

## 第五節 周邊發展影響分析

### 壹、地區發展紋理

計畫範圍西側學術及研發機構林立，計有國防部中山科學研究院、漢翔航空工業股份有限公司、逢甲大學、僑光科技大學等，為臺中市重要的教研機構簇群發展地帶；其南側原受航高管制影響，工業區、住宅區之發展強度均甚低；北側鄰接臺中市 80 米外環道；原機場東側至中清路一帶屬臺中市整體開發地區單元八，原受限於後期發展區開發限制，經臺中市都市計畫主要計畫第三次通盤檢討解除限制後，由土地所有權人彙整開發意願、擬定細部計畫，刻正辦理市地重劃開發（詳圖 2-6）。

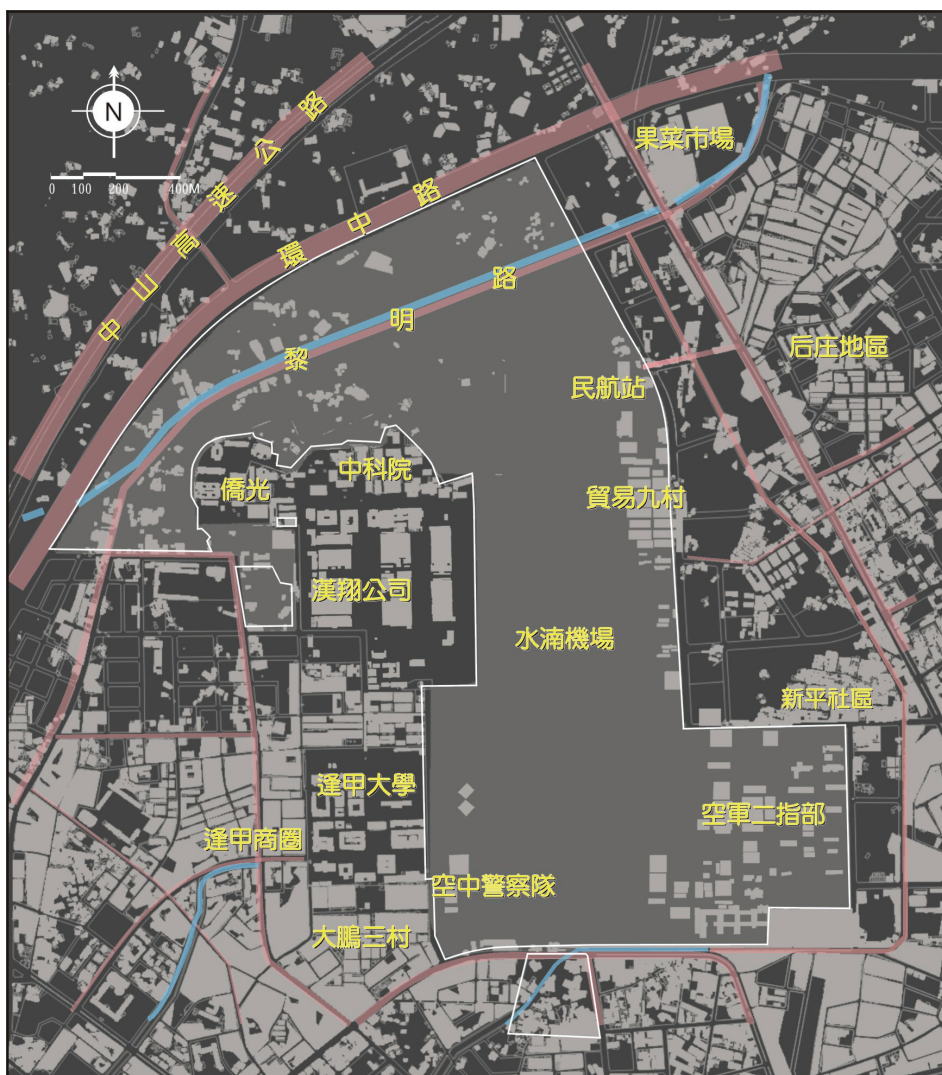


圖 2-6 地區發展紋理圖

## 貳、主要發展區塊

### 一、整體開發地區單元八

臺中市原後期發展區依據 93 年 6 月 15 日發布實施之「變更臺中市都市計畫主要計畫（不包括大坑風景區）（有關計畫圖、第十二期重劃區、部分體二用地、後期發展區部分）」，劃設為 14 處分區開發單元。水湳機場原址地區東側即屬整體開發地區單元八之範圍，主要包括水湳機場以東至中清路間之帶狀區域，北臨 80 米環中路、南側以中平路為界。

「擬定臺中市都市計畫（整體開發地區單元八）細部計畫」業於 97 年 9 月 8 日公告發布實施，計畫面積約 90.65 公頃，其中劃設住宅區面積約 45.60 公頃，商業區面積約 5.59 公頃，依據臺中市都市計畫主要計畫之指導，本區住宅區之平均容積率以不得超過 140%及建蔽率以不得超過 50%為原則，商業區之平均容積率以不得超過 180%及建蔽率以不得超過 60%為原則，未來本區將發展低密度高品質住宅為主。

### 二、第十二期重劃區

第十二期重劃區位於水湳機場西北側，計畫範圍東至西屯老街地區，西至 80 米外環道、南至臺中港路，北以農業區為界。屬臺中市優先發展區，計畫面積約 80.96 公頃。由於原計畫公共設施負擔比例過高，因此第十二期重劃區雖列為優先發展區，卻遲遲無法開發利用，本案亦於 93 年 6 月 15 日發布實施之「變更臺中市都市計畫主要計畫（不包括大坑風景區）（有關計畫圖、第十二期重劃區、部分體二用地、後期發展區部分）」調整土地使用計畫，以促進土地開發可行性，並於 93 年 6 月 17 日發布實施「變更臺中市都市計畫（福星路附近地區）細部計畫（第一次通盤檢討）」案，目前市地重劃工程已完工。



漢翔公司



大鵬三村



逢甲商圈

### 三、逢甲商圈

計畫區東側及西側因受限於都市計畫附帶條件限制，遲至近年才開始開發，相較之下，計畫區西南側西屯舊市區及逢甲大學附近，因屬於早期發展區，發展密

集、人口稠密，商業發展相當活絡；逢甲大學南側的眷改基地一大鵬新城已改建完成，並引入 1,288 戶，龐大的人口進駐已直接衝擊地區之公共設施服務水準，同時也加重地區之發展負荷。

#### 四、學術及研究機構

計畫區西側為教研機構族群發展地帶，由北而南依序座落僑光科技大學、國防部中山科學研究院、漢翔航空工業股份有限公司以及逢甲大學，皆為早期進駐本區的機構。

逢甲大學創立於 50 年，校地面積包括第二校區合計約 15.75 公頃，學生人數近二萬人；僑光科技大學創立於 51 年，校地面積僅約 5.61 公頃，學生人數卻超過六千人。以上二所大專院校已經與地方發展脈絡緊密結合，但長年苦於校內空間不足的問題，因此均有擴充校地的計畫。

除了逢甲、僑光兩處大專院校外，本區尚有漢翔公司及中科院等兩處研發機構。漢翔公司前身為航發中心，為推動我國航太工業之發展，於 85 年 7 月 1 日改制為經濟部所屬之國營公司，目前為國內唯一從設計、組裝、測試、後勤、試飛、維修補給等能量皆相當完整之航太製造廠商，擁有員工約 3,600 人。國防部中山科學研究院則與漢翔公司緊密配合，由於從事航空研究之需，園區內設有高速風洞模擬實驗室，容易造成噪音及空氣污染等問題。

