

壹、「淡北道路營運績效暨分流策略」說明會（淡水場）意見回覆

編號	提案人（依會議發言順序）	議 題
	來 源	回 覆 說 明
1100904-淡水-1	洪立法委員孟楷	<p>淡北道路十多年來於環保署，以生態的角度、科學的角度、環境的角度，確實能夠降低衝擊，通過環評委員的審查，建設應該以專業的考量不分藍綠、不分黨派、不分你我大家共同支持。</p> <p>淡水人真的很辛苦，公路總局及交通部皆同意淡北道路可解決交通壅塞的問題，現在30億的經費要報中央請中央核定，中央單位應該要當出來主政，勿置身事外。</p> <p>台2線淡水人往臺北比較多這是事實，但假日外地觀光客多，來淡水享受旅遊觀光餐飲住宿等，希望臺灣要好，中華民國要好，建設要往前行。</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. 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（淡水外環道至台北市洲美快速道路）環境影響說明書」審查結論認定不應開發之理由抵觸，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</p>

編號	提案人 (依會議發言順序)	議 題
	來 源	回 覆 說 明
		<p>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，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</p>

編號	提案人（依 會議發言順 序）	議 題
	來 源	回 覆 說 明
		<p>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，其中灰澤鶯、遊隼、紅隼、黑翅鳶、短耳鴉、彩鷓鴣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>

編號	提案人 (依會議發言順序)	議 題
	來 源	回 覆 說 明
		<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> <p>2. 紓解竹圍路廊雍塞問題係中央地方長期共同目標</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> <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</p>

編號	提案人 (依 會議發言順 序)	議 題
	來 源	回 覆 說 明
		<p>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> <p>3. 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—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>

編號	提案人(依 會議發言順 序)	議 題
	來 源	回 覆 說 明
1100904-淡水-2	蔡議員錦賢	<p>淡北道路地理環境受限選線不易，經過重重困難才有目前設計。</p> <p>淡北道路非淡水民眾使用，且可當作台北市後花園，兩市本互相往來流通，勿意氣之爭。</p> <p>塞車對道路兩端都不好，仍希望兩端溝通協調通過。</p> <p>交通部長視察，非僅一立委或民意代表要求，政府仍需盡責，既然已通過環評，則應僅速撥款建設。</p> <p>淡水居民仍要團結，大家要冷靜，也希望其他民眾不要為反對而反對。</p> <p>這條路歷經多年抗爭，地方政府已經協調多年，希望能由中央出面協調。</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>108.9.25專 案小組第4 次初審會議 會議結論答 覆意見</p> <p>環境影響評 估報告定稿 本-計畫必 要性及需求 性說明</p>	<p>1. 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；西側除路側已有捷運設施外，進入水域與自然保留區所須考量之環境影響更大，地理環境侷限了路廊改善空間，於範疇界定期間已就可能方案一一探討及篩選，而選定報告書內替代方案，並於環評審查階段採簡易序位法綜合評比出最佳方案(主方案)，並擇定最佳管理措施，即淡北道路開放公車行駛但不限制為專用道，可兼顧道路容量及提升公共運輸使用。</p> <p>2. 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)。</p>
1100904-淡水-3	鄭戴議員麗香	<p>淡北道路從臺北縣還到新北市折騰了20多年，環評也通過了，中央一直要我們，新北要有魄力，不能讓人看不起，不</p>

編號	提案人(依會議發言順序)	議 題
	來 源	回 覆 說 明
		<p>能玩我們的尊嚴，非二等公民，和平爭取無法解決交通問題。</p> <p>淡北道路，勢在必行的道路，希望局長多費心加速地方建設。</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。</p>
1100904-淡水-4	陳議員偉杰	<p>淡水地區民眾殷殷期盼這條道路，相關程序亦已完備，中央不應將這個責任丟回給新北市政府，或是其他的單位來面對民意。</p> <p>希望大家理性來討論溝通，也希望將意見轉達給中央，趕快核撥經費，讓我們有一條安全回家的道路。</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>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），而後行政院公共工程委員會於108年4月10日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</p>

編號	提案人(依會議發言順序)	議 題
	來 源	回 覆 說 明
		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。
1100904-淡水-5	鄭議員宇恩	<p>臺2線包括竹圍跟紅樹林段交通的惡化非常嚴重，臺2線只要有任何一個工程佔用了一線道，無論哪個方向，臺2線都是回堵，因此淡水人共識為希望淡北道路的建設可以改善我們臺2線的交通。</p> <p>淡北道路跨臺北市跟新北市，臺北市的市民擔心車潮引進臺北市，其實，不是淡北道路會導致臺北市交通惡化這樣子的問題，很多是臺北市本身交通問題，但是我們要能盡量理解。淡北道路60幾億的經費，中央要補助新北，中央也要補助臺北市議會，補助款需要議會同意的，所以仍需說服臺北市議員。</p> <p>臺北跟淡水立場不一樣，所以看法會不一樣，希望持續的溝通，讓臺北跟新北的居民都能認為淡北道路可以改善臺2線，甚至是大度路、甚至是承德路的交通，讓大家在有這樣的共識之下我們繼續前進。</p>
	108.9.25專案小組第4次初審會議會議結論答覆意見 環境影響評估報告定稿本-計畫必要性及需求性說明	<p>1. 新北市淡水地區長年來受限於與台北市區之聯絡幹道僅有省道台2線一條，屢因通過性交通量大、前後路段車道數量不平衡而造成交通壅塞，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，行政院公共工程委員會於108年4月10日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</p>

