

變更臺中市烏日大肚地區都市計畫主要計畫
（配合臺中都會區大眾捷運系統
烏日文心北屯延伸線建設計畫）書

臺 中 市 政 府

中 華 民 國 一 一 五 年 九 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	變更臺中市烏日大肚地區都市計畫主要計畫(配合臺中都會區大眾捷運系統烏日文心北屯延伸線建設計畫)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 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	市 級
	內 政 部

目 錄

壹、前言	1
貳、法令依據	6
參、上位計畫與相關計畫	7
肆、捷運路線規劃原則、場站及出入口規劃概述	10
伍、現行都市計畫概要	21
陸、環境現況分析	27
柒、變更理由	32
捌、變更位置	33
玖、變更內容	34
拾、變更後計畫	41
拾壹、防災計畫	45
拾貳、交通影響	48
拾參、實施進度及經費	52
拾肆、其他	54

附 件

附件一、重大建設核准函文

附件二、需用土地地籍清冊

附件三、綠延綜合規劃公聽會暨都市計畫變更草案公展前座談會

表 目 錄

表 1、臺中捷運烏日文心北屯延伸線計畫推動主要進程	2
表 2、臺中捷運綠線延伸各車站位置綜理表.....	5
表 3、G18 車站規劃內容摘要表.....	19
表 4、G19 車站規劃內容摘要表.....	20
表 5、現行臺中市烏日大肚地區都市計畫土地使用面積分配表	23
表 6、各場站使用土地權屬統計表.....	31
表 7、變更內容明細表.....	35
表 8、變更前後土地使用面積對照表.....	37
表 9、變更後土地使用面積對照表.....	41
表 10、目標年 140 年捷運綠線延伸線尖峰小時各車站旅客進/出站 流量.....	49
表 11、車站轉乘設施需求數量估算表.....	50
表 12、目標年有/無綠線延伸線情境下之走廊各路段服務水準預測(晨峰 時段)彙整表.....	51
表 13、實施進度與經費表.....	53

圖 目 錄

圖 1、臺中市整體軌道路網願景示意圖.....	3
圖 2、臺中捷運綠線延伸大坑、彰化(綠線延伸線)行經各都市計畫範圍示意圖.....	4
圖 3、計畫區內臺中捷運綠線及綠線延伸線路線及車站位置示意圖	18
圖 4、現行都市計畫圖.....	26
圖 5、G18 站土地使用現況示意圖.....	28
圖 6、G19 站土地使用現況示意圖.....	29
圖 7、G19-G20 站土地使用現況示意圖	30
圖 8、變更計畫位置示意圖.....	33
圖 9、變更內容示意圖(編號 1、2、3、4).....	39
圖 10、變更內容示意圖(編號 5).....	39
圖 11、變更內容示意圖(編號 6、7、8).....	40
圖 12、變更後內容示意圖(編號 1、2、3、4).....	43
圖 13、變更後內容示意圖(編號 5).....	43
圖 14、變更後內容示意圖(編號 6、7、8).....	44
圖 15、場站 B18 防災計畫示意圖.....	46
圖 16、場站 B19 防災計畫示意圖.....	47

壹、前言

臺中都會區大眾捷運路網自民國 78 年起，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，民國 87 年省住都處完成「臺中都會區捷運路網細部規劃」及「民間投資省轄捷運系統之作業規範及案例分析」，路線分為紅、綠、藍三線；綠線規劃為大坑至烏日；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，高鐵局完成「民間參與台中都會區大眾捷運系統建設之可行性研究及先期規劃」及「高鐵台中站聯外大眾運輸系統檢討捷運綠線檢討規劃」，民國 93 年高鐵局完成「臺中都會區大眾捷運系統優先路線規劃」，報請行政院核定，並將計畫名稱修改為「臺中都會區大眾捷運系統烏日文心北屯線建設計畫」，全線設 18 座車站與 1 座機廠，並於 110 年 4 月 25 日正式通車；鑒於臺中都會區快速成長，民國 101 年 10 月由臺中市政府啟動辦理「臺中都會區大眾捷運系統烏日文心北屯延伸線建設計畫可行性研究」，113 年 1 月獲行政院核定後，於 113 年 6 月啟動辦理「綜合規劃」。臺中市整體軌道路網願景示意圖詳圖 1；臺中捷運烏日文心北屯延伸線計畫推動主要進程詳表 1。

本計畫延伸路線係由捷運烏日文心北屯線（以下簡稱捷運綠線）南北兩段延伸，故計畫名稱簡稱為「捷運綠線延伸線」，北段「延伸大坑段」位於臺中市北屯區，南段「延伸彰化段」位於烏日區（詳圖 2 及表 2）。本計畫變更部分為南段「延伸彰化段」之 G18 站、G19 站及捷運必要設施所需用地。

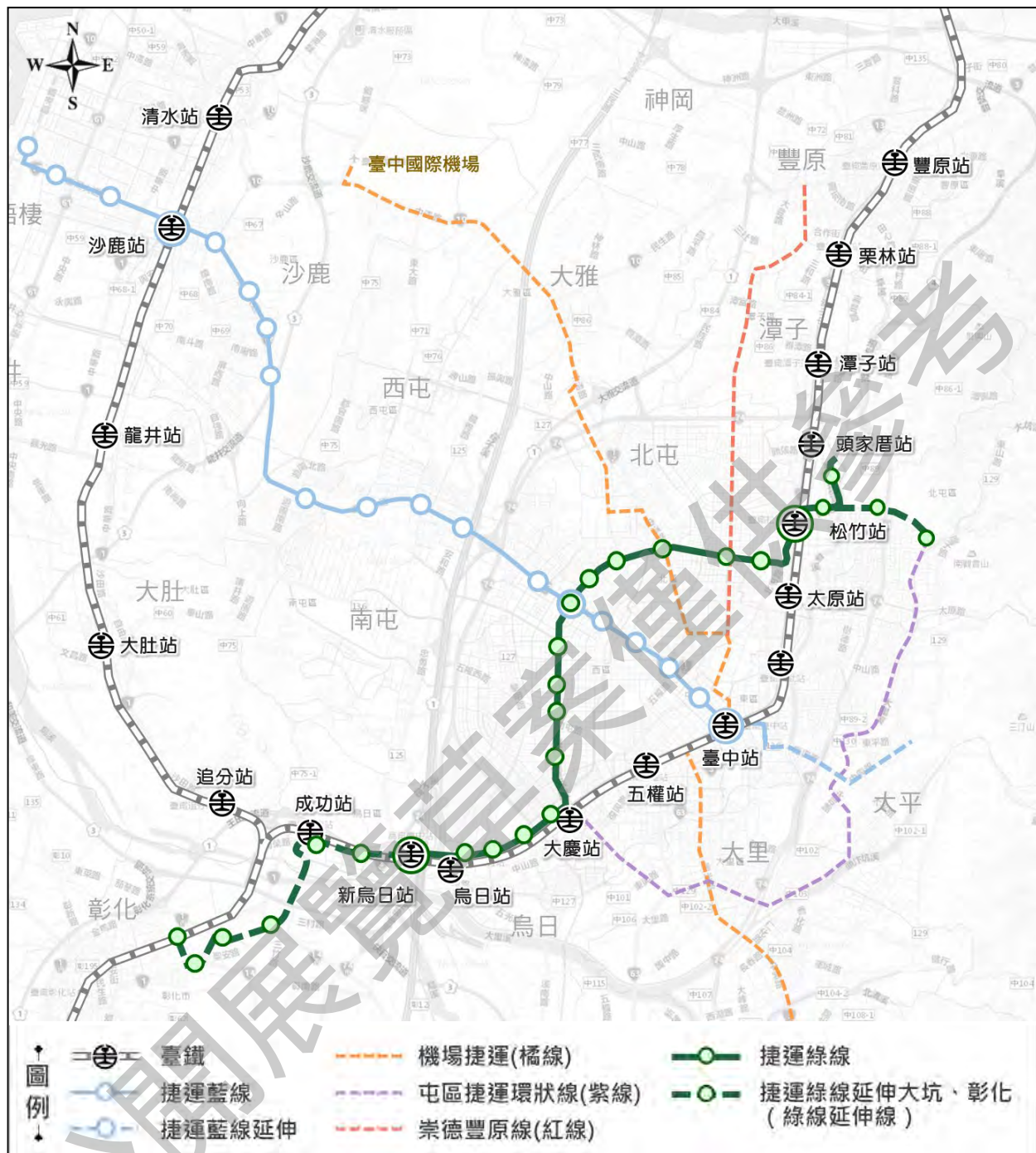
本計畫路線透過延伸大坑段行經北屯區、大坑風景區等，延伸彰化段行經烏日高鐵特區，可有效提升整體公共運輸，活絡沿線產業發展，提供便利之大眾運輸接駁轉乘服務，減少私人運具停車或接送轉乘，藉以減少空氣與噪音污染、交通壅塞成本、行車時間、行車成本、肇事成本，提供便捷、安全、可靠、舒適之軌道運輸服務，改善道路服務水準。

本計畫變更位置屬於臺中市烏日大肚地區都市計畫範圍，該計畫於民國 112 年 8 月發布實施，其都市發展定位與整併原則之交通系統發展構想章節，已敘明捷運烏日文心北屯線延伸線規劃，可促進中

臺灣地區軌道發展及增進區域都市發展，本地區都市計畫主要計畫於 114 年 6 月啟動通盤檢討作業，為能配合工程建設進度，使本建設計畫於民國 125 年興建完成，本建設計畫之推動實無法配合現行都市計畫進度，因此有迅行檢討變更都市計畫之必要性與急迫性；本建設計畫之可行性研究於 113 年 1 月獲行政院核定，且已列於臺中市政府 114 年度及 115 年度施政計畫中，依臺中市政府於 114 年 12 月 19 日府授捷綜字第 1140397958 號函，說明本案屬市政重大建設，符合內政部 114 年 8 月 4 日內授國都字第 1140810263 號函釋都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款之規定。

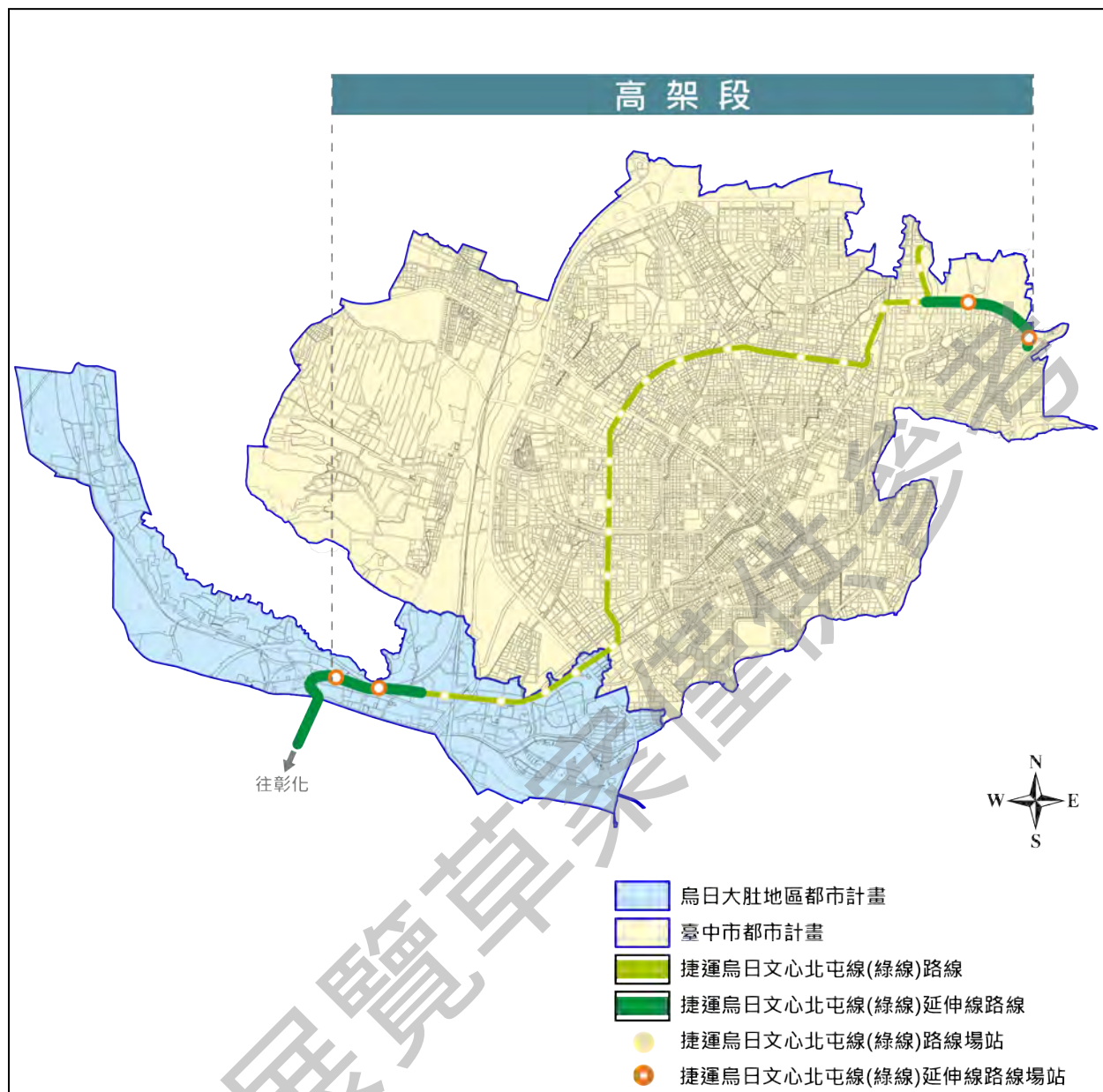
表 1、臺中捷運烏日文心北屯延伸線計畫推動主要進程

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」
98 年 10 月 27 日	臺中市政府委託臺北市捷運工程局辦理「臺中都會區大眾捷運系統路網檢討規劃」
101 年 10 月	臺中市政府交通局啟動辦理「烏日文心北屯延伸線計畫可行性研究」
102 年 11 月~12 月	臺中市政府交通局辦理「烏日文心北屯延伸線可行性研究」說明會
103 年 9 月 30 日	臺中市政府交通局完成「烏日文心北屯延伸線可行性研究」報告，並函報交通部審議
110 年 9 月 22 日	交通部將「烏日文心北屯延伸線可行性研究」報告報請行政院核定
113 年 1 月 31 日	行政院核定「烏日文心北屯延伸線可行性研究」報告
113 年 6 月 28 日	臺中市政府交通局(臺中市公共運輸及捷運工程處)(現為臺中市政府捷運工程局)啟動「烏日文心北屯延伸線綜合規劃」



