

# 「臺中捷運藍線(BD01工程)高架穿越工程 用地取得作業」第1次公聽會(第1場次)

時間：115年6月30日(星期二) 上午10時

地點：臺中市沙鹿區公所5樓大禮堂

時間	議程
10:00~10:10	主席與來賓致詞
10:10~10:30	簡報說明
10:30~11:30	意見陳述與說明 (歡迎提出意見並寫入陳述意見單， 以利列入公聽會會議紀錄)
11:30~11:50	綜合回應

# 臺中捷運藍線(BD01工程) 高架穿越工程用地取得作業

## 第1次公聽會(第1場次)

需地機關：臺 中 市 政 府

主辦單位：臺 中 市 政 府 捷 運 工 程 局

中 華 民 國 1 1 5 年 6 月 3 0 日



# 簡報 大綱

**1 法源依據**

**5 公益性評估**

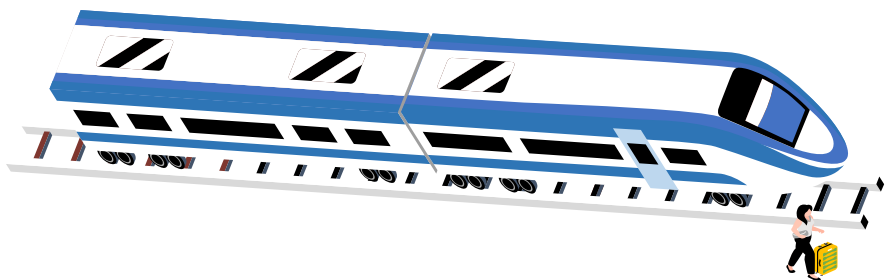
**2 計畫說明**

**6 必要性評估**

**3 用地位置**

**7 適當與合理性及合法性評估**

**4 作業程序**



# 一、法源依據

## ➤ 興辦事業之種類

**土地徵收條例第3條**：國家因公益需要，興辦下列各款事業，得徵收私有土地；徵收之範圍，應以其事業所必須者為限。」，其中本計畫為**第2款**規定之**交通事業**。

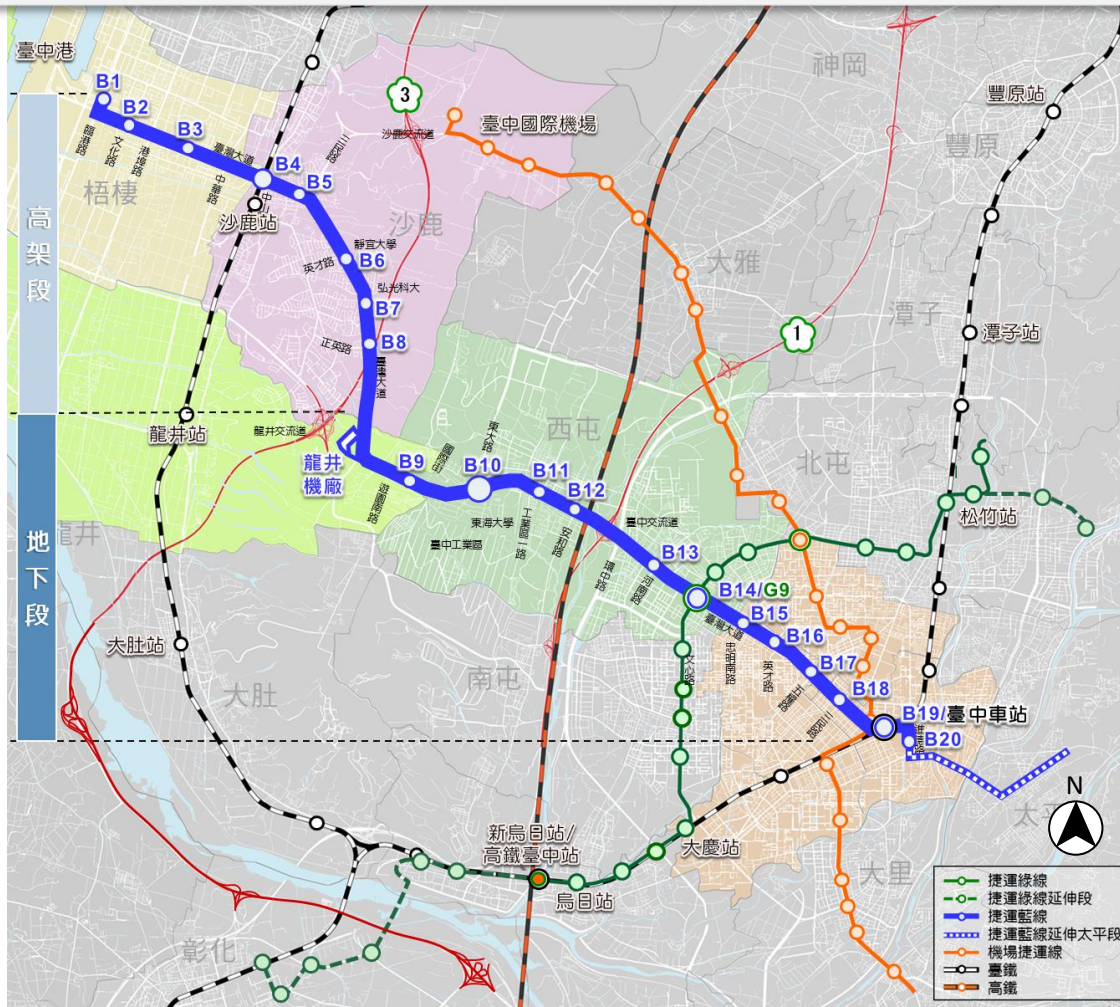
## ➤ 法令依據

- **土地徵收條例第10條規定**：按需用土地人於事業計畫報請目的事業主管機關許可前，**應舉行公聽會**，聽取土地所有權人及利害關係人之意見
