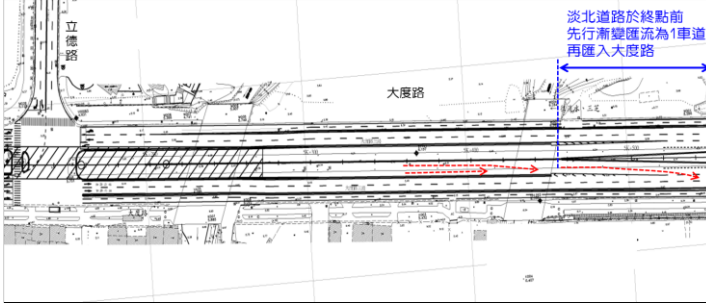
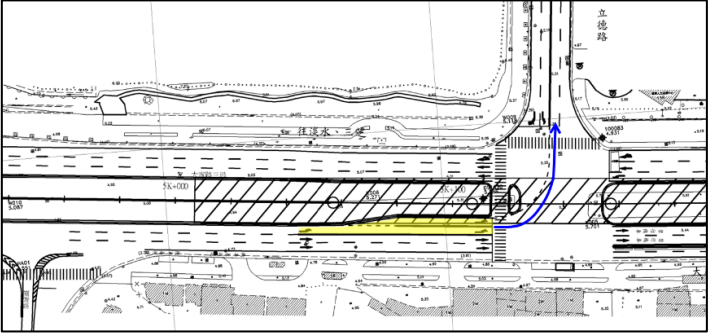


參、「淡北道路營運績效暨分流策略」說明會（北投場）意見回覆

| 編號 | 提案人（依會議發言順序） | 議 題 |
|--------------|---|--|
| | 來 源 | 回 覆 說 明 |
| 1100905-北投-1 | 黃議員郁芬 | <p>士林、北投、淡水為生命共同體，應該尋求雙贏，但淡北道路只是轉移塞車的道路。</p> <p>立德路雖然之後會作立體的道路規劃，但是淡北道路由2車道縮為1車道匯入大度路到底會不會塞車。</p> <p>淡北道路匯入大度路後是否影響現況左轉需求，另在大度路未擴寬之情況下使用既有路幅，是否影響道路容量。</p> <p>淡北道路為封閉型道路，全線除起終點外無其他出口匝道，未來塞車將變為大停車場，完全不是一條救命的道路，也完全沒有辦法說服在地居民接受，故反對興建淡北道路。</p> |
| | <p>108.9.25專案小組第4次初審會議會議結論答覆意見、109.10.12淡北道路細部設計審查意見、109.12.24「淡水河北側沿河平面道路相關事宜」專家學者座談會議紀錄</p> | <p>■ 因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/立德路兩大路口也為本計畫交通衝擊影響最大之路口，本計畫除將該兩大路口立體化之外，也透過多次民眾說明會與地方訪談，將關渡地區當地居民意見納入工程設計中，包括大度路車道配置調整、快慢分隔實體化、淡北道路出口端匯入大度路之車道設計、以及出口端設置儀控設施等，相關改善措施詳評估書第8.2節 交通影響改善對策，以將對關渡區之交通衝擊降至最低。</p> <p>● 淡北道路匯入大度路之車道限縮設計</p> <p>基於大度路行車順暢及車道數平衡，減輕淡北道路車流匯入大度路之影響，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，以使車道數平衡、降低車流影響，如圖1-16，本計畫考量車流匯流衍生交織行為，依據道路設計規範設置符合標準之漸變段，以符合車輛切換車道及車流交織之行車需求。</p>  |

| 編號 | 提案人(依會議發言順序) | 議 題 |
|----|--------------|--|
| | 來 源 | 回 覆 說 明 |
| | | <p>圖2 淡北道路台北市端之出口車道配置平面圖</p> <p>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> <ul style="list-style-type: none"> ● 大度路中央北路-立德路平面車道配置調整優化 立德路口除以跨越橋快速疏散直行車流外，本計畫同時優化平面路口之運轉，調整此路段之車道配置，利用淡北道路跨越橋之橋下空間設置左轉專用車道，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，示意如圖1-17。  <p>圖3 大度路局部車道配置及立德路路口優化平面圖</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 另本計畫採用 Vissim 進行微觀之路段車流模擬，模擬結果顯示採一線道匯入大度路之情境於淡北道路及大度路車流尚屬順暢。 ■ 此外，因目前淡水往來台北市區僅有台2線唯一聯外幹道，依據新北市府消防局統計，竹圍分隊及淡水分隊於106年各式災害搶救案件1,246次/年、救護案件7,380次/年。台2線路幅寬度有限，如臨時事故佔用車道，除影響一般通勤、通學外，如遇救護或救火車等緊急救護狀況，恐延誤救災救難，進而危及民眾生命財產安全，因此第二條支援/替代性道路是必要的，淡北道路即可擔負第二條替代道路的任务，另為臨時疏散、救災等需求，淡北道路已於沿線中央分隔島每隔約500公尺即設置1處活動隔欄。 ■ 依據新北市103年「新北市核子事故區域民眾防務應變計畫」，新北市金山、石門、萬里等區之緊急救難防護站及收容所之疏散路徑均為台2線銜接關渡大橋，如圖4，台2線除一般交通運輸功能外，尚負擔核一、核二廠之緊急疏散責任，保持台2線暢通為維護雙 |

| 編號 | 提案人（依會議發言順序） | 議 題 |
|--------------|-----------------------|---|
| | 來 源 | 回 覆 說 明 |
| | | <p>北市居民生命財產安全之要件，因此闢建淡北道路將可提供雙北市另一保障。</p> <p>圖4 新北市核子事故區域應變計畫之民眾疏散撤離路徑</p> <p>資料來源：新北市政府103.4.11「新北市核子事故區域民眾防務應變計畫」</p> |
| 1100905-北投-2 | 黃議員郁芬 | <p>簡報第16頁寫「私人運具在目標年最適方案會下降7,000多的運次，大眾運輸使用率會提升」，與環評定稿本資料「運次會增加7,000多旅次，大眾運輸會減少8,000多旅次」相反。</p> |
| | 環評報告書定稿本第7章—表7.4.5-21 | <ol style="list-style-type: none"> 1. 簡報第16頁之表格係現況竹圍路廊往臺北市方向總人旅次為15,886人旅次，其中私人運具為8,007人旅次，大眾運輸（包含捷運及公車）為7,879人旅次。於目標年無計畫時，因台2線壅塞情形未改善，致公共運輸環境及大眾運輸使用體驗不佳，私人運具人旅次將上升至8,446人旅次。 2. 藉由本計畫興闢淡北道路，活化竹圍路廊之道路管理空間，以活化公車系統、優化道路配置及相關管制措施為主要方向，以達成抑制私人運具成長及促進公共運輸使用率提升，經模式針對竹圍路廊不同交通管理情境，分析提升公車行車效率、降低旅次成本對於公共運輸使用率之影響效果，採目標年最適管理方案（淡北道路開放公車行駛但不限制為專用道，同時台2線設置尖峰時刻南向公車專用道），藉由優化竹圍路廊之公共運輸條件，抑制交通改善可能衍生之私人運具成長，分析目標年私人運具人旅次下降「為」7,537人旅次，大眾運輸（包含捷運及公車）人旅次上升 |

| 編號 | 提案人(依會議發言順序) | 議 題 |
|--------------|--------------|---|
| | 來 源 | 回 覆 說 明 |
| | | 「為」10,623人旅次，公共運輸使用率可達成58%，經檢視簡報資料與109年1月15日環評大會簡報及環評報告書定稿本之表7.4.5-21數據一致。 |
| 1100905-北投-3 | 黃議員郁芬 | 臺北市政府交通局有無把關說明會之簡報內容？有無針對臺北市端之交通影響進行評估？ |
| | | <ol style="list-style-type: none"> 1. 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。 2. 有關說明會之簡報內容，臺北市交通局於會前已提供修正意見予新北市政府，請其納入修正。 |
| 1100905-北投-4 | 黃議員郁芬 | 臺北市政府於部分市區道路已採用交控系統但仍塞車，如何承諾淡北道路設置交控系統及相關管制措施後不塞車。 |
| | | <ol style="list-style-type: none"> 1. 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。 2. 工程改善除採立體化方式穿越大度路/中央北路、大度路/立德路等2處路口，減輕對平面路口影響之外，亦於淡北道路(往臺北方向)出地下箱涵處規劃設置分隔設施，並延伸至立德路立體化陸橋前，形成封閉型道路，禁止淡北道路(往臺北方向)之穿越性車流匯出變換車道至平面車道，減輕對關渡地區交通影響。 3. 另淡北道路(往臺北方向)終點端位於大度路/立德路口之東側，規劃在高架段先行將2車道漸變匯流為1車道後，再以下匝道方式匯入大度路，減緩匯入大度路之車流量及降低對大度路主線車流之影響；且淡北道路沿線建置CCTV(車流監視設備)、VD(車流偵測器)、CMS(資訊可變標誌看板)等監控設施，並建立預警機制，往臺北市方向尖峰車流量達到監控門檻值時，將啟動匝道儀控管制或高承載管制，並與公路總局及雙市交控中心建立預警通報協處等機制，以有效控管避免尖峰時段車流快速集中至臺北市。 |

| 編號 | 提案人(依會議發言順序) | 議 題 | | | | | | | | | |
|----------------|-----------------------------|---|------|---------|-------|------|-------|-------|-----------|-------|----------------|
| | 來 源 | 回 覆 說 明 | | | | | | | | | |
| 1100905-北投-5 | 黃議員郁芬 | 淡北道路應待淡江大橋完工通車後，視交通分流結果後再決定興建否。 | | | | | | | | | |
| | 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> <ol style="list-style-type: none"> 1. 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： <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。 2. 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>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"> <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> | 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 |
| 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>3. 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>  <table border="1" data-bbox="675 819 1433 1258"> <caption>圖1 目標年台2線尖峰交通量變化</caption> <thead> <tr> <th>情境</th> <th>項目</th> <th>交通量 (PCU/HR)</th> <th>道路容量 (PCU/HR)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">現況台2線 / 目標年台2線</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>4. 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> | 情境 | 項目 | 交通量 (PCU/HR) | 道路容量 (PCU/HR) | 現況台2線 / 目標年台2線 | 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 |
| 情境 | 項目 | 交通量 (PCU/HR) | 道路容量 (PCU/HR) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 現況台2線 / 目標年台2線 | 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>5. 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>6. 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-北投-6 | 黃議員郁芬 | 淡海新市鎮之都市計畫讓淡水的交通量增加,尤其是私人運具,然淡水與臺北市連接之道路容量路寬狹小,已無法負荷。 |
| | 108.9.25專案小組第4次初審會議會議結論答覆意見 | <p>1. 監察院曾於108年3月7日之內政及少數民族委員會會議中,糾正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,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,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>2. 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。基於此,內政部營</p> |

