



第貳章 企劃工作

第一節 捷運系統路網規劃

一、路網規劃

- (一) 安坑線：規劃案自88年9月展開，走廊研究規劃報告書及財務計畫於91年3月29日函報交通部核轉行政院核定，交通部基於政府財政負擔能力等考量，多次審查意見，本局均積極研析回覆，交通部於93年3月26日再召開會議協商，結論表示建設安坑一號計畫道路為安坑線的必要條件，請將該道路辦理期程及界面問題納入規劃考量，另工程配合款部分，請臺北縣政府提送具體說明予本府捷運工程局整併加註後，函報交通部審議。臺北縣政府於93年8月16日函送安坑一號道路工程計畫爭取中央補助經費並依據中央審查意見多次修正計畫後，行政院於96年2月9日函覆同意臺北縣政府所報「新店安坑一號道路第一期工程建設計畫」，所需工程經費優先納入「生活圈道路系統四年建設計畫」項下補助辦理。雖然安坑一號道路第一期工程已留設12公尺寬之大眾運輸專用道（或綠帶）可供捷運安坑線使用，惟捷運安坑線（含機廠）亦行經安坑一號道路第二期工程範圍之安祥路至安泰路段（約1.4公里）及安和路支線段（約0.7公里），第二期路段工程經費中央尚未核定，相關經費籌措與工程界面問題，本局已進一步與臺北縣政府協商，另鑑於本案自91年3月報交通部審議迄今，原規劃時程已有落差，安坑線沿線地區發展與變動亦極為快速，再者環狀線第一階段建設計畫推動在即，並配合新店地區（新和國小及經濟部水資局）都計變更案、十四張都市計畫案，安坑一號道路等規劃範圍內相關道路開闢計畫，經本局成立專業工作小組重新檢討安坑線路線規劃及計畫時程結果，原規劃採LRT輕軌捷運系統之總建造成本大幅增加，財經效益不高，故原報交通部建議採民間投資方式，須重新進一步檢視並評析其可行性，又基於政府財政困難，且安坑線路線因財經效益不佳，若安坑線仍採捷運系統方式規劃，未來報交通部奉中央核定之機會恐怕不高，實有必要另尋求較經濟可行之替代系統方案如BRT公車捷運系統作進一步研析，以評估作為安坑線先期發展計畫之可行性，本局將配合安坑一號道路闢建期程及BRT公車捷運系統替代方案辦理後續相關規劃作業，於完成安坑線規劃（修正）報告書（含BRT系統可行性評估）後，再報請中央續行審議，以爭取安坑線優先興建之機會。

另環境影響評估說明書已於92年3月3日函送環保署審查，環保署於92年6月17日經委員會議決議有條件通過，環境影響說明書定稿本於92年10月14日經環保署以環署綜字第0920073007號函「同意備查」。

