

臺中捷運TOD發展願景



大臺中 123

發展藍圖

打造 一條大臺中山手線
連結 兩大國際海空港
串起 三大副都心

消除山海線隔閡，強化山海間聯繫
串連城市發展，縮短城鄉差距
軌道運輸為主，公路交通為輔
綠能低碳，永續發展



大臺中土地發展規劃

農創休閒特區

2018花博永久館(綠能館、自然館)
臺中市室內自由車體育場
打造臺灣農業示範區
麗寶樂園outlet

宗教文化觀光小城

鐵砧山遊憩觀光改善工程
大安媽祖主題園區
甲后自行車道

中部國際運籌中心

清泉崗門戶計畫
航太產業發展計畫
高美濕地景觀觀光工程
三井outlet
白海豚海洋生態館
臺中捷運藍線
雙港輕軌
沙鹿轉運中心-捷運共構

三鐵共構門戶區

臺中國際會展中心
高鐵車站特定區計畫
國泰人壽-跨境電子商務園區
烏日轉運中心
ATT購物中心
台鐵成追線雙軌化
捷運綠線延伸線

北臺中健康宜居城鎮

后里整合建設計畫
智慧機械產業發展計畫
2018花博永久館(花艷館、花舞台)
后里車站新建計畫

水岸花都樂活山城

2018花博永久館(花饗館)
豐洲科技工業園區一期二期
豐富生物資訊及生技創研專區
木工機業發展計畫
百里環城自行車道
葫蘆墩圳親水空間營造
豐原國民運動中心、都會生態公園

產業生活支援基地

聚興產業園區開發計畫
潭子聯合辦公大樓
臺中市警察局總部大樓
潭子國民運動中心
國軍新田營區新建工程

城中城再生計畫

臺中大車站專用區計畫
綠空廊道計畫
臺中鐵路高架化
臺中捷運藍線、雙港輕軌
臺中之心步道及自行車道工程
東光園道活化工程
臺中市藍帶水岸環境景觀營造計畫



可以預見的未來

中央地方合作・前瞻基礎建設

- 軌道建設獲得中央大力支持，大台中山手線、捷運藍線、捷運綠延、臺鐵成追雙軌化已納入前瞻計畫
- 持續爭取前瞻計畫納入以發展、安全、環境為主軸的「水環境建設」及帶來區域平衡的「城鄉建設」



大臺中交通發展策略

MR.B&B

Metro 捷運
Rail 鐵道
Bus 公車路網
Bike 公共自行車

以「安全、人本、綠色」
作為核心理念
建構大臺中複合式交通
運輸系統

複合功能
站區

- 導入**TOD**概念，發展複合功能的站區發
都市服務節點
- 連結都市商圈、產業園區、社區聚落等
都市功能區塊

大臺中軌道整體規劃



大臺中軌道建設GO

大臺中山手線
932億元

海線雙軌高架
(大甲-追分)

臺鐵成追線雙軌化
15.4億元

捷運綠線延伸彰化
138.95億元

捷運藍線
841.64億元

山線高架南延
(大慶-烏日)

已納入前瞻計畫

大台中山手線

捷運綠線延伸至彰化

捷運藍線

1912.59億

刻正爭取

捷運綠線延伸至大坑

捷運藍線延伸臺中港
及屯區

雙港輕軌

苗栗海線雙軌化

前瞻軌道建設預期效益

捷運端點與台鐵山海線銜接，與捷運綠線相交於臺灣大道文心路口，完成臺中基礎捷運路網



經濟效益

創造**3,469**億



土地開發效益

達**298.14**億



公共運輸使用率

提升至**20%**



服務中彰投苗人口

達**512**萬人



節省旅行時間

沙鹿-臺中車站 **39**分鐘

烏日高鐵-彰化 **9**分鐘



減碳效益

9.98億元

投資台中新契機

以捷運車站為核心
結合TOD概念
導入商業住宅、辦公等綜合開發利用
將都市經濟活動與捷運系統密切結合
有別於傳統以汽車運輸為主的土地開發
帶動都市發展及投資新契機

