

變更淡海新市鎮特定區第一期細部計畫
(捷運車站專用區為捷運開發區、
倉儲批發專用區為產業專用區)案
計畫書

變更機關：內政部

中華民國 109 年 7 月

變更都市計畫審核摘要表

項目	說明	
都市計畫名稱	變更淡海新市鎮特定區第一期細部計畫(捷運車站專用區為捷運開發區、倉儲批發專用區為產業專用區)案	
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	內政部	
自擬細部計畫或申請變更都市計畫之機關名稱或土地權利關係人姓名	內政部營建署 新北市政府捷運工程局	
本案公開展覽之起訖日期	公開展覽前座談會	時間：109 年 1 月 15 日上午 10 時 30 分 地點：淡水區市民聯合服務中心
	公開展覽	
	公開說明會	
人民團體對本案之反映意見		
本案提交各級都市計畫委員會審核結果	內政部	

目 錄

目錄.....	I
圖目錄.....	III
表目錄.....	IV
壹、緒論.....	1
一、緣起.....	1
二、法令依據.....	1
三、主要計畫與細部計畫之關係.....	2
四、變更位置.....	2
貳、上位及相關計畫.....	6
一、上位計畫.....	6
二、相關計畫.....	11
三、重大建設.....	13
參、現行計畫概要.....	19
一、發布實施經過.....	19
二、計畫目標.....	20
三、計畫範圍與年期.....	20
四、計畫人口及密度.....	20
五、土地使用分區計畫.....	20
六、公共設施計畫.....	20
七、整體空間規劃構想.....	23
肆、現況環境分析.....	25
一、人口.....	25
二、產業發展.....	30
三、自然環境分析.....	36
四、土地使用現況.....	41
五、公共設施.....	42
六、交通運輸系統.....	43
七、觀光遊憩資源.....	54
伍、開發課題與對策.....	56
一、發展潛力分析.....	56
二、課題說明與對策.....	57

陸、發展定位與構想.....	59
一、開發目標及定位.....	59
二、規劃開發構想.....	65
三、使用分區與項目變更.....	66
四、使用強度變更.....	66
柒、變更理由及變更內容.....	70
一、變更理由.....	70
二、變更內容.....	72
捌、變更後計畫	83
一、土地使用面積.....	83
二、土地使用分區管制修正條文對照.....	84
三、開放空間計畫.....	84
四、交通動線系統計畫.....	85
五、防災系統計畫.....	93
六、整體空間配置原則.....	96
玖、開發方式與進度.....	98
拾、事業與財務計畫.....	98
拾一、其他應表明事項.....	98
附件一 變更淡海新市鎮特定區第一期細部計畫土地使用分區管制要點	
附件二 交通環境影響衝擊說明	
附件三 地籍圖謄本	
附件四 土地登記簿謄本	
附件五 土地使用分區證明	
附件六 准予辦理都市計畫迅行變更同意函	
附錄一 公開展覽前座談會會議紀錄	

圖 目 錄

圖 1-1	變更位置示意圖	3
圖 1-2	變更範圍示意圖	4
圖 1-3	變更範圍地籍示意圖	5
圖 2-1	產業廊帶群聚示意圖	7
圖 2-2	北臺都會區域空間發展構想圖	8
圖 2-3	新北市七大策略區範圍示意圖	9
圖 2-4	新北市空間發展願景	10
圖 2-5	淡水河口藝遊網概念示意圖	12
圖 2-6	淡海輕軌綠山線發展構想	15
圖 2-7	淡海輕軌路網圖	16
圖 2-8	相關計畫位置示意圖	17
圖 3-1	現行淡海新市鎮特定區第一期細部計畫土地使用分區示意圖	22
圖 3-2	淡海新市鎮特定區整體空間規劃構想示意圖	23
圖 3-3	變更淡海新市鎮特定區第一期細部計畫(第一次通盤檢討)產業功能分區示意圖	24
圖 4-11	本計畫區周邊地質示意圖	37
圖 4-12	海拔高度範圍圖	38
圖 4-13	山坡地範圍圖	38
圖 4-14	本計畫區周邊環境敏感地區分布示意圖	39
圖 4-15	本計畫區周邊水文示意圖	40
圖 4-16	淡水地區民國 106 年氣溫及雨量統計圖	40
圖 4-17	本計畫區土地使用現況圖	41
圖 4-18	本計畫區周邊 500 公尺公共設施分布圖	42
圖 4-19	本計畫區周邊道路系統分布圖	45
圖 4-20	淡水行政中心站 (V07) 及本計畫區	50
圖 4-21	本計畫區周邊公車站分布示意圖	52
圖 4-22	本計畫區周邊行人空間分布位置示意圖	53
圖 4-23	變更範圍周邊自行車道系統示意圖	54
圖 4-24	淡水八里地區近 5 年遊客人次統計	55
圖 4-25	北海岸及觀音山近 5 年遊客人次統計	55
圖 6-1	北部地區產業空間發展	59
圖 6-2	文化休閒區域發展	61
圖 6-3	本計畫區發展定位 - 捷運建設規劃前	62
圖 6-4	淡海輕軌綠山線各站周邊發展定位	63
圖 6-5	本計畫區發展定位 - 捷運建設規劃後	64
圖 6-6	本計畫區擬引入產業類型	65
圖 8-1	本計畫區退縮空間計畫示意圖	85
圖 8-2	本計畫區人行動線示意圖	86
圖 8-3	本計畫區自行車道系統示意圖	87
圖 8-4	本計畫區車輛進出動線示意圖	88
圖 8-5	本計畫區防災計畫構想示意圖	94
圖 8-6	淡海新市鎮特定區第一期細部計畫(第一次通盤檢討)案防災鄰里生活圈與緊急避難場所分布示意圖	95

表 目 錄

表 1-1	變更範圍土地清冊	2
表 2-1	相關計畫彙整表	13
表 2-2	淡海輕軌綠山線場站周邊發展構想	15
表 2-3	周邊相關建設計畫彙整表	18
表 3-1	淡海新市鎮特定區第一期細部計畫歷次變更彙整表	19
表 3-2	淡海新市鎮特定區第一期細部計畫現行計畫土地使用分區及 公共設施用地面積明細表	21
表 4-1	近 10 年人口趨勢	26
表 4-2	淡水區近 10 年人口變遷統計	27
表 4-3	淡水區人口結構分析表	28
表 4-4	新北市及淡水區農林漁牧業普查家數	30
表 4-5	新北市及淡水區工商及服務業場所單位數分析表	31
表 4-6	新北市及淡水區工商及服務業場所從業員工人數分析表	32
表 4-7	新北市及淡水區工商及服務業場所單位經營概況表	33
表 4-8	計畫範圍及周邊產業用地條件分析	35
表 4-9	淡水區三級產業區位商數	36
表 4-10	本計畫區周邊 500 公尺公共設施開闢情形	43
表 4-11	本計畫區周邊道路幾何設計及停車管制現況	44
表 4-12	市區道路服務水準等級劃分標準	46
表 4-13	平常日尖峰時段重要道路路段服務水準評估彙整表	46
表 4-14	假日尖峰時段重要道路路段服務水準評估彙整表	46
表 4-15	號誌化路口服務水準分級表	47
表 4-16	平常日重要路口服務水準分析彙整表	48
表 4-17	假日重要路口服務水準分析彙整表	48
表 4-18	V07 淡水行政中心站營運班次時刻表	49
表 4-19	本計畫區周邊各公車站路線彙整表	51
表 4-20	本計畫區周邊公有路外停車場彙整	52
表 6-1	本計畫區規劃構想	65
表 6-4	捷運車站專用區變更為捷運開發區變更前後使用強度比較表	68
表 7-1	變更淡海新市鎮特定區第一期細部計畫(捷運車站專用區為捷 運開發區、倉儲批發專用區為產業專用區)變更內容綜理表	73
表 7-2	變更淡海新市鎮特定區第一期細部計畫(捷運車站專用區為捷 運開發區、倉儲批發專用區為產業專用區)變更前後面積統計 表	74
表 7-3	變更淡海新市鎮特定區第一期細部計畫建築物及土地使用分 區管制要點修正規定對照表	75
表 8-1	變更淡海新市鎮特定區第一期細部計畫(捷運車站專用區為捷 運開發區、倉儲批發專用區為產業專用區)土地使用分區面積 統計表	83
表 8-2	本計畫區平假日商場空間停車需求彙整分析表	90
表 8-3	辦公室樓地板面積衍生停車需求彙整表	91
表 8-4	土管要點附設車位數計算假設	92
表 8-5	應附設車位數彙整表	92

壹、緒論

一、緣起

行政院於民國 102 年 2 月 25 日核定「淡海輕軌運輸系統」計畫之綜合規劃報告，並由新北市政府擔任後續建設及營運主管機關。淡海新市鎮第 1 期發展區第 2 開發區內公司田段 17、17-1 地號位於淡海輕軌 G04 車站南側(綠山線已於民國 107 年 12 月通車，該站編號及站名已改為 V07 淡水行政中心站，後續統稱為 V07 站)，為營建署管理之土地，現況配合綠山線之開通，於部分土地作短期綠美化，餘為閒置空地。

本計畫區為淡海新市鎮第一期發展區中生活機能集中之區域，歷年都市計畫亦曾對於計畫範圍之公有地賦予不同機能定位，包含曾劃設於主要計畫之醫療專用區、細部計畫之鄰里商業區與住宅區，現行捷運車站專用區及倉儲批發專用區等，惟在捷運建設已經通車及地方期待未來淡江大橋促進淡海地區發展，現行都市計畫的土地使用分區，不僅無法發揮鄰近捷運車站的大眾捷運導向發展優勢，也無法呼應地方發展需求。

考量本計畫區周邊發展機能與公共服務完整，目前已是新市鎮第一期發展區中生活機能最佳之區域之一。因此，考量捷運車站周邊轉乘與綠色交通使用需求，一併檢討與評估計畫區應結合地方休閒與新興產業投資目標、並且吸引有利淡水地區產業投資，透過本次變更調整土地使用分區性質，以促進公有土地有活化利用。擬藉由本次變更推動基地之開發，促成捷運車站周邊都市服務機能健全，進而帶動周邊都市公共交通與步行機能的強化與轉變。

二、法令依據

依據都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款規定辦理。

都市計畫法第 27 條：

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：

- 一、因戰爭、地震、水災、風災、火災或其他重大事變遭受損壞時。
- 二、為避免重大災害之發生時。
- 三、為適應國防或經濟發展之需要時。
- 四、為配合中央、直轄市或縣（市）興建之重大設施時。

前項都市計畫之變更，內政部或縣（市）（局）政府得指定各該原擬定之機關限期為之，必要時，並得逕為變更。

三、主要計畫與細部計畫之關係

本計畫係配合「變更淡海新市鎮特定區主要計畫(部分捷運車站專用區為捷運開發區、倉儲批發專用區為產業專用區)案」辦理，依據主要計畫意旨擬定，就細部計畫土地使用分區計畫、公共設施用地計畫、建蔽率及容積率暨土地使用分區管制事項進行規範。

四、變更位置

(一)計畫位置

本計畫變更位置位於新北市淡水區，變更範圍北側鄰濱海路與淡海輕軌 V07 淡水行政中心站、東側臨淡金公路、西側臨中山北路二段，南側臨新市國小（詳圖 1-1）。

(二)變更範圍

申請變更範圍（詳圖 1-2）包括公司田段 17、17-1 地號等 2 筆土地，屬淡海新市鎮特定區計畫內之捷運車站專用區與倉儲批發專用區，面積合計約為 3.68 公頃（詳圖 1-3）。

(三)土地權屬

變更範圍全區所有權人為中華民國，管理機關為內政部營建署，如表 1-1 及圖 1-3 所示。

表1-1 變更範圍土地清冊

編號	地段	地號	面積(m ²)	土地使用分區	所有權人	管理者	備註
1	公司田段	17	3,011.24	捷運車站專用區	中華民國	內政部營建署	
2		17-1	33,790.45	倉儲批發專用區			
合計			36,801.69	-			

資料來源：本計畫整理。

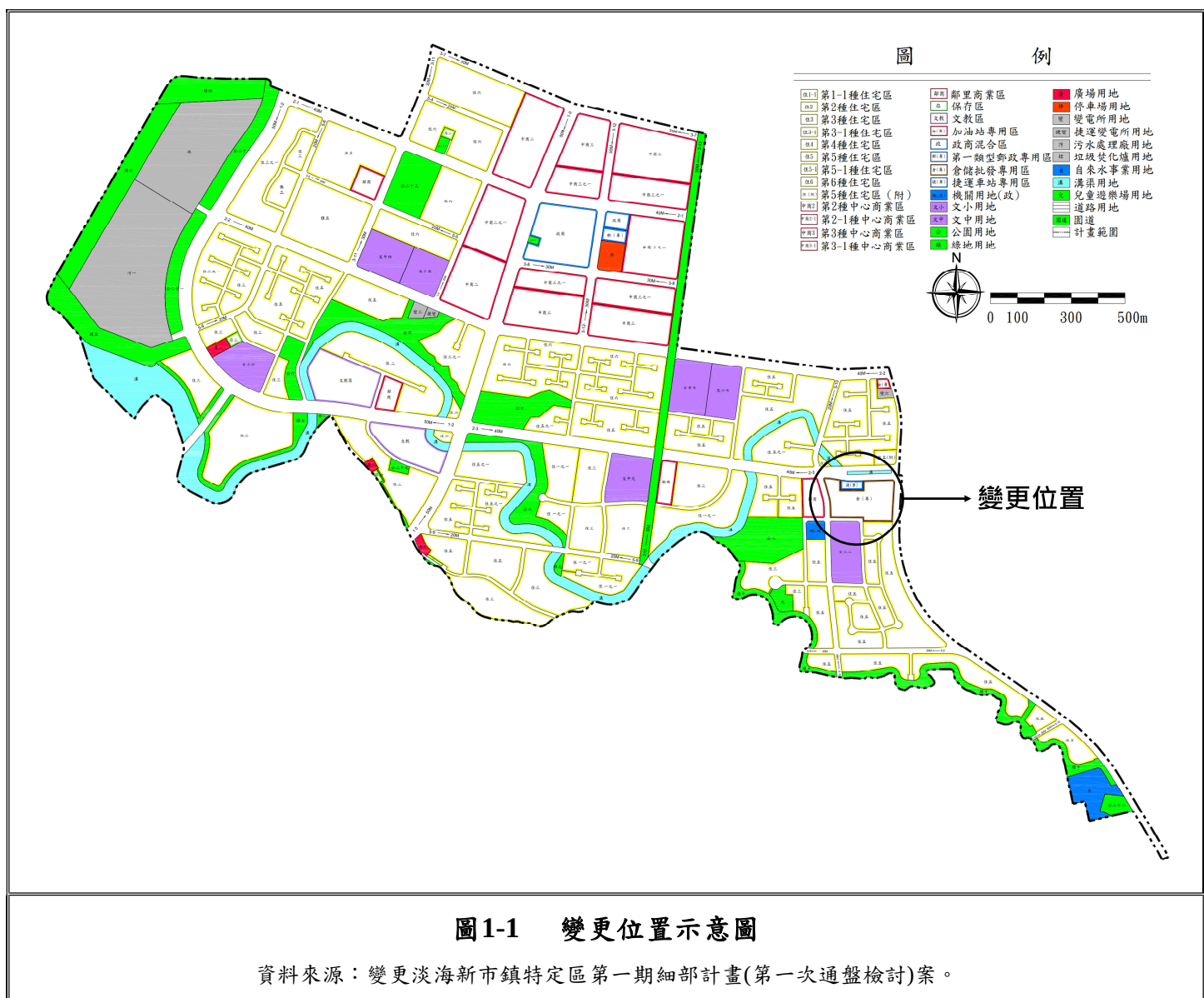




圖1-2 變更範圍示意圖

資料來源：變更淡海新市鎮特定區第一期細部計畫(第一次通盤檢討)案，本計畫繪製。

新北市淡水區地籍圖查詢資料

資料查詢時間：民國108年11月05日11時05分 收件號：108FE035339

土地坐落：新北市淡水區公司田段17,17-1地號共2筆

圖例

計畫範圍線

0 20 40 80m

北

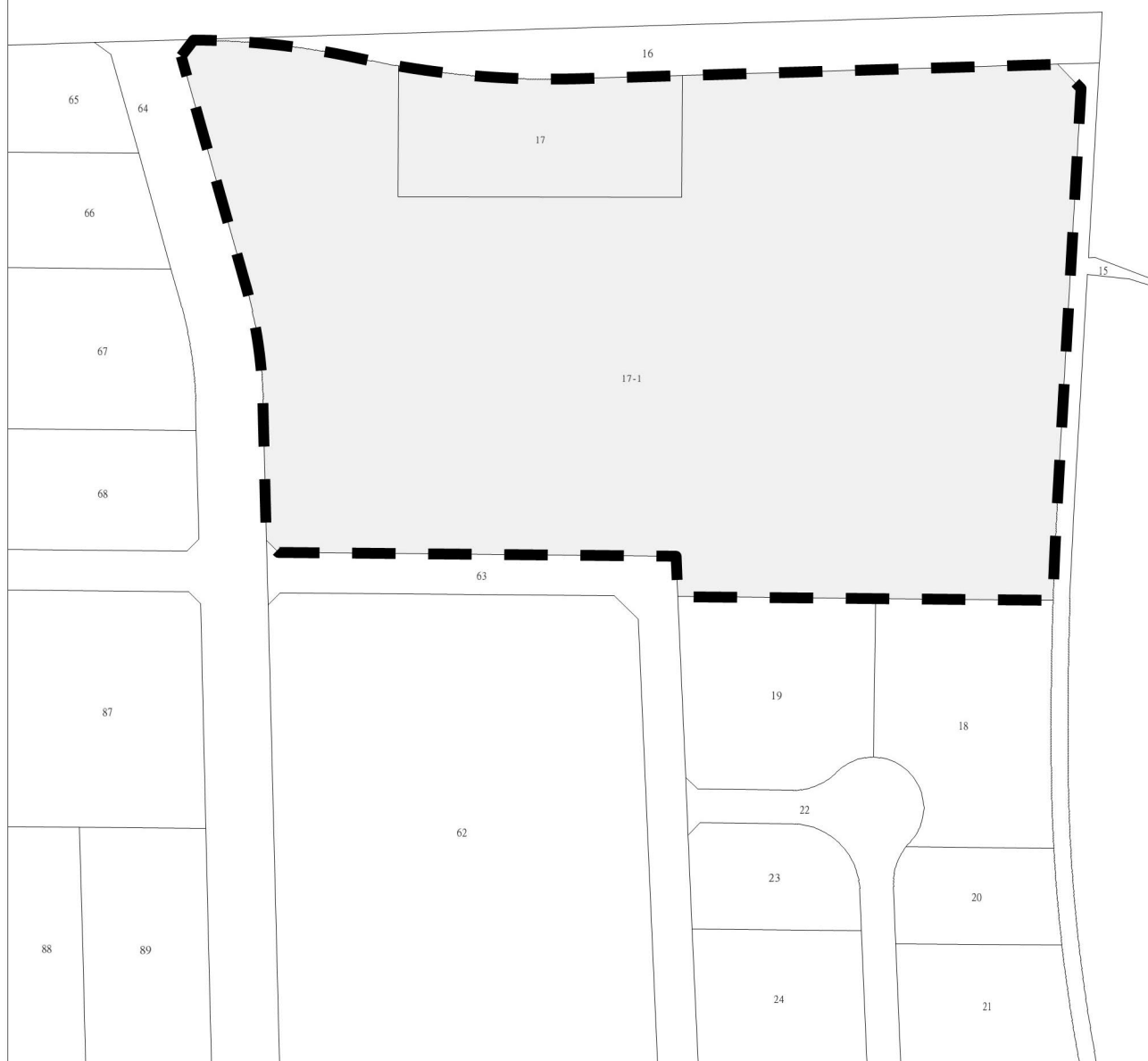


圖1-3 變更範圍地籍示意圖

資料來源：新北市地籍圖，本計畫繪製。

貳、上位及相關計畫

一、上位計畫

(一)國土綜合開發計畫(民國 85 年)及國土計畫法(民國 105 年)

依據民國 85 年研訂之「國土綜合開發計畫法」(草案)，期望在環境保育與永續發展的前提下，「促進國土合理利用，提高人民生活品質，並兼顧生產環境的需要」為此計畫所要達成的總目標。計畫具有引領全國空間發展、協調部門計畫及指導下位計畫的功能，該計畫首先在國土規劃層級，提出「三生」(生態、生產、生活)的永續發展概念。此計畫揭示未來國土規劃及執行體系建議調整為兩個層級，一為政策性指導計畫的國土綜合開發計畫；另一則為實質建設發展計畫的縣市綜合發展計畫。並引進成長管理理念，採用開發許可制度管理精神，進行國土開發的經營與管理策略。

「國土綜合開發計畫法」(草案)後未完成立法，國土管理與開發缺乏法源基礎，導致「國土綜合開發計畫」無法有效發揮空間指導功能，故於民國 91 年後開始研訂「國土計畫法」(草案)，並撤回「國土綜合發展計畫法」(草案)。「國土計畫法」於民國 105 年 1 月 6 日發布，並於民國 105 年 5 月 1 日施行，依據國土功能進行分區，劃分為國土保育地區、農業發展地區、城鄉發展地區及海洋資源地區，並得依實際需要，再予分類、分級。依據「國土計畫法」：劃設為城鄉發展地區應以集約發展、成長管理為原則，創造寧適和諧之生活環境及有效率之生產環境確保完整之配套公共設施，依據都市化程度及發展需求加以劃設，並按發展程度，予以分類。

(二)全國國土計畫(內政部營建署，民國 107 年)

全國國土計畫於民國 107 年 4 月公布實施，以「永續國土資源、引導城鄉發展、落實公平正義」作為國土永續發展目標。國土計畫是針對我國管轄之陸域及海域所訂定引導國土資源保育及利用的空間發展計畫，並且也是現有國家公園計畫即都市計畫的上位計畫。針對全球氣候變遷及當前國家社會面臨空間發展議題，在國土永續發展目標下，提出國土空間發展策略及成長管理策略，並將國土功能分區、土地使用指導、國土防災策略作為國家政策指導方針，以解決國土空間課題與資源分配，提升空間治理能力、加強國家整體競爭力，邁向永續發展。

(三)修正全國區域計畫(內政部營建署，民國 106 年 5 月)

新北市作為區域範疇重點發展中心之一，具備帶動區域整體發展與多樣性的都市產業與服務功能，足以作為周邊區域之生活及就業活動核心。目前既有都市發展用地已足以滿足發展需要，未來城鄉發展應以既有都市計畫地區為優先區位，並加速辦理都市更新、都市計畫整體開發地區，促進土地資源再利用；此外，倘有新增城鄉發展需求，應以大眾運輸場站及其周邊地區為主要發展範圍，依循大眾運輸導向土地使用原則，提高大眾運輸場站(如高鐵車站、臺鐵車站、捷運車站、客運轉運站等)及其周邊土地之土地使用強度；並強化觀光遊憩地區大眾運輸系統，以提高可及性。另依據大眾捷運法、大眾捷運系統兩側禁限建辦法劃設之大眾捷運系統兩側禁建限建地區應列為第二級環境敏感地區，淡海輕軌沿線地區，亦應依相關規定辦理。



(四)北臺都會區域計畫 2030(內政部營建署，民國 97 年)

預估於西元 2030 年(民國 119 年)時，北臺都會區(臺北市、新北市、基隆市、桃園縣、宜蘭縣、新竹縣市及苗栗縣之竹南鎮與頭份鎮，但扣除其中 6 個原住民鄉)人口將達 1,200 萬人，為提升大臺北都會區之城市位階，發展具有「永續產業、宜居環境及高效能基盤設施」的國際都會。空間發展指導原則包括：

- 1.臺北縣市經貿中心空間品質優化
- 2.桃園機場國家門戶的航空城發展
- 3.產學園區間實體及虛擬網路形成
- 4.以人為本的都會宜居環境再強化
- 5.永續為先的成長管理及環境確保

配合「北臺都會區域計畫 2030」永續產業、宜居環境之願景，未來透過「都市空間結構更新」及「觀光資源整合」等策略項目及子計畫為指導原則，透過整合地區土地使用機能，促進土地有效利用。

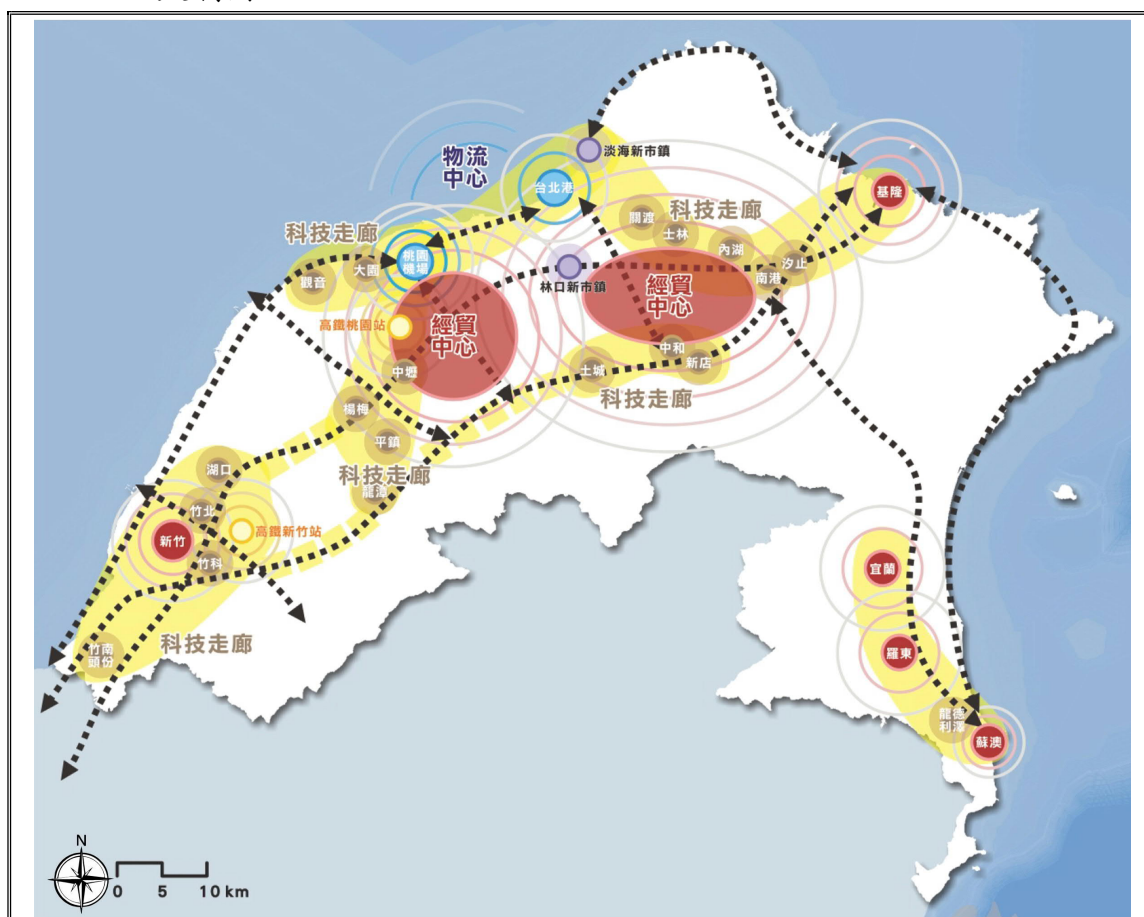


圖2-2 北臺都會區域空間發展構想圖

資料來源：北臺都會區域計畫 2030，民國 97 年。

(五)新北市區域計畫(新北市政府，民國 106 年)

新北市區域計畫於民國 106 年 12 月 6 日核定，並於民國 106 年 12 月 15 日發布實施，以民國 115 年為目標年，總體空間結構朝跨域聚合型城市(三大環域系統、六條創新走廊、多核心成長極)，以利城市與國際接軌，並使地方資源更具互補性。在空間區分淡水區列為「北觀海洋城邦區」，在發展策略上持續重大相關建設開發如捷運淡水及其延伸線、淡江大橋等投入，帶動人口轉移進駐，以林口、淡海新市鎮作為雙港聯運的後勤基地，發揮門戶優勢，透過山海遊憩帶之整合與軟硬體改善，及淡水八里重要藝文資源之修復與建設，使北觀地區朝產業、遊憩、文化並重之國際海灣複合都市發展。在成長管理策略優先利用既有都市計畫地區，透過都市更新、都市地區整體開發等方式，引導居住、產業活動往都市計畫地區集中，以符合永續城鄉發展目標。



圖2-3 新北市七大策略區範圍示意圖

資料來源：新北市區域計畫，民國 106 年。

(六)新北市國土計畫(草案,新北市政府,民國 108 年 5 月公展版)

「新北市國土計畫」以新北市區域計畫內容為基礎，並依循全國國土計畫、行政院前瞻基礎建設等內容，將「生產、生活、生態、生命」四大核心作為本市發展目標及定位，整體空間發展結構依循北北基宜區域生活圈協同發展架構，藉由北北基地區優異之跨域運輸基盤系統，強化與地方產業紋理節點之鏈結，形塑新北市多核心成長極之都市發展結構，作為土地空間計畫指導方針與未來永續發展之基礎，並提出符合地方特色之七大策略區，促進區內城鄉區域均衡發展。本計畫位於北觀海洋城邦區，以國際海灣複合都市為發展定位。如圖 2-4。



圖2-4 新北市空間發展願景

資料來源：新北市國土計畫草案。

(七)2030 未來城市-新北市城鄉發展綱要計畫(新北市政府，先期計畫)

新北市空間發展架構從一條母親河(淡水河流域)孕育的都市空間，到三處兄弟山(雪山山系、大屯山系、觀音山系)守護的城市發展，新北市的都市脈絡與河域、山域的關係息息相關。打破行政區域檢視自然環境及各鄉鎮市發展的系統性，從區域解構到以環境脈絡思考的都市再結構過程。

二、相關計畫

(一) 北海岸及觀音山國家風景區

北海岸及觀音山風景特定區係配合精省政策重新整合北海岸、野柳、觀音山 3 處省級風景特定區而設立之國家級風景區，經行政院於民國 91 年 4 月 17 日核定，並於 7 月 22 日正式成立，所轄範圍行政區域分屬新北市萬里、金山、石門、三芝、五股及八里等 6 區。主要以人文、地質地形、海岸景觀等特殊風貌著稱，尤以野柳女王頭地景享譽國內外。

另於民國 103 年 12 月 15 日公告納入同為臺灣北部濱海重要觀光景點之基隆市外木山、情人湖與和平島等，擴大後總面積達 13,081 公頃(陸域面積 8,427 公頃；海域面積 4,654 公頃)。

管理處秉持「設施減量」、「環境優先」、「國際水準」、「便利遊客」4 項原則，持續營造優質景觀、提昇公共設施服務品質，並藉由旅遊動線的串聯，觀光建設的投入，建構更多元、豐富的遊程，進而帶動相關觀光產業，活絡地方經濟。

(二) 臺北港特定區計畫

基隆港務局於民國 82 年元月開工闢建腹地較基隆港大 5 倍的「淡水港」(民國 88 年更名為臺北港)，第一期工程於民國 87 年底完工、第二期計畫從民國 86 年至 100 年分 3 個 5 年計畫開發，第三期工程刻規劃施工中。

配合臺北港的建設，內政部於民國 94 年同意將臺北港及毗鄰之八里區土地規劃為臺北港特定區，都市計畫於民國 98 年底發布實施，並歷經多次個案變更。臺北港以結合周邊資源與建設，充分利用港口人流、物流、金流、資訊流匯聚優勢，提升臺北港競爭力。

依據行政院核定之「臺灣國際商港未來發展及建設計畫」(106-110 年)，臺北港之整體發展定位包含：1. 遠洋航線貨櫃港。2. 海運快遞及海空聯運港。3. 汽車及其他產業物流港。另外，臺北港近程發展計畫(106~110 年)與本計畫相關之新興計畫包含臺北港親水遊憩區土地使用整體規劃、臺北港聯外交通整合規劃、臺北港港區細部規劃、臺北港公共設施工程計畫、臺北港南碼頭區碼頭興建工程、臺北港後線倉庫興建工程等，顯示未來臺北港機能將大幅提升，且具備海運交通、倉儲物流、休閒遊憩等多元機能。

(三)淡水河曼哈頓計畫(臺北市政府，民國 99 年)

淡水河曼哈頓計畫期望仿照紐約市曼哈頓地區的都市發展模式，重新將淡水河兩岸地區之自然水資源、景觀、都市計畫等實質建設議題，進行整體規劃、更新及跨域整合，塑造淡水河岸意象，藉由推動「水岸都市更新」、「跨河休憩景觀橋」、「藍色公路」及「公私協力」等目標，打造國際新都市。在淡水河沿線擇定 5 處公有土地作為示範地點，包括客家文化園區、迪化汙水處理廠、環南市場、紀州庵及舊三總基地等都是亮點示範建設，本計畫亦為公有土地，可依循淡水河曼哈頓計畫，活化公有土地，創造地方亮點。

(四)淡水河口藝遊網及淡水河口文化串連計畫(新北市政府，民國 96 年)

「淡水河口藝遊網」為新北市政府四大旗艦計畫之一，以整合淡水交通網絡改善、藝術文創產業建置以及觀光品質精進等項目。長期行動方案主要強調淡水在地經營、尋找在地活力，使用者參與尤其重要，而淡水在地居民的生活機能與期待為計畫核心。淡水未來發展的主軸以藝術人文為定調，藉由遊憩空間調整，逐步引導修正觀光資源，而適宜居住、體驗消費、在地生活經驗等成為計畫重要的價值觀。

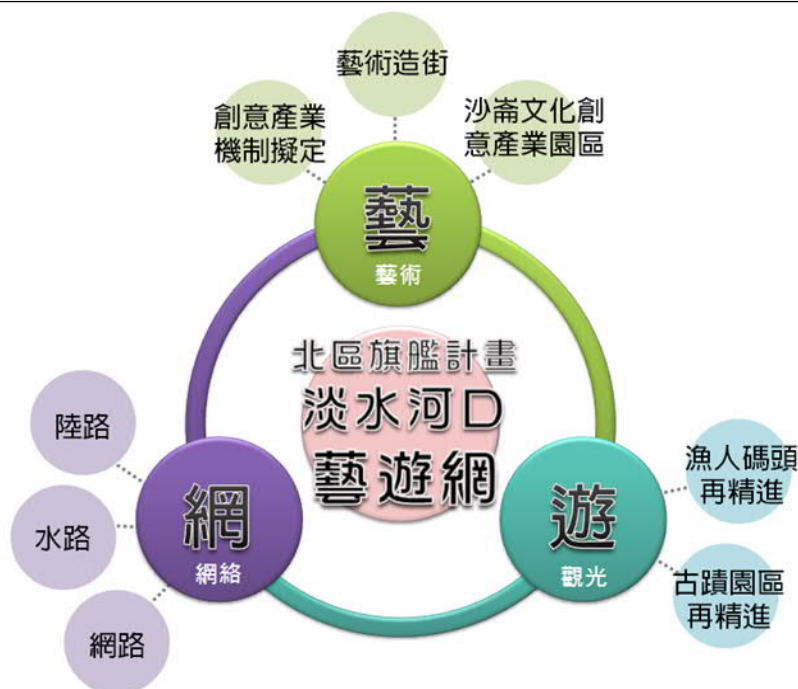


圖2-5 淡水河口藝遊網概念示意圖

資料來源：本計畫繪製

表2-1 相關計畫彙整表

計畫名稱	計畫概述	對本計畫區之影響
北海岸及觀音山國家風景區	整合北海岸、野柳、觀音山3處風景特定區，並整合北部濱海重要觀光景點，藉由串連旅遊動線與投入觀光建設，建構更多元、豐富的遊程，帶動觀光產業，活絡地方經濟。	本計畫臨接淡金公路，為聯繫北觀地區交通要道之一，觀光資源與轉運機能的提供為可能的發展項目。
臺北港特定區計畫	臺北港以結合周邊資源與建設，充分利用港口人流、物流、金流、資訊流匯聚優勢，提升臺北港競爭力。	臺北港與淡海新市鎮未來將以淡江大橋相連，其產業活絡發展之區位與匯聚之人流為本計畫潛在發展動能之一。
淡水河曼哈頓計畫	重新將淡水河兩岸地區之自然水資源、景觀、都市計畫等實質建設議題，進行整體規劃、更新及跨域整合，以5處公有地為示範地點。	本計畫為公有土地，依循該計畫，活化公有土地，創造地方亮點
淡水河口藝遊網及淡水河口文化串連計畫	藉由遊憩空間調整，逐步引導修正觀光資源，而適宜居住、體驗消費、在地生活經驗等成為計畫重要的價值觀。	定調淡水未來發展以藝術人文為主軸。

資料來源：本計畫彙整。

三、重大建設

目前本案周邊地區具有較高相關性之重大交通建設計畫，主要以道路系統及捷運系統建設為主。道路系統交通建設計畫包括：淡水河北側沿河平面道路及淡江大橋，大眾運輸系統包含淡海輕軌運輸系統與金色水岸自行車道，概要內容說明如下：

(一)淡水河北側沿河平面道路(新北市政府，民國 97 年)

由於省道臺 2 線為淡水地區南向聯外唯一之公路交通孔道，且交通壅塞問題日益嚴重，故解決該道路車道容量不足之問題，有其必要性與急迫性。該計畫係就淡水河右岸竹圍至紅樹林聯絡道路工程對鄰近交通之改善。其計畫目標為：1、構建省道臺 2 線之替代輔助道路，改善紅樹林至竹圍路段交通壅塞。2、促進淡水觀光產業的發展，保護紅樹林自然生態、維持淡水夕照與觀音山之天際線美景。3、降低路線對河岸、水質、濕地、生態及居民親水之影響。路線全長約 4.7 公里，北起淡水區臺 2 線淡金路（登輝大道）與坪頂路口，南接臺北市關渡的大度路高架跨越立德路。

該建設計畫之環境影響評估已於民國 109 年 1 月 15 日通過，刻正辦理用地取得與基本設計作業，預計 110 年正式動工，113 年完工。完工後將可改善淡水地區聯外交通之運輸效率及服務品

質，使淡水周邊地區之交通運轉能更臻完善。

(二)淡江大橋建設計畫(行政院，民國 103 年)

淡江大橋位置規劃於淡水河口，緊臨臺灣海峽，規劃從漁人碼頭跨越淡水河至八里左岸，工程內容包括淡水端連絡道(長度 1.5 公里)、主橋(長度 920 公尺，路寬 44.7 公尺，單向含 1 公車專用道(輕軌)、2 快車道、1 機慢車道、自行車道、人行道及路肩)及八里端連絡道(長度 6.0 公里)，全長約 8.5 公里，建設經費約新臺幣 154.3 億元，興建完工後民眾可在八里、淡水兩地直接通行，減少八里與淡水之往返交通時間，不必繞至關渡大橋，此外可成為淡海新市鎮主要聯外道路之一。未來淡江大橋完工後，預計將可舒緩關渡大橋的交通流量，並活絡淡海新市鎮開發，帶動漁人碼頭、十三行博物館及淡海新市鎮等旅遊休憩景點及經濟開發之發展。

行政院已於民國 103 年 1 月 15 日核定淡江大橋建設計畫，刻正施工中，預計民國 113 年完工通車。

(三)淡海輕軌運輸系統綜合規劃(行政院，民國 102 年 2 月，綠山線已通車)

淡海新市鎮捷運系統原係由內政部委託臺北市政府捷運工程局，於民國 81、87 年及 88 年間辦理「捷運系統延伸淡海新市鎮可行性研究報告」、「捷運淡海線財務計畫」與「臺北都會區大眾捷運系統淡海線規劃報告書」。

內政部營建署復於民國 94 年 6 月自行研擬「淡海線輕軌捷運線初期規劃報告」，主要以民國 88 年規劃之「捷運淡海線」路線為基礎，為配合淡海新市鎮之開發及因應地方民意期許，行政院經建會(現已改制為行政院國發會)在審議民國 95 年度先期作業計畫時，指定編列 800 萬元辦理淡海新市鎮聯外輕軌運輸系統規劃，主要目的在於提供淡海新市鎮及淡水區一項便利之聯外大眾運輸工具以帶動區域發展，同時改善當地公路交通之負荷。

淡水捷運延伸線綜合規劃報告於民國 102 年 2 月 25 日奉行政院核定，並更名為「淡海輕軌運輸系統」。淡海輕軌運輸系統計畫採分期建設，第一期建設路段為綠山線及藍海線 G06 至 B06 站路段，綠山線已於民國 107 年 12 月完工通車。第二期路網則是從淡水漁人碼頭經淡水老街連結捷運淡水站，預計民國 113 年完工。第一期路網總長度約為 9.52 公里，共設 14 座候車站及 1 座機廠，軌道型式採用平面及高架軌道。第二期路網則為藍海線的延伸，長 4.44 公里，設置 6 站。路線概述如下：綠山線自捷運淡水線紅樹林站，沿中正東路北行，轉至淡金路(臺 2 線)續往北，再轉淡海新市鎮之濱海路往西，至沙崙路轉往北至淡海新市鎮第一期

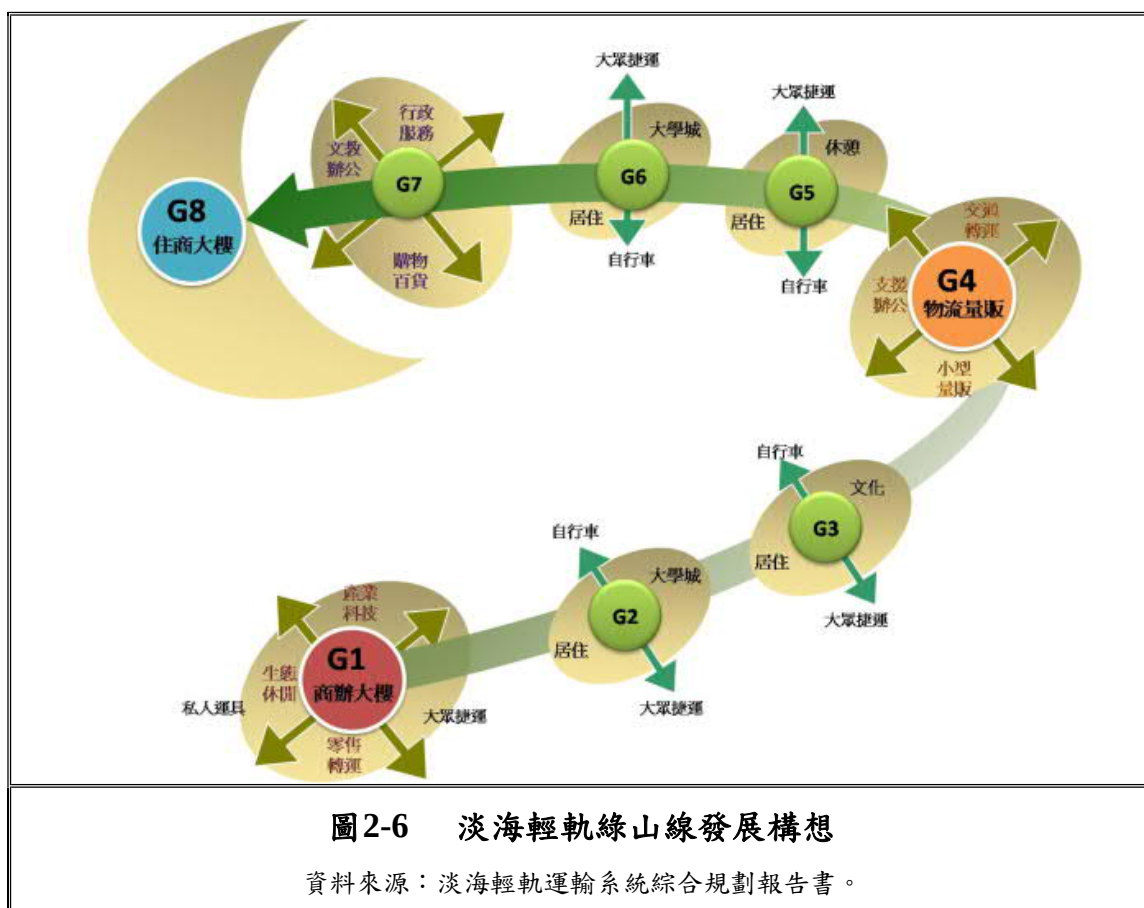
發展區第一開發區之北緣止。藍海線部分為自漁人碼頭、沙崙文化創意園區，沿 11 號計畫道路至新市鎮沙崙路後往北至機廠與綠山線共線。

綜合規劃階段中，透過現場履勘及配合淡海新市鎮開發構想，針對淡海輕軌綠山線各站周邊提出發展構想，詳圖 2-6 及表 2-2。本計畫區位於 G4 站(即現今 V07 站)南側，利用聯外道路系統優勢，可發展城市物流、量販及辦公機能。

