

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）
主要計畫書

擬定機關：新北市政府
中華民國 105 年 04 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		
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		
本案公開展覽起迄日期	公開展覽	第 1 次	新北市政府 100 年 8 月 24 日北府城審字第 10011039795 號函公告，公告期間自 100 年 8 月 30 日起，公開展覽 30 日。（刊登於 100 年 8 月 30、31 日、9 月 1 日工商時報）
		第 2 次	新北市政府 103 年 12 月 30 日北府城審字第 10324258225 號函公告，公告期間自 104 年 1 月 9 日起，重行公開展覽 30 天。（刊登於 104 年 1 月 9、10、11 日聯合報）
	公開說明會	第 1 次	100 年 9 月 15 日上午 10 時假土城區公所舉行
		第 2 次	104 年 1 月 21 日上午 10 時假土城區公所舉行
人民團體對本案之反映意見	詳公民或團體陳情意見綜理表		
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 102 年 5 月 23 日第 33 次會議 新北市都市計畫委員會 104 年 4 月 23 日第 54 次會議 新北市都市計畫委員會 104 年 5 月 21 日第 55 次會議	
	部級	內政部都市計畫委員會 103 年 2 月 18 日第 821 次會議 內政部都市計畫委員會 103 年 5 月 13 日第 827 次會議 內政部都市計畫委員會 104 年 10 月 13 日第 861 次會議	

目 錄

第一章 計畫緣起	1
第一節 緣起與目的	1
第二節 法令依據	6
第三節 變更位置與範圍	6
第二章 上位計畫與相關計畫	8
第一節 上位計畫	8
第二節 相關計畫	10
第三章 現行都市計畫概述與現況分析	15
第一節 現行都市計畫概述	15
第二節 土地使用計畫	20
第三節 周邊道路系統與服務水準及交通衝擊分析	21
第四節 周邊公共設施現況分析	35
第五節 都市防災計畫	39
第六節 都市衛生	43
第七節 環境影響	47
第四章 整體規劃原則	49
第一節 整體規劃構想	49
第二節 車站周圍地區市場分析	62
第五章 計畫變更理由與內容	64
第一節 變更理由	64
第二節 變更內容	64
第三節 變更後計畫	67
第六章 實施進度及經費	70
第一節 捷運建設時程	70
第二節 開發方式	70
第三節 財源籌措	70
第七章 其他應表明事項	73

附錄一	內政部都市計畫委員會會議紀錄	75
附錄二	新北市都市計畫委員會會議紀錄	252
附錄三	都市計畫變更涉及有關「大眾捷運系統土地開發」審議事項 檢核表	334
附錄四	個案變更認定函	343
附錄五	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核定函	344
附錄六	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環境影響說明書同意函	359
附錄七	捷運車站規劃原則、構想及用地協商過程	365
附錄八	農業區(LG08A 車站及機廠)變更使用同意函	381
附錄九	細部計畫土地使用分區管制要點	393
附錄十	主要計畫變更範圍地籍綜理表、地籍示意圖	396

圖目錄

圖 1-1	臺北都會區捷運建設願景圖	4
圖 1-2	捷運萬大線第一期路線各車站位置示意圖	5
圖 1-3	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）主要計畫變更位置示意圖	7
圖 2-1	特二號道路路線示意圖	13
圖 2-2	捷運環狀線路線示意圖	13
圖 2-3	捷運新莊線路線示意圖	14
圖 2-4	捷運土城線延伸頂埔段路線示意圖	14
圖 3-1	本計畫區都市計畫示意圖	19
圖 3-2	現況照片	20
圖 3-3	計畫路線及現況道路示意圖	22
圖 3-4	新北市自行車道願景圖(城際文化自行車道部分)	24
圖 3-5	保生路路型改善斷面示意圖(鄰近 LG05 車站)	25
圖 3-6	中山路路型改善斷面示意圖(鄰近通風豎井用地)	25
圖 3-7	連城路路型改善斷面示意圖(LG06、07、08 車站沿線)	25
圖 3-8	金城路路型改善斷面示意圖(鄰近機廠)	26
圖 3-9	通風豎井用地周邊道路路網圖	30
圖 3-10	LG06 車站周邊道路路網圖	31
圖 3-11	LG07 車站周邊道路路網圖	32
圖 3-12	LG08 車站周邊道路路網圖	33
圖 3-13	機廠（含 LG08A 車站）周邊道路路網圖	34
圖 3-14	LG05 車站周邊公共設施分布圖	36
圖 3-15	LG06 車站周邊公共設施分布圖	37
圖 3-16	LG07 車站周邊公共設施分布圖	37
圖 3-17	LG08 車站周邊公共設施分布圖	38
圖 3-18	機廠及 LG08A 車站周邊公共設施分布圖	38
圖 3-19	變更土城都市計畫（第三次通盤檢討）防災系統示意圖	42
圖 3-20	新北市永和區雨水下水道人孔分布圖	43
圖 3-21	新北市中和區雨水下水道人孔分布圖	43
圖 3-22	新北市土城區雨水下水道人孔分布圖	44
圖 3-23	新北市板橋區雨水下水道人孔分布圖	44
圖 3-24	金城路及連城路下水道系統示意圖	46

圖 3-25	新店溪流域中和污水下水道系統集污範圍示意圖	46
圖 3-26	機廠污廢水納入 PE 次幹管 PE021 人孔示意圖	47
圖 4-1	捷運萬大線機廠細部設計配置示意圖	55
圖 4-2	機廠留設聯絡通道位置示意圖	55
圖 4-3	機廠避難層公共開放空間示意圖	56
圖 4-4	機廠緊急逃生動線示意圖	56
圖 4-5	機廠開發構想示意圖	57
圖 4-6	機廠開發量體示意圖	57
圖 5-1	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）主要計畫變更內容示意圖（機廠屬土城都市計畫部分）	66
圖 5-2	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）主要計畫變更後內容示意圖（機廠屬土城都市計畫部分）	69

表目錄

表 3-1	變更土城都市計畫第二次通盤檢討後歷次個案變更一覽表	15
表 3-2	本計畫區土地使用計畫表	18
表 3-3	變更範圍土地權屬表	20
表 3-4	計畫周邊主要道路幾何特性彙整表	21
表 3-5	車站明挖施工區周邊停車調查成果彙整表	22
表 3-6	捷運萬大線第一期路線沿線公車路線彙整表	23
表 3-7	本工程交通維持宣導計畫	28
表 3-8	捷運萬大線第一期路線捷運廠站周邊公共設施現況表	35
表 3-9	本計畫案避難設施及收容場所一覽表	41
表 4-1	坡度分析表	53
表 4-2	捷運萬大線機廠土地開發內容	54
表 4-3	第三群商業區旅次發生率說明	58
表 4-4	商業區衍生人旅次推估	58
表 4-5	商業區各類型運具使用特性	58
表 4-6	商業區晨昏峰衍生旅次運具需求量彙整表	59
表 4-7	平常日住宅社區人旅次發生率-以樓地板面積計算	59
表 4-8	住宅區衍生人旅次推估	59
表 4-9	住宅區各類型運具使用情形	60
表 4-10	住宅區尖峰衍生旅次運具需求量彙整表	60
表 4-11	金城路尖峰小時交通量現況統計表	61
表 4-12	市區平面道路服務水準評估表	61
表 4-13	車站周邊不動產市場價格分析表	63
表 5-1	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）主要計畫變更內容明細表	65
表 5-2	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）主要計畫變更前後面積對照表	68
表 6-1	捷運萬大線第一期計畫各級政府建設經費分擔表	71
表 6-2	「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」實施進度及經費表	72
表 7-1	原土地使用分區開發強度及使用組別表	73

表 7-2 捷運開發區開發強度及使用組別表.....	73
----------------------------	----

第一章 計畫緣起

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，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，詳圖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日完成規劃報告書與財務計畫即報請交通部審查，交通部於98年5月15日核轉行政院審議。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「臺北都會區大眾捷運系統萬大-中和-樹林線走廊研究規劃報告書」，原則同意路線、場站全線一次核定，分期推動興建，案名修正為「臺北都會區大眾捷運系統萬大-中和-樹林線走廊研究規劃報告書暨周邊土地發展計畫」，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、和平西路、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、連城路至金城路，並於金城路北側農業區設置機廠及設一支線車站臨莒光路，同時於金城路過明德路口附近路線爬昇為高架後，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（詳見圖1-2）。第二期興建路段由機廠至迴龍段，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）。

臺北市政府捷運工程局經加入捷運萬大線TOD（沿線土地開發）及TIF（稅收增額）等效益，重新研擬捷運萬大線第一期工程之財務計畫，並於100年11月9日函報交通部，經交通部3次審查意見及研析補充資料後，交通部102年5月16日函復審查意見摘要如下：「由於本財務計畫總經費較原核定金額增加231.25億元，請確實檢討成本之合理性，與行政院經濟建設委員會跨域加值方案計算所得自償率之差異將由本府另籌財源挹注，惟未具體說明如何籌措挹注，倘其籌措方式非屬自償性質，並不符自償率計算精神與邏輯，請一併釐清修正。另鑑於本案財務計畫修正涉及新北市政府經費分攤事宜，請臺北市政府儘速與該府協議經費分攤原則獲致共識後，一併納入本案財務計畫補充說明」。

有關成本合理性檢討，臺北市政府捷運工程局已針對捷運萬大線施工環境及困難度，重新檢討補充修正完成。跨域加值方案計算所得自償率之差異部分，臺北市政府捷運工程局已依內政部訂定之「以增額容積籌措重大公共建設財源之運作要點」（參照行政院101年7月24日院臺經字第1010138527號函核定「跨域加值公共建設財務規劃方案」），重新檢視捷運萬大線第一期工程車站週邊TOD之效益，俾利後續中央審議。至於各級政府經費分攤原則部分，臺北市政府捷運工程局已於102年5月29日及6月27日分別邀集兩市業務及財、主單位進行研商，並已達成初步建議方案。

上述審查意見修正完竣後，並於102年8月5日提報臺北市及新北市共組之「臺北都會區大眾捷運系統建設計畫及周邊土地整體開發研議委員會」第5次委員會議討論定案後，於102年10月3日依序報請交通部審查，交通部於102年11月6日召開「大眾捷運系統建設及周邊土地開發計畫審查委員會」第10次會議，對於自償率試算方式及各級政府經費分攤額度，原則可接受。臺北市政府依委員會會議紀錄，完成財務計畫暨中長程個案計畫修正，於103年2月20日函報交通部，交通部103年3月13日函覆審查意見，相關審查意見臺北市政府已修正完竣，並於103年3月17日依序報請中央核定，交通部於103年3月28日核轉行政院審議。

行政院國家發展委員會於103年5月26日召開研商會議，請臺北市政府及新北市政府就建造成本及增額容積效益等相關議題檢討修正後，再行提報。臺北市政府依據會議結論，完成報告書修正，於103年7月28日函送交通部。行政院國家發展委員會於103年7月30日，邀集交通部、臺北市政府及新北市政府，召開協商會議，儘速就爭議部分檢討並達成共識。臺北市政府補充相關說明及修正報告資料，103年8月11日函報交通部核轉行政院，經行政院國家發展委員會103年8月18日第6次委員會，審議「臺北都會區大眾捷運系統萬大-中和-樹林線走廊研究規劃報告書暨周邊土地發展計畫案第一期工程（財務計畫）報告書修正」，原則支持第一期路線，行政院103年9月23日院臺交字第1030054370號函核定。

另環境影響說明書已於97年7月2日獲行政院環保署委員會議審議通過，環境影響說明書定稿本於97年8月6日獲行政院環保署環署綜字第0970055406B號函同意備查。捷運萬大線第一期細部設計成果，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，檢送環境影響差異分析報告書提送環保署審查，經103年7月30日行政院環保署委員會議審議通過。

故為辦理捷運萬大線第一期工程建設需要，本次都市計畫變更作業經臺北市政府捷運工程局依都市計畫法第27條第1項第4款辦理個案變更，並經函請交通部核轉內政部，內政部於99年9月30日內授營都字第0990196317號函同意依前開法令規定辦理個案變更。另第一期興建路段跨臺北市及新北市二個不同行政轄區，其中臺北市段之都市計畫變更，另案由臺北市政府辦理，並於104年9月17日發布實施「配合台北捷運萬大-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」及104年10月30日發布實施「配合臺北捷運萬大-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」，本案為新北市段屬土城都市計畫範圍，配合辦理都市計畫變更，以利捷運用地之取得俾利後續捷運工程之推動。



圖1-1 臺北都會區捷運建設願景圖



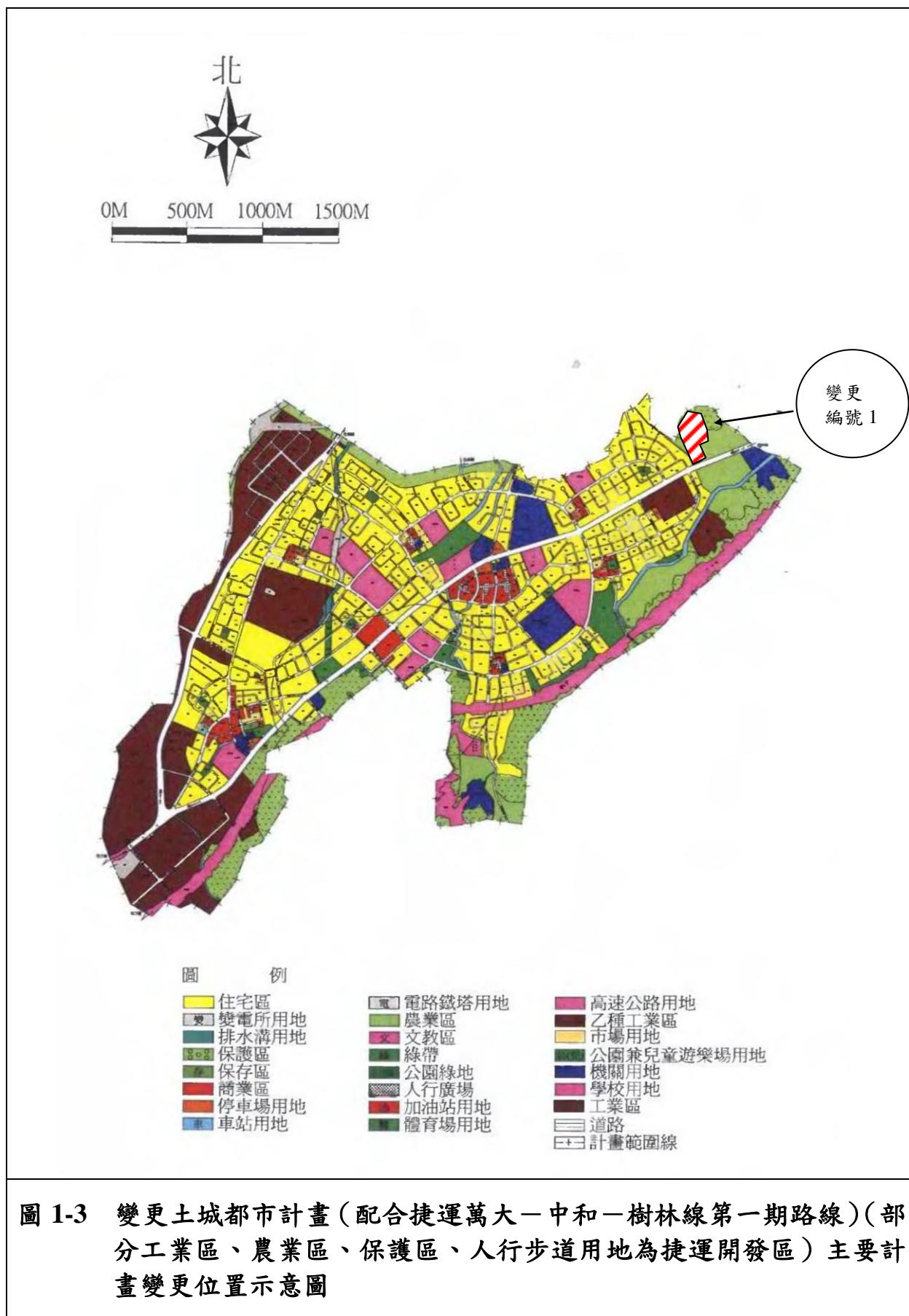
圖1-2 捷運萬大線第一期路線各車站位置示意圖

第二節 法令依據

捷運萬大線之都市計畫變更作業係依據都市計畫法第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。...」。並經內政部99年9月30日內授營都字第0990196317號函同意依前開法令規定辦理個案變更（詳附錄四）。

第三節 變更位置與範圍

萬大線第一期路線機廠位於土城區延壽路以東、金城路北側與中和區莒光路南側之間，並設置一支線車站（LG08A車站）於機廠內（位於機廠北側，臨中和區莒光路），現況為工廠（世大化成等）、鐵皮屋（鋼鐵工廠、傢俱工廠等）、加油站（台灣優力）、農田、農舍等，機廠跨板橋都市計畫、中和都市計畫及土城都市計畫，本計畫案之捷運開發區係機廠範圍屬土城都市計畫，機廠面積總計約11.8公頃，屬土城都市計畫部分約為5.7336公頃，土地原使用分區為工業區、農業區、保護區與人行步道用地，變更位置示意圖詳圖1-3。



第二章 上位計畫與相關計畫

第一節 上位計畫

一、一、全國區域計畫(民國102年10月，內政部)

(一) 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；再者，依據國土計畫法草案架構，未來空間計畫體系將調整為「全國國土計畫」及「直轄市、縣(市)國土計畫」等二層級計畫，為因應該調整方向，內政部除推動直轄市、縣(市)政府擬定區域計畫作業，俾未來轉換為直轄市、縣(市)國土計畫外，並整合現行臺灣北、中、南、東部區域計畫(以下簡稱原計畫)，辦理本案全國區域計畫，除將前開原計畫、一通及變更一通等區域計畫內容仍將繼續執行部分，延續納入本計畫內，以據為後續執行管制依據外，並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。

本計畫主要規範內容為土地利用基本原則，係屬政策計畫性質，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(如河川流域、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，研擬都會區域或特定區域計畫內容，以指導土地有秩序發展。

(二) 計畫範圍

計畫範圍包括臺灣地區及金門縣、連江縣等之陸域及海域。

(三) 計畫年期

計畫年期為民國 115 年。

(四) 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。

二、新北市區域計畫（草案）

新北市政府依據區域計畫法第5條第2款及第6條規定擬定「新北市區域計畫」，於101年12月26日公開展覽，現於內政部區域計畫委員會審議中，計畫範圍包含全市轄29個區，面積為2052.57平方公里，計畫年期為民國115年，計畫目標為：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。

依據新北市區域計畫之新北市城鄉空間結構為：

（一）總體空間結構：跨域聚合型城市

新北市未來國土規劃藍圖，將採取跨城市跨行政區域的創新走廊協作模式，形成新的城市結構，跨域聚合型城市，以利城市與國際接軌，並使地方資源更具互補性，減少設施重置，其城市空間肌理結構為：跨域聚合型城市＝三大環域系統＋六條創新走廊＋多核心成長極。

（二）三大環域系統

1. 海環帶-海洋麗村環
2. 生態源-美鄉慢城鏈
3. 主城區-都市生活圈

（三）六條創新走廊

1.三條既有都市走廊

- （1）北基經貿走廊：都心區-汐止-基隆
- （2）北桃文化走廊：溪南都心區-三鶯-桃園大溪
- （3）國際機場走廊：溪北都心區-林口-桃園機場

2.三條潛力創新走廊

- （1）國際雙溪走廊：桃園航空城-臺北港-淡海新市鎮
- （2）雙城都會河廊：新店-都心區-淡水-八里
- （3）捷運內環走廊：溪南都心-溪北都心-臺北市

（四）多核心成長極

1.北北基首都圈

- （1）臺北市（創新）：國家政經中樞
- （2）新北市（嚮居）：國際嚮居之都
- （3）基隆市（休閒）：休閒港灣城市

2.都市階層中心：依據國土發展策略計畫將都市階層分為主要核心都

市、區域中心、地方中心及市鎮中心等四級，新北市定位為主要核心都市，其中溪南都心（板橋）、溪北都心（新莊）具區域中心性質，汐止、淡水、林口、新店、三峽、瑞芳屬策略區之地區中心。

3.成長功能中心

- (1) 門戶型功能中心：臺北港區、溪北國家新區
- (2) 成長型功能中心：溪南 CBD（新板特區）、溪北 CBD（新莊副都心）
- (3) 地理型功能中心：淡水河北十字區、淡水南十字區
- (4) 產業型功能中心：大汐止經貿園區、大新莊知識園區、大土樹創新園區、林口產業專區
- (5) 旅遊型功能中心：淡水地區、野柳地區、北金九地區、三鶯地區、新店地區

(五)策略功能分區

就 29 個行政區以區域地理沿革、行政事務事項、都市計畫範圍及城鄉地方特色與地區整體發展等相關性，將全市空間區分為七大策略區，並依地方發展特色與潛力賦予不同之發展功能：

1. 溪南都心生活商務區-板橋東區-中和區-永和區-土城區及新店北區
2. 溪北都心國際創新區-新莊區-三重區-蘆洲區-五股區-泰山區-樹林北區及板橋西區
3. 北觀海洋城邦區-林口區-八里區-淡水區-三芝區-石門區-金山區-萬里區
4. 大翡翠生態樂活區-新店南區-深坑區-石碇區-坪林區-烏來區
5. 三鶯文創宜居區-三峽區-鶯歌區-樹林南區
6. 汐止科技經貿區-汐止區(基隆市、臺北市)
7. 東北角人文旅遊區-瑞芳區-貢寮區-平溪區-雙溪區

第二節 相關計畫

一、特二號道路

新北市特二號道路是屬於「臺北都會區快速道路系統」的一環，特二號道路之興建將提供新北市西側地區一南北向的快速公路運輸走廊，服務

五股交流道與土城交流道間之交通需求，使其快速地進出新北市西側的五股、新莊、板橋及土城等精華地區，就道路聯絡功能重要性而言，特二號道路連接土城交流道以及五股交流道，未來完成後可作為國一以及國三高速公路之聯絡道路，同時向北延伸銜接國工局刻正辦理之八里新店線快速道路並直通臺北國際商港。

