




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，提出多次審查意見，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，本局正配合該道路第一期及第二期工程規劃設計、開發期程及共構經費分擔等相關經費籌措與工程界面問題，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公車捷運系統（Bus Rapid Transit, BRT）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。
- (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。規劃期間於93年3月至6月間召開公聽會聽取地方民眾的意見，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，歷經交通部分別於94年11月8日函送審查意見及95年8月29日召開審查會議。本局亦已就交通部審查意見，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中，俟完成後將另案簽報，檢討之，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。本局考量目前捷運在建工程與規劃中路線投資規模將評估結果於97年11月4日函報交通部。環境影響說明書於94年12月7日函報交通部核轉行政院環保署審查。交通部於97年4月11日就本局提送「社子、士林、北投區域輕軌路網環境影響說明書」函復審查意見主要為：大部份路線均位於相關開發計畫內，而相關開發計畫案仍未定案仍有不確定性因素，故尚未核轉行政院環保署審議。

鑑於社子島防洪計畫經本府歷年來的爭取並配合水利署審查作業，可望中央近期內即可正式核定，相關配合工程如社子大橋亦於98年5月17日正式動工，預定於101年完工，北投士林科技園區及福國路延伸段道路工程等亦已進入設計規劃階段，本府已將社子島開發計畫列為重大市政建設計畫。雖然整體開發時程長達數年，惟社子捷運與周邊道路工程界面的協商已開始，捷運社子線穿越北投士林科技園區之交通用地及位於福國路延伸段之線形均已配合微調。

交通部要求重大交通建設須依『政府公共工程計畫與經費審議作業要點』規定，先提送先期規劃（或可行性研究）送主管機關審議後報行政院核定，方得進行下一階段綜合規劃（走廊研究）作業，為補行上述先期規劃（或可行性研究）送審程序，捷運局已請原規劃顧問公司依前開規定重新完成可行性研究報告書報請交通部核轉行政院核定。



- (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，循序函報交通部，交通部於98年4月30日召開本案報院前審查會，並於98年5月15日轉請行政院審議，交通部於98年6月8日函轉行政院經建會書面審查意見，相關審查意見業已修正完竣，並於98年7月29日循序報請交通部核轉行政院審議，行政院經建會業於98年10月28日召開研商會議決議請本局補充修正，經本局補充修正後提報經建會98年12月7日第1377次委員會議審議通過；同案環境影響說明書經環保署97年7月2日第168次環評委員會審議通過，定稿本已於97年8月6日獲環保署同意備查。
- (五) 捷運環狀線北環段及南環段：捷運環狀線計畫於民國88年由交通部指定臺北縣政府主政辦理，在臺北市縣合作之下，本局於95年11月8日（報奉中央核定環狀線第一階段路線之「捷運建設與土地開發」地方主管機關）接辦環狀線第一階段建設計畫後，即依臺北縣政府所完成原環狀線計畫基礎下進行北環段及南環段路線規劃檢討，並針對地方主管機關乙項經協調臺北縣政府暨提報交通部於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，並請本府辦理「臺北都會區大眾捷運系統環狀線北環段及南環段」可行性研究與綜合規劃（分二階段）報核相關事宜，目前經本局初步檢討建議規劃路線，北環段路線銜接第一階段路線自五工路由高架轉入地下沿五權路續往北地下穿越二重疏洪道，再沿中山高速公路平行而進，至四維路地下穿越中山高速公路後轉入蘆洲市由原穿越農業區調整至中山一路，隨即穿過東側農業區，續沿集賢路至重陽橋北側穿越淡水河後沿社子中正路，再沿百齡橋北側穿越基隆河銜接士林中正路，續沿士林中正路順接福林路再接至善路，並於故宮博物院前即穿越雞南山轉入北安路南側銜接捷運南北線，全長約14.2公里，規劃設置11座車站（不包含Y29劍南路站），並預定於蘆洲市北側之農業區設置1座北機廠，面積約8.87公頃；南環段路線自木柵動物園起，沿新光路穿越山區接秀明路，經政治大學校門前三角地宿舍區、指南路後續沿政大校內四維道，穿越景美溪後行經永安街並穿越明道國小再接木柵路，路線續行木柵路並經興隆路口、辛亥路行至國家考試院向東南穿越景美溪續沿遠東工業區旁之防汛道路，續西行於民權路大坪林站銜接轉乘新店線，全長約5.6公里，規劃設置5座車站（不包括Y6大坪林站），採中運量捷運系統，並於98年2月3日、2月5日及2月6日分別於臺北市士林區、文山區及臺北縣蘆洲市地區等共召開3場說明會以徵詢民意，目前本局已完成環狀線北環段及南環段可行性研究報告並函請台北縣政府提供意見，後續將報請交通部審議