表2-2 淡海輕軌綠山線場站周邊發展構想

場站	發展構想
G1	引入策略性產業發展，增加商辦大樓供給
G2、G3	結合周邊文化特色或大學城發展，提供適量住宅及零售商場
G4	利用交通系統與道路優勢，發展城市物流服務與量販消費
G5、G6	結合附近學校特色，提供適量優質住宅產品
G7	配合商業區發展，透過城市商旅延展旅客可及性
G8	因應淡海新市鎮整體發展，提供適量住宅及零售商場

資料來源：淡海輕軌運輸系統綜合規劃報告書，本計畫整理。





(四)竹圍六號道路

竹圍六號道路位於淡水區竹圍地區，新闢路段北起坪頂路、南至八勢路，以平行中正東路二段路段方式興建，呈南北走向，全長 1,066 公尺，屬雙向 2 車道之 12 米寬市區道路，於民國 101 年 3 月開工，民國 102 年 10 月完工，總經費約為 7.69 億元，完工後可改善竹圍地區交通瓶頸。

(五) 金色水岸自行車道

金色水岸自行車道起點位於臺北市與新北市交界處關渡大橋旁之觀山公園，路線沿捷運淡水線西側劃設，沿途行經竹圍碼頭、紅樹林自然保留區、淡水老街、淡水渡船頭、漁人碼頭等，終點至淡海新市鎮，全長約 16.5 公里。



表2-3 周邊相關建設計畫彙整表

計畫名稱	計畫概述	開發時程	對本計畫區之交通影響
淡水河北側沿河平面道路	主要沿淡水河右岸紅樹林至竹圍路段 2、北起省道臺 2 線/臺 2 乙線，南迄省道臺 2 線/中央北路 3、路線全長約 4.7 公里。	完工時間未定	可改善淡水地區聯外交通之運輸效率及服務品質，減少旅行時間，提高用路人行車效率。
淡江大橋	淡江大橋規劃從漁人碼頭跨越淡水河至八里左岸，工程內容包括淡水端連絡道(長度 1.5 公里)、主橋(長度 920 公尺，路寬 44.7 公尺，單向含 1 公車專用道(輕軌)、2 快車道、1 機慢車道、自行車道、人行道及路肩)及八里端連絡道(長度 6.0 公里)，全長約 8.5 公里。	預計民國 113 年完工	可直接通往八里地區，減少淡水與八里之往返交通時間，不必繞至關渡大橋，此外可成為淡海新市鎮主要聯外道路之一。
淡海輕軌運輸系統	綠山線由捷運紅樹林站沿中正東路、淡金公路往北，至濱海路往西，於沙崙路轉往北至新市六路路口，路線長約 7.34 公里。 藍海線起於中山路與中正路之分隔島，中山路與中正路各布設平面單軌，至新生街與中山路交會後併為雙軌，並沿臺 2 乙線往西至沙崙海水浴場淡海路右轉，經 11 號計畫道路跨公司田溪後再右轉，沿濱海路至沙崙路口後，往北與綠山線共軌，路線長約 7.86 公里，其中與綠山線共軌部分約為 1.21 公里。	行政院於民國 102 年 2 月 25 日核定綜合規劃報告書，第一期綠山線已於民國 107 年 12 月完工通車	提高變更範圍未來使用者及周邊居民搭乘大眾運輸工具之意願，降低私人運具之使用。
竹圍六號道路	竹圍六號道路位於淡水區竹圍地區，新闢路段北起坪頂路、南至八勢路，全長 1,066 公尺、寬 12 公尺。	已於民國 102 年 10 月完工	改善竹圍地區交通瓶頸。
金色水岸自行車道	沿途行經竹圍碼頭、紅樹林自然保留區、淡水老街、淡水渡船頭、漁人碼頭等，終點至淡海新市鎮，全長約 16.5 公里。	-	增加本計畫區周邊節點，有助吸引人潮。

資料來源：本計畫彙整。

參、現行計畫概要

一、發布實施經過

計畫範圍位屬淡海新市鎮特定區第一期細部計畫，於民國 82 年訂定至今，合計變更細部計畫共 10 案，詳表 3-1。計畫範圍目前適用民國 103 年發布實施之「變更淡海新市鎮特定區第一期細部計畫(第一次通盤檢討)案」土地使用分區管制要點及相關規範。

表3-1 淡海新市鎮特定區第一期細部計畫歷次變更彙整表

編號	計畫名稱	發布日期文號
1	訂定淡海新市鎮特定區第一期細部計畫案	82.01.02八二北府工都字第30734號 自82.02.04起發布實施
2	變更淡海新市鎮特定區第一期細部計畫(配合第一期發展區第一區開發)案	86.08.04八六北府工都字第271058號 自86.08.07起發布實施
3	變更淡海新市鎮特定區第一期細部計畫(增列第一-一種住宅區、郵政用地土地使用管制要點暨配合第二區開發)並配合變更主要計畫案	91.02.04北府城規字第09100518232號 自91.02.08起發布實施
4	變更淡海新市鎮特定區第一期細部計畫【原文高用地變更為文教區(供中國海事商業專科學校使用)並增列文教區土地使用分區管制要點】案	92.07.24北府城規字第09204653451號 自92.07.31起發布實施
5	變更淡海新市鎮特定區第一期細部計畫【第三之一種住宅區為文教區(供華夏工商專科學校使用)並增訂文教區土地使用分區管制要點】案	93.07.26北府城規字第09305138281號 自93.07.29起發布實施
6	變更淡海新市鎮特定區第一期細部計畫(配合公司田排水下水道幹線整建工程暨修正土地使用分區與都市設計管制要點第50點)案	95.12.01北府城規字第09508181471號 自95.12.08起發布實施
7	變更淡海新市鎮特定區第一期細部計畫建築物及土地使用分區管制要點(專案通盤檢討)案	96.10.24北府城規字第09606867571號 自96.10.30起發布實施
8	變更淡海新市鎮特定區第一期細部計畫(部分綠地用地為道路用地、第3種住宅區及道路用地為第5種住宅區、公園用地及部分公園用地為道路用地)案	96.11.12北府城規字第09607211281號 自96.11.16起發布實施
9	變更淡海新市鎮特定區第一期細部計畫(機關用地(九)為機關用地(政)暨增訂機關用地(政)土地使用管制要點)案	97.06.11北府城規字第09704187351號 自97.06.19起發布實施
10	變更淡海新市鎮特定區第一期細部計畫(瓦斯事業專用區為自來水事業用地暨修訂建築物及土地使用分區管制要點)案	100.05.19北府城都字第10004753021號 自100.05.27起發布實施
11	變更淡海新市鎮特定區第一期細部計畫(第一次通盤檢討)	103.01.29北府城都字第10301157381號 自103.02.07起發布實施

資料來源：新北市政府城鄉發展局，本計畫彙整。

二、計畫目標

- (一)配合主要計畫分期分區計畫修訂，調整本細部計畫範圍。
- (二)檢討現有土地使用分區計畫與公共設施計畫，以滿足未來都市與產業發展所需。
- (三)檢討修訂土地使用分區管制要點，以利淡海新市鎮發展開發。

三、計畫範圍與年期

「變更淡海新市鎮特定區主要計畫(第二次通盤檢討)」調整分期分區範圍將原「第一期發展區第一開發區」劃為「第二期發展區第一開發區」範圍內，調整後第一期細部計畫範圍北以 3-7 號計畫道路(新市六路)北側境界線為界，東以 1-1 號計畫道路(淡金路)東側境界線為界，南以淡水都市計畫範圍線為界，西達臺灣海峽，計畫面積調整為 446.02 公頃。計畫年期配合主要計畫調整為民國 125 年。

四、計畫人口及密度

依據「修訂淡海新市鎮開發執行計畫」檢討，第一期細部計畫之計畫人口為 13 萬人。

五、土地使用分區計畫

土地使用分區包括第一-一種住宅區、第二種住宅區、第三種住宅區、第三-一種住宅區、第四種住宅區、第五種住宅區、第五-一種住宅區、第六種住宅區、第二種中心商業區、第二-一種中心商業區、第三種中心商業區、第三-一種中心商業區、第一種海濱商業區、第二種海濱商業區、鄰里商業區、海濱遊憩區、行政區、政商混合區、保存區、文教區、倉儲批發專用區、加油站專用區、河川區、第一類型郵政專用區、捷運車站專用區等，計畫面積總計 234.1 公頃。

六、公共設施計畫

公共設施用地包括：機關用地、機關用地(政)、文小用地、文中用地、文高用地、公園用地、綠地、廣場用地、停車場用地、變電所用地、捷運變電站用地、加油站用地、電信事業用地、自來水事業用地、污水處理廠用地、垃圾焚化爐用地、溝渠用地、兒童遊樂場用地、道路用地、道路用地(人行步道)、園道，計畫面積總計 211.92 公頃。

表3-2 淡海新市鎮特定區第一期細部計畫現行計畫土地使用分區及公共設施用地面積明細表

項目		計畫面積(公頃)	占總計畫面積百分比(%)
土地 使用 分區	第一--種住宅區	9.66	2.17
	第二種住宅區	5.61	1.26
	第三種住宅區	38.27	8.58
	第三--種住宅區	12.94	2.90
	第四種住宅區	0.12	0.03
	第五種住宅區	65.07	14.59
	第五--種住宅區	9.42	2.11
	第六種住宅區	26.96	6.04
	第二種中心商業區	9.47	2.12
	第二--種中心商業區	4.21	0.94
	第三種中心商業區	16.03	3.59
	第三--種中心商業區	14.74	3.30
	第一種海濱商業區	0.00	0.00
	第二種海濱商業區	0.00	0.00
	鄰里商業區	4.04	0.91
	海濱遊憩區	0.00	0.00
	行政區	0.00	0.00
	政商混合區	5.66	1.27
	保存區	0.52	0.12
	文教區	7.08	1.59
	倉儲批發專用區	3.38	0.76
	加油站專用區	0.18	0.04
	河川區	0.00	0.00
	第一類型郵政專用區	0.44	0.10
	捷運車站專用區	0.30	0.07
	小計	234.10	52.49
公共 設施 用地	機關用地	0.00	0.00
	機關用地(政)	0.49	0.11
	文小用地	9.53	2.14
	文中用地	8.10	1.82
	文高用地	0.00	0.00
	公園用地	25.50	5.72
	綠地	21.77	4.88
	廣場用地	0.72	0.16
	停車場用地	1.01	0.23
	變電所用地	0.50	0.11
	捷運變電站用地	0.14	0.03
	加油站用地	0.00	0.00
	電信事業用地	0.00	0.00
	自來水事業用地	2.15	0.48
	污水處理廠用地	16.20	3.63
	垃圾焚化爐用地	10.81	2.42
	溝渠用地	21.62	4.85
	兒童遊樂場用地	0.57	0.13
	道路用地	87.87	19.70
	道路用地(人行步道)	0.07	0.02
	園道	4.87	1.09
	小計	211.92	47.51
合計		446.02	100.00

資料來源：變更淡海新市鎮特定區第一期細部計畫(第一次通盤檢討)案計畫書。

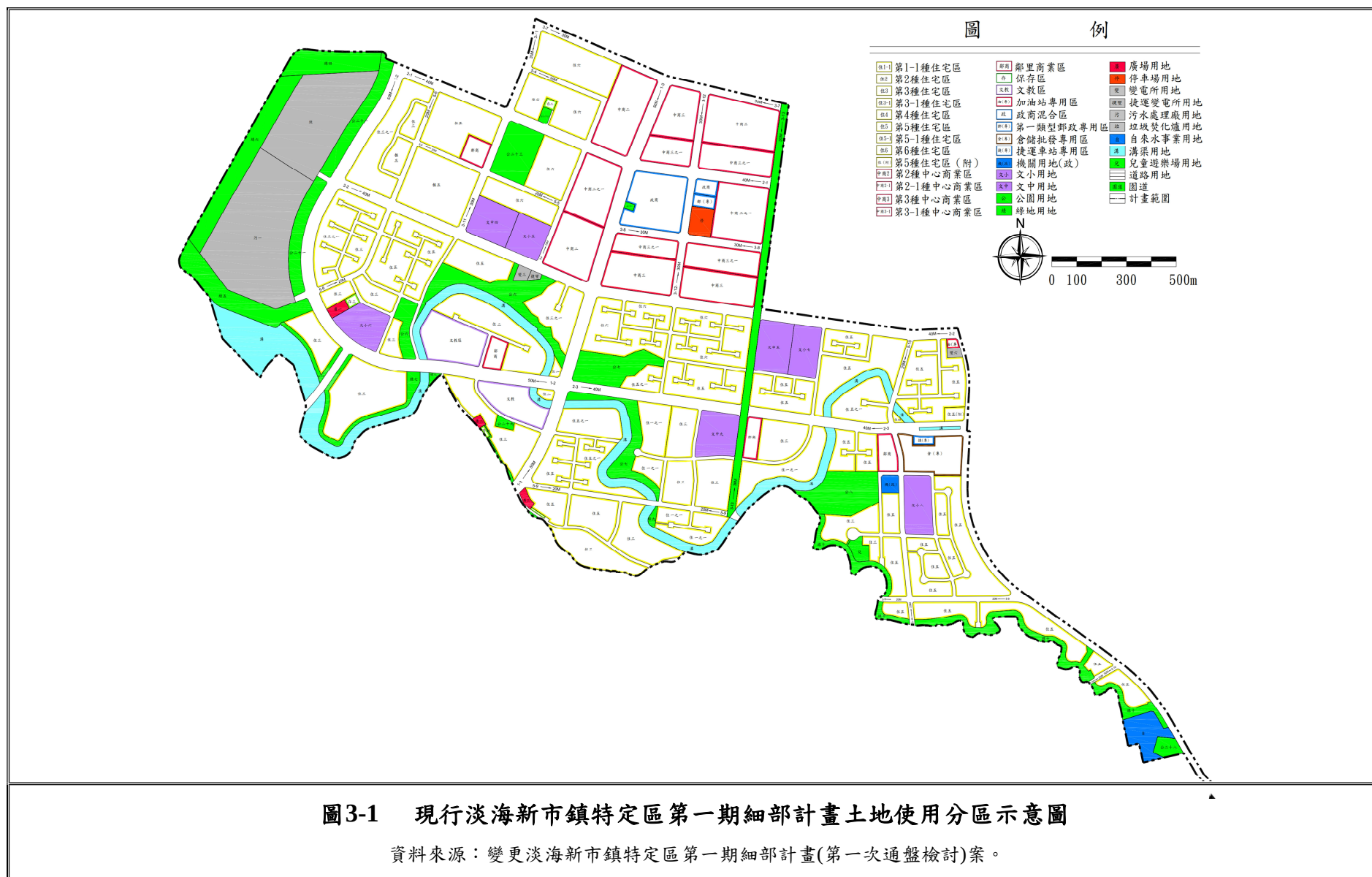


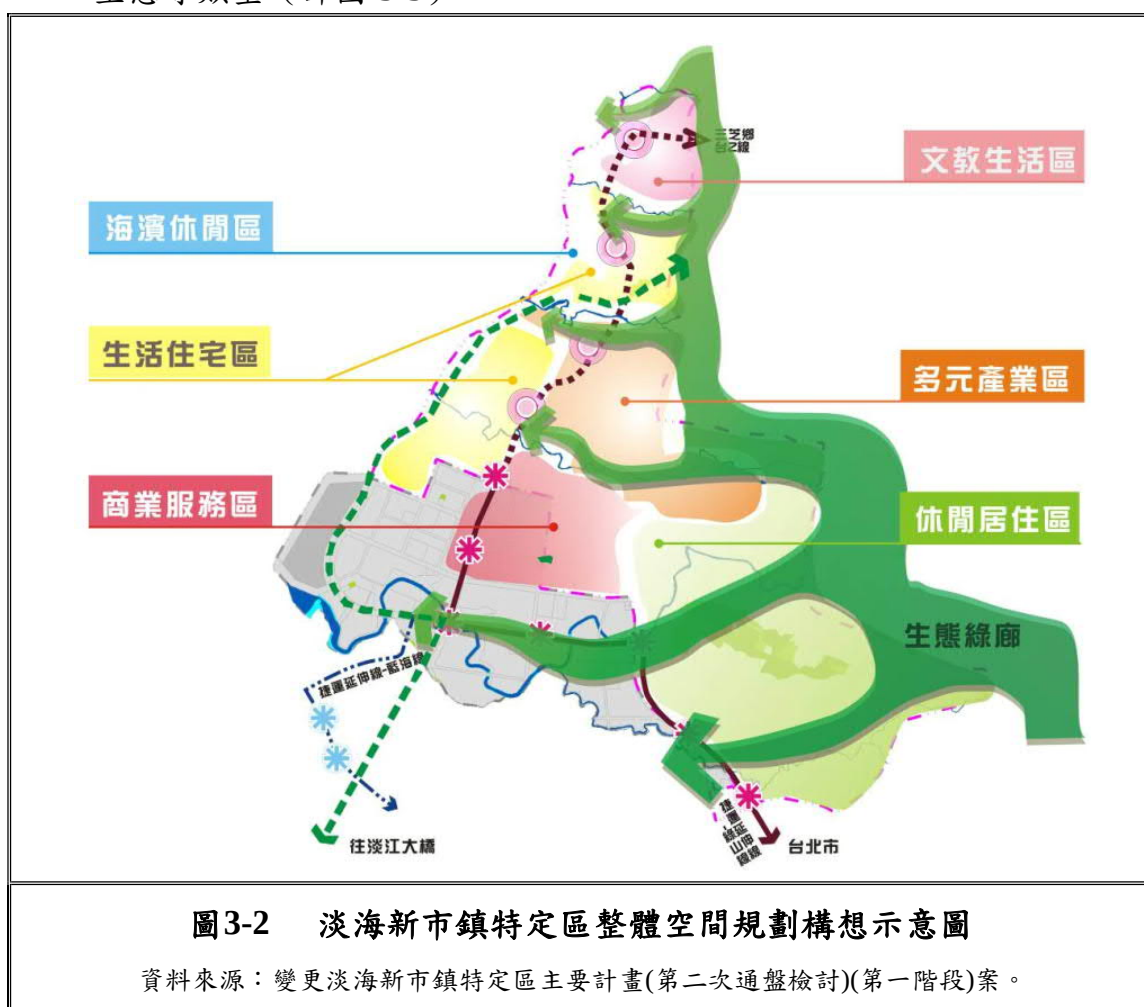
圖3-1 現行淡海新市鎮特定區第一期細部計畫土地使用分區示意圖

資料來源：變更淡海新市鎮特定區第一期細部計畫(第一次通盤檢討)案。

七、整體空間規劃構想

淡海新市鎮將親山水特質藉由人本交通、多元綠色運具銜接淡水區既有觀光產業及北海岸遊憩環境，形塑低碳、樂活、健康永續的城市休閒生活空間。本次通檢目的（一）因應生態城市理念，檢討並修訂淡海新市鎮未來發展定位、計畫目標與發展策略；（二）廣納意見並參考實質發展現況，重新檢討現行土地使用分區與公共設施計畫，以因應未來發展情形與趨勢。（三）修訂現行分期分區發展計畫及開發方式，以加速新市鎮開發。變更範圍屬第一期發展區之第二開發區，第一期發展區(約 446.02 公頃)皆已完成區段徵收開發，通檢配合用地需求，將醫療專用區變更為捷運車站專用區及倉儲批發專用區。

此外，於民國 103 年發布實施之「變更淡海新市鎮特定區第一期細部計畫(第一次通盤檢討)案」中依淡海新市鎮現況發展、未來產業趨勢及發展優劣勢分析與土地分期分區發展計畫，建議將淡海新市鎮劃分為不同產業分區，本計畫區屬大學城及文化產業功能區，預計引入產業為文化創意產業、教育人才培訓、優質住宅、倉儲物流、水岸生態等類型（詳圖 3-3）。



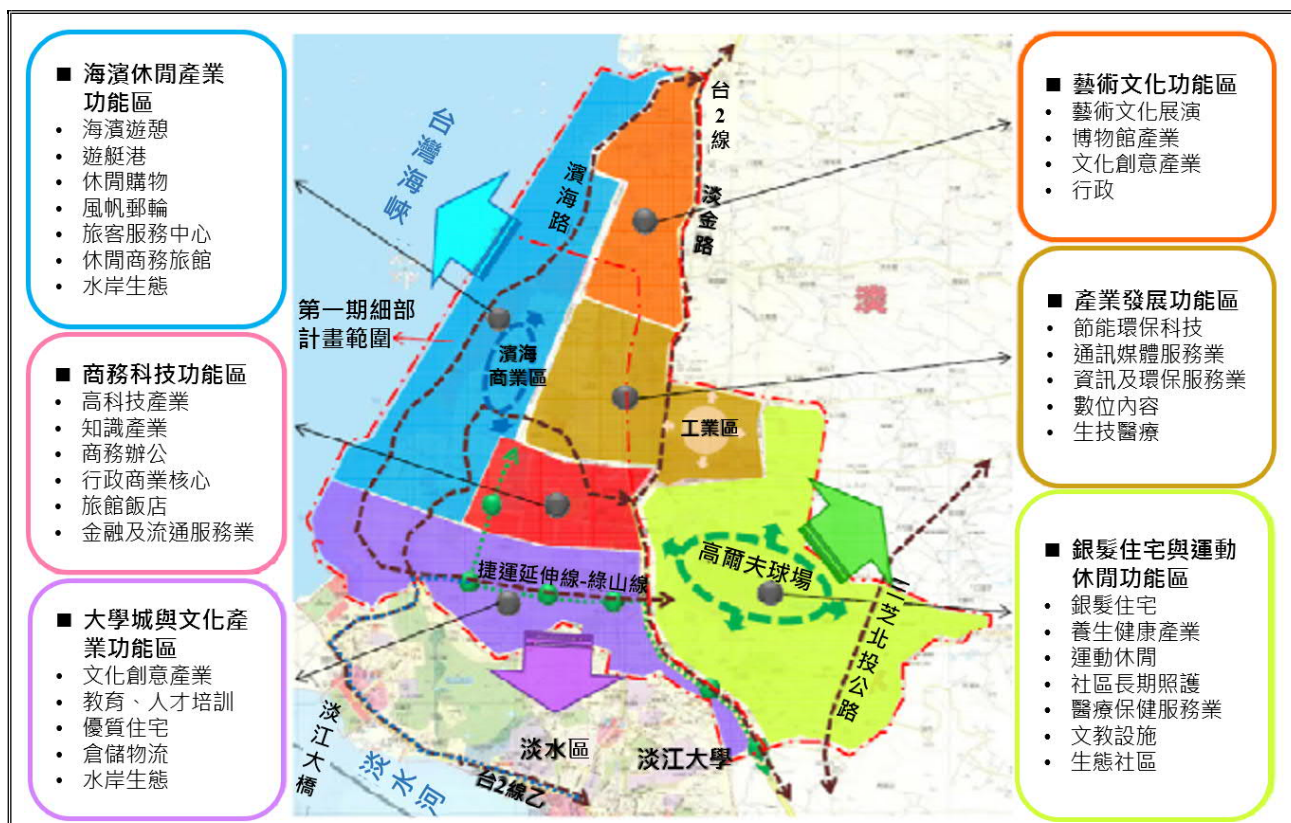


圖3-3 變更淡海新市鎮特定區第一期細部計畫(第一次通盤檢討)產業功能分區示意圖

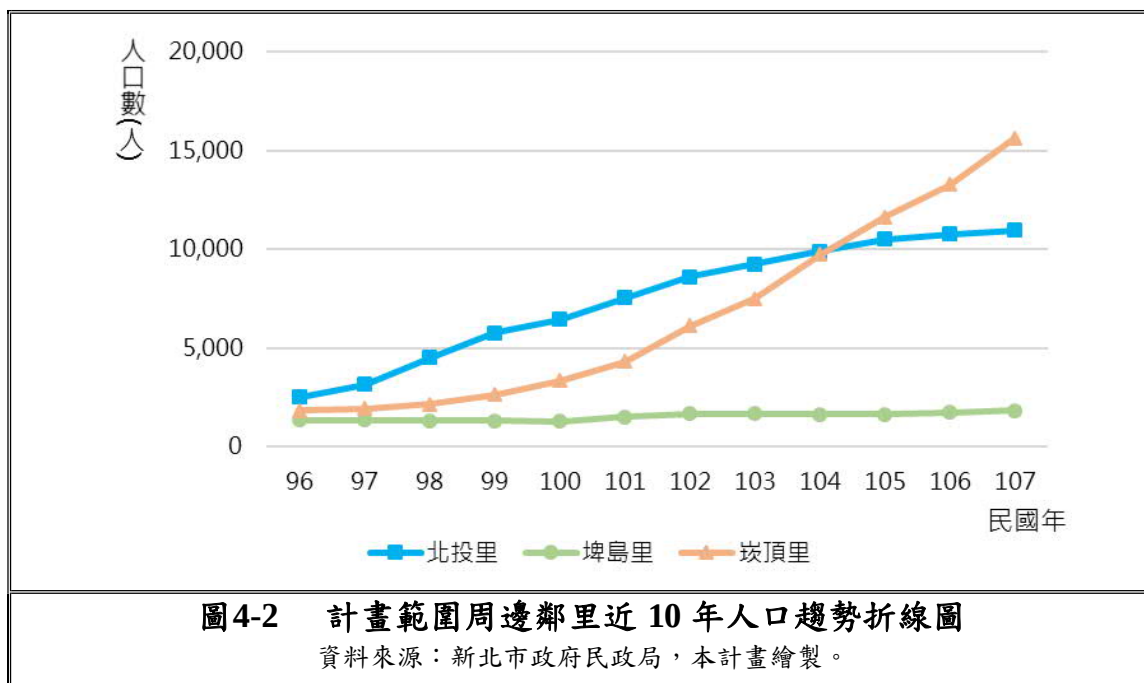
資料來源：變更淡海新市鎮特定第一期細部計畫(第一次通盤檢討)案；淡海高雄新市鎮研討會。

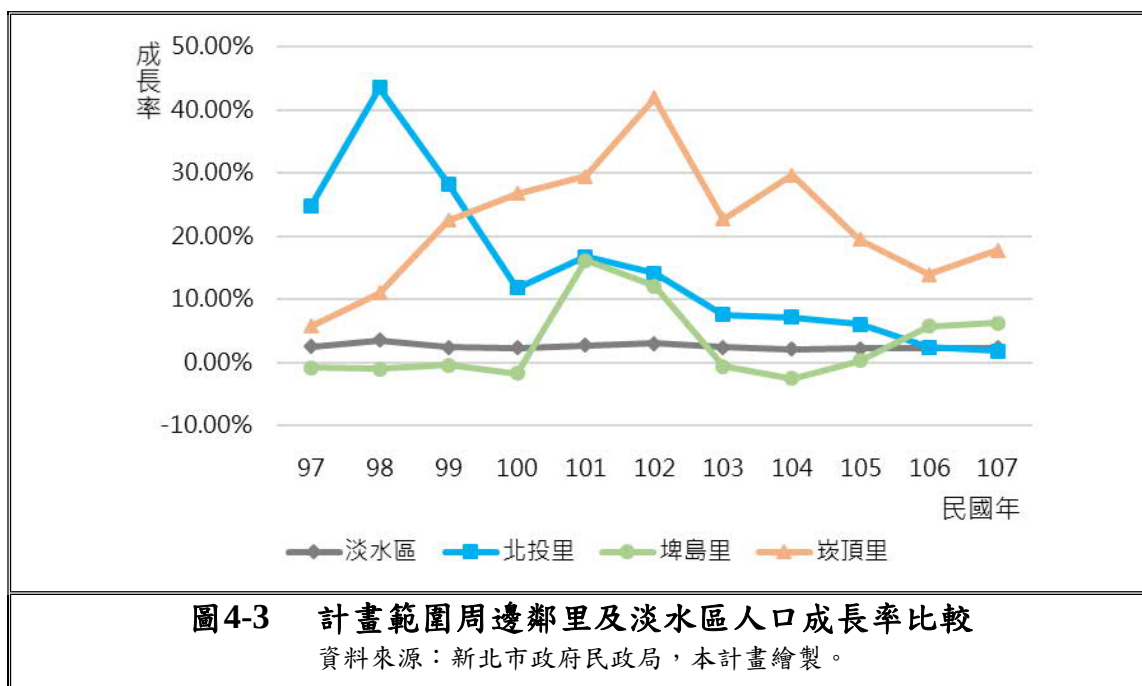
本計畫所在的北投里，範圍內雖大多數也為山坡地，但因淡海新市鎮目前主要發展地區位於北投里內，故近 10 年該里人口有明顯增加，成長率達 14.92% (詳圖 4-2)；近 3 年人口成長雖較為趨緩，但相較於淡水區之平均值仍高出許多 (詳圖 4-3)。

表4-1 近 10 年人口趨勢

地區 年度	淡水區		北投里		埤島里		崁頂里	
	總人口 (人)	成長率 (%)	總人口 (人)	成長率 (%)	總人口 (人)	成長率 (%)	總人口 (人)	成長率 (%)
98	140,156	3.55%	4,505	43.52%	1,318	-1.05%	2,148	10.95%
99	143,481	2.37%	5,779	28.28%	1,312	-0.46%	2,632	22.53%
100	146,756	2.28%	6,462	11.82%	1,289	-1.75%	3,336	26.75%
101	150,687	2.68%	7,541	16.70%	1,497	16.14%	4,320	29.50%
102	155,241	3.02%	8,608	14.15%	1,678	12.09%	6,131	41.92%
103	158,953	2.39%	9,254	7.50%	1,667	-0.66%	7,523	22.70%
104	162,221	2.06%	9,914	7.13%	1,625	-2.52%	9,755	29.67%
105	165,765	2.18%	10,515	6.06%	1,630	0.31%	11,657	19.50%
106	169,597	2.31%	10,769	2.42%	1,723	5.71%	13,282	13.94%
107	173,502	2.30%	10,957	1.75%	1,830	6.21%	15,638	17.74%

資料來源：新北市政府民政局，本計畫整理。





(二)人口變遷

淡水區人口變遷方面，自然增加率約在 1‰~5‰，人口成長率達約 20‰，主要因為社會增加率相當高，近 10 年平均社會增加率約為 21.99‰。淡海新市鎮規劃六大新興產業與四大智慧型產業優先進駐，加上淡海輕軌通車，為地區發展帶來相當助力，帶動淡水區近年人口快速成長，亦增加未來之地區發展潛力。

表4-2 淡水區近 10 年人口變遷統計

年度	人口數 (人)	出生 (人)	死亡 (人)	自然增加 率(‰)	移入 (人)	移出 (人)	社會增加 率(‰)
98	140,156	1,094	652	3.22	10,753	6,394	31.74
99	143,481	957	669	2.03	10,495	7,458	21.38
100	146,756	1,196	716	3.31	10,010	7,215	19.26
101	150,687	1,446	739	4.77	10,541	7,317	21.73
102	155,241	1,343	805	3.52	10,928	6,912	26.27
103	158,953	1,383	831	3.51	10,137	6,977	20.12
104	162,221	1,423	870	3.45	9,315	6,600	16.92
105	165,765	1,314	910	2.47	9,265	6,125	19.18
106	169,597	1,248	984	1.58	9,669	6,101	21.29
107	173,502	1,170	1039	0.76	10,337	6,563	22.03

資料來源：新北市政府，本計畫整理。

(三)人口結構

淡水區人口仍以青壯年人口為主，其扶養比與新北市雖差距不大，但扶老比卻略高於新北市平均，顯示淡水區扶養比並未因人口增加而持平，所面臨之高齡化及少子化情形仍劇，扶老比逐漸升高，未來青壯年人口亦可能逐漸減少。

表4-3 淡水區人口結構分析表

年度	總人口 (人)	0-14 歲		15-64 歲		65 歲以上		依賴人口指數					
		(幼年人口)		(勞動人口)		(老年人口)		淡水區			新北市		
		人數	比例	人數	比例	人數	比例	扶養比	扶幼比	扶老比	扶養比	扶幼比	扶老比
96	132,101	22,288	16.87%	99,059	74.99%	10,754	8.14%	33.36%	22.50%	10.86%	32.53%	22.55%	9.97%
97	135,355	21,758	16.07%	102,213	75.51%	11,384	8.41%	32.42%	21.29%	11.14%	31.86%	21.63%	10.23%
98	140,156	21,418	15.28%	106,632	76.08%	12,106	8.64%	31.44%	20.09%	11.35%	31.30%	20.75%	10.55%
99	143,481	20,721	14.44%	110,082	76.72%	12,678	8.84%	30.34%	18.82%	11.52%	30.40%	19.62%	10.78%
100	146,756	20,152	13.73%	113,183	77.12%	13,421	9.15%	29.66%	17.80%	11.86%	29.90%	18.81%	11.09%
101	150,687	19,971	13.25%	116,241	77.14%	14,475	9.61%	29.63%	17.18%	12.45%	29.93%	18.27%	11.65%
102	155,241	20,121	12.96%	119,440	76.94%	15,680	10.10%	29.97%	16.85%	13.13%	30.29%	17.95%	12.34%
103	158,953	20,206	12.71%	121,722	76.58%	17,025	10.71%	30.59%	16.60%	13.99%	30.89%	17.68%	13.21%
104	162,221	20,029	12.35%	123,640	76.22%	18,552	11.44%	31.20%	16.20%	15.00%	31.29%	17.11%	14.18%
105	165,765	20,132	12.41%	125,235	77.20%	20,398	12.57%	32.36%	16.08%	16.29%	32.38%	16.90%	15.48%
106	169,597	20,135	11.87%	127,016	74.89%	22,446	13.23%	33.52%	15.85%	17.67%	33.51%	16.68%	16.82%
107	173,502	20,263	11.68%	128,756	74.21%	24,483	14.11%	34.75%	15.74%	19.02%	34.71%	16.52%	18.20%

資料來源：新北市民政局，本計畫整理。

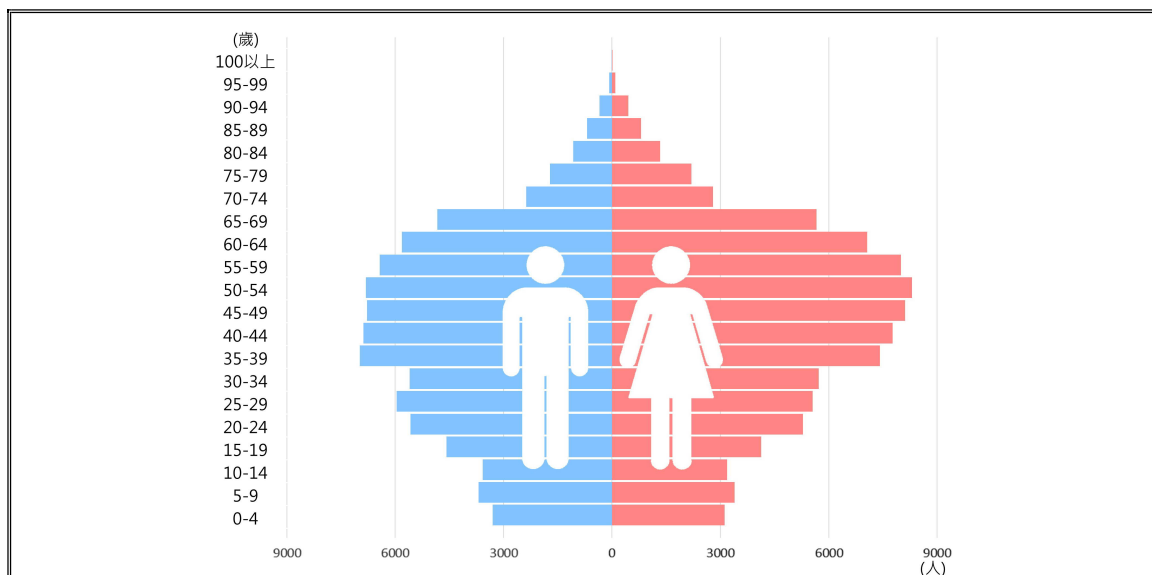
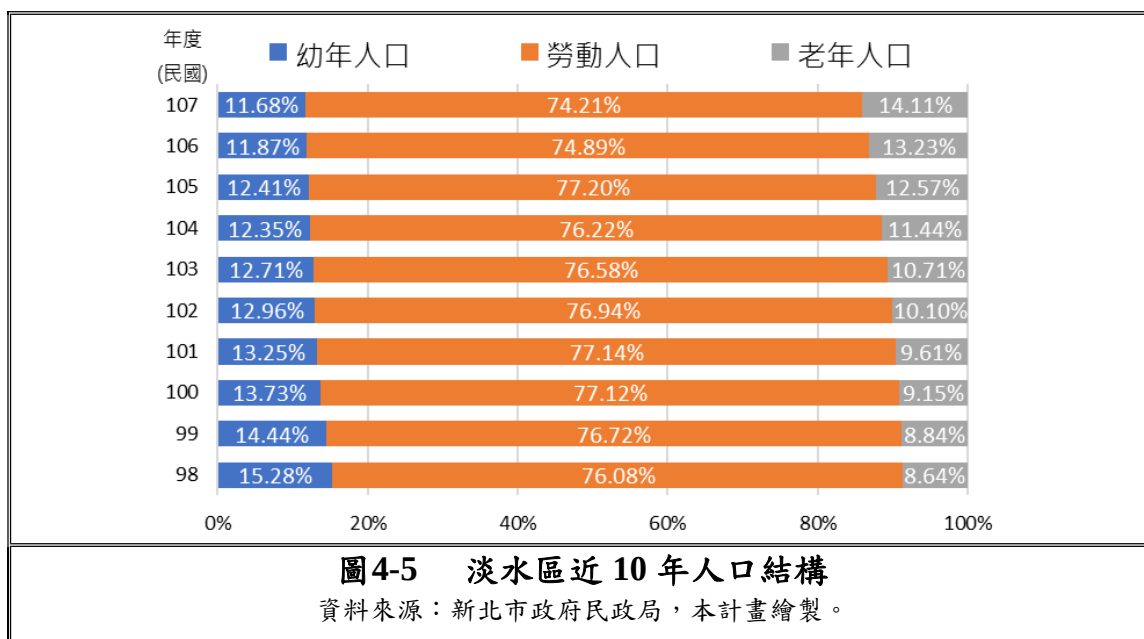


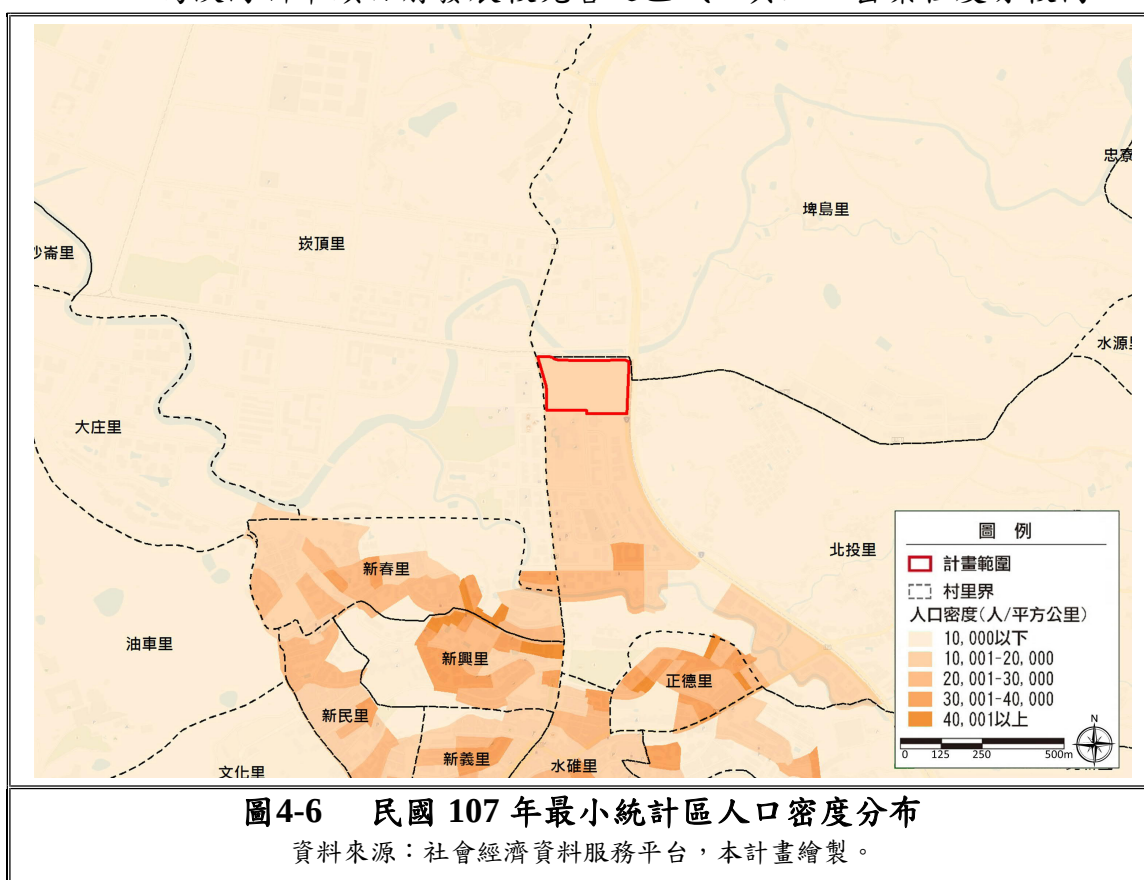
圖4-4 民國 107 年淡水區人口組成

資料來源：新北市政府民政局，本計畫繪製。



(四)人口密度

本計畫以內政部統計處建置之一級發布區為單位，檢視每平方公里人口密度。由圖 4-6 顯示，淡海新市鎮市中心區域尚在發展中，人口密度多為 10,000 人/平方公里以下，然而，本計畫南側為淡海新市鎮目前發展較完善之區域，其人口密集程度亦較高。



二、產業發展

(一)產業結構

1. 第一級產業

依據民國 104 年農林漁牧業普查資料顯示，淡水區第一級產業以從事農牧業家數佔多數，農牧戶有 2,774 家、農牧場有 8 家（詳表 4-4）。

表4-4 新北市及淡水區農林漁牧業普查家數

業別			家數(家)		佔新北市比例
			淡水區	新北市	
第一級產業	農牧業	農牧戶	2,774	34,229	8.10%
		農牧場	8	81	9.88%
	農事及畜牧服務業		2	10	20.00%
	林業		775	12,078	6.42%
	漁業		217	2,365	9.18%

資料來源：民國 104 年農林漁牧業普查資料，本計畫整理。

2. 第二、三級產業

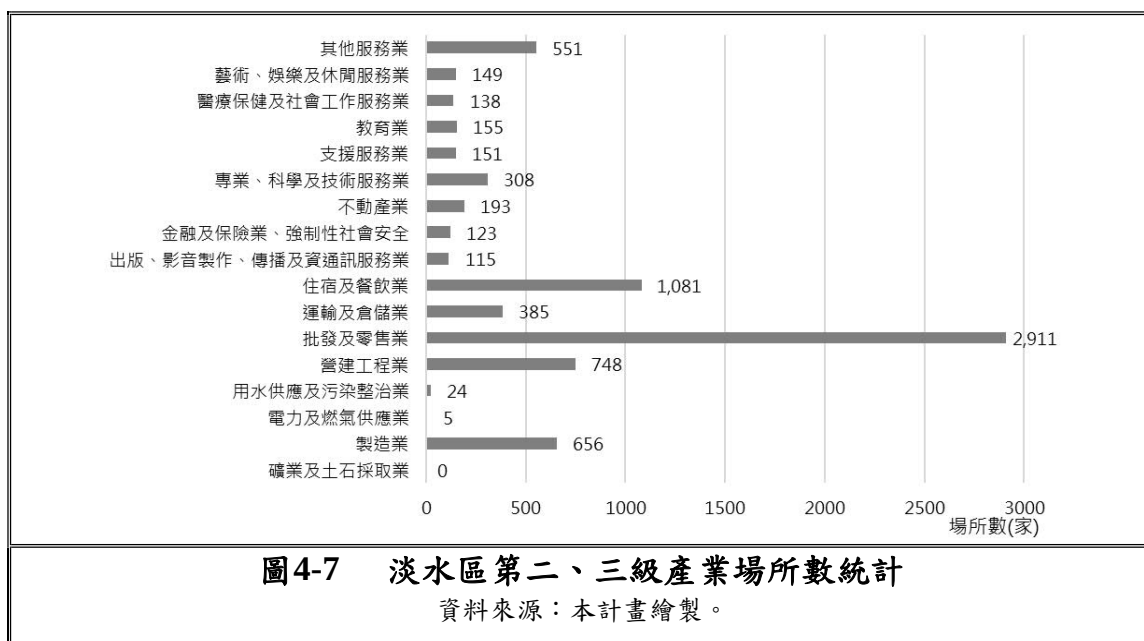
依據民國 105 年工商及服務業普查資料顯示（詳表 4-5），以第二級及第三級產業場所家數分析，淡水區以第三級產業發展為主，第三級產業場所家數占淡水區 81.37%，其場所家數占新北市第三級產業家數比例 3.45%，其中批發及零售業有 2,911 家，為淡水區最高之場所數，而住宿及餐飲業和藝術、娛樂及休閒服務業之場所數各佔新北市 6.24% 及 4.91%。由於大臺北捷運交通路網形成，再加上淡海新市鎮開發，引進人口將促使第三級產業持續成長。

