

| 編號 | 身分 | 姓名 | 意見說明 | 建議事項 |
|----|----------|-----|---|------|
| 1 | 中正區建國里里長 | 許○伊 | 都市更新應以促進地方繁榮，增加居住環境便利性為考量因素之一，交通動線更改，直接影響公車行經路線及人潮動線，衡陽路雖位於捷運西門站4號出口，交通堪稱便利，但近年來，商圈逐漸沒落，老舊大樓因為博愛特區限高限建，苦等不到更新整合的機會，長久以來，政府資源只會灌注到西門町徒步區商圈，同樣是捷運西門站周邊，只有靠老牌的遠東百貨苦撐，中華路以東，整條衡陽路和老城中商圈，逐漸被邊緣化，被加上交通動線的改變，由原先的雙向道，改為單行道，造成行車方向的不便利，種種因素，加速了商圈的沒落，往日人潮不在，希望臺北市政府能利用這次“西區門戶計畫”做整體的規劃，為我們中華路以東(捷運西門1.2.4號出口)，老舊城中區的居民做規劃整合(包括都市更新、商圈活化)，以恢復往日風華。 | |
| 2 | 新北市三重民眾 | 陳○璋 | 臺北站區重新整頓規劃是件好事、也是件大工程，理應透過各種管道廣徵詢各方意見，讓各界有充足時間好好檢視相關規劃是否仍有未考量到的盲點。可惜現在剩下3個月不到的時間忠孝橋引道即將拆除，今晚(11/11)的活動充其量只能算是說明會、告知性質，相信相關設計皆已完成，幾無政策討論與修改的可能。這是相當可惜的，在程序上顯然與柯P市長「開放政府」的理念背道而馳。即使如此，個人仍提出幾點意見供 貴局思考： 1. 忠孝橋引道全部拆除，是否曾考量過中間2車道提早自國稅局前(中華路口)開始爬坡?類似華江橋北市端引道那樣。 2. 台汽西站遷走，改設市區公車轉運站，是否評估過影響層面與衝擊，如:其他站區吸收台汽乘客之胃納量是否足夠、民意支持度;市區公進出交六，是否造成新的交織問題? 3. 為了營造北門廣場甕城及水流意象，把忠孝西路路型往北偏，請問三井倉庫何去何從?是否思考過三井倉庫不動的情況下，兼顧忠孝西路交通量之替代方案? 4. 高鐵台北站月台受限於早期之規劃只能容納12節車廂，在周邊腹地陸續興建地下街與捷運A1車站情況下，交六廣場的改造將是高鐵月台擴充為16節最後的機會，建請規劃單位思考此方向。 5. 有關忠孝橋引道拆除、西區門戶這類市政重大規劃，建議應闢專屬網站，詳細說明規劃內容，讓民眾了解規劃方向及目前進度，並設意見表達區，以廣納各方意見。 | |
| 3 | 中正區光復里里民 | 陳○ | 首先感謝市府所規劃之「西區門戶計畫」，重現北門城的歷史魅力並將其整合再利用。為避免淪為只有改變市容而失去商業繁榮及歷史資源，如附近的圓環、萬華商場...等。故建議目前「交8」用地上的建物所有人安置在原地的商業用地(可經營商業的地方)。該地段原為商業用地，特別在50-60年代，目前國稅局大樓址為美國駐中華民國大使館時代，此地段繁榮異常不亞於西門町。之後美國大使館的拆除、中華商場的興建及拆除、忠孝橋的興建及拆除、忠孝橋的興建及將此地改為「交8」用地，使得該區段逐漸沒落。此地段建物所有人又要繳交繁重的地租，又不能有利的經商。迫於無奈，在馬英九先生任臺北市長初期申請會見首長陳情，請求恢復原來商業用地，或盡快提出徵收計畫，當時市長答應設法請公園路燈管理處與鐵路局與我們處理。請市府在改變都市時，盡量不影響原來的使用人，若有不得已請優先考慮影響最少為幸! 我等雖然不是土地所有人，但承租逾50年的時間，所繳交的租金已和土地價金相若，請當局應尊重地上物所有人盡善協商禱! | |
