

貳、「淡北道路營運績效暨分流策略」說明會（士林場）意見回覆

編號	提案人（依會議發言順序）	議 題
	來 源	回 覆 說 明
1100905-士林-1	<p>張議員斯綱</p> <p>108.9.25專案小組第4次初審會議會議結論答覆意見</p>	<p>對於未來士北科園區人員進駐後車流成長的相關衝擊，恐怕難以用電腦模擬。</p> <p>本計畫以大台北社會經濟調查及國家發展委員會人口預測為模式基礎，遵循二階環評範疇界定之結論，使用雙北市共同建置、並持續校估改版之 TRTS-IV 模式。模式所建置之人口社經資料，已以大台北地區進行大規模家訪調查為基礎資料(有效調查戶數約9,000戶)，另涵蓋臺北都會區、淡水區及淡海新市鎮進駐之人口成長率以及模式之路網與重大開發建設計畫資料，如淡海新市鎮引進人口數及進駐率設定、關渡地區目標年居住人口、北投士林科技園區及社子島地區開發計畫等資訊。</p> <p>其中淡海新市鎮第一期預計引進居住人口為13萬人，進駐率於民國110年為15%、民國120年為25%、民國130年為25%；社子島開發計畫之預計引進居住人口為12.7萬人，進駐率於民國110年為5%，民國120年為25%，民國130年為25%；士林北投科技園區預計引進居住人口約1.5萬人、及業人口約3.5萬人，進駐率於民國110年為40%、民國120年為70%、民國130年為80%。</p> <p>為優化現況瓶頸路口及減輕對臺北市端之交通衝擊，本計畫進行地區交通之優化改善，本計畫提出改善策略關注點如下：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 大度路納入本工程進行優化： 考量淡北道路銜接及車流匯入，直接影響大度路於中央北路口至大業路口之路段及重要路口，大度路/中央北路及大度路/立德路兩大大路口也為本計畫交通衝擊影響最大之路口，故本計畫規劃納入工程中予以立體化，以根本性的消弭瓶頸路口，降低路口負荷，另於淡北道路終點端妥善規劃車道銜接方式，使車道路平衡、減緩車流影響，以優化路段之紓解效率。 2. 公共運輸策略促進福國路私人運具減量： 洲美快速道路銜接福國路延伸段為北投士林科技園區重要聯外道路，往來淡水區及園區之通勤需求可透過福國路延伸段及洲美快速道路快速紓解，未來淡北道路銜接此快速路廊後，透過提高竹圍路廊之公共運輸使用率、加強淡北道路銜接洲美快速道路之快速公車系統，可提升往來淡水區與士林北投科技園區之間的跳蛙公車與通勤專車，減少尖峰時段

編號	提案人（依會議發言順序）	議 題
	來 源	回 覆 說 明
		<p>私人運具以減輕福國路負荷，亦符合「臺北市科技軸帶交通發展計畫」之交通發展方向。</p> <p>3. 車流減量及尖峰時段臨時管制措施： 經過大度路/中央北路及大度路/立德路兩大路口之改善優化以及持續提升公共運輸發展策略等對臺北市端之交通影響分析及減輕作為，並規劃淡北道路全線建置智慧交通控制設施，未來車流即時監控相關資料將介接於雙北市交通局，並透過公路總局、雙北市交通局之間溝通管道，以 CMS 系統進行區域車流引導，減少車流短時間內集中，並建立尖峰時段之預警機制，以適時實施臨時性之管制措施，包括淡北道路之臨時性匝道儀控、HOV 管制，達到交通減量效果以降低衝擊。</p>
1100905-士林-2	張議員斯綱	是否應待淡江大橋完工後再決定淡北道路是否需興建？
	108.9.25專案小組第4次初審會議會議結論答覆意見	<p>環評報告書定稿本已有專章說明必要性及需求性，摘錄其中有關淡江大橋與淡北道路建設目的說明如次：</p> <p>新北市北海岸區目前積極辦理三大交通建設，除淡北道路外，其餘兩大建設皆已順利建設中，三大建設雖位置雖互有關係，但服務標的不盡相同，三者為互補關係、缺一不可：</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 淡江大橋：疏解淡水地區、北海岸地區往返八里、新北市及桃園地區之車流，淡江大橋完工通車後可大幅縮短淡水與八里間之行車距離，分攤關渡大橋的交通量。 ● 淡海輕軌：提供淡水區及淡海新市鎮等居民便捷之大眾運輸功能，提高整體大眾運輸網分布及大眾運輸使用率。 ● 淡北道路：因為道路規模較小，路網涵蓋率低，主要功能為與台2線平行之外環道路，快速疏解淡水往返臺北市之通過性車流，分擔並減輕台2線交通負荷。 <p>本計畫分析三項交通建設對於竹圍路廊之旅次需求轉移效果，彙整如表2-2所示。由分析表可知，僅有淡江大橋時，約可以減少(轉移)竹圍路廊約20.1%之旅次量；當同時有淡江大橋及淡海輕軌時，可共同減少(轉移)台2線約23.9%之旅次量，然而經交通影響分析可知台2線仍會有局部瓶頸路段出現壅塞(路段尖峰服務水準達到 F 級)；當路網再加入淡北道路後，整體可減少(轉移)約38.1%之旅次量，由交通分析可知，台2線之尖峰服務水準可獲得明顯改善，瓶頸路段之壅塞得以消弭。</p>

編號	提案人(依會議發言順序)	議題
	來源	回覆說明

表2-2 各交通建設對竹圍路廊交通量之轉移效果分析

交通建設	台2線旅次減量
僅淡海輕軌	7.1%
僅淡江大橋	20.1%
淡海輕軌+淡江大橋	23.9%
淡海輕軌+淡江大橋+淡北道路	38.1%

本計畫分析目標年台2線之尖峰交通量(pcu/hr)變化如下圖，顯示在無任何建設之情境下，台2線尖峰交通量於目標年將自然成長至6,363pcu/hr；目標年僅有淡江大橋及淡海輕軌之情境下，台2線尖峰仍達4,665pcu/hr，超過其道路容量3,770pcu/hr，亦即台2線仍會出現局部瓶頸壅塞。倘台2線須維持服務水準D級以上，仍有1,649pcu/hr之缺口，當竹圍路廊加入淡北道路，實施本計畫公共運輸管理策略及台2線公車專用道後，台2線尖峰交通量降至2,229pcu/hr，其道路容量得以負荷尖峰交通量，瓶頸壅塞得以消弭。

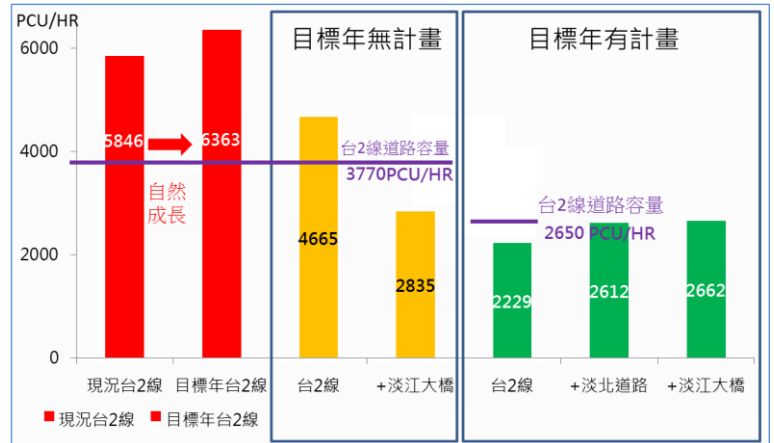


圖1 目標年台2線尖峰交通量變化

附註：目標年有計畫之台2線道路容量為公車專用道外之普通車道容量

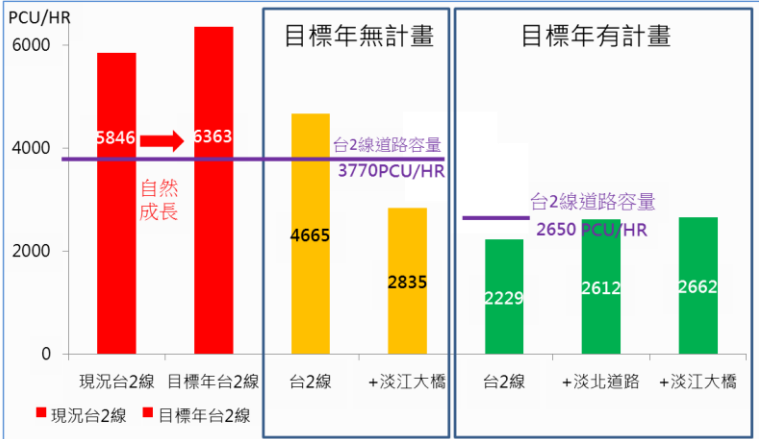
經分析目標年淡水區旅次分布比例(淡水區為起點)，目標年若無淡北道路，往淡江大橋方向旅次比例約佔22%，往台2線竹圍段約佔68%(其中往臺北市43%+轉往關渡大橋25%)，目標年有淡北道路時，往台2線竹圍路廊約佔69%，其中淡北道路分流部分佔24%，使用台2線佔45%(台2線往臺北市21%、台2線轉關渡大橋24%)。由上述比例看出，淡北道路及淡江大橋之服務旅次方向不同，淡江大橋雖然確實有其功能，但淡水

編號	提案人（依會議發言順序）	議 題
	來 源	回 覆 說 明
		<p>區七成以上之旅次仍是使用竹圍路廊為主，此為淡江大橋所無法服務之需求，而淡北道路僅使淡江大橋之分流比例略降1%，車流結構無重大改變，顯示淡江大橋及淡北道路服務標的不同且並無競合，而興建淡北道路後將可有效紓解台2線龐大負荷。</p> <p>另交通部公路總局曾來函（108年4月22日路規劃字第1080043114號函）略以「淡江大橋功能目標係因應淡海新市鎮開發衍生之交通需求，並為改善台2線竹圍段及關渡大橋交通壅塞情形，擴大快速公路服務範圍至淡水河北岸，提供連接淡水、北海岸地區往來台北港、桃園機場及大台北都會區之便捷公路，並串聯淡水河兩岸旅遊休憩活動，促進地方發展，健全北部濱海公路系統，提供便捷之交通網路。預期計畫完成後，可縮短淡水區與八里區交通運輸距離25分鐘，使北部濱海公路系統更臻完善，並可達到提高行車品質、促進觀光遊憩等相關效益。」由此可知，淡江大橋與淡北道路之服務旅次方向性、交通功能定位上不盡相同，反而補足淡水地區在各方向之聯外需求。</p> <p>同時公路總局來函亦提到，關於其所辦理之「大淡水地區聯外交通改善策略評估」計畫，由於臺2線竹圍至紅樹林路段房屋密集，拓寬須面臨龐大用地徵收費用、房屋拆遷抗爭等問題，且現有臺2線竹圍路段橫交狀況多，道路干擾及轉向負荷大，爰該評估案原則建議以目前趨勢，採外環道路紓解通過性車流，並保留既有路廊區域通行及改善空間，長期解決竹圍路廊問題，故淡北道路計畫與其所辦理之「大淡水聯外交通改善策略評估報告」目標尚無不符，分屬於解決淡水竹圍交通問題之短中長期改善策略。</p>
1100905-士林-3	張議員斯綱	<p>臺北市政府要再花一點心思與議員、里長及市民溝通。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 新北市政府於規劃階段為蒐集地方意見，拜訪臺北市北投區一德里及關渡社區發展協會等，並依環境影響評估法相關規定，於107年1月29日假臺北市北投區關渡國中辦理「淡水河北側沿河平面道路工程」案公聽會。 2. 考量臺北市議會及市民對本案關切度甚高，且對臺北市之影響亦非僅限於北投區關渡里及一德里，爰於環評審查階段請新北市於臺北市擴大辦理地方說明會並妥適處理地方意見，該府已依環評承諾於109年9月5日、6日於臺北市北投、士林區召開4場地方說明會。 3. 另依據臺北市議會第13屆第4次定期大會交通委員會建議辦理加強在地溝通，故將淡北道路對臺北市交通影響、配套措施等民眾關注議題，整理製作簡要資訊置於臺北

編號	提案人(依會議發言順序)	議 題
	來 源	回 覆 說 明
		<p>市交通局官網，供民眾上網查看；110年3月上旬，並由雙北市共同拜訪受淡北道路影響之里，以新北市政府所製作3D模擬影片，向里長說明相關配套措施。</p> <p>4. 新北市政府就淡北道路案向中央申請補助經費，交通部以110年5月7日交路字第1100012188號函請其再予檢討、溝通及補充評估，該府刻正依交通部意見辦理中，並於110年9月5日於士林、北投辦理2場地方說明會。</p> <p>5. 臺北市後續將配合中央政策，並以降低臺北市端交通衝擊之原則辦理。</p>
1100905-士林-4	黃議員郁芬	<p>從立委、議員、里長等民意代表的出席，可以看出士林在地非常關切淡北道路的建設。但從簡報中，我懷疑新北市政府作為開發單位是不是選擇性、片面地揭露資訊？</p>
		<p>本次簡報內容及數據等都是引用依據環評報告及歷次環評審議簡報內容。</p>
1100905-士林-5	黃議員郁芬	<p>現在承德路六段跟福國路口的交通狀況是惡化的，這個路口實際影響到的包含社子地區、北投地區、天母地區，所以是非常重要的路口，但從資料上面看來這個路口的情况就是會惡化，這個路口的情况不會因為福國路的延伸段、不會因為淡北道路、不會因為這些種種的交通規劃讓它改善。</p>
		<p>為舒緩士林北投地區之交通壅塞，並配合北投士林科技園區的推動，臺北市政府刻正辦理福國路延伸立體化銜接洲美快速道路工程，預計111年完工，未來區內車流動線重新分配，通過性車流移轉至洲美快速道路、福國路路廊，地區性車流動線行駛承德路、文林北路，減少穿越性車流與地區性車流互相干擾，以減輕士林北投區內主要道路交通負荷。</p> <p>淡北道路與洲美快速道路、福國路延伸段，構成淡水地區往來臺北市區之外環優化路廊，於目標年晨峰期間往臺北市之交通量預測，車流轉移至洲美快速道路及福國路為主，促使承德路、文林北路等市區道路服務水準均有優化；而昏峰期間往淡水地區之交通量預測，因淡北道路、洲美快速道路以及福國路路網的形成，提升大度路往淡水之車流速度，加速臺北市區龐大通勤車流往新北市紓散，使車流不會留滯於市區，對於臺北市區往淡水方向交通量有整體減量之效益。</p> <p>而興建中淡江大橋，預計113年完工通車，因與臺64線快速道路立體化銜接，將吸引淡水及北海岸地區往返五股、新莊、三重、板橋、中和、永和等地區之旅次，行駛淡江大橋及臺64線快速道路，使淡水河右岸部分車流移轉至淡水河左</p>

