變更龍壽、迴龍地區都市計畫（配合捷運萬大－中和－樹林線第二期路線）（LG21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	變更龍壽、迴龍地區都市計畫（配合捷運萬大－中和－樹林線第二期路線）（LG21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7日上午10時整假新莊區公所舉行公開展覽說明會
人民團體對本案之反映意見	詳附錄一、附錄四	
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。
	部級	內政部都市計畫委員會109年12月8日第982次會議審議通過。

變更龍壽、迴龍地區都市計畫（配合捷運萬大－中和－樹林線第二期路線）（LG21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　變更位置與範圍 2-1

第三章　相關計畫與現行都市計畫概要 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　周邊公共設施發展現況 4-2

第三節　環境敏感地區分析 4-3

第四節　交通發展現況 4-10

第五節　都市防災計畫 4-16

第六節　都市衛生 4-20

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 6-1

第三節　變更後計畫 6-4

第七章　實施進度及經費 7-1

第一節　捷運建設時程 7-1

第二節　開發方式.....7-1
第三節　財源籌措.....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　內政部都市計畫委員會第982次會議紀錄
附錄四　新北市都市計畫委員會第99次會議紀錄
附錄五　准予辦理個案變更都市計畫認定函影本
附錄六　變更範圍土地清冊

變更龍壽、迴龍地區都市計畫（配合捷運萬大－中和－樹林線第二期路線）（LG21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　本計畫變更位置示意圖 2-2

圖3.1-1　相關計畫分布示意圖 3-7

圖3.2-1　現行龍壽、迴龍地區都市計畫示意圖 3-12

圖4.1-1　LG21車站周邊都市計畫土地使用情形示意圖 4-1

圖4.2-1　LG21站周圍公共設施用地分布示意圖 4-2

圖4.5-1　計畫沿線土地液化與斷層情形示意圖 4-16

圖4.5-2　計畫沿線350MM淹水潛勢情形示意圖 4-17

圖4.5-3　計畫沿線600MM淹水潛勢情形示意圖 4-18

圖4.5-4　本計畫防災系統示意圖 4-19

圖4.6-1　新莊地區污水下水道系統建設圖 4-21

圖6.2-1　LG21車站（變1案）變更內容示意圖 6-3

圖6.3-1　LG21車站（變1案）變更後內容示意圖 6-5

變更龍壽、迴龍地區都市計畫（配合捷運萬大－中和－樹林線第二期路線）（LG21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 其他相關計畫綜理表 3-9

表3.2-1 變更龍壽、迴龍地區都市計畫（第二次通盤檢討）案後歷次變更案彙整表 3-10

表3.2-2 變更龍壽、迴龍地區都市計畫（第二次通盤檢討）案面積統計表 3-11

表4.1-1 變更範圍土地權屬分析表 4-1

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 4-7

表4.3-2 計畫沿線500公尺範圍內遺址影響評估表 4-8

表4.4-1 LG21車站周邊公車路線站牌綜理表 4-11

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 6-1

表6.2-2 變更面積增減統計表 6-2

表6.3-1 變更前後面積對照表 6-4

表7.3-1 捷運萬大線第二期各級政府建設經費分攤表 7-2

表7.3-2 實施進度及經費表 7-3

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，本案為新北市段屬龍壽、迴龍地區都市計畫範圍，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。



(一)已完工通車之捷運路線：已通車營運路線包括文湖線、淡水信義線、松山新店線、中和新蘆線及板南線等5線，共計136.6公里、117個車站。

(二)中央已核定設計施工中之捷運路線：已核定並執行中的路線包括環狀線第一階段、信義線東延段、萬大-中和-樹林線(第一期)、萬大-中和-樹林線（第二期)、環狀線北環段及南環段與新莊線(新莊機廠)等，計60.6公里，預估完成後路網將達197.2公里。(位處新北市轄區之淡海輕軌、三鶯線及安坑線由新北市政府負責)

(三)規劃中之捷運路線：繼續規劃興建，以建構完整之捷運路網包括環狀線東環段、民生汐止線、社子/士林/北投區域輕軌路網等路線，預估全部完工通車後臺北都會區捷運路網將可達270公里以上，平常日運量約可達360餘萬人次。

圖 1.1-1　臺北都會區捷運建設願景圖

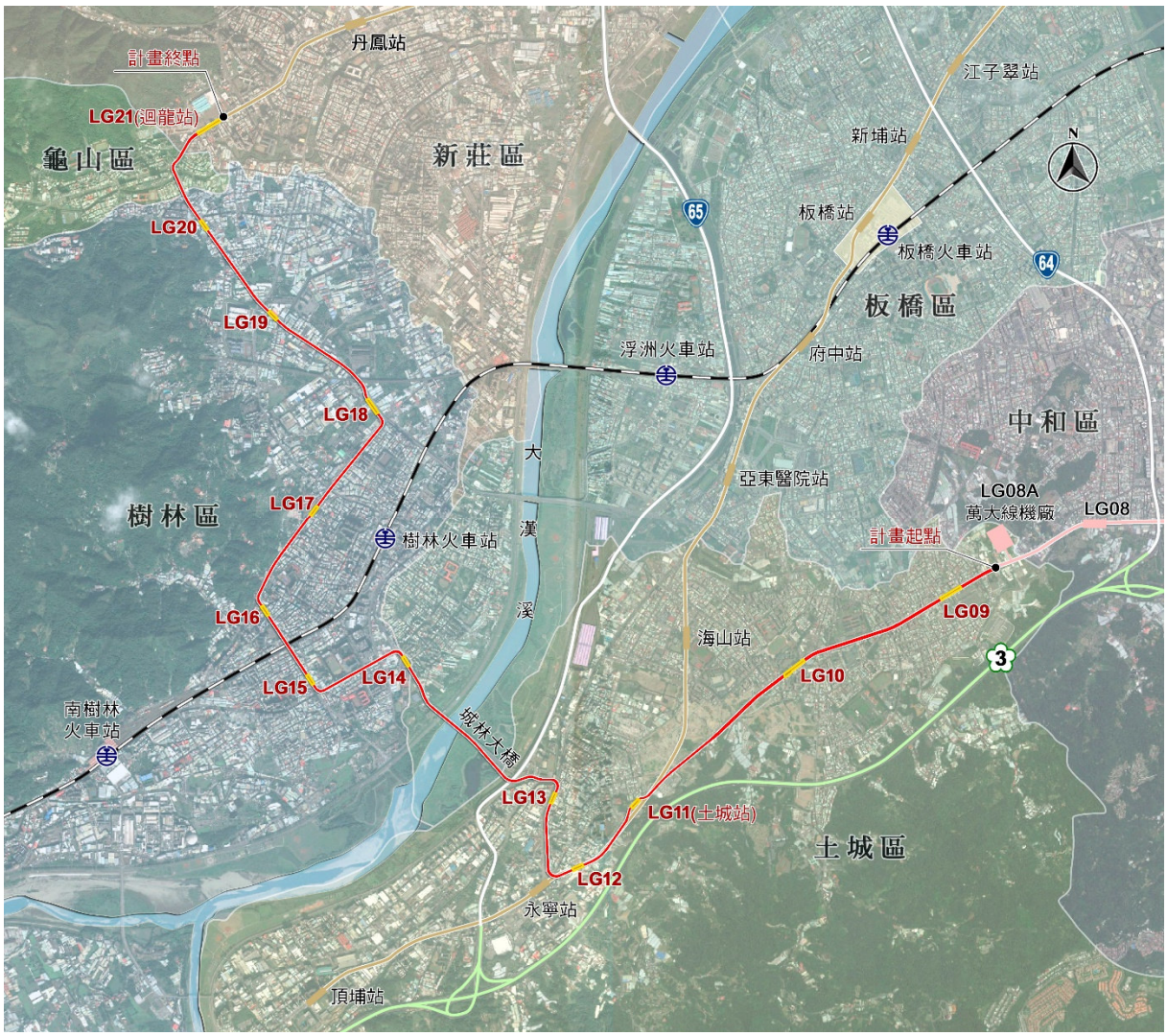


圖 1.1-2　捷運萬大線第二期路線各車站位置示意圖

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　變更位置與範圍

萬大線第二期路線於龍壽、迴龍地區都市計畫區設置LG21車站，為高架站。共計變更1處捷運系統用地，變更位置及範圍詳如圖2.1-1所示並說明如下：

一、變更編號1：變更為捷運系統用地

LG21車站出入口A位於中正路東側與中正路929巷交叉口，緊鄰捷運新莊線迴龍站2號出口，面積約0.084公頃，現況為住宅使用、商業使用，建物現況為3層樓鋼筋混凝土造為主，原土地使用分區為住宅區。

二、變更編號2：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。



圖 2.1-1　本計畫變更位置示意圖

第三章　相關計畫與現行都市計畫概要

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桃園捷運棕線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。
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車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　其他相關計畫綜理表

計畫名稱	計畫內容	與本計畫關係
新莊區雙鳳社區都市更新計畫案	位於新莊區中正路726之5~16號，於三三一地震後被判定為紅單危險建築物，更新單元面積共1,865.90平方公尺，採權利變換方式實施，並於97.4核定，更新容積獎勵8.94%，更新後為地下1樓、地上5樓RC連棟住宅。	此更新案鄰近本計畫路線LG21站，未來研提構想、分析將一併納入考量。
塔寮坑溪龜山防洪工程	位於桃園市龜山區、新北市新莊區及樹林區，為解決塔寮坑溪下游流域淹水情形，行政院於94年7月7日核定「塔寮坑溪排水改善實施計畫（初期）」，計畫經費約48.5億元整，相關經費用由「易淹水地區水患治理計畫」支應。計畫整治完成後，水利設施可達10年頻率保護、25年不溢堤之防洪保護標準，減少經濟損失，促進地方繁榮；整體區域將以搭配滯洪、蓄洪、防洪、墊高基地等方式治理，計畫以達到50~100年重現期距保護標準。	塔寮坑溪橫越本計畫區，於整治完成後可提供民眾安全舒適生活空間，搭配本計畫LG21站之設置以帶動地方整體發展提升。

計畫來源：本計畫彙整。

第二節　現行計畫概述

「龍壽、迴龍地區都市計畫」案於71年9月27日發布實施，79年9月6日發布實施「變更龍壽、迴龍地區都市計畫（第一次通盤檢討）」案，於91年2月7日發布實施「變更龍壽、迴龍地區都市計畫（第二次通盤檢討）」案，至今辦理過2次個案變更、1次土地使用分區管制要點變更，彙整變更龍壽、迴龍地區都市計畫（第二次通盤檢討）後個案變更計畫如表3.2-1。

龍壽、迴龍地區計畫範圍東至新莊都市計畫區界，南至塔寮溪及樹林三多地區都市計畫區界，西至塔寮坑溪與台一號省道交界處附近，北至林口特定區界，包含龜山鄉及新莊之部分轄區，面積75.75公頃。以民國94年為計畫目標年，計畫人口為10,800人，居住密度約每公頃460人。龍壽、迴龍地區都市計畫使用分區約34.20公頃，占計畫總面積45.15%；公共設施用地約41.55公頃，占計畫總面積54.85%。土地使用計畫詳見表3.2-2所示。

表 3.2-1　變更龍壽、迴龍地區都市計畫（第二次通盤檢討）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	變更龍壽、迴龍地區都市計畫（第二次通盤檢討）	71年9月27	北府城規字第09300357481號公告
1	變更龍壽、迴龍地區都市計畫(部分捷運系統用地為醫院用地)(新北市轄區)(配合捷運新莊線機廠工程)案	109年5月25日	新北府都字第10908982171號公告
2	變更龍壽、迴龍地區都市計畫(部分捷運系統用地為醫院用地)(桃園市轄區)(配合捷運新莊線機廠工程)案	109年5月26日	府都計字第1090119903號公告
3	變更龍壽、迴龍都市計畫(新北市轄內)(土地使用分區管制要點專案通盤檢討)案	109年11月10日	新北府城都字第10921139441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　變更龍壽、迴龍地區都市計畫（第二次通盤檢討）案面積統計表

單位:公頃

項目		現行面積	編 1	編 2	合計	百分比
土地使用分區	住宅區	22.43			22.43	29.61%
	商業區	1.00			1.00	1.32%
	工業區	8.71			8.71	11.50%
	宗教專用區	0.38			0.38	0.50%
	文教區	1.68			1.68	2.22%
	小計	34.20	0.00	0.00	34.20	45.15%
公共設施用地	機關用地	0.28			0.28	0.37%
	文小用地	1.76			1.76	2.32%
	私立龍華工專用地	2.86			2.86	3.78%
	公園用地	2.31			2.31	3.05%
	公園用地(供兒童遊樂場使用)	0.50			0.50	0.66%
	綠地用地	0.49			0.49	0.65%
	停車場用地	0.14			0.14	0.18%
	零售市場用地	0.18			0.18	0.24%
	加油站用地	0.18			0.18	0.24%
	醫院用地	3.98	3.06	0.26	7.30	9.64%
	溝渠用地	2.23			2.23	2.94%
	道路用地	13.05			13.05	17.23%
	捷運系統用地	13.59	-3.06	-0.26	10.27	13.56%
	小計	41.55	0.00	0.00	41.55	54.85%
合計		75.75			75.75	100.00%

資料來源：91年2月7日發布實施變更龍壽、迴龍地區都市計畫(第二次通盤檢討)案及本計畫整理。



圖 3.2-1　現行龍壽、迴龍地區都市計畫示意圖

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，行經土城（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。龍壽、迴龍都市計畫區屬新北市早期發展地區，都市發展上與新莊樹林有密切之關聯，為台北都會區衛星集居地，發展型態具有居住、商業及工業等機能。本計畫變更案土地使用現況、權屬等說明如下：

一、變更編號1（LG21車站出入口A）

土地面積為0.084公頃，原土地使用分區為住宅區，建蔽率依「都市計畫法新北市施行細則」為50%，基準容積率為240%，現況為住宅及零售使用，現況照片如圖4.1-1所示，經查土地權屬包含私有、公有及公私共有，詳如表4.1-1所示。



圖 4.1-1　LG21 車站周邊都市計畫土地使用情形示意圖

表 4.1-1　變更範圍土地權屬分析表

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	住宅區	捷運系統用地	公有	0.001	1.19%
			私有	0.077	91.67%
			公私共有	0.006	7.14%

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　周邊公共設施發展現況

捷運萬大線第二期路線於龍壽、迴龍地區都市計畫區設置終點站LG21車站，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，LG21車站與捷運迴龍站連接，可供旅客進行轉乘。車站周邊500公尺範圍內之公共設施包括捷運、機關、學校、宗教、公兒、河川與停車場用地等。捷運場站北側為捷運機廠用地、樂生療養院、消防局等；鄰近車站之學校為丹鳳國小與丹鳳國中。此外，車站500公尺範圍內尚有兩處未開闢之公兒與機關用地，目前設置公共設施現況情形詳如表4.2-1所示。

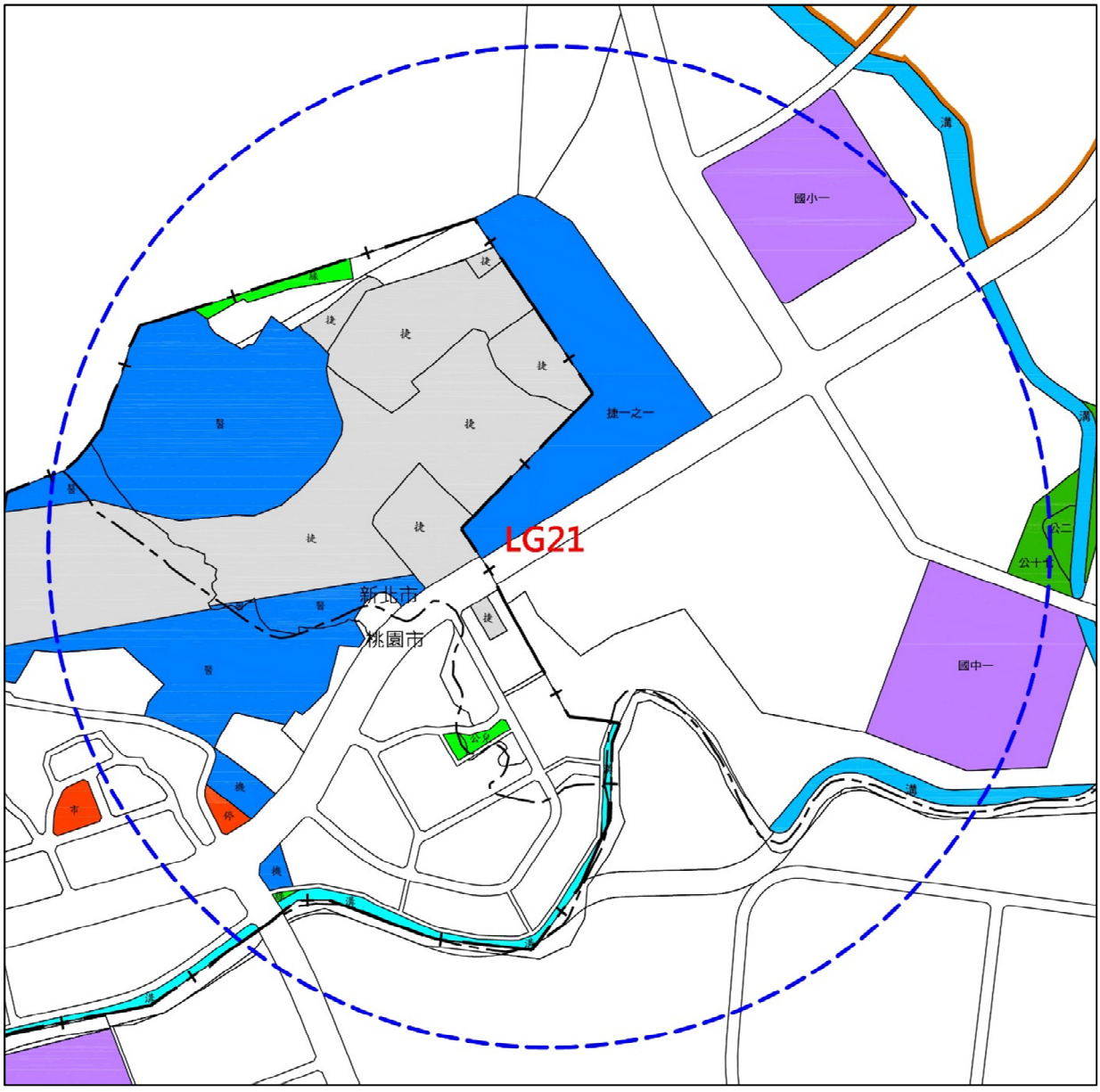


圖 4.2-1　LG21 站周圍公共設施用地分布示意圖

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。萬大線第二期路線主要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溪城路、中華路、八德街、大安路轉中正路直行與捷運新莊線迴龍站銜接，並與臺北捷運新莊線、桃園捷運棕線(規劃中)交會轉乘，於龍壽、迴龍地區都市計畫區設置LG21車站，本節說明道路系統、大眾運輸系統、停車供給與自行車道及鄰近交通衝擊。