研發機構族群發展一方面由於大量的學生及研發人員在本區活動，而促使地區商業機能活絡，另一方面則在本區形成一面無法穿越的屏障。為改善水湳機場原址地區開發後東西兩側的連結性，臺中市政府已於 92 年間透過數次協調會與漢翔公司研商新闢計畫道路穿越漢翔公司，經行政院經濟建設委員會 92 年 4 月 2 日召開之研商會議，漢翔公司同意配合規劃 30 公尺計畫道路，但建議路線應避免影響氣電共生廠，並廢除南側計畫道路，以維持漢翔公司用地的完整性。

國防部中山科學研究院亦曾於 92 年 4 月 2 日經建會召開之研商會議表達有擴大研發用地之需求，且該會亦作成決議：「有關中山科學研究院及各大專院校創研發展用地之需求應納入一併考量。」

因此水湳機場原址地區的規劃亦應考量如何整合周邊發展需求與融入既有發展紋理，使利用本次機場再發展的契機，解決周邊地區發展瓶頸。

## 參、影響分析

水湳機場周邊地區因機場量體龐大，不具穿越性，形成空間發展障礙，因此水湳機場西側蓬勃的商圈活力，無法對機場東側及南側之發展有所助益，且交通系統及土地利用的連貫性也因機場阻隔而中斷。未來，藉由水湳機場原址地區之整體規劃，將有助於改善既有交通系統中斷問題，並提升周邊地區整體公共設施服務水準，帶動地區均衡發展。

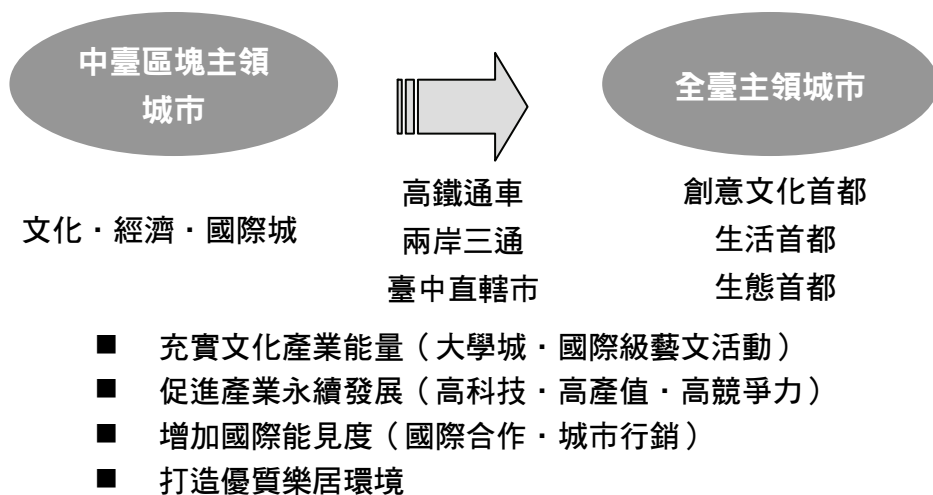
## 第三章 發展願景與定位

### 第一節 臺中市都市發展願景與目標

依據「變更臺中市都市計畫主要計畫（不包括大坑風景區）（第三次通盤檢討）」之指導，臺中市定位為「中臺區塊主領城市」，並以「文化·經濟·國際城」為都市發展方向。在此發展願景下，臺中市在文化策略上強調充實文化產業能量，因此積極建構大學城，以吸引創意有活力的人口進駐，並籌辦各類型國際級藝文活動，大幅提升居民藝文活動的參與機會與參與率；經濟發展方面，透過中科重整中部地區的產業結構，朝向高科技、高產值、高競爭力的永續產業發展；另外，在都市重大建設上與國際級大師合作，例如委託伊東豐雄進行臺中大都會歌劇院的建築設計等，即是期望藉此創造臺中市自有的品牌，增加城市國際能見度，達到國際行銷的目的，並為中臺區塊居民打造優質的樂居環境。

臺中市具備良好的氣候條件及生活環境，挾著區位優勢，在高鐵通車後已然與臺北及高雄形成半日生活圈，兩岸三通後更是兩岸間交通最直捷的門戶，因此常有「遷都大臺中」的倡議。可以預期新世紀的臺中在全臺角色定位上將有重大的轉變，我們期許臺中市躍升為「全臺的主領城市」，成為創意文化首都、生活首都及生態首都。

水湳機場原址地區的再發展正好提供我們重新想像臺中市一個獨一無二的機會：一個地標建築、生活空間、工作空間，以及活躍的休閒遊憩空間的新組合；一個構成 21 世紀城市生活方式的機會。藉由本計畫的推動，可促使自然、社會及科技地景的互動，進而創造一種新型態的都市生活場域，為整合生態、都市及建築打造新都市典範提供前所未有的契機。



## 第二節 計畫發展定位

本計畫區未來將朝向「經貿生態園區」開發，並以經貿、創研、文化及生態為發展目標，主要使用機能包括國際經貿園區、創新研究園區、生態住宅社區、文化商業區及中央生態公園等五大類。