目前淡水區產業發展群聚效應不甚明顯，產業用地雖使用率高，仍多以居住為主。然而淡水區具有獨特而豐富的歷史價值、建築、文化等元素，吸引國際觀光、休閒遊憩人潮，使第三級產業更加蓬勃。

表4-5 新北市及淡水區工商及服務業場所單位數分析表

業別		場所數(家)		佔新北市比例 (%)
		淡水區	新北市	
第二級產業	礦業及土石採取業	0	17	0
	製造業	656	37,053	1.77
	電力及燃氣供應業	5	77	6.49
	用水供應及污染整治業	24	811	2.96
	營建工程業	748	20,897	3.58
	小計	1,433	58,855	2.43
第三級產業	批發及零售業	2,911	85,362	3.41
	運輸及倉儲業	385	13,584	2.83
	住宿及餐飲業	1081	17,331	6.24
	出版、影音製作、傳播及資訊服務業	115	3,443	3.34
	金融及保險業、強制性社會安全	123	4,007	3.07
	不動產業	193	4,487	4.30
	專業、科學及技術服務業	308	8,620	3.57
	支援服務業	151	3,717	4.06
	教育業	155	3,496	4.43
	醫療保健及社會工作服務業	138	3,957	3.49
	藝術、娛樂及休閒服務業	149	3,034	4.91
	其他服務業	551	12,795	4.31
	小計	6,260	163,833	3.82
總計		7,693	222,688	3.45
第二級產業比例		18.63%	26.43%	—
第三級產業比例		81.37%	73.57%	—

資料來源：民國 105 年工商及服務業普查資料，本計畫整理。



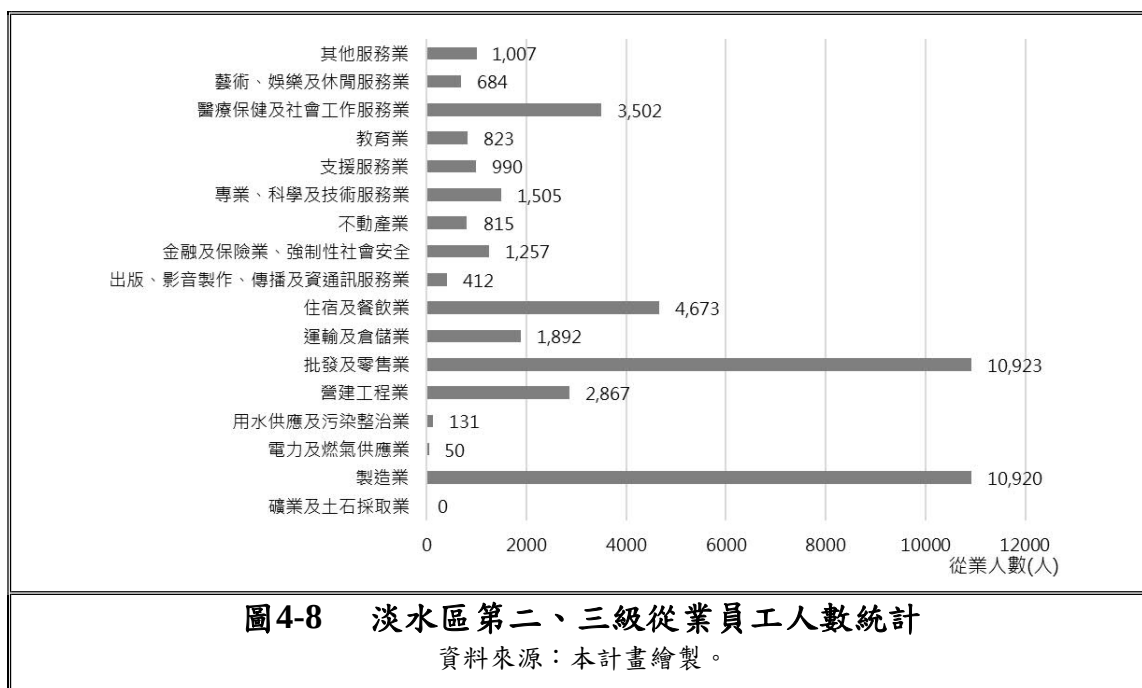
(二)產業人口

依據民國 105 年工商及服務業各場所從業員工人數顯示(詳表 4-6)，淡水區第二級產業及第三級產業從業員工人數各占 32.90% 及 67.10%。其中製造業及批發零售業之從業員工人數各有 10,920 人及 10,923 人，佔全區前二名(詳圖 4-8)，而住宿及餐飲業、醫療保健及社會工作服務業和藝術、娛樂及休閒服務業之從業員工人數各佔新北市 6.52%、6.91%及 6.44%，顯示淡水區於藝術休閒服務有其發展規模。

表4-6 新北市及淡水區工商及服務業場所從業員工人數分析表

業別		從業員工人數(人)		佔新北市比例 (%)
		淡水區	新北市	
第一級產業	礦業及土石採取業	0	93	0.00
	製造業	10,920	457,858	2.39
	電力及燃氣供應業	50	4,181	1.20
	用水供應及污染整治業	131	3,740	3.50
	營建工程業	2,867	91,261	3.14
	小計	13,968	557,133	2.51
第二級產業	批發及零售業	10,923	338,370	3.23
	運輸及倉儲業	1,892	52,923	3.58
	住宿及餐飲業	4,673	71,693	6.52
	出版、影音製作、傳播及資通訊服務業	412	34,084	1.21
	金融及保險業、強制性社會安全	1,257	34,032	3.69
	不動產業	815	16,851	4.84
	專業、科學及技術服務業	1,505	46,493	3.24
	支援服務業	990	54,304	1.82
	教育業	823	21,047	3.91
	醫療保健及社會工作服務業	3,502	50,663	6.91
	藝術、娛樂及休閒服務業	684	10,625	6.44
	其他服務業	1,007	26,582	3.79
	小計	28,483	757,667	3.76
總計		42,451	1,314,800	3.23
第二級產業比例		32.90%	42.37%	—
第三級產業比例		67.10%	57.63%	—

資料來源：民國 105 年工商及服務業普查資料，本計畫整理。



(三)產業產值

民國 105 年新北市工商及服務業場所單位經營概況顯示(詳表 4-7)，淡水區全年生產總額 1021.30 億元，佔新北市生產總額 2.80%。其中淡水區製造業生產總額約 474.09 億元，接近地區生產總額之五成，位居第一；批發及零售業生產總額約 145.42 億元，居本區第二位。

表4-7 新北市及淡水區工商及服務業場所單位經營概況表

業別	全年生產總額(千元)		佔新北市比例(%)
	淡水區	新北市	
第二級產業			
礦業及土石採取業	0	416,801	0.00
製造業	47,409,562	2,006,193,308	2.36
電力及燃氣供應業	544,712	74,702,933	0.73
用水供應及污染整治業	412,659	15,070,460	2.74
營建工程業	8,728,770	295,094,142	2.96
第三級產業			
批發及零售業	14,542,358	456,511,740	3.19
運輸及倉儲業	3,955,016	89,160,103	4.44
住宿及餐飲業	5,604,205	92,851,678	6.04
出版、影音製作、傳播及資訊服務業	1,372,066	111,676,470	1.23
金融及保險業、強制性社會安全	4,298,024	150,729,024	2.85
不動產業	2,630,252	65,127,234	4.04
專業、科學及技術服務業	2,728,245	92,998,564	2.93
支援服務業	1,062,299	48,948,081	2.17
教育業	535,208	15,521,443	3.45
醫療保健及社會工作服務業	6,109,339	86,035,674	7.10
藝術、娛樂及休閒服務業	971,176	15,797,221	6.15
其他服務業	1,226,311	36,397,766	3.37
總計	102,130,202	3,653,232,642	2.80

資料來源：民國 105 年工商及服務業普查資料，本計畫整理。

(四)二級產業概況

依據民國 105 年工商及服務普查資料顯示，淡水區主要以第三級產業為主，比例為 81.37%，第二級產業僅占 18.63%；其中二級產業以製造業為主，周邊產業用地如：中正東一區工業區、環球經貿科學園區(位於中正東二區工業區)、中正東三區工業區、淡海新市鎮工業區、八里工業區及八里龍形工業區等(詳表 4-8)，亦聚集有百家以上廠商，並以金屬製品、機械設備製造業為主；其產業用地設場數量及製造業各行業設場數統計如圖 4-9、圖 4-10 所示。

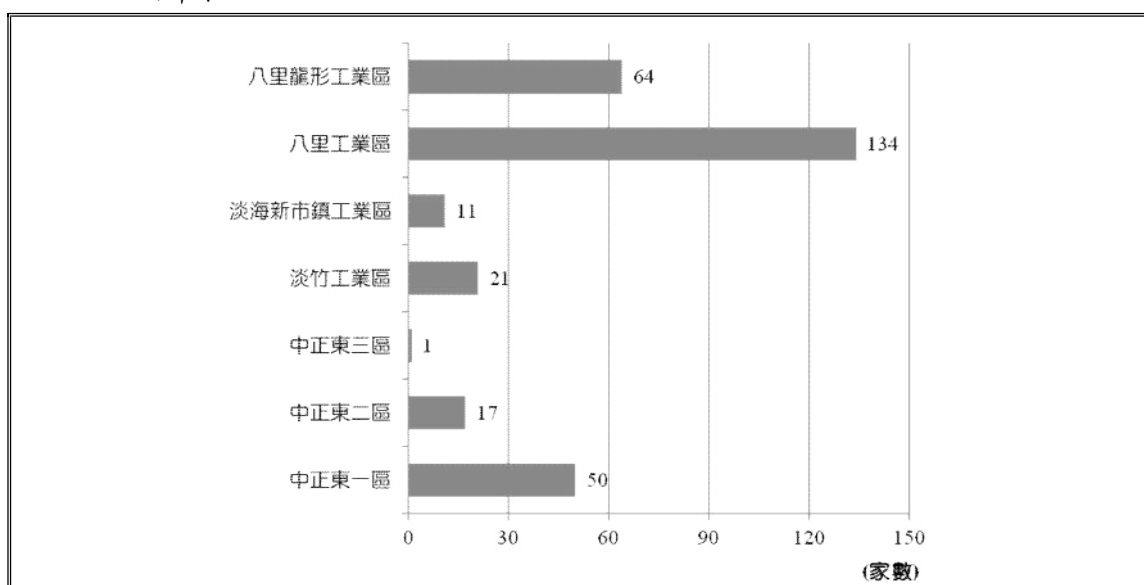


圖4-9 周邊產業用地設廠數量

資料來源：新北市工業用地供需服務資訊網。

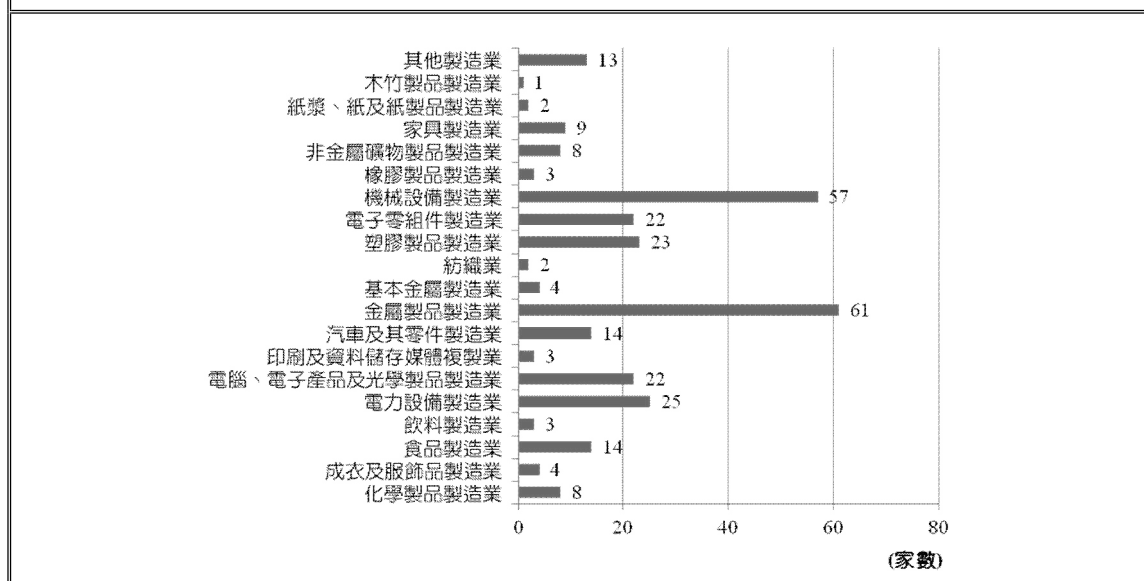


圖4-10 周邊產業用地製造業各行業設廠家數統計

資料來源：新北市工業用地供需服務資訊網。

表4-8 計畫範圍及周邊產業用地條件分析

用地	面積	優勢條件	引入產業
淡海新市鎮工業區	101.15 公頃	• 產業優惠政策：符合《有利於淡海新市鎮發展產業適用範圍》指定之產業類別及規模，可享 20%營所稅抵減	以《有利於淡海新市鎮發展產業適用範圍》指定之大型廠商為主
中正東一區	4.16 公頃	• 距捷運淡水站約 200 公尺 • 鄰近淡江大學	精密製造、研發型產業
中正東二區	5.10 公頃	• 距捷運紅樹林站約 100 公尺 • 鄰近臺灣綜合研究院、淡江大學	精密製造、研發型產業
中正東三區	8.43 公頃	• 距捷運竹圍站約 500 公尺	精密製造、研發型產業
淡竹工業區	5.05 公頃	• 距捷運竹圍站約 100 公尺	精密製造、研發型產業
八里工業區	36.30 公頃	• 鄰近臺北港特定區	傳統產業、生產型產業
八里龍形工業區	13.79 公頃	• 鄰近臺北港特定區	傳統產業、生產型產業

資料來源：新北市工業用地供需服務資訊網，本計畫整理。

(五)三級產業概況

本計畫透過民國 105 年工商普查結果，針對淡水區三級產業作區位商數分析，其結果如表 4-9 所示，場所數、從業員工及資產淨額之區位商數皆大於 1 者有 2 類，分別為「住宿及餐飲業」及「藝術、娛樂及休閒服務業」；另「教育服務業」、「醫療保健及社會工作服務業」、「其他服務業」也有兩項區位商數大於 1。整體顯示淡水地區產業特性除支援市區發展較弱的產業外，觀光休閒仍為本區重要的產業。

依據主計處第 10 次修訂之行業標準分類，住宿及餐飲業是指從事短期或臨時性住宿服務及餐飲服務之行業，如旅館、民宿、調理餐食或飲料之商店及攤販；藝術、娛樂及休閒服務業是指從事創作及藝術表演，經營圖書館、檔案保存、博物館及類似機構，博弈、運動、娛樂及休閒服務等之行業，如創作、藝術表演、圖書館、博物館、彩券銷售、運動場館經營管理、遊樂園及主題樂園、視聽、視唱場所等。

表4-9 淡水區三級產業區位商數

業別	場所數(家)		從業員工人數(人)		全年生產總額(千元)		區位商數(場所數)	區位商數(從業員工)	區位商數(生產總額)
	淡水區	新北市	淡水區	新北市	淡水區	新北市			
批發及零售業	2,911	85,362	10,923	338,370	14,542,358	456,511,740	0.89	0.86	0.89
運輸及倉儲業	385	13,584	1,892	52,923	3,955,016	89,160,103	0.74	0.95	1.24
住宿及餐飲業	1081	17,331	4,673	71,693	5,604,205	92,851,678	1.63	1.73	1.69
資訊及通訊傳播業	115	3,443	412	34,084	1,372,066	111,676,470	0.87	0.32	0.34
金融及保險業、強制性社會安全	123	4,007	1,257	34,032	4,298,024	150,729,024	0.80	0.98	0.80
不動產業	193	4,487	815	16,851	2,630,252	65,127,234	1.13	1.29	1.13
專業、科學及技術服務業	308	8,620	1,505	46,493	2,728,245	92,998,564	0.94	0.86	0.82
支援服務業	151	3,717	990	54,304	1,062,299	48,948,081	1.06	0.48	0.61
教育服務業	155	3,496	823	21,047	535,208	15,521,443	1.16	1.04	0.97
醫療保健及社會工作服務業	138	3,957	3,502	50,663	6,109,339	86,035,674	0.91	1.84	1.99
藝術、娛樂及休閒服務業	149	3,034	684	10,625	971,176	15,797,221	1.29	1.71	1.72
其他服務業	551	12,795	1,007	26,582	1,226,311	36,397,766	1.13	1.01	0.94
小計	6,260	163,833	28,483	757,667	45,034,499	1,261,754,998	-	-	-

資料來源：民國 105 年工商及服務業普查資料，本計畫整理。

三、自然環境分析

(一)地形地勢、地質

計畫範圍位於淡水區公司田溪南側，屬早期河川沖積地，地質屬全新世沖積層(Alluvium，由礫石、砂及粘土組成)，以及更新世火山岩類(Volcanic Rocks，由凝灰角礫岩組成)，詳圖 4-11。地勢平緩且海拔低，約為海拔 25~50 公尺，東側為大屯山系，坡度及海拔皆逐漸升高（詳圖 4-12）。計畫範圍亦非位於山坡地範圍內，由圖 4-13 顯示，淡海新市鎮第一期發展區於民國 100 年被劃出山坡地範圍，其餘發展區之山坡地解編作業尚在辦理中。

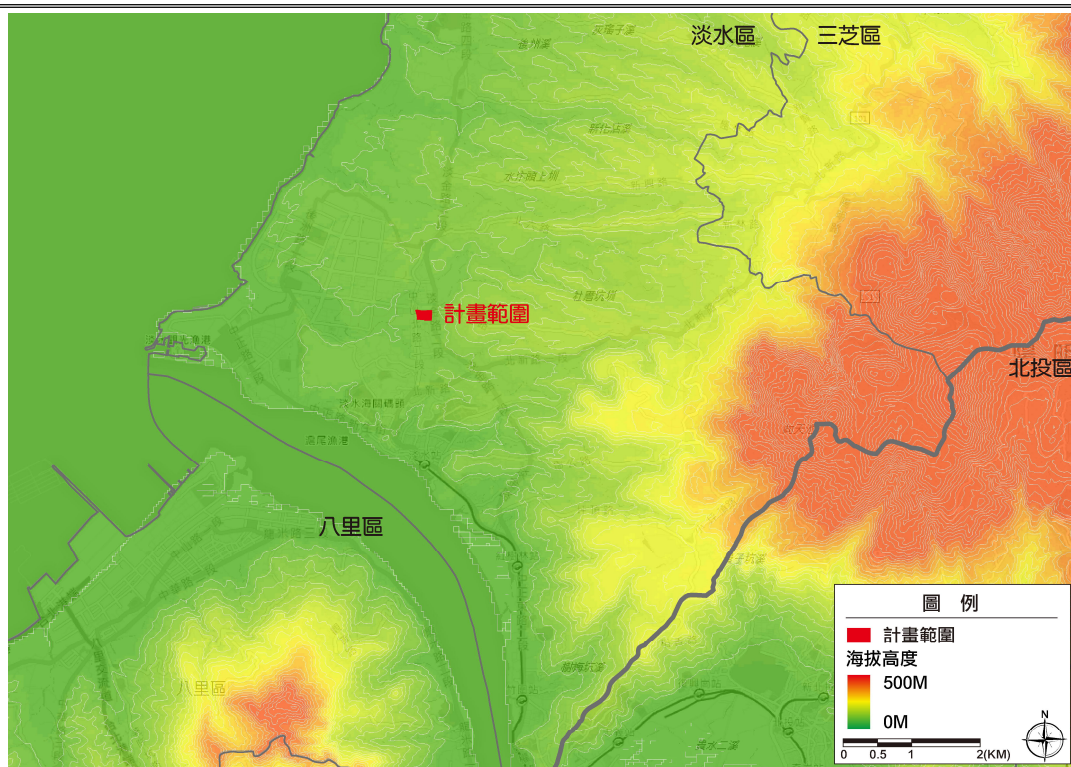


圖4-12 海拔高度範圍圖

資料來源：本計畫繪製。

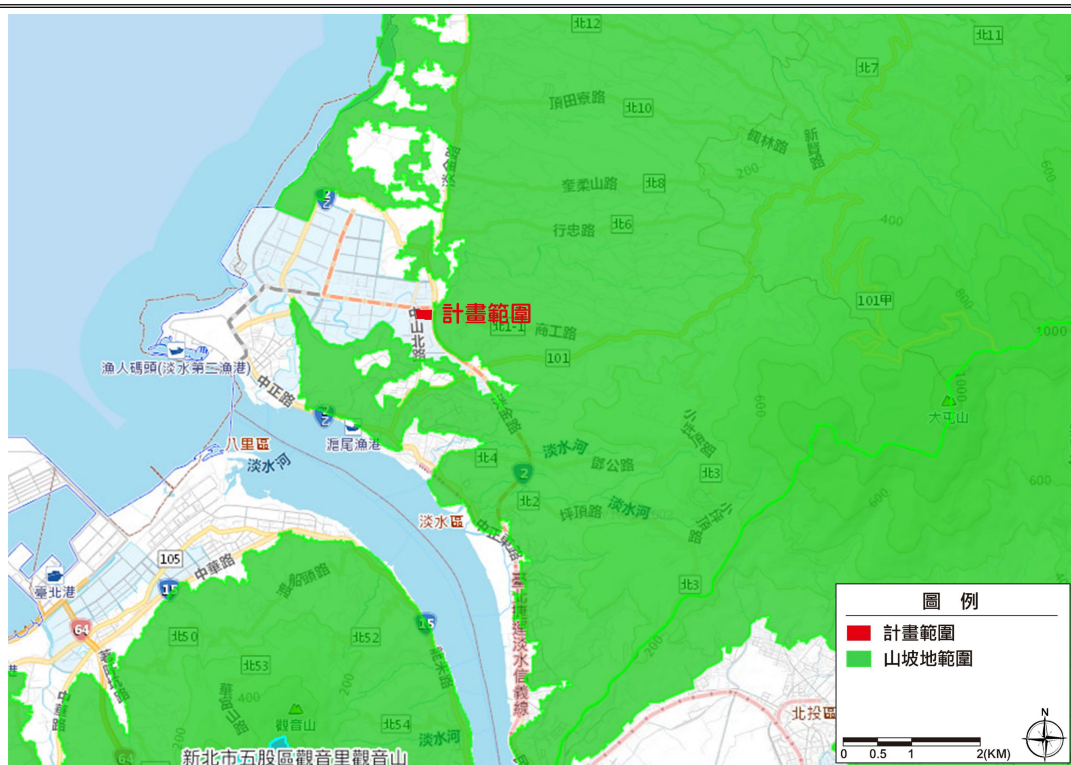


圖4-13 山坡地範圍圖

資料來源：行動水保服務網，本計畫繪製。

(二)災害潛勢

本計畫區無環境敏感地區，但北側鄰近淹水潛勢地區，本計畫區北側有公司田溪流經，僅於模擬一日暴雨量達 600mm 之情境下，有淹水可能性，然影響範圍並未波及至本計畫區內（詳圖 4-14）。

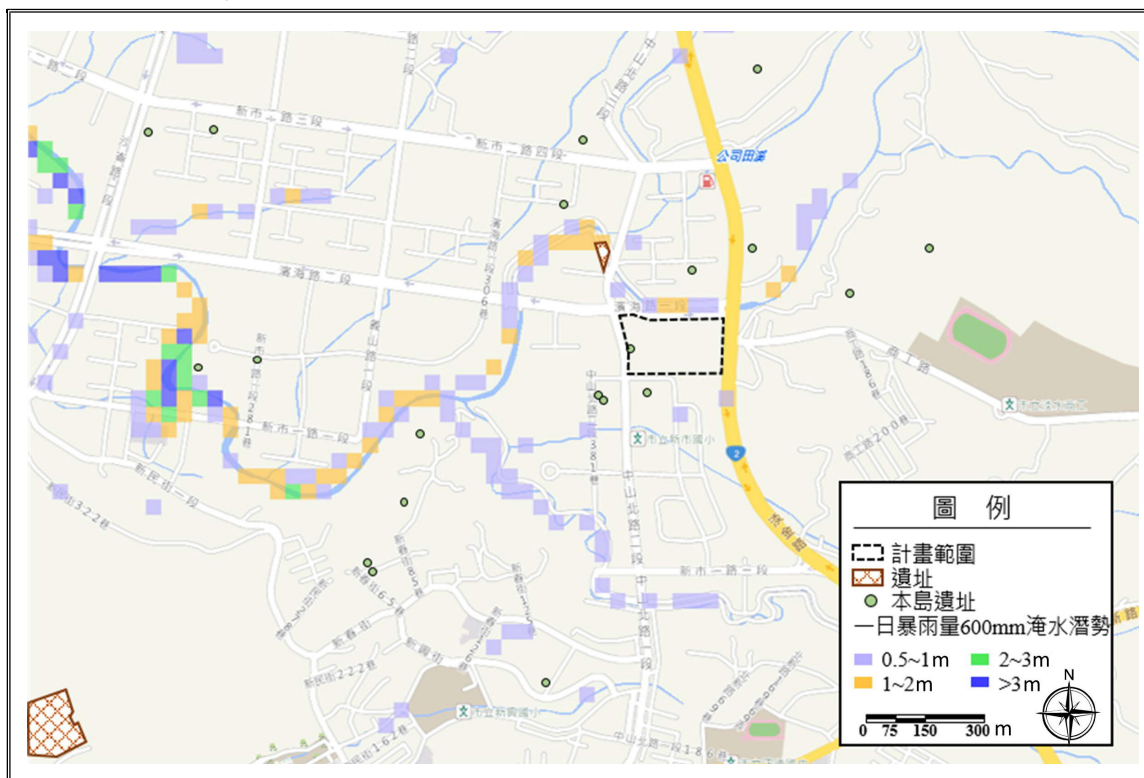


圖4-14 本計畫區周邊環境敏感地區分布示意圖

資料來源：國土規劃資訊平臺，本計畫繪製。

(三)水文水系

計畫範圍北側緊鄰公司田溪（又名林子溪），為臺灣新北市淡水區的獨立水系，屬於林子坑流域範圍內，發源於大屯山西側，經楓樹湖、泉州厝、林子、崁頂、大莊埔，於港子坪南側注入臺灣海峽，幹流長度 13.50 公里，流域面積 24.32 平方公里。據《巴達維亞城日記》記載，在臺灣荷西殖民時期，淡水大庄為漢人北臺灣最早之開墾地，極具歷史意義，原名林子溪流域下游地區有許多屬於荷蘭東印度公司的田，故該溪後來又名公司田溪。



圖4-15 本計畫區周邊水文示意圖

資料來源：NGIS 國土資訊網，本計畫繪製。

(四)氣候

淡水地區冬季以 12 至 2 月為最低溫的月份，平均溫度 15~17 度，低溫僅約 10 度，再加上潮濕多雨(詳圖 4-16)，東北季風強勁，最大陣風可達 40m/s，冬季體感溫度可能較實際氣溫再低 5~10 度。降水方面，淡水地區雨量豐沛，年平均降雨量為 188.92 毫米，乾濕季分明。平均日照時數夏季約 230~240 小時，冬季則未達 100 小時，季節日照時數差異大。

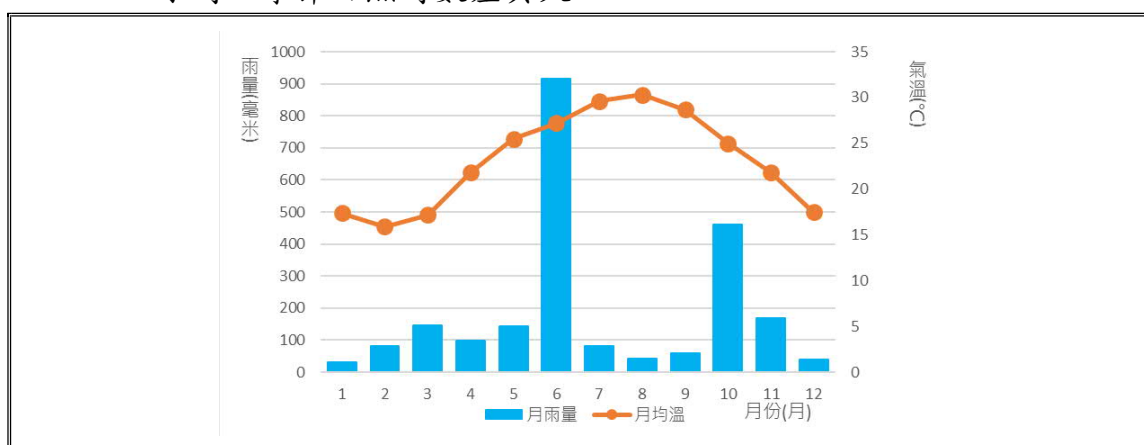


圖4-16 淡水地區民國 106 年氣溫及雨量統計圖

資料來源：中央氣象局，本計畫繪製。

四、土地使用現況

本計畫周邊土地使用現況，西北側的中心商業區有淡海美麗新廣場，為影城及購物兼具之複合式商場，此外其餘多為住宅大樓建案或閒置使用。

目前商業活動主要集中於本計畫南側的住宅區，除一般餐飲、零售外，也有全聯、寶雅等批發零售賣場等，可提供當地居民一般生活消費需求；此外，本計畫西側有一處鄰里商業區，現況為家樂福賣場。整體而言，淡海地區目前發展集中於本地區及其南側，生活機能較為完善，商業活動亦較熱絡（詳圖 4-17）。

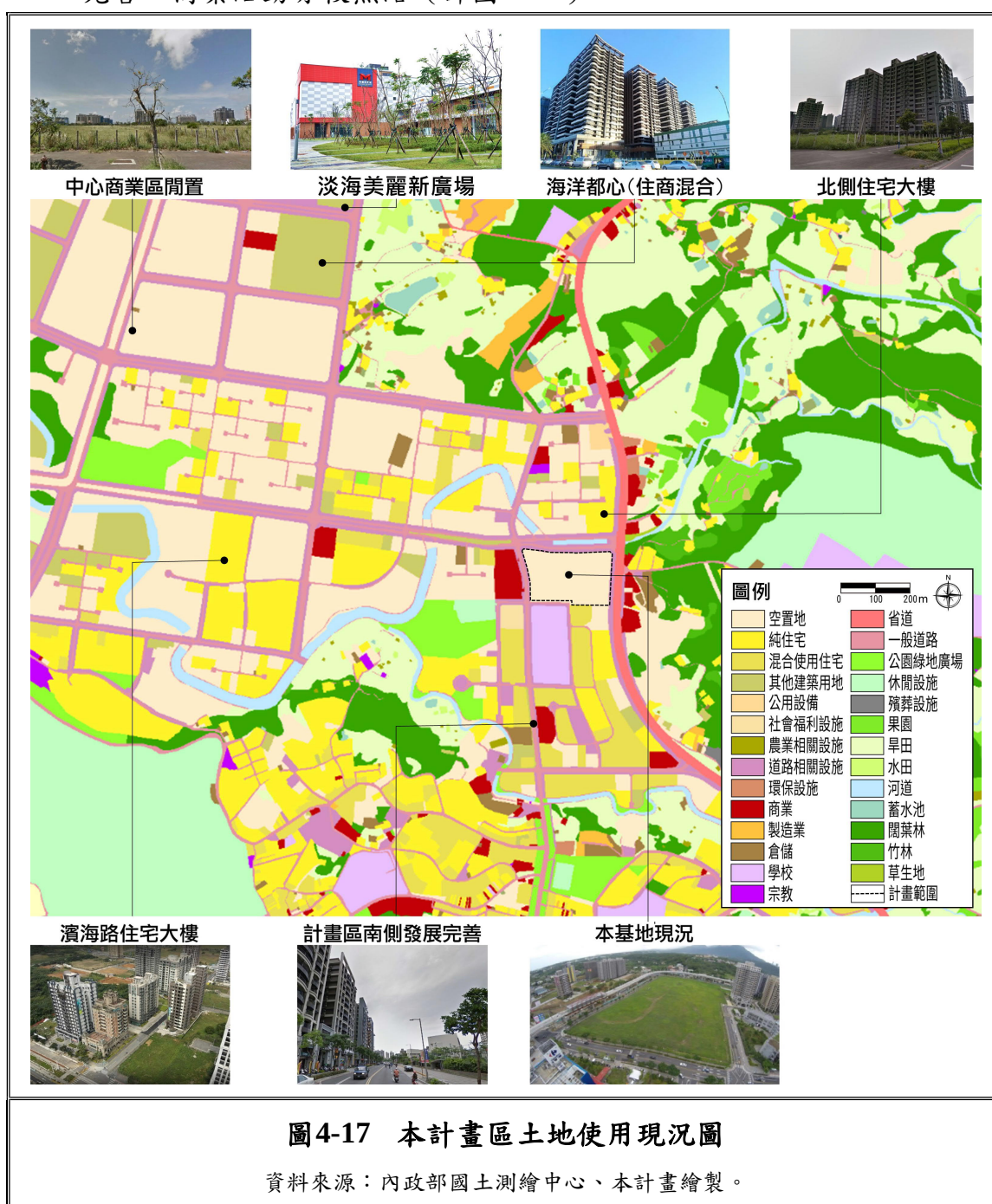


圖4-17 本計畫區土地使用現況圖

資料來源：內政部國土測繪中心、本計畫繪製。

五、公共設施

本計畫區為淡海新市鎮特定區計畫之捷運車站專用區與倉儲批發專用區，檢視周邊 500 公尺範圍內之公共設施包含文小八、機(政)、公八、兒、變六、綠十等，目前文小八、機(政)、公八、兒、變六已開闢，其中文小八為新市國小、機(政)為淡水區公所、公八為萬坪公園、兒為淡水新市鎮兒童公園(詳圖 4-18 及表 4-10)。

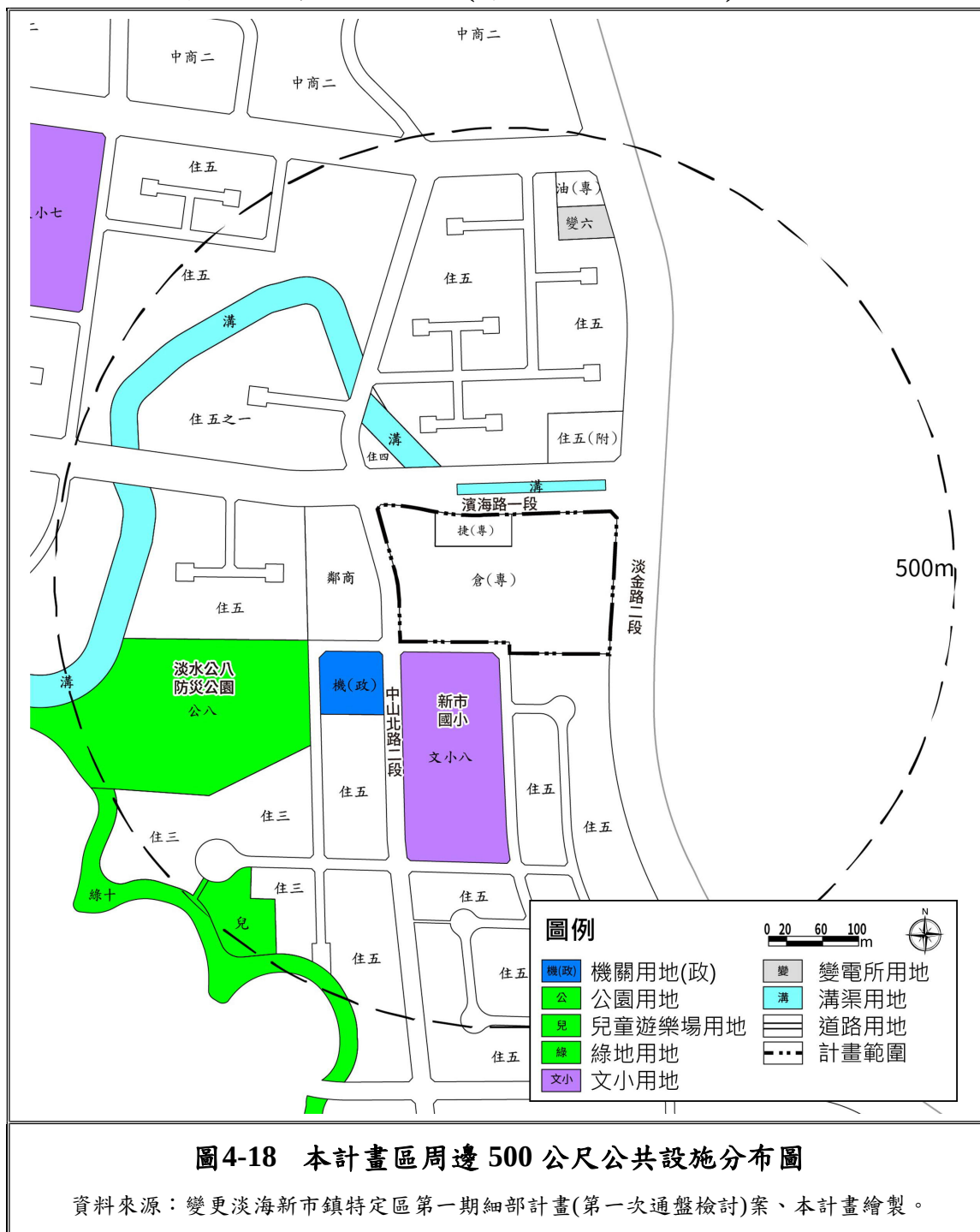


表4-10 本計畫區周邊 500 公尺公共設施開闢情形

公共設施用地	面積(公頃)	位置	開闢情形	備註
文小八	2.6	公八東側	已開闢	新市國小
機(政)	0.49	公八東側	已開闢	淡水區公所
公八	4.14	文小八西側	已開闢	萬坪公園
兒	0.57	公八南側	已開闢	淡水新市鎮兒童公園
變六	0.21	文小七東側	已開闢	
綠十	5.62	細部計畫南側	未開闢	

資料來源：變更淡海新市鎮特定區第一期細部計畫(第一次通盤檢討)案、本計畫整理。

六、交通運輸系統

(一)道路幾何特性及功能分析

本計畫周邊重要道路系統，淡金公路為主要聯外道路，濱海路、新市二路為主要道路，中山北路二段、三段為次要道路，如表 4-11 及圖 4-19，相關內容分別說明如下：

1. 聯外道路

(1)淡金公路

淡金公路（省道臺二線）往南可通往淡水、竹圍，透過洲美快速道路可至北投、臺北市等地區；往北可通往三芝、石門等北海岸地區，由於周邊地區都依賴淡金公路作為聯絡道路，故其交通負擔量相當大，道路服務水準不佳。

淡金公路道路寬度 40m，採中央實體分隔路型，雙向共配置 6 車道，路側劃設紅線禁止路邊停車，部分路段設有 4m 寬人行道空間。

2. 主要道路

(1)濱海路

濱海路為計畫區北側鄰接道路，路段東起淡金公路，向西至新市鎮外圍北轉，連接至新市五路。於本計畫周邊路段之道路寬度 40m，採中央實體分隔路型，雙向共配置 4 車道，路側劃設黃線禁止路邊停車，路側設有 8m 寬人行道及自行車道空間。

(2)新市二路

新市二路為計畫區北側東西向道路，路段東起淡金公路，西止於濱海路。於本計畫周邊路段之道路寬度40m，採中央實體分隔路型，雙向共配置4車道，路側劃設黃線禁止路邊停車，路側設有8m寬人行道及自行車道空間。

3.次要道路

(1)中山北路二段

中山北路三段為計畫區西側鄰接道路，道路寬度20m，採中央標線分隔路型，雙向共配置4車道，路側劃設紅線禁止路邊停車，兩側設有2m寬人行道空間。

(2)中山北路三段

中山北路三段為計畫區西側鄰接道路，道路寬度20m，採中央標線分隔路型，雙向共配置4車道，路側劃設紅線禁止路邊停車，兩側設有2m寬人行道空間。

表4-11 本計畫區周邊道路幾何設計及停車管制現況

道路名稱	路段	路寬(m)	車道寬	分隔設施	車道數(雙向)	停車管制狀況	人行道
淡金路	新市二路~新市一路	40	25	中央實體	雙向 6車道	禁止路邊停車 (紅實線)	部分路段 單側4m
中山北路三段	新市二路~濱海路	20	15	標線分隔	雙向 4車道	禁止路邊停車 (紅實線)	2m
中山北路二段	濱海路~新市一路	20	15	標線分隔	雙向 4車道	禁止路邊停車 (紅實線)	2m
濱海路	中山北路~濱海路一段306巷	40	20	中央實體	雙向 4車道	禁止路邊停車 (黃實線)	8m(含自行車道)
新市二路	中山北路~濱海路一段306巷	40	20	中央實體	雙向 4車道	禁止路邊停車 (黃實線)	8m(含自行車道)

資料來源：本計畫彙整。

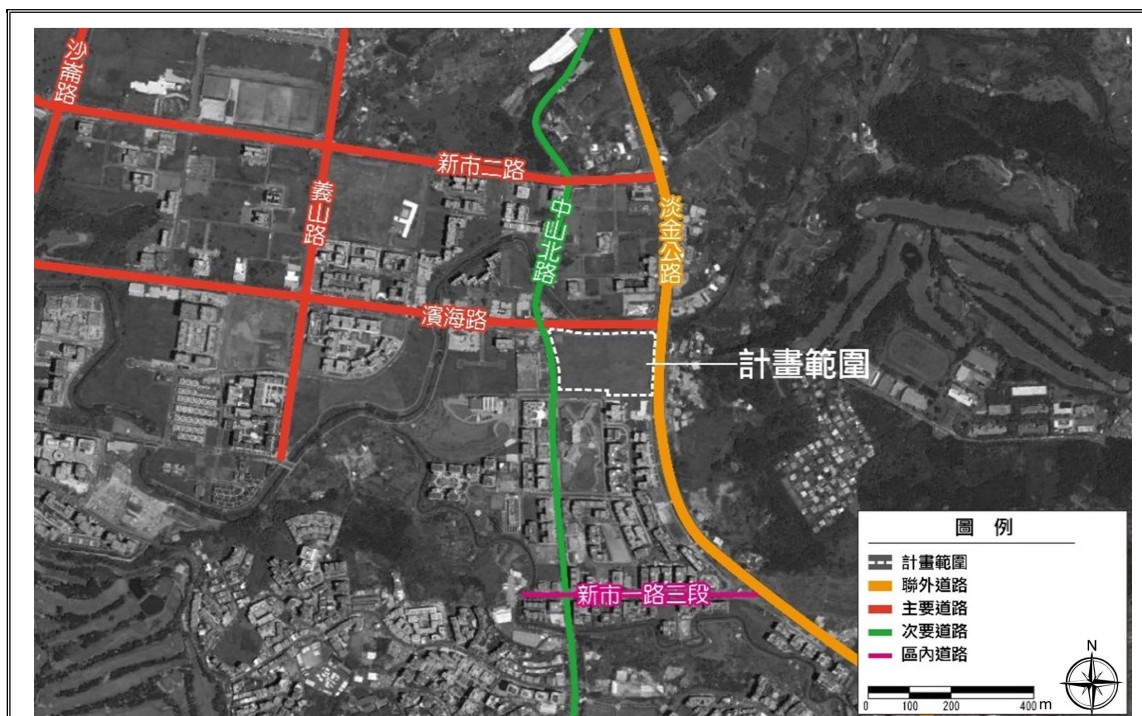


圖4-19 本計畫區周邊道路系統分布圖

資料來源：變更淡海新市鎮特定區主要計畫(第二次通盤檢討)(第一階段)案計畫書，本計畫繪製。

(二)現況道路服務水準分析-路段服務水準評估

1.路段服務水準評估

因路段服務水準分析若以流量/容量比評估所得服務水準將可能受到路口號誌時制影響，無法確實反應該路段服務水準，故本計畫路段服務水準將以實際調查之路段旅行速率為服務水準評估之依據。計畫區周邊主次要道路中，省道臺 2 線淡金路速限為 60 公里，其餘道路速限皆為 50 公里，故路段服務水準評估標準係參照「2011 年臺灣公路容量手冊」建議，以速限 50、70 公里/小時之市區道路服務水準等級劃分標準進行評估，評估標準請參見表 4-12。

本案現況交通特性調查，針對平常日及假日道路交通尖峰時段進行調查，變更範圍周邊道路系統平常日晨峰時段集中在上午 07:30~08:30，昏峰時段集中在下午 17:30~18:30；假日晨峰時段集中在上午 11:00~12:00；昏峰時段集中在下午 17:00~18:00。

有關本計畫區開發影響範圍內主要道路平常日及假日晨昏峰時段道路流量與服務水準狀態評估結果，彙整如表 4-13、表 4-14 內容。平常日及假日周邊主要道路淡金路尖峰時段路段服務水準為 D 級；中山北路路段服務水準為 C 級；濱海路路段服務水準為 B~C 級；新市二路路段服務水準為 B 級。