資料來源：本計畫彙整

圖 1、臺中市整體軌道路網願景示意圖



資料來源：本計畫彙整。

圖 2、臺中捷運綠線延伸大坑、彰化(綠線延伸線)行經各都市計畫範圍示意圖

表 2、臺中捷運綠線延伸各車站位置綜理表

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
G1	松竹路一段與東山路一段交口附近	高架	服務北屯大坑地區及大坑風景區遊客	北屯區	臺中市都市計畫	臺中市都市計畫(整體開發地區單元十四)細部計畫
G2	松竹路一段與松竹二路附近	高架	服務北屯大坑地區	北屯區		臺中市都市計畫(軍功、水景里地區)細部計畫
G18	中山路三段，成功西路(成功嶺大門)附近	高架	服務烏日高鐵臺中車站地區及成功嶺營區	烏日區	臺中市烏日大肚地區都市計畫主要計畫	臺中市高鐵站區都市計畫細部計畫 臺中市大肚地區都市計畫細部計畫
G19	中山路三段與榮泉路交口西側	高架	服務烏日高鐵臺中車站地區及臺鐵成功站	烏日區		臺中市高鐵站區都市計畫細部計畫

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、依據臺中市政府於 114 年 12 月 19 日府授捷綜字第 1140397958 號函，說明本案屬市政重大建設，符合內政部 114 年 8 月 4 日內授國都字第 1140810263 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、太平霧捷運、豐科軸線、科工軸線、崇德豐原線等。

二、相關計畫

(一) 臺中市大眾運輸導向之都市發展規劃(110 年)

研擬全市性大眾運輸導向都市發展策略，考量各場站定位與周邊區域特性，訂定適宜之土地使用管制指導原則，作為後續辦理都市計畫法定程序之規劃基礎。本計畫將依該計畫之指導原則，規劃場站周邊土地使用強度及相關管制規定。

(二) 烏日高鐵轉運門戶-臺灣轉運城整體規劃案(113 年)

以臺灣轉運城為核心概念，預為因應高鐵臺中站區周邊之重大建設及投資影響，以 TOD/ETOD 理念，研擬整體規劃構想及行動計畫，促進站區及周邊低度使用場域轉型活化。本計畫將參考該案規劃構想後執行規劃，避免與空間整體規劃方案相左之情形。

(三) 高速鐵路台中車站地區新高鐵段 69、70、71 地號開發案(臺中高鐵娛樂購物城)(112 年)

規劃開發整合住宿、休閒娛樂、購物觀光及商業辦公等複合型購物中心，經由三鐵共構站體銜接本計畫之連通平台空橋，由高鐵、臺鐵、捷運出口平台不到 100 公尺距離即可進入商場主體和國際多功能展示場、國際會議中心或共享辦公室。

(四) 臺中市境內各車站周邊地區資產活化整體規劃委託專業服務案(109 年)

連結高鐵門戶之知識產業基地，並緊鄰高鐵門戶及副都心、串聯捷運與鐵路高架化之優勢應有效發揮，結合車站與周邊可用地（鋼樑場、啤酒廠）形成中台灣之知識產業基地。再者，利用便捷交通快速連結臺灣南北區域、臺中都會核心。

肆、捷運路線規劃原則、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烏日文心北屯延伸線建設計畫綜合規劃」，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、捷運路線規劃原則

經都市發展及運輸需求分析後，確認捷運路廊走向之前提下，捷運路線規劃基本依據下述幾個原則考量：

(一) 選線與定線原則

- 1.路線方案及車站選擇儘量服務最多活動人口需求。
- 2.路線平縱面線形及軌道配置符合設計規定與營運需求。
- 3.路線穿越、跨越橫交設施之淨高及與鄰近建物淨距符合相關規定。
- 4.整合相關建設計畫及納入地方民意建議。

(二) 捷運設施用地取得原則

- 1.優先使用公共設施用地或公有土地。
- 2.次之使用公營事業機構之土地。
- 3.再次之使用空地或低度開發使用之私有地。
- 4.以土地開發方式辦理以減少用地徵收，避免私地主財產損失。

(三) 工程規劃設計原則

- 1.確保工程可行性及安全性，降低工程困難及風險因素。
- 2.考量沿線環境條件及都市發展，減少環境衝擊及都市景觀影響。
- 3.確保工程經費之合理性與經濟性。
- 4.施工期間減輕對周邊居民影響及地面交通衝擊。

二、車站位置遴選原則

捷運路線規劃宜考慮以下原則：地區發展潛力、道路交通與寬度條件、工程及用地可行性、與捷運路網間銜接轉乘之便利性、運輸效益與環境衝擊及地方民意建議等，分別說明如下：

（一）地區發展潛力

捷運建設需投入相當高之工程建設、用地取得等成本，且因捷運可提供大量運能之服務，因此在路線與車站選取時，須考量該地區發展潛力，通常以人口居住密度較高，工商業較發達之地區為主，在進行路線選線時須蒐集都市計畫、土地使用計畫及相關重大開發建設計畫等納入整體考量。

捷運路線規劃時通常以車站中心之 500～800 公尺半徑範圍為捷運車站之直接步行範圍(步行 10～15 分鐘內)。在市中心人口密集地區，捷運旅客以步行為主，車站合宜間距一般在 800～1,200 公尺，以符合大多數旅客之需要，此亦不致於使相鄰車站間步行服務範圍重疊太多；市郊車站合宜間距則多為 1,000～2,000 公尺，以維持捷運較佳之營運速率與舒適性。

（二）道路交通與寬度條件

本計畫為捷運綠線之延伸，採用相同之專用 A 型路權中運量系統及相同之車輛規格，高架路線段之上部結構寬度約 10～11 公尺，高架島式月台或側式月台車站寬度約 20～23 公尺。

高架捷運行經路線多利用道路系統落墩，考量捷運結構寬度、捷運兩側 6 公尺禁建範圍規定、落墩後占用道路空間及鄰房干擾影響程度，一般以寬度 25 公尺以上、具連貫性之道路系統較適合布設捷運高架橋，若地區道路寬度不足，仍宜儘量選擇寬度 20 公尺以上道路布設，以避免無謂之徵收拆遷民宅，或捷運結構緊鄰建物之環境衝擊及救災困難。

（三）工程及用地可行性

為服務最多旅客需求並確保捷運運量及票收，捷運路線規劃方案多選擇地區開發強度較高、活動人口數較多，或未來發展潛力較大之區域。相對應的捷運沿線環境特性可能就屬於既成建物較密集、道路交通流量較大、土地建物價格較高、地下重大管線較多，或與捷運工程界面相關的其他建設或計畫較多。

為確保路線、工程及用地可行，須蒐集相關資料據以研析，以期在研擬捷運路線方案之過程中，將工程衝突降至最低，適度降低建設費用，增加路線方案的經濟與財務效益，以降低計畫施工與財務風險。

（四）捷運路網間銜接轉乘之便利性

臺中都會區軌道路網之鐵路高架捷運化及捷運綠線已完工營運，捷運藍線計畫已進入細部設計的土建工程。依據「臺中地區大眾捷運系統整體路網評估計畫」之上位規劃，本計畫綠線延伸大坑段將銜接捷運屯區線(原大平霧線)，綠線延伸彰化段將銜接彰化市區鐵路高架化計畫。捷運路線規劃階段應將其他軌道路線及建設計畫納入考量，同時評估軌道路線間的轉乘方式與競合關係，當捷運路線與軌道路網形成良好的銜接轉乘，逐漸擴大路網服務範圍及完整性，可創造較原來單獨路線營運時更高之運量結果，以發揮最佳之運輸效益。

（五）運輸效益與環境衝擊

捷運路線最主要在於提供多數民眾快速便捷之大眾運輸服務，但捷運建設投資金額及營運成本龐大，故評估運輸效益及經濟效益是路線規劃作業之重點工作，避免形成地方政府及捷運營運單位長期之財務負擔。

另捷運路線規劃尚須考量對於沿線環境之衝擊程度，包括路線施工期間及完工營運期間可能對生態、景觀、噪音、振動、空氣、水質、交通及文化資產等之影響。

（六）地方民意建議

捷運規劃之路線方案、車站區位、用地取得、系統型式、建設經費等均與地方民眾息息相關。基於在地民眾對地區之深入瞭解，其所提出的建議構想可促使規劃結果更加完善。透過適時與相關單位溝通協調、舉辦地方說明會、公聽會等，以廣納民意，進行充分溝通，做為路線規劃之參考，並使該規劃案獲得地方與政府間的共識。

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）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原則。
- （五）高架車站為滿足機房配置，至少一路外出入口用地為原則。

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、增額容積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

盡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、場站周邊地區都市機能定位

本計畫彙整各車站周邊空間機能，並剖析車站間生活圈域之相互依存關係，進而研提地區發展定位。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。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。

（一）樂活住宅社區-G1 站、G2 站

配合北側大坑風景區特色，且第 28 公墓將活化轉型為生命紀念園區，周邊規劃環保葬區，並綠植喬灌木及設置景觀滯洪池等，整體工程已於 114 年底興建完成，將打造景緻優雅、肅穆舒適的生命紀念園區，提供南側住宅區休閒遊憩空間。

1.G1 站

捷運 G1 站北側為大坑風景區，因地形關係生長著高達 30 多種的落葉樹，目前有 14 條難易度不同的登山步道，附近另有因 921 地震而形成的溫泉，還有原來的軍功國小、東山國中因 921 地震改建為大坑地震紀念公園。配合捷運站興建的契機，改善鄰近車站周邊地區行人步行空間，串連周邊文化觀光景點資源，提供大臺中地區市民休閒、遊憩、鍛鍊體魄、森林浴等機能。

2.G2 站

捷運 G2 站南側屬第十期軍功水景市地重劃範圍，周邊以住宅使用為主，車站北側則多為都市計畫農業區。未來臺中都會區大眾捷運系統烏日文心北屯延伸線建設計畫通車後，G2 站周邊地區居民將為主要服務對象，應更強化車站與重劃區動線的串接，規劃舒適安全步行環境，並於捷運沿線引入適當商業機能，打造便捷住宅環境。

（二）綠能住宅生活圈-G18 站、G19 站

配合東北側三鐵共構（高鐵臺中站、臺鐵新烏日站及捷運高鐵臺中站），以及預計 117 年正式營運的臺中高鐵娛樂購物城，G18 及 G19 站周邊具有高度交通便利性及多機能商圈消費環境之優勢，未來因應車站設置，可透過土地使用分區管制要點規範周邊都市發展，營造優質綠美化、低碳、人本之居住環境，打造景觀優美並兼具精緻生活價值之綠能住宅社區，引導周邊大眾運輸導向發展(TOD)，塑造以人為本的交通環境，與周邊軌道運輸建構完整綠色運輸網，作為支援高鐵轉運核心之住宅腹地。

1.G18 站

捷運 G18 站鄰近臺中烏日高鐵特區，車站南側刻正興建烏日全民運動館，已於 115 年 1 月完工，預計同年 8 月正式啟用，將提供全齡運動服務，滿足不同年齡之運動需求，車站西南側設有一處烏日林新醫院，提供烏日副都心居民更完善的醫療服務，健行路以南多為新興住宅重劃區具發展潛力，加上既有市區公車系統，並結合周邊公共設施與開放空間，完善建立大眾運輸系統及轉乘系統；透過未來捷運建設加速烏日周邊發展，塑造低碳、綠能之居住環境。

2.G19 站

捷運 G19 站南側以住宅區為主，車站南側有一處旭光國小，車站北側工業區與農業區亦有部分做住宅使用，沿中山路三段南側多為商業或批發零售使用，500 公尺範圍內有 4 處公園。未來捷運建設可規劃改善通學路徑，並加強與周邊臺鐵成功站之轉乘規劃，並與周邊公園、文教設施連結，建構綠色路網，形塑休閒社教空間。

