

「淡北道路雙北交通專案小組第5次會議」追蹤事項辦理情形彙整表

項次	編號	議題	辦理單位	第5次追蹤會議	
				辦理情形	決議
已結案件					
1	1091119-8	提供淡北地區捷運轉乘停車場及轉乘優惠	臺北大眾捷運股份有限公司 新北大眾捷運股份有限公司 新北市政府交通局	<p>【臺北捷運公司】</p> <p>一、淡北地區目前由本公司負責收費管理之捷運轉乘停車場使用率如下：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 淡水站汽車停車場：平日使用率約74%，假日使用率約62%，尖峰時段滿場。 2. 淡水站機車停車場：平日使用率約90%，假日使用率約77%，尖峰時段滿場。 3. 紅樹林站汽車停車場：平日使用率約60%，假日使用率約46%，尖峰時段未滿場。 4. 忠義站汽車停車場：平日使用率約79%，假日使用率約57%，尖峰時段滿場。 5. 北投站汽車停車場：平日使用率約80%，假日使用率約87%，尖峰時段滿場。 6. 北投站機車停車場：平日使用率約74%，假日使用率約37%，尖峰時段滿場。 <p>二、淡北地區目前免費之捷運轉乘停車場，因無車輛進出資料，故係調查停車需供比(實際停放數量/供給數量)：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 紅樹林站機車停車場需供比>100%。 2. 竹圍站機車停車場需供比約92%。 3. 關渡站機車停車場需供比>100%。 4. 忠義站機車停車場需供比>100%。 5. 復興崗站機車停車場需供比>100%。 <p>【新北市政府交通局】 (停管科、停管科)</p> <p>一、經統計淡海輕軌沿線路邊停車位規劃有65格收費汽車格，停車率約為17%;另規劃有998格免費機車格，停車率約為43%。</p> <p>二、路外停車位設置於捷運紅樹林站：捷運基地內有汽車轉乘停車場(215格汽車格)及機車轉乘免費停車場(505格機車格)，汽車停車位於尖峰停車率尚有餘裕、機車轉乘停車場則滿載。</p> <p>三、捷運竹圍站：捷運基地內有機車轉乘免費停車場(151機車位)，尖峰停車率滿載，另鄰近之民生立體停車場尖峰停車率亦已滿載。</p> <p>四、捷運紅樹林站：捷運基地內有汽車轉乘停車場(215汽車位)及機車轉乘免費停車場(505機車位)，汽車停車位於尖峰停車率尚有餘裕、機車轉乘停車場則滿載。</p> <p>五、捷運淡水站：捷運基地內有轉乘停車場(553汽車位、1000機車位)，停車率實際數據如捷運公司說明。</p> <p>六、以上3站周邊均無適當閒置公有土地可供規劃路外停車場。</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/>解除列管。</p> <p><input type="checkbox"/>繼續追蹤，待辦事項：</p>
2	1091230-8	再釐清有多少受過境旅次，亦即借道進入臺北市再到新店、中和、永和、板橋、三重、新莊的部分，此有助於釐清淡江橋新建的分流效果，亦可確認淡北道路興建的急迫性	新北市政府新建工程處 新北市政府交通局	<p>【新北市政府交通局】</p> <p>依據本府新工處淡北道路環評報告書定稿本所敘，台2線竹圍路廊約有67%為通過性車流。另報告書亦顯示，即使淡江大橋及淡海輕軌完工+無淡北道路情形下，台2線竹圍路段晨峰交通量4,665pcu (>道路容量3,370pcu)，顯示地區聯外道路供給仍顯不足，台2線的容量仍不敷使用，所以建設淡北道路對淡海新市鎮聯外交通系統的完整性有其必要性。</p> <p>【新北市政府新工處】</p> <p>一、經TRTS-4分析淡水區至新店、中和、永和、三重地區之往返旅次分別僅占總旅次之4.9%及5.6%，為瞭解淡江大橋等三大交通建設對台2線上旅次量之轉移效果，本計畫分析目標年三項交通建設組合下旅次移轉情形，就交通量來看，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，若要維持服務水準D級，仍有1649PCU之不足量，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> <p>二、從全日旅次量(人次/日)之變化來看，於淡江大橋及淡海輕軌之情境，目標年台2線全日減少約23.9%人旅次/日，倘三項交通建設共同分擔下，目標年台2線全日減少約38.1%人旅次/日。</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/>解除列管。</p> <p><input type="checkbox"/>繼續追蹤，待辦事項：</p>

