

第四章 路線方案研擬

本計畫路線方案研擬，係以第一章所述之「萬大線可行性研究」及「樹林線可行性研究」兩先期規劃之建議路線及場站為基礎，由路線方案走廊運量預測結果、旅客搭乘方便性、工程可行性、都市發展性，考量微調路線組成路線方案，依據評估準則，建議最適宜之路線方案。

如第一章所述由於「樹林線可行性研究」已初步評估方案丁（中和連城路至新莊線迴龍站）較佳，且與「萬大線可行性研究」初步規劃之市甲、市乙兩案可於連城路接續，因此本計畫評選原則以前述基礎（即 4.1 節之市甲案及市乙案），先行針對台北市區部分進行方案比較詳 4.2 節，篩選出市區端之較佳市乙案後結合「樹林線可行性研究」之縣丁方案為本計畫初步建議之路線方案，本計畫稱之為原方案（即市乙案+縣丁案，共計 16 座車站）。惟經臺北縣多次公聽會綜合民眾、市公所及各級民意代表相關意見，研擬台北縣端路線部份路段之三條替代方案詳 4.3 節，原方案與三條替代方案之經濟效益及財務效益之詳細評估詳第七章，均以替代方案二較佳。為更周詳並於第十一章就「運輸效益」、「都市發展」及「工程執行」三項標的進行評估亦以方案二為佳。本計畫以方案二為建議路線於九十五年四月完成規劃報告初稿報請交通部審查，共 22 座車站（含一座支線車站）。另交通部審查期間，因應地方民意的要求，建議將土城金城路路線段兩座高架車站改成地下車站，並經評估後納入本計畫（詳第十四章）。

4.1 先期規劃建議路線檢核

原先期規劃案考量地區發展潛力、道路交通與寬度條件、替選運輸系統工程與營運特性、與現有台北新莊線、板南線及新店線捷運路網及未來台北縣環狀線捷運路網銜接轉乘便利性、運輸效益與環境衝擊提出之市甲案及市乙案其路線方案說明如下(詳如圖 4.1.1-1 及圖 4.1.1-2)。本市甲案、市乙案路線行經道路相關資料如表 4.1.1-1。

1. 市甲案：

- 路線規劃

市區段由龍山寺站起往南行西園路、西藏路、萬大路、富民街後過新店溪進入縣轄段永和保生路、中山路、連城路、土城金城路、裕民路後穿越大漢溪進入樹林沿中正路至新莊中正路止，全長約 17.4 公里，設 15 站，分別在臺北市設甲 1 站~甲 4 站等 4 站及臺北縣（設甲 5 站~甲 15 站等 11 站）。

- 路線沿經地區面臨的課題

- (1) 路線於甲 1 站至甲 2 站間經過西園路、西藏路口時，因路線急轉彎將需穿越大量民房。
- (2) 路線於甲 2 站至甲 3 站間經過西藏路、萬大路口時，因目前規劃潛盾隧道最小轉彎半徑為 50m，將需穿越部份民房。
- (3) 於甲 3 站欲連接青年公園，需構築長達 450 公尺地下人行步道，沿線缺乏通風及逃生出口用地，而需與國防部協調於相鄰之眷村改建案中設置；若採電動步道則因長度較長且包含部份曲折路段，電動步道須多段分別設置，並需考量未來維修成本，而 450 公尺長之地下通道亦易成治安死角。
- (4) 甲 5 站原規劃位於連城路上(靠近連城路與景平路口)，與台北縣環狀線之 Y11 站位於中山路上(靠近中山路與景平路口)，將會有相互轉乘介面協調問題。
- (5) 路線於經甲 7 站(位於土城連城路上，中和高中附近)後，將由地下型式漸爬昇轉換為高架段，待高架段橋下淨空達 5.1m 後再轉入連城路，整個轉換段約 400 公尺左右。
- (6) 路線於經甲 10 站後，將穿越土城機廠及特二號高架路段，惟本段特二號高架道路已施工完成，橋面高 24.5m，地面高程約 12.5m，橋下僅剩 $(24.5-12.5-2.2)=9.8\text{m}$ 之淨空，不足以讓捷運保持 4.5m 之結構橋下淨空供機廠內車輛通過，故本段路線因淨高需求，將跨越特二號高架橋。
- (7) 甲 12 站原規劃設置於樹林中正路之樹林陸橋北側，雖需拆除民房較少，唯與樹林陸橋南側之現有聚落聯絡不便，故本規劃另提一樹林陸橋南側之替代方案(溪崑國中替代方案)。
- (8) 甲 12 站至甲 13 站間，位於樹林中正路將穿越高鐵高架橋下。
- (9) 甲 15 終點站將會與台北捷運新莊線之迴龍站銜接，其相互轉乘將納入考量。

