

變更彰化市主要計畫

(部分溝渠用地及部分污水處理廠用地為道路用地、部分
電路鐵塔用地為道路用地兼電路鐵塔用地)

(配合水資中心西側之大埔截水溝堤岸道路拓寬工程)

案

彰化縣政府

中華民國 109 年 2 月

彰化縣變更都市計畫審核摘要表

項 目	說 明	
都市計畫名稱	變更彰化市主要計畫（部分溝渠用地及部分污水處理廠用地為道路用地、部分電路鐵塔用地為道路用地兼電路鐵塔用地）（配合水資中心西側之大埔截水溝堤岸道路拓寬工程）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	彰化縣政府	
自擬細部計畫或申請變更都市計畫之機關名稱或土地關係人姓名	彰化縣政府	
本案公開展覽之起訖日期	公開展覽	第一次：民國 107 年 10 月 15 日至 107 年 11 月 15 日止，合計三十天。刊登於聯合報 107 年 10 月 15 日（E1 版）、107 年 10 月 16 日（E1 版）、107 年 10 月 17 日（E1 版）。 第二次：
	公開說明會	第一次：民國 107 年 10 月 23 日上午 10 點 00 分於本府三樓第二會議室舉行 第二次：
人民團體對本案之反映意見	無	
本案提交各級都市計畫委員會審查核結 果	縣 級	彰化縣都市計畫委員會 108 年 6 月 21 日第 247 次會議審議通過
	內 政 部	內政部都市計畫委員會 108 年 11 月 12 日第 957 次會議審議通過

目 錄

壹	緒論.....	1
一、	前言.....	1
二、	法令依據.....	2
三、	變更位置.....	2
貳	上位及相關計畫.....	4
一、	上位及相關計畫.....	4
二、	相關計畫.....	7
三、	現行都市計畫概要.....	11
參	現況發展.....	16
一、	土地使用情形.....	16
二、	權屬分析.....	17
三、	環境敏感分析.....	21
肆	發展構想.....	23
一、	彰化縣整體交通發展構想.....	23
二、	彰化堤岸道路整合構想.....	23
三、	道路工程設計內容.....	26
四、	交通現況分析.....	28
五、	交通需求預測分析.....	38
六、	目標年交通量預測.....	39
七、	預期成果.....	44
伍	變更內容.....	45
陸	實施進度及經費.....	49
附件一	與本案相關函文	
附件二	地籍圖及土地登記簿謄本	
附件三	同意變更使用函文	
附件四	無涉及徵收廢止事宜文件	
附件五	涉及環境敏感地管理單位函文	
附件六	台電公司函文	
附件七	內政部都市計畫委員會第 957 次會議紀錄	

表 目 錄

表 2-1	上位計畫內容彙整表	4
表 2-2	相關計畫內容彙整表	7
表 2-3	第一次通盤檢討後續辦理都市計畫歷程表	12
表 2-4	土地使用分區面積表	14
表 3-1	土地清冊	18
表 3-2	環境敏感區位及特定目的區位限制調查表	21
表 4-1	彰化聯外道路系統幾何現況分析表	29
表 4-2	市區道路服務水準劃分標準表	31
表 4-3	現況－主要道路服務水準分析表（平日）	32
表 4-4	現況－主要道路服務水準分析表（假日）	35
表 4-5	大埔截水溝堤岸道路拓寬工程交通量預測表	40
表 4-6	速限 50 公里之市區道路服務水準等級化分標準表	40
表 4-7	車道需求分析表	41
表 4-8	目標年之交通衝擊分析彙整表（平常日）	42
表 4-9	目標年之交通衝擊分析彙整表（假日）	43
表 5-1	變更內容綜理表	45
表 5-2	變更後土地使用計畫面積表	47
表 6-1	實施進度及經費表	49

圖 目 錄

圖 1-1	變更位置示意圖	3
圖 2-1	現行都市計畫內容示意圖	15
圖 3-1	土地使用現況示意圖	16
圖 3-2	地籍套繪分析示意圖	20
圖 4-1	彰化縣整體道路系統發展構想圖	23
圖 4-2	堤岸道路整合發展構想圖	24
圖 4-3	大埔截水溝堤岸道路拓寬工程一分期分區示意圖	24
圖 4-4	大埔截水溝堤岸道路路線示意圖	25
圖 4-5	周邊交通與聯外道路系統示意圖	26
圖 4-6	道路工程設計內容示意圖	27
圖 4-7	彰化市道路系統示意圖	30
圖 4-8	運輸需求作業流程圖	38
圖 4-9	目標年（民國 130 年）效益分析圖	44
圖 5-1	變更內容示意圖	48

壹 緒論

一、前言

國道 1 號為彰化市對外交通重要的道路，尤其在銜接國道 1 號彰化交流道之中華西路及中央路交通壅塞情形相當嚴重。目前之道路設施已無法滿足交通需求，亟需建構一條能聯繫彰化市區至彰化交流道，以及紓解中央路及中華西路之聯絡道路。

大埔截水溝位於彰化市南側，現況堤岸道路起點自台 19 線（中華西路彰水橋），往東穿越國道 1 號中山高速公路及臺鐵縱貫線後，沿線與聯外道路台 1 線（中山路）、縣 137 線（大埔路）等交匯，終點銜接中興路口止。大埔截水溝堤岸道路可串連台 19 線、國道 1 號、台 1 線、及縣 137 線等路線之東西向道路。長久以來，民眾已習慣行駛既有堤岸道路銜接聯外道路，然因堤岸道路寬度不一，尖峰時段常有交通壅塞情形。

為建構彰化市南側便捷連繫道路，彰化縣政府遂於民國 101 年 9 月完成「彰化市大埔截水溝堤岸道路拓寬工程可行性評估案」（簡稱前期計畫），利用大埔截水溝堤岸道路拓寬，提升為一般（市區）道路，以期有效發揮彰化市南側外環道路功能，建構便捷高速公路連絡道路服務系統。然前期計畫因未進行分期分區開發、規劃工程經費龐大，導致執行不易。故於民國 107 年 4 月完成「彰化市大埔截水溝堤岸道路拓寬工程可行性修正評估案」，配合中央政府經費補助辦法，以大埔截水溝之既成道路，進行評估、設計並且規劃以分階段開發，以國道 1 號附近為起點、中興路為終點，右岸道路長度約 4.38 公里。

本計畫配合彰化市污水下水道系統水資中心工程及其主次幹管工程施工，以及水資中心興建管理室、工作室指定建築線需求，故提升堤岸道路為計畫道路，進行水資中心西側之大埔截水溝堤岸道路拓寬工程，依「都市計畫法」規定辦理個案變更作業，以資符合發展需求。

二、 法令依據

彰化縣政府業於 107 年 3 月 28 日府建城字第 1070095557 號函，同意本案依「都市計畫法」第 27 條第 1 項第 4 款辦理個案變更（詳附件一）。

依「都市計畫法」第 27 條規定，都市計畫經發布實施後，遇有左列情事之一時，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。

本計畫適用「都市計畫法」第 27 條第 1 項第 4 款辦理都市計畫變更事宜。

三、 變更位置

大埔截水溝堤岸道路拓寬工程第一期工程位於彰化水資源回收中心西側，坐落在西門口段 534 等 32 筆土地，隸屬「彰化市主要計畫區」（詳圖 1-1 變更位置示意圖）。

貳 上位及相關計畫

一、上位及相關計畫

彙整與本案相關之上位計畫內容，詳表 2-1 上位計畫內容彙表。

表 2-1 上位計畫內容彙整表

計畫名稱	內容說明
修正全國區域計畫(民國 106 年)	國土計畫法執行前之過渡期間，全國區域計畫係屬空間計畫體系中之最上位法定計畫，除直接指導直轄市、縣（市）區域計畫外，亦兼具指導都市計畫及國家公園計畫，與協調各部門計畫等功能。 1.計畫年期：民國 115 年 1. 8 個發展目標，包括：「賡續劃設環境敏感地區，落實國土保育與管理」、「配合流域綜合治理計畫，進行土地使用規劃與檢討」、「加強海岸地區管理，因應氣候變遷與防災」、「確保農地總量，並維護糧食生產環境」、「整合產業發展需求，提升產業發展競爭力」、「檢討各級土地使用計畫，促使產業土地活化與再發展」、「落實集約城市理念，促進城鄉永續發展」、「擬定都會區域及特定區域計畫，促進跨域資源整合」等。 2.城鄉發展基本原則：(1)全國都市計畫供需情形而言，國內既有都市發展用地供過於求，且未來人口呈零成長趨勢，基於環境永續發展及避免政府資源投入浪費之考量，城鄉發展應優先使用既有都市計畫地區，透過辦理都市更新、開發都市整體發展地區或政策引導等方式，將居住、商業及產業等相關活動儘量引導至都市計畫地區；(2)非都市土地應以加強保育及永續發展為前提，維持既有發展量，以維護鄉村地區優美自然景觀，並維持自然涵養能力，不宜同意個案零星申請住宅社區開發，但為改善鄉村或農村社區環境，且不增加住宅供給量者，不在此限；(3)除依都市計畫法第 10 條至第 12 條規定應擬定都市計畫地區、經行政院核定之大眾運輸系統場站(包括捷運系統、鐵路或高鐵等)所在地，或係屬配合國家重大建設需要之地區，得採新訂都市計畫方式辦理外，原則不得新訂都市計畫；(4)倘有新增住商發展需求(如當地都市計畫之發展率超過 80%者)，且確實無法將人口引導鄰近都市計畫地區者，應優先變更使用既有都市計畫農業區(非屬優良農地者)。當地都市計畫經檢視確實無法再提供發展所需土地時，得以都市計畫周邊土地辦理擴大都市計畫或劃設開發利用申請設施型使用分區變更區位，以滿足發展需求；(5)直轄市、縣（市）政府應依據人口高齡少子化之發展趨勢及居住情形，於各該區域計畫研擬住宅發展策略，並因應配套辦理土地使用規劃，提供適宜住宅類型、公共設施、老人安養或社區式服務等，以因應人口

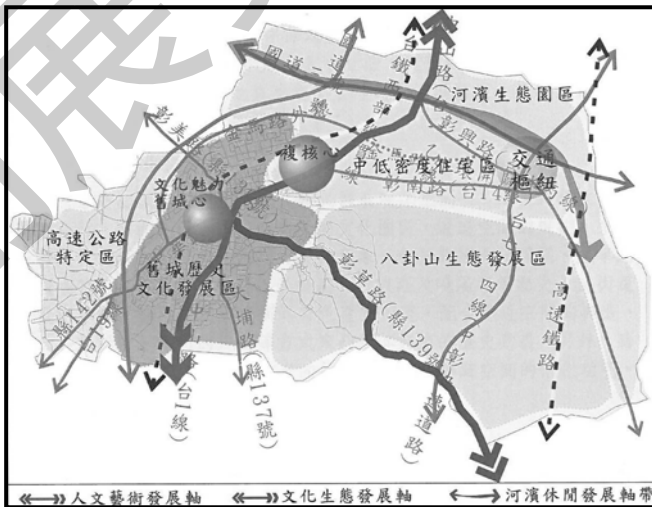
計畫名稱	內容說明
	及住宅發展需要。
全國國土計畫 (民國 107 年)	國土計畫法於 105 年 1 月 6 日由總統公布，行政院訂自 105 年 5 月 1 日起施行，依法規定全國國土計畫應於 107 年 5 月 1 日前公告實施，遂於 107 年 4 月 30 日以臺內營字第 1070807769 號函公告「全國國土計畫」。自此全國國土計畫取代全國區域計畫，成為空間計畫體系中最上位之法定計畫，在國土永續發展之願景下，引導國土資源保育及利用，並指導直轄市、縣（市）國土計畫之空間發展配置，針對現階段國土地區發展課題，提出國土空間發展及成長管理策略，以作為後續國土功能分區劃設及土地使用原則之依據，及國土復育促進地區評估劃定原則之指導。 1.計畫年期：115 年。 2.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」為空間發展總目標。 3.城鄉發展空間之發展策略：「減緩溫室氣體排放，城鄉集約有序發展」、「因應氣候變遷極端氣候，營造永續韌性城鄉」、「促進都市再生，提升都市競爭力」、「提升國土生態景觀品質」、「推動鄉村地區整體規劃，形塑鄉村特色風貌」。
彰化縣綜合發展計畫（第一次修訂）（民國 90 年）	1.計畫年期 102 年。 2.彰化縣空間發展以四大成長中心（彰化市、員林鎮、鹿港鎮、溪湖鎮及二林鎮）及三帶狀發展規劃（西部濱海發展大道、東西向新產業發展觀光大道、彰化縣軸心大道）為主。 3.彰化縣地區發展定位：彰化分區（彰化市、花壇鄉、芬園鄉）可朝向「政商學術中心、精緻農業產銷區、都會觀光休閒帶」發展。配合彰化市商業雙核心計畫與商店街之推動，將可促使彰化市成為商業金融服務機能中心，並配合八卦山觀光景點、花壇、芬園之農業技術研發，使彰化分區成為彰化縣都市與觀光發展軸心。 4.彰化市發展定位：將彰化市定位為台中都會區副都心—政治、學術及商業發展中心：彰化市位於彰化縣內臺鐵縱貫鐵路山海線重要車站，對外交通亦有中山高速公路交流道，交通條件優良，且發展潛力雄厚，除原有彰化縣治之政治功能外，未來應加強核心地區商業發展，及積極推動縱貫鐵路高架化或地下化，強化均衡縱貫鐵路兩邊土地之發展，此外應積極結合大專院校，以培育本地之人才，成為台中都會區副都心—政治、學術及商業發展中心。
彰化縣區域計畫（草案）（民國 103 年）	1.未來彰化縣的城鄉發展模式應朝向區域的城市群合作發展模式，爰提升彰化為次要核心，藉由都市機能的分工與強化，提供區域中充足且多元之腹地及機能，並與大台中市建立合作機制，共同聯合發展行銷，成為都會與城鄉互補關係的典範。此外，加強員林之地方核心功能，作為主要核心及次要核心的輔助生活圈。指認和美、鹿港、溪湖、二林、田中為一般市鎮，

