

第十五章 召開公聽會及意見研析處理

15.1 公聽會辦理情形

公聽會之辦理係依大眾捷運法第十條第二項規定：「辦理大眾捷運系統規劃時，主管機關或民間應召開公聽會，公開徵求意見。」；另依大眾捷運法第十二條規定：「大眾捷運系統規劃報告書，應由中央主管機關報請或核轉行政院核定；其內容應包含下列事項：...十、依第十條第二項規定召開公聽會之經過及徵求意見之處理結果。」；公聽會辦理方式則依據交通部頒「交通部辦理大眾捷運系統規劃案公聽會作業要點」。

本計畫依法辦理公聽會，由於環狀線南環段及北環段橫跨臺北市與新北市之行政轄區，包括文山、新店、五股、蘆洲、三重、士林及中山等 7 個行政區，為鼓勵民眾積極參與，共辦理四場次，選擇地方活動中心或學校就近舉辦，由臺北市政府捷運工程局張澤雄副局長、主任秘書王偉主持，並邀請學者專家出席，提供寶貴意見。各場次時間、地點整理如表 15. 1-1，公聽會照片如圖 15. 1-1，會議紀錄與處理情形詳附錄十五及附錄二十。

臺北市政府於民國 104 年 8 月 23 日公告(北市捷規字第 10431817321 號)公聽會辦理時間、地點及相關事宜，公告內容另刊登於 8 月 23、24、25 日聯合報、中國時報及工商時報。規劃摘要放置於臺北市政府、臺北市政府捷運工程局、新北市政府、新北市政府捷運工程處、臺北市士林區、文山區、中山區區公所及里辦公處、新北市蘆洲區、三重區、五股區、新莊區、新店區公所及里辦公處、新北產業園區服務中心供民眾索取，亦可至臺北市政府捷運工程局全球資訊網(網址：<http://www.dorts.gov.taipei/>)網站下載。民眾除在公聽會發言或提供書面意見外，亦可自公聽會召開公告日起，至最後一場公聽會結束後 10 日止(104 年 9 月 26 日)，向主辦機關或協辦機關表示意見。

舉辦公聽會時各地民眾參與踴躍，與會民意代表及地方民眾就建議路線方案提出相當多意見，期望透過民眾參與及相關機關協調，廣納民眾意見以降低未來興建可能帶來阻力，並使規劃範圍內之民眾進一步了解本計畫規劃內容，經由聽取地方民眾寶貴意見，納入綜合規劃報告書及作為後續規劃調整與設計作業之參據。

表 15.1-1 環狀線北環段及南環段綜合規劃案公聽會場次時間表

場次	時間	地點
第一場	104年9月8日(星期二) 下午7時	文山區萬興區民活動中心 (臺北市文山區萬壽路27號7樓)
第二場	104年9月9日(星期三) 下午7時	士林區行政中心大禮堂 (臺北市士林區中正路439號10樓)
第三場	104年9月15日(星期二) 下午7時	蘆洲區公所行政大樓禮堂 (新北市蘆洲區三民路95號7樓)
第四場	104年9月16日(星期三) 下午7時	新北市興化國小禮堂 (新北市新莊區五工二路50巷2號)

第一場：104年9月8日(星期二)，臺北市文山區萬興區民活動中心



第二場：104年9月9日(星期三)：臺北市士林區行政中心大禮堂



第三場：104年9月15日(星期二)，新北市蘆洲區公所行政大樓禮堂



第四場：104年9月16日(星期三)，新北市興化國小禮堂



圖 15.1-1 環狀線北環段及南環段綜合規劃案公聽會照片

15.2 民眾意見研析及處理

一、文山地區民眾意見研析

104年9月8日第一場次文山區萬興區民活動中心公聽會之民眾意見主要為以下二點須進一步研析，並說明如後。

- (一) 支持於永安街 22 巷設 Y2 車站方案，惟 Y2 車站用地應有協商期限，如協商破局則將車站位址改設於木柵文山區公所基地 (Y2A 車站)，以加速南環段之推動