七、路線及車站規劃內容

本案依前述規劃原則，考量運量需求預測分析及工程標準與技術可行性，並於 114 年 5 月 26 日至 114 年 5 月 28 日分別假臺中市烏日社區活動中心、臺中市北屯區公所及彰化縣立圖書館舉辦三場綜合規劃公聽會(附件三)，廣納民意，進行充分溝通，做為路線與場站規劃之參考。

路線規劃分為延伸大坑段及延伸彰化段，延伸大坑段起自旱溪西路之綠線高架橋銜接軌，往東高架跨越旱溪後，沿松竹路一段至軍功路口西側設置 G2 站，再於環中東路上方跨越台 74 線高架橋，續行至經補庫一帶，於松竹路一段、東山路口南側設置 G1 站。路線長度約 2.481 公里，設置 2 座車站。

延伸彰化段橫跨臺中市烏日區、彰化縣彰化市二行政區，起自綠線 G17 站後尾軌，銜接後沿臺鐵北側公園用地開始爬升，高架跨越學田路再於高鐵路陸橋下方穿越，並跨越臺鐵後於成功西路口東側設置 G18 站，路線續行中山路於榮泉路口西側設置 G19 站，西行至台 1 線高架橋匝道前南轉經健行路、環河路後，高架跨越烏溪進入彰化縣境。路線長度約約 3.117 公里，設置 2 座車站。

本計畫延伸大坑段行經 1 個都市計畫主要計畫區、2 個細部計畫區；延伸彰化段烏日段則行經 1 個都市計畫主要計畫區、2 個細部計畫區；延伸彰化段彰化縣境內之捷運設施所需用地則由擬定擴大彰化市都市計畫提供。

本計畫變更內容為 G18 站、G19 站及捷運必要設施所需用地，場站規劃內容摘要如表 3-1 及表 3-2。

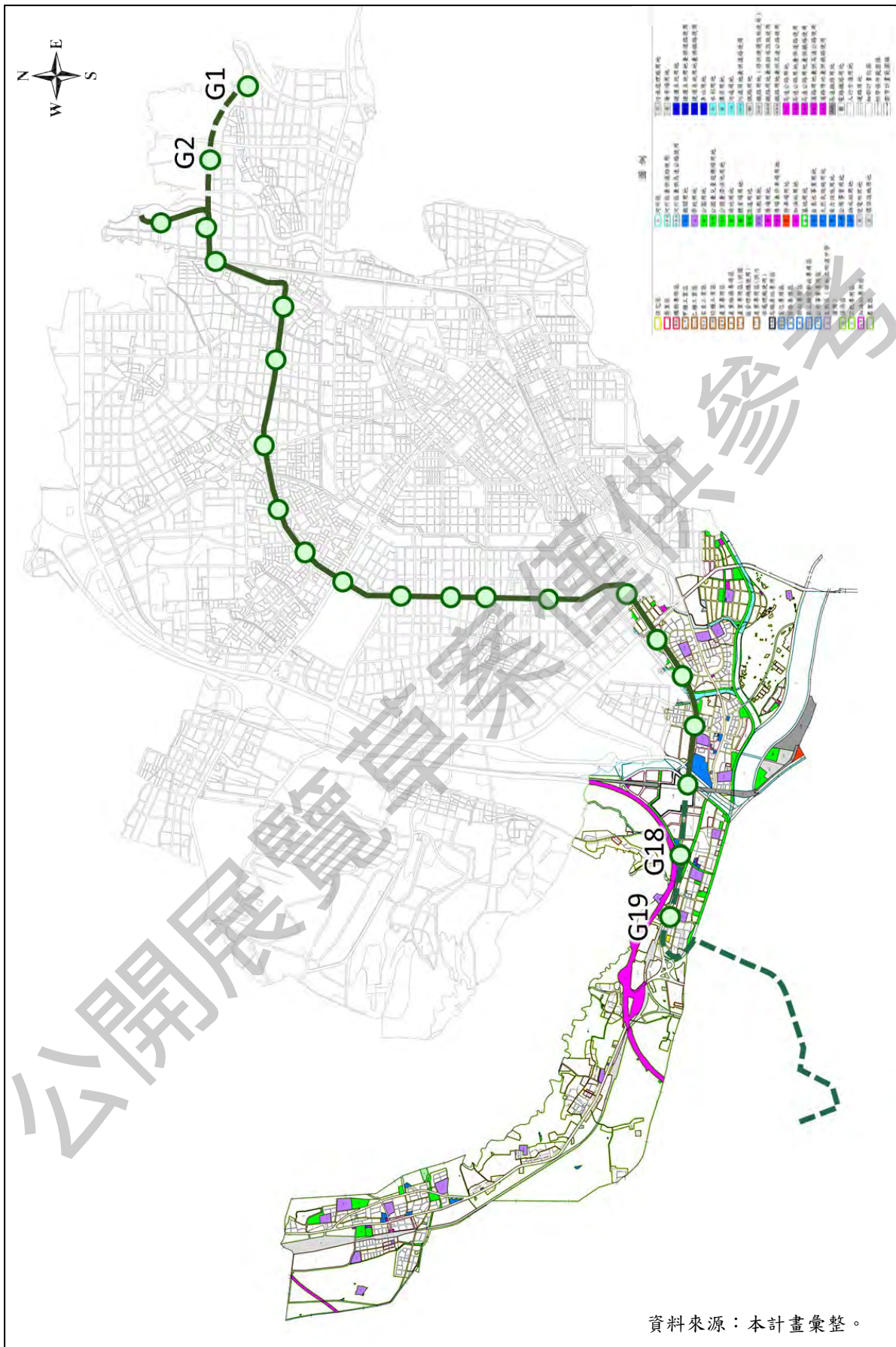


表 3、G18車站規劃內容摘要表

車站規劃內容摘要				
1	站名	G18		
2	車站位置	位於臺中市烏日大肚地區都市計畫 位於成功西路、中山高速公路南側與中山路三段附近。		
3	車站型式	高架		
4	車站功能	中間站		
5	主要服務對象	服務周邊市區		
6	出入口位置	出入口 A：中山路三段北側，位成功西路西側 出入口 B：中山路三段北側，位成功西路東側 出入口 C：中山路三段南側，臨榮和路附近		
7	尖峰小時運量	順行(大坑往彰化)	進站 46 人次/小時 出站 771 人次/小時	
		逆行(彰化往大坑)	進站 856 人次/小時 出站 179 人次/小時	
		總計 1,852 人次/小時		
8	尖峰小時 站間運量	順行(大坑往彰化)	119 高鐵臺中站-G18	5,477 人次/小時
			G18-G19	4,752 人次/小時
		逆行(彰化往大坑)	G18-119 高鐵臺中站	5,333 人次/小時
			G19-G18	4,656 人次/小時
9	轉乘設施需求量	臨停設施：計程車及接送轉乘 1 席、機車 1 席、公車 2 席、 停車設施：自行車 25 席、機車 89 席		
10	土地使用現況	北側為國道一、成功嶺新訓中心、住宅使用及農業使用； 南側地區現況以住宅使用為主，健行路及三榮九路交叉口 刻正興建烏日全民運動館。		
11	人口規模與分布	500 公尺範圍內之戶籍人口數估計約為 2,719 人，平均居住 密度約為 3,463 人/平方公里。		
12	公共設施與資源	G18 站北側以高速公路用地與農業區為主，南側周邊以住 宅區為主，有多處公園用地，大部分均已開闢，2 處廣場 兼停車場用地均已開闢為停車場使用，另有兩處機關用 地，分別為烏日戶政所與烏日分局三合派出所		
13	交通系統	G18 站周邊 500 公尺範圍內有高速公路國道一號、中山路 三段及高鐵路一段等主要道路，次要道路包含健行路、三 榮路二段和榮和路，公車站主要沿中山路三段、三榮路二 段設置。Youbike 公共自行車站點共有 3 處。		

資料來源：臺中都會區大眾捷運系統烏日文心北屯延伸線建設計畫綜合規劃報告，臺中市政府捷運工程局，民國 115 年 1 月，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。

表 4、G19車站規劃內容摘要表

車站規劃內容摘要				
1	站名	G19		
2	車站位置	位於臺中市烏日大肚地區都市計畫 位於中山路三段與榮泉路交口西側。		
3	車站型式	高架		
4	車站功能	中間站		
5	主要服務對象	服務周邊市區		
6	出入口位置	出入口 A：中山路三段南側，位於榮泉路與三榮十六路間		
7	尖峰小時運量	順行(大坑往彰化)	進站 137 人次/小時 出站 514 人次/小時	
		逆行(彰化往大坑)	進站 903 人次/小時 出站 529 人次/小時	
		總計 2,083 人次/小時		
8	尖峰小時 站間運量	順行(大坑往彰化)	G18-G19	4,752 人次/小時
			G19-G20	4,375 人次/小時
		逆行(彰化往大坑)	G19-G18	4,656 人次/小時
			G20-G19	4,282 人次/小時
9	轉乘設施需求量	臨停設施：計程車及接送轉乘 1 席、機車 1 席、公車 2 席、 停車設施：自行車 28 席、機車 97 席		
10	土地使用現況	鄰近臺鐵成功站，中山路三段北側現況多為製造業及農業使用，另有零星住宅使用之建物多低矮、老舊，沿中山路三段南側多為商業或批發零售使用；南側地區多屬住商混合使用，生活機能便利，車站東南方為旭光國小；環河路五段以南有一處體育場所使用，現況為烏日榮泉球場。		
11	人口規模與分布	500 公尺範圍內之戶籍人口數估計約為 2,682 人，平均居住密度約為 3,417 人/平方公里。周邊 500 公尺範圍內有一所旭光國小，學生及職員人數共計約 965 人。		
12	公共設施與資源	G19 站鄰近臺鐵成功車站，北側有一處文小用地，為舊旭光國小，現已遷址至 G19 站東南側文小用地，中山路三段以北包含高速公路用地、工業區、鐵路用地與農業區，500 公尺範圍內有 3 處已開闢公園兼兒童遊樂場用地與 1 處公園用地，分別是正和公園、榮泉公園、長壽公園與正和公園，另設有 2 處廣場兼停車場用地均已開闢為停車場使用。		
13	交通系統	周邊 500 公尺範圍內有高速公路國道一號、中山路三段等主要道路，次要道路包含健行路、三榮路二段、榮和路、榮泉路和長壽路，公車站主要沿中山路三段與健行路設置。 Youbike 公共自行車站點共有 5 處。		

資料來源：臺中都會區大眾捷運系統烏日文心北屯延伸線建設計畫綜合規劃報告，臺中市政府捷運工程局，民國 115 年 1 月，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、現行都市計畫概要

本案變更計畫位屬「臺中市烏日大肚地區都市計畫主要計畫」範圍，茲就現行都市計畫內容概述如下：

一、發布實施經過

臺中市烏日大肚地區都市計畫源自臺中縣、市合併改制後，臺中市政府已「12 大施政發展策略」的未來施政方向，以「轉運創新基地」為烏大平霧地區發展地位，透過烏日高鐵站為核心，打造為中台灣重要的轉運基地，計畫由大肚區及烏日區(分別為「大肚都市計畫」、「高速公路王田交流道附近特定區計畫(不包括高速鐵路台中車站地區)」及「烏日都市計畫」)所建構的烏日、大肚地區，為臺中市整體發展趨勢重點之一，並串連彰化與南投，建設成區域物流中樞，作為中臺灣向外擴張之發展動能。

本計畫將 4 區都市計畫區整併作業，檢視全區空間功能布局，將都市計畫書、圖、計畫年期、計畫人口、土地使用分區管制及都市設計等辦理通盤整併，打破區域藩籬及小區思維，以「全市」性整體空間思維，建立完整之都市功能體系，讓產業發展更為活絡。

二、計畫範圍及面積

計畫區位於大臺中市之西南側，緊鄰彰化縣北部，範圍包括臺中市烏日區及大肚區內之 4 個都市計畫區，分別為烏日都市計畫、高速公路王田交流道附近特定區計畫(高速鐵路台中車站地區)、高速公路王田交流道附近特定區計畫(不包括高速鐵路台中車站地區)及大肚都市計畫，計畫總面積為 2,703.85 公頃。

三、計畫年期及計畫人口

臺中市烏日大肚地區都市計畫主要計畫以民國 125 年為計畫目標年。計畫人口為 136,400 人。

四、土地使用計畫

整併後劃設住宅區、商業區、甲種工業區、乙種工業區、零星工業區、特種工業區、高鐵車站專用區、產業專用區…等 25 種土地使用分區，合計面積 2,054.03 公頃，約佔計畫區面積 75.97%。各種土地使用分區中，以農業區劃設面積 963.60 公頃最廣，約佔計畫區總面積 35.63 %；次為住宅區劃設面積 522.69 公頃，佔計畫區面積 19.33 %。

如扣除農業區、河川區及風景區等非開發建築用地，計畫區都市發展用地面積為 1,559.93 公頃，約佔計畫區面積 87.05%。

五、公共設施計畫

共劃設學校用地、機關用地、市場用地、公園用地、廣場用地、停車場用地、道路用地…等 68 種公共設施用地類別，合計面積 4,026.43 公頃，約佔計畫區總面積 35.34%，其中又以道路用地劃設面積 1,930.06 公頃最高，約佔計畫區面積 57.69%。

