

變更土城細部計畫（配合捷運萬大—中
和—樹林線第二期路線）（LG09、
LG10、LG12、LG13站）書

變更機關：新北市政府

中華民國 110 年 4 月

新 北 市 變 更 都 市 計 畫 審 核 摘 要 表		
項 目	說 明	
都市計畫名稱	變更土城細部計畫（配合捷運萬大—中和—樹林線第二期路線）（LG09、LG10、LG12、LG13站）案	
變更都市計畫法令依據	都市計畫法第27條第1項第4款	
變更都市計畫機關	新北市政府	
自擬細部計畫或申請變更都市計畫之機關名稱或土地權利關係人姓名	臺北市政府捷運工程局	
本案公開展覽起訖日期	公開展覽	自 106 年 11 月 20 日起公開展覽 30 天 106 年 11 月 20、21、22 日刊登中國時報
	公開說明會	106 年 12 月 5 日下午 2 時整假本市土城區公所
人民團體對本案之反映意見	詳「變更土城都市計畫（配合捷運萬大—中和—樹林線第二期路線）（LG09、LG10、LG12、LG13 站）主要計畫」案 附錄一、附錄二	
本案提交各級都市計畫委員會審核結果	市級	新北市都市計畫委員會 108 年 3 月 28 日第 99 次會議審議通過。 新北市都市計畫委員會 110 年 1 月 22 日第 125 次會議審議通過。 新北市都市計畫委員會 110 年 3 月 19 日第 127 次會議審議通過。

變更土城細部計畫（配合捷運萬大—中和—樹林線第二期路線）
（LG09、LG10、LG12、LG13站）案

目錄

第一章 緒論	1-1
第一節 緣起與目的	1-1
第二節 法令依據	1-5
第二章 計畫範圍	2-1
第三章 相關計畫與現行計畫概要	3-1
第一節 相關發展計畫	3-1
第二節 現行計畫概述	3-10
第四章 發展現況概述	4-1
第一節 土地使用發展現況	4-1
第二節 周邊公共設施現況分析	4-6
第三節 環境敏感地區分析	4-13
第四節 交通發展現況	4-20
第五節 都市防災計畫	4-31
第六節 都市衛生	4-38
第五章 整體規劃原則	5-1
第一節 整體規劃構想	5-1
第二節 車站周邊地區市場分析	5-13
第六章 計畫變更理由與內容	6-1
第一節 變更理由	6-1
第二節 變更內容	6-2
第三節 變更後計畫	6-10
第七章 事業及財務計畫	7-1
第一節 開發方式	7-1
第二節 財務計畫	7-1
第八章 土地使用分區管制要點	8-1
第九章 其他應表明事項	9-1

附錄

附錄一 新北市都市計畫委員會第127次會議紀錄

附錄二 新北市都市計畫委員會第125次會議紀錄

附錄三 新北市都市計畫委員會第99次會議紀錄

附錄四 准予辦理個案變更都市計畫認定函影本

附錄五 變更範圍土地清冊

變更土城細部計畫（配合捷運萬大—中和—樹林線第二期路線） （LG09、LG10、LG12、LG13站）案

圖目錄

圖1.1-1	臺北都會區捷運建設願景圖	1-3
圖1.1-2	捷運萬大線第二期路線各車站位置示意圖	1-4
圖2.1-1	本計畫位置示意圖	2-3
圖3.1-1	相關計畫分布示意圖	3-7
圖3.2-1	現行土城細部計畫示意圖	3-12
圖4.1-1	LG09站周邊都市計畫土地使用情形示意圖	4-1
圖4.1-2	LG10站周邊都市計畫土地使用情形示意圖	4-2
圖4.1-3	LG12站周邊都市計畫土地使用情形示意圖	4-3
圖4.1-4	LG13站周邊都市計畫土地使用情形示意圖	4-4
圖4.2-1	LG09站周圍公共設施用地分布示意圖	4-6
圖4.2-2	LG10站周圍公共設施用地分布示意圖	4-7
圖4.2-3	LG11站周圍公共設施用地分布示意圖	4-8
圖4.2-4	LG12站周圍公共設施用地分布示意圖	4-9
圖4.2-5	LG13站周圍公共設施用地分布示意圖	4-10
圖4.4-1	計畫區周邊道路示意圖	4-22
圖4.4-2	土城區公車及捷運站位示意圖	4-25
圖4.4-3	新北市自行車道願景圖（城際文化自行車道部分）	4-27
圖4.5-1	計畫沿線土地液化與斷層情形示意圖	4-31
圖4.5-2	計畫沿線350MM淹水潛勢情形示意圖	4-32
圖4.5-3	計畫沿線600MM淹水潛勢情形示意圖	4-33
圖4.5-1	「變更土城都市計畫（第三次通盤檢討）案」防災生活圈示意圖	4-36
圖4.5-2	「變更土城都市計畫（第三次通盤檢討）案」防災系統示意圖	4-37
圖4.6-1	土城地區汙水下水道系統工程建設示意圖	4-39
圖6.2-1	LG09站（變1案）變更內容示意圖	6-6
圖6.2-2	LG10站（變2案）變更內容示意圖	6-7
圖6.2-3	LG12站（變3案、變4案）變更內容示意圖	6-8
圖6.2-4	LG13站（變5案、變6案、變7案）變更內容示意圖	6-9

圖6.3-1	LG09站（變1案）變更後內容示意圖	6-12
圖6.3-2	LG10站（變2案）變更後內容示意圖	6-13
圖6.3-3	LG12站（變3案、變4案）變更後內容示意圖	6-14
圖6.3-4	LG13站（變5案、變6案、變7案）變更後內容示意圖	6-15

變更土城細部計畫（配合捷運萬大—中和—樹林線第二期路線） （LG09、LG10、LG12、LG13站）案

表目錄

表3.1-1	相關交通建設計畫綜理表	3-8
表3.1-2	相關土地開發計畫綜理表	3-9
表3.2-1	變更土城細部計畫(第三次通盤檢討)(配合主細拆離)(第一階段)案後歷次變更案彙整表	3-10
表3.2-2	變更土城細部計畫(第三次通盤檢討)(配合主細拆離)(第一階段)案土地使用面積表	3-11
表4.1-1	土地權屬分析表	4-5
表4.2-1	捷運萬大線第二期路線LG09站至LG13站周邊公共設施現況表	4-11
表4.3-1	計畫沿線500公尺範圍內古蹟及歷史建築影響評估表	4-17
表4.3-2	計畫沿線500公尺範圍內遺址影響評估表	4-18
表4.4-1	計畫周邊道路幾何特性彙整表	4-21
表4.4-2	速限50公里/小時之市區道路服務水準等級劃分標準表	4-23
表4.4-3	計畫周邊道路服務水準彙整表	4-23
表4.4-4	公車路線資訊彙整表	4-24
表4.4-5	各車站周邊停車場綜理表	4-26
表4.6-1	新北市土城地區污水下水道系統新建工程分標表	4-38
表5.1-1	萬大線第二期捷運設施用地變更原則彙整表	5-5
表5.1-2	萬大線第二期站區綜理表	5-12
表5.2-1	車站周邊不動產市場價格分析表	5-14
表6.2-1	變更內容綜理表	6-2
表6.2-2	變更面積增減統計表	6-4
表6.3-1	變更前後面積對照表	6-11
表7.2-1	事業及財務計畫表	7-2
表8.1	捷運開發區開發強度及使用組別表	8-5
表9.1-1	LG11站主要計畫變更內容(暫予保留)綜理表	9-1

第一章 緒論

第一節 緣起與目的

臺北市萬華區萬大路與新北市中和區連城路、土城區金城路及樹林地區沿線廊帶發展密集，運輸需求量大，聯外橋樑如華中橋、浮洲橋等交通擁塞，現有捷運系統仍有服務不及之處，考量區域性運輸需求，臺北市政府捷運工程局自93年6月即開始進行捷運萬大—中和—樹林線（以下簡稱捷運萬大線）走廊研究規劃，以滿足萬華、中和、土城、樹林地區各精華地帶間旅運需求，俾分散未來捷運新莊線、土城線、環狀線各路線間尖峰時段的轉乘旅次，並擴大捷運系統之服務範圍，發揮整體運輸效益，詳見圖1.1-1，臺北都會區捷運建設願景圖。

臺北市政府捷運工程局依大眾捷運法規定於95年5月24日完成規劃報告書報請交通部核轉行政院審議，奉行政院99年2月12日院臺交字第0990092595號函核定，核定內容摘要如下：本案有助於改善大臺北區交通壅塞，帶動沿線發展，原則同意，興建時並採分期開發。考量本案建設經費龐大，請通盤考量全線兩側及場站周邊土地配合開發之潛力妥為規劃，並於100年底前擬具整合捷運與土地開發計畫報核，據以調整財務計畫及提高自償率。

捷運萬大線路線係由捷運中正紀念堂站起，向西沿臺北市南海路、西藏路轉萬大路，地下穿越果菜市場及新店溪，至新北市永和區保順路、保生路轉中山路、連城路至土城區金城路，並於金城路北側農業區設置機廠及設一支線車站鄰莒光路，同時於金城路過明德路口附近路線爬升為高架後，續沿金城路並跨越城林橋至樹林區中華路、八德街、大安路轉中正路直行與捷運新莊線迴龍站相接，路線總長度約22.1公里。由於路線跨臺北市及新北市二個不同行政轄區，並考量營運調度需求，乃以機廠位置為分期興建之分段點，第一期興建路段由捷運中正紀念堂站至機廠段，均為地下段，全長9.5公里（含機廠支線約700公尺），共設9座地下車站和1座平面機廠，第二期興建路段由機廠至捷運新莊線迴龍站，全長13.3公里（地下/高架），共設13座車站（2座地下車站及11座高架車站），詳圖1.1-2所示。

第一期工程（財務計畫）修正計畫奉行政院103年9月23日院臺交字第1030054370號函核定；另外，第一期路線之都市計畫變更作業均已完成並發布實施在案【「配合臺北市捷運萬大—中和—樹林線工程變更沿線土地為交通用地及捷運開發區（LG01站）主要計畫案，104.09.17」、「配合臺北市捷

運萬大—中和—樹林線工程變更沿線土地為捷運開發區（不含LG01站）主要計畫案，104.10.30」、「變更土城都市計畫（配合捷運萬大—中和—樹林線第一期路線）（部分工業區、農業區、保護區、人行步道用地為捷運開發區）主要計畫案，105.05.10」、「變更中和都市計畫（配合捷運萬大—中和—樹林線第一期路線）（部分乙種工業區、住宅區、農業區、保護區為捷運開發區及部分綠地用地為捷運系統用地）主要計畫案，105.05.10」、「變更板橋都市計畫（配合捷運萬大—中和—樹林線第一期路線）（部分農業區為捷運開發區）主要計畫案，105.05.10」等主要計畫共計5案】。

第二期路線位於新北市境內，由新北市政府捷運工程局依萬大線規劃報告書與交通部頒布實施之「大眾捷運系統建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」，研擬土地開發計畫，評估場站及周邊土地開發效益可挹注捷運建設經費之金額，並計算可挹注捷運建設經費之租稅增額，期透過土地開發效益挹注捷運建設提高自償率，減輕政府財政負擔。整體計畫期程預計117年完工並配合辦理3個月模擬演練及提報初、履勘通過後始正式通車，通車後仍須進行15個月之營運可用度（可靠度及可維修度）驗證及6個月竣工驗收等作業時程，因此整體執行計畫時程預定為119年底。第二期工程（財務計畫）修正計畫奉行政院107年10月17日院臺交字第1070124436號函核定。

故為辦理萬大線第二期工程建設需求，本案為新北市段屬土城都市計畫範圍，土城都市計畫區於108年12月27日發布「變更土城細部計畫(第三次通盤檢討)(配合主細拆離)(第一階段)案」，爰依都市計畫法第27條第1項第4款規定配合辦理都市計畫個案變更，以利捷運用地之取得，俾利後續捷運工程之推動。



圖 1.1-1 臺北都會區捷運建設願景圖



圖 1.1-2 捷運萬大線第二期路線各車站位置示意圖

第二節 法令依據

依據都市計畫法第27條第1項第4款規定辦理（略以）：「都市計畫經發布實施後，遇有左列情事之一時，當地直轄市、縣（市）（局）政府或鄉、鎮、縣轄市公所，應視實際情況迅行變更：…四、為配合中央、直轄市或縣（市）興建之重大設施時。…」。並經新北市政府106年5月23日新北府城都字第1060965565號函同意依前開法令規定辦理個案變更（詳附錄四）。

第二章 計畫範圍

萬大線第二期路線於土城都市計畫區設置LG09車站、LG10車站、LG11車站、LG12車站、LG13車站，其中LG09車站及LG10車站為地下站，需設置通風井，其餘LG11車站至LG13車站均為高架站。共計變更1處捷運開發區、5處捷運系統用地及1處捷運系統用地兼供河川使用，各變更位置及範圍詳如圖2.1-1所示，分述說明如下：

一、變更編號1：變更為捷運開發區（附）

LG09車站出入口A、出入口B及通風井X、Y均設置於金城路三段東側之工業區，該工業區於「變更土城都市計畫（第三次通盤檢討）案」變更綜理表再公展編號第17案變更為商業區，「變更土城都市計畫（三次通盤檢討）（第一階段）案」於108年12月16日發布實施，惟因該案附帶條件尚未完成，將納入下階段發布實施，本站變更案爰以現行計畫乙種工業區提列變更為捷運開發區（附）。變更面積約1.4770公頃，現況為台電一次變電廠，刻正辦理遷移作業，原土地使用分區為乙種工業區。

二、變更編號2：變更為捷運系統用地

LG10車站出入口C位於金城路二段南側、停五西側，面積約0.0380公頃，現況為人行廣場、中正陸橋使用，原土地使用分區為人行廣場用地。

三、變更編號3：變更為捷運系統用地

LG12車站出入口A位於金城路一段西側，面積約0.0689公頃，現況為大墓公公園、空地、鐵皮建築使用，原土地使用分區為第一種住宅區。

四、變更編號4：變更為捷運系統用地

LG12車站出入口B位於金城路一段及忠義路交叉口附近，面積約0.1105公頃，現況為綠化步道使用，原土地使用分區為乙種工業區。

五、變更編號5：變更為捷運系統用地

LG13車站出入口A位於中華路二段東側住宅區及工業區交界處，面積約0.0866公頃，現況為家具行及住宅使用，建物現況約為二至三層樓之鋼筋混凝土建築及鐵皮構造物，原土地使用分區為乙種工業

區、第一種住宅區及人行步道用地。

六、變更編號6：變更為捷運系統用地

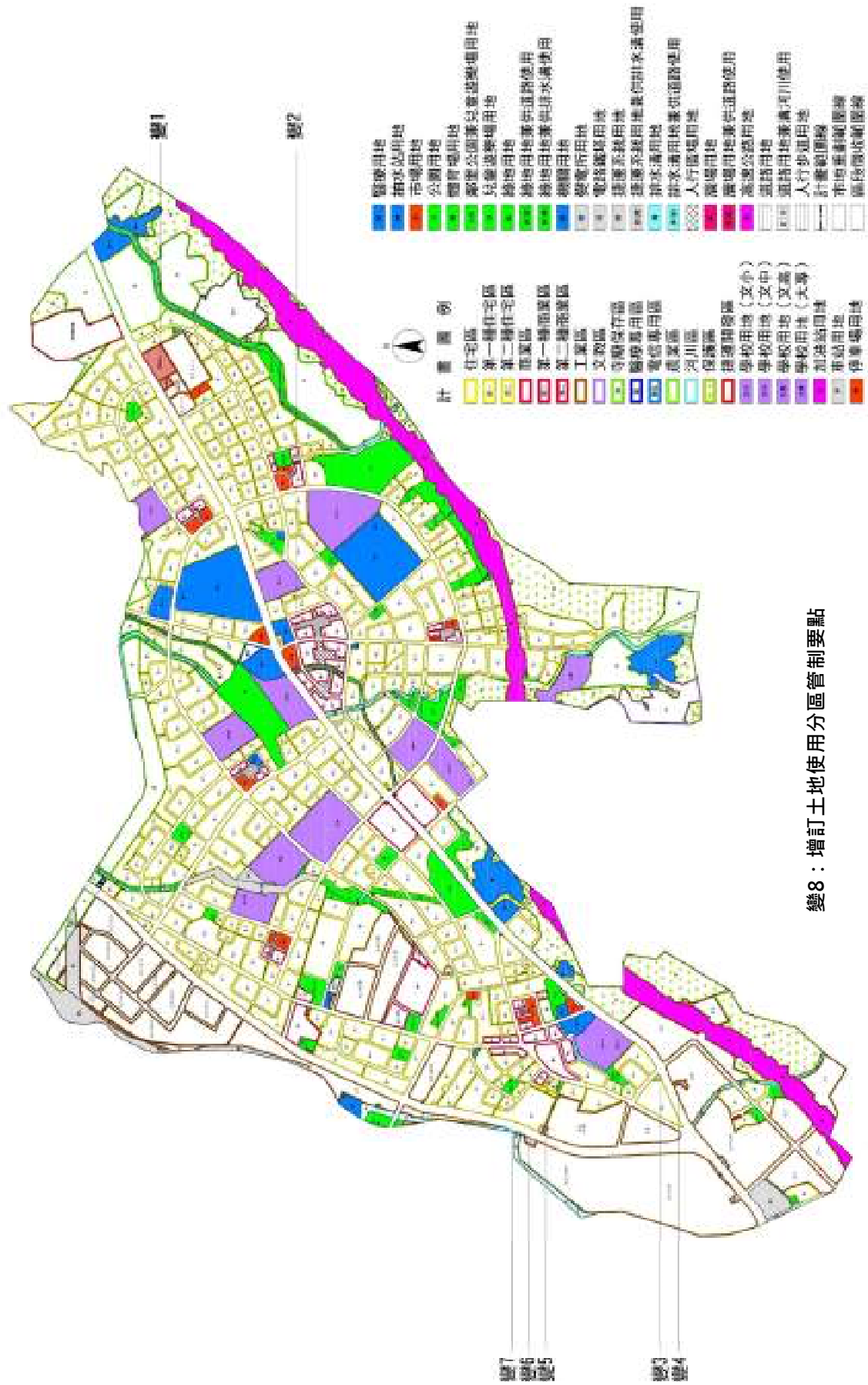
LG13車站出入口B位於中華路二段西側與慶祥街交叉位置，面積約0.1426公頃，現況為汽修業及住宅使用，建物現況為二至三層樓之鋼筋混凝土建築及鐵皮構造物，原土地使用分區為乙種工業區。

七、變更編號7：變更為捷運系統用地兼供河川使用

高架段涉及變更部分位於中華路二段及城林路交叉口往城林大橋方向，面積約為0.0305公頃，現況為臨時性攤販及城林路使用，無建築物，原土地使用分區為河川區。

八、變更編號8：增訂土地使用分區管制要點

考量捷運相關設施之設置依大眾捷運法等相關規定辦理，有其獨特性，故將捷運系統用地相關規定以新增附表方式進行管制，作為與一般管制規定之區別。



變8：增訂土地使用分區管制要點

圖 2.1-1 本計畫位置示意圖

第三章 相關計畫與現行計畫概要

第一節 相關發展計畫

一、上位計畫

(一) 全國國土計畫(107年4月，內政部)

1. 計畫概述

國土計畫法於民國105年1月6日公布，並於同年5月1日公告施行，依循國土計畫法立法目的「因應氣候變遷，確保國土安全，保育自然環境與人文資產，促進資源與產業合理配置，強化國土整合管理機制，並復育環境敏感與國土破壞地區，追求國家永續發展」制定全國國土計畫，針對我國管轄陸域及海域訂定引導國土資源保育及利用的空間發展計畫，屬全國性位階，並以追求國家永續發展願景，以全國尺度研訂具有目標性、政策性及整體性之空間發展及土地使用指導原則。

全國國土計畫公告實施後，作為直轄市、縣（市）國土計畫依循之指導，並各直轄市、縣（市）主管機關應於2年內訂定直轄市、縣（市）國土計畫，現有國家公園計畫及都市計畫亦應遵循配合檢討。整體計畫分為五重點：1.強化國土保育保安、2.加強農地維護管理、3.因應未來發展需求、4.強化空間計畫指導、5.尊重原民傳統文化。並就現況發展預測住宅、人口及資源總量，訂定「安全—環境保護，永續國土資源、有序—經濟發展，引導城鄉發展、和諧—社會公義、落實公平正義」三大發展目標。

2. 計畫範圍

計畫範圍為我國管轄之陸域及海域：

- (1) 陸域部分：包括臺北市、新北市、臺中市、臺南市、高雄市、桃園市、新竹縣、苗栗縣、彰化縣、南投縣、雲林縣、嘉義縣、屏東縣、宜蘭縣、花蓮縣、臺東縣、澎湖縣、金門縣、連江縣、基隆市、新竹市、嘉義市等，計6直轄市、16縣（市）。

(2) 海域部分：臺灣本島及已公告領海基線之相關島嶼，係自平均高潮線至領海外線間（包括潮間帶、內水、領海範圍）未登記水域；其他未公告領海基線者，係自平均高潮線起，至該地區之限制、禁止水域範圍。

3. 計畫年期

計畫年期為民國125年。

4. 計畫目標

(1) 安全—環境保護，永續國土資源

- A.因應極端氣候與天然災害，強化國土調適能力。
- B.配合流域綜合治理計畫，進行土地使用規劃與檢討。
- C.維護農地總量，提升農地生產效益。
- D.建構永續能源、水源使用環境，促進節能減碳。

(2) 有序—經濟發展，引導城鄉發展

- A.落實集約發展，促進城鄉永續。
- B.提升國土機動性、可及性及連結性。
- C.配合國家整體產業發展政策，整合產業發展空間規劃。
- D.整合區域文化生態景觀資源，強化文化觀光動能。
- E.營造優質營農環境，推動農業永續發展。

(3) 和諧—社會公義，落實公平正義

- A.建立合理補償機制，確保發展公平性。
- B.擬定都會區及特定區域計畫，均衡城鄉發展。

5. 與本計畫之關聯

全國國土計畫以「有序—經濟發展，引導城鄉發展」為三大總目標之一，又以提升國土機動性、可行性及連結性為次目標，以城鄉集約發展及節能減碳之前提，並以既有大眾運輸系統為基礎，透過整合性公共運輸服務，建構都會地區運輸網絡，並改善產業與國際運輸據點連結，以提升機動性及可及性。綠色運輸發展，藉以建立安全與機動之國土運輸網絡。

本計畫可強化整體大眾運輸路網完整性，透過本計畫建置，將可串連新北市溪南溪北都心兩區，提升土城、樹林、新莊區域大眾捷運系統服務範圍，促進新北都市均衡發展。

（二）修正全國區域計畫(106年5月，內政部)

1. 計畫概述

近年來國土面臨氣候變遷、國土保育、糧食安全、人口結構、產業發展等方面之重大變革，國土空間規劃及土地使用有配合檢討之必要性，原北、中、南、東部區域計畫自71至73年間發布實施以來歷經通盤檢討，於102年10月辦理整合轉化為「全國區域計畫」並公告發布實施。

為因應當前空間發展重要議題，研擬因應策略及措施，以符合未來保育及發展需求，並配合國土計畫法之空間計畫架構，調整為政策計畫性質，遂辦理全國區域計畫之修訂，未來轉化為「全國國土計畫」。

本計畫將全臺劃分為「主要核心」、「次要核心」、「地方核心」、及「一般市鎮」，本計畫係承續「國土空間發展策略計畫」、「國家氣候變遷調適政策綱領」、「以國土保育為先之區域重建綱要計畫」、「永續海岸整體發展方案」、「農地相關政策」、「產業發展綱領」環境保育調適之規劃宗旨，主要規範內容為土地利用基本原則，屬政策計畫性質，直轄市、縣（市）區域計畫應依據本計畫之指導，進行實質土地規劃，係屬實質計畫性質，該二層級計畫具有上、下位指導關係。

為因應都會區域發展及特定區域（如河川區域、水庫集水區或原住民族土地等地區）之發展或保育需求，考量大多具有跨直轄市或縣（市）轄區特性，屬本計畫範疇之一，以指導各該範圍內直轄市、縣（市）區域計畫。後續應視實際需要，整合相關目的事業主管機關計畫及其資源，研擬都會區或特定區計畫內容，以指導土地有秩序發展。

本計畫於102年9月9日院臺建字第1020054408號函示意見辦理全國區域計畫修正作業，補充納入「農地」、「環

境敏感地區」、「區域性部門計畫」及「基本容積制度」等相關內容。經彙整各相關部會提供之計畫，於103年1月起提至內政部區域計畫委員會審議，並於103年底會同相關部會於北、中、南及東區召開公聽會（共5場次），經彙整各場公聽會發言意見並研擬相關回應意見後再提內政部區域計畫委員會。全案於106年1月以院臺建字第1050050912號函送國家發展委員會審議，於106年3月17日陳情行政院備案，行政院以106年4月24日院臺建字第1060009032號函准予備案，內政部依區域計畫法第10條規定於106年5月16日以台內營字第1060806764號函公告實施。

修正重點包含：「1.檢討修正農地需求總量、直轄市、縣（市）農地宜維護總量及農地使用管制指導原則；2.訂定區域性部門計畫（產業發展、運輸系統、公共設施、觀光遊憩及環境保護設施等…）；3.建立『計畫地區平均容積率』機制；4.檢討環境敏感地區項目及其土地使用指導原則。」。

