

「南港轉運站東站興建營運移轉案公聽會」

意見回復及處理情形

發言人	公聽會發表意見	意見回復及處理情形
市民朋友 葉○達 先生	<p>1. 南港是 1、3、5 國道交會的地方，有國道客運路線進來服務，當然是很值得支持贊成的。但是目前發現的問題是，南港路是傳統南港人在走的路，然而車站開發後，行人往往橫越南港路走。如果未來引入國道客運後，會有更多的大型車輛進入，希望避免行駛在南港路上，至少在研究院路至南港車站間能走市民大道或忠孝東路，避免與行人衝突問題。</p>	<p>南港轉運站在大客車進站之動線規劃上，西站走市民大道，東站及商三走忠孝東路；出站之動線規劃，考量其他道路交通負荷量，及為避免進出動線交織，未來將採分散方式，以減輕南港路交通負荷，即將月臺數較多的商三規劃由市民大道出站，月臺數較少之東站及西站仍部份利用南港路出站，以分散進出及兼顧降低對地區性路段車流影響。</p>
	<p>2. 長途客運有轉運站候車空間很好，但往往在南港展覽館站有中途載客狀況。目前往基隆的公車，像 9026 在南港路上停靠，擋住交通比較嚴重，建議停靠在經貿二路月臺這側，不要停在路中間阻擋車流。</p>	<p>目前 9026 及國光客運營運之 4 條國道客運等路線均以南港展覽館為端點，未來南港轉運站啟用後將進駐轉運站，並在站內上下客，且配合路線調整，中間站為南港展覽館站，以維持平面道路車流順暢。</p>
	<p>3. 往桃園路線搭乘過一次的經驗，結果發現搭了兩個小時才到，因為從南港一路繞到松江路，為了載松江路的客源。結果沒有停靠南港路，沒有服務南港，卻造成南港路的負擔。</p>	<p>未來行經本市之國道客運(含進駐南港轉運站)路線及設站地點，將以直接上、下國道為原則，減少於平面道路繞行。</p>
	<p>4. 建議未來有路線要開發，請考量以直接上高速公路為原則，而不是把南港當成一個調車場，然後去載臺北市區的客人。</p>	<p>南港轉運站為本市東區門戶計畫之一，係為滿足東區旅次需求，未來進駐轉運站之國道客運路線將會以直接上、下國道為原則。</p>

發言人	公聽會發表意見	意見回復及處理情形
	5. 因為未來引進更多的車流，希望未來引進的車輛採取低污染的車輛，並且減少怠速，控制污染空氣排放。	目前申請經營國道客運路線均應符合五期環保標準車輛或替代能源車輛，且車輛車齡亦列為評選重點；至於轉運站內污染排放措施，將要求列入投資計畫書之營運計畫中，且依實際執行情形分析，並納入後續年度營運績效評估中。
	6. 現在的跨站是跟火車站有二樓的空橋，但轉運站月台在一樓，建議月台一樓與二樓空橋間有電扶梯設備，避免沒有電扶梯，大家還是走平面。	將把二樓連通道與一樓轉運站候車大廳設置無障礙電梯或電扶梯設施納入規劃考量。
	7. 由於轉運站月台設在一樓，因此建議計程車排班區可以在一樓，才不會像松山站的計程車排班區設在地下室沒有人搭乘。	為降低各大型建築基地開發所衍生對其鄰近道路交通之影響，該基地對計程車及一般小汽車上下車區之停車需求均應朝內部化處理，臺北轉運站及市府轉運站之規劃亦然。爰此南港轉運站未來規劃計程車排班區亦配合內部化處理，另因基地面積有限，將依使用者需求予以配合規劃於其他樓層。
市民朋友 孫○穎 女士	1. 簡報第十二頁有提到土地使用管制項目，既然轉運站能規劃納入地政事務所，建議轉運站亦可參考松山機場、西門捷運站等設置數位圖書館。	臺北市區圖書館之設置地點均由臺北市立圖書館統籌規劃，目前於基地北側市民大道8段367號2-3樓已設有市圖南港分館，且轉運站用地允許使用項目中無設置圖書館項，故無法設置，敬請見諒。
	2. 從旁觀者角度觀察，過去南港都更情況不如預期，因應轉運站設置其交通動線如果要順暢，應該要再次啟動南港都更相關計畫，有助於南港整體交通及都市發展。	在南港鐵路地下化後各項計畫啟動，東區門戶計畫七大構想二十三項子計畫其中包含都市更新計畫，將依據臺北市都市更新處發布內容及相關規定，其與本案相關部分將納入評估報告中補充。