特二號道路計畫北端起自五股交流道，南行跨越新莊區中山路，沿塭仔圳 60 公尺園道跨越新泰路、中正路及大漢溪後，續沿板橋區湍仔溝左岸至土城環河路跨越城林橋，接大安路至中央路路口止，全長約 12.81 公里（詳圖 2-1）。

特二號道路計畫工程由公路總局、新北市政府、國道高速公路工程局分別執行，第 1 階段 99 年通車(五股交流道至新莊中正路段)，第 2 階段 100 年通車(板橋到土城交流道段)，第 3 階段為新莊中正路至板橋段，特二號道路全線於 102 年 1 月 31 日通車。

二、捷運環狀線

捷運環狀線第一階段建設路線自新店線大坪林站起，以地下方式沿新店區民權路過中正路後出土以高架方式跨越新店溪後，沿景平路、中山路、板南路經板橋火車站、文化路、民生路、跨越大漢溪、經新莊思源路至五工路，全線 15.4 公里(地下段 1.2 公里、高架段 14.2 公里)，共設 14 車站(地下 1 站，高架 13 站)及 1 座機廠，預定 107 年 12 月完工。

捷運環狀線北環段及南環段路線係銜接捷運環狀線第一階段路線，經臺北市政府捷運工程局初步檢討建議規劃路線為，北環段路線銜接第一階段路線自五工路由高架轉入地下方式續沿五權路、四維路、蘆洲集賢路，循重陽橋經士林社子、中正路、至善路至大直北安路與內湖線劍南路站相交並與捷運南北線接續為止，全長約 14.88 公里，規劃設置 12 座車站，並預定於蘆洲區北側之農業區設置 1 座北機廠，面積約 9.35 公頃；南環段路線自木柵動物園起採地下方式沿新光路穿越山區接秀明路，經政治大學校內四維道，穿越景美溪後行經永安街(或木新路)再接木柵路、穿越景美溪沿遠東工業區旁之防汛道路，續西行於民權路與第一階段路線大坪林站銜接，並可轉乘新店線，全長約 5.6 公里，規劃設置 6 座車站（不包括 Y6 大坪林站），採中運量捷運系統以地下方式興建（詳圖 2-2）。可行性研究報告書經行政院國家發展委員會 103 年 9 月 22 日第 7 次委員會審議，行政院於 103 年 11 月 3 日核定，目前正辦理綜合規劃作業。

三、捷運新莊線

捷運新莊線為中和線之延伸，在羅斯福路與和平東路口與新店線之古亭站相交轉乘，與蘆洲支線、中和線三者合為稱橘線。路線自古亭站起，

北經杭州南路轉信義路、新生南路、松江路、民權東、西路至三重、新莊，全長約 19.7 公里，均採地下化型式興建，共設 16 個車站及 1 座機廠（詳圖 2-3）。

新莊線全線預計分階段通車，蘆洲線經道岔段至新莊線忠孝新生站已於 99 年 11 月 3 日通車，忠孝新生站經東門站至古亭站於 101 年 9 月 30 日通車，新莊線迴龍站至臺北橋站接續至大橋頭站，101 年 1 月 5 日局部通車至輔大站，丹鳳站及迴龍站於 102 年 6 月 29 日通車，新莊機廠預定 107 年 1 月完工。

四、捷運土城線延伸頂埔段

捷運土城線延伸頂埔段係由原捷運土城線採高運量系統由土城線永寧站後端接續延伸，延伸路線自捷運土城線永寧站起沿中央路三、四段道路下方佈設至頂埔地區高科技產業園區用地前止，沿線共設有 1 個地下車站（頂埔站），路線全長約 2 公里（詳圖 2-4），頂埔站設於土城區中央路 4 段頂埔高科技產業園區前，全線於 104 年 7 月 6 日通車。



圖 2-1 特二號道路路線示意圖



圖 2-2 捷運環狀線路線示意圖



圖 2-3 捷運新莊線路線示意圖



圖 2-4 捷運土城線延伸頂埔段路線示意圖

第三章 現行都市計畫概述與現況分析

第一節 現行都市計畫概述

土城都市計畫於民國 61 年 4 月 26 日發布實施，民國 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，包括民國 75 年發布實施「變更土城都市計畫(第一次公共設施通盤檢討)案」、民國 79 年發布實施「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」及民國 82 年發布實施「變更土城都市計畫(第二次通盤檢討)案」等，第二次通盤檢討案後彙整歷次個案變更計畫如表 3-1。

依據 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」，土城都市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，計畫面積為 752.31 公頃，並以民國 85 年為計畫目標年，計畫人口為 110,000 人，居住密度約每公頃 480 人。

土城都市計畫都市發展用地面積為 682.52 公頃，占計畫總面積 90.72%，而非都市發展用地僅 69.79 公頃，占計畫總面積 9.28%，顯示農業區與保護區面積稀少。

都市發展用地之中，以住宅區面積 199.23 公頃最大，占計畫總面積 26.48%，為都市發展用地面積之 29.19%，其用地發展率約為 67%；其次為工業區 184.57 公頃，占計畫總面積 24.53%，為都市發展用地面積之 27.04%，土城都市計畫以滿足住宅與工業兩項需求為主，土地使用計畫詳表 3-2，都市計畫示意圖詳圖 3-1。

有關「變更土城都市計畫（第三次通盤檢討）案」（草案）及「擬定土城都市計畫（既有發展地區）細部計畫案」（草案），業於 100 年 1 月 3 日辦理公開展覽作業，目前依相關都市計畫程序進行中尚未完成法定程序。

表 3-1 本計畫區歷次個案變更一覽表

編號	案 名	發布實施 日期	發布日期及文號
01	變更土城都市計畫(部分住宅區為道路用地及機關用地、部分道路用地為機關用地)案	83.03.25	83.03.23 八三北府工都字第 100463 號
02	變更土城都市計畫（部分工業區、農業區、保護區、公園用地、廣場兼停車場用地、學校用地為捷運系統用地）案	83.08.18	83.08.16 八三北府工都字第 271123 號
03	變更土城都市計畫（部分農業區為捷運系統用地）案	85.03.15	85.03.02 八五北府工都字第 71297 號
04	變更土城都市計畫（部分工業區為捷運系統用地）案	85.06.06	85.06.03 八五北府工都字第 166428 號

編號	案 名	發布實施 日期	發布日期及文號
05	變更土城都市計畫(部分工業區、排水溝用地為捷運系統用地)案	85.11.11	85.11.05 八五北府工都字第 362029 號
06	變更土城都市計畫(部分排水溝用地為捷運系統用地兼供排水溝使用)案	86.12.05	86.11.25 北府工都字第 422966 號
07	變更土城都市計畫(部分農業區為醫療專用區)案	87.10.14	87.10.02 八七北府工都字第 282984 號
08	變更土城都市計畫(部分工業區為道路用地)案	88.06.14	88.06.07 八八北府工都字第 196054 號
09	變更土城都市計畫(暫緩發展區及附近地區)通盤檢討案	89.07.26	89.07.17 八九北府城規字第 257214 號
10	變更土城都市計畫(部分保護區為電路鐵塔用地)案	89.12.26	89.12.13 八九北府城規字第 446211 號
11	變更土城都市計畫(暫緩發展區及附近地區)(部分保護區為電路鐵塔用地)案	89.12.26	89.12.13 八九北府城規字第 466279 號
12	變更土城都市計畫(部分住宅區為乙種工業區)案	90.12.10	90.11.28 九十北府城規字第 425100 號
13	變更土城都市計畫(部分機關用地、保護區、排水溝用地為排水溝用地、機關用地)案	92.01.14	92.01.06 北府城規字第 09107498032 號
14	變更土城都市計畫(部分農業區為道路用地)案	92.01.17	92.01.09 北府城規字第 09200039352 號
15	變更土城都市計畫(配合臺北縣特二號道路工程)(部分工業區為道路用地)案	92.05.23	92.05.15 北府城規字第 09203347112 號
16	變更土城都市計畫(暫緩發展區及附近地區)(部分道路用地為住宅區)案	93.05.27	93.05.19 北府城規字第 09303760941 號
17	變更土城都市計畫(工五南側)部分通盤檢討案	96.10.19	96.10.09 北府城規字第 09606471131 號
18	變更土城都市計畫(部份工業區為高速公路用地, 部份道路用地為道路用地兼供高速公路使用)案	97.05.09	97.05.01 北府城規字第 09703091181 號
19	變更土城都市計畫(部份乙種工業區為電路鐵塔用地)案	98.04.23	98.04.14 北府城規字第 09802749461 號
20	變更土城都市計畫(部份高速公路用地為工業區, 部份道路用地兼高速公路使用為道路用地)案	99.01.08	98.12.31 北府城審字第 09811117391 號
21	變更土城都市計畫(電信事業土地專案通盤檢討)案	99.01.11	98.12.29 北府城審字第 09810775481 號
22	變更土城都市計畫(調整劃設公園用地專案通盤檢討)案	99.08.06	99.07.27 北府城審字第 09906925181 號
23	變更土城都市計畫(部分高速公路用地為工業區)案	99.10.11	99.10.04 北府城審字第 09909301671 號
24	變更土城都市計畫(部分工業區、住宅區為商業區、公園兼兒童遊樂場用地及道路用地)(土	100.03.24	100.03.14 北府城審字第 10001569691 號

編號	案 名	發布實施 日期	發布日期及文號
	城市員福段 24 地號等中華段 1375 地號等 25 筆土地) 案		
25	變更土城都市計畫(部分住宅區、人行步道為道路用地)案	100.07.06	100.07.06 北府城審字第 10006179471 號
26	變更土城都市計畫(部分乙種工業區為住宅區、公園用地、廣場用地、廣場用地兼供道路使用及道路用地)案	101.12.28	101.12.19 北府城審字第 10131120151 號
27	變更土城都市計畫(部分車站用地為住宅區、鄰里公園兼兒童遊樂場用地及道路用地)案	102.04.19	102.04.10 北府城審字第 10215458621 號
28	變更土城都市計畫(暫緩發展區及附近地區)(市地重劃區都市計畫檢討變更) 案	102.08.08	102.08.07 北府城審字第 10223907841 號
29	變更土城都市計畫(土地使用分區管制要點第十五點)案	102.12.31	102.12.31 北府城都字第 10233775081 號
30	變更土城都市計畫(部分保護區為電路鐵塔用地及部分電路鐵塔用地為乙種工業區)案	103.01.20	103.1.14 北府城審字第 10300358301 號
31	變更土城都市計畫(部分乙種工業區為住宅區、機關用地、公園用地、兒童遊樂場用地及道路用地)案	103.02.18	103.2.11 北府城審字第 10301628791 號
32	變更土城都市計畫(部分排水溝用地為排水溝用地兼供道路使用)案	103.02.18	103.2.11 北府城審字第 10301925171 號
33	變更土城都市計畫(部分乙種工業區為抽水站用地)案	103.8.21	103.8.13 北府城審字第 10314769331 號
34	變更土城都市計畫(暫緩發展區及附近地區)細部計畫(配合市地重劃開發)案	103.09.05	103.8.27 北府城審字第 10315388381 號
35	擬定土城都市計畫(第二種住宅區、鄰里公園兼兒童遊樂場用地及道路用地)細部計畫案	103.11.20	103.11.14 北府城審字第 10321283951 號

資料來源：歷次個案都市計畫書及本計畫整理。

表3-2 本計畫區土地使用計畫表

項 目		計畫面積	百分比 (1)	百分比 (2)
住宅區		199.23	29.19	26.48
商業區		12.07	1.77	1.60
工業區		184.57	27.04	24.53
寺廟保存區		0.62	0.09	0.09
農業區		14.66	--	1.95
保護區		55.13	--	7.33
文教區		3.70	0.54	0.49
暫緩發展區		73.02	10.70	9.71
學校	文 小	12.18	1.78	1.62
	文 中	7.94	1.16	1.06
	文 高	8.15	1.20	1.08
	大 專	3.16	0.46	0.42
	小 計	31.43	4.60	4.18
機關用地		20.90	3.06	2.78
公園用地		6.76	1.00	0.90
鄰里公園兼兒童遊樂場		6.91	1.01	0.92
市場用地		2.19	0.32	0.29
停車場用地		2.26	0.33	0.30
人行廣場用地		3.52	0.52	0.47
道路		86.42	12.66	11.48
排水溝		10.38	1.52	1.38
體育場用地		5.41	0.79	0.72
加油站用地		0.23	0.03	0.03
車站用地		0.32	0.05	0.04
變電所用地		0.28	0.04	0.04
電路鐵塔用地		0.19	0.03	0.03
高速公路用地		31.96	4.68	4.25
合計 (一)		682.52	100.00	
合計 (二)		752.31		100.00

註：1.表內計畫面積係依據82年7月5日北府工都字第238622號公告發布實施之「變更土城都市計畫（第二次通盤檢討）案」資料為準。

2.都市發展用地不包含農業區、保護區等面積。

3.百分比(1)係指佔都市發展用地面積比例，百分比(2)係指佔計畫總面積比例，面積單位為公頃。

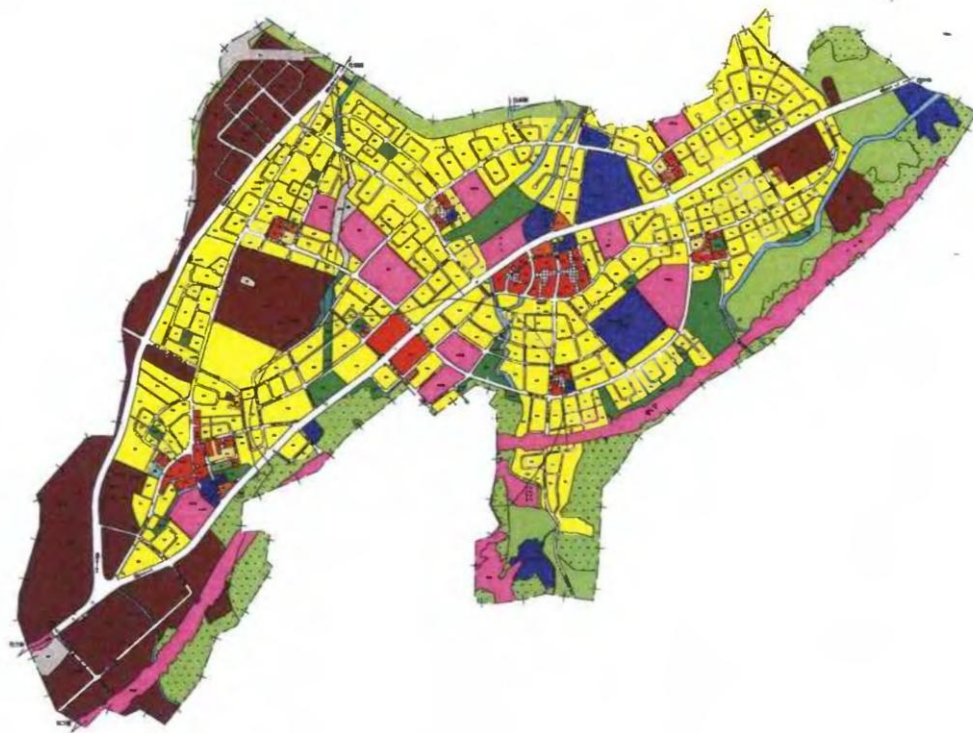
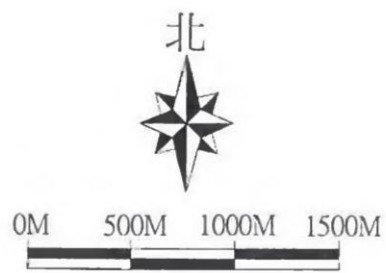


圖 例

住宅區	電路鐵塔用地	高速公路用地
變電所用地	農業區	乙種工業區
排水溝用地	文教區	市場用地
保護區	綠帶	公園兼兒童遊樂場用地
保存區	公園綠地	機關用地
商業區	人行廣場	學校用地
停車場用地	加油站用地	工業區
車站用地	體育場用地	道路
		計畫範圍線

圖3-1 本計畫區都市計畫示意圖

第二節 土地使用計畫

捷運萬大線第一期路線橫跨中和都市計畫，該都市計畫範圍為新北市早期發展密集之地區，道路沿線多為商業使用，且住宅發展密集，機廠位於土城區金城路北側與中和區莒光路之間，跨板橋都市計畫、中和都市計畫及土城都市計畫，本計畫案土地使用現況、土地權屬等，分別說明如下：

本計畫變更面積為 5.7336 公頃，原土地使用分區為工業區、農業區、保護區、人行步道用地，工業區之建蔽率為 60%、基準容積率為 210%，農業區之建蔽率為 10%、基準容積率依「都市計畫法新北市施行細則」規定，保護區之建蔽率為 20%、基準容積率依「都市計畫法新北市施行細則」規定，人行步道用地之建蔽率及基準容積率為 0%，現況為工廠、農舍及農田等，現況照片如圖 3-2，土地權屬為部分私有、部分公有，詳如表 3-3。



圖3-2 現況照片

表3-3 變更範圍土地權屬表

變更編號	變更後 使用分區	面積(公頃)		比例 (%)	備註(公有之 管理機關)
1	捷運開發區	私有	5.6006	97.68	
		公有	0.1330	2.32	財政部國有 財產署

註：面積依實際地籍分割成果為準。

第三節 周邊道路系統與服務水準及交通衝擊分析

一、路網特性分析

捷運萬大線第一期路線跨新北市永和區、中和區及土城區，現況沿線之土地使用分區多屬住宅區、商業區及乙種工業區，商家型態包括中、小型零售業、製造業、科技業與金融業，區內主要道路包括保生路、中山路、連城路、橋和路、景平路、板南路、錦和路、建一路、中正路、員山路、金城路、莒光路等，其幾何條件彙整如表 3-4 所示，區域現況交通路網如圖 3-3 所示，就道路交通服務水準而言，區域主要道路尖峰時間交通服務水準大致呈現 C~D 級之繁忙情形，部分路段如中山路、連城路及景平路等，甚至已達壅塞之 E~F 級。

表 3-4 計畫周邊主要道路幾何特性彙整表

道路	起迄路段	道路寬度 (m)	車道配置 (雙向合計)	人行道寬度	分隔型態	路側停車
保生路	環河西路—中山路	36	4 快 2 混	道路兩側各 5.0m	實體分隔 (1.0m)	禁停
中山路	保生路—莒光路	24	4 快 2 混	道路兩側各 2.0m	實體分隔 (1.0m)	禁停
連城路	景平路—中和高中	24	4 快 2 混	道路兩側各 2.0m	實體分隔 (1.2m)	禁停
橋和路	華中橋—中山路	24	4 快 2 混	道路兩側各 2.0m	實體分隔 (1.2m)	禁停
景平路	中正路—中山路	24	4 快 2 混	道路兩側各 2.0m	實體分隔 (1.5m)	禁停
板南路	連城路—中山路	13	2 混	—	標線分隔	禁停
錦和路	中正路—連城路	12	2 混	—	標線分隔	禁停
建一路	連城路—錦和路	22	2 快 2 混	道路兩側各 2.0m	實體分隔 (1.2m)	開放
中正路	連城路—建八路	40	高架 4 快 平面 4 快 2 混	道路兩側各 1.5m	實體分隔	禁停
員山路	連城路—中山路	15	2 混	道路兩側各 1.5m	標線	禁停
金城路	連城路—明德路	35	2 快 2 混	道路兩側各 1.5m	實體分隔 (1.5m)	開放
莒光路	延壽路—中山路	20	2 混	道路兩側各 5.0m	標線	開放

捷運萬大線第一期路線採地下化興建型式，除車站與轉轍段須佔用道路明挖施工外，其餘站間隧道皆以潛盾工法於地下進行施工，針對保生路、連城路及金城路等車站明挖施工區，進行汽、機車停車供、需情形調查，調查成果綜整如表 3-5 所示，整體而言，各站明挖施工區周邊停車尚能呈現停車位供給大於需求之情形，需供比在 0.8 以下，僅連城路機車停車需求較高，達到 0.96 趨近飽和之情形。



圖 3-3 計畫路線及現況道路示意圖

表 3-5 車站明挖施工區周邊停車調查成果彙整表

項次	施工區位	汽車			機車		
		需求	供給	需供比	需求	供給	需供比
1	保生路施工區	482	645	0.75	1216	1573	0.77
2	連城路施工區	3964	6230	0.64	1615	1675	0.96
3	金城路施工區	21	54	0.39	107	174	0.61

註：停車位供、需數包含路側停車格、路外停車場及橫交道路內之實際使用情形。

二、大眾運輸現況

本計畫區內現有捷運中和線提供服務，而捷運環狀線第一階段工程正積極興建中，捷運萬大線第一期路線亦將陸續進行施工，因此，在捷運環狀線及捷運萬大線第一期路線完工前，區域整體之大眾運輸仍以公車系統為主，彙整行經捷運萬大線第一期路線沿線公車路線合計約有 24 線(如表 3-6 所示)，於尖峰小時之總行駛班次約為 95 班次，晨峰小時平均乘載率約為 21 人/車，昏峰小時平均乘載率約為 18 人/車。