- (二) 三鶯線：自土城頂埔續延伸服務三峽、鶯歌走廊研究規劃作業於92年2月正式展開，路線係接續土城線延伸之頂埔站起，沿土城市中央路採高架佈設向三峽、鶯歌地區延伸服務，延伸至鳳鳴地區，甚至到桃園八德地區的可行性，並建議採獨立輕軌高架捷運系統。初步路線方案評估完成後，為符合地方之需求，已分別於93年3月至6月間於土城市、三峽鎮、鶯歌鎮及桃園八德市共舉辦4場公聽會，以聽取地方民眾之意見與建言，並就民意對路線方案之反映，進一步就其社經發展、場站規劃、轉乘設施配套條件、運量預測、營運可行性、土建及用地成本、環境衝擊、交通維持等項目進行評估比較，並邀請臺北縣政府等相關單位協商及現勘後，確認路線方案。捷運三鶯線規劃作業已於93年12月完成走廊研究報告書及財務計畫初稿，並依各相關單位對走廊研究報告書內容之意見修訂完成報告書定稿後，於94年7月25日依大眾捷運法規定程序，將規劃報告書及財務計畫報請交通部核轉行政院核定，交通部94年11月8日函送審查意見，本局完成補充說明與修訂報告書內容後，於95年3月28日報請交通部轉行政院核定，交通部於95年8月29日召開審查會議，依與會單位及專家學者意見，本局須再檢討本案之運輸服務及民間投資可行性，並就執行中及規劃中路線研提興建之優先順序、期程、年度經費需求，再提送交通部。有關本案運輸服務及民間投資可行性，本局依與會單位及專家學者意見於96年12月6日就交通部審查會議結論，將評析結果與處理情形函覆交通部；後者因涉其他捷運路線規劃結果，本局已另案進行評估俟完成後將補正相關資料再提送交通部審查。交通部於97年1月30日回覆審查意見，要求本局先行完成臺北捷運規劃中及興建中各路線興建之優先順序、期程及年度經費需求之評估結果，再進行三鶯線之審議。本案須俟行政院核定路線及財務計畫後，始能據以編列預算，辦理後續設計施工事宜。至於三鶯線之環境影響評估工作，業於94年3月25日將環境影響說明書函報交通部，交通部於94年5月27日函轉環保署審查。環保署分別召開5次專案小組初審會議，並於95年8月28日第144次環評審查委員會議獲有條件通過。其定稿本並於95年11月20日獲環保署函覆同意備查。
- (三) 社子、士林、北投地區輕軌路網規劃案：已完成「走廊研究規劃」、「環境影響說明」及「民意調查與分析」等作業，並完成6場公聽會，規劃報告書及財務計畫，已於94年11月16日函報交通部核轉行政院審議中，交通部95年9月28日交路字第0950009350號函覆：基於預算已達飽和及政府整體資源有效配置等之考量，請本府就資金需求及優先順序作通盤考量，並提出其他替代方案進行評估後，一併報部審議，本案仍持續辦理中。
- (四) 萬大—中和—樹林線：依據臺北市議會及地方民意要求研究於萬華地區設置捷運路線之可行性，該可行性分析報告本局已於91年3月底完成，另臺北縣政府於91年12月完成「樹林地區規劃捷運系統建設計畫可行性研究」報告書，交通部於92年1月28日指示本局將臺北縣政府所提「樹林地區規劃捷運系統建設計畫可行性研究」納入「臺北都會區大眾捷運系統工程計畫後續路網發展規劃作業」中整體考量。為整合研議捷運系統由萬大地區向中和、土城、樹林地區延伸之走廊研究規劃作業，本局於93年起依



據大眾捷運法規定辦理萬大-中和-樹林線之走廊研究規劃、財務計畫、民間投資可行性等委外作業，於94年5月18日至6月3日至各地區辦理6場公聽會以廣徵民意納入考量，於95年5月24日將已完成之走廊研究規劃、財務計畫、民間參與可行性分析，循序報請交通部核轉行政院核定，交通部於97年1月31日函送第2次審查意見，業於97年6月12日回復，97年8月19日函送第3次審查意見，業於97年10月21日函復交通部。

