

104 年 11 月 11 日「臺北車站周邊路型及客運動線調整公聽會」民眾書面意見彙整及答復

編號	身分	姓名	意見說明/建議事項	答復內容	答復單位
1	中正區建國里長	許○伊	<p>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。</p>	<p>一、本府「西區門戶計畫」以臺北車站及其周邊作為城市門戶意象改造，未來將配合忠孝橋引道拆除，調整道路路型及公共運輸動線；在人行環境部分，則配合北門城廣場之重現計畫，擴大廣場範圍，並拓寬忠孝西路南側人行道，串聯整體動線及改善行人通行環境，以期增加車站周邊公共開放空間，引入多樣化創意產業與市民活動，進而帶動忠孝西路南側及北側舊城區之商機與人潮。</p> <p>二、臺北車站周邊地區為早期發展區域，多處道路路幅較為狹小，故採配對單行方式全盤規劃周邊地區車行動線，俾利簡化車行動線、減少車流衝突點，並可提升行車效率。例如衡陽路為往西方向單行道，而寶慶路為往東方向單行道，前揭兩道路則為配對單行關係。若將衡陽路調整為雙向道路，需一併全盤考量臺北車站周邊道路系統規劃。未來配合忠孝橋高架引道拆除將配套調整路型，北門周邊地區交通動線與車流分配將有所改變。屆時俟車站周邊地區車流狀況穩定後，本府將續行通盤檢討臺北車站周邊車行動線規劃。</p> <p>三、商圈都市更新議題部分，如居民有辦理都市更新之需求，可循都市更新相關法令規定，自行申請辦理都更事宜。倘尚有其他相關都市更新法令疑義，歡迎洽都市更新處法令諮詢專線(02-2321-5696 分機 3030 或 2645)。</p> <p>四、另所反映區域周邊現計有西門町商圈、中華路影音街、北門相機街等商圈，為鼓勵商圈自主營運且促進商業發展，本年度本府於前述各商圈均補助辦理商圈行銷活動，並形塑商圈特色。另中華路以東部分，本府亦將納入中正萬華復興計畫再予評估。</p>	都發局 更新處 商業處 交工處
2	新北市三重民眾	陳○瑋	<p>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。</p> <p>即使如此，個人仍提出幾點意見供 貴局思考：</p> <ol style="list-style-type: none"> 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。 台汽西站遷走，改設市區公車轉運站，是否評估過 	<p>一、忠孝橋高架橋引道設置之目的，係以立體穿越方式橫越鐵路，提升進出城車流紓解效率，自鐵路地下化後，該高架橋引道僅提供穿越性車流之便利性，其主要設置功能已不存在，因應北門廣場改造，其周邊忠孝西路路型將配合同步進行調整，俾簡化整體動線、降低交織並提供安全性，爰規劃車輛全數由西寧南北路口上下匝道，並與西寧南路以西之既有南北兩側匝道合併拓寬引道。</p> <p>二、西區門戶計畫係為改善都市景觀及重塑國門意象，將拆除忠孝橋引道再現北門古蹟風華，另規劃調整既有臺北西站(交 6 用地)作為站前廣場及市區公車站區，並符合本區域長期防災空間需求，另可配合機場捷運 A1 站通車後提供旅客完善之行人動線與等候空間。本府將重整臺北車站站前市區公車路線，同時以全市角度調整國道客運路線依路線別採分散式服務，使臺北車站前之市區公車及國道客運減量，經初步評估忠孝西路，每日分別可減少 512、520 班次。考量忠孝西路為本市主要幹道並肩負雙北市串聯功能，為兼顧各式車輛通行需求併改善行車秩序，規劃調整既有臺北西站(交 6 用地)作為站前景觀廣場及市區公車站區，並提供機場捷運 A1 站通車後之行人動線及駐留空間；另為因應市區公車需求，未來交 6 公車站區將採設置路外公車彎及路側公車停靠站區。該設計以不影響主線車流為主，其中路外公車彎內將設置 2 車道，包含停靠區及超車</p>	都發局 新工處 公運處 交工處 文化局

