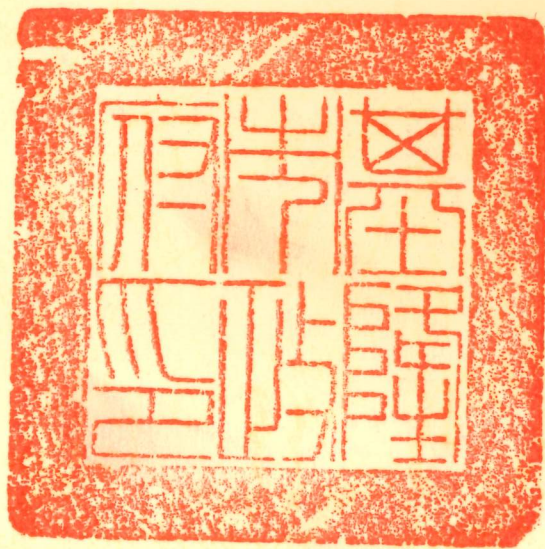


公開展覽書

基隆市政府
都市計畫

中華民國 115 年 3 月

擬定基隆市都市計畫（配合基隆南港間通勤軌道建設計畫）
（SB18、SB19、SB20、SB21、SB22 站及機廠）細部計畫書



擬定機關：基隆市政府

中華民國 115 年 3 月

擬定基隆市都市計畫（配合基隆南港間通勤軌道建設計畫）
（SB18、SB19、SB20、SB21、SB22 站及機廠）細部計畫書

擬定機關：基隆市政府

基隆市都市計畫審核摘要表		
項	目	說
都市計畫名稱	擬定基隆市都市計畫（配合基隆南港間通勤軌道建設計畫）（SB18、SB19、SB20、SB21、SB22 站及機廠）細部計畫書	
擬定都市計畫法令依據	都市計畫法第 22 條	
擬定都市計畫機關	基隆市政府	
自擬細部計畫或申請變更都市計畫之機關名稱或土地權利關係人姓名	新北市政府捷運工程局	
本案公開展覽起訖日期	公開展覽： 登報日期：	
	公開說明會：	
人民團體對本案之反應意	詳公民或團體陳情意見綜理表	
本案提交各級都市計畫委員會審核結果	市	級

目 錄

第一章、緒論	1
一、計畫緣起與目的	1
二、法令依據	2
第二章、計畫範圍	5
一、擬定編號 1:捷運系統用地（捷 1）	5
二、擬定編號 2:捷運系統用地（捷 2）	5
三、擬定編號 3:捷運系統用地（捷 3）	5
四、擬定編號 4:捷運系統用地（捷 4）	5
五、擬定編號 5:捷運系統用地（捷 5）	6
六、擬定編號 6:捷運系統用地（捷 6）	6
七、擬定編號 7:捷運系統用地（捷 7）	6
八、擬定編號 8:捷運系統用地（捷 8）	6
九、擬定編號 9:捷運系統用地（捷 9）	6
十、擬定編號 10:捷運系統用地（捷 10）	6
十一、擬定編號 11:捷運系統用地（捷 11）	7
十二、擬定編號 12:捷運開發區（捷開 1）	7
第三章、相關計畫與現行都市計畫概要	22
一、上位計畫	22
二、相關計畫	31
三、現行都市計畫內容概述	48
第四章、發展現況分析	56
一、土地使用發展現況	56
二、周邊公共設施發展現況	85
三、環境影響評估	94
四、交通系統現況	98
五、都市防災計畫	104
六、都市衛生	106
第五章、整體規劃原則	108
一、整體規劃構想	108

二、捷運設施用地變更原則	111
三、各車站規劃構想	114
四、車站周圍地區市場分析	124
第六章 事業及財務計畫	127
一、開發方式	127
二、財務計畫	127
第七章 土地使用分區管制要點	129
第八章 其他應表明事項	132
附件一、准予辦理個案變更都市計畫認定函影本	附-1
附件二、都市計畫草案公開展覽前座談會紀錄	附-3
一、 114 年 2 月 6 日 (四) -七堵場	附-7
二、 114 年 2 月 7 日 (五) -暖暖場	附-24
三、 公民或團體陳情意見綜理表	附-62
附件三、土地清冊	附-79
附件四、八堵機廠捷運開發區容積率 380%確認函影本	附-93

圖目錄

圖 1-1	基隆捷運路線及各車站位置示意圖.....	3
圖 1-2	基隆市行經路段套疊基隆市都市計畫示意圖.....	4
圖 2-1	計畫位置示意圖.....	11
圖 2-2	捷運系統用地 1 位置示意圖.....	12
圖 2-3	捷運系統用地 2 位置示意圖.....	13
圖 2-4	捷運系統用地 3 位置示意圖.....	14
圖 2-5	捷運系統用地 4 位置示意圖.....	15
圖 2-6	捷運系統用地 5 位置示意圖.....	16
圖 2-7	捷運系統用地 6 位置示意圖.....	17
圖 2-8	捷運系統用地 7 位置示意圖.....	18
圖 2-9	捷運系統用地 8 及 9-1~9-2 位置示意圖.....	19
圖 2-10	捷運系統用地 9-3~9-41 位置示意圖.....	20
圖 2-11	捷運系統用地 10、11 及捷開 1 位置示意圖.....	21
圖 3-1	基隆市國土計畫—基隆市區域發展定位示意圖.....	26
圖 3-2	基隆市國土計畫—國土城鄉發展結構示意圖.....	27
圖 3-3	基隆捷運場站變更位置示意圖.....	29
圖 3-4	河谷廊帶整體計畫願景圖.....	32
圖 3-5	汐東捷運路線及各車站位置示意圖.....	34
圖 3-6	捷運民生汐止線路線規劃示意圖.....	36
圖 3-7	配合「基隆南港間通勤軌道建設計畫-中運量捷運」基隆市境內場站地區都市設計暨土地開發先期規劃委託專業服務案模擬圖.....	38
圖 3-8	變更基隆市主要計畫(部分倉儲區為機關用地)案都市計畫圖.....	40
圖 3-9	配合堵南街工程拓寬變更計畫示意圖.....	42
圖 3-10	變更基隆市主要計畫(基隆捷運北五堵站附近地區專案通盤檢討)案暨擬定基隆市捷運北五堵站附近地區細部計畫案示意圖.....	44
圖 3-11	基隆智慧科技園區計畫範圍及使用機能規劃構想圖.....	45
圖 3-12	基隆市都市計畫範圍示意圖.....	51
圖 3-13	擴大暨變更基隆市主要計畫(通盤檢討)案交通系統計畫示意圖.....	51
圖 3-14	基隆市都市計畫土地使用分區示意圖.....	52
圖 4-1	捷運系統用地 1 現況及權屬示意圖.....	57
圖 4-2	捷運系統用地 2 現況及權屬示意圖.....	59
圖 4-3	捷運系統用地 2 與基隆捷運北五堵站附近地區專案通盤檢	

	討示意圖	60
圖 4-4	捷運系統用地 3 現況及權屬示意圖	63
圖 4-5	捷運系統用地 3 與堵南街拓寬計畫範圍關係位置示意圖 ..	64
圖 4-6	捷運系統用地 4 現況及權屬示意圖	66
圖 4-7	捷運系統用地 5 現況及權屬示意圖	68
圖 4-8	捷運系統用地 6 現況及權屬示意圖	70
圖 4-9	捷運系統用地 7 現況及權屬示意圖	72
圖 4-10	捷運系統用地 8 現況及權屬示意圖	74
圖 4-11	捷運系統用地 9 現況及權屬示意圖	78
圖 4-12	捷運系統用地 10 現況及權屬示意圖	80
圖 4-13	捷運系統用地 11 現況及權屬示意圖	82
圖 4-14	捷運開發區 1 現況及權屬示意圖	84
圖 4-15	SB18 站周邊公共設施用地分布示意圖	85
圖 4-16	SB19 站周邊公共設施用地分布示意圖	86
圖 4-17	SB20 站周邊公共設施用地分布示意圖	87
圖 4-18	SB21 站周邊公共設施用地分布示意圖	88
圖 4-19	SB22 站周邊公共設施用地分布示意圖	90
圖 4-20	周邊公共設施開闢情形示意圖	93
圖 4-21	周邊自行車系統示意圖	101
圖 4-22	基隆市主要計畫防災動線及避難場所示意圖	106
圖 4-23	基隆市污水下水道系統第三期實施計畫圖	107
圖 5-1	本計畫路線示意圖	109
圖 5-2	SB18 站出入口位置及規劃構想模擬示意圖	116
圖 5-3	SB19 站出入口位置及規劃構想模擬示意圖	117
圖 5-4	SB20 站出入口位置及規劃構想模擬示意圖	118
圖 5-5	SB21 站出入口位置及規劃構想模擬示意圖	119
圖 5-6	SB22 站出入口位置及規劃構想模擬示意圖	123
圖 5-7	八堵車站地區近 5 年住宅新屋成交單價趨勢	126
圖 5-8	八堵車站地區近 5 年住宅新屋成交量趨勢	126
圖 5-9	八堵車站周邊地區使用分區及市場價格分析示意圖	126

表 目 錄

表 2-1	擬定基隆都市計畫（配合基隆南港間通勤軌道建設計畫（SB18、SB19、SB20、SB21、SB22 站）細部計畫案」土地使用計畫面積表	8
表 3-1	各級國土計畫相關時程規劃表	22
表 3-2	上位計畫對本案之指導綜理表	30
表 3-3	相關計畫與本計畫之關係綜整表	46
表 3-4	本案涉及基隆市都市計畫實施歷程一覽表	48
表 3-5	現行土地使用計畫面積分配表	53
表 4-1	捷運系統用地 1 土地權屬分析表	56
表 4-2	捷運系統用地 2 土地權屬分析表	58
表 4-3	捷運系統用地 3 土地權屬分析表	61
表 4-4	捷運系統用地 4 土地權屬分析表	65
表 4-5	捷運系統用地 5 地權屬分析表	67
表 4-6	捷運系統用地 6 土地權屬分析表	69
表 4-7	捷運系統用地 7 土地權屬分析表	71
表 4-8	捷運系統用地 8 土地權屬分析表	73
表 4-9	捷運系統用地 9 土地權屬分析表	75
表 4-10	捷運系統用地 10 土地權屬分析表	79
表 4-11	捷運系統用地 11 土地權屬分析表	81
表 4-12	捷運開發區 1 土地權屬分析表	83
表 4-13	基隆捷運路線捷運廠站周邊公共設施現況表	91
表 4-14	基隆市七堵區公車及客運路線表	99
表 4-15	路邊停車供給彙整表	100
表 4-16	路邊停車供給彙整表	100
表 4-17	本計畫施工期間道路交通量及服務水準評估	103
表 4-18	目標年市區道路平日晨峰小時交通量變化預測結果比較表	104
表 4-19	目標年大臺北都會區平日全日運具市場變化預測結果比較	104
表 5-1	本計畫捷運設施用地變更原則彙整表	113
表 5-2	車站規劃內容摘要表	115
表 5-3	捷運開發區 1 之開發強度一覽表	122
表 6-1	基隆捷運建設經費分擔表(中央補助基隆 86%).....	128
表 7-1	車站規劃內容摘要表	129

第一章、緒論

一、計畫緣起與目的

為因應臺鐵南港基隆間鐵路所面臨環島城際列車及基隆聯外通勤列車之多重需求，提升基隆聯外軌道運輸品質，並促進地區發展及活化轉型，交通部鐵道局辦理「基隆南港間通勤軌道建設計畫」（以下簡稱本計畫），並依據 108 年 4 月 10 日行政院核定之可行性研究續辦綜合規劃作業。

由於本計畫行經雙北市及基隆市等三個行政轄區，並與捷運民生汐止線第一期規劃路線/車站重疊，交通部 109 年 10 月 13 日邀集三市首長召開北北基軌道路網政策溝通平台會議，確認本計畫與捷運民生汐止線汐止到東湖段(即「汐東捷運」)係屬同一路網，將整合為中運量捷運系統同步推動。為協調本計畫之後續推動，交通部於 112 年 2 月 7 日拜會侯市長，初步共識由新北市政府擔任興建及營運主管機關。本計畫綜合規劃報告及修正後可行性研究報告已經行政院 113 年 1 月 31 日核定，確認優先建設南港至八堵段（下稱基隆捷運第一階段），並交由本府續辦興建及營運，另行政院核定函指示，為汐東捷運、基隆捷運及規劃中之民生汐止線臺北市段等 3 項計畫營運需求，亦須評估增設 1 座機廠需求。

基隆捷運第一階段路線全線，由基隆市暖暖區八堵火車站後站設置 SB22 站起始，經八堵路至明德一路後，於工建西路及崇孝街口新設 SB21 站，通過 SB21 站跨七賢橋至俊賢路、跨越六合橋至工建西路新設 SB20 站沿工建西路西行、跨越五福橋進入實踐路於百福公園西側新設 SB19 站，沿實踐路跨越基隆河經堵南街進入基隆智慧科技園區新設 SB18 站，轉入明德三路及大同路三段後於新北市汐止區長榮貨櫃場新設 SB17 站，再過新北市規劃之開發用地後新設 SB16 站，轉入新台五路二段銜接至汐東捷運共軌段之 SB14 汐止區公所站，至 SB34 站分設月台，路線接續由大同路側轉利用臺鐵第三軌路廊用地，經過新設立之

SB33 站始地面下，以地下潛盾隧道方式行經南港路並於南港路經貿二路設 SB32 站沿南港路至終點 SB31 站，路線長約 15.6 公里，共設置 1 座平面車站、9 座高架車站、1 座半地下車站及 2 座地下車站，合計 13 站，並與汐東捷運共用汐止社后機廠，(詳圖 1-1)；其中位於基隆市轄區內共計 1 座平面車站、4 座高架車站，以及臺北捷運民生汐止線規劃設置的八堵機廠，路線長約 6.64 公里。

為推動基隆捷運第一階段工程建設需要，捷運所需用地之都市計畫變更作業擬依都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款辦理，以利捷運工程之推動。其作業依據「基隆南港間通勤軌道建設計畫綜合規劃報告書」核定內容，並配合基隆捷運第一階段基本設計（南港至八堵段）之成果，以及因應基隆捷運沿線增設機廠（八堵機廠）之政策需要，研擬捷運所需用地之都市計畫變更內容，並依據都市計畫法相關規定研擬相關書圖及進行都市計畫程序。