表4-12 市區道路服務水準等級劃分標準

道路速限 服務水準	速限 50 公里道路 V(公里/小時)	速限 60 公里道路 V(公里/小時)	速限 70 公里道路 V(公里/小時)
A	$V \geq 35$	$V \geq 40$	$V \geq 45$
B	$30 \leq V < 35$	$35 \leq V < 40$	$40 \leq V < 45$
C	$25 \leq V < 30$	$30 \leq V < 35$	$35 \leq V < 40$
D	$20 \leq V < 25$	$25 \leq V < 30$	$30 \leq V < 35$
E	$15 \leq V < 20$	$20 \leq V < 25$	$25 \leq V < 30$
F	$V < 15$	$V < 20$	$V < 25$

資料來源：2011 年臺灣公路容量手冊，交通部運輸研究所。

表4-13 平常日尖峰時段重要道路路段服務水準評估彙整表

路名	路段	方向	車道數	容量(C)	晨峰時段				昏峰時段				道路速限
					旅行速率(KPH)	流量(V)	V/C	LOS	旅行速率(KPH)	流量(V)	V/C	LOS	
淡金路	新市二路~新市一路	往北	3	3,100	33.1	1,476	0.48	C	33.8	1,115	0.36	C	60 km/h
		往南	3	3,100	33.6	1,235	0.40	C	33.1	1,485	0.48	C	
中山北路三段	新市二路~濱海路	往北	2	1,950	26.7	577	0.30	C	26.8	549	0.28	C	50 km/h
		往南	2	1,950	26.9	477	0.24	C	26.6	648	0.33	C	
中山北路二段	濱海路~新市一路	往北	2	1,950	26.1	720	0.37	C	25.6	898	0.46	C	
		往南	2	1,950	25.9	807	0.41	C	25.4	1,010	0.52	C	
濱海路一段	淡金路~中山北路	往東	2	2,050	31.5	282	0.14	B	31.8	237	0.12	B	
		往西	2	2,050	31.8	230	0.11	B	31.2	336	0.16	B	
濱海路一段	中山北路~濱海路一段 306 巷	往東	2	2,050	29.5	611	0.30	C	30.1	502	0.25	B	
		往西	2	2,050	30.9	372	0.18	B	29.6	587	0.29	C	
新市二路	淡金路~濱海路一段 306 巷	往東	2	2,050	31.2	511	0.25	B	31.6	430	0.21	B	
		往西	2	2,050	32.4	309	0.15	B	32.3	308	0.15	B	

資料來源：本計畫調查整理。

表4-14 假日尖峰時段重要道路路段服務水準評估彙整表

路名	路段	方向	車道數	容量(C)	晨峰時段				昏峰時段				道路速限
					旅行速率(KPH)	流量(V)	V/C	LOS	旅行速率(KPH)	流量(V)	V/C	LOS	
淡金路	新市二路~新市一路	往北	3	3,100	33.5	1,274	0.41	C	33.5	1,276	0.41	C	60 km/h
		往南	3	3,100	34.1	957	0.31	C	33.0	1,505	0.49	C	
中山北路三段	新市二路~濱海路	往北	2	1,950	27.1	583	0.30	C	27.3	473	0.24	C	50 km/h
		往南	2	1,950	27.5	414	0.21	C	27.0	590	0.30	C	
中山北路二段	濱海路~新市一路	往北	2	1,950	27.0	524	0.27	C	26.0	833	0.43	C	
		往南	2	1,950	27.2	426	0.22	C	25.7	958	0.49	C	
濱海路一段	淡金路~中山北路	往東	2	2,050	31.7	304	0.15	B	32.0	274	0.13	B	
		往西	2	2,050	32.0	264	0.13	B	31.3	362	0.18	B	
濱海路一段	中山北路~濱海路一段 306 巷	往東	2	2,050	30.5	468	0.23	B	30.8	426	0.21	B	
		往西	2	2,050	30.7	443	0.22	B	29.2	653	0.32	C	
新市二路	淡金路~濱海路一段 306 巷	往東	2	2,050	31.8	297	0.14	B	30.2	519	0.25	B	
		往西	2	2,050	32.3	225	0.11	B	31.8	292	0.14	B	

資料來源：本計畫調查整理。

2. 路口服務水準評估

計畫區周邊重要路口主要為車輛進出道路相交處，重要路口為中山北路/濱海路、淡金路/濱海路等 2 處路口，本計畫針對上述路口進行平常日及假日上下午尖峰時段路口轉向交通量調查。

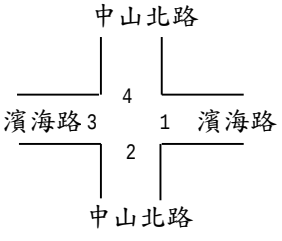
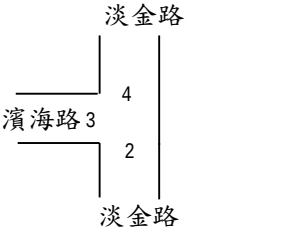
有關本計畫開發影響範圍內重要路口服務水準評估，主要採用各路口平均延滯數值結果作為服務水準評估標準，評估指標標準請參見表 4-15 內容說明。重要路口平常日及假日路口服務水準評估結果如表 4-16、表 4-17 內容所示，平常日及假日晨昏峰時段中山北路/濱海路路口平均延滯時間約 33~37 秒，服務水準皆為 C 級；淡金路/濱海路路口平均延滯時間約 12~25 秒，服務水準為 A~B 級。

表4-15 號誌化路口服務水準分級表

服務水準	平均停止延滯(秒)
A	~15
B	15~30
C	30~45
D	45~60
E	60~80
F	80~

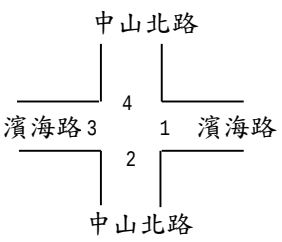
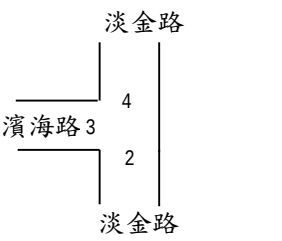
資料來源：2011 年臺灣公路容量手冊，交通部運輸研究所。

表4-16 平日重要路口服務水準分析彙整表

路口	時段	方向	每一鄰近車輛 平均延滯(秒)	路口平均 延滯(秒)	服務水準	
	晨峰	1	20.8	35.43	B	C
		2	25.4		B	
		3	54.1		D	
		4	31.3		C	
	昏峰	1	22.7	37.42	B	C
		2	43.3		C	
		3	29.0		B	
		4	44.0		C	
	晨峰	1	-	22.91	-	B
		2	16.6		B	
		3	9.6		A	
		4	36.4		C	
	昏峰	1	-	24.10	-	B
		2	6.8		A	
		3	9.6		A	
		4	41.2		C	

資料來源：本計畫蒐集整理。

表4-17 假日重要路口服務水準分析彙整表

路口	時段	方向	每一鄰近車輛 平均延滯(秒)	路口平均 延滯(秒)	服務水準	
	晨峰	1	22.4	33.62	B	C
		2	17.4		B	
		3	54.3		D	
		4	36.7		C	
	昏峰	1	25.0	36.70	B	C
		2	37.0		C	
		3	31.3		C	
		4	49.3		D	
	晨峰	1	-	12.77	-	A
		2	14.4		A	
		3	13.0		A	
		4	9.7		A	
	昏峰	1	-	24.60	-	B
		2	14.7		A	
		3	10.5		A	
		4	37.0		C	

資料來源：本計畫蒐集整理。

(三)大眾運輸系統現況分析

1. 淡海輕軌

本計畫區北側臨接 V07 淡水行政中心站，淡海輕軌綠山線已於民國 107 年 12 月通車，變更範圍本身及周邊交通可及性提升，V07 站現況營運班次如表 4-18。另雖現況捷運車站出入口設於濱海路北側，本計畫區尚未有出入口設置（詳圖 4-20），然其車站設計已預留與本計畫區接口，未來仍可視需求增設捷運車站出入口，提升本計畫大眾運輸可及性，亦同時增加本計畫區各項活動機能之發展潛力。

表4-18 V07 淡水行政中心站營運班次時刻表

V07 淡水行政中心站							
往紅樹林		往紅樹林		往炭頂		往炭頂	
平常日		週六、週日及國定假日		平常日：週一至週五		週六、週日及國定假日	
時	分	時	分	時	分	時	分
6	11 26 41 53	6	11 26 41 56	6	13 28 43 58	6	13 28 43 58
7	02 14 26 35 44 50 56	7	11 26 41 56	7	13 25 34 44 58	7	13 28 43 58
8	02 11 26 41 56	8	11 26 41 56	8	07 14 20 28 34 43 58	8	13 28 43 58
9	11 26 41 56	9	11 26 41 56	9	13 28 43 58	9	13 28 43 58
10	11 26 41 56	10	11 26 41 56	10	13 28 43 58	10	13 28 43 58
11	11 26 41 56	11	11 26 41 56	11	13 28 43 58	11	13 28 43 58
12	11 26 41 56	12	11 26 41 53	12	13 28 43 58	12	13 28 43 58
13	11 26 41 56	13	05 17 29 41 53	13	13 28 43 58	13	13 25 37 49
14	11 26 41 53	14	05 17 29 41 53	14	13 28 43 58	14	01 13 25 37 49
15	05 17 29 41 53	15	05 17 29 41 53	15	13 25 37 49	15	01 13 25 37 49
16	05 17 29 41 53	16	05 17 29 41 56	16	01 13 25 37 49	16	01 13 25 37 49
17	05 17 29 41 53	17	11 26 41 56	17	01 13 25 37 49	17	01 13 28 43 58
18	05 17 29 41 53	18	11 26 41 56	18	01 13 25 37 49	18	13 28 43 58
19	05 17 29 41 56	19	11 26 41 56	19	01 13 25 37 49	19	13 28 43 58
20	11 26 41 56	20	11 26 41 56	20	01 13 28 43 58	20	13 28 43 58
21	11 26 41 56	21	11 26 41 56	21	13 28 43 58	21	13 28 43 58
22	11 26 41 56	22	11 26 41 56	22	13 28 43 58	22	13 28 43 58
23	11 26 41 56	23	11 26 41 56	23	13 28 43 58	23	13 28 43 58
24	11	24	11	24	13	24	13

資料來源：新北大眾捷運股份有限公司(查詢日期民國 108 年 9 月 16 日)。



圖4-20 淡水行政中心站（V07）及本計畫區

資料來源：本計畫拍攝。

2. 公車

計畫區位於淡海新市鎮聯外之主要門戶，公車班次及種類相較淡海新市鎮其它地區更多，周邊客運營運路線由三重客運、指南客運、基隆客運、淡水客運等四家業者提供，主要聯絡大臺北市區與淡海新市鎮；市區公車則主要為聯絡淡水、紅樹林等各捷運車站至淡海新市鎮；此外，尚有多條免費社區巴士，多以捷運淡水站為起迄點，路線遍及淡水各地區，提供淡水地區居民往來。周邊現況行經路線合計共 32 條路線，公車站牌包含輕軌淡水行政中心站、中山濱海路口、商工路口、淡水高職、淡金濱海路口、淡水行政中心等站，位置如圖 4-21，路線多為淡金公路、中山北路南北向行駛，部分路線沿中山北路向西轉至濱海路行駛。各站公運路線資料如表 4-19。

表4-19 本計畫區周邊各公車站路線彙整表

站牌	公車路線[行駛方向]
A 輕軌淡水行政中心站	881[新市鎮]、894[新市鎮]、957[新市鎮]、983[新市鎮]、紅 37[新市鎮]、藍海 1 線先導公車[漁人碼頭]
B 中山濱海路口[向北]	860[三芝]、862[基隆]、863[金山]、865[茂林]、867[尖山湖]、867 區[石門]、871[行忠堂]、871 中山北路[行忠堂]、872 經正德國中[中泰]、873 經正德國中[中和里]、874[大湖]、892[石門]、947[淡水]
B 中山濱海路口[向南]	860[捷運淡水站]、862[淡水]、863[淡水]、865[捷運淡水站]、867[捷運淡水站]、871[捷運淡水站]、871 中山北路[捷運淡水站]、872 經正德國中[捷運淡水站]、873 經正德國中[捷運淡水站]、874[捷運淡水站]、881[捷運淡水站]、892[淡水]、894[捷運淡水站]、947[板橋]、957[捷運劍南路站]、983[捷運關渡站]、紅 37[捷運淡水站]、紅 37 繞淡水商工[捷運淡水站]、淡水新市鎮-板橋[板橋]
C 商工路口	818[捷運紅樹林站]、821[天文科學館]、861[捷運淡水站]、864[捷運劍潭站]、879[關渡]、882[捷運紅樹林站]、F105[捷運淡水站]、F106[捷運淡水站]、F109[捷運淡水站]、紅 37[捷運淡水站]、紅 52[捷運紅樹林站]
D 淡水高職	818[聖約翰科技大學]、821[三芝]、861[馬偕醫學院]、864[三芝]、879[馬偕醫學院]、882[馬偕醫學院]、紅 52[淡海新市鎮]
E 商工路口[新巴士]	F105[捷運淡水站]、F106[捷運淡水站]
F 淡金濱海路口	818[捷運紅樹林站]、821[天文科學館]、861[捷運淡水站]、864[捷運劍潭站]、879[關渡]、882[捷運紅樹林站]、紅 52[捷運紅樹林站]
淡水行政中心[向北]	860[三芝]、862[基隆]、863[金山]、865[茂林]、867[尖山湖]、867 區[石門]、871[行忠堂]、871 經中山北路[行忠堂]、872 經正德國中[中泰]、873 經正德國中[中和里]、874[大湖]、881[淡海]、892[石門]、894[淡海新市鎮]、947[淡水]、957[淡海新市鎮]、983[淡海新市鎮]、F111 新民[華南銀行]、F111 新春[華南銀行]、紅 37[淡海新市鎮]、紅 37 繞淡水商工[淡海新市鎮]
淡水行政中心[向南]	860[捷運淡水站]、862[淡水]、863[淡水]、865[捷運淡水站]、867[捷運淡水站]、867 區[捷運淡水站]、871[捷運淡水站]、871 經中山北路[捷運淡水站]、872 經正德國中[捷運淡水站]、873 經正德國中[捷運淡水站]、874[捷運淡水站]、881[捷運淡水站]、892[淡水]、894[捷運淡水站]、947[板橋]、957[捷運劍南路站]、983[捷運關渡站]、F111 新民[捷運淡水站]、F111 新春[捷運淡水站]、紅 37[捷運淡水站]、紅 37 繞淡水商工[捷運淡水站]、淡水新市鎮-板橋[板橋]

資料來源：本計畫調查整理。



圖4-21 本計畫區周邊公車站分布示意圖

資料來源：交通部交通網路地理資訊倉儲系統、本計畫繪製。

(四)變更範圍周邊現況停車供給分析

計畫區周邊主要道路路側皆禁止路邊停車，周邊公民營路外停車場供給情形詳表 4-20(未開放之建築物附屬設施不納入本計畫調查範圍)，經調查變更範圍周邊共計有 7 處公民營路外停車場。

表4-20 本計畫區周邊公有路外停車場彙整

停車場名稱	車位數	營業時間	收費標準
家福淡新店停車場	汽車299 機車305	24H	小型車計時：每小時30元。 機車計時：每次10元
新北市淡水區市民聯合服務中心地下停車場	汽車49 機車139	平日07-21時 假日07-14時	小型車計時：每小時20元。 機車計次：每次10元
淡水國民運動中心地下停車場	汽車65 機車76	24H	小型車月租：每月4000元； 計時：每小時20元。機車免費
Times 淡水中山北路二段停車場	汽車78	24H	小型車月租：每月8000元； 計時：每小時80元
全聯淡水中山停車場	汽車10	24H	小型車計時：每小時40元(平日)、 每小時60元(國定例假日)
Times 寶雅淡水中山北路店停車場	汽車13	24H	小型車月租：每月8000元； 計時：每小時80元
淡水新市停車場	汽車150	24H	小型車月租：每月1500元； 計時：每小時30元

資料來源：新北市公共停車場資訊查詢系統，本計畫整理。

(五)行人系統現況分析

本計畫區周邊地區位於淡海新市鎮特定區，各街廓開發均屬需辦理都市設計審議之地區，臨計畫道路兩側多需留設 6m 以上人行道、濱海路兩側皆需留設 8m 以上人行道，供行人步行使用。有關計畫區周邊實際行人空間分布情形請參見圖 4-22 所示。

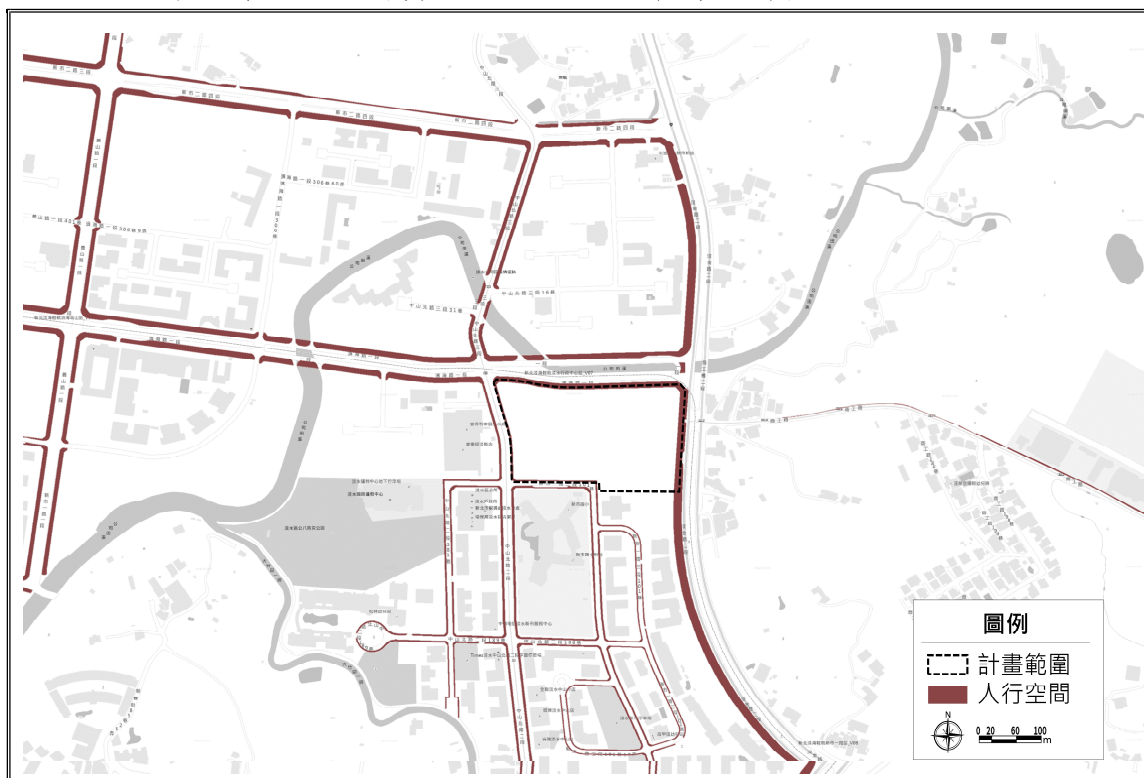
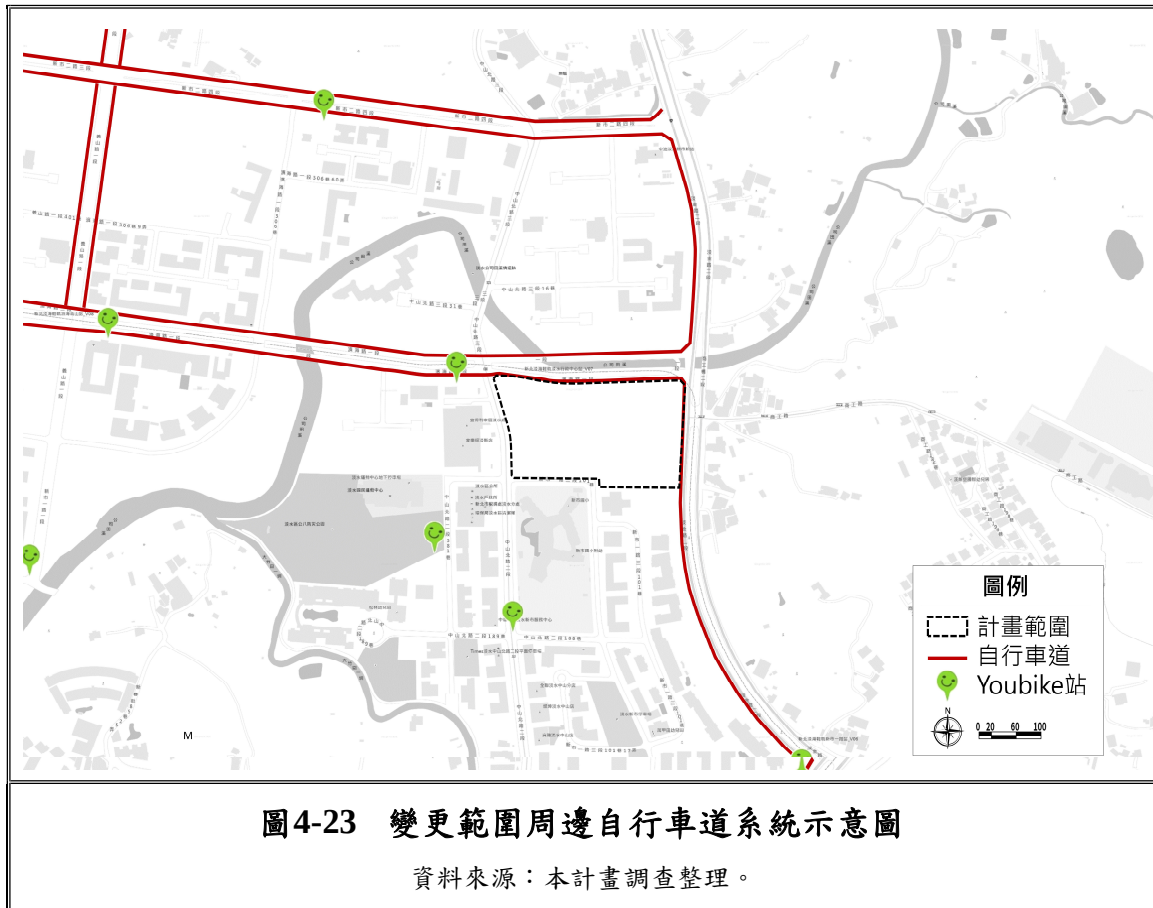


圖4-22 本計畫區周邊行人空間分布位置示意圖

資料來源：交通部交通網路地理資訊倉儲系統、本計畫繪製。

(六)自行車道系統現況分析

本計畫位於淡海新市鎮特定區，就周邊區域道路系統進行檢視，淡金公路西側、濱海路雙側、新市二路雙側均規劃留設 2m 自行車專用道。有關變更範圍周邊自行車道系統分佈情形詳圖 4-23 所示。



七、觀光遊憩資源

本計畫區所屬之淡海新市鎮可快速連通淡水八里地區，北側即為北海岸觀光遊憩區，觀光遊憩機能相當發達，在淡海輕軌運輸系統完工通車後，與淡水八里地區的觀光機能能更緊密的結合。

淡水、八里地區以及北海岸及觀音山國家風景區近 5 年年旅遊人次如圖 4-24、圖 4-25。淡水、八里地區旅遊人次相當多，熱門景點旅遊人次可達 350 萬至 450 萬人次/年；北海岸旅遊人次較少，主要原因為景點較分散且可及性較低。然而兩地區近年來遊客人數仍維持穩定的狀態，並無太大的波動。

淡水 八里
地區

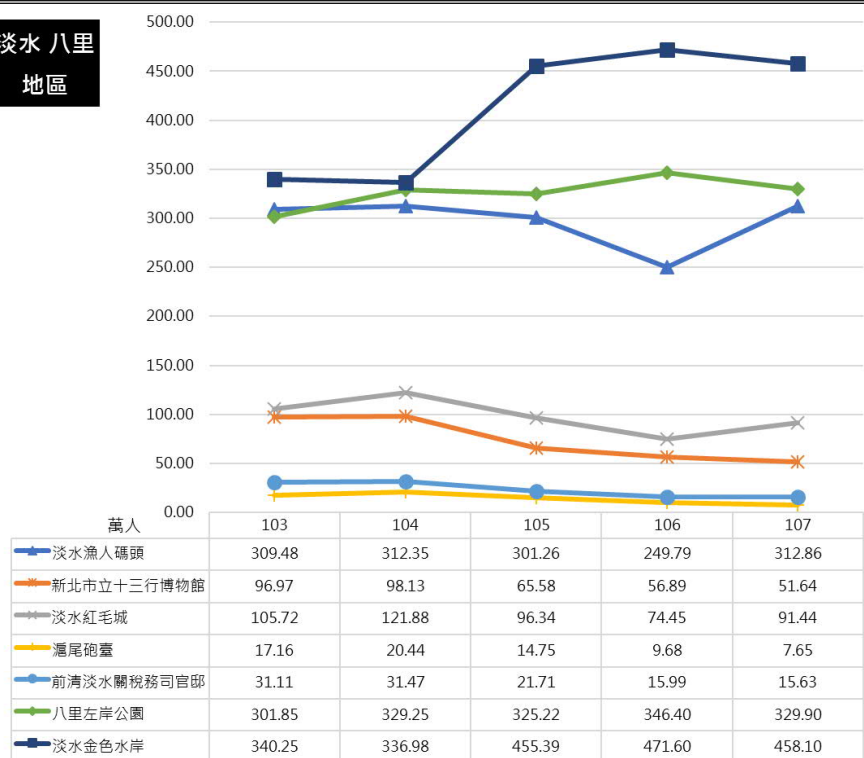


圖4-24 淡水八里地區近 5 年遊客人次統計

資料來源：交通部觀光局，本計畫繪製。

北海岸及
觀音山

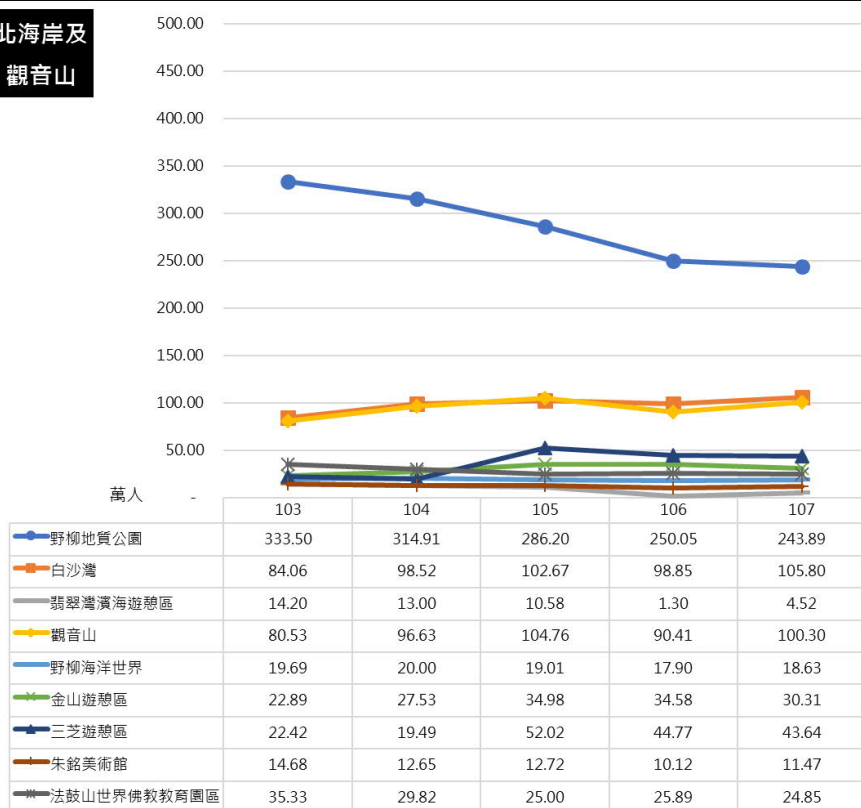


圖4-25 北海岸及觀音山近 5 年遊客人次統計

資料來源：交通部觀光局，本計畫繪製。

伍、開發課題與對策

一、發展潛力分析

本計畫後續都市計畫變更作業，應考量變更範圍區位條件、環境現況、交通運輸、產業發展與市場投資環境等條件，透過本變更範圍之 SWOT 分析架構，以利清楚掌握變更範圍特性，並作為後續用地變更之評估基礎。

(一)變更範圍發展優勢(Strengths)

- 1.淡水區具備獨特且富歷史價值的古蹟建築與文化元素，具豐富的觀光遊憩資源。
- 2.淡水區以住宿及餐飲業和藝術、娛樂及休閒服務業區位商數較高，於觀光及其支援產業有相當潛力。
- 3.基地形狀方整，以利整體開發。
- 4.基地權屬為中華民國，管理者為內政部營建署，產權相對單純，也較易發展符合未來需求之公共服務空間及支援設施，提升公共服務機能。
- 5.基地北側有公司田溪流經，周邊除萬坪公園、公七簡易自然公園已開闢，尚有多處公園未開闢，整體而言基地周邊藍綠帶資源豐富。

(二)變更範圍發展弱點(Weaknesses)

- 1.淡水區人口結構整體呈高齡化及少子化現象，其中淡海新市鎮內缺乏相關設施。
- 2.聯外道路主要為淡金公路，尖峰時段流量較大，服務水準不佳。
- 3.捷運車站專用區容許使用項目不明確、倉儲批發專用區使用項目過於侷限，影響民間投資意願。

(三)潛在機會(Opportunities)

- 1.基地北側緊鄰淡海輕軌 V07 站，綠山線於民國 107 年 12 月通車，可引入 TOD 發展理念，強化地區生活機能。
- 2.基地周邊機能(如家樂福、區公所、運動中心、國小及鄰里商業等)逐漸到位，周邊北投里、崁頂里、埤島里人口數逐漸增加，淡海新市鎮亦為新北市主要人口移入地區。
- 3.淡江大橋刻正辦理發包施工，有助改善周邊交通機能。

(四)潛在威脅(Threats)

- 1.本基地雖為公有土地，但分屬捷運車站專用區與倉儲批發專用區，適用法規與開發主體各異，事涉中央與地方不同單位溝通，恐

不利整體發展。

- 2.基地旁已設有量販商場，且鄰近地區陸續有影城、商場開發營運。
- 3.整體不動產景氣緊縮，開發者與建商投資較為保守。
- 4.兩岸政策轉變，陸客來臺人數大幅下滑，對當地觀光業者造成衝擊。

二、課題說明與對策

(一)開發目的

課題一：新市鎮地區居住人口逐漸增加，人口結構受高齡化、少子化影響，應及早因應相關公共服務設施機能。

說明：新市鎮地區近年發展較為成熟，人口增加主要因為社會增加率，近 10 年平均社會增加率約為 21.99%。其人口結構與新北市相比，扶養比差距不大，扶老比則略高於新北市平均，顯示淡水區人口雖有增加，扶養比仍然提升，所面臨高齡少子化的情況依舊嚴峻，應及早因應人口結構之轉變，提供相關設施與機能服務。

對策：本計畫區為公有地，且鄰接輕軌系統，適宜引入 TOD 發展理念強化地區生活機能，並適時提供托老、托幼設施，與鄰近之淡水行政中心、國民運動中心、萬坪公園等公共設施串連，以大眾運輸轉運功能配合提供多項服務設施，形成新市鎮地區日常居住重要的服務核心。

課題二：本計畫區雖為公有土地，但分屬捷運車站專用區與倉儲批發專用區，事涉中央與地方適用法規與開發主體各異，不利於發揮基地整體規劃之效益。

說明：兩使用分區容許使用項目狹隘不明，於開發階段，無整體規劃為一宗基地檢討申請建造執照開發之可能；另本基地屬營建署管有土地，適用新市鎮條例相關規定辦理標租標售等作業；捷運車站專用區之分區規定相異於新北市其他捷運場站，於大眾捷運法相關規定之適用與否亦較不明確，故建議調整兩分區之使用項目與土地使用分區管制規定，以利保有整體規劃開發之彈性，發揮本計畫區最大之公共服務效益。

對策：考量引入 TOD 發展理念，以淡海新市鎮特定區第一期細部計畫建築物及土地使用分區管制要點內中心商業區管制項目為藍本，變更兩分區管制內容，並建議依新北市通案規定調整分區名稱，並敘明適用大眾捷運法相關規定，保留後續開發彈性。

(二)土地使用

課題：因應變更範圍北側緊鄰淡海輕軌 V07 站，綠山線於民國 107 年 12 月通車，「捷運車站專用區」與「倉儲批發專用區」機能可配合檢討調整，引入 TOD 發展理念，強化地區生活機能，以提升公有土地資源及公共服務效益。

說明：淡水地區本身已有豐富遊憩資源，配合淡海輕軌建設，可將淡水地區遊憩延伸至淡海地區，甚至串連至北海岸風景區。本計畫區周邊機能(如家樂福、區公所、運動中心、國小及鄰里商業等)逐漸到位，為新北市主要人口移入地區之一。「捷運車站專用區」與「倉儲批發專用區」宜調整土地使用強度，以納入轉運、商業、觀光等需求，促使變更範圍機能更加多元，進而提高土地資源效益，提供更完善服務。

對策：因應周邊建設與活動，建議本變更範圍適度調整土地使用強度，原「捷運車站專用區」中都市計畫既有規定「得作配合捷運車站及服務所等相關設施使用」之機能，明確規範得以大眾捷運法實現其捷運與轉運功能，並靈活提供商業機能；原「倉儲批發專用區」則因應周邊機能條件改變，調整為供產業及商業發展與周邊發展所衍生之需求，提供商業、辦公、購物、休閒等複合機能服務，除滿足遊客之需求外，亦可服務周邊一般居民，發揮本變更範圍輕軌轉乘之優勢。

(三)區域交通

課題：本計畫開發衍生交通量應避免對地區交通產生影響，並積極提供地方交通服務。

說明：本計畫區主要聯外道路為淡金公路、西側臨接中山北路，兩路段尖峰時段之交通流量較大，服務水準較低；南臨新市一路三段 101 巷，該巷道往南延伸之南北向路段為新市國小家長接送區，於上學、與各放學時段衍生相關停等與車行活動。本基地後續開發應盡量將衍生之交通影響採內部化處理，並妥善考量南側新市國小上下課交通安全，整合鄰接捷運與多線路公車之優勢，將公共運輸服務機能發揮至最大化。

對策：輕軌已於民國 107 年 12 月通車，本計畫區未來開發規劃設計上應著重與輕軌系統之串聯系統，並強化大眾運輸工具之轉運功能，減少私人運具使用，將人流引導至大眾運具，為輕軌運量之提升帶來正面影響。

陸、發展定位與構想

一、開發目標及定位

(一)區域發展定位

1. 產業空間佈局

依據上位及相關計畫檢視北部產業空間佈局，大臺北地區生活機能以臺北市為核心，周邊配合政策及環境條件形成四類產業軸帶。

產業方面，由汐止經貿園區、南港經貿園區、內湖科技園區至士林北投科技園區、關渡工業區，形成臺北科技走廊，引入資訊、生物、通訊科技等產業研發中心；土城工業區、五股新北產業園區、新莊知識產業園區等除傳統產業外，亦引入知識創意、數位文化等相關產業；西側沿海由桃園航空城、臺北港自由貿易港區等國內外重要交通貿易樞紐，型塑國際物流產業集聚；北海岸地區則由淡水、三芝、石門、金山等地，形成北觀休閒廊帶。

淡海新市鎮位於大臺北市郊地區，除衛星市鎮之角色外，由於其區位及腹地條件，於物流、科技、休閒產業皆有相當潛力。

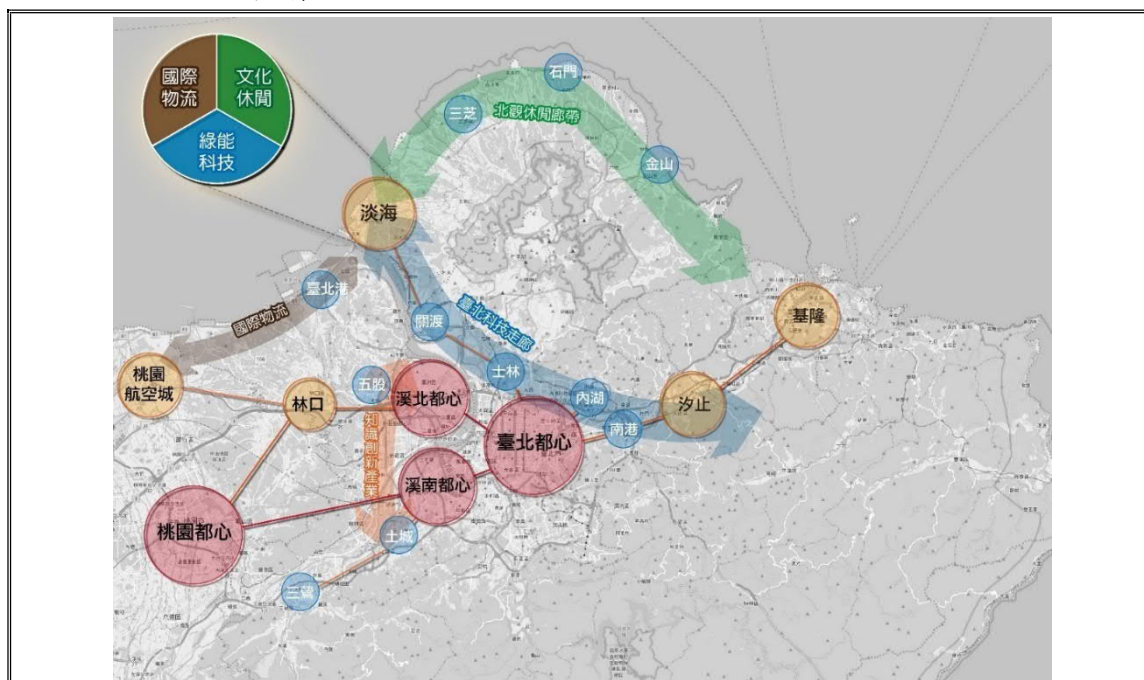


圖6-1 北部地區產業空間發展

資料來源：本計畫繪製。

2. 淡海新市鎮空間發展定位

檢視淡海新市鎮區位條件及近年來政策方向，空間發展大致能有三方向，包含國際物流、綠能科技以及文化休閒。

(1) 國際物流

淡海新市鎮鄰近臺北港自由貿易港區，在國際物流軸帶上亦有優良的區位條件。然而，目前臺北港特定區內產業園區進駐率不高，未來有倉儲物流需求時，仍會優先選擇該地區。因此，淡海新市鎮之國際物流潛力，在產業進駐北側產業園區，且淡江大橋完工通車後，挾帶產業聚集及交通優勢，才有作為國際物流集散地之優勢。

(2) 綠能科技

淡海新市鎮位於北臺科技走廊末端，同時為海底電纜登陸地區，近年來政府政策亦期望於淡海新市鎮輔導以綠能、雲端運算等相關產業為主的新興產業，顯示淡海新市鎮有作為綠能科技場域之潛力。檢視相關都市計畫，淡海新市鎮第二開發區內之產業發展區，未來將引進綠色能源、生物技術、雲端運算及文化創意等產業。因此，本計畫建議除產業園區引進新興產業外，淡海新市鎮亦可配合作為綠色能源示範場域，如電動車、LED路燈等綠色基盤設施。

(3) 文化休閒

淡海新市鎮除鄰近淡水、八里地區，亦為都市中心與北海岸風景區之間的重要中繼點，周邊重要觀光遊憩景點環繞，多數遊憩據點年旅客數高達 100 萬以上，最多可至 450 萬人次/年。

淡海新市鎮作為一新興發展區，除服務當地居民外，亦可作為北部旅遊的重要遊憩服務節點，將周邊各景點遊憩人口收納至此處，旅客遊覽北海岸風光、淡水老街巡禮之餘，提供一個能夠稍作休息的中繼點，甚至可服務陽明山、觀音山等地區的旅客，提供不同於都市中心的服務據點（詳圖 6-2）。

(二)計畫區發展定位

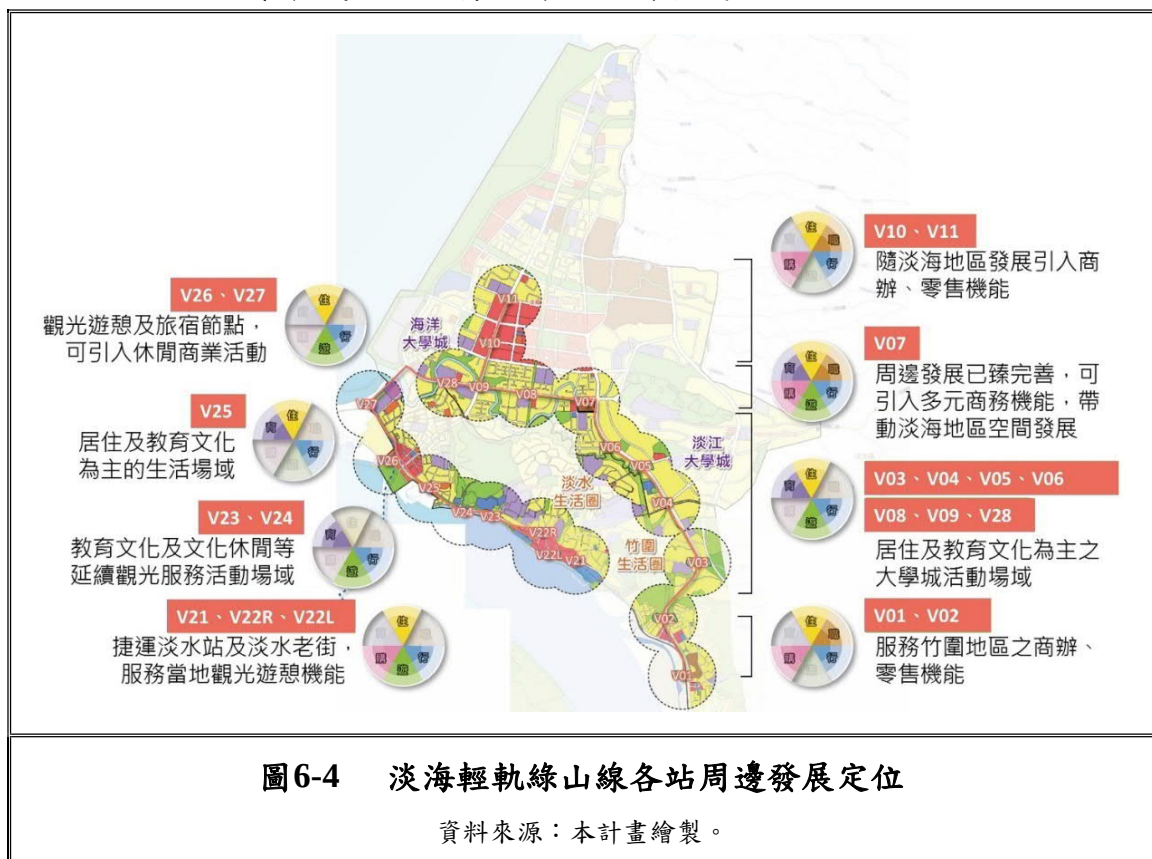
1.捷運建設規劃前

淡海新市鎮目前尚在發展中，已發展區域多集中於南側，生活圈與淡水地區緊密連結。檢視相關計畫及現況環境，本計畫鄰近淡江大學，西側還有海洋科大，再加上位於淡海地區主要聯外道路旁，已具交通及區位發展優勢。在捷運建設規劃前本計畫區周邊空間發展詳圖 6-3，配合周邊文教設施，引入知識相關產業外，利用交通優勢發展倉儲批發相關產業。