計畫名稱	內容說明
	支援次要核心及地方核心：藉由各鄉鎮優勢（如產業研發、歷史文化、農產生技、科技製造、高鐵特區），透過鄉鎮交流與合作，共同面對城市競爭。 2.五大發展主軸：以既有發展地區為發展軸帶，串連東西向、南北向的觀光休閒軸；烏溪、濁水溪之水景生態軸線；而彰化、鹿港兩處更擁有豐富的人文、古蹟資源，將其定位為文化觀光景觀軸；由伸港、線西、鹿港至大城鄉，擁有豐富的濱海遊憩及生態資源，將發展為海岸景觀軸；最後，由中科二林園區、二林精密園區、彰濱工業區、全興工業區、福興工業區等形成的產業發展軸。 3.彰化縣未來應藉由周邊重大相關計畫及都市發展所帶動之新一波發展契機，結合彰化既有紋理網絡基礎與相關重大建設效益，提供藝文、觀光、農業、生技、商務、經貿、休閒、生態、居住等機能，進而連結大台中都會區行政商業服務核心，以空間分工與共享取代傳統競合模式，在「城市區域」架構下共同建設成為一區域經濟體，形成具發展潛力之服務地區中心。未來彰化縣的城鄉發展模式應朝向區域的城市群合作發展模式，爰提升彰化為次要核心，藉由都市機能的分工與強化，提供區域中充足且多元之腹地及機能，並與大台中市建立合作機制，共同聯合發展行銷，成為都會與城鄉互補關係的典範。此外，加強員林之地方核心功能，作為主要核心及次要核心的輔助生活圈。指認和美、鹿港、溪湖、二林、田中為一般市鎮，支援次要核心及地方核心：藉由各鄉鎮優勢（如產業研發、歷史文化、農產生技、科技製造、高鐵特區），透過鄉鎮交流與合作，共同面對城市競爭 4.彰化縣位居中台灣地區的關鍵角色，地區發展條件優良，故以「魅力山海原，永續興彰化」為發展願景，以「人文、生態、產業、創新」作為核心價值，營造彰化成為藝文觀光城鄉、永續環境之都、經濟貿易櫥窗、區域合作伙伴，並藉由土地使用、產業發展、交通運輸、公共設施、觀光遊憩、環境保育等實質發展策略予以具體實踐。 5.彰化目的型與過境旅次相當依賴國道1，造成國道1附近交通相當壅塞。故以建構優勢城際鐵、公路運輸網，以紓緩過集中國道1所致瓶頸。 6.在道路系統發展：彰化市區內常有尖峰瓶頸與停車空間不足問題。未來以提升行車安全與使用效能、效率，降低道路交通瓶頸的產生，並進行客貨分流，以確保人本交通優先路權。興建道路應有效整合不同路口之銜接。

二、相關計畫

彙整與本案相關計畫內容，詳表 2-2 相關計畫內容彙整表。

表 2-2 相關計畫內容彙整表

計畫名稱	內容說明
臺灣西部 高速鐵路 建設計畫 (民國 91 年)	高速鐵路計畫由臺北至高雄全線共設置 10 個車站，包括臺北、桃園、新竹、台中、嘉義、臺南、高雄等 7 站以及增設苗栗、彰化與雲林等 3 站，其中與本計畫最為相近之車站為台中烏日車站。高速鐵路於民國 96 年元月正式通車，通車後從臺北到高雄期間停靠一站只要 90 分鐘，使臺灣西部走廊串成一日生活圈，帶動各地區均衡發展。 高速鐵路除起點與終點外，最重要的站別即是台中烏日站，而本計畫區可依賴國道一號與中彰快速道路快速連結至該站，轉乘全島最高效率的陸運設施，亦可將本計畫區納入一日生活圈之核心當中。在設定的場站中，社頭站為彰化縣內僅有的一站，惟台中烏日站距本計畫區較近，影響力較鉅，高速鐵路闢建後，國道與鐵道之客、貨運量重新調整，另透過國道、省道及鐵道未來可配合台中都會區大眾捷運系統將可聯成另一交通新網絡。
彰化市整 體都市發 展綱要計 畫(民國 95 年)	塑造彰化市成為中部區域「文化雙子城」與「花田城市」為總體發展目標，與台中市聯盟合作發展，訂定「三軸二核心」為其整體發展架構，三軸—人文藝術發展軸、文化生態發展軸、河濱休閒發展軸，二核心—舊城歷史核心區、複核心商業區。 舊城歷史核心區為地區性商業服務外，利用豐富歷史古蹟與文化空間資源，進行舊市中心區都市更新，複核心商業區係以牛稠子工業區再發展為主體，藉由藝術景觀及創意產業設施的引入，建設成為藝文與創意融合的複核心商業區，以延續中山路之商業機能並提供未來創意商務服務中心之功能。 
彰化縣農 地資源空 間 規 劃 (民國	彰化縣自然環境優渥，為全國重要農業縣之一，農業生產經營相當多元，彰化縣稻米產量全國第一，其他重要雜糧作物如甘薯、小麥、花生、生食用甘蔗、蔬菜、番石榴、葡萄、楊桃、百香果及花卉等，產量在全國均占重要之地位。惟彰化縣農地近年來因地層下陷與重金屬

計畫名稱	內容說明
97 年)	汙染等影響出現許多問題，而具有觀光發展潛力地區農地資源亦承受龐大的釋出轉變壓力，再加上國土計畫法草案對於國土經營管理型態的轉變因素，彰化縣農地資源在面臨內外環境變遷的衝擊。
擬訂中部科學工業園區（台中基地）附近特定區計畫（民國 103 年）	中部科學工業園區（台中基地）位於台中市南側之大肚山台地東麓。該區東西兩側分別緊鄰中山高速公路、第二高速公路，境內有高速鐵路通過。將強化台中地區高科技產業之競爭優勢，規劃為空間機能完整，並兼具研發、教育、地方人文及生態特色之優質生活園區與科技重鎮。 主要係提供中科園區擴充腹地，並配合中、下游產業需求劃設產業發展用地，如產業專用區及物流專用區。另外，為促進既有鄰里單元再發展並提供就業人員完備的生活服務機能，將已發展區劃設為住宅區，並於台中縣、市各選定住宅社區，進行新市區開發建設之用。 中部科學園區之設立除帶動台中市工商業之發展外，同時可帶動北彰化地區之發展，且彰化縣二級產業基礎穩固，可支援作為中科發展之下游工廠，同時亦可藉由中科之設立，提升外圍彰化地區二級產業之升級，未來中科特定區發展勢必與鄰近提供目前中科支援之腹地產生競爭關係。
台中都會區大眾捷運系統後續路網檢討（民國 98 年）	鑑於捷運系統整體運能需藉由路線與路線的串連方得以發揮，台中捷運烏日文心北屯線發包設計後有必要開始研議前期規劃所建議路網之適切性及後續興辦順序，並考量台中地區民眾對於捷運路線延伸至台中市以外地區的殷切期盼，配合中央政府「中部都會區捷運網路」、「台中亞太海空運籌中心」及「水湳機場場址再開發」等計畫，同時依據近 10 年來台中都會區社經發展程度，檢討民國 87 年細部規劃之建議路網。 目前完成規劃之路網及各路線有(1)藍線：台中港-東海大學-台中火車站-太平、(2)綠線：大坑-烏日文心北屯線-彰化市-鹿港-彰濱工業區、(3)橘線：中部國際機場-中部科學園區-水湳經貿園區-台中火車站-大里-霧峰-中興新村-南投縣政府、(4)紅線：台鐵高架捷運化（豐原-大慶）。業於 98 年 10 月完成期末報告，並函送交通部、台中縣政府、台中市政府、彰化縣政府及南投縣政府辦理相關後續規劃作業。
彰化縣城鄉發展策略（民國 98 年）	1.發展目標及願景 以台中市為中台灣發展核心，強化彰化縣土地使用與空間利用，建構強而有力之城鄉發展體系，定調為「中台灣新都心」，以「科技興城鄉、綠能新彰化」為城鄉發展目標，並提出產業發展願景、家園發展願景、人文發展願景、國際地位願景等四大願景方向。

計畫名稱	內容說明
	彰化發展區發展願景示意圖 2.城鄉空間發展策略 彰化縣之城鄉空間發展可區分為彰北發展區、彰南發展區及西南發展區三大空間分區，而彰化市位於彰北發展區之核心發展都市，其都市機能主要朝向行政、經貿、醫療、遊憩、學術、文化、產業及居住等方向發展。 彰化市未來重大計畫之推動主要包含擴大彰化市都市計畫、彰化市都市計畫更新作業及高速公路彰化交流道附近特定區計畫通盤檢討作業。
擴大彰化市都市計畫	彰化市近 10 年人口持續增加，人口成長與住宅區發展均達到計畫之八成，趨於飽和。由於發展時期較早，於可發展用地及公共設施質量等，均已不敷需求。然受限於既定之都市發展紋理與建成區域難以改變，亟需擴增都市發展腹地。而擴大都市計畫範圍，除近十年之人口成長率高於全市外，第二高速公路、中彰快速道路及高速鐵路等交通網絡，使得擴大都市計畫範圍更具交通優勢，但在缺乏計畫引導及控管下，衍生防災與公共設施不足及空間缺乏整體規劃等問題。 規劃範圍包含內政部核定「擴大彰化市都市計畫」第一期（已發展區及優先發展區）範圍暨原「彰化市都市計畫」範圍，規劃面積總計約為 1834.85 公頃。其於民國 99 年 3 月 26 日起至 4 月 26 日辦理公告範圍圖，並公開徵求公民、團體意見，99 年 10 月 5 日公告實施禁建 2 年，100 年 4 月 25 日起至 5 月 25 日辦理計畫草案公開展覽，因陳情意見眾多，案經彰化縣都市計畫委員會專案小組共 13 次會議研商，並於 102 年 4 月 18 日提經彰化縣都市計畫委員會第 213 次會議審議通過，全案於 102 年 5 月報請內政部審議，刻正由內政部都市計畫委員會審議中。

計畫名稱	內容說明
洋仔厝溪堤岸道路第三標南岸標工程	起點鹿港鎮頭汴埤制水閘旁(4K+238)，沿洋仔厝溪現有南岸道路向東南拓寬，經安東大排、石筍排水後進入秀水鄉；經彰17線青埔橋、荊桐腳排水後進入彰化市；過水尾橋後終點為縣道134甲線東橋(7K+920)。全長3,690公尺，路寬12公尺，道路配置採雙向2車道。其列屬104-107年彰化生活圈道路交通系統四年建設計畫，業已於105年7月竣工，並預定106年度開放通車。 
彰化北部地區綜合治水檢討規劃(洋子厝溪排水集水區)	依彰化北部地區綜合治水檢討規劃(洋子厝溪排水集水區)規劃報告之綜合治水方案，提出改善原則與目標： (1)應用綜合治水對策，因地制宜、整體考量，擬訂適當之綜合治水方案，達到減輕淹水災害之目的。 (2)主要排水幹線及銜接八卦山逕流之排水路整治，保護標準應達10年重現期之排洪能力，25年重現期不溢堤；平地支分線農田排水採5年重現期之排洪能力。 (3)洋子厝溪排水系統採重力排水為原則，通水能力不足者，以拓寬排水路斷面改善，減少堤岸加高，不受迴水影響者，盡量採用平岸保護，以利兩側逕流匯入。 (4)排水路計畫排水量以容納10年重現期洪峰流量為原則，對於瓶頸段兩旁建物密集無法拓寬者，於其上游適當位置設滯洪池減洪，或採局部截流分洪方式處理，以降低下游洪峰。 (5)計畫排水量擬訂後，集水區應實施總量管制，未來因新開發所增加之逕流量應由開發區(含既有都市計畫區)自行承擔。
彰化市鐵路高架捷運化計畫	臺鐵長久以來為主要的城際運輸工具，彰化人口聚集與商業發展多以臺鐵車站為中心，以彰化車站周邊為主要核心發展地帶，並隨著鐵路軸線形成數個次核心發展區域，但伴隨商業活動蓬勃發展帶來的交通流量增加，使得臺鐵軌道與一般道路交會的平交道或地下道，成為市區交通瓶頸點與潛在安全風險區。 為消弭鐵路軌道兩側都市發展交通瓶頸與空間阻隔、及新舊市鎮發展差異明顯等問題。鐵路立體化後騰空路權的活化再利用為整體建設與都市縫合的重點，藉由劃設車站特定區、進行車站及附近土地的都市更新或變更都市計畫，以周邊土地進行整體開發，將鐵路車站及其沿線的土地使用轉變為更高價值的土地利用，可有效將土地開發效益挹注鐵路立體化建設以提高自償率，減少地方政府財務負擔。

三、現行都市計畫概要

彰化市都市計畫自民國 59 年 4 月 3 日發布彰化修訂都市計畫案，於民國 93 年 8 月 2 日完成計畫圖重製及第一次通盤檢討、於民國 108 年 7 月 3 日完成第二次主要計畫通盤檢討，以及辦理個案變更、訂定土地使用分區管制要點、中華電信股份有限公司及郵政事業土地之專案通盤檢討（詳表 2-3 第一次通盤檢討後續辦理都市計畫歷程表）。

（一）計畫範圍

彰化市主要計畫區範圍，西起西勢庄、洋子厝溪，東至八卦山培元中學、台化公司旁，北迄彰化紗廠，南達南興里產業道路邊界，計畫面積為 1,234.71 公頃，約占彰化市全市面積之 18%（詳見表 2-4 土地使用計畫面積表—彰化市都市計畫、圖 2-1 彰化市都市計畫—現行計畫示意圖）。彰化市都市計畫區東側鄰接八卦山脈風景特定區，西界緊鄰高速公路彰化交流道特定區。

（二）計畫年期、計畫人口與密度

（一）計畫年期

計畫年期為民國 115 年。

（二）計畫人口與密度

計畫人口為 200,000 人，計畫居住粗密度每公頃 162 人、計畫居住淨密度每公頃 324 人。

（三）土地使用計畫

彰化市都市計畫區內土地使用計畫包括住宅區、商業區、乙種工業區、文教區、保存區、古蹟保存區、車站專用區、加油站專用區、電信專用區、郵政專用區、農業區、風景區等 12 種分區，面積共計 810.70 公頃。

（四）公共設施計畫

彰化市都市計畫區內公共設施計畫包括學校用地、機關用地、公

園用地、公園用地（供兼滯洪池使用）、鄰里公園兼兒童遊樂場用地、廣場兼停車場用地、綠地、綠地（兼作溝渠使用）、市場用地、體育場用地、醫院用地、電台用地、變電所用地、溝渠用地、鐵路用地、廣場用地、道路用地、停車場用地、社教用地、高速公路用地、綠園道用地、污水處理廠用地、電路鐵塔用地、自來水事業用地等 24 種公共設施用地，面積共計 424.01 公頃。

表 2-3 第一次通盤檢討後續辦理都市計畫歷程表

編號	變更計畫名稱	核定日期文號	發布日期文號
1	彰化市都市計畫（第一次通盤檢討）案	內政部 93.7.27 台內營字第 0930085094 號	彰化縣政府 93.8.2 府城計字第 0930144905B 號
2	擬定彰化市都市計畫（原「公（兒）一」鄰里公園兼兒童遊樂場變更為住宅區）細部計畫案	---	彰化縣政府 94.12.19 府城計字第 0940245567B 號
3	變更彰化都市計畫主要計畫（倉儲批發專用區為乙種工業區）案	內政部 94.12.22 台內中營字第 0940087931 號	彰化縣政府 95.1.2 府城計字第 0940252434A 號
4	變更彰化都市計畫細部計畫（原工業區變更為倉儲批發專用區）（專一、專二、專三、專四、專五為乙種工業區）案	---	彰化縣政府 95.1.2 府城計字第 0940256119A 號
5	訂定彰化市都市計畫（土地使用分區管制要點）案	---	彰化縣政府 96.6.25 府建城字第 0960125000B 號
6	變更彰化市都市計畫（部分污水處理廠用地、溝渠用地為電路鐵塔用地）案	內政部 96.8.17 台內中營字第 0960809134 號	彰化縣政府 96.9.4 府城計字第 0960178434A 號
7	變更彰化市都市計畫（文中用地、部分公園用地為文高用地）案	內政部 97.1.21 台內中營字第 0970800260 號	彰化縣政府 97.2.13 府建城字第 0970029078A 號
8	變更彰化市都市計畫（部分公園用地為機關用地【供國防設施使用】）案	內政部 98.1.19 台內中營字第 0980800512 號	彰化縣政府 98.2.6 府建城字第 0980026429B 號
9	變更彰化市都市計畫（第一次通盤檢討）（訂正書圖不符部分）案	內政部 98.9.1 台內中營字第 0980808479 號	彰化縣政府 98.9.10 府建城字第 0980218105B 號
10	變更彰化都市計畫（土地使用分區管制要點第一次通盤檢討）	---	彰化縣政府 99.5.11 府建城字第 0990114006A 號
11	擬定彰化市都市計畫（第一次通盤檢討）（變更內容明細表第 38 案-附帶條件十三地區細部計畫）細部計畫	---	彰化縣政府 99.5.28 府建城字第 0990131212A 號
12	擬定彰化市都市計畫（延和公園東側住宅區）細部計畫並配合變更主要計畫案	內政部 99.12.10 台內營字第 0990238577 號	彰化縣政府 99.12.17 府建城字第 0990323052A 號
13	擬定彰化市都市計畫（延和公園東側住宅區）細部計畫案	---	彰化縣政府 99.12.28 府建城字第 0990343172A 號
14	變更彰化市都市計畫（公共設施及附帶條件回饋規定）通盤檢討案	內政部 100.7.27 台內營字第 1000806176 號	彰化縣政府 100.8.15 府建城字第 1000260725 號（101 年 1 月 1 日實施）
15	變更彰化市都市計畫（配合中華電信股	內政部 100.10.26 台內	彰化縣政府 100.11.7 府建