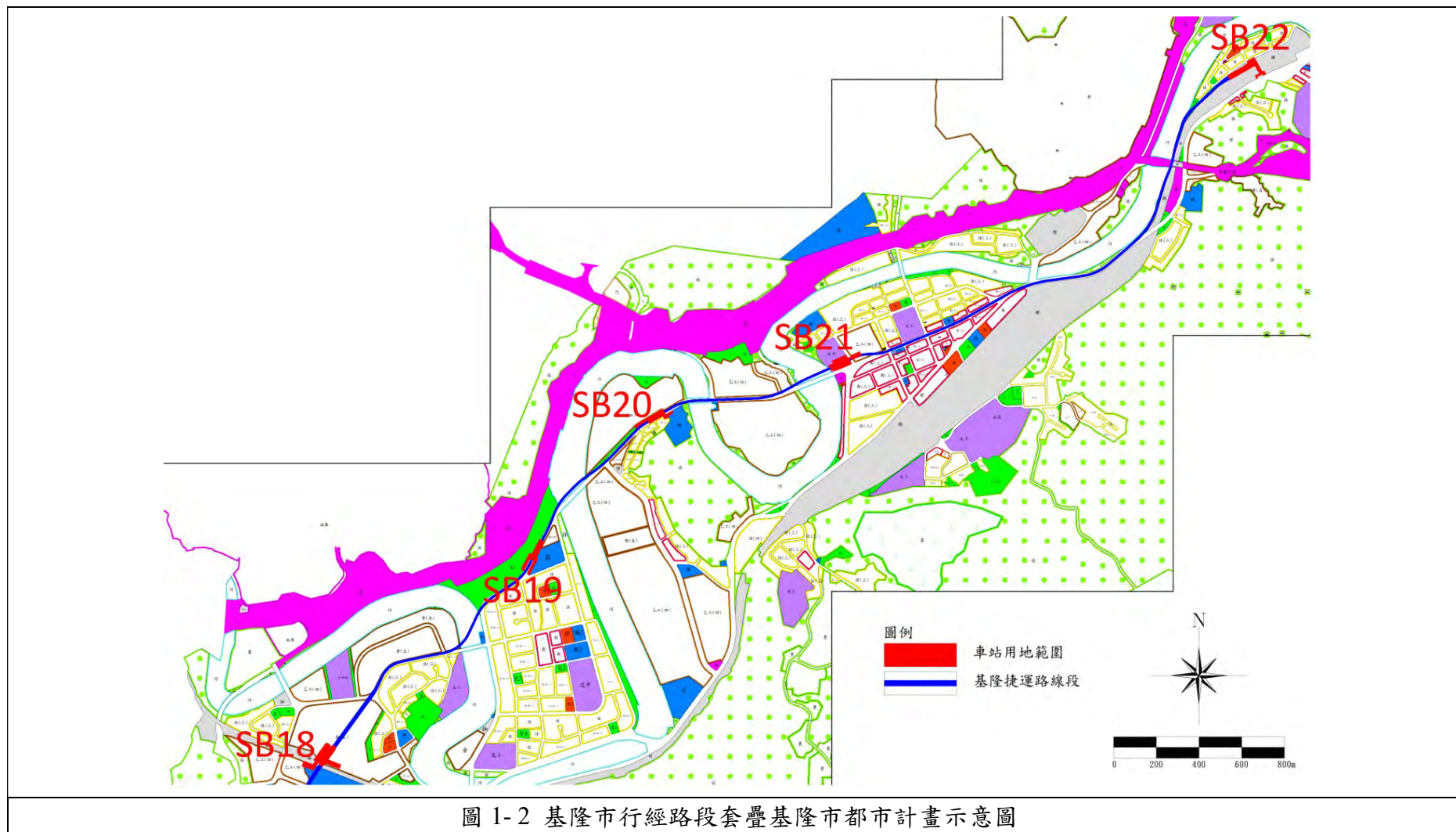
二、法令依據

依都市計畫法第 22 條規定辦理。



圖 1-1 基隆捷運路線及各車站位置示意圖

資料來源:新北市捷運工程局基隆捷運路網圖，經本計畫繪製。



資料來源:本計畫繪製。

第二章、計畫範圍

基隆捷運第一階段路線於基隆市主要計畫區設置 4 座高架車站(SB18、SB19、SB20、SB21 站)、1 座平面車站(SB22 站)及 1 座機廠(八堵機廠)，計畫範圍包含 11 處捷運系統用地、1 處捷運開發區(含 SB22 站及八堵機廠)，另 SB18~SB21 四站捷運開發區由基隆市政府辦理。

計畫範圍為基隆捷運沿線高架路段及車站及出入口等相關設施最外圍用地範圍線，各位置及範圍詳圖 2-1 所示，分述說明如下：

一、擬定編號 1:捷運系統用地（捷 1）

SB17 至 SB18 高架路線段穿越範圍，位於七堵區明德三路東北側至臺鐵軌道以南帶狀範圍，面積約 0.1167 公頃，現行都市計畫為乙種工業區(四)、倉儲區(五)、保護區、機關用地及道路用地等範圍。

二、擬定編號 2:捷運系統用地（捷 2）

SB18 站及東、西、南側出入口，位於七堵區明德三路北側、陸軍北五堵營區西北側並鄰近臺鐵軌道，面積約 0.5136 公頃，現行都市計畫為乙種工業區(四)、倉儲區(五)、機關用地及鐵路用地。

三、擬定編號 3:捷運系統用地（捷 3）

SB18 至 SB19 高架路線段穿越範圍(不含堵南街拓寬計畫變更範圍)，位於七堵區堵南街周邊沿線，面積約 0.1424 公頃，現行都市計畫為倉儲區(五)及保護區。

四、擬定編號 4:捷運系統用地（捷 4）

SB19 站南側出入口，位於七堵區實踐路東側及福五街西側，面積約 0.1067 公頃，現行都市計畫為機關用地。

五、擬定編號 5:捷運系統用地 (捷 5)

SB19 至 SB20 高架路線段穿越範圍，位於七堵區五福橋以東及工建西路以北，面積約 0.0140 公頃，現行都市計畫為乙種工業區(四)及綠地用地。

六、擬定編號 6:捷運系統用地 (捷 6)

SB20 站位於七堵區工建西路上六堵淨水場西北側，出入口分別位於工建西路南北兩側，面積約 0.2194 公頃，現行都市計畫為住宅區(三)、乙種工業區(四)、綠地用地及機關用地。

七、擬定編號 7:捷運系統用地 (捷 7)

SB20 至 SB21 高架路線段穿越範圍，位於七堵區俊賢路以北，面積約 0.0147 公頃，現行都市計畫為乙種工業區(四)、保護區。

八、擬定編號 8:捷運系統用地 (捷 8)

SB21 站體及東、西側出入口，位於七堵區明德一路北側及崇孝街東西兩側，面積約 0.5557 公頃，現行都市計畫為乙種工業區(四)及學校用地(中學用地)。

九、擬定編號 9:捷運系統用地 (捷 9)

SB21 至 SB22 高架路線段穿越範圍，位於七堵區明德一路以北至台 62 暖暖交流道附近範圍，面積約 0.0870 公頃，現行都市計畫為乙種工業區(四)、保護區、鐵路用地、道路用地及快速道路用地。

十、擬定編號 10:捷運系統用地 (捷 10)

SB21 至 SB22 平面路線段範圍，位於台 62 暖暖交流道以北及鄰近臺鐵軌道之八堵路沿線，面積約 0.2152 公頃，現行都市計畫為住宅區、綠地用地及鐵路用地。

十一、擬定編號 11:捷運系統用地（捷 11）

SB22 站南側出入口範圍，位於八堵路北側，鄰近臺鐵八堵火車站，面積約 0.0548 公頃，現行都市計畫為鐵路用地。

十二、擬定編號 12:捷運開發區（捷開 1）

SB22 站及八堵機廠，位於暖暖區八堵路北側及金華街南側，面積約 6.2085 公頃，現行都市計畫為住宅區、保護區、公園兼兒童遊樂場用地、廣場兼停車場用地、市場用地、綠地用地、鐵路用地及道路用地。

表 2-1 擬定基隆都市計畫(配合基隆南港間通勤軌道建設計畫(SB18、SB19、SB20、SB21、SB22 站)細部計畫案)土地使用計畫面積表

編號	站別	位置	變更內容		
			主要計畫 (m ²)	細部計畫 (m ²)	
擬 1	捷 1-1	SB17-SB18 高架路線 段(基隆市 轄區)	七堵區明德三路東北側至臺鐵軌道以南帶狀範圍,涉及目前工業區、倉儲區、保護區、機關用地及道路用地	捷運系統用地 (1,166.76)	捷運系統用地 (1,166.76)
	捷 1-2				
	捷 1-3				
	捷 1-4				
	捷 1-5				
	捷 1-6				
	捷 1-7				
	捷 1-8				
	捷 1-9				
	捷 1-10				
	捷 1-11				
	捷 1-12				
	捷 1-13				
	捷 1-14				
	捷 1-15				
	捷 1-16				
	捷 1-17				
擬 2	捷 2-1	SB19	七堵區明德三路北側、陸軍北五堵營區西北側並鄰近臺鐵軌道,涉及目前工業區、倉儲區、機關用地及鐵路用地	捷運系統用地 (5,136.08)	捷運系統用地 (5,136.08)
	捷 2-2				
	捷 2-3				
	捷 2-4				
	捷 2-5				
	捷 2-6				
	捷 2-7				
	捷 2-8				
	捷 2-9				
擬 3	捷 3-1	SB18-SB19 高架路線 段	七堵區堵南街周邊沿線,涉及目前倉儲區及保護區(不含堵南街拓寬計畫變更範圍)	捷運系統用地 (1,424.38)	捷運系統用地 (1,424.38)
	捷 3-2				
	捷 3-3				
	捷 3-4				
	捷 3-5				
	捷 3-6				
	捷 3-7				
	捷 3-8				
	捷 3-9				

編號		站別	位置	變更內容	
				主要計畫 (m ²)	細部計畫 (m ²)
擬 4	捷 4	SB19	位於七堵區實踐路東側及福五街西側範圍，涉及目前機關用地	捷運系統用地 (1,067.43)	捷運系統用地 (1,067.43)
擬 5	捷 5-1	SB19-SB20 高架路線 段	七堵區五福橋以東工 建西路以北範圍，涉及 目前工業區	捷運系統用地 (140.24)	捷運系統用地 (140.24)
	捷 5-2				
	捷 5-3				
擬 6	捷 6-1	SB20	七堵區工建西路上六 堵淨水場西北側範 圍，涉及目前住宅區、 工業區及機關用地	捷運系統用地 (2,194.32)	捷運系統用地 (2,194.32)
	捷 6-2				
	捷 6-3				
擬 7	捷 7-1	SB20-SB21 高架路線 段	七堵區俊賢路以東靠 近七賢橋路段，涉及目 前工業區及保護區	捷運系統用地 (147.09)	捷運系統用地 (147.09)
	捷 7-2				
	捷 7-3				
	捷 7-4				
擬 8	捷 8-1	SB21	七堵區明德一路北側 及崇孝街東西兩側範 圍，涉及目前工業區及 中學用地	捷運系統用地 (5,557.25)	捷運系統用地 (5,557.25)
	捷 8-2				
擬 9	捷 9-1	SB21-SB22 高架路線 段	七堵區明德一路以北 至台 62 暖暖交流道附 近之高架路線段範 圍，涉及目前工業區、 保護區、鐵路用地及道 路用地	捷運系統用地 (870.45)	捷運系統用地 (870.45)
	捷 9-2				
	捷 9-3				
	捷 9-4				
	捷 9-5				
	捷 9-6				
	捷 9-7				
	捷 9-8				
	捷 9-9				
	捷 9-10				
	捷 9-11				
	捷 9-12				
	捷 9-13				
	捷 9-14				
	捷 9-15				
	捷 9-16				
捷 9-17					
捷 9-18					
捷 9-19					
捷 9-20					
捷 9-21					
捷 9-22					

編號	站別	位置	變更內容		
			主要計畫 (m ²)	細部計畫 (m ²)	
	捷 9-23				
	捷 9-24				
	捷 9-25				
	捷 9-26				
	捷 9-27				
	捷 9-28				
	捷 9-29				
	捷 9-30				
	捷 9-31				
	捷 9-32				
	捷 9-33				
	捷 9-34				
	捷 9-35				
	捷 9-36				
	捷 9-37				
	捷 9-38				
	捷 9-39				
	捷 9-40				
	捷 9-41				
擬 10	捷 10	SB21-SB22 平面路線 段	台 62 暖暖交流道以北 及鄰近臺鐵軌道之八 堵路沿線，涉及目前住 宅區、綠地用地及鐵路 用地	捷運系統用地 (2,151.57)	捷運系統用地 (2,151.57)
擬 11	捷 11	SB22 南側 出入口	土地暖暖區八堵路北 側，鄰近臺鐵八堵火車 站，涉及目前鐵路用地	捷運系統用地 (548.43)	捷運系統用地 (548.43)
擬 12	捷開 1	SB22 及八 堵機廠	暖暖區八堵路北側及 金華街南側範圍，涉及 目前住宅區、保護區、 綠地用地及鐵路用地	捷運開發區 (62,084.82)	捷運開發區 (62,084.82)

註：捷運開發區 1 變更回饋比例 25%，並於細部計畫劃設一定比率之公共設施(並確保維持既有八中社區對外通路)，其餘不足部分得以可建築土地、樓地板面積、代金或其他方式回饋。