編號	提案人(依會議發言順序)	議 題
	來 源	回 覆 說 明
		<p>岸，預期可分流現況台2線及關渡大橋之部分交通量，減輕分攤淡水河右岸之交通負荷，健全完善淡水河兩岸環狀分流路網。</p> <p>另臺北市政府亦規劃於以下路段建置智慧號誌，並透過號誌依現況車流動態調整，提升車流紓解效率：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 110年刻正於「中山北路5段/劍潭路」、「基河路/劍潭路」、「承德路4段/劍潭路」、「中山北路4段/通河街」、「中山北路5段/文林路」、「承德路4段/後港街」、「承德路4段/通河街」等18處路口建置動態號誌。 2. 111年預計於「環河北路/中正路」、「延平北路/社中街」、「延平北路/倫等街」、「延平北路/通河西街」、「延平北路/洲美快速道路」及大度路周邊等10處路口建置動態號誌。
1100905-士林-6	黃議員郁芬	<p>在行政院那個公文裡面最重要、篇幅最大的是說淡北道路實際上並沒有辦法取得在地的共識，所以要求我們新北市政府作為開發單位要跟不論是淡水或北投的在地居民好好的說明、好好的凝聚共識。</p>
	行政院秘書長110年4月28日院臺交長字第1090105228號函	<p>行政院秘書長110年4月28日院臺交長字第1090105228號函略以：「本案可系統性改善台2線竹圍路段交通瓶頸問題，對地區整體性發展有正面助益，並於109年1月通過本院環境保護署二階段環評審議，允可支持。...朝有效解決省道台2線塞車瓶頸問題，並有利於改善淡水兩側地區整體交通問題...與當地民眾做好溝獲致共識」，經行政院評估認可淡北道路確實可改善台2線塞車瓶頸，另與民眾溝通部分，本計畫除範疇界定階段、環評審議階段、用地取得階段等法定程序的說明會，另於109年9月臺北市舉辦4場說明會。本次說明會分別於淡水、北投、士林舉辦說明「淡水河北側沿河平面道路營運績效暨分流策略」，而本次民眾意見的蒐集除了透過9月4日及5日會議當日的發言內容，並開放為期1星期(110年9月6日至13日)線上意見回饋，經統計共計蒐集307則回饋表單，經盤點達九成意見為環評階段審查意見及雙北市交通專案小組納管議題，本次將逐步盤點彙整並以書面回復。</p>
1100905-士林-7	黃議員郁芬	<p>實際解決或減緩目前交通壅塞、分散車流的是淡江大橋及福國路系統，淡江大橋正在施工中，是否能等到淡江大橋蓋完再來觀察分流效果如何，再來決定興建淡北道路的必要性。</p>

編號	提案人 (依會議發言順序)	議 題										
	來 源	回 覆 說 明										
	108.9.25專案小組第4次初審會議會議結論答覆意見	<p>環評報告書定稿本已有專章說明必要性及需求性，摘錄其中有關淡江大橋與淡北道路建設目的說明如次：</p> <p>新北市北海岸區目前積極辦理三大交通建設，除淡北道路外，其餘兩大建設皆已順利建設中，三大建設雖位置雖互有關係，但服務標的不盡相同，三者為互補關係、缺一不可：</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 淡江大橋：疏解淡水地區、北海岸地區往返八里、新北市及桃園地區之車流，淡江大橋完工通車後可大幅縮短淡水與八里間之行車距離，分攤關渡大橋的交通量。 ● 淡海輕軌：提供淡水區及淡海新市鎮等居民便捷之大眾運輸功能，提高整體大眾運輸網分布及大眾運輸使用率。 ● 淡北道路：因為道路規模較小，路網涵蓋率低，主要功能為與台2線平行之外環道路，快速疏解淡水往返臺北市之通過性車流，分擔並減輕台2線交通負荷。 <p>本計畫分析三項交通建設對於竹圍路廊之旅次需求轉移效果，彙整如表2-2所示。由分析表可知，僅有淡江大橋時，約可以減少(轉移)竹圍路廊約20.1%之旅次量；當同時有淡江大橋及淡海輕軌時，可共同減少(轉移)台2線約23.9%之旅次量，然而經交通影響分析可知台2線仍會有局部瓶頸路段出現壅塞(路段尖峰服務水準達到F級)；當路網再加入淡北道路後，整體可減少(轉移)約38.1%之旅次量，由交通分析可知，台2線之尖峰服務水準可獲得明顯改善，瓶頸路段之壅塞得以消弭。</p> <p>表2-2 各交通建設對竹圍路廊交通量之轉移效果分析</p> <table border="1" data-bbox="707 1473 1481 1809"> <thead> <tr> <th>交通建設</th> <th>台2線旅次減量</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>僅淡海輕軌</td> <td>7.1%</td> </tr> <tr> <td>僅淡江大橋</td> <td>20.1%</td> </tr> <tr> <td>淡海輕軌+淡江大橋</td> <td>23.9%</td> </tr> <tr> <td>淡海輕軌+淡江大橋+淡北道路</td> <td>38.1%</td> </tr> </tbody> </table> <p>本計畫分析目標年台2線之尖峰交通量(pcu/hr)變化如下圖，顯示在無任何建設之情境下，台2線尖峰交通量於目標年將自然成長至6,363pcu/hr；目標年僅有淡江大橋及淡海輕軌之情境下，台2線尖峰仍達4,665pcu/hr，超過其道路容量3,770pcu/hr，亦即台2線仍會出現局部瓶頸壅塞。倘台2線須維</p>	交通建設	台2線旅次減量	僅淡海輕軌	7.1%	僅淡江大橋	20.1%	淡海輕軌+淡江大橋	23.9%	淡海輕軌+淡江大橋+淡北道路	38.1%
交通建設	台2線旅次減量											
僅淡海輕軌	7.1%											
僅淡江大橋	20.1%											
淡海輕軌+淡江大橋	23.9%											
淡海輕軌+淡江大橋+淡北道路	38.1%											

編號	提案人(依會議發言順序)	議 題																												
	來 源	回 覆 說 明																												
		<p>持服務水準 D 級以上，仍有1,649pcu/hr 之缺口，當竹圍路廊加入淡北道路，實施本計畫公共運輸管理策略及台2線公車專用道後，台2線尖峰交通量降至2,229pcu/hr，其道路容量得以負荷尖峰交通量，瓶頸壅塞得以消弭。</p>  <table border="1" data-bbox="715 521 1477 958"> <caption>圖1 目標年台2線尖峰交通量變化</caption> <thead> <tr> <th>Category</th> <th>Scenario</th> <th>Traffic Volume (PCU/HR)</th> <th>Road Capacity (PCU/HR)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">自然成長</td> <td>現況台2線</td> <td>5846</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>目標年台2線</td> <td>6363</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">目標年無計畫</td> <td>台2線</td> <td>4665</td> <td>3770</td> </tr> <tr> <td>+淡江大橋</td> <td>2835</td> <td>3770</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">目標年有計畫</td> <td>台2線</td> <td>2229</td> <td>2650</td> </tr> <tr> <td>+淡北道路</td> <td>2612</td> <td>2650</td> </tr> <tr> <td>+淡江大橋</td> <td>2662</td> <td>2650</td> </tr> </tbody> </table> <p>圖1 目標年台2線尖峰交通量變化</p> <p>附註：目標年有計畫之台2線道路容量為公車專用道外之普通車道容量</p> <p>經分析目標年淡水區旅次分布比例(淡水區為起點)，目標年若無淡北道路，往淡江大橋方向旅次比例約佔22%，往台2線竹圍段約佔68%(其中往臺北市43%+轉往關渡大橋25%)，目標年有淡北道路時，往台2線竹圍路廊約佔69%，其中淡北道路分流部分佔24%，使用台2線佔45%(台2線往臺北市21%、台2線轉關渡大橋24%)。由上述比例看出，淡北道路及淡江大橋之服務旅次方向不同，淡江大橋雖然確實有其功能，但淡水區七成以上之旅次仍是使用竹圍路廊為主，此為淡江大橋所無法服務之需求，而淡北道路僅使淡江大橋之分流比例略降1%，車流結構無重大改變，顯示淡江大橋及淡北道路服務標的不同且並無競合，而興建淡北道路後將可有效紓解台2線龐大負荷。</p> <p>另交通部公路總局曾來函(108年4月22日路規劃字第1080043114號函)略以「淡江大橋功能目標係因應淡海新市鎮開發衍生之交通需求，並為改善台2線竹圍段及關渡大橋交通壅塞情形，擴大快速公路服務範圍至淡水河北岸，提供連接淡水、北海岸地區往來台北港、桃園機場及大台北都會區之便捷公路，並串聯淡水河兩岸旅遊休憩活動，促進地方發展，健全北部濱海公路系統，提供便捷之交通網路。預期計畫完成後，可縮短淡水區與八里區交通運輸距離25分鐘，使北部濱海公路系統更臻完善，並可達到提高行車品質、促進觀光遊憩等相關效益。」由此可知，淡江大橋與淡北道路之</p>	Category	Scenario	Traffic Volume (PCU/HR)	Road Capacity (PCU/HR)	自然成長	現況台2線	5846	-	目標年台2線	6363	-	目標年無計畫	台2線	4665	3770	+淡江大橋	2835	3770	目標年有計畫	台2線	2229	2650	+淡北道路	2612	2650	+淡江大橋	2662	2650
Category	Scenario	Traffic Volume (PCU/HR)	Road Capacity (PCU/HR)																											
自然成長	現況台2線	5846	-																											
	目標年台2線	6363	-																											
目標年無計畫	台2線	4665	3770																											
	+淡江大橋	2835	3770																											
目標年有計畫	台2線	2229	2650																											
	+淡北道路	2612	2650																											
	+淡江大橋	2662	2650																											

編號	提案人(依會議發言順序)	議 題
	來 源	回 覆 說 明
		<p>服務旅次方向性、交通功能定位上不盡相同，反而補足淡水地區在各方向之聯外需求。</p> <p>同時公路總局來函亦提到，關於其所辦理之「大淡水地區聯外交通改善策略評估」計畫，由於臺2線竹圍至紅樹林路段房屋密集，拓寬須面臨龐大用地徵收費用、房屋拆遷抗爭等問題，且現有臺2線竹圍路段橫交狀況多，道路干擾及轉向負荷大，爰該評估案原則建議以目前趨勢，採外環道路紓解通過性車流，並保留既有路廊區域通行及改善空間，長期解決竹圍路廊問題，故淡北道路計畫與其所辦理之「大淡水聯外交通改善策略評估報告」目標尚無不符，分屬於解決淡水竹圍交通問題之短中長期改善策略。</p>
1100905-士林-8	黃議員郁芬	<p>福國路系統紓解了士林的部分車流，但是對於環河北路的交通衝擊跟交通惡化，新北市政府說這個是區內車輛的自然成長，也就是說淡北道路的興建不會有助於紓解環河北路的交通惡化，它也無助於減緩士林其他路段的壅塞。</p>
	<p>1. 108.9.25專案小組第4次初審會議會議結論答覆意見</p> <p>2. 雙北交通專案小組追蹤列管事項編號1091119-6</p>	<p>經由運輸需求模式進行目標年車流模擬指派後，在淡北道路加入路網後，使淡水往來臺北市區之進出城車流分布情況有部分移轉，為充分了解淡北道路對路網交通之影響及效益，分別觀察晨峰進城方向與昏峰出城方向之交通量變化情況。(附註：此處所述之交通增量為相較於無計畫情境之增量)</p> <p>1. 晨峰(進城)</p> <p>淡北道路匯入後大度路略有增量，目標年在竹圍路廊最適車道配置及公共運輸政策下，進入臺北市方向增量159pcu，增量有限使服務水準可維持不變。然而，因洲美快速道路及福國路延伸段之平均車速較高，使進城車流部分轉移至大度路、洲美快速道路、福國路之主要車流動線，其中福國路延伸段交通增量451pcu，車流分散至南北向幹道後，承德路五段增量為555pcu，文林路則微幅增量，然該地區因部分車流移轉，使得另一進城路徑承德路七段、文林北路尖峰交通狀況明顯紓解，承德路七段減少514pcu，文林北路減少764pcu。</p> <p>綜觀目標年雖淡北道路銜接大度路後進城車流略增，但目標年車流轉移以洲美快速道路與福國路為主，且其道路容量足以承接此轉移車流，且交通增量進入臺北市區後隨路徑分散、車流均勻分布而影響遞減。</p> <p>2. 昏峰(出城)</p>

編號	提案人(依會議發言順序)	議 題
	來 源	回 覆 說 明
		<p>目標年昏峰離開臺北市區與北士科技園區往淡水方向之通勤車流分兩大大路徑，一為透過福國路延伸段快速進入洲美快速道路往北(西)，二為承德路、文林北路等市區道路往大度路，兩大車流動線匯流於大度路，使大度路成為昏峰出城之重要疏散道路。</p> <p>由模式分析總量變化可知，淡北道路提升大度路往淡水之車流速度，加速臺北市區龐大通勤車流往新北市紓散，使昏峰車流不會留滯於市區，對於臺北市區往淡水方向交通量有整體減量之效益，故福國路尖峰交通量減少276pcu，洲美快速道路減少68pcu，承德路減少131pcu。</p> <p>另臺北市政府為紓解環河北路交通問題，已規劃於「環河北路/中正路」、「延平北路/社中街」、「延平北路/倫等街」、「延平北路/通河西街」、「延平北路/洲美快速道路」及大度路周邊等10處路口建置動態號誌，預計111年完成，未來可依即時車流情形動態調整號誌時制。</p>
1100905-士林-9	黃議員郁芬	在雙北市淡北道路專案小組的會議紀錄裡面，寫到新北市政府在環評時所承諾的高承載管制措施，實際要等淡北道路通車後看車流狀況再來決定是否要施行。
	雙北交通專案小組追蹤列管事項編號1091119-3	<p>本計畫已進行大度路/中央北路及大度路/立德路兩大路口之改善優化以及持續提升公共運輸發展策略等對臺北市端之交通影響分析及減輕作為，但仍建立尖峰時段之預警機制，以適時實施臨時性之管制措施(如匝道儀控、高乘載管制)，達到交通減量效果以降低衝擊。</p> <p>其中高乘載及相關配套措施經雙北交通專案小組會議討論決議，後續管制點將設置於新北市淡金路坪頂路口及中正東路坪頂路口等兩處，且由新北市淡水分局派遣人員執行，同時於現有 CMS 顯示資訊，以及配合增加設置翻牌高乘載管制標誌加強提示用路人，然後續啟動時機仍需視實際車流達管制標準時，實施管制。</p>
1100905-士林-10	陳建銘議員	<p>因為道路面積有限，對新北市來說多了一條路，但對於臺北市來說並沒有多任何道路面積。在這種狀況之下，有可能造成士林、北投地區塞車，並回堵到新北市。</p> <p>是不是可以在竹圍地區開始高架接到新北市103線、再接到台64快速道路來分散車流？大度路平日上下班時間已經很壅塞，如果又多了淡北道路車流進來可能會產生回堵，所以在</p>

