

變更中部科學工業園區台中基地附近特定區
計畫(配合臺中都會區大眾捷運系統藍線建設
計畫)書

公開展覽草案
僅供參考

臺中市政府

中華民國一一四年一月

臺中市變更都市計畫審核摘要表

項 目	說 明	
都 市 計 畫 名 稱	變更中部科學工業園區台中基地附近特定區計畫(配合臺中都會區大眾捷運系統藍線建設計畫)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	臺中市政府	
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	臺中市政府	
本 案 公 開 展 覽 之 起 迄 日 期	公 展	開 覽
	公 說 明	開 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	市 級	
	內 政 部	

目 錄

壹、前言.....	1
貳、法令依據.....	5
參、上位計畫與相關計畫.....	6
肆、捷運路線、場站及出入口規劃概述.....	9
伍、環境現況分析.....	17
陸、現行都市計畫概要.....	20
柒、變更理由.....	25
捌、變更位置.....	26
玖、變更內容.....	27
拾、變更後計畫.....	31
拾壹、防災計畫.....	33
拾貳、交通影響.....	38
拾參、實施進度及經費.....	42

附 件

- 附件一、重大建設核准函文
- 附件二、B9 站周邊公共運輸、公共自行車(ibike)站點及人行道現況
- 附件三、需用土地地籍清冊

表 目 錄

表 1、臺中捷運藍線推動主要進程.....	2
表 2、臺中捷運藍線各車站位置綜理表.....	15
表 3、B9 車站規劃內容摘要表.....	16
表 4、場站使用土地權屬統計表.....	19
表 5、中部科學工業園區台中基地附近特定區計畫歷次通盤檢討及個案變更 綜理表.....	20
表 6、現行中部科學工業園區台中基地附近特定區計畫土地使用面積分配表	23
表 7、變更內容明細表.....	27
表 8、變更前後土地使用面積對照表.....	28
表 9、計畫區內捷運設施申請都市計畫多目標使用之場站位置明細表.....	30
表 10、變更後土地使用面積對照表.....	31
表 11、目標年 140 年捷運藍線(含延伸太平段)各車站尖峰小時進出運量預測	39
表 12、車站轉乘設施需求數量估算表.....	40
表 13、目標年有/無藍線情境下之藍線走廊各路段服務水準預測(晨峰時段) 彙整表.....	41
表 14、實施進度與經費表.....	43

圖 目 錄

圖 1、臺中捷運藍線路線圖.....	3
圖 2、臺中捷運藍線路線行經各都市計畫範圍示意圖.....	4
圖 3、計畫區內臺中捷運藍線路線及車站位置示意圖.....	14
圖 4、B9 站土地使用現況示意圖.....	18
圖 5、現行都市計畫圖.....	24
圖 6、變更計畫位置示意圖.....	26
圖 7、變更內容示意圖.....	29
圖 8、B9 站出入口土地計畫示意圖.....	30
圖 9、變更後內容示意圖.....	32
圖 10、捷運藍線沿線西屯區及市中心地區淹水潛勢.....	34
圖 11、中科特定區計畫範圍捷運藍線沿線坡地災害潛勢範圍示意圖.....	35
圖 12、B9 車站防災計畫示意圖.....	37

壹、前言

臺中都會區大眾捷運路網自民國 78 年展開，由當時臺灣省政府住宅與都市發展局捷運工程處辦理規劃，已規劃有捷運藍線自台中港特定區行經臺灣大道至臺中市區、大里、霧峰、中興新村、南投，民國 87 年辦理細部規劃時修改至臺中市區、太平地區；民國 88 年因精省改由交通部高速鐵路工程局接辦優先路網規劃，捷運藍線列為臺中捷運優先路網之一；民國 98 年再由本府委託臺北市政府捷運工程局辦理整體路網檢討規劃，再於民國 99 年 12 月由本府啟動辦理「可行性研究」，續依據交通部 100 年 4 月發布「大眾捷運系統建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」進行相關作業；民國 107 年 10 月獲行政院核定「可行性研究」後，民國 108 年 3 月啟動辦理「綜合規劃」，且於「綜合規劃」審查期間，辦理台中港特定區計畫及臺中市都市計畫配合「臺中都會區大眾捷運系統藍線建設計畫」都市計畫變更書、圖等二都市計畫主要計畫與細部計畫之公開展覽與審議；於民國 113 年 1 月 29 日經行政院核定「綜合規劃報告」，接續辦理「基本設計」作業，在「基本設計」作業階段，對本計畫區之 B9 站進行設計方案檢討時，因涉台電特高壓電纜位於道路中央，分隔島無法設置 B9 站通風井等因素，致原規劃僅使用平面道路區域作為出入口之需求空間不足，故整併 B9 站出入口 D 及捷運必要設施通風井、冷卻水塔及停車設施等空間，以最小用地需求，提出本變更案。

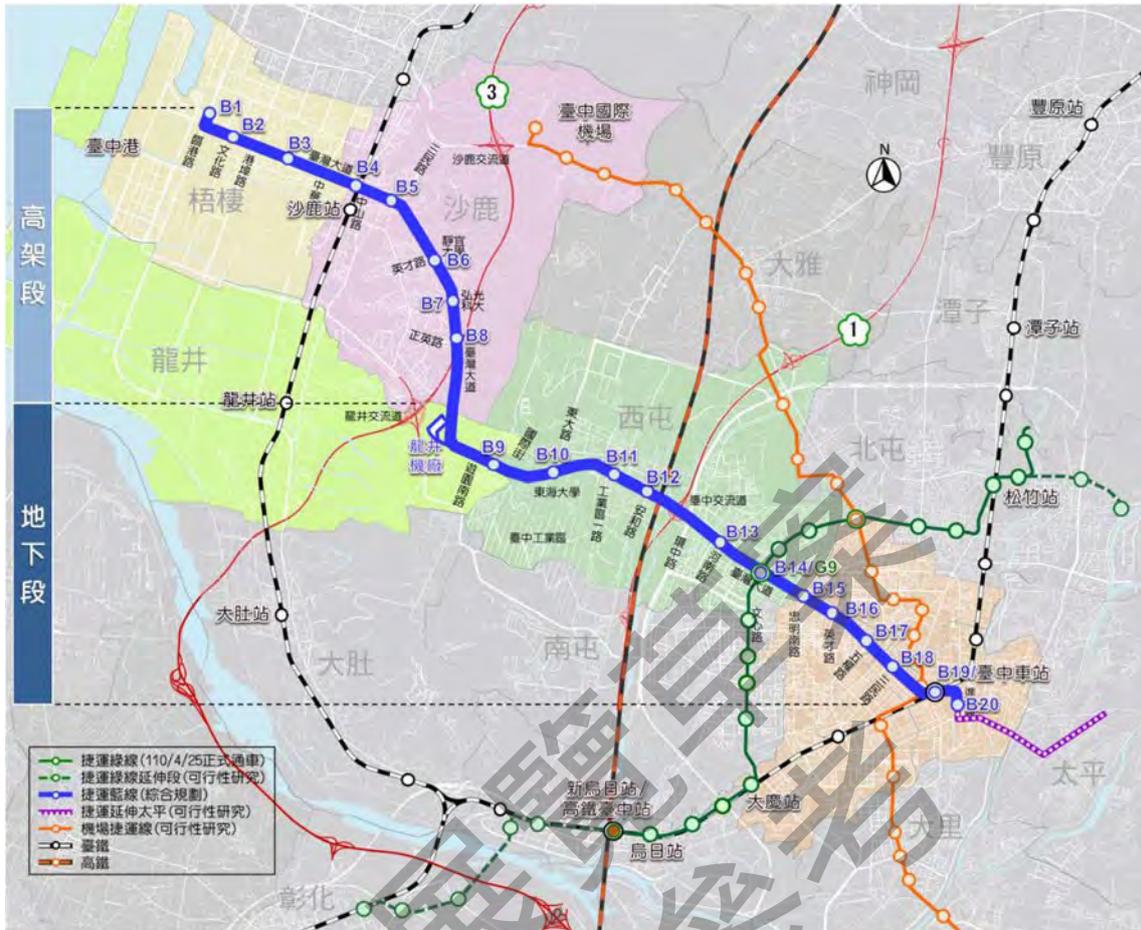
「臺中捷運藍線」路線經包括臺中港特定區(梧棲區)、靜宜-弘光商圈(沙鹿區)、東海商圈(龍井區、西屯區)、中科世貿商圈(西屯區)、新市政商圈(西屯區)、舊城區及臺中車站商圈(西區、北區、中區、東區)等，沿線都市計畫涵蓋「台中港特定區計畫」、「中部科學工業園區台中基地附近特定區計畫」、「臺中市都市計畫主要計畫」等範圍，預期完成後，本計畫路線將與臺中都會區鐵路高架捷運化計畫(鐵路高架化)及臺中捷運烏日文心北屯線(捷運綠線)串聯建構臺中都會區基本軌道路網，引導民眾轉換搭乘綠色運具習慣，有效紓解臺灣大道的壅塞程度，改善交通環境與空氣品質，帶動大臺中地區整體均衡發展。

本計畫路線透過與鐵路高架化、捷運綠線、公車之無縫整合，提升

整體公共運輸，活絡沿線產業發展，提供更加便利之大眾運輸接駁轉乘服務，減少私人運具停車或接送轉乘，藉以減少空氣與噪音污染、交通壅塞成本、行車時間、行車成本、肇事成本，提供便捷、安全、可靠、舒適之軌道運輸服務，改善道路服務水準，達到「無縫運輸」轉乘之目標，打造以人為本，公共運輸導向之宜居城市。此外，依本路線沿線既有都市發展計畫，便捷交通將促進沿線產業發展，並串連沿線文化再生發展區、魅力商圈活動區、市政樞紐區等廊帶，提高商業活動密度之頻繁度；配合聯合開發，帶動沿線土地價值與關聯產業衍生之商業活動，間接增加本府稅收，評估減少用地取得面積或改以合作開發等模式，減少成本、增加效益，並促進經濟效益與永續發展。

表1、臺中捷運藍線推動主要進程

日期	辦理說明
78年至80年	臺灣省政府住都局捷運工程處辦理「臺中都會區大眾捷運系統規劃」
87年	臺灣省政府住都局捷運工程處辦理「臺中都會區捷運路網細部規劃」
88年至93年	交通部高鐵局辦理「臺中都會區大眾捷運系統優先路線規劃」
106年4月	行政院核定前瞻基礎建設之軌道建設納入「臺中捷運藍線計畫」
107年10月3日	行政院核定「可行性研究」報告
109年7月15日至17日	臺中市公共運輸及捷運工程處辦理「綜合規劃」公聽會共計三場次
110年3月30日	臺中市政府交通局(臺中市公共運輸及捷運工程處)辦理「環境影響說明書」公開會議
110年4月15日	交通部同意備查「臺中地區大眾捷運系統整體路網評估計畫報告」
110年5月13日	臺中捷運藍線環境影響說明書報交通部審查
110年8月26日	交通部轉送環境影響說明書予內政部環境保護署審議
111年12月19日	環境影響說明書定稿本獲環保署備查
112年01月09日	台中港特定區及臺中市都市計畫變更書圖公開展覽45天
113年01月29日	綜合規劃報告書行政院核定
113年10月29日	基本設計行政院公共工程委員會核定



