

變更臺中市都市計畫(臺中車站地區)細部計畫
(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

中華民國一十二年一月

臺中市變更都市計畫審核摘要表

項 目	說 明
都 市 計 畫 名 稱	變更臺中市都市計畫(臺中車站地區)細部計畫(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 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、捷運場站規劃概述.....	10
伍、環境現況分析.....	16
陸、變更理由.....	17
柒、變更位置.....	18
捌、變更內容.....	19
玖、變更後計畫.....	23
拾、事業及財務計畫.....	25
拾壹、土地使用分區管制要點.....	27

附 件

- 附件一、相關函文
- 附件二、需用土地地籍清冊、土地權屬圖
- 附件三、捷運藍線場站土地開發基地強度及回饋處理原則

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概述表.....	15
表 3、土地使用現況說明表.....	16
表 4、場站土地權屬統計表.....	17
表 5、變更內容明細表.....	19
表 6、變更前後土地使用面積對照表.....	20
表 7、捷運藍線(臺中市都市計畫(配合臺中都會區鐵路高架捷運化計畫-臺中車站地區)細部計畫)之土地開發基地強度(容積率)訂定原則表.....	22
表 8、變更後土地使用面積對照表.....	23
表 9、實施進度與經費表.....	26

圖 目 錄

圖 1、臺中捷運藍線路線圖	4
圖 2、臺中捷運藍線路線行經各都市計畫範圍示意圖	5
圖 3、臺中市都市計畫臺中捷運藍線路線示意圖	13
圖 4、計畫區內臺中捷運藍線路線及車站位置示意圖	14
圖 5、變更計畫位置示意圖 (B19).....	18
圖 6、變更內容示意圖(編號 1).....	21
圖 7、變更後內容示意圖(編號 1).....	24

公開展覽草案
僅供參考

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，自民國 99 年 12 月續由本府啟動辦理「可行性研究」，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，107 年 10 月獲行政院核定「可行性研究」後，108 年 3 月啟動辦理「綜合規劃」，並於 110 年 3 月完成「綜合規劃報告」送審，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」。

「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」、「中部科學工業園區臺中基地附近特定區計畫」、「臺中市都市計畫主要計畫」等範圍(詳圖 1 及圖 2)，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。

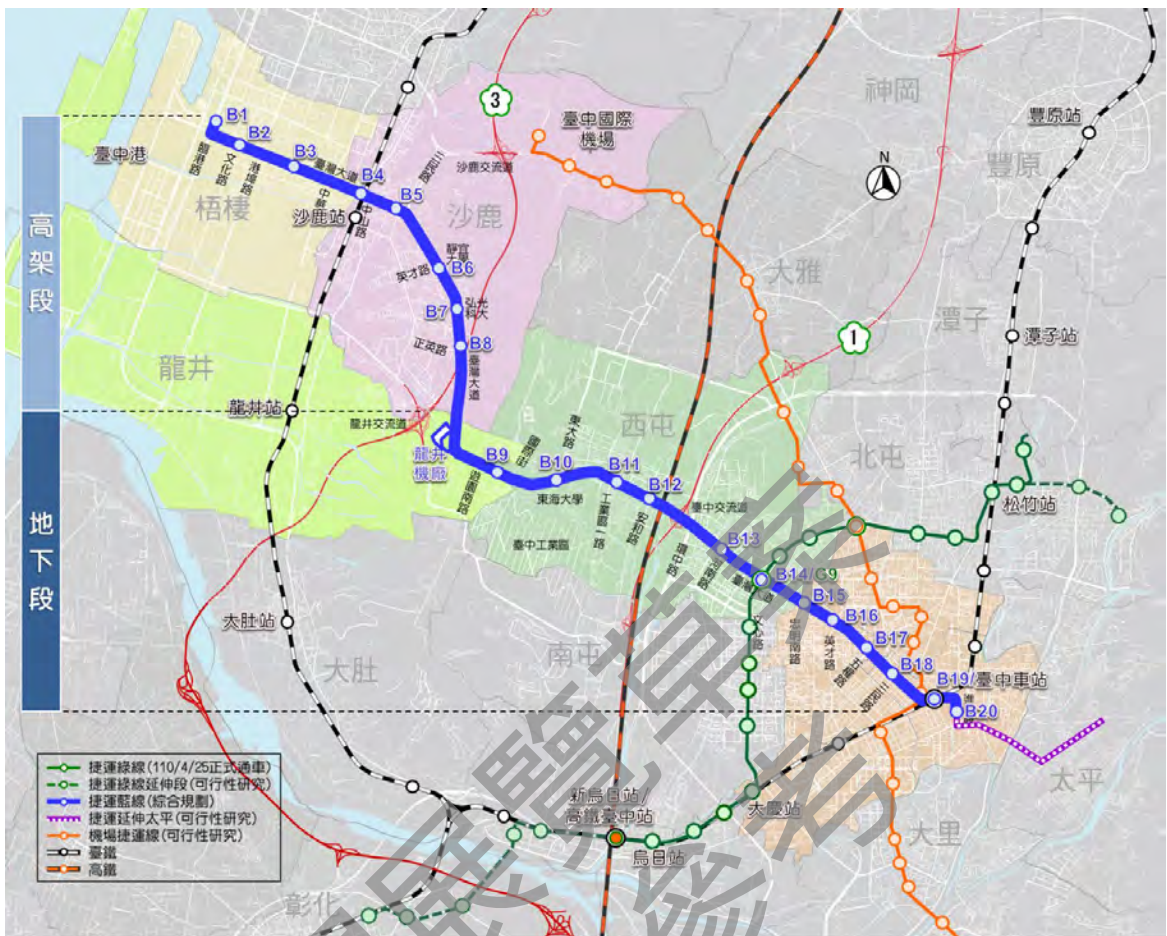
本計畫路線透過與鐵路高架化、捷運綠線、公車之無縫整合，提升整體公共運輸，活絡沿線產業發展，提供更加便利之大眾運輸接駁轉乘服務，減少私人運具停車或接送轉乘，藉以減少空氣與噪音污染、交通壅塞成本、行車時間、行車成本、肇事成本，提供便捷、安全、可靠、舒適之軌道運輸服務，改善道路服務水準，達到「無縫運輸」轉乘之目標，打造以人為本，公共運輸導向之宜居城

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」
98 年	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」
99 年 12 月	臺中市政府交通局啟動辦理「可行性研究」
100 年 11 月	臺中市政府交通局辦理「可行性研究」說明會
103 年 8 月	臺中市政府交通局完成「可行性研究」報告，並函報交通部審議
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 3 月 29 日	交通部將「可行性研究」報告報請行政院核定
107 年 10 月 3 日	行政院核定「可行性研究」報告
108 年 3 月	臺中市公共運輸及捷運工程處啟動「綜合規劃」
108 年 9 月	臺中市政府交通局完成「臺中地區大眾捷運系統整體路網評估計畫報告」，函報交通部審議
109 年 5 月 20 日	臺中市政府交通局(臺中市公共運輸及捷運工程處)啟動「捷運設施用地及開發用地之都市計畫變更」
109 年 5 月 21 日	臺中市政府交通局(臺中市公共運輸及捷運工程處)啟動「環境影響評估」