3	1091230-9	竹圍-紅樹林段的中正東路路廊增加了3個號誌路口，對於台2線的影響甚鉅，但相交道路車流稀少，建議應就號誌進行優化	新北市政府新建工程處 新北市政府交通局	【新北市政府交通局】 針對未來淡北道路新建後上下匝道連接平面道路處產生之3處交織路口，新北端鄰近本市淡金坪頂路口、中正東坪頂路口周圍號誌化路口均已納入本市連線號誌路口進行動態號誌秒數管理，並於今年度6月完成中正東路淡金路口動態號誌設置，藉由系統車輛偵測進行秒數調配，以達秒數優化。	■解除列管。 □繼續追蹤，待辦事項：
4	1091230-11	建議淡北道路改為收費道路，所收經費專款改善或促進此一地區之公共運輸，如接駁捷運公車之服務、淡水捷運班次尖峰提升至3分鐘一班	新北市政府新建工程處 新北市政府交通局	【新北市政府交通局&新北市政府新工處】 有關淡北道路收取通行費一節，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。且為提升大眾運輸服務品質，新北市政府每年編列約30億元經費補助市區公車業者購車、營運虧損及價差補貼等。	■解除列管。 □繼續追蹤，待辦事項：
第5次專案小組會議未結案件，後續會議持續追蹤					
1	1091119-3	1. 淡水地區是否可先檢討可行之運輸系統管理作法(TSM)。 2. 淡北道路未來匝道儀控或HOV啟動機制及管理方式，請新北市政府交通局先行研擬方案，於下次小組會議討論。	新北市政府交通局	【新北市政府交通局】 1. TSM： 淡水TSM策略議題，新北市交通局已於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如下： (1)「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，請各權責單位研議執行可行性，並建議納入雙北市交通專案小組持續追蹤辦理情形。 2. 「淡北道路出口儀控」、「淡北道路HOV」、「台2線替代道路引導」等策略後續納入新北市交通局交工科辦理之「淡北道路交通控制策略方案及啟動時機會議」進度如下： (1)目前HOV在新北端管制部分會先評估設置翻牌高乘載管制標誌，另評估是否可以挪1平面車道作為匯入淡北道路之車道(尚需顧問公司看有無實際數據佐證)。啟動時機將視淡北通車後車流評估是否啟用高乘載管制。 (2)出口儀控部分已有討論初版儀控秒數，再視實際狀況調整各套秒數啟用門檻值。 【新北市政府新建工程處】 依據淡北道路環境影響評估報告書定稿本(本文冊)(環保署109年2月13日環署綜字第1090010811號函)第8-50頁所述:「滾動式檢討尖峰時段啟動淡北道路臨時高乘載管制(HOV)，管制時機及原則，以大度路、洲美快速道路、福國路之路段車流狀況，及大度路/大業路/承德路路口、延平北路/中正東路口之路口車輛停等狀況做為關注指標，制定臨時管制措施之啟動標準(由雙北市共同研議)及預警機制，當實施儀控管制，尖峰時段仍達到壅塞標準時，由新北市交控中心啟動淡北道路往台北市方向之管制措施，全線臨時管制為公共運輸車道，僅允許公車、遊覽車、計程車及三人(含)以上之小客車進入，以調節往台北市方向之車流。	□解除列管。 ■繼續追蹤，待辦事項：
2	1091119-6	環河北路及延平北路設置智慧號誌	臺北市政府交通管制工程處	環河北路及延平北路等周邊路口動態號誌預計於111年設置完成。	□解除列管。 ■繼續追蹤，待辦事項： 請臺北市交工處補述具體佈設之路口。

3	1091119-7 淡北道路下匝道匯入大度路規劃專用車道銜接洲美快速道路	臺北市府交通局 臺北市府交通管 制工程處 臺北市府新建工 程處	<p>【臺北市府交通管制工程處】 經查淡北道路匯入大度路後第1處號誌化路口為中央北路2段257巷口，該路口最內側為左轉專用車道，大度路車流仍有變換至最內側車道左(迴)轉之需求，倘規劃淡北道路銜接洲美快速道路之專用車道，則上述路口左(迴)轉車輛將無法變換至最內側車道，需再評估處理方式。另查淡北道路終點至洲美快速道路起點仍有約2公里，且已設有相關指示標誌及路面標字，尚可供用路人辨識遵循並駛入對應車道。</p> <p>【臺北市府交通局】 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。</p>	<input type="checkbox"/> 解除列管。 <input checked="" type="checkbox"/> 繼續追蹤，待辦事項：