表 3-6 捷運萬大線第一期路線沿線公車路線彙整表

序號	路線別	營運公司	起迄點
1	57	台北	板橋-永和
2	201	台北	中和圓通寺-捷運龍山寺站
3	214	中興	中和-內湖
4	231	台北	德霖技術學院-捷運西門站
5	241	台北	中和-博愛路
6	243	台北	中和-捷運西門站
7	262	大有	中和-民生社區
8	275	台北	德霖技術學院-松山機場
9	275 副	台北	三峽-松山機場
10	297	東南	中和-中山市場
11	307	台北、大有	板橋國中-松山
12	311	中興	中和-松山
13	706	台北	三峽-捷運西門站
14	813	光華、指南	中和-五股
15	908	台北	三峽-捷運景安站
16	921	台北	三峽-捷運景安站
17	1073	台北	樹林-木柵動物園
18	1080	台北	板橋-木柵
19	藍 41	基隆	捷運海山站-駕訓中心
20	內科通勤 1	中興	中和高中-內湖科技園區
21	內科通勤 2	中興	中和高中-內湖科技園區
22	內科通勤 3	台北、大都會	土城駕訓中心-內湖科技園區
23	南軟通勤(中和線)	中興	中和-南港軟體園區
24	南軟通勤(雙和線)	台北、大都會	土城駕訓中心-南港軟體園區

三、自行車道

新北市政府將全市各行政區，規劃串連臺北市、桃園市、基隆市與宜蘭縣的自行車道，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，及發展新北市境內「3 濱海、4 河廊、5 山林、6 城鎮」等 18 種主題自行車路網，其中與捷運萬大線第一期路線有關為新店溪自行車道、中和排水路及二八張溝自行車道，路線圖如圖 3-4 所示。

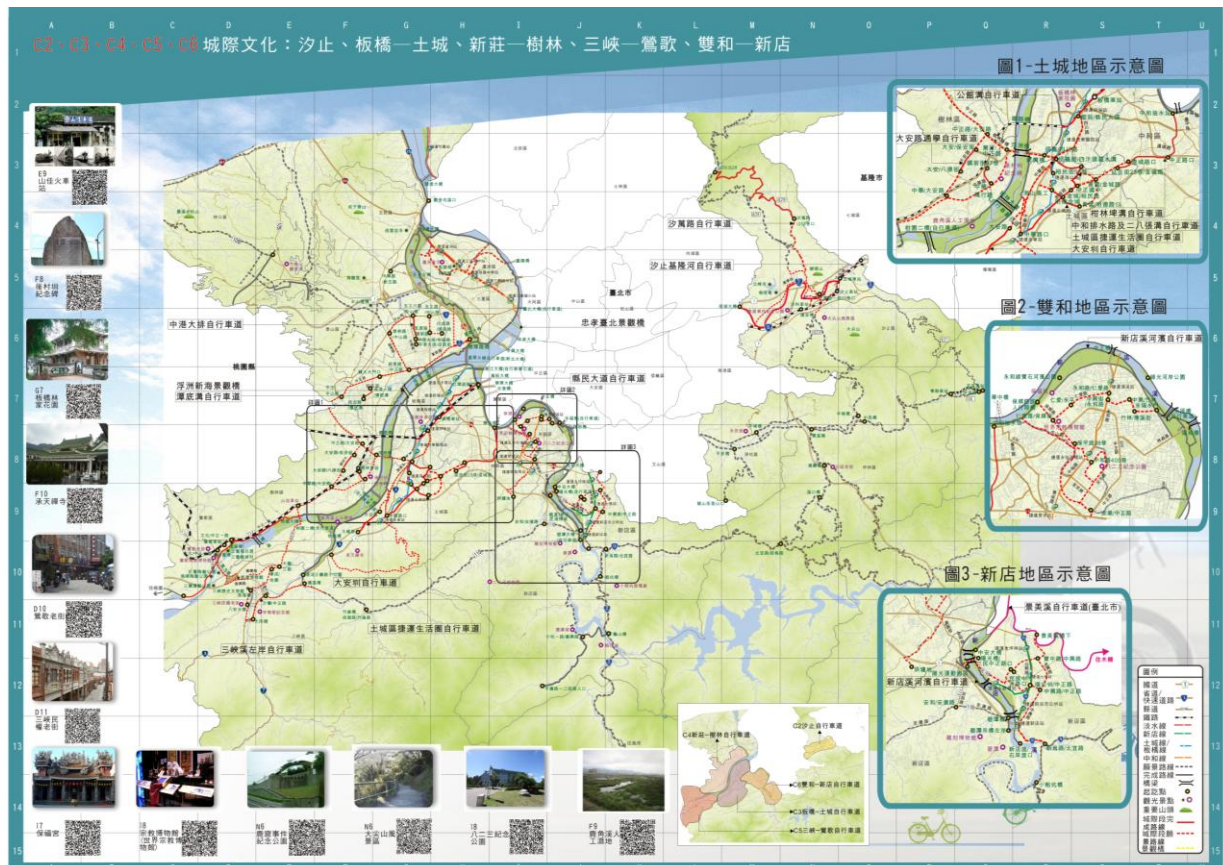


圖 3-4 新北市自行車道願景圖(城際文化自行車道部分)

未來捷運萬大線第一期路線完工後，其行經之沿線路段幾何配置將進行改善，基於「人本」之觀點，捷運完工後將會進行人行道拓寬，屆時不僅大幅提升行人空間，更可將自行車道納入配置，沿線主要路段路型改善斷面示意圖如圖 3-5～圖 3-8 所示，未來自行車路網之發展將以結合通勤、遊憩及市民運動為願景。



圖 3-5 保生路路型改善斷面示意圖(鄰近 LG05 車站)

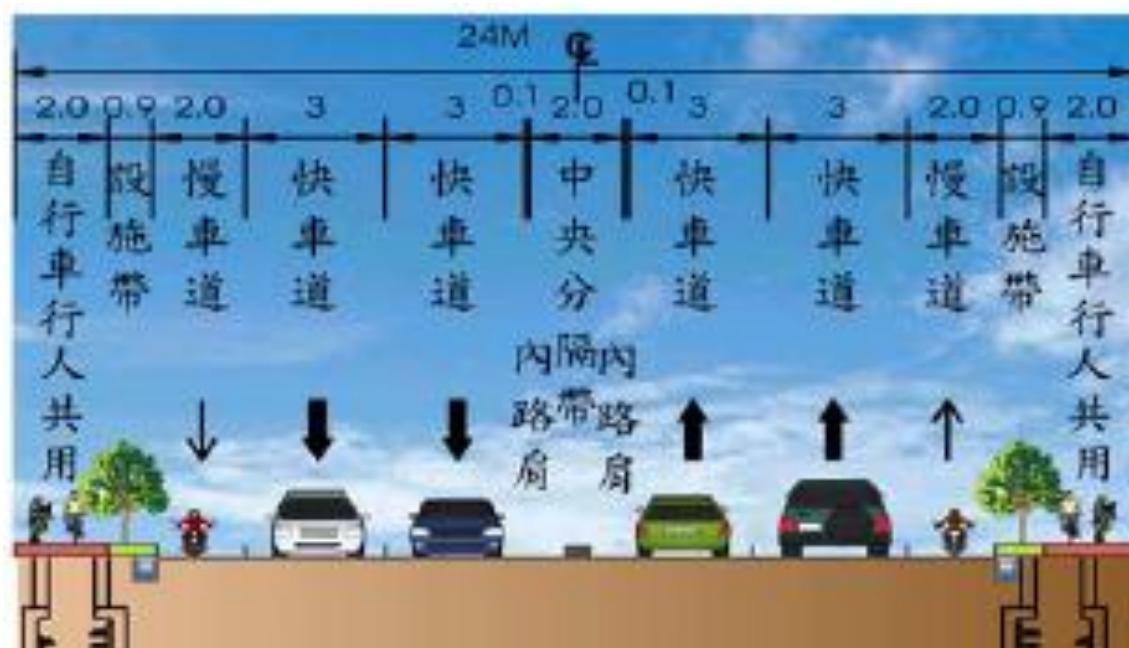


圖 3-6 中山路路型改善斷面示意圖(鄰近通風豎井用地)

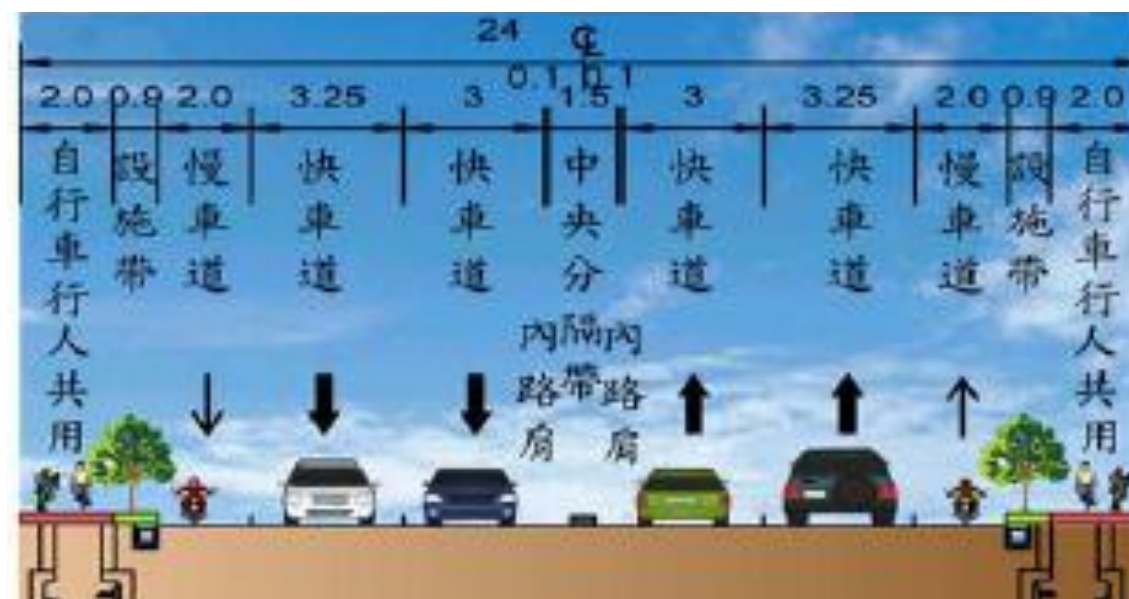


圖 3-7 連城路路型改善斷面示意圖(LG06、07、08 車站沿線)

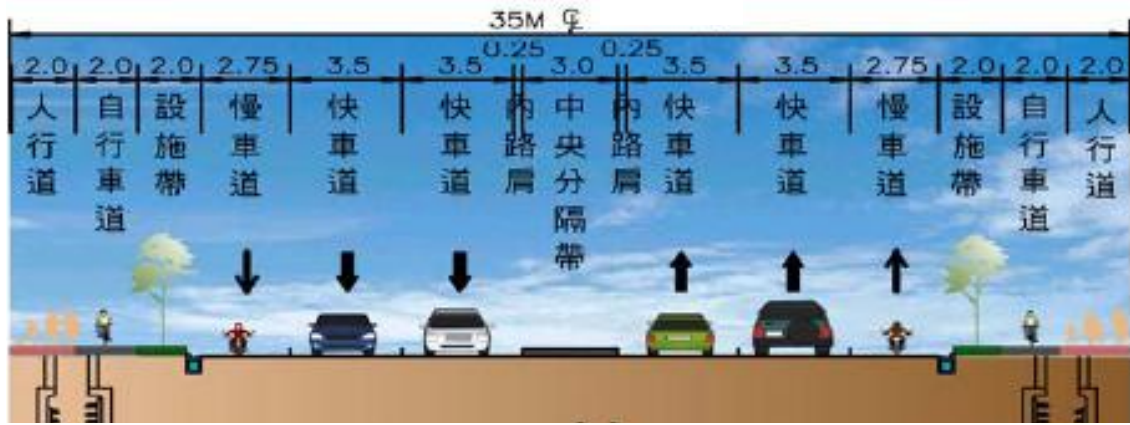


圖 3-8 金城路路型改善斷面示意圖(鄰近機廠)

四、捷運萬大線第一期路線對鄰近交通衝擊分析

通風豎井用地臨中山路，向東進入永和區，中山路為中央分隔雙向道路，計畫寬度 24 公尺，中山路與連城路、中和路交叉口為計畫範圍內交通頻繁點。通風豎井用地周邊道路路網如圖 3-9 所示，中山路為東西向道路，往東可達永和區，中山路往西可達板橋區，中山路往西經連城路、金城路可達土城區；中山路往東經中正橋、往西經華中橋可通往臺北市中正區、萬華區，往東可連結捷運中和線頂溪站。

LG06 車站、LG07 車站與 LG08 車站均臨連城路，向東進入永和區銜接中山路、保生路，通往環河道路，向西進入土城區銜接金城路，串連機廠。連城路為雙向快慢分隔型道路，於景平路以南為南北向、於景平路以北為東西向主要道路，計畫寬度 24 公尺，連城路與景平路交叉口、連城路與錦和路交叉口、連城路與員山路交叉口均為計畫範圍內交通頻繁點。各車站附近次要道路包括景平路、錦和路、員山路等，均為雙向行駛。

LG06 車站周邊道路路網如圖 3-10 所示，連城路於景平路以南為南北向、於景平路以北為東西向道路，往北經中山路可達永和區，往南經金城路可達土城區；景平路往南經秀朗橋可通往臺北市文山區，往北可連結捷運環狀線 Y11 車站，構成雙捷運路網，續往北經華中橋可達臺北市萬華區；藉中正路可通往高速公路，僅須 3-5 分鐘，交通便捷。

LG07 車站周邊道路路網如圖 3-11 所示，連城路為東西向，往東經景平路連接華中橋可達臺北市，連城路往西可連接東西向快速道路五股至八里新店線（臺 64 線）由該路口往南經中和交流道連接高速公路可往新店區方向。另西側錦和路是為通往南側之重要道路。

LG08 車站周邊道路路網如圖 3-12 所示，連城路為東西向，往東可連接東西向快速道路五股至八里新店線（臺 64 線），往西可銜接金城路通往土城區。另員山路往北可通往板橋區，往南可連接高速公路中和交流道。

機廠（跨中和都市計畫、板橋都市計畫及土城都市計畫，LG08A 車站位

於機廠內)西北側臨莒光路，係雙向快慢分隔型道路，屬南北向主要道路，延平街、莒光路交叉口為交通頻繁點，南側臨金城路，係中和區連城路進入土城區之銜接道路，亦為雙向快慢分隔型道路，屬東西向主要道路。

機廠周邊道路路網如圖3-13所示，莒光路為東北及西南向，往東北可連接中和區中山路及板橋區民族路；金城路為東西向之道路，往東可經由連城路通往中和區，經景平路至永和區或通往中和交流道，另可經由建一路經華中橋可達臺北市萬華區，往西南可經城林大橋至樹林區。另南側可藉高速公路通往桃園及基隆。

捷運萬大線第一期路線對道路交通之影響大致可分為短期性與長期性，短期性係指興建過程佔用道路進行施工而產生之負面影響，實際影響期間約為5~7年，完工後便進行復舊，恢復道路既有路幅與配置，因應策略著重於交通秩序與人車通行安全之維護，具體之措施包括分階段施工規劃、穿越性車流疏導、加強交通指揮工作及施工宣導等；長期性影響主要為通車營運後，衍生行人通行、道路交通需求及公車系統之競合問題，因應策略著重於加強整合車站轉乘設施之配置與公車業者之輔導，具體之措施是將行人無障礙通行、公車停靠、自行車停放及臨停接送優先納入配置考量，如尚有餘裕之空間，則續將機車、汽車停車區及計程車排班區等納入檢討，就既有公車而言，則透過主管機關協調業者配合進行路線與班次調整及接駁路線之闢駛等。以下將針對短期性與長期性影響進行說明。

(一) 施工階段交通衝擊及因應對策

捷運萬大線第一期路線主要為地下建設型式，整體來說，須佔用道路進行施工者主要為各車站之地下結構，至於車站之間之行車隧道，則是利用潛盾工法於地下進行施工，地下車站配置於既有道路下方，採明挖覆蓋工法施作，施工過程必須縮減路幅，此舉對道路交通將產生較大之影響，一般來說，地下車站之施工概略步驟為管線遷移、構築擋土連續壁、中間樁打設、鋪設覆蓋板、地下開挖及支撐、車站底版澆置、側牆及中版澆置與升層回撐、車站頂版施作、建築裝修、道路回填復舊等，施工項目甚為繁瑣，為能兼顧施工與道路交通，必須審慎研擬相關措施，使負面影響降至最低。

交通因應對策所採具體措施包括研擬分階段施工、穿越性車流紓導、重要路口交通指揮協勤及施工宣導等，各項措施具體內容如下述：

1. 分階段施工

地下車站寬度約 15~20 公尺，長約 120~160 公尺，若一次圍設施工，勢必對道路交通產生嚴重衝擊，為免發生此情形，施工規劃之原則主要採分階段、逐步推進之方式，在考量施工工率及道路人、車通行需求，一般而言分為 3~5 階段進行施工，各階段配置及管制措施將納入交通維持

計畫書詳細檢討並提報新北市道安會報審核後據以施工。

2. 穿越性車流紓導

在路幅因施工而縮減之情形下，減輕道路交通負荷實為重點工作，最有效的方式就是疏導穿越性的車流進行改道，為達成此目的，必須審慎評估改道路線之條件及妥適性，迂迴或壅塞之路線均不宜規劃成為交通改道動線，依據現況條件研析將以仁愛路、橋和路、中山路、莒光路及和城路等來建構交通改道動線。

3. 加強交通指揮工作

捷運萬大線第一期路線興建過程將造成沿線路型之改變，用路人之不適應可能使得交通失序，因此，在平日晨、昏峰時間或特殊時段，則需要加強重要路口、路段之交通指揮工作，檢討具此方面專業能力之團體為新北市義交大隊，後續施工前將研擬相關崗位計畫進一步協調聘請其所屬人員擔任交通指揮工作。

4. 施工宣導

各項交通因應措施若無法傳達用路人使其明確瞭解相關訊息，則難以達到預期成效，捷運萬大線第一期路線將以表 3-7 所示多元之管道進行廣泛之宣導。

表 3-7 本工程交通維持宣導計畫

宣導工作	實施時機	實施地點
新聞稿發佈	<ul style="list-style-type: none">● 工程開工前二週● 各交維階段轉換前二週	由臺北市政府捷運工程局或委由新北市政府交通局於主要報紙或新聞媒體發佈相關訊息。
施工說明會	<ul style="list-style-type: none">● 於工程開工前辦理● 局部區域施工將影響當地里民生活或進出交通動線甚鉅者，視需要於開工前辦理。	里民活動中心或工區周邊適當地。
施工宣導單或摺頁發放	<ul style="list-style-type: none">● 工程開工前辦理。● 各交維階段轉換前。	於捷運景安站、中和區公所、永和區公所、板橋區公所、土城區公所、里民活動中心、新北市政府大廳櫃台，以及相關路線之公車內放置，供民眾取閱。
電台宣導	<ul style="list-style-type: none">● 工程開工前。● 各交維階段轉換前。	警察廣播電臺 FM94.3 警廣全國交通網 FM104.9
公車站牌遷移公告牌面及宣導單	<ul style="list-style-type: none">● 配合交維計畫遷移或調整站牌之前二週。	於影響站牌處張貼公告。（公告前應與新北市交通局會勘確認相關遷移工作）
施工改道建議告示牌	<ul style="list-style-type: none">● 配合交維於工程開始前設置，至改道計畫結束為止	改道路線之上游路段及轉向路口。
網站公告(含行動裝置 APP)	<ul style="list-style-type: none">● 工程開工前二週。● 各交維階段轉換前二週。	1. 新北市政府網站： http://www.publicwork.ntpc.gov.tw/ 2. 新北市政府交通局網站： http://www.traffic.ntpc.gov.tw/ 3. 新北市即時交通資訊網： http://atis.ntpc.gov.tw/atis/ 4. 臺北市政府捷運工程局網站： http://www.dorts.gov.tw/ 5. 臺北市政府捷運工程局東區工程處網站： http://www.edpo.dorts.gov.tw/

宣導工作	實施時機	實施地點
		6.臺北大眾捷運股份有限公司網站： http://www.trtc.com.tw/
CCTV(即時路況影像)、CMS(可變式資訊標誌面板)	<ul style="list-style-type: none"> ● 工程開工前一週。 ● 各交維階段轉換前一週。 	周邊既有 CCTV 及 CMS，於工程開工前或交維階段轉換前，協調新北市交控中心將相關路況資訊納入 CMS 顯示內容。
CCTV(即時路況影像)、CMS(可變式資訊標誌面板)	<ul style="list-style-type: none"> ● 工程開工前一週。 ● 各交維階段轉換前一週。 	周邊既有 CCTV 及 CMS，於工程開工前或交維階段轉換前，協調新北市交控中心將相關路況資訊納入 CMS 顯示內容。