編號	身分	姓名	意見說明/建議事項	答復內容	答復單位
			<p>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？</p> <p>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？</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>道，至路側公車站區則配合將忠孝西路外側等 2 車道道劃設為公車專用道，並於第 2、3 車道間劃設單邊禁止變換車道線(公車允許自第 3 車道跨越至第 2 車道，其餘車輛則不允許進入第 3 及第 4 車道)，以降低大小車交織及計程車違規停靠所致干擾。</p> <p>三、本市國道客運路線將依路線別為調整原則，中長程路線進駐臺北轉運站、南港轉運站；通勤路線則進駐本市各轉運站及捷運站周邊。臺北西站路線調整部分，已併同考量前揭調整原則及臺北轉運站容量等配套措施，經評估臺北轉運站尚可容納規劃路線進駐，另本市公運處刻與臺北轉運站進駐業者及萬達通公司訂定管理及處罰規則，俾提升轉運站運作效率。</p> <p>四、案涉歷史建築「三井舊倉庫」部分，依 101 年 5 月 7 日公告時之附帶決議，仍應以型塑北門意象為重點，後續配合該計畫與周邊古蹟群活化發展研議最適合之保存模式，故本府後續將研議最適合之保存模式，依程序提送文資審議後，再執行本項保存工程。</p> <p>五、針對西區門戶計畫，本府將由各主、協辦單位續依計畫時程及其權管分工，對外說明或辦理說明會等公民參與事宜，並廣納各界意見。另涉及西區門戶計畫相關訊息將配合各項計畫執行時，本府亦將發布相關新聞稿周知。</p>	
3	中正區光復里里民	陳○	<p>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</p>	<p>一、本府「西區門戶計畫」以臺北車站及其周邊作為城市門戶意象改造，未來將配合忠孝橋引道拆除，調整道路路型及公共運輸動線；在人行環境部分，則配合北門城廣場之重現計畫，擴大廣場範圍，並拓寬忠孝西路南側人行道，串聯整體動線及改善行人通行環境，以期增加車站周邊公共開放空間，引入多樣化創意產業與市民活動，進而帶動忠孝西路南側及北側舊城區之商機與人潮。未來既有臺北西站所在交 6 用地，將調整作為站前廣場及市區公車站區，並配合機場捷運 A1 站通車後提供旅客完善之行人動線與等候空間，至有關通風口減量部分因涉及逃生與換氣需求，亦刻由本府檢討評估減設之可行性。</p> <p>二、查忠孝西路(西寧至重慶)北側土地屬臺北車站特定專用區內交通廣場用地(交 8、交 10 及交 12 用地)，其係作為串聯臺北車站至玉泉公園間整體廊帶，提供行人戶外活動之連續開放空間，並改善都市景觀及促進本區商業活動。未來應朝都市計畫規範之用地類型予以使用。至有關既有地上建築之處理方式，本府將續依本案進程與相關單位進行溝通與說明。</p>	都發局 新工處 產發局

編號	身分	姓名	意見說明/建議事項	答復內容	答復單位
			<p>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!</p> <p>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!</p>		
4	新北市五股區公所	廖○宇	<p>建議新北市 F223 新巴士路線，仍維持於台北車站北 3 門停靠：</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 	<p>考量臺北車站(鄭州)站位於西區門戶計畫範圍內部，並已規劃提供市區公車及國道客運進駐停靠，倘維持免費公車停靠該站區，將影響公車路線營運秩序及路線競合性，爰仍建議免費公車於該站週邊尋找合適地點(如：塔城街、中山北路以東站位等)，公運處將配合依程序辦理後續事宜。另尚有「五股—臺北車站」之公車路線闢駛需求，可逕洽新北市交通局，以利快速解決問題，本市公運處亦將配合辦理相關評估作業。</p>	公運處

編號	身分	姓名	意見說明/建議事項	答復內容	答復單位
			之民營公車路線作為替代，以體恤民行。		
5	新北市市民眾	陳○龍	<p>意見說明:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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？ <p>建議事項:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 	<p>一、大臺北都會區內公車每日平均約 200 萬人次搭乘，公車營運路線規模與服務的人次為全台最高，考量現行電子票證及設備技術進步，爰逐步檢討公車費率結構調整可行性及其相關配套措施，以增進乘客公平性並提升公車運量。</p> <p>二、國道客運停靠分散調整至市區外圍各交通節點為城市發展趨勢，透過高速公路交流道鄰近區域，及便捷的都市轉乘系統，降低市中心主幹道交通負荷，減少大客車於市區繞行時間，節省旅客時間並增加車輛周轉率，達到乘客與業者雙贏效果；國內目前包含本市市府轉運站、圓山轉運站及臺中朝馬轉運站等均為成功案例。本市國道客運路線將依路線別為調整原則，中長程路線進駐臺北轉運站、南港轉運站；通勤路線則進駐本市各轉運站及捷運站周邊。臺北西站路線調整部分，已併同考量前揭調整原則及臺北轉運站容量等配套措施，經評估臺北轉運站尚可容納規劃路線進駐，另本市公運處刻與臺北轉運站進駐業者及萬達通公司訂定管理及處罰規則，俾提升轉運站運作效率。</p> <p>三、建議修改基隆、桃園之路線截短至圓山及南港等轉運站部分，查圓山轉運站已有往桃園之路線，南港轉運站已有往基隆路線，另市府轉運站亦刻正籌備往基隆之新路線。</p> <p>四、忠孝西路公車路線調整係配合西區門戶計畫，將市區公車依行駛方向停靠於交 6、交 7 用地，並採交通工程方式減少大小車交織所致衝突，進而提升站前道路整體使用效率。為達車輛分流效益，本市公運處亦規劃部分往由忠孝橋進入本市之公車路線(如 39、14 路公車)調整行駛塔城街，並停靠捷運北門站，增進捷運松山線及捷運機場線之轉乘接駁服務，後續路線調整作業將依相關程序辦理。</p>	公運處
6	中正區光復里里民	葉○英	<p>意見說明:</p> <p>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圈。</p> <p>建議事項:</p> <p>建議西門捷運站至臺北車站規劃地下商圈。</p>	<p>臺鐵臺北車站及交 9 轉運站地下商場、臺北地下街、中山地下街、臺北車站(K區)地下街、站前地下街已形成西區地下商圈。至於捷運西門站至捷運臺北車站間之中華路 1 段、塔城街及忠孝西路道路下方，已具有臺鐵、高鐵地下隧道及捷運板南線及捷運松山新店線之地下隧道等設施穿越，且地下商圈及相關連絡通道之設置涉及消防及逃生課題，考量臺鐵、高鐵及捷運系統之營運與結構安全，經評估執行上確有困難。</p>	捷運局
7	勞動人權	唐○	<p>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</p>	<p>一、西區門戶計畫係為改善都市景觀及重塑國門意象，將拆除忠孝橋引道再現北門古蹟風華，另規劃調整既有臺北西站(交 6 用地)作為站前廣場及市區公車站區，並符合本區域長期防災空間需求，另可配合機場捷運 A1</p>	公運處