表 5、現行臺中市烏日大肚地區都市計畫土地使用面積分配表

項目		面積 (公頃)	佔都市發展用 地面積比例 (%)	佔計畫區總 面積比例 (%)
土地 使用 分區	住宅區	522.69	33.51	19.33
	商業區	71.74	4.60	2.65
	甲種工業區	8.91	0.57	0.33
	乙種工業區	190.12	12.19	7.03
	零星工業區	29.02	1.86	1.07
	特種工業區	0.62	0.04	0.02
	高鐵車站專用區	29.45	1.89	1.09
	產業專用區	38.54	2.47	1.43
	產業服務專用區	5.61	0.36	0.21
	產業專用區(供園區管理機構使用)	0.08	0.01	0.00
	產業專用區(供污水處理廠使用)	0.08	0.01	0.00
	購物專用區	5.06	0.32	0.19
	電信專用區	0.14	0.01	0.01
	公用事業專用區	0.79	0.05	0.03
	醫療事業專用區	0.72	0.05	0.03
	郵政事業專用區	0.26	0.02	0.01
	第三類型郵政專用區	0.10	0.01	0.00
	保存區	0.72	0.05	0.03
	宗教專用區	1.58	0.10	0.06
	文教區(供私立明道中學使用)	3.47	0.22	0.13
	加油站專用區	0.41	0.03	0.02
	農業區	963.60	-	35.64
	河川區	175.83	-	6.50
	河川區兼供道路使用	3.96	-	0.15
	河川區兼供高速公路使用	0.53	-	0.02
	小計	2,054.03	58.37	75.97
公共 設施 用地	機關用地	16.96	1.09	0.63
	學校用地	51.74	3.32	1.91
	公園用地	29.88	1.92	1.11
	公園兼兒童遊樂場用地	10.77	0.69	0.40
	公園兼滯洪池用地	0.78	0.05	0.03
	綠地用地	7.90	0.51	0.29
	園道用地	46.97	3.01	1.74
	體育場用地	6.81	0.44	0.25
	社教用地	0.22	0.01	0.01
	廣場用地	1.19	0.08	0.04
	廣場兼停車場用地	3.12	0.20	0.12
	停車場用地	2.07	0.13	0.08

項目		面積 (公頃)	佔都市發展用 地面積比例 (%)	佔計畫區總 面積比例 (%)
公共設施用地	加油站用地	0.29	0.02	0.01
	變電所用地	1.59	0.10	0.06
	電路鐵塔用地	0.15	0.01	0.01
	自來水事業用地	0.70	0.04	0.03
	水利用地	0.10	0.01	0.00
	天然氣設施用地	0.45	0.03	0.02
	電力設施用地	0.70	0.04	0.03
	環保設施用地	8.37	0.54	0.31
	抽水站用地	0.09	0.01	0.00
	污水處理廠用地	6.93	0.44	0.26
	屠宰場用地	0.11	0.01	0.00
	墓地用地	1.93	0.12	0.07
	捷運系統用地	1.21	0.08	0.04
	捷運系統用地兼供道路使用	0.09	0.01	0.00
	捷運系統用地兼供鐵路使用	0.01	0.00	0.00
	車站用地	0.14	0.01	0.01
	高速鐵路用地	37.16	2.38	1.37
	溝渠用地	2.58	0.17	0.10
	鐵路用地	76.28	4.89	2.82
	鐵路用地(得供捷運設施使用)	0.04	0.00	0.00
	鐵路用地兼供排水設施使用	0.03	0.00	0.00
	鐵路用地兼供道路使用	0.06	0.00	0.00
	高速公路用地	66.96	4.29	2.48
	高速公路用地兼供鐵路使用	0.22	0.01	0.01
	高速公路用地兼供道路使用	0.79	0.05	0.03
	河道用地	17.39	1.11	0.64
	河道用地兼供道路使用	0.60	0.04	0.02
	道路用地	246.02	15.77	9.10
	道路用地兼供鐵路使用	0.19	0.01	0.01
	道路用地兼供高速公路使用	0.18	0.01	0.01
	人行步道用地	0.05	0.00	0.00
	小計	649.82	41.63	24.03
都市發展用地		1,559.93	100.00	-
合計		2,703.85	-	100.00

註 1:本表面積應以依據核定圖實地分割測量面積為準。

註 2:此都市發展用地面積不包括農業區、河川區、河川區兼供高速公路使用及河川區兼供道路使用。

註 3:表內百分比 0.00%係為用地面積過小所致。

資料來源：臺中市烏日大肚地區都市計畫主要計畫案，112 年 8 月。

六、交通系統計畫

計畫區道路系統包括高速公路、東西向快速道路、生活圈道路等結合而成，輔以區內連外道路、主要道路及次要、出入道路等構成交通路網，軌道運輸部分則包括鐵路縱貫線及高速鐵路。

（一）高速公路

計畫區內有國道一號及國道三號經過，國道一號設置有王田交流道。

（二）東西向快速道路

由臺中-快官線沿筏子溪東側南北穿越計畫區西側。

（三）生活圈道路

生活圈道路有環中路六、七段、環河路四、五段、和溪北岸道路及大里溪北岸道路及大里溪堤防北側道路等，為生活圈道路。

（四）區內道路系統

包括連外道路 40M 4 條、30M 4 條、20M 2 條 15M 2 條等計 12 條道路、主要道路 19 條供各鄰里以及商業中心聯繫，次要道路由 8M-15M 組成為與主要道路系統間之銜接道路

（五）軌道運輸

1. 臺鐵縱貫線

臺鐵縱貫線東西橫越計畫區，計畫區內共設置烏日、新烏日、成功、追分、大肚等 5 站。

2. 高速鐵路

高速鐵路以南北向穿越計畫區中部地區，設有高鐵臺中車站，與中彰快速道路、台 1 線等周邊聯外道路及臺鐵新烏日站串連緊密連結臺中、彰化、南投等地區。

陸、環境現況分析

本計畫變更部分為「捷運綠線延伸彰化段」，由既有 G17 站(台中)往西，延臺鐵至成功西路及中山路三段路口附近設置 G18 站；續行中山路三段一段至榮泉路路口附近設置 G19 站；後續軌道延中山路三段及環河路五段至彰化縣。

一、土地使用現況

本計畫場站及變更範圍之土地使用現況說明如後，詳圖 5~7。

(一) G18 站

G18 站變更範圍共計四處，分別位於成功西路兩側及中山路三段與榮和路東南隅，現況分別保養廠(鐵皮屋)、倉庫(鐵皮屋)、賣店(鐵皮屋)、住家。

G18 站北側為國道一、成功嶺新訓中心、住宅使用及農業使用；南側地區現況以住宅使用為主，健行路及三榮九路交叉口為烏日全民運動館。

(二) G19 站

G19 站變更範圍共計一處，位於中山路三段與榮泉路西南隅，現況為店鋪(鐵皮屋)。

鄰近臺鐵成功站，中山路三段北側現況多為製造業及農業使用，另有零星住宅使用之建物多低矮、老舊，沿中山路三段南側多為商業或批發零售使用；南側地區多屬住商混合使用，生活機能便利，車站東南方為旭光國小；環河路五段以南有一處體育場所使用，現況為烏日榮泉球場。

(三) G19-G20(跨烏溪)

變更範圍位於中山路三段與省道台 1 線附近、環河路五段電塔附近以及環河路五段與三榮十六路 1 巷附近，現況分別為機械維修站、空地、雜林木。



備註：圖面標示位置為示意，應以實際設置之出入口位置為準

圖 5、G18 站土地使用現況示意圖



G19站出入口A(捷運開發區G19-1)



① 基地西北隅現況



② 基地北側現況



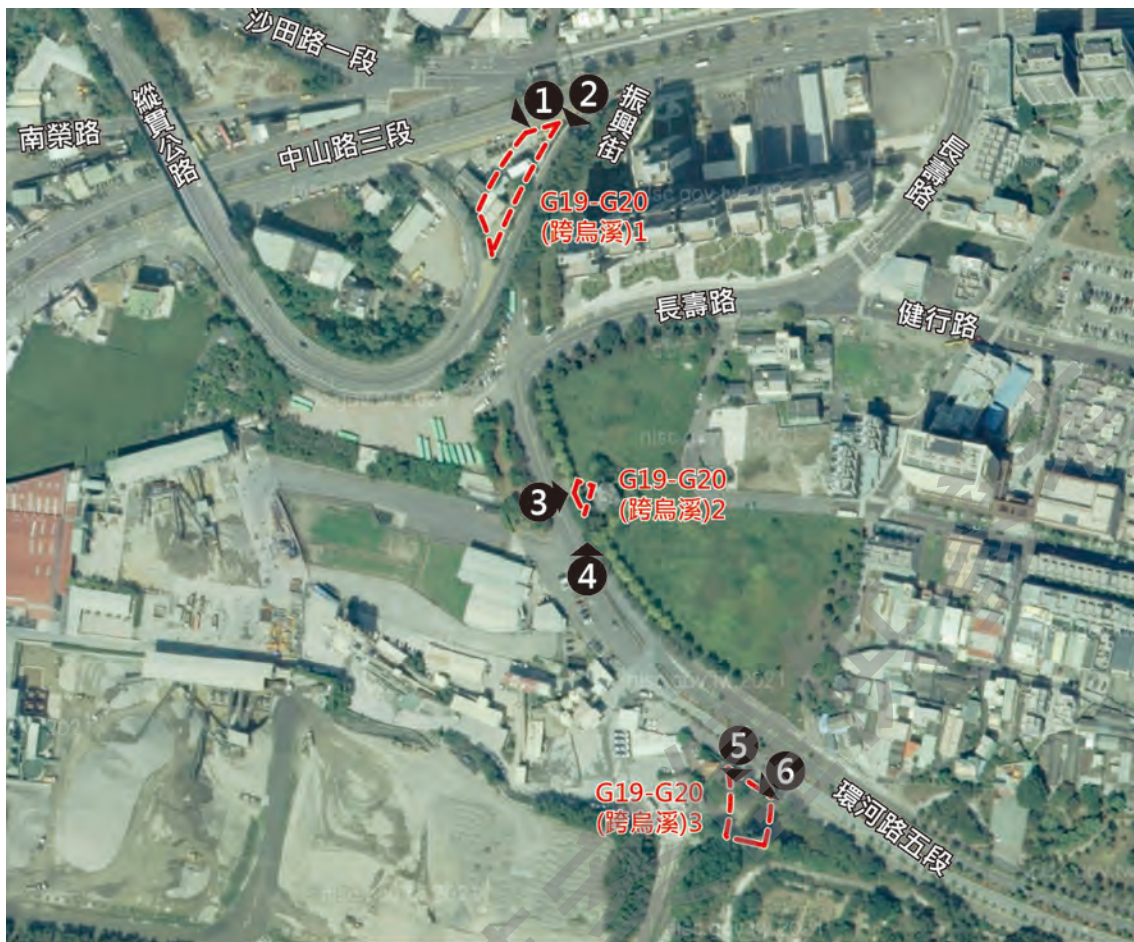
① 基地北側現況



② 基地東北隅現況

備註：圖面標示位置為示意，應以實際設置之出入口位置為準

圖 6、G19 站土地使用現況示意圖



G19-G20(跨烏溪)(捷運系統用地2~4)



① 基地北側現況



③ 基地現況



⑤ 基地現況



② 周邊道路現況(基地東北隅)



④ 基地現況



⑥ 基地現況

備註：圖面標示位置為示意，應以實際設置之出入口位置為準

圖 7、G19-G20 站土地使用現況示意圖

二、場站土地權屬

「捷運綠線延伸彰化段」場站設施佈設，以捷運車站設置出入口及相關設施所必須之最少需求用地劃設，並優先劃設公有土地，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烏日文心北屯延伸線建設計畫綜合規劃報告」，計畫區內場站用地設有捷運系統用地及捷運開發區，其需變更之土地權屬詳表 6，清冊詳附件二。

表 6、各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
G18 出入口 A	私有地		0.2611	100.00	捷運系統用地 G18-1
	小計		0.2611	100.00	
G18 出入口 B	公有地	國有	0.0372	5.81	捷運開發區 G18-2
		市有	0.0597	9.31	
	私有地		0.5440	84.88	
	小計		0.6409	100.00	
G18 出入口 C	公有地	國有	0.1223	11.05	捷運開發區 G18-3
		市有	0.0199	1.80	
		鄉鎮市有	0.0312	2.82	
	私有地		0.9331	84.33	
	小計		1.1065	100.00	
G18 必要設施	公有地(國有)		0.0040	9.86	捷運系統用地 1
	私有地		0.0361	90.14	
	小計		0.0401	100.00	
G19 出入口 A	私有地		0.3794	100.00	捷運開發區 G19-1
	小計		0.3794	100.00	
G19-G20 (跨烏溪)1	公有地(國有)		0.0043	4.34	捷運系統用地 2
	私有地		0.0943	95.66	
	小計		0.0986	100.00	
G19-G20 (跨烏溪)2	公有地(市有)		0.0104	100.00	捷運系統用地 3
	小計		0.0104	100.00	
G19-G20 (跨烏溪)3	公有地(國有)		0.0340	47.61	捷運系統用地 4
	未登錄地		0.0375	52.39	
	小計		0.0715	100.00	

註：實際面積及位置應依據核定圖實地分割測量為準。

資料來源：臺中捷運綠線延伸大坑及彰化段綜合規劃、環境影響評估及捷運設施用地土地使用變更綜合規劃報告期中報告，臺中市政府捷運工程局，民國 115 年 1 月，本計畫彙整。