編號	提案人 (依會議發言順序)	議 題
	來 源	回 覆 說 明
		<p>「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)。</p> <p>2. 「臺北市科技軸帶交通發展計畫」中之『長期健全路網系統疏導穿越性車流』策略明確指出，士林北投地區在市區內新建道路不可行之限制下，減少穿越性車流為疏導交通之治本方法。為達成前述交通快速紓解目標，臺北市政府推動「福國路延伸工程」，建構「北投士林科技園區」東西向主要幹道，除可分擔中正路東西方向交通負荷，並使北投士林科技園區車流快速銜接至洲美快速道路，達成上述之政策目標。依循前述「臺北市科技軸帶交通發展計畫」政策目標(積極促使新北市建立完整的環市快速道路系統)，未來興建淡北道路後可使雙北市之環河快速道路系統得以往北延伸，整體快速道路路網更為健全完備，往北利用淡北道路至淡水地區，再經由淡江大橋通往八里地區串聯台64線快速公路。爰此本計畫目標年情境係以福國路延伸計畫已完工，且淡北道路未來開放公車行駛並銜接洲美快速道路與福國路之公共運輸情境下進行分析，以檢視目標年淡水竹圍往來台北市區之交通分流效果及交通影響，簡要說明如下：</p> <p>(1) 晨峰(進城)</p> <p>觀察淡北道路形成之車流變化，淡北道路使大度路及洲美快速道路之車流略增，然而因車流分散效應，進入臺北市區相關道路之交通增量隨距離而遞減。淡北道路促使進城車流(晨峰)轉移至洲美快速道路銜接福國路，避開士林、北投等市區道路，紓解承德路、文林北路及文林路等市區車流，符合「臺北市科技軸帶交通發展計畫」之預期效果。由於車流轉移至洲美快速道路，略紓解承德路七段、文林北路之尖峰負荷，服務水準 C~D 級，洲美快</p>

編號	提案人 (依會議發言順序)	議 題
	來 源	回 覆 說 明
		<p>速道路亦仍在容量範圍內，維持服務水準不變；福國路及中正路沿線之路口服務水準仍可達到 C~D 級，福國路本身路段服務水準 D 級，進城車流透過快速道路動線疏散。</p> <p>(2) 昏峰(出城)</p> <p>昏峰時段科技園區之通勤車流透過福國路延伸段進入洲美快速道路後前往關渡、淡水地區，增加了大度路之交通負荷，中央北路、立德路兩大路口將成為瓶頸路口，若無淡北道路，大度路/中央北路、立德路之路口服務水達到 F 級與 E 級，阻礙車流往北疏散效率。</p> <p>本計畫未來將中央北路、立德路兩路口進行立體化，徹底消弭瓶頸路口，並同時局部調整大度路車道配置，提升有效容量，使兩大路口及路段之服務水準優化至 D 級，大幅提升臺北市區往淡水車流之疏散效率。</p>
1100904-淡水-6	鄭議員宇恩	<p>請新北市政府對於在環保署承諾在台2線(竹圍、紅樹林路段)設置人本道路及雙向公車專用道具體規劃。今日說明會書面資料第13頁僅規劃設置單向公車專用道與當初承諾不符。</p> <p>108.5.8環評大會延續會議354次會議決議回復 108.9.25專案小組第4次初審會議會議結論答覆意見 環境影響評估報告定稿本-計畫必要性及需求性說明 雙北交通專案小組追蹤列管事項編</p> <p>1. 於環評階段有關公共運輸暨公車道議題，經確認108.5.8環評大會延續會議354次會議決議答覆中道路需求及最適車道配置分析所述內容(四)目標年最適道路配置方案係建議目標年台2線配置1公車專用道及1快1混合車道；淡北道路則開放1車道供公車通行。</p> <p>2. 108.9.25專案小組第4次初審會議會議結論答覆意見提及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。故以模式分析淡北道路在開放公車行駛、設置公車專用道、公共運輸車道或全線公共運輸道路等不同公共運輸情境下，台2線及淡北道路服務水準，若淡北道路設置公車專用道或公共運輸車道等管制，將因車道限制而產生車流排擠效應，各情境均使台2線尖峰達到壅塞。(詳評估書表7.4.5-21)。在目標年130年採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，台2線服務水準可維持 D 級、淡北道路達到 C 級，顯示竹圍路廊上各車道利用率達到均衡。</p>

編號	提案人(依 會議發言順 序)	議 題
	來 源	回 覆 說 明
	號1091230-12	3. 故確認本次簡報資料所引述之配置方案與環評承諾事項相符，本議題亦納入雙北交通專案小組追蹤列管事項持續追蹤。
1100904-淡水-7	鄭議員宇恩	未來私人運具恐增加，需完善台2線公共運輸方式。
	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、 1091230- 11、 1091230-12	<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> <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>

編號	提案人(依會議發言順序)	議 題
	來 源	回 覆 說 明
1100904-淡水-8	張譽尹先生	<p>諸多交通專家、北市眾多前交通局長，均提出對淡北道路規劃的具體批評。</p> <p>台北市將承受塞車端點的轉移，淡水居民的塞車問題仍然不會解決。</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>109.01.15環評大會369次會議綜合討論意見及處理說明</p>	<p>1. 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>2. 運研所於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，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。」。</p> <p>3. 本計畫目標年情境係以福國路延伸計畫已完工，且淡北道路未來開放公車行駛並銜接洲美快速道路與福國路之公共運輸情境下進行分析，以檢視目標年淡水竹圍往來台北市區之交通分流效果及交通影響，簡要說明如下：</p> <p>(1) 晨峰(進城)</p> <p>觀察淡北道路形成之車流變化，淡北道路使大度路及洲美快速道路之車流略增，然而因車流分散效應，進入臺北市區相關道路之交通增量隨距離而遞減。淡北道路促使進城車流(晨峰)轉移至洲美快速道路銜接福國路，避開士林、北投等市區道路，紓解承德路、文林北路及文林路等市區車流，符合「臺北市科技軸帶交通發展計畫」之預期效果。由於車流轉移至洲美快速道路，略紓解承德路七段、文林北路之尖峰負荷，服務水準C~D級，洲美快速道路亦仍在容量範圍內，維持服務水準不變；福國路及中正路沿線之路口服務水準仍可達到C~D級，福國路本身路段服務水準D級，進城車流透過快速道路動線疏散。</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>昏峰時段科技園區之通勤車流透過福國路延伸段進入洲美快速道路後前往關渡、淡水地區，增加了大度路之交通負荷，中央北路、立德路兩大路口將成為瓶頸路口，若無淡北道路，大度路/中央北路、立德路之路口服務水準達到F級與E級，阻礙車流往北疏散效率。</p> <p>本計畫未來將中央北路、立德路兩路口進行立體化，徹底消弭瓶頸路口，並同時局部調整大度路車道配置，提升有效容量，使兩大路口及路段之服務水準優化至D級，大幅提升臺北市區往淡水車流之疏散效率。</p>
1100904-淡水-9	<p>張譽尹先生</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>請待淡江大橋通車後再評估其必要性。</p> <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。