日期	辦理說明
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1月6日	召開「臺中市政府捷運建設推動工作小組110年第1次會議」，同意捷運藍線「綜合規劃」陳報交通部
110年3月4日	臺中市政府提送「臺中都會區大眾捷運系統藍線建設計畫-綜合規劃報告」至交通部審議
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7日	交通部鐵道局辦理現地勘查。
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3日	交通部提供綜合規劃報告書之中央各單位書面審查意見予本府
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6月4日	交通部提供環境影響說明書之中央各單位書面審查意見予本府
110年6月21日	第1次提送都市計畫書圖草案予都市發展局
110年7月7日	第2次提送修正後綜合規劃報告書予交通部審查
110年7月28日	本府第2次提送修正後環境影響說明書予交通部審查
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
110年9月16日	交通部召開綜合規劃初審會議
110年9月17日	環保署提供環境影響說明書程序審查意見
110年9月24日	交通部檢送初審會議紀錄
110年10月1日	本府第3次提送修正後環境影響說明書予環境保護署審查
110年10月4日	臺中市政府都市發展局提供都市計畫書圖草案審查意見
110年11月9日	行政院環保署現地勘查
110年11月16日	行政院環保署環評專案小組初審會議
111年3月24日	行政院環保署環評專案小組第二次初審會議
111年9月7日	行政院環保署環境影響評估審查委員會會議，審查通過。



資料來源：臺中都會區大眾捷運系統藍線設計畫綜合規劃報告，臺中市政府，民國 111 年 3 月(提報交通部審議中，尚未核定)，本計畫彙整。

圖 1、臺中捷運藍線路線圖

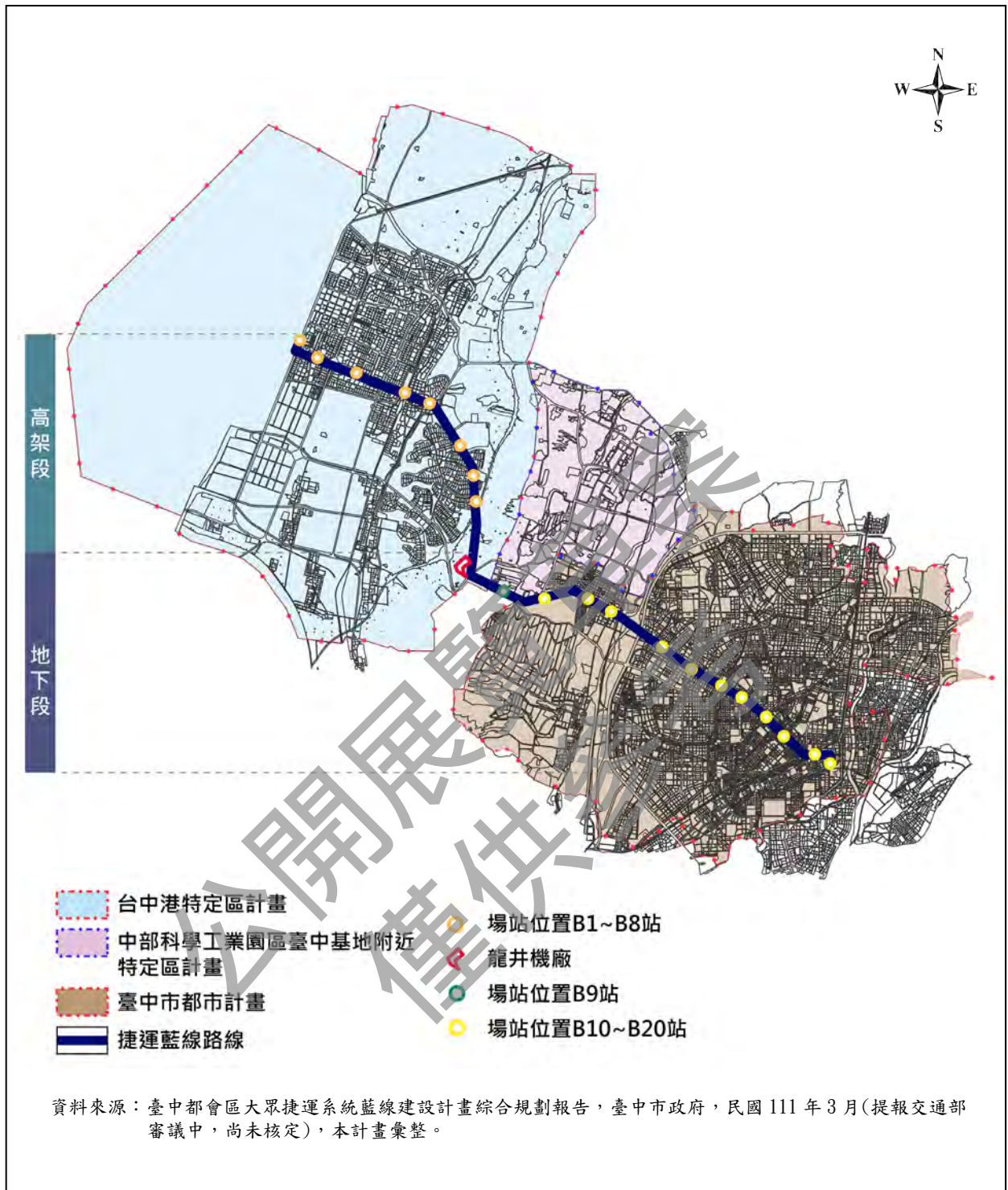


圖 2、臺中捷運藍線路線行經各都市計畫範圍示意圖

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。

肆、捷運場站規劃概述

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

捷運路線規劃考慮以下原則：地區發展潛力、道路交通與寬度條件、工程可行性與營運可行性、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，茲分別說明如下：

(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

捷運藍線採用專用 A 型路權之中運量系統，高架路線軌道段之上部結構寬度約 8~10 公尺，高架島式或側式月臺車站寬度約需 20~22 公尺；地下路線軌道段除車站及橫渡線位置採明挖覆蓋工法外，一般皆以潛盾隧道型式構築，以常使用的平行式雙孔潛盾隧道而言，較適宜的道路寬度為 20 公尺以上，20 公尺以下之道路則須考慮縮減隧道間距或調整路線以上、下疊式潛盾隧道型式構築，地下島式或側式月台

車站之站體寬度約需 23~25 公尺，較適宜的道路寬度為 25 公尺以上，23 公尺以下之道路則考慮採疊式月台車站。

捷運路線採用高架或地下之建造方式，需考量地區發展特性、環境條件及道路寬度、道路連續性，以減少因道路寬度不足而徵收拆遷民宅或路線穿越建物下方之可能，減低用地取得風險。

(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，或與捷運工程介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。

此外，因應捷運路線列車營運調度與維修保養之需要，至少需要一座全功能五級維修機廠，一般面積需求在 10 公頃以上，而都會區大面積土地取得不易，故機廠用地取得可行性亦是捷運路線方案規劃之重要關鍵。

(四) 軌道路網間銜接轉乘的便利性

臺中都會區鐵路高架捷運化已完工營運，臺中捷運路網已完成捷運綠線，將與本計畫藍線在市中心佈成基礎軌道路網，再搭配接駁公車路線形成綿密便利的大眾運輸路網，提高民眾搭乘捷運之意願。

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競合關係。當捷運規劃路線可與既有的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功能，但捷運建設投資金額及營運成本龐大，故可產生多少運輸效益及經濟效益是路線規劃作業中相當重視之一環，避免形成地方政府及捷運營運單位長期之財政負擔。