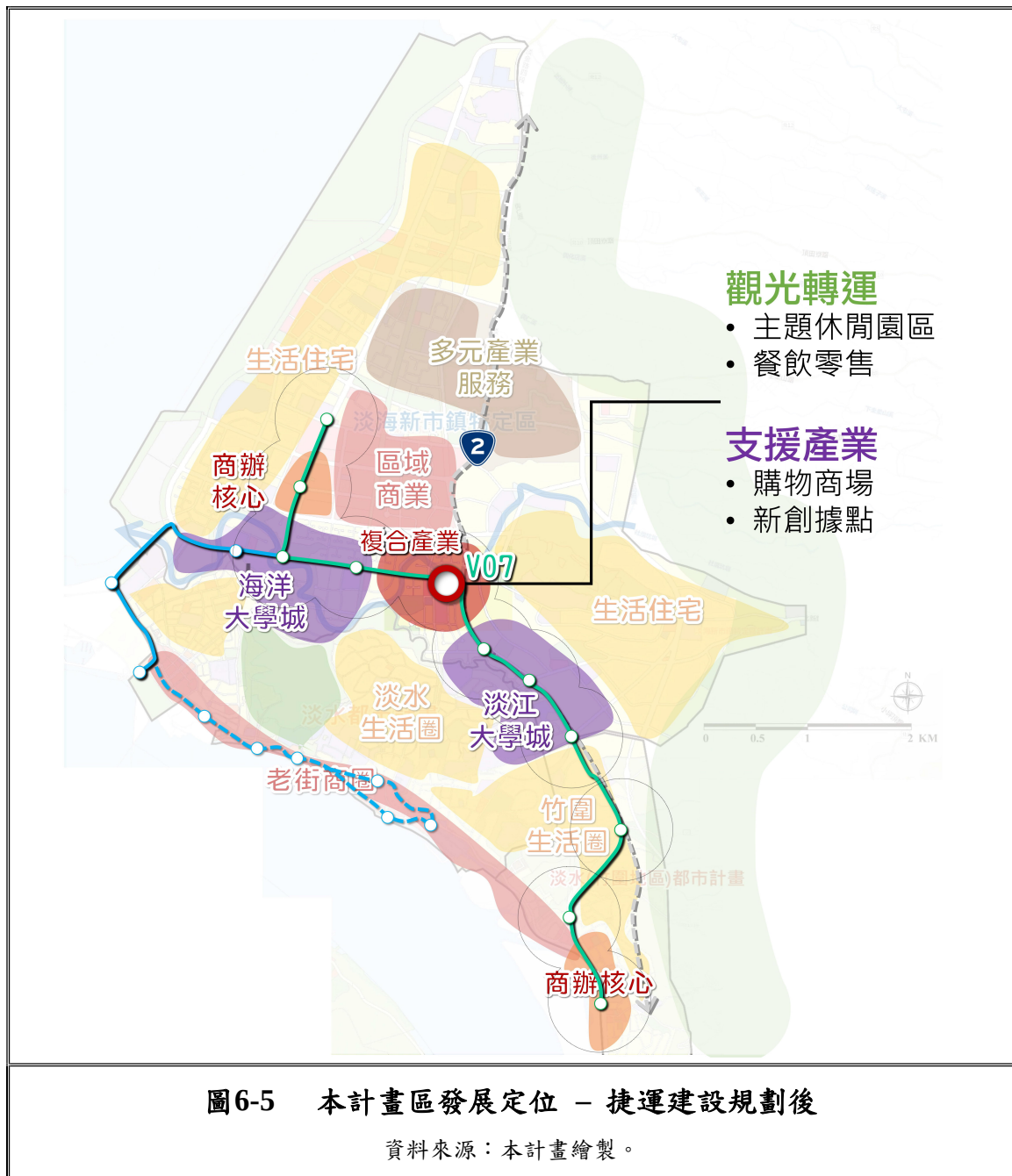


2. 捷運建設規劃後

然而，淡海輕軌規劃後，空間發展亦隨之產生改變，捷運建設的引入致使當地大眾運輸系統結構轉變，直接影響如交通可及性大幅提升、周邊道路服務水準提升等，皆為引入更多人流之正面因素。淡海輕軌綠山線已於民國 107 年 12 月通車，檢視輕軌沿線各站周邊發展潛力詳圖 6-4。其中，綠山線多數場站以服務淡海地區居民日常生活為主，周邊大部分為居住機能，其中，V01、V02、V07、V10、V11 站將成為未來各生活場域之發展核心，V01、V02 結合捷運紅樹林站，服務竹圍生活圈商辦、零售等生活及商務相關機能；V07 站由於周邊發展逐漸完善，且現況機能相當多元，未來引入多元商務機能，將能有效帶動淡海地區空間發展；V10、V11 站周邊規劃為淡海地區之區域商業核心，然現況發展尚未健全，未來隨生活圈逐漸向北延伸後，引入商辦、零售機能，服務淡海生活圈居民。



淡海輕軌通車後，V07 站周邊有相當潛力引入複合產業，就前述區域空間發展定位及現況環境條件，較適宜引入之產業以觀光文化、商業、辦公為主，詳圖 6-5。



二、規劃開發構想

變更範圍面積合計達 3.68 公頃，權屬為公有、規模完整，有助引入具多元商業經營能力的廠商，發展「都會或區域層級的商業活動」（詳圖 6-6）。計畫範圍面臨省道、輕軌捷運車站，聯外交通便捷，透過「都會或區域層級商業活動」的發展，更可充分發揮區位條件優勢，結合淡海地區遊憩活動及北海岸觀光資源。此外，由於本計畫區之面積廣闊且位居新市鎮行政核心，也可以兼顧內需型態地區商業與公益機能，成為功能完整的複合商業空間。

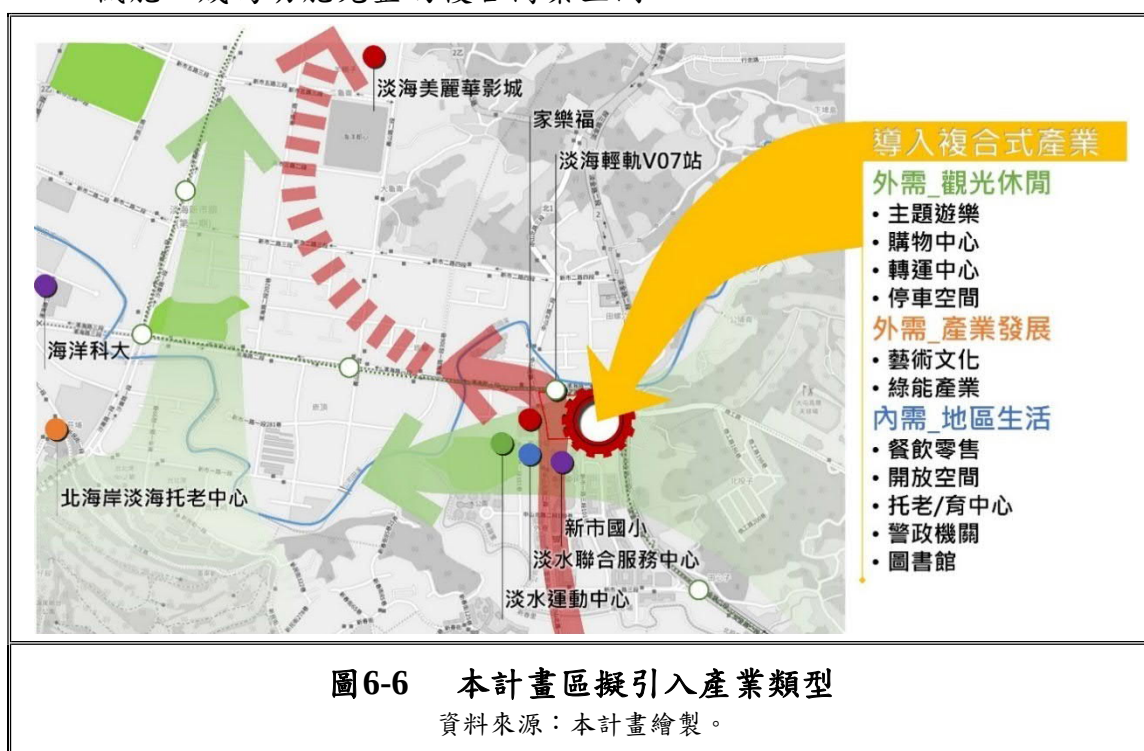


表6-1 本計畫區規劃構想

規劃構想	上位相關計畫	現況條件	開發市場
外需： 觀光休閒	- 位於北觀海洋城邦區，應兼顧產業、遊憩、文化 - 淡水地區為大臺北地區重要遊憩據點 - 淡海輕軌通車後，交通可及性大幅提升	- 為淡水及北海岸遊憩中繼點 - 淡水、八里旅遊人次位居全臺高位 - 腹地大且產權單純，亦無嚴重影響開發之限制條件	- 旅宿業集中於淡水地區，且經營狀況遭遇瓶頸 - 周邊商場以服務當地居民為主，缺乏大規模商業
外需： 產業發展	引入新興產業，並鼓勵既有產業與文創、觀光、休閒、綠能等結合轉型	藝術文化與休閒娛樂為淡水區最優勢產業	辦公市場目前需求不高，然而配合當地產業發展未來仍有發展潛力
內需： 地區生活	-	- 周邊人口密集且持續成長 - 為淡海新市鎮生活機能相對完善地區 - 人口出現高齡少子化現象	周邊住宅存量尚未去化，不建議新建住宅

資料來源：本計畫整理。

三、使用分區與項目變更

依前述空間發展定位及開發規劃構想，本計畫擬透過土地使用分區之變更，併同調整使用分區之組別。兩筆地號之土地使用分區變更後，參考民國 98 年 12 月 22 日公告之「有利於淡海新市鎮發展產業適用範圍」，擬引進「百貨公司業（F301010）」、「其他綜合零售業（F399990）」、「電影製片廠業（J404021）」、「藝文服務業（J601010）」、「觀光旅館業（J901011）」、「觀光遊樂業（J904011）」、「會議及展覽服務業（JB01010）」等行業別。另考量本基地使用分區過去曾為醫療專用區，近年雖無使用需求，仍建議因應未來地區醫療需求，並兼顧廠商經營彈性，可引入「醫療診所」、「長期照護機構」、「產後護理機構」等醫療設施使用。

(一)捷運車站專用區變更為捷運開發區

新北市為適當區分捷運設施之使用特性，將相關用地區分為可辦理土地開發之「捷運開發區」（依商業區管制容許使用項目），以及單純提供捷運設施使用之「捷運系統用地」。考量現行捷運車站專用區容許使用項目僅正面列舉「配合捷運車站及服務所等相關設施使用」，亦無敘明可採大眾捷運法辦理開發之規定。為避免後續使用項目之認定疑義，故將捷運車站專用區變更為捷運開發區，適用大眾捷運法，並依中心商業區管制容許使用項目。

(二)倉儲批發專用區變更為產業專用區

現行倉儲批發專用區容許使用項目僅正面列舉倉儲業、批發業，惟計畫範圍距離機場、港口與主要市場皆超過 30 分鐘車程，較無發展倉儲批發業之潛力，配合本案空間發展潛力與定位，擬變更使用分區為產業專用區。為保留兩筆地號土地之整體開發彈性，變更後「產業專用區」之容許使用項目係參考現行都市計畫之中心商業區規定，並規範住宅使用應低於總容積樓地板面積 10%，以確保計畫區引進產業與商務機能。

四、使用強度變更

(一)調整捷運開發區之容積率

1. 落實 TOD 發展理念

本計畫區公司田段 17 地號屬淡海新市鎮特定區細部計畫之捷運車站專用區，原建蔽率不得大於 50%、容積率不得大於 200%，原土地使用強度下，最大可建築面積為 1,505.62 平方公尺、最大可開發總容積樓地板面積為 6,022.48 平方公尺，使用強度較低。

淡海新市鎮規劃之初主要以汽車通行為主，惟現況淡海輕軌綠山線已於民國 107 年 12 月通車，亦可轉乘淡水新店線，故淡海新市鎮發展已與大眾運輸廊帶密不可分，V07 站亦為重要轉運節點。因應捷運設施量體與相關需求，結合 TOD 發展理念，在維持公共設施機能且符合環境品質與交通服務水準之前提下，土地使用強度參考新北市捷運開發區不得超過變更前原容積 1.7 倍之規範，將基準容積調整為 340%，以符合未來發展需求。

為增加新北市捷運建設經費，規範本次變更後增加容積之半數，應由主管機關支付建造成本後取得，以確實挹注捷運建設自償性經費。如因法規限制，致無法完全使用之部分容積，由土地所有權人與主管機關均攤。

考量調整後之容積率已考量「大眾捷運系統土地開發辦法」及「淡海新市鎮特定區第一期細部計畫建築物及土地使用分區管制要點」之容積獎勵，故土地開發建築物除調整後基準容積，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。

2. 容積量檢討

調整後捷運開發區較原細部計畫之樓地板面積增加約 4,215.74 平方公尺(變更後可建築總樓地板面積-原本可建築總樓地板面積)，相關檢討如下：

(1) 居住人口

依民國 107 年平均每人居住坪數 14.83 坪推估，較原計畫增加之樓地板面積，其增加之居住人口約為 86 人，惟其樓地板面積主要做為捷運設施、轉運設施等非住宅使用，推估實際居住人口對淡海新市鎮特定區計畫影響有限。

(2) 活動人口

本計畫新增樓地板面積所增加之活動人口，其所衍生之停車、餐飲、購物等需求，應由本基地內化處理，對周邊交通環境衝擊詳本計畫之附件二交通環境衝擊說明，本計畫區開發對於道路服務水準並未造成太大之影響，周邊各主要道路大致均可維持與現況相同之服務水準。

(3)周邊景觀

本次變更配合調整容積率，調整後容積率(340%)之都市設計限高仍為 51 公尺，未來亦配合周邊環境加強綠美化，塑造舒適之休憩與人行通行空間。

(二)調整捷運開發區之建蔽率

本計畫區原建蔽率為 50%，由於 V07 淡水行政中心站為高架站，考量與本基地連接之立體聯通道與相關捷運設施之設置皆需計入建築面積，參考捷運萬大線、捷運三鶯線之捷運開發區辦理情形，檢討調整建蔽率為 80%，有助於擴大捷運轉運設施單層建築面積，增加相關服務設施發展利用的彈性。

表 6-4 捷運車站專用區變更為捷運開發區變更前後使用強度比較表

項目	變更前	變更後
使用分區	捷運車站專用區	捷運開發區
建蔽率	50%	80%
容積率	200%	340%

資料來源：本計畫製作。

(三)調整產業專用區之容積率

1.活絡車站周邊產業機能，成為淡海地區新興產業萌發之地

本計畫區公司田段 17-1 地號屬淡海新市鎮特定區細部計畫之倉儲批專用區，原建蔽率不得大於 60%、容積率不得大於 200%，原土地使用強度下，最大可建築面積為 20,274.27 平方公尺、最大可開發總容積樓地板面積為 67,580.90 平方公尺，使用強度較低。

淡海新市鎮第一期發展區內無產業專用區之規劃，主要為住宅區、商業區等，現況亦較無商辦類型產品在此發展。新市鎮規劃之初以汽車通行為主，集中式大面積商業區配置方式與後續推動之輕軌建設線性大眾運輸廊帶發展方式不符。臺北市商辦產品供應量有限，因應新型態產業辦公模式，市郊型辦公空間長期而言具有一定發展性，本基地位於第一期發展區第一與第二開發區邊界，並鄰接淡金路與淡海輕軌 V07 站重要轉運節點，以第一期發展區率先引入產業辦公機能之需求，結合 TOD 發展理念，在維持環境品質與交通服務水準之前提下，建議將基準容積調升為 300%，以增加開發彈性。

2. 容積量檢討

調整後產業專用區較原細部計畫之容積樓地板面積增加約 33,790.45 平方公尺(變更後可建築總樓地板面積-原本可建築總樓地板面積)，相關檢討如下：

(1) 居住人口

基地土地使用管制住宅使用以總容積樓地板面積之 10%以下，依民國 107 年平均每人居住坪數 14.83 坪推估，其增加之居住人口約為 689 人，實際建築規劃應考量交通影響評估結果酌予調整。

(2) 活動人口

本計畫新增樓地板面積所增加之活動人口，其所衍生之停車、餐飲、購物等需求，應由本基地內化處理，對周邊交通環境衝擊詳本計畫之附件二交通環境衝擊說明，本計畫區發展產業辦公機能，與現況發展主要活動人車流動方向相反，對於周邊道路服務水準之衝擊相對輕微。

(3) 周邊景觀

本次變更配合調整容積率，調整後容積率(300%)之都市設計限高仍為 51 公尺，未來亦配合周邊環境加強綠美化，塑造舒適之休憩與人行通行空間。

柒、變更理由及變更內容

一、變更理由

(一)必要性

1. 配合國家重大建設計畫，健全公共服務機能

捷運輕軌建設各項工程陸續開展，輕軌綠山線已於民國 107 年 12 月通車，促使淡海新市鎮地區從車行為主的空間使用導向邁向大眾運輸的重要里程碑，原新市鎮以車行為主的空間規劃亦有必要調整。本計畫變更範圍導入「Green TOD」理念，調整為混合型土地利用，期待引入工作、購物、休閒娛樂等機能，促使輕軌使用者在周邊步行範圍內，可滿足基本生活需求；透過場站周邊的完善機能規劃及開發，提倡公共運具之搭乘及自行車之使用率，實現健康生活、低碳永續之規劃理念。

2. 法規適用性質明朗化，有利後續開發利用

本計畫區之北側土地(淡水區公司田段 17 地號)屬「捷運車站專用區」，其使用項目敘述簡要，亦無明訂可採大眾捷運法辦理開發，後續開發面臨法規適用與使用項目不明確之情況，故建議本計畫區之「捷運車站專用區」變更為「捷運開發區」，並載明得依「大眾捷運法」及相關法令辦理土地開發。捷運設施認定方式則回歸大眾捷運法，並參考現行淡海新市鎮特定區第一期細部計畫之中心商業區使用項目明訂「捷運開發區」之使用項目。

3. 結合地區服務與產業發展需求，適度調整土地使用機能與強度

本計畫周邊現況除公共設施，主要為大量的住宅單元，本計畫兩現行使用分區容許使用項目狹隘，難以配合引進複合式商務及新興產業之發展可能。配合計畫區之發展定位與區域特性，於計畫範圍劃設產業專用區，注入主題休閒、文化創意、藝文展演、辦公會議等多元機能服務，強化地方核心空間之元素，吸引人才進駐，創新產業經濟，帶動地區整體發展，同時與休憩資源相串連結，擴充觀光遊憩發展規模、內涵，提升地方吸引力及競爭力，在產業空間佈局上與淡水區發展相互呼應。

為發揮本計畫區最大效益、提供多元公共服務機能與良好人行空間，產業專用區與相鄰「捷運開發區」整體開發之可行性為必要的考量方向，故參考現行淡海新市鎮特定區第一期細部計畫之中心商業區使用項目明訂「產業專用區」之使用項目，並規範住宅使用應低於總容積樓地板面積 10%，確保本計畫區之開發能強化淡海新市鎮產業機能，引導車站周邊多元使用。此外，亦參考 TOD 發展理念，適度調升並明確化本計畫可開發強度。新北市政府都委會於民國 108 年 1 月 31 日第 96 次會議已通過「捷運開發區」容積率之訂定以原土地使用分區基準容積率 2.5 倍之原則，然本基地都市設計審議規範已有建築高度 51 公尺之限制，考量周邊不動產交易價格與開發財務可行性，建議基地開發將本可爭取之都市計畫獎勵上限(基準容積之 20%)及大眾捷運法之捷運設施可增加容積上限(基準容積之 50%)計入，整合訂定本基地容積率上限為原基準容積之 1.7 倍，即 340%。

(二)公益性

1. 透過捷運車站土地開發，加值輕軌服務機能

配合淡海輕軌 V07 站之設置與營運，將變更範圍原屬「捷運車站專用區」變更為「捷運開發區」，透過場站開發並規劃作為淡海地區公車轉運據點，實踐輕軌捷運、公車無縫轉乘目標，發揮大眾運輸最大化效益，形成淡海新市鎮的新節點。

2. 滿足地區交通與休閒服務需求，提升活動服務品質

變更範圍鄰接 V07 站且鄰近淡水行政中心、新市國小、國民運動中心、萬坪公園等公共設施與遊憩空間，本次變更可提供周邊地區居民各項轉運、餐飲與購物服務需求，提升居民與遊客消費便利性。此外，全區規劃之開放空間，亦能提供地方居民與遊客休閒遊憩使用。

3. 規劃串連周邊開放空間，建置完整人行空間，提升大眾運輸系統使用率

捷運開發區以立體連通設施串連 V07 站高架站體，產業專用區之法定建蔽率及容積率較低，且其腹地廣大，可結合周邊各人潮聚集點與開放空間，並透過後續招商開發規劃，規劃變更範圍與周邊開放空間之串連，創造本區為都市重要的節點空間，強化計畫區景觀自明性。

綜上所述，為強化本計畫區之使用機能，建構優質大眾運輸環境與景觀品質，爰辦理本次都市計畫變更作業。

二、變更內容

本計畫依周邊機能之改變與需求，將捷運車站專用區變更為捷運開發區、倉儲批發專用區變更為產業專用區，並配合變更淡海新市鎮特定區第一期細部計畫建築物及土地使用分區管制要點第三點、第三十八點、第三十九點及第五十一點，如表 7-1。

本次變更捷運開發區已將相關獎勵納入考量，除本計畫規定容積項目外，捷運開發區不再適用容積移轉、開放空間、增設停車、都市更新或其他有關容積獎勵之規定。

表7-1 變更淡海新市鎮特定區第一期細部計畫(捷運車站專用區為捷運開發區、倉儲批發專用區為產業專用區)變更內容綜理表

編號	位置	變更內容		變更理由
		原計畫	新計畫	
1	機(政)東側、濱海路南側	捷運車站專用區 (0.30 公頃)	捷運開發區 (0.30 公頃)	1.配合國家重大輕軌建設之推動並參考大法官釋字第 732 號精神及行政院民國 108 年 7 月 11 日第 3659 次會議決議之「大眾捷運法」部分條文修正草案，該草案將劃定開發之土地，於草案第 7 條第 2 項命名為「捷運開發區」，促使後續開發法規適用更為明確。 2.促使新北市各捷運線辦理場站開發之土地使用分區統一名稱，以正確區隔其與一般捷運設施系統之公共設施系統用地之差異。 3.土地結合捷運設施進行開發，有助於完善大眾運輸服務機能，提升基地公益性。
2	機(政)東側、文小八北側、濱海路南側、淡金公路西側	倉儲批發專用區 (3.38 公頃)	產業專用區 (3.38 公頃)	1.依據基地現況與周邊需求機能，結合 TOD 發展理念，開發不建議限縮於倉儲批發業，應透過各類產業空間之增加，確實引入人潮，增加大眾運輸運次。 2.考量現代化產業與樣態多元，基地範圍廣大且具區位優勢，透過適度放寬未來可進駐之產業類別，增加後續規劃招商之彈性。
3	土地使用管制要點第三點、第三十八點、第三十九點、第五十一點	詳表 7-3	詳表 7-3	考量本計畫區 TOD 發展需求，並增加土地使用彈性，故就土地使用組別與強度進行調整，以引導土地開發，提供更完善服務機能。
4	土地使用管制要點附表一	詳表 7-3	詳表 7-3	因應 TOD 發展理念與特性，調整停車空間設置規定，強化大眾運輸服務機能的發展。

註：表內面積以地政單位實地分割測量面積為準。

資料來源：本計畫製作。

表7-2 變更淡海新市鎮特定區第一期細部計畫(捷運車站專用區為捷運開發區、倉儲批發專用區為產業專用區)變更前後面積統計表

項目		現行計畫面積(公頃)	本計畫變更增減面積 (公頃)	本次變更後	
				面積 (公頃)	估計畫面積比例 (%)
土地 使用 分區	第一--種住宅區	9.66	--	9.66	2.17
	第二種住宅區	5.61	--	5.61	1.26
	第三種住宅區	38.27	--	38.27	8.58
	第三--種住宅區	12.94	--	12.94	2.90
	第四種住宅區	0.12	--	0.12	0.03
	第五種住宅區	65.07	--	65.07	14.59
	第五--種住宅區	9.42	--	9.42	2.11
	第六種住宅區	26.96	--	26.96	6.04
	第二種中心商業區	9.47	--	9.47	2.12
	第二--種中心商業區	4.21	--	4.21	0.94
	第三種中心商業區	16.03	--	16.03	3.59
	第三--種中心商業區	14.74	--	14.74	3.30
	第一種海濱商業區	0	--	0	0.00
	第二種海濱商業區	0	--	0	0.00
	鄰里商業區	4.04	--	4.04	0.91
	海濱遊憩區	0	--	0	0.00
	行政區	0	--	0	0.00
	政商混合區	5.66	--	5.66	1.27
	保存區	0.52	--	0.52	0.12
	文教區	7.08	--	7.08	1.59
	倉儲批發專用區	3.38	-3.38	0	0.00
	產業專用區	--	3.38	3.38	0.76
	加油站專用區	0.18	--	0.18	0.04
	河川區	0	--	0	0.00
	第一類型郵政專用區	0.44	--	0.44	0.10
	捷運車站專用區	0.3	-0.3	0	0.00
	捷運開發區	--	0.3	0.3	0.07
	小計	234.1	--	234.1	52.49
公共 設施 用地	機關用地	0	--	0	0.00
	機關用地(政)	0.49	--	0.49	0.11
	文小用地	9.53	--	9.53	2.14
	文中用地	8.1	--	8.1	1.82
	文高用地	0	--	0	0.00
	公園用地	25.5	--	25.5	5.72
	綠地	21.77	--	21.77	4.88
	廣場用地	0.72	--	0.72	0.16
	停車場用地	1.01	--	1.01	0.23
	變電所用地	0.5	--	0.5	0.11
	捷運變電站用地	0.14	--	0.14	0.03
	加油站用地	0	--	0	0.00
	電信事業用地	0	--	0	0.00
	自來水事業用地	2.15	--	2.15	0.48
	污水處理廠用地	16.2	--	16.2	3.63
	垃圾焚化爐用地	10.81	--	10.81	2.42
	溝渠用地	21.62	--	21.62	4.85
	兒童遊樂場用地	0.57	--	0.57	0.13
	道路用地	87.87	--	87.87	19.70
	道路用地（人行步道）	0.07	--	0.07	0.02
	園道	4.87	--	4.87	1.09
	小計	211.92	--	211.92	47.51
合計		446.02		446.02	100.00

資料來源：表內現行計畫面積係依變更淡海新市鎮特定區第一期細部計畫(第一次通盤檢討)案計畫書，本計畫整理。

表7-3 變更淡海新市鎮特定區第一期細部計畫建築物及土地使用分區管制要點修正規定對照表

編號	變更項目	變更內容		說明
		修正規定	現行規定	
1	第一章第三點	本特定區內劃定下列分區及公共設施用地： 一、第1-1種住宅區。 二、第2種住宅區。 三、第3種住宅區。 四、第3-1種住宅區。 五、第4種住宅區。 六、第5種住宅區。 七、第5-1種住宅區。 八、第6種住宅區。 九、第2種中心商業區。 十、第2-1種中心商業區。 十一、第3種中心商業區。 十二、第3-1種中心商業區。 十三、鄰里商業區。 十四、政商混合區。 十五、保存區。 十六、公共設施用地： (一)機關用地(政)。 (二)文小用地。 (三)文中用地。 (四)公園用地。 (五)停車場用地。 (六)變電所用地。 (七)自來水事業用地。 (八)污水處理廠用地。 (九)垃圾焚化爐用地。 (十)道路用地。 (十一)園道用地。 (十二)廣場用地。	本特定區內劃定下列分區及公共設施用地： 一、第1-1種住宅區。 二、第2種住宅區。 三、第3種住宅區。 四、第3-1種住宅區。 五、第4種住宅區。 六、第5種住宅區。 七、第5-1種住宅區。 八、第6種住宅區。 九、第2種中心商業區。 十、第2-1種中心商業區。 十一、第3種中心商業區。 十二、第3-1種中心商業區。 十三、鄰里商業區。 十四、政商混合區。 十五、保存區。 十六、公共設施用地： (一)機關用地(政)。 (二)文小用地。 (三)文中用地。 (四)公園用地。 (五)停車場用地。 (六)變電所用地。 (七)自來水事業用地。 (八)污水處理廠用地。 (九)垃圾焚化爐用地。 (十)道路用地。 (十一)園道用地。 (十二)廣場用地。	修正使用分區名稱。

編號	變更項目	變更內容		說明
		修正規定	現行規定	
		(十三)捷運變電所用地。 (十四)溝渠用地。 (十五)兒童遊樂場用地。 (十六)綠地。 十七、文教區。 十八、加油站專用區。 十九、第一類型郵政專用區。 二十、 <u>產業專用區</u> 。 二十一、 <u>捷運開發區</u> 。	(十三)捷運變電所用地。 (十四)溝渠用地。 (十五)兒童遊樂場用地。 (十六)綠地。 十七、文教區。 十八、加油站專用區。 十九、第一類型郵政專用區。 二十、 <u>倉儲批發專用區</u> 。 二十一、 <u>捷運車站專用區</u> 。	
2	第五章第三十八點	<u>產業專用區之建蔽率不得超過 60%，容積率不得超過 300%；但依「大眾捷運法」有關規定辦理土地開發時，容積率不得超過 360%。</u> <u>得為下列各組之建築物及土地使用，但第十組、第十三組、第十九組、第二十三組、第二十四組、第二十八組須經主管機關核准。</u> <u>一、第一組：低樓層住宅。</u> <u>二、第二組：中、高樓層住宅。</u> <u>三、第三組：電業、電信及郵政業。</u> <u>四、第四組：社區安全設施。</u> <u>五、第五組：衛生設施。</u> <u>六、第六組：福利設施，限辦事處。</u> <u>七、第七組：一般遊憩設施。</u> <u>八、第八組：社區教育設施。</u> <u>九、第九組：文教設施。</u> <u>十、第十組：公用設施。</u> <u>十一、第十二組：旅館業。</u> <u>十二、第十三組：宗祠及宗教設施。</u> <u>十三、第十四組：日用品零售或服務業。</u> <u>十四、第十五組：一般零售或服務業。</u> <u>十五、第十六組：事務所及工商服務業。</u> <u>十六、第十七組：金融、保險機構。</u> <u>十七、第十八組：運輸、倉儲及通信業，其中(二)、(七)、(八)、(九)、(十)、(十一)目限須面臨 15 公尺以上寬度之計畫道路。</u>	倉儲批發專用區得作倉儲業、批發業之使用。 <u>一、倉儲批發專用區之建蔽率不得超過 60%，容積率不得超過 200%。</u> <u>二、倉儲批發專用區之法定空地應予以綠化，其綠化面積率不得小於 50%。</u>	1. 考量發展機能需求，以複合式商務及新興產業使用為目標；考量與捷運開發區整體開發之可行性，以及公共住宅政策需求，以中心商業區管制容許使用項目，並限制住宅使用面積不得超過 10%，確使本基地之開發能夠為周邊帶來新的生活機能，有利增加周邊 TOD 發展效益。 2. 參考中心商業區管制項目，並考量 TOD 發展理念與後續招商彈性，建議適度調升容積率，參考工業區立體化精神，將產業專用區之容積率

編號	變更項目	變更內容		說明
		修正規定	現行規定	
		<u>十八、第十九組：特種零售或服務業。</u> <u>十九、第二十一組：文化運動及休閒服務業。</u> <u>二十、第二十二組：批發業。但第(十四)目不得囤積砂石及鋼筋。</u> <u>二十一、第二十三組：維修服務業，其使用電力及氣體燃料及作業廠房面積，不得超過都市計畫法台灣省施行細則第十七條規定。</u> <u>二十二、第二十四組：電影片製作業、廣播電視業。</u> <u>二十三、第二十八組：公害較輕微之工業。</u> <u>前項第七組第一目、第十二組第(三)、第(四)目、第十八組、第十九組、第二十一組第(一)、(二)、(三)目使用者，出入口(含大門、側門)應與國中、國小用地設置距離100公尺以上。</u> <u>建築物供作第二項第一組、第二組住宅使用之容積樓地板面積不得超過該建築物總容積樓地板面積之10%。</u>		調升為300%。另本基地緊鄰淡海輕軌V07站，考量捷運土地開發指標性、衍生交通量與不動產交易行情與捷運建設自償性財源需求，參考《都市計畫法新北市施行細則》第四十七條之精神，如計畫範圍後續依據大捷法辦理土地開發時，基準容積可再增加1.2倍。
3	第五章第三十九點	<u>捷運開發區之建蔽率不得超過80%，容積率不得超過340%。建築容積不適用「大眾捷運系統土地開發辦法」、「都市計畫法新北市施行細則」、「都市計畫容積移轉實施辦法」、「都市更新條例」、開放空間、增設停車或其他有關容積獎勵之規定。</u> <u>捷運相關設施應符合「大眾捷運法」有關規定。</u> <u>得為下列各組之建築物及土地使用，但第十組、第十三組、第十九組、第二十三組、第二十四組、第二十八組須經主管機關核准。</u> <u>一、第一組：低樓層住宅。</u> <u>二、第二組：中、高樓層住宅。</u> <u>三、第三組：電業、電信及郵政業。</u> <u>四、第四組：社區安全設施。</u> <u>五、第五組：衛生設施。</u> <u>六、第六組：福利設施，限辦事處。</u> <u>七、第七組：一般遊憩設施。</u> <u>八、第八組：社區教育設施。</u> <u>九、第九組：文教設施。</u> <u>十、第十組：公用設施。</u> <u>十一、第十二組：旅館業。</u>	捷運車站專用區得作配合捷運車站及服務所等相關設施使用。 <u>一、捷運車站專用區之建蔽率不得超過50%，容積率不得超過200%。</u> <u>二、捷運車站專用區之法定空地應予以綠化，其綠化面積不得小於40%。</u>	1.敘明得依大眾捷運法辦理土地開發。 2.因應淡海輕軌V07站體高架設計，擬供作增設之車站連通設施、車站出入口、緊急出口、轉乘設施、停車場等捷運必要設施使用。此外，為有效利用站區土地、提升旅運服務機能及促進地方發展，選擇本區土地辦理開發，比照新北市其他捷運開發區劃設情形，依中心商業區管制使用項目。 3.考量相關捷運設施

編號	變更項目	變更內容		說明
		修正規定	現行規定	
		<u>十二、第十三組：宗祠及宗教設施。</u> <u>十三、第十四組：日用品零售或服務業。</u> <u>十四、第十五組：一般零售或服務業。</u> <u>十五、第十六組：事務所及工商服務業。</u> <u>十六、第十七組：金融、保險機構。</u> <u>十七、第十八組：運輸、倉儲及通信業，其中(二)、(七)、(八)、(九)、(十)、(十一)目限須面臨15公尺以上寬度之計畫道路。</u> <u>十八、第十九組：特種零售或服務業。</u> <u>十九、第二十一組：文化運動及休閒服務業。</u> <u>二十、第二十二組：批發業。但第(十四)目不得囤積砂石及鋼筋。</u> <u>二十一、第二十三組：維修服務業，其使用電力及氣體燃料及作業廠房面積，不得超過都市計畫法台灣省施行細則第十七條規定。</u> <u>二十二、第二十四組：電影片製作業、廣播電視業。</u> <u>二十三、第二十八組：公害較輕微之工業。</u> <u>前項第七組第一目、第十二組第(三)、第(四)目、第十八組、第十九組、第二十一組第(一)、(二)、(三)目使用者，出入口(含大門、側門)應與國中、國小用地設置距離100公尺以上。</u>		設置之需要，並參考新北市捷運萬大線、捷運三鶯線捷運開發區劃設情形，將建蔽率訂為80%。 4. 參考大眾捷運系統土地開發辦法第29條捷運開發獎勵項目、淡海新市鎮特定區第一期細部計畫建築物及土地使用分區管制要點第42點都市計畫獎勵項目、都市計畫法臺灣省施行細則第34-3條規定，捷運開發土地均可透過不同容積獎勵機制增加開發強度，由於新北市政府都委會於民國108年1月31日第96次會議已通過「捷運開發區」容積率之訂定以原土地使用分區基準容積率2.5倍之原則，然本基地都市設計審議規範已有建築高度51公尺之限制，考量周邊不動產交易價格與開發財務可行性，建議基地開發將本可

編號	變更項目	變更內容			說明
		修正規定		現行規定	
					爭取之都市計畫獎勵上限(基準容積之20%)及大眾捷運法之捷運設施可增加容積上限(基準容積之50%)計入，整合訂定本基地容積率上限為原基準容積之1.7倍，即340%。
4	第八章第五十一點	各土地使用分區及公共設施用地之地下最大開挖率及最小透水率規定如下表所示：			1.修正使用分區名稱。 2.依通案計算原則修正捷運開發區地下開挖率及產業專用區最小透水率。 3.考量整體透水面積，捷運開發區最小透水率訂為10%。
		土地使用分區種別		地下最大開挖率	最小透水率
		土地 使用 分區	第1-1種住宅區	50%	25%
			第2種住宅區	60%	20%
			第3種住宅區	70%	15%
			第3-1種住宅區	70%	15%
			第4種住宅區	70%	15%
			第5種住宅區	70%	15%
			第5-1種住宅區	70%	15%
			第6種住宅區	70%	15%
			第2種中心商業區	80%	15%
			第2-1種中心商業區	80%	15%
			第3種中心商業區	80%	15%
			第3-1種中心商業區	80%	15%
			鄰里商業區	80%	15%
			加油站專用區	40%	
			第一類型郵政專用區	60%	
			產業專用區	70%	15%
			捷運開發區	90%	10%
		土地 使用 分區	第1-1種住宅區	50%	25%
			第2種住宅區	60%	20%
			第3種住宅區	70%	15%
			第3-1種住宅區	70%	15%
			第4種住宅區	70%	15%
			第5種住宅區	70%	15%
			第5-1種住宅區	70%	15%
			第6種住宅區	70%	15%
			第2種中心商業區	80%	15%
			第2-1種中心商業區	80%	15%
			第3種中心商業區	80%	15%
			第3-1種中心商業區	80%	15%
			鄰里商業區	80%	15%
			加油站專用區	40%	
			第一類型郵政專用區	60%	
			倉儲批發專用區	70%	
			捷運車站專用區	60%	

編號	變更項目	變更內容										說明	
		修正規定					現行規定						
		公共設施用地	公園用地		15%	不予規定		公共設施用地	公園用地		15%	不予規定	
			學校	文小用地	50%	不予規定			學校	文小用地	50%	不予規定	
				文中用地	50%	不予規定				文中用地	50%	不予規定	
			機關用地(政)		60%	20%			機關用地(政)		60%	20%	
			污水處理廠用地		60%	20%			污水處理廠用地		60%	20%	
			垃圾焚化場用地		60%				垃圾焚化場用地		60%		
			變電所用地		40%	30%			變電所用地		40%	30%	
			停車場用地		70%	20%			停車場用地		70%	20%	
		上表未規定之土地使用分區及公共設施用地之最大地下開挖率應按其建蔽率加 10%計算為原則；最小透水率＝(1-最大地下開挖率)×50%。											
		如經都市設計審議委員會同意者，最大地下開挖率及最小透水率得調整，調整比例以增減 5%為上限。											
5	附表一	停車空間規定					停車空間規定					考量淡水輕軌之建設，淡海新市鎮地區已由車行為主的空間使用導向往大眾運輸導向發展，本計畫參考新北市都市計畫土管於捷運車站出入口周邊 300 公尺建築物經內政部淡海新市鎮特定區計畫都市設計審查小組同意即可減設停車位之規定，以提倡公共運具之搭乘及自行車之使用為理念，減少停車位設置。	
		建築物用途	建築物總樓地板面積 (平方公尺)	應附設小汽車車位數	應附設機車位數	建築物用途	建築物總樓地板面積 (平方公尺)	應附設小汽車車位數	應附設機車位數				
		第一組：低樓層住宅	-	每滿 150 平方公尺設置一輛	每滿 100 平方公尺設置一輛	第一組：低樓層住宅	-	每滿 150 平方公尺設置一輛	每滿 100 平方公尺設置一輛				
		第二組：中、高樓層住宅	-	每滿 120 平方公尺設置一輛	每滿 100 平方公尺設置一輛	第二組：中、高樓層住宅	-	每滿 120 平方公尺設置一輛	每滿 100 平方公尺設置一輛				
		第十一組：行政機構	-	停車空間不小於核准容積率之 35%		第十一組：行政機構	-	停車空間不小於核准容積率之 35%					
		第四組：社區安全設施	(一)2,000 以下部分	每滿 100 平方公尺設置一輛	每滿 100 平方公尺設置一輛(國中、國小減半設置)	第四組：社區安全設施	(一)2,000 以下部分	每滿 100 平方公尺設置一輛	每滿 100 平方公尺設置一輛(國中、國小減半設置)				
		第五組：衛生設施		(二)超過 2,000 以上未滿 4,000		每滿 150 平方公尺設置		第五組：衛生設施		(二)超過 2,000 以上未滿 4,000	每滿 150 平方公尺設置		
		第六組：福利設施				第六組：福利設施							
		第七組：一般遊憩設施				第七組：一般遊憩設施							

編號	變更項目	變更內容						說明	
		修正規定			現行規定				
		施 第八組：社區教育設施 第九組：文教設施 第十組：公用設施 第十三組：宗祠及宗教設施 第十四組：日用品零售或服務業	部分 (三)超過 4,000 以上未滿 10,000 部分	一輛 每滿 200 平方公尺設置一輛		施 第八組：社區教育設施 第九組：文教設施 第十組：公用設施 第十三組：宗祠及宗教設施 第十四組：日用品零售或服務業	部分 (三)超過 4,000 以上未滿 10,000 部分	一輛 每滿 200 平方公尺設置一輛	
		(四)超過 10,000 部分	每滿 250 平方公尺設置一輛	(四)超過 10,000 部分		每滿 250 平方公尺設置一輛			
		(一)4,000 以下部分	每滿 100 平方公尺設置一輛	(一)4,000 以下部分		每滿 100 平方公尺設置一輛			
		第十二組：旅館業 第十五組：一般零售或服務業 第十六組：事務所及工商服務業 第二十一組：文化、運動及休閒服務業 第二十二組：批發業 第二十三組：維修服務業 第二十四組：電影片製作業、廣播電視業	(二)超過 4,000 以上未滿 10,000 部分	每滿 120 平方公尺設置一輛	每滿 50 平方公尺設置一輛	第十六組：事務所及工商服務業 第二十一組：文化、運動及休閒服務業 第二十二組：批發業 第二十三組：維修服務業 第二十四組：電影片製作業、廣播電視業	(二)超過 4,000 以上未滿 10,000 部分	每滿 120 平方公尺設置一輛	每滿 50 平方公尺設置一輛
		(三)超過 10,000 部分	每滿 150 平方公尺設置一輛	(三)超過 10,000 部分		每滿 150 平方公尺設置一輛			
		(一)2,000 以下部分	每滿 100 平方公尺設置一輛	(一)2,000 以下部分		每滿 100 平方公尺設置一輛			
		第三組：電業、電信及郵政業 第十七組：金融、保險機構 第十八組：運輸、倉儲及通信業 第十九組：特種零售或服務業	(二)超過 2,000 以上未滿 4,000 部分	每滿 150 平方公尺設置一輛	每滿 70 平方公尺設置一輛	第十七組：金融、保險機構 第十八組：運輸、倉儲及通信業 第十九組：特種零售或服務業	(二)超過 2,000 以上未滿 4,000 部分	每滿 150 平方公尺設置一輛	每滿 70 平方公尺設置一輛
		(三)超過 4,000 以上未滿 10,000 部分	每滿 200 平方公尺設置一輛	(三)超過 4,000 以上未滿 10,000 部分		每滿 200 平方公尺設置一輛			
		(四)超過 10,000 部分	每滿 250 平方公尺設置一輛	(四)超過 10,000 部分		每滿 250 平方公尺設置一輛			

編號	變更項目	變更內容						說明			
		修正規定				現行規定					
			部分	方公尺設置 一輛			10,000 部分	方公尺設置 一輛			
		第十六組：水上遊憩設施 第十七組：金融及保險業 第二十五組：電業、通訊業設施 第二十七組：國防設施		屬特殊使用組別，由內政部視實際情形及相關開發計畫時所附交通評估報告，另定之。			第十六組：水上遊憩設施 第十七組：金融及保險業 第二十五組：電業、通訊業設施 第二十七組：國防設施	屬特殊使用組別，由內政部視實際情形及相關開發計畫時所附交通評估報告，另定之。			
		備註	1. 同一幢建築物內供二類以上用途使用時，其設置分別依表內規定計算予以累加後合併計算。 2. 基地面積達 1,000 平方公尺以上之公有建築物之停車空間應依上表規定加倍留設；但基地特殊情形者，經淡海新市鎮特定區都市設計審議小組審查通過後，得酌予放寬。」 3. 已設置之法定機車停車位無實際需求時，得申請將該部份改置為汽車停車位。 4. 住宅區內之停車空間每戶至少須設一停車位。 5. 商業區之停車空間不得小於興建時所核准容積率之 30%。 6. 為引導大眾運輸導向發展，捷運開發區之建築物得依法定機車停車位數 15%計算設置自行車停車位。捷運開發區之小汽車及機車位之設置標準，其建築物非住宅使用樓地板面積部分，經內政部淡海新市鎮特定區計畫都市設計審議小組同意並經交通影響評估者，得依前項規定停車位數量之 70%為下限，酌予折減留設。				備註	1. 同一幢建築物內供二類以上用途使用時，其設置分別依表內規定計算予以累加後合併計算。 2. 基地面積達 1,000 平方公尺以上之公有建築物之停車空間應依上表規定加倍留設；但基地特殊情形者，經淡海新市鎮特定區都市設計審議小組審查通過後，得酌予放寬。」 3. 已設置之法定機車停車位無實際需求時，得申請將該部份改置為汽車停車位。 4. 住宅區內之停車空間每戶至少須設一停車位。 5. 商業區之停車空間不得小於興建時所核准容積率之 30%。			