- **大眾捷運法第6條**：大眾捷運系統需用之土地，得依法徵收或撥用之。
- **大眾捷運法第19條**：...前項**須穿越私有土地及其土地改良物之上空**或地下之情形，主管機關得就其需用之空間範圍，在施工前，於土地登記簿註記，或與**土地所有權人協議設定地上權，協議不成時，準用土地徵收條例規定徵收取得地上權**。...
- **大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理及審核辦法**
- **臺中市大眾捷運系統工程穿越土地上空或地下處理要點**

# 二、計畫說明



「臺中捷運藍線」路線經包括臺中港特定區、靜宜-弘光商圈、東海商圈、中科世貿商圈、新市政商圈、舊城區及臺中車站商圈等。目前綜合規劃已核定，將同步進行都市計畫變更作業及捷運系統用地取得。



114年8月發布實施「變更台中港特定區計畫(配合臺中都會區大眾捷運系統藍線建設計畫)(第一階段)」

# 二、計畫說明

「臺中捷運藍線」路線，透過與鐵路高架化、捷運綠線、公車等無縫整合與串聯，提升整體公共運輸效益

- ✓ 活絡沿線產業發展
- ✓ 減少私人運具停車或接送轉乘
- ✓ 達到「無縫運輸」之轉乘目標
- ✓ 打造以人為本、公共運輸導向之宜居城市



**場站  
規劃  
設置  
說明**

- 路線穿越臺中市梧棲區、沙鹿區、龍井區、西屯區、西區、北區、中區、東區
- 設置20個車站、1個機廠、1個備援行控中心暨變電站
- 針對出入口、通風井及其他捷運設施(不含高架橋柱墩)辦理都市計畫個案變更主要計畫涉及「中部科學工業園區台中基地附近特定區計畫」及「臺中市都市計畫主要計畫」