2. 計畫範圍

計畫範圍包括臺灣地區及金門縣、連江縣之陸域及海域。

3. 計畫年期

計畫年期為民國115年。

4. 計畫目標

- （1）賡續劃設環境敏感地區，落實國土保育與管理。
- （2）配合流域綜合治理計畫，進行土地使用規劃與檢討。
- （3）加強海岸地區管理，因應氣候變遷與防災。
- （4）確保農地總量，並維護糧食生產環境。
- （5）整合產業發展需求，提升產業發展競爭力。
- （6）檢討各級土地使用計畫，促使產業土地活化與再發展。
- （7）落實集約城市理念，促進城鄉永續發展。
- （8）擬定都會區域及特定區域計畫，促進跨域資源整合。

5. 與本計畫之關聯

全國區域計畫訂定發展策略為依循大眾運輸導向土地使用原則，提高大眾運輸場站（如高鐵車站、臺鐵車站、捷運車站、客運轉運站等）及其周邊土地使用強度；強化觀光遊憩地區大眾運輸系統以提高可及性。設定「致力環境保育的綠能運輸」、「實現社會公義的人本運輸」及「提升經濟競爭的便捷運輸」為區域性運輸系統發展目標，據以擬定提供「優質的(Great)」、「可靠的(Reliable)」、「環保的(Environmental)」、「公義的(Equitable)」且「無縫網絡的(Networked)」運輸服務，打造GREEN綠運輸環境，實現永續運輸願景。

本計畫路線將落實集約城市理念，促進城鄉永續發展，沿線之都市發展將依循全國區域計畫之空間發展定位、願景、策略指導下進行。

（三）新北市區域計畫

1. 計畫概述

本計畫係以「2040國際嚮居之都」為都市發展願景，未來以「國際創新都會」、「首都黃金三核」、「綠色嚮居之城」為發展定位，期以空間成長用地調控、整併與新訂擴大都市計畫縫合、Station City都市與交通整合發展，發展TOD城市、運輸走廊週邊產業轉型發展、發展雙都心・水系+山系・綠帶+綠丘、建構美鄉麗村特色地區慢城之路、推動區域型公共建設。

未來將以改善都會區居住空間及公共與公益設施等需求，加強大眾運輸系統連結及提升環境品質，因應未來人口成長需求及提升主城區域居住水準，並兼顧提升全市性之公共利益與公共服務設施，提供服務性設施及空間。

新北市於完成升格為直轄市後積極辦理區域性之整合作業，從內政部營建署於97年8月辦理「2030北臺都會區域計畫」後，新北市政府旋即辦理「2030未來城市-新北市城鄉發展綱要計畫」，即新北市區域計畫草案之先期作業，經101年完成訂定後，現刻正由內政部都委會專案小組審議中。

2. 計畫範圍

新北市行政轄區。

3. 計畫年期

計畫年期為民國115年。

4. 計畫目標

(1) 落實上位計畫及中央政策。

(2) 綱要性指導計畫引導新北市城鄉發展。

(3) 跨域、跨部門整合與永續發展。

5. 計畫計畫關聯性

區域計畫以TOD發展核心概念進行土地整體規劃，強調捷運場站周邊土地整體與緊湊發展，強化商業服務機能，並以其為中心落實綠色運輸與TOD發展。

本計畫路線橫跨未來溪南與溪北都心兩區，預期藉由萬大線來達到促進「大土樹創新園區」發展、產業升級之效果，沿線之都市發展將可依循新北區域計畫之空間發展定位，研擬合適的土地開發策略。

二、相關計畫

本計畫沿線公共建設尚有土城暫緩發展區市地重劃工程與萬大線第一期工程，分布情形詳圖3.1-1，茲彙整計畫內容與本案之關係如表3.1-1、表3.1-2所示。



圖 3.1-1 相關計畫分布示意圖

表 3.1-1 相關交通建設計畫綜理表

計畫名稱	計畫內容	與本計畫關係
臺北捷運系統 萬大-中和-樹林線(第一期工程)	第一期路線由捷運中正紀念堂站起，向西沿南海路下方過和平西路後接西藏路轉萬大路、經地下穿越果菜市場及新店溪後，至保順路、保生路轉中山路、連城路至金城路，並於金城路北側農業區設置機廠及設一支線車站鄰莒光路，全長約9.5公里(含機廠支線約700公尺)，共設9座地下車站及1座機廠。	萬大線採分期興建，本計畫路線為銜接第一期路線，第一期路線正進行施工中。
國道三號增設清水交流道	國道三號中和、土城交流道交通經常壅塞不堪，新北市交通局提出增設「清水交流道」計畫，分散中和、土城交流道飽和車流，計畫於中和、土城交流道間增設清水交流道，並於土城地區明德路與金城路口留設聯絡道路。	該計畫目前為可行性研究階段，鄰近本計畫 LG10~LG11 間路線段，須考量與捷運路線出土段之介面協調課題。
桃園捷運棕線	路線起於桃園火車站東側桃園捷運綠線G07站並與之相交轉乘，沿萬壽路三段、二段東行，轉至東萬壽路銜接萬壽路一段，續行新莊中正路至捷運新莊線迴龍機廠，與捷運新莊線銜接及轉乘，全線採高架型式，全長約11.5公里，設8座高架車站，系統為單軌捷運系統。	該捷運線與本計畫 LG21 站及捷運新莊線迴龍站交會轉乘，營運設施須一併納入考量。

計畫來源：本計畫彙整。

表 3.1-2 相關土地開發計畫綜理表

計畫名稱	計畫內容	與本計畫關係
土城都市計畫 (暫緩發展區 及附近地區) 市地重劃計畫	本案位於土城都市計畫南側，總面積約45.49公頃，為提供都市發展用地，活化土地利用，配合暫緩重劃區軍事禁限建範圍之解禁，加上北部第二高速公路及捷運土城線均行經本區，交通極為便利，並依都市計畫規定採市地重劃方式進行整體規劃開發。	該計畫位於本計畫LG10至LG11站間路段，該計畫刻正辦理施工中，完工後可健全土城地區發展。
擴大土城都市計畫(土城彈藥庫附近地區)案	本計畫範圍緊鄰土城都市計畫，總面積約162.02公頃，為原土城彈藥庫所在地，因周邊環境已大幅開發，影響區域發展，因此透過擴大都市計畫辦理原彈藥庫遷移，增加都市發展空間為目的，提供土城地區居住生活空間，藉以舒緩土城都市計畫區都市發展壓力，計畫年期訂為民國115年。	該案屬申請擴大都市計畫，已於107年12月20日辦理公開展覽30日，鄰近本計畫LG10~LG11間路線段。

計畫來源：本計畫彙整。

第二節 現行計畫概述

土城都市計畫於61年4月26日發布實施，70年2月23日發布實施「變更土城都市計畫（第一次通盤檢討）案」，之後陸續進行全面性通盤檢討包括：75年3月3日發布實施之「變更土城都市計畫（第一次公共設施通盤檢討）案」、79年10月19日發布實施之「變更土城都市計畫（第一期公共設施保留地專案通盤檢討）案」、82年7月7日發布實施之「變更土城都市計畫（第二次通盤檢討）案」、105年9月1日發布實施之「變更土城都市計畫（第三次通盤檢討）（都市計畫圖重製）案」及108年12月16日發布實施之「變更土城都市計畫（第三次通盤檢討）（第一階段）案」，並於108年12月27日發布實施「變更土城細部計畫（第三次通盤檢討）（配合主細拆離）（第一階段）案」，完成主細拆離程序。本細部計畫自「變更土城細部計畫（第三次通盤檢討）（配合主細拆離）（第一階段）案」發布實施至今未有變更案，詳表3.2-1所示。

土城計畫範圍東至中和都市計畫界，南至丘陵山地，西至大漢溪，北至板橋都市計畫界，計畫面積748.7952公頃。以民國115年為計畫目標年，計畫人口為220,000人，居住密度約每公頃782人。土城都市計畫都市使用分區約481.4701公頃，占計畫總面積64.30%；公共設施用地約267.3251公頃，占計畫總面積35.70%，土地使用計畫詳見表3.2-2及圖3.2-1所示。

表 3.2-1 變更土城細部計畫（第三次通盤檢討）（配合主細拆離）（第一階段）案後歷次變更案彙整表

編號	案名	發布實施日期	發布實施文號
0	更土城細部計畫（第三次通盤檢討）（配合主細拆離）（第一階段）案	108年12月27日	新北府城審字第10823925051號公告

資料來源：歷次個案變更計畫書及本計畫整理。

表 3.2-2 變更土城細部計畫(第三次通盤檢討)(配合主細拆離)(第一階段)案土地使用面積表

單位:公頃

項目			計畫面積	百分比（1）	百分比（2）	
土地使用分區	住宅區		9.2083	1.42%	1.23%	
	第一種住宅區		84.0970	12.98%	11.23%	
	第二種住宅區		147.2491	22.73%	19.66%	
	商業區		5.8130	0.90%	0.78%	
	第一種商業區		2.5948	0.40%	0.35%	
	第二種商業區		14.2102	2.19%	1.90%	
	乙種工業區		100.4032	15.50%	13.41%	
	捷運開發區		5.7336	0.89%	0.77%	
	寺廟保存區		0.7533	0.12%	0.10%	
	農業區		44.8090	-	5.98%	
	保護區		53.4015	-	7.13%	
	文教區		4.4353	0.68%	0.59%	
	醫療專用區		0.0956	0.01%	0.01%	
	電信專用區		0.4006	0.06%	0.05%	
	河川區		2.4937	-	0.33%	
	河川區兼供道路使用		0.2913	-	0.04%	
	河川區兼供電路鐵塔使用		0.0034	-	*0.00%	
	郵政事業專用區		0.0727	0.01%	0.01%	
	加油站專用區		0.2341	0.04%	0.03%	
	電力事業專用區		5.1687	0.80%	0.69%	
	自來水專用區		0.0017	*0.00%	*0.00%	
小計		481.4701	58.73%	64.30%		
公共設施用地	學校用地	文小用地	13.9186	2.15%	1.86%	
		文中用地	10.6639	1.65%	1.42%	
		文高用地	8.0784	1.25%	1.08%	
		大專用地	2.2496	0.35%	0.30%	
		小計	34.9105	5.39%	4.66%	
	機關用地		26.4799	4.09%	3.54%	
	公園用地		15.4716	2.39%	2.07%	
	公園兼遺址保存用地		0.0010	*0.00%	*0.00%	
	鄰里公園兼兒童遊樂場用地		10.8754	1.68%	1.45%	
	兒童遊樂場用地		0.2476	0.04%	0.03%	
	綠地用地		1.9051	0.29%	0.25%	
	綠地用地兼供道路使用		3.3239	0.51%	0.44%	
	綠地用地兼供排水溝使用		0.0115	*0.00%	*0.00%	
	市場用地		2.1511	0.33%	0.29%	
	停車場用地		2.5656	0.40%	0.34%	
	廣場用地（含人行廣場用地）		3.1998	0.49%	0.43%	
	排水溝用地		4.6747	0.72%	0.62%	
	排水溝用地兼供道路使用		0.7651	0.12%	0.10%	
	排水溝兼道路用地		0.2121	0.03%	0.03%	
	體育場用地		5.1584	0.80%	0.69%	
	電路鐵塔用地		0.0980	0.02%	0.01%	
	醫療用地		0.5815	0.09%	0.08%	
	抽水站用地		3.0580	0.47%	0.41%	
	捷運系統用地		8.1963	1.27%	1.09%	
	捷運系統用地兼供排水溝使用		1.9768	0.31%	0.26%	
	捷運系統用地兼供道路使用		0.2326	0.04%	0.03%	
	高速公路用地		31.6113	4.88%	4.22%	
	高速公路用地兼供道路使用		0.0155	*0.00%	*0.00%	
	道路用地（含人行步道用地）		109.5531	16.91%	14.63%	
	道路用地兼供河川使用		0.0487	0.01%	0.01%	
	小計		267.3251	41.27%	35.70%	
	合計（1）			647.7963	100.00%	-
	合計（2）			748.7952	-	100.00%

註1：表內面積應以核定圖實際分割測量面積為準。

註2：合計(1)為都市發展用地面積，不含農業區、保護區、河川區、河川區兼供道路使用、河川區兼供電路鐵塔使用；合計(2)為計畫總面積。

註3：*0.00%表示該分區/用地面積未達總面積百分比0.01%。

資料來源：變更土城細部計畫(第三次通盤檢討)(配合主細拆離)(第一階段)案、本計畫彙整。

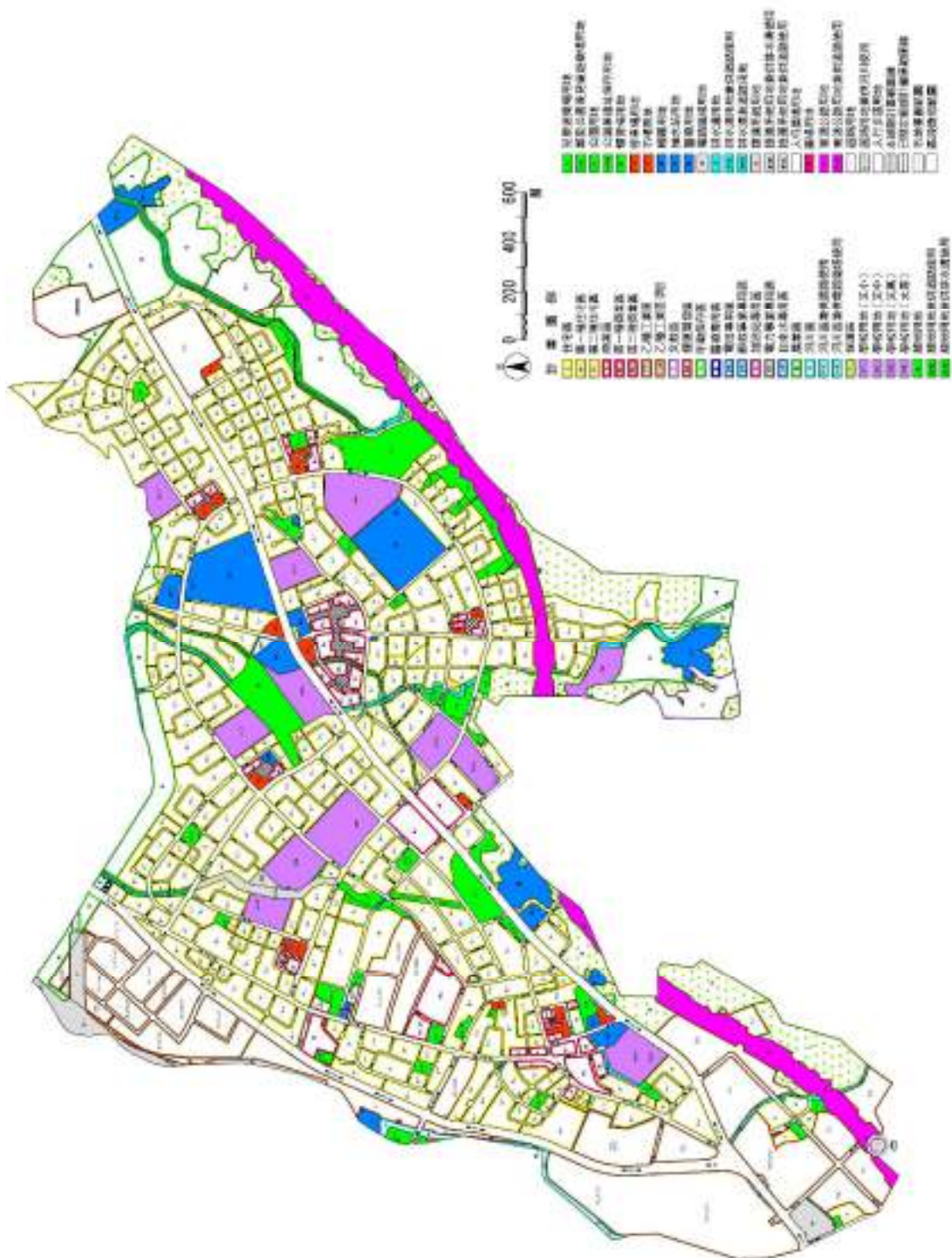


圖 3.2-1 現行土城細部計畫示意圖

第四章 發展現況概述

第一節 土地使用發展現況

萬大線第二期路線以土城都市計畫區為起點，延伸至土城（頂埔地區）都市計畫區、樹林都市計畫區、樹林（三多里地區）都市計畫區及龍壽、迴龍都市計畫區為終點。土城都市計畫區屬新北市早期發展地區，除暫緩發展區內之市地重劃及區段徵收範圍尚未開發，其餘均發展飽和，發展型態以住宅使用及零售商業為主。本計畫各變更案土地使用現況、權屬等說明如下：

一、變更編號1（LG09站出入口A、出入口B、通風井X、通風井Y）

土地面積為1.4770公頃，原土地使用分區為乙種工業區，建蔽率依「都市計畫法新北市施行細則」為60%，基準容積率為210%，現況為台電一次變電廠，現況照片如圖4.1-1所示，經查土地權屬均為私有（台電公司所有），本案涉及「變更土城都市計畫(第三次通盤檢討)案」變更綜理表第17案變更為商業區，「變更土城都市計畫(第三次通盤檢討)(第一階段)案」於108年12月16日發布實施，惟因該案附帶條件尚未完成，將納入下階段發布實施，本站變更案爰以現行計畫工業區提列變更為捷運開發區（附）。其中0.2216公頃為工業區變更捐贈新北市政府之可建地，權屬表暫列公有土地，詳如表4.1-1所示。



圖 4.1-1 LG09 站周邊都市計畫土地使用情形示意圖

二、變更編號2 (LG10站出入口C)

土地面積為0.0380公頃，原土地使用分區人行廣場用地，現況為人行廣場及中正陸橋使用，現況照片詳見圖4.1-2，經查土地權屬公有土地約0.0047公頃，佔12.37%，私有土地約0.0333公頃，佔87.63%，詳如表4.1-1。



圖 4.1-2 LG10 站周邊都市計畫土地使用情形示意圖

三、變更編號3（LG12站出入口A）

土地面積為0.0689公頃，原土地使用分區為第一種住宅區，建蔽率依「都市計畫法新北市施行細則」為50%，基準容積率為180%，現況為大墓公公園、空地、鐵皮建築使用，現況照片詳如圖4.1-3，經查土地權屬均為私有，詳如表4.1-1。

四、變更編號4（LG12站出入口B）

土地面積為0.1105公頃，原土地使用分區為乙種工業區，建蔽率依「都市計畫法新北市施行細則」為60%，基準容積率為210%，現況為綠化步道使用，現況照片詳如圖4.1-3，經查土地權屬均為公有，詳如表4.1-1。



圖 4.1-3 LG12 站周邊都市計畫土地使用情形示意圖

五、變更編號5（LG13站出入口A）

土地面積為0.0866公頃，原土地使用分區為乙種工業區、第一種住宅區及人行步道用地，工業區建蔽率依「都市計畫法新北市施行細則」為60%，基準容積率為210%；住宅區建蔽率依「都市計畫法新北市施行細則」為50%，基準容積率為180%。現況為家具行及住宅使用，現況照片如圖4.1-5所示，經查土地權屬公有土地約0.0003公頃，佔0.35%，私有土地約0.0863公頃，佔99.65%，詳如表4.1-1所示。

六、變更編號6（LG13站出入口B）

土地面積為0.1426公頃，原土地使用分區為乙種工業區，建蔽率依「都市計畫法新北市施行細則」為60%，基準容積率為210%，現況為住宅及汽修業使用，現況照片如圖4.1-5所示，經查土地權屬均為私有，詳如表4.1-1所示。

七、變更編號7（高架路線轉彎處）

土地面積為0.0305公頃，原土地使用分區為河川區，現況為臨時性攤販及城林路使用，現況照片如圖4.1-5所示，經查土地權屬公有土地約0.0238公頃，佔78.03%，私有土地約0.0067公頃，佔21.97%，詳如表4.1-1所示。



圖 4.1-4 LG13 站周邊都市計畫土地使用情形示意圖

表 4.1-1 土地權屬分析表

變更 編號	變更前土地 使用分區	變更後土地使 用分區	公私有	面積 (公頃)	比例 (%)
1	乙種工業區	捷 運 開 發 區 (附)	公有 (回饋)	0.2216	15.00%
			私有	1.2554	85.00%
2	人行廣場用地	捷運系統用地	公有	0.0047	12.37%
			私有	0.0333	87.63%
3	第一住宅區	捷運系統用地	私有	0.0689	100.00%
4	乙種工業區	捷運系統用地	公有	0.1105	100.00%
5	第一種住宅區	捷運系統用地	公有	0.0003	0.35%
			私有	0.0428	49.44%
	乙種工業區		私有	0.0310	35.82%
	人行步道用地		私有	0.0125	14.40%
6	乙種工業區	捷運系統用地	私有	0.1426	100.00%
7	河川區	捷運系統用地 兼供河川使用	公有	0.0238	78.03%
			私有	0.0067	21.97%

註：面積應以實際地籍分割成果為準。

資料來源：本計畫彙整。

第二節 周邊公共設施現況分析

捷運萬大線第二期路線於土城區設置LG09、LG10、LG11、LG12及LG13站，考量捷運系統配合TOD發展將使捷運場站周邊發展更為蓬勃，帶動地方居住、就業及日常經濟消費行為，捷運周邊之公共設施服務效能將會提升，故本計畫針對設置場站半徑500公尺內之公共設施現況進行整理，目前設置公共設施現況情形詳如表4.2-1所示。

一、LG09車站

LG09站周邊500公尺範圍內之公共設施包括市場、停車場、鄰里公園兼兒童遊樂場、學校及人行廣場用地等。鄰近車站之學校為安和國小（文小一），除公兒一已開闢為延和社區公園外，其餘公兒六及公兒七均尚未開闢。LG09站周圍公共設施分布詳見圖4.2-1。



圖 4.2-1 LG09 站周圍公共設施用地分布示意圖

二、LG10車站

LG10站周邊500公尺範圍內之公共設施包括市場、停車場、公園綠地、公兒、體育場、溝渠、學校與機關用地等，且多分布於捷運場站北側，包括板橋地方法院（機十一）與土城區綜合體育場（體育場用地）等；車站南側則有多處人行廣場用地，均已開闢完成，鄰近車站之學校為廣福國小（文小四）、中正國中（文中二）與海山高工（文高）。車站500公尺範圍內公共設施用地大部分均已開闢，未來應結合公共設施與人行步道開闢，建立便捷的生活空間。LG10站周圍公共設施分布詳見圖4.2-2。

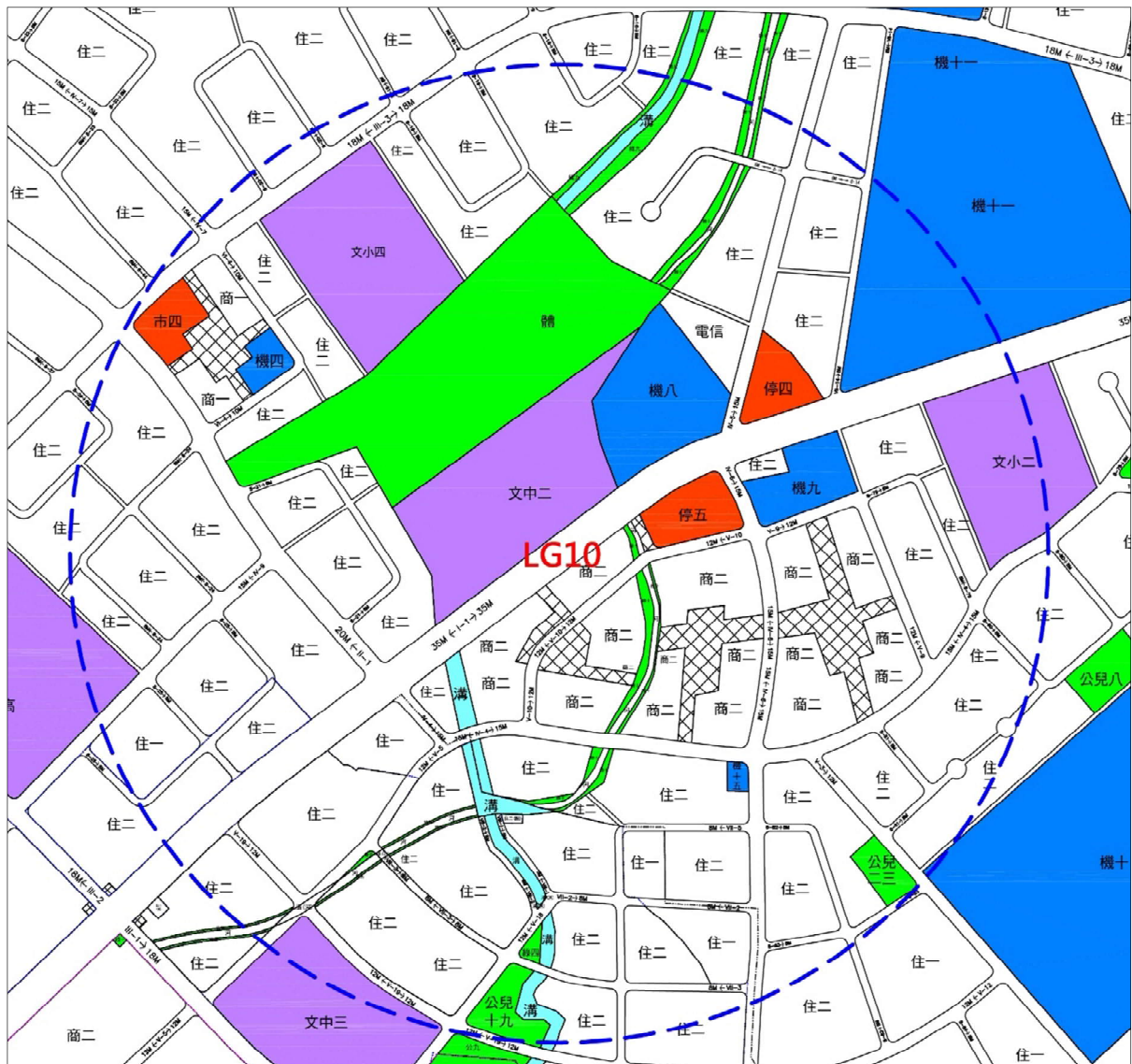


圖 4.2-2 LG10 站周圍公共設施用地分布示意圖

三、LG11車站

LG11站與捷運土城站（捷五、捷六）連接，其周邊500公尺範圍內之公共設施包括市場、停車場、公園、鄰里公園兼兒童遊樂場、學校、醫療用地與機關用地等，且多集中分布於捷運場站北側。LG11站周邊已開闢公共設施包括金城公園（公五）、土城派出所（機七）、戶政事務所（機七）、衛生所（機七）、土城消防隊（保護區內）、土城公有零售市場（市六）等，屬於土城區行政中心。車站南側無公共設施用地，鄰近車站之學校則為土城國小（文小六）、未開闢機關用地（機六）及五處未開闢之鄰里公園兼兒童遊樂場用地（公兒十三、公兒十四、公兒十五、公兒二二及公兒二八）。LG11站周圍公共設施分布詳見圖4.2-3。