一、道路現況分析

萬大線第二期路線行經龍壽、迴龍地區內之聯外道路中正路、新北大道七段，其餘道路龍安路，幾何條件彙整如表4.4-1所示。

（一）中正路

為新莊區最主要幹道之一，東往臺北市，西通桃園市龜山區。

（二）萬壽路一段

為桃園區東邊的主要道路，與中正路銜接，東往新莊區，西通桃園市。

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）	分隔型態	車道配置(單向)	停車管制（雙向）
中正路	聯外幹道	37.5	中央分隔島	一快一慢	禁止停車
萬壽路一段	聯外幹道	37.5	中央分隔島	二快一混	可臨時停車

資料來源：91年2月7日發布實施變更龍壽、迴龍地區都市計畫(第二次通盤檢討)案。

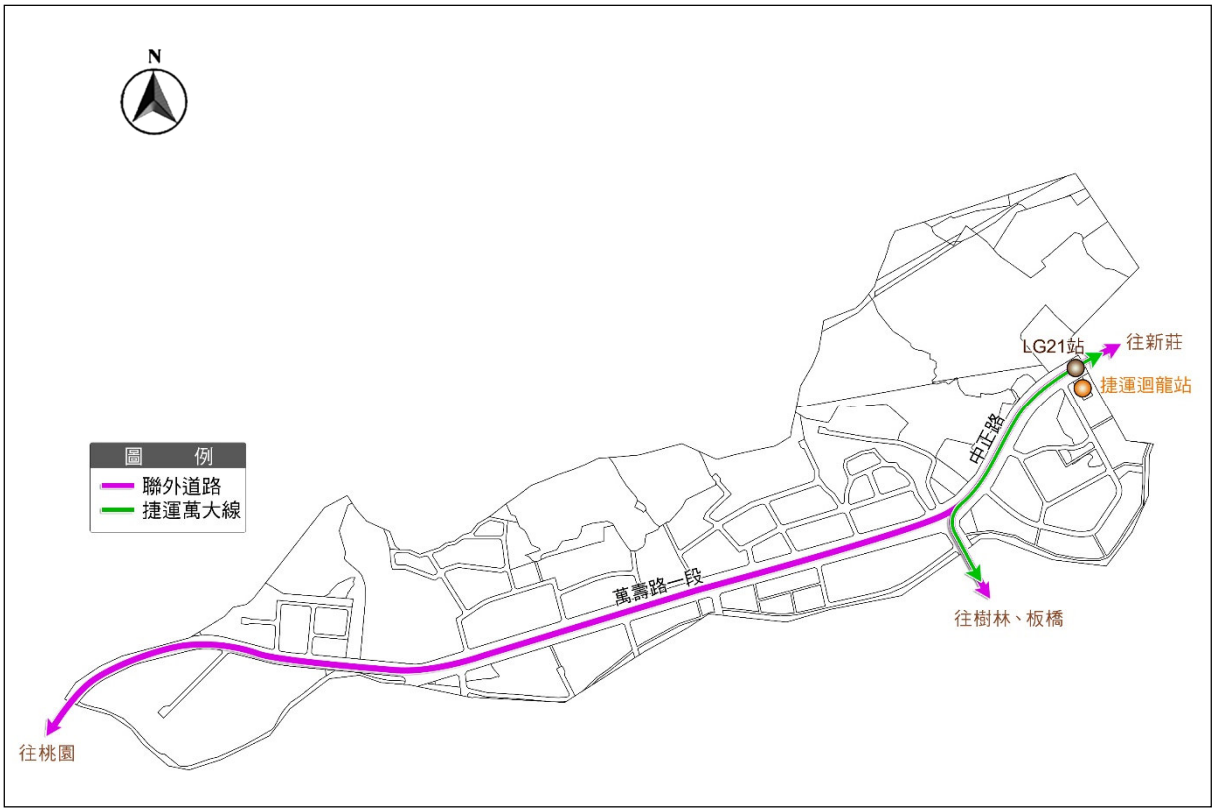


圖4.4-1　計畫區周邊道路示意圖

二、大眾運輸系統

未來所設置LG21車站周邊除既有捷運迴龍站，未來將設置之桃園棕線外，其次轉乘之大眾運輸工具為公車，鄰近本站旁有1個公車站牌，另500公尺範圍內公車站牌主要分布於中正路、中山路三段與龍安路上，相關公車路線彙整如表4.4-1所示。

表 4.4-1　LG21 車站周邊公車路線站牌綜理表

站牌編號	站牌名稱	停靠路線	起迄點
1	樂生療養院	111	新莊－陽明山
		601	天母－東園
		615	丹鳳－台北車站
		635	迴龍－台北
		635副	迴龍－台北
		636	迴龍－圓環
		810	土城－板橋－迴龍
		859	泰山－樹林
		1803	基隆－中壢
		5009	新莊－中壢
		5075	桃園－林口長庚醫院
		5675	楊梅－新莊
		9102	台北－桃園
		棕線	桃園－輔大
		橘21	迴龍－新北產業園區

站牌編號	站牌名稱	停靠路線	起迄點
		橘23	迴龍－捷運輔大站
2	丹鳳國中	社巴F201	福德宮－新莊區公所
		663	新莊二站－國父紀念館
		859	泰山－樹林
		藍2	新莊－捷運西門站
3	龍安路中正路口	社巴F201	福德宮－新莊區公所
		663	新莊二站－國父紀念館
		859	泰山－樹林
		藍2	新莊－捷運西門站
4	丹鳳國小	社巴F201	福德宮－新莊區公所
		111	新莊－陽明山
		601	天母－東園
		635	迴龍－台北
		636	迴龍－圓環
		810	土城－板橋－迴龍
		1803	基隆－中壢
		5009	新莊－中壢
		5075	桃園－林口長庚醫院
		5675	楊梅－新莊
		9102	台北－桃園
		橘23	迴龍－捷運輔大站
		藍2	新莊－捷運西門站
		藍37	迴龍－捷運板橋站
5	丹鳳國小	635副	迴龍－台北
		橘21	迴龍－新北產業園區
6	鳳山街口	615	丹鳳－台北車站
7	丹鳳國小	社巴F201	福德宮－新莊區公所
		615	丹鳳－台北車站
		635副	迴龍－台北
8	迴龍派出所	635	迴龍－台北
		635副	迴龍－台北
		636	迴龍－圓環
		810	土城－板橋－迴龍
		859	泰山－樹林
		1803	基隆－中壢
		5009	新莊－中壢
		5075	桃園－林口長庚醫院
		5675	楊梅－新莊
		9102	台北－桃園
		橘21	迴龍－新北產業園區
		橘23	迴龍－捷運輔大站
		藍37	迴龍－捷運板橋站

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)

三、停車供給

本站區西南側500公尺處之停車場尚未開闢，站區周邊停車空間較缺乏。

四、自行車道路線

LG21車站有設置UBike自行車站，但未有整體自行車路線規劃，僅萬壽路一段部分路段有留設2~3公尺人行道，東西向可銜接至新莊市區及龜山區。

五、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龍壽、迴龍地區都市計畫區為終點站LG21車站，為高架車站，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中正路。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，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鈑，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。例如中正路寬約37.5公尺，施工期間封閉道路寬度約8公尺，剩餘寬度29.5公尺，車道配置將由雙向四車道縮減為雙向二車道，兩側人行道寬度亦石適時縮減，並建議可先行移除公車站牌。惟公車站牌須與公車業者協調，並尋找替代空間，以降低公車減少之影響，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。新莊區內施工以中正路為主捷運施工期間，可引導車輛走萬壽路一段或三龍街，避開中正路施工路段。

（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及災害潛勢，經查「變更龍壽、迴龍地區都市計畫(第二次通盤檢討)」案尚未訂定都市防災計畫，本案參考計畫區內土地使用分區劃設情形，訂定相關防救災據點、防救災路線及疏散方向，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。

