

捷運芝山站線形公園串連雙溪及磺溪廊帶改造初步評估 第一場民眾參與工作坊會議紀錄

壹、會議時間：111 年 12 月 17 日 下午 1 時 15 分至 5 時 15 分

貳、會議地點：仰德區民活動中心及後方開放空地(德行公園)

參、會議主持人：貳本規劃設計顧問股份有限公司(規劃單位)

徐佳鴻 建築師

肆、會議紀錄：貳本規劃設計顧問股份有限公司(規劃單位) 周依宸

伍、與會人員：

工作坊實際參與人數約為 80 人，其中居民比例約為八成，整理名單如下。

表 1 第一場工作坊與會名單彙整

類型	名單
貴賓	陳重文 議員 陳賢蔚 議員 林延鳳 議員(第 14 屆新當選) 張斯綱議員辦公室 主任 洪新享 侯漢廷議員辦公室 助理 高啟江 陳慈慧議員辦公室 秘書 盧孝宇
里長 在地代表	蘭興里 林文龍 里長 德行里 張德美 里長 德華里 林生賢 里長
居民/市民 (線上報名)	與線形公園具地緣關係、對芝山站議題有興趣者
公部門代表	士林區公所、捷運工程局、公園路燈管理處、水利處、新工處、 臺北捷運公司
專家學者	鍾慧諭 老師 (前臺北市交通局局長、智行股份有限公司董事長) 吳庭羽 老師 (樸境規劃設計公司執行長) 郭維倫 老師 (中國文化大學景觀學系副教授) 康瑞記 店長 (永慶房屋) 謝啟泰 場長 (臺北捷運)

陸、討論議題紀錄與操作成果彙整

工作坊當天總共分為五組，以下分別就當天議程發言順序、及各組討論內容和操作成果進行彙整說明。

一、民意代表表達在地需求

(一)陳重文議員

很支持綠廊的改造，但在改造過程中會碰到很多問題，例如今天大家很關心的停車問題，希望今天透過大家的討論後，規劃單位能顧及里民們及里長在地聲音與意見，提出對應的配套措施來有效解決停車問題。

(二)林延鳳議員

我自己本身是德行里里民，如果綠廊的改善是能讓我們的生活空間更好，我相信里長會很支持，但原有的停車議題，因為芝山站就包含 3 個里，也有很多從天母來的人會來芝山站轉乘，所以停車空間已經相當不足，所以希望透過今天溝通的形式，把停車問題加以改善。也請規劃公司與捷運公司跟里長以及里民們持續的更新後續討論狀況。

(三)蘭興里 - 林文龍里長

希望北側綠地保留最大化，讓民眾可以有活動的空間，若無更適合的改造方案，應維持。另北側線形公園夜間有點昏暗，希望加強夜間照明。

(四)德行里 - 張德美里長

目前該區域汽、機車停放需求高，且已溢出停放至鄰近巷弄內，2 號出口停車場若無適合的替代方案，應維持。

(五)德華里 - 林生賢里長

2 號出口前公車迴轉道及站體係爭取許久方完成設置，若無更適合的替代方案，應維持。

二、第一組討論紀錄

(一) 議題討論

1. 現況動線討論



圖 1 角色動線示意圖

- 1). 北側綠帶路線不有趣、不友善，沒辦法形成一個迴圈路徑，而且晚上有點暗，若能選擇不會特地去那裏散步
- 2). 家樂福對面的公園有綠帶，但是車聲吵雜，多為年紀大的長輩在使用，年輕人就比較少、或是不願意去。北側靠近磺溪的小廣場是許多老人家休息的地點
- 3). 廊帶周邊人行道不友善，難以行走，僅捷運站體周邊人行道較開闊平穩，但是他的鋪面在雨天比較危險。

- 4). 南側停車場動線不佳，花台與高程差讓行人無法自由的在東西向之間水平穿越，人行道較窄，比較沒有選擇。

2. 礮溪動線串接討論

- 1). 現在的礮溪雖然有引道，但不好走也不太吸引人，希望把斜坡引道做的開闊好走一些，讓大家可以更容易往北走。
- 2). 北側的河堤旁綠帶可供休息、也是帶孫子散步的地方，但是周邊車流吵雜，沒有悠閒的空間氛圍，缺少路燈。
- 3). 溪岸都是水泥(三面光)不利溪流生態發展。

3. 雙溪引道動線串接討論

- 1). 跨雙溪的士林橋路口車多、行車危險，難以穿越。
- 2). 目前現有斜坡引道不方便、狹窄難騎，以跨橋式引道做穿越會更加易於通行。
- 3). 南邊停車場的高低差花台阻斷了人行路線，中間又都是停車格，難以穿越行走。
- 4). 整段南邊都沒有座椅，如果增加廣場讓人可以休息更好。

4. 車站對外商業服務新增討論

- 1). 北段綠帶可以增設街邊商店，與廣場、共融空間互相串連。
- 2). 捷運站出口的橋下空間也可以考慮設置小店或是臨時性的市集。
- 3). 其實附近的商店已經蠻繁華的，不用再特別增設太多商店。