- 工程規劃

- (1) 甲 1 車站至明挖覆蓋隧道線形，將穿越捷運板南線龍山寺站站體西側下方，施工時需破除原先隧道工作井之連續壁，工程經費較高，工程施工較難。

- (2)甲 1 車站至甲 2 車站間線形，將穿越台/高鐵共構隧道（約 12M 深），並需破除該共構隧道連續壁，及拔除原已拆除西園路橋所遺留之基樁；本段之車站及明挖隧道（供調度車輛用之橫渡線）開挖之深度約需為 30~35M，將增加工程經費，增加工程困難度。此外，由於隧道與龍山寺站距離短，不適潛盾施作，建議本段採明挖施工。
- (3)過台/高鐵隧道後距離民房近，隧道採用潛盾施工，並延續至中和高中出土段處再採明挖方式施作；其間經過新店溪及其兩側堤岸，除檢討堤防基礎之連續壁基樁與路線衝突問題外，因河川淤積沖刷對過河段隧道之覆土影響亦應加以考量。
- (4)路線於穿越特二號道路處需拉高線形，且為配合土城機廠規劃落墩，橋樑配置時可能須採長跨徑連續梁方式，同時由於橋墩高度高，其對機廠設施配置之影響及橋上長軌之軌道結構互制問題等均應納入規劃考量。
- (5)路線於穿越大漢溪時，高架橋之落墩需配合水理分析進行，並應考慮基礎與堤防間之關係。同時由於路線於穿越浮洲橋而需拉高線形，勢必增加橋墩高度與尺寸，鋼軌鋼輪系統同樣可能面臨軌道結構互制問題。

