

臺 北 捷 運 系 統
環 狀 線 建 設 計 畫 (第 一 階 段)
第 三 次 修 正 計 畫 案
(核 定 版)

臺北市政府
新北市政府
107 年 2 月

檔 號：
保存年限：

交通部 函

地址：10052臺北市仁愛路1段50號
傳真：(02)2389-9887
聯絡人：李宜儒
聯絡電話：2349-2113
電子郵件：myj_lee@motc.gov.tw



受文者：臺北市政府

發文日期：中華民國107年3月13日
發文字號：交路字第1070005074號
速別：最速件
密等及解密條件或保密期限：
附件：如說明一(1070005074-0-0.pdf)

主旨：所報「臺北捷運系統環狀線建設計畫（第一階段）第3次修正計畫」一案，業奉行政院核復：「同意照辦」，轉請查照並遵示辦理。

說明：

- 一、依據行政院107年2月13日院臺交字第1070001642號函辦理（影附原函）。
- 二、旨揭行政院核復併請照辦事項二、（一），請貴府會同新北市政府遵示辦理。
- 三、旨揭行政院核復併請照辦事項二、（二），請貴府會同新北市政府確實掌控計畫期程，倘有需本部協助事項，請提報至本部重大工程督導會報委員會議。
- 四、副本抄送高速鐵路工程局，行政院函示說明二、（三）「請以本案作為後續軌道建設規劃及推動之參考，並及早統籌規劃中運量系統整合及技術移轉之可行性」，請配合辦理。

正本：臺北市政府

副本：新北市政府、交通部高速鐵路工程局、本部秘書室、會計處、重大工程督導會報

臺北市政府 1070313



AAAA10711244800

(以上均含附件)

電2018-03:13文
交10:31:02章



裝



訂

線

檔 號：

保存年限：

行政院 函

地址：10058臺北市忠孝東路1段1號

傳真：02-33566920

聯絡人：楊盛旺02-33566772

電子信箱：ysw@ey.gov.tw

受文者：交通部

發文日期：中華民國107年2月13日

發文字號：院臺交字第1070001642號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：

主旨：所報「臺北捷運系統環狀線建設計畫（第一階段）第3次修正計畫案」一案，同意照辦。

說明：

一、復106年12月18日交路字第1065017038號函。

二、下列事項併請照辦：

- (一)本案除因民眾陳情抗議、配合政策及便民措施、管線遷移及地下障礙、安全顧慮或天然障礙等不可抗力因素外，請覈實檢討有無其他責任，應切實追究，並避免類似情事再次發生。
- (二)請貴部督核臺北市政府及新北市政府依所報計畫以107年底為完工目標，全力趕趕工進，並應就機電系統測試、系統整合模擬、履勘等通車前各階段時程逐項控管，並妥為規劃因應。
- (三)請以本案作為後續軌道建設規劃及推動之參考，並及早統籌規劃中運量系統整合及技術移轉之可行性。

正本：交通部

副本：財政部、本院主計總處、本院公共工程委員會、國家發展委員會

107/02/13
17:15:46
電子印章

107/02/13 ~ 107/02/27



1070005074

臺北都會區大眾捷運系統環狀線建設計畫(第一階段)

第三次修正計畫對照表

項次	原建設計畫內容	歷次修正計畫內容	第三次修正計畫內容	第三次修正計畫理由
1	<p>1. 綜合規劃： 93年3月26日院臺交字第0930005356號函核定。</p> <p>2. 財務計畫： 93年12月20日院臺交字第0930055220號函核定。</p>	<p>第1次修正： 行政院97年4月30日行政院臺交字第0970015415號函核定。 全線工程經費為401.18億元，於102年底完工通車，計畫預算編列期程亦至102年底。</p> <p>第2次修正： 行政院104年5月6日行政院院臺交字第1040022951號函核定。 全線工程經費為699.73億元，於107年底完成。</p>	<p>因應現場施工環境限制、不可抗力施工障礙因素所致之工期延宕，於原核定之修正計畫總經費額度內，將計畫期程自107年12月底調整至109年12月底。</p>	<p>環狀線建設計畫(第一階段)自提報第2次修正計畫起，各工程除趕趕原已發生之困難施工項目外，開工以來之障礙因素仍有部分未解決，且仍持續遭遇新障礙，例如民眾陳情抗議、配合政策及便民措施、管線遷移及地下障礙、施工安全顧慮等，均就工期造成影響，不僅抵消趕工成效，甚至造成區段標契約工期進一步延宕，且工程完成後需辦理初、履勘作業始可通車，考量通車營運後須進行約18個月之營運可靠度、維修度驗證及6至9個月竣工驗收等作業時程，計畫預算編列期程預估至109年底。</p>

經費項目 (億元) 調整期程 後	中央公 務預算	中央特 別預算	地方 預算	其他 (基金)	總計	執行情形
105 年度及以前 預算數	176.27	9.62	7.34	319.51	512.74	土建、水電、環控、 軌道及機電工程等 施工估驗計價。
106 年度預算數	5.45			55	60.45	土建、水電、環控、 軌道及機電工程等 施工估驗計價。
107 年度需求數	23.25			28.02	51.27	土建、水電、環控、 軌道及機電工程等 施工估驗計價及完 工。
108 年度需求數				52.86	52.86	初履勘、工程結算、 初驗、工程驗收、機 電系統可靠度測試、 維修度驗證測試等 事宜。
109 年度需求數				22.41	22.41	竣工、工程結算、工 程驗收、工程驗收完 成支付尾款，完成機 電系統可靠度、維修 度驗證測試，系統驗 收保固及所有瑕疵 清單改善工作等事 項。
經費需求合計	204.97	9.62	7.34	477.80	699.73	

目錄

壹、計畫緣起、依據、內容	1
一、緣起及依據	1
二、內容	3
貳、環境變遷檢討	6
參、需求重新評估	6
一、工程規模	6
二、經費需求	6
三、計畫期程	6
肆、計畫及預算執行情形	7
一、計畫執行進度	7
二、預算編列與執行情形	7
伍、計畫修正理由說明	8
一、辦理依據	8
二、修正重點說明	8
陸、修正目標	13
柒、計畫修正內容	13
一、計畫期程調整	13
二、計畫經費調整	13
捌、分年實施計畫及資源需求	13
一、分年實施計畫	13
二、資源需求	14
玖、結語	14
拾、檢附相關奉核文件	16
附錄一 臺北捷運環狀線(第一階段)第三次修正計畫時程差異圖	
附錄二 臺北捷運環狀線建設計畫(第一階段)第三次修正計畫項目說明表	

圖表目錄

圖 1.1	捷運環狀線計畫第一階段路線示意圖	3
表 1.1	捷運環狀線計畫第一階段車站一覽表	4
表 4.1	中央及新北市政府經費分攤表	7
表 4.1	臺北捷運系統環狀線建設計畫(第一階段)經費使用統計表	8
表 8.1	中央與新北市政府分年經費需求表	14