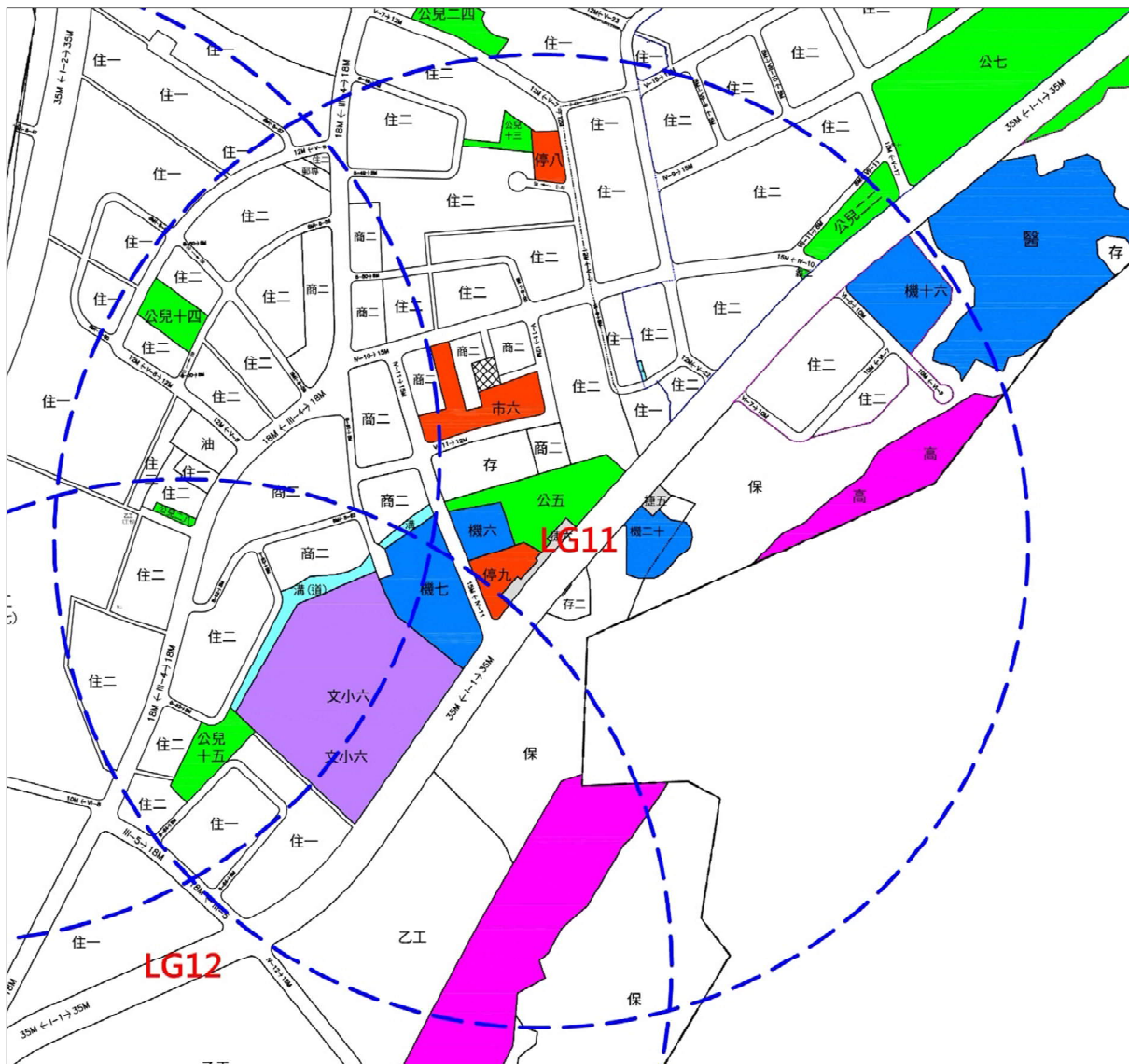


圖 4.2-3 LG11 站周圍公共設施用地分布示意圖

四、LG12車站

LG12站與LG11站距離較近，周邊500公尺範圍有部分重疊，公共設施包括鄰里公園兼兒童遊樂場、公園、溝渠、學校、機關、廣場用地等，且多集中於捷運場站北側近LG11站處，包括土城公有零售市場（市六）、土城國小（文小六）、戶政事務所（機七）、土城派出所（機七）等，鄰近LG12站之公共設施較為缺乏，尚有一處未開闢之鄰里公園兼兒童遊樂場用地（公兒十五）。LG12站周圍公共設施分布詳見圖4.2-4。

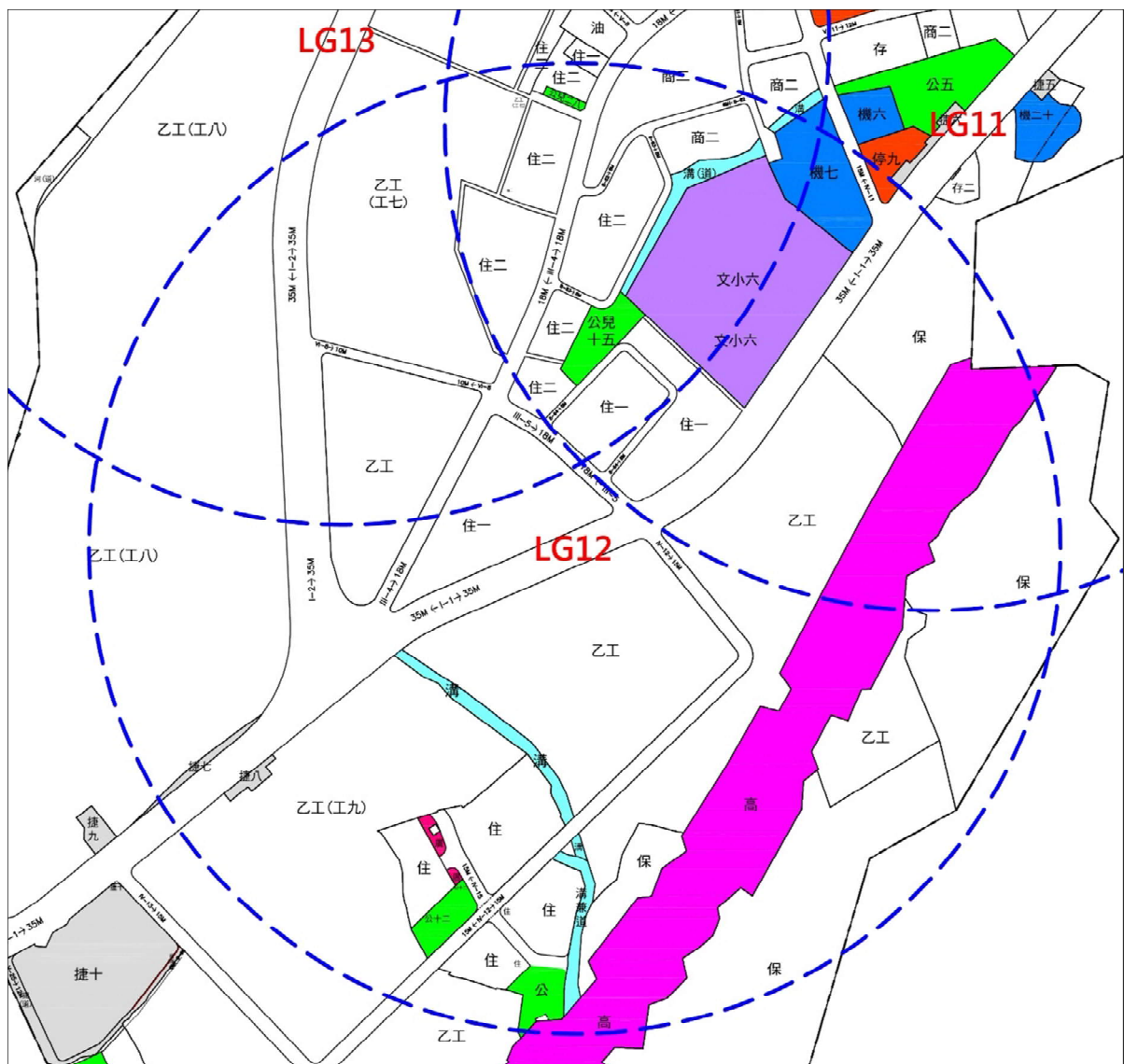


圖 4.2-4 LG12 站周圍公共設施用地分布示意圖

五、LG13車站

LG13站周邊500公尺範圍涵蓋土城都市計畫區及土城(頂埔地區)都市計畫區，公共設施包括市場、公兒、溝渠、學校與機關用地等，多集中於捷運場站東側近LG11站處。其中包括土城公有零售市場(市六)、土城國小(文小六)、戶政事務所(機七)、土城派出(機七)所等。鄰近LG13站之公共設施較為缺乏，500公尺範圍內尚有兩處未開闢之公兒用地。捷運場站北側及南側分別有土城(頂埔地區)都市計畫區內之中華高中與土地公山遺址公園。LG13站周圍公共設施分布詳見圖4.2-5。

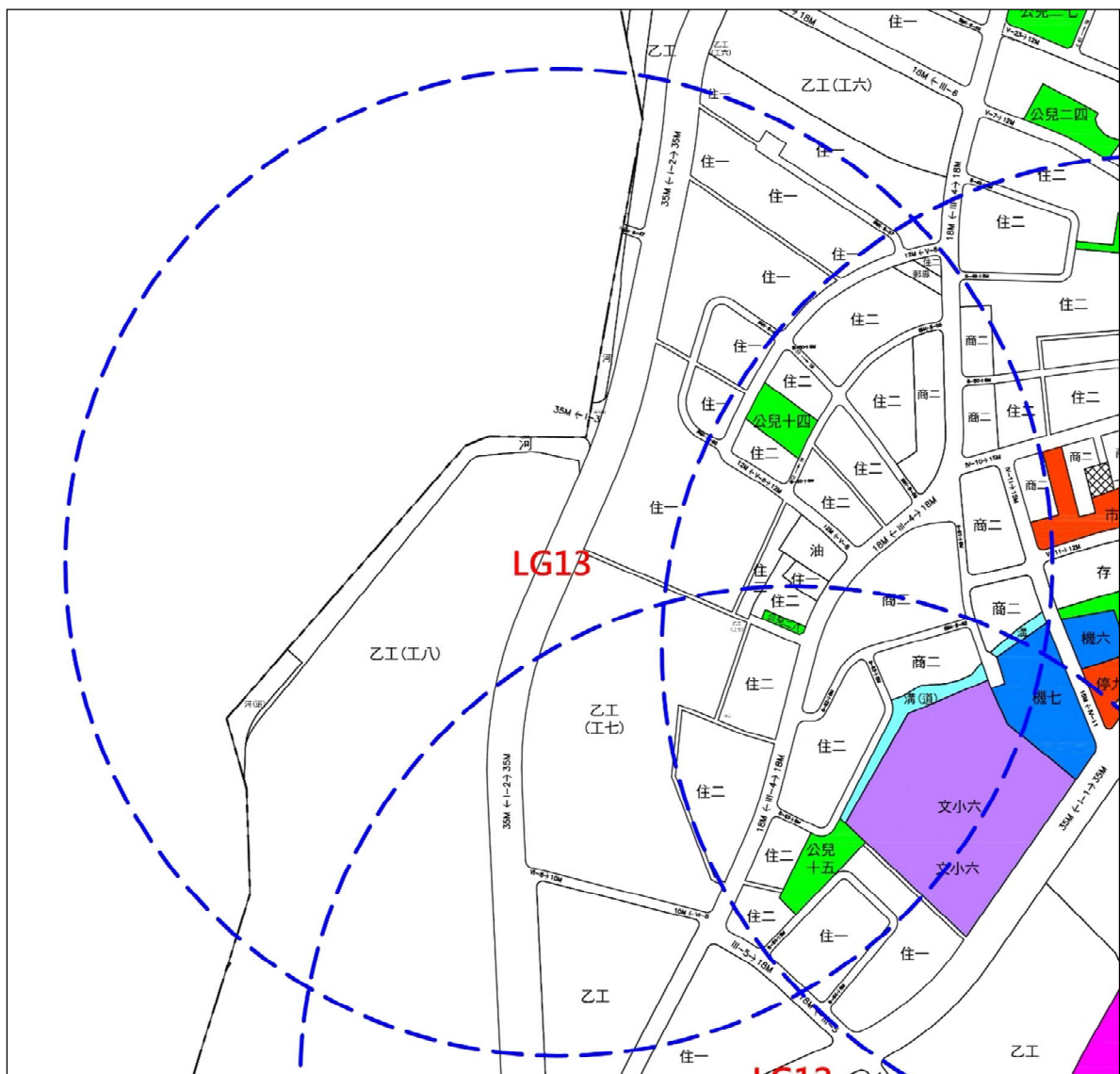


圖 4.2-5 LG13 站周圍公共設施用地分布示意圖

表 4.2-1 捷運萬大線第二期路線 LG09 站至 LG13 站周邊公共設施現況表

車站	公共設施用地	數量	備註
LG09	學校用地	1	文小一（安和國小）
	市場用地	1	市一（公共設施多目標作住宅使用）
	停車場用地	2	停一（延吉立體停車場）、停二（永豐停車場）
	鄰里公園兼兒童遊樂場用地	3	公兒一（延和社區公園）、公兒六（未開闢）、公兒七（未開闢）
	人行廣場用地	1	商業區人行廣場（均已開闢）
LG10	學校用地	5	文小二（清水國小）、文小四（廣福國小）、文中二（中正國中）、文中三（未開闢）、文高（新北高工）
	機關用地	5	機四（未開闢）、機八（新北地方法院）、機九（法院撥用為住宅使用）、機十一（台北看守所）、機十五（清水派出所）
	市場用地	1	市四（公共設施多目標使用，頂好超級市場及社區住宅（都市生活家））
	停車場用地	2	停四（土城拖吊車輛保管場）、停五（金城立體停車場）
	鄰里公園兼兒童遊樂場用地	2	公兒十九（未開闢）、公兒二三（仁愛社區公園）
	綠地用地	1	綠四（未開闢）
	體育場用地	1	土城綜合體育場
	人行廣場用地	5	商業區人行廣場（均已開闢）
LG11	市場用地	1	市六（土城零售市場、傳統市場、圖書館）
	機關用地	4	機六（區公所及警察局停車場）、機七（土城區公所、戶政事務所、衛生所、警察局土城分局）、機十二（郵局）、機十六（未開闢）
	停車場用地	2	停八（員林停車場）、停九（和平停車場）
	鄰里公園兼兒童遊樂場用地	5	公兒十三（未開闢）、公兒十四（未開闢）、公兒十五（未開闢）、公兒二二（未開闢）、公兒二八（未開闢）
	公園用地	2	公五（金城公園、仁德公園）、公七（配合斬龍山遺址普查範圍設置）
	醫療用地	1	土城醫院預定地
	人行廣場用地	1	商業區人行廣場（均已開闢）
LG12	學校用地	1	文小六（土城國小）
	機關用地	1	機七（土城區公所、戶政事務所、衛生所、警察局土城分局）
	鄰里公園兼兒童遊樂場用地	1	公兒十五（未開闢）
	公園用地	1	公十二（個案變更回饋公設）
	廣場用地	2	個案變更回饋公設
LG13	學校用地	1	文小六（土城國小）
	機關用地	2	機七（土城區公所、戶政事務所、衛生所、警察局土城分局）、機十二（郵局）
	市場用地	1	市六（土城零售市場、傳統市場、圖書館）

車站	公共設施用地	數量	備註
	鄰里公園兼兒童遊樂場用地	3	公兒十四（未開闢）、公兒十五（未開闢）、公兒二八（未開闢）
	學校用地	1	中華高中（土城（頂埔地區）都市計畫區）
	公園兼遺址保存用地	1	土地公山遺址公園（土城（頂埔地區）都市計畫區）

資料來源：新北市政府。

第三節 環境敏感地區分析

捷運萬大線環境影響說明書初稿於95年5月30日提送交通部轉行政院環保署審查，經依交通部審查意見補正後，交通部於96年3月29日核轉行政院環境保護署審查，經環保署於96年9月28日、97年1月14日、97年5月12日進行3次專案小組審查後，於97年7月2日環境影響評估審查委員會第168次會議決議『有條件通過環境影響評估審查』，定稿本則於97年8月6日獲行政院環保署同意備查（環署綜字第0970055406B號函）。臺北市政府捷運工程局依細部設計成果，與說明書所載內容比較，有部分調整變更，依環境影響評估法施行細則第37條，分別提送兩次環境影響差異分析報告，第1次環境影響差異分析報告於103年7月30日奉行政院環境保護署環境影響評估審查委員會第265次會議決議審核通過，定稿本於103年12月29日經環保署以環署綜字第1030100744號函予以備查；第2次環境影響差異分析報告於105年12月21日奉行政院環境保護署環境影響評估審查委員會第305次會議審核通過，定稿本於106年2月15日經環保署以環署綜字第1060010532號函予以備查，其內容摘述如下。

一、環境影響評估

施工期間之空氣污染主要為整地挖填、土木施工、土方及材料運輸等施工作業所產生之粒狀污染物，此外運輸卡車排放廢氣及行駛於道路上所產生之揚塵以及各類施工機具操作所排放廢氣亦為污染源之一。施工面所產生之空氣污染主要源自土壤擾動作業及施工機具排放廢氣，影響範圍多侷限於工區附近；運輸作業所產生之空氣污染則包括運輸車輛排放之廢氣及道路揚塵，影響範圍以運輸道路兩側為主。施工期間設置圍籬、防溢座及各項抑制粉塵措施（包括於工區內經常灑水清掃、以不透氣之防塵塑膠布或帆布覆蓋或施以臨時鋪面、運輸車輛駛出工區前清洗車身及輪胎、載運土方或散裝建材之車輛以帆布加蓋、車尾下方安裝泥水槽溝等），使排放增量減少70%。

營運期間捷運系統所採用之電聯車係以電力驅動，營運期間應不致有造成空氣污染之虞。然因車站設置後，因旅客所衍生之車流將對站區附近周邊空氣品質造成影響，然影響範圍較侷限於站區附近。

施工期間之噪音、振動源可區分為施工面施工機具操作所產生之噪音振動及運輸車輛行駛所產生之噪音振動。施工機具所產生之噪音振動將自作業面向工區外傳播，屬”點源”污染，影響範圍多侷限於工區附近；運輸道路之噪音振動屬”線源”污染，影響範圍為運輸道

路沿線。

本計畫路線主要工程活動包括引道段明挖覆蓋工程、潛盾隧道工程及車站工程等，其中潛盾隧道部分，機具噪音侷限於工作井附近，其餘採用明挖覆蓋法施工之車站及引道段，主要噪音影響將發生於土方開挖及擋土壁施築期間，覆蓋版鋪設後，施工活動轉入地下，噪音影響不顯著。

營運期間之噪音影響主要來自捷運行駛噪音，音量大小決定於軌道系統（結構型式、軌道坡度、曲率）、列車（種類、長度）以及營運情況（車次、速率）等因素。地下段主要噪音源包括捷運列車及車站附屬之機電與通風設備及播音系統。地下段列車行駛噪音之傳遞路徑多侷限於隧道內，經音源傳播衰減、隧道結構物及土層之隔絕，對沿線住戶不致產生影響。對於旅客及工作人員之影響，藉由車站附屬空間之音響處理，如隧道側壁及車站天花板裝設吸音材料，吵雜機房區及月台之通道設置雙層門或隔音門等噪音控制措施，以吸收列車行駛時及車站機電設備(空調、電扶梯及發電機)所產生之噪音，除列車進出站或緊急狀況有短暫之較高噪音曝露外，其餘時間月台上或穿堂層及職員區均可維持於室內背景噪音建議水準。

二、環境地質影響

計畫路線位於台北盆地南端，分別穿越新店溪及跨越大漢溪，所經地形除新莊迴龍地區為丘陵山麓地帶外，其餘皆為盆地沖積層，地勢平坦。地質主要為中新世木山層、更新世林口層及全新世沖積層。

計畫路線出土段及地下段於開挖過程中將破壞原有土壤之應力平衡條件，因土層之變化、施工方法與程序之不同、地下水位高低、施工品質及路線線型等因素之影響，有可能引致地表沉陷及鄰近建物之不均勻沉陷。參考相關捷運工程深開挖引致地表沉陷曲線之研究資料，顯示正常施工狀況下，開挖產生之可能沉陷範圍約為開挖深度2倍範圍，其最大地表沉陷量約為開挖深度2%。於設計階段及施工階段均須針對可能沉陷範圍內之建物，逐棟進行建物識別及現況調查，研擬建物保護措施；並於施工時，佈設監測系統以控制因開挖引致之地盤沉陷。

三、生態環境影響

本計畫施工時除維修機廠及部分路線外，捷運地下段及高架段設施都配合既有道路興建，所衍生之生態環境衝擊有限。對陸域生態而言計畫路線內有喜鵲與灰頭紅伯勞鳥等應予保育之野生動物，經調查於施工階段非為影響或威脅該些保育類之原因，現行小區域地表面積開發不會導致這些動物或鄰近地區整體動物生態明顯的影響或變化。營運期間產生之噪音震動對長期處於人類活動干擾下的陸域生態環境影響相當輕微。計畫路線因沿線大部分均已開發，不具有原生植被之生態價值。另機廠預定地為都市計畫區之工業區、保護區及農業區，缺乏自然原始環境，目前植被亦為一般環境常見之種類，施工期間移除既有植被及其他干擾、破壞行為對陸上植物生態影響輕微，營運期間影響亦同。

就水域生態而言，計畫路線所行經之大小溪流已遭受不同程度之人為汙染，但基本上仍保有部分生態價值及水生物生存空間。現況調查並未有任何稀有或重要水生物種，完工後亦可迅速恢復施工前類似之環境狀況，跨河段施工時對河床部分將盡量維持原有自然河床棲地環境，以減少對河川原本生態環境之衝擊。鄰河段車站及維修機廠施工過程可能伴隨降雨及地表沖刷使工程污廢水流入河川影響水質，為目前計畫沿線河段未有稀有或重要水生物種，水域生態敏感度亦不高，影響不明顯。且影響屬局部性與短暫性影響，工程結束各區段河川將可恢復原來類似之環境狀況。營運期間車站污水則納入地區污水下水道系統，對河川水質無影響，機廠則以興建污水處理廠處理至符合流放水標準後再予以排放或納入污水下水道系統，對承受水體影響有限。

四、景觀美質及遊憩環境影響

計畫路線行經之處為既有市街區，於施工期間部分街道寬度僅約15至25公尺，捷運施工對道路使用者及鄰近建築將產生視覺品質衝擊。惟目前大部分路段既有街道景觀缺乏特色，施工階段僅輕微負面影響，僅路線行經金城路一段土城國小前，因鄰近為學校及機關，公共使用強度高且既有路幅寬，以既有人行道植栽及設置中央綠地，施工將造成鄰近活動視覺混亂與中央路樹移植，呈現中度負面影響。路線行經城林大橋則影響南向河域空間之視野開闊度與溪流環境品質，亦屬負面影響。營運期間地下段因設置出入口將減少植栽面積，

但於景觀生動、獨特及協調性不受影響，整體景觀美質沒有改變。其餘高架段將影響周邊視野開闊度及植栽條件，呈現輕微負面影響。

對遊憩環境而言，施工期間增加之道路承載量將降低遊憩據點之交通品質，對鄰近遊憩據點則可看到高架架設工程及機具運作、材料堆置情形，將使人產生不安與不悅感覺，直接影響遊憩活動視覺體驗。營運期間則因提升現有交通品質，增加遊憩據點可及性，帶動鄰近遊憩據點遊客人潮，對遊憩環境有正面之影響。

五、社會經濟環境影響

就都市發展與土地利用而言，於施工期間對萬華中和及樹林地地區交通便利性降低，連帶影響工商活動機能，亦使都市發展停滯，而土地利用部分因施工對地區交通造成不便，施工噪音及空氣汙染亦會影響地區居民生活品質，對土地利用影響為負面，整體而言施工期間雖對土地利用有負面影響，但因計畫沿線多沿已開闢之道路中心線施工，對鄰近地區土地利用影響有限。且完工後便利之大眾運輸系統將帶動地區發展，就土地利用及都市發展而言係屬極明顯之正面影響。