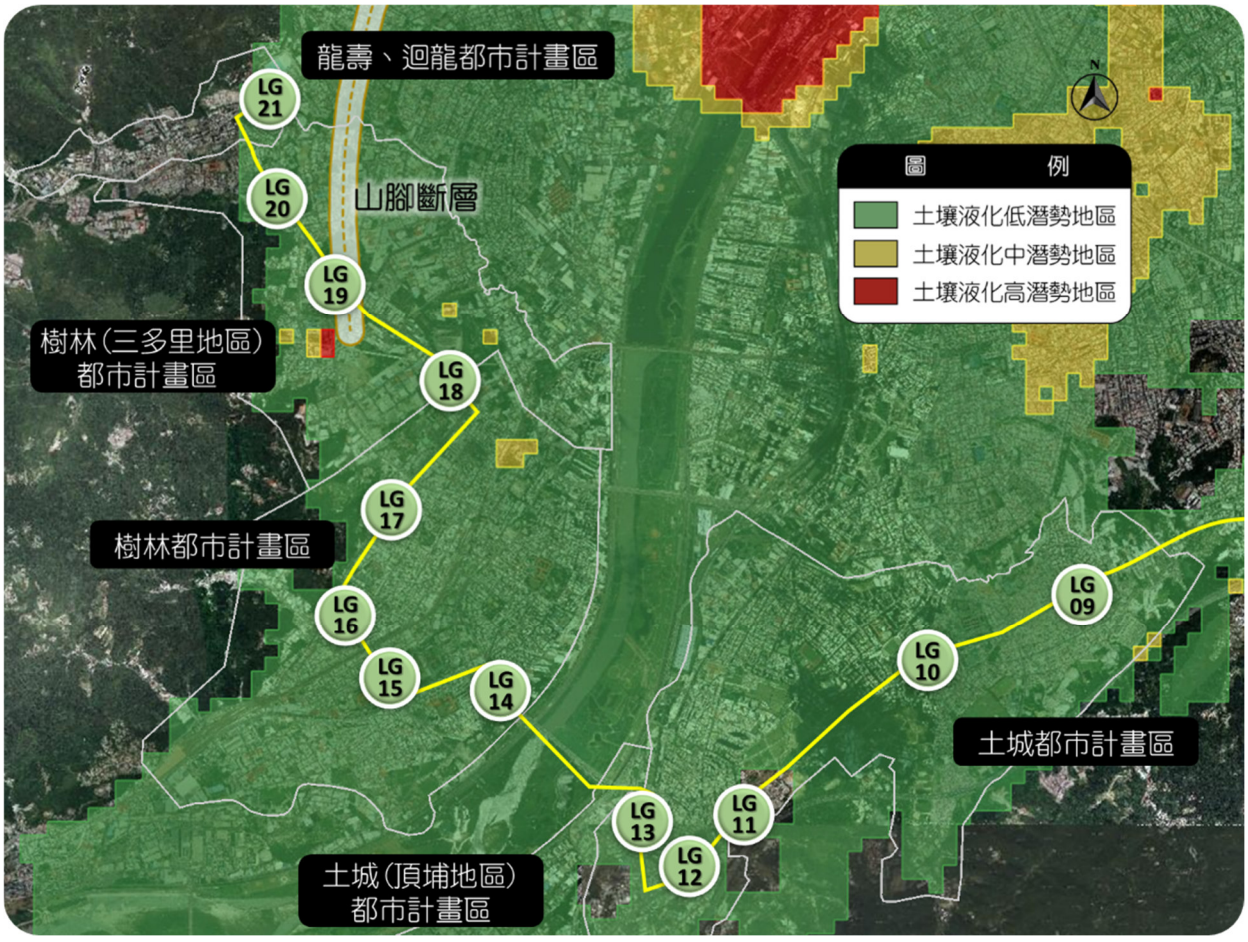


圖 4.5-1　計畫沿線土地液化與斷層情形示意圖

（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。

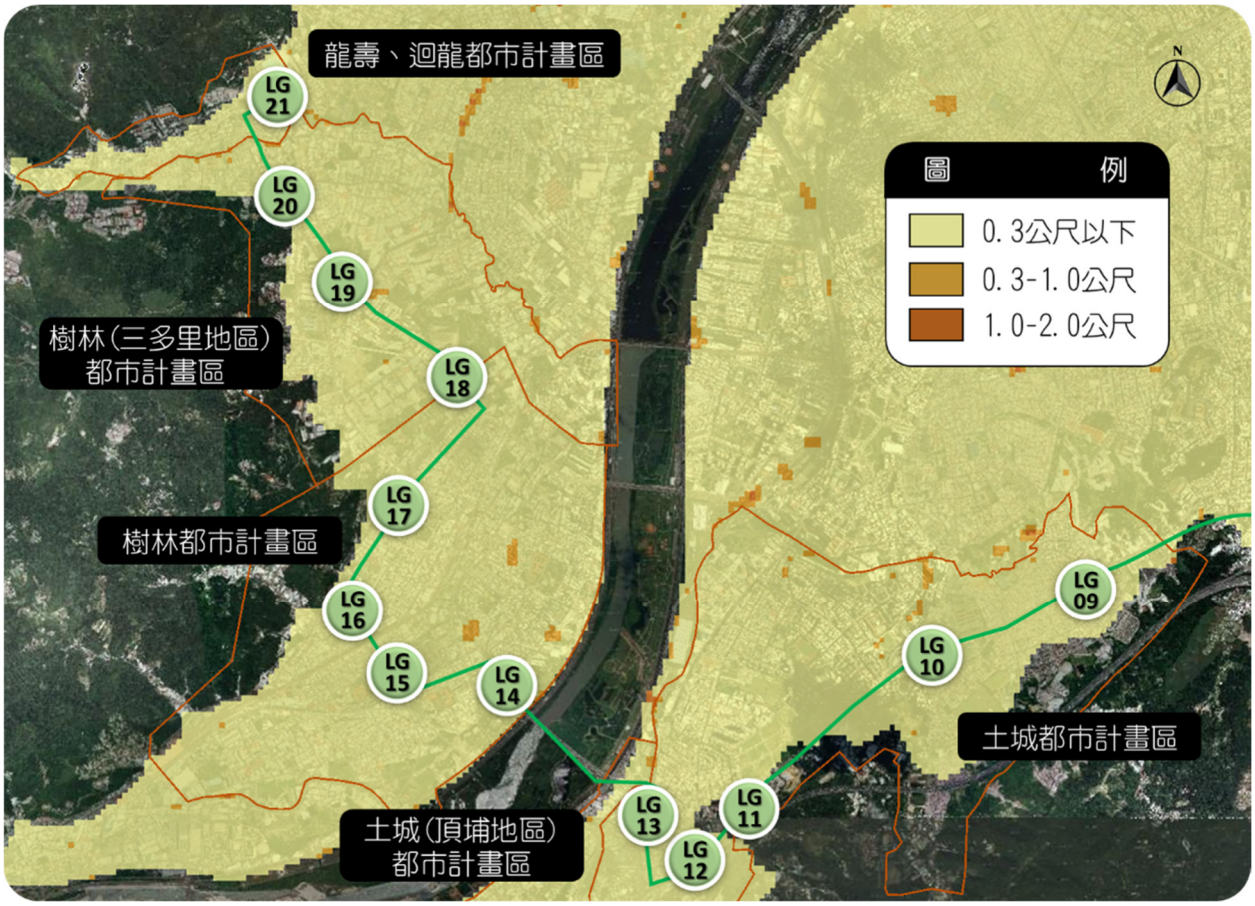


圖 4.5-2　計畫沿線 350mm 淹水潛勢情形示意圖

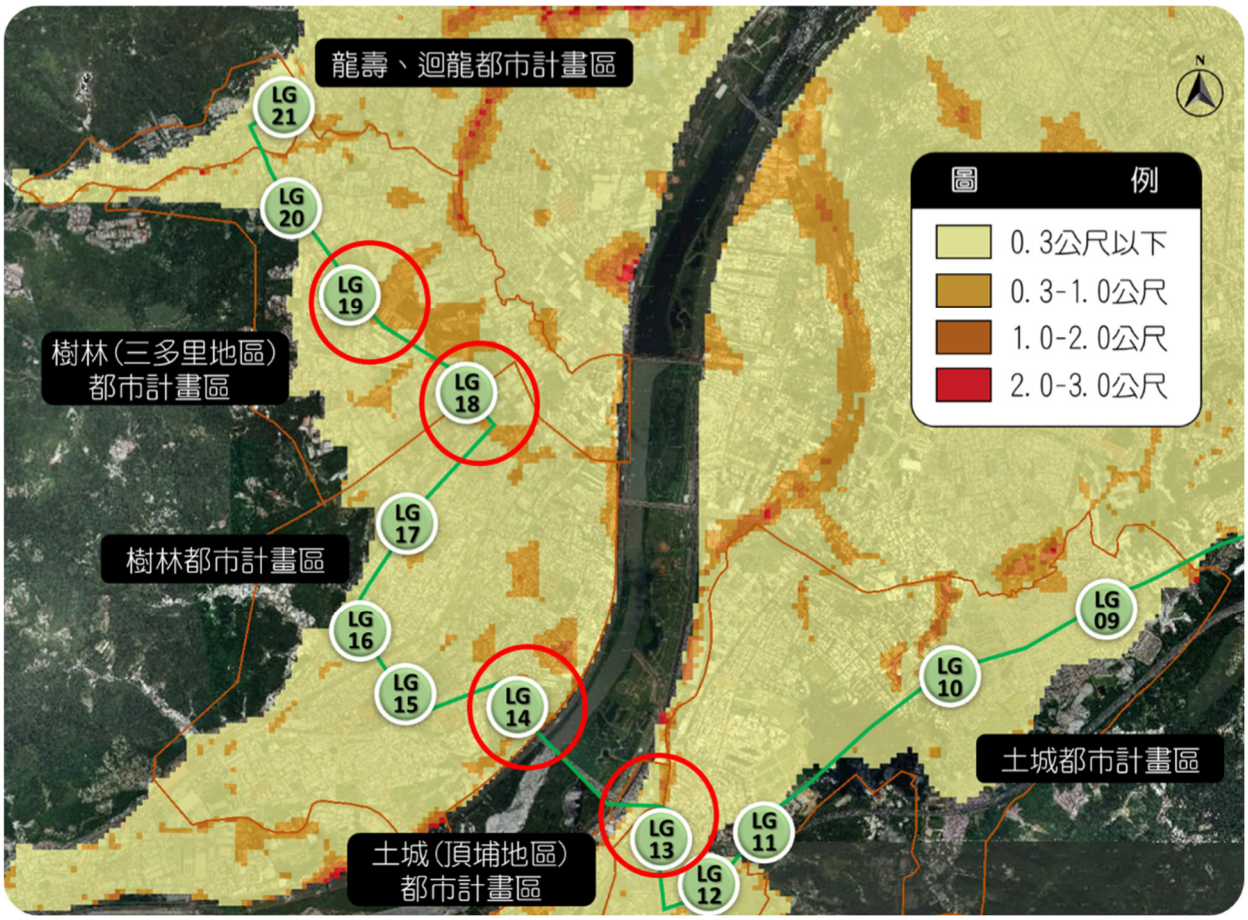


圖 4.5-3　計畫沿線 600mm 淹水潛勢情形示意圖

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、防救災據點

災害發生時，主要以都市發展用地範圍內之學校、公園、公園兼供兒童遊樂場、綠地等空曠場地為防救災避難場所。

三、防救災路線

主要以區內之聯外道路及主要道路作為防救災路線。

四、疏散方向

原則上以都市發展用地外圍之空曠地區或都市永久性空地（如公園、公園兼供兒童遊樂場、綠地等）為緊急疏散方向。

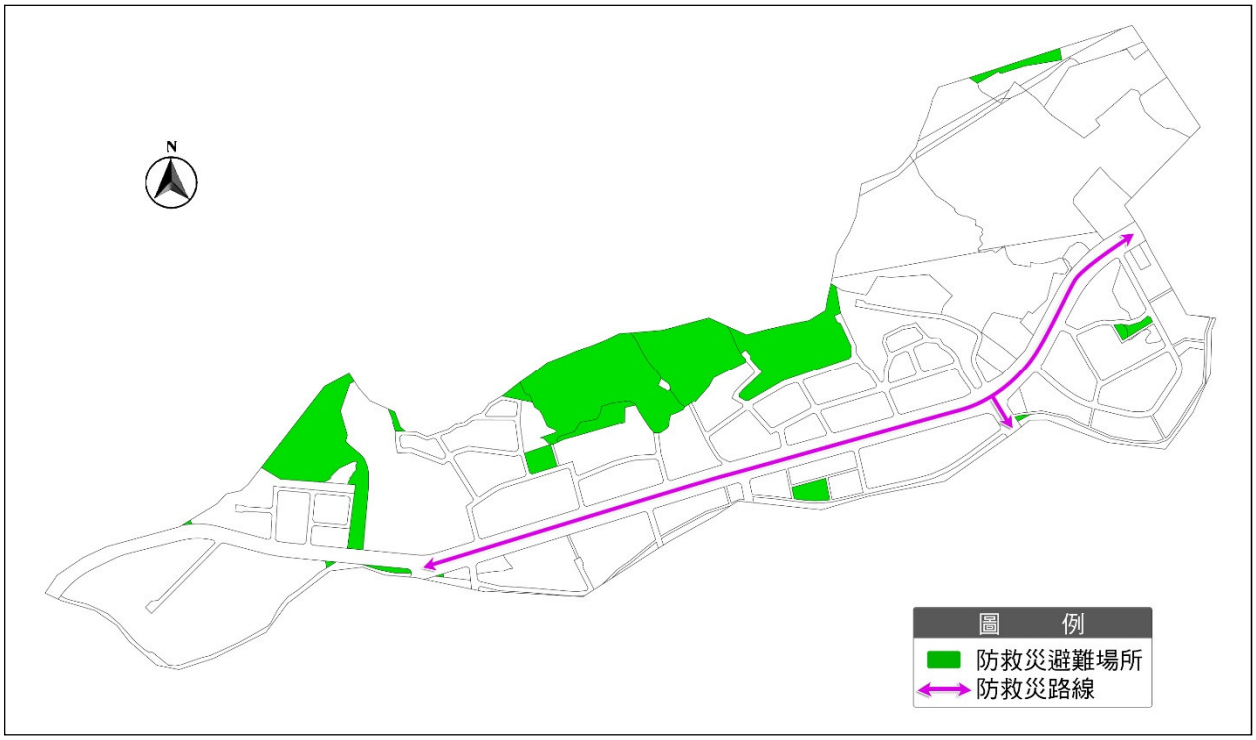


圖 4.5-4　本計畫防災系統示意圖

第六節　都市衛生

新北市政府於91年2月完成「臺北縣大漢溪流域污水下水道次系統先期規劃」，於92年12月第一期實施計畫奉內政部核定後，據以辦理本系統之污水下水道建設，後因實施計畫期程已屆，提送第一期修正計畫，實施期程展延至99年，並於98年12月核定，目前新北市政府正續提第二期實施計畫。

第一期計畫範圍以新莊區為主，計畫面積1,566.41公頃，計畫期程至99年；第二期以南新莊次集污區為主，計畫面積約583公頃，期程預計為民國100年至104年，規劃之次幹管及支分管總長約73,299m，用戶接管約55,899戶（含未納戶約4,384戶），預估工程經費約42.19億元。計畫目標年（民國120年）之計畫人口數為520,000人，計畫目標年之污水總量為201,946CMD，同時因樹林地區之污水接入本區規劃新建之特二幹線下游段部份，因此需另考量樹林地區之污水量，本區污水亦接入特二幹線後，排入八里污水處理廠處理後流入臺灣海峽。

新莊污水下水道系統至99年度投入建設經費約20億5,380萬元，全期工程總經費約63億元。統計至98年12月底，新莊污水下水道工程建設管線規劃長度φ600mm以上有9,500m，已完成建設5,460m；規劃長度φ300mm~φ600mm有25,136m，已完成建設110,830m。

用戶接管規劃55,285戶，至99年12月底已完成58,627戶接管，佔全市接管普及率之6.02%，並依第二期實施計畫期程於104年底完成114,030戶之用戶接管，將可達到全市11.69%接管普及率。



圖 4.6-1　新莊地區污水下水道系統建設圖

資料來源：內政部營建署、新北市政府水利局。

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，使該地區城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政府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溪城路、中華路、八德街、大安路轉中正路直行與捷運新莊線迴龍站銜接，並與臺北捷運新莊線、桃園捷運棕線（規劃中）交會轉乘。於龍壽迴龍地區都市計畫區設置LG21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。

第二節　變更內容

本計畫變更範圍提供作車站出入口及轉乘設施等捷運必要設施使用，不辦理土地開發，共計提列1處變更案及及增訂土地使用分區管制要點，變更為捷運系統用地。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	中正路東側與中正路929巷交叉口，緊鄰捷運新莊線迴龍站2號出口	住宅區（0.084）	捷運系統用地（0.084）	設置LG21站出入口及轉乘設施等捷運相關設施。	
2	變更龍壽迴龍都市計畫（土地使用分區管制要點專案通盤檢討)案土地使用分區管制要點第十一點、第十二點	土地使用分區管制要點詳附表一		1.新增土管要點第十一點：「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規定辦理。」 2.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。 3.原土管要點第十二點：「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。」，配合點次調整為第二十點。	

註1：本計畫未指明變更部分，均應以原有計畫為準

註2：表內面積應以地籍實際分割成果為準。

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		變更前面積	增減面積	合計	變更後計畫面積
土地使用分區	住宅區	22.43	-0.084	-0.084	22.346
	商業區	1.00		--	1.00
	工業區	8.71		--	8.71
	宗教專用區	0.38		--	0.38
	文教區	1.68		--	1.68
	小計	34.20	-0.084	-0.084	34.116
公共設施用地	機關用地	0.28		--	0.28
	文小用地	1.76		--	1.76
	私立龍華工專用地	2.86		--	2.86
	公園用地	2.31		--	2.31
	公園用地(供兒童遊樂場使用)	0.50		--	0.50
	綠地用地	0.49		--	0.49
	停車場用地	0.14		--	0.14
	零售市場用地	0.18		--	0.18
	加油站用地	0.18		--	0.18
	醫院用地	7.30		--	7.30
	溝渠用地	2.23		--	2.23
	道路用地	13.05		--	13.05
	捷運系統用地	10.27	0.084	0.084	10.354
	小計	41.55	0.084	0.084	41.634
合計		75.75		--	75.75

註1：表內面積應以地籍實際分割成果為準。。

資料來源：本計畫彙整。

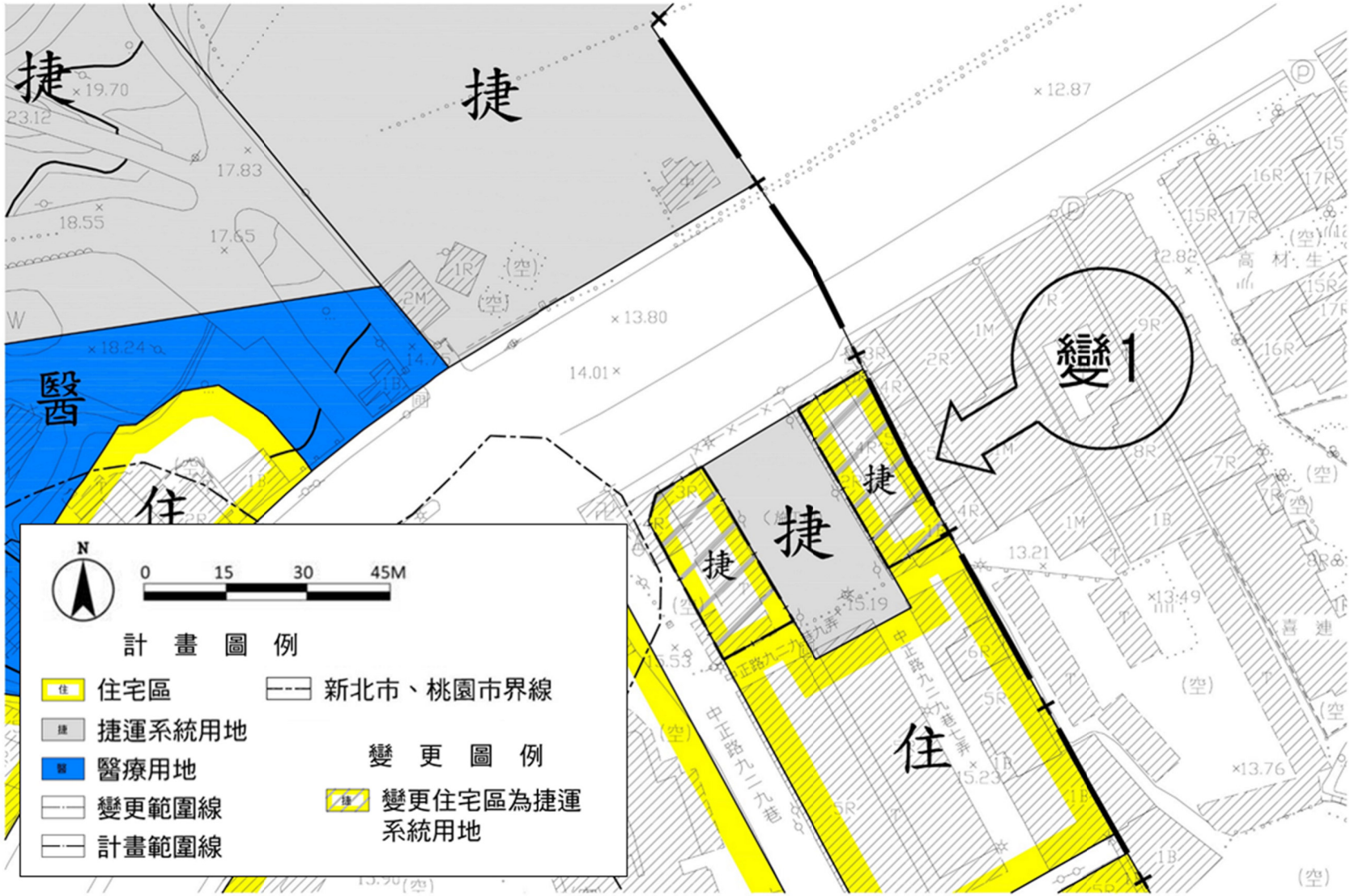


圖 6.2-1　LG21 車站（變 1 案）變更內容示意圖

第三節　變更後計畫

本計畫變更後，共計增減1項使用分區及1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所示。

一、住宅區

減少0.084公頃，變更後住宅區面積為22.346公頃，佔計畫總面積之29.50%。

二、捷運系統用地

增加0.084公頃，變更後捷運系統用地面積為10.354公頃，佔計畫總面積之13.67%。

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	變更後計畫面積	百分比
土地使用分區	住宅區	22.43	-0.084	22.346	29.50%
	商業區	1.00		1.00	1.32%
	工業區	8.71		8.71	11.50%
	宗教專用區	0.38		0.38	0.50%
	文教區	1.68		1.68	2.22%
	小計	34.20	-0.084	34.116	45.04%
公共設施用地	機關用地	0.28		0.28	0.37%
	文小用地	1.76		1.76	2.32%
	私立龍華工專用地	2.86		2.86	3.78%
	公園用地	2.31		2.31	3.05%
	公園用地(供兒童遊樂場使用)	0.50		0.50	0.66%
	綠地用地	0.49		0.49	0.65%
	停車場用地	0.14		0.14	0.18%
	零售市場用地	0.18		0.18	0.24%
	加油站用地	0.18		0.18	0.24%
	醫院用地	7.30		7.30	9.64%
	溝渠用地	2.23		2.23	2.94%
	道路用地	13.05		13.05	17.23%
	捷運系統用地	10.27	0.084	10.354	13.67%
	小計	41.55	0.084	41.634	54.96%
合計		75.75		75.75	100.00%

註1：表內面積應以地籍實際分割成果為準。。

資料來源：本計畫彙整。

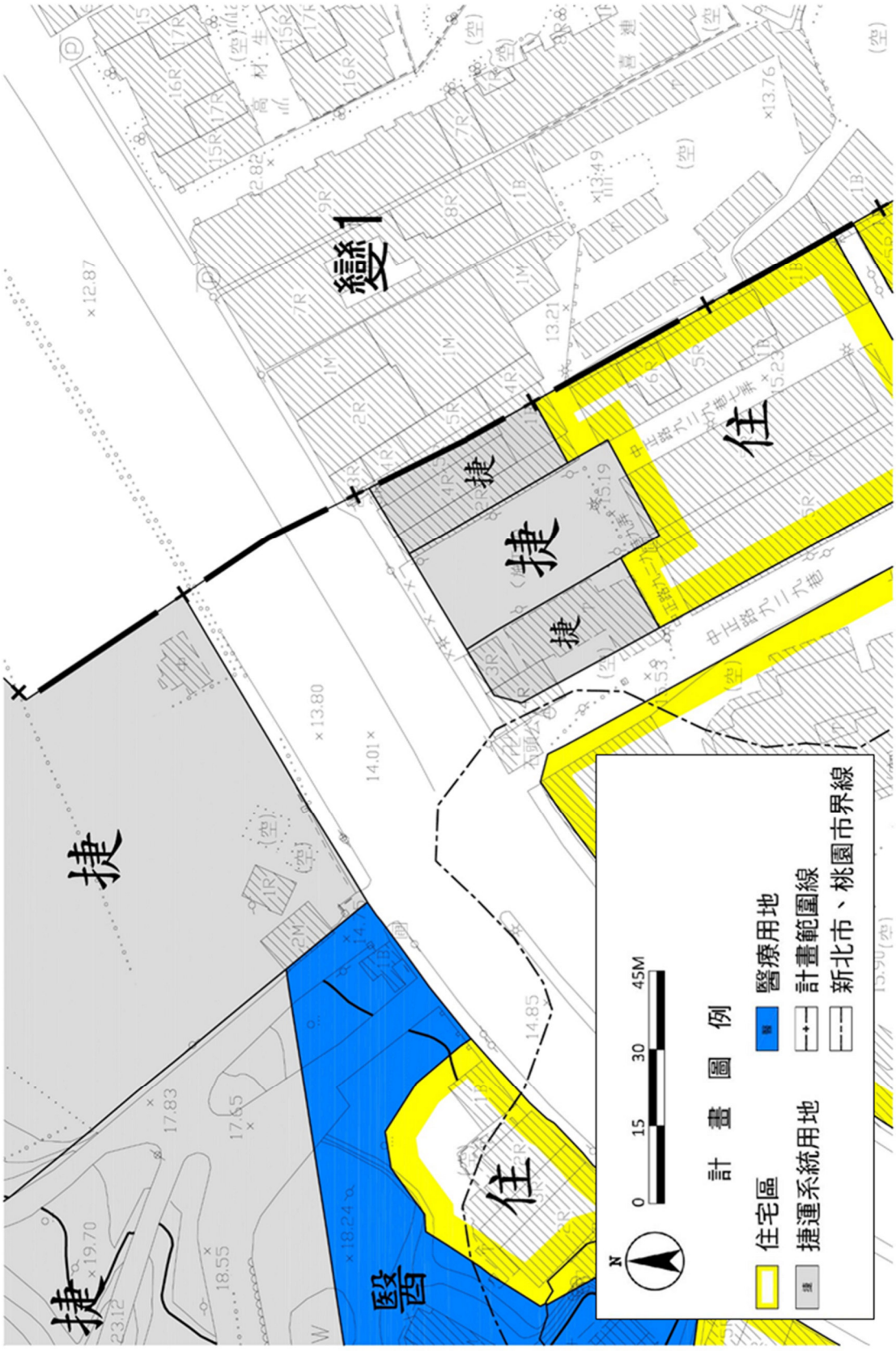


圖 6.3-1　LG21 車站（變 1 案）變更後內容示意圖

第七章　實施進度及經費

第一節　捷運建設時程

以政府投資興建計畫合理時程估算，捷運萬大線第二期路線自105年度依程序辦理都市計畫變更及基本設計等作業，預計117年完工並配合相關模擬演練及提報初、履勘通過後正式通車，整體計畫年期至119年。

第二節　開發方式

依大眾捷運法第七條規定略以：「為有效利用土地資源，促進地區發展，主管機關得辦理大眾捷運系統路線、場、站土地及其毗鄰地區土地之開發。...。」，萬大線以政府規劃興建之方式推動，捷運設施所需用地規劃以徵收及土地開發方式取得，本計畫變更之捷運系統用地則採協議價購或一般徵收方式辦理。

第三節　財源籌措

一、捷運萬大線路線財務計畫概述

捷運建設主要法源為「大眾捷運法」，依據大眾捷運法第五條規定略以：「...建設大眾捷運系統所需經費及各級政府分擔比例，應依第十二條第一項規定納入規劃報告書財務計畫中，由中央主管機關報請或核轉行政院核定。...」。

萬大線規劃報告書經行政院經濟建設委員會於98年12月7日第1377次委員會議審議結論略以：「...原則同意路線、場站全線一次核定，興建時並採分期開發」；並奉行政院99年2月12日院臺交字第0990092595號函核定，萬大線第一期（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。萬大線第二期（財務計畫）修正計畫奉行政院107年10月院臺交字第1070124436號函核定。

萬大線第二期路線財務計畫修正之總經費概算約為555.30億元，所需負擔之財源依據行政院「中央對直轄市及縣（市）政府補助辦法」辦理。中央對新北市轄之捷運建設計畫之補助比例下限為50%，計畫自償率須達25%。依中央於民國100年4月頒佈，101年5月修訂之「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」規定，於