編號	變更計畫名稱	核定日期文號	發布日期文號
	份有限公司用地專案通盤檢討)	營字第 1000201954 號	城字第 1000351713 號
16	變更彰化市都市計畫(配合火車站北區都市更新)(變更內容明細表第一、二、四案)(第一階段)	內政部 101.3.5 台內營字第 1010801898 號	彰化縣政府 101.3.30 府建城字第 1010082826 號
17	變更彰化市都市計畫(郵政事業土地專案通盤檢討)案	內政部 101.12.26 台內營字第 1010812253 號	彰化縣政府 102.1.8 府建城字第 1020002923A 號
18	變更彰化市都市計畫(文高十七北側部分住宅區為機關用地)(供衛生局使用)案	內政部 102.4.17 台內營字第 1020803802 號	彰化縣政府 102.4.29 府建城字第 1020122165A 號
19	變更彰化市都市計畫(配合彰化市舊城區都市更新)(變更內容明細表編號變 3 案)	內政部 103.8.4 台內營字第 1030808285 號	彰化縣政府 103.8.18 府建城字第 260763A 號
20	變更彰化市都市計畫(部分農業區(西門口段 428 地號等 10 筆土地)為住宅區、公園用地(兼滯洪池使用)、鄰里公園兼兒童遊樂場用地、停車場用地、溝渠用地、道路用地)案	內政部 103.9.2 台內營字第 1030809826 號	彰化縣政府 103.9.29 府建城字第 310431A 號
21	擬定彰化市都市計畫(西門口段 428 地號等 10 筆土地)細部計畫案	---	彰化縣政府 103.9.29 府建城字第 310431B 號
22	變更彰化市主要計畫(第二次通盤檢討)案	內政部 108.6.12 台內營字第 1080808887 號	彰化縣政府 108.7.3 府建城字第 1080203556 號

資料來源：彙整自「變更彰化市主要計畫(第二次通盤檢討)案」。

表 2-4 土地使用分區面積表

分區		計畫面積(公頃)	占計畫面積百分比
土地使用分區	住宅區	608.21	49.26%
	商業區	79.61	6.45%
	乙種工業區	74.43	6.03%
	文教區	13.62	1.10%
	保存區	1.83	0.15%
	古蹟保存區	3.53	0.29%
	車站專用區	0.53	0.04%
	加油站專用區	0.45	0.04%
	電信專用區	0.36	0.03%
	郵政專用區	0.25	0.02%
	農業區	25.65	2.08%
	風景區	2.23	0.17%
	小計	810.70	65.66%
公共設施用地	學校用地	89.97	7.29%
	機關用地	20.04	1.62%
	公園用地	59.4	4.81%
	公園用地(兼供滯洪池使用)	0.27	0.02%
	鄰里公園兼兒童遊樂場用地	11.82	0.96%
	廣場兼停車場用地	2.06	0.17%
	綠地	1.78	0.14%
	綠地(兼作溝渠使用)	6.3	0.51%
	市場用地	2.17	0.18%
	體育場用地	15.24	1.23%
	醫院用地	1.4	0.11%
	電台用地	0.13	0.01%
	變電所用地	2.47	0.20%
	溝渠用地	9	0.73%
	鐵路用地	20.69	1.68%
	廣場用地	1.16	0.09%
	道路用地	124.95	10.12%
	停車場用地	3.04	0.25%
	社教用地	5.09	0.41%
	高速公路用地	17.37	1.41%
	綠園道用地	18.26	1.48%
	污水處理廠用地	6.83	0.54%
	電路鐵塔用地	0.03	0.01%
	自來水事業用地	4.54	0.37%
	小計	424.01	34.34%
合計		1,234.71	100.00%
都市發展用地		1,206.83	

註 1：實際面積應以核定圖實地分割測量面積為準。

註 2：彙整自「變更彰化市主要計畫(第二次通盤檢討)案」之表 8-1 計畫面積欄位。
都市發展用地面積不包括農業區、風景區。

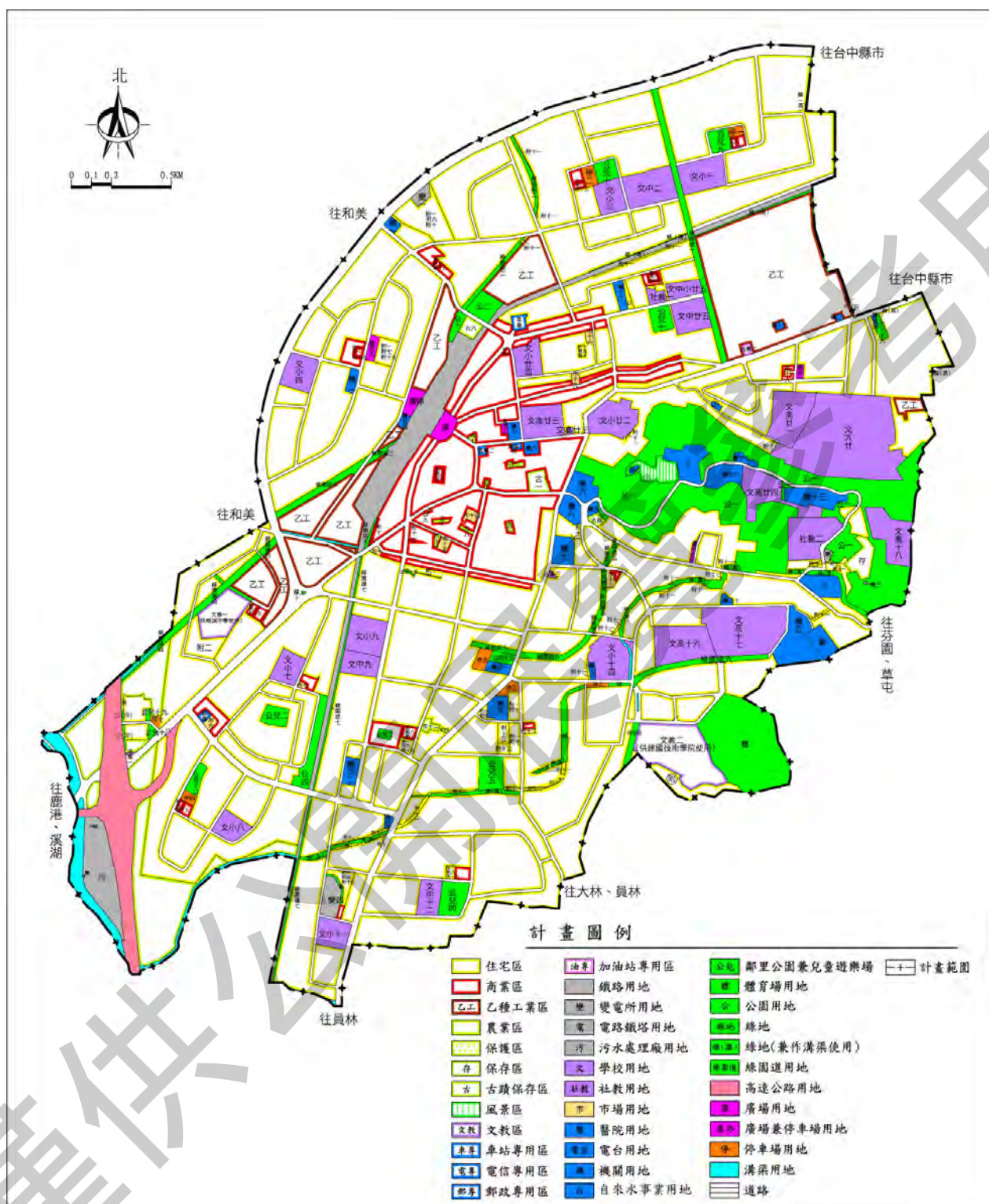


圖 2-1 現行都市計畫內容示意圖

參 現況發展

一、 土地使用情形

變更範圍原為既成道路使用（中華西路 871 巷，寬度 4 至 6 公尺）、洋仔厝排水。配合污水下水道系統水資源回收中心及主次幹管統包工程－管網第一期新建工程，業於施工期間民國 107 年 4 月至 9 月完成（詳見圖 3-1 土地使用現況照片圖）。水資中心業於民國 107 年 9 月啟用，變更範圍除提供道路通行功能之外，亦提供工作人員、民眾進出水資中心之工作室與管理室、公園等使用。



圖 3-1 土地使用現況示意圖

二、 權屬分析

變更範圍坐落在彰化市西門口段 534 等 32 筆土地，使用面積共計 5,535.66 平方公尺，全部皆為公有土地，其中僅有西門口段 535、535-9 為全部使用，其他皆為部分使用（詳表 3-1 土地清冊、圖 3-2 地籍套繪分析示意圖）。

變更土地皆為公有土地（100.00%），彰化縣持有、彰化縣政府管理有 4,588.98 平方公尺（占 82.90%），國有、彰化縣政府管理有 569.28 平方公尺（10.28%），國有、財政部國有財產署管理有 377.40 平方公尺（占 6.82%）。變更土地之管理者分別有彰化縣政府、財政部國有財產署，皆同意變更該土地為道路使用（詳附件二 地籍圖及土地登記簿謄本、附件三 同意變更使用函文）。

變更範圍中西門口段 535-19、535-20、536-1、536-2、536-3、537、537-1、569-34、569-35、569-36、569-37、569-38、569-39 等 13 筆土地以總登記、第一次登記取得，由財政部國有財產署管理，故無涉及徵收事宜。

民國 109 年 1 月 20 日府水管字第 1090015092 號函，指出西門口段 534、534-10、535、536、536-7、569-16 等 6 筆，彰化縣政府業於民國 93 年徵收取得，作為污水處理廠使用、臨接堤岸道路側留設做為通路、開放空間等使用。依民國 104 年 7 月 17 日「彰化市污水下水道系統水資源回收中心及主次幹管統包工程」水資中心基地側水防道路提升為一般道路暨指定建築線會議中決議，將水資中心基地側水防道路提升為一般道路，經彰化縣政府工務處於民國 104 年 9 月 3 日府工管字第 1040282731A 號函公告，故上述 6 筆土地變更為計畫道路使用與徵收目的符合（詳附件四 無涉及徵收廢止事宜文件）。

因本計畫為配合彰化市污水下水道系統水資中心工程及其主次幹管工程施工，以及水資中心興建管理室、工作室指定建築線需求。內政部營建署民國 101 年 10 月 4 日營署建管字第 1010058690 號函文

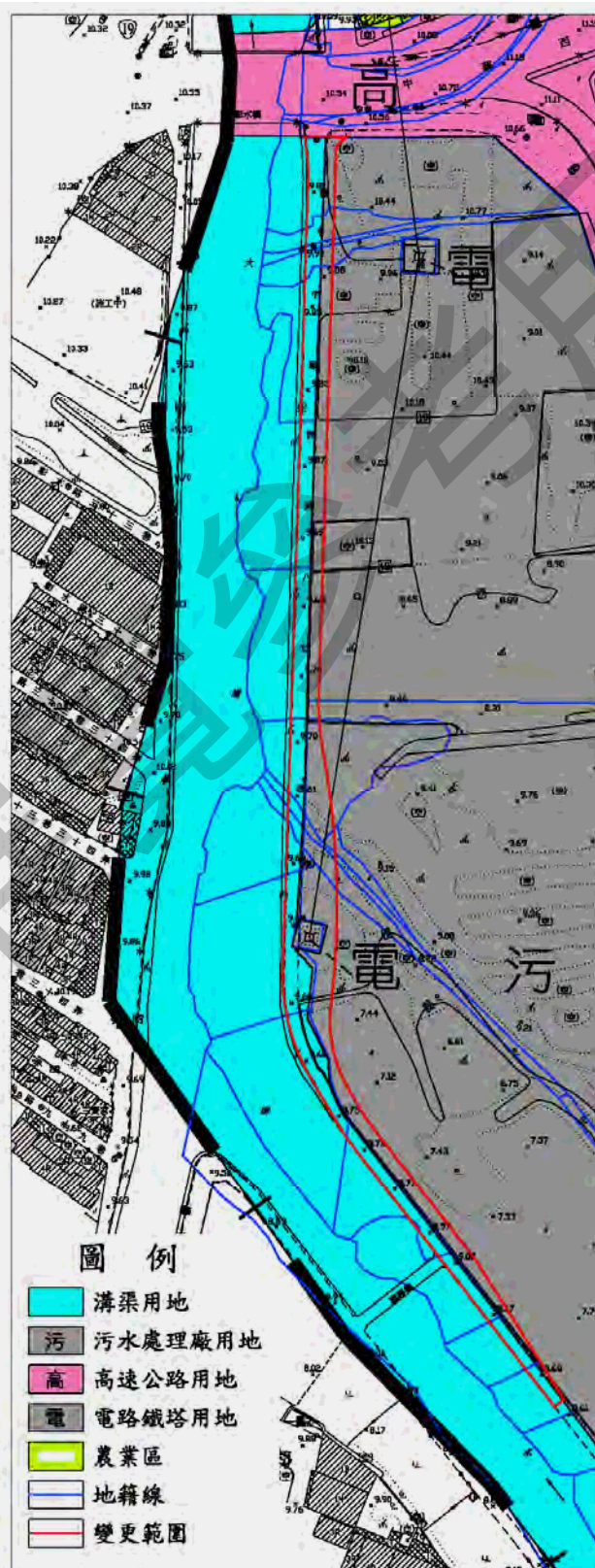
所示「說明二、...水防道路主管機關未將其公告為道路系統並由道路管理機關接管前，不得將水防道路視同一般道路並據以指定建築線...。說明三、...惟考量水防道路之性質，建管單位於指定建築線時，宜以業經道路主管機關接管，並公告為一般道路者始予指定為原則...」。

變更範圍中西門口段 535-9、535-11、535-12、535-13、535-14、535-16、535-17、535-18、535-23、538-6、538-7、541-4、569-31 等 13 筆土地，彰化縣政府業於民國 73 年、民國 74 年徵收取得，作為「大埔山區截水溝下游段工程」使用（民國 73 年 3 月 13 日彰府地權字第 4627 號），施作為堤防、水防道路使用。為符合現況發展需求，彰化市公所業於民國 105 年 10 月 13 日彰市工務字第 1050040331 號函表示接管道路、民國 105 年 11 月 25 日彰市工務字第 1050047123 號函公告，將大埔截水溝支線兩側防汛道路提升為一般道路，故上述 13 筆土地，並未涉及與徵收目的不符之情事。由以上分析可知，本計畫無涉及徵收土地廢止事宜。