計畫對人口之影響較不明顯，施工期間對於就業人口影響僅占不執行計畫時就業人口數之1%，影響有限。營運期間則因交通建設帶動都市發展，對人口成長具正面且積極之效益。且因施工期間增加施工人口有限，對公共設施數量及服務品質應不致造成影響，完工後預期場站周圍人口將增加，對於地方公共設施將造成負擔，車站周圍應增加廣場、綠地及相關適當公共設施。對公共衛生與安全部分若有妥善管理，無論施工或營運期間均應不致造成影響。產業發展部分施工期間本地經濟發展將減緩，但配合施工人員進駐將帶動部分地區性消費，整體產業結構影響不大，營運期間則因交通便利性增加車站附近就業機會、消費活動均對整體經濟活動有正面影響，相關產業就業機會將增加，對周邊工業區及商業區發展有正面影響。

就交通影響而言捷運系統興建將紓解都市目前已發生或未來即將發生之交通壅塞問題，目前計畫路線行經之臺北市萬華區、新北市永和、中和、土城、樹林等地區現況均已有交通壅塞之問題且日益嚴重，雖施工階段將產生道路面積減少及交通阻絕等影響，但工程完工結束後則可移轉私人運具旅次、減少運輸走廊流量並紓解路面交通，對於未來紓解地區交通問題將為長期性影響，有顯著且正面之效益。

六、文化環境影響

計畫路線及周圍兩側500公尺範圍內共計有5處古蹟、8處遺址及1處歷史建築，古蹟部分包含台灣民主紀念館（中正紀念堂）、台灣教育會館、科學教育館、建國中學紅樓及台灣布政使司衙門，歷史建築則為國立歷史博物館，均位於台北市行政管轄範圍內，其中台灣教育會館、科學教育館及國立歷史博物館將受影響，影響評估詳見表4.3-1所示；遺址部分則包含台北市植物園遺址、新北市土城區之溪子邊遺址及斬龍山遺址、樹林區之狗蹄山遺址、坡內坑遺址、潭底遺址及三角埔遺址、新莊區之頂埤角遺址，除植物園遺址及狗蹄山遺址屬直接影響外，其餘屬間接影響或受影響可能性甚低，詳見表4.3-2所示。

表 4.3-1 計畫沿線 500 公尺範圍內古蹟及歷史建築影響評估表

古蹟/歷史建築名稱	等級	與路線距離	影響評估
台灣民主紀念館 (中正紀念堂)	國定古蹟	約350公尺	距離遠達350公尺，評估無影響。
台灣教育會館	市定古蹟	約20公尺	地下段連續壁及潛盾機均為低振動施工方式，不致產生直接影響，將於施工前進行建物調查，施工期間進行傾斜及沉陷點監測。
科學教育館	市定古蹟	約20公尺	地下段連續壁及潛盾機均為低振動施工方式，不致產生直接影響，將於施工前進行建物調查，施工期間進行傾斜及沉陷點監測。
建國中學紅樓	市定古蹟	約50公尺	距離約50公尺，評估無影響。
台灣布政使司衙門	市定古蹟	約150公尺	距離遠達150公尺，評估無影響。
國立歷史博物館	歷史建築	約20公尺	地下段連續壁及潛盾機均為低振動施工方式，不致產生直接影響，將於施工前進行建物調查，施工期間進行傾斜及沉陷點監測。

資料來源：萬大—中和—樹林地區捷運系統環境影響說明書，97年8月。

表 4.3-2 計畫沿線 500 公尺範圍內遺址影響評估表

遺址名稱	文化所屬 及年代	與本計畫 各線距離	海拔高程 (距路面高 程)	捷運 型式	說明
植物園遺址 臺北市中正 區龍口里	訊塘埔文 化、圓山文 化、植物園 文化、十三 行文化、歷 史時代文 化 4500B.P.- 近代	南海路兩 側	4~7公尺 (-2~0 公尺)	地下段	直接影響 重疊長度約300公 尺。 1.明挖覆蓋車站 位置，開挖作業可 能造成直接影響。 2.潛盾隧道地下 段軌道高程約地 下10公尺深，本遺 址分布範圍約在 地表下2公尺內， 並無直接影響。
溪子邊遺址 新北市土城 區清水里	新石器時 代文化 3500- 2000B.P.	約370公尺	10~20 公尺	高架段	受本計畫工程影 響之可能性甚低。
斬龍山遺址 新北市土城 區員林里	圓山文化、 植物園文 化 3200- 1800B.P.	金城路兩 側	10~30 公尺 (0~15 公尺)	高架段	間接影響 重疊長度約150公 尺，但金城路開闢 時切過遺址所在 丘陵地。金城路開 闢之施工方式為 將斬龍山遺址所 在之丘陵地剷平， 使公路面與遺址 可能存在之丘陵 表面產生10公尺 以上之落差，遠望 宛如一座地塹。路 面所在為生土層， 依此判斷金城路 範圍內若曾存在 遺址，亦可能已完 全消失。
狗蹄山遺址 新北市樹林 區樹西里	圓山文化、 植物園文 化 3200- 1800B.P.	大安南路 西側	25~60 公尺 (10~45公尺)	高架段	直接影響 重疊長度約300公 尺，大安南路為近 年開闢之新道路， 道路開闢工程中 並未發現遺址堆 積之報導。

遺址名稱	文化所屬 及年代	與本計畫 各線距離	海拔高程 (距路面高 程)	捷運 型式	說明
坡內坑遺址 新北市樹林 區坡內里	新石器時 代文化 年代不詳	約400公尺	90公尺	高架段	受本計畫工程影 響之可能性甚低。
潭底遺址 新北市樹林 區潭底里	圓山文化、 植物園文 化 3200- 1800B.P.	約200公尺	10公尺	高架段	受本計畫工程影 響之可能性甚低。
三角埔遺址 新北市樹林 區三多里	植物園文 化 2800- 1800B.P.	約400公尺	15公尺	高架段	受本計畫工程影 響之可能性甚低。
頂埤角遺址 新北市新莊 區雙鳳里	新石器時 代文化 年代不詳	鄰近本案 路線，但並 未延伸至 本案捷運 路線範圍	10公尺	高架段	不受本案工程影 響。

資料來源：萬大—中和—樹林地區捷運系統環境影響說明書，97年8月。

七、小結

工程興建對地區環境均會產生不同程度之影響，本計畫已依「環境影響評估法」規定提送「萬大—中和—樹林地區捷運系統環境影響說明書」，並於97年7月2日經行政院環境保護署審查通過，其中第一期路線調整變更部分亦依環境影響評估法施行細則第37條規定提出環境影響差異分析報告，並於103年7月30日行政院環保署委員會議審議通過，目前第二期路線刻正辦理第二期路線基本設計，後續細部設計完成後與核定之環境影響說明書不同之部分，將再依相關規定辦理環境影響差異分析。

第四節 交通發展現況

萬大線第二期路線以土城都市計畫區為起點，延伸至土城（頂埔地區）都市計畫區、樹林都市計畫區、樹林（三多里地區）都市計畫區及龍壽、迴龍都市計畫區為終點。土城區內主要幹道為金城路、青雲路、中央路、中華路，區內道路包括學府路、裕民路等，萬大線第二期路線主要沿金城路轉中華路銜接至城林大橋，茲就捷運行經路線進行道路現況調查、服務水準評估、大眾運輸現況、自行車道及鄰近交通衝擊進行分析。

一、道路現況分析

萬大線第二期路線行經土城區內之聯外道路金城路及中華路，其餘道路包括青雲路、中央路、學府路及裕民路，幾何條件彙整如表4.4-1所示。

（一）金城路

金城路為土城都市計畫區之聯外東北-西南向主要交通幹道，道路寬度為35公尺，採中央實體分隔路型，雙向共配置4車道，道路路側劃設有停車格位，並設有3.0M寬紅磚人行道。萬大線第二期路線將於金城路布設站體（LG09、LG10及LG12站），本次變更範圍亦以金城路兩側為主。

（二）中華路

中華路為省道台3線道路，屬土城都市計畫區聯外南北向主要交通幹道，道路寬度為35公尺，採中央實體分隔，雙向共配置6車道，道路路側劃設有停車格位，並設有2.5M寬之紅磚人行道。萬大線第二期路線將自金城路轉向中華路後再次轉至城林路至樹林區，中華路與城林路交叉口南側將設置LG13站。

（三）中央路

中央路屬土城都市計畫區聯外東北-西南向主要交通幹道，現況中央路一、二段採中央標線分隔路型，道路寬度約18公尺，雙向共配置4車道，道路路側禁止停車，並設有1.5M寬之紅磚人行道；中央路三段採中央實體分隔路型，道路寬度約35公尺，雙向共配置6車道，道路路側禁止停車，並設有2.5M寬之紅磚人行道。

（四）青雲路

屬土城都市計畫區聯外南北向主要交通幹道。道路寬度為15公尺，採中央標線分隔路型，雙向共配置2車道，道路路側禁止停車，並設有2.3M寬紅磚人行道。

（五）學府路

學府路為土城都市計畫區內地區性道路，主要連接中正路與青雲路，道路寬度15公尺，採中央標線分隔路型，雙向共配置2車道，道路路側劃設有停車格位，並設有1.5M寬之紅磚人行道。

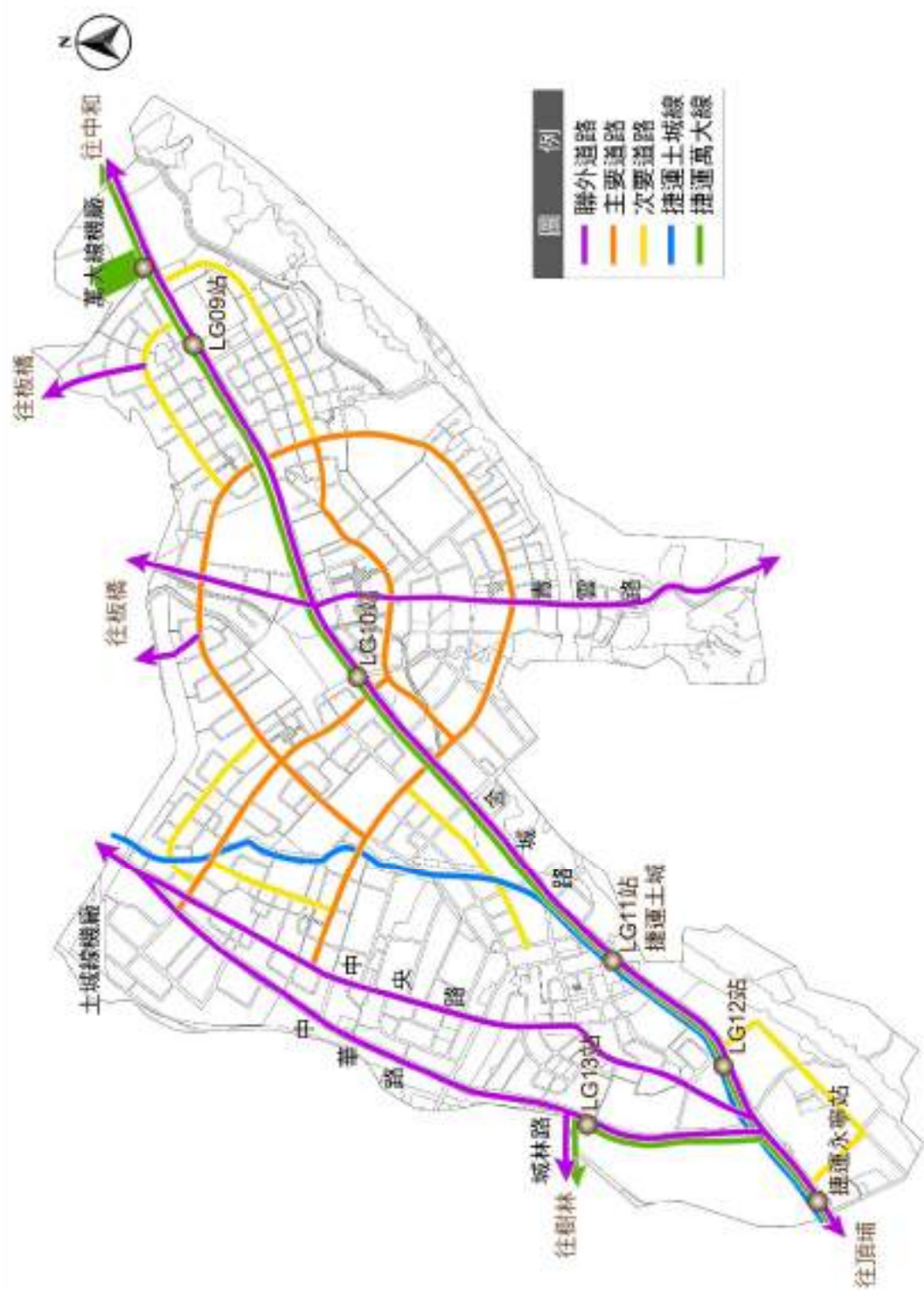
（六）裕民路

裕民路屬土城都市計畫區內地區性道路，主要連接中華路與清水路，道路寬度20公尺，採中央標線分隔路型，雙向共配置2車道，道路路側劃設有停車格位，並設有2.3M寬之紅磚人行道。

表 4.4-1 計畫周邊道路幾何特性彙整表

路名	功能分類	道路寬度 (m)	車道數 (雙 向)	分隔型態	人行道 寬 (m)	停車管制 (雙向)
金城路	聯外幹道	35	4	中央分隔島	3.0	劃設停車格 位
中華路	聯外幹道	35	6	中央分隔島	2.5	劃設停車格 位
中央路 一、二段	聯外幹道	18	4	中央標線	1.5	禁止停車
中央路三 段	聯外幹道	35	6	中央分隔島	2.5	禁止停車
青雲路	聯外幹道	15	2	中央標線	2.3	禁止停車
學府路	區內道路	15	2	中央標線	1.5	劃設停車格 位
裕民路	區內道路	20	2	中央標線	2.3	劃設停車格 位

資料來源：變更土城都市計畫（第三次通盤檢討）案（草案）。



資料來源：變更土城都市計畫（第三次通盤檢討）（草案）

圖 4.4-1 計畫區周邊道路示意圖

二、道路服務水準評估

道路服務水準評估依據「2011年臺灣地區公路容量手冊，交通部運輸研究所，100年10月」之評估標準採用速限50公里/小時之市區道路服務水準等級劃分標準（如表4.4-2所示）進行評估。計畫區內重要道路之平均旅行速率及其服務水準如表4.4-3。金城路、青雲路及中央路等主要聯外道路於部分尖峰時段已為D級，而中華路因路幅較寬，尖峰時段可維持B~C級；市區重要道路除學府路及裕民路部分尖峰時段為D級外，其餘道路大致呈現C級服務水準。

表 4.4-2 速限 50 公里/小時之市區道路服務水準等級劃分標準表

平均旅行速率 V（公里/小時）	服務水準等級
$V \geq 35$	A
$30 \leq V < 35$	B
$25 \leq V < 30$	C
$20 \leq V < 25$	D
$15 \leq V < 20$	E
$V < 15$	F

資料來源：2011年臺灣地區公路容量手冊，100年10月。

表 4.4-3 計畫周邊道路服務水準彙整表

路名	方向	車道數	容量(C)	晨峰時段				昏峰時段				道路等級
				旅行速率(KPH)	流量(V)	V/C	LOS	旅行速率(KPH)	流量(V)	V/C	LOS	
金城路	往東	2	1,950	26.4	988	0.51	C	23.6	1,331	0.68	D	速限50公里/小時
	往西	2	1,950	24.1	1,196	0.61	D	27.9	819	0.42	C	
青雲路	往北	1	1,000	23.0	809	0.81	D	21.9	940	0.94	D	
	往南	1	1,000	22.9	825	0.83	D	23.9	708	0.71	D	
中央路一、二段	往北	2	1,950	28.7	374	0.19	C	27.3	577	0.30	C	
	往南	2	1,950	28.3	426	0.22	C	27.1	614	0.32	C	
中央路三段	往東	3	3,550	24.1	1,675	0.47	D	22.0	2,338	0.66	D	
	往西	3	3,550	21.8	2,395	0.67	D	24.0	1,773	0.50	D	
中華路	往北	3	3,100	32.2	612	0.20	B	29.3	901	0.29	C	
	往南	3	3,100	28.3	1,000	0.32	C	31.6	718	0.23	B	
學府路	往東	1	1,000	23.3	646	0.65	D	22.9	997	1.00	D	
	往西	1	1,000	22.7	838	0.84	D	22.7	858	0.86	D	
裕民路	往東	1	1,000	23.1	803	0.80	D	21.7	971	0.97	D	
	往西	1	1,000	22.7	854	0.85	D	23.5	758	0.76	D	

資料來源：變更土城都市計畫（第三次通盤檢討）案（草案）。

三、大眾運輸現況

現況土城區大眾運輸系統以市區公車及捷運系統服務為主，公車路線主要以行駛於金城路、中央路、中華路、青雲路、學府路等道路上，共計有27線公車服務，公車站牌位置詳圖4.4-2，行駛公車路線資訊彙整如表4.4-4所示；土城區已通車捷運路線為捷運土城線，區內有海山站、土城站、永寧站及頂埔站，共計4座捷運車站提供服務。

表 4.4-4 公車路線資訊彙整表

營運業者	路線名	起迄點	頭末班時間		發車間隔（分鐘）	
					尖峰	離峰
台北汽車	三鶯先導公車	鶯歌-捷運永寧站	06:00	22:30	10-15	15-20
台北汽車	275	德霖技術學院-松山機場	05:30	22:00	7-10	10-15
台北汽車	275 副	三峽-松山機場	05:30	19:30	固定班次	
台北汽車	657 延	德霖技術學院-華江橋	06:00	21:00	固定班次	
台北汽車、三重汽車	805	土城-五股	05:30	22:00	15-20	20-30
三重汽車	810	土城-板橋-迴龍	05:30	23:30	12-15	20-30
台北汽車	812 低地板	三峽-板橋	06:00	21:00	固定班次	
台北汽車	889	三峽-捷運府中站	05:40	21:00	固定班次	
台北汽車	916	三峽-捷運永寧站	05:30	23:30	4-6	8-15
台北汽車	917	捷運永寧站-鶯歌	06:30	21:00	固定班次	
台北汽車	922	三峽北大社區-福爾摩沙高速公路-捷運永寧站	06:00	22:40	8-10	15-20
台北汽車	藍 17	五福-捷運新埔站-土城永寧站	05:30	23:00	固定班次	
台北汽車	藍 40	土城-華克山莊	06:00	21:00	固定班次	
基隆客運	藍 41 低地板	捷運海山站-雙和醫院	05:45	23:00	10-15	15-30
台北汽車	藍 43	三峽-柑園-捷運永寧站	06:00	21:00	固定班次	
台北汽車	藍 44	樹林-捷運永寧站	06:00	22:00	固定班次	
台北汽車	藍 45	成福-捷運永寧站	06:00	21:30	固定班次	
台北汽車	藍 46	二蘭-捷運永寧站	06:00	21:40	固定班次	
三重客運	265 夜間	土城-行政院	23:10	24:20	固定班次	
台北汽車	231	德霖學院-捷運西門站	05:30	20:00	20-30	30
大有巴士	262	德霖技術學院-民生社區	05:30	21:30	12-15	15-20
台北汽車	706	三峽-西門	05:00	22:00	7-10	10-15
台北客運	245	德霖學院-台北市政府	05:30	22:00	7-10	10-15
台北客運	656	德霖學院-捷運台大醫院站	05:30	22:40	4-6	5-10
大南客運	265 明德路	土城-成功中學	05:30	22:00	固定班次	
台北客運	705	三峽-西門	05:00	22:00	7-10	10-15
指南汽車、光華巴士	813 低地板	五股-中和	05:30	22:30	8-12	15-20

資料來源：變更土城都市計畫（第三次通盤檢討）案（草案）。



資料來源：變更土城都市計畫（第三次通盤檢討）案（草案）。

圖 4.4-2 土城區公車及捷運站位示意圖

四、停車供給

LG09站周邊除三個停車場用地所設之停車場外，另有四處停車場，其中兩個停車場距LG09站約200公尺距離，可滿足轉乘者之停車需求，車站周邊之停車供給充足；LG10站周邊除一個停車場用地所設之停車場外，另有四處停車場。該四處停車場中有一處停車場用地尚未開闢；另一停車場距LG10站約200公尺距離，未來可提供作為轉乘者之停車需求；LG11站500公尺範圍內共有4處停車場，其中車站北側有一停車場尚未開闢，車站西南側之停車場未來可提供作為轉乘者之停車需求；LG12站周邊除一個位於中央路三段與中華路二段路口附近之停車場外，另一停車場位於金城路一段，LG12站以北500公尺距離處，現況停車供給相較其他場站來得不足；LG13站周邊500公尺範圍內缺乏停車場設施，路邊停車則以城林路、中華路二段與中央路二段之道路兩側為主。

表 4.4-5 各車站周邊停車場綜理表

捷運車站	名稱	地址	權屬單位	形式	汽車位	機車位
LG09車站	延和停車場1場	土城區延和路250巷	私有	平面	14	0
	延和停車場2場	土城區延和路250巷	私有	平面	14	0
	博客金城站停車場	土城區金城路三段200之5、6、7、8、9、10、11、12號	私有	立體	40	0
	土城延吉停車場	土城區德峰街65號	土城區	立體	436	0
	土城區永豐(一)停車場	土城區立德路113號對面	土城區	平面	107	0
	帝國金城LOT28停車場	土城區金城路三段12號B2	私有	立體	45	0
LG10車站	金城立體停車場	土城區金城路二段266號	土城區	立體	537	0
	夏合學士停車場	土城區學士路33巷2號旁空地	私有	平面	89	0
	新東京停車場	土城區青雲路301巷1至15號對面	私有	平面	71	0
	承鴻實業停車場	土城區青雲路	私有	平面	90	0
LG11車站	員林停車場	土城區員林街左側	新北市	平面	57	0
	土城區公有和平停車場	土城區和平路與金城路口	新北市	平面	83	0
	土城區公所行政大樓前廣場停車場	土城區金城路一段101號	土城區	平面	44	0
LG12車站	捷運永寧站轉乘停車場	土城區中央路三段105號	臺北市	立體	202	1136

資料來源：捷運萬大線(第二期)車站及周邊土地開發計畫暨財務計畫(103.7)

五、自行車道系統

新北市自行車道規劃串連臺北市、桃園市、基隆市與宜蘭縣之自行車道，未來將陸續建構城際悠遊、濱海迎風與山林樂活等三大跨縣市自行車路網，並發展新北市境內「3濱海、4河廊、5山林、6城鎮」等18種主題自行車路網，其中與萬大線第二期路線有關為土城地區大安圳自行車道、土城捷運生活圈自行車道，路線圖詳如圖4.4-3。



資料來源：新北市政府。

圖 4.4-3 新北市自行車道願景圖（城際文化自行車道部分）

六、交通衝擊分析

萬大線第二期路線包括地下及高架兩種建設型式，捷運工程則分為地下段、出土段、高架段及車站部分，施工期間將對道路交通產生影響，茲就不同施工型式產生之交通衝擊進行分析，並提出相對應之減輕對策。另營運階段交通衝擊亦提出相關因應對策。

（一）不同施工型式交通衝擊分析

萬大線第二期路線行經土城都市計畫區包含LG09、LG10、LG11、LG12、LG13站，其中LG09及LG10站為地下段，自LG10站至LG11站間為路線出土段，其餘LG11至LG13站間均為高架段，不同施工型式交通分析如下。

1. 潛盾法施工之地下段

採潛盾工法施工之工作井可於路外適當地點設置，施工期間對道路容量無影響。

2. 出土段（漸變段）

出土段為捷運路線由地下段漸變為高架段之結構體，路線於LG10站至LG11站間，由地下漸變出土後至高架路段，出土段規劃於金城路，惟金城路道路寬度為35公尺，且道路中央設有分隔島，因此不致對既有金城路道路容量有其影響度，施工期間仍有封閉車道之需求，施工完成後將不影響車道數。

3. 高架段

高架段包括上部、下部及基礎結構，其中上部結構主要工作皆在工廠內進行，且工地吊裝作業時間短，對交通之影響甚小。下部結構及基礎結構施工則將影響道路交通，高架橋墩下部及基礎結構施工約需封閉10公尺道路寬度，車輛須使用圍籬以外之剩餘空間，捷運高架車站因柱徑及基礎結構較大，致施工時需封閉道路12公尺之寬度，而施作車站上部結構時，則應儘可能視施工作業進度，縮減施工圍籬範圍與道路封閉寬度。

本計畫路線高架段可能影響之道路為金城路、中華路。於捷運高架橋與車站施工期間，約需封閉10~12公尺道路寬度。金城路與中華路皆有中央實體分隔，惟分隔島寬僅約2公尺~2.5公尺，故施工期間，除了中央分隔島外，仍需封閉雙向各一車道，減少約2000~3000PCU之容量。

（二）施工階段交通衝擊減輕對策

不論高架或地下捷運設施施工，於開挖道路施工期間，除工區需設置足夠之安全設施，以保護用路人及施工人員之安全外，為減輕施工路段交通衝擊，施工交通維持計劃可採行之策略說明如下。

1. 減少施工占用道路面積與時間

開挖道路施築地下結構，一般採連續壁作為擋土與擋水設施，施工區一般佔用道路12公尺寬度，而局部地點（如

路口等)為避免衝擊太大而須縮減工區寬度，將使施工程序與步驟增加而致工期延長，因此施工面積與施工時程之配合，須就當地管線因素、地形條件、交通環境與施工方法等因素綜合考量，以減少社會成本之付出；當連續壁完成後，開挖部分便鋪設交通覆蓋板，僅留設進出出料井，大約須佔用道路6公尺寬，對道路交通之衝擊可較為減輕。

高架型式捷運設施必須施築基樁、基礎及墩柱等結構物，依當地環境特性及設計結構之不同，一般約需2~3年之施工期間，佔用道路寬度大約8~10公尺，當墩柱完成後，其他上部結構如站體鋼結構可於工廠製作完成並完成假組立，再利用夜間至工址完成組裝，而施工高架橋之U型樑可採全跨預鑄吊裝工法，橫渡線及袋式儲車軌處便改採就地支撐逐跨架設工法施工，箱型樑橋可採預鑄節塊吊裝工法及就地支撐工法施工，如此做法對於交通之衝擊可減至最低。