壹、計畫緣起、依據、內容

一、緣起及依據

臺北都會區捷運系統以 5 條 L 型路網相扣達成多條路線交會轉乘效果，在臺北市中心區以格狀路網連接重要幹道，再往外沿重要廊帶以輻射狀路線向外擴展，而環狀線以環型路線串連臺北都會區輻射捷運路線，讓路網加乘效益更加明顯，環狀線第一階段路線行經新北市行政轄區，包括新店、中和、板橋、新莊、五股等行政區域，並可串連目前營運中之松山新店線、中和新蘆線、板南線、臺灣桃園國際機場捷運等，與興建中之安坑線、萬大-中和-樹林線等捷運路線，兼具服務環狀走廊及輻射捷運路線轉運之捷運路線，提供往來臺北都會區西側區域與南側區域間捷運旅次，不需繞經市中心區，而利用本路線串連其他捷運路線，以減少路線彎繞，進而大幅有效縮短旅行路程與旅行時間，同時提升市中心區較為擁擠的轉乘車站服務品質，另至市中心區的旅行路徑與旅行時間亦可再縮短。其中吸引部分私人運具移轉，相對減少地面道路交通量，獲得私人運具旅行時間節省之效益，另一方面，路面交通量減少，使因私人運具運轉產生之空氣污染排放量亦相對減少，對環境維護亦具有正面效益。

本建設計畫之規劃構想，源起於 76 年 2 月臺北縣政府(今新北市政府)委託中華民國都市計畫學會辦理「臺北縣綜合發展計畫」，首先提出連結六縣轄市之捷運路線，77 年 5 月臺北市政府將該計畫之結論納入遠期發展路網中，成為環狀線捷運之一部分。

後續推動過程中，臺北縣政府(今新北市政府)辦理相關規劃作業提報中央審查，行政院於 93 年 3 月 26 日核定本計畫分二階段興辦，優先辦理第一階段路線，至第二階段路線則視第一階段路線辦理情形再行報核。第一階段係採民間參與方式辦理，其中財務計畫於 93 年 12 月 20 日奉行政院核定並採民間參與方式辦理。

94年8月臺北縣政府(今新北市政府)辦理民間參與招商公告，僅一家團隊參與投標，然資格審查未通過。交通部依據95年3月15日行政院核備經建會提報新十大建設執行檢討報告，請臺北縣政府(今新北市政府)檢討本案是否繼續以BOT方式推動或改採政府自辦。臺北縣政府於95年4月20日決定改採政府自建方式辦理，並進行修正財務計畫，於97年4月30日獲行政院核定。

鑑於捷運環狀線全線跨越臺北市與新北市，基於雙方合作、事權統一、工程品質與界面整合等考量，於95年7月市縣合作會議上達成共識，由臺北市政府擔任建設及土地開發地方主管機關，比照目前臺北都會區大眾捷運建設計畫之方式推動辦理，交通部於95年11月表示原則同意。

臺北市政府依97年4月30日核定修正財務計畫進行細部設計、施工等作業。於執行過程中，在細部設計階段，以較高之設計精度，檢討工程經費，因時空環境變遷，營建物價受金融風暴影響於97年飆漲最高，且受新增法令規定、工程困難度高、工作項目新增、捷運系統最新決標價、市場行情以及成本計算基準調整等因素影響，前於97年4月奉行政院核定之修正財務計畫中所估算經費已明顯不足，經雙方市府共同協議、研商後，再次進行檢討修正，於104年5月6日獲行政院核定第2次修正計畫，建設經費為69,973百萬元，計畫於105年完工，計畫期程於107年結束。

第2次修正計畫自102年4月12日起提報中央審議，並於104年5月6日奉行政院核定，全案歷時約2年，提報當時期程調整之主要因素，係基於102年4月前已發生之造成時程延宕，作為計畫時程之預估，其中包括第1次修正計畫於97年4月底獲行政院核定，計畫時程進度與原規劃時程相較已逾22個月；又受機電工程標流標較預定期程延遲約6個月；另機廠用地受民眾陳情及用地之財源無法到位等因素影響延後13個月，然本計畫提報當時距105年底之期程仍有時間，當務之急係儘速趕辦各區段標之工程施工，兩市府希在有限執行期間透過各項管理

手段縮小期程差距，以達 105 年底完工、107 年計畫期程結束之目標，並於 104 年 5 月 6 日奉行政院院臺交字第 1040022951 號函核定。

基於自辦理第 2 次修正計畫起，各施工區域除積極趲趕既有之困難施工項目，惟各區段標開工以來所產生之障礙因素仍有部分未解決，且陸續產生新的障礙因素，因此造成本計畫之趕工成效有限，並進一步影響工期，雖經臺北市政府捷運工程局全力趲趕工進，然原核定之 105 年完工期程已無法符合，故為利工進並使環狀線早日完成，提出第三次修正計畫。

二、內容

本計畫第一階段核定路線皆位於新北市轄區，自新店大坪林站起，以地下方式沿新店民權路過中正路後出土，再以高架方式跨越新店溪後，沿景平路、中山路、板南路經板橋火車站、文化路、民生路、跨越大漢溪、經新莊思源路至五工路，路線全長為 15.4 公里，其中地下段為 1.2 公里，高架段為 14.2 公里，規劃 14 個車站，其中 1 個為地下車站，其餘 13 個為高架車站，並於新店十四張地區設置一處維修機廠，沿線可與臺北都會區大眾捷運系統之松山新店線、安坑線、中和新蘆線、萬大-中和-樹林線、板南線、臺灣桃園國際機場捷運及高鐵、臺鐵、中長程客運等大眾運輸系統進行轉乘，本計畫第一階段車站詳表 1.1，路線圖詳見圖 1.1。



圖 1.1 捷運環狀線計畫第一階段路線示意圖

表1.1 捷運環狀線計畫第一階段車站一覽表

車站名稱	交會轉乘路線	車站位置
大坪林站	與松山新店線轉乘	位於新北市新店區民權路、北新路路口東側
十四張站	與安坑線轉乘	位於新北市新店區中正路、民權路口西側十四張地區
秀朗橋站	--	位於新北市中和區景平路、秀朗路三段路口東側
景平站	--	位於新北市中和區景平路 123 號，保警總隊前
景安站	與中和新蘆線轉乘	位於新北市中和區景平路、景安路路口
中和站	與萬大-中和-樹林線轉乘	位於新北市中和區景平路、中山路二段路口
橋和站	--	位於新北市中和區中山路、橋和路間之板南路上
中原站	--	位於新北市中和區板南路、中正路路口附近，近板南 2 號橋
板新站	--	位於新北市板橋區板新路、中山路路口
板橋站	與板南線轉乘	位於新北市板橋區縣民大道、新站路路口
新埔民生站	--	位於新北市板橋區民生路、文化路路口北側
頭前庄站	與中和新蘆線轉乘	位於新北市新莊區思源路、中正路路口
幸福站	--	位於新北市新莊區思源路、幸福路路口
新北產業園區站	與桃園國際機場捷運轉乘	位於新北市新莊區五工路、新北大道三段路口