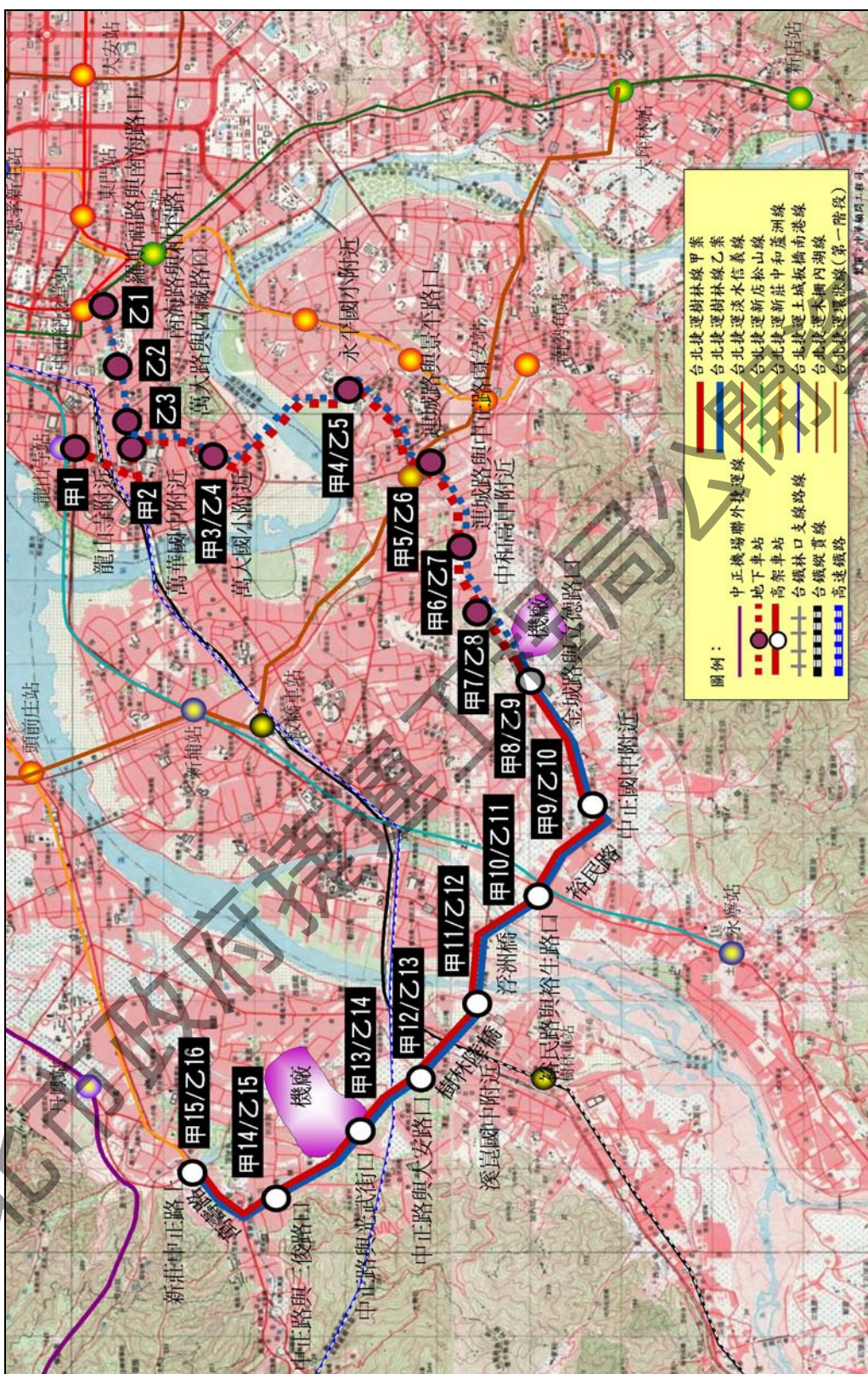


圖 4.1.1-1 市甲、市乙分別加上縣丁路線方案示意圖

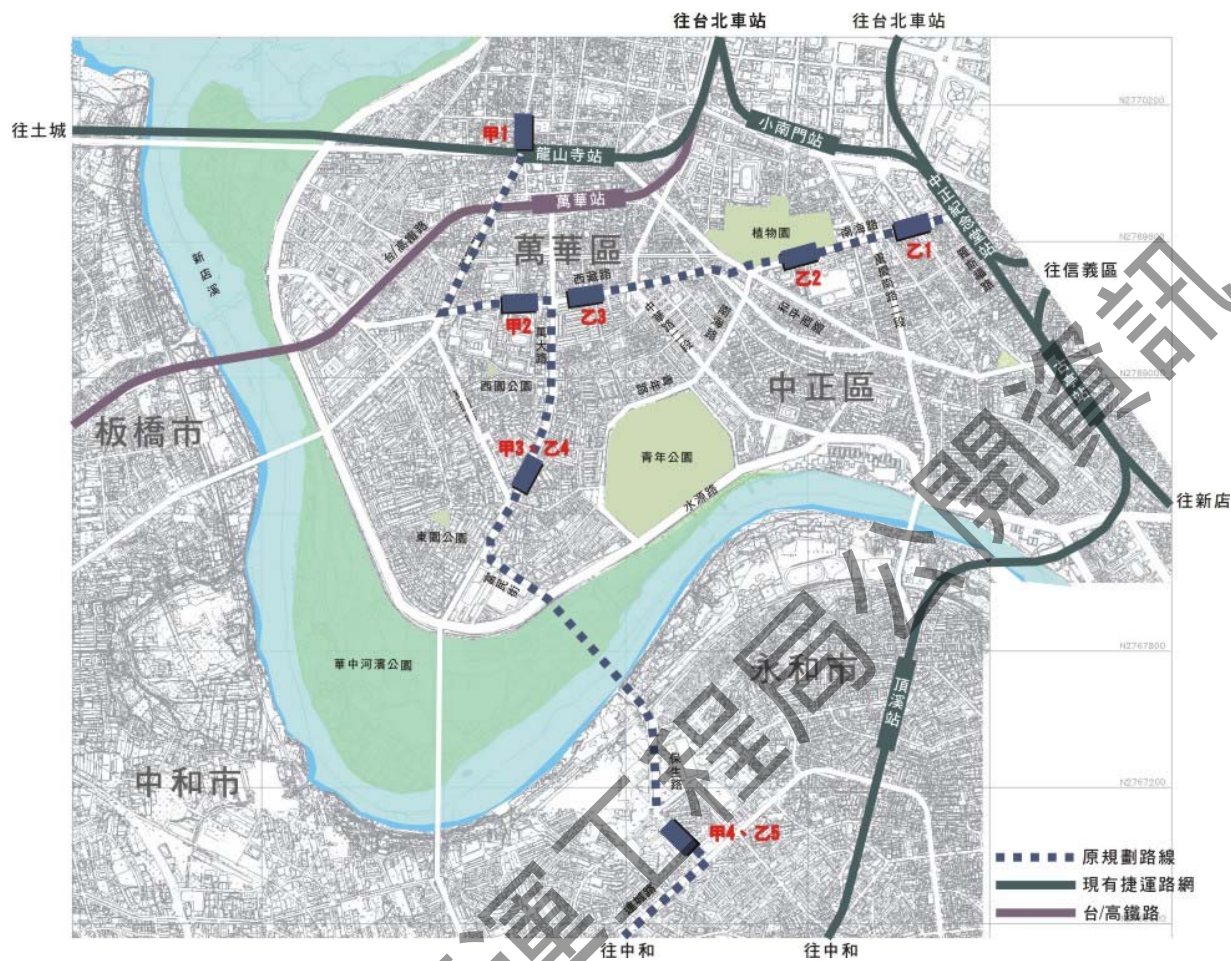


圖 4.1.1-2 市甲案、市乙案在台北市區路線示意圖

表 4.1.1-1 萬大-中和-樹林地區捷運系統相關道路幾何特性彙整表

道路名稱	橫交道路名稱	道路寬度	備註
西園路一段	廣州街、和平西路三段	20m	甲 1 端點站龍山寺附近西園路上
西園路二段	和平西路三段、艋舺大道、莒光路、西藏路	30m	明挖覆蓋儲車軌位址
西藏路	西園路、萬大路	30m	甲 2 站萬華國中附近西藏路上
南海路	羅斯福路一段、重慶南路二段	20m	乙 1 站明挖覆蓋儲車軌位址 羅斯福路與南海路口附近
南海路	重慶南路二段、和平西路二段	20m	乙 2 站南海路與和平西路口附近
西藏路	汀洲路、中華路二段、萬大路	30m	乙 3 站萬大路與西藏路口附近
萬大路	西藏路、富民路	25m	甲 3 乙 4 站 萬大國小附近萬大路上
富民路	萬大路、水源路	15m	上下行疊式隧道
保生路	環河路、仁愛路、中山路一段	30m	甲 4 乙 5 站永平國小附近
中山路二段	瓦瑤溪、中和路	24m	
連城路	中山路、景平路	14.5m	上下行疊式隧道
連城路	景平路、板南路	24m	甲 5 乙 6 站(疊式車站) 連城路與景平路口附近
連城路	板南路、中正路	24m	甲 6 乙 7 站 連城路與中正路口附近
連城路	中正路、北二高中和支線	24m	甲 7 乙 8 站 中和高中附近連城路上
金城路	北二高中和支線、立德路	35m	甲 8 乙 9 站 金城路與立德路口附近
金城路	立德路、裕民路	35m	甲 9 乙 10 站 中正國中附近金城路上
裕民路	金城路、中華路	20m	甲 10 乙 11 站 裕民路與裕生路口附近
中正路	環河路、篤行路、台鐵縱貫線	40 m 35 m	甲 11 乙 12 站 溪崑國中附近中正路上
中正路	台鐵縱貫線、大安路	40 m	甲 12 乙 13 站 中正路與大安路口附近