南環段路線行經永安街 22 巷 (設 Y2 站)，或文山區公所東側木新路 (於公園綠地設 Y2A 站)，均屬可行方案，兩案互可替代。本局於 104 年 9 月 8 日辦理公聽會時，因民眾對於車站設置於永安街 22 巷 (Y2)，或文山區公所東側公園綠地 (Y2A) 有不同意見，致路線方案未定，惟與會民眾對於儘快興建南環段具有共識，希望協商時間須有期限，儘快確認方案，避免延宕本案建設期程。由於路線行經永安街 22 巷設置 Y2 車站之方案必須使用私有土地，故本局於 104 年 11 月 27 日召開土地及建物所有權人之說明會，現場並提供意見調查表徵詢意見，並因應部分所有權人因故無法至現場表達意見，再於 104 年 11 月 30 日函送意見調查表，並依據民意要求，將意見調查統計時間延至 104 年 12 月 31 日，調查結果意見調查總人數為 166 人，回覆 100 人 (60.2%)，未回覆 66 人 (39.8%)。回覆人數中，反對人數占 54 人 (占總調查人數 32.5%)，反對總面積占基地總面積 30.04%；贊成人數 46 人 (占總調查人數 27.7%)，贊成總面積占基地總面積 35.70%。由統計結果可知，本案回收率已超過 6 成，反對人數及所占基地面積之比例均超過 3 成以上，在總計 45 筆地號中，共有 37 筆地號 (82.2%) 之土地因至少有 1 位以上地主 (持分) 表示反對意見，致捷運所需用地取得困難。

調查統計結果顯示有 3 成 2 以上地主反對開發，近 4 成地主未表示意見，僅 2 成 8 地主支持，且反對地主平均分布於街廓各處，致 Y2 站規劃之出入口及通風井開發用地不易取得情形下，為免延宕作業期程及影響整體計畫推動，本府於 105 年 2 月 18 日於文山區公所大禮堂召開公聽會，就南環段 Y1A~Y3 車站間路線方案及設站位置結果說明，地方民眾對於環狀線南環段路線調整採取東由 Y1A 政大站起走木新路轉秀明路接回木柵路，並於文山區公所東側設置 Y2A 車站之方案已無反對意見。因本案路線跨越臺北市及新北市轄區，規劃報告書完成後尚須提報兩市副市長共同召開之會議，經審查同意及修正後簽報市府，再報請交通部審議，俟行政院審議核定，確認財源，始能編列預算，賡續完成都市計畫變更、用地取得、細部設計等作業後，即可辦理興建事宜。

- (二)動物園站至信義區直通線，建議可由信義快建輕軌的路網銜接，可避免影響南環段之規劃及建設時程

路線若延伸經信義區直通動物園，大部分路段須經過山區及墓園等，且沿線住家稀少，所能提供之運輸服務有限，由於捷運建設屬於國家重大公共建設計畫且建設經費龐大，規劃路線須就運輸需求、都市發展、道路條件、營運永續性、工程技術、用地取得、財經效益及各級政府財政負擔等各項因素綜合評估，建議捷運延伸經信義區直通動物園，在營運收入恐無法負擔營運成本，且工程、環境確有障礙及工程經費龐大，在不易達到中央要求之最低自償率門檻下，確有其困難。目前規劃之路線文山區民眾可經由 Y6（大坪林）車站轉新店線、Y1（動物園）車站轉文湖線方便進入臺北市中心區。

二、士林地區民眾意見研析

104年9月9日第二場次士林區行政中心大禮堂公聽會之民眾意見主要為以下二點須進一步研析，並說明如後。

- (一)Y28 車站與大故宮計畫之配合狀況

本市都市計畫委員會在審議大故宮計畫案期間，本局已提供環狀線北環段及 Y28 車站之規劃內容及圖說，一併納入計畫整體考量。環狀線北環段在新北市（原臺北縣）規劃階段即已於該址設置 Y28 車站（當時並無大故宮計畫），因此有無大故宮計畫，車站仍會設置。且興建環狀線北環段是構成全環路網之一部分，不會受大故宮計畫之影響。目前綜合規劃對於 Y28 車站運量之預估，已考量有無大故宮計畫之境況，故站體及出入口之規劃設計容量，已保留配合之彈性。