資料來源：臺北市政府捷運工程局整理

貳、環境變遷檢討

環狀線建設計畫(第一階段)自提報第 2 次修正計畫起，各工程除趕原已發生之困難施工項目外，開工以來之障礙因素仍有部分未解決，且仍持續遭遇新障礙因素，不僅抵消趕工成效，甚至造成工期進一步延宕，雖經臺北市政府捷運工程局全力趕工進，然原核定之 105 年完工工期已無法符合，依目前施工狀況評估，仍可以 107 年底完工為目標，工程完工後需經初、履勘作業後始得通車營運，且通車後尚有機電系統相關可靠度、維修度及可用度測試，以及辦理工程竣工(含土建、水電、環控及機電系統)、工程結算、工程驗收、工程驗收後支付尾款、系統驗收保固及所有瑕疵清單改善工作等事項，故計畫工期須調整至 109 年底結束。

參、需求重新評估

一、本計畫工程規模：

維持路線全長為 15.4 公里，其中地下段為 1.2 公里，高架段為 14.2 公里，規劃 14 個車站，其中 1 個為地下車站，其餘 13 個為高架車站。

二、本計畫經費需求：

維持行政院 104 年 5 月 6 日行政院院臺交字第 1040022951 號函核定修正財務計畫總經費 699.73 億元需求額度內辦理。

三、本計畫工期：

基於雙方市府提報行政院環狀線建設計畫(第一階段)第 2 次修正計畫至今，除趕原已發生之困難施工項目外，開工以來之障礙因素仍有部分未解決，且仍持續遭遇新障礙因素，如遭遇民眾陳情抗議、配合政策及便民措施、管線遷移及地下障礙、安全顧慮等天然障礙或不可抗力因素，均就工期造成影響，然捷運系統各工程界面彼此相互關連、環環相扣，不僅抵消趕工成效，甚至造成區段標契約工期進一步延宕，且工程完成後需辦理初、履勘作業始可通車，

並於通車營運後，仍須進行土木工程驗收、支付尾款，進行機電系統可靠度、維修度驗證測試，系統驗收保固及所有瑕疵清單改善工作，故將環狀線建設計畫(第一階段)朝向 107 年底完工、計畫期程至 109 年底結束為目標。

肆、計畫及預算執行情形

一、計畫執行進度

(一)本計畫截至 106 年 8 月底止，整體進度為 79.24%。

(二)目前正進行南機廠水電、環控安裝測試及建築裝修作業；機廠及路線段軌道安裝作業；各車站水電、環控安裝測試及建築裝修作業；機電系統機房設備、各子系統安裝測試及電聯車組裝測試等作業。

二、預算編列與執行情形

行政院 104 年 5 月 6 日行政院院臺交字第 1040022951 號函核定修正財務計畫總經費 699.73 億元，中央政府、新北市政府、自償性財源之負擔比例及金額編列如表 4.1。

表4.1 中央及新北市政府經費分攤表

單位：百萬元，當年幣值

項 目	經 費	中 央		新 北 市	
		金 額	比 例	金 額	比 例
非自償性經費	39,284	21,459	54.63%	17,825	45.37%
自償性經費	26,342	--	--	26,342	100.00%
用地取得	4,347	--	--	4,347	100.00%
合計	69,973	21,459	30.67%	48,514	69.33%

(一)預算編列：

本計畫截至 105 年 12 月底止，中央已編列 18,589 百萬元；新北市政府已編列 32,685 百萬元，106 年度中央編列 545 百萬元，新北市政府編列 5,500 百萬元。

(二)經費執行：

本計畫經費截至 106 年 8 月底止，累計支用金額包含工務行政、細部設計、捷運系統工程及交通工程設施補償等費用共計 49,859 百萬元。

表 4.2 臺北捷運系統環狀線建設計畫(第一階段)經費使用統計表
單位:百萬元

項目	累計支用數 (截至 106 年 8 月底)
工務行政	1,376
工程細部設計	934
捷運系統工程	43,446
交通工程設施補償費	4,103
總計	49,859

伍、計畫修正理由說明

一、 辦理依據：

依據「行政院所屬各機關中長程計畫編審要點」第 9 條第 1 項第 5 款「因其他不可抗力，致原計畫須調整因應」之規定辦理。

二、 修正重點說明：

環狀線建設計畫(第一階段)自提報第 2 次修正計畫起，各工程除趕趕原已發生之困難施工項目外，開工以來之障礙因素仍有部分未完全解決，且仍持續遭遇新障礙因素，如民眾陳情抗議、配合政策及便民措施、管線遷移及地下障礙、安全顧慮等因素臚列如下，本次修正計畫與第 2 次修正計畫時程之差異比較如附錄一，修正計畫項目說明表如附錄二：

(一) 民眾陳情抗議：

原因包括南機廠用地約 14.2 公頃、近 3 公里路段需與現有的臺 64 線快速道路共線，及另有 2 處路段需跨越臺 64 線 4 線道的高架段，於施工過程遭遇私人家廟遷移、工區內既有道路私人用地未於興建臺 64 線快速道路時適時徵收等民眾抗議事件，以致影響捷運施工，為儘速完成計畫，乃採

取變更工法、管線臨接、家廟暫厝等積極作為，相關事項及作為包括：

1. 環狀線墩柱位置部分，利用臺 64 線墩柱間位置，惟既成道路部分私地尚未取得，雖新北市政府積極協助本府處理抗爭與用地取得作業，於時程內仍無法順利取得施工用地，本府為利本計畫之推動，雖已配合調整施工方法，惟亦持續影響施工期程。
2. Y16 新埔民生站至 Y17 頭前庄站間捷運高架橋路段，因路廊道路寬度不足，其路線與鄰近建物過近，除有兩側禁限建問題外，亦有消防車輛救災活動空間不足問題，於執行階段因無法以設計手法完全解決問題；復因居民對未來捷運營運可能之噪音、振動產生疑慮，陳請民意代表辦理捷運改線變更設計，由於該項變更為原規劃路線之改線變更，對本計畫而言實受不可抗力因素之影響，非細部設計階段所能預測。
3. 南機廠於 100 年 11 月開工時受劉氏家廟及斯馨祠(碑)等歷史建物影響而停工，經溝通協調後斯馨祠(碑)，於 102 年 11 月暫設置於南機廠內高架橋旁捷運用地上，截至目前尚未遷移，影響局部管線及景觀施作。
4. 施作景平路 151 巷至大智街基樁基礎時，因自來水及瓦斯管線規劃遷移之位置通過私人土地(未於之前辦理公共建設時徵收)，於 101 年 8 月 13 日遭土地所有權人陳情抗議要求停工，為降低私地未徵收影響工進，請自來水公司於 101 年 11 月 22 日先行短接景平路 151 巷至大勇街前及景平路/大智街至大仁街間之 $\Phi 1000\text{mmRCP}$ 以為因應；另位於大勇街口之 P0827 ~P0828 及中山路二段 332 巷至 380 巷間上之 P1102、P1103、P1112、P1113 基礎及墩柱用地亦有既成道路屬私有地未徵收問題而停工，直至 104 年 1 月底工程用地方完成徵收，基樁工程才能開始施作，已嚴重影響後續整體工進。