註：凡本次變更未指明部分均以原有計畫為準。

資料來源：本計畫製作。

捌、變更後計畫

一、土地使用分區計畫

本計畫變更後，產業專用區可發揮鄰近捷運車站優勢，引入多元產業與複合機能，建構引導大眾捷運導向之職、住、遊等完善都市發展空間；捷運開發區可配合淡海輕軌之捷運車站設置，適時提供必要性設施與服務機能，形塑淡海新市鎮之重要地標節點。

淡海新市鎮特定區細部計畫之捷運開發區面積為 0.30 公頃，產業專用區面積為 3.38 公頃；細部計畫總面積為 446.02 公頃，各土地使用分區面積詳表 8-1。

表8-1 變更淡海新市鎮特定區第一期細部計畫(捷運車站專用區為捷運開發區、倉儲批發專用區為產業專用區)土地使用分區及公共設施用地面積明細表

項目		面積(公頃)	估計畫面積比例(%)	備註
土地 使用 分區	第一-一種住宅區	9.66	2.17	
	第二種住宅區	5.61	1.26	
	第三種住宅區	38.27	8.58	
	第三-一種住宅區	12.94	2.90	
	第四種住宅區	0.12	0.03	
	第五種住宅區	65.07	14.59	
	第五-一種住宅區	9.42	2.11	
	第六種住宅區	26.96	6.04	
	第二種中心商業區	9.47	2.12	
	第二-一種中心商業區	4.21	0.94	
	第三種中心商業區	16.03	3.59	
	第三-一種中心商業區	14.74	3.30	
	第一種海濱商業區	0	0.00	
	第二種海濱商業區	0	0.00	
	鄰里商業區	4.04	0.91	
	海濱遊憩區	0	0.00	
	行政區	0	0.00	
	政商混合區	5.66	1.27	
	保存區	0.52	0.12	
	文教區	7.08	1.59	
	產業專用區	3.38	0.76	
	加油站專用區	0.18	0.04	
	河川區	0	0.00	
	第一類型郵政專用區	0.44	0.10	
	捷運開發區	0.3	0.07	
	小計	234.1	52.49	
公共 設施 用地	機關用地	0	0.00	
	機關用地(政)	0.49	0.11	
	文小用地	9.53	2.14	
	文中用地	8.1	1.82	
	文高用地	0	0.00	
地	公園用地	25.5	5.72	

項目	面積(公頃)	估計畫面積比例(%)	備註
綠地	21.77	4.88	
廣場用地	0.72	0.16	
停車場用地	1.01	0.23	
變電所用地	0.5	0.11	
捷運變電站用地	0.14	0.03	
加油站用地	0	0.00	
電信事業用地	0	0.00	
自來水事業用地	2.15	0.48	
污水處理廠用地	16.2	3.63	
垃圾焚化爐用地	10.81	2.42	
溝渠用地	21.62	4.85	
兒童遊樂場用地	0.57	0.13	
道路用地	87.87	19.70	
道路用地(人行步道)	0.07	0.02	
園道	4.87	1.09	
小計	211.92	47.51	
合計	446.02	100.00	

註：表內面積以地政單位實地分割測量面積為準。

資料來源：本計畫彙整製作。

二、土地使用分區管制修正條文對照

本計畫變更後之土地使用分區管制要點修正後條文詳附件一。

三、開放空間計畫

(一)開放空間規劃

本計畫區之景觀規劃，除考量土地使用外，應配合與四周環境之協調性與和諧感。開放空間建議考量配合淡海輕軌 V07 站，於濱海路中山北路口留設廣場空間以利人流集散，並於本計畫區中段留設南北向人行通廊及中繼廣場，增加計畫區南側國小與東南側居民對輕軌站體之可及性，以及視覺通透性。

(二)綠美化計畫

本計畫區四周除依「淡海新市鎮第一期細部計畫地區都市設計審議規範」等相關規定退縮設計，應配合以綠色植栽加以綠美化，一方面利用植栽調合、柔化功能，創造空間層次，型塑良好景觀，另一方面利用植物可以淨化空氣、涵養濕度與水分、隔絕噪音、防風、防塵等功能維護環境品質。



四、交通動線系統計畫

本計畫交通動線於車行出入口留設包含捷運開發區之濱海路側主要出入口，以及產業專用區中山北路與濱海路側出入口為原則，本案後續開發應送交通影響評估審查，並視交通影響評估結果，調整出入口位置、動線與數量，並視需求設計退縮，於基地內調節減少車流延滯情形。為提高行人通行之舒適性、安全性及車行動線之合理性，整體規劃本計畫人行與車行動線如下：

(一)人行及自行車動線

本計畫變更範圍位於淡海新市鎮第一期細部計畫地區都市設計審議規範管制範圍內，依其規範，應於濱海路指定留設 8m 帶狀式開放空間、於淡金公路側、中山北路側、新市一路三段 101 巷側指定留設 6m 帶狀式開放空間，帶狀式開放空間內人行步道寬度應大於 3m，捷運站周邊 300m 範圍內，人行步道寬度至少 6m；都市設計審議規範並於淡金公路及濱海路側指定留設 2m 自行車道。

變更範圍規劃周邊退縮帶狀式開放空間並留設人行步道，並建議除淡金公路及濱海路原有自行車道外，沿中山北路自行留設自行車道，以利延續周邊路側人行道及自行車道之規劃，維持使用之流暢性，串聯周邊之人行及自行車道系統。

有關變更後本計畫人行動線示意圖，如圖 8-2 所示。自行車道系統如圖 8-3 所示。

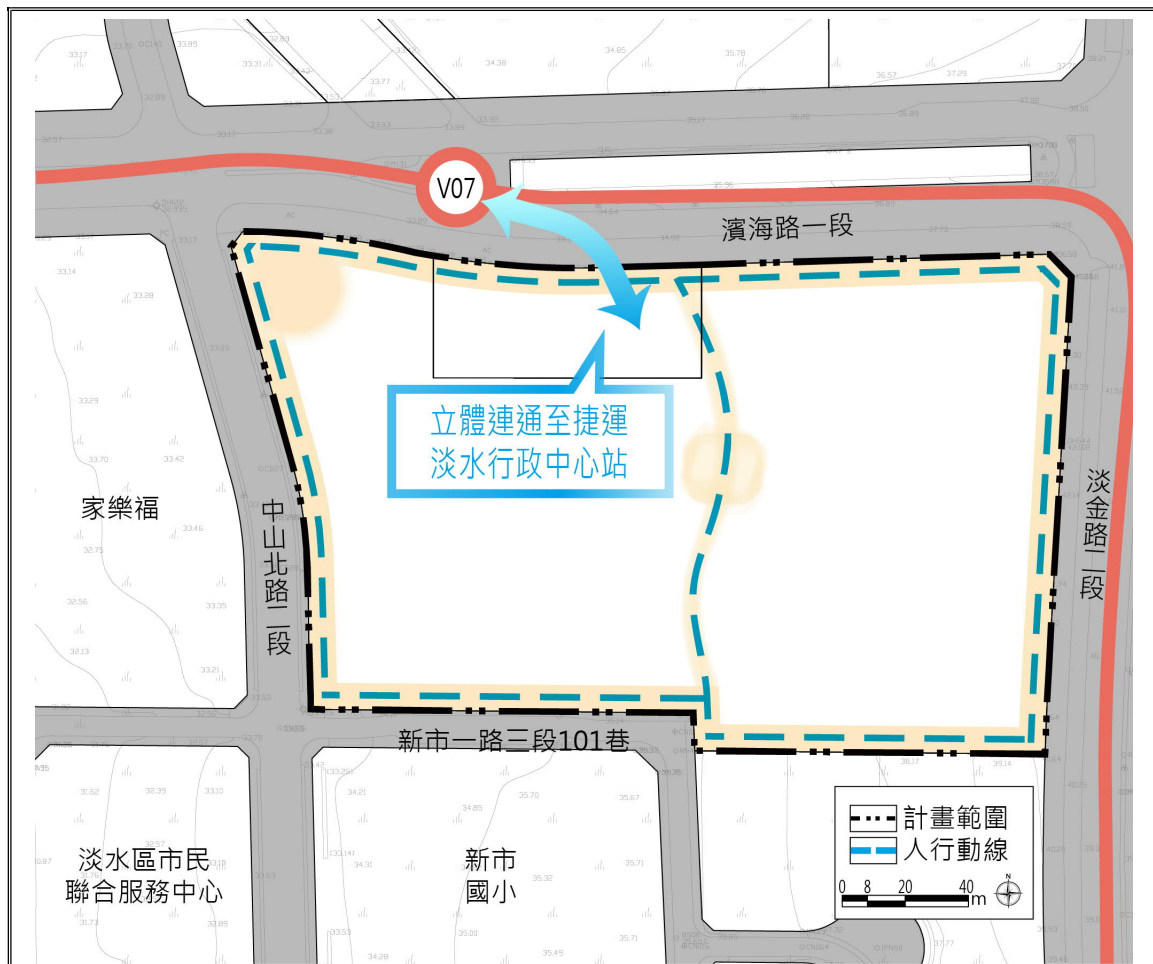


圖8-2 本計畫區人行動線示意圖

註：南北向人行穿越通道廣場為示意，實際留設位置依實際審議結果為準

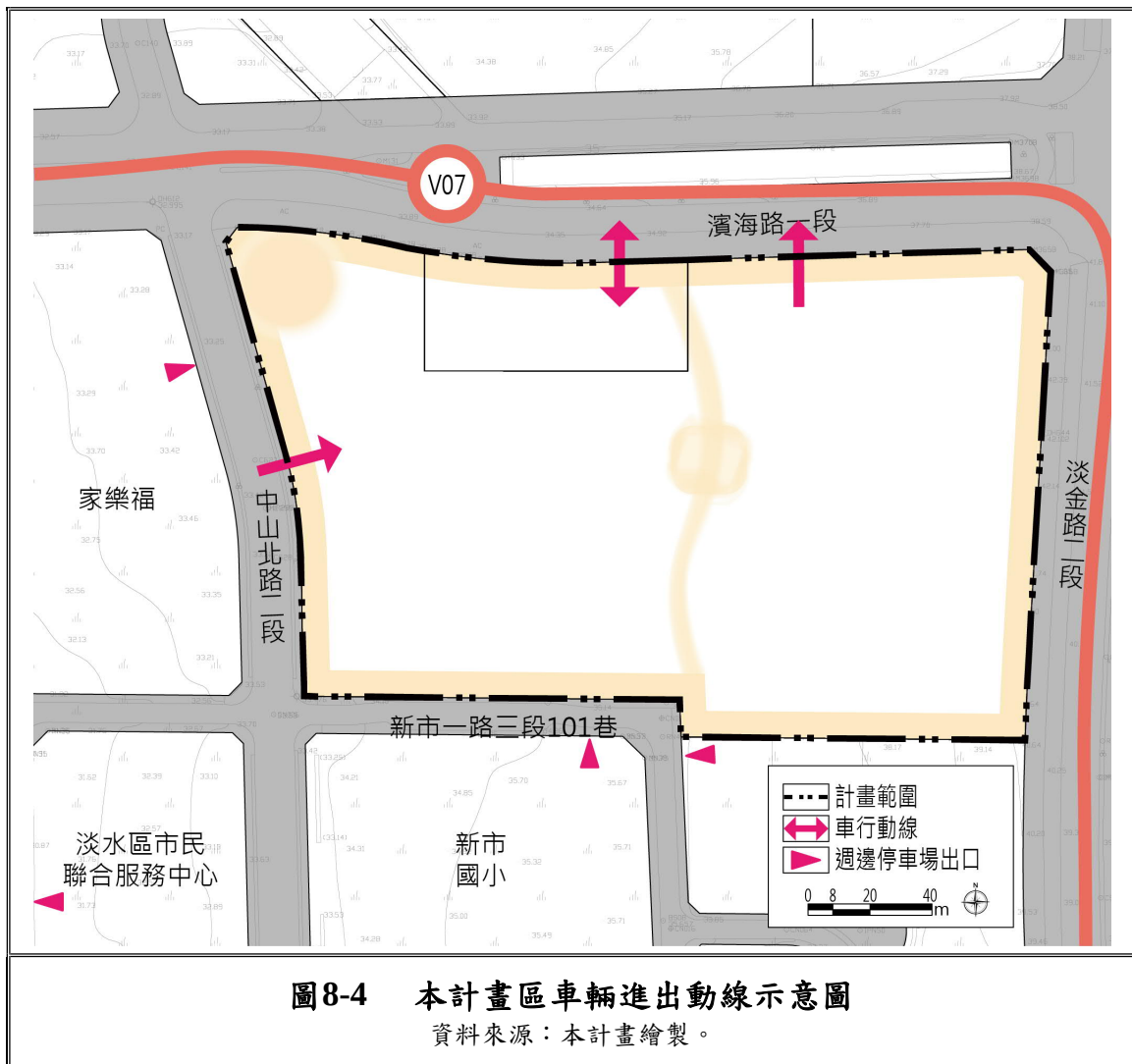
資料來源：本計畫繪製。



(二)車行動線

本計畫變更範圍主要聯外道路為淡金公路，由淡金公路往南可銜接淡水、臺北市區方向，往北銜接三芝、石門等北海岸地區；而透過北側濱海路及西側中山北路可深入連結淡海新市鎮。

本案車行出入口以留設於濱海路與中山北路為原則，考量本基地周邊道路特性與周邊新市國小、淡水行政中心、賣場等各項設施之道路使用情形，變更範圍車行出入口位置建議規劃如下：捷運開發區於濱海路側設置主要出入口(小客車、機車、轉運大客車)；產業專用區面積達3公頃，以中山北路與濱海路側進出為原則，分散車流。另應避免影響新市國小設置於新市一路三段101巷南北向段之家長接送區的停等及行車安全。變更範圍車輛出入口位置及進出動線參考圖8-4。本案後續開發需提送交通影響評估審查，應視實際開發量體規模之交通影響評估結果，調整出入口位置、動線與數量，並依周邊道路服務影響情形規劃相關交通改善措施。



(三)轉運設施空間需求

1.公車停靠席位數

依據市區客運之尖峰小時估算，轉運站月台車位轉換率，市區公車臨停區轉換率，以市區公車候車3分鐘，車位轉換率為 $20.0(60/3=20)$ 次/時進行估算。有關公車停靠席位設施空間計算公式如下：

$$\text{市區公車臨停席位} = \frac{\text{尖峰小時班次數}}{20}$$

(1)公車轉運站需求

經本計畫分析，現況周遭市區客運共32條路線，現況平日尖峰小時班次數單向23班，雙向共46班；假日尖峰小時班次數單向17班，雙向共34班；尖峰小時班次採46班進行分析，未來考量20%之成長，未來尖峰小

時班次數將成長為 56 班，因此計算市區客運停靠月台數需求為 2.76，取 3 席。

(2)建議公車停靠席位數

經本計畫分析，考量未來 20%之班次成長，市區客運停靠月台數需求為 3 席。考量備用月台之需求(1 席)，建議停靠月台數需求為 4 席。

2.轉運站設施面積

(1)月台車位面積

依建築技術規則第 60 條第 1 款規定，大型客車每輛停車位寬 4 公尺、長 12.4 公尺，單一車位面積為 49.6 m²。以 4 席計共約 200 m²。

(2)相關設施規劃

相關設施面積視需求包含迴轉車道、候車空間、售票口、司機休息室、行政辦公室，以及計程車與小汽車臨停區、停車空間等，於開發階段應考量捷運使用者銜接、周邊使用者動線及整體建築內部動線，妥善規劃配置。

(四)停車需求推估

本計畫除分別以全日分時累積量方式推估基地最高小汽車、機車停車需求量，亦依據「淡海新市鎮特定區第一期細部計畫建築物及土地使用分區管制要點」附表一停車空間規定推算本計畫所需車位數。

1.以全日分時累積量推估

(1)商場

商場空間顧客衍生停車需求部分，其主要觀念是依據全日分時進出旅次量，計算停留於基地內之累積量，再依運具使用率及乘載率，分別推估基地最高小汽車、機車停車需求量。

依據推估所得之本計畫區商場空間平、假日全日各小時進出人旅次數量，乘以運具使用比例以及乘載率，可推估本基地商場空間平假日各時段停車需求，彙整如表 8-2 內容所示。平日最高之停車需求發生於 19~20 時，預估小汽車及機車之停車需求數量，分別為：210 席及 357 席；假日最高之停車需求發生於 15~16 時，預估小汽車及機車之停車需求數量，分別為：897 席及 1,053 席。

商場樓地板面積假設為 111,798.3 m²，本計畫參考運研所「大型購物中心之旅次發生與停車需求之研究」報告內容，以 0.8 名員工/100 m²推估員工數，推估員工數約 894 人。

員工運具使用比例參考新北市政府「新北市不同土地使用旅次發生與停車需求調查研究」之第一群商場(大型百貨)之調查結果，其中 11.67%使用小汽車上下班，49.17%使用機車上下班，乘載率為汽車 1.59 人/車、機車 1.15 人/車，故推估商場空間員工之停車需求，為小汽車 66 席(894*0.1167/1.59)，機車 382 席(894*0.4917/1.15)。

經估算顧客與員工停車需求，平日停車需求為小汽車 276 席(210+66)，機車 739 席(357+382)；假日停車需求為小汽車 963 席(897+66)，機車 1,435 席(1053+382)。

表8-2 本計畫區平假日商場空間停車需求彙整分析表

日期 時段	平日						假日					
	小汽車(輛)			機車(輛)			小汽車(輛)			機車(輛)		
	進入	離開	累積	進入	離開	累積	進入	離開	累積	進入	離開	累積
10~11	20	7	14	35	11	23	44	18	26	52	21	30
11~12	146	72	88	248	122	149	339	129	236	398	151	277
12~13	191	125	154	325	212	262	473	279	430	555	328	505
13~14	204	176	182	348	300	310	557	337	651	654	395	764
14~15	231	214	199	393	364	338	554	358	848	651	420	995
15~16	196	205	189	333	349	322	486	437	897	570	513	1053
16~17	225	252	161	382	429	275	411	417	891	482	489	1046
17~18	273	268	166	464	456	283	511	582	820	600	683	963
18~19	310	330	146	528	562	249	412	457	775	484	536	910
19~20	322	259	210	549	440	357	459	497	737	539	583	865
20~21	240	257	193	408	438	328	378	402	712	443	472	836
21~22	114	299	8	194	508	14	210	546	377	247	641	442

資料來源：本報告預測整理。

(2)辦公室

本計畫區辦公室衍生停車需求部分，本計畫參考新北市政府「新北市不同土地使用旅次發生與停車需求調查研究」之辦公室調查結果，用以推估辦公室之尖峰停車需求。本案辦公室樓地板面積假設為 57,900.3 m²，依據尖峰小時停車產生率計算，平日小汽車停車需求為「290」席，機車之停車需求為「834」席，如表 8-3 內容。

表8-3 辦公室樓地板面積衍生停車需求彙整表

土地使用別		尖峰小時停車產生率 (席/100 m ²)		停車需求量 (席)	
		小汽車	機車	小汽車	機車
辦公室樓地板面積 57,900.3m ²	平日	0.50	1.44	290	834
	假日	-	-	-	-

資料來源：「新北市不同土地使用旅次發生與停車需求調查研究」之辦公室樣本，新北市政府，民國 101 年 7 月。

(3)店鋪

沿街店鋪顧客停車需求部分，平日尖峰時段進入最大旅次產生率為昏峰時段 9.27 人次/100 m²/小時，假日尖峰時段進入最大旅次產生率為昏峰時段 9.90 人次/100 m²/小時，故可知平日尖峰進入最大顧客數為 105 人，假日尖峰進入最大顧客數為 112 人，依據調查之顧客運具使用比例及乘載率(機車 45%; 乘載率為汽車 1.0 人/車)推算得知，平日尖峰進入最大車旅次為機車 47 席(105×0.45/1)，假日尖峰進入最大車旅次為機車 50 席(112×0.45/1)。另考量本案沿街店鋪屬鄰里型店鋪，顧客臨停停車延時保守估計為 15 分鐘，故平日店鋪顧客停車需求為機車 12 席(47/4)，假日店鋪顧客停車需求為機車 13 席(50/4)。

店鋪樓地板面積假設為 1,133.90 m²。本計畫參考運研所「大型購物中心之旅次發生與停車需求之研究」報告內容，以 0.8 名員工/100 m²推估員工數，推估員工數約 9 人。

員工運具使用比例假設汽車 20%、機車 50%，乘載率皆為 1.0 人/車，故店鋪員工衍生停車需求為汽車 2 席、機車 5 席。

統整顧客與員工停車需求，平日停車需求為小汽車 2 席(0+2)、機車 17 席(12+5)；假日為小汽車 2 席(0+2)、機車 18 席(13+5)。

根據前述以假設之開發容積樓地板面積衍生之停車需求，計畫區開發後平日衍生最大停車需求為汽車「568」席(276+290+2)、機車「1,590」席(739+834+17)；假日衍生最大停車需求為汽車「965」席(963+2)、機車「1,453」席(1435+18)。

2. 以土管要點附表推估附設車位數

本計畫區實際開發引入業種未定，如以開發量體可取得之最高容積上限進行計算，並依淡海新市鎮特定區第一期細部計畫建築物及土地使用分區管制要點附表一，考量最可能引進產業且採應附設車位標準較嚴格之組別，推估捷運開發區應附設小汽車位 91 席、機車位 204 席；產業專用區應附設小汽車位 699 席、機車位 2,027 席，合計應附設小汽車位 790 席、機車位 2,231 席，詳表 8-4、表 8-5，惟後續仍應以基地實際開發使用組別及樓地板面積為準。為引導大眾運輸導向發展，本計畫區捷運開發區經內政部淡海新市鎮都市設計審查小組同意並經交通影響評估者，得酌予折減留設停車位。

表8-4 土管要點附設車位數計算假設

項目	捷運開發區	產業專用區
容積率	340%	300%
容積移轉	0%	0%
容積獎勵	0%	0%
容積樓地板面積	10,238.22	101,371.35

資料來源：本計畫整理

表8-5 應附設車位數彙整表

停車空間規定			應附設車位數	
	建築物樓地板面積(m ²)	應附設車位數	捷運開發區	產業專用區
小 汽 車	4,000 以下	每滿 100 m ² 設置 1 席	40	40
	超過 4,000 未滿 10,000 部分	每滿 120 m ² 設置 1 席	50	50
	超過 10,000 部分	每滿 150 m ² 設置 1 席	1	609
	合計		91	699
機 車	每滿 50 m ² 設置 1 席		204	2,027

資料來源：本計畫整理

五、防災系統計畫

(一)防災避難場所

防災避難場所係指利用具開放空間特性之公共設施用地，兼作防災避難和緊急疏散空間使用。本計畫區南側之文小八(新市國小)與西南側之公八公園用地(詳圖 8-5)，皆為大型開放空間，作為緊急逃生時之避難疏散空間；其中文小八(新市國小)為細部計畫規劃鄰里生活圈之緊急避難場所(集中點)(詳圖 8-6)。

(二)消防單位

本計畫區距離新北市淡水區新生街29號之新北市政府消防局第三大隊淡水分隊約 1.8 公里，其車程約 5~6 分鐘，由該消防單位協助本計畫區之救災應變。

(三)消防救災路線

本計畫區周邊道路，東側之淡金路二段及北側之濱海路一段，為聯外防災避難道路、西側之中山北路二段為次要防災道路。依據劃設消防車輛救災活動空間指導原則，供救助六層以上建築物消防車輛通行之道路或通路，至少應保持四公尺以上之淨寬，及四點五公尺以上之淨高。變更範圍周邊道路皆超過規定寬度，符合消防車輛救災活動所需空間。

(四)人行疏散動線

本計畫區人行疏散動線主要配合人行動線設計，分別以計畫區南側之文小八(新市國小)與西南側之公八公園用地等兩個主要防災避難空間進行疏散(詳圖 8-5、圖 8-6)。

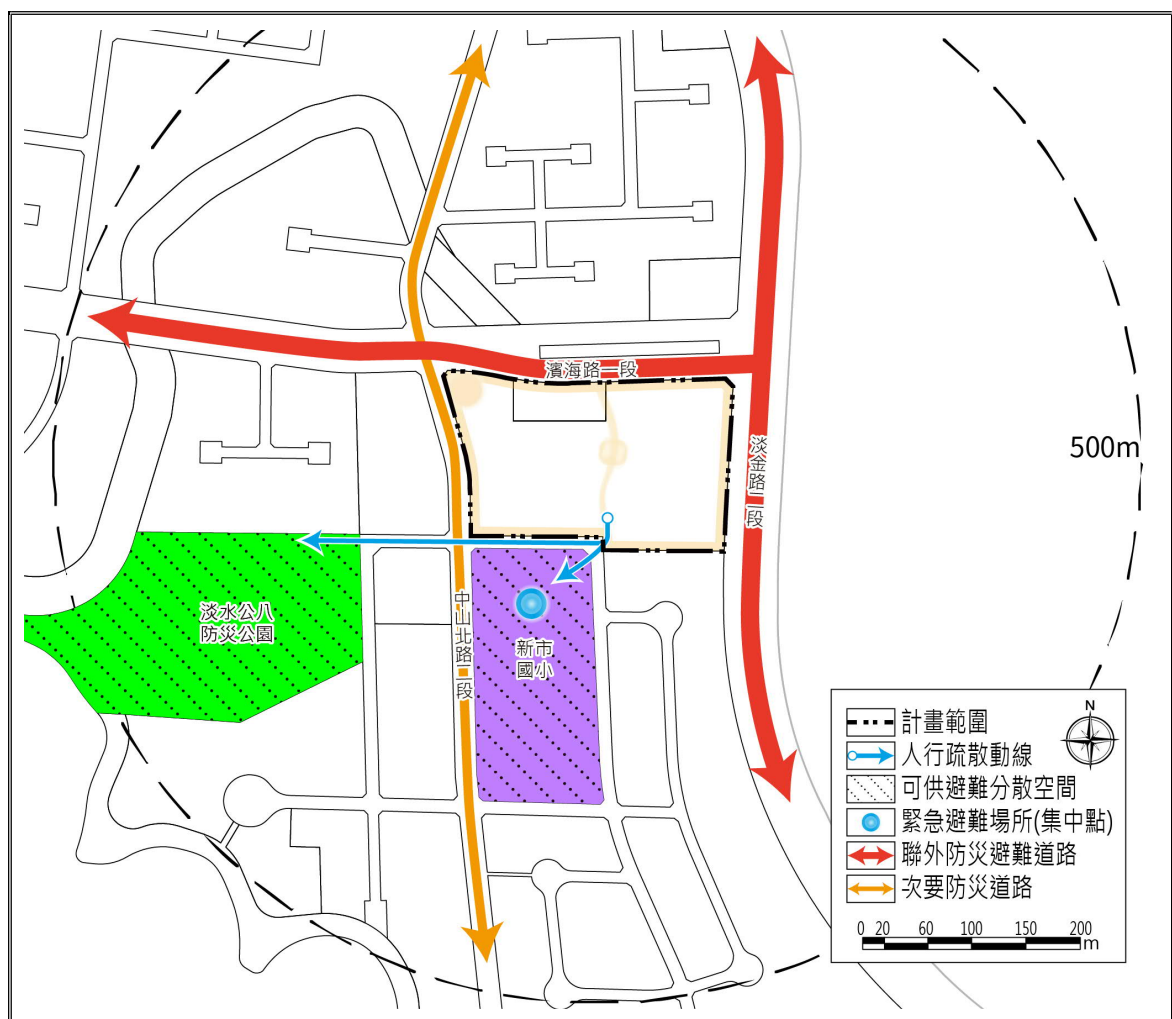


圖8-5 本計畫區防災計畫構想示意圖

資料來源：本計畫繪製

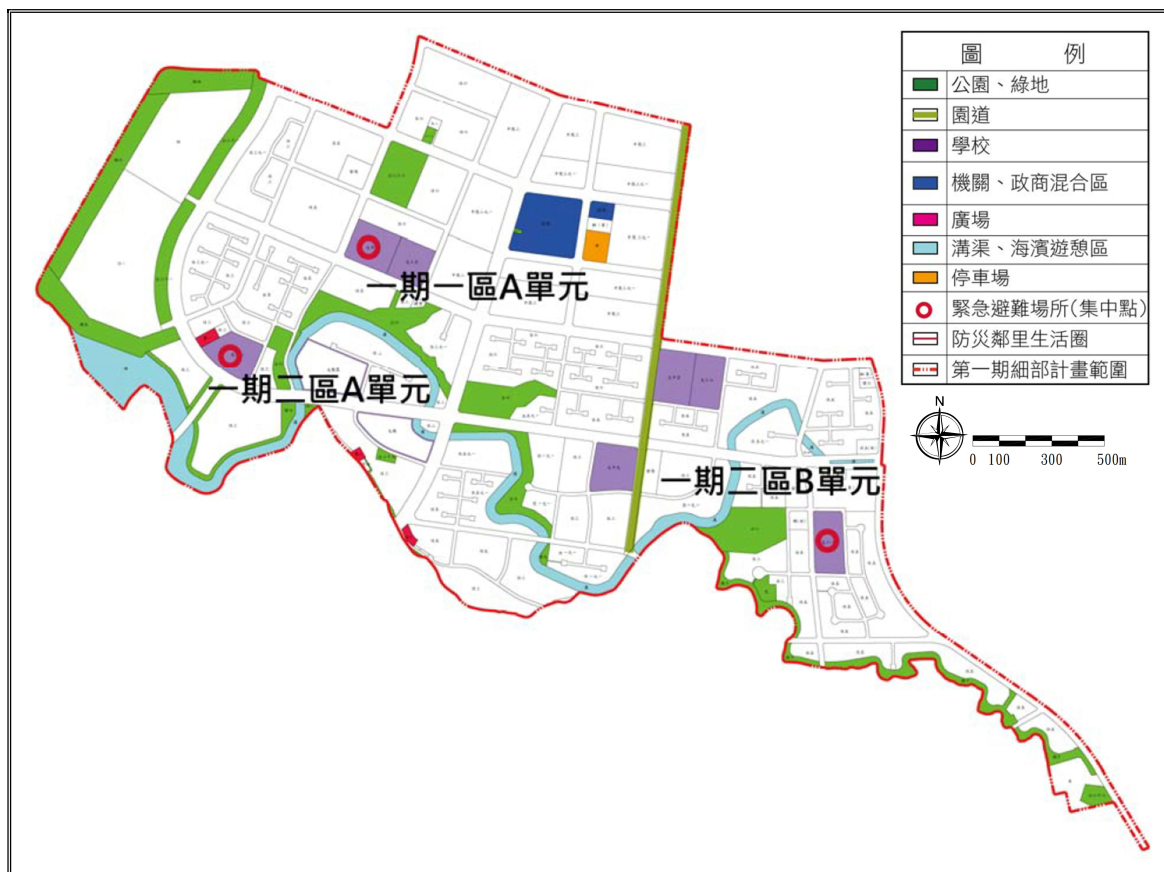


圖8-6 淡海新市鎮特定區第一期細部計畫(第一次通盤檢討)案防災鄰里生活圈與緊急避難場所分布示意圖

資料來源：變更淡海新市鎮特定區第一期細部計畫(第一次通盤檢討)案，民國 103 年 2 月。

六、整體空間配置原則

本計畫位於淡海新市鎮特定區第一期細部計畫區範圍，都市設計應遵循現行之「淡海新市鎮第一期細部計畫地區都市設計審議規範」，為塑造整體空間品質與舒適的公共空間及建物量體關係，本計畫區未來在整體規劃、土地使用、建築物量體、開放空間、交通動線等方面應以下列原則規劃。

(一)整體規劃：應與北側淡海輕軌 V07 站相互配合，帶動周邊產業發展

- 1.捷運開發區之低樓層以轉運設施為主要機能，做為捷運設施與周邊產業接軌之平台。
- 2.建築物之高度、造型及比例，應考量北側淡海輕軌 V07 站，延續完整的都市意象。
- 3.建築物外牆、材質、色彩運用應與周邊地景協調為原則，友善整體環境網絡。

(二)公共開放空間：建構兼具生活、生態與安全的公共空間環境

- 1.計畫範圍於濱海路側應自建築線及地界線退縮留設 8 公尺以上帶狀式開放空間、於淡金路、中山北路、新市一路三段 101 巷側應自建築線及地界線退縮留設 6 公尺以上帶狀式開放空間。帶狀式開放空間應與公有人行道整併規劃，種植間距 6 公尺至 8 公尺之開展型喬木為原則。
- 2.本計畫區西北角以留設 1,000 平方公尺以上廣場式開放空間為原則(面積計算可合併帶狀式開放空間)，其實際設置區位需經「內政部淡海新市鎮特定區計畫都市設計審查小組」審議通過。廣場內應配設景觀設施及植栽，利用水、雕塑、照明等街道家具，共同創造空間景觀，並留設適當之活動空間。
- 3.本計畫區內部地面層留設南北向淨寬 8 公尺之穿越通道並設置中繼廣場為原則，串連(南側)新市一路三段 101 巷與(北側)濱海路一段，加強基地內部人行動線之便利性。
- 4.廣場式開放空間沿街面以種植間距 6 公尺至 8 公尺之雙排喬木為原則，並得錯落配置。
- 5.本計畫區開放空間應採無障礙之環境規劃，避免階梯式設計活動設施。
- 6.本計畫區既有之喬木，應以原地保留為優先，或於基地內移植為原則。
- 7.本計畫區指定留設沿街帶狀式開放空間範圍應避免地下室開挖為原則，並應採透水性鋪面，以利基地保水。

(三)建築物規劃原則

- 1.本計畫區不得設置圍牆，並避免封閉式構造物，減少治安死角並維持視覺之通透性。
- 2.建築物量體應儘量以簡潔造型作為建築外觀之基調，強調自然節能為設計原則。
- 3.各機電出風口管道設施物必須有適當之遮蔽美化設計，且廢氣排出口方向不得面向人行道及行人通道。
- 4.建築物面臨河川，應至少退縮 6 公尺建築。
- 5.建築物附設之廣告物招牌及各立面之附屬設施，不得妨礙都市防災救援逃生之主要動線；且同一棟建築物之廣告招牌，應以招牌整體設計為原則。

(四)交通動線與出入口設置

本計畫區未來聯外之交通動線以淡海輕軌 V07 站配合捷運開發區內設置轉運大樓為基礎，將以輕軌捷運、市內公車系統、觀光接駁專車、私人汽車、自行車及人行步道系統等六大系統共同建構，故規劃後基地交通動線與出入口規範如下：

- 1.捷運開發區建築物應設置頂蓋式通廊等供立體連通之捷運設施，連接捷運輕軌 V07 站，並設置無障礙設施，以便民眾轉乘。該頂蓋式通廊得不計入建築面積及容積樓地板面積。
- 2.捷運開發區建築物與產業專用區建築物之間，得設置頂蓋式通廊相互連接，並設置無障礙設施，並 24 小時供公眾通行，該頂蓋式通廊得不計入建築面積及容積樓地板面積。
- 3.供捷運開發區轉運大樓使用之市內公車與接駁專車停靠區，以面臨北側濱海路一段為原則。
- 4.停車場以基地內地下停車場為主要停放區域，建築物附屬汽、機車停車位以分別集中設置為原則。
- 5.本計畫區之空地如設置平面式停車場，於面臨公共開放空間時，應作適當之景觀綠化遮蔽處理。
- 6.車道出入口應避免影響重要道路車流及人行動線，車道出入口地坪與相鄰之人行空間應順平處理，鋪面系統應以不同材質、顏色與人行道鋪面區隔，並考量車輛防滑及相關警示措施，以維人行安全。
- 7.本計畫區開發所衍生之停車、臨時停車與裝卸貨等停車需求，應於基地內自行滿足，且臨時停靠與裝卸空間並設置於地下層，以維護街區空間人之順暢與沿街面商業活動之延續。

玖、開發方式與進度

變更範圍皆已完成區段徵收，並於民國 92 年完成土地登記，現況皆為中華民國所有，管理單位為內政部營建署。

拾、事業與財務計畫

變更範圍現況皆為中華民國所有，管理單位為內政部營建署。於本案主要計畫及細部計畫變更完成後，得適用新市鎮開發條例及其相關規定、大眾捷運法及其相關規定、促進民間參與公共建設法及其相關規定等，辦理開發事宜。

拾一、其他應表明事項

考量本計畫公益性與開發情形，增列以下其他應表明事項：

(一) 為發揮基地最大效益，本計畫「捷運開發區」與「產業專用區」得整體規劃開發，並得為一宗基地檢討申請建造執照。

(二) 捷運開發區：

1. 捷運開發區得以「大眾捷運法」及其相關法令辦理土地開發。
2. 捷運開發區本次變更後增加容積之半數，由捷運建設主管機關支付建造成本後取得，作為負擔自償性捷運設施經費，挹注捷運建設。如因法規限制，致無法完全使用之部分容積，由土地所有權人與捷運建設主管機關均攤。
3. 捷運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。

(三) 產業專用區：

1. 產業專用區考量捷運發展需求，經捷運主管機關核准設置捷運設施，得依「大眾捷運法」及其相關法令辦理土地開發，捷運相關設施不計入容積容積，並於招商階段訂定容積分配及相關規定。
2. 捷運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。

(四) 考量淡水區人口結構，建議未來開發時評估周邊托幼與托老設施之需求，並視整體量體與動線配置適宜性，於本基地設置托幼、托老設施。

附件一 變更後淡海新市鎮特定區第一期
細部計畫土地使用分區管制要點

淡海新市鎮特定區第一期細部計畫土地使用分區管制要點

第一章 總則

第一點 為提高淡海新市鎮生活品質，依都市計畫法第二十二條及同法臺灣省施行細則第三十五條之規定訂定本管制要點。

第二點 本要點用語定義如下：

- 一、住宅單位：含有一個以上相連之居室及非居室，有烹調及衛生設備，專供一個家庭使用之建築物，並有單獨出入之通路，不需經過他人住宅而自由進出者。
- 二、住宅樓層：建築物高度為 12 公尺或以下者為低樓層，12 公尺以上至 24 公尺或以下者為中樓層，建築物高度為 24 公尺以上為高樓層。
- 三、獨戶住宅：僅含 1 個住宅單位之獨立建築物。
- 四、雙拼住宅：含有 2 個住宅單位，彼此在平面基地相連之建築物。
- 五、雙疊住宅：含有 2 個住宅單位在同一基地彼此以樓層雙重疊之建築物。
- 六、連棟住宅：含有 3 個以上左右以牆相分隔住宅單位，各住宅單位有單獨出入口之通路，不需經過他人土地而自由進出之建築物。
- 七、集合住宅：含有 3 個以上住宅單位，具有共同基地及共用空間或設備之建築物。
- 八、招待所：具有生活及睡眠之設備及服務，有共同之出入口、門廳，供公私團體或機構非營業性接待賓客或僱用人員短期留宿之建築物。
- 九、寄宿舍：具有生活及睡眠之設備及服務，有共同之出入口、門廳，供公私團體或機構僱用人員或學生長期住宿之建築物。
- 十、旅館：具有生活及睡眠之設備及服務，有共同之出入口、門廳，供旅客短期留宿之建築物。
- 十一、基地線：建築基地之界線。
- 十二、前面基地線：基地臨接較寬道路之基地線，臨接道路同寬者，應配合相鄰基地指定之。
- 十三、後面基地線：與前面基地線平行或角度 45 度以內並行而不相交之基地線。
- 十四、側面基地線：基地線之非屬前面基地線或後面基地線者。
- 十五、鄰地境界線：相鄰基地之分界線。
- 十六、角地：位於 2 條以上交叉道路口之建築基地。
- 十七、基地深度：建築基地前面基地線與後面基地線間之平均水平距離。
- 十八、基地寬度：建築基地兩側基地線間平均水平距離。
- 十九、庭院：與建築物在同一基地上之空地。
- 二十、前院：位於兩側面基地線之間，沿前面基地線之庭院。
- 二十一、後院：位於兩側面基地線之間，沿後面基地線全長之庭院。
- 二十二、側院：沿側面基地線，自前院或前面基地線量至後院之院落。

二十三、前院深度：建築物外牆中心線或其代替柱中心線與前面基地線間之水平距離。但免計入建築面積之陽臺、屋簷、雨遮及遮陽板，得不受此限制。

二十四、後院深度：建築物外牆中心線或其代替柱中心線與後面基地線間之水平距離。但免計入建築面積之陽臺、屋簷、雨遮及遮陽板，得不受此限制。

二十五、後院深度比：建築物各部分至後面基地線間之水平距離，與各該部分高度之比。但免計入建築面積之陽臺、屋簷、雨遮及遮陽板，得不受此限制。

二十六、側院寬度：建築物外牆中心線或其代替柱中心線與該側面基地線間之水平距離。但免計入建築面積之陽臺、屋簷、雨遮及遮陽板，得不受此限制。

二十七、鄰幢間隔：同一宗基地相鄰兩幢建築物，其外牆或代替柱中心線間(不含突出樓梯間部分)之最短水平距離。但免計入建築面積之陽臺、屋簷、雨遮、遮陽板及屋頂突出物、樓梯間得計入鄰幢間隔之寬度計算。

二十八、不合規定之使用：自本要點發布或修正實施起，原有土地或合法建築物之使用不合本要點分區使用規定者。

二十九、不合規定之建築物：自本要點發布或修正實施起，原有合法建築物之建蔽率、容積率、高度、庭院等形成不合本要點規定者。

三十、不合規定之基地：自本要點發布或修正實施起，原有基地之寬度、深度或面積不合本要點規定者。

三十一、附屬使用：在同一基地內，經常附屬於主要用途之使用。

三十二、開放空間或法定空地之綠化面積百分比，綠化面積率之計算基準如下：

(一)喬木採用栽植時米高徑之計算法。如附表二。

(二)草地、地被及草花以被覆面積計算之。

(三)停車場以植草磚築造者，綠化面積以鋪設植草磚面積三分之一計算，但核發使用執照時，植草磚內之草皮應生長良好。

三十三、退縮建築深度：建築物外牆面自建築線退縮之深度；外牆面退縮之深度不等，以最小之深度為退縮建築深度。但免計入建築面積之陽臺、屋簷、雨遮及遮陽板，不在此限。

三十四、地下開挖率：指建築基地地下層開挖面積與基地面積之百分比；地下層開挖面積以外牆外緣計算。

三十五、法定空地透水率：垂直地面上、下無任何人工構造物及鋪面之面積與法定空地面積百分比。

第三點 本特定區內劃定下列分區及公共設施用地：

一、第 1-1 種住宅區。

- 二、第 2 種住宅區。
- 三、第 3 種住宅區。
- 四、第 3-1 種住宅區。
- 五、第 4 種住宅區。
- 六、第 5 種住宅區。
- 七、第 5-1 種住宅區。
- 八、第 6 種住宅區。
- 九、第 2 種中心商業區。
- 十、第 2-1 種中心商業區。
- 十一、第 3 種中心商業區。
- 十二、第 3-1 種中心商業區。
- 十三、鄰里商業區。
- 十四、政商混合區。
- 十五、保存區。
- 十六、公共設施用地：
 - (一)機關用地(政)。
 - (二)文小用地。
 - (三)文中用地。
 - (四)公園用地。
 - (五)停車場用地。
 - (六)變電所用地。
 - (七)自來水事業用地。
 - (八)污水處理廠用地。
 - (九)垃圾焚化爐用地。
 - (十)道路用地。
 - (十一)園道用地。
 - (十二)廣場用地。
 - (十三)捷運變電所用地。
 - (十四)溝渠用地。
 - (十五)兒童遊樂場用地。
 - (十六)綠地。
- 十七、文教區。
- 十八、加油站專用區。
- 十九、第一類型郵政專用區。
- 二十、產業專用區。
- 二十一、捷運開發區。

第四點 本特定區內土地及建築物之使用依其性質、用途分為下列各組：

- 一、第一組：低樓層住宅

- (一)獨戶住宅。
- (二)雙拼住宅。
- (三)雙疊住宅。
- 二、第二組：中、高樓層住宅
 - (一)中樓層集合住宅。
 - (二)高樓層集合住宅。
 - (三)中樓層連棟住宅。
- 三、第三組：電業、電信及郵政業
 - (一)電力公司營業處、服務中心。
 - (二)郵政業。
 - (三)電信業。
- 四、第四組：社區安全設施
 - (一)消防站(隊)。
 - (二)警察(分)局、派出(分駐)所。
- 五、第五組：衛生設施
 - (一)衛生所(站)。
 - (二)醫院、診所、助產室、療養院，但不包括傳染病院、精神病院及家畜醫院。
 - (三)病理檢驗院。
- 六、第六組：福利設施
 - (一)育幼院、養老院、救濟院、孤兒院、盲人院、收容所、榮民之家、仁愛之家、老人住宅等。
 - (二)其他經主管機關同意設置之社會福利服務設施。
- 七、第七組：一般遊憩設施
 - (一)戶內遊憩中心。
 - (二)公園、花園、兒童遊戲場、鄰里運動場及有關附屬設施。
 - (三)綠地、廣場。
 - (四)戶外籃球場、網球場、棒球場、游泳池、溜冰場及其他戶外運動場所。
- 八、第八組：社區教育設施
 - (一)幼兒園(含社區或部落互助教保服務中心)。
 - (二)小學、中等學校。
- 九、第九組：文教設施
 - (一)圖書館。
 - (二)博物館。
 - (三)藝術館。
 - (四)科學館。
 - (五)社會教育館。