通過後，再依大眾捷運法規定完成規劃報告書作業報請中央核定，以加速推動其興建時程。

(六) 民生汐止線：本案走廊研究規劃作業業已評估完成，經本局於96年12月19日報請交通部核轉行政院核定，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日辦理回覆，目前尚於交通部審查中。本計畫於98年度已獲交通部先行補助經費辦理工程調查。

(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日邀請局外相關單位進行協調，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，本局於97年10月21日函復處理情形。

(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」，本局依「政府採購法」相關規定委託台灣世曦工程顧問股份有限公司辦理台北捷運延伸至基隆可行性研究，已於98年8月26日提送總結報告，並於98年10月30日辦理驗收作業。本次研究就「基隆港轉型為客運港」、「基隆火車站暨西二西三碼頭都市更新計畫」、「七堵重劃區土地開發案」、「國立海洋科技博物館」及「基隆市工業區及倉儲區再發展策略規劃暨都市計畫通盤檢討案」等目前可蒐集到之資訊及各單位所提供具體之資料，進行運輸需求分析；本案建議本廊帶路線推動時機，宜就北宜直線鐵路、臺鐵營運策略（路權釋出、增加運載容量…）、捷運民汐線、基隆市輕軌運輸引進及基隆市土地使用與產業轉型等相關計畫，有初步具體成果後，再行評估本案推動時程與方式。

(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、捷運信義線東延段、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分別提供部分經費，臺北市政府捷運工程局負擔其餘不足之費用並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。

- (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完成延伸線工程可行性評估工作，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）。並於94年8月4日函報交通部核轉行政院核定，歷經交通部多次召開會議審議，本府於98年1月22日將「臺北都會區大眾捷運系統信義線向東延伸走廊研究規劃報告書」修正版函請交通部審議。

交通部於98年3月3日將本路線段走廊研究規劃報告書核轉行政院核定。行政院秘書長於98年3月9日依「行政院所屬各機關中長程計畫編審要點」第15點規定，送請經濟建設委員會審議，經建會於98年4月16日召開研商「臺北都會區大眾捷運系統信義線向東延伸走廊研究規劃報告書」審議會議，本局依審議意見據以辦理意見研處，於98年5月11日函覆交通部，交通部並於98年5月15日轉報行政院。

98年6月4日交通部函轉行政院秘書長98年5月25日函之審查意見，略以：本路線建設經費過高及是否為最適推動時機乙節，請再檢討所報臺北捷運第三階段路網推動優先順序及確實覈實檢討建設經費。

98年7月29日本府將「臺北都會區大眾捷運系統信義線向東延伸規劃報告書」修正版暨「信義線東延段中長程個案計畫」函請交通部核轉行政院，經行政院經建會98年12月21日第1378次委員會議審議通過。環境影響說明書定稿本於97年3月7日獲環保署同意備查。

二、交通維持計畫

「2010臺北國際花卉博覽會圓山公園區會場興建及整建工程」交通維持計畫：本府道路交通安全督導會報於98年2月23日召開本府道路交通安全督導會報98年第1次工作小組委員會審查該案交通維持計畫書，請本局依審查意見檢討修正通維持計畫書，送該會報工作幕僚小組檢視後備查。本局數次邀請本府產業發展局、交通局、公共運輸處、交通管制工程處、停車管理工程處、捷運公司等相關單位召開「2010臺北國際花卉博覽會」圓山公園展區工程及酒泉街口人行陸橋興建工程之交通維持計畫整合協調會議，並針對與會單位所提意見進行研析並納入圓山展區整體交通維持計畫。並於98年7月31日召開「2010臺北國際花卉博覽會」圓山展區交通維持計畫邀請民意代表、里長及民眾辦理地方說明會，聽取地方民眾意見，併納入交維計畫。臺北市道路交通安全督導會報98年9月15日函復本局所提送2010臺北國際花卉博覽會圓山公園區會場興建及整建工程DZ101委託規劃設計標及監造技術服務交通維持計畫書同意備查。