資料來源：臺中都會區大眾捷運系統藍線建設計畫綜合規劃報告，臺中市政府，民國 113 年 1 月（行政院核定），本計畫彙整。

圖 1、臺中捷運藍線路線圖

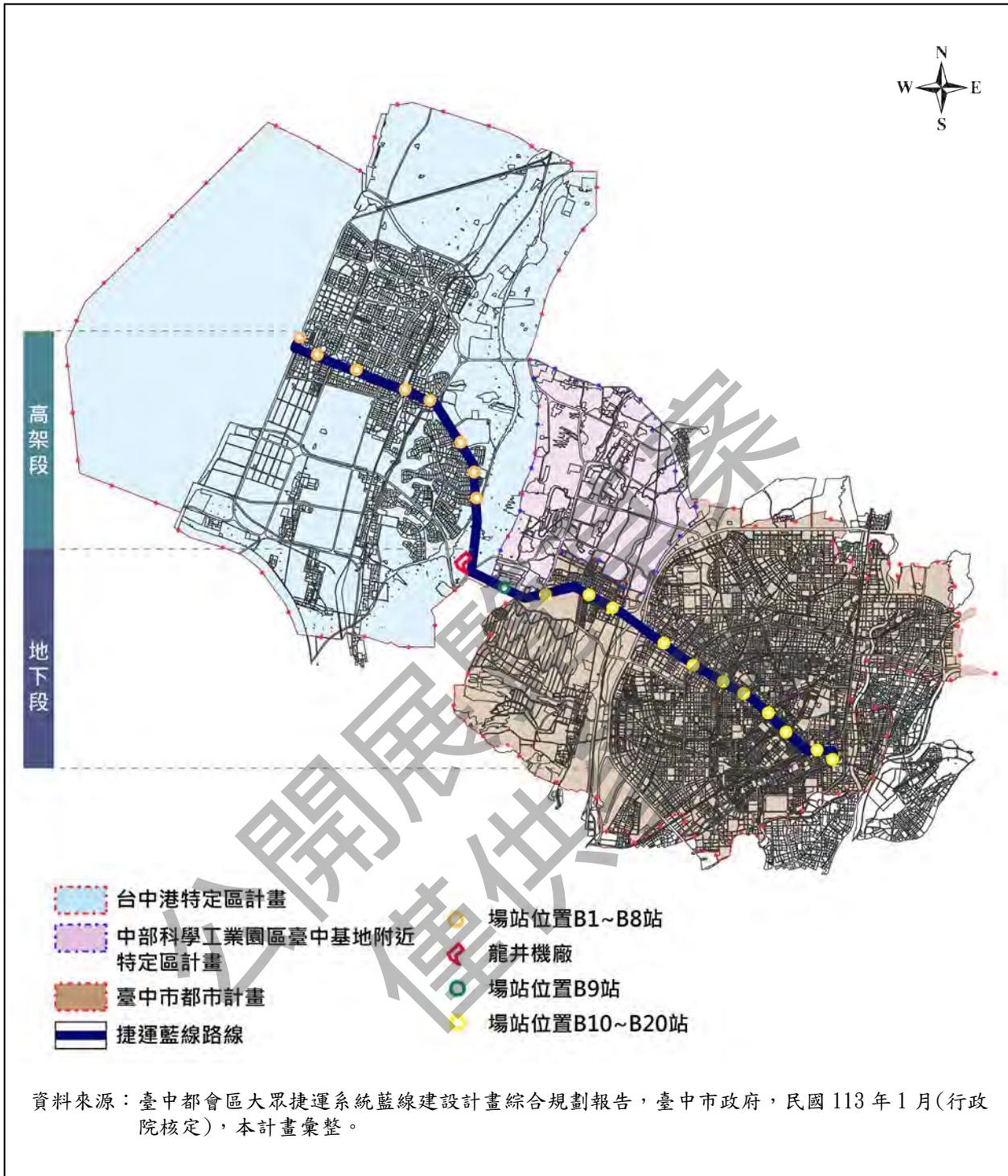


圖 2、臺中捷運藍線路線行經各都市計畫範圍示意圖

貳、法令依據

一、依據都市計畫法第 27 條規定，都市計畫經發布實施後，遇有下列情事之一時，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。

二、依據臺中市政府 110 年 4 月 27 日府授交公捷字第 1100101099 號函，說明本案屬市政重大建設，符合內政部 93 年 1 月 7 日內授營都字第 0920091111 號函釋都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款之規定，相關函文詳附件一。

參、上位計畫與相關計畫

一、上位計畫

(一) 全國國土計畫(107年4月，內政部)

內政部 107 年 4 月 30 日台內營字第 1070807769 號函公告實施「全國國土計畫」，其中與本計畫相關之計畫內容說明摘錄如下：

1. 計畫目標：以「安全-環境保護，永續國土資源」、「有序-經濟發展，引導城鄉發展」、「和諧-社會公義，落實公平正義」之國土空間為全國國土空間發展之總目標。
2. 中部區域以精密機械產業及以中部科學園區為主形成的國防科技、環保科技、綠能產業，同時中彰雲亦為我國農業生產主要基地與觀光發展重要區域，具糧食安全與發展國際觀光之要務；中部城市區域結合臺中港、清泉崗國際機場、麥寮工業港、高鐵、臺鐵與高快速公路系統，使其具備發展智慧機械與國防產業之優勢，未來除應整合產業發展優勢與建設分配以提升都會區域競爭能力外，亦應著重整體規劃城鄉均衡發展，以兼顧農業生產、觀光發展之需要，促進產業發展、糧食安全與生態觀光和諧發展。
3. 軌道運輸：(1)整合並強化軌道與各運具間之優質轉乘服務，擴大軌道系統服務範圍。(2)升級與活化既有軌道設施，提高整體運輸容量與服務水準。(3)加強整合軌道運輸與土地使用開發，啟動因地制宜且可行的建置方案，帶動鐵路站區及沿線周邊土地更新再發展。(4)適時引入複合式軌道運輸系統，擴大軌道運輸服務範圍。
4. 都市公共運輸：(1)因地制宜發展通用化之公共運輸環境，積極整合都市軌道、市區公車及公路客運服務，提供民眾無縫、複合及最後一哩服務。(2)都市空間應導入大眾運輸導向發展(TOD)，結合軌道與其他大眾運輸場站、周邊道路及人行空間之整體規劃與開發，促進人本交通發展，並加強轉運中心規劃與推動，提升轉乘接駁服務品質。(3)建立良好的公共運輸服務與完整規劃，提升公共運輸使用率。(4)配合適當的私人運具管理策略，限制私人運具之成長與使用，強化運輸部門節能減碳效能。

(二) 臺中市國土計畫(110年4月，臺中市政府)

臺中市國土計畫針對交通運輸部門之發展，大眾運輸系統架構係以軌道運輸系統為主、公車系統為輔、自行車與人行系統作為最後一哩路，完善交通運輸路網，朝向縮短城鄉差距以達均衡城市發展。

在發展對策與發展區位上，透過「打造無縫接軌大臺中」，建立以軌道為主、公路運輸為輔之公共運輸路網層級，以高鐵、臺鐵為城際骨幹，臺鐵、捷運為都會幹線，接駁公車、市區公車等作為集散支網，發展區位包括捷運藍線、捷運綠線延伸線、大臺中山海環線、機場捷運、大平霧捷運、豐科軸線、科工軸線、崇德豐原線等。

二、相關計畫

(一) 臺中大車站計畫

面對臺中火車站周邊市有及國有土地亟待整合活化運用、臺中火車站附屬設施及建築群(新民街倉庫群)、高架新站穿堂層下方之市區公車轉運站及其周邊交通問題、鐵路高架後騰空路廊功能縫合都市活動等諸多發展課題，將重新定位大臺中車站、推動大車站計畫。為加速計畫推動，將分別由臺中市政府都發局、交通局分工併行作業，其中都發局負責臺中大車站計畫和綠空鐵道軸線計畫，交通局負責車站專用區交通整合規劃。

臺中大車站計畫結合周邊交通運輸建設，如臺中轉運中心干城、臺中轉運中心北站、臺中轉運中心南站及捷運藍線，預期有效帶動臺中車站周邊整體發展，吸引觀光遊憩人潮，提升捷運系統使用率。

(二) 大臺中山海環線計畫

透過環狀鐵路系統串聯臺中市山線與海線地區，臺鐵縱貫線於竹南站至彰化站間分成山線與海線，兩者相距約10~16公里，目前山線與海線主要聯絡方式依靠公路系統，由北而南與鐵路縱貫線橫交之主要道路，包括台10線、台12線、國道4號、市道121線、市道130線、市道132線、市道136線及市道140線等，

然而隨著臺中都會區快速成長，上述橫向道路部分路段交通量已呈現飽和狀態，因此在臺中都會區間若有「東西向鐵路」銜接臺鐵山線與海線，除可減輕上述道路之交通負荷外，透過鐵路銜接亦可加強山線與海線間之緊密聯繫，構成臺中地區臺鐵環狀鐵路網，此將有助於臺鐵山線與海線之間往來，以及臺中都會區臨山側都市(后里區、豐原區、潭子區等)與臨海線(大甲區、清水區、沙鹿區等)都市間之交通連繫，建構臺中都會區完整路網結構。

山海環線為大臺中都會區整體軌道路網重要的一環，連結捷運綠線及捷運藍線之十字路網形成，未來屬於臺鐵系統的山海環線，使得臺中市山海屯民眾轉乘捷運連結至市區更為便利，未來也將有效達成區域均衡發展，強化中部區域整合發展。

(三) 臺中都會區大眾捷運系統烏日文心北屯線建設計畫

「臺中都會區大眾捷運系統烏日文心北屯線建設計畫」於民國 93 年 11 月 23 日奉行政院核定興建，並於民國 110 年 4 月 23 日正式通車。該計畫提升高鐵臺中站區聯外交通及轉運服務，促使大臺中地區民眾使用大眾運輸便利性，紓解大臺中都會區域運輸走廊之運輸需求，改善現有大眾運輸及道路交通環境。

(四) 臺中都會區大眾捷運系統藍線建設計畫綜合規劃報告

「臺中都會區大眾捷運系統藍線建設計畫」綜合規劃報告書，經行政院於民國 113 年 1 月 29 日核定。該計畫為臺中第二條捷運，沿著臺中交通最繁忙的臺灣大道串聯山海屯區，與台鐵山線、海線車站及捷運綠線形成形成之十字軸線，建構臺中都會區基本軌道路網，引導民眾轉化搭乘綠色運具習慣，帶動大臺中地區整體均衡發展。

(五) 臺中都會區大眾捷運系統藍線建設計畫基本設計

「臺中都會區大眾捷運系統藍線建設計畫」基本設計成果，經行政院公共工程委員會於民國 113 年 10 月 29 日核定。同意核列臺中捷運藍線工程建造經費，後續著手細部設計及各項作業發包工作，推動臺中捷運路網之發展。

肆、捷運路線、場站及出入口規劃概述

本次個案變更之場站係依「臺中都會區大眾捷運系統藍線建設計畫綜合規劃報告」，規劃之各場站及捷運相關設施使用需求，涉及需辦理都市計畫變更土地，以符土地使用，其規劃內容概述如下：

一、路線規劃原則

路線規劃除契合都市發展、符合運輸需求、降低環境影響及符合民意期待外，亦秉持減少用地徵收及建物拆遷之原則，並考量平、縱面定線原則：

(一) 平面定線原則：

計畫路線如經既有道路或計畫道路之路廊可供布設時，即利用道路路幅設置，以減少用地徵收與建物拆遷；如計畫路線與既有建物有衝突或淨距較小時，在減少拆遷之原則下，路線優先選擇迴避或採縮小曲線半徑之方式因應，正線轉彎半徑規劃之下限為 100 公尺。

(二) 縱面定線原則：

計畫路線採高架及地下型式，縱面線形除受區域地勢起伏之影響外，亦受跨越/穿越市區內各立體交叉設施之淨空與結構限制（如：高架橋、國道高速公路、快速公路、高速鐵路、臺鐵、橫交水路及其他立體橫交設施等），並於滿足捷運系統縱坡度等相關條件為前提下，為最經濟有利之縱面設計。

二、車站位置遴選

車站是旅客透過各種運具與系統接觸的地點，車站的位置是決定未來營運績效之重要因素，因此在選擇車站位置時，首先必須考量如何發揮系統最大的運輸功效下能吸引最大的旅次量，並在基地環境條件之限制下能滿足車站設計需求。

