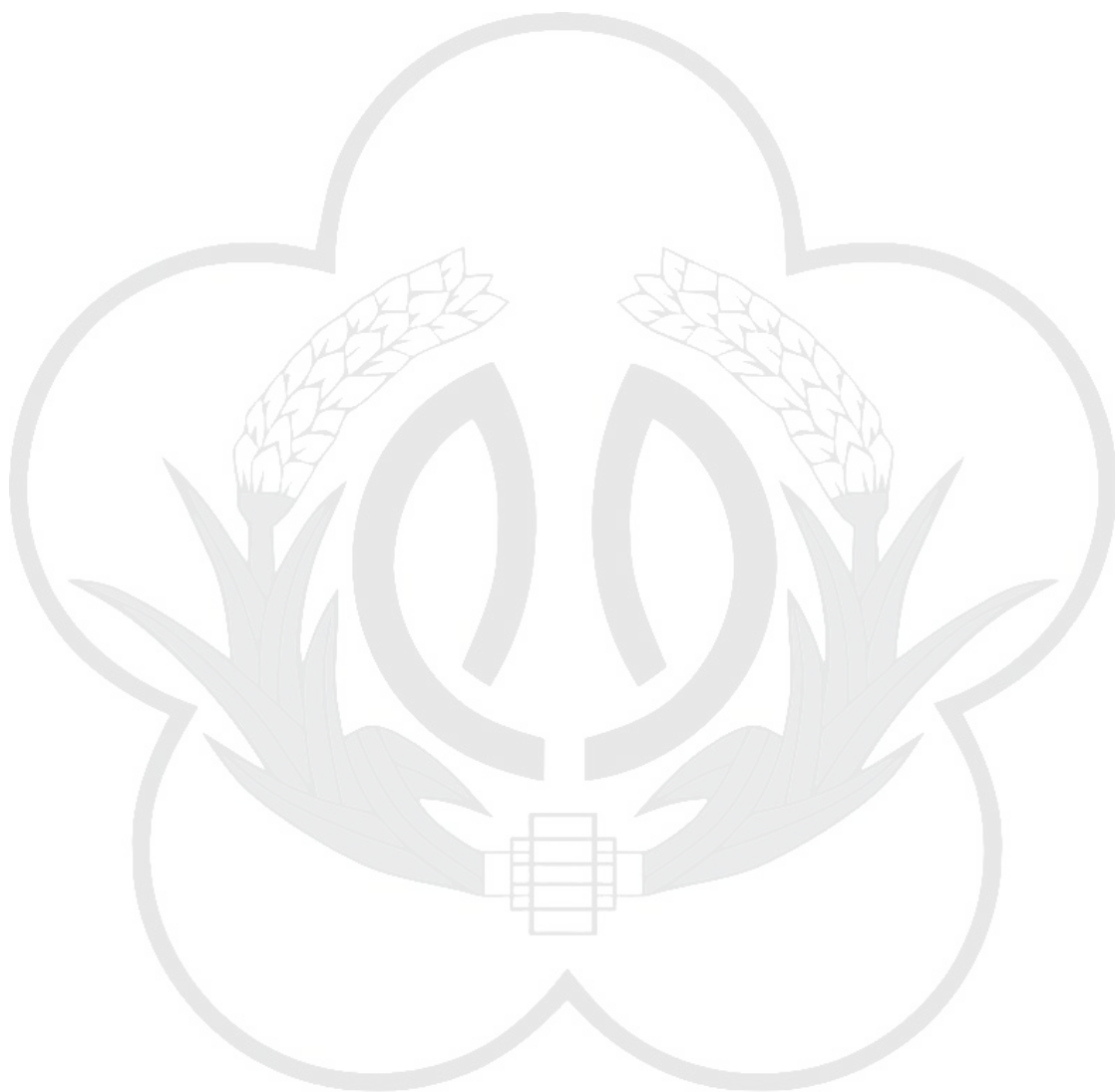


擬定鹿港福興（轉運專用區）細部計畫書



彰化縣政府
中華民國 107 年 5 月

彰化縣擬定都市計畫審核摘要表

項 目	說 明	
都市計畫名稱	擬定鹿港福興（轉運專用區）細部計畫案	
擬定都市計畫法令 依 據	「都市計畫法」第 24 條	
擬定都市計畫機關	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	民國 106 年 1 月 24 日至 106 年 2 月 24 日止，合計三十天。刊登於聯合報 E2 版（106 年 1 月 24 日、106 年 1 月 25 日）、聯合報 C4 版（106 年 1 月 26 日）。
	公開說明會	民國 106 年 2 月 17 日上午 9 點 30 分於鹿港鎮公所四樓禮堂舉行。
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 106 年 6 月 29 日第 238 次會議審議通過、彰化縣都市計畫委員會 107 年 4 月 13 日第 241 次會議審議通過

目 錄

壹	緒論	1
一、	前言	1
二、	法令依據	2
三、	計畫區位置	2
貳	主要計畫概要	4
一、	計畫範圍及面積	4
二、	計畫年期與計畫人口	4
三、	土地使用計畫	4
四、	公共設施計畫	5
五、	土地使用分區管制原則	8
參	現況發展分析	10
一、	土地使用情形	10
二、	權屬分析	11
三、	住宿設施分析	13
四、	觀光遊客人口分析	14
五、	大眾運輸系統分析	15
六、	綠色運輸系統	17
七、	道路系統	19
八、	停車空間分析	21
九、	環境敏感性分析	23
肆	整體發展構想	26
一、	發展構想	26
二、	發展目標	26
三、	區位選擇原則	28
四、	整體規劃構想	29
五、	鹿港轉運站旅運需求預測	32
六、	交通衝擊影響評估	38
伍	實質發展計畫	42
一、	計畫範圍	42
二、	計畫年期	42
三、	旅客人數	42

四、	土地使用計畫及公共設施計畫.....	43
五、	都市防災計畫.....	44
六、	土地使用分區管制要點.....	45
七、	都市設計準則.....	47
陸	事業及財務計畫.....	50
一、	開發方式.....	50
二、	事業及財務計畫.....	50
附件一	土地使用分區證明書、地籍圖與土地登記簿謄本	
附件二	鹿港鎮公所 104 年 9 月 7 日鹿鎮建字第 1040019462 號函、 財政府國有財產署 104 年 11 月 18 日台財產彰一字字第 10413009370 號	
附件三	彰化縣都市計畫委員會第 238 次、第 241 次會議紀錄	

表 目 錄

表 2-1	鹿港福興都市計畫—土地使用分區面積表	6
表 3-1	土地清冊	11
表 3-2	鹿港合法住宿設施統計分析表	13
表 3-3	鹿港龍山寺遊客人次統計分析表	14
表 3-4	鹿港地區公路運輸服務路線彙整表	15
表 3-5	周邊主要道路交通量及服務水準分析表	20
表 3-6	鹿港市區停車空間彙整表	21
表 3-7	環境敏感區位及特定目的區位限制調查表	23
表 4-1	鹿港地區『觀光遊客』人數推估	32
表 4-2	鹿港龍山寺遊客人數統計分析	33
表 4-3	鹿港地區『觀光遊客』衍生旅運需求預測分析	33
表 4-4	鹿港地區『一般民眾』衍生旅運需求預測分析	34
表 4-5	鹿港地區『觀光遊客』運具使用比例分析	34
表 4-6	『觀光遊客』利用公路公共運輸進出鹿港旅運需求預測分析	34
表 4-7	『觀光遊客』利用私人運具進出鹿港旅運需求預測分析	35
表 4-8	『觀光遊客』進出鹿港轉運站旅運需求預測分析	35
表 4-9	『觀光遊客』進出鹿港轉運站接駁轉乘運具使用比例分析	35
表 4-10	彰化縣近年民眾日常使用運具調查結果彙整分析	36
表 4-11	『一般民眾』進出鹿港轉運站接駁轉乘運具使用比例分析	36
表 4-12	『一般民眾』進出鹿港轉運站旅運需求預測分析	36
表 4-13	鹿港轉運站整體旅運需求預測彙整分析（全日）	37
表 4-14	鹿港轉運站整體旅運需求預測彙整分析（尖峰小時）	37
表 4-15	鹿港轉運站尖峰小時衍生交通量分析表	38
表 4-16	附屬事業及商業設施尖峰小時旅次產生統計表	39
表 4-17	附屬事業及商業設施運具使用統計表	39
表 4-18	附屬事業及商業設施尖峰小時衍生交通量分析表	39
表 4-19	整體開發尖峰小時衍生交通量分析表	39
表 4-20	交通量及服務水準分析表（民國 110 年）	40
表 4-21	交通量及服務水準分析表（民國 120 年）	40
表 4-22	交通量及服務水準分析表（民國 130 年）	41
表 5-1	土地使用計畫面積表	43

表 6-1	事業及財務計畫表	51
-------	----------------	----

圖 目 錄

圖 1-1	計畫位置示意圖	3
圖 2-1	鹿港福興都市計畫－現行都市計畫內容示意圖	7
圖 3-1	土地使用現況示意圖	10
圖 3-2	權屬分析示意圖	11
圖 3-3	地籍套繪都市計畫示意圖	12
圖 3-4	公路客運行駛鹿港市區路線示意圖	16
圖 3-5	觀光三輪車行經路線示意圖	17
圖 3-6	鹿港 Youbike 租借營運站位置示意圖	18
圖 3-7	周邊道路系統示意圖	19
圖 3-8	鹿港市區停車空間分布位置示意圖	22
圖 4-1	鹿港古蹟、歷史建築分布位置示意圖	28
圖 5-1	土地使用計畫內容示意圖	43
圖 5-2	都市防災規劃示意圖	44

壹 緒論

一、前言

鹿港為臺灣早期發展的三大城鎮之一（一府二鹿三艋舺），古蹟與廟宇林立，觀光資源豐富，嚴然成為中部重要的歷史文化觀光重鎮。鹿港迄今仍保存許多清代與日治時期所留下來的建築，吸引外地觀光客前來。鹿港鎮在 101 年獲選為全臺十大觀光小鎮之一，目前彰化縣政府推動發展「鹿港國家歷史風景區」為主要施政方向。

目前鹿港地區之大眾運輸包括國道公路客運、地區公路客運、市區公車及臺灣好行觀光巴士等，行經路線集中在中山路，每至假日交通壅塞不已。因應『鹿港國家歷史風景區計畫』推動，藉由「鹿港轉運站」設置整合大眾運輸之接駁轉乘整合服務，改善目前鹿港地區交通失序現象，吸引遊客搭乘大眾運輸至鹿港轉運站後，再轉搭觀光三輪車、自行車、接駁公車等智慧運具進入市區。同時，提供轉乘之停車空間，並加強鹿港地區之交通與旅遊資訊、住宿、商業服務等機能，期許留宿遊客，藉以提高搭乘大眾運輸之意願，疏解鹿港地區道路狹小、交通壅塞、停車空間不足課題。是故，設置「鹿港轉運站」以提升鹿港地區之觀光旅遊服務品質。

因此，為有效提升鹿港地區交通服務水準，縣府於 105 年辦理「鹿港轉運站先期可行性評估暨初步規劃設計案」之規劃，以整合大眾運輸、提供接駁服務之前提，以民間參與方式開發鹿港轉運站之公共工程，引進民間資金、技術進行開發，達到政府、業者及民眾之最大利益。

在大面積之公有土地、與鹿港歷史文化街區相距一定距離之原則下，擇定鹿港鎮建國段 23 地號等 9 筆公有土地設置轉運站，故依「都市計畫法」規定進行細部計畫作業，以資符合發展需求。

二、 法令依據

「都市計畫法」第 24 條規定，土地權利關係人為促進其土地利用，得配合當地分區發展計畫，自行擬定或變更細部計畫，並應附具事業及財務計畫，申請當地直轄市、縣（市）（局）政府或鄉、鎮、縣轄市公所依前條規定辦理。

三、 計畫區位置

計畫區坐落在鹿港鎮建國段 23、24、25、30、31、33、71、72、73 等 9 筆土地，隸屬「鹿港福興主要計畫區」，計畫面積 0.9756 公頃（詳圖 1-1 計畫位置示意圖）。

