

109 年 12 月 24 日專家學者座談會委員建議事項新北市政府 回應(QA)

[1091230-1]建議說明淡海新市鎮在地就業、就學、就養甚至就醫之已開發及未來開發之相關建設計畫與減少未來淡海新市鎮聯外交通需求分析。

[1091230-2]新北市承諾導引淡北道路使用者上立德陸橋以達分流效果，建議說明導引之具體措施及如未達分流效果之影響。

回復：

1.

中央為紓解臺北都會區中心都市的成長壓力，配合土地儲備制度，因應房地供需問題並平衡區域發展，淡海新市鎮開發已促成淡水成為衛星都市的發展趨勢，且根據人口調查資料顯示，淡水地區人口從 95 年 12 萬 9,898 人到 106 年成長至 17 萬 2,376 人，已增加 32.7%，非常接近雙北市交通局、捷運局共同發展的「臺北都會區運輸需求模式(TRTS IV)」中針對淡水區人口數之預測，目標年(130 年)將達到 18 萬多人，僅仰賴台 2 線疏導本區域車流。

內政部營建署為避免淡海新市鎮開發而造成淡水與臺北市之間過度龐大的交通負荷，於 102 年進行通盤檢討，定位淡海新市鎮之發展，期望建全新市鎮自給自足之各項工商機能，逐步跳脫傳統過度倚賴臺北市中心區之衛星城市角色。

內政部營建署亦曾於 108 年 1 月 30 日函示新北市政府，重申行政院 102 年 4 月 8 日核定之「修訂淡海新市鎮開發執行計畫」，淡海新市鎮定位係作為台北都會區周邊的一個優質的生活空間，以「在地就業、在地就學及在地就養」之在地生活為目標。後期發展區將以引進新興產業及既有工廠升級、轉型為首要方向，內政部亦於 109 年 3 月 2 日函轉監察院糾正案於新北市政府，請加速健全淡海新市鎮聯外交通系統。

2.

本計畫自引道口即以實體分隔至立德路跨越橋，車輛僅能上跨越橋過立德路口，不能匯出至外側，以達到此分流通過性車流與區域車流，經分析目標年(130 年)大度路/立德路口，新增

跨越立德路口之跨越橋(雙向共四車道之跨越橋)，可轉移約60%~65%之直行車流改使用跨越橋，平面路口交通量減少之下，方可調整縮短整體號誌時制所需之周期，使各方向延滯秒數均降低，路口平均延滯秒數降低至57.9秒，路口服務水準可提昇至D級。

目標年在無計畫情境下，車流主要以大度路直行需求為主，但因號誌時制秒數分配，係以立德路方向之延滯最高，路口平均延滯為71.8秒，服務水準為E級。

[裁示] 上述解除列管

[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。

回復：

目前台2線紅樹林至關渡路段，已將各號誌路口配合目前交通量需求，做最優化之週期規劃，未來淡北道路一併建制周邊重要路口、路段之車流偵測及交控設備，蒐集即時車流資料，建立預警機制，適時啟動尖峰時段之臨時管制措施；另一方面，於淡北道路前後端鄰近道路建置資訊可變標誌系統(CMS)，即時提供用路人關於大度路、台2線等之路況資訊，配合臺北市端之大度路交通路況，進行淡北道路入口端之流量管控。當大度路交通量較大時，透過端點儀控調節進入淡北道路往臺北市之車流量，使車流平均分布，不致於快速集中，

本計畫於台北市大度路三段之關渡地區亦有開過公聽會、說明會、並拜會當地發展協會及里長，以了解民眾意見及想法，並評估後納入工程設計中(例如引道出口與大度路外側車道之實體化分隔，立德陸橋橋下左轉空間)。

[裁示] 請新北市交通局補充明確辦理期程。

[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。

回復：

本計畫以大度路、洲美快速道路及臺北市區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，並另外將大度路/大業路/承德路路口、延平北路/中正路路口納入本計畫關注路口，環河北路、延平北路等道路為未來台北市區交通負荷較大之道路，本計畫將建置淡北道路前後相關道路之智慧化交通管理機制，進行區域車流調控及疏導，本計畫將一併完成車流監控、CMS 等智慧化系統之建置，未來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。

[裁示] 請新北市交通局再補充相關論述

[1091230-7]淡水河北側沿河平面道路的角色與功能為何？台 2 線竹圍一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。

[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。

回復：

1.