自償率計算時已進行估算車站周邊土地開發財源（TOD）與租稅增額財源（TIF），增加計畫財源，提高計畫自償率。

萬大線第二期路線建設經費計算自償率為26.58%，達中央補助比例下限標準。

整體建設總經費扣除自償性財源及用地取得後為非自償性經費，非自償部分由中央政府與新北市政府依負擔比例編列預算。經費分攤依行政院經濟建設委員會（今國發會）於107年8月22日召開之會議結論，以評估年作為折現年度及自償性經費僅考慮工程部分，重新計算工程費自償比。據此計算新北市工程費自償比為31.68%。

工程費自償比乘以總建設經費計算為地方政府之自償性財源，總建設經費除扣除用地取得及地上物拆遷補償費、自償性財源外，需再扣除萬大線第二期LG09站與LG10站由高架改為地下增加之非自償經費（新北市政府負擔）後則為須分攤之工程經費約為380.44億元（當年幣值），由中央政府及新北市政府共同負擔，中央政府對於新北市轄之捷運建設補助比例為54.42%，經費分攤結果如表7.3-1。

表 7.3-1　捷運萬大線第二期各級政府建設經費分攤表

單位：百萬元（當年幣值）

經費來源	自償性財源（含高架改地下費用）	用地取得及地上物拆遷補償費用	非自償性財源		合計
			建造成本	高架改地下費用	
中央政府	--	--	17,485.632	--	17,485.632
新北市政府	14,899.104	4,213.150	14,645.264	4,286.850	38,044.368
總計	14,899.104	4,213.150	32,130.896	4,286.850	55,530.000

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月院臺交字第1070124436號函核定。

二、實施進度及經費

變更龍壽、迴龍地區都市計畫（配合捷運萬大－中和－樹林線第二期路線）（LG21站）案實施進度及經費表詳見表7.3-2所示。

表 7.3-2　實施進度及經費表

使用分區	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)			工程費	合計			
捷運系統用地	私	0.077	V	V			1.65	0.22	513.17	555.30(註4)	臺北市政府	119年	專案編列
	公私共有	0.006	V	V	V								
	公	0.001			V								

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。

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，修訂後龍壽、迴龍地區都市計畫土地使用分區管制要點共12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，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、各土地使用分區建蔽率及容積率規定除依施行細則第36條、第39條規定辦理外，住宅區容積率不得大於240％。

四、各公共設施用地建蔽率及容積率規定除依施行細則第49條、第51條規定辦理外，醫院用地建蔽率不得大於50％，容積率不得大於240％。

五、各土地使用分區及公共設施用地之建築物，其設置前院及側院除依施行細則第41條規定辦理外，其餘依下列規定設置：

（一）住宅區、公共設施及公用事業設施用地臨接計畫道路未達15公尺者，退縮3.5公尺建築，臨接15公尺（含）以上者，退縮4公尺建築，退縮部分得計入法定空地；該退縮部分應自計畫道路境界線留設2公尺寬之人行步道，其餘部分應植栽綠化。但基地情形特殊經提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）審議同意者，從其規定。

（二）面臨捷運系統用地之基地，得依捷運局將來預留之環廠道路指定建築線並退縮3公尺以上建築，退縮部分得計入法定空地。

六、住宅區之建築基地於申請建築時，其建築樓地板面積在250平方公尺（含）以下者應留設1部汽車及1部機車停車空間，超過部分每150平方公尺及其零數應增設1部汽車及1部機車停車空間。

七、本計畫範圍內之土地使用分區及公共設施用地均不得依建築技術規則「實施都市計畫地區建築基地綜合設計」予以容積獎勵。

本條自110年7月1日開始實施。

八、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。

（三）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。

（四）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。

（五）捐建之公益設施代金應包含依法規定留設之汽機車及自行車停車位價金。九、基地綠化除依施行細則第43條規定辦理，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；但經都設會另有決議者，得依決議辦理。

九、基地綠化除依施行細則第43條規定辦理，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、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。

十一、有關捷運相關設施使用之捷運系統用地相關管制依附表一規定辦理。

十二、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　捷運系統用地管制要點表

一、本計畫變更後之捷運系統用地建蔽率及容積率不予規定，供設置捷運設施（捷運車站、車站出入口、通風井、冷卻水塔、緊急出口、軌道段、轉乘設施及其捷運相關設施）使用。

二、本計畫區之捷運系統用地，應先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、捷運萬大線第二期路線工程及相關設施使用已開闢之都市計畫道路，在不影響原有功能時，不予變更都市計畫，依「都市計畫公共設施用地多目標使用辦法」第三條（略以）：「公共設施用地多目標使用之用地類別、使用項目及准許條件，依附表之規定。…二、捷運系統及其轉成設施、公共自行車租賃系統、節水系統、環境品質監測站及都市防災救災設施使用。」規定，得由捷運主管機關徵得用地主管機關同意後多目標使用，捷運設施（捷運車站、車站出入口、轉乘設施、停車場及其相關設施）得不計入容積計算，學校用地及公園用地之開挖率不予規定。

二、有關捷運系統路線地上、地下穿越部分，除依大眾捷運法第十九條規定另案辦理外，於申領建築執照前，其有關設計須經捷運主管機關同意。

三、本計畫範圍實際面積以地籍預為分割成果為準。

附錄一 內政部都市計畫委員會第 982 次會議紀錄

檔　　號：
保存年限：

內政部 函

地址：54045 南投市省府路38號(營建署)select
聯絡人：林岳標
聯絡電話：0492352911#122
電子郵件：biaoly@cpami.gov.tw
傳真：0492358258

受文者：新北市政府

發文日期：中華民國109年12月25日
發文字號：內授營中字第1090822522號
速別：普通件
密等及解密條件或保密期限：
附件：如主旨(1091277358_1090822522_109D2039982-01.pdf)

裝

主旨：檢送本部都市計畫委員會109年12月8日第982次會審議「變更土城都市計畫（配合捷運萬大－中和－樹林線第二期路線）（部分工業區為捷運開發區(附)及部分住宅區、工業區、保護區、道路用地、排水溝用地及人行步道用地為捷運系統用地）主要計畫案」、「變更土城（頂埔地區）都市計畫（配合捷運萬大－中和－樹林線第二期路線）（部分乙種工業區為捷運系統用地）主要計畫案」、「變更樹林都市計畫（配合捷運萬大－中和－樹林線第二期路線）（部分第一種住宅區為捷運開發區及部分農業區、學校用地、鄰里公園兼兒童遊樂場用地為捷運系統用地及部分公園用地為公園兼捷運系統用地及部分污水處理場用地為污水處理場兼捷運系統用地）主要計畫案」、「變更樹林（三多里地區）都市計畫（配合捷運萬大－中和－樹林線第二期路線）（部分學校用地及停車場用地為捷運開發區及部分乙種工業區為捷運系統用地）主要計畫案」、「變更龍壽、迴龍地區都市計畫（配合捷運萬大－中和－樹林線第二期路線）（部分住宅區為捷運系統用地）案」會議紀錄1份，請迅依決議辦理後再行報核，請查照。

訂

線

說明：

林佩儀　城鄉發展局
1092513821 (2020/12/28)

一、復貴府109年10月6日新北府城都字第1091905949號函。

二、案經本部都市計畫委員會第982次會議審決（詳會議紀錄核定案件第3案）在卷。

正本：新北市政府
副本：中部辦公室（營建業務）

交換戳記
109/12/28 07:56

內政部都市計畫委員會第 982 次會議紀錄

一、時間：中華民國 109 年 12 月 8 日（星期二）上午 9 時 30 分。

二、地點：本部營建署 601 會議室。

三、主席：徐兼主任委員國勇　　花兼副主任委員敬群代

（依各級都市計畫委員會組織規程第 7 條規定，主任委員不克出席會議時，由副主任委員代理主持）

紀錄彙整：莊主民

四、出席委員：(詳會議簽到簿)。

五、列席單位及人員：(詳會議簽到簿)。

六、確認本會第 981 次會議紀錄。

決　　定：確定。

審議案件一覽表：

七、核定案件

第 1 案：內政部為「擬定桃園國際機場園區及附近地區特定區計畫案」再提會討論案。

第 2 案：內政部為「變更林口特定區計畫（部分保護區、機關用地為宗教專用區、公園用地、停車場用地、旅遊服務設施用地及道路用地)(配合虎頭山風景特定區觀光整體發展規劃）案」。

第 3 案：新北市政府函為「變更土城都市計畫（配合捷運萬大－中和－樹林線第二期路線）(部分工業區為捷運開發區(附)及部分住宅區、工業區、保護區、道路用地、排水溝用地及人行步道用地為捷運系統用地）主要計畫案」、「變更土城（頂埔地區）都市計畫（配合捷運萬大－中和－樹林線第二期路線)(部分乙種工業區為捷運系統用地）主要計畫案」、「變更樹林都市計畫（配合捷運萬大－中和－樹林線第二期路線)(部分第一種住宅區為捷運

開發區及部分農業區、學校用地、鄰里公園兼兒童遊樂場用地為捷運系統用地及部分公園用地為公園兼捷運系統用地及部分污水處理場用地為污水處理場兼捷運系統用地）主要計畫案」、「變更樹林（三多里地區）都市計畫（配合捷運萬大－中和－樹林線第二期路線）（部分學校用地及停車場用地為捷運開發區及部分乙種工業區為捷運系統用地）主要計畫案」、「變更龍壽、迴龍地區都市計畫（配合捷運萬大－中和－樹林線第二期路線）（部分住宅區為捷運系統用地）案」。

第 4 案：基隆市政府函為「變更基隆市主要計畫（部分港埠用地為公園用地）案」。

第 5 案：新竹縣政府函為「變更新竹科學工業園區特定區主要計畫-新竹縣轄（寶山鄉部分）（部分公園兼滯洪池用地、公園用地、道路用地為道路用地、公園用地）案」。

第 6 案：臺南市政府函為「變更高速公路臺南交流道特定區計畫（第三次通盤檢討暨配合莫拉克颱風災後重建專案檢討）報部審議編號第九案」再提會討論案。

八、散會：中午 12 時 16 分

第 3 案：新北市政府函為「變更土城都市計畫（配合捷運萬大－中和－樹林線第二期路線）（部分工業區為捷運開發區(附)及部分住宅區、工業區、保護區、道路用地、排水溝用地及人行步道用地為捷運系統用地）主要計畫案」、「變更土城（頂埔地區）都市計畫（配合捷運萬大－中和－樹林線第二期路線）（部分乙種工業區為捷運系統用地）主要計畫案」、「變更樹林都市計畫（配合捷運萬大－中和－樹林線第二期路線）（部分第一種住宅區為捷運開發區及部分農業區、學校用地、鄰里公園兼兒童遊樂場用地為捷運系統用地及部分公園用地為公園兼捷運系統用地及部分污水處理場用地為污水處理場兼捷運系統用地）主要計畫案」、「變更樹林（三多里地區）都市計畫（配合捷運萬大－中和－樹林線第二期路線）（部分學校用地及停車場用地為捷運開發區及部分乙種工業區為捷運系統用地）主要計畫案」、「變更龍壽、迴龍地區都市計畫（配合捷運萬大－中和－樹林線第二期路線）（部分住宅區為捷運系統用地）案」。

說　　明：

一、本案業經新北市都市計畫委員會 108 年 3 月 28 日第 99 次會審議通過，並准新北市政府 108 年 5 月 10 日新北府城都字第 1080855239 號函送計畫書、圖等報請審議。

二、法令依據：都市計畫法第 27 條 1 項 4 款。

三、變更計畫範圍：詳計畫圖示。

四、變更計畫內容及理由：詳計畫書。

五、公民或團體所提意見：詳公民或團體陳情意見綜理表。

六、本案因案情複雜，經簽奉核可，由本會彭委員光輝（召集人）、林前委員旺根、張委員馨文、蘇委員振維及王前委員靚琇等5位委員組成專案小組，於108年7月12日、108年8月23日、108年9月26日、109年2月21日及109年6月11日召開5次會議，獲致具體初步建議意見，並經新北市政府以109年10月6日新北府城都字第1091905949號函送依本會專案小組初步建議意見處理情形回應對照表及修正後計畫書、圖到部，爰提會討論。

決　　議：本案除下列各點外，其餘准照本會專案小組初步建議意見（如附錄）及新北市政府109年10月6日新北府城都字第1091905949號函送修正計畫內容通過，並退請該府依照修正計畫書、圖後，報由內政部逕予核定。

一、專案小組後逕向本部陳情意見：詳附表一、二本會決議欄。

二、有關「樹林都市計畫」溪城路西側與環漢路四段交叉口部分之公園用地及部分道路用地擬排除區段徵收範圍，同意照新北市政府建議意見，變更內容及示意圖如附表三及附圖一所示，後續請需地機關依規定辦理撥用。

三、本案路線段（高架墩柱）涉及未徵收之道路用地，依新北市政府建議意見，配合細部設計軌道定線，調整變更面積，修正後變更內容及示意圖如附表四、五及附圖二、三所示。

四、LG13-LG14站路線段變更範圍調整部分，依新北市政府

建議意見，該路段採門型架方式，部分門型架坐落於公園用地，新增部分公園用地範圍，修正後變更內容及示意圖如附表六及附圖四所示。

五、變更樹林（三多里地區）都市計畫，依新北市政府建議意見，配合都市計畫圖重製修正變更面積。

六、建議案名格式修正為「變更ＯＯ都市計畫（配合捷運萬大－中和－樹林線第二期路線)(ＯＯ站)主要計畫」案，以資簡明。

七、交通發展現況部分，請將各都市計畫區之停車供需資料納入計畫書敘明，以資完妥。

八、請將最新環境影響評估辦理情形資料納入計畫書敘明。

九、考量捷運系統為整體路線且市政府所提修正內容頗有差異，為保障民眾權益，本案請補辦公開展覽及說明會，公開展覽期間無公民或團體陳情意見，則報由內政部逕予核定，免再提會審議；否則再提會討論。

附表一：變更土城都市計畫（配合捷運萬大－中和－樹林線第二期 路線）（部分工業區為捷運開發區(附)及部分住宅區、工業區、保護區、道路用地、排水溝用地及人行步道用地為捷運系統用地）專案小組後逕向本部陳情意見

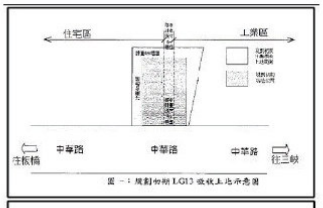
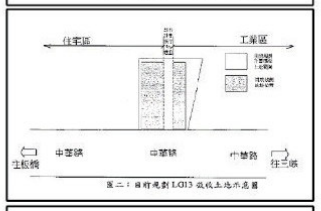
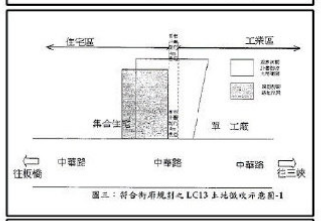
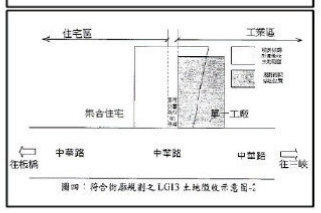
編號	陳情人 陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	本會決議
逕20	新北市看守土城愛綠協會/(LG11站)	主旨：有關台北市政府捷運工程局109年6月12日北市捷土字第10930134231號函所附109年5月28日捷運萬大中和樹林線LG11站設站說明會議紀錄乙案，本管委會謹於此聲明，該會議紀錄內容本管委會完全不予承認，其事實理由詳如說明，請查照！ 說明： 1.依據台北市政府捷運工程局109年6月12日北市捷土字第10930134231號函。 2.查該次會議當日，台北市政府捷運局對於居民已一再陳情及說明捷運彎進公園對鄉里及校園所產生之危害，及對於居民質疑為何非必需彎進公園，及提出照原計劃走直線的等等可行之方法，該局均置若罔聞，其開會程序全由其自導自演，其說詞更強詞奪理，對於其原設計之方案自行推翻，其目的僅在完成其說明程序已昭然若揭，且究竟是否另有不可測之目的，已令居民在在啟疑。 3.該場會議因捷運局上述心態，以致該局與居民會議雙方當場爭吵不歡而散居民除少數有心人士或不明狀況者外，自始至終未曾簽到也拒絕簽到，且不承認及同意該會議紀錄內容。 4.謹此聲明副本並函知相關單位人員，以正視聽如上。	-	未便採納。理由： 1.關於109年5月28日於土城區公所辦理LG11站設站說明會，主要係依據歷次說明會將居民關心之議題，經彙整綜合提出相關評估簡報說明，惟部分民眾對於金城公園設站仍有不同意見，致影響與會民眾無法聽取完整說明內容。貴協會來函表達對於當日會議紀錄不予承認一節，敬表尊重意見表達，但當日舉行說明會是事實，會後以會議紀錄將相評估方案內容提供民眾了解並回應當日與會民眾意見，以祈增進彼此意見之溝通，同時提供予各相關出席單位及關心本案之民意代表知悉。 2. 萬大線第二期工程LG11站因受到地下土城線車站影響而將路線微調，並將車站設置於金城公園，萬大線可由新北市新莊區經由樹林區、土城區，進入臺北市的萬華區、中正區，前可與目前營運通車的中正紀念堂站銜接轉乘，中間可在土城與捷運板南線土城站銜接站內轉乘，並可在迴龍與新莊蘆洲線的迴龍站及桃園棕線站內轉乘，此為一條可打通臺北市及新北市的一條重要路線。而民眾所爭議的土城站設置於金城公園的問題，最重要的是此種規劃可確保能與營運中的板南線土城站站內轉乘，對於其效益及方便性有加乘作用，而民眾關心的公園使	併本會專案小組逕10（表六），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。

編號	陳情人 陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	本會決議
				用問題，因原規劃車站雖然在金城路上，但出入口仍需使用金城公園，其使用面積約 1,129 平方公尺，且受限於地下有營運中之板南線土城站結構體，無法以單柱型式佈設而需使用門架型式，因基礎與地下結構衝突無法設置或將影響營運中車站的使用，在執行上確實有困難，且將與其他現有建物衝突或阻擋其動線，而在路線微調進入公園設站後，車站使用單柱設立，捷運設施作用，而民眾關心的公園使用問題，因原規劃車站雖然在金城路上，但出入口仍需使用金城公園，其使用面積約 1,129 平方公尺，且受限於地下有營運中之板南線土城站結構體，無法以單柱型式佈設而需使用門架型式，因基礎與地下結構衝突無法設置或將影響營運中車站的使用，在執行上確實有困難，且將與其他現有建物衝突或阻擋其動線，而在路線微調進入公園設站後，車站使用單柱設立，捷運設施以高架型式設置，使用公園面積僅約 434 平方公尺(原前述的 38%)，完工後對公園的影響已經降低到最小。另民眾有建議車站移到土城區公所方案，除了高架橋墩仍將與地下化的土城線結構相衝突外，尚需拆除部分土城區公所、土城國小建物及出入口需使用私地，而不可行。另建議使用消防局土地案，亦因消防隊乃重要設施，原設施未興建前不宜將之拆除，且造成 LG11 站無法與土城站站內轉乘，而主結構仍需設在金城路上	