2. 調整道路利用方式，儘量降低施工路段道路容量之減少

道路兩側有路肩或停車格者，於施工期間得視情況取消，劃設為車道，以補足因施工時封閉道路所造成之車道容量縮減。另於有騎樓之路段，人行道利用率不高者，可視情況削除人行道以增加道路容量，惟需保持行人動線之連續與順暢性，以兼顧行人權益。另外亦可考慮管制路邊停車、實施單行道或調撥車道等交通管制策略亦一併配合實施，亦可增加道路容量。例如金城路兩側之停車格位便可予以取消，改劃設車道使用，以儘量降低施工路段道路容量之減少。惟停車格位亦應視當地民意，並尋找替代空間，以降低格位減少之影響，並設置標誌引導。

3. 減少施工道路及區域通過性車輛

施工期間道路容量縮減，必須引導車流行經其它道路，減少通過施工區域之車流量，以避免施工區域道路交通過度飽和，故適當改道計畫必須研擬，並於交通單位審核通過後，進行宣導作業，通知行經施工區域之車流改道，並管制施工車輛通行進出時間等措施，以降低交通衝擊。土城區捷運施工以金城路為主，可引導車輛走明德街或立德街接學

府路南北外環道與中央路。

（三）營運階段交通衝擊減輕對策

捷運系統營運後，道路交通量必會有一定程度減少，相對的道路交通服務水準將會有所提升，依據過去蒐集之捷運旅客問卷分析，顯示許多捷運乘客是由私人運具及公車使用者移轉而來，面對此一情形，則須進一步處理公車輔導與車站周邊人、車動線規劃事宜，作業重點說明如下：

1. 公車營運路線之調整

捷運系統之建構雖具有正面之效益，然在服務普及性上仍有一定程度需依賴公車系統進行接駁轉乘，因此捷運系統與公車系統二者間並非以競爭看待，應以合作之角度進行整合，透過最佳之轉乘接駁服務，提高民眾搭乘意願，目前實施之臺北捷運悠遊卡便是以此理念進行資源整合，不僅民眾受惠，就公車業者而言，大幅減少營運里程及降低營運成本，而捷運系統亦擴大服務範圍，呈現三者受益之效果。

2. 車站周邊人、車動線之規劃

預期捷運車站周邊是為人潮、車潮聚集處，就整體而言，捷運車站街面轉乘設施之配置，必須優先滿足行人無障礙通行、公車停靠、自行車停放、臨停接送等配置後，如尚有餘裕之空間，則續將機車停車區、計程車排班區等納入配置考量，至於汽車停車需求之滿足，基於都會區土地取得困難，並不鼓勵小汽車停車轉乘，故中間站並不納入配置考量，僅有端點站會依據需求預測數而進而適度配置，基於時空條件之變遷，在通車營運前必須依據當時之交通環境進一步就捷運車站周邊道路之交通設施與管制措施檢討調整，並配合捷運通車時程實施，以降低營運初期對捷運車站周邊道路之負面衝擊。

第五節 都市防災計畫

本計畫彙整計畫沿線涉及之環境敏感地、災害潛勢及土城都市計畫區之防災系統，就此部分說明如下。

一、計畫沿線涉及之環境敏感地及災害潛勢

(一) 土壤液化區：

計畫沿線路線均位於土壤液化之低潛勢區域，表示發生土壤液化的機率極低。

(二) 斷層分布：

計畫沿線有山腳斷層穿越，位於LG19站周邊，山腳斷層屬於第二類活動斷層，於過去10萬年至1萬年內曾活動過。

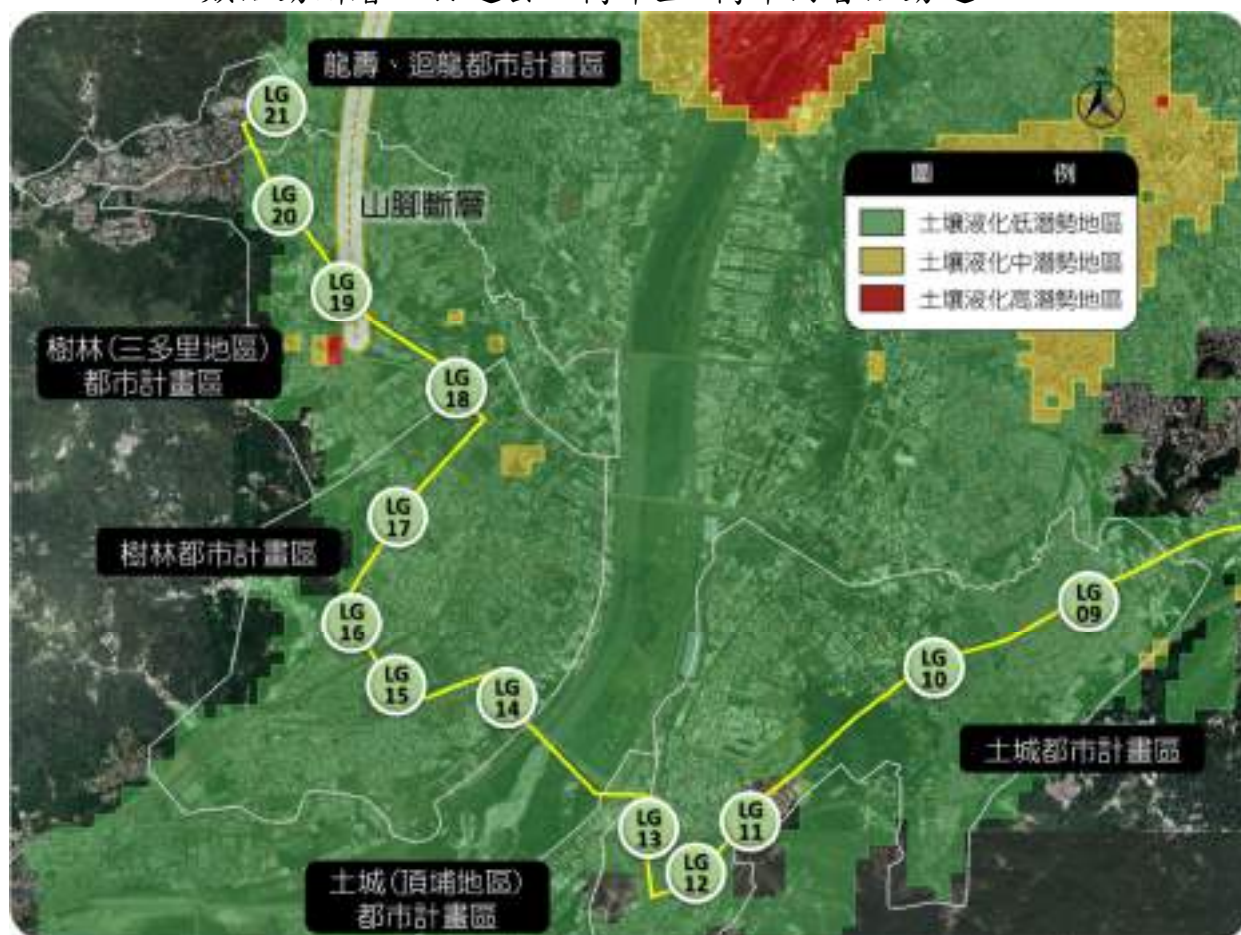


圖 4.5-1 計畫沿線土地液化與斷層情形示意圖

(三) 淹水潛勢：

經檢視計畫沿線於淹水潛勢350mm以下時，沿線區域淹水潛勢為0~0.3mm；於淹水潛勢450mm時，僅土城區中華路與城林橋交叉路口(路線轉彎段)、樹林區中正路部分路段(路線段近LG19站)兩路段淹水潛勢為0.3~1.0mm，其餘路段淹水潛勢為0~0.3mm；於淹水潛勢600mm時，土城區LG13站出入口A、中華路與城林橋交叉路口(路線轉彎段)、樹林區溪城路部分路段(路線段近LG14站)、大安路與中正路交叉路口附近(LG18站軌道及設站出入口)、中正路部分路段(路線段近LG19站)五個路段淹水潛勢為0.3~1.0mm，其餘路段淹水潛勢為0~0.3mm。

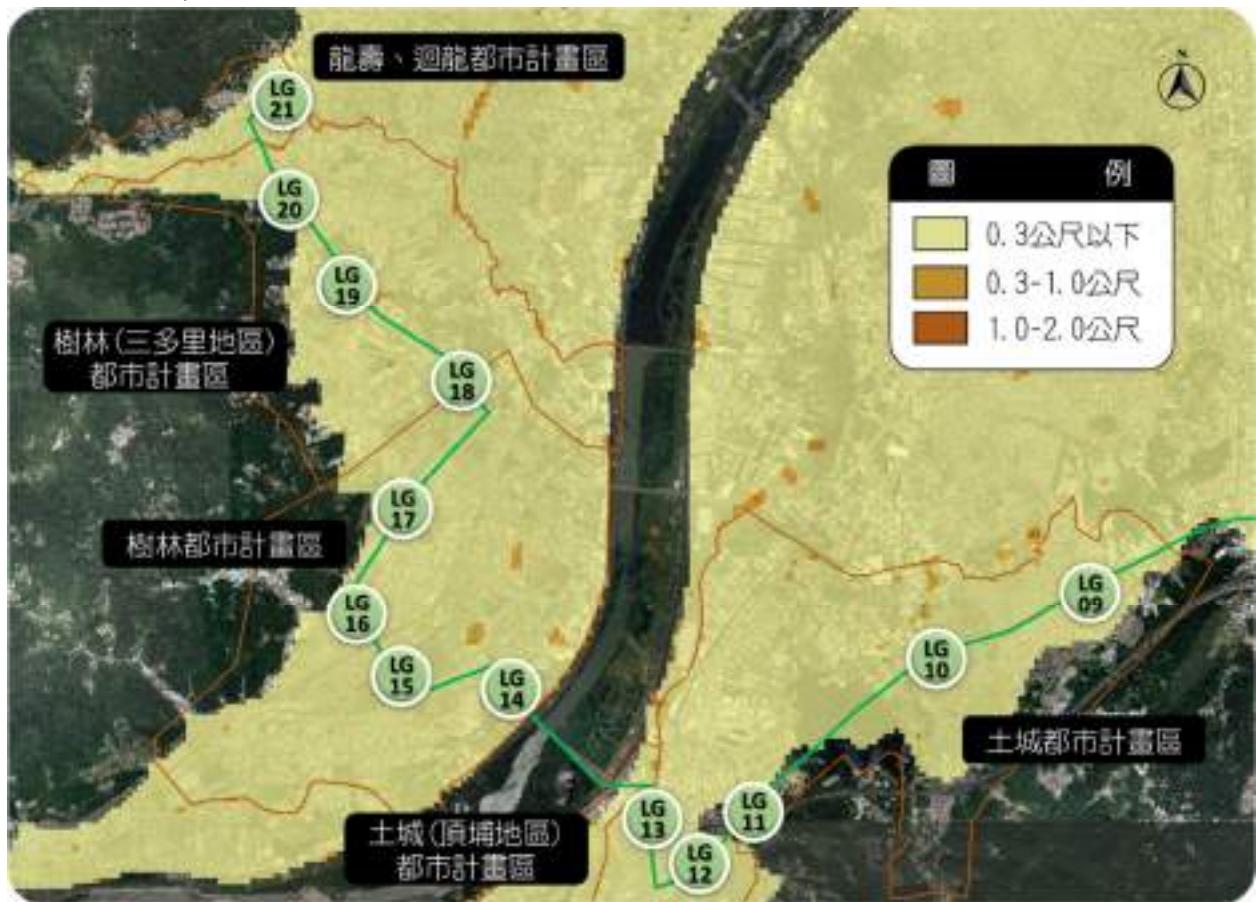


圖 4.5-2 計畫沿線 350mm 淹水潛勢情形示意圖



圖 4.5-3 計畫沿線 600mm 淹水潛勢情形示意圖

捷運設施將依相關工程規範辦理，於基本設計階段已納入考量，於刻正進行之細部設計亦辦理檢討，建造時應依相關法規設置透水保水設施。

二、防災生活圈

在防災生活圈的劃設上，本計畫考量行政區、區域內人口數、區域內避難距離（300至500公尺）、緊急聯外道路系統的可行性、生活圈內步行時間（3至5分鐘）與目前救災資源可及性等因素，據此劃設4個防災生活圈，如圖4.5-4所示。

三、防（救）災路線

（一）防災緊急道路

指定路寬20公尺以上之主要聯外道路為第一層級的防災緊急道路，其必須可延續通達至全市各區域，包括金城路、中華路及裕民路為防災緊急道路。

（二）救援輸送道路

指定現有路寬15公尺以上道路為救援輸送道路，配合緊急

道路架構成為完整的路網。主要作為消防及擔負便利車輛運送物資至各防災據點之機能為主，同時亦作為避難人員通往避難地區路徑之用。

（三）避難輔助道路

指定本計畫區道路寬度10公尺以上之次要道路為避難輔助道路，主要作為連接各避難場所、並兼負便利及小型車輛運送重要物資至各防災據點、或連通前兩層級之道路，主要擔負起連接之重要功能。

四、防災避難據點

（一）臨時避難場所

此層級主要為收容因空間阻隔或其他因素，暫時無法直接進入較高層級之避難空間，其設備及設施較為缺乏，無法提供較完善的生活保障。故指定本計畫區內之公園用地、兒童遊樂場用地、廣場、綠地等為臨時避難場所。

（二）臨時收容場所

此層級必需擁有較完善的設施可提供庇護之場所，以本計畫區而言，學校用地及體育場是較為理想的對象，故指定計畫區內學校用地為臨時收容場所。

（三）中長期收容場所

以擁有較完善設施及可供庇護的場所，包括學校、機關及體育場用地等。疏散方向原則上以都市發展用地外圍之空曠地區（如農業區、保護區）或都市永久性空地（如公園、公園兼兒童遊樂場）為疏散方向。

（四）救災指揮中心

以土城區公所為總救災指揮中心，負責統籌指揮土城區防救災事宜，若新北市政府及上級單位介入指揮處理，則協助上級相關權責單位處理相關事項及回報災害應變處理結果。

（五）醫療據點

分為緊急醫療場所及中長期之醫療收容中心，緊急醫療場所主要功能在於機動醫療設施的急救功效，是以可附屬設置於各個臨時收容所及臨時避難場所內，亦即設於公園、體育場及

廣場等地區內，廣川醫院及恩樺醫院規劃為中長期之醫療收容中心。

（六）消防據點

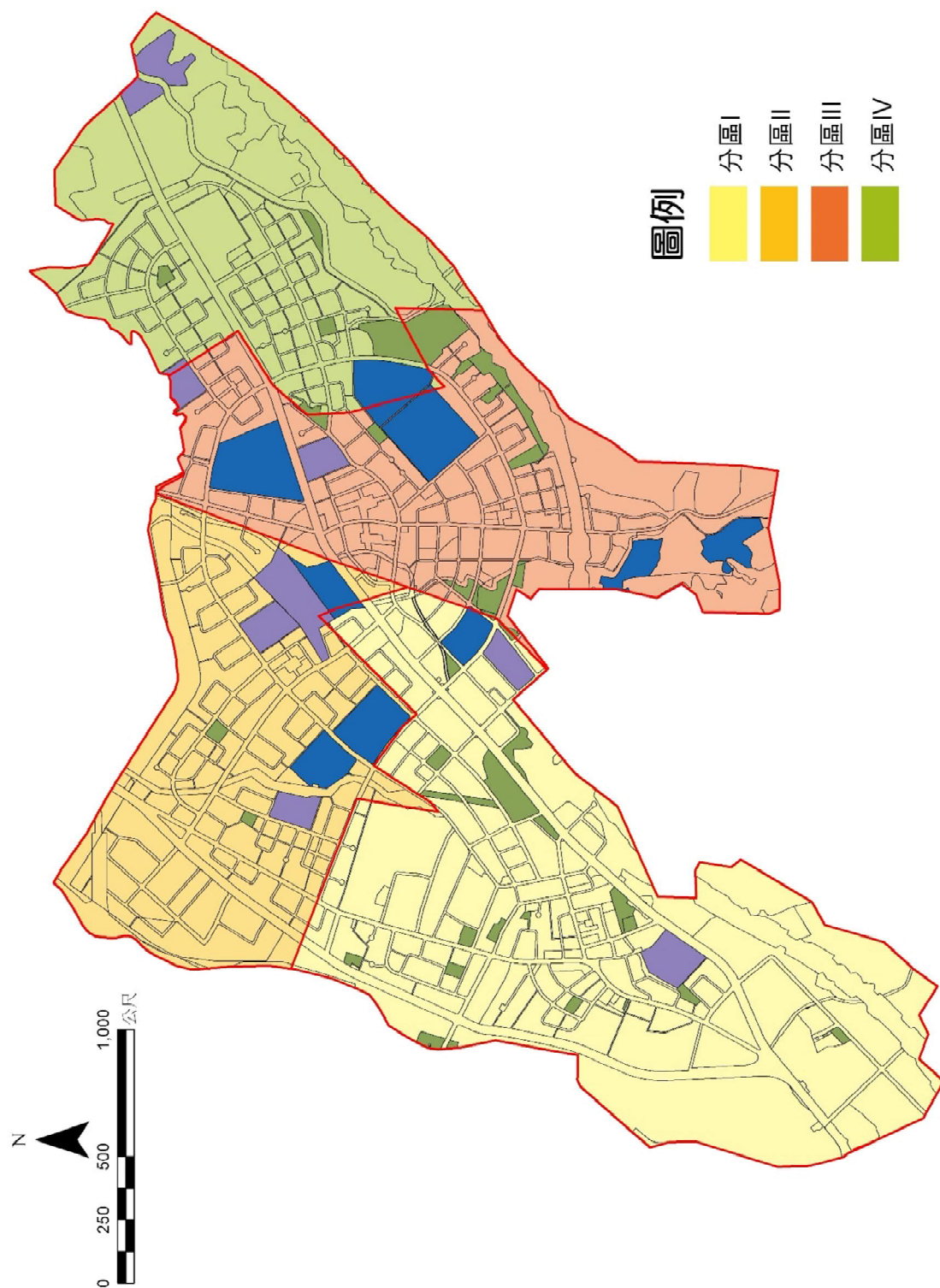
消防資源的運用，本計畫指定消防局清水分隊為消防據點，主要負責指揮調度消防資源的運用，包括儲備消防材料、水源等，供作因應緊急用途使用。

（七）警察據點

警察據點設置以警察局土城分局擔任本計畫區救災勤務總指揮據點，為進行救災情報資訊的蒐集、發布及災後秩序維持，回報救災相關情報，以便災害防救指揮中心下達正確指令。

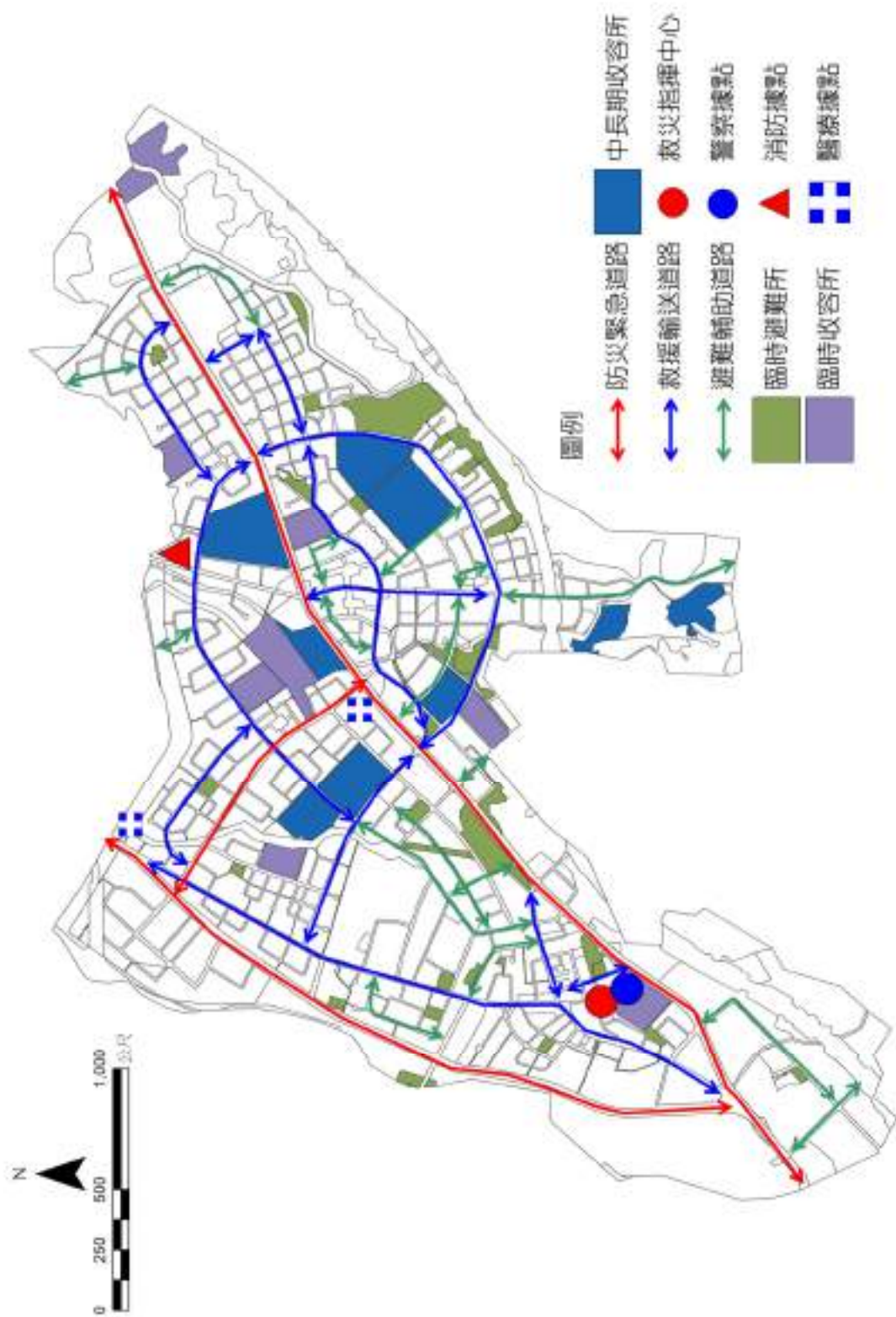
五、火災防止延燒地帶

以各種道路、開放性空間、水道及都市發展用地外圍空曠地區為火災防止延燒地帶。



資料來源：變更土城都市計畫（第三次通盤檢討）案（草案）。

圖 4.5-1 「變更土城都市計畫（第三次通盤檢討）案」防災生活圈示意圖



資料來源：變更土城都市計畫（第三次通盤檢討）案（草案）。

圖 4.5-2 「變更土城都市計畫（第三次通盤檢討）案」防災系統示意圖

第六節 都市衛生

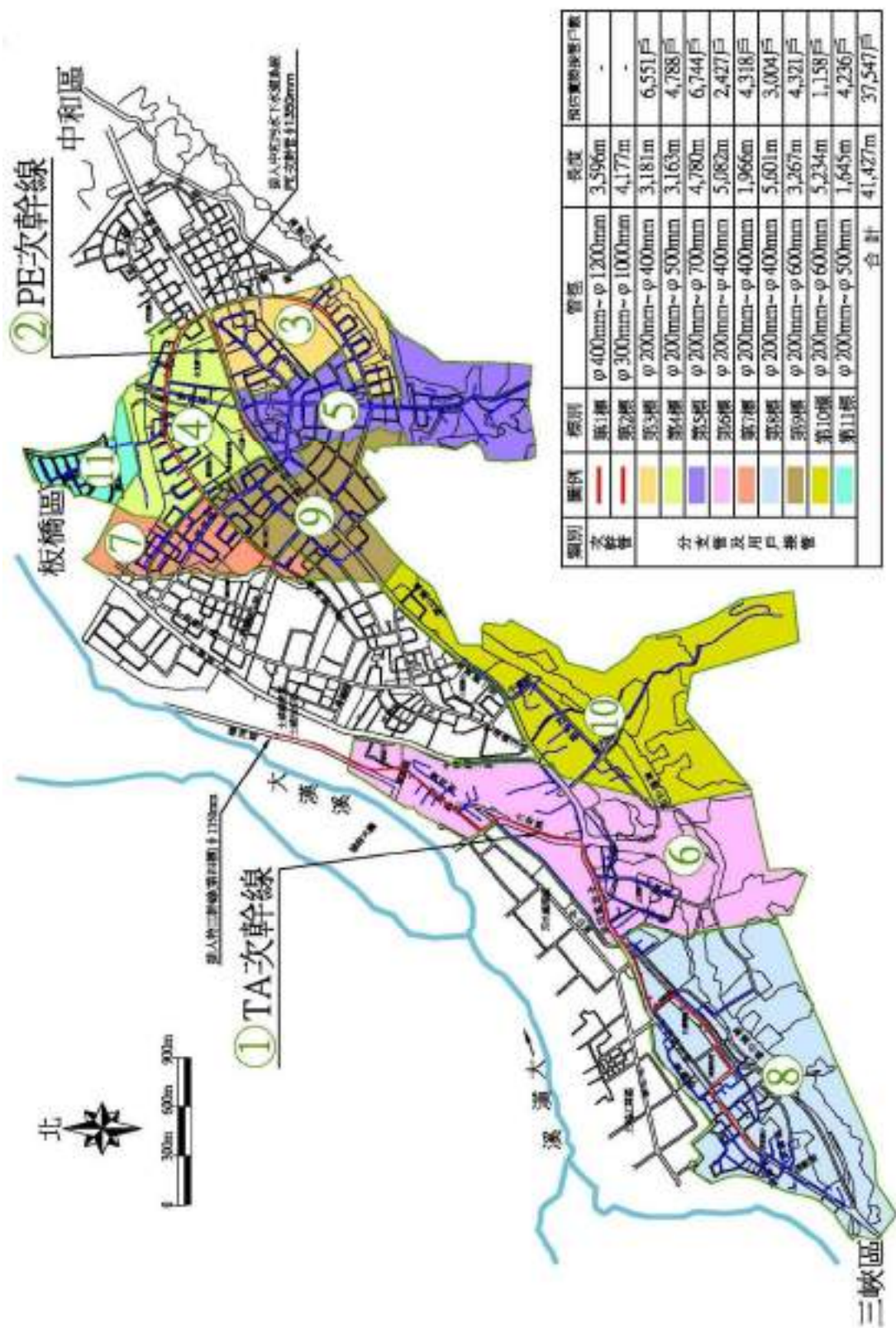
本計畫LG09站至LG13站位於土城區內，其土城污水下水道系統自100年起內政部營建署新增協助開辦「新北市土城地區污水下水道系統工程」，目前已完成實施計畫研擬、基本設計與細部設計，並進入工程建設階段，整體實施計畫範圍包括部分土城都市計畫區、頂埔都市計畫區等共計806.5公頃，服務人口總數約171,000人，預計接管戶數約37,000戶，全系統共規劃11個新建工程標案，其中第1、2標屬系統次幹管標，3~11標屬系統分支管及用戶接管標，污水計畫系統工程建設範圍詳圖4.5-1。目前已完成1~7標發包作業，其中第1標工程已於104年6月4日竣工，現正積極辦理2~6標之建設作業。

