

淡海輕軌第二期路網基本設計初步成果地方說明會會議紀錄

壹、會議時間：110年9月29日（星期三）下午6時30分

貳、會議地點：觀潮廣場

參、主持人：林副局長耀長

紀錄：蔡秉修

肆、出席者：(如簽到表)

伍、討論意見：

一、洪立法委員孟楷：

- (一)淡海輕軌第二期自108年到現在已經兩年過去了，兩年來大家一起，表達了不進入老街的訴求，也請捷運局作調整。從上次說明會到現在，方案又更精進了，這點先予肯定。
- (二)路寬的問題很重要，輕軌2、3秒就過去，剩下的時間是不是可以給行人跟車輛走，剛剛用影片來告訴大家，輕軌不是與民眾來爭道，也不會影響到景觀。
- (三)第一期路網現在已經完成了，少了第二期路網這一段就像是一個圓還缺了一角，第二期路網完成後就會形成完整的路網，整個路網對於居住在淡水市區的民眾最有助益，也真正讓大眾運輸工具發揮效果。如果就地圖層面來看，形成路網這件事情我是支持的。
- (四)淡海輕軌第一期路網與第二期路網，以及未來的八里輕軌之間銜接轉乘務必無縫接軌，提升民眾轉乘的便利性。

二、蔡議員錦賢：

- (一)老街以前就有說過太窄不能走，現在捷運局改走河岸，河岸以前是沒有的，民房緊鄰河邊，打開門就可以釣魚，現況河岸也沒有車在走，為什麼還要反對輕軌走河岸。
- (二)輕軌盡量往河邊靠，留出與河岸商家的距離，怕民眾買東西衝出來會有危險，安全一定要有保障。
- (三)技術問題絕對可以做得好，政府都有在監督，程序也一定

會正當完備才能施作，沒完備不會施工，公務人員不敢犯法，請大家要放寬心。

三、陳議員偉杰：

- (一) 這次說明會已經有將過去大家的疑義，不管是地質、路寬不足、妨礙行人通行、颱風淹水等問題作說明，另外現場民眾有提到的工期問題，後續也應該針對工期部分，以及施工期間對居民的影響，再做完整的補充說明。
- (二) 當然一次的說明會是不夠的，為了讓輕軌工程能如期完成，必須在日後的程序上，多讓居民有表達意見的機會，並藉由一次次的議題收整，讓整個方案能逐步完臻。
- (三) 城市的進步有賴於建設持續推動進行，現今多元民主的社會，希望可以彙整更多聲音，理性討論，做成最後決議大家一同推動支持，希冀淡水可以越來越好。

四、鄭議員宇恩：

- (一) 地方建設在要跟不要之間是今天討論的重點，綠山線跟藍海線經費總共153億元，新北市負擔65億元，有這麼龐大的經費挹注在地方建設，究竟是好還是不好，也是我一直在思考的問題。大眾運輸工具是可以減少私人運具的，這樣的想法在理論上是可以成立的，也可以減少碳排放量，是全世界也一直在努力的方向。
- (二) 中正路段採部分 B 型、部分 C 型路權，容易造成用路人混淆，且車輛交織混雜，也可能造成道路服務水準的下降。且淡江大橋通車後，可預見中正路車流量將提升，如何引導私人運具轉乘輕軌，減少私人運具數量，是應該說明的重點。
- (三) 老街路段自第一漁港至觀潮廣場，現況汽車單向、機車雙向，未來加入雙向通行的輕軌，整體交通動線要如何規劃；輕軌沿線震動、噪音的問題，將影響沿線住家生活品質，是否有相對應的補償措施；輕軌路線及站體將限縮現有觀潮廣場綠地空間，是否將有其他空間彌補，這些都是

需要說明的重點。

- (四)建設都是有人贊成有人反對，如何在正反兩方取得最大公約數，是非常重要的，有沒有可能最後是由淡水居民來決定這條輕軌的去留，希望捷運局可以再花更多心思，再召開說明會慢慢取得共識。

