

## 南港轉運站東站興建營運移轉案公聽會紀錄

- 一、時間：民國 105 年 2 月 18 日（星期四）下午 7 時
- 二、地點：南港區行政中心 10 樓大禮堂
- 三、主持人：臺北市公共運輸處陳處長榮明                      記錄：陳俐諺
- 四、出（列）席單位人員：詳簽到表
- 五、簡報內容：(略)
- 六、主席致詞

談起南港車站在三、四十年前還屬於潛力發展區，當時規劃期盼藉由南港軟體園區的設置，能與臺北車站成為臺北市的雙子星，而隨著都市發展漸趨成熟，現今臺北市商業發展的雙子星已經轉為東區－南港區、信義區及西區－臺北車站，而東區門戶計畫裡也對南港有許多規劃，南港現在正在快速蛻變中，未來極具發展潛力。包含高鐵預計於 105 年 7 月通車，南港車站將成為三鐵共構車站，也是往返基隆北海岸東部很重要的橋梁。南港轉運站共有三處基地，西站在南港台鐵車站大樓內，已經興建完工，預計於 105 年 5 月後啟用；東站將採取 BOT 方式興建營運，未來也將結合商三基地轉運站併同營運，以滿足南港的轉運需求。今日公聽會歡迎大家出席，也希望各界踴躍提供寶貴意見。

### 七、意見交換（各單位發言內容）

#### （一）市民朋友－葉○達先生

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。
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。

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。
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。
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车辆，並且減少怠速，控制污染空氣排放。
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，建議月臺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。
7. 由於轉運站月臺設在一樓，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。

## (二) 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、捷運西門站等設置數位圖書館。
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。

## (三) 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。
2. 南港區位不佳，臺北市、新北市等地前往不便。
3. 基地西側樓梯是否併入建築量體內。
4. 完成招商後期望持續推動民眾參與。

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。

#### (四) 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。
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。

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。
2. 入站或許可以共用路段，但汽機車與大客車進站在不同處。

#### (五) 中南里詹坤隆里長

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。

#### (五) 李彥秀立委服務處葉旭鴻主任

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。

(六) 專家學者-陳昌顯教授

1. 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，由於臺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。
2. 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。
3. 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。

(七) 專家學者-傅紀宏建築師

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：

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。
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。
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。
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。

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。
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。
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。

(八) 主席-臺北市公共運輸處陳處長榮明

目前在市民大道北側有一個圖書館市府已經納入檢討中，而南港區也同時正在做整體的交通通盤檢討。

(九) 臺北市政府交通局楊股長志清

1. 關於國道客運的路線規劃，未來一定會盡量把交通衝擊降到最低，並且符合乘客及南港地區居民的需求。南港未來的發展可期，然軌道覆蓋達 50%，因此交通局也針對未來開發的交通衝擊委託作相關研究，以民國 120 年作為目標年期，作妥善的交通因應及規劃，後續也會辦理兩場專家學者座談及公民座談，也非常歡迎市民參與並提供意見。
2. 在交通規劃上也會營造南港成為低碳環境，包含設置 YouBike 自行車道系統、人行系統連結的加強，降低交通汙染。關於南港車站周邊機車停車問題，交通局也已經召開多次工作會議討論有關機車資訊的整頓，將機車引入到路外，以維持周邊交通秩序，以上都是未來努力方向。

(十) 臺北市政府都市發展局葉科長家源

1. 感謝居民提供這麼專業的意見，其實南港區是臺北市都市發展的核心，市府團隊在去年已經提出南港未來發展的五大計畫，其中很重要的就是設置南港轉運站，在各項公共工程中，會最先啟動的項目就是轉運站，西站預計今年啟用，而本案為東站將有永久性客運調度的佈置，本基地都市計畫主體即為轉運站用地，採 BOT 民間參與開發，未來會經過都市設計審議，功能定位上一定會優先滿足轉運及公共運輸需求，其餘的附屬設施及地區需求，則為次要考慮。而過去市

府及交九的經驗都會作為參考。

2. 轉運站用地可依多目標規定使用，包含公務機關或文教使用，如設置旅客服務資訊或智慧型圖書館，惟是否設置一般圖書館，後續則需要府內機關間如教育局共同參酌地方需求討論是否納入。現在為起步階段，歡迎各界提供意見。

3. 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 23 項子計畫其中包含都市更新計畫，各項計畫是由各部門同步進行，計畫間也是環環相扣。未來都市更新有新的成果也會適時的發布。

#### (七) 鼎漢國際工程顧問公司-林經理振祺

感謝居民提供許多寶貴的意見，未來在評估報告針對可以採納的部分會納入一併考慮，沒有採納也會在評估報告中說明沒有採納的原因。

#### 七、主席總結

感謝大家提出紮實的寶貴意見。未來國道路線將重新檢討，也要求分散交流道交通負荷，基地周邊機車停車問題、連通空橋設置也將一併考慮，而交九及市府轉運站曾出現的問題如乘客與其他人流動線交織及站內廢氣問題，盼南港轉運站能予以克服，公運處會將大家的意見納入，並於公運處網站公佈意見處理情形。

#### 八、散會：下午 8 時