| 編號 | 提案人(依會議發言順序) | 議 題 |
|--------------|-----------------------------|--|
| | 來 源 | 回 覆 說 明 |
| | | 建署亦曾函示新北市政府(108年1月30日營署鎮字第1081015281號函),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臺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。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,達到在地就業之方向,以適度減少淡海新市鎮往來臺北市都會區之通勤車流。 |
| 1100905-北投-7 | 張議員斯綱 | 淡北道路應待淡江大橋完工通車後,視交通分流結果後再決定興建否。 |
| | 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> <ol style="list-style-type: none"> 1. 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: <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。 2. 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。 |

| 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% |

3. 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。

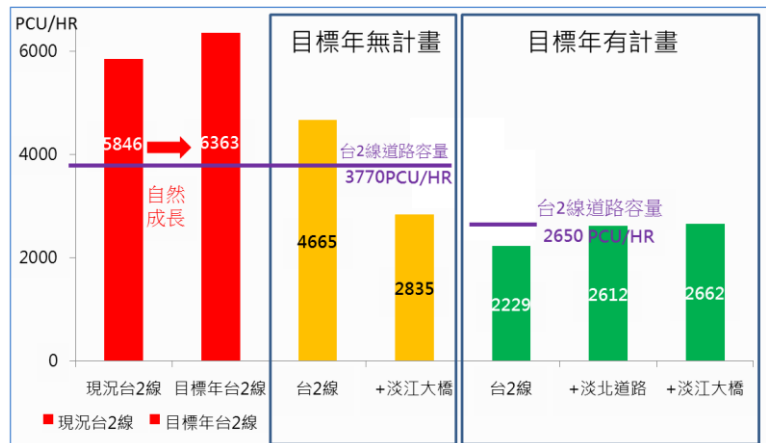


圖1 目標年台2線尖峰交通量變化

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

4. 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

| 編號 | 提案人(依會議發言順序) | 議 題 |
|--------------|-----------------------------|--|
| | 來 源 | 回 覆 說 明 |
| | | <p>部分佔24%，使用台2線佔45%(台2線往台北市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>5. 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>6. 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-北投-8 | 張議員斯綱 | <p>交通量調查之數據與現況用路人的感覺不符，特別是疫情期間大家皆使用私人運具，故數據難以說服。</p> |
| | 108.9.25專案小組第4次初審會議會議結論答覆意見 | <p>1. 本計畫採用臺北都會區運輸需求模式(TRTS-4)，是目前雙北市交通及捷運推估運輸需求及各項運具使用分配的基礎，可有效分析現況及預測未來道路交通量及公共運輸使用率；且該模式也在107-108年</p> |

| 編號 | 提案人(依會議發言順序) | 議 題 |
|--------------|--|--|
| | 來 源 | 回 覆 說 明 |
| | | <p>間，進行社經參數之改版更新，以提高模擬預測之準確性。</p> <p>2. 為確保模式推估之合理性，本計畫以臺2線實際交通量車次調查結果，以各運具平均乘載率計算每小時人次，另捷運部分則依據台北捷運公司提供竹圍段之尖峰站間通過量(人次/小時)（臺北大眾捷運股份有限公司108年3月19日北捷行車字第1083010038號函），計算現況通過竹圍路廊之人次及大眾運輸使用率；另模式推估部份，係以 TRTS-IV 模式透過實際屏柵線交通量調查資料進行校估。</p> <p>3. 經比對模式推估與現況調查之公共運輸使用率、主要道路服務水準，公共運輸使用率部分經由模式推估為50%，與實際交通調查與公車捷運乘載量資料所推估之比例（49%）相互吻合；主要道路服務水準部分，依本計畫實際交通量現況調查資料，台2線竹圍段之晨峰交通量(南向)換算為小客車當量數後為5,575 pcu/hr，另 TRTS-IV 模式針對現況模擬之晨峰交通量(南向)為5,382pcu/hr，模式分析之誤差約為3.6%，以上顯示模式分析結果應屬合理且有相當之準確度。</p> <p>4. 惟每日實際交通量會因天候或其他因素而略有不同，故將存在些微差異，如疫情期間旅運行為即屬於特殊情況。目前雙北交通專案小組及雙北市交通主管機關亦已研擬相關監控指標，後續將視實際交通量滾動檢討並適時啟動號誌儀控等管控機制。</p> |
| 1100905-北投-9 | 張議員斯綱 | 中央對興建淡北道路之看法應讓民眾了解。 |
| | 108.9.25專案小組第4次初審會議會議結論答覆意見、交通部109年10月13日交路(一)字第1098600526號函、行政院秘書長110年4月28日院臺交長字第1090105228號函 | <p>1. 依行政院102年4月8日核定之「修訂淡海新市鎮開發執行計畫」，淡海新市鎮後期發展區將以產業發展為主，相關產業之原物料及產品運輸，仍需健全之聯外交通系統，並將淡北道路列為短期計畫、淡江大橋列為中期計畫、淡海輕軌列為長期計畫。監察院曾於108年3月7日之內政及少數民族委員會會議中，糾正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，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，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>2. 依據公路總局「大淡水地區聯外交通改善策略評估」於道路工程、車道配置方面之檢討，因台2線</p> |

| 編號 | 提案人（依會議發言順序） | 議 題 |
|---------------|-------------------|---|
| | 來 源 | 回 覆 說 明 |
| | | <p>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。未來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。另一方面，公路總局於「大淡水地區聯外交通改善策略評估」計畫中，亦提出以中長期來看，興建淡北道路為紓解淡水地區聯外交通之解決方案。</p> <p>3. 次依據行政院公共工程委員會108年4月10日「中央與地方建設協調會報」新北市政府第1場研商會議決議：「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。」及109年10月13日交路（一）字第1098600526號函說明二略以：「本計畫可視為原公路總局推動『淡水河北側沿河快速道路』之替代方案，該案亦經審查確認可達到移轉省道台2線車流之功能，大幅度系統性改善紅樹林、竹圍及關渡地區的交通瓶頸，實與一般生活圈道路計畫之交通改善規模屬性實有不同，爰建議循公共建設計畫模式補助辦理。」，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>4. 本案公共建設計畫經國家發展委員會於109年7月24日邀集各有關單位召開研商會議，並獲致決議略以「建議原則支持」，爰經交通部轉送行政院，行政院秘書長以110年4月28日院臺交長字第1090105228號函示：「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。」，允可支持本案。</p> |
| 1100905-北投-10 | 立法委員何志偉辦公室（李主任世皓） | 北海岸地區缺乏醫療量能，為何新北市政府把淡水原本的醫療專區，都市變更改成倉儲專區或者是其他來使用。另淡水居民何時能擁有好的醫療資源。 |

| 編號 | 提案人(依會議發言順序) | 議 題 |
|---------------|-----------------------------------|---|
| | 來 源 | 回 覆 說 明 |
| | 雙北交通專案小組追蹤列管事項編號1091119-10 | 依據內政部營建署於103年12月31日函，略以：「倉儲批發專用區設置醫療設施一節，已於旨揭特定區計畫第2次通檢討規劃階段洽詢醫療單位表示，淡水地區病床數已足夠，無法再設置大型醫療院所」，又查淡水地區(與士林、北投、三芝及石門共同檢討)病床數每萬人71床已符合法規限制(每萬人50床)，無法設置大型醫療院所，並於109年度再次洽詢醫療單位現況病床比已符合法規限制。 |
| 1100905-北投-11 | 立法委員何志偉辦公室(李主任世皓) | 輕軌的發車頻率？有時會15分鐘以上才一班，是否採購車頭或車廂以改善營運狀況、服務量能。 |
| | 交通專案小組追蹤列管事項編號1091119-2及1091119-5 | <ol style="list-style-type: none"> 班次增加情形：淡海輕軌自109年11月15日藍海線通車後，重疊區間(V01-V09)早尖峰班距由原本6-9分鐘加密至5-7分鐘；午尖峰班距由12分鐘加密至7-8分鐘；離峰時段則由15分鐘加密至7-8分鐘，尖峰時段之班距已同捷運高運量系統。 班次增加後之使用量變化：比較增班前(109年11月1日至109年11月14日)及增班後(109年12月15日至109年12月21日)，平日運量由9,830人次上升至12,591人次，增加2,761人次(約28%)；假日運量由10,467人次上升至12,772人次，增加2,305人次(約22%)；若以平日早午尖峰通勤時段之運量相比，則由增班前之4,410人次上升為5,405人次，增加995人次(約23%)。 |
| 1100905-北投-12 | 立法委員何志偉辦公室(李主任世皓) | 捷運票價有轉乘機制，能否納入輕軌提供更佳之優惠條件以吸引民眾使用公共運具。 |
| | 雙北交通專案小組追蹤列管事項編號1091230-4 | <ol style="list-style-type: none"> 自109年2月1日起，新北大眾捷運股份有限公司已針對忠誠(慣性)乘客提供200元折50元之優惠，並且可使用雙北1280月票搭乘淡海輕軌。 為鼓勵搭乘捷運，臺北捷運股份有限公司已提供之相關優惠措施如下： <ol style="list-style-type: none"> 公共運輸定期票：整合台北捷運、台北市及新北市公車、YouBike、淡海輕軌，30天不限次數搭乘，只要1280元。主要優惠對象為長程、跨運具之公共運輸重度使用者。 常客優惠方案：依每卡每月累計搭乘次數，提供現金回饋，最高享有7折優惠。主要優惠對 |

