

## 第十一章 場站規劃

### 11.1 車站初步規劃

#### 11.1.1 車站位置之選擇

車站是旅客透過各種運具與系統銜接的地點，而車站的位置是決定未來營運績效之重要因素，因此，在選擇車站位置時，首先必須考量在如何發揮系統最大的運輸功效下能吸引最大的旅次量，並在基地環境條件之限制下能滿足車站設計需求。依據規劃設計考量，決定站位的因素如下：

##### 一、旅次運量

為吸引較高的旅次量，必須提供良好的車站可及性，在車站的服務範圍內，除步行外提供各種轉乘設施服務(如公車、小汽車、機車、腳踏車)，使旅客可以方便與快速的進出車站。依此原則，車站應位於重要路口或特定之人群聚集地點(如體育館、活動中心、購物商場)。

##### 二、車站間距

為方便旅客搭乘，配合系統的營運速度與車站的服務範圍，並考量合理的步行距離下，車站間距在市中心通常在 800~1000 公尺，在郊區則可維持在 1000~2000 公尺，但仍須配合沿線之地形、地貌、開發程度、土地使用及交通狀況而定。

##### 三、建造型式

高架、地面及地下之建造型式，對車站位置之選定有很大的影響。高架及地面車站因對環境影響較大，且為避免對地面交通產生衝擊，及禁限建規定影響民眾的權益，必須選擇較空曠的區位及基地設置；而地下車站則須考量兩側出入口與通風井用地的問題。

##### 四、用地取得

在車站沿線可資利用的土地中，為避免民眾抗爭，其取得的優先順序如下：A. 空地(公有為主) B. 公共設施用地 C. 低度使用之土地(低矮老舊房舍)。

##### 五、軌道定線

為防止旅客上下車時發生意外，同時方便殘障人士使用輪椅進出列車，月台邊緣與列車車門，在考量安全情況下維持最小合理間距，軌道的水平曲線半徑須大於 1000 公尺。為防止列車靠站產生滑動，月台區軌道之最大允許縱坡為 0.25%，因此，車站的位置必須與軌道定線相互配合。

## 六、重大工程管線之配合

為避免與重要之地下管線衝突，尤其是採重力式布設之地下幹管(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也需事先調查，如有衝突則須事先協調遷移之可行性。

## 七、環境因素

有特殊自然環境之敏感區域，及歷史古蹟受文化資產保存法保護之區域，均應避免因設站或施工而遭破壞。

## 八、都市發展

配合都市發展現況(如人口密集)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。

## 九、其他因素

如：民意反映、政策考量、配合重大建設、地主參與等非技術之因素，在選擇車站位置時均應予以重視並加以考量。

### 11.1.2 車站規劃之原則

車站為旅客使用捷運系統之最主要空間，而車站之可及性、方便性、安全性、舒適性及美觀是車站規劃時最重要之考量，對旅客之搭乘意願有最直接的影響，因此，車站規劃應考量下列事項：

#### 一、目標年預測旅客運量

車站中各項公共設施(如：樓梯及電扶梯之數量及寬度、自動售票機及驗票閘門之數量、月台之寬度、公共廁所中衛生設備數量)都是依據設計目標年尖峰時段預測旅運量之計算所得，不僅需要滿足正常營運時旅客進出車站之需求，而且需要符合緊急狀況下能在規定時間內將旅客疏散至安全地點。

#### 二、車站之空間需求

依據系統之營運策略，規劃車站之管理及維修空間，以供營運及維修人員使用，並考量保全、票証、急救、民防等特殊需求，提供警衛室、急救站、民防中心、現金室等空間及設施。

### 三、機電空間之需求

依據管理營運之需求，提供系統機電(如：變電站、號誌及通訊)等設備之空間，並配合車站服務設施(如：給排水、消防、照明、通風及排煙、電梯及電扶梯)，提供其機電設備所需之空間。

### 四、轉乘設施需求

為提高旅客之可及性及方便性，需要依據尖峰時段旅客到離站之運具分派數量，並依照公車、腳踏車、機車及小汽車之優先順序，規劃轉乘設施之空間需求，在基地條件允許的情況下盡量滿足此需求。

### 五、防洪及防震設計

為確保旅客及設施之安全，使系統可以永續經營，必須採用較嚴格之標準，如防洪設計高程採 200 年之洪水位+110cm，而耐震設計採迴歸期 475 年之地震，且最大考量地震為迴歸期 2500 年之地震。

### 六、系統化及標準化

為易於旅客辨識及減輕未來維修管理工作，同時為節省費用及降低造價，不僅車站配置、施工材料及建築裝修均採用標準化的設計，而且對於相同的項目均採取系統化的型式。

### 七、無障礙空間

為方便行動不便者(包括老弱婦孺等)進出車站，須提供無障礙的使用環境，從車站旁之無障礙汽機車專用停車位及人行道上之路緣斜坡開始，搭乘專用電梯由出入口至穿堂層，經由無障礙專用閘門進入穿堂層付費區，再搭乘專用電梯至月台層，並經由指定之位置上下列車，且使用列車上特定之空間。至於車站中之各項公共設施，如：電話、飲水機、廁所等均有提供殘障人士使用之設備。

### 八、車站型式

捷運車站之型式，可依其區位功能、興建方式、月台配置分別加以說明如下：

(一)車站之型式依其區位功能可分為中間站、交會站及終點站三種型式

1. **中間站**--車站月台僅提供一條路線之上下行列車停靠，主要使用之旅客為車站服務範圍內居民，大部分的旅次為就業及就學，旅客進出車站以步行為主，具有地區性人群集散之功能。由於功能單純，因此，車站之旅客動線及配置方式較為簡單，而路線中大部份車站均屬此種型式，如本研究之 SB04、SB05、SB06、SB08、SB09 及 SB12 等站。
2. **端點站**--位於路線或支線起迄點之車站，為方便旅客可以同時搭乘上下行之列車，通常採用島式月台的布設方式。為配合營運調度的需要，可能在車站後端設置尾軌以儲放車輛，並預留必要之空間及設施，以因應未來延伸時由端點站而成為中間站之可行性，如本研究之 SB01、SB15 及 SB11C 等站。
3. **交會站**--車站服務兩條或兩條以上之路線，其主要功能在於提供旅客轉乘。因路線重疊之型式不同，大略可以分為平行交會站與十字交會站，若各路線之軌道高程及興建時程不同，則由先興建的車站施做共構的部分，以方便後期車站的興建，月台的型式則配合軌道高程與旅客轉乘動線而作整體考量。至於車站不重疊而以走道相連接，甚至與台鐵、高鐵或其他捷運路線之車站相連接，亦可以稱為交會站。如本研究之 SB02、SB03、SB07、SB10、SB11、SB13 及 SB14 等站。

(二)車站依其興建的方式可分為地下站、地面站及高架站三種型式，通常是以月台所在的位置來決定其型式

1. **地下車站**--由於市中心區的高密度發展，不僅用地取得不易且價格昂貴，而且為了避免對都市景觀產生衝擊，捷運路線必須採用地下穿越方式，而車站大多設於主要幹道下方，若人行道有足夠的寬度，則可將出入口及通風井設於其上，或利用公共設施用地，以避免民眾抗爭。雖然現在車站施工之方式多採明挖覆蓋工法，但是因應未來地面的交通更加壅擠，而地下的公共設施日漸複雜與大型化的情況下，使得軌道路線愈來愈深，因此，新的施工方式，如隧道工法亦須納入考量，如本研究之 SB01~SB08 等站。
2. **地面車站**--通常在市郊與地面交通不衝突的地方，會考量採用此種

車站型式以降低造價，由於車站之月台與地面同高，可方便旅客進出車站，而且不像地下車站需有較複雜之水電環控設施，便於未來之維修管理，加以地面站量體較小，與周遭環境較易整合，尤其施工時程最短，對社區居民活動影響最小，本研究無此型式之車站。

3. **高架車站**--當路線經過市區較寬敞之道路，或在市郊與道路相交頻繁時，尤其當地常有淹水之虞或地下有重大管線及岩盤較高時，為降低工程造價及縮短施工時程，通常會採用此種車站型式。由於高架車站與地面接觸點主要是橋墩，因此，施工期間對地面交通的影響，主要在基樁及樁帽施做期間，而橋墩施築完成後地面就可開放供車輛通行，不像地下車站施工期間對地面交通之影響時間長且範圍大，本研究 SB09~SB15、SB11A~SB11C 等站均為高架車站。

### (三)車站可依月台與軌道位置之關係分為側式月台車站、島式月台車站、混合式月台車站

1. **側式月台車站**--上下行軌道以平行方式進入車站，集中布設於兩月台之間；上下行月台各自獨立，其寬度及電扶梯與樓梯之數量是依其尖峰時段預測旅運量計算結果，而上下行旅客須經由天橋、地下道或穿堂層才可以轉換月台，動線較長，對於搭錯車旅客較不方便，在高架車站中較常採用，本研究採用側式月台之車站有 SB05、SB06、SB09 站~SB14 站等站。
2. **島式月台車站**--月台位於上下行軌道之中央，又可稱為中央式月台，由於月台可同時服務上下行列車之旅客，可以共用電梯、電扶梯及樓梯等動線設施，因此，車站寬度可以較側式月台小，而上下行旅客轉換月台也較方便。因有營運管理上之便利，地下車站大多採用，尤其是在端點站，配合營運調度需求均會採用此型式車站。但是在高架段之中間車站，若採用島式月台型式，因車站兩端之軌道由集中布設分岔進入車站，不僅影響旅客乘車之舒適性外，而且因為車站前後兩端之高架橋漸變段將佔據大部分之道路面積，使捷運沿線的開放空間相對地減少，並增加路面上車行及人行的壓迫感。因此，高架段之中間站大部份均採用側式月台。本研究採用島式月台之車站有 SB02~SB04 站、SB07 站、SB08 站、SB14 站及東湖支線

之 SB10A、SB10B、SB10C 站。

3. **混合式月台車站**--通常是用在交會站中，當兩條或兩條以上之路線，以平行方式進入車站，為同時容納多條軌道，必須採用側式月台及島式月台混合配置的方式布設，而為了方便旅客轉乘，各月台間必須利用電扶梯及樓梯甚至電梯，以天橋或地下道方式加以連通，如本研究之 SB11 站。
4. **疊式月台車站**--通常運用於道路寬度較窄(20 公尺以下)之車站，不同行車方向之月台分上下層相疊，穿堂層設於側方或路旁之基地上。本研究採用疊式月台月台之車站有 SB05、SB06 及 SB07 等站。

### 11.1.3 車站規劃內容

除參考前述車站位置之選擇、車站規劃之原則及車站型式之探討外，並依據沿線民眾及相關單位對本案之意見，檢討相關設站因子及條件，規劃出入口配置及旅客動線，並融入周圍環境及景觀中。

經綜合運量分析、車站區位之研選、營運模式及相關工程資料綜合分析後，本研究車站規劃之基本假設條件如下：

- 車廂容量：以 6 人/平方公尺密度為基準。
- 列車長度：每列車長度約 75 公尺。
- 月台長度：考量列車停車時之餘裕空間，長度以 80 公尺為基準。
- 營運班距：依據列車服務計畫分析結果，尖峰時段採班距 1.9~2.1 分鐘。

經由路線方案綜合評估結果，民生汐止線建議路線主線由民生西路環河北路口鄰近大稻埕碼頭之 SB01 站沿民生西路、民生東路、穿過基隆河、經內湖、東湖……達汐止新台五路之秀峰高中，成東西走向，全長約 17.514 公里，共設置 15 座車站，平均站距約在 1 公里左右；東湖支線由 SB11 分岔後，往北跨越中山高速公路沿臺北市、新北市交界之內溝溪北行，至白馬山莊與瓏山林兩社區進出道路與康樂街相交地區，長度約 2.26 公里，設置 3 座車站。

各站之位置、車站中心里程、月台型式、站體尺寸、軌道高程、鄰接道路寬度、尖峰小時運量、鄰近地區使用情形、都市計畫發展現況、出入口及通風口位置、用地取得方式及土地使用分區現況等資料彙整如表 11.1.3-1。