4	1091119-9 捷運淡水線增加班次	臺北大眾捷運股份 有限公司	<p>一、台北捷運公司已於平日上午尖峰時段增開加班車，尖峰班距由平均5分40秒縮短為平均5分30秒，提升台北捷運「淡水站-北投站區段」尖峰旅客輸運之服務品質，並提前因應淡北道路施工階段可能增加之旅客搭乘需求，目前平日尖峰站間旅客量最高約8,900人/小時，所提供之服務運能約20,100人/小時，載客率最高約44%；離峰及假日之站間旅客量最高約4,400人/小時，所提供之服務運能約11,800人/小時，載客率最高約37%。本公司將持續觀察該區段之運量變化情形。</p> <p>二、有關評估增加全程車(淡水-象山)發車班次比例，在維持市中心核心區段(民權西路站-台北車站)之尖峰服務班距3分鐘不變之原則下，以現有營運列車尚不足至少3列，同時會造成整體營運效率明顯偏低。考量目前尖峰時段「淡水站-北投站區段」所提供之運能遠高於實際旅客量，本公司將持續觀察該區段之運量變化情形。</p>	<input type="checkbox"/> 解除列管。 <input checked="" type="checkbox"/> 繼續追蹤，待辦事項：
5	1091230-3 請新北市就目前關渡至紅樹林路段，先行建立一套智慧化交通管制措施，評估其效率及可行性。另外一方面也應該先積極跟大度路三段居民充分溝通，了解當地居民意願及想法	新北市政府新建工 程處 新北市政府交通局	<p>【新北市政府交通局】 110年度刻正辦理淡水路廊號誌優化及智慧路口設計，預計3月進行路廊號誌優化，6月完成智慧路口建置。</p> <p>【新北市政府新工處】 本計畫於二階環評階段依據環境影響評估法定辦理資訊公開、公眾參與等程序，包括環境影響評估說明書揭露於北投士林區公所，以及於關渡國中辦理公聽會，為讓在地居民充分瞭解，業於109年9月5、6日於臺北市關渡區民活動中心、北投區民活動中心、永新區民活動中心、關渡國民中學辦理4場次說明會，亦於110年1月6、11日拜會在地里長溝通說明，後續亦配合台北市110年3月2日及15日拜訪里長一同出席與會說明在案。</p>	<input type="checkbox"/> 解除列管。 <input checked="" type="checkbox"/> 繼續追蹤，待辦事項： 請新北市交通局補充優化項目之內容

6	1091230-4	對捷運淡水乘客再給予長程和慣性乘客更多優惠，協調新北市開關跨區的快速公車	<p>【臺北市公運處】 開關路線要徵求業者經營，或者可以用跳蛙公車方式（需20人以上連署），確認起訖點後即可辦理。</p> <p>【臺北捷運公司】 為鼓勵搭乘捷運，本公司已提供之相關優惠措施如下： 一、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。 二、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。主要優惠對象為搭乘距離較短、以捷運為主要運具之捷運常客。 三、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> <p>【新北捷運公司】 自109年2月1日起，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，目前暫無針對長程及慣性旅客提供新優惠之規劃。</p> <p>【新北市政府交通局】 現況行經台2線捷運紅樹林站至關渡大橋路段之跳蛙與快速公車路線共計5條(947、957、淡水-內科、南港行政中心-淡水、淡水新市鎮-板橋)，平日班次數總計約200班，尖峰小時計15班，日載客量約1萬人。後續將依據各路線上下車大數據資料，分析民眾於各時段搭乘需求及旅運特性，作為未來路線調整及新闢可行性。</p>	<input type="checkbox"/> 解除列管。 <input checked="" type="checkbox"/> 繼續追蹤，待辦事項： 請新北市交通局補充論述及電子平台相關事項