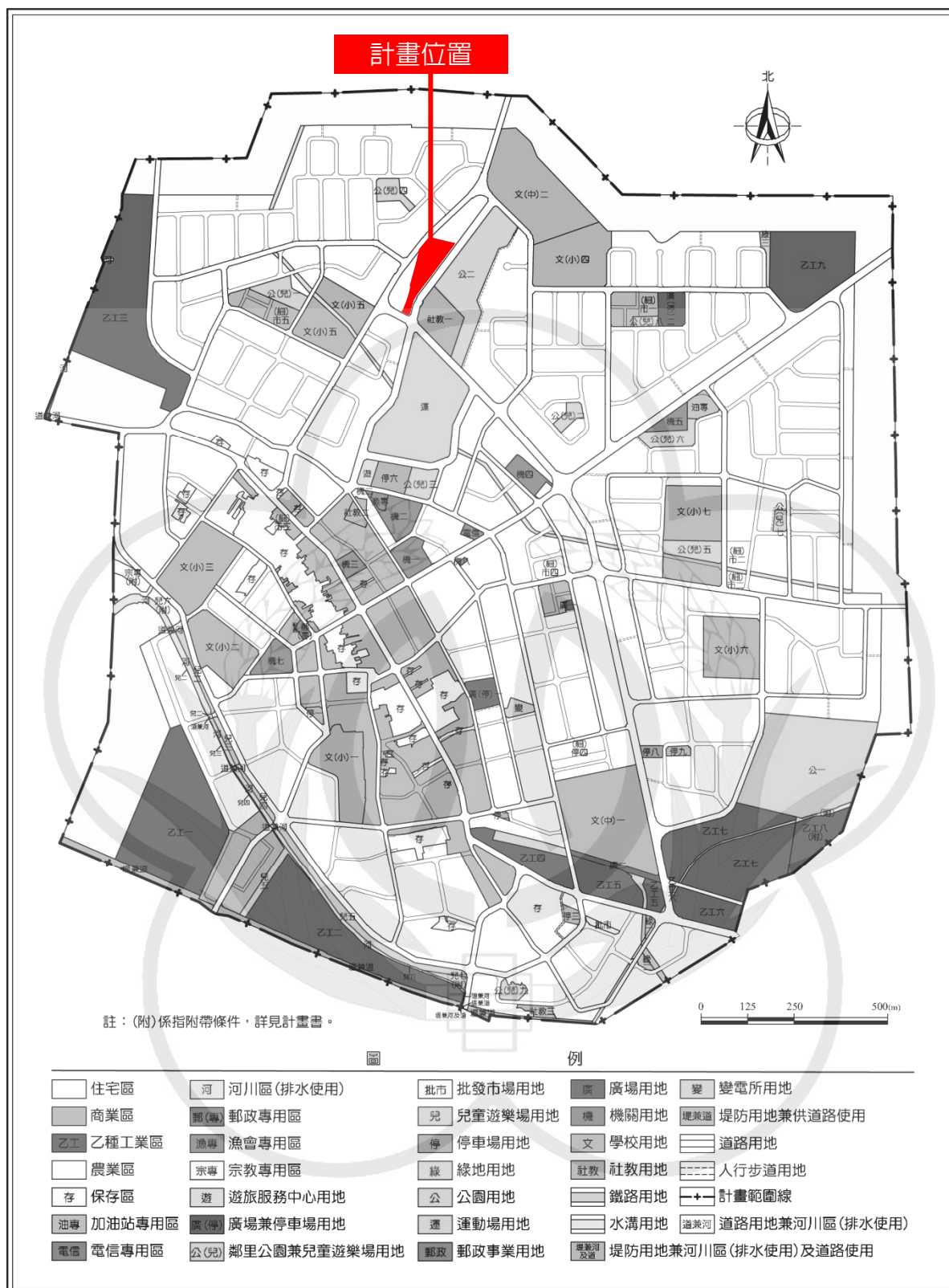


圖 1-1 計畫位置示意圖

貳 主要計畫概要

鹿港鎮建國段 23、24、25、30、31、33、71、72、73 等 9 筆土地隸屬「鹿港福興都市計畫區」，現行計畫編定為住宅區。

鹿港福興都市計畫區業於民國 60 年 8 月 27 日擬定，分別下列時間完成通盤檢討（1）民國 75 年 1 月 17 日「變更鹿港福興都市計畫（第一次通盤檢討）案」；（2）民國 80 年 1 月 17 日「變更鹿港福興都市計畫（第一期公共設施保留地專案通盤檢討）案」；（3）民國 90 年 10 月 10 日「變更鹿港福興都市計畫（第二次通盤檢討）案」；（4）民國 104 年 9 月 16 日「變更鹿港福興主要計畫（第三次通盤檢討暨都市計畫圖重製）（第一階段）案」。

彙整「變更鹿港福興主要計畫（第三次通盤檢討暨都市計畫圖重製）（第一階段）案」之都市計畫內容概要。

一、計畫範圍及面積

計畫範圍東起福興鄉第 6 號公墓，西至中廣電台，南到員林大排，北以文（中）二之國中預定地為界，面積合計 452.58 公頃。其中包括鹿港鎮 19 個里之部分地區，面積 375.46 公頃，及福興鄉 3 个村之部分地區，面積 77.12 公頃。

二、計畫年期與計畫人口

計畫年期為民國 125 年。計畫人口為 65,000 人，居住密度每公頃約 270 人。

三、土地使用計畫

規劃有住宅區、商業區、乙種工業區、保存區、電信專用區、郵政專用區、加油站專用區、漁會專用區、宗教專用區、農業區、河川區（排水使用）等 11 種土地使用分區，面積共計 343.66 公頃，占計

畫區面積 75.93%(詳表 2-3 鹿港福興都市計畫一畫土地使用分區面積表、圖 2-1 鹿港福興都市計畫一現行都市計畫內容示意圖)。

四、公共設施計畫

規劃有機關用地、旅遊服務中心用地、學校用地、公園用地、鄰里公園兼兒童遊樂場用地、兒童遊樂場用地、批發市場用地、停車場用地、廣場兼停車場用地、廣場用地、社教用地、變電所用地、運動場用地、綠地用地、水溝用地、堤防用地兼供道路使用、堤防用地兼河川區(排水使用)及道路使用、鐵路用地、道路用地、道路用地兼河川區(排水使用)等 20 種公共設施用地，面積共計 108.92 公頃，占計畫區面積 24.07%。



表 2-1 鹿港福興都市計畫－土地使用分區面積表

分區		面積 (公頃)	佔都市發展 用地面積比 例(%)	估計畫區 面積比例
土地 使用 分區	住宅區	210.83	53.05%	46.58%
	商業區	27.85	7.01%	6.15%
	乙種工業區	37.11	9.34%	8.20%
	保存區	11.49	2.89%	2.54%
	電信專用區	0.15	0.04%	0.03%
	郵政專用區	0.12	0.03%	0.03%
	加油站專用區	0.43	0.11%	0.10%
	漁會專用區	0.16	0.04%	0.04%
	宗教專用區	0.36	0.09%	0.08%
	農業區	53.40	--	11.80%
	河川區(排水使用)	1.76	--	0.39%
	小計	343.66	72.59%	75.93%
公共 設施 用地	機關用地	3.72	0.94%	0.82%
	旅遊服務中心用地	0.27	0.07%	0.06%
	學校用地	27.52	6.92%	6.08%
	公園用地	10.84	2.73%	2.40%
	鄰里公園兼兒童遊樂場用地	4.13	1.04%	0.91%
	兒童遊樂場用地	2.68	0.67%	0.59%
	批發市場用地	0.14	0.04%	0.03%
	停車場用地	1.38	0.35%	0.30%
	廣場兼停車場用地	1.22	0.31%	0.27%
	廣場用地	0.39	0.10%	0.09%
	社教用地	1.80	0.45%	0.40%
	變電所用地	0.27	0.07%	0.06%
	運動場用地	5.29	1.33%	1.17%
	綠地用地	0.40	0.10%	0.09%
	水溝用地	1.98	0.50%	0.44%
	堤防用地兼供道路使用	1.98	0.50%	0.44%
	堤防用地兼河川區(排水使用)及 道路使用	0.01	0.00%	0.00%
	鐵路用地	0.85	0.21%	0.19%
	道路用地	43.96	11.06%	9.71%
	道路用地兼河川區(排水使用)	0.09	0.02%	0.02%
	小計	108.92	27.41%	24.07%
都市發展用地		397.42	100.00%	
總面積		452.58		100.00%

註：實際面積應以核定圖實地分割測量面積為準。

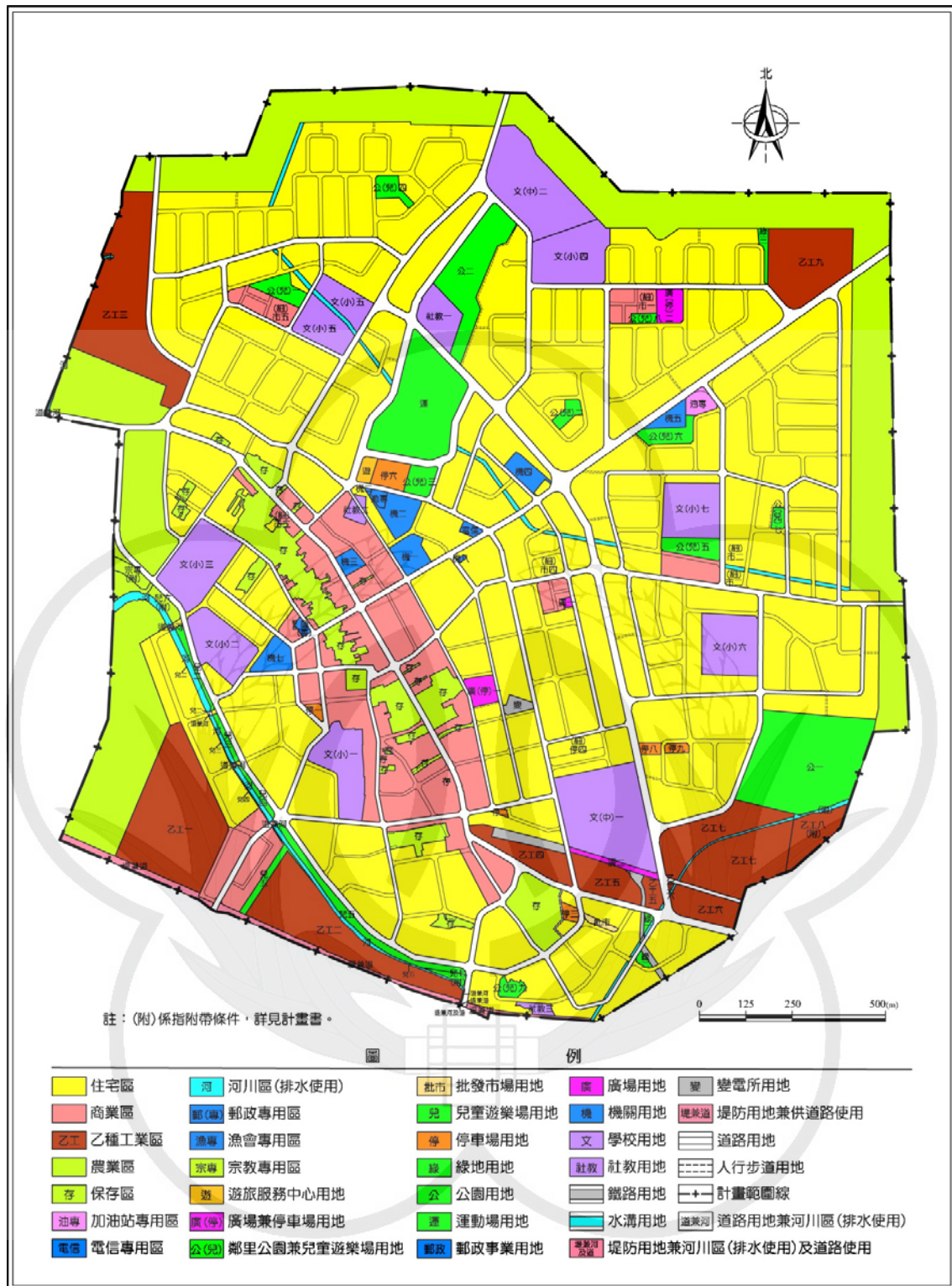


圖 2-1 鹿港福興都市計畫－現行都市計畫內容示意圖

五、土地使用分區管制原則

1. 建蔽率及容積率

本計畫區之建蔽率及容積率不得大於下表規定：

項目	建蔽率(%)	容積率(%)
住宅區	60	180
商業區	80	240
乙種工業區	70	210
保存區	60	160
電信專用區	50	250
郵政專用區	50	250
加油站專用區	40	80
漁會專用區	60	210
宗教專用區	60	160
機關用地	50	250
社教用地	50	250
學校用地	50	150
變電所用地	50	250
市場用地	60	240

2. 建築退縮

- (1) 本計畫區之建築基地應依「彰化縣建築管理自治條例」之規定辦理。
- (2) 整體開發地區、大規模基地開發、為強化地區重要道路景觀品質形塑優質環境意象或其他特殊因素考量，得於細部計畫另行訂定建築退縮規定。

3. 停車空間留設

- (1) 本計畫區建築基地應依「建築技術規則」之規定辦理。
- (2) 整體開發地區、大規模基地開發或其他特殊因素考量，得於細部計畫另行訂定停車空間留設規定。

4. 其他事項

- (1) 建築物提供部分樓地板面積供公益性設施使用者，得增加一定比例之樓地板面積。
- (2) 都市設計及生態綠化、保水規劃原則：
 - A.為落實土地使用分區管制，有效誘導改善及提昇已發展地區之生活環境品質，促進該地區之再發展，本計畫區內之公有建築及公共設施、保存區與其周邊地區、中山路兩側一定範圍內土地及一定規模以上基地等建築開發應為需辦理都市設計審議地區。
 - B.都市設計內容應依都市計畫定期通盤檢討實施辦法第 6 條至第 9 條及第 11 條規定辦理。
 - C.位於都市設計審議地區範圍內之廣告招牌，應與建築物外觀比例搭配。
 - D.為因應氣候變遷，強化防災能力，公共設施用地及建築基地，應針對其綠化、保水與防洪能力進行規範。
 - E.公園與未開闢學校應設置兼具滯洪功能之貯留滲透設施，以提升地區防災能力。

參 現況發展分析

一、 土地使用情形

計畫範圍現況並未開發使用，僅南側有土地公廟，其他皆為種植草皮，進行綠美化。計畫範圍東側鄰接公園用地（公二），已開闢為生態休閒公園使用，東南側鄰接社教用地（社教一），已開闢為立德文教休閒會館使用。西側鄰接住宅區，多已開發住宅、汽修廠使用，僅有中正路與鹿草路一段交叉路口處之住宅區，尚未開發；鹿草路一段西側之住宅區多已開發完成；中正路南側之住宅區尚未開發，僅有鐵皮屋之臨時建物使用。



圖 3-1 土地使用現況示意圖

二、 權屬分析

鹿港鎮建國段 23、24、25、30、31、33、71、72、73 等 9 筆土地分別為彰化縣（彰化縣政府 79.86%）、彰化縣（鹿港鎮公所 1.50%）、中華民國（財政部國有財產署 18.64%）持有、管理之公有土地，其中建國段 24、30、31 等三筆土地為部分使用，總計使用面積 0.9756 公頃；上揭土地坐落在鹿港福興都市計畫區之住宅區（9,756.14 m²，詳附件一）。本計畫已取得鹿港鎮公所、財政部國有財產署之管理者同意變更使用（詳附件二）。



圖 3-2 權屬分析示意圖

表 3-1 土地清冊

序 號	地段	地號	地籍面積 (m ²)	使用面積 (m ²)	使用面積 比例	所有權人	管理者
1	建 國 段	23	5,275.35	5,275.35	54.07%	彰化縣	彰化縣政府
2		24	244.53	241.38	2.47%	中華民國	財政部國有財產署
3		25	280.73	280.73	2.88%	中華民國	財政部國有財產署
4		30	3,210.77	2,515.31	25.78%	彰化縣	彰化縣政府
5		31	745.14	675.58	6.92%	中華民國	財政部國有財產署
6		33	552.56	552.56	5.66%	中華民國	財政部國有財產署
7		71	13.80	13.80	0.14%	中華民國	財政部國有財產署
8		72	146.77	146.77	1.50%	彰化縣	彰化縣鹿港鎮公所
9		73	54.66	54.66	0.56%	中華民國	財政部國有財產署
小計			10,524.31	9,756.14	100.00%		
註：彰化縣政府 79.86%、鹿港鎮公所 1.50%、財政部國有財產署 18.64%							