捷運路線之規劃，是否對環境產生衝擊也需在規劃時納入考量，影響包括路線施工期間及完工營運期間可能對環境衝擊影響。

(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。

綜合規劃於 109 年 7 月 15 日至 109 年 7 月 17 日分別假臺中市沙鹿區公所、臺中市西屯區公所及臺中市區公所舉辦三場公聽會等，廣納民意，進行充分溝通，做為路線與場站規劃之參考，期獲得地方與政府間的共識。

二、場站設置規劃

「臺中捷運藍線」路網依「臺中都會區大眾捷運系統藍線建設計畫綜合規劃報告」，及「大臺中軌道整體規劃路網」辦理規劃，本計畫路線規劃西起臺中港，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，路線長度 24.78 公里，其中坐落本都市計畫細部計畫區範圍之場站為 B19 之出入口及捷運相關設施，詳圖 3、4 及表 2。

臺中市都市計畫主要計畫

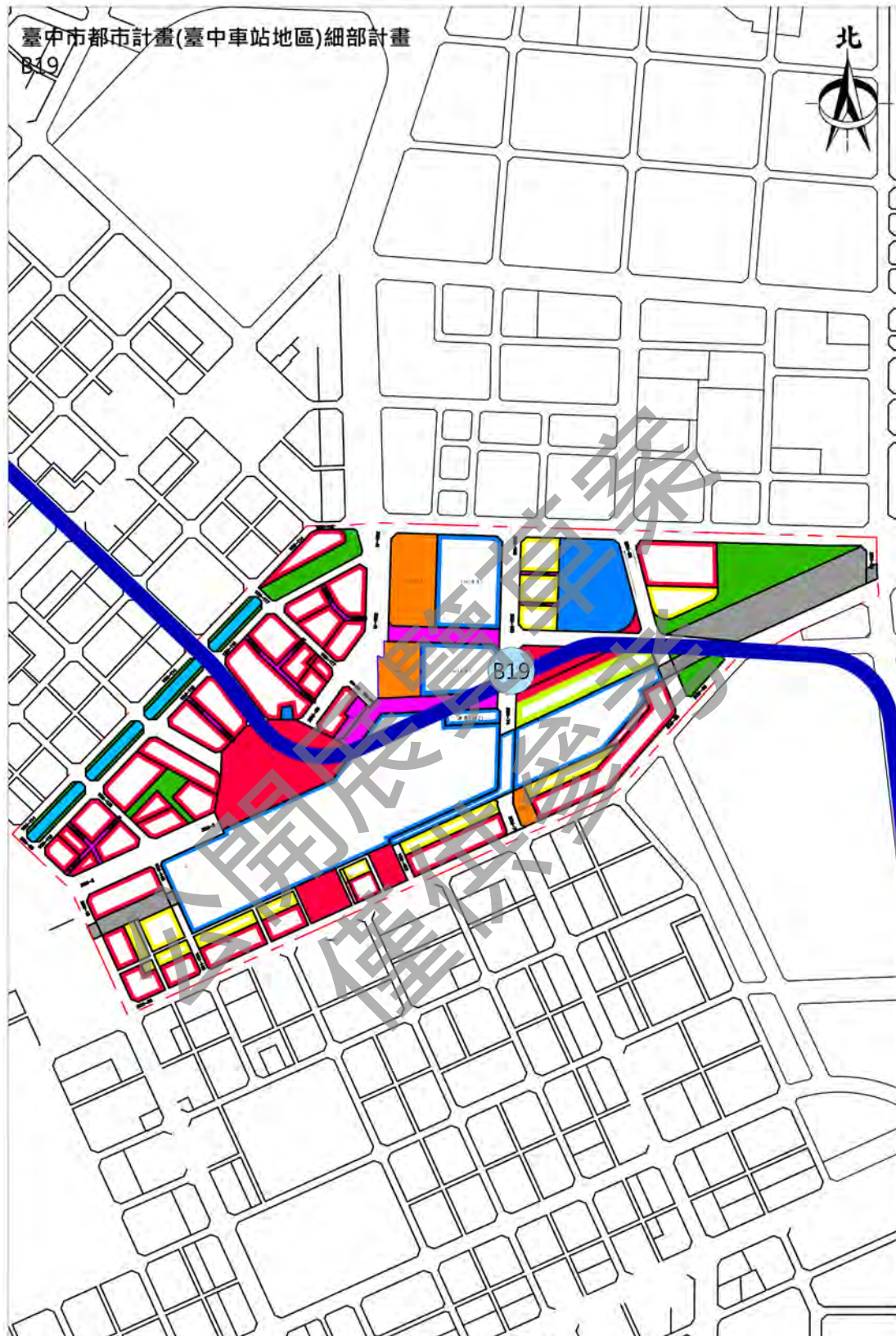
中部科學工業園區臺中基地
附近特定區計畫



● 臺中市都市計畫(臺中車站地區)細部計畫
(配合臺中都會區大眾捷運系統藍線建設計畫)範圍

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 111 年 3 月(提報交通部審議中，尚未核定)，本計畫彙整。

圖 3、臺中市都市計畫臺中捷運藍線路線示意圖



資料來源：變更臺中市都市計畫臺中車站地區細部計畫（配合臺中大車站計畫及綠空鐵道軸線計畫南段）書(110.2)，本計畫彙整。

圖 4、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概述表

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	龍井區	中部科學工業園區臺中基地特定區計畫	中部科學工業園區臺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	臺灣大道三段秋紅谷附近	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	臺灣大道三段/文心路口(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/忠明路口(忠明國小)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			
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		臺中市都市計畫(台中車站地區)細部計畫	
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	
變電站、行控中心	樂業路進德路與復興東路附近	地上	主變電站及備援行控中心	東區			

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 111 年 3 月(提報交通部審議中，尚未核定)，本計畫彙整。

註：1. 捷運場站 B9 出入口 A、B 位中部科學工業園區臺中基地附近特定區計畫之道路用地。

2. 捷運場站 B10 出入口 A 位臺中市都市計畫主要計畫區之文教區，出入口 B 位臺中市都市計畫(福安里附近)細部計畫。

3. 捷運場站 B11 出入口 A 位臺中市都市計畫(工業住宅社區)細部計畫，出入口 B 位臺中市都市計畫(福安里附近)細部計畫。

4. 捷運場站 B13 出入口 A、B14 出入口 A 位臺中市都市計畫(新市政中心專用區)細部計畫，B13 出入口 B、B14 出入口 B 位臺中市都市計畫(西屯地區)細部計畫，B14 出入口 C 位臺中市都市計畫(舊有市區及一至五期市地重劃地區)細部計畫。

伍、環境現況分析

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，其中場站 B1~B8 為高架段，B9~B20 為地下段，詳表 2 所示。

(二) 捷運場站

計畫區內為場站 B19 出入口 A 及相關捷運設施、B19 出入口 B 及相關捷運設施，其土地使用現況詳表 3 所示。

表 3、土地使用現況說明表

場站	土地使用現況	
B19		
	<p>出入口 A (車站專用區): 位於車站專用區，依土管要點容許使用類組，得作為捷運設施使用，現況為臺中車站廣場</p>	<p>出入口 B (捷運開發區 B19-1): 位於廣場兼停車場用地及廣場用地，現況為市場攤商、新民街</p>

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 111 年 3 月(提報交通部審議中，尚未核定)，本計畫彙整。