發言人	公聽會發表意見	意見回復及處理情形
市民朋友 盧○謙 書面意見	意見說明： 1. 轉運站本身人、車、客運動線交織。	南港轉運站東站進出動線規劃，大客車及汽機車係以興中路進及忠孝東路進出，而人行或接駁動線則引導至連通道或地下通道，以降低人車動線交織及維護行人安全，且未來亦將人車動線規劃評估結果提供民眾及投資人參考。
	2. 南港區位不佳，臺北市、新北市等地前往不便。	南港轉運站區位可直接銜接國 1、國 3 及國 5，現與臺鐵、捷運共構，且未來高鐵進駐，交通十分便捷。
	3. 基地西側樓梯是否併入建築量體內。	基地西側樓梯為 B1 商場之安全梯，平時旅客可藉由 B1 商場之電扶梯進出，由於安全梯屬逃生避難用，故不計入容積。
	4. 完成招商後期望持續推動民眾參與。	將納入招商文件中，請投資轉運站業者應提供與民眾交流之平台(如：網站、意見信箱)，持續推動民眾參與及意見反饋處理，以提升轉運站服務品質。
	建議事項： 1. 後續應再評估動線可行性。 2. 建議持續檢討轉運站之競合關係。 3. 如上。 4. 如上。	顧問公司於可行性評估報告中已研擬初步人車動線規劃，並說明各轉運站功能定位與競合關係；未來將公開本案可行性評估報告，以供民眾及投資人參考。
市民朋友 鄭○翔 書面意見	意見說明： 1. 南港轉運站東站之路線皆為通勤路線，月臺卻以斜向停靠為主，車輛每次停靠後需倒車出來，進出之路廊容易堵塞，甚至造成回堵至興中路上，與講求旅次時間縮短，增進效率之目標相違背。	由於基地僅 0.49 公頃，在有限空間下，月臺設計以 45%角斜向停靠，能提供較多的上下客月台以符需求；本基地長僅約 100 米，扣除左右 10 米不可設置，僅剩約 80 米長度，如採平行式停靠，以每席月台 15 米長計算，僅能規劃 5 席無法滿足需求，敬請見諒。未來除督促業者設置相關交通設施外，亦將於轉運站進出尖峰時段要求營運業者派員協助指揮交通，以維行車秩序、交通順暢及人車安全。

發言人	公聽會發表意見	意見回復及處理情形
	<p>2. 汽機車進出停車空間之動線與大客車進出動線重疊，易造成車流交織的危險情況。</p>	<p>本基地三面臨路，而臨忠孝東路(屬市區主要道路)不適合設置出入口，在有限條件資源及減少車流交織的情況下，而規劃汽機車與大客車採西進東出之動線。未來除督促業者設置機關交通安全警示設施外，亦將於轉運站進出尖峰時段要求營運業者派員協助指揮交通，以維行車安全。</p>
	<p>建議事項： 1. 承上述意見，建議月台設置能以直線或車彎為主，相似於台中高鐵站之設計，進出之動線較為順暢，另外上下客可分流，不再犯交九轉運站壅塞之情形之錯誤。</p>	<p>月台設置建議同意見 1 之說明；另為確保旅客上下安全均規劃採站內下客之方式，南港轉運站三處基地計 59 席月台，為交九轉運站 48 席月台之 1.23 倍，而其尖峰進駐班次數約 125 班，僅占臺北轉運站 312 班之 0.40 倍，且月台均規劃於平面層，不致有臺北轉運站進入動線受限匝道</p>
	<p>2. 入站或許可以共用路段，但汽機車與大客車出站在不同處。</p>	<p>本基地三面臨路，而臨忠孝東路(屬主要道路)不適合設置出入口，在有限條件資源下，而規劃汽機車與大客車均採西進東出之動線，以減少車流交織的情況，敬請見諒。</p>
<p>中南里 詹坤隆 里長</p>	<p>目前轉運站基地是位於本地里，當然歡迎客運進入轉運站，但是要考慮基地周邊未來將設置生技中心，且南港車站也已經完工，由於目前南港展覽周邊的忠孝東路、南港研究院路於尖峰時段已大塞車，未來轉運站的客運一定要上高速公路，往中山高的路線平常走東湖就很塞了，因此建議由內湖上去，將來客運動線規劃應好好考量如何降低交通衝擊。</p>	<p>有關客運動線規劃對市區交通之影響，於可行性評估報告中已提出交通衝擊評估分析，所建議由內湖上國道，未來將納入客運動線規劃之考量，以降低對周邊交通之衝擊影響。</p>
<p>李彥秀議員服務處 葉旭鴻主</p>	<p>南港火車站現已規劃機車停車格位，雖然東站所規劃的機車停車格位能夠滿足停車需求，但機車族可能是</p>	<p>未來在規劃時將併納入地區機車停車空間需求，且屬落實使用者付費之精神；另本府交通局刻正辦理「南港車站</p>