| 編號 | 提案人(依會議發言順序) | 議 題 |
|---------------|-----------------------|--|
| | 來 源 | 回 覆 說 明 |
| | | <p>象為搭乘距離較短、以捷運為主要運具之捷運常客。</p> <p>(3) 轉乘優惠：持電子票證於1小時內，享有捷運與公車、YouBike、淡海輕軌雙向轉乘優惠。</p> |
| 1100905-北投-13 | 吳立法委員思瑤 | <p>雙北要共榮，期在解決淡水交通問題時考量大臺北生活圈的需要找出雙贏的方案。</p> <p>但說明會資料應於會前提供讓民眾共同參與，讓大家有詳細的資料理性討論，非會後才線上公布，另簡報內容相當偏頗。</p> |
| | | <p>為因應 COVID-19防疫規範，減少實體集會造成不特定人士聚集並降低接觸，故本次說明會採用線上及實體雙軌方式進行，惟實體會議部分因 COVID-19本土疫情發展情形瞬息萬變，中央流行疫情指揮中心根據疫情情形不定期滾動調整集會活動人數上限及場地開放標準，後續約於會議前1週時方確認可配合舉行實體會議之場地，囿於場地開放之集會人數上限及配合實聯制規定，故採用線上提前報名，若造成不便，尚祈見諒；線上影片之說明簡報及內容皆與實體會議相同，亦有線上表單可填寫回饋意見（於開放填寫期間共蒐集307則回應），具體意見亦彙整納入本次意見回復表綜整回應，針對各單位所提意見之處理原則皆與相同。</p> |
| 1100905-北投-14 | 吳立法委員思瑤 | <p>新闢道路是吸引或降低私人運具？因簡報資料與環評報告定稿版相反，請交通部提供正確之數據。</p> |
| | 環評報告書定稿本第7章—表7.4.5-21 | <ol style="list-style-type: none"> 有關本次說明會簡報內容及相關資料皆引用自本計畫環評報告書定稿本，簡報第16頁之表格係現況竹圍路廊往臺北市方向總人旅次為15,886人旅次，其中私人運具為8,007人旅次，大眾運輸（包含捷運及公車）為7,879人旅次。於目標年無計畫時，因台2線壅塞情形未改善，致公共運輸環境及大眾運輸使用體驗不佳，私人運具人旅次將上升至8,446人旅次。 藉由本計畫興闢淡北道路，活化竹圍路廊之道路管理空間，以活化公車系統、優化道路配置及相關管制措施為主要方向，以達成抑制私人運具成長及促進公共運輸使用率提升，經模式針對竹圍路廊不同交通管理情境，分析提升公車行車效率、降低旅次成本對於公共運輸使用率之影響效果，採目標年最適管理方案（淡北道路開放公車行駛但不限制為專用道，同時台2線設置尖峰時刻南向公車專用 |

| 編號 | 提案人（依會議發言順序） | 議 題 |
|---------------|---|--|
| | 來 源 | 回 覆 說 明 |
| | | 道），藉由優化竹圍路廊之公共運輸條件，抑制交通改善可能衍生之私人運具成長，分析目標年私人運具人旅次下降「為」7,537人旅次，大眾運輸（包含捷運及公車）人旅次上升「為」10,623人旅次，公共運輸使用率可達成58%，經檢視簡報資料與109年1月15日環評大會簡報及環評報告書定稿本之表7.4.5-21數據一致。 |
| 1100905-北投-15 | 吳立法委員思瑤 | <p>淡北道路為地方建設，中央非政策的決定者，仍需待雙北達成共識後再決定能否提供補助款。</p> <p>歷任臺北市市長皆反對淡北道路，現任柯市長於2015年也曾說待淡江大橋通車後再評估是否要雙北合作蓋淡北道路。</p> <p>但因為34位里長及多位歷任臺北市交通局長在內的專家學者均對本案表達疑慮，經過工程會會議研商後，請新北市政府優先配合執行71年發佈的都市計畫，也就是40公尺的臺2線拓寬工程案。</p> |
| | 108.9.25專案小組第4次初審會議會議結論答覆意見、交通部109年10月13日交路（一）字第1098600526號函、行政院秘書長110年4月28日院臺交長字第1090105228號函、環評報告書定稿本—計畫必要性及需求性說明專章、108.3.13環評大會349次決議事項及綜合討論意見處理說明 | <ol style="list-style-type: none"> 依行政院102年4月8日核定之「修訂淡海新市鎮開發執行計畫」，淡海新市鎮後期發展區將以產業發展為主，相關產業之原物料及產品運輸，仍需健全之聯外交通系統，並將淡北道路列為短期計畫、淡江大橋列為中期計畫、淡海輕軌列為長期計畫。監察院曾於108年3月7日之內政及少數民族委員會會議中，糾正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，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，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。 次依據行政院公共工程委員會108年4月10日「中央與地方建設協調會報」新北市政府第1場研商會議決議：「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。」及109年10月13日交路（一）字第1098600526號函說明二略以：「本計畫可視為原公路總局推動『淡水河北側沿河快速道路』之替代方案，該案亦經審查確認可達到移轉省道台2線車流之功能，大幅度系統性改善紅樹林、竹圍及關渡地區的交通瓶頸，實與一般生活 |

| 編號 | 提案人（依會議發言順序） | 議 題 |
|----|--------------|---|
| | 來 源 | 回 覆 說 明 |
| | | <p>園道路計畫之交通改善規模屬性實有不同，爰建議循公共建設計畫模式補助辦理。」，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>3. 本案自97年完成可行性研究至109年通過二階環評，期間歷經範疇界定及審議階段，蒐整各專家學者及機關意見，持續檢討精進各項迴避減輕對策，並依據北市要求擴大交通量調查範圍至民族西路、檢討台北端出口動線，工程內容增加立體化穿越立德路，建立智慧化交通管理機制，並納入雙北合作交流平台會議討論。</p> <p>4. 本案公共建設計畫經國家發展委員會於109年7月24日邀集各有關單位召開研商會議，並獲致決議略以「建議原則支持」，嗣經交通部運輸研究所於109年12月24日召開專家學者座談會蒐整意見，其中包括賀陳旦、濮大威、羅孝賢、鍾慧諭等臺北市歷任交通局長皆有出席，相關議題皆納入雙北交通專案小組追蹤列管。嗣後交通部公路總局亦就台2線拓寬、台2線高架、及外環道路型式綜合研究最適方案，經交通部轉送行政院，行政院秘書長以110年4月28日院臺交長字第1090105228號函示：「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。」，允可支持本案。</p> <p>5. 依據公路總局「大淡水地區聯外交通改善策略評估」於道路工程、車道配置方面之檢討，因台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。未來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。另一方面，公路總局於「大淡水地區聯外交通改善策略評估」計畫中，亦提出以中長期來看，興建淡北道路為紓解淡水地區聯外交通之解決方案。</p> |

| 編號 | 提案人（依會議發言順序） | 議 題 | | | | | | | |
|---------------|-----------------------------|---|------|---------|-------|------|-------|-------|-----------|
| | 來 源 | 回 覆 說 明 | | | | | | | |
| 1100905-北投-16 | 吳立法委員思瑤 | 應當將2024年即將完工的淡江大橋，完工之後有效連結臺61跟臺64的分流效益作出來之後，再來評估淡北道路。 | | | | | | | |
| | 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> <ol style="list-style-type: none"> 1. 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： <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。 2. 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>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"> <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> </tbody> </table> | 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 |
| 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% | | | | | | | | |

| 編號 | 提案人(依會議發言順序) | 議 題 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------|--------------|----------------|--|----|--------------|---------------|-------|-------|---|---------------|-------|---|-----------|-------|-------|-------------|-------|---|-----------|-------|-------|-------------|-------|---|-------------|-------|---|
| | | 來 源 | 回 覆 說 明 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 淡海輕軌+淡江大橋+淡北道路 | 38.1% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 3. | <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> <table border="1"> <caption>圖1 目標年台2線尖峰交通量變化</caption> <thead> <tr> <th>情境</th> <th>交通量 (PCU/HR)</th> <th>道路容量 (PCU/HR)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>現況台2線</td> <td>5,846</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>目標年台2線 (自然成長)</td> <td>6,363</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>台2線 (無計畫)</td> <td>4,665</td> <td>3,770</td> </tr> <tr> <td>+淡江大橋 (無計畫)</td> <td>2,835</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>台2線 (有計畫)</td> <td>2,229</td> <td>2,650</td> </tr> <tr> <td>+淡北道路 (有計畫)</td> <td>2,612</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>+淡江大橋 (有計畫)</td> <td>2,662</td> <td>-</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> | 情境 | 交通量 (PCU/HR) | 道路容量 (PCU/HR) | 現況台2線 | 5,846 | - | 目標年台2線 (自然成長) | 6,363 | - | 台2線 (無計畫) | 4,665 | 3,770 | +淡江大橋 (無計畫) | 2,835 | - | 台2線 (有計畫) | 2,229 | 2,650 | +淡北道路 (有計畫) | 2,612 | - | +淡江大橋 (有計畫) | 2,662 | - |
| 情境 | 交通量 (PCU/HR) | 道路容量 (PCU/HR) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 現況台2線 | 5,846 | - | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 目標年台2線 (自然成長) | 6,363 | - | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 台2線 (無計畫) | 4,665 | 3,770 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| +淡江大橋 (無計畫) | 2,835 | - | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 台2線 (有計畫) | 2,229 | 2,650 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| +淡北道路 (有計畫) | 2,612 | - | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| +淡江大橋 (有計畫) | 2,662 | - | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 4. | <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</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| 編號 | 提案人(依會議發言順序) | 議 題 |
|---------------|---|---|
| | 來 源 | 回 覆 說 明 |
| | | <p>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>5. 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>6. 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-北投-17 | 吳立法委員思瑤 | 應優化大眾運輸系統。 |
| | 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1091119-2、1091119-5、1091119-8、1091230-4、1091230-7、 | <p>1. 現況以竹圍路廊區域地理環境而言，現有路廊以淡水河及山坡地間之平地作為主要交通幹道範圍，目前連接淡水區與臺北市區間幹道僅有台2線，東側緊鄰山坡地及住宅區住商發展密集，故延線橫交路口眾多，已無可用腹地，台2線亦無拓寬條件，為避免興闢道路提高路廊容量後產生鼓勵私人運具、不利公共運輸發展之疑慮，本計畫以提升公共運輸使用率為政策目標，研析竹圍路廊之最適配置，在活化公共運輸管理情境下，目標年人旅次雖然增加為1萬8,160人旅次/小時但私人運具旅次自無計畫8,446人旅次/小時下降為7,537人旅次/小時。</p> |

| 編號 | 提案人(依會議發言順序) | 議 題 |
|---------------|-----------------------------------|--|
| | 來 源 | 回 覆 說 明 |
| | 1091230-11、 1091230-12 | <p>2. 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> <p>(1)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。</p> <p>(2)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。</p> <p>(3)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。</p> <p>(4)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。</p> |
| 1100905-北投-18 | 吳立法委員思瑤 | 中央對新北市函送淡北道路公共建設案之回函為「請洽主管機關檢討修正後再行報院」，中央立場為請新北市與台北市說明、溝通，建立共識後再重新提送建設計畫審查。 |
| | 行政院秘書長110年4月28日院臺交長字第1090105228號函 | 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 |

