

捷運萬大-中和-樹林線
(第二期工程)
LG11 站設站 Q & A

臺北市政府捷運工程局

110 年 1 月

Q1：有關捷運萬大二期工程車站規劃原則為何?是否合理?為何 LG11 站不能依原規劃設置於金城路上?

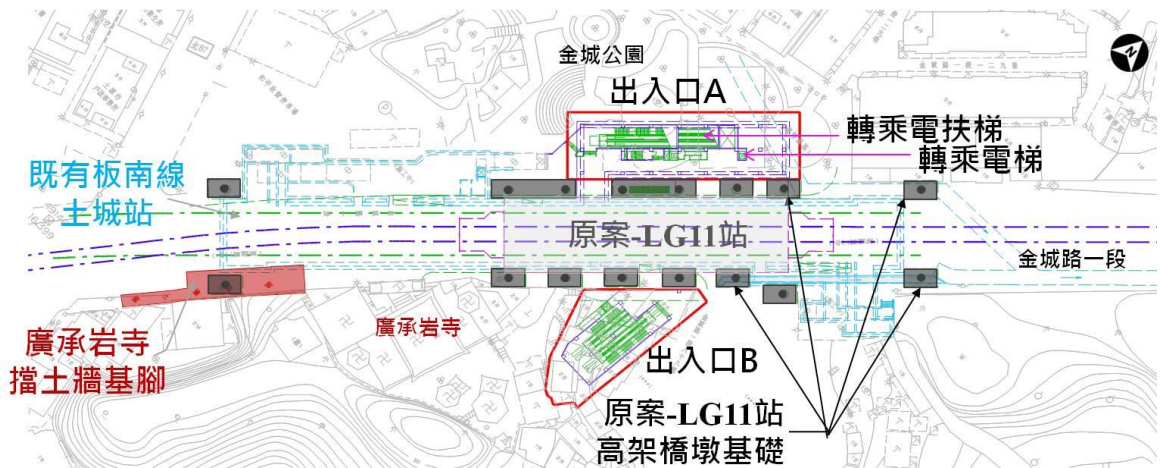
- A：**1.捷運工程計畫作業程序在施工前會進行可行性研究、綜合規劃與財務計畫、基本設計、細部設計等過程，各階段（或合併辦理）所需辦理內容成熟度有所不同，所以在後續階段所進行的微調或調整，只是讓計畫更完整更具可行性。以本案而言，車站及路線所在區位仍未改變，只是在基本設計及細部設計階段評估將路線微調使用部分公園及停車場用地，將對整體環境更有利。
- 2.捷運路線設站位置規劃，關係未來營運績效，因此在規劃車站時必須考量能吸引最大的旅次以發揮系統最大功效，同時亦須衡量車站設施的需求與對附近實體環境的影響衝擊。捷運萬大線規劃的考慮因素有：運量、站距（以不超過 10~15 分鐘為原則）、用地取得（公有土地或公共設施用地優先）、軌道定線、重大公共工程之配合、環境生態之影響、配合都市發展現況（或未來具有發展潛力之區域）等。