依據規劃設計需求，捷運線之評選站位的考量因素如下：

- (一) 運量：為吸引較高旅次量，可及性高，車站服務範圍內，除步行外提供各種轉乘設施服務(如公車、小汽車、機車、腳踏車)使旅客可以方便與快捷的進出車站；依此原則，車站應位於重要路口(臺灣大道)或特定之人群聚集地點(如臺中港三井 Outlet、童綜合醫院、沙鹿車站、榮總醫院、東海大學、中港轉運站、市政府、臺中車站)。
- (二) 站距：為方便旅客利用捷運，考量步行的時間約為十分鐘的原則下(換算距離約在 400~500 公尺)，捷運系統的站間距離於市區通常在 800~1,200 公尺，市郊多在 1,000~2,000 公尺，惟仍需視沿線之環境條件、開發強度、人口分布、用地取得及交通狀況適當調整站距。
- (三) 用地取得：車站沿線可用土地中，避免影響民眾生活，取得的優先順序如下：A. 空地(公有地為主)；B. 公共設施用地(含國有土地)或公有土地；C. 公、民營事業用地(如中油、郵局、臺鐵、中華電信…)；D. 低度使用之土地(低矮老舊房舍)；E. 中度或高度使用之土地(無其他選擇時)，公有土地採取協議使用或撥用、私有土地則儘可能以土地開發方式辦理。
- (四) 軌道定線：為防止旅客上下車時產生意外，同時為提供無障礙使用空間，必須使月台邊緣與列車車門維持合理的間距(8~10 公分)，因此軌道的最大水平曲線半徑必須大於 1,000 公尺；為了防止列車靠站產生滑動，月台最大允許之縱坡為 0.3%，因此車站的位置會受限於軌道定線之規定。
- (五) 重大公共工程之配合：避免與重要地下管線衝突，尤其是採重力式布設之地下幹管(如：雨水、污水、衛生下水道等)，由於其管線高程無法配合任意改變，必須優先考慮避開。
- (六) 都市發展：配合都市發展現況(如社經發展以及相關開發計畫)及都市計畫規劃未來具有發展潛力之區域，均應考量設站之可行性以促進地區之發展。

- (七) 環境因素：有特殊自然環境之敏感區域及歷史古蹟受文化資產保存法保護之區域，應避免因設站或施工而破壞該區域。
- (八) 其他因素：如民意反應、政策考量、配合重大建設、等非技術之因素，在選擇車站位置時亦會予以重視並加以考量。

三、出入口及附屬設施設置原則

- (一) 優先選取公有土地布設車站出入口。
- (二) 利用或調整公共設施用地與多目標使用。
- (三) 使用尚未開發、低度利用地區土地並檢討土地開發效益。
- (四) 場站與相關建設計畫配合
- (五) 高架車站至少一處路外出入口為原則，道路雙邊均有一出入口為選擇。
- (六) 高架車站為滿足機房配置，至少一路外出入口用地為原則。
- (七) 地下車站雙向逃生，至少兩出入口，道路雙邊均有一出入口為選擇。
- (八) 地下車站因隧道活塞效應一般通風及緊急通風需求，需設置通風井。
- (九) 地下車站通風井原則併同車站出入口用地設置，分設為選擇。
- (十) 地下車站前後兩側端末 40 公尺原則篩選至少兩處通風井用地。
- (十一) 出入口及相關捷運系統設施(通風井、機房等)路外用地取得困難時，改利用道路用地，配合調整道路配置。

四、TOD 都市發展與 3D 規劃策略

為達成以大眾運輸為導向(TOD)之都市發展，藉由「3D」之規劃策略加以落實，所謂「3D」即包含：「使用密度(density)」，車站周邊地區之緊湊發展及開放空間調配；「混合使用 (diversity)」，車

站周邊地區的活動引入及土地適度混合使用；「都市設計 (design)」，建構舒適完善的步行與大眾運輸轉乘環境，提升大眾運輸系統之使用率。

以車站為區域發展節點，配合土地開發基地容積獎勵及容積移轉等方式適當提高土地使用強度，引導產業聚集，愈接近車站聚集程度愈高；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。

五、評估選取開發場站原則

為順利取得捷運設施所需用地及有效利用土地資源，並引導未開發、低度利用地區之土地作為捷運場站開發區，以增進土地利用效能、引導地區良性發展，故考量以下因素評估選取場站開發基地。

(一) 捷運設施用地取得必要性

用地取得範圍應考量未來發展、擴充性及場站開發可能性。除滿足本業設施基本需求之基地規模外，另應避免形成畸零地、或權屬分割合併過於複雜之土地。

(二) 土地權屬整合難易度

預定場站位置周邊開發土地，應以未開闢或管理機關無使用需求之公有土地為優先，或擇單一事業、權屬單純、非屬特種基金用地，以降低土地整合困難度。

(三) 土地開發適宜性

考量都市計畫及區域發展需求，依所屬都市土地使用分區管制相關規定，評估是否適用土地開發之使用項目與容積獎勵機制，其都市計畫變更應具合理可行。

(四) 引導周邊都市發展

評估周邊公共設施開闢及周遭發展情形，依據商業活動熱絡狀況、住宅開發成熟度及地區發展潛力，選擇具有都市發展引導

之重要基地，以增進土地利用效能，引導地區良性發展。

(五) 土地現況新建或改建可行性

儘可能選用土地現況為空地、矮舊建物、低度使用或徵收拆遷補償費用較低之用地範圍。

(六) 市場潛力及開發誘因

選取開發基地除捷運設施需求外，亦需要考量地區不動產市場未來需求規劃開發產品，評估變更為捷運開發區是否具開發誘因，以降低開發風險，獲取財源挹注捷運開發成本。

六、路線及車站規劃內容

本計畫路線規劃西起臺中港，沿臺灣大道行經梧棲、沙鹿地區、東海生活圈、新市政特區、市中心舊城區及臺中車站商圈，沿線服務各大專院校、魅力商圈、市政樞紐、觀光景點等，並轉乘捷運綠線、臺鐵山線與海線車站，以及中港、朝馬、臺中等客運轉運站。全線軌道規劃高架和地下型式，共設置 20 處車站(包括 8 座高架車站、12 座地下車站)及 1 座五級機廠(龍井機廠)與 1 處行控中心，行經臺中市 3 個都市計畫主要計畫區、10 個都市計畫細部計畫區，路線長度 24.78 公里，其中高架段約 10.30 公里，地下段約 14.48 公里(含出土段 0.11 公里)，行經臺中市 3 個都市計畫主要計畫區、10 個都市計畫細部計畫區。位本計畫區之場站為 B9 之各出入口及捷運相關設施，詳圖 3 及表 2。

整體而言，捷運藍線全線(B1~B20 站)平均站距約 1,283 公尺(不計端末尾軌長度)，其中市郊段(B1~B9 站)平均站距約 1,474 公尺，市區段(B9~B20 站)之平均站距約 1,145 公尺，符合捷運系統一般設定市郊合宜站距 1,000~2,000 公尺，市區合宜站距 800~1,200 公尺之布設原則。本計畫車站 B9 之規劃內容摘要如表 3。