(二) 配合政策及便民措施：

1. Y15 板橋站基於因應跨域增值提高外部效益，以挹注捷運建設經費及提升自償率，採增加土地開發之土地取得方式及提高建蔽率，該案須配合辦理更新板橋車站特定專用區細部計畫案。
2. 因二次環差分析變更擴建南機廠周邊新建排水箱涵，及民權路 127 巷以西至中正路口間 2.0x1.8m 排水箱涵新增案影響整體工進。
3. 環狀線高架段於板橋民生路 3 段處，因與原臺 64 線上匝道衝突，該處之匝道需予拆除，採先建後拆方式辦理，先於民生路 2 段處新建一上匝道，惟道路主管機關考量恐將造成該區平面道路回堵及影響臺 64 線主線交通要道流量，復經相關單位研析評估討論後，將其移設至板橋區環河路上，後續即積極辦理相關作業，於 104 年 6 月 27 日完工通車使用，始接續進行原有匝道拆除、板橋區民生路 PY16-1~P16-7 高架段主體工程施工，致影響整體工進。

(三) 管線遷移及地下障礙：

環狀線沿線皆為舊市區，地下線管線錯綜複雜，先期之局部試挖尚無法完整掌握地面下整體狀況，致施工過程面臨諸多不可預期之管線問題，必須因應現場狀況變更工法、調整施工順序，以縮短對工期之衝擊，相關原因舉例如下：

1. 臺 64 線捷運共線段，因部分路線橋墩設於快速道路八里新店線高架橋間之 3 公尺間隙，且限於八里新店線高架橋下方施作，下部結構施工淨高僅 6-7 公尺，基樁施作時須降挖深度、修改施工機具等，施工亟具困難，另景平路交通流量龐大，為降低區域交通衝擊及兼顧工期進展實為艱難，對工期造成之影響為設計階段難以掌控。
2. 本計畫沿線之管線遷移作業，如排水箱涵、汗水人孔、水電瓦斯等民生管

線，常因管線竣工圖說標示未能更新或局部管線遷建問題，遭遇規劃設計階段無法探知之不明管線或既有管線圖說與現況不符之窘況。例如土建 CF640 區段標臺電 161KV 特高壓送電中管道，開挖發現管線包覆之混凝土嚴重破損，臺電須另行發包施作混凝土管道保護方可進行後續吊掛作業，影響施工工期甚鉅；另土建 CF650 區段標部分衛工、高壓電力管線與契約圖說不符，深層調查後須採基礎、基樁微調，除結構審核耗時外，且現地施工空間有限，因此基樁施作時需配合交通維持區分南北側施作，均影響整體工進。

3. Y10 站工區 101 年 10 月中和區景平路、大仁街口至景平路、圓通路口間之基樁、基礎結構施工，因既有自來水閘箱工作井連續壁、管徑 ϕ 2000mm 自來水管、永豐圳西線支管管徑 ϕ 1000mmRCP、臺 64 線高架橋現有基礎大小及深度等與竣工資料不符、 ϕ 2400mm 污水管偏位影響等因素，致無法依原契約工法施作，需變更工法將原限高型全套管基樁變更為連續壁樁及配合地盤改良，造成工期增加，致影響整體工進。
4. 板橋區文化路一段及民生路三段，於施作高架橋段下部結構時，因遭遇管線障礙(臺電、中華電信、自來水及高壓瓦斯 ϕ 200mm*1 等管線)，需辦理遷移費時造成墩柱施工延後；另施工範圍內亦因施工交維改道影響商家住戶出入及墩柱位正對商家大門，施工時民眾陳情抗議，造成局部停工，致影響整體工進。
5. 環狀線 BSS2 主變電站與 Y15 站土開大樓共構，位於該大樓之 B2-B5 層，其 161KV 電纜管道 E1 人孔，位於 Y15 站土開大樓與特甲三人行地下道之連通道上方，需待該連通道完成後，始可進行其上方 E1 人孔施作。惟連通道施工須配合當地交維及土開大樓開挖時程，且施作時遭遇地下障礙物(經評估為特甲三人行地下道既有地下結構物)，需調整施工順序及排除

障礙，致影響整體工進。

6. Y19 新北產業園區站出入口開挖工程，因發現原區域下方有不明廢棄物待釐清無法清運之影響，造成局部停工，致影響整體工進。
7. 新莊區思源路與中原東路口，因墩柱基樁工程施工，受地下自來水管線衝突等障礙因素，造成局部停工，致影響整體工進。

(四) 安全顧慮：

因 104、105 年間遭遇蘇迪勒、杜鵑、梅姬等多次颱風、豪大雨來襲及防汛期間，新店溪河中段墩柱及橋面板混凝土作業及高灘地等相關作業要徑項目局部停工，尤以豪大雨夾帶大量上游雜物，堆積於高灘地，清理費時，致影響整體工進。

綜上所述，環狀線施工面臨諸多無法預期之新增障礙因素，其中如高灘地清淤、私有用地問題、非要標之管線障礙等，因非屬計畫要徑，經積極處置後整體計畫時程尚可掌握，唯屬計畫要徑標之 CF660A 標所面臨之臺 64 線匝道先建後拆、主變電站 BSS2 之 161KV 管道 E1 人孔管線障礙等因素，不僅抵消趕工成效，甚至造成該區段標契約工期進一步延宕，經雙市府及工程單位主動積極檢討協調各相關界面同步施作之可行性，督促要求廠商採取調整工作順序、改變施工方式、加開工作面施工、增加機組及工班等各類積極因應措施，全力躡趕工進，雖然可以將部分延宕之時程趕回，然原預定之 105 年完工工期已無法符合。

目前環狀線(第一階段)工程南機廠主變電站 161KV 已於 106 年 6 月 1 日送電，各車站機房已移交系統標進場(Y15 站機房因前述障礙因素將較晚交付)，軌床亦陸續交付軌道標進場，關鍵的系統工程亦已陸續進場(其中電聯車已有 5 組進駐南機廠)，正於測試軌進行測試，另高架路段最後一根鋼箱梁則於 106 年 10 月 11 日合龍，依目前施工狀況評估，仍朝向 107 年底完工為目標。

陸、修正目標

本計畫戮力達成 107 年底完工之目標，完工後須俟穩定性測試、模擬演練及初履勘通過後，始得通車營運。另考量通車營運後須進行 15 個月之營運可靠度、維修度驗證及 6 至 9 個月竣工驗收等作業，故本次修正計畫將期程調整至 109 年底以符合整體計畫作業期程。