編號	提案人(依會議發言順序)	議 題
	來 源	回 覆 說 明
		<p>道路面積沒有增加的情況之下應該去思考怎麼利用台64快速道路疏導前往新莊、板橋、中、永和的車流。</p> <p>從淡水河兩岸交通廊帶之地理位置來看，淡北道路的興建，打通竹圍路廊交通瓶頸與改善前後車道數不平衡，串接臺北市大度路、洲美快速道路以及福國路，構成淡水河右岸完善幹線系統，提供士林北投科技園區往來淡水地區之重要聯外路網，同時服務往來淡水、北投地區之通勤需求，減少過境車輛進入地區道路相互干擾，進而舒緩士林北投地區之交通壅塞，有助於提升地區道路之服務水準。</p> <p>而興建中淡江大橋，預計113年完工通車，因與臺64線快速道路立體化銜接，將吸引淡水及北海岸地區往返五股、新莊、三重、板橋、中和、永和等地區之旅次，行駛淡江大橋及臺64線快速道路，使淡水河右岸部分車流移轉至淡水河左岸，預期可分流現況台2線及關渡大橋之部分交通量，減輕分攤淡水河右岸之交通負荷，健全完善淡水河兩岸環狀分流路網。</p> <p>為使淡水河兩岸路網分流平衡，透過淡北道路、淡江大橋以及雙北市建置智慧交通管理系統，中央與地方合作進行區域路網聯營管理，提前疏導兩岸車流合理分配，提升道路服務績效並發揮既有建設分流最大化效能，使兩岸路廊保持順暢，同時關注大度路、關渡大橋、103線等路段交通量發展，並進行滾動性交通優化措施，若未來兩岸地區發展核心轉移，前往淡水河左岸交通需求量增加，且淡江大橋長期分流效能有限，致關注路段產生壅塞情形，得採階段性局部路段改善或研議增加兩岸連結路廊之可行性。</p> <p>另淡北道路在環評階段曾一併評估增設匝道銜接關渡大橋之替代方案，惟考量關渡大橋屬老舊橋梁(67年興建)，且交通部公路總局已於近年(2019至2021年)辦理耐震補強工程，因此關渡大橋暫無改建計畫，故未採該方案，並目前淡北道路已保留配合關渡大橋改建計畫銜接之工程可行性。</p>
1100905-士林-11	陳建銘議員	基本上在立德路能直接進入大度路，另外還有一個引道能夠進入關渡工業區，但是洲美快速道路跟福國路這段要進去關渡工業區會塞車，臺北市若要讓淡北道路進來，大度路是不是能夠增加道路面積？大度路旁邊有腳踏車道、機車道，若是有辦法再隔開來，基本上能再增加車道數。
	108.9.25專案小組第4次初審會議會議結論答覆意見	大度路/立德路口以增設路口跨越橋(雙向共四車道之跨越橋)，轉移60%~65%之直行車流跨越路口，可調整縮短整體號誌時制所需之周期，使各方向延滯秒數均降低，路口平均延滯秒數降低至57.9秒，路口服務水準可提昇至D級，同時

編號	提案人(依會議發言順序)	議 題
	來 源	回 覆 說 明
		<p>優化平面路口之運轉，調整此路段之車道配置，利用跨越橋之橋下空間設置2車道左轉專用車道(淡水往台北方向)，配合號誌時制，未來內側左轉車道與外側機慢車左轉專用道使用同一號誌時相同步轉向，上述車道配置已納入工程設計。並且基於大度路行車順暢及車道數平衡，避免過境車流影響區域車流，本計畫採用支線匯入主線之概念，於淡北道路終點匯出端設計兩股車流先匯流為一車道後，再行匯入大度路，並設置匝道儀控及實體分隔，降低對大度路主線車流之影響。</p> <p>另經臺北市政府交通局評估，目前大度路機車專用道已調整為機車優先道，可供汽車通行，且大度路南側自行車道(人車共道)具串聯關渡地區自行車道路網功能，考量行人及自行車通行需求建議維持現況為宜。</p>
1100905-士林-12	陳建銘議員	<p>再來社子島延平北路六、七段交叉路口這個地方上下班時間也是塞得很厲害，建議利用堤防旁空間增設引道至重陽橋，這段就不會再塞車。</p> <p>臺北市應該先增加相關的道路面積再來配合新北市的淡北道路接到臺北市。</p>
	雙北交通專案小組追蹤列管事項編號1091119-6	<p>有關建議環河北路右側綠帶增設車道一事，前經評估環河北路(往南)近中正路口墩柱間淨寬最窄處僅1-2公尺，不足拓寬1車道；臺北市已規劃110-111年於大度路、承德路、環河北路、中正路等19處路口建置智慧號誌，以提升車流紓解效率。相關評估結果前於110年6月向議員研究室說明。</p>
1100905-士林-13	立法委員何志偉辦公室(李主任世皓)	<p>本次說明會新北市政府沒有發函給立法委員何志偉，這是要表達抗議的。</p>
		<p>感謝委員糾正與提醒，於致電當日(110年8月30日)邀請貴席出席指教，並於110年9月2日正式函邀請貴席與會出席。</p>
1100905-士林-14	立法委員何志偉辦公室(李主任世皓)	<p>未來如果淡北道路開通後，對於延平北路六、七段、延平北路五段/中正路以及環河北路的衝擊非常大，到目前為止新北市政府都尚未提出改善方案。另外每次會議臺北市政府也應進行簡報提出專業評估跟建議。</p>
	108.9.25專案小組第4次初審會議會議結論答覆意見	<p>新北市新工處：</p> <p>經由運輸需求模式進行目標年車流模擬指派後，在淡北道路加入路網後，使淡水往來臺北市區之進出城車流分布情況有部分移轉，為充分了解淡北道路對路網交通之影響及效益，分別觀察晨峰進城方向與昏峰出城方向之交通量變化情況。(附註：此處所述之交通增量為相較於無計畫情境之增量)</p>

編號	提案人(依會議發言順序)	議 題
	來 源	回 覆 說 明
		<p>(1) 晨峰(進城)</p> <p>淡北道路匯入後大度路略有增量，目標年在竹圍路廊最適車道配置及公共運輸政策下，進入臺北市方向增量159pcu，增量有限使服務水準可維持不變。然而，因洲美快速道路及福國路延伸段之平均車速較高，使進城車流部分轉移至大度路、洲美快速道路、福國路之主要車流動線，其中福國路延伸段交通增量451pcu，車流分散至南北向幹道後，承德路五段增量為555pcu，文林路則微幅增量，然該地區因部分車流移轉，使得另一進城路徑承德路七段、文林北路尖峰交通狀況明顯紓解，承德路七段減少514pcu，文林北路減少764pcu。</p> <p>綜觀目標年雖淡北道路銜接大度路後進城車流略增，但目標年車流轉移以洲美快速道路與福國路為主，且其道路容量足以承接此轉移車流，且交通增量進入臺北市區後隨路徑分散、車流均勻分布而影響遞減。</p> <p>(2) 昏峰(出城)</p> <p>目標年昏峰離開臺北市區與北士科技園區往淡水方向之通勤車流分兩大路徑，一為透過福國路延伸段快速進入洲美快速道路往北(西)，二為承德路、文林北路等市區道路往大度路，兩大車流動線匯流於大度路，使大度路成為昏峰出城之重要疏散道路。</p> <p>由模式分析總量變化可知，淡北道路提升大度路往淡水之車流速度，加速臺北市區龐大通勤車流往新北市紓散，使昏峰車流不會留滯於市區，對於臺北市區往淡水方向交通量有整體減量之效益，故福國路尖峰交通量減少276pcu，洲美快速道路減少68pcu，承德路減少131pcu。</p> <p>臺北市交通局：</p> <p>1. 淡北道路係新北市政府為改善臺二線(竹圍-紅樹林)交通壅塞所規劃興建，臺北市交通局於環評審查階段要求新北市政府對臺北市端交通影響進行詳細分析評估，並研擬減輕交通衝擊之具體配套措施，納入環評報告書內具體承諾：</p> <p>(1) 工程改善：大度路/中央北路採地下箱涵穿越、大度路/立德路採高架方式穿越，並設置阻隔設施，以禁止車流匯入關渡地區。</p>

編號	提案人(依會議發言順序)	議 題
	來 源	回 覆 說 明
		<p>(2) 提升大眾運輸使用率：淡北道路規劃快速公車路線、臺二線規劃往臺北市公車專用道。</p> <p>(3) 尖峰預警管理機制：淡北道路沿線設置交通監控設施，與公路總局及雙市交控中心建立預警通報協處等機制。</p> <p>2. 淡北道路興建對大業路、環河北路及延平北路之交通影響隨車流分散遞減，並透過以下措施提升車流紓解效率：</p> <p>(1) 洲美快速道路新增福國路匝道預計111年完工、新北市淡江大橋預計113年完工，均具有分散車流效果。</p> <p>(2) 建置智慧號誌</p> <p>i. 110年刻正於「中山北路5段/劍潭路」、「基河路/劍潭路」、「承德路4段/劍潭路」、「中山北路4段/通河街」、「中山北路5段/文林路」、「承德路4段/後港街」、「承德路4段/通河街」等18處路口建置動態號誌。</p> <p>ii. 111年預計於「環河北路/中正路」、「延平北路/社中街」、「延平北路/倫等街」、「延平北路/通河西街」、「延平北路/洲美快速道路」及大度路周邊等10處路口建置動態號誌。</p> <p>3. 依據環評法相關規定，淡北道路交通影響評估應由開發單位辦理，新北市政府已委託台灣世曦工程顧問股份有限公司評估並納入環境影響評估報告書，臺北市交通局就交通衝擊分析及所研提相關配套措施等內容審查，並檢視其所引用整體交通分析資料之合宜性。</p>
1100905-士林-15	立法委員何志偉辦公室(李主任世皓)	福國路建設有沒有把淡北道路的衝擊計算進來？
		淡北道路係以「台北都會區整體運輸需求預測模式更新案(簡稱 TRTS-4)」進行交通影響評估分析，其已納入周邊重大開發計畫，包含關渡科技工業區、北投士林科技園區、社子島、淡海新市鎮、台北港特定區等，至有關交通路網部分，亦已將捷運已通車路網、興建中路網(環狀線第一階段、萬大中和樹林線第一期、信義線東延段)與後續規劃路網(淡海輕軌、南北環等)及公路如淡江大橋、福國路延伸段、蘆社大橋等納入設定。

編號	提案人(依會議發言順序)	議 題
	來 源	回 覆 說 明
1100905-士林-16	立法委員何志偉辦公室(李主任世皓)	希望雙北市政府能夠提出一個合理的數據來說服我們所有的民眾。臺北市政府不能夠每次只是坐在旁邊列席而已，也要做簡報對臺北市民說明。
	108.07.05專案小組第三次初審會議結論及處理說明	<p>新北市新工處：</p> <p>本計畫遵循二階環評範疇界定之結論，並使用雙北市共同出資建置、且持續校估改版之臺北都會區運輸需求模式(TRTS-IV)進行分析。模式建置之人口社經資料，係以大臺北地區大規模家訪調查為基礎(有效調查戶數約9,000戶)，包括：家戶所得、旅次行為特性、起迄特性及運具使用特性等。同時也進行雙北市重要道路周界線、屏柵線及路段路口之交通量調查，進一步校估模式預測之準確性。為充分反映最新之旅次需求成長及分布情形，模式改版中亦更新了大臺北地區各項新興開發區及發展計畫，與本計畫相關部份包括淡海新市鎮引進人口數及進駐率設定，及納入北投士林科技園區及社子島地區開發等。</p> <p>臺北市交通局：</p> <p>依據環評法相關規定，淡北道路交通影響評估應由開發單位辦理，新北市政府已委託台灣世曦工程顧問股份有限公司評估並納入環境影響評估報告書，臺北市交通局就交通衝擊分析及所研提相關配套措施等內容審查，並檢視其所引用整體交通分析資料之合宜性。</p>
1100905-士林-17	立法委員吳思瑤辦公室(杜主任耀楠)	102年的臺北市科技軸帶交通發展計畫有沒有納入士林北投科技園區的相關衝擊？
	環評報告定稿本之計畫必要性及需求性說明專章	<p>「臺北市科技軸帶交通發展計畫」以建構運輸需求模式，預測開發完成後衍生運輸旅次需求，並因應臺北市北投士林科技園區之未來旅運特性與客貨運需求之發展與趨勢預測，探討開發中、開發完成後所帶來之交通衝擊與都市發展影響。</p> <p>淡北道路係以「台北都會區整體運輸需求預測模式更新案(簡稱 TRTS-4)」進行交通影響評估分析，其已納入周邊重大開發計畫，包含關渡科技工業區、北投士林科技園區、社子島、淡海新市鎮、台北港特定區等，至有關交通路網部分，亦已將捷運已通車路網、興建中路網(環狀線第一階段、萬大中和樹林線第一期、信義線東延段)與後續規劃路網(淡海輕軌、南北環等)及公路如淡江大橋、福國路延伸段、蘆社大橋等納入設定。</p>