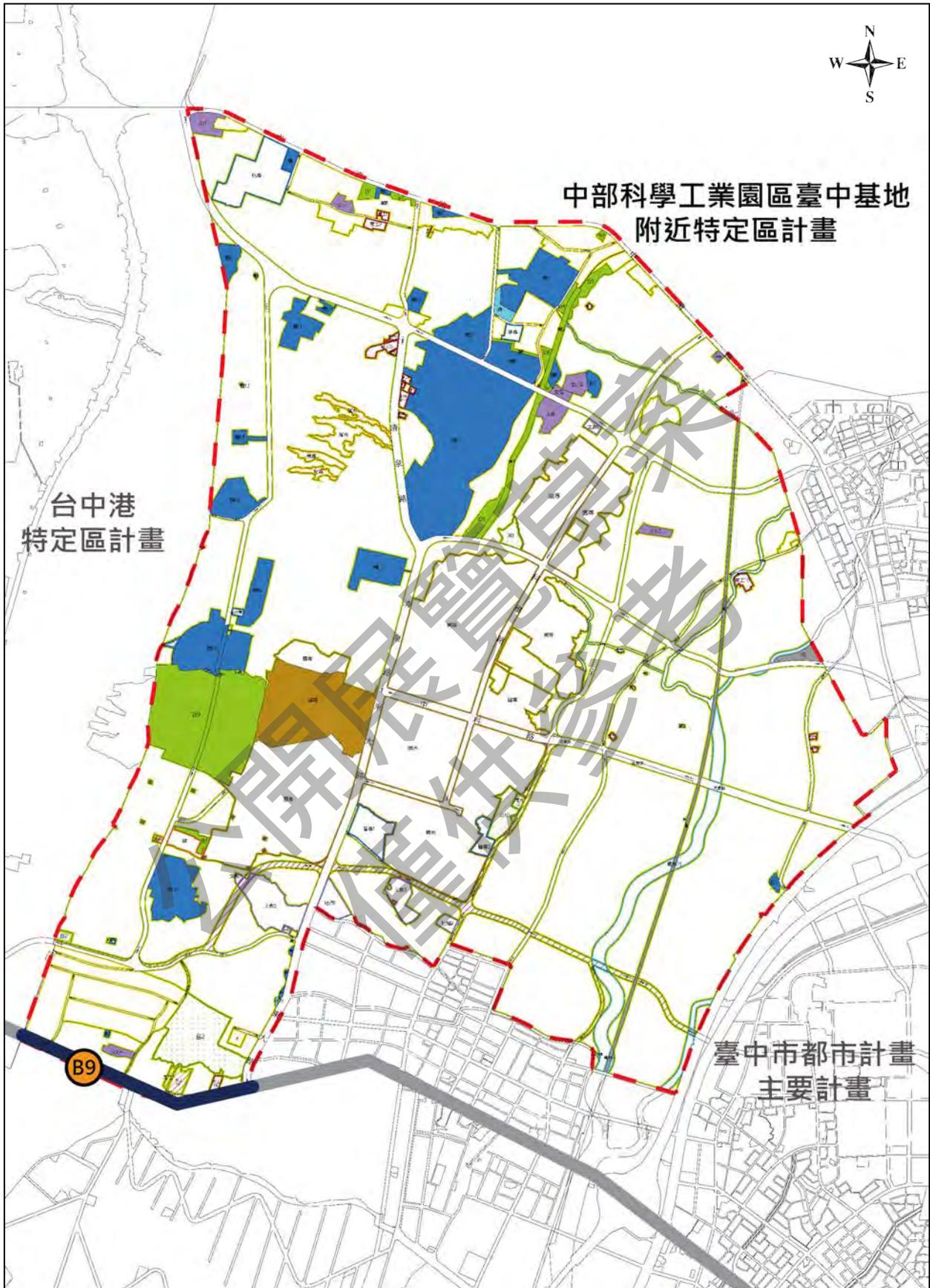


圖 3、計畫區內臺中捷運藍線路線及車站位置示意圖

表2、臺中捷運藍線各車站位置綜理表

車站編號	車站位置	車站型式	說明	行政區	主要計畫區	細部計畫區
B1	臨港路/中橫一路口(臺中港)附近	高架	端點站,服務臺中港區/梧棲市區	梧棲區	台中港 特定區計畫	台中港特定區計畫
B2	臺灣大道九段/文化路二段路口(梧棲國小)附近	高架	服務梧棲市區	梧棲區		
B3	臺灣大道八段/文華街 118巷(童綜合醫院)附近	高架	服務梧棲市區	梧棲區		
B4	臺灣大道七段沙鹿陸橋附近	高架	服務沙鹿市區 轉乘臺鐵沙鹿車站 轉乘沙鹿轉運站	沙鹿區		
B5	臺灣大道七段/七賢路口(竹林國小)附近	高架	服務沙鹿市區	沙鹿區		
B6	臺灣大道七段/英才路口(靜宜大學)附近	高架	服務周邊社區/大學	沙鹿區		
B7	臺灣大道六段弘光科大附近	高架	服務周邊社區/大學	沙鹿區		
B8	臺灣大道六段/正英路口	高架	服務周邊社區	沙鹿區		
機廠用地	臺灣大道六段中油加油站西側	--	捷運機廠	龍井區		
B9	臺灣大道五段/東海街路口東側	地下	服務周邊商圈/社區/工業區	西屯區 龍井區	中部科學工業園 區台中基地附近 特定區計畫	中部科學工業園區台中 基地附近特定區計畫
B10	臺灣大道四段/東大路口(東海大學/臺中榮總)附近	地下	服務周邊市區/大學	西屯區	臺中市都市計畫	臺中市都市計畫 (福安里附近)細部計畫
B11	臺灣大道四段/福康路口附近	地下	服務周邊市區/商圈	西屯區		臺中市都市計畫 (福安里附近)細部計畫 臺中市都市計畫(工業住宅 社區)細部計畫
B12	臺灣大道四段/安和路口(中港轉運站)附近	地下	服務周邊市區 轉乘中港轉運站	西屯區		臺中市都市計畫(整體開 發地區單元一)細部計畫
B13	臺灣大道三段/河南路(秋紅谷/教師新村)附近	地下	服務周邊市區/商圈 /景點,轉乘朝馬轉 運站	西屯區		臺中市都市計畫 (西屯地區)細部計畫 臺中市都市計畫(新市政 中心專用區)細部計畫
B14	臺灣大道二、三段/文心路二、三段(市政府)附近	地下	服務周邊市區/商圈 /景點,轉乘綠線 G9 站	西屯區		臺中市都市計畫(西屯地 區)細部計畫 臺中市都市計畫(新市政 中心專用區)細部計畫 臺中市都市計畫 (舊有市區及一至五期 市地重劃地區)細部計畫
B15	臺灣大道二段/漢口路附近	地下	服務周邊市區	西區、 西屯區		臺中市都市計畫 (舊有市區及一至五期 市地重劃地區)細部計畫
B16	臺灣大道二段/館前路路口(科博館綠園道)附近	地下	服務周邊市區/商圈 /景點	西區		
B17	臺灣大道二段/日興街口(茄苳公園)附近	地下	服務周邊市區	西區		
B18	臺灣大道一段/興中街口(第二市場)附近	地下	服務舊市區商圈,促 進活化更新	中區		臺中市都市計畫 (台中車站地區)細部計 畫
B19	新民街/大智北路口(臺中車站)附近	地下	服務周邊市區/商圈 轉乘臺鐵臺中車站 轉乘臺中轉運站	東區、 中區		
B20	進德路/樂業一路口(帝國糖廠湖濱公園)附近	地下	端點站,服務臺鐵南 側新興發展區/景點	東區	臺中市都市計畫 (原大型購物中心專用 區)細部計畫	
行控中心(變電站)	樂業路進德路與復興東路附近	地上	備援行控中心及主 變電站	東區		

表 3、B9 車站規劃內容摘要表

車站規劃內容摘要				
1	站名	B9		
2	車站位置	位於中部科學工業園區台中基地附近特定區計畫 位於臺灣大道五段，東海街口東側。		
3	車站型式	地下		
4	車站功能	中間站		
5	主要服務對象	服務周邊社區、東海商圈、臺中工業區		
6	出入口位置	出入口 A：臺灣大道五段南側，臨臺灣大道五段 109 巷附近 出入口 B：臺灣大道五段南側，臨坪頂公車站附近 出入口 C：臺灣大道五段北側，臨坪頂公車站附近 出入口 D：臺灣大道五段北側，臨台灣中油大度山站附近 出入口 E：臺灣大道五段北側，臨國際街附近 出入口 F：臺灣大道五段南側，臨臺灣大道五段 3 巷附近		
7	尖峰小時運量	順行(往臺中車站)	進站 1,400 人次/小時 出站 130 人次/小時	
		逆行(往臺中港)	進站 130 人次/小時 出站 1,440 人次/小時	
		總計 3,100 人次/小時		
8	尖峰小時站間運量	順行(往臺中車站)	B8-B9	3,900 人次/小時
			B9-B10	5,000 人次/小時
		逆行(往臺中港)	B10-B9	4,960 人次/小時
			B9-B8	3,880 人次/小時
9	轉乘設施需求量	臨停設施：公車 2 席、計程車及接送轉乘 3 席 停車設施：自行車 43 席、機車 111 席		
10	土地使用現況	B9 站周邊有東海國小、東海商圈等重要節點，B9 站北側現況使用包含闊葉林、旱田、倉儲、製造業等，商業活動聚集在國際街及新興路，北側仍有部分閒置、未開發土地。B9 站南側現況主要為住商混合使用。		
11	人口規模與分布	500 公尺範圍內之戶籍人口數估計約為 4,937 人，平均居住密度約為 6,287 人/平方公里。周邊 500 公尺範圍內包含東海國小，學生及職員人數共計約 148 人。		
12	公共設施與資源	周邊 500 公尺包含都市計畫區及非都市土地，南側為非都市土地之農牧用地、林業、交通用地、乙種建築用地及丙種建築用地。土地使用分區以農業區為主，佔 22.54%，其次為住宅區，佔 20.15%。		
13	交通系統	周邊 500 公尺範圍內有主要道路臺灣大道五段，次要道路國際街，公車站主要沿臺灣大道五段及工業一路設置。無公共自行車站點設置。共計 8 站 40 線，公共自行車(ibike)站點共計 2 處。		
資料來源：臺中都會區大眾捷運系統藍線建設計畫綜合規劃報告，臺中市政府，民國 113 年 1 月(行政院核定)，本計畫彙整。				
備註：1. 本表車站面積及轉乘設施實際規劃數量應依實際設計為準。 2. 實際配置依細部設計核定成果為準。				

伍、環境現況分析

「臺中捷運藍線」路線沿「中部科學工業園區台中基地附近特定區計畫」南側臺灣大道，位本計畫區內為場站 B9 出入口 D 及捷運相關設施。本場站設置於臺灣大道五段與東海街口東側附近，主要服務範圍以周邊社區、東海商圈以及臺中工業區為主。

一、土地使用現況

(一) 捷運路線

捷運路線為現有計畫道路下方或上方，其中 B1~B8 車站為高架段，B9~B20 為地下段，詳表 2 所示。

捷運路線行經臺灣大道，其周邊公車客運、停車系統、行人設施、自行車道系統及公共自行車站點等現況調查詳附件二所示。

(二) 捷運場站

位本計畫區為車站 B9 站，於地面層設置六處出入口，其中五處出入口 A、B、C、E、F 位於道路用地，現況皆為人行道，採申請都市計畫公共設施多目標使用；出入口 D 位於農業區，現況為果樹種植，申請變更為捷運系統用地，土地使用現況詳圖 4 所示。



B9站出入口



① 基地鐵皮圍籬



② 現況種植香蕉



③ 基地鐵皮圍籬



④ 基地鐵皮圍籬

備註：圖面標示位置為基設之示意，應以實際設置之出入口位置為準

圖 4、B9 站土地使用現況示意圖

二、場站土地權屬

「臺中捷運藍線」場站設施佈設，以捷運車站設置出入口及關設施所必須之最少需求用地劃設，並以公有土地優先劃設，若該出入口設置位置具開發效益，再考量現況土地使用條件，劃設可供土地開發範圍，依「臺中都會區大眾捷運系統藍線建設計畫綜合規劃報告」，計畫區內場站用地為 B9 站出入口 D 及捷運相關設施，其土地之權屬詳表 4，地籍清冊詳附件三。

表4、場站使用土地權屬統計表

場站	土地權屬	面積(公頃)	百分比(%)	備註
B9 出入口 A	公有地	--	--	公共設施用地 多目標使用
	小計	--	--	
B9 出入口 B	公有地	--	--	公共設施用地 多目標使用
	小計	--	--	
B9 出入口 C	公有地	--	--	公共設施用地 多目標使用
	小計	--	--	
B9 出入口 D	公有地	0	0	捷運系統用地
	私有地	0.0659	100.00	
	小計	0.0659	100.00	
B9 出入口 E	公有地	--	--	公共設施用地 多目標使用
	小計	--	--	
B9 出入口 F	公有地	--	--	公共設施用地 多目標使用
	小計	--	--	

註：實際面積及位置應依據核定圖實地分割測量為準。

陸、現行都市計畫概要

本案變更計畫位屬「中部科學工業園區台中基地附近特定區計畫」範圍，茲就中部科學工業園區台中基地附近特定區計畫之現行都市計畫內容概述如下：

一、發布實施經過

本案都市計畫區位屬「中部科學工業園區台中基地附近特定區計畫」，計畫面積為 2,969.15 公頃。其係配合中部科學工業園區臺中基地於民國 91 年 9 月奉行政院核准進行籌設，經內政部於民國 97 年 5 月 9 日台內營字第 0970073703 號函核定其新訂都市計畫申請作業，據以辦理「擬定中部科學工業園區台中基地附近特定區計畫案」，並於民國 103 年 6 月 24 日發布實施。其後迄今辦理個案變更案 5 案、訂正案 1 案。

表5、中部科學工業園區台中基地附近特定區計畫歷次通盤檢討及個案變更綜理表

計畫名稱		公告文號
1	擬定中部科學工業園區台中基地附近特定區計畫案	103 年府授都計字 1030107250 號函
2	變更中部科學工業園區台中基地附近特定區計畫(部分農業區為零星工業區)(配合喬山健康科技股份有限公司擴廠)案	105 年府授都企字第 1050235269 號函
3	訂正中部科學工業園區台中基地附近特定區計畫【機關用地(五)範圍】案	106 年府授都計字第 1060032379 號函
4	變更中部科學工業園區台中基地附近特定區計畫(部分農業區為河川區)(配合筏子溪農路橋至十三寮排水與大雅排水合流點環境改善工程)	107 年府授都企字第 1070006210 號
5	變更中部科學工業園區台中基地附近特定區計畫(部分農業區為公園用地、公墓用地)	108 年府授都計字第 1080290081 號
6	變更中部科學工業園區台中基地附近特定區計畫【部分文教區(供宜寧中學使用)為農業區】案	110 年府授都計字第 1100202383 號
7	變更中部科學工業園區台中基地附近特定區計畫(配合台中園區擴建二期)案	113 年府授都企字第 1130049389 號

資料來源：本計畫彙整。

二、計畫範圍及面積

計畫範圍北至中部國際機場南側臺 10 號省道；東至國道 1 號、大雅都市計畫區及中清路乙種工業區界；西至台中港特定區計畫區界；南至西屯區福安里附近細部計畫區、水堀頭細部計畫區及西屯路以北之農業區，以及臺灣大道、東大路，計畫面積為 2,969.15 公頃。

三、計畫年期及計畫人口

現行中部科學工業園區台中基地附近特定區計畫以民國 121 年為目標年，計畫人口 90,000 人。

四、土地使用計畫

就現行中部科學工業園區台中基地附近特定區計畫區內已發展地區為基礎並參酌未來發展趨勢，劃設住宅區、零星工業區、園區事業專用區、工商綜合專用區、文教區、社會福利專用區等土地使用分區，面積共計 2,402.21 公頃，佔計畫區總面積約 80.91%，有關各土地使用分區分布與面積，詳表 6 及圖 4 所示。

五、公共設施計畫

現行中部科學工業園區台中基地附近特定區計畫共劃設文高用地、文中用地、文小用地、社教用地、公園用地等二十餘項公共設施用地，面積共計 565.72 公頃，佔計畫區總面積約 19.09%，有關各公共設施用地分布與面積，詳表 5 及圖 5 所示。

六、交通系統計畫

計畫區內東西向之中科路、臺灣大道、中清路以及南北向之清泉路、東大路以及科雅路等，計畫道路寬度在 40~60 公尺間，提供計畫區聯外功能，分散計畫區與臺中市區間之車流，並強化區內交通聯繫。

(一) 主要道路系統

主要道路包含東西向的 60M-3 道路 (中科路)、60M-2 道路、60M-3 道路 (中科路)、50M-1 道路 (臺灣大道)、40M-2 道路、40M-3 道路、40M-4 道路、30M-1 道路 (中清路) 及特五號道路，以及南北向的 60M-1 道路 (清泉路、東大路)、40M-1 道路 (科雅路)、30M-2 道路及 30M-5 道路，提供計畫區聯外功能。

(二) 次要道路系統

次要道路包含東西向的 30M-4 道路 (東大路往東銜接科雅路，為中科臺中基地內容、貨運輸道路)、25M-1 道路 (科園路)、20M-2 道路 (西屯路)；以及南北向的 40M-1 道路 (科雅路，縱向貫穿中科臺中基地，為科學工業園區之南北向主要幹線，往北可銜接中清路)、30M-2 道路 (都會園路)、30M-3 道路 (清泉路)、25M-2 道路 (縣 125，福雅路)、25M-3 道路、20M-1 道路 (信義路)、20M-3 道路 (縣 127，中山路、廣福路)、15M-1 道路 (忠貞路)、15M-2 道路 (縣 125，永和路，往北銜接大雅都市計畫區，往南為福雅路，可銜接臺中港路)，提供計畫區內各街廓之交通便捷性。

