

「捷運新桃林線新北市段（林口線）可行性研究案」

地方說明會 會議紀錄

壹、開會時間：115 年 4 月 16 日（星期四）下午 7 時整

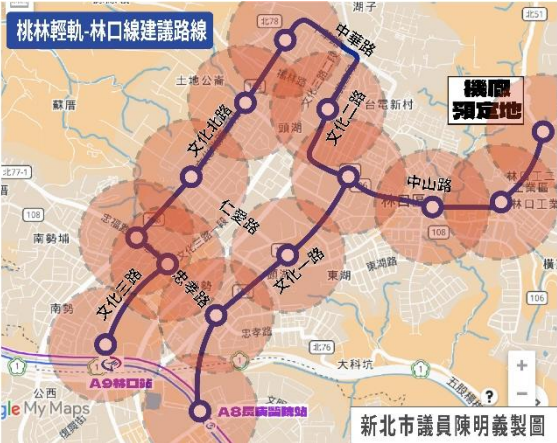
貳、開會地點：新北市林口區公所 7 樓禮堂

參、主持人：鄭副局長智銘

紀錄：王璽翔

肆、民眾及民意代表意見及簡要回復：

意見表達	簡要答復說明
一、洪立法委員孟楷	
1. 輕軌規劃應具備前瞻性，以林口未來 10 年人口上看 20 萬之發展規模進行整體評估。 2. 目前市府工務局正進行文化北路銜接五楊高架匝道之可行性研究，捷運局務必強化跨局處橫向聯繫，避免重大建設相互衝突。 3. 請問目前高架輕軌每公里之造價為何？若做環狀線方案之總預算可接受在哪？ 4. 軌道建設耗時長遠，強烈建請市府先行動支經費，配合 TPASS 政策，優先辦理「先行公車」路網優化計畫，以先行培養大眾運輸運量。	1. 捷運路網規劃係綜合評估旅運需求、經濟效益及整體運量，藉以決定最適之系統型式與營運班次，本計畫以目標年 140 年進行評估。 2. 經詢問交通局，目前其銜接五楊高架匝道之規劃非連接文化北路，後續持續掌握本路線周邊重大交通建設。 3. 目前高架輕軌每公里造價約 40 至 50 億元，現行 8 公里路網建置經費已達 400 餘億元(尚未計入私人用地取得成本)。路線若過度延長導致經費劇增，在效益沒有對等增加幅度下，將嚴重影響自償率，進而面臨中央審查無法通過之風險。 4. 針對「先行公車」及公車路網優化之建議，後續將意見轉予交通局研議辦理。
二、陳議員明義	
1. 肯定市府將輕軌推動時程提早至民國 128 年，惟林口段實質僅有 11 站（S81 站屬龜山區），且現行「工字形」路網對林口整體交通效益有限。	1. 捷運在「骨幹交通」的定位下，會優先選擇較直捷的路線，透過路線轉乘形成網狀服務，最為直捷便利及最具運輸經濟性，再由公車與 YOUNBIKE，以及人行步道提供最後一哩路達成面狀之服務。

