

## 第七章 徵詢機關、民意與彙整分析

本規劃研究案為使規劃成果能符合地區實際需求，在規劃過程中極為重視相關單位所提供之意見，為能順利推動本案，亦需相關單位的支持與協調，本章即就本研究案與相關機關溝通協調之過程處理說明如後。

### 7.1 相關機關之溝通與協調

規劃作業除專業評估分析外，溝通協調過程亦為不可缺少的一環，於規劃協調過程中聽取相關機關的意見，可以避免規劃的盲點，且使規劃考量更為完整與充分，使規劃臻於完善。捷運三鶯線研究規劃範圍含蓋本市及桃園縣（八德市），牽涉機關有交通部公路總局、經濟部水利署第十河川局、新北市政府、桃園縣政府、土城區公所、三峽區公所、鶯歌區公所及八德市公所等。由於捷運三鶯線規劃路線涉及省道的拓寬，其時程與經費方面須與交通部公路總局進行協商，本案亦須跨越三峽溪及大漢溪，在工程上須與水利署配合。捷運三鶯線未來若興建完成，將可帶動三峽、鶯歌地區的發展，並成為桃園地區往臺北都會區的門戶，本府在考量新北市整體發展與資源分配下，如何定位捷運三鶯線的服務功能與地位，為捷運三鶯線未來發展成功與否的重要關鍵因素，而區公所為地方基層行政機關，辦理與民眾切身相關之業務，對於民眾需求較為瞭解，能適切反映民眾之心聲，另外，中央或地方民意代表亦時常關切本研究之進行，並反映民眾之意見，相關單位與民眾之意見於規劃過程中，即透過民意代表、協調會與公聽會等溝通管道反映，而本研究亦於進過程中，即不斷與相關單位私下密切溝通聯繫，並於重要規劃關鍵時點邀集相關單位召開會議正式溝通與協調，以適時將意見反映於規劃作業中。

#### 7.1.1 與相關機關協調過程

##### 一、初步成果研商會議

本研究依據規劃範圍相關都市計畫及重大發展計畫，配合道路交通條件與旅運需求特性等因素，廣泛蒐集可能之替選路線方案，並於完成三峽、鶯歌地區初步路線方案研擬與初步工程可行性分析後，於民國 93 年 1 月 15 日邀請交通部、行政院經建會、經濟部水利署第十河川局、土城區公所、三峽區公所、鶯歌區公所及臺北大學等相關單位召開本案第一次溝通協調會議，相關單位充分交換意見並提供寶貴建言，其主要意見如下：

- (一) 臺北大學及臺北大學社區的開發勢必帶動地區的繁榮，建議捷運局將此點納入研究考量。
- (二) 本案若採輕軌捷運載運量較少，是否能提供足夠服務？建議規劃路線行經人口稠密的地區可採地下，以減輕對行經地區的衝擊。
- (三) 若須使用臺北大學校地，須經本校校務會議討論通過，必要時亦須與臺北縣政府地政局協調。
- (四) 未來捷運土城線延伸至頂埔站，請考量以接駁公車服務至三峽地區與臺北大學。
- (五) 規劃範圍內目前並無道路拓寬計畫，未來規劃單位如須協助事項，交通部公路總局將盡力配合。
- (六) 為避免高架捷運系統對中央路的衝擊，建議在此一路段採地下化。
- (七) 頂埔站的的規劃設計請考量園區入駐產業對噪音、振動影響的要求，並考量車站轉運設施的規劃，並請提供足夠的停車空間。
- (八) 本案全線均於臺北縣境內，然而根據中央對地方的補助辦法，補助單位為主辦機關，因此中央僅會以50%補助臺北市政府辦理此案，此點應納入規劃議題，並於財務計畫中考量。