(三) 園道系統

為增加居住環境與機關用地之間的緩衝空間，及配合潭雅神自行車道路，提供安全舒適之騎乘空間，據以劃設為園道用地。

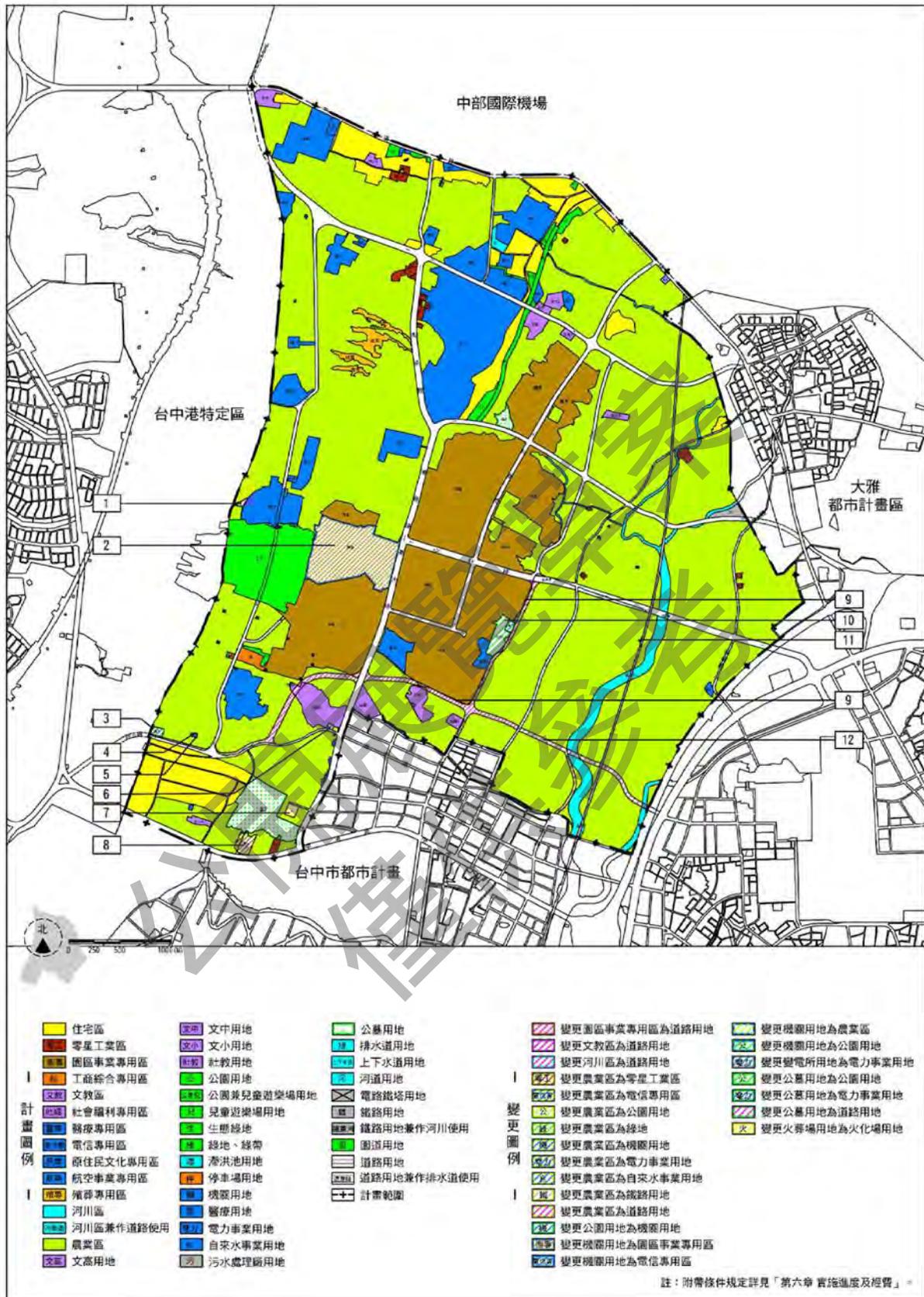
表6、現行中部科學工業園區台中基地附近特定區計畫土地使用面積分配表

項目		面積(公頃)	佔都市發展用地百分比 (%)	佔計畫區總面積百分比 (%)
土地使用分區	住宅區	137.74	11.27%	4.64%
	零星工業區	13.32	1.09%	0.45%
	園區事業專用區	432.18	35.36%	14.56%
	工商綜合專用區	3.63	0.30%	0.12%
	文教區	18.57	1.52%	0.63%
	社會福利專用區	5.98	0.49%	0.20%
	醫療專用區	10.89	0.89%	0.37%
	電信專用區	0.73	0.06%	0.02%
	原住民文化專用區	1.73	0.14%	0.06%
	航空事業專用區	18.74	1.53%	0.63%
	殯葬專用區	12.53	1.03%	0.42%
	河川區	43.95	—	1.48%
	河川區兼作道路使用	0.33	—	0.01%
	農業區	1,702.50	—	57.34%
	小計	2,402.82	—	80.93%
公共設施用地	文高用地	5.00	0.41%	0.17%
	文中用地	3.52	0.29%	0.12%
	文小用地	7.02	0.57%	0.24%
	社教用地	0.46	0.04%	0.02%
	公園用地	75.16	6.15%	2.53%
	公園兼兒童遊樂場用地	0.06	0.00%	0.00%
	兒童遊樂場用地	0.04	0.00%	0.00%
	生態綠地	1.57	0.13%	0.05%
	綠地	0.78	0.06%	0.03%
	綠帶	0.12	0.01%	0.00%
	滯洪池用地	1.87	0.15%	0.06%
	停車場用地	0.10	0.01%	0.00%
	機關用地	194.06	15.88%	6.54%
	醫療用地	0.57	0.05%	0.02%
	電力事業用地	1.14	0.09%	0.04%
	自來水事業用地	3.61	0.30%	0.12%
	污水處理廠用地	2.36	0.19%	0.08%
	公墓用地	27.06	2.21%	0.91%
	火化場用地	1.19	0.10%	0.04%
	排水道用地	0.18	0.01%	0.01%
	上下水道用地	0.12	0.01%	0.00%
	河道用地	0.06	0.00%	0.00%
	電路鐵塔用地	0.43	0.04%	0.01%
	鐵路用地	9.24	0.76%	0.31%
	鐵路用地兼作河川使用	0.65	0.05%	0.02%
	園道用地	9.33	0.76%	0.31%
	道路用地	216.81	17.74%	7.30%
道路用地兼作排水道使用	3.82	0.31%	0.13%	
小計	566.33	46.33%	19.07%	
都市發展用地		1,222.37	100.00%	41.17%
總計		2,969.15	—	—

註：1. 都市發展用地不包含河川區、河川區兼作道路使用及農業區等面積。

2. 表內面積應依核定圖實地分割測量面積為準。

資料來源：擬定中部科學工業園區台中基地附近特定區計畫，臺中市政府，103年4月。



資料來源：擬定中部科學工業園區臺中基地附近特定區計畫圖(103.6)。

圖 5、現行都市計畫圖

柒、變更理由

配合「臺中捷運藍線」計畫路線之場、站及相關附屬設施設置需求，變更理由如下：

- 一、新增臺中都會區大眾捷運系統路線，逐步完整臺中捷運路網。
- 二、提供臺中市區快速而便捷之運輸及轉乘服務。
- 三、為有效利用土地資源，促進地區發展，優先考量使用公共設施用地或公有土地。
- 四、配合本計畫路線、場、站設置區位，選擇適宜土地辦理土地開發，挹注捷運建設計畫財務。

捌、變更位置

本案依「臺中捷運藍線基本設計」路線規劃、場站規劃及出入口與附屬設施之捷運設施用地需求，規劃變更「臺中捷運藍線」需用土地，位本計畫區範圍內為場站 B9 之出入口 D 及捷運相關設施，其變更位置詳圖 6 所示。



圖 6、變更計畫位置示意圖

玖、變更內容

本案係配合捷運設施用地取得，捷運設施用地不辦理土地開發者，其都市計畫變更為捷運系統用地。捷運設施用地若變更為「捷運系統用地」，以捷運車站設置出入口及其相關之必須且最少需求用地規劃用地範圍，地下段路線須穿越私有土地部分，原則依「大眾捷運法」第 19 條暨其子法「大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理審核辦法」辦理地上穿越段空間範圍公告及補償事宜，並以設定地上權或註記方式取得土地使用權。

本計畫依循「都市計畫法」第 27 條第 1 項第 4 款規定，辦理都市計畫迅行變更，將場站 B9 出入口 D 及捷運相關設施之需用土地，由「農業區」變更為「捷運系統用地」，變更內容詳表 7 變更內容明細表、圖 7 變更內容示意圖所示，變更前後土地使用面積對照表詳表 8 所示。

表 7、變更內容明細表

編號	位置	變更內容		變更理由
		原計畫(面積)	新計畫(面積)	
1	屬於 B9 站，位臺灣大道五段與東海街東側附近	農業區 (0.0659 公頃)	捷運系統用地 (0.0659 公頃)	B9 車站出入口及捷運必要設施通風井、冷卻水塔及停車設施等相關附屬設施之佈設所需用地。

註：1. 實際變更內容及表內面積應以依據核定圖實地分割測量面積為準。
2. 凡本次未指明變更部分，均應以原計畫為準。
3. 變更範圍地籍清冊詳附件三。

表8、變更前後土地使用面積對照表

項目		面積 (公頃)	變更增減面 積(公頃)	變更後面積 (公頃)	佔都市發展用 地百分比 (%)	估計畫區總面 積百分比 (%)
土地 使用 分區	住宅區	137.74		137.74	11.27%	4.64%
	零星工業區	13.32		13.32	1.09%	0.45%
	園區事業專用區	432.18		432.18	35.35%	14.56%
	工商綜合專用區	3.63		3.63	0.30%	0.12%
	文教區	18.57		18.57	1.52%	0.63%
	社會福利專用區	5.98		5.98	0.49%	0.20%
	醫療專用區	10.89		10.89	0.89%	0.37%
	電信專用區	0.73		0.73	0.06%	0.02%
	原住民文化專用區	1.73		1.73	0.14%	0.06%
	航空事業專用區	18.74		18.74	1.53%	0.63%
	殯葬專用區	12.53		12.53	1.03%	0.42%
	河川區	43.95		43.95	—	1.48%
	河川區兼作道路使用	0.33		0.33	—	0.01%
	農業區	1,702.50	-0.07	1,702.43	—	57.34%
	小計	2,402.82	-0.07	2,402.75	53.67%	80.92%
	公共 設施 用地	文高用地	5.00		5.00	0.41%
文中用地		3.52		3.52	0.29%	0.12%
文小用地		7.02		7.02	0.57%	0.24%
社教用地		0.46		0.46	0.04%	0.02%
公園用地		75.16		75.16	6.15%	2.53%
公園兼兒童遊樂場用地		0.06		0.06	0.00%	0.00%
兒童遊樂場用地		0.04		0.04	0.00%	0.00%
生態綠地		1.57		1.57	0.13%	0.05%
綠地		0.78		0.78	0.06%	0.03%
綠帶		0.12		0.12	0.01%	0.00%
滯洪池用地		1.87		1.87	0.15%	0.06%
停車場用地		0.10		0.10	0.01%	0.00%
機關用地		194.06		194.06	15.87%	6.54%
醫療用地		0.57		0.57	0.05%	0.02%
電力事業用地		1.14		1.14	0.09%	0.04%
自來水事業用地		3.61		3.61	0.30%	0.12%
污水處理廠用地		2.36		2.36	0.19%	0.08%
公墓用地		27.06		27.06	2.21%	0.91%
火化場用地		1.19		1.19	0.10%	0.04%
排水道用地		0.18		0.18	0.01%	0.01%
上下水道用地		0.12		0.12	0.01%	0.00%
河道用地		0.06		0.06	0.00%	0.00%
電路鐵塔用地		0.43		0.43	0.04%	0.01%
鐵路用地		9.24		9.24	0.76%	0.31%
鐵路用地兼作河川使用		0.65		0.65	0.05%	0.02%
園道用地		9.33		9.33	0.76%	0.31%
道路用地	216.81		216.81	17.74%	7.30%	
道路用地兼作排水道使用	3.82		3.82	0.31%	0.13%	
捷運系統用地	-	0.07	0.07	0.01%	0.00%	
小計	566.33	0.07	566.40	46.33%	19.08%	
都市發展用地	1,222.37		1,222.44	100.00%	41.17%	
總計	2,969.15		2,969.15	—	100.00%	