資料來源：本計畫整理。

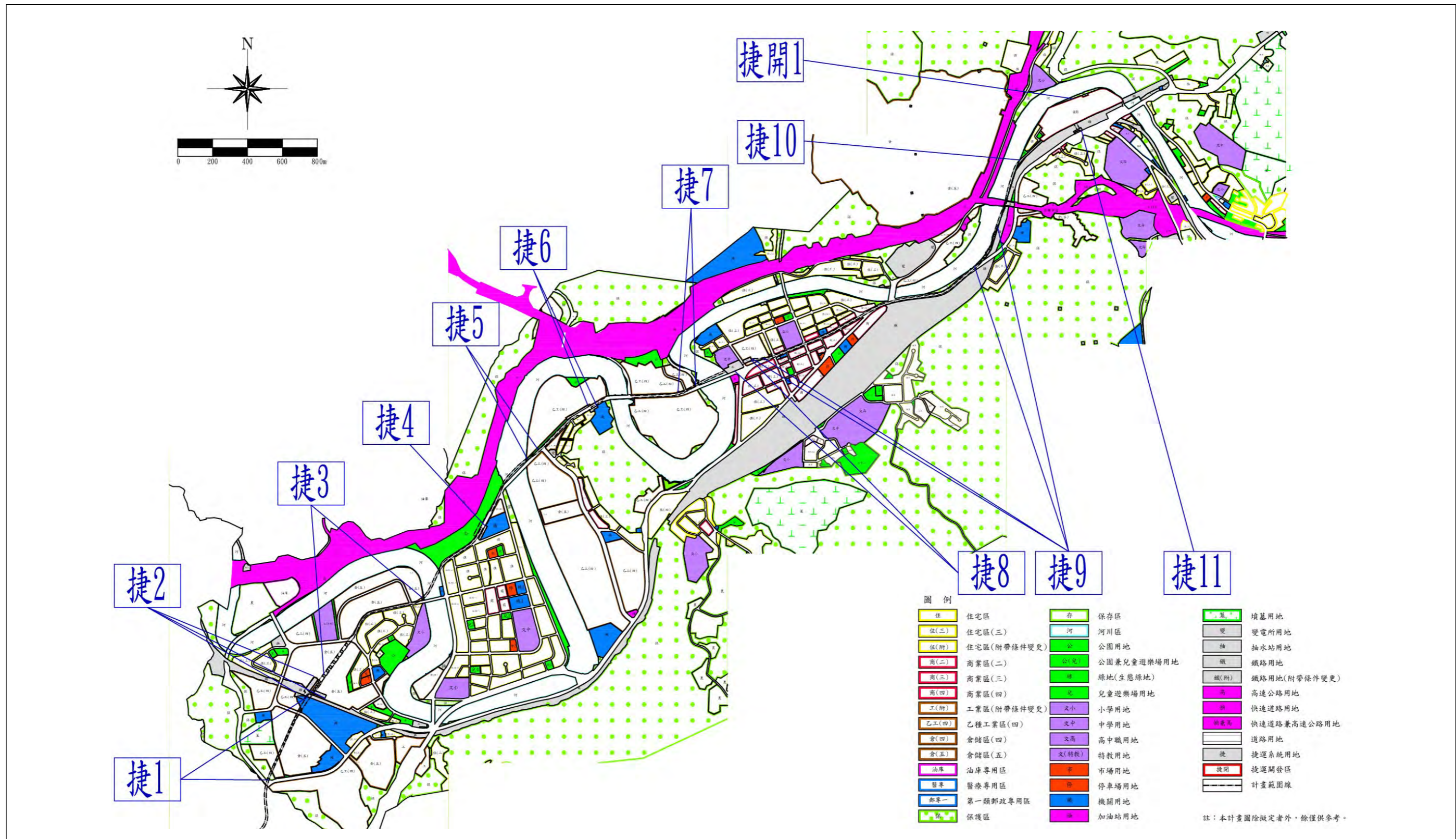
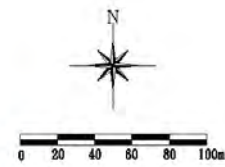
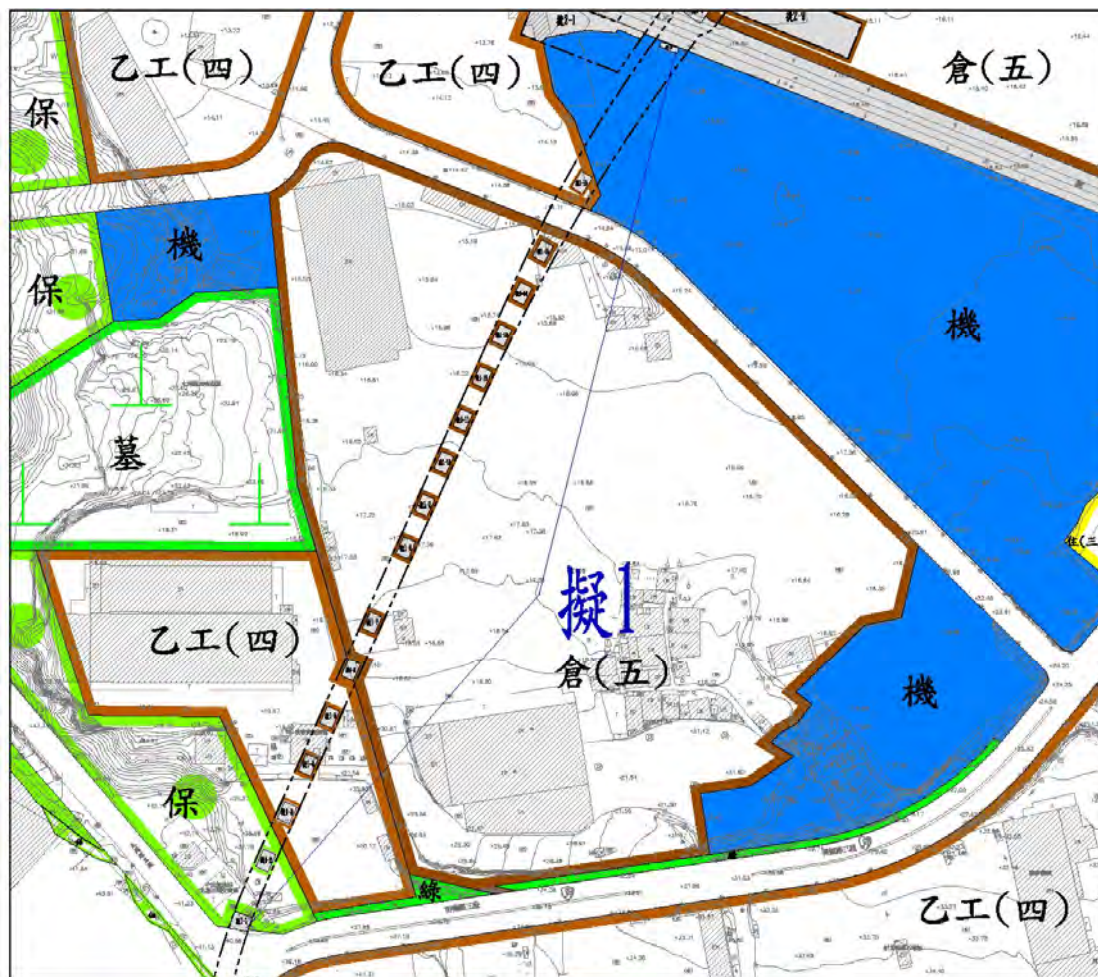


圖 2-1 計畫位置示意圖

資料來源:本計畫繪製。

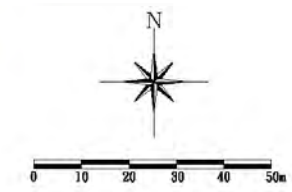
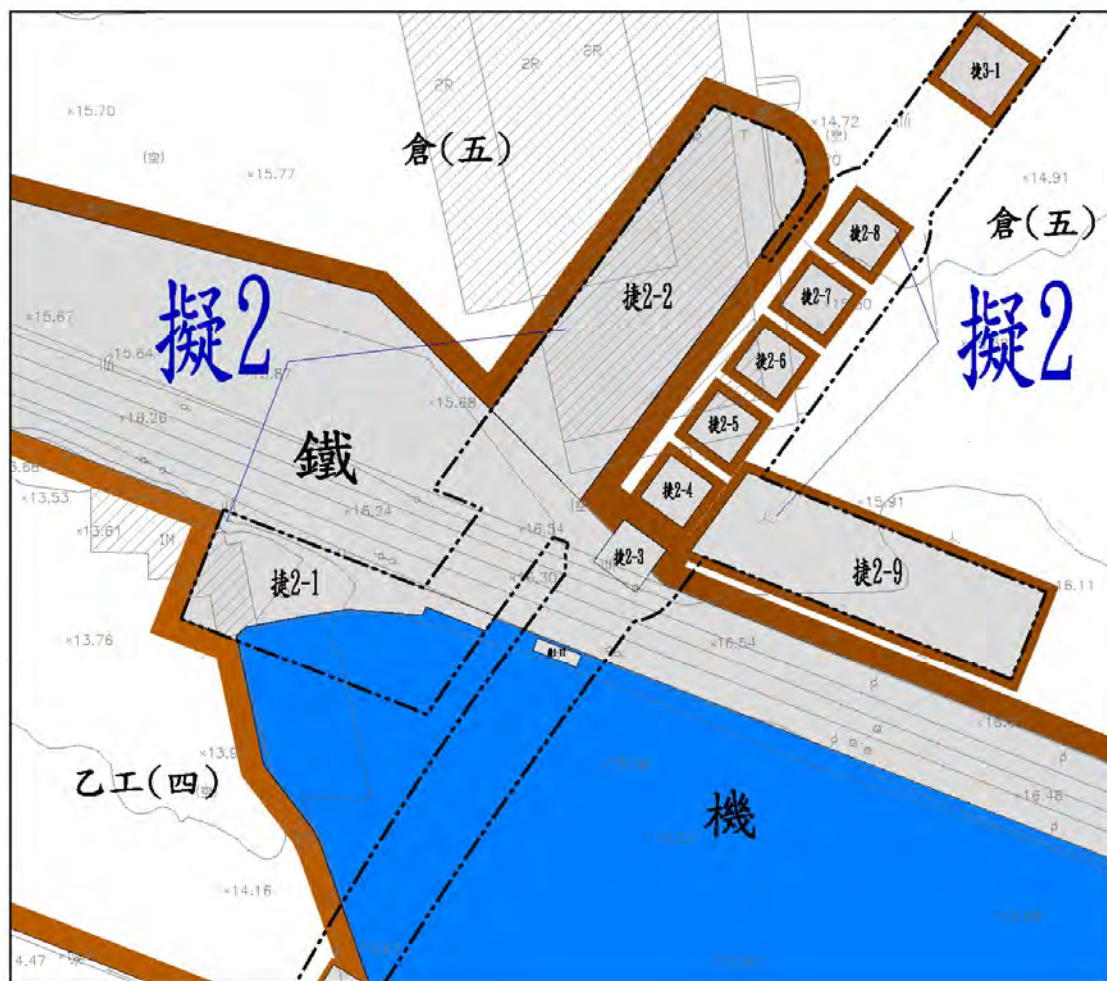


圖例

- 住(三) 住宅區(三)
- 乙工(四) 乙種工業區(四)
- 倉(五) 倉儲區(五)
- 保 保護區
- 墓 墳墓用地
- 綠 綠地(生態綠地)
- 機 機關用地
- 鐵 鐵路用地
- 捷 捷運系統用地
- 道路用地
- 計畫範圍線

圖 2-2 捷運系統用地 1 位置示意圖

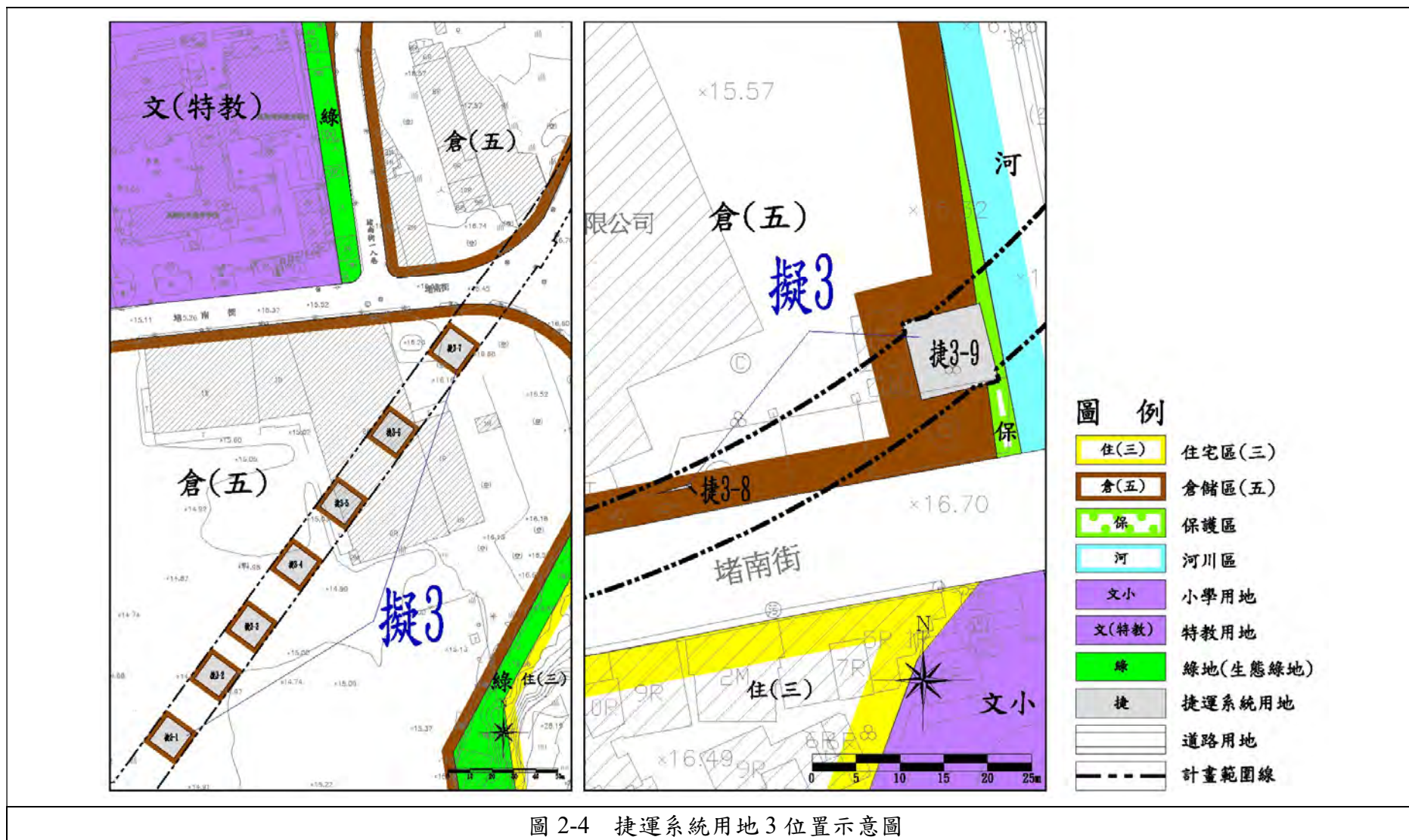
資料來源：本計畫繪製。



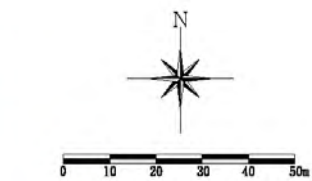
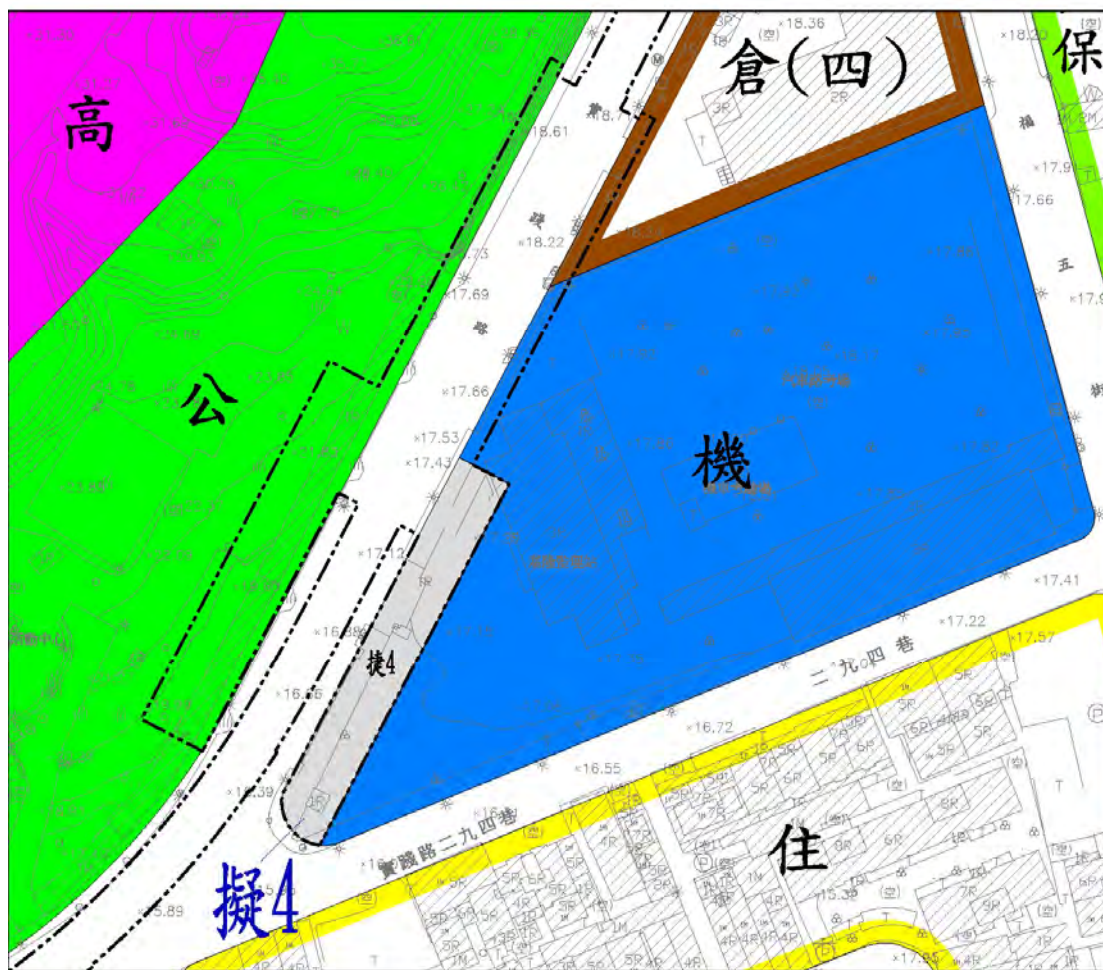
- 圖例**
- 乙工(四) 乙種工業區(四)
 - 倉(五) 倉儲區(五)
 - 機 機關用地
 - 鐵 鐵路用地
 - 捷 捷運系統用地
 - 道路用地
 - 計畫範圍線