台中港特定區計畫	臺中市都市計畫(工業住宅社區)細部計畫
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(整體開發地區單元一)細部計畫
臺中市都市計畫	臺中市都市計畫(西屯地區)細部計畫
捷運藍線路線	臺中市都市計畫(新市政中心專用區)細部計畫
場站位置B1~B8站	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
龍井機廠	臺中市都市計畫(配合台中都會區鐵路高架捷運計畫-台中車站地區)細部計畫
場站位置B9站	臺中市都市計畫(原大型購物中心專用區)細部計畫
場站位置B10~B20站	

# 三、用地位置

## BD01工程高架穿越範圍



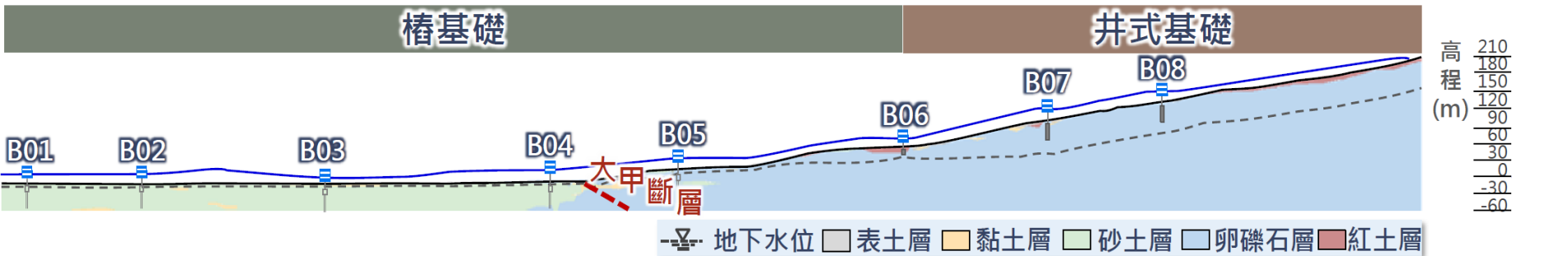
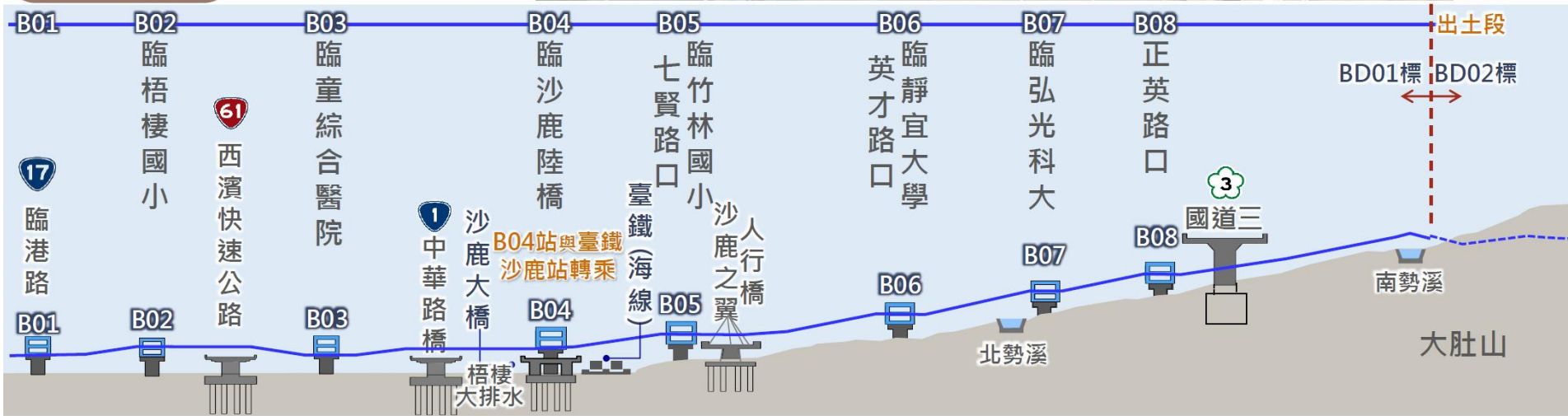
- 路線西起臨港路四段，沿臺灣大道東行，止於臺灣大道六段之西屯路口北側路段，路線總長約10.35公里
- 本計畫BD01工程範圍：高架段B01車站至B08車站出土段(不含)，共八座高架車站
- B01站為島式月台，其餘為側式月台