編號	身分	姓名	意見說明/建議事項	答復內容	答復單位
	協會		<p>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。</p>	<p>站通車後提供旅客完善之行人動線與等候空間。</p> <p>二、國道客運分散至市區外圍各交通節點為城市發展趨勢，透過高速公路交流道鄰近區域，及便捷的都市轉乘系統，降低市中心主幹道交通負荷，減少大客車於市區繞行時間，節省旅客時間並增加車輛周轉率，達到乘客與業者雙贏效果；國內目前包含本市市府轉運站、圓山轉運站及臺中朝馬轉運站等均為成功案例；除國道客運外，本府亦將重整臺北車站站前市區公車路線，使臺北車站前之市區公車及國道客運減量，經初步評估忠孝西路每日分別可減少512、520班次。後續將設置交6公車站區，將市區公車依行駛方向停靠於交6、交7用地，並採交通工程方式減少大小車交織所致衝突，進而提升站前道路整體使用效率。</p> <p>三、本市國道客運路線將依路線別為調整原則，中長程路線進駐臺北轉運站、南港轉運站；通勤路線則進駐本市各轉運站及捷運站周邊。臺北西站拆除後，既有新竹以南等中長途路線將以進駐臺北轉運站為主，短途則調整至臺北車站周邊、本市各轉運站及鄰近捷運站，仍維持乘客轉乘之便利性。至有關工作環境部分，建議國光客運公司可於鄰近地點尋覓適合辦公及售票空間（臺北轉運站或臺北車站等），相關協調事宜本市公運處將予以協助。</p>	
8	客運業者	陳○蓉	<p>1. 地下街通風口要在規劃？</p> <p>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。</p> <p>2. 減少15%公車量？</p> <p>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。</p>	<p>一、本府「西區門戶計畫」以臺北車站及其周邊作為城市門戶意象改造，未來將配合忠孝橋引道拆除，調整道路路型及公共運輸動線；在人行環境部分，則配合北門城廣場之重現計畫，擴大廣場範圍，並拓寬忠孝西路南側人行道，串聯整體動線及改善行人通行環境，以期增加車站周邊公共開放空間，引入多樣化創意產業與市民活動，進而帶動忠孝西路南側及北側舊城區之商機與人潮。未來既有臺北西站所在交6用地，將調整作為站前廣場及市區公車站區，並配合機場捷運A1站通車後提供旅客完善之行人動線與等候空間，至有關通風口減量部分因涉及逃生與換氣需求，亦刻由本府檢討評估減設之可行性。</p> <p>二、本案規劃將市區公車「臺北車站(忠孝)」(往西)站位將依行駛方向分別調整於交6及交7用地停靠，以分散現有站前公車路線並減少車流交織與干擾，進而提升服務效率。另將檢討既有市區客運路線，採調整支線公車迴轉動線、縮短或停駛績效不佳路線及增闢區間車等方案，預計減少13%行經忠孝西路之市區公車班次。此外，將續為鼓勵民眾轉乘，使大眾運輸資源有效利用，整體服務水準並不會改變。</p>	都發局 公運處
9	新北市民眾	郭○芸	<p>意見說明：</p> <p>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</p>	<p>一、交通局辦理本次公聽會係期望針對本案交通配套規劃廣納各界意見，民眾登記發言或提供之書面意見，均將作為本府規劃之參考。</p> <p>二、本市國道客運路線將依路線別為調整原則，中長程路線進駐臺北轉運站、南港轉運站；通勤路線則進駐本市各轉運站及捷運站周邊。臺北西站拆除後，既有新竹以南等中長途路線將以進駐臺北轉運站為主，短途則調</p>	公運處