五、鄭戴麗香議員服務處陳主任：

- (一)淡海輕軌形成環形路網是很重要的，當時綠山線做的時候，有沒有想過竹圍的民眾要不要搭乘輕軌來淡水行政中心辦一些事情，或者是淡水的資源竹圍也能使用，也不是說只有給當地居民使用而已，市府建設輕軌是為了淡水好，當然有些不好的地方就提出建議給市府來解決，把輕軌做得更好。
- (二)比如淡江大橋做好之後可以紓解一些車流，讓竹圍路段不會塞車，讓送醫急救、消防救災的一些車輛不會塞在路上，不會影響到救援。輕軌也是一樣，有兩大好處，一是提振觀光的好處，二是便利在地居民的好處，壞處就提出建議給市府解決，把輕軌的品質做到最好，才是最重要的。

六、淡水區公所巫區長

- (一)前些日子有請捷運局及顧問公司陪同，一起拜訪河岸沿線商家、里長及淡水一信，大部分都是贊成，但也有不同的意見，包括河岸步道擴建、路基改善、颱風淹水及燈塔的存廢等意見，大家的意見其實都有納入並解決，所以要及早發現問題、蒐集地方民眾意見，輕軌才能做得好。
- (二)淡海輕軌要形成環形路網，連通新市鎮與老街，並創造老街新亮點，老街才能持續發展。最後藉由不同聲音，讓淡水、輕軌都更好。

七、民眾意見彙整：

- (一)許先生(第1位發言人)：

1. 我是淡水文化基金會董事長，第一個問題是我覺得新北市政府有責任向廣大的公民回應這個案子的行政流程走到哪裡，這是一個信賴的問題，是一個新北市政府怎麼對民眾誠實負責的問題。我們知道這個案子原來經中央核定的，不是今天簡報這樣的方案，換句話說，這樣的方案是新北市政府重新修正提到中央的方案，那我要請問，這樣的方案如果中央不核准，那這個方案可以做嗎？那我又要再問，這樣的方案要經過中央怎麼樣的程序核定，是交通部核定新北市政府的方案就可以做了嗎，還是要在會中央各單位的意見？
2. 簡報呈現已經有經水利單位的同意，有什麼樣的文件證實水利單位正式同意？另外更關心的是說這個案子是否要提到行政院，經行政院核定同意，如果沒有經行政院核定，那麼這個修正方案是沒有經過主管機關認可的，這是非常重要的。
3. 簡報有一個文資審議方案，也承認說渡船頭燈桿對輕軌路徑是有影響的，但是簡報也沒提說，如果渡船頭燈桿的文資身分被認定，那這個案子怎麼做，又說會尊重文資審議的結果，如果文資審議通過了，要怎麼尊重，放棄這個修正方案嗎，我先簡單的提問，希望新北市政府可以誠實說明。

(二)黃先生(第2位發言人)：

1. 我在淡江大學任職，在上次的公聽會我有來參加，今天看起來修正的幅度不大，所提列嘗試回答的問題，也都沒有切到重點。因為在過程當中，當地的居民有開會討論，提出非常多問題。
2. 我想在今天這個社會，民眾的這些疑慮都應該做回答，不過我覺得今天好像都沒有回應到，軌道線型的幾個斷面圖都沒太大的改變，民眾擔心在老街尾路段，軌道與住家的距離，也沒有回答。這條路在民國70、80年的時候是防汛道路，規劃是直接將軌道鋪上去，還是會做更多路基的加強，這個也沒回答。

3. 剛提到颱風潮水，水利局真的這樣同意嗎？步道挑出去2.7公尺，住在淡水的人會知道，當這個潮水打上來，現在因為是重力堤岸，當潮水打上來會順著潮水往外跑，是不是就濺上民眾的家裡，這又造成一個新的問題。
4. 另外是說民眾最關心的是人潮問題，舉辦公聽會最重要的目的是和民眾好好把事情講清楚，我看荷蘭、德國那些案例，道路至少都20公尺以上，而影片裡面的人潮就樣是疫情期間的淡水，都沒有什麼人在走動，大家有沒有調查說淡水觀光人潮眾多的時候有多少人進出，淡水跟荷蘭的狀況不一樣，是市中心，是生活跟商業的地方，淡水的街口有一個捷運站，出來有多少人有沒有調查，輕軌走得動還走不動，需不需要有警車開道，請具體回答有關人潮問題。
5. 另外程序方面的問題，我有看到交通部是希望舉行公聽會，大家有意見討論，而不是新北市政府提一個方案來討論。

