12.1 捷運三鶯線運量預測

(一)車站進出量分析

1.三鶯線(本計畫新北市路線)

本計畫新北市路線於民國 120 年全日上車旅次為 11.6 萬人次，晨峰小時上車旅次為 1.5 萬人次，目標年民國 130 年全日上車旅次為 11.9 萬人次，晨峰小時上車旅次為 1.5 萬人，詳見表 12.1-1～表 12.1-4。

2.三鶯線(含延伸桃園八德段)

三鶯線(含延伸桃園八德段)於民國 120 年全日上車旅次為 15.1 萬人次，晨峰小時上車旅次為 1.9 萬人次，目標年民國 130 年全日上車旅次為 15.4 萬人次，晨峰小時上車旅次為 1.9 萬人，詳見表 12.1-5～表 12.1-8。

(二)站間運量分析

1.三鶯線(本計畫新北市路線)

本計畫新北市路線於民國 120 年全日最大站間運量為 4.4 萬人次/日/單向，晨峰小時最大站間運量為 0.86 萬人次/小時/單向，目標年民國 130 年全日最大站間運量為 4.5 萬人次/日/單向，晨峰小時最大站間運量為 0.88 萬人次/小時/單向，詳見表 12.1-9～表 12.1-10。

2.三鶯線(含延伸桃園八德段)

三鶯線(含延伸桃園八德段)於民國 120 年全日最大站間運量為 5.4 萬人次/日/單向，晨峰小時最大站間運量為 0.96 萬人次/小時/單向，目標年民國 130 年全日最大站間運量為 5.5 萬人次/日/單向，晨峰小時最大站間運量為 0.99 萬人次/小時/單向，詳見表 12.1-11～表 12.1-12。

表 12.1-1　三鶯線(本計畫)民國 120 年全日車站進出量

單位：人次/日

車站		場站進出				捷運轉乘			
		往土城		往鶯歌		往土城		往鶯歌	
		到站	離站	到站	離站	到站	離站	到站	離站
土城	LB01	0	1,559	1,544	0	0	42,290	42,414	0
	LB02	3,400	446	408	3,444	0	0	0	0
三峽	LB03	4,013	776	761	4,021	0	0	0	0
	LB04	1,273	1,108	1,116	1,245	0	0	0	0
	LB05	7,458	1,212	1,191	7,463	0	0	0	0
	LB06	7,823	1,902	1,953	7,835	0	0	0	0
	LB07	7,333	4,223	4,202	7,320	0	0	0	0
鶯歌	LB08	5,624	3,620	3,633	5,612	0	0	0	0
	LB09	2,815	127	128	2,826	0	0	0	0
	LB10	6,351	600	611	6,326	0	0	0	0
	LB11	3,002	251	251	3,021	0	0	0	0
	LB12	9,022	0	0	9,099	0	0	0	0
合計		58,114	15,824	15,798	58,212	0	42,290	42,414	0
服務人次		116,326							

表 12.1-2　三鶯線(本計畫)民國 130 年全日車站進出量

單位：人次/日

車站		場站進出				捷運轉乘			
		往土城		往鶯歌		往土城		往鶯歌	
		到站	離站	到站	離站	到站	離站	到站	離站
土城	LB01	0	1,621	1,625	0	0	43,056	42,658	0
	LB02	3,494	443	404	3,499	0	0	0	0
三峽	LB03	4,030	775	732	4,079	0	0	0	0
	LB04	1,303	1,093	1,136	1,285	0	0	0	0
	LB05	8,022	1,322	1,299	8,066	0	0	0	0
	LB06	8,006	2,656	2,706	8,090	0	0	0	0
	LB07	7,613	4,227	4,152	7,550	0	0	0	0
鶯歌	LB08	5,659	3,175	3,695	5,601	0	0	0	0
	LB09	2,713	126	129	2,724	0	0	0	0
	LB10	6,400	601	612	6,375	0	0	0	0
	LB11	2,980	254	254	2,999	0	0	0	0
	LB12	9,129	0	0	9,134	0	0	0	0
合計		59,349	16,293	16,744	59,402	0	43,056	42,658	0

服務人次	118,751

表 12.1-3　三鶯線(本計畫)民國 120 年晨峰車站進出量

單位：人次/小時

車站		場站進出				捷運轉乘			
		往土城		往鶯歌		往土城		往鶯歌	
		到站	離站	到站	離站	到站	離站	到站	離站
土城	LB01	0	202	90	0	0	8,383	3,592	0
	LB02	718	29	65	179	0	0	0	0
三峽	LB03	578	120	58	551	0	0	0	0
	LB04	407	65	119	71	0	0	0	0
	LB05	1,614	78	188	394	0	0	0	0
	LB06	1,850	114	291	490	0	0	0	0
	LB07	1,977	612	544	938	0	0	0	0
鶯歌	LB08	761	247	325	565	0	0	0	0
	LB09	216	32	13	614	0	0	0	0
	LB10	903	54	42	591	0	0	0	0
	LB11	374	16	20	338	0	0	0	0
	LB12	557	0	0	617	0	0	0	0
合計		9,955	1,569	1,755	5,348	0	8,383	3,592	0
服務人次		15,302							

表 12.1-4　三鶯線(本計畫)民國 130 年晨峰車站進出量

單位：人次/小時

車站		場站進出				捷運轉乘			
		往土城		往鶯歌		往土城		往鶯歌	
		到站	離站	到站	離站	到站	離站	到站	離站
土城	LB01	0	203	86	0	0	8,587	3,499	0
	LB02	703	32	63	169	0	0	0	0
三峽	LB03	576	118	57	530	0	0	0	0
	LB04	428	67	114	71	0	0	0	0
	LB05	1,725	83	201	396	0	0	0	0
	LB06	1,906	119	287	499	0	0	0	0
	LB07	2,015	618	519	940	0	0	0	0
鶯歌	LB08	762	237	320	555	0	0	0	0
	LB09	218	31	13	559	0	0	0	0
	LB10	897	52	47	580	0	0	0	0
	LB11	372	14	20	318	0	0	0	0
	LB12	559	0	0	609	0	0	0	0
合計		10,161	1,574	1,727	5,226	0	8,587	3,499	0

服務人次	15,387

表 12.1-5　三鶯線(含延伸桃園八德段)民國 120 年全日車站進出量

單位：人次/日

車站		場站進出				捷運轉乘			
		往土城		往八德		往土城		往八德	
		到站	離站	到站	離站	到站	離站	到站	離站
土城	LB01	0	1,578	1,590	0	0	51,928	52,058	0
	LB02	3,411	475	441	3,420	0	0	0	0
三峽	LB03	3,959	836	829	3,976	0	0	0	0
	LB04	1,263	1,346	1,360	1,236	0	0	0	0
	LB05	7,317	1,290	1,263	7,357	0	0	0	0
	LB06	7,659	2,217	2,221	7,687	0	0	0	0
	LB07	7,247	5,210	5,206	7,244	0	0	0	0
鶯歌	LB08	4,807	2,924	2,931	4,812	0	0	0	0
	LB09	2,542	194	193	2,567	0	0	0	0
	LB10	5,998	1,350	1,320	5,970	0	0	0	0
	LB11	2,752	546	515	2,727	0	0	0	0
	LB12	5,528	4,206	4,243	5,540	0	0	0	0
八德	Dx1	1,338	1,205	1,195	1,328	0	0	0	0
	Dx2	6,076	0	0	6,105	15,408	0	0	15,396
合計		59,897	23,377	23,307	59,969	15,408	51,928	52,058	15,396
服務人次		150,670							

表 12.1-6　三鶯線(含延伸桃園八德段)民國 130 年全日車站進出量

單位：人次/日

車站		場站進出				捷運轉乘			
		往土城		往八德		往土城		往八德	
		到站	離站	到站	離站	到站	離站	到站	離站
土城	LB01	0	1,686	1,679	0	0	52,859	53,012	0
	LB02	3,422	469	436	3,425	0	0	0	0
三峽	LB03	3,914	834	820	3,946	0	0	0	0
	LB04	1,296	1,356	1,372	1,255	0	0	0	0
	LB05	7,904	1,388	1,371	7,915	0	0	0	0
	LB06	7,941	2,240	2,270	7,953	0	0	0	0
	LB07	7,598	5,273	5,238	7,515	0	0	0	0
鶯歌	LB08	4,867	2,915	2,938	4,877	0	0	0	0
	LB09	2,449	201	195	2,469	0	0	0	0
	LB10	6,019	1,356	1,325	6,000	0	0	0	0
	LB11	2,737	549	516	2,711	0	0	0	0