5. 綠廊空間調整討論

- 1). 目前的線性公園不漂亮，人行道動線沒有一個迴圈的感覺，不會想要主動去逛，寧願去心中山。
- 2). 現在的綠廊空間太單調、無趣，路線不夠明確，也不友善，若可以增加大家互動的共融空間，並以比較簡單的綠化點綴，並把機能集中在共融空間與廣場處。
- 3). 捷運站體北側的空間可以設置彈性、多功能空間，提供多元活動或市集的辦理，同時增加綠化，讓空間不會有太多的水泥質感，同時吸引人潮來芝山站。
- 4). 建立漂亮的特色小店，讓周邊的散步體驗更豐富。
- 5). 捷運站體周邊人行道可以增加自然的綠化植栽，增加生活質感。
- 6). 南邊的綠化以簡單的喬木為主，也許可以搭配花台街道家具等座椅機能進行設置。
- 7). 南側維持已有停車場機能，大家比較在意的是易達性跟安全性，現況

綠化較少，可增加並配合機能即可。

- 8). 一致認為北段應為綠化程度較高的部分，雖然對北段的空間有很多種機能的期待，但希望都是綠化結合、硬鋪面較少的共融空間、運動空間、廣場。
- 9). 如果車站北側廣場停車格要移開可以增設在比較遠的河堤邊。

6. 停車管理策略討論

- 1). 組員提議應禁止巷弄停車(他本身沒有開車也沒有騎車)，已經很狹窄了，打開家門都是外來者停的機車。其他人討論後覺得可以至少禁止福華路停車，巷弄內則需要討論居民應如何停，有人提出居民專用車位，但在實際管理上擔心有困難，但得到大家的贊同，希望可以試試看如何管理。
- 2). 學生族群因為不騎車也不開車，希望可以增加 YouBike 站，但討論覺得目前車站周圍的站點已經足夠，可能需要的是調整調派的效率，讓尖峰時間不至於沒車可借。但在離車站較遠的地方可以新增，尤其是因為希望在北側公園增設停車格，所以建議可以在周邊設置 YouBike 使動線可以串聯。
- 3). 原本部份組員對於計時收費有疑慮，如果要收費建議還是計次收費，因為例如來上班、轉乘的人如果要停很久就會太貴，但也有人提出那這些停很久的人就不應該停在綠廊上，最後討論得到共識是覺得綠廊上可以計時收費。使用者付費才能減少濫用停車、把車子丟在免費停車格，排擠到其他使用者，導致社區巷弄中違停狀況增加。
- 4). 中鼎大樓、SOGO 應該要劃設專屬車位給共享汽車，或是提供夜間月票服務，讓在地居民可以在夜間停車，未來新蓋的辦公室也應該要提供夜間月票。
- 5). 贊成共享運具的使用，但必須為這些載具劃設專屬車位，否則一樣難停車，無法提高居民使用的意願。
- 6). 南側現有停車場應該增加停車導引，讓排隊的機車汽車不要影響到人行動線、安全。
- 7). 覺得來綠廊的人停到戲曲中心太遠了，不過討論過後覺得如果是住附近的人停就還好。
- 8). 如果車站北側廣場停車格要移開可以增設在比較遠的河堤邊。

7. 其他議題討論

- 1). SOGO 蓋了以後，減少了停車格位，周邊也沒有劃設停車格。
- 2). 芝山站周邊車子太多，士林橋公園環境不友善、不好走。
- 3). 堤坊附近的路線不明確、路線也不友善，捷運周邊少人行道、停車空

間。

- 4). 捷運站南邊很難騎車(腳踏車、機車)，士林橋那邊過馬路也非常危險。
- 5). 捷運北側的停車場在走路時容易被機車排擠，在那附近很難行走。
- 6). 北側跨磺溪橋周邊可增設 YouBike 站點。
- 7). 捷運站體周邊的人行道應該要劃設腳踏車專用道，人車分道讓動線更加安全。

(二)空間配置操作成果

1. 磺溪-串連+停車場

現有斜坡、引道不安全、不友善，應改善現有硬體，加強串連功能，讓使用率提升。現有停車格數不足，可於綠廊最北側增設停車場，但希望是有樹蔭綠化的停車空間。

2. 北段-共融空間、運動空間、廣場、停車場

希望是高度綠化的廣場、共融空間與運動空間，並以公共空間串連整個綠廊的機能。

3. 車站段-友善人行道、車位轉移

綠廊周邊人行道破碎、狹窄，希望能有更友善的人行道。讓所有族群能順暢安全通行。在附近大樓採用月票、共享運具專屬車位解決車格不足。

4. 南段-商店+廣場

出站的空間可以是商店與廣場的結合，有時也可以舉辦市集，也可增加藝術裝置，提升芝山站周邊人文氣息。

5. 雙溪-串連

加強引道的串連機制，改善士林橋路口危險車流問題，讓穿越行人有更安全的路徑。

6. 所有空間-增加綠化及座椅空間

希望現有所有空間無論機能都能增加綠化，各區因配置不同配合不同程度的綠化(密集、點綴..等)，並增加座椅讓行人可以停留。



圖 2 空間配置操作成果示意圖

三、第二組討論紀錄

(一) 議題討論

1. 現況動線討論

- 1). 現有跨磺溪路徑非常不方便，不是要穿越馬路就是要繞橋下去走樓梯。
- 2). 希望福華路外側(臨住宅區側)有安全人行步行空間，讓人可安心逛街上的商店。
- 3). 跨越福國路的天橋很好用，但是非無障礙設計，無障礙族群無法使用。
- 4). 福國路在福華路以東的行人穿越道間隔距離長，福國路以南居民跨越福國路，有時候要繞很遠不方便。

