會議日期：113.02.23(第三場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
		本人有引荐管道可以參建BOT。		
16.	蕭OO君	<p>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。</p>	<p>中和公館線未來採用之系統及路線方案均尚未確定，且路線採地下方式規劃，針對營運需求及工程、用地等條件考量要互通過軌很困難，另社后機廠儲車及維修容量已滿無法提供汐東線、基隆捷運及本計畫三條路線整體LRRT路網，必須再新設八堵次機廠，因此也很難供新北市提出中和公館線續行延伸使用。</p> <p>本局將向臺北市議會爭取預算，依交通部「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」辦理臺北捷運整體路網評估研究，若經研析新北市倡議之捷運中和光復線(止於國父紀念館)確有往北延伸工程範圍之需求，則將配合公共運輸整合之需要，調整SB05車站設計提升兩站轉乘便利性。</p>	
		<p>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。</p>	<p>1. 除目前規劃之營運模式外，公聽會簡報中亦有呈現預留民汐線服務範圍往北延伸之彈性，可提供營運機構運用。</p> <p>2. 新北市主辦汐東線規劃時已研析SB13-SB14間立體交叉是否可行，主要為工程量體過大，無法設置在國道下方空間，且地面路幅寬度不足無法提供立體交叉所需落墩空間，評估不具可行性故規劃採平面交叉。</p>	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.23(第三場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
		<p>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。</p> 	<p>由於捷運設站需於平順直線路段，SB07 至 SB08 站間由於路線較為曲折且需通過高速公路及私有大樓構造體下方穿越，縱坡度亦較為複雜，因此不適合於此區段間設置車站月台。本計畫路線可經由環狀線東環段或市區公車路網擴展服務範圍，以優質大眾運輸服務取代私有運具使用，藉以改善城市交通服務水準。</p>	
17.	台灣基進臺北黨部主任委員吳欣岱	<p>1. 內湖再生傢俱之市有地是否能增設站體，盡量增加服務。</p>	<p>(一)因內湖再生家具拍賣場恰在民生汐止線路線的轉彎段，工程上不符合設置車站之條件，若調整線形設置車站，路線要避開高速公路汐五高架橋墩基礎，必須大量穿越高速公路北側瑞光路與民權東路東南側私有土地，不僅影響多數居民權益，且增加地下穿越所需之費用。</p> <p>(二)目前 SB07 至 SB08 兩站站距離達 1.75 公里，惟其間有高速公路阻礙，僅有行善路穿越高速公路下方連接民權東路六段 56 巷，就目前車站佈設位置而言，SB07 站服務高速公路以西（南）、SB08 站服務高速公路以東（北）地區，兩站分別服務高速公路兩側區域，尚在民眾步行可及的服務範圍內。</p> <p>(三)未來捷運民生汐止線完工前</p>	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.23(第三場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
			與交通局等相關單位將逐站進行車站周邊交通整合改善作業，包括公車站位、YouBike 站點與人行動線環境改善等面向進行檢討，期提供車站周邊更佳、更便利的人行通行環境，以引導、鼓勵民眾使用。	
		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。	本計畫將儘速提報中央審查，俟配合中央審查意見修正並獲行政院核定建設計畫後，將提供規劃研究成果上網公開，供民眾參閱。	
		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？	本案需符合大眾捷運系統履勘作業要點系統穩定性需求。	
18.	王 OO 君	1. 月台門開啟方式為自動還是按鈕開門？	自動開啟。	
		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。	未來捷運民生汐止線完工前與交通局等相關單位將逐站進行車站周邊交通整合改善作業，包括公車站位、YouBike 站點與人行動線環境改善等面向進行檢討，期提供車站周邊更佳、更便利的人行通行環境，以引導、鼓勵民眾使用。	
		3. SB06 與民生圓環應同時整建。	後續設計階段考量。	
		4. SB08 到文湖線目前公車都沒有經過成功路。	關於現況公車路線服務之相關意見，建議您可將寶貴意見具體完整的與臺北市政府交通局或 1999 專線聯繫。至於捷運通車後之公車路網，臺北市政府於捷運興建過程均會積極檢討周邊轉乘設施配置之合理性，以優質大眾運輸服務取代私有運具使用，藉以改善城市交通服務水準。	
		5. 列車軌道設計，行經道岔車速可以提高。	將依規範設計。	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.23(第三場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
19.	謝 OO 君	<p>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。</p> 	<p>湖興公園為潛盾隧道地下穿越，施工中噪音有限，而營運階段可設置浮動式道床控制震動標準。</p>	
20.	黃 OO 君	<p>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？</p>	<p>(一)因內湖再生家具拍賣場恰在民生汐止線路線的轉彎段，工程上不符合設置車站之條件，若調整線形設置車站，路線要避開高速公路汐五高架橋橋墩基礎，必須大量穿越高速公路北側瑞光路與民權東路東南側私有土地，不僅影響多數居民權益，且增加地下穿越所需之費用。</p> <p>(二)目前 SB07 至 SB08 兩站站距離達 1.75 公里，惟其間有高速公路阻礙，僅有行善路穿越高速公路下方連接民權東路六</p>	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.23(第三場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
			<p>段 56 巷，就目前車站佈設位置而言，SB07 站服務高速公路以西（南）、SB08 站服務高速公路以東（北）地區，兩站分別服務高速公路兩側區域，尚在民眾步行可及的服務範圍內。</p> <p>(三)未來捷運民生汐止線完工前與交通局等相關單位將逐站進行車站周邊交通整合改善作業，包括公車站位、YouBike 站點與人行動線環境改善等面向進行檢討，期提供車站周邊更佳、更便利的人行通行環境，以引導、鼓勵民眾使用</p>	