編號	提案人（依會議發言順序）	議 題
	來 源	回 覆 說 明
		<p>淡北道路完成後除改善竹圍路廊因車道不平衡所產生之瓶頸壅塞及道路容量不足等問題，導引通過性車流行駛淡北道路，台2線道路空間可以更有效分配給大眾運輸使用，並具備人本環境改造空間，另雙北交通專案小組亦持續就本計畫之公共運輸發展策略（如台2線人本環境及道路空間活化、淡北道路發展快速公車系統、加強大眾捷運系統接駁機能、擴大票證優惠措施等）納入列管，積極落實 TOD 大眾運輸導向之相關政策。</p> <p>另淡北道路將搭配智慧交控系統，以臺北市端之大度路、洲美快速道路、大業路/承德路口等重要節點為關注點，監控即時路況以適時啟動淡北道路之相關管制措施（號誌儀控、高程載管制等），抑制私人運具之使用，並調節淡北道路車流量，將交通衝擊降至最低，同時促成公共運輸發展之政策目標。</p> <p>目前興建中之淡江大橋未來與台64線立體化銜接，可吸引前往新北市方向車流經由淡江大橋分流至左岸，降低右岸幹線及關渡大橋之交通量負載，並透過交控系統之建置，與各交通主管機關間交控系統之合作機制，實現區域路網聯營，主動導引車流分流，提升道路運轉效能。</p>
1100905-士林-19	立法委員吳思瑤辦公室（杜主任耀楠）	<p>現在不能先做強化運輸管理的系統來改善交通嗎？一定要等到淡北道路開通之後才能做改善嗎？</p>
	<p>1. 107.12.18專案小組第2次初審會議書面審查意見及處理說明</p> <p>2. 108.3.13環評大會349次決議事項及綜合討論意見處理說明</p> <p>3. 雙北交通專案小組追蹤列管事項編號 1091119-3、1091230-10</p>	<p>新北市新工處：</p> <p>台2線東側商家林立，並有山坡上住宅社區、學校，故仍須考量沿線社區民眾之基本進出需求，新北市政府在致力道路交通之同時，仍必須顧及當地民眾之便利性及基本權益，故對於壅塞路段路口已採取號誌連鎖、時相秒數調整、派員現場指揮交通等交通管理手段，其中中正東路二段及民權路多處交叉路口之號誌時制周期秒數已達至270秒，其平均延滯服務水準大都數為F，延滯最嚴重之路口為民權路與民富街交叉口尖峰時達265秒。並陸續落實相關之交通工程及管理的措施，包括：沿線道路號誌聯控、延長周期秒數，並實施調撥車道管制等。</p> <p>然而，交通改善措施或工程之實施，最常遇到之困境，即所謂「穿著西裝改西裝」，因現況道路條件有限、龐大車流需求及交通維持困難之困境，且如前所述，考量沿線社區民眾之基本進出需求，台2線難以進行全面之再造。未來淡北道路分擔局部交通負荷後，提供道路餘裕容量，可使公路總局之人行道拓寬改善、路口車道調整等策略得以順利進行，</p>

編號	提案人(依會議發言順序)	議 題
	來 源	回 覆 說 明
		<p>始提供台2線徹底改善之契機，此也是淡北道路之重要性與必要性之一。</p> <p>新北市政府交通局已於110年1月19日召會研議，以交通工程手段、停車管理手段、大眾運輸手段3大面向再盤點相關策略，並經與會單位共同研商後決議「台2線瓶頸路段研議導入科技執法取締違停」、「中正東路/八勢一街路口全研議全時段禁迴」、「竹圍捷運站鄰近之路外停車場提供轉乘優惠或差別費率」、「捷運或輕軌尖峰時段增班或調整為區間車載客」、「台2線尖峰時段大貨車管制通行」等策略，並由各權責單位滾動性檢視，且納入雙北市交通專案小組持續追蹤辦理情形。</p> <p>目前淡水往臺北方向於未來主要有3條路廊：民權路廊、淡北道路、淡江大橋接臺64線，各路廊相關智慧交通控制設施辦理情形如下，另未來配合淡北道路及淡江大橋完工後，針對上述路廊之車流狀況進行監控，除透過既有雙北及公路總局溝同協控機制進行各路廊交通狀況監控機制，於110年6月28日已由北市召會討論淡北道路分工模式，將後續研議現場設備及資料拋接方式。</p> <p>今年6月新北市政府交通局已完成民權路廊相關智慧交通控制設施(民權路民權路187巷與民權路民權路3巷2處路口建置eTag偵測器，中正東路段、民權路段兩段號誌群組之動態秒數調整。)</p> <p>淡江大橋銜接沙崙路聯絡道部分公路總局已有規劃設置路側設施於車行箱涵(2處 CCTV、2處 CMS、2處 LCS)，目前正向臺電用電申請及與中華電信進行無線模組租用，預計完工後，將訊號界接至新北市政府交控中心。</p> <p>淡北道路全線交通控制設施之配置，既經多次與雙北市交通局研商審定，預計通車後啟用。</p> <p>臺北市交通局：</p> <p>因應淡北道路，臺北市已預為規劃相關交控系統(如號誌、偵測器、CCTV及資訊可變標誌等)，並預計111年於大度承德/大業路口及周邊路口設置動態號誌，依即時車流情形動態調整號誌時制，除號誌控制手段外，24小時監控車流狀況，即時進行旅行時間/路況資訊發布、替代道路導引及異常事件通報與排除等措施，未來併同納入雙北交控平台運作。</p>
1100905-士林-20	陳明章先生	<p>淡北道路會變成政治問題，北投全反對、士林全反對、淡水人贊成，當然開不起來。</p> <p>關渡未來是科技園區，華碩遷廠回來了、好事多也在這邊，未來根本沒有空間容納淡水進來的車輛，建議應該要改道。</p>

編號	提案人(依會議發言順序)	議 題
	來 源	回 覆 說 明
		<p>大度路/立德路口以增設路口跨越橋(雙向共四車道之跨越橋),轉移60%~65%之直行車流跨越路口,可調整縮短整體號誌時制所需之周期,使各方向延滯秒數均降低,路口平均延滯秒數降低至57.9秒,路口服務水準可提昇至D級,同時優化平面路口之運轉,調整此路段之車道配置,利用跨越橋之橋下空間設置2車道左轉專用車道(淡水往台北方向),配合號誌時制,未來內側左轉車道與外側機慢車左轉專用道使用同一號誌時相同步轉向,上述車道配置已納入工程設計。</p>
1100905-士林-21	陳明章先生	<p>建議學東京蓋輕軌,或是停車位一小時400元,減少開車人羣。臺灣那麼小需要做那麼多道路嗎?應該想未來50年我們的孩子要怎麼活。</p>
		<p>內政部營建署為避免淡海新市鎮開發而造成淡水與臺北市之間過度龐大的交通負荷,於102年進行通盤檢討,定位淡海新市鎮之發展,期望建全新市鎮自給自足之各項工商機能,逐步跳脫傳統過度倚賴臺北市中心區之衛星城市角色。</p> <p>基於此,內政部營建署亦曾於108年1月30日函示新北市政府,重申行政院102年4月8日核定之「修訂淡海新市鎮開發執行計畫」,淡海新市鎮定位係作為台北都會區周邊的一個優質的生活空間,以「在地就業、在地就學及在地就養」之在地生活為目標。</p> <p>因後期發展區將以引進新興產業及既有工廠升級、轉型為首要方向,故於後續都市計畫通盤檢討時,以規劃產業發展用地及其所需之公共設施用地為主,可適度減少淡海新市鎮往來臺北市都會區之通勤旅次。</p> <p>另有鑑於淡海新市鎮後期發展區未來將以發展產業為主,相關產業之原物料及產品運輸,仍需健全之聯外交通系統,將有助於新市鎮未來發展。</p> <p>新市鎮之重要聯外交通系統尚未全數完成,故影響第二期開發之執行進度,尤其淡北道路延宕多年仍未完成,致進出淡海新市鎮之交通形成瓶頸,不僅影響第一期開發區土地、建物之銷售率及入住率,也影響第二期開發之執行進度,故須達成上述目標,仍需儘速辦理新市鎮聯外三大交通建設,包括淡江大橋、淡北道路及淡海輕軌。</p>
1100905-士林-22	陳明章先生	<p>大度路除本身3線道的車流外,還要容納關渡路、立德路、中央北路四段的車流,若再加上淡北道路車流匯入後空間不足,到淡水端車道數又縮減,路開再多也無法解決問題,而且淡北道路把臺北市最漂亮的紅樹林燒掉了。</p>

編號	提案人（依會議發言順序）	議 題
	來 源	回 覆 說 明
	108.3.13環評大會349次決議事項及綜合討論意見處理說明	<p>為使淡北道路終點端匯入大度路之行車順暢性，於終點前先進行車流整併為一股車流匯入大度路，以維持大度路路幅平衡，另淡北道路速限為50公里/小時而大度路速限為70公里/小時，經採用 Vissim 進行微觀之路段車流模擬，模擬結果顯示車流尚屬順暢。</p> <p>淡水河紅樹林濕地為重要濕地，本計畫辦理時，即備「紅樹林自然保留區緩衝迴避空間、生態保護隔離作法與重要濕地」徵詢資料，並多次諮詢自然保留區主管單位林務局與淡水河紅樹林重要濕地主管單位內政部營建署，交換法定程序、實質影響、減輕對策之意見，並納入保護對策中。</p> <p>本計畫道路最直接之策略，即為(1)迴避法定保護區範圍(2)實質迴避水筆仔之生長濕地，計畫道路路權已確實迴避。</p>  <p>圖6 淡北道路與紅樹林自然保留區界範圍示意</p> <p>各界專家學者與環境關懷團體亦有提出，工程施作與道路營運仍可能有負面影響。綜整影響類型，包含(1)移除路權內次生林與施工中大樹老樹受影響風險(2)外來入侵種銀合歡擴散等課題(3)影響陸域動物移動路徑(4)車輛通行撞擊動物風險(5)對鄰近棲地與棲息動物造成噪音、光害、水體水質等物化影響。</p> <p>關於上述各類影響，本計畫預計(1)施工中於路權範圍邊緣設置施工圍籬，限制機具、人員僅能於路權範圍內活動，不進入自然保留區(2)補償超過影響面積的次生林棲地、設置施工圍籬保護大樹老樹、並同步移除外來入侵種文合歡(3)施工中與營運階段確保橫交水路暢通，營運階段於目標動物分布區域設置道路下方管涵，維持水陸域動物通行(4)以防音牆提高鳥類飛行通過道路高度，避免其受車輛撞擊。另配合路緣護欄設計，防止地面動物進入道路(5)以防音牆阻隔噪音、燈光逸散於道路外，並以橋下入滲除污池與生態除污池淨化路面逕流，避免噪音、燈光、路面非點源污染等造成影響(6)以生態監督小組、生態監測、生態異常停工機制等策略，共同確保前述生態保護措施之落實。</p>

編號	提案人（依會議發言順序）	議 題
	來 源	回 覆 說 明
1100905-士林-23	臺北市士林區葫蘆里許里長振禮	中正路、環河北路、延平北路每天（包括假日）早上7-9點、下午5-7點都在塞車，這個區塊從去年到現在它的交通狀況都沒改善，請問相關的配套措施從去年到現在執行的成效如何？
		<p>1. 延平北路平日尖峰時段已調整增加南北向號誌綠燈秒數，加強紓解車流，中正路則視重陽橋車流狀況調整秒數。</p> <p>2. 淡北道路興建對大業路、環河北路及延平北路之交通影響隨車流分散遞減，並透過以下措施提升車流紓解效率：</p> <p>(1) 洲美快速道路新增福國路匝道預計111年完工、新北市淡江大橋預計113年完工，均具有分散車流效果。</p> <p>(2) 建置智慧號誌</p> <p>i. 110年刻正於「中山北路5段/劍潭路」、「基河路/劍潭路」、「承德路4段/劍潭路」、「中山北路4段/通河街」、「中山北路5段/文林路」、「承德路4段/後港街」、「承德路4段/通河街」等18處路口建置動態號誌。</p> <p>ii. 111年預計於「環河北路/中正路」、「延平北路/社中街」、「延平北路/倫等街」、「延平北路/通河西街」、「延平北路/洲美快速道路」及大度路周邊等10處路口建置動態號誌。</p>
1100905-士林-24	臺北市士林區葫蘆里許里長振禮	如果未來北環捷運站 Y24-Y28發包出去，站體跟淡北道路在同個時間施作，未來的士林會不會更塞？淡北道路有沒有將北環捷運站施作時間納進去作考量？如果現在不納入考量，未來見招拆招，走一步做一步是不是會更亂？後面再加上捷運施工將更加複雜。包括士北科未來開始有一些上班工作的人口數交通是不是會更嚴重？
		本案交通維持計畫已將現況交通特性調查與分析納入考量，施工影響期間及交通維持的配置都是以降低對地方影響為目標，且本案刻正依循臺北市交通局審查意見優化交維計畫內容，讓施工期間對地方的影響降至最低。
1100905-士林-25	新北市淡水區公所巫區長宗仁	淡水、北投、士林都是生活圈，很多人是住在臺北來淡水工作，或者是在淡水工作要回臺北。淡北道路不是新北市想怎麼開就怎麼開，相關單位包括臺北市交通局都會進行審查。再來因為科技的進步，我們可以思考用智慧科技的方法作交通管理來疏解車流。

編號	提案人(依會議發言順序)	議 題
	來 源	回 覆 說 明
		<p>淡江大橋與台64線立體化銜接成為淡水河左岸幹線系統，未來淡北道路營運後將與洲美快速道路(+福國路延伸段)形成右岸幹線系統，藉由淡江大橋的串聯，左、右幹線路廊得以連結並完整淡水河兩岸環狀路網。</p> <p>未來淡水河兩岸路網於營運階段將持續強化交通管理措施，如動態號誌、CCTV、事件偵測器、資訊可變號誌等智慧交控設備之設置，經由自動化調控實現主動車流導引，合理分配車流量，提升道路運轉效能。並將加強各機關間交控系統之合作機制，以達到即時資訊共享與區域路網聯營調控，有效發揮既有建設分流效能，並共同推展公共運輸政策。相關具體執行機制皆已納入雙北交通專案小組研議並積極落實，目前臺北市政府已規劃110年於18處路口建置動態號誌、111年於10處路口建置動態號誌，新北市政府已於民權路全線設置智慧交控系統、淡北道路全線已規劃設置智慧交控設備，且雙北市及公路總局亦已研商淡江大橋營運後交控資料拋接與聯控模式。長期部分則由雙北交通專案小組已針對重要關注路口建立服務效能指標，倘有車流增長達到監控標準，雙北交通專案小組將滾動調整交通管理手段，運用智慧交控系統強化疏導車流，或針對局部瓶頸路段研議改善作為，以保持路廊暢通，促進左右岸路網分流平衡發展。</p>
1100905-士林-26	新北市淡水區公所 巫區長宗仁	<p>其實中央有9億元是在改善臺北市的交通，不是只做淡水的事。</p> <p>交通部長來看淡北道路好幾遍了，大家也心知肚明這條路是一定要開，但是要怎麼開能夠降低臺北市的影響，這就是為什麼要開這樣的說明會。</p>
		<p>行政院秘書長110年4月28日院臺交長字第1090105228號函略以：「本案可系統性改善台2線竹圍路段交通瓶頸問題，對地區整體性發展有正面助益，並於109年1月通過本院環境保護署二階段環評審議，允可支持。...朝有效解決省道台2線塞車瓶頸問題，並有利於改善淡水兩側地區整體交通問題...與當地民眾做好溝獲致共識」，經行政院評估認可淡北道路確實可改善台2線塞車瓶頸，另與民眾溝通部分，本計畫除範疇界定階段、環評審議階段、用地取得階段等法定程序的說明會，另於109年9月臺北市舉辦4場說明會。本次說明會分別於淡水、北投、士林舉辦說明「淡水河北側沿河平面道路營運績效暨分流策略」，而本次民眾意見的蒐集除了透過9月4日及5日會議當日的發言內容，並開放為期1星期(110年9月6日至13日)線上意見回饋，經統計共計蒐集307則回饋表單，經盤</p>