- (五) 環狀線：交通部於88年9月2日函示由臺北縣政府為環狀線地方主管機關，先行辦理捷運環狀線之可行性研究及規劃作業，臺北縣政府委託顧問公司於91年6月完成「民間參與臺北捷運系統環狀線之可行性研究」，並接續進行「民間參與臺北捷運系統環狀線先期規劃」報請交通部核轉行政院核定，行政院經建會於93年1月15日原則同意環狀線第一階段路網，惟財務計畫須再行商議，台北縣政府於93年9月15日將修正後財務計畫報請交通部核轉行政院同意，行政院以93年12月20日函核定環狀線第一階段路網（自新店線大坪林站交會站起至新莊五股工業區段）採BOT方式辦理，至於第二階段路網（含南環段與北環段）考量中央與地方政府財政困難，暫不核定，後續俟第一階段辦理情形與政府財政狀況再行提報，縣府依此延聘總顧問辦理BOT相關事宜，推動第一階段路線建設計畫，於94年8月15日招商公告，94年11月底截止收件並展開審查作業；計有1家團隊參與投件，經臺北縣政府就該申請人之資格審查結果確定不合格，於95年3月通知該申請人。之後臺北縣政府考量改由政府自建之工程品質與安全較執行BOT方式為佳，故於95年4月宣佈改採政府自建，並於95年7月17日與本府達成共識，由本府擔任「臺北捷運系統環狀線建設計畫（第一階段）」建設與土地開發之地方主管機關，負責執行建設計畫，95年11月8日交通部原則同意縣府所提由本府擔任捷運建設與土地開發之地方主管機關，待本案財務計畫奉核後，移由本局辦理建設事宜，95年11月24日本府與縣府簽訂行政契約共同合作推動環狀線第一階段建設計畫，經縣府提報修正財務計畫予交通部核轉行政院核定時，行政院經濟建設委員會96年5月14日審議意見須由本府提報修正財務計畫。依前揭意見，為順利推動本工程，臺北縣政府與本府雙方於96年9月10日簽訂契約變更協議書，本府亦於96年10月23日提報修正財務計畫函送交通部，交通部於96.10.31核轉行政院核定。行政院經建會於97年3月31日第1322次會議審議原則同意，行政院於97年4月30日函復本案「照本院經濟委員會審議結論辦理」。本局已進行相關土建、水環及電（扶）梯工程等細部設計標及機電系統相關招標作業；至於環狀線第二階段路線尚未核定，交通部已於97年8月18日函覆原則同意本府擔任「臺北都會區大眾捷運系統環狀線北環段及南環段」之地方主管機關，依據大眾捷運法規定地方主管機關負責捷運系統規劃及建設等作業。另交通部亦函示請本府確實依照辦理「臺北都會區大眾捷運系統環狀線北環段及南環段」計畫報核相關事宜。環狀線北環段及南環段計畫目前已完成初步規劃路線之檢討作業，本局將針對捷運路線、場站佈設、工程成本、財經效益及其他相關課題檢討分析，完成可行性研究報告後函送交通部審議。

- (六) 民生汐止線：本案於93年初完成路線可行性研究報告書，93年4月5日向本府馬前市長

及各相關單位進行簡報，市長及本府各單位對本案均表肯定與認同，馬前市長指示本局繼續辦理後續規劃作業；93年4月9日至汐止市公所向黃市長、市民代表及里長們報告；93年4月22日向台北縣政府林副縣長簡報。本案可行性研究所建議路線方案雖具運輸效益，惟仍有相關工程界面待協調與財經效益偏低的課題，並須進一步聽取地方民意的建議將納入後續規劃作業。鑑於規劃為持續不斷之作業，經本局向交通部爭取經費，順利獲立法院審議通過於94年補助1200萬予本局辦理走廊研究規劃作業，並於94年7月22日完成走廊研究規劃發包作業，由財團法人中華顧問工程司辦理走廊研究規劃作業，本案規劃報告、財務計畫已於96年12月19日報請交通部審議，交通部於97年3月11日函覆審查意見，經本局研析修正後於97年8月8日辦理辦理回復。

- (七) 南北線：因應台北市東區之旅次成長量相當快速，基隆路沿線廊帶交通流量相當大，惟台北市東側地區缺乏南北向捷運路線以銜接捷運新店線、木柵線、信義線、南港線、松山線、內湖線及環狀線等捷運路線，以縮短轉乘的距離與時間，為強化台北東側地區南北向捷運路網之服務功能，本局自93年初以內湖至新店中和地區為規劃範圍，開始進行「臺北市東側地區南北向走廊捷運路線可行性研究」，94年4月29日邀請相關局外單位進行協調，進一步修正後於94年6月20日向市長簡報，已獲市長同意原則採本局建議方案。本案已完成可行性研究，並於94年8月起展開自辦走廊研究規劃作業，於95年3月至4月間至沿線地區辦理5場規劃案公聽會向地區民眾說明路線規劃情形。本案因考量路線須與捷運環狀線銜接轉乘，因此須就兩捷運線之相關規劃參數重新予以檢討，如車站長度、運量預測、營運需求等，另再就財經效益與財務計畫等予以研析，已於96年3月底完成捷運南北線走廊研究規劃報告書，經市府專家小組審查確認無疑，並且與其他替代方案比較，在運輸功能、財經效益、系統營運等各方面均為最佳方案，於96年12月7日以北市捷規字第09633216800號函報將規劃報告書（含財務計畫）函送交通部核轉行政院核定，交通部於97年3月18日函覆審查意見。本局業於97年6月13日回復，交通部於97年8月19日函復第2次審查意見，本局業於97年10月21日函復交通部。
- (八) 臺北捷運延伸至基隆可行性研究：有鑑於基隆地區民意的需求，交通部於97年1月21日委託本局辦理「台北捷運延伸至基隆可行性研究」，本局已依「政府採購法」相關規定辦理委託具備運輸規劃實務經驗之專業顧問公司辦理台北捷運延伸至基隆可行性研究，預計將於98年10月完成研究成果。本次研究將就基隆、汐止至台北沿線地區相關的研究成果以及現況的發展重新評估，基隆地區應以何種較適的運輸系統與台北地區銜接以及臺北都會區捷運系統再向基隆延伸服務的可行性。
- (九) 臺北都會區整體運輸需求預測模式TRTS-IV建立及參數校估：臺北都會區整體運輸需求預測模式TRTS-III於民國81年開始發展，引用民國80年交通部運輸研究所進行大規模家戶訪問調查資料於83年完成之TRTS-III模式建立。TRTS-III運用在臺北捷運第二階段路網之捷運新莊蘆洲線、捷運松山線、捷運信義線、捷運南港線延伸段等運輸走廊研究規劃作業，臺北捷運第三階段路網由臺北市政