柒、變更理由

配合「臺中捷運綠線延伸線」計畫路線之場、站及相關附屬設施設置需求，本案變更理由如下：

- 一、延伸既有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，紓解烏日、大肚地區交通壓力。
- 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「臺中都會區大眾捷運系統烏日文心北屯延伸線建設計畫綜合規劃報告」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「臺中捷運綠線延伸線」之設施用地需用土地，位本計畫區範圍內為場站 G18 及 G19 之各出入口，以及捷運相關設施，其變更位置詳圖 8 所示。

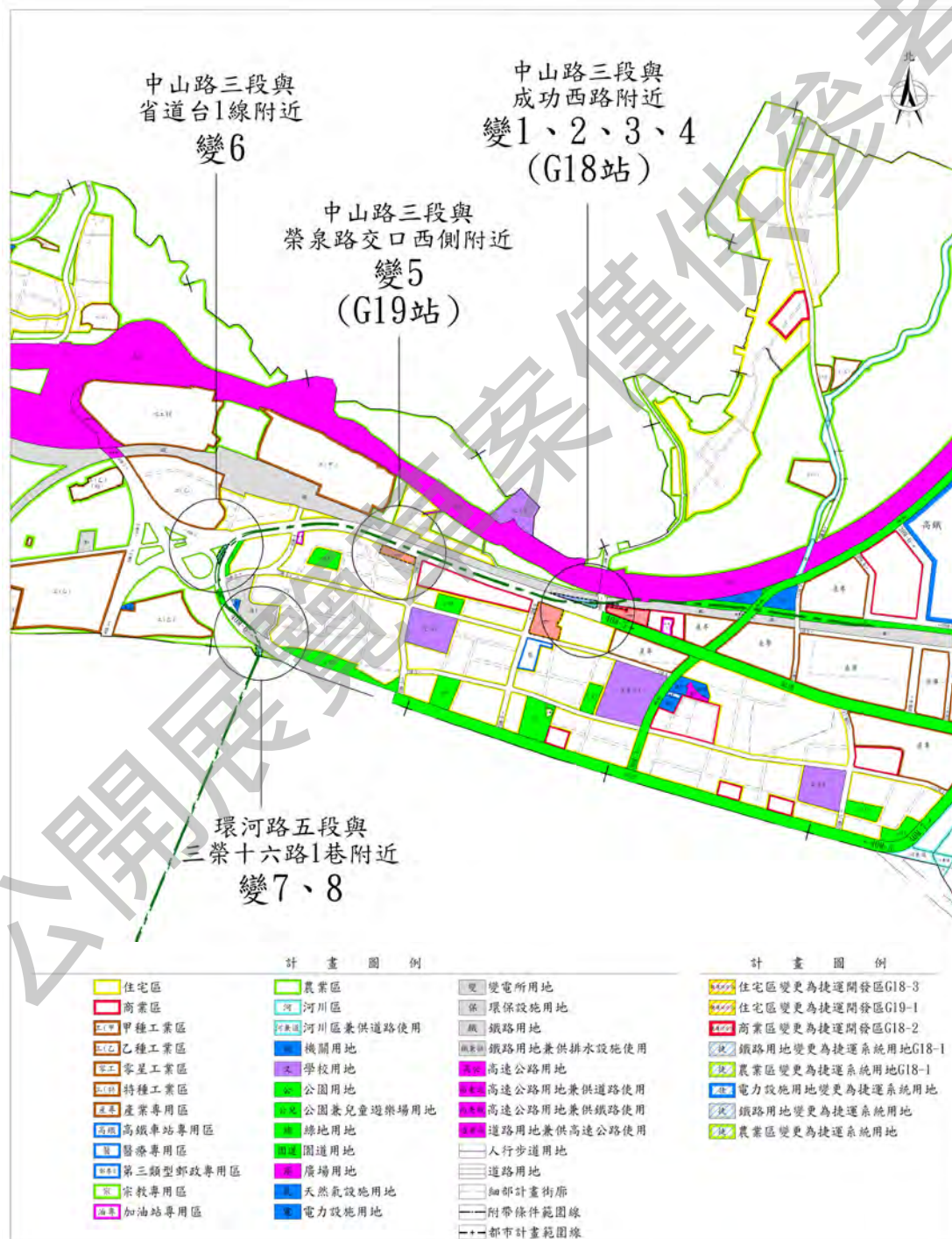


圖 8、變更計畫位置示意圖

玖、變更內容

本案係配合捷運設施用地取得，其都市計畫變更包括：

一、捷運設施用地辦理土地開發者，變更為捷運開發區

捷運設施用地若辦理土地開發，就其開發區域範圍，依都市計畫變更作業程序配合變更為「捷運開發區」。為擴大場站土地利用效益，捷運開發區之土地使用除供捷運路線、場、站及相關附屬設施使用外，得依「大眾捷運法」、「大眾捷運系統土地開發辦法」辦理土地開發。

二、捷運設施用地不辦理土地開發者，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，高架段路線須穿越私有土地上空部分，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」辦理穿越土地上空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。

三、土地開發回饋措施

本案土地開發回饋措施包括：

- (一) 無償提供捷運所需使用樓板面積及其土地持分面積。
- (二) 以建造成本價供政府，取回部份因容積提高或獎勵樓板之面積及其持分土地。

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，變更部分住宅區、商業區、鐵路用地、農業區及環保設施用地為「捷運開發區」或「捷運系統用地」，變更內容詳表 7 變更內容明細表、圖 9 至圖 11 變更內容示意圖，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	位成功西路西側與中山路三段北側附近	農業區 (0.1725 公頃) 鐵路用地 (0.0886 公頃)	捷運系統用地 G18-1 (0.2611 公頃)	G18 站周邊發展，以住宅使用為主，考量動線串接及配合本捷運建設計畫，場站 G18 出入口 A 及轉乘設施等相關附屬設施之佈設所需用地，變更為捷運系統用地。
2	位成功西路東側與中山路三段北側附近	商業區 (0.6409 公頃)	捷運開發區 G18-2 (0.6409 公頃)	G18 站鄰近臺中烏日高鐵特區、烏日全民運動館及烏日林新醫院，藉由捷運建設完善大眾運輸系統轉乘，帶動烏日周邊發展，配合本捷運建設計畫，將場站 G18 出入口 B 及相關附屬設施之佈設所需用地變更為捷運開發區，並依大眾捷運法及大眾捷運系統土地開發辦法規定辦理土地開發，有助於挹注捷運建設經費。
3	位中山路三段南側與榮合路東側附近	住宅區 (1.1065 公頃)	捷運開發區 G18-3 (1.1065 公頃)	G18 站鄰近臺中烏日高鐵特區、烏日全民運動館及烏日林新醫院，藉由捷運建設完善大眾運輸系統轉乘，帶動烏日周邊發展，配合本捷運建設計畫，將場站 G18 出入口 C 及相關附屬設施之佈設所需用地變更為捷運開發區，並依大眾捷運法及大眾捷運系統土地開發辦法規定辦理土地開發，有助於挹注捷運建設經費。
4	位成功西路東側與臺鐵(臺中線山線)附近	鐵路用地 (0.0401 公頃)	捷運系統用地 1 (0.0401 公頃)	配合本捷運建設計畫高架路線之墩柱佈設所需用地，變更為捷運系統用地。

編號	位置	變更內容		變更理由
		原計畫(面積)	新計畫(面積)	
5	位中山路三段與榮泉路交口西側	住宅區 (0.3794 公頃)	捷運開發區 G19-1 (0.3794 公頃)	G19 站鄰近臺鐵成功站及住宅學區，透過捷運建設改善通學路徑，強化與臺鐵轉乘，提升地區大眾運輸，並配合本捷運建設計畫，將場站 G19 出入口 A 及相關附屬設施之佈設所需用地變更為捷運開發區，並依大眾捷運法及大眾捷運系統土地開發辦法規定辦理土地開發，有助於挹注捷運建設經費。
6	位中山路三段與省道台 1 線附近	農業區 (0.0986 公頃)	捷運系統用地 2 (0.0986 公頃)	配合本捷運建設計畫高架路線之墩柱佈設所需用地，變更為捷運系統用地。
7	位環河路五段電塔附近	環保設施用地 (0.0104 公頃)	捷運系統用地 3 (0.0104 公頃)	配合本捷運建設計畫高架路線之墩柱佈設所需用地，變更為捷運系統用地。
8	位環河路五段與三榮十六路 1 巷附近	農業區 (0.0715 公頃)	捷運系統用地 4 (0.0715 公頃)	配合本捷運建設計畫高架路線之墩柱佈設所需用地，變更為捷運系統用地。

註：1.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二。

表 8、變更前後土地使用面積對照表

項目		現行計畫 面積 (公頃)	變更增 減面積 (公頃)	變更後		
				變更後 面積 (公頃)	佔都市發展 用地面積比 例(%)	佔計畫區 總面積比 例(%)
土地 使用 分區	住宅區	522.69	-1.49	521.20	33.40	19.28
	商業區	71.74	-0.64	71.10	4.56	2.63
	甲種工業區	8.91		8.91	0.57	0.33
	乙種工業區	190.12		190.12	12.19	7.03
	零星工業區	29.02		29.02	1.86	1.07
	特種工業區	0.62		0.62	0.04	0.02
	高鐵車站專用區	29.45		29.45	1.89	1.09
	產業專用區	38.54		38.54	2.47	1.43
	產業服務專用區	5.61		5.61	0.36	0.21
	產業專用區(供園區管理機構使用)	0.08		0.08	0.01	0.00
	產業專用區(供污水處理廠使用)	0.08		0.08	0.01	0.00
	購物專用區	5.06		5.06	0.32	0.19
	電信專用區	0.14		0.14	0.01	0.01
	公用事業專用區	0.79		0.79	0.05	0.03
	醫療事業專用區	0.72		0.72	0.05	0.03
	郵政事業專用區	0.26		0.26	0.02	0.01
	第三類型郵政專用區	0.10		0.10	0.01	0.00
	保存區	0.72		0.72	0.05	0.03
	宗教專用區	1.58		1.58	0.10	0.06
	文教區(供私立明道中學使用)	3.47		3.47	0.22	0.13
	加油站專用區	0.41		0.41	0.03	0.02
	捷運開發區	0.00	2.13	2.13	0.14	0.08
	農業區	963.60	-0.34	963.26	-	35.63
	河川區	175.83		175.83	-	6.50
	河川區兼供道路使用	3.96		3.96	-	0.15
	河川區兼供高速公路使用	0.53		0.53	-	0.02
	小計	2,054.03	-0.34	2,053.69	58.33	75.95
公共 設施 用地	機關用地	16.96		16.96	1.09	0.63
	學校用地	51.74		51.74	3.32	1.91
	公園用地	29.88		29.88	1.92	1.11
	公園兼兒童遊樂場用地	10.77		10.77	0.69	0.40
	公園兼滯洪池用地	0.78		0.78	0.05	0.03
	綠地用地	7.90		7.90	0.51	0.29
	園道用地	46.97		46.97	3.01	1.74
	體育場用地	6.81		6.81	0.44	0.25
	社教用地	0.22		0.22	0.01	0.01
	廣場用地	1.19		1.19	0.08	0.04
	廣場兼停車場用地	3.12		3.12	0.20	0.12

項目	現行計畫 面積 (公頃)	變更增 減面積 (公頃)	變更後		
			變更後 面積 (公頃)	佔都市發展 用地面積比 例(%)	佔計畫區 總面積比 例(%)
停車場用地	2.07		2.07	0.13	0.08
加油站用地	0.29		0.29	0.02	0.01
變電所用地	1.59		1.59	0.10	0.06
電路鐵塔用地	0.15		0.15	0.01	0.01
自來水事業用地	0.70		0.70	0.04	0.03
水利用地	0.10		0.10	0.01	0.00
天然氣設施用地	0.45		0.45	0.03	0.02
電力設施用地	0.70		0.70	0.04	0.03
環保設施用地	8.37	-0.01	8.36	0.54	0.31
抽水站用地	0.09		0.09	0.01	0.00
污水處理廠用地	6.93		6.93	0.44	0.26
屠宰場用地	0.11		0.11	0.01	0.00
墓地用地	1.93		1.93	0.12	0.07
捷運系統用地	1.21	0.48	1.69	0.11	0.06
捷運系統用地兼供道路使用	0.09		0.09	0.01	0.00
捷運系統用地兼供鐵路使用	0.01		0.01	0.00	0.00
車站用地	0.14		0.14	0.01	0.01
高速鐵路用地	37.16		37.16	2.38	1.37
溝渠用地	2.58		2.58	0.17	0.10
鐵路用地	76.28	-0.13	76.15	4.88	2.82
鐵路用地(得供捷運設施使用)	0.04		0.04	0.00	0.00
鐵路用地兼供排水設施使用	0.03		0.03	0.00	0.00
鐵路用地兼供道路使用	0.06		0.06	0.00	0.00
高速公路用地	66.96		66.96	4.29	2.48
高速公路用地兼供鐵路使用	0.22		0.22	0.01	0.01
高速公路用地兼供道路使用	0.79		0.79	0.05	0.03
河道用地	17.39		17.39	1.11	0.64
河道用地兼供道路使用	0.60		0.60	0.04	0.02
道路用地	246.02		246.02	15.77	9.10
道路用地兼供鐵路使用	0.19		0.19	0.01	0.01
道路用地兼供高速公路使用	0.18		0.18	0.01	0.01
人行步道用地	0.05		0.05	0.00	0.00
小計	649.82	0.34	650.16	41.67	24.05
都市發展用地	1,559.93		1,560.27	100.00	-
合計	2,703.85		2,703.85	-	100.00