意見表達	簡要答復說明
2.文化二路與文化三路路幅僅 30 公尺，採高架輕軌恐造成市容壓迫，建請市府研議改採「環狀路網」。此規劃可涵蓋林口主要住宅區，使多數居民步行 10 分鐘內即可抵達站點，並兼顧往雙北與機場之轉乘需求。  3.建議軌道工程研議採「吊掛式單軌系統（門型樑設計）」，以增加高架橋上方綠帶空間，降低對市容之衝擊。 4.考量未來市道 105 線高架橋完工及 AI 產業園區帶來之龐大車流，應同步推動外環道(如文化五路高架)以紓解汽車車流，使輕軌專注於市區生活圈之大眾運輸。	2.有關規劃路線與環狀路網課題 (1)文化北路與文化一路為國 1 聯外道路功能，車流以上下高速公路為主，文化二路為林口中心主幹，沿線大型社區與重要公共活動據點，民眾生活、購物休閒高，大眾運輸需求較高。 (2)捷運路線行經文化二路，路線最為直捷有效益，且可服務道路兩側 500 至 800 公尺範圍活動人口，若路線採用環狀路網繞行文化北路與文化一路，造成繞行增加民眾搭車時間，且大幅增加造價導致效益降低。 (3)本計畫在林口線為主幹下，未來交通整合可適度調整或增加公車路線，設置 YOUTBIKE 站點，擴大大眾運輸得服務範圍，提供民眾快速便捷之服務。 3.針對「吊掛式單軌系統」，由於此系統屬國外專利，引進成本高昂，且面臨高空救援等逃生安全疑慮，目前評估較有引入疑慮。 4.經詢問交通局、新建工程處，目前尚無外環道相關規劃，並已將相關意見予交通局、新建工程處參考。
三、李議員宇翔	
1.文化二路高架可能會有交通黑暗期，現有文化一路、文化北路較寬，是否可納入考量？ 2.目前的 X 形路網，可否往南延伸 AI 園區、機廠周邊的民眾？ 3.曼谷的 BTS 皆為高架，但下方有設置人行道，人行安全與動線較佳，可否參考研擬？	1.有關路線改行經文化一路、文化北路課題： (1)文化北路與文化一路為國 1 聯外道路功能，車流以上下高速公路為主，文化二路為林口中心主幹，沿線大型社區與重要公共活動據點，民眾生活、購物休閒高，大眾運輸需求較高。 (2)捷運路線行經文化二路，路線最為

意見表達	簡要答復說明
	直捷有效益，且可服務道路兩側 500 至 800 公尺範圍活動人口，若路線採用環狀路網繞行文化北路與文化一路，造成繞行增加民眾搭車時間，且大幅增加造價導致效益降低。 (3) 本計畫在林口線為主幹下，未來交通整合可適度調整或增加公車路線，設置 YOUBIKE 站點，擴大大眾運輸得服務範圍，提供民眾快速便捷之服務。 2. 本路線於文化北路/頭湖三路路口設站(S94 站)，臨頭湖國小，除可服務整體 AI 園區約 2 萬就業人口外，亦能服務文化北路兩側活動人口。 3. 泰國曼谷的 BTS 高架捷運是在行經中央商業區的路段再提高軌道高架橋高程，以讓下方騰出空間設置人行高架橋。雖有利人車立體分流，但過於高大的結構量體對於都市景觀仍有一定程度的衝擊。有關捷運完工後之人行空間與動線，後續納入規劃設計階段研議。
四、民眾 1	
1. 請問本計畫初期設置之評估指標為人口或經費基準？ 2. 軌道線型為單線或雙線設計？預定營運班距為何？ 3. 建議中山路線型可直接深入 AI 產業園區，形成雙向路網以提升班次密集度。	1. 捷運路網規劃係綜合評估旅運需求、經濟效益及整體運量，藉以決定最適之系統型式路線、規劃與營運班次。 2. 捷運路段皆為雙線雙向配置，營運班距依尖峰、離峰調整約 3 至 10 分鐘一班。 3. 本路線於文化北路/頭湖三路路口設站(S94 站)，臨頭湖國小，除可服務整體 AI 園區約 2 萬就業人口外，亦能服務文化北路兩側活動人口，未來透過與交通局合作，增闢或調整

意見表達	簡要答復說明
	公車路線以及增設 Youbike 站點，以提供最適之公共運輸服務。
五、民眾 2	
1.認同市區環狀路網規劃方案，並指出現行規劃於中山路以北及南勢地區完全缺乏站點配置。 2.建請將林口國民運動中心、開發中之文中小用地、大學預定地及都更案等重要交通節點納入設站考量。	1.有關市區環狀路網規劃方案與設站問題 (1)捷運在「骨幹交通」的定位下，會優先選擇較直捷的路線，透過路線轉乘形成網狀服務，最為直捷便利及最具運輸經濟性，再由公車與 YOUTBIKE，以及人行步道提供最後一哩路達成面狀之服務。 (2)文化北路與文化一路為國 1 聯外道路功能，車流以上下高速公路為主，文化二路為林口中心主幹，沿線大型社區與重要公共活動據點，民眾生活、購物休閒高，大眾運輸需求較高。 (3)捷運路線行經文化二路，路線最為直捷有效益，且可服務道路兩側 500 至 800 公尺範圍活動人口，若路線採用環狀路網繞行文化北路與文化一路，造成繞行增加民眾搭車時間，且大幅增加造價導致效益降低。 (4)本計畫在林口線為主幹下，未來交通整合可適度調整或增加公車路線，設置 YOUTBIKE 站點，擴大大眾運輸得服務範圍，提供民眾快速便捷之服務。 2.捷運路線的規劃，除考量地區發展潛力外，亦考量旅運需求、工程與營運可行性等。而考量該區域現況社經、旅運特性，S85、S93 站兩側 500 至 800 公尺範圍，可服務中山路以北地區，另外未來結合交通局，調整公車路線，設置