# 三、用地位置

## BD01工程車站鄰近現況圖

- 高架段跨越西濱快速公路、中華路橋，穿越國道三號下方
- 拆除沙鹿陸橋主橋，保留引道橋
- 拆除沙鹿之翼人行陸橋

車站鄰近現況圖

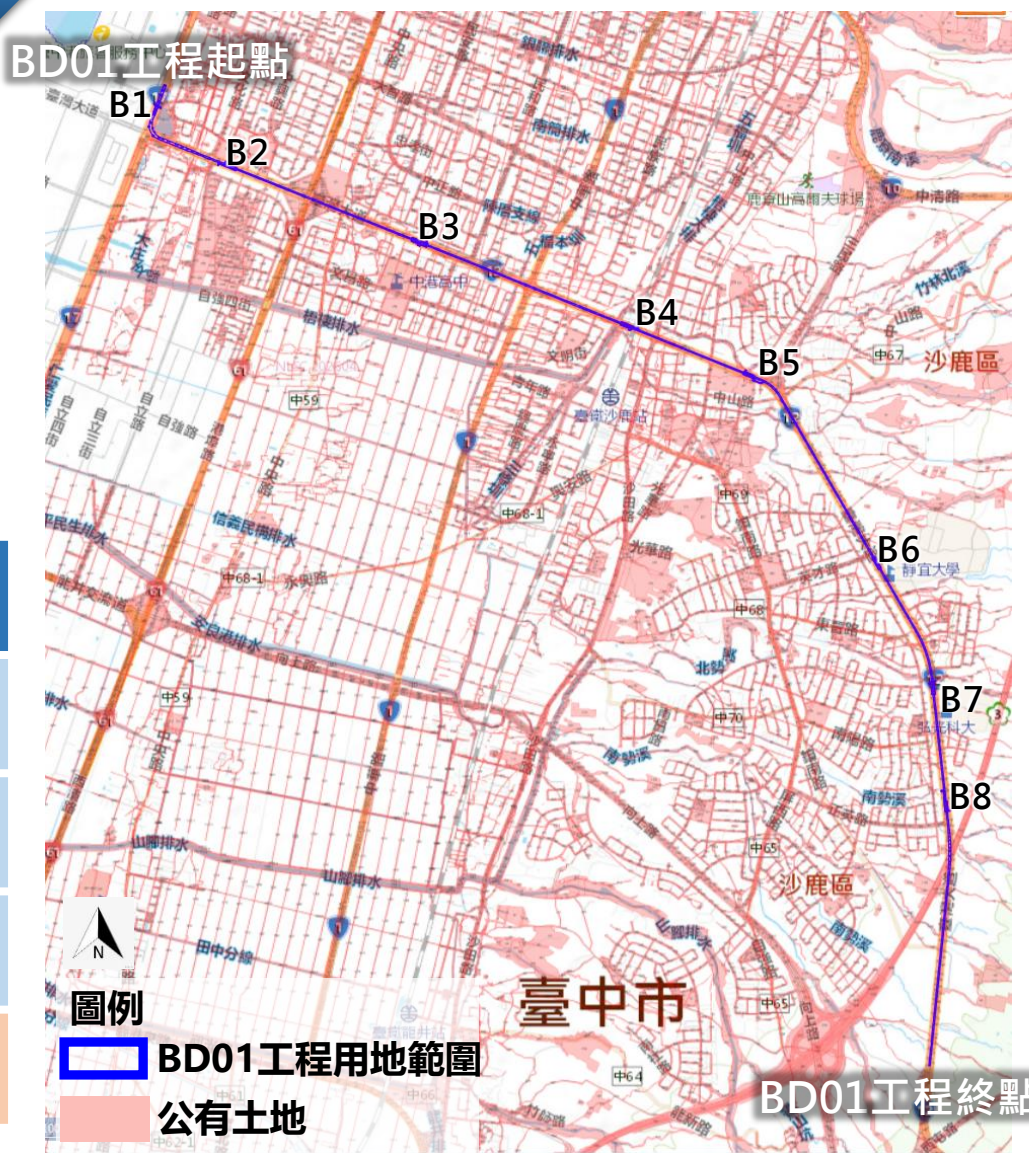


# 三、用地位置

## BD01工程用地範圍概述

- 路線西起臨港路四段，沿臺灣大道東行，止於臺灣大道六段之西屯路口北側路段
- BD01工程用地範圍內共計484筆土地