表 3-1 土地清冊

項次	行政區	地段	地號	地籍面積 (m ²)	使用面積 (m ²)	所有權人	管理人
1	彰化市	西門口段	534	18,980.00	1,130.41	彰化縣	彰化縣政府
2			534-10	86.00	5.69	彰化縣	彰化縣政府
3			535	22.00	22.00	彰化縣	彰化縣政府
4			535-9	23.00	23.00	彰化縣	彰化縣政府
5			535-11	776.00	268.34	彰化縣	彰化縣政府
6			535-12	1,081.00	153.23	彰化縣	彰化縣政府
7			535-13	489.00	112.76	彰化縣	彰化縣政府
8			535-14	461.00	85.33	彰化縣	彰化縣政府
9			535-16	1,128.00	81.93	彰化縣	彰化縣政府
10			535-17	2,092.00	395.05	彰化縣	彰化縣政府
11			535-18	2,221.00	332.95	彰化縣	彰化縣政府
12			535-19	102.00	39.99	中華民國	財政部國有財產署
13			535-20	81.00	37.02	中華民國	財政部國有財產署

項次	行政區	地段	地號	地籍面積 (m ²)	使用面積 (m ²)	所有權人	管理人
14			535-23	20.00	8.31	彰化縣	彰化縣政府
15			536	22,129.00	29.00	彰化縣	彰化縣政府
16			536-1	151.00	19.77	中華民國	彰化縣政府
17			536-2	302.00	104.56	中華民國	彰化縣政府
18			536-3	419.00	36.01	中華民國	彰化縣政府
19			536-7	21,169.00	712.90	彰化縣	彰化縣政府
20			537	1,306.00	319.11	中華民國	彰化縣政府
21			537-1	420.00	195.34	中華民國	財政部國有財產署
22			538-6	765.00	309.10	彰化縣	彰化縣政府
23			538-7	1,578.00	293.96	彰化縣	彰化縣政府
24			541-4	1,153.00	319.27	彰化縣	彰化縣政府
25			569-16	2,227.00	117.95	彰化縣	彰化縣政府
26			569-31	689.00	187.80	彰化縣	彰化縣政府
27			569-34	151.00	49.90	中華民國	財政部國有財產署
28			569-35	54.00	11.22	中華民國	財政部國有財產署
29			569-36	205.00	43.93	中華民國	財政部國有財產署
30			569-37	249.00	48.23	中華民國	彰化縣政府
31			569-38	223.00	9.03	中華民國	彰化縣政府
32			569-39	180.00	32.57	中華民國	彰化縣政府
合計					5,535.66		
備註		1.公有土地占 100.00%。 2.彰化縣持有、彰化縣政府管理有 4,588.98 平方公尺（占 82.90%）。 3.國有、彰化縣政府管理有 569.28 平方公尺（10.28%）。 4.第 2 點、第 3 點皆為彰化縣政府管理合計為 5,144.26 平方公尺（占 93.18%）。 5.國有、財政部國有財產署管理有 377.40 平方公尺（占 6.82%）。					



權屬分析

地籍套都市計畫圖

圖 3-2 地籍套繪分析示意圖

三、 環境敏感分析

經查詢可知，變更土地坐落在區域排水設施範圍、公路兩側禁建限建地區，非屬其他 52 項之環境敏感地區。交通部高速公路局中區養護工程分局業於 107 年 12 月 27 日中斗字第 1073461403 號函，表示不得於變更土地內興建建築物與廣告物行為；彰化縣政府 108 年 1 月 15 日府水管字第 1070440055 號函，表示需依區域排水相關規定辦理（詳附件五 涉及環境敏感地管理單位函文）。

計畫範圍僅做道路開發，未有建築物與廣告物之興建行為；同時需依區域排水相關規定辦理，以維持河川渠道防洪排水功能。（詳表 3-2 環境敏感區位及特定目的區位限制調查表）。

表 3-2 環境敏感區位及特定目的區位限制調查表

第一級環境敏感地查詢分析表		
分類	查詢項目	查詢結果
天然 災害 敏感	1.是否位屬特定水土保持區？	☐ 是 ☒ 否
	2.是否位屬河川區域？	☐ 是 ☒ 否
	3.是否位屬洪氾區一級管制區及洪水平原一級管制區？	☐ 是 ☒ 否
	4.是否位屬區域排水設施範圍？	☒ 是 ☐ 否
	5.是否位屬活動斷層兩側一定範圍？	☐ 是 ☒ 否
生態 敏感	6.是否位屬國家公園區內之特別景觀區、生態保護區？	☐ 是 ☒ 否
	7.是否位屬自然保留區？	☐ 是 ☒ 否
	8.是否位屬野生動物保護區？	☐ 是 ☒ 否
	9.是否位屬野生動物重要棲息環境？	☐ 是 ☒ 否
	10.是否位屬自然保護區？	☐ 是 ☒ 否
	11.是否位屬沿海自然保護區？	☐ 是 ☒ 否
	12.是否位屬國際級重要濕地或國家級重要濕地核心保護區、生態復育區？	☐ 是 ☒ 否
文化 景觀 敏感	13.是否位屬古蹟保存區？	☐ 是 ☒ 否
	14.是否位屬遺址？	☐ 是 ☒ 否
	15.是否為屬重要聚落保存區？	☐ 是 ☒ 否
	16.是否位屬國家公園內之史蹟保存區？	☐ 是 ☒ 否
資源 生態 敏感	17.是否位屬飲用水水源水質保護區或飲用水取水口一定距離內之地區？	☐ 是 ☒ 否
	18.是否位屬水庫集水區？（供家用或公共給水）	☐ 是 ☒ 否
	19.是否位屬水庫蓄水範圍？	☐ 是 ☒ 否
	20.是否位屬森林（國有林事業區、保安林等森林地區）	☐ 是 ☒ 否
	21.是否位屬森林（區域計畫劃定之森林區）？	☐ 是 ☒ 否

	22.是否位屬森林(大專院校實驗林地及林業試驗林地等森林地區)?	☐ 是 ☒ 否
	23.是否位屬溫泉露頭及其一定範圍?	☐ 是 ☒ 否
	24.是否位屬水產動植物繁殖保育區?	☐ 是 ☒ 否
第二級環境敏感地查詢分析表		
分類	查詢項目	查詢結果
天然 災害 敏感	1.是否位屬地質敏感區(活動斷層、山崩與地滑、土石流)?	☐ 是 ☒ 否
	2.是否位屬洪氾區二級管制區及洪水平原二級管制區?	☐ 是 ☒ 否
	3.是否位屬海堤區域?	☐ 是 ☒ 否
	4.是否位屬嚴重地層下陷地區?	☐ 是 ☒ 否
	5.是否位屬山坡地?	☐ 是 ☒ 否
	6.是否位屬土石流潛勢溪流?	☐ 是 ☒ 否
生態 敏感	7.是否位屬沿海一般保護區?	☐ 是 ☒ 否
	8.是否位屬海域區?	☐ 是 ☒ 否
	9.是否位屬國家級重要濕地核心保護區、生態復育區以外分區或地方級重要濕地核心保護區、生態復育區?	☐ 是 ☒ 否
文化 景觀 敏感	10.是否位屬歷史建築?	☐ 是 ☒ 否
	11.是否位屬聚落保存區?	☐ 是 ☒ 否
	12.是否位屬文化景觀保存區?	☐ 是 ☒ 否
	13.是否位屬地質敏感區(地質遺跡)?	☐ 是 ☒ 否
	14.是否位屬國家公園內之一般管制區及遊憩區?	☐ 是 ☒ 否
資源 生態 敏感	15.是否位屬水庫集水區(非供家用或公共給水)?	☐ 是 ☒ 否
	16.是否位屬自來水水質水量保護區?	☐ 是 ☒ 否
	17.是否位屬優良農地?	☐ 是 ☒ 否
	18.是否位屬礦區(場)、礦業保留區、地下礦坑分布地區?	☐ 是 ☒ 否
	19.是否位屬地質敏感區(地下水補注)?	☐ 是 ☒ 否
	20.是否位屬人工魚礁區及保護礁區?	☐ 是 ☒ 否
其他	21.是否位屬氣象法之禁止或限制建築地區?	☐ 是 ☒ 否
	22.是否位屬電信法之禁止或限制建築地區?	☐ 是 ☒ 否
	23.是否位屬民用航空法之禁止或限制建築地區或高度管制範圍?	☐ 是 ☒ 否
	24.是否位屬航空噪音防制區?	☐ 是 ☒ 否
	25.是否位屬核子反應器設施周圍之禁制區及低密度人口區?	☐ 是 ☒ 否
	26.是否位屬公路兩側禁建限建地區?	☒ 是 ☐ 否
	27.是否位屬大眾捷運系統兩側禁建限建地區?	☐ 是 ☒ 否
	28.是否位屬高速鐵路兩側限建地區?	☐ 是 ☒ 否
	29.是否位屬海岸管制區、山地管制區、重要軍事設施管制區之禁建、限建地區?	☐ 是 ☒ 否
	30.是否位屬要塞堡壘地帶?	☐ 是 ☒ 否

註：查詢國土規劃地理資訊圖台網站 (<http://nsp.tcd.gov.tw/ngis/>)。

肆 發展構想

一、彰化縣整體交通發展構想

彰化縣政府「彰化縣整體交通運輸發展規劃案」(民國 105 年 11 月 23 日)對於道路系統的發展策略研議，建議未來彰化縣道路系統整體發展構想，應特別加強：(1)彰化縣境內快速路網架構建立；(2)彰化縣與臺中市間聯絡橋梁新建；以及(3)彰化縣境內生活圈地區道路建設推動等 3 個層面的規劃發展，以提升彰化地區之交通服務水準。



圖 4-1 彰化縣整體道路系統發展構想圖

二、彰化堤岸道路整合構想

「彰化市大埔截水溝堤岸道路拓寬工程」與「洋仔厝溪堤岸道路」經整合規劃後，可望建構彰化市與彰濱工業區之間的堤岸道路系統(詳圖 4-2 堤岸道路整合發展構想圖)。洋仔厝溪堤岸道路西起台 17 線、東止台 19 線彰水路；大埔截水溝堤岸道路西起台 19 線(中華西路彰水橋)，往東穿越國道 1 號中山高速公路及臺鐵縱貫線後，沿線與聯外道路台 1 線(中山路)、縣 137 線(大埔路)等交匯，東止中興路口，區分為右岸(變更範圍)、左岸道路，右岸道路長度約 4.38 公里。

大埔截水溝堤岸道路拓寬工程路線，以台 1 線為界將施工期程分為二期，第一期為台 19 線至台 1 線、第二期為台 1 線至中興路。本

計畫屬第一期工程之配合污水處理廠施工部分（詳圖 4-3 大埔截水溝堤岸道路拓寬工程分期分區示意圖）。同時，水資中心興建管理室、工作室指定建築線需求，因現有之堤岸道路無法指定建築線，現將該路段指定為 6 公尺之現有巷道，該建築物皆自建築線起退縮 10 公尺後建築。

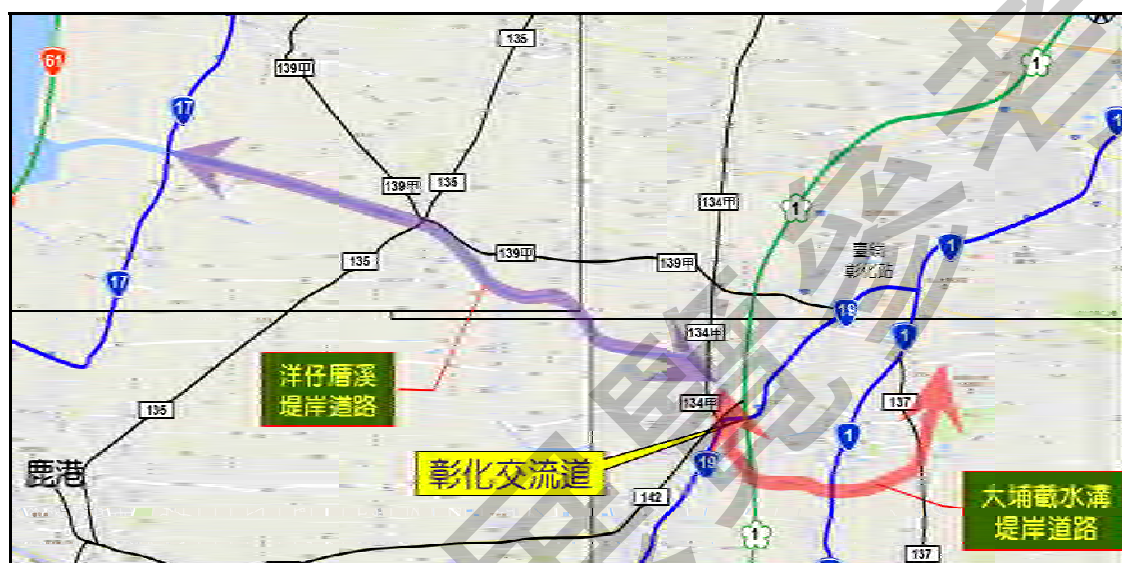


圖 4-2 堤岸道路整合發展構想圖

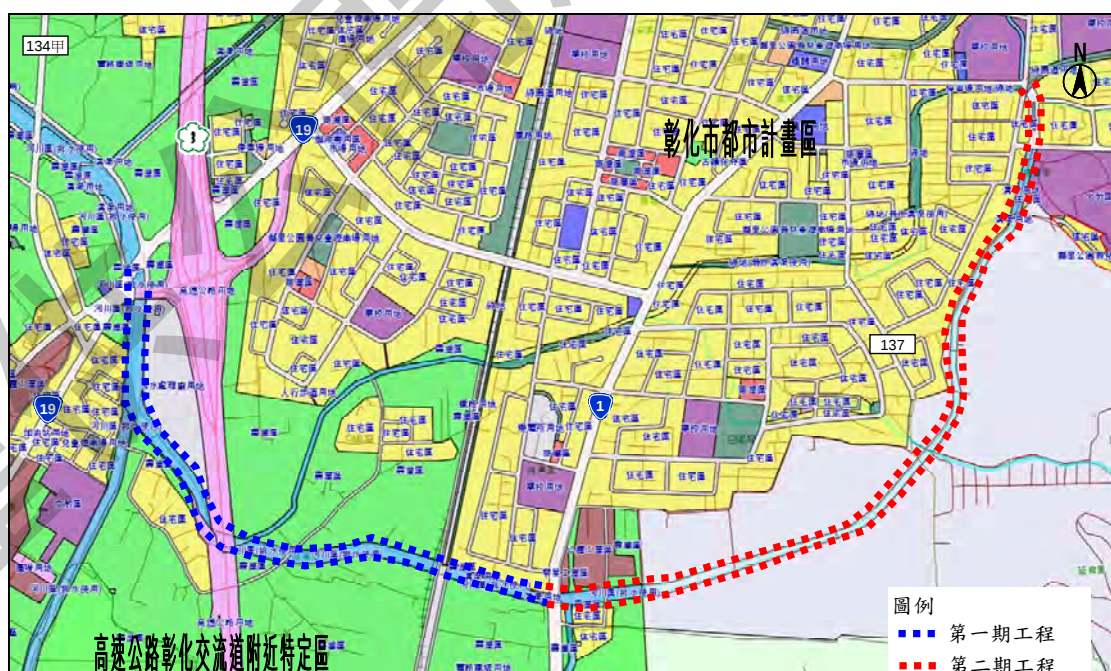


圖 4-3 大埔截水溝堤岸道路拓寬工程一分期分區示意圖



圖 4-4 大埔截水溝堤岸道路路線示意圖

由圖 4-4 可知，大埔截水溝道路西起台 19 線、東止中興路，規劃為右岸、左岸之堤岸道路。未來整體路線規劃部分，依「彰化市大埔截水溝堤岸道路拓寬工程可行性修正評估案」（彰化縣政府，民國 107 年 4 月）指出限於經費、時間因素，短期內右岸、左岸無法同時通車前，變更範圍內道路以單側雙向通行。俟右岸、左岸道路完工通車後（長期）則規劃為單行道，右岸往西通行（變更範圍）、左岸往東通行。