意見表達	簡要答復說明
	YOUBIKE 站點，提供該區民眾快速便捷之服務。
六、民眾 3	
1.概述構想路網，建議規劃路網經由學區吸引優良師生。 2.建請市府優先爭取「機場捷運 A8 站至 A9 站區間免費轉乘」，以降低輕軌特意繞行 A8 站之必要性。	1.提供學生優質大眾運輸，鼓勵培養學生從小使用大眾運輸習慣，為捷運建設推動目標之一，故計畫路線行經多所中小學，以及大專院校，提供師生便捷之大眾運輸服務，如麗林國小、崇林國中、林口國中、佳林國中、醒吾科技大學，於龜山端亦串連長庚大學、長庚科大、國立體育大學等。 2.捷運路線銜接機捷 A8 站之必要性，除考量 A8 站有普通車與直達車停靠服務，能發揮班次較密、速度較快的優勢，使民眾往返雙北更為便利外，更因現況長庚醫院周邊已具備完善的公共運輸路網，相關公車、國道客運路線多，銜接 A8 站能符合民眾使用需求外，並有效整合軌道與公共運輸系統。使用者付費始得讓公共運輸永續經營，另目前 TPASS 服務已可大幅減低公共運輸交通成本。
七、民眾 4	
1.中山路以北地區（如湖北里、太平里）皆未獲站點規劃。 2.期盼路線規劃能通盤衡量林口未來區域發展之全貌，勿僅侷限於既有之中山路以南精華地段。	1.捷運路線的規劃，除考量地區發展潛力外，亦考量旅運需求、工程與營運可行性等。而考量該區域現況社經、旅運特性，S85、S93 站兩側 500 至 800 公尺範圍，可服務中山路以北地區。 2.捷運在「骨幹交通」的定位下，會優先選擇較直捷的路線，透過路線轉乘形成網狀服務，最為直捷便利及最具運輸經濟性，再由公車與 YOUBIKE，以及人行步道提供最後

意見表達	簡要答復說明
	一哩路達成面狀之服務。
八、民眾 5	
1.因應林口地區氣候特性及 TPASS 實施後之通勤需求，強烈建請於 A9 站至轉運站間增設「風雨走廊」。 2.建議 S83 站與周邊四座停車場間亦應建置具空調之風雨連通道，以利私人運具（汽車、YouBike）無縫轉乘。 3.期盼擴大輕軌對 AI 園區及各級學校之服務範圍。	1.有關機捷 A9 站與林口轉運站之間設置空橋連通道，後續提供意見予桃園捷運公司評估。 2.有關車站後續設置風雨空橋連接周邊重要站點，後續納入規劃設計階段檢討。 3.本計畫車站兩側 500 至 800 公尺範圍可服務麗林國小、崇林國中、林國中、佳林國中、林口國小與醒吾科大。以及 S94 站 500 公尺服務範圍以涵蓋 AI 園區 50%之地區。
九、民眾 6	
針對文化北路現有公車班次不足之現況，支持市區環狀路線方案（行經文化一路與文化北路），認為此舉方能治本解決未來交通瓶頸。	1. 捷運在「骨幹交通」的定位下，會優先選擇較直捷的路線，透過路線轉乘形成網狀服務，最為直捷便利及最具運輸經濟性，再由公車與 YOUTBIKE，以及人行步道提供最後一哩路達成面狀之服務。 2. 文化北路與文化一路為國 1 聯外道路功能，車流以上下高速公路為主，文化二路為林口中心主幹，沿線大型社區與重要公共活動據點，民眾生活、購物休閒高，大眾運輸需求較高。 3. 捷運路線行經文化二路，路線最為直捷有效益，且可服務道路兩側 500 至 800 公尺範圍活動人口，若路線採用環狀路網繞行文化北路與文化一路，造成繞行增加民眾搭車時間，且大幅增加造價導致效益降低。 4. 本計畫在林口線為主幹下，未來交通整合可適度調整或增加公車路線，設置 YOUTBIKE 站點，擴大大