柒、計畫修正內容

一、計畫期程調整：

計畫期程由完成時程 107 年 12 月底修正為契約執行結束期程 109 年 12 月底。

二、計畫經費調整：

計畫經費不調整，以行政院原核定之修正計畫總經費 69,973 百萬元額度內支應。

捌、分年實施計畫及資源需求

一、分年實施計畫：

(一)103 年度辦理：土建、水電、環控、軌道及機電工程等施工估驗計價事宜。

(二)104 年度辦理：土建、水電、環控、軌道及機電工程等施工估驗計價事宜。

(三)105 年度辦理：土建、水電、環控、軌道及機電工程等施工估驗計價事宜。

(四)106 年度辦理：土建、水電、環控、軌道及機電工程等施工估驗計價事宜。

(五)107 年度辦理：土建、水電、環控、軌道及機電工程等施工估驗計價事宜、完工。

(六)108 年度辦理：穩定性測試、初履勘、工程結算、初驗、工程驗收、機電系統可靠度測試、維修度驗證測試等事宜。

(七)109 年度辦理：竣工、工程結算、工程驗收、工程驗收完成支付尾款，完成機

電系統可靠度、維修度驗證，系統驗收保固及所有瑕疵清單改善工作等事項。

二、資源需求：

本計畫中央補助經費應編列 21,459 百萬元，截至 105 年度中央計已編列 18,589 百萬元，106 年度續編列 545 百萬元，後續依計畫分年經費需求調查結果，107 年度預計中央需編列 2,325 百萬元，本計畫之分年經費需求如表 8.1 所示。

表8.1 中央與新北市政府分年經費需求表

單位：百萬元，當年幣值

年度	中央經費需求	新北市政府經費需求	合計
96	550	49.5	599.5
97	412	207	619
98	550	156	706
99	618	322	940
100	2,752	6,619	9,371
101	3,617	5,058	8,675
102	1,286	4,651	5,937
103	3,050	5,663	8,713
104	2,500	4,500	7,000
105	3,254	5,459	8,713
106	545	5,500	6,045
107	2,325	2,802	5,127
108		5,286	5,286
109		2,241	2,241
合計	21,459	48,514	69,973

玖、結語

環狀線(第一階段)工程於雙方市府提報行政院修正計畫至今，主動積極檢討協調各相關界面同步施作之可行性，督促要求廠商採取調整工序、改變施工方式、加開工作面施工、增加機組及工班等各類積極因應措施，全力趲趕工進，雖然可以將部分延宕之時程趕回，惟因持續遭遇新增之天然障礙或不可抗力因素皆影響工期，不僅抵消趕工成效，甚至造成區段標契約工期進一步延宕。

經雙市府重新檢討以 107 年底完工為目標，且完工後，尚須辦理穩定性測試、初、履勘作業始通車營運，另通車後仍有機電系統相關可靠度、維修度測試及可用

度測試等項目，以及辦理工程竣工（含土建、水電、環控及機電系統）、工程結算、工程驗收、工程驗收後支付尾款、系統驗收保固及所有瑕疵清單改善工作等事項，致本計畫期程與預算執行期程有所差距，未能反映實際之契約執行狀況。於行政院原核定之修正計畫總經費額度內，本計畫之預算編列宜符合契約執行之需求至 109 年 12 月底。陳請行政院同意本修正計畫案，使新北市政府可據以調整歲出額度規劃，並修正相關研考系統之計畫期程，以符合工程執行實際需求。

行政院環境保護署 公告

發文日期：中華民國九十二年二月十七日
發文字號：環署綜字第0920011
附件：

主旨：公告「民間參與台北捷運
依據：環境影響評估法第七條。

公告事項：「民間參與台北捷運

本案有條件通過環境影響評估審查，開發單位應依下列事項辦理：
一、應考量與都會區內既有捷運系統相容。

二、潛盾工法施工段之地面應維持交通順暢。

三、高架段之噪音應防治至合乎環境噪音標準。

四、應於施工前聘請考古專家、學者進行調查；施工期間應依文化資產保存法規定辦理。

五、應於施工前依環境影響說明書內容及審查結論，訂定施工環境保護執行計畫，並記載執行環境保護工作所需經費；如委託施工，應納入委託之工程契約書。該計畫或契約書，開發單位於施工前應送本署備查。



署長 郝龍斌

生活環境保護

行政院環境保護署

共一頁 第一頁

行政院 函

受文者：臺北縣政府

速別：普通件

密等及解密條件：普通

發文日期：中華民國九十三年三月二十六日

發文字號：院臺交字第0930005356號

附件：

主旨：所報「民間參與台北捷運系統環狀線之可行性研究」報告書、「民間參與台北捷運系統環狀線先期規劃」綜合規劃報告書、先期計畫書之修正報告一案，請照本院經濟建設委員會研商結論辦理。至用地費仍請依「中央對直轄市及縣（市）政府補助辦法」規定，由台北縣政府籌應。

- 說明：
- 一、復九十二年十二月三十日交路字第〇九二〇〇七〇一八四號函。
 - 二、本院經濟建設委員會九十三年一月二十九日都字第〇九三〇〇〇〇五一九號致本院秘書長函已逕送副本，茲不另附。

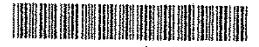
正本：交通部

副本：財政部、行政院主計處、行政院公共工程委員會（以上影附本院經濟建設委員會九十三年一月二十九日都字第〇九三〇〇〇〇五一九號致本院秘書長函一份）、行政院經濟建設委員會、臺北縣政府（兼復九十三年一月三十日北府交捷字第〇九三〇〇〇五二七九五號函）

機關地址：台北市忠孝東路一段一號
傳真：(〇二) 三三五六六九二〇



總收文 交通局



0930171187 (93/03/26)

行政院經濟建設委員會 函

受文者：臺北縣政府

速別：最速件

密等及解密條件：

發文日期：中華民國九十三年一月二十九日

發文字號：都字第0930000519號

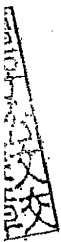
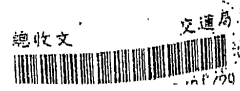
附件：

主旨：交通部函院，檢陳臺北縣政府所報「民間參與台北捷運系統環狀線之可行性研究」報告書、「民間參與台北捷運系統環狀線先期規劃」綜合規劃報告書、先期計畫書之修正報告，請鑒核一案，本會研商結論，復請 查照轉陳。

說明：

- 一、依據 貴秘書長九十三年一月二日院臺交字第092007193一號函辦理。
- 二、本案經本會於九十三年一月十五日，邀請 鈞院秘書處、主計處、公共工程委員會、財政部、交通部（路政司、會計處、運輸研究所、高速鐵路工程局）、臺北市政府捷運工程局、臺北縣政府等相關單位研商，獲致結論如次：
 - (一) 基於財政考量，本案交通部建議先行辦理第一階段計畫。鑑於第一階段計畫完成後，可與台北捷運新店線、中永和線、板橋線、新莊線等連接，構成臺北都會區半網狀捷運服務，提高捷運運輸效益，建議第一階段路線原則同意。其路線起自新店線大坪林站、續沿民權路過新店中正路後出地面，以高架方式沿中和景平路、中山路、板橋板南路至板橋火車站，再經文化路、民生路、新莊思源路，至五股五工路五股工業區止，路線全長一五·八七公里，共設

