

彰化市鐵路高架化處理情形 專題報告

中華民國109年4月28日

報告單位：工務處

- 一、緣起及推動目的
- 二、審查作業要點規定
- 三、推動期程
- 四、辦理進度
- 五、規劃內容
- 六、結語

一、緣起及推動目的



鐵路造成都市不當切割、交通壅塞混亂，且阻礙都市整體發展。
故推動鐵路高架化為當務之急。

一、緣起及推動目的



- 1、「彰化市鐵路高架化」效益廣泛，包括公共運輸整合及人本環境改善解決原本進出火車站動線不佳、周邊停車秩序紊亂等問題。
- 2、高架化後的空間可活化再利用，擴大進行車站及周邊土地都市更新或都市計畫變更，使車站及沿線轉變為高利用價值的土地。

二、審查作業要點規定

依107年02月21日修正之「鐵路平交道與環境改善建設及周邊土地開發計畫審查作業要點」**第五點**規定，地方政府辦理本計畫可行性研究需包含事項如下：

項次	項目	縣府辦理情形
一	都市發展構想及問題界定	已納入報告書
二	改善策略評估	已納入報告書
三	鐵路立體化方案評估事項，且須經鐵路營運機構審查並取得確認函	已納入報告書，並已於108年7月8日取得臺鐵局同意函
四	鐵路立體增設車站，增加評估事項	已納入報告書
五	鐵路與其他運輸系統整合規劃及相關配套措施	已納入報告書
六	土地開發及周邊整合規劃構想，且須經鐵路營運機構確認並取得確認函	已納入報告書，並已於108年7月8日取得臺鐵局同意函
七	都市計畫變更回饋	已納入報告書

二、審查作業要點規定

項次	項目	縣府辦理情形
八	財務專章	已納入報告書
九	地方政府應於可行性研究階段召開公開說明會	縣府已於107年10月25日辦理後站鐵路高架暨停車場說明會
十	地方政府承諾事項，包含： 1. 出具地方議會同意函 2. 承諾鐵路與其他運輸系統整合規劃及相關配套措施之經費與期程皆如期編列與推動 3. 承諾如期成立基金或專戶	相關事項已納入報告書， 議會同意函待貴議會同意
十一	依據報告書內容填具「鐵路平交道與環境改善建設及周邊土地開發計畫可行性研究檢核評估表	已納入報告書

審查作業要點第七點：「本計畫可行性研究報告書經核定後，鐵路建設計畫推動優先順序仍可由中央視財政狀況通盤考量。」

二、審查作業要點規定

舊版：

鐵路立體化建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點
(101年8月21日發佈)

五、(六)地方政府承諾事項包括提供鐵路營運機構之優惠措施、成立基金或專戶、負擔之經費額度、**地方議會出具同意本計畫**之相關文件等。

新版：

鐵路平交道與環境改善建設及周邊土地開發計畫審查作業要點(107年02月21日發佈)

五、(十)地方政府承諾事項，包含：
出具地方議會同意函，內容應包含：
地方政府負擔經費額度（配合款財源及可行性評估），同意地方政府負擔經費未如期到位中央得自地方政府當年度或以後年度之計畫型補助款先行扣抵或支付。

三、推動期程

可行性研究

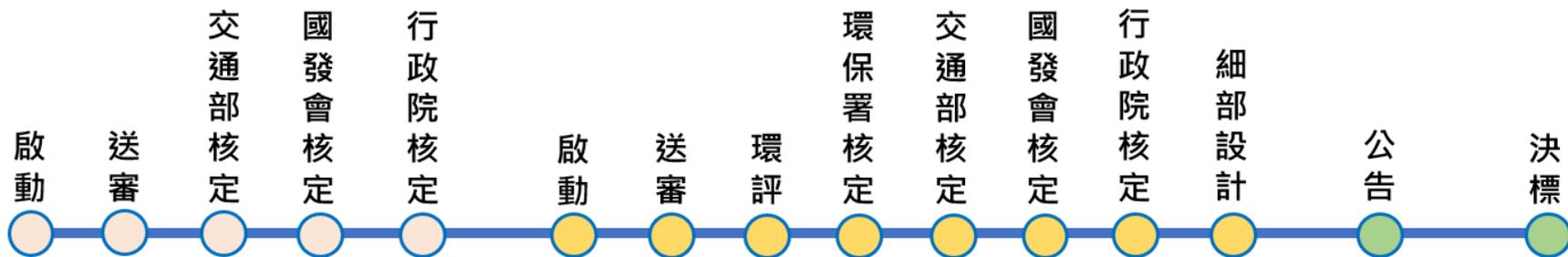
(由**地方政府**辦理)