意見表達	簡要答復說明
	眾運輸得服務範圍，提供民眾快速便捷之服務。
十、民眾 7	
1.建議採用較大容量之列車車廂以提升座位數。 2.詢問營運階段是否具備開行直達車之可行性。	1.考量市區街道特性，過大之車廂將受限於轉彎半徑，技術上具執行困難，另車輛容量與班距及班次以依長期需求規劃，併保留系統運能之彈性。 2.直達車設計多應用於長途幹線（跨縣市城際運輸，如台高鐵及機場捷運），而市區捷運依其通勤與生活圈特性，原則上不採用直達車營運模式。
十一、民眾 8	
1.建議整併營運模式，於 A9 站將 S07 與 S91 路線整合，使桃園市區可直通 S94 站。 2.鑒於機場捷運目前尖峰時刻運能飽和，籲請市府通盤評估車廂增購與號誌系統更新。 3.詢問民生汐止線西延之可行性，並建議研議自林口闢建通往南崁、大竹及桃園高鐵站之軌道路線，以紓解國道一號車流。	1.桃園長庚線已有規劃行經龜山一路與文化二路，林口線若行經文化二路銜接桃園長庚線，須跨越機捷與五楊高(約 13 層樓高)，除兩路線軌道縱坡須抬高，增加未來營運風險及旅客舒適度較差外，13 層樓高車站，增加旅客進出站之不便性，且與機場捷運 A9 站轉乘距離將大幅增加，另須採用大跨距橋梁配置及特殊結構工法，致工程經費大幅提升。 2.有關機捷車廂增購與號誌系統更新，後續提供意見予桃園捷運公司評估。 3.有關其他建議路線，視後續地方發展需求檢討評估。
十二、民眾 9	
1.建議規劃階段即應納入「停車轉乘 (Park and Ride)」機制，並積極導入 TOD（大眾運輸導向發展）沿線土地開發模式，以創造自償性財源。	1.有關規劃階段即應納入「停車轉乘 (Park and Ride)」機制，與積極導入 TOD（大眾運輸導向發展）沿線土地開發模式，以創造自償性財源，說明如下：

意見表達	簡要答復說明
2.詢問若採行「吊掛式單軌系統」，其機電系統是否能與國內其他輕軌系統（如雙北、高雄）相容運用。	(1)捷運路線與車站的規劃，除考量地區發展潛力外，亦考量旅運需求、工程與營運可行性等，後續整體考量優化車站周邊之停車供應狀況。 (2)林口線串聯林口舊市區與新市鎮的往來，整合周邊商業、休憩、教育、醫療與居住機能，並透過大眾運輸導向發展模式引導沿線土地之利用，促成新北與桃園間跨區通勤的銜接。後續於 TOD 發展政策方向下，進行土地整體開發規劃，以提升土地開發效益。 2.吊掛式單軌系統因屬國外專利，無法與國內現行輕軌系統相容，且該系統面臨高空逃生安全之重大疑慮，以及建置成本高昂，故本路線仍以傳統高架輕軌為評估主軸。
十三、民眾 10	
1.建請評估導入「路面電車」平面系統之可行性，以降低建置成本並提高未來擴充彈性（需配合修法）。 2.鑒於機慢車道行車風險，建議將增設專用自行車道納入軌道建設之配套措施。	1.考量林口區現況道路幾何、交通特性條件，採用平面型式對道路交通衝擊較大，而採用地下型式則工程經費會鉅額增加，故林口線全線採用高架型式，並透過妥適規劃之輕軌，可更積極的提升道路使用效率，達到取代私有車輛交通量，緩解平面道路交通負荷。 2.本計畫在林口線為主幹下，提供公車路線重整計畫，未來結合交通局，調整公車路線，設置 YOUBIKE 站點，提供民眾快速便捷之服務。後續亦會檢討車站與自行車路網之配套措施。
十四、民眾 11	
1.針對輕軌系統型式，建請研議導入「Train-Tram（列車與路面電車複合系統）」等具備轉換彈性之運作模	1.本路線考量未來與桃園路網整合，為維持系統一致性與營運接軌之無縫銜接，故選擇輕軌系統為系統型

