

新北市政府 111 年度自行研究報告

基隆捷運優化路線對汐東捷運之  
影響研析

研究機關：新北市政府捷運工程局

研究人員：程逸君

研究期程：111 年 1 月至 12 月

## 新北市政府 111 年度自行研究成果摘要表

計 畫 名 稱	基隆捷運優化路線對汐東捷運之影響研析
期 程	111 年 1 月至 12 月
經 費	無
緣 起 與 目 的	交通部 109 年成立「北北基軌道路網政策溝通平台」，在交通部出面成功整合下，汐東捷運整併原基隆輕軌，以及延伸至捷運南港站後。汐東捷運目前已串聯既有大汐止經貿園區、南港及內湖科技園區，考量產業整體發展，應往基隆河谷廊帶東側延伸，串聯產業至保長坑、北五堵等工業區，促使棕地轉型。故未來應思考基隆捷運北五堵至汐止區段如何與汐東捷運銜接，讓交通和產業搭配發展，促進河谷廊帶整體區域發展。
方 法 與 過 程	<p>一、文獻回顧</p> <p>二、分析比較</p>
研究發現及建議	基隆捷運優化路線對於汐東捷運之運量、營運、財務等更具經濟及運輸效益，減少對大同路噪音、振動、交通及景觀衝擊，亦能加強內湖、南港、社后、樟樹

	<p>灣、保長坑、北五堵新鎮等產業區之串連，塑造北北 基生技產業廊帶，解決或改善汐止地區交通問題。故 本局已函請交通部納入基隆捷運綜合規劃辦理。</p>
備 註	

# 目錄

壹、緣起.....	1
一、研究動機.....	1
二、研究目的.....	1
三、研究範圍.....	2
四、研究方法.....	2
貳、上位計畫及相關計畫.....	2
一、「變更汐止主要計畫（第三次通盤檢討暨都市計畫圖重製檢討）」案.....	2
二、基隆河河谷廊帶區域發展策略規劃.....	4
三、大汐止地區產業發展策略規劃.....	8
四、基隆捷運計畫.....	10
五、汐東捷運計畫.....	12
六、小結.....	15
參、優化路線路廊分析.....	16
一、建議優化路線方案.....	17
二、方案比較.....	19
三、優化路線優點.....	21

四、 基隆捷運優化路線對汐東捷運之影響.....	21
五、 方案後續推動課題.....	23
肆、 未來捷運推動策略與建議.....	24
伍、 參考文獻.....	25
一、 研究計畫.....	25
二、 其他.....	25
附件一：歷次相關會議紀錄.....	26

## 圖目錄

圖 2.1.1 首都區圈總體產業空間構想圖 .....	5
圖 2.1.2 遠期規劃構想路線圖 .....	7
圖 2.3.1 結合 TOD 發展契機，提升工業區使用效率對策 .....	10
圖 2.4.1 基隆輕軌捷運路線示意圖 .....	11
圖 2.4.2 基隆捷運替代路線規劃 .....	12
圖 2.5.1 汐東捷運路線規劃 .....	14
圖 3.1 北北基產業廊帶發展與捷運規劃 .....	16
圖 3.1.1 路線方案 1 圖 .....	17
圖 3.1.2 路線方案 2 圖 .....	18
圖 3.1.3 路線方案 3 圖 .....	18
圖 4.1 基隆捷運與汐東捷運整合後路線圖 .....	25

## 表目錄

表 3.2.1 3 路線方案評估比較表 .....	20
---------------------------	----

# 壹、緣起

## 一、研究動機

基隆河谷地區位處臺灣北部首都圈，涉及基北北桃首都圈約1000萬的人口都會帶，基隆河河谷廊帶東接基隆港，經北五堵研發新鎮、大汐止經貿園區、南港及內湖科技園區，至臺北火車站，以機場捷運向西接桃園空港，以高鐵與新竹科學園區相接，為臺灣北部的科技走廊以及與世界接軌的國際門戶，並匯聚全國經濟投資與腦力智庫，形成全國最重要的產業群聚大都會區。

目前基隆河谷廊帶上主要人口聚集的居住區域，以七堵、百福、汐止為主。工業及倉儲聚集的地區，如連柑宅、五堵、六堵、保長坑為主。倘未來產業發展用地，透過集中管理或產業轉型，將有機會釋出更多空間做為都市環境氛圍塑造與連結周邊既有生活聚落，對於提升整體地區生活品質有相當助益。

有鑒於此，本府經濟發展局辦理「大汐止地區產業發展策略規劃」，研擬汐止三大工業區：社后樟樹灣工業區、市中心工業區及保長坑工業區，進行產業發展策略及提供空間指導，顯見汐止工業區有升級必要。規劃主軸以生技醫療與智慧製造為發展主軸，導入5G、AI技術驅動優勢產業成長。產業主軸有了，相對於基礎建設應有配套措施，如數位建設、交通建設等相關公共設施，才能吸引企業或人才進駐，這其中又以交通建設最為重要。

## 二、研究目的

交通部109年成立「北北基軌道路網政策溝通平台」，在交通部出面成功整合下，汐東捷運整併原基隆輕軌，以及延伸至捷運南港站後。汐東捷運目前已串聯既有大汐止經貿園區、南港及內湖科技園區，考量產業整體發展，應往基隆河谷廊帶東側延伸，

串聯產業至保長坑、北五堵等工業區，促使棕地轉型。故未來應思考基隆捷運北五堵至汐止區段如何與汐東捷運銜接，讓交通和產業搭配發展，促進河谷廊帶整體區域發展。

### 三、研究範圍

參考基隆河谷廊帶計畫所規劃之基隆捷運路線，搭配汐止相關產業及交通計畫，分析提出優化路線方案（北五堵至汐止區段）。

### 四、研究方法

(一) 文獻回顧

(二) 分析比較

## 貳、上位計畫及相關計畫

### 一、「變更汐止主要計畫(第三次通盤檢討暨都市計畫圖重製檢討)」案

(一) 汐止都市計畫(第二次通盤檢討)實施以來，包含1次電信事業土地專案通檢、2次土管通檢、3次土管變更及多次個案變更，都市計畫需作通盤整理，且捷運汐止民生線興闢及其搭配之土地開發在即，將影響本區未來之土地使用發展，汐止之乙種工業區因前述原因及配合內湖及南港園區發展及大汐止經貿園區產業政策等因素，有擬定轉型發展機制之需求，另整體都市發展亦應配合發展現況及發展預測結果，重新擬定都市發展策略及配套執行機制，以引導汐止未來都市發展；汐止都市計畫區自58年劃定為都市土地以來，其都市計畫圖測製已逾45年以上，因圖紙伸縮、計畫書圖老舊、精度差，造成都市計畫地形圖與現況不符等情況，影響計畫執行及民眾

權益甚鉅，另由於都市的快速發展，地形圖資料也有相當程度的變化，爰實有必要進行其都市計畫圖重製檢討作業，以期使都市計畫圖能依都市計畫樁位成果、地籍分割成果確實符合實際情況，避免因圖籍不正確而造成公私兩損之情形。

