

第26次追蹤會議 (會議時間：113年7月4日)	
辦理情形	決議
【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日召開會議，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)新北端管制部分會依環評決議，依管制時機及原則辦理，除依現有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，於淡金路坪頂路口及中正東路坪頂路口兩處管制點，由本市淡水分局派遣人員執行。 (2)出口儀控部分已有討論儀控秒數設定，未來由北市實際狀況調整各套儀控率秒數。 【新北市政府新建工程處】 1. 針對HOV管制可行性已於「淡北道路交通控制策略方案及啟動時機會議」討論在案，目前擬定於淡金路/坪頂路口與中正東路/坪頂路往台北方向設置攔查點，位置圖詳附圖1。 2. 另已於112年2月7日邀集公路總局、臺北市交工處、新北市交通局召開會議，確認淡北道路完工後交控設施及管制措施運作機制，並由現有聯繫平台進行三方合作，後續將再視營運情形滾動調整。 【臺北市交通管制工程處】 已與新北市新工處確認設備位置，如附表。	☐解除列管。 ☒繼續追蹤，待辦事項：
1. 111年已於「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」及大度路周邊等10處路口建置動態號誌已於111年11月14日建置完畢實施中。 2. 110年已於「中山北路5段/劍潭路」、「基河路/劍潭路」、「承德路4段/劍潭路」、「中山北路4段/通河街」、「中山北路5段/文林路」、「承德路4段/後港街」、「承德路4段/通河街」等18處路口動態號誌已於110年10月15日建置完畢實施中。	☐解除列管。 ☒繼續追蹤，待辦事項：
【臺北市政府交通管制工程處】 1. 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，故經評估增設可行性較低。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。 2. 初步規劃將最內側第1車道調整為往洲美快速道路之專用車道，最內側第2車道調整為左轉專用車道並搭配號誌管制，因該方案涉及削減中央分隔島及遷移交通設施、數十株路樹等設施物，尚需與相關單位討論調整遷移之可行性。本處業於110年7月21日北市交工設字第1103039549號函詢本府新工處及公園處該方案可行性，公園處建議樹木以就地保留為原則，建議以先行研擬不移樹木之方案以維本市綠資源，故本處將評估改以標線方式處理；本處將再依據交通局與電信公司合作之淡北道路CVP分析資料評估本案效益。 【臺北市政府交通局】 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。	☐解除列管。 ☒繼續追蹤，待辦事項：
1. 台北捷運公司已於平日上午尖峰時段增開加班車，將淡水站之尖峰班距縮短為平均5分30秒；112年迄今「淡水站-北投站區段」平日尖峰站間旅客量最高(為113年3月)約10,300人/小時，載客率最高約56%，其中最尖峰半小時(07:30-08:00)之載客率約57%；離峰及假日之最高(為112年3月)站間旅客量約5,400人/小時，載客率最高約46%。目前「淡水站-北投站區段」之服務班次尚能滿足實際旅客量。 2. 為因應淡北道路施工階段可能增加的尖峰旅運需求，規劃可將淡水站離峰時段1班車調配改在尖峰時段發車，將淡水站平日上午尖峰班距由現行平均約5分30秒再縮短為平均約5分15秒，後續將配合淡北道路施工階段於適當時機實施。 3. 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，需再增加至少3列營運列車。考量目前尖峰時段「淡水站-北投站區段」所提供之運能尚能滿足實際旅客量，本公司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。	☐解除列管。 ☒繼續追蹤，待辦事項：