| 編號 | 提案人(依會議發言順序) | 議 題 |
|---------------|------------------------|---|
| | 來 源 | 回 覆 說 明 |
| | | (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。 |
| 1100905-北投-19 | 吳立法委員思瑤 | 簡報第10頁的三方案之資料來源待查，且內容偏頗、誤導，方案三僅將淡海新市鎮車流快速導至北投，轉移塞車點。 |
| | 環評報告書定稿本一計畫必要性及需求性說明專章 | <p>1. 為解決台2線常態性壅塞問題，公路總局、新北市府連續數年均持續致力於改善竹圍路段長久下來之交通問題，惟因路廊空間有限，新北市政府雖於壅塞路段路口採取號誌連鎖、時相秒數調整、派員現場指揮交通等交通管理手段，盡最大努力舒緩現況之壅塞情形，中正東路二段及民權路多處交叉路口之平均延滯服務水準仍多為F級，延滯最為嚴重之路口於尖峰時延滯時間甚至高達265秒。</p> <p>在新北市之號誌優化、交管疏導等日常改善之外，公路總局辦理「大淡水地區聯外交通改善策略評估」計畫，著重於道路工程、車道配置方面之檢討，然而台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。</p> <p>爰此，各級政府為改善竹圍路廊交通問題，故提出以下方案進行研擬評估：</p> <p>(1) 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(淡水外環道至台北市洲美快速道路)(不可行)</p> <p>公路總局於民國85年提出台2線全線高架方案，即興建雙向各3車道高架快速道路，惟於民國89年經環評審議決議此計畫對環境景觀衝擊大，審查認定不應開發。</p> <p>(2) 台2線全線拓寬(不可行)</p> <p>台2線拓寬除須面臨龐大用地徵收費用、房屋拆遷抗爭等問題外，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</p> |

| 編號 | 提案人（依會議發言順序） | 議 題 |
|----|--------------|--|
| | 來 源 | 回 覆 說 明 |
| | | <p>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>(3) 淡水河北側沿河平面道路工程（本計畫）</p> <p>「淡水河北側沿河平面道路工程」為新北市政府所推動之一般市區道路，採貼地雙向各2車道規劃，於淡水河側之唯一路廊施作，道路特性、等級及規模以減少開發量體，減輕對生態衝擊，以求人與生態共生共存之道路系統。</p> <p>未來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。另一方面，公路總局於「大淡水地區聯外交通改善策略評估」計畫中，亦提出以中長期來看，興建淡北道路為紓解淡水地區聯外交通之解決方案。</p> <p>2. 簡報第10頁之表格即上述各級政府為改善竹圍路廊交通問題，所提出之三個方案就是否可解決通過性</p> |

| 編號 | 提案人(依會議發言順序) | 議 題 | |
|---------------|-----------------------------|--|------|
| | 來 源 | 回 覆 說 明 | |
| | | 車流問題、台2線路段及路口服務水準、旅行時間、用地取得、建設總經費、推動所需期程等項目進行綜合評比，並經地方及中央相關交通主管單位研商討論結果之彙整。 | |
| 1100905-北投-20 | 吳立法委員思瑤 | 交通分析應全面考量，非區分淡水河左、右岸，淡江大橋再3年可完工，今年有部分路段可通車連接台64線或台61線，淡北道路應待淡江大橋完工通車後，視交通分流結果後再決定興建否。 | |
| | 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> <ol style="list-style-type: none"> 1. 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： <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。 2. 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>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" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td style="text-align: center;">交通建設</td> <td style="text-align: center;">台2線旅次減量</td> </tr> </table> | 交通建設 |
| 交通建設 | 台2線旅次減量 | | |

| 編號 | 提案人(依會議發言順序) | 議 題 | | | | | | | | |
|----------------|--------------|---|-------|------|-------|-------|-----------|-------|----------------|-------|
| | 來 源 | 回 覆 說 明 | | | | | | | | |
| | | <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <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> </table> <p>3. 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> <div style="text-align: center;"> <p>圖1 目標年台2線尖峰交通量變化</p> </div> <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>4. 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</p> | 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% |
| 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>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>5. 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>6. 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-北投-21 | 吳立法委員思瑤 | 國5雖已實施交控管制仍塞車，未來淡北道路應以此為借鏡，且道路終點銜接大度路，將與立德路之左轉道相互影響，造成塞車情形。 |
| | 108.9.25專案小組第4次初審會議會議結論答覆意見 | 1. 因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/立德路兩大路口也為本計畫交通衝擊影響最大之路口，本計畫除將該兩大路口立體化之外，也透過多次民眾說明會與地方訪談，將關渡 |

| 編號 | 提案人(依會議發言順序) | 議 題 |
|---------------|-----------------------------|---|
| | 來 源 | 回 覆 說 明 |
| | | <p>地區當地居民意見納入工程設計中，包括大度路車道配置調整、快慢分隔實體化、淡北道路出口端匯入大度路之車道設計、以及出口端設置儀控設施等，相關改善措施詳評估書第8.2節 交通影響改善對策，以將對關渡區之交通衝擊降至最低。</p> <p>2. 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-北投-22 | 吳立法委員思瑤 | 淡北道路興建時間僅需4年，應待淡江大橋完工通車後，視交通分流結果後再決定興建否。 |
| | 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>1. 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>2. 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</p> |

| 編號 | 提案人(依會議發言順序) | 議 題 |
|----|--------------|---------|
| | 來 源 | 回 覆 說 明 |

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。

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% |

3. 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。

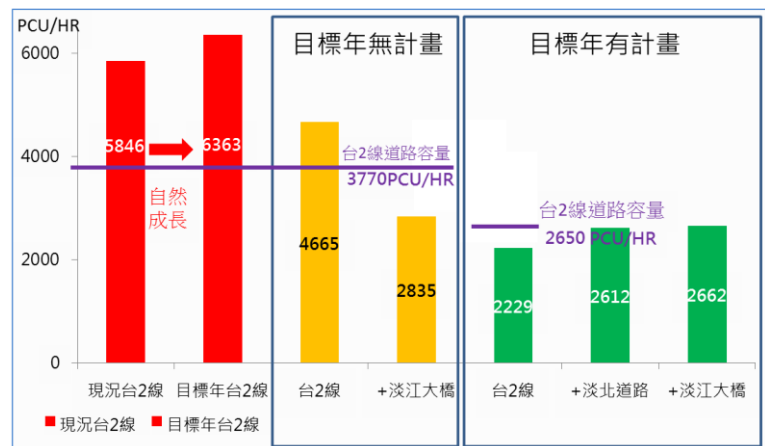


圖1 目標年台2線尖峰交通量變化

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

| 編號 | 提案人(依會議發言順序) | 議 題 |
|----|--------------|--|
| | 來 源 | 回 覆 說 明 |
| | | <p>4. 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>5. 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>6. 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> |

| 編號 | 提案人(依會議發言順序) | 議 題 |
|---------------|--|--|
| | 來 源 | 回 覆 說 明 |
| 1100905-北投-23 | 吳立法委員思瑤 | 中央僅為認定是否提供預算補貼地方之機關，新北市政府應針對臺北市北投端、關渡端提出好的解決方案及配套。 |
| | 專案小組第二次初審會議(107.12.18)節論及綜合討論意見處理說明、環評委員會第349次會議(108.3.13)決議事項及綜合討論意見處理說明、雙北交通專案小組追蹤列管事項編號1091119-3、1091230-10 | <p>1. 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（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>2. 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</p> |

| 編號 | 提案人(依會議發言順序) | 議 題 |
|---------------|---|---|
| | 來 源 | 回 覆 說 明 |
| | | <p>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。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-北投-24 | 吳立法委員思瑤 | 台2線拓寬案雖於第7屆立法院決議不開發，但是否與時俱進重新檢視本案。 |
| | 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>1. 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</p> |

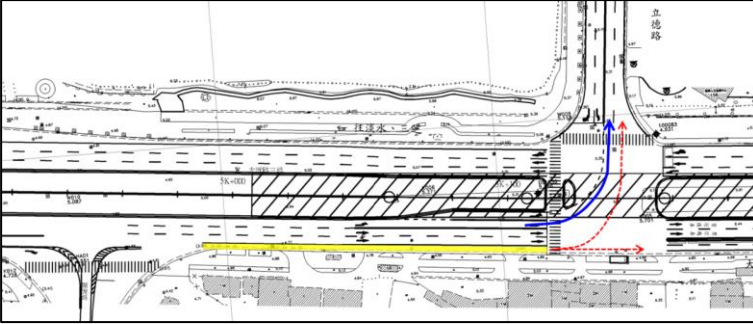
| 編號 | 提案人(依會議發言順序) | 議 題 |
|---------------|--------------|--|
| | 來 源 | 回 覆 說 明 |
| | | <p>輸使用率仍無法提升，無法根本解決竹圍路廊之交通困境。</p> <p>依據交通部公路總局大淡水聯外交通改善評估報告之分析顯示，台2線採部分拓寬及全線拓寬皆不具經濟效益可行性，次經交通部公路總局依近期建造成本更新台2線拓寬所需經費預估約為155億元(含用地及拆遷補償費約130億元)，推動期程預估需9.5年，成本效益分析結果為：淨現值(NPV)為-60.1億元、益本比(B/C)0.53，不具經濟效益可行性，該報告最後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</p> <p>附註:目標年有計畫之台2線道路容量為公車專用道路外之普通車道容量</p> |
| 1100905-北投-25 | 吳立法委員思瑤 | <p>會議中的所有發言都應完整紀錄。</p> <p>另特別澄清交通部王部長國材對本開發案之立場為「雙北溝通，雙北說的好，中央再來看看是不是可以協助」。</p> |
| | | <p>本次說明會會議紀錄將完整紀錄各單位於會議現場或線上表單填寫之回饋意見，並將彙整相關意見作成具體答覆，公布於淡北道路專網。</p> |
| 1100905-北投-26 | 蔡議員錦賢 | <p>此一時彼一時，時間過了不一樣，淡水鎮當時人口數僅7、8萬人，但近年包括三芝、石門人口已成長至20幾萬人。雙北為共同生活圈，平日塞車是住新北市往臺北市工作的通勤車潮，假日塞車是住臺北市往淡水、三芝、石門的遊憩車潮。</p> <p>當初台2線雖已準備拓寬經費，但最終仍認定不開發之原因在道路下方管線複雜，施工前需遷移管線，切換過程長，交通衝擊甚鉅；另淡水塞車的原因在瓶頸路段跟路口紅綠燈。</p> <p>調查淡北道路欲改善的竹圍瓶頸路段，常發生事故，塞車時救護車無法到達救人；發生火災時，消防車已塞在車陣中無發揮效用，瓶頸路段附近的居民也因塞車急速廢氣常得肺癌。石門、三芝、淡水僅靠臺2線聯外，若採台2線拓寬方案交通影響甚鉅。若有其他方案可替</p> |