府捷運工程局自辦規劃之捷運安坑線、捷運土城線延伸頂埔、捷運信義線延伸段、捷運南北線等案均採用TRTS-III進行運量預測，另委託研究之捷運民生汐止線、社子輕軌路網、捷運萬大線等路線之規劃案顧問公司亦參考TRTS-III模式進行研究規劃。

TRTS-III模式架構完整，但因開發TRTS-III當初之電腦作業環境之限制、電腦記憶體容量有限，使模擬路網擴大受到限制，也缺乏輸出具有圖形展示之功能，因此，本局研議提升TRTS-III功能進版為TRTS-IV模式，使其具有圖形展示功能與不受限制的模擬功能。

在建立臺北都會區整體運輸需求預測模式TRTS-IV前，須先進行大規模資料調查與分析工作，由於所需經費龐大及調查工作繁雜，本局基於「資源共享」的構想，邀請臺北市政府交通局與臺北縣政府交通局等相關單位研討合作方式，由臺北市政府交通局與臺北縣政府交通局提供部分經費，臺北市政府捷運工程局負責委託顧問公司辦理，成果則提供給予參與單位分享，此合作計畫已提報「臺北市縣合作會議」列入中期合作議題。

因建構完整運輸規劃模式所需經費過於龐大，故採分階段方式辦理，本次工作計畫於97及98年度委外辦理旅次行為調查工作及建立旅次發生模組，預計99及100年進行整體運輸需求模式開發與參數校估工作，惟各計畫之工作進度仍需視公告招標作業順利與否而定。

- (十) 捷運信義線東延段：基於信義線6段底、福德街一帶居民反映信義線的終點站（象山站），距離當地較遠，建議向東延伸並增設車站，由於該地區居民密集，為促進地區發展且信義線延伸服務可擴大營運效益，爰委由信義線細部設計顧問公司辦理延伸線工程可行性評估工作，其初步規劃延伸路線將由象山站向東沿信義路5段、6段至福德街廣慈博愛院前設置1車站，接續沿中坡南路設尾軌儲車，或經玉成公園內設儲車機廠，前揭工程可行性研究方案歷經10餘次審查會議，期間並邀請專家、學者參與指導，以及邀集本府相關單位進行協商，本延伸案評估結果，已於92年12月19日假松山家商舉行公聽會，廣徵民意，獲與會民眾及民意代表支持。對於信義線向東延伸規劃案尚未奉行政院核定前捷運信義線將先止於象山站，並於工程細部設計預留後續銜接延伸之彈性。另因應象山站為配合信義線向東延伸而須調整站位乙案，經本局於93年2月6日及4月13日2次假松德路300號松德大樓8樓大禮堂與松友里、安康里里民進行溝通說明亦獲里民支持於松德路口以東之信義路6段上再增設一站，本局已將前揭3次說明會民眾意見納入信義線東延段走廊研究規劃作業辦理，本案已於93年12月完成走廊研究規劃報告書初稿（含財務計畫及民間投資可行性分析）。經函請本府相關單位提供意見，本局已審慎研析各相關單位對走廊研究報告書內容之意見，並據以修訂報告書完成定稿後，於94年8月4日函報交通部核轉行政院核定交通部於94年11月17日函送審查意見，本府於95年3月1日將研析結果暨修正內容函覆交通部，交通部於95年8月31日召開會議審議，本府已於96年11月15日除路線興建之優先順序另案處理外，先行就本規劃案之財經效益分析、臺北斷層影響，以及對臺北都會區捷運路網整體規劃評