		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。	由於捷運設站需於平順直線路段，SB07 至 SB08 站間由於路線較為曲折且需通過高速公路及私有大樓構造體下方穿越，縱坡度亦較為複雜，因此不適合於此區段間設置車站月台。本計畫路線可經由環狀線東環段或市區公車路網擴展服務範圍，以優質大眾運輸服務取代私有運具使用，藉以改善城市交通服務水準。	
		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。	捷運東環段 Y31-Y35 站間雖然穿越私有地，惟其車站出入口位置係使用公有土地。民汐線路線規劃及車站設置原則與捷運東環段相同，惟須視實際現況用地及運量預測結果而定，整體評估規劃。	
21.	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	<p>1. 原規劃之 SB01 站面臨之課題如下：</p> <p>(1) 民生西路都市計畫道路寬度僅有 16.5 公尺，車站出入口選擇原則優先使用公有地，經清查原規劃之 SB01 站所在之大</p>	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.23(第三場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
		<p>口)，並在原 SB01 站設址。</p> <p>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，並在新規劃之民生汐線靜修高中站(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。</p> <p>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。</p> <p>(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。</p> <p>(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？</p> <p>(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埕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？</p> <p>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</p>	<p>稻埕民生西路一帶兩側多為私有地，車站出入口及通風井用地取得較困難。道路兩側商業行為頻繁，且緊鄰環河北路，施工期間將造成較嚴重之交通衝擊，民眾抗爭阻力如何化解亦為能否順利推動捷運建設之變數。另外，本局為評估設站出入口之土地，亦拜訪當地里長，確實無合適土地可供捷運使用。</p> <p>(2) 在營運方面，原規劃之 SB01 站所在之民生西路因路幅狹小僅能設置單線雙向折返疊式車站，端末車站採疊式搭配站前折返設置時，可能出現列車進站與旅客候車不同月台層之情形，單線運轉營運班距增長，影響服務水準。</p> <p>(3) 工程方面，SB01 站東移至重慶北路口以東可避開密集的老舊建物群，利用公有地設置出入口及通風井，減輕淡水河潮汐對連續壁施工的影響。然重慶北路以西，其路寬亦為 16.5 公尺，且無適合的用地可供設置出入口及通風井，設站有困難。</p> <p>(4) 綜上考量，遂於本綜合規劃階段研析調整 SB01 站至工程條件相對較佳、設置捷運設施用地較無虞之民生重慶路口東側，因可採用島式車站規劃，列車可平面調度迴車，提供完整班距之捷運服務；車站位置調整後，大稻埕商圈仍在捷運服務合理步行範圍內，可提高服務可及旅次，擴大服務效能，增加計畫效益，未來工程</p>	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.23(第三場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
		<p>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？</p>   <p>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？</p> <p>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？</p> <p>7. 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？</p>	<p>完工前將透過車站周邊交通整合檢討，針對沿線步行環境進行檢討改善，推動人本交通服務，兼顧沿線商圈人潮及交通便利性。</p> <p>2. 本局將向臺北市議會爭取預算，依交通部「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」辦理臺北捷運整體路網評估研究，未來若經研析社子線線往南延伸具可行性時，將再進一步檢討站位配置及其如何與 SB01 車站轉乘。</p> <p>3. 本案曾洽詢彰化銀行表示，迪化街民生西路口永樂分行仍有設置需求並無搬遷規劃，且銀行的營業特性必須使用 1、2 樓空間，設置捷運出入口將嚴重影響該分行之營運，故無法同意參與捷運開發。</p> <p>4. 重慶北路以西之民生西路都市計畫道路寬度僅 16.5m，於不拆遷鄰房之狀況下，僅得設置單線軌道，又大稻埕處為民生汐止線端點，有列車換軌折返必要性，因此無法如中途站路段採用疊式隧道方式興建。由於原大稻埕站受空間限制採單軌設置，導致服務班距拉長影響整體營運效能。綜合規劃階段考量於重慶北路以西路段之施工困難、營運效能減損、車站出入口用地取得困難等因素，為避免如天水路站因缺乏出入口設置用地導致車站無法推動實現之缺憾。遂於綜合規劃階段研析調整 SB01 站至工程條件較佳、出口用地無虞之民生重</p>	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.23(第三場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
			<p>慶路口，以提供完整班距之捷運服務，站點調整後，大稻埕商圈仍在捷運服務範圍內，後續可針對沿線步行環境進行加強改善，維持商圈服務交通便利性。</p> <p>5.台北捷運路網會持續辦理研究規劃，後續若本線有延伸需求，可於車站預留延伸機制，供後續路線銜接。</p> <p>6.有關SB01站址由原環說書規劃之西寧北路及民生西路交叉口處調整至重慶北路與寧夏路間之民生西路，後續將併設計成果，並依「環境影響評估法施行細則」第三十七條規定，確須辦理環境影響差異分析作業。考量環差作業需重新進行環境現況調查、預測影響分析、報告編撰及後續審查，預估作業時程約需1~2年，惟全計畫其他未涉及環評變更部分仍可維持原規劃時程施作，尚不致影響整體進度。</p>	
22.	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)	汐東線計畫已於SB11預留支線空間，將視地區發展情況適時評估。	