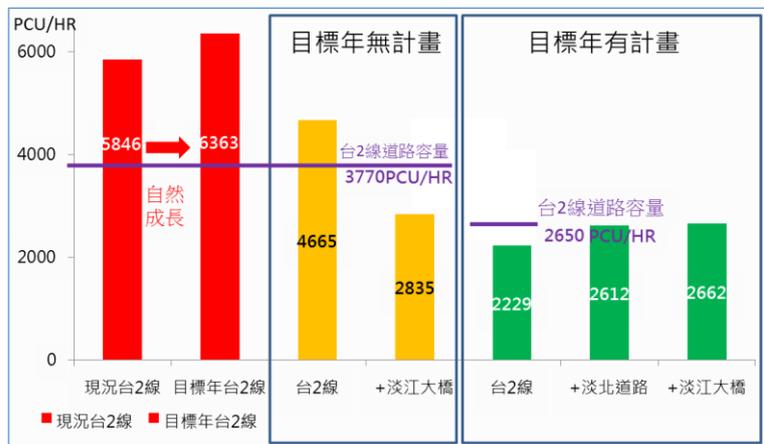


圖1 目標年台2線尖峰交通量變化

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%，其中淡北道路分流部分佔24%，使用台2

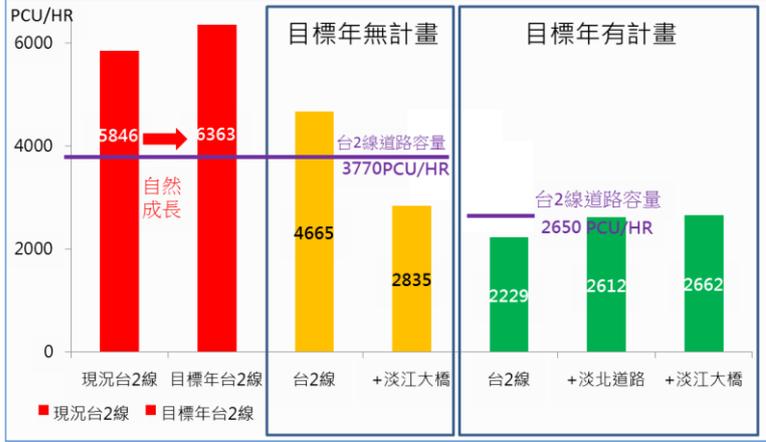
編號	提案人(依 會議發言順 序)	議 題
	來 源	回 覆 說 明
		<p>線佔45%(台2線往台北市21%、台2線轉關渡大橋24%)。由上述比例看出，淡北道路及淡江大橋之服務旅次方向不同，淡江大橋雖然確實有其功能，但淡水區七成以上之旅次仍是使用竹圍路廊為主，此為淡江大橋所無法服務之需求，而淡北道路僅使淡江大橋之分流比例略降1%，車流結構無重大改變，顯示淡江大橋及淡北道路服務標的不同且並無競合，而興建淡北道路後將可有效紓解台2線龐大負荷。</p> <p>5. 另交通部公路總局曾來函(108年4月22日路規劃字第1080043114號函)略以「淡江大橋功能目標係因應淡海新市鎮開發衍生之交通需求，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>
1100904-淡水-10	張譽尹先生	請以大眾運輸規劃為本。
	108.9.25專 案小組第4 次初審會議 會議結論答 覆意見	<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</p>

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	<p>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> <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> <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。
1100904-淡水-11	張連榮先生	<p>30年前，中央在開發淡海新市鎮的時候，就應該把淡北道路、淡江大橋聯外交通做好，中央沒有做，新北市政府(臺北縣政府)接下這個案子，環評的法定程序都已完成，又增加辦理座談會、說明會，法源依據、法律效果為何？今天支持的人再多，中央就會核定嗎？</p> <p>中央不解決該解決的淡水聯外交通問題，而由新北市政府來解決，環評已通過一年半，還東卡西卡，是不是有政治意圖？最近中央又要在淡水興建1,500戶的社會住宅，在淡北道路還沒有解決之前，我們堅決反對中央在我們淡水地區興建這些沒有用的社會住宅，淡水空屋率已經夠高了，房價已經夠低了，你再引進1,500戶再至少再引進1,500輛汽車，道</p>

編號	提案人(依會議發言順序)	議 題
	來 源	回 覆 說 明
		路不給我們！我們不是反對興建社會住宅，而是我們需要在淡水交通解決之後再來興建，我們堅決支持淡北道路。
	108.9.25專案小組第4次初審會議會議結論答覆意見	<ol style="list-style-type: none"> 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。 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。
1100904-淡水-12	賈伯楷先生	<p>新北市政府說淡北道路可以改善交通，但是卻不斷地強調說有很多配套措施來彌補相關的交通衝擊，那這不是有點矛盾嗎？</p> <p>環評階段提的交通改善措施如：匝道儀控、交通號誌等等為何不能先做？如同新北市政府已經開始做救護車的智慧號誌措施。為什麼要等淡北道路？</p>
	環境影響評估報告書定稿本-計畫必要性及需求性說明專章	<p>有關淡北道路需求性部分已於環境影響評估報告書定稿本-計畫必要性及需求性說明專章描述，分就交通現況及運輸需求、區域發展及旅次需求分布、城際交通便捷網路、活化交通管理與發展公共運輸等議題詳實分析檢討後，確認淡北道路主要指標如下：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 打通竹圍路廊及北市端(關渡區)交通瓶頸 <p>淡北道路可往北快速疏散車流至新北市，減輕關渡地區交通負荷。另依據該美式賣場之開發交通維持計畫中，亦將大度路/中央北路口之號誌時制調整計畫作為交通改</p>

