

113年2月28日及3月29日淡北道路說明會民眾主要意見回應說明表（113.5.31）

項次	議題來源	反映議題	回應說明	辦理單位
1	2月28日 民眾賈○○ 民眾吳○○ 民眾林○○ 民眾李○○ 3月29日 鍾佩玲議員	<p>請說明規劃快速公車及捷運班次加密的具體方案及時程。</p> <p>施工期間捷運淡水線規劃平日上午尖峰平均班距5分30秒變成縮短的5分15秒，請問差15秒能疏散的旅客大概有多少？下班時段是否調整。</p> <p>淡水往臺北公車假日及夜間都有減班，希望可以改善。</p> <p>淡海輕軌班距長、公車班次少、大眾運輸缺乏宣導，民眾使用意願低。</p>	<p>臺北捷運公司</p> <ol style="list-style-type: none"> 因應淡北道路施工期間可能增加旅運需求，將規劃淡水站平日上午尖峰時段1班車調配增發1班車，即淡水站平日上午尖峰平均班距由現行5分30秒再縮短為5分15秒。另經觀察自113年該工程正式開工迄今，捷運淡水信義線平日上午尖峰載客率均維持約56%左右未有明顯變化，後續仍將持續觀察適時調配因應。 倘若淡水站平日上午尖峰平均班距由現行5分30秒再縮短為5分15秒，預估尖峰最大容量（運能）可由目前18,400人/小時提升為20,100人/小時。 目前捷運淡水線淡水-北投區間於113年3月下午尖峰平均載客率約49%，低於上午尖峰載客率56%，下午尖峰服務運能高於實際運量，將持續觀察各時段實際運量變化情形，檢討營運服務措施。 新購列車預計115年至117年交車，屆時將視高運量各路線的實際搭車需求進行調配。 <p>臺北市公運處</p> <ol style="list-style-type: none"> 目前臺北市聯營公車淡水往臺北路線為308、756、757及957路，308路公車平日固定3班次、例假日停駛，756路公車平日尖峰10-15分、離峰15-20分及例假日20-30分，757路公車平日固定24班次及例假日16班次，957路公車平日尖峰10-20分、離峰20-30分及例假日20-30分。 查308、756、757及957路公車於疫情解封後並無調整班次，113年1月至3月份308、756、757及957路公車平均段次載客分別為18.7、18.56、17.08及32.28人次，尚符民眾搭乘需求。 未來配合淡北道路完工通車後，會與新北市協調規劃快速公車或跳蛙公車；並持續觀察民眾搭乘情形，於淡北道路施工期間評估以既有路線進行增班或加密班次。 <p>新北市交通局</p> <ol style="list-style-type: none"> 查淡水往臺北公車應有本市管轄之983路，近期末核定減班，113年1月至3月份平均段次載客為23.1人次，尚符民眾搭乘需求。 目前淡水往北投、新莊、三重、蘆洲、板橋等方向皆有既有公車路線行經，淡北道路施工時間將觀察乘客搭乘需求，並予滾動式調整，或以跳蛙公車方式因應。民眾可至跳蛙公車 APP 提出乘車的地點、時間及目的地等需求，當募集人數達到20人以上，本局將徵求市區公車業者意願，並規劃闢駛跳蛙公車路線。 淡海輕軌各站周邊均有公車站可供乘客轉乘，本局將持續觀察民眾搭乘狀況，以利納入後續路線及班次調整之評估考量。 <p>新北捷運公司</p> <ol style="list-style-type: none"> 本公司前已於112年8月28日調整淡海輕軌時刻表，針對尖峰時段班距加密，目前早尖峰最擁擠時段 	臺北捷運公司 臺北市公運處 新北市交通局 新北捷運公司