(二) 營運階段交通衝擊

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

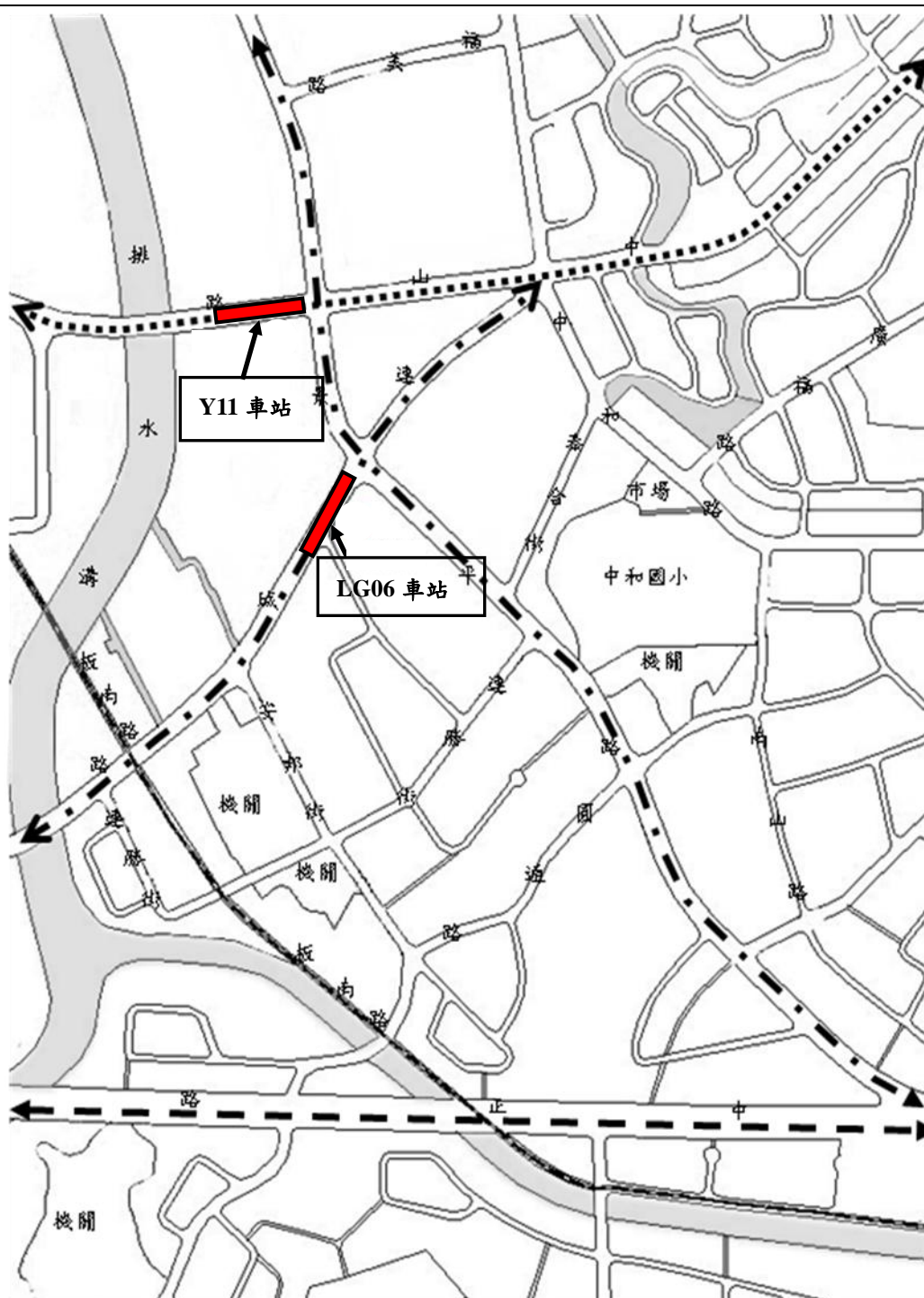
預期捷運車站周邊是為人潮、車潮聚集處，就整體而言，捷運車站街面轉乘設施之配置，必須優先滿足行人無障礙通行、公車停靠、自行車停放、臨停接送等配置後，如尚有餘裕之空間，則續將機車停車區、計程車排班區等納入配置考量，至於汽車停車需求之滿足，基於都會區土地取得困難，並不鼓勵小汽車停車轉乘，故中間站並不納入配置考量，僅有端點站會依據需求預測數而進行適度配置，基於時空條件之變遷，在通車營運前必須依據當時之交通環境進一步就捷運車站周邊道路交通設施與管制措施檢討調整，並配合捷運通車時程實施，以降低營運初期對捷運車站周邊道路之負面衝擊。



圖例



圖 3-9 通風豎井用地周邊道路路網圖



圖例

聯外道路
 主要道路
 次要道路

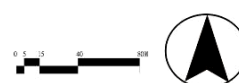


圖 3-10 LG06 車站周邊道路路網圖

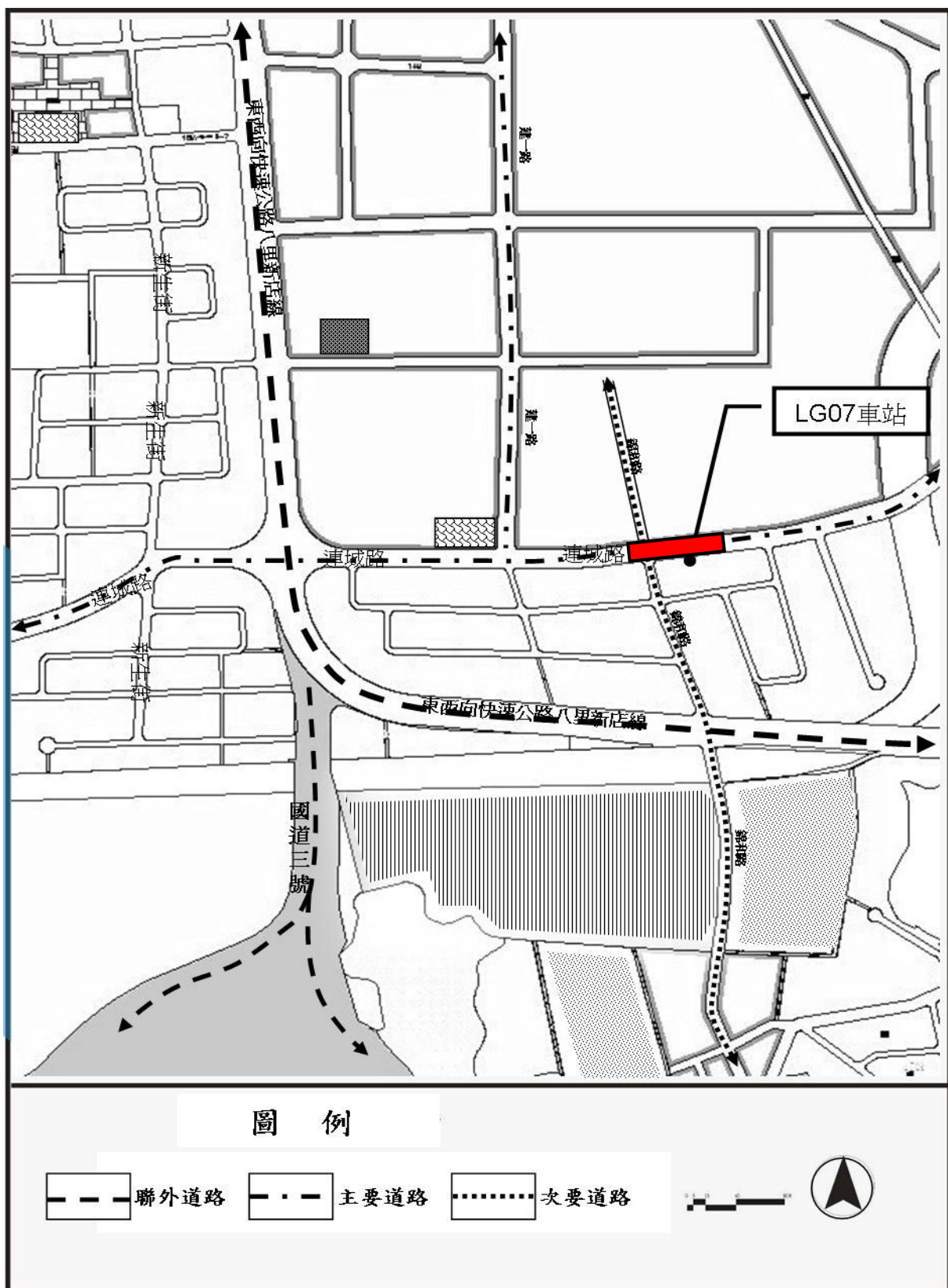


圖 3-11 LG07 車站周邊道路路網圖

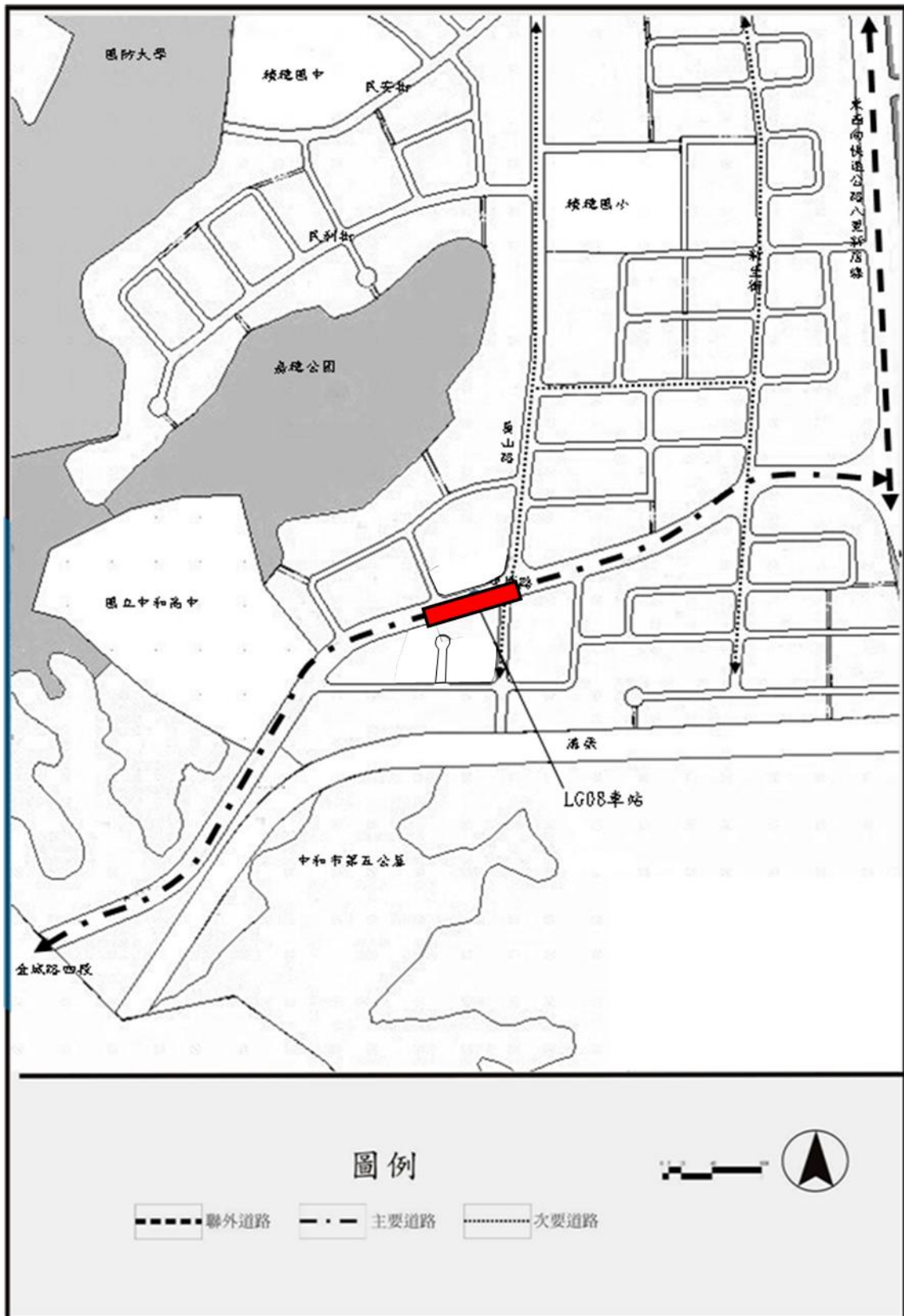


圖 3-12 LG08 車站周邊道路路網圖

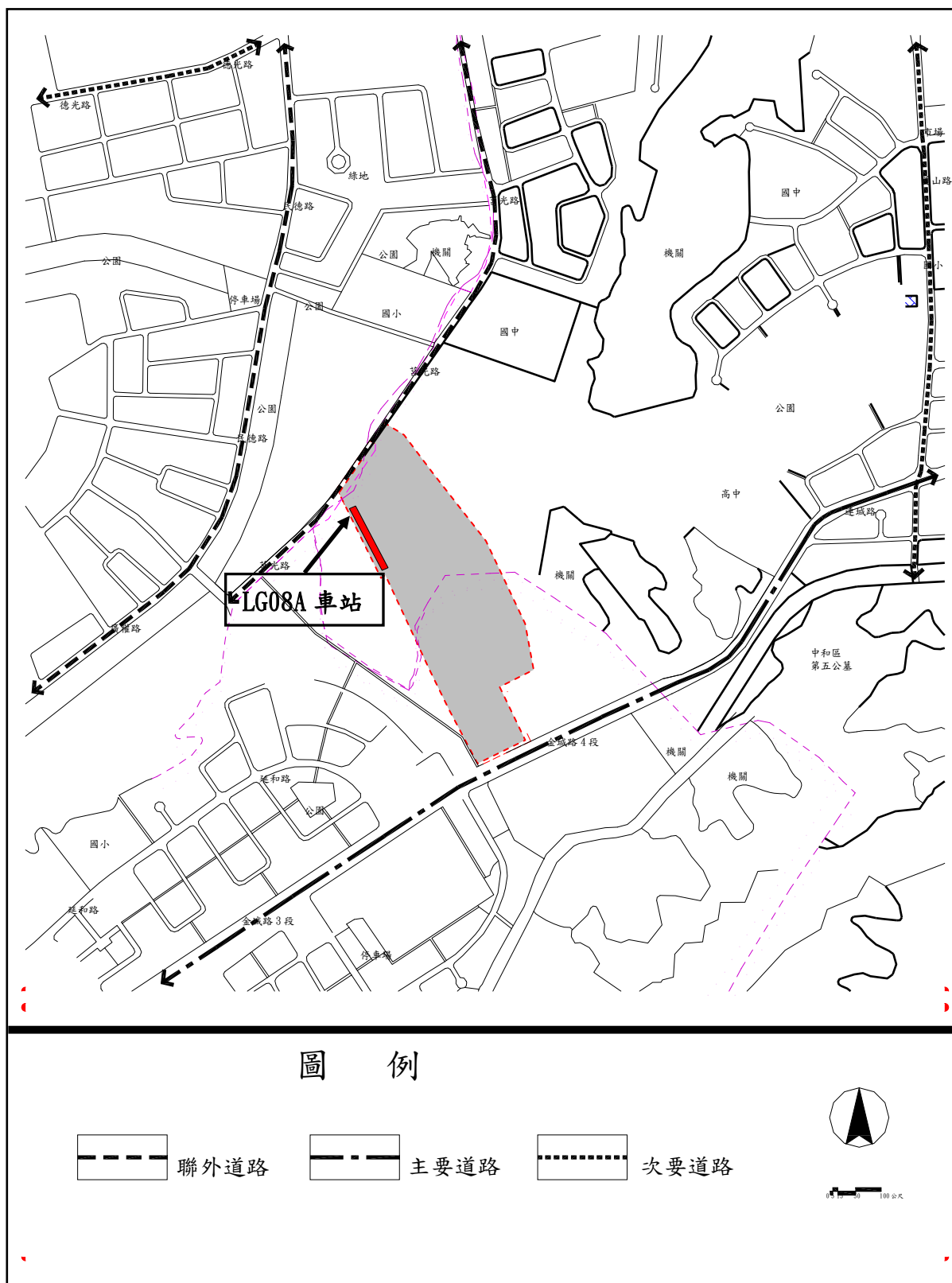


圖 3-13 機廠（含 LG08A 車站）周邊道路路網圖

第四節 周邊公共設施現況分析

捷運萬大線第一期路線於新北市段設置 LG05 車站、通風豎井用地、LG06 車站、LG07 車站、LG08 車站、LG08A 車站及機廠，其中通風豎井用地係設置釋壓井、進排氣井、冷卻水塔及緊急出口等設施，不提供旅客進出車站使用，故以下針對 LG05 車站、LG06 車站、LG07 車站、LG08 車站、LG08A 車站半徑 500 公尺內及機廠半徑 800 公尺內之公共設施現況說明如表 3-8，公共設施分布如圖 3-14~圖 3-18。

對都市發展而言，便捷的交通是一項重要的因子。捷運萬大線第一期路線完工後，配合臺北都會區整體捷運路網，將可提高捷運萬大線第一期路線沿線地區之交通便利性與可及性，亦可將捷運影響圈更為擴大，對於土地價值、商業機會與都市發展之提昇，都具有正面之影響，進而達成捷運系統營運後產生之整體、長期且正面之效益。

在人口與經濟發展方面，捷運萬大線第一期路線可增加沿線地區土地使用效率，帶來居住及消費人潮，增加商業機會，促進工商業從業人口與就業機會的成長，對鄰近之日常經濟活動及工商服務業等均有正面的助益；在公共設施服務方面，由於各項公共設施交通可及性大幅提高，增加使用之便利性，故捷運系統營運後將有助於路網沿線公共設施服務效能之提昇；另在土地使用與都市更新方面，配合捷運車站之設置，使捷運車站週邊地區因交通便利、可及性提高，進而提昇車站周邊土地之使用強度，預期可帶動附近較窳陋建物進行更新、吸引部分人口移入及活絡商業活動，透過捷運沿線地區之土地開發與都市更新，提供更多元公共設施，有利改善都市環境與地區生活品質。

表 3-8 捷運萬大線第一期路線捷運廠站周邊公共設施現況表

用地	項目	數量	內容
LG05 車站	公園用地	1	仁愛公園
	學校用地	4	永平國小、永平高中
	機關用地	1	中和分隊第一分隊
	停車場用地	1	仁愛公園地下停車場
LG06 車站	學校用地	1	中和國小
	機關用地	2	中和區公所、中和衛生所、中和分局
	運動場	1	中和區綜合運動場
	停車場用地	1	中和國小停車場
LG07 車站	公園用地	1	錦和運動公園
	機關用地	1	錦和派出所

用地	項目	數量	內容
	學校用地	1	錦和高中
	醫院用地	1	署立雙和醫院
	停車場用地	1	錦和運動公園地下停車場
LG08 車站	公園用地	1	嘉穗公園
	學校用地	2	中和高中、積穗國小
	機關用地	1	員山派出所
	停車場用地	2	中和高中停車場、嘉穗公園停車場
機廠（含 LG08A 車站）	公園用地	7	自強公園、嘉穗公園、民德公園、五權公園、廣福公園、和平公園、清穗公園
	學校用地	6	自強國小、自強國中、中和高中、安和國小、重慶國小、重慶國中
	機關用地	4	國光派出所、國光消防分隊、公路總局汽車教練場

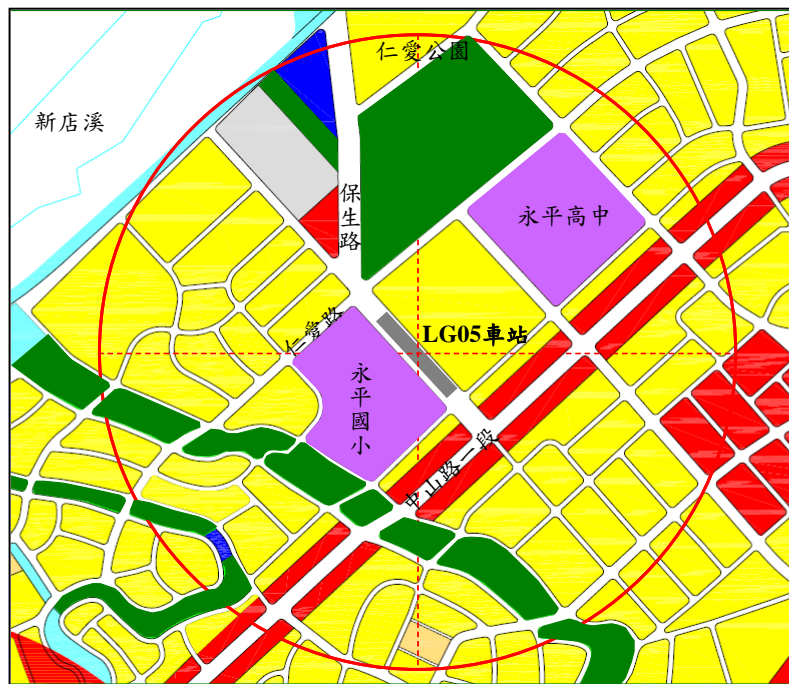


圖 3-14 LG05 車站周邊公共設施分布圖

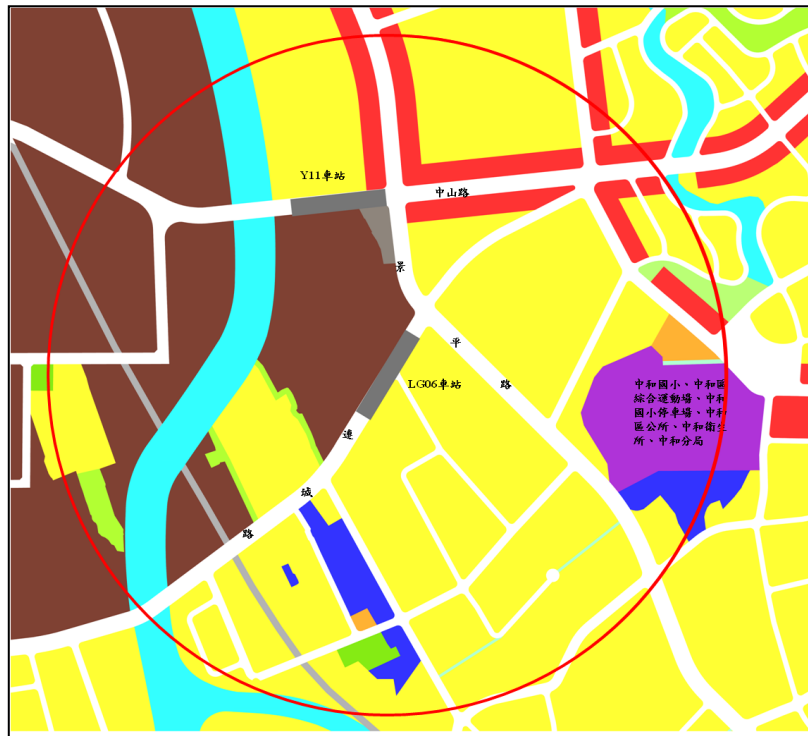


圖 3-15 LG06 車站周邊公共設施分布圖



圖3-16 LG07車站周邊公共設施分布圖

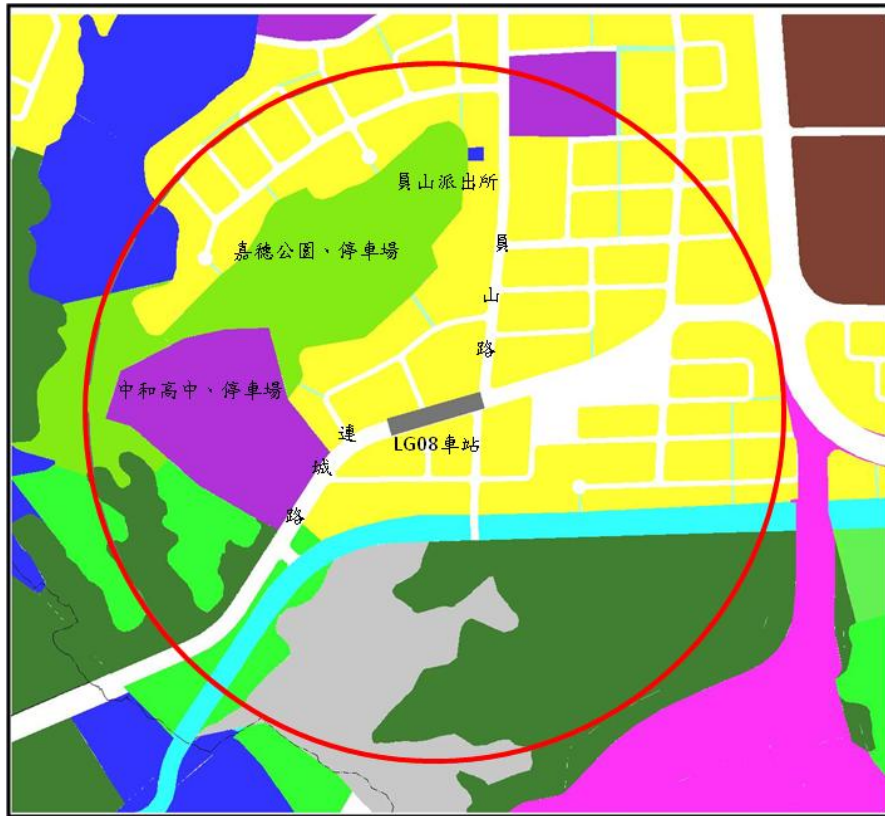


圖3-17 LG08車站周邊公共設施分布圖



圖3-18 機廠及LG08A車站周邊公共設施分布圖

第五節 都市防災計畫

土城都市計畫區之防災系統重點，著重於防(救)災路線，包括消防救災路線和火災防止延燒帶，以及防(救)災據點，包括避難場所和避難設施，茲分別說明如下(詳見圖3-19)：