圖 2-3 捷運系統用地 2 位置示意圖

資料來源：本計畫繪製。



資料來源：本計畫繪製。



圖例

- 住宅區
- 倉儲區(四)
- 保護區
- 公園用地
- 機關用地
- 捷運系統用地
- 高速公路用地
- 道路用地
- 計畫範圍線

圖 2-5 捷運系統用地 4 位置示意圖

資料來源：本計畫繪製。

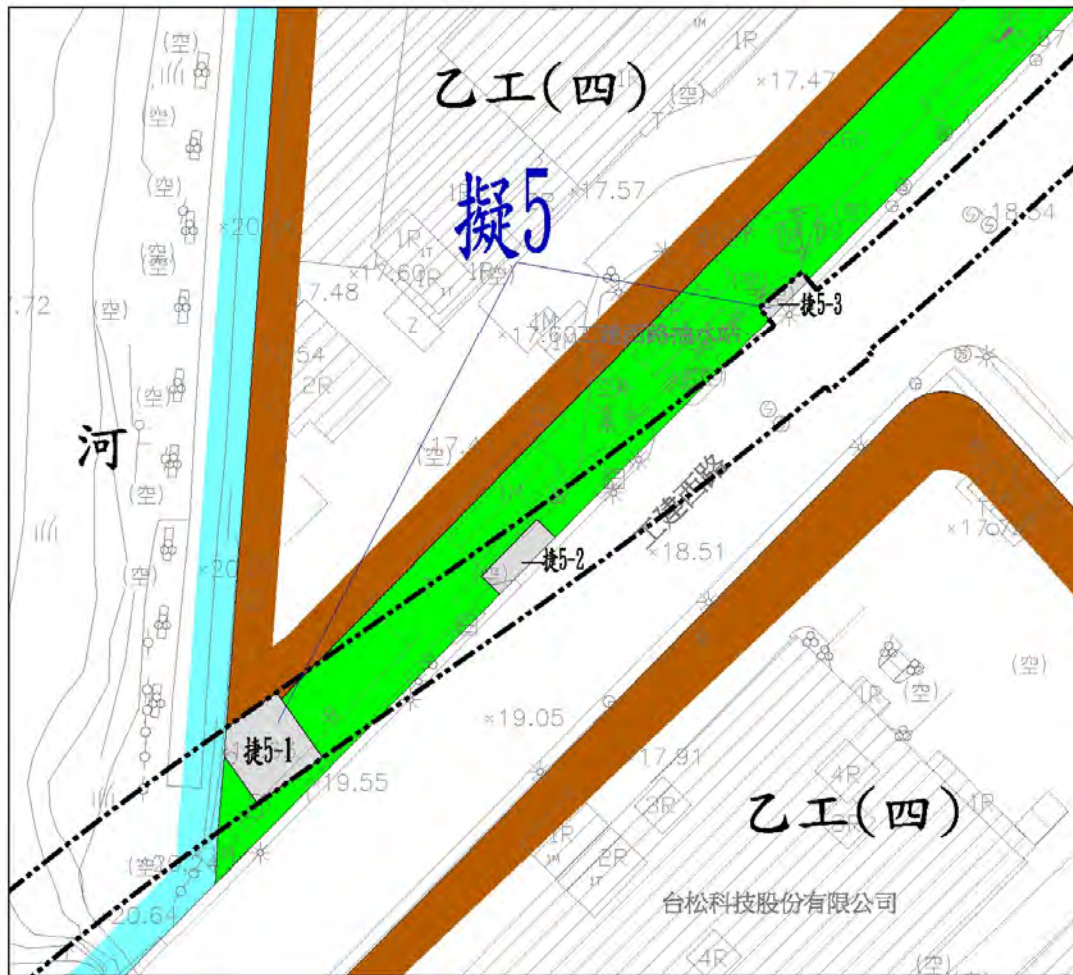
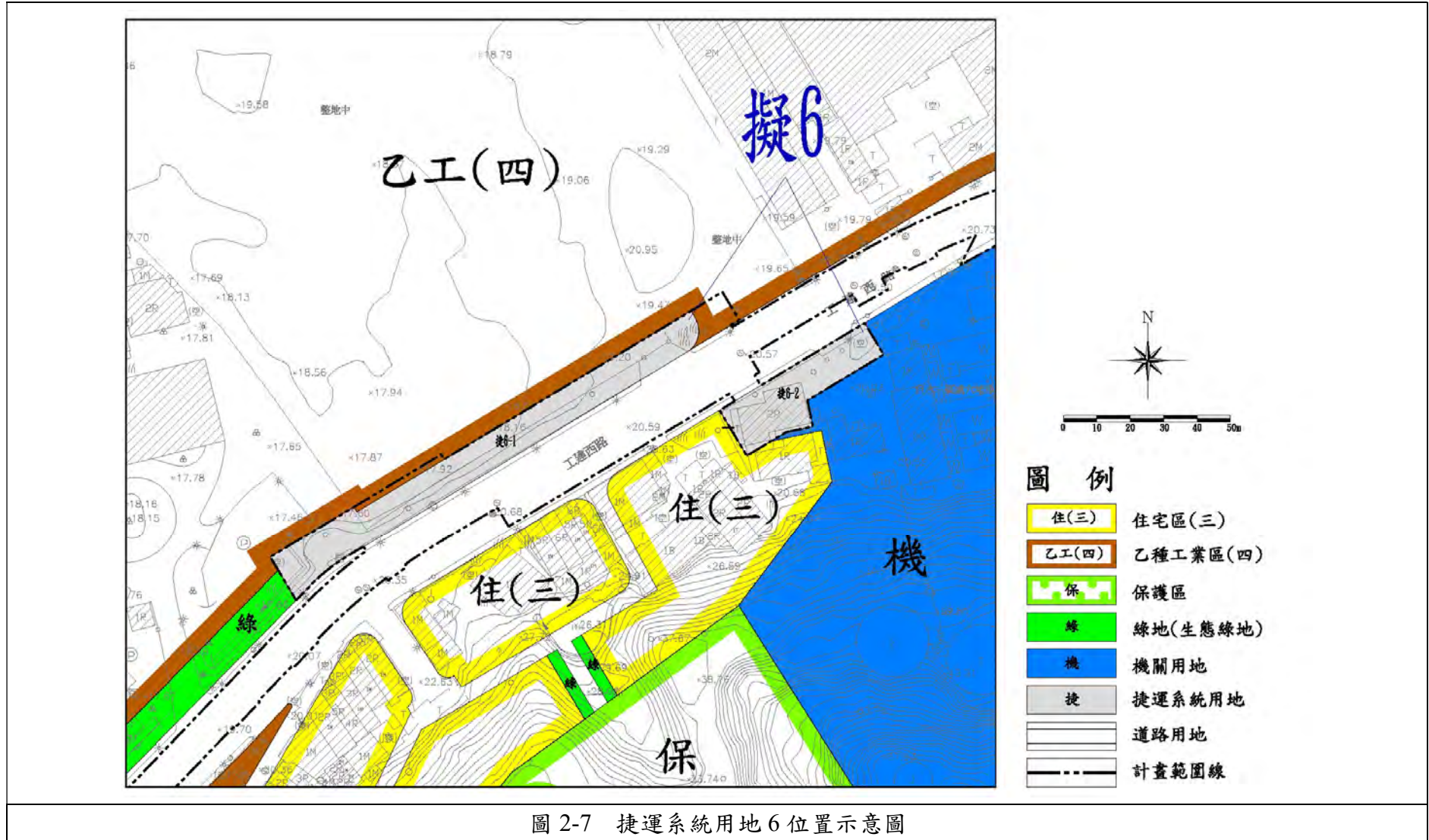
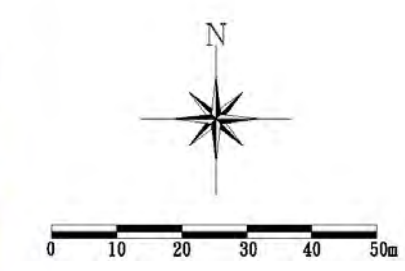
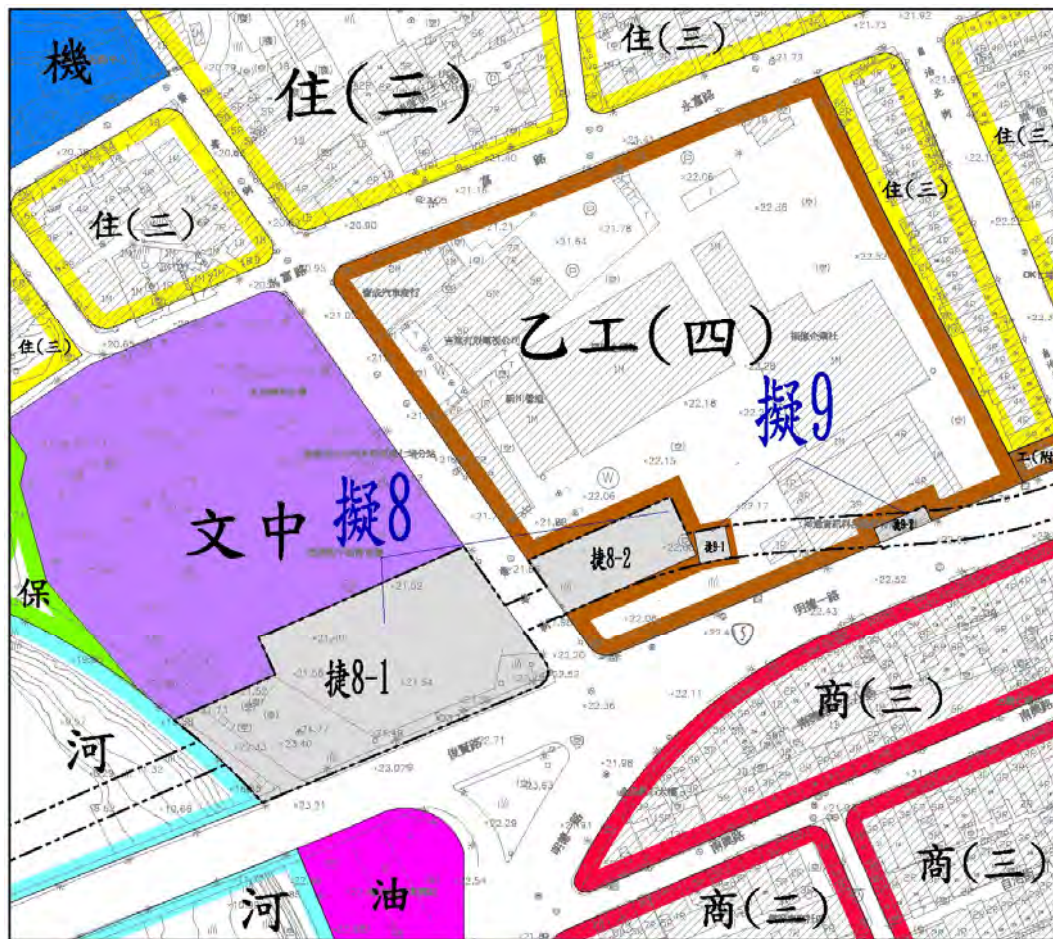


圖 2-6 捷運系統用地 5 位置示意圖

資料來源：本計畫繪製。



資料來源：本計畫繪製。



圖例

	住宅區(三)
	商業區(三)
	乙種工業區(四)
	工業區(附帶條件變更)
	保護區
	河川區
	機關用地
	加油站用地
	捷運系統用地
	道路用地
	計畫範圍線