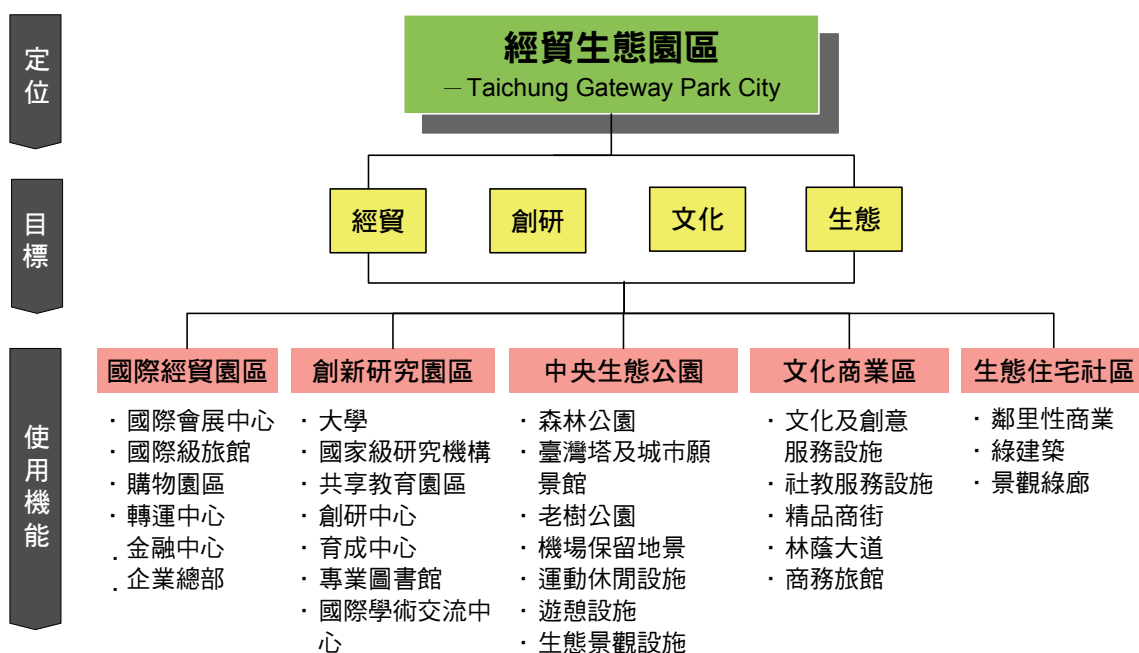


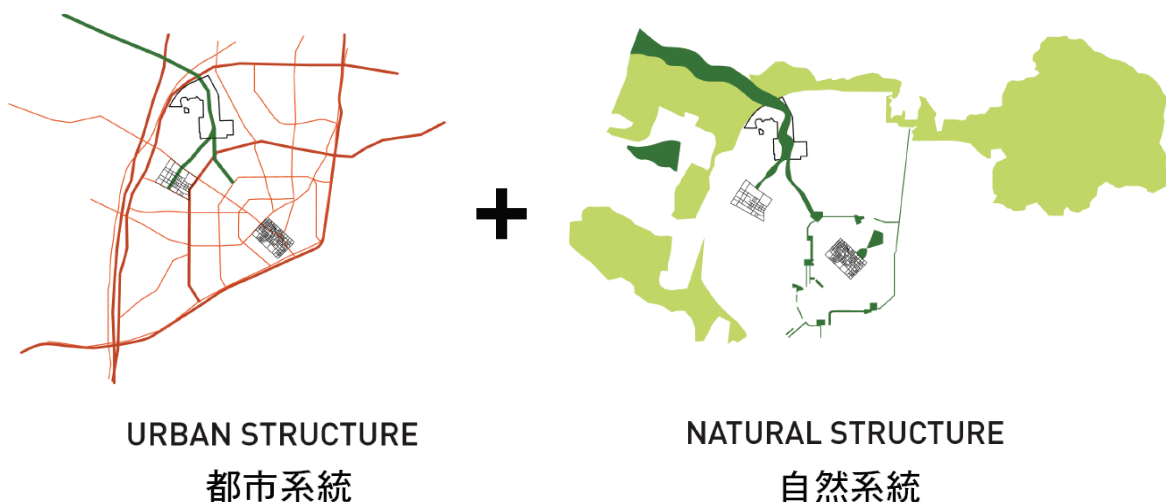
圖 3-1 發展定位與使用機能示意圖

## 第四章 整體規劃構想

### 第一節 規劃理念

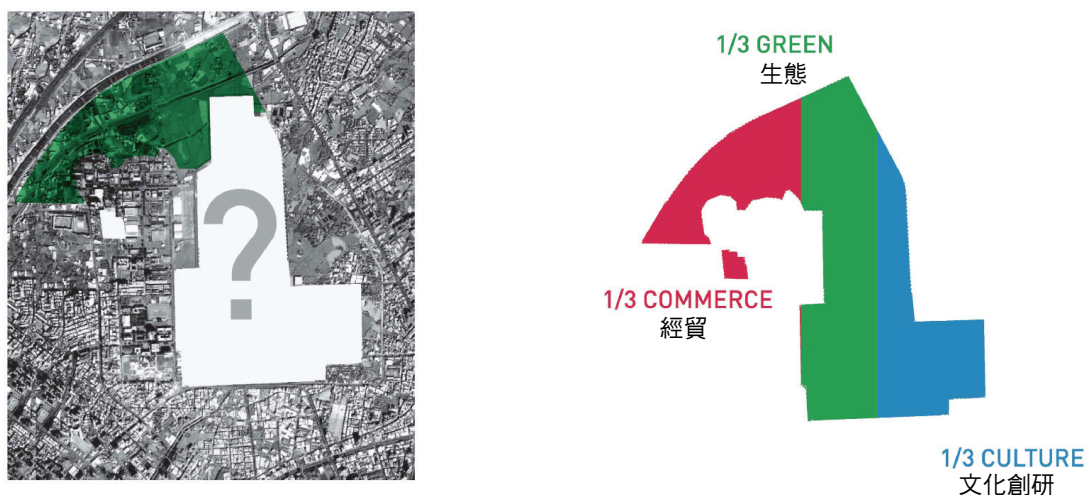
#### 壹、都市系統與自然系統融合

本計畫區位於臺中市環狀都市發展空間的邊緣，本計畫藉由南北向生態廊道系統，使自然生態體系得以朝都市中心展開，串連臺中市特有的翡翠綠環園道，促進都市系統與自然系統的融合。



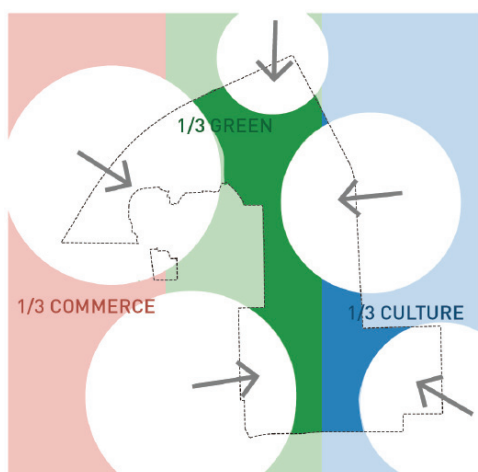
#### 貳、落實都市願景的土地使用架構

為落實臺中市「創意文化首都、生態首都、生活首都」之都市發展願景，本計畫區之土地使用架構因應地方發展及都會區產業需求，將以經貿、創研、文化、生態為主軸進行規劃。

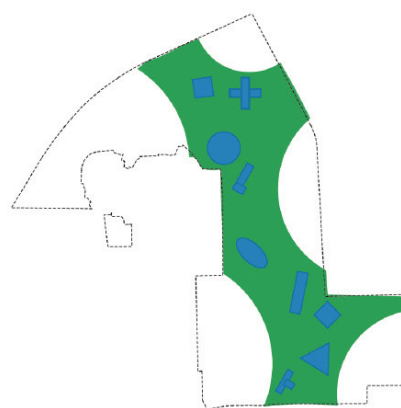


### 參、空間序列考量周邊發展壓力與需求

本計畫區北側為臺中市城際交通重要入口之一，適宜設置服務大臺中都會區之大型經貿設施；南側鄰近既有教育研發機構，引入更多創新研究及文化設施將使本區成為中部地區創新核心；居住空間則應與週邊既有聚落及新興社區整合；座落計畫區中央、銜接各種活動的則是大型生態綠地，是都市活動的緩衝空間，也是調節都市環境之肺。



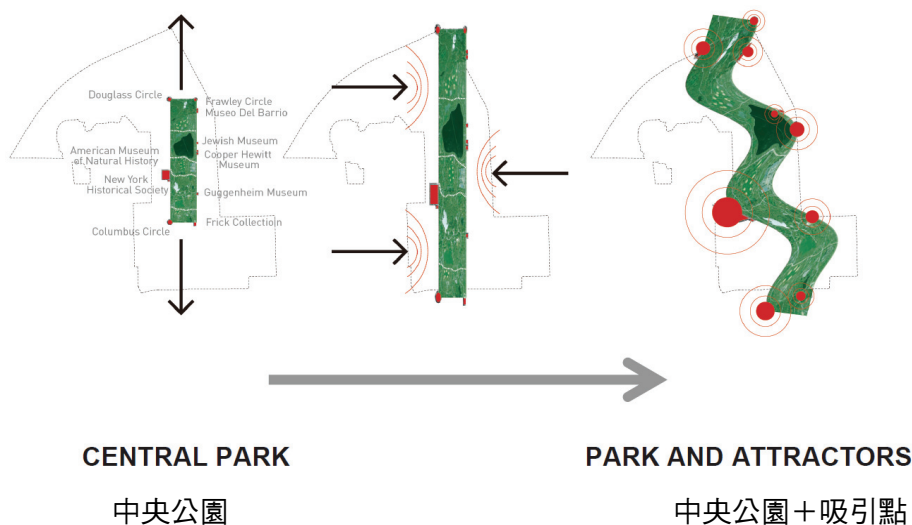
**URBAN PRESSURES**  
周邊發展壓力



**CENTRAL PARKWAY**  
中央生態公園

## 肆、形塑意象鮮明的空間系統

本計畫將都市網絡與圖像化的開放空間整合為一意象鮮明的空間系統以創造地方特性，中央生態公園以蜿蜒形式的邊緣增加都市與公園接壤的機會，並參考紐約中央公園設計精神，將文化設施整合到開放空間中，使靜態綠色空間(passive green space)成為活躍(active)的休憩空間。