23.	邱 OO 君	<p>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。</p> <p>2. 施工期、交通黑暗期，好好規劃。</p> <p>1. U-bike：內湖區免費。</p>	<p>民生汐止線目前政策方向仍為爭取一次核定興建全線，將儘速提報中央審查爭取早日核定。倘若後續因應施工進度考量分段通車時，民汐線是有機會先通車到B07與東環段銜接。</p> <p>捷運路線將採分階段、分區域施工，儘可能利用公有地做為改道動線，將施工路段及可能</p>	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.23(第三場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
		<ol style="list-style-type: none"> 2. 上下班加收車輛「出入城費」 3. 公車：一律打折、半價。 4. 捷運沿線住戶居民：補助不便交通費與相關補貼 	<p>受影響地區周邊道路的影響衝擊儘可能降低。並研擬減輕交通衝擊配套措施，例如大區域改道動線，疏導通過施工區的车流改道行駛，工區周邊重要路口配置義交指揮，及交通宣導計畫，提送本市道安會報審議通過後，於施工階段執行。施工前，邀請相關單位、里長及民眾召開說明會，加強意見溝通。</p>	
24.	寶湖里邱顯松里長	<ol style="list-style-type: none"> 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尺，以後站體可以依規定在開發設置天橋連通。 	<p>石潭段四小段 336 地號，面積 2088.96 平方公尺為國有地，後續相關配置將與相關單位協商研議。</p> <p>SB08 站於民權東路六段 123 巷東側私有土地現況並未建築使用，未來可視捷運設施使用需求及土地所有權人參與開發之意願，檢討辦理捷運土地開發之可能性。</p> <p>後續站體設計將配合都市計畫規定，檢討設置天橋連通之可行性。</p>	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.23(第三場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
25.	週美里丘麗玲里長	<p>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。</p>	<p>捷運松山新店線係屬高運量系統，設置車站的長度約 220 公尺、寬度約 21 公尺，且採明挖施工法施築，而路線段則採潛盾施工，其道路寬度及線形幾何必須符合捷運隧道淨空及最小轉彎半徑 200 公尺之佈設條件，里長希望由松山新店線南京三民站延伸至潭美公園，由於松山線採地下型式興建，南京三民站並未預留支線岔軌之佈設空間與結構設施，若由該站延伸，必須開挖敲除既有捷運隧道重新施工，將嚴重影響南京三民站之現有營運，工程實務上不可行。</p> <p>捷運系統完工後將會帶動整個都市地區的開發，未來希望落實人本交通思維，逐步就本市大眾運輸場站公車接駁、周邊人行動線環境等面向進行檢討與改善，打造無縫接軌、友善行人的城市，提供內湖石潭里周邊大眾運輸服務交通之需求。</p>	
		<p>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，舊宗路口在交通上沒有辦法改善。</p>	<p>本局前於 109 年辦理東環段綜合規劃公聽會，並於 110 年 2 月辦理都市計畫公開展覽前座談會期間，考量周邊居民與里長期待，並兼顧高齡社會所需友善步行環境，期望於 Y35 站舊宗路西側能增設出入口，惟該地區大多為私人土地，經工程可行性、用地等各面向考量後，於 Y35 站舊宗路西側增設出入口 B，該出入口用地於都市計畫變更期間，因土地所有權人(德安印象二期管理委員會)反對，經臺北市都市計畫委員會 110 年</p>	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.23(第三場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
			12月23日第787次委員會議決議略以：本出入口係因應民眾期待，爰於舊宗路西側增設之出入口，尚非屬本站緊急逃生之必要設施。同意採納公民團體之陳情意見，不設置出入口B。請市府於後續細部設計階段，將捷運出入口C(潭美國小)往西連通之人行穿越(舊宗路)服務功能納入考量。有關未來Y35站西側民眾搭乘捷運系統方式，將於通車前納入舊宗路/行善路口人行穿越服務功能及交通號誌設施整合辦理。感謝議員指導，現階段先爭取計畫核定，對於如何提供民眾更便利的服務，在後續設計階段會再評估考量。	
		3. SB代號更改為其他代號，民眾反映不雅。	捷運民生汐止線車站代號已沿用多年，且汐東段已經奉行政院核定，故車站代號不建議更動。	
26.	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。	<p>重慶北路以西之民生西路都市計畫道路寬度僅16.5m，於不拆遷鄰房之狀況下，僅得設置單線軌道，又大稻埕處為民生汐止線端點，有列車換軌折返必要性，因此無法如中途站路段採用疊式隧道方式興建。</p> <p>由於原大稻埕站受空間限制採單軌設置，導致服務班距拉長影響整體營運效能。綜合規劃階段考量於重慶北路以西路段之施工困難、營運效能減損、車站出入口用地取得困難等因素，為避免如天水路站因缺乏出入口設置用地導致車站無法推動實現之缺憾。遂於綜合規劃階段研析調整SB01站至工程</p>	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.23(第三場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
			條件較佳、出口用地無虞之民生重慶路口，以提供完整班距之捷運服務，站點調整後，大稻埕商圈仍在捷運服務範圍內，後續可針對沿線步行環境進行加強改善，維持商圈服務交通便利性。	
		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。	未來捷運完工後，車站周邊會透過與本府交通主管機關等單位進行交通整合，以人本為主的環境考量設計，提供市民有良好步行空間。	
		3. SB07 至 SB08 間路線選擇，是否能改走“行善路1明美公園1南京東路六段1成功路二段1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。	路線將無法避免穿越私有地，目前 SB07 至 SB08 兩站站距尚在民眾步行可及的服務範圍內。 未來捷運民生汐止線完工前與交通局等相關單位將逐站進行車站周邊交通整合改善作業，包括公車站位、YouBike 站點與人行動線環境改善等面向進行檢討，期提供車站周邊更佳、更便利的人行通行環境，以引導、鼓勵民眾使用。	
27.	白 OO 君	請問是否 SB09 至 SB07(Y35) 站可以優先通車？	民生汐止線目前政策方向仍為爭取一次核定興建全線，將儘速提報中央審查爭取早日核定。倘若後續因應施工進度考量分段通車時，民汐線是有機會先通車到 SB07 與東環段銜接。	