一、防(救)災路線

(一) 消防救災路線

中和都市計畫區消防救災路線系統之規劃主要依據火災及震災來劃設，在道路寬度方面，必須考量在進行救災活動時，因建築物倒坍、崩塌物的阻隔與原先道路寬度不足等因素，致使消防車輛及救難車輛無法順利通行，及視路網結構及實質空間條件等，分別賦予不同機能，中和都市計畫區之道路系統將劃分為緊急道路、救援輸送道路及避難輔助道路：

1. 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緊急道路，其必須可延續通達至全市各區域，包括 I -1（中正、景平路）、I -2（中山路）、I -3（景平路）、I -4（連城路）、I -5、I -8（莒光路）及 I -9等為緊急道路。

2. 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。指定救援輸送道路為中和路、景安路、安樂路、中興路、復興路、景新街、員山路、民樂街、圓通路、錦和路、自立路、自強路、立人路、廣福路、宜安路、安平路、中安街、福美路、成功南路及光華街等。

3. 避難輔助道路

指定道路寬度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。指定避難輔助道路之路段為興南路、民享街、民有街、民富街、民安街、民利街、和平街、忠孝街、華新街、四維街及泰和街等。

(二) 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。

二、防（救）災據點

（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、公園兼兒童遊樂場用地、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，例如：文小、文中、公園、公兒用地週邊之地區，分別向文小、文中、公園及公園兼兒童遊樂場用地疏散；面臨農業區、保護區之地區建議直接向外圍疏散。

三、指揮急救系統

（一）救災指揮中心

以中和區公所為總救災指揮中心，警察分局及派出所及消防隊指定為情報蒐集中心及地區指揮站。

（二）醫療場所

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，另位於計畫區內的雙和醫院為中和區內規模最大之醫療據點，其臨接中正路交通便利，故可規劃為中長期之醫療收容中心。

（三）物資系統

指定錦和中學及捷運車站為接收據點，中長期收容所包括學校及大型公園、綜合體育場指定為接收分點及發放據點。家樂福等大型之購物中心亦可指定為接收及發放據點統籌物資之運用。

（四）消防儲水系統

以消防分隊為消防系統之總指揮所。供水儲水方面，區內的中和大排及瓦磘溝亦可成為緊急用水之取水場所。

四、避難宣導

應定期舉辦防災避難教育、宣導，或於各住宅區道路旁，公共空間設置

與鄰近景觀融為一體之避難措施看板，期使居民因生活作息間之接觸而瞭解，並於災變時有所適從。

表3-9 本計畫案避難設施及收容場所一覽表

防災項目	調查內容	處數	名稱	計畫面積(公頃)
	救災指揮中心	1 處	土城市公所	0.9598
收容場所	學校用地	1 處	安和國小	1.7935
	機關用地	1 處	機十三(公路局北部駕訓教練場)	4.0813
總計				6.8346

資料來源：「變更土城都市計畫(第三次通盤檢討)案」(草案)，目前依相關都市計畫程序進行中

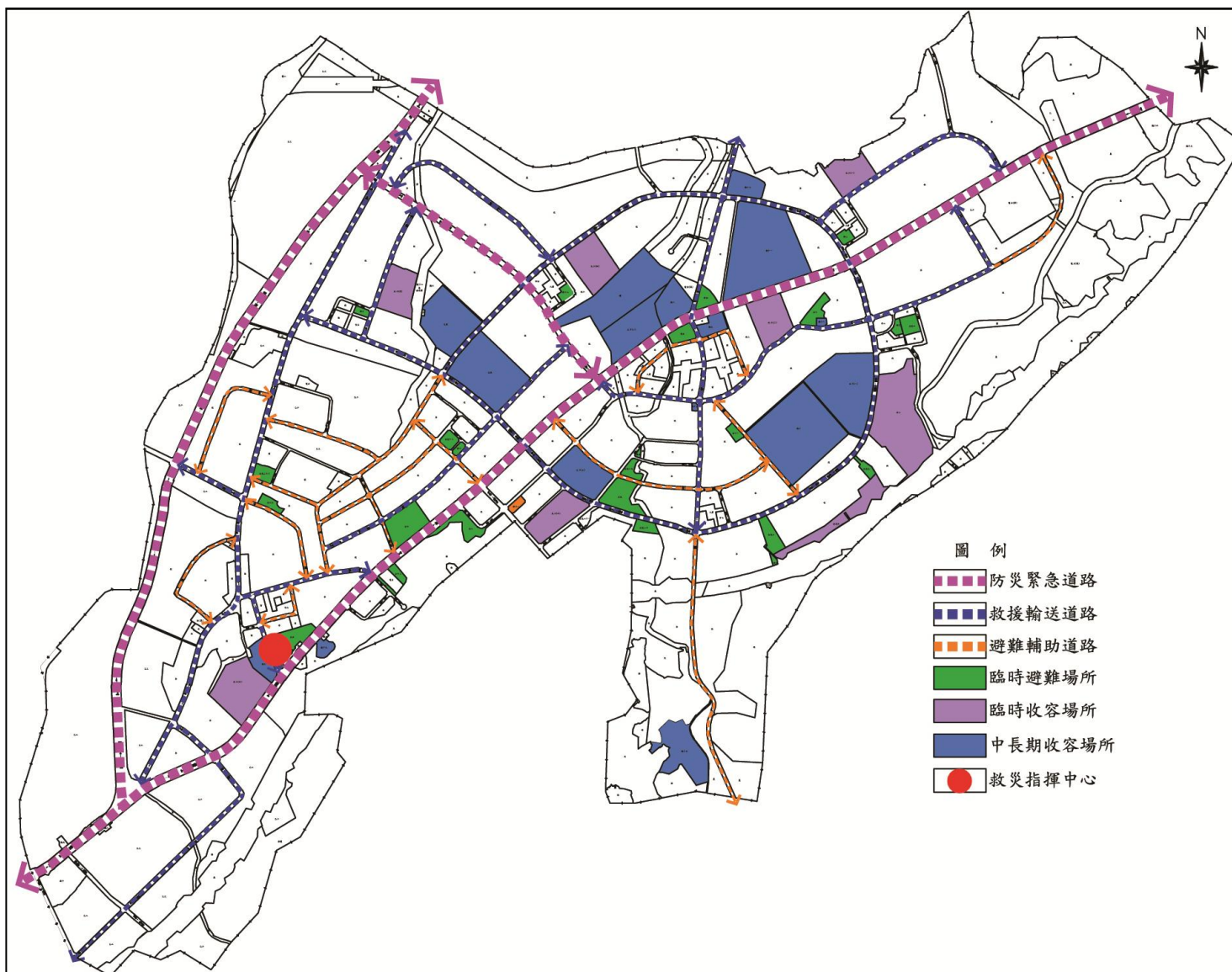


圖3-19 「變更土城都市計畫（第三次通盤檢討）案」防災系統示意圖

第六節 都市衛生

本計畫行經新北市永和區、中和區、土城區及板橋區，其雨水下水道分布如圖3-20~3-23所示，

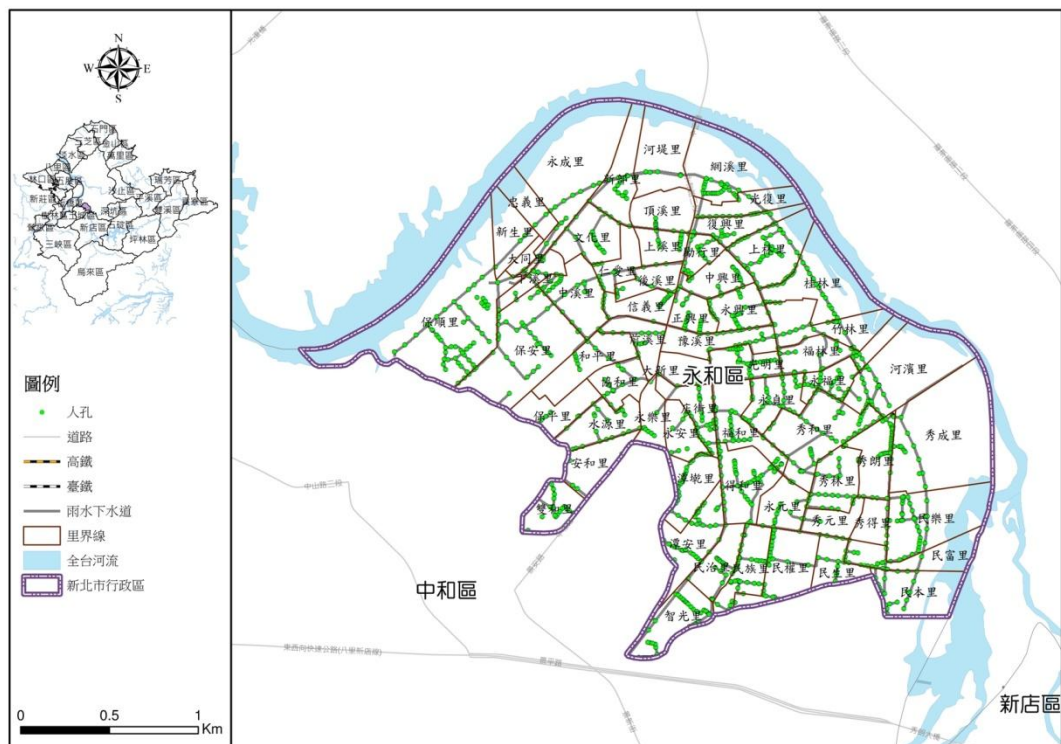


圖3-20 新北市永和區雨水下水道人孔分布圖

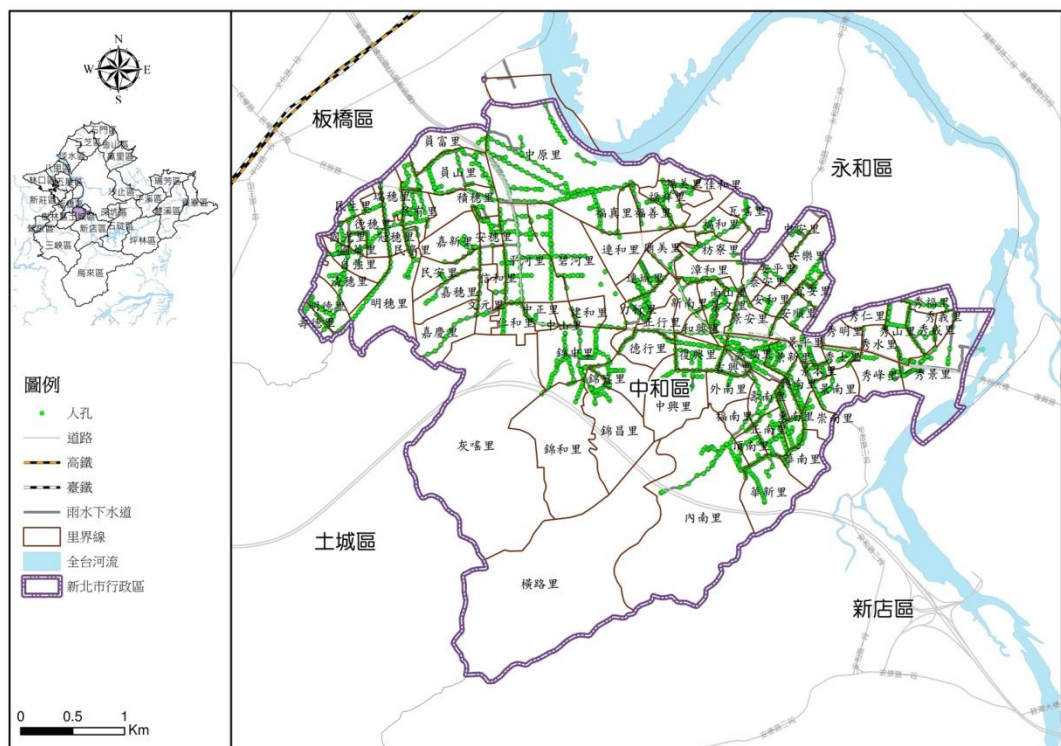


圖 3-21 新北市中和區雨水下水道人孔分布圖

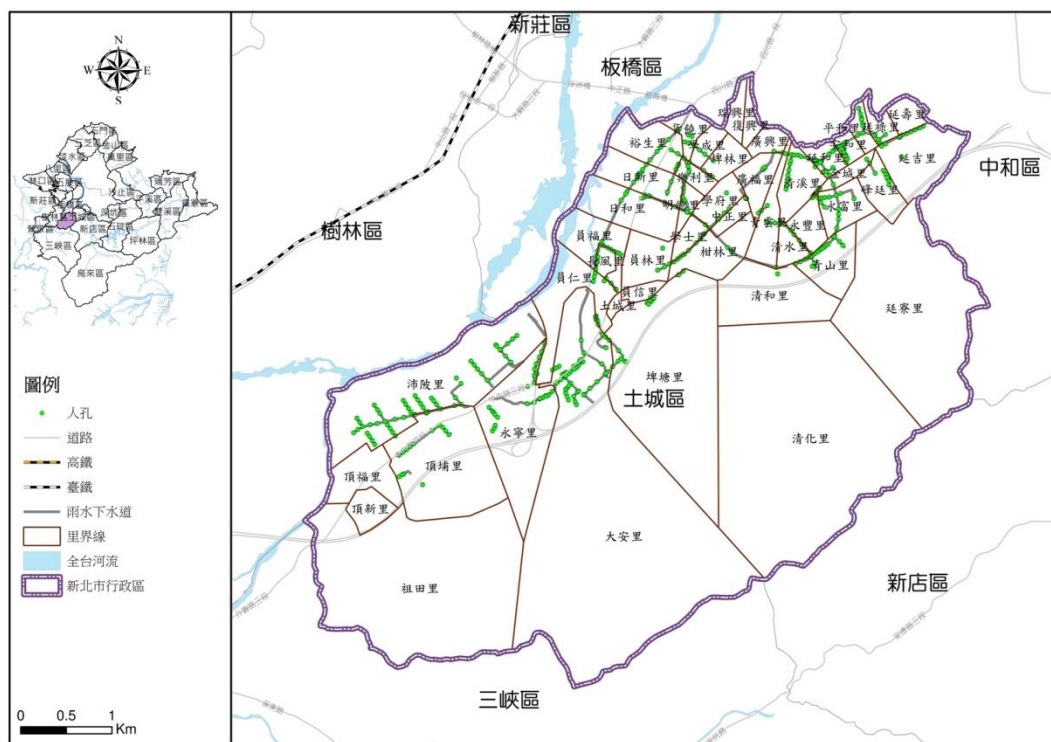


圖3-22 新北市土城區雨水下水道人孔分布圖

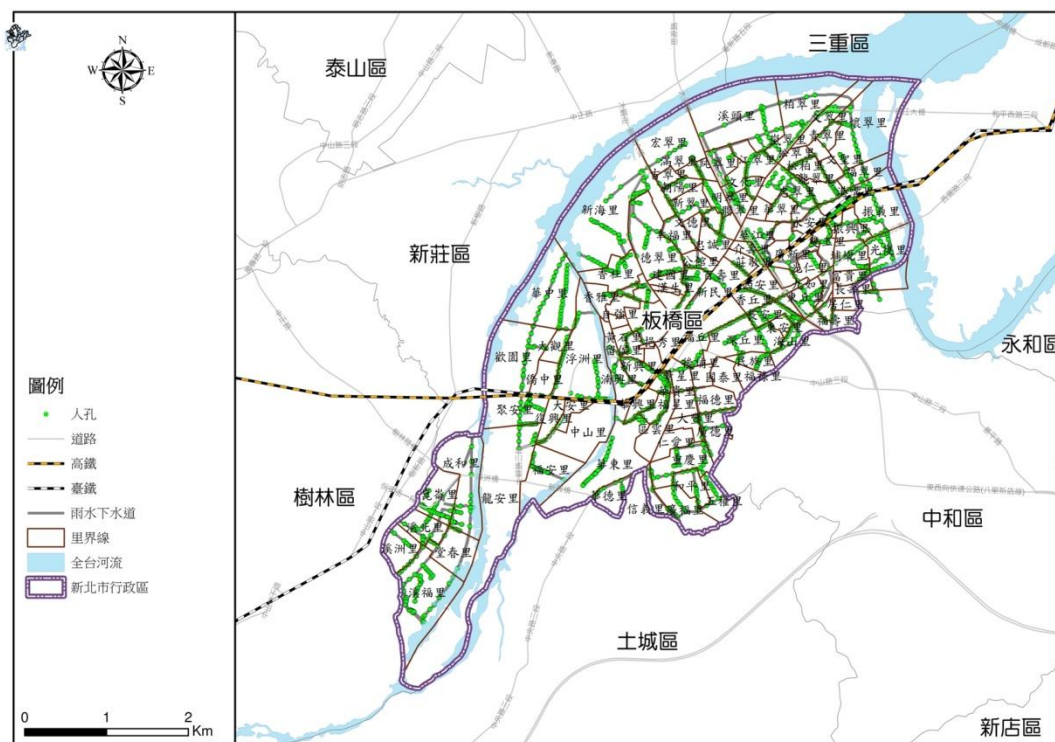


圖3-23 新北市板橋區雨水下水道人孔分布圖

機廠位於中和區及土城區交界，南側緊鄰連城路及金城路，北側以莒光路為界。機廠範圍北側多為農地，目前尚有耕作，並利用田間水路蓄水灌溉；機廠範圍南側多為廠房，部分廠房周界有明顯之排水溝。

機廠範圍南側主要排水幹線位於金城路3段287巷之道路下方，其尺寸為W 4.0m×H 1.5m之排水箱涵，上游收集延壽路東西兩側、金城路以北地區之逕流，排水流向由機廠西側往東側排放，下游於連城路518巷口匯入連城路下排水箱涵（W 2.0m×H 2.0m）。另金城路延壽路口東側約55m處有一南北向排水路，其上游段銜接金城路下水道系統，下游則於金城路3段287巷匯入東西向大型排水路。排水系統圖如圖3-24。

機廠屬新店溪流域中和污水下水道系統集污範圍（如圖3-25），週邊污水次幹管、分支管及用戶接管等設施均已完成建設，現已通水接入既設之臺北近郊污水下水道系統特一幹線，經新莊抽水站、獅子頭抽水站、龍形隧道、陸上放流管，送至八里污水處理廠處理。故本機廠產生之污廢水，水質符合「新北市公共污水下水道可容納排入下水水質標準」（以下簡稱納管標準）後，將納入公共下水道，以節省機廠營運人力與操作成本；機廠週邊既設金城路PE污水次幹管 φ 1,350mm如圖3-26所示，本機廠可接入PE21人孔。

機廠污廢水主要來源包含（1）管理中心大樓、LG08A車站以及其他人員生活污水、（2）維修工廠含油廢水、（3）洗車廠廢水以及（4）底盤清洗水與特洗軌清洗廢水，機廠污廢水收集系統主要機廠西側留設之20公尺聯絡通道設置污水幹管收集廠內污廢水，說明如下：

- 一、 生活污水：生活污水水質單純，通常低於納管標準，可直接納管，經由機廠污廢水收集系統之人孔與陰井，以重力收集銜接廠內污水幹管，排放至公共污水處理廠。
- 二、 維修廢水：維修廢水其污染源主要為砂礫及油脂，考量油脂可能附著於污水收集管線管壁而影響管線輸送能力，故於維修工廠內設置油水分離器作為前處理設施去除油脂及砂礫，分離的廢油定期外運處理，處理後廢水符合納管標準後，接入廠內收集系統人孔，排放至公共污水處理廠。
- 三、 洗車廢水：本機廠設置洗車廠將採套裝洗車設備，並附設洗車廢水循環回收系統，以減少整體自來水使用水量；另洗車廢水設備尚需考量納管限值，洗滌劑不得採用陰離子介面活性劑，並自設廢水前處理設備，將廢水處理至符合納管標準後，再納入廠內污水幹管排放至公共污水處理廠。
- 四、 底盤清洗水與特洗軌清洗水：本機廠底盤清洗水與特洗軌清洗水主要污染為砂礫及油脂，將以油水分離器進行沉砂除油之前處理程式後，出流水符合納管標準再接入廠內下水道系統排放至公共污水處