- (二) 本案計畫書內第五章發展課題對策與發展定位構想，提出南港經貿園區與台北港衝擊效應，區內工業區面臨重整與轉型契機之發展課題。汐止都市計畫西為社后及樟樹灣工業區、中央屬市中心工業區，因緊鄰台北市南港及內湖經貿園區，具有與之形塑產業群聚之潛力，應有效促進土地有效利用，使原有工業區產業升級；另保長坑工業區緊鄰基隆市之六堵工業區，早期由於基隆港的地理優勢促使內陸形成貨櫃倉儲業的聚集，惟台北港的啟用，面臨產業稀釋及空間轉移，配合都市發展，如何調整工業區機能使用，重新規劃保長坑工業區的新定位也是台北港營運之後所面對的課題。

對策：

1. 汐止工業區維持產業發展使用

配合大汐止經貿園區產業發展定位，考量汐止工業區產業轉型可能，透過通檢上位指導本區之未來產業發展定位，供市場參考策略型產業發展方向，本次通檢不主動變更分區，以免干擾市場正常發展，持續維持產業使用，透過市場力量發展優勢產業。

2. 改善交通環境，促進汐止產業發展

檢視汐止產業發展現況，除少部分地區因計畫道路

未開闢等交通環境因素而造成低度使用或閒置外，大部分地區均已開闢使用，由此可見，促進汐止產業發展之關鍵因素即在於交通環境之改善，透過公共設施環境調節，將可使汐止產業發展水到渠成。

(三) 本案業經111年1月21日新北市都市計畫委員會第137次會議審決（含再公展人陳意見），並於111年3月18日報請內政部審議中。

## 二、基隆河河谷廊帶區域發展策略規劃

(一) 基隆市政府前於105年與雙北市即有整合基隆河河谷廊帶發展之構想，並與本府編列預算辦理「基隆河河谷廊帶區域發展策略規劃案」，該案於105年至109年辦理期間已召開多場專家學座談會，中央產業發展主管機關及雙北市政府都市發展與產業發展單位均提供意見凝聚共識，亦提出汐止地區產業群落升級、電子資通訊群落與數位媒體等代表性產業構想，並於109年12月完成結案報告。其後陸續推動基隆捷運與汐民線整合、北五堵國際研發新鎮及串連基隆河沿岸自行車道等建設。惟保長坑乙種工業區的轉型尚未推動，因配合大汐止經貿園區計畫及變更汐止都市計畫(第三次通盤檢討)案，保長坑工業區原則維持產業發展使用，欲變更為產專區須採開發許可，經內政部審議表示此案待有具體發展計畫再提送審議。