估與期程、年度經費需求等相關審查意見予以澄清並補充資料再函送交通部審議；交通部再於97年1月21日函覆審查意見略以：有關未來提報整體檢討臺北捷運規劃中及興建中各路線興建之優先順序、期程及年度經費需求之評估結果，將作為本路線規劃審議核定之重要依據。對於交通部函請本府整體檢討臺北捷運規劃中及興建中各路線興建之優先順序、期程及年度經費需求乙事，本局於97年5月30日以府函報請交通部審議中。併同其他審查意見本局另於97年6月9日以府函回復交通部，交通部於97年8月19日函復第3次審查意見，本局業於97年10月21日函復交通部。

二、後續路網興建優先順序

本局目前辦理中之臺北都會區大眾捷運系統建設計畫，包括：

- (一) 已發包施工中之內湖線、新莊蘆洲線、南港線東延段、信義線、松山線、臺灣桃園國際機場線三重至臺北市區段、土城線延伸頂埔段。
- (二) 已提報交通部審議中之安坑線、三鶯線、信義線向東延伸段（以下簡稱信義東延案）、社子士林北投區域輕軌捷運路網（以下簡稱社子線）、萬大—中和—樹林線（以下簡稱萬大線）、南北線及民生汐止線等。

而已提報交通部審議中之各線，除安坑線外，其餘各路線於交通部舉辦之審查會或書面審查時，先後均提出「由於政府財政窘境及年度預算額度因素，請臺北市（縣）政府於年度交通部補助臺北縣市匡列之有限額度下，亦應提執行中及規劃中路線興建優先順序」之意見。

由於執行中之路線，即已發包施工中之路線，由於各該路線均已辦理發包作業並與承商訂定契約書，刻正由相關承商，依相關規定辦理施工作業中，且訂有院、府管之預算與工程進度之管考，不宜貿然變更或中止契約，仍須按原訂契約，按部就班地執行，並不宜就此等路線評定優先順序後再據以推動，以免發生合約執行糾紛。故僅就已提報交通部審議中之路線案進行有關興建優先順序之評比。

政府辦理公共建設主要是考量經濟性及社會性需要，如何有效分配有限之資源，以獲取社會之最大效益為目標。因此財務效益是否達到決策準則，並非是計畫取捨唯一的依據，常需以經濟效益評估之結果，做為政府評量是否興建較具社會性公共建設之重要因素。換言之，經濟效益的評估指標是一公共建設計畫是否值得投資興建之必要性考量因素。而財務面的評估指標則是計畫間爭取建設經費投入，何者為優先的指標。而公共建設常用之評比優先順序之財務指標包括：財務淨現值、財務內部報酬率、獲利指標、自償率及現金流量分析等，而於實際操作時並不需選用所有之指標。

捷運建設計畫於評比時，由於經濟面效益高，大都能通過經濟性之指標，另為免於捷運路線一完成後，每營運1日即虧損1日，造成投資之無底洞，故營運票箱收支比必須大於1，即日常之營運票箱收入須足以支應日常之營運開銷，此亦為捷運建設評比之門檻之一。



臺北都會區捷運系統自85年3月陸續通車營運已來，捷運路網已略見雛型，提供了臺北都會區民眾安全、迅速、便捷、準點、新穎的新公共運輸服務，多數臺北都會區民眾享受了捷運系統所提供的便利”行”，因而臺北捷運系統未及服務地區之民眾，對於臺北捷運路線延伸提供服務可謂殷殷期盼。由於捷運建設投資龐大，復以政府財政之日益窘迫，中央政府對於臺北都會區捷運建設所能提供之補助日趨減少，於計畫審核時往往要求排定興建之優先順序，以為計畫核定之依據。依此，本局檢視了捷運建設的特性、國內重大公共建設評比之指標進而建立捷運建設評比之指標，希望能有一嚴謹又不失公允之客觀評比方式，再用之以評比本局辦理中之第三階段捷運路網各路線之興建優先順序，並提出建議之興建優先順序供中央政府參考。