## 伍、生態—都市雙系統

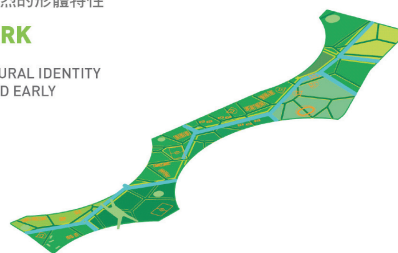
中央生態公園在早期建立強烈的形體特性，而周邊的鄰里社區則將既有的格子狀都市紋理延伸至本基地中，形成生態—都市雙系統。

### 生態公園

早期建立強烈的形體特性

### ECO-PARK

STRONG FIGURAL IDENTITY  
ESTABLISHED EARLY

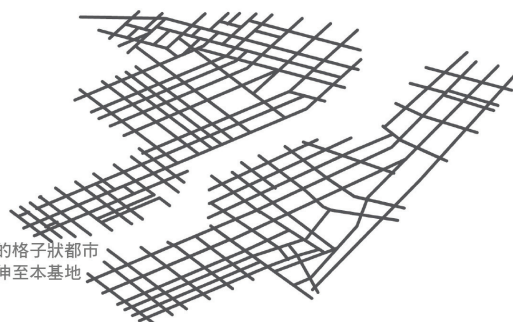


### 城市

將既有的格子狀都市紋理延伸至本基地

### CITY

EXTENSION OF EXISTING GRIDDED  
FABRIC OVER THE SITE



## 第二節 分區發展構想

將大面積綠色開放空間配置在基地中央，形成一個大型、蜿蜒全區、貫穿南北的中央生態公園。中央生態公園周邊規劃四個機能分區：北側鄰近中山高速公路大雅交流道及中彰快速道路，交通便捷，以發展為國際經貿園區為主軸；西側整合既有聚落發展為生態住宅社區；東側以臺中林蔭大道為主軸，形塑多元文化與特色精品商街的文化商業區；南側發展為大學、研究機構、學術交流中心匯集的創新研究園區。

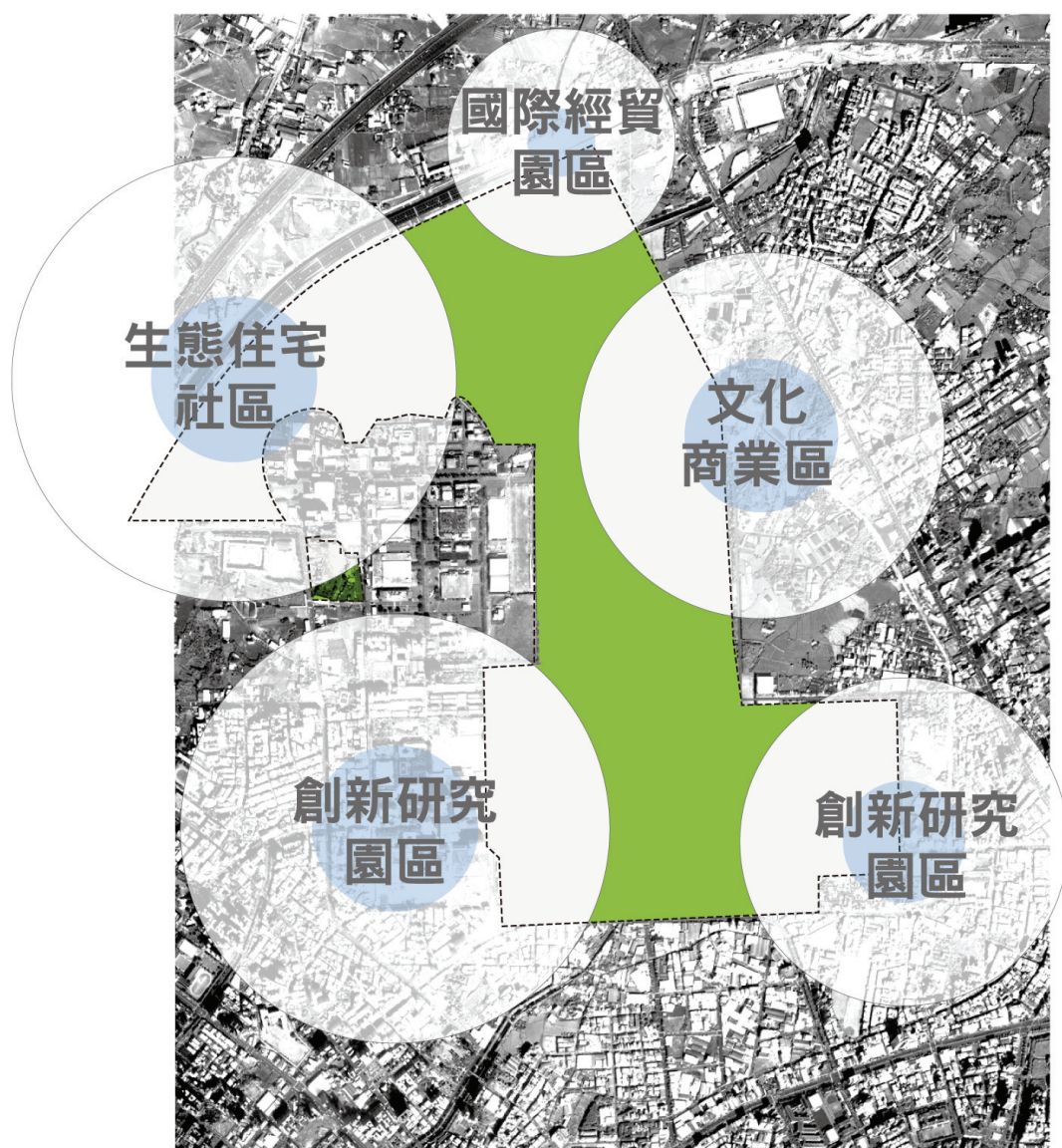


圖 4-1 機能分區分布示意圖

## 壹、中央生態公園

為了創造鮮明、獨特而又能保留發展彈性的方案，本計畫首先刻劃出中央生態公園的外型，以塑造一個外型獨特、容易辨識的臺中市標誌性地景，使其可以從空中或是鄰近的高樓清晰看到，且其蜿蜒的邊界，也能增加周邊社區與公園接壤的機會。

中央生態公園之功能應以「寧適」、「生態」、「景觀」、「減災」、「減碳」及「遊憩」為主，除了提供市民及遊客從事休閒、遊憩、運動、文化藝術活動之場地外，更重要的是打破過去機場水泥硬鋪面且植栽單一之地景意象，重新復育為具有多樣化地景、生物棲息地的都市綠洲。