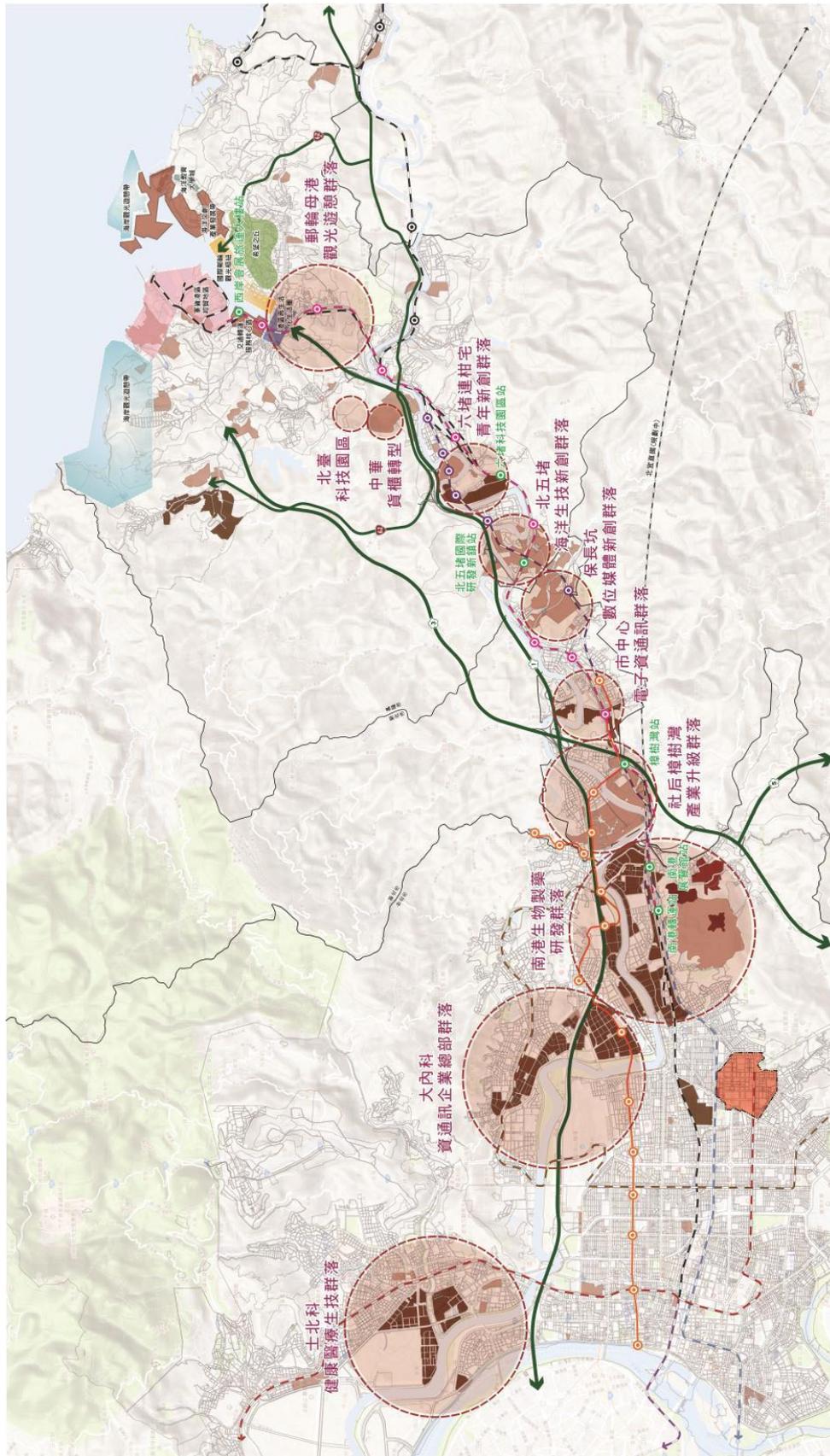


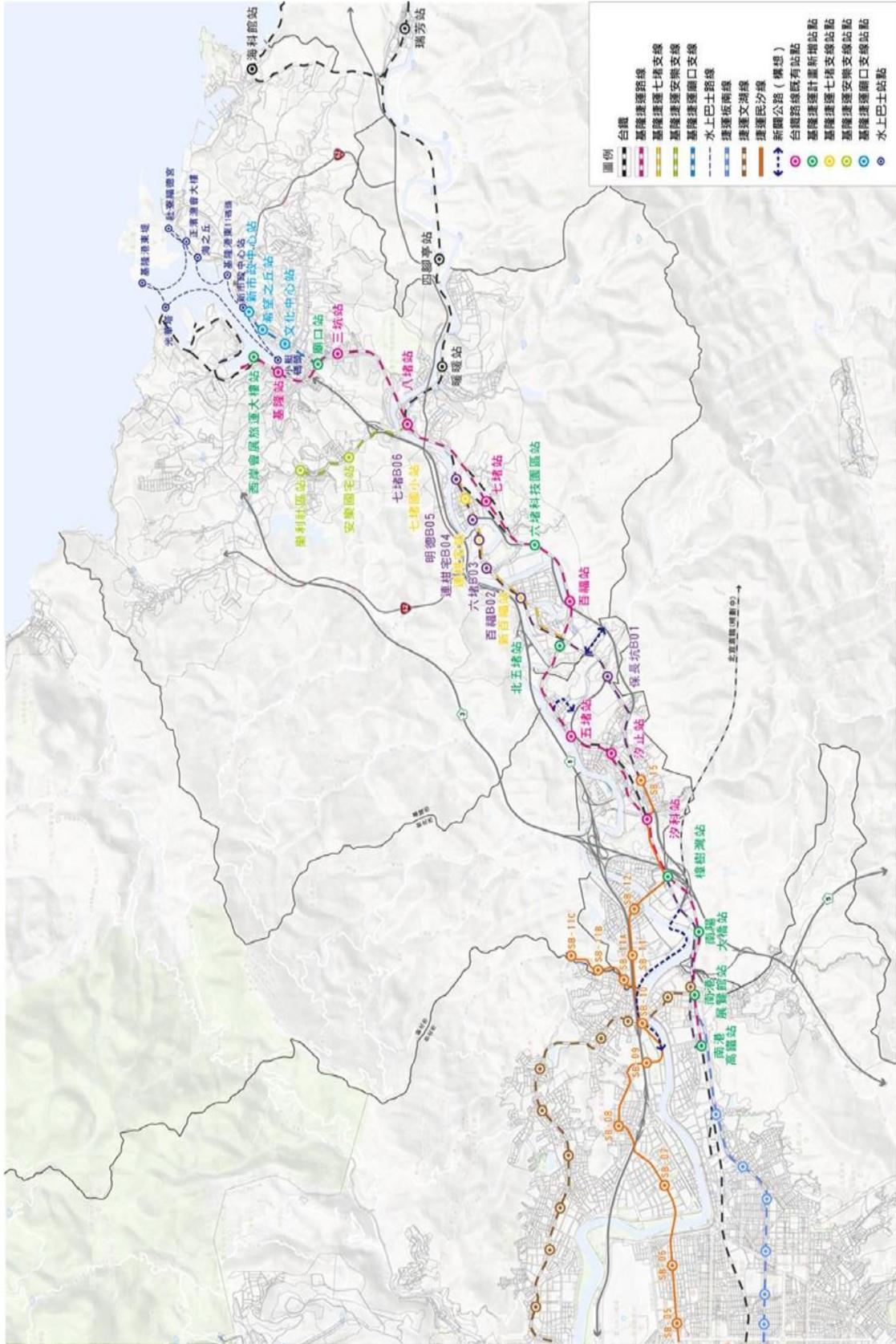
圖 2.1.1 首都區圈總體產業空間構想圖

資料來源：基隆河河谷廊帶區域發展策略規劃總結報告書

(二) 另綜合考量計畫可行性及交通效益，報告中亦建議汐民線第一期(東湖-汐止間)可將其定位為基隆捷運支線，或與基隆捷運計畫並同進行規劃，加速完善城際網絡間交通機能，且後續亦可繼續完成汐民線第二期相關工程。延續捷運汐民線，於區公所站後，延伸軌道路線，經由深入汐止至七堵地區之產業用地，誘導周邊土地活化，提供首都圈東側產業用地再生發展可能。基隆捷運以現有臺鐵軌道系統為基礎，透過新增支線路網及站點，除強化城際連通功能外，亦可提升河谷廊帶各產業據點之可及性，改善通勤交通量，提供活化棕地之優勢。

### (三) 路線說明

延續捷運民生汐止線，於區公所站後，沿新台五路增設軌道。至保長坑地區後軌道高架，進入茄安路。沿茄安路往東接續明德三路。並於北五堵地區增闢縱向軌道路線，往北轉至百福社區實踐路。於實踐路一路往東經工建西路接明德一路至台鐵七堵站會合，駛入臺鐵股道。



資料來源：基隆河河谷廊帶區域發展策略規劃總結報告書

圖 2.1.2 遠期規劃構想路線圖

### 三、大汐止地區產業發展策略規劃

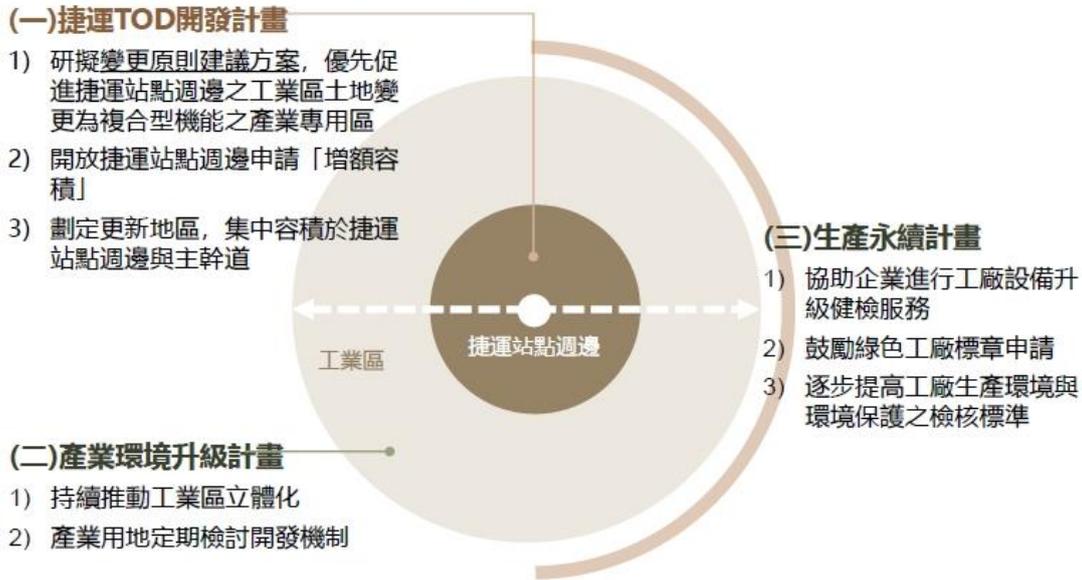
- (一) 汐止地區位於基隆河谷廊帶範圍，現為市府產業發展重點地區，轄內有社后工業區、市中心工業區、保長坑工業區等，並且西鄰臺北市南港經貿園區，東鄰基隆北五堵工業區，故為串聯基隆河谷廊帶整體產業發展，本府經濟發展局刻正辦理研議大汐止地區產業發展策略，研擬改善公共設施、健全交通運輸、深化經貿產業內涵、活化土地機能等計畫內容，未來本局將配合整體產業發展策略，提供都市計畫相關協助，以帶動汐止地區發展。
- (二) 本案已於111年1月21日辦理期末報告書審查，原則修正後通過，報告結論為汐止產業轉型創新將緊扣生技醫療、智慧製造與服務，並以社后樟樹灣地區與保長坑地區為優先發展區域，其中廠房環境升級，對策為結合TOD發展契機，提升工業區使用效率，利用基隆捷運與汐東捷運通過汐止的契機，針對捷運站點週邊一定距離之工業區，以TOD導向為目標引導高強度利用，其餘地區以推動工業區立體化為主軸。
- (三) 捷運TOD開發計畫
1. 為促進大汐止整體產業發展，放寬捷運站點週邊土地使用強度與容許使用規範，促進大眾運輸導向發展與產業創新發展。研擬「汐止捷運站點(汐東捷運與基隆捷運)周邊工業區升級轉型檢討變更原則建議方案」，作為主管機關受理個案變更申請的參考依據，並配合新北市都更三箭政策之容積獎勵作為誘因，推動私地主進行工業區升級轉型，變更為適宜分