編號	提案人(依會議發言順序)	議 題
	來 源	回 覆 說 明
		點達九成意見為環評階段審查意見及雙北市交通專案小組納管議題，本次將逐步盤點彙整並以書面回復。
1100905-士林-27	張譽尹先生	新北市政府對於環河北路跟延平北六、七段的車流增加量太樂觀了，為什麼模式沒有辦法說服民意代表跟在地居民？因為這跟每一個在地居民自己的親身實際的生活經驗真的差距太大。模式的前面是要輸入各種不同的參數，我不知道你們輸入的參數是不是正確，也不知道你們對於交通量的經驗的數值是從哪裡來。立委、里長等民意代表他們才是真正的在地生活經驗，這個部分不能不受重視。
	108.9.25專案小組第4次初審會議會議結論答覆意見	<p>本計畫依循範疇界定結論要求，使用雙北市共同建置、並持續校估改版之 TRTS-IV 模式，係以大台北社會經濟調查及國家發展委員會人口預測為模式基礎，模式所建置之人口社經資料，已以大台北地區進行大規模家訪調查為基礎資料(有效調查戶數約9,000戶)，包括：家戶所得、旅次行為特性、起迄特性及運具使用特性等。同時也進行雙北市重要道路周界線、屏柵線及路段路口之交通量調查，進一步校估模式預測之準確性。本模式並在107-108年間進行改版，其中亦包括淡海新市鎮引進人口數及進駐率設定，納入北投士林科技園區及社子島地區開發等資訊。(已補充於報告中之相關建設計畫說明)</p> <p>本計畫模式在人口預測分析上，已依據國發會針對全國人口之最新趨勢預測進行修正，雖全國人口於未來年將逐漸轉為負成長，然而其預測雙北市為全國政經發展中心，淡水區在未達到人口容受力之前，人口仍呈現正成長之趨勢，在淡水區人口最大容受力為19萬人之條件下(依據 TRTS-IV 模式分析大臺北各區人口上限)，本計畫已採保守預測，目標年(130年)淡水區人口為18.8萬人(截至108年5月底淡水區人口數為17萬5,709人)。</p> <p>本計畫亦特別考量淡海新市鎮、社子島開發、士林北投科技園區及台北港特定區為近年與未來影響交通需求之重大開發計畫，本計畫特別依據最新資料進行設定：</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) 淡海新市鎮方面，依據行政院102年核定「修訂淡海新市鎮開發執行計畫」內容，模式中設定淡海新市鎮第一期預計引進居住人口為13萬人，進駐率於民國110年為15%、民國120年為25%、民國130年為25%； (2) 社子島開發計畫之預計引進居住人口為12.7萬人，進駐率於民國110年為5%，民國120年為25%，民國130年為25%；

編號	提案人(依會議發言順序)	議 題
	來 源	回 覆 說 明
		<p>(3) 士林北投科技園區預計引進居住人口約1.5萬人、及業人口約3.5萬人，進駐率於民國110年為40%、民國120年為70%、民國130年為80%。</p> <p>(4) 台北港特定區計畫預計引進居住人口為3.2萬人，進駐率於民國110年為20%，民國120年為40%，民國130年為40%。</p> <p>綜上，人口及社經設定為運輸需求預測及交通量分析之基礎資料，本計畫已依據國發會最新人口預測及行政院相關開發計畫，進行務實之校正及設定，以確保分析結果之務實性且合理性。</p>
1100905-士林-28	張譽尹先生	<p>有關於淡北的管制機制，坦白講都難以收受效果。匝道管控的部分或高乘載措施的部分，我們用高速公路或國道五號的案例就可以很清楚，如果你要用預警改道措施的話，對於淡水要往臺北上班的人而言，假設他的目的地在臺北市，用預警改道措施要求他從淡江大橋跨越臺64線進入到新莊、五股，他不見得會選擇。公車班次增加的部分，你們根本就沒有考慮到淡水區內的土地以及道路路幅已經非常狹窄，沒有辦法再容納的了公車的增加。</p>
	108.3.13環評大會349次決議事項及綜合討論意見處理說明	<p>關渡地區交通壅塞疑慮為民眾關注重點，為減輕對關渡區之交通影響，並基於雙北市均致力於大眾運輸導向之交通政策方向，本計畫研擬配套措施如下：</p> <p>1. 大度路交通改善配套</p> <p>(1) 以立體化工程優化中央北路及立德路2大重要路口：大度路/中央北路口於目標年在興建淡北道路之情境下，直行以地下穿越通過路口，明顯疏解此路口之交通負荷，大幅降低此路口以往的延滯壅塞；大度路/立德路口新增跨越立德路口之跨越橋，分析可轉移約60%~65%之直行車流改使用跨越橋，調整縮短整體號誌周期，路口運轉效能提昇。</p> <p>(2) 淡北道路匯入大度路之車道限縮設計：基於大度路行車順暢及車道數平衡，避免過境車流影響區域車流，本計畫採用支線匯入主線之概念，於淡北道路終點匯出端設計兩股車流先匯成一車道後，再行匯入大度路，另淡北道路銜接大度路之「出口端」設置儀控設施，配合預警機制於尖峰時段適時啟動管制，以調節進入台北市區之車流，減輕對關渡當地平面道路之衝擊。</p>

編號	提案人（依會議發言順序）	議 題
	來 源	回 覆 說 明
		<p>(3) 關渡地區之周邊巷道與地方居民之影響：於淡北道路出口端加設實體快慢分隔，使淡北道路往臺北市方向之車輛於大度路上禁止右轉，以減輕對關渡地區居民之影響。</p> <p>2. 加強智慧型道路之交控系統</p> <p>(1) 以端點儀控進行交通流量調節：配合臺北市端之大度路交通路況，進行淡北道路入口端之流量管控。當大度路交通量較大時，透過端點儀控，調節進入淡北道路往臺北市之車流量，使車流平均分布，不致快速集中。</p> <p>(2) 提供即時路況之便民服務：透過周邊道路之交通量偵測系統，蒐集交通量及路況資料，未來可於淡北道路鄰近道路設置資訊可變標誌（CMS），提供用路人關於大度路、台2線等之路況資訊。</p> <p>3. 評估未來淡北道路實施 HOV 高乘載管制之可行性，必要時施行</p> <p>透過實施 HOV 高乘載管制，鼓勵民眾減少私人運具之使用，亦可達到調節淡北道路車流量之效果。</p> <p>(1) 經評估若淡北道路布設 HOV 高乘載管制車道，尖峰時段將可有效紓緩南向車流快速集中進入臺北市大度路，可減輕大度路之交通負荷。</p> <p>(2) 未來淡北道路通車初期可先採特定時段、特定方向性之實施，如下午尖峰時段往臺北市方向，以觀察車道使用率及周邊道路之交通影響，依據交通運作情形、違規取締執行等層面，檢討實施成效，再進一步思考全天實施之可行性。</p> <p>(3) 分析針對 HOV 高乘載管制之限行2人以上或限行3人兩種方案，將可藉此調節進入大度路之交通量，對大度路之服務水準改變分析，HOV 高乘載管制措施減少進入大度路車流，服務水準提升至 C 級。然而相對之負面影響為淡北道路上部分車流轉移至台2線上使台2線交通負荷增加，道路服務水準也下降一個等級。</p> <p>(4) 在管制方式上，將於道路南北兩端入口設置攝影或紅外線之監測設備，並協請交通警察單位協助於道路起點管制，及沿線巡邏取締違規，以落實執法以確實抑制私人運具。</p> <p>4. 研議淡北道路開放公車等大型車行駛之規劃</p>

編號	提案人（依會議發言順序）	議 題
	來 源	回 覆 說 明
		<p>(1) 未來淡北道路提供大型車輛之使用原則，建議以兩方面為主：</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 常態性大眾運輸：為提升大眾運輸效能，並減少對淡北道路周邊生態環境之影響，考量允許符合環保規定之公車行駛。 ● 臨時偶發事件：淡北道路可利用交通管理手段（調撥或方向管制等）作為臺北市與淡水之間雙向的緊急救難道路，故可提供消防車、救護車、警備車及工程救險車及毒性化學物質災害事故應變車執行任務。 <p>(2) 考量大臺北地區幅員遼闊之特性，開闢類似交通專車之跳蛙公車，民眾在特定時間及地點搭乘，其特性在於停站少、路程快、路線直捷，鼓勵民眾通勤多利用大眾運輸。</p> <p>(3) 未來規劃跳蛙公車或快速公車行駛淡北道路之快捷支線。快捷支線可避開台2線竹圍路段，減少停靠站，但可更快速之通過本路段，鼓勵民眾搭乘大眾運輸工具，減少私人運具使用，使淡北道路亦成為大眾運輸導向政策之一個重要環節。</p> <p>5. 配合淡北道路之整體交通管理及大眾運輸政策</p> <p>(1) 大眾運輸導向之鼓勵使用政策</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 台2線人本空間：道路空間合理規劃，改善行人、自行車及公車候車之空間，提升大眾運輸服務品質及民眾使用意願；此方面規劃也呼應公路總局之「大淡水地區聯外改善計畫」研擬之改善方案，包括竹圍路廊人行道檢討改善及瓶頸路口改善規劃等。 ● 大眾運輸優惠措施：雙北市共同合作，淡海輕軌納入既有捷運系統之電子票證整合優惠（1280月票方案及轉乘優惠），並持續推動各項捷運優惠措施，提升淡水與臺北市之間的大眾運輸便利性。 ● 停車轉乘環境及優惠：鼓勵通勤民眾停車轉乘大眾運輸，於淡海輕軌車站周邊及淡水地區規劃提供停車空間，並輔以停車轉乘捷運之優惠措施（目前新北市府已於輕軌沙崙站與漁人碼頭站旁之交通用地規劃為停車場用地，鼓勵民眾停車轉乘）。

編號	提案人（依會議發言順序）	議 題
	來 源	回 覆 說 明
		<p>(2) 智慧型道路之交通管理策略</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 建置智慧型道路：淡北道路將建置端點儀控、CMS 標誌及交通量偵測等設施，即時蒐集車流量資料，藉由入口端點儀控、機動調整道路速限等方式，調節往臺北市之車流量。 ● 北市端重要路口優化：配合中央北路口、立德路口之立體化工程，依據路口未來轉向量之變化，優化兩路口之號誌時制及車道配置，包括立德路口平面規劃左轉專用車道等。 ● 區域交通疏導：透過交控中心及 CMS 標誌，於淡水地區提供用路人即時路況及改道資訊，適時導引車流多利用淡江大橋、台65等替代道路，減輕往返臺北市端之交通負荷。 <p>(3) 抑制私人運具之交通管制措施</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 道路空間之管制：台2線研議設置公車專用道，減少私人運具之道路空間，提升大眾運輸之行駛速度。 ● 運具使用之管制：淡北道路研議實施高承載 (HOV)管制。透過實施 HOV 管制，抑制私人運具之使用慣性，同時藉此亦可達到調節淡北道路車流量之效果。
1100905-士林-29	張譽尹先生	<p>這個道路其實是失控的都市計畫造成的，淡海新市鎮根本不應該有這樣子的量體，現在又要加士北科、社子、蘆北、華碩、好市多，你們要怎麼去管控這些要增加的車流量跟人口？</p>
		<p>本計畫以大台北社會經濟調查及國家發展委員會人口預測為模式基礎，遵循二階環評範疇界定之結論，使用雙北市共同建置、並持續校估改版之 TRTS-IV 模式。模式所建置之人口社經資料，涵蓋臺北都會區、淡水區及淡海新市鎮進駐之人口成長率以及臺北市相關重大開發建設計畫資料，如華碩電腦新建大樓、好市多批發、社子島、福國路延伸計畫及北投士林科技園區計畫。</p> <p>為舒緩士林北投地區之交通壅塞，並配合北投士林科技園區的推動，臺北市政府刻正辦理福國路延伸立體化銜接洲美快速道路工程，預計111年完工，未來區內車流動線重新分配，通過性車流移轉至洲美快速道路、福國路路廊，地區性車流動線行駛承德路、文林北路，減少穿越性車流與地區性車流互相干擾，以減輕士林北投區內主要道路交通負荷。</p>