	LB12	5,537	4,404	4,409	5,594	0	0	0	0
八德	Dx1	1,351	1,237	1,211	1,315	0	0	0	0
	Dx2	6,111	0	0	6,152	15,621	0	0	15,665
合計		61,146	23,908	23,780	61,127	15,621	52,859	53,012	15,665
服務人次		153,559							

表 12.1-7　三鶯線(含延伸桃園八德段)民國 120 年晨峰車站進出量

單位：人次/小時

車站		場站進出				捷運轉乘			
		往土城		往八德		往土城		往八德	
		到站	離站	到站	離站	到站	離站	到站	離站
土城	LB01	0	215	100	0	0	9,411	4,476	0
	LB02	712	31	72	178	0	0	0	0
三峽	LB03	571	130	64	544	0	0	0	0
	LB04	410	75	150	70	0	0	0	0
	LB05	1,600	86	206	388	0	0	0	0
	LB06	1,822	130	340	480	0	0	0	0
	LB07	1,938	738	705	933	0	0	0	0
鶯歌	LB08	390	174	277	250	0	0	0	0
	LB09	198	36	23	553	0	0	0	0
	LB10	819	201	152	528	0	0	0	0
	LB11	330	65	66	291	0	0	0	0
	LB12	384	422	231	439	0	0	0	0
八德	Dx1	148	101	113	138	0	0	0	0
	Dx2	443	0	0	354	2,050	0	0	1,826
合計		9,765	2,404	2,499	5,146	2,050	9,411	4,476	1,826
服務人次		18,790							

表 12.1-8　三鶯線(含延伸桃園八德段)民國 130 年晨峰車站進出量

單位：人次/小時

車站		場站進出				捷運轉乘			
		往土城		往八德		往土城		往八德	
		到站	離站	到站	離站	到站	離站	到站	離站
土城	LB01	0	217	95	0	0	9,660	4,318	0
	LB02	697	34	69	167	0	0	0	0
三峽	LB03	572	129	63	518	0	0	0	0
	LB04	425	77	145	69	0	0	0	0
	LB05	1,707	91	220	387	0	0	0	0
	LB06	1,859	136	330	488	0	0	0	0
	LB07	1,976	744	687	930	0	0	0	0
鶯歌	LB08	393	175	265	260	0	0	0	0
	LB09	200	35	23	502	0	0	0	0
	LB10	817	198	151	499	0	0	0	0
	LB11	330	65	66	271	0	0	0	0

	LB12	386	354	227	421	0	0	0	0
八德	Dx1	154	100	117	134	0	0	0	0
	Dx2	457	0	0	342	2,043	0	0	1,788
合計		9,973	2,355	2,458	4,988	2,043	9,660	4,318	1,788
服務人次		18,792							

表 12.1-9　三鶯線(本計畫)民國 120 年站間運量

區間		全日站間運量(人次/日/單向)		晨峰站間運量(人次/小時/單向)	
		往土城	往鶯歌	往土城	往鶯歌
土城	LB01 － LB02	43,849	43,958	8,588	3,683
	LB02 － LB03	40,895	40,922	7,899	3,569
三峽	LB03 － LB04	37,658	37,662	7,441	3,076
	LB04 － LB05	37,493	37,533	7,099	3,124
	LB05 － LB06	31,247	31,261	5,563	2,918
	LB06 － LB07	25,326	25,379	3,827	2,719
	LB07 － LB08	22,216	22,261	2,462	2,325
鶯歌	LB08 － LB09	20,212	20,282	1,948	2,085
	LB09 － LB10	17,524	17,584	1,764	1,484
	LB10 － LB11	11,773	11,869	915	935
	LB11 － LB12	9,022	9,099	557	617

表 12.1-10　三鶯線(本計畫)民國 130 年站間運量

區間		全日站間運量(人次/日/單向)		晨峰站間運量(人次/小時/單向)	
		往土城	往鶯歌	往土城	往鶯歌
土城	LB01 － LB02	44,677	44,283	8,790	3,585
	LB02 － LB03	41,626	41,188	8,119	3,479
三峽	LB03 － LB04	38,371	37,841	7,661	3,006
	LB04 － LB05	38,161	37,692	7,300	3,049
	LB05 － LB06	31,461	30,925	5,658	2,854
	LB06 － LB07	26,111	25,541	3,871	2,642
	LB07 － LB08	22,725	22,143	2,474	2,221
鶯歌	LB08 － LB09	20,241	20,237	1,949	1,986
	LB09 － LB10	17,654	17,642	1,762	1,440
	LB10 － LB11	11,855	11,879	917	907
	LB11 － LB12	9,129	9,134	559	609

表 12.1-11　三鶯線(含延伸桃園八德段)民國 120 年站間運量

區間		全日站間運量(人次/日/單向)		晨峰站間運量(人次/小時/單向)	
		往土城	往八德	往土城	往八德
土城	LB01 － LB02	53,506	53,648	9,626	4,573
	LB02 － LB03	50,570	50,669	8,945	4,467
三峽	LB03 － LB04	47,447	47,522	8,504	3,987
	LB04 － LB05	47,530	47,646	8,169	4,067
	LB05 － LB06	41,503	41,552	6,655	3,885
	LB06 － LB07	36,061	36,086	4,963	3,745
	LB07 － LB08	34,024	34,048	3,763	3,517
鶯歌	LB08 － LB09	32,141	32,167	3,547	3,544
	LB09 － LB10	29,793	29,793	3,385	3,014
	LB10 － LB11	25,145	25,143	2,767	2,638
	LB11 － LB12	22,939	22,931	2,502	2,413
	LB12 － Dx1	21,617	21,634	2,540	2,205
八德	Dx1 － Dx2	21,484	21,501	2,493	2,180

表 12.1-12　三鶯線(含延伸桃園八德段)民國 130 年站間運量

區間		全日站間運量(人次/日/單向)		晨峰站間運量(人次/小時/單向)	
		往土城	往八德	往土城	往八德
土城	LB01 － LB02	54,545	54,691	9,878	4,413
	LB02 － LB03	51,592	51,702	9,215	4,315
三峽	LB03 － LB04	48,512	48,576	8,772	3,860
	LB04 － LB05	48,572	48,693	8,424	3,936
	LB05 － LB06	42,056	42,149	6,808	3,769
	LB06 － LB07	36,355	36,466	5,085	3,611
	LB07 － LB08	34,030	34,189	3,853	3,368
鶯歌	LB08 － LB09	32,078	32,250	3,635	3,373
	LB09 － LB10	29,830	29,976	3,470	2,894
	LB10 － LB11	25,167	25,301	2,851	2,546
	LB11 － LB12	22,979	23,106	2,586	2,341
	LB12 － Dx1	21,846	21,921	2,554	2,147

八德	Dx1 － Dx2	21,732	21,817	2,500	2,130

12.2 捷運三鶯線發展願景

捷運三鶯線行經土城區、三峽區、鶯歌區等地，亦鄰近南樹林地區，沿線山林農田環繞，並有大漢溪、三峽河、橫溪、鶯歌溪穿越其中，完整的山景與水系成為土樹三鶯的城市背景，天然河道的穿越使得土城、三峽、鶯歌長期以來發展為三種不同取向的聚落，尤其是三峽的藍染、製茶與鶯歌陶瓷產業因長時間孕育，營造出獨具特色的在地文化底蘊，然因應都市發展需求，周邊亦有麥仔園都市計畫、臺北大學特定區計畫以及鳳鳴地區市地重劃區等新開發區，因此捷運三鶯線各站 TOD 規劃，除了應延續三峽、鶯歌地區的歷史痕跡與地方自明性，發揮人文特色與自然景觀的雙重優勢之外，也肩負了銜接舊城與新鎮都市紋理的重要任務。

緣此，本計畫將以土樹三鶯山林水系環境脈絡為背景，透過捷運三鶯線串接舊城新鎮之都市生活場域，建構以捷運車站為核心的生活鄰里單元（詳圖 12.2-1）。其發展重點可大致歸為下列三大項：

一、塑造親山親水的藍綠生活環境

沿線各站之土地使用強度、動線規劃及都市設計皆應考量地理環境特徵與景觀模式，將土樹三鶯的地景生態結合在地城鎮發展，塑造具山水城鎮意象的新空間形式與景觀模式。

二、以綠色交通串接各項機能

提供一個以捷運車站為發展核心，人行與自行車為發展架構的都市環境，並強調捷運車站周邊都市規劃應保有其「有組織的複雜度」(organizedcomplexity)。在步行可及的範圍內，滿足居住、工作、教育、消費、休閒、交通轉運等各項基本生活機能，同時提高使用機能的多元混合，創造靈活而多樣化的城市環境。