編號	身分	姓名	意見說明/建議事項	答復內容	答復單位
			<p>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？！</p> <p>建議事項：</p> <p>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。</p>	<p>整至臺北車站周邊、本市各轉運站及鄰近捷運站，仍維持乘客轉乘之便利性。民眾將可依使用需求及所在地點，選擇最便捷之轉運站候車，節省旅行時間；除國道客運外，本府亦將重整臺北車站站前市區公車路線，使臺北車站前之市區公車及國道客運減量，經初步評估忠孝西路每日分別可減少 512、520 班次。未來市區公車將依行駛方向停靠於交 6、交 7 用地，其中交 6 公車站區已考量忠孝西路主線車流需求，採路外公車彎型式設計，並將以交通工程方式減少大小車交織所致衝突，進而提升站前道路整體使用效率。</p>	
10	新北市民眾	洪○慧	<p>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。</p>	<p>交通局辦理本次公聽會係期望針對本案交通配套規劃廣納各界意見，民眾登記發言或提供之書面意見，均將作為本府規劃之參考。</p>	交通局
11	中正區里民	林○民	<p>意見說明：</p> <p>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。</p> <p>建議事項：</p> <p>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。</p>	<p>一、國道客運停靠分散調整至市區外圍各交通節點為城市發展趨勢，透過高速公路交流道鄰近區域，及便捷的都市轉乘系統，降低市中心主幹道交通負荷，減少大客車於市區繞行時間，節省旅客時間並增加車輛周轉率，達到乘客與業者雙贏效果；國內目前包含本市市府轉運站、圓山轉運站及臺中朝馬轉運站等均為成功案例。</p> <p>二、本市國道客運路線將依路線別為調整原則，中長程路線進駐臺北轉運站、南港轉運站；通勤路線則進駐本市各轉運站及捷運站周邊。臺北西站拆除後，既有新竹以南等中長途路線將以進駐臺北轉運站為主，短途則調整至臺北車站周邊、本市各轉運站及鄰近捷運站，仍維持乘客轉乘之便利性。民眾將可依使用需求及所在地點，選擇最便捷之轉運站候車，節省旅行時間。案已併同考量前揭調整原則及臺北轉運站容量等配套措施，經評估臺北轉運站尚可容納規劃路線進駐，另本市公運處刻與臺北轉運站進駐業者及萬達通公司訂定管理及處罰規則，俾提升轉運站運作效率。</p>	公運處
12	中正區 1 里里民	黃○恩	<p>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。</p>	<p>一、為因應市區公車需求，未來交 6 公車站區將採設置路外公車彎及路側公車停靠站區。該設計以不影響主線車流為主，其中路外公車彎內將設置 2 車道，包含停靠區及超車道，至路側公車站區則配合將忠孝西路外側等 2 車道道劃設為公車專用道，並於第 2、3 車道間劃設單邊禁止變換車道線(公車允許自第 3 車道跨越至第 2 車道，其餘車輛則不允許進入第 3 及第 4 車道)，以降低大小車交織及計程車違規停靠所致干擾</p> <p>二、另反映人車爭道疑慮部分，查交 6 公車站內行人穿越道線前將規劃設置號誌，並視公車與行人動線交織情形與運行狀況採三色或閃光運作，以維行人通行安全。另本案將同步就臺北車站周邊地下街設置導引行人通往交 6 公車站之指標，鼓勵行人多加利用立體穿越設施，減少行人穿越平面路段之需求，以降低行人與公車動</p>	公運處 交工處

編號	身分	姓名	意見說明/建議事項	答復內容	答復單位
				線交織之情事。	
13	客運業者	林○珠	<p>1. 解決此路段交通混亂，造就另一區更混亂。</p> <p>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。</p> <p>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!</p>	<p>一、本府「西區門戶計畫」以臺北車站及其周邊作為城市門戶意象改造，未來將配合忠孝橋引道拆除，調整道路路型及公共運輸動線；在人行環境部分，則配合北門城廣場之重現計畫擴大廣場範圍，及因應未來鐵道博物館衍生人潮，拓寬忠孝西路南側人行道，串聯整體動線及改善行人通行環境，以期增加車站周邊公共開放空間，引入多樣化創意產業與市民活動，進而帶動忠孝西路南側及北側舊城區之商機與人潮。</p> <p>二、本市國道客運路線將依路線別為調整原則，中長程路線進駐臺北轉運站、南港轉運站；通勤路線則進駐本市各轉運站及捷運站周邊。臺北西站拆除後，既有新竹以南等中長途路線將以進駐臺北轉運站為主，短途則調整至臺北車站周邊、本市各轉運站及鄰近捷運站，仍維持乘客轉乘之便利性。民眾將可依使用需求及所在地點，選擇最便捷之轉運站候車，節省旅行時間。案已併同考量前揭調整原則及臺北轉運站容量等配套措施，經評估臺北轉運站尚可容納規劃路線進駐，另本市公運處刻與臺北轉運站進駐業者及萬達通公司訂定管理及處罰規則，俾提升轉運站運作效率。</p> <p>三、臺北西站路線調整後，臺北車站週邊整體交通量將減少，其他主要道路交通量服務水準仍維持在 D 級以上。另後續亦將持續觀察當地車流運行狀況，並適時調整交通設施，以利車流紓解。</p> <p>四、至反映國道路線遷移後，是否仍有拓寬人行道需求部分，經查臺北車站周邊商業活動頻繁，且為臺鐵、高鐵與捷運等公共運輸工具場站人潮集結處，未來臺北西站路線遷移後，仍具大量的行人通行需求。因現況忠孝西路(博愛路至公園路間)南側人行道圍於地下街出入口與通風口等設施物，其淨寬較為不足，爰規劃將忠孝西路南側人行道往北拓寬 4 公尺，提供更為友善之行人通行空間，以串連北門廣場至臺北車站。</p>	交工處 公運處
14	新北市民眾	劉○	<p>意見說明： 不宜輕易調整動線，避免紙上談兵。</p> <p>建議事項： 廣開意見之門，而勿政策宣達。</p>	<p>交通局辦理本次公聽會係期望針對本案交通配套規劃廣納各界意見，民眾登記發言或提供之書面意見，均將作為本府規劃之參考。另針對西區門戶計畫，本府各主、協辦單位將續依計畫時程及其權管分工，對外說明或辦理說明會等公民參與事宜，並廣納各界意見。</p>	交通局
15	中正區光復里里長	徐○智	<p>意見說明： 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。</p> <p>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</p>	<p>一、本府「西區門戶計畫」以臺北車站及其周邊作為城市門戶意象改造，未來將配合忠孝橋引道拆除，調整道路路型及公共運輸動線；在人行環境部分，則配合北門城廣場之重現計畫，擴大廣場範圍，並拓寬忠孝西路南側人行道，串聯整體動線及改善行人通行環境，以期增加車站周邊公共開放空間，引入多樣化創意產業與市民活動，進而帶動忠孝西路南側及北側舊城區之商機與人潮。另中華路以東部分，本府亦將納入中正萬華復興計畫再予評估。</p> <p>二、本案規劃市區公車「臺北車站(忠孝)」(往西)站位將依行駛方向分別調整於交 6 及交 7 用地停靠，以分散現</p>	都發局 交工處 公運處