表 11.1.3-1 各車站規劃內容摘要表

車站	車站間距 (M)	車站位置	規劃月台型式	站體尺寸 (M)	軌道高程 (M)	道路寬度 (M)	鄰近地區使用情形	附近地區都市計畫發展現況	出入口及通風口位置	用地取得方式及土地使用分區現況	附註
SB01	1,251	大同區民生西路環河北路交叉口西側(近大稻埕歷史街區)	地下側式	135*13.6	-15.0	16.32	道路兩側傳統街屋居多，近迪化街商圍。	位於大稻埕歷史風貌特定區內，近迪化街兩側之歷史街區，為早期發展之都市環境。	民生西路北側	撥用或協商使用/停車場用地	
		中山區民生西路，近捷運淡水線交叉口東側	地下島式	180*20	-26.5	25	道路兩側為住商華廈與傳統街屋為主，道路東北側為馬偕醫院。近淡水線雙連站。	位於中山北路商圍範圍內，沿街式商業區發展為主，都市發展強度高，土地開闢率高。	民生西南側	撥用或協商使用/公園綠地	
SB02/ 雙連站	1,256	中山區民生東路二段，近松江路交叉口東側	地下島式	170*20	-25.0	40	道路兩側辦公商業大樓為主，包含志清大樓、長榮大樓、國泰建設大樓等。北側近新莊線行天宮站。	位於松江路辦公商圍範圍內，屬沿主要道路式商業區，都市發展強度高，土地開闢率高。	民生西南側	土地開發/商三(特)、商三	轉乘站
SB03/ 行天宮站	811	松山區民生東路三段遼寧街口，近台北大學校區	地下島式	135*19	-13.9	40	道路北側為台北大學校區，南側為低矮建物之眷舍土地與興安國宅社區。	位於台北大學校區附近，屬住宅區與沿街式商業發展為主，區域內多處眷舍土地尚未開闢。	民生東路二段市立大同國中	徵收/商三 協商使用/學校	轉乘站
SB04	1,169	松山區民生東路四與光復北路口西側，富錦六號公園附近	地下側式疊型	135*13.5	-12.5/ -23.5	18	道路兩側為街屋與公寓，北側為富錦六號公園，南側巷內有延壽二號公園。	位於民生東路社區特定區計畫內，以住宅區與居住發展環境為主，都市土地開發，土地開闢率高。	民生東路四段北側	公園用地/機關用地 協商使用	
		松山區民生東路五段與三民路圓環交叉口附近	地下側式疊型	135*13.5	-14.3/ -24.8	43/18	道路兩側為住宅商業混合大樓為主，東北側為郵局(87支局)。	位於民生東路社區特定區計畫內，以住宅區與居住發展環境為主。	民生東路四段南側	土地開發/住	
SB05	1,123	內湖區新湖一路與舊宗路口附近之河濱高中預定地北側	地下島式疊型	200*21	-16.9	15 (含都市計畫綠地為23M)	道路兩側以空地與新開發之廠辦大樓為主。	位於內湖輕工業區內，舊宗路西側為倉儲物流區為主，屬新興發展之工業與辦公地區。	民生東路五段/三民路 拓寬人行道	協商使用	
		內湖區民權東路六段近成功路圓環東側	地下島式	135*19	-8.2	30	道路兩側以住商華廈與住宅社區為主，南側臨停車場用地。	位於內湖四期重劃區內，屬住宅區與居住發展環境為主，區域內有多處重劃土地開闢中	民生東路五段北側	土地開發/郵(87支局)	
SB06	1,715	內湖區蘆洲里內湖焚化廠西北側之安康路228巷道路上	高架側式	120*21	+29.5	12 (都市計畫檢討拓寬)	蘆洲里原屬臺北市之輕工業發展地區，受地形與高速公路阻隔，連外交通情形不佳，除焚化爐外，仍存有一般性傳統工廠。	本區正由都發局檢討發展方向與使用強度。規劃採用土地重劃與變更回饋的方式，將原本容積較低的第二種工業區，提高至科技工業區。將從傳統式工廠開發轉型為廠辦工業大樓。	新湖路一段北側	徵收/工	轉乘站
		內湖區蘆洲里內湖焚化廠西北側之安康路228巷道路上	高架側式	120*21	+29.5	12 (都市計畫檢討拓寬)	蘆洲里原屬臺北市之輕工業發展地區，受地形與高速公路阻隔，連外交通情形不佳，除焚化爐外，仍存有一般性傳統工廠。	本區正由都發局檢討發展方向與使用強度。規劃採用土地重劃與變更回饋的方式，將原本容積較低的第二種工業區，提高至科技工業區。將從傳統式工廠開發轉型為廠辦工業大樓。	新湖路一段南側	整體開發/高中用地	
SB07/ Y34站	1,626	內湖區民權東路六段近成功路圓環東側	地下島式	135*19	-8.2	30	道路兩側以住商華廈與住宅社區為主，南側臨停車場用地。	位於內湖四期重劃區內，屬住宅區與居住發展環境為主，區域內有多處重劃土地開闢中	民權東路六段北側	徵收/住二	
		內湖區蘆洲里內湖焚化廠西北側之安康路228巷道路上	高架側式	120*21	+29.5	12 (都市計畫檢討拓寬)	蘆洲里原屬臺北市之輕工業發展地區，受地形與高速公路阻隔，連外交通情形不佳，除焚化爐外，仍存有一般性傳統工廠。	本區正由都發局檢討發展方向與使用強度。規劃採用土地重劃與變更回饋的方式，將原本容積較低的第二種工業區，提高至科技工業區。將從傳統式工廠開發轉型為廠辦工業大樓。	民權東路六段南側	整體開發/停	
SB08	1,401	內湖區蘆洲里內湖焚化廠西北側之安康路228巷道路上	高架側式	120*21	+29.5	12 (都市計畫檢討拓寬)	蘆洲里原屬臺北市之輕工業發展地區，受地形與高速公路阻隔，連外交通情形不佳，除焚化爐外，仍存有一般性傳統工廠。	本區正由都發局檢討發展方向與使用強度。規劃採用土地重劃與變更回饋的方式，將原本容積較低的第二種工業區，提高至科技工業區。將從傳統式工廠開發轉型為廠辦工業大樓。	安康路228巷東側內湖焚化廠用地範圍	協商使用/道路、焚化廠用地。	
		內湖區蘆洲里內湖焚化廠西北側之安康路228巷道路上	高架側式	120*21	+29.5	12 (都市計畫檢討拓寬)	蘆洲里原屬臺北市之輕工業發展地區，受地形與高速公路阻隔，連外交通情形不佳，除焚化爐外，仍存有一般性傳統工廠。	本區正由都發局檢討發展方向與使用強度。規劃採用土地重劃與變更回饋的方式，將原本容積較低的第二種工業區，提高至科技工業區。將從傳統式工廠開發轉型為廠辦工業大樓。	康寧路三段與安康路西 南側之私有用地	徵收/工業區	轉乘站
SB09	994	中山高速公路內湖交流道南側之私有土地上方	高架側式	120*21	+18.5	8	東鄰康寧路三段，北臨安康路334巷，與文湖線之東湖站相距約250公尺，車站站體北側為中山高速公路，南側為高地，現有建築物為老舊低矮廠房稀疏分布。	同上	康寧路三段與安康路西 南側之私有用地	徵收/工業區	轉乘站
		內湖區蘆洲里內湖焚化廠西北側之安康路228巷道路上	高架側式	120*21	+29.5	12 (都市計畫檢討拓寬)	蘆洲里原屬臺北市之輕工業發展地區，受地形與高速公路阻隔，連外交通情形不佳，除焚化爐外，仍存有一般性傳統工廠。	本區正由都發局檢討發展方向與使用強度。規劃採用土地重劃與變更回饋的方式，將原本容積較低的第二種工業區，提高至科技工業區。將從傳統式工廠開發轉型為廠辦工業大樓。	主線高架橋下	土地開發/工業區	轉乘站
SB10/ 東湖站	1,265	汐止市社后地區高速公路南側與南陽街西側所圍地區	高架側式/島式混合	120*26	+19.3	6	北側為高速公路，南側為未開發之工業區與農業區土地，區內建物零星散落。	位於汐止市西側社后工業區內，區內都市計畫道路未開闢，土地多空置或低度利用。	都計二次通盤檢討/住宅區/停車場用地	土地開發/住宅區 整體土地開發/停	
		內湖區蘆洲里內湖焚化廠西北側之安康路228巷道路上	高架側式	120*21	+29.5	12 (都市計畫檢討拓寬)	蘆洲里原屬臺北市之輕工業發展地區，受地形與高速公路阻隔，連外交通情形不佳，除焚化爐外，仍存有一般性傳統工廠。	本區正由都發局檢討發展方向與使用強度。規劃採用土地重劃與變更回饋的方式，將原本容積較低的第二種工業區，提高至科技工業區。將從傳統式工廠開發轉型為廠辦工業大樓。	大同路北側	徵收/工業區、保護區	*轉乘站
SB11	1,158(SB12)/858(SB11A)	汐止市社后地區中興路東側，福德一路與福德二路間之圍道預定地	高架側式	120*21	+21.9	30 (汐止地區第二次都市計畫通盤檢討圍道)	東側為住宅社區與住宅大樓，西側住宅區與空地與低度開發土地較多。	位於社后地區之住宅區內，區內多為住宅大樓，多處地區土地尚未開闢。	大同路南側	保護區 有償撥用/道路用地	
		內湖區蘆洲里內湖焚化廠西北側之安康路228巷道路上	高架側式	120*21	+29.5	12 (都市計畫檢討拓寬)	蘆洲里原屬臺北市之輕工業發展地區，受地形與高速公路阻隔，連外交通情形不佳，除焚化爐外，仍存有一般性傳統工廠。	本區正由都發局檢討發展方向與使用強度。規劃採用土地重劃與變更回饋的方式，將原本容積較低的第二種工業區，提高至科技工業區。將從傳統式工廠開發轉型為廠辦工業大樓。	大同路南側	有償撥用/交通用地	*轉乘站
SB12	1,051	汐止市大同路，位於樟樹一路與樟樹二路之間	高架側式	120*21	+20.4	25	北側為工業區(聯合報廠等)與加油站，南側為縱貫鐵路與台鐵汐科園北站體北側，西側為高速公路與康浩坑溪	位於樟樹灣地區大同路出口一帶，大同路兩側多為工業區，樟樹灣地區內則多為住宅大廈，發展強度高。	大同路二段北側 私人用地 大同路二段南側 /交通用地	徵收/保護區	*轉乘站
		內湖區蘆洲里內湖焚化廠西北側之安康路228巷道路上	高架側式	120*21	+29.5	12 (都市計畫檢討拓寬)	蘆洲里原屬臺北市之輕工業發展地區，受地形與高速公路阻隔，連外交通情形不佳，除焚化爐外，仍存有一般性傳統工廠。	本區正由都發局檢討發展方向與使用強度。規劃採用土地重劃與變更回饋的方式，將原本容積較低的第二種工業區，提高至科技工業區。將從傳統式工廠開發轉型為廠辦工業大樓。	新台五路北側 新台五路南側	有償撥用/學校 土地開發/住	終點站
SB13/ 樟樹灣站	957	汐止市大同路二段103巷附近，遠東世界中心東北側	高架側式	120*21	+37.5	25	道路北側多山坡地保護區，南側為縱貫鐵路與遠東世界中心辦公大樓。	位於工業區與保護區之間，區內除遠東世界中心使用強度高，其餘多處工業土地屬低度利用或尚未開闢。	新台五路北側 新台五路南側	有償撥用/學校 土地開發/住	終點站
		內湖區蘆洲里內湖焚化廠西北側之安康路228巷道路上	高架側式	120*21	+29.5	12 (都市計畫檢討拓寬)	蘆洲里原屬臺北市之輕工業發展地區，受地形與高速公路阻隔，連外交通情形不佳，除焚化爐外，仍存有一般性傳統工廠。	本區正由都發局檢討發展方向與使用強度。規劃採用土地重劃與變更回饋的方式，將原本容積較低的第二種工業區，提高至科技工業區。將從傳統式工廠開發轉型為廠辦工業大樓。	主線高架橋下/內溝溪 右岸停車場用地	徵收/農業區	東湖支線
SB14/ 汐科北站	1,209	汐止市新台五路上，秀峰路與仁愛路交叉口附近	高架島式	120*21	+25.1	30	西側鄰近新建之市公所大樓與地政事務所，東側以住宅區為主。	位於住宅區環境內，附近有市公所、體育場、國民中學等公共設施，為汐止生活機能完善之地區。	主線高架橋下	徵收/交通用地	東湖支線
		內湖區蘆洲里內湖焚化廠西北側之安康路228巷道路上	高架側式	120*21	+29.5	12 (都市計畫檢討拓寬)	蘆洲里原屬臺北市之輕工業發展地區，受地形與高速公路阻隔，連外交通情形不佳，除焚化爐外，仍存有一般性傳統工廠。	本區正由都發局檢討發展方向與使用強度。規劃採用土地重劃與變更回饋的方式，將原本容積較低的第二種工業區，提高至科技工業區。將從傳統式工廠開發轉型為廠辦工業大樓。	主線高架橋下	徵收/住3	東湖支線
SB15	858(SB11)	東湖五號公園南側，內溝溪左岸之汐止社后地區農業區用地	高架島式	120*18	+21.9	10 (防汛道路)	除內溝溪兩側為保留空地外，其餘多為住宅區，建物多為公寓與華廈。	位於汐止都市計畫之住宅區環境內，但主要聯外道路為內湖之康樂街，附近地區商業活動較少。	主線高架橋下	徵收/保護區	東湖支線
		內湖區蘆洲里內湖焚化廠西北側之安康路228巷道路上	高架側式	120*21	+29.5	12 (都市計畫檢討拓寬)	蘆洲里原屬臺北市之輕工業發展地區，受地形與高速公路阻隔，連外交通情形不佳，除焚化爐外，仍存有一般性傳統工廠。	本區正由都發局檢討發展方向與使用強度。規劃採用土地重劃與變更回饋的方式，將原本容積較低的第二種工業區，提高至科技工業區。將從傳統式工廠開發轉型為廠辦工業大樓。	附近除龍山林及白馬山莊等整體開發之住宅社區外，多為未開發之山坡地與零星建地與林業用地。	徵收/住3	東湖支線
SB11A	704	東湖山莊旁內溝溪左側之空地與汽車教練場用地	高架島式	120*18	+25.3	--	除內溝溪兩側為保留空地外，其餘多為住宅區與未開闢之山坡地，建物多為公寓與華廈。	位於山坡地邊緣之住宅環境，內湖側(內溝溪右岸)為東湖國中，主要聯外道路為內湖之康樂街。	主線高架橋下	徵收/住3	東湖支線
SB11B	497	龍山林社區出口南側，康樂街東側空地	高架島式	120*18	+24.0	12	附近除龍山林及白馬山莊等整體開發之住宅社區外，多為未開發之山坡地與零星建地與林業用地。	屬山坡地環境，內湖側為都市計畫保護區與住宅區為主，汐止側為山坡地保育區之丙種建地與林業用地。	主線高架橋下	徵收/保護區	東湖支線

註：1.“\*”表示與台鐵車站轉乘站。 2.SB05及SB06為側式疊型車站，軌道高程分別為上、下行線高程。資料來源：本計畫整理。

### 11.1.3.1 車站基本設施量估算

#### 一、設計目標年尖峰時段預測旅運量

本案設計目標年為民國 120 年，依據運量預測上、下午尖峰時段之車站旅客進出量及站間運量，彙整如表 11.1.3.1-1，以作為計算車站各項公共設施之數量及空間規劃之基準，本計畫月台長度定為 80 公尺，尖峰時段發車班距為 1.9 分鐘，列車滿載量為 650 人。

表 11.1.3.1-1 各車站目標年(民國 120 年)旅客進/出量

車站別	尖峰小時運量				
	合計	進站/出站		轉乘進站/出站	
SB01	3,200	1,700	1,500	0	0
SB02/雙連站	11,300	900	1,200	4700	4500
SB03/行天宮站	12,300	1,500	1,300	6200	3300
SB04	5,700	1,300	4,400	0	0
SB05	3,300	1,200	2,100	0	0
SB06	4,200	1,500	2,700	0	0
SB07/Y34站(2031年)	17,300	2,000	3,300	3000	9000
SB07/Y34站(2021年)	4,700	1,100	3,600	0	0
SB08	2,100	300	1,800	0	0
SB09	9,800	3,300	2,600	1400	2500
SB10/東湖站	3,020	1,770	540	650	60
SB11	5,200	3,900	1,300	0	0
SB12	5,430	3,150	2,120	100	60
SB13/樟樹灣站	7,670	5,900	1,630	100	40
SB14/汐科北站	7,320	5,600	1,720	0	0
SB15	130	40	90	0	0
SB11A	550	510	40	0	0
SB11B	190	170	20	0	0
SB11C	3,200	1,700	1,500	0	0