- (六)文物館、陳列館。
- (七)水族館。
- (八)音樂廳。
- (九)集會堂。
- (十)文康活動中心。
- (十一)文化中心。
- (十二)紀念性建築物。
- (十三)專科學校、學院、大學、研究所。
- (十四)研究機構。
- (十五)經主管機關核准之其他文教設施。

十、第十組：公用設施

- (一)公眾運輸車站。
- (二)電力變壓站等設施。
- (三)無線電或電視塔設施。
- (四)電信機房。
- (五)自來水或雨水、污水下水道之必要設施。
- (六)瓦斯供應之辦事處及其必要之附屬設施。
- (七)其他經主管機關核准之設施。

十一、第十一組：行政機構

- (一)各級政府機關。
- (二)各級民意機關。
- (三)外國駐台組織。

十二、第十二組：旅館業

- (一)招待所或寄宿舍。
- (二)青年活動中心。
- (三)一般旅館業。
- (四)觀光旅館業。
 - 1.一般觀光旅館。
 - 2.國際觀光旅館。

十三、第十三組：宗祠及宗教設施

- (一)宗祠(祠堂、家廟)。
- (二)教堂。
- (三)寺廟、庵堂及其他類似建築物。
- (四)附屬前三項非營業性之文康活動設施及幼兒園。

十四、第十四組：日用品零售或服務業

- (一)飲食業。
- (二)食品什貨、菸酒、飲料零售業。
- (三)五金及日常用品零售業。

- (四)便利商店業。
- (五)農產品零售業
- (六)花卉零售業。
- (七)中藥零售業。
- (八)西藥零售業。
- (九)美容美髮服務業。
- (十)洗衣業。
- (十一)文教、樂器、育樂用品零售業。
- (十二)裁縫服務業。

十五、第十五組：一般零售或服務業

- (一)布疋、衣著、鞋、帽、傘、服飾品零售業。
- (二)鐘錶零售業。
- (三)眼鏡零售業。
- (四)首飾及貴金屬零售業。
- (五)攝影器材零售業。
- (六)家具、寢具、廚房器具、裝設品零售業。
- (七)電器零售業。
- (八)煤零售業。
- (九)木炭零售業。
- (十)石油製品零售業。
- (十一)文教、樂器、育樂用品零售業。
- (十二)其他零售業，限古玩、字畫、藝飾品、禮品獵具、釣具玻璃、鏡框。
- (十三)清潔用品零售業。
- (十四)化妝品零售業。
- (十五)農產品零售業。
- (十六)種苗零售業。
- (十七)園藝服務業。
- (十八)花卉零售業。
- (十九)觀賞魚零售業。
- (二十)寵物批發業：限鳥類。
- (二十一)度量衡器零售業。
- (二十二)公益彩券經銷業。
- (二十三)醫療器材零售業。
- (二十四)電腦及事務性機器設備零售業。
- (二十五)精密儀器零售業。
- (二十六)影印業。
- (二十七)打字業。

- (二十八)汽車零售業。
- (二十九)機車零售業。
- (三十)汽機車零件配備零售業。
- (三十一)自行車及其零件零售業。
- (三十二)機車修理業。
- (三十三)自行車修理業。
- (三十四)環保服務業。
- (三十五)刻印業。
- (三十六)當舖業。
- (三十七)電器及電子產品修理業。
- (三十八)油漆工程業。
- (三十九)室內裝潢業。
- (四十)綜合營造業。
- (四十一)家畜醫院。
- (四十二)超級市場。
- (四十三)餐館業。
- (四十四)飲料店。
- (四十五)建材零售業。
- (四十六)老人住宅業。
- (四十七)百貨超市業。
- (四十八)其他綜合零售業。

十六、第十六組：事務所及工商服務業

- (一)不動產業。
- (二)國際貿易業。
- (三)律師事務所、會計事務所、地政士。
- (四)景觀、室內設計業。
- (五)建築師事務所、工程技術顧問業、設計業。
- (六)營造業。
- (七)報紙業。
- (八)雜誌(期刊)出版業。
- (九)翻譯業。
- (十)廣告業。
- (十一)宗教、職業及類似組織辦事處。
- (十二)短期補習班業。
- (十三)就業服務業。
- (十四)廣播電視業。
- (十五)電子資訊供應服務業。
- (十六)電腦系統設計服務業。

- (十七)老人住宅業。
- (十八)研究發展服務業。
- (十九)其他工商服務業。

十七、第十七組：金融、保險機構

- (一)金融業。
- (二)保險業。
- (三)證券業。
- (四)期貨業。

十八、第十八組：運輸、倉儲及通信業

- (一)計程車客運服務業。
- (二)汽車貨運業。
- (三)船務代理業。
- (四)其他運輸輔助業：限鐵路。
- (五)民用航空運輸業。
- (六)報關業。
- (七)旅行業。
- (八)遊覽車客運業。
- (九)市區汽車客運業。
- (十)公路汽車客運業。
- (十一)停車場經營業。
- (十二)倉儲業。
- (十三)電信業。

十九、第十九組：特種零售或服務業。

- (一)漆料、塗料零售業。
- (二)染料、顏料零售業。
- (三)機械器具零售業。
- (四)演藝活動業。
- (五)殯葬禮儀服務業。

二十一、第二十一組：文化、運動及休閒服務業。

- (一)競技及休閒運動場館業。
- (二)休閒活動場館業。
- (三)電子遊戲場業。
- (四)遊樂園業。
- (五)電影片映演業。
- (六)觀光遊樂業。
- (七)藝文服務業。
- (八)演藝活動業。
- (九)動物園業。

(十)石油製品零售業：限船用燃料。

(十一)水域遊憩活動經營業。

(十二)遊艇經營業。

二十二、第二十二組：批發業

(一)食品什貨、菸酒、飲料批發業。

(二)蔬果批發業。

(三)五金及日常用品批發業。

(四)家具及裝設品批發業。

(五)布疋、衣著、鞋、帽、傘、服飾品批發業。

(六)藥物批發業。

(七)化粧品批發業。

(八)鐘錶批發業。

(九)眼鏡批發業。

(十)文教、樂器、育樂用品批發業。

(十一)電器批發業。

(十二)電子材料批發業。

(十三)精密儀器批發業。

(十四)建材批發業。

(十五)漆料、塗料批發業。

(十六)染料、顏料批發業。

(十七)其他批發業。

二十三、第二十三組：維修服務業

(一)汽車服務業。

(二)維修服務業。

二十四、第二十四組：電影片製作業、廣播電視業。

(一)電影製片廠業。

(二)電視節目製作業。

二十五、第二十七組：國防設施

二十六、第二十八組：公害較輕微之工業

(一)糖果及烘焙食品製造業。

(二)紡織、成衣、服飾品及紡織製品製造業。

(三)珠寶及貴金屬製品製造業。

第二章 住宅區

第五點 在第2、3及3-1種住宅區得為下列各組之建築物及土地使用，但第十組須經主管機關核准。

一、第一組：低樓層住宅。

二、第二組：中、高樓層住宅。

三、第三組：電業、電信及郵政業。

- 四、第四組：社區安全設施。
- 五、第五組：衛生設施。
- 六、第六組：福利設施。
- 七、第七組：一般遊憩設施，限非營業性者。
- 八、第八組：社區教育設施。
- 九、第九組：文教設施。
- 十、第十組：公用設施，第(一)目公眾運輸車站並限為中途轉運站。
- 十一、第十六組：事務所及工商服務業，但限第(一)目不動產業及第(十七)目老人住宅業。

第六點 在第 1-1 種住宅區得為下列各組之建築物及土地使用，但第十組須經主管機關核准。

- 一、第一組：低樓層住宅。
- 二、第三組：電業、電信及郵政業。
- 三、第四組：社區安全設施。
- 四、第五組：衛生設施。
- 五、第六組：福利設施。
- 六、第七組：一般遊憩設施，限非營業性者。
- 七、第八組：社區教育設施。
- 八、第九組：文教設施。
- 九、第十組：公用設施，第(一)目公眾運輸車站並限為中途轉運站。
- 十、第十六組：事務所及工商服務業，但限第(一)目不動產業及第(十七)目老人住宅業。

第七點 在第 4、5、5-1 及 6 種住宅區內得為下列各組之建築物及土地使用，但供第十組、第十二組、第十四組、第十六組、第十七組經都市設計審查小組審查通過使用時，應依「淡海新市鎮第一期細部計畫地區都市設計審議規範」規定設置騎樓或無遮簷人行步道、臨時停車及裝卸車位，但第十六組、第十七組位於建築 2 樓(含)以上，得不設置騎樓或無遮簷人行步道。

- 一、第一組：低樓層住宅。
- 二、第二組：中、高樓層住宅。
- 三、第三組：電業、電信及郵政業。
- 四、第四組：社區安全設施。
- 五、第五組：衛生設施。
- 六、第六組：福利設施。
- 七、第七組：一般遊憩設施，限非營業性者。
- 八、第八組：社區教育設施。
- 九、第九組：文教設施。
- 十、第十組：公用設施，第(一)目公眾運輸車站並限為中途轉運站。

十一、第十二組：旅館業，除第 5-1 種、第 6 種住宅區得作第(三)、(四)目使用外，則第 4、5 種住宅區限第(一)、(二)目之招待所或寄宿舍、青年活動中心使用。

十二、第十四組：日用品零售或服務業，第(十二)目限於手工。

十三、第十六組：事務所及工商服務業。

十四、第十七組：金融、保險機構，但限第(一)目。

第八點 住宅區內建築物之建蔽率及容積率不得超過下表之規定：

住宅區種別	建蔽率	容積率
第 1-1 種住宅區	50%	120%
第 2 種住宅區	35%	180%
第 3 種住宅區	35%	230%
第 3-1 種住宅區	50%	230%
第 4 種住宅區	35%	260%
第 5 種住宅區	35%	320%
第 5-1 種住宅區	50%	320%
第 6 種住宅區	35%	400%

前項第 3 種住宅區、第 4 種住宅區、第 5 種住宅區、第 6 種住宅區之建築物符合淡海新市鎮第一期細部計畫地區都市設計審議規範，且建築物造型或景觀計畫足以彰顯新市鎮都市意象，並提升居住環境品質者，經淡海新市鎮特定區計畫都市設計審查小組審查同意增加者，其建蔽率得酌予增加，不受前項規定限制，但增加最多不得超過 5%。

第九點 住宅區內每宗建築基地之寬度及面積不得小於下表規定：

住宅區種別	面積(平方公尺)	寬度(平方公尺)
第 1-1 種住宅區	250	12
第 2 種住宅區	660	17
第 3 種住宅區	880	20
第 3-1 種住宅區	880	20
第 4 種住宅區	1200	22.5
第 5 種住宅區	1320	25
第 5-1 種住宅區	1320	25
第 6 種住宅區	1320	25

第十點 住宅區內建築物須沿道路退縮建築，其退縮距離不得小於 6 公尺。但臨囊底道路者，其退縮距離不得小於 3 公尺。

第十一點 住宅區內建築物應設置後院，其深度不得小於下表之規定：

住宅區種別	最小後院深度比	備註
第 1-1 種住宅區	0.3	後院深度超過 6 公尺以上

第 2 種住宅區	0.3	者，得免再增加。
第 3 種住宅區	0.3	
第 3-1 種住宅區	0.3	
第 4 種住宅區	0.25	後院深度超過 10 公尺以上者，得免再增加。
第 5 種住宅區	0.2	
第 5-1 種住宅區	0.2	
第 6 種住宅區	0.2	

建築基地基於地形與規模，基地無法達到前項規定者，經淡海新市鎮特定區都市設計審查小組審查通過後，得酌予放寬。

第十二點 住宅區內每宗基地之兩側均須設置寬度不得小於 3 公尺之側院。

第十三點 住宅區內同一宗基地內建築兩幢以上建築物或同一棟建築物內各面相對部分，其水平距離(D)與各該相對部分平均高度(H)之比，不得小於下表之規定：

一、前後、側面、垂直鄰幢間隔

住宅區種別	(D/H)	附註
第 1-1 種住宅區	0.35	其中水平距離(D)至少須達 3 公尺，超過 15 公尺以上者，得免再增加。
第 2 種住宅區		
第 3 種住宅區		
第 3-1 種住宅區		
第 4 種住宅區	0.2	其中水平距離(D)至少須達 5 公尺，超過 20 公尺以上者，得免再增加。
第 5 種住宅區		
第 5-1 種住宅區		
第 6 種住宅區		

二、同幢建築物各面相對部分

住宅區種別	(D/H)	附註
第 1-1 種住宅區	0.2	其中水平距離(D)至少須達 3 公尺，超過 15 公尺以上者，得免再增加。
第 2 種住宅區		
第 3 種住宅區		
第 3-1 種住宅區		
第 4 種住宅區	0.2	其中水平距離(D)至少須達 5 公尺，超過 20 公尺以上者，得免再增加。
第 5 種住宅區		
第 5-1 種住宅區		
第 6 種住宅區		

建築基地基於地形與規模，基地無法達到前項規定者，經淡海新市鎮特定區都市設計審查小組審查通過後，得酌予放寬。

第十四點 第十一點至第十三點規定應留設之側、後院深度，得與退縮建築深度合併計算。留設距離取兩者中較寬者留設之。

第十五點 住宅區內之法定空地應予綠化，其綠化面積率不得小於下表之規定：

住宅區種別	綠化面積率(%)
第 1-1 種住宅區	40
第 2 種住宅區	50
第 3 種住宅區	50
第 3-1 種住宅區	40
第 4 種住宅區	50
第 5 種住宅區	50
第 5-1 種住宅區	40
第 6 種住宅區	50

第十六點 住宅區內之停車空間應依附表規定辦理，但每戶至少須設一停車位。

第三章 商業區

第十七點 中心商業區內得為下列各組之建築物及土地使用，但第十組、第十三組、第十九組、第二十三組、第二十四組、第二十八組須經主管機關核准。

- 一、第一組：低樓層住宅。
- 二、第二組：中、高樓層住宅。
- 三、第三組：電業、電信及郵政業。
- 四、第四組：社區安全設施。
- 五、第五組：衛生設施。
- 六、第六組：福利設施，限辦事處。
- 七、第七組：一般遊憩設施。
- 八、第八組：社區教育設施。
- 九、第九組：文教設施。
- 十、第十組：公用設施。
- 十一、第十二組：旅館業。
- 十二、第十三組：宗祠及宗教設施。
- 十三、第十四組：日用品零售或服務業。
- 十四、第十五組：一般零售或服務業。
- 十五、第十六組：事務所及工商服務業。
- 十六、第十七組：金融、保險機構。
- 十七、第十八組：運輸、倉儲及通信業，其中(二)、(七)、(八)、(九)、(十)、(十一)目限須面臨 15 公尺以上寬度之計畫道路。
- 十八、第十九組：特種零售或服務業。
- 十九、第二十組：(刪除)。

二十、第二十一組：文化運動及休閒服務業。

二十一、第二十二組：批發業。但第(十四)目不得囤積砂石及鋼筋。

二十二、第二十三組：維修服務業僅限於第二種中心商業區內設置，且其使用電力及氣體燃料及作業廠房面積，不得超過都市計畫法台灣省施行細則第十七條規定。

二十三、第二十四組：電影片製作業、廣播電視業。

二十四、第二十八組：公害較輕微之工業，僅限於第2種中心商業區內設置。

前項第七組第一目、第十二組第(三)、第(四)目、第十八組、第十九組、第二十一組第(一)、(二)、(三)目使用者，出入口(含大門、側門)應與國中、國小用地設置距離100公尺以上。

第十八點 鄰里商業區內得為下列各組之建築物及土地使用，但第十組、第十三組、第二十三組、第二十八組須經主管機關核准。

一、第一組：低樓層住宅。

二、第二組：中、高樓層住宅。

三、第三組：電業、電信及郵政業。

四、第四組：社區安全設施。

五、第五組：衛生設施。

六、第六組：福利設施。

七、第七組：一般遊憩設施。

八、第八組：社區教育設施。

九、第九組：文教設施。

十、第十組：公用設施。

十一、第十二組：旅館業。

十二、第十三組：宗祠及宗教設施。

十三、第十四組：日用品零售或服務業。

十四、第十五組：一般零售或服務業。

十五、第十六組：事務所及工商服務業。

十六、第十七組：金融、保險機構，限分支機構。

十七、第十八組：運輸、倉儲及通信業，限第(一)、(四)、(七)目，其中(一)、(七)目限須面臨15公尺以上寬度之計畫道路。

十八、第二十組：(刪除)。

十九、第二十一組：文化運動及休閒服務業。

二十、第二十二組：批發業，限第(一)目至第(十)目。

二十一、第二十三組：維修服務業，其使用電力及氣體燃料及作業廠房面積，不得超過都市計畫法台灣省施行細則第十七條規定。

二十二、第二十八組：公害較輕微之工業。

前項第七組第一目、第十二組第(三)、第(四)目、第十八組、第十九

組、第二十一組第(一)、(二)、(三)目使用者，出入口(含大門、側門)應與國中、國小用地設置距離 100 公尺以上。

第十九點 商業區內建築物之建蔽率及容積率不得超過下列之規定：

商業區種別	建蔽率	容積率
第 2 種中心商業區	50%	500%
第 2-1 種中心商業區	70%	500%
第 3 種中心商業區	70%	700%
第 3-1 種中心商業區	70%	700%
鄰里商業區	40%	200%

第二十點 商業區內地面層每宗建築基地之面積與寬度不得小於下表之規定：

商業區種別	最小基地面積(平方公尺)	最小寬度(公尺)
第 2 種中心商業區	7,500	57.5
第 2-1 種中心商業區	7,500	57.5
第 3 種中心商業區	15,000	100
第 3-1 種中心商業區	15,000	100
鄰里商業區	2,000	30

第二十一點 商業區內建築物應設置後院，其最小後院深度比為 0.2，且深度不得小於 3 公尺，惟後院深度超過 10 公尺以上者，得免再增加。

第二十二點 商業區內同一宗基地內建築兩棟以上建築物或同一棟建築物內各面相對部分，其水平距離(D)與各該相對部分平均高度(H)之比，需符合下表之規定：

商業區種別	水平距離(D)	建築物各面相對比(D/H)	備註
第 2 種中心商業區	不得小於 8 公尺	不得小於 0.2	水平距離(D)達 15 公尺以上者，得免再增加。
第 2-1 種中心商業區			
第 3 種中心商業區			
第 3-1 種中心商業區			
鄰里商業區			

第二十三點 商業區內建築基地面臨計畫道路者，須沿道路退縮建築，其退縮距離在中心商業區、鄰里商業區不得小於 6 公尺。

第二十四點 主管機關得規定建築物沿商業區內指定之道路建築時，應設置騎樓，騎樓設置之位置及標準依都市設計審議規範規定辦理。

第二十五點 商業區內之法定空地應予綠化，其綠化面積率不得小於下表之規定：

商業區種別	綠化面積率(%)
第 2 種中心商業區	40%
第 2-1 種中心商業區	40%

第 3 種中心商業區	40%
第 3-1 種中心商業區	40%
鄰里商業區	35%

第二十六點 商業區之停車空間依附表規定辦理，且不得小於興建時所核准容積率之 30%，而興建住商混合建築物時，其商業使用部分依此規定；而住宅使用部分則比照住宅區之規定辦理。

第四章 政商混合區及文教區

第二十七點 政商混合區得為下列規定之使用，但第十二組、第十四組、第十五組、第十六組、第十七組、第十八組應經都市設計審查小組審查通過。

- 一、第二組：中、高樓層住宅。
- 二、第三組：電業、電信及郵政業。
- 三、第四組：社區安全設施。
- 四、第五組：衛生設施。
- 五、第六組：福利設施。
- 六、第七組：一般遊憩設施。
- 七、第八組：社區教育設施，限第(一)、(二)目。
- 八、第九組：文教設施。
- 九、第十組：公用設施。
- 十、第十一組：行政機構。
- 十一、第十七組：金融、保險機構。
- 十二、第十二組：旅館業。
- 十三、第十四組：日用品零售或服務業。
- 十四、第十五組：一般零售或服務業。
- 十五、第十六組：事務所及工商服務業。
- 十六、第十八組：運輸、倉儲及通信業，限第(一)、(六)、(十一)目，其中(一)、(十一)目限須面臨 15 公尺上之寬度之計畫道路。

第二十八點 文教區內得作下列各組使用：

- 一、第三組：電業、電信及郵政業。
- 二、第四組：社區安全設施。
- 三、第五組：衛生設施。限第(一)(二)目。
- 四、第六組：福利設施。
- 五、第七組：一般遊憩設施。
- 六、第八組：社區教育設施。
- 七、第九組：文教設施。
- 八、第十一組：行政機構。
- 九、第十二組：旅館業，限第(一)(二)目使用。

第二十九點 政商混合區及文教區內建築物之建蔽率及容積率各不得超過下

表規定：

分區別	建蔽率	容積率
政商混合區	70%	400%
文教區	40%	240%

第三十點 政商混合區及文教區內每宗建築基地之最小寬度不得小於 45 公尺；最小面積不得小於 2,000 平方公尺。

第三十一點 政商混合區及文教區內建築物須設置前、後、側院，其深度不得小於 6 公尺，且後院深度比不得小於 0.3。

第三十二點 政商混合區及文教區內同一宗基地內建築兩棟以上建築物或同一棟建築物內各面相對部分，其水平距離(D)與各該相對部分平均高度(H)之比，需符合下表規定：

分區別	水平距離 (D)	建築物各面相對比 (D/H)	備註
政商混合區	不得小於 6 公尺	不得小於 0.3	水平距離(D)達 10 公尺以上者，得免再增加。
文教區			

第三十三點 政商混合區及文教區之停車空間詳附表規定辦理，且不得小於興建時所核准容積率之 35%。

第三十四點 政商混合區及文教區之法定空地應予綠化，其綠化面積率不得小於 40%。

第五章 其他專用區

第三十五點 保存區內建築物之容積率不得超過 120%；如面臨計畫道路者，則至少需退縮 6 公尺建築。

第三十六點 加油站專用區之建蔽率不得超過 40%，容積率不得超過 120%；其法定空地應予綠化，其綠化面積率不得小於 40%。

第三十七點 第一類型郵政專用區之建蔽率不得超過 50%，容積率不得超過 200%。為促進郵政事業發展而劃定，得為下列之使用：

一、除得為郵政事業所需設施及其必要附屬設施使用外，其餘仍應維持該基地原計畫所訂定建蔽率、容積率及土地使用管制要點規定(例如：退縮建築、法定空地留設等規定)，並免予負擔回饋。

二、為促進郵政事業之發展而劃定，並依郵政法第 5 條規定，得為下列使用：

(一)經營郵政事業所需設施：營業廳、辦公室、倉庫、展示中心、銷售中心、物流中心、封裝列印中心、機房、電腦中心、郵件處理中心、郵件投遞場所、客服中心、郵車調度養護中心及其他必要設施。

(二)郵政必要附屬設施：

1. 研發、實驗、推廣、檢驗及營運辦公場所等。
2. 教學、訓練、實習房舍(場所)及學員宿舍等。
3. 郵政文物收藏及展示場所。

4.員工托育中心、員工托老中心、員工幼稚園、員工課輔班、員工餐廳、員工福利社、員工招待所及員工醫務所等。

5.其他依郵政法第5條規定及經濟部核准中華郵政公司可營利事業項目之服務項目前提下，經新北市政府審查核准之必要設施。

第三十八點 產業專用區之建蔽率不得超過60%。於一般開發情形，容積率不得超過300%；依「大眾捷運法」有關規定辦理土地開發，容積率不得超過360%。

得為下列各組之建築物及土地使用，但第十組、第十三組、第十九組、第二十三組、第二十四組、第二十八組須經主管機關核准。

一、第一組：低樓層住宅。

二、第二組：中、高樓層住宅。

三、第三組：電業、電信及郵政業。

四、第四組：社區安全設施。

五、第五組：衛生設施。

六、第六組：福利設施，限辦事處。

七、第七組：一般遊憩設施。

八、第八組：社區教育設施。

九、第九組：文教設施。

十、第十組：公用設施。

十一、第十二組：旅館業。

十二、第十三組：宗祠及宗教設施。

十三、第十四組：日用品零售或服務業。

十四、第十五組：一般零售或服務業。

十五、第十六組：事務所及工商服務業。

十六、第十七組：金融、保險機構。

十七、第十八組：運輸、倉儲及通信業，其中(二)、(七)、(八)、(九)、(十)、(十一)目限須面臨15公尺以上寬度之計畫道路。

十八、第十九組：特種零售或服務業。

十九、第二十一組：文化運動及休閒服務業。

二十、第二十二組：批發業。但第(十四)目不得囤積砂石及鋼筋。

二十一、第二十三組：維修服務業，其使用電力及氣體燃料及作業廠房面積，不得超過都市計畫法台灣省施行細則第十七條規定。

二十二、第二十四組：電影片製作業、廣播電視業。

二十三、第二十八組：公害較輕微之工業。

前項第七組第一目、第十二組第(三)、第(四)目、第十八組、第十九組、第二十一組第(一)、(二)、(三)目使用者，出入口(含大門、側門)應與國中、國小用地設置距離100公尺以上。

建築物供作第二項第一組、第二組住宅使用之容積樓地板面積不得超

過該建築物總容積樓地板面積之十分之一。

第三十九點 捷運開發區之建蔽率不得超過 80%，容積率不得超過 340%。建築容積不適用「大眾捷運系統土地開發辦法」、「都市計畫法新北市施行細則」、「都市計畫容積移轉實施辦法」、「都市更新條例」、開放空間、增設停車或其他有關容積獎勵之規定。

捷運相關設施應符合「大眾捷運法」有關規定。

得為下列各組之建築物及土地使用，但第十組、第十三組、第十九組、第二十三組、第二十四組、第二十八組須經主管機關核准。

一、第一組：低樓層住宅。

二、第二組：中、高樓層住宅。

三、第三組：電業、電信及郵政業。

四、第四組：社區安全設施。

五、第五組：衛生設施。

六、第六組：福利設施，限辦事處。

七、第七組：一般遊憩設施。

八、第八組：社區教育設施。

九、第九組：文教設施。

十、第十組：公用設施。

十一、第十二組：旅館業。

十二、第十三組：宗祠及宗教設施。

十三、第十四組：日用品零售或服務業。

十四、第十五組：一般零售或服務業。

十五、第十六組：事務所及工商服務業。

十六、第十七組：金融、保險機構。

十七、第十八組：運輸、倉儲及通信業，其中（二）、（七）、（八）、（九）、（十）、（十一）目限須面臨 15 公尺以上寬度之計畫道路。

十八、第十九組：特種零售或服務業。

十九、第二十一組：文化運動及休閒服務業。

二十、第二十二組：批發業。但第（十四）目不得囤積砂石及鋼筋。

二十一、第二十三組：維修服務業，其使用電力及氣體燃料及作業廠房面積，不得超過都市計畫法台灣省施行細則第十七條規定。

二十二、第二十四組：電影片製作業、廣播電視業。

二十三、第二十八組：公害較輕微之工業。

前項第七組第一目、第十二組第（三）、第（四）目、第十八組、第十九組、第二十一組第（一）、（二）、（三）目使用者，出入口（含大門、側門）應與國中、國小用地設置距離 100 公尺以上。

第六章 公共設施用地

第四十點 公共設施用地內建築物之建蔽率、容積率及其他相關規定如下：

種類		最大建蔽率 (%)	最大容積率 (%)	面臨計畫道路退縮 (公尺)	綠化面積率 (%)	其他
機關用地(政)		50	400	6	20	
學校	文小	40	200	6	不予規定	
	文中	40	200	6	不予規定	
公園用地		15	60	10	不予規定	
停車場用地		70	420	6	30	
自來水事業用地		50	200	6	30	
變電所用地		40	200	10	不予規定	
污水處理場用地		60	100	10	不予規定	
垃圾焚化爐用地		不予規定	不予規定	不予規定	不予規定	
捷運變電所用地		40	120	10	不予規定	
兒童遊樂場用地		不予規定	30	不予規定	不予規定	

除學校用地、公園用地(公七除外)、兒童遊戲場用地不得作多目標使用外，其餘得依「都市計畫公共設施用地多目標使用方案」辦理。

第四十一點 公共設施用地非經主管機關核准者，不得設置廣告物。

第七章 容積率獎勵規定

第四十二點 凡建築基地為完整之街廓或符合下列各款之一規定，並依規定設置公共開放空間者，得依第四十四點規定增加興建樓地板面積。但政商混合區提供作為區段徵收後安置住宅使用者不受此限。

一、基地有一面臨街寬度在 30 公尺以上之道路，其臨接長度在 50 公尺以上或達周界總長度 1/5 以上者，在商業區基地面積為本要點第二十點所規定之最小基地面積兩倍以上，在住宅區基地面積為 10,000 平方公尺以上者。

二、在住宅區基地為完整臨接一個或一個以上之囊底道路。

第四十三點 依第四十二點規定，合併使用之建築基地如採大基地中庭式規劃時，住宅區內既有之囊底道路得配合實際規劃准予調整或取消。並應遵守下列規定辦理：

- 一、調整或取消部份之道路原有管路設施及設備應先提出拆遷計畫，並取得道路主管單位及相關事業單位同意函後，始得辦理建築許可申請。
- 二、調整後之道路位置應避免與主要道路直接連接，如設置車道出入口時亦不得直接留設於主要道路側，影響主要道路之車流。
- 三、取消之道路面積，應無償提供同一基地內相同面積之建築地作為廣場、公園或兒童遊戲場等公共設施，且應臨接次要道路集中留設。
- 四、前款供作公共設施之建築基地應先取得都市設計建築許可同意函，並辦理分割及產權移交後，始得請領建築執照。
- 五、前款公共設施應併同該建築基地整體規劃設計開發，並應併同該建築基地之建築許可審查，並於公共設施開發完成驗收後，始得請領建築

使用執照。

六、本點有關基地內既有囊底道路之調整或取消及其他相關規定，需經都市設計審查小組同意後，依法定程序辦理變更。

第四十四點 依第四十二點規定所得增加之樓地板面積($\triangle FA$)按下式核計，但不得超過基地面積乘以該基地容積率之 20%：

$$\triangle FA = S \cdot I$$

A：基地面積

S：開放空間有效總面積

I：鼓勵係數，容積率乘以 2/5。但政商混合區及商業區不得超過 2.5，住宅區及機關用地(政)為 0.5 以上、1.5 以下。

前項所列開放空間有效總面積之定義與計算標準依「建築技術規則」建築設計施工篇第十五章「實施都市計畫地區建築基地綜合設計」之規定。

第四十五點 住宅區及商業區建築物之第一、二、三層樓，如經主管機關核准作為公共設施使用部分，得免計入容積率。惟公共設施使用部分，不得變更作其他使用。

第四十六點 被徵收土地所有權人領回抵價地或政府標售、讓售之土地，於完成土地接管之日起一年內申請開發並建築施工者，其建築物容積率獎勵放寬 15%，第二年至第三年內申請開發建築施工者，獎勵額度逐年減少 5%，第四年起不予獎勵，申請獎勵之規定並以一次為限。

第一項申請開發之時程有關環境影響評估作業與水土保持規劃審查作業時間不計入，但最長不超過二年。

第四十七點 本地區內第一開發區，於都市計畫實施前，原「建」地目土地之土地所有權人所分回抵價地於第一次申請建築時，得依下列公式計算容積率，申請核發建築執照：抵價地獎勵後容積率＝抵價地法定容積率＋原建地目土地持分比例*90%。

第八章 都市設計

第四十八點 為提高本計畫居住環境品質，以塑造新市鎮獨特風格，並達成土地使用之有效管制，應設置「淡海新市鎮特定區計畫都市設計審查小組」。

第四十九點 計畫範圍內之都市設計管制項目，應以「淡海新市鎮第一期細部計畫地區都市設計審議規範」之內容為原則，並經由都市設計審查小組審查通過後，始得申請建照或施工。

第五十點 淡海新市鎮都市設計主要計畫之內容與淡海新市鎮特定區第一期細部計畫不符時，應依照細部計畫之規定為準。

第五十一點 各土地使用分區及公共設施用地之地下最大開挖率及最小透水率規定如下表所示：

土地使用分區種別		地下最大開挖率	最小透水率
土地使用分區	第 1-1 種住宅區	50%	25%

	第 2 種住宅區		60%	20%
	第 3 種住宅區		70%	15%
	第 3-1 種住宅區		70%	15%
	第 4 種住宅區		70%	15%
	第 5 種住宅區		70%	15%
	第 5-1 種住宅區		70%	15%
	第 6 種住宅區		70%	15%
	第 2 種中心商業區		80%	15%
	第 2-1 種中心商業區		80%	15%
	第 3 種中心商業區		80%	15%
	第 3-1 種中心商業區		80%	15%
	鄰里商業區		80%	15%
	加油站專用區		40%	
	第一類型郵政專用區		60%	
	產業專用區		70%	15%
	捷運開發區		90%	10%
公共設施用地	公園用地		15%	不予規定
	學校	文小用地	50%	不予規定
		文中用地	50%	不予規定
	機關用地(政)		60%	20%
	污水處理廠用地		60%	20%
	垃圾焚化場用地		60%	
	變電所用地		40%	30%
	停車場用地		70%	20%

上表未規定之土地使用分區及公共設施用地之最大地下開挖率應按其建蔽率加 10%計算為原則；最小透水率=(1-最大地下開挖率)×50%。

如經都市設計審議委員會同意者，最大地下開挖率及最小透水率得調整，調整比例以增減 5%為上限。

第九章 其他

第五十二點 本計畫範圍內被徵收土地所有權人領回之抵價地，主管機關得依平均地權條例第二十六條規定限期建築。

第五十三點 室內、室外之停車空間得合併計算為停車空間，而停車空間興建於室內者得不計入容積率計算。

第五十四點 建築物地面層以下之樓地板面積，除供室內停車空間、防空避難空間、建築物附屬必要設備使用外，餘均不得供其他使用。

第五十五點 不合規定之使用及建築物，得繼續為原有之使用或改為妨礙目的較輕之使用，但如建築物擴建、增建、改建或變更使用時，則需合於

本要點之規定。

第五十六點 本計畫區內不適用任何相關停車空間鼓勵要點之規定。

附表一 停車空間規定

建築物用途		建築物總樓地板面積 (平方公尺)	應附設小汽車 車位數	應附設機車 位數
第一組：低樓層住宅		-	每滿 150 平方公尺 設置一輛	每滿 100 平方公尺設 置一輛
第二組：中、高樓層住宅		-	每滿 120 平方公尺 設置一輛	每滿 100 平方公尺設 置一輛
第十一組：行政機構		-	停車空間不小於核准容積率之 35%	
第四組：社區安全設施 第五組：衛生設施 第六組：福利設施 第七組：一般遊憩設施 第八組：社區教育設施 第九組：文教設施 第十組：公用設施 第十三組：宗祠及宗教設施 第十四組：日用品零售或服務業		(一)2,000 以下部分	每滿 100 平方公尺 設置一輛	每滿 100 平方公尺設 置一輛(國中、國小 減半設置)
		(二)超過 2,000 以上未 滿 4,000 部分	每滿 150 平方公尺 設置一輛	
		(三)超過 4,000 以上未 滿 10,000 部分	每滿 200 平方公尺 設置一輛	
		(四)超過 10,000 部分	每滿 250 平方公尺 設置一輛	
第十二組：旅館業 第十五組：一般零售或服務業 第十六組：事務所及工商服務業 第二十一組：文化、運動及休閒 服務業 第二十二組：批發業 第二十三組：維修服務業 第二十四組：電影片製作業、廣 播電視業		(一)4,000 以下部分	每滿 100 平方公尺 設置一輛	每滿 50 平方公尺設 置一輛
		(二)超過 4,000 以上未 滿 10,000 部分	每滿 120 平方公尺 設置一輛	
		(三)超過 10,000 部分	每滿 150 平方公尺 設置一輛	
第三組：電業、電信及郵政業 第十七組：金融、保險機構 第十八組：運輸、倉儲及通信業 第十九組：特種零售或服務業		(一)2,000 以下部分	每滿 100 平方公尺 設置一輛	每滿 70 平方公尺設 置一輛
		(二)超過 2,000 以上未 滿 4,000 部分	每滿 150 平方公尺 設置一輛	
		(三)超過 4,000 以上未 滿 10,000 部分	每滿 200 平方公尺 設置一輛	
		(四)超過 10,000 部分	每滿 250 平方公尺 設置一輛	
第十六組：水上遊憩設施 第十七組：金融及保險業 第二十五組：電業、通訊業設施 第二十七組：國防設施		-	屬特殊使用組別，由內政部視實際情形 及相關開發計畫時所附交通評估報告， 另定之。	
備註	1. 同一幢建築物內供二類以上用途使用時，其設置分別依表內規定計算予以累加後合併計算。 2. 基地面積達 1,000 平方公尺以上之公有建築物之停車空間應依上表規定加倍留設；但基地特殊情形者，經淡海新市鎮特定區都市設計審議小組審查通過後，得酌予放寬。」 3. 已設置之法定機車停車位無實際需求時，得申請將該部份改置為汽車停車位。 4. 住宅區內之停車空間每戶至少須設一停車位。 5. 商業區之停車空間不得小於興建時所核准容積率之 30%。			

	6. 為引導大眾運輸導向發展，捷運開發區之建築物得依法定機車停車位數 15% 計算設置自行車停車位。捷運開發區之小汽車及機車位之設置標準，其建築物非住宅使用樓地板面積部分，經內政部淡海新市鎮特定區計畫都市設計審查小組同意並經交通影響評估者，得依前項規定停車位數量之 70% 為下限，酌予折減留設。
--	--

附表二 各種喬木綠覆面計算表(以長成後面積計算)

樹型	類別	每株綠化面積 (平方公尺)	株距 (公尺)	栽植時米高徑計算法
開展型	喬木	64	6	(H)4 公尺以上、(W)2 公尺以上栽植時，米高徑 21-30 公分者同。
		63	5	(H)3.6-4 公尺、(W)1.5-2 公尺栽植時，米高徑 11-20 公分者同。
		16	4	(H)3.1-3.5 公尺、(W)1.2-1.5 公尺栽植時，米高徑 5-10 公分者同。
直立型	喬木	36	5	(H)4 公尺以上、(W)2 公尺以上栽植時，米高徑 21-30 公分者同。
		16	4	(H)3.6-4 公尺、(W)1.5-2 公尺栽植時，米高徑 10-20 公分者同。
	棕櫚樹	16	4	(H)3.5 公尺以上栽植時，米高徑 10-30 公分者同。
開展型	特大樹 移植	100	8	(H)4 公尺以上、(W)3 公尺以上栽植時，米高徑 51 公分以上者同。
		81	7	(H)4 公尺以上、(W)2 公尺以上栽植時，米高徑 31-50 公分者同
直立型	特大樹 移植	64	6	(H)64 公尺以上、(W)3 公尺以上栽植時，米高徑 51 公分者同。
		19	5	(H)6 公尺以上、(W)2 公尺以上栽植時，米高徑 31-50 公分者同。
備註	1.H：樹高度 2.W：樹冠寬度 3.米高徑：距地面 1 公尺高樹幹直徑			

附件二 交通環境影響衝擊說明

交通環境影響衝擊說明

一、變更範圍開發衍生交通需求預測

本計畫區土地面積共計約 3.68 公頃，現行都市計畫分別為捷運車站專用區及倉儲批發專用區，假設兩基地開發後土地使用強度暫以 340% 為基礎，經推估地上物開發量體樓地板面積約 52,990 坪，即 175,173.6 m²，開發配置方案之使用設施機能及樓地板面積如表 1。

表1 本計畫開發配置方案

建築量體	車道出入口	設施	樓地板面積(坪)
捷運開發區	濱海路一段	捷運設施	400
		轉運中心	350
		購物量販	3,585
		小計	4,335
產業專用區	中山北路二段/新市一路三段101巷	購物量販	25,090
		主題休閒	5,144
		產業辦公(金融)	17,515
		沿街店鋪	343
		托老中心	220
		兒童遊樂場	343
		小計	48,655

資料來源：本計畫整理。

未來基地開發使用用途主要分為「商場(購物量販、主題休閒)」、「店鋪(沿街店鋪)」及「辦公室(產業辦公)」，因此本計畫分別以「商場」、「店鋪」、「辦公室」類別開發特性進行整體衍生交通量分析作業。

(一) 旅次發生

1. 商場

依據本案商場開發規模及樓地板面積推估，未來商場應屬大型百貨類型，大型百貨商場營業時間通常為每日 11:00 以後，本計畫參考交通部運輸研究所「大型購物中心之旅次發生與停車需求之研究」調查結果，根據實際吸引旅次之樓地板面積值，推估平常日、假日全日衍生人旅次(雙向合計)，再依據商場調查樣本各時段旅次發生量占全日之比例，推估平常日及假日上下午尖峰時段進出人旅次如表 2、表 3 內容。

表2 商場平常日尖峰小時衍生旅次量計算表

商場樓地板面積：111,798.30m ²				
時 段	上午尖峰		下午尖峰	
	進入	離開	進入	離開
尖峰小時旅次產生率 (人旅次/100m ²)	0.00	0.00	2.091	2.056
尖峰小時旅次衍生量(人)	0	0	2,338	2,299

資料來源：「大型購物中心之旅次發生與停車需求之研究」，交通部運輸研究所，民國 94 年 4 月。

表3 商場假日尖峰小時衍生旅次量計算表

商場樓地板面積：111,798.30m ²				
時 段	上午尖峰		下午尖峰	
	進入	離開	進入	離開
尖峰小時旅次產生率 (人旅次/100m ²)	2.530	0.962	3.812	4.340
尖峰小時旅次衍生量(人)	2,828	1,076	4,262	4,852

資料來源：「大型購物中心之旅次發生與停車需求之研究」，交通部運輸研究所，民國 94 年 4 月。

2. 辦公室

本計畫參考新北市政府「新北市不同土地使用旅次發生與停車需求調查研究」之辦公室樣本特性，辦公室全日人旅次產生率為 16.76 人/100 m²，辦公室平常日上下班尖峰時段為 08:00~09:00、18:00~19:00，根據辦公室實際吸引旅次之樓地板面積值，推估平常日上下午尖峰時段辦公室進出人旅次如表 4 內容。

表4 辦公室平常日尖峰小時衍生旅次量計算表

辦公室樓地板面積：57,900.80m ²				
時 段	上午尖峰		下午尖峰	
	進入	離開	進入	離開
旅次發生量占全日之比例	12.53%	1.60%	2.09%	8.90%
尖峰小時旅次衍生量(人)	1,216	155	203	864

資料來源：「新北市不同土地使用旅次發生與停車需求調查研究」之辦公室樣本，新北市政府，民國 101 年 7 月。

3. 店鋪

沿街店鋪因個別單一戶面積不大，亦不會合併以單一用途開發，其服務特性將以服務基地本身以及鄰近住家之住戶為主，屬鄰里型店鋪。店鋪衍生交通量主要來自於基地周邊的活動人口，為求準確推估沿街店鋪衍生之交通量，本計畫選定鄰近使用型態類似之沿街式店鋪進行調查，依據店鋪旅次特性調查結果，推估平常日及假日上下午尖峰時段進出人流次如表 5、表 6 內容。

表5 店鋪平常日尖峰小時衍生旅次量計算表

店鋪樓地板面積：1,133.90m ²				
時 段	晨峰		昏峰	
	進入	離開	進入	離開
尖峰小時旅次產生率 (人旅次/100m ²)	3.57	2.92	9.27	8.02
尖峰小時旅次衍生量(人)	40	33	105	91

資料來源：本計畫調查推估。

表6 店鋪假日尖峰小時衍生旅次量計算表

店鋪樓地板面積：1,133.90m ²				
時 段	晨峰		昏峰	
	進入	離開	進入	離開
尖峰小時旅次產生率 (人旅次/100m ²)	7.05	6.06	9.90	9.11
尖峰小時旅次衍生量(人)	80	69	112	103

資料來源：本計畫調查推估。

(二)運具分配與乘載率

1. 商場

商場顧客使用之運具比例以及乘載率部分，參考交通部運輸研究所「大型購物中心之旅次發生與停車需求之研究(市區型樣本)」，交通部運輸研究所，民國 94 年 4 月」之調查資料，另參考交通部「105 年民眾日常使用運具狀況調查」，新北市公共運具使用率達 33.8%，且考量本計畫區北側緊鄰淡海輕軌 V07 淡水行政中心站，使用大眾捷運相當便捷，故本計畫調整增加捷運運具比例，彙整如表 7 內容。

