

淡北道路地區說明會（士林場）會議紀錄

壹、時間：113年3月29日（星期五）下午7時

貳、地點：士林區行政中心大禮堂（本市士林區中正路439號10樓）

參、主持人：臺北市政府交通局謝銘鴻局長

紀錄：吳泰宇

肆、出席人員：（詳簽到表）

伍、主持人致詞：（略）

陸、簡報說明：（略）

柒、綜合座談發言摘要（依發言順序）

一、民眾宋○○

（一）為改善新北竹圍地區每天塞車問題前，請應先解決尾端臺北市重陽橋以北至洲美橋間之塞車問題，自洲美快速道路通車以來每天回堵現象一直都沒有解決。

（二）紅樹林車站周邊古地名為竿蓁林，早年因上游興建石門水庫致引發海水取代淡水，引入紅樹林的陸化空間河川地，實在不宜關建道路。

（三）3、4年前在淡水區曾經提案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第二層無紅綠燈之高架道路來紓解交通，未獲回應。

二、民眾金○○

（一）我是新北市政府淡北道路環境監督小組委員會的委員，目前運行已經2至3年，基本上在開工前後，甚至通車後，對於環境評估以及環境監督都是我們的責任。委員會的成員也包含臺北市的官員，如果看淡北道路施工或營運狀況並不理想時，委員會是有停工的權力。

（二）我特別關心交通議題，在上禮拜委員會開會的時候，我嚴格要求淡北道路第一工程區施工單位希望能夠做得更好。

三、民眾王○○

我是新北市居民，淡水市區出來的車輛為何要塞在大度路，為何不要接到後面比較接近臺北市區的部分；希望能規劃一條不影響到社子地區的交通，直接銜接到雙北市區裡面。

四、民眾許○○

- (一)我反對淡江大橋和關渡新橋完工前在臺北市端施工。今天關渡新橋的說明都沒有，但現況關渡大橋車流量有52%，到臺北市才48%，我建議關渡新橋先做。請問關渡新橋甚麼時候才要做。
- (二)我反對淡北道路進入臺北市，除非關渡新橋、淡江大橋做好。
- (三)淡北道路在新北市4.2公里，大部分都在捷運的外圍，在臺北市1.2公里大部分是在大度路上，但是現在交通已經很壅塞。

五、北投區榮華里何漢清里長

大家都清楚淡北道路是將新北竹圍的塞車問題丟到臺北端的大度路，北投里長一直陳情，但臺北市交通局也沒有明確回應，所以我代表北投區所有里長共同提案，提到市長區政座談會，新北端已發包就先進行，臺北端等到關渡新橋、淡江大橋做好後再來評估是否動到臺北端。

六、士林區義信里許立丕里長

- (一)淡北道路銜接到洲美快速道路會很困難嗎？因為這是空間換取時間，就像是五楊高架一樣做分流，這樣就各走各的到臺北市市區會比較順暢；因為大度路銜接到承德路，承德路不能左轉中正路，勢必要一直直走到劍潭路，就到我的里內，左轉到劍潭路要到中山北路就要上新生高架橋，那邊就是交通大打結。
- (二)建議樹可以移植到士北科、北投或士林區的生態公園，我們應先解決人的問題再解決樹的問題。

七、北投區立農里潘建榮里長

現在中央北路及立德路是塞車的狀況，那個地方是醫療特區和工業區，光是施工就會造成交通大亂，如果淡北道路完工後，整個承德路和文林北路會變成甚麼樣子？未來北士科有5萬人要進來，淡北道路118年通車，剛好大部分的北士科業者都進駐了，我們北投士林就會跟內湖一樣交通癱瘓，所以里長們非常憂心。

八、北投區裕民里莊振寧里長

新北市第2條中正東路已經規劃徵收了，並直接把所有問題都丟到臺北市端一德里和關渡里的大度路上。現在淡北道路要施工了，我們不能把北投區的問題又丟到士林區去，請臺北市規劃第2條大度路，就