三、 住宿設施分析

民國 105 年 1 月鹿港地區公告為偏遠地區並開放合法民宿申請。鹿港住宿房設施，多數分布在復興南路與中正路之間，合法登記房間數共有 249 間、容納遊客 600 人（詳表 3-2 鹿港合法住宿設施統計分析表）。

表 3-2 鹿港合法住宿設施統計分析表

名稱	房間數 (間)	容納旅客數 (人)	類型	備註
永樂酒店	62	132	一般旅館	
澄悅實業旅館	54	118	一般旅館	
全忠旅社	15	38	一般旅館	
和平旅社	20	50	一般旅館	
麗景汽車旅館	36	90	汽車旅館	
紅樓精品旅館	33	84	汽車旅館	
鹿港，遇見 1952	2	6	民宿	
小鎮風情	4	10	民宿	
小艾人文工坊	3	24	民宿	
小芹人文民宿	5	12	民宿	
二鹿行館	5	12	民宿	
在路上	5	12	民宿	
鹿港銀星背包客 民宿	5	12	民宿	
合計	249	600		

資料來源：本計畫彙整彰化縣政府城市暨觀光發展處提供資料，本計畫調查。

四、 觀光遊客人口分析

由表 3-3 分析可知，在民國 102 年龍山寺之觀光人次已經突破百萬人次，並且民國 103 年、104 年仍有小幅度成長情形。

表 3-3 鹿港龍山寺遊客人次統計分析表

年度	龍山寺遊客人次（人/次）	成長率
95 年	310,995	--
96 年	416,560	34%
97 年	425,044	2%
98 年	381,112	-10%
99 年	695,495	82%
100 年	677,484	-3%
101 年	810,829	20%
102 年	1,044,807	29%
103 年	1,116,975	7%
104 年	1,209,202	8%

資料來源：整理彰化縣統計要覽（民國 95 年至 104 年）。

五、大眾運輸系統分析

鹿港地區現況由公路客運提供大眾運輸服務，分別有國道公路客運、臺灣好行、地區公路客運，以及市區公車等四種大眾運輸系統。公路客運在鹿港市區行駛路段集中在中正路、復興路、中山路、民權路、建國路等路段。

民國 99 年 6 月 25 日起至 100 年 10 月止，曾經開辦「鹿港免費環鎮接駁巴士」，同年 8 月中旬推出「鹿港環鎮免費接駁巴士預約機制」，遊客搭乘接駁巴士遊鹿港市區，改善市區之交通壅塞、停車問題，同時落實節能減碳政策；目前沒有接駁公車服務。

表 3-4 鹿港地區公路運輸服務路線彙整表

類別	客運名稱	路線編號	路線名稱
國道 公路客運	統聯客運	1652	臺北--鹿港--芳苑
	和欣客運	9018	臺中後火車站--鹿港站
	中鹿客運	9018	臺中後火車站--鹿港站
臺灣好行	彰化客運	6936	高鐵臺中站--鹿港
	員林客運	6741	鹿港--大城
地區 公路客運	員林客運	6704	員林--鹿港(溪湖、石碑村)
		6705	員林--鹿港(溪湖)
		6708	鹿港--王功
	彰化客運	6900	彰化--鹿港(經馬鳴山)
		6901	彰化--鹿港(經頂番婆)
		6902	彰化--鹿港(經水尾)
		6909	鹿港--草屯(經彰化)
		6933	鹿港--彰化--臺中
		6934	水尾--彰化--鹿港
市區公車	員林客運	6 路	鹿港--員林--田尾高鐵彰化站

資料來源：整理自彰化縣政府「鹿港轉運站先期可行性評估暨初步規劃設計案」（民國 106 年 1 月）。

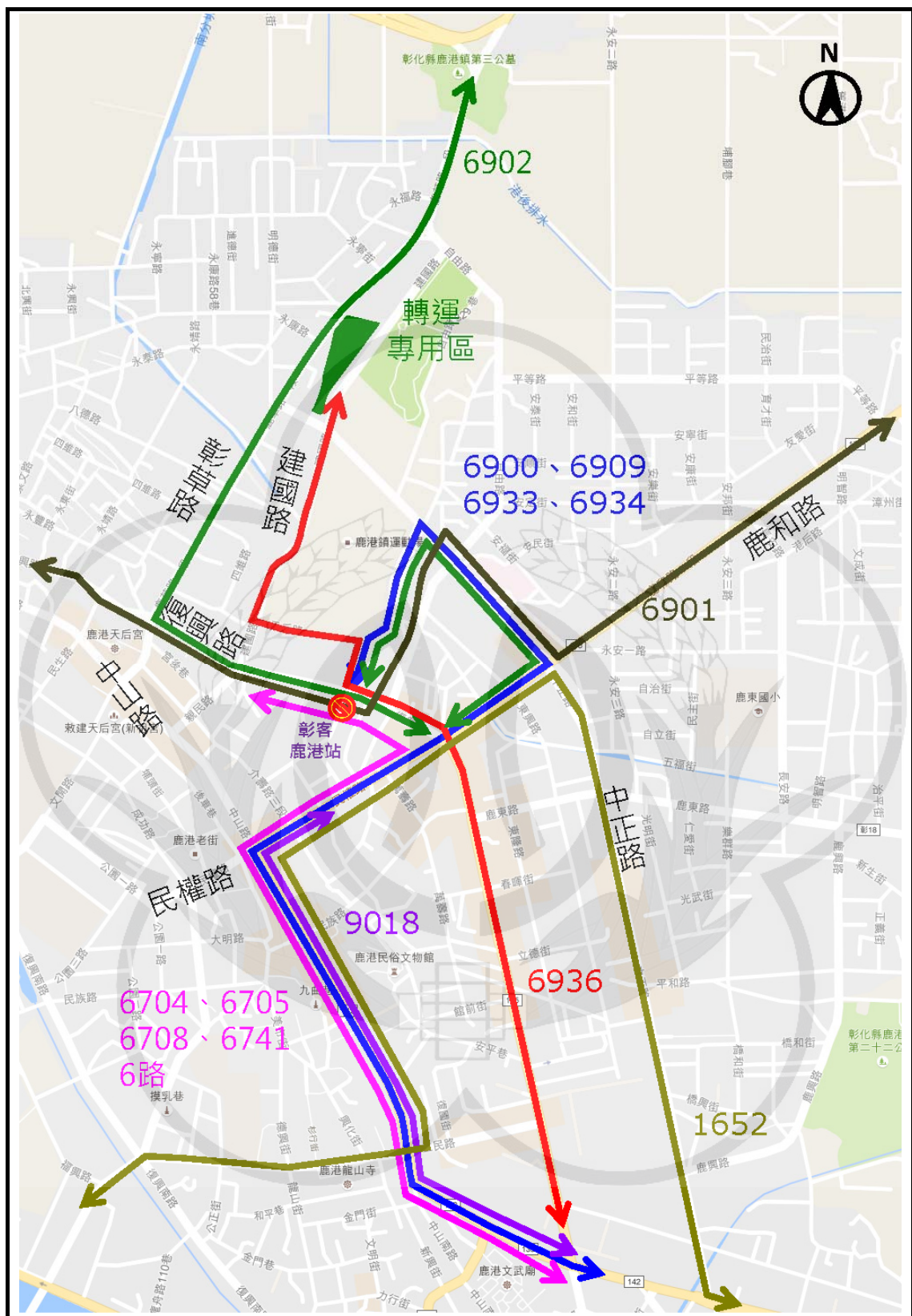


圖 3-4 公路客運行駛鹿港市區路線示意圖

六、綠色運輸系統

鹿港地區現況有觀光三輪車、Youbike 等綠色交通運輸工具，就
行經路線、營運點進行分析。

(一) 觀光三輪車

由民間業者經營之觀光三輪車，行經路線以中山路及其周邊歷史
文化資源之巷弄為主，發出站在鹿港運動場南側。

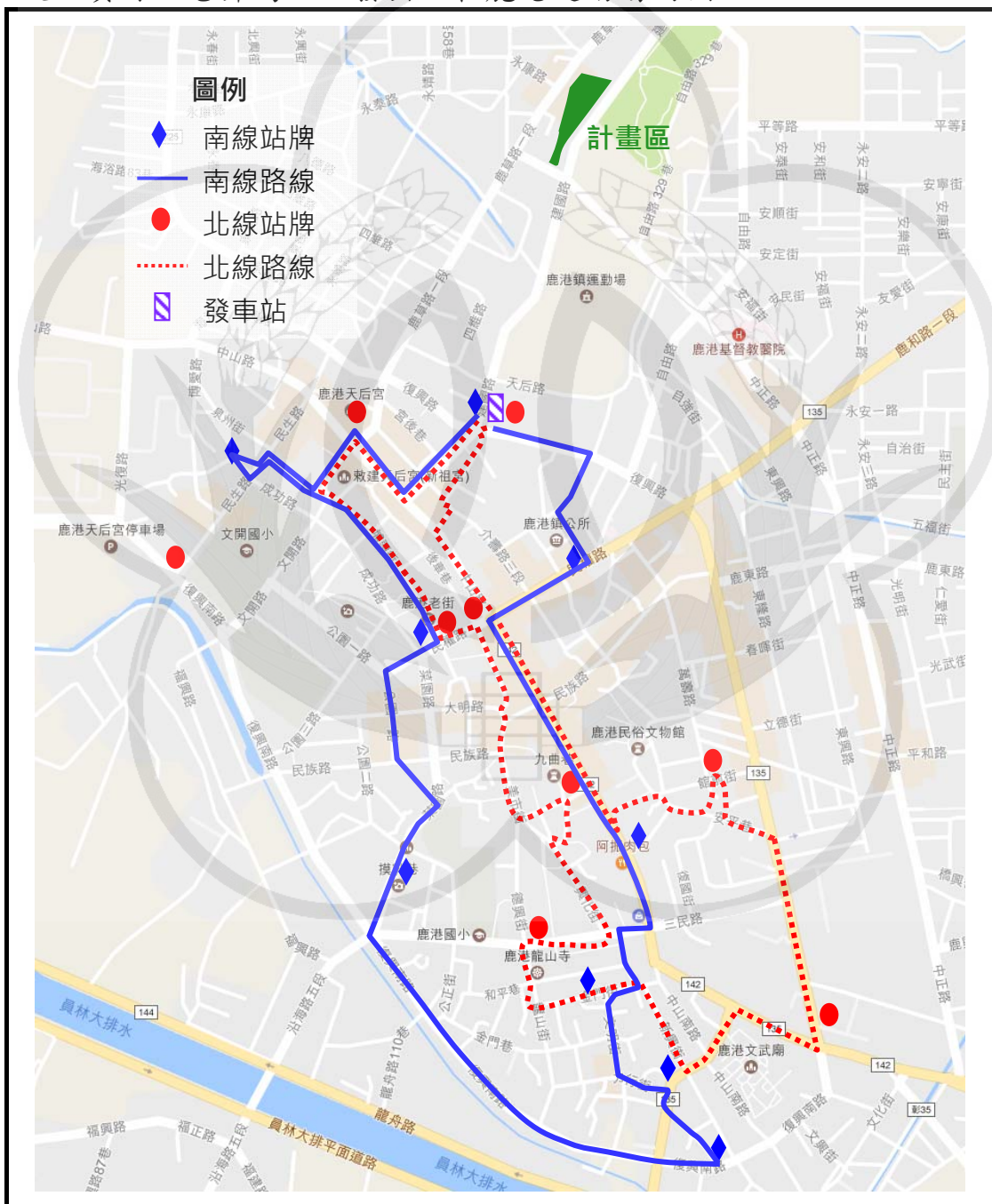


圖 3-5 觀光三輪車行經路線示意圖

(二) Youbike 自行車租借營運場站

鹿港地區總共規劃 18 個 Youbike 自行車租借營運場站，主要分布在歷史文化資源聚集區域，其中編號 14 的立德文教會館僅以建國路（20M）與計畫區相隔（詳圖 3-6 鹿港 Youbike 租借營運站位置示意圖）。