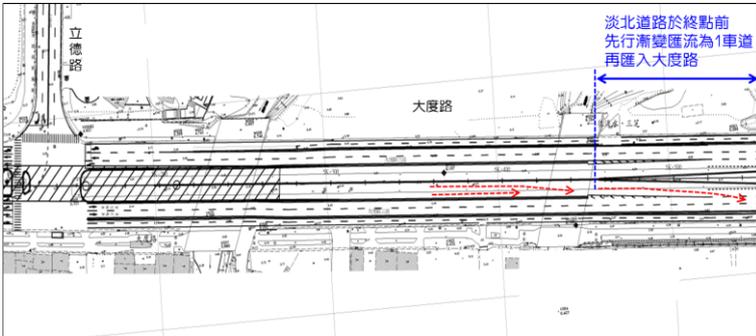
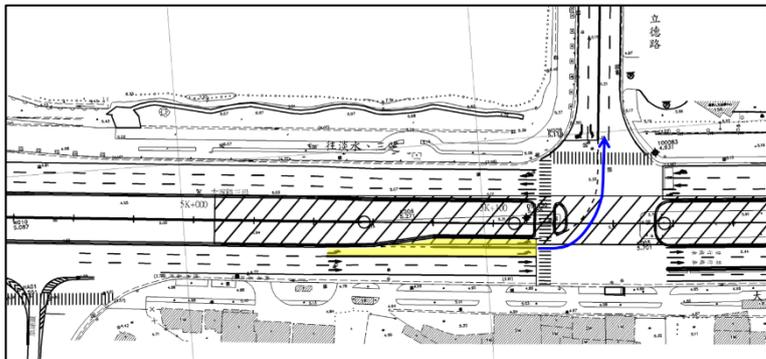
編號	提案人(依會議發言順序)	議 題
	來 源	回 覆 說 明
		<p>善重點之一，未來本計畫將上述路口予以立體化工程，將可徹底改善本地區之交通瓶頸。</p> <p>本計畫南段改善路口包括大度路/中央北路口、大度路/立德路口，現況兩路口於尖峰時段均呈現嚴重延滯，路口服務水準不佳，淡北道路未來採地下箱涵或跨越橋方式將瓶頸路口立體化，通過性車流可避開路口號誌快速通過，消弭既存已久之瓶頸節點，對臺北市關渡區民眾之生活環境品質改善甚大。</p> <p>2. 淡北道路改善竹圍路廊常態性壅塞之生活干擾及汙染 台2線交通壅塞問題，已影響當地居民生活品質甚鉅，如通勤通學道路壅塞、地區商業物流運送受阻及生活環境交通噪音與空氣汙染，改善台2線亦即為改善竹圍地區之民眾生活品質困境。</p> <p>3. 淡北道路增進雙北市民眾之觀光遊憩品質 淡水河為串連雙北重要河川，雙北政府亦積極塑造為大河之都，且北海岸地區、關渡地區觀光資源甚為豐富，因此本地區深有發展觀光資源之潛能，淡北道路闢建後，將有利於1.串連新北市北海岸與臺北市北投區觀光地區、2.發展淡水河整體觀光資源及3.觀光遊憩機能增加地區商業發展。</p> <p>4. 淡北道路促進竹圍路廊大眾運輸及人本環境之發展 透過淡北道路改善竹圍路廊之車道不平衡、瓶頸壅塞及道路容量不足等問題，導引私人運具之通過性車流快速通過，使台2線之道路空間可以更有效之分配給大眾運輸(公車專用道)及人本環境(人行空間)。</p>
1100904-淡水-13	賈伯楷先生	<p>為什麼不等到淡江大橋的分流效果被確認之後再來評估淡北道路？</p> <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。

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"> ● 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="655 1115 1378 1451"> <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>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>	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 style="text-align: center;">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> <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</p>

編號	提案人(依 會議發言順 序)	議 題
	來 源	回 覆 說 明
		<p>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>
1100904-淡水-14	賈伯楷先生	<p>環評階段新北市政府說淡北道路只要53億元左右，現在卻又說淡北道路需要61億元，當初如果早知道說淡北道路的經費會如此膨脹，為什麼不把經費用在其他改善措施？</p>
		<p>除因近期營建物價上漲外，包含相關之鋼構加工製造、焊接安裝等，因應疫情台商回流購地建廠，整體工資結構亦上漲，故整體工程經費增加。另為建立智慧化交通環境，淡北道路路廊範圍內智慧交通控制設施已納入規劃設計，包含資訊可變標誌(CMS)、自動車牌辨識(AVI)、AI影像偵測技術設備(固定式)約62處、AI分析器(球形)、車道管制號誌(LCS)、儀控號誌。</p>
1100904-淡水-15	張智鈞先生	<p>我是八里人，反對方的律師之一。我認為淡北道路只是將淡水的塞車轉移到士林、北投。</p> <p>先不要說預算、不要說環保，就說塞車這個問題，人家反對之後，環說書的意見是匝道管控、智慧管控，那能擋得住嗎？</p>
	環境影響評估報告書定稿本-計畫必要性及需求性說明專章	<p>有關淡北道路需求性部分已於環境影響評估報告書定稿本-計畫必要性及需求性說明專章描述，分就交通現況及運輸需求、區域發展及旅次需求分布、城際交通便捷網路、活化交通管理與發展公共運輸等議題詳實分析檢討後，確認淡北道路主要指標如下：</p> <p>1. 打通竹圍路廊及北市端(關渡區)交通瓶頸</p> <p>淡北道路可往北快速疏散車流至新北市，減輕關渡地區交通負荷。另依據該美式賣場之開發交通維持計畫中，亦將大度路/中央北路口之號誌時制調整計畫作為交通</p>

編號	提案人(依 會議發言順 序)	議 題
	來 源	回 覆 說 明
		<p>改善重點之一，未來本計畫將上述路口予以立體化工程，將可徹底改善本地區之交通瓶頸。</p> <p>本計畫南段改善路口包括大度路/中央北路口、大度路/立德路口，現況兩路口於尖峰時段均呈現嚴重延滯，路口服務水準不佳，淡北道路未來採地下箱涵或跨越橋方式將瓶頸路口立體化，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。</p> <p>2. 淡北道路改善竹圍路廊常態性壅塞之生活干擾及汙染 台2線交通壅塞問題，已影響當地居民生活品質甚鉅，如通勤通學道路壅塞、地區商業物流運送受阻及生活環境交通噪音與空氣汙染，改善台2線亦即為改善竹圍地區之民眾生活品質困境。</p> <p>3. 淡北道路增進雙北市民眾之觀光遊憩品質 淡水河為串連雙北重要河川，雙北政府亦積極塑造為大河之都，且北海岸地區、關渡地區觀光資源甚為豐富，因此本地區深有發展觀光資源之潛能，淡北道路闢建後，將有利於1.串連新北市北海岸與臺北市北投區觀光地區、2.發展淡水河整體觀光資源及3.觀光遊憩機能增加地區商業發展。</p> <p>4. 淡北道路促進竹圍路廊大眾運輸及人本環境之發展 透過淡北道路改善竹圍路廊之車道不平衡、瓶頸壅塞及道路容量不足等問題，導引私人運具之通過性車流快速通過，使台2線之道路空間可以更有效之分配給大眾運輸(公車專用道)及人本環境(人行空間)。</p>
1100904-淡水-16	張智鈞先生	淡北道路是四線道雙向，匯入大度路時兩個線道變一個線道，會不會塞？交通事故發生的時候，兩個線道變一個線道會不會塞？絕對會塞嘛！
	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	<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>