在地用餐夫妻與2歲女兒

- 在家樂福停車後，經過德信公園去SOGO吃東西後在去綠廊
- 認為現有跨磺溪路徑非常不方便，期望有天橋可以跨溪過河。

下班後於1號出口集合，再去用餐、散步的情侶

- 習慣走在線形綠廊對側的道路上

先去跳廣場舞，再來散步去買宵夜後的媽媽

- 有天橋過福國路很方便，但是沒有無障礙

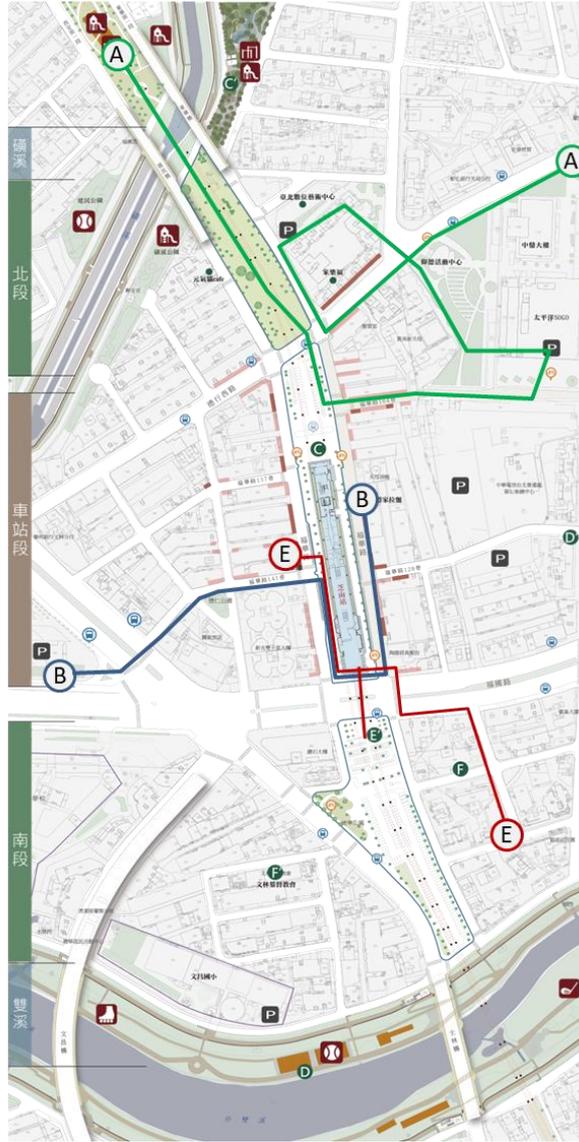


圖 3 角色動線示意圖

2. 磺溪動線串接討論

- 1). 北段綠廊沒有有趣的活動設施，而且夜晚非常的暗令人卻步不敢靠近，希望能夠改善照明，現在要遊玩活動設施必須跨越磺溪到對岸，但是要到對岸的方式都非常不方便，不是要跨越馬路到兩側的人行道過橋再繞回來，要不就是要從走樓梯上橋才能過磺溪，都十分不方便，也沒有任何無障礙的考量。
- 2). 所以希望建一座橋樑跨越磺溪方便大家過河，而且要有漂亮的橋樑造型，才能夠吸引大家來走這座橋。

3. 車站對外商業服務新增討論

- 1). 捷運的噪音影響安寧，需要有所改善，可透過在綠廊兩側植樹綠化的方式隔絕捷運系統的噪音。

- 2). 捷運兩側可以開設商店(選擇有戶外座椅區的圖卡)

4. 綠廊空間調整討論

- 1). 現在綠廊北段都沒有任何活動設施，以後可以安排共融遊樂場(附上宜蘭冬山的案例卡)，北段綠廊還可設置廣場空間，安排市集擺攤跟咖啡座，創造悠閒的休憩氣息。
- 2). 現在捷運 2 號出口作為芝山的門面來說，整體環境不好看，跟朋友約這裡碰面都覺得沒有面子，鋪面磁磚難看，公車亭跟兩個車道也很醜也不知道是誰在用公車站，應整體改善美化作為入口小廣場的空間。
- 3). 像是一號出口(南出口)出來有個完整的廣場空間是舒服的。
- 4). 現在福華路兩側外側(捷運站對側)的人行道空間不佳，未來可以設置實體人行道，有舒適安全的空間才能夠瀏覽商店特色。

5. 停車管理策略討論

- 1). 停車問題的重點在於機車而不是汽車，主要是怕機車停進巷弄裏頭，現在有許多兩邊商店的員工也會停機車到這裡來。
- 2). 不希望外來停機車的人來搶機車位，現在這些人主要是騎車來這裡上班的人，同時提到過去天母輕軌的規劃，但是都沒有後續，希望蓋出來轉移轉乘的人。
- 3). 白天汽車位擁擠，在地民眾有表達他會開汽車白天停在別的地方晚上再停到綠廊。
- 4). 社宅興建後增設的停車場是取消停車的重要條件。(共識)
未來社宅的停車位需大於住戶數，才能夠有空間移轉捷運綠廊下車位。
- 5). 需要保障住戶機車夜間停車的需求 (主要是機車)
在地人主要停車時間是在夜間，可考量像現在的路邊收費車格夜間不收停車費，這樣在地人停車不會受到影響。
- 6). 機車可以做差異化的停車管理，離捷運站最近的空間(指著福華路)可以採取計時收費或甚至禁止停車，依照距離遠近制定不同收費方式。
- 7). 在沒有具體配套措施之前，傾向不調整現有停車場空間。