區，導入更多元的機能。

## 2. 政策工具

- (1) 優先促進捷運站點週邊之工業區土地變更為複合型機能之產業專用區：優先促進捷運站點週邊500公尺範圍內之工業區土地循「都市計畫工業區檢討變更審議規範」，回饋適當比例之公設用地、可建築土地或代金，變更為複合型機能之產業專用區，並設定最小開發規模、容許產業別與總量管制等原則作為主管機關協助個案變更申請之參考依據。
- (2) 捷運站點週邊適用「增額容積」申請：因應後續捷運通車，汐東捷運與基隆捷運站點週邊500公尺範圍檢討納入新北市政府訂定增額容積範圍內，符合基地條件、臨路條件之基地可依相關規範計算並支付增額容積價金，並回饋一定比例之公共設施，即可取得最高相當基準容積50%為限之容積。
- (3) 劃定更新地區，容積集中捷運站點週邊與主幹道：考量建築物老舊窳陋、排列不當或道路彎曲狹小所造成結構上安全或影響消防救災，以及未來發展規劃等等因素，劃定更新地區鼓勵捷運站點週邊之工業區更新重建，並可適用都更二箭2.0版「跨街廓都更專案計畫」<sup>22</sup>，鼓勵工業區巷弄內開發不具規模效益之零碎土地仍可在土地所有權人100%同意後，將土地之容積移至捷運站點週

邊、主要幹道地區集中開發，已調出容積之土地則以開闢綠地捐贈予市府為原則。



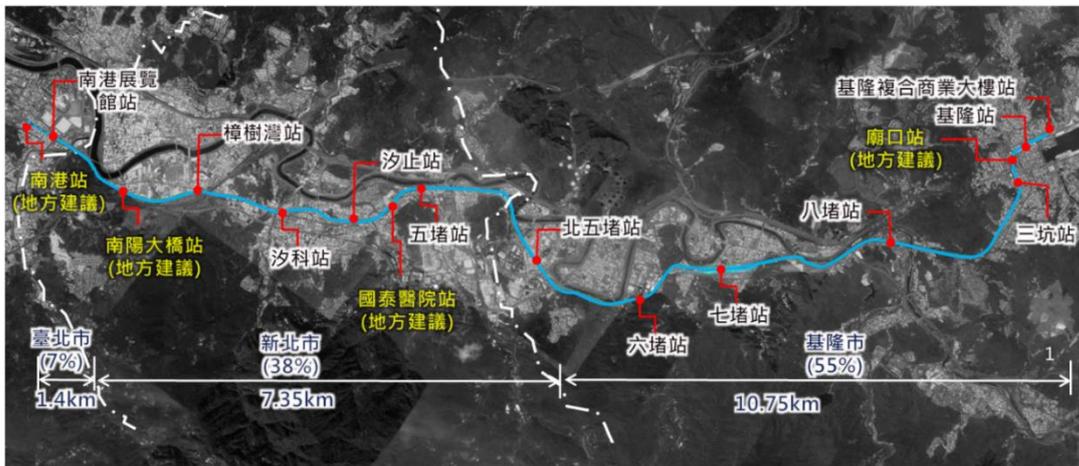
資料來源：大汐止地區產業發展策略規劃案期末報告

圖 2.3.1 結合 TOD 發展契機，提升工業區使用效率對策

#### 四、基隆捷運計畫

(一) 因臺鐵樹林-七堵間為東、西路線重疊路段，此區間需同時服務基隆-臺北間短途通勤旅客以及臺北花蓮/臺東間城際運輸，已造成容量瓶頸，實有必要檢討基隆南港間鐵路運輸瓶頸改善。故為強化基隆通勤化軌道服務、增強東幹線運輸能力、配合及帶動基隆河谷廊帶產業發展及促進觀光發展及軌道系統服務升級，提供舒適、便利、服務優質的公共運具，交通部鐵道局105年12月啟動「基隆南港間通勤軌道建設計畫」(基隆輕軌計畫)可行性研究，108年4月10日奉行政院核定以方案二(全線四軌)辦理後續綜合規劃，全線約19公里，可行性研究報告擬設南港展覽館、樟樹灣、汐科、汐止、五堵、北五堵、六

堵、七堵、八堵、三坑、基隆及延伸至基隆複合商業大樓，共計12站(含延伸站)。



資料來源：交通部鐵道局

圖 2.4.1 基隆輕軌捷運路線示意圖

- (二) 綜合規劃於108年8月30日啟動，現於綜合規劃期末報告階段，同步進行環評作業，111年9月23日環說書陳報環保署審議。
- (三) 交通部於109年10月13日召開「北北基軌道路網政策溝通平台起始會議」與3地方首長達成基隆捷運計畫系統型式升級為LRRT中運量捷運系統、臺北端地下延伸至南港、汐東捷運與基隆捷運計畫整合、八堵-基隆路段持續規劃討論等共識。
- (四) 交通部於109年12月4日及109年12月23日召開溝通平台工作小組第4次及第5次會議，分別與雙北市政府及基隆市政府，就民汐線整合、基隆捷運路線規劃、興建及營運、八堵-基隆路段可行路線方案等細部規劃進行意見交換，刻就地方所提各項意見持續整合規劃中。



年10月13日邀集臺北市、新北市及基隆市政府，召開北北基軌道路網政策溝通平臺起始會議，協商確認將「基隆捷運與汐止到東湖段（汐東捷運）」，整合為中運量捷運同步推動，另民汐線大稻埕-東湖段後續則由臺北市政府本於權責適時推動。