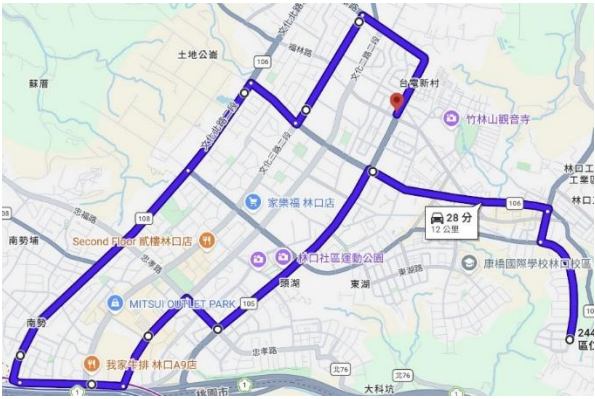
意見表達	簡要答復說明
式。 2.建議路線規劃應避免彎繞影響行車速率，並通盤考量未來列車加長與系統升級之可能性。	式。 2.考量市區街道特性，過大之車廂將受限於轉彎半徑，技術上具執行困難，而本計畫月台長度已預留列車加長之餘裕，符合未來擴充需求。
十五、民眾 12	
為減低高架橋墩對市容之衝擊，建議優先採用路幅較寬之文化一路與文化北路作為優先路廊。	1. 捷運在「骨幹交通」的定位下，會優先選擇較直捷的路線，透過路線轉乘形成網狀服務，最為直捷便利及最具運輸經濟性，再由公車與YOUBIKE，以及人行步道提供最後一哩路達成面狀之服務。 2. 文化北路與文化一路為國 1 聯外道路功能，車流以上下高速公路為主，文化二路為林口中心主幹，沿線大型社區與重要公共活動據點，民眾生活、購物休閒高，大眾運輸需求較高。 3. 捷運路線行經文化二路，路線最為直捷有效益，且可服務道路兩側 500 至 800 公尺範圍活動人口，若路線採用環狀路網繞行文化北路與文化一路，造成繞行增加民眾搭車時間，且大幅增加造價導致效益降低。
十六、商 O 英	
建議路線規劃可走文化北路的安排： 1.新桃林線目前只有規劃連接 A9 站（機場捷運線）而已，希望捷運路進我家附近。 2.高速公路下來那條文化北路，是交通擁擠樞紐，未來又有 20,000 以上就業人口，南勢國中，及各住宅區林立、AI 產業園區的進駐，因此建議捷運到有一個站點是設置在高速公路下來附近有「全聯」的點，解決壅	1.捷運在「骨幹交通」的定位下，會優先選擇較直捷的路線，透過路線轉乘形成網狀服務，最為直捷便利及最具運輸經濟性，再由公車與YOUBIKE，以及人行步道提供最後一哩路達成面狀之服務。 2.文化北路與文化一路為國 1 聯外道路功能，車流以上下高速公路為主，文化二路為林口中心主幹，沿線大型社區與重要公共活動據點，