變更範圍原為中華西路 871 巷之堤岸道路，現已擴寬為 10 公尺寬道路，往北接洋仔厝溪堤岸道路可通往鹿港、往北右轉接台 19 線（中華西路）可進入彰化市區、通往高速公路之重要聯絡道路，往南接往崙美路、台 1 線（中山路）可進入彰化市區（詳圖 4-5 周邊交

通與聯外道路系統示意圖)。

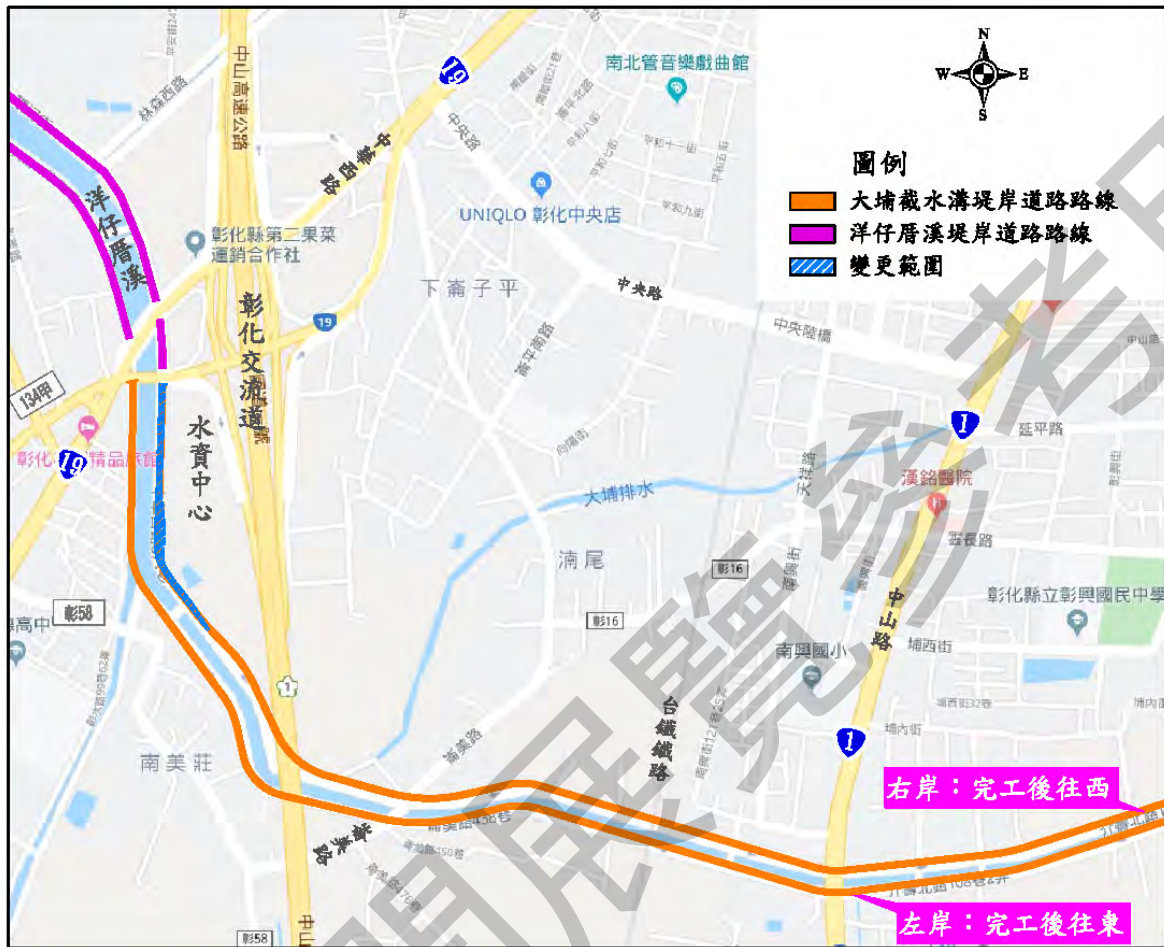


圖 4-5 周邊交通與聯外道路系統示意圖

三、道路工程設計內容

變更範圍北起台 19 線往南 500 公尺，以台 19 線為起點至嘉農橋南側 4.9 公尺皆規劃為 10 公尺寬道路，爾後配合堤岸道路現況寬度漸縮為 4.3 公尺寬，在嘉農橋以北部分供雙向通行、嘉農橋以南部分為單向通行（詳圖 4-6 道路工程設計內容示意圖）。俟下階段辦理變更時，將不等寬部分規劃為 10 公尺寬道路。變更範圍地形平坦，路中有一座輸送電力之主要幹線電路鐵塔（編號 46），台電公司表示無適當地點可供遷移，故決議不遷移（詳附件六 台電公司函文）。故為促進道路通行安全，電塔前後進行槽化設計，並且沿槽化邊緣設置具有夜間反光效果的防撞桿，以引導車輛通行。

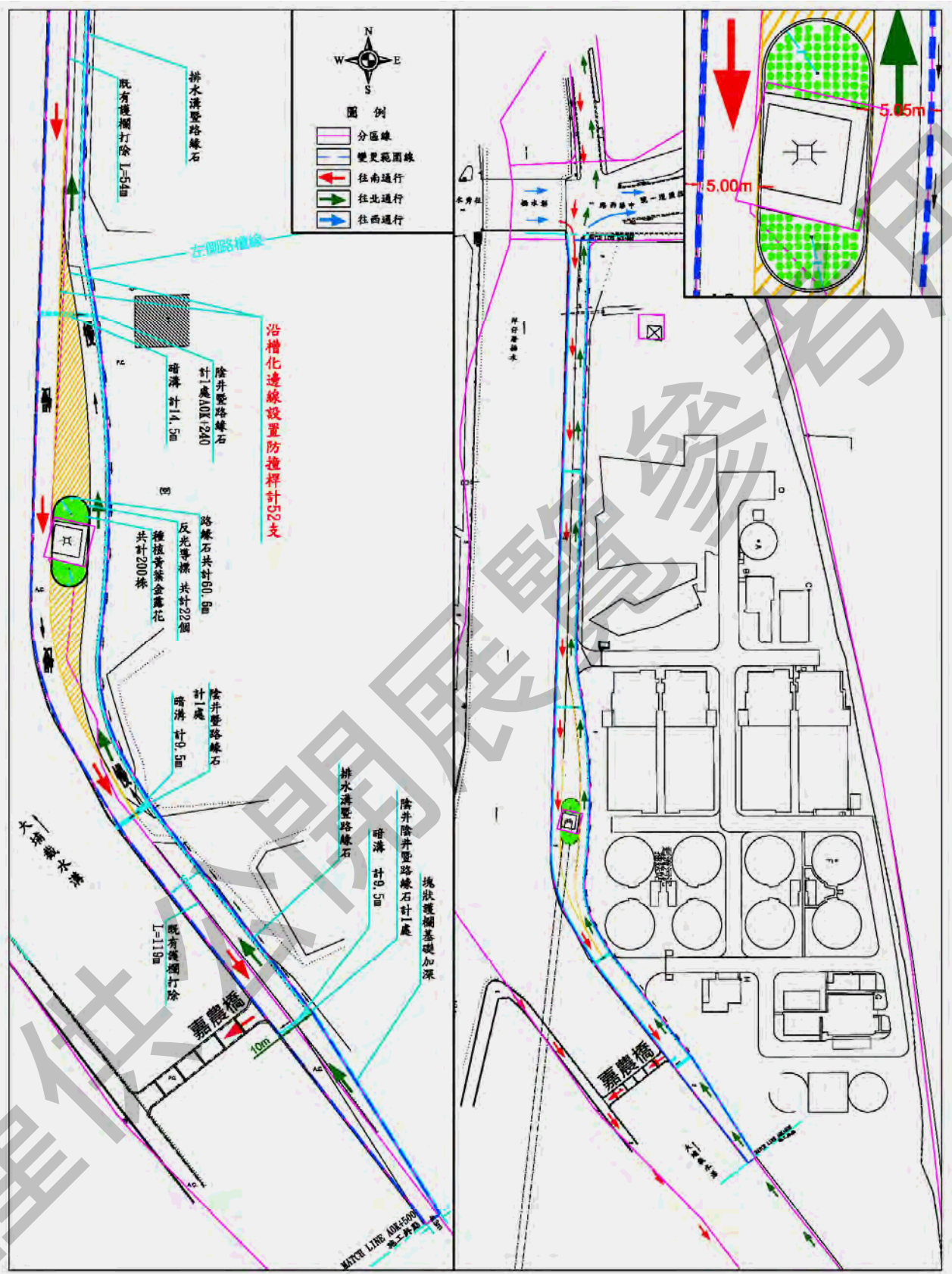


圖 4-6 道路工程設計內容示意圖

四、交通現況分析

彙整「彰化市大埔截水溝堤岸道路拓寬工程可行性修正評估案」
(彰化縣政府，民國 107 年 4 月) 交通現況分析內容。

(一) 道路系統現況分析

彰化市聯外道路之現況分析如下說明(詳表 4-1 彰化聯外道路系統幾何現況分析表、圖 4-7 彰化市道路系統示意圖)。

1. 國道 1 號

國道 1 號係為城際運輸道路，往北通往臺中市，往南進入雲林縣，為雙向 6~8 車道，道路寬度約 28~35m，採中央實體分隔。

2. 省道台 1 線

省道台 1 線於彰化縣境北起彰化市、南迄溪州，在彰化市地區道路寬度約 25 公尺，雙向各配置 2 快 1 慢車道，採中央實體分隔。

3. 省道台 19 線

省道台 19 線於彰化縣境北起彰化市、南迄竹塘，在彰化市地區的金馬路~中央路寬度 28 公尺，雙向共 6 車道，採中央實體分隔。在中央路~縣道 142 線寬度 50 公尺，雙向配對單行道路，採快中央慢車道分隔。在縣 142~彰秀路寬度 20 公尺，雙向共 6 車道，採中央分隔。

4. 縣 134 甲

縣道 134 甲線北起和美鎮東側之縣道 134 線交叉口，向南經彰化市西側銜接縣道 142 線及省道台 19 線，道路寬度約 20 公尺，佈設雙向共 4 車道。為彰化市西側地區重要南北向道路，採標線分隔。

5. 縣 137 線(大埔路)

縣道 137 線(大埔路)為彰化縣境南北向主要聯絡道路，北起彰化市、南迄二水，在彰化市地區路段道路寬度 8~12 公尺，雙向各配置 1 車道，採標線分隔。

6. 縣 142 線(彰鹿路)

縣道 142 線(彰鹿路)為彰化縣境東西向主要聯絡道路，東起國

道 1 號彰化交流道，西迄鹿港；在彰化市地區路段道路寬度 16 公尺，雙向各配置 2 車道，為標線分隔。

7.介壽北路

介壽北路為彰化市市區道路，道路寬度 12 公尺，雙向各配置 1 車道，採標線分隔。

8.中興路

中興路為彰化市市區道路，道路寬度 16 公尺，雙向各配置 1 快 1 機車優先道，採標線分隔。

9.中央路（含中央路橋）

中央路為市區道路，道路寬度 24 公尺，雙向各配置 3 車道，為中央實體分隔。

10.崙美路

崙美路為彰化市市區道路，道路寬度 8 公尺，雙向各配置 1 車道，採標線分隔。

11.環河街

環河街位於彰化市西側，其路線於計畫地區路段為沿洋仔厝排水北岸道路，道路寬度 12 公尺，雙向各配置 1 車道，採標線分隔。

12.大埔截水溝道路

大埔截水溝道路位於彰化市南緣，於計畫地區路段，其路線主要沿截水溝兩側佈設之配對單行道路，每一方向道路寬度約 3~4 公尺，配置 1 車道。

表 4-1 彰化聯外道路系統幾何現況分析表

道路名稱	起點	訖點	道路寬度 (公尺)	雙向車 道數	分隔型式
國 1	彰化系統交流道	彰化交流道	35	8	中央分隔
	彰化交流道	埔鹽系統交流道	28	6	中央分隔
台 1	雲長路	口庄街	25	4 快 2 慢	中央分隔

道路名稱	起點	訖點	道路寬度 (公尺)	雙向車 道數	分隔型式
台 19	金馬路	中央路	28	6	中央分隔
	中央路	縣 142 線	50	8 快 2 慢	中央快慢 分隔
	縣 142 線	彰秀路	20	4	中央分隔
縣 134 甲	永芳路	台 19	20	4	標線分隔
縣 137(大 埔路)	中興路	大埔路 2 巷	8~12	2	標線分隔
縣 142(彰 鹿路)	縣 134 甲	台 19	16	4	標線分隔
介壽北路	南校街	介壽南路	12	2	標線分隔
中興路	縣 137 線	建興路	16	2 快 2 機優 先	標線分隔
中央路	台 19	台 1	24	6	中央分隔
崙美路	台 19	彰 58	8	2	標線分隔
環河街	彩虹橋	新平路	12	2	標線分隔
大埔截水 溝道路	台 19	介壽北路 108 巷	6~8	2	配對單行

