

港市合一的基隆，打造正港台灣頭。

主席：呂委員孫綾的書面質詢，請行政院以書面答復，並列入紀錄、刊登公報。

呂委員孫綾書面質詢：

淡水、北海岸地區近年以來發展快速，人口迅速增加；依據 2016 年人口統計，目前淡水、三芝、石門區域人口已接近 20 萬人。除平日往返雙北之通勤外，還有假日時大量遊客進出；然而淡海地區進出之主要道路，僅有台 2 線。目前每天約有 15 至 20 萬輛汽車往返淡水地區，上下班尖峰時段每小時更有 5000 輛車塞在台 2 線上，道路服務水準為最差的 F 級。因此，淡海地區民眾長年以來為嚴重塞車問題所苦，不僅影響生活品質，更影響緊急意外時的就醫處理。（如附圖 1）

然而，根據營建署之淡海新市鎮計畫，未來將可能有 30 萬人口再進住淡水地區，將使已經不敷使用之交通動線更受影響。因此，政府應提前因應未來需求做好規劃，並切實監督目前施工中之重大工程如期、如質完工：

一、淡海輕軌運輸系統及淡江大橋

淡海輕軌係為完善淡水地區交通網與因應淡海新市鎮之需求，分為綠山線、藍海線，共二期。總經費 153 億，第一期路網預計 2018 年底通車，全體路網預計 2025 年通車。（如附圖 2）

淡江大橋係為紓緩台 2 線竹圍路段與關渡大橋 30% 之交通量，並使淡水、八里間減少 15 公里車程，預計可分散淡海地區往返台北市區之車流。總經費 154.3 億，預計 2020 年完工通車。（如附圖 3）

這兩項工程雖由新北市政府、及交通部公路總局負責工程興建，但其興建完工時程將可紓解淡海地區交通壅塞狀況，因此本席要求行政院、交通部須盡協調監督之責，確保兩項工程如期、如質完工。

二、淡海輕軌往北及八里延伸線計畫及芝投公路計畫

淡海輕軌延伸線計畫分為「往北延伸段」與「八里延伸段」。「往北延伸段」係通過淡海新市鎮後期發展區，往三芝方向延伸；「八里延伸段」係由淡水漁人碼頭起，通過淡江大橋預留之共軌，往八里方向延伸。此項工程計畫可完善淡海新市鎮與八里台北港特定區之大眾運輸機能，然目前尚未進行相關評估及規劃。由於淡海地區之都市機能、觀光遊憩發展尚在快速發展，為因應未來人口增加、交通需求，本席認為行政院、交通部須及早因應規劃，並提供相關報告予本席。（如附圖 4）

芝投公路計畫由三芝地區起，通過淡海新市鎮及淡水竹圍地區，連接至台北市北投大度路與洲美快速道路。此項工程可分流台北往返淡海地區車流，解除目前僅有一主要道路台 2 線進出之現況。自 1998 年計畫開始規畫迄今，已經過 18 年的時間；過去的行政院亦有明確表態支持本計畫，然由於台北市政府的反對，致毫無實質進展。本席認為，政府應本於政策高度之視野，積極協調溝通，針對相關計畫進行修正檢討作業，並將相關資料提供本席。（如附圖 5）

三、台北港臨時油品中心遷移

台北港於 1998 年 12 月完成第一期工程，當時係作為基隆港輔助港口之用途，然因其逐年拓

展與自由貿易港區的規劃，台北港的角色日益重要。然而，在台北港帶來經濟發展的同時，卻也在港區臨時油品中心建設了多達 47 座儲油槽。這 47 座油槽距離八里區公所、農會與八里國小僅有 500 公尺，距離著名景點十三行博物館更僅有 200 公尺，而區域內更分布一般的住宅區，有非常多居民居住。油槽自 2002、2003 年興建完成後，13 年來，八里居民提心吊膽，擔心是否會發生意外。尤其自高雄氣爆意外以來，民眾更害怕會不會發生類似的事件。（如附圖 6）

台灣港務公司在去年（2015）8 月表示，這些油槽要到 2031 年才能夠遷移。換言之，八里居民被迫繼續忍受和這些油槽比鄰 15 年的時間，實為心理之巨大壓力。台灣港務公司目前已提報「台灣國際商港未來發展及建設計畫」，台北港油槽遷移為其中之一部份，因此若本計畫能盡速核定，將有可能提前遷移油槽。因此本席要求，行政院及交通部應盡速核定此計畫，並督促台灣港務公司提前遷移油槽，還給八里居民一個安全的環境。（如附圖 7）

四、德祥台北貨輪擱淺石門

今年 3 月 10 日，德翔台北貨輪因引擎故障致擱淺於石門沿岸海域，後因風浪造成船身斷裂，致造成石門海域、岸際的油汙染，迄今已近四個月。依據目前船體移除作業期程，全船船體移除必須在 8 月 6 號以前完成。本席要求行政院、交通部應確實監督船身移除作業如期完成，以確保不會對海域造成二次汙染；並因應颱風季節到來，擬定颱風來襲之應變計畫，以利時程之進展。

附圖 1.