中正路	大安路、三德街	29 m	甲 13 乙 14 站中正路與光武街口附近
中正路	三德街、萬壽路	30 m	甲 14 乙 15 站 中正路與三俊路口附近
萬壽路中正路	中正路	30 m	甲 15 乙 16 站新莊中正路上

2. 市乙案：

- 路線規劃

市區段由中正紀念堂站起往西行南海路、西藏路轉萬大路後，其餘縣轄段(富民路－保生路－中山路－連城路……至新莊中正路止)路線與市甲案相同，全長約 17.9 公里，設 16 站，分別在臺北市設乙 1 站~乙 4 站等 4 站及臺北縣設乙 5 站~乙 16 站等 12 站。

- 路線沿經地區面臨的課題

- (1) 乙 1 車站至重慶南路二段路口約有 400 公尺，有利於佈設乙 1 車站前之可能明挖隧道位置(供調度車輛用之橫渡線或可提供儲車功能之儲車軌)。
- (2) 路線於經過和平西路、南海路、西藏路之三交叉路口，需穿越林業試驗所公有地。
- (3) 乙案之路線除台北市區段乙 1~乙 3 站外，其餘乙 4 站~乙 16 站(分別與市甲案的甲 3~甲 15 站佈設地點一致)，與市甲案路線相同，面臨的工程課題亦一致，不另贅述。

- 工程規劃

- (1) 市乙案自端點站橫渡線後，即採潛盾工法，至中和高中出土段處再採明挖方式施作。
- (2) 於南海路乙 2 車站後，路線即從林業試驗所下通過，由於其中包含高達十五層之樓房基礎，工程上應儘量避免隧道與其衝突。
- (3) 市乙案自乙 3 站轉萬大路後路線係與市甲案相同，故此段路線(乙 4~乙 16 站)相關工程規劃請參閱市甲案(甲 3~甲 15 站路線段)。

4.2 台北市區段替代路線研擬

經對先期規劃可行性研究之相關意見，擬對先期規劃建議路線部份路段提出台北市區段路線替代方案(市丙案、市丁案)(詳如圖 4.2.1-1)，進一步說明如下：

4.2.1 市丙案

- 路線規劃

1. 市丙案路線自捷運龍山寺站往南，沿西園路改轉東園街再轉萬大路，至果

菜批發市場轉富民街後，於富民街下方地下穿越新店溪，再沿永和保生路接原規劃縣轄段路線至中和、樹林(詳圖 4.2.1-1)，本方案路線全長約 17.4 公里，共設 15 站。