截至目前已完成土城地區污水下水道分支管網管線總長度1萬8千餘公尺，用戶接管約1,500戶。預估土城系統下水道建設計畫完成後，可提升新北市用戶接管普及率約3.82%，相當於提升全國整體污水下水道普及率約0.65%，將可大幅改善土城地區民眾生活環境及大漢溪河川水質。

表 4.6-1 新北市土城地區污水下水道系統新建工程分標表

工程分標	工程範圍	工程進度
第一標（次幹管）	中央路三段及四段、大暖路、大安路、亞洲路、環河路	已完成
第二標（次幹管）	學府路一段及二段、立德路、明德路一段、金城路二段	建設中
第三標（分支含用戶接管）	清溪里、永豐里、永富里	建設中
第四標（分支含用戶接管）	廣福里、學府里、中正里、青雲里	建設中
第五標（分支含用戶接管）	青和里、青山里、清水里	建設中
第六標（分支含用戶接管）	瑞興里、復興里、廣興里、埤林里	建設中
第七標（分支含用戶接管）	樂利里、學成明德里、貨饒里、埤林里	已發包
第八標（分支含用戶接管）	柑林里、學士里、學府里、樂利里	待發包
第九標（分支含用戶接管）	永寧里	待發包
第十標（分支含用戶接管）	頂福里、頂新里、頂埔里	待發包
第十一標（分支含用戶接管）	大安里	待發包

資料來源：內政部營建署、新北市政府水利局。



資料來源：內政部營建署、新北市政府水利局。

圖 4.6-1 土城地區汙下水道系統工程建設示意圖

第五章 整體規劃原則

第一節 整體規劃構想

臺北市萬華區萬大路與新北市中和區連城路、土城區金城路及樹林地區沿線廊帶發展密集，運輸需求量大，聯外橋樑如華中橋、浮洲橋等交通壅塞，現有捷運系統仍有服務不及之處，考量區域性運輸需求，經由捷運萬大線建設計畫之推動，可以滿足萬華、中和、土城、樹林地區各精華地帶間旅運需求，俾分散未來捷運新莊線、土城線、環狀線各路線尖峰時段轉乘旅次，擴大捷運系統之服務範圍，發揮整體運輸效益，並建構通暢便利之大眾運輸服務路網，形成以大眾運輸系統為導向的都市發展。

為充分發揮大眾運輸效能，並提升土地使用價值，進而改善都市生活品質，車站周邊地區發展土地使用策略已尋求交通旅次極小化的混合使用模式發展為原則，於捷運場站步行範圍內，允許一定程度的土地平面混合、立體複合使用，滿足消費行為與公共設施的需求，使該地區成為中小尺度的地方中心，節省多餘的通勤旅次，提高人、物流效率，使土地開發使用的強度和場站的步行距離成反比，並維持開放空間面積與品質。

捷運建設屬於綠色大眾運輸工具，為營造低碳城市及地區永續發展主要公共工程之一，並透過部分場站規劃為聯合開發大樓，形塑地區意象並再造都市繁榮並達都市景觀改善，提供安全、便利之居住、就業、生活環境。未來捷運開發區採土地開發方式辦理所得亦挹注整體捷運建設經費，以符合公平正義原則。變更為捷運系統用地部分係針對出入口及其他捷運建設必要設施所需範圍辦理變更，以最小面積達最大效用為辦理原則。

一、路線說明

萬大線第二期路線規劃自新北市土城區開始，銜接第一期地下興建路段沿金城路，並於過明德路口附近路線爬昇為高架後，續沿金城路、中華路，轉城林大橋南側跨越大漢溪，至溪城路、中華路、八德街、大安路，再轉回樹林中正路直行與捷運新莊線迴龍站相接。路線全長13.3公里，共設13座車站（2座地下車站、11座高架車站），並於樹林區省民公園設置1座主變電站。

二、捷運車站規劃原則

一般乘客搭乘捷運系統以車站為最主要的使用空間，車站規劃

直接影響乘客對捷運使用的方便性、舒適性，並將左右乘客的搭乘意願。各車站規劃受各種因素互動過程之影響，包括運量預測、站體需求空間、道路寬度、基地地形、定線線形、公共管線、土地取得以及環境影響等，均為決定車站規劃之綜合考量因素。此外，為滿足車站功能，對於車站規劃、設計尚符合下列事項：

- (一) 規劃、設計應依照臺北都會區大眾捷運系統規劃手冊，未規定者則應遵守相關建築法規之規定，以符合服務標準及安全功能。
- (二) 車站設施之容量，應滿足設計目標年之正常營運以及緊急疏散時之尖峰小時流量需求。
- (三) 設計應符合預測洪水位需求。
- (四) 基本空間配置及系統性設施應標準化，以達成：
 - 1. 旅客熟悉度
 - 2. 操作及維修便利
 - 3. 施工經濟性
- (五) 旅客動線應儘量單純而直接，使進站及離站旅客之衝突點降至最低。
- (六) 設計上應著重旅客之舒適、方便、天候保護、安全及保全性。
- (七) 應加強佈設各項景觀及導引設施，並適當選擇建材，以美化車站周邊環境及增加可及性。
- (八) 設計上應滿足行動不方便之旅客，並符合無障礙設置準則之相關規定。
- (九) 車站之出入口，通風井等街面設施，其面臨道路兩側應退縮之範圍，須符合都市計畫相關規定辦理。
- (十) 車站選址原則：

車站位置的選定，關係未來的營運績效，因此在選擇車站時必須考量能吸引最大的旅次以發揮系統最大功效，同時亦須衡量車站設施的需求與對附近實體環境的影響衝擊。捷運萬大線選定的考慮因素有：

1. 運量

吸引旅次要高，即車站的可及性必須要高，不論是對在步行範圍內之乘客要能提供方便進出之服務，對需使用其

他運具轉乘者，亦能提供方便良好的轉乘設施。在此原則下，車站位址選定原則以方便旅客進出之處，如在主要道路路口或特定之人口聚集地點。

2. 站距

為方便旅客利用捷運系統，在考量人們通常願意步行的時間以不超過10~15分鐘為原則，惟仍需視該地區之地形、地質條件及沿線開發密度適當調整站距。

3. 用地取得

在車站沿線可資利用的土地中，為避免產生民眾的抗爭，其選取用地的優先順序如下：

A.公有土地（含國有土地）或公共設施用地。

B.公、民營事業用地(如中油、郵局、臺鐵、中華電信..)。

C.空地（私有土地）。

D.低度使用之土地或低矮老舊房舍。

其取得方式一般公有土地採以協議使用或撥用，私有土地則採以徵收或土地開發（依大眾捷運系統土地開發辦法第三條名詞定義）等方式取得。

4. 軌道定線

為了防止旅客上、下車時產生意外，同時為提供無障礙使用空間，必須使月臺邊緣與列車車門維持合理的間距（約7.5公分），在水平線形方面，月臺段定線應為直線，車站的位置需配合軌道定線整體規劃。

5. 重大公共工程之配合

為避免與重要地下管線衝突，尤其是採重力式佈設之地下幹管（如雨水、污水、衛生下水道等），由於其管線高程無法配合任意改變，必須優先考慮避開；而其他地下重大管線須先行蒐集資料與進行管線調查工作，並研析與協調其遷移之可行性，若不行則須考量調整車站位置。

6. 都市發展

配合都市發展現況（如社經發展以及相關開發計畫）及都市計畫規劃未來具有發展潛力之區域，均應考量設站之

可行性以促進地區之發展。

7. 環境生態之影響

由於一般地下車站採以大面積明開挖方式施作，故於規劃前須作好環境生態之資料蒐集與調查，對有環境影響衝擊之地區，儘量避開設置車站或作好相關保護及保存之措施。

8. 其他因素

如民意反應、政策考量等非技術之因素，在選擇車站位置時會予以重視並加以考量

(十一) 車站設施設置原則：

1. 通風井

地下車站兩端需佈設通風井，包含進氣井、排氣井、釋壓井及冷卻水塔等設施，係屬營運所必須之設施。

2. 出入口

捷運萬大線車站出入口其設施量之配置，在考量避免初期路網出入口僅有樓梯(或僅有單向電扶梯)以及僅有單側出入口，造成旅客不便之情況再次產生，原則上於道路兩側均設置出入口，出入口設施則配置上下行電扶梯、無障礙電梯，以提升服務品質避免旅客不便。因此考量捷運出入口之量體，以設置於路外基地為主。

三、捷運設施用地變更原則

捷運路線多沿道路系統佈設，路線段及車站站體大多使用道路之下方、上方或平面佈設，捷運設施使用土地之上空或地下時，其土地仍可維持原使用，故未採取變更都市計畫方式，係依「大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理及審核辦法」規定辦理，而車站之站體、出入口、通風井、變電站及路線段等相關設施，依設置位置需使用道路旁之建築基地佈設時，採取變更都市計畫方式，變更為捷運系統用地或捷運開發區。相關變更原則彙整如表5.1-1所示。

四、路線段高架墩柱變更原則

路線段高架墩柱之設置同時使用道路之地下及地上，非屬「大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理及審核辦法」規定之穿越補償範疇，應依土地徵收條例規定辦理徵收，惟徵收前須符合都市計畫法第52條規定不得妨礙都市計畫，故需變更為捷運系統用地兼供道路使用，俾資適法。

表 5.1-1 萬大線第二期捷運設施用地變更原則彙整表

捷運設施	現況分區類型			變更原則	理由
路線段 (地上或地下) 及車站站體	道路用地			不變更都市計畫 (公共設施多目標使用)	土地仍可維持原道路使用，依「大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理及審核辦法」規定辦理。
路線段 (高架墩柱)	道路用地		公有	不變更都市計畫 (公共設施多目標使用)	不適用「大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理及審核辦法」規定，以前揭辦法公告範圍予以徵收補償，並維持道路用地之完整性不辦理都市計畫變更。
			私有	捷運系統用地 兼供道路使用	道路用地雖已開闢但未徵收，為辦理用地取得，應變更都市計畫為捷運系統用地兼供道路使用。
路線段	各種使用分區			捷運系統用地	因僅作軌道使用，且所需為長條形狀，無法辦理土地開發利用，故變更為捷運系統用地。
車站站體、出入口、通風井、變電站及路線段	公共設施用地	已開闢/部分開闢	公有	不變更都市計畫 (公共設施多目標使用)	使用已開闢公共設施用地，採公共設施多目標使用方式，不變更都市計畫。
				兼捷運系統用地	部分開闢之公共設施用地，或經原公共設施用地主管機關要求，變更為兼用之公共設施用地。
		私有	捷運系統用地	公共設施雖已開闢但屬私人所有(如私立學校)，為辦理用地取得，應變更都市計畫為捷運系統用地。	
出入口	公共設施用地	未	捷運系統用地	原即屬都市計畫區內之公共設	

捷運設施	現況分區類型		變更原則	理由
	(非整體開發區)	開 闢		施用地，考量其權益關係，仍以變更為公共設施用地為主。
	公共設施用地 (整體開發區)		捷運開發區	屬整開區範圍之土地所有權人應有參與整體開發配地之權益，考量權益關係，變更為具開發效益之捷運開發區。
車站站體、 出入口	農業區		捷運系統用地	因其土地性質本非屬於都市發展用地，惟因設站所需，仍有部分場站需使用該分區，考量既有使用及權益關係，仍以變更為公共設施用地為原則。
	保護區		捷運系統用地	
	工業區		捷運系統用地	以用地最小面積之劃設原則劃設，初步評估變更為捷運開發區涉及回饋事項，不符開發效益，以變更為捷運系統用地為原則。
出入口	商業區		捷運開發區	原分區即屬都市發展用地，其發展條件較為優異，具土地開發價值，配合捷運場站設置辦理開發，且可帶動地區發展，原則變更為捷運開發區。
	住宅區		捷運開發區	原分區即屬都市發展用地，其發展條件較為優異，具土地開發價值，配合捷運場站設置辦理開發，且可帶動地區發展，原則變更為捷運開發區。
			捷運系統用地	若劃設範圍非方整區塊經評估難以開發利用，或劃設範圍涉及已徵收之土地，原則變更為捷運系統用地。

計畫來源：本計畫彙整。

四、各車站開發構想

捷運設施所需用地包含路線、車站、出入口、通風井及變電站等相關設施等，以下針對各車站開發構想說明如下並彙整如表5.1-2所示：

（一）LG09車站

LG09站位於土城區金城路與延和路口之金城路下方，原出入口A設置於金城路三段西側與金城路三段139巷交叉口，以較完整地籍與街廓方式劃設變更範圍，將變更部分住宅區為捷運開發區，惟考量土地權利關係人經溝通後仍無參與捷運開發意願，爰採替代方案，將站體東移並利用台電工業區變更為商業區之土地變更為捷運開發區（設置出入口A與通風井Y）、出入口B及通風井X設置於台電回饋之商業區土地。

車站出入口A、出入口B及通風井X、Y均設置於金城路三段東側之工業區，該工業區於「變更土城都市計畫（第三次通盤檢討）案」變更綜理表再公展編號第17案變更為商業區，「變更土城都市計畫(三次通盤檢討)(第一階段)案」於108年12月16日發布實施，惟因該案附帶條件尚未完成，將納入下階段發布實施，本站變更案爰以現行計畫工業區提列變更為捷運開發區（附）。

本站出入口用地未來採土地開發方式辦理，考量周邊都市機能屬地方性早期發展地區，住宅發展密集，將其定位為生活服務商圈，興建大樓類型將採多元機能土開大樓，除提供捷運車站附屬設施使用外，主要供住宅、商店、辦公使用，地下室則作捷運設施及大樓停車場使用。

（二）LG10車站

LG10站位於土城區金城路二段臨中正國中之金城路下方，原車站出入口及通風井分別設置於金城路西側中正國中及東側已開發之商業區內。惟考量商業區出入口B土地權利關係人經溝通後仍無參與捷運開發意願，爰採替代方案，於中正國中東、西側分別設置出入口A、B及通風井X、Y，金城停車場旁人行廣場用地設置出入口C。

車站出入口A（含通風井Y）及出入口B（含通風井X）預

計設置於土城中正國中內，現況使用分區為學校用地(文中)，未來依「都市計畫公共設施多目標使用辦法」之規定申請多目標使用。

車站出入口C設置於金城停車場及大安圳間，變更人行廣場用地為捷運系統用地，未來採協議價購或徵收方式取得。

(三) LG11車站

LG11站位於土城區金城路一段西側之金城公園及和平停車場內，為高架車站，並與現有土城線土城站交會轉乘，車站出入口設置於金城路一段東側公園用地及西側保護區內。

本案內政部都市計畫委員會決議暫予保留，考量LG11站捷運架空軌道段、墩柱及出入口等涉及金城公園及工程技術等議題，俟新北市政府與臺北市捷運工程局研提具體可行方案，並妥善與陳情人協商、說明，獲致具體共識後，再提原專案小組繼續討論。

(四) LG12車站

LG12站位於土城區金城路一段與千歲路交叉口附近，為高架車站，車站出入口設置於金城路一段東西兩側。

原出入口A設置於金城路一段西側，大墓公公園旁之街廓，以較完整地籍與街廓方式劃設，將變更住宅區為捷運開發區，並採土地開發方式辦理，惟考量土地權利關係人經溝通後仍無參與捷運開發意願，爰採替代方案，將站體東移至大墓公公園前方，將變更部分住宅區為捷運系統用地，變更範圍原包含大墓公公園西側忠義路，後因軌道定線調降減少使用忠義路，未來採協議價購或徵收方式取得。

出入口B設置於金城路一段東側，將變更部分工業區為捷運系統用地作出入口使用，惟因土地權利關係人反對設置出入口，爰採替代方案，將出入口往東移至忠義路旁行政院農業委員會農田水利署管有之工業區土地，變更為捷運系統用地，未來採撥用方式辦理。

(五) LG13車站

LG13站位於土城區中華路二段近城林路口，為高架車站，車站出入口設置於中華路二段東西兩側。

出入口A設置於中華路二段東側，預計變更部分住宅區、及工業區為捷運系統用地，作出入口使用，並配合人民團體陳情意見縮減部分土地，未來採協議價購或徵收方式取得。

出入口B設置於中華路二段西側，預計變更部分工業區為捷運系統用地，原則依地籍劃設，作出入口使用，未來採協議價購或徵收方式取得。

（六）LG14車站

LG14站位於樹林區溪城路與中華路口，為高架車站，車站出入口設置於溪城路兩側。

出入口A設置於溪城路西側省民公園，預計變更部分公園用地為公園兼捷運系統用地，作出入口使用，未來採撥用方式取得。

出入口B設置於溪城路東側道路用地，未來依「都市計畫公共設施多目標使用辦法」之規定申請多目標使用。

（七）LG15車站

LG15站位於樹林區中華路與八德街交叉口附近，為高架車站，車站出入口設置於八德街兩側。

出入口A設置於八德街東側鄰里公園兼兒童遊樂場預定地，預計變更部分鄰里公園兼兒童遊樂場用地為捷運系統用地，僅作出入口使用，未來採協議價購或徵收方式取得。

出入口B設置於八德街西側住宅區，以較完整地籍與街廓方式劃設，將變更部分第一種住宅區為捷運開發區，採土地開發方式辦理。考量車站周邊都市機能為優質文教社區類型，並以住商機能土開大樓為未來開發類型，住宅型式以家庭式住宅為主，地上層除供捷運車站附屬設施使用外，多提供作商店、辦公及住宅使用，地下層則預計作為停車場使用。

（八）LG16車站

LG16站位於樹林區八德街與大安路交叉口附近，為高架車站，車站出入口設置於近大安路口之八德街兩側。

出入口A、B設置於八德街二側之住宅區，以較完整地籍與街廓方式劃設，將變更部分第一種住宅區為捷運開發區，採土地開發方式辦理。考量車站周邊都市機能為優質文教社區類型，並以住商機能土開大樓為未來開發類型，住宅型式以家庭式住宅為主，地上層除供捷運車站附屬設施使用外，多提供作商店、辦公及住宅使用，地下層則預計作為停車場使用。

（九）LG17車站

LG17站位於樹林區樹人家商附近之大安路上，為高架車站，車站出入口設置於大安路兩側。

出入口A設置於大安路之住宅區，以較完整地籍與街廓方式劃設，將變更部分第一種住宅區為捷運系統用地，惟考量住宅區變更為捷運系統用地影響土地權利關係人權益甚鉅，經評估部分捷運設施移設至捷運站體設置，雖增加車站工程費，惟使變更範圍具辦理土地開發可行性，因此調整變更範圍為變更部分第一種住宅區為捷運開發區，採土地開發方式辦理。考量車站周邊都市機能為文教水岸社區類型，並以住商機能土開大樓為未來開發類型，住宅型式以家庭式住宅為主，地上層除供捷運車站附屬設施使用外，多提供作商店、辦公及住宅使用，地下層則預計作為停車場使用。

出入口B設置於樹人家商土地上，依人民團體陳情意見將出入口往南平移18公尺，由於屬私立學校，因此將變更部分學校用地為捷運系統用地，未來採協議價購或徵收方式取得。

（十）LG18車站

LG18站位於樹林區大安路與中正路口，為高架車站，車站出入口設置於中正路兩側。

車站站體、出入口A及軌道段設置於中正路西側之農業區與乙種工業區，預計變更部分農業區、乙種工業區(附)為捷運系統用地，作出入口使用，惟經考量人民團體陳情意見，修正月台型式並調整軌道線型，避免拆遷合法建築物，未來採協議價購或徵收方式取得。

出入口B設置於中正路東側之農業區，預計變更部分農業區為捷運系統用地，作出入口使用，未來採協議價購或徵收方

式取得。

（十一）LG19車站

LG19站位於樹林區中正路與光武街交叉口附近，為高架車站，車站出入口設置於中正路兩側。

出入口A、B設置於中正路二側之停車場用地與文高用地，以較完整地籍與街廓方式劃設，將變更部分文高用地、停車場用地為捷運開發區，採土地開發方式辦理。車站周邊都市機能為商務職住類型，並以職住土開大樓為未來開發類型，住宅型式以提供上班族群居住之小套房為主，地上層除供捷運車站附屬設施使用外，多提供作商店、辦公及住宅使用，地下層則預計作為停車場使用。

（十二）LG20車站

LG20站位於樹林區三俊街與中正路交叉口附近，為高架車站，車站出入口設置於中正路兩側。

出入口A設置於中正路東側之工業區，以較完整地籍與街廓方式劃設，將變更部分乙種工業區為捷運系統用地，作出入口使用，未來採協議價購或徵收方式取得。

原出入口B設置於中正路西側之工業區，以較完整地籍與街廓方式劃設，將變更部分乙種工業區為捷運系統用地，作出入口使用，未來採協議價購或徵收方式取得，惟土地權利關係人建議變更為捷運開發區，為兼顧社會公平性，政府僅負擔原採最小徵收範圍之地上物補償費，權利義務原則比照「都市計畫工業區檢討變更審議規範」及「大眾捷運系統土地開發辦法」之回饋精神及相關規定辦理。

（十三）LG21車站

LG21站位於新莊區中正路與中正路929巷交叉口附近，為高架車站，車站出入口設置於靠近新莊機廠之中正路兩側，本站為端點站，且與新莊線迴龍站及桃園棕線（高架車站）交會轉乘。

出入口A設置於中正路南側捷運系統用地（新莊線迴龍站）及部分住宅區，將變更部分住宅區為捷運系統用地，僅作出入口使用，未來採協議價購或徵收方式取得。出入口B設置於中正路北側捷運系統用地（新莊線迴龍站）。

表 5.1-2 萬大線第二期站區綜理表

站區	位置	摘要與土地使用方式	站區	位置	摘要與土地使用方式
LG09 (土城)	金城路與 延和路口	出入口A+通風井Y： 捷運開發區 出入口B+通風井X： 捷運開發區	LG15 (樹林)	中華路與 八德街口	出入口A：捷運系統用地 出入口B：捷運開發區
LG10 (土城)	金城路鄰 中正國中	出入口A+通風井Y： 多目標使用 出入口B+通風井X： 多目標使用 出入口C：捷運系統用地	LG16 (樹林)	八德街與 大安路口	出入口A：捷運開發區 出入口B：捷運開發區
LG11 (土城)	金城路與 和平路口	出入口A：多目標使用 出入口B：捷運系統用地	LG17 (樹林)	大安路鄰 樹人家商	出入口A：捷運開發區 出入口B：捷運系統用地
LG12 (土城)	金城路與 千歲路口	出入口A：捷運系統用地 出入口B：捷運系統用地	LG18 (樹林)	大安路與 中正路口	出入口A：捷運系統用地 出入口B：捷運系統用地
LG13 (土城)	中華路與 城林路口	出入口A：捷運系統用地 出入口B：捷運系統用地 高架段：捷運系統用地兼 供河川使用	LG19 (樹林)	中正路與 光武街口	出入口A：捷運開發區 出入口B：捷運開發區
變電站 (樹林)	溪城路與 環漢路口	主變電站：多目標使用 高架段： 公園兼捷運系統用地 污水處理場兼捷運系統用地	LG20 (樹林)	中正路與 三俊街口	出入口A：捷運系統用地 出入口B：捷運開發區
LG14 (樹林)	溪城路與 中華路口	出入口A： 公園兼捷運系統用地 出入口B：多目標使用	LG21 (新莊)	新莊機廠	出入口A：捷運系統用地 出入口B：協商使用捷運系 統用地

計畫來源：本計畫彙整。

第二節 車站周邊地區市場分析

捷運萬大線第二期路線皆位於新北市共設置13座車站，其中LG10車站、LG11車站、LG12車站、LG13車站、LG14車站、LG18車站、LG21車站之捷運設施所需用地係採變更為捷運系統用地或公共設施用地多目標使用等方式，並未採土地開發方式取得用地，故本節僅針對LG09車站、LG15車站、LG16車站、LG17車站、LG19、LG20車站周圍地區進行市場分析，詳表5.2-1所示。