(三) 交通部於109年12月4日召開政策溝通平台工作小組第4次工作小組會議，初步共識汐東捷運綜規與環評作業推動單位為本府。本局於11月24日啟動汐東捷運綜合規劃作業，110年2月3日邀鐵道局、臺北捷運局及基隆市府召開汐東捷運綜規第一次工作推動會議，並成立跨單位平台積極推動，迄7月為止已召開11次工作推動會議，並於110年7月完成，經7月30日本府大眾捷運系統協調委員會兼推動小組會議審查同意，同日即函送交通部審議。交通部於3月15日召開委員會審查並獲原則通過審查，本府於5月24日提送修正報告書請交通部核轉行政院審議，8月5日鐵道局邀本局與北捷局研商基隆捷運與汐東捷運整合經費分攤，並請雙北捷運局確認方案，8月16日鐵道局檢送會議紀錄，本府依會議紀錄修正財務內容於9月6日提送交通部鐵道局核轉行政院審議，10月13日交通部陳報行政院審議。

(四) 汐止東湖捷運路線行經內湖蘆洲里，至社后設機廠及車站，往東至同興路至大同路向東，沿大同路穿過北二高與樟樹灣站（基隆捷運）及汐科站（基隆捷運、臺鐵）銜接轉乘，轉康誥坑溪轉往新台五路至汐止區公所設置終點站。總長5.56公里，本市轄4.75公里，臺北市0.81公

里，共計6站。



資料來源：本府捷運工程局

圖 2.5.1 汐東捷運路線規劃

(五) 有關替代路線的討論於第一次工作推動會議時，交通部鐵道局表示替代路線係配合基隆河谷廊帶發展而議，為供給型路線，為符合地方需求，新北市及基隆市府應有整體配套及共識，後續路廊及發展建議宜由新北及基隆市府就都市發展研議，另基隆市政府表示替代路線為基隆河谷廊帶計畫建議，不從運量來看，如北五堵研發新鎮能與新北市保長坑區策略合作，透過產業整體發展，調整都市計畫，或許可以解決路線用地問題，另路線若採Y字形，於汐止或樟樹灣一條往南港一條往東湖，將有利營運，替代路線確實可進行評估。

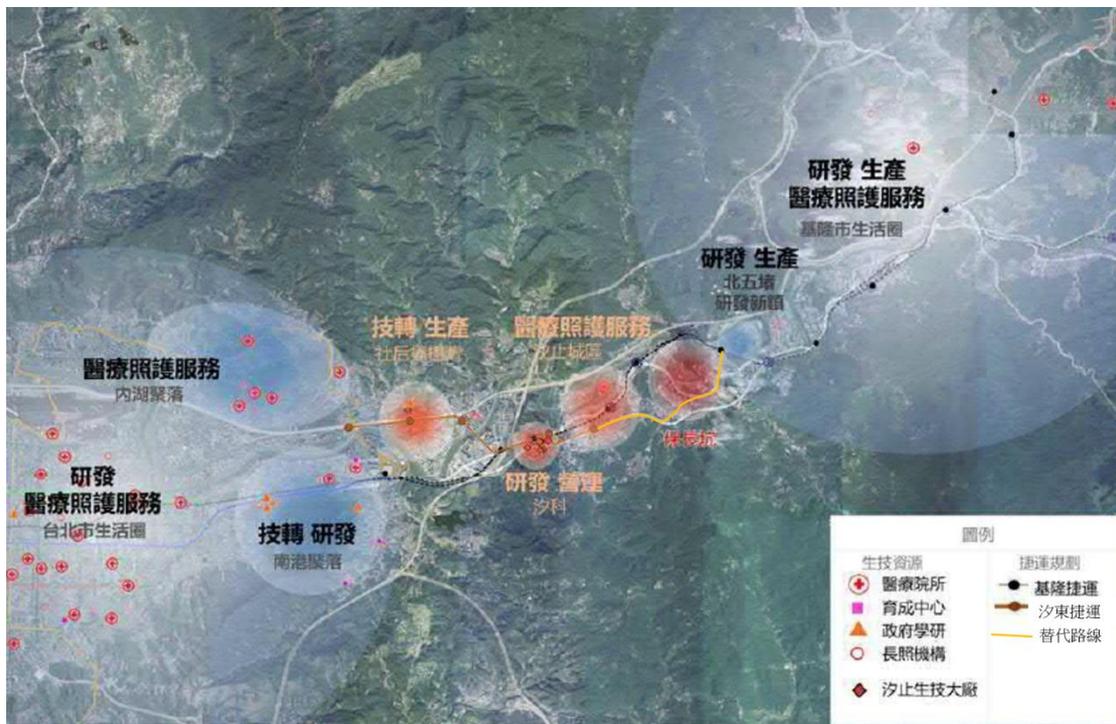
(六) 本局110年3月31日邀請本府城鄉發展局、經濟發展局及交通局一同研議替代路線規劃方案，請經發局辦理大汐止地區產業發展策略規劃委託專服務案規劃公司評估考量就捷運設站於保長坑工業區，提出該區產業轉型建議，後續有必要納入都市計畫檢討時，再請城鄉局配合辦理。

## 六、小結

綜整上述計畫可知目前變更汐止都市計畫(第三次通盤檢討)案，對於汐止工業區發展對策，係採不主動變更分區，持續維持產業使用，尚未與基隆河谷廊帶搭配上，且本府產業發展方向尚未確定，未能有適當結合，另基隆捷運與汐東捷運於都市計畫在通檢上也未有因應跟處理，倘保長坑工業區具產業轉型、整體發展之規劃，且經分析調查後具明確開發需求及意願，並訂定相關明確可執行之開發許可機制，目前汐止都市計畫通盤檢討仍在審議程序中，可配合機制納入，另捷運路網得以進行替選規劃(保長坑站至汐止區公所)共同強化地區發展。

### 參、 優化路線路廊分析

因基隆河谷廊帶計畫中，對於基隆捷運路線提出支線之構想，由八堵經七堵、連柑宅、六堵、百福、北五堵至保長坑，交通部與基隆市政府初步共識七堵至北五堵以替代方案推動。惟基隆捷運於本市境內五堵至樟樹灣段路線行經大同路與臺鐵站位重疊，僅能提供原臺鐵路廊運輸服務，不利後續營運。另將目前基隆河谷廊帶沿線產業分布及現行規劃捷運路廊相結合，可發現僅保長坑區缺乏捷運串聯，故考量基隆河谷廊帶整體區域發展，建議基隆捷運延續基隆端替代路線方案，由北五堵延伸至保長坑銜接至汐止區公所，而汐科至樟樹灣站則依原北北基平臺共識整合，使捷運路線能深入雙市市區服務，利於提升運量及後續營運，並可降低對於汐止地區交通影響，提供汐止居民更便利的交通服務。