編號	身分	姓名	意見說明/建議事項	答復內容	答復單位
			<p>本里。</p> <p>建議事項:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 	<p>有站前公車路線並減少車流交織與干擾，進而提升服務效率。至市區公車部分，本市公運處將針對支線公車檢討迴轉動線、縮短或停駛績效不佳路線，以鼓勵民眾轉乘之方式，使大眾運輸資源有效利用，增加捷運公車之轉乘接駁服務，未來將持續觀察民眾搭乘情形，檢討調整公車路線。另為利民眾知悉相關路線調整情形，未來將於路線調整前加強宣導措施。</p> <p>三、至有關建議博愛路調整為雙向道部分，考量博愛路(往北方向單行道)與延平南路(往南方向單行道)2道路為配對單行，需併同考量調整之必要性，另因行經博愛路之公車路線及班次眾多，倘改為雙向道後亦需併同檢討車道配置、路邊停車空間、公車路線調整及設站等事宜，於辦理忠孝橋高架引道拆除及忠孝西路永久性路型調整，北門周邊地區交通動線與車流分配將有所改變，將俟車站周邊地區車流狀況穩定後，再行通盤檢討臺北車站周邊車行動線規劃。</p>	
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</p>	<p>一、忠孝西路為本市主要幹道並肩負雙北市串聯功能，車流量大，為兼顧各式車輛通行需求併改善行車秩序，規劃調整既有臺北西站(交6用地)作為站前景觀廣場及市區公車站區，並提供機場捷運A1站通車後之行人動線及駐留空間；另為因應市區公車需求，未來交6公車站區將採設置路外公車彎及路側公車停靠站區，並設置候車亭提供良好候車空間；該設計以不影響主線車流為主，其中路外公車彎內將設置2車道，包含停靠區及超車道，至路側公車站區則配合將忠孝西路外側等2車道道劃設為公車專用道，並於第2、3車道間劃設單邊禁止變換車道線(公車允許自第3車道跨越至第2車道，其餘車輛則不允許進入第3及第4車道)，以降低大小車交織及計程車違規停靠所致干擾。</p> <p>二、本市國道客運路線將依路線別為調整原則，中長程路線進駐臺北轉運站、南港轉運站；通勤路線則進駐本市各轉運站及捷運站周邊。臺北西站路線調整部分，已併同考量前揭調整原則及臺北轉運站容量等配套措施，經評估臺北轉運站尚可容納規劃路線進駐，另本市公運處刻與臺北轉運站進駐業者及萬達通公司訂定管理及處罰規則，俾提升轉運站運作效率，並將確保乘客動線、消防設施等相關配套措施無虞。</p> <p>三、有關臺北轉運站售票窗口部分，查國光客運於臺北轉運站已使用2個售票窗口及1個服務窗口，又該轉運站目前仍剩餘2個售票窗口，未來國光公司仍可視情況向轉運站經營業者租賃。至工作環境部分，建議國光客運公司可於鄰近地點尋覓適合辦公及售票空間(臺北轉運站或臺北車站等)，相關協調事宜本市公運處亦將予以協助。</p> <p>四、現行洛陽停車場使用率約7成，本府預定於105年度辦理洛陽停車場改建暨BOT可行性評估研究案，屆時將考量工程、交通、財務、法令及地方意見等因素進行可行性分析；周邊里民停車需求及未來轉運站之轉乘臨停需求亦將納入該案辦理，俾確保民眾權益。</p>	都發局 停管處 公運處

編號	身分	姓名	意見說明/建議事項	答復內容	答復單位
			<p>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。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意外亦時有所聞,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!四、洛陽停車場不宜改建成轉運站,原因如下:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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」, 		

編號	身分	姓名	意見說明/建議事項	答復內容	答復單位
			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!		
17	中正 區新 營里 里民	楊○捷	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 線里程碑在引道拆除期間 將如何處置?	一、忠孝橋高架引道拆除後之暫時性路型階段，中華路往延平南路之車行動線維持現況不變；至永久性路型階段， 考量中華路右轉延平南路車流量較少，延平南路(中華路至中華路 1 段 9 巷間)規劃留設 1 車道，以利車輛由 中華路通往延平南路。 二、另查忠孝橋引橋拆除段內，台 1 線及台 3 線上並無里程碑，拆除期間將在重點路口節點以人工舉牌宣導施工 資訊，並提前於影響路段設置行車改道牌面，告知行駛路線。	交工處 新工處
18	無勾 選	蕭○菁	意見說明: 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。 建議事項: 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。	一、本府交通局於本次公聽會活動前 15 日，已發布公告及新聞稿，另發函邀請有關機關團體、區公所及里辦公 室，另請臺北轉運站及臺北西站協助張貼海報及發送傳單，活動相關資料及會議紀錄均於交通局網站公告。 公聽會採網路現場直播方式進行，全程公開透明。 二、西區門戶計畫各主、協辦單位依計畫時程及其權管分工，將續行對外說明或辦理說明會等公民參與事宜，並 將您的建議納入參考，俾使市民清楚知悉相關規劃方案。	交通局
19	其他 公民	林○ 妙、李 ○渝	意見說明: 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。搶救北北三小組書面意見如下:暫緩道路調 整，立即開放全民參與「西區門戶計畫」!台北市政府七 大重點計畫之一的「西區門戶計畫」，即將大幅改造市民	一、本府「西區門戶計畫」首要以臺北車站及其周邊作為城市門戶意象改造開始，未來將配合忠孝橋引道拆除， 調整道路路型及公共運輸動線；在人行環境部分，則配合北門城廣場之重現計畫，擴大人行及廣場範圍，並 拓寬忠孝西路南側人行道，串聯整體動線及改善行人通行環境，以期創造及增加車站周邊公共開放空間，引 入多樣化創意產業與市民活動，並帶動忠孝西路南側及北側舊城區之商機與人潮。 二、有關歷史建築「三井舊倉庫」依 101 年 5 月 7 日公告時之附帶決議，仍應以型塑北門意象為重點，後續配合 該計畫與周邊古蹟群活化發展研議最適合之保存模式，故本府後續將研議最適合之保存模式，依程序提送文 資審查。	都發局 文化局

