

「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6日（星期日）上午10時

貳、集合地點：臺北市關渡國民中學1樓視聽中心（臺北市北投區知行路212號）

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：劉謾

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			
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			
陳議員建銘	主任	劉謾	

「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6日（星期日）上午10時

貳、集合地點：臺北市關渡國民中學1樓視聽中心（臺北市北投區知行路212號）

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：

「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6日（星期日）上午10時

貳、集合地點：臺北市關渡國民中學1樓視聽中心（臺北市北投區知行路212號）

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：劉謾

伍、出席單位及代表：

「淡水河北側沿河平面道路工程」地方說明會 會議紀錄

壹、會議(議)時間：109年9月6日（星期日）上午10時

貳、集合地點：臺北市關渡國民中學1樓視聽中心（臺北市北投區知行路212號）

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倫昀

記錄：劉謙

伍、出席單位及代表：

出席單位	職稱	簽名	聯絡電話
		王祐昇	
生態協會		魏育欽	
		董正南	
		陳齊偉	
		林淑貞	
		游大威	
		陳真勝	
		黃振發	
		于進煌	
		杜敬榮	
		賴云聖	
		張進榮	

「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6日（星期日）上午10時

貳、集合地點：臺北市關渡國民中學1樓視聽中心（臺北市北投區知行路212號）

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：劉謙

伍、出席單位及代表：

出席單位	姓名	簽名	聯絡電話
		廖惠培	
		王暉	
		高宇綸	
		宋劍	
		高榮欽	
		徐碧雲	
		何武昇	
		侯宜堂	
		乙尊平	
		林善均	
		林佳鈞	
		吳朝暉	
關渡居民		許榮欽 (反對興建)	
			236.14

「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6日（星期日）上午10時

貳、集合地點：臺北市關渡國民中學1樓視聽中心（臺北市北投區知行路212號）

參、主辦單位：新北市政府新建工程處

三、召集人(主席)：新北市政府新建工程處主任秘書仲昀

記錄：劉謙

伍、出席單位及代表：

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、關渡居民王先生：

(一) 大概理解淡北道路開設效果，開設此道路我沒有意見。想問的是現在中央北路和大度路在尖峰時已經很塞了，不管是晨峰從民權路接大度路或是晚上時從大度路進淡水，這邊的紅綠燈運氣好的時候都要等2-3個才能通過，我相信淡北道路完工後的確能疏散車流，但我想問的是施工時的狀況，現在兩邊是四個車道，而淡北道路是雙向各兩個車道，到時施工應該會雙向各佔兩個車道，想知道現在交通維護計畫是什麼？搜尋過雙北交通局網頁沒有看到相關的交維計畫，因為施工工期應該有2-3年，因為現在交通很塞了，到時候施工後又會更堵塞，可否說明一下交通維護計畫或其他交通替代道路計畫，或是提供交維計畫草案。

(二) 即使有淡北道路，仍希望強化淡水北投往市中心的公共運輸功能，有疑慮的是為何捷運北投站以北的捷運不能增班？捷運沒增班卻要叫民眾多搭乘大眾運輸的點很奇怪，雖然淡水公車很多，但不想乘坐的原因是有些人居住位置偏遠而搭乘公車不便，另一個原因是路很塞，像是民權路和中正東路，公車和其他車流都擠在路上，所以坐公車也沒辦法快多少，希望淡北道路開設後，對於大眾運輸的規劃可以多元一點，像是跳蛙公車、直達公車等等，還有希望台北市政府也能考慮捷運增班。

(三) 淡水捷運線中間一路從復興崙甚至到關渡，的確人次沒有

很多，但現況就是在淡水站或紅樹林站就是站滿了，到北投站最多的車都還是滿車，所以捷運局說這中間的站人流量夠多很莫名其妙，因為從淡水過來的旅次都很長，大多要到市中心，起站就是滿的話，中間是要如何乘坐，怎麼會有誘因去增加搭乘大眾運輸呢？

(四) 臺北市有辦法承諾淡北到關渡這段開始施工前，立德路延伸段可以先做，關渡這邊車流出來後不會又全部擠到大度路上，要不然會變成一邊施工一邊塞車愈嚴重，至少希望先有一個紓解的措施。

二、 濕大威：

(一) 我是前台北市交通局局長，也做了 40 幾年交通工程及運輸規劃的專業者。認為淡北道路是錯誤規劃，裡面有許多迷思且缺乏專業的規劃。為何台北市不來向我們報告，反而是新北市呢？認為是為了淡海的建商利益來做這條道路。認為是一條完全不顧大眾交通運輸且耗費公帑的計畫。希望此案新建道路不要落地在大度路上。