編號	提案人 (依會議發言順序)	議 題
	來 源	回 覆 說 明
	<p>「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>	<ul style="list-style-type: none"> ● 淡北道路匯入大度路之車道限縮設計 <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2，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>  <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> ● 大度路中央北路-立德路平面車道配置調整優化 <p>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3。</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>

編號	提案人(依 會議發言順 序)	議 題
	來 源	回 覆 說 明
		<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1線道匯入大度路之情境，於淡北道路或大度路車流尚屬順暢。</p> <p>■ 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務，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。</p>
1100904-淡水-17	張智鈞先生	另外福國系統建好之後，洲美快速道路有餘裕，但是淡北道路沒有接洲美，也是要從大度路再上去洲美，在大度路兩個線道變一個線道，頭先塞沒那麼嚴重，到尾端這條路建以後越塞越嚴重！
		<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。
1100904-淡水-18	新北市淡水區鄧公里邱里長美津	剛剛有很多環評的討論，讓我覺得剎那間回到環保署了。淡北道路二次環評已經通過了，各位環保好朋友所講的，當時在環保署裡面也都一一回應過，這個是經由二次環評由我們環保署專業的審查通過的。像現在我們開車怠速的話，碳排放是多少？我們今天要是可以很平順的走的話，是減少非常多的碳排放，所以這裡跟我們的環保人士作一個分享。我代表我們的里長，不分黨派，非常支持這一條淡北道路，不管多久，因為有大量的勉勵，我們會繼續走下去，也感謝大家在最後一哩路，共同來努力。
		<ol style="list-style-type: none"> 1. 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

編號	提案人 (依 會議發言順 序)	議 題
	來 源	回 覆 說 明
		<p>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。</p> <p>2. 依據109年1月13日環評大會提會說明內容：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>
1100904-淡水-19	李冠齊先生	<p>我住在這邊應該超過20年，我很不希望在談論這個議題的時候，有些人企圖用你不是淡水人來作切割，臺灣才這麼大，有些事情不要再這樣切割。</p> <p>假日的時候有很多人從臺北市到淡水或是去北海岸玩，我就很好奇了，這條路蓋下去之後，肯定是一個很大的誘因，尤其是防疫期間大家都會想要開車到淡水。我想請問淡水作為一個假日觀光城市，可以承受多少的交通流量衝擊？淡水很多的私人停車場都蓋在小路裡面，結果造成了更多的塞車，之後更多人因為這條路想要到淡水的時候，淡水到底有沒有辦法去承受？</p> <p>今天如果有個年輕人來這，聽到要蓋淡北道路才会有社會住宅，我覺得淡水的年輕人聽到會覺得很心痛，因為這個問題其實不是淡北道路，而是早就應該要蓋社會住宅。</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>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>
1100904-淡水-20	李冠齊先生	<p>我想很多事情都是排碳的，包括蓋這一條路都是排碳的，這個幾十億的路蓋上去，不要把它說成很環保，事實上你蓋這一條路本身就是很排碳，本身就會對環境造成衝擊。即便是環評通過，但是我們要講環評就像法律一樣，它是一個最低限度的標準，在最低限度之外，這條路蓋下去實質上對於燈光敏感度的衝擊一定會有。</p> <p>1. 營運期間計畫目標年有、無淡北道路周邊空氣品質敏感受體處之各項空氣污染物之年平均濃度增量與背景值疊加後，各項空氣污染物(包括 TSP、PM10、PM2.5、NO2、SO2及 CO 等)之年平均濃度增量與背景值疊加後濃度皆可符合「空氣品質標準」，惟 PM2.5背景濃度值已接近「空氣品質標準」，於計畫目標年「有計畫」年平均濃度增量疊加背景濃度值後愈趨近「空氣品質標準」。</p> <p>而透過交通管理在採取目標年淡北活化交通管理措施之影響減輕對策後，由於提升淡北道路及台2大眾運輸使</p>

編號	提案人(依會議發言順序)	議 題
	來 源	回 覆 說 明
	議決議事項回復	<p>用，抑制私人運具使用，其敏感受體處淡北道路目標年有作為情境下 PM2.5年平均濃度增量均較有計畫(淡北道路無交管措施)有所減量，年平均濃度增量與背景值疊加後濃度皆可符合「空氣品質標準」，另為配合2030年達到行政院要求「公車全面電動化」目標，淡北道路公車專用道採行電動公車後，各敏感受體 PM2.5年平均濃度增量則均略微再下降(詳如表7-11)；且 PM2.5排放量亦較有計畫(淡北道路無交管措施)有所減量(8.48公噸/年降至7.5公噸/年)。</p> <p>綜上，經調查及預測評估，本計畫營運期間各空氣污染物皆可符合空氣品質標準，惟 PM2.5空氣品質濃度趨近於空氣品質標準，本計畫仍積極提出採取交通活化管理之措施，以求 PM2.5年均值濃度增量及排放量能有效降低。另新北市近年來積極針對移動污染源、固定污染源及逸散污染源進行減量作業，以多面相及多層次的方式進行各項稽查、管制作業，並透過跨領域合作，減少污染物排放及維護空氣品質；就移動污染源部分之減量，依據 TEDS 9.0排放係數推估，每輛二行程機車排放量為33公斤/年，經查新北市至107年底尚有11萬2,090輛二行程機車，將於未來4年內全數汰除，估計可減少20公噸以上 PM2.5排放；另一、二期大型柴油車自107年尚餘5000餘輛，亦將逐年汰舊，經評估可有效抵減淡北快速道路開發所產生之 PM2.5增量。</p> <p>2. 就整體環境影響部分本案於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> <p>3. 依據109年1月13日環評大會提會說明內容：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、</p>