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相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」，計畫區內需變更之土地為場站 B19 出入口 B 與相關捷運設施，其土地權屬詳表 4，清冊詳附件二。

表 4、場站土地權屬統計表

場站	土地權屬		面積 (公頃)	百分比(%)	備註
B19-B	公有地	中華民國	0.0017	0.31	捷運開發區 B19-1
		臺中市	0.1710	31.54	
	私有地		0.3695	68.15	
	小計		0.5422	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 111 年 3 月(提報交通部審議中，尚未核定)，本計畫彙整。

陸、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，本案變更理由：

- 一、配合核定之主要計畫內容，新增臺中都會區大眾捷運系統路線，逐步完整臺中捷運網路，提供都市區臺中快速而便捷之運輸及轉乘服務，而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，並配合本計畫路線、場、站設置區位，於適宜土地辦理土地開發。
- 二、落實大眾運輸導向之都市發展(TOD)規劃及設計理念，交通運輸採「無縫運輸」的設計概念，土地開發基地落實大眾運導向之都市發展(TOD)規劃及設計理念，以符合永續發展之目標。土地使用強度之適當提高藉由開發基地容積獎勵及容積移轉等方式，增加辦理土地開發基地開發之總樓地板面積，發揮土地開發之效能，為達到運輸效率與產業發展的雙重目標，以大眾運輸車站為中心，引導產業聚集，愈接近車站聚集程度愈高。現行都市計畫法臺中市施行細則並未訂定捷運開發區之建蔽率、容積率，按臺北市或各縣市之案例，多採都市計畫個案變更方式給定，而其土地開發基地建蔽率、容積率之訂定及回饋原則比例，依各場站土地開發基地所在區位條件，藉由 TOD 發展理念，考量提升捷運運量，強化經營效率，及間接提高土地所有權人及投資人參與土地開發之意願、開發財務效益等因素，考

量未來之捷運發展潛力並提升投資開發之參與誘因，本計畫土地開發基地之建蔽率同捷運綠線土地開發基地為 70%，容積率參考各場站土地開發基地所在(或鄰近)細部計畫區及鄰近捷運開發區容積率，依其使用分區發展強度最高之容積率訂定(詳附件三捷運藍線場站土地開發基地強度及回饋處理原則)。

三、本計畫區捷運開發區之使用，係配合大眾運輸場站設置，以減少私人運具使用為目標，鼓勵民眾使用大眾運輸為轉乘運具，並減少私人運具進入基地，其基地法定停車數量得減設，法定停車數量得經本府交通主管機關審查通過依實際需求配置之，減設數額以百分之三十為原則。

柒、變更位置

本案依「臺中都會區大眾捷運系統藍線建設計畫綜合規劃報告」，規劃變更「臺中捷運藍線」需用土地，其中位本計畫區範圍內為場站 B19 出入口 B 及捷運相關設施，其變更位置詳圖 5 所示。



圖 5、變更計畫位置示意圖 (B19)

捌、變更內容

「依臺中都會區大眾捷運系統藍線建設計畫綜合規劃報告」，本計畫區變更都市計畫土地使用分區之內容，位本計畫區範圍內為場站 B19 出入口 B 及捷運相關設施，變更部份廣場用地及廣場兼停車場用地為「捷運開發區」。變更內容詳表 5 變更內容明細表、圖 6 變更內容示意圖，變更前後土地使用面積對照表詳表 6 所示。

表 5、變更內容明細表

編號	位置	變更內容		變更理由	備註
		原計畫(面積)	新計畫(面積)		
1	新民街與大智北路口附近，鄰臺中車站	廣場兼停車場用地 (0.3765 公頃) 廣場用地 (0.1657 公頃)	捷運開發區 B19-1 (0.5422 公頃)	配合本捷運建設計畫，場站 B19 出入口 B 及相關附屬設施之佈設所需用地。	依大眾捷運法第 7 條規定辦理用地取得。

註：1. 變更範圍地籍清冊詳附件二，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。

表 6、變更前後土地使用面積對照表

項目		現行計畫面積 (公頃)	面積增減 (公頃)	新計畫		
				面積(公頃)	百分比(%)	
土地 使 用 分 區	住宅區	第二種住宅區	1.93		1.93	5.32%
	商業區	第一種商業區	1.25		1.25	3.45%
		第二種商業區	5.12		5.12	14.12%
		第一種特定商業區	0.65		0.65	1.79%
		第二種特定商業區	1.02		1.02	2.81%
		小計	8.04		8.04	22.18%
	車站專用區		6.53		6.53	18.01%
	(細)車站專用區 1		1		1.00	2.76%
	(細)車站專用區 2		0.64		0.64	1.77%
	車站專用區兼做道路使用		0.31		0.31	0.86%
	捷運開發區			0.54	0.54	1.50%
	小計		18.45	0.54	18.99	52.39%
	公 共 設 施 用 地	機關用地	1.06		1.06	2.92%
郵政事業用地		0.03		0.03	0.08%	
廣場用地		0.5	-0.17	0.33	0.92%	
(細)廣場用地		0.08		0.08	0.22%	
廣場兼作停車場用地		0.39	-0.38	0.01	0.04%	
停車場用地		0.1		0.10	0.28%	
(細)停車場用地 1		0.71		0.71	1.96%	
(細)停車場用地 2		0.37		0.37	1.02%	
綠地用地		1.92		1.92	5.30%	
排水道用地		0.53		0.53	1.46%	
道路用地		8.61		8.61	23.75%	
(細)道路用地		0.47		0.47	1.30%	
道路用地兼作廣場使用		1.52		1.52	4.19%	
鐵路用地		1.34		1.34	3.70%	
鐵路用地兼作道路使用	0.17		0.17	0.47%		
小計		17.8	-0.54	17.26	47.61%	
合計			36.25		36.25	100.00%