28.	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→	捷運松山線係屬高運量系統，設置車站的長度約 220 公尺、寬度約 21 公尺，且採明挖工法施築，而路線段則採潛盾施工，其道路寬度及線形幾何必須符合捷運隧道淨空及最小轉彎半徑 200 公尺之佈設條件，才能不	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.23(第三場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
		成功路東側設站「三軍總醫院站」→接續汐東線。	<p>穿越沿線民宅。從松山線尾軌段延伸，路線由八德路往北經成美橋至新湖三路至民權東路之道路寬度幾何條件不佳，故佈設車站空間不足，線形上需大幅穿越私地，對鄰近建物造成影響等問題。汐東線已獲行政院核定採中運量 LRRT 系統，與松山線系統形式不同亦無法接續。</p> <p>本路線可服務民生東西路廊帶市民，可擴大捷運路網服務範圍，增加運輸骨幹服務，提供市民快速便利安全的運輸系統選擇。</p>	
		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。	民生汐止線於汐止地區服務社后、樟樹灣、汐科、汐止區公所等區域，並可直接深入內湖區、民生社區等合臺北核心地區，其服務對象與臺鐵並非完全重疊。	
		3. 市區段落要建，請與蘆洲線或新莊線相接，串聯東西。	本路線 SB03 與行天宮站交會轉乘，三重、新莊、蘆洲地區往來台北都會區東西向民眾，可利用新莊-蘆洲線於行天宮站轉乘民生汐止線 SB03 站到達活動地區。	
29.	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。	預計在基隆捷運通車時調整汐東線通車至樟樹灣；另除目前規劃之營運模式外，公聽會簡報中亦有呈現預留民汐線服務範圍往北延伸之彈性，可提供營運機構運用。	
		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。	<p>1.SB03 與行天宮站以設置地下通道轉乘。</p> <p>2.目前出入口係以改建民生松江地下道辦理。</p>	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.23(第三場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
		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。	由於捷運設站需於平順直線路段，SB07至SB08站間由於路線較為曲折且需通過高速公路及私有大樓構造體下方穿越，縱坡度亦較為複雜，因此不適合於此區段間設置車站月台。本計畫路線可經由環狀線東環段或市區公車路網擴展服務範圍至瑞光路沿線，以優質大眾運輸服務取代私有運具使用，藉以改善城市交通服務水準。	
		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？	由於捷運設站需於平順直線路段，SB07至SB08站間由於路線較為曲折且需通過高速公路及私有大樓構造體下方穿越，縱坡度亦較為複雜，因此不適合於此區段間設置車站月台。本計畫路線可經由市區公車路網擴展服務範圍至新明路沿線，或以優質大眾運輸服務取代私有運具使用，藉以改善成美橋周邊交通服務水準，間接提升新明路周邊交通服務水準。	
		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。	目前新北市主辦之SB11設計有考量後續東湖支線延伸介面。	
		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。	本局將向臺北市議會爭取預算，依交通部「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」辦理臺北捷運整體路網評估研究，未來若經研析捷運中和光復線(止於國父紀念館)往北延伸行經光復北路具可行性時，將再進一步檢討站位配置及其如何與SB05車站轉乘。	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.23(第三場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
		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。	本綜合規劃階段於用地取得面、營運面及重面整體評估後，調整 SB01 站較原大稻埕 SB01 站址，在工程條件相對較佳、設置捷運設施用地較無虞，可提供完整班距之捷運服務，故 SB01 站將選擇調整 SB01 站位。	
30.	張 OO 君	<p>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？</p> <p>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？</p> <p>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！</p>	<p>1. 板南線延伸與基隆捷運銜接，經初步評估部分線形穿越既有臺、高鐵介面，並與鐵道局規劃之高鐵延伸宜蘭線形產生衝突；沿線受限周邊地形影響，或需徵收土地及拆遷民宅，同時大同路為往來雙北交通要道且路幅甚小，施工期間將造成嚴重阻塞；機廠空間不足，須另覓空間興建機廠；推動高運量系統延伸無法符合中央審議之財務效益與永續經營門檻，故現階段仍以基隆捷運提供服務為主。</p> <p>2. 預留民汐線服務範圍往北延伸之彈性中，已有研析適當之營運模式與班距，使目標年尖峰時間可滿足旅客需求。</p> <p>3. 已針對共線段之平面交叉進行詳細分析確保運轉順暢，並規劃適當班距來服務旅客需求，不影響列車班距。</p>	
31.	林 OO 君	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	SB08 站福華廣場前停車場用地現況為國有土地，初步規劃在此處設置出入口設施。未來是否循大眾捷運土地開發或其他方式辦理開發，以及開發後納入何種設施，則需與相關機關	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.23(第三場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
		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。	檢討使用需求後再予推動。	
32.	黃 OO 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？	目前規劃設置 3 處出入口，惟仍需視後續設計及都市計畫變更審議結果後方能確定： ： • 南側出入口 A：設置於公有停車場用地 • 東南側出口 B：設置於私有第二種住宅區，規劃變更為捷運開發區。 • 北側出口 C：設置於私有第二種住宅區，規劃為捷運開發區。	
		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。	納入後續計畫參考。	