(三)張先生(第3位發言人)：

1. 我想請問的是剛有說颱風期間就會關閉河岸路線，改為接駁公車，顯然這個接駁公車的運量不大且型式簡單，那為何不一開始就設置一個接駁公車在捷運站跟紅毛城之間，中間可以停個4、5站，公車造型可以可愛、特別一點，我想一定也會成為一個主題，也吸引很多人慕名而來，這樣一來對中山路、中正路的衝擊最小，環保影響最小，工程可行性也最高。
2. 上次我們有提出來，但在交通部根本沒有提出這個議案的討論，新北市政府先決條件就是老街跟河岸二選一，沒有更多元的方案，我想這2個方案應該都很困難。

(四)范小姐(第4位發言人)：

1. 我是淡水社區大學的副主任，我上次參加捷運局所辦的說明會，是在媽祖廟前的廣場，我記得那次是決定不走老街，但我不知道有誰是贊成要改成河岸的，有多少人是贊

成改河岸，對於進河岸的方案，是沒有再聽一次民眾的意見決定的，這是第一個問題。

2. 第二個問題，我知道今天不用談工程的問題，這也不是一個工程的問題，工程我知道我們的專家、科技都很厲害，怎麼樣都可以克服。問題是為什麼要走河岸，今天現場的政府官員跟顧問廠商，有多少人是住在淡水的，有去走過河岸嗎，走幾次，什麼時候走，假日的時候，滿滿的人在河岸，很優閒地拍照欣賞，平常的時候還有輪椅族，老先生老太太在河岸一起散步，這條河岸不是交通要道，是吸引人潮重要的休憩區域。
3. 但把河岸當作交通要道來規劃，人行道有幾公尺、車道有幾公尺，這完全是本末倒置的，應該要想說淡水河岸的用途是什麼，輕軌建設到底是要解決什麼問題，說什麼輕軌等於50輛汽車，今天有多少汽車進入河岸，汽車是不能進入河岸的，為什麼汽車不能進河岸就是因為這塊區域要讓大家可以自在悠閒的散步。現今高齡化社會，輪椅族跟騎腳踏車的人要怎麼跟輕軌競爭。

(五)張先生(第5位發言人)：

1. 我是淡水土生土長的居民，之前要走老街的時候，老街集體反對，布條掛的滿街，現在要走河岸又說是悠閒遊憩的地方。講句老實話，以前的河岸是泥灘沒有人走，那現在新北市政府修正的方向，也顧及到行人，加大行人空間，我想新北市政府有用心傾聽淡水在地人的聲音。
2. 我有住在淡水的荷蘭朋友，有提及荷蘭1970年代汽車都擠在市中心，荷蘭現在已經把汽車排除在市中心外，只供行人跟自行車使用，當地人現在都很滿意城市裡面清晰的空氣，可以參考荷蘭的城市規劃，個人是贊成輕軌建設的。

(六)陳先生(第6位發言人)：

1. 我是一個忠實的鐵道運輸擁護者，我知道輕軌在歐洲很多，我去歐洲也很喜歡搭輕軌，但對於淡水河岸要設置輕軌，我是堅決的反對。為什麼，因為從頭到尾我們只考慮

到建設的問題，沒有考慮到人的心理因素，淡水河岸是淡水人主要的休閒地方，也是淡水最重要的商業地區，淡水老街基本上沒有吸引力，淡水老街是跟淡水河岸相互加持的，外地人才願意來淡水，如果在淡水最核心的地方貿然的建設輕軌，沒有仔細的評估，將來影響做生意該怎麼辦，舉例像河岸的三個浮動碼頭，十年前要蓋的時候，號稱可以創造百億的商機，十年後卻只有少少的船在開，這樣的後果還不是淡水人來承擔。