## 貳、國際經貿園區

國際經貿園區是由國際會展中心、國際級旅館、購物園區、轉運中心、金融中心、企業總部匯集所構成的綜合開發區，位於計畫區北側，為中部地區與國際接軌的重要門戶。將來國際會展中心及轉運中心將由市府自行開發或委由民間機構以BOT方式興建。

## 參、創新研究園區

隨著兩岸三通互動頻繁，城市間的競逐將更為明顯，為提升城市競爭力，城市需要具備創新研究能力。本計畫區與中科園區之間交通便捷，且大學及研究機構已然簇群發展，並有中央生態公園提供優適的居住條件，對研究人力亟具吸引力，因此規劃為創新研究園區。

本區除提供中部地區大專院校擴充校地或設立分校之用外，應積極推動國家級研究機構、創研、育成機構進駐，並可從資源共享角度考量規劃共享教育園區、設置專業圖書館及國際學術交流中心。

此外，為提供創新研究人員完善的生活機能，本區將朝向大學城概念規劃，除研究、教育設施外，也規劃中密度的鄰里社區，鼓勵各式小型商業混合使用。

## 肆、文化商業區

文化商業區位於計畫區東側，由中央生態公園與南北向聯外道路圍塑，與整體開發地區單元八相鄰，將是一個密集的、有活力的新發展區，並以「臺中林蔭大道」為其發展主軸。預期「臺中林蔭大道」將成為如同紐約第五大道、東京表參道一樣以精品商店及文化設施為主題之商街，鄰接中央生態公園部分則可提供景觀商務旅館、高優質住宅大廈等使用。

為塑造都市核心意象，其發展型態以高樓層為主，除林蔭大道兩側之精品商街採密集發展使商業活力得以延續外，其餘地區建築密度較低，以保留較大的開放空間，並結合園道、綠地系統，形成由中央生態公園延伸而出之「綠手指」。

## 伍、生態住宅社區

生態住宅社區旨在建立人本舒適健康與永續發展的新生活型態，藉由低強度、高綠化比、景觀綠廊及河畔散步道、自行車道之設置，提供住民親近土地的機會。本計畫區將以低層、低密度的開發型態為主，儘量保留較大的自然生態空間，北側與快速道路相鄰處，儘量規劃景觀緩衝帶，隔絕空氣污染與噪音。



圖 4-2 土地使用配置構想示意圖

## 第三節 交通運輸構想

### 壹、交通運輸發展策略

本計畫區位於中部科學工業園區、清泉崗國際機場與臺中市舊市區之間，除提供就業、商業、教育、文化、公園及住宅等活動，並引進都會型國際經貿服務設施，因此應透過謹慎的設計，提供地區各種運輸需求，且能維持鄰近公園地區的品質與特色，整體交通運輸發展策略如下：

- 1.以分流取代集中：考量本計畫區周邊既有道路已發展成形，較難提升道路容量，且中清路、河南路等主要幹道均已飽和，因此對於中科東向聯外道路的車流，以分流方式引導經過本計畫區與臺中市舊市區銜接，避免對地方造成過大之交通衝擊。
- 2.在不影響公園動線完整性之原則下，增加東西向道路規劃，串連臺中市北屯與西屯地區之聯繫。
- 3.大眾運輸導向發展降低交通量：整合本計畫附近進行中與規劃中之大眾運輸系統，提供多運具選擇，建構完善之大眾運輸系統。
- 4.以優質的人本運輸空間塑造本計畫不同的運輸風貌，提供對人行、自行車行友善的運輸環境，透過交通寧靜區及其他措施優化人本運輸環境

### 貳、道路系統

依循上述之整體交通運輸發展策略，本計畫道路系統構想詳如圖 4-3 所示，簡述如下：

- 1.南北向道路：中科東向聯外道路進入本計畫區之後，以三條南北向主要道路分流後，銜接至臺中市內環線文心路。其中穿越計畫區中心之臺中林蔭大道，以休閒人行空間規劃為主，穿越性車流則透過道路設計引導至兩側南北向聯外幹道。
- 2.東西向道路：利用漢翔公司廠區規劃地下化東西向聯外幹道，往東銜接北屯區之敦化路，往西銜接西屯區之漢翔路，溝通過去被機場阻隔之發展紋理；另外於穿越公園之東西道路導入交通寧靜區概念，減少對公園之衝擊。



圖 4-3 交通動線示意圖

## 參、大眾運輸系統

### 一、短期構想：公車捷運系統（BRT）

為落實大眾運輸導向之發展策略，本計畫區短期將引入公車捷運系統（BRT），其路線建議以計畫區北側之運輸中心為起點，向南經臺中林蔭大道及甘肅路銜接文心路及河南路口之捷運車站，再沿河南路及河南路延伸之南北向聯外幹道向北形成一個環狀的大眾運輸路線，長期可再延伸至中科園區臺中基地及清泉崗國際機場，為都會區提供便捷之大眾運輸服務。

### 二、長期構想：捷運系統（MRT）

依據臺中市政府交通處 98 年 3 月 23 日中交規字第 0980005130 號函：「目前『臺中都會區大眾捷運系統後續路網』規劃已將中部國際機場、中部科學園區、水湳經貿園區等重要據點納入，其中捷運核心路網初步規劃為橘線【水湳經貿園區－臺中火車站－霧峰】，並於水湳經貿園區內規劃 2 座車站（採地下化方式），提供園區聯外交通。後續捷運路網建設將採分期分段方式興建，並將視運輸需求、經濟效益、財務及工程可行性評估成果，依序完成捷運路網建設。故本計畫區長期將配合臺中都會區捷運系統建設計畫，提供捷運系統服務。」



圖 4-4 本計畫大眾運輸系統發展建議圖

## 第五章 實質發展計畫

### 第一節 計畫年期與人口

#### 壹、計畫年期

以民國 115 年為計畫目標年。

#### 貳、計畫人口

計畫人口為 20,000 人，人口淨密度約每公頃 290 人。

### 第二節 土地使用計畫

茲就本計畫之土地使用分區說明如下：

#### 壹、生態住宅專用區

本計畫生態住宅專用區細分為三種生態住宅專用區，面積合計約 24.04 公頃，占計畫總面積的 9.49%。

##### 一、第一種生態住宅專用區

第一種生態住宅專用區係提供優質之低層住宅使用為主，鼓勵設置文化及創意服務業，並允許於地面第一層以下作一般零售、飲食業、日常服務業等使用。劃設面積約 13.77 公頃，占計畫總面積的 5.44%。

##### 二、第二種生態住宅專用區

第二種生態住宅專用區係提供優質之中層住商混合使用為主，鼓勵設置文化及創意服務業、文化教育設施，並允許於地面第一層以下作一般零售、服務、飲食業等使用。劃設面積約 8.01 公頃，占計畫總面積的 3.16%。

### 三、第三種生態住宅專用區

第三種生態住宅專用區係提供優質之中高層住商混合使用為主，鼓勵設置文化及創意服務業、文化教育設施，並允許於地面第一層以下作一般零售、服務、飲食業等使用。劃設面積約 2.26 公頃，占計畫總面積的 0.89%。

為落實生態住宅區發展願景，各種生態住宅專用區均適用「建築技術規則建築設計施工編」綠建築基準有關建築基地綠化、保水及建築物節約能源等規定。

## 貳、文化商業專用區

本計畫文化商業專用區依使用性質及開發強度，細分為三種文化商業專用區，面積合計約 20.00 公頃，占計畫總面積的 7.89%。

### 一、第一種文化商業專用區

第一種文化商業專用區係以塑造優質之公園景觀生活區，提供高層純住宅使用及商務住宅或旅館業使用，劃設面積約 2.87 公頃，占計畫總面積的 1.13%。

### 二、第二種文化商業專用區

第二種文化商業專用區係以塑造優質之高層住商混合區，提供設置大型零售業、餐飲業、工商服務業、金融保險不動產業、旅館業等，及地面第三層以下設置各種零售業、各種服務業等使用，並允許於地面第六層以上作住宅使用。劃設面積約為 10.55 公頃，占計畫總面積的 4.16%。