意見表達	簡要答復說明
塞車改善民眾交通便利性! 3.真正落實解決民生交通問題謝謝您!	民眾生活、購物休閒高，大眾運輸需求較高。本路線於文化北路/頭湖三路路口設站(S94 站)，臨頭湖國小，除可服務整體園區約 2 萬就業人口外，亦能服務文化北路兩側活動人口。 3.感謝提醒。
十七、林 O 辰	
1.建議： (1)S81 西移，縮短 A8 轉乘距離。 (2)路線由 S94 沿文化北路向南，接回 S08 環狀路網。 (3)S91↔S07 設置電動步道。 (4)可考慮直通桃園青線。 (5)可考慮長庚↔桃園車站半直達模式，節省時間。 問題： (1)哪些車站有聯開？ (2)為何未考量將路網延伸至中山路以北地區？ (3)為何機廠軌道非由 S88 直接切入，而是需繞一圈進入機廠？ (4)各站出入口是否為簡易，設於人行道之形式？ (5)是否使用與共通的系統？ (6)S83-S84 重疊段是否不足敷開設 3 種起訖的列車？尖峰班距為何？ 站體內是否有天橋，或同淡海可自由穿越軌道？	1.有關建議部分，說明如下： (1) 考量 S81 站西側有三跨連續橋梁跨越機捷軌道，本站站位已盡量鄰近機捷 A8 站，方便旅客轉乘。 (2) 本路線已有 S82 站往南銜接 S81 站，方便旅客轉乘機捷 A8 站，且 S07 站將設置風雨走廊，提供步行環境往返 S07 站與機捷 A9 站。若由 S94 站沿文化北路向南接回 S08 站，除須高架跨越機捷致高程拉高外，亦因路線重複致效益較差。 (3) S07 站與機捷 A9 站間，除改善既有人行道外，亦設置風雨走廊，提供更完善的步行環境，屆時轉乘距離約 200 公尺，步行時間約 3 分鐘，後續規劃設計時將再進一步評估縮短距離之可行性。 (4) 本路線 S19 站預計與桃園捷運青線 C01 站採「共站(站內)轉乘」設計，方便民眾轉乘。 (5) 直達車設計多應用於長途幹線（跨縣市城際運輸，如台高鐵及機場捷運），而市區捷運依其通勤與生活圈特性，原則上不採用直達車營運模式。 有關問題部分，說明如下：

意見表達	簡要答復說明
	(1) 本案現階段屬可行性研究階段，有關車站捷運開發站位尚在評估。 (2) 捷運路線的規劃，除考量地區發展潛力外，亦考量旅運需求、工程與營運可行性等。而考量該區域現況社經、旅運特性，S85、S93 站兩側 500 至 800 公尺範圍，可服務中山路以北地區使用需求。 (3) 有關 S88 站軌道繞一圈進機廠，係受限於機廠用地範圍，以及車輛從高架車站下降至平面機廠，為保持坡度平緩需有足夠行駛距離，故無法由 S88 站直接切入。 (4) 本路線車站出入口，有設置於人行道之簡易出入口，亦有聯開大樓型式之出入口。本案現階段屬可行性研究階段，有關車站出入口型式於規劃設計階段評估。 (5) 本案四種營運路線採用機電系統與車輛規格統一與相容性進行設計，以維持系統一致性與營運接軌之無縫銜接。 (6) S83-S84 重疊段容量，可滿足三種起迄不同之營運模式，該重疊段尖峰班距可達 3 分鐘一班。 (7) 林口線月台採用立體連通道設計，以提升車輛運輸效率與確保行車安全。
十八、南勢里長	
建議 S94 延伸站點走文化北路連接至八德路口,再連接至捷運 A9 站,以提升服務文化北路運輸效能。	(1)捷運在「骨幹交通」的定位下，會優先選擇較直捷的路線，透過路線轉乘形成網狀服務，最為直捷便利及最具運輸經濟性，再由公車與 YOUTBIKE，以及人行步道提供最

意見表達	簡要答復說明
	後一哩路達成面狀之服務。 (2)文化北路與文化一路為國 1 聯外道路功能，車流以上下高速公路為主，文化二路為林口中心主幹，沿線大型社區與重要公共活動據點，民眾生活、購物休閒高，大眾運輸需求較高。 (3)捷運路線行經文化二路，路線最為直捷有效益，且可服務道路兩側 500 至 800 公尺範圍活動人口，若路線採用環狀路網繞行文化北路與文化一路，造成繞行增加民眾搭車時間，且大幅增加造價導致效益降低。 本路線已有 S82 站往南銜接 S81 站，方便旅客轉乘機捷 A8 站，且 S07 站將設置風雨走廊，提供步行環境往返 S07 站與機捷 A9 站。若由 S94 站沿文化北路向南接回 S08 站，除須高架跨越機捷致高程拉高外，亦因路線重複致效益較差。
十九、張 O 齊	
1.路面電車(tram)考慮過了嗎?未見高架、地面、地下的比較。路面電車的優點:可與公車共用專用道,公車路線未來縮減有過渡期;較便宜,剩下的預算可用於人行道、腳踏車道等道路設計改革上;不須設上下車站。 2.縮減減車道後加上腳踏車道,交通容量仍能是原來的數倍,也降低私用車數量,進而降低噪音和空污,讓環境更安全宜居,是荷蘭等交通規劃最先進的國家的選擇。 3.缺點是需要修法才能不影響行人、腳踏車和車輛穿越,也必須有整體交	1.考量林口區現況道路幾何、交通特性條件，採用平面型式對道路交通衝擊較大，而採用地下型式則工程經費會鉅額增加，故林口線全線採用高架型式，並透過妥適規劃之輕軌，可更積極的提升道路使用效率，達到取代私有車輛交通量，緩解平面道路交通負荷。 2.引進適切軌道運輸服務，搭配腳踏車與行人空間規劃，以提升大眾運輸服務品質，轉移私人運具使用，營造更為安全宜居之環境即為本計畫之目標。 3.感謝建議，路面電車之相關配套修

