

# 「淡水河北側沿河平面道路工程」 地方說明會 會議紀錄

壹、會勘(議)時間：109年9月5日(星期六)下午7時

貳、集合地點：臺北市永新區民活動中心(臺北市士林區中正路439號8、9樓)

參、主辦單位：新北市政府新建工程處

肆、召集人(主席)：新北市政府新建工程處李主任秘書仲昀

記錄：劉護

伍、出席單位及代表：

出席單位	職稱	簽名	聯絡電話
張議員斯綱			
林議員瑞圖			
汪議員志冰			
鍾議員佩玲	主任	郭雲英	
陳議員政忠			
潘議員懷宗			
侯議員漢廷			
陳議員重文			
陳議員慈慧			
楊議員靜宇			
林議員世宗			
黃議員郁芬	主任	戴建忠	
陳議員建銘		主任代表詳下頁簽到表	







陸、 本案緣由：

「淡水河北側沿河平面道路工程第二階段環境影響評估書」經行政院環境保護署於109年6月1日審查通過，爰依據環評承諾辦理本次地方說明會，考量本案已進入設計階段，擬與臺北市地方居民說明淡北道路銜接大度路之交通配套措施。

柒、 單位意見：

一、 永倫里宋旭曜里長：

- (一)為了淡北道路，也曾詢問過環保團體及到環保署抗爭過，但我也喜歡紅樹林，因為以前是幾乎沒有的。是後來環境改變才有了紅樹林入侵和淡水河海水化，要不然以前淡水河岸邊是在鐵路旁邊，紅樹林是後來多出來的空間。
- (二)現況計畫的尾端，也就是洲美橋南側到中正路，早上往南進市區的交通長期壅塞，從社子國小的陸橋上很明顯可以看出，如同照片所示，其實平面道路塞車一直來自於紅綠燈太多，台北市政府交通局很清楚，洲美快速道路本來只有兩層的高架橋，一層是南往北通往北投大度路和大業路，另一層是從北投過來到中正路且往市區這邊走，當時的興建過程因社子島開發案一直停滯又有地方代表把高架橋改成平面道路，才造成現在的交通問題，在推動此企劃之前，想請台北市交通局能做個便道來紓解環河北路、永倫里、社新里，從洲美快速道路下橋到中正路，這段是不是考慮以前的高架橋計畫或如何改善呢？讓環河北路做一個交通紓解。
- (三)另外一個議題，希望節能環保，台北空汙量很嚴重，希望推動太陽能公車或推動電動車。

二、 鍾珮玲議員服務處郭主任：

今天都是新北市做報告，想請問台北市是否有做評估？如預算或是否塞車或是時間上的評估，也麻煩交通局這邊說明一

下。也希望台北市這邊也針對里長做說明會。另外關於維修部分，新建道路是由新北市負擔，那之後的維修是雙北還是如何負擔？

### 三、黃郁芬議員服務處戴主任：

交通方面希望不要只針對某些路段有改善卻讓其他路段而變得更壅塞，的確可能針對整體部分有改善，但針對某些路段退化有什麼改善方法呢？希望不是把塞車的地方轉到其他地方。剛剛報告對於士林北投交通影響的報告是102年的，那從士林北投路網特性影響，一路說明至蓋了淡北道路後服務水準提昇，我對這個論述是有質疑的，因為102年報告迄今，這6年間歷任北市交通局長都不支持淡北道路，皆認為淡北道路無法改善北投交通，為什麼淡北道路為爭議長達20年，若真的可以改善北投交通那應該趕快蓋呀，顯然事實不是這樣。而且服務水準提昇的數據我也質疑，因為淡北道路遞到中央環保署環評大會的資料都沒有這些數據，希望新北市政府接下來的地方說明會應該說明數據的基礎資訊從何而來，才能相信評估是有依據。

### 四、濮大威：

我們北投位在台北第一選區受到交通的衝擊。不瞭解為何要做這麼沒效率且花這麼多公帑的道路建設，大眾運輸和道路整合才是解決這些問題的關鍵。新北市和台北市須合作，為路廊做整體大眾運輸的規劃。認為淡北道路是淡海的開發商和利益團體強勢通過環評。希望交通計畫不是說一個做一個，或是計畫一直變，今天才聽說有芝投公路。每個計劃彼此要有連動才能有完整體規劃。

