

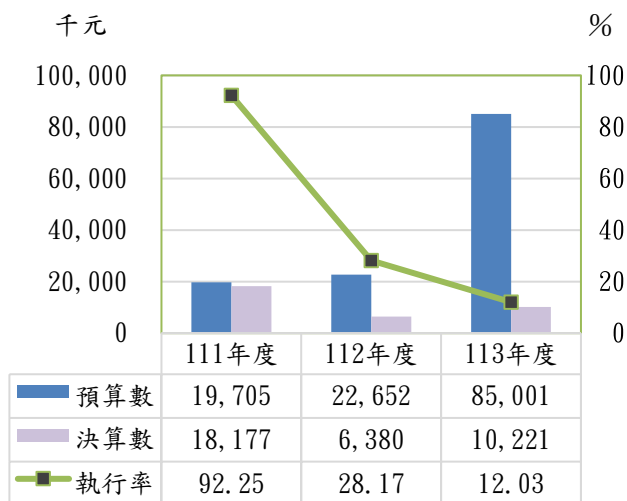
階段)(下稱環狀線第一階段)與安坑輕軌等路線，除淡海輕軌綠山線已於 108 年簽訂機廠屋頂出租設置太陽光電發電設備合約外，其餘營運路線之建築物、捷運場站等可利用空間，計 26 站、2 處維修機廠，迄至 114 年 2 月 24 日止已逾 5 年，該公司尚未整體檢視有無適宜建置太陽光電發電設備之地點，不利增裕公司收益並響應再生能源發展政策；2. 將淡海輕軌機廠餘裕空間出租予交通局智駕電動巴士監控中心廠商使用，惟租賃合約屆期已 10 個月餘，仍遺留大量原承租廠商設備，且該空間尚未規劃利用而有空置情事，允宜全面檢視既有捷運機廠及場站有無類似可供利用之餘裕空間，積極媒合租賃使用；3. 113 年淡海輕軌、安坑輕軌及環狀線第一階段可供出租之墩柱分別計 95 處、58 處及 170 處，截至 114 年 2 月 24 日止，實際出租比率僅分別為 33.68%、0%、1.76%，招租成效欠佳，且墩柱廣告收入預算執行率由 111 年 92.25%，降至 113 年 12.03% (圖 1)，呈現大幅下降趨勢，

影響公司經營績效；4. 111 年度至 113 年度紀念商品販賣收入分別為 70 萬餘元、67 萬餘元及 36 萬餘元，呈逐年下降趨勢，雖已採高單價商品拆售等多元行銷策略，惟庫存紀念商品存貨周轉率仍偏低，去化長期滯銷商品之效益有限等情事，經函請研謀改善。據復：1. 將洽廠商盤點環狀線第一階段及安坑輕軌等路線各車站

及機廠適宜之案場，增建太陽能板及太陽光電發電設備；2. 該空間將配合市政府政策保留作為智駕電動巴士第二交控中心使用，至其他餘裕場域空間將以提供各局處專案辦公室之租賃合作模式，或結合在地文化及交通運輸等活動設計包裝觀光套裝行程；3. 針對墩柱熱門區點位及冷門區點位將分別採公開招標及申請制等不同招商策略，以提升墩柱整體廣告收入；4. 將配合三鶯線通車及「OPEN 淡海機廠」等行銷活動併同銷售，以帶動商品販售。

(五) 持續推動淡海輕軌運輸系統建設計畫，加速帶動淡水區域發展，惟因藍海線第二期路線變更，及整體計畫經費與期程調整，致須提報修正計畫，歷經 4 年仍未獲核定，有待檢討妥處。

圖 1 新北捷運墩柱廣告收入預算執行情形



資料來源：整理自新北捷運公司提供資料。

捷運工程局為提供淡北運輸走廊新穎、便捷及舒適之運具選擇，轉移私人運具使用輕軌運輸系統，紓解臺2線瓶頸交通問題，並加速帶動淡水地區及淡海新市鎮城市風貌更新與區域發展，辦理「淡海輕軌運輸系統建設計畫」，其路線包含綠山線（紅樹林站 V01 至炭頂站 V11）、藍海線第一期（濱海沙崙站 V09 至淡水漁人碼頭站 V26）、藍海線第二期（V21 站至 V26A 站），原訂計畫期程自 101 年 1 月 1 日至 115 年 12 月 31 日，總經費 153 億 559 萬餘元，其中綠山線與藍海線第一期，已分別於 107 年 12 月 24 日及 109 年 11 月 15 日通車。藍海線第二期原綜合規劃報告建議行經淡水老街，經捷運工程局於 108 年度多次召開地方說明會，遭地方居民強烈反對，嗣該局於 109 年 3 月間與地方居民達成不進入淡水老街之共識，朝行經河岸方案推動（圖 2）。該計畫因涉及藍海線第二期路線變更，及整體經費與期程調整，該局

爰於 109 年 10 月 30 日將修正計畫提報中央審議，經中央多次核退，於 113 年 10 月 24 日第 10 次提報修正計畫，計畫期程展延至中央核定後 7 年(120 年 12

圖 2 淡海輕軌路網



資料來源：整理自捷運工程局提供資料。

月，隨審議時程調整)，總經費調增為 230 億 3,608 萬餘元。該局自 109 年 10 月至 113 年 10 月間 10 次提報修正計畫，中央審議單位歷次均提出多項修正意見，該局修正回復作業時程平均每次約 2 個月餘，截至 113 年底止歷經 4 年餘尚未獲中央核定，允待研謀策進，以免影響計畫整體推動時效，經函請檢討妥處。據復：第 1 次至第 7 次提報期間，因涉及議題較為繁雜且協調事項多，提報修正時程較長，自第 7 次提報後相關議題較先前有所收斂，提報修正時程已有縮短。該修正計畫於 114 年 4 月 21 日第 11 次提報中央審議，將積極配合審議意見妥為修正，以爭取儘速核定，並已同步辦理環境影響差異分析及都市計畫變更作業，先期工程亦預計於 114 年中先行施作，俾利後續計畫遂行。