環狀線第一階段：環狀線第一階段DF111設計標，東起新店市中興路與民權路口(Y6車站)，以地下結構型式沿民權路向西行，於穿越中正路口後，路線開始爬昇，其後續路段均採以高架方式佈設，於跨越十四張農業區及新店溪後，向北沿新店溪西側中和尖山山麓佈設，至秀朗橋前向西轉，並止於Y8車站東側，包括1座地下車站、1座高架車站及1座機廠。本工程為CF640區段標，共分為CF641先期工程標、CF642南機廠土建標、CF643Y6車站至Y8車站（不含）間土建工程等與交維維持計畫提送有關施工標，其中CF641標為Y6車站的連續壁及結構體工程，預定於民國98年12月開始施工，土建完工時程預定為104年6月，本案依本局QSOP辦理之交通維持局外協調會於98年10月8日召開，並於98年11月6日將交通維持計畫書送臺北縣道路交通安全督導會報進行審議，目前本先期工程標亦由本局東區工程處於98年11月進行公開閱覽等招標作業，待工程發包及交通維持計畫奉核後，本局東區工程處將督導得標廠商依核定交維計畫進行後續作業。

環狀線第一階段DF112設計標範圍，東端位於中和市景平路秀朗橋端，路線向西沿景平路、中山路、板南路、中正路，轉入板橋市板新路，止於板新路與中山路口，設計里程數約6.3公里，其中Y8站至Y10站長度約1.9公里之路線座落於現有八里新店（臺



64線) 高架快速道路上方，兩者在線形上為共線配置，其餘路線則設置於既有平面道路，共設Y8~Y14等七座高架車站、高架樑、柱結構及Y10車站與Y11車站間剪式橫渡線，主要工作項目包括土建、水環、電梯、電扶梯、植栽移植及管線遷移工程等，為達預定於民國103年全線通車之目標，在考量工期甚為緊迫之情形下，故採取將中央分隔島敲除、部分路段人行道削減及排水箱涵遷建等前置項目列為前期工程先行招標施工之策略，而施工期間交通維持計畫業經臺北縣道安會報分別於98年8月27日及98年11月11日召開2次工作小組審查會進行審議並原則通過，並於98年11月25日提報臺北縣道安會報98年11月大會正式核定，後續東工處將可督導施工廠商如期展開施工。

捷運環狀線第一階段DF113標起於板橋市板新路、中山路附近之Y14(板新站)站西側，沿板新路朝西行進，經縣民大道、新站路口至文化路，後沿民生路三段與八里一新店線高架橋並列向北行，於跨越大漢溪，沿新莊市思源路向北行至中山路口跨越臺1線高架橋後續往北行約200公尺止。路線全長約6.4公里，包含5座高架車站及板橋中長程客運站整體開發大樓等工程。本工程為CF660區段標，共分為IQTU01標、IQTU02標、IQTU03標先期工程標及CF661標Y14站至Y19站間土木工程、CF662標Y15車站板橋中長程客運站共構大樓土木工程等與交維維持計畫提送有關施工標，其中IQTU01標(Y14站至Y19站間管線遷移工程)及IQTU02標(板橋中長程客運臨時站興建工程)，預定於民國98年11月開始施工，土建完工時程預定為104年6月，本案依本局QSOP辦理之交通維持局外協調會於98年8月27日召開，並經修正後提送北縣道安會報進行審查，已於98年10月28日經道安會報大會照案通過，目前本先期工程標亦由本局北區工程處於98年11月進行公開閱覽等招標作業，待工程發包及交通維持計畫奉核後，本局北區工程處將督導得標廠商依核定交維計畫進行後續作業。