33.	李 OO 君	1. 將區間車改成 SB01-SB12，因為社后有到內湖的需求。	1. 汐東線車站與股道已規劃完成並已進入發包階段，列車無法在 SB12 折返。 2. 營運模式已考量旅客整體需求做適當之規劃，建議延伸至 SB12 之情境，將出現大幅運能損失，故未列入方案內。	
		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。	由於都市計畫於舊宗路/新湖一路已預留廣場用地供設置民汐線及東環段交會轉乘空間，故目前民汐線以佈設靠近於舊宗	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.23(第三場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
			路/新湖一路路口為宜，能提供較便利的轉乘動線。	
		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。	<p>本局將向臺北市議會爭取預算，依交通部「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」辦理臺北捷運整體路網評估研究，未來若經研析捷運中和光復線(止於國父紀念館)往北延伸行經光復北路具可行性時，會研究如何提升路網的轉乘便利性。</p> <p>另中和公館線未來採用之系統及路線方案均尚未確定，且路線採地下方式規劃，針對營運需求及工程、用地等條件考量要互通過軌很困難，另社后機廠儲車及維修容量已滿無法提供汐東線、基隆捷運及本計畫三條路線整體LRRT路網，必須再新設八堵次機廠，因此也很難供新北市提出中和公館線續行延伸使用。</p>	
		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。	<p>舊宗路路廊為東環使用，新湖二路寬度不足以設站。由於都市計畫於舊宗路/新湖一路已預留廣場用地供設置民汐線及東環段交會轉乘空間，故目前民汐線以佈設靠近於舊宗路/新湖一路路口為宜，能提供較便利的轉乘動線。</p>	
34.	張OO君	<p>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。</p> <p>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</p>	<p>捷運民生汐止線SB06站規劃位於民生圓環東側之民生東路下方，北側出入口及通風井用地將協調中華郵政利用民生郵局的用地設置；南側出入口則考慮利用既有慢車道，以加寬人行道的方式設置，通風井則利用民生圓環設置，兩側出入口及通風井設施已符合該捷運車</p>	

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

公聽會書面意見彙整表

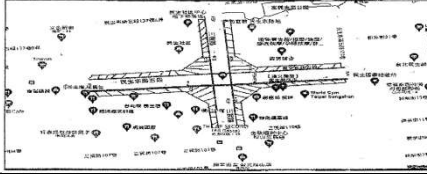
會議日期：113.02.23(第三場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
		<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>4. 另因民生社區為一老舊社區，居民多為年長者，請</p>	<p>站設置的需求。</p> <p>如依目前車站南、北二側用地條件，規劃設置兩側電梯、手扶梯設施以方便長者出入使用，原則可行。</p> <p>至於能否於三民圓環西側再增設兩個出入口，後續於設計階段則再就其鄰近建物結構位置、用地需求、逃生安全及財務等條件進一步評估其可行性。</p>	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.23(第三場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
		<p>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)</p> <p>5.</p> 		
35.	林OO君	<p>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：</p> <ol style="list-style-type: none"> 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。 <p>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。</p>	<p><u>捷運民生汐止線SB06站規劃位於民生圓環東側之民生東路下方，北側出入口及通風井用地將協調中華郵政利用民生郵局的用地設置；南側出入口則考慮利用既有慢車道，以加寬人行道的方式設置，通風井則利用民生圓環設置，兩側出入口及通風井設施已符合該捷運車站設置的需求。</u></p> <p><u>如依目前車站南、北二側用地條件，規劃設置兩側電梯、手扶梯設施以方便長者出入使用，原則可行。至於能否於三民圓環西側再增設兩個出口，後續於設計階段則再就其鄰近建物結構位置、用地需求、逃生安全及財務等條件進一步評估其可行性。</u></p>	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.23(第三場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
36.	詹 OO 君	<ol style="list-style-type: none"> SB02、SB03、SB04 等轉乘站，轉乘距離長達 4-500 公尺，便利性太差。 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？ 為了汐止的民眾，可將松山線延伸至汐止即可，又快又便宜。 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。 	<p>SB02 轉乘雙連站步行距離約 70m，SB03 轉乘行天宮站步行距離約 135m，SB04 轉乘中山國中站步行距離約 550m。</p> <p>SB04 周邊因無其他公有地可配置出入口，目前規劃之出入口及通風口用地均已協調南側都更基地及北大校園 BOT 案留設，因受出入口用地限制，車站無法再向復興北路方向移設；文湖線中山國中站出入口亦未緊貼民生東路口，因此未來旅客出站後須自地面沿人行道步行約 550m 方可進站轉乘，惟後續在票證轉乘上會與營運單位協商，儘可能維護乘客搭乘權益。</p> <p>軌道建設計畫投資金額龐大，需妥善安排推動進程，前階段臺北市政府積極爭取環狀線東環段建設計畫，並獲中央核定。將儘速提報中央審查，俟配合中央審查意見修正並獲行政院核定建設計畫後，將積極實線本建設計畫，以優質大眾運輸服務取代私有運具使用，藉以改善城市交通服務水準。</p> <p>汐東線已獲行政院核定採中運量 LRRT 系統，與松山線系統形式不同。</p> <p>本路線可服務民生東西路廊帶市民，可擴大捷運路網服務範圍，增加運輸骨幹服務，提供市民快速便利安全的運輸系統選擇。</p> <p>為提供優質大眾運輸服務，本計畫各站均有積極規劃合理轉乘設施及相關配套措施，以提振大眾運使用之偏好，吸引更多民眾來搭乘，整體改善城市</p>	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.23(第三場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