一、LG09站

LG09站位於土城區金城路與峰廷街口之金城路下方，預定出入口A、B為捷運開發區，鄰近大樓林立，土地利用以住宅為主，有多所國中、國小，但有嫌惡公共設施台北看守所、變電所，交通以金城路三段聯繫新北市其他區域，屬交通便利地區，區位以土城區而言屬佳。

二、LG15站

LG15站位於樹林區中華路與八德街交叉口附近，預定出入口B為捷運開發區，車站鄰近大同國小、彭福國小與樹林高中，附近公共設施包含公園綠地、公兒、停車場、市場與機關用地，惟多尚未開闢，周邊土地使用多為3~4層建築物，因此可藉由設置土開大樓以強化地區發展，活絡商業氣息。

三、LG16站

LG16站位於樹林區八德街與大安路交叉口附近，預定二側出入口皆為捷運開發區，附近多以住宅區為主，因此未來基地規劃應配合留設通道，同時可藉由開放空間之留設，強化地方社區的服務機能，同時由於周邊尚有樹林國小、育林國小與育林國中，其距離約在250公尺以內，因此具寧適的文教社區氛圍，建議可透過法定空地集中留設，提供地方居民及通勤學生日常休憩空間，塑造綠化、健康的居住環境。

四、LG17站

LG17站位於樹林區大安路樹人家商旁，預定出入口A為捷運開發區，大安路以東土地利用以住宅為主，以西則為山坡地及農業使用為主，公共設施包含高職、國小、公園、農會、賣場、圖書館、警察分局、戶政事務所、市場等，並有嫌惡設施公墓，交通則以大安路及保安街一段聯繫新北市其他區域，區位以樹林區屬尚佳。

五、LG19站

LG19站位於樹林區中正路與光武街交叉口之中正路上，預定二側出入口皆為捷運開發區，原指定以區段徵收方式辦理整體開發，因此以原土地使用分區－農業區考量容積率之調整，周邊土地使用現況多為鐵皮建物為主之加油站、車行、家具行等商業使用，車站西側鄰近樹林－光華營區之產業專用區，依周邊市場價格行情中亦為所有站區中次低，因此建議透過增設場站結合土開大樓之落成，提升地區競爭力。

六、LG20站

LG20站位於中正路與三俊街交叉口附近，出入口B依土地所有權人建議變更為捷運開發區，周邊土地使用多為汽機車相關服務業及家具行等商業使用，少部分為住宅利用，公共設施有農會分部、公園等，交通以中正路為主要聯外道路，依周邊市場價格行情中為所有站區中最低，區位以樹林而言屬普通。

表 5.2-1 車站周邊不動產市場價格分析表

車站	土地售價行情 (萬元/坪)			建物售價行情 (萬元/坪)			建物租金行情 (元/坪/月)	
	商業區	住宅區	工業區	預售屋 (住宅)	新成屋 (住宅)	中古屋 (住宅)	店面	住家
LG09	72~82	42~52	20~30	27~33	25~30	12~25	950~1450	460~560
LG15	60~70	43~53	17~27	23~30	21~26	10~21	850~1350	400~500
LG16	55~65	38~48	17~27	20~27	18~23	8~18	800~1300	380~480
LG17	50~56	30~40	12~22	18~25	16~20	7~16	750~1300	350~450
LG19	25~35	5~15	8~18	17~21	12~17	6~12	750~1250	300~400
LG20	無	5~23	7~17	16~20	11~16	6~11	700~1250	250~350

資料來源：臺北都會區大眾捷運系統萬大—中和—樹林線（第二期工程）車站及周邊土地開發計畫暨財務計畫-路線及車站位置檢討、土地開發暨財務計畫定稿版（修正版），103年，新北市交通局。

第六章 計畫變更理由與內容

第一節 變更理由

捷運萬大線第二期路線銜接第一期路線，路線沿土城區金城路向南至中華路轉往北，至城林路口往西銜接至樹林區，於土城都市計畫區內設置LG09、LG10、LG11、LG12、LG13等5座車站，其中2座地下車站、3座高架車站。捷運萬大線可以提供萬華、中和、土城、樹林、新莊地區各精華地帶間之旅運需求，並可連結既有之臺北都會區大眾捷運系統路線，萬大線第一期路線正進行興建，本計畫配合整體興建時程，亟需辦理捷運所需用地之都市計畫變更作業，以使後續捷運工程順利推展。

依大眾捷運法第七條規定，為有效利用土地資源及促進地區發展，主管機關得辦理大眾捷運系統路線、場、站土地及毗鄰地區土地之開發，且自101年度公共建設額度不再編列特別預算，萬大線第二期工程亦依行政院於101年7月提出「跨域加值公共建設財務規劃方案」，採以土地開發、租稅增額財源及增額容積之方式進行自償率評估，並考量目前路線周邊發展現況，選定本段路線將於土城區之LG09車站出入口用地採土地開發方式辦理，以期帶動捷運場站周圍發展，活絡地方經濟。其餘LG10、LG12及LG13等車站因區位考量係採變更為捷運系統用地方式。

第二節 變更內容

本計畫變更範圍提供作車站出入口、通風井及高架段路線等捷運必要設施使用，為有效利用土地資源並促進地方發展，本計畫考量土地使用現況及地區發展潛力，選擇適當地區辦理土地開發，共計提列7處變更案及增訂土地使用分區管制要點，其中1處變更為捷運開發區，5處變更為捷運系統用地、1處變更為捷運系統用地兼供河川使用。變更內容綜理表詳見表6.2-1，變更內容示意圖詳見圖6.2-1至圖6.2-5所示。

表 6.2-1 變更內容綜理表

編號	位置	變更內容		變更理由	備註
		原計畫 (公頃)	新計畫 (公頃)		
1	金城路三段東側臺電一次變電廠	乙種工業區 (1.4770)	捷運開發區 (附) (1.2554)	設置LG09站出入口、通風井及轉乘設施等捷運相關設施，考量路線周邊發展現況，位屬土城地區重要發展軸帶，地利優異，變更為捷運開發區，並依大眾捷運法及大眾捷運系統土地開發辦法規定辦理土地開發。	捷運開發區2 土城三通主要計畫內政部896次會議審竣變17案臺電工業區變更案臺電公司商業區。
			捷運開發區 (附) (0.2216)		捷運開發區5 土城三通主要計畫內政部896次會議審竣變17案臺電工業區變更案回饋新北市政府之商業區。
2	金城路二段南側、停五西側	人行廣場用地 (0.0380)	捷運系統用地 (0.0380)	設置LG10站出入口、通風井及轉乘設施等捷運相關設施。	捷十九
3	金城路一段西側，大墓公義路	第一種住宅區 (0.0689)	捷運系統用地 (0.0689)	設置LG12站出入口及轉乘設施等捷運相關設施。	捷十八
4	金城路一段及忠義路交叉口	乙種工業區 (0.1105)	捷運系統用地 (0.1105)	設置LG12站出入口及轉乘設施等捷運相關設施。	捷十四
5	中華路二段東側住宅區及工業區交界處	第一種住宅區 (0.0431)	捷運系統用地 (0.0866)	設置LG13站出入口及轉乘設施等捷運相關設施。	捷十五
		乙種工業區 (0.0310)			
		人行步道用地 (0.0125)			
6	中華路二段西側與慶祥街口西南側	乙種工業區 (0.1426)	捷運系統用地 (0.1426)	設置LG13站出入口及轉乘設施等捷運相關設施。	捷十六

編號	位置	變更內容		變更理由	備註
		原計畫 (公頃)	新計畫 (公頃)		
7	中華路二段及城林路口西南側	河川區 (0.0305)	捷運系統用地 兼供河川使用 (0.0305)	設置萬大線第二期路線高架軌道。	
8	變更土城細部計畫(第三次通盤檢討)(配合主細拆離)(第一階段)土地使用分區管制要點第15點、第16點	土地使用分區管制要點附表一		1. 新增土管要點第15點：「有關捷運相關設施使用之捷運系統用地及捷運開發區相關管制依附表一規定辦理。」 2. 考量捷運相關設施之設置及辦理土地開發係依大眾捷運法及大眾捷運系統土地開發辦法等相關規定辦理，有其獨特性，故將捷運系統用地及捷運開發區相關規定以新增附表方式進行管制，作為與一般管制規定之區別。 3. 原土管要點第15點：「本要點若執行上有疑義時，得經新北市都市計畫委員會討論解釋決議後據以執行。」，配合點次調整為第16點。	

捷運開發區(附)之附帶條件：本案涉及「變更土城都市計畫(第三次通盤檢討)案」變更綜理表第17案變更為商業區，「變更土城都市計畫(第三次通盤檢討)(第一階段)案」於108年12月16日發布實施，惟因該案附帶條件尚未完成，將納入下階段發布實施，本站變更案爰以現行計畫工業區提列變更為捷運開發區(附)。

註1：本計畫未指名變更部分，均應以原有計畫為準

註2：變更面積依實際地籍分割成果為準。

資料來源：本計畫彙整。

表 6.2-2 變更面積增減統計表

單位：公頃

項目		計畫面積	變 1	變 2	變 3	變 4	變 5	變 6	變 7	合計	變更後面積
土地 使用 分區	住宅區	9.2083								0.0000	9.2083
	第一種住宅區	84.097			-0.0689		-0.0431			-0.1120	83.9850
	第二種住宅區	147.2491								0.0000	147.2491
	商業區	5.813								0.0000	5.8130
	第一種商業區	2.5948								0.0000	2.5948
	第二種商業區	14.2102								0.0000	14.2102
	乙種工業區	100.4032	-1.4770			-0.1105	-0.0310	-0.1426		-1.7611	98.6421
	捷運開發區	5.7336								0.0000	5.7336
	捷運開發區(附)	0.0000	1.4770							1.4770	1.4770
	寺廟保存區	0.7533								0.0000	0.7533
	農業區	44.809								0.0000	44.8090
	保護區	53.4015								0.0000	53.4015
	文教區	4.4353								0.0000	4.4353
	醫療專用區	0.0956								0.0000	0.0956
	電信專用區	0.4006								0.0000	0.4006
	河川區	2.4937							-0.0305	-0.0305	2.4632
	河川區兼供道路使用	0.2913								0.0000	0.2913
	河川區兼供電路鐵塔使用	0.0034								0.0000	0.0034
	郵政事業專用區	0.0727								0.0000	0.0727
	加油站專用區	0.2341								0.0000	0.2341
	電力事業專用區	5.1687								0.0000	5.1687
	自來水專用區	0.0017								0.0000	0.0017
	小計	481.4701	0.0000	0.0000	-0.0689	-0.1105	-0.0741	-0.1426	-0.0305	-0.4266	481.0435
公共 設施 用地	學校 用地	文小用地	13.9186							0.0000	13.9186
		文中用地	10.6639							0.0000	10.6639
		文高用地	8.0784							0.0000	8.0784
		大專用地	2.2496							0.0000	2.2496
		小計	34.9105	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	34.9105
	機關用地		26.4799							0.0000	26.4799
	公園用地		15.4716							0.0000	15.4716
	公園兼遺址保存用地		0.001							0.0000	0.0010
	鄰里公園兼兒童遊樂場用地		10.8754							0.0000	10.8754
	兒童遊樂場用地		0.2476							0.0000	0.2476
	綠地用地		1.9051							0.0000	1.9051
	綠地用地兼供道路使用		3.3239							0.0000	3.3239
	綠地用地兼供排水溝使用		0.0115							0.0000	0.0115
	市場用地		2.1511							0.0000	2.1511
	停車場用地		2.5656							0.0000	2.5656
	廣場用地(含人行廣場用地)		3.1998		-0.0380					-0.0380	3.1618
	排水溝用地		4.6747							0.0000	4.6747
	排水溝用地兼供道路使用		0.7651							0.0000	0.7651
	排水溝兼道路用地		0.2121							0.0000	0.2121
	體育場用地		5.1584							0.0000	5.1584
	電路鐵塔用地		0.098							0.0000	0.0980

項目	計畫面積	變 1	變 2	變 3	變 4	變 5	變 6	變 7	合計	變更後面積
醫療用地	0.5815								0.0000	0.5815
抽水站用地	3.058								0.0000	3.0580
捷運系統用地	8.1963		0.0380	0.0689	0.1105	0.0866	0.1426		0.4466	8.6429
捷運系統用地兼供排水溝使用	1.9768								0.0000	1.9768
捷運系統用地兼供道路使用	0.2326								0.0000	0.2326
捷運系統用地兼供河川使用	0.0000							0.0305	0.0305	0.0305
高速公路用地	31.6113								0.0000	31.6113
高速公路用地兼供道路使用	0.0155								0.0000	0.0155
道路用地（含人行步道用地）	109.5531					-0.0125			-0.0125	109.5406
道路用地兼供河川使用	0.0487								0.0000	0.0487
小計	267.3251	0.0000	0.0000	0.0689	0.1105	0.0741	0.1426	0.0305	0.4266	267.7517
合計（1）	647.7963	--	--	--	--	--	--	--	--	647.8268
合計（2）	748.7952	--	--	--	--	--	--	--	--	748.7952

註1：變更面積依實際地籍分割成果為準。

註2：合計（1）為都市發展用地面積，不含農業區、保護區、河川區、河川區兼供道路使用、河川區兼供電路鐵塔使用；合計（2）為計畫總面積。

資料來源：本計畫彙整。



圖 6.2-1 LG09 站（變 1 案）變更內容示意圖

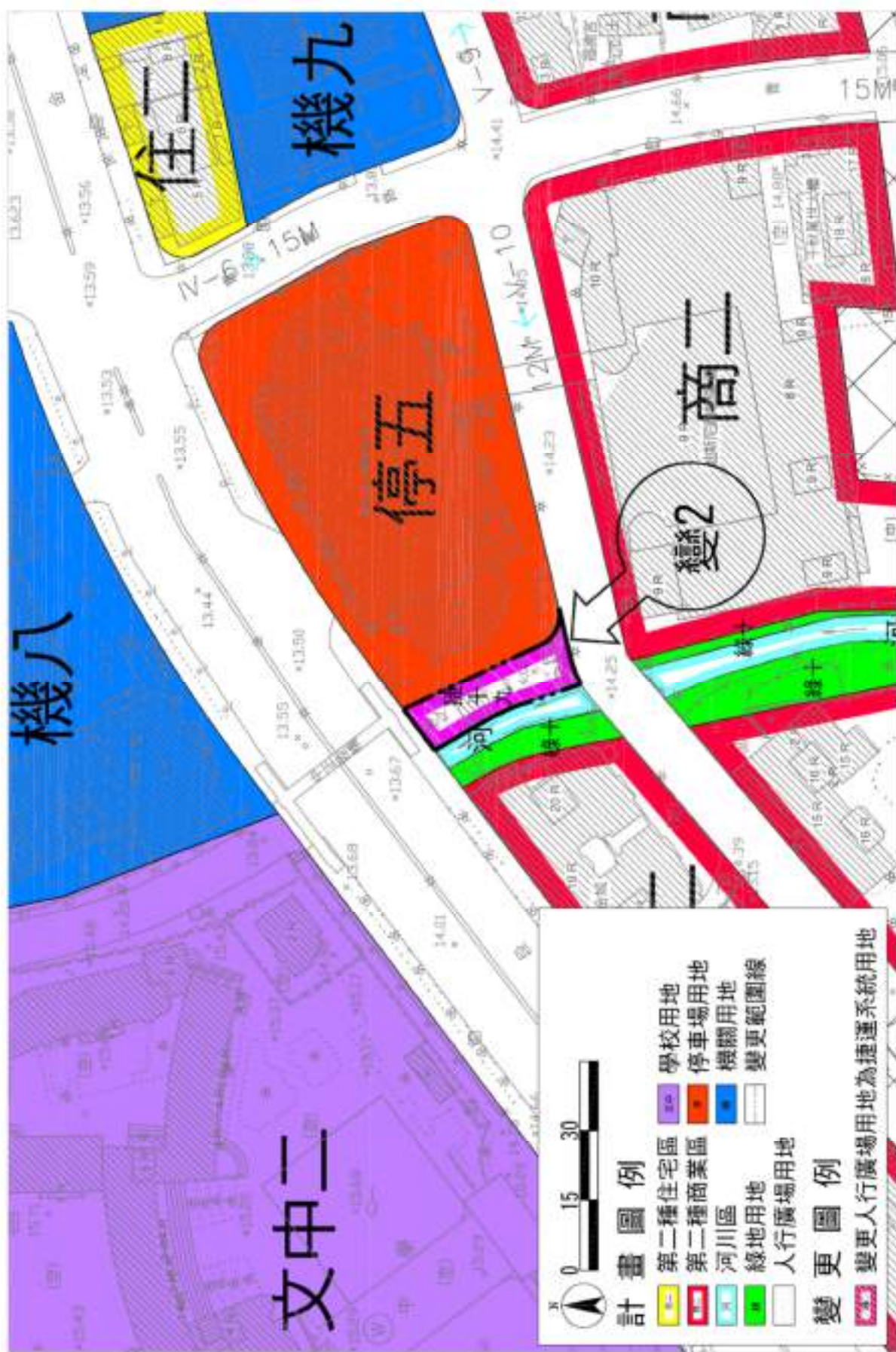


圖 6.2-2 LG10 站（變 2 案）變更內容示意圖

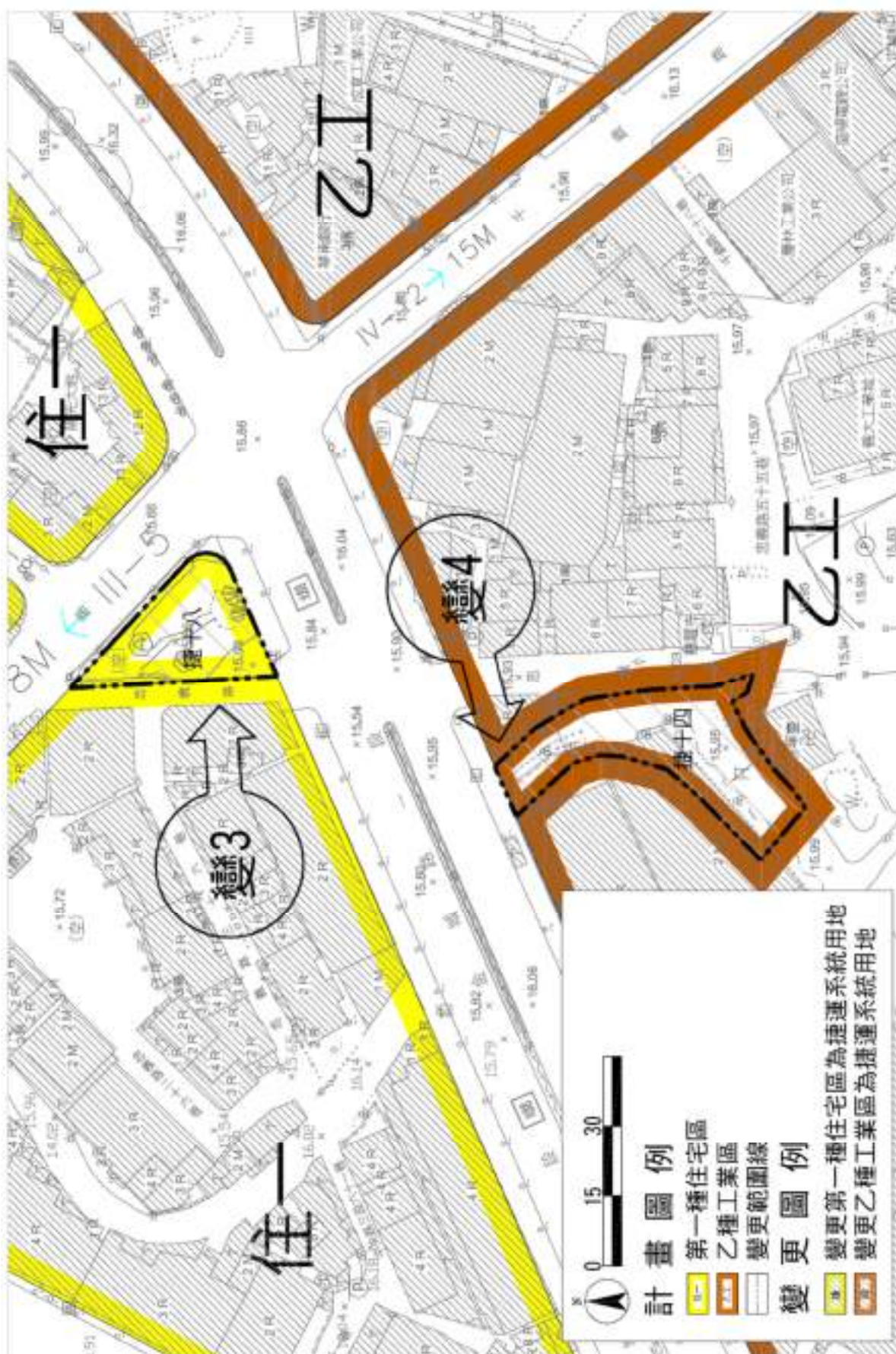


圖 6.2-3 LG12 站 (變 3 案、變 4 案) 變更內容示意圖

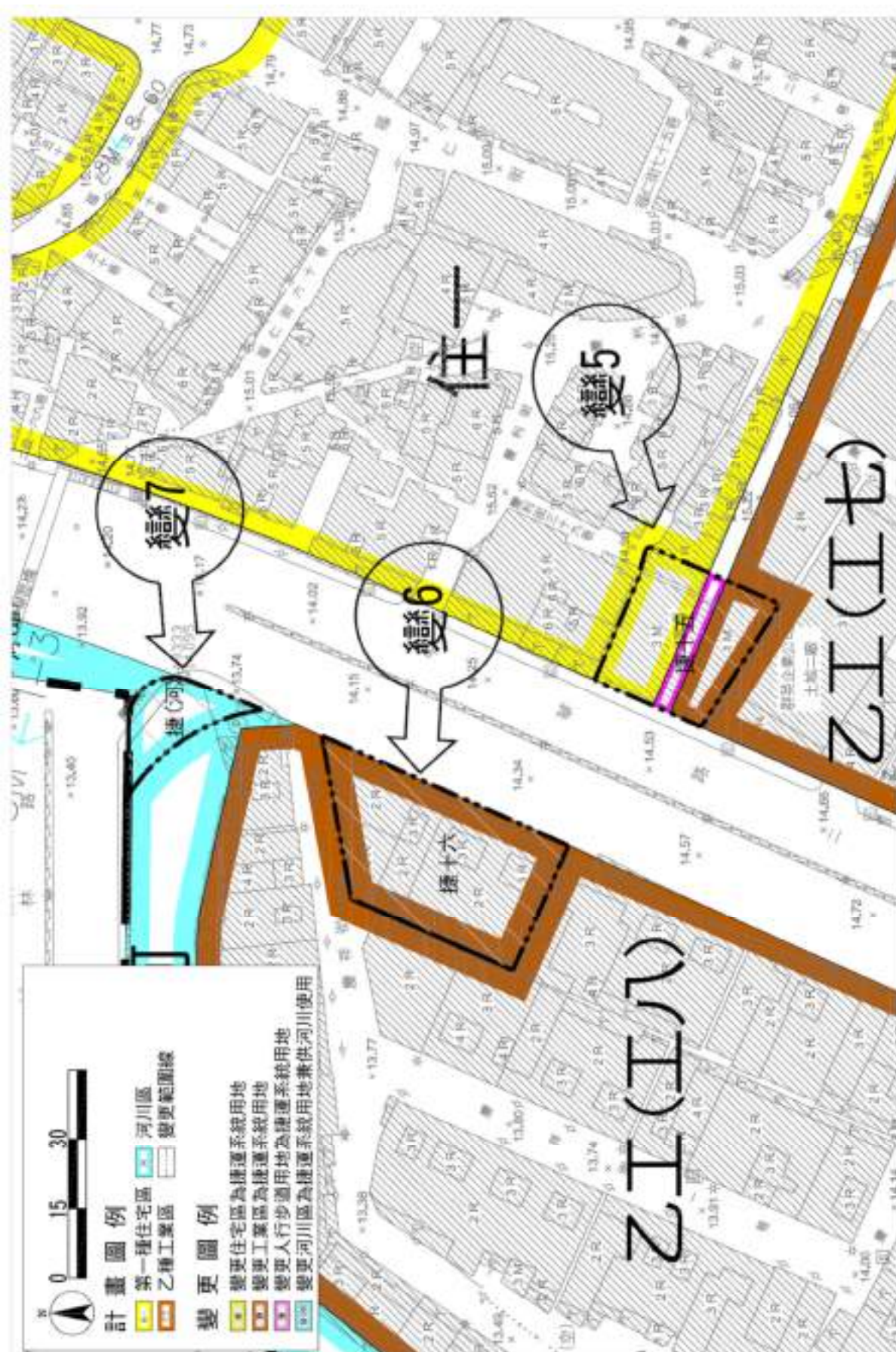


圖 6.2-4 LG13 站（變 5 案、變 6 案、變 7 案）變更內容示意圖

第三節 變更後計畫

本計畫變更後，共計增減四項使用分區及四項公共設施用地，變更前後對照表詳見表6.3-1所示。變更後內容示意圖詳見圖6.3-1至圖6.3-5所示。

一、第一種住宅區

減少0.1120公頃，變更後第一種住宅區面積為83.9850公頃，占都市發展用地面積之12.96%，占計畫總面積之11.22%。

二、乙種工業區

減少1.7611公頃，變更後乙種工業區面積為98.6421公頃，占都市發展用地面積之15.23%，占計畫總面積之13.17%。

三、捷運開發區(附)