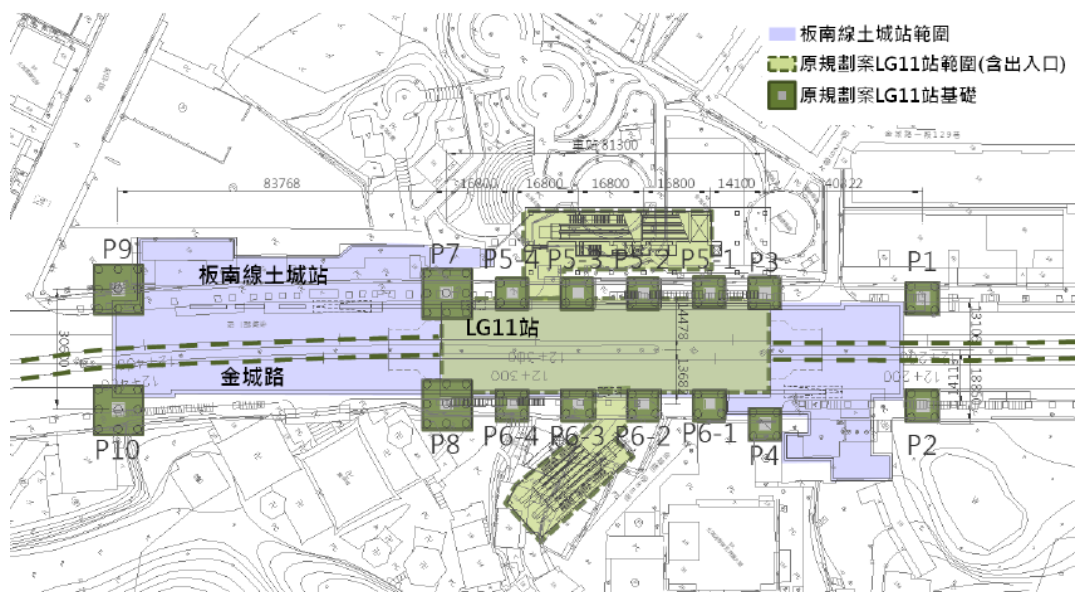
捷運萬大二期工程 LG11 站與板南線土城站交會銜接

- 3.原路線沿金城路一段以門架方式佈設軌道及車站，僅係規劃階段依既有資料收集後所提出之設站構想方案，尚未達進行細部工程分析評估之程度，初步雖在受限於地下有營運中之板南線土城站結構體及潛盾隧道，其高架結構基礎雖採門型架型式跨越地下既

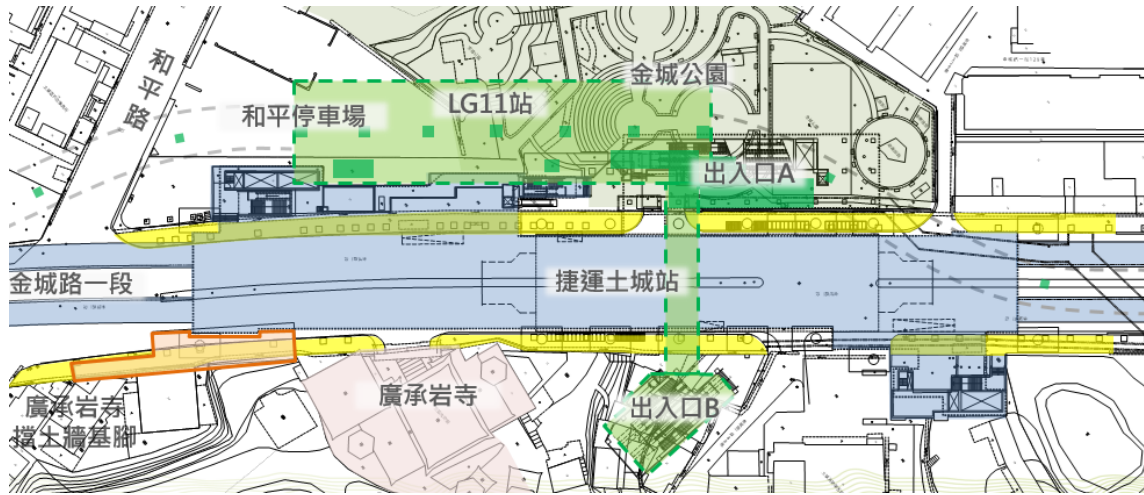
有結構物佈設。後續本局於基本設計及細部設計階段經較為詳細調查分析評估後，考量部分高架基礎將與地下結構衝突無法設置或將影響營運中車站的使用，且部分結構基礎將與金城路上其他既有私有建物衝突或阻擋其動線，工程執行確有困難，基於對板南線結構安全、與土城站採站內付費區直接轉乘、工程施工可行性、優先使用公有地減少使用私地、門型架構對民眾權益及景觀衝擊等因素考量下，將 LG11 站路線、站位與出入口 A 等微調改設置於金城公園及相鄰停車場用地上。而以使用金城公園用地言，原規劃的出入口亦須使用金城公園，在路線微調進入金城公園後，因採取高架立柱方式，在車站下方未來仍可作為公園之使用，所以車站結構使用公園面積約 434 平方公尺，遠小於原規劃使用公園 1482 平方公尺為小。