6. 其他議題討論

- 1). 福國路有很多車流不間斷，行人很難過馬路，而且福國路從福華路到中山北路的路段很長，但是中間只有設置一處穿越道不方便穿越。
- 2). 有組員認為捷運綠廊在雙溪以南地區像是士林、劍潭都是商業區，可以有熱鬧的氛圍，而芝山這裡土地使用分區是住宅區，應該要維持寧靜的氛圍，與雙溪以南不同。

- 3). 有一住戶反覆提及要做整區的都市更新。
- 4). 多次提及 SOGO 是很重要吃飯聚餐的地方。

(二)空間配置操作成果



圖 4 空間配置操作成果示意圖

1. 磺溪-串連

應該要設置跨越磺溪的人行陸橋，方便走去對面明德站使用綠廊設施，並且橋體設計漂亮，才能吸引大家去走，而且要有無障礙設計，服務高齡與身障者。

2. 北段-共融空間、休憩空間

北段可設置共融空間給孩童遊玩，利用設置遊樂設施或是用地景變化做出遊樂空間。

北側綠廊建議開闢廣場空間，可以辦假日市集、設置露天咖啡座提供休憩。

3. 車站段-改善廣場空間、停車場不動、開設商店、提升兩側綠化

現有 2 號出口前空間需要美化改善，應延伸現有的前廣場到現有公車亭範圍，變成一廣大舒適的廣場，改善芝山的門面環境景觀。

捷運站體兩側可以開設商店。

為隔絕捷運運行噪音，綠廊兩側應增加植樹，增加兩側綠化。

4. 南段-廣場空間、停車空間不動

南段廣場環境改善。

需維持南段停車空間的停車機能。

四、第三組討論紀錄

(一) 議題討論

1. 現況動線討論



圖 5 角色動線示意圖

- 1). 以自己習慣走的小路為優先考量路線。
- 2). 會考慮使用者的身分盡量避免行走在太多車的馬路上。

- 3). 不局限於人行道，停車場的空間也可以行走。
- 4). 覺得小巷子內機車都亂停，行走體驗差。
- 5). 安全為選線時的重要考量因素。

2. 磺溪動線串接討論

- 1). 並沒有花太多時間在討論跨磺溪的連結。
- 2). 幾位組員認為現在可以走到磺溪散步已經很夠用了，如果真的需要過溪到對岸，那就開車就好不需要自己走那麼遠。
- 3). 全組依然同意可以優化的話更好。

3. 雙溪引道動線串接討論

- 1). 認為既有引道的出入口辨識度低，且還要過馬路非常不安全。
- 2). 引道本身的設計很難使用。
- 3). 有組員建議如果可以將德華公園的自行車跟人行動線順暢的延伸到雙溪堤岸，將可以為這個區域帶來很大的提升。

4. 車站對外商業服務新增討論

- 1). 長輩們普遍認為商家對當地帶來了負面的影響，因為商家晚上常常會有很多噪音跟謾罵，嚴重影響在地居民晚上的生活品質。
- 2). 長輩們覺得很多商家其實並不友善，沒辦法好好溝通導致他們得被迫接受它們帶來的麻煩。
- 3). 因為商家的員工很多都是用機車上下班，所以他們會把機車停在巷弄騎樓裡，造成在地居民進出的不方便。

5. 綠廊空間調整討論

- 1). 本組支持減少硬鋪面，創造更多的綠化空間，因為只有鋪面就會造成夏天過於炎熱，根本無法供人停留使用。
- 2). 另有建議要注意植栽的維護管理，不要浪費人民的納稅錢，種了樹就要妥善照顧不要讓他死掉。
- 3). 既有的綠廊不論北側或南側，皆應該以「既有空間優化」為規劃重點，而不是把既有的東西打掉來創造出新的空間。
- 4). 目前的公園空間很「不公園」，雖然要增加更多的使用形式進來，但不建議共融設施，因為台灣現在共融設施做太氾濫了根本不好使用，應該要避免再增加類似的設施。
- 5). 南北側的綠廊空間均需要加強照明設備，因為晚上這些空間太過昏暗感覺很不安全。

6. 停車管理策略討論

- 1). 不應該把既有停車場的空間移除，因為現況的停車空間已經不足了，我們應該要保護既有的停車空間。
- 2). 未來若是社會住宅蓋起來後，有了完善的整體停車規劃，再來思考目前北側停車場移除的可能性，而不是現在就先把停車空間拿掉，這樣只會讓當地居民更困擾。
- 3). 可以將既有的平面停車場改成立體停車場，這樣既可以釋出更多空間做他用，也不會影響既有的停車數量。
- 4). 另外要思考怎麼讓既有空間可以更和諧的跟自然互動，芝山站其實有很多鳥類，如何在這些空間裡面創造他們可以生活的空間很重要。
- 5). 除了停車場的問題外，其實應該也要著重在接駁系統的提升，沒有完善的系統根本沒辦法消化來這邊的人。
- 6). 基於使用者付費的前提，本組支持停車收費，或許可以結合捷運的月票發展出停車收費的機制。另外因為是在地居民再承受停車帶來的影響，所以停車的收費應該要適當的回饋給當地。
- 7). 騎樓地段應該要禁止停車，因為太多機車已經嚴重影響當地居民的生活品質，老人家進出都不方便而且還很危險，機車應該停進停車場。
- 8). 如果有完善的停車規劃，是願意把車停遠一點的。
- 9). 也許可以學習國外或比較新的規劃方式，取消芝山站周邊一定範圍內的停車空間，只有當地居民可以把車開進來。
- 10). 應該要考量未來北士科的停車需求，將會有更多車子進到這裡，因此停車空間更顯得重要。
- 11). 不要討厭停車空間，他一定會存在，所以我們應該是要接受他而不是把它拿掉。
- 12). 支持共享汽機車，但它終究會需要停車格才可以使用，因此怎麼規劃當地的停車空間仍然要先處理好再來討論這個。