編號	提案人（依會議發言順序）	議 題
	來 源	回 覆 說 明
		淡北道路與洲美快速道路、福國路延伸段，構成淡水地區往來臺北市區之外環優化路廊，於目標年晨峰期間往臺北市之交通量預測，車流轉移至洲美快速道路及福國路為主，促使承德路、文林北路等市區道路服務水準均有優化；而昏峰期間往淡水地區之交通量預測，因淡北道路-洲美快速道路-福國路路網的形成，提升大度路往淡水之車流速度，加速臺北市區龐大通勤車流往新北市紓散，使車流不會留滯於市區，對於臺北市區往淡水方向交通量有整體減量之效益。
1100905-士林-30	李春祥先生	<p>淡北道路開通，是為解決淡水往來臺北市區的臺2線塞車問題。然而淡北道路除兩端外並無其他出入口，臺北市端並沒有接上洲美道路，因此淡北道路只是徒然將塞車路段從臺2線移至北投來，車流會堵塞在大度路、中央北路西端。路面的增加容易吸引更多的「穿越」車流，北投民眾擔心未來引入的車流，將癱瘓北投地區的交通。</p> <p>開發單位認為淡水人大多支持淡北道路的開發，但是仍有許多住在淡水的人士反對，例如竹圍地區民眾少有人贊同。又例如臺北市前交通局長濮大威也是淡水居民，濮大威明確表示，包括他自己在內的前6任臺北市交通局長都反對這個計畫，認為這是違反交通專業意見的計畫。淡北道路的關建將使淡水河沿岸損失珍貴的綠地、景觀、休憩及生態，遑論對保護區的傷害。其次，這是一個獨厚來自淡水小客車的計畫，完全違反推動大眾運輸的最基本理念。</p>
	108.3.13環評大會 349次決議事項及 綜合討論意見處理 說明 108.4.10中央與地 方建設協調會報 108.9.25專案小組 第4次初審會議會 議結論答覆意見	<p>監察院於108年3月7日之內政及少數民族委員會會議中，曾糾正指示為淡海新市鎮開發執行計畫進度延宕，主要在於新市鎮之重要聯外交通系統尚未全數完成，故影響第二期開發之執行進度，行政院將督促所屬機關加速辦理。尤其淡北道路延宕多年仍未完成，致進出淡海新市鎮之交通形成瓶頸，不僅影響第一期開發區土地、建物之銷售率及入住率，也影響第二期開發之執行進度。故以此監察院糾正內容亦可看出，淡海新市鎮為中央政府機關所重視之地區發展計畫，然而其連外交通系統為未來開發之關鍵因素及促成要件。</p> <p>（監察院108年3月13日院台內字第1081930201號函），而後於108年4月10日行政院公共工程委員會召開之中央與地方建設協調會報決議：本案前已於100年核定並辦理部分工程，考量該計畫路段對台2線交通壅塞之改善確有助益，請新北市政府完成環評作業後，洽交通部公路總局等相關單位研商，依生活圈計畫相關規定辦理，必要時以專案提報行政院。另查公路總局辦理之「大淡水地區聯外交通改善策略評估」報告指出，台2線東側沿線住商發展密集，基於民眾之基本進出需求，難以實施禁止轉向或取消路口等措施，且在台2線有限</p>

編號	提案人（依會議發言順序）	議 題
	來 源	回 覆 說 明
		<p>之道路空間下，交通壅塞之改善仍有其侷限，關於車道配置調整、路側人行道改善等改善策略，也面臨難以實施之困境，拓寬則面臨龐大徵收費用及房屋拆遷抗爭。而淡北道路使竹圍路廊增加道路容量，可促使台2線具備改善調整之道路空間，改善行人、自行車及公車候車之空間，呼應「大淡水地區聯外交通改善策略評估」計畫結論，採外環道路紓解通過性車流，並保留既有路廊區域通行及改善空間，長期解決竹圍路廊問題(交通部公路總局108年4月22日路規劃自第1080043114號函)。綜上，淡北道路可有效解決竹圍路廊問題且經費來源專案提報行政院係中央與地方共識。</p> <p>經綜合考量環境影響評估審查委員、專家學者、各方意見及開發單位之答覆，就本案生活環境、自然環境、社會環境及經濟、文化、生態等可能影響之程度及範圍，以及104年3月3日「淡水河北側沿河平面道路工程環境影響說明書（淡水河北側沿河快速道路第一期工程替代方案）」審查結論所列「對環境有重大影響之虞」事項，即最高行政法院103年12月25日103年度判字第704號判決意旨所列未完整說明之「紅樹林自然保留區界址」「紅樹林生態影響」「文化資產」及「與周圍相關計畫之相容性」等事項，經專業判斷，建議認定環境影響評估報告書初稿已足以提供審查判斷所需資訊，得以預防及減輕本案開發對環境造成之不良影響，達成環境保護之目的，不致與本署89年10月24日(89)環署中字第0023451號公告之「淡水河北側沿河快速道路可行性評估第一期工程建設計畫（淡水外環道至臺北市洲美快速道路）環境影響說明書」審查結論認定不應開發之理由牴觸，本案建議通過環境影響評估審查，評述理由如下：</p> <p>(1) 依據行政院農業委員會林務局106年1月23日林保字第1061600953號函，計畫路權無重疊淡水河紅樹林自然保留區範圍，惟有部分路權邊界與淡水河紅樹林自然保留區共用邊界；開發單位承諾鄰近自然保留區路段設置全阻隔式施工圍籬、鄰紅樹林路段之工區設置沉澱池，將車輛清洗廢水處理至符合營建工地之「放流水標準」後回收重複使用或收集後運至紅樹林濕地下游排放與工區設置流動廁所，避免施工活動廢水經紅樹林濕地排出。營運期間鄰近紅樹林路段設置高2.5公尺防音牆、於沿線5處橫向穿越排水路處設置跨越橋，利用橋下空間設置橋下入滲除污池，淨化路面排水後再排入排水路等影響減輕對策，已達保護紅樹林生態之目的；有關計畫行經外北橋遺址及關渡鞍部地區之文化資產研究工作，</p>

編號	提案人（依會議發言順序）	議 題
	來 源	回 覆 說 明
		<p>其調查成果已分獲臺北市文化局106.6.21北市文化文資字第10631554300號函及新北市政府106.7.19新北府文資字第1061378196號函同意備查，開發單位承諾將依核定內容落實辦理，並將辦理文化景觀專題研究，紀錄本計畫周邊歷史文化景觀變遷，做為未來學術研究重要資料；本案周邊相關計畫包含「國家重要濕地保育計畫」、「整體海岸管理計畫（永續海岸整體發展方案）」、「淡海新市鎮特地區計畫」、「淡水河流域整體治理綱要計畫」、「淡海輕軌運輸系統」、「淡江大橋及其聯絡道路建設計畫」、「臺北港特定區計畫區段徵收開發案」、「北投士林科技園區」及「臺灣世界遺產潛力點」、「社子島開發計畫」、「福國路延伸工程」等，經檢核評估本案與周邊相關計畫無顯著不利衝擊且不相容情形。</p> <p>(2) 本案環境影響評估報告書初稿已就施工及營運期間「地形地質」、「土壤」、「水文及水質」、「氣象及空氣品質」、「噪音振動」、「廢棄物」、「土石方資源」、「生態環境（含生物累積與優養化作用）」、「人文環境（含景觀美質、遊憩、開放空間）」、「社經環境（含土地使用、社會環境、交通運輸、社會經濟、社會心理）」、「文化資產」等項目，進行調查、預測、分析或評定，並就可能影響項目提出預防及減輕對策，經評定結果本案開發對環境資源或環境特並不致造成顯著之負面影響，又就審查委員、專家學者、各方意見所提「對淡水地區整體交通系統之效應評估」、「降低私人運具使用之有效對策」、「符合濕地保育有關規定」、「粒狀污染物防制具體作法」、「生態異常判定指標及生態植栽復育規劃」及「淡水河北岸文化景觀衝擊因應對策」等主要意見，開發單位已切實納入補充修正，且擬定相關減輕或避免不利環境影響之對策，以作為後續追蹤監督之依據。</p> <p>(3) 本案依「植物生態評估技術規範進行」調查，共發現雲林莞草、水筆仔、鐵毛蕨等3種稀有植物，除水筆仔緊鄰路權生長外，其餘2種皆未直接受到工程擾動；開發區域周邊多受人為開發影響，既有農地、菜園、人工建物與人為植栽佔有相當比例，本案開發對當地植物社會演替之增加影響相對輕微；又依「動物生態評估技術規範」針對計畫區域及周邊範圍進行調查，共記錄保育類動物19種，其中灰澤</p>

編號	提案人（依會議發言順序）	議 題
	來 源	回 覆 說 明
		<p>鴛、遊隼、紅隼、黑翅鳶、短耳鴉、彩鷓與燕鴿等以利用關渡平原之農田、草生地環境為主；魚鷹、赤腹鷹為通過性候鳥，並未停留利用開發範圍或鄰近區域；東方蜂鷹、大冠鷲與黃嘴角鴉等鳥類及無霸勾蜓（蜻蜓）以台2線東側之淺山次山林環境為主要棲地；鳳頭蒼鷹、領角鴉、臺灣藍鵲、八哥及紅尾伯勞等屬較適應人類活動，分布於鄰近開發區域之樹林或草生地；草花蛇則為地面活動之爬行類動物。本案已規劃道路沿線保育類動物之減輕對策，經專業判斷，本案開發對保育類或針對稀有動植物之棲息生存影響輕微，無顯著不利之影響。</p> <p>(4) 經比對評估本案開發對當地環境品質或涵容能力之可能影響，其中當地細懸浮微粒(PM2.5)項目背景值已接近「空氣品質標準」，疊加淡北道路營運期間產生之年平均濃度增量後愈趨近「空氣品質標準」，惟各項環境項目評估成果仍均未逾越環境品質標準。開發單位已擬定相關空氣污染防治對策，如採交通活化管理，推動大眾運輸系統，減少機動車輛行駛等對策，已預防及減輕可能影響，經評估已達到環境保護之目的。綜上，本案開發未使當地環境顯著逾越環境品質標準或超過當地環境涵容能力。</p> <p>(5) 施工期間落實各項公害污染防治措施、交通維持及交通管理措施；完工通車後，可改善竹圍路廊整體交通服務水準。對臺北市端之交通影響，則配合淡北道路興建，採地下箱涵或跨越橋方式將中央北路及立德路等瓶頸路口立體化，通過性車流可避開路口號誌快速通過，消弭既存已久之瓶頸節點，對臺北市關渡區民眾之生活環境品質改善甚大。綜上，本案對當地居民之遷移、權益或少數民族之傳統生活方式，無顯著不利影響。</p> <p>(6) 本案係屬道路之開發行為，營運期間並無運作「健康風險評估技術規範」定義之為害性化學物質，經評估對國民健康或安全，無顯著不利之影響。</p> <p>(7) 本案開發範圍位於新北市淡水區及臺北市北投區，各環境因子之影響範圍局限於新北市及臺北市境內，對其他國家之環境無造成顯著不利影響。</p> <p>(8) 本案為道路開發，並無其他主管機關認定有重大影響之因素。</p>

編號	提案人（依會議發言順序）	議 題
	來 源	回 覆 說 明
1100905-士林-31	李春祥先生	<p>雖然評估交通建設的效益不應過於本位考量，不理會淡水交通需要。但如果新建快速道路是為了解救淡海新市鎮的房地產，甚至於開發淡海第二期所需，恐怕難以說服在地民眾。綠黨認為，</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 為解淡水交通而建造的淡江橋尚未完工，應等淡江大橋完工，觀察其效益，再評估淡北道路是否興建。 2. 若希望淡江大橋有效成為臺2線的替代道路，八里、五股這端交通建設的改善更重要。例如說，有多少人走臺2線是為了連結中山高或64號道路南下？淡北道路的經費應轉用在淡江大橋在八里五股這端的交通改善，以及淡水八里的輕軌的規劃建設，才是真正的「分流」，而不是一直把人車往同一個方向塞。 <p>回到臺2線的拓寬才是解決之道。臺2線拓寬的經費主要是土地徵收，道路工程反而簡單，可以分期施作，將瓶頸逐一打開。這個方案優於淡北道路，並保留環境的美好。</p>
	108.9.25專案小組第4次初審會議會議結論答覆意見	<p>環評報告書定稿本已有專章說明必要性及需求性，摘錄其中有關淡江大橋與淡北道路建設目的說明如次：</p> <p>新北市北海岸區目前積極辦理三大交通建設，除淡北道路外，其餘兩大建設皆已順利建設中，三大建設雖位置雖互有關係，但服務標的不盡相同，三者為互補關係、缺一不可：</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 淡江大橋：疏解淡水地區、北海岸地區往返八里、新北市及桃園地區之車流，淡江大橋完工通車後可大幅縮短淡水與八里間之行車距離，分攤關渡大橋的交通量。 ● 淡海輕軌：提供淡水區及淡海新市鎮等居民便捷之大眾運輸功能，提高整體大眾運輸網分布及大眾運輸使用率。 ● 淡北道路：因為道路規模較小，路網涵蓋率低，主要功能為與台2線平行之外環道路，快速疏解淡水往返臺北市之通過性車流，分擔並減輕台2線交通負荷。 <p>本計畫分析三項交通建設對於竹圍路廊之旅次需求轉移效果，彙整如表2-2所示。由分析表可知，僅有淡江大橋時，約可以減少(轉移)竹圍路廊約20.1%之旅次量；當同時有淡江大橋及淡海輕軌時，可共同減少(轉移)台2線約23.9%之旅次量，然而經交通影響分析可知台2線仍會有局部瓶頸路段出現壅塞(路段尖峰服務水準達到F級)；當路網再加入淡北道路後，整體可減少(轉移)約38.1%之旅次量，由交通分析可知，</p>

編號	提案人(依會議發言順序)	議題
	來源	回覆說明

台2線之尖峰服務水準可獲得明顯改善，瓶頸路段之壅塞得以消弭。

表2-2 各交通建設對竹圍路廊交通量之轉移效果分析

交通建設	台2線旅次減量
僅淡海輕軌	7.1%
僅淡江大橋	20.1%
淡海輕軌+淡江大橋	23.9%
淡海輕軌+淡江大橋+淡北道路	38.1%

本計畫分析目標年台2線之尖峰交通量(pcu/hr)變化如下圖，顯示在無任何建設之情境下，台2線尖峰交通量於目標年將自然成長至6,363pcu/hr；目標年僅有淡江大橋及淡海輕軌之情境下，台2線尖峰仍達4,665pcu/hr，超過其道路容量3,770pcu/hr，亦即台2線仍會出現局部瓶頸壅塞。倘台2線須維持服務水準D級以上，仍有1,649pcu/hr之缺口，當竹圍路廊加入淡北道路，實施本計畫公共運輸管理策略及台2線公車專用道後，台2線尖峰交通量降至2,229pcu/hr，其道路容量得以負荷尖峰交通量，瓶頸壅塞得以消弭。