三、強化在地產業活動與創新動能

土城、三峽、鶯歌皆以各具特色之二級或三級產業為基礎產業，而捷運車站地設置將帶來關鍵性的區位條件改變，配合刺激非基礎產業活力、提升居住環境品質、完善社區公共服務機能等措施，吸引高端科技及文化創意等專業人才進駐，強化產業創新動能。其中三峽與鶯歌生產活動又與觀光活動緊密結合，因此透過車站周邊街道動線規劃、人文特色精煉，將有助於觀光行銷，對地區產業發展有加乘功效。

圖 12.2-1　捷運三鶯線都市發展願景圖

12.3　車站周邊地區都市機能定位

土城、三峽、鶯歌地區因受天然山水區隔，長久以來形成三個各具特色又相互關聯的聚落，而捷運三鶯線的建設，除了交通區位條件提升之外，也將改變捷運車站周邊的都市發展走向。

本計畫透過各車站周邊之空間機能，與車站間生活圈域之相互依存關係剖析，進行地區發展定位。在健全大眾運輸系統發展基礎下，以車站為區域發展節點，在可接受的步行距離內提供民眾多元型態的居住、工作、教育、消費、休閒、交通轉運選擇，並強化地區既有文化脈絡，使車站周邊成為地方居民的多元活動中樞及在地生活文化展示舞臺。而不同特性的鄰里與地區節點則透過完善的綠色通行系統加以串聯，進而減少耗能且排碳量高的私人運具，維持生活環境品質，促進都市永續發展，詳圖 12.3-1。

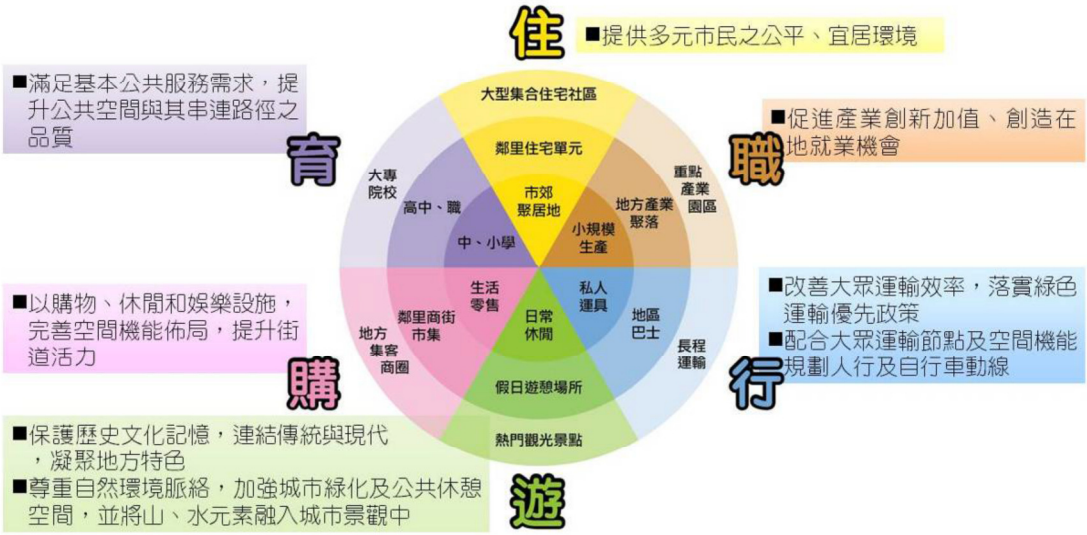


圖 12.3-1　車站周邊六大空間機能

資料來源：捷運三鶯線路線規劃及沿線周邊土地整體開發計畫綜合規劃報告

一、土城 - 產業創新樞紐

土城地區為新北市科技走廊之重要節點，故未來將以 LB01 站旁之土城工業區及頂埔高科技產業園區作為地區發展核心，車站周邊發展規劃將配合產業轉型、創新需求；LB02 車站配合產業需求及周邊自然環境資源，以塑造機能完善之高品質居住環境為目標，吸引高端科技人才進駐；LB03 站則應於既有自然環境及聚落發展脈絡下，配合車站設置進行動線及土地使用機能調整(詳圖 12.3-2)。

(一)LB01 站：高科技研發廠辦園區

北側為土城工業區;南側原屬國防部陸軍後勤學校之用地,因應中央「挑戰 2008 國家發展重點計畫」,新北市政府將該地變更為「高科技產業專用園區」,鴻海、正崴、大壩等重點知名企業形成新的科技產業群聚,成為帶領產業科技、研發、商務轉型新動能。隨著交通可及性提升,配合周邊都市更新計畫推動與計畫範圍內為開闢學校用地檢討,將可大幅改善頂埔站區工作環境品質與空間意象,提升土城地區工業區更新機會,促進產業創新升級。

(二)LB02 站:城郊生活鄰里

LB02 車站周邊多為住宅區,西側為臺北榮譽國民之家分部(原大陸榮胞輔導中心),由於西側臨三峽河、溪洲河濱公園,南倚媽祖山等,具有良好景觀與休閒機能。本區將定位為支援土城工業區及頂埔科技園區之高科技專業人才進駐的居住空間,透過都市設計形構良好的通勤及休閒動線,將住宅與山水景觀元素、周邊休憩空間緊密結合,並提升主要街道之生活商業服務機能,藉由環境與機能的改善吸引專業人才定駐。

(三)LB03 站:生態生產聚落

車站周邊以特定農業區及山坡地保育區為主,有零星住宅聚落,如龍田大地社區等,北側座落小型家具工廠及汽車維修廠,南側地區擬設置生命園區。由於本區並非都市發展用地,坡度較高且鄰近三峽河,具豐富生態景觀,故應以既有發展區為主,一般農業區在依循整體空間規劃構想下可有限度開發,透過限縮土地開發範圍及管制規範,讓車站周邊得以在合理利用土地的同時,保有生態環境品質。

二、三峽 - 北大大學城鎮

捷運三鶯線將通過臺北大學特定區、麥仔園新訂都市計畫、三峽都市計畫的交界位置,為未來疏散新北市都心人口的重點地區,因此整體發展定位將側重於多元型態的居住空間供給。而隨 LB06、LB07 站設置,除可大幅改善地區通勤交通困境,也可將商業及公共活動引導至國慶路、復興路周邊,形成新的大學城商圈,促進北大新社區與三峽舊市區間的活動交流。

此外,三峽河流經 LB04 站北側、LB05 站東側及 LB06 站南側,於 LB07 站南方有鳶山坐落,亦鄰近三峽各重要觀光節點,因此 TOD 空間規劃時,將考量大尺度的都市景觀軸線,以及捷運車站與周邊重要節點之綠色通行動線串聯,塑造具有三峽自然與人文特色之都市空間意象(詳圖 12.3-3)。

(一)LB04 站:生態生產聚落

LB04 站位於三峽河與橫溪交界處，目前以工廠、駕訓班及小規模住宅社區為主，夾雜零星農耕地。規劃原則與 LB03 相同，將以既有發展區為主，限縮土地開發範圍及管制規範，在現有發展紋理下整體規劃開放空間與動線系統，避免開發失序。

(二)LB05 站：河岸綠活新鎮

屬非都市計畫土地特定農業區，目前有零星違規工廠及住宅坐落。由於接近三峽溪與橫溪交會處，具有良好的水岸景觀資源，配合 LB05 車站設置契機新訂麥仔園都市計畫，將土地以 TOD 概念重新規劃，以藍、綠帶系統區隔生活與生產空間，針對行人、自行車、客車、貨運分別規劃動線系統，塑造麥仔園地區為宜居、宜遊、宜產的水岸新鎮。

(三)LB06 站：優質文教社區

LB06 站位於新訂麥仔園都市計畫、臺北大學社區特定區計畫及三峽都市計畫交界，東側為北大安置住宅及青年住宅，西側為未開發之住宅區土地。由於本區鄰近教育研究院，具有寧適的文教社區氛圍，但主要商業服務仍以南側民生街、復興路為主，未來將配合捷運車站設置，將商業活動往北引導至國慶路，提升生活便利性與街道活力。

(四)LB07 站：大學城生活圈

LB07 站位交通用地，周邊多為住宅區，北側即為臺北大學校區，東南側即可通往三峽舊市區生活商圈、行政中心及老街、祖師廟，可預見捷運開通後，LB07 站除了服務大量的通學人口及舊市區居民通勤之外，也將成為三峽老街遊客重要的大眾運輸轉運站點，故除加強捷運站轉乘規劃外，應更強化車站與生活商圈、觀光節點間的步行動線串接與意象塑造，引導捷運旅次至地方重要節點。