## 二、電扶梯數量

參考臺北市都會區大眾捷運系統規劃手冊 4.4.4.28 節之規定，每部電扶梯之載客量如下：

(一) 正常運轉：電扶梯(進站)：146 人/分

電扶梯(出站)：110 人/分

(二) 緊急疏散：靜止中電扶梯(上行)：70 人/分

靜止中電扶梯(下行)：80 人/分

在所有旅客均搭乘電扶梯進出車站之假設條件下，各站電扶梯需求數量詳如表 11.1.3.1-2 所示。

表 11.1.3.1-2 各車站電扶梯需求數量

車站	進站(座)		出站(座)		附註
	從地面往穿堂	從穿堂往月台	從月台往穿堂	從穿堂往地面	
SB01	1	1	1	1	
SB02/雙連站	1	2	2	1	轉乘站
SB03/行天宮站	1	2	1	1	轉乘站
SB04	1	1	2	1	
SB05	1	1	1	1	
SB06	1	1	1	1	
SB07/Y34站	1	2	5	2	轉乘站
SB08	1	1	1	1	
SB09	1	1	1	1	轉乘站
SB10/東湖站	1	2	2	1	轉乘站
SB11	1	1	1	1	轉乘站
SB12	1	1	1	1	
SB13/樟樹灣站	1	1	1	1	轉乘站
SB14/汐科北站	2	1	1	2	轉乘站
SB15	1	1	1	1	終點站
SB11A	1	1	1	1	
SB11B	1	1	1	1	
SB11C	1	1	1	1	支線終點站

註：高架側式月台中若穿堂層與月台層在同一層時，由穿堂層往月台層的電扶梯數量，僅須考量旅客利用高架通廊跨越軌道上方之需求數量。

### 三、月台寬度

參考臺北市都會區大眾捷運系統規劃手冊 4.8.5 節之規定，車站月台寬度估算如下：

#### (一) 正常運轉

每一旅客需  $0.8\text{m}^2$ ，緊臨月台邊緣  $0.5\text{m}$  範圍內無候車乘客佔用，設月台門時要考慮月台門裝修空間  $0.3\text{m}$ 。

1. 島式月台寬度 =  $(F_1 + F_2) * I * 0.8 / 80 * 2 + 0.3$

2. 側式月台寬度 =  $(F * I * 0.8) / 80 + 0.3$

$F$ ：搭車旅客尖峰分鐘進入月台之流量(前往旅行之方向)

$F_1$ ：尖峰分鐘時，旅客往尖峰方向之流量

$F_2$ ：尖峰分鐘時，旅客往非尖峰方向之流量

$I$ ：尖峰發車間距(1.9 分鐘)

#### (二) 緊急狀況

每位旅客佔用  $0.2\text{m}^2$ ，尖峰時刻某一方向列車誤點 3 分鐘，無月台門時無需考量月台邊緣之  $0.5\text{m}$  警示區，因旅客未離開月台之前電聯車不開動，設月台門時要考慮月台門裝修空間  $0.3\text{m}$ 。所以為維持旅客候車之安全性，不論是否設置月台門，月台邊緣至樓梯及電扶梯之側邊至少維持  $2.5\text{m}$  淨寬，不論島式或側式月台，均以此作為月台設計之最小寬度。

1. 島式月台寬度 =  $(3F_1 + IF_2 + TL) / 80 * 2 + 0.3\text{m}$

2. 側式月台寬度 =  $(3F_1 + TL) * 0.2 / 80 + 0.3\text{m}$

$TL$ ：列車滿載量(650 人)

$F$ ：搭車旅客尖峰分鐘進入月台之流量(前往旅行之方向)

$F_1$ ：尖峰分鐘時，旅客往尖峰方向之流量

$F_2$ ：尖峰分鐘時，旅客往非尖峰方向之流量

$I$ ：尖峰發車間距(1.9 分鐘)

各站月台需求最小寬度請參考表 11.1.3.1-3。

表 11.1.3.1-3 各車站月台需求最小寬度、月台設計寬度及總出口寬 LANES

車站	月台型式	月台需求最小寬度 (不含樓梯及電扶梯)	月台設計寬度 (不含樓梯及電扶梯)	總出口寬度 (Lane)	附註
SB01	地下側式	2.18m (每一側)	2.50m (每一側)	8	
SB02/雙連站	地下島式	1.92m (每一側)	2.50m (每一側)	11	轉乘站
SB03/行天宮站	地下島式	2.03m (每一側)	2.50m (每一側)	12	轉乘站
SB04	地下島式	1.58m (每一側)	2.50m (每一側)	10	
SB05	地下側式 疊式	2.40m (每一側)	2.50m (每一側)	9	
SB06	地下側式 疊式	1.36m (每一側)	2.50m (每一側)	9	
SB07/Y34站	地下島式 疊式	2.38m (每一側)	2.50m (每一側)	17	轉乘站
SB08	地下島式	1.42m (每一側)	2.50m (每一側)	10	
SB09	高架側式	2.29m (每一側)	2.50m (每一側)	8	
SB10	高架側式	2.60m (每一側)	2.60m (每一側)	11	轉乘站
SB11	高架 混合式	2.14m (上行) /2.54m(下行) 1.58m (每一側)	2.60m (上下行) 2.50m (每一側)	10	轉乘站
SB12	高架側式	2.46m (上行) /2.23m(下行)	2.50m (上行) /2.50m(下行)	10	
SB13/樟樹灣站	高架側式	2.61m (上行) /2.36m(下行)	2.70m (上行) /2.70m(下行)	10	轉乘站
SB14/汐科北站	高架側式	2.90m (上行) /2.10m(下行)	2.90m (上行) /2.90m(下行)	12	轉乘站
SB15	高架島式	1.71m (每一側)	2.50m (每一側)	11	終點站
SB11A	高架島式	1.26m (每一側)	2.50m (每一側)	7	
SB11B	高架島式	1.26m (每一側)	2.50m (每一側)	7	
SB11C	高架島式	1.22m (每一側)	2.50m (每一側)	7	終點站

註：上表所示各車站月台需求最小寬度，是考慮月台設置月台門時之最小寬度。

#### 四、自動收費系統設備數量

參考臺北市都會區大眾捷運系統規劃手冊 4.4.3.14 及 16 節估算如下：

##### (一) 自動售票機

設計目標年尖峰小時旅客量中 25% 使用單程票，每一座自動售票機每分鐘服務 6 位旅客，在空間配置上應提供 50% 的擴充容量，每一車站內均應加設一座備份之自動售票機。

$$1. \text{自動售票機數量} = (F \times 25\%) / 6 + 1$$

$$2. \text{自動售票機總需求空間} = (F \times 25\%) / 6 \times 150\% + 1$$

F：尖峰分鐘進站旅客量

##### (二) 驗票閘門通道

每座驗票閘門每分鐘可通過 45 名旅客，應加設 25% 之出站閘門，並預留 10% 之擴充容量，驗票閘門總數少於 10 座時，應設置一座備用，總數達 10 座或以上時，則應設置兩座備用。

##### 1. 驗票閘門數量

$$(1) \text{進站} = F1 / 45 \quad (2) \text{出站} = (F2 / 45) \times 125\%$$

$$(3) \text{合計} = \text{進站} + \text{出站} + 1 \text{ 或 } 2$$

$$2. \text{驗票閘門通道數量} = [(\text{進站} + \text{出站} + (1 \text{ 或 } 2))] \times 110\%$$

各站之自動收費系統設備數量請參考表 11.1.3.1-4。

#### 五、公共廁所設備數量

依據台北捷運局所發“北市捷土字第 09533050300 號”函辦理，其規定如下：

尖峰小時進出站旅客量	男 廁			女 廁		親子廁所
	大便器	小便器	洗手台	大便器	洗手台	
10000 人以下	3	6	2	15	4	1
10001 人至 15000 人	4	8	3	20	5	1
15001 人至 20000 人	5	10	3	25	6	1
20000 人以上	6	12	4	30	8	1

- 註：1. 車站可依地域性質空間，其男用大便器及小便器數量，得在總數量不變下，調整個別便器數量，但大便器數量不得為表列個數 1/2 以下。
2. 車站可依地域性質(如旅遊景點、大型集會聚集場所等)及使用需求，得依據男廁大便器、小便器及女廁大便器圍為 1:2:5 之比例增設之。
3. 本表男廁及女廁之衛生設備係含無障礙便器(男廁為大、小便器、女廁為大便器)及洗面盆各一組。
4. 轉乘站應依本表數量於車站付費區及非付費區各設置 1/2。
5. 便器型式採用 1/2 坐式及 1/2 蹲式，但坐式不得少於 1 座。
6. 親子廁所含成人座式便器(含無障礙扶手)、換尿布台及兒童安全座椅各 1 座。

表 11.1.3.1-4 各車站自動收費系統設備需求

設備車站	自動售票機		驗票閘門				附註
	自動售票機數	自動售票機總需求空間	進站驗票閘門數量	出站驗票閘門數量	合計驗票閘門數量	驗票閘門通道數量	
SB01	2	2	1	1	4	6	
SB02/雙連站	3	4	1	1	4	6	站內轉乘
SB03/行天宮站	9	13	5	1	8	14	站外轉乘
SB04	6	9	1	4	7	12	
SB05	4	6	1	2	5	8	
SB06	4	5	2	2	6	10	
SB07/Y34站	9	13	2	5	9	16	站內轉乘
SB08	4	6	1	3	6	10	
SB09	4	5	1	2	5	8	
SB10/東湖站	6	14	6	3	11	20	站外轉乘
SB11	6	8	1	3	6	10	站內轉乘
SB12	5	6	1	3	6	10	
SB13/樟樹灣站	4	6	2	1	5	8	站外轉乘
SB14/汐科北站	9	12	2	5	9	16	站內轉乘
SB15	6	8	3	1	6	10	終點站
SB11A	2	2	3	2	4	9	
SB11B	2	2	2	2	4	8	
SB11C	2	2	2	2	4	8	終點站

註：1. 自動售票機設備數量代表其設備須安裝之數量，而需求空間代表除設備安裝之數量外並包含50%之擴充容量，其單一容量為(配合自動售票機預留尺寸定為900mm×1800mm×635mm)。

2. 驗票閘門設備數量代表其設備須安裝之數量，而通道數量代表除設備安裝之數量外並包含10%之擴充容量。

3. 由於所有捷運轉乘之旅客均搭乘捷運，因此，假設其使用儲值票而不再購買單程票。

各站公共廁所設備數量綜整如表 11. 1. 3. 1-5 所示。

表 11. 1. 3. 1-5 各車站公共廁所設備需求

車站別	尖峰小時 旅客進/出量	男 廁			女 廁		親子 廁所	備註
		便器	小便器	洗手台	便器	洗手台		
SB01	3,200	3	6	2	15	4	1	
SB02/雙連站	11,300	3	6	2	15	4	1	交會站
SB03/行天宮站	12,300	4	8	3	20	5	1	交會站
SB04	5,700	3	6	2	15	4	1	
SB05	3,300	3	6	2	15	4	1	
SB06	4,200	3	6	2	15	4	1	
SB07/Y34站	17,300	6	12	4	30	8	1	交會站
SB08	4,700	3	6	2	15	4	1	
SB09	2,100	4	8	3	20	5	1	
SB10/東湖站	9,800	3	6	2	15	4	1	交會站
SB11	3,020	4	8	3	20	5	1	交會站
SB12	5,200	3	6	2	15	4	1	
SB13/樟樹灣站	5,430	3	6	2	15	4	1	交會站
SB14/汐科北站	7,670	3	6	2	15	4	1	交會站
SB15	7,320	3	6	2	15	4	1	終點站
SB11A	130	3	6	2	15	4	1	
SB11B	550	3	6	2	15	4	1	
SB11C	190	3	6	2	15	4	1	支線終點站

## 六、各車站轉乘設施數量

在參考「台北都會區大眾捷運系統規劃手冊」中有關車站轉乘運具使用比例之假設，與本計畫之捷運車站轉乘調查結果，針對本路線需求進行分析及局部調整結果，各站轉乘設施數量及轉乘設施面積概估綜整如表 11. 1. 3. 1-6 所示。轉乘設施面積規劃原則如下：除路緣臨停需求外(規劃為路緣停車彎)，供小汽車、計程車及公車到/離站使用；路外停車均已加計入車站出/入口用地面積內，或土地開發之捷運設施面積內，平面停車小汽車車位單位面積加車道面積約為 25 平方公尺計算，機車/腳踏車停車位單位面積加車道面積約為 2.5 平方公尺計算。

各車站轉乘設施停車場設置原則依車站型式、捷運出/入口位置及出/入口基地開發方式決定，地下車站時捷運設施出/入口均包含地面進氣、排

氣口之設置，則轉乘設施停車場面積需加計捷運設施用地內，一般均利用捷運出/入口之地面層設置；高架車站時捷運設施出/入口之樓梯、電扶梯之下部均可利用做為轉乘設施停車場之一部份，則轉乘設施停車場用地面積可減少，以節省捷運設施用地面積。捷運出/入口位置及出/入口基地如為土地開發或整體開發時，轉乘設施停車場可將小汽車、機車或腳踏車部份或全部面積併入土地開發或整體開發時之建築物內，則此部份供捷運設施使用可不計入土地開發或整體開發時之建築物容積內；另外，如捷運車站附近有大型停車場設施時，則可酌量減少停車場面積。

基於鼓勵使用大眾運輸工具，避免使用私人運具，以達節能及環保之功效，並考量設置停車場之經濟性及後續之營運管理等問題，捷運中間站以不設小汽車停車場為原則，由捷運所衍生之停車需求，應儘量利用既有公有停車設施，後續亦有賴地方政府採取配套措施，結合地方及捷運需求，考量興建停車場。

同時，各車站轉乘設施停車場及路外停車彎儘量就捷運出/入口位置附近設置，以縮短進/出站旅客動線距離。

另，依「台北都會區大眾捷運系統無障礙設施設置準則」捷運車站附設轉乘設施者，至少提供一處無障礙汽、機車停車位，但汽車停車數量超過 50 部者，需提供總停車數之 2% 為無障礙汽車停車位；機車提供無障礙車位之數量，總停車數量超過 400 部者比率為 2%，100 部至 400 部者比率為 3%，100 部以下者比率為 5%。設置於距離車站主出入口最近之位置。

### 11.1.3.2 各車站配置規劃說明

經由前述車站位置之選擇、車站規劃之原則及車站型式、再依據沿線民眾及相關單位對本研究所提供之意見，與路線定線之配合、最適車站位置之研擬，並配合營運需求，確立車站的建造型式及機能，規劃研擬出入口配置及旅客動線，並與周遭環境及景觀相結合，各站位置及鄰近都市計畫情形詳述如表

