

# 就網路影片汐止捷運及板南線延伸汐止建議內容澄清說明

新北捷運局 112.03.23

## 一、 汐東捷運是 LRRT 中運量，不是輕軌

1. 汐東捷運路網規劃，已包括民生線及基隆捷運運輸需求，目標年預測尖峰小時最大站間運量運約 11,700 人次/時 (SB03-SB04)，採用 LRRT 中運量捷運系統。行政院於 112 年 1 月 13 日核定汐東捷運綜合規劃報告同意採用 LRRT 中運量系統型式。
2. 汐東捷運路網考量路線環境條件、旅運需求、營運安全性及財務經濟性，規劃採高架型式 A 型專屬路權，並配合中央國車國造及軌道工程國產化政策，採 LRRT 中運量捷運系統。車站月台長度 80m，車輛系統具備 GOA2 (含以上) 自動駕駛 (ATO) 功能，並設置月台門以維護旅客候車安全。以上與輕軌系統特性均不相同，目前規劃最高設計速度為 80km/h。轉彎半徑最小 50m，可在城市街道間穿梭並減少因路線開闢所需的民宅拆遷量。
3. 汐東捷運在設計上透過量體的減體減量，以降低建設／營運／維護成本以期永續經營。綜合目前國內各捷運 (含輕軌) 系統的營運經驗及特色，規劃採開放式站台設計，以刷卡機自動收費系統，消除進出站閘門的生硬隔離，讓捷運與民眾更為無縫及親近，候車月台採月台門提昇乘車候車安全。而車站的設計除考量通風、採光及防風雨，創造舒適的候車空間外，並於轉乘站及末端站設置旅客服務處 (PAO)，在 SB10 站與文湖線東湖站間連通道更配置電動步道，期以提供旅客優質的服務。

## 二、 汐東捷運每站都有廁所

汐東捷運目前在設計上，每站均配置廁所提供服務 (SB12 站規劃廁所配置於捷運開發大樓的出入口處)。

### 三、 汐東捷運以中運量設計可滿足需求，採高運量除需重新提報計畫無法達到門檻且曠日廢時。

1. 汐東捷運路網（汐民線 SB01~SB15+ 基隆捷運）目標年預測尖峰小時最大站間運量運約 11,700 人次/時（SB03-SB04），爰採 LRRT 中運量捷運系統進行規劃，其系統運能已滿足旅運需求。
2. 如現階段要預留升級高運量機制，除了汐東捷運路網並無高運量旅運需求，相關路線線型規劃、路線／車站出入口／機廠的用地取得、車輛系統設計等將須依高運量規格重新檢討（亦即目前就須依照高運量標準興建路線、車站與機廠，只剩列車數或車廂數於運量培養初期不需採購太多，等到運量需求提高後再增購列車或車廂），除了建設經費提高與計畫效益降低，相關行政報核程序與環境影響評估需全部重來，至少要 3 年以上且無法達到高運量旅運門檻，嚴重延宕汐東捷運的推動時程。

### 四、 首都斜幹線的建議轉彎半徑不符標準、拆遷民房及機廠未規劃用地等課題需進一步研析

1. 捷運建設為長期計畫，投資金額龐大，且需考量沿線旅運需求、城市發展、路線與機廠用地取得可行性、環境衝擊、計畫經濟與財務效益等層面，並配合中央與地方政府財政狀況漸次推動。新北市捷運整體路網由三環六線架構所組成，整體路網發展規劃前於 111 年 8 月獲得交通部同意備查，本局將依本府捷運政策持續推動，包含汐東線與中和公館線。
2. 所提本市境內首都斜槓線建議路線，經初步檢視，路線線型似與所建議的高運量系統線型標準不符（台北捷運高運量路線轉彎半徑最小 200m 等），在建議行經路線均有路幅不寬（小於 20 公尺）的限制下，將有大量的地下穿越私地、車站出入口用地取得涉及民宅拆遷課題需進一步評估，也未考量捷運機廠所在位置與用地取得、民宅拆遷可行性。且建議路線的車站服務範圍附近多已有捷運路線服務，對於建議路線的旅運需求也需進一步檢視。
3. 影片所提路線建議方案，在台北市部分未分析評估，路線需檢視參數與新北市境內路線相同。

### 五、 板南線受限臺鐵第 3 軌結構無法向汐止延伸

1. 經洽台北捷運局表示有關捷運板南線繼續延伸汐止，於 84~86 年辦理捷運南港線東延段期間，曾與臺鐵、高鐵相關單位共同研商，建議交通部於介面段保留共構配合工程，協商保留延伸

汐止機制，採高運量系統由南港線尾端接續延伸至汐止。由於臺鐵捷運化之決策，交通部於 94 年核定「臺鐵都會區捷運化暨區域鐵路後續建設計畫」擴建汐止—誠正國中三軌工程，將路權保留給臺鐵第三軌路線，致捷運南港展覽館後方延伸空間，受到台鐵連續壁及第三軌地下結構影響，無法保留捷運南港線延伸汐止之機制。因捷運板南線南港展覽館站東側端預留銜接之延伸空間已設置臺鐵擴建第三軌連續壁結構，故工程上難由捷運板南線往汐止繼續延伸汐止（圖 1~2）。