像是新北的第2條中正東路。

九、民眾黃○○

施工期間，中央北路、立德路、大度路形成一個路網，請問臺北市政府維持的計畫是甚麼？現在已經很塞了，請以大數據說明，交通流速是多少？

十、陳賢蔚議員

- (一)看新北市簡報，淡水就是多了2線道進入大度路，他是從原本2線道再加2線道車流進入北投，但到北投卻沒有實體且具體的配套措施；新北市多了2線道，進到北投大度路車道卻沒有增加，所以才要求淡北道路高架銜接洲美快，增加道路容量。
- (二)今天交通局簡報將淡北道路銜接洲美快增加但書，並放在長期規劃。錯!這應該是短期馬上要進行的，越快越好，不是等到橋都蓋好了再來研議。
- (三)如果淡北道路銜接洲美快不能蓋，這樣淡北道路就不要在臺北市端施工，今天里長們又提升了整個配套的要求，淡江大橋蓋好，還有關渡新橋有具體的方案，再來做後續臺北端的配套。
- (四)再一次呼應北投里長的要求，先把北投的具體的分流跟建設提出來，尤其我們要全力促成我們大度路的高架橋。

十一、林延鳳議員

- (一)今天來士林就是希望讓士林更多的里長人都知道未來這一條路開通了之後到底對士林北投的影響，但是我今天整個報告裡面沒有看到任何一項對士林交通評估的相關數字跟說明。
- (二)交維計畫簡報內容跟2月28日一樣，拿被退回的內容再來說明說做了很多的配套，現場里長們跟居民會相信嗎？
- (三)今天還是沒有給我們任何比較具體的配套，我看簡報 P.18有放關渡新橋，又寫到未來的可行性評估、環評，但現在卻答不出具體時程。
- (四)大業路527巷疏導，現在又多加中央北路2段257巷，上面的簡報跟拿到簡報又不一樣，257巷是單線道，你又要疏導甚麼？請做細部評估，他到底能疏導多少車流？

(五)洲美延伸兩個方案可行性都不過，那臺北市該怎麼辦？

(六)請蔣萬安市長一週之內回應與北投里長見面的時間，不一定要公開行程，請市長聽在地里長聲音。

十二、陳慈慧議員主任

(一)現在社子島環河北路於社子國小前的號誌燈秒數改變，從社子花市到社子國小短短不到1公里，公車要開半小時。當淡水的車輛進來時，不是只有影響北投人上班的問題，大家上班都會遲到。

(二)洲美快當時規劃接到民生西路，中央已經通過，但因為選舉的考量把這條橋砍斷了，當時在民粹凌駕專業的情況下，變成只有平面道路，一直在延平北路6段上，每年不斷地發生A1車禍。

(三)從幾天前市長才宣布捷運社子要開通，中正路的交通黑暗期才要開始，又再加上這些，不知道在急甚麼。

(四)原本淡北道路是說要等淡江大橋通車後再來討論，淡江大橋從2024延到2026，關渡新橋侯友宜說2025會完成是真的嗎？從之前109年淡北說明會，里長就一直請市府先規劃一條洲美銜接國道1號的高架道路。

(五)簡報 P.28寫到研擬未來10年整體交通規劃，士林北投的交通規劃竟然要做10年。洲美快速道路銜接至民生西路或銜接至國道1號，請盡快評估完成可行性。

十三、鍾佩玲議員主任

(一)簡報 P.26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，請問差車15秒能疏散的旅客大概有多少？這個有沒有經過評估？那只有上午尖峰班距需要調整嗎？下班的車流量不會影響嗎？班距不需要調整嗎？