編號	提案人 (依 會議發言順 序)	議 題
	來 源	回 覆 說 明
		<p>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>4. 生態影響部分，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>針對前述累積各界專家意見，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>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
1100904-淡水-21	陳慶懋先生	<p>我是《咱淡水人》的版主。之前參加過很多次淡北道路的環評會議，關於淡北道路這件事情我們關注很久了，對相關的議題都很理解。我相信大家都同意不是所有人都支持淡北道路的興建，但是你剛剛講所謂的假日車流會更多進來玩這件事情，其實大家都知道我們爭取淡北道路最主要的原因，第一個是上下班，第二個叫作緊急救護，所以不要模糊了焦點。</p>
	<p>107.8.23書面審查意見及處理說明 108.9.25專案小組第4次初審會議會議結論答覆意見</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 新北市淡水地區長年來受限於與台北市區之聯絡幹道僅有省道台2線一條，屢因通過性交通量大、前後路段車道數量不平衡而造成交通壅塞，或因交通事故致使阻斷道路交通，成為進出淡水、北海岸地區之交通瓶頸，當地居民已多次表達改善要求。另依據新北政府消防局107年2月22日新北消字第1070293564號函統計竹圍路廊每月有高達719件災害搶救及救護車輛行駛通過，為當地重要之維生救護幹道，為維護淡水、竹圍居民生命財產安全，改善竹圍路廊之交通瓶頸，確有其必要性及迫切性。 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。 <div data-bbox="624 1400 1385 1883" data-label="Image"> <p>The map shows the New Taipei City area with several evacuation routes marked in different colors. Route (A) is a red line labeled '捷運淡水' (Keelung Rapid Transit). Route (B) is a blue line labeled '往八里、林口' (to Baoli, Linli). Route (C) is a green line labeled '往新莊、三重、五股' (to Xinzhuang, Sanchong, Wugang). Route (D) is a purple line labeled '基隆火車站' (Keelung Station). Route (E) is a yellow line labeled '往新莊、三重、五股' (to Xinzhuang, Sanchong, Wugang) and '往汐止' (to Xitshi). Route (F) is a pink line labeled '往瑞芳' (to Ruifang). Route (G) is a light blue line labeled '往平溪' (to Pingxi). The map also shows major roads like the Keelung Expressway and the Keelung Bridge.</p> </div> <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 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>

編號	提案人 (依會議發言順序)	議 題					
	來 源	回 覆 說 明					
1100904-淡水-22	陳慶懋先生	剛剛張譽尹律師講說結構問題就是前後都還是原來的路廊，但是如果我們站到更高的結構上面來講的話，現在的分析是包含了淡江大橋蓋好之後能分散20%的車流，所以要講結構那就麻煩把完整的結構講出來。					
	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> </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
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%						

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	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。

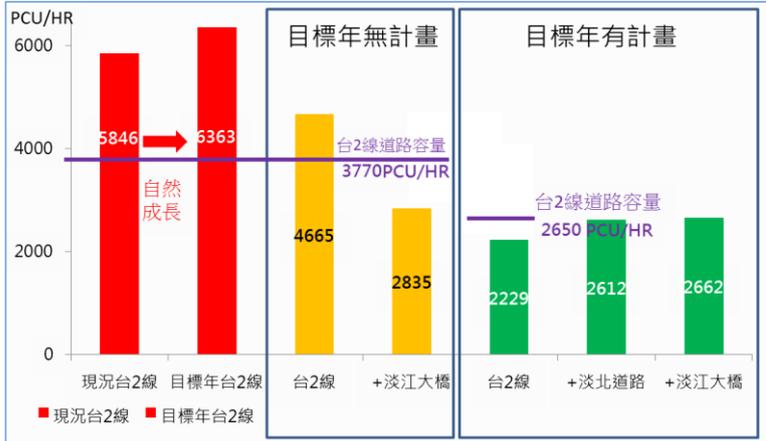


圖1 目標年台2線尖峰交通量變化

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

編號	提案人(依 會議發言順 序)	議 題
	來 源	回 覆 說 明
		<p>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>
1100904-淡水-23	陳慶懋先生	<p>我有時候帶我的小孩子坐計程車，計程車司機都跟我講一件事情：淡水的小孩要給他睡到飽啦！為什麼？家長5點多就要起來，6點20分如果沒有出門的話那一定是一個半小時到兩個小時才能上班，所以淡水的小孩子是睡不飽的。這個就回應到剛才張大哥講的居住正義，什麼叫作居住正義？現在有多少年輕人搬到新市鎮來住？有多少年輕的家庭他是有小孩子的，因為學區或者是上班地點的關係他們必須很早就要起床，小孩子都是在車上睡覺的，這個叫作居住正義？這叫我們為了下一代的正義？所以不要片面的解讀任何的資訊。</p>
	108.9.25專 案小組第4 次初審會議	<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>

編號	提案人(依會議發言順序)	議 題
	來 源	回 覆 說 明
	會議結論答覆意見	<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>
1100904-淡水-24	<p>陳慶懋先生</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>淡水人花了很多的時間在爭取這一條道路，現在唯一卡在大家都講的很曖昧，包括我們交通部公路總局的官員，其實就是卡在一個人的身上不是嗎？只要那個人簽名30億就下來，淡北道路就可以開工了，那為什麼我們還要在這邊開這個說明會？不好意思我對於雙北有共識這件事情是悲觀的，怎麼可能有共識呢？既然沒有共識，我在這裡也要呼籲我們的新北市政府，該承擔的我們就承擔，淡水人會支持你們、淡水的議員會支持你們，我們一定要有底線，淡水居民不能再這樣被玩弄跟耗下去。</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</p>

編號	提案人(依會議發言順序)	議 題
	來 源	回 覆 說 明
		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。
1100904-淡水-25	陳明章先生	開了淡北道路還是會塞在大度路的慈濟，因為現在關渡的科技園區都開發了，Costco也在那，華碩整個廠都回來、員工都進來，根本不需要淡水人就會塞車了。所以要解決事情不是說丟給新北市或是臺北市兩邊商量，交通部應該要設計未來大臺北的交通路網包括基隆要怎麼走。
	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。
1100904-淡水-26	王敦正先生	我是住在竹圍的居民，我非常贊成也非常相信說我們需要一條安全回家的路，但是我認為淡北道路不是這一條路。第一個，它根本沒有辦法解決交通的問題，我認為其實要做的應該是改善淡水的周圍環境，讓淡水人不用每天一大早就要出去外面討生活，應該在這裡就有一個很好的居住環境跟工作環境，這邊蓋了這麼多的房子，住房率還跟居住率可能還沒有那麼高，萬一發展起來的時候人更多、車更多的時候，我們是不是需要淡北2號、淡北3號道路？我覺得這個交通問題不是蓋道路就可以解決的。
	108.09.25專案小組第四次初審會議結論及處理說明	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。 繼 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。 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