資料來源：大汐止地區產業發展策略規劃案期中報告

圖 3.1 北北基產業廊帶發展與捷運規劃

## 一、建議優化路線方案

### (一) 方案1路線說明

參考基隆河谷廊帶規劃路線，於北五堵地區明德三路往西接續茄安路，於茄安路口設置1站，後沿新台五路接至汐止區公所站。



資料來源：本府捷運工程局

圖 3.1.1 路線方案 1 圖

### (二) 方案2路線說明

考量捷運線形、服務性及用地取得，爰調整線形，除工業區茄安路口設置站外，並於綠地設置第2站，以服務保長坑以西住宅區人口。



資料來源：本府捷運工程局

圖 3.1.2 路線方案 2 圖

(三) 方案3路線說明

考量綠地坡度過陡，且有高壓電塔不易設站，站位偏住宅區以南，爰調整線形由茄苳路北側行經，穿越長榮倉儲，再穿越茄苳路至新台五路。



資料來源：本府捷運工程局

圖 3.1.3 路線方案 3 圖

## 二、方案比較

### (一) 方案1

此路線沿既有道路行駛，屬於直截路線，於大同路與茄安路口設置1車站，對於保長坑用地發展較均衡，服務範圍較大，捷運運行也較有利，惟捷運高架行經寬度至少需20米，茄安路現況路寬不足，兩側均有既有建築物，且穿越住宅區，用地取得將涉及大量拆遷，且站位僅於茄安路口設置1站，無法服務茄苳路住宅區人口，路廊規劃不佳。其主要課題有：

1. 優化路線方案於本市茄安寬度僅8m，路寬不足，需再深入評估。
2. 僅於大同路與茄安路口設置1站，服務人口有限。

### (二) 方案2

經本局現勘後調整路廊，維持大同路與茄安路口設置1車站，另於茄苳路線地設置1車站服務住宅區人口，故路線往南移穿越東亞倉儲，使路線直截外，亦使用地地主變單純，惟後續需視經發局對於保長坑發展策略，促使東亞倉儲轉型，藉此回饋捷運路廊。其主要課題有：

1. 保長坑工業區轉型發展需求與地主參與開發意願。
2. 新增站位2坡度過陡，且有數座高壓電塔不易遷移。

### (三) 方案3

因綠地不易設站，再次現勘茄安路與茄冬路口，考量此區域住宅較為閒置低度利用，也藉由捷運設站協助更新，故調整保長坑2站位置於此，亦可縮短住宅區距離，另保長坑1站配合調整。其主要課題有：

1. 保長坑工業區轉型發展需求與地主參與開發意願。

表 3.2.1 3 路線方案評估比較表

評估項目	方案1	方案2	方案3
路線走法	於北五堵地區往西接續茄安路，後沿新台五路接至汐止區公所站。	調整路線由茄安路南側行經，穿越東亞倉儲，避開廠區建物，利用廠內道路劃設路廊，再穿越茄苳路至新台五路。	調整路線由茄安路北側行經，穿越長榮倉儲，再穿越茄苳路至新台五路。
車站設置	於大同路與茄安路口設置1站。	1. 於大同路與茄苳路口南側設1站。 2. 於茄苳路接近新台五路口設1站。	1. 於大同路與茄苳路口北側設1站。 2. 於茄苳路與茄安路口附近設1站。
沿線問題	1. 茄安路寬度僅8m，路寬不足，需道路全線拓寬，而茄安路東西兩端都有建物緊鄰道路，有房舍大量拆遷問題。 2. 僅於大同路與茄安路口設置1站，服務人口有限。	1. 需拜會東亞倉儲，確認轉型意願。 2. 茄苳路綠地坡度過陡，且有高壓電塔不易設站。	1. 需拜會長榮倉儲，確認轉型意願。 2. 2. 穿越茄苳路段須拆遷，應與地主說明，獲地主同意參與開發以更新老舊房屋。

資料來源：本府捷運工程局

#### (四) 建議

經評估捷運線型、用地取得困難等因素，採方案3較為較佳方案，惟此方案尚須探詢地主意願，後續亦需搭配基隆河谷沿線開發，開發區域內容及推動期程，並就各車站站區規模及所需用地持續檢討評估。

### 三、優化路線優點

#### (一) 為汐止區提供2軌道服務

讓汐止區大眾運輸服務除了臺鐵外，亦有捷運可選擇搭乘，且路線不重複，汐止居民至北市南港、內湖、八堵、基隆等地區可使用同一運輸系統，並簡化臺鐵轉乘，有效紓解交通量。

#### (二) 帶動基隆河谷廊帶產業整體發展

有了2軌道服務，外加汐止區三大工業區轉型發展，並串聯基隆北五堵等發展地區，將有效帶動基隆河谷廊帶整體發展，為2市創造雙贏局面。

#### (三) 擴大軌道服務圈域

若以車站800公尺為服務範圍，於保長坑設2站，預估可服務都市計畫範圍面積達83公頃，可增加服務(崇德里、茄苳里、保安里及保新里)約為14,879居住人口。

### 四、基隆捷運優化路線對汐東捷運之影響

#### (一) 提升轉乘便利性

Y型路廊，原汐止公所地區前往南港方向皆須於SB13站轉乘，增加選擇搭乘一路抵達南港方向列車，增加轉乘便利性。

(二) 減少營運風險

原路線採X型規劃，於大同路上須設置二處平面交叉之橫渡線，增加車輛於二該橫渡線車輛碰撞風險，另提升降級運轉之風險性與複雜性。

(三) 減少對大同路噪音、振動、交通及景觀衝擊

路線整合成Y字型，有利提升系統容量及最小班距，另原基隆捷運行經本市境內路線均在大同路，增加噪音及振動等衝擊，現將北五堵至汐科段改走保長坑，並將樟樹灣站至汐科站整合，縮小結構量體，有效降低對汐止交通及景觀衝擊。

(四) 路線整合成Y字型雙主線，有利提升系統容量及最小班距，避免汐止區公所站變支線

原汐東捷運與基隆捷運整合後，考量運量及機廠位置，營運模式可能為基隆-南港、基隆-東湖為主線，汐止區公所變支線。

故如能將基隆捷運由北五堵接至汐止區公所，營運模式將改為基隆-南港、基隆-東湖為Y字型雙主線，可有效避免汐止區公所變支線。

(五) 基隆捷運基隆端改行市區，有利提升汐東捷運運量

基隆捷運基隆端改行市區，除能增加基隆捷運運量外，優化路線依定線評估可增加汐東線SB13站及SB14站運量。

(六) 改善營運財務

基隆改線方案除減少與台鐵競合外，除行經基隆人口密集區，並可促進保長坑地區轉型發展，運量可望提升增

加營運票收與增額稅收。

(七) 減少汐東本府負擔建設成本

增加共軌段，依現行共識分擔原則，除可減少汐東建設成本外，基隆捷運亦相對減少汐止段建設成本。

## 五、方案後續推動課題

優化路線於基隆市及本市，均需搭配基隆河谷沿線開發計畫，配合開發區域內容及推動期程，才能就路線、車站站區規模及所需用地進行檢討及評估。

(一) 保長坑經濟發展定位

在台北港衝擊效應下，面臨產業稀釋及空間移轉，如何調整工業區機能使用，本府經濟發展局對於保長坑已有規劃轉型產業主軸及策略，後續應思考如何協助業者轉型。

(二) 都市計畫通盤檢討的配合、開發許可制之研擬

配合大汐止經貿園區計畫及變更汐止都市計畫(第三次通盤檢討)案，保長坑工業區原則維持產業發展使用，惟現況多為低度利用之工業區，且大多為倉儲貨櫃囤放使用。未來如產業轉型，配合都市發展，相關公共設施、交通環境、住宅區及商業區等亦應有所規劃。