7. 其他議題討論

- 1). 應該要找更多可以決定事情的局處加入，像是都發局、捷運局都應該一桌配一個人，這樣才能真的傾聽到民意。
- 2). 因為在地居民很多都是老人家，手腳不便爬樓梯，等紅綠燈又太浪費時間而且不安全，所以一號出口出來的連通天橋應該要優化成電扶梯。

(二)空間配置成果示意圖



圖 6 空間配置操作成果示意圖

1. 磺溪-提升易達性

考量安全，建議優化磺溪段既有的橋面人行道，讓高齡者及無障礙者使用更方便、安全。

2. 北段-既有綠地空間優化、加強照明

應該以「既有空間優化」為規劃重點，運用既有資源為基礎來做後續的改造，且著重在減少硬鋪面，創造更多的綠化空間。不過不建議增加太多共融遊戲場空間，避免罐頭遊具的氾濫。

需要加強照明設備，這些空間太過昏暗感覺很不安全。

3. 車站段-汽、機車位不動，結合生態，休憩空間

機車停車位則希望維持原有位置與數量。

可將既有的平面停車場改成立體停車場。

支持計時停車收費、共享汽機車及大眾接駁系統等提升，但仍然要先規劃

當地的停車空間，再來思考共享。

不支持太多商家進駐嚴重影響在地居民晚上的生活品質。

應考量既有空間如何結合生態，提供鳥類及其他生物更好的生活空間；另外應減少硬鋪面的設置避免夏天過於炎熱而無法讓人停留、使用。

4. 南段-加強照明、汽機車格維持

德華公園的自行車跟人行動線順暢的延伸到雙溪堤岸，將可以為這個區域帶來很大的提升。

需要加強照明設備，這些空間太過昏暗感覺很不安全。

南側汽車停車位以不更動為原則，但建議加設更多簡易的綠地空間(樹+草地)給年長的居民散步。

5. 雙溪-串連

雙溪段既有引道的出入口辨識度低，且還要過馬路非常不安全；引道本身的使用也不利於人行及自行車，建議改善。

五、第四組討論紀錄

(一) 議題討論

1. 現況動線討論

- 1). 由於綠廊兩側車流大，對年紀大的人會覺得不安全而寧願行走在對側。
- 2). 雙溪連結到捷運綠廊動線過於彎繞，且人行空間小又有高差，行進間很不舒適。
- 3). 福國路路口無法直接通過，停等時間要很久。
- 4). 2號出口處缺乏停等空間與設施。
- 5). 北側綠廊雖然步道舒適，但缺乏老人運動設施，真要休閒還是得到附近公園。
- 6). 南側綠廊都是停車空間，很無聊，需要規劃一些休憩設施。



圖 7 角色動線示意圖

2. 磺溪動線串接討論

- 1). 目前的坡道還可以走，地區老人家每周會有 2-3 次來這散步，不過比較多的是跨溪後往北走到北投再走回來，這樣大概 2 小時可以來回。(也有走磺溪步道的)

3. 雙溪引道動線串接討論

- 1). 雙溪旁人行道及站立區過小，道路車流大，加上坡度，以及路口設計，使得人行走上很困難。

4. 車站對外商業服務新增討論

- 1). 希望車站側面可以規劃沿街商店，搭配旁邊人行道綠化，還有座椅設施，會願意來使用。
- 2). 福國路南側出口綠地也應該規劃一些商店空間，讓商業活動可以延續過去，不用全部集中在站區。

5. 綠廊空間調整討論

- 1). 綠廊的型態應該越簡單越好，以綠化為主，搭配少量設施。
- 2). 北側綠廊有許多周邊老人家會來使用，目前相比磺溪北側及周邊綠地，缺乏老人運動設施；亟需設置。
- 3). 除老人運動設施外，另外可以搭配給小朋友的共融式遊具，以及年輕人打籃球的場地。
- 4). 北側綠廊周邊缺乏人行道，中央雖然有規劃有步道，不過因為還要走進去，如果只是經過還是會優先走路邊。
- 5). 南側綠廊也是缺乏老人活動設施。
- 6). 設施不要太多階梯式，對老人家不方便。