三、交通維持計畫

土城線延伸頂埔段：土城線延伸頂埔段工程銜接土城線永寧站南側，經土城市中央路三、四段到達頂埔高科技園區，本工程包含中央路四段一座明挖覆蓋之地下兩層車站、位於站體北側之明挖覆蓋橫渡線隧道及位於兩車站間潛盾隧道及其間五處聯絡通道。

本項中包括：為加速工程進行而先行發包、施工之連續壁工程標CD271A標及後續主體、出入口、聯開基地及潛盾隧道之CD271工程標兩部分，CD271A連續壁標已完成設計作業，於97年9月起由本局北區工程處進行工程施工招標準備作業，並於97年11月動工。

為利兩標施工進度相互配合，且有效維持施工階段工區鄰近道路交通狀況，將CD271A、CD271兩施工標之交通維持一併考量規劃，以研擬周全之施工期間交通維持計畫；有關本案之交通維持計畫已於97年9月24日獲臺北縣道路交通安全督導會報審核同意備查，本項核定計畫將為日後本局北工處得標廠商進行交通維持作業之依據。

四、捷運車站周邊道路交通設施改善規劃

內湖線及南港線東延段：內湖線路線銜接木柵線，行經松山機場、大直、內湖地區而至南港經貿園區，路線長約14.8公里，設置12座車站，預定於98年6月底通車。南港線東延段路線自南港線昆陽站向東延伸至南汐公園，路線長約2.5公里，設置南港站（BL17）及南港展覽館站（BL18），南港站（BL17）已於97年底通車，南港展覽館站（BL18）預定於99年底通車；為配合前述通車及工程復舊作業時程，本府交通局自96年9月11日起已分別召開5次會議，就內湖線及南港線東延段各站周邊交通設施配置與復舊路型進行逐站檢討，相關檢討與協調作業已大致完成，目前由本局東工處配合進行施工。

第二節 捷運工程用地規劃

一、車站規劃暨用地協調

（一）為配合『臺北文化體育園區大型室內體育館（巨蛋）』之建設，捷運南北線位於忠孝

東路與光復南路口北側Y37地下車站，基於市民觀感及市政建設一體之共識，為避免2度施工影響光復南路路面交通及造成巨蛋營運期間交通、人潮疏散之衝擊，經本府審慎評析捷運南北線Y37站主體結構工程配合巨蛋工程先行施作有其必要；有關Y37車站配合先行施作車站地下結構體所需總工程經費約2,884,183,960元，擬依各級政府墊付款處理要點第三點第6款，由本府市庫先行墊支。另為考量市庫財源負擔，將函請中央儘早核定捷運南北線財務計畫，俾利至遲於支用次一年度編列預算進行帳務轉正。本案經提報本府第1480次市政會議通過，並於97年7月4日以府授捷規字第09731377500號函函請臺北市議會同意，迄97年底尚未奉市議會審議通過。

- (二) 完成捷運環狀線建設計畫北環段及南環段車站規劃與用地檢討作業。
- (三) 辦理捷運南北線機廠用地規劃及都市計畫禁建案作業。
- (四) 辦理環狀線第一階段與臺北縣政府相關協調作業。
- (五) 配合臺北市議會「臺北市大眾捷運系統與地下街設施移設及連通申請自治條例」審議作業。
- (六) 完成捷運安坑線輕軌及BRT替代方案車站規劃與用地檢討作業
- (七) 辦理捷運系統禁限建範圍地形圖說審查作業。
- (八) 辦理本局路線及場站規劃（PCG）協調會議。
- (九) 辦理桃園捷運路網各路線車站規劃及用地檢討作業。