2. 另外，有關必須拆除台鐵營運中的第三軌隧道部分，目前交通部鐵道局基隆捷運尚未協調台鐵確定，及提出拆除後的補強及安全設計。

#### 六、板南線延伸汐止建議路線在土地取得、路線線型超過轉彎半徑 200 公尺與地下穿越不具可行性，汐科設站位置地理環境不適合興建車站

1. 板南線屬高運量系統，其工程線形及設站條件相較於中運量系統規格等級更高。沿線路廊旅運需求是否有達到建置高運量路線要求，需進一步檢視；延伸需增購車輛（經洽台北捷運局表示初估需增加 7 列車），需考量現有機廠駐車空間與維修能量是否足以容納。
2. 經檢視建議路線在社后地區設站，但目前當地並無適宜車站出入口用地與聯外道路佈設；連續 2 次以過河隧道穿越基隆河，將大幅提高工程造價，降低計畫效益；從社后到原台鐵第 3 軌路廊將穿越大同路兩側民宅的課題；從樟樹灣到汐科在大同路已規劃汐東捷運與基隆捷運的高架落墩，如需再開挖板南線地下隧道，因大同路路幅僅 25m，且道路下方有眾多管線，地上及地下兩條捷運路線，在執行上幾無可行性（板橋區文化路路幅 40m，始可容納地下的板南線隧道與高架的新北環狀線）。最後須以高運量最小轉彎半徑 200m 轉入汐科站南側，以致路線須先朝北側彎出並以地下穿越北側住宅，而接下來的台鐵汐科站與汐東捷運 SB14 站因站區墩柱密集，墩柱基礎之間是否有空間供潛盾隧道穿越，尚需進一步檢討。
3. 汐科站與新台五路間除了土地權屬多為私地，都市計畫現況多為保護區，現況地形多為山坡地（圖 3）。如要做多線捷運車站的轉運站開發，除了私地取得議題，在都市計畫變更與環境影響評估上是否有大規模把山丘（離地面約 21m 高）剷平的合理性與必要性。營建工程在坡度超過百分之三十及順向坡，會有開發限制的法令規定，不適合興建車站與建築量體，採地下開

挖亦將產生大量土方，且南興路沿線私人建物均須拆除。此外，汐科站與新台五路間距離僅約 190m，以高運量車站規格而言（長 220m、寬 21m）尚有不足，且未考量終端站所需橫渡線（佈設在直線段為佳，且須鄰近終端站）及尾軌儲車需求。汐東捷運考量此區的環境特性，因此規劃僅以路線高架跨越而過，減少大量工程量體對本區的環境衝擊。

#### 七、 影片建議汐科與首都斜幹線/板南/信義/基隆快鐵銜接，實不具可行性

影片所提信義線經中研院、高鐵汐止機廠預定地至汐科，先不論路線主管的台北市政府及交通部計畫是否可行。惟所提基隆快鐵路線初看路線有大量地下穿越汐止南側住宅區，需進一步專業評估工程合理性與可行性。影片所提建議的轉運車站站區位經研究不適宜開發、相同檢視意見如 QA 六所提第 3 點。

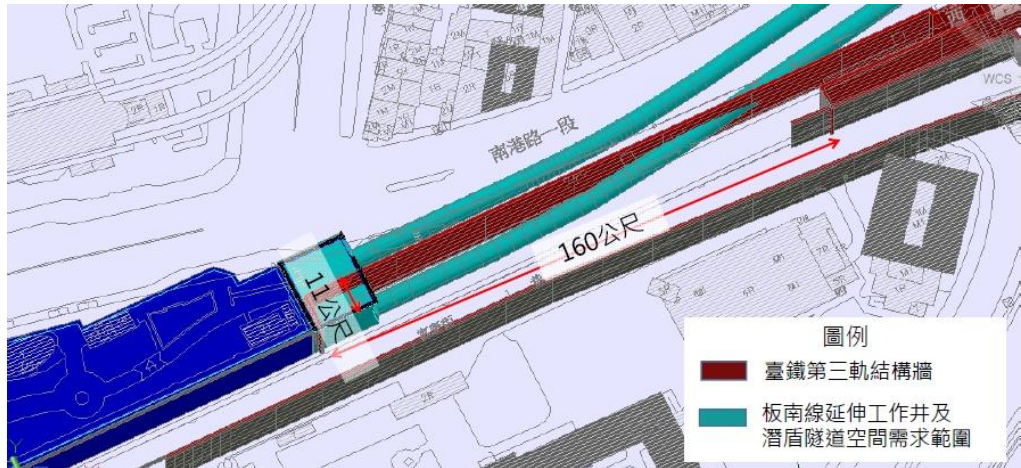


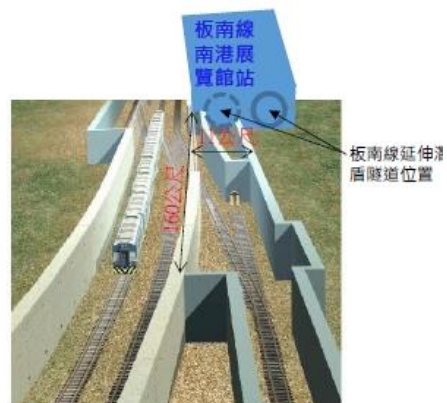
圖 1.板南線延伸需增設工作井及潛盾隧道影響臺鐵第 3 軌範圍 (QA 五)



捷運板南線南港展覽館站與臺高鐵路共構段、臺鐵第三軌平面示意圖



B-B 剖面示意圖



A-A 剖面示意圖

圖 2.捷運板南線南港展覽館站與高鐵路共構段、臺鐵第 3 軌平面示意圖 (QA 五)



圖 3.汐科站與新台五路間都市計畫與山坡地坡度圖 (QA 六)