(二) 其實交通的專業很簡單，增加四個車道且灌到一個一樣寬度的大度路上，有可能不帶來衝擊嗎？不管怎麼說明都很難說服人。所以北投的路網會受到一個很大的衝擊，那麼淡水的交通問題只是移轉到北投，並不合理，淡水這邊一定有其他解決方案。

(三) 其實淡北道路是有替選方案，要求柯市長和侯市長重新有一個整體的規劃，做一個大眾運輸的整體規劃，而不是一股腦的服務小汽車的駕駛人，以上報告。

三、 淡水陳先生：

(一) 關於辦公聽會這點，新北市新工處在淡水辦公聽會及在北投辦公聽會的態度不一樣，對於民眾的宣導上在網站上沒有資料，有民眾要進入會場也不知道，所以這樣辦公聽會不就流於形式嗎？

(二) 在雙北的交通局局內是否有一個溝通的平台，甚至對這個案子有一個專案的處理。要不然淡水居民是支持的，北投居民是反對的，這樣完全沒有溝通的平台，未來會辦很多公聽會嗎？甚至是辦細部設計說明會嗎？那要如何整合兩邊居民的意見，想請交通局來做說明。

四、 關渡居民：

(一) 我們反對新建這條道路，我們建議趕快督促淡江大橋趕快完工。你們自己公布的調查資料，100 部汽車中 86 部是一人駕駛，13 部是 2 人，只有 1 部是 3 人，百分之一的機率，若新建道路就不必做了。不能把竹圍的問題拉到關渡來讓我們承受，所以希望淡江大橋趕快做好，第二個的程序問題，開會不讓人參加，提早來還找不到門進來，主辦單位沒誠意，最起碼有個人在大門那邊引導，我們認為是黑箱作業。另外我再請問，新北到台北這階段的經費是要誰出？工程費是誰要出？預算是否有通過，台北市這段有沒有通過預算？若沒有預算到時候白忙一場。議會是否有通過？

(二) 希望交通局轉達給侯市長，從淡水到紅樹林、關渡甚至到復興崗者幾站，禮拜一到五早上上班 7-9 點捷運是人擠人，到北投站才能舒緩。捷運公司不斷給我們官方答案說載客率只有 58%，但只要這之間增班和縮短班次及增加載客量就可以解決壅塞問題，開車的人為什麼要開車，因為就是坐捷運很痛苦。就像是有輕軌也能改善。

五、 淡水大學生：

(一) 我看了你們簡報的數據，有一些疑問，首先是簡報第 6 頁，當中有提到設定時速速率是 50，請問這 50 的數字是怎麼訂出來的，是誰決定的？是新北市嗎？另外很明顯淡北道路是禁行機車對吧？可以說明一下嗎？

(二) 我看了一下施工起點，是淡金路那邊嗎？是超過小坪頂在過去做起點是嗎？因為簡報上看不太清楚。

(三) 第 13 頁提到，蓋這條路針對小汽車為主。而公車部分，目前公車是沒有跳過竹圍路段，都是淡水一路開到北投的公車，據我所知是沒有一輛公車是中間不用停而直接跨過去的，你們說這方案是可以使私人運具比例下降，公車比例上升，那這數據是怎麼來的？我看不出你們這個提案對大眾運輸交通提升有什麼幫助？

(四) 大度立德路口，剛有提到設置左轉的方案，另外一個問題那邊可以迴轉嗎？簡報上也沒有提到，以上。

六、做工程的民眾

(一) 剛剛有幾位鄉親有提到，我想你們接下來也會再辦公聽會，我希望下次不是在 FB 上面看到這資訊，你們想辦法讓大部分人都知道。我家樓下就是里辦公處但卻沒看到任何資訊，若是有發文給里長卻沒張貼出來我會找里長的，但還是請你們可以盡量宣傳這資訊給大眾知道。

(二) 你們找的是哪家工程顧問公司做評估，你們數據是怎麼來的，我是做工程的，你們有看過設計嗎？你們計劃書公布在哪邊？麻煩在網站上公布。讓我們看當時你們找哪家顧問公司做報告、找哪個建築師，還有在民國幾年做的。就像是為何做這條道路，簡報上提到的數據會做改變，需要做個說明。

(三) 我對於環保的議題不感興趣，我是做工程的，希望知道找哪家工程顧問公司或是建築師的資訊，未來會採統包嗎。

七、濮大威二次發言：

TRTS 第一個版本是本人做的，所以說 TRTS4 是十年前做的，這東西只是工具而已，要如何判斷他是如何做的，說明只是一種工具很強其實意義不大，可見你不是交通專業的，在這邊來跟我們談交通，這樣對嗎？這種事應該是由交通局長對北投士林區對我們有什麼好的建設，而不是新北市來這邊護航一個不好的計劃，用什麼分析工具提出交通方案其實是沒有