圖 2-9 捷運系統用地 8 及 9-1~9-2 位置示意圖

資料來源：本計畫繪製。

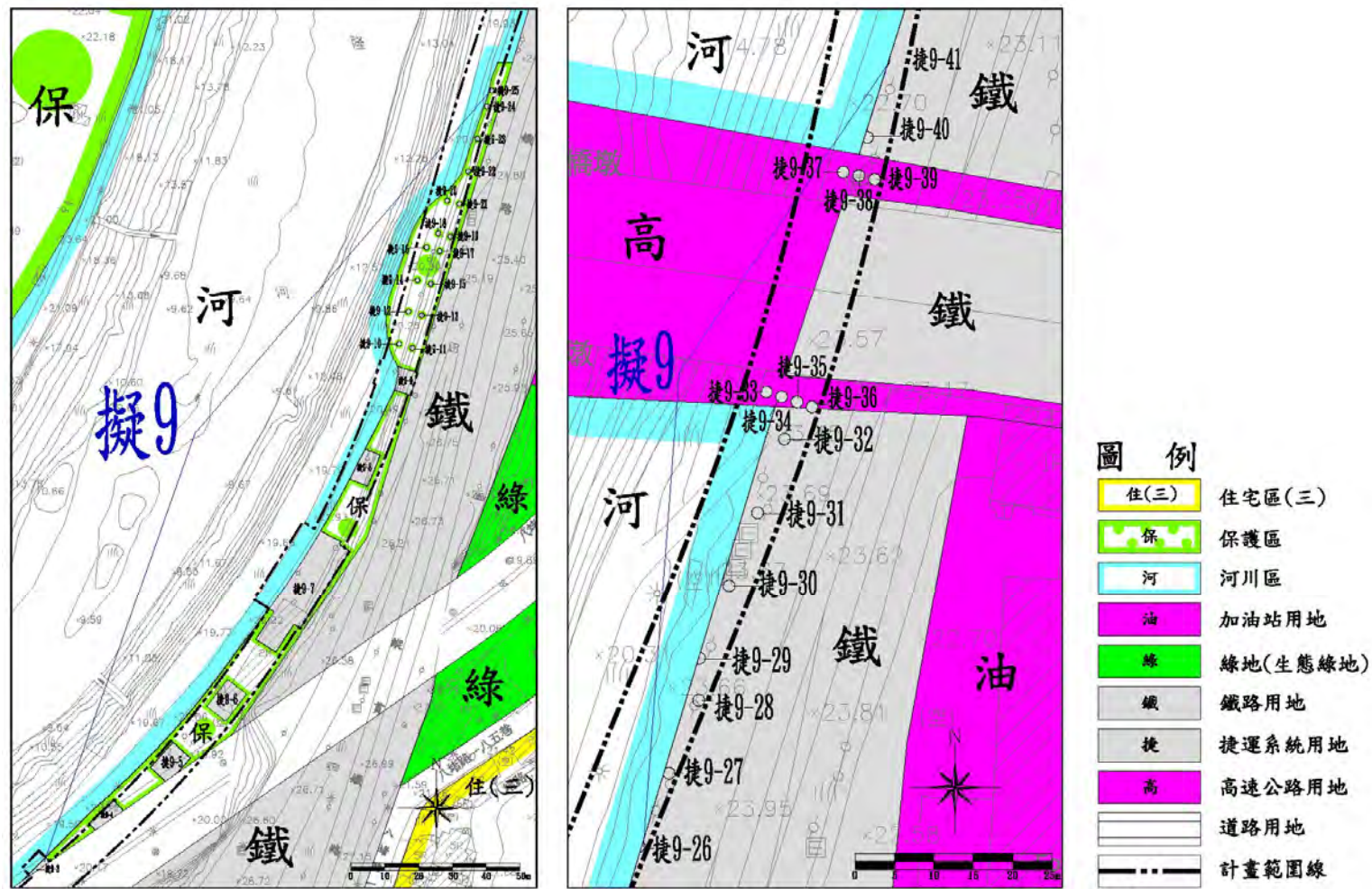
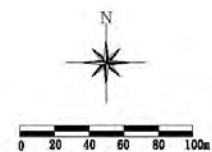
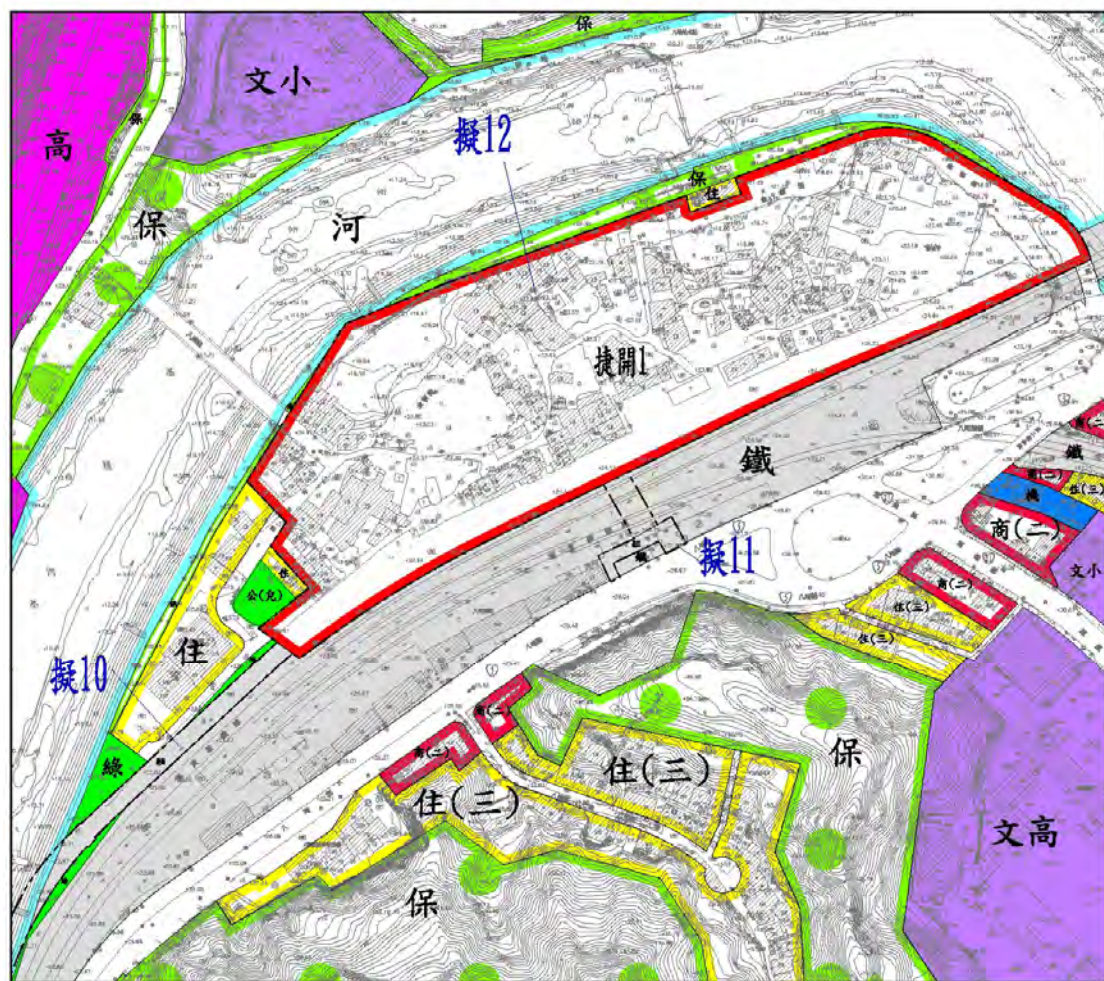


圖 2-10 捷運系統用地 9-3~9-41 位置示意圖

資料來源：本計畫繪製。



圖例

- 住宅區
- 住宅區(三)
- 商業區(二)
- 捷運開發區
- 保護區
- 河川區
- 小學用地
- 高中職用地
- 機關用地
- 公園兼兒童遊樂場用地
- 綠地(生態綠地)
- 鐵路用地
- 捷運系統用地
- 高速公路用地
- 道路用地
- 計畫範圍線

圖 2-11 捷運系統用地 10、11 及捷開 1 位置示意圖

資料來源：本計畫繪製。

第三章、相關計畫與現行都市計畫概要

一、上位計畫

(一)全國國土計畫(107年)

國土計畫法已發布實施，在國土計畫精神下，都市計畫之檢討應併同考量國土保育保安，並因應未來發展需求，國土計畫之相關時程規劃詳表3-1。

表 3-1 各級國土計畫相關時程規劃表

項目	時程規劃
定期公布國土白皮書	每年定期公布。
全國國土計畫	本法施行後二年內，公告實施全國國土計畫。
直轄市、縣（市）國土計畫	全國國土計畫公告實施後二年內，依中央主管機關指定之日期，一併公告實施。
國土功能分區圖	於直轄市、縣（市）國土計畫公告實施後二年內，依中央主管機關指定之日期，一併公告。
20 項子法	分三階段推動，預定於本法施行後四年內完成。

資料來源：內政部營建署。

其中在運輸部門空間發展策略提及有關「軌道運輸」及「都市公共運輸」發展策略及提及與本案相關的指導對策整理如下：

- 1.整合並強化軌道與各運具間之優質轉乘服務，擴大軌道系統服務範圍。
- 2.加強整合軌道運輸與土地使用開發，啟動因地制宜且可行的建置方案，帶動鐵路站區及沿線周邊土地更新再發展。
- 3.適時引入複合式軌道運輸系統，擴大軌道運輸服務範圍
- 4.直轄市、縣（市）政府應因地制宜發展通用化之公共運輸環境，積極整合都市軌道、市區公車及公路客運服務，提供民眾無縫、複合及最後一哩服務。
- 5.都市空間應導入大眾運輸導向發展(TOD)，結合軌道與其他大眾運輸場站、周邊道路及人行空間之整體規劃與開發，促進人本交通發展，並加強轉運中心規劃與推動，提升轉乘接駁服務品質。

- 6.建立良好的公共運輸服務與完整規劃（如公車系統整合轉乘、站牌與候車空間調整、停車轉乘捷運規劃、人行與自行車動線規劃等），提升公共運輸使用率。
- 7.配合適當的私人運具管理策略（如實施路邊停車收費管理、加強違停拖吊、禁止路邊停車等），限制私人運具之成長與使用，強化運輸部門節能減碳效能。

(二)修正全國區域計畫（106年）

配合國土計畫法之空間計畫架構，將現行臺灣北、中、南、東部等4個區域計畫，整併為「全國區域計畫」，並調整為政策計畫性質，研擬各類型土地利用基本原則，俾未來轉化為「全國國土計畫」。

本計畫在區域性運輸系統計畫的空間發展策略二、健全城際都市運輸，完備基礎建設，發展公共運輸項次，摘錄「都市運輸」及「推展低碳節能運輸，營造環境融合」內容重點指導整理如下：

- 1.誘導直轄市、縣(市)政府發展通用化公共運輸環境，發展公共運輸或市區客運。
- 2.擴充通勤鐵路軌道容量及車輛，強化鐵路通勤功能，發揮捷運化的成效。
- 3.以都市設計角度結合鐵道場站、其他大眾運輸、轉運站、周邊道路及人行空間之整體規劃與開發，並加強轉運中心規劃與推動，提升轉乘服務。
- 4.改善公共運輸接駁，提供無縫複合服務，提供最後一哩服務。
- 5.公共運輸服務(包括票證、資訊等)數位化及規劃建置公共運輸轉運中心。
- 6.落實永續運輸工程理念與作法，並建立交通建設政策環評審議機制。
- 7.建置以公共運輸為主，銜接自行車與人行系統的綠色交通

環境。

8. 建立整合運輸與土地使用規範，鼓勵大眾運輸導向發展(TOD)計畫。

在空間發展構想上，針對城際運輸及都市運輸，則是以階層網絡觀點檢視現行城際陸路運輸建設計畫，線性幹道以鐵路為主、面性服務則以公路公共運輸為主。線性幹道在西部，以高鐵為主，臺鐵為輔，三大都會區則有捷運，建置都會及都市地區公共運輸的交通環境。

(三) 基隆市國土計畫(110年)

1. 發展目標：

(1) 結合首都圈吸引全球人才落腳

透過郵輪母港契機與市港再生轉型契機爭取重大建設投入，營造基隆市宜居環境及能見度，吸引國際企業、人才進駐使用，創造基隆市新產業動能。

(2) 打造韌性、文化及永續海洋城市

因應氣候變遷挑戰及高風險災害潛勢，擬定屬於基隆城市特色之國土成長管理機制；結合歷史文化資源再造都市環境並健全國家海洋歷史；以海洋永續角度經營基隆海洋產業及作為我國海洋生活核心據點。

2. 整體空間發展願景與定位

(1) 首都圈國家海洋門戶

(2) 宜居新創山海城

3. 城鄉空間發展構想

(1) 四大次分區：基隆港灣發展地區、基隆河河谷廊帶發展地區、坡地都市發展地區、生態資源保護地區。

(2) 四條空間發展軸：市港共生軸、產業發展軸、觀光遊憩軸、生態綠肺軸。

4. 交通運輸部門空間發展計畫

以都會區域計畫的整體城際交通運輸為主軸，積極提倡大眾運輸、低碳運具之發展戰略，滿足重要交通節點可及性及便利性，並輔以改善既有道路運輸機能及品質，建構基隆市高效率與人本的公共運輸環境，推動多元整合性交通工具，落實出行即服務(MaaS, Mobility as a Service)的目標；在發展策略中包含以大眾運輸為主體，推動可負擔移動體系及人本運輸系統環境提升為主軸，其中提及基隆捷運相關的指導內容整理如下：

- (1)以大眾／低碳運輸為主進行運輸規劃，並以朝向自動化（autonomous）、物聯網連結（connected）、電動化（electrified）、共享（shared）為升級革新目標。
- (2)藉由基隆捷運及後續延伸線與路網規劃，建構大眾運輸系統。
- (3)完成基隆捷運建設（基隆南港間通勤軌道建設計畫）及啟動後續延伸線與路網規劃。場站周邊配合商辦、青年住宅、公共服務、停車場等設施規劃，捷運沿線開發以都市設計實踐韌性都市並縫合兩側市區。
- (4)發展 TOD 土地使用模式，配合基隆捷運建設，針對未來新設或既有場站周邊一定範圍導入 TOD 土地規劃模式，在主要場站服務範圍內，建構人本運輸系統，引導民眾善用大眾運輸，抑制私人運具使用。
- (5)以捷運為主幹連結港區水上運輸、上山的公共運輸工具，建議中央應思考補助除了公車之外更符合基隆山海特性之電扶梯、電梯、登山軌道、纜車等運具，以克服基隆山海區隔之地形限制。