37.	詹 OO 君	<ol style="list-style-type: none"> 請評估每小時運量人次，經濟效益保守估計有多少。 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。 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。 走路 15 分鐘去搭松山(綠)線，健身在合理時間內有益健康。 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 	<p>依據本計畫目前規劃成果，規劃目標年 140 年全日 23.8 萬人次、尖峰小時運量為 3.2 萬人次。</p> <p>經濟效益推估結果呈現已超過損益平衡門檻，具備投資效益。</p> <p>SB02、SB03 與雙連站、行天宮站為 T 字交會，穿堂大廳均調整與既有車站之穿堂同高程，未來旅客可於車站內轉乘，路徑短且便捷。</p> <p>SB04 周邊因無其他公有地可配置出入口，目前規劃之出入口及通風口用地均已協調南側都更基地及北大校園 BOT 案留設，因受出入口用地限制，車站無法再向復興北路方向移設；文湖線中山國中站出入口亦未緊貼民生東路口，因此未來旅客出站後須自地面沿人行道步行約 550m 方可進站轉乘，惟後續在票證轉乘上會與營運單位協商，儘可能維護乘客搭乘權益。</p> <p>為提供優質大眾運輸服務，本計畫各站均有積極規劃合理轉乘設施及相關配套措施，以提振大眾運使用之偏好，吸引更多民眾來搭乘，整體改善城市交通服務水準。</p> <p>汐東線已獲行政院核定採中運量 LRRT 系統，與松山線系統形式不同。</p> <p>本路線可服務民生東西路廊帶市民，可擴大捷運路網服務範圍，增加運輸骨幹服務，提供市民快速便利安全的運輸系統</p>	

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

公聽會書面意見彙整表

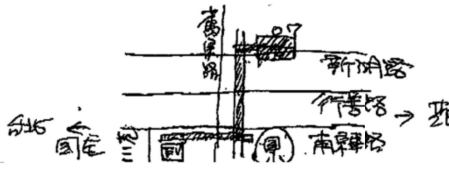
會議日期：113.02.23(第三場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
			選擇。	
38.	高 OO 君	<p>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……</p> <p>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」！！</p> <p>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！！</p>	<p>考量民權東路於基隆河西畔緊鄰松山機場圍牆，較卻乏服務對象，且松山機場目前尚無遷建計畫，因此本計畫路線規劃行經活動人口較多之民生東路廊帶，以滿足更多之市民交通需求。</p>	
39.	百樂大廈管理委員會	<p>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。</p> <p>說明：</p> <ol style="list-style-type: none"> 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，為商業集中處進出口活絡。 	<p>貴管委員意見本局已於 113 年 3 月 14 日以北市捷規字第 1133004527 號函函復諒達，回覆說明如下：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1、捷運民生汐止線 SB06 站規劃位於民生圓環東側之民生東路下方，北側出入口及通風井用地將協調中華郵政利用民生郵局的用地設置；南側出入口則考慮利用既有慢車道，以加寬人行道的的方式設置，通風 	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.23(第三場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
		<p>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。</p> <p>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。</p>	<p>井則利用民生圓環設置，兩側出入口及通風井設施已符合該捷運車站設置的需求。</p> <p>2、如依目前車站南、北二側用地條件，規劃設置兩側電梯、手扶梯設施以方便長者出入使用，原則可行。至於能否於三民圓環西側再增設兩個出入口，後續於設計階段則再就其鄰近建物結構位置、用地需求、逃生安全及財務等條件進一步評估其可行性。</p>	
40.	簡 OO 君	<p>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。</p> 	<p>本局前於 109 年辦理東環段綜合規劃公聽會，並於 110 年 2 月辦理都市計畫公開展覽前座談會期間，考量周邊居民與里長期待，並兼顧高齡社會所需友善步行環境，期望於 Y35 站舊宗路西側能增設出入口，惟該地區大多為私人土地，經工程可行性、用地等各面向考量後，於 Y35 站舊宗路西側增設出入口 B，該出入口用地於都市計畫變更期間，因土地所有權人(德安印象二期管理委員會)反對，經臺北市都市計畫委員會 110 年 12 月 23 日第 787 次委員會議決議略以：本出入口係因應民眾期待，爰於舊宗路西側增設之出入口，尚非屬本站緊急逃生之必要設施。同意採納公民團體之陳情意見，不設置出入口 B。請市府於後續細部設計階段，將捷運出入口 C(潭美國小)往西連通之人行穿越(舊宗路)服務功能納入考量。有關未來 Y35 站西側民眾搭乘捷運系</p>	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.23(第三場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
			統方式，將於通車前納入舊宗路/行善路口人行穿越服務功能及交通號誌設施整合辦理。感謝議員指導，現階段先爭取計畫核定，對於如何提供民眾更便利的服務，在後續設計階段會再評估考量。	
41.	簡 OO 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。	本局前於 109 年辦理東環段綜合規劃公聽會，並於 110 年 2 月辦理都市計畫公開展覽前座談會期間，考量周邊居民與里長期待，並兼顧高齡社會所需友善步行環境，期望於 Y35 站舊宗路西側能增設出入口，惟該地區大多為私人土地，經工程可行性、用地等各面向考量後，於 Y35 站舊宗路西側增設出入口 B，該出入口用地於都市計畫變更期間，因土地所有權人(德安印象二期管理委員會)反對，經臺北市都市計畫委員會 110 年 12 月 23 日第 787 次委員會議決議略以：本出入口係因應民眾期待，爰於舊宗路西側增設之出入口，尚非屬本站緊急逃生之必要設施。同意採納公民團體之陳情意見，不設置出入口 B。請市府於後續細部設計階段，將捷運出入口 C(潭美國小)往西連通之人行穿越(舊宗路)服務功能納入考量。有關未來 Y35 站西側民眾搭乘捷運系統方式，將於通車前納入舊宗路/行善路口人行穿越服務功能及交通號誌設施整合辦理。	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.23(第三場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