| 編號 | 提案人（依會議發言順序） | 議 題 |
|----|---|---|
| | 來 源 | 回 覆 說 明 |
| | | <p>代淡北道路，應早已開發解決塞車問題，但現況就是淡水交通問題無解、嚴重堵塞，若不興建淡北道路則淡水車速無法提升。</p> <p>淡江大橋紓解的是往機場、五股、泰山、林口、板橋方向的車流，用路人不會繞路遠行至目的地，所以往北投士林方向的車輛仍行駛台2線，故需建設淡北道路解決束縮的竹圍路廊瓶頸路段。</p> <p>淡北道路已通過二階環評，過程中已與各委員溝通、承諾，現通過即表示認同開發。新北市開發的道路不可以塞到臺北市，所以才要溝通，長久以來皆有與各里長溝通如何讓交通順暢，中央也要求新北市與臺北市溝通、協調、召開說明會，請大家共同溝通協議最佳的方案，地方、中央共同解決淡水交通問題。</p> |
| | <p>107.8.23 書面審查意見及處理說明</p> <p>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>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>108.4.10 中央與地方建設協調會報</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>109.01.13 環評大會369次</p> | <p>1. 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（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</p> |

| 編號 | 提案人 (依會議發言順序) | 議 題 |
|----|---------------|---|
| | 來 源 | 回 覆 說 明 |
| | | <p>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>2. 新北市政府城鄉發展局於100年啟動區域計畫規劃作業，並於102年底提報內政部區域計畫委員會審議以淡北道路之地理位置及交通定位來看，淡北道路為雙城都會河廊之關鍵道路。目前淡水往來台北市區僅有台2線唯一聯外幹道，依據新北市府消防局統計，竹圍分隊及淡水分隊於106年各式災害搶救案件1,246次/年、救護案件7,380次/年。台2線路幅寬度有限，如臨時事故佔用車道，除影響一般通勤、通學外，如遇救護或救火車等緊急救護狀況，恐延誤救災救難，進而危及民眾生命財產安全，因此第二條支援/替代性道路是必要的，淡北道路即可擔負第二條替代道路的任務並提供竹圍路廊台2線人本環境改造空間，且為淡海新市鎮重要產業物流聯外幹道，在產業務流聯外方面，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達到在地就業、就學、就養之目標，以減輕淡水一市中心區之間的通勤車流，節制竹圍路廊交通負荷之成長。</p> <p>3. 本案於104年由開發單位主動進入二階環評，依法於104年6月27日、7月4日舉行公開說明會，於104年9月21日、11月9日、11月26日邀集目的事業主管機關、相關機關、團體、學者、專家及居民代表界定評估範疇，歷經現場勘察、107年1月29日及107年2月1日辦理2場次公聽會，嗣後進入審查階段，歷經4次專案案小組初審會議、2次環評大會及1次延續大會，終於109年1月15日評大會審議通過，全案已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擬定迴避及減輕對策，並獲致委員認可。</p> |

| 編號 | 提案人(依會議發言順序) | 議 題 |
|---------------|---------------------------|--|
| | 來 源 | 回 覆 說 明 |
| 1100905-北投-27 | 臺北市北投區洲美里蘇里長府庭 | 會議不提供簡報，也只能發言3分鐘，不夠尊重。應該高架，大度路才不會塞，但臺北市政府交通局未將里長們的建議納入。 |
| | 雙北交通專案小組追蹤列管事項編號1091119-7 | <p>新北市新工處：</p> <p>為因應 COVID-19防疫規範，減少實體集會造成不特定人士聚集並降低接觸，故本次說明會採用線上及實體雙軌方式進行，惟實體會議部分因 COVID-19本土疫情發展情形瞬息萬變，中央流行疫情指揮中心根據疫情情形不定期滾動調整集會活動人數上限及場地開放標準，後續約於會議前1週時方確認可配合舉行實體會議之場地，囿於場地開放之集會人數上限及配合實聯制規定，故採用線上提前報名，若造成不便，尚祈見諒；線上影片之說明簡報及內容皆與實體會議相同，亦有線上表單可填寫回饋意見（於開放填寫期間共蒐集307則回應），具體意見亦彙整納入本次意見回復表綜整回應，針對各單位所提意見之處理原則皆與相同。</p> <p>臺北市交通局：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 公路總局85年提出台2線全線高架方案，89年經環評審議決議對環境景觀衝擊大，故認定不應開發。 2. 淡北道路在環評階段曾提出替代方案(即淡北平面道路延伸至洲美高架案)，但因需大量移植大度路中央綠帶之茄苳樹，且對於關渡平原景觀造成立體切割效應，對環境影響顯著，故未採該方案。 3. 考量未來關渡地區整體發展、未來南北向道路規劃及防洪需要，本案須配合國土計畫檢討；另經洽臺北市府都市發展局表示國土計畫預訂於110年底辦理公開展覽作業、114年發布實施。 |
| 1100905-北投-28 | 臺北市北投區公所于區長保雲 | 里長收到開會通知的時間是3天前，應保留行政作業時間至少5~7天以示尊重。 |
| | | 為因應 COVID-19防疫規範，減少實體集會造成不特定人士聚集並降低接觸，故本次說明會採用線上及實體雙軌方式進行，實體部分訂於110年9月4日、5日召開，惟因 COVID-19本土疫情發展情形瞬息萬變，中央流行疫情指揮中心係根據疫情情形不定期滾動調整集會活動人數上限及場地開放標準，疫情期間活動場地租借實屬不易，後續約於會議前1週時方確認可配合舉行實體會議之場地，故造成通知時程較為緊迫，開發單位也儘速於110年8月27日寄發會議通知，倘造成不便尚祈見諒。 |

| 編號 | 提案人(依會議發言順序) | 議 題 |
|---------------|-------------------|---|
| | 來 源 | 回 覆 說 明 |
| 1100905-北投-29 | 臺北市北投區公所于區長保雲 | 里長提出之問題未得到具體回應，如淡北道路闢建後，未來在關渡的出口形成地緣堵車，應預估未來大度路的道路服務水準為何。 |
| | 108.5.8延續大會議題回覆說明 | <p>淡北道路可使竹圍路廊前後車道數達到平衡，且透過公共運輸管理政策，提升竹圍路廊之公共運輸使用率，達到車流減量，並且針對大度路進行兩大路口之立體化、車道配置調整優化，並妥善處理匯入大度路之車道設計，將對大度路之交通衝擊降至最低。本計畫已就各路段路口交通量變化進行分析，並逐一思考其因應措施及改善策略，依序說明如次：</p> <p>1. 大度路段(中央北路-大業路)：</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 淡北道路於終點匯出端，設計兩股車流先匯成1車道後，再行匯入大度路，以使車道數平衡、降低車流影響。 ● 中央北路至立德路段平面車道部份，調整往臺北市方向之車道配置，提升路段平面車道有效容量。 ● 大度路即時監控交通量，並採滾動式管制，交通量達管制標準時即利用 CMS 設備啟動淡北道路往南之管制措施(如銜接路口儀控)，即可降低匯入車流負荷，結合可變號誌，降低淡北道路車速。 <p>2. 大度路/中央北路四段路口</p> <p>納入本計畫採以地下穿越通過路口，紓解平面路口交通量，明顯疏解此路口之交通負荷，同時建議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，可使路口平均延滯秒數降低至56.1秒，路口服務水準可提昇至 D 級。</p> <p>3. 大度路/立德路口</p> <p>納入本計畫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，平面路口交通量減少之下，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。</p> <p>另本計畫為消除對關渡地區巷道與地方居民之影響，將民意落實在工程設計上，為區隔通過性車流與地區交通車流，於淡北道路出口端加設實體快慢分隔設施，以減輕對關渡地區居民之影響。</p> |

| 編號 | 提案人（依會議發言順序） | 議 題 |
|---------------|---------------------------------|---|
| | 來 源 | 回 覆 說 明 |
| | | <p>同時於大度路鄰近立德路口之路段，縮減快車道寬，增設機車專用道，可增加機車左轉之停等空間（取消原兩段式左轉待轉區），配合號誌時制規劃，未來機車直行及左轉時向與快車道左轉專用時相同步放行（如圖3-13）。</p>  <p>圖3大度路局部車道配置及立德路路口優化平面圖</p> <p>4. 大度路/大業路/承德路七段路口</p> <p>配合 CMS 資訊系統，並結合路段車流監控，預告車流及建議路徑，強化車流疏導效果，另建議可調整號誌時相，優化大度路/大業路/承德路口運轉情形，未來並可設置車流監控設備，建立預警機制。</p> <p>另本計畫採用 Vissim 進行微觀之路段車流模擬，模擬結果顯示採一線道匯入大度路之情境於淡北道路及大度路車流尚屬順暢。</p> |
| 1100905-北投-30 | 臺北市北投區公所于區長保雲 | 北投從來沒有反對興建淡北道路，但相關的配套措施要完善，比如淡江大橋分流、銜接洲美快速道路，希望規劃單位列入未來的參考，但里長們一直未得到具體回應。 |
| | 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>1. 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>i. 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</p> |

| 編號 | 提案人（依會議發言順序） | 議 題 |
|----|--------------|--|
| | 來 源 | 回 覆 說 明 |
| | | <p>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>ii. 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>iii. 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>i. 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>ii. 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>i. 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> |

| 編號 | 提案人（依會議發言順序） | 議 題 |
|----|--------------|--|
| | 來 源 | 回 覆 說 明 |
| | | <p>ii. 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>iii. 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>iv. 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>i. 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>ii. 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>iii. 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</p> |

| 編號 | 提案人（依會議發言順序） | 議 題 |
|----|--------------|--|
| | 來 源 | 回 覆 說 明 |
| | | <p>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>i. 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>ii. 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 |