理廠，去除之砂與油脂定期以槽車外運運棄。



圖 3-24 金城路及連城路下水道系統示意圖

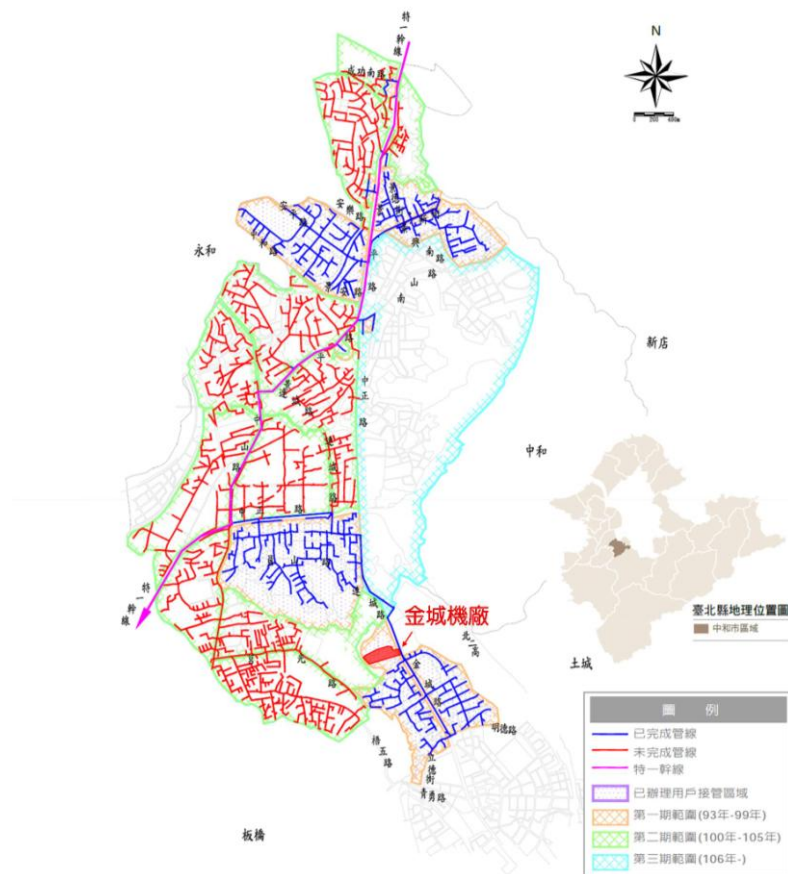


圖 3-25 新店河流域中和污水下水道系統集污範圍示意圖

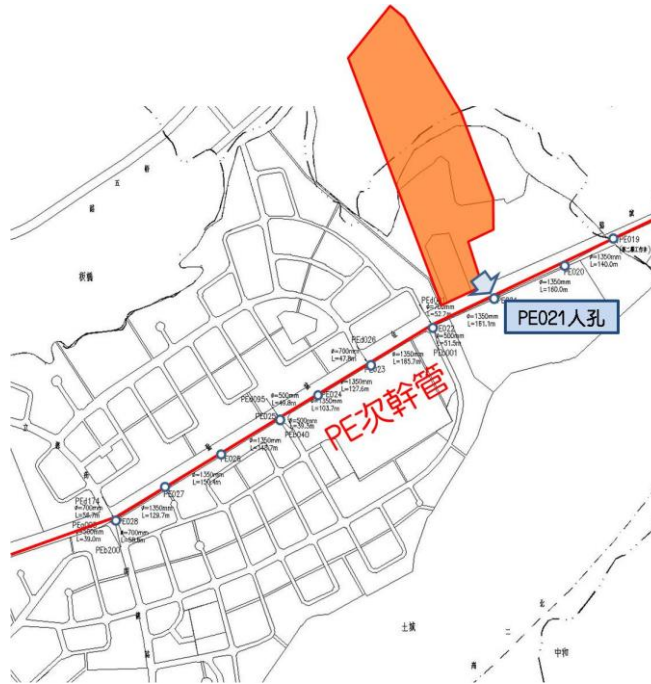


圖3-26 廠污廢水納入PE次幹管PE021人孔示意圖

第七節 環境影響

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，提出環境影響差異分析報告，於102年7月8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102年9月11日核轉行政院環境保護署審查，經環保署於102年11月15日、103年3月27日進行2次專案小組審查後，於103年7月30日行政院環保署委員會議審議通過，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

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。

第四章 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，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，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以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，減省多餘的通勤旅次，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，對景觀意象上則予以都市設計管制。

萬大線第一期路線於新北市段設置 LG05 車站、LG06 車站、LG07 車站、LG08 車站、LG08A 車站等 5 座車站及 1 座機廠，以下針對各車站及機廠開發構想說明如下：

一、LG05 車站開發構想

本站位於永和區永平國小附近保生路道路下方，保生路路寬為 36 公尺，車站東側為住宅區，為 5 層、12 層、25 層住宅建物，車站西側為永平國小，車站北側鄰近仁愛公園，車站東南側為太平洋百貨公司，車站周邊以住宅使用為主，商業活動主要集中於中山路二側；本車站以使用學校用地為主，依「都市計畫公共設施用地多目標使用辦法」規定使用學校用地設置捷運設施，未辦理土地開發，另考量站體東側住宅區未來進行大面積開發之可能，以連通增設出入口之彈性，於細部設計時將考量於適當位置預留可敲除牆版。

二、LG06 車站開發構想

本站位於連城路與景平路交口西南側之連城路下方，連城路路寬為 24 公尺，車站西側為工業區，有加油站、中華電信、威力購物廣場（引進家樂福、HOLA、特力屋、燦坤等）、東側為住宅區。其周邊土地使用現況除 2 棟高樓層大樓外（16 層及 19 層），沿街面大都為 3、4 層建物，車站東、西

側，符合捷運規範規定之用地，無公共設施用地。車站東側為住宅區，為維護地主權益及土地有效利用，捷運設施用地範圍以較完整地籍與街廓方式劃設並採土地開發方式辦理；車站西側為乙種工業區，考量未來整體地區發展、都市規劃、現有產業的使用與轉型需求等，捷運設施用地範圍以捷運設施需求劃設並採徵收方式辦理，惟土地所有權人陳情，希望擴大原徵收用地範圍並改採土地開發方式辦理，為兼顧社會公平性及土地利用最大化，政府僅負擔原採最小徵收範圍之拆遷補償費為原則，其開發方式依「大眾捷運系統土地開發辦法」規定辦理，並比照「都市計畫工業區檢討變更審議規範」之回饋精神，土地所有權人需負擔政府無償取得 1/2 樓地板之興建成本及負擔興建公共停車場興建成本。

本站與環狀線（Y11）中和站以地下連通道直接轉乘，為交會轉乘車站，車站周邊住宅密集並鄰近大型購物商場。LG06 車站規劃出入口 A 及通風井 X 變更為捷運開發區採土地開發方式，其原土地使用分區為乙種工業區，面積約 0.3624 公頃，將以住宅使用為主辦理土地開發，臨連城路側之開放空間，除退縮 10 公尺沿街步道式開放空間外並包含捷運出入口，另八公尺通道、迴轉車道地面層綠化空間、轉乘自行車空間等開放公眾使用，前述規定另於細部計畫敘明，並於土地開發建築物地下一層提供公共機車停車場專用區。

LG06 車站規劃出入口 B 及通風 Y 變更為捷運開發區採土地開發方式辦理，其原土地使用分區為住宅區，面積約 0.3837 公頃，將以住、商、辦混合使用為主辦理土地開發，基地臨連城路沿街面退縮 3.52 公尺無遮簷人行道，並配置捷運出入口、通風井及轉乘之自行車、機車停車區，以彰顯公共使用主題，基地右側退縮留設 6 公尺通道，供開發建物住宅及商場之人、車進出使用，有效區隔公、私動線，亦有利於營運管理。

三、LG07 車站開發構想

本站位於錦和路與連城路 265 巷間之連城路下方，連城路路寬為 24 公尺，車站北側為乙種工業區，其周邊土地使用現況沿街面除商家外大多為廠房，車站南側為住宅區，沿街面大多為住商混合使用型態，大多為 2、3、4 層建物，車站南、北側，符合捷運規範規定之用地，無公共設施用地。車站南側為住宅區，為維護地主權益及土地有效利用，捷運設施用地範圍以較完整地籍與街廓方式劃設並採土地開發方式辦理；車站北側為乙種工業區，考量未來整體地區發展、都市規劃、現有產業的使用與轉型需求等，捷運設施用地範圍以捷運設施需求劃設並採徵收方式辦理，惟土地所有權人陳情，希望擴大原徵收用地範圍並改採土地開發方式，為兼顧社會公平性及土地利用最大化，政府僅負擔原採最小徵收範圍增加通風井 Y（面積 735 平方公尺）

設施用地範圍之拆遷補償費為原則，其開發方式依「大眾捷運系統土地開發辦法」規定辦理，並比照「都市計畫工業區檢討變更審議規範」之回饋精神，土地所有權人需負擔政府無償取得 1/2 樓地板之興建成本及負擔興建公共停車場興建成本。

車站周邊為中和科技廠辦之集中區域，車站南側經由錦和路南行過中正路為署立雙和醫院，為一級醫學中心。LG07 車站規劃出入口 A 及通風 X、Y 變更為捷運開發區採土地開發方式辦理，其原土地使用分區為乙種工業區，面積約 1.7374 公頃，將以住、商、辦混合使用為主辦理土地開發，基地臨連城路側及錦和路側各退縮 10 公尺之沿街步道式開放空間，於連城路與錦和路交口東北側留設街角廣場式開放空間，連接建八路側以留設 6 公尺人行通道為原則，並應能直達捷運出入口，前述規定另於細部計畫敘明，並於土地開發建築物地下一層提供具獨立出入口之公共機車停車場專用區。

LG07 車站規劃出入口 B 變更為捷運開發區採土地開發方式，其原土地使用分區為住宅區，土地所有權人陳情反對辦理都市計畫變更，故擬以捷運設施佈設最小用地及影響民眾權益最小之考量，評估最小用地範圍並採土地開發方式辦理，並依據車站南、北側兩側用地現況，將通風井 Y 移至北側設置，以出入口所需用地劃設，面積約 0.0731 公頃，以住、商、辦混合使用為主辦理土地開發，因係以捷運設施佈設最小用地為變更範圍，無法設置捷運轉乘設施、停車空間及防空避難室，其停車空間將由車站北側土地開發基地增設。

四、LG08 車站開發構想

本站位於連城路、員山路口之連城路下方，連城路路寬為 24 公尺，周邊土地使用現況以住宅區為主，沿街面大多為住商混合使用型態，整體而言，周邊住宅密度高，大多為公寓住宅，車站北側大多為 2、3、5 層建物，車站南側為 5、12、15 層建物及一座地面停車場，車站南、北側符合捷運規範規定之用地，無公共設施用地。車站南、北側為住宅區，為維護地主權益及土地有效利用，捷運設施用地範圍以較完整地籍與街廓方式劃設並採土地開發方式辦理。

LG08 車站規劃出入口 A 及通風井 Y 變更為捷運開發區採土地開發方式，其原土地使用分區為住宅區，土地所有權人陳情反對辦理都市計畫變更，故擬以捷運設施佈設最小用地及影響民眾權益最小之考量，評估以農會範圍併同周邊土地，劃設最小用地範圍並採土地開發方式辦理，面積約 0.1125 公頃，以住、商使用為主辦理土地開發，因係以捷運設施佈設最小用地為變更範圍，無法設置捷運轉乘設施、停車空間及防空避難室。

LG08 車站規劃出入口 B 及通風井 X 變更為捷運開發區採土地開發方式

，其原土地使用分區為住宅區及道路用地，土地所有權人陳情建議縮小用地範圍，故擬以捷運設施佈設最小用地及影響民眾權益最小之考量，劃設最小用地範圍並採土地開發方式辦理，其原土地使用分區為住宅區，面積約 0.1894 公頃，以住、商使用為主辦理土地開發，基地臨連城路之沿街面主要供捷運人行出入及相關設施使用，停車動線擬由員山路 77 巷進出。

五、機廠（含 LG08A 車站）開發構想

（一）機廠區位、面積之必要性、合理性及無可替代性

捷運萬大線為採獨立路權之中運量捷運系統，機廠無法與其他路線共用，而機廠為捷運系統營運的必要設施之一，本路線僅設置一座機廠，機廠必須具備全線儲車、維修、測試及管理在五級機廠功能，是重要的後勤場所，機廠之設置有其必要性。機廠主要設施如維修工廠、駐車廠、洗車區域、土木軌道廠、測試軌、變電站、行政區、污水處理設施、滯洪沉砂池及其他附屬設施等，機廠範圍劃設係依前述功能需求規劃，配置緊湊，範圍已無法再縮減。

有關機廠選址部分，捷運萬大線機廠於規劃階段，初步建議有二個替代方案，方案一「公路總局駕訓班用地及金城路南側農業區」、方案二「金城路北側農業區及保護區和部分工業區」，於 94 年 5 月 25 日召開公聽會時，地區民眾及民意代表建議，為使萬大線能服務中和區外員山地區及使捷運機廠具土地開發效益，同時提高機廠周邊農業區開發之潛力，及臨莒光路側設一支線車站；經臺北市政府捷運工程局初步評估建議機廠採用金城路北側農業區及部分保護區與工業區，並於臨莒光路設一支線車站，如此可服務中和外員山附近民眾，增加本案運輸效益，同時捷運機廠含車站更具有土地開發效益，亦提高周邊土地開發之潛力。

另就公聽會時民眾關切事項，經臺北市政府捷運工程局評析提出初步成果，於 94 年 8 月 25 日邀請改制前臺北縣政府（現為新北市政府）、改制前中和市公所（現為中和區公所）等相關單位研商，經徵求意見並達成共識後納入後續規劃作業，再於 95 年 1 月 2 日再次邀請地方政府、公所及學者專家，召開捷運萬大線規劃案期末報告審查會議，針對規劃內容作最後確認，再將各單位意見納入修正，並依據前揭大眾捷運法規定將召開公聽會之經過及徵求意見之處理結果，依大眾捷運法第十二條規定納入規劃報告書。

機廠採用金城路北側農業區及部分保護區與工業區等範圍辦理，係因捷運萬大線系統型式為獨立路權之中運量捷運系統，路線營運需要須設置機廠，全線係設置機廠 1 座，機廠需有足夠的面積，以滿足儲車、維修、保養及相關附屬設施之軌道與廠房佈設，機廠位置需臨近主線以利運轉調度，機廠以狹長形土地為宜，以利軌道佈設，符合列車調度需求。

萬大線機廠設置於土城區延壽路以東、金城路北側與中和區莒光路南側之間，莒光路路寬為 20 公尺，金城路路寬為 35 公尺，機廠現況作工廠及農業使用，機廠北側為加油站及未開發空地，並鄰近板橋區住宅區，機廠西側為土城區住宅區，住宅密集，機廠東側為工廠、停車場、住宅、農田使用為主，機廠南側多未開發利用，有公路總局駕訓班及汽修、傢俱等使用。

機廠範圍內之保護區（面積約 0.8937 公頃），依照「水土保持技術規範」之規定，採坵塊法計算，以每個坵塊邊長取 25 公尺計算其平均坡度，經以面積加權計算得本基地之平均坡度為 9.08%，坡度分析資料詳表 4-1。

表 4-1 坡度分析表

坡度級別	坡度範圍	面積 (m ²)	百分比
一級坡	$S \leq 5\%$	48313.70	40.88%
二級坡	$5\% < S \leq 15\%$	42796.60	36.21%
三級坡	$15\% < S \leq 30\%$	23160.90	19.60%
四級坡	$30\% < S \leq 40\%$	2662.80	2.25%
五級坡	$40\% < S \leq 55\%$	1225.10	1.06%
六級坡	$55\% < S \leq 70\%$	0	0.00%
七級坡	$S > 70\%$	0	0.00%
合計		118189.10	100.00%
全區平均坡度		9.08%	

（二）機廠土地開發概要

機廠規劃變更為捷運開發區採土地開發方式，其原土地使用分區為農業區、保護區、工業區及人行步道用地，面積約 11.8 公頃，開發方式以住、商、辦混合使用為主，土地開發建築物採與捷運維修工廠及停車場共構方式建築，並施築人工平台以供土地開發建築物人車動線、消防、救災及聯絡通道使用。基地附近目前並無其他大型之開發案，對於基地鄰近道路之衝擊，只有機廠開發衍生交通及道路交通量之自然成長。故於基地西側劃設 20 公尺聯絡通道及東側劃設 6 公尺聯絡通道，並將捷運轉乘及街面計程車排班以內部化於基地內設置，且以交通服務品質較優之莒光路、金城路為主要車輛出入口，以達交通改善之效。住宅部分以一戶一汽車一機車位為停車需求規劃原則。

參考大眾運輸導向式發展 (TOD) 理念，以大眾運輸為主要交通工具之都市土地利用型態，應朝向中高密度建築配合適當公共設施、工作機會及服務性空間，藉此減少私人運具的運用，並降低環境污染與社會成本，考量機廠原土地使用分區為農業區、保護區、工業區及人行步道用地，故開發強度甚低，為避免大幅增加環境負擔，土地開發之建蔽率及容積率分別不超過 70% 及 150% 為原則；另因應捷運設施配置於地下樓層並避免影響開發建物

之停車及機電設備之需求，機廠開挖率不予規定，及土地開發使用組別均依「都市計畫法新北市施行細則」商業區使用項目規定辦理。

預估人口部分，依本計畫土地使用分區管制要點規定容積上限為基準，居住人口以每人 50 平方公尺、每戶 3.5 人計算，住宅訪客數以每日每戶 0.5 人計算，及業人口以每 10 坪引入 1 位從業人員及 3 位工作人員計算，則機廠開發後預計引入人口約 9,259 人（機廠跨中和都市計畫、板橋都市計畫及土城都市計畫），惟實際引入人口數以開發建築物依相關法令申請建照核定使用分區及容積計算為準。

機廠開發後預估總投影面積(機廠建物、土開建築含人工平台、扇形區)共約 73,097 m²(建蔽率約 60%)。允建樓地板面積約 213,763 m²（預估商辦樓地板面積約 64,128 m²、住宅樓地板面積 149,638 m²、商辦大樓法定停車位約 300 部、法定機車位 642 部；住宅法定停車位 998 部、法定機車位 1248 部；自行車位約 188 部），整體開發計畫構想：北住宅區共 4 棟 28-33 層、商辦大樓共 2 棟 11 層，南住宅區共 4 棟 30-36 層，惟實際設置位置仍以新北市都市設計審議委員會通過之內容為準。

表 4-2 捷運萬大線機廠土地開發內容

基地位置	土城區延壽路以東、金城路北側與中和區莒光路南側之間
土地面積	118,022 m ² （允建樓地板面積約 213,763 m ² ，預估商辦樓地板面積約 64,128 m ² 、住宅樓地板面積 149,638 m ² ）
原土地使用分區	農業區、保護區、工業區及人行步道用地
原建蔽率	農業區 10%、保護區 20%、工業區 60%
原基準容積率	農業區 40%、保護區 40%、工業區 210%
基地開發量	建蔽率為 70%、容積率為 150%
用途與開發項目	以住、商、辦混合使用為主，北住宅區共 4 棟 28-33 層、商辦大樓共 2 棟 11 層，南住宅區共 4 棟 30-36 層。
開發初步構想	商辦大樓低樓層作商場、零售百貨、批發量販為主，其餘作辦公室使用；規劃通勤及中大型坪數複合式產品。