7	1091230-5	需預期可能移轉的壅塞路口，並評估所需之工程以及交通管制，需要進行評估並編預算	<p>【新北市政府交通局】 刻正辦理淡水路廊(中正東路與淡金路口至關渡大橋)號誌優化及智慧路口設計，將於施工前進行整體路廊號誌優化及配合新工處預期施工前預估之道路瓶頸點建置CCTV進行監控，後視淡江大橋完工後車流變化進行偵測設備及CMS調整。</p> <p>【新北市政府新工處】 新北端未來將須關注坪頂路及淡金路口、中正東路口及坪頂路口，北市端則以銜接洲美快速道路之延平北路(七段、六段)與環河北路(三段)作為關注道路，本計畫將配合雙北建置之CMS等智慧化系統之建置，透過交控中心彙集即時交通量資料，以CMS告知用路人較佳車流路徑，使車流均勻分布，避免集中並壅塞於環河北路等特定道路，將影響降至最低。</p>	<input type="checkbox"/> 解除列管。 <input checked="" type="checkbox"/> 繼續追蹤，待辦事項： 請新北市交通局補充佈設之內容。
8	1091230-6	捷運淡水線對淡水區需要再加班次或提高座位率所需機會，車廂的改變也需要主動調整	<p>台北捷運公司已於平日上午尖峰時段增開加班車，尖峰班距由平均5分40秒縮短為平均5分30秒，提升台北捷運「淡水站-北投站區段」尖峰旅客輸運之服務品質，並提前因應淡北道路施工階段可能增加之旅客搭乘需求，目前平日尖峰站間旅客量最高約8,900人/小時，所提供之服務運能約20,100人/小時，載客率最高約44%；離峰及假日之站間旅客量最高約4,400人/小時，所提供之服務運能約11,800人/小時，載客率最高約37%。而臺北捷運為都會區運輸型態，與長途城際運輸性質不同，本公司已主動調整完成淡水線捷運車廂內之座椅排列方式，本公司亦將持續觀察該區段之運量變化情形。</p>	<input type="checkbox"/> 解除列管。 <input checked="" type="checkbox"/> 繼續追蹤，待辦事項： 請臺北捷運公司補充使用率資料。
9	1091230-7	淡水河北側沿河平面道路的角色與功能為何？台2線竹圍-紅樹林段的拓寬是否不再處理？都市計畫的後續想法是否要解編不再徵收？所謂的「人本環境改變」其空間在哪？建議應有明確的論述與做法	<p>【新北市政府交通局】</p> <ol style="list-style-type: none"> 就功能而言，淡北道路主要係做為台2線「竹圍路廊」之替代路廊，增加淡水、關渡間道路供給，期通車後解決長年竹圍路廊、淡海新市鎮常態性壅塞問題；亦可視情況利用交通管理手段，作為雙北市雙向之救災防護的緊急道路。 淡北道路通車後，台2線交通量移轉後，才可釋出空間進行人本空間優化及設置公車專用道，以人本角度重新進行道路配置，讓目前缺乏人行空間的現況可優先獲得大幅改善，並優化公車、計程車、轉乘接送區等空間，以提升大眾運輸服務效率。 本案前已持續向交通部公路總局爭取台2線拓寬，本局局長亦於110年2月2日再次拜會交通部公路總局局長爭取，另本案110年2月3日蔡錦賢議員、洪孟凱立委、交通部公路總局局長、本府交通局、新工處、養工處等單位再次辦理現勘，請交通部公路總局爭取台2線相關拓寬經費。 <p>【新北市政府新工處】 淡北道路通車後可釋放既有台2線道路空間，方可於既有道路範圍進行人行道優化及公車候車亭改善工程。</p>	<input type="checkbox"/> 解除列管。 <input checked="" type="checkbox"/> 繼續追蹤，待辦事項： 請新北市交通局補充台2線拓寬之研商歷程