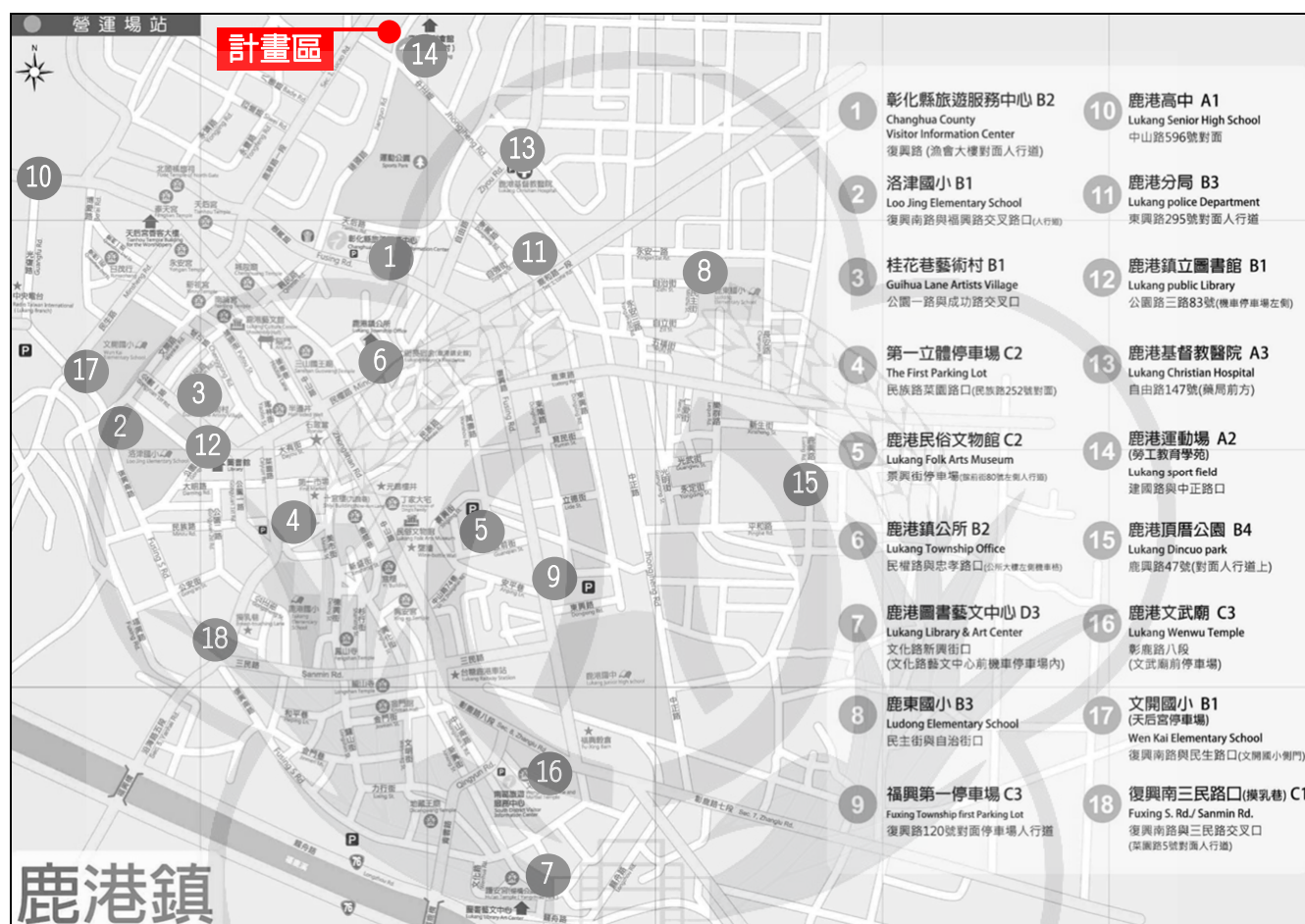


圖 3-6 鹿港 Youbike 租借營運站位置示意圖

七、 道路系統

「鹿港轉運站先期可行性評估暨初步規劃設計案」於 105 年 8 月 4 日（週四）及 6 日（週六）進行平日、假日交通量調查工作。

針對計畫區周邊道路中正路、自由路、建國路、鹿草路一段等四條道路，進行現況道路服務水準分析（詳圖 3-7 周邊道路系統示意圖）。



圖 3-7 周邊道路系統示意圖

中正路在平常日及假日之服務水準，皆可維持在 D 級（含）以上（詳表 3-5 周邊主要道路交通量及服務水準分析表），就市區道路之服務水準而言，其交通狀況尚可接受。

自由路在鹿草路—平等路路段，平日服務水準為 B 級，假日服務水準為 A~B 級。整體而言，其現況道路服務水準尚稱良好。

建國路的現況交通量並不高，平常日及一般假日之服務水準，大致均可維持在 B 級（含）以上，道路交通狀況尚稱良好。

鹿草路一段在台 17 線至復興路路段，其平常日及一般假日之服務水準，大致均可維持在 B~C 級，道路交通狀況尚可。

表 3-5 周邊主要道路交通量及服務水準分析表

道路名稱、計畫編號	起訖路段	時段	方向	車道數	道路容量 (PCU/HR)	平日				假日			
						尖峰流量 (PCU/HR)	V/C	旅行速率 (km/hr)	服務水準	尖峰流量 (PCU/HR)	V/C	旅行速率 (km/hr)	服務水準
中正路 20M-1	鹿草路一段-縣135線	上午尖峰	往南	2	2,000	640	0.32	24.0	D	591	0.30	27.5	C
			往北	2	2,000	718	0.36	23.8	D	624	0.31	27.3	C
		下午尖峰	往南	2	2,000	899	0.45	23.1	D	805	0.40	26.5	C
			往北	2	2,000	936	0.47	23.0	D	676	0.34	27.1	C
	縣135線-縣142線	上午尖峰	往南	2	2,000	579	0.29	28.6	C	713	0.36	29.5	C
			往北	2	2,000	847	0.42	27.3	C	638	0.32	29.9	C
		下午尖峰	往南	2	2,000	905	0.45	27.1	C	671	0.34	29.7	C
			往北	2	2,000	766	0.38	27.6	C	698	0.35	29.5	C
自由路 14M-5	鹿草路-平等路	上午尖峰	往東	1	1,000	494	0.49	33.6	B	446	0.45	35.0	A
			往西	1	1,000	852	0.85	31.6	B	430	0.43	35.3	A
		下午尖峰	往東	1	1,000	831	0.83	31.7	B	474	0.47	34.8	B
			往西	1	1,000	495	0.50	33.6	B	459	0.46	34.9	B
建國路 20M-3	自由路-中正路	上午尖峰	往南	2	2,000	130	0.07	43.7	A	157	0.08	35.0	A
			往北	2	2,000	351	0.18	39.3	A	216	0.11	33.8	B
		下午尖峰	往南	2	2,000	264	0.13	40.5	A	191	0.10	34.3	B
			往北	2	2,000	229	0.11	41.0	A	222	0.11	33.6	B
	中正路-天后路	上午尖峰	往南	2	2,000	75	0.04	46.8	A	133	0.07	45.7	A
			往北	2	2,000	86	0.04	46.0	A	151	0.08	45.2	A
		下午尖峰	往南	2	2,000	149	0.07	43.5	A	141	0.07	45.4	A
			往北	2	2,000	146	0.07	43.5	A	186	0.09	43.9	A
鹿草路一段 15M-1	台17線-自由路	上午尖峰	往南	1	1,000	626	0.63	29.5	C	666	0.67	29.4	C
			往北	1	1,000	1,062	1.06	25.1	C	572	0.57	27.2	C
		下午尖峰	往南	1	1,000	1,131	1.13	28.1	C	605	0.60	29.8	C
			往北	1	1,000	588	0.59	26.8	C	585	0.59	27.3	C
	自由路-中正路	上午尖峰	往南	1	1,000	344	0.34	27.4	C	374	0.37	29.5	C
			往北	1	1,000	422	0.42	26.7	C	296	0.30	30.3	B
		下午尖峰	往南	1	1,000	526	0.53	26.0	C	297	0.30	30.3	B
			往北	1	1,000	338	0.34	27.4	C	292	0.29	30.3	B
	中正路-復興路	上午尖峰	往南	1	1,000	330	0.33	33.1	B	358	0.36	32.7	B
			往北	1	1,000	316	0.32	33.3	B	302	0.30	33.4	B
		下午尖峰	往南	1	1,000	454	0.45	31.8	B	428	0.43	31.9	B
			往北	1	1,000	323	0.32	33.1	B	333	0.33	32.8	B

八、停車空間分析

鹿港地區的停車空間，可區分為公營停車場 18 處、私營停車場 9 處，共計 27 處。計有 39 個大客車位、1,739 個小客車位、409 機車位（詳表 3-6 鹿港市區停車空間彙整表、圖 3-8 鹿港市區停車空間分布位置示意圖）。

表 3-6 鹿港市區停車空間彙整表

停車場名稱		停車格格數統計			是否收費
		大客車	小客車	機車	
公營	彰化縣旅遊服務中心停車場	0	146	30	平日免費；假日每小時 30 元
	南區遊客中心停車場(文武廟停車場)	0	62	30	免費
	老人活動中心	0	25	27	免費
	老人活動中心後	0	23	18	免費
	鹿港鎮公所前地下收費停車場	0	84	16	免費
	福興第一停車場	3	128	31	每小時平日 20 元、假日 30 元
	調解委員會停車場	0	15	0	免費
	市場假日收費停車場	0	185	0	100 元
	天后宮停車場	30	37	0	免費
	光復路旁	0	37	51	免費
	體育場周邊(建國)	0	74	97	免費
	鹿港會館旁	0	60	0	免費
	體育場(1)	0	27	0	免費
	體育場周邊(正興)	0	48	75	免費
	文開國小	0	14	0	免費
	復興南路	0	5	14	免費
	鹿港鎮廣停一停車場(文物館停車場)	6	89	20	免費
	第三停車場	0	41	0	免費
私營	民生泉州街	0	9	0	100 元
	泉州街 67 號	0	14	0	100 元
	光復路	0	22	0	50 元
	光復路 2	0	161	0	50 元
	海浴私人停車場	0	50	0	50 元
	復興鹿草路口	0	20	0	50 元
	立體停車場	0	168	0	每小時平日 20 元、假日 30 元
	鹿基醫院停車場	0	110	0	每小時 20 元；每日最高 100 元
	龍山寺停車場	0	85	0	免費

資料來源：彰化縣政府（2017.1），「鹿港轉運站先期可行性評估暨初步規劃設計案」。



圖 3-8 鹿港市區停車空間分布位置示意圖

九、 環境敏感性分析

行政院環境保護署 1020327 環署綜字第 1020023594 號令修正發布「開發行為環境影響評估作業準則」中所載 35 項「環境敏感區位及特定目的區位」之調查項目，並依內政部營建署城鄉發展分署之國土規劃地理資訊圖台為查詢網站。

經查詢結果可知，變更土地坐落在空氣污染三級防制區，非屬其他 34 之環境敏感區(詳表 3-7 環境敏感區位及特定目的區位限制調查表)。

變更土地現行計畫規劃為住宅區、變更後為轉運專用區，變更前後皆為可都市發展用地，同時鹿港轉運專用區面積 0.9756 公頃，非屬大規模之土地開發行為，故本計畫對環境空間品質不會有明顯影響。然考量空氣品質，要求在興建過程中，應進行防塵措施，避免因季節風導致土石、細砂影響環境品質。

表 3-7 環境敏感區位及特定目的區位限制調查表

項次	開發區位	是 未知 否	說明
1	是否位經「臺灣沿海自然環境保護計畫」核定公告之「自然保護區」或「一般保護區」？	☐ ☐ ☒	非屬左列區域
2	是否位於國家重要濕地？	☐ ☐ ☒	非屬左列區域
3	是否位經河口、海岸潟湖、紅樹林沼澤、草澤、沙丘、沙洲、珊瑚礁或其他濕地？	☐ ☐ ☒	未屬左列區域
4	是否位於自來水水質水量保護區？	☐ ☐ ☒	非屬左列區域
5	是否位於飲用水水源水質水量保護區或飲用水取水口一定距離？	☐ ☐ ☒	非屬左列區域
6	排放廢(污)水之承受水體，自放流口以下至出海口前之整體流域範圍內是否有取用地面水之自來水取水口，或事業廢水預定排入河川，自預定放流口以下 20 公里內是否有農田水利會之灌溉用水取水口？	☐ ☐ ☒	非屬左列區域
7	是否位於重要水庫集水區、蓄水範圍或興建中水庫計畫區？	☐ ☐ ☒	非屬左列區域
8	是否位經特定水土保持區？	☐ ☐ ☒	非屬左列區域

項次	開發區位	是 未知 否	說明
9	是否位經野生動物保護區或野生動物重要棲息環境？	☐ ☐ ☒	非屬左列區域
10	是否位經獵捕區、垂釣區？	☐ ☐ ☒	非屬左列區域
11	是否有保育類野生動物或珍貴稀有之植物、動物？	☐ ☐ ☒	非屬左列區域
12	是否位於文化資產保存法第三條所稱之文化資產(含水下文化資產)所在地或保存區或鄰接地？	☐ ☐ ☒	非屬左列區域
13	是否位經國家公園、國家風景區或其他風景特定區？	☐ ☐ ☒	非屬左列區域
14	是否有獨特珍貴之地理景觀？	☐ ☐ ☒	非屬左列區域
15	是否位經保安林地、國有林、國有林自然保護區或森林遊樂區？	☐ ☐ ☒	非屬左列區域
16	是否位於取得礦業權登記之礦區(場)或地下礦坑分佈地區？	☐ ☐ ☒	非屬左列區域
17	是否位於水產動植物繁殖保育區、漁業權區、人工魚礁禁魚區或其他漁業重要使用區域？	☐ ☐ ☒	非屬左列區域
18	是否位經河川區域、地下水管制區、洪水平原管制區、水道治理計畫用地或排水設施範圍？	☐ ☐ ☒	非屬左列區域
19	是否位經地質構造不穩定區(斷層、地震、地災害區)或河岸、海岸侵蝕地帶？	☐ ☐ ☒	非屬左列區域
20	是否位於地質法公告之地質敏感區？	☐ ☐ ☒	非屬左列區域
21	是否位經空氣污染三級防制區？	☒ ☐ ☐	經查彰化縣屬於懸浮微粒空氣污染三級防制區
22	是否位於第一、二類噪音管制區？	☐ ☐ ☒	非屬左列區域
23	是否位於水污染管制區？	☐ ☐ ☒	非屬左列區域
24	是否位於海岸、山地、重要軍事管制區、要塞保壘地帶、軍事飛航管制區或或影響四周之軍事雷達、通訊、通信或放射電波等設施之運作？	☐ ☐ ☒	非屬左列區域
25	是否位於已劃設限制發展地區(不可開發區及條件發展區)	☐ ☐ ☒	非屬左列區域
26	是否位於飛航管制區？	☐ ☐ ☒	非屬左列區域
27	是否位於山坡地或原住民保留地？	☐ ☐ ☒	非屬左列區域

項次	開發區位	是 未知 否	說明
28	開發基地面積是否百分之五十以上位於百分之四十坡度以上？	☐ ☐ ☒	非屬左列區域
29	是否位於森林區或林業用地？	☐ ☐ ☒	非屬左列區域
30	是否位於特定農業區、山坡地保育區、古蹟保存用地、生態保護用地或國土保安用地？	☐ ☐ ☒	非屬左列區域
31	是否位於特定農業區經辦竣農地重劃之農業用地？	☐ ☐ ☒	非屬左列區域
32	是否位於都市計畫之保護區？	☐ ☐ ☒	非屬左列區域
33	是否位於核子設施周圍之禁建區及低密度人口區？	☐ ☐ ☒	非屬左列區域
34	是否位於海拔高度一千五百公尺以上？	☐ ☐ ☒	非屬左列區域
35	是否有其他環境敏感區或特定區？	☐ ☐ ☒	非屬左列區域