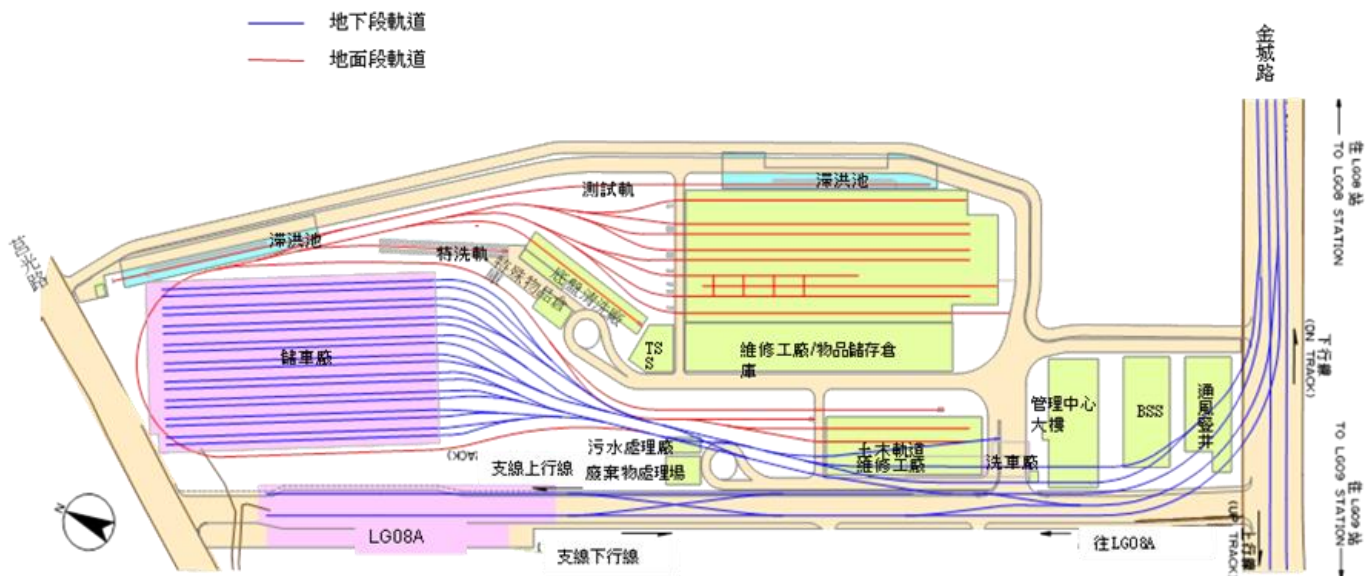


圖 4-1 捷運萬大線機廠細部設計配置示意圖

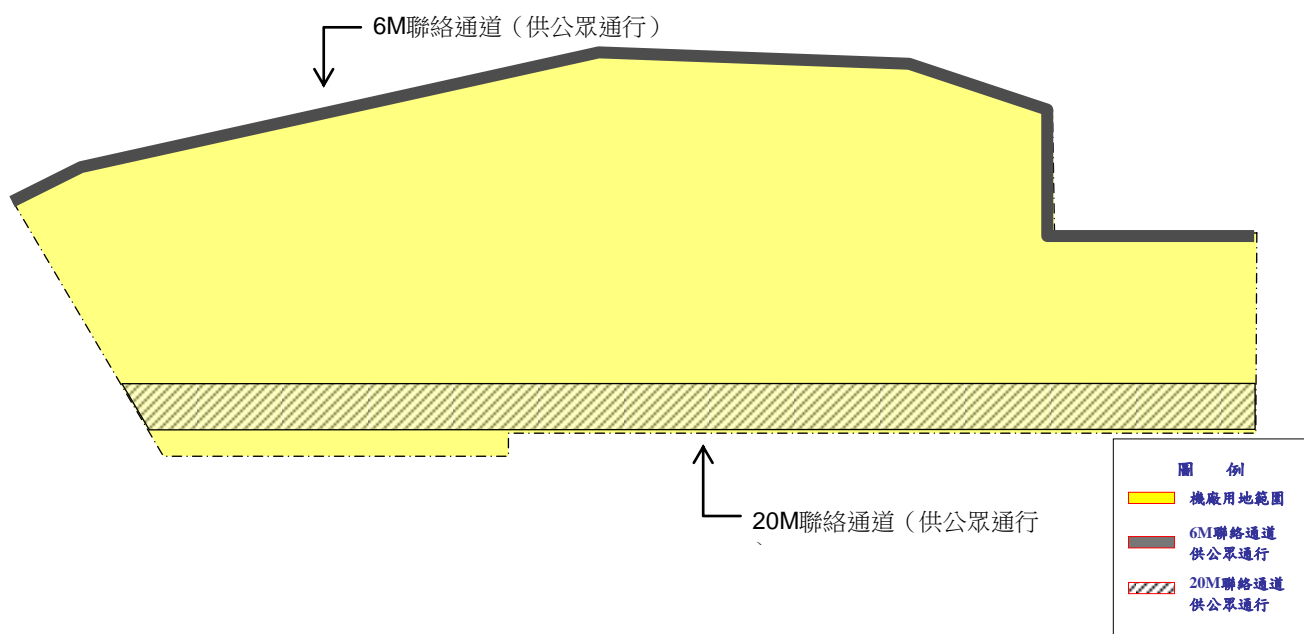
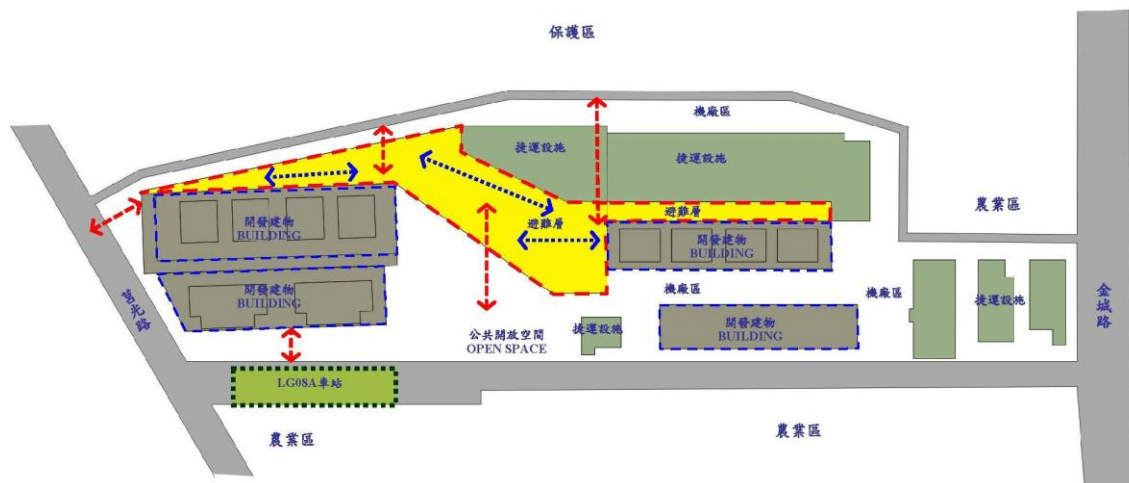


圖 4-2 機廠留設聯絡通道位置示意圖



(註) 本圖面係屬示意性質，實際應依捷運地方主管機關細部設計定案圖為準。

圖 4-3 機廠避難層公共開放空間示意圖

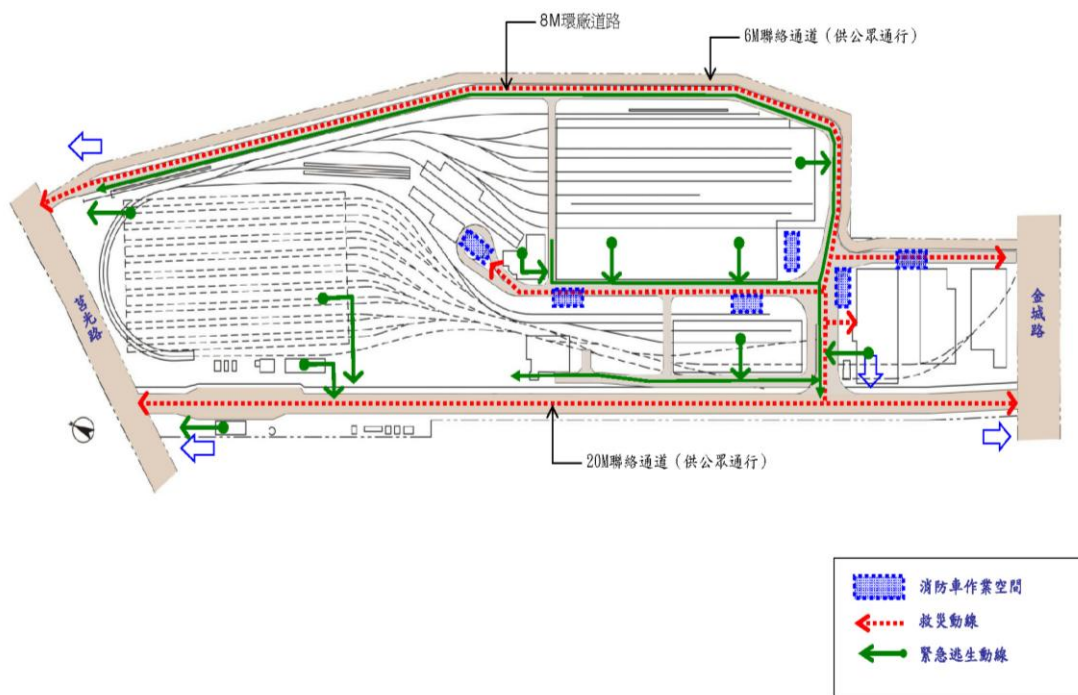


圖 4-4 機廠緊急逃生動線示意圖

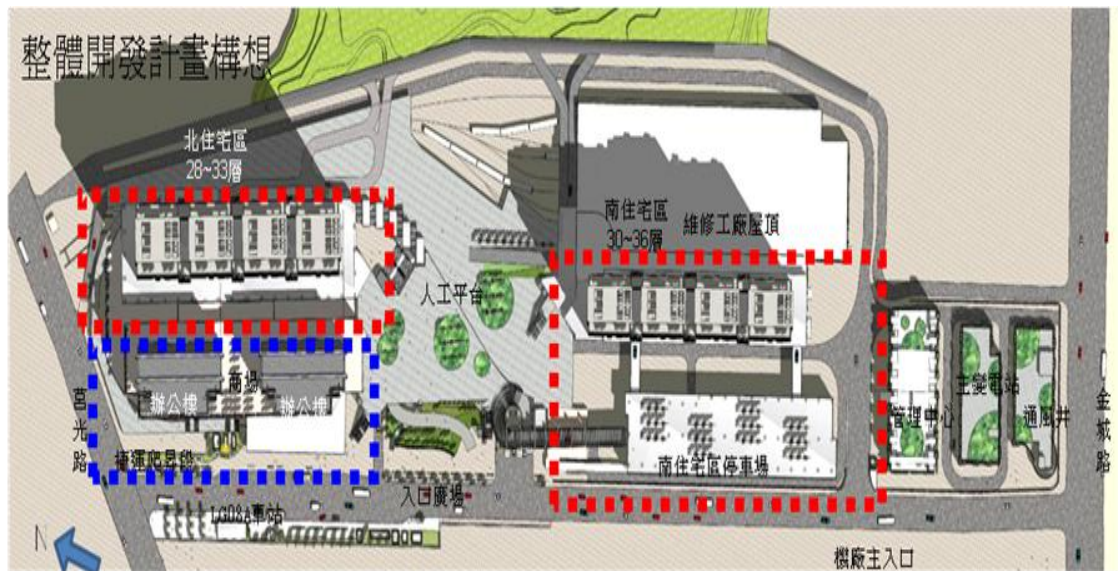


圖 4-5 機廠開發構想示意圖



圖 4-6 機廠開發量體示意圖

(三) 機廠土地開發衍生交通量評估

1. 商業區旅次發生率

商業區旅次發生率之估算主要參酌交通部運輸研究所「台灣地區都市土地旅次發生特性之研究-臺北都會區混合土地使用旅次發生率之調

查研究」(民國八十四年十月)及「台灣地區都市土地旅次發生特性之研究-臺北都會區混合土地使用旅次發生率使用手冊」(民國八十四年十月)。

依據上述報告之分類，捷運萬大線機廠被歸類為臺北都會區的第三群商業區，旅次發生率如表 4-3 所示，再依此參數推估衍生人旅次，詳如表 4-4。

表 4-3 第三群商業區旅次發生率說明

	旅次發生率(人/百平方公尺樓地板面積)		
	全日	晨峰小時	昏峰小時
進入旅次	7.30	1.56	2.42
離開旅次	8.22	1.64	1.47
總旅次	15.38	2.94	3.48

表 4-4 商業區衍生人旅次推估

	全日	晨峰小時(人/Hr)	昏峰小時(人/Hr)
進入旅次	4,681	1,000	1,552
離開旅次	5,271	1,052	943
總旅次	9,863	1,885	2,232

衍生人旅次經由運具分配率、乘載率及小客車當量值等三種參數換算可推得衍生車旅次。而各項參數參考上述交通部運輸研究所報告及內政部營建署「市區道路工程規劃及設計規範之研究」(民國九十年十二月)設定之參數推估結果，另考量本基地係與捷運機廠共構興建，機廠內並設置 LG08A 車站，在運具使用上，汽、機車將會轉移至捷運及公車系統，以「臺北捷運系統環狀線計畫(第一階段路線)新店地區(Y7)交通衝擊評估報告(修訂報告)」(民國九十八年四月)結果，將運具分配率稍作調整，各項參數值建議如表 4-5。

由表 4-4 及表 4-5 之數據，可得晨峰與昏峰進出基地之車旅次(詳如表 4-6)。

表 4-5 商業區各類型運具使用特性

	小客車	機車	計程車	公車	捷運	其他(含步行)
運具分配比率	10%	25%	1%	20%	24%	20%
乘載率(人/車)	1.9	1.4	1.7	20	--	--
小客車當量值	1.0	0.3	1.0	2.0	--	--

表 4-6 商業區晨昏峰衍生旅次運具需求彙整表

		小客車	機車	計程車	公車	其他	合計
晨峰 進入	人旅次	100	250	10	200	200	760
	車旅次(輛)	53	179	6	10	0	247
	PCU	53	54	6	20	0	132
晨峰 離開	人旅次	105	263	11	210	210	799
	車旅次(輛)	55	188	6	11	0	260
	PCU	55	56	6	21	0	139
昏峰 進入	人旅次	155	388	16	310	310	1,179
	車旅次(輛)	82	277	9	16	0	383
	PCU	82	83	9	31	0	205
昏峰 離開	人旅次	94	236	9	189	189	716
	車旅次(輛)	50	168	6	9	0	233
	PCU	50	51	6	19	0	125

2.住宅區旅次發生率

參酌交通部運輸研究「北部地區非都市土地使用旅次發生之研究」(民國九十九年十一月)以住宅區總樓地板面積作為評估之基本變數，其平常日平均旅次發生率如表 4-7，再依此參數之最大值推估衍生人旅次(詳如表 4-8)。

表 4-7 平常日住宅社區人旅次發生率-以樓地板面積計算

	全日(6:00~20:00)			尖峰小時		
	進入旅次	離開旅次	總旅次	進入旅次	離開旅次	總旅次
平均值	1.17	1.33	2.49	0.17	0.25	0.34
標準差	0.54	0.61	1.15	0.08	0.13	0.16
最大值	2.29	2.48	4.53	0.35	0.65	0.80
最小值	0.43	0.41	0.85	0.06	0.07	0.12

單位:人/百平方公尺樓地板面積

表 4-8 住宅區衍生人旅次推估

	全日	尖峰小時(人/HR)
進入旅次	3,427	524
離開旅次	3,711	973
總旅次	6,779	1,197

衍生人旅次經由運具分配率、承載率及小客車當量值等三種參數可將人旅次換算成車旅次，另參考內政部營建署「市區道路工程規劃及設計規範之研究」(民國九十年十二月)及「臺北捷運新店線新店機廠土

地開發案-交通影響評估報告書」(民國九十二年十二月)設定之參數推估結果，建議如表 4-9。

另由表 4-8 及表 4-9 之數據，可得尖峰時段進出該基地之車旅次(詳如表 4-10)。

表 4-9 住宅區各類型運具使用情形

	小客車	機車	計程車	公車	捷運
運具分配比率	25%	20%	2%	25%	28%
乘載率(人/車)	1.96	1.37	1.43	20	--
小客車當量值	1.0	0.3	1.0	2.0	--

表 4-10 住宅區尖峰衍生旅次運具需求量彙整表

		小客車	機車	計程車	公車	合計
尖峰 進入	人旅次	131	105	10	131	377
	車旅次(輛)	67	76	7	7	157
	PCU	67	23	7	13	110
尖峰 離開	人旅次	243	195	19	243	700
	車旅次(輛)	124	142	14	12	292
	PCU	124	43	14	24	205
全日 進入	人旅次	857	685	69	857	2,467
	車旅次(輛)	437	500	48	43	1,028
	PCU	437	150	48	86	721
全日 離開	人旅次	928	742	74	928	2,672
	車旅次(輛)	473	542	52	46	1,113
	PCU	473	163	52	93	781

3.機廠開發交通影響分析

綜上推估所衍生之 PCU/Hr (詳如表 4-6、表 4-10)，可得知尖峰時段基地衍生的交通量為 644PCU/Hr，可以機廠西側劃設之 20 公尺聯絡通道及東側劃設之 6 公尺聯絡通道，及金城路與莒光路為主要車輛進出道路。

另參酌「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」(民國九十八年)可知，金城路現況之道路服務水準除了晨峰往土城方向為 D，其餘時段皆可達 A，因此假設基地衍生的 PCU 有七成使用金城路，並各自平均分流至中和及土城，可得知金城路之道路服務水準除了晨峰往土城方向為 D 外，其餘時段皆可達 A，對道路現況之衝擊仍在可負荷範圍內(詳如表 4-11、表 4-12)。

表 4-11 金城路尖峰小時交通量現況統計表

調查路段	方向	容量(C)	開發前晨峰交通量			開發後晨峰交通量		
			流量(V)	V/C	服務水準	流量(V)	V/C	服務水準
金城路	往中和	2050	744	0.36	A	969	0.47	A
	往土城	2050	1670	0.81	D	1895	0.92	D

本案容積率為 150%，引進人口共 9,259 人，其中集合住宅部分為 708 戶，每戶平均 3.5 人，居住人口為 2479 人，另以每日每戶住宅訪客數 0.5 人計算，每日訪客 354 人，可推得住宅區引進人口共 2,833 人；商業區之及業人口以每 10 坪引入 1 位從業人員及 3 位工作人員計算，可推得商業區引進人口為 6,426 人。

根據上述引進人口並參酌交通部運輸研究所「台灣地區都市土地旅次發生特性之研究-臺北都會區混合土地使用旅次發生率之調查研究」、「台灣地區都市土地旅次發生特性之研究-臺北都會區混合土地使用旅次發生率使用手冊」及「北部地區非都市土地使用旅次發生之研究」，所建立之迴歸模式計算結果，其衍生之最大尖峰小時旅次為 4,533 人旅次/小時，再參考「市區道路工程規劃及設計規範之研究-內政部營建署」、「臺北捷運系統環狀線計畫（第一階段路線）新店地區（Y7）交通衝擊評估報告(修訂報告)」、「市區道路工程規劃及設計規範之研究」及「臺北捷運新店線新店機廠土地開發案-交通影響評估報告書」，設定之各類型運具使用情形參數，推估結果可得最大尖峰小時進出為 644PCU/Hr，可以機廠西側劃設之 20 公尺聯絡通道及東側劃設之 6 公尺聯絡通道，及金城路與莒光路為主要車輛進出道路。

另參酌「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-臺北市政府捷運工程局」之現況資料，可推之機廠所衍生之車旅次，對道路現況之衝擊仍在可負荷範圍內。

表 4-12 市區平面道路服務水準評估表

服務水準	V/C	交通性質
A	~0.50	自由車流
B	0.5~0.65	穩定車流(少許延滯)
C	0.65~0.75	穩定車流(延滯可接受)
D	0.75~1.00	接近不穩定車流(延滯可忍受)
E	1.00~1.20	不穩定車流(延滯不可忍受)
F	1.20~	強迫車流(交通已阻塞)

資料來源：「市區道路交通工程管理策略之研究」，臺北市交通局，民國 81 年 6 月

第二節 車站周圍地區市場分析

捷運萬大線第一期路線於新北市段設置 LG05 車站、通風豎井用地、LG06 車站、LG07 車站、LG08 車站、LG08A 車站及機廠，其中 LG05 車站係使用學校用地設置，採公共設施多目標使用方式，並未以土地開發方式取得用地，另通風豎井用地係設置釋壓井、進排氣井、冷卻水塔及緊急出口等設施，不提供旅客進出車站使用，故以下針對 LG06 車站、LG07 車站、LG08 車站、LG08A 車站及機廠周圍地區市場分析說明如下：

LG06 車站周邊西側土地使用現況以乙種工業區為主，並有部分住宅區及沿街商業區，東側主要為住宅區，另有機關及學校，整體而言，混合使用程度較高，可滿足基本生活機能，因鄰近臺北市及環狀線，未來發展潛力著重於交通之便捷性，惟應考量使用分區與發展趨勢之配合，並避免不當混合使用之干擾使地區發展受限。

LG07 車站周邊北側土地使用現況皆為乙種工業區，南側以住宅區為主，惟開發範圍有限，現況住宅密度高，多以公寓住宅為主，臨連城路建物多為住商混合使用型態，一樓店面現為餐廳、銀行、小吃店、藥房等一般零售業成帶狀分布，雖然生活機能健全，但住宅環境因商業及工業使用而品質不佳，未來應著重與工業、商業相容之混合使用，藉以發展地區特色。

LG08 車站周邊北側土地使用現況以住宅區為主，其間有學校及公園座落，南側住宅區發展範圍有限，整體使用現況多為 5 樓以上公寓及電梯華廈，住宅密度甚高，連城路沿街面一樓多為傳統小吃業及一般零售業成帶狀分布，屬住商混合使用型態，街道景觀雜亂，都市建築景觀缺乏特色，未來以北側發展優質文教住宅為重心，藉都市設計提升環境品質。

機廠周邊以農業區、保護區為主，其外圍則以住宅區為主，住宅區與農業區之間有公園及學校為緩衝，未開發用地並夾雜公路總局駕訓班及汽修、傢俱廠等臨時建物使用，整體而言，開發密度不高，未來發展原則應兼顧開發與保育，除藉環境保育達到調節住宅環境之目的，亦可善加利用天然環境以提供休閒育樂空間。

依中和區不動產市場調查報告，目前成交案件 61.1% 為住宅類產品，僅 1.8% 為辦公室產品，且成交坪數以 25~35 坪為主，成交案件平均面積約 33.6 坪，目前住宅類建造執照與使用執照申請案超過 55%，顯示區域環境以 2~3 房住宅需求為主，考量中和區之住宅市場需求穩定，且計畫基地周邊缺乏滿足居住及工作需求之商業活動，並因應未來捷運引入眾多活動人口之商業需求，本案計畫基地擬規劃興建住商複合大樓，於高樓層規劃一般住宅使用，於低樓層引進零售商店及餐廳等商業使用，另展望未來本計畫區域擁有捷運環狀線、