2. 市丙案於臺北市區共設 3 站其地點分別為：
 - (1)丙 1 站-西園路上近和平東路口(現有龍山寺站南側)(採島式車站)。
 - (2)丙 2 站-西園路上近西藏路口(採疊式車站)。
 - (3)丙 3 站-萬大路上(東園街與富民街間)(採疊式車站)。
3. 市丙案較市甲案路線偏西，與萬華區發展重心有所偏離，但服務範圍與甲案有所重疊，故運輸服務功能與市甲案差別不大。
4. 市丙案路線於經台/高鐵共構隧道後至東園街口約為 500 公尺，其間佈設丙 2 車站，因路線沿東園街其路幅僅為 11M，故該路段隧道需為疊式隧道，丙 2 車站須佈設為疊式車站。
5. 市甲案於西園路轉西藏路及西藏路轉萬大路受限於現況道路之轉彎半徑，需地下穿越民宅。如採本替選案(市丙案)則線形轉彎半徑較大，應可解決穿越民宅之問題。
6. 市丙案路線進入東園街後路幅僅 11M，設置地下車站有困難，須採疊式潛盾隧道前進，前後車站亦須配合採疊式車站規劃。
7. 市甲案於萬大路轉富民街受限於現況道路之轉彎半徑，需地下穿越民宅仍為替選路線未來應考量之課題。
 - 工程規劃
 1. 市丙案之工程規劃與市甲案同。

4.2.2 市丁案

- 路線規劃
 1. 市丁案路線自新店線中正紀念堂站沿南海路接青年路，環繞青年公園至水源路口於馬場町紀念公園地下穿越新店溪後沿永和保生路，接原規劃路線至中和、樹林(詳圖 4.2.1-1)，路線全長約 17.4 公里，共設 15 站。
 2. 市丁案於臺北市共設 3 站：
 - (1)丁 1 站-南海路上近羅斯福路口。(採島式車站)

(2)丁 2 站-南海路上近和平西路口，臨植物園附近。(採島式車站)

(3)丁 3 站-青年路上，臨青年公園、韓僑國小附近。(採疊式車站)