編號	身分	姓名	意見說明/建議事項	答復內容	答復單位
			<p>熟悉的城市地景!沿著忠孝西路由東向西，舊市議、台汽西站、三井舊倉庫與周遭店屋、洛陽停車場都可能消失在人們的記憶中!忠孝西路在鐵路地下化前，一直是台北市的繁華地帶，也是常民生命記憶寄託之地，從文化意義和民主程序來看，我們認為西區門戶計劃應該重新檢討，開放更多公民參與決策!以「北門周遭廣場改造計劃」為例，「北門重現」後加上國定古蹟鐵道部、台北郵局、撫臺街洋樓串連成重大古蹟群，我們肯定這樣的文化美意，但為了彰顯北門身價而擴大現有廣場腹地、調整路形，將導致鄰近的歷史建築(「三井倉庫」)和住戶遭遷移，這種「大小眼」的保存思維和不透明的決策過程，將對城市帶來無可回復的傷害，因此我們的第一個訴求是: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。第二個訴求:立即開放民眾參與「西區門戶計劃」!不僅是三井倉庫的設計應該開放讓一般市民參與討論，針對三井周遭的住戶、商家，更應儘速讓他們知情並參與決定!據我們所知，市府已在預算中編列西區門戶計劃交六、交八用地的拆遷補償費用，但目前卻未取得台汽西站與鐵路警察局同意，連世居三井倉庫旁 50 多年的老住戶，都是透過報導才得知房屋即將被徵收的訊息!無論是拆屋或建城。市府罔顧基本的民主程序，在問題重重下便對外大肆宣揚其偉大願景，我們認為唯有開放讓更多民眾進場監督、討論，才能遏止好大喜功的歪風侵害市民的文化權益、居住權益!第三個訴求:原址保留「三井舊倉庫」，減少變動!文史空間的保存旨在實體留下人民探求歷史的線索，使後世身處其中更能趨近歷史全貌!但掌管西區門戶計劃的</p>	<p>三、另本府都發局刻正辦理「西區門戶地區整體發展先期規劃及設計」技術服務委託案，屆時將配合相關規劃階段舉辦工作坊等民眾參與活動。</p>	

編號	身分	姓名	意見說明/建議事項	答復內容	答復單位
			<p>都發局局長，在 11 月 2 日回應議員對北門廣場改造計劃的質詢時回應：「它(三井倉庫)是歷史建物，是可以(拆)的，根據文資法它是歷史建築，遷移是可以的。」這種對《文資法》的理解實在太過武斷了!《文資法》的確只有明文限制「古蹟」為不可變動，但並不代表官員能帶頭鑽法律漏洞，把古蹟以外的建築視為「可移動」!三井倉庫在 2009 年獲登錄為「歷史建築」的理由之一，在於它可能是「北三線道(忠孝西路)」上最老的一棟建築、見證日本人拆除臺北城後沿著原城牆改建三線道的變化，據此，任何變動理應經過細膩的討論，才能保存價值不會滅失。且我們認為三井應原地保存的理由，在於三井位處北門古蹟群的特殊意涵:清朝統治象徵的北門、述說台灣兩大現代化事業的鐵道部和台北郵局，三井倉庫恰好補足「現代化」和「統治」下的另一面向:犧牲與代價。三井物產作為殖民時期總督府大力扶植的財閥，壟斷樟腦、糖、茶的買賣，甚至奴役台灣農民為其勞動、強迫原住民遷徙祖居地以獲得更大的種植面積，再透過此舉累積利潤上繳總督府，形成國家和資本的壓迫結構，同時也是臺北城對鄉野的剝削!在台灣年輕人開始行動探求歷史真相的 2015 年，這樣的敘事自然應是日後文資保存中的重點、被納入北門古蹟群的重要史觀，而非以「歷史建築地位不如古蹟」的狹隘偏見，使文化資產的保存脫離歷史傳承，淪為只突顯單一建築形式的政績式保存!</p> <p>建議事項:</p> <p>三井開工作坊是不夠的，要開公聽會。</p>		
20		林○叡	<p>意見說明:</p> <p>路過了 Charlottenburg Gate(夏落騰堡門)，建於 1907</p>	<p>歷史建築「三井舊倉庫」依 101 年 5 月 7 日公告時之附帶決議，仍應以型塑北門意象為重點，後續配合該計畫與周邊古蹟群活化發展研議最適合之保存模式，故本府後續將研議最適合之保存模式，依程序提送文資審議後，再</p>	都發局 文化局