- 本案工程高架穿越之土地係以取得地上權方式辦理，完工後仍維持原道路功能

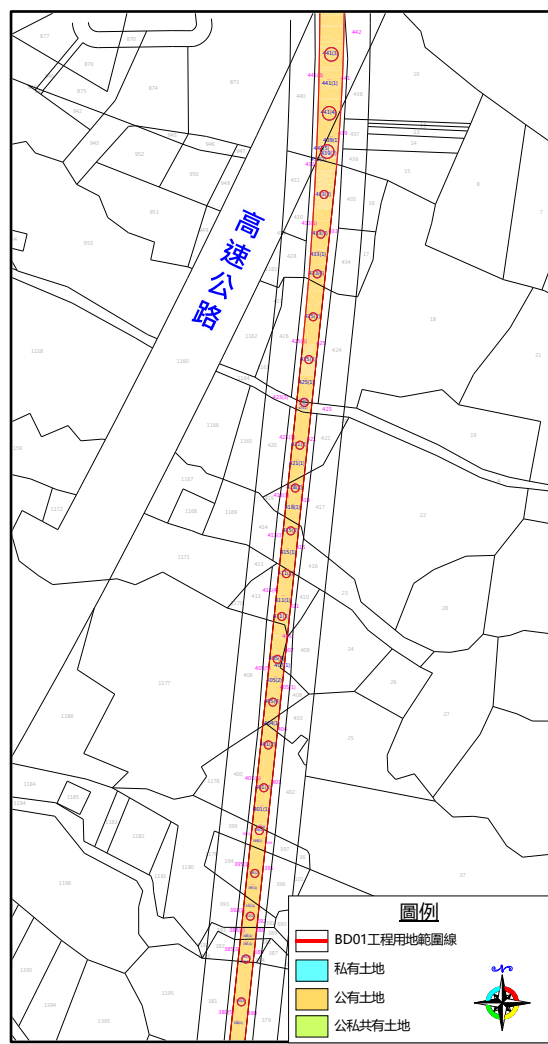
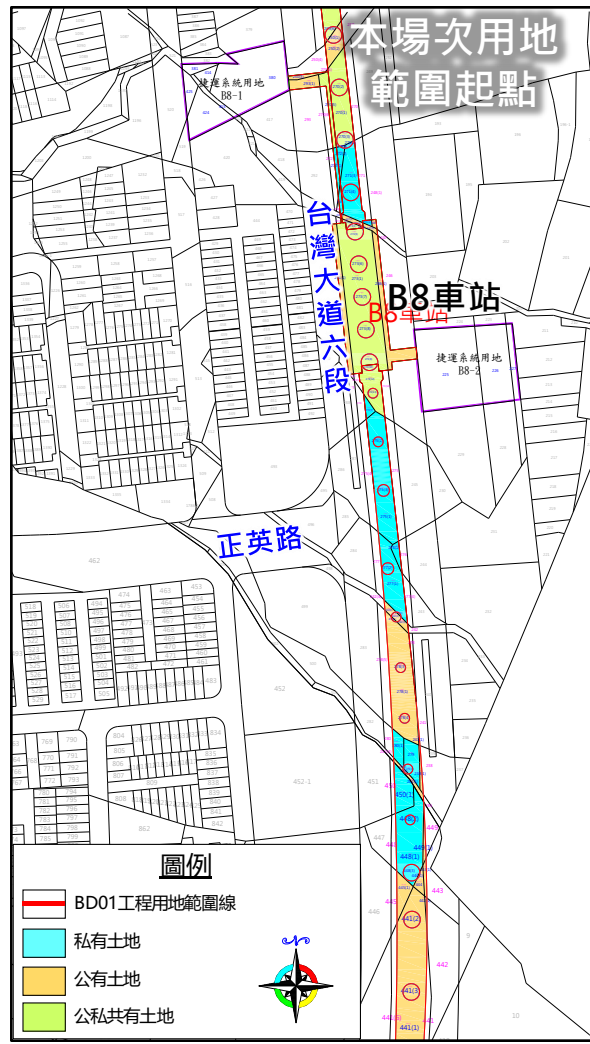
土地權屬	面積 (公頃)	筆數	面積百分比
私有土地	0.980621	65	10.92%
公私共有土地	1.986371	67	22.12%
公有土地	6.013308	352	66.96%
合計	8.980300	484	100.00%