關聯，方案才是重要的是要有創意且尊重專業，我認為淡北道路是不好的方案。要不然不會 20 幾年還沒有一個設計圖出來。

八、淡水大學生二次發言：

針對機車進行的部分也還未說明，剛剛也沒有回答速率使用規則是如何訂出的？另外我想提醒台北市政府，若是這個案子是新北市政府提出來的，為什麼台北市政府看起來都沒有意見。搭公車主要考量是時間，但這跟我搭公車的習性有點牴觸，我搭公車的考量是哪邊是捷運不會到我才會搭公車，若是捷運到了我就不會搭公車，至於這條路看來沿途與捷運重疊性很高，看不出來這條路新建與大眾運輸提升有什麼關聯？另外我想說問的是，你們原始數據是從哪裡來，應該也是委託廠商調查吧？

九、北投說書人：

(一) 新北市的治理範圍很困難，就像是一個甜甜圈中間挖空一樣，中間即是台北市。最近有個會議叫做芝投公路，若是甜甜圈每個地方都要開一條路進台北市，類似淡北道路的事一定會屢見不鮮，會不會淡北道路開設後，芝投公路又開設，那前面開設的道路是否就沒用了呢？因為從淡水來的車子很多都是從三芝過來的，請問是否有作全盤討論。

(二) 因為現在環評過了，接下來一定還會有很多程序要走，是否可以說明一下，那你們認為哪個行政流程覺得最為困難？

(三) 如果時程拖過下一任市長選舉，換了市長會繼續這個案子嗎？是否台北市又翻盤？所以你們會把時程壓在 2022 年之前？有什麼策略性政策可以使其繼續推行呢？

十、關渡居民二次發言：

我們關渡居民是反對這條道路，交通一定會對我們造成很大衝擊。據我所知，這個案子在新北市已經通過。而我們這邊有個網球場，據說要被拆掉，新北市工程處已經在這邊設標

誌，從消防局到活動中心接到大度路立德路口。基本上我們是反對的，因為新北市的交通要我們台北市來承擔，特別是關渡居民。是否有人可以帶領我們關渡居民來反對這個案子，這是住在關渡地區的居民所表達的意見請貴單位參考。

十一、關渡居民王先生二次發言：

我只問一句話，沒有淡北道路那淡水的車就不會來北投了嗎？我身為關渡居民每天上下班在這個大度路、立德路及中央北路的交通狀況如何不壅塞？不管有無淡北道路，淡水的車都會往北投，因為往台北市的車都會到北投。我只想解決這壅塞的問題而已。

十二、淡水法律系學生：

(一) 我不是台北市也不是淡水人，就學生族群來說往返淡水的交通工具就是摩托車和捷運，聽到淡北道路禁行機車有點失望，淡水往台北出來只有一條路，可能會發生機車道路不平和與汽車爭道，往大度路方向有做汽機車分流，在尖峰時間還是很塞，蓋了淡北道路後，會不會有更大的車流量去壓縮到機車的車流空間。

(二) 另外一點，公車雖然會走淡北道路，但剛剛也提到淡北道路和捷運的路線有重疊，剛主秘也有提到若民眾有需求也可以申請跳蛙公車，反過來問沒有民眾需求的話是不是就沒有公車了？您用模式模擬的這些數據，可以有效下降私人運具的方案，目前是已經規劃哪幾條路線？還是要等到民眾去申請才有呢？若是沒有公車規劃，那私人運具從 8000 降到 7500 這個數據是從哪裡來的，謝謝？

(三) 另外想請你們承諾會再加開三場公聽會。還有就是如何確定私人運具會下降？

十三、綠黨北北基代表：

(一) 綠黨這邊長期關心淡北道路的議題，就我們所知淡北道路的目的是為了紓解淡水到台北的交通，流量長年以來是固

定的。假設，新北市預估淡水未來的車流量會增加，其實這是個錯誤的設定，第一，因為人口是往下降的。第二，淡水新市鎮第一期都還未做完，第二期也未開工，就表示你們的淡水新市鎮的政策是錯誤的，既然你們無法在淡水建立新市鎮，淡水的人終究還是得來台北市工作，這樣人數就會是固定的，因為交通這樣的狀況，是不會有人想去淡水住的，大家都想住在捷運沿線。