臺中都會區大眾捷運系統烏日文心北屯線計畫：本線東起自北屯機廠內之G0車站，以高架型式沿松竹路西行跨越台鐵後再左轉至北屯路，沿北屯路至文心路四段路口前右轉文心路，接文心南路至文心二號橋跨越土庫排水溝渠，經中山醫學大學後方空地轉到建國路至大慶街口附近之G13站，再沿台鐵北側30米之建國路跨越環中路高架橋、穿越中彰快速道路下方後，跨越筏子溪後進入高速鐵路臺中站區預留之臺中捷運G17站，計畫路線全長約16.71公里，共分為DJ101標、DJ102標及DJ103標等三個設計標，負責範圍分別為DJ101標：北屯機廠、DJ102標：北起旱溪西岸(松竹二號橋附近)，沿松竹路、北屯路及文心路等道路中央至文心路二段與大隆路口新市政中心附近共設置8座高架車站、DJ103標：北起文心路二段與大隆路口新市政中心附近，沿文心路、文心南路至文心二號橋右轉後匯入建國北路，至G17站及尾軌為止，共設置8座高架車站及1座平面車站，各標主要工作項目包括土建、水環、電梯、電扶梯、植栽移植及管線遷移工程等。為使主體工程開工時能順利進行基礎之施作，故先行切割出先期工程IJXX01、IJXX02標-管線遷移工程，其中IJXX01標之計畫範圍位於文心路及文心南路(自大墩十四街至厚生巷段)，全長約3,300公尺，IJXX02標先期工程均位於

文心路上，依街廓可分為臺中港路至櫻花路、甘肅路至永輝路、麻園東街至山西路與柳楊西街至遼寧路共四大區塊，先期工程主要內容係針對與橋墩基礎衝突之既有污水幹管、排水箱涵及排水管先行進行遷建，因污水幹管遷建工程所需施工時間較長，先行施作可縮短主體工程的施作時程，目前除局內審查作業外，亦於98年11月9日前往臺中市政府交通處進行交通維持計畫之初步溝通，俟計畫修正完成後將召開局外協調會及交通維持計畫提報作業，待工程發包及交通維持計畫奉核後，本局中區工程處將督導得標廠商依核定交維計畫進行後續作業。

三、捷運車站周邊道路交通設施改善規劃

- (一) 南港線東延段：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12月25日通車，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，除本局東區工程處與各權屬單位進行多次會議外，本府交通局亦於98年11月17日起召開南港線東延段南港展覽館站站道路復舊交通規劃事宜會議，本局東區工程處已依會議討論確認內容進行相關復舊作業。
- (二) 蘆洲線：蘆洲線全長約6.4公里，於臺北大橋北側道岔段銜接新莊線，蘆洲線由東至西行經三重市三和路、蘆洲市中山一路與三民路，其間設置三重國小站、三和國中站、徐匯中學站、三民高中站、蘆洲站等五站，末端設有蘆洲機廠，全線預定於99年9月通車，因設計與通車年期差距近7年，為能將各車站周邊交通環境變動及民眾使用需求整合納入通車考量，本局始於98年3月18日邀集臺北縣政府交通局等單位研商後續作業方式，並於98年7月29日完成初版各車站周邊交通設施整合配置圖函送臺北縣政府交通局審議，臺北縣政府交通局就三重國小站配置邀集公路總局第一區工程處中和工務段、三重市公所、三重分局、三重國小、里長等單位，分別於98年10月1日、98年10月19日、98年11月3日及98年11月16日召開四次會議檢討確認三重國小站配置，其餘各站已以三重國小站為範例，由本局中工處督導細部設計顧問辦理配置檢討與協調作業。截至98年12月底止，三重國小站、三民高中站及蘆洲站等三站已獲確認。
- (三) 新莊線市區段：捷運新莊線為中和線之延伸，在羅斯福路與和平東路口與新店線之古亭站相交轉乘，與蘆洲支線、中和線三者合為稱橘線。路線自古亭站北行杭州南路，於信義路口前東轉，經信義路二段北折，沿新生南路、松江路北行再於行天宮前西折民權東、西路至臺北大橋北側穿越淡水河，進入三重、蘆洲地區，全長約為7公里。新莊線市區段部分共設7個車站，由北向南依序為大橋國小站(O8)、民權西路站(O9/R16)、中山國小站(O10)、行天宮站(O11)、松江南京站(O12/G17)、忠孝新生站(O13/BL9)及東門站(O14/R10)，O8大橋國小站至O13忠孝新生站與捷運蘆洲支線預定於民國99年底前通車，市區段全線預定民國100年通車；為配合前述通車及工程復舊作業



