

泰山板橋輕軌運輸系統可行性研究地方說明會

(泰山、新莊場)會議紀錄

壹、會議時間：中華民國 112 年 2 月 13 日（星期一）下午 7 時整

貳、會議地點：新北市新莊區公所 10 樓禮堂

參、主持人：鄭代理副局長智銘

肆、出席人員：詳簽到表

紀錄：潘則安

伍、討論意見：

一、蔡議員健棠：

新莊的道路 30m 若佈設輕軌空間較不足，請說明未來會不會堵塞？扣除輕軌專用道，剩餘路段僅規劃汽機車混合車道，沒有留設機車專用通道，會產生汽機車爭道之現象。

二、宋議員明宗服務處秘書：

地方特別關注機場線增設 A5a 車站，因鄰近輔大醫院，對於泰山地區很重要，請加速建設 A5a 車站。

三、李議員宇翔：

車站規劃在轉乘上並沒有做好串連，民眾未來若要轉乘需要先出站再走到其他車站。現在 A5a 橋梁墩柱已預留好，後續是否有機會找桃園捷運公司一起討論未來是不是可以在規劃在 A5a 站可以站內轉乘 F14 站？否則未來若民眾帶小孩或是長輩搭乘輕軌要轉乘時，要出站又要上下樓梯，會變成將來若是蓋完，使用率也沒有那麼高。

四、蔣議長根煌服務處主任：

(一) 30m 道路為塹仔圳的主要幹道，未來只留設四線車道是否可應付平面交通量的需求，希望能再檢討是否符合車流速度通行需求。

- (二) 塭仔圳地區目前於市地重劃工程階段，有關場站配置及道路轉彎處等路段，請輕軌規劃單位與地政局先做前置作業的檢討。讓地政局在未來施工時先預留輕軌路線及車站用地，否則如果地政局規劃好 6 線車道，將來規劃輕軌又要再把已經完成的道路挖掉再做輕軌，會造成重複浪費。
- (三) 輕軌月台目前留設 2.5m，將來是否足以容納上下班的尖峰人潮，而且上車和下車的人潮會有衝突。所以，站台配置、候車月台寬度等是否需適度調整？如果需要調整是否有需要做都市計畫變更調整？→請顧問公司檢討並提供捷運局等市府相關單位參考。
- (四) 若採高架，可以參考東京羽田機場的單軌電車，雙向通行，且平面所占的位置並不大，只有柱位會占用空間，也讓後續平面道路將來的車流問題不會那麼嚴重，請顧問公司參考。站位的問題將來可以透過都市計畫及場站開發方式取得場站出入口用地，商家也會很樂意進駐，可以雙贏。
- (五) 希望這條路線趕快報中央獲得核定來興建。

五、鍾議員宏仁服務處特助：

- (一)儘量尊重路過當地居民的意見。
- (二)機廠位置儘量尊重當地居民的意見。
- (三)希望市府考慮改為中運量捷運，對地區發展更有效益。

六、泰山區楓樹里辦公室助理：

計畫送國發會核准後是不是就定案了？以後是不是還會再跟楓江地區的居民做說明？

七、民眾意見彙整：

- (一) 廖先生：

1. 30m 道路是貫穿塭仔圳地區的主要幹道、類似任督二脈，台 65 線附近目前尚未開闢，塭仔圳地區都還沒有什麼人居住，後續預計吸納 400 公頃的人口稠密區，若在這個 30m 的主要幹道中開通輕軌，服務的人次應該會很多，全台各地輕軌運量都不高，這條輕軌真的全日能夠服務 8.5 萬人次嗎？
2. 輕軌因為走平面具有很多交通節點，需等紅綠燈，塭仔圳地區都市計畫也預計將吸引 10 萬人口至新莊、泰山兩區，本路線因為經過都市人口稠密區，生意會很好，非如同淡海新市鎮，考量 30m 道路扣除 8m 輕軌使用後，車道剩雙向各 2 線道，人和車分別要從哪裡走，我擔心完工後，平面道路交通塞車，輕軌又沒有甚麼人搭乘。我建議將輕軌改成高架做中運量，代表鄉親的心願。

(二) 曾先生：

1. 我自己支持輕軌，目前有看到在社群上土城那區的居民對於此路線的質疑和爭議較多，透過顧問公司報告得知新莊這區配合塭仔圳重劃，所以對於路線的取得較不困難，故想詢問是否有可能先行推動輔大醫院站(F14)到捷運輔大站(F22)的區間？
2. 該區間位於塭仔圳重劃區內配合重劃可減少土地徵收的成本推動也較剩下路段推動容易，目前 A5a 站的完工期程都還不清楚，五泰輕軌的終點 F14 站就是到 A5a，對於泰山人來說，即便五泰輕軌完工後，也不知道到 A5a 站能做什麼，完工搭乘機場捷運到臺北還是必須再轉乘一次，轉乘成本跟時間都比較高。泰山人通勤還是習慣搭公車到中正

路轉乘新莊線捷運，所以需要有到新莊線轉乘捷運的輕軌才是重要的。

3. 五泰輕軌、泰板輕軌是採用同一個系統，既然系統與五泰輕軌相同，建議先行推動輔大醫院到輔大站路段，甚至把此段併入五股泰山輕軌一起規劃，也可以增加五泰輕軌的使用效益。同時也可以比較容易推動，避免過了大漢溪另一側土城等爭議較多的路段，能夠積極推動本路段對於五泰輕軌的使用效益也是比較好的。
4. 相較於擔心輕軌建設造成的塞車、汽車路權等議題，個人比較注重行人步行環境的議題，對於行人、老人或小孩等不會開車、騎車的居民，步行環境更為重要，建議捷運局及交通局能夠較積極規劃捷運轉乘及行人路權的部分，行人步行的環境空間要做好。