註1:本表面積應以依據核定圖實地分割測量面積為準。

註2:此都市發展用地面積不包括農業區、河川區、河川區兼供高速公路使用及河川區兼供道路使用。

註3:表內百分比 0.00%係為用地面積過小所致。

資料來源：臺中市烏日大肚地區都市計畫主要計畫案，112年8月。

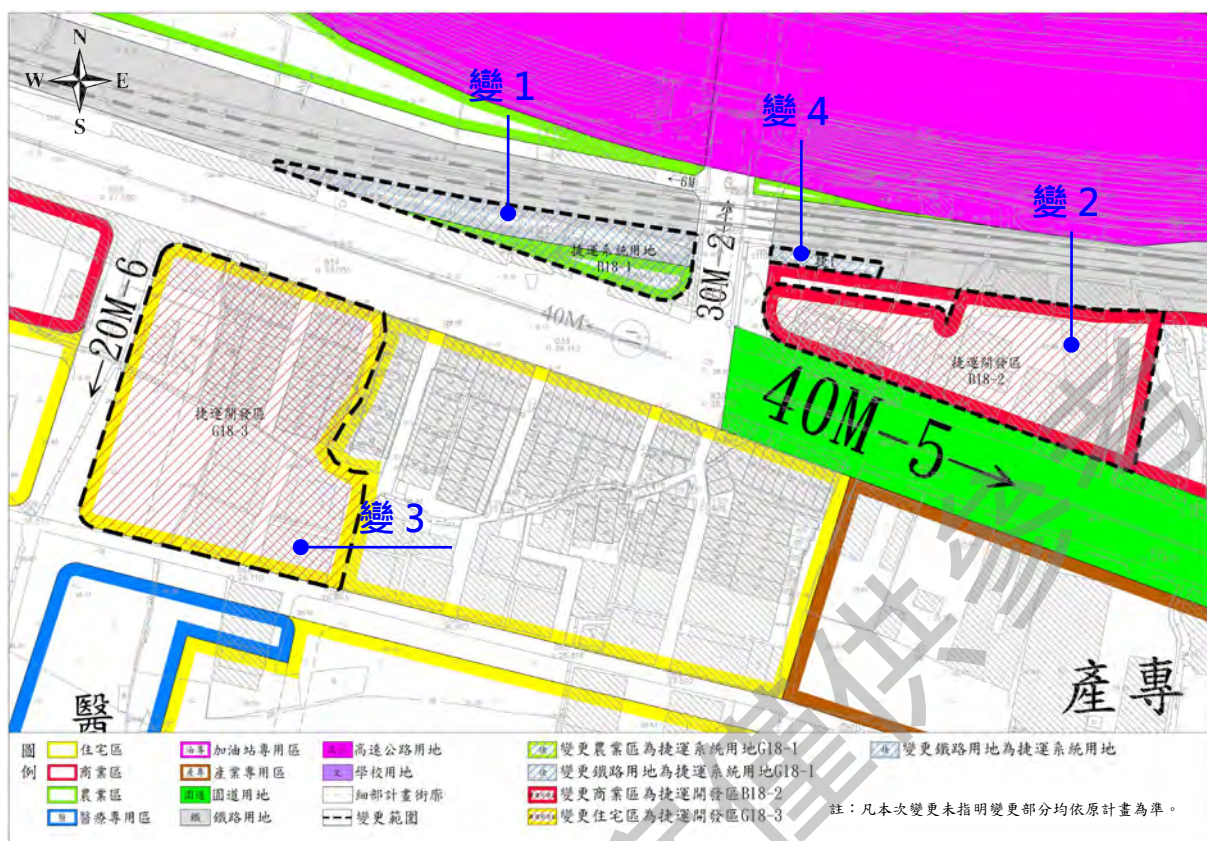


圖 9、變更內容示意圖(編號 1、2、3、4)

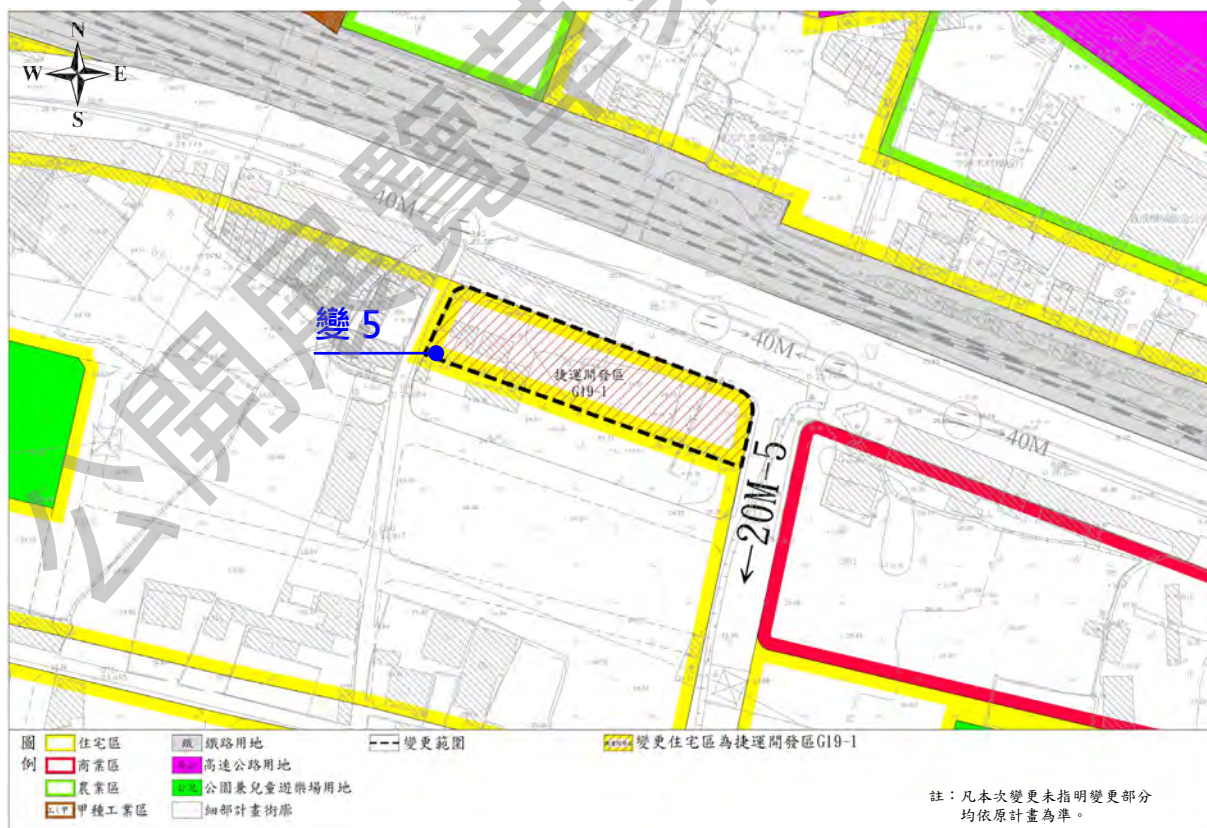


圖 10、變更內容示意圖(編號 5)



圖 11、變更內容示意圖(編號 6、7、8)

拾、變更後計畫

本計畫變更後，共計增加 1 項土地使用分區，變更後土地使用面積表如表 9，變更後內容示意圖如圖 12 至圖 14 所示。

表 9、變更後土地使用面積對照表

項目		面積 (公頃)	佔都市發展 用地面積比 例(%)	佔計畫區 總面積比 例(%)
土 地 使 用 分 區	住宅區	521.20	33.40	19.28
	商業區	71.10	4.56	2.63
	甲種工業區	8.91	0.57	0.33
	乙種工業區	190.12	12.19	7.03
	零星工業區	29.02	1.86	1.07
	特種工業區	0.62	0.04	0.02
	高鐵車站專用區	29.45	1.89	1.09
	產業專用區	38.54	2.47	1.43
	產業服務專用區	5.61	0.36	0.21
	產業專用區(供園區管理機構使用)	0.08	0.01	0.00
	產業專用區(供污水處理廠使用)	0.08	0.01	0.00
	購物專用區	5.06	0.32	0.19
	電信專用區	0.14	0.01	0.01
	公用事業專用區	0.79	0.05	0.03
	醫療事業專用區	0.72	0.05	0.03
	郵政事業專用區	0.26	0.02	0.01
	第三類型郵政專用區	0.10	0.01	0.00
	保存區	0.72	0.05	0.03
	宗教專用區	1.58	0.10	0.06
	文教區(供私立明道中學使用)	3.47	0.22	0.13
	加油站專用區	0.41	0.03	0.02
	捷運開發區	2.13	0.14	0.08
	農業區	963.26	-	35.63
	河川區	175.83	-	6.50
	河川區兼供道路使用	3.96	-	0.15
	河川區兼供高速公路使用	0.53	-	0.02
	小計	2,053.69	58.33	75.95
公 共 設 施 用 地	機關用地	16.96	1.09	0.63
	學校用地	51.74	3.32	1.91
	公園用地	29.88	1.92	1.11
	公園兼兒童遊樂場用地	10.77	0.69	0.40
	公園兼滯洪池用地	0.78	0.05	0.03
	綠地用地	7.90	0.51	0.29
	園道用地	46.97	3.01	1.74
	體育場用地	6.81	0.44	0.25

項目		面積 (公頃)	佔都市發展 用地面積比 例(%)	佔計畫區 總面積比 例(%)
公共 設施 用地	社教用地	0.22	0.01	0.01
	廣場用地	1.19	0.08	0.04
	廣場兼停車場用地	3.12	0.20	0.12
	停車場用地	2.07	0.13	0.08
	加油站用地	0.29	0.02	0.01
	變電所用地	1.59	0.10	0.06
	電路鐵塔用地	0.15	0.01	0.01
	自來水事業用地	0.70	0.04	0.03
	水利用地	0.10	0.01	0.00
	天然氣設施用地	0.45	0.03	0.02
	電力設施用地	0.70	0.04	0.03
	環保設施用地	8.36	0.54	0.31
	抽水站用地	0.09	0.01	0.00
	污水處理廠用地	6.93	0.44	0.26
	屠宰場用地	0.11	0.01	0.00
	墓地用地	1.93	0.12	0.07
	捷運系統用地	1.69	0.11	0.06
	捷運系統用地兼供道路使用	0.09	0.01	0.00
	捷運系統用地兼供鐵路使用	0.01	0.00	0.00
	車站用地	0.14	0.01	0.01
	高速鐵路用地	37.16	2.38	1.37
	溝渠用地	2.58	0.17	0.10
	鐵路用地	76.15	4.88	2.82
	鐵路用地(得供捷運設施使用)	0.04	0.00	0.00
	鐵路用地兼供排水設施使用	0.03	0.00	0.00
	鐵路用地兼供道路使用	0.06	0.00	0.00
	高速公路用地	66.96	4.29	2.48
	高速公路用地兼供鐵路使用	0.22	0.01	0.01
	高速公路用地兼供道路使用	0.79	0.05	0.03
	河道用地	17.39	1.11	0.64
	河道用地兼供道路使用	0.60	0.04	0.02
	道路用地	246.02	15.77	9.10
	道路用地兼供鐵路使用	0.19	0.01	0.01
	道路用地兼供高速公路使用	0.18	0.01	0.01
	人行步道用地	0.05	0.00	0.00
	小計	650.16	41.67	24.05
都市發展用地		1,560.27	100.00	-
合計		2,703.85	-	100.00