(二)簡報 P.26請新北市盡早規劃行駛淡北道路之快速公車路線，淡北道路已經開工了，怎麼還在儘早規劃呢？不是現在應該就要開始跑了嗎？

(三)簡報 P.26士林北投設置46處智慧號誌設備是已經設置好了嗎？如果設置好，現在是否已經開始運行？運行的結果是不是可以先來跟大

家說明報告，那我們也可以提早來做相關的準備。

(四)這幾個問題在淡北道路已經動工的狀況之下，竟然都沒有完整的說明。

(五)臺北市準備好了嗎，雙北市是共同生活圈，很多問題新北市今天沒辦法理解臺北市的需求，臺北市的民眾在擔心什麼？我們不是無理取鬧，跟大家報告，小弟我就住在紅樹林淡北道路起點那邊，我每天上班要來到社子地區，這一條路線對我影響非常大，所以不管是新北或臺北市，每天遇到什麼情況其實我剛好最清楚。

十四、民眾提供之書面意見：詳如附錄。

捌、綜合座談回覆說明（依發言順序）

一、新北市政府交通局金肇安副局長

- (一)淡北道路對淡水地區整個聯外，無論是通過臺北或者是臺北通往淡水，都非常重要。現況假日只要到淡水，從早上一直塞到晚上，當然到臺北市早上通勤的時間也是塞的，所以現在竹圍地區到大度路，是透過平面號誌系統的管制；淡北道路做完以後，各位可能會擔心說更大的車流引進來，臺北市交通局也非常關心這個課題，所以雙北市兩個副局長，我本人跟臺北市交通局副局長開過24次的會議，討論有沒有其他的配套措施。初步研定，我們有所謂的智慧號誌系統，同時也把我們的監測系統交給臺北市交通局的交控中心，簡單來說大度路塞車的情況之下，臺北市交通局可以在淡北道路下匝道出口做號誌管控，也就是說等到臺北市區道路交通疏解後才會放行。
- (二)淡北道路進到臺北市只會有一車道，也利用這一車道才能做到整個管控，讓進入臺北市的車流減少，減少影響臺北市當地的交通。
- (三)剛剛議員代表關心的快速公車，後續我們一定會發展大眾運輸，來減少私人的運具；假如說快速公車規劃運行更為方便的時候，私人的小汽車可以不開，就搭這個大眾運輸；但是現在沒辦法做，因為現況淡水地區縱使做了快速公車也沒有路廊可以行駛，現在只要在通勤時間所有的公車系統都塞住，後續在淡北道路通車前我們會來

做快速公車的評估規劃包括路線、班距、起迄站等。

二、 新北市政府新建工程處王益翔處長

- (一)施工交維包括替代道路、道路寬度等，我們盡可能跟臺北市交通局合作，上次給交維審查意見之後，我們現在也在努力看可不可以改善，例如停車格塗銷，另外找停車場來代替，然後把人行道施作縮減，甚至也跟施工廠商談，施工過程中利用覆工板方式在底下作業，盡量減少施工過程對大家的影響。
- (二)大家很擔心淡北道路看起來是嘉惠了淡水地區的人，但對北投和士林地區反而是更不好，我想要講的是在環評過程當中都有充分討論，我們做了跟一階環評不一樣的事，就是把中央北路和立德路口進行立體交叉，這樣可以減少淡水來的車流在中央北路、立德路等紅燈造成的影響。
- (三)雖然說淡北道路是雙向各2車道，但是進臺北市是匯流為一個車道，而且有智慧化號誌控制的，也就是大度路塞車的話，可以延長號誌紅燈秒數，控制淡水往臺北的車輛數，不會有那麼多的車輛一下子就進到大度路、洲美快及環河北路，這個是我們過程中討論想到最好的方式。
- (四)另外隨著士北科的開發，目前的分析是晨峰從淡水往北投方向車流比較多，但是離峰的時候，因為士北科的發展，北投往淡水的車較多。淡北道路的好處是可以讓本來在大度路上的這些車子，可以更快的進到淡水，所以各位可以看到其實離開北投進到淡水是2線道，進到臺北市的是1線道。
- (五)另外再報告關渡新橋的事情，關渡新橋是在公建計畫核定的時候，行政院給我們的一個任務，目前也是在跟相關單位討論，這個案子困難的第1點是分流淡水的車流不到7%，我們覺得很少，還要了解到底要從哪裡去讓它的利益最大化；第2點關渡新橋會嚴重影響龍米路，現在關渡大橋下去就是龍米路，如果關渡新橋再接到龍米路，這樣當地交通會嚴重影響且當地民眾會反彈。現在希望可以把關渡新橋繼續延伸至台64，這樣它的效益才會更好，但就需要做審慎的規