6. 停車管理策略討論

- 1). 場站旁的停車位嚴重不足，外來的機車外溢到旁邊的 162、166 巷，影響旁邊住戶的機車停車。
- 2). 車站旁邊還是應該有足夠的機車位。目前 2 號出口前少量的汽車位可改設到南側，多出來的空間便可改作為機車停車。
- 3). 目前德行西路北側綠地很空，在不減少地區機車位數量的前提下，可以將部分的機車位改設到北側，這樣的距離還不會太遠。
- 4). 旁邊的巷道，部分人認為特別是 162、166 巷應該要禁止外來客停車，不過也有民眾覺得很難分別住戶跟外來客，且要禁止停車很難實際執行，會有很多違停情況發生，達不到效果。
- 5). 很常到這邊來，這邊停車很不方便，所以會選擇搭捷運比較方便。如果有停車規劃，停到旁邊停車場或付停車費可以接受。(學生)
- 6). SOGO 在 164 巷側應該要規劃有機車停車位(可計時收費)，讓顧客或外來民眾可以停車，減少停到站區旁邊來。

7. 其他議題討論

- 1). 老人家很需要行走過程中有座椅可以暫時休息，目前車站旁或是綠廊旁有些花台可以提供暫坐。
- 2). 目前行人穿越紅綠燈對老人家秒數過短。
- 3). 2 號出口前面缺乏座椅等設施。老人家等候公車，或是等待家人接送時，會需要可以坐下來停等的設施。
- 4). 站區兩旁道路車子太多，即便車站旁邊有寬廣的人行道，對老人家來說過馬路仍舊太不安全，寧可走在商店側(即便人行道窄小，騎樓也不太順平)。
- 5). 車站旁人行道上騎行的自行車對行人很危險，應禁止腳踏車騎行或路側另規劃自行車道

- 6). 因為老人家搭乘公車免費，因此到周邊只要公車可到，即便一站也會優先選擇搭乘公車。
- 7). 場站旁許多閒置、廢棄的腳踏車佔據停車位，應移除讓停車位可以被使用。
- 8). 如果新方案會減少站區的機車位，那寧願繼續維持現在的情況。

(二)空間配置操作成果



圖 8 空間配置操作成果示意圖

1. 礮溪-串連

考量安全，建議上橋入口設於綠廊內，並設置行人與自行車專用道。

2. 北段-共融空間、休憩空間

以簡單形式的綠化設計為主。

需增加老人運動/休閒設施，滿足地區老人需求+少量的兒童遊憩設施及年輕人運動的球場。

3. 車站段-廣場空間、商店、機車位不動/增加、汽車位取消

北側汽車停車格改換成機車停車格，可將部分機車停車格分散至德行西路北側綠廊。

2 號出口處應該有簡易的廣場搭配座椅，讓市民可以在此停等。

車站側面設置商店與舒適的人行道，營造悠閒、熱鬧的商業氣氛。

SOGO 應在 164 巷側提供機車停車位(可計時收費)，讓顧客或外來民眾可以停車，減少停到站區旁邊來。

4. 南段-廣場空間、休憩空間、汽車位不動

除停車場外，也應有休憩設施提供地區老人使用。

南側綠廊應規劃商店或市集空間，讓商業可以延續過去。

六、第五組討論紀錄

(一) 議題討論

1. 現況動線討論



圖 9 角色動線示意圖

- 1). 多以最近距離為優先選擇。
- 2). 就算沒有行穿線，也會選擇跨越馬路進入線形公園，作為往來路徑。

- 3). 希望福華路有舒服、友善的人行步行空間。
- 4). 跨越福國路要等很多次馬路，每次停等時間也都很久。
- 5). 走路行經南側停車場時，會覺得景色很無聊，一大片都是車

2. 磺溪動線串接討論

- 1). 覺得上橋時行人要先跨越馬路，但路上的車很多、車速又快，加上有往上走的坡度，所以相當不便利也很危險。
- 2). 考量跨越馬路的安全與順暢性，會希望上橋與下橋的出入口都在線形公園內。
- 3). 目前橋上路徑是人跟自行車合在一起，希望有屬於行人的專用道，不然加上坡度的關係，自行車的速度偶爾會太快，因而影響到行人行走的安全。
- 4). 橋的整體美觀可以再加強，像是改善欄杆、鋪面形式。

3. 雙溪引道動線串接討論

- 1). 雙溪整體景觀很優美。
- 2). 以前沒有發現原來有引道可以下堤防(福華路 128 巷居民)。
- 3). 從線形公園跨越馬路要到引道入口時，停等的空間太小了，路上車速又快，感到很不安全、不舒適。
- 4). 希望可以有更順暢的下堤防路徑，配合河濱有水的感覺，引道也可以加入更多綠化。
- 5). 士林橋上車輛很多、車速也快，走在上面感覺不太好，但可以眺望風景很不錯。

4. 車站對外商業服務新增討論

- 1). 覺得場站兩側都有商店很不錯，形式則無太多意見。
- 2). 但目前商店一側雖畫有行人專用道，但因為很窄、感覺跟車子的距離還是很近，行走起來還是覺得不安全。
- 3). 兩側道路希望縮減一點車道寬，釋出空間給行人走。

5. 綠廊空間調整討論

- 1). 覺得目前捷運兩處出入口的空間都不太有吸引力，一出站就是很多車、或是大馬路，景觀跟觀感都很不好(在地&非在地居民)。
- 2). 覺得目前綠化已經很足夠，如果要再增加綠就是簡單的形式就好，像是樹與草皮(在地居民)。
- 3). 北側
2 號出口處可以有簡易的綠化(兩側種樹、點綴的花)與小廣場提供座