### 三、第三種文化商業專用區

第三種文化商業專用區係以發展時尚精品購物街為主要目標，計畫塑造為臺中的第五大道精品購物街，提供設置大型零售業、餐飲業、娛樂服務業、文化及創意服務業、金融保險不動產業、旅館業等，及獎勵地面第三層以下設置各種零售業之國際精品與旗艦店，以及獎勵作為文化及創意服務業使用，並允許於地面第六層以上作住宅使用。劃設面積約為 6.58 公頃，占計畫總面積的 2.60%。

## 參、創新研發專用區

本計畫創新研發專用區依使用性質及開發強度，細分為二種創新研發專用區，

面積合計約 35.81 公頃，占計畫總面積的 14.14%。

## 一、第一種創新研發專用區

第一種創新研發專用區係為發展大學城目標而劃設，主要提供行政機關、公用事業、教育機構、研究機構、企業營運總部、企業研發中心及會展產業等使用，劃設面積約 13.67 公頃，占計畫總面積的 5.40%。

## 二、第二種創新研發專用區

第二種創新研發專用區係為服務大學城目標而劃設，提供服務大學城生活機能之中層住商混合使用，劃設面積約 22.14 公頃，占計畫總面積 8.74%。

## 肆、經貿專用區

本計畫經貿專用區依使用性質及開發強度，細分為二種經貿專用區，面積合計約 21.88 公頃，占計畫總面積的 8.64%。

### 一、第一種經貿專用區

第一種經貿專用區以發展商務服務及複合性商業機能為主，提供會展服務、大型零售、餐飲、購物中心、旅館、金融保險不動產、娛樂服務、文化與社教設施、文化及創意服務業等使用，劃設面積約 7.33 公頃，占計畫總面積的 2.89%。

### 二、第二種經貿專用區

第二種經貿專用區以發展大型會展、交通轉運、商務服務及複合性商業機能為主，提供展覽、會議、餐飲、大型零售、購物中心、轉運中心、旅館、金融保險不動產、文化與社教設施、文化及創意服務業等使用，劃設面積約 14.55 公頃，占計畫總面積的 5.74%。

## 伍、文教區

主要計畫原劃設文教區 4 處，係為解決中部地區私立大專院校用地需求，並以發展為大學城為目標，面積合計約 24.81 公頃，占計畫總面積 9.79%。考量私立大專院校用地需求，將原「文教 20」分為南、北二區開發，並增訂北側為「文教 21」之

編號。細部計畫共劃設文教區 5 處，其中將位於僑光科技大學西側的「文教 17」、位於逢甲大學東側的「文教 19」，以及位於臺中林蔭大道東側的「文教 20」及「文教 21」指定供私立大專院校使用；另將位於漢翔公司南側之「文教 18」指定供中小學使用。詳如表 5-1。

細部計畫與主要計畫各項土地使用分區面積之增減及比例，詳如表 5-2。

**表 5-1 文教區土地使用計畫面積一覽表**

編號	面積（公頃）	備註
文教 17	0.56	供私立大專院校使用
文教 18	2.43	供中小學使用
文教 19	5.71	供私立大專院校使用
文教 20	10.38	供私立大專院校使用
文教 21	5.73	供私立大專院校使用
小計	24.81	

表 5-2 土地使用計畫面積一覽表

主要計畫			細部計畫 面積增減 (公頃)	細部計畫			
土地使用分區	面積 (公頃)	比例 (%)		土地使用分區	面積 (公頃)	比例 (%)	
生態住宅專用區	29.02	11.45	-4.98	第一種生態住宅專用區	13.77	5.44	
				第二種生態住宅專用區	8.01	3.16	
				第三種生態住宅專用區	2.26	0.89	
				小 計	24.04	9.49	
文化商業專用區	24.78	9.78	-4.78	第一種文化商業專用區	2.87	1.13	
				第二種文化商業專用區	10.55	4.16	
				第三種文化商業專用區	6.58	2.60	
				小 計	20.00	7.89	
創新研發專用區	41.32	16.31	-5.51	第一種創新研發專用區	13.67	5.40	
				第二種創新研發專用區	22.14	8.74	
				小 計	35.81	14.14	
經貿專用區	22.92	9.05	-1.04	第一種經貿專用區	7.33	2.89	
				第二種經貿專用區	14.55	5.74	
				小 計	21.88	8.64	
文教區	24.82	9.80	-0.01	文教區(供私立大專院校使用)	22.38	8.83	
				文教區(供中小學使用)	2.43	0.96	
				小 計	24.81	9.79	
公共設施用地	機關用地	4.97	1.96	0	機關用地	4.97	1.96
	公園用地	59.67	23.55	+2.37	公園用地	62.04	24.49
	公園用地兼供水資源回收設施使用	5.91	2.33	0	公園用地兼供水資源回收設施使用	5.91	2.33
	公園用地兼供道路使用	3.75	1.48	0	公園用地兼供道路使用	3.75	1.48
	廣場用地	0.16	0.06	0	廣場用地	0.16	0.06
	綠地用地	1.08	0.43	+1.00	綠地用地	2.08	0.82
	園道用地	4.59	1.81	+5.26	園道用地	9.85	3.89
	排水道用地	3.95	1.56	-0.18	排水道用地	3.77	1.49
	排水道用地兼供經貿服務設施使用	0.35	0.14	0	排水道用地兼供經貿服務設施使用	0.35	0.14
	道路用地	24.39	9.63	+7.87	道路用地	32.26	12.73
	道路用地兼供經貿服務設施使用	1.66	0.66	0	道路用地兼供經貿服務設施使用	1.66	0.66
小 計	110.48	43.61	+16.32	小 計	126.80	50.05	
總 計	253.34	100.00	0	總 計	253.34	100.00	