編號	身分	姓名	意見說明/建議事項	答復內容	答復單位
			<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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?</p> <p>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。</p> <p>建議事項:</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>執行本項保存工程。本案涉及文化層面事宜，將召開工作坊並邀集相關文史團體共同討論本計畫區之文資議題，俾向民眾妥為說明計畫內容並進行溝通。</p>	
21	士林區里民	林○沅	<ol style="list-style-type: none"> 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 	<ol style="list-style-type: none"> 一、忠孝西路(往西方向)現況於臺北車站前全數路線均集中於 1 站區(交 7 用地) 停靠，為分散現有站前公車路線並減少車流交織與干擾，爰規劃未來新增交 6 公車彎，並將市區公車依行駛方向分別調整於交 6 及交 7 用地停靠，進而提升道路服務效率。 二、另忠孝西路(往東方向)未來公車站位將分散於 3 個站區設置(分別位於捷運臺北車站 M6 出口、新光三越站前站前面及懷寧街口東側)，以改善公車停靠秩序，另未來亦將視站位調整狀況檢討繪設公車專用道之可行性。另南側人行道拓寬部分，查現況忠孝西路雙向各佈設 4 車道，未來配合南側人行道拓寬工程，中央分隔島位 	交工處 公運處

編號	身分	姓名	意見說明/建議事項	答復內容	答復單位
			<p>大量轉移至圓山，將造成站內壅塞，請改善。</p>	<p>置亦將配合調整。南側人行道往北拓寬後，忠孝西路雙向仍維持4車道，人行道拓寬前後忠孝西路車道數並未改變，可維持忠孝西路原運輸機能。</p> <p>三、配合臺北車站(臺北西站)周邊國道路線調整，臺北車站東三門市區公車路線及大客車臨停區將一併遷移，僅供國道客運使用。另東三門大客車車道為單向2單道，如遇班車進站停靠，後方車輛可利用超車道至前方站位停靠，經初步評估，調整後尖峰班次尚在可接受範圍內。</p> <p>四、另有關圓山轉運站部分，本次路線調整後僅桃園機場線(國光)進駐該站區，經估算尖峰小時約增加9.8班，且下客人數非同時湧入捷運站，尚不至造成捷運壅塞。</p>	
22	臺北市議員何志偉主任	蕭○銘	<p>意見說明：</p> <p>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。</p> <p>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：</p> <p>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</p>	<p>一、交通局辦理本次公聽會係期望針對本案交通配套規劃廣納各界意見，考量會議時間有限，爰訂定會議「意見交流」之相關流程，並於發布公聽會公告時即一併公告周知，有關民眾登記發言或提供之書面意見，均將作為本府規劃之參考。</p> <p>二、本市交通政策係鼓勵使用捷運、公車以及自行車等綠色運具，逐年建構更完善的公共運輸系統及行人環境，提供充分且優良的服務環境後，逐步減少汽機車使用量，以達成發展綠運輸之目標。本市綠運輸發展架構，以捷運為主、公車接駁為輔，提供兼具高機動性及可行性之大眾運輸路網，公共自行車租賃系統與行人友善環境則作為最後一哩服務，建構友善無縫的大眾運輸系統，提供智慧、親和、便利及有效率的運輸服務，引導市民多使用大眾運輸，進而減少私人運具之使用，以解決市區內交通壅塞及環境污染問題。</p> <p>三、有關交6公車站區之設計以不影響主線車流為主，其中路外公車彎內將設置2車道，包含停靠區及超車道，至路側公車站區則配合將忠孝西路外側等2車道道劃設為公車專用道，並於第2、3車道間劃設單邊禁止變換車道線(公車允許自第3車道跨越至第2車道，其餘車輛則不允許進入第3及第4車道)，以降低大小車交織及計程車違規停靠所致干擾，並確保公車進出公車彎之順暢。另候車環境部分，依現行規劃其鄰近站前地下街Z3出口，未來乘客可利用地下街通行，減少受氣候之影響，又臺北車站交7用地及臨市民大道側後續將以風雨走廊型式進行規劃，至交6以外等替代站區，本市公運處將配合路線調整建置候車亭提供旅客遮雨遮陽的空間。</p> <p>四、公運處後續將持續與國光客運工會進行溝通，並要求資方妥善處理其工作環境需求。</p> <p>五、有關交通量與道路服務水準變化部分，依據本市公共運輸處規劃方案使臺北車站前之市區公車及國道客運減量，經初步評估忠孝西路每日分別可減少512、520班次。</p> <p>六、本市國道客運路線將依路線別為調整原則，中長程路線進駐臺北轉運站、南港轉運站；通勤路線則進駐本市各轉運站及捷運站周邊。臺北西站拆除後，既有新竹以南等中長途路線將以進駐臺北轉運站為主，短途</p>	公運處 交工處

編號	身分	姓名	意見說明/建議事項	答復內容	答復單位
			<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>建議事項： 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。</p>	<p>則調整至臺北車站周邊、本市各轉運站及鄰近捷運站，仍維持乘客轉乘之便利性。民眾將可依使用需求及所在地點，選擇最便捷之轉運站候車，節省旅行時間。未來國道客運路線分散至各地後，經初步分析，臺北車站周邊整體交通量將減少，其他主要道路交通量服務水準仍維持在D級以上，尚在可接受範圍內。</p>	
23	松山	鄭○哲	意見說明：	一、本府「西區門戶計畫」以臺北車站及其周邊作為城市門戶意象改造，未來將配合忠孝橋引道拆除，調整道路	都發局