表 3.1.1-1 淡水地區主要聯外道路交通量、旅行速率與服務水準分析

道路名稱	路段起訖	路寬 (m)	車道數 (雙向)	方向 (往)	道路容量 (pc/h)	尖峰小時交通量 (pc/h)	流量容量比 (V/C)	旅行速率 (kph)						尖峰小時服務水準	
								晨峰 (07:00~09:00)		離峰 (14:00~16:00)		昏峰 (17:00~19:00)			
								平日	假日	平日	假日	平日	假日		
省道臺 2 線	關渡~紅樹林	30	6	南	4,200	3,988	0.950	-	-	-	-	-	-	E	
				北	4,200	4,519	1.076	-	-	-	-	-	-	F	
	紅樹林~金龍橋	30	6	南	4,200	2,757	0.656	50.0	40.8	51.3	38.9	45.7	35.7	C	
				北	4,200	3,002	0.715	45.6	47.1	41.9	51.7	38.6	46.2	D	
	金龍橋~林子	30	6	南	4,200	2,840	0.676	40.6	39.8	40.2	50.8	47.2	43.3	C	
				北	4,200	2,603	0.620	33.6	49.1	40.3	34.4	37.5	36.0	C	
省道臺 2 乙線	登輝大道~淡水	21	4	東	3,000	2,371	0.790	26.9	23.0	21.8	21.1	20.3	20.6	D	
				西	3,000	2,074	0.691	23.8	23.6	22.4	18.7	21.6	18.5	C	
	淡水~林子	17	4	東	2,400	1,459	0.608	24.6	23.8	26.5	26.1	21.0	25.0	C	
				西	2,400	1,390	0.579	28.9	28.2	26.9	30.9	25.9	29.0	C	
	縣道 101 線	北新莊~北 3 交叉口	12	2	南	1,200	492	0.410	-	-	-	-	-	-	C
					北	1,200	492	0.410	-	-	-	-	-	-	-
北 3 交叉口~淡水		8	2	南	1,000	715	0.715	-	-	-	-	-	-	E	
				北	1,000	715	0.715	-	-	-	-	-	-	-	E

資料來源：1. 交通量，99 年度公路平均每日交通量調查統計表，交通部公路總局。
2. 旅行速率，本計畫調查。

附圖 2.

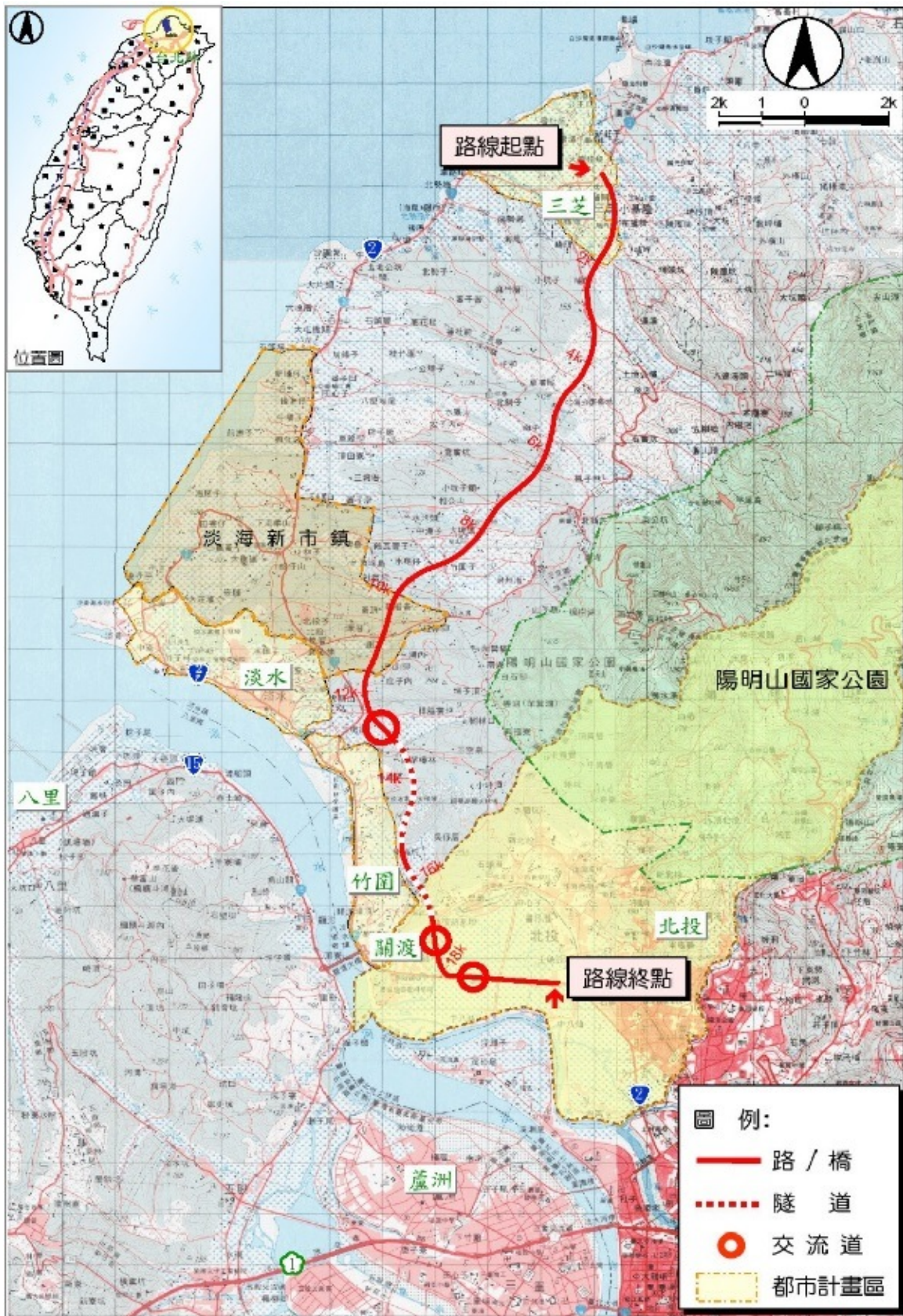


附圖 4.



圖 4.2-1 延伸路線方案示意圖

附圖 5.



附圖 6.



附圖 7.