增加1.4770公頃，變更後捷運開發區(附)面積為1.1477公頃，占都市發展用地面積之0.23%，占計畫總面積之0.20%。

四、河川區

減少0.0305公頃，變更後河川區面積為2.4632公頃，占計畫總面積之0.33%。

五、廣場用地（含人行廣場用地）

減少0.0380公頃之人行廣場用地，變更後人行廣場用地面積為3.1618公頃，占都市發展用地面積之0.49%，占計畫總面積之0.42%。

六、捷運系統用地

增加0.4466公頃，變更後捷運系統用地面積為8.6429公頃，占都市發展用地面積之1.33%，占計畫總面積之1.15%。

七、捷運系統用地兼供河川使用

增加0.0305公頃，變更後捷運系統用地兼供河川使用面積為0.0305公頃，其面積未達都市發展用地及計畫總面積百分比0.01%。

八、道路用地（含人行步道用地）

減少0.0125公頃，變更後道路用地（含人行步道用地）面積為109.5406公頃，占都市發展用地面積之16.91%，占計畫總面積之14.63%。

表 6.3-1 變更前後面積對照表

單位：公頃

項目			變更前面積	增減面積	變更後面積	百分比(1)	百分比(2)
土地 使用 分區	住宅區		9.2083	0.0000	9.2083	1.42%	1.23%
	第一種住宅區		84.097	-0.1120	83.9850	12.96%	11.22%
	第二種住宅區		147.2491	0.0000	147.2491	22.73%	19.66%
	商業區		5.813	0.0000	5.8130	0.90%	0.78%
	第一種商業區		2.5948	0.0000	2.5948	0.40%	0.35%
	第二種商業區		14.2102	0.0000	14.2102	2.19%	1.90%
	乙種工業區		100.4032	-1.7611	98.6421	15.23%	13.17%
	捷運開發區		5.7336	0.0000	5.7336	0.89%	0.77%
	捷運開發區(附)		0.0000	1.4770	1.477	0.23%	0.20%
	寺廟保存區		0.7533	0.0000	0.7533	0.12%	0.10%
	農業區		44.809	0.0000	44.8090	--	5.98%
	保護區		53.4015	0.0000	53.4015	--	7.13%
	文教區		4.4353	0.0000	4.4353	0.68%	0.59%
	醫療專用區		0.0956	0.0000	0.0956	0.01%	0.01%
	電信專用區		0.4006	0.0000	0.4006	0.06%	0.05%
	河川區		2.4937	-0.0305	2.4632	--	0.33%
	河川區兼供道路使用		0.2913	0.0000	0.2913	--	0.04%
	河川區兼供電路鐵塔使用		0.0034	0.0000	0.0034	--	*0.00%
	郵政事業專用區		0.0727	0.0000	0.0727	0.01%	0.01%
	加油站專用區		0.2341	0.0000	0.2341	0.04%	0.03%
	電力事業專用區		5.1687	0.0000	5.1687	0.80%	0.69%
	自來水專用區		0.0017	0.0000	0.0017	*0.00%	*0.00%
	小計		481.4701	-0.4266	481.0435	58.67%	64.24%
公 共 設 施 用 地	學校用地	文小用地	13.9186	0.0000	13.9186	2.15%	1.86%
		文中用地	10.6639	0.0000	10.6639	1.65%	1.42%
		文高用地	8.0784	0.0000	8.0784	1.25%	1.08%
		大專用地	2.2496	0.0000	2.2496	0.35%	0.30%
		小計	34.9105	0.0000	34.9105	5.39%	4.66%
	機關用地		26.4799	0.0000	26.4799	4.09%	3.54%
	公園用地		15.4716	0.0000	15.4716	2.39%	2.07%
	公園兼遺址保存用地		0.001	0.0000	0.0010	*0.00%	*0.00%
	鄰里公園兼兒童遊樂場用地		10.8754	0.0000	10.8754	1.68%	1.45%
	兒童遊樂場用地		0.2476	0.0000	0.2476	0.04%	0.03%
	綠地用地		1.9051	0.0000	1.9051	0.29%	0.25%
	綠地用地兼供道路使用		3.3239	0.0000	3.3239	0.51%	0.44%
	綠地用地兼供排水溝使用		0.0115	0.0000	0.0115	*0.00%	*0.00%
	市場用地		2.1511	0.0000	2.1511	0.33%	0.29%
	停車場用地		2.5656	0.0000	2.5656	0.40%	0.34%
	廣場用地(含人行廣場用地)		3.1998	-0.0380	3.1618	0.49%	0.42%
	排水溝用地		4.6747	0.0000	4.6747	0.72%	0.62%
	排水溝用地兼供道路使用		0.7651	0.0000	0.7651	0.12%	0.10%
	排水溝兼道路用地		0.2121	0.0000	0.2121	0.03%	0.03%
	體育場用地		5.1584	0.0000	5.1584	0.80%	0.69%
	電路鐵塔用地		0.098	0.0000	0.0980	0.02%	0.01%
	醫療用地		0.5815	0.0000	0.5815	0.09%	0.08%
	抽水站用地		3.058	0.0000	3.0580	0.47%	0.41%
	捷運系統用地		8.1963	0.4466	8.6429	1.33%	1.15%
	捷運系統用地兼供排水溝使用		1.9768	0.0000	1.9768	0.31%	0.26%
	捷運系統用地兼供道路使用		0.2326	0.0000	0.2326	0.04%	0.03%
	捷運系統用地兼供河川使用		-	0.0305	0.0305	*0.00%	80.00%
	高速公路用地		31.6113	0.0000	31.6113	4.88%	4.22%
	高速公路用地兼供道路使用		0.0155	0.0000	0.0155	*0.00%	*0.00%
	道路用地(含人行步道用地)		109.5531	-0.0125	109.5406	16.91%	14.63%
	道路用地兼供河川使用		0.0487	0.0000	0.0487	0.01%	0.01%
	小計		267.3251	0.4266	267.7517	41.33%	35.76%
合計(1)		647.7963	--	647.8268	100.00%	--	
合計(2)		748.7952	--	748.7952	--	100.00%	

註1：變更面積依實際地籍分割成果為準。

註2：合計(1)為都市發展用地面積，不含農業區、保護區、河川區、河川區兼供道路使用、河川區兼供電路鐵塔使用；合計(2)為計畫總面積。

註3：百分比(1)為占都市發展用地面積比例，百分比(2)為占計畫總面積之比例。

註4：*0.00%表示該分區/用地面積未達總面積百分比0.01%。

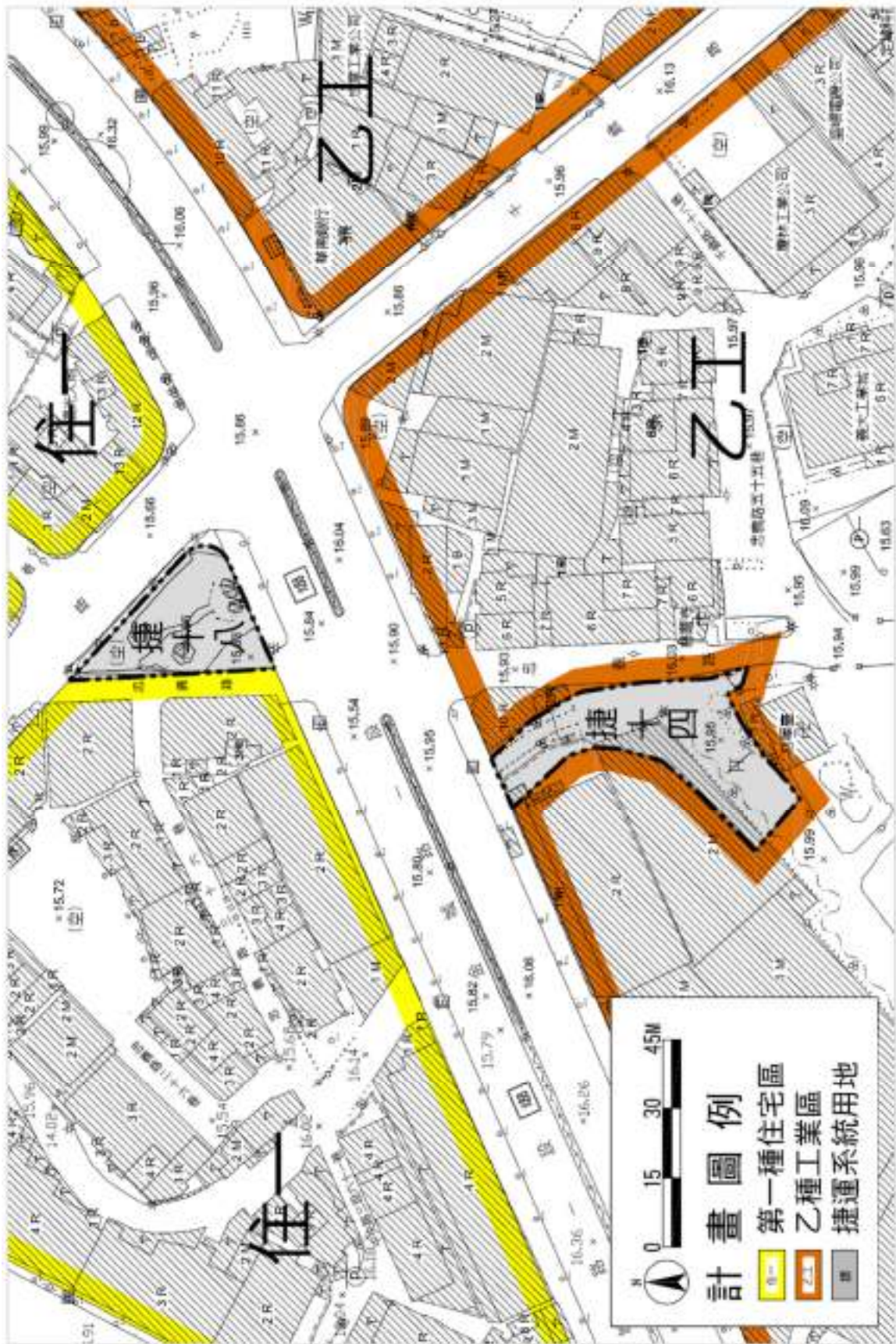
資料來源：本計畫彙整。



圖 6.3-1 LG09 站 (變 1 案) 變更後內容示意圖



圖 6.3-2 LG10 站（變 2 案）變更後內容示意圖



第七章 事業及財務計畫

第一節 開發方式

依「大眾捷運法」第6條、第7條第1項、第2項、第4項、第7項，「大眾捷運系統土地開發辦法」第11條及相關規定辦理。

第二節 財務計畫

依「大眾捷運法」及「臺北都會區大眾捷運系統萬大-中和-樹林線規劃報告書暨周邊土地開發計畫案」第二期工程（財務計畫）第一次修正計畫籌措經費財務計畫籌措經費，詳表7.2-1。

表 7.2-1 事業及財務計畫表

使用分區及編號	變更編號	權屬	面積 (公頃)	土地取得方式				徵購/ 撥用費 (億元) (註1)	地上 物補償費 (億元) (註1)	開闢經費 (億元)		主辦 單位	預定 完成 期限	經費 來源
				協議 價購	徵收	撥用 (註 2)	土地開 發 (註3、 註6)			工程費	合計			
捷運開發區2	1	私	1.2554				V	--	--	513.17	555.30 (註4)	新北 市政府 (註5)	119 年	專案 編列
捷運開發區5		公	0.2216				V	--	--					
捷運系統用地十四	4	公	0.1105			V		0.65	0.10					
捷運系統用地十五	5	私	0.0863	V	V		0.30	0.20						
		公	0.0003		V									
捷運系統用地十六	6	私	0.1426	V	V		1.81	0.26						
捷運系統用地兼供河川使用	7	公	0.0238			V	0.76	--						
		私	0.0067	V	V		0.06							
捷運系統用地十八	3	私	0.0689	V	V		0.98							
捷運系統用地十九	2	公	0.0047			V	0.07	--						
		私	0.0333	V	V		0.49							

註1：本表所列土地徵購費及地上物補償費等相關費用依實際核發金額為準，開闢經費及預定完成期限得視主辦單位財務狀況酌予調整。

註2：撥用方式依「國有不動產撥用要點」、「各級政府機關互相撥用公有不動產之有償與無償劃分原則」及相關規定辦理。

註3：依「大眾捷運法」、「大眾捷運系統土地開發辦法」及其他相關規定辦理。

註4：本表所列開闢經費為萬大線第二期興建工程經費及用地取得費。

註5：依交通部106年9月14日交路（一）字第1068700257號函，106年8月31日「大眾捷運系統建設及周邊土地開發計畫審查委員會」第21次會議紀錄辦理。

註6：本表所列土地開發應依「大眾捷運法」、「大眾捷運系統土地開發辦法」及相關規定辦理。另容積分配原則依下列方式辦理：

(1)私有土地面積乘以變更前原土地使用分區基準容積率的2倍，由土地所有權人依「大眾捷運法」及相關法令參與捷運土地開發，其餘之容積由新北市政府取得。前述新北市政府取得之容積，由其支付建造成本，並無償取得相對應之土地持分。

(2)如獎勵容積因法規因素限制，致無法完全使用部分之容積，由所有土地所有權人與新北市政府均攤。

資料來源：「臺北都會區大眾捷運系統萬大-中和-樹林線規劃報告書暨周邊土地發展計畫案」第二期工程財務計畫暨計畫期程調整，107年10月17日院臺交字第1070124436號函核定。

第八章 土地使用分區管制要點

考量捷運相關設施之設置及辦理土地開發係依大眾捷運法及大眾捷運系統土地開發辦法等相關規定辦理，有其獨特性，故將捷運系統用地及捷運開發區相關規定以新增附表方式進行管制，作為與一般管制規定之區別，修訂後土城都市計畫土地使用分區管制要點共16點。

- 一、本要點依都市計畫法第22條及同法新北市施行細則(以下簡稱施行細則)第40條之規定訂定之。
- 二、本計畫區內土地及建築物應依都市計畫法、施行細則及本要點規定辦理，前開未規定者，適用其他有關法令規定。但建築基地屬整體開發地區及配合捷運建設變更之計畫範圍內，若有特殊規定者，其土地及建築物之使用，悉依該細部計畫之規定辦理。
前項整體開發地區之細部計畫係指，以區段徵收、市地重劃、開發許可或依相關審議規範採捐地(代金)開發方式之細部計畫範圍。
- 三、寺廟保存區以興建寺廟及其有關設施使用。
- 四、各土地使用分區建蔽率及容積率規定除依施行細則第17條、第36條、第39條規定辦理外，其餘不得大於下表規定：

土地使用分區		建蔽率	容積率
住宅區	第一種住宅區	依施行細則規定辦理	180%
	第二種住宅區		240%
商業區	第一種商業區	依施行細則規定辦理	240%
	第二種商業區		320%
工業區	乙種工業區	依施行細則規定辦理	
寺廟保存區	存一	40%	160%
	存二	60%	240%
文教區		40%	80%
醫療專用區		40%	320%
郵政事業專用區		50%	250%
電力事業專用區(供變電所使用)		50%	250%

五、各項公共設施用地其建蔽率及容積率除依施行細則第49條、第51條規定辦理外，其餘不得大於下表規定：

公共設施用地		建蔽率	容積率
鄰里公園兼兒童遊樂場用地		15%	30%
公園兼遺址保存用地		15%	30%
學校用地	文小用地	依施行細則規定辦理	150%
	文中用地		200%
	文高用地		250%
	大專用地		依施行細則規定辦理

六、各土地使用分區及公共設施用地之建築物，除依施行細則第41條之規定辦理外，其餘依下列規定設置：

(一)前院及側院留設深度不得小於下表之規定，但應設置騎樓或無遮簷人行道者，免留設前院。

土地使用種類	前院深度（公尺）	側院深度（公尺）
市場用地	面臨道路部分退縮3.52公尺以上建築	
乙種工業區	6.00	依施行細則規定辦理
寺廟保存區	3.00	不予規定
郵政事業專用區	3.00	3.00
電力事業專用區(供變電所使用)	6.00	3.00
鄰里公園兼兒童遊樂場用地、公園兼遺址保存用地	10.00	10.00

(二)住宅區面臨計畫道路寬度10公尺以上、商業區7公尺以上及依其他相關法令規定應留設騎樓或無遮簷人行道之地區，建築線與建築物一樓牆面淨距離至少留設3.52公尺，並應依騎樓地相關規定辦理且供公眾通行。

七、汽機車停車位設置應依施行細則第42條及下列規定辦理：

(一)建築物設置機車停車位應依以下規定設置：

- 1.建築物用途為建築技術規則建築設計施工編第59條之第二類用途建築物，各分戶總樓地板面積小於66平方公尺者，每100平方公尺設置一機車停車位，各分戶總樓地板面積超過66平方公尺者，應設置一戶一機車停車位。
- 2.建築物用途為建築技術規則建築設計施工編第59條所述第一類者，每100平方公尺設置一機車停車位。

3.其他使用則不得低於法定汽車停車位等輛數。

(二) 為引導大眾運輸導向發展，距離捷運車站300公尺內之建築物至少應依法定機車停車位數15%計算設置自行車停車位，其經新北市都市設計及土地使用開發許可審議會（以下簡稱都設會）要求應設置於室內者，得免計樓地板面積。

八、本計畫區適用「都市計畫容積移轉實施辦法」，申請送出基地除公園、兒童遊樂場、綠地、廣場及體育場等5項開放性公共設施用地外，應取得該送出基地地號全部私有土地所有權人辦理容積移轉之同意，但已開闢者不在此限。

九、本計畫區得依施行細則第48條申請綠建築獎勵。

依施行細則第46條或第48條規定取得候選綠建築證書及通過綠建築分級評估者，應與新北市政府簽訂協議書。

十、為鼓勵商業區之建築基地提供開放空間供公眾使用，得依建築技術規則「實施都市計畫地區建築基地綜合設計」予以容積獎勵，惟不得超過基準容積之15%。

若開放空間獎勵容積超過基準容積之10%，應提撥法定工程造價1%用於公共藝術設置，亦可將該經費提撥至新北市政府文化局公共藝術專戶，統籌辦理。

十一、建築基地依施行細則第39條之2申請基準容積率加給或依施行細則第48條申請公益性設施容積獎勵，其捐建之公益性設施經本府檢討無設置必要性，得折繳代金，代金計算方式如下：

折繳代金金額＝公益性設施容積樓地板相對應土地持分價值＋興建成本＋管理維護經費

(一) 公益性設施容積樓地板相對應土地持分價值＝[(捐建容積樓地板面積/新建建物總容積樓地板面積)*建築基地面積]*申請當期各筆土地面積加權平均後之公告現值單價*1.4。

(二) 興建成本＝捐建建物容積樓地板面積*營建費用單價。

營建費用單價參照新北市都市更新權利變換計畫提列共同負擔項目及金額基準表中營建單價基準核算方式為準。

管理維護經費則依「新北市政府辦理公益性及供公眾使用設施或空間管理維護經費要點」辦理。

十二、本都市計畫區內乙種工業區及產業專用區，基準容積於240%(含)以下者適用都市計畫法新北市施行細則第47條第2項第2款之新北市工業區立體化方案，並得以繳納回饋金方式取得容積獎勵額度。

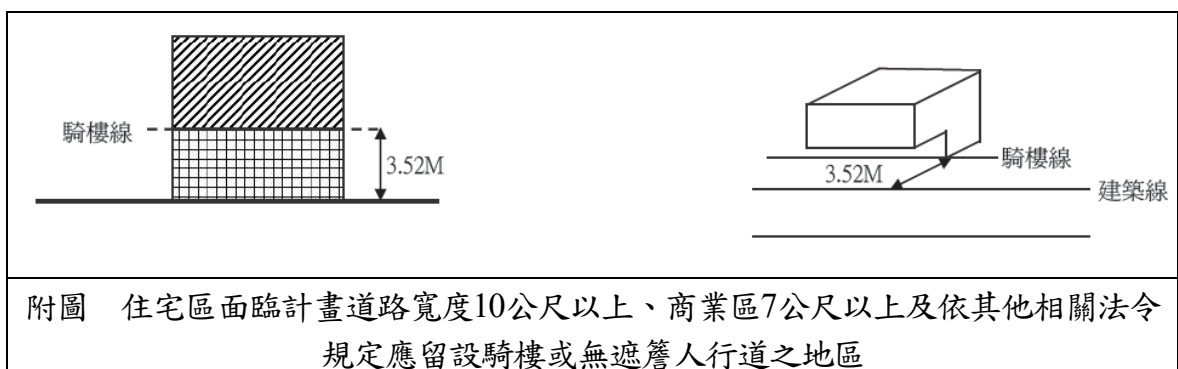
十三、基地綠化除依施行細則第43條規定辦理外，種植花草樹木部分之覆土深度，喬木應大於1.5公尺，灌木應大於0.6公尺，地被植物應大於0.3公尺；面積36平方公尺以上每滿36平方公尺應再種植喬木1棵，其樹冠底離地淨高應達2.5公尺以上、樹穴直徑不得小於1.5公尺、穴深不得小於1.5公尺；但經都設會審議通過者，得依其決議辦理。

十四、各土地使用分區及公共設施用地之法定開挖率應依施行細則第37條及第50條規定辦理。

公共設施用地之法定開挖率提經都設會審議通過者，得依其決議辦理不受前項規定之限制。

十五、有關捷運相關設施使用之捷運系統用地及捷運開發區相關管制依附表一規定辦理。

十六、本要點若執行上有疑義時，得經新北市都市計畫委員會討論解釋決議後據以執行。



附表一 捷運系統用地及捷運開發區管制要點表

- 一、本計畫劃設之捷運系統用地（捷十四、捷十五、捷十六、捷十八、捷十九）及捷運開發區（捷運開發區2及捷運開發區5）供設置捷運設施等內容使用。
- 二、捷運系統用地（捷十四、捷十五、捷十六、捷十八、捷十九）建蔽率及容積率不予規定。
捷運系統用地（捷十五）變更後應維持原人行步道（4公尺）功能。
捷運系統用地(捷十八)因基地大小限制致無法符合「新北市騎樓及無遮簷人行道設置標準」規定退縮時，得經本府捷運工程局審定並報請新北市都市設計及土地使用開發許可審議會大會報告後，不受其限制辦理。
- 三、捷運開發區2及捷運開發區5，其開發強度及使用組別不得超過表8.1所列規定。

表 8.1 捷運開發區開發強度及使用組別表

編號及土地使用分區	捷運開發區2	捷運開發區5
車站	LG09(A)	LG09(B)
建蔽率	80%	80%
容積率	900%	900%
開挖率	不予規定	
使用組別	1.本計畫用地除供設置捷運設施（捷運車站、車站出入口、通風井、緊急出口、轉乘設施、停車場、路線及其相關設施）之使用外，並得依「大眾捷運法」及相關法令辦理土地開發。 2.捷運相關設施應符合「大眾捷運法」有關規定。 3.土地使用除本計畫另有規定者外，悉依「都市計畫法新北市施行細則」商業區及住宅區之容許使用項目辦理。	

- （一）捷運開發區5，其使用應配合新北市政府政策優先提供「都市計畫法新北市施行細則」第48條規定之公益性設施使用。
- （二）土地開發建築物除上述容積項目外，不得再依「大眾捷運系統土地開發辦法」、「都市計畫法新北市施行細則」、「都市更新條例」或其他法令規定申請容積獎勵，及不得依「都市計畫容積移轉實施辦法」申請容積移轉。

(三) 捷運設施(出入口、通風井、轉乘設施及其相關設施)不計入容積計算。

四、捷運開發區2及捷運開發區5辦理土地開發時，應依下列規定辦理：

(一) 土地開發建築物面臨10公尺以上計畫道路應退縮3.52公尺以上設置無遮簷人行道，並依新北市無遮簷人行道設置相關規定辦理；鋪設止滑、透水、硬質鋪面且供公眾通行。其建築物間之鄰棟間距應留設至少8公尺，以維持用地內建築物通風、採光、日照、隱私、防火、逃生避難、救護及居住品質。

前述原則如因基地限制，得經新北市都市設計及土地使用開發許可審議委員會審議通過後，不受其限制辦理。

(二) 捷運開發區辦理土地開發時，應考量地面層捷運出入口空間服務品質，不減損公共通行便利性。

(三) 捷運開發區2及捷運開發區5土地開發建築物應取得綠建築標章。

(四) 捷運開發區2及捷運開發區5土地開發建築物非住宅使用樓地板面積部分，其汽車停車空間之留設依「建築技術規則」之70%為上限。

五、本計畫區之捷運開發區應先經新北都市設計及土地使用開發許可審議委員會依「新北市都市設計審議原則」及「新北市捷運系統及其設備都市設計審議原則」審議通過，捷運系統用地應經本府捷運工程局審定並報請新北市都市設計及土地使用開發許可審議會大會報告。

第九章 其他應表明事項

- 一、本計畫範圍內如有經相關主管機關認屬具保存價值之合法建物，其拆遷事宜應依相關規定辦理。
- 二、本計畫範圍實際面積以地籍預為分割成果為準。
- 三、捷運萬大線第二期路線工程之LG11站，其站體及出入口A設置於捷運系統用地、公園用地及停車場用地，使用公園用地及停車場用地部分未來依「都市計畫公共設施多目標使用辦法」之規定申請多目標使用；出入口B則設置於金城路一段東側，預計變更部分保護區為捷運系統用地(報部編號3)。本案LG11站因捷運架空軌道段、墩柱及出入口等涉及金城公園及工程技術等議題，內政部都市計畫委員會決議：俟新北市政府與臺北市捷運工程局研提具體可行方案，並妥善與陳情人協商、說明，獲致具體共識後，再提原小組繼續討論，其涉及之變更內容如下表所示：

表 9.1-1 LG11 站主要計畫變更內容(暫予保留)綜理表

報部編號	公展編號	位置	變更內容		變更理由	備註
			原計畫 (公頃)	新計畫 (公頃)		
3	4	金城路一段土城消防局土城分隊南側	保護區 (0.0958)	捷運系統用地 (0.0958)	設置LG11站出入口及轉乘設施等捷運相關設施。	捷十三