| 4 | 新北市五股區公所 | 廖○宇 | 建議新北市F223新巴士路線，仍維持於台北車站北3門停靠： 1. 貴局97年1月22日北市交二字第09370613200號及臺北市公共運輸處97年10月27日北市運眾字第09730126500號函，同意新北市F223新巴士於臺北車站北門區域停靠。 2. 五股民眾，利用F223路線(五股經忠孝橋至台北車站)，每日進入台北車站轉乘，高達1,500人次，上班上學到台北民眾，有此便捷路線搭乘之迫切需求。 3. 尖峰時段五股F223及泰山F215、F216路線排隊等候搭乘人潮，高達200-300人次，臺北車站3門區域廣場(人行道)腹地闊，不致造成等車區域(人行道)壅塞及通行影響，民眾也可就近轉乘其他運輸工具；雖未來機場捷運新北產業園區站設置(位於五股)，但離五股市區甚遠，尖峰常會塞車，民眾轉乘去台北也不方便，建議F223路線於台北車站北3門，仍為最適合停靠位置，可以維持現狀停靠。 4. 若貴局仍需 F223新巴士調離北3門停靠，為免造成眾多民怨及陳情，建議能於鄰近臺北車站之捷運站且腹地廣大候車區域，以避免造成通行影響及便利民眾轉乘，同時建議儘快開放由五股經忠孝橋至臺北車站之民營公車路線作為替代，以體恤民行。 | |

| 編號 | 身分 | 姓名 | 意見說明 | 建議事項 |
|----|----------|-----|--|---|
| 5 | 新北市民眾 | 陳○龍 | 1.北市公車路線大幅調整，里程計費已於前任市長任內已做可行性評估為「不可行」，為何仍要重新評估，仍要做？ 2.臺北西站A、B棟(尤其B棟)國道客運車輛極易於發車後經忠孝橋引道離開臺北市，不造成道路交通負擔，為何要全趕至目前連假時期即需「臨時下車處」之交九轉運站？ 3.忠孝西路設置公車彎，僅解決東向西問題，西向東問題呢？是否可分散一些路線(如往三重新莊等)至捷運北門站處？ | 1.里程計費上車需刷卡一次，下車又要一次，若為投現則更需整理券及兌幣機等設備，仍會減低公車運作效率，在目前司機以缺乏之情形下，不應實施。 2.應修改為基隆、桃園之路線截短至圓山、南港等轉運站，並提升車站候車環境，上交流道前上車點最小化。 3.早期部分聯營公車起終點為北門，是否應將這些路線回北門到發，並提升車站環境 |
| 6 | 中正區光復里里民 | 葉○英 | 東區市府捷運地下街能連通至臺北車站，為何西區無捷運地下商圍。 | 建議西門捷運站至臺北車站規劃地下商圍。 |
| 7 | 勞動人權協會 | 唐○ | 交通局在說明有關臺北西站前的交通影響時，在瓶頸期間的車潮中，被標示為國光客運車輛只是汽車潮的四部車而已，所以，不能因此就要拆除臺北西站，火車站前的交通擁擠與北市公車及其他車輛的流向也有關係，更何況市政府的交6計畫，最後要改成綠地，這對於解決臺北市交通沒有幫助，我反對拆遷臺北西站。 此外，臺北市政府在推動相關計畫時，只考慮到景觀和效率的問題，但對國光客運公司在臺北市的所有員工的接續安置及勞動人權的保障問題，卻完全沒有規劃和對策，這令人覺得市政府仍是圖利既得利益者，卻罔顧勞動基層，特別是國光客運的員工。再次強調，我反對拆遷臺北西站。 | |
| 8 | 客運業者 | 陳○蓉 | 1.地下街通風口要在規劃？ 在做國光遷移前，政府不是應該藍圖已規劃好，怎麼會是在做規劃，感覺並沒有完全規劃就實行了。 2.減少15%公車量？ 覺得市民大道上最多車的是小額車，有時公車人太多還上不去，應該想越多人搭乘大眾運輸減少開小客車。 | |
| 9 | 新北市民眾 | 郭○芸 | 意見交換時間被北市交通局長解讀為"吵"，不明白何謂"吵"，此公聽會不就是要開放大眾發言聽取大眾建議？感覺未有誠意舉辦此公聽會，也未聽到完善的交通配套措施，一切都是發想中，設個公車彎就不會塞住，交通就會順暢嗎？！ | 從台北車站轉乘西站客運真的很方便，不管是北上或南下，建請再多方評估聽取民眾意見。 |