三、鶯歌–陶瓷文化聚落

由 LB08 站起至 LB11 站處，幾乎皆與鶯歌陶瓷產業密不可分，除早期發展之各類陶瓷工業外，隨尖山埔街陶瓷老街更新再造及陶瓷博物館之落成，使得鶯歌成為重要陶瓷觀光重鎮，帶動鶯歌鎮三級產業之發展。未來 LB08 站、LB09 站與鶯歌火車站，將成為串起鶯歌陶瓷文化藝術走廊的樞紐，以三鶯新生地為起點，結合陶瓷藝術園區，文化路老街、尖山埔老街，形塑藝術與自然結合之主題文化空間。LB10、LB11、LB12 站則以替陶瓷文創藝術「築巢引鳳」為目的，引入周邊自然生態氛圍，強化生活服務機能，為鶯歌在地

工作者及外來青年藝術創作人才提供多元且合宜的居住、生產空間(詳圖 12.3-4、圖 12.3-5)。

(一)LB08 站：觀光藝術新區

LB08 站預計設站於三鶯新生地北側鶯歌便道旁，將來配合新生地開發之新北市立美術館、國際觀光飯店、藝術村等，打造為結合生態教育、藝術休閒的鶯歌觀光起點站。透過良好的步行系統，銜接鶯歌火車站、三鶯纜車等多樣化的大眾運輸系統，連結周邊鶯歌陶瓷博物館、文化路老街、尖山埔老街等觀光景點，塑造鶯歌國際觀光藝術新區氛圍。

(二)LB09 站：文創工藝街區

LB09 站所在位置位於尖山埔老街與地方商圈之間，東側鄰近鶯歌火車站，北側有地方行政機關，為鶯歌地方活動重點地區。由於早期以火車站為中心的都市發站脈絡，使得 LB09 車站周邊具備良好的 TOD 發展基礎。但由於車站設於鶯歌溪南側，南北動線受溪流阻隔，將影響北側地方商業與南側觀光商圈動線完整性，因此未來在規劃上將著重車站周邊步行動線網絡規劃，並且利用既有陶瓷產業基礎，改善生活環境，以吸引文化創意人才進駐。

(三)LB10 站：樂活宜居鄰里

LB10 車站位於公園用地，現況未開闢，東側及西側多為住宅、小型商圈與學校、西南側以工業使用為主。由於 LB10 車站周邊空間結構已有花園城市縮影，且鄰近鶯歌溪，將善用此一特色，為地方及外來文創藝術人才「築巢」，未來結合車站及公園開闢塑造良好的地區環境氛圍，提供可負擔且兼具高品質的居住空間，吸引青年創意人才進駐，提升在地文創軟實力，為地方產業帶來新的刺激。

(四)LB11 站：陶瓷產業基地

周邊以住宅及工業使用為主，多為衛生瓷、瓷磚、科技陶瓷元件等陶瓷相關生產廠房，其中已有部分停業或閒置。透過 LB11 站設置提升交通可及性，將有機會促進西南側之產業使用轉型，提供複合機能的生產廠辦或 SOHO 文創工作室，培植下一代藝術工作者，打造微型創業與人才交流的環境，並創造小而優質的商業環境，結合創意與創業，克服鶯歌藝術人才外流的困境，為鶯歌陶藝創作注入活水。

(五)LB12 站：城際生活新鎮

LB12 車站周邊目前以住、商、工混合使用為主，主要商業活動沿鶯桃

路分布，未來將塑造站區為鳳鳴主要生活商業中心，並更強化居住及商業機能。由於 LB12 站位於鶯歌與桃園縣八德市交界，因此東北側新開發的市地重劃住宅社區，除了支應原鳳鳴地區居民住宅需求外，亦可服務一部分龜山工業區科技產業員工。

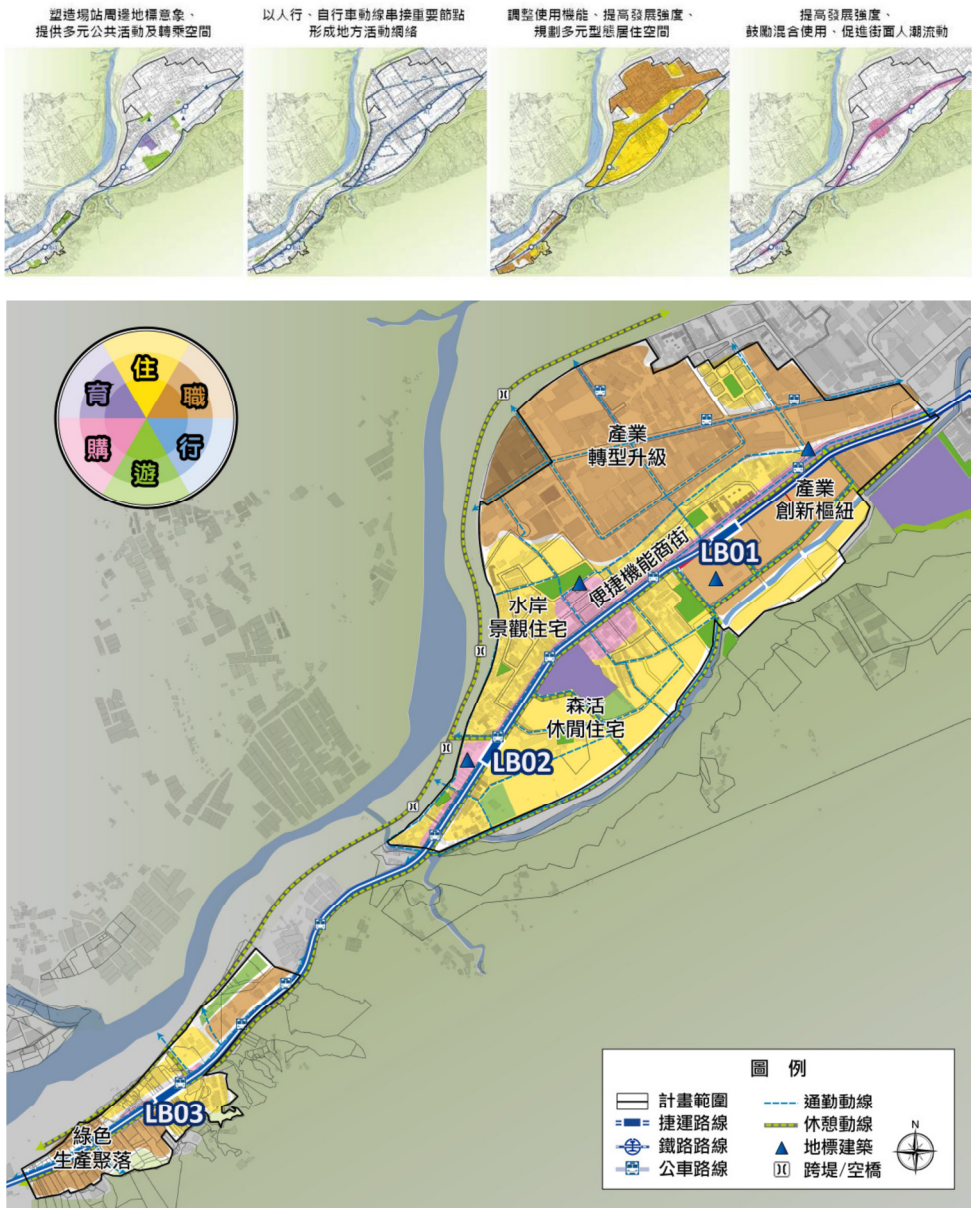
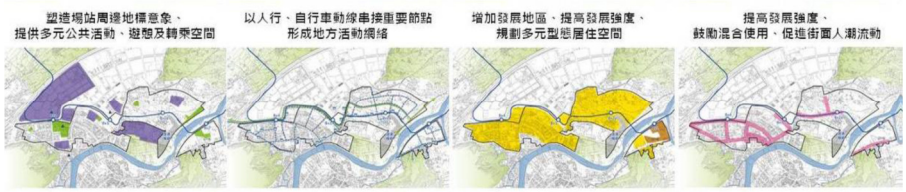