- (二)北環段士林地區施工期間交通維持

捷運北環段係採地下方式興建，由於施工期間車站站體及轉軌區域（橫渡線）必須採明挖覆蓋方式施工，其對交通影響較大，至於採潛盾方式施工之路線段，則對道路交通較無影響。因此在設置車站站體之位置上已考量儘量避開主要道路交叉口，以降低施工期間對交通之衝擊。至於明挖覆蓋施工區將採分階段及佔用部分道路方式施作，並以削減中央分向島及人行道（寬度），重新調整車道寬度，輔以大區域交通改道規劃或其他交通疏導方式，以降低對交通造成的影響。施工階段之交通疏導及替代道路方案等議題，因北環段目前仍在綜合規劃階段，將俟行政院核定後，於細部設計階段再配合擬訂交通維持計畫，除考量如何疏導交通及尋找替代道路方案外，亦須依規定提送交通主管機關審查定案後，據以執行。

三、蘆洲地區民眾意見研析

104年9月15日第三場次蘆洲區公所行政大樓禮堂公聽會之民眾意見主要為蘆洲地區民眾反對環狀線北機廠再設置於蘆洲區北側農業區，建議與蘆洲機廠(捷九用地)合併用地，並闢設支線增設車站。

捷運機廠為捷運系統營運的必要設施之一，供列車儲車、維修、保養及相關附屬設施之軌道與廠房佈設；環狀線全長 36.06 公里，南機廠設置於新店十四張車站北側，若以環狀線第一階段平均營運速度 34km/h 及環狀線第二階段（北環段及南環段）平均營運速度 35km/h 計算，列車行駛兩端約需 1 小時，若僅設置 1 座機廠，列車調度耗能費時，徒增營運成本；就緊急救援而言，風險極高。故有必要於中間路段設置北機廠，以減少列車空運轉，降低營運成本及緊急救難風險，提升營運調度效能，並增加尖離峰加開列車之彈性。

機廠區位及研擬替代方案說明如下：

- (一) 依據蘆洲地區反區段徵收自救會建議將北機廠設置於 Y19B 車站(五股中興路一段堤防/中山高速公路東南側之工業用地內)附近，該區屬非都市土地，新北市政府刻正辦理「擴大三重及蘆洲都市計畫」申請案，惟並未將捷運機廠納入規劃，另依 103 年 9 月 12 日「變更蘆洲都市計畫(第三次通盤檢討)主要計畫」案暨「擬定蘆洲都市計畫細部計畫」案，新北市都市計畫委員會專案小組第 11 次研商會議中，新北市政府城鄉發展局說明，「擴大三重及蘆洲都市計畫」申請案，位於高速公路以南，總面積僅約 15 公頃，形狀狹長，若設置機廠，將使用一半以上用地，且影響該區南北交通動線，對未來發展極為不利。
- (二) 有關建議環狀線北機廠與蘆洲機廠共用土地以多層次方式設置北機廠，因蘆洲機廠設置時未採立體化之規劃，且已營運使用，而機廠設備繁多，立體化機廠須就設備與結構系統整體考量，故蘆洲機廠若改建為立體機廠、環狀線北機廠設置於高架層，在不增加捷九用地範圍之條件下，蘆洲機廠除進出廠線及變電站等少數設施可保留外，主要設施如儲車廠、維修廠、軌道廠、倉庫、測試軌及機廠內軌道皆與環狀線北機廠重疊，需全部拆除重建成共構型式，施工期間蘆洲機廠勢必停用，蘆洲機廠拆除與重建預估工期 9 年，蘆洲線列車儲車與維修業務需由其他捷運機廠支援替代，經考量列車調度及緊急應變之距離，由於捷運新莊線與蘆洲線部分共線，在調度上最為便利及迅速，因此僅新莊機廠為適宜之替代機廠，惟新莊機廠用地，僅能滿足新莊線儲車及簡易維修使用，如作為蘆洲線替代機廠，則至少需再擴充儲車軌及維修軌方敷使用，惟新莊機廠之用地並無空間可供擴充，在維持現有基地規模下，實無餘裕支應蘆洲線，因此蘆洲機廠停用將致列車儲車及維修無處可去之困境，導致蘆洲