資料來源：彰化縣政府（2018.4），「彰化市大埔截水溝堤岸道路拓寬工程可行性修正評估案」。

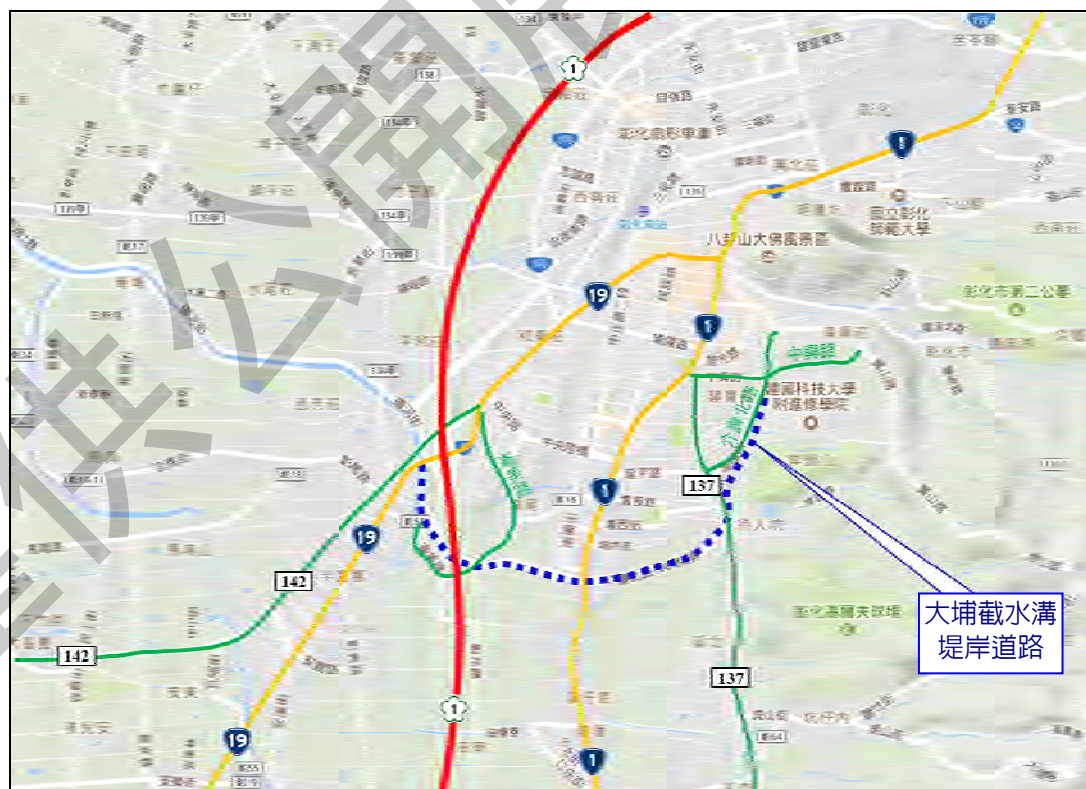


圖 4-7 彰化市道路系統示意圖

(二) 現況服務水準分析

「彰化市大埔截水溝堤岸道路拓寬工程可行性修正評估案」在民國 106 年 9 月進行平日、假日之交通流量調查，並依據交通部運輸研究所「2011 年臺灣公路容量手冊」進行道路交通量及服務水準分析（詳表 4-2 市區道路服務水準劃分標準表）。

表 4-2 市區道路服務水準劃分標準表

速限 ≤ 50 公里/小時之 市區道路服務水準劃分標準		速限 60 公里/小時之 市區道路服務水準劃分標準	
平均旅行速率 V (公里/小時)	服務水準等級	平均旅行速率 V (公里/小時)	服務水準等級
$V \geq 35$	A	$V \geq 40$	A
$30 \leq V < 35$	B	$35 \leq V < 40$	B
$25 \leq V < 30$	C	$30 \leq V < 35$	C
$20 \leq V < 25$	D	$25 \leq V < 30$	D
$15 \leq V < 20$	E	$20 \leq V < 25$	E
$V < 15$	F	$V < 20$	F

資料來源：彰化縣政府（2018.4），「彰化市大埔截水溝堤岸道路拓寬工程可行性修正評估案」。

由表 4-3、4-4 可知主要道路現況（民國 106 年 9 月）服務水準情形。彰化市區內之(1)國道 1 號在平日服務水準為 B4 級至 C4 級。國道 1 號在假日服務水準為 D4 級至 E5 級；(2)台 1 線在平日服務水準為 C 級至 D 級。台 1 線在假日服務水準為 C 級至 D 級；(3)台 19 線在平日服務水準為 D 級至 E 級。台 19 線在假日服務水準為 C 級至 D 級；(4)縣 134 甲在平日服務水準為 C 級至 E 級。縣 134 甲線在假日服務水準為 B 級至 D 級；(5)縣 137 線（大埔路）在平日服務水準為 D 級至 E 級。縣 137 線（大埔路）在假日服務水準為 D 級至 E 級；(6)縣 142 線（彰鹿路）在平日服務水準為 D 級至 E 級。縣 142 線（彰鹿路）在假日服務水準為 D 級至 E 級；(7)介壽北路在平日服務水準為 C 級至 E 級。介壽北路在假日服務水準為 C 級至 E 級；(8)中興路

在平日服務水準為 D 級至 F 級。中興路在假日服務水準為 C 級至 F 級；(9)中央路在平日服務水準為 E 級至 F 級。中央路在假日服務水準為 D 級至 F 級；(10)崙美路在平日服務水準為 C 級至 D 級。崙美路在假日服務水準為 C 級至 D 級；(11)環河街路在平日服務水準為 E 級。環河街在假日服務水準為 D 級至 E 級；(12)大埔截水溝道路在平日服務水準為 D 級至 E 級。大埔截水溝道路在假日服務水準為 D 級。

表 4-3 現況—主要道路服務水準分析表（平日）

路名	路段	尖峰 時段	方向	速限 (KM/HR)	道路容量 (PCU/HR)	交通量 (PCU/HR)	V/C	旅行速率 (KM/HR)	服務 水準
國 1	彰化系統交流道 ～彰化交流道	上午	往北	110	8,300	4,692	0.57	100	B3
			往南		8,300	4,381	0.53	96	B3
		下午	往北		8,300	4,421	0.53	101	B2
			往南		8,300	4,027	0.49	97	B3
	彰化交流道～ 埔鹽系統交流道	上午	往北	110	6,300	4,981	0.79	95	C4
			往南		6,300	4,915	0.78	92	C4
		下午	往北		6,300	4,990	0.79	94	C4
			往南		6,300	4,460	0.71	89	C4
台 1	雲長路～ 截水溝道路	上午	往北	50	2,600	1,551	0.60	25.6	C
			往南		2,600	2,001	0.77	23.8	D
		下午	往北		2,600	1,648	0.63	20.8	D
			往南		2,600	1,755	0.68	21.2	D
	截水溝道路～ 口庄街	上午	往北	50	2,600	1,720	0.66	23.7	D
			往南		2,600	1,854	0.71	24.8	D
		下午	往北		2,600	1,822	0.70	21.8	D
			往南		2,600	1,650	0.63	22.3	D
台 19	金馬路～ 中央路	上午	往北	60	3,000	1,459	0.49	24.7	E
			往南		3,000	1,337	0.45	27.2	D
		下午	往北		3,000	1,538	0.51	24.6	E
			往南		3,000	1,326	0.44	28.7	D
	中央路～ 縣 142	上午	往北	60	6,500	2,562	0.39	27.5	D
			往南		6,500	2,975	0.46	22.6	E
		下午	往北		6,500	2,594	0.40	30.3	C
			往南		6,500	2,569	0.40	27.1	D
	縣 142～ 彰秀路	上午	往北	60	2,000	926	0.46	32.5	C
			往南		2,000	1,038	0.52	28.3	D

路名	路段	尖峰 時段	方向	速限 (KM/HR)	道路容量 (PCU/HR)	交通量 (PCU/HR)	V/C	旅行速率 (KM/HR)	服務 水準
		下午	往北		2,000	983	0.49	29.5	D
			往南		2,000	874	0.44	27.2	D
縣 134 甲 (線東路)	永芳路～ 縣 142	上午	往北	50	1,600	681	0.43	26.5	C
			往南		1,600	850	0.53	22.6	D
		下午	往北		1,600	754	0.47	23.7	D
			往南		1,600	999	0.62	19.4	E
	縣 142～ 台 19	上午	往北	50	1,600	538	0.34	22.3	D
			往南		1,600	464	0.29	26.5	C
		下午	往北		1,600	473	0.30	24.4	D
			往南		1,600	605	0.38	23.1	D
縣 137	中興路～ 截水溝道路	上午	往北	40	800	645	0.81	20.2	D
			往南		800	569	0.71	20.1	D
		下午	往北		800	603	0.75	16.3	E
			往南		800	690	0.86	16.1	E
	截水溝道路～ 大埔路 2 巷	上午	往北	40	800	920	1.15	23.2	D
			往南		800	750	0.94	23.5	D
		下午	往北		800	793	0.99	20.4	D
			往南		800	894	1.12	20.1	D
縣 142 (彰鹿路)	縣 134 甲～ 台 19	上午	往東	60	1,600	1,516	0.95	21.8	E
			往西		1,600	1,204	0.75	23.2	E
		下午	往東		1,600	1,553	0.97	22.6	E
			往西		1,600	1,044	0.65	27.4	D
介壽北路	南校街～ 中興路	上午	往北	40	800	700	0.88	18.8	E
			往南		800	708	0.89	18.2	E
		下午	往北		800	517	0.65	22.3	D
			往南		800	583	0.73	23.9	D
	中興路～ 介壽南路	上午	往北	40	800	440	0.55	26.0	C
			往南		800	380	0.48	26.2	C
		下午	往北		800	255	0.32	27.8	C
			往南		800	315	0.39	25.9	C
中興路	縣 137～ 介壽北路	上午	往東	40	1,200	667	0.56	13.2	F
			往西		1,200	779	0.65	19.1	E
		下午	往東		1,200	472	0.39	13.9	F
			往西		1,200	495	0.41	10.7	F
	介壽北路～ 寶山路	上午	往東	40	1,200	531	0.44	24.2	D
			往西		1,200	490	0.41	13.9	F
		下午	往東		1,200	479	0.40	18.5	E
			往西		1,200	548	0.46	14.8	F
中央路	台 19～台 1	上午	往東	40	3,000	1695	0.57	19.2	E
			往西		3,000	2003	0.67	11.3	F

路名	路段	尖峰 時段	方向	速限 (KM/HR)	道路容量 (PCU/HR)	交通量 (PCU/HR)	V/C	旅行速率 (KM/HR)	服務 水準
		下午	往東		3,000	1711	0.57	19.5	E
			往西		3,000	1705	0.57	13.5	F
崙美路	台 19～ 截水溝道路	上午	往北	40	800	318	0.40	26.7	C
			往南		800	684	0.86	23.4	D
		下午	往北		800	482	0.60	26.4	C
			往南		800	456	0.57	27.7	C
	截水溝道路～ 彰 58	上午	往北	40	800	490	0.61	28.3	C
			往南		800	704	0.88	24.5	D
		下午	往北		800	724	0.91	24.0	D
			往南		800	478	0.60	22.8	D
環河街	彩虹橋～新平路	上午	往北	40	800	430	0.54	16.8	E
			往南		800	330	0.41	15.6	E
		下午	往北		800	417	0.52	18.2	E
			往南		800	366	0.46	16.6	E
截水溝 道路	台 19～ 崙美路	上午	往東	40	800	198	0.25	11.6	F
			往西		800	526	0.66	19.1	E
		下午	往東		800	202	0.25	18.4	E
			往西		800	308	0.39	24.0	D
	崙美路～台 1	上午	往東	40	800	399	0.50	21.0	D
			往西		800	574	0.72	18.4	E
		下午	往東		800	490	0.61	17.6	E
			往西		800	377	0.47	15.2	E
	台 1～縣 137	上午	往東	40	800	224	0.28	25.9	C
			往西		800	181	0.23	21.8	D
		下午	往東		800	228	0.29	19.3	E
			往西		800	161	0.20	18.1	E
	縣 137～ 介壽北路 108 巷	上午	往東	40	800	434	0.54	24.6	D
			往西		800	295	0.37	22.3	D
		下午	往東		800	311	0.39	26.6	C
			往西		800	336	0.42	24.0	D

資料來源：彰化縣政府（2018.4），「彰化市大埔截水溝堤岸道路拓寬工程可行性修正評估案」。

表 4-4 現況—主要道路服務水準分析表（假日）

路名	路段	尖峰時段	方向	速限 (KM/HR)	道路容量 (PCU/HR)	交通量 (PCU/HR)	V/C	旅行速率 (KM/HR)	服務水準
國 1	彰化系統交流道 ～彰化交流道	上午	往北	110	8,300	5,067	0.61	96	C3
			往南		8,300	4,731	0.57	92	B4
		下午	往北		8,300	4,863	0.59	96	B3
			往南		8,300	4,631	0.56	90	B4
	彰化交流道～ 埔鹽系統交流道	上午	往北	110	6,300	5,878	0.93	87	D4
			往南		6,300	6,045	0.96	83	E5
		下午	往北		6,300	5,888	0.93	87	D4
			往南		6,300	5,486	0.87	80	D5
台 1	雲長路～ 截水溝道路	上午	往北	50	2,600	1,173	0.45	23.7	D
			往南		2,600	1,301	0.50	25.5	C
		下午	往北		2,600	1,257	0.48	23.8	D
			往南		2,600	1,162	0.45	23.9	D
	截水溝道路～ 口庄街	上午	往北	50	2,600	1,232	0.47	27.0	C
			往南		2,600	1,312	0.50	24.2	D
		下午	往北		2,600	1,330	0.51	26.6	C
			往南		2,600	1,158	0.45	26.3	C
台 19	金馬路～ 中央路	上午	往北	60	3,000	1,229	0.41	28.4	D
			往南		3,000	1,367	0.46	28.8	D
		下午	往北		3,000	1,486	0.50	28.5	D
			往南		3,000	1,341	0.45	32.3	C
	中央路～ 縣 142	上午	往北	60	6,500	2,168	0.33	30.4	C
			往南		6,500	2,172	0.33	25.3	D
		下午	往北		6,500	2,235	0.34	32.3	C
			往南		6,500	2,288	0.35	29.4	D
	縣 142～ 彰秀路	上午	往北	60	2,000	769	0.38	34.5	C
			往南		2,000	697	0.35	31.2	C
		下午	往北		2,000	675	0.34	30.3	C
			往南		2,000	756	0.38	28.3	D
縣 134 甲 (線東路)	永芳路～ 縣 142	上午	往北	50	1,600	409	0.26	30.3	B
			往南		1,600	702	0.44	24.6	D
		下午	往北		1,600	544	0.34	27.9	C
			往南		1,600	677	0.42	23.8	D
	縣 142～ 台 19	上午	往北	50	1,600	261	0.16	31.5	B
			往南		1,600	356	0.22	28.7	C
		下午	往北		1,600	367	0.23	26.4	C
			往南		1,600	391	0.24	28.8	C
縣 137	中興路～ 截水溝道路	上午	往北	40	800	492	0.62	18.3	E
			往南		800	505	0.63	18.5	E
		下午	往北		800	591	0.74	17.0	E
			往南		800	520	0.65	17.1	E
	截水溝道路～ 大埔路 2 巷	上午	往北	40	800	621	0.78	22.9	D
			往南		800	651	0.81	23.1	D