劃，而且因為遇到生態保護區，故可能要做二階環評，二階環評通過之後才會做後續施工；以淡北道路的經驗，環評時間最短也需要5年以上。如果不做淡北道路，目標年130年大度路還是會惡化，交通比現在更嚴重。

(六)如果臺北市有將淡北道路高架化銜接洲美快的需求，我們都可以配合預留匝道。

三、 臺北市政府交通局綜合規劃科廖苑伶科長

(一)有民眾提問說服務水準為何使用 ABCDEF 來說明，是因為服務水準 E 跟 F 就是屬於低速行駛會塞車的狀況，所以我們才會把配套措施控制在維持大度路 D 級的服務水準，就是希望它不要塞車。

(二)有關淡北道路相關的交通配套，包括新北也提到一線道匯入大度路，並以匝道儀控的方式；那另外就是在瓶頸路口是用立體穿越的方式，我們為什麼可以維持 D 級服務水準，就是用立體穿越的方式，減緩進入這2個路口的車流量，解決這兩個路口目前瓶頸的狀況。

(三)剛剛也提到說捷運的班次縮減可以增加的運量為何，如果說能夠從5分30秒班距縮減為5分15秒的話，能夠增加運輸大概2,200人左右，至於說下午尖峰的時候，班次是不是能夠加密，將納入雙北交通專案小組討論，請捷運公司配合於上午或下午增加運能，希望大家能夠多使用大眾運輸。

(四)針對智慧號誌相關的設施的部分，所謂智慧號誌它會去偵測車流量比較多的路口，會提供多一點的綠燈秒數，可以讓車流比較順暢；另外我們也有設置像 CCTV 和 CMS 去做24小時的監控，如果車流量比較大的狀況，我們就用這些設施把即時路況發布給用路人，請用路人改道，分散車流；未來淡北通車之後，會跟新北市建立更完善的機制來把系統運作得更好。

(五)今年委外須完成的2個評估案是今年度要完成，因為評估非常多項目，除了交通可行性外，還有工程可行性、經濟可行性、財務可行等等各方面。需要比較謹慎的去作業，所以預計今年底能夠完成，在依據評估結果辦理後續作業，因為必須要做比較謹慎的東西，所

以需要一點時間，也希望大家能夠諒解。

- (六)淡北道路能不能高架銜接洲美快，需要配合國土計畫做後續的研議，主要是說如果現在就去把這個高架做出來，擔心會立體切割，對於未來的關渡平原開發其實會造成比較大的影響，會限制它的開發，目前國土計畫也朝向城鄉1去做處理，本府的相關單位一定會共同去做討論，一定會抓緊後續發展的部分，針對這一塊來做處理。
- (七)後續會啟動士林北投區整體交通規劃，當然關於平原國土計畫這一塊絕對會納入，之所以會提10年，意思是指提出未來10年士林北投整個的發展，交通該如何因應，而不是說10年才去做完。

