

檔 號：
保存年限：

新北市政府捷運工程局 函

地址：247018新北市蘆洲區集賢路245號
承辦人：涂亮妘
電話：(02)22852086 分機215
傳真：(02)22852017
電子信箱：am8023@ms.ntpc.gov.tw

受文者：臺北市政府捷運工程局

發文日期：中華民國110年11月9日

發文字號：新北捷規字第1102119117號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：如主旨（請至附件下載區(https://doc2-attach.ntpc.gov.tw/ntpc_sodatt/)
下載檔案，共有2個附件，驗證碼：000HR2X9K）

主旨：檢送本局110年10月27日新北樹林線LG11站車站設置評估
調整方案研商會議紀錄1份供參，請查照。

正本：五號公園公寓大廈管理委員會、新北市看守土城愛綠協會、新北市土城區員信里
辦公處、新北市土城區土城里辦公處、新北市土城區埤塘里辦公處、臺北市政府
捷運工程局、本局土木建築科、本局萬大工務所

副本：

新北樹林線 LG11 站車站設置評估調整方案研商會議紀錄

壹、 會議時間：中華民國 110 年 10 月 27 日（星期三）下午 7 時整

貳、 會議地點：土城區公所 7 樓大禮堂

參、 出席人員：詳簽到表

肆、 綜合發言及討論(摘述)

一、 黃永昌議員

各位土城鄉親晚安，感謝各位參加本次說明會，先請臺北市政府捷運工程局說明完畢後，再請我們五號社區公寓大廈管委會的黃主委說明。

二、 黃先生

(一) 感謝黃議員幫忙主持今日的會議。今日會議討論到底哪些可行與不可行，新北市城鄉局的土城行政專區已將規劃範圍限縮，並保留完整公園範圍。

(二) 新北樹林線 LG11 站的車站及軌道原規劃設計於金城路上，並非彎進公園。因看到土城國小從原距離建築物 10 公尺退至人行道邊緣為距離 17 公尺，是否 LG11 站亦可往南設置於人行道上，若不可行，那是否可再探討設置於公園的墩柱及人行道之間。土城國小已往外移 7 公尺至人行道上，又三鶯線頂埔站既是落墩於人行道上。為何臺北市捷運局未考量民眾的意見，捷運應為多數人創造友善空間，倘若非金城公園而為高樓建築，捷運是否得想辦法設置於路上。

(三) 另捷運設置 4 公尺高隔音牆，造成視覺景觀的衝擊，破壞了日照、生態，本來我們 5 號社區看出去是寬廣的視線及日照的部分，現在被捷運高架車站及隔音牆擋住視線，這個我無法接受。

三、 魯先生

我是在土城居住 60 多年的在地居民，今天是想了解公園為什麼要彎進來的原因，而非聽到彎進來公園之後的相關設施及配套措施。訴求為公園保留，車站應走線直線不要彎進公園。

四、 鄭小姐

很感謝捷運局工程師們的用心，但並非僅減噪、防震即可，而是我們在地很需要這個公園，請保留公園的完整性。

五、台灣蠻野心足生態協會 蔡小姐(完整圖說如紀錄附件)

(一) 以居民關切的議題為前提，重新規劃設計

1. LG11 站周邊居民很認真地提出替代方案，希望開發單位臺北市政府捷運局能把居民的心聲聽進去，以完整保留金城公園、遠離民宅和土城國小，避免噪音、振動、日照陰影、鄰宅結構安全、電波干擾等問題為前提，重新規劃設計。
2. 過去臺北市政府捷運局就樂生保存與捷運新莊線迴龍機廠之爭議，無視各界用心提出的替代方案，傲慢地主張均不可行。但事後驗證，如：原稱「分段通車」不可行，最後卻採分段通車。十多年來爭議不斷，浪費許多時間和資源，又侵害人權和破壞珍貴的文化資產。希望在本案不要重蹈覆轍，盡早將居民的意見納入考量，好好重新規劃。

(二) 建議縮小站體，取消商業空間

目前 LG11 站規劃的站體及出入口面積高達 5,300 平方公尺，其中公園用地高達 3,150 平方公尺，並設置「商業空間」，建議縮小站體規模，維持基本功能、取消商業空間，以減少對居民珍視的公園綠地之侵害。

(三) 軌道截直取彎的安全風險應審慎評估

軌道由直線變成短距離內連續彎曲，居民曾請教交大土木系單信瑜教授意見：「改線後…那個奇怪的形狀…和普悠瑪一樣 當列車出狀況時 這個站的風險比其他站風險高」。台灣及日本過去均曾發生過火車出軌的悲劇，希望開發單位審慎評估軌道截直取彎的安全風險。

六、土城國小家長 A

- (一) 施工期間的圍籬，導致學童要在馬路旁穿越行走，是否有學童通行安全的問題。
- (二) 上下課期間家長接送區取消，是土城國小另外安排或是捷運局再安排另設接送區。
- (三) 施工期間工地粉塵的防制措施為何。