10	1091230-10	<p>路廊上有規劃智慧交通控制設施，大範圍的道路導引，建議可開始先著手；另雙北市合作平台要謀合，交通管理不能僅考慮各別的交通順暢</p>	<p>【新北市政府新工處】 有關交通工程相關議題新北市政府新建工程處業於109年6月22日、7月23日及9月22日召開審查會議與雙北交通局討論，並於109年10月8日確認分工在案，即路外範圍淡北道路工程預留電力及電信空管(不含線)、完成基礎及鋼構，設備則由雙北交通單位建置，且110年1月19日「淡北道路交通專案小組－研議淡水地區運輸系統管理(TSM)策略會議」亦建立相關討論平台在案。</p> <p>【新北市政府交通局】 後續將持續與北市討論合作平台之謀合機制，另於3/22開會討論AI平台介接問題。</p> <p>【臺北市政府交通局】 於110年1月19日起每月辦理「淡北道路交通專案小組－研議淡水地區運輸系統管理(TSM)策略會議」會議，目前已召開共5次交通專案小組會議。</p> <p>【臺北市政府交工處】 1. 淡北道路相關改道動線前已請新北市一併規劃，並檢視沿線監控設備是否符合需求。 2. 為因應淡北道路興建可能產生之交通衝擊，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，後續將與新北市討論合作平台之謀合機制。</p>	<p><input type="checkbox"/>解除列管。 <input checked="" type="checkbox"/>繼續追蹤，待辦事項：</p>
11	1091230-12	<p>淡北快車道公車共用效果不會太好，台2線公車專用道可行性若何？使用率為何？</p>	<p>【新北市政府新工處】 有關淡北道路開放共用及台2線設置公車專用道係於環境影響評估階段以模式分析淡北道路及台2線在不同公共運輸情境下之服務水準，經分析若淡北道路開放公車行駛但不限制為專用道時，淡北道路及台2線服務水準皆可維持D級以上，而台2線竹圍路廊設置公車專用道部分，係規劃於尖峰時段往台北方向，並於路外側設置，倘台二線竹圍路廊南向尖峰班次數達到法規設置公車專用道之限制，將再行與公路總局研商台2線公車專用道啟用時間。</p> <p>【新北市政府交通局】 1. 目前公車於台二線竹圍路廊尖峰班次數為50班。未來俟淡北道路開通，將依據各路線分流至淡北道路之效益及數量，評估公車專用道設置範圍及實施時段。 2. 另查竹圍路廊現況共有6座候車亭，後續俟台二線人行空間及車道設計圖說確認後，配合翻新或評估增設候車亭。候車亭建置作業預計與人行道工程同步進場施工、設置基礎，以避免多次開挖。</p>	<p><input type="checkbox"/>解除列管。 <input checked="" type="checkbox"/>繼續追蹤，待辦事項： 請新北市交通局補述可行性之論述。</p>

12 1091230-13	<p>淡北道路匯入大度路車道縮減的設計，如何解決晨峰淡水往台北竹圍路廊的壅塞？如何避免昏峰台北往淡水在大度路段回堵到承德路七段？</p>	<p>臺北市政府交通局 臺北市政府交通管制工程處</p>	<p>【臺北市政府交通局】 淡北道路主要係新北市政府為紓解臺2線長期交通壅塞之新建工程，本局於環評審查階段均要求新北市政府詳細評估分析對本市端交通影響，並研擬工程改善、提升大眾運輸使用率及尖峰預警管理機制等相關配套措施，納入環評具體承諾。下匝道採一車道匯入大度路為其中一項配套措施，淡北道路(往臺北方向)終點端為在大度路與立德路口東側，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；另依據模式推估，採取交通配套措施後，大度路仍可維持D級以上道路後服務水準。另洲美快速道路銜接新增福國路匝道預計111年完工，提供銜接承德路、文林北路及中山北路等主要幹道，及新北市淡江大橋預計113年完工，均具有分散車流效果。</p> <p>【臺北市政府交工處】 1. 考量淡北道路入口(臺北往淡水方向)未規劃號誌或匝道儀控管制，往淡水方向車輛可直接由大度路銜接淡北道路，即路廊容量增加，可預期正常情況下往淡水方向車流疏解效率應可提升不致回堵至承德路。 2. 惟為因應匯、出入大度路及周邊主線車流量可能增加情形，本處預計111年於大度承德/大業路口及周邊路口設置動態號誌，可依即時車流情形動態調整號誌時制。 3. 除號誌控制手段外，亦已規劃監控系統(如偵測器、CCTV及資訊可變標誌等)，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。</p>	<p><input type="checkbox"/>解除列管。 <input checked="" type="checkbox"/>繼續追蹤，待辦事項：</p>
---------------	--	----------------------------------	---	--