編號	身分	姓名	意見說明/建議事項	答復內容	答復單位
	區介壽里里民		<p>1. 臺北車站是"門戶"，不是都發局用以實驗的場所。</p> <p>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。</p> <p>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)</p> <p>建議事項:</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>路型及公共運輸動線；在人行環境部分，則配合北門城廣場之重現計畫，擴大廣場範圍，並拓寬忠孝西路南側人行道，串聯整體動線及改善行人通行環境，以期增加車站周邊公共開放空間，引入多樣化創意產業與市民活動，進而帶動忠孝西路南側及北側舊城區之商機與人潮。</p> <p>二、國道客運分散至市區外圍各交通節點為城市發展趨勢，透過高速公路交流道鄰近區域及便捷的都市轉乘系統，降低市中心主幹道交通負荷，減少大客車於市區繞行時間，節省旅客時間並增加車輛周轉率，達到乘客與業者雙贏效果。本市國道客運路線將依路線別為調整原則，中長程路線進駐臺北轉運站、南港轉運站；通勤路線則進駐本市各轉運站及捷運站周邊。臺北西站拆除後，既有新竹以南等中長途路線將以進駐臺北轉運站為主，短途則調整至臺北車站周邊、本市各轉運站及鄰近捷運站，仍維持乘客轉乘之便利性。民眾將可依使用需求及所在地點，選擇最便捷之轉運站候車，節省旅行時間。</p> <p>三、本案交通局已針對交通配套規劃部分於 104 年 11 月 11 日辦理「臺北車站周邊路型及客運動線調整公聽會」(即本次會議)，本案後續將由各主、協辦單位依計畫時程及其權管分工，針對忠孝橋引道拆除、都市計畫變更及文資保存等議題續行對外說明或辦理說明會等公民參與事宜。至建議由交通部協商部分，查本府於國道客運路線調整等相關協調會議均已邀請公路總局及轄管該等路線之監理所與會提供意見，後續將持續溝通協調。</p>	公運處
24	中正區里民		<p>1. 新北市新巴士應至少能停靠北門站。</p> <p>2. 擴大北門西區計畫保留三井倉庫現址，車道北移。</p> <p>3. 北門捷運站周邊應增設公車停靠，分散台北車站車流。</p> <p>4. 公有歷史建築，應以原址保留。</p>	<p>一、考量臺北車站(鄭州)站位於西區門戶計畫範圍內部，並已規劃提供市區公車及國道客運進駐停靠，倘維持免費公車停靠該站區，將影響公車路線營運秩序及路線競合性，爰仍建議免費公車於該站週邊尋找合適地點(如：塔城街、中山北路以東站位等)，公運處將配合依程序辦理後續事宜。</p> <p>二、忠孝西路公車路線調整係配合西區門戶計畫，將市區公車依行駛方向停靠於交 6、交 7 用地，並採交通工程方式減少大小車交織所致衝突，進而提升站前道路整體使用效率。為達車輛分流效益，本市公運處亦規劃部分由忠孝橋進入本市之公車路線(如 39、14 路公車)調整行駛塔城街，並停靠捷運北門站，增進捷運松山線及捷運機場線之轉乘接駁服務；至國道路線調整部分，短程路線係考量民眾搭車需求大部分路線移至臺北車站周邊捷運站停靠，惟既有臺北西站拆除後暫無調整至北門週邊之路線。後續路線調整作業將視各方意見酌予調整，並依相關程序辦理。</p> <p>三、歷史建築「三井舊倉庫」依 101 年 5 月 7 日公告時之附帶決議，仍應以型塑北門意象為重點，後續配合該計畫與周邊古蹟群活化發展研議最適合之保存模式，故本府後續將研議最適合之保存模式，依程序提送文資審議後，再執行本項保存工程。本案涉及北門城廣場及忠孝西路路型調整之都市計畫變更事宜，將依程序召開都市計畫說明會；涉及三井倉庫等文化層面事宜，亦將召開工作坊並邀集相關文史團體共同討論本計畫區之</p>	公運處 文化局 都發局

編號	身分	姓名	意見說明/建議事項	答復內容	答復單位
				文資議題，俾向民眾妥為說明計畫內容並進行溝通。	
25	新北 市民 眾	譚○駿	<p>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。</p> <p>1819 的夜間班次請維持現狀，以補足機場捷運之不足。</p> <p>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。</p> <p>公車彎必須有明確的候車動線，讓民眾無須追車。</p>	<p>一、本市國道客運路線將依路線別為調整原則，中長程路線進駐臺北轉運站、南港轉運站；通勤路線則進駐本市各轉運站及捷運站周邊。臺北西站拆除後，短途路線考量民眾需求，係調整至臺北車站周邊、本市各轉運站及鄰近捷運站，以維持乘客轉乘之便利性，另公運處將配合評估設置候車亭，以提供良好的候車空間；本案未來將再視運作情況酌予調整。</p> <p>二、建議 1819 路線夜間班次維持現況之意見，公運處將納入評估，感謝您的建議。</p> <p>三、本市轉運站之規劃已考量民眾轉乘之便利性，如目前規劃之北區轉運站即鄰近圓山捷運站，未來啟用後將提供旅客舒適之候車環境；另交 6 用地公車站區，未來可透過平面動線進出，亦可利用臺北地下街立體動線進出站區，後續將配套規劃指引設施以引導乘客候車。</p>	公運處