綜合規劃

(由**中央機關**辦理)

工程招標

都市計畫變更(由**地方政府**辦理)



鐵路高架化办理流程可分為可行性研究、綜合規劃、環境影響評估、細部設計、都市計畫變更、土地取得及工程施工等階段。目前縣府辦理之可行性研究為第一階段。

四、辦理進度

舊版作業要
點101年8月
21日發佈

新版作業要
點107年2月
21日發佈

- 100.09 ● 前版報告啟動
- 102.12.09 ● 取得議會同意函(第一次)
- 103.08 ● 鐵工局初審會
- 104.04 ● 本計畫啟動
- 105.10 ● 本版報告鐵工局初審會
- 106.05 ● 交通部第一次審查
- 107.03 ● 交通部第二次審查會議
- 107.06.21 ● 取得議會同意函(第二次)
- 107.10 ● 原訂國發會審查延期
- 107.12 ● 行政院秘書長函表示
本案需重新檢討修正
- 108.07 ● 交通部第三次審查會議
- 108.10.25 ● 交通部第四次審查通過
- 109.01.30 ● 交通部退請修正並請縣府
補充議會同意函

102年之同意函因鐵路高架化計畫內容變更為四軌方案，且長度增加，經費變動過大，需重新取得議會同意函

107年之議會同意函，因未依「鐵路平交道與環境改善建設及周邊土地開發計畫審查作業要點」規定之文字內容出具，故交通部仍請縣府依要點重新補件。

四、辦理進度

108年10月25日 交通部審查通過



王惠美縣長帶隊參加交通部召開之本案第四次審查會。審查通過。

109年2月21日交通部協商會議



針對審查通過後需補正事項，交通部邀集鐵道局、臺鐵局及縣府三方進行協商。

(一) 計畫範圍

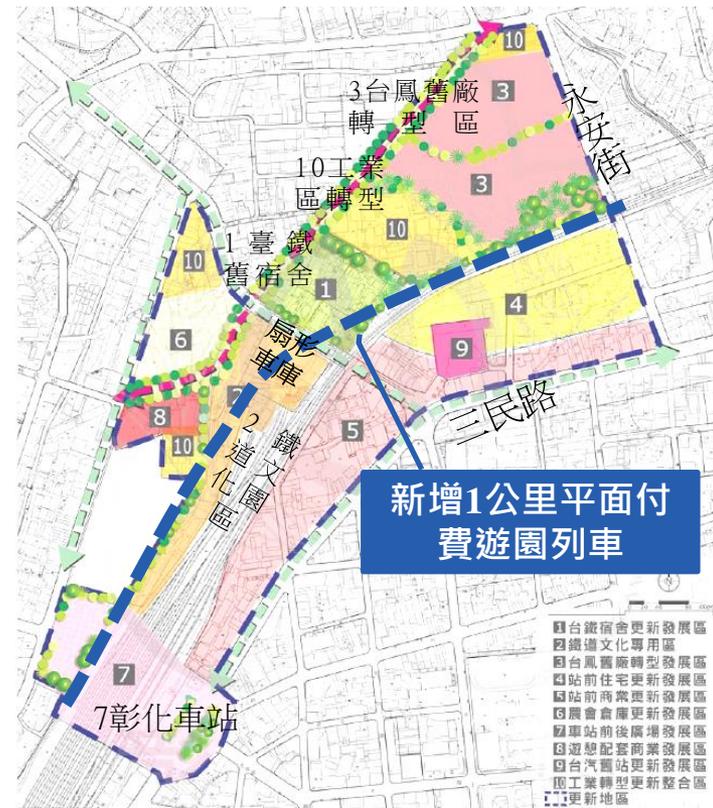
- 高架起點：過國道3號後，自金馬陸橋北側爬坡
- 高架迄點：過大埔截水溝後降坡，計9.5公里