編號	陳情人 陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	本會決議
				面，且與地下土城站結構衝突，因此亦不可行。	
遲21	廖國偉、廖正雄/新北市土城區慶樂街12巷7號(LG13站出入口A變6捷運系統用地)	國家動用土地徵收條例徵收人民的私有土地應謹慎為之，(土地徵收條例)第13條第2項第1款：「中央主管機關為前項之審核，應審查下列事項：1.是否符合徵收之公益性、必要性、及是否適當與合理。」(大眾捷運法)第19條：「大眾捷運系統因工程上之必要，得穿越公、私有土地及其土地改良物之上空或地下，或得將管、線附掛於沿線之建物上。但應擇其對土地及其土地改良物之所有人、占有人或使用人損害最少之處所及方法為之，並應支付相當之補償。」 據此，具體而言，徵收土地的範圍應詳細評估，確認其必要性，並最小化徵收面積。LG13站土地所有人廖正雄，已於106年12月17日向貴局提出減少土地徵收之陳情書第一案，唯除第一案外，參酌機場捷運線各站站體之設計，仍有其他可行之設計方式，且更能達到減少徵收面積的目的，因此針對此站之徵收於107年2月11日再行提出陳情之第二案，此第二案之主要訴求乃減少所需徵收之土地面積，降低對地主之損失與衝擊。 前述兩陳情案中，針對站體設計方式，貴局已有所討論與回覆，然陳情人針對本站之土地徵收仍有疑義，故再提出此次陳情，請貴局針對以下疑義說明： 1.LG13站擬徵收之土地，範圍涵蓋LG13中華路東側第一種住宅區(城林段295、296、297地號)、乙種工業區(大安段240、241地號)及其他人行步道用地。根據目前規劃，將規劃為LG13站之出入口站體。陳情人廖正雄持有城林段295、296、297地號第一種住宅區的土地，鄰近皆為住戶密集之集合式住宅。請說明此站站體為何選擇徵用部分住宅區、部分工業區土地，而非全數徵用大安段地號240、241及其以南之	依圖四配置車站	未便採納。 理由： 1.捷運車站在站位的選擇上，係考量適當之站距、服務範圍、地區發展、住宅區及商業活絡程度等，LG13站目前設站位於土城中華路及慶樂街交叉口附近，慶樂街以北以住宅區為主，以南則為土城地區主要工業區所在，考量捷運車站服務圈域服務人口及旅次來源，設站點仍應儘量靠近住宅密集地區。捷運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。 車站出入口用地之選取優先順序為公有土地、公民營事業用地、空地、低度使用土地或低矮老舊房舍，LG13站中華路兩側經檢視無適當之公有土地可供利用，故出入口A用地係選擇3、4樓廠房及5樓住宅公寓間之低矮建物及未開闢之人行步道用地設置，並以捷運設施所需最小用地劃設，符合相關法規規定。有關用地之補償費用、施工期間對周遭影響、對土地使用分區街廓之影響、車站設計等意見，分別說明如下： (1)本案係變更為捷運系統用地並採協議價購或徵收方	照市政府研析意見。

編號	陳情人 陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	本會決議
		地號 253 之工業區用地? 以下針對 LG13 站體位置可能之四種方案與設計，進行具體之比較、分析及討論： 圖一為規劃初期LG13徵收土地之示意圖。圖中顯示因為站體截斷(佔據)都市計畫既有 4M 直線巷道，因此，需要另行規劃一條彎曲的 4M 巷道，也因為這個理由，需要增加徵收陳情人之土地。這是一個顯然不合理的規劃，站址規劃理應與都市計畫既有街廓相符，否則，將會形成如圖一的狀況，造成土地的浪費。上述不合理情形經陳情人之陳情第二案，目前捷運局同意更改規劃如圖二所示。 圖二為目前規劃LG13徵收土地之示意圖。由圖可知，目前規劃保留原都市規劃中既有的 4M 直線巷道，以達到減少徵收陳情人土地面積之目的。惟圖二的 4M 直線巷道貫穿捷運站站體，增加工程設計的複雜度，陳情人於溝通過程中可以感受工程師在種種限制下的努力，然而，台灣有幾個捷運站站體是被巷道貫穿?若沒有或很少，是不是代表這不是一個理想的設計? 圖三與圖四按常理應該是兩個在規劃初期階段較理想的規劃，車站站體應單純設立於巷道某側(如靠往板橋側或往三峽側)。其中，捨棄圖三的規劃是可以理解的，因為圖三的規劃，除陳情人之土地外，需額外徵收的土地之地上物為位於住宅區的集合住宅，牽涉的住戶過多。然而，捨棄圖四的規劃則不易理解。圖四的規劃僅增加徵收一個位於工業區的工廠，產權單純，牽涉的住戶數目不會多 於目前的規劃，同時可保持街廓的完整性，亦可使站體的設計更簡 單、單純與合理。關於此點，陳情人於先前的陳情已略為提及，但貴局未具體回覆。惟經過初步規劃到目前的規劃內容，重新檢視，更加凸顯目前的規劃之不合理處，茲將		式，依土地徵收條例第 11 條規定：「協議價購應由需用土地人依市價與所有權人協議。所稱市價，指市場正常交易價格。」，另捷運系統用地其性質屬公共設施保留地，依土地徵收條例第 30 條第 1 項規定，在都市計畫區內之公共設施保留地，應按毗鄰非公共設施保留地之平均市價補償其地價；本案用地劃設係為設置捷運出入口相關設施，依前述用地選取考量因素，土地補償費用並非優先考量因素。 (2)本計畫針對施工所產生之噪音振動及空氣品質皆已先行考量，並訂定相關防治對策，包含空氣品質、噪音振動減輕之施工管理及施工環境保護對策；而針對施工對於鄰近結構建物的保護，亦將進行相關建物及結構保護措施，除了隨時於施工中監控對建物的影響，可即時因應相關保護對策 外，對於相關施工進程及施工內容，亦將事先與鄰近居民溝通。 (3)捷運出入口提供通道供公眾通行，本站並非首例，捷運車站本身已考量保安人力，並透過與當地警察機關之連線與巡視，對地區之公共安全有正面效益，故就街廓設計方面而言，對地區公共安全並未造成影響。 (4)LG13 站出入口 A 用地進行規劃時，因用地範圍內之都市計畫 4 公尺人行步道為尚未徵收開闢之步道用地(該步道用地現況有住宅區之建物及工業區之部分廠房)，因此在考量設置捷運出入口時，一併保留該人	

編號	陳情人 陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	本會決議
		圖二與圖四規劃的差異具體整理敘述及表列如下。 (1)目前如圖二的規劃涉及的被 徵收戶數為 2 戶，包含住宅區及工業區土地；圖四的規劃亦為 2 戶，但完全為工業用地。住宅區的土地補償費用會低於工業區的土地補償費嗎?何以捨工業用地而徵收住宅區土地，增加政府徵收成本?陳情人不解為何貴局作此規劃。 (2)目前如圖二的規劃，除須徵收陳情人的土地外，仍須拆除陳情人 1~2 棟 3 層樓的住宅區公寓；圖四的規劃則須拆除工業區中的部分廠房。無論住宅區或工業區(圖二或圖四)皆須拆遷，以減輕政府的經濟負擔的立場，圖四的規劃不優於目前規劃的理由為何? (3)目前如圖二的規劃，將有貫穿站體如同隧道或涵洞的巷道，未來為機車行人共同使用的道路，而圖四的規劃，則可以呈現一個完整、開闊、與開放的街廓與巷道。以都市計畫的角度來看，目前規劃是一個比較理想的設計嗎? (4)自站體設計、結構安全的角度，目前圖二中規劃被巷道貫穿的車站站體，這樣的設計會比擁有具有完整車站站體的圖四更理想、更安全嗎?		行步道之劃設功能，可方便後方之旅客經由步道搭乘捷運，而無須繞行至中華路。此外，該步道之開闢，原本即必須徵收、拆除地上物(現況之住宅區部分建物及工業區部分廠房)，因此在以捷運設施及步道所需之最小用地範圍下進行規劃，故採取徵收部分住宅區、部分工業區土地方式。有關建議擴大使用工業區土地意見部分，該工業區土地所有權人前已提出陳情反對徵收意見，本案出入口用地因應縮小用地範圍之陳情意見，調整出入口配置及結構設計，使量體盡量往道路側移動，用地範圍由公展案 0.1053 公頃縮為 0.0977 公頃(市都委會審議通過內容)，再因應不以整筆地號為單位之陳情意見，再縮為 0.0866 公頃(內政部都委會專案小組會議)，用地範圍實已縮減至最小。 2. 有關車站站名部分，捷運萬大線第二期車站尚未辦理正式命名，本站目前仍以 LG13 稱之，後續將依相關規定辦理命名。 3. 有關建議站體設置於中華中學之意見，萬大線路線係採高架橋型式，由土城中華路左轉城林路於城林橋南側跨越大漢溪進入樹林區，高架車站站體已避開私有地選擇於中華路道路上方，建議設站位置其中華路線形為轉彎段且城林路北側有台 65 線高架橋及交流道之淨空障礙，故不宜設置。	

編號	陳情人 陳情人 及陳情 位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	本會決議
		圖二：自案規劃 LG13 徵收土地示意圖 圖四：符合街廓規劃之 LG13 土地徵收示意圖 徵收土地 部分住宅區用地，部分工業用地 全數皆為工業用地 徵收費用(遷移費用補償費用地) 1.住宅用地地上物：現有鐵皮屋、一、二樓三層樓公寓 2.工業用地地上物：工廠一間 拆遷與補償費用較高 較低 工廠兩間 產權單純、拆遷單純、補償單純 拆遷與施工對鄰近居民之影響 整條大型集合住宅，除了拆遷與施工過程之嚴重噪音與陽塵污染，甚而住宅價值安全，影響居民生活甚鉅。 牽涉皆為工廠，住戶少，拆遷及施工單純，對周遭影響較小 街廓設計 以涵洞貫穿路段之系統，街廓未呈完整，且容易形成治安死角。 以單一整體完整區分遷建與住宅區，街廓開闊完整，人車動線流暢，街景建開闊。 地體設計 地體設計難度增加、工程費用亦增加，安全疑慮亦升高 地體完整不須橫跨河道等，設計較容易，且結構安全更有保障 符合每次精神 否符合 較符合  圖一：規劃初期 LG13 徵收土地示意圖  圖二：自案規劃 LG13 徵收土地示意圖  圖三：符合街廓規劃之 LG13 土地徵收示意圖-1  圖四：符合街廓規劃之 LG13 土地徵收示意圖-2			

編號	陳情人 陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	本會決議
		綜上所述，請貴局具體回覆當初評估擇定站體地點的依據何在?住宅區用地土地利用價值相對較高，對土地所有權人之損害亦較大，再加上上述所列四點疑義，相較之下。徵收工業區土地理應較符合母法精神，拆遷與施工的影響也應較小。此點於第一次陳情時已提出，但貴局並未針對此點具體回覆。 2.另，承上點，站址之土地選用及站體設計以完整及擾民程度最小為最理想。LG13站之站名規劃為「中華中學站」，但於寫擬此次陳情書之同時，各大報均大篇幅報導中華中學申請停辦之消息，如109/5/12之〈聯合報〉:【新北私立棒球名校中華高中申請停辦 校長：經濟壓力】。按此，在此建議並敦請貴局主動瞭解並重新檢視並評估LG13站之站名與站體設置之合適地點。中華中學若即將停辦，且若校方有經濟需求，該校廣闊校地應合理列為站體設置地點，並可將站名改為「城林橋站」，更符合此站乃土城進入樹林之特殊地理位置。且該校校地上無既有住戶、拆遷作業更為單純，鄰近亦無住家，若能將站體改至該校校地，無論是土地徵收、建物拆遷，或未來施工期間，對人民的財產損失與影響均能降至最低，減少對人民之損害，為陳情人、捷運局、民眾、中華中學創造多贏。亦切符合母法精神。 以上為針對捷運萬大線LG13站之土地徵收意見陳情案，敦請相關單位重新審議並具體回覆之。			

附表二：變更土城（頂埔地區）都市計畫（配合捷運萬大－中和－樹林線第二期路線）（部分乙種工業區為捷運系統用地）主要計畫案專案小組後逕向本部陳情意見

編號	陳情人 陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市政府研析意見	本會決議
逕10	有誠股份有限公司/城林段350、351、351-1等3筆土地(LG13軌道段)	主旨：有關陳情「變更土城（頂埔地區）都市計畫（配合捷運萬大－中和－樹林線第二期路線）（部分乙種工業區為捷運系統用地）主要計畫」案，新北市土城區城林段350、351、351-1地號土地(下稱系爭土地)聯外道路受限及交通動線受阻乙案，復如說明，敬請鑒核。 說明： 一、按「有下列各款情形之一者，所有權人得於徵收公告之日起一年內向該管直轄市或縣（市）主管機關申請一併徵收，逾期不予受理：一、徵收土地之殘餘部分，面積過小或形勢不整，致不能為相當之使用者。」；復按「徵收土地之殘餘部分，面積過小或形勢不整，致不能為相當之使用時，所有權人得於徵收公告期滿六個月內，向直轄市或縣(市)地政機關要求一併徵收之。」土地徵收條例第8條第1項第1款、土地法第217條分別規定有明文。 二、查，臺北縣政府(即新北市政府)於民國(下同)76年廢除慶利街時，未通知鄰近地主，致系爭土地頓失聯外道路。三、次查，毗鄰系爭土地之10層工業住宅，於81年取得建照、85年取得使用執照，興建在城林橋頭處，更顯系爭土地走「頭」無路。 四、再查，86年底，350地號工業用地始部分變更為8米道路用地，惟該8米計畫道路由城林橋頭街接至亞洲路，迄今為止，出口仍僅有4米寬度，違反消防車基本4.5米寬之道路通行標準(劃設消防車輛救災活動空間指導原則參照)。 五、末查，有關旨揭土地聯外道路受限及交通動線受阻案，陳情人		未便採納。理由： 1.有關申請一併徵收及後續土地取得程序部分： (1)按土地徵收條例第3條規定：「國家因公益需要，興辦下列各款事業，得徵收私有土地;徵收之範圍，應以其事業所必須者為限……」合先敘明。 (2)次查土地徵收條例第8條第1項規定：「有下列各款情形之一者，所有權人得於徵收公告之日起一年內向該管直轄市或縣（市）主管機關申請一併徵收，逾期不予受理：一、徵收土地之殘餘部分面積過小或形勢不整，致不能為相當之使用者。 二、徵收建築改良物之殘餘部分不能為相當之使用者。」，同條第2項規定：「前項申請，應以書面為之。於補償費發給完竣前，得以書面撤回之。」 (3)因「變更土城（頂埔地區）都市計畫(配合捷運萬大－中和－樹林線第二期路線）（部分乙種工業區為捷運系統用地）主要計畫」案刻由內政部都市計畫委員會審議中，尚未完成都市計畫程序，俟該都市計畫案公告發布實施後，始進行後續用地取得作業。 2. 有關廢除慶利街部分，本府養護工程處前以109年7月8日新北養一字第1094882693號函：「查本處現有資料並無旨揭道路廢止申請案件及記錄，...。」，另本市土城區	照市政府研析意見。

編號	陳情人 陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市政府研析意見	本會決議
		已陳情二十多年，期間仍須向銀行借貸以繳納系爭地地價稅，累計已逾新臺幣 1,500 萬元，然而迄今為止，系爭土地仍無聯外道路。詎料，現捷運萬大線二期高架系統工程，又預定通過部分 350 地號道路用地上空；部分 351 及 351-1 地號工業用地共約 268 坪土地，預定變更為捷運系統用地而設置捷運高架系統墩柱，尤甚者，其周圍部分土地竟受大眾捷運系統兩側禁限建辦法而禁建、限建。再者，該 8 米計畫道路出口仍僅有 4 米寬，且系爭土地開發後，該工業區內之貨車、卡車、大型貨櫃車及聯結車等運輸車輛該如何通行?凡此種種，內政部營建署、臺北市政府捷運工程局、新北市政府捷運工程局、新北市政府城鄉發展局、新北市政府交通局、新北市政府新建工程處、新北市政府養護工程處等相關行政機關或其內部單位，無異係置系爭土地於不能盡其利之地，不僅嚴重侵害陳情人受憲法第 15 條保障之財產權益，亦違反害法第 23 條比例原則及行政程序法第 119 條、第 120 條及第 126 條信賴保護原則，更足以影響該區域整體經濟發展及減少國家總稅收！ 六、綜上，總統蔡英文女士於 109 年 01 月 11 日在勝選晚會，向現場上萬名支持者致詞時表示：「能夠領導這個國家，是我一生最大的榮幸，謝謝給我這個機會。」；並強調：「我不會忘記對你們的承諾，會留下一個更好的國家給你們。」為此，陳情人在此呼喚，期盼大有為政府，在強調並致力於轉型正義之際，勿讓陳情人猶仍在無助、絕望深淵裡載浮載沉，亦勿使系爭土地無以發揮其最大土地利用效益，否則此無異係損人亦不利己。爰特此陳情一併徵收系爭土也，毋任感禱！		公所以 109 年 7 月 20 日新北土工字第 1092433197 號函：「...年代久遠查無該道路廢止相關資料。」。 3. 有關提及 8 米計畫道路由城林橋頭銜接至亞洲路之出口僅 4 米寬，未符合消防車基本 4.5 米寬之道路通行標準一案，本府消防局前以 109 年 7 月 24 日新北消救字第 1091377749 號函：「二、內政部營建署函頒之『劃設消防車輛救災活動空間指導原則』，其性質僅為行政指導，並無法律之強制規定。由本府都市計畫主管機關依該新建案是否有容積獎勵、都市計畫或其他特殊區域進行審議，並由消防局協助配合辦理審查，提供相關意見及建議。經查本案尚未送本局審查消防車輛救災活動空間，倘旨揭建案經本府城鄉發展局認定須送本局審查救災活動空間，本局將依上述救災活動空間指導原則審查，以符法制。」。 4. 有關捷運萬大線二期高架系統工程通過旨揭地號土地，周圍受大眾捷運系統兩側禁限建辦法影響一案，臺北市政府捷運局前以上開 109 年 7 月 14 日北市捷規字第 1093015779 號函說明如下：「(一)本陳情案所涉捷運萬大線第二期工程之高架路線範圍，係由土城區城林路經城林大橋側邊，穿越陳情土地上方，再銜接擺接堡路。(二)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，針對捷運工程需穿越公、私有土地之上空時，以捷運工程構造物之外	