| 10 | 新北市民眾 | 洪○慧 | 意見交換公聽會，不是在溝通嗎？為什麼北市交通局長在回覆時說大家都在"吵"，那是在溝通嗎？實在是不妥，如果是民主的國家就不是像局長這樣的反應，感覺是政府說這樣就這樣，大家不要有意見就是了，那大家幹麻浪費時間來聽公聽會及發言，大家都是希望自己的城市能很好，且必須要有完善的規劃計劃，而不是草率決定。 | |
| 11 | 中正區里民 | 林○民 | 搭客運去各地點相當不方便，尤其是南港，市府轉運站都太遠，交九很小很擠，我不敢想像假日那裡會有多可怕。 | 拜託各條路線能否集中，不然就不要拆西站，我感受不到公車彎特別之處。 |
| 12 | 中正區1里里 | 黃○恩 | 交6站區公車彎規劃是個幻想，不切實際的作法，不但無法減少車道壅塞的問題，反而會造成更多人車爭道及大小車爭道的問題。 | |
| 13 | 客運業者 | 林○珠 | 1.解決此路段交通混亂，造就另一區更混亂。 2.減少了客運量，那來的那麼多行人，沒有這麼多的行人，又那需要這麼多的人行道。 3.交9有這麼大的吞吐量嗎?各位官員們你們坐過交9客運路線嗎?假日我們需要多很多倍的進站時間! | |
| 14 | 新北市民眾 | 劉○ | 不宜輕易調整動線，避免紙上談兵。 | 廣開意見之門，而勿政策宣達。 |
| 15 | 中正區光復里里長 | 徐○智 | 規劃著重在東西向，南北向除中華路，東西行靠右(萬華)、南北向中華路東側、博愛、重慶南路，不僅車輛減少，人口稀少，整個博愛特區會沒落。 交通公所指是外地來的人、車可在更新設(南港、圓山)站區，減少入市區，這種設計是錯的，造成市區沒落，蕭條本里。 | 1.公車動線考慮到博愛路改成雙向 2.外地或南部來(弱勢)來臺北不知如何適從(因改變太大) 3.繁華地方(光復里、黎明里、建國里)使交通運輸通暢。 |

| 編號 | 身分 | 姓名 | 意見說明 | 建議事項 |
|----|----------|---------|---|---|
| 16 | 新北市民眾 | 劉○鈞 | <p>一、不宜建置公車專用彎，改善忠孝西路交通流量 原國光台北西站土地設置公車專用彎並不是有效解決的方式，雖然各個國家車站有設置公車專用彎(例如日本京都市京都車站前的公車專用彎)但是日本當地交通流量並不會很高，根本沒有塞車之餘，但套用在台北車站交六土地上，並不會達到有效的預期，反而會變得更壅塞，解決方法，從中山北路到延平北路之間的忠孝西路二段規劃全線為公車專用道並設置公車專用月台，而此設置除了公車之外一律禁止任何各個車輛行駛於公車專用道上!</p> <p>二、國光台北西站暫緩拆遷 臺北市政府有規劃國光台北西站路線全移到交九轉運站，但交九轉運站公車行駛動線不良(一個車道入口，二個車道出口)，車站等候空間狹小，再加上每逢周休二日，或是連續假期以及重大節日人滿為患，而在國光台北西站把路線移到交九時，必須考量到:人工售票亭空間是否足夠?乘客等候動線是否符合需求?交九轉運站逃生出入口是否足夠容量人數?消防設施是否齊全以及定期保養?有沒有實施"逃生"演練等...如未考量以上情況，建議台北市政府把國光台北西站暫緩拆遷。</p> <p>維基百科說法:尖峰時段客運車輛班次密集，出口卻僅有承德路及市民大道兩個，站內常常因此癱瘓，有鑑於此，把台北轉運站外設有公車停靠區，以便於尖峰時段站內壅塞時可提供班車於站外上下客，惟因該公車停靠區僅有連續假期期間，轉運站實施站外上下客時，方有使用機會，因此遭到不知情人士投訴，空有公車停靠區，卻等不到公車云云，以至於該公車靠區館遭主管機關塗銷，淪為旅客接送及計程車排班停等區，尖峰時段進站大車與停靠區車輛互相爭道險象環生，不僅有礙通行，客運車與停等區車輛發生事故亦時有所聞，實為設計不當，此等交通亂象，有待主管當局加以改善。</p> <p>三、興建交六轉運站 基於第二點，如交九無法應付以上的情況，建議新設立"交六轉運站"，打造全新的公車等候設施，因為現階段規劃的等候空間根本沒有給乘客遮風避雨的狀態，這對乘客來說是非常不好的!