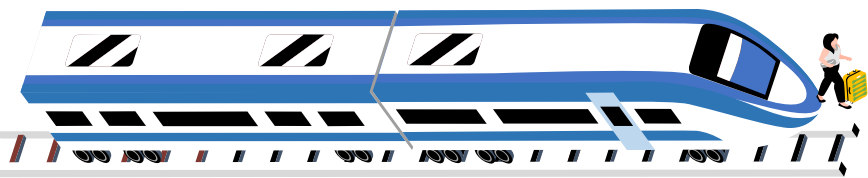
# 三、用地位置

## BD01工程用地範圍概述

 本場次用地範圍(B8車站南側至臺灣大道六段之西屯路口北側路段)



# 四、作業程序



範圍邊界確定  
用地分割測量

第一次公聽會  
【114.01.19】

第二次公聽會  
(公文另行通知)

土地改良物及  
協議價購市價  
查估

協議價購會  
(公文另行通知)

同意  
協議價

土地及地上物  
補償費發放

完成地上權  
設定登記

簽訂契約書

繳交同意書

未達成  
協議價購

地上權  
設定登記

土地及地上物  
補償費發放  
(公告後15日內)

徵收地上權  
計畫書  
公告30日

徵收地上權  
計畫書  
陳報內政部  
核定

土地徵收補償  
市價查估

## 五、公益性評估-社會因素

01

### 對人口多寡及年齡結構之影響

本工程用地範圍，含路線、出入口及車站位置勘選均儘量選擇既有道路及公有土地，以降低對當地人口之影響，經清查範圍內土地使用現況為既有道路。梧棲區人口總數約6萬7千餘人、沙鹿區人口總數約10萬1千餘人，本計畫建設完成後，可提供當地居民及公眾便利與安全之交通路網。

02

### 對周圍社會現況之影響

本工程範圍內現況多為既有道路，工程施工期間雖影響部分交通，惟完工後能滿足附近居民對外交便利性，並提升居民就業、就學、觀光及醫療等生活交通需求之便利性，對周圍社會改善具正面助益。