11.1.3.1-6：

表 11.1.3.1-6 各車站轉乘設施需求及轉乘(分向)設施面積概估

車站	路緣臨停需求		路外停車需求				備註	
	小汽車與計程車	公車	分向路外停車需求	自行車	機車	小汽車		停車合計面積 A=M <sup>2</sup>
SB01	3	2	北側	33	80(4)	7(1)	458	自行車、機車及小汽車設於停車場用地內
			南側	20	47(2)	4(1)	268	
			合計	53	127(6)	11(2)	725	
SB02	3	2	北側	8	22(1)	0	75	自行車/機車設於雙連站地面之捷運公園及土地開發基地捷運設施用地上及空地上。
			南側	20	54(3)	0	185	
			合計	28	76(4)	0	260	
SB03	3	2	北側	19	52(3)	0	178	自行車/機車設於捷運設施出入口附近之人行道停車位上。
			南側	24	67(3)	0	228	
			合計	43	119(6)	0	405	
SB04	6	4	北側	15	41(2)	0	140	自行車設於土地開發基地捷運設施用地上，機車/小汽車設於南側土地開發建築之捷運設施內。
			南側	50	141(4)	0	478	
			合計	65	182(6)	0	618	
SB05	4	3	北側	19	52(3)	0	178	自行車/機車設於土地開發基地捷運設施出入口用地上及北側富錦公園上。
			南側	21	58(3)	0	198	
			合計	40	110(6)	0	375	
SB06	3	3	北側	39	110(3)	0	373	自行車/機車設於土地開發基地捷運設施出入口用地及空地上。
			南側	6	17(1)	0	58	
			合計	45	127(4)	0	430	
SB07	14	6	北側	69	235(7)	20(1)	1260	自行車/機車及小汽車設於南北側基地出入口用地附近及空地上。
			南側	11	37(2)	3(1)	195	
			合計	80	272(9)	23(2)	1455	
SB08	4	3	北側	26	70(4)	0	240	自行車及機車設於北側基地出入口用地附近及南側出入口整體開發停車用地。
			南側	17	47(2)	0	160	
			合計	43	117(6)	0	400	
SB09	3	2	西側	0	0	0	0	腳踏車/機車/小汽車各自設於捷運設施用地及公園上。
			東側	30	85(4)	3(1)	363	
			合計	30	85(4)	3(1)	363	
SB10	6	5	北側	0	0	0	0	腳踏車/機車/小汽車各自設於捷運設施用地及公園上。
			南側	125	316(9)	11(1)	1378	
			合計	125	316(9)	11(1)	1378	
SB11	5	3	西側	0	0	0	0	自行車/機車及小汽車設於北側基地捷運設施出入口用地附近，及南側基地高架路線段下方機廠用地上。
			東側	123	104(3)	42(1)	1618	
			合計	123	104(3)	42(1)	1618	
SB12	4	4	北側	53	148(64)	0	503	自行車及機車設於南側基地捷運設施出入口附近之停車場用地上。
			南側	65	180(5)	0	613	
			合計	118	297(9)	0	1038	
SB13	7	3	北側	123	161(5)	0	710	自行車及機車設於北側基地捷運設施出入口用地上(立體開發)。
			南側	0	0	0	0	
			合計	123	161(5)	0	710	
SB14	11	5	北側	122	159(5)	0	703	自行車及機車設於北側基地捷運設施出入口用地附近，及南側基地捷運設施出入口交通用地上。
			南側	148	195(6)	0	858	
			合計	270	354(11)	0	1560	
SB15	10	5	北側	106	114(3)	15(1)	925	自行車/機車及小汽車設於北側基地捷運設施出入口用地附近，及南側土地開發基地捷運設施出入口附近之用地(立體開發)。
			南側	129	140(4)	18(1)	1123	
			合計	235	254(4)	33(2)	2048	
SB11A	1	1	西側	2	2(1)	0	10	自行車/機車及小汽車設於北側基地捷運設施出入口用地附近。
			東側	1	2(1)	1(1)	33	
			合計	3	4(2)	1(1)	43	
SB11B	1	1	西側	15	30(2)	2(1)	163	自行車/機車及小汽車設於北側基地捷運設施出入口用地附近。
			東側	5	19(1)	2(1)	110	
			合計	20	49(3)	4(2)	273	
SB11C	1	1	西側	8	17(1)	1(1)	88	自行車/機車及小汽車設於基地捷運設施出入口附近用地上。
			東側	0	0	0	0	
			合計	8	17(1)	1(1)	88	

註：1. 上表之停車數量為民國110年與目標年民國120年之最大量。

2. 路外停車場面積係依尖峰小時進/出車站之旅客量所概估之面積，車站初步設計時應再行針對運具分向轉乘詳細核算。

3. ( )表示無障礙停車數。



### 一、SB01 站：

- (一)車站位置：本站位於環河北路與迪化街間之民生西路道路下方，東鄰迪化街商圈，與 SB02 站站距 1,251 公尺，車站位置詳見圖 11.1.3.2-1。
- (二)車站型式：本站配合運量預測結果，建議採地下單軌側式車站，地下一層(U-1 層)為穿堂層，分為付費區及非付費區，地下二層(U-2 層)為月台層，設置一側式月台及單一軌道，以供旅客及列車到/離之用。
- (三)建議捷運設施：建議於車站站體北側設置 1 座出/入口及 1 座通風口，利用“撥用或協商使用”方式取得捷運設施所需用地，另於車站站體南側設置 1 座出/入口及 1 座通風口。
- (四)轉乘設施：初步依旅客運量推估轉乘設施需求，路緣停車為小汽車 3 部、公車 2 部；路外停車為自行車 53 部、機車 127 部、小汽車 11 部。
- (五)環境現況及特殊考量：本站位於大稻埕歷史街區範圍(圖 11.1.3.2-2)，西側緊鄰環河北路，與淡水河大稻埕碼頭相鄰(以環河北路相隔)，大稻埕碼頭可連接淡水河系之藍色公路，若能配合設置連絡通道，將更加以便利旅客轉乘，車站周邊相片詳見圖 11.1.3.2-3。

本站現階段以終點站方式配置，設計階段可進一步視地區發展及運輸需求，若路線需再往西延伸，可考量調整為側式疊式月台之車站型式，以保留路線延伸之最大彈性空間。

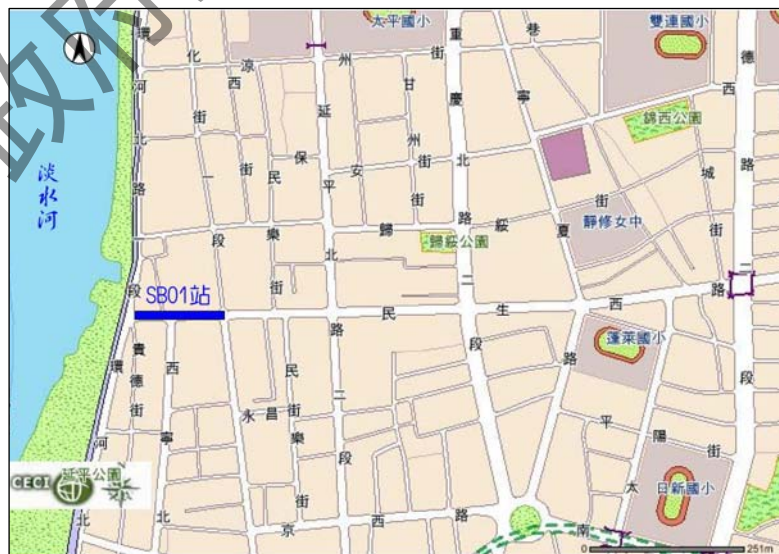


圖 11.1.3.2-1 SB01 站位置圖

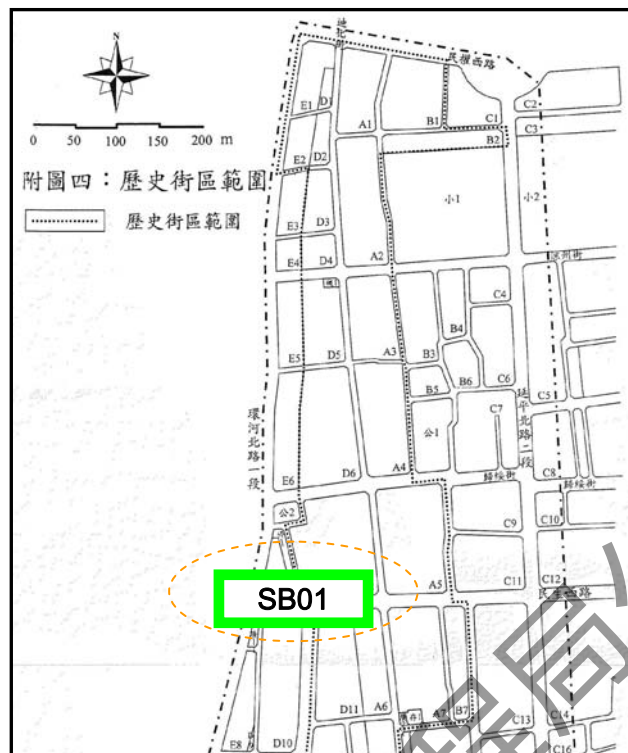


圖 11. 1. 3. 2-2 SB01 車站位置及歷史街區範圍圖



迪化街(往南)



民生西路(往東)



環河北路(往北)



大稻埕碼頭

圖 11. 1. 3. 2-3 SB01 車站周邊現況照片

## 二、SB02/淡水線雙連站

### (一)車站位置

本站位於捷運淡水線雙連站東側之民生西路道路下方，站體西側北接民生西路巷弄及雙連站地面公園，南接民生西路 66 巷及南京西路 25 巷，站體東側鄰中山北路二段，與前站(SB01 站)站距 1,251 公尺，與次站(SB03 站)站距 1,256 公尺，車站位置詳見圖 11.1.3.2-4。

### (二)車站型式

本站為配合既有淡水線，路線之深度較深，建議採地下島式車站，地下一層(U-1 層)為穿堂層，分為付費區及非付費區，地下二層(U-2 層)為夾層，作為機電設施空間，地下三層(U-3 層)為月台層，設置一島式月台及上下行軌道，以供旅客及列車到/離之用。另於 U-1 層設置捷運轉換穿堂層，以供兩捷運路線旅客站內轉乘。

### (三)建議捷運設施

建議於車站站體南北側各設置 1 座出/入口及 1 座通風口。

### (四)轉乘設施

初步依旅客運量推估轉乘設施需求，路緣停車為小汽車 3 部、公車 2 部；路外停車為自行車 28 部、機車 76 部。

### (五)環境現況及特殊考量

本站位於民生西路與捷運淡水線雙連站附近，為臺北市中山區之精華商業區，新舊建築物雜陳，站體西北側為馬偕紀念醫院（詳見圖 11.1.3.2-5）。建議以“土地開發”方式取得捷運設施用地。



圖 11.1.3.2-4 SB02 站位置圖



馬偕醫院廣場



馬偕醫院廣場



雙連站出入口



民生西路/中山北路路口

圖 11.1.3.2-5 SB02 車站周邊現況照片

### 三、SB03/新莊線行天宮站

#### (一) 車站位置

本站位於民生東路二段與松江路口東側之道路下方，西接松江路，與前站(SB02 站)站距 1,256 公尺，與次站(SB04 站)站距 811 公尺，車站位置詳見圖 11.1.3.2-6。

#### (二) 車站型式

本站建議採地下島式車站，地下一層(U-1 層)為穿堂層，分為付費區及非付費區，地下二層(U-2 層)為夾層，提供做為機電設施設置空間，地下三層(U-3 層)為月台層，設置一島式月台及上下行軌道，以供旅客及列車到/離，並與捷運新莊線行天宮站以地下通廊連通，以達站外轉乘之功能。

#### (三) 建議捷運設施

建議於車站站體北側拓寬人行道以設置 2 座出/入口，車站站體南側人行道拓寬，設置 1 座出/入口，及利用市立大同國中用地設置 2 座通風口。

#### (四) 轉乘設施

初步依旅客運量推估轉乘設施需求，路緣停車為小汽車 3 部、公車 2 部；路外停車為自行車 43 部、機車 119 部。

#### (五) 環境現況及特殊考量

本站位於民生東路與松江路口西側之民生東路道路下方，松江路以東之民生東路寬度由 25 公尺變寬為 40 公尺，周圍建築物均為商業大樓(詳見圖 11.1.3.2-7)，建議調整車道數及拓寬人行道方式設置車站出/入口，兩處通風口建議設於建國北路二段九十六巷鄰市立大同國中校園北側，以”協商使用”方式取得。

另，本站西側穿堂非付費區與捷運新莊線行天宮站南側土地開發出/入口(原佳佳保齡球場用地)距離約 80 公尺，建議以地下通道連通，便利兩捷運路線旅客站外轉乘。



圖 11.1.3.2-6 SB03 站位置圖



長榮大樓



松江路(往北)



松江路/民生東路口



民生東路南側之大同國巷道

圖 11.1.3.2-7 SB03 車站周邊現況圖

## 四、SB04 站

### (一) 車站位置

本站位於民生東路三段之道路下方，站體北側鄰台北大學（原中興大學）、南接遼寧街，緊鄰興安國宅及都市更新計畫區；本站與前站(SB03 站)站距 811 公尺，與次站(SB05 站)站距 1,169 公尺，車站位置詳見圖 11.1.3.2-8。

### (二) 車站型式

本站建議採地下島式車站，地下一層(U-1 層)為穿堂層，分為付費區及非付費區，地下二層(U-2 層)為月台層，設置一島式月台及上下行軌道，以供旅客及列車到/離站。

### (三) 建議捷運設施

建議於車站站體南北兩各設置 1 座出/入口及 1 座通風口。

### (四) 轉乘設施

初步依旅客運量推估轉乘設施需求，路緣停車為小汽車 6 部、公車 4 部；路外停車為自行車 65 部、機車 182 部。

### (五) 環境現況及特殊考量

本站北側鄰台北大學，南接遼寧街緊鄰興安國宅及都市更新計畫區相鄰，建議本站北側出/入口與台北大學協商，以“有償撥用”方式取得；南側出入口已協商更新基地，利用空地採徵收方式辦理，周邊環境詳見圖 13.1.3.2-9。



圖 11. 1. 3. 2-8 SB04 車站位置圖



民生東路北側商業大樓



台北大學



民生東路南側都市更新區



民生東路北側人行道

圖 11. 1. 3. 2-9 SB04 車站周邊現況圖



## 五、SB05 站

### (一) 車站位置

本站位於民生東路四段與光復北路口西側之道路下方，富錦六號公園附近，與前站(SB04 站)站距 1,169 公尺，與次站(SB06 站)站距 1,123 公尺，車站位置詳見圖 11.1.3.2-10。