註 1:本表面積應以依據核定圖實地分割測量面積為準。

註 2:此都市發展用地面積不包括農業區、河川區、河川區兼供高速公路使用及河川區兼供道路使用。

註 3:表內百分比 0.00%係為用地面積過小所致。

資料來源：臺中市烏日大肚地區都市計畫主要計畫案，112 年 8 月。

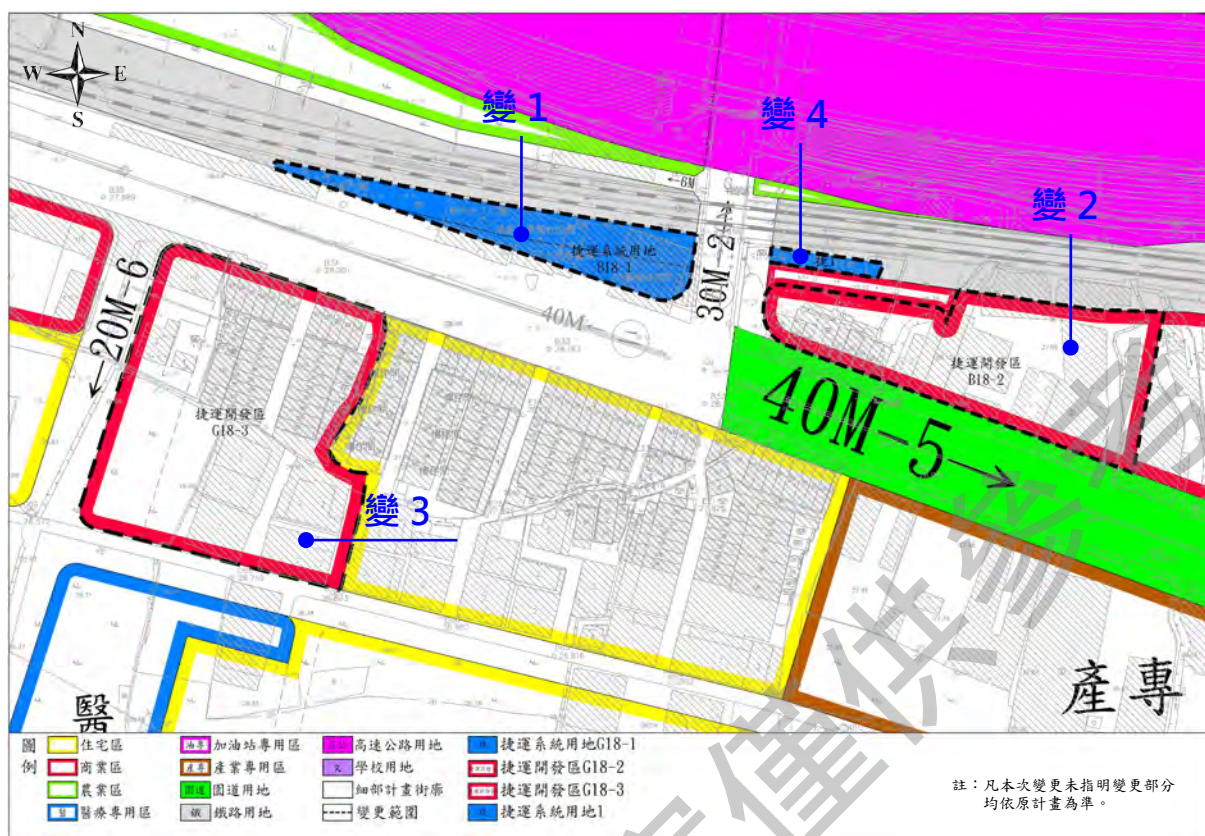


圖 12、變更後內容示意圖(編號 1、2、3、4)

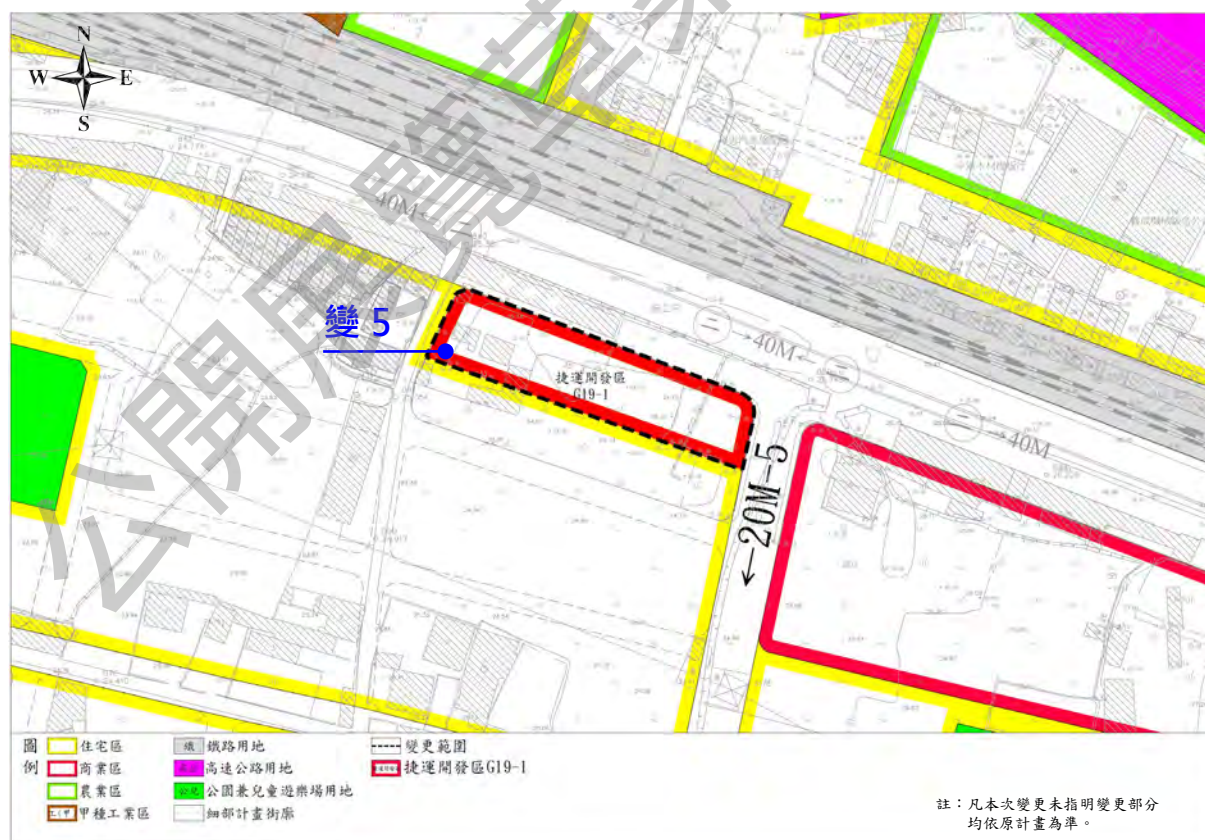


圖 13、變更後內容示意圖(編號 5)

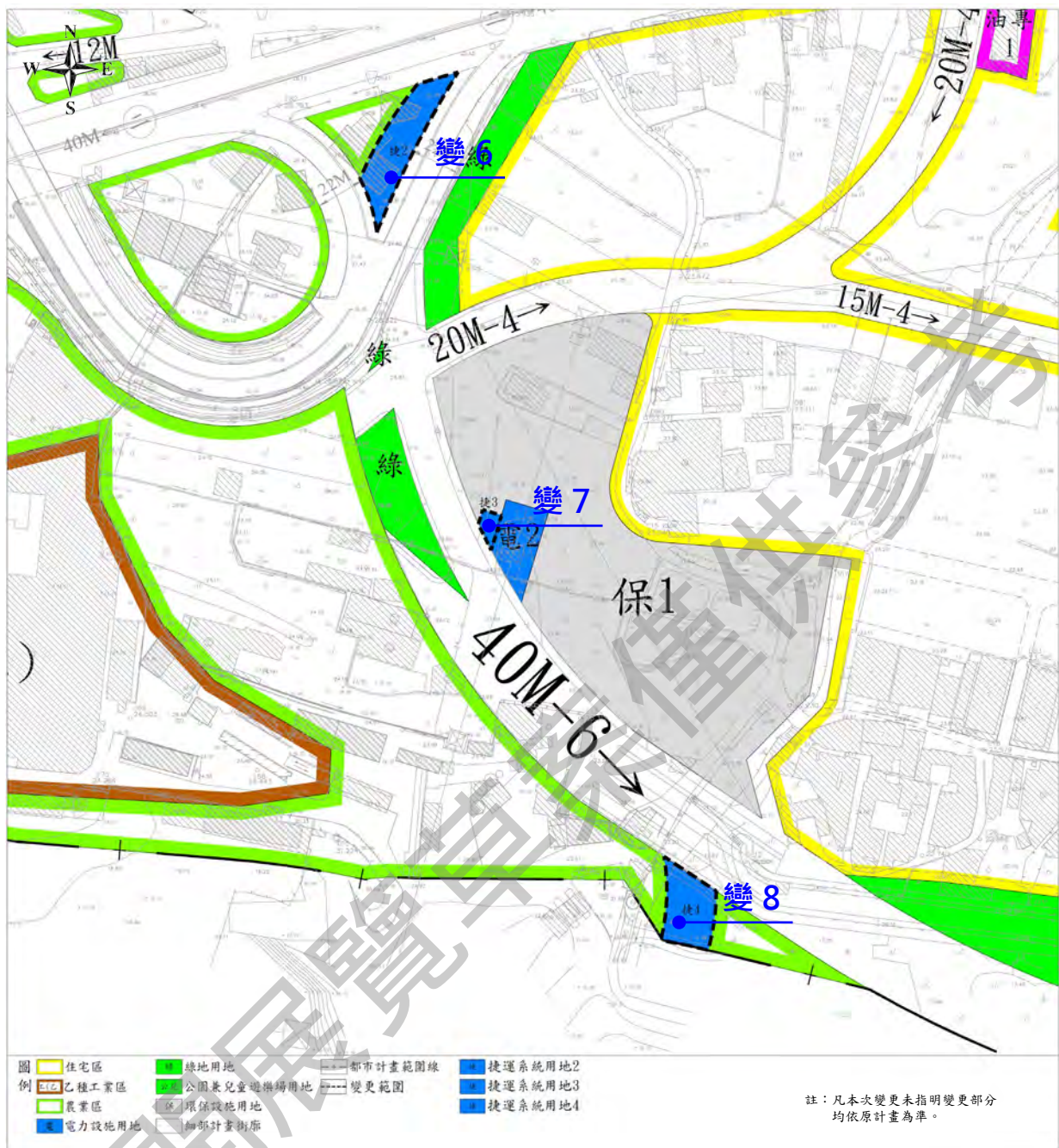


圖 14、變更後內容示意圖(編號 6、7、8)

拾壹、防災計畫

一、各場站防災計畫

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，防災內容說明如後：

(一) 場站 B18 防災路線

1. 防救災路線

- (1) 緊急防救道路：指定中山路三段（40m）為第一層級之緊急道路。
- (2) 救援輸送道路：指定榮和路及成功西路為救援輸送道路。
- (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：指定成功公園、榮和公園為臨時避難場所。
- (2) 臨時收容場所：指定旭光國小為收容場所。

3. 消防據點

本捷運場站範圍係屬消防局第三救災救護大隊烏日分隊管轄，距離本場站約 2.5 公里，故指定其為消防據點。

4. 防救災指揮中心

指定三和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。

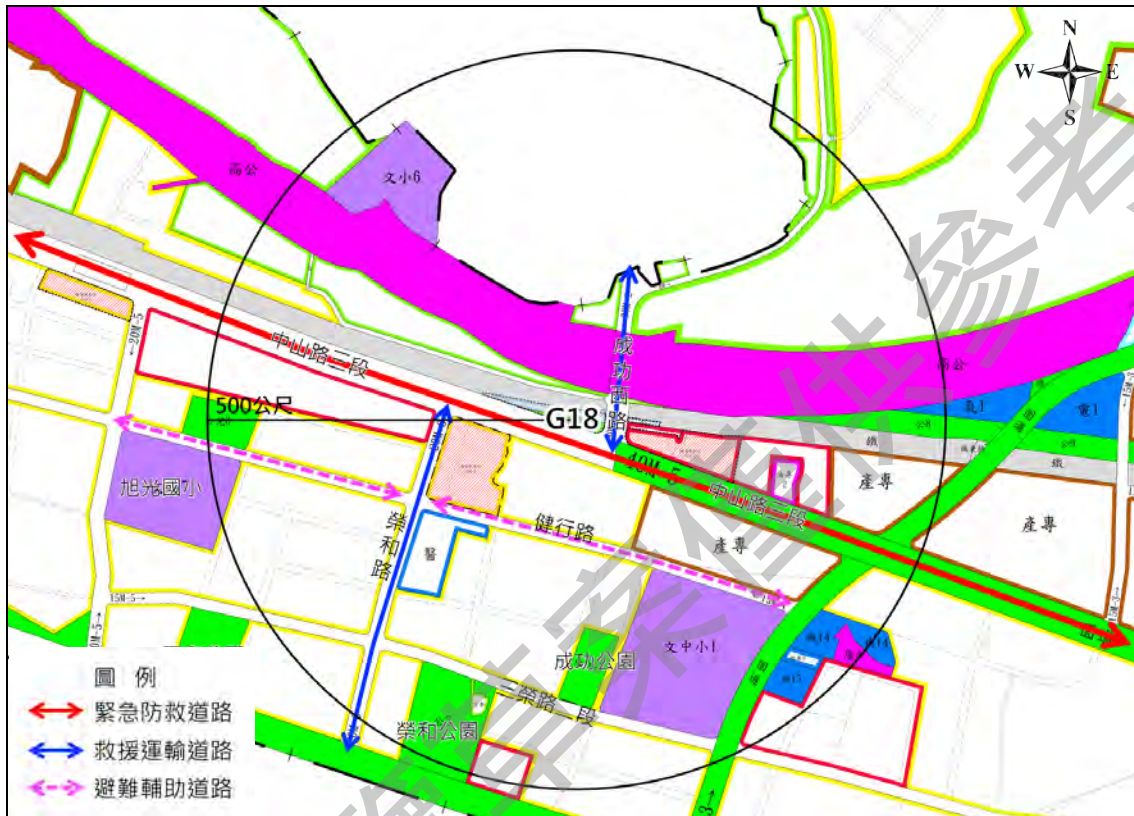


圖 15、場站 B18 防災計畫示意圖

(二) 場站 B19 防災路線

1.防救災路線

- (1)緊急防救道路：指定中山路三段（40m）為第一層級之緊急道路。
- (2)救援輸送道路：指定榮泉路為救援輸送道路。
- (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:指定松鼠公園、長壽公園為臨時避難場所。