42.	何〇〇君	<p>反對興建捷運民汐線陳述書反對理由：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。</p> <p>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，固然可以舒緩部分內湖、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。</p> <p>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</p>	<p>在都會區路廊施工之捷運深開挖，對緊鄰建物的保護及監測均為必要措施，以降低施工的影響，並提供早期監測預警。常見保護方式為(1)地中壁：在開挖區設地中壁，以抑制地盤變形，進而減少對鄰近建物的影響。(2)支撐結構增強：如支撐型鋼加大斷面和支撐預力提高。(3)水泥系隔幕樁：開挖區外設置隔幕樁，提高地盤強度，阻絕地盤沉陷發展。(4)地盤灌漿改良：採各種灌漿技術，對土壤進行加固，以減少地層擾動。(5)建物基礎托底(必要時)：對緊鄰建物基礎進行托底處理，以防止沉陷和變形。</p> <p>(1)本計畫之地下化路段採潛盾隧道工法施工，車站範圍採明挖方式，採分階段、分區域施工，儘可能利用公有地做為改道動線，將施工路段及可能受影響地區周邊道路的影響衝擊儘可能降低。並研擬減輕交通衝擊配套措施及交通宣導計畫，提送本市道安會報審議通過後，於施工階段執行。施工前，邀請相關單位、里長及民眾召開說明會，加強意見溝通。</p> <p>(2)民生汐止線可連結臺北核心市區，並與4條捷運路線轉乘分別為捷運淡水信義線(雙連站)、中和新蘆線(行天宮站)、文湖線(中山國中站)、環狀線(Y35站，112.03綜合規劃核定)，將補足臺北市北區之東西向捷運服務。(3)考量民權東路於基隆河西畔緊鄰松山機場圍牆，較卻乏服務對象，且松山機場目前尚無遷建計畫，因此本計畫</p>	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.23(第三場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
		<p>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。</p> <p>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！</p>	<p>民生東路廊帶，以滿足更多之市民交通需求。</p> <p>本路線可服務民生東西路廊帶市民，可擴大捷運路網服務範圍，增加運輸骨幹服務，提供市民快速便利安全的運輸系統選擇。</p>	
43.	林OO君	<p>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。</p> <div data-bbox="475 1370 849 1937" data-label="Image"> </div> <p>為緩解內湖交通壅塞並推動節</p>	<p>由於捷運設站需於平順直線路段，SB07 至 SB08 站間由於路線較為曲折且需通過高速公路及私有大樓構造體下方穿越，縱坡度亦較為複雜，因此不適合於此區段間設置車站月台。本計畫路線可經由環狀線東環段或市區公車路網擴展服務範圍，以優質大眾運輸服務取代私有運具使用，藉以改善城市交通服務水準。</p>	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.23(第三場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
		<p>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)。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。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。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 Developmaent, 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</p>		

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.23(第三場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
		<p>多元活動，亦可提高本計畫建設之自償率。</p>  <p>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車站。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。</p>		
44.	張OO君	<p>汐東線未經過「內科」，未能紓解欲到「內科」(瑞光路)上班人潮。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。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。建議：由汐東連接松山線(綠線)，日後</p>	<p>SB02、SB03及SB07與雙連站、行天宮站及環狀線Y35為T字交會，穿堂大廳均調整與既有車站之穿堂同高程，未來旅客可於車站內轉乘，路徑短且便捷。汐東線已獲行政院核定採中運量LRRT系統，與松山線系統形式不同。本路線可服務民生東西路廊帶市民，可擴大捷運路網服務範圍，增加運輸骨幹服務，提供市民快速便利安全的運輸系統選擇。</p>	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.23(第三場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
		人口增加需求大時，再考慮民生東路此線。		
45.	何 OO 君	<p>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</p>	軌道系統以浮動式道床控制噪音。開挖安全有賴設計、監造及施工端共同把關。	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.23(第三場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
		<p>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</p>		