(二) 另外，有捷運坐為何要坐公車，捷運流量這件事，捷運班次我認為應該是可以解決的，但仍是需要專家幫忙，是要先增加淡水到台北市捷運的班次，而不是就近便宜考慮開一條公路，這是很落後的作法。

(三) 另外就我所知，淡北道路你們目前還未徵收，而你們簡報圖上面是綠地且無人住，但其實上面是有人住也有很多小農在做耕種，你們有去估算過蓋這條道路要毀掉多少人的生計嗎？區段徵收的話很不合理。你們這條路最後會接到大度路，不論是淡金路或淡北道路都會接到大度路，最後到大度路都會塞車，多做這條路卻還是塞車，也讓這些小農無法耕作，是沒有道理的。

(四) 你們這條路蓋在紅樹林旁邊，中間沒有間距，已經有環團提出。你們以為做了動物涵道，就以為動物就會乖乖走這些涵道嗎？動物不是人牠想走哪就走哪，這條路和紅樹林的中間沒有間隔，環評本身就是有問題。

(五) 還有一個問題就是你們之後還有要辦說明會嗎？

捌、答覆說明：

一、新北市政府新建工程處(李主任秘書仲昀)：

(一) 先從捷運增班的問題提起，捷運淡水線和北投線最後匯集到台北市裡面，是共用一條軌道，在中山站之後是分開的。開發單位和台北市捷運局和捷運公司是有做過討論的，第一個問題，淡水線縮短班距增班的話，會排擠掉北投線，

也就是間隔要重新改變，站在平衡量化來看，影響的幅度很大。第二，我們有檢討過，事實上容量的飽和是在進入到市區後會變窄，但就目前淡水線的乘載率於尖峰時來說並沒有達到最高。還是持續努力協調，當然這關係到捷運公司的控管，因為這兩線是共線的，若是一邊增班就會排擠到另外一線，希望以兩邊都平衡的狀態。陸續有收到許多民眾的建議，是希望增班和縮短時間，有經過幾次的縮短時間但仍是不滿意，仍在做努力。另外回到公車來看，整個路網的效能來看，捷運達到線狀的功能，台北市過去推動幹線公車或跳蛙公車或快捷公車，是跨越很多轉乘的區域，所以新北市在提供多元公共運輸方案時，其實淡水的使用率最高，唯一的問題就是以現況竹圍路廊的壅塞環境，壓縮到有一部分人使用的意願，因為長時間的模式成本也列在我們模式分析裡，所以後來在環評的討論中形成一個快速的公車路廊，會達到很多旅次的吸引，這部分已與交通局達成共識。再來就是如您提到，中央北路、大度路及立德路口，未來完工後會大幅紓解整個路網的運轉效能，交維的計畫目前已在台北市送審當中，交維必須是兩市的交通單位同意。我們開發單位是希望維持現有車道的車道數，當然車道會做一些配置，目前一些公有土地在台北市端會做整理和處理，把未來施工中的交維處理好，整個工程最重要的要徑長時間是在淡水端，以台北市端會以最小的時間做考量。

(二) 大家一定很關心整體交通政策的問題，淡江大橋是新北市、營建署及公路總局為共同負擔單位，其中新北市負擔最高，包括八里輕軌的路廊配置都納在裡面。淡江大橋我們有極力督促其完成。為了達到淡江大橋分流模式的效果，以目前的模式推估，未來的目標年可以分流掉 23%，我們希望透過區域的整合可以再另闢路廊，往南的部分包括

可能要跟林口及航空城連接，我們都有在做檢討。事實上以現在都會區的趨勢，以衛星城市的發想，淡水地區未來的目標在營建署也說明得非常清楚，是希望一期的人口居住後，支撐二期的產業發展，讓淡水地區可以在地就學就業就養為目標，現在的人流未來可能會變成物流，所以這個區域路廊是必須要一併考量。在中央的政策考量，包括淡江大橋、淡海輕軌與淡北道路，這裡指的是包括台二線的改善問題，列為這個區域發展的首要三個工作。

(三)那也回應民眾所提到的，就目前預算的部分，已提升到國家的層級，目前我們在爭取用地費是新北市負擔，工程部分爭取中央全力協助，目前都有提報到交通部和國發會做討論，都還在進行。不管是台北市政府、台北市議會及新北市議會都有監督的權利。另外報告我們從昨天到現在開的四場說明會，目標就是希望多多聽民眾的聲音，其實從昨天開始聽到民意代表的意見都是反對的，這些意見我們都會帶回去研議。剛剛也有請科長打電話給門口的同仁，因為場地是透過地方單位做租借，同仁有疏忽跟大家說聲抱歉，因為 10 點半前是由我們做管理，10 點半之後與學校守衛做交接，10 點半前同仁都有在現場做引導，現在門口都打開方便民眾入場。