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

肆 整體發展構想

一、發展構想

鹿港具歷史發展重要區位，致今尚保存完善的傳統聚落、文化古蹟，即為彰化重要的文化觀光景點，以及周邊彰濱工業區的觀光工廠，如秀傳健康園區、白蘭氏健康博物館、臺灣玻璃館等，促使鹿港成為中台灣重要的觀光景點。是故鹿港地區需設置鹿港轉運站，促使公共運輸與觀光發展結合，提供全程大眾運輸的旅運環境，以達成整合運具及強化整體運輸功能、以公共運輸聯繫活動據點、強化鹿港地區商業服務功能，以形塑公共運輸為鹿港觀光運輸環境主軸。

藉由轉運站之設置運作，整合長、短乘客運之營運管理與運輸效率，提升整體公共運輸服務效率；並且提高居民、遊客搭乘公共運輸意願，舒解鹿港地區交通問題。同時提供商業服務、觀光旅行資訊，以作為觀光串連之前哨站。

二、發展目標

（一）鹿港轉運站設置之必要性

1. 落實低碳交通，提高大眾運輸乘載率

「節能減碳」一直是各國政府致力倡導推廣的觀念，並期以能積極落實於日常生活、產業發展各層面中，例如鼓勵民眾多搭乘大眾運輸工具前往，以減少汽機車排放的廢氣所造成環境負擔與旅遊品質降低等。鹿港地區居民外出主要仍以私人汽機為主，公共運輸使用率低落，同時造成地區交通壅塞、停車空間不足問題，顯示鼓勵市民使用大眾運輸已刻不容緩。

2. 形塑完善交通路網系統

為提升彰化縣人口密集地區之公共運輸營運效率，例如建構市區轉運站，賦予不同功能之公共運輸系統集散轉乘定位，為服務各轉運站彼此間之往來旅次，以及引進新穎、舒適、安全、便捷、科技化之優質先進公共運輸服務，以提高市區轉運站之運作效能，同時滿足周邊重要活動據點與旅運需求，增加民眾搭乘公共運輸工具之意願。

3. 有效解決鹿港地區長期以來交通紊亂現象

設置鹿港轉運站作為未來國道客運、幹支線公車、市區公車等轉乘接駁使用，以舒解鹿港市區長期交通壅塞之苦，並成為公共運輸系統路廊場站之一，與鄰近地區公路客運整合，由點構線成面，促成彰化西側地區完整且便捷的運輸系統發展。故為因應未來公共運輸系統需求，轉運站之設置確有必要。

(二) 功能定位

1. 運具整合之服務功能

鹿港轉運站應以國道公路客運、臺灣好行及地區公路客運（含市區公車、接駁公車）為主體，配合與其他運具轉乘所結合的轉運站運作模式。因此，就「鹿港轉運站」之功能定位而言，未來將可發展成為彰化縣遊憩轉運站，其需能服務國道公路客運、臺灣好行與地區公路客運，並結合私人運具、計程車與遊覽車、觀光巴士、三輪車等運具的接駁轉運服務。

2. 低碳漫遊歷史文化古城

「一府二鹿三艋舺」盛名從清代中葉流傳至今，當時的經濟、軍事、交通造就了鹿港的繁盛，日據時期日本政府指定為特別輸出入港，直至民國 26 年中日戰爭之後與大陸貿易決裂，港口發展開始沒落。可知鹿港在臺灣歷史發展是占有一席之地，早年的發展形成鹿港市區三步一小廟、五步一大廟，以及穿梭巷弄之間的蜿蜒小徑的地區特色，迄今仍保存許多清代與日治時期所留下來的建築，吸引外地觀光客前來，更在民國 101 年獲選為全臺十大觀光小鎮之一。

近年來，彰化縣府即以積極規劃鹿港地區為主軸，以強化歷史文化城鎮生命、注入新活力，重新規劃鹿港地區。「鹿港國家歷史風景區計畫」以博物館計畫、環境風貌計畫、文化計畫、觀光計畫、交通計畫等五大單元為發展目標，期許有效整合鹿港文化資產。五大縱向計畫結合，以促進遊客使用大眾運輸進入鹿港，並使用 Youbike、觀光三輪車、接駁公車為運具，達成低碳運輸目標。

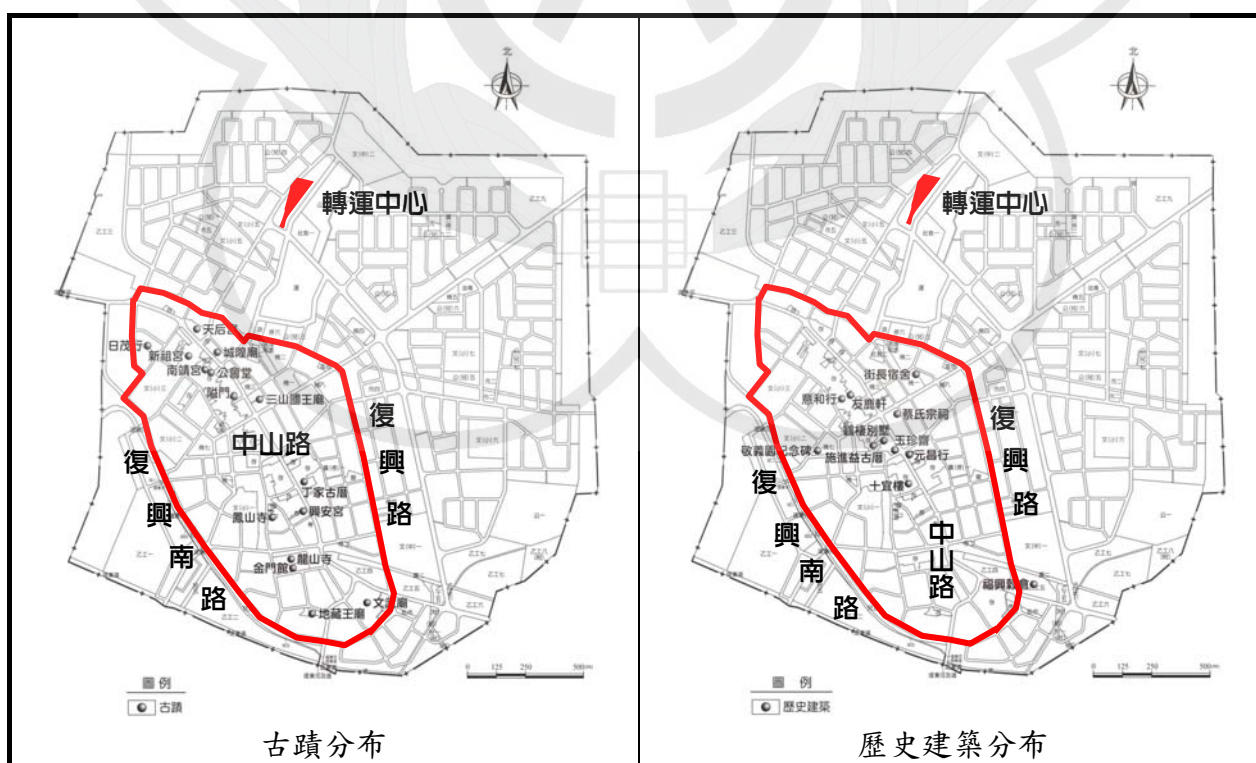
3. 創造複合式機能

彰化縣政府「彰化縣整體市區客運及轉運站規劃案」（民國 102

年 11 月 15 日) 指出，鹿港轉運站同時提供轉乘、商業、休憩、遊客諮詢服務等功能，可吸引更多觀光人潮。因此，鹿港轉運站應提供商業機能，期能透過結合交通轉運與商業活動設施，藉以增進民眾使用公共運輸的意願，並能促進地區觀光發展。轉運站設置可整合地區客運轉運需求、提昇都會運輸效能，並發展旅運相關服務為主，故將鹿港轉運站之功能定位為「多功能轉運站」。

三、 區位選擇原則

鹿港地區之歷史文化資源聚集在中山路兩側，東側以復興路、西側以復興南路為界，亦為假日交通壅塞之處。彰化縣政府業於民國 102 年辦理「彰化縣整體市區客運及轉運站規劃案」案，提出設置鹿港轉運中心之基地區位評選，考量轉運站設置規模、用地取得難易及區位之適宜性，並且不得位於歷史文化資源聚集處。故擇定以鹿港鎮建國段 23 地號等 9 筆公有土地為鹿港轉運中心用地，現況尚未開闢使用，與中山路相距 700 公尺、非位於歷史文化資源聚集處，亦符合公地公用原則。



四、 整體規劃構想

為促進整體性之規劃設計，創造都市空間意象，以規劃土地使用、建築規劃與設計、使用強度、使用項目、開放空間、無障礙環境、交通動線、停車空間、公路客運路線調整、接駁公車路線等內容進行分析。

1. 土地使用規劃

依「彰化縣都市計畫區土地變更回饋審議原則」規定，住宅區變更為轉運專用區需回饋 10% 之公共設施。計畫區東側已臨接公園用地，故在南側設置 10% 之廣場兼停車場用地。

2. 建築規劃與設計原則

- (1) 建築外觀應能充分反映出當地的地區特色。場站設施在號誌、景觀、造型、色彩之設計，應以突顯在地特色與易辨性之規劃設計為原則。
- (2) 考量客運公車進出動線、鄰近土地使用情形等因素，為確保視覺軸線不受阻隔，建築物應與進出道路應維持一定距離，以便應用開放空間進行空間設計、形成門戶意象。

3. 使用強度規劃

扣除回饋 10% 公共設施後，轉運專用區實質開發面積為 0.8780 公頃。依彰化縣政府「鹿港轉運站先期可行性評估暨初步規劃設計案」（民國 106 年 1 月）初步規劃內容，並且考量實質之建築設計彈性，故規劃不得大於建蔽率 60%、容積率不得大於 250%。

4. 使用項目

鹿港轉運專用區供交通轉運、停車、運具充電，以及相關設施使用。其中交通轉運、停車、運具充電使用樓地板面積不得少於申請總樓地板面積 20%，其餘部分可供下列項目使用。

附屬事業使用容許項目	經濟部公司行號營業項目系統
一、一般及綜合零售業	零售業、百貨超市業、便利商店業
二、餐飲業	餐飲業
三、一般及日常服務業	藝文服務業、音樂展演空間、電影片映演業
四、觀光及旅遊服務業	旅館業、住宿業、旅行業

附屬事業使用容許項目	經濟部公司行號營業項目系統
五、娛樂及健身服務業	競技及休閒運動場館業
六、會議及工商展覽中心	會議及展覽服務業
七、購物中心及批發量販業	零售業、百貨超市業
八、運輸服務業	汽車貨運業（限快遞）、汽車修理業（限汽車清潔）
九、通訊服務業	第二類電信業（限視訊會議服務、寬頻數據交換通信）

5. 開放空間規劃原則

- (1) 開放空間之服務設施與步行空間應考慮無障礙環境，以方便行動障礙及中老年人使用。
- (2) 鋪面設計之材料與設施，應顧及身心障礙者、婦幼及生態、環保、節約能源等設計原理。
- (3) 建築基地之法定空地、廣場兼停車場用地應作整體設計。
- (4) 為留設人行步道，建築基地面臨建國路側應退縮 10 公尺後始得建築、面臨鹿草路一段側應退縮 8 公尺後始得建築。廣場兼停車場用地面臨建國路側應退縮 10 公尺後始得設置停車設施、面臨中正路側應退縮 8 公尺後始得設置停車設施。並且廣場兼停車場除現有之土地公廟，不得再增加任何建築物。

6. 無障礙環境規劃原則

- (1) 停車場應留設身心障礙者專用停車位。
- (2) 轉運場站、開放空間及相關設施，宜設置地板、點字板及扶手等導盲設施；另導盲磚之材質應易於辨別，並與鋪面調和一致。

7. 交通動線規劃原則

- (1) 大客車之操作空間（如車道、轉彎半徑）較小客車大，故考量周邊交通順暢，進出轉運站之大客車出口、入口應分別設置。
- (2) 為促進交通動線順暢，轉運站設置之小客車停車場、機車停車場之出入口不得重複。
- (3) 為促進大客車調度使用效率，應設置大客車臨時停放空

間。轉運站衍生之接送需求，故需設置計程車、小客車、機車之臨時停放空間，並且臨停車輛出入口不得與汽機車停車場之出入口重複。

- (4) 轉運站應配合各類車輛停靠區位，妥適規劃人行動線，且應優先考量動線連續性、安全性。

8. 停車空間規劃原則

- (1) 本計畫衍生之停車需求，應內部化處理為原則。故依「建築技術規則」建築設計施工編第 14 節停車空間之 1.5 倍為規範門檻，以確保停車空間之充足。
- (2) 廣場兼停車場用地僅供停放觀光三輪車、自行車，以錯開大客車、計程車、小客車之動線規劃，並且停車空間不得大於公共設施面積 50%。

9. 公路客運路線調整原則

- (1) 公路客運路線調整會議，應配合消防救災單位之救災需求調整行經路線與相關措施。
- (2) 國道客運、臺灣好行、地區公路客運、市區公車、其他等大客車客運，皆需在鹿港轉運站設置停靠站。
- (3) 公路客運之行經路線以 15 公尺以上道路為原則。國道客運、臺灣好行等客運，不論平假日皆以中正路（20M-1）為主要行駛道路，進出轉運站。
- (4) 中山路（15M-4）為鹿港最壅塞路段，除供老街接駁公車行駛外，其他公車均配合彰化縣政府進行公車路線改道。
- (5) 公路客運行駛路線若行經過學校門口，應增加交通管制措施（如增設號誌、行人穿越斑馬線與警告標示牌），提醒行人小心通行，以確保學童交通安全。

10. 接駁公車路線規劃原則

- (1) 接駁公車以鹿港轉運專用區為起迄站，設置停車接駁公車、老街接駁公車。假日時間，應增加接駁公車之車次。
- (2) 停車接駁公車行經路線需與鹿港市區之停車場位置配合，適當設置接駁站。
- (3) 鑑於鹿港市區之古蹟、歷史建築聚集分布在復興南路、復