項次	議題來源	反映議題	回應說明	辦理單位
			<p>班距已達4-6分、午尖峰5-8分、離峰約9-10分，並儘量與臺北捷運淡水信義線時刻表銜接轉乘。</p> <p>2 本公司將持續觀察淡北道路施工期間，淡海輕軌之運量變化，並適時啟動時刻表調整作業。</p>	
2	2月28日 民眾黃○○ 3月29日 義信里里長	建議大度路茄苳樹可以移到社子做防洪林、自然公園士北科、北投或士林區內生態公園。	關渡平原因空曠風大，茄冬為深根性抗風強健不易倒伏，除了淡水河北側沿河平面道路新建工程於大度路三段影響範圍部分茄苳路續移植他處，目前尚無其他移植計畫。社子島因未來重劃開發將墊高地面高程以達到防洪標準，現階段不宜移植喬木進去。	臺北市公園處
3	2月28日 民眾柯○○	水利工程處施作貴子坑溪下游水廊道路僅拓寬一車道，車道部分維持原先雙向單線道，若地下涵洞積水或車輛產生通行障礙時，會造成通行不順暢。另該工程影響貴子坑溪排水系統影響排水。	<p>有關「貴子坑溪大度路上游至中央北路口水防道路拓寬及中央北路下游堤牆改建工程」排水設施係依「臺北市雨水下水道設施規劃設計規範」規定，以5年重現期保護標準設計，符合排水設計標準。惟工程曾因完工初期草溝植被未生長完全，造成大雨時表土面較易沖刷流失淤塞管路，後續已於112年6月27日委託廠商完成滲透功能改善。另貴子坑溪大度路車行地下道內本處設有抽水機組進行涵洞內排水，如因瞬間大雨導致內部積水於涵洞入口處設有警示燈告知行經車輛涵洞內部積水禁止進入。</p> 	臺北市水利處

項次	議題來源	反映議題	回應說明	辦理單位
				
4	2月28日 民眾黃○○	建議瞭解大陸重慶市的高架道路施工方法，加速施工期程。	淡北道路於淡金路高架橋、主線高架橋及立德路高架橋採用鋼箱型梁橋吊裝工法，先行鑄造後再至現場吊裝，另於台2線基督書院路段之主線高架橋採用懸臂工法，利用工作車於高架橋上組裝預鑄節塊，可縮短施工期程，並減少對既有交通影響。	新北市新工處
5	2月28日 民眾黃○○ 民眾柯○○ 林延鳳議員 3月29日 民眾黃○○ 林延鳳議員	<p>交維分流動線之一為大度路往中央北路2段257巷。該動線直接到捷運機廠及大業路，且部分路段施作人行道拓寬、限縮車道，造成北投地區交通惡化，應調整分流動線。</p> <p>交維計畫說明車輛往大業路527巷疏導，銜接大業路跟北投路2段，惟該道路為雙向各1線道，為何列為替代道路？</p> <p>淡北道路臺北端的施工期間交通維持計畫為何？預期影響交通之行車速率為何？</p>	淡北道路施工期間仍維持大度路、中央北路四段等既有道路之服務功能，目前淡北道路臺北市路段交通維持計畫以減少施工交通影響範圍及影響時間為原則，研擬精進施工工序及交維疏導措施，另規劃中央北路一大業路、大業路527巷、中央北路二段257巷等路線作為替代分流動線，預計共可轉移10%之交通量，並於施工前加強宣導搭乘大眾運輸，以減少交通量集中情形。	新北市新工處