### (二) 車站型式

本站受限於民生東路道路寬度(18m)，建議採地下側式疊式車站，地下一層(U-1層)為穿堂層，分為付費區及非付費區，地下二層(U-2層)為月台層，設置一側式月台及上行軌道，地下三層(U-3層)為月台層，設置一側式月台及下行軌道，以供旅客及列車到/離站使用。

### (三) 建議捷運設施

建議於車站站體北側設置 2 座出/入口及 1 座通風口，另於車站站體南側設置 1 座出/入口及 1 座通風口。

### (四) 轉乘設施

初步依旅客運量推估轉乘設施需求，路緣停車為小汽車 4 部、公車 3 部；路外停車為自行車 40 部、機車 110 部。

### (五) 環境現況及特殊考量

本站位於民生東路四段道路下方，站體北鄰富錦六號公園及臺北市自來水公司新建辦公大樓，南接民生東路四段 80 巷與延壽二號公園相鄰，站體兩側建築物均為早期住宅區且已老舊，建議北側出/入口利用公園、自來水公司用地及人行道以”協商使用”方式取得；南側以”土地開發”方式取得出/入口及通風口用地，周邊環境詳見圖 11.1.3.2-11。



圖 11.1.3.2-10 SB05 站位置圖



延壽二號公園



民生東路南側店舖



富錦六號公園



自來水公司大樓

圖 11.1.3.2-11 SB05 車站周邊現況照片

## 六、SB06 站

### (一) 車站位置

本站位於民生東路五段與三民路圓環東側之道路下方，站體北接民生東路五段 177 巷，南接民生東路五段 212 巷，東鄰新東街，與前站(SB05 站)站距 1,123 公尺，與次站(SB07 站)站距 1,715 公尺，車站位置詳見圖 11.1.3.2-12。

### (二) 車站型式

本站受限於民生東路道路寬度(18m)，建議採地下側式疊式車站，地下一層(U-1層)為穿堂層，分為付費區及非付費區，地下二層(U-2層)為月台層，設置一側式月台及上行軌道，地下三層(U-3層)為月台層，設置一側式月台及下行軌道，以供旅客及列車到/離站使用。

### (三) 建議捷運設施

建議於車站站體北側設置 1 座出/入口及 1 座通風口，另於車站站體南側設置 1 座出/入口及 1 座通風口。

### (四) 轉乘設施

初步依旅客運量推估轉乘設施需求，路緣停車為小汽車 3 部、公車 3 部；路外停車為自行車 45 部、機車 127 部。

### (五) 環境現況及特殊考量

本站研擬站體設於民生東路五段/三民路圓環東側，北側出/入口及通風口用地利用郵局第 87 支局以“土地開發”方式取得；南側出/入口用地建議以拓寬人行道方式取得(現為路邊收費停車位)。通風口用地建議利用圓環綠地設置以“協商使用”方式取得。另，民生東五段圓環以東之道路路幅寬度由 40 公尺變為 18 公尺，本工程路線段採疊式配置以配合道路寬度之限制，站區周邊環境詳見圖 11.1.3.2-13。



圖 11.1.3.2-12 SB06 站位置圖



民生東路/三民路圓環(東側)



87 支局



三民路(往北)



民生東路/三民路圓環(西側)

圖 11.1.3.2-13 SB06 車站周邊現況照片

## 七、SB07/南北線 Y34 站

### (一) 車站位置

本站位於舊宗路一段與新湖一路相交路口東側之新湖一路道路下方，與規劃中之南北線 Y34 站平行共站，站體兩側為工業區及河濱高中預定地；本站與前站(SB06 站)站距 1,715 公尺，與次站(SB08 站)站距 1,626 公尺，車站位置詳見圖 11.1.3.2-14。

### (二) 車站型式

本車站建議採地下島式疊式車站設置，地下一層(U-1 層)為穿堂層，分為付費區及非付費區，地下二層(U-2 層)為南北線月台層，內設一島式月台及上下行軌道；地下三層(U-3 層)為民汐線月台層，內設一島式月台及上下行兩軌道，以供旅客及列車到/離使用。

### (三) 建議捷運設施

建議於車站站體北側設置 2 座出/入口，南側設置 2 座出/入口及兩座通風口。

### (四) 轉乘設施

初步依旅客運量推估轉乘設施需求，路緣停車為小汽車 14 部、公車 6 部；路外停車為自行車 80 部、機車 272 部、小汽車 23 部。

### (五) 環境現況及特殊考量

本站北側鄰工業區，南接河濱高中預定地，預定規劃為南北線機廠用地，建議本站北側出/入口與工業區地主協商，以“徵收”方式取得；南側出/入口與捷運機廠用地以“整體開發”方式取得，站區周邊環境詳見圖 11.1.3.2-15。

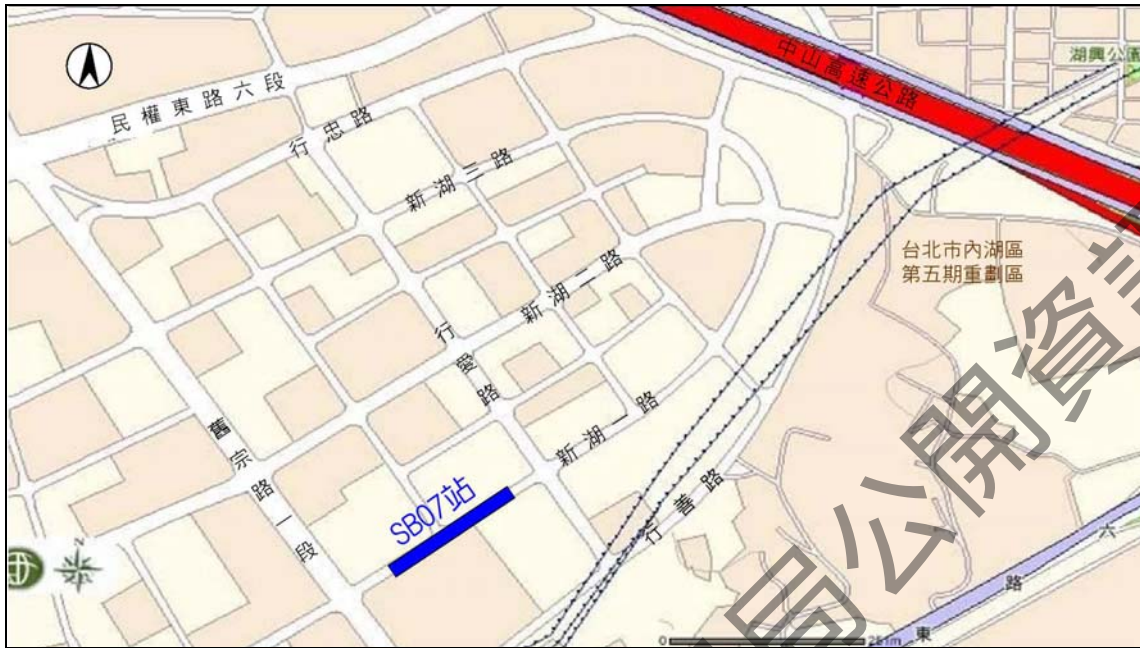


圖 11. 1. 3. 2-14 SB07/Y34 站位置圖



鳥瞰預定車站位置現況(一)



河濱高中預定地，現為捷運施工作業工廠



鳥瞰預定車站位置現況(二)



預定車站附近賣廠

圖 11. 1. 3. 2-15 SB07/Y34 車站周邊現況照片

## 八、SB08 站

### (一) 車站位置

本站位於民權東路六段與成功路圓環東側道路下方，站體北側為商業區，南側為停車場用地。本站與前站(SB07 站)站距 1,626 公尺，與次站(SB09 站)站距 1,401 公尺，車站位置詳見圖 11.1.3.2-16。

### (二) 車站型式

本站建議採地下島式車站，地下一層(U-1 層)為穿堂層，分為付費區及非付費區，地下二層(U-2 層)為月台層，設置一島式月台及上下行軌道，以供旅客及列車到/離。

### (三) 建議捷運設施

建議於車站站體南北兩各設置 1 座出/入口及 1 座通風口。

### (四) 轉乘設施

初步依旅客運量推估轉乘設施需求，路緣停車為小汽車 4 部、公車 3 部；路外停車為自行車 43 部、機車 117 部。

### (五) 環境現況及特殊考量

站體北側鄰商業區及住宅區，南接停車場用地及住宅區，建議本站北側出/入口與站體西北側住宅區用地地主協商，以“徵收”方式取得；南側出/入口與停車場用地相鄰，建議以“整體開發”方式取得，站區周邊環境詳見圖 11.1.3.2-17。

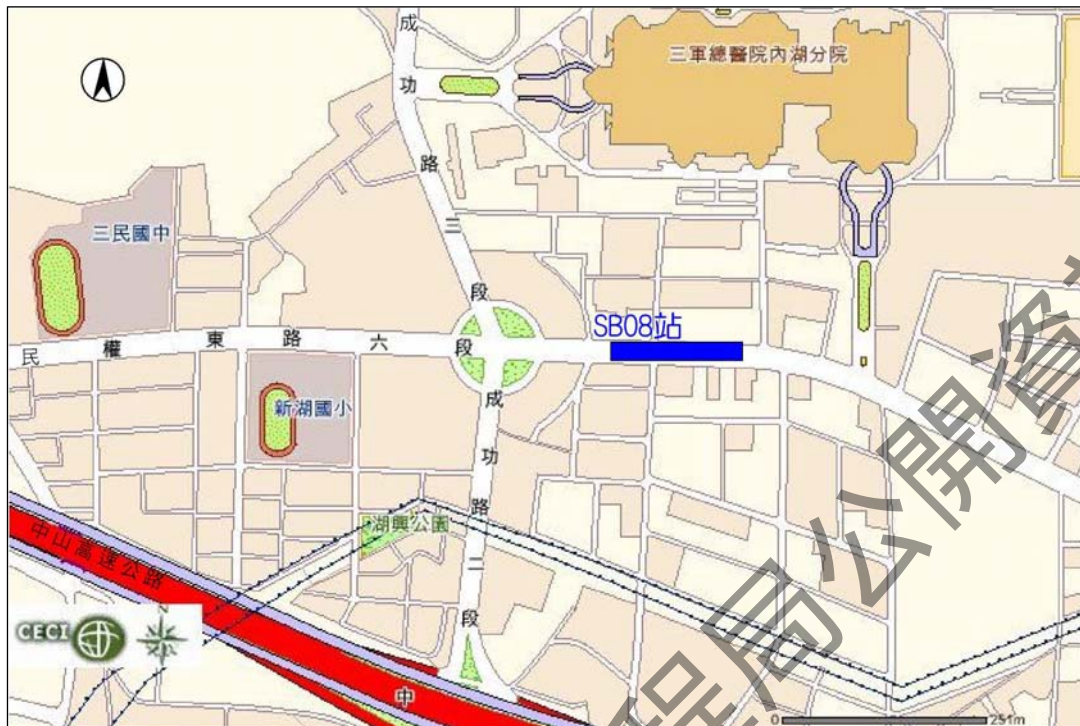


圖 11.1.3.2-16 SB08 站位置圖



民權東路(往東)



民權東路/成功路圓環



民權東路北側巷道



民權東路北側住宅區

圖 11.1.3.2-17 SB08 車站周邊現況照片



## 九、SB9 站

### (一) 車站位置

本車站為配合路線跨越中山高速公路，預定設於蘆洲里內湖垃圾焚化廠西北側，之安康路 228 巷之道路上方，車站兩側均為工業區，本站與前站(SB08 站)站距 1,401 公尺，與次站(SB10 站)站距 994 公尺，車站位置詳見圖 11.1.3.2-18。

### (二) 車站型式

本站配合路線型式，初步規劃為一座地上側式月台車站，地上一層(G+1 層)為捷運穿堂層，內設置付費區、非付費區及車站必備之機電空間；地上二層(G+2 層)為車站轉換穿堂層，作為捷運設施及轉乘空間；地上三層(G+3 層)為月台層，設置兩側式月台及兩股道，以供旅客及列車到/離之用。

### (三) 建議捷運設施

建議於車站站體東、西兩側各設置 1 座出/入口，東側利用公園用地及配合都市計畫通盤檢討，安康路 228 巷都市計畫預定拓寬為 22 公尺，西側出/入口設於配合都市計畫通盤檢討後之 6 公尺綠帶用地上。

### (四) 轉乘設施

初步依旅客運量推估轉乘設施需求，路緣停車為小汽車 3 部、公車 2 部；路外停車為腳踏車 30 部、機車 85 部、小汽車 3 部，建議依旅客分向轉乘量分別設置於東西側出/入口之捷運設施用地上。

### (五) 環境現況及特殊考量

配合路線跨越中山高速公路，車站軌道距地面約 21 公尺高，未來車站量體較大，恐對於周圍景觀及視覺產生較大之衝擊，後續設計作業應針對如何降低站體規模或在車站型式詳加考量。站區周邊環境詳見圖 11.1.3.2-19。



圖 11. 1. 3. 2-18 SB09 站位置圖



安康路 228 巷(往南)

安康路 228 巷(往北)

圖 11. 1. 3. 2-19 SB09 車站周邊現況照片

## 十、SB10/文湖線東湖站

### (一) 車站位置

本車站配合路線設於中山高速公路康寧交流道南側之私有土地上，東鄰康寧路三段，北臨安康路 334 巷，與文湖線之東湖站相距約 250 公尺，本車站位於私人土地上，站體北側為道路，站體南側為高地，現有建築物為老舊低矮窳陋稀疏分布，本站與前站(SB09 站)站距 994 公尺，與次站(SB11 站)站距 1,265 公尺，車站位置詳見車站位置詳見圖 11.1.3.2-20。

### (二) 車站型式

本站配合運量預測結果，初步規劃為一座高架側式月台車站，地上一層(G+1 層)為車站出/入口及捷運車站穿堂層，內設置付費區、非付費區及車站必備之機電空間及轉乘停車區，地上二層(G+2 層)為月台層，設置兩側式月台及兩股道，以供旅客及列車到/離之用。

### (三) 建議捷運設施

規劃於車站站體下方之私人土地設置 1 座出/入口及捷運設施之所需之空間。

### (四) 轉乘設施

初步依旅客運量推估轉乘設施需求，路緣停車為小汽車 6 部、公車 5 部；路外停車為腳踏車 125 部、機車 316 部、小汽車 22 部，建議置於捷運設施用地上。

### (五) 環境現況及特殊考量

1. 本站位中山高速公路南側，站體位於東鄰康寧路三段北臨安康路 334 巷之私人用地上，建議以徵收方式取得捷運設施用地。
2. 本站與捷運文湖線東湖站相距約 250 公尺，配合兩車站間旅客站間轉乘，建議設置通道或接泊公車方式提供轉乘。兩站間連通道構想，詳見圖 11.1.3.2-21。