時程，除本局南區工程處與各權屬單位進行多次會議外，本府交通局已於97年5月起召開道路復舊交通規劃事宜會議，本局南區工程處將依會議討論確認內容進行相關復舊作業

第二節 捷運工程用地規劃

一、車站規劃暨用地協調

- (一) 完成信義線東延段及捷運萬大—中和—樹林線路線、車站、機廠等規劃案提報局內路線及場站規劃協調（PCG）會議。
- (二) 完成信義線東延段及捷運萬大—中和—樹林線路線、車站、機廠等規劃案提報大眾捷運系統第三階段路線車站用地檢討專案小組會議。
- (三) 辦理捷運南北線Y37車站主體結構工程先行施作案，經臺北市議會第10屆第12次臨時大會第3次會議議決：「同意。惟本案先准予動支細部設計費9,000萬元，其餘經費需俟本案捷運路線經交通部核定後，始得動支」
- (四) 完成桃園捷運路網各路線車站與用地規劃作業。
- (五) 配合本市加強地方建設擴大內需方案進行信義路與南京東、西路人行道拓寬及景觀美化工程暨道路路型及細部規劃設計原則，辦理捷運信義線及松山線沿線捷運車站周邊道路復舊工程設計檢討。
- (六) 辦理臺中都會區大眾捷運系統後續路網暨優先路線車站與用地規劃作業。
- (七) 辦理第二階段在建工程及第三階段規劃路線各捷運車站轉乘設施停車位檢討與規劃作業。
- (八) 辦理臺北都會區大眾捷運系統第三階段規劃路線兩側禁限建範圍地形圖說審查作業。
- (九) 辦理松山線北門站出入口與臺博館南館共構捷運設施量及用地檢討案。
- (十) 辦理臺中縣、市政府辦理臺中都會區台中捷運烏日文心北屯線都市計畫變更與用地取得時程管制等相關作業。
- (十一) 辦理臺中都會區台中捷運烏日文心北屯線縣區段G14、G15、G16站捷運系統最小用地範圍檢討及G16-1車站出入口西移案。

二、都市計畫變更作業

- (一) 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：
 1. 變更新店主要計畫案（Y6、Y7、機廠）於98年7月29日起發布實施。「擬定新店都市計畫（Y7捷運系統用地）（配合臺北捷運系統環狀線第一階段路線）細部計畫」於98年10月14日北府城審字第09808370891號公告，自98年10月23日起發布實施。

2.配合辦理方式改由政府自辦及主辦機關變更，辦理變更板橋、中和、新莊等主要計畫案於98年3月30日起發布實施。

(二)配合臺北市捷運系統內湖線港墘站工程變更學校用地為交通用地主要計畫案：98年9月29日臺北市都市計畫委員會第600次會議審議通過。

(三)捷運系統南北線機廠用地都市計畫禁建案於98年2月24日行政院院臺建字第0980006555號函覆同意照辦，98年3月26日臺北市政府府都規字第09800619200號函公告自98年3月27日零時起生效。

(四)配合台中市、縣政府辦理台中捷運烏日文心北屯線用地都市計畫變更案：

1.「變更台中市都市計畫主要計畫（不包括大坑風景區）（配合台中都會區大眾捷運系統烏日文心北屯線建設計畫-捷運機廠）」（含北屯機廠、G0、G3車站及路線段轉進機廠用地）案98年8月11日內政部都市計畫委員會第712次會議審議通過。

2.「變更台中市都市計畫主要計畫（不包括大坑風景區）（配合台中都會區大眾捷運系統烏日文心北屯線建設計畫）」，（含台中市轄路線段G4~G13車站及G15車站北側）（不含G6、G9車站）案98年8月18日臺中市政府府都計字第0980200394號函發布實施，細部計畫案於98年9月3日臺中市政府府都計字第0980221090號函發布實施。

3.「變更台中市都市計畫主要計畫（不包括大坑風景區）（配合台中都會區大眾捷運系統烏日文心北屯線建設計畫）G9車站」案98年10月8日臺中市政府府都計字第0980255214號函發布實施。

(五)配合臺北市捷運系統松山線北門站工程變更商業區為交通用地主要計畫案：98年12月29日臺北市都市計畫委員會第606次會議審議通過。

三、都市計畫及地下穿越樁位作業

(一)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案於98年3月9日公告發布實施。

(二)松山線（南京東路站）工程穿越公、私有土地之地下部分使用空間範圍樁位測釘案於98年3月31日公告發布實施。

(三)「變更台中市都市計畫主要計畫（不包括大坑風景區）（配合台中都會區大眾捷運系統烏日文心北屯線建設計畫）」，（含台中市轄路線段G4~G13車站及G15車站北側）（不含G6、G9車站）都市計畫樁位98年9月29日臺中市政府府都計字第0980248205號公告發布實施。