編號	陳情人 陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市政府研析意見	本會決議
				緣加六公尺為使用邊界辦理穿越補償;本案捷運用地將辦理徵收,其範圍為由高架橋梁外緣加 6 公尺。至於徵收後剩餘用地則屬於限建範圍，辦理工程興築時，需依『大眾捷運系統兩側禁建限建辦法』規定提送相關安全評估報告予主管機關送會本局審查。」。 5. 有關旨揭地號土地交通動線受阻一案,本府交通局前以 109 年 7 月 10 日新北交規字第 1091277401 號函:「有關旨案陳情 8 米計畫道路出口僅 4 米寬，後續工業區之車輛通行事宜部分,經案旨道路由城林橋頭銜接至亞洲路,現況因暫無進出需求,惟已繪設標線型人行道，未來城林段 351、351-1 地號工業區土地開發,依現況車流動線建議僅供單向進出,並於開發時併檢討調整路口標線及線型。」另有關 8 米計畫道路開闢一案,本府新建工程處前以 109 年 7 月 8 日新北新地字第 1095198150 號函:「本處業於 108 年 5 月 23 日新北府工新字第 1084599646 號函、109 年 3 月 10 日新北新地字第 1095178829 號函復在案，略以:『考量本府財源有限,現階段係優先開闢具重大交通效益案件,貴公司目前如有開發 351 地號之急迫需求,建議可依新北市民間興闢道路及附屬設施處理辦法辦理 350 地號之開闢。』」。	
逕 11	有誠股份有限公司 / 城林段 350、	主旨：陳情政府全部徵購所有新北市土城區城林段 350、351、351-1 地號。 說明：		未便採納。理由： 1. 有關旨揭地號土地交通動線受阻一案,本府交通局前以 109 年 7 月 10 日新北	照市政府研析意見。

編號	陳情人 陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市政府研析意見	本會決議
	351、351-1 等3筆土地(LG13 軌道段)	一、收受新北市政府 109.6.24 新北城審字第 1091181061 號函。 二、公司所有座落城林橋旁工業地向橋頭出口剩四米，出口車行動線困難，捷運萬大線二期僅徵收部份工業地，捷運高架路段要橫越 8 米計畫道路上空，捷運通過造成土地開發價值受限，政府應全部徵收。 三、捷運徵收部分工業地要落柱穿越，降低剩餘土地使用價值，建築開發受限等同廢地，政府應徵購所有工業土地及道路地。 四、109 年 7 月 18 日長虹建設以每坪 63 萬元購買土城永寧捷運附近萬坪土地，本工業地繳納地價稅 40 車，至今對外仍無通路，又歷次受到公共建設徵收權益受損，懇請主管機關以每坪 63 萬元連同道路用地全部徵購。		交規字第 1091277401 號函：「有關旨案陳情 8 米計畫道路出口僅 4 米寬，後續工業區之車輛通行事宜部分，經案旨道路由城林橋頭銜接至亞洲路，現況因暫無進出需求，惟已繪設標線型人行道，未來城林段 351、351-1 地號工業區土地開發，依現況車流動線建議僅供單向進出，並於開發時併檢討調整路口標線及線型。」。 2.有關申請一併徵收及後續土地取得程序部分： (1)按土地徵收條例第 3 條規定：「國家因公益需要，興辦下列各款事業，得徵收私有土地;徵收之範圍，應以其事業所必須者為限……」合先敘明。 (2)次查土地徵收條例第 8 條第 1 項規定：「有下列各款情形之一者，所有權人得於徵收公告之日起一年內向該管直轄市或縣（市）主管機關申請一併徵收，逾期不予受理：一、徵收土地之殘餘部分面積過小或形勢不整，致不能為相當之使用者。 二、徵收建築改良物之殘餘部分不能為相當之使用者。」,同條第 2 項規定:「前項申請，應以書面為之。於補償費發給完竣前，得以書面撤回之。」 (3)因「變更土城（頂埔地區）都市計畫（配合捷運萬大－中和－樹林線第二期路線）（部分乙種工業區為捷運系統用地）主要計畫」案刻由內政部都市計畫委員會審議中，尚未完成都市計畫程序，俟該都市計畫案公告發布實施後，始進行後續用	

編號	陳情人 陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市政府研析意見	本會決議
				地取得作業。 3.有關建議以每坪63萬元徵購意見，本案係變更工業區為捷運系統用地並採協購價購或徵收方式，依土地徵收條例規定第11條規定：「協議價購應由需用土地人依市價與所有權人協議。所稱市價，指市場正常交易價格。」，為確保市價查估之專業及公正性，本案協議市價俟都市計畫案公告發布實施之後，將委託不動產估價師事務所分別依「不動產估價技術規則」及「土地徵收補償市價查估辦法」兩套估價模式查估當期市價，並經專家學者審查委員會審查通過後，擇最優價格簽報市長核准後作為協議市價與土地所有權人進行協議；另本基地經變更為捷運系統用地後，其性質屬公共設施保留地，依土地徵收條例第30條第1項規定，在都市計畫區內之公共設施保留地，應按毗鄰非公共設施保留地之平均市價補償其地價，本都市計畫案刻由內政部都市計畫委員會審議中，尚未完成都市計畫程序，臺北市政府捷運工程局將俟本都市計畫案公告發布實施，確定價格日期後即委請估價師進行市價查估作業。	
逕12	有誠股份有限公司/城林段350、351、351-1等3筆土地(LG13軌道段)	主旨：為陳情「變更土城(頂埔地區)都市計畫(配合捷運萬大-中和-樹林線第二期路線)」(部分乙種工業區為捷運系統用地)主要計畫」案」，新北市土城區城林段350、351、351-1地號土地聯外道路受限及交通動線受阻等案，詳如說明，敬請鑒核。 說明： 一、緣貴院陳院長您曾於今年8月1		未便採納。 理由： 1.有關陳情內容說明三提及都市計畫變更歷程，經查該筆土地原係屬68年發布實施之「工業區」，後於88年將城林段350地號之「工業區」變為「道路用地」。次查臺端於96年10月5日陳情該都市計畫規劃不	照市政府研析意見。

編號	陳情人 陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市政府研析意見	本會決議
		日，在國家人權委員會揭牌典禮致詞時表示：「今天可以很驕傲向全世界表示，台灣已經是真正重視、保障人權的先進國家。人權的工作需要更多元、超然，同時要有效率的行動，未來不僅要確保社會公平正義，為弱勢發聲，更要促進人權基礎建設，整體性、系統性監督國內人權狀況，提供人權諮詢、監測，受理申訴跟人權教育。還要監督政府施政是否符合人權標準，提供立法、行政政府部門諮詢跟建議，要深化人權意識，強化人權保護機制，讓台灣跟國際人權接軌並進，這些都必須要做到。每個世代面臨不同挑戰，但人權價值不會改變，對台灣的愛也不會改變，必須承擔捍衛人權的責任，讓每個台灣人民可以體認到人權的普世價值，勇於挺身對抗不公不義。希望台灣社會沒有恐懼、沒有壓迫，給人民更幸福的生活，讓台灣是一個真正自由、民主的島嶼，重視人權價值的國家。」 二、經查，本公司與其代表人共有土地坐落新北市土城區城林段351地號土地(約1,305.21坪)；代表人所有土地坐落同地段351-1地號土地(約92.17坪)；同地段350地號土地(約229.56坪)，上開三筆土地共計約1,626.94坪【下稱系爭土地，詳附件一】。 三、次查，本件系爭土地，原係民國(下同)68年發布實施「土城(頂埔地區)都市計畫」案內之「工業區」，後因「為改善城林橋交通，於一號道路兩側劃設8公尺道路用地，供引道使用」之理由，於88年「變更土城(頂埔地區)都市計畫(第二次通盤檢討)」案，將城林段351地號「乙種工業區」分割，並增加350地號「道路用地」，嗣同地段351-1地號土地使		良，爰本府城鄉發展局於96年納入通盤檢討檢討變更回「工業區」，惟臺端於98年9月19日有誠字第98081901號函表示仍維持前開城林段350地號之8米計畫道路，故臺北縣都市計畫委員會遂於98年11月26日第393次會議決議維持都市計畫道路在案。 2.有關陳情書說明四提及前開8米計畫道路出入動線事宜，本府城鄉發展局前依108年3月29日新北城審字第1080514186號函彙整本府交通局、新建工程處意見函復在案(諒達)： (1)查前開8米計畫道路由城林橋頭銜接至亞洲路，現況因暫無進出需求，惟已繪設標線型人行道，未來城林段351、351-1地號工業區土地開發，依現況車流動線建議僅供單向聯外通行動線，並採右進右出方式通行，以維車輛通行需求及安全。 (2)再查有關擺接堡路為堤防用地且有高低差，是否可打通事宜，經本府新建工程處表示現況高低差問題應可於工業區有開發需求時，透過工程手段克服。 (3)本府養護工程處另依108年6月25日新北養二字第1084322816號函(諒達)表示有關8米未開闢計畫道路入口遭排水溝及路燈等設施物影響通行一節，後續倘有計畫性開闢道路，將配合辦理設施物遷移之相關程序，惟倘係依「新北市民間興闢道路及附屬設施處理辦法」辦理之案件，則由興闢單位自行辦理相關設施物遷移。	

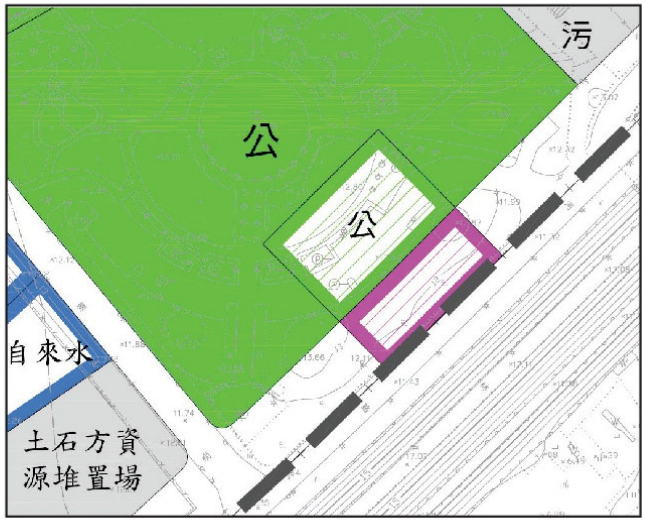
編號	陳情人 陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市政府研析意見	本會決議
		用分區係「堤防用地」屬公共設施保留地，免徵地價稅，惟自 101 年 10 月起使用分區變更為乙種工業區。 四、惟查，因 8 米計畫道路出口端，橫豎一棟於 85 年興建完成之 10 層工業住宅(即門牌號碼：新北市土城區城林路 1 號)，並坐落於不得興建國民住宅之乙種工業區用地上，故該道路無法順平開闢【詳附件二：照片 1】，且由該道路入口處至城林橋頭出口處，路寬僅剩 4 米，完全無法供大型聯結車通行【詳附件二：照片 2】。又，因新北市政府所有之排水溝、水泥護墩及路燈等設施，橫置於系爭土地與擺接堡路(即防汛道路)間【詳附件二：照片 3】。再者，亞洲路 12 巷及 32 巷非屬既成巷道或都市計畫道路，亦無法供本公司通行。尤者，捷運萬大線二期高架系統工程，預定通過部分 350 地號土地上空、部分 351 及 351-1 地號工業用地，共約 268 坪土地，並預定變更為捷運系統用地【詳附件三】，故系爭土地，最後勢必由三角形變成梯形土地。 五、綜上所陳，因上揭可歸責於新北市政府之錯誤及遲不徵收、開闢新北市土城區城林段 350 地號道路用地，導致系爭土地迄今完全無對外聯絡道路，更無法興建完成建物以申請門牌編釘。申言之，本公司與代表人自始即一路配合新北市政府割地、造橋及開路，猶仍需向銀行申請貸款以供繳納新北市土城區城林段 351、351-1 地號土地每年地價稅約新台幣(同下)78 萬元，累計 20 年已繳納逾新台幣 1,500 萬元。為新北市政府如此規劃系爭土地，侵害本公司與代表人之財產權益及人權等至此，導致本公司與代表人完全無法使用、收益或處分系爭土地，然仍須按年繳納地價		3. 有關陳情書說明四提及捷運萬大線二期高架系統工程通過旨揭地號土地，土地受限影響一案，臺北市政府捷運局前以上開 109 年 7 月 14 日北市捷規字第 1093015779 號函說明如下：「(一)本陳情案所涉捷運萬大線第二期工程之高架路線範圍，係由土城區城林路經城林大橋側邊，穿越陳情土地上方，再銜接擺接堡路。(二)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，針對捷運工程需穿越公、私有土地之上空時，以捷運工程構造物之外緣加六公尺為使用邊界辦理穿越補償；本案捷運用地將辦理徵收，其範圍為由高架橋梁外緣加 6 公尺。至於徵收後剩餘用地則屬於限建範圍，辦理工程興築時，需依『大眾捷運系統兩側禁建限建辦法』規定提送相關安全評估報告予主管機關送會本局審查。」。 4. 有關陳情書說明五表示本府遲未徵收、開闢城林橋旁 8 米計畫道路，本府新建工程處前已多次函復貴公司在案，因案址現況暫無交通需求，且前後皆有替代道路可供車輛通行，再考量市府財源有限，現階段優先研議開闢有重大交通效益案件，倘貴公司因建築行為有開闢計畫道路需求，建議可依「新北市民間興闢道路及附屬設施處理辦法」規定辦理。	

編號	陳情人 陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市政府研析意見	本會決議
		稅。基此，除新北市政府應盡速編列預算、徵收及開闢土城區城林段 350 地號道路用地外，本公司與代表人因上揭可歸責於新北市政府之錯誤，致完全無法使用、收益或處分系爭土地，並溢繳同地段 351」351-1 地號土地地價稅款，依稅捐稽徵法第 28 條第 2 項規定，應退還本公司兼代表人已繳納 20 年之地價稅，以符法制，毋任感禱。			

附表三　溪城路西側提案新增變更內容

位置	變更內容	
	原計畫(公頃)	新計畫(公頃)
溪城路西側與環漢路四段交叉口	公園用地(0.24) (以區段徵收方式開闢)	公園用地(0.24) (排除區段徵收範圍)
	道路用地(0.15) (以區段徵收方式開闢)	道路用地(0.15) (排除區段徵收範圍)

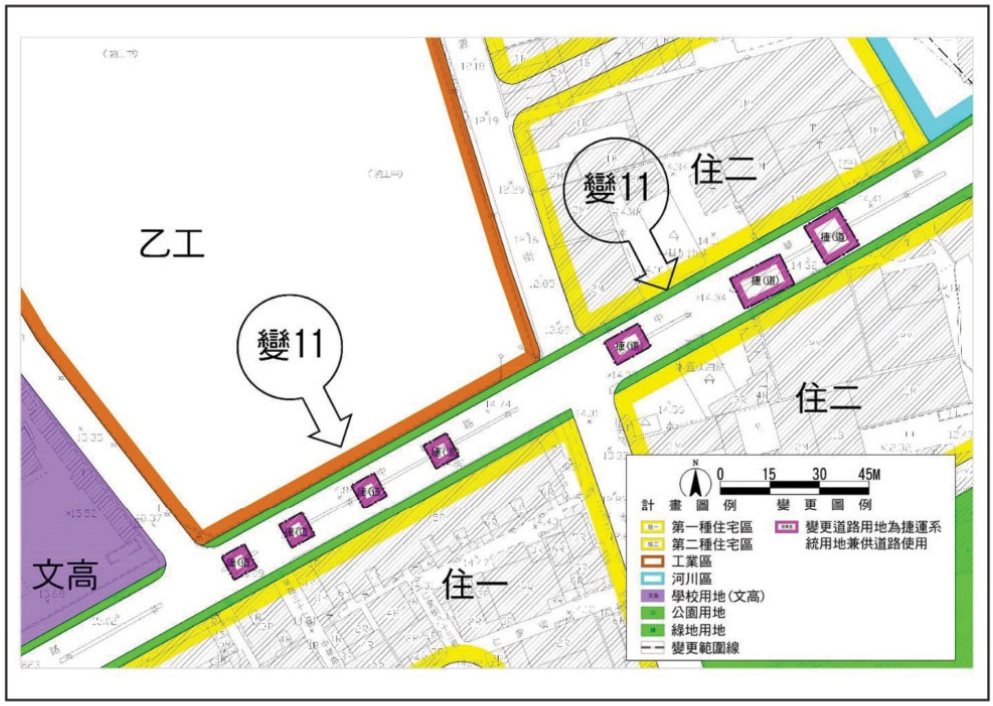
附圖一　溪城路西側新增變更內容



附表四　樹林都市計畫路線段(高架墩柱)修正後變更內容

編號	位置	變更內容	
		原計畫 （公頃）	新計畫 （公頃）
11	萬大線二期高架路線段	道路用地 （0.0672）	捷運系統用地兼供道路使用 （0.0672）