註：表內面積應依據核定圖實地分割測量面積為準。

資料來源：變更臺中市都市計畫臺中車站地區細部計畫（配合臺中大車站計畫及綠空鐵道軸線計畫南段）書(110.2)，本計畫彙整。

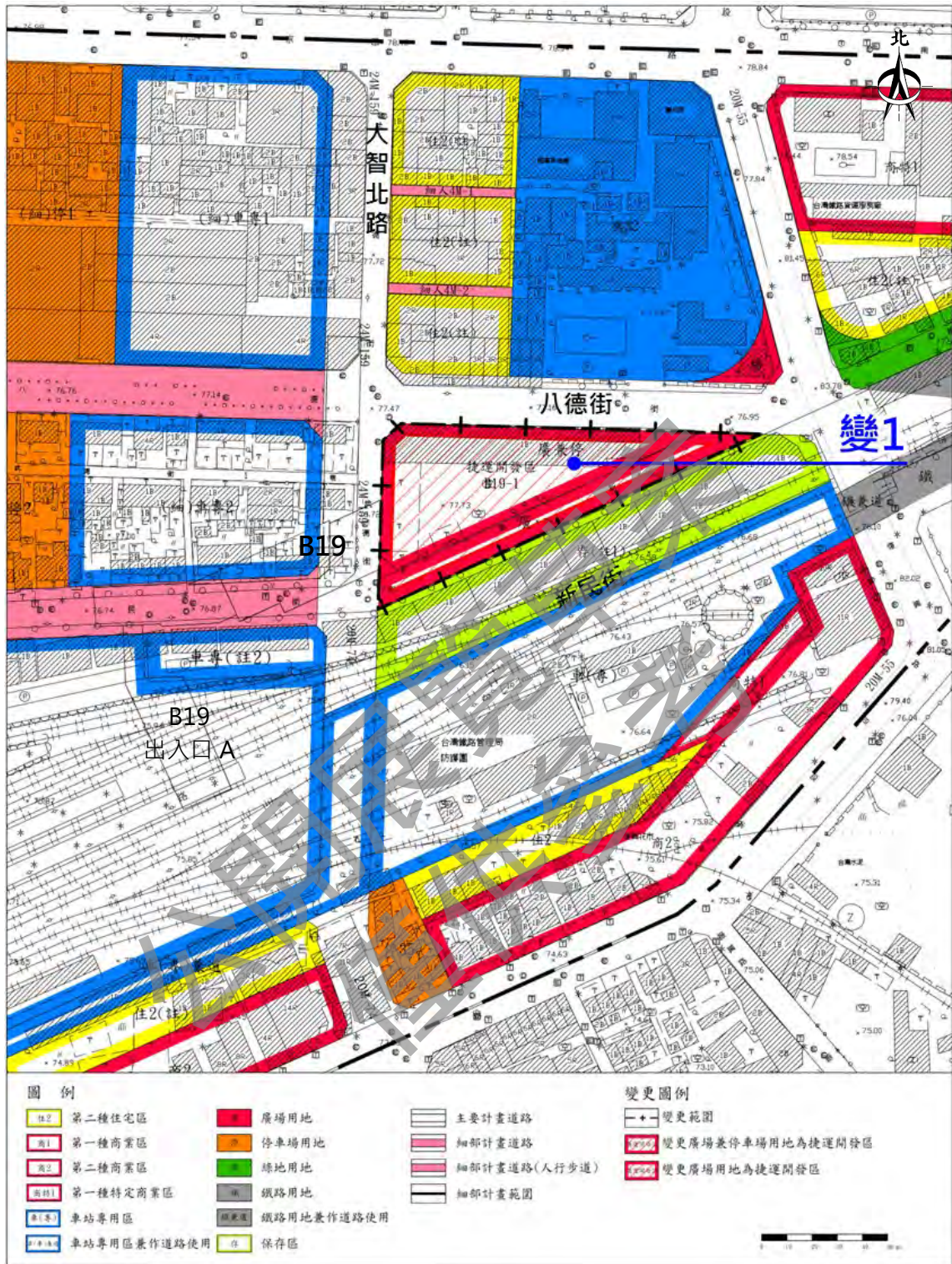


圖 6、變更內容示意圖(編號 1)

另場站 B19 出入口 A 位車站專用區，依本計畫區土管要點容許使用類組，得作為捷運設施使用，不變更都市計畫。

本案變更除變更土地使用分區，並制定土地使用管制要點，作為土地使用管制及建築管理依據，詳圖 5 變更計畫位置示意圖及拾壹、土地使用管制要點。有關土地開發基地強度之訂定，係依各場站土地開發基地所在區位條件，藉由 TOD 發展理念，考量提升捷運運量，強化經營效率，及間接提高土地所有權人及投資人參與土地開發之意願、開發財務效益等因素，建蔽率參考捷運綠線土地開發基地訂為 70%，容積率參考各場站土地開發基地所在(或鄰近)細部計畫區及鄰近捷運開發區，其使用分區發展強度最高之容積率。(詳表 7 及附件三)

表 7、捷運藍線(臺中市都市計畫(配合臺中都會區鐵路高架捷運化計畫-臺中車站地區)細部計畫)之土地開發基地強度(容積率)訂定原則表

場站位置	土地使用分區		容積率訂定原則
	原計畫(容積率)	新計畫(容積率)	
B19-B/新民街/大智北路口附近，鄰臺中車站	廣場兼停車場用地 廣場用地 (廣場，0%；停車場，平面 20%，立體 96%)	捷運開發區 B19-1(600%)	以所在「臺中市都市計畫(臺中車站地區)細部計畫」發展強度最高使用分區容積率為原則訂定之。

玖、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 8，變更後內容示意圖如圖 7 所示。

表 8、變更後土地使用面積對照表

項目		計畫面積(公頃)	百分比(%)
住宅區	第二種住宅區	1.9567	5.40%
商業區	第一種商業區	1.7678	4.88%
	第二種商業區	6.6196	18.26%
	第一種特定商業區	1.667	4.60%
	小計	10.0544	27.74%
	車站專用區	6.5283	18.01%
車站專用區兼做道路使用		0.3119	0.86%
捷運開發區		0.5422	1.50%
公共設施	機關用地	1.0603	2.93%
	郵政事業用地	0.0254	0.07%
	廣場用地	1.8545	5.12%
	廣場兼作停車場用地	0.0099	0.03%
	停車場用地	0.1255	0.35%
	市場用地	0.8982	2.48%
	綠地用地	1.9253	5.31%
	排水道用地	0.5259	1.45%
	道路用地	8.9127	24.59%
	鐵路用地	1.3448	3.71%
	鐵路用地兼作道路使用	0.1691	0.47%
	小計	16.8516	46.49%
	合計		36.2451