線無法營運，除經常使用之旅客無法乘坐外，為解決該旅客的交通運輸需求，對地面交通又將產生另一種衝擊。其餘捷運路線之機廠，如北投機廠、南港機廠、土城機廠等，除容量受限外，亦因距離過遠，如逢交通尖峰時間加開列車或故障排除等緊急事件皆無法及時馳援，皆不適宜作為蘆洲機廠之替代機廠。

- (三) 有關往社子方向與輕軌做結合，由於輕軌與中運量系統不一樣，機廠無法共用，需變更為高架化、多層疊合機廠，同時必須佈設長達 1.5 公里之機廠進出線，亦不符經濟效益。而選擇機廠區位主要考慮(1) 土地取得難易度及土地開發潛力、(2) 基地位置具有系統營運之適合性、(3) 基地面積、形狀之完整性、(4) 基地開發應與臨近環境相結合、(5) 應考量工程之難易性、(6) 應符合工程之經濟性，因此，機廠通常設置於路線沿線周邊具有足夠基地面積及形狀完整之區位，故捷十用地為最適位置。

綜合而言，環狀線沿線除了目前規劃中之位置為較適宜外，其餘地區極難覓得作為北機廠之替代方案。

有關於蘆社大橋附近增設蘆社大橋站以服務蘆北地區，係基於環狀線北機廠與蘆洲機廠採共構之情況下，於 Y22 站東端出岔，於環保公園採潛盾方式沿環河北路佈設，以支線方式延伸至共構機廠增設蘆社大橋站，惟在環狀線北機廠與蘆洲機廠無法採共構之情況下，由 Y22 車站以支線方式延伸至共構機廠增設蘆社大橋站並不可行。新北市政府為蘆北地區之發展，已於都市計畫主要道路規劃保留供未來輕軌系統使用之路廊。

四、五股地區民眾意見研析

104 年 9 月 16 日第四場次五股區新北市興化國小禮堂公聽會之民眾意見主要為新北產業園區五工路附近廠商反對環狀線北環段 Y19-Y20 路線進入園區，出土段設置於五工路上，造成道路寬度縮減及橫交道路五權一路及五權二路東西連通受到阻隔，建議採替代路線捷運路線不進入新北產業園區，以高架沿新莊都市計畫知識經濟產業專用區北側非都市計畫區佈設，於興化國小南側轉地下方式穿越疏洪道接四維路、中山路一段接 Y20 車站。

為因應規劃作業所需，本局於 104 年 8 月 26 日會同新北市政府捷運工程處拜會經濟部工業局，就北環段路線須於五工路佈設出土段並於新北產業園區內設置 Y19A 車站一案徵詢經濟部工業局意見，獲致經濟部工業局同意協助調查廠商意見，並以該調查結果作為該局意見。

經濟部工業局廠商意願調查結果(104年12月24日五股工服字第1045052251號函)：

1. 本次問卷調查對象為新北產業園區廠商或土地(建築物)所有權人，調查工作均採派員面訪調查方式辦理，於104年12月18日回收完畢，總共發放1331份問卷，回收701份問卷，回收率為52.7%。有效問卷數為656份，有效問卷率為93.6%。
2. 統計結果有396家「了解」臺北都會捷運系統環狀線北環段規劃路線，佔60.4%，顯示廠商對本案之重視。
3. 統計結果有501家「不支持」，佔76.4%，顯示多數廠商對可能需無償提供退縮帶或部分廠區作為公共設施、車站出入口使用；興建後沿線路寬縮減造成進出貨物不便或交通雍塞、高架段及出土段雖已設置隔音牆，惟營運時可能衍生噪音及振動等缺點無法認同，故偏向「不支持」。

北環段路線行經新北產業園區(設Y19A站及Y19B站)，或行經興化國小南側及四維路(於更寮國小附近設Y19B'站)，均屬可行方案，本局於105年1月8日召開Y19~Y20車站出土段方案研商會議，新北市政府捷運工程局要求有關方案評估及調整事宜，建議召開工作會議邀集本府相關單位，如城鄉局、捷運局及財政局等，進一步將相關調整細節討論確認。