興路之間，故老街接駁公車以行駛聚集區間道路為主，並與轉運站作連結。

五、鹿港轉運站旅運需求預測

彙整彰化縣政府「鹿港轉運站先期可行性評估暨初步規劃設計案」(民國 106 年 1 月)之旅運需求預測分析資料如下。

(一) 鹿港地區旅運需求預測

1. 觀光遊客旅運需求預測

依彰化縣政府「彰化縣整體市區客運及轉運站規劃案」(民國 102 年 11 月 15 日)之研議，鹿港地區觀光遊客人數推估結果(詳表 4-1 鹿港地區『觀光遊客』人數推估)，茲就推估方法簡要說明如下：

表 4-1 鹿港地區『觀光遊客』人數推估

單位：人次

年期	鹿港龍山寺 遊客人數	鹿港地區遊客人數推估		
		全年	平常日	一般假日
104 年	1,209,202	1,802,089	2,523	10,186
110 年	1,443,850	2,029,445	2,841	11,471
120 年	1,675,647	2,355,254	3,297	13,312
130 年	1,850,957	2,601,665	3,642	14,705

- (1) 根據彰化縣政府「彰化縣整體市區客運及轉運站規劃案」(民國 102 年 11 月 15 日)之研議，依據交通部觀光局「國內主要觀光遊憩據點遊客人數統計」，利用其中有關「國定國蹟－鹿港龍山寺」之資料(詳表 4-2 鹿港龍山寺遊客人數統計分析)，據以推估鹿港地區總觀光遊客人數。由於鹿港地區旅遊景點眾多，無法以龍山寺遊客人數代表其總遊客數，故彰化縣政府「彰化縣整體市區客運及轉運站規劃案」(民國 102 年 11 月 15 日)特透過問卷調查方式，瞭解至鹿港地區旅遊的民眾，有 67.1%會到訪龍山寺，並藉此推估鹿港地區總觀光遊客人數。

表 4-2 鹿港龍山寺遊客人數統計分析

單位：人次/年

年期	95 年	96 年	97 年	98 年	99 年	100 年	101 年	102 年	103 年	104 年
遊客人數	310,995	416,560	425,400	381,112	695,695	677,484	810,829	1,044,807	1,116,975	1,209,202

資料來源：歷年交通部觀光局「國內主要觀光遊憩據點遊客人數統計」。

(2) 依鹿港龍山寺、臺灣玻璃館、以及彰化縣歷年觀光遊客人數成長狀況，並考量「鹿港國家歷史風景區計畫」的推動，據以假設鹿港地區（及鹿港龍山寺）遊客人數的年平均成長率如下：①民國 104 年~110 年：2.0%；②民國 111 年~120 年：1.5%；③民國 121 年~130 年：1.0%。

(3) 參考交通部觀光局「國人旅遊狀況調查」資料，推估民眾利用平常日旅遊比例為 35%，假日（及連續假日）為 65%，且假設每年平常日為 250 天、假日（及連續假日）為 115 天，據以推算鹿港地區平常日及一般假日的觀光遊客人數。

另外，假設鹿港地區觀光遊客之旅次產生率為 2.0 人旅次/日。鹿港地區觀光遊客衍生旅運需求預測結果詳表 4-3 所示。

表 4-3 鹿港地區『觀光遊客』衍生旅運需求預測分析

年期	平常日（人旅次/日）	一般假日（人旅次/日）
110 年	5,682	22,942
120 年	6,594	26,624
130 年	7,284	29,410

2. 一般民眾旅運需求預測

根據內政部營建署「彰化生活圈道路系統建設計畫（第一次修正）」及交通部運輸研究所「國家永續發展之城際運輸系統需求模式研究」的預測結果作為分析基礎，並以相關社經預測資料作為旅次調整基礎。鹿港地區一般民眾衍生旅運需求預測結果詳表 4-4 所示。

表 4-4 鹿港地區『一般民眾』衍生旅運需求預測分析

年期	平常日（人旅次/日）	一般假日（人旅次/日）
110 年	169,984	164,912
120 年	171,988	167,758
130 年	179,232	175,958

（二） 鹿港轉運站旅運需求預測

1. 觀光遊客使用鹿港轉運站預測

彰化縣政府「彰化縣整體市區客運及轉運站規劃案」（民國 102 年 11 月 15 日）之調查，有關鹿港地區觀光遊客運具使用情形詳表 4-5 所示。在鹿港轉運站營運後，在觀光遊客方面，其主要服務對象除搭乘公路公共運輸進出鹿港的旅客外，尚有部分遊客，其雖主要利用私人運具進出鹿港，然其將至鹿港轉運站停車轉乘地區短途客運，茲分述如下：

表 4-5 鹿港地區『觀光遊客』運具使用比例分析

運具別	小汽車	機車	公路客運	遊覽車	計程車	自行車	步行
比例	43.4%	22.0%	22.0%	7.5%	1.9%	2.5%	0.6%

（1）利用公路公共運輸進出鹿港地區

依前述（表 4-5）有關鹿港地區觀光遊客運具使用，並假設利用公路公共運輸進出鹿港之觀光遊客，其至「鹿港轉運站」之轉乘運具分別為：①公共運輸 80%，②計程車 8%，③自行車 10%，及④步行 2%。因此，有關觀光遊客利用公路公共運輸進出鹿港旅運需求預測結果詳表 4-6 所示。

表 4-6 『觀光遊客』利用公路公共運輸進出鹿港旅運需求預測分析

單位：人旅次/日

年期	平常日					一般假日				
	利用 公共運輸 進出鹿港	公共運輸轉乘運具				利用 公共運輸 進出鹿港	公共運輸轉乘運具			
		公共 運輸	計程 車	自行 車	步 行		公共 運輸	計程 車	自行 車	步 行
110 年	1,250	1,000	100	125	25	5,047	4,038	404	505	101
120 年	1,451	1,161	116	145	29	5,857	4,686	469	586	117
130 年	1,602	1,282	128	160	32	6,470	5,176	518	647	129

（2）利用私人運具進出鹿港地區

依前述（詳表 4-5）之觀光遊客運具使用，並假設利用私人運

具（小汽車、機車）進出鹿港之觀光遊客，其將有 10%的遊客會至鹿港轉運站停車轉乘地區短途客運。因此，有關觀光遊客利用私人運具進出鹿港，以及至「鹿港轉運站」停車轉乘公路公共運輸之旅運需求預測結果詳表 4-7 所示。

表 4-7 『觀光遊客』利用私人運具進出鹿港旅運需求預測分析

單位：人旅次/日

年期	平常日				一般假日			
	利用私人運具進出鹿港			私人運具轉乘公共運輸	利用私人運具進出鹿港			私人運具轉乘公共運輸
	小汽車	機車	合計 (汽機車)		小汽車	機車	合計 (汽機車)	
110 年	2,466	1,250	3,716	372	9,957	5,047	15,004	1,500
120 年	2,862	1,451	4,313	431	11,555	5,857	17,412	1,741
130 年	3,162	1,602	4,764	476	12,764	6,470	19,234	1,923

綜合上述預測分析結果，有關鹿港地區觀光遊客進出鹿港轉運站之旅運需求預測，以及接駁轉乘運具使用比例分析結果詳表 4-8、表 4-9 所示。

表 4-8 『觀光遊客』進出鹿港轉運站旅運需求預測分析

單位：人旅次/日

年期	分類	接駁轉乘運具						總計
		小汽車	機車	公共運輸	計程車	自行車	步行	
110 年	平常日	247	125	1,000	100	125	25	1,622
	一般假日	996	505	4,038	404	505	101	6,547
120 年	平常日	286	145	1,161	116	145	29	1,882
	一般假日	1,156	586	4,686	469	586	117	7,598
130 年	平常日	316	160	1,282	128	160	32	2,078
	一般假日	1,276	647	5,176	518	647	129	8,393

表 4-9 『觀光遊客』進出鹿港轉運站接駁轉乘運具使用比例分析

接駁轉乘運具種類	小汽車	機車	公共運輸	計程車	自行車	步行	總計
運具使用比例	15.2%	7.7%	61.6%	6.2%	7.7%	1.5%	100.0%

2. 一般民眾使用鹿港轉運站預測

依前述（詳表 4-4）鹿港地區一般民眾旅運需求預測、彰化縣近年民眾日常使用運具調查結果（詳表 4-10），以及在鹿港鎮舉辦「2012 臺灣燈會整體交通規劃及交通疏運計畫委託技術服務案」之調查成

果，在考量「鹿港轉運站」之規劃設置與未來鹿港地區公路公共運輸服務的改善，據以假設其使用公共運具的比例分別為 10%（110 年）、11%（120 年）及 12%（130 年），且假設其中有 50% 旅客將利用「鹿港轉運站」，據以進行一般民眾進出「鹿港轉運站」の旅運需求預測結果，另假設接駁轉乘運具使用比例（詳表 4-11）；藉此，可推算出一般民眾進出鹿港轉運站之旅運需求預測結果詳表 4-12 所示。

表 4-10 彰化縣近年民眾日常使用運具調查結果彙整分析

年期	運具使用率（%）			
	公共運輸	自行車	步行	私人運具
98 年	5.7%	8.5%	3.3%	82.6%
99 年	4.6%	9.0%	4.0%	82.3%
100 年	4.9%	6.2%	2.9%	86.1%
101 年	5.0%	8.0%	2.9%	84.2%
102 年	4.5%	7.8%	3.7%	84.0%
103 年	5.4%	8.0%	3.5%	83.1%
平均	5.0%	7.9%	3.4%	83.7%

資料來源：「民眾日常使用運具狀況調查」，交通部統計處，民國 98 年~103 年。

表 4-11 『一般民眾』進出鹿港轉運站接駁轉乘運具使用比例分析

接駁轉乘 運具種類	小汽車	機車	公共運輸	計程車	自行車	步行	總計
運具使用比例	20.0%	10.0%	50.0%	8.0%	10.0%	2.0%	100.0%

表 4-12 『一般民眾』進出鹿港轉運站旅運需求預測分析

單位：人旅次/日

年期	分類	接駁轉乘運具						總計
		小汽車	機車	公共運輸	計程車	自行車	步行	
110 年	平常日	1,700	850	4,250	680	850	170	8,500
	一般假日	1,649	825	4,123	660	825	165	8,246
120 年	平常日	1,892	946	4,730	757	946	189	9,459
	一般假日	1,845	923	4,614	738	923	185	9,227
130 年	平常日	2,151	1,075	5,377	860	1,075	215	10,754
	一般假日	2,111	1,056	5,279	845	1,056	211	10,557

3. 鹿港轉運站整體旅運需求預測分析

彙整上述鹿港轉運站之「觀光遊客」及「一般民眾」的旅運需求預測，另假設以「全日」旅運需求量的 15%，據以推估「尖峰小時」的旅運需求量。鹿港轉運站之整體旅運需求預測結果詳表 4-13、表 4-14。

表 4-13 鹿港轉運站整體旅運需求預測彙整分析（全日）

單位：人旅次/日

年期	分類	接駁轉乘運具						總計
		小汽車	機車	公共運輸	計程車	自行車	步行	
110 年	平常日	1,947 (19.2%)	975 (9.6%)	5,250 (51.9%)	780 (7.7%)	975 (9.6%)	195 (1.9%)	10,122 (100.0%)
	一般假日	2,645 (17.9%)	1,330 (9.0%)	8,161 (55.2%)	1,064 (7.2%)	1,330 (9.0%)	266 (1.8%)	14,793 (100.0%)
120 年	平常日	2,178 (19.2%)	1,091 (9.6%)	5,891 (51.9%)	873 (7.7%)	1,091 (9.6%)	218 (1.9%)	11,341 (100.0%)
	一般假日	3,001 (17.9%)	1,509 (9.0%)	9,300 (55.2%)	1,207 (7.2%)	1,509 (9.0%)	302 (1.8%)	16,825 (100.0%)
130 年	平常日	2,467 (19.2%)	1,235 (9.6%)	6,659 (51.9%)	988 (7.7%)	1,235 (9.6%)	247 (1.9%)	12,832 (100.0%)
	一般假日	3,387 (17.9%)	1,703 (9.0%)	10,455 (55.2%)	1,363 (7.2%)	1,703 (9.0%)	340 (1.8%)	18,950 (100.0%)

註：表中之整體旅運需求包含「觀光遊客」與「一般民眾」等 2 部分。

表 4-14 鹿港轉運站整體旅運需求預測彙整分析（尖峰小時）

單位：人旅次/小時

年期	分類	接駁轉乘運具						總計
		小汽車	機車	公共運輸	計程車	自行車	步行	
110 年	平常日	292 (19.2%)	146 (9.6%)	788 (51.9%)	117 (7.7%)	146 (9.6%)	29 (1.9%)	1,518 (100.0%)
	一般假日	397 (17.9%)	200 (9.0%)	1,224 (55.2%)	160 (7.2%)	200 (9.0%)	40 (1.8%)	2,221 (100.0%)
120 年	平常日	327 (19.2%)	164 (9.6%)	884 (51.9%)	131 (7.7%)	164 (9.6%)	33 (1.9%)	1,703 (100.0%)
	一般假日	450 (17.9%)	226 (9.0%)	1,395 (55.2%)	181 (7.2%)	226 (9.0%)	45 (1.8%)	2,523 (100.0%)
130 年	平常日	370 (19.2%)	185 (9.6%)	999 (51.9%)	148 (7.7%)	185 (9.6%)	37 (1.9%)	1,924 (100.0%)
	一般假日	508 (17.9%)	255 (9.0%)	1,568 (55.2%)	204 (7.2%)	255 (9.0%)	51 (1.8%)	2,840 (100.0%)

註：表中之整體旅運需求包含「觀光遊客」與「一般民眾」等 2 部分。

六、 交通衝擊影響評估

彙整彰化縣政府「鹿港轉運站先期可行性評估暨初步規劃設計案」(民國 106 年 1 月)之交通衝擊影響評估內容。

(一) 鹿港轉運站衍生交通量預測

1. 衍生交通量預測

依據旅運需求預測分析結果，推估鹿港轉運站之轉乘運具乘載率，彙整尖峰小時衍生交通量詳表 4-15。可知，鹿港轉運站各年期平常日尖峰小時衍生交通量為 284~371PCU/小時/雙向；假日尖峰小時衍生交通量為 405~517PCU/小時/雙向。