意見表達	簡要答復說明
通改革的配合。工程局是否有對路面電車和配套修法做可行性評估?抑或是因為沒有整體交通規劃願景而被淘汰了? 4.有配套的腳踏車路網嗎?我的家人因為害怕與汽機車爭道,只要有一段不方便,就會選擇開車。	法屬於中央主關機關之權責範圍。 4.本計畫在林口線為主幹下，提供公車路線重整計畫，未來結合交通局，調整公車路線，設置 YOUBIKE 站點，提供民眾快速便捷之服務。後續亦會檢討車站與自行車路網之配套措施。
二十、蔡 O 熙	
1.建議在 A9 站站體能做空橋連通道，至林口轉運站,避免乘客行走危險及風雨中轉乘不便。 2.期待在 S83 站,站體能設風雨空橋連接周邊的停車場後連接出口至文三與仁愛一路口(甲上豆漿附近)方便乘客,轉乘方便,使乘客在安全的路上行走(避免穿越多個路口的危險穿越)。 3.希望站體能比照捷運站,設廁所。(或安坑輕軌)(洗手間)。 4.(既有規劃路線)延伸特教學校附近(忠孝路)(文化)。	1.有關機捷 A9 站與林口轉運站之間設置空橋連通道，後續提供意見予桃園捷運公司評估。 2.有關車站後續設置風雨空橋連接周邊重要站點，後續納入規劃設計階段檢討。 3.吸收淡海與安坑輕軌營運經驗，林口線高架車站利用出入口用地或結合未來車站與周邊開發之空間設置廁所，以提升旅客舒適性及便利性。 捷運路線的規劃，除考量地區發展潛力外，亦考量旅運需求、工程與營運可行性等。而考量該區域現況社經、旅運特性，S83、S94 站兩側 500 至 800 公尺範圍，可服務特教學校附近地區，另外未來結合調整公車路線，設置 YOUBIKE 站點，提供該區民眾快速便捷之服務。
二十一、鄭 O 欽	
1.選站時,有否將停車空間做考量，需考慮 park&Ride 鼓勵民眾使用輕軌,提高運量。 2.對於路線是否考慮 TOD,可以增加地方的工程負擔財源,目前選線看起來都是現有已開發區域?未來 TOD 的規劃如何?	1.捷運路線與車站的規劃，除考量地區發展潛力外，亦考量旅運需求、工程與營運可行性等，後續整體考量優化車站周邊之停車供應狀況。 2.林口線串聯林口舊市區與新市鎮的往來，整合周邊商業、休憩、教育、醫療與居住機能，並透過大眾運輸導向發展模式引導沿線土地之