針對上述寶貴意見經研析後，分別回應說明如下：

- (一) 有關臺北大學及臺北大學社區的開發，對周圍地區發展的影響，已納入規劃考量。

- (二) 本案因受地形的影響並根據目標年運量預測的結果，評估採高架型式之輕軌捷運系統較為適合，也足夠滿足規劃地區的未來發展之需要。
- (三) 由於本案已儘量避免穿越臺北大學的校地，僅行經校區邊緣，實際將使用多少面積，須待有較具體的規劃成果才能估算，屆時會再與相關單位協調。
- (四) 有關土城線頂埔站未來接駁公車的提供，將會轉請交通主管單位納入考量。
- (五) 未來行經路線公路若有拓寬的必要，亦請交通部公路總局鼎力協助。
- (六) 有關自土城頂埔地區以地下延伸至三峽地區，在工程上有其困難度，也會大幅增加本案的建設成本，使得本案的財經效益更差，相對地，使本案更難以獲得中央的支持與核定。
- (七) 針對捷運頂埔站的規劃，經與高科技產業園區的進駐廠商協商，了解其對噪音與振動的要求標準，並委託環境影響評估顧問將其列入環評作業考量。本站也已規劃轉運設施，會在用地方面慎重分析，以符合實際需求。
- (八) 由於本案全線在本市及桃園縣政府轄區，未來本案仍全力向中央爭取提高補助建設經費。

## 二、臺北縣境內後續推動捷運建設簡報會議

本府於民國 93 年 4 月 22 日召開新北市境內之捷運建設辦理情形，本次會議由林前副縣長錫耀主持，出席單位包括：本府相關局室、沿線各公所，各單位就三鶯線所提供之建議如下：

- (一) 捷運三鶯線於三峽地區建議採By方案，有助臺北大學城開發及兼

顧舊市區更新之開發契機。

- (二) 建議於臺北大學部分，考量以平面方式佈設於路幅較寬之計畫道路，以降低工程經費。
- (三) 三鶯線路線方案尊重地方意見，機廠用地如經評估後以利用大漢溪新生地最為適宜，且無法以徵收方式取得其他用地，臺北縣政府將優先予以配合，同時機廠用地未使用前可先做為公園綠地使用。

針對上述建議，本研究進一步檢討如下：

- (一) By方案係以供給為導向，但捷運建設規劃評估必須兼顧現有地區需求及未來之發展。現有三峽鎮大部份之開發均沿介壽路及復興路兩側以及南側地區，人口大約有八萬六千人，而By方案路線地區大部份均未開發或開發後容納人口最多為二萬多之人口。採用By方案，對已開發地區民眾將無法提供直接服務，且三峽許多觀光遊憩資源，包括老街、祖師廟亦難以利用By方案。因此就專業技術、地區發展及民眾反應等考量後將針對B及Bx方案進行評估。
- (二) 於平面道路上佈設捷運輕軌系統，將佔用道路用地，易對路面交通造成衝擊，並增加路面交通管制的困難度須納入考量。另僅有中間局部路段採平面佈設之建造成本，對降低全案建造成本的效果有限，但因此影響全線營運調度，須慎重考量。
- (三) 三鶯線機廠用地在考量用地需求、土地取得的可行性、土地取得成本及區位後，仍建議以大漢溪新生地為優先考量，並會持續與台北縣政府相關主管機關進行協商。

### 三、路線比較評估會議

路線方案於三峽地區有三個替選方案（B、Bx 及 By），93 年 4 月

9日於三峽地區舉辦公聽會，會中民眾均相當支持捷運之興建，並踴躍發言，其中除規劃建議之B方案外，Bx方案亦獲得許多出席民眾及三峽區公所支持，兩方案支持者相當，因此即針對三峽地區之B路線方案及Bx路線方案進行全盤性的評估比較，並與相關單位召開二次協調會議與一次現勘會議，以確認走廊規劃研究報告之建議方案。

#### (一) 捷運三鶯線三峽地區路線方案比較評估討論會議

由於B方案及Bx方案各有優劣，93年7月30日即就此二方案評估成果與所需配套措施的可行性，邀請國立教育研究院、臺北大學及沿線各相關主管單位進行協商，並就二方案之優缺點作充分的溝通。