椅，但不希望有市集或太熱鬧的活動，因為芝山站目前已經太多人流，感覺太吵雜、太擠(在地居民)。

綠廊目前使用率很低，環境安靜，不希望以後加入太多設施，吸引太多人潮，有簡單舒服的綠就夠了。

可以搭配臺北數位藝術中心，在北側綠廊增設藝術裝置，讓更多人發現藝術中心。

4). 南側

下天橋處(1 號出口對面)很需要有一個小廣場，提供舒適座椅，或是像士林站一樣，舉辦假日市集。

希望增加一些簡易的綠，讓長輩平常有綠的地方可以散步。

6. 停車管理策略討論

- 1). 最困擾問題是機車位不夠，導致機車四處停，亂停於巷弄、家門口(166 巷)。
- 2). 芝山站生活機能成熟，交通也很便利(捷運+公車)。
- 3). 願意把北側停車場轉移去平時較少人去使用的磺溪公園，可以是綠一點的停車場形式，但要配合良好停車導引(在地居民)。
- 4). 同意場站兩側實行機車收費制度，提高周轉率，再配合巷弄禁止停車管理，避免機車亂停現象。
- 5). 場站兩側的機車違停可以加強取締。
- 6). 南側停車場可以實施夜間月票制度，讓白天時候大家都有位置可以停。
- 7). 希望場站兩出口處增加 YouBike 停車樁數量，目前常常租借不到。
- 8). 同意靠近場站處的停車收費應該高一點，遠一點的就便宜一些。

7. 其他議題討論

- 1). 部分道路崎嶇不平。

(二)空間配置操作成果

1. 磺溪-串連

考量安全，建議上橋入口設於綠廊內，並設置行人與自行車專用道。

2. 北段-藝術裝置、休憩空間

北側綠廊建議以簡單的綠的形式為主，不需要過多的設施或活動，維持寧靜的休憩氛圍。另可配合臺北數位藝術中心的形象設置藝術裝置。

3. 車站段-休憩與廣場空間、機車位不動、汽車位轉移

2 號出口處原有汽車停車位可以轉移至平時很少人使用的磺溪公園內。釋出的空間以簡易的休憩廣場搭配自然氛圍的綠(兩側綠樹+花園形式)，讓市民一出站就有個舒適的停等及逗留空間。

機車停車位則希望維持原有位置與數量。

4. 南段-廣場空間、汽車位縮減

前端原有空間可以變為更開放的廣場，供等候接駁車、跳廣場舞或假日市集使用。

南側汽車停車位則可縮減一些，加設更多簡易的綠地空間(樹+草地)給年長的居民散步。

5. 雙溪-串連

有更順暢的跨溪路徑，與更舒適的等待跨越馬路時的空間。



圖 10 空間配置操作成果示意圖

柒、發言重點綜整

一、第一組發表內容

1. 我希望大家在討論的時候能想想，捷運站是為了什麼目的而設置的？
2. 我們會希望整個綠廊的規劃是一個比較整體的思考，而不是一小塊一小塊的空間討論。大家可以看到我們這組最後的結果基本上中間是沒有停車的，共識上是不會放車，而是放一些共融空間或是商店，因為停車空間會打斷綠廊的動線，我們希望可以在中間有比較多的活動空間，停車位則可以往北或往南，然後加強接駁，例如增加 YouBike 的站點來作為配套。
3. 我們希望未來可以在辦公大樓或是 SOGO 樓下等地方提供共享運具專用的停車空間，而不是讓他跟其他車子爭位。在停車討論方面，我們會希望巷弄是不要停車的，但也有組員提到希望可以有讓住戶登記車牌之類的方式讓住戶可以停。
4. 要讓環境變好，一定要改變我們的使用習慣，因為要優化就一定要有有所改變，而不是照現在的生活模式就想讓環境變好，沒有改變就沒辦法變好。

二、第二組發表內容

1. 從外地旅客的角度來到芝山站的時候會覺得 164 巷的交通很混亂，行走的感覺很擁擠不舒服，不是一個好的逛街空間，因此覺得可以增加一些共融式的空間跟共享汽機車的概念，透過更完善這個區域的大眾運輸系統來疏散既有的交通問題。
2. 現況綠廊空間的機能並沒有太大的問題，比較大的問題是互相串聯的方式需要改進，例如南側的天橋雖然讓使用者不用過馬路，但它並不適合全齡使用；或者是北段要跨磺溪道明德站的綠廊時也非常困難。因此建議增加無障礙通道或天橋讓各個區域的串聯更加便利。
3. 捷運場站空間的硬鋪面每逢下雨天都會變得很濕滑不易行走，
4. 北側綠廊的使用率低並非機能上的問題，而是因為路很窄且照明不足
5. 同意取消離捷運站一定距離內的停車格並且使用者付費。因為捷運出入口是人流量最多的地方，若是有太多車子湧入將會加劇人車衝突。
6. 同意停車收費的標準可以依距離的遠近來分級，讓使用者盡量不要將車子都聚集在場站周邊，但這個措施可能會跟附近的居民需求有所衝突，所以如果場站周邊的停車收費太高，場站周邊居民一定是最先被影響到的族群，因此相關單位需妥善規劃收費對象的標準跟系統，避