七、臺灣水資源保育聯盟 粘小姐

- (一) 軌道距離學校 17.7 公尺是哪一段，請說明。
- (二) 上次在陳椒華立委所提的是否有帶回研析。
- (三) 黃先生所提的人行道方案，捷運局說會碰到冷卻水塔，但北門站的冷卻水塔在市民大道上，為何就可以做得到，捷運局是否有去調查及評估。

八、土城國小家長 B

車站撐起但無陽光的樹木該如何生存，植物陽光權被剝奪。土城過去淹水嚴重，皆因有樹林土壤涵養這些水份，才得以讓淹水災害降低。本人不願在車站下方已為水泥化的土地上休閒遊憩，捷運經過的聲音讓人無法忍受，根本無法在下方休息。建議顧問公司後續車站的規劃設計皆需考量這些。

伍、 綜合回覆

一、 新北市政府捷運工程局答復：

- (一) 本案北捷局設計顧問已做很多努力及調整，這次會議召開希望請居民能針對調整方案提出意見，本局再請北捷局帶回研析。本次會議土城國小已從原設計距離體健樓 10.4 公尺，調整為 17.7 公尺，並與土城國小校方及家長委員說明，取得家長的支持及原則同意。而臨民宅最短的區域，原距離約為 5.5 公尺經北捷局評估調整離民宅距離約 7 公尺。現行規劃設計已將車站與週邊環境融合，並將車站空間下方提供民眾休憩使用。
- (二) 本次研商會議會將居民的意見帶回去研析，並與居民充份的溝通。另家長擔心學童通學安全及家長接送區等議題，會於施工前再與學校溝通協調，並辦理施工前說明會向家長及民眾說明。

二、 設計顧問答復：

- (一) 目前車站設計已位於捷運土城站出入口 1 與出入口 2 及通風井的結構邊緣，無法再更近，若將墩柱偏心設計，墩柱尺寸將更大，會影響公園的面積更大。原規劃設計使用公園面積為 1,482 平方公尺較現行設計方案面積 434 平方公尺更多，車站雖無法再調整，但路線已盡量調整。當初捷運土

城站為早期規劃的車站，當時並無預留地下空間供後續路網使用。此外，目前LG11站設計為下方可供民眾使用及穿越，現形在很多車站皆設計與公園作結合(大安森林公園、台鐵冬山車站等)。

(二) 有關高架軌道距離土城國小的議題，除了體健樓距離為 17.7 公尺，其餘路段皆大於 17.7 公尺。

(三) 對於土城國小家長的問題，於施工前會再與土城國小協調如何接送等問題後，才會進行施工。

(四) 另外為公園復舊的部分，於完工前 3 年會再與附近居民討論，什麼樣的休閒遊憩設施較適合在地的居民。

三、 黃永昌議員：今日感謝大家來參與這個會議，希望今日雙方能充份溝通意見，並請捷運局將民眾意見帶回研析。

陸、散會（下午 20:25）

新北樹林線 LG11 站車站設置評估調整方案研商會議	
姓名	簽到處
新北市政府捷運工程局	余副總工程司憶雯、張科長壯習、洪股長國智、涂亮妘、楊惠勝、林義軒
臺北市政府捷運工程局	廖處長純璋、莊課長建忠、管副工程司靜茹
土城區公所	陳區長國欽
臺灣水資源保育聯盟	粘麗玉

110.10.27 新北樹林線 LG11 站車站設置評估調整方案研商會議

發言單

台灣蠻野心足生態協會

專職律師蔡雅滢

一、以居民關切的議題為前提，重新估劃設計：

(一) LG11 站周邊居民很認真地提出替代方案，希望開發單位臺北市政府捷運局能把居民的心聲聽進去，以完整保留金城公園、遠離民宅和土城國小，避免噪音、振動、日照陰影、鄰宅結構安全、電波干擾等問題為前提，重新規劃設計。

(二) 過去臺北市政府捷運局就樂生保存與捷運新莊線迴龍機廠之爭議，無視各界用心提出的替代方案，傲慢地主張均不可行。但事後驗證，如：原稱「分段通車」不可行，最後卻採分段通車。十多年來爭議不斷，浪費許多時間和資源，又侵害人權和破壞珍貴的文化資產。希望在本案不要重蹈覆轍，盡早將居民的意見納入考量，好好重新規劃。

二、建議縮小站體，取消商業空間：

目前 LG11 站規劃的站體及出入口面積高達 5,300 平方公尺，其中公園用地高達 3,150 平方公尺，並設置「商業空間」，建議縮小站體規模，維持基本功能、取消商業空間，以減少對居民珍視的公園綠地之侵害。

表 3.2-1 對金城公園之影響評估(原規劃案與建議案)