【新北市政府交通局】 110年度執行淡水路廊號誌優化及智慧路口計畫，已於6月15日啟用： 1. 淡水路廊號誌優化部分，於路廊範圍內之民權路187巷與民權路3巷2處路口建置eTag偵測器，收集資料進行中正東路段、民權路段兩段號誌群組之動態秒數調整。 2. 適應性號誌路口建置部分，於中正東路淡金路口1處路口設置影像辨識(6組CCTV)，利用AI辨識車流量，智慧調控中正東路淡金路口號誌秒數。 【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，另110年9月5日亦於士林高商、關渡國中辦理2場次說明會，說明智慧化交通管理之執行機制及營運方針。	☐解除列管。 ☒繼續追蹤，待辦事項：
【新北市政府交通局】 目前於中正東路淡金路口已建置適應性號誌及於民權路民權路187巷與民權路民權路3巷2處路口建置eTag進行淡水路廊路段動態秒數調整。 預期壅塞地點有3個地點：淡金路坪頂路口、中正東路坪頂路口、沙崙路。 1. 針對淡金路坪頂路口及中正東路坪頂路口淡北道路進出匝道處已有委請新工處廠商設計CMS及CCTV進行交通管制。 2. 針對沙崙路淡江大橋主要聯絡道部份已洽公路局，於沙崙路段已有規劃設置1組CMS及2組CCTV進行交通管制並由公路局進行建置，俟淡江大橋聯絡道完工後由公路局通知本局進行設備移交。	☐解除列管。 ☒繼續追蹤，待辦事項：

【新北市政府新工處】 淡水道路路廊範圍內智慧交通控制設施已納入規劃設計，相關設備內容規劃如下，後續將委託予雙北市交通局辦理設備建置工程，經費概估共約4,500萬元，相關設施位置詳附圖2。 1. 資訊可變標誌(CMS)：淡金路入口前、中正東路入口前、臺2乙北上箱涵前、淡水道路中間路段、大度路/中央北路口南下箱涵前、大度路/立功街口、大度路/立德路口、大度路南下終點，共計9組 2. 自動車牌辨識(AVI)：中正東路、淡金路出入口以及雙北市界、大度路箱涵、淡水道路終點，雙向各設1組，共計10組 3. AI影像偵測技術設備：淡水道路範圍內的每200公尺設置1組、另起迄點、匝道口、箱涵口、彎道處等位置加密設置，共計CCTV(固定式)約62組、AI分析器約31組、車流辨識槍機(VICCTV)11組。 4. CCTV(球型)：淡水道路範圍內的每1公里增設1處，共計約14組 5. 車道管制號誌(LCS)：淡金路、中正東路南下入口處、中正東路北上地下箱涵前、大度路箱涵前、大度路北上入口前、立功街，共計7組。 6. 儀控號誌：淡水道路南下終點前設置1組。	■繼續追蹤，待辦事項：
1. 台北捷運公司已於平日上午尖峰時段增開加班車，將淡水站之尖峰班距縮短為平均5分30秒；112年迄今「淡水站-北投站區段」平日尖峰站間旅客量最高（為113年3月）約10,300人/小時，載客率最高約56%，其中最尖峰半小時(07:30-08:00)之載客率約57%；離峰及假日之最高（為112年3月）站間旅客量約5,400人/小時，載客率最高的46%。目前「淡水站-北投站區段」之服務班次尚能滿足實際旅客量。 2. 為因應淡水道路施工階段可能增加的尖峰旅運需求，規劃可將淡水站離峰時段1班車調配改在尖峰時段發車，將淡水站平日上午尖峰班距由現行平均約5分30秒再縮短為平均約5分15秒，後續將配合淡水道路施工階段於適當時機實施。 3. 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，進行列車運輸服務或捷運車廂座椅配置等調整。	□解除列管。 ■繼續追蹤，待辦事項：
【新北市政府交通局】 1. 內政部營建署於81年依行政院奉示執行淡海新市鎮開發計畫，計畫人口達30萬人，搭配淡水輕軌、淡江大橋及淡水道路(採雙層高架開發)等重大交通建設，以因應交通運輸需求，惟經2000年環評決議不應開發。另臺2線現況受限道路容量不足、造成常態性交通壅塞，公路總局表示臺2線若依都市計畫道路全面拓寬為40公尺，費用高達155億元以上，且需拆遷民宅為數龐大，加上於98年的立法院交通委員會決議要求交通部不得採行上述拓寬計畫方案。 2. 就功能而言，淡水道路主要係做為台2線「竹園路廊」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園路廊、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。 3. 淡水道路通車後，台2線交通量轉移後，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、轉乘接運區等空間，以提升大眾運輸服務效率。 4. 