意見表達	簡要答復說明
	利用，促成新北與桃園間跨區通勤的銜接。後續於 TOD 發展政策方向下，進行土地整體開發規劃，以提升土地開發效益。
二十二、羅 O	
1.台灣捷運中,有直達車的只有桃園機場捷運。因此,希望桃園車站到林口機廠之間,有車次是直達車,不要站站停,比較快到。 2.從機場捷運可以看到,A8 往台北車站方向,或者 A3 機場方向,往往坐滿沒有座位必須站著。因此希望未來新桃林線的車廂,比機捷的車廂大。	1.直達車設計多應用於長途幹線（跨縣市城際運輸，如台高鐵及機場捷運），而市區捷運依其通勤與生活圈特性，原則上不採用直達車營運模式。 2.考量市區街道特性，過大之車廂將受限於轉彎半徑，技術上具執行困難，而本計畫月台長度已預留列車加長之餘裕，符合未來擴充需求。
二十三、王 O 彰	
1.既有的路網大家已經習慣，也有半小時免費 U Bike、甚至桃園一小時。 2.林口的未來在尚未滿載的區域，只在滿載的區域規劃，可能不會加分，重點是不是連接 A9 而不是連接 A8。 3.直接爭取單純往返 A9、A8 免費搭乘或轉乘往返 A9、A8 免費搭乘。  4.目前 A9 北上轉直達車和 A8 直達車到站南下轉普通車到 A9 都算方便。 5.重點在林口內部的路網更立體且不	1~5 有關輕軌路線課題，說明如下： (1) 捷運在「骨幹交通」的定位下，會優先選擇較直捷的路線，透過路線轉乘形成網狀服務，最為直捷便利及最具運輸經濟性，再由公車與 YOUTBIKE，以及人行步道提供最後一哩路達成面狀之服務。 (2) 文化北路與文化一路為國 1 聯外道路功能，車流以上下高速公路為主，文化二路為林口中心主幹，沿線大型社區與重要公共活動據點，民眾生活、購物休閒高，大眾運輸需求較高。 (3) 捷運路線行經文化二路，路線最為直捷有效益，且可服務道路兩側 500 至 800 公尺範圍活動人口，若路線採用環狀路網繞行文化北路與文化一路，造成繞行增加民眾搭車時間，且大幅增加造價導致效益降低。 (4) 本計畫在林口線為主幹下，未來

意見表達	簡要答復說明
用轉支線就到站。 A9 出發走文北、南勢國中、文北仁愛、文三仁愛、文三中山、運動中心、文三中華、文一寶林(竹林山寺)。 A9 出發走文二、三井、文一忠孝、文一仁愛(林高+林中)、佳林國中、舊街、中山粉寮、師大或 1+2 師大、中山粉寮、舊街、佳林國中、文一仁愛(林高+林中)、文一忠孝、三井、A9、南勢國中、文北仁愛、文三仁愛、文三中山、運動中心、文三中華、文一寶林，大家最想要的應該是到 A9，且 A9 轉乘 A8 免費。 6.重點應該是未來的大林口，搭輕軌大多應該是國高中以上，有些地方其實已經有一大堆公車經過，一個站離林高近一點，可以吸引更多優秀高中生來林高，甚至吸引優秀的老師搭來林口教書，文一寶林會讓竹林山寺發亮。 7.看到人口數最多的南勢里很少站覺得有點怪。 8.捷運或輕軌可以早規劃，現在好不容易規劃，南勢里卻只有 A9 和三井。	交通整合可適度調整或增加公車路線，設置 YOUBIKE 站點，擴大大眾運輸得服務範圍，提供民眾快速便捷之服務 (5) 捷運路線銜接機捷 A8 站之必要性，除考量 A8 站有普通車與直達車停靠服務，能發揮班次較密、速度較快的優勢，使民眾往返雙北更為便利外，更因現況長庚醫院周邊已具備完善的公共運輸路網，相關公車、國道客運路線多，銜接 A8 站能符合民眾使用需求外，並有效整合軌道與公共運輸系統。使用者付費始得讓公共運輸永續經營，另目前 TPASS 服務已可大幅減低公共運輸交通成本。 (6) 提供學生優質大眾運輸，鼓勵培養學生從小使用大眾運輸習慣，為捷運建設推動目標之一，故計畫路線行經多所中小學，以及大專院校，提供師生便捷之大眾運輸服務，如麗林國小、崇林國中、林口國中、佳林國中、醒吾科技大學，於龜山端亦串連長庚大學、長庚科大、國立體育大學等。 7~8 有關輕軌服務南勢里範圍課題，說明如下： (1) 捷運路線的規劃，除考量地區發展潛力外，亦考量旅運需求、工程與營運可行性等。而考量該區域現況社經、旅運特性，S91、S92、S83 站兩側 500 至 800 公尺範圍，可服務南勢里人口密集地區。 (2) 捷運在「骨幹交通」的定位下，通常會優先選擇較直捷的路線，透

意見表達	簡要答復說明
	過路線轉乘形成網狀服務，最為直捷便利及最具運輸經濟性，再由公車與 YOUBIKE，以及人行步道提供最後一哩路達成面狀之服務。

伍、散會：下午 8 時 30 分