項目	原規劃案	建議案
土地使用	站體：道路用地 出入口 A：公園用地 出入口 B：捷運系統用地	站體+軌道：公園、停車場用地、捷運系統用地 出入口 A：公園用地 出入口 B：捷運系統用地
用地面積	站體：- 出入口 A：1,483 m ²	站體+出入口 A：約 5,300 m ² 公園用地：3,150 m ² 停車場用地：2,150 m ² 土城站捷運系統用地：520 m ²
結構體投影面積	公園用地：1,150 m ²	公園用地：上方投影 2,235 m ² (站體+軌道) 停車場用地：上方投影 1,470 m ² (站體+軌道)
地面層面積	出入口 A(含無障礙電梯)：520 m ²	出入口 A(含無障礙電梯)： 公園用地：230 m ² /人行道：85 m ² 轉乘電梯：22 m ² 轉乘電扶梯頂：85 m ² 轉乘停車場：180 m ²
使用金城公園地面層面積	籃球場：1/2 範圍 遊樂設施：1/2 範圍 廣場：1/2 範圍 階梯石階區：一角	B./C. 籃球場 624 m ² (1/2 根 2.5m×2.5m 方柱+部分出入口 A)：約 1/30 範圍 (約 20 m ²) D. 步道：地下 5m×5m 基地保水設施(約 25 m ²) E. 植栽區：地下 5m×5m 汗水處理設施 F 圓形廣場：1 根 2.5m×2.5m 方柱(約 10 m ²) G. 階梯石階區：1 根 2.5m×2.5m 方柱(約 10 m ²) H. 植栽區：1 根 2.5m×2.5m 方柱(約 10 m ²) I. 步道：1 根 2.5m×2.5m 方柱(約 10 m ²) J. 步道/綠地：轉乘電扶梯頂+停車場(225 m ²)

(出處：107.03.21 北捷萬大-中和-樹林線第二期工程土建基本設計
服務 DX105 設計標 p3-12)

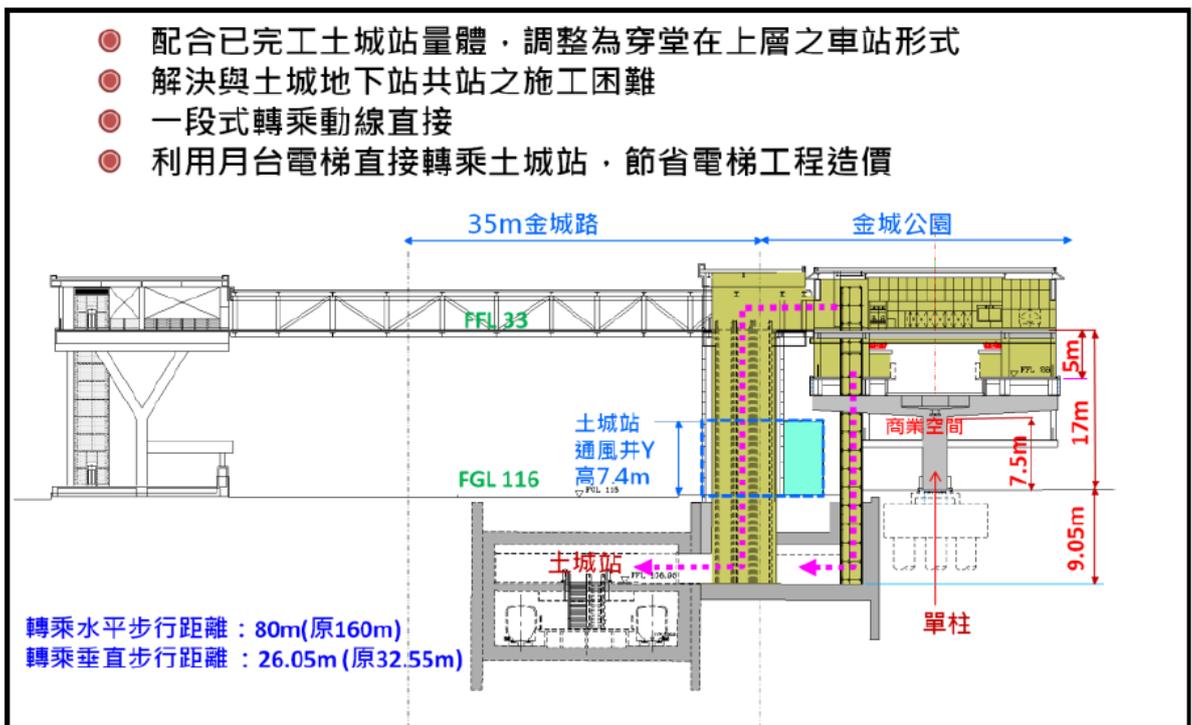


圖 5.5-37 LG11 站建議案- 一段式轉乘動線直接

(出處：107.03.21 北捷萬大-中和-樹林線第二期工程土建基本設計
服務 DX105 設計標 p5-157)



圖6.8.1-1 變更後LG11站電腦景觀模擬示意圖

(出處：110.06 萬大-中和-樹林地區捷運系統環說書第3次環差第二次修正本 p6-66)

三、軌道截直取彎的安全風險應審慎評估：

軌道由直線變成短距離內連續彎曲，居民曾請教交大土木系單信瑜教授意見：「改線後…那個奇怪的形狀…和普悠瑪一樣 當列車出狀況時 這個站的風險比其他站風險高」。台灣及日本過去均曾發生過火車出軌的悲劇，希望開發單位審慎評估軌道截直取彎的安全風險。