註：表內面積應依據核定圖實地分割測量面積為準。

資料來源：臺中市都市計畫（配合臺中都會區鐵路高架捷運化計畫-臺中車站地區）細部計畫案（第一階段）(100.1)，本計畫彙整。

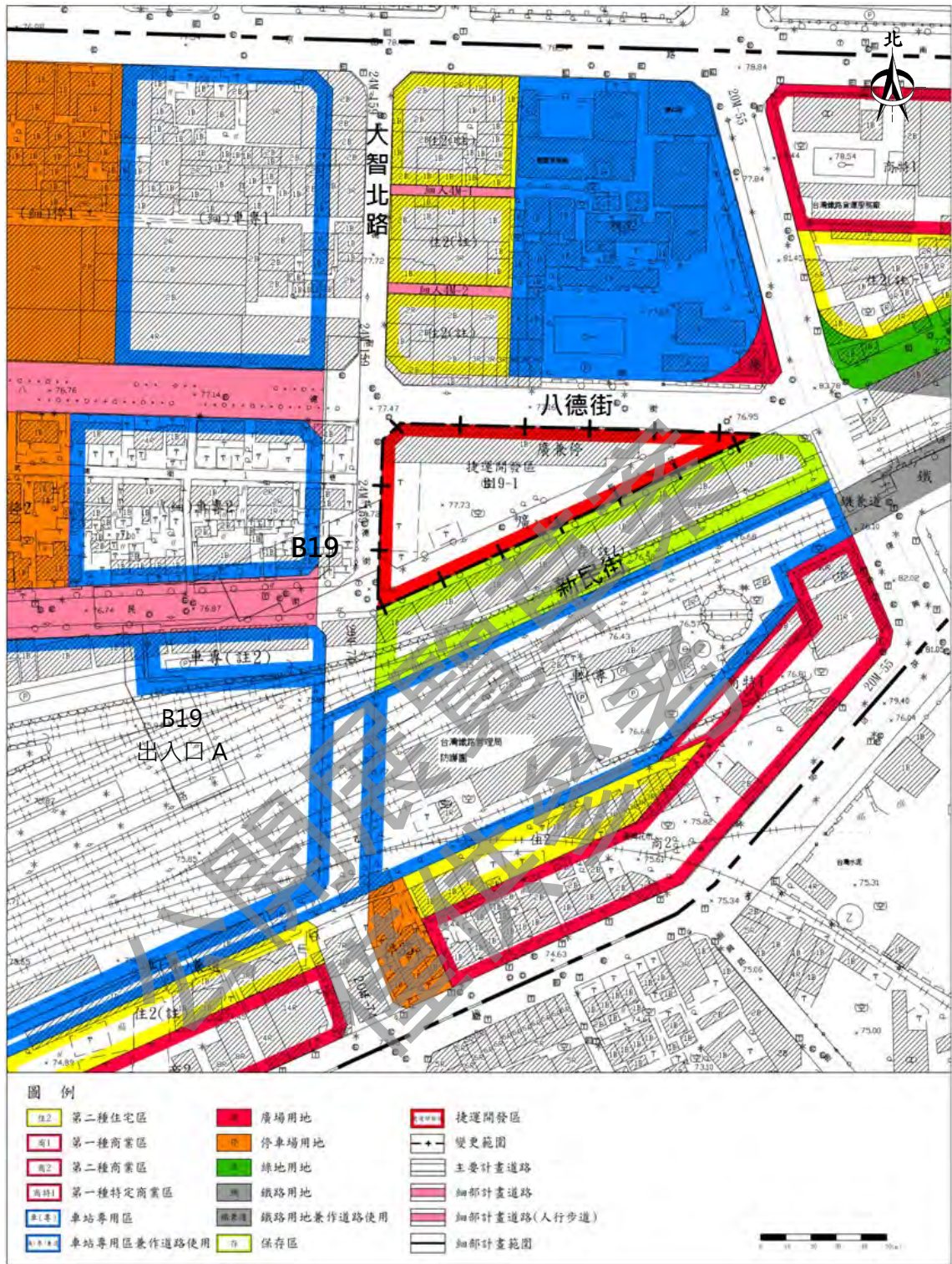


圖 7、變更後內容示意圖(編號 1)

拾、事業及財務計畫

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

屬公有土地者，依規定辦理撥用或同意使用；屬私有土地，則得以土地開發方式取得或使用，土地開發依大眾捷運法、大眾捷運系統土地開發辦法及相關規定辦理。

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 1,309.03 億元，用地取得及拆遷補償費用約新臺幣 124.98 億元。本案變更範圍(B19 站)所需土地取得費用，因屬捷運開發區，不予提列，惟「臺中捷運藍線」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 121 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 9 實施進度及經費表。

表 9、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	土地開發					
捷運開發區	0.54			√	√	345.31	1,604.46	臺中市政府	民國121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. 用地取得費用為 B19 車站設施用地取得費用合計。

3. 工程費：本表所列工程費係指車站捷運設施之工程費。

4. 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。

5. 本表所列工程費係指本捷運建設計畫總建造費用為 109 年幣值，不含分年調整費，有關開發經費及預定完成期限，得依預算編列及實際計畫執行情形酌予調整。

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 111 年 3 月(提報交通部審議中，尚未核定)，本計畫彙整。

公開展覽資料
僅供參考

拾壹、土地使用分區管制要點

一、本要點依都市計畫法第 32 條及都市計畫法臺中施行自治條例第 49 條訂定之。

二、配合「臺中捷運藍線」建設計畫之路線、場、站及相關附屬設施(含出入口等)，所需用地內之建築及土地使用，應依本要點之規定管制。

三、本次變更範圍之「捷運開發區」，其建蔽率、容積率依下表規定辦理：

項目	建蔽率	容積率
捷運開發區 B19-1	70%	600%

四、為塑造良好都市景觀及完整之人行系統，捷運開發區退縮建築依下表規定辦理：

項目	退縮建築規定
捷運開發區 B19-1	1. 面臨八德街側應設置 5 公尺無遮簷人行道。 2. 面臨大智北路側應設置 5 公尺無遮簷人行道。 3. 面臨復興路四段側應設置 5 公尺無遮簷人行道。

註：1. 基於捷運設施整體結構安全考量，捷運設施墩柱不在此限。

2. 退縮部分得計入法定空地。

五、本捷運建設計畫之場、站等建築，應納入都市設計審查。

六、捷運開發區之使用指定：捷運開發區指定供捷運路線、場、站及相關附屬設施使用。依大眾捷運法辦理土地開發或依促進民間參與公共建設法開發、興建供附屬事業使用，其使用管制應依都市計畫法臺中市施行自治條例商業區之相關規定管制之，惟供捷運設施使用部分得不計入容積。

七、捷運開發區之使用，係配合大眾運輸場站設置，以減少私人運具使用為目標，鼓勵民眾使用大眾運輸為轉乘運具，並減少私人運具進入基地，其基地法定停車數量得減設，法定停車數量得經本府交通主管機關審查通過依實際需求配置之，減設數額以百分之三十為上限。