LG11 站原規劃案平面示意配置圖



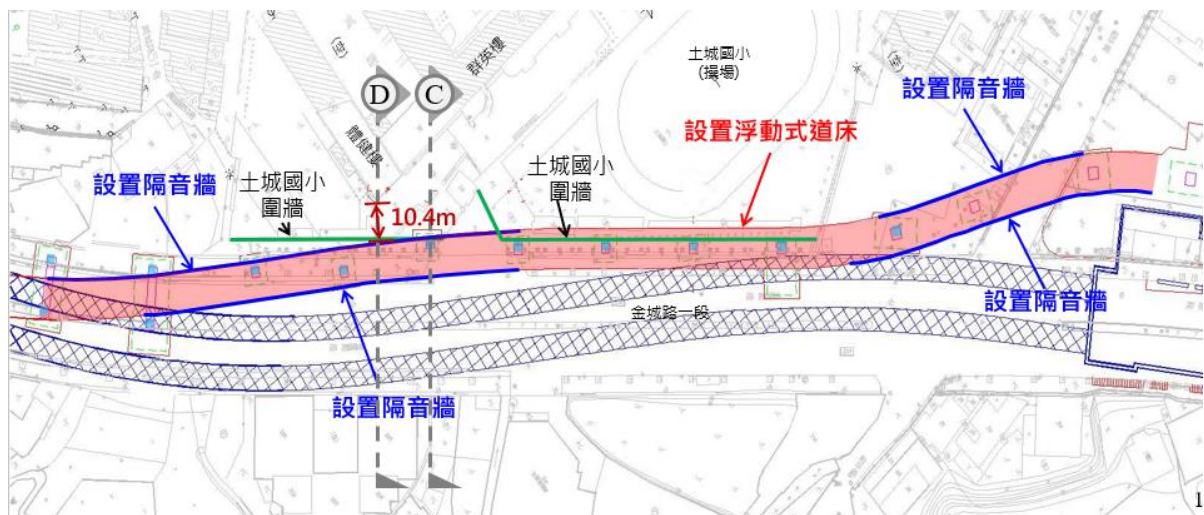
LG11站原規劃案研析後平面示意配置圖



LG11 站現行細部設計地面層配置圖

Q2: 捷運高架軌道是否與民宅及土城國小過近，並破壞土城國小圍牆，產生噪音振動問題，影響居民及師生生活與教學品質及安全？

A: 1. 依據微調後之路線線形，在符合營運路線設計需求及兼顧減輕對民宅與學校影響之原則，高架橋結構外緣與最近民宅之建築物仍保有適當之距離；至於 LG11 站外之路線段於土城國小前，係在校門東側圍牆外側之植栽區落 4 根墩柱，另在校門西側之人行道外緣落有 3 根墩柱，均不影響既有人行道及自行車道。