圖 12.3-2　LB01-LB03 站都市機能定位 - 土城產業創新樞紐



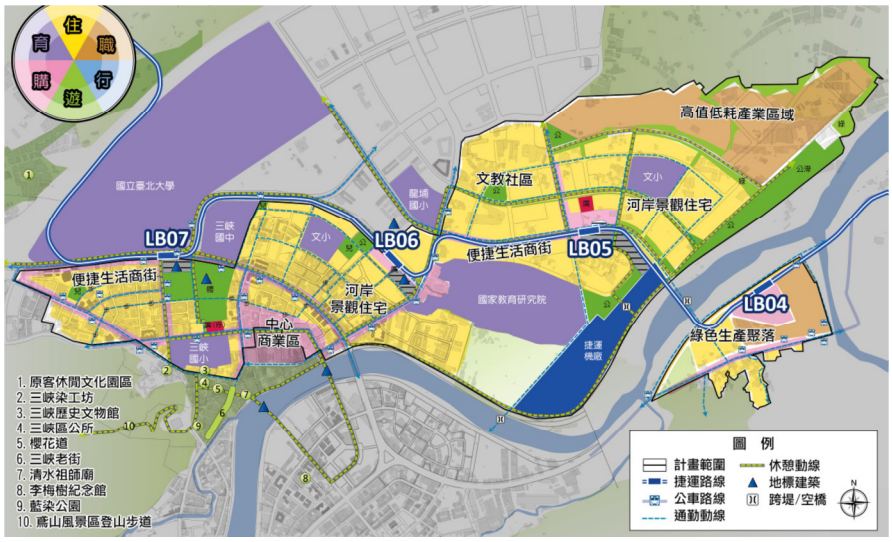


圖 12.3-3　LB04-LB07 站都市機能定位–三峽北大大學城鎮

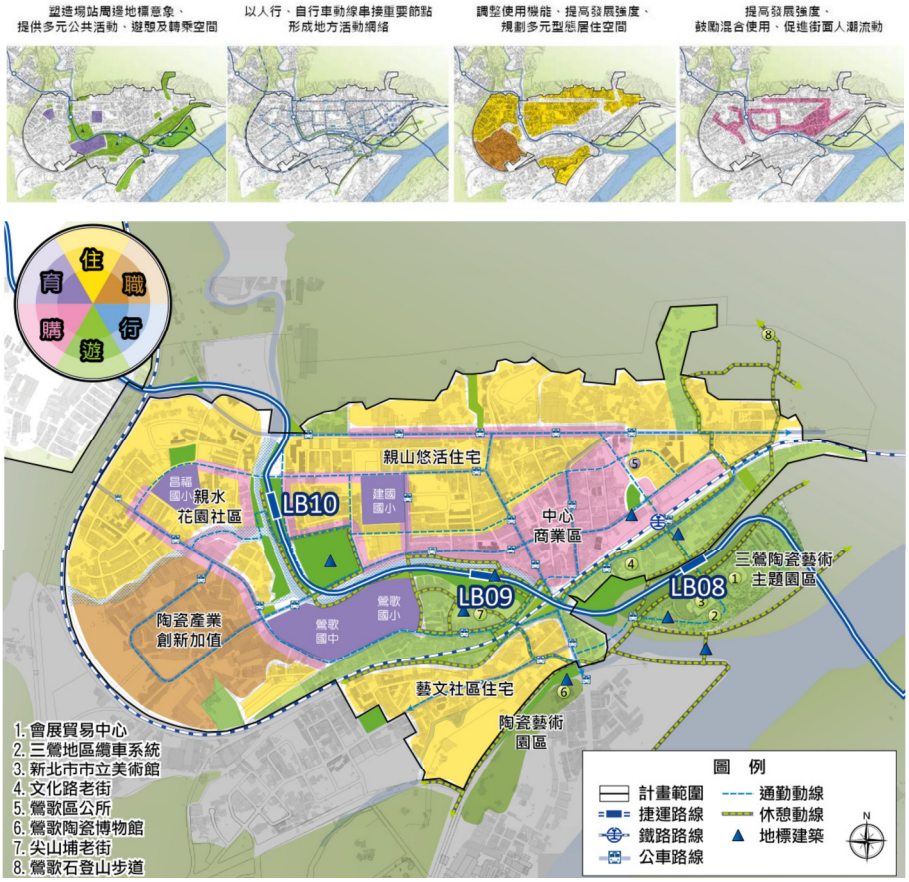


圖 12.3- 4　LB08-LB10 站都市機能定位–鶯歌陶瓷文化聚落

(鶯歌市中心區)

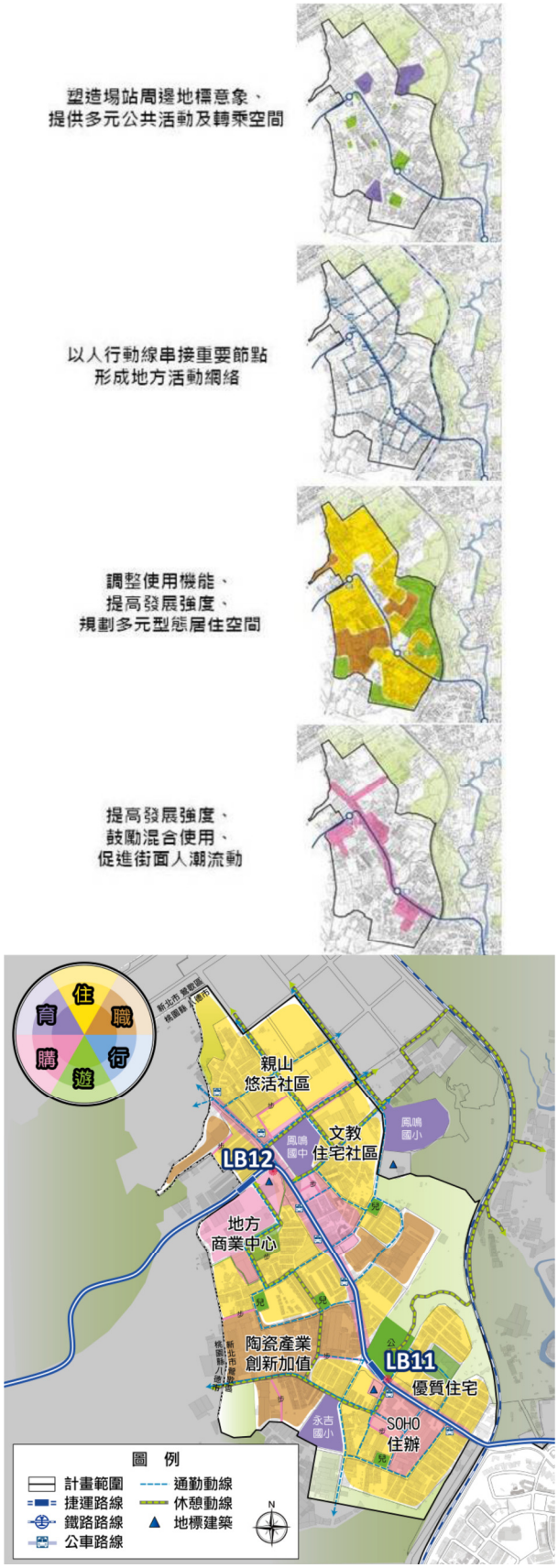


圖 12.3-5　LB11-LB12 站都市機能定位–鶯歌陶瓷文化聚落(鳳鳴地

區)

圖 12.3-6　捷運三鶯線車站周邊地區發展定位

12.4　場站周邊地區發展願景與都市機能定位

一、車站周邊地區都市機能定位

本計畫透過各車站周邊之空間機能，與車站間生活圈域之相互依存關係剖析，進行地區發展定位。在健全大眾運輸系統發展基礎下，以車站為區域發展節點，在可接受的步行距離內提供民眾多元型態的居住、工作、教育、消費、休閒、交通轉運選擇，並強化地區既有文化脈絡，使車站周邊成為地方居民的多元活動中樞及在地生活文化展示舞臺。而不同特性的鄰里與地區節點則透過完善的綠色通行系統加以串聯，進而減少耗能且排碳量高的私人運具，維持生活環境品質，促進都市永續發展，詳圖 12.4-1。