八、本要點未規定者，適用有關法令之規定。

公開展覽草案
僅供參考

附件一、相關函文

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

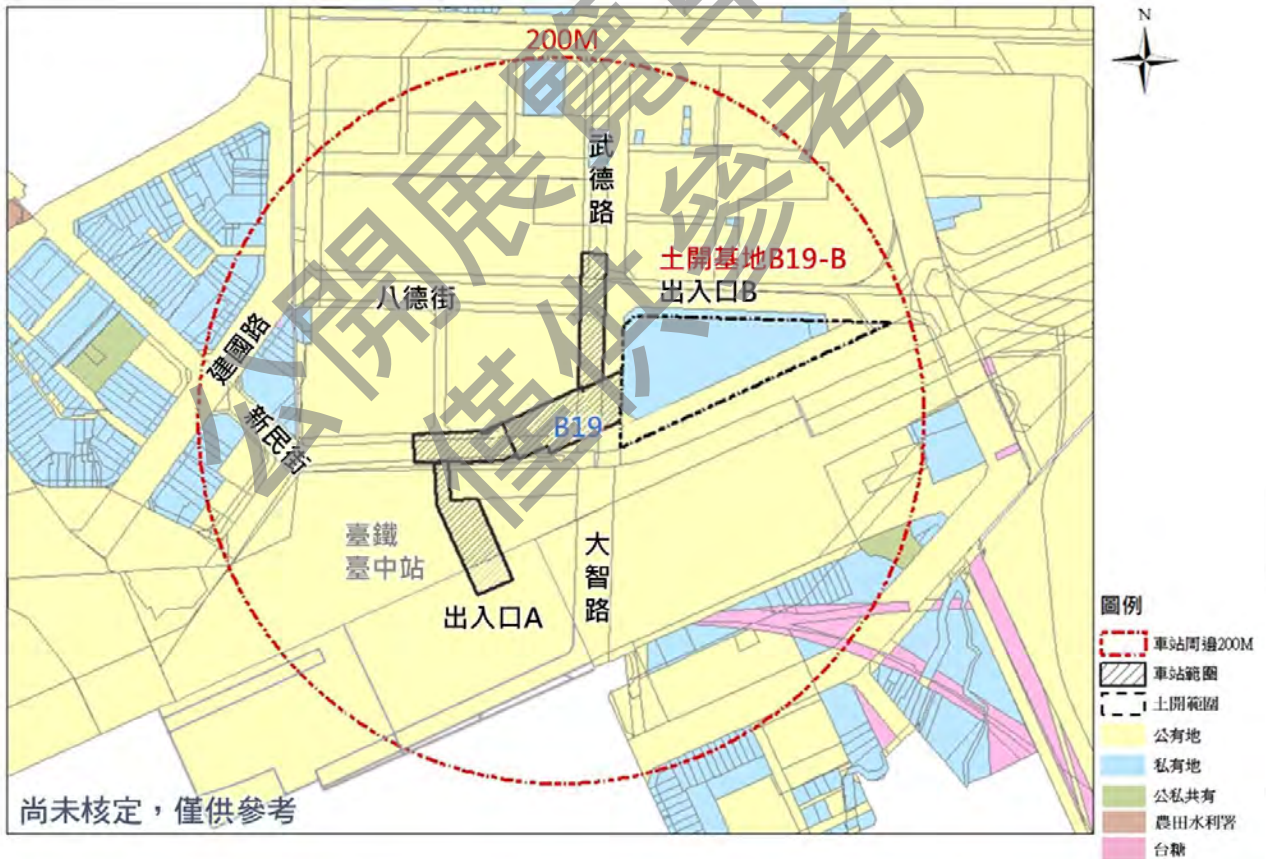
公開展覽草案
僅供參考

附件二、需用土地地籍清冊

B19 車站出入口土地清冊

開發方式	出入口	行政區域	地段	地號	騰本面積 (m ²)	使用面積 (m ²)	所有權人(管理者)	備註
都市計畫公共設施多目標	A	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為準。						
捷運開發區 (土開基地)	B	東區	練武段	988	3,619	5,422	私有地	
		東區	練武段	983-2	1,609		臺中市 (臺中市政府建設局)	
		東區	練武段	983-3	40		臺中市 (臺中市政府建設局)	
		東區	練武段	983-4	30		臺中市 (臺中市政府建設局)	
		東區	練武段	984-1	17		中華民國 (財政部國有財產署)	
		東區	練武段	985-2	31		臺中市 (臺中市政府建設局)	
		東區	練武段	989-1	76		私有地	

註：土地清冊應依實際使用為主



附件三、捷運藍線場站土地開發基地強度
及回饋處理原則

附件三、捷運藍線場站土地開發基地強度及回饋處理原則

依國內外辦理捷運場站土地開發之案例觀之，辦理捷運場站土地開發之理由主要係基於捷運本業需求、有效利用捷運場站土地、帶動捷運場站周邊都市發展，其次尚包括無償取得捷運設施所需土地、挹注捷運本業之財務效益及提高捷運本業利用率等。

因此，基於辦理捷運場站土地開發之綜效，並考量辦理土地開發需兼顧臺中市政府之政策目標、地方特性與需求，茲從車站周邊地區之發展現況、相關建設計畫、不動產市場以及臺中市政府意見等，對本捷運建設車站周邊地區開發潛力進行初步評估後，依「臺中捷運藍線綜合規劃(含環境影響評估)暨捷運設施用地土地使用變更綜合規劃報告」，包括B2-A、B3-A、B6-A、B6-B、B7-A、B11-A、B11-B、B12-A、B12-B、B12-C、B13-B、B14-B、B14-C、B15-A、B16-C、B17-B、B18-B、B19-B等18處捷運開發區，係為具有開發潛力之土地開發基地，未來建議得依大眾捷運法第7條及大眾捷運系統土地開發辦法等相關法令規定，辦理土地開發事宜。

爰此，以下針對前開捷運開發區依據大眾捷運法及其相關規定辦理土地開發時，有關開發強度研擬及依法進行之相關回饋措施進行說明。

一、土地使用調整及開發強度研擬原則

(一) 考量大眾運輸導向(TOD)土地使用發展型態

採用大眾運輸導向發展型態(transit-oriented development, TOD)之方式，係沿著大眾運輸廊帶進行高密度集合住宅與市場開發，大幅度提升民眾使用大眾運輸的便利性，而減少使用私人運具旅次，為各國大都會都市計畫與大眾運輸政策發展之新趨勢(李佳儂、賴宗裕，2007)。

為落實大眾運輸導向之都市發展規劃及設計理念，採「無縫運輸」設計概念，土地開發基地落實大眾運輸導向之都市發展(TOD)規劃及設計理念，以符合永續發展之目標。適當提高土地使用強度，增加土地開發基地之總樓地板面積，發揮土地開發效能，期達到運輸效率與產業發展的雙重目標，以大眾運輸車站為中心，引導產業聚集，愈接近車站聚集程度愈高，可有效提升捷運運量，強化經營效率及提高土地所有權人及投資人參與土地開發之意願、開發財務效益等因素。

(二) 相關法規規定及土地開發基地強度訂定原則

依大眾捷運法辦理場站土地開發時，按大眾捷運系統土地開發辦法第29條規定，申請投資土地開發且無償提供捷運設施所需空間及其應持分土地所有權者，其建築物樓地板面積與高度得依規定放寬。

綜上，考量未來之捷運發展潛力並提升投資開發之參與誘因，本計畫土地開發基地之建蔽率同捷運綠線土地開發基地為70%，容積率參考各場站土地開發基地所在或鄰近細部計畫區及鄰近捷運開發區容積率，依其使用分區發展強度最高之容積率訂定(原則1)；惟台中港都市計畫區，因現行住宅區及商業區之發展率未達50%，都市發展用地仍具發展空間，容積率調升為原計畫之2倍為限(原則2)；部份土地開發基地位於住變商地區，於本案主要計畫發布實施前未完成回饋者，

以土地開發基地所在細部計畫區發展強度最高之容積率訂定(原則3-1)，完成住變商回饋者，參考捷運綠線土地開發基地之容積率訂定為650%(原則3-2)。各捷運開發區容積率訂定原則詳如下表所述：

表1. 捷運藍線之土地開發基地強度(容積率)訂定原則表

場站位置	土地使用分區		容積率訂定原則
	原計畫(容積率)	新計畫(容積率)	
B2-A/臺灣大道九段/文化路二段附近，梧棲國小對面	第四種住宅區(200%)	捷運開發區B2-1 (400%)	原則2： 以所在「台中港特定區都市計畫」發展強度最高使用分區容積率為原則訂定之，考量台中港特定區都市計畫區都市發展用地尚具發展空間，本計畫區容積率調升以2倍為限。
B3-A/臺灣大道八段/文華街118巷附近，童綜合醫院旁	第四種住宅區(200%)	捷運開發區B3-1 (400%)	
B6-A/臺灣大道七段/英才路口附近，靜宜大學對面	第二種住宅區(150%)	捷運開發區B6-1 (300%)	
B7-A/臺灣大道六段/晉文路301巷附近，近弘光科大	第二種住宅區(150%)	捷運開發區B7-1 (300%)	
B6-B/臺灣大道七段靜宜大學旁停車場(靜宜夜市)	停車場用地 (平面20%，立體960%)	捷運開發區B6-2 (300%)	參鄰近捷運開發區B6-1。
B11-A、B11-B/ 臺灣大道四段/福康路口附近	市場用地(240%)	捷運開發區B11-1 (420%)	原則1： 以鄰近「台中市都市計畫(福安里附近)細部計畫」發展強度最高使用分區容積率訂定之。
	第三之一種住宅區(280%)	捷運開發區B11-2 (420%)	原則1： 以所在「台中市都市計畫(福安里附近)細部計畫」發展強度最高使用分區容積率訂定之。
B12-A、B12-B、B12-C/ 臺灣大道四段/安和路口附近，統聯客運中港轉運站附近	第二之A種住宅區(220%)	捷運開發區B12-1 (420%)	原則1： 以鄰近之「台中市都市計畫(福安里附近)細部計畫」發展強度最高使用分區容積率訂定之。
	第一之B種住宅區(120%)	捷運開發區B12-2 (420%)	
	第二之A種住宅區(220%)	捷運開發區B12-3 (420%)	
	第一之B種住宅區(120%)	捷運開發區B12-3 (420%)	
B13-B/臺灣大道三段/河南路附近，秋紅谷附近	第五種住宅區(340%) (主計三通住變商地區)	捷運開發區B13-1 (500%或650%)	於本案主要計畫發布實施前未完成回饋者，以土地開發基地所在細部計畫區發展強度最高之容積率訂定(原則3-1)；完成住變商回饋者，參考捷運綠線土地開發基地之容積率訂