路名	路段	尖峰時段	方向	速限 (KM/HR)	道路容量 (PCU/HR)	交通量 (PCU/HR)	V/C	旅行速率 (KM/HR)	服務水準
縣 142 (彰鹿路)	縣 134 甲～ 台 19	下午	往北	60	800	724	0.91	19.5	E
			往南		800	644	0.81	21.0	D
		上午	往東		1,600	1,223	0.76	26.3	D
			往西		1,600	993	0.62	23.4	E
			往東		1,600	1,384	0.87	22.6	E
			往西		1,600	972	0.61	25.3	D
介壽北路	南校街～ 中興路	上午	往北	40	800	381	0.48	23.3	D
			往南		800	459	0.57	22.6	D
		下午	往北		800	408	0.51	25.3	C
			往南		800	475	0.59	23.0	D
	中興路～ 介壽南路	上午	往北	40	800	227	0.28	27.8	C
			往南		800	236	0.30	27.2	C
		下午	往北		800	231	0.29	28.9	C
			往南		800	276	0.35	29.6	C
中興路	縣 137～ 介壽北路	上午	往東	40	1,200	325	0.27	18.9	E
			往西		1,200	438	0.37	13.3	F
		下午	往東		1,200	359	0.30	21.8	D
			往西		1,200	446	0.37	20.4	D
	介壽北路～ 寶山路	上午	往東	40	1,200	361	0.30	20.5	D
			往西		1,200	503	0.42	25.0	C
		下午	往東		1,200	482	0.40	19.5	E
			往西		1,200	499	0.42	20.2	D
中央路	台 19～台 1	上午	往東	40	3,000	1436	0.48	21.4	D
			往西		3,000	1238	0.41	15.8	E
		下午	往東		3,000	1357	0.45	19.2	E
			往西		3,000	1455	0.49	12.6	F
崙美路	台 19～ 截水溝道路	上午	往北	40	800	313	0.39	28.6	C
			往南		800	290	0.36	27.4	C
		下午	往北		800	275	0.34	27.9	C
			往南		800	452	0.57	23.3	D
	截水溝道路～ 彰 58	上午	往北	40	800	310	0.39	23.7	D
			往南		800	247	0.31	28.8	C
		下午	往北		800	368	0.46	25.7	C
			往南		800	471	0.59	24.6	D
環河街 截水溝 道路	彩虹橋～新平路	上午	往北	40	800	290	0.36	20.5	D
			往南		800	432	0.54	17.8	E
		下午	往北		800	206	0.26	23.3	D
			往南		800	294	0.37	21.2	D
	台 19～ 崙美路	上午	往東	40	800	94	0.12	26.0	C
			往西		800	171	0.21	15.7	E
		下午	往東		800	112	0.14	21.5	D
			往西		800	175	0.22	27.6	C
	崙美路～台 1	上午	往東	40	800	188	0.24	24.7	D
			往西		800	225	0.28	23.1	D

路名	路段	尖峰 時段	方向	速限 (KM/HR)	道路容量 (PCU/HR)	交通量 (PCU/HR)	V/C	旅行速率 (KM/HR)	服務 水準
		下午	往東		800	244	0.31	21.2	D
			往西		800	252	0.32	20.4	D
	台 1～縣 137	上午	往東	40	800	109	0.14	28.5	C
			往西		800	90	0.11	21.2	D
		下午	往東		800	137	0.17	22.4	D
			往西		800	119	0.15	21.6	D
	縣 137～ 介壽北路 108 巷	上午	往東	40	800	173	0.22	29.3	C
			往西		800	187	0.23	23.3	D
		下午	往東		800	206	0.26	26.7	C
			往西		800	172	0.22	25.8	C

資料來源：彰化縣政府（2018.4），「彰化市大埔截水溝堤岸道路拓寬工程可行性修正評估案」。

五、 交通需求預測分析

彙整「彰化市大埔截水溝堤岸道路拓寬工程可行性修正評估案」（彰化縣政府，民國 107 年 4 月）交通量預測分析內容。

（一） 運輸需求分析模式

1.運輸需求分析模式說明

以內政部營建署「彰化生活圈道路系統建設計畫（第一次修正）」（民國 93 年 5 月）的研究成果為基礎。然除地區性短程交通外，另有來自（起迄）於彰化生活圈外的中、長程運輸需求，而有關城際旅次的特性及運輸需求的研析，參考交通部運輸研究所「第 5 期整體運輸規劃研究系列－城際運輸需求模式檢討及參數更新研究」（民國 103 年 9 月）的研究成果（以下簡稱「第 5 期整體運輸規劃」）（詳圖 4-8 運輸需求作業流程圖）。

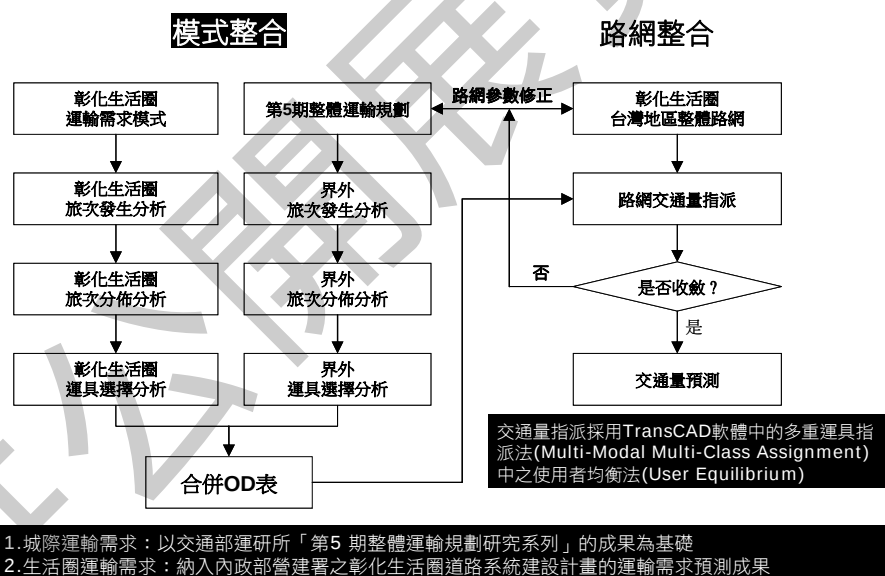


圖 4-8 運輸需求作業流程圖

（1） 生活圈運輸需求分析依據

有關生活圈運輸需求預測模式，主要係依循內政部營建署「彰化生活圈道路系統建設計畫（第一次修正）」的研究成果所建立運輸規劃模式為基礎，以程序性總體運輸需求預測模式之架構來進行研析。其主要內容包括大眾/公路路網建立、社經發展分析預測、旅次發生、

旅次分佈、運具分配、交通量指派等等步驟。

（2）城際運輸需求分析方法

有關城際運輸需求分析，係以交通部運輸研究所「第 5 期整體運輸規劃」的研究成果為基礎，其研究對象涵蓋國際、島際、城際及都市之客、貨運輸，分析運具則包括公路、鐵路、空運及海運，並以臺灣地區各鄉鎮市為基本交通分區單元，據以進行運輸需求預測與供需評估。引用交通部運輸研究所「第 5 期整體運輸規劃」之城際運輸的相對關係，據以決定界外交通分區的需求特性。

六、 目標年交通量預測

彙整「彰化市大埔截水溝堤岸道路拓寬工程可行性修正評估案」（彰化縣政府，民國 107 年 4 月）交通量預測分析內容。

（一）未擴寬大埔截水溝堤岸道路之目標年交通量預測分析

應運輸地理資訊系統軟體 TransCAD，依據運輸需求預測結果，以使用者均衡（User Equilibrium，UE）方法進行交通量指派作業。因此，可了解在目標年（民國 130 年）之尖峰小時交通服務水準（詳表 4-8 目標年之交通衝擊分析彙整表（平常日）、4-9 目標年之交通衝擊分析彙整表（假日））。

（二）擴寬大埔截水溝堤岸道路之目標年交通量預測分析

依據目標年運輸需求推估結果，以運輸地理資訊系統軟體 TransCAD 進行目標年（民國 130 年）之交通量指派，有關彰化市大埔截水溝堤岸道路之交通量指派結果，詳表 4-5 大埔截水溝堤岸道路拓寬工程交通量預測表。彰化市大埔截水溝堤岸道路拓寬工程完成後，尖峰小時交通量（單向）約 606~1,080 PCU/小時，以中華西路~崙美路路段之交通量最高。

表 4-5 大埔截水溝堤岸道路拓寬工程交通量預測表

路段	方向	尖峰小時交通量 (PCU/小時)
中華西路~崙美路	往東	1,080
	往西	1,073
崙美路~台 1 線	往東	985
	往西	981
台 1 線~137 線	往東	727
	往西	719
137 線~中興路	往東	609
	往西	606

資料來源：彰化縣政府（2018.4），「彰化市大埔截水溝堤岸道路拓寬工程可行性修正評估案」。

（三）擴寬大埔截水溝堤岸道路之服務水準分析及車道需求

依據交通部運輸研究所「2011 年臺灣地區公路容量手冊」（民國 100 年 10 月）之道路分類，大埔截水溝堤岸道路屬「市區幹道」。因此，依據市區幹道容量分析方法來進行車道需求分析，市區道路服務水準標準（詳表 4-6 速限 50 公里之市區道路服務水準等級化分標準表）。

表 4-6 速限 50 公里之市區道路服務水準等級化分標準表

平均旅行速率 V (公里/小時)	服務水準等級
$V \geq 35$	A
$30 \leq V < 35$	B
$25 \leq V < 30$	C
$20 \leq V < 25$	D
$15 \leq V < 20$	E
$V < 15$	F

資料來源：彰化縣政府（2018.4），「彰化市大埔截水溝堤岸道路拓寬工程可行性修正評估案」。

依據目標年（民國 130 年）交通量預測結果，大埔截水溝堤岸道路在 D 級設計服務水準的標準，車道需求為雙向 4 車道（詳表 4-7 車道需求分析表）。

表 4-7 車道需求分析表

路段	方向	尖峰小時交通量 (PCU/小時)	車道需求	服務水準
中華西路 ~ 崙美路	往東	1,080	1	F
	往西	1,073	1	F
	往東	1,080	2	D
	往西	1,073	2	D
崙美路~ 台 1 線	往東	985	1	F
	往西	981	1	F
	往東	985	2	D
	往西	981	2	D
台 1 線 ~ 137 線	往東	727	1	E
	往西	719	1	E
	往東	727	2	C
	往西	719	2	C
137 線 ~ 中興路	往東	609	1	E
	往西	606	1	E
	往東	609	2	C
	往西	606	2	C

資料來源：彰化縣政府（2018.4），「彰化市大埔截水溝堤岸道路拓寬工程可行性修正評估案」。

（四）大埔截水溝堤岸道路：目標年交通量預測分析

依據交通量推估結果可知，在目標年（民國 130 年）大埔截水溝堤岸道路未進行擴寬、進行擴寬等兩種情形下進行之服務水準比較。

由表 4-8、表 4-9 分析可知，在未擴寬大埔截水溝堤岸道路，目標年之國道 1 號（彰化交流道~埔鹽系統交流道）、台 19 線（金馬路~142 線）、137 線（中興路~大埔路 2 巷）、142 線（134 甲線~台 19 線）、介壽北路（南校街~中興路）、中興路（137 線~寶山路）、中央路（台 19 線~台 1 線）、截水溝道路（台 19 線~137 線）服務水準有明顯下降的情形（E~F 級），而其餘周邊重要地區道路服務水準仍可維持於 A~D 級，道路服務狀況仍屬良好。

在擴寬大埔截水溝堤岸道路完工通車後，目標年之中央路交通服務水準由 F 級提升為 D 級，可推估原利用中央路銜接彰化交流道的車流，在更改行駛大埔截水溝堤岸道路通往彰化交流道，故達到疏解車流、提升中央路的道路服務水準。中央路為彰化市區內從台 1 線通

往台 19 線、彰化交流道的重要連繫道路。

國道 1 號、台 1 線、台 19 線、137 線、142 線、介壽北路、中興路、崙美路等道路，在大埔截水溝堤岸道路進行擴寬工程後通車服務水準沒有明顯的影響。

表 4-8 目標年之交通衝擊分析彙整表（平常日）

道路名稱	路段	方向	速限 (公里/小時)	道路容量 (PCU/小時)	未擴寬大埔截水溝堤岸道路 目標年（民國 130 年）				擴寬大埔截水溝堤岸道路 目標年（民國 130 年）			
					尖峰小時 交通量 (PCU/小時)	V/C	旅行速率 (公里/小時)	服務 水準	尖峰小時 交通量 (PCU/小時)	V/C	旅行速率 (公里/小時)	服務 水準
國道 1 號	彰化系統交流道~	往南	110	8,300	5,284	0.839	93.6	C4	5,284	0.839	93.6	C4
	彰化交流道	往北		8,300	5,364	0.851	90.0	D4	5,364	0.851	90.0	D4
	彰化交流道~	往南	110	6,300	5,785	0.697	90.9	C4	5,785	0.697	90.9	C4
	埔鹽系統交流道	往北		6,300	6,119	0.737	88.3	C4	6,119	0.737	88.3	C4
台 1 線	雲長路~	往南	50	2,600	1,931	0.743	20.5	D	2,001	0.770	20.3	D
	截水溝道路	往北		2,600	1,813	0.698	20.1	D	1,914	0.737	20.0	D
	截水溝道路~	往南	50	4,000	2,039	0.510	24.0	D	2,039	0.510	24.0	D
	口庄街	往北		4,000	1,892	0.473	23.0	D	1,892	0.473	23.0	D
台 19 線	金馬路~	往南	60	3,000	1,471	0.491	26.3	D	1,471	0.491	26.3	D
	中央路	往北		3,000	1,605	0.535	23.9	E	1,605	0.535	23.9	E
	中央路~	往南	60	6,500	3,273	0.504	21.9	E	3,191	0.491	22.1	E
	142 線	往北		6,500	2,818	0.434	26.6	D	2,748	0.423	26.8	D
	142 線~	往南	60	2,000	1,142	0.571	27.4	D	1,142	0.571	27.4	D
	彰秀路	往北		2,000	1,081	0.541	28.6	D	1,081	0.541	28.6	D
137 線	中興路~	往南	40	800	759	0.949	15.6	E	523	0.654	17.7	E
	截水溝道路	往北		800	663	0.829	15.8	E	531	0.664	17.0	E
	截水溝道路~	往南	40	800	983	1.229	19.5	E	983	1.229	19.5	E
	大埔路 2 巷	往北		800	872	1.090	19.8	E	872	1.090	19.8	E
142 線	134 甲線~	往東	60	1,600	1,668	1.043	21.1	E	1,668	1.043	21.1	E
	台 19 線	往西		1,600	1,324	0.828	22.5	E	1,324	0.828	22.5	E
介壽北路	南校街~	往南	40	800	779	0.974	17.6	E	779	0.974	17.6	E
	中興路	往北		800	770	0.963	18.2	E	770	0.963	18.2	E
	中興路~	往南	40	800	418	0.523	25.4	C	341	0.427	27.2	C
	介壽南路	往北		800	484	0.605	25.2	C	432	0.540	26.2	C
中興路	137 線~	往東	40	1,200	734	0.612	12.8	F	654	0.545	13.3	F
	介壽北路	往西		1,200	857	0.715	18.5	E	698	0.582	19.8	E
	介壽北路~	往東	40	1,200	547	0.456	17.9	E	547	0.456	17.9	E
	寶山路	往西		1,200	603	0.503	14.3	F	603	0.503	14.3	F
中央路	台 19 線~	往東	40	3,000	1,882	0.628	18.9	E	1,470	0.490	20.5	D
	台 1 線	往西		3,000	1,876	0.626	13.1	F	1,532	0.511	20.1	D
崙美路	台 19 線~	往南	40	800	752	0.940	22.7	D	752	0.940	22.7	D
	截水溝道路	往北		800	530	0.663	25.6	C	530	0.663	25.6	C
	截水溝道路~	往南	40	800	774	0.968	23.7	D	662	0.828	25.0	D
	彰 58 線	往北		800	796	0.995	23.3	D	652	0.815	24.9	D