而在新轉運站建置時，也要設計空間給客運公司駕駛員有舒適的駕駛員休息室!</p> <p>四、洛陽停車場不宜改建成轉運站，原因如下: 1.位置距離台北車站過遠，也離北門捷運站也有距離，針對一般民眾根本不符合搭車的需求。 2.直接原建築物改建是否有破壞本體的問題?以及等候空間?大型車輛進出問題是否可以? 3.洛陽停車場附近居民有月租停車位需求，但柯市長在今年7/19有說過:「學日本，買車自備停車位」，但如果把洛陽停車場改建成轉運站，不就把一般客戶使用的停車位變少嗎?反而不是柯市長的要求結果!</p> | |
| 17 | 中正區新營里里民 | 楊○捷 | <p>1.請問忠孝橋引道拆除後，中華路一段往延平南路之行車動線會如何改變?請問是否要走非常狹窄的中華路一段9巷才能到延平南路?若是，請問能否維持原動線並縮減為2個車道方便汽車由中華路一段直接前往延平南路，不用再走狹窄的中華路一段9巷? 2.忠孝橋引道上台1線及台3線里程牌在引道拆除期間將如何處置?</p> | |
| 18 | 無勾選 | 蕭○菁 | <p>計畫位置雖然位於台北市西區，但是忠孝橋引道及台汽西站每日行經車流量極大，拆除作業及後續規劃的衝擊及影響層面及於全體用路人，而非僅止於當地里民。但至目前為止，市政府一直秘密進行相關規劃，僅將公聽會訊息通知里民，未針對全體市民有效地公開相關資訊。</p> | <p>市政府應將公聽會延期，另擇日舉行說明會，將通知範圍擴大，並增加場次廣納公民意見。俾能充分了解交通路型改變對整體住居民之衝擊。</p> |
| 19 | 其他公民 | 林○妙、李○渝 | <p>市府不該一再低估三井倉庫與北門、台北郵局、鐵道部的互動關係，一再低估三井倉庫與人民對歷史理解關係的價值。明明大家都在理性討論，請局長不要一直隱射市民阻擋進步。</p> <p>書面意見如下: 第1個訴求:交通局立即暫緩道路規劃，讓西區門戶計劃的規劃回到「歷史」、「人權」的主場重新討論完畢後，再進場處理交通問題。 第2個訴求:立即開放民眾參與「西區門戶計劃」! 第3個訴求:原址保留「三井舊倉庫」，減少變動!</p>  | <p>三井開工作坊是不夠的，要開公聽會。</p> |

| 編號 | 身分 | 姓名 | 意見說明 | 建議事項 |
|----|------------|-----|---|---|
| 20 | 無勾選 | 林○叡 | 路過了Charlottenburg Gate(夏落騰堡門)·建於1907年·雙門鎮夾目前柏林西部最主要幹道Straße des 17.Juni(六月十七日大街)·不禁令人聯想到北門和三井倉庫相望於忠孝西路兩側的相對位置。 六月十七日大街兩向共八線道·不比忠孝西路窄吧。兩座文化遺產·並不需要做出任何"還原"歷史的價造景·不需要為了馬路改線而移位·就這樣看似毫無緩衝空間地置於大馬路邊·卻無礙交通車行·也與人群的設計完全結合·完全保持著文化遺產真時位置的歷史價值。相信空間相關設計的朋友都能從照片中感受到·這樣的空間和機能·並無違和之處。 那北門和三井呢?老實說·移位了·很多價值就完全喪失了。為何每每堅持做出大輸結果的·總是政府單位呢? 臺灣北門·並無足夠理由因額外添加了(假)護城河緩衝空間·就令忠孝西路必須修改路型·導致三井倉庫必須移位。 | 最佳解決辦法·可以是:減少北門額外添加的設計·這並無礙北門自身與公園結合的都市設計細節;將三井留在原地·可讓三井妥善結合人行步道。 德國首都柏林的案例·可證明諾大馬路和文化遺產之間·即使互相貼近·也可以毫無衝突之處。 |
| 21 | 士林區里民 | 林○沅 | 1.此計劃之公車改善僅著重於忠孝西路北側之路線·而忠孝西路南側亦有相同問題·卻不見改善措施·反而擴寬人行道·縮減道路面積·請就此說明。 2.臺北車站東側門之車道數量不足·若再將其他路線移入·徒增加道路壅塞。 3.圓山捷運站2號出口之驗票閘門數量不足·若將客運大量轉移至圓山·將造成站內壅塞·請改善。 | |