03

### 對弱勢族群生活型態之影響

本案工程現況為既有道路使用，並無居住人口或弱勢族群，故對生活型態無顯著影響。。

04

### 對健康風險之影響

本案工程施工期間雖有噪音及落塵，將加強工區灑水及環境維護，儘量降低對居民生活之影響。捷運係屬大眾運輸設施，通車營運後，可提升大眾運輸便利性、降低私人運具使用、減少二氧化碳排放量，對居民健康應有正面助益。

# 五、公益性評估-經濟因素

## 稅收

- 本計畫完工通車後，可提高沿線土地利用價值，驅動整體市政區域路網更新，帶動經濟發展，促進相關經濟活動，進而增加稅收。

## 糧食安全/ 農林漁牧產業鏈

- 本案工程範圍內之捷運路線係利用現有道路佈設，未使用農業用地，對糧食安全無影響。另本路段工程內亦無農林漁牧產業，故未影響農林漁牧產業鏈。



## 土地利用完整性

- 本案範圍取得之用地以設置捷運必要之設施，完工後仍可維持供道路使用功能，不致影響其土地利用之完整性。

## 增減就業或轉業人口

- 本案工程係於穿越地面上方施作未影響地面之使用，施工期間對地方稅收增減影響甚微。本計畫完工後可提高沿線土地利用價值，促進都市產業發展，帶動相關經濟活動增加整體稅收

## 用地取得費用/各級政府配合興建與政府財務支出及負擔情形

- 本計畫用地取得費用，由本府編列相關預算支應，足敷本案使用。

# 五、公益性評估-文化及生態因素

## 對文化古蹟發生改變之影響

- 本工程用地範圍內並無古蹟、考古遺址、歷史建築、紀念建築、聚落建築群、史蹟或文化景觀，故不致造成對文化古蹟之改變。



## 對城鄉自然風貌發生改變之影響

- 本工程行經地區多屬已開發之都市地區及已開闢道路，不致影響城鄉風貌。完工通車後可提升居民生活品質，並帶動整體地方發展

## 對生態環境之影響

- 本工程用地範圍內並無生態保護區，對生態環境並無影響，而捷運運輸效能提高且二氧化碳排放量低，有助於改善生物棲息環境。

## 對生活條件/周邊居民或社會之影響

- 本計畫完工通車後，可提供居民便利、舒適交通運輸系統，節省對外交通通勤時間，可帶動地區發展，提升地區經濟活動，對周邊居民或社會整體有正面影響。

# 五、公益性評估-永續發展因素



## 國家永續發展政策

公共建設為都市重要指標，本計畫路線完工後將串聯建構臺中都會區基本軌道路網，有效紓解臺灣大道的壅塞程度，強化臺中都會通勤運輸能力帶動大臺中地區整體均衡發展。符合國家政策「永續環境」、「永續社會」及「永續經濟」之提升實有助益。



## 永續指標

本計畫建設完工後可增加交通便利性及可及性，增加民眾搭乘大眾運輸工具之意願，進而可降低私人汽機車使用量，增加公共運輸乘客人次，改善市區車輛之阻滯情形，減少汽機車廢氣及二氧化碳之排放，減輕環境負擔，創造優質永續的生活環境。



## 國土計畫

捷運藍線業經行政院113年1月29日核定「臺中都會區大眾捷運系統藍線建設計畫綜合規劃報告」，且連結臺鐵、捷運綠線，符合「全國國土計畫」城鄉發展空間之發展策略。



# 六、必要性評估

## 預計徵收私有土地已達必要最小限度範圍理由

本案用地範圍所需用地係為興建捷運系統所需之高架橋樑穿越、車站等使用，並考量捷運設施與周邊環境之公共安全，已採最精簡之方式劃設用地範圍，使用私有土地已達必要最小限度範圍。按「大眾捷運法」、「大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理及審核辦法」相關規定，採協議設定或徵收地上權方式辦理，僅使用地面上空部分空間範圍，地面仍做原來之使用。