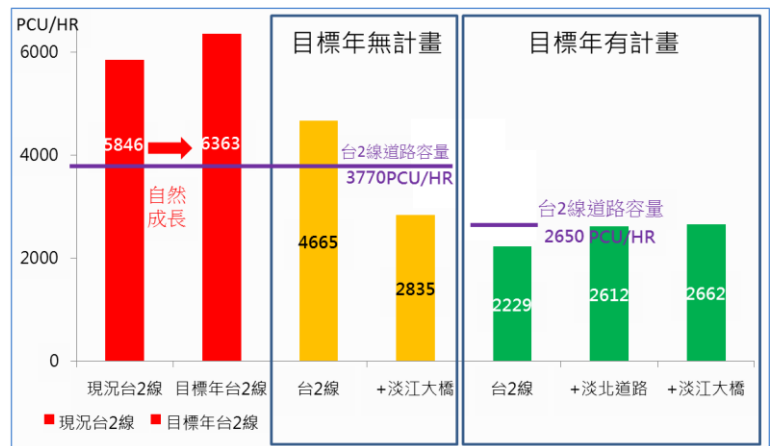


圖1 目標年台2線尖峰交通量變化

附註：目標年有計畫之台2線道路容量為公車專用道外之普通車道容量

經分析目標年淡水區旅次分布比例(淡水區為起點)，目標年若無淡北道路，往淡江大橋方向旅次比例約佔22%，往台2線竹圍段約佔68%(其中往台北市43%+轉往關渡大橋25%)，目標年有淡北道路時，往台2線竹圍路廊約佔69%，其中淡北道路分流部分佔24%，使用台2線佔45%(台2線往台北市21%、台

編號	提案人（依會議發言順序）	議 題
	來 源	回 覆 說 明
		<p>2線轉關渡大橋24%)。由上述比例看出，淡北道路及淡江大橋之服務旅次方向不同，淡江大橋雖然確實有其功能，但淡水區七成以上之旅次仍是使用竹圍路廊為主，此為淡江大橋所無法服務之需求，而淡北道路僅使淡江大橋之分流比例略降1%，車流結構無重大改變，顯示淡江大橋及淡北道路服務標的不同且並無競合，而興建淡北道路後將可有效紓解台2線龐大負荷。</p> <p>另本計畫依二階環評範疇界定成果，綜合評估之替代方案包括：零方案一(本案不開發+台2線維持現況)、零方案二(本案計畫路段台2線拓寬)、零方案三(本案計畫路段台2線除基督書院路段不拓寬外，其餘路段拓寬)、替代方案一(淡北平面道路地下穿越立德路案)、替代方案二(淡北平面道路延伸至洲美高架案)及替代方案三(淡北平面道路增設匝道銜接至關渡大橋案)等6方案(詳見『評估書』第9章)，其中，台2線拓寬方案(零方案二、三)除大量拆遷、徵收之費用外，在台2線路廊寬度限制下，台2線拓寬所能拓寬之路幅空間有其侷限，至多增加雙向各一線車道空間，然而所增加之道路空間在優先進行台2線人本環境及設置公車專用道下，並無實際增加有效之道路容量因應交通需求。依據交通量預測，目標年在台2線全線拓寬之情境下，八勢路~大同路路段因為橫交路口眾多，尖峰服務水準仍為E級；倘台2線部分拓寬(基督書院路段不拓寬)，台2線部分路段服務水準仍為F級，顯示若採部分拓寬，將會出現另一個壅塞之瓶頸點。在台2線車流壅塞下，仍會導致公車行駛速率低落而使公車專用道規劃無法達到預期之效益，公共運輸使用率仍無法提升，無法根本解決竹圍路廊之交通困境。</p> <p>依據交通部公路總局大淡水聯外交通改善評估報告之分析顯示，台2線採部分拓寬及全線拓寬皆不具經濟效益可行性，次經交通部公路總局依近期建造成本更新台2線拓寬所需經費預估約為155億元(含用地及拆遷補償費約130億元)，推動期程預估需9.5年，成本效益分析結果為：淨現值(NPV)為-60.1億元、益本比(B/C)0.53，不具經濟效益可行性，該報告最後於結論建議中仍提出興建「竹圍地區外環道路規劃建議」，指出淡北道路「解決淡水與臺北市間的道路容量不足問題」，且因淡北道路「可提供較高的道路容量，具有快速疏運穿越性交通功能，符合省道功能定外，可做為台2線於竹圍地區的外環道路使用」。</p> <p>而從淡水河兩岸交通廊帶之地理位置來看，淡北道路的興建，打通竹圍路廊交通瓶頸與改善前後車道數不平衡，串接臺北市大度路、洲美快速道路以及福國路，構成淡水河右</p>

編號	提案人（依會議發言順序）	議 題
	來 源	回 覆 說 明
		<p>岸完善幹線系統，提供士林北投科技園區往來淡水地區之重要聯外路網，同時服務往來淡水、北投地區之通勤需求，減少過境車輛進入地區道路相互干擾，進而舒緩士林北投地區之交通壅塞，有助於提升地區道路之服務水準。</p> <p>另興建中淡江大橋，預計113年完工通車，因與臺64線快速道路立體化銜接，將吸引淡水及北海岸地區往返五股、新莊、三重、板橋、中和、永和等地區之旅次，行駛淡江大橋及臺64線快速道路，使淡水河右岸部分車流移轉至淡水河左岸，預期可分流現況台2線及關渡大橋之部分交通量，減輕分攤淡水河右岸之交通負荷，健全完善淡水河兩岸環狀分流路網。</p>
1100905-士林-32	新北市淡水區鄧公里邱美津里長	<p>淡水的人口數因為淡海新市鎮在這十年來增加了4萬，現在總共有18萬，這4萬全部都是在臺北市工作，每天這些人都要從淡水來臺北上班，所以造成塞車。淡水有一個比較特殊的狀況，就是在平日上班時間淡水塞車、下班時間臺北市塞車，那在假日的時候，因為淡水是古蹟密度最高的地方，也是我們臺北市的後花園，很多人假日會來淡水一日遊、半日遊，所以在中午前一定塞車那些不是淡水的人要上班，那些是臺北的人去淡水、三芝、石門玩才會這樣子。中央最近在淡水又要蓋3,000戶的國民住宅，這勢必讓在這裡買不起房子的人會繼續再過去住，所以平、假日塞車跟回堵是勢必的。</p>
	108.3.13環評大會349次決議事項及綜合討論意見處理說明	<p>內政部營建署為避免淡海新市鎮開發而造成淡水與臺北市之間過度龐大的交通負荷，於102年進行通盤檢討，定位淡海新市鎮之發展，期望建全新市鎮自給自足之各項工商機能，逐步跳脫傳統過度倚賴臺北市中心區之衛星城市角色。</p> <p>基於此，內政部營建署亦曾於108年1月30日函示新北市政府，重申行政院102年4月8日核定之「修訂淡海新市鎮開發執行計畫」，淡海新市鎮定位係作為台北都會區周邊的一個優質的生活空間，以「在地就業、在地就學及在地就養」之在地生活為目標。</p> <p>因後期發展區將以引進新興產業及既有工廠升級、轉型為首要方向，故於後續都市計畫通盤檢討時，以規劃產業發展用地及其所需之公共設施用地為主，可適度減少淡海新市鎮往來臺北市都會區之通勤旅次。</p> <p>另有鑑於淡海新市鎮後期發展區未來將以發展產業為主，相關產業之原物料及產品運輸，仍需健全之聯外交通系統，將有助於新市鎮未來發展。</p> <p>新市鎮之重要聯外交通系統尚未全數完成，故影響第二期開發之執行進度，尤其淡北道路延宕多年仍未完成，致進出淡</p>

編號	提案人（依會議發言順序）	議 題
	來 源	回 覆 說 明
		海新市鎮之交通形成瓶頸，不僅影響第一期開發區土地、建物之銷售率及入住率，也影響第二期開發之執行進度，故須達成上述目標，仍需儘速辦理新市鎮聯外三大交通建設，包括淡江大橋、淡北道路及淡海輕軌。
1100905-士林-33	吳立法委員思瑤服務處（陳賢蔚主任）	竹圍的交通會讓車流的回堵延伸到北投，萬一淡北道路轉移開始堵的地點在北投，然後再回堵到士林及周邊的地區，變成說竹圍的問題沒有解決跑來北投跟士林。
		<p>本計畫以大台北社會經濟調查及國家發展委員會人口預測為模式基礎，遵循二階環評範疇界定之結論，使用雙北市共同建置、並持續校估改版之 TRTS-IV 模式。模式所建置之人口社經資料，涵蓋臺北都會區、淡水區及淡海新市鎮進駐之人口成長率以及臺北市相關重大開發建設計畫資料，如華碩電腦新建大樓、好市多批發、社子島、福國路延伸計畫及北投士林科技園區計畫。</p> <p>為舒緩士林北投地區之交通壅塞，並配合北投士林科技園區的推動，臺北市政府刻正辦理福國路延伸立體化銜接洲美快速道路工程，預計111年完工，未來區內車流動線重新分配，通過性車流移轉至洲美快速道路、福國路路廊，地區性車流動線行駛承德路、文林北路，減少穿越性車流與地區性車流互相干擾，以減輕士林北投區內主要道路交通負荷。</p> <p>淡北道路與洲美快速道路、福國路延伸段，構成淡水地區往來臺北市區之外環優化路廊，於目標年晨峰期間往臺北市之交通量預測，車流轉移至洲美快速道路及福國路為主，促使承德路、文林北路等市區道路服務水準均有優化；而昏峰期間往淡水地區之交通量預測，因淡北道路-洲美快速道路-福國路路網的形成，提升大度路往淡水之車流速度，加速臺北市區龐大通勤車流往新北市紓散，使車流不會留滯於市區，對於臺北市區往淡水方向交通量有整體減量之效益。</p>
1100905-士林-34	吳立法委員思瑤服務處（陳賢蔚主任）	未來淡北道路開通之後有一個評估指標叫作公共運輸，又說公共運輸必須等到淡北道路開通之後才有那個腹地去落實。若淡北道路開好了，但是大眾運輸沒辦法達到原本預期的目標怎麼辦？這些路網不就白搭？淡江大橋當初要蓋的時候也是阻力很高，因為我們期待它可以真正改善淡水地區的交通，所以我們讓它蓋了，為什麼我們不能等到它蓋好再來評估淡北道路呢？
	108.9.25專案小組第4次初審會議會議結論答覆意見	<p>環評報告書定稿本已有專章說明必要性及需求性，摘錄其中有關淡江大橋與淡北道路建設目的說明如次：</p> <p>新北市北海岸區目前積極辦理三大交通建設，除淡北道路外，其餘兩大建設皆已順利建設中，三大建設雖位置雖互</p>

編號	提案人(依會議發言順序)	議 題										
	來 源	回 覆 說 明										
		<p>有關係，但服務標的不盡相同，三者為互補關係、缺一不可：</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 淡江大橋：疏解淡水地區、北海岸地區往返八里、新北市及桃園地區之車流，淡江大橋完工通車後可大幅縮短淡水與八里間之行車距離，分攤關渡大橋的交通量。 ● 淡海輕軌：提供淡水區及淡海新市鎮等居民便捷之大眾運輸功能，提高整體大眾運輸網分布及大眾運輸使用率。 ● 淡北道路：因為道路規模較小，路網涵蓋率低，主要功能為與台2線平行之外環道路，快速疏解淡水往返臺北市之通過性車流，分擔並減輕台2線交通負荷。 <p>本計畫分析三項交通建設對於竹圍路廊之旅次需求轉移效果，彙整如表2-2所示。由分析表可知，僅有淡江大橋時，約可以減少(轉移)竹圍路廊約20.1%之旅次量；當同時有淡江大橋及淡海輕軌時，可共同減少(轉移)台2線約23.9%之旅次量，然而經交通影響分析可知台2線仍會有局部瓶頸路段出現壅塞(路段尖峰服務水準達到F級)；當路網再加入淡北道路後，整體可減少(轉移)約38.1%之旅次量，由交通分析可知，台2線之尖峰服務水準可獲得明顯改善，瓶頸路段之壅塞得以消弭。</p> <p>表2-2 各交通建設對竹圍路廊交通量之轉移效果分析</p> <table border="1" data-bbox="719 1290 1466 1628"> <thead> <tr> <th>交通建設</th> <th>台2線旅次減量</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>僅淡海輕軌</td> <td>7.1%</td> </tr> <tr> <td>僅淡江大橋</td> <td>20.1%</td> </tr> <tr> <td>淡海輕軌+淡江大橋</td> <td>23.9%</td> </tr> <tr> <td>淡海輕軌+淡江大橋+淡北道路</td> <td>38.1%</td> </tr> </tbody> </table> <p>本計畫分析目標年台2線之尖峰交通量(pcu/hr)變化如下圖，顯示在無任何建設之情境下，台2線尖峰交通量於目標年將自然成長至6,363pcu/hr；目標年僅有淡江大橋及淡海輕軌之情境下，台2線尖峰仍達4,665pcu/hr，超過其道路容量3,770pcu/hr，亦即台2線仍會出現局部瓶頸壅塞。倘台2線須維持服務水準D級以上，仍有1,649pcu/hr之缺口，當竹圍路廊加入淡北道路，實施本計畫公共運輸管理策略及台2線公車專用道後，台2線尖峰交通量降至2,229pcu/hr，其道路容量得以負荷尖峰交通量，瓶頸壅塞得以消弭。</p>	交通建設	台2線旅次減量	僅淡海輕軌	7.1%	僅淡江大橋	20.1%	淡海輕軌+淡江大橋	23.9%	淡海輕軌+淡江大橋+淡北道路	38.1%
交通建設	台2線旅次減量											
僅淡海輕軌	7.1%											
僅淡江大橋	20.1%											
淡海輕軌+淡江大橋	23.9%											
淡海輕軌+淡江大橋+淡北道路	38.1%											

編號	提案人 (依會議發言順序)	議 題
來源		回覆說明
		<p>圖1 目標年台2線尖峰交通量變化</p> <p>附註：目標年有計畫之台2線道路容量為公車專用道外之普通車道容量</p> <p>經分析目標年淡水區旅次分布比例(淡水區為起點)，目標年若無淡北道路，往淡江大橋方向旅次比例約佔22%，往台2線竹圍段約佔68%(其中往臺北市43%+轉往關渡大橋25%)，目標年有淡北道路時，往台2線竹圍路廊約佔69%，其中淡北道路分流部分佔24%，使用台2線佔45%(台2線往臺北市21%、台2線轉關渡大橋24%)。由上述比例看出，淡北道路及淡江大橋之服務旅次方向不同，淡江大橋雖然確實有其功能，但淡水區七成以上之旅次仍是使用竹圍路廊為主，此為淡江大橋所無法服務之需求，而淡北道路僅使淡江大橋之分流比例略降1%，車流結構無重大改變，顯示淡江大橋及淡北道路服務標的不同且並無競合，而興建淡北道路後將可有效紓解台2線龐大負荷。</p> <p>另交通部公路總局曾來函(108年4月22日路規劃字第1080043114號函)略以「淡江大橋功能目標係因應淡海新市鎮開發衍生之交通需求，並為改善台2線竹圍段及關渡大橋交通壅塞情形，擴大快速公路服務範圍至淡水河北岸，提供連接淡水、北海岸地區往來台北港、桃園機場及大台北都會區之便捷公路，並串聯淡水河兩岸旅遊休憩活動，促進地方發展，健全北部濱海公路系統，提供便捷之交通網路。預期計畫完成後，可縮短淡水區與八里區交通運輸距離25分鐘，使北部濱海公路系統更臻完善，並可達到提高行車品質、促進觀光遊憩等相關效益。」由此可知，淡江大橋與淡北道路之服務旅次方向性、交通功能定位上不盡相同，反而補足淡水地區在各方向之聯外需求。</p>