發言人	公聽會發表意見	意見回復及處理情形
任	<p>考量收費或其他的問題，多不願將機車停到站內。包含臺北轉運站及市府轉運站雖然也有規劃地下機車停車空間，然而周邊仍有很多路邊機車停車現象，排擠現有機車停車需求。因此未來規劃應考量如何將機車引入規劃的停車空間停放。</p>	<p>中心周邊交通發展與策略與計畫」，機車停車問題亦屬其中一環，未來政策目標為路邊停車路外化，相關配套措施將併予統籌規劃。</p>
<p>專家學者 陳昌顯 教授</p>	<p>我本身也是南港區居民，南港轉運站具有優良的地理條件，包含距離兩條國道均僅約 2 公里，且即將成為三鐵共構車站，由於台北市已有數個轉運站，未來應定位每個轉運站的功能，南港轉運站設置後，國道客運的路線建議應該要配合調整，包含考量通勤旅次需求、市區公車路網、大眾捷運路網、快速道路路網等因素，亦應考量南港區周邊土地開發衍生的旅次需求，且國道客運路線儘量不要繞道市區，而是直接上國道，以減少旅行時間及市區交通負荷。轉運站的進出動線配置應再作考量規劃，不僅須與國道客運路線相配合，並且應以考慮轉運交通需求為主，附屬事業交通需求次之。由於車站基地較小，因此汽機車進出地下停車場動線，可能與大客車產生衝突，建議盡量從工程手段克服，無法克服的再配合交管。</p>	<p>有關所提轉運站功能定位與競合關係，南港轉運站提供國道路線後，能舒緩臺北轉運站及市府轉運站之交通負荷，減少北市東區民眾搭乘國道客運之旅行時間。而南港地區國道客運及市區公車路線調整與站位規劃，將配合其啓用進駐時程予以檢討調整之，以應未來南港地區發展之運輸服務需要。</p>
<p>專家學者 傅紀宏 建築師</p>	<p>我的建議著重於建築物本身，希望未來投資人能夠設計更為友善的建築：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li data-bbox="421 1697 933 1809">1. 觀察現有的轉運站，尖峰時段排隊購票及等車人流動線常打結，投資人在設計上應該有妥善的規劃處理。 <li data-bbox="421 1816 933 1998">2. 由於顧問公司規劃轉運站內人流每小時最多 2500 人，若人數超過如何是好，應該要管制，否則影響站內動線品質。 	<p>未來將要求民間機構於投資計畫書中提出人行動線規劃與管制措施，列為本案評選項目。</p> <p>同上說明。</p>

發言人	公聽會發表意見	意見回復及處理情形
	3. 此為多目標開發項目，未來站內會有很多業別進駐，室內裝修一旦變更，是否仍符合消防及公安，應要求管理單位特別注重。建議要求依照相關法規將公共安全及消防申報載明在使用管理上。	未來將於本案投資契約中要求民間機構於營運階段應依相關法規設置及辦理各項檢查及申報。
	4. 建議要求車輛降低在站內怠速產生的廢氣排放，或者有其他處理廢氣的配套措施。	未來將站內車輛汙染排放改善配套措施納入投資計畫書提出營運計畫，且將實際執行情形分析及納入後續營運績效評估中。
	5. 既然是BOT的建築，建議要求成為比現在一般綠建築指標更高的綠建築，例如要求綠建材的使用率超過45%以上。	目前先期規劃階段將在興建規劃中納入，規定應提送綠建築標章認證及至少應達成之標準。
	6. 未來設計施工階段有五年，應要求投資人在施工計畫提出友善鄰里的措施，包含規劃友善行走空間。	將要求投資業者於投資計畫書中提出在施工期間有關友善處理套配措施之相關內容。
	7. 大客車動線應與行人動線區隔，避免產生像交九站人車交織的現象，最後才透過交管的方式疏導。	將於可行性評估報告中補充說明本案人車動線規劃及交通改善措施，以供未來投資人參考。