## 是否有其他取得土地方式

**本計畫範圍需用土地取得方式依「土地徵收條例」及「大眾捷運法」等相關規定以設定地上權方式辦理**

- **租用**：為配合工程施工及後續維護管理需要，不宜以租用方式辦理。
- **捐贈、無償提供**：需視土地所有權人之意願。
- **容積移轉**：符合「臺中市實施都市計畫容積移轉審查許可條件及作業要點」規定者，土地所有權人可依規定向本府提出申請。
- **以地易地**：因取得之土地均須作為捷運相關設施使用，依相關法令規定及現實狀況，並無多餘土地可供交換，因此以地易地方式，尚無從辦理。

## 本計畫目的與預計徵收私有土地合理關連理由

本計畫路線業經行政院同意辦理，用地範圍以使用公有土地及既有道路為優先，儘量避免使用私有土地，影響土地所有權人，所需用地係為興建捷運系統所需之高架橋樑穿越、車站等相關捷運必要設施使用，惟路線規劃尚須考量工程施工、地形等因素，仍無法避免取得部分私有土地之地上空間範圍

## 勘選有無其他可替代地區

本計畫係綜合考量路線、工程可行性、用地徵收範圍最小化及減少對交通衝擊等因素，所規劃之路線及車站。同時，結構體之配置與設計均已考量減體減量後之最精簡設計，已無其他可替代地區。

## 其他評估必要性理由

捷運藍線為臺中第二條捷運，沿著臺中交通最繁忙的臺灣大道串聯山海屯區，與捷運綠線形成十字軸線的捷運路網，與臺鐵山線、海線車站形塑轉乘便利性，有效紓解臺灣大道的壅塞程度，帶動大臺中地區整體均衡發展。



# 七、適當與合理性及合法性評估

## 適當與合理性

- 捷運藍線業經行政院113年1月29日核定「臺中都會區大眾捷運系統藍線建設計畫綜合規劃報告」
- 捷運藍線為臺中市第二條捷運路線，沿臺中市交通最為繁忙之臺灣大道佈設，串聯山、海、屯區，並與捷運綠線形成十字軸線之捷運路網，同時銜接臺鐵山線及海線車站，提升轉乘便利性，逐步建構臺中都會區基本軌道路網

## 合法性

公聽會：土地徵收條例第10條第2項辦理。

用地取得事宜：本計畫係依「土地徵收條例」、「大眾捷運法」及「大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理及審核辦法」等相關規定辦理用地取得，具有合法性。

# 土地所有權人 意見陳述及答覆

發言前，請先報上土地地號  
及土地所有權人姓名



✓ 倘對本案仍有不瞭解之處或相關問題，歡迎[來電詢問](#)  
或[親洽](#)臺中市政府捷運工程局，將為民眾解決疑惑，  
[聯絡電話：04-22289111分機61624 \(劉先生\)](#)

## 第十條

地上權之補償除第十一條及第十二條情形者外，應依下列規定辦理：

一、**穿越土地之上空為：徵收補償地價 × 穿越地上高度補償率（如附表一）＝地上權補償費**

二、**穿越土地之下方為：徵收補償地價 × 穿越地下深度補償率（如附表二）＝地上權補償費**

需穿越同一土地之上空及地下者，不適用本辦法之規定。

附表一

穿越地上高度補償率表

捷運工程構造物之下緣距地表高度	地上權補償率
○公尺－未滿九公尺	七○%
九公尺－未滿十五公尺	五○%
十五公尺－未滿二十一公尺	三○%
二十一公尺－未滿三十公尺	一五%
三十公尺以上	一○%

註一：

- 1 捷運工程構造物之下緣距地表高度係以需地機構依第五條測繪之縱剖面圖上，於軌道中心線處自地表起算至捷運工程構造物最下緣之高度為準。
- 2 於同一筆土地內捷運工程構造物之最下緣穿越不同補償率之高度時，應分別計算補償。
- 3 在同一剖面上穿越地上高度跨越表內二種以上高度者，以補償率較高者計算補償。