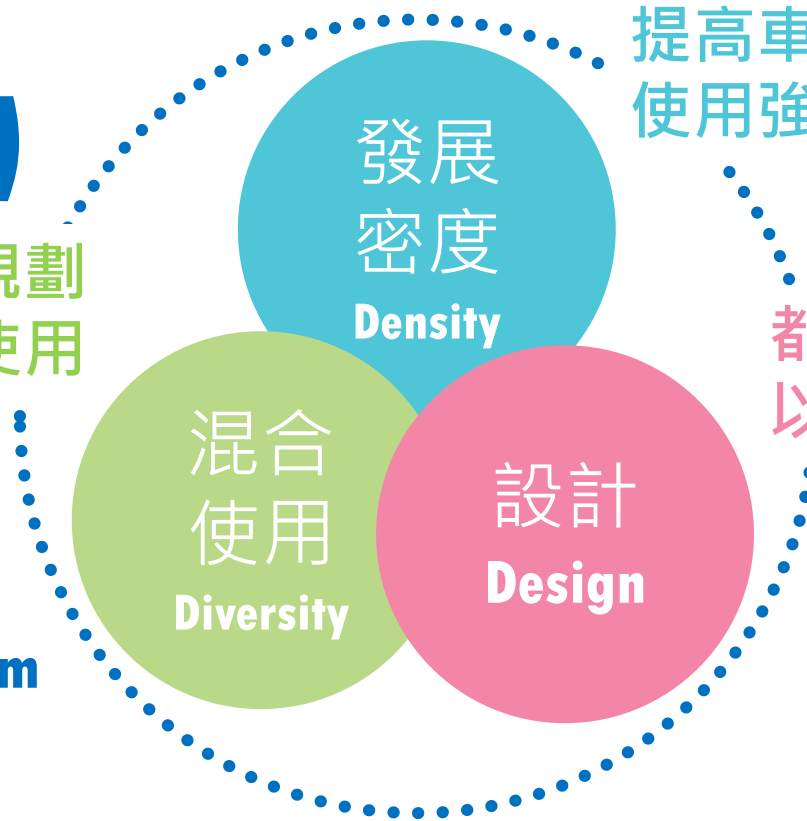


TOD規劃原則及理念

(((3D)))

車站週邊規劃
多元混合使用

捷運場站週邊約500m



提高車站週邊
使用強度

都市設計
以人本、步行為主

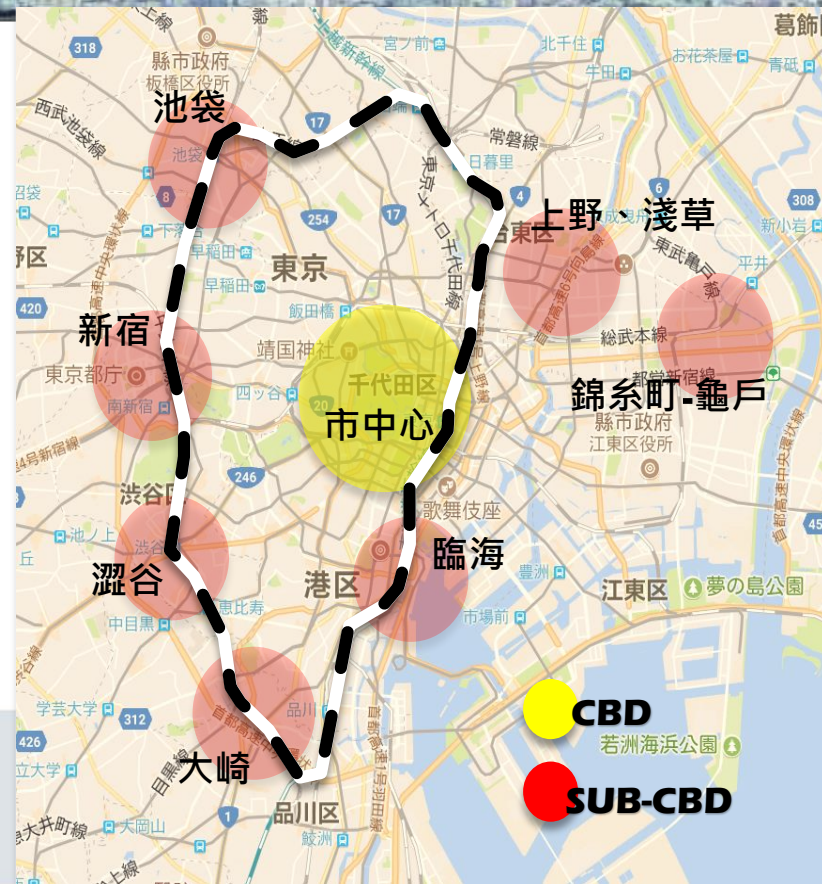
彙整自：

- Cervero, R., & Kockelman, K. (1997). Travel demand and the 3Ds: density, diversity, and design. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 2(3), 199-219.
- 賴宗裕、林楨家、李家儂、賴品劭、張雅惠. (2002~2003). 捷運場站周邊土地使用規劃模式之研究--TOD理念與多目標規劃方法之應用. (行政院國家科學委員會專題研究計畫·計畫編號：N9C91-2415-H-004-017).