場站位置	土地使用分區		容積率訂定原則
	原計畫(容積率)	新計畫(容積率)	
			定為650%(原則3-2)。
B14-B/臺灣大道二、三段/文心路二、三段路口附近，臺中市政府附近	第二種住宅區(220%) 第三之二種住宅區(280%)	捷運開發區B14-1 (650%)	原則1： 以鄰近之「台中市都市計畫(新市政中心專用區)細部計畫」細部計畫地區發展強度最高使用分區容積率訂定之。
B14-C/臺灣大道三段與文心路三段路口附近/位於台灣中油文心路加油站、仁愛停車場	第三種商業區(420%) 加油站專用區(120%) 捷運系統用地 (不予規定)	捷運開發區B14-2 (650%)	原則1： 以鄰近之「台中市都市計畫(新市政中心專用區)細部計畫」細部計畫地區發展強度最高使用分區容積率訂定之。
B15-A/臺灣大道二段/忠明南路交叉口西側	第二種住宅區(220%) 第三種住宅區(280%) (主計三通住變商地區)	捷運開發區B15-1 (500%或650%)	於本案主要計畫發布實施前未完成回饋者，以土地開發基地所在細部計畫區發展強度最高之容積率訂定(原則3-1)；完成住變商回饋者，參考捷運綠線土地開發基地之容積率訂定為650%(原則3-2)。
B16-C/臺灣大道二段/館前路附近，鄰科博館綠園道	第二種住宅區(220%) 第三種住宅區(280%) (主計三通住變商地區)	捷運開發區B16-1 (500%或650%)	原則1： 以所在「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」發展強度最高使用分區容積率為原則訂定之
B17-B/臺灣大道二段/日興街口(茄苳公園)附近	第二種住宅區(220%) 第三種住宅區(280%)	捷運開發區B17-1 (500%)	原則1： 以所在「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」發展強度最高使用分區容積率訂定之。
B18-B/臺灣大道一段/興中街口附近，鄰興中停車場	交通用地(300%)	捷運開發區B18-1 (500%)	原則1： 以所在「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」發展強度最高使用分區容積率訂定之。
B19-B/新民街/大智北路口附近，鄰臺中車站	廣場兼停車場用地 廣場用地 (廣場，0%；停車場，平面20%，立體960%)	捷運開發區B19-1 (600%)	原則1： 以所在「臺中市都市計畫(臺中車站地區)細部計畫」發展強度最高使用分區容積率為原則訂定之。

二、樓地板面積(含增加容積獎勵)之分配原則

辦理土地開發係為達成主管機關、地主及投資人三贏之目標，希望能藉由民間資源與效率，引導民間開發商配合整體規劃，以創造更多外部效益，而公部門透過法令與行政措施執行等給予獎勵誘因，回饋給民間參與者，亦促使開發在公私部門合作下，達到都市整體效益。透過協議地主及開發商參與土地開發除可共享開發利益，並得降低臺中市政府用地取得成本及財政負擔之減輕，因此依相關法令規定(土開辦法第 29 條)得給予放寬並給予適當容積獎勵。

以下將針對增加樓地板面積分配原則及主管機關、地主及投資人三方於參與開發時權益分配及義務進行說明，以進一步瞭解土地開發參與組成及運作。

(一)土地開發權益分配原則說明

參考國內捷運之辦理經驗，並兼顧前述三方之權益研擬適當的權益，分配原則如表2. 土地開發權益分配原則說明表所示，惟未來應依主管機關核定內容為準。

表2. 土地開發權益分配原則說明表

項目		說明	備註
階段一：主管機關與土地所有權人及投資人之權益分配	A 主管機關取回樓地板部分	無償取回捷運設施所需室內外空間。 有償取回土開獎勵規定所增加樓地板之 1/2。 有償取回基準容積調高所增加樓地板之 1/2。	左列第 1 點之樓地板面積不計入容積。 主管機關需支付投資人左列取回 2+3 樓地板面積之建造成本；另得與投資人議定以取回樓地板面積抵繳之。 取得 1+2+3 樓地板面積所應持分之土地所有權。
	B 土地所有權人及投資人共同取回樓地板部分	土地所有權人及投資人共同取回樓地板部分，為土地開發大樓總樓地板(不含捷運設施部分)扣除A主管機關取回之樓地板。	取得其分回樓地板所應持分之土地所有權
階段二：土地所有權人及投資者權益分配	貢獻本算 土地所有權人	C 土地貢獻成本：開發後整宗土地之總市值	評估方式由公地主、投資人及主管機關依開發基地條件分別委託鑑價公司評估，以其有效鑑價結果平均價格為計算基準。
階段二：土地所有權人及投資者權益分配	貢獻本算 投資人	D 建物貢獻成本(詳列如右)	建造費用＝直接費用＋間接費用。 建物設計費＝依建物標準單價及建築師酬金標準計算。 共構歸墊費用。 建造費用及共構費用利息。 連帶保證人費用。 稅管費。 其他經執行機關、投資人及公、私地主共同認定之必要費

項目		說明	備註
	權益分配	土地所有權人	B 單位樓地板銷售值分配比例 土地所有權人分配比例= $(C/(C+D))$
		投資人	B 單位樓地板銷售值分配比例 投資人分配比例= $(D/(C+D))$
階段三： 地主間權益分配		各地主分配比例=協議或(公告現值比例+容積比例) $\div 2$	

(二)依大眾捷運法辦理土地開發之角色與權責

表3. 大眾捷運法辦理土地開發之角色與權責說明表

角色	權責	權益
土地開發主管機關(執行機構)	辦理用地取得(含籌措經費)及協議地主參與開發。 辦理開發基地研選、開發內容、財務及相關土地開發事項之評估。 研擬配套措施(法制作業)及相關甄選投資者招標文件。 督導及審核投資人相關辦理事項。 配合興闢場站周邊公共設施或調整都市發展策略。 其他依規定應辦理事項。	無償取得捷運設施所需樓板及其持分土地。 依權益分配原則取回開發大樓之樓地板及其持分土地。
投資人	籌措經費並負責設計、申請建造執照、興建開發大樓。 依招標文件、契約及法令規定，提出開發計畫、營運管理計畫等送審。 依規定經營及管理開發大樓。 其他依規定應辦理事項。	依權益分配原則取回聯開大樓之樓地板及其持分土地。
土地所有權人	提供土地及配合土地開發作業。	取得土地價款或依權益分配原則取回聯開大樓之樓地板及其持分土地。

三、土地開發回饋措施

依據上述有關土地開發權益分配之原則，其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。

業務承辦人員	
業務單位主管	

擬定機關：臺中市政府