編號	提案人(依會議發言順序)	議 題
	來 源	回 覆 說 明
		<p>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>
1100904-淡水-27	王敦正先生	<p>另外從畫面上講到說現在的私人載具是每天有18,000次的輛次，那到時候會降成7,000次，那我想問的是說這個邏輯是合理的嗎？我們開了大路之後私人載具會降到降到一半以下嗎？</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「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。
1100904-淡水-28	胡宗良先生	<p>我是淡水的居民，鄧公里邱美津里長的里民。十幾年來了我也幾乎每一場都有參加，誰支持、誰反對早也知道了，反對</p>

編號	提案人 (依會議發言順序)	議 題
	來 源	回 覆 說 明
		每次發言內容都一樣，這些議題在簡報裡面全部都講過不止一次，建議把相關議題製作成 YouTube 短片放上網路。
	雙北交通專案小組追蹤列管事項編號1091119-1	新北市新建工程處已建置淡北道路專網(www.danbeird.com)，並於2月9日上線，包括過往歷次環評會議紀錄、地方說明會會議紀錄、歷史文化調查資料、模擬影片，以及未來環評監督小組會議資料、環境監測、施工進度等即時資訊。
1100904-淡水-29	江慶發先生	這社會大家共同相處在臺灣的這一片土地，你可以反對，但是你們也稍微聽一下專業說一下。這路是大家要使用的、大家要來共用的，不管是臺北市民、淡水市民、臺灣人民，外縣市的也來，車輛會很多、非常壅塞，所以這些專業人士、我們地方的民意代表，再來申請這條道路，好不容易環評專業都審核通過了，大家共同來為這條路，不要為反對而反對，為了我們臺灣、我們雙北更好，讓交通沒那麼塞，要不然急速也製造空污。
	108.09.25專案小組第四次初審會議結論及處理說明	<p>感謝支持，營運期間計畫目標年有、無淡北道路周邊空氣品質敏感受體處之各項空氣污染物之年平均濃度增量與背景值疊加後，各項空氣污染物(包括 TSP、PM10、PM2.5、NO2、SO2及 CO 等)之年平均濃度增量與背景值疊加後濃度皆可符合「空氣品質標準」，惟 PM2.5背景濃度值已接近「空氣品質標準」，於計畫目標年「有計畫」年平均濃度增量疊加背景濃度值後愈趨近「空氣品質標準」。</p> <p>而透過交通管理在採取目標年淡北活化交通管理措施之影響減輕對策後，由於提升淡北道路及台2大眾運輸使用，抑制私人運具使用，其敏感受體處淡北道路目標年有作為情境下 PM2.5年平均濃度增量均較有計畫(淡北道路無交管措施)有所減量，年平均濃度增量與背景值疊加後濃度皆可符合「空氣品質標準」，另為配合2030年達到行政院要求「公車全面電動化」目標，淡北道路公車專用道採行電動公車後，各敏感受體 PM2.5年平均濃度增量則均略微再下降(詳如表7-11)；且 PM2.5排放量亦較有計畫(淡北道路無交管措施)有所減量(8.48公噸/年降至7.5公噸/年)。</p> <p>綜上，經調查及預測評估，本計畫營運期間各空氣污染物皆可符合空氣品質標準，惟 PM2.5空氣品質濃度趨近於空氣品質標準，本計畫仍積極提出採取交通活化管理之措施，以求 PM2.5年均值濃度增量及排放量能有效降低。另新北市近年來積極針對移動污染源、固定污染源及逸散污染源進行減量作業，以多面相及多層次的方式進行各項稽查、管制作業，</p>

編號	提案人 (依會議發言順序)	議 題
	來 源	回 覆 說 明
		並透過跨領域合作，減少污染物排放及維護空氣品質；就移動污染源部分之減量，依據 TEDS 9.0排放係數推估，每輛二行程機車排放量為33公斤/年，經查新北市至107年底尚有11萬2,090輛二行程機車，將於未來4年內全數汰除，估計可減少20公噸以上 PM2.5排放；另一、二期大型柴油車自107年尚餘5000餘輛，亦將逐年汰舊，經評估可有效抵減淡北快速道路開發所產生之 PM2.5增量。
11009-線上-1	Jim	要直接連接到洲美(大渡路做汽車專用高架橋)才會有用。
		<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；另經洽臺北市政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。
11009-線上-2	Tzuyi Chuang	<ol style="list-style-type: none"> 1. 淡北道路不是唯一解：運輸學、運輸規劃、都市計畫學文獻及教科書告訴我們的。 2. 科技管理在淡北道路可行，但在中正東路卻不先行實施，確實奇怪。 3. 政府機關有必要增加多元意見進入議題討論，否則政策推行將遇到困難，尤其，新北市政府工務局在臉書特別標記支持淡北社團、新北市政府工務局小編活躍於支持淡北社團留言等，以為那社團就是淡水共識，但忽略支持淡北道路的社團管理者踢出很地方居民，特別在此跟小編提醒。
	環境影響評估報告書定稿本-計畫必要性及需求說明 雙北交通專案小組追蹤列管事項編號1091230-10	<ol style="list-style-type: none"> 1. 淡北道路係最佳方案 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；西側除路側已有捷運設施外，進入水域與自然保留區所須考量之環境影響更大，地理環境侷限了路廊改善空間，於範疇界定期間已就可能方案一一探討及篩選，而選定報告書內替代方案，並於環評審查階段採簡易序位法綜合評比出最佳方案(主方案)，並擇定最佳管理措