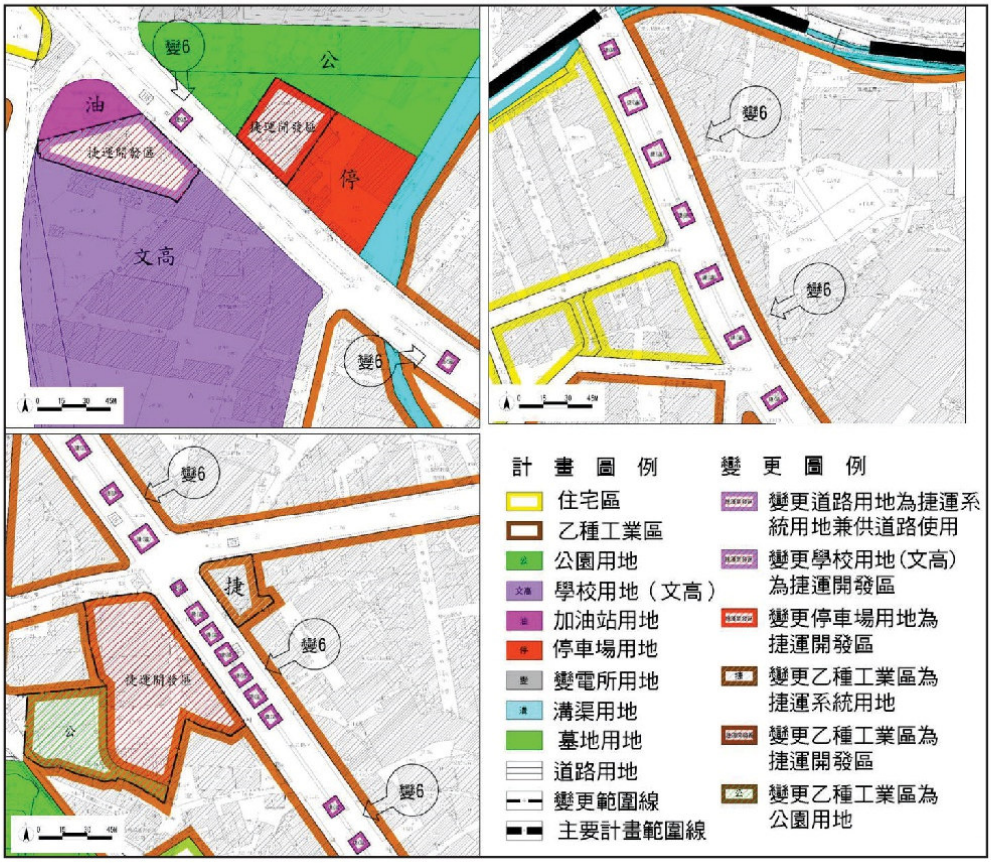
附圖二　樹林都市計畫路線段(高架墩柱)修正後變更示意圖



附表五　樹林(三多里地區) 都市計畫路線段(高架墩柱)修正後變更內容

編號	位置	變更內容	
		原計畫（公頃）	新計畫（公頃）
6	萬大線二期高架路線段	道路用地（0.2666）	捷運系統用地兼供道路使用（0.2666）

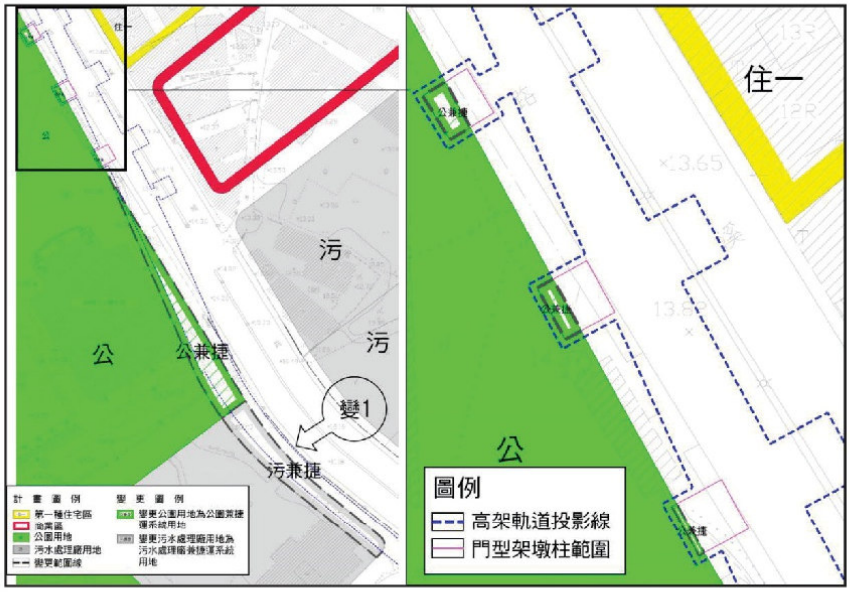
附圖三　樹林(三多里地區) 都市計畫路線段(高架墩柱)修正後變更示意圖



附表六　LG13-LG14站路線段變更範圍調整修正後變更內容

編號	位置	變更內容	
		原計畫（公頃）	新計畫（公頃）
1	溪城路西側與環漢路四段交叉口	污水處理場用地 （0.11） （以區段徵收方式開闢）	污水處理場兼捷運系統用地 （0.11） （排除區段徵收範圍）
		公園用地 （0.12） （以區段徵收方式開闢）	公園兼捷運系統用地 （0.12） （排除區段徵收範圍）

附圖四　LG13-LG14站路線段變更範圍調整修正後變更示意圖



【附錄】本會專案小組初步建議意見（詳另冊）

內政部都市計畫委員會第 982 次會議第 3 案會議紀錄之【附錄】

案名：新北市政府函為「變更土城都市計畫（配合捷運萬大－中和－樹林線第二期路線）（部分工業區為捷運開發區(附)及部分住宅區、工業區、保護區、道路用地、排水溝用地及人行步道用地為捷運系統用地）主要計畫案」、「變更土城（頂埔地區）都市計畫（配合捷運萬大－中和－樹林線第二期路線）（部分乙種工業區為捷運系統用地）主要計畫案」、「變更樹林都市計畫（配合捷運萬大－中和－樹林線第二期路線）（部分第一種住宅區為捷運開發區及部分農業區、學校用地、鄰里公園兼兒童遊樂場用地為捷運系統用地及部分公園用地為公園兼捷運系統用地及部分污水處理場用地為污水處理場兼捷運系統用地）主要計畫案」、「變更樹林（三多里地區）都市計畫（配合捷運萬大－中和－樹林線第二期路線）（部分學校用地及停車場用地為捷運開發區及部分乙種工業區為捷運系統用地）主要計畫案」、「變更龍壽、迴龍地區都市計畫（配合捷運萬大－中和－樹林線第二期路線）（部分住宅區為捷運系統用地)案」。

【附錄】

本會專案小組109年6月11日第5次會議初步建議意見：(本次係彙整108年7月12日、108年8月23日、108年9月26日、109年2月21日及109年6月11日第1次至第5次會議小組意見)

本案除下列各點外，其餘照新北市政府核議意見通過，請以對照表方式補充處理情形及修正計畫書(修正部分加劃底線)、圖到部後，提請大會審議：

一、為結合大眾捷運系統綠色運輸與TOD發展，請市政府將捷運沿線各場站構想及整體捷運建設時程，納入計畫書敘明。

二、本計畫提出捷運車站規劃原則，惟如站距原則與實際規劃位置有所差異，參據市政府列席人員說明，係配合實際現況需要調整，故請市政府檢視基本原則與實際規劃情形，將場站需配合實際調整的原因或理由，納入計畫書敘明。

三、考量大眾捷運系統需用土地得依法徵收，應審慎評估捷運場站範圍的合理性，請市政府就捷運設施用地變更原則部分，除以本次實質變更內容來檢視其適用性外，如考量客觀環境條件進行調整，請於計畫書妥為敘明。

四、交通系統計畫：請針對計畫區區內道路交通運輸現況、停車需求、大眾運輸(含公車系統及未來興建完成之捷運系統)及自行車道路線等項目進行檢討分析，除區域性周邊道路交通運輸現況資料，應補充各場站交通系統路網圖，以利了解各場站道路系統等級及週邊整體道路銜接情形。

五、都市防災：為因應全球氣候變遷，且部分場站為地下場站，除區域性防災計畫外，請補充各計畫區歷年淹水情形、淹水潛勢情形及因應防災策略，納入計畫書。

六、實施進度及經費：為確保計畫之執行，請市政府配合實際審

議結果妥為修正項目、面積、土地取得方式及經費，以資妥適。

七、有關都市計畫變更涉及大眾捷運系統土地開發部分，請市政府依本會99年9月21日第739次會「研商大眾捷運系統土地開發之合理性」報告案決定內容，就走廊地區、車站及週邊地區整體規劃構想、發展定位、車站選址及開發時程、地區環境之衝擊、事業及財務計畫、車站影響範圍之容積訂定原則…等項目檢核，納入計畫書敘明。

八、本部地政司意見：

（一）按土地徵收條例第3條規定，國家因公益需要，興辦交通事業，得徵收私有土地，徵收之範圍，應以其事業所必須者為限；復依司法院釋字第732號解釋，大眾捷運系統之土地開發案件，其屬交通事業所必須者以外之毗鄰地區土地，不得申請徵收。因此，關於大眾捷運系統土地開發案件，其用地勘選與範圍劃定，應確為捷運交通事業所必須，且符合必要最小限度範圍之原則。本次新北市政府所報有關變更為捷運開發區辦理土地開發部分，應注意上開事項，審視開發範圍是否確為捷運交通事業所必須，倘有涉及捷運設施毗鄰地區土地，將不得徵收。

（二）本次新北市政府所報有關公有地變更為其他使用分區之土地，應釐清是否有已徵收未依計畫開闢使用之情形，倘尚未依徵收計畫使用，於都市計畫變更後，應循土地徵收條例第49條規定辦理廢止徵收。

（三）架空線路下之公共設施用地保留地，私有土地所有權人倘依據土地徵收條例第57條規定，請求需用土地人（本計畫即臺北市政府捷運工程局）徵收土地所有權，需用土地人

不得拒絕，又臺北市政府捷運工程局並非公共設施用地主管機關，故請市政府就架空線路是否徵收問題，研提因應策略，納入計畫書敘明。

九、其他及應補充事項：

（一）請於本案計畫書詳述歷次都市計畫之變更歷程及歷次變更計畫一覽表，並附有變更內容、核定（准）文號、發布日期、文號，以資完備。

（二）涉及回饋部分，應由市政府與土地所有權人簽訂協議書，納入計畫書內，再行檢具變更主要計畫書、圖，報由內政部核定。

（三）計畫書內的名詞用語更正、各項統計資料更新至最近年度、部分圖說及標示部分，請確實依「都市計畫書圖製作要點」詳予製作，以茲完妥。

（四）計畫名稱請配合審議結果修正，以符實際。

（五）本案為主要計畫性質，如計畫區已完成主要計畫與細部計畫拆離作業法定程序，請配合修正計畫變更內容之分區或用地，以資妥適。

（六）經查108年12月13日公告發布實施「變更土城都市計畫（第三次通盤檢討）（第一階段）案」，請依最新發布實施計畫，釐清變更內容原計畫後，妥為修正以資妥適。

十、後續辦理事項：本案如經本會審決通過後，因變更內容與原公開展覽不一致，請依都市計畫法第19條規定，另案辦理公開展覽及說明會，公開展覽期間無公民或團體陳情意見，則報由內政部逕予核定，免再提會審議；否則再提會討論。

十一、變更內容綜理表：如后表一、表二、表三、表四及表五。

十二、逾期及逕向內政部陳情意見綜理表：如后表六、表七及表

八。

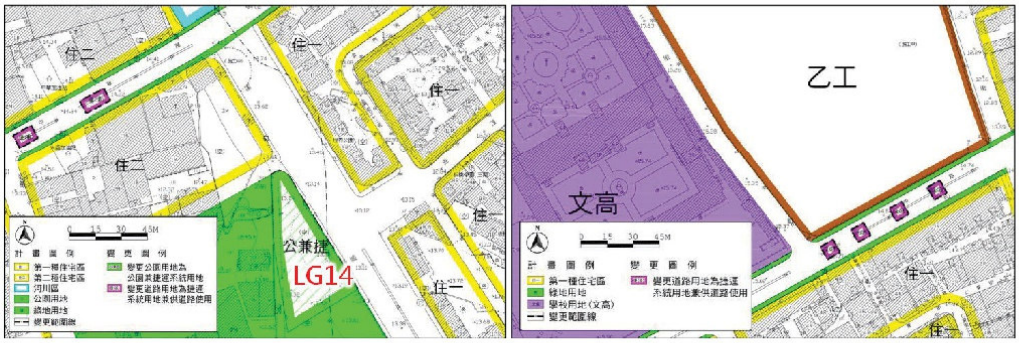
十三、有關位於溪城路西側與環漢路四段交叉口部分之公園用地及部分道路用地擬排除區段徵收範圍部分，參據市政府列席人員的說明，有關該位置現況已闢建公園使用，且為財政部國有財產署管有國有土地，擬新增變更排除區段徵收範圍後，採公共設施多目標使用方式辦理申請使用以供設置變電站，惟變更範圍為零星土地且非完整公園用地區塊，為避免產生後續撥用疑義，請市政府釐清相關撥用程序及作業，提大會說明。

十四、為避免影響重大建設工程用地取得之時程，依據內政部營建署109年1月14日營署都字第1080099111號函釋，各該工程用地辦理變更都市計畫時，應妥予注意確實依司法院大法官釋字第513號解釋及本部89年1月27日台89內營字第89822498號函示辦理，參採市政府列席人員的說明，涉及高架墩柱須辦理土地徵收部分，依上開函釋，須先踐行變更都市計畫程序後再進行用地取得作業，同意照新北市政府建議意見修正捷運設施用地變更原則外，路線段之高架墩柱涉及未徵收道路用地，變更為捷運系統用地兼供道路使用，變更內容及示意圖如后附表1、2及附圖1、2所示；涉及龍壽、迴龍都市計畫部分，高架墩柱如位屬桃園市轄區，另依都市計畫法定程序辦理。

附表 1 樹林都市計畫提案新增高架墩柱變更內容

位置	變更內容	
	原計畫（公頃）	新計畫（公頃）
萬大線第二期高架路線段	道路用地（0.0496）	捷運系統用地兼供道路使用（0.0496）

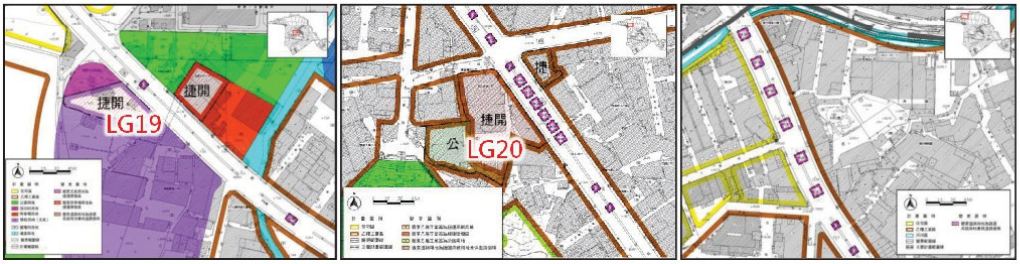
附圖 1 樹林都市計畫提案新增高架墩柱變更示意圖



附表 2 樹林(三多里地區)都市計畫提案新增高架墩柱變更內容

位置	變更內容	
	原計畫（公頃）	新計畫（公頃）
萬大線第二期高架路線段	道路用地（0.2166）	捷運系統用地兼供道路使用（0.2166）

附圖 2 樹林(三多里地區)都市計畫提案新增高架墩柱變更示意圖



表一：變更土城都市計畫（配合捷運萬大－中和－樹林線第二期路線）（部分工業區為捷運開發區(附)及部分住宅區、工業區、保護區、道路用地、排水溝用地及人行步道用地為捷運系統用地）主要計畫變更內容綜理表

報部編號	公展編號	位置	變更內容		變更理由	備註	本會專案小組初步建議意見
			原計畫（公頃）	新計畫（公頃）			
1	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土城三通內政部896次會議審竣變17案臺電工業區變更案臺電公司第二種商業區。	本案係以「變更土城都市計畫(第三次通盤檢討)案」變更綜理表第17案臺電工業區變更案之商業區為範圍，與地籍線無關聯，故照市政府核議意見通過。
				捷運開發區（附）（0.2216）		捷運開發區5土城三通內政部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第二種商業區。	
2	3	金城路二段南側、停五西側	道路用地（0.0263） 排水溝用地（0.0117）	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	照市政府核議意見通過。
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	暫予保留。 理由： 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政府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。
4	5	金城路一段西	第一種住宅區	捷運系統用地	設置LG12站出入口及轉乘設	捷十八	參據市政府說明因應細部設計調整出入口

報部編號	公展編號	位置	變更內容		變更理由	備註	本會專案小組初步建議意見
			原計畫（公頃）	新計畫（公頃）			
		側，大墓公公園及忠義路	（0.0898）	（0.0898）	施等捷運相關設施。		A配置，軌道定線調降，LG12站出入口A無需使用忠義路，故同意市政府會中所提變更面積由0.0898公頃修正為0.0689公頃（詳附表3報部編號4）、附圖3，其餘照市政府核議意見通過。
5	6	金城路一段及忠義路交叉口	乙種工業區（0.1205）	捷運系統用地（0.1205）	設置LG12站出入口及轉乘設施等捷運相關設施。	捷十四	併表六逕向內政部陳情意見綜理表編號15，參據市政府研析意見，本案設置出入口之替代方案，具工程可行性，且臺灣桃園農田水利會基於公共建設原則同意配合，故同意市政府所提修正後變更內容，詳見附表3(報部編號5)、附圖3。
6	7	中華路二段東側住宅區及工業區交界處	第一種住宅區（0.0447）	捷運系統用地（0.0977）	設置LG13站出入口及轉乘設施等捷運相關設施。	捷十五	1.併表六逕向內政部陳情意見綜理表編號4，參據市政府研析意見，出入口依細部設計儘量減少使用296地號土地，故同意市政府所提修正變更內容。 2.參據市政府列席人員說明，因應已發布實施「變更土城都市計畫(第三次通盤檢討)(第一階段)案」，配合主要計畫與細部計劃拆離，人行步道用地於主要計畫為工業區，故請一併修正變更內容。 3.修正後變更內容及示意圖詳見附表4(
			乙種工業區（0.0378）				
			人行步道用地（0.0152）				

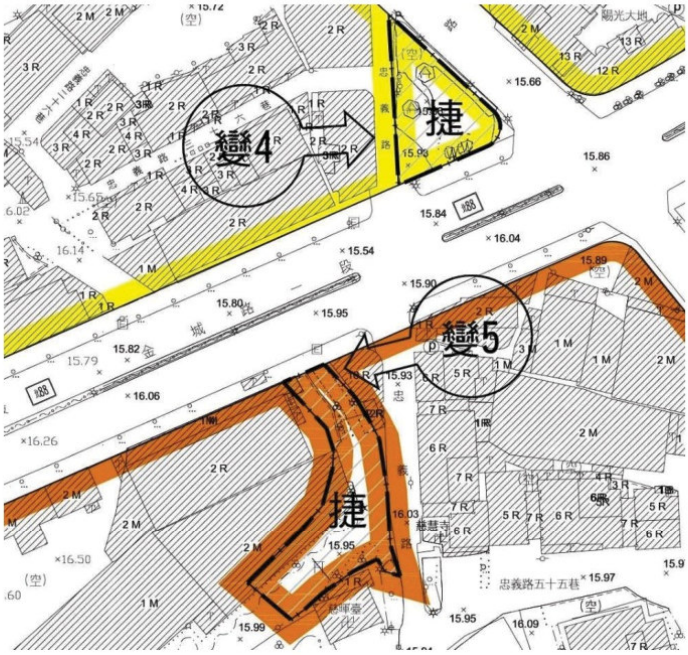
報部編號	公展編號	位置	變更內容		變更理由	備註	本會專案小組初步建議意見
			原計畫（公頃）	新計畫（公頃）			
							報部編號 6）、附圖 4。
7	8	中華路二段西側與慶祥街交叉口西南側	乙種工業區（0.1426）	捷運系統用地（0.1426）	設置 LG13 站出入口及轉乘設施等捷運相關設施。	捷十六	照市政府核議意見通過。
8	9	中華路二段及城林路交叉口西南側	乙種工業區（0.0423）	捷運系統用地（0.0423）	設置萬大線第二期路線高架軌道。	捷十七	1.參據市政府列席人員說明，因應已發布實施「變更土城都市計畫(第三次通盤檢討)（第一階段）案」，本案於主要計畫業已變更為河川區及河川區兼供道路使用，僅就河川區提列變更，故同意市政府會中所提修正變更內容。 2.河川區與捷運系統用地跨越重疊，分區名稱修正為「捷運系統用地兼供河川使用」 3.修正後變更內容及示意圖詳見附表 4（報部編號 8）、附圖 4。