免負面影響多於正面影響。

三、第三組發表內容

1. 捷運一號出口的天橋其實不方便長者行走，然後走平面紅綠燈又太花時間，所以希望可以架設電扶梯或提供其他改善方式，讓過馬路可以更安全又更省時間。
2. 很贊成南側德華公園有停車場的配置，但硬鋪面的比例可以減少一點，多增加綠化，使捷運一號出口出來通往雙溪河濱的整條動線更舒適，有更多遮蔭的空間方便人行跟自行車使用。
3. 目前下雙溪河濱最大的問題就是過文林路跟雙溪街的十字路口，車流量太大過馬路非常不安全，加上既有引道很不方便使用，所以我們希望未來可以讓人跟自行車很方便的就可以下到河濱，這樣對整個區域的串聯可以帶來很大的幫助。
4. 芝山站二號出口北側的綠帶一路延伸到明德站的空間，其實到了晚上照明是非常不足的，這也是為什麼在地居民晚上比較傾向去磺溪或附近散步，因此應該優先加強綠帶的照明系統，不只是讓人想要使用這裡，還有治安可以得到改善。
5. 希望可以減少硬鋪面的比例，避免夏天的時候太熱導致使用者無法長時間停留或使用戶外空間。
6. 北側停車場非常重要，已經蓋好的東西不需要再把它破壞掉。最重要應該先處理的是將小巷子裡面亂停的機車移出，還給在地居民一個好的生活空間。我們支持使用者付費，但也要思考如何回饋在地居民。
7. 附近老宅都更翻新很重要，唯有更新老舊建設才可以真正的改善一個地方的生活品質。
8. 現在最重要的是把既有的設施跟空間優化，而不是創新，好比說停車空間的調動，應該是等未來社會住宅完工釋出足夠的停車空間後，再來思考既有停車場的轉移。另外增設停車塔是另一種解決停車空間的方法。
9. 贊成共享汽機車、單車，但它終究還是需要停車格，所以如果現在的停車、交通問題沒有改善在前，再把它加進來只會造成更多的混亂。

四、第四組發表內容

1. 綠廊最重要的部分是設計越簡單越好，不需要多餘的設施且有好的綠化空間。
2. 北段的綠廊的規劃建議可以增加一些高齡長者可以使用的運動設施，

搭配少量的兒童遊戲空間。

3. 對於捷運場站段的沿街面可以有一些商店的進駐，將目前車站較為封閉的牆面打開，
4. 捷運出入口周邊需要可以停留、等待的空間跟相對應的遮蔭設施及座椅。因為這邊高齡人口越來越多，可以休憩的座椅就顯得格外重要。
5. 南段德華公園綠地的調整認為以維持現況為主，不需要做太大的更動。
6. 普遍認為機車的停車需求很大，所以機車的停車格總量不可以減少，但可以有一定程度上的調整，例如機車格北移至北側綠廊空間；甚至同意將北側停車場的汽車格都改成機車格，方便容納更多機車。
7. 希望未來巷弄內停機車應該要有所管制，只開放允許在地住戶使用為最好，這樣才可以避免太多機車湧入導致在地居民生活品質受到影響。

五、第五組發表內容

1. 可以呼應臺北數位藝術中心，在周邊綠廊帶上增加一些藝術裝置(活動性、臨時性的皆可)。
2. 希望有安全的人行與自行車路徑來跨越磺溪，且有清楚的引導牌指引，可以讓想跨溪去明德段的線形公園的市民有更好行走的空間。
3. 南段的綠廊則因為 1 號出口處對面有陽明醫院的接駁車等待區，就代表有很多會去看病的、探病的長輩要在此處等車和下車，所以這裡的廣場可以增加一些休憩和停等的空間。
4. 在靠近士林橋的綠廊帶也可以增加一些簡易的綠化及樹。
5. 往雙溪河邊的串連可以多做改善，雖然自己是居民，但也是今天才發現原來是有引道可以下河濱，但跨越時的路況相當危險，等紅燈時可以停留的空間也很小。所以希望加強整體串連及多點綠化，讓行人跟自行車皆有友善的串連路徑往河濱。
6. 巷弄機車違停狀況嚴重，像是福華路 128 巷、164 巷，有一半的路皆被機車佔據，路也崎嶇不平，人需要跟車爭空間，相當危險，所以支持巷弄禁止停車。
7. 2 號出口處的廣場，支持取消汽、機車停車位，可以多點綠美化，因為大家都是想要有好的生活環境品質。取消的停車位則建議轉移至很少人使用的磺溪公園，且可以立體停車場的形式，容納更多汽機車停放的需求。

8. 場站周邊可以多加 **YouBike**，多鼓勵大家使用它，對環境較好，自行車的停放也不太會影響到人的空間。
9. 場站兩側的機車格每次都停很滿，對於行人的經過很不方便，所以支持機車停放計時收費，減少機車格被長時間佔據的情況。
10. 轉移的停車場須搭配完善的停車指引。

捌、總結

謝謝今天大家來參加，也謝謝議員、里長到場表達在地的需求，有關在地需求的寶貴意見，我們非常重視，也會納入本案評估。

另有關工作坊 5 組的意見，其實在許多面向都有共識，只有在 2 號出入口北側的空間調整，各組確實存在不同的意見，有組別希望取消，也有組別希望減少，還有組別希望維持。但沒有關係，各位的意見我們都聽見了，里民對機車位取消可能會讓機車進入巷道的擔心，我們也都會放在心上，然後提出規劃方案及配套措施。屆時再邀請大家 112 年 1 月 14 日再跟我們一起討論。後續我們也會持續跟各位里長進行討論。

玖、散會(下午 5 時 15 分)