機關地址：100020台北市寶慶路三號
 電話：02-2316-5300
 承辦人：張朝能
 電子郵件：cnchhang@ccpd.gov.tw



置十四個車站，其中一個地下車站，十三個高架車站。

(二) 依據中央對直轄市及縣(市)政府補助辦法規定，用地取得經費七八、八八億元，需由台北縣政府負擔，惟因台北縣政府財政困難且舉債已達公共債務法規定上限，無舉債空間，因此建議：用地取得經費併工程經費，由中央補助八五%一節，鑑於中央財政困難及財主單位已考量台北縣政府之實際財政狀況，調整補助級次，中央補助工程費比例，由原七八%調增為八五%，因此並不同意台北縣政府意見，用地費併工程費補助八五%。另中央對直轄市及縣(市)政府補助辦法自行政院八十九年九月十四日訂頒迄今，有關軌道運輸相關計畫，其用地取得經費均由地方政府自行負擔，尚無例外之案例。本案用地取得費用之分擔原則，財主單位與台北縣政府之意見無法達成共識，仍待協商後由鈞院政策決定，俾利台北縣政府修正財務計畫。

(三) 本案係第一項民間與政府合辦之交通建設計畫，交通部建議政府辦理土建工程，民間辦理機電(含電聯車購置)及機廠設施。因其工程界面整合不易且受限於政府採購法規定，政府辦理土建工程較民間不具彈性，完工期程不確定性高，為避免產生政府違約情事，建議交通部研究興建期與營運期之年限採分離訂定之可行性。

(四) 本計畫後續推動方向，如民間業者參與計畫時間點、後續辦理招標作業及土建單位，建議交通部應予確定後，併同修正之財務計畫報核。

正本：行政院秘書長

副本：交通部、臺北縣政府、本會主任委員辦公室



交通部

行政院 函

受文者：臺北縣政府

速別：最速件

密等及解密條件：普通

發文日期：中華民國九十三年十二月二十日

發文字號：院臺交字第0930055220號

附件：如文(55220-0-TIF, 共一個電子檔案)

主旨：所報台北縣政府研提之「民間參與臺北捷運系統環狀線先期規劃」財務計畫書一案，請照本院經濟建設委員會審議結論辦理。

說明：

- 一、復93年9月27日交路字第0930054042號函。
- 二、影附本院經濟建設委員會93年11月23日總字第0930005209號致本院秘書長函1份。

正本：交通部
 副本：財政部、行政院主計處、行政院公共工程委員會、臺北縣政府(以上均含附件)、行政院經濟建設委員會(無附件)

機關地址：台北市忠孝東路1段1號
 傳真：(〇二)三三五六六九二〇



臺北縣政府
 交通局長
 徐博
 0 X

總收文 交通部



03/08/2011 14:27 FAX 02 29696738

93年12月20日
 15時28分04秒

第一頁，共一頁

1172E449E:83C9FB2D4
 TOA 函

捷工局 綜合規劃處
行政院經濟建設委員會 函

裝

訂

線

受文者：如行文單位

速別：最速件

密等及解密條件：普通

發文日期：中華民國九十三年十一月二十三日

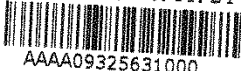
發文字號：總字第0930005209號

附件：

機關地址：10020台北市寶慶路三號
電話：5617
承辦人：徐明德
電子郵件：hsund@cepd.gov.tw

收件章	綜合規劃處
10:00	93.11.24
15:00	93502639
號碼	XY

臺北市政府 93.11.24



AAAA09325631000

主旨：奉交議，交通部陳報「民間參與台北捷運系統環狀線先期規劃財務計畫書」一案，業經本會委員會議審議獲致結論，復請 查照轉陳。

說明：

- 一、復 貴秘書長九十三年十月一日院臺交字第0930045817號函。
- 二、本案經本會於九十三年十月二十六日邀集 鈞院秘書處、主計處、公共工程委員會、財政部、內政部、交通部及台北縣政府等有關單位代表研商後，提報九十三年十一月一日本會第一一九一次委員會議討論，獲致結論如下：

(一) 本案財務計畫有關用地費七十九億元部分，依據「中央對直轄市及縣市政府補助辦法」規定，台北縣政府需自行負擔。惟因該府財政困難且舉債已達公共債務法規定上限，無舉債空間，經該府林代縣長於九十三年八月三日拜會 院長及依據行政院九十三年九月六日函示，略以：請再檢討本計畫需地條件及用地規模，並將用地費



93.11.24 局發第09333228800號

併入BOT中一併研議，儘速完成財務計畫報核。此次台北縣政府檢討結果提出之方案（將用地費分為路線用地費十一·七億元及車站場用地費六十七·三億元，路線用地費由台北縣政府自行負擔，車站場場依促參法規定，由民間辦理聯合開發），原則同意，惟因民間可出資用地費約僅五十二·八億元，尚不足十四·五億元，台北縣政府同意自行負擔。

(二) 有關聯合開發用地之取得與處分，請台北縣政府依據「促進民間參與公共建設法」及「大眾捷運法」相關規定辦理。

(三) 本計畫之自償率為五十三·二%。依據「中央對直轄市及縣(市)政府補助辦法」規定，本計畫於扣除自償率後，中央補助台北縣政府工程經費八十五%，其餘十五%由台北縣政府自行負擔。

(四) 本計畫經費，行政院公共工程委員會曾於九十二年十月十七日審查，惟僅確認財務參數及原則，並未就計畫經費予以核定。為確定計畫經費，請台北縣政府將相關工程資料送請該會審查核定。

(五) 本計畫政府自辦工程及BOT範圍之工程，台北縣政府基於工程介面整合不易及考量工程規模經濟等因素，建議前述政府自辦工程合併交由民間特許公司一併施作一節，鑒於民間可出資用地費不足部分十四·五億元，台北縣政府擬全納由民間出資，現階段可行性尚難確定及計畫經費尚待審查確定等因素，爰本案未來招商時，如民間投資興建額度高於政府投資價款額度時，應依據「促進民間參與公共建設法」相關規定辦理；惟如民間投資興建額度低於政府投資價款額度時，應依據「促進民間參與公共建設法」及「採購法」相關規定處理。

(六) 本計畫期程原則同意為九十三至一〇〇年，請台北縣政府於計畫核定後，積極辦理招商作業。本案係獎勵民間辦理案件，鑒於軌道運輸相關計畫未來年度經費需求甚高，為避免經費無法配合計畫進度編列，產生合約糾紛，有關分年經費安排，請交通部應予妥處。

正本：行政院秘書長

副本：交通部(不含附件)、內政部(不含附件)、臺北縣政府(不含附件)、臺北市政府(不含附件)、本會都市及住宅發展處(

不含附件)

