

泰山板橋輕軌運輸系統可行性研究地方說明會

(土城、中和場)會議紀錄

壹、會議時間：中華民國 112 年 2 月 9 日（星期四）下午 7 時整

貳、會議地點：新北市板橋區五權公園市民活動中心

參、主持人：林副局長耀長

肆、出席人員：詳簽到表

紀錄：潘則安

伍、討論意見：

一、中和區壽德里張里長：

壽德里雖然位於土城、板橋、中和之邊陲地帶，但以壽德里為中心之周圍幾個里(含土城區平和里、板橋區五權里、中和的壽德里、明德里等)人口非常密集，且人口老化嚴重，此地區走到莒光捷運站約 500 公尺，走到輕軌 F32 站約 500 至 600 公尺，有泰板輕軌路線經過卻享受不到便利性。F33 站因為要銜接莒光站，但是 F32 站周邊多為小工廠、小公司等使用，居住人口較少，是否可以考量調整 F32 站位或增站接近壽德新村？且壽德公園後方，沿莒光路原先就有留設約幾百坪的空地，設站空間足夠，希望在 F32 站與 F33 站之間靠近莒光路這個地區增設車站。

二、民眾意見彙整：

(一) 黃先生：

1. 泰板輕軌連接了塭仔圳、浮洲到這塊板橋土城交界的農業帶，這邊目前確實缺乏大眾運輸，但我想大家也都心知肚明，泰板輕軌的走法並不是新北市多數民眾通勤的方向，沒有經過任何的商業中心，多數民眾的需求還是往臺北市或板橋中心跑。從班距就看得出來，尖峰 6 分鐘/離峰 10 分鐘一班的輕軌，稱不上主要通勤動線。

2. 然而，這樣的輕軌，卻要以平面的方式去橫越樹林和土城民眾進出板橋的重要聯外道路。泰板輕軌要從華東街穿越浮洲橋下橋的市道 116 號道路和土城中央路，大家都知道那個區域上下班時間多塞車，在簡報中顧問公司分析的交通流量調查也顯示，尖峰服務水準為 E 到 F 級。
3. 輕軌當然可以平面，也當然可以平面橫越市區道路，但這不能跟橫越聯外道路混為一談。我相信顧問公司不會回答我說輕軌在華東街只要等紅燈就不會影響車流，因為華東街和市道 116 號的路口，在尖峰的時候，180 秒的循環只有 35 秒的綠燈是給華東街的，如果要輕軌等紅燈，那就是讓乘客在車上乾等 2 分鐘的紅燈時間，班距已經很長了，還要等 2 個 2 分鐘的紅燈，到底有誰會想坐輕軌？
4. 簡報裡還說未來在華東街的機廠要進行聯開，要開 30 m 的道路，你們能保證聯開之後住進去的人平常出入都只搭輕軌嗎？應該還是會有車流的進出，在已經很塞的聯外道路開發，然後又讓輕軌平面穿越，這俗話叫做「搬石頭砸自己的腳」，讓此處的交通變得更差了。
5. 所以我認為，我相信樹林跟土城的通勤民眾也會這樣認為，泰板輕軌在通過 116 號道路和土城中央路時應該要用高架型式通過，兩側前後再做引道回歸平面即可，這是讓樹林、土城的車流，包含行經此處的公車都能順暢，也讓輕軌的服務更好的方式。
6. 看簡報的機廠平面設計，北側所謂的 20 m 聯外道路，是有可能足以做為輕軌高架的進廠線落墩，像安坑輕軌路線繞個圈圈或把儲車軌轉個方向就可以進機廠，我希望捷運局

跟顧問公司要研究看看，再告訴大家這樣不可行。希望新北市政府在進行輕軌建設的規劃時，不要忽略了我們這些住外圍每天花更多時間通勤的衛星市鎮居民的聲音。

7. 如果工程上此段路能夠做高架儘量做高架；如果高架不可行，也要提出平面的輕軌在通過 116 號道路和土城中央路這兩條路的時候的交維計畫及怎樣的配套措施。

(二) 吳先生：

1. 我們是居住在塭仔圳地區的家族，因為至今都沒有收過輕軌建設相關的問卷，想藉此釐清 F23 至 F24 站平面轉折高架開始爬升的起點為 4-2 道路或是 6-5 道路？
2. 塭仔圳地區是被重劃過的，輕軌後續於 6-5 道路由平面轉為高架，想問後續家族的土地會不會有價值損失？不能因為政府的預算問題決定採高架，造成我們的利益損失，是否可以評估輕軌過大漢溪改採地下化興建的可能性，或是較晚開始爬升，經過 4-2 道路後接近 F24 站之轉彎處再開始採高架化，將對附近居民的影響降到最低。

三、主席：

以上里長和民眾的寶貴建議主辦機關與顧問公司已初步說明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 15 分）