| 編號 | 提案人(依會議發言順序) | 議 題 |
|---------------|-------------------|---|
| | 來 源 | 回 覆 說 明 |
| | | <p>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> <p>iii. 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。 <p>2. 另有關銜接洲美快速道路部分，說明如下：</p> <p>(1) 公路總局85年提出台2線全線高架方案，89年經環評審議決議對環境景觀衝擊大，故認定不應開發。</p> <p>(2) 淡北道路在環評階段曾提出替代方案(即淡北平面道路延伸至洲美高架案)，但因需大量移植大度路中央綠帶之茄苳樹，且對於關渡平原景觀造成立體切割效應，對環境影響顯著，故未採該方案。</p> <p>(3) 考量未來關渡地區整體發展、未來南北向道路規劃及防洪需要，本案須配合國土計畫檢討；另經洽臺北市府都市發展局表示國土計畫預訂於110年底辦理公開展覽作業、114年發布實施。</p> |
| 1100905-北投-31 | 新北市淡水區公所 巫區長宗仁 | 因臺北市里長皆離席，建議詳細紀錄今日的會議紀錄。 |
| | | 本次說明會會議紀錄將完整紀錄各單位於會議現場或線上表單填寫之回饋意見，並將彙整相關意見作成具體答覆，公布於淡北道路專網。 |
| 1100905-北投-32 | 新北市淡水區公所 巫區長宗仁 | 交通部運研所其實很早就做臺2線拓寬可行性評估，臺2線拓寬的困難點有二：一個是說臺2線拓寬時車道容量減少，不足以運輸要出去的人，淡水的捷運再怎麼擴充，運量也不足以運輸出去的人。再來就是，拓寬高架出去以後，因為在關渡那邊會影響國安，故交通部運研所的研究臺2線拓寬是不可行的，才選擇淡北道路方案。 |

| 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-北投-33 | 新北市淡水區公所巫區長宗仁 | 紅樹林、淡水河的生態保育很重要，但北海岸將近20多萬的人生命也很重要，若北海岸地區居民於就醫、救災時遇到塞車狀況該如何處理？通過二階環評的意義代表工程已在生態、環保、在地居民的居住品質間取得平衡可以開發。 |

| 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>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-北投-34 | 新北市淡水區公所 巫區長宗仁 | 衛福部的醫療量能檢討分區不是只有淡水區，淡水當然希望蓋醫療專區、大的醫療院所，但因為成本考量，目前無法設置。 |
| | 雙北交通專案小組 追蹤列管事項編號 1091119-10 | 依據內政部營建署於103年12月31日函，略以：「倉儲批發專用區設置醫療設施一節，已於旨揭特定區計畫第2次通檢討規劃階段洽詢醫療單位表示，淡水地區病床數已足夠，無法再設置大型醫療院所」，又查淡水地區(與士林、北投、三芝及石門共同檢討)病床數每萬人71床已符合法規限制(每萬人50床)，無法設置大型醫療院所，並於109年度再次洽詢醫療單位現況病床比已符合法規限制。 |
| 1100905-北投-35 | 新北市淡水區公所 巫區長宗仁 | 任何建設，其實不可能百分之百或者所有的人都支持，這大家心知肚明的，只要是大多數能夠支持，我們就要來努力，所以淡北道路也是一樣，沒有辦法獲得百分之 |

| 編號 | 提案人(依會議發言順序) | 議 題 |
|---------------|---|---|
| | 來 源 | 回 覆 說 明 |
| | | <p>百的支持，但是我們要獲得最多數人的支持，來達到雙贏。</p> <p>北投、士林、淡水為一個生活圈，只是說我們怎樣去解決這些交通問題。</p> |
| | <p>行政院秘書長110年4月28日院臺交長字第1090105228號函</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-北投-36 | <p>新北市淡水區公所巫區長宗仁</p> | <p>交通部長曾對媒體說明未反對興建淡北道路，但雙北需溝通協調。另會議中已說明關渡橋分流機制，臺北市交通局長官亦解釋淡北道路無法銜接洲美之考量，雙北交通局也持續溝通審查，所以淡北道路之開闢非新北市政府單方面決策即可。</p> |
| | <p>108.9.25專案小組第4次初審會議會議結論答覆意見、交通部109年10月13日交路(一)字第1098600526號函、行政院秘書長110年4月28日院臺交長字第1090105228號函</p> | <p>1. 依行政院102年4月8日核定之「修訂淡海新市鎮開發執行計畫」，淡海新市鎮後期發展區將以產業發展為主，相關產業之原物料及產品運輸，仍需健全之聯外交通系統，並將淡北道路列為短期計畫、淡江大橋列為中期計畫、淡海輕軌列為長期計畫。監察院曾於108年3月7日之內政及少數民族委員會會議中，糾正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，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，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> |

| 編號 | 提案人（依會議發言順序） | 議 題 |
|----|--------------|---|
| | 來 源 | 回 覆 說 明 |
| | | <p>2. 依據公路總局「大淡水地區聯外交通改善策略評估」於道路工程、車道配置方面之檢討，因台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。未來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。另一方面，公路總局於「大淡水地區聯外交通改善策略評估」計畫中，亦提出以中長期來看，興建淡北道路為紓解淡水地區聯外交通之解決方案。</p> <p>3. 次依據行政院公共工程委員會108年4月10日「中央與地方建設協調會報」新北市政府第1場研商會議決議：「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。」及109年10月13日交路（一）字第1098600526號函說明二略以：「本計畫可視為原公路總局推動『淡水河北側沿河快速道路』之替代方案，該案亦經審查確認可達到移轉省道台2線車流之功能，大幅度系統性改善紅樹林、竹圍及關渡地區的交通瓶頸，實與一般生活圈道路計畫之交通改善規模屬性實有不同，爰建議循公共建設計畫模式補助辦理。」，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>4. 本案公共建設計畫經國家發展委員會於109年7月24日邀集各有關單位召開研商會議，並獲致決議略以「建議原則支持」，爰經交通部轉送行政院，行政院秘書長以110年4月28日院臺交長字第1090105228號函示：「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。」，允可支持本案。</p> |

| 編號 | 提案人(依會議發言順序) | 議 題 |
|---------------|---|---|
| | 來 源 | 回 覆 說 明 |
| | | 5. 本計畫民意溝通部分除範疇界定階段、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月台北市舉辦4場說明會，並於109年11月邀集各交通主管機關成立雙北交通專案小組，將民意建議事項納管、研擬具體措施並落實執行。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。 |
| 1100905-北投-37 | 新北市淡水區公所巫區長宗仁 | 淡水區公所拜託臺北市的朋友支持興建淡北道路，人口不斷地成長，勿待淡江大橋完工通車後再評估是否興建淡北道路，請大家共同思考如何以工程方法、進步的科技解決問題，共創讓新北市淡水、臺北市交通便利之雙贏方案。 |
| | 專案小組第二次初審會議(107.12.18)節論及綜合討論意見處理說明、環評委員會第349次會議(108.3.13)決議事項及綜合討論意見處理說明、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1091119-3、1091230-10 | 1. 北海岸及淡水地區往來台北地區，現況已有捷運淡水線分擔相當比例之交通需求，未來將有淡海輕軌及淡江大橋兩大交通建設加入服務，其中淡海輕軌擴充了捷運淡水線之服務範圍、淡江大橋分擔了淡水往新北市(八里或其他地區)，但上述建設服務淡水往來台北市區之功能仍有侷限，故經模式分析，竹圍路廊目標年於尖峰時段仍有多處瓶頸之服務水準為F級，交通壅塞情形仍存在，仍有進一步改善之必要。新北市政府爰提出淡水河北側沿河平面道路工程興建計畫(即本計畫)，以興建外環道路方式，提昇道路容量，並導引通過性車流避開眾多橫交路口，以紓解竹圍路廊之交通瓶頸。 2. 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 |

| 編號 | 提案人(依會議發言順序) | 議 題 |
|----|--------------|---|
| | 來 源 | 回 覆 說 明 |
| | | <p>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，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>3. 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>4. 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>(1) 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>(2) 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> |

| 編號 | 提案人(依會議發言順序) | 議 題 |
|---------------|--------------|--|
| | 來 源 | 回 覆 說 明 |
| | | <p>(3) 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>5. 另為因應淡北道路興建可能產生之交通衝擊，台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)，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，以避免發生回堵長度過長情事，後續討論雙北市合作平台之謀合機制。</p> |
| 1100905-北投-38 | 崔愷欣小姐 | <p>認為本會議有瑕疵，會場外頭有許多當地民眾因無網路報名資訊而無法進場，另雖因應防疫需求，但現場很多空椅子，會場人數未滿但又不讓想參加的民眾進場是會議瑕疵，另里長們因無資料且又只發言3分鐘乃退席抗議，皆需列入紀錄。</p> |
| | | <p>1. 為因應 COVID-19防疫規範，減少實體集會造成不特定人士聚集並降低接觸，故本次說明會採用線上及實體雙軌方式進行，惟實體會議部分因 COVID-19本土疫情發展情形瞬息萬變，中央流行疫情指揮中心根據疫情情形不定期滾動調整集會活動人數上限及場地開放標準，後續約於會議前1週時方確認可配合舉行實體會議之場地，囿於場地開放之集會人數上限及配合實聯制規定，故採用線上提前報名，若造成不便，尚祈見諒；線上影片之說明簡報及內容皆與實體會議相同，亦有線上表單可填寫回饋意見（於開放填寫期間共蒐集307則回應），具體意見亦彙整納入本次意見回復表綜整回應，針對各單位所提意見之處理原則皆與相同。</p> <p>2. 本次說明會會議紀錄將完整紀錄各單位於會議現場或線上表單填寫之回饋意見，並將彙整相關意見作成具體答覆，公布於淡北道路專網。</p> |
| 1100905-北投-39 | 崔愷欣小姐 | <p>淡北道路是一條破壞環境又缺乏交通效益的不良計畫，二階環評的委員無交通專業的委員，環評通過後由交通部召開的專家評估會議仍有多交通專家反對，希望臺北市府和交通部能重新找交通專家重新作一份評估。</p> |
| | | <p>本案於104年由開發單位主動進入二階環評，依法於104年6月27日、7月4日舉行公開說明會，於104年9月21日、11月9日、11月26日邀集目的事業主管機關、相關</p> |

| 編號 | 提案人(依會議發言順序) | 議 題 |
|---------------|---|--|
| | 來 源 | 回 覆 說 明 |
| | | 機關、團體、學者、專家及居民代表界定評估範疇，歷經現場勘察、107年1月29日及107年2月1日辦理2場次公聽會，嗣後進入審查階段，歷經4次專案小組初審會議、2次環評大會及1次延續大會，終於109年1月15日評大會審議通過，全案已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擬定迴避及減輕對策，並獲致委員認可。 |
| 1100905-北投-40 | 崔愷欣小姐 | 以身為淡水人發言，剛剛區長提到臺2線不能拓寬的原因，但交通部運研所「大淡水交通計畫評估」仍將臺2線拓寬方案納入，因費用太高列為排序較後之方案，請交通專業來評估本建設對雙北交通圈之影響，勿主觀認定便宜或貴，故請新北市府與淡水區用爭取淡北道路的力氣來爭取臺2線拓寬，以維劃設都市計畫區之都市正義。 |
| | 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 | 1. 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。 |