2. 現在的方案越改越糟，原先方案在老街還有站，現在只剩河岸頭尾有站，只能眼睜睜看著客人被輕軌載走，我看輕軌對淡水河岸幫助不大。

(七)李先生(第7位發言人)：

1. 首先要講的是淡水的發展，捷運、輕軌是必然的事情，我們已經落後太久了，請大家要把心胸放寬，用一份包容的心促使輕軌盡速完成。
2. 請新北市政府建設輕軌的時候，為地球暖化這個區塊思考一下，輕軌是百年建設，應該連地球暖化、海平面上升的因素也設想進去，還有土壤液化的問題，淡水地質有部分是較軟弱的，這部分應該要加強注意。
3. 最後我希望輕軌建設能盡速完成，有不同意見大家都可以提出來沒有關係，畢竟淡水是幾百年來重要的港口，有其重要的文化歷史背景，往後一兩百年，淡水依舊是輝煌的，對於淡水躍升國際都市發展，大家都要提供一份心力完成。

(八)洪先生(第8位發言人)：

1. 請問官員有先看過簡報的影片嗎，影片中有人差點被撞你們知道嗎，如果連你們提出的案例都有人差點被撞，那要怎麼說服當地居民輕軌是安全的，這是第一個問題。
2. 第二個問題是有真正服務淡水在地居民嗎，以這張路網圖來說，淡水居民住的地方在哪裡，剛好就是路網被框住的

地方，輕軌根本沒有進去啊，如果輕軌沒有到你家，試想你會搭輕軌嗎，所以只完全考慮到觀光的需求嘛，淡水居民交通的需求有考慮到嗎。

3. 另外去年監察院有請新北市政府重新做環境影響評估，請問目前的進度是如何，對後續輕軌推動有什麼影響。

(九)張先生(第9位發言人)：

1. 請問 V21站到 V22站路線是單軌還是雙軌，我看到的是單軌，單軌路線是不是要一趟來一趟回去，V22站到 V23站才是雙軌路線，這樣的運輸量要如何去符合、平衡。
2. 之前因為輕軌走老街，老街路幅過窄受到老街居民反對，所以才走河岸。但現在 V22站到 V23站間還有一段中正路老街，路幅更窄，這個方案並沒有解決這個問題，到這個路段還是塞車。交通有一句名言是車流如水流，V22站到第一漁港的交通就打結，我都不知道是解決交通問題還是擺一台觀光用的聯結車，更何況以後淡江大橋通了，難道這一段車都不用走嗎。

(十)民眾(第10位發言人)

1. 淡水河岸觀光優勢是慢活、步行，現在輕軌進來，觀光客就沒有安全步行空間可言。
2. 簡報提到軌道距離河岸商家5公尺，距離岸邊加上拓寬的步道也是5公尺，可以知道新北市政府也是認為要各保留5公尺空間才有辦法容納淡水的觀光人潮，那請問淡水渡船頭燈塔到捷運站這段行人可以行走的空間是多少，這路段最窄也是最重要的地方，卻沒有說明到，我認為資訊揭露的不夠完整。

(十一)林先生(第11位發言人)

剛有提到說淡水是一個慢活的城市，但我所感受到的只有危險，中正路上隨處的違停，甚至還有差點造成救護車過不去的情形，今天並不是說要贊成或反對，只是要先請大家好好想說，這真的是大家想要的淡水嗎。像林口這樣塞

車問題這麼嚴重，大家還要像這樣再耗下去嗎

(十二)陳先生(第12位發言人)