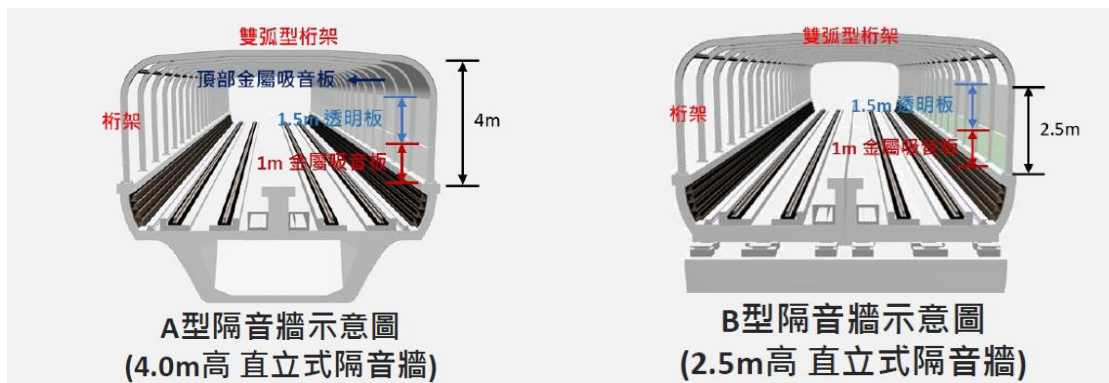


LG11 站軌道與土城國小關係示意圖

2. 對於土城國小圍牆拆除事宜，因受高架橋墩柱基礎施工之影響，必須配合先移除植栽，再拆除校門東側圍牆，以利捷運橋梁基礎施工，俟高架橋梁基礎及墩柱施作完成，隨即辦理植栽復植及圍

牆復舊作業，捷運完工後校地平面並無捷運墩柱及突出物設施，僅部分橋墩基礎位於校地下方，另有部分高架橋梁通過校地之操場上方，可確保操場用地之完整性。

3. 針對高架軌道與住戶及土城國小鄰近而產生噪音振動問題，因該路段已接近車站，除電聯車車速已降低外，在軌道面將佈設採用已具實績之浮動式道床來降低可能的振動，亦將於列車進出車站前後路線段設置雙弧型隔音牆以降低噪音外傳：高架軌道線形與土城國小體健樓為 T 字交會，最近距離雖僅有 10.4 公尺，但軌道底部高度與教室屋頂同高，結合前述隔振減噪防護措施部會對學童教學品質產生影響。



LG11 站鄰近敏感建物隔音牆型式示意圖

4. 本局除分別於 108 年 12 月 10 日及 109 年 2 月 12 日至土城國小向校方及家長會就噪音及粉塵防治、橋梁施工之防墜措施、施工期間上下學學童接送、學校圍牆復舊（金城路側全面復舊）及植栽移植等關心議題與校方進行溝通說明，後續仍將採滾動式評估，並持續與土城國小進行溝通說明及後續復舊原則。