與會各單位皆於會中充分了解二方案的優缺點及民眾意見，並就其觀點提出建議方案，各單位中除本府地政局與城鄉局表達應將方案By列入考量，以促進臺北大學社區發展外，交通局表示應綜合各層面考量後再選擇一個最適合路線方案，交通部公路總局及三峽區公所等均建議採對環境、交通衝擊較小，並能兼顧新舊市區發展的方案Bx，本次會議結論如下：

1. 由於介壽路目前道路淨寬僅 18 公尺，且道路拓寬費用經費龐大，無論施工中及施工後均對交通及兩側住宅造成嚴重影響，因民意多數反應建議採用 B 或 Bx 方案，在交通、噪音景觀衝擊較小之情況下且三峽鎮公所亦支持，經客觀綜合考量後，臺北市政府捷運工程局建議採 Bx 方案推動後續作業。
2. 有關 Bx 方案相關配合措施包括：
  - (1) 教育研究院站東側配合捷運高架軌道路線規劃及開闢計畫道路事宜。
  - (2) 西側軌道定線調整可行性。
  - (3) 教育研究院站與三峽新舊市區接駁系統之檢討。

以上三個議題於一個月內再進一步與臺北縣政府工務局、交通局、地政局、城鄉局及三峽鎮公所等單位開會協商確認。

## (二) 捷運三鶯線三峽地區Bx路線方案配合事宜討論會議

依據93年7月30日「捷運三鶯線三峽地區路線方案比較評估討論會議」會議中有待釐清的部份作進一步之討論，以確認方案Bx之配套措施是否可行，於93年8月23日召開，本次會議針對下列議題予以討論與確認：

1. 國立教育研究東側高架軌道路線配合規劃及開闢道路事宜。包括非都市土地道路開建程序及本案之可行性、地方主管機關對計畫道路路型及寬度意見、道路開闢相關經費的分擔等。
2. 教育研究院站西側軌道定線事宜。包括目前土地的標售狀況、辦理都市計畫變更的可行性。
3. 接駁公車路線及行駛道路檢討。包括建議之行駛路線、接駁公車行駛路線道路寬度是否足供負荷。

針對前述議題，經由主辦單位分析，與會各單位熱烈討論後，結論如下：

1. 有關配合捷運三鶯線 Bx 方案於三峽區非都市土地劃設道路事宜應屬可行，由本府就台北大學特定區聯外道路與捷運三鶯線 Bx 方案之配合道路進行評估研析，完成檢討建議道路之路型及寬度納入三鶯線規劃報告書內容。道路開闢相關經費原則由地方政府負擔，屆時再進一步協調。
- 2 有關捷運三鶯線於國立教育研究院站西側之軌道定線調整，截彎取直之調整案一為不可行，惟採用原案或採用調整案二，尚需一併考量臺北大學特定區既有道路及非都市土地配合開闢之道路路型加以調整定線，故另擇期於現場會勘後確認。
3. 未來接駁公車路線及相關配合事宜，三峽區公所表示可配合辦理。

## (三) 捷運三鶯線三峽地區Bx路線方案現場會勘

為確認臺北大學特定區既有道路現況及非都市土地配合開闢之道路路型，以作為調整定線的參考，故於臺北大學特定區內進行

實地勘察，本次會勘後確定國立教育研究院站以西定線，原則以原案佈設；配合Bx方案規劃闢建道路之路型，與三樹路及大學路口之銜接方式，建議仍以直交三樹路、大學路口為宜，以避免雙T的路型造成交通管制上的困擾，由於新闢道路之寬度、線形涉及用地取得相事宜，將再與相關單位進一步協商，並俟未來三鶯線規劃報書奉核後，於設計階段再進一步評估確定。

有關三峽地區路線方案的評估，經由二次協商會議及一次現場會勘會議後，各與會單位對於三峽地區採方案Bx繼續推動後續作業已有共識，本案亦獲三峽區公所支持。

#### 四、捷運三鶯線走廊研究規劃成果研商會議

捷運三鶯線於規劃過程中的重要關鍵點均與相關單位進行協商溝通，以確認本案的發展方向，並於公聽會後彙整民眾意見，進行規劃作業之檢討及深入的分析，並就分析結果完成規劃內容的修正，於 93 年 12 月 16 日邀請相關單位共同就三鶯線研究成果進行研商，會中各單位意見如下：