捷運開發區（附）之附帶條件：本案涉及刻正辦理「變更土城都市計畫(第三次通盤檢討)案」變更綜理表第 17 案，業經 106 年 3 月 21 日內政部第 896 次會議審竣，尚未發布實施；爰本次以現行計畫工業區提列變更案，並待「變更土城都市計畫(第三次通盤檢討)案」變更綜理表第 17 案發布實施，本案始得發布實施。

附表 3 土城都市計畫 LG12 站(捷十八、捷十四)修正後變更內容

報部編號	位置	變更內容	
		原計畫（公頃）	新計畫（公頃）
4	金城路一段西側，大墓公公園及忠義路	第一種住宅區(0.0689)	捷運系統用地(0.0689)
5	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）

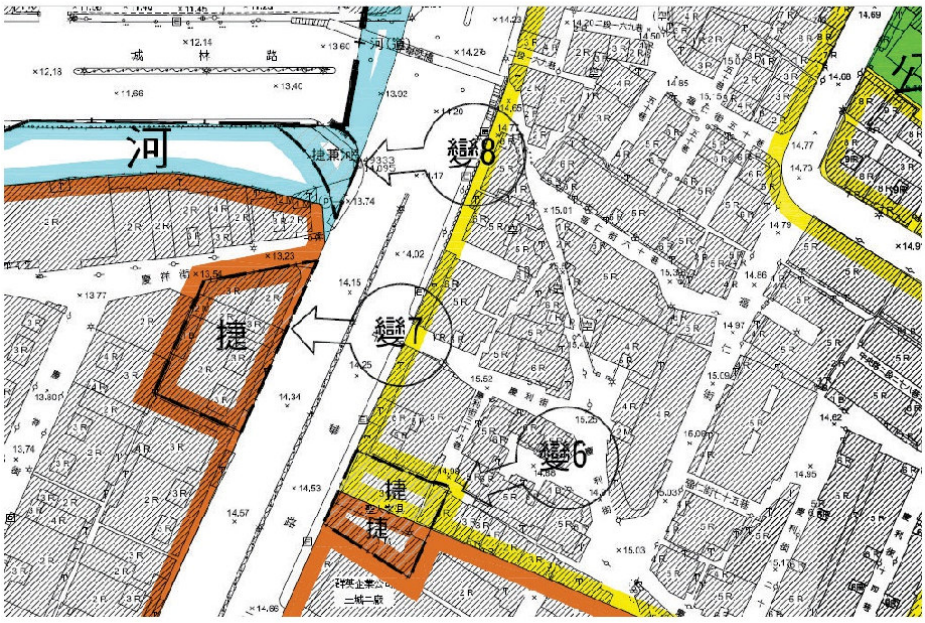
附圖 3 土城都市計畫 LG12 站(捷十八、捷十四)修正後變更示意圖



附表 4 土城都市計畫 LG13 站(捷十五、十七)修正後變更內容

報部編號	位置	變更內容	
		原計畫（公頃）	新計畫（公頃）
6	中華路二段東側住宅區及工業區交界處	住宅區(0.0431) 工業區(0.0435)	捷運系統用地(0.0866)
8	中華路二段及城林路交叉口西南側	河川區(0.0305)	捷運系統用地兼供河川使用(0.0305)

附圖 4 土城都市計畫 LG13 站(捷十五、十七)修正後變更示意圖



表二：變更土城（頂埔地區）都市計畫（配合捷運萬大－中和－樹林線第二期路線）（部分乙種工業區為捷運系統用地）主要計畫變更內容綜理表

編號	位置	變更內容		變更理由	備註	本會專案小組初步建議意見
		原計畫（公頃）	新計畫（公頃）			
1	城林大橋與環河道路交叉處	乙種工業區（0.0887）	捷運系統用地（0.0887）	設置萬大線第二期路線高架軌道。		照市政府核議意見通過。

表三：變更樹林都市計畫（配合捷運萬大－中和－樹林線第二期路線)(部分第一種住宅區為捷運開發區及部分農業區、學校用地、鄰里公園兼兒童遊樂場用地為捷運系統用地及部分公園用地為公園兼捷運系統用地及部分污水處理場用地為污水處理場兼捷運系統用地）主要計畫變更內容綜理表

編號	位置	變更內容		變更理由	備註	本會專案小組初步建議意見
		原計畫（公頃）	新計畫（公頃）			
1	溪城路西側與環漢路四段交叉口	污水處理場用地（0.11）（以區段徵收方式開闢）	污水處理場兼捷運系統用地（0.11）（排除區段徵收範圍）	設置萬大線第二期路線高架軌道，考量公園及污水處理場已開闢，且捷運線型不涉及既有建物拆遷，爰變更為污水處理場兼捷運系統用地及公園兼捷運系統用地，以利後續開發使用。	污兼捷	照市政府核議意見通過。
		公園用地（0.11）（以區段徵收方式開闢）	公園兼捷運系統用地（0.11）（排除區段徵收範圍）		公兼捷	
2	溪城路西側與金門街交叉口西側	公園用地（0.24）（以區段徵收方式開闢）	公園兼捷運系統用地（0.24）（排除區段徵收範圍）	設置LG14站出入口出入口及轉乘設施等捷運相關設施。	公兼捷	照市政府核議意見通過。
3	八德街東側鄰里公園兼兒童遊樂場用地	鄰里公園兼兒童遊樂場用地（0.19）	捷運系統用地（0.19）	設置LG15站出入口及轉乘設施等捷運相關設施，考量鄰里公園兼兒童遊樂場用地尚未開闢，屬於私人所有，爰變更為捷運系統用地，以利後續開發使用。	捷一	照市政府核議意見通過。
4	八德街與中華路交叉口西側	第一種住宅區（0.21）	捷運開發區（0.21）	設置LG15站出入口及轉乘設施等捷運相關設施，考量路線周邊發展現況，位屬樹林地區重要發展軸帶，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1	照市政府核議意見通過。
5	八德街與大安路交叉口東側	第一種住宅區（0.15）	捷運開發區（0.15）	設置LG16站出入口及轉乘設施等捷運相關設施，考量路線周邊發展現況，位屬樹林地區重要發展軸帶，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	照市政府核議意見通過。

編號	位置	變更內容		變更理由	備註	本會專案小組初步建議意見
		原計畫（公頃）	新計畫（公頃）			
6	八德街與大安路交叉口西側	第一種住宅區（0.19）	捷運開發區（0.19）	設置LG16站出入口及轉乘設施等捷運相關設施，考量路線周邊發展現況，位屬樹林地區重要發展軸帶，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3	照市政府核議意見通過。
7	大安路與樹人街交叉口東側	第一種住宅區（0.13）	捷運開發區（0.13）	設置LG17站出入口及轉乘設施等捷運相關設施，考量路線周邊發展現況，位屬樹林地區重要發展軸帶，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4	參據市政府列席人員說明，變更範圍東北側為十二股圳，市政府水利局表示十二股圳係作雨水下水道使用，溝渠及木棧道係供地區排水及民眾遊憩使用，仍應保留其功能，爰予排除，故照市政府核議意見通過。
8	大安路西側樹人家商	學校用地（0.07）	捷運系統用地（0.07）	設置LG17站出入口及轉乘設施等捷運相關設施，考量屬於私人土地，爰變更為捷運系統用地，以利後續開發使用。	捷三	照市政府核議意見通過。
9	中正路與大安路交叉口附近	農業區（0.09）	捷運系統用地（0.09）	設置LG18站出入口及轉乘設施等捷運相關設施。	捷四	照市政府核議意見通過。
10	中正路與大安路交叉口附近	農業區（0.48）	捷運系統用地（0.48）	設置LG18站站體、出入口、轉乘設施及軌道等捷運相關設施。	捷五	照市政府核議意見通過。

表四：變更樹林（三多里地區）都市計畫（配合捷運萬大－中和－樹林線第二期路線）（部分學校用地及停車場用地為捷運開發區及部分乙種工業區為捷運系統用地）主要計畫變更內容綜理表

編號	位置	變更內容		變更理由	備註	本會專案小組初步建議意見
		原計畫（公頃）	新計畫（公頃）			
1	中正路西側與大安路交叉口附近	乙種工業區（0.07） 乙種工業區(附)（0.31）	捷運系統用地（0.38）	設置LG18站站體、出入口、轉乘設施、軌道等捷運相關設施。	捷一	參採市政府列席代表說明，LG18站往大安路側移動，並調整軌道線型，以避免拆遷合法建築物，故同意市政府配合修正變更內容及變更理由，詳見附表5、附圖5。
2	中正路東側與潭底溝交界，中油和信站旁	停車場用地(附)（0.21） (採區段徵收方式辦理)	捷運開發區（0.21） (採土地開發方式辦理)	設置LG19站出入口、轉乘設施等捷運相關設施，考量路線周邊發展現況，位屬新北科技產業軸帶，未來將採區段徵收開發，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1	照市政府核議意見通過。
3	中正路與三多路交叉口，中油三多站旁	學校用地(文高)（附）（0.28） (採區段徵收方式辦理)	捷運開發區（0.28） (採土地開發方式辦理)	設置LG19站出入口、轉乘設施等捷運相關設施，考量路線周邊發展現況，位屬新北科技產業軸帶，未來將採區段徵收開發，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	照市政府核議意見通過。
4	中正路與三俊街交叉口東側	乙種工業區（0.11）	捷運系統用地（0.11）	設置LG20站出入口、轉乘設施等捷運相關設施。	捷二	照市政府核議意見通過。
5	中正路與三俊街交叉口西側	乙種工業區（0.13）	捷運系統用地（0.13）	設置LG20站出入口、轉乘設施等捷運相關設施。	捷三	參據市政府列席人員說明，本案土地所有權人同意改以捷運開發區推動辦理，故請

編號	位置	變更內容		變更理由	備註	本會專案小組初步建議意見
		原計畫（公頃）	新計畫（公頃）			
						市政府就下列各點補充敘明並配合修正變更內容及變更理由： 1.案涉工業區變更請市政府依「都市計畫工業區檢討變更審議規範」檢核，納入計畫書敘明。 2.參採市政府會中所提的回饋計畫，並請納入計畫書敘明。 3.修正後變更內容及示意圖詳見附表6、附圖6。

註1：乙種工業區(附)表示附帶條件之乙種工業區，為第二次通盤檢討及工業區專案通盤檢討所劃設，其附帶條件為：【附一：一、應另行擬定細部計畫(含配置必要之公共設施用地及擬定具公平合理之事業及財務計畫)，俟細部計畫完成法定程序發布實施後，始得發照建築。二、涉及擬變更農業區為可建築用地者，應確實依照行政院核示「農業區、保護區變更為建築用地時，一律採區段徵收方式開發」規定之開發方式辦理。】。

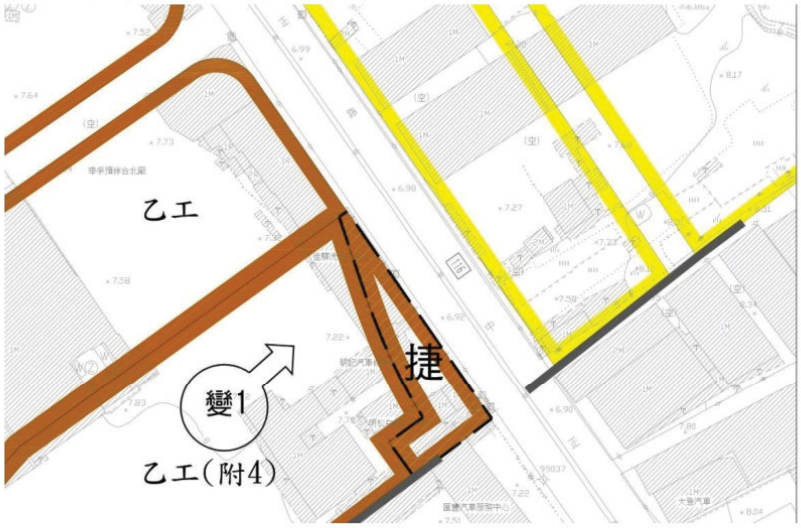
註2：停車場用地(附)及學校用地(文高)(附) 屬第二次通盤檢討變更編號第7案，附帶條件為：【一、應另行擬定細部計畫(含配置必要之公共設施用地及擬定具公平合理之事業及財務計畫)，俟細部計畫完成法定程序發布實施後，始得發照建築。二、涉及擬變更農業區為可建築用地者，應確實依照行政院核示「農業區、保護區變更為建築用地時，一律採區段徵收方式開發」規定之開發方式辦理。】。

附表 5 樹林(三多里地區)都市計畫 LG18 站(捷一)修正後變更內容

編號	位置	變更內容		變更理由
		原計畫（公頃）	新計畫（公頃）	
1	中正路西側與大安路交叉口附近	乙種工業區(附)（0.16）	捷運系統用地（0.16）	1. 設置 LG18 站站體、出入口、轉乘設施、軌道等捷運相關設施。 2. 考量避開乙種工業區 8 戶合法建物，將 LG18 站往大安路側(LG17 方向)移設約 46m，另調整軌道線型，以較大斜交角度跨越中正路橋，可避開 8 戶合法建物，惟捷運軌道結構體距該建物不足 6 公尺，該建物未來改建時須依「大眾捷運系統兩側禁建限建辦法」規定辦理。

註 1：乙種工業區(附)表示附帶條件之乙種工業區，為第二次通盤檢討及工業區專案通盤檢討所劃設，其附帶條件為：【附一：一、應另行擬定細部計畫(含配置必要之公共設施用地及擬定具公平合理之事業及財務計畫)，俟細部計畫完成法定程序發布實施後，始得發照建築。二、涉及擬變更農業區為可建築用地者，應確實依照行政院核示「農業區、保護區變更為建築用地時，一律採區段徵收方式開發」規定之開發方式辦理。】。

附圖 5 樹林(三多里地區)都市計畫 LG18 站(捷一)修正後變更示意圖

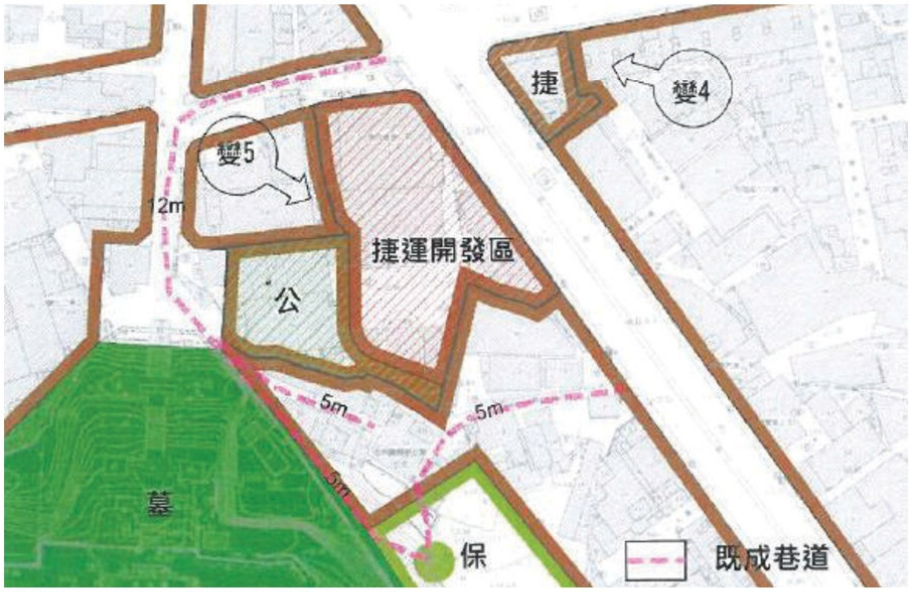


附表 6 樹林(三多里地區)都市計畫 LG20 站(捷三)修正後變更內容

編號	位置	變更內容		變更理由
		原計畫（公頃）	新計畫（公頃）	
5	中正路與三俊街交叉口	乙種工業區(0.93)	捷運開發區(0.65) 公園用地(0.28)	1.設置 LG20 站出入口、轉乘設施等捷運相關設施，考量路線周邊發展現況，位屬新北科技產業軸帶，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。 2.本案原採徵收方式取得，惟考量土地所有權人陳情納入聯合開發範圍，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(面積 0.13 公頃)。 3. 工業區辦理土地開發，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，應負擔內容如下： (1)無償捐贈新北市政府變更範圍內 30%土地作為公共設施使用，並負擔公共設施用地之開闢費用。 (2)無償捐贈變更範圍內 10.5%容積樓地板面積及應有土地持分予新北市政府，其建造成本由新北市政府負擔。 (3)無償捐贈變更範圍內 10.5%容積樓地板面積予新北市政府後，容積率扣除捷運開發區原變更後容積率 1.2 倍之半數，由乙種工業區土地所有權人支付建造成本及無償提供新北市政府相對應之土地持分，作為新北市政府負擔自償性捷運設施經費之貢獻額度，以挹注捷運建設經費。另應無償提供新北市政府捷運設施所需空間及其應持分土地所有權。 (4)依「都市計畫工業區檢討變更審議規範」第 9 條規定，興建提供具獨立出入口之公共停車場，並負擔其建造成本且無償提供應有土地持分予新北市政府，惟實際停車位數依新北市都市設計審議委員會通過內容為準，未來由新北市政府負責維護管理。 (5)比照「新北市都市計畫工業區檢討變更審規範協議書」，繳納 25 年管理維護代金。 4.本案回饋內容應與土地所有權人簽訂協議書。 (1)都市計畫變更審議階段：設定出入口範圍地上權予新北市政府，無償提供新北市政府建設出入口使用，如退出開發則由新北市政府逕予變更出入口範圍為捷運系統用地。 (2)都市計畫審竣至發布實施前：須辦理土地預告登記限制移轉 (3)都市計畫發布實施後，簽訂土地開發協議價購前：如退出開發則由新北市政府逕予變更都市計畫回工業區與捷運系統用地，出入口範圍土地無償提供新北市政府使用。

編號	位置	變更內容		變更理由
		原計畫（公頃）	新計畫（公頃）	
				(4)簽訂土地開發協議價購移轉土地後，開發建物完成前：如退出開發則土地價款僅以開發後處分不動產給付，新北市政府不給付現金。

附圖 6 樹林(三多里地區)都市計畫 LG20 站(捷三)修正後變更示意圖



表五：變更龍壽、迴龍地區都市計畫（配合捷運萬大－中和－樹林線第二期路線）（部分住宅區為捷運系統用地）變更內容綜理表

編號	位置	變更內容		變更理由	備註	本會專案小組初步建議意見
		原計畫（公頃）	新計畫（公頃）			
1	中正路東側與中正路929巷交叉口，緊鄰捷運新莊線迴龍站2號出口	住宅區（0.084）	捷運系統用地（0.084）	設置LG21站出入口及轉乘設施等捷運相關設施。		照市政府核議意見通過。