本案前已持續向交通部公路總局爭取臺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、洪孟楷立委、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結論如下：(1)短期：交通部公路總局將擇日辦理會勘研商台2線民權路(145-177巷)道路車道寬度重新配置調整，內二車道由3.5m調整為3.25m，以增進該路段人行空間友善環境。(2)長期：請交通部公路總局爭取台2線相關拓寬經費。 5. 臺2線若依都市計畫道路全面拓寬為40公尺，費用高達140億元以上，且需拆遷民宅為數龐大，加上於98年的立法院交通委員會決議要求交通部不得採行上述拓寬計畫方案，爰建議推動經費63億，並以紓解臺2線車流壅塞並配合中央住宅政策、非全新路廊觀念兼紅樹林環境生態保護、智慧交通管理等面向的淡水道路興建計畫。 【新北市政府新工處】 淡水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。 【交通部公路局】 1. 台2線為淡水竹園路廊唯一省道兼負聯外幹道及區域道路功能，竹園路段通過性車流受13處號誌路口延滯，預估台2線改善前、後尖峰服務水準皆為E-F級，拓寬後路口交通難以改善。 2. 台2線拓寬通過用地徵收、房屋拆遷、基督書院段高邊坡新建複雜性高、關渡大橋受限現有匝道拓寬需配合既有匝環道、機車道改建問題且施工段將使目前壅塞情形更加惡化，需先有替代道路始能施工。 3. 經費及期程：紅樹林捷運站前至台2線淡金公路及台2乙線皆已拓寬至都市計畫道路，紅樹林捷運站-中央北路四段尚未拓寬40m，預估總經費155億元(含用地約130億元及拆遷39棟房屋費用約8,786萬元)，推動期程預估需9.5年且施工時將產生交通黑暗期，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。 4. 有關台2線人本環境改善部分，本局(北養護分局)將視淡水道路及淡江大橋完工後是否有如預期之車流轉移效果再做考量，初步建議如屆時台2線車流量以較原本車流量大幅減少，可考量重新配置車道數及寬度，考量設置時段性公車專用道或加大現有人行道寬度，後續將與新北市政府共同努力。	□解除列管。 ■繼續追蹤，待辦事項：
【新北市政府新工處】 淡水道路路廊範圍內智慧交通控制設施已納入規劃設計，相關設備內容規劃如下，後續將委託予雙北市交通局辦理設備建置工程，經費概估共約4,500萬元，相關設施位置詳附圖2。 1. 資訊可變標誌(CMS)：淡金路入口前、中正東路入口前、臺2乙北上箱涵前、淡水道路中間路段、大度路/中央北路口南下箱涵前、大度路/立功街口、大度路/立德路口、大度路南下終點，共計9組 2. 自動車牌辨識(AVI)：中正東路、淡金路出入口以及雙北市界、大度路箱涵、淡水道路終點，雙向各設1組，共計10組 3. AI影像偵測技術設備：淡水道路範圍內的每200公尺設置1處、另起迄點、匝道口、箱涵口、彎道處等位置加密設置，共計CCTV(固定式)約62組、AI分析器約31組、車流辨識槍機(VICCTV)11組。 4. CCTV(球型)：淡水道路範圍內的每1公里增設1處，共計約14組 5. 車道管制號誌(LCS)：淡金路、中正東路南下入口處、中正東路北上地下箱涵前、大度路箱涵前、大度路北上入口前、立功街，共計7組。 6. 儀控號誌：淡水道路南下終點前設置1處 【新北市政府交通局】 1. 目前淡水往臺北方向於未來主要有3條路廊：民權路廊、淡水道路、淡江大橋接臺64線，110年6月本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eIag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。) 2. 設計階段淡水道路及淡江大橋皆已規劃相關監控設備，淡水道路部分已與新工處討論業並規劃完成淡水道路相關路側設施，預計通車後啟用。淡江大橋銜接沙崙路聯絡道路部分公路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組用，預計完工後，將訊號界接至本府交控中心。 3. 未來配合淡水道路及淡江大橋完工後，針對3條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111年6月28日已由北市召會討論淡水道路分工模式，將後續研議現場設備及資料拋接方式。 【臺北市政府交通局】 新北市政府交通局已就高乘載管制及匝道儀控等預警機制召開研商會議；另新北市政府新建工程處亦就相關交控設施設置及介面方式持續召會研議。 【臺北市政府交工處】 1. 淡水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. 為因應淡水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)，已於111年於大度承德/大業路口及周	□解除列管。 ■繼續追蹤，待辦事項：