1. 原來一開始輕軌規劃在中正路的時候，我曾經在我的社群上面強力的反對，因為確實會對沿街商家進出、送貨，以及行人通行造成嚴重影響。上次說明會是在圖書館那邊，我有參加，現場就有發想出來的一個想法，記得是蔡錦賢議員提出來的，他說不如輕軌走河邊看看。河邊基本上不會有車流量，只會有行人，因為我們都知道河岸從以前到現在往外推滿多的，大概十幾公尺左右，如果外推出來的海埔新生地能夠容納輕軌通行的話，可以來研議做評估。
2. 我們可以看到新北市政府花了滿多時間跟精力去解決各種問題。以下我要提出幾點癥結點，第一點是交通需求量的問題，有人說這條輕軌只是服務觀光客，我說不一定，沙崙那邊住了不少人，而且新市鎮部分住在山上的人，若要來淡水買東西，以前是要坐公車，今天市府有個方向是要將新市鎮作為一個中繼站，從三芝方向過來的人，會在新市鎮做轉運，來減少淡水捷運站到新市鎮公車的流量，解決交通問題，是可以用輕軌做替代的，到新市鎮轉車搭輕軌到淡水買菜不是很好嗎，公車在上班時間人多的時候，上不去要等很久，你說對在地沒有需求量嗎。
3. 另外還有文化層面，文化本身就具有積累性的，燈塔的保存重不重要，我覺得非常重要，不過燈塔目前喪失了原有的功能，如果說可以來移地保存，不用移到山上這麼誇張，河岸腹地這麼大，往前後移個幾公尺，只要能夠達到保存的核心訴求就可以。建設本身就具有文化積累性，中正路從日治時期到現在有很大的改變，不論是車流、寬度及人潮，必須要有好幾個時期的調整跟影響，基本上文化本來就是不同時代、不同世代的人有不一樣的積累性去創建出來的，目前很多人主張說沒有需求，但怎麼能確定說未來沒有需求呢，我覺得我們不應該這麼自私只思考這一代，應該要思考下一代，淡水的觀光其實是依靠好幾世代人的努力發展起來的，現在很多在地人都在努力突破觀光瓶頸，我覺得輕軌是一個方案，本人是支持輕軌的。

(十三)許先生(第13位發言人，同第1位發言人)

1. 淡水這二十年來發展城市的目標是健康的城市、文化的淡水，大家努力建設的成果剛剛議員都有提到，我們不應該來破壞，建設的方向應該在現今的基礎上來規劃。如果來破壞要怎麼能說是健康的城市、文化的淡水。
2. 過去努力保存觀潮廣場，如今輕軌要走河岸第一個要破壞、犧牲的就是觀潮廣場；捷運淡水線通車後，開闢出捷運廣場，讓遊客可以輕鬆散步、走到河岸，這都是二十年來的建設。金色河岸從周錫瑋縣長到朱立倫市長，都當作是政績，是淡水的招牌。如果輕軌建設下去，觀潮廣場、捷運廣場還有河岸沿線的樹林都要砍掉，這能說是建設嗎。
3. 輕軌建設是為了顧河岸商家的生意嗎，不是，是顧輕軌營運的生意，輕軌的生意可以不好，但河岸商家的生意不能不好，從紅毛城到捷運淡水站路段是淡水最有價值的地方。

(十四)新北市政府捷運工程局綜合回應

1. 淡海輕軌綜合規劃報告書於行政院102年核定方案(下稱老街方案)為單軌繞行淡水老街及中山、文化路，老街方案於綜合規劃階段未及時廣納地方意見，故結論以老街方案為建議路線方案，待綠山線推動興建後，視民眾接受度，進一步提出建議方案。故本府捷運工程局於108年、109年召開地方說明會，並獲得不進入老街共識，在綜合考量工程技術、運輸效益及地方民意下，數個替代方案中屬河岸方案最具可行性，故後續朝向河岸方案進行推動。
2. 因應地方民意調整路線之河岸方案，須提報至中央核定，故刻正辦理淡海輕軌修正計畫，並於110年9月14日第3次提報交通部審議，交通部審議後轉行政院審議，經行政院核定後，進入施工階段，相關程序皆須完備才能進行施工。另針對河岸方案已數次邀集水利單位協調，於符合水利法規定下調整設計方案，使河岸方案具可行性，後續仍依河川公地申請等程序，提送相關文件予水利單位審查。