註：表內面積應以依據核定圖實際分割測量面積為準。

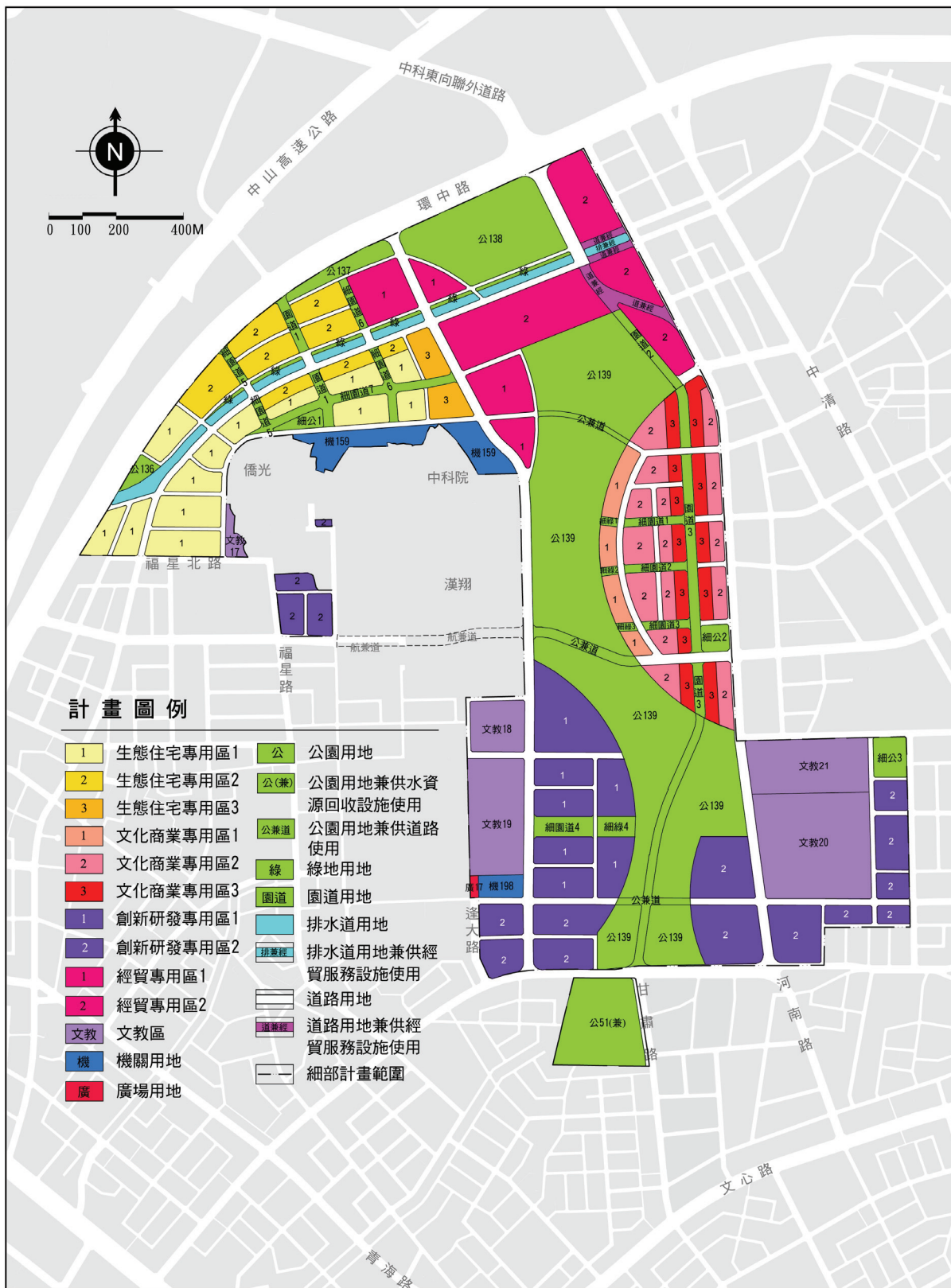


圖 5-1 細部計畫示意圖

## 第三節 公共設施計畫

茲就本計畫之公共設施用地配置情形及劃設構想說明如下：

### 壹、機關用地

本計畫新劃設機關用地兩處，北側之機 159 用地指定供國防部中山科學研究院使用，面積約 4.09 公頃；西南側之機 198 用地，則指定供刑事警察局中部打擊犯罪中心及相關警政消防機關使用，面積約 0.88 公頃。機關用地合計劃設面積約 4.97 公頃，占計畫總面積的 1.96%。

### 貳、公園用地、公園用地兼供水資源回收設施使用及公園用地兼供道路使用

本計畫劃設公園用地共計 7 處，面積合計約 62.04 公頃，其中 4 處（公 136、公 137、公 138 及公 139）係為主要計畫劃設，依其性質分述如下：

- 1.中央生態公園（公 138 及公 139）：為一個大型、蜿蜒全區、貫穿南北的中央生態公園，是本計畫之核心綠地。中央生態公園之功能應以「寧適」、「生態」、「景觀」、「減災」、「減碳」及「遊憩」為主，除了提供市民及遊客從事休閒、遊憩、運動、文化藝術活動之場地外，更重要的是打破過去機場水泥硬鋪面且植栽單一之地景意象，重新復育為具有多樣化地景、生物棲息地的都市綠洲。未來中央生態公園將以公共設施用地多目標使用方式，於公園內設置臺灣塔與城市願景館及城市文化館（包含市立圖書館、市立美術館及市立博物館）等文化設施，但其建築構造物比例不得超過公園面積 8%為原則；另應考量全區開發衍生之地表逕流，於中央生態公園內以生態景觀池方式設置滯洪池（參見附件主要計畫訂定之生態環境營造原則）。
- 2.環中路沿線之公 136 及公 137，係為塑造生態住宅專用區之優質生活環境及空間特色而劃設，未來可利用公 137 用地內之十四張圳支線作為本區親水設施之活水源頭，並以公園作為生態住宅專用區與環中路快速道路間之緩衝綠色開放空間，以助於隔絕噪音及空氣污染。
- 3.另外位於生態住宅專用區內之公園用地（細公 1），係為塑造該區優質生活環境及空間特色而劃設。

- 4.文化商業專用區內之公園用地（細公 2），係配合捷運路線自 25M-10 號道路（敦化路）轉入本計畫區臺中林蔭大道之轉彎半徑設計而設置。
- 5.文教 20 用地東北側之公園用地（細公 3），則是配合原水湳營區內老樹密集地區規劃為老樹公園而劃設。

另將區內主要、次要道路穿越中央生態公園（公 139）路段劃設為公園用地兼供道路使用，俾利中央生態公園東西兩側社區與活動之串連。公園用地兼供道路使用劃設面積約 3.75 公頃，占計畫總面積的 1.48%。

### 參、公園用地兼供水資源回收設施使用

為因應本規劃區未來發展所需之污水處理設施，利用規劃區最南側「公 51」公園用地指定兼供水資源回收設施使用；未來興闢時應以地下化及生態工法進行規劃設計。劃設面積為 5.91 公頃，占計畫總面積的 2.33%。

### 肆、廣場用地

本計畫劃設廣場用地 1 處（廣 17），位於文教 19 南側，介於機 198 用地及文教 12（逢甲大學）之間，未來可作為刑事警察局中部打擊犯罪中心與逢甲大學間之緩衝空間及集會空間。其劃設面積約 0.16 公頃，占計畫總面積的 0.06%。

### 伍、綠地用地

本計畫主要計畫沿港尾溪北側劃設約 10M 寬之綠地用地，以利將來與港尾溪整體規劃設計，形塑藍綠景觀軸帶。另外為了避免車輛進入中央生態公園，因此細部計畫於第一種文化商業專用區街廓間劃設 3 處綠地用地，並將學術綠廊緊鄰中央生態公園路段劃設為綠地用地。劃設總面積約 2.08 公頃，占計畫總面積的 0.82%。

### 陸、園道用地

本計畫主要計畫劃設 25M 及 30M 園道用地 3 處，園道 1 位於生態住宅專用區內，園道 2 及園道 3 為臺中林蔭大道，主要計畫劃設之園道用地面積合計約 4.59 公頃。

本計畫另於細部計畫增設園道用地 7 處，其中細園道 1、細園道 2 及細園道 3

位於文化商業專用區內，係為創造「綠手指」意境，使公園綠地空間可以向都市地區延伸而劃設；細園道 4 位於「文教 19」及創新研發專用區之間，係為打造學術綠廊所劃設，未來配合「文教 20」及「文教 21」內留設之公共開放空間，將成為串聯中央生態公園東西兩側大學城最主要的人行動線及開放空間；細園道 5、細園道 6 及細園道 7 則位於生態住宅專用區內，未來除加強景觀綠美化外，並考量於園道範圍內施設寬度至少 4M 之河道景觀設施，以結合港尾溪景緻創造親水功能及水岸生活特色。細部計畫增設之園道用地面積合計約 5.26 公頃。