表 4-15 鹿港轉運站尖峰小時衍生交通量分析表

年期	分類	接駁轉乘運具 (車次/小時/雙向)				總計 (PCU/小時/ 雙向)
		小汽車	機車	公共運輸	計程車	
110 年	平常日	101	95	26	63	284
	一般假日	142	133	41	89	405
120 年	平常日	117	109	29	73	328
	一般假日	161	151	47	101	458
130 年	平常日	132	123	33	82	371
	一般假日	181	170	52	113	517

2. 附屬事業及商業設施衍生交通量預測

鑑於鹿港轉運站提供商場 (包括美食街、餐廳、購物商場)、影城與旅館等，故推算附屬事業及商業設施在尖峰小時之發生旅次、運具使用及衍生交通量預測分析 (詳表 4-16、表 4-17、表 4-18)。

附屬事業及商業設施，其平常日尖峰小時衍生旅次為 714 人次/小時/雙向，衍生交通量為 124PCU/小時/雙向；假日尖峰小時衍生旅次為 803 人次/小時/雙向，衍生交通量為 140PCU/小時/雙向。

3. 整體衍生交通量預測 (轉運站+附屬事業及商業設施)

依據轉運站與附屬事業及商業設施衍生交通量預測分析結果，彙整鹿港轉運站尖峰小時衍生交通量 (詳表 4-19)。平常日尖峰小時衍生交通量為 409~494PCU/小時/雙向、假日尖峰小時衍生交通量為

545~656PCU/小時/雙向。

表 4-16 附屬事業及商業設施尖峰小時旅次產生統計表

單位：人次/小時

項目	分類	平常日	一般假日
進入旅次	商場（美食街、特色餐廳、購物商場）	71	87
	影城	240	245
	旅館	83	104
	合計	394	436
離開旅次	商場（美食街、特色餐廳、購物商場）	59	85
	影城	240	245
	旅館	21	37
	合計	320	367
總計		714	803

表 4-17 附屬事業及商業設施運具使用統計表

運具種類	小汽車	機車	公共運輸	計程車	自行車	步行	總計
運具使用比例	20.0%	10.0%	50.0%	8.0%	10.0%	2.0%	100.0%

表 4-18 附屬事業及商業設施尖峰小時衍生交通量分析表

單位：PCU/小時/雙向

分類	小汽車	機車	公共運輸	計程車	自行車	步行	總計
平常日	51	23	18	32	—	—	124
一般假日	57	27	20	36	—	—	140

表 4-19 整體開發尖峰小時衍生交通量分析表

單位：PCU/小時/雙向

年期	分類	小汽車	機車	公共運輸	計程車	總計
110 年	平常日	152	118	44	95	409
	一般假日	199	160	61	125	545
120 年	平常日	168	132	47	105	452
	一般假日	218	178	67	137	600
130 年	平常日	183	146	51	114	494
	一般假日	238	197	72	149	656

(二) 鹿港轉運站周邊道路交通影響分析

鹿港轉運站開發完成後，衍生交通量對轉運站周邊道路產生影響，故針對鹿港轉運站開發完成前、後對周邊道路進行尖峰小時服務水準進行評估。而對於服務水準評估標準，依據交通部運輸研究所「2011 年台灣公路容量手冊」(民國 100 年 10 月)標準來進行道路服務水準評估。

表 4-20、表 4-21、表 4-22 的預測分析可知，在鹿港轉運站開發後，周邊道路皆能維持原有服務水準，僅有鹿草路(自由路往中正路)服務水準由 B 級轉變為 C 級。故轉運站開發後對周邊道路交通服務水準沒有明顯影響。

表 4-20 交通量及服務水準分析表 (民國 110 年)

時間	道路名稱	路段起迄點	方向	未開發			開發後		
				尖峰小時交通量 (PCU/HR)	平均旅行速率 (公里/小時)	服務水準	尖峰小時交通量 (PCU/HR)	平均旅行速率 (公里/小時)	服務水準
平常日	鹿草路	自由路~中正路	往北	503	25.9	C	605	25.3	C
			往南	539	25.9	C	539	25.9	C
	建國路	自由路~中正路	往北	331	39.0	A	331	39.0	A
			往南	360	39.1	A	565	36.3	A
一般假日	鹿草路	自由路~中正路	往北	303	30.2	B	439	28.4	C
			往南	304	30.2	B	304	30.2	B
	建國路	自由路~中正路	往北	221	33.7	B	221	33.7	B
			往南	216	33.6	B	489	29.3	B

表 4-21 交通量及服務水準分析表 (民國 120 年)

時間	道路名稱	路段起迄點	方向	未開發			開發後		
				尖峰小時交通量 (PCU/HR)	平均旅行速率 (公里/小時)	服務水準	尖峰小時交通量 (PCU/HR)	平均旅行速率 (公里/小時)	服務水準
平常日	鹿草路	自由路~中正路	往北	500	26.0	C	613	25.1	C
			往南	552	25.8	C	552	25.8	C
	建國路	自由路~中正路	往北	333	39.0	A	333	39.0	A
			往南	369	39.0	A	595	36.0	A
一般假日	鹿草路	自由路~中正路	往北	311	30.1	B	461	28.1	C
			往南	312	30.1	B	312	30.1	B
	建國路	自由路~中正路	往北	227	33.5	B	227	33.5	B
			往南	201	34.0	B	501	29.2	B

表 4-22 交通量及服務水準分析表（民國 130 年）

時間	道路名稱	路段起迄點	方向	未開發			開發後		
				尖峰小時交通量 (PCU/HR)	平均旅行速率 (公里/小時)	服務水準	尖峰小時交通量 (PCU/HR)	平均旅行速率 (公里/小時)	服務水準
平日	鹿草路	自由路~中正路	往北	515	25.8	C	639	25.0	C
			往南	568	25.7	C	568	25.7	C
	建國路	自由路~中正路	往北	356	38.5	A	356	38.5	A
			往南	379	38.8	A	626	35.7	A
一般假日	鹿草路	自由路~中正路	往北	320	29.9	B	484	27.9	C
			往南	321	29.9	B	321	29.9	B
	建國路	自由路~中正路	往北	233	33.4	B	233	33.4	B
			往南	206	33.9	B	534	28.9	B

伍 實質發展計畫

一、計畫範圍

計畫區位於公二西側（生態休閒公園），計畫面積 0.9756 公頃。

二、計畫年期

依「都市計畫法」第 5 條規定，預計二十五年內之發展情形訂定。
故訂定計畫年期為民國 130 年。

三、旅客人數

鑑於本計畫係開發為車站專用區使用，服務對象區分為觀光旅客、一般民眾。以鹿港轉運站旅客需求預測分析可知（詳表 4-13），在民國 130 年時觀光遊客、一般民眾之旅客人數為 18,950 人旅次/日。

四、 土地使用計畫及公共設施計畫

依「彰化縣都市計畫區土地變更回饋審議原則」規定，住宅區變更為轉運專用區需回饋 10%之公共設施。故於計畫區南側規劃一處細部計畫廣場兼停車場用地，面積 0.0976 公頃，作為開放空間使用，可加強計畫區之整體環境品質，北側規劃為轉運專用區，供鹿港地區大眾運輸使用，面積 0.8780 公頃（詳表 5-1 土地使用計畫面積表、圖 5-1 土地使用計畫內容示意圖）。

表 5-1 土地使用計畫面積表

分區		面積（公頃）	百分比
土地使用分區	轉運專用區	0.8780	90.00%
公共設施用地	廣場兼停車場用地	0.0976	10.00%
合計		0.9756	100.00%

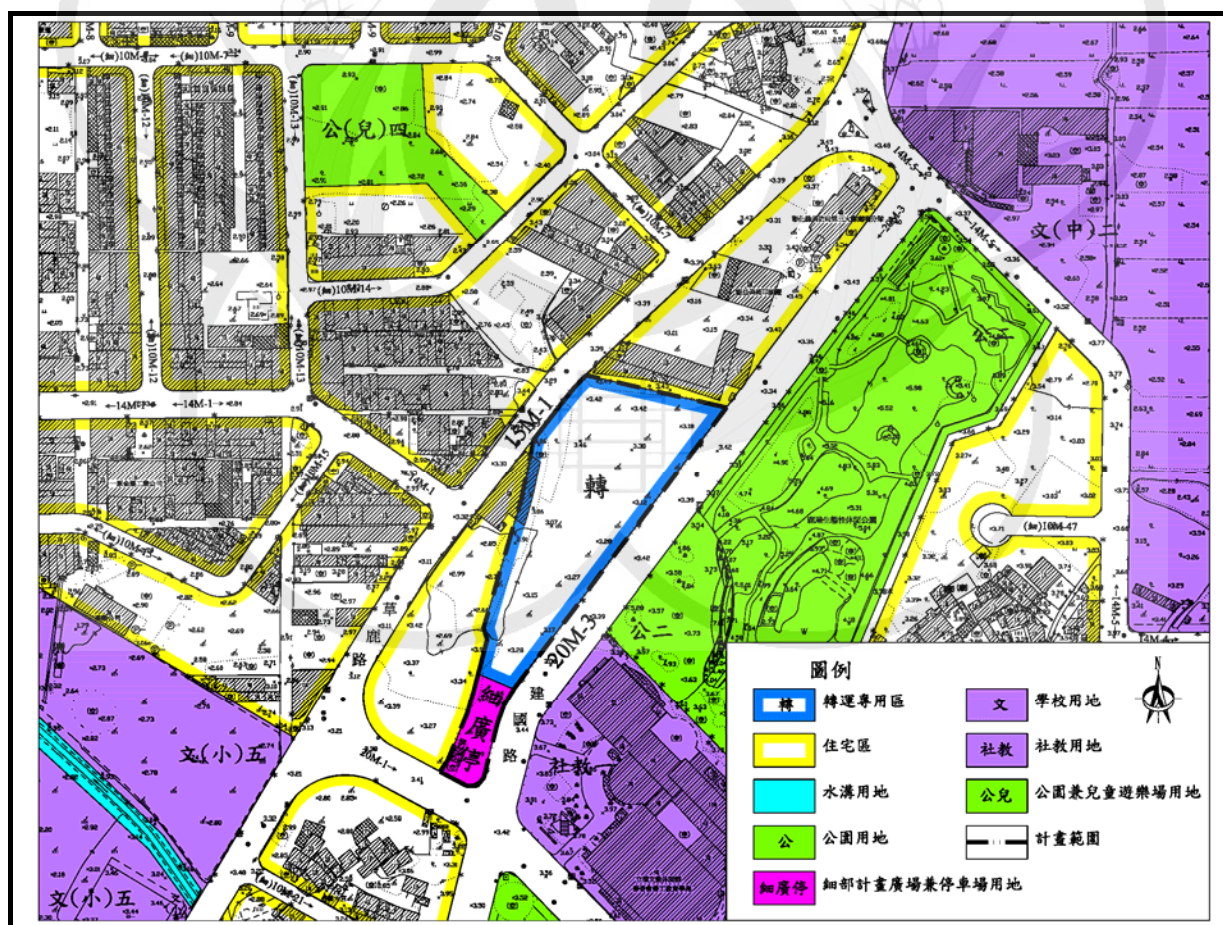


圖 5-1 土地使用計畫內容示意圖

五、都市防災計畫

將計畫區南側之細部計畫廣場兼停車場用地規劃為避難場所，東側之公二、社教一規劃為臨時收容場所，以供災害發生使用（詳圖 5-2 都市防災規劃示意圖），兩側道路皆規劃為救援輸送道路。