四、 臺北市政府交通局謝銘鴻局長

- (一)我們會再去了解社子和關渡出來的瓶頸，和智慧號誌的優化，這些都是屬於現況的問題。
- (二)大度路可不可以高架化，這其實是一個方案，只是其確實在環評階段是否定的；依我個人跟各位交換看法，關渡平原開發涉及國土計畫，如果現在就決定高架會不會限制到未來的發展，這的確是大家要从長計議，並不是說我們今天覺得說不可行就不可行。還要併著其他計畫、對整個格局和景觀一併考量。
- (三)未來淡北道路會把淡水車流引來臺北市，我們會利用匝道儀控，讓進入到臺北市的車流量控制到最少；換言之，在不影響大度路拓寬開發的前提下，會先把車流量控制。另我們也再思考，如果未來洲美快銜接到國道1號可行，這是更好的方案；同時我們也會再回顧洲美快速道路銜接民生西路的歷程。
- (四)我們會及早針對士林北投未來很多的開發建設予以規劃因應，今年就動用第一預備金先辦理工作計畫書的研擬，把未來可能的道路或軌道等交通建設整合。最後，謝謝大家熱誠參與及提供意見，我們會持續努力。

肆、散會(下午8時50分)

附錄、民眾提供書面意見

一、義信里許立丕里長

- (一) 雖然淡北道路已經定案，今天是交維計畫的說明會，但我還是要針對淡北道路的設計問題提出我的看法，因為士林北投的交通黑暗期，不會只有施工的這段時間，完工後士林北投的路況一定會比現在更糟。
- (二) 目前淡水銜接北投大度路，會遭遇大度中央北、大度關渡、大度立德三處交織點。
- (三) 縱觀目前淡北道路設計，除了會占用現有部分大度路車道作為淡北道路闢道，還會增加淡北道路闢道口1處新的交織點，造成大度路壅塞情形更加嚴重。
- (四) 現有大度路設計，在尖峰時段已經無法順利快速疏解車流，若按照現有規劃興建，新北端進來臺北市的車流量將因為淡北道路增加為2倍（民權路2車道+淡北道路2車道），加倍湧入的車流壓力，將會使大度路交通徹底崩潰，此外，為了應付淡水端湧入的車流，勢必得縮減橫向車流秒數（立德路、關渡路），將造成關渡居民及工業區下班車流塞車情況更為嚴重。
- (五) 我認為要解決淡水的交通問題，不能只是把塞車的地方延伸到士林北投。我建議比較好的做法是，讓淡北道路直接銜接洲美快速道路，可以發揮等同五楊高架的分流效果（要去桃園市區的就不會走高架、要走長途的就會上高架）；要往承德路的就不會上淡北道路，要走環河的就上淡北不會走大度路；另外，士北科園區開發，隨著福國路闢道已開通，淡水過來的車流，就不會再影響大度路、承德路7段（特別是承德大業路口），也有助於舒緩大業路早上尖峰時段的塞車問題（大度路過來的車流變少了，大業路就能分到更多通行秒數）。
- (六) 今天無論淡北道路是否銜接洲美快速道路，每天從淡水要去環河北路的車流量是一樣的，所以並不會有「淡北接洲美快速道路造成塞車轉移到士林」的問題，要解決塞車，主要的策略就是「分

流」、「減少交織」、「減少路口號誌停等」，讓淡北道路直接銜接洲美快速道路，不要讓淡北道路可以下大度路，如此，可有效解決雙北兩邊的交通問題，達到雙贏。

二、民眾宋○○

(一)為改善新北竹圍地區每天塞車問題前，請應先解決尾端臺北端重陽橋以北至洲美橋間自洲美快速道路通車以來至今每天回堵現象一直沒有解決的問題【前已經提案有三，四年交通局未改善】。

(二)紅樹林車站周邊古地名為竿蓁林，早年因上游興建石門水庫致引發海水取代淡水引入紅樹林的陸化空間河川地，實在不宜關建道路。

(三)三四年前在淡水區曾經提案請新北政府能參考文山區水源道路模式，自登輝大道至關渡間興建第二層無紅綠燈之高架道路來紓解交通未獲回應。

三、民眾黃○○

工程期間中央北路4段、中央北路4段515巷及立德路形成已擁擠的路段，臺北市有何雙向改善階段計畫，目前車流比較施工中的變化為何？