日本山手線TOD經驗

-軌道建設必須與城市規劃同步進行

- 東京都過度集中發展，生活品質下降、成長受限、交通擁擠
 - 副都心整備方針，山手線沿線以車站為中心，建立7個副都心
 - 紓解首都壓力，形成東京都朝多核心及緊湊型發展之成功模式
 - 都市運輸以軌道系統為骨幹，使用率占74%，有效解決都會區成長擴張可能面臨的交通擁擠課題



香港TOD經驗

- 全球唯一能夠持續盈利的地鐵

- 大眾運輸使用率達92%，居全球之首
- 通過採用TOD模式，通過軌道及物業聯合開發，持續盈利，其中大部分來自於物業開發與運營

場站招商制度創新

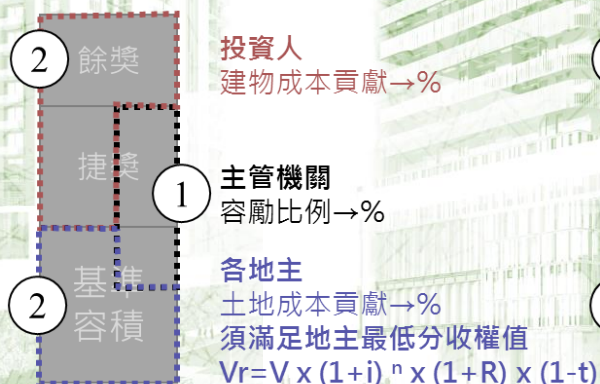
招商底價：地主最低分配權值

兼顧地主權益，不預設各站開發方向，減少限制
積極促成開發，透過市場機制激盪出突破性的發想

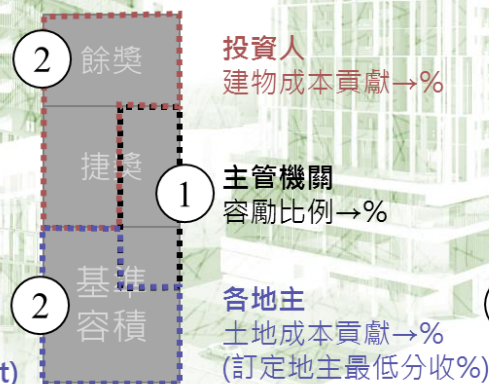
權益分配：土地建物貢獻成本比例

合作互惠的精神共推估價師，凝聚共識之下公正進行權益分配
打造地主、投資人與政府三贏的局面

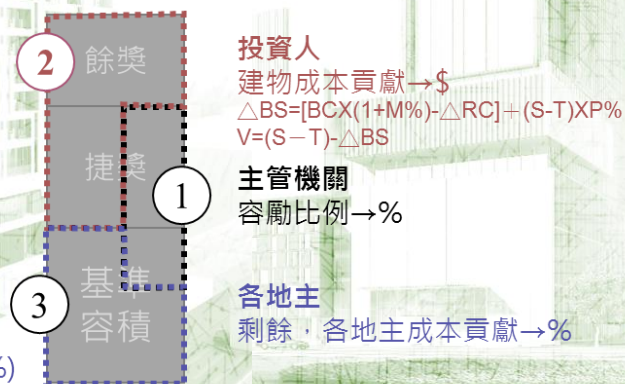
台中制度



台北舊制(精進方案)



台北新制



TOD創造台中城市新樣貌

利用捷運
用地資源，
積極辦理
土開招商

回應市場
需求
兼顧地主
利益

權衡利害
關係人
甄選最優
投資廠商

研擬永續
多元經營
模式



From **A** to **A+**

當世界已經看見臺中的不同
進步的腳步，更應加速

改變臺中，盼您我同行