項次	議題來源	反映議題	回應說明	辦理單位
		中央北路2段257巷作為疏導動線可疏導多少車流？ 工程期間中央北路4段、中央北路4段515巷及立德路道路壅塞有何改善計畫，行車速率變化為何？		
6	3月29日 民眾宋○○	紅樹林車站周邊的陸化空間河川地不宜關建道路。	淡北道路的路線以迴避紅樹林自然保留區為原則，並依據農業部林業及自然保育署106年1月23日林保字第1061600953號函，淡北道路路權與淡水河紅樹林自然保留區範圍無重疊，僅部分路權邊界與淡水河紅樹林自然保留區共用邊界，淡北道路施工期間於該路段設置全阻隔式施工圍籬、沉澱池等環境保護措施，完工後並於道路兩側種植次生林補償，已達保護紅樹林生態之目的，爰於109年經環境部二階環評審查通過，行政院秘書長亦於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。」，而後本案公共建設計畫已於111年經行政院同意核定。	新北市新工處
7	3月29日 民眾宋○○	請新北市政府參考文山區水源道路模式，自登輝大道至關渡間興建雙層高架道路來紓解交通。	各級政府為解決台2線常態性壅塞問題，分別提出交通管理（鼓勵搭乘大眾運輸、標線及號誌時相調整等措施，即為現行措施）、台2線全線高架、台2線拓寬等方案，然而台2線全線高架方案於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，台2線拓寬方案則經立法院98年4月8日第7屆第3會期交通委員會第12次全體委員會議決議：因拓寬費用過高，且需拆除大量民宅，立刻停止辦理台2線關渡、淡水段拓寬，要求研議其他交通疏解方案，因此新北市政府推動「淡水河北側沿河平面道路工程」，利用淡水河右岸與捷運設施之間的土地施作，屬台2線之外環道路，並於大度路/中央北路口、大度路/立德路口等既有交通瓶頸點進行立體化工程，可紓解淡水至關渡之間的交通瓶頸。	新北市新工處
8	2月28日 民眾陳○○ 立農里里長 八仙里里長 林延鳳議員 吳思瑤立委	淡北道路於關渡地區應設置匝道出入口。 淡北道路及芝投公路的交通配套措施為何？ 淡北道路之配套及交通維持計畫應將士北科技園區的預期交通需求納入評估。	1. 關渡地區往淡水車輛除可利用台2乙線外，亦可利用立德路口之匝道上淡北道路。 2. 淡水往關渡地區車輛可於淡北道路終點匯入大度路後於中央北路2段257巷口迴轉，或利用台2乙線於大度路、中央北路、立德路或聖景路進入。 3. 淡北道路於環評階段已將北士科開發納入考量，並對本市北投士林做詳細交通影響評估。淡北道路規劃立體化穿越中央北路及立德路2處路口，以降低車輛進出關渡地區大度路交通壓力。淡北道路通車後，由本市運用匝道儀控控制流量，以控制大度路在 D 級服務水準，減少對大度路的衝擊；淡北道路於北投端係以1車道匯入大度路並採號誌儀控，可有效管控淡北道路進入大度路及士林北投地區道路車流量。 4. 交通部公路局辦理三芝北投公路可行性評估，評估結果經濟效益不足，交通功能與現正執行中之淡江大橋、淡北道路二計畫重疊，交通部已於112年10月27日函復交通部公路局原則同意結案。	臺北市交通局

項次	議題來源	反映議題	回應說明	辦理單位
9	2月28日 民眾吳○○ 民眾賈○○ 3月29日 民眾宋○○ 鍾佩玲議員 陳慈慧議員	車輛離開關渡往洲美快需於多處號誌路口停等，應改善。 士林區由社子花市至社子國小交通壅塞。 應先解決重陽橋以北至洲美橋間之塞車問題。 臺北市的精進交通配套措施（增設智慧號誌、標示）可馬上實施，改善臺北市當地的交通。請補充說明智慧號誌設備成效。	臺北市交工處 1 110及111年已於大度路1段及承德路7段等淡北道路周邊道路建置智慧號誌，經統計可降低旅行時間9%。 2 因大度路路幅較寬，行人跨越大度路通行時間須配置行人最短通行秒數，致秒數調整空間較有限，而大度路方向皆已配置相對較長綠燈秒數疏解車流，將持續觀察交通變化適時檢討調整。 3 中正路與環河北路3段路口已建置智慧號誌以改善路口車流紓解效率，惟延平北路、環河北路為提供往高速公路、市區方向之車流使用，通行空間使用已趨飽和，將持續觀察沿線路口車流狀況，適時調整號誌時制及秒數以維紓解效率。 4 延平北路6段已綜整沿線路口交通狀況，檢討車道配置及號誌時制計畫以避免各行向車流交織，並持續配合地方及相關機關建議評估交通設施改善方案。 臺北市交通局 1 洲美快速道路高架延伸至民生西路：因地方意見致未實施。查本局98年委託辦理「臺北市市區高架快速道路系統發展」研究之總結報告書內容：環河北路高架道路原規劃為5.5公里高架道路，7成民眾贊成，但因景觀及環境之負面影響而緩建。倘欲復建該高架道路，尚有工程及環評問題。 2 查本局所委託辦理「內湖科技園區及北投士林科技園區聯外道路改善工程可行性分析委託研究案」，其內容包括「洲美快速道路銜接至國道1號」方案，目前刻正由顧問公司辦理評估分析中，全案預計113年底完成可行性評估。	臺北市交工處 臺北市交通局
10	2月28日 張斯綱議員	大度路自行車道可做為一般車道使用。	目前大度路除鄰近路口路段外，均設有汽機車道分隔，為有效利用有限道路空間，現階段將優先評估大度路全線兩側汽機車分隔島打除，增加車流服務容量。	臺北市交通局
11	2月28日 民眾賈○○ 民眾林○○ 民眾許○○ 鍾佩玲議員 3月29日 民眾許○○ 榮華里里長 陳賢蔚議員 陳慈慧議員 林延鳳議員	關渡新橋具體時程說明。 等淡江大橋、關渡新橋完工通車後才施作淡北道路臺北端。	1. 施工中的淡江大橋預計於114年底完工，其屬於關渡大橋之平行替代路廊，完工後可分攤關渡大橋的交通量。淡江大橋及關渡大橋與淡北道路服務標的不同且並無競合，然而關渡大橋經交通部公路局就其拓寬可行性之施工、維管、耐震等層面探討後，因其交通效益不大且橋面拓寬結構耐震補強技術上確有困難，因此提出新設關渡新橋之計畫。 2. 淡北道路完工後將有效紓解台2乙竹圍路段壅塞問題，並構成右岸幹線系統，惟考量新北市都市發展迅速，新北市政府為使淡水河兩岸路網平衡發展，刻正執行「淡水河兩岸幹線路網平衡可行性策略評估」，目前持續針對淡水河兩岸整體路網分流、關渡新橋銜接策略、工程可行性及效益進行可行性策略評估中，並已於113年3月22日邀集交通部公路局、雙北市府交通局等單位召開專案小組會議蒐整相關意見，考量關渡新橋銜接方案尚未成形，且方案確定後尚須進行規劃、環境影響評估、都市計畫變更等作業，其審核程序冗長，而淡北道路預計118年完工，並已預留未來銜接關渡新橋之可行性，可供關渡新橋施工時與淡北道路銜接。	新北市新工處