(四)另外關於公聽會的宣導，我們是透過區公所及里辦公處來張貼公告，確實沒有針對道個人來通知，也許平台公告的不夠，不過我們都會配合交通單位，像是未來的交維部分，例如施工前的說明，我們都會配合，若是有程序上的不足，我們會盡力來滿足大家。

(五)先補充剛剛漏提到數據準確度的問題，一直有收到訊息關於在這路廊上每百部車高達 80 幾部是一人運具的使用者的說法。其實環評審議的數據都需要經過專業的評估，我們以現地的調查輔助主計處的資料媒合做 double check，目

前竹圍路廊開小汽車的私人運具是百分之三十幾，都在我們的報告裡，若是這位民眾願意可以留資料，我們會後提供資料來源，在環保署網站。

(六) 新工處是工程專職的單位，關於工程資訊的公告有一些採購法令的限制，像交維等我們可以公開，但太過於細節的沒辦法公開。是否採統包現在沒辦法回應你，因為會限制到不同廠商競爭性的問題，都需要透過內部的簽核。工程問題可以會後討論。還是回到數據部分，設定速率為何是50?評估報告中我們做過許多模擬的情境，速率提高對交通的衝擊也相對較高，空氣汙染的排放量也會增量，後來便以市區道路等級來制定速率。關於小坪頂的起點在請同仁找看看清楚的模擬圖讓您了解。還未到小坪頂上面的路口，直接從登輝大道的中央車道順接過來，另一端是從中正東路的中正車道往下穿，四個車道併流到淡北道路跨過紅樹林，利用全立體化的方式。至於行車的部分，交通局目前也在考量當中，我們在交通安全及路口維持的方面，會爭取最大的行車空間。新北市交通局在跳蛙公車的角色上，是透app方式來做媒合，若是有達到人數需求，就會請業者來增開班次。另外您提到的模式，我們有一個TRTS運輸需求模式，由雙北及捷運單位共同出資，每隔一段時間進行更新，所有的數據都需要丟到模式裡做分析，且來做模擬。最新使用TRTS4，環評的話四年前用範疇界定做現況的調查補足模式。為何搭乘公車會有轉移的效應，在模式裡有個重要參數叫做運輸成本，包括運具成本和旅行成本，現在公車的旅行時間太長，所以民眾搭公車的時間反應到價值上，民眾的意願不高。所以綜上分析和調查，發現最適的方案，要把一部分長距離的公車運輸移轉到淡北道路，現況的竹圍，整個淡水地區通過性的旅次達63%，所以未來的公車會做分流，而不是完全的移轉掉。原來的竹

圍路廊是以區域性為主，通過性的是以淡北道路為主。

(七) 大度立德路口為了讓其順暢有個左轉，是為了園區的發展，通過性的車流是不准迴轉，因為是遠距車程就不讓車流與園區做干擾。

(八) 昨天網球協會有出席，他們也有提到旁邊有個綠地是屬於公有土地，我們昨天也有承諾說會到現場辦個會勘，做個比較詳細的了解。

(九) 剛剛提到很多關於環評的問題，也許是我們資訊公開的不夠，我們一定會再加強資訊公開。我們也有拜訪小農，加上這條路是採一般徵收，而非區段徵收，而地上物補償一定會按著流程走，現在的補償一定都是照市價。

(十) 現在公車都要上下車刷卡，我們就可以了解民眾搭車的路網習性，可以利用這些資料來媒合業者。若是數據達到一定的需求量就可以要求業者來加開班次，還有所有公車的布線來做整合，必須做完整規劃才不會影響其他公車路線。

(十一) TRTS4 的運輸需求模式，包括運輸旅次的產生和需求是利用抽樣的，以區塊為單元做問卷調查，整個區域評估後再丟到路網模式裡面做分配。

(十二) 大度路以目前我們的分析是在 D 級的服務水準，D 級就是可接受範圍，以後會設交通管控，像是 CCTV 與儀控。我們有承諾台北市政府，若是造成大度路常態性的壅塞，淡北道路要加強管制，不排除新北市端增設匝道儀控。

二、臺北市政府交通局（張鈞凱技正）：

(一) 其實整個淡北道路的規劃主秘已詳細說明，針對交維的部分我們也會做協助和審查，目前有初步的規劃，是做半半施工，是對車道或是分隔島做調整，以維持原本的車容量寬度為主，目前還未定案。

(二) 立德路延伸段我們規劃在 110 年 6 月完成，跟淡北這邊是有錯開的，所以立德路這邊會先開始。針對交維部分先簡

單說明。