(三) 捷運路線及場站用地取得

針對方案3，其一涉及現有貨運公司營業用地，經本局拜訪該公司並說明本府現行期待引進捷運並促進保長坑地區工業轉型之政策與該捷運土地開發參與之權益及效益，已獲致該公司正面表達配合本府產業轉型與提供土地參與捷運開發的意願；另一車站，現行多屬閒置

低度利用之住宅用地，經本局於110年10月13日、14日辦理4場地主說明會，參與地主及地方里長與議員代表多持樂觀正面捷運設站及開發。

#### 肆、 未來捷運推動策略與建議

有鑑於基隆河谷廊帶計劃及本府汐止地區產業發展策略規劃均將保長坑地區視為優先發展區域，且基隆北五堵刻進行研發新鎮轉型，基隆捷運亦研議配合調整路線以帶動整體發展。保長坑地區毗鄰北五堵主要倉儲區位，其區位發展潛力良好，確實有轉型需求。故考量產業廊帶的策略，除設置新的不同複合型產業園區外，亦應搭配汐東與基隆捷運路廊整合規劃與既有臺鐵形成雙軌道服務，透過軌道運輸及連結，能加強內湖、南港、社后樟樹灣、遠雄UTOWN、保長坑、北五堵新鎮等產業區之串連，達到北北基生技產業廊帶的塑造外，也能解決或改善汐止地區交通問題。基隆捷運優化路線對於汐東捷運之運量、營運、財務等更具經濟及運輸效益，減少對大同路噪音、振動、交通及景觀衝擊，故本局將方案3函請交通部納入基隆捷運綜合規劃辦理。



資料來源：本府捷運工程局

圖 4.1 基隆捷運與汐東捷運整合後路線圖

## 伍、參考文獻

### 一、研究計畫

- (一) 長豐工程顧問股份有限公司 (2020)。基隆河谷廊帶區域發展策略規劃委託技術服務案總結報告。基隆市政府，未出版。
- (二) 艾奕康工程顧問股份有限公司 (2022)。大汐止地區產業發展策略規劃委託專業服務案期末報告 (第二次修正)。新北市政府經濟發展局 (案號110 - A- 01)，未出版。

### 二、其他

- (一) 新北市政府，2021，變更汐止主要計畫 (第三次通盤檢討暨都市計畫圖重製檢討) 草案

附件一：歷次相關會議紀錄

檔 號：  
保存年限：

## 交通部鐵道局 函

地址：22041新北市板橋區縣民大道2段7號9樓  
聯絡人：鄭佳邦  
聯絡電話：(02)8072-3333#6307  
傳真：(02)8969-1826  
電子信箱：mcp\_cheng@rb.gov.tw

受文者：新北市政府捷運工程局

發文日期：中華民國110年1月13日

發文字號：鐵道規字第1103100141號

類別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：(附件請至本機關附件下載區以發文字號及發文日期下載。網址<http://attch.rb.gov.tw/DL/DL1/DL1100.aspx>) 識別碼：MX3UVPFH。

主旨：檢送110年1月11日本局召開「基隆捷運八堵-汐止替代路線規劃方案研商」會議紀錄1份，請查照。

正本：基隆市政府、新北市政府捷運工程局、本局規劃組、中興工程顧問股份有限公司

副本：

交換資訊  
110/01/13 11:22



## 基隆捷運八堵-汐止替代路線規劃方案研商會議紀錄

一、時間：110年1月11日（星期一）下午2時30分

二、地點：本局13樓第1303會議室

三、主席：張副組長文俊(代)                      紀錄：鄭佳邦

四、出席人員：詳出席會議簽名單

五、報告事項：詳簡報資料

六、討論事項：

### (一)新北市政府捷運工程局

- 1、基隆捷運計畫路線規劃，本局尊重中央規劃之路線方案，惟本案涉及民汐線汐東段整合，其系統型式選擇及推動期程應儘早定案。
- 2、有關新北市保長坑路段初步構想，尚需更多資料補充始能確認其可行性，及應補充研議其他可能替代路線。另建議應納入場站開發構想，俾助益本計畫之財務效益，後續本局將邀集城鄉局等相關單位共同研議，俾利後續推動進度。

### (二)基隆市政府

- 1、有關替代路線七堵及百福站因站距過近且屬同一社區，建議可合併，並可考量於七堵國小前設站。
- 2、本計畫之替代路線與民汐線整合後將呈Y型路線，其運行計畫將比原規劃方案更有效率。另新北市茄安路段路寬僅約8m，幾乎為不可能之方案，建議應洽新北市府了解是否有市地重劃之構想或另覓可能之路線方案。

- 3、北五堵國際研發新鎮計畫刻正辦理中，建議顧問公司於基隆捷運計畫評估規劃與臺鐵共站，俾緊湊交通路網強化地區開發基礎。
- 4、有關基隆捷運替代路線方案，有3處過河段涉及橋梁部分，應避免拆遷研提可行之規劃方案，建議於下次工作會議提出確認。
- 5、本府已研議八堵及北五堵站專區之土開構想，請中興顧問納入基隆捷運綜規報告，俾有效提升本計畫財務效益及促進地區發展。

七、會議結論：

- (一)各單位所提之意見，請中興顧問納入參考。
- (二)有關新北市茄安路段工程因道路寬度僅8m，其工程可行性請顧問再評估，並洽新北市政府相關單位了解保長坑相關都市開發計畫，並配合研議其他可行之路廊。
- (三)請新北市及基隆市政府提供基隆河谷廊帶相關開發計畫更詳細資料，俾中興顧問搭配研議開發構想。

八、散會。(下午3時55分)

抄本

檔 號：  
保存年限：

## 新北市政府捷運工程局 函

地址：24747新北市蘆洲區集賢路245號  
承辦人：程逸君  
電話：(02)22852086 分機225  
傳真：(02)22821808  
電子信箱：AK5878@ms.ntpc.gov.tw

受文者：

發文日期：中華民國110年2月17日  
發文字號：新北捷規字第1100291383號  
速別：普通件  
密等及解密條件或保密期限：  
附件：如主旨

主旨：檢送本局110年2月3日召開「汐東捷運綜合規劃第一次工作會議」會議紀錄1份，請查照。

說明：依本局110年1月28日新北捷規字第1100178130號開會通知單續辦。

正本：鄭總工程司智銘、交通部鐵道局、基隆市政府、臺北市政府捷運工程局、新北市政府城鄉發展局、新北市政府經濟發展局、新北市政府交通局、本局工程管理科、本局土木建築科、本局土地開發科、本局機電系統科、中興工程顧問股份有限公司

副本：

## 汐東捷運綜合規劃第一次工作會議 會議紀錄

壹、時間：110年2月3日(星期三)下午2時30分

貳、地點：新北市政府捷運工程局 101 會議室

參、主持人：鄭總工程司智銘

肆、出席單位及人員：(詳簽到表)