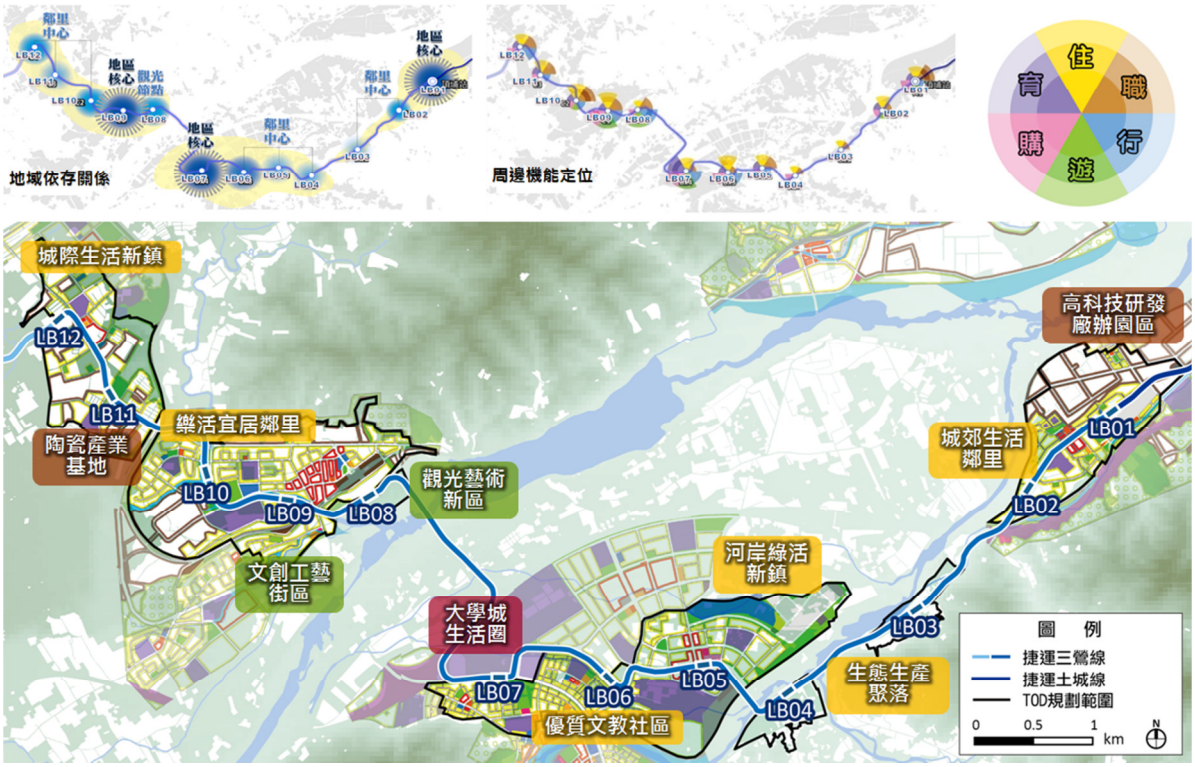


圖 12.4-1　捷運三鶯線車站周邊地區發展定位

(一)土城 - 產業創新樞紐

土城地區為新北市科技走廊之重要節點，故未來將以 LB01 站旁之土城工業區及頂埔高科技產業園區作為地區發展核心，車站周邊發展規劃將配合產業轉型、創新需求；LB02 車站配合產業需求及周邊自然環境資源，以塑造機能完善之高品質居住環境為目標，吸引高端科技人才進駐；LB03 站則應於既有自然環境及聚落發展脈絡下，配合車站設置進行動線及土地使用機能調

整(詳圖 12.4-2)。

1.LB01 站：高科技研發廠辦園區

北側為土城工業區；南側原屬國防部陸軍後勤學校之用地，因應中央「挑戰 2008 國家發展重點計畫」，新北市政府將該地變更為「高科技產業專用園區」，鴻海、正崴、大壩等重點知名企業形成新的科技產業群聚，成為帶領產業科技、研發、商務轉型新動能。隨著交通可及性提升，配合周邊都市更新計畫推動與計畫範圍內為開闢學校用地檢討，將可大幅改善頂埔站區工作環境品質與空間意象，提升土城地區工業區更新機會，促進產業創新升級。

2.LB02 站：城郊生活鄰里

LB02 車站周邊多為住宅區，西側為臺北榮譽國民之家分部(原大陸榮胞輔導中心)，由於西側臨三峽河、溪洲河濱公園，南倚媽祖山等，具有良好景觀與休閒機能。本區將定位為支援土城工業區及頂埔科技園區之高科技專業人才進駐的居住空間，透過都市設計形構良好的通勤及休閒動線，將住宅與山水景觀元素、周邊休憩空間緊密結合，並提升主要街道之生活商業服務機能，藉由環境與機能的改善吸引專業人才定駐。

3.LB03 站：生態生產聚落

車站周邊以特定農業區及山坡地保育區為主，有零星住宅聚落，如龍田大地社區等，北側座落小型家具工廠及汽車維修廠，南側地區擬設置生命園區。由於本區並非都市發展用地，坡度較高且鄰近三峽河，具豐富生態景觀，故應以既有發展區為主，一般農業區在依循整體空間規劃構想下可有限度開發，透過限縮土地開發範圍及管制規範，讓車站周邊得以在合理利用土地的同時，保有生態環境品質。

(二)三峽 - 北大大學城鎮

捷運三鶯線將通過臺北大學特定區、麥仔園新訂都市計畫、三峽都市計畫的交界位置，為未來疏散新北市都心人口的重點地區，因此整體發展定位將側重於多元型態的居住空間供給。而隨 LB06、LB07 站設置，除可大幅改善地區通勤交通困境，也可將商業及公共活動引導至國慶路、復興路周邊，形成新的大學城商圈，促進北大新社區與三峽舊市區間的活動交流。

此外，三峽河流經 LB04 站北側、LB05 站東側及 LB06 站南側，於 LB07 站南方有鳶山坐落，亦鄰近三峽各重要觀光節點，因此 TOD 空間規劃時，將考量大尺度的都市景觀軸線，以及捷運車站與周邊重要節點之綠色通行動線

串聯，塑造具有三峽自然與人文特色之都市空間意象(詳圖 12.4-3)。

1.LB04 站：生態生產聚落

LB04 站位於三峽河與橫溪交界處，目前以工廠、駕訓班及小規模住宅社區為主，夾雜零星農耕地。規劃原則與 LB03 相同，將以既有發展區為主，限縮土地開發範圍及管制規範，在現有發展紋理下整體規劃開放空間與動線系統，避免開發失序。

2.LB05 站：河岸綠活新鎮

屬非都市計畫土地特定農業區，目前有零星違規工廠及住宅坐落。由於接近三峽溪與橫溪交會處，具有良好的水岸景觀資源，配合 LB05 車站設置契機新訂麥仔園都市計畫，將土地以 TOD 概念重新規劃，以藍、綠帶系統區隔生活與生產空間，針對行人、自行車、客車、貨運分別規劃動線系統，塑造麥仔園地區為宜居、宜遊、宜產的水岸新鎮。

3.LB06 站：優質文教社區

LB06 站位於新訂麥仔園都市計畫、臺北大學社區特定區計畫及三峽都市計畫交界，東側為北大安置住宅及青年住宅，西側為未開發之住宅區土地。由於本區鄰近教育研究院，具有寧適的文教社區氛圍，但主要商業服務仍以南側民生街、復興路為主，未來將配合捷運車站設置，將商業活動往北引導至國慶路，提升生活便利性與街道活力。

4.LB07 站：大學城生活圈

LB07 站位交通用地，周邊多為住宅區，北側即為臺北大學校區，東南側即可通往三峽舊市區生活商圈、行政中心及老街、祖師廟，可預見捷運開通後，LB07 站除了服務大量的通學人口及舊市區居民通勤之外，也將成為三峽老街遊客重要的大眾運輸轉運站點，故除加強捷運站轉乘規劃外，應更強化車站與生活商圈、觀光節點間的步行動線串接與意象塑造，引導捷運旅次至地方重要節點。

(三)鶯歌–陶瓷文化聚落

由 LB08 站起至 LB11 站處，幾乎皆與鶯歌陶瓷產業密不可分，除早期發展之各類陶瓷工業外，隨尖山埔街陶瓷老街更新再造及陶瓷博物館之落成，使得鶯歌成為重要陶瓷觀光重鎮，帶動鶯歌鎮三級產業之發展。未來 LB08 站、LB09 站與鶯歌火車站，將成為串起鶯歌陶瓷文化藝術走廊的樞紐，以三鶯新生地為起點，結合陶瓷藝術園區，文化路老街、尖山埔老街，形塑藝術與自然結合之主題文化空間。LB10、LB11、LB12 站則以替陶瓷文創藝術「築

巢引鳳」為目的，引入周邊自然生態氛圍，強化生活服務機能，為鶯歌在地工作者及外來青年藝術創作人才提供多元且合宜的居住、生產空間(詳圖 12.4-4、圖 12.4-5)。

1.LB08 站：觀光藝術新區

LB08 站預計設站於三鶯新生地北側鶯歌便道旁，將來配合新生地開發之新北市立美術館、國際觀光飯店、藝術村等，打造為結合生態教育、藝術休閒的鶯歌觀光起點站。透過良好的步行系統，銜接鶯歌火車站、三鶯纜車等多樣化的大眾運輸系統，連結周邊鶯歌陶瓷博物館、文化路老街、尖山埔老街等觀光景點，塑造鶯歌國際觀光藝術新區氛圍。