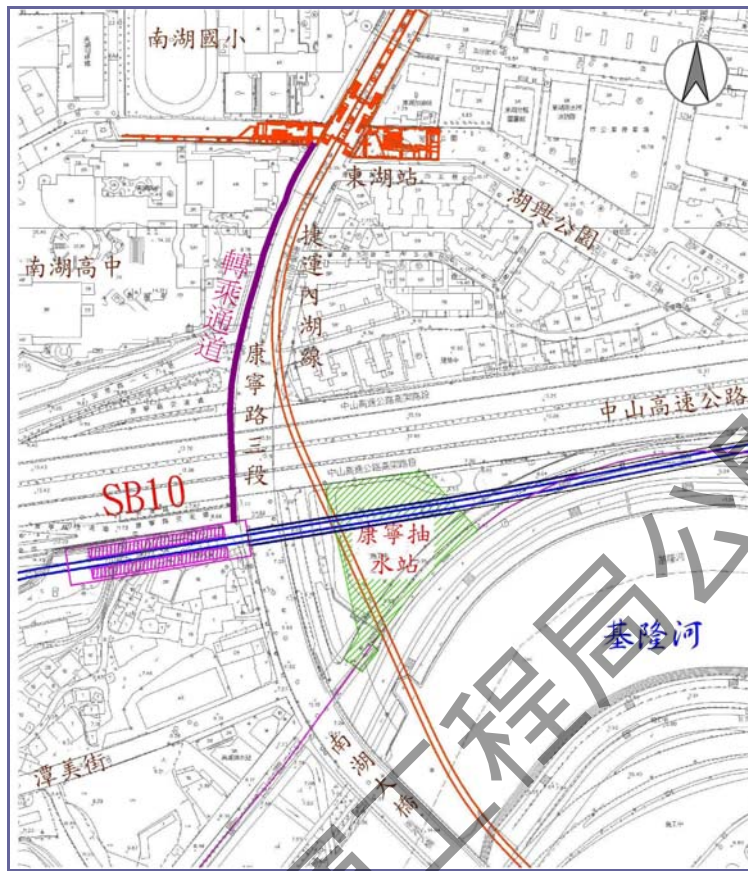


圖 11.1.3.2-20 SB10 站與文湖線轉乘通道位置圖



圖 11.1.3.2-21 SB10 站與文湖線轉乘通道剖面圖

## 十一、SB11 站

### (一) 車站位置

本站位於臺北市、新北市市界之內溝溪東側、中山高速公路南側，本路線之社后機廠研擬設置於高速公路南側都市計畫之工業及農業用地範圍。本站與前站(SB10 站)站距 1,265 公尺，與次站(SB12 站)站距 1,158 公尺，與東湖支線 SB10A 站站距 858 公尺，車站位置詳見圖 11.1.3.2-22。

### (二) 車站型式

本站考量東湖支線轉乘需求，建議採高架混合型（一島式一側式月台）車站，地面層為車站大廳及出/入口(非付費區)及付費區，並作為穿堂層及車站機電空調空間，地上一層(G+1 層)為月台層，內設一島式及一側式月台與三軌道，以供旅客及列車到/離站，地上二層(G+2 層)為通廊穿堂層，設置非付費區及付費區，以便利中山高速公路北側之旅客可以高架通廊跨越高速公路進/出車站。

### (三) 建議捷運設施

建議於車站站體北側設置 1 座出/入口，南側利用社后機廠北側主線高架站體下方設置地面車站大廳及出/入口。

### (四) 轉乘設施

初步依旅客運量推估轉乘設施需求，路緣停車為小汽車 5 部、公車 3 部；路外停車為自行車 123 部、機車 104 部。

### (五) 環境現況及特殊考量

本站北側為中山高速公路，建議車站站體位於社后機廠北側用地內，並以“土地開發”方式取得；北側出/入口位於中山高速公路北側之工業用地上，建議以“徵收”方式取得。配合捷運設置後之道路交通需求，建議變更都市計畫，將高速公路南側之吉林路拓寬為至少 15 公尺以上，車站周邊環境詳見圖 11.1.3.2-23。



圖 11.1.3.2-22 SB11 站位置圖



機廠預定地



中山高南側之吉林路(往東)



中山高南側之吉林路(往西)

圖 11.1.3.2-23 SB11 車站周邊現況照片

## 十二、SB12 站

### (一) 車站位置

本站位於汐止中興路東側汐止地區都市計畫第二次通盤檢討之 30 公尺園道上方，站體東北側均為住宅區、西南側則為商業區及園道停車場。本站與前站(SB10 站)站距 1,158 公尺，與次站(SB13 站)站距 1,051 公尺，車站位置詳見圖 11.1.3.2-24。

### (二) 車站型式

本站建議採高架側式車站，規劃設置地面層車站出/入口、地上一層(G+1 層)為穿堂層，內設非付費區及付費區及月台層，並設置兩側式月台及上下行兩軌道，以供旅客及列車到/離站，地上二層(G+2 層)為通廊層，便利旅客進/出車站及轉換上下行月台使用。

### (三) 建議捷運設施

建議於車站站體兩側各設置 1 座出/入口，西北側出/入口設置車站機電空調空間。

### (四) 轉乘設施

初步依旅客運量推估轉乘設施需求，路緣停車為小汽車 4 部、公車 4 部；路外停車為自行車 118 部、機車 297 部。

### (五) 環境現況及特殊考量

本站位於汐止地區都市計畫第二次通盤檢討地區，未來站體東北側均為住宅區、西南側為商業區及園道停車場，西南側之出/入口可設置於都市計畫之停車場用地上，建議以”整體開發”方式取得；東北側出/入口可以”土地開發”方式取得私人土地，車站周邊環境詳見圖 11.1.3.2-25。

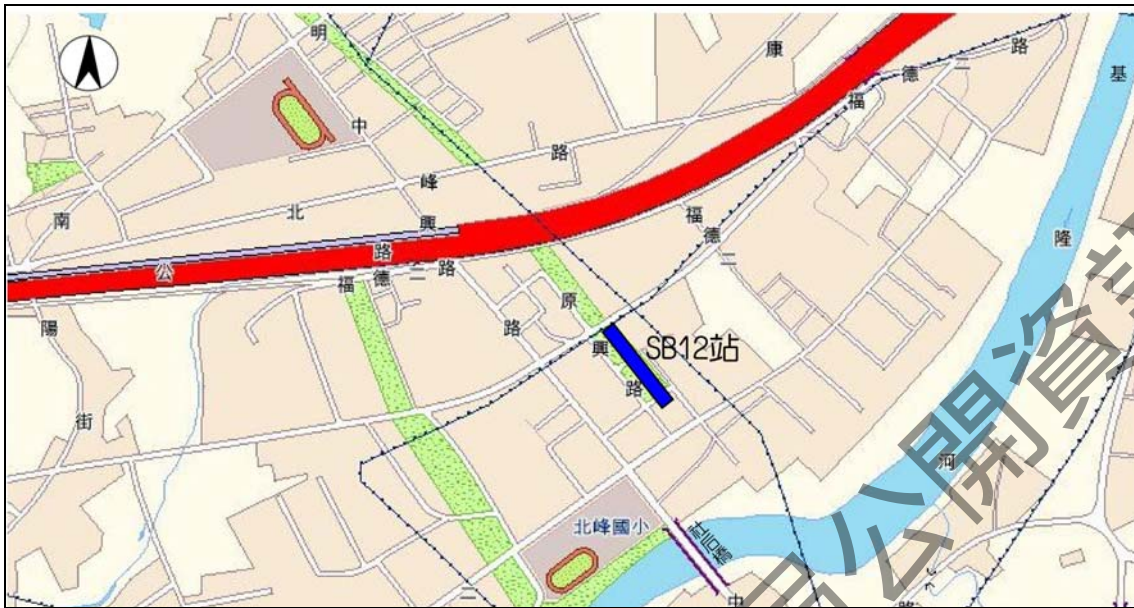


圖 11. 1. 3. 2-24 SB12 站位置圖



北望 SB12 站預定地



南望 SB12 站預定地



福德二路(往西)



福德一路(往東)

圖 11. 1. 3. 2-25 SB12 車站周邊現況照片



### 十三、SB13 站/樟樹灣站

#### (一) 車站位置

本站位於大同路與樟樹二路路口以東與北二高間，約與台鐵計畫新建之樟樹灣站站體平行，站體南側為台鐵預定之樟樹灣站，北側為工業區及住宅區用地、本站與前站(SB12 站) 站距 1,051 公尺，與次站(SB14 站) 站距 957 公尺，車站位置詳見圖 11.1.3.2-26。

#### (二) 車站型式

本站建議採高架側式車站，規劃設置地面層(G+1 層) 車站出/入口、地上二層(G+2 層) 為穿堂層，內設非付費區及付費區及月台層，並設置兩側式月台及上下行兩軌道，以供旅客及列車到/離站，地上三層(G+3 層) 為通廊層，便利旅客進/出車站及轉換上下行月台及連通台鐵樟樹灣站使用。

#### (三) 建議捷運設施

建議於車站站體兩側各設置 1 座出/入口，北側出/入口設置車站機電空調空間。

#### (四) 轉乘設施

初步依旅客運量推估轉乘設施需求，路緣停車為小汽車 7 部、公車 3 部；路外停車為自行車 123 部、機車 161 部。

#### (五) 環境現況及特殊考量

本站未來站體北側為工業區及住宅區用地，北側出/入口可利用私人土地設置，並以“徵收”方式取得；南側出/入口可設置於台鐵計畫設站之樟樹灣站站前工業區用地，計畫採以徵收方式取得，另本站已與台鐵協商取得共識，未來以高架天橋與台鐵二層穿堂通廊連通，捷運系統與台鐵旅客站外方式轉乘，車站周邊環境詳見圖 11.1.3.2-27。

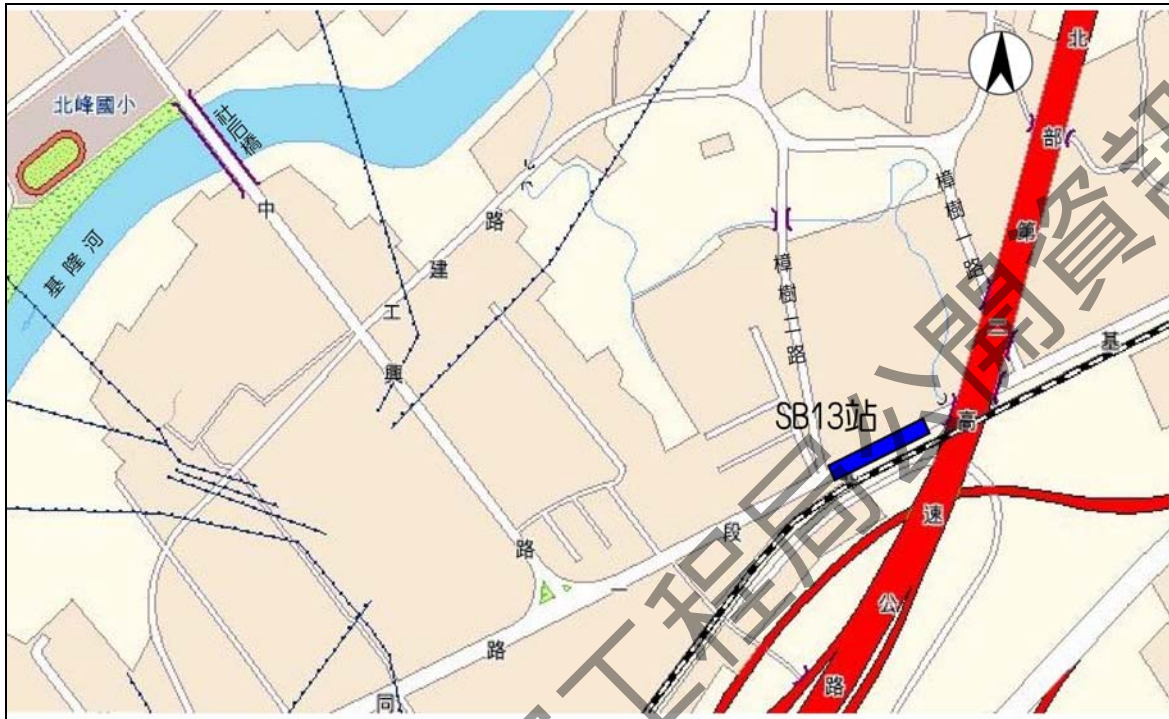


圖 11. 1. 3. 2-26 SB13 站位置圖



圖 11. 1. 3. 2-27 SB13 站位置鳥瞰圖

## 十四、SB14 站/汐科北站

### (一) 車站位置

本站位於汐止康誥坑溪西側之大同二路上方，車站靠近台鐵汐科北站，站體兩側為農業保護區、交通用地及工業區。本站與前站(SB13 站)站距 957 公尺，與次站(SB15 站)站約 1,209 公尺，車站位置詳見圖 11.1.3.2-28。

### (二) 車站型式

本站建議採高架側式車站，規劃地面層(G+1 層)設置車站出/入口，地上二層(G+2 層)為穿堂層，內設非付費區、付費區及車站機電空調空間，並另設置通道提供與台鐵間轉乘功能；地上三層(G+3 層)為月台層，設置兩側式月台及上下行兩軌道，以供旅客到/離站。

### (三) 建議捷運設施

建議於車站站體南北兩側各設置 1 座出/入口，供旅客到/離站及轉乘台鐵汐科北站使用。

### (四) 轉乘設施

初步依旅客運量推估轉乘設施需求，路緣停車為小汽車 11 部、公車 5 部；路外停車為自行車 270 部、機車 354 部。可利用北側出入口附近之捷運設施用地及樓梯、電扶梯下部地面層及南側出入口之交通用地設置。

### (五) 環境現況及特殊考量

本站站體北側為保護區、南側為交通用地，建議南側出/入口可利用都市畫之交通用地設置，以“有償撥用”方式取得；北側出/入口可利用私人土地設置，並以“徵收”方式取得，車站周邊環境詳見圖 11.1.3.2-29。



圖 11. 1. 3. 2-28 SB14 站位置圖



汐科站站內



汐科南站



汐科站之走道與月台



汐科北站

圖 11. 1. 3. 2-29 SB14 車站周邊現況照片

## 十五、SB15 站

### (一) 車站位置

本站位於汐止台五路道路上方，為本路線之終點站，站體南側為住宅區、北側為秀峰國中學校用地；本站與前站(SB14 站)站距 1,209 公尺，車站位置詳見圖 11.1.3.2-30。