台 2 線於紅樹林、竹圍地區路段寬度僅 22~30 公尺，依據民國 71 年 2 月公告實施之淡水鎮（竹圍地區）都市計畫，台 2 線於前變更都市計畫中為配合省道公路局計畫道路用地，因此本方案即為拓寬台 2 線竹圍路廊段至 40 公尺寬之都市計畫道路。台 2 線現況為雙向六車道，若依據都市計畫道路拓寬至 40 公尺，則可布設雙向 8 車道，雙向各增加一車道，但基督書院路段為瓶頸路段（共 6 車道），南側有淡水捷運，北側受到基督

書院邊坡的地形限制，若大規模開挖恐影響其安全性，續往南行亦受到關渡大橋與其匝環道的限制。

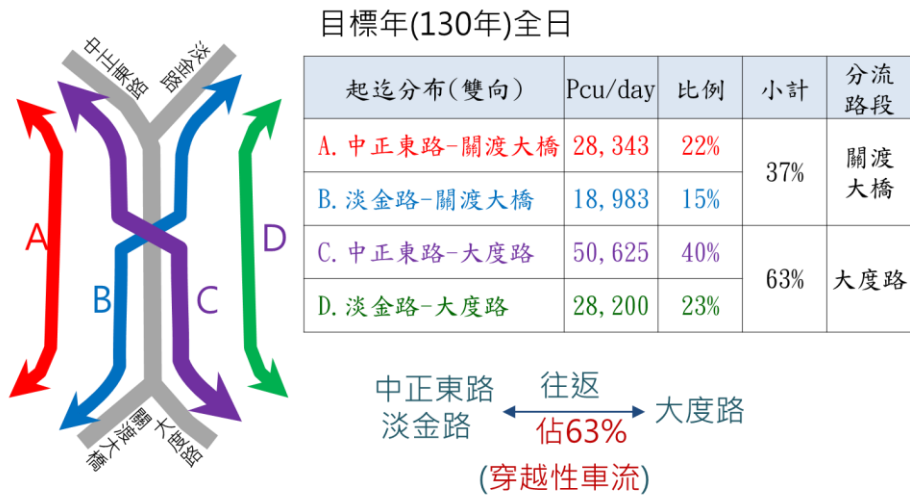
雖拓寬台 2 線路幅可增加雙向各 1 車道，預估可提昇道路容量各約 1,000pcu，但台 2 線拓寬需龐大用地徵收費用，用地取得費將達約 100 億元，另從交通的角度而言，台 2 線目前為紅樹林與竹圍地區主要的對外聯絡道路，不論平假日皆車流量眾多，為紓解車流，於拓寬施工交維階段勢必需要另闢替代道路，在受限於兩側臨房與捷運的情形下，僅能臨河側布設，路廊雷同於主方案，且耗費高工程經費下僅可增加雙向各 1 車道，效益著實有限。

現況台 2 線竹圍段之人行道空間嚴重不足，常見行人及機車爭道之情事，淡北道路闢建完成後，可分擔原臺 2 線上之通過性車流，使台 2 線交通負荷得以紓解後，台 2 線始得具備沿線設置人行道及自行車道之空間，由現況單側 1 米之人行道改為雙向各 2.5 米，未來將可提供行人與自行車安全舒適之空間，符合竹圍路廊未來以「大眾運輸導向」之政策方向。同時因道路容釋放，公車行駛更為順暢，其公車之舒適服務度更為提升，進而提高民眾使用意願；後續本府亦可依目標年台 2 線之實際情形，研議公車專用道，進而提升大眾交通使用率。

台 2 線將始終缺乏道路配置調整、人本空間優化、發展大眾運輸之調整空間，透過淡北道路紓解台 2 線之通過性車流、釋放台 2 線道路空間後，使道路未來具備「人本環境改變」之改變空間，使各項人行道、候車環境之改善得以順利施工、推動，故淡北道路確實可賦予台 2 線優化、轉型為人本道路、並發展提升大眾運輸服務之新契機。

2.