(三) 王先生：

1. 目前看到塭仔圳未來道路線形的規劃，未來輕軌應該會走在東泰路上，類似參考高雄輕軌走大順路的經驗，在改善的時候就有用龍德新路去分流大順路的車流，如果現在東泰路不太夠用，現在旁邊有都還在重劃，是不是可以規劃一條替代道路並行，這樣可以分解主要幹道的車流，不要只有一條路，塞住就什麼都沒有了。
2. 這條路線和輔大、亞東醫院走路都是有一小段距離，覺得轉乘路段的人行道要優化，甚至最好有雨遮的規劃，或是有無障礙設施，方便輪椅或是帶嬰兒車者，這樣會比較方便。
3. 這條路線最後是到莒光站，我不確定顧問公司的規劃，建

議是可以保留後續延伸的方向，因為莒光路後面到民權路甚至到環球，這一帶的路其實都蠻大條的，後續都有可以發展的契機。

(四) 陳先生：

1. 在塭仔圳和浮洲重劃區是不是可以考慮一條路封路讓行人及輕軌走，不要與任何車輛有銜接處，這是台灣目前還沒有的、現在還做得到的規劃方式。也許塭仔圳已經來不及了，浮洲是不是可以去想一想，沿線也有 1-2 公里可以去做這樣的事情。
2. 沿線周圍未來有非常多潛在的居民，目前也可以知道像土城、輔大會有現有的居民會使用，其實還不用開發重劃區，現有的使用量已經很大了，月台是不是可以塞得下那麼多人？去看板南線的尖峰時間，月台都塞滿了人，再看輕軌這個小小的月台，如果月台在尖峰時刻，候車的人可能溢出月台，甚至溢至斑馬線或車道卡住了該怎麼辦？也不能像剛開始營運的時候一直讓義交來維護交通，輕軌還是強調輕量性、能夠輕鬆在都市裡面穿梭，如果服務的人流過大該怎麼辦？所以我才會建議是不是可以規劃一條道路是封閉的，不要讓汽機車行進，這也是世界上大部分有輕軌的都市都會去做的一件事，或是思考不要把輕軌放在路中間，將輕軌車站移至道路一旁。輕軌具有特殊性，國外多有案例有專用與行人人行道共用的路線，排擠機車與汽車，以減緩對道路衝擊、紅綠燈之影響，也可增加乘客與行人之安全性。建議將重劃區之路線改為專用形式，排除汽機車。

3. 我希望能以輕軌去推動本路線而不是中運量，以中運量推動，在 20 年後都不見得看得到成果，以輕軌推動也許 10 年內就可以看到成果的呈現。
4. 建議莒光站尾端不可封死，應該預留延伸空間。建議路線：莒光路－員山公園－中山路二段－經台 64 線下與中原站轉乘－三民路－雙十路－與江子翠站轉乘－並預留尾軌。期待成圈，形成輕軌環狀線，以服務積穗、埔墘等人口密集地區。

(五) 陳先生：

1. 整個新北市西北區(新莊、五股、泰山、三重、蘆洲、林口、八里)總人口加起來是 160 萬人，臺北市有 240 幾萬人，他們的捷運路網密度都很高，這條五泰板輕軌對整個西北區來講是非常重要的，而且是貫穿整個西北的主要人口。
2. 我早上通勤至桃園上班，很想利用搭捷運到火車站再搭火車至桃園上班，但如果是這條輕軌，我不會想坐，因為是站站停，不會吸引到通勤族，通勤族在意要快、要準時。台南 180 幾萬人口規劃了好幾條的高架中運量捷運單軌，且目前還規劃高架的單軌，請捷運局重新再評估，從臺北港延伸走龍米路，規劃中運量高架的單軌到板橋的高鐵站、臺鐵浮洲站，從瓊林切一條線走社後接民權路，在高鐵旁設置民權站，對通勤族會很方便。解決台 65 線接中山高、北二高等高速公路每天塞車及市區道路塞車之情形。目前塭仔圳沒什麼人口，中正路還是常塞車，後續塭仔圳人口移入後，一定更塞。所以我建議從台北港規劃拉一條單軌電車到板橋高鐵站、浮洲站。

3. 如果可以規劃高架中運量捷運形式，建議區分快車及普通車，不要站站停，讓通勤族想搭捷運，解決平面塞車現象。

(六) 蔡先生(書面意見)：

1. 泰板輕軌沿線非郊區，未來 2 個重劃區會很多人口進駐，一定不只 10 萬人，因此建議改為中運量，走地下或高架，不與人車爭道。
2. 施工期要有 2 條以上之替代道路。
3. 走地下對整體都市開發才是長遠之計。
4. 軌道建設周邊開發後整體財務狀況需符合自償率之評估。
5. 不要站外轉乘。

八、主席：

以上議員、里長和民眾的寶貴建議均會納到後續研究考量，並於報告中具體回覆，以供審議單位參酌，謝謝大家與會指教。

陸、散會（下午 8 時 20 分）