### (二) 車站型式

本站為配合列車迴車調度，建議採高架島式車站，規劃設置地面層(G+1 層)車站出/入口、地上二層(G+2 層)為穿堂層，內設非付費區及付費區及車站相關機電空間，地上三層(G+3 層)為月台層，內設一島式月台及上下行兩股道，便利到/離站之旅客進/出車站使用。

### (三) 建議捷運設施

建議於車站站體兩側各設置 1 座出/入口，南側出/入口設置車站機電空調空間。

### (四) 轉乘設施

初步依旅客運量推估轉乘設施需求，路線停車為小汽車 10 部、公車 5 部；路外停車為自行車 235 部、機車 254 部、小汽車 33 部，可利用北側出入口附近之捷運設施用地及樓梯、電扶梯下部地面層設置；南側利用土地開發用地之出入口捷運設施用地設置，因終點站轉乘設施停車場面積頗大，可以立體化方式開發。

### (五) 環境現況及特殊考量

本車站位於汐止台五路道路上方，為本路線之終點站，建議南側出/入口利用住宅區之私人用地設置，並以”土地開發”方式取得；北側出/入口可利用秀峰國中土地設置，以”有償撥用”方式取得。車站周邊環境詳見圖 11.1.3.2-31。



圖 11.1.3.2-30 SB15 站位置圖



新台五路(往南)



新台五路(往北)

圖 11.1.3.2-31 SB15 車站周邊現況照片

## 十六、SB11A 站

### (一) 車站位置

本站為東湖支線車站之一，預定設於大有巴士公車停車場(內溝溪左岸)東北向內溝溪左岸社后地區之住宅區旁，目前都市計畫為農業區使用。本站與主線之 SB11 站站距 858 公尺與次站(SB11B 站)站距 704 公尺，車站位置詳見圖 11.1.3.2-32。

### (二) 車站型式

配合營運需求，本站建議採高架島式車站。

### (三) 建議捷運設施

建議興建通道至內溝溪右岸現有停車場用地，並設置 1 座出/入口，以服務東湖地區民眾，站體地面層則設置車站穿堂層及機電空調空間。

### (四) 轉乘設施需求與規劃

初步依旅客運量推估轉乘需求，路緣停車為小汽車 1 部、公車 1 部；路外停車為自行車 3 部、機車 4 部及小汽車 1 部。

### (五) 環境現況及特殊考量

本站位於內溝溪左岸，為支線之第一站，因人口聚集於內溝溪左、右兩岸之住宅區內，建議分別於內溝溪兩岸設置車站出/入口，出/入口“A”利用內溝溪左岸車站及高架路權用地範圍設置；出/入口“B”設於內溝溪右岸之私人農地上，利用高架通道跨越內溝溪到達車站站體之非付費區進入車站付費區，再由垂直動線設施進入 G+2 層月台。

本區周邊道路較狹窄，建議站體兩側出入口之道路儘量利用捷運路權範圍內之用地設置，本站出/入口“B”設於內溝溪右岸之私人農地上，建議設置轉乘設施停車場及退縮出/入口捷運設施用地，以便相臨之康樂街 61 巷 15 弄之 6 公尺巷道拓寬為 12 公尺，便利旅客進出，並以“徵收”方式取得。車站周邊環境詳見圖 11.1.3.2-33。



圖 11. 1. 3. 2-32 SB11A 站位置圖



北望 SB11A 車站預定地  
(汐止社后住宅區西側與內溝溪間)



南望 SB11A 車站預定地  
(汐止社后住宅區西側與內溝溪間)

圖 11. 1. 3. 2-33 SB11A 車站周邊現況照片



## 十七、SB11B 站

### (一) 車站位置

本站為東湖支線車站之第二站，位於內溝溪東側之大龍港汽車教練場上，都市計畫保護區及交通用地，與前站(SB11A 站)站距約 704 公尺與次站(SB11C)站距 497 公尺，車站位置詳見圖 11.1.3.2-34。

### (二) 車站型式建議

配合營運需求，本站建議採高架島式車站。

### (三) 建議捷運設施

車站出/入口用地建議設於內溝溪北側之私有土地，以天橋方式跨越內溝溪進/出車站。站體地面層則設置車站穿堂層及機電空調空間。

### (四) 轉乘設施需求與規劃

初步依旅客運量推估轉乘需求，路緣停車為小汽車 1 部、公車 1 部；路外停車為自行車 20 部、機車 49 部及小汽車 4 部。

### (五) 環境現況及特殊考量

本站位於內溝溪東南側之大龍汽車教練場私人用地上，預定以“徵收”方式取得車站用地，又因人口聚集於內溝溪右岸，建議出/入口利用內溝溪右岸住宅區之私人用地設置，並以“徵收”方式取得。

建議站體兩側出入口之道路儘量利用捷運路權範圍內之用地設置，本站出/入口“A”設於於內溝溪右岸之私人農地上，並設置轉乘設施停車場及退縮出/入口捷運設施用地，以便臨近之康樂街 191 巷 8 公尺巷道拓寬為 12 公尺，便利旅客進出，車站周邊環境詳見圖 11.1.3.2-35。



圖 11. 1. 3. 2-34 SB11B 站位置圖



內溝溪左岸之 SB11B 車站預定地(一)  
(大龍港汽車教練場)



內溝溪左岸之 SB11B 車站預定地(二)  
(大龍港汽車教練場)

圖 11. 1. 3. 2-35 SB11B 車站周邊現況照片

## 十八、SB11C 站

### (一) 車站位置

本站為東湖支線車站之終點站，位於內溝溪西側忠三街、忠二街及康樂街間之私人土地上，鄰近瓏山林與白馬山莊住宅區，西側為「東湖地區聯外山區道路」可直通內湖之大湖公園，與前站(SB11B 站)站距 497 公尺，車站位置詳見圖 11.1.3.2-36。

### (二) 車站型式建議

配合營運需求，本站建議採高架島式車站，雖為終點站，由於運量並不大，列車將以由月台直接折返之方式運轉。

### (三) 建議捷運設施

車站站體設於高架月台層之下方，出/入口設於康樂街側，出/入口用地建議以價購/徵收方式取得。

### (四) 轉乘設施需求與規劃

初步依旅客運量推估轉乘需求，路緣停車為小汽車 1 部、公車 1 部；路外停車為自行車 8 部、機車 17 部及小汽車 1 部。

### (五) 環境現況及特殊考量

本站位於內溝溪右岸，車站西鄰康樂街，為支線之終點站，因人口聚集於瓏山林與白馬山莊住宅區，建議設置地面層出/入口及轉乘設施停車場，設於西側鄰康樂街（路寬約 10 公尺）之捷運設施用地上。因本車站周邊聯外道路目前仍敷使用，故只要退縮捷運設施用地供到/離站旅客臨停及轉乘設施停車場設置即可，本車站用地為保護區私人用地，以“徵收”方式取得。車站周邊環境詳見圖 11.1.3.2-37。



圖 11. 1. 3. 2-36 SB11C 車站位置圖



白馬山莊出入口(忠二街)



瓏山林出入口(忠三街)



北望車站預定地



康樂隧道  
(東湖地區聯外山區道路端點)

圖 11. 1. 3. 2-37 SB11C 車站周邊現況照片

### 11.1.3.3 與現有路線銜接轉乘方式規劃

考量本研究路線能儘量與目前已營運路線，規劃或興建中之捷運路線交會，以有效發揮捷運系統路網效益，將規劃 4 座捷運與捷運之轉乘車站、2 座捷運與台鐵之轉乘車站，轉乘車站儘量以“站內直接轉乘”進行研究，如目前實在無法“站內直接轉乘”時，將以最短距離內進行“站外轉乘”為原則。

本計畫之轉乘車站包括：與淡水線(雙連站)交會之 SB02 站、與新莊線交會之 SB03 站、與南北線交會之 SB07 站、與文湖線交會之 SB10 站、與台鐵樟樹灣站交會之 SB13 站、與台鐵汐科園區北站交會之 SB14 站(圖 11.1.3.3-1)，分別敘述如下：

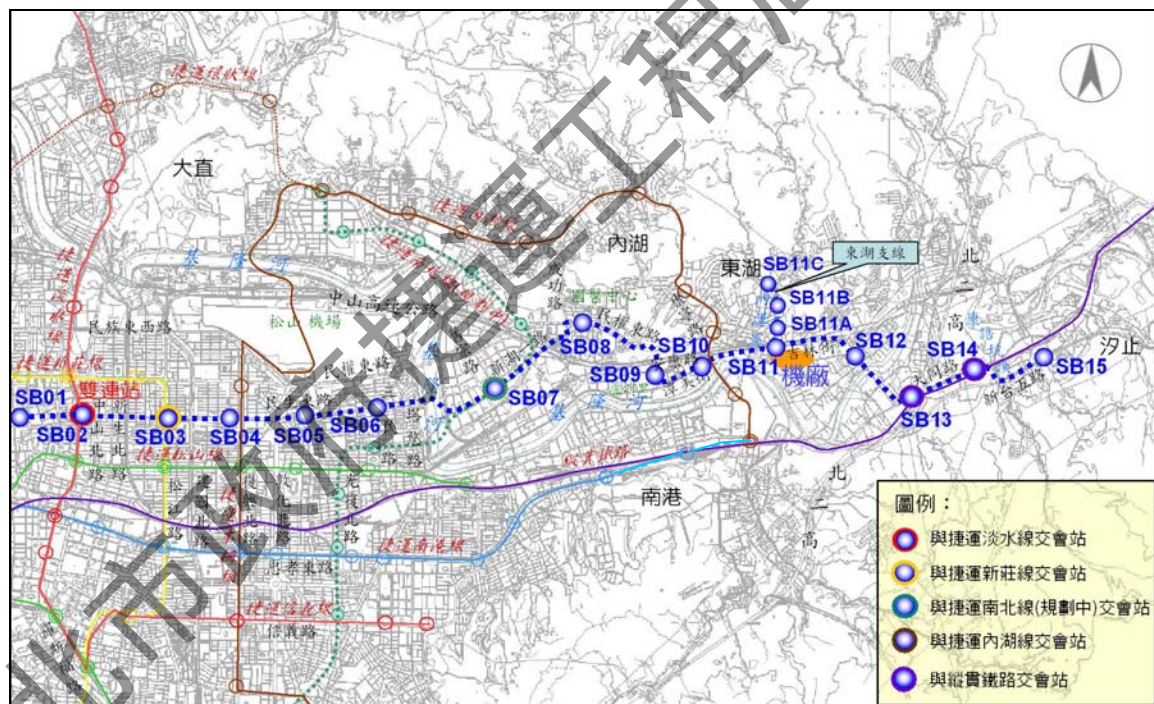


圖 11.1.3.3-1 捷運系統民生汐止線轉運車站

## 一、SB02 站/淡水線雙連站

### (一) 站體初步規劃建議

SB02 站將與淡水線雙連站呈 T 型交會，兩車站站體中心距離約 90 公尺，路線由淡水線雙連站下方垂直穿越，預計本車站之軌道深度將離地面約 29 公尺。目前淡水線雙連站已營運中，施工階段應儘量不影響現有淡水線雙連站營運，故建議採管幕工法地下穿越。另，建議兩車站站體於穿堂層相互銜接連通，擴大穿堂層旅客轉乘通道及面積，以符合未來尖峰時段龐大之轉乘人潮。

### (二) 轉乘工程技術課題

#### 1. 穿堂層規劃

SB02 站雖非端點車站，但大部份列車均將由本站折返，故月台型式為地下島式月台，利用兩車站之穿堂層聯合設置共用 T 形穿堂層，內設非付費區、付費區及驗票閘門通道。另，雙連站現有驗票閘門需配合聯合共用 T 形穿堂層移設於車站南北兩側，並增設一座樓梯以便於雙連站旅客轉乘之用。本站於穿堂層設置垂直動線之電扶梯、樓梯及無障礙電梯，以提供旅客到/離站及轉乘雙連站使用。

#### 2. 月台層規劃

月台層除上下行軌道外，並設置垂直動線之電扶梯、樓梯、無障礙電梯等設施，以提供旅客到/離站及轉乘雙連站。另，預留車站必備之機電/空調所需空間。

## 二、SB03 站/新莊線行天宮站

### (一) 站體初步規劃建議

SB03 站與新莊線行天宮站之車站站體未直接交會，但 SB03 站西北側出/入口與新莊線行天宮站之土地開發出/入口”D”距離約 80 公尺，建議利用穿堂層非付費區之地下通道連通，使 SB03 站與新莊線行天宮站彼此可達成站外轉乘之功能。

### (二) 轉乘工程技術課題

#### 1. 穿堂層規劃

SB03 站月台型式為地下島式月台，內設非付費區、付費區及驗票閘門通道；本站於穿堂層設置垂直動線之電扶梯、樓梯及無障礙

電梯，以提供旅客到/離站及轉乘行天宮站，並於 SB03 車站西側穿堂層非付費區增設地下通道與新莊線行天宮站之土地開發出/入口連通，以便利兩捷運路線旅客站外轉乘。

## 2. 月台層規劃

月台層除上下行軌道外，並設置垂直動線之電扶梯、樓梯、無障礙電梯等設施，以提供旅客到/離站及轉乘行天宮站。另，預留車站必備之機電/空調所需空間。

### 三、SB07 站/南北線 Y34 站

SB07 站與南北線 Y34 站車站軌道上下平行，站體共構共站，兩車站月台型式均為島式月台，為站內直接轉乘車站型式。另，考量民生-汐止捷運系統路網與南北線捷運系統路網分期營運需求，本站依目標年 2031 年之旅客運量較初期營運 2021 年之旅客運量為小，故以 2021 年之旅客量作為相關設施估算之依據，站體寬度約為 20 公尺。

#### (一) 站體初步規劃建議

SB07 站與南北線 Y34 站車之站體上下重疊共構共站交會，建議兩共構車站站體同時興建；利用共用穿堂層兩車站直接站內轉乘，其車站站體位置建議設於舊宗路一段與新湖一路之路口東側及南北線機廠用地北側之新湖一路道路下方。

#### (二) 轉乘工程技術課題

##### 1. 穿堂層規劃

SB07 站月台型式為地下島式月台，穿堂層同時為 SB07 及南北線 Y34 站之共同穿堂，內設非付費區、付費區及驗票閘門通道。本站穿堂層設置上下月台之垂直動線之電扶梯、樓梯及無障礙電梯，以提供旅客到/離站及轉乘，便利兩捷運路線旅客可直接站內轉乘。

##### 2. Y34 站月台層規劃

建議於 U-2 層(上層月台)設置上下行軌道及上下月台與轉乘 SB07 站垂直動線之電扶梯、樓梯、無障礙電梯，以利旅客到/離站及轉乘，並設置車站必備之機電/空調空間。