2.LB09 站：文創工藝街區

LB09 站所在位置位於尖山埔老街與地方商圈之間，東側鄰近鶯歌火車站，北側有地方行政機關，為鶯歌地方活動重點地區。由於早期以火車站為中心的都市發站脈絡，使得 LB09 車站周邊具備良好的 TOD 發展基礎。但由於車站設於鶯歌溪南側，南北動線受溪流阻隔，將影響北側地方商業與南側觀光商圈動線完整性，因此未來在規劃上將著重車站周邊步行動線網絡規劃，並且利用既有陶瓷產業基礎，改善生活環境，以吸引文化創意人才進駐。

3.LB10 站：樂活宜居鄰里

LB10 車站位於公園用地，現況未開闢，東側及西側多為住宅、小型商圈與學校、西南側以工業使用為主。由於 LB10 車站周邊空間結構已有花園城市縮影，且鄰近鶯歌溪，將善用此一特色，為地方及外來文創藝術人才「築巢」，未來結合車站及公園開闢塑造良好的地區環境氛圍，提供可負擔且兼具高品質的居住空間，吸引青年創意人才進駐，提升在地文創軟實力，為地方產業帶來新的刺激。

4.LB11 站：陶瓷產業基地

周邊以住宅及工業使用為主，多為衛生瓷、瓷磚、科技陶瓷元件等陶瓷相關生產廠房,其中已有部分停業或閒置。透過LB11站設置提升交通可及性，將有機會促進西南側之產業使用轉型，提供複合機能的生產廠辦或 SOHO 文創工作室，培植下一代藝術工作者，打造微型創業與人才交流的環境，並創造小而優質的商業環境，結合創意與創業，克服鶯歌藝術人才外流的困境，為鶯歌陶藝創作注入活水。