編號	提案人（依會議發言順序）	議 題
	來 源	回 覆 說 明
		<p>同時公路總局來函亦提到，關於其所辦理之「大淡水地區聯外交通改善策略評估」計畫，由於臺2線竹圍至紅樹林路段房屋密集，拓寬須面臨龐大用地徵收費用、房屋拆遷抗爭等問題，且現有臺2線竹圍路段橫交狀況多，道路干擾及轉向負荷大，爰該評估案原則建議以目前趨勢，採外環道路紓解通過性車流，並保留既有路廊區域通行及改善空間，長期解決竹圍路廊問題，故淡北道路計畫與其所辦理之「大淡水聯外交通改善策略評估報告」目標尚無不符，分屬於解決淡水竹圍交通問題之短中長期改善策略。</p> <p>雙北交通專案小組亦持續就本計畫之公共運輸發展策略納入追蹤列管事項：</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 台2線人本環境及道路空間活化 配合淡北道路興建以活化台2線之道路空間彈性，進行人本環境空間之改造，包括人行道及公車候車環境之優化，及規劃南向公車專用道提升公車行駛速率。 ● 淡北道路發展快速公車系統 開放公車行駛以提升往來淡水區與士林北投科技園區等台北市區重要通勤需求點之間的跳蛙公車與幹線專車，並媒合公車業者，加強科技園區之通勤專車服務，提升通勤人口之公共運輸使用率。 ● 加強淡海輕軌及捷運淡水線接駁機能 除一般公車路線外，媒合公車業者或重要旅次據點(通勤或觀光遊憩)之接駁專車服務，淡海輕軌已自109年11月15日起加密班次，提昇捷運搭乘使用率。 ● 持續擴充大臺北都會區捷運票證優惠措施 除現行電子票證及定期月票(如1280定期票)外，積極推動悠遊卡、一卡通及iCASH等多元化票證之優惠，包括不同系統之雙向轉乘優惠如：輕軌←(雙向)→捷運，輕軌←(雙向)→公車，以及大臺北都會區之敬老卡點數扣點搭乘優惠等。 ● 尖峰預警管理機制 淡北道路沿線設置交通監控設施，與公路總局及雙市交控中心建立預警通報協處等機制。
1100905-士林-35	吳立法委員思瑤服務處（陳賢蔚主任）	臺2線的拓寬原本也是都市計畫裡面評估出來的方案，為什麼不雙管齊下一起來做呢？

編號	提案人（依會議發言順序）	議 題
	來 源	回 覆 說 明
	108.9.25專案小組第4次初審會議會議結論答覆意見、雙北交通專案小組追蹤列管事項編號1091230-7	<p>本計畫依二階環評範疇界定成果，綜合評估之替代方案包括：零方案一（本案不開發+台2線維持現況）、零方案二（本案計畫路段台2線拓寬）、零方案三（本案計畫路段台2線除基督書院路段不拓寬外，其餘路段拓寬）、替代方案一（淡北平面道路地下穿越立德路案）、替代方案二（淡北平面道路延伸至洲美高架案）及替代方案三（淡北平面道路增設匝道銜接至關渡大橋案）等6方案（詳見『評估書』第9章），其中，台2線拓寬方案（零方案二、三）除大量拆遷、徵收之費用外，在台2線路廊寬度限制下，台2線拓寬所能拓寬之路幅空間有其侷限，至多增加雙向各一線車道空間，然而所增加之道路空間在優先進行台2線人本環境及設置公車專用道下，並無實際增加有效之道路容量因應交通需求。依據交通量預測，目標年在台2線全線拓寬之情境下，八勢路～大同路路段因為橫交路口眾多，尖峰服務水準仍為E級；倘台2線部分拓寬（基督書院路段不拓寬），台2線部分路段服務水準仍為F級，顯示若採部分拓寬，將會出現另一個壅塞之瓶頸點。在台2線車流壅塞下，仍會導致公車行駛速率低落而使公車專用道規劃無法達到預期之效益，公共運輸使用率仍無法提升，無法根本解決竹圍路廊之交通困境。</p> <p>依據交通部公路總局大淡水聯外交通改善評估報告之分析顯示，台2線採部分拓寬及全線拓寬皆不具經濟效益可行性，次經交通部公路總局依近期建造成本更新台2線拓寬所需經費預估約為155億元（含用地及拆遷補償費約130億元），推動期程預估需9.5年，成本效益分析結果為：淨現值(NPV)為-60.1億元、益本比(B/C)0.53，不具經濟效益可行性，該報告最後於結論建議中仍提出興建「竹圍地區外環道路規劃建議」，指出淡北道路「解決淡水與臺北市間的道路容量不足問題」，且因淡北道路「可提供較高的道路容量，具有快速疏運穿越性交通功能，符合省道功能定外，可做為台2線於竹圍地區的外環道路使用」。圖1 目標年台2線尖峰交通量變化 附註：目標年有計畫之台2線道路容量為公車專用道外之普通車道容量</p>
1100905-士林-36	吳立法委員思瑤服務處（陳賢蔚主任）	<p>針對整個臺北市地區的交通改善計畫為什麼不全盤的來考量呢？</p> <p>1. 淡北道路工程係新北市政府為改善臺二線(竹圍-紅樹林)交通壅塞所興辦工程，臺北市交通局於環評審查階段要求新北市政府對臺北市端交通影響進行詳細分析評估，</p>

編號	提案人(依會議發言順序)	議 題
	來 源	回 覆 說 明
		<p>並研擬減輕交通衝擊之工程改善、提升大眾運輸使用率及尖峰預警管理機制等配套措施，納入環評報告書內具體承諾。</p> <p>2. 淡北道路興建對大業路、環河北路及延平北路之交通影響隨車流分散遞減，臺北市政府刻正辦理福國路延伸興建工程，未來將與洲美快速道路銜接新增匝道，預計111年完工，以提供銜接承德路、文林北路及中山北路等主要幹道，具有分散車流效果；另就環河北路、延平北路等部份路段(口)服務水準下降部分，已優先規劃設置智慧號誌改善，以提升車流紓解效率。</p>
1100905-士林-37	李裕寬先生	<p>諸多交通路網規劃盡為空談。</p> <p>交通疏導方式欠缺周詳規劃。</p> <p>103線道及蘆洲環河路未納入詳加拓展規劃。</p> <p>太依賴模擬及未重視民意。</p>
	108.3.13環評大會349次決議事項及綜合討論意見處理說明	<p>關渡地區交通壅塞疑慮為民眾關注重點，為減輕對關渡區之交通影響，並基於雙北市均致力於大眾運輸導向之交通政策方向，本計畫研擬配套措施如下：</p> <p>1. 大度路交通改善配套</p> <p>(1) 以立體化工程優化中央北路及立德路2大重要路口：大度路/中央北路口於目標年在興建淡北道路之情境下，直行以地下穿越通過路口，明顯疏解此路口之交通負荷，大幅降低此路口以往的延滯壅塞；大度路/立德路口新增跨越立德路口之跨越橋，分析可轉移約60%~65%之直行車流改使用跨越橋，調整縮短整體號誌周期，路口運轉效能提昇。</p> <p>(2) 淡北道路匯入大度路之車道限縮設計：基於大度路行車順暢及車道數平衡，避免過境車流影響區域車流，本計畫採用支線匯入主線之概念，於淡北道路終點匯出端設計兩股車流先匯成一車道後，再行匯入大度路，另淡北道路銜接大度路之「出口端」設置儀控設施，配合預警機制於尖峰時段適時啟動管制，以調節進入台北市區之車流，減輕對關渡當地平面道路之衝擊。</p> <p>(3) 關渡地區之周邊巷道與地方居民之影響：於淡北道路出口端加設實體快慢分隔，使淡北道路往臺北市方向之車輛於大度路上禁止右轉，以減輕對關渡地區居民之影響。</p> <p>2. 加強智慧型道路之交控系統</p>

編號	提案人（依會議發言順序）	議 題
	來 源	回 覆 說 明
		<p>(1) 以端點儀控進行交通流量調節：配合臺北市端之大度路交通路況，進行淡北道路入口端之流量管控。當大度路交通量較大時，透過端點儀控，調節進入淡北道路往臺北市之車流量，使車流平均分布，不致快速集中。</p> <p>(2) 提供即時路況之便民服務：透過周邊道路之交通量偵測系統，蒐集交通量及路況資料，未來可於淡北道路鄰近道路設置資訊可變標誌（CMS），提供用路人關於大度路、台2線等之路況資訊。</p> <p>3. 評估未來淡北道路實施 HOV 高乘載管制之可行性，必要時施行</p> <p>透過實施 HOV 高乘載管制，鼓勵民眾減少私人運具之使用，亦可達到調節淡北道路車流量之效果。</p> <p>(1) 經評估若淡北道路布設 HOV 高乘載管制車道，尖峰時段將可有效紓緩南向車流快速集中進入臺北市大度路，可減輕大度路之交通負荷。</p> <p>(2) 未來淡北道路通車初期可先採特定時段、特定方向性之實施，如下午尖峰時段往臺北市方向，以觀察車道使用率及周邊道路之交通影響，依據交通運作情形、違規取締執行等層面，檢討實施成效，再進一步思考全天實施之可行性。</p> <p>(3) 分析針對 HOV 高乘載管制之限行2人以上或限行3人兩種方案，將可藉此調節進入大度路之交通量，對大度路之服務水準改變分析，HOV 高乘載管制措施減少進入大度路車流，服務水準提升至 C 級。然而相對之負面影響為淡北道路上部分車流轉移至台2線上使台2線交通負荷增加，道路服務水準也下降一個等級。</p> <p>(4) 在管制方式上，將於道路南北兩端入口設置攝影或紅外線之監測設備，並協請交通警察單位協助於道路起點管制，及沿線巡邏取締違規，以落實執法以確實抑制私人運具。</p> <p>4. 研議淡北道路開放公車等大型車行駛之規劃</p> <p>(1) 未來淡北道路提供大型車輛之使用原則，建議以兩方面為主：</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 常態性大眾運輸：為提升大眾運輸效能，並減少對淡北道路周邊生態環境之影響，考量允許符合環保規定之公車行駛。

編號	提案人（依會議發言順序）	議 題
	來 源	回 覆 說 明
		<ul style="list-style-type: none"> ● 臨時偶發事件：淡北道路可利用交通管理手段（調撥或方向管制等）作為台北市與淡水之間雙向的緊急救難道路，故可提供消防車、救護車、警備車及工程救險車及毒性化學物質災害事故應變車執行任務。 <p>(2) 考量大臺北地區幅員遼闊之特性，開闢類似交通專車之跳蛙公車，民眾在特定時間及地點搭乘，其特性在於停站少、路程快、路線直捷，鼓勵民眾通勤多利用大眾運輸。</p> <p>(3) 未來規劃跳蛙公車或快速公車行駛淡北道路之快捷支線。快捷支線可避開台2線竹圍路段，減少停靠站，但可更快速之通過本路段，鼓勵民眾搭乘大眾運輸工具，減少私人運具使用，使淡北道路亦成為大眾運輸導向政策之一個重要環節。</p> <p>5. 配合淡北道路之整體交通管理及大眾運輸政策</p> <p>(1) 大眾運輸導向之鼓勵使用政策</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 台2線人本空間：道路空間合理規劃，改善行人、自行車及公車候車之空間，提升大眾運輸服務品質及民眾使用意願；此方面規劃也呼應公路總局之「大淡水地區聯外改善計畫」研擬之改善方案，包括竹圍路廊人行道檢討改善及瓶頸路口改善規劃等。 ● 大眾運輸優惠措施：雙北市共同合作，淡海輕軌納入既有捷運系統之電子票證整合優惠（1280月票方案及轉乘優惠），並持續推動各項捷運優惠措施，提升淡水與臺北市之間的大眾運輸便利性。 ● 停車轉乘環境及優惠：鼓勵通勤民眾停車轉乘大眾運輸，於淡海輕軌車站周邊及淡水地區規劃提供停車空間，並輔以停車轉乘捷運之優惠措施（目前新北市府已於輕軌沙崙站與漁人碼頭站旁之交通用地規劃為停車場用地，鼓勵民眾停車轉乘）。 <p>(2) 智慧型道路之交通管理策略</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 建置智慧型道路：淡北道路將建置端點儀控、CMS 標誌及交通量偵測等設施，即時蒐集車流量資料，藉由入口端點儀控、機動調整道路速限等方式，調節往臺北市之車流量。

編號	提案人(依會議發言順序)	議 題
	來 源	回 覆 說 明
		<ul style="list-style-type: none"> ● 北市端重要路口優化：配合中央北路口、立德路口之立體化工程，依據路口未來轉向量之變化，優化兩路口之號誌時制及車道配置，包括立德路口平面規劃左轉專用車道等。 ● 區域交通疏導：透過交控中心及 CMS 標誌，於淡水地區提供用路人即時路況及改道資訊，適時導引車流多利用淡江大橋、台65等替代道路，減輕往返臺北市端之交通負荷。 <p>(3) 抑制私人運具之交通管制措施</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 道路空間之管制：台2線研議設置公車專用道，減少私人運具之道路空間，提升大眾運輸之行駛速度。 ● 運具使用之管制：淡北道路研議實施高承載(HOV)管制。透過實施 HOV 管制，抑制私人運具之使用慣性，同時藉此亦可達到調節淡北道路車流量之效果。
1100905-士林-38	黃進益先生	雙北同心，共享其利。各持己見，諸事不遂。
		<p>歷次環評階段提及淡北道路開闢對於臺北市交通的影響與如何減輕衝擊等議題，於審查期間雙北市政府不間斷進行專業技術性的溝通與研商配套措施，另為加強臺北市民意代表及北投、士林地區居民瞭解淡北道路交通配套措施能否落實執行，以有效管理其興建通車後對臺北市交通影響等交通議題，雙北市政府特於109年11月19日共同成立淡北道路交通專案小組，除確認交通配套措施落實納入工程設計，並建立相關管理機制。</p>