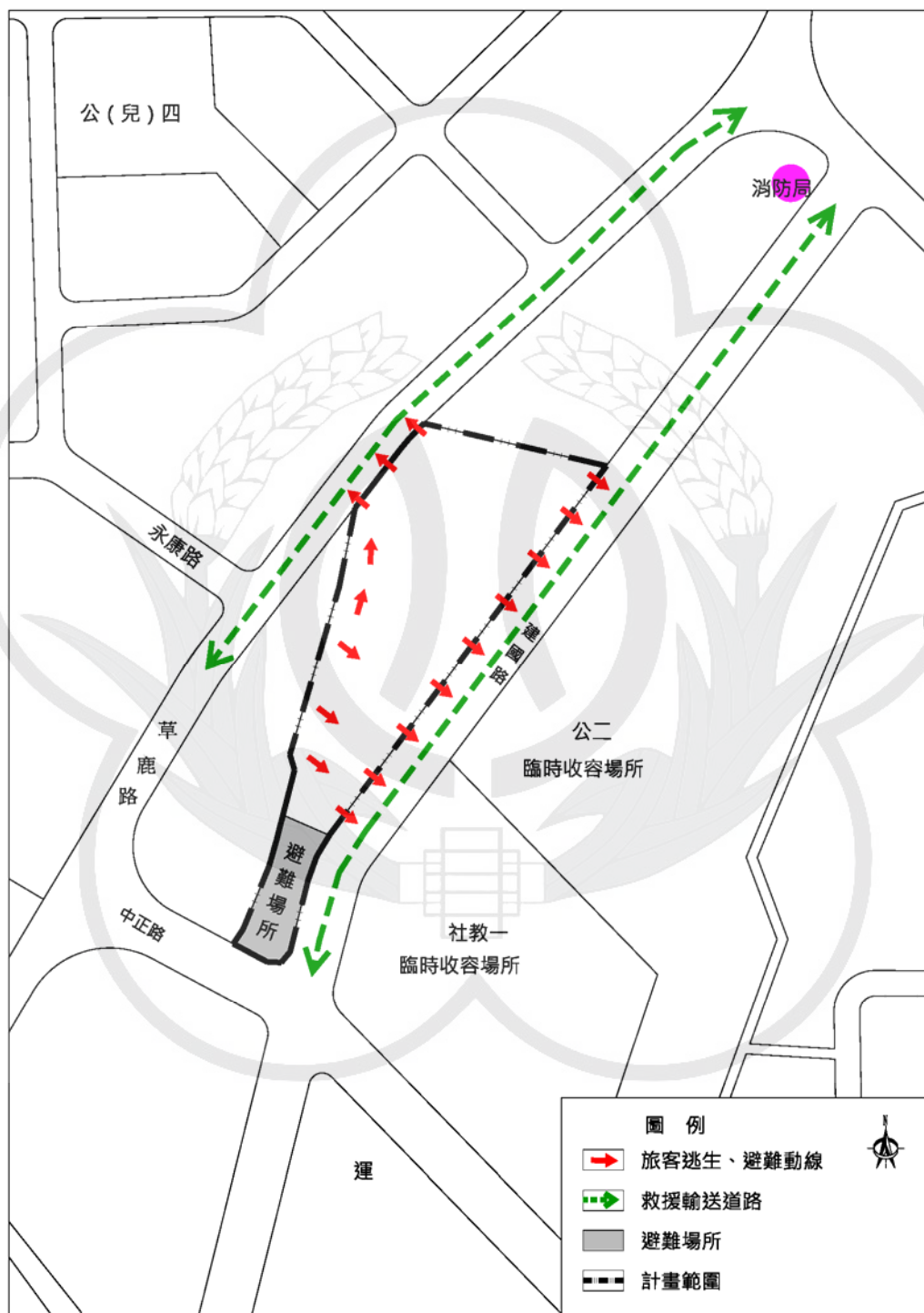
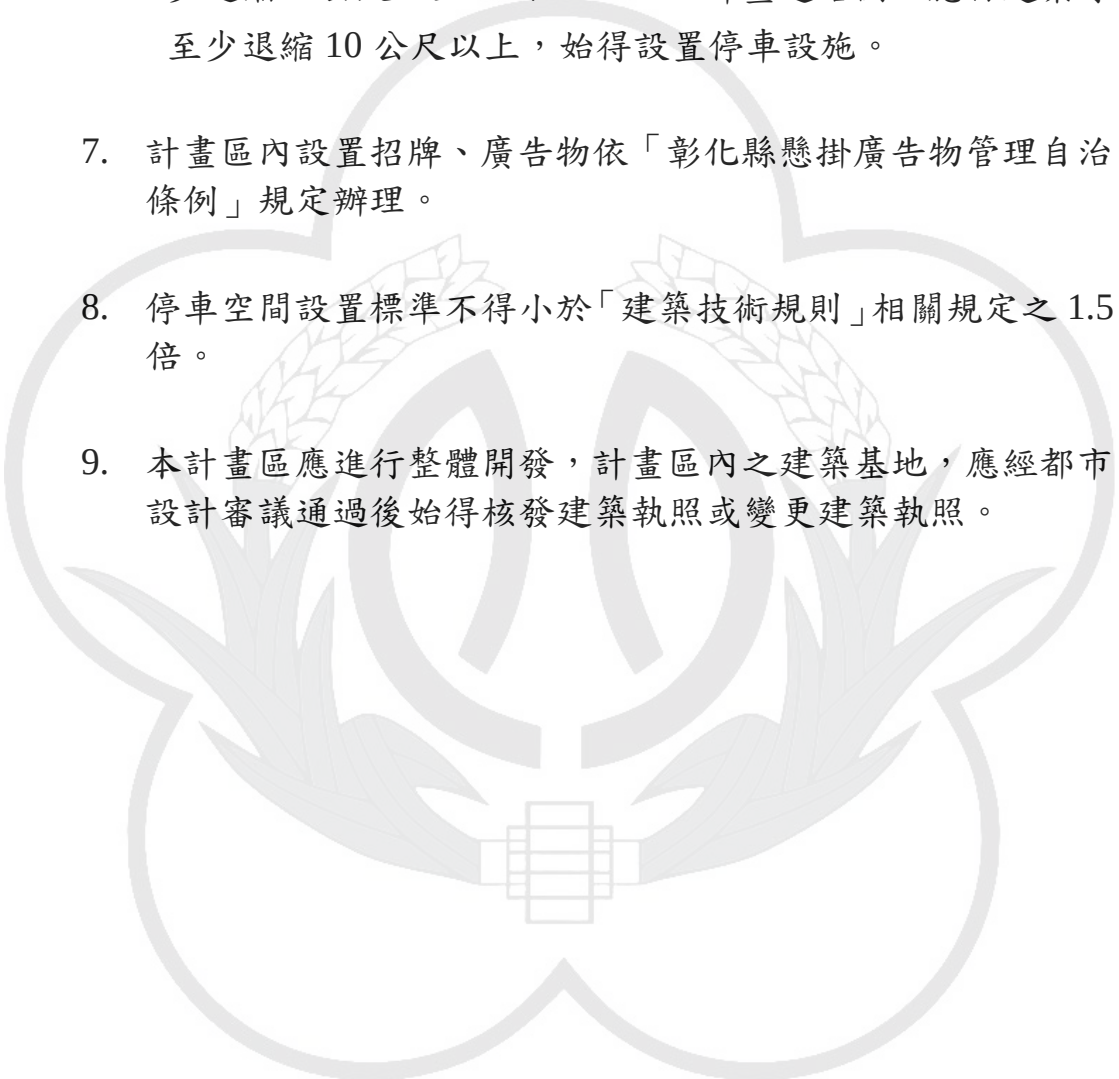


圖 5-2 都市防災規劃示意圖

六、 土地使用分區管制要點

1. 本要點依都市計畫法第 22 條及都市計畫法台灣省施行細則第 35 條規定訂定之。
2. 本計畫區內之建築物及土地使用，應依本要點之規定管制，本要點未規定事項，依其他相關法令辦理。
3. 轉運專用區之建蔽率不得大於 60%、容積率不得大於 250%。
4. 轉運專用區供交通轉運、停車、運具充電，以及相關設施使用。其中交通轉運、停車、運具充電使用樓地板面積不得少於申請總樓地板面積 20%，其餘部分得供下列使用：
 - (1) 旅館業
 - (2) 住宿業
 - (3) 旅行業
 - (4) 汽車貨運業（限快遞）
 - (5) 汽車修理業（限汽車清潔）
 - (6) 零售業
 - (7) 百貨超市業、便利商店業
 - (8) 餐飲業
 - (9) 第二類電信業（限視訊會議服務、寬頻數據交換通信（ATM））
 - (10) 會議及展覽服務業
 - (11) 音樂展演空間業
 - (12) 藝文服務業
 - (13) 競技及休閒運動場館業
 - (14) 電影片映演業
 - (15) 經彰化縣都市計畫委員會審查核准之使用項目
5. 廣場兼停車場用地僅得供觀光三輪車、自行車之停放使用。停車空間不大於該公共設施面積 50%。

- 
6. 建築基地、公共設施之退縮建築規定如下：
- (1) 建築物面臨 15M-1 計畫道路側，應自建築線至少退縮 8 公尺以上建築，退縮空間得計入法定空地。
 - (2) 建築物面臨 20M-3 計畫道路側，應自建築線至少退縮 10 公尺以上建築，退縮空間得計入法定空地。
 - (3) 廣場兼停車場用地面臨 20M-1 計畫道路側，應自建築線至少退縮 8 公尺以上、面臨 20M-3 計畫道路側，應自建築線至少退縮 10 公尺以上，始得設置停車設施。
7. 計畫區內設置招牌、廣告物依「彰化縣懸掛廣告物管理自治條例」規定辦理。
8. 停車空間設置標準不得小於「建築技術規則」相關規定之 1.5 倍。
9. 本計畫區應進行整體開發，計畫區內之建築基地，應經都市設計審議通過後始得核發建築執照或變更建築執照。

七、 都市設計準則

為塑造計畫區之整體建築風貌與維護整體都市景觀，訂定都市設計準則，規範內容如下：

1. 開放性空間留設原則

- (1) 申請建築基地之法定空地應盡量集中留設，並配合週邊公共開放空間系統設置出入口，以構成串連效果。
- (2) 開放空間除應予綠美化外，不得搭蓋棚架、建築物或為其他使用。
- (3) 應留設寬 3.5 公尺以上之人行步道。人行步道應考量無障礙通行環境，以提供人行的舒適性與安全性。
- (4) 轉運專用區臨接 20M-3（建國路）、15M-1（鹿草路一段）之退縮地，應適度景觀綠美化，設置環境藝術及街道家具等設施。
- (5) 轉運專用區與住宅區相鄰之境界線，應留設淨寬至少 1.5 公尺法定空地。

2. 為維護景觀並加強綠化、排水，有關景觀與植栽綠美化應依下列規定辦理：

- (1) 建築基地之法定空地，應以集中留設為原則，且該空地綠覆率不得小於 50%。法定空地之鋪面應以透水性材質之地磚鋪設。
- (2) 建築基地內之電力、給排水、瓦斯、電信、視訊等公共管線應以地下化為原則，若管線必須於地面層或建築物牆面通過時，應加以適當美化處理，避免其直接暴露。
- (3) 廣場兼停車場用地之綠覆率不得小於 60%。廣場兼停車場用地之鋪面，以植草磚或透水性材質之地磚鋪設。
- (4) 廣場兼停車場用地、法定空地應以整體規劃設計為原則，並經主管機關同意後始得施工。
- (5) 植栽樹種之選擇應以原生或馴化樹種為原則，應考慮生態多樣化。

3. 交通規劃

- (1) 本計畫之開發應辦理交通影響評估。
- (2) 場站動線設計應配合大眾運具轉運功能之規劃，讓人、車動線順暢不受阻礙。
- (3) 有關附屬事業規劃之車輛出入口應予整併設置，以避免過多之車道出入口影響人行道上行人行走安全。
- (4) 本計畫所衍生之停車需求，應於基地內部化處理，且其停車空間應予分別集中配置，車行動線亦應分別規劃，避免車輛停等空間外部化。
- (5) 有關大客車及其他車輛由基地周邊平面道路進出計畫區時，其所衍生之交通延滯及車輛停等空間應盡量於基地內規劃留設吸納，且車道若穿越人行道時，其路面高程應以順平處理，並於車道出入口增設警示設施，以維護行人行走安全。
- (6) 轉運專用區之建築基地應考量實際需要設置臨時停車空間，並以不妨礙汽、機車主要出入口之動線為原則。

4. 建築物量體及造型

- (1) 建築基地之開挖率不得大於 70%。
- (2) 建築基地內建築物其立面外牆顏色及量體造型應與周邊景觀和諧，避免造成環境衝擊。
- (3) 建築材料應盡量選擇符合建築基地景觀需求之綠建材或天然材質，以符合環保再生原則。
- (4) 建築物屋頂突出物及其必要附屬設備（如冷氣機、水塔、廢氣排出口、通信鐵塔、避雷針及類似設施物等）之設置，應考量建築物造型作整體設計，以不影響建築物臨街面為原則，以維建築物整體立面景觀。如有設置排放廢氣或排煙設備之必要時，其排放口之設置不得朝向計畫道路。
- (5) 招牌廣告應與建築物造型整合設計，並採正面式之招牌廣告。

5. 建築基地內應設置全區指標系統，指示相關位置及方向，惟其設置位置及型式，以不阻礙行人通行為原則，且指標系統文字應同時以中、英文標示。商業識別標誌以集中設置為原則，以避免混淆本轉運站之識別標誌。
6. 本準則未規定事項，適用「彰化縣都市設計審議作業程序」及相關法令之規定。
7. 如都市設計審議委員會之決議與本準則不符者，依其決議事項辦理。



陸 事業及財務計畫

一、 開發方式

引進民間資金、技術進行轉運站之開發、經營，可疏解政府預算、人力資源有限之困境，亦可提升地方公共建設服務水準。因彰化縣政府財政與人力資源限制，以及鹿港轉運站坐落 9 筆土地皆為公有土地，故依「促進民間參與公共建設法」第 8 條第 1 項第 1 款規定，民間機構投資新建並為營運；營運期間屆滿後，移轉該建設之所有權予政府，即為興建－營運－移轉（Build－Operate－Transfer，簡稱 BOT）；或則由民間機構營運、政府投資興建完成之建設，營運期間屆滿後，營運權歸還政府，即為營運－移轉（Operate－Transfer，簡稱 OT），為本計畫之開發方式。

二、 事業及財務計畫

為促進居民、觀光旅客搭乘大眾公共運輸習慣，並且解決鹿港地區停車、交通壅塞問題，特許廠商應進行國道客運、臺灣好行、地區客運、市區公車等路線整合作業。特許廠商應會同縣府交通主管單位與前揭公路客運業者，配合整體規劃構想－公路客運路線調整原則，進行鹿港市區行駛路段調整協商。另外，特許廠商應以正式營運日起至特許營運期間結束，配合整體規劃構想－接駁公車路線規劃原則，提供鹿港老街接駁公車服務，接駁路線規劃需經縣府交通主管單位審查同意。

鹿港轉運站若以民間參與公共建設 BOT 方式開發，開發經費由特許公司自行籌措，特許經營期間 50 年。若以民間參與公共建設 OT 方式開發，開發經費則由縣府籌措。

計畫區內土地為縣府、國有財產署等公有土地，縣府於民國 105 年 9 月 23 日召開「鹿港轉運站先期可行性評估暨初步規劃設計案」期中審查會議，以及民國 105 年 10 月 3 日召開「研商『鹿港轉運站』用地取得、開發規模、開發方式及都市計畫變更等相關事宜研商會議」，決議土地取得方式以合作開發模式辦理。

表 6-1 事業及財務計畫表

公共設施項目		細廣場兼停車場用地
面積（公頃）		0.0976
土地取得方式	一般徵收	
	市地重劃	
	區段徵收	
	撥用或其它	√
開發經費	土地徵購及地上物補償費	
	整地費	59
	工程費	156
	合計（萬元）	215
主辦單位		彰化縣政府
預定完成期限		民國 111 年
經費來源		以促進民間參與公共建設方式籌措經費，或縣府編定預算

註 1：表內面積以核定圖實地分割測量面積為準。

註 2：開闢經費概估方式：土地補償 10,000 元／平方公尺，整地費 600 元／平方公尺，工程費 1,600 元／平方公尺。

註 3：本表所列之開發經費、預定完成期限得視辦理機關需求調整。