5.LB12 站：城際生活新鎮

LB12 車站周邊目前以住、商、工混合使用為主，主要商業活動沿鶯桃路分布，未來將塑造站區為鳳鳴主要生活商業中心，並更強化居住及商業機

能。由於 LB12 站位於鶯歌與桃園縣八德市交界，因此東北側新開發的市地重劃住宅社區，除了支應原鳳鳴地區居民住宅需求外，亦可服務一部分龜山工業區科技產業員工。

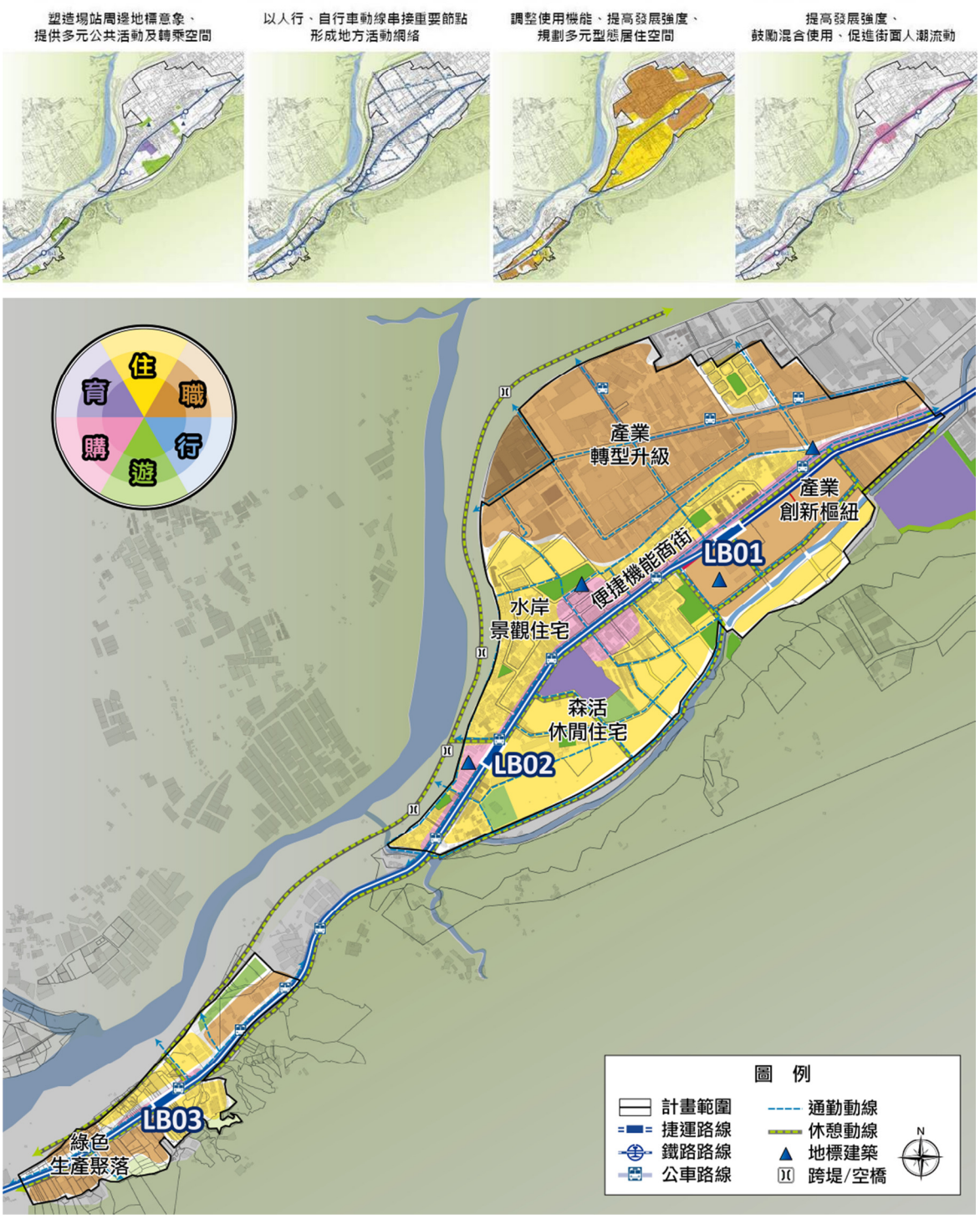


圖 12.4-2　LB01-LB03 站都市機能定位 - 土城產業創新樞紐

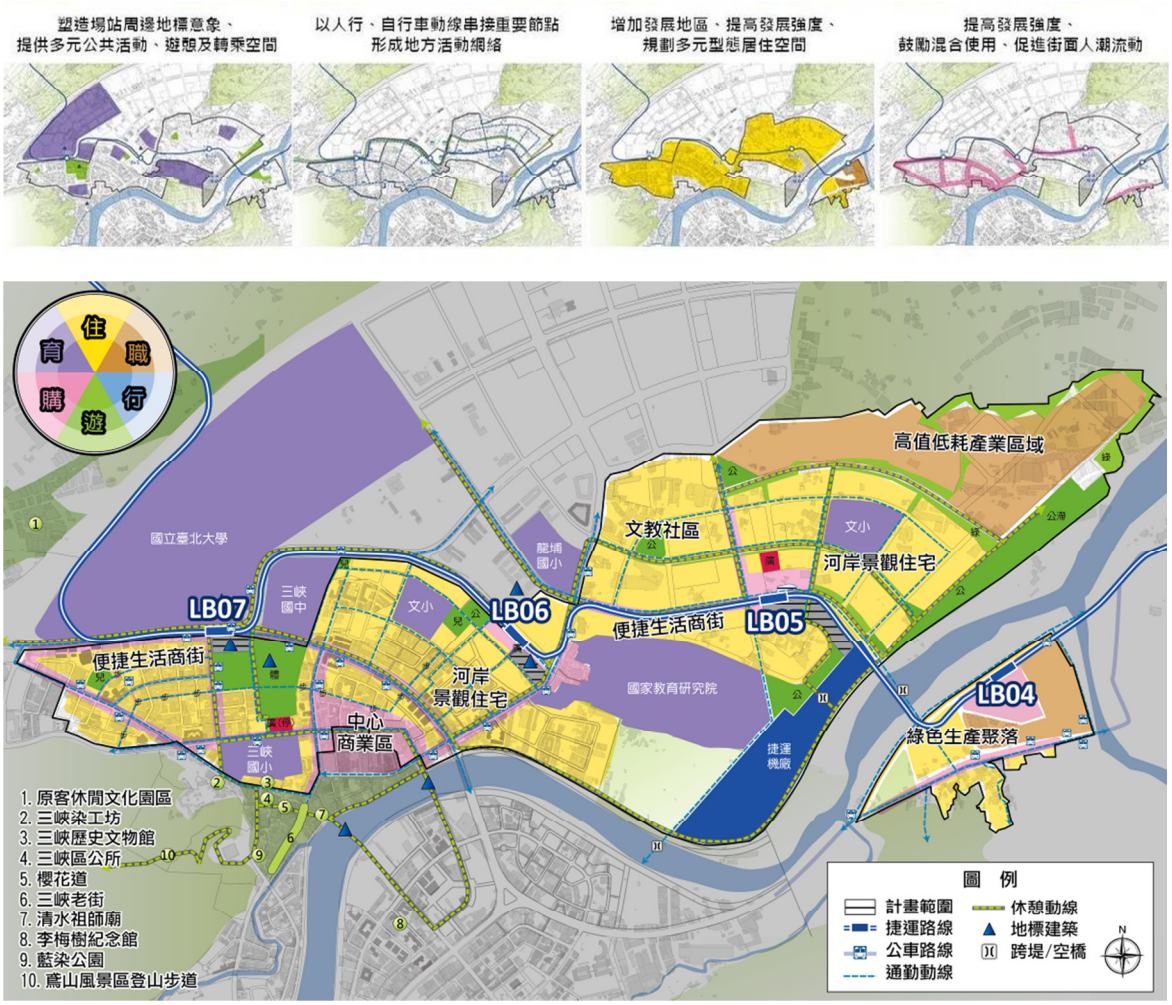


圖 12.4-3　LB04-LB07 站都市機能定位–三峽北大大學城鎮

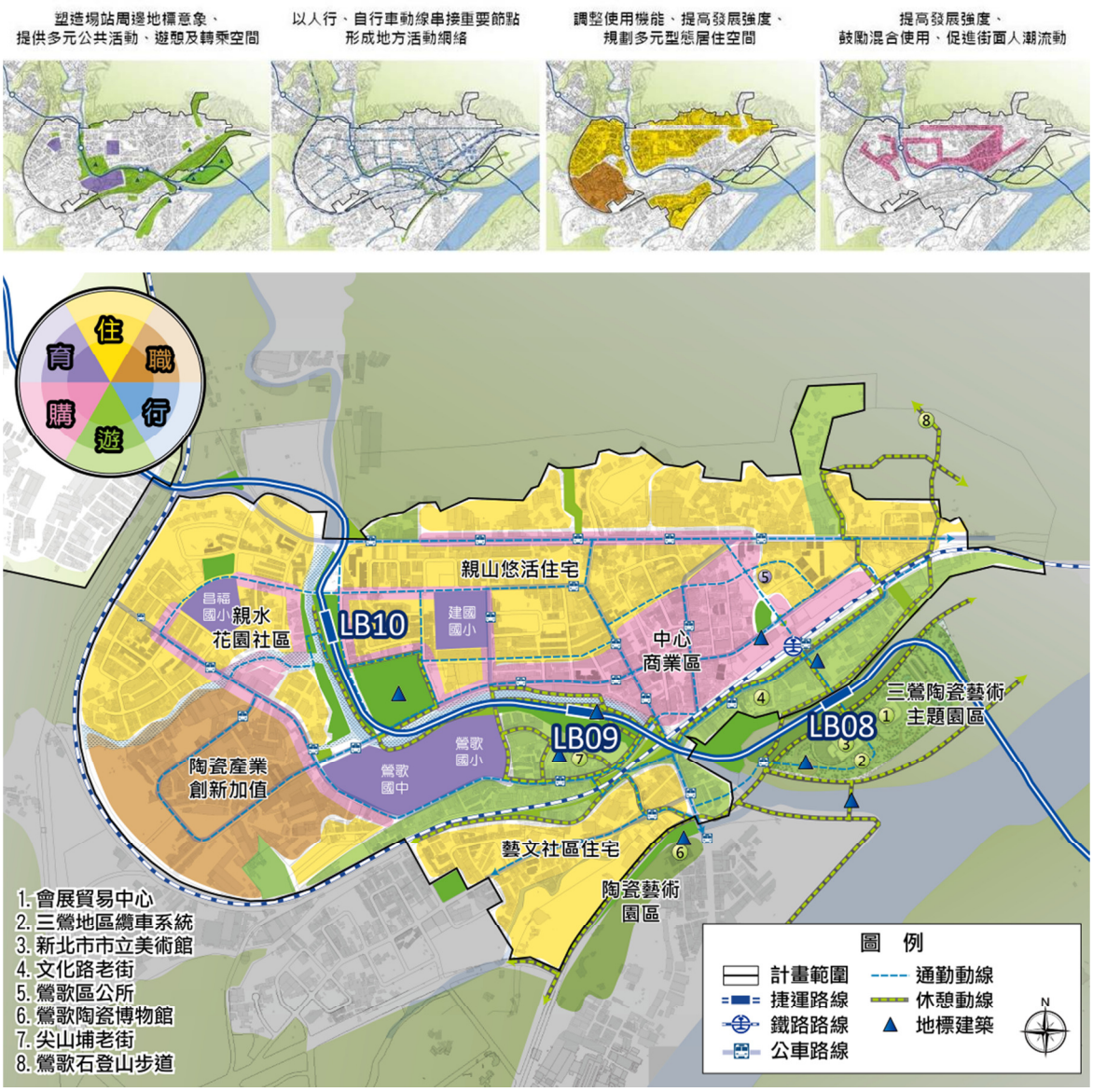


圖 12.4-4　LB08-LB10 站都市機能定位–鶯歌陶瓷文化聚落

(鶯歌市區)

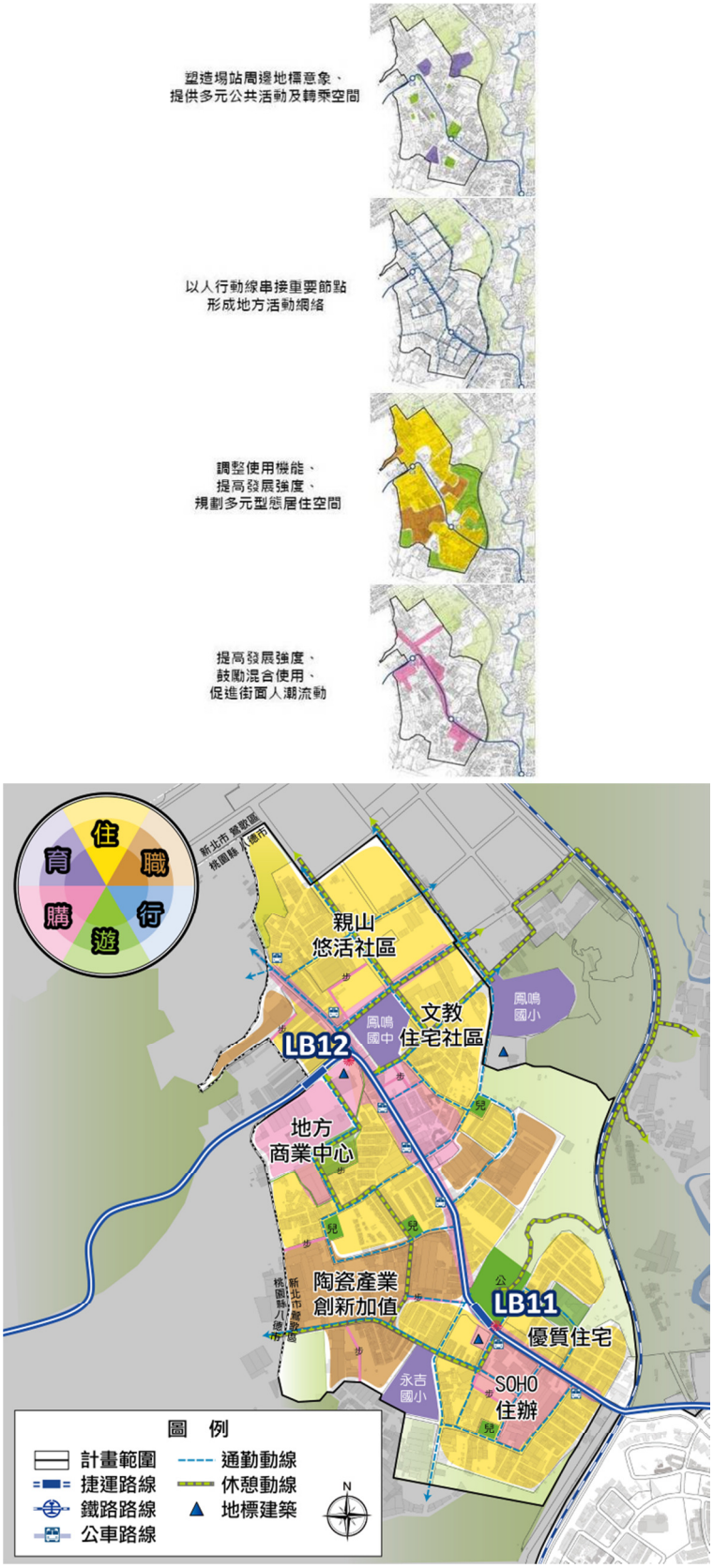


圖 12.4-5　LB11-LB12 站都市機能定位–鶯歌陶瓷文化聚落

(鳳鳴地區)