二、都市計畫變更作業

- (一) 松山線南京東路站出入口用地修訂土地使用管制計畫於97年8月19日公告發布實施。
- (二) 辦理「配合臺北市捷運松山線松山站變更第三種商業區及市場用地為聯合開發區（捷）主要計畫案」。
- (三) 辦理捷運系統南北線機廠用地變更都市計畫禁建案。
- (四) 辦理南港線東延段聯合開發基地解除都市計畫案。
- (五) 配合臺北縣政府辦理環狀線第一階段用地都市計畫變更案作業。

三、都市計畫及地下穿越樁位作業

- (一) 辦理松山線（北門站至中山站）工程穿越公、私有土地之地下部分使用空間範圍樁位測釘事宜。
- (二) 辦理松山線（松山站）工程穿越公、私有土地之地下部分使用空間範圍樁位測釘事宜。
- (三) 辦理信義線象山站工程變更公園用地為交通用地主要計畫案樁位測釘事宜。
- (四) 辦理新莊線（北市段）大橋國小站聯合開發區（捷）細部計畫案「都市計畫樁位測釘案」。



第三節 環境影響評估

- 一、信義線東延段環境影響評估：為因應信義路6段底、福德街一帶居民需求，建議捷運信義線向東延伸並增設車站。本局即著手進行規劃，其中有關環境影響評估部份，已於93年6月25日委外辦理，環境影響說明書已於94年6月函送交通部核轉環保署審查，並於96年10月22日經行政院環境保護署環境影響評估審查委員會157次會議審議通過。97年3月7日環境影響說明書（定稿本）獲環保署同意備查。
- 二、社子、士林、北投地區輕軌路網環境影響評估：併同走廊研究規劃作業委由專業顧問辦理，已完成期末報告審查，經補充修正後已於94年12月7日（北市捷規字第09433460300號函）函送交通部核轉環保署審查。
- 三、萬大中和樹林線環境影響評估：配合萬大中和樹林線走廊研究規劃作業進度辦理，95年5月30日報請交通部轉行政院環保署審查，並於97年7月2日經行政院環境保護署環境影響評估審查委員會168次會議審議通過。97年8月6日環保署以環署綜字第097005406B號環境影響說明書（定稿本）獲環保署同意備查。
- 四、捷運民生汐止線與南北線環境影響評估：臺北市東側地區南北向捷運與捷運民生汐止線因部分路段區域相鄰且規劃時程相近，故有關該二路線環境影響評估工作於發包策略階段即報准同時辦理以撙節經費並縮短時程，本案環境影響評估工作已於95年9月11日委外辦理，97年1月將南北線及民生汐止線環評說明書報請交通部核轉行政院環保署審查，交通部先後於97年7月1日將南北線環評說明書與97年9月8日將捷運民生汐止線環評說明書核轉行政院環保署審查，南北線環評說明書環保署已於97年9月25日及97年12月19日召開兩次專案小組初審會議；民生汐止線環評說明書已於97年11月20日召開第一次專案小組初審會議，目前本局正依審查意見研處中。。

第四節 通車營運初履勘作業

為達成本年度南港線東延段第一區段昆陽站至南港站路段工程於97年底營運通車的目標，由張副局長培義擔任工檢召集人，自97年1月起即開始辦理該路段工程檢查，並於97年2月1日召開預備會議，隨即由東區工程處、中區工程處及機電系統工程處等三個受檢工程處分別就土木水環、軌道及機電系統等工程進行自主檢查，至97年9月底完成工程檢查及報告書後，自97年10月起開始進行初履勘作業，而本路段工程之初履勘實際作業已於97年9月8日即開始展開並函請東區工程處、中區工程處、機電系統工程處及臺北捷運公司提供初履勘檢查項目內容、受檢文件項目清單及狀況模擬處置題目等資料，以因應未來初履勘委員實質檢查及臨場緊急應變之處置需求，並同時函請提供聯絡人員及參與作業人員名單，以成立初履勘作業專案小組，俾利後續組織動員，並依初履勘作業程序於97年9月17日函請本府交通局辦理初勘準備作業。

本次初履勘作業亦由張副局長培義擔任召集人，並於97年10月6日召開「研商南港線東

延段第一區段昆陽站至南港站初履勘作業相關事宜」會議確定檢查項目內容、受檢文件項目清單與狀況模擬處置題目以及正式成立專案小組，俾據以推動後續初履勘相關作業，並順利於97年10月21日與捷運公司會銜報府初勘，10月31日辦理初勘，於11月14日報請交通部履勘，11月30日初辦理履勘，97年12月25日通車，切實達成南港線東延段第一區段昆陽站至南港站工程於今（97）年底營運通車之目標。