| 22 | 臺北市議員何志偉主任 | 蕭○銘 | 1.為以在地居民意見與尊重該轄選區議員職責考量為優先·本處出席代表實際上並未於現場佔用意見交換之任何時間而進行口頭意見之發表·僅以書面意見交付 大府相關局處卓參;此與現場某稱學術人士自謂某姓議員、以及"很多議員"及工會人士等「有名有姓」的人·有佔用在地居民發言時間放炮云云·實與實況完全不符!至少依本人之全程與會過程中之記憶·現場除其所特稱某姓議員有依會議規則發言之外·其他並無任何所謂「很多議員」·甚至或其代表佔用發言時間發言·合先敘明·以正視聽。 2.既然運輸政策上係以推動大眾公共運輸為重·就不應該懲罰大眾公共運輸之使用者及大眾公共運輸之工作者。此有三項重點如後: 2-1) 在「交6站區公車彎規劃」簡報中·提及並繪有設置公車候車亭以提供乘客遮日避雨之用云云。惟此種思維係傳統上一直既有存在之設計概念。然立基於柯市長過去所言超越新加坡之雄心·查新加坡政府為提供舒適之使用公共運輸環境以提升民眾使用公共運輸之意願·近年陸續在主要組屋區、大型醫療場所或重要交通運輸節點周遭·以設置有頂蓋走廊之方式來連接至最近之公車候車區·期能做到出門到公車站就能降低氣候對搭乘公共運輸意願之影響。 而對照 大府之設計·停留過去僅有公車候車區設有遮日避雨之候車亭·而最近之北車或捷運站出入口到公車候車區之空間動線·則仍係讓公共運輸使用者無以遮蔽·其規劃理念之體貼與否·高低立判。 2-2) 公車島或公車彎場站之設計固然已降低客運車在停靠站時對於整體車流的負面影響。但若基於鼓勵、獎勵公共運輸使用者以及提高公車運輸效率·對於出入場站的路口兩端·應落實淨空及對於公車之絕對優先穿越性路權之設計·方能提高實效。此可請 大府權責機關參考新加坡政府所推動「優先讓路給巴士」計劃與設計·確保及提升公車在其公車彎道前後出入之順暢。 2-3) 針對今日各客運工會代表所提之訴求·請 大府權責機關持續加強溝通與妥適處理其工作環境需求。只有保障了客運工作者之工作環境與權益·才能提供出良好的公共運輸品質·進而吸引或提高人民親近使用公共運輸系統之意願;並非是讓公共運輸之工作者去背負造成交通壅塞之負面標籤。 | 3.具體建議交通局·報告中應具體說明動線改變前後之交通服務品質差異性數據指標;以及加入現行場站功能分散至各轉運站之後·本市民眾因這些場站遷移後之交通成本變化對照之計算·方能使民眾充分了解與衡量利弊。 |
| 23 | 松山區介壽里里民 | 鄭○哲 | 1.臺北車站是"門戶"·不是都發局用以實驗的場所。 2.全世界的Mega City·樞紐車站的公共運輸都是以完善達到各路線轉乘、候車為目標·不宜把公共輸路網和節點碎碎化。 3.請以"運輸-總成本"向市民說明本計畫"利大於弊"(含金錢成本、時間成本) | 1.請規劃單位至少5次到目前台北西站·向其他縣市居民說明改線後的衝擊。 2.台北車站和國道客運改善是國家的重大計畫·應由交通部出面向各單位協商。 |
| 24 | 中正區里民 | | 1.新北市新巴士應至少能停靠北門站。 2.擴大北門西區計畫保留三井倉庫現址·車道北移。 3..北門捷運站周邊應增設公車停靠·分散台北車站車流。 4.公有歷史建築·應以原址保留。 | |
| 25 | 新北市民眾 | 譚○駿 | 一次性的移動·衝擊必定很大·建議先將部分短途線分散至三重、圓山、松機等地·保留部分班次於台北車站·再依照運量逐步遷移。 1819的夜間班次請維持現狀·以補足機場捷運之不足。 不建議將轉運站遠離捷運站·例如洛陽、北區·但可以建設舒適的客運休息區。 公車彎必須有明確的候車動線·讓民眾無須追車。 | |