本局於105年3月11日召開綜合規劃期末報告及周邊土地開發計畫第二階段期末報告審查會，會議結論「有關北環段路線是否進入新北產業園區，經濟部工業局已於105年3月9日召開第2次協調會，會中仍無共識，本局於會中表達基於推動時程，在經濟部工業局協調促進會與協進會兩方尚無共識前，報告書內容仍維持替選方案推動。未免延宕計畫期程，建議新北市依據第2次協調會議紀錄簽府裁示」。

民國105年3月25日吳秉叡立委召開協調會，會中「新北市廠商發展促進會」及興化國小週邊居民強烈反對捷運路線行經興化國小南側及四維路案，建議仍維持原可行性路線方案，捷運進入新北產業園區，民眾亦建議調整原可行性路線方案布設降低對五工路橫交道路之阻隔影響，以降低路線進入新北產業園區之阻力，另新北市政府於105年4月11日及12日函復本局「考量捷運路線若進入新北產業園區可提昇該園區未來經貿發展，並加速促進產業轉型，目前維持行政院核定可行性研究路線方案續為推動計畫」，因此，本局於105年4月19日召開綜合規劃第十次工作會議(Y19~Y20車站出土段布設於五工路調整方案)，會議結論及後續處理情形摘要如下。

1. 本案維持可行性核定方案，即路線進入新北產業園區設置出土段及 Y19A 站之方式辦理。
2. 依據工程評析成果在符合環狀線第一階段機電系統工程標特別技術規範之條件下，路線採最大坡度 5.5%、長度約 655 公尺，五工路、五權一路口調整為十字路口方式，捷運高架軌道下方可維持 5 公尺淨高、Y19A 車站覆土深度可維持約 3 公尺，初步確認降低對五工路橫交道路之阻隔影響之調整線型路線方案可行，詳第七章 7.3.4 節重要工程課題分析。
3. 有關路線進入新北產業園區捷運噪音振動問題，由於捷運高架系統路線規劃行經都會區路段，軌道緊鄰兩旁建築物，於施工或營運時可能產生噪音與振動議題，在系統設計階段即須依據法規標準，針對沿線建築物及其用途評估施工中及通車營運後的噪音振動衝擊，並納入設計考量。
 - (1) 環狀線結構以高架結構興建，其由電聯車傳遞可能的振動影響，係經由上部結構、基礎、基樁而傳導到地下岩盤面或土質中的垂直傳導行為特性，故對側向結構影響輕微，再加上於軌道面可以經由各項評估而設置如浮動式道床及彈性基板等設備，因此已可有效抑制振動對鄰近建物的影響；以已營運通車之捷運文湖線為例，亦同為高架型式之中運量系統，其沿線在葫洲站附近的財金資訊股份有限公司及沿線居民亦從未反映振動問題的情況看來，高架結構應不會對該捷運線沿線的建物造成振動的影響。
 - (2) 目前捷運之減振減噪措施已有相當之成效，以頂埔延伸段地下高運量系統而言，鴻海精密園區距頂埔站約 40 公尺，高運量列車空重約 226 噸(車輛最大軸重：約 16.5 噸)，依據現況實測資料顯示，均在業界通用振動標準 VC-B 之下，至於先鋒材料公司與環狀線高架中運量系統位於五工路距離約 50 公尺，中運量列車空重僅約 120 噸(車輛最大軸重：約 10.5 噸)，故初步研判，其噪音及振動應均可符合法規及通用標準，透過後續階段的相關管理手法，對於周邊的影響應在可控制的範圍。
 - (3) 環狀線北環段規劃位於新北產業園區之出土段，未來於設計及施工階段將進行相關之噪音振動防治分析與必要之抑振減噪措施，以確保周邊鄰近廠家應有權益。



有關路線行經新北產業園區一案經雙北市政府捷運工程局多次就出土方案進行工程評估研析討論，考量路線進入新北產業園區為行政院核定可行性研究路線，並可加速園區未來經貿發展，促進產業轉型，爰建議路線維持可行性研究成果進入新北產業園區方案，惟就出土段位置將於設計階段引入價值工程評估方法，持續檢討評估，並持續與地方民意進行溝通。