### 五、永倫里宋旭曜里長二次發言：

剛剛與前局長談過芝投公路的問題，在20幾年前在三芝從事建築業，當時就有聽說這公路。但後來又變成是淡海新市鎮。

捌、答覆說明：

一、新北市政府新建工程處(李主任秘書仲昀)：

- (一)先針對公車部分回答，雙北交通局一直在做電動公車補助作業及輔導業者把燃油公車改成電動公車，但是民間業者配合程度，還是以逐年推動為目標。若是以淡北道路來說，優先以電動公車為目標。預計在 125-130 年原則上全面電動化。目前里長所提到洲美快速道路下到環河北路這一段，其實我們與台北市交通局有共同建立一個關注指標。
- (二)關於雙北合作的議案，交通和道路建設的問題，我們都有持續進行，以建設經費的分擔，通常以轄區部分做經費分擔(如中正橋)，而維管部分，以兩市所管轄範圍來做維護管理，本案比較特別，過去從公路總局的時代，在推全線高架或全線拓寬，因為某些因素而停下後，選擇其他替代方案來執行，也能紓解竹圍交織車流的問題，我們也極力爭取中央協助工程經費的部分，讓台北市這邊不用負擔工程經費。但維管方面，基於轄區理念，目前會進到台北市端是中央北路的立體化和立德路的立體化，完工後也會移交各轄區的維管單位，進行維護管理。
- (三)新北市對於市轄區域交通的問題，如車道數現況前後不平衡及瓶頸的問題，勢必做長期檢討。因應未來淡海新市鎮的發展，事實上中央單位規劃很多的連外道路，像是淡江大橋，新北市政府負擔最高，主橋的三分之一，連未來八里的捷運經費都納入。希望未來淡江大橋通車後有一部分車流是透過區域路網往南或接到台 65，就不需要進到臺北市區來，甚至也有檢討其他路網增設藉此來紓解連外效益。所以未來淡江大橋通車後，車流進入臺北市應該會有紓解。但是還是以長期的目標來看，竹圍路廊束縮的路段，還是要經過一些調控和改善。但如戴主任提到，未來目標年施工階段可能會影響到的路口，目前和臺北市交通局有

做持續做設計方案的討論，包括交通智慧的系統等來強化區域路網的紓解，都是納在本計畫裡，由工程單位來做整個基礎設施，由雙北交通局來做設備的工作。本案是長期的目標，希望透過分流的效果，創造足夠的道路空間，逐步也建立一些指標路口，來持續做一些改善的空間。

- (四) 本計畫環評的作業時間長達四年半，這中間有一定的法定程序，包括一開始的調查的內容和範圍，以及交通影響的評估，依照臺北市的建議，計畫範圍北端到環河北路，長達一年時間做環境調查，在經過一年半的時間做模式的分析，以及報告書的撰寫，審議會議裡經過四次專案小組和三次大會審查。環保署的委員組成包括 7 個中央部會層級的次長為主要的代表，以及 14 個專家學者。除了面對委員的審議和專家學者的要求以外，與臺北市的溝通協商也是重要議題，經歷一整段的環評過程，站在雙北合作方面，建構這條路廊是有他的需求性。環評法 14 條規定，環評審議未通過不得同意開發事業計畫。國內認為說環評決定經濟發展。國外有些國家認為環評和經濟發展要並列，總歸來說，開發單位對於開發事實的需求，以及公益性的要求，一定要有充分的了解和認識，甚至要有因應的作為，所以整體的價值來說，不管是經濟開發，或是環境保護，核心價值還是公眾利益。公眾大部分的利益之下，對於少部分像是交通上的影響，要研擬具體的改善措施跟管制的方法，這是整個環評機制的原則。北市交通局科長特別提到，以我們開發單位來說就是要以現況和未來的交通做預測和分析，亦提送交通效益和報告書，整個程序都在進行中。若是大家有疑慮，環保署亦有公開資料，我們也會持續將資訊透明化讓大家查詢。

## 二、臺北市政府交通局（楊科長靜婷）：

- (一) 會前宋里長已與我提到洲美快速道路到環河北路的問題，

目前有在做洲美快速道路的福國路延伸工程，預計明年底會完成。相信那邊的交通狀況會紓解一些。但還是要考慮到未來，可能車流會增加，所以現況我們會約里長到現場現勘，看看是否有可能依改善號誌等方法來解決短期內交通狀況。第二點關於電動公車部分，北市府已有積極推動，中央部分也有補助，配合公車汰換的年限，會逐漸汰換成電動公車，以降低空氣污染。

- (二) 新北市政府是興建淡北道路的主辦單位，依照規定是要提出交通影響的評估，並委託專業的交通單位做報告，那臺北市政府到環評階段是有參加審議，老實說淡北道路對台北市交通是有部份衝擊的，所以第一針對它們報告的相關數據去確認合理性，第二也請新北市提出一些降低對台北市交通衝擊的因應方式，現在的方案是有立體化的設施，是臺北市所要求的。早期的規劃，像是中央北路那邊是沒有地下化，沒有地下化對臺北市交通衝擊太大，當時有提出很大的質疑，所以新北市政府現在有做地下化，用箱涵的工程方式來克服，讓其服務水準變得比較好。所以臺北市政府是有參加環評的審議，請新北市提出對臺北市交通衝擊的因應措施，在採取這些因應措施之後，所評估出來的服務水準是我們台北市這邊是否能接受。第二，大家關注的議題不只有淡北道路，還有像是士林這邊交通問題，我們也會帶回去評估，後續有方案會再跟大家說明。
- (三) 其實淡北道路雖然通過環評，目前進行設計，但後續都市設計的審議期間，針對環河北路的問題，會持續跟新北市交通局還有工程單位做改善方案的研擬。