檔 號：
保存年限：

交通部 函

機關地址：10048台北市長沙街1段2號
傳 真：23899887
聯 絡 人：林宇平
聯絡電話：02-23492113

受文者：

發文日期：中華民國95年11月8日
發文字號：交路字第0950056918號
速別：最速件
密等及解密條件或保密期限：普通
附件：

主旨：有關 貴府函為「臺北捷運系統環狀線建設計畫（第一階段）」（以下簡稱本計畫）後續建設及土地開發地方主管機關改由臺北市政府擔任乙案，復如說明，請 查照。

說明：

- 一、復 貴府95年10月30日北府捷規字第0950002566號函。
- 二、依貴府旨揭來函表示已與臺北市政府達成共識，將於本計畫修正財務計畫奉行政院核定後，改由臺北市政府擔任本計畫建設及土地開發地方主管機關，並移由臺北市政府進行後續建設及土地開發之作業。茲考量台北捷運環狀線規劃報告書前陳報行政院之全線路線係跨越臺北縣市轄區，按「大眾捷運法」第4條規定，本案 貴府既已與臺北市政府協議達成共識，本部原則同意。

正本：臺北縣政府

副本：臺北市政府、本部高速鐵路工程局、運輸研究所、會計處、法規委員會、總務司、路政司

11/08/06
14:40:20

電 子 官 韓 桂 芬

臺北市政府 095.11.08



AAAA09506107300

檔 號：
保存年限：

行政院 函

機關地址：台北市忠孝東路1段1號
傳 真：(02)33566920

受文者：臺北市政府

發文日期：中華民國97年4月30日
發文字號：院臺交字第0970015415號
速別：最速件
密等及解密條件或保密期限：普通
附件：如文(15415-附件.DOC)

主旨：所報臺北市政府提送之「『臺北捷運系統環狀線建設計畫
(第一階段)』修正財務計畫書暨規劃報告書修正資料」
暨審查意見回復說明資料一案，照本院經濟建設委員會審
議結論辦理。

說明：

- 一、復96年10月31日交路字第0960055147號函。
- 二、檢附本院經濟建設委員會審議結論1份。

正本：交通部

副本：財政部、行政院主計處、行政院公共工程委員會、行政院經濟建設委員會、臺
北市政府、臺北縣政府(以上均含附件)

047008
13.35.43



臺北市政府 097.04.30



AAAA09703016700

本院經濟建設委員會審議結論：

本案經本會於 97 年 3 月 13 日邀集本院秘書處、主計處、公共工程委員會、財政部、交通部(路政司、運研所、會計室)、臺北市政府及臺北縣政府等相關機關代表研商後，提 97 年 3 月 31 日本會第 1322 次委員會議討論，獲致結論如次：

- 一、本案既經交通部確認符合「大眾捷運法」規定，及臺北市、縣政府已協商分年經費分攤表暨表達維持原核定以 BOT 方式辦理之中央補助額度 194.89 億元為限，考量本路線與臺北市捷運系統之木柵線、淡水線、板南線、中和線、新莊蘆洲線、內湖線、信義線、松山線及機場捷運線構成整體路網，對紓解大臺北都會區交通有相當之助益，原則同意。
- 二、有關財務籌措部分，考量臺北縣政府部分經費須依賴土地開發效益予以挹注，請臺北縣政府儘量擷節經費，注意公共債務法舉債流量及存量規定，確保建設經費來源之穩定度，以避免因經費籌措問題，影響整體建設之推動。
- 三、考量軌道次類別建設已核定計畫總經費需求已嚴重短缺，請交通部儘速於 98 年度公共建設計畫先期作業審查前，依行政院 96 年 12 月 10 日院臺交(密)字第 0960054749 號函示，研議軌道次類別中長程財務及預算需求等分析儘速報院，俾利軌道建設計畫總體資源有效運用。
- 四、本案確切經費，請臺北市政府依「政府公共工程計畫與經費審議作業要點」規定，於完成規劃設計 30% 後送請行政院公共工程委員會審議。

正本

路政司

行政院 函

機關地址：10058 臺北市忠孝東路1段1號
傳 真：02-33566920
聯 絡 人：姚辰安 33566775
電子郵件：cayao@ey.gov.tw

10052

臺北市仁愛路1段50號

受文者：交通部

發文日期：中華民國104年5月6日

發文字號：院臺交字第1040022951號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：如文

主旨：所報臺北市政府辦理「臺北捷運系統環狀線建設計畫(第一階段)第二次修正計畫案」一案，照國家發展委員會審議結論辦理。

說明：

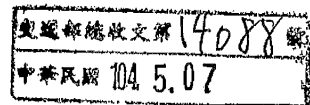
- 一、復103年12月8日交路(一)字第1038700366號函。
- 二、影附國家發展委員會104年4月27日發秘字第1041800611號致本院秘書長函，及檢附修正後之計畫書各1份。

正本：交通部

副本：財政部、本院主計總處(均影附國家發展委員會104年4月27日發秘字第1041800611號函1份)、國家發展委員會(不含附件)

院長毛治國

鐵工



第1頁

國家發展委員會 函

地址：10020台北市中正區寶慶路3號
電話：23165304
承辦人：林珍君
電子郵件：chenchun@ndc.gov.tw

受文者：行政院秘書長
發文日期：中華民國104年4月27日
發文字號：發秘字第1041800611號
速別：最速件
密等及解密條件或保密期限：
附件：如文

主旨：奉交議，交通部陳報臺北捷運系統環狀線建設計畫（第一階段）第二次修正計畫案，業經本會委員會議審議獲致結論，請查照轉陳。

說明：

- 一、復貴秘書長103年12月10日院臺交字第1030072990號函。
- 二、本案經提104年3月9日本會第12次委員會議討論，獲致結論如次：
 - (一)本案原核定於102年底屆期，惟至103年底之整體進度僅53.85%，現延長期程(由102年延至107年)及提高經費(由401億元增至699.73億元)。茲考量本案銜接多條捷運且可紓解沿線地區運輸，以及民眾對本案路線通車之殷切期盼，爰勉予同意本次修正計畫。
 - (二)本案工程經費未經工程會審議，請交通部本於主管機關權責覈實審查工程經費，惟中央補助經費以214.59億元為上限，未來任何經費增加均由地方政府自行負擔。
 - (三)本案請交通部督核新北市政府及臺北市政府依所報計畫切實於107年如期如質完成，並應就機電系統測試、系統整合模擬、履勘等通車前各階段時程逐項控管，並妥為規劃因應。
 - (四)有關本計畫進度延誤達5年，且未完成修正計畫報核程

行政院總收文 104年04月28日



104000022951

序即以超出核定預算金額先行發包等行政瑕疵，應請交通部及地方政府覈實檢討。另請交通部日後確實督導地方重大建設計畫，針對進度落後及執行不力等情形，應依規定辦理修正作業。