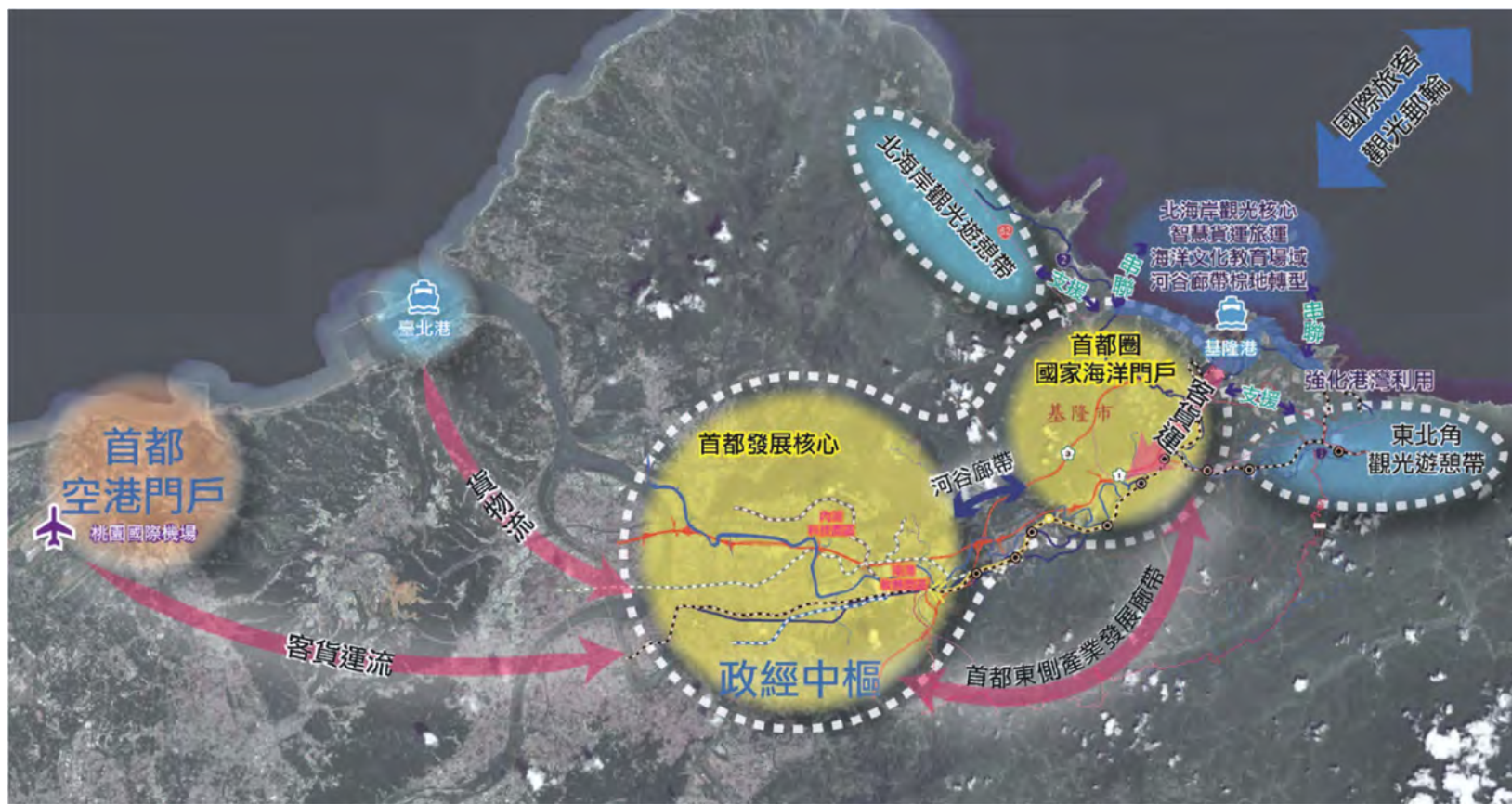


圖 3-1 基隆市國土計畫—基隆市區域發展定位示意圖

資料來源：基隆市國土計畫（110.04）。

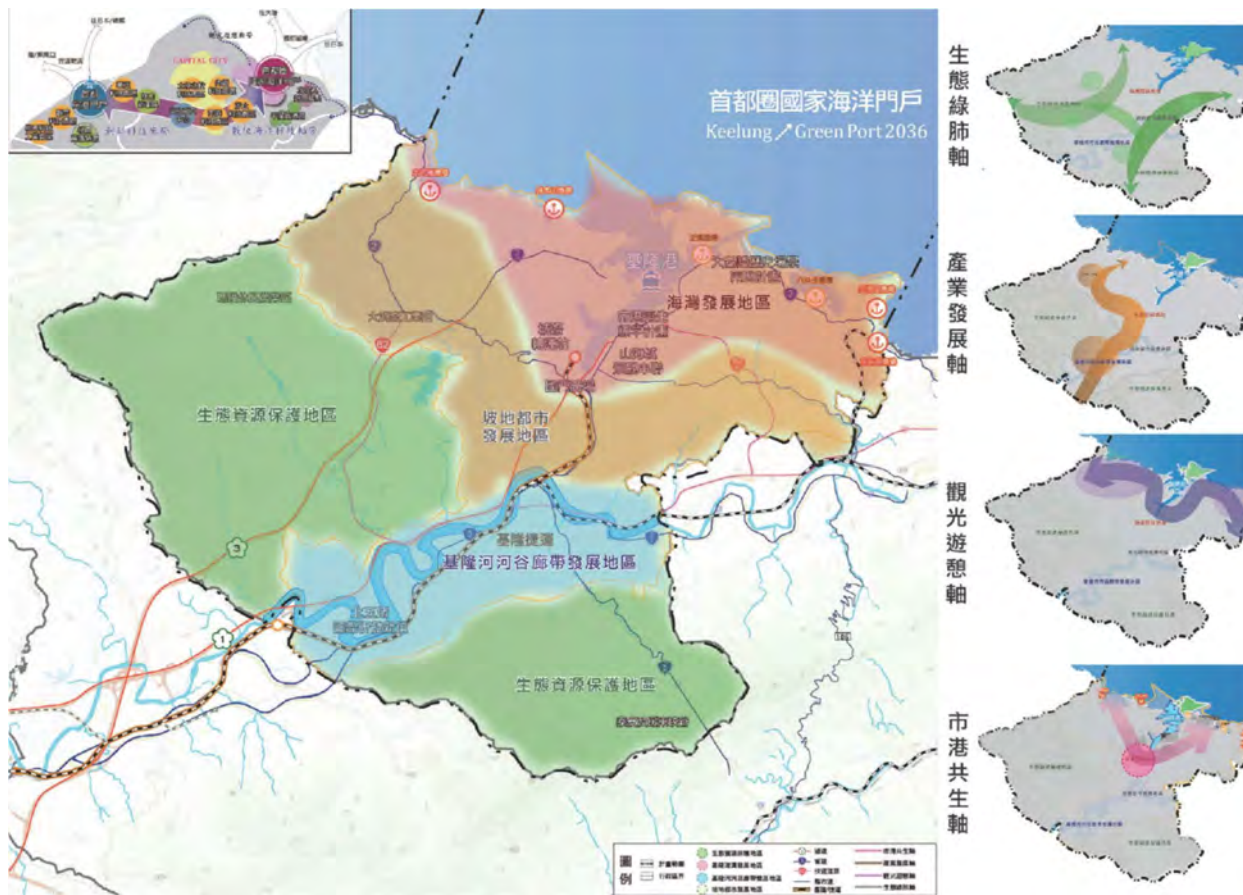


圖 3-2 基隆市國土計畫—國土城鄉發展結構示意圖

資料來源：基隆市國土計畫（110.04）。

(四)基隆南港間通勤軌道建設計畫綜合規劃報告核定本(113年)

為因應臺鐵南港基隆間鐵路所面臨環島城際列車及基隆聯外通勤列車之多重需求，提升基隆聯外軌道運輸品質，並促進地區發展及活化轉型，交通部鐵道局辦理「基隆南港間通勤軌道建設計畫」（以下簡稱本計畫），並依據108年4月10日行政院核定之可行性研究續辦綜合規劃作業。

由於本計畫行經雙北市及基隆市等三個行政轄區，並與捷運民生汐止線第一期規劃路線/車站重疊，交通部109年10月13日邀集三市首長召開北北基軌道路網政策溝通平台會議，確認本計畫與捷運民生汐止線汐止到東湖段(即「汐東捷運」)係屬同一路網，將整合為中運量捷運系統同步推動。為協調本計畫之後續推動，交通部於112年2月7日拜會侯市長，初步共識由新北市政府擔任興建及營運主管機關。

本計畫綜合規劃報告及修正後可行性研究報告已經行政院113年1月31日核定，確認優先建設南港至八堵段（下稱基隆捷運第一階段），並交由新北市政府續辦興建及營運，另行政院核定函指示，為汐東捷運、基隆捷運及規劃中之民生汐止線臺北市段等3項計畫營運需求，亦須評估增設1座機廠需求。



圖 3-3 基隆捷運場站變更位置示意圖

資料來源：基隆南港間通勤軌道建設計畫綜合規劃報告本文核定本，113 年 1 月。

(五)小結

綜合上述上位計畫內容，整理與本計畫之關係，詳表 3-2 說明。

表 3-2 上位計畫對本案之指導綜理表

上位計畫	對本案之指導內容
全國國土計畫 (107 年)	<p>國土計畫有關「軌道運輸」及「都市公共運輸」發展策略對本計畫之指導包含應規劃大眾運輸導向發展(TOD)，提供民眾無縫複合的公共運輸環境，其重要指導內容如下，將作為本計畫之上位計畫指導原則指標。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.因地制宜發展通用化之公共運輸環境，積極整合都市軌道、市區公車及公路客運服務，提供民眾無縫、複合及最後一哩服務。 2.都市空間應導入大眾運輸導向發展(TOD)，結合軌道與其他大眾運輸場站、周邊道路及人行空間之整體規劃與開發，促進人本交通發展，並加強轉運中心規劃與推動，提升轉乘接駁服務品質。
修正全國區域計畫 (106 年)	<p>在區域性運輸系統計畫的空間發展策略:包含:「健全城際都市運輸，完備基礎建設，發展公共運輸」，及「推展低碳節能運輸，營造環境融合」，除與國土計畫有相同指導原則外，並提出 1.「建置以公共運輸為主，銜接自行車與人行系統的綠色交通環境。」、2.「建立整合運輸與土地使用規範，鼓勵大眾運輸導向發展(TOD)計畫。」</p>
基隆市國土計畫 (110 年)	<p>在交通運輸部門空間發展計畫內容中，有關建構基隆市高效率與人本的公共運輸環境，推動多元整合性交通工具，落實出行即服務的目標，並且明確提出「完成基隆捷運建設（基隆南港間通勤軌道建設計畫）」及啟動後續延伸線與路網規劃。」之發展策略，以及場站周邊配合商辦、青年住宅、公共服務、停車場等設施規劃，捷運沿線開發以都市設計實踐韌性都市並縫合兩側市區。將為後續本計畫執行的參考依據。</p>
基隆南港間通勤軌道建設計畫綜合規劃報告核定本 (113 年)	<p>為推動基隆捷運第一階段工程建設需要，捷運所需用地之都市計畫變更作業擬依都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款辦理，以利捷運工程之推動。其作業依據本報告核定內容、基隆捷運第一階段基本設計（南港至八堵段）之成果，以及因應基隆捷運沿線增設機廠（八堵機廠）之政策需要，研擬捷運所需用地之都市計畫變更內容，並依據都市計畫法相關規定研擬相關書圖及進行都市計畫程序。</p>

資料來源：本計畫整理。

二、相關計畫

(一)基隆河河谷廊帶區域發展策略規劃(109年)

「基隆河河谷廊帶區域發展策略規劃」係針對台灣首都圈東部尚未整體規劃之區域所提出，為健全北部地區空間發展，強化臺北都會區東區門戶功能，由基隆市政府會同新北市政府及臺北市政府共同推動「基隆河河谷廊帶區域發展策略規劃委託技術服務案」，並由基隆市及新北市共同分擔經費執行。

本計畫係以基隆河河谷廊帶作為首都圈東端的戰略性廊道節點，配合既有都市發展型態與空間紋理，提出以下四大發展目標與對應策略，作為整體區域發展之架構與指引：

1. 高效運輸(突破大內科既有侷限)

- (1) 交通骨幹升級：改造物流主幹道，提升區域運輸效率。
- (2) 捷運路網建構：補強人流運輸系統，強化捷運接駁效能。
- (3) 智慧運具導入：推動多元智慧運輸系統整合與利用。

2. 安居樂活(建構東區門戶發展腹地)

- (1) 都市空間再生：活化閒置空間，提升整體都市機能。
- (2) 居住正義落實：導入多元住宅政策，改善生活環境。
- (3) 韌性城市構想：融入防災及永續理念，提升城市韌性。

3. 產業創值(連接首都圈與海洋門戶)

- (1) 產業升級轉型：推動傳統產業升級，導入高附加價值機能。
- (2) 智慧經濟聚落：發展知識型與科技型產業群聚。

4. 品牌建立(打造國家級產業後勤基地)

- (1) 青創育成平台：提供創業孵化與研發創新空間。
- (2) 國際交流樞紐：定位區位優勢，發展為國際接軌場域。

開發時將再配合多元開發機制，如簇群開發模式、策略性彈性規劃產業用地、針灸術漸進式引導改造計畫等打

造或翻新數個產業創新群落，包括社后樟樹灣產業升級區、汐止市中心科技生活圈、北五堵國際研發新鎮、六堵科技園區、七堵國際文化副都心、八堵水岸慢活生活區等，透過便利的交通傳遞廊帶間產業能量，完整臺北首都圈之整體發展佈局。

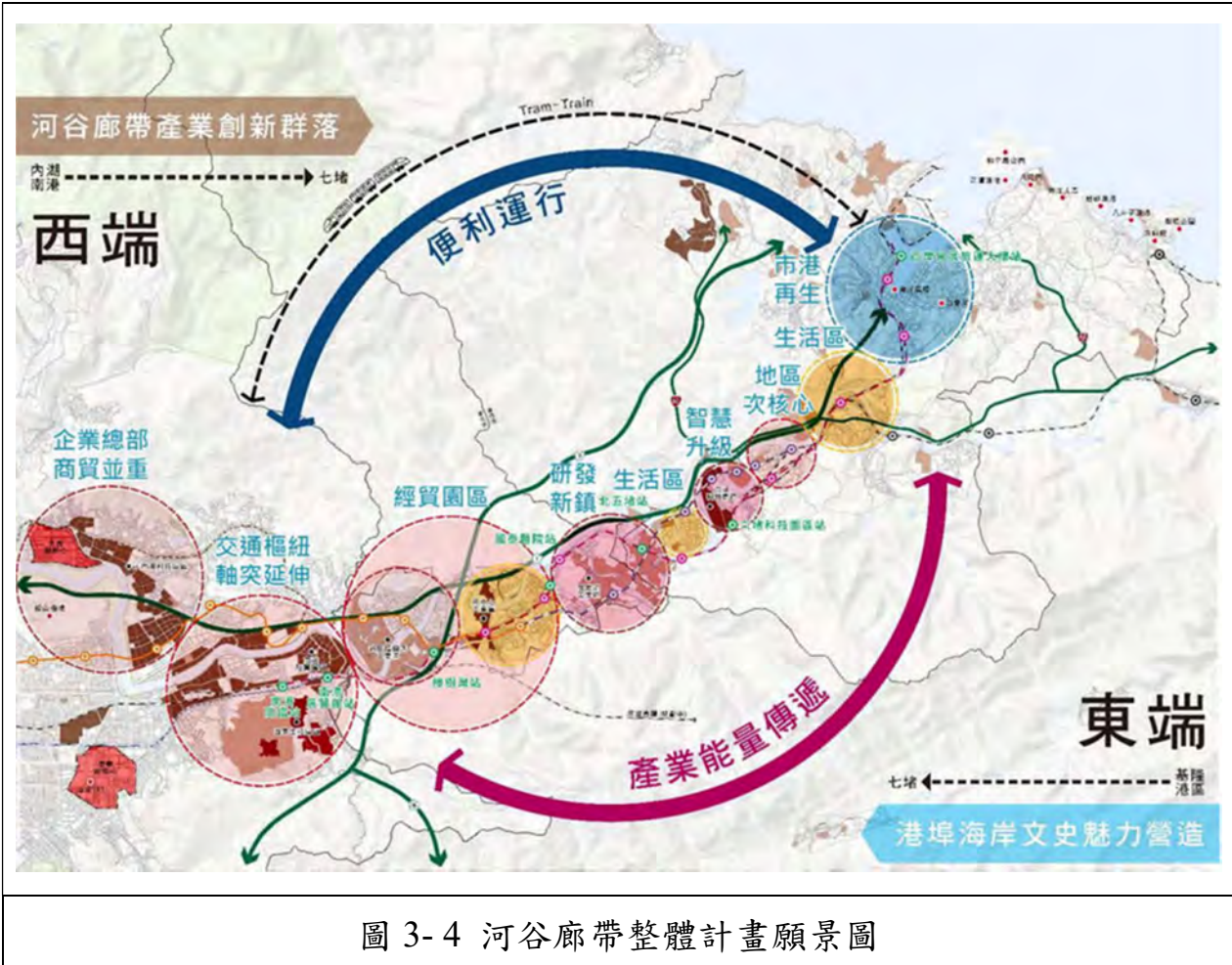


圖 3-4 河谷廊帶整體計畫願景圖

資料來源：基隆河河谷廊帶區域發展策略規劃報告書，109 年 12 月。

(二)變更汐止都市計畫（配合捷運汐止東湖線建設計畫）
（SB11、SB12、SB13、SB14、SB15站及機廠）案(審議
中/112年)