鐵路立體化後，可拆除橫交地下道及陸橋增加車道寬度，並消除平交道遮斷阻隔，搭配騰空鐵路廊帶關建道路，可改善彰化市區道路結構，提升交通運輸服務水準。

(二) 扇形車庫動態保存

- 臺鐵局已著手辦理扇形車庫周邊地區整建營運移轉(ROT) 案
- 利用高架引道銜接正線轉往花壇機檢段
 - 規劃在原線高架旁佈設一條遊園路線(平面)，路線自彰化車站行經民生地下道上方至永安街止，長約1公里
 - 配合扇庫機車頭銜接需求設置之字型股道銜接爬坡股道，坡度採千分之25規劃



依108.05.28臺鐵協商會議共識，採高架引道方案銜接

(三) 新增兩處通勤站

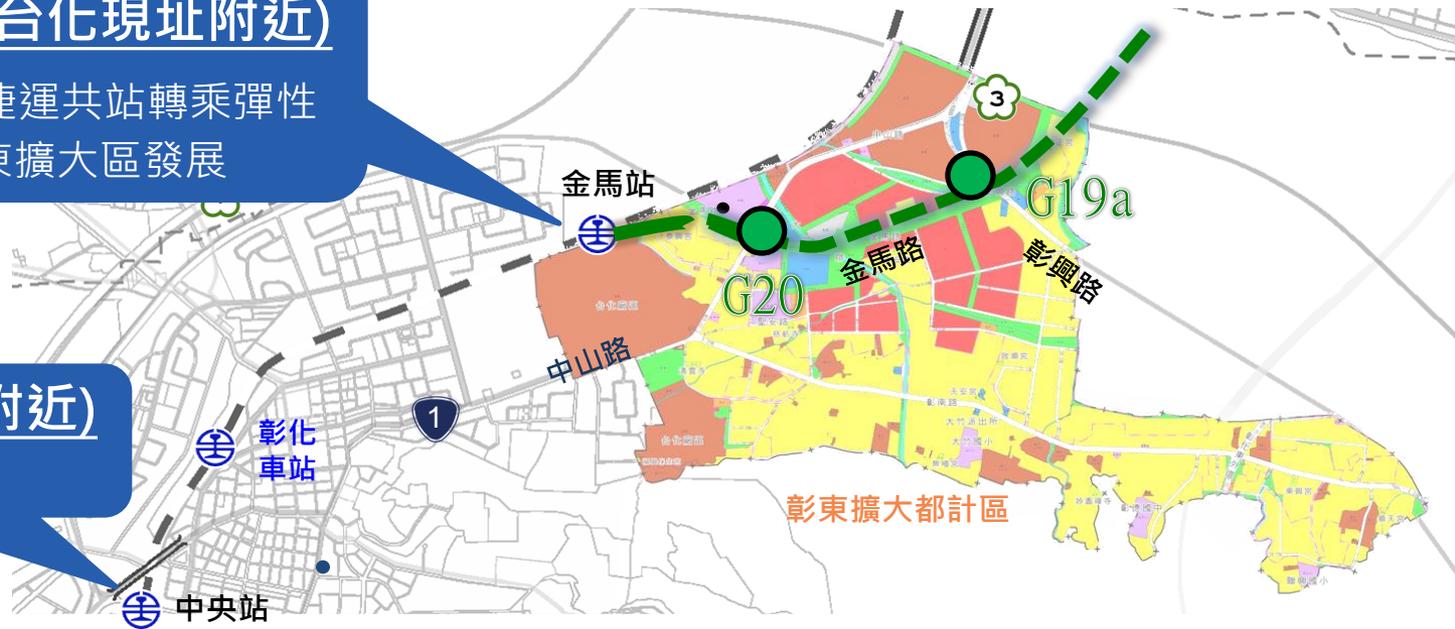
本計畫規劃於彰化車站北處增設一座通勤簡易站-金馬站；南邊增設一座通勤簡易站-中央站，以紓解臺鐵彰化站的壅塞交通及便利旅客搭乘火車。

金馬站(台化現址附近)

- 預留與捷運共站轉乘彈性
- 配合彰東擴大區發展

中央站(中央陸橋附近)