3. 市丁案沿青年路環繞青年公園並設置丁 3 站，可服務青年公園遊憩旅次與週圍之住宅社區，並與植物園、中正紀念堂串連，成為臺北市中心西南區之綠色休閒捷運走廊。

4. 市丁案於萬華區之服務範圍相較於市乙案將較小，且車站數少一站。

- 工程規劃

1. 與市乙案相較，市丁案可避免穿越林業試驗所。

2. 市乙案於南海路和平西路口接西藏路、西藏路轉萬大路及萬大路轉富民街均受限於現況道路，需地下穿越民宅，市丁案則線形角度較緩，可避免地下穿越民宅之問題。

3. 市丁案於進入青年路路幅約 16 公尺需佔用青年公園退縮 4 公尺土地，建議採疊式潛盾隧道前進，相應於丁 3 車站亦配合採疊式車站規劃。

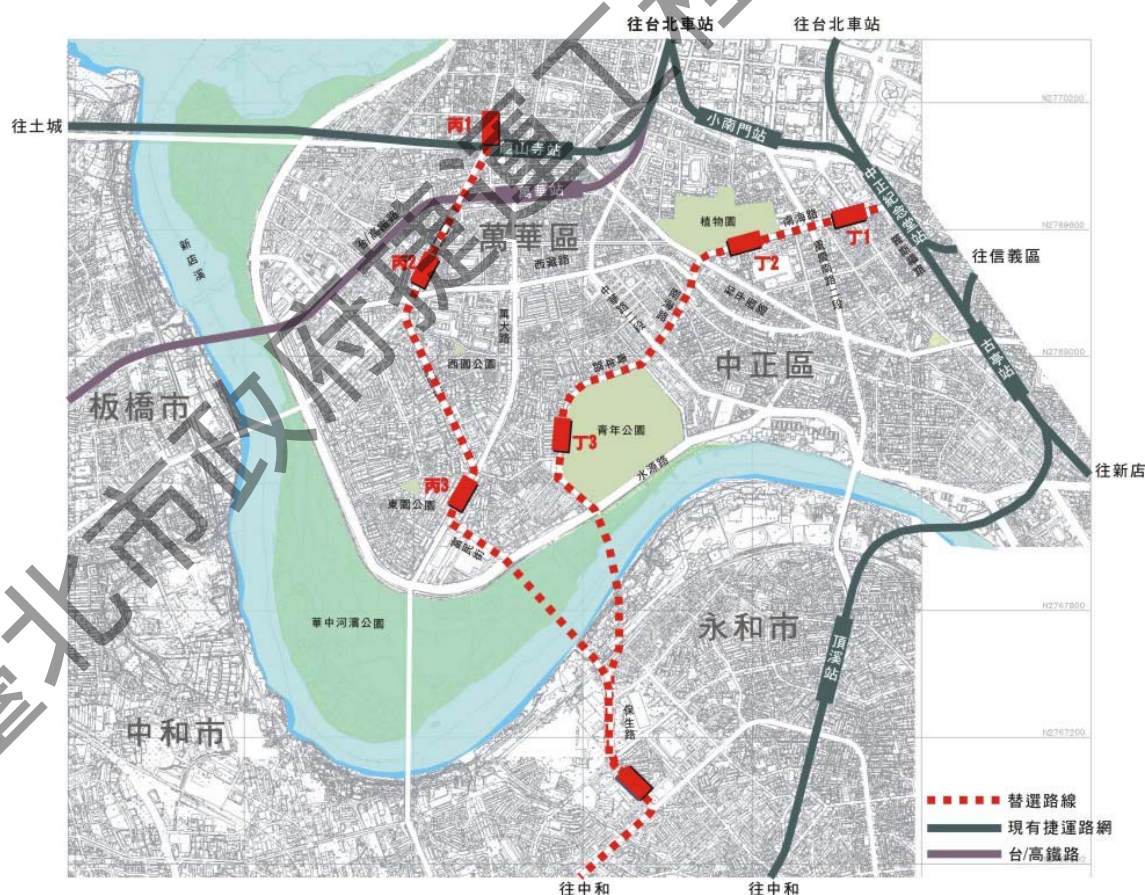


圖 4.2.1-1 市丙案、市丁案在台北市區路線示意圖

4.2.3 台北市區段路線方案篩選

1. 路線方案初步評選

(1) 評估方法

本計畫於替代路線評選時，為兼顧評選之客觀性、周全性，採用多準則評估方法，將複雜之決策目標系統層級化，以進行方案評選。在「篩選最適路線方案」之目標下，建立完整之評估目標階層體系，訂定「運輸效益」、「都市發展」、「工程執行」共三個標的，並針對各個標的分別研擬評估準則及操作指標，詳見表 4.2.3-1，說明如下：

表 4.2.3-1 台北市區段路線方案評估目標階層體系

目標	標的	評估準則	操作指標
最適 路線 方案 篩選	運輸效益	旅客承載量	旅客承載量(千人/日)
		轉移私人運具使用人數	可轉移私人運具使用者人數(千人/日)
		總旅行時間節省	旅運者總旅行時間節省(千小時/日)
	都市發展	車站步行範圍人口數	車站步行範圍內人口數(千人)
		車站步行範圍及業人口數	車站步行範圍二、三級及業人口總數(千人)
	工程執行	土木直接工程成本	路線方案直接工程費(百萬元)
		興建阻力	路線居民意見及增征收土地及環境與交通衝擊研判
		工程施工難易度	路線方案施工困難度研判

(2) 評估準則權重產生

採用「分析階層程序法」(Analytic Hierarchy Process Method, AHP) 做為評估準則權重產生依據。受訪專家以本計畫團隊成員為主，受訪共 20 名，其中交通運輸領域 4 名、都計領域 4 名、財經領域 4 名、工程領域 4 名、系統機電領域 4 名，結果如表 4.2.3-2 所示。

(3) 方案評估

操作指標衡量值計算結果彙整於表 4.2.3-3，各方案操作指標衡量值標準化計算結果彙整於表 4.2.3-4，於方案評點計算時即以此標準化後之數值為依據，各評選方案評點計算結果彙整於表 4.2.3-5 所示。

表 4.2.3-2 台北市區段路線評估標的、評估準則權重計算結果

標的 (權重)	評估準則(權重)	標的權重乘以 評估準則權重	評估準 則排序
運輸效益 (0.4331)	a.旅客承載量(0.3184)	0.1379	3
	b.轉移私人運具使用人數(0.3824)	0.1656	1
	c.總旅行時間節省(0.2992)	0.1296	2
都市發展 (0.2079)	a.路段步行範圍人口數(0.5200)	0.1081	6
	b.路段步行範圍及業人口數(0.4800)	0.0998	7
工程執行 (0.3590)	a.土木直接工程成本(0.3402)	0.1221	4
	b.興建阻力(0.3196)	0.1148	5
	c. 工程施工難易度(0.3402)	0.1221	4

表 4.2.3-3 台北市區段路線方案操作指標衡量值計算結果

評估準則	單位	性質	市甲案	市乙案	市丙案	市丁案
旅客承載量	千人/日	效益	239.16	347.05	229.37	296.52
轉移私人運具使用人數	千人/日	效益	31.71	36.5	27.66	35.13
總旅行時間節省	千小時/日	效益	59.41	87.99	71.45	92.95
車站步行範圍人口數	千人	效益	285.49	321.74	239.53	256.25
車站步行範圍及業人口數	千人	效益	103.06	130.01	92.19	87.68
土木直接工程成本	百萬元	成本	45793.63	49307.52	43325.45	45793.61
興建阻力	尺度	成本	5	6	9	5
工程施工難易度	尺度	成本	7	2	6	2

表 4.2.3-4 台北市區段路線方案操作指標衡量值標準化計算結果

評估準則	單位	性質	市甲案	市乙案	市丙案	市丁案
每公里旅客承載量	千人/日	效益	0.4240	0.6153	0.4066	0.5257
轉移私人運具使用人數	千人/日	效益	0.4815	0.5542	0.4200	0.5334
總旅行時間節省	千小時/日	效益	0.3756	0.5563	0.4517	0.5877
車站步行範圍人口數	千人	效益	0.5144	0.5797	0.4316	0.4617
車站步行範圍及業人口數	千人	效益	0.4929	0.6218	0.4410	0.4194
土木直接工程成本	百萬元	成本	0.5034	0.4653	0.5301	0.5034
興建阻力	尺度	成本	0.6131	0.5357	0.3036	0.6131
工程施工難易度	尺度	成本	0.2741	0.7926	0.3778	0.7926