紀錄：程逸君

伍、討論事項：

### (一)交通部鐵道局

1. 基隆捷運之替代路線仍有工程及路線用地問題須研究處理，規劃尚未成熟，是否具可行性，尚未有定論，且路線偏離可行性研究奉行政院核定太多，恐須重新依大捷法審議要點辦理可行性研究，爰汐東線綜合規劃建議仍以基隆捷運可行性研究路線作為後續運量預測之基本情境，以符實需。
2. 替代路線係配合基隆河谷廊帶發展而議，為供給型路線，為符合地方需求，新北市及基隆市府應有整體配套及共識，後續路廊及發展建議宜由新北及基隆市府就都市發展研議。
3. 溝通平台有共識基隆捷運為 LRRT 中運量捷運系統，2 計畫整合建議應採相同系統，互相搭配共用機廠。

### (二)基隆市政府

1. 先前會議中已表達替代路線方案未來效益較高，唯茄安路目前無足夠路寬，需處理用地問題及辦理可行性評估。
2. 八堵至基隆車站之捷運與鐵路取代或並存議題，本府仍多方面持續規劃討論中。
3. 替代路線為基隆河谷廊帶計畫建議，不從運量來看，如北五堵研發新鎮能與新北市保長坑區策略合作，透過產業整體發展，調整都市計畫，或許可以解決路線用地問題，另路線若採 Y 字形，於汐止或樟樹灣一條往南港一條往東湖，將有利營運，替代路線確實可進行評估。

### (三)臺北市政府捷運工程局

1. 汐東線規劃請將北市段運量納入考量。

2. 民生汐止線之東湖-大稻埕之規劃，依溝通平台共識臺北市將本於權責適時推動。
3. 民汐線 93 年曾獲交通部補助經費辦理走廊研究規劃，100 年捷運審查要點訂頒後，本局提出申請，經交通部回覆不再補助，後續由雙北分攤經費方式辦理研究。
4. 簡報中部份引用民生汐止線綜規報告之數據內容有誤，請釐清修正。

(四) 新北市政府經濟發展局

本局刻正辦理大汐止地區產業發展發展策略規劃案，研擬汐止地區產業發展策略及提供空間指導，目前該案尚在勞務採購中，預計今年 6 月提出初步規劃方向。

(五) 新北市政府城鄉發展局

基隆河谷廊帶空間規劃策略本局業已辦理專家學者論壇，邀集產官學界共同研商後續規劃方向，並交由市府經發局辦理委辦規劃案，後續將配合市府專案列管會議與會討論。

**陸、會議結論：**

- (一) 考量計畫行政程序合理性，汐東線捷運綜合規劃有關基隆輕軌之路線，仍以原規劃路線進行評估研擬及規劃；另運量部分以整體路網（含大稻埕至基隆）進行預估。
- (二) 汐東線捷運與基隆捷運整合之車輛機電系統朝採用中運量系統規劃，不排除任何可滿足中運量之系統。
- (三) 汐東線捷運與基隆捷運整合之分階段推動
  1. 第 1 階段：汐東捷運(優先推動)SB10-SB15 東湖-汐止區公所。
  2. 第 2 階段：基隆八堵至南港站(基隆捷運原規劃路線)。
  3. 第 3 階段：基隆八堵至基隆火車站(持續規劃討論)。
  4. 另外：東湖至大稻埕臺北市本於權責適時推動，汐止區公所延伸八堵新路線另行規劃討論。
- (四) 汐東線綜合規劃經費補助，本局將去函交通部路政司申請補助，並副知鐵道局，後續請鐵道局予以協助。
- (五) 溝通平台小組會議，原則由交通部鐵道局、基隆市交通處及

臺北市捷運局作為各單位主政窗口，涉決策部分則由各機關首長層級與會討論。

柒、散會（下午 16 時）

抄本

檔 號：  
保存年限：

## 新北市政府捷運工程局 函

地址：24747新北市蘆洲區集賢路245號  
承辦人：程逸君  
電話：(02)22852086 分機225  
傳真：(02)22821808  
電子信箱：AK5878@ms.ntpc.gov.tw

受文者：

發文日期：中華民國110年4月8日  
發文字號：新北捷規字第1100624642號  
類別：普通件  
密等及解密條件或保密期限：  
附件：如主旨

主旨：檢送本局110年3月31日召開「研商基隆捷運北五堵至汐止替代路線規劃方案」會議紀錄1份，請查照。

說明：依本局110年3月26日新北捷規字第1100585315號開會通知單續辦。

正本：新北市政府城鄉發展局、新北市政府經濟發展局、新北市政府交通局、本局鄭總工程司智銘、本局余副總工程司德雯、本局土木建築科、本局土地開發科、中興工程顧問股份有限公司

副本：

## 研商基隆捷運北五堵至汐止替代路線規劃方案 會議紀錄

壹、時間：110年3月31日(星期三)上午9時30分

貳、地點：新北市政府捷運工程局 101 會議室

參、主持人：鄭總工程司智銘

肆、出席單位及人員：(詳簽到表)

紀錄：程逸君

伍、討論事項：

### (一) 本府經濟發展局

1. 本局辦理大汐止地區產業發展策略規劃委託專業服務案，目前規劃公司已提送工作執行計畫書，主要規劃內容為針對汐止三大工業區提出產業轉型策略規劃。
2. 保長坑工業區現況以物流及製造業為主，假設捷運路廊行經該區，應考慮路線對生產物流的影響，目前初步將保長坑工業區定位為物聯網運用跟倉儲運輸為主，保長坑產業多集中於大同路三段，假設路廊往下移至茄安路將有助未來產業發展。

### (二) 本府城鄉發展局

1. 原本汐止區保長坑工業區發展方式配合經發局採開發許可制，惟通檢時內政部未通過，後續請經發局檢討發展策略，有必要時再納入都市計畫檢討配合辦理。
2. 基隆河谷廊帶係配合基隆市政府爭取前瞻預算，重點在北五堵倉儲區轉型，保長坑乙種工業區當時經發局態度為維持產業用地使用，欲變更為產專區須採開發許可，經內政部審議表示此案待有具體發展計畫再提送審議，捷運路廊預留現況為計畫道路，看看有沒有辦法用退縮方式規定。

### (三) 本府交通局

因保長坑較缺乏聯外道路，出入不甚便利，如可爭取開發及劃設足夠道路寬度規劃捷運路線，即可提供當地新的大眾運輸選擇，本案本局樂觀其成。

貳、會議結論：

- (一) 請顧問公司規劃評估，自大同路三段茄安路口沿茄安路偏一

側至茄苳路口，劃設 2 車站，框出可能設站位置及用地，並於近日辦理現勘確認路線可行性。

- (二) 請經發局與目前辦理大汐止地區產業發展策略規劃委託專業服務案規劃公司評估考量就捷運設站於保長坑工業區，提出該區產業轉型建議，後續有必要納入都市計畫檢討時，再請城鄉局配合辦理。

**參、散會（上午 11 時 30 分）**