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.23(第三場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
		往外流。		
46	喬OO君	<p>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？</p> <p>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？每一住戶都是拼搏了幾十年的家當？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</p>	<p>臺北捷運已建設完成在營運中的地下車站達79座，路線長度超過95公里，對於地下工程的安全掌握有充分的經驗，且採雙層的地下連續壁開挖主要站體工區，以型抗結構的圓形潛盾隧道與大地土壓緊密接合，在工法上更為嚴謹，安全上要求更高，工程安全管理制度上更為慎密，安全第一是捷運工程管理的唯一途徑。</p> <p>捷運工程於施工前就影響範圍內，將委請專業公正之第三方進行建物調查，以軌道中心線往外左右各50公尺為調查範圍(以潛盾隧道環片外緣起算1.5倍之隧道底部深度，而明挖覆蓋段為擋土結構外緣起算1.5倍之開挖深度)；逐棟詳細調查與拍照辦理鄰房現況鑑定，以防損鄰事件發生，對照施工前房屋現況鑑定報告，作為日後修復賠償費用依據，確保民眾權益。</p> <p>另外，施工前就所經路線，進行詳細的地形與地質調查，對於鄰近可能受影響之建築物及構造物，採取必要之保護措施，而施工期間落實相關工項之施工查驗，並依監測計畫規定執行安全監測。</p> <p>而潛盾機鑽掘過程會進行適當之地盤填充灌漿措施，潛盾機通過後視必要再施做二次注入灌漿；車站深開挖將採用連續壁加上內支撐系統，俾利控制地表沉陷量，保護鄰近建物安</p>	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.23(第三場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
		<p>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</p>	<p>全。</p>	
47	張OO君	<p>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。</p> <p>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，</p>	<p>民生西路都市計畫道路寬度僅有 16.5 公尺，較民生東路四、五段之道路寬度為窄，且車站出入口選擇原則優先使用公有地，經清查原規劃之 SB01 站所在之大稻埕民生西路一帶兩側多為私有地，車站出入口及通風井用地取得較困難。道路兩側商業行為頻繁，且緊鄰環河北路，施工期間將造成較嚴重之衝擊，民眾抗爭阻力如何化解亦為能否順利推動捷運建設之變數。另外，本局為評估設站出入口之土地，亦拜訪當地里長，確實無合適土地可供捷運使用。在營運方面，原規劃之 SB01 站所在之民生西路因路幅狹小僅能設置單線雙向折返疊式車站，末端車站採疊式搭配站前折返設置時，可能出現列車進站與旅客候車不同月台層之情形，單線運轉營運班距增長，影響服務水準。工程方面，SB01 站東移至重慶北路口可避開密集的老舊建物群，利用公有地設置出入口及通風井，減輕淡水河潮汐對連續壁施工的影響。綜上考量，遂於本綜合規劃階段研析調整 SB01 站至工程條件相對較佳、設置捷運設施用地較無虞之民生重慶路口東側，因可採用島式車</p>	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.23(第三場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
		<p>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。</p> <p>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</p>	<p>站規劃，列車可平面調度迴車，提供完整班距之捷運服務；車站位置調整後，大稻埕商圈仍在捷運服務合理步行範圍內，並可提高服務可及旅次，擴大服務效能，未來工程完工前將透過車站周邊交通整合檢討，針對沿線步行環境進行檢討改善，應可提供商圈服務交通便利性。</p>	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.23(第三場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
		<p>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。</p>		
48	高OO君	<p>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。</p>	<p>民生汐止線目前政策方向仍為爭取一次核定興建全線，將儘速提報中央審查爭取早日核定。未來工程施工會做好地質調查，管控施工品質及保護建築物的安全，各出口如用地取得可行，儘可能做上、下電扶梯及電梯，方便年長者使用。</p>	
49.	徐OO君	<p>對於建造民生汐止線仍持反對意見公聽會中已提到民生東路段施工，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</p>	<p>SB02、SB03及SB07與雙連站、行天宮站及環狀線Y35為T字交會，穿堂大廳均調整與既有車站之穿堂同高程，未來旅客可於車站內轉乘，路徑短且</p>	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.23(第三場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
		<p>段建伸至內湖民權東路、舊宗路等預計設置的站，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，所以搭乘捷運並非難事，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更有效率。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或店家，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</p>	<p>便捷。本路線可服務民生東西路廊帶市民，可擴大捷運路網服務範圍，增加運輸骨幹服務，提供市民快速便利安全的運輸系統選擇。</p>	

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

公聽會書面意見彙整表

會議日期：113.02.23(第三場次)

項次	單位/民眾	建議意見	處理情形	備註
		<p>區所能提供讓能感到悠閑放鬆的氛圍，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。</p>		