| 編號 | 提案人(依會議發言順序) | 議 題 |
|---------------|---------------------------------|--|
| | 來 源 | 回 覆 說 明 |
| | | <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</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>2.</p> |
| 1100905-北投-41 | 新北市淡水區鄧公里邱里長美津 | <p>淡水的人口成長數配合淡海新市鎮之規劃增長，最近中央又規劃1,500戶的國民住宅要蓋在淡水，讓我們很震驚。</p> <p>三場民眾說明會皆參與的我覺得各方提出的意見及回覆都一樣，請大家為雙北生命共同體一起加油努力。</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> |

| 編號 | 提案人(依會議發言順序) | 議 題 |
|---------------|-----------------------------|---|
| | 來 源 | 回 覆 說 明 |
| | | 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。 |
| 1100905-北投-42 | 魏伯任先生 | 淡水到臺北從來不是只有一條聯外道路，尚有一條前幾年新北市完成之淡水竹圍6號道路，當時也宣稱可分散臺2線車流。 |
| | | 淡水竹圍六號道路起自坪頂路，大致與台2線平行，往南銜接至八勢路，然而因受限地形條件，路寬僅約12公尺，且最大縱坡度已達11.76%（依市區道路及附屬工程設計規範最大縱坡度為12%），主要服務八勢里當地居民出入，屬地區局部性之聯絡道路。 |
| 1100905-北投-43 | 魏伯任先生 | 支持淡北道路的人會以車禍為闢建需求，但車禍的造成原因有二，一為駕駛者，二為道路設計，台64線在7月時發生許多重大的交通意外，雖然已有許多交通管制措施但仍發生交通事故，比較淡水與八里的交通狀況，八里的車禍更頻繁更嚴重。 |
| | 108.9.25專案小組第4次初審會議會議結論答覆意見 | <ol style="list-style-type: none"> 1. 因目前淡水往來台北市區僅有台2線唯一聯外幹道，依據新北市府消防局統計，竹圍分隊及淡水分隊於106年各式災害搶救案件1,246次/年、救護案件7,380次/年。台2線路幅寬度有限，如臨時事故佔用車道，除影響一般通勤、通學外，如遇救護或救火車等緊急救護狀況，恐延誤救災救難，進而危及民眾生命財產安全，因此第二條支援/替代性道路是必要的，淡北道路即可擔負第二條替代道路的任務。 2. 依據新北市103年「新北市核子事故區域民眾防務應變計畫」，新北市金山、石門、萬里等區之緊急救難防護站及收容所之疏散路徑均為台2線銜接關渡大橋，如圖1-25，台2線除一般交通運輸功能外，尚負擔核一、核二廠之緊急疏散責任，保持台2線暢通為維護雙北市居民生命財產安全之要件，因此闢建淡北道路將可提供雙北市另一保障。 |

| 編號 | 提案人(依會議發言順序) | 議 題 |
|---------------|--------------|--|
| | 來 源 | 回 覆 說 明 |
| | |  <p>圖4 新北市核子事故區域應變計畫之民眾疏散撤離路徑</p> <p>資料來源：新北市政府103.4.11「新北市核子事故區域民眾防務應變計畫」</p> |
| 1100905-北投-44 | 魏伯任先生 | <p>公路總局未回應關渡大橋設置雙主柱分隔桿的措施，有關塞車、造成人員傷亡事故等的相關說明。</p> <p>交通部公路總局雙主柱導桿本為減少駕駛於匝道出口前違規變換車道引發事故，目前之事故紀錄均係因駕駛未依規定車道行駛違規變換車道所致，造成壅塞一節，經查，實無關聯，設置迄今駕駛已逐漸習慣並已改正違規習慣，為維交通安全，本處已於9月10日召開專家學者會勘，並決議維持現況及周邊加強警示等措施。</p> |
| 1100905-北投-45 | 張連榮先生 | <p>淡水人口數倍增到18萬4,000多人，淡水人迫切需要分流、救命的淡北道路。台2線在未有淡北道路前即先拓寬，對現況已非常壅塞的台2線是雪上加霜，另當初淡北道路終點為中央北路四段，歷任臺北市市長皆不同意開發，但現以立體箱涵穿越中央北路、高架橋跨越立德路，柯市長才會同意淡北道路立體化方案。</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.審-30)</p> <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</p> |

| 編號 | 提案人(依會議發言順序) | 議 題 |
|---------------|---|---|
| | 來 源 | 回 覆 說 明 |
| | | 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。 |
| 1100905-北投-46 | 許榮棋先生 | 捷運的班次應縮短發車時間吸引大眾運輸搭乘率，以降低私人運具。 若興建淡北道路，則2024年才有辦法通車，請問通車前如何改善交通讓大家更方便搭捷運。 |
| | 交通專案小組追蹤 列管事項編號 1091119-2、 1091119-5、 1091119-9 | <p>1. 捷運淡水線：</p> <p>(1) 班次增加情形：已於平日上午尖峰時段增開加班車，尖峰班距縮短為平均5分30秒，提升台北捷運「淡水站-北投站區段」尖峰旅客輸運服務，並提前因應淡北道路施工階段可能增加之旅客搭乘需求。</p> <p>(2) 班次增加後之使用量變化：該區段(110年3月)平日尖峰站間旅客量最高約9,700人/小時，所提供之服務運能約20,100人/小時，載客率最高約48%，其中最尖峰半小時(07:30-08:00)之載客率約52%；離峰及假日之站間旅客量最高約5,100人/小時，所提供之服務運能約11,800人/小時，載客率最高約43%。目前「淡水站-北投站區段」所提供之服務運能尚能滿足實際旅客量，將持續觀察捷運路網運量整體變化情形，進行列車運輸服務調整。</p> <p>2. 淡海輕軌：</p> <p>(1) 班次增加情形：淡海輕軌自109年11月15日藍海線通車後，重疊區間(V01-V09)早尖峰班距由原本6-9分鐘加密至5-7分鐘；午尖峰班距由12分鐘加密至7-8分鐘；離峰時段則由15分鐘加密至7-8分鐘，尖峰時段之班距已同捷運高運量系統。</p> <p>(2) 班次增加後之使用量變化：比較增班前(109年11月1日至109年11月14日)及增班後(109年12月15日至109年12月21日)，平日運量由9,830人次上升至12,591人次，增加2,761人次(約28%)；假日運量由10,467人次上升至12,772人次，增加2,305人次(約22%)；若以平日早午尖峰通勤時段之運量相比，則由增班前之4,410人次上升為5,405人次，增加995人次(約23%)。</p> |
| 1100905-北投-47 | 胡宗良先生 | 淡水現在人口是18萬人，雙北往來頻繁，我們需要淡北道路。 |

| 編號 | 提案人 (依會議發言順序) | 議 題 |
|----|---|---|
| | 來 源 | 回 覆 說 明 |
| | <p>淡北道路雙向4車道，各有一公車專用道，便捷地通過竹圍路廊能吸引大眾運輸旅次，另雙向僅剩2車道行駛私人運具，應不致產生黃議員擔心把車流帶進臺北市塞車問題。</p> <p>專案小組第三次初審會 (108.07.05) 結論及處理說明</p> | <p>1. 為避免興闢道路提高路廊容量後產生鼓勵私人運具、不利公共運輸發展之疑慮，本計畫以提升公共運輸使用率為政策目標，研析竹圍路廊之最適配置，藉由興闢淡北道路，活化竹圍路廊之道路管理空間，以活化公車系統、優化道路配置及相關管制措施為主要方向，以達成抑制私人運具成長及促進公共運輸使用率提升，本計畫透過模式分析台2線配置公車專用道，淡北道路規劃公車專用道或公共運輸車道甚至全線高乘載管制等環境或參數設定，分析提升公車行車效率、降低旅次成本對於公共運輸使用率之影響效果，以及道路交通服務水準。基於前述各交通管理情境分析公共運輸使用率及道路交通狀況，可知交通管理措施 A 淡北道路開放公車行駛但不限制為專用道，同時台2線設置尖峰時刻南向公車專用道。</p> <div style="text-align: center;"> <p>淡北</p> <p>臺2線</p> <p>3.00 3.25 3.25 3.00 3.0 3.25 4.75 3.00 3.25 3.25 4.75 3.0</p> <p>快車道 (公車共用) 中央分隔島 快車道 (公車共用) 人行道加寬 公車專用道 混合車道 快車道 中央分隔島 快車道 快車道 混合車道 人行道加寬</p> </div> <p>圖5 淡北道路最佳化道路配置(交通管理措施 A)</p> <p>2. 藉由優化竹圍路廊之公共運輸條件，抑制交通改善可能衍生之私人運具成長，分析目標年公共運輸使用率可達成58%，同時台2線服務水準亦可維持 D 級、淡北道路達到 C 級，顯示各車道利用率均衡，兼顧公共運輸使用率目標及道路交通順暢，為竹圍路廊最適車道配置。</p> <p>未來仍需建立滾動管理機制，視私人運具成長狀況適時檢核車道配置，以確保公共運輸發展之政策目標下，仍顧及道路交通順暢；同時本計畫將搭配 CMS 系統建置及區域車流疏導，配合即時路況及車流監測，如本環評結論(參)回覆所述，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</p> |