Q3：有關 LG11 站站體及路線之變更，未依規定重新辦理環境影響評估即開始進行車站站體設計，是否違反環境影響評估法？

A：1. 「萬大-中和-樹林地區捷運系統環境影響說明書」係以整體路線開發行為依環境影響評估法辦理，並經環保署於 97 年 7 月 16 日公告審查通過。

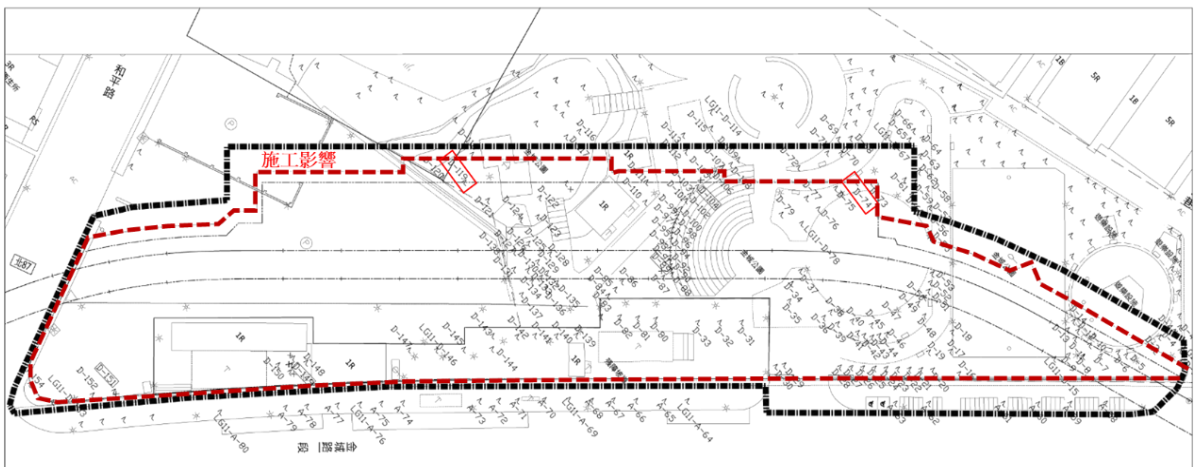
2. 為利環評委員審查，則摘述當初車站初步規劃說明補充於環評附

錄中，並敘明「實際設計成果需視目的事業主管機關最終審核及細設結果而定」。

- 3.有關 LG11 站路線、站位及出入口微調設置於金城公園與和平停車場內，經評估結果其規模未達需重新辦理環境影響評估之程度，本局已依環評法規定將萬大線環境影響說明書第 3 次差異分析報告函請交通部核轉環保署審查，目前由環保署程序審查作業中。
- 4.重大工程規劃、設計、施工為合法程序，至於整體路線設計過程中發現有需辦理環差之部分，初步設計（如結構載重、落墩位置佈設、土地使用等）亦能提供環境影響差異分析使用，後續有關 LG11 站站體微調之設計將依環差報告審核結果辦理，故無違反環評法之疑慮。

Q4：有關車站設置於金城公園內，對現有植栽處理方式及公園空間規劃為何？

A：關於 LG11 站微調至金城公園內受影響喬木約 124 株（其中 18 株位於土城站捷運系統用地、4 株位於和平停車場用地，其餘 102 株位於金城公園內）需辦理移植作業，本局將依相關規定妥適處理，並已訂定相關施工規範，以確保移植後存活率；未來工程完工後將種植喬木約 127 株，並規劃種植原生樹種為原則。至於公園之復舊相關景觀及休憩設施，將結合地方民意進行整體規劃。



LG11 站現行設計預計施工範圍示意圖



未來 LG11 站完工後對金城公園及和平停車場的景觀規劃示意圖

Q5：有關車站設置於金城公園內，有無規劃為土城行政園區用地？

A：1.LG11 車站站體及出入口 A 使用金城公園及停車場用地設置，採都市計畫公共設施多目標使用，並未變更都市計畫，且本局進行萬大線 LG11 站車站位置及軌道線形微調問題並未涉及新北市政府土城行政園區規劃案。

2.有關行政園區部分，係為新北市政府辦理之「變更土城都市計畫(機關用地、停車場用地、公園用地為行政園區特定專用區、住宅區、商業區)」案、「擬定土城都市計畫(土城段 247 地號及忠義段 16 地號等 49 筆土地)細部計畫暨劃定更新地區及都市更新計畫」案，與本局考量工程技術將車站微調使用部分公園用地兩者無關。