表 4.2.3-5 台北市區段路線方案綜合評估評點結果

標的	評估準則	方案評點							
		市甲案		市乙案		市丙案		市丁案	
		評點	合計	評點	合計	評點	合計	評點	合計
運輸效益	旅客承載量	5.85	18.69	8.48	24.87	5.61	18.42	7.25	23
	轉移私人運具使用人數	7.97		9.18		6.96		8.83	7
	總旅行時間節省	4.87		7.21		5.85		7.62	0
都市發展	車站步行範圍人口數	5.56	10.48	6.27	12.48	4.67	9.07	4.99	91
	車站步行範圍及業人口數	4.92		6.21		4.40		4.19	8
工程執行	土木直接工程成本	6.15	16.54	5.68	21.51	6.47	14.56	6.15	22
	興建阻力	7.04		6.15		3.48		7.04	8
	工程施工難易度	3.35		9.68		4.61		9.68	7
方案總評點		45.71		58.86		42.05		55.75	
方案排序		3		1		4		2	

資料來源：本計畫整理。

由上述台北市區段路線方案評比的結果，以市乙案分數優於其他方案，其次為市丁案，本計畫建議萬大-中和-樹林線台北市端之銜接，以市乙案與市丁案路廊為佳，即以中正紀念堂站為端點為佳。市乙案對於急於注入新血以加強開發及更新老舊社區之萬華區西側有極大之助益，因此市乙案確可發揮整體運輸效益促進都市更新發展。

2. 台北端建議方案

經台北市萬華區公聽會綜合民眾、市公所及各級民意代表相關意見及前述之綜合評估結果，本研究以市乙案為台北端之建議方案，並做為後續台北縣端路線替代方案研擬之原方案進行後續之相關研究。

4.3 台北縣土城樹林段替代路線研擬

依據 4.2 節台北市區段路線方案評選結果以乙案路線最佳，結合原「樹林地區規劃捷運系統建設計畫可行性研究」建議之縣丁方案為本計畫進行公聽會之初步建議路線方案（後續方案比較評估時，稱此為原方案），經台北縣市多次公聽會綜合民眾、市公所及各級民意代表相關意見，擬對台北縣土城樹林段路線部份路段提出三項路線替代方案(其中台北至中永和段獲沿線民眾支持，維持前節建議市乙案的路線與建造型式)，包括機廠自原位置連城路之東南側移至連城路之西北側及設置 1 座機廠支線高架車站（乙 8A 站）。台北縣土城樹林段替代路線方案研究說明如下：

4.3.1 土城樹林段替代路線方案一

- 路線規劃

1. 替代路線方案一，其中台北—中永和段路線採前節台北端建議市乙案路線及車站(乙 1 至乙 8 車站)，至於土城—樹林路線則採原「樹林地區規劃捷運系統建設計畫可行性研究」之高架路線縣丁案但改為地下化形式，擬出全線地下之路線方案並列入評估(如圖 4.3.1-1 所示)。
2. 市區段由台北端市乙案自中正紀念堂站起往西行南海路、西藏路轉萬大路後，再轉富民街後過新店溪進入永和保生路、中山路、連城路、土城金城路、裕民路後穿越大漢溪進入樹林沿中正路至新莊中正路止，全長約 17.9 公里，設 16 座地下車站，及高架機廠支線 1 座高架車站。

車站編號考量台北市端係採市乙案(含括乙 1 至乙 8 站)，在機廠支線高架車站則為乙 8A 站，餘在土城、樹林段路線方案一至三車站仍冠乙字頭，其中方案一分別從乙 9 至終點站乙 16 站(與新莊線 龍站交會)。

- 工程規劃

1. 因目前規劃潛盾隧道最小轉彎半徑為 50m，台北縣區段如需採用地下方案，路線將有多處路口需穿越部份民房，如金城路轉裕民路、中正路轉萬壽路等。
2. 路線係行走於浮洲橋及樹林陸橋之路廊，設計施工需特別留意其橋墩基礎。



圖 4.3.1-1 土城樹林段替代路線方案一
(台北市端市乙案+台北縣轄段縣丁案地下化)