- 1.主管機關：新北市政府
- 2.計畫概要：

為改善汐止地區至臺北市區的交通瓶頸，並回應民眾對便捷交通的需求，新北市政府依交通部鐵道局於109年12月4日召開的北北基軌道路網政策溝通平台工作小組第4次會議的結論，優先規劃原民生汐止線第一期工程中的新北市轄區內的路段（即汐東捷運）。該捷運路線行經內湖蘆洲里，至社后設機廠及車站，往東至同興路轉東南至大同路一段向東北，沿大同路一段穿過北二高橋設置SB14站與樟樹灣站與台鐵汐科站轉乘，南轉康誥坑溪東轉往新台五路至汐止區公所設置終點站。該路線全長5.56公里（臺北市段0.81公里、新北市段4.75公里），全線設高架型式，並劃設置6座車站（臺北市1座、新北市5座）及1座機廠。其中於SB13站與基隆捷運樟樹灣預定站共站分設月台相互轉乘，SB14站及SB15站與基隆捷運共站。

本計畫辦理情形：已於112年1月11日辦理公開展覽，目前進度已進入內政部都市計畫委員會專案小組審議階段中。

交通部於109年10月13日邀集基隆市、新北市及臺北市政府，召開北北基軌道路網政策溝通平台啟始會議，經協商共識基隆捷運與汐東捷運整合為LRRT 中運量捷運並共用社后機廠，俾縮小結構量體並便利民眾轉乘，藉以擴大軌道服務範圍，完善北北基捷運路網，強化沿線通勤族之交通便利性，以滿足基隆至南港通勤需求，並引導基隆河谷廊帶空間朝向TOD發展。



圖 3-5 汐東捷運路線及各車站位置示意圖

資料來源：變更汐止都市計畫（配合捷運汐止東湖線建設計畫）（SB11、SB12、SB13、SB14、SB15 站及機廠）書公開展覽版，112 年 1 月。

(三) 臺北都會區大眾捷運系統民生汐止線臺北市段暨周邊土地開發計畫綜合規劃報告(審議中/114年)

為建構臺北都會區北側重要運輸走廊，串聯臺北市大同、中山、松山、內湖區至新北市汐止區等行政區，並銜接汐東線及多條既有捷運路線之轉乘，提升跨市通勤便利性、紓解尖峰交通壅塞並促進沿線都市更新，結合都市計畫及產業發展策略，將周邊土地開發整合規劃，打造便捷的綠色運輸環境，帶動地方經濟，創造永續、繁榮、優質的生活環境，爰推動捷運民生汐止線。

臺北市段路線長度：約11.02公里(銜接新北市段汐東捷運)場站數：9站(含地下8站；高架1站)；與汐東捷運及基隆捷運共用2座機廠。其內容包含規劃設置八堵機廠，依審查作業要點綜規報告提報行政院前，都市計畫變更作業要提報進都委會審議程序。

本計畫辦理情形：交通部於109年10月13日成立北北基政策溝通平台協商民汐線東湖—汐止區公所路段(汐東捷運)應整合基隆捷運計畫，並由新北市政府主政辦理；民汐線大稻埕—東湖路段由臺北市政府適時推動。臺北市段綜合規劃已於113年4月9日提報中央審議，交通部於113年6月26日函復審查意見，已於113年11月4日完成修正，113年12月27日提送交通部複審，交通部於114年4月17日函復審查意見，再次修訂版已於114年9月26日第3次提報交通部審查，目標爭取中央2年內核定。



圖 3-6 捷運民生汐止線路線規劃示意圖

資料來源：台北市政府捷運工程局網站。

(四) 「基隆市境內捷運沿線都市設計」相關作業(108-112年)

交通部鐵道局為推動「基隆南港間通勤軌道建設計畫」，業於民國108年10月31日與基隆市政府簽訂行政契約，委託基隆市政府辦理「基隆市境內捷運沿線都市設計」相關作業。該案規劃範圍主要聚焦於基隆市境內捷運沿線環境空間，並以「八堵站至基隆站沿線街廓」為都市設計重點地區，本案工作內容涵蓋下列各項：

1. 國內外相關計畫與案例分析
2. 規劃範圍現況調查及課題分析
3. 規劃地區之都市發展願景與定位研擬
4. 重點地區（如各捷運站區）現況與課題分析
5. 重點地區都市設計構想與視覺模擬呈現
6. 都市設計準則之研擬與行銷策略規劃

後續基隆市政府並於108年12月24日辦理委託「配合基隆南港間通勤軌道建設計畫－基隆市境內捷運沿線都市設計準則第一階段委託專業服務案」，其規劃成果已於112年2月完成總結報告。該案初步涵蓋八堵站、七堵站、六堵站、百福站及北五堵站等五個捷運場站地區。

另鐵道局亦補助基隆市政府辦理「基隆市境內捷運場站地區都市設計暨開發策略規劃案」等相關委託作業，並已於112年1月19日由基隆市政府函送「配合基隆南港間通勤軌道建設計畫綜合規劃－基隆市境內捷運場站地區都市設計暨開發策略規劃案」總結報告，提供本計畫綜合規劃作為修正及整合依據，基隆捷運綜合規劃亦納入「TOD（大眾運輸導向的都市發展）」理念，整合捷運沿線場站周邊之土地利用、交通、公設配套等面向。



圖 3-7 配合「基隆南港間通勤軌道建設計畫-中運量捷運」基隆市境內場站地區都市設計暨土地開發先期規劃委託專業服務案模擬圖

資料來源：都市里人規劃設計有限公司網站資料。

(五)變更基隆市主要計畫（部分倉儲區為機關用地）(114年)

配合基隆捷運路線及北五堵地區產業發展需求，在不影響北五堵營區戰備機能之前提，遷移鄰近基隆捷運現行路線之軍事設施。

北五堵地區兼具產業成長腹地與首都圈東翼國防據點，基隆捷運路線通過北五堵營區西北角，雖未影響建物，但仍對軍事安全及未來產業使用造成疑慮。為兼顧捷運建設、產業發展與營區戰備功能，基隆市政府與國防部軍備局、經濟部工業局多次協商後，決議於不影響戰備前提下遷移西北角軍事設施，屬配合重大設施興建辦理之個案變更申請，依都市計畫法第27條第1項第4款辦理；本案變更內容以倉儲區部分街廓為變更範圍，變更總面積合計為4,387.91平方公尺。

本案主要工作包括：1.依都市計畫法辦理土地使用分區變更，將二級廠西側倉儲區轉為機關用地；2.由市府採代建代拆方式完成新軍事設施興建、原址拆除與交地作業；3.協調捷運路廊銜接、堵南街拓寬及聚落通行需求，並辦理與長春貨櫃公司土地使用協調；4.整合軍事設施遷移後原址之後續產業及捷運相關開發，使土地利用有效轉換。

前開軍事設施原址後續預計部分配合捷運路廊辦理變更，其餘範圍未來擬配合基隆科技園區之規劃，規劃為特定專用區，惟實際開發方式及使用分區之劃定仍以相關計畫為準。另，變更後將與長春貨櫃儲運股份有限公司租借部分土地作為北側聚落通行使用，維持計畫範圍內現有道路供北側聚落通行之功能。

本計畫辦理情形：業於114年9月9日內政部都市計畫委員會第1086次會議審議完竣；並於114年12月4日公告實施。

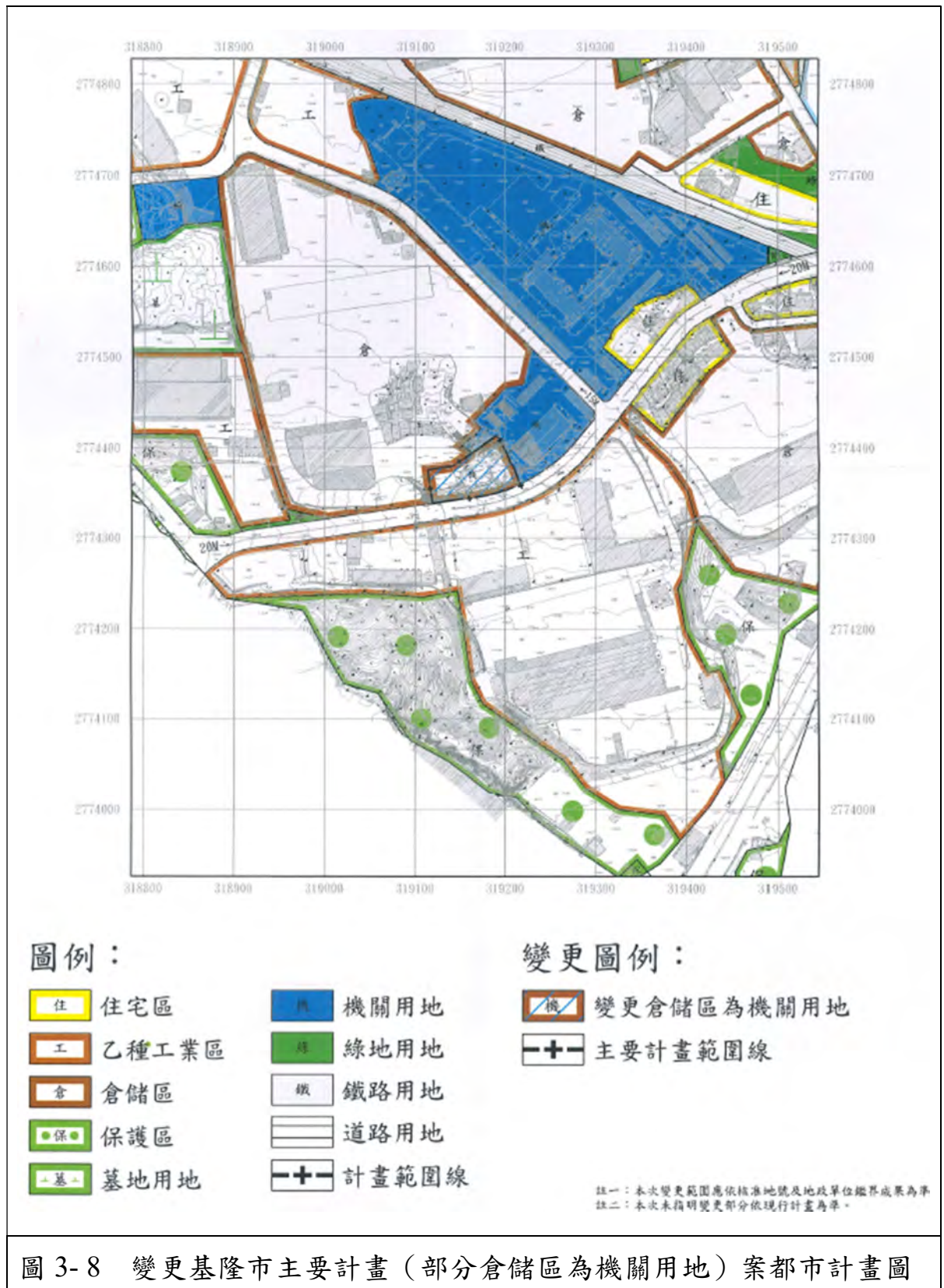


圖 3-8 變更基隆市主要計畫（部分倉儲區為機關用地）案都市計畫圖

資料來源：變更基隆市主要計畫（部分倉儲區為機關用地）案公告實施版本，114 年 12 月。

(六) 「變更基隆市主要計畫(部分倉儲區、保護區為道路用地)
案一配合堵南街工程拓寬」都市計畫(審議中/114年)

本計畫係配合「基隆—南港通勤軌道建設計畫(第一階段)」基隆段之施作，路線 SB18~SB19 位於堵南街沿線，為確保高架捷運基礎開挖與橋柱施工之安全圍籬空間及臨時導改車道，並維持施工期間與營運後之交通服務水準，爰規劃將堵南街由現況約 15 公尺拓寬至約 22 公尺(並視現況路段條件調整約18.5~24.5公尺範圍)，以完備車行、人行、公車停靠及救災淨寬等橫斷面配置。

拓寬工程起點東自大德路與堵南街交接處，終點於西自大德路與堵南街交界處，現況路寬約為15公尺，拓寬為18.5公尺至23.5公尺寬道路，全長計522m；都市計畫土地使用分區以倉儲區及保護區部分街廓為變更範圍，變更總面積合計為4,094.46平方公尺。

拓寬後可降低施工衝擊、避免通車後壅塞與景觀壓迫，並作為連結捷運站區與五堵科技園區之主要聯絡廊道，對促進公共運輸使用、強化在地產業與就業、提升道路安全與緊急服務可及性，具顯著之公益性與必要性。

本計畫辦理情形：目前進度業於114年12月5日辦理變更都市計畫作業之書圖草案公開展覽(30天)，並於114年12月26日辦理說明會，業於115年1月進入市都委會專案小組審議階段。