- 便利市民就近搭乘



(四) 公共運輸整合

設置轉運站

- 整併客運路線
- 集中上下車位置

設置計程車排班區

- 提供定點搭乘
- 集中上下車位置

停車管制

- 繪設汽機車停車格位
- 維持道路順暢

資訊整併

- 整合路線資訊
- 提供觀光資訊整合

針對鐵路高架化後，對於騰空路廊與周邊設施調整與改設



(六)土地開發整體構想

1.車站綠心—車站專用區

車站部分除供設置車站主體設施、轉運設施外，並引入相關附屬商業服務、辦公等使用，以提升車站使用效能。

2.古蹟文創公園—鐵道文化專用區

可提供作為扇形車庫動態展示、鐵道文創市集、等使用。結合臺鐵舊宿舍區規劃為大型鐵道博物館特區。

3.商業辦公中心—商業區

以大眾運輸為導向的都市發展(TOD)概念，引入包括商業、百貨等設施。規劃為商業區後容積率至少420%。



五、規劃內容-土地開發構想

16

● 鐵道文化專用區

- 現況：
 - 面積：約4.4公頃
 - 現行使用分區：鐵路用地
 - 現況：鐵路營運使用
- 規劃構想：
 - 面積：約4.4公頃
 - 使用分區：鐵道文化專用區
 - 建蔽率/容積率：60%、280%
- 容許使用項目：
 - 遊園列車及其相關附屬設施
 - 小型商店及飲食店使用，
 - 列車動態展示



五、規劃內容-土地開發構想

17

● 車站專用區

■ 現況：

- 土地面積：約4.4公頃
- 現行使用分區：鐵路用地
- 現況：鐵路營運使用

■ 規劃構想：

- 土地面積：4.4公頃
- 使用分區：車站專用區
- 建蔽率/容積率：70%、400%

■ 容許使用項目：

- 飲食餐飲業、一般零售業、旅館業、一般事務所、公務機關、旅遊運輸服務業、多戶住宅、銀行及保險服務



本府依05/28、05/29號會議之共識結論辦理車站區開發內容修正

五、規劃內容-土地開發構想

本府依05/28、05/29號會議之共識結論辦理車站區開發內容修正



● 商業區

■ 現況：

- 面積：約4.7公頃
- 實際配合鐵路高架化路軌
- 現行使用分區：鐵路用地
- 現況：鐵路營運使用

■ 規劃構想：

- 面積：約4.7公頃
- 使用分區：商業區
- 容積率：420%
- 依台灣省都市計畫施行細則規定辦理

■ 交通規劃：

- 本府將針對車站站區，優先完成道路與都市縫合，並就整體聯外道路及公共運輸做整體規劃

(七) 概估經費

財務效益

整體工程建設約10年，自償率為3.14%，已具有提案之初步可行性

3.14% | 自償率

中央補助款：310.2億元

地方配合款：89.26億元

項目	土地 費用	非自償性經費		自償性經費		合計	比例
		補助	比例	分擔	比例		
總經費	26.10	360.70	100.00%	12.66	100.00%	399.46	100.00%
中央政府	0.00	310.20	86.00%	0.00	0.00%	310.20	77.66%
縣府	26.10	50.50	14.00%	12.66	100.00%	89.26	22.34%



交通部現正循程序推動取消地方政府鐵路立體化建設自償率門檻，交通部長林佳龍表示，鐵路立體化本來就有中央、地方補助辦法，依照地方政府財力分為6級，但7年卻又增加自償率，變成一個枷鎖，導致多年來一個案子都沒通過。現在要取消自償率，只是解除枷鎖回歸到原本制度，取消這個7年來證明是失敗的政策，讓各地鐵道運輸都能齊頭並進推動。

交通部提報行政院擬修改「鐵路平交道與環境改善建設及周邊土地開發計畫審查作業要點」中有關自償率門檻之規定，相關經費額度和縣府分擔比例仍可能變動調整，本府最終應負擔款項，仍須視行政院最終核定的經費為準。

彰化的鐵路高架化不僅僅是交通建設，而是整座城市的再造工程，在彰化建城300年之際，鐵路高架化能為彰化市帶來改變的契機，消除鐵路設施的阻隔，帶動彰化市舊城再起飛。