- (一) 配合捷運興建拓寬中央路，所需經費應由捷運局納入計畫評估，並於規劃報告書中敘明，以便計畫核定後配合辦理相關事宜。
- (二) 以獎勵民間參與的角度，場站附屬事業之開發應納入效益估算，以挹注捷運本業。
- (三) 三峽Bx方案聯外道路已編列預算於94年度辦理台北大學特定區聯外道路規劃研究，未來會請規劃單位密切與捷運局相關單位協調配合。
- (四) 未來接駁公車之規劃確有需要，必要時請洽臺北縣政府交通局運管課協調配合。
- (五) 台北大學特定區之未來發展應會有更多的人口，採行Bx路線案亦可帶動樹林地區之發展。

(六) 由於桃園捷運棕線規劃案期程恐較本案更晚，故建請三鶯線延伸到八德之建設期程儘量能予以提前。希望配合八德擴大都市計畫區的開發，捷運路線能再向西延伸。

本次會議與會單位均相當支持三鶯線之規劃，並提供寶貴的意見以充實本規劃案內容，會議結論如下：

- (一) 經與會各單位之討論，對三鶯線建議路線方案均表支持同意，在期程方面，桃園縣政府希望八德段路線之建設期程能儘量提前辦理，另有關本案財務計畫部份將依各單位意見再予檢視，儘量朝民間投資角度推動計畫執行。
- (二) 請規劃單位將與會各單位意見納入規劃參考，本案訂於今年年底完成規劃報告書初稿後，將規劃報告書初稿送請各相關單位提供意見，俟彙整後臺北市政府捷運工程局即依程序報請交通部核轉行政院核定。
- (三) 本案路線方案已獲大家支持，並希早日推動建設，後續尚請各相關單位共同向中央爭取支持，以早日核定三鶯線計畫。

### 7.1.2 相關機關意見彙整

歷次協調會議中相關單位對於本研究提供相當多的寶貴之意見，本研究皆納入規劃研究考量，為能充分反映地方民意，公聽會召開後，本研究即就民眾意見，針對運輸效益、工程與系統技術、財務經濟效益等課題進行更深入之分析，其分析評估結果再與相關單位開會溝通意見，歸納其重要的意見如下：

#### 一、三峽地區路線方案選擇

本府地政局與城鄉局為促進臺北大學社區發展，建議採行路線方案 By，其他單位交通部公路總局及三峽區公所等均建議採對環境、交通衝擊較小，並能兼顧新舊市區發展的路線方案 Bx。



- 本研究研析情形：由於路線方案By較偏離三峽區已開發地區，對已開發地區民眾將無法提供直接服務，三峽許多觀光遊憩資源，包括老街、祖師廟亦難以利用By方案，且不獲當地民眾支持。至於方案Bx則可兼顧新舊社區發展，且其對道路交通與環境衝擊影響較小，經研討其配套條件並與相關單位溝通後，已確認採方案Bx繼續推動。

## 二、有關係統型式的選擇，是否可以部分路段採地下或平面

土城區公所考量高架捷運系統對中央路的衝擊，建議在此一路段採地下化，另路線在臺北大學社區內可否採平面化以減少工程成本。

- 本研究研析情形：自土城頂埔地區以地下延伸至三峽地區，在工程上有其困難度，也會增加本案的建設成本，使得本案的財經效益更差，相對地，使本案更難以獲得中央的支持與核定。於平面道路上佈設捷運系統，將佔用道路用地，對路面交通造成衝擊，並增加路面交通管制的困難度須納入考量。另僅有中間局部路段採平面佈設之建造成本，對降低全案建造成本的效果有限，但將因此影響全線營運調度。在考量克服地形變化及三峽區計畫道路狀況下，本案建議仍採全線高架型式為宜。