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。 【交通部公路局】 淡江大橋主橋將研擬適當之事件反應計畫（包含壅塞事件、緊急事件、管制事件及天候事件），並於橋上布設資訊蒐集設備及發布設備，收集到的資訊將回傳本局第一區養護工程處交控中心作即時分析，並透過資訊設備發布訊息，有關交控及天候偵測設備各項資訊均可提供予雙北之交控中心。 資訊蒐集設備：eTag Reader、車輛偵測器（VD）、天候偵測器、人流計數器、自行車計數器及閉路電視攝影機（CCTV）等。 資訊發布設備：資訊可變標誌（CMS）、車道管制標誌（LCS）、行人/自行車專用號誌及遠距可變標誌（CSLS）等。	
【新北市政府新工處】 1. 經分析淡北道路開放公車通行(與小型車共用車道)條件下，竹園路廊大眾運輸可提升至58%，且淡北道路及臺2線竹園路廊服務水準可維持D級以上；倘於淡北道路設置公車專用道，則淡北道路之一般車道及台2線服務水準將降至F級，爰淡北道路採放開放公車通行(與小型車共用車道)。 2. 有關台2線設置公車專用道，係本案於環評階段分析目標年130年時最佳道路配置方案，於環評報告書第8.2節交通影響改善對策相關文字略以：「台2線研議設置公車專用道，減少私人運具之道路空間，」。並無明確要求公車專用道設置期程。 【新北市政府交通局】 1. 查現況臺2線（道路容量中正東路單向為3700pcu/hr；民權路單向為4510pcu/hr），雙向車道共6-8線，平日上下午尖峰服務水準皆為F級，待目標年淡北道路完工後於臺2線設置公車專用道，預估公車行駛速率將由現況15.2km/hr提升20.7km/hr，公車行駛時間將由現況29分鐘提升至23分鐘。對於汽機車行駛速率將由現況17.1km/hr提升至20.1km/hr，另以提升大眾運輸公車使用率為考量，配合淡北道路行駛公車及臺2線設置公車專用道，公車預估可提升至23%。 2. 依大眾運輸使用道路優先及專用辦法規定，設置大眾運輸專用道必須尖峰小時單向大眾運輸車流量達60車次以上或連續12小時單向車流達400車次以上或基於改善車流秩序及行車安全需要設置之公車捷運系統；道路幾何條件同向車道數至少3車道且專用道車道寬至少3公尺，查現況尖峰公車小時50車次/小時，後續俟淡北道路開通後，觀察臺2線實際車流移動量比例，進行規劃檢討配置時段性公車專用道。 3. 另查竹園路廊現況共有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。 4. 經分析淡北道路開放公車通行(與小型車共用車道)條件下，竹園路廊大眾運輸可提升至58%，且淡北道路及台2線竹園路廊服務水準可維持D級以上；倘於淡北道路設置公車專用道，則淡北道路之一般車道及台2線服務水準將降至F級，爰淡北道路不設置公車專用道，但開放公車通行(與小型車共用車道)，後續將行跳蛙及快速公車。	☐解除列管。 ☒繼續追蹤，待辦事項：
淡北道路雙北端交維審查進度 1. 臺北市路段：已於113年6月27日提送交維計畫，由臺北市政府交通局續辦審議。 2. 新北市路段：已於111年12月29日經新北市道安會報同意核定並，已於113年1月2日申報交維開工，經新北市道安會報113年1月5日同意備查。	☐解除列管。 ☒繼續追蹤，待辦事項： 請新北市新工處後續持續填列最新辦理情形
本工程於112年2月9日第1次開標流標，經檢討後已於112年4月25日重新招標，112年6月27日第2次開標流標，112年7月5日第3次開標計有1家廠商符合資格，經112年7月19日評選其屬合格廠商，112年7月25日決標予榮工工程股份有限公司，訂於113年2月2日辦理開工典禮，預計118年完工。	☐解除列管。 ☒繼續追蹤，待辦事項： 請新北市新工處後續持續填列最新辦理情形