註：1. 都市發展用地不包含河川區、河川區兼作道路使用、農業區等面積。

2. 表內面積應依據核定圖實地分割測量面積為準。



圖 7、變更內容示意圖

計畫區車站出入口及捷運相關設施，坐落於已開闢完成之都市計畫公共設施用地(如表 8 及圖 8 土地使用計畫圖)，將依據都市計畫公共設施多目標使用辦法第 9 條之規定，申請作為捷運系統用地使用及其轉乘設施使用，不變更都市計畫。

表 9、計畫區內捷運設施申請都市計畫多目標使用之場站位置明細表

編號	位置	都市計畫分區	備註
1	鄰大道五段 109 巷之臺灣大道人行道及設施帶	道路用地	場站 B9 出入口 A
2	鄰遊園南路之臺灣大道人行道及設施帶	道路用地	場站 B9 出入口 B
3	鄰遊園北路住宅區之臺灣大道人行道及設施帶	道路用地	場站 B9 出入口 C
4	鄰國際街之臺灣大道人行道及設施帶	道路用地	場站 B9 出入口 E
5	鄰臺灣大道五段 3 巷之臺灣大道人行道及設施帶	道路用地	場站 B9 出入口 F

註：使用位置、面積及土地權屬以實際申請都市計畫公共設施多目標使用範圍，經目的事業主管機關核准之內容為準。

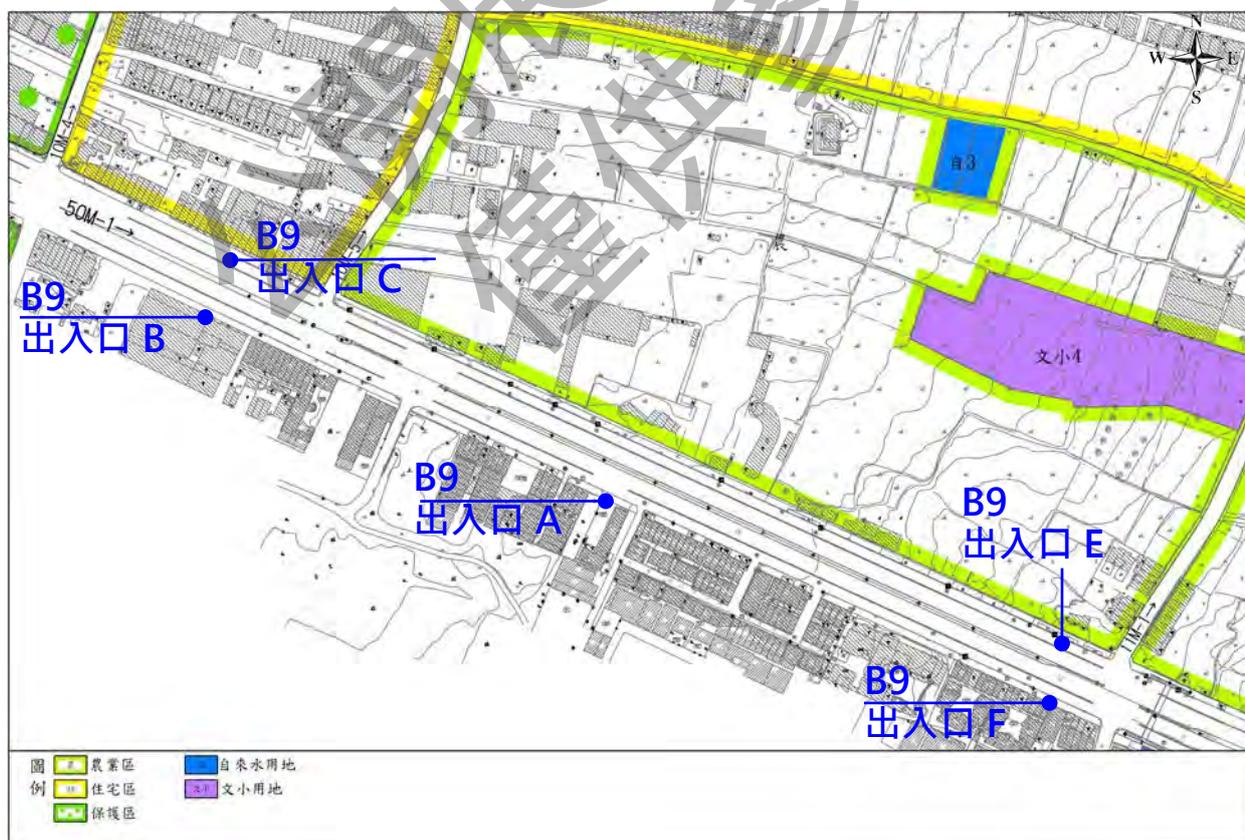


圖 8、B9 站出入口土地計畫示意圖

拾、變更後計畫

本計畫變更後，共計增加 1 項土地使用分區及 1 項公共設施用地，變更後土地使用面積表如表 10，變更後內容示意圖如圖 9 所示。

表10、變更後土地使用面積對照表

項目		面積 (公頃)	佔都市發展用地 百分比 (%)	估計畫區總面積 百分比 (%)
土地 使用 分區	住宅區	137.74	11.27%	4.64%
	零星工業區	13.32	1.09%	0.45%
	園區事業專用區	432.18	35.35%	14.56%
	工商綜合專用區	3.63	0.30%	0.12%
	文教區	18.57	1.52%	0.63%
	社會福利專用區	5.98	0.49%	0.20%
	醫療專用區	10.89	0.89%	0.37%
	電信專用區	0.73	0.06%	0.02%
	原住民族文化專用區	1.73	0.14%	0.06%
	航空事業專用區	18.74	1.53%	0.63%
	殯葬專用區	12.53	1.03%	0.42%
	河川區	43.95	—	1.48%
	河川區兼作道路使用	0.33	—	0.01%
	農業區	1,702.43	—	57.34%
	小計	2,402.75	53.67%	80.92%
公共 設施 用地	文高用地	5.00	0.41%	0.17%
	文中用地	3.52	0.29%	0.12%
	文小用地	7.02	0.57%	0.24%
	社教用地	0.46	0.04%	0.02%
	公園用地	75.16	6.15%	2.53%
	公園兼兒童遊樂場用地	0.06	0.00%	0.00%
	兒童遊樂場用地	0.04	0.00%	0.00%
	生態綠地	1.57	0.13%	0.05%
	綠地	0.78	0.06%	0.03%
	綠帶	0.12	0.01%	0.00%
	滯洪池用地	1.87	0.15%	0.06%
	停車場用地	0.10	0.01%	0.00%
	機關用地	194.06	15.87%	6.54%
	醫療用地	0.57	0.05%	0.02%
	電力事業用地	1.14	0.09%	0.04%
	自來水事業用地	3.61	0.30%	0.12%
	污水處理廠用地	2.36	0.19%	0.08%
公墓用地	27.06	2.21%	0.91%	

項目	面積 (公頃)	佔都市發展用地百分比 (%)	估計畫區總面積百分比 (%)
火化場用地	1.19	0.10%	0.04%
排水道用地	0.18	0.01%	0.01%
上下水道用地	0.12	0.01%	0.00%
河道用地	0.06	0.00%	0.00%
電路鐵塔用地	0.43	0.04%	0.01%
鐵路用地	9.24	0.76%	0.31%
鐵路用地兼作河川使用	0.65	0.05%	0.02%
園道用地	9.33	0.76%	0.31%
道路用地	216.81	17.74%	7.30%
道路用地兼作排水道使用	3.82	0.31%	0.13%
捷運系統用地	0.07	0.01%	0.00%
小計	566.40	46.33%	19.08%
都市發展用地	1,222.44	100.00%	41.17%
總計	2,969.15	—	100.00%

註：1. 都市發展用地不包含河川區、河川區兼作道路使用、農業區等面積。
2. 表內面積應依據核定圖實地分割測量面積為準。



圖 9、變更後內容示意圖

拾壹、防災計畫

一、淹水潛勢及因應對策

依據國家災害防救科技中心災害潛勢地圖資料，整理於 6 小時連續降雨 350mm、12 小時連續降雨 400mm、24 小時連續降雨 650mm 之淹水深度模擬分布情形(詳圖 10)，捷運藍線沿線之梧棲地區因地勢較低且鄰近海岸，有易淹水情形；於沙鹿地區地勢逐漸爬升至大肚山臺地，續進入西屯區及市中心地區(西區、中區、東區)後，捷運沿線均較無淹水情形。

本計畫捷運藍線於西屯區段規劃採地下型式，場站 B9 為地下車站，且屬大肚山台地之高處，捷運營運亦不受淹水影響。

為確保旅客及捷運設施之安全，使系統可以永續經營，各車站出入口及通風井等地面突出物及結構開口，其防洪保護設施採用水密門、水密孔蓋或防洪閘門，防洪設計標準為可抵抗 200 年重現期之洪水位加 1.1m 之淹水高程，且較相鄰地面高程至少高 600mm，以因應極端氣候下確保捷運設施免於水患。

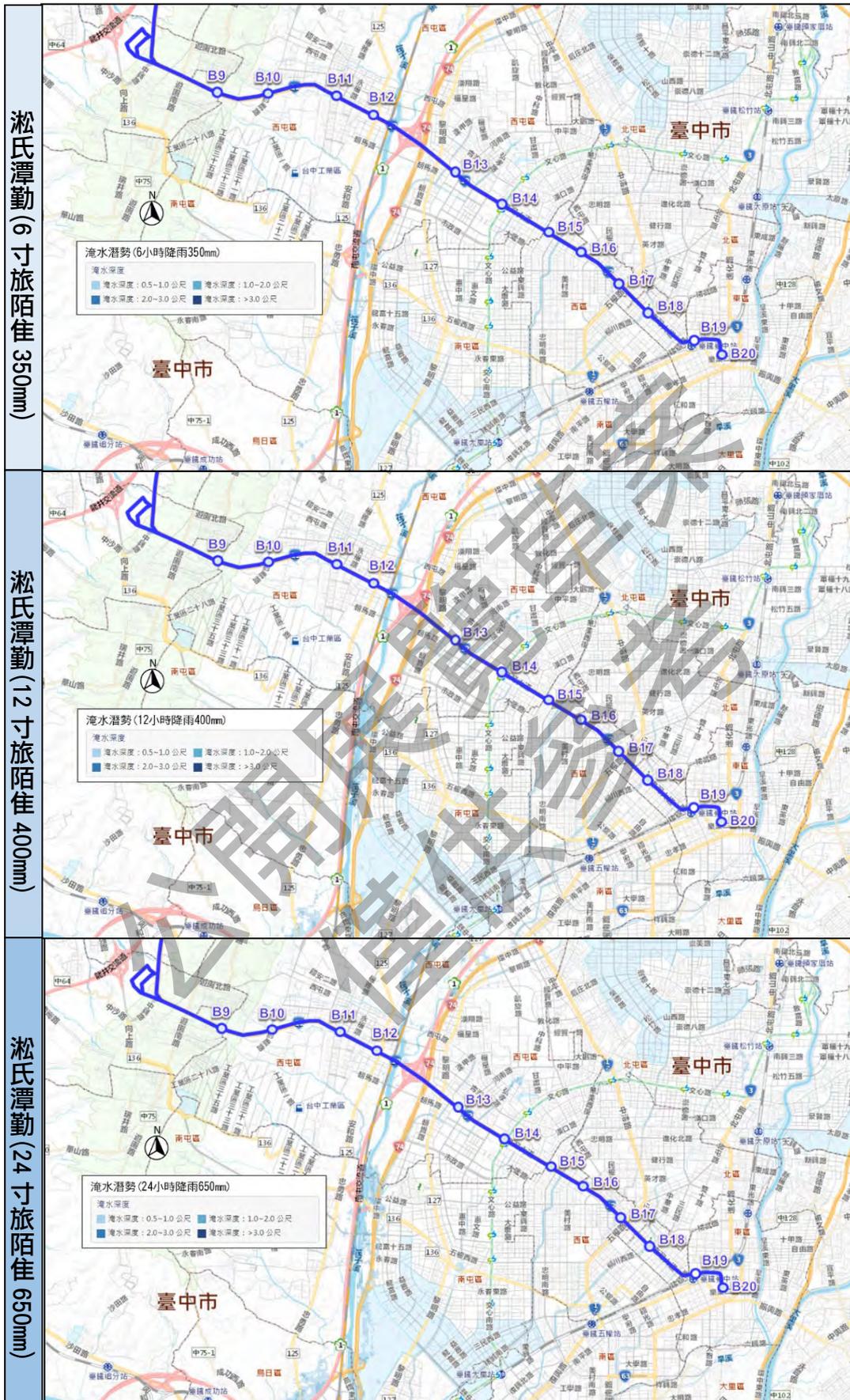


圖 10、捷運藍線沿線西屯區及市中心地區淹水潛勢

二、坡地災害潛勢範圍及因應對策

依據臺中市政府水利局山坡地資訊查詢系統，本計畫非位於山崩地滑地質敏感區以及順向坡範圍，僅 B9 站位於山坡地範圍內，未來於開發階段時，將依水土保持法、水土保持技術規範及相關規定提送水土保持計畫書，並設置水土保持設施以穩定邊坡、疏導地面排水及防止表土沖蝕，俾維護基地及其下游地區之安全。