### 3. SB07 站月台層規劃

建議於U-3層(下層月台)設置上下行軌道,及上下月台與轉乘Y34站垂直動線之電扶梯、樓梯、無障礙電梯,以利旅客到/離站及轉乘,並設置車站必備之機電/空調空間。

## 四、SB10 站/文湖線東湖站

本站受中山高速公路阻隔,與文湖線東湖站相距約 250 公尺,研擬以高架通道連接兩站,縮短轉乘民眾之動線長度。

### (一) 站體初步規劃建議

本站為高架側式月台車站,與文湖線東湖站之站體分離獨立,兩站體相距約 250 公尺,建議利用穿堂層付費區之高架通道連通文湖線東湖站,達成“站內轉乘”之功能。

### (二) 轉乘工程技術課題

#### 1. 穿堂層(G+2 層)規劃

SB10 站月台型式為高架側式月台,路線軌道高度約 18.5 公尺,建議車站設置穿堂層,內設非付費區、付費區及驗票閘門通道;SB10 站穿堂層設置上下月台之垂直動線電扶梯、樓梯及無障礙電梯,及設置車站必備之機電/空調空間,提供旅客到/離站及轉乘文湖線東湖站。

#### 2. 月台層(G+4 層)規劃

建議設於 G+4 層,設置上下行軌道、月台及上下月台及垂直動線之電扶梯、樓梯、無障礙電梯,提供旅客到/離站及轉乘。

## 五、SB13 站/台鐵樟樹灣站

SB12 站設於樟樹二路與大同路口東側之大同路上方。

### (一) 站體初步規劃建議

SB12 站為高架側式月台車站,與台鐵未來樟樹灣車站平行相鄰,兩車站站體分離獨立,建議利用 SB12 站南側之 G+2 層非付費區以通廊連通,可直接站內轉乘台鐵樟樹灣站,或由南側 G+2 層非付費區下至西南側地面層出/入口到達未來台鐵樟樹灣車站之站前廣場,以站外轉乘方式進出台鐵樟樹灣車站。



目前台鐵樟樹灣站仍在規劃階段，已與台鐵就 G+2 層非付費區以通廊連港台鐵方案進行協商研擬規劃，故建議未來以此方案為依據，以”站外轉乘”方式互惠捷運台鐵之旅客，並彼此增加旅客客源，共創雙贏局面。

## (二)轉乘工程技術課題

### 1. 出/入口及穿堂層規劃(G+1 層及 G+2 層)

SB12 站為高架側式車站，利用道路北側私人用地地面一層(G+1 層)設置車站出入口，以便利旅客到/離車站。地上二層(G+2 層)為非付費區與付費區內設月台層、上下行軌道及必備之垂直動線設施，旅客經過驗票閘門到達付費區及月台，或經由垂直動線設施到達(G+3 層)之通廊，可通達另一側月台或經過驗票閘門出站，到達 G+2 層非付費區並以通廊連通，可轉乘台鐵樟樹灣站，另設置車站必備之機電/空調空間。或 SB12 站利用車站南側 G+2 層之非付費區與西南側之 G+1 層出/入口連通到達台鐵未來樟樹灣車站之站前廣場進入台鐵樟樹灣車站。

### 2. 通廊規劃(G+3 層)

通廊建議設於地上三層(G+3層)，設置垂直動線之電扶梯、樓梯、無障礙電梯以連通兩側月台及出入/口。

## 六、SB14 站/台鐵汐科園北站

SB13 站與台鐵汐科北站之站體平行交會，但兩路線上下層錯開，且 SB13 站設站於大同路二段道路上方，車站緊鄰台鐵汐科北站之中央站月台層及地面出/入口，建議利用本車站二層穿堂層與台鐵汐科北站之中央站月台層(地面)連通，內設捷運付費區與台鐵付費區，並設置捷運/台鐵之驗票閘門，便利捷運及台鐵旅客以”站外轉乘”方式轉乘。

### (一)站體初步規劃建議

SB13 站為高架側式月台車站，與台鐵汐科北站之站體分離獨立，但在中央站部份彼此相鄰，建議利用捷運穿堂層非付費區與汐科北站之中央站月台層連通，經台鐵驗票閘門後，使 SB13 站旅客可直接與台鐵旅客相互”站外轉乘”，兩站體結構系統各自獨立，無施工時程相差

之困擾。

## (二)轉乘工程技術課題

### 1. 穿堂層(G+2 層)規劃

SB13 站路線軌道高程約 18 公尺，建議穿堂層內設非付費區、付費區及驗票閘門通道，穿堂層設置上下月台之垂直動線電扶梯、樓梯及無障礙電梯及車站之必備之機電/空調空間，提供旅客到/離站及轉乘台鐵汐科北站之中央站月台層使用。台鐵汐科北站已將近完工營運，建議本捷運路線核定後，與台鐵進行協商，配合於既有站台或月台層設置通道與捷運車站連通。

### 2. 月台層(G+3 層)規劃

本站月台層設置上下行軌道，及旅客上下月台之垂直動線電扶梯、樓梯、無障礙電梯，提供旅客到/離站及轉乘台鐵汐科北站之中央站使用。

## 11.2 機廠初步規劃

為使民汐線捷運系統維持正常運作，需設置一機廠供列車停駐、車輛行控、儲存、維修、清洗及零件倉儲等功能之機廠。若在都市整體發展、土地取得可以配合的情況下，宜保留較大的機廠用地，以維持營運擴充時的彈性，並以大眾運輸導向之整體發展理念，配合地區都市與環境發展之需求，以都市計畫與設計的方法，整體開發機廠及周邊的環境，妥善利用自然環境，避免洪水影響，達到環境改善、發展，與維持交通運輸路線經營財務永續的共贏理想，故建議後續應邀集地區都市發展單位，共同研討、發展與規劃，應可提昇本計畫路線之財務效益，並對地區之發展提供一個新的契機。

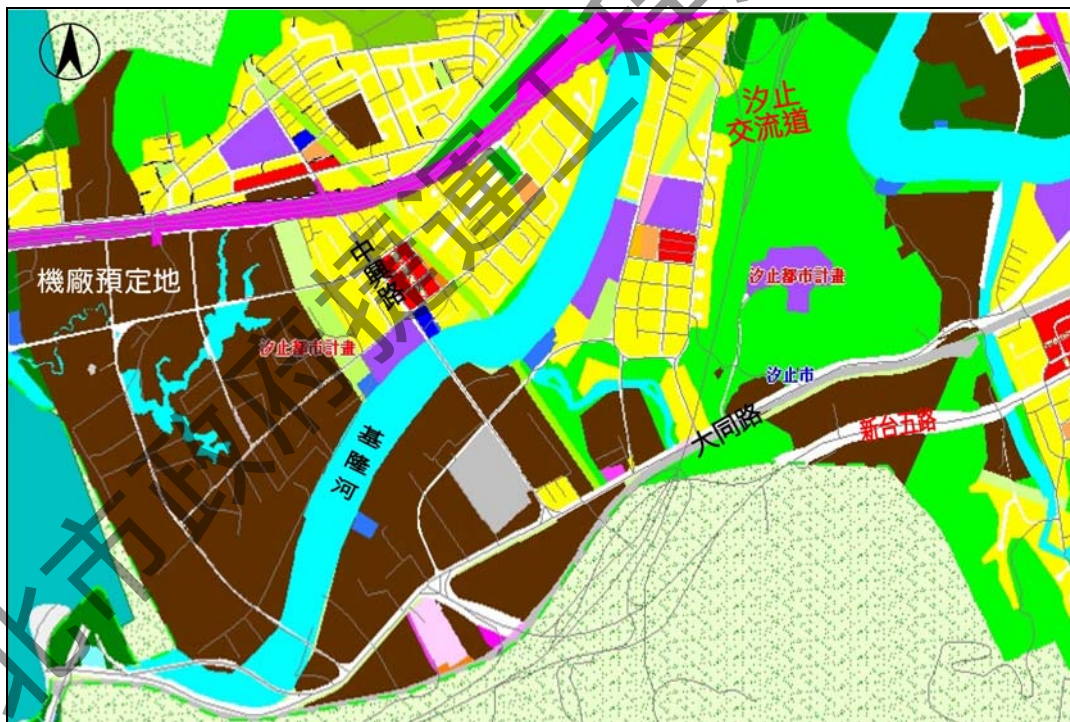
### 11.2.1 機廠基本功能

1. 提供列車調度、駐車及測試。
2. 提供車輛外部自動清洗及車箱內部清潔工作。
3. 車輛定期及不定期檢查與維修。

4. 支援軌道、供電、號誌、通訊及自動收費系統等設備之維護工作。
5. 儲存維修設備及維修材料。
6. 設置行控中心、管理行政中心及備品倉儲區。

### 11.2.2 機廠位置

本研究路線所經之處多屬人口密集高度開發地區，局部開發強度較低之區域則因地形變化大或面積狹小，並不適合闢建需要大面積平坦用地之機廠使用，依本局 92 年曾辦理之「可行性研究報告」研擬民汐線機廠係位於臺北市、新北市市界內溝溪以東及中山高速公路南側之社后地區，目前為都市計畫農業及工業區用地，本研究再經檢視後認為該區域作為本路線機廠用地相當適合，位置如圖 11.2-1 所示。



資料來源：新北市政府城鄉發展局都市計畫圖資查詢網站

圖 11.2-1 機廠位置圖

### 11.2.3 機廠布設

依據列車服務計畫，考量電聯車備用率(目標年運量所需列車數之 15%)，初步估算共需約 40 列車。機廠內各項設施配置原則：

1. 基地內配置應考量廠內規定作業之順利進行。
2. 列車進出機廠不影響基地內作業。
3. 基地內動線安排應力求操作便利、減少車輛移動距離及次數、減少轉轍器之使用。
4. 基地內設施應以設備及人力間能妥善運用進行布設，以提高作業效率。
5. 兼顧營運調度需求及用地取得成本，在最經濟用地範圍內進行配置。

初步研擬之維修機廠建議配置詳如圖 11.2-2，機廠用地約需 9.8 公頃，主要設施列述如下：

#### 一、駐車維修區

##### (一) 主維修工廠及軌道區

包括日月檢線(2 股道)、臨修線(3 股道)、大修線(2 股道)、地下車輪線(1 股道)、底盤清洗線(1 股道)及土木軌道線(1 股道)等共 10 股道。

##### (二) 列車留駐股道區

駐車線共 17 股道，每股道可停留 2 列車，共可駐放 34 列車，依列車服務計畫估算需 40 列車，在用地經濟之考量下，建議其餘 6 列車可分別駐放於路線之尾軌、端點站月台。

##### (三) 附屬設備設施

含維修工廠、倉庫(物料庫)、環廠道路、洗車線 1 股及試車線 1 股。

#### 二、行政辦公區

##### (一) 行政及訓練中心大樓區

含行控中心暨行政訓練大樓及停車場。

##### (二) 附屬設備設施

污水處理場、警衛室及主變電站(BSS)等。

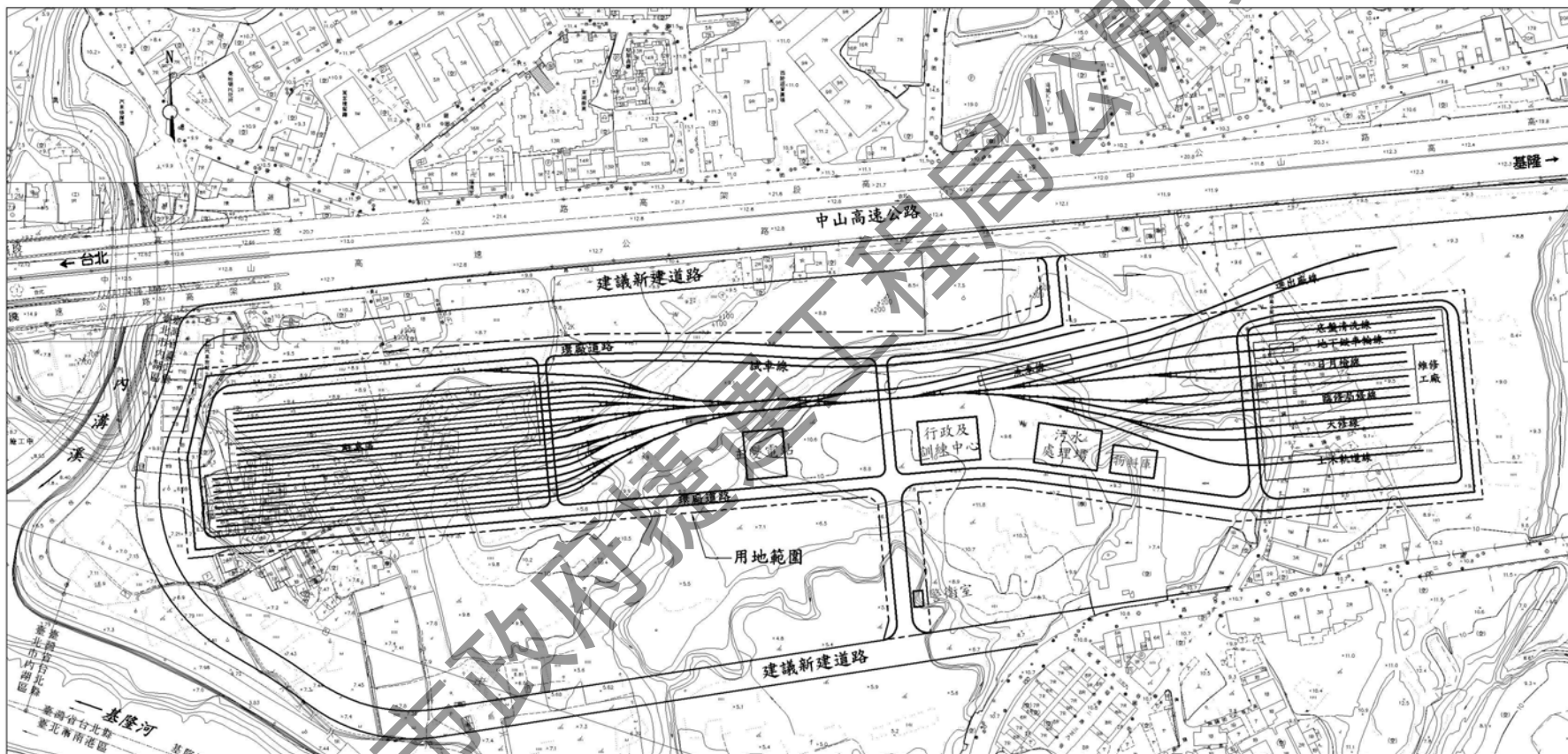


圖 11.2-2 維修機廠初步構想配置圖