第三節 環境影響評估

- 一、捷運民生汐止線與南北線環境影響評估：有關捷運南北線及捷運民生汐止線因部分路段區域相鄰且規劃時程相近，故該二路線環境影響評估工作同時辦理以摶節經費並縮短時程，本案環境影響評估工作於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，其中民汐線於98年7月13日經環保署環境影響評估委員會第180次會議決議：有條件通過第1期環境影響評估審查，第2、3期開發應待開發規劃更為明確後，另案辦理環境影評估。捷運南北線則於98年7月29日經環保署環境影響評估審查委員會第182次會議決議：本案應繼續進行第二階段環境影響評估，本局依據環評法第八條、第九條及施行細則第二十二條辦理3場捷運南北線環境影響評估公開說明會，公開徵詢民眾意見。
- 二、桃園都會區大眾捷運系統航空城線環境影響評估：本路線環境影響評估工作係桃園縣政府委辦，於97年9月15日簽訂契約委外辦理，並於98年10月5日將「環境影響說明書」期末報告檢送桃園縣政府俾辦理報請交通部核轉行政院環保署審查事宜。

第四節 通車營運初履勘作業

為達成內湖線98年6月營運通車的院管時程目標，本局自97年7月起即開始辦理該路段工程檢查，並由本局東區工程處及機電系統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，並於98年3月底完成工程檢查及報告書後，由本局與臺北捷運公司依「大眾捷運系統履勘作業要點」第三點規定，於確認擬通車營運路段已完成「(一)各項土木建築、軌道及機電工程完竣。(二)營運必需之人員均已進駐，並完成各項模擬演練之準備。(三)各項必要之營運規章及列車運行計畫已訂定完成。(四)緊急逃生設施、安全防護措施及有關安全標示均已具備。(五)票務系統測試正常。」等營運要件，且經整合測試，無營運安全之虞後，於98年4月29日正式會銜報請市府辦理內湖線初勘。

市府於98年5月7日及9日正式辦理內湖線初勘，檢查方式分為資料文件檢視、現場實地勘查、系統測試及狀況模擬處置等，初勘委員援例分為土建組7名、機電組7名及營運組8名等共計22名，經過為期2天之初勘檢查，初勘結果為：「營運前必須改善事項計有大湖公園站無障礙坡道木製扶手接縫不平整等12項；一般注意改善事項計有西湖站大廳層玻璃護欄縫隙過大，導電軌上螺絲於定磅後應以劃線標示等35項；後續建議改善事項計有高架車站飄雨問題，請研究改善方法等15項」。其中12項營運前須改善事項經本局與臺北捷運公司於完成改善並經初勘委員確認同意後，於98年5月18日報府核備，市府續依履勘作業要點規定於98年5月19日報請交通部履勘。

交通部於98年6月6日及7日正式辦理內湖線履勘，檢查方式分為資料文件檢視、現場實地勘查、系統測試及狀況模擬處置等，履勘委員援例由交通部路政司司長擔任召集人，分為

土建組3名、機電組3名、營運組3名及行政組4名等共計14名，經過為期2天之履勘檢查，履勘結果為：「營運前須改善事項為配合捷運通車，松山機場一、二航廈應增設通往捷運車站相關標示，另忠孝復興站應增加通往內湖線之標示1項；一般注意改善事項計有全面檢討沿線公車站牌之站名等13項；後續建議改善事項計有建議爾後通車路線在初、履勘階段之前即先行邀請無障礙團體檢視，以確認廠站無障礙設施已符合需求等2項」。其中1項營運前須改善事項經本局與臺北捷運公司於完成改善並經履勘委員確同意後，於98年6月10日報府核備，市府於98年6月12日報請交通部核備。

交通部於98年6月15日核覆同意備查，並授權由市府自行決定適當之營運通車日期。市府於98年6月16日第1530次市政會議決定內湖線於98年7月4日正式營運通車。

另98年9月22日 市長向本市議會進行施政報告，議員質詢請市府於今年耶誕節前將木柵內湖線更名為文山內湖線，市長答覆同意研析辦理，遂由本局於98年10月8日簽奉 市長同意基於下列因素考量，將捷運木柵內湖線對外統一營運路線名稱定名為「文山內湖線（簡稱文湖線）」，路線圖示顏色則仍維持棕色，並於98年10月15日函請臺北捷運公司辦理相關更名作業。