依據竹圍路廊之車流分部分析，分析目標年通過竹圍路廊之車流組成如下圖所示，其中中正東路往返大度路佔 40%，淡金路往返大度路佔 23%，竹圍路廊車流中往返大度路之穿越性車流佔 63%，有 37% 車流為淡金路或中正東路轉往關渡大橋進入新北市板橋、新莊等地區之車流，示意如下圖所示。



竹圍路廊車流方向性分布比例圖

分析目標年淡水區旅次分布比例(淡水區為起點)，目標年若無淡北道路，往淡江大橋方向旅次比例約佔 22%，往台 2 線竹圍段約佔 68% (其中往台北市 43% + 轉往關渡大橋 25%)，目標年有淡北道路時，往台 2 線竹圍路廊約佔 69%，其中淡北道路分流部分佔 24%，使用台 2 線佔 45% (台 2 線往台北市 21%、台 2 線轉關渡大橋 24%)，整理如下表及圖示。

由上述比例看出，淡北道路及淡江大橋之服務旅次方向不同，淡江大橋雖然確實有其功能，但淡水區七成以上之旅次仍是使用竹圍路廊為主，此為淡江大橋所無法服務之需求，而淡北道路僅使淡江大橋之分流比例略降 1%，而興建淡北道路後將有效紓解台 2 線龐大負荷。

目標年以淡水區為起點之交通分流比例表

| 路徑 | 目標年無淡北道路 | | 目標年有淡北道路 | |
|--------------|----------|-----|----------|-----|
| 淡江大橋 | 22% | | 21% | |
| 捷運(淡海輕軌、淡水線) | 6% | | 6% | |
| 往台北市 | 使用台2線 | 43% | 使用台2線 | 21% |
| | | | 使用淡北道路 | 24% |
| 往關渡大橋 | 使用台2線 | 25% | 使用台2線 | 24% |
| 往北海岸等其他地區 | 4% | | 4% | |



目標年以淡水區為起點交通分流比例改變示意圖

[裁示] 請新北市交通局說明與公路總局協調結果

[1091230-10]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。

回復：

配合淡北道路所建置之 CMS 系統，實施大範圍之交通疏導計畫，使淡水往來市區之車流均勻分配，兩大疏導重點：

- 於淡水區即預告用路人，往台北市區或新店等地區可利用淡江大橋往台 64 線，雖路徑里程較長，但平均行駛速度較高且避開環河北路等交通負荷較大之路段。
- 於新北市端之淡北道路入口處預先以 CMS 告知用路人往台北市區或新店等地區可繼續行駛台 2 線，轉往關渡大橋後往台 64 線，以避開環河北路等交通負荷較大之路段。

淡北道路本身規劃設置 CMS、CCTV、eTag 及車流偵測設備，透過 CMS 系統提供大度路、台 2 線即時路況資訊，配合實施區域交通分流，車流偵測設備可進行即時資料蒐集與分析處理，結合雙北市之交控中心，以道路端點儀控、HOV 管制等措施，調節往市中心區之車流，可避免尖峰時段車流快速集中至臺北市區之問題，並進行大範圍之區域車流疏導，以避免單一道路產生壅塞瓶頸之情形。

雙北市交通局亦已建立溝通平台，定期召開平台會議就淡北道路相關之交通議題進行溝通檢討，將環評承諾議題如交控設施、區域車流導引規劃及交通衝擊影響進行滾動式檢討，並研議因應措施。

[裁示] 請各單位持續研商確認沿線監控設備符合需求及雙北監控系統可納入聯合運輸管理平台

[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。

[1091230-12]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？

回復：

1.

模式分析各情境之私人運具/公共運輸使用率，其中捷運系統雖透過優惠及接駁措施提高使用率，然而捷運路線服務範圍有其限制，按運具使用成本而言，捷運與私人運具之漲幅結構相當，故捷運使用率於目標年不論於何情境，均已趨於穩定約34.1%~37.1%，即使降低捷運費率或增加班次密度，捷運對於公共運輸使用率之提升效果有限。

捷運系統受限於服務範圍及民眾運具選擇之僵固性，未來使用率提升仍有其侷限，環評審議期間捷運公司表示以目前運量及營運計畫暫無再加密班次之計畫，主要因淡水站至北投站尖峰時段自107年12月24日起配合淡海輕軌通車晨峰時段已將淡水站平均發車班距縮短為5分40秒，依旅容量統計，目前平日尖峰時段，淡水站至紅樹林站、紅樹林站至竹圍站、竹圍站至關渡站等站間載客率分別為28%、36%及43%，故前開各區段之供給運能目前高於需求，現階段暫無增班計畫。又尖峰時段核心區段班距已達軌道限制，且端點站(象山站)列車折返營運之聯鎖區設置位置較遠，為避免到站列車及出站列車發生會車衝突，故班距無法再予縮短。