第五節 辦理「桃園都會區捷運路網規劃案」委託計畫

（一）桃園都會區捷運路網規劃：桃園縣近幾年來由於工商發達，致人口持續成長，都市化程度快速，已成為現代化之大都會區，為積極推動大眾運輸及綠色交通政策朱縣長於96年商請郝市長同意借助本局20多年的本土捷運規劃與推動經驗與規劃團隊，透過北北桃之縣市合作模式協助縣府進行整體路網規劃之相關工作，於96年底委託本局辦理「桃園都會區捷運路網檢討評估及優先路線規劃」案(以下簡稱桃園專案)。本案自96年12月展開，重新檢核交通部高鐵局原規劃報核之桃園都會區大眾捷運系統整體路網，並針對縣府委託林同棧顧問辦理之「桃園都會區捷運系統路線可行性研究及工程規劃」成果，依據最新發展計畫推估之社經人口，進行桃園都會區大眾捷運路網評估暨分期發展計畫以及優先興建捷運路線走廊研究案，主要目的與工作內容有：

1. 配合政府推動大眾運輸及綠色交通政策，提高大眾運輸系統服務水準，促進地區經濟發展與土地開發，導入具有永續性之大眾運輸導向都市發展(Transit Oriented Development, TOD)為策略，達成縣府「永續之境、國門之都、千埤之鄉」之政策遠景。
2. 研提桃園都會區大眾捷運系統初期路網（優先興建路線）之走廊研究規劃報告書（含財務計畫、民間參與可行性研究及分期發展執行計畫），並依據走廊研究規劃作業中建議優先興建路線辦理環境影響評估作業，做為桃園縣政府推動捷運建設及後續依程序報請中央核定之基礎。
3. 針對臺北桃園間日益增加之旅運需求，研究臺北捷運與桃園捷運銜接之可行性分析。
4. 配合政府政策，考量政府財政負擔，研擬民間參與方式，儘早推動桃園都會區大眾捷運系統建設。
5. 配合前述規劃作業於捷運場站用地進行土地開發基地評選與規劃，並於臺鐵桃園—中壢段鐵路捷運化沿線與捷運交會共構站週邊地區委託國際建築師參與進行整體規劃之相關工作。

為積極推動桃園專案由本局及縣府相關單位成員共同組成專案小組，並設立專案合署辦公室、作業應用系統、共同資訊平台及行動辦公室發揮作業效能，以三級三軌會議制度推動「路網規劃」、「站區土地開發」及「中壢、桃園站周邊地區委託國際建築師整體規劃」之各項規劃相關工作。

各項工作中以「桃園都會區大眾捷運路網評估暨分期發展計畫」為首要之工作，自96年



12月起即進行桃園都會區大眾捷運系統路網暨分期發展計畫之確認，同時並配合審查林同棧工程顧問辦理之「桃園都會區捷運系統路線可行性研究及工程規劃」期末報告，隨於97年3月就初步研析成果舉行7場地方說明會，以聽取地方各界之意見，民眾參加踴躍，並於97年6月完成成果報告初稿，並獲縣府原則同意研究成果，其後隨即辦理桃園都會區大眾捷運系統初期路網優先興建路線—捷運綠線之可行性研究報告及路線規劃作業（含民間參與可行性研究、財務計畫、捷運及臺鐵沿線土地開發基地評選與規劃）」，將分別於今年底及98年6月底完成後報部核轉行政院核定，其環境影響說明書預估可於98年9月底完成。另亦於97年8月展開臺北捷運與桃園捷運銜接之可行性研究工作，將於98年6月底完成後報縣府同意。

本案目前已召開多次工作會議、局討論會及處討論會，並與縣長、內政部縣都委會、高鐵局、台鐵局相關介面單位、市鄉鎮首長、民意代表與專家學者等進行多次階段成果簡報及溝通協調會議，達成多項共識，桃園都會區大眾捷運路網評估暨分期發展計畫成果獲諸多各界肯定與讚許。