## 三、機廠用地調整。

- 本研究研析情形：因大漢溪側新生地腹地廣大，且屬公有土地，土地取得成本相對較低，且對三峽地區之三個路線方案均可服務，故原機廠規劃於新生地（圖7-1-1），後續因本府城鄉局就該新生地另有其它用途考量，本案機廠調整配置於新闢台北大學聯絡道路西、南側與三峽河北側（圖7-1-2），該用地現況為農地，路線配合BX2-BX3路段已調整至台北大學特定區新闢聯外道路

路線，BX2-BX3站間路段由原1,429公尺調整為1,487公尺，整體路線微幅增長約58公尺，BX2設站地點維持不變，若後續環河道路有拓寬之計畫再行評估是否調整移設至環河道路南側街廓之必要，在營運方面，於此路線之直線路段增加一袋式儲車軌道供列車調度進出廠線，建議劃設機廠面積約5.15公頃同主機廠空間供列車儲車及維修空間，機廠用地需求含進出廠線空監與原建議之機廠用地需求略同。

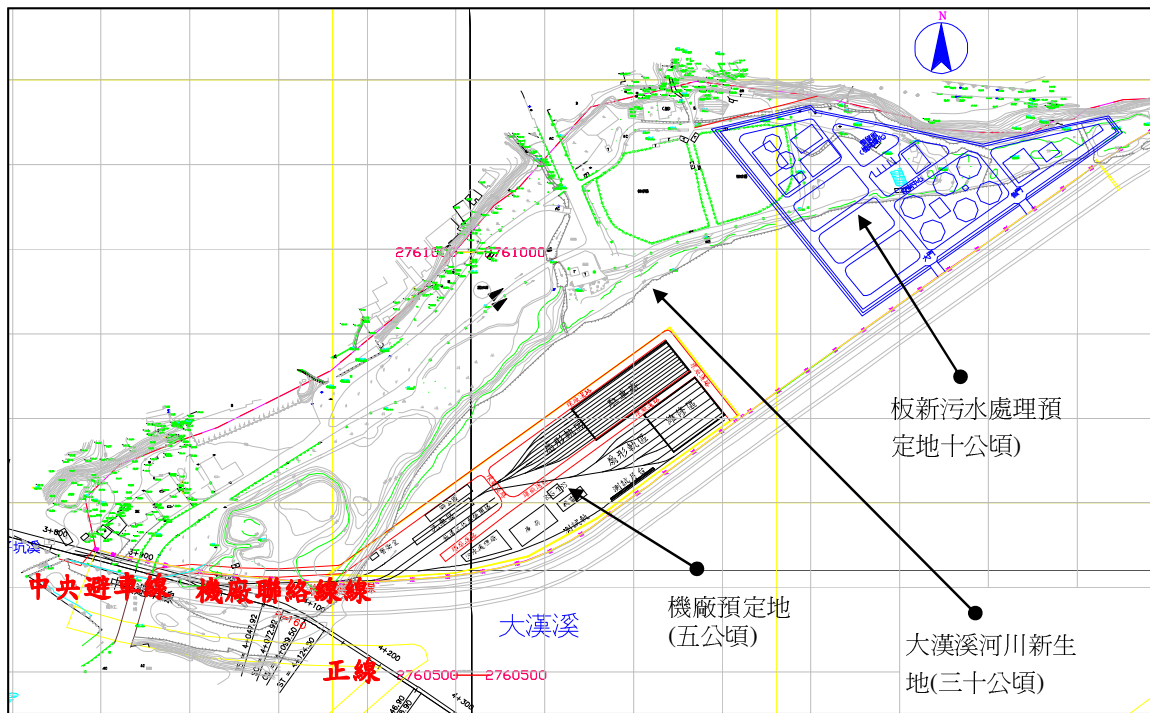


圖7-1-1 原規劃機廠配置

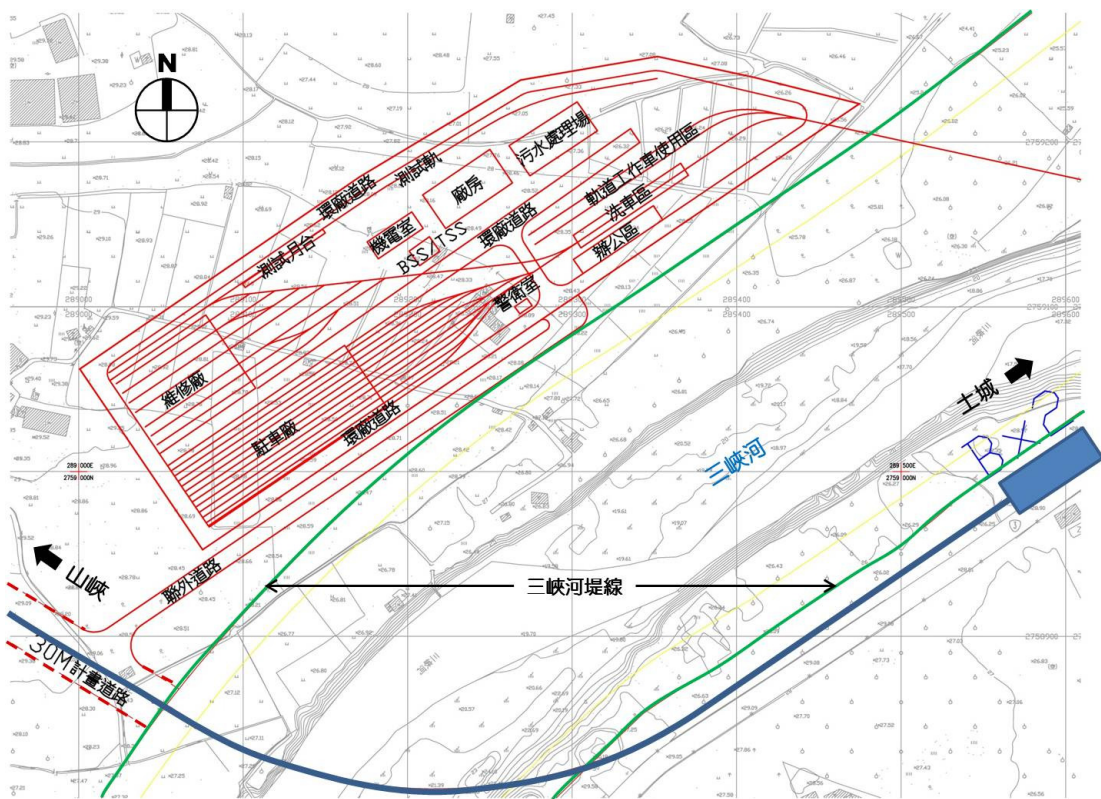


圖7-1-2 替選機廠方案示意圖

四、有關頂埔站應配合高科技產業園區廠商對噪音與振動的需求。