| 編號 | 提案人(依會議發言順序) | 議 題 |
|---------------|---------------------|--|
| | 來 源 | 回 覆 說 明 |
| | | <p>之相關管制措施，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>配合竹圍路廊之最佳化道路配置，本計畫將建置雙北市相關道路之車流監控設施，及淡北道路兩端儀控設施，配合即時路況監控，當市區關注路段與路口達到壅塞標準時，即啟動淡北道路之HOV管制措施，以調節進入臺北市之車流，達到尖峰車流減量目的。</p> |
| 1100905-北投-48 | 陳慈慧議員服務處 (謝主任梅華) | <p>簡報12頁，希望雙北市交通局針對承德路、社子地區紫爆的交通狀況回應，未來淡北道路通車後湧入的車潮會更壅塞。</p> <p>臺北市應優先解決中山北路、承德路、延平北路、環河北路等現況交通已擁擠的狀況，待改善後再談臺北市現況道路能否容納淡北道路的交通量。</p> |
| | | <p>1. 有關士林、北投地區交通改善措施，說明如下：</p> <p>(1) 中山北路(劍潭路-通河街)現況交通改善</p> <p>i. 為改善反應中山北路5段上午尖峰進城壅塞，110年1月已調整中山北路/通河街口號誌尖峰時段由0930延長至10時之週期為240秒，並將新生高下濱江街匝道號誌週期由120秒調整為150秒，下濱江街匝道綠燈時比由83%增加至87%。</p> <p>ii. 為提高中山北路/劍潭路之劍潭路紓解效率，109年11月已酌增劍潭路右轉中山北路秒數；另為改善中山北路公車右轉暫停禮讓行人而影響車流續進，110年8月完成分隔島退縮，有效紓解中山北路往南方向車流通過效率。</p> <p>iii. 110年1月完成調整通河街車道配置(即往東方向增設1車道)，提升紓解效率，減少通河街綠燈秒數，增加中山北路綠燈秒數。</p> <p>2. 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年底完工，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。</p> <p>3. 增設智慧號誌，提升車流紓解率</p> <p>(1) 交工處刻正辦理中山/劍潭、中山/中正、承德/大南、承德/劍潭周遭等18處路口動態號誌，預計110年底建置完成、111年上線運作。</p> <p>(2) 預計111年於「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」等10處路口建置動態號誌。</p> |

| 編號 | 提案人(依會議發言順序) | 議 題 |
|---------------|---|--|
| | 來 源 | 回 覆 說 明 |
| 1100905-北投-49 | 陳慈慧議員服務處 (謝主任梅華) | 非反對興建淡北道路，但應等淡江大橋完工通車後再評估、臺北市就現況交通壅塞路段改善完成後再來討論，雙北乃共同生活圈，居民不該各堅持立場，但雙北政府應提出明確資料告知民眾，臺北市交通局應回應如何改善紫爆問題。 |
| | 專案小組第二次初審會議(107.12.18)節論及綜合討論意見處理說明、環評委員會第349次會議(108.3.13)決議事項及綜合討論意見處理說明、 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1091119-3、1091230-10 | <ol style="list-style-type: none"> 1. 北海岸及淡水地區往來台北地區，現況已有捷運淡水線分擔相當比例之交通需求，未來將有淡海輕軌及淡江大橋兩大交通建設加入服務，其中淡海輕軌擴充了捷運淡水線之服務範圍、淡江大橋分擔了淡水往新北市(八里或其他地區)，但上述建設服務淡水往來台北市區之功能仍有侷限，故經模式分析，竹圍路廊目標年於尖峰時段仍有多處瓶頸之服務水準為F級，交通壅塞情形仍存在，仍有進一步改善之必要。爰本計畫以興建外環道路方式，提昇道路容量，並導引通過性車流避開眾多橫交路口，以紓解竹圍路廊之交通瓶頸。 2. 本計畫分析目標年台2線之尖峰交通量(pcu/hr)變化，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。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。 3. 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。 |

| 編號 | 提案人(依會議發言順序) | 議 題 |
|---------------|--------------|---|
| | 來 源 | 回 覆 說 明 |
| | | <p>4. 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>5. 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>6. 另為因應淡北道路興建可能產生之交通衝擊,台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),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,以避免發生回堵長度過長情事,後續討論雙北市合作平台之謀合機制。</p> |
| 1100905-北投-50 | 陳又堅先生 | <p>1. 紅樹林接續路口有拓寬?</p> <p>2. 大度路、承接道路有拓寬嗎?</p> <p>3. 大業路527巷有拓寬嗎?</p> <p>4. 接延平北路(洲美快速下)拓寬 接洲美、福國路到中山北有拓寬?</p> |

| 編號 | 提案人(依會議發言順序) | 議 題 |
|---------------|-----------------|--|
| | 來 源 | 回 覆 說 明 |
| | 環評報告書定稿本第五章 | <p>新北市新工處：</p> <ol style="list-style-type: none"> 淡北道路起自台2線(淡金路)與台2乙線(中正東路)交叉路口，往南跨經此交叉路口後沿捷運淡水線紅樹林站及竹圍站間南側之河岸空間以平面道路方式佈設，以橋樑跨越樹梅坑溪後，仍以貼近地面高程之平面道路型式南行，以高架橋方式跨捷運淡水線後，行經台2線(民權路)上方，偏東跨關渡大橋2處匝道(臺15線)後，再次跨捷運淡水線，續向東以車行箱涵方式穿越中央北路，匯入台北市端既有大度陸橋上，再以高架橋跨越立德路後接入本工程終點大度路平面道路止，路線全長約5.45公里。 淡北道路可使竹圍路廊前後車道數達到平衡，且本計畫透過公共運輸管理政策，提升竹圍路廊之公共運輸使用率，達到車流減量。 <p>臺北市交通局：</p> <ol style="list-style-type: none"> 因應關渡科技工業區完善當地路網，為紓解進出區內車輛聯外動線仰賴大度路或中央北路之情形，減輕大度/立德路口負擔，並兼顧優化銜接至捷運忠義站人行通行環境，臺北市交通局規劃現為囊底路之立德路往北新闢道路，行經捷運忠義站前銜接至大業路527巷。另為因應未來大業路527巷車流增加及車輛通行會車安全，亦已規劃相關配套措施(如取消路邊停車並於交通用地內規劃停車場吸納、禁止大型車通行等)，並規劃大業路527巷與大業路口旁設置右轉專用道，兼顧車流紓解效率。 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；另洲美快速道路下匝道銜接延平北路處係維持現有路型，惟就淡北道路影響環河北路、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。 |
| 1100905-北投-51 | 林瑞圖議員服務處(簡助理正昕) | <ol style="list-style-type: none"> 活化公共運輸為良好政策，但實際「用路需求」是否納入評估，請協助說明更仔細，何來可以確認公運上升私運可下降? 智慧科技交通管理為良好系統但於說明會內並無說明如何引導壅塞以及如何做事故調撥?何來的空間? |

| 編號 | 提案人（依會議發言順序） | 議 題 |
|----|--|---|
| | 來 源 | 回 覆 說 明 |
| | | <p>3. 本次為說明會還是民意代表背書大會?民眾知道可以參與嗎?說明會門口進不來的民眾又如何參與政策及有知得的權利?</p> <p>本次說明會亦未提及明確的未來到北投區的車輛阻塞問題，請交通局給予明確的回覆。</p> |
| | <p>雙北交通專案小組 追蹤列管事項編號 1091219-6、 1091230-13</p> | <p>新北市新工處：</p> <p>為避免興闢道路提高路廊容量後產生鼓勵私人運具、不利公共運輸發展之疑慮，本計畫以提升公共運輸使用率為政策目標，研析竹圍路廊之最適配置，藉由興闢淡北道路，活化竹圍路廊之道路管理空間，以活化公車系統、優化道路配置及相關管制措施為主要方向，以達成抑制私人運具成長及促進公共運輸使用率提升，本計畫透過模式分析台2線配置公車專用道，淡北道路規劃公車專用道或公共運輸車道甚至全線高乘載管制等環境或參數設定，分析提升公車行車效率、降低旅次成本對於公共運輸使用率之影響效果，以及道路交通服務水準。基於前述各交通管理情境分析公共運輸使用率及道路交通狀況，可知交通管理措施 A 淡北道路開放公車行駛但不限制為專用道，同時台2線設置尖峰時刻南向公車專用道。</p> <div style="text-align: center;"> </div> <p>圖5 淡北道路最佳化道路配置(交通管理措施 A)</p> <p>藉由優化竹圍路廊之公共運輸條件，抑制交通改善可能衍生之私人運具成長，分析目標年公共運輸使用率可達成58%，同時台2線服務水準亦可維持 D 級、淡北道路達到 C 級，顯示各車道利用率均衡，兼顧公共運輸使用率目標及道路交通順暢，為竹圍路廊最適車道配置。</p> <p>未來仍需建立滾動管理機制，視私人運具成長狀況適時檢核車道配置，以確保公共運輸發展之政策目標下，仍顧及道路交通順暢；同時本計畫將搭配 CMS 系統建置及區域車流疏導，配合即時路況及車</p> |

| 編號 | 提案人（依會議發言順序） | 議 題 |
|----|--------------|--|
| | 來 源 | 回 覆 說 明 |
| | | <p>流監測，如本環評結論(參)回覆所述，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，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>配合竹圍路廊之最佳化道路配置，本計畫將建置雙北市相關道路之車流監控設施，及淡北道路兩端儀控設施，配合即時路況監控，當市區關注路段與路口達到壅塞標準時，即啟動淡北道路之HOV管制措施，以調節進入臺北市之車流，達到尖峰車流減量目的。</p> <p>1. 未來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以推動人本空間優化、提升公共運輸，智慧科技交通監控及HOV管制等交通管理措施。有關匝道儀控及HOV啟動機制，相關設備已經開發單位與臺北市交通管制工程處確認設置位置，並經新北市政府交通局召開「淡北道路交通控制策略方案及啟動時機會議」確認，新北端管制部分將依環評決議，依管制時機及原則辦理，除現有CMS顯示外，配合增加設置翻牌高乘載管制標誌加強提示用路人，並於淡金路坪頂路口及中正東路坪頂路口兩處管制點，由新北市淡水分局派遣人員執行；出口儀控部分已討論儀控秒數設定原則，未來由北市實際狀況調整各套儀控率秒數。</p> <p>2. 本計畫民意溝通部分除範疇界定階段、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月台北市舉辦4場說明會。本次說明會分別於淡水、北投、士林舉辦「淡水河北側沿河平面道路營運績效暨分流策略」說明會，惟為因應COVID-19防疫規範，減少實體集會造成不特定人士聚集並降低接觸，故本次說明會採用線上及實體雙軌方式進行，惟實體會議部分因配合中央流行疫情指揮中心根據疫情情形不定期滾動調整集會活動人數上限及場地開放標準，約於會議前1週時方確認可配合舉行實體會議之場地，囿於場地開放之集會人數上限及配合實聯制規定，故採用線上提前報名，若造成不便，尚祈見諒；線上影片之說明簡報及內容皆與實體會議相同，另開放為期1星期(110年9月6日至13</p> |

| 編號 | 提案人(依會議發言順序) | 議 題 |
|----|--------------|--|
| | 來 源 | 回 覆 說 明 |
| | | <p>日)線上意見回饋，經統計共計蒐集307則回饋表單。</p> <p>臺北市交通局：</p> <ol style="list-style-type: none"> 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，臺北市政府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： <ol style="list-style-type: none"> (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。 (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。 (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。 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，且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。 |