(2)臨時收容場所:指定旭光國小為收容場所。

3.消防據點

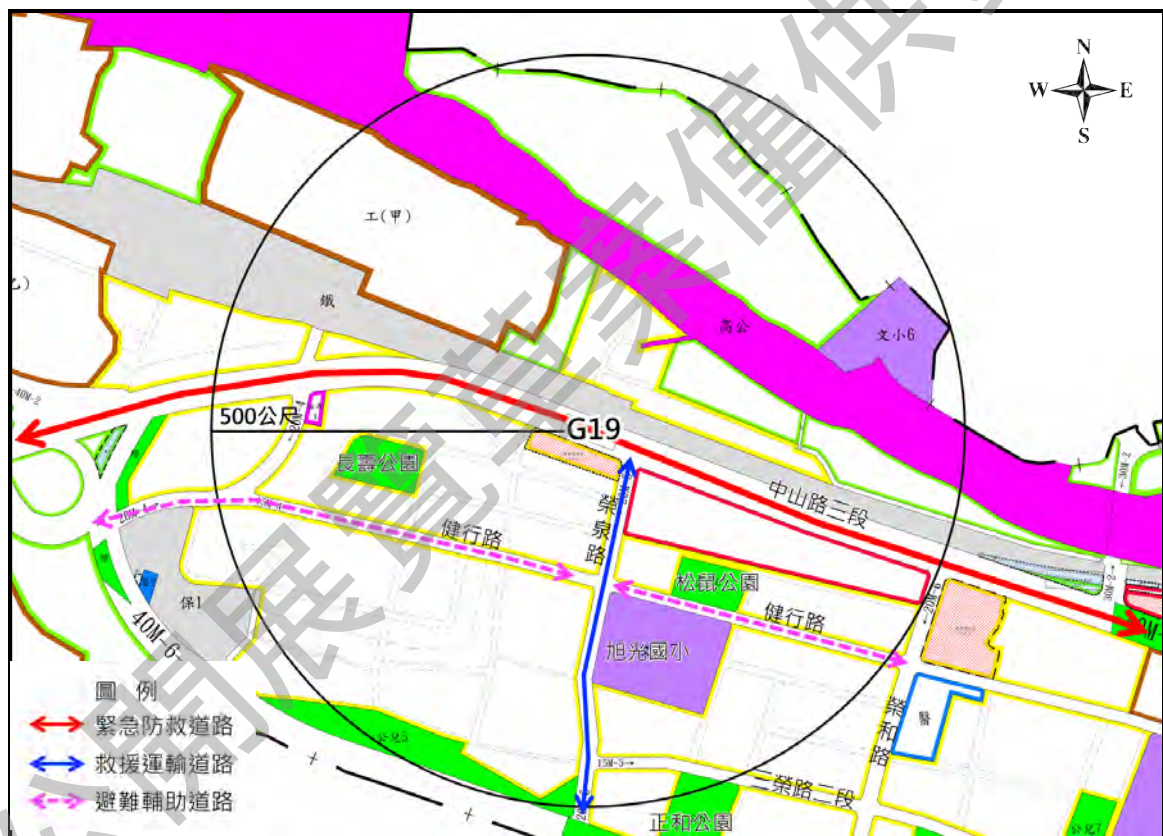
本捷運場站範圍係屬消防局第三救災救護大隊烏日分隊管轄，距離本場站約 3.2 公里，故指定其為消防據點。

4.防救災指揮中心

指定三和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。



拾貳、交通影響

臺中捷運綠線延伸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。捷運綠線延伸線車站轉乘設施需求數量估算係以目標 140 年之尖峰小時進出運量預測，詳表 10 所示。

表 10、目標年140年捷運綠線延伸線尖峰小時各車站旅客進/出站流量

路段區段	車站	本計畫路線				捷運轉乘進出			
		順行 (大坑往彰化)		逆行 (彰化往大坑)		順行 (往大坑)		逆行 (往彰化)	
		進站	出站	進站	出站	進站	出站	進站	出站
延伸大坑段	G1	1,748	-	-	1,870	580	0	0	530
	G2	1,536	59	49	1,579				
延伸彰化段	G18	46	771	856	179				
	G19	137	514	903	529				
	G20	46	743	702	37				
	G21	57	946	902	51				
	G22	129	1,485	1,473	125	112	442	442	111
	G23	-	1,431	1,418	-	-	67	63	-

單位：人次/時

註：站設施計算之進/出站流量以(本計畫)目標年(140 年)預測值為計算基礎。

資料來源：臺中都會區大眾捷運系統烏日文心北屯延伸線建設計畫綜合規劃報告，臺中市政府捷運工程局，民國 115 年 1 月，本計畫彙整。

(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敷提供捷運轉乘使用，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 11。

表 11、車站轉乘設施需求數量估算表

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
		小汽車及 計程車	機車	公車	自行車	機車	小汽車	
G1/屯區捷 運環線	端點站 /交會站	2	2	3	53	191	36	市郊、雙側出 入口
G2	中間站	2	2	3	43	155	0	市郊、雙側出 入口
G18	中間站	1	1	2	25	89	0	市郊、雙側出 入口
G19	中間站	1	1	2	28	97	0	市郊、單側出 入口
G20	中間站	1	1	2	20	74	0	市郊、雙側出 入口
G21	中間站	1	1	2	28	93	0	市郊、雙側出 入口
G22/輕軌	中間站 /交會站	1	1	2	28	100	0	市郊、雙側出 入口
G23/臺鐵	端點站 /交會站	2	2	3	35	129	25	市郊、單側出 入口

資料來源：臺中都會區大眾捷運系統烏日文心北屯延伸線建設計畫綜合規劃報告，臺中市政府捷運工程局，民國 115 年 1 月，本計畫彙整。

(三) 營運期間交通衝擊分析

本計畫預測有無捷運綠線延伸線情況下，綠線延伸走廊晨峰時段路段服務水準如表 12。臺中捷運綠線延伸線沿松竹路規劃車站及路線，其中場站 G1 位置位於松竹路一段-東山路一段、G2 位於松竹路二段-軍功路二段、G18 位於中山路三段-榮和路、G19 位於中山路三段-榮泉路，預測有捷運綠線延伸線時，其路段服務水準皆有顯著提升。

表 12、目標年有/無綠線延伸線情境下之走廊各路段服務水準預測(晨峰時段)彙整表

路段名稱	區間	方向	無綠延				有綠延			
			交通量 (PCU/HR)	V/C 值	旅行速率 (KM/HR)	服務 水準	交通量 (PCU/HR)	V/C 值	旅行速率 (KM/HR)	服務 水準
祥順路二段	松竹路一段-軍功十三路	往北	608	0.20	36.5	A3	567	0.21	39.1	A3
		往南	427	0.14	37.4	A3	398	0.15	40.1	A2
松竹路一段	東山路一段-環中東路一段	往東	860	0.29	30.5	B3	802	0.30	32.6	B3
		往西	912	0.30	31.0	B3	850	0.31	33.3	B3
松竹路一段	環中東路一段-旱溪西路三段	往東	804	0.27	28.3	B4	749	0.28	31.3	B3
		往西	872	0.29	27.1	B4	813	0.30	30.1	B3
松竹路二段	北屯路-松竹路二段 74 巷	往東	1,255	0.29	44.2	B2	1,171	0.29	47.3	B1
		往西	1,349	0.31	43.8	B2	1,258	0.31	46.9	B1
東山路一段	松竹路一段-祥順路二段	往東	566	0.19	35.4	A3	528	0.20	37.9	A3
		往西	283	0.09	34.0	A3	264	0.10	36.4	A3
軍功路二段	松竹路一段-東山路一段	往北	1,068	0.36	41.3	B2	996	0.37	44.2	B2
		往南	416	0.14	44.0	A2	388	0.14	47.1	A1
松竹五路二段	松竹路一段-軍福十八路	往北	299	0.10	42.3	A2	279	0.10	45.4	A1
		往南	226	0.08	44.9	A2	211	0.08	48.1	A1
中山路三段(臺中市範圍)	高鐵一路-榮和路	往東	2,150	0.35	40.7	B2	1,860	0.34	43.6	B2
		往西	2,171	0.36	42.9	B2	1,878	0.34	44.9	B2
榮泉路	中山路三段-環河路五段	往東	286	0.10	36.4	A3	248	0.09	38.9	A3
		往西	232	0.08	37.9	A3	201	0.07	40.6	A2
環河路五段	榮泉路-長壽路	往東	155	0.04	33.4	A3	134	0.04	35.8	A3
		往西	152	0.04	33.0	A3	132	0.04	35.4	A3
大度橋	臺中與彰化縣界	往北	2,606	0.67	46.7	C3	2,254	0.64	50.7	C3
		往南	1,795	0.46	54.2	B3	1,553	0.44	58.1	B2
彰興路二段	臺中與彰化縣界	往北	1,016	0.26	43.5	B2	879	0.25	46.6	B1
		往南	972	0.25	44.8	A2	841	0.24	48.0	A1
金馬東路	中山路三段-彰興路二段	往北	600	0.15	42.3	A2	519	0.15	45.4	A1
		往南	722	0.19	41.7	A2	625	0.18	44.7	A2
金馬路一段	中山路三段-寶廊路	往北	1,556	0.33	41.0	B2	1,346	0.32	44.0	B2
		往南	2,275	0.48	40.5	B2	1,968	0.47	43.4	B2
中山路三段(彰化縣範圍)	金馬東路-彰南路一段	往北	1,268	0.33	33.2	B3	1,097	0.31	35.6	B3
		往南	1,071	0.27	33.6	B3	927	0.26	36.0	B3
中山路三段(彰化縣範圍)	彰南路一段-建國南路	往北	1,535	0.51	30.0	C4	1,328	0.49	32.2	B3
		往南	2,686	0.61	29.7	C4	2,323	0.58	32.2	C3

資料來源：臺中都會區大眾捷運系統烏日文心北屯延伸線建設計畫綜合規劃報告，臺中市政府捷運工程局，民國 115 年 1 月，本計畫彙整。

拾參、實施進度及經費

一、主辦單位

「臺中捷運綠線延伸線」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

捷運系統用地屬公有土地者，依規定辦理撥用，屬私有土地，則以協議價購、徵收等方式取得。

捷運開發區之土地取得，屬公有地得採撥用，屬私有地依「大眾捷運法」、「大眾捷運系統土地開發辦法」及其他相關規定辦理。

三、開發經費

捷運綠線延伸大坑段及延伸彰化段烏日段之開發經費（含用地）總經費合計約新臺幣 328.3 億元，用地取得費用約新臺幣 5.16 億元。本計畫用地取得費為新臺幣 3.16 億元，工程費用為新台幣 173.73 億元（詳表 13）。

惟「臺中捷運綠線延伸線」計畫（含用地）總經費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 125 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 13 實施進度及經費表。

表 13、實施進度與經費表

土地使用 分區	面積 (公頃)	產權	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					
捷運系統 用地	0.0902	公有			✓	315.97	17,373.01	臺中市 政府	民國 125 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。
	0.3915	私有	✓	✓						
捷運 開發區	0.2703	公有			✓					
	1.8565	私有	✓							

註：1. 表內面積應依主要計畫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，因捷運土地開發變更都市計畫所增加容積之半數由臺中市政府取得，並由其支付建造成本，有償取回因容積提高或獎勵樓地板之面積及其持分土地。

資料來源：臺中都會區大眾捷運系統烏日文心北屯延伸線建設計畫綜合規劃報告，臺中市政府捷運工程局，民國 115 年 1 月，本計畫彙整。

拾肆、其他

- 一、本案所變更之捷運系統用地及捷運開發區，其建蔽率、容積率、使用項目管制及都市設計規定，於細部計畫內載明。
- 二、本案所變更之捷運系統用地係供設置捷運設施（捷運車站站體、墩柱、車站出入口及其相關設施）之使用，其建蔽率及容積率不予規定。
- 三、本捷運建設計畫之場、站等建築，應納入都市設計審議，包含其出入口、基地退縮空間與周邊設施出入動線以及人本交通動線之整體規劃。
- 四、為有效引導場站周邊緊湊發展，以達大眾運輸導向及都會區空間結構永續發展，推動增額容積的開發許可制度，於場站周邊地區辦理細部計畫通盤檢討時，應劃定增額容積實施地區，且為積極於良好之都會生活區位提供適足之社會住宅，應評估訂定其捐贈及提供社會住宅之容積獎勵機制，原則為：
 - （一）位於捷運車站中心點半徑 500 公尺範圍，所涵蓋之細部計畫街廓。
 - （二）排除山坡地、保護區、河川區、行水區、工業區等不宜高強度開發之土地或公共設施用地及依大眾捷運系統土地開發辦法辦理之捷運開發區。
 - （三）增額容積申請上限應以最高不得超過基準容積率 50% 為原則。
 - （四）為積極於良好之都會生活區位提供適足之社會住宅，得參酌本市都市實際發展及車站周邊地區之緊湊發展策略與各類公益性設施之需求，就增額容積強度、換算之價金、其他容積獎勵或容積移轉之申請適用順序、社會住宅戶數取得目標、經費收入挹注捷運建設之比例等事項，評估訂定優先申請捐贈及提供社會住宅之容積獎勵機制，而為避免捐贈戶數少造成營運管理成本不符效益，得以代金繳納。
- 五、除本案有說明變更者外，悉依其他有關法令規定辦理。