項次	議題來源	反映議題	回應說明	辦理單位
12	2月28日 民眾陳○○ 民眾李○○ 福興里里長 立農里里長 洲美里里長 八仙里里長 陳賢蔚議員 張斯綱議員 林延鳳議員 鍾佩玲議員 3月29日 民眾許○○ 立農里里長 裕民里里長 林延鳳議員 陳慈慧議員	<p>淡北道路通車及北士科開發將造成交通癱瘓。</p> <p>建議開闢第2條大度路並與大業路相連，分散車流量。</p> <p>北投及關渡地區交通路網應妥適規劃，例如關渡路開闢至40公尺寬、開闢立德路延伸段等。</p> <p>淡水往臺北車流量大，建議先從下游道路疏通，再逐步往上游道路改善，避免上游道路交通改善後產生瓶頸點。</p> <p>洲美快速道路銜接至國道1號，請儘快評估完成可行性。</p> <p>缺乏淡北道路對士林交通影響的相關說明。</p> <p>北投需要具體地區交通建設。</p> <p>希望可針對關渡新橋、淡江大橋、輕軌、捷運等規劃有完整詳盡之評估。</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1 依人口成長量及地區發展推估，未來中央北路及立德路口在無淡北道路時，其交通會更惡化；為減輕該二路口交通負擔，淡北道路乃規劃立體化穿越中央北路及立德路2處路口，以降低車輛進出關渡地區大度路交通壓力。 2 淡北道路通車後，由臺北市運用匝道儀控控制流量，以控制大度路在 D 級服務水準，減少對大度路的衝擊；淡北道路於北投端係以1車道匯入大度路並採號誌儀控，可有效管控淡北道路進入大度路及士林北投地區道路車流量。 3 本局委託辦理「內湖科技園區及北投士林科技園區聯外道路改善工程可行性分析委託研究案」，內容包括「洲美快速道路銜接至國道1號」方案，目前由顧問公司辦理中，全案預計113年底完成可行性評估。 4 本局預定114年委託顧問公司辦理「士林北投交通整體規劃之研究」，期就社子島開發、關渡平原國土計畫、士北科發展、蘆社大橋定位、社子輕軌路網及淡北道路進入市區路型方案與管理等重大開發計畫，通盤檢討分析對士林與北投地區未來發展影響，並從道路路網系統、軌道運輸及交通管理系統等三個面向，研擬整體性的交通規劃配套作為，且就運輸系統設施與交通管理措施等規劃研提計畫推動期程。 	臺北市交通局