經新北市政府積極協調臺北捷運公司針對淡水信義線淡水站平日上午最尖峰時段增開加班車，班距縮短為平均5分15秒。

未來將積極規劃透過淡水區廣設YouBike、闢駛接駁公車或調整公車路線等優化第一哩及最後一哩路接駁，以推廣及吸引民眾使用大眾運輸，期望達成減少私人運具、提升大眾運輸使用率之目標；配合淡北道路、洲美快速道路及福國路延伸段之串連，可增加公車行駛以提升往來淡水區與士林北投科技園區等台北市區重要通勤需求點之間的跳蛙公車與幹線專車，並媒合公車業者，加強科技園區之通勤專車服務，提升通勤人口

之公共運輸使用率；另外並同時加強淡海輕軌及捷運淡水線接駁機能，除一般公車路線外，媒合公車業者或重要旅次據點(通勤或觀光遊憩)之接駁專車服務，例如目前捷運淡水站、竹圍站有提供免費接駁車服務之單位如下表所示，因應淡海輕軌通車，將可擴充各車站之接駁服務，提昇捷運搭乘使用率。

現行淡水竹圍捷運站免費接駁車服務

| 車站 | 接駁服務單位 | 性質 | 轉乘接駁點 |
|-----|-----------|---------|--------|
| 淡水站 | 淡江大學 | 學校 | 公車轉運月台 |
| | 潤福生活新象館 | 中高齡專用住宅 | |
| | 拾翠山莊 | 住宅 | |
| | 長堤海景飯店 | 遊憩景點 | |
| | 三芝區公所社區巴士 | 公共設施 | |
| 竹圍站 | 馬偕紀念醫院 | 醫院 | 捷運站出口 |

2.

未來竹圍路廊規劃藉由淡北道路可活化竹圍路廊之道路管理空間，為避免興闢道路提高路廊容量後產生鼓勵私人運具、不利公共運輸發展之疑慮，本計畫於環評審議期間以提升公共運輸使用率為政策目標，曾進行竹圍路廊各種車道配置情境下之交通服務水準狀況及公共運輸使用率分析。

以模式分析淡北道路在開放公車行駛、設置公車專用道、公共運輸車道或全線公共運輸道路等不同公共運輸情境下，台 2 線及淡北道路服務水準，若淡北道路設置公車專用道或公共運輸車道等管制，將因車道限制而產生車流排擠效應，各情境均使台 2 線尖峰達到壅塞。在淡北道路開放公車行駛但不限制為專用道，同時台 2 線設置尖峰時刻南向公車專用道，台 2 線服務水準可維持 D 級、淡北道路達到 C 級，顯示竹圍路廊上各車道利用率達到均衡。

[裁示] 請新北市新工處提供台 2 線公車專用道配置圖，另請新北市交通局再補充論述，一併於下次會議討論。

[1091230-13]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？

回復：

配合淡北道路匯入大度路出口車道漸變匯成 1 車道之設計，考量車流匯流衍生交織行為，本計畫依據道路設計規範設置符合標準之漸變段，可符合離峰時段之行車需求；為觀察晨峰往台北車流是否會回堵於淡北道路上，本計畫已 Vissim 車流模擬軟體進行模擬分析，由於淡北道路自身速限僅 50kph，故淡北道路車流將呈現較均勻的分布於道路路段中，不會快速集中至出口端，大度路此路段速限 70kph，故淡北道路車流至出口端之紓解速度較快，經由車流模擬結果，淡北道路上車流速度較慢，可以順利於漸變段匯流成一車道後紓解進入大度路，無論淡北道路本身與大度路之車流均無延滯情形。

本計畫有考量為避免昏峰台北往淡水之車流回堵而影響大度路甚至上游之承德路，大度路進入淡北道路之入口匝道本計畫不設置儀控號誌，往淡水車流均無入口流量管制。

[裁示] 請臺北市交通局及交工處再補充回復內容。