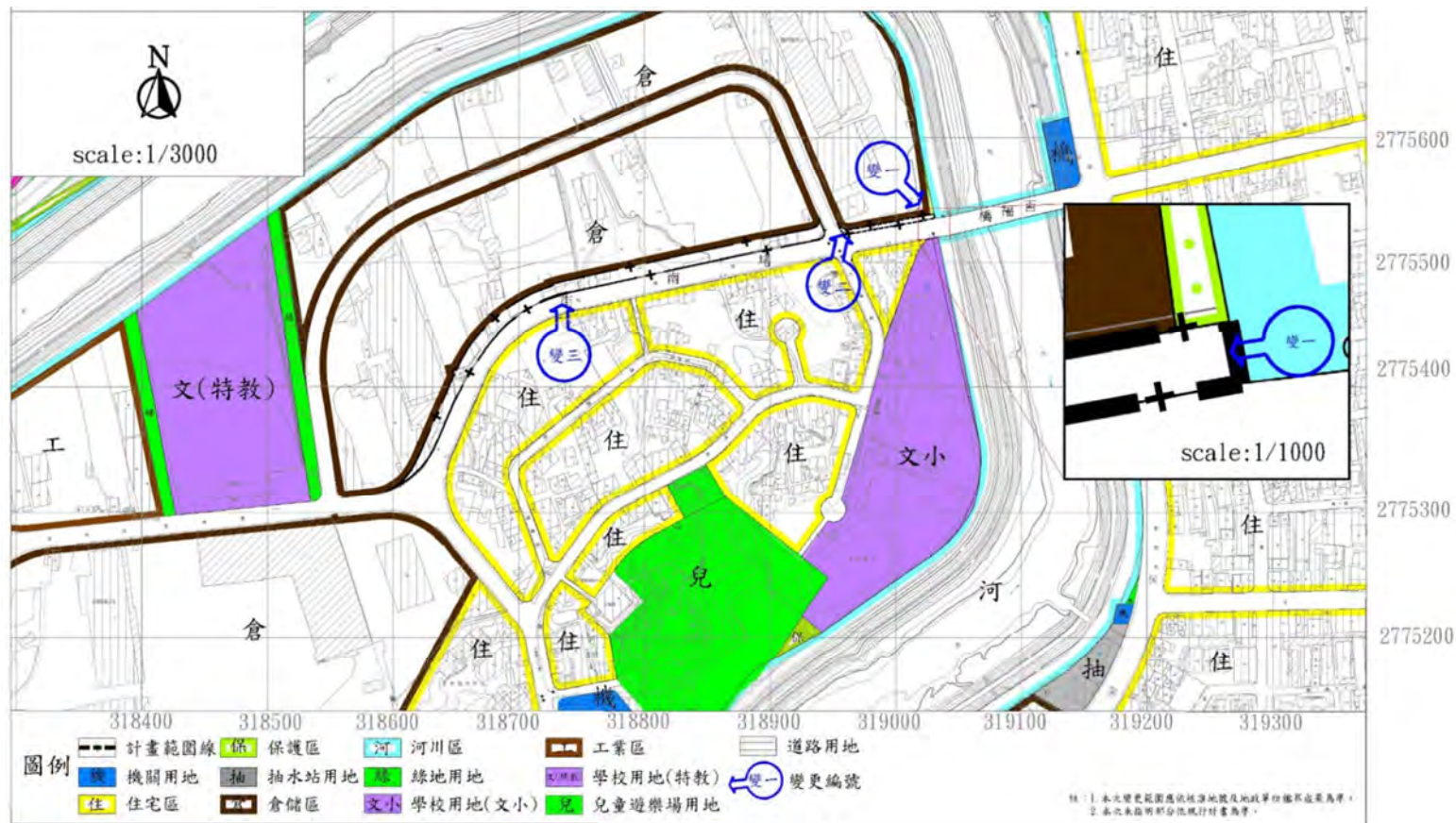


圖 3-9 配合堵南街工程拓寬變更計畫示意圖

資料來源：基隆市政府公告「變更基隆市主要計畫(部分倉儲區、保護區為道路用地)案—配合堵南街工程拓寬」公開展覽都市計畫圖 114.12。

(七)變更基隆市主要計畫（基隆捷運北五堵站附近地區專案通盤檢討）案暨擬定基隆市捷運北五堵站附近地區細部計畫案(公開徵求意見階段/114年)

此案依都市計畫法第26條及相關辦法辦理，範圍涵蓋堵南街、大德路、明德三路面積約30.05公頃，所圍倉儲區、乙種工業區及部分機關用地、鐵路用地與道路用地。

基隆河谷廊帶位處首都圈東側，為基隆與臺北都會圈重要連結，面對港口貨運衰退及產業外移挑戰，需透過活化土地與產業轉型推動區域再生。

計畫將以TOD模式結合基隆捷運北五堵站，優化土地使用、交通轉乘與產業布局，促進產業升級及生活機能提升，並建立公平合理的公共設施負擔與開發機制，以因應都市整體發展需求。

本計畫辦理情形：業於中華民國114年4月16日起至114年5月15日止，分別與本府都發處及七堵區公所公告徵求意見30天，業於中華民國114年5月6日下午3點堵南里民活動中心辦理座談會；另於114年8月28日配合基隆捷運建設計畫辦理「SB18站捷運軌道路線」土地所有權人意願座談會。

目前基隆市政府刻正辦理變更基隆市主要計畫、擬定基隆市SB18站附近地區細部計畫書圖草案作業中，未來將藉由都市計畫機制推動市地重劃整體開發作業之進行。

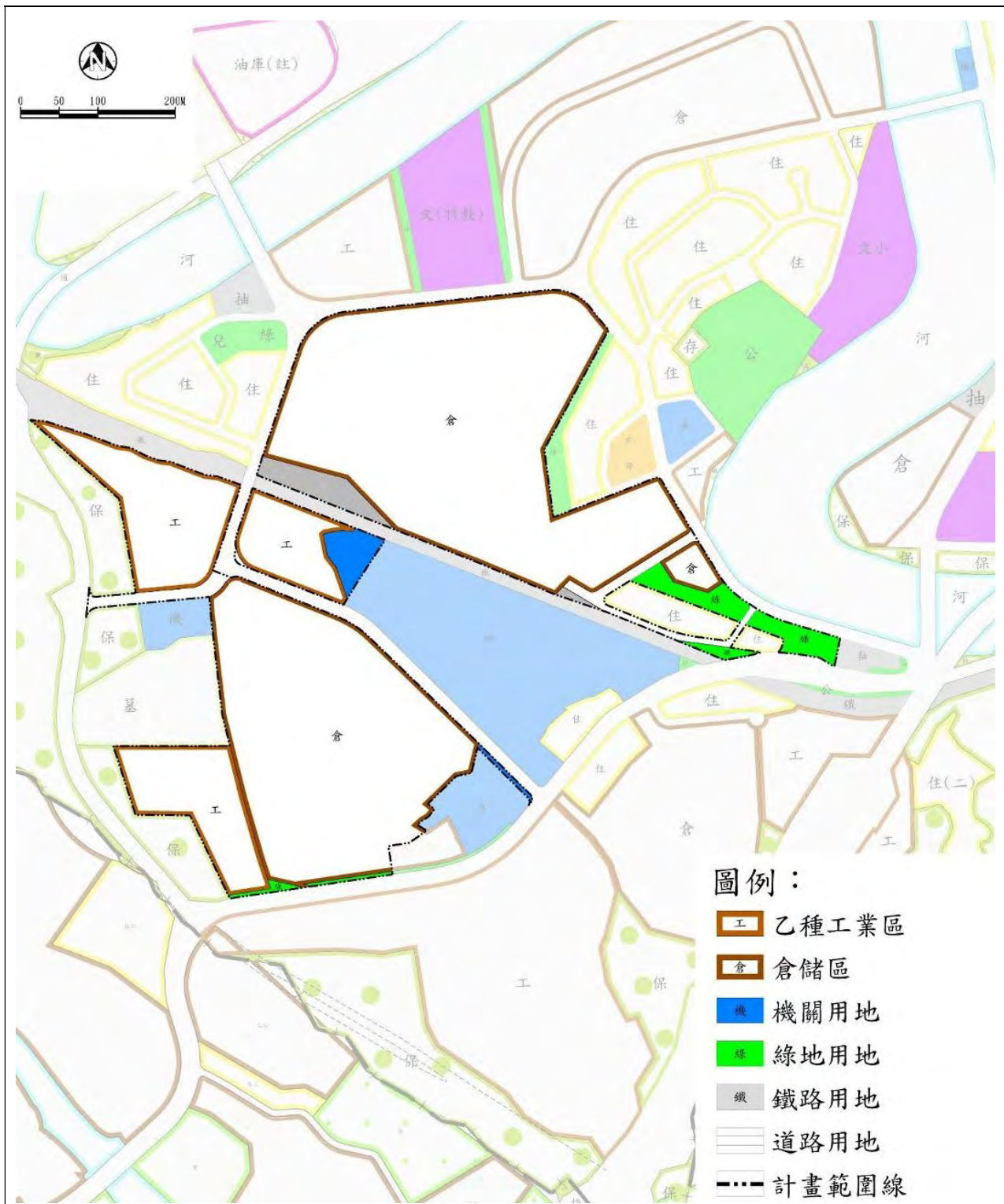


圖 3-10 變更基隆市主要計畫（基隆捷運北五堵站附近地區專案通盤檢討）案暨擬定基隆市捷運北五堵站附近地區細部計畫案示意圖

註:本資料內容僅供參考，應以將來公告發布實施之計畫書範圍內容為準。

資料來源：資料來源:「變更基隆市主要計畫（基隆捷運北五堵站附近地區專案通盤檢討）案暨擬定基隆市捷運北五堵站附近地區細部計畫案」1140506 公告徵求意見簡報。



圖 3- 11 基隆智慧科技園區計畫範圍及使用機能規劃構想圖

資料來源：1140828 配合基隆捷運建設計畫辦理「SB18 站捷運軌道路線」土地所有權人意願座談會簡報資料。

(八)小結

綜合上述相關計畫內容，整理與本計畫之關係，詳表 3-3 說明。

表 3-3 相關計畫與本計畫之關係綜整表

計畫名稱	計畫內容	與本計畫之關係
基隆河河谷廊帶區域發展策略規劃(109年)	本計畫旨在推動基隆河河谷廊帶區域的發展，強化交通骨幹與捷運路網建設，並實現多元運輸系統的整合。計畫提出 4 大發展目標，著重在運輸效率提升、都市空間再生、產業創值與品牌建立等方面。	此計畫範圍針對區域發展的指導及交通捷運路網的願景定位，其範圍與本案變更範圍帶狀路廊重疊，包含：捷運路網建構指導，沿線產業定位的發展建議，均為本案在綜合規劃階段及捷運設施用地規劃重要依據之一。
變更汐止都市計畫（配合捷運汐止東湖線建設計畫）（SB11、SB12、SB13、SB14、SB15 站及機廠）案(審議中/112年)	本計畫為配合汐止東湖捷運線建設，進行汐止區內的都市計畫變更，涵蓋 SB11、SB12、SB13、SB14、SB15 車站及機廠設置。路線自汐止起點經內湖蘆洲里，經大同路、北二高，設置 6 座車站（1 座臺北市、5 座新北市），並在 SB13 站與基隆捷運樟樹灣預定站、SB14 站及 SB15 站與基隆捷運共站共軌設置。	此計畫為北北基軌道路網政策之一環，並與基隆捷運新北段有部分共站共軌設置。雖非屬基隆市轄區範圍內，但計畫之進度與規劃仍與基隆捷運整體捷運系統串聯推進進度息息相關，以完善北北基捷運路網，強化沿線通勤族之交通便利性，以滿足基隆至南港通勤需求為共同目標。
臺北捷運民生汐止線綜合規劃報告(審議中/114年)	本計畫推動捷運民生汐止線，串聯臺北市大同、中山、松山、內湖區及新北市汐止區，銜接汐東及既有捷運路網，提升跨市通勤效率並促進都市發展。臺北市段長約 11.02 公里，設 9 站，並與汐東及基隆捷運共用機廠，另規劃八堵機廠，相關都市計畫將依程序審議，打造綠色、永續的都會運輸系統。	此計畫其內容包含規劃設置八堵機廠，因順應民意需求及三市共識，本案 SB22 站辦理捷運開發區將涵蓋八堵機廠範圍，在都市計畫變更採整體開發方式送審，但以分期分區方式取得土地，第二期「八堵機廠範圍」俟民生汐止線北市段核定後始可辦理取得。

計畫名稱	計畫內容	與本計畫之關係
「基隆市境內捷運沿線都市設計」相關作業(108-112年)	基隆市政府在交通部鐵道局的指導下，負責基隆捷運沿線的都市設計計畫，重點區域包括八堵站至基隆站。設計內容涵蓋現況調查、課題分析、都市設計構想及行銷策略等，旨在提升捷運周邊區域的整體規劃。	此計畫之沿線都市設計作業研究分析與建議，提供本案綜合規劃階段整合參考依據，如納入「TOD 大眾運輸導向的都市發展」理念，整合捷運沿線場站周邊之土地利用、交通、公設配套等面向。
變更基隆市主要計畫（部分倉儲區為機關用地）(114年)	北五堵地區兼具產業發展與國防戰略重要性，經協商決議僅遷移部分設施，以維持戰備功能。新址選定營區二級廠西北側倉儲區，辦理都市計畫變更，並由市府代建代拆。	配合基隆捷運路線及北五堵地區產業發展需求，在不影響北五堵營區戰備機能之前提，遷移鄰近基隆捷運現行路線之軍事設施。
「變更基隆市主要計畫(部分倉儲區、保護區為道路用地)案—配合堵南街工程拓寬」都市計畫(審議中/114年)	配合基隆捷運第一階段（南港至八堵）建設需求，辦理大德路與堵南街路段道路拓寬工程，全長約 522 公尺，路寬由現況約 15 公尺拓寬至 18.5 至 23.5 公尺。拓寬後可降低施工衝擊、避免通車後壅塞與景觀壓迫，並作為連結捷運站區與五堵科技園區之主要聯絡廊道，對促進公共運輸使用、強化在地產業與就業、提升道路安全與緊急服務可及性，具顯著之公益性與必要性。	本計畫係配合「基隆—南港通勤軌道建設計畫（第一階段）」基隆段之施作，路線 SB18～SB19 位於堵南街沿線，為確保高架捷運基礎開挖與橋柱施工之安全圍籬空間及臨時導改車道，並維持施工期間與營運後之交通服務水準。
變更基隆市主要計畫（基隆捷運北五堵站附近地區專案通盤檢討）案暨擬定基隆市捷運北五堵站附近地區細部計畫案（公開徵求意見階段/114年）	範圍涵蓋堵南街、大德路、明德三路面積約 30.05 公頃，所圍倉儲區、乙種工業區及部分機關用地、鐵路用地與道路用地。計畫將以 TOD 模式結合基隆捷運北五堵站，優化土地使用、交通轉乘與產業布局。	此計畫位於本本案路線 SB18 站及出入口、高架路線等相關捷運設施，該地區其規劃內容與變更範圍，未來將與捷運系統串聯，為汐止至基隆區域發展提供強大交通支持，助力智慧經濟與高端製造業聚集。

資料來源：本計畫整理。

三、現行都市計畫內容概述

(一)發布實施經過

民國102年6月26日基隆市政府公告發布實施「擴大暨變更基隆市主要計畫(通盤檢討)案(第二階段)(簡稱擴大案)」，將全市五處都市計畫區整合為一。本案變更範圍涉及之都市計畫實施歷程，詳表3-4)。

表 3-4 本案涉及基隆市都市計畫實施歷程一覽表

編號	都市計畫名稱	發布實施日期文號
1	基隆市七堵暖暖區都市計畫	63年3月8日基府工都12409號
2	變更基隆市七堵暖暖地區主要計畫(通盤檢討)	70年3月20日基府工都14052號
3	變更基隆市七堵暖暖地區(七堵區)主要計畫(第二次通盤檢討)案	75年5月27日基府工都30472號
4	變更基隆市七堵暖暖地區(暖暖區)主