表7 商場類別運具使用比例與乘載率表

調查報告運具使用比率(%)								
運具別	小汽車	機車	計程車	公車	捷運	自行車	步行	小計
平常日	28.6%	35.2%	2.8%	9.0%	12.3%	2.6%	9.5%	100%
假日	32.7%	29.0%	3.5%	9.8%	13.5%	3.0%	8.5%	100%
本案調整運具分配比率(%)								
平常日	19%	25%	3%	15%	25%	3%	10%	100%
假日	24%	20%	3%	15%	25%	3%	10%	100%
運具乘載率(人/車)								
平常日	1.63	1.26	1.5	20	-	-	-	-
假日	2.00	1.42	1.5	20	-	-	-	-

資料來源：1.大型購物中心之旅次發生與停車需求之研究(市區型樣本)，交通部運輸研究所，民國94年4月。

2.105年民眾日常使用運具狀況調查，交通部。

2.辦公室

辦公室員工使用之運具比例以及乘載率部分，本計畫參考新北市政府「新北市不同土地使用旅次發生與停車需求調查研究」之辦公室(商辦)調查資料。另參考交通部「105年民眾日常使用運具狀況調查」，新北市公共運具使用率達33.8%，且考量本計畫區北側緊鄰淡海輕軌V07淡水行政中心站，使用大眾捷運相當便捷，故本計畫調整捷運運具比例，彙整如表8內容。

表8 辦公室類別運具使用比例與乘載率表

調查報告辦公室(商辦)運具使用比例(%)								
運具別	小汽車	機車	計程車	公車	捷運	自行車	步行其他	小計
使用比例	12.36%	46.40%	1.59%	5.93%	16.02%	4.65%	13.05%	100%
本計畫調整後使用運具使用比例(%)								
運具別	小汽車	機車	計程車	公車	捷運	自行車	步行其他	小計
使用比例	10%	36%	2%	10%	24%	5%	13%	100%
乘載率(人/車)								
乘載率	1.12	1.03	1.40	20	-	-	-	-

資料來源：1.「新北市不同土地使用旅次發生與停車需求調查研究」之第一群商場顧客樣本運具使用比例及乘載率彙整表，新北市政府，民國101年7月。

2.105年民眾日常使用運具狀況調查，交通部。

3. 店鋪

店鋪顧客運具使用比例部分，本計畫亦於尖峰時段店鋪旅次特性調查時，同時訪查進出顧客之運具使用別，調查顧客各運具使用比例如表 9 內容。由調查結果可知，沿街店鋪來訪顧客使用運具主要以機車及步行為主，其服務特性主要以周邊居民為主。

表9 店鋪類別運具使用比例與乘載率表

調查案例運具分配使用比例(%)								
運具別	小汽車	機車	計程車	公車	捷運	自行車	步行	小計
人數	0	45	0	0	0	3	52	100
百分比	0%	45%	0%	0%	0%	3%	52%	100%
乘載率(人/車)								
運具別	小汽車	機車	計程車	公車	捷運	自行車	步行	小計
乘載率	1.0	1.0	1.0	20	—	1.0	—	—

資料來源：本計畫調查。

(三)衍生交通量計算

依據商場、辦公室及店鋪之尖峰小時旅次衍生量分別乘上其類別運具使用比例，即可得本基地於晨(昏)峰時段進入及離開之各運具所產生的人旅次，再將所得之人旅次之值分別除以各運具的乘載率，可計算出本基地於晨昏峰時段進入及離開之各運具所產生的車旅次，再依小汽車當量值轉換成小汽車當量數(PCU)，即可推估出的人旅次、車旅次及 PCU。

1. 商場

商場類別平常日、假日推估出的人旅次、車旅次及 PCU 詳表 10、表 11。

平常日晨峰小時商場未營業未衍生旅次；昏峰小時衍生之人旅次及交通量分別為：進入 2,338 人旅次、車旅次 494PCU，離開為 2,299 人旅次、車旅次 485PCU。假日晨峰小時衍生之人旅次及交通量為：進入 2,828 人旅次、車旅次 558PCU，離開為 1,076 人旅次、車旅次 212PCU；昏峰小時衍生之人旅次及交通量分別為：進入 4,262 人旅次、車旅次 841PCU，離開為 4,852 人旅次、車旅次 957PCU。

表10 商場平常日晨昏峰衍生旅次表

運具別 旅次方向		小汽車	機車	計程車	公車	捷運	自行車	步行	合計
晨峰 進入	人旅次	0	0	0	0	0	0	0	0
	車旅次(輛)	0	0	0	0	0	0	0	0
	pcu	0	0	0	0	0	0	0	0
晨峰 離開	人旅次	0	0	0	0	0	0	0	0
	車旅次(輛)	0	0	0	0	0	0	0	0
	pcu	0	0	0	0	0	0	0	0
昏峰 進入	人旅次	444	585	70	351	585	70	234	2,338
	車旅次(輛)	273	464	47	18	0	70	0	871
	pcu	273	139	47	35	0	0	0	494
昏峰 離開	人旅次	437	575	69	345	575	69	230	2,299
	車旅次(輛)	268	456	46	17	0	69	0	856
	pcu	268	137	46	34	0	0	0	485

註：小客車之小客車當量值(PCE)為 1.0；機車為 0.3；計程車為 1.0；公車為 2.0。

資料來源：本計畫推估。

表11 商場假日晨昏峰衍生旅次表

運具別 旅次方向		小汽車	機車	計程車	公車	捷運	自行車	步行	合計
晨峰 進入	人旅次	679	566	85	424	707	85	283	2,828
	車旅次(輛)	339	398	57	21	0	85	0	900
	pcu	339	120	57	42	0	0	0	558
晨峰 離開	人旅次	258	215	32	161	269	32	108	1,076
	車旅次(輛)	129	151	22	8	0	32	0	342
	pcu	129	45	22	16	0	0	0	212
昏峰 進入	人旅次	1,023	852	128	639	1,066	128	426	4,262
	車旅次(輛)	511	600	85	32	0	128	0	1,357
	pcu	511	180	85	64	0	0	0	841
昏峰 離開	人旅次	1,164	970	146	728	1,213	146	485	4,852
	車旅次(輛)	582	683	97	36	0	146	0	1,545
	pcu	582	205	97	73	0	0	0	957

註：小客車之小客車當量值(PCE)為 1.0；機車為 0.3；計程車為 1.0；公車為 2.0。

資料來源：本計畫推估。

2. 辦公室

辦公室類別平常日推估出的人旅次、車旅次及 PCU 詳表 12。平常日晨峰小時衍生之人旅次及交通量為：進入 1,216 人旅次、車旅次 266PCU，離開為 155 人旅次、車旅次 34PCU；昏峰小時衍生之人旅次及交通量分別為：進入 203 人旅次、車旅次 44PCU，離開為 864 人旅次、車旅次 189PCU。

表12 辦公室平常日晨昏峰衍生旅次表

運具別 旅次方向		小汽車	機車	計程車	公車	捷運	自行車	步行	合計
晨峰 進入	人旅次	122	438	24	122	292	61	158	1,216
	車旅次(輛)	109	425	17	6	0	61	0	618
	pcu	109	127	17	12	0	0	0	266
晨峰 離開	人旅次	16	56	3	16	37	8	20	155
	車旅次(輛)	14	54	2	1	0	8	0	79
	pcu	14	16	2	2	0	0	0	34
昏峰 進入	人旅次	20	73	4	20	49	10	26	203
	車旅次(輛)	18	71	3	1	0	10	0	103
	pcu	18	21	3	2	0	0	0	44
昏峰 離開	人旅次	86	311	17	86	207	43	112	864
	車旅次(輛)	77	302	12	4	0	43	0	439
	pcu	77	91	12	9	0	0	0	189

註：小客車之小客車當量值(PCE)為 1.0；機車為 0.3；計程車為 1.0；公車為 2.0。

資料來源：本計畫推估。

3. 店鋪

店鋪類別平常日、假日推估出的人旅次、車旅次及 PCU 詳表 13、表 14。

平常日晨峰小時衍生之人旅次及交通量為：進入 40 人旅次、車旅次 5PCU，離開為 33 人旅次、車旅次 4PCU；昏峰小時衍生之人旅次及交通量分別為：進入 105 人旅次、車旅次 14PCU，離開為 91 人旅次、車旅次 44PCU。假日晨峰小時衍生之人旅次及交通量為：進入 80 人旅次、車旅次 11PCU，離開為 69 人旅次、車旅次 9PCU；昏峰小時衍生之人旅次及交通量分別為：進入 112 人旅次、車旅次 15PCU，離開為 103 人旅次、車旅次 14PCU。

表13 店鋪平日晨昏峰衍生旅次表

運具別 旅次方向		小汽車	機車	計程車	公車	捷運	自行車	步行	合計
晨峰 進入	人旅次	0	18	0	0	0	1	21	40
	車旅次(輛)	0	18	0	0	0	1	0	19
	pcu	0	5	0	0	0	0	0	5
晨峰 離開	人旅次	0	15	0	0	0	1	17	33
	車旅次(輛)	0	15	0	0	0	1	0	16
	pcu	0	4	0	0	0	0	0	4
昏峰 進入	人旅次	0	47	0	0	0	3	55	105
	車旅次(輛)	0	47	0	0	0	3	0	50
	pcu	0	14	0	0	0	0	0	14
昏峰 離開	人旅次	0	41	0	0	0	3	47	91
	車旅次(輛)	0	41	0	0	0	3	0	44
	pcu	0	12	0	0	0	0	0	12

註：小客車之小客車當量值(PCE)為 1.0；機車為 0.3；計程車為 1.0；公車為 2.0。

資料來源：本計畫推估。

表14 店鋪假日晨昏峰衍生旅次表

運具別 旅次方向		小汽車	機車	計程車	公車	捷運	自行車	步行	合計
晨峰 進入	人旅次	0	36	0	0	0	2	42	80
	車旅次(輛)	0	36	0	0	0	2	0	38
	pcu	0	11	0	0	0	0	0	11
晨峰 離開	人旅次	0	31	0	0	0	2	36	69
	車旅次(輛)	0	31	0	0	0	2	0	33
	pcu	0	9	0	0	0	0	0	9
昏峰 進入	人旅次	0	51	0	0	0	3	58	112
	車旅次(輛)	0	51	0	0	0	3	0	54
	pcu	0	15	0	0	0	0	0	15
昏峰 離開	人旅次	0	46	0	0	0	3	54	103
	車旅次(輛)	0	46	0	0	0	3	0	50
	pcu	0	14	0	0	0	0	0	14

註：小客車之小客車當量值(PCE)為 1.0；機車為 0.3；計程車為 1.0；公車為 2.0。

資料來源：本計畫推估。

4. 合計

合計商場、辦公室、店鋪開發類別平常日及假日尖峰衍生交通量如表 15、表 16 內容。平常日晨峰衍生之人旅次及交通量為：進入 1,256 人旅次、車旅次 271PCU，離開為 188 人旅次、車旅次 38PCU；昏峰小時衍生之人旅次及交通量分別為：進入 2,656 人旅次、車旅次 552PCU，離開為 3,253 人旅次、車旅次 686PCU。

表15 基地開發平常日晨昏峰衍生旅次表

運具別 旅次方向		小汽車	機車	計程車	公車	捷運	自行車	步行	合計
晨峰 進入	人旅次	122	456	24	122	292	62	179	1,256
	車旅次(輛)	109	443	17	6	0	62	0	637
	pcu	109	133	17	12	0	0	0	271
晨峰 離開	人旅次	16	71	3	16	37	9	37	188
	車旅次(輛)	14	69	2	1	0	9	0	95
	pcu	14	21	2	2	0	0	0	38
昏峰 進入	人旅次	465	705	74	371	633	83	315	2,646
	車旅次(輛)	291	582	50	19	0	83	0	1,024
	pcu	291	175	50	37	0	0	0	552
昏峰 離開	人旅次	523	927	86	431	782	115	389	3,253
	車旅次(輛)	345	799	58	22	0	115	0	1,339
	pcu	345	240	58	43	0	0	0	686

註：小客車之小客車當量值(PCE)為 1.0；機車為 0.3；計程車為 1.0；公車為 2.0。

資料來源：本計畫推估。

假日晨峰衍生之人旅次及交通量為：進入 2,908 人旅次、車旅次 569PCU，離開為 1,144 人旅次、車旅次 221PCU；
昏峰小時衍生之人旅次及交通量分別為：進入 4,374 人旅次、車旅次 856PCU，離開為 4,955 人旅次、車旅次 971PCU。

表16 基地開發假日晨昏峰衍生旅次表

運具別 旅次方向		小汽車	機車	計程車	公車	捷運	自行車	步行	合計
晨峰 進入	人旅次	679	602	85	424	707	87	324	2,908
	車旅次(輛)	339	434	57	21	0	87	0	939
	pcu	339	130	57	42	0	0	0	569
晨峰 離開	人旅次	258	246	32	161	269	34	143	1,144
	車旅次(輛)	129	182	22	8	0	34	0	375
	pcu	129	55	22	16	0	0	0	221
昏峰 進入	人旅次	1,023	903	128	639	1,066	131	485	4,374
	車旅次(輛)	511	651	85	32	0	131	0	1,411
	pcu	511	195	85	64	0	0	0	856
昏峰 離開	人旅次	1,164	1,017	146	728	1,213	149	539	4,955
	車旅次(輛)	582	730	97	36	0	149	0	1,594
	pcu	582	219	97	73	0	0	0	971

註：小客車之小客車當量值(PCE)為 1.0；機車為 0.3；計程車為 1.0；公車為 2.0。

資料來源：本計畫推估。

二、基地開發交通影響分析

(一)目標年未開發交通影響分析

本計畫對開發目標年交通影響分析內容，主要是依據道路交通流量之成長改變，分析在本案基地未開發而周遭道路系統交通量持續成長狀況下，道路服務水準可能的變化情形，後續再對照比較本案基地開發完成後，基地周邊開發影響範圍內之道路系統，可能進一步造成衝擊的情況。本案預定民國 111 年完工營運，因此本計畫開發目標年設定為民國 111 年。

本計畫以新北市近年汽機車成長率之平均值作為交通量成長率計算依據。本計畫以民國 100 年~民國 106 年之新北市汽機車登記輛數計算其平均成長率，新北市汽機車登記數量及成長率彙整如表 17。由表 17 可知，新北市近年汽機車平均成長率為 0.43%，故本計畫將道路交通量成長率數值，以前述之 0.43%數值進行預測分析。

表17 新北市汽機車登記數量及成長率彙整表

年度	汽車登記		機車登記		合計	
	數量(輛)	成長率	數量(輛)	成長率	數量(PCU)	成長率
100	924,938	-	2,359,775	-	1,632,871	-
101	940,167	1.65%	2,368,911	0.39%	1,650,840	1.10%
102	964,136	2.55%	2,269,139	-4.21%	1,644,878	-0.36%
103	987,361	2.41%	2,191,138	-3.44%	1,644,702	-0.01%
104	1,005,501	1.84%	2,178,050	-0.60%	1,658,916	0.86%
105	1,013,041	0.75%	2,180,322	0.10%	1,667,138	0.50%
106	1,018,967	0.58%	2,188,019	0.35%	1,675,373	0.49%
平均成長率	1.61%		-1.23%		0.43%	

註：1.汽車之小客車當量值(PCE)為 1.0、機車之小客車當量值(PCE)為 0.3。

2.平均成長率以幾何平均數計算之。

資料來源：交通部統計查詢網(<http://stat.motc.gov.tw/>)及本計畫計算。

本計畫模擬假設道路平均旅行速率下降比率，與道路流量增加比率呈現正比關係，故藉由這樣的假設基礎得到民國 111 年目標年基地未開發時，基地周邊道路之路段服務水準結果。與現況比較，目標年基地未開發階段，平常日晨昏峰時段周邊主要道路路段服務水準並無產生變化，各道路路段服務水準皆維持與現況相同狀況。

表18 目標年基地未開發平常日尖峰時段服務水準分析表

路名	路段	方向	車道數	容量 (C)	晨峰時段				昏峰時段			
					旅行速率 (KPH)	流量 (V)	V/C	LOS	旅行速率 (KPH)	流量 (V)	V/C	LOS
淡金路	新市二路~新市一路	往北	3	3,100	32.9	1,495	0.48	C	33.7	1,130	0.36	C
		往南	3	3,100	33.4	1,251	0.40	C	32.9	1,505	0.49	C
中山北路三段	新市二路~濱海路	往北	2	1,950	26.6	584	0.30	C	26.7	556	0.29	C
		往南	2	1,950	26.8	483	0.25	C	26.5	656	0.34	C
中山北路二段	濱海路~新市一路	往北	2	1,950	26.0	729	0.37	C	25.5	909	0.47	C
		往南	2	1,950	25.8	817	0.42	C	25.3	1,023	0.52	C
濱海路一段	淡金路~中山北路	往東	2	2,050	31.5	286	0.14	B	31.8	240	0.12	B
		往西	2	2,050	31.8	233	0.11	B	31.1	340	0.17	B
濱海路一段	中山北路~濱海路一段 306 巷	往東	2	2,050	29.4	619	0.30	C	30.1	509	0.25	B
		往西	2	2,050	30.9	377	0.18	B	29.5	595	0.29	C
新市二路	淡金路~濱海路一段 306 巷	往東	2	2,050	31.1	517	0.25	B	31.5	436	0.21	B
		往西	2	2,050	32.4	313	0.15	B	32.3	312	0.15	B

註：容量、流量單位為PCU/hr；旅行速率單位為km/hr；服務水準分析採「平均旅行速率」推算。

資料來源：本計畫預測整理。

表19 目標年基地未開發假日尖峰時段服務水準分析表

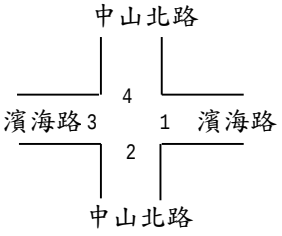
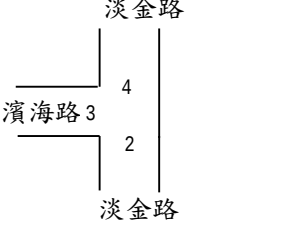
路名	路段	方向	車道數	容量 (C)	晨峰時段				昏峰時段			
					旅行速率 (KPH)	流量 (V)	V/C	LOS	旅行速率 (KPH)	流量 (V)	V/C	LOS
淡金路	新市二路~新市一路	往北	3	3,100	33.4	1,291	0.42	C	33.4	1,292	0.42	C
		往南	3	3,100	34.0	969	0.31	C	32.9	1,524	0.49	C
中山北路三段	新市二路~濱海路	往北	2	1,950	27.0	590	0.30	C	27.3	479	0.25	C
		往南	2	1,950	27.4	419	0.21	C	27.0	598	0.31	C
中山北路二段	濱海路~新市一路	往北	2	1,950	26.9	531	0.27	C	25.9	844	0.43	C
		往南	2	1,950	27.2	431	0.22	C	25.6	970	0.50	C
濱海路一段	淡金路~中山北路	往東	2	2,050	31.7	308	0.15	B	31.9	278	0.14	B
		往西	2	2,050	32.0	268	0.13	B	31.3	366	0.18	B
濱海路一段	中山北路~濱海路一段 306 巷	往東	2	2,050	30.5	474	0.23	B	30.8	432	0.21	B
		往西	2	2,050	30.7	449	0.22	B	29.1	661	0.32	C
新市二路	淡金路~濱海路一段 306 巷	往東	2	2,050	31.8	301	0.15	B	30.1	526	0.26	B
		往西	2	2,050	32.3	228	0.11	B	31.8	296	0.14	B

註：容量、流量單位為PCU/hr；旅行速率單位為km/hr；服務水準分析採「平均旅行速率」推算。

資料來源：本計畫預測整理。

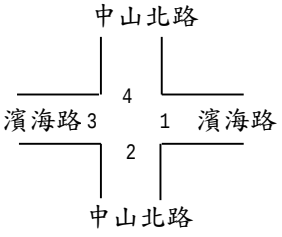
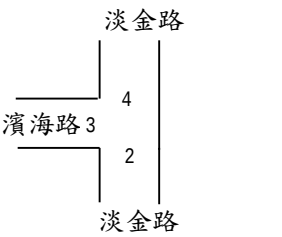
有關目標年平常日變更範圍未開發尖峰時段路口服務水準如表 20、表 21 內容所示。與現況相較，變更範圍周邊重要路口目標年未開發服務水準等級並未發生明顯改變，均維持在與現況相同之服務水準狀況。

表20 目標年平常日基地未開發尖峰時段路口服務水準分析表

路口	時段	方向	每一鄰近車輛 平均延滯(秒)	路口平均 延滯(秒)	服務水準	
	晨峰	1	20.8	37.29	B	C
		2	26.8		B	
		3	57.7		D	
		4	32.2		C	
	昏峰	1	22.8	39.75	B	C
		2	47.3		D	
		3	29.5		B	
		4	46.5		D	
	晨峰	1	-	24.74	-	B
		2	18.2		B	
		3	9.7		A	
		4	39.1		C	
	昏峰	1	-	26.06	-	B
		2	7.0		A	
		3	9.7		A	
		4	45.0		D	

資料來源：本計畫預測整理。

表21 目標年假日基地未開發尖峰時段路口服務水準分析表

路口	時段	方向	每一鄰近車輛 平均延滯(秒)	路口平均 延滯(秒)	服務水準	
	晨峰	1	22.6	36.89	B	C
		2	18.1		B	
		3	63.2		E	
		4	38.4		C	
	昏峰	1	25.2	38.96	B	C
		2	40.4		C	
		3	32.0		C	
		4	52.4		D	
	晨峰	1	-	13.70	-	A
		2	15.9		B	
		3	13.1		A	
		4	9.8		A	
	昏峰	1	-	26.71	-	B
		2	16.0		B	
		3	10.5		A	
		4	40.4		C	

資料來源：本計畫預測整理。

(二)目標年已開發交通影響分析

本案基地北側濱海路一段採中央實體分隔雙向車流，西側中山北路二段(濱海路一段至新市一路三段 101 巷)路段採設置交通桿區隔雙向車流，故未來計畫區車輛均需採右進右出方式進出。

考量本計畫產業專用區停車空間數量較多，為避免車輛集中於單一出入口進出造成鄰接道路回堵，建議未來車道出入口採一進一出方式，提高停車場服務效率，配合車輛進出需採右進右出方式，初步規劃未來產業專用區車道入口位於中山北路二段側，車道出口位於濱海路一段側。

根據前述分析內容，開發平常日晨峰小時衍生之交通量為：進入 271PCU，離開 38PCU，昏峰小時衍生之交通量為：進入 552PCU，離開 686PCU；假日晨峰小時衍生之交通量為：進入 569PCU，離開 221PCU，昏峰小時衍生之交通量為：進入 856PCU，離開 971PCU。將開發衍生交通量指派到周邊主要道路系統後，目標年平常日及假日基地開發後道路服務水準評估結果如表 22、表 23 所示。

目標年基地開發後衍生交通量指派到周邊道路系統路網後，平日晨峰時段中山北路二段路段服務水準由 C 級降為 D 級，昏峰時段周邊主要道路路段服務水準由 B~C 級降為 C~D 級；假日部分，上午尖峰時段中山北路二段路段服務水準由 C 級降為 D 級，濱海路由 B 級降為 B~C 級，下午尖峰時段周邊主要道路路段服務水準由 B~C 級降為 C~D 級。整體而言，基地周邊主要道路受開發新增交通量影響，路段服務水準略有下降，惟仍可維持 D 級以上服務水準。

表22 目標年基地開發後平常日尖峰時段服務水準分析表)

路名	路段	方向	車道數	容量 (C)	晨峰時段				昏峰時段			
					旅行速率 (KPH)	流量 (V)	V/C	LOS	旅行速率 (KPH)	流量 (V)	V/C	LOS
淡金路	新市二路~新市一路	往北	3	3,100	32.9	1,495	0.48	C	33.6	1,140	0.37	C
		往南	3	3,100	33.0	1,297	0.42	C	29.1	1,903	0.61	D
中山北路三段	新市二路~濱海路	往北	2	1,950	26.5	594	0.30	C	24.6	728	0.37	D
		往南	2	1,950	26.4	524	0.27	C	25.5	739	0.38	C
中山北路二段	濱海路~新市一路	往北	2	1,950	22.7	1,000	0.51	D	22.1	1,430	0.73	D
		往南	2	1,950	24.5	930	0.48	D	23.6	1,291	0.66	D
濱海路一段	淡金路~中山北路	往東	2	2,050	31.0	324	0.16	B	23.9	978	0.48	D
		往西	2	2,050	31.2	279	0.14	B	25.4	749	0.37	C
濱海路一段	中山北路~濱海路一段 306 巷	往東	2	2,050	28.9	659	0.32	C	29.0	592	0.29	C
		往西	2	2,050	30.8	383	0.19	B	28.3	698	0.34	C
新市二路	淡金路~濱海路一段 306 巷	往東	2	2,050	30.8	544	0.27	B	30.8	491	0.24	B
		往西	2	2,050	32.3	317	0.15	B	31.4	381	0.19	B

註：容量、流量單位為 PCU/hr；旅行速率單位為 km/hr；服務水準分析採「平均旅行速率」推算。
資料來源：本計畫預測整理。

表23 目標年基地開發後假日尖峰時段服務水準分析表

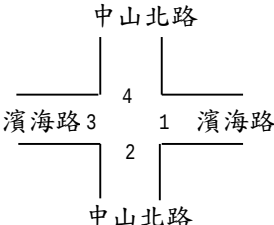
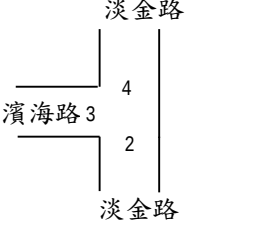
路名	路段	方向	車道數	容量(C)	晨峰時段				昏峰時段			
					旅行速率(KPH)	流量(V)	V/C	LOS	旅行速率(KPH)	流量(V)	V/C	LOS
淡金路	新市二路~新市一路	往北	3	3,100	33.3	1,303	0.42	C	33.2	1,310	0.42	C
		往南	3	3,100	32.4	1,136	0.37	C	27.3	2,095	0.68	D
中山北路三段	新市二路~濱海路	往北	2	1,950	26.3	646	0.33	C	24.2	721	0.37	D
		往南	2	1,950	26.4	504	0.26	C	25.4	726	0.37	C
中山北路二段	濱海路~新市一路	往北	2	1,950	22.5	1,065	0.55	D	20.7	1,647	0.84	D
		往南	2	1,950	24.4	657	0.34	D	23.2	1,374	0.70	D
濱海路一段	淡金路~中山北路	往東	2	2,050	27.8	588	0.29	C	21.0	1,338	0.65	D
		往西	2	2,050	29.5	447	0.22	C	22.8	955	0.47	D
濱海路一段	中山北路~濱海路一段306巷	往東	2	2,050	29.4	560	0.27	C	29.1	560	0.27	C
		往西	2	2,050	30.3	482	0.23	B	27.3	807	0.39	C
新市二路	淡金路~濱海路一段306巷	往東	2	2,050	31.0	358	0.17	B	29.0	611	0.30	C
		往西	2	2,050	32.0	250	0.12	B	30.5	393	0.19	B

註：容量、流量單位為 PCU/hr；旅行速率單位為 km/hr；服務水準分析採「平均旅行速率」推算。

資料來源：本計畫預測整理。

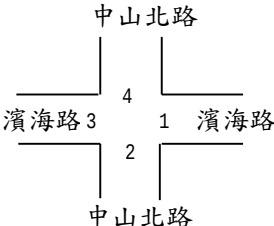
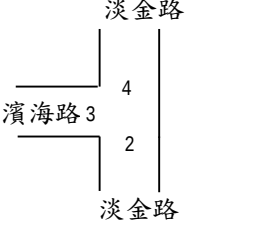
基地開發後尖峰時段路口服務水準如表 24、表 25。基地開發後，周邊主要路口受到基地開發衍生交通量影響，晨峰進入及昏峰離開基地方向之路口轉向交通量以及延滯時間均有增加，平日晨峰時段中山北路/濱海路路口服務水準維持 C 級，昏峰時段路口服務水準由 C 級降為 D 級，淡金路/濱海路晨峰時段路口服務水準維持 B 級，昏峰時段路口服務水準由 B 級降為 C 級；假日尖峰時段中山北路/濱海路路口服務水準由 C 級降為 D 級，淡金路/濱海路路口服務水準由 A~B 級降為 B~C 級。整體而言，基地周邊主要路口受開發新增交通量影響，路口平均延滯時間皆有增加，惟路口服務水準仍可維持在 D 級以上。

表24 目標年平日基地開發後尖峰時段路口服務水準分析表

路口	時段	方向	每一鄰近車輛 平均延滯(秒)	路口平均 延滯(秒)	服務水準	
	晨峰	1	21.4	41.43	B	C
		2	26.8		B	
		3	64.7		E	
		4	40.8		C	
	昏峰	1	44.0	49.16	C	D
		2	54.1		D	
		3	38.9		C	
		4	56.6		D	
	晨峰	1	-	28.57	-	B
		2	20.8		B	
		3	10.0		A	
		4	45.9		D	
	昏峰	1	-	31.13	-	C
		2	7.9		A	
		3	27.5		B	
		4	51.8		D	

資料來源：本計畫蒐集整理。

表25 目標年假日基地開發後尖峰時段路口服務水準分析表

路口	時段	方向	每一鄰近車輛 平均延滯(秒)	路口平均 延滯(秒)	服務水準	
	晨峰	1	31.0	45.22	C	D
		2	20.4		B	
		3	76.3		E	
		4	48.8		D	
	昏峰	1	49.0	53.00	D	D
		2	51.6		D	
		3	48.0		D	
		4	65.1		E	
	晨峰	1	-	21.19	-	B
		2	27.8		B	
		3	18.0		B	
		4	10.8		A	
	昏峰	1	-	36.29	-	C
		2	25.5		B	
		3	31.1		C	
		4	49.0		D	

資料來源：本計畫蒐集整理。

附件三 地籍圖謄本

新北市淡水區地籍圖查詢資料

資料查詢時間：民國108年11月05日11時05分 收件號：108FE035339
土地坐落：新北市淡水區公司田段17,17-1地號共2筆



列印人員：林昱宏



比例尺：1/2000

原比例尺：1/500

查驗碼：108FE035339PIC164BB8DB2A9BE459A937986BACB4E

附件四 土地登記簿謄本

土地建物查詢資料

新北市淡水區公司田段 0017-0000地號

資料查詢時間：民國108年11月05日11時05分

頁次：1

土地標示部

登記日期：民國105年09月02日

登記原因：逕為分割

地目：(空白)

等則：--

面積：****3,011.24平方公尺

使用分區：(空白)

使用地類別：(空白)

民國108年01月公告土地現值：***21,600元/平方公尺

地上建物建號：共0棟

其他登記事項：因分割增加地號：0017-0001地號

土地所有權部

(0001)登記次序：0001

登記日期：民國092年08月21日

登記原因：區段徵收

原因發生日期：民國092年06月29日

所有權人：中華民國

統一編號：0000000158

住址：(空白)

管理者：內政部營建署

統一編號：04191945

住址：(空白)

權利範圍：全部 *****1分之1*****

權狀字號：---(空白)字第-----號

當期申報地價：107年01月****4,300.0元/平方公尺

其他登記事項：申請免繕發權利書狀：辦理區段徵收登記

〈 資料顯示完畢 〉

列印人員：林昱宏

收件號：108FE035339

查驗號碼：108FE035339REG6AC3D88EA32A45E7A9BFEBF5406CF

本查詢資料結果之處理及利用應依個人資料保護法相關規定辦理。



土地建物查詢資料

新北市淡水區公司田段 0017-0001地號

資料查詢時間：民國108年11月05日11時05分

頁次：1

土地標示部

登記日期：民國105年09月02日

登記原因：逕為分割

地目：(空白)

等則：--

面積：***33,790.45平方公尺

使用分區：(空白)

使用地類別：(空白)

民國108年01月公告土地現值：***28,300元/平方公尺

地上建物建號：共0棟

其他登記事項：分割自：0017-0000地號

土地所有權部

(0001)登記次序：0001

登記日期：民國092年08月21日

登記原因：區段徵收

原因發生日期：民國092年06月29日

所有權人：中華民國

統一編號：0000000158

住址：(空白)

管理者：內政部營建署

統一編號：04191945

住址：(空白)

權利範圍：全部 *****1分之1*****

權狀字號：---(空白)字第-----號

當期申報地價：107年01月****5,600.0元/平方公尺

其他登記事項：申請免繕發權利書狀：辦理區段徵收登記

〈 資料顯示完畢 〉

列印人員：林昱宏

收件號：108FE035339

查驗號碼：108FE035339REG6AC3D88EA32A45E7A9BFEBF5406CF

本查詢資料結果之處理及利用應依個人資料保護法相關規定辦理。



附件五 土地使用分區證明

新北市政府都市計畫土地使用分區(或公共設施用地)證明書

申請人	新北市政府捷運工程局	新北淡工字第1090000094號
		中華民國一〇九年二月四日

復臺端中華民國109年2月3日申請查核 淡水區 共2筆土地之使用分區案。

地號	都市計畫案名(發布實施日期)	備註
	土地使用分區(或公共設施用地)	
公司田段 17-1	變更淡海新市鎮特定區第一期細部計畫(第一次通盤檢討)(103年2月7日)。	土地取得(開發)方式為「區段徵收」，非屬公共設施保留地
	倉儲批發專用區	
公司田段 17	變更淡海新市鎮特定區第一期細部計畫(第一次通盤檢討)(103年2月7日)。	土地取得(開發)方式為「區段徵收」，非屬公共設施保留地
	捷運車站專用區	
(以下空白)		

其他備註事項

備註：一、本案依照分層負責規定授權承辦人員核發。

二、地籍更新時間：109/01/31

說明：一、所核發之都市計畫土地使用分區(或公共設施用地)證明書係依據已公告實施之都市計畫圖及地籍套繪圖核對僅供參考，若作為實施之依據應依據現況指示建築線為準。

二、本證明書係就申請地號查核都市計畫土地使用分區(或公共設施用地)，並依申請書勾選內容加註公共設施用地是否為公共設施保留地及土地取得(開發)方式，相關使用限制規定，仍應依都市計畫規定辦理，如需查詢請逕洽新北市政府城鄉發展局。未發布細部計畫地區應依都市計畫法第十七條規定辦理。

三、本證明書有效期間八個月，證明書核發後有關土地位置、地號或都市計畫內容變更，應以變更內容為準，不再另行通知。

四、申請基地如位於整體開發地區，其整體開發方式、公設負擔比及其他規定，請依都市計畫規定辦理。

五、104年9月17日前核准之容積移轉案件尚未加註於本證明書，如需查詢請逕洽新北市政府城鄉發展局。

六、如需查閱都市計畫書圖內容請至新北市城鄉服務網 (<https://urban.planning.ntpc.gov.tw/ntpcURLInfo/>) 都計書圖查詢功能項下查詢。

新北市政府

列印日期：109年2月4日

系統(表單)設計：竣華國土測繪有限公司



270256803554

第1頁 共1頁

附件六 准予辦理都市計畫迅行變更同意函

檔 號：
保存年限：

內政部 函

地址：10556臺北市松山區八德路2段342號(營建署)
聯絡人：曾姿富
聯絡電話：02-87712716
電子郵件：fu@cpami.gov.tw
傳真：02-87712739

受文者：新北市政府

發文日期：中華民國108年12月6日
發文字號：內授營鎮字第1080822343號
速別：普通件
密等及解密條件或保密期限：
附件：

主旨：有關貴府為辦理「淡海輕軌運輸系統V07淡水行政中心站開發建設」1案，報請本部同意依都市計畫法第27條第1項第4款規定辦理變更都市計畫事宜，復請查照。

說明：

- 一、復貴府108年11月26日新北府城都字第1082176265號函。
- 二、本案既經貴府於108年11月13日認定為配合貴府興建之重大交通建設，本部原則同意貴府依旨揭條款辦理個案變更淡海新市鎮特定區主要計畫，惠請依「都市計畫草案辦理公開展覽前應行注意事項」第4點規定製作座談會說明資料，併同變更草案計畫書45份、計畫圖15份送本部營建署，俾憑辦理座談會及後續公開展覽事宜。

正本：新北市政府
副本：本部營建署(都市計畫組、新市鎮建設組)

交換戳記
108/12/06 16:38

丁胤彰

城鄉發展局



1082314615

(2019/12/06)

附錄一 公开展覽前座談會會議紀錄

檔 號：

保存年限：

內政部 函

機關地址：10556臺北市松山區八德路2段342號(營建署)

聯絡人：曾姿富

聯絡電話：02-87712716

電子郵件：fu@cpami.gov.tw

傳真：02-87712739

10556

臺北市松山區八德路2段342號

受文者：本部營建署新市鎮建設組

發文日期：中華民國109年1月9日

發文字號：內授營鎮字第1090800582號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：如說明四

主旨：為辦理「變更淡海新市鎮特定區計畫（部分捷運車站專用區為捷運開發區、倉儲批發專用區為產業專用區）案」公开展覽前座談會，請貴府依說明二、三辦理，請查照。

說明：

- 一、依據都市計畫草案辦理公开展覽前應行注意事項第4點規定辦理。
- 二、座談會訂於109年1月15日（星期三）上午10時30分假新北市淡水區市民聯合服務中心6樓601會議室（新北市淡水區中山北路二段375號）舉行。
- 三、請貴府捷運工程局於會中準備簡報，並請相關單位派員列席說明，另請轉知貴市淡水區公所協助安排座談會場地。
- 四、檢附旨揭變更案座談會傳單1份。

正本：新北市政府

副本：新北市政府城鄉發展局、新北市政府交通局、新北市政府捷運工程局、新北市淡水區公所、本部營建署[資訊室(請刊登本署網站)、都市計畫組、新市鎮建設組]

部長徐國勇

內政部 書函

機關地址：10556臺北市松山區八德路2段342號(營建署)

聯絡人：曾姿富

聯絡電話：02-87712716

電子郵件：fu@cpami.gov.tw

傳真：02-87712739

10556

臺北市松山區八德路2段342號

受文者：本部營建署(新市鎮建設組)

發文日期：中華民國109年1月9日

發文字號：內授營鎮字第10908005821號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：如說明三

主旨：敬邀參加「變更淡海新市鎮特定區計畫（部分捷運車站專用區為捷運開發區、倉儲批發專用區為產業專用區）案」公開展覽前座談會。

說明：

- 一、依據都市計畫草案辦理公開展覽前應行注意事項第4點規定辦理。
- 二、座談會訂於109年1月15日（星期三）上午10時30分假新北市淡水區市民聯合服務中心6樓601會議室（新北市淡水區中山北路二段375號）舉行。
- 三、檢附旨揭變更案座談會傳單1份。

正本：立法委員呂孫綾國會辦公室、新北市議員陳偉杰辦公室、新北市議員蔡錦賢辦公室、新北市議員鄭宇恩辦公室、新北市議員鄭戴麗香辦公室、淡水區北投里里長辦公室、淡水區崁頂里里長辦公室、淡水區埤島里里長辦公室

副本：新北市政府、本部營建署(新市鎮建設組)

內政部

變更淡海新市鎮特定區計畫（部分捷運車站專用區為捷運開發區、倉儲批發專用區為產業專用區）案

座談會

- 會議時間：109年1月15日（三）上午 10：30
- 會議地點：淡水區市民聯合服務中心6樓601會議室
（新北市淡水區中山北路2段375號）
- 議程

時間	議程	內容
10：20-10：30	簽到	
10：30-10：35	主持人致詞	
10：35-10：50	規劃單位簡報	辦理目的說明
10：50-11：30	意見交流	
11：30	會議結束	

主辦單位：內政部營建署

列席說明單位：新北市政府捷運工程局、
內政部營建署新市鎮建設組

內政部

中華民國109年1月

辦理「變更淡海新市鎮特定區計畫（部分捷運車站專用區為捷運開發區、倉儲批發專用區為產業專用區）案」公開展覽前座談會

一、變更依據

都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款

二、變更目的

- 1.結合地方休閒與新興產業投資目標，吸引有利淡水地區產業投資。
- 2.適度調整分區，增加土地使用項目，促進公有土地活化利用。
- 3.完善捷運車站周邊都市服務機能，強化公共交通與步行動線系統。

三、變更範圍

申請變更範圍為公司田段 17、17-1 地號等 2 筆土地，屬淡海新市鎮特定區計畫內之捷運車站專用區與倉儲批發專用區，前者面積為 0.30 公頃；後者面積為 3.38 公頃，合計為 3.68 公頃。2 筆土地均屬內政部營建署管有之國有土地。

編號	地段	地號	面積(公頃)	土地使用分區	所有權人	管理者	備註
1	公司田段	17	0.30	捷運車站專用區	中華民國	內政部 營建署	-
2		17-1	3.38	倉儲批發專用區			
合計			3.68	-	-	-	-



變更範圍地籍示意圖



變更範圍現行都市計畫示意圖

變更淡海新市鎮特定區計畫（部分捷運車站專用區為捷運開發區、倉儲批發專用區為產業專用區）案

公開展覽前座談會會議紀錄

壹、時間：109年1月15日上午10時30分

貳、地點：新北市淡水區市民聯合服務中心6樓601會議室

參、主持人：蘇組長崇哲

紀錄：曾姿富

肆、出（列）席人員：（如簽到簿）

伍、簡報說明：（略）

陸、發言要點紀錄：

一、淡水區崁頂里盧春安里長：

（一）意見說明：

- 1、建議可適切規範醫療設施使用面積比例，避免單一產業別排擠其他商業使用面積，以利發展多元化的機能服務周邊地區，符合規劃的想像。
- 2、如有大型醫療設施進駐，一定會有救護車輛進出，其鳴笛聲可能會影響鄰近之新市國小教學品質。建議後續救護車輛之主要出入口應設置於北側濱海路，以降低救護車輛鳴笛聲對新市國小的影響。

（二）意見回應：

- 1、於都市計畫階段，以載明允許使用的組別為主，有關各類機能面積比例，將於研議後在招商文件中規範，以利彈性調整、與時俱進。
- 2、有關主要出入口之建議配置，考量本基地開發後對新市國小的影響，將納入後續規劃參考。

二、鄭宇恩議員辦公室副主任鄭式妘：

（一）意見說明：

- 1、後續負責規劃與辦理招租之單位為何？
- 2、依目前規劃方案，本基地後續具有提供觀光、購物、醫療設施等機能的可能性，是否有廠商可同時肩負各項機能的開發與營運，各機能之間如何相互配合，是否可能分為多塊基地規劃處理？

(二) 意見回應：

- 1、 本案土地所有權屬為本部營建署，故以本部營建署為主體，委託新北市政府代辦招租事宜。
- 2、 依研究階段訪商結果，個別廠商皆對本基地表達將納入評估，在招商上應具有市場行情。另本基地17-1地號約3.3公頃，初步模擬建築量體的結果，倘若分為東西兩側分別使用，仍各具經濟規模；惟淡金公路服務水準不佳，目前規劃以濱海路或中山北路二段為出入口較佳。依使用規模與動線模擬結果，無論分開或合併皆屬可行，惟招商主體仍以單一廠商為主，廠商可以合作廠商方式提供多元服務。
- 3、 各使用機能的搭配，可分為兩個層次，分別於都市計畫層次研擬使用組別及後續建築設計進行合理空間配置。此外未來招租階段廠商亦須檢具投資計畫書供本部營建署審查通過後始得標租。

柒、結論：本次座談會係辦理都市計畫個案變更公展前之座談會，後續將依法在都市計畫（草案）辦理公開展覽期間辦理說明會，公展後經內政部都市計畫委員會審查通過後發布實施。都市計畫作業期間如有相關意見，可填寫意見單寄送至本部營建署或新北市政府將納入後續規劃參考。

捌、散會：上午11時15分。

「變更淡海新市鎮特定區計畫（部分捷運車站專用區為捷運開發區、倉儲批發專用區為產業專用區）案」

公開展覽前座談會

簽到簿

壹、會議時間：109 年 1 月 15 日（星期三）上午 10 時 30 分

貳、會議地點：新北市淡水區市民聯合服務中心 6 樓 601 會議室

參、主持人：蘇組長崇哲

蘇崇哲

肆、出（列）席單位及人員：

機關單位	職稱	簽名
立法委員呂孫綾		
新北市議員陳偉杰		
新北市議員蔡錦賢	主任	莊根松
新北市議員鄭宇恩	副主任	鄭式敏
新北市議員鄭戴麗香	主任	陳政坤

「變更淡海新市鎮特定區計畫（部分捷運車站專用區為捷運開發區、倉儲批發專用區為產業專用區）案」

公開展覽前座談會

簽到簿

機關單位	職稱	簽名
淡水區崁頂里 盧春安里長	里長	盧春安
淡水區埤島里 蔡正忠里長	里長	蔡正忠
淡水區北投里 張麗卿里長		
新北市政府 城鄉發展局		周欣融 丁鳳齡
新北市政府 交通局		
新北市政府 捷運工程局		鄧豪中 潘彥華 林昱宏
新北市淡水區公所		
本部營建署 都市計畫組		
本部營建署 新市鎮建設組		莊珮琳 曾安賓

簽到簿

[illegible]