本計畫園道用地總面積約 9.85 公頃，占計畫總面積的 3.89%。

## 柒、排水道用地及排水道用地兼供經貿服務設施使用

排水道用地（包括排水道用地兼供經貿服務設施使用）位於 20M-76 號道路（黎明路）北側，係配合港尾溪劃設，提供區域性排水功能，面積約 4.12 公頃，占計畫總面積的 1.63%。其中排水道用地穿越經貿專用區約 0.35 公頃部分，其地面範圍應保持排水道功能，其上方則應配合經貿專用區整體規劃設計，提供必要性設施使用，故將該部分排水道用地指定兼供經貿服務設施使用。

## 捌、道路用地及道路用地兼供經貿服務設施使用

依實際需要劃設道路用地（包括道路用地兼供經貿服務設施使用），面積約 33.92 公頃，占計畫總面積的 13.38%。其中道路用地穿越經貿專用區約 1.66 公頃部分，其地面範圍應保持道路通行功能，其上方則應配合經貿專用區整體規劃設計，提供必要性設施使用，故將部分道路用地指定兼供經貿服務設施使用。

表 5-3 公共設施用地編號一覽表

項目及編號		面積 (公頃)	占公共設施用地 總面積比例 (%)	備註
機關用地	機 159	4.09	3.23	供國防部中山科學研究院使用。
	機 198	0.88	0.69	供刑事警察局中部打擊犯罪中心及相關警政消防機關使用。
	小計	4.97	3.92	
公園用地	公 136	0.55	0.43	
	公 137	1.44	1.14	
	公 138	9.30	7.33	1.為中央生態公園。
	公 139	48.38	38.15	2.建築構造物比例不得超過公園面積 8%為原則。 3.應考量全區開發衍生之地表逕流，於中央生態公園內以生態景觀池方式設置滯洪池。(參見主要計畫訂定之生態環境營造原則) 4.應多目標設置足夠之停車空間。
	細公 1	0.54	0.43	
	細公 2	0.66	0.52	
	細公 3	1.17	0.92	
	小計	62.04	48.93	
公園用地兼供水資源回收設施使用	公 51(兼)	5.91	4.66	水資源回收設施應以地下化及生態工法進行規劃設計。
公園用地兼供道路使用	公兼道	3.75	2.96	
廣場用地	廣	0.16	0.13	
綠地用地	綠	1.01	0.80	
	細綠 1	0.13	0.10	
	細綠 2	0.13	0.10	
	細綠 3	0.13	0.10	
	細綠 4	0.68	0.54	
	小計	2.08	1.64	
園道用地	園道	9.85	7.77	共 10 處，詳見表 5-4。其中細園道 5、細園道 6、細園道 7 考量施設寬度至少 4M 之河道景觀設施。
公共設施用地總計		126.80	100.00	

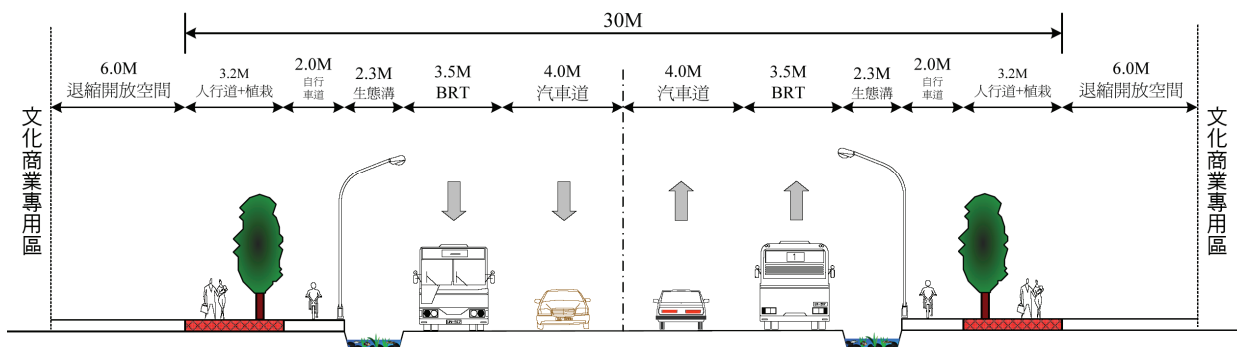
註：表內面積應以依據核定圖實地分割測量面積為準。

## 第四節 交通系統計畫

### 壹、臺中林蔭大道（園道 2、園道 3）

臺中林蔭大道北側始於港尾溪南側經貿專用區，向南經過文化商業專用區、中央生態公園及創新研發專用區的學術綠廊，經由甘肅路銜接至文心路。其設計目的是為了組串經貿專用區區內的地標建築、文化商業專用區內的商業活力，以及中央生態公園內的文化設施，並為南北軸帶塑造優質的景觀意象。其寬度部分為 25M，介於文化商業專用區之間的路段（園道 3）則劃設為 30M，以預留未來公車捷運系統（BRT）路線設置之腹地，並維持臺中林蔭大道足夠的綠化空間。

此外，為創造休閒園林道的意象及行人友善的街道空間，並盡量減少產生通過性車流，林蔭大道的設計，除提供雙向各一線車道以及公車捷運系統（BRT）使用外，其餘空間將規劃為景觀植栽帶及人行、自行車行空間，並透過交通寧靜及其他交通管制措施，減緩車速。臺中林蔭大道（園道 3）道路設計參考建議如圖 5-2 所示。



註：本圖實際內容應以經核定之工程設計圖說為準

圖 5-2 臺中林蔭大道（園道 3）斷面參考示意圖

## 貳、區內主要道路

除臺中林蔭大道外，本計畫共規劃以下區內主要道路，作為收集區內車流與區外主要聯外道路銜接的通道。

- 一、40M-11 號道路：為計畫區南北向主要道路，北接中科東向聯外道路，南抵黎明路後，可經經貿專用區內聯絡道銜接計畫區東側之 30M-83 號道路，或向南銜接臺中林蔭大道。
- 二、30M-41 號道路：為計畫區東西向主要聯外道路，經由中央生態公園 30M 東西向之公園穿越道，向西可穿越漢翔公司聯絡環中路，往東經整體開發地區單元八與中清路相接。其中經漢翔公司路段應以地下化施作為原則，以維持其廠區之完整性。
- 三、30M-79 號道路：西起臺中林蔭大道，為民航路（30M-79 號道路）延伸路段，往東與中清路相接。
- 四、30M-81 號道路：為計畫區南北向主要道路，北抵環中路，南至河南路，可經由中彰快速道路銜接至大臺中地區。
- 五、30M-82 號道路：為經貿專用區內聯絡道，係為因應環中路短期內無法全線高架可能造成 30M-83 號道路無法發揮效能，因此於 40M-11 號道路與 30M-83 號道路間，利用經貿專用區內建築物地面層規劃一條 30M 聯絡道，以便將中科東向聯外道路進入本區的通過性車流引導至基地東側的 30M-83 號道路，並銜接至河南路。
- 六、30M-83 號道路：位於計畫區東側，與整體開發地區單元八細部計畫區接壤（原規劃為 25M-17 道路，本計畫增加劃設 5M，結合為 30M 道路），為計畫區南北向主要道路，北抵環中路，向南可經河南路銜接至文心路。
- 七、20M-76 號道路（黎明路）：位於港尾溪南側，與環中路大致平行，往東與中清路相接，往西南經西屯路及青海路後與臺中港路銜接。