3. 淡海輕軌第二期全線路網目前規劃均採雙軌雙向配置，以符合目標年運量需求，並保留未來營運班次調度彈性。經探訪沿線商家意見，希望河岸段軌道距離民房至少保留5公尺以上空間，老街尾路段(中正路觀潮廣場至文化路口)盡量將軌道線型往機關用地一側(靠河側)偏移等建議。
4. 河岸路段寬度大致約14公尺以上，軌道距離河岸民房皆有5公尺以上空間，距離河岸一側留設2.3公尺以上空間，當輕軌通過時，另一側軌道可供行人通行，故輕軌兩側避讓空間寬度至少10.65公尺；另考量民眾對於河岸空間不足仍有疑慮，參照河岸現有懸臂人行步道形式，於部分路段設置擴建步道寬度約2.7公尺，加寬人行空間，足以確保行人避讓之安全並解除民眾對於人潮眾多無處避讓之疑慮。而老街尾路段(觀潮廣場至文化路口)寬度約為12公尺，輕軌設置雙軌寬度約6.7公尺，採用C型路權與一般車輛共用，一般車輛參照現況汽車單向、機車雙向模式行駛，並配合民眾建議將軌道線型以往機關用地一側偏移，機關用地一側之人行道縮減至2.3公尺，以保留民宅一側3公尺人行道。
5. 為因應河岸路段於颱風、暴雨警報發布後實施管制，輕軌將採降級運轉模式，於進入河岸前折返，並配合以公車接駁方式完成旅客運輸服務，屬於非常態性營運模式，運送量能亦僅滿足疏散、運送旅客為原則，無法滿足目標年運量需求。
6. 另有關淡水渡船頭燈桿文資審議案，將尊重文資審議結果，因渡船頭燈桿文資身分尚未定案，故先以對於輕軌路線影響最小方案進行設計說明，後續配合審議結果調整設計方案。
7. 淡海輕軌路網連接新市鎮與淡水市區，以輕軌運輸為骨幹，輔以公車接駁，普及大眾運輸，改善現有交通習慣，提升地區交通的便利性。輕軌車站服務範圍為周邊500公尺，為步行可以抵達的範圍，並搭配 YouBike 等轉乘設施，擴大輕軌服務範圍，提升可及性及搭乘意願，服務當地居民交通需求。現況中正路(淡水老街)仍有違停現象、

中山路公車繁忙交通壅塞、淡水腹地不足，停車供給有限等條件因素，河岸方案對於中山路及淡水老街現況交通尚無影響，甚至透過鼓勵使用大眾運輸工具、公車路線整合、交通量移轉，對現況交通更有所助益，期能改善淡水現有交通水準。

8. 目前規劃於捷運淡水站及觀潮廣場設置 V21站及 V22站，遊客可維持既有觀光模式於捷運淡水站下車後逛老街及河岸後返程，也可搭乘輕軌前往紅毛城、滬尾砲台、漁人碼頭等沿線景點，甚至未來搭乘八里輕軌到八里地區遊玩，回程於 V22站下車吃吃淡水美食、逛逛河岸景觀、買買伴手禮，步行至捷運淡水站返程，提供更多樣遊玩行程及運具選擇，相信對於淡水觀光有所加分。
9. 輕軌優點在於可及性高且因地制宜，在國外有諸多案例可供參考，但如何將輕軌因地制宜融入國內交通環境，是本市面臨課題。對於地方民眾提出需求，市府將持續努力，納入基本設計考量，因說明會時間有限，無法說明設計細節，後續將隨設計階段成果，持續跟地方民意溝通，以符合民眾期待並取得最大共識。
10. 本次說明會之會議紀錄及當天播放影片，將同步放置於本府捷運工程局官方網站—最新消息—公聽會與地方說明會—淡海輕軌第二期路網基本設計初步成果地方說明會。

壹、會議結論：

謝謝今天參與說明會的民眾給予這麼多寶貴的建議，淡海輕軌第二期目前在基本設計階段，大家的建議都會納入新北市政府規劃中重要的研析參考，希望大家可以多多支持輕軌建設。

貳、散會（下午9時整）