資料來源：臺中市政府水利局山坡地資訊查詢系統，本計畫彙整。

圖 11、中科特定區計畫範圍捷運藍線沿線坡地災害潛勢範圍示意圖

三、場站防災計畫

防災避難範圍以五至十分鐘內可到達之區域規劃，因此本計畫以各場站周邊 500 公尺為避難範圍，並指定避難範圍內之臨時避難場所與收容場所；另消防救災動線依據道路寬度指定緊急防救道路、救援輸送道路與避難輔助道路，其中緊急防救道路指定路寬 15 公尺以上之主要聯外道路為第一層級之緊急道路，救援輸送道路指定路寬 10 公尺以上道路並配合緊急道路架構成一完整路網為救援輸送道路，主要作為消防及擔負便利車輛運送物資至各防災據點之機能為主，避難輔助道路主要指定路寬 8 公尺以上道路為避難輔助道路，作為輔助各避難場所、防災據點連結其他避難空間、據點或連通緊急道路、救援輸送道路之路網，防災內容說明如后：

(一) B9 車站防災路線

1. 防救災路線

- (1) 緊急防救道路：指定臺灣大道（50m）為第一層級之緊急道路。
- (2) 救援輸送道路：指定國際街及東海街為救援輸送道路。
- (3) 避難輔助道路：指定捷運車站周邊 8 公尺計畫道路為避難輔助道路，平時應保有消防機具與車輛操作之最小空間需求，以完善防救災路網。

2. 防救災據點

- (1) 臨時避難場所：指定東海國小、東海大學為臨時避難場所。
- (2) 臨時收容場所：指定東海國小、東海大學為收容場所。

3. 消防據點

本捷運場站範圍係屬消防局第四救災救護大隊犁份分隊管轄，距離本場站約 930 公尺，故指定其為消防據點。

4. 防救災指揮中心

指定警察局烏日分局犁份派出所為防救災指揮中心。

5. 火災延燒防止帶

以各種道路、開放性空間、水道及都市發展用地外圍空曠地區為火災防止延燒地帶。

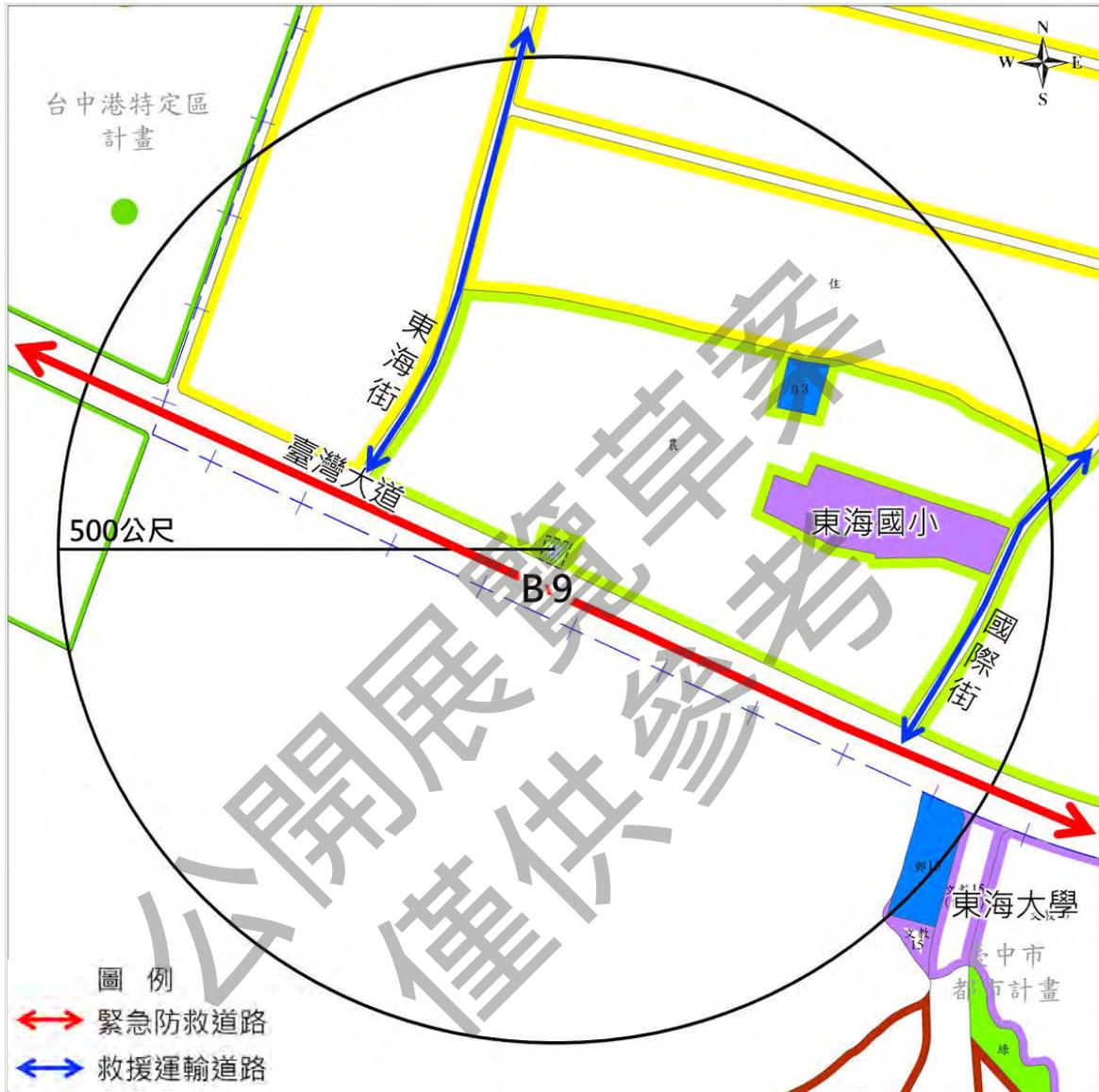


圖 12、B9 車站防災計畫示意圖

拾貳、交通影響

臺中捷運藍線營運期間之交通影響包括捷運車站衍生之行人、車輛所產生之流量，對於周邊道路所產生之衝擊，以及捷運系統服務後運具使用特性改變而使運輸走廊道路交通量之改變等。

一、評估範圍

著重於捷運路線周邊道路交通之影響，透過道路交通量與服務水準之變化以及車站區域因捷運轉乘需求所衍生之停車與動線問題分析，以了解營運期間交通影響。

二、評估方法及基準

營運期間依據交通量與服務水準變化評估交通影響，與施工期間相通之方法與基準(道路服務水準評估係依據交通部運輸研究所民國 111 年發行之「2022 年臺灣地區公路容量手冊」市區道路服務水準等級劃分標準進行評估)，以有/無本計畫之情境進行比較分析。

三、主要影響說明

(一) 大眾運輸服務可及性增加

捷運系統興建可增加所及區域透過車站增加對外連絡之便利性，大眾運輸可及性將提升。係以捷運車站區位為中心，採步行可接受距離 500 公尺~800 公尺半徑為服務範圍進行估算。且臺中捷運藍線預計於臺中捷運綠線 G9 站與台鐵銜接轉乘。

另考量後續捷運藍線延伸太平段之旅運需求，捷運藍線車站轉乘設施需求數量估算係以目標 140 年(含延伸太平段)之尖峰小時進出運量預測。目標年晨峰小時運量約 5.2 萬人次/時，車站進出運量以 B14/G9 轉乘站最大，其次為 B19 臺中車站，詳表 11 所示。

表11、目標年140年捷運藍線(含延伸太平段)各車站尖峰小時進出運量預測

車站 編號	場站街面進出				捷運轉乘進出				總計	
	順行 (往太平)		逆行 (往臺中港)		順行 (往太平)		逆行 (往臺中港)			
	進站	出站	進站	出站	進站	出站	進站	出站	進站	出站
B1	1,170	-	-	1,080	-	-	-	-	1,170	1,080
B2	470	20	20	500	-	-	-	-	490	520
B3	540	100	70	560	-	-	-	-	610	660
B4	970	160	190	960	320	40	30	270	1,510	1,430
B5	540	90	60	490	-	-	-	-	600	580
B6	880	180	140	1,180	-	-	-	-	1,020	1,360
B7	340	280	250	340	-	-	-	-	590	620
B8	320	50	60	350	-	-	-	-	380	400
B9	1,390	140	130	1,440	-	-	-	-	1,520	1,580
B10	1,410	310	290	1,660	-	-	-	-	1,700	1,970
B11	1,950	600	610	2,240	-	-	-	-	2,560	2,840
B12	1,320	410	330	1,500	-	-	-	-	1,650	1,910
B13	2,660	680	820	2,780	-	-	-	-	3,480	3,460
B14	2,210	2,720	3,170	2,730	880	2,940	2,800	920	9,060	9,310
B15	970	830	840	1,070	-	-	-	-	1,810	1,900
B16	780	1,220	1,050	870	-	-	-	-	1,830	2,090
B17	930	1,030	1,050	840	-	-	-	-	1,980	1,870
B18	880	1,120	1,410	1,010	-	-	-	-	2,290	2,130
B19	2,080	2,490	3,470	2,690	720	2,020	1,950	600	8,220	7,800
B20	660	2,310	2,670	840	-	-	-	-	3,330	3,150
P20	170	1,530	1,750	200	-	-	-	-	1,920	1,730
P19	170	1,000	1,180	210	-	-	-	-	1,350	1,210
P18	230	1,480	1,760	270	-	-	-	-	1,990	1,750
P17	-	1,210	1,500	-	-	-	-	-	1,500	1,210
合計	23,040	19,960	22,820	25,810	1,920	5,000	4,780	1,790	52,560	52,560

單位：人次/時

註：車站編號 P20~P17 站為捷運藍線延伸太平段。

資料來源：臺中捷運藍線基本設計委託技術服務-運輸需求與營運維修策略報告，113 年 4 月

(二) 轉乘設施量

捷運車站轉乘設施應整體規劃，並以捷運車站用地提供為原則，於車站用地許可之狀況下儘量設置自行車位，並對需求量大而用地不足之地區，則優先檢討地區停車供給需求可否足數提供捷運轉乘使用，再檢討周邊可利用之公、私有停車場、公共設施用地、道路、空地等提供設置之可行性，並建立與地方政府協調之機制，另在用地有限之情況下，為達土地之有效利用，政策上係將人行道以外之停車設施朝向立體化發展，如雙層停車架方式設置，以增加自行車停車位，各車站轉乘停車需求如表 12。