萬大線之雙捷運優勢，高樓層亦可規劃部分商旅套房使用，以完善開發建物居住人口之生活機能，並服務捷運旅客及地區居民。

本計畫各車站周邊不動產市場價格分析，經調查及彙整詳表 4-13 所示。

表 4-13 車站周邊不動產市場價格分析表

車站	不動產市場租、售行情分析		
LG06 車站	類型	(一) 預售屋	無
		(二) 新成屋	住宅 50-52 萬元/坪(乙工)
		(三) 中古屋	中古大樓 48-52 萬元/坪(乙工)、公寓 30-35 萬元/坪
		(四) 辦公室	無
		(五) 平面車位	150-200 萬元/個
		(六) 機械車位	100-120 萬元/個
LG07 車站	類型	(一) 預售屋	無
		(二) 新成屋	無
		(三) 中古屋	中古大樓 32-35 萬元/坪、公寓 25-31 萬元/坪
		(四) 辦公室	27-32 萬元/坪
		(五) 平面車位	160-180 萬元/個
		(六) 機械車位	100-120 萬元/個
LG08 車站	類型	(一) 預售屋	無
		(二) 新成屋	無
		(三) 中古屋	中古大樓 28-33 萬元/坪、公寓 25-27 萬元/坪
		(四) 辦公室	無
		(五) 平面車位	140-160 萬元/個
		(六) 機械車位	100-120 萬元/個
LG08A 車站	類型	(一) 預售屋	住宅 40-45 萬元/坪
		(二) 新成屋	住宅 33-36 萬元/坪
		(三) 中古屋	中古大樓 30-33 萬元/坪、公寓 27-29 萬元/坪
		(四) 辦公室	無
		(五) 平面車位	150-170 萬元/個
		(六) 機械車位	100-120 萬元/個

資料來源：永慶房屋公司訪價結果，時間：102年06月。

第五章 計畫變更理由與內容

第一節 變更理由

捷運萬大線第一期路線建設計畫，係由捷運中正紀念堂站起，向西沿南海路過和平西路後接西藏路轉萬大路、經富民街後，地下穿越新店溪，至保生路轉中山路、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臨莒光路上，行經臺北市中正區、萬華區、新北市永和區、中和區及土城區，路線長約 9.5 公里，共設置 9 座地下車站及 1 座機廠（詳圖 1）；新北市轄段設置 LG05、LG06、LG07、LG08、LG08A 等 5 座地下車站及 1 座機廠；LG05 車站位於永和區保生路、仁愛路交叉口東南側，LG06 車站位於中和區景平路、連城路交叉口西側；LG07 車站位於連城路與錦和路交叉口；LG08 車站位於連城路與員山路交叉口；LG08A 車站位於機廠西北角臨莒光路，機廠位於土城區金城路北側與中和區莒光路之間，分屬中和區及土城區 2 個行政區，並跨板橋都市計畫、中和都市計畫及土城都市計畫。

另路線段於 LG05 至 LG06 車站間之地下段路線長約 1400 公尺，因列車運轉時間超過 2 分鐘規範，為維持捷運營運安全，須設置通風豎井設施（包含進排氣井、釋壓井、冷卻水塔、緊急出口等設施）1 處。

捷運萬大線未來可以提供萬華、中和、土城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，為配合整體計畫時程，亟需辦理捷運萬大線新北市路段所需用地之都市計畫變更作業，以利後續捷運工程之推展。

第二節 變更內容

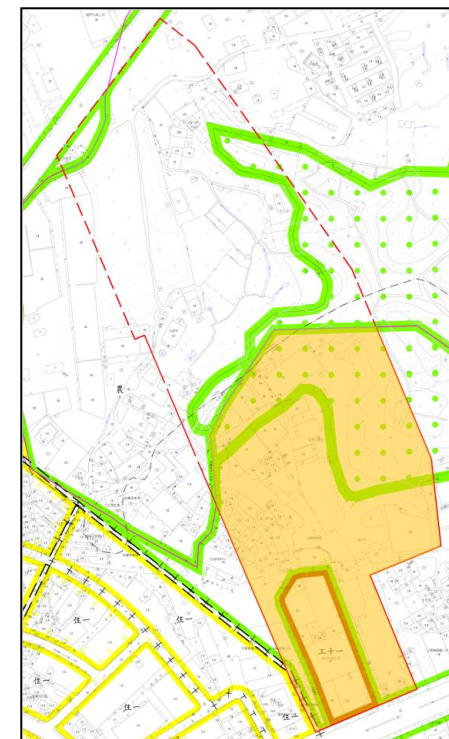
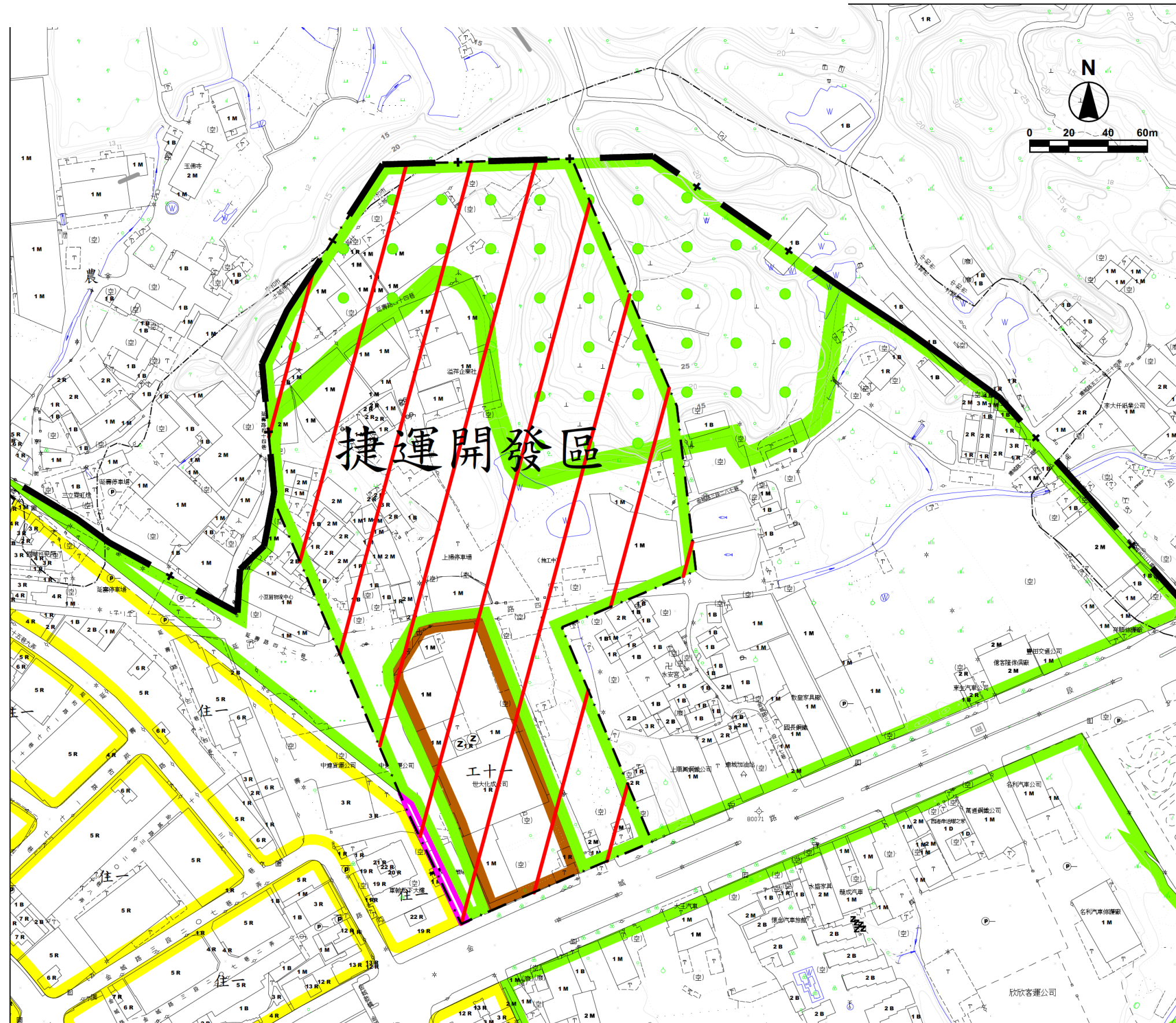
捷運萬大線設置機廠一處，機廠位於土城區延壽路以東、金城路北側與中和區莒光路南側之間，並設置一支線車站（LG08A 車站）於機廠內（位於機廠北側，臨中和區莒光路），機廠跨板橋都市計畫、中和都市計畫及土城都市計畫，本計畫案之捷運開發區係機廠屬土城都市計畫範圍部分，機廠除設置支線車站外並設置列車停駐檢修測試設施、變電站、行控中心等必要設施，並為有效利用土地資源、促進地方發展，機廠採土地開發方式，機廠面積總計約 11.8 公頃，屬土城都市計畫部分約為 5.7336 公頃，變更內容詳表 5-1，變更內容示意圖詳如圖 5-1。

表 5-1 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）主要計畫變更內容明細表

核定 編號	報部 編號		位置	變更內容		面積 (公頃)	變更理由
				原計畫	新計畫		
1	1	捷一	延壽路以東、金城路北側與莒光路南側之間	工業區	捷運開發區	0.7286	設置 LG08A 車站、轉乘設施、主變電站及機廠等捷運相關設施並辦理土地開發。
				農業區		3.1188	
				保護區		1.8590	
				人行步道用地		0.0272	

備註：1.本計畫未指明變更部分，均應以原有計畫為準。

2.面積依實際地籍分割成果為準。



機廠範圍含中和都市計畫、板橋都市計畫、土城都市計畫

圖 例	
	住宅區
	農業區
	保護區
	變更農業區為捷運開發區
	變更保護區為捷運開發區
	變更工業區為捷運開發區
	變更人行步道用地為捷運開發區
	都市計畫範圍線
	變更範圍線

圖 5-1 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）主要計畫變更內容示意圖（機廠屬土城都市計畫部分）

第三節 變更後計畫

本計畫變更後，共計增減4項土地使用分區及2項公共設施用地，變更前後面積對照表詳如表5-2，變更後內容示意圖詳如圖5-2，分別說明如下：

一、工業區

減少0.7286公頃，變更後工業區面積為183.8414公頃，佔都市發展用地總面積之26.74%；佔計畫總面積之24.43%。

二、捷運開發區

增加5.7336公頃，變更後捷運開發區面積為5.7336公頃，佔都市發展用地總面積之0.83%；佔計畫總面積之0.76%。

三、農業區

減少3.1188公頃，變更後農業區面積為11.5183公頃，佔計畫總面積之1.54%。

四、保護區

減少1.8590公頃，變更後保護區面積為53.2710公頃，佔計畫總面積之7.08%。

五、道路用地

減少道路用地(人行步道用地)0.0272公頃，變更後道路用地面積為86.4946公頃，佔都市發展用地總面積之12.58%；佔計畫總面積之11.50%。

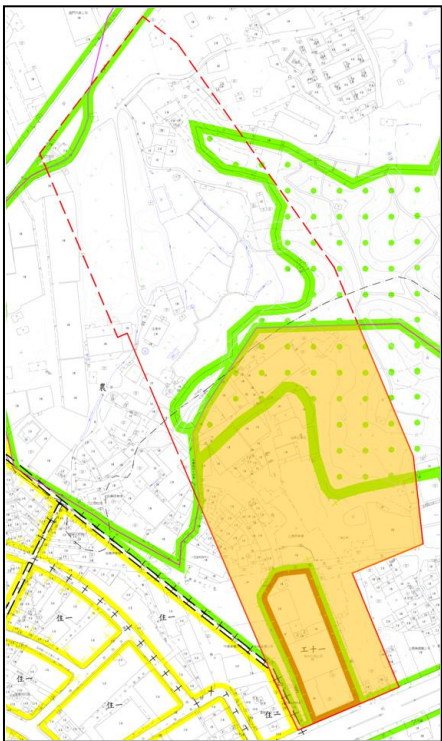
表5-2 變更土城都市計畫（配合捷運萬大—中和—樹林線第一期路線）（部分工業區、農業區、保護區、人行步道用地為捷運開發區）主要計畫變更前後面積對照表

項 目		變更前計畫	增減面積	本次變更		
				變更後面積	百分比（1）	百分比（2）
住宅區		199.23		199.2300	28.98	26.48
商業區		12.07		12.0700	1.76	1.60
工業區		184.57	-0.7286	183.8414	26.74	24.43
捷運開發區		0	+5.7336	5.7336	0.83	0.76
寺廟保存區		0.62		0.6200	0.09	0.08
農業區		14.66	-3.1188	11.5183	--	1.54
保護區		55.13	-1.8590	53.2710	--	7.08
文教區		3.70		3.7000	0.54	0.49
暫緩發展區		73.02		73.0200	10.62	9.71
學校	文 小	12.18		12.1800	1.77	1.62
	文 中	7.94		7.9400	1.15	1.06
	文 高	8.15		8.1500	1.19	1.08
	大 專	3.16		3.1600	0.46	0.42
	小 計	31.43		31.4300	4.57	4.18
機關用地		20.90		20.9000	3.04	2.78
公園用地		6.76		6.7600	0.98	0.90
鄰里公園兼 兒童遊樂場		6.91		6.9100	1.01	0.92
市場用地		2.19		2.1900	0.32	0.29
停車場用地		2.26		2.2600	0.33	0.30
人行廣場用地		3.52		3.5200	0.51	0.47
道路		86.52	-0.0272	86.4946	12.58	11.50
排水溝		10.38		10.3800	1.51	1.38
體育場用地		5.41		5.4100	0.79	0.72
加油站用地		0.23		0.2300	0.03	0.03
車站用地		0.32		0.3200	0.05	0.04
變電所用地		0.28		0.2800	0.04	0.04
電路鐵塔用地		0.19		0.1900	0.03	0.03
高速公路用地		31.96		31.9600	4.65	4.25
合計（一）		682.52	+4.9778	687.4621	100.00	
合計（二）		752.31	-4.9778	752.3100		100.00

註：1.表內變更前計畫面積係依據82年7月5日北府工都字第238622號公告發布實施之「變更土城都市計畫（第二次通盤檢討）案」資料為準。

2.百分比（1）係指佔都市發展用地面積比例，百分比（2）係指佔計畫總面積比例。

3.表內增減面積依實際地籍分割成果為準，面積單位為公頃。



機廠範圍含中和都市計畫、板橋都市計畫、土城都市計畫

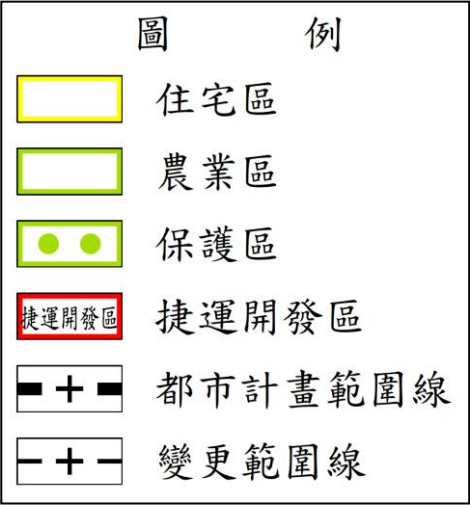


圖 5-2 變更土城都市計畫（配合捷運萬大—中和—樹林線第一期路線）（部分工業區、農業區、保護區、人行步道用地為捷運開發區）主要計畫變更後內容示意圖（機廠屬土城都市計畫部分）

第六章 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，捷運萬大線自100年度依程序辦理細部設計等作業，預定107年底通車。

第二節 開發方式

依大眾捷運法第7條內容，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。捷運工程用地之取得，為捷運工程施工之先決條件，若用地無法順利取得，對整體捷運建設之工程進度將造成嚴重影響，甚而延誤完工時程。

捷運萬大線係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，本計畫之捷運開發區採土地開發方式，捷運開發區其土地使用分區管制、都市設計規定等內容，另案擬定細部計畫俾據以執行。

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「政府建設大眾捷運系統所需經費，經各級政府衡酌財務狀況協議，由交通部報請行政院核定」。

行政院經濟建設委員會於98年12月7日第1377次委員會議審議決議略以：原則同意路線、場站全線一次核定，分期推動興建，並原則同意第一期工程財務計畫。就捷運萬大線計畫而言，第一期路線總工程經費配合車站周邊土地開發基地，概算為512.66億元，核定自償率比照全線26.02%(原財務分析第一期興建之自償率為9.34%)，考量捷運萬大線建設經費龐大，故先匡列前二年預算經費(99、100年)156.95億元，並請臺北市、新北市政府通盤考量捷運萬大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。

經納入捷運萬大線第一期工程(含土開、TIF及TOD)之計畫自償率為31.20%。依交通部100年7月22日陳報行政院之「捷運建設自償率門檻值、補助比例、補助項目及標準等分析建議」報告書，於100年9月16日由行政院經濟建設委員會召開會議研商，依財政能力分級臺北市為第1級，未

來捷運路線規劃、可行性研究計畫自償率達 45%，則中央補助比例為 50%，財務計畫未達門檻則須敘明理由，交通部建議臺北市轄段之自償率須達基本門檻 35% 始能通過審議。新北市屬第 2 級，交通部建議新北市轄段自償率須達基本門檻 25% 始能通過審議，至於路線跨越不同轄區時，其自償率基本門檻依各轄區路線長度比例加權平均計算之。為取得中央補助上限，則臺北市段自償率要達 45%、新北市段自償率要達 35%，中央對新北市補助 78%、臺北市補助 50%。

行政院國家發展委員會 103 年 8 月 18 日召開第 6 次委員會審議通過修正財務計畫，中央政府、新北市政府及臺北市政府之經費分擔情形如表 6-1 所示，中央政府約負擔 214.91 億元之非自償性經費，臺北市政府約需負擔 54.44 億元之非自償性財源、55.52 億元用地取得及地上物拆遷補償費及 143.83 億元之自償性財源，共計 253.79 億元；新北市政府約需負擔 59.05 億元非自償性財源、82.03 億元之用地取得及地上物拆遷補償費及 168.03 億元之自償性財源，共計 309.11 億元。

捷運萬大線第一期計畫自償率，其中第一期計畫場站土地開發效益佔 8.04%，若縮小開發範圍，將降低計畫自償率，將無法達到中央補助上限之自償率門檻，亦將增加地方政府自償性經費之支出。

**表 6-1 捷運萬大線第一期計畫各級政府建設經費分擔表
(納入土地開發收益)**

單位：億元

經費來源	自償性財源	用地取得及地上物拆遷補償費	非自償性財源	合計
中央政府	—	—	214.91	214.91
臺北市政府	143.83	55.52	54.44	253.79
新北市政府	168.03	82.03	59.05	309.11
總計	311.86	137.55	328.40	777.81

二、實施進度及經費

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）主要計畫實施進度及經費表詳表 6-2。

表 6-2 「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」實施進度及經費表

使用 分區	核定 編號	面積 (公頃)	土地取得方式						開闢經費 (百萬元)		主辦 單位	預定 完成 期限 (註一)	經費 來源
			協議 價購	徵收	撥用 (註二)	土地 開發 (註三)	土地 徵購費	地上物 補償費	工程費 (註四)	合計			
捷運開 發區	1	公有 0.1330			✓	✓	268.09	1,448	1,230	2946.09	臺北 市政府捷 運工程局	107 年 12 月 31 日	專案編 列
		私有 5.6006	✓	✓		✓							

備註：

- (一) 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。
- (二) 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。
- (三) 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。
- (四) 係指場站土建工程費用。

第七章 其他應表明事項

一、細部計畫土地使用分區管制要點

本計畫土地使用分區管制要點，詳載於細部計畫說明書之土地使用分區管制要點專章，原則性內容摘述如下，詳細內容詳附錄九。

(一) 捷運開發區之設施內容及特種建築物之相關規定

本計畫劃設之捷運開發區係供設置捷運設施等內容使用，捷運設施為特種建築物，不適用「變更土城都市計畫（第二次通盤檢討）案」之規定，並免送新北市都市設計審議委員會審議。

(二) 採土地開發方式之捷運開發區其原土地使用分區開發強度規定

針對捷運開發區，列出原土地使用分區及開發強度規定，如表 7-1。

表 7-1 原土地使用分區開發強度及使用組別表

土地使用分區	捷運開發區			
原土地使用分區及用地別	農業區	保護區	工業區	人行步道用地
建蔽率	10%	20%	70%	0
基準容積率	依都市計畫法新北市施行細則規定	依都市計畫法新北市施行細則規定	210%	0
開挖率	建蔽率加建築基地面積之百分之十	建蔽率加建築基地面積之百分之十	未予規定	0

(三) 採土地開發方式之捷運開發區其開發強度、使用組別、備註事項

敘明採用土地開發方式之捷運開發區，依大眾捷運系統土地開發辦法辦理土地開發，其開發強度、使用組別規定及備註事項，如表 7-2。

表 7-2 捷運開發區開發強度及使用組別表

土地使用分區	捷運開發區
建蔽率	70%
容積率上限	150%
開挖率	不予規定
使用組別	(一)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、主變電站、機廠）之使用外，並得依「大眾捷運法」及相關法令辦理土地開發。 (二)捷運相關設施應符合「大眾捷運法」有關規定。 (三)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」商業區之使用項目管制。

(四) 敘明捷運開發區容積內容及相關規定

表 7-2 捷運開發區之容積率上限與表 7-1 原土地使用分區基準容積率之差額容積項目說明如下：

1. 該差額容積除依「大眾捷運系統土地開發辦法」計算所得之捷運獎勵容積外，其餘容積即為都市計畫獎勵容積。
 2. 捷運獎勵容積之半數由臺北市政府取得。都市計畫獎勵容積之半數由新北市政府取得，其使用除優先依「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，並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。
 3. 如獎勵容積因法規因素限制，致無法完全使用部分，由所有土地所有人與臺北市政府及新北市政府均攤。
 4. 土地開發建築物除上述容積項目外，不適用容積移轉、開放空間、增設停車、都市更新或其他有關容積獎勵之規定。
 5. 臺北市政府及新北市政府各自取得之獎勵容積，由其支付建造成本，並無償取得相對應之土地持分。
- 二、捷運萬大線第一期路線工程及其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 3 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、捷運系統及其轉乘設施、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。
- 三、有關捷運系統路線地下穿越部分，除依大眾捷運法第 19 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。