三、檢附修正後之計畫書1式2份如附件。

正本：行政院秘書長

副本：交通部、本會國土區域離島發展處

主任委員 **EY25** 杜紫軍

EY25

附錄二

臺北捷運環狀線建設計畫(第一階段)第三次修正計畫項目說明表

落後項目	原因說明	落後時程	因應措施	權責
土建施工	<p>一、民眾陳情抗議：(105.12月~106.12月止)。</p> <p>1. 新北市新店區南機廠因受劉氏家廟及斯馨祠(碑)等歷史建物影響而停工，復經溝通協調後斯馨祠(碑)，暫設置於南機廠內高架橋旁捷運用地上，惟斯馨祠(碑)需配合工程進行辦理二次遷移。</p> <p>2. 施作新北市中和區景平路151巷至大智街基樁基礎時，因自來水及瓦斯管線之位置通過私人土地，遭土地所有權人陳情抗議要求停工，影響整體工進。</p> <p>3. 新北市板橋區Y16新埔民生站至Y17頭前庄站間捷運高架橋路段，因居民對未來捷運營運可能之噪音、振動產生等疑慮，陳請民意代表要求辦理變更設計。</p>	12個月	業經雙市府及工程單位主動積極檢討協調各相關界面單位，並考量同步施作之可行性，督促要求廠商採取調整工作順序、改變施工方式、加開工作面施工、增加機組及工班等各類積極因應措施，全力趲趕工進。	因民眾陳情抗議及遭遇既有管線圖說與現況不符...等狀況，無法依原契約工法施作，需變更工法，致影響整體工進，屬不可抗力因素。

	<p>二、配合政策及便民措施：(105.8月～106.11月止)。</p> <p>1. Y15 板橋站基於因應跨域增值提高外部效益，採增加土地開發之方式及提高建蔽率，本案須配合辦理更新板橋車站特定專用區細部計畫案及新北市政府配合便民政策需求，致調整中長程客運站配置，辦理變更設計。</p> <p>2. 因二次環差分析變更擴建新北市新店區南機廠周邊新建排水箱涵，及民權路127巷以西至中正路口間 2.0x1.8m 排水箱涵新增案影響整體工進。</p> <p>3. 環狀線高架段於新北市板橋區民生路3段處，因與原臺64線上匝道衝突，該處之匝道需予拆除，採先建後拆方式辦理，先於民生路2段處新建一上匝道，惟道路主管機關考量恐將造成該區平面道路回堵及影響臺64線主線交通要道流量，復經相關單位研析評估討論後，將</p>	15個月		
--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------	--	--

<p>其移設至板橋區環河路上，後續即積極辦理接續進行原有匝道拆除、板橋區民生路 PY16-1~P16-7 高架段主體工程施作，致影響整體工進。</p> <p>三、管線遷移及地下障礙：(104.5 月~104.11 月止)，(106.6 月~106.12 月止)。</p> <p>1. 臺 64 線捷運共線段，因部分路線橋墩設於快速道路八里新店線高架橋間之 3 公尺間隙，且限於八里新店線高架橋下方施作，下部結構施工淨高僅 6-7 公尺，基樁施作時須降挖深度、修改施工機具等，施工亟具困難，另景平路交通流量龐大，為降低區域交通衝擊及兼顧工期進展實為艱難，對工期造成之影響為設計階段難以掌控。</p> <p>2. 本計畫沿線之管線遷移作業，如排水箱涵、汙水人孔、水電瓦斯等民生管線，常因管線竣工圖說標示未能更新或局部管線遷建問題，遭遇規劃設計階段無法</p>	<p>12 個月</p>		
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------	--	--

<p>探知之不明管線或既有管線圖說與現況不符之窘況。例如土建 CF640 區段標臺電 161KV 特高壓送電中管道，開挖發現管線包覆之混凝土嚴重破損，臺電須另行發包施作混凝土管道保護方可進行後續吊掛作業，影響施工期程甚鉅；另土建 CF650 區段標部分衛工、高壓電力管線與契約圖說不符，深層調查後須採基礎、基樁微調，除結構審核耗時外，且現地施工空間有限，因此基樁施作時需配合交通維持區分南北側施作，均影響整體工進。</p> <p>3. 新北市中和區 Y10 站工區 101 年 10 月中和區景平路、大仁街口至景平路、圓通路口間之基樁、基礎結構施工，因既有自來水閘箱工作井連續壁、管徑 ϕ 2000mm 自來水管、永豐圳西線支管管徑 ϕ 1000mmRCP、臺 64 線高架橋現有基礎大小及深度等與竣工資料不符、ϕ 2400mm 污水管偏位影響等因素，致無法依原契約工法施作，需變更工法將原限</p>			
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--	--

<p>高型全套管基樁變更為連續壁樁及配合地盤改良，造成工期增加，致影響整體工進。</p> <p>4. 新北市板橋區文化路一段及民生路三段，於施作高架橋段下部結構時，因遭遇管線障礙(臺電、中華電信、自來水及高壓瓦斯ϕ200mm*1等管線)，需辦理遷移費時造成墩柱施工延後；另施工範圍內亦因施工交維改道影響商家住戶出入及墩柱位正對商家大門，施工時民眾陳情抗議，造成局部停工，致影響整體工進。</p> <p>5. 新北市板橋區環狀線 BSS2 主變電站與 Y15 站土開大樓共構，位於該大樓之 B2-B5 層，其 161KV 電纜管道 E1 人孔，位於 Y15 站土開大樓與特甲三人行地下道之連通道上方，需待該連通道完成後，始可進行其上方 E1 人孔施作。惟連通道施工須配合當地交維及土開大樓開挖時程，且施作時遭遇地下障礙物(經評</p>			
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--	--

<p>估為特甲三人行地下道既有地下結構物)，需調整施工順序及排除障礙，致影響整體工進。</p> <p>6. 新北市新莊區 Y19 新北產業園區站出入口開挖工程，因發現原區域下方有不明廢棄物待釐清無法清運之影響，造成局部停工，致影響整體工進。</p> <p>7. 新北市新莊區思源路與中原東路口，因墩柱基樁工程施工，受地下自來水管線衝突等障礙因素，造成局部停工，致影響整體工進。</p> <p>四、安全顧慮：(104.8~104.9 止月)。因 104、105 年間遭遇蘇迪勒、杜鵑、梅姬等多次颱風、豪大雨來襲及防汛期間，新店溪河中段墩柱及橋面板混凝土作業及高灘地等相關作業要徑項目局部停工，尤以豪大雨夾帶大量上游雜物，堆積於高灘地，清理費時，致影響整體工進。</p>	<p>1.1 個月</p>		
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------	--	--

系統測試	機電系統測試因受土建工程延後交付影響，延後實質完工時程，延後約 24 個月。	24 個月	要求機電施工廠商與土建施工廠商，積極協調整合同步作業，以趲趕工進。	
營運可靠度、維修度驗證及竣工驗收等	因全案工程實質完工延後，致後續營運可靠度、維修度驗證及竣工驗收等作業時程，均需延後 24 個月。	24 個月		