- 本研究研析情形：針對捷運頂埔站的規劃已與高科技產業園區的進駐廠商協商，了解其對噪音與振動的要求標準，並列入環評作業考量，本研究研擬減輕與改善對策請參閱第八章。

## 7.2. 須相關單位配合辦理事項

本案經由民眾意見蒐集，並與相關單位就規劃內容進行溝通後，已確認三鶯線之規劃方向，惟在規劃完成至設計、施工前，如都市計畫的變更、道路的拓寬、用地的取得等工作，仍須各相關單位之配合，才得以順利推動，有關本案尚須相關單位持續配合的事項如表 7-2-1 所示。

表7-2-1 本計畫須相關單位配合辦理事項

| 須配合辦理事項  | 相關單位                     |
|--|--------------------------|
| 1.配合本規劃案採高架輕軌捷運系統，建議中央路四段（頂埔至三峽區界）及介壽路（三峽區界至橫溪）依都市計畫30公尺寬度拓寬，並請中央全額負擔拓寬經費。 | 交通部公路總局、新北市政府            |
| 2.請配合本規劃案，三峽區建議路線方案自橫溪至國立教育研究院間規劃與開闢20公尺以上計畫道路。                            | 新北市政府交通局、工務局、城鄉發展局、三峽區公所 |
| 3.加強提供規劃地區公車或公路客運服務以培養大眾運輸客源。  | 新北市政府交通局、桃園縣政府交通局        |

資料來源：本研究整理