4.3.2 土城樹林段替代路線方案二

- 路線規劃

1. 替代路線方案二，係考量土城、樹林、溪崑、浮洲等路廊鄰近地區民意，將原「樹林地區規劃捷運系統建設計畫可行性研究」建議之浮洲橋中正路路廊，改為由城林橋進板橋、樹林地區，擬出高架路線方案並列入評估(如圖 4.3.2-1 所示)。
2. 市區段(台北－中和段)由中正紀念堂站起往西行南海路、西藏路轉萬大路後，再轉富民街後過新店溪進入永和保生路、中山路、連城路，再接(土城－樹林段)土城金城路轉土城中華路再轉城林大橋北側後穿越大漢溪，進入板橋溪城路左轉樹林中華路，右轉八德街再轉大安路後，轉回樹林中正路續行至新莊中正路止，全長約 22.1 公里，設 8 座地下車站自乙 1 至乙 8 站，均位於台北－中和段，及 14 座高架車站自乙 9 至乙 21 站位於土城，樹林段及機廠支線 1 座高架車站乙 8A 站。

- 工程規劃

1. 路線行經台北捷運土城線時由於有部份路段重疊，在土城線並未預留萬大路施作空間下，車站跨越土城線隧道段，須加大基礎尺寸及基樁橫向間距，未來施工及設計均較複雜，且地下管線及箱涵空間恐不足。
2. 路線行經樹林市八德路平交道立體化工程時，由於隧道段及引道段長達 297 公尺，範圍內無適當落墩位置，故須採門架橋墩配置。然於兩側落墩勢必封閉現有車道，使單向雙車道減至一車道；而長達 300 米範圍之門型橋墩亦將嚴重衝擊現有景觀。
3. 路線於跨越大漢溪處，須顧及橋墩對河川水理之影響。



圖 4.3.2-1 土城樹林段替代路線方案二

4.3.3 土城樹林段替代路線方案三

- 路線規劃

1. 土城樹林段替代路線方案三，係考量土城、樹林、溪崑、浮洲等路廊鄰近地區民意，將原「樹林地區規劃捷運系統建設計畫可行性研究」建議之浮洲橋中正路路廊，改為由城林橋進板橋、樹林地區，擬出高架路線方案並列入評估(如圖 4.3.3-1 所示)。
2. 市區段(台北－中和段)由中正紀念堂站起往西行南海路、西藏路轉萬大路後，再轉富民街後過新店溪進入永和保生路、中山路、連城路，再接(土城－樹林段)土城金城路轉土城中華路再轉城林大橋北側後穿越大漢溪，進入板橋溪城路右轉板橋篤行路後，轉回樹林中正路續行至新莊中正路止，全長約 21.2 公里，設 8 座地下車站(乙 1 至乙 8 站均位於台北－中和段)及 13 座高架車站自乙 9 至乙 20 終點站(位於土城－樹林段)及機廠支線 1 座高架車站乙 8A 站。

- 工程規劃

1. 路線行經台北捷運土城線時由於有部份路段重疊，在土城線並未預留萬大線施作空間下，車站跨越土城線隧道段，須加大基礎尺寸及基樁橫向間距，未來施工及設計均較複雜，且地下管線及箱涵空間恐不足。
2. 路線行經板橋篤行路時，同土城裕民路之高架穿越情況，同為路寬 20 公尺，需考量當地居民之接受度，唯此段路上之車站乙 15 站係設置於沙崙國小與溪北公園之間，較土城裕民路車站兩側均為民房之情況好。
3. 路線於跨越大漢溪處，須顧及橋墩對河川水理之影響。
4. 路線由板橋篤行路左轉回中正路北側時，將高架跨越樹林陸橋，需考量橋樑結構型式以減少長跨距連續橋上長軌所產生之軌道結構互制問題。



圖 4.3.3-1 土城樹林段替代路線方案三

4.4 小結

由於本計畫橫跨台北縣市境，在路線方案擬定時，係採分區段來研擬，並從台北市至中永和為第一區段，土城—樹林至新莊迴龍為第二區段，第一區段評選出來的建議方案為市乙案(由中正紀念堂站之南海路—西藏路—萬大路—富民街—保生路—中山路—連城路，設 8 座車站乙 1~乙 8 站)，第二區段路線，由於在公聽會地方民意認為以高架方式沿金城路轉裕民路行經較窄之路段衝擊很大故反對，因此，在第二區段研擬三個替代路線方案，並調整機廠的位置及增設一座機廠支線高架車站，後續將就原先期規劃(可行性研究)所建議路線案(即台北—中和段採市乙案、土城—樹林段採縣丁案)為原方案，其餘 3 個替代路線方案分別為(路線)方案一、二、三，進行相關的評估分析(詳如第十一章)，選擇一最適的路線方案(即建議路線案)，續就建議路線案場站規劃(第十二章)、用地取得方式及可行性分析(第十三章)加以說明，另於第十四章就上述建議路線方案二在土城金城高架路段因應地方民意強烈的要求，就局部路段研議高架改為地下化(含乙 9 及乙 10 站改為地下車站)之可行性分析(含工程可行性、運輸、財經效益及用地取得等項)，研析結果並提請台北縣政府確認後報請交通部召開審查會議原則同意。另於第十五章說明全線及分段分期發展計畫之研擬。