編號	提案人 (依會議發言順序)	議 題
	來 源	回 覆 說 明
		<p>施，即淡北道路開放公車行駛但不限制為專用道，可兼顧道路容量及提升公共運輸使用。</p> <p>(1) 由交通量成長情形觀察，若目標年無淡北道路，台2線竹圍段沿線之服務水準多處呈現F級，上午尖峰往南方向、下午尖峰往北方向之壅塞情形特別嚴重。</p> <p>(2) 在有興建淡北道路之情境下，可使台2線尖峰服務水準明顯改善，大部分服務水準為B~D級，整體而言，淡北道路分擔台2線竹圍段交通負荷之效果明顯。</p> <p>(3) 路口方面，大度路/中央北路口於目標年在無興建淡北道路之情境下，路口服務水準為F級；在有興建淡北道路之情境下，因大部分南北向直行車流使用淡北道路以地下穿越通過路口，故平面路口之南北向交通量減少，各方向延滯均有改善，服務水準改善為D級，路口運作狀況尚可。可知淡北道路採地下穿越中央北路口，可明顯疏解此路口之交通負荷，大幅降低此路口之延滯壅塞。大度路/立德路口方面，目標年在無興建淡北道路之情境下，路口服務水準為E級；在有興建淡北道路之情境下，因本計畫包含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，可調整縮短整體號誌時制所需之周期，路口服務水準D級。</p> <p>故雖然未來淡江大橋及淡海輕軌對於台2線交通有部分舒緩效果，但由於旅次分部及服務對象之不同，目標年台2線竹圍段之局部路段仍有壅塞情形，形成瓶頸路段，故仍需有淡北道路足以負擔此路廊交通需求。另一方面，臺北市端之中央北路口/大度路口，未來仍會呈現明顯之延滯情形，服務水準惡化至F級，而興建淡北道路後，大量直行車流可避開此路口(地下直接穿越)，明顯直接改善中央北路口之延滯問題。</p> <p>2. 淡北道路係防災替代路廊</p> <p>(1) 緊急醫療及急難救助</p> <p>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</p>

編號	提案人(依會議發言順序)	議 題
	來 源	回 覆 說 明
		<p>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。</p> <p>(2) 核一、核二廠緊急疏散道路</p> <p>淡水竹圍地區因地理環境受限，闢建道路不易，因此僅有台2線為唯一聯外幹道，而依據新北市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3-1，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。</p> <p>3. 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，今年6月交通局已完成民權路廊相關智慧交通控制設施(民權路187巷與民權路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>4. 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。」。</p> <p>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>
11009-線上-3	王健安	<p>建議淡北道路能高架延伸到洲美快速道路，不設中央北路、立德路匝道出口，短距離要往北投的車輛走平面台二線，未來洲美完成福國路交流道，不但能分流淡水、北投、士林的車流也創造三贏。</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>

編號	提案人(依 會議發言順 序)	議 題
	來 源	回 覆 說 明
		<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；另經洽臺北市政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>
11009-線上-4	曲邦翰	<p>淡金路上經常都有義交在操控交通號誌，義交憑自身判斷操控，使得各路口號誌不同步，有義交的地方更堵塞，建議義交只負責疏導交通，不要去操控交通號誌，可使大家減輕堵塞</p> <p>另外，解決交通堵塞很好的方法就是儘量使各路口的號誌同步，並減少紅綠燈，調整為閃黃燈。</p>
		<p>1. 有關義交操控號誌造成壅塞一節，本局將發函警察局淡水分局轉知義交辦理。</p> <p>2. 現況民權路、中正東路及淡金路沿線號誌均為連鎖運作，本局將再觀察路口車流紓解狀況微調秒數，另因主線路段尖離峰車流均大，應以紅綠燈管制幹道及支道車流，以維護紓解。</p>
11009-線上-5	周鐫萁	<p>淡北道路應開放機車行駛，並希望不要另劃設機車道（有的話也請只畫一道、不要實體分隔、主線不禁行機車，讓機車在塞車時，可以以較小的道路空間代價，疏散機車車潮，這同時也能舒緩四輪以上汽車車潮）。</p>
		<p>考量前後銜接路廊立體化路幅限制及工程可行性，本計畫與既有道路銜接係採中央車道匯入及匯出道路主線，即於登輝大道之中央車道進入淡北匝道爬升跨越淡水捷運、中正東路中央車道進入淡北箱涵穿越淡水捷運，並自中央車道併入大度路，考量道路交通使用安全，將按現行交通管理法規要求訂定可行駛車種。</p>
11009-線上-6	翁軒媚	<p>建議把洲美聯絡道做好，要上高架的走洲美到社子接交流道。</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</p>

編號	提案人(依 會議發言順 序)	議 題
	來 源	回 覆 說 明
		<p>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；另經洽臺北市政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>
11009-線上-7	陳木村	支持淡北道路及芝投公路開發。建議慈濟後方水利地開闢道路以分流未來關渡科技園區車流，請台北市政府相關單位評估。
		<p>1. 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。</p> <p>2. 所建議利用水利設施用地開闢道路部分，涉及關渡平原未來規劃，臺北市都市發展局刻辦理臺北市主要計畫銜接全國國土計畫及劃設國土功能分區之規劃作業，將關渡平原納入國土功能分區檢討，建議俟前開作業完成，有具體方案後檢討。</p>
11009-線上-8	趙英美	是否可以參考韓國首爾南山隧道、汝矣島隧道、釜山廣安大橋等大型工程收費方式，上述都是政府與民營合作，不分居住地，新建的汝矣島隧道約每次收費台幣60元，廣安大橋則因多年收入已逐步調降至現在25元。
	雙北交通專案小組追蹤列管事項編號1091230-11	目前僅縱向國道收費，並將通行費納入國道基金支應國道興建及養護，考量淡北道路目前屬市區道路，向民眾收取通行費用尚無明確法源且是否可將財源挹注至大眾運輸發展仍有待商榷，另實施後對臺2線交通壅塞改善有限且造成淡北道路無法發揮原本紓解臺2線之功能且道路設置係為改善淡水區民眾基本旅運需求，故尚不建議收取通行費。
11009-線上-9	駱彥豪	現在北投大度路的壅塞應來自幾條道路紅綠燈時間分配權重失衡，例如關渡路右轉至大度路的綠燈竟然超過70秒，與主幹線（大度路）直行的龐大車流相比似乎佔據太長時間。
		大度路與關渡路口因配合大度路與立德路口配置較長連鎖綠燈帶，因大度路與立德路口行車動線較為複雜，採多時相運作，且大度路路幅較寬，須配置足夠行人綠燈秒數供行人通行，倘若大度路與關渡路口綠燈時間超過大度路與立德路東西向綠燈秒數過多，將衍生關渡路與立德路之儲車空間不

編號	提案人 (依 會議發言順 序)	議 題
	來 源	回 覆 說 明
		足，導致關渡路右轉大度路之車流因無多餘儲車空間盡而回堵，臺北市交工處已每日上午尖峰時段加強監控大度路沿線交通狀況並適時調整號誌秒數。