- (一)捷運木柵線係於民國75年4月4日由行政院函示同意辦理，以改善當時行政區劃仍稱為木柵區之對外交通及加速台北市東區發展與服務木柵動物園，民國79年時臺北市完成行政區調整，將木柵與景美合併為文山區，是以就民眾目前所熟悉捷運路線起迄之行政區名係「文山—內湖」。
- (二)為達成一車到底使旅客不必換車轉乘，捷運內湖線與木柵線已全線更新為相同之龐巴迪行車監控系統。
- (三)「文山內湖線」之名稱與現時媒體等謔稱之「柵湖（詐胡）線」相較之下應更屬妥適。

第五節 代辦「桃園都會區捷運路網規劃案」

- (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前縣長於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，並於臺鐵桃園一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推動之相關工作。

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。

98年接續依據前期完成之「桃園都會區大眾捷運路網評估暨分期發展計畫」成果，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（全名為桃園航空城捷運線）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）。同時依大眾捷運法及環評法辦理本路線之環境影響評估作業，另亦同步辦理臺北捷運與桃園捷運銜接之可行性研究工作。

98年完成桃園捷運捷運綠線可行性研究報告並送中央部會審查、完成桃園航空城捷運線規劃報告書及環境影響評估說明書、完成捷運桃園站初步規劃、8場民眾參與之公聽會與說明會、多次中央部會之審查意見研處說明答覆及綠線沿線之聯合開發基地遴選評估與初步規劃。將持續協助縣府辦理相關報告書之審查作業，爭取中央儘速核定航空城捷運線計畫、編列預算，據以推動後續建設相關事宜。

作業過程中歷經多次縣府工作會議、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、民眾與專家學者等進行多次階段成果簡報及溝通協調會議，完成多項具體成果及報告書，成果獲諸多各界肯定與讚許。

第六節 代辦「臺中捷運路網規劃案」

臺中都會區大眾捷運系統於民國87年規劃完成，建議路網由紅、藍、綠三條線組成，共計69.3公里，交通部高速鐵路工程局考量政府財政狀況及建造經費龐大等因素，無法同時興建整體建議路網，經辦理捷運優先路線檢討結果後，建議以連接北屯區、臺中市副都心及高鐵台中站之捷運綠線為優先興建路線，規劃報告書業於93年11月23日獲行政院原則同意，並命名為「臺中都會區大眾捷運系統烏日文心北屯線」計畫；而其餘紅、藍線及延伸路線則建議後續分期推動。

交通部高速鐵路工程局考量捷運系統整體運能需藉由路線與路線的串連方得以發揮，烏日文心北屯線發包設計後有必要開始研議建議路網後續的興辦順序，同時也配合臺中地區民眾對於捷運路線延伸至臺中市以外地區的殷切期盼，故請臺中捷運總顧問檢討原建議方案的路網架構，進而提出臺中捷運烏日文心北屯線完成後應再續辦之路網方案。因97年11月15日交通部、臺中市政府與臺北市府簽訂三方協議書，本局接辦後，接續原交通部高速鐵路工程局工作成果，並於98年5-6月間召開5場次公聽會徵詢民眾意見，各階段規劃成果亦提報由大臺中相關單位（包括臺中市、臺中縣、彰化縣、南投縣等）代表組成之「臺中都會區大眾捷運系統後續路網推動專案小組」討論，整合相關單位意見。

本局於98年10月27日完成「臺中都會區大眾捷運系統整體路網規劃」報告書，臺中捷運後續路網建議方案（除綠線『烏日文心北屯線』外）包含藍線、橘線、綠線延伸彰化，原87年規劃之紅線路線部份服務範圍與臺中鐵路高架捷運化計畫（奉行政院核定並執行中）重疊，故調整部分紅線路線改經中清路、大雅路服務水湳經貿園區並改名為橘線。因臺中捷運路網建設經費龐大，建議分期分段推動，因此，區分為較具推動可行性之「核心路網」與尚未達發展捷運門檻但具有發展潛力之「願景路網」分期推動。核心路網包括：藍線由東海大學經臺中港路至太平市（路線長約16.2公里），橘線由水湳經貿園區經中清路、大雅路至大里市、霧峰鄉（路線長約19公里），綠線延伸彰化（路線長約6.2公里）等；願景路網包括：藍線延伸至臺中港，橘線延伸至清泉崗機場及南投，綠線延伸至彰濱工業區及大坑，環線串連北屯、太平、大里。