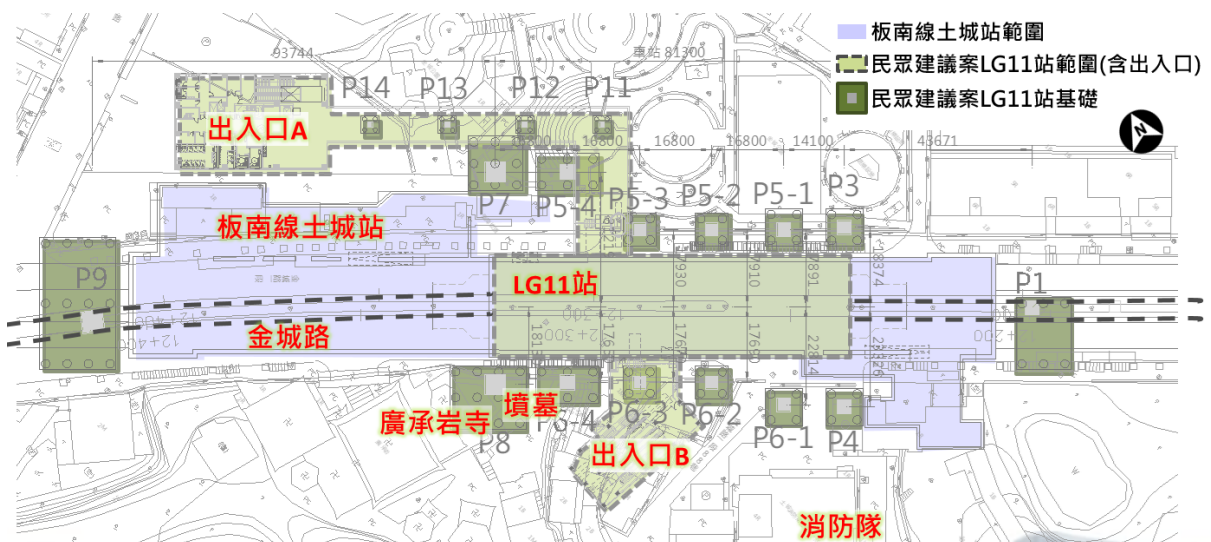
Q6：關於民眾建議車站設置於金城路上方，出入口使用停車場用地或消防局用地方案之評估結果為何？

A：本局依據新北市政府捷運局彙整歷次說明會民眾陳情建議方案及 109 年 6 月 17 日立法院陳椒華立法委員辦公室協調民眾陳情希望車站在金城路以門型架各往南側及北側退後方式之評估結果說明

如下：

1. 針對民眾建議車站設於金城路上，出入口使用停車場用地或消防局用地之方案，說明如下：

- (1) 在不影響營運中板南線土城站營運情形下，其問題在於若高架車站採門型架於金城路道路南北二側退後佈設方案，北側仍需使用金城公園，而南側將會與廣承岩寺部分建物衝突及影響消防局土城分隊車輛進出，故南側除出入口 B 需徵收私地外，還需因此額外拆除建築物及徵收私地，且門型架及車站前後單柱結構量體龐大，對都市景觀衝擊大。
- (2) 出入口 A 移至和平停車場（最小使用面積約 1200 平方公尺）須以連通空橋銜接車站（長約 96 公尺），而空橋下方支撐柱及基礎仍需使用部分金城公園，且該站將無法與營運中之板南線土城站站內轉乘，該等建議方案對轉乘便利性、民眾權益、都市景觀及用地取得等影響甚大。
- (3) 出入口 A 移至消防局共構，則車站二處出入口均位於南側，無法提供人口較密集之北側民眾使用，為維持車站兩側須設置出入口原則，仍須於北側另覓用地設置出入口，且消防局為重要設施，原設施未興建前不宜將之拆除，故拆除前亦需另外尋找適合位置，同時恐造成 LG11 站無法與土城站站內轉乘。



LG11 站民眾建議案出入口 A 及出入口 B 配置圖

2. 目前設計之 LG11 站路線、站體與出入口微調進入金城公園及停

車場用地，採高架單柱型式設置相關墩柱、出入口及電梯電扶梯實際使用金城公園面積約 434 平方公尺(捷運高架車站投影下方除屬捷運結構體外之空間仍可提供公園相關設施使用)，對公園影響已經降至最小，且可確保與營運中之板南線土城站站內轉乘，對其效益及方便性有加乘作用，同時完工後高架下方公共空間於未來將配合公園景觀規劃設計後提供給民眾使用，故目前設置於金城公園及相鄰停車場用地方案為可行及較佳方案。