資料來源：彰化縣政府（2018.4），「彰化市大埔截水溝堤岸道路拓寬工程可行性修正評估案」。

表 4-9 目標年之交通衝擊分析彙整表（假日）

道路名稱	路段	方向	速限 (公里/小時)	道路容量 (PCU/小時)	未擴寬大埔截水溝堤岸道路 目標年（民國 130 年）				擴寬大埔截水溝堤岸道路 目標年（民國 130 年）			
					尖峰小時 交通量 (PCU/小時)	V/C	旅行速率 (公里/小時)	服務 水準	尖峰小時 交通量 (PCU/小時)	V/C	旅行速率 (公里/小時)	服務 水準
國道 1 號	彰化系統交流道~彰化交流道	往南	110	8,300	5,392	0.650	90.5	C4	5,392	0.650	90.5	C4
		往北		8,300	5,447	0.656	92.8	C4	5,447	0.656	92.8	C4
	彰化交流道~埔鹽系統交流道	往南	110	6,300	6,498	1.031	81.8	F5	6,498	1.031	81.8	F5
		往北		6,300	6,330	1.005	82.1	F5	6,330	1.005	82.1	F5
台 1 線	雲長路~截水溝道路	往南	50	2,600	1,399	0.539	24.9	D	1,341	0.516	25.3	C
		往北		2,600	1,351	0.520	23.2	D	1,321	0.509	20.0	D
	截水溝道路~口庄街	往南	50	4,000	1,410	0.353	23.6	D	1,410	0.353	23.6	D
		往北		4,000	1,430	0.358	26.0	C	1,430	0.358	26.0	C
台 19 線	金馬路~中央路	往南	60	3,000	1,470	0.490	28.1	D	1,470	0.490	28.1	D
		往北		3,000	1,597	0.533	27.8	D	1,597	0.533	27.8	D
	中央路~142 線	往南	60	6,500	2,460	0.379	28.7	D	2,399	0.370	28.9	D
		往北		6,500	2,403	0.370	31.5	C	2,343	0.361	31.8	C
	142 線~彰秀路	往南	60	2,000	813	0.407	27.6	D	813	0.407	27.6	D
		往北		2,000	827	0.414	33.7	C	827	0.414	33.7	C
137 線	中興路~截水溝道路	往南	40	800	559	0.699	16.7	E	305	0.382	20.4	D
		往北		800	635	0.794	16.6	E	399	0.499	20.1	D
	截水溝道路~大埔路 2 巷	往南	40	800	700	0.875	22.5	D	700	0.875	22.5	D
		往北		800	778	0.973	19.0	E	778	0.973	19.0	E
142 線	134 甲線~台 19 線	往東	60	1,600	1,488	0.930	22.1	E	1,488	0.930	22.1	E
		往西		1,600	1,067	0.667	22.8	E	1,067	0.667	22.8	E
介壽北路	南校街~中興路	往南	40	800	511	0.639	22.4	D	511	0.639	22.4	D
		往北		800	439	0.549	24.7	D	439	0.549	24.7	D
	中興路~介壽南路	往南	40	800	297	0.372	28.9	C	200	0.250	29.3	C
		往北		800	248	0.310	28.2	C	156	0.195	29.1	C
中興路	137 線~介壽北路	往東	40	1,200	386	0.322	21.3	D	242	0.202	24.9	D
		往西		1,200	479	0.400	19.9	E	322	0.269	22.7	D
	介壽北路~寶山路	往東	40	1,200	518	0.432	19.0	E	518	0.432	19.0	E
		往西		1,200	536	0.447	19.7	E	536	0.447	19.7	D
中央路	台 19 線~台 1 線	往東	40	3,000	1,459	0.487	18.7	E	1,246	0.416	20.2	D
		往西		3,000	1,564	0.522	12.3	F	1,208	0.403	20.3	D
崙美路	台 19 線~截水溝道路	往南	40	800	486	0.608	22.7	D	486	0.608	22.7	D
		往北		800	336	0.420	27.9	C	336	0.420	27.9	C
	截水溝道路~彰 58 線	往南	40	800	506	0.633	24.0	D	593	0.742	22.8	D
		往北		800	333	0.417	23.1	D	189	0.237	27.9	C

資料來源：彰化縣政府（2018.4），「彰化市大埔截水溝堤岸道路拓寬工程可行性修正評估案」。

七、 預期成果

「彰化市大埔截水溝堤岸道路拓寬工程可行性修正評估案」(彰化縣政府, 民國 107 年 4 月), 指出將大埔截水溝堤岸道路提升為 10 公尺寬之市區道路, 除可發揮串連南北向道路(台 19 線、國道 1 號、台 1 線及縣 137 線), 另經評估後可舒解中興路 11%~19%、中央路 18%~22%、台 19 線 3%之交通量, 平均行車速率約可提升 1~10KM/HR (詳圖 4-9 目標年計畫道路效益分析圖)。



伍 變更內容

「彰化市大埔截水溝堤岸道路拓寬工程可行性修正評估案」指出，大埔截水溝堤岸道路拓寬為 10 公尺之計畫道路，可發揮彰化市外環道路運輸功能、舒解市區交通壅塞情形。

變更範圍位於彰化市水資中心之西側道路，拓寬堤岸道路以提升市區道路服務水準，同時配合污水下水道系統水資中心工程及其主次幹管工程施工，以及水資中心興建管理室、工作室指定建築線需求，故提升堤岸道路為計畫道路，進行個案變更作業（詳表 5-1 變更內容綜理表、表 5-2 變更後土地使用計畫面積表、圖 5-1 變更內容示意圖）。

表 5-1 變更內容綜理表

編號	變更位置	變更內容		變更理由
		原計畫 (公頃)	新計畫 (公頃)	
1	水資中心西側	溝渠用地 0.2719 污水處理廠用地 0.2802 電路鐵塔用地 0.0014	道路用地 0.2719 道路用地 0.2802 道路用地兼電路鐵塔用地 0.0014	1.「彰化市大埔截水溝堤岸道路拓寬工程可行性修正評估案」(彰化縣政府，民國 107 年 4 月)指出，國道 1 號為彰化市對外交通重要的道路，彰化交流道為彰化市區內唯一交流道，目前車量大多行駛台 19 線通往國道 1 號，在尖峰時段彰化交流道西側之台 19 線（中華西路）及中央路交通壅塞情形相當嚴重，彰化市現有道路設施已無法滿足交通需求。 2.大埔截水溝堤岸道路屬東西向道路，可串連彰化市境內之台 19 線、國道 1 號、台 1 線及縣 137 線等路線，可做為彰化市山區與彰化交流道之間連繫道路。因市區道路壅塞，民眾已習慣行駛市區外圍之堤岸道路銜接聯外道路，然因堤岸道路寬度不一，尖峰時段交通壅塞情形嚴重。 3.民國 101 年 9 月完成「彰化市大埔截水溝堤岸道路拓寬工程可行性評估案」、民國 107 年 4 月完成「彰化市大埔截水溝堤岸道路拓寬工程可行性修正評估案」

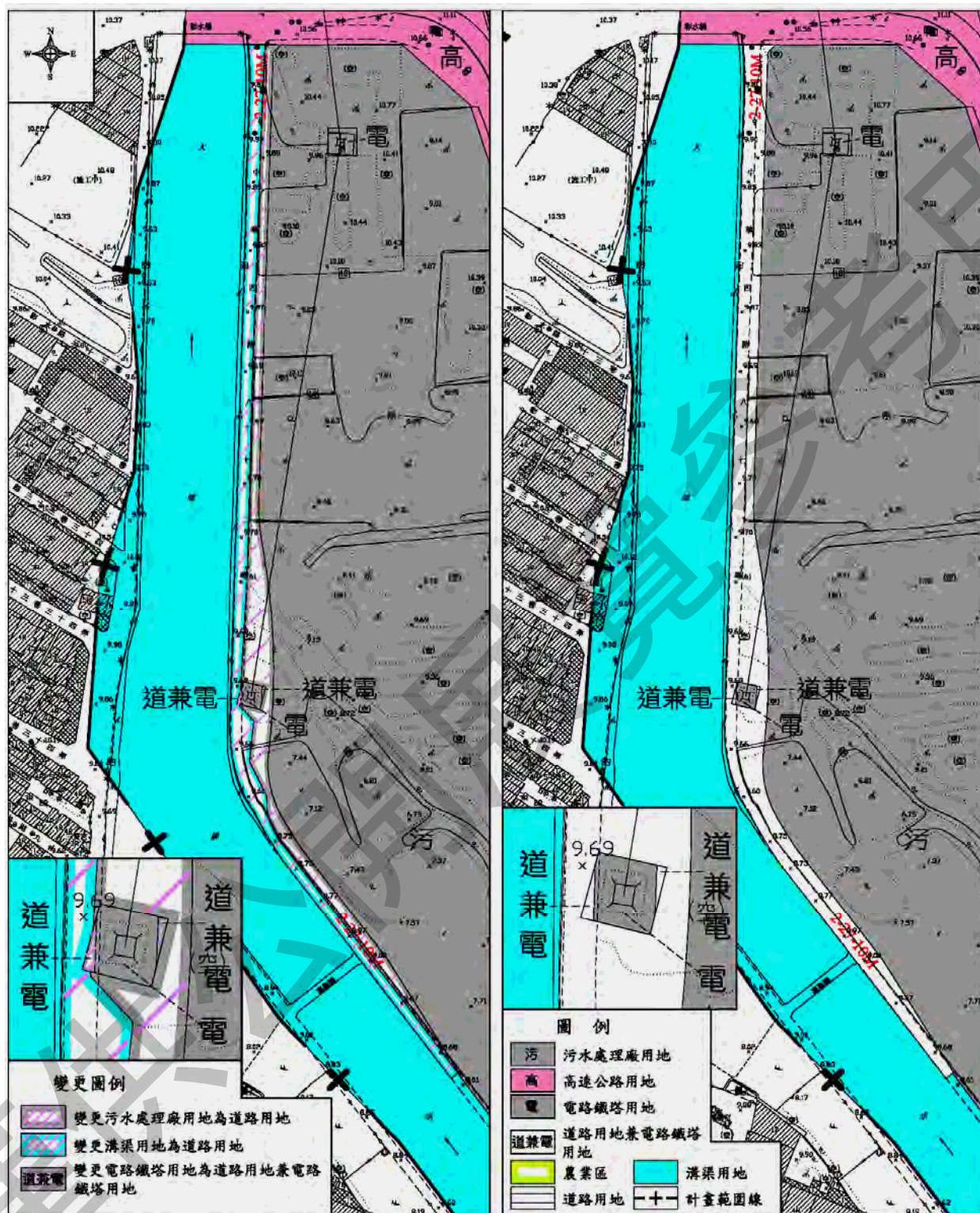
編號	變更位置	變更內容		變更理由
		原計畫 (公頃)	新計畫 (公頃)	
				指出，將大埔截水溝堤岸道路拓寬提升為市區道路，可發揮外環道路運輸功能、舒解市區交通壅塞情形。是故，將大埔截水溝之現有巷道，拓寬為 10 公尺之計畫道路（2-27-10M）。 4.配合彰化市污水下水道系統水資中心工程及其主次幹管工程施工，以及水資中心興建管理室、工作室指定建築線需求，故將堤岸道路提升為計畫道路，以進行水資中心西側之大埔截水溝堤岸道路拓寬工程。

註：實際面積應以核定圖實地分割測量面積為準。

表 5-2 變更後土地使用計畫面積表

分區		計畫面積 (公頃)	變更面積 (公頃)	變更後面積 (公頃)	占計畫區 面積比例
土地 使用 分區	住宅區	608.2100		608.2100	49.26%
	商業區	79.6100		79.6100	6.45%
	乙種工業區	74.4300		74.4300	6.03%
	文教區	13.6200		13.6200	1.10%
	保存區	1.8300		1.8300	0.15%
	古蹟保存區	3.5300		3.5300	0.29%
	車站專用區	0.5300		0.5300	0.04%
	加油站專用區	0.4500		0.4500	0.04%
	電信專用區	0.3600		0.3600	0.03%
	郵政專用區	0.2500		0.2500	0.02%
	農業區	25.6500		25.6500	2.08%
	風景區	2.2300		2.2300	0.17%
	小計	810.7000		810.7000	65.66%
公共 設施 用地	學校用地	89.9700		89.9700	7.29%
	機關用地	20.0400		20.0400	1.62%
	公園用地	59.4000		59.4000	4.81%
	公園用地（兼供滯洪池使用）	0.2700		0.2700	0.02%
	鄰里公園兼兒童遊樂場用地	11.8200		11.8200	0.96%
	廣場兼停車場用地	2.0600		2.0600	0.17%
	綠地	1.7800		1.7800	0.14%
	綠地（兼作溝渠使用）	6.3000		6.3000	0.51%
	市場用地	2.1700		2.1700	0.18%
	體育場用地	15.2400		15.2400	1.23%
	醫院用地	1.4000		1.4000	0.11%
	電台用地	0.1300		0.1300	0.01%
	變電所用地	2.4700		2.4700	0.20%
	溝渠用地	9.0000	-0.2719	8.7281	0.71%
	鐵路用地	20.6900		20.6900	1.68%
	廣場用地	1.1600		1.1600	0.09%
	道路用地	124.9500	+0.5521	125.5021	10.16%
	停車場用地	3.0400		3.0400	0.25%
	社教用地	5.0900		5.0900	0.41%
	高速公路用地	17.3700		17.3700	1.41%
	綠園道用地	18.2600		18.2600	1.48%
	污水處理廠用地	6.8300	-0.2802	6.5498	0.52%
	電路鐵塔用地	0.0300	-0.0014	0.0286	0.01%
	自來水事業用地	4.5400		4.5400	0.36%
	道路用地兼電路鐵塔用地	--	+0.0014	0.0014	0.01%
	小計	424.0100	0.0000	424.0100	34.34%
合計		1,234.7100		1,234.7100	100.00%

註：實際面積應以核定圖實地分割測量面積為準。



變更內容

變更後都市計畫內容

圖 5-1 變更內容示意圖

陸 實施進度及經費

變更範圍內土地皆為公有土地，其中彰化縣持有、彰化縣政府管理有 4,588.98 平方公尺(占 82.90%)，國有、彰化縣政府管理有 569.28 平方公尺(10.28%)，國有、財政部國有財產署管理有 377.40 平方公尺(占 6.82%)。

依「各級政府機關互相撥用公有不動產之有償與無償劃分原則」規定，以撥用方式取得土地。本計畫之實施進度及經費內容詳表 6-1 實施進度及經費表。

表 6-1 實施進度及經費表

公共設施項目	面積 (公頃)	土地取得方式					開發經費(萬元)				主辦單位	預定完成期限	經費來源
		一般徵收	市地重劃	區段徵收	撥用	其它	土地徵購及地上物補償費	整地費	工程費	合計			
道路用地	0.5521				√ 國有財產署管理	√ 彰化縣政府管理	--	331.26	883.36	1,214.62	彰化縣政府	民國 109 年	內政部營建署、彰化縣政府
道路用地兼電路鐵塔用地	0.0014					√ 彰化縣政府管理	--	0.84	2.24	3.08	彰化縣政府	民國 109 年	內政部營建署、彰化縣政府

註：1.實際開發公共設施面積，依核定圖實地分割測量面積為準。

2.開闢經費：因變更範圍皆為公有土地，得以撥用或其它方式取得土地，並且無地上物、電路鐵塔並未遷移，故本計畫未列舉土地徵購及地上物補償費用。整地費 600 元/平方公尺，工程費 1,600 元/平方公尺進行估算。開闢經費為概算結果，實際之整地費與工程費，以土地取得之評估市價或公告現值、施工費用、利率及物價指數實際計算為準。

3.本表擬定之預定完成期限，得視主辦單位實際財務狀況酌予調整。

需用申請單位主管	
需用申請單位承辦人	

業務單位主管	
業務單位承辦人	