表12、車站轉乘設施需求數量估算表

地區	車站編號	車站功能	臨停轉乘設施需求(席)		停車轉乘設施需求(席)			附註
			公車	計程車及接送轉乘	自行車	機車	小汽車	
梧棲	B1	終端站	1	3	45	87	18	市郊、雙側出入口
	B2	中間站	1	3	20	47	0	市郊、雙側出入口
	B3	中間站	1	3	25	58	0	市郊、雙側出入口
沙鹿	B4	交會站	1	3	45	109	0	市郊、雙側出入口
	B5	中間站	1	3	23	58	0	市郊、雙側出入口
	B6	中間站	2	3	40	96	0	市郊、雙側出入口
	B7	中間站	1	3	23	56	0	市郊、雙側出入口
	B8	中間站	1	3	15	37	0	市郊、雙側出入口
市區	B9	中間站	2	3	43	111	0	市區、雙側出入口
	B10	中間站	2	3	48	123	0	市區、雙側出入口
	B11	中間站	2	3	73	185	0	市區、雙側出入口
	B12	中間站	2	3	48	119	0	市區、雙側出入口
	B13	中間站	3	3	98	250	0	市區、雙側出入口
	B14/G9	交會站	4	5	150	386	0	市區、雙側出入口
	B15	中間站	2	3	50	132	0	市區、雙側出入口
	B16	中間站	2	3	53	132	0	市區、雙側出入口
	B17	中間站	2	3	55	142	0	市區、雙側出入口
	B18	中間站	2	3	65	166	0	市區、雙側出入口
	B19	交會站	4	5	155	399	0	市區、雙側出入口
B20	終端站	3	3	93	191	37	市區、雙側出入口	

註：考量捷運藍線延伸太平段旅運需求，車站設施計算以捷運藍線(含延伸太平段)目標年(140年)預測值為基礎。

資料來源：臺中捷運藍線基本設計委託技術服務-路型審議報告，114年1月

(三) 營運期間交通衝擊分析

本計畫預測有無捷運藍線情況下，藍線走廊晨峰時段路段服務水準如表 13。臺中捷運藍線沿臺灣大道規劃車站及路線，其中 B9 車站位置位於遊園北路-東大路，其路段服務水準無顯著影響。

表13、目標年有/無藍線情境下之藍線走廊各路段服務水準預測(晨峰時段)彙整表

路名	路段起訖	尖峰時段	方向	速限	容量	無捷運藍線					有捷運藍線				
						尖峰流量	V/C	行駛速率	V/VL	服務水準	尖峰流量	V/C	行駛速率	V/VL	服務水準
臺灣大道	港埠路 - 中華路	07:15 ~ 08:15	往西	70	5,100	2,678	0.53	37.67	0.54	C	2,630	0.52	37.78	0.54	C
			往東	70	5,100	1,838	0.36	43.22	0.62	B	1,573	0.31	43.37	0.62	B
	英才路 - 正英路	07:15 ~ 08:15	往北	60	3,800	1,762	0.46	36.72	0.61	B	1,665	0.44	36.91	0.62	B
			往南	60	3,800	2,422	0.64	45.37	0.76	B	2,322	0.61	46.15	0.77	B
	遊園北路 - 東大路	07:15 ~ 08:15	往西	70	3,800	2,171	0.57	33.34	0.48	D	1,614	0.42	34.82	0.50	D
			往東	50	3,800	3,562	0.94	42.47	0.85	A	3,151	0.83	51.52	1.03	A
	工業區一路 - 安和路	07:30 ~ 08:30	往西	70	3,800	3,806	1.00	19.28	0.28	E	3,156	0.83	26.80	0.38	E
			往東	50	3,800	3,944	1.04	21.22	0.42	D	3,326	0.88	29.83	0.60	C
	河南路 - 文心路	07:45 ~ 08:45	往西	60	5,300	4,878	0.92	25.89	0.43	D	3,908	0.74	34.27	0.57	C
			往東	60	5,300	4,751	0.90	21.61	0.36	E	3,588	0.68	28.99	0.48	D
	大墩路 - 忠明南路	08:00 ~ 09:00	往西	60	5,300	4,175	0.79	21.02	0.35	E	3,308	0.62	24.66	0.41	D
			往東	60	5,300	4,317	0.81	41.93	0.70	B	3,166	0.60	51.89	0.86	A
	美村路 - 英才路	08:00 ~ 09:00	往西	60	4,000	4,169	1.04	8.52	0.14	F	3,454	0.86	12.36	0.21	E
			往東	60	4,000	3,565	0.89	13.79	0.23	E	2,546	0.64	18.90	0.32	E
	五權路 - 三民路	08:00 ~ 09:00	往西	50	2,000	1,629	0.81	17.79	0.36	E	1,343	0.67	21.43	0.43	D
			往東	50	2,000	897	0.45	20.85	0.42	D	202	0.10	21.11	0.42	D
進德路	樂業路 - 樂業二路	07:15 ~ 08:15	往北	50	1,900	712	0.37	40.66	0.81	A	693	0.36	40.68	0.81	A
			往南	50	1,900	966	0.51	44.55	0.89	A	958	0.50	44.59	0.89	A

資料來源：臺中都會區大眾捷運系統藍線建設計畫綜合規劃報告，臺中市政府，民國 113 年 1 月(行政院核定)，本計畫彙整。

拾參、實施進度及經費

一、主辦單位

「臺中捷運藍線」計畫之建設，中央主管機關為「中華民國交通部」，地方主管機關與需地機關為「臺中市政府」，且依大眾捷運法及其相關規定辦理土地開發，土地開發主管機關為「臺中市政府」。

二、用地取得方式

捷運系統用地，屬私有土地，則以協議價購、徵收等方式取得或使用。

三、開發經費

本捷運建設計畫開發經費(含用地)總經費合計約新臺幣 2,121.02 億元，用地取得及拆遷補償費用約新臺幣 135.4 億元。本案變更範圍(B9 站)所需土地取得費用約 2.73 億，惟實際發生費用需視用地取得方式(撥用、協議價購或徵收等)情形而定，本經費依經費分攤原則，分別由中央政府、臺中市政府編列預算支應。

四、實施進度

本捷運建設計畫預定 123 年完成，得視主辦單位財務狀況酌予調整。實施進度及經費詳表 14 實施進度及經費表。

表14、實施進度與經費表

土地使用 分區	面積 (公頃)	土地取得方式				用地取得費用 (百萬元)	工程費 (百萬元)	主辦 單位	預定完 成期限	經費 來源
		協議 價購	徵收	公地 撥用	其他					
捷運系統 用地	0.0659	√	√			272.83	2,121.02	臺中市 政府	民國 123年	依經費分 攤原則， 分別由中 央政府、 臺中市政 府編列預 算支應。

註：1. 表內面積應依核定圖實地分割測量為準。

2. 表列開發經費應以實際金額為準；預定完成期限得視主辦單位財務狀況酌予調整。

3. 捷運開發區：依大眾捷運法、大眾捷運系統土地開發辦法及相關規定辦理。

資料來源：臺中都會區大眾捷運系統藍線建設計畫綜合規劃報告，臺中市政府，民國113年1月(行政院核定)，
本計畫彙整。

公開展覽草案
備供參考

附件一、重大建設核准函文

臺中市政府 函

地址：407201臺中市西屯區臺灣大道三段
99號

承辦人：科員 姚秀韻

電話：22289111+61637

電子信箱：emilyyao@taichung.gov.tw

受文者：臺中市公共運輸及捷運工程處

發文日期：中華民國110年4月27日

發文字號：府授交公捷工字第1100101099號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：如說明

主旨：有關本府交通局辦理「臺中都會區大眾捷運系統藍線建設計畫」相關工程用地都市計畫變更作業，詳如說明，請查照。

說明：

- 一、依據本府本(110)年2月8日D61100000528號簽(附件一)、內政部93年1月7日內授營都字第09200091111號函檢送之92年12月22日研商修正都市計畫法第27條第1項3、4款之申請變更程序及認定核准機關事宜會議紀錄(附件二)之規定辦理。
- 二、為配合本府興建重大設施之需要辦理都市計畫變更，尚符合都市計畫法第27條第1項第4款規定，後續仍請依都市計畫法第19條、第20條規定程序辦理變更事宜。

正本：臺中市政府都市發展局

副本：臺中市公共運輸及捷運工程處



工程管理科 收文:110/04/27



D61100004140 無附件

附件二、B9 站周邊公共運輸、公共自行車
(ibike)站點及人行道現況

B9 站周邊公共運輸、公共自行車(ibike)站點及人行道現況



公車 站牌	公車 路線	起迄點	公車 站牌	公車 路線	起迄點
坪頂	28	四張犁圖書館-坪頂	坪頂(專 用道)	300	靜宜大學-臺中車站
	60	坪頂-大智公園(立德東街)		301	靜宜大學-新民高中
	67	秀泰影城-臺中區監理所(遊園路)		302	臺中國際機場-臺中公園
	68	坪頂-中臺科技大學-新桃花源橋		303	港區藝術中心-新民高中
	326	靜宜大學-新民高中		304	港區藝術中心-新民高中
	658	大安濱海樂園-惠文高中(惠中路)		305	大甲-鹿寮-臺中車站
	659	幼獅工業區服務中心-臺中榮總		306	清水-梧棲-臺中車站(臺灣大道)
	658 副	大安濱海樂園-海墘國小-惠文高中(惠中路)		307	梧棲觀光漁港-新民高中
	67 繞	秀泰影城-臺中區監理所(遊園路)		308	關連工業區-新民高中
	68 延	鹿寮國中-太原車站-中臺科技大學		309	高美濕地-臺中車站-高美濕地
	68 延	鹿寮國中-太原車站-中臺科技大學		310	臺中港旅客服務中心-臺中車站
	68 延 (繞國安國小)	鹿寮國中-太原車站-中臺科技大學		302 延	嘉陽高中-臺中公園
坪頂 (遊園北 路口)	352	大肚-中科管理局	305E	大甲-鹿寮-臺中車站	
	355	臺中區監理所(遊園路)-西苑高中	305W	臺中車站-鹿寮-大甲	
	352 延	大肚-中科實驗高中(平和路)	306E	清水-梧棲-臺中車站(臺灣大道)	
	355 延	臺中區監理所(遊園路)-黎明中科路口	306W	臺中車站(臺灣大道)-梧棲-清水	
台糖公 營學苑	28	四張犁圖書館-坪頂	306 繞	清水-梧棲-臺中車站(臺灣大道)	
	60	坪頂-大智公園(立德東街)	307 副	八德東大勇路口-臺中車站(臺灣大道)	
	67	秀泰影城-臺中區監理所(遊園路)	309 區	靜宜大學-臺中車站-高美濕地	
	68	坪頂-中臺科技大學-新桃花源橋	310 區 1	靜宜大學-臺中車站-臺中港旅客服務中心	
	325	大肚車站-臺中車站	310 區 2	臺中港旅客服務中心-臺中車站-靜宜大學	
	326	靜宜大學-新民高中	東海停 車場	67	秀泰影城-臺中區監理所(遊園路)
	67 繞	秀泰影城-臺中區監理所(遊園路)		325	大肚車站-臺中車站
	68 延	鹿寮國中-太原車站-中臺科技大學		352	大肚-中科管理局
68 延 (繞國安國小)	鹿寮國中-太原車站-中臺科技大學	355		臺中區監理所(遊園路)-西苑高中	
68 繞	坪頂-太原車站-中臺科技大學	352 延	大肚-中科實驗高中(平和路)		
		355 延	臺中區監理所(遊園路)-黎明中科路口		
		67 繞	秀泰影城-臺中區監理所(遊園路)		

公車 站牌	公車 路線	起迄點	公車 站牌	公車 路線	起迄點
東海商 園	323	臺中區監理所-新建國市場	陽明別 墅	323	臺中區監理所-新建國市場
	361	龍津高中-圖書館溪西分館		361	龍津高中-圖書館溪西分館
新興遊 園南路 口	323	臺中區監理所-新建國市場			
	361	龍津高中-圖書館溪西分館			

公開展覽資料
僅供參考

公開展覽草案
僅供參考

附件三、需用土地地籍清冊

B9 站土地地籍清冊

車站	變更內容	行政區域	地段	地號	謄本面積 (m ²)	使用面積 (m ²)	所有權人 (管理者)	備註
B9	捷運系統用地	西屯區	福林段	314	138.13	659.32	私有地	部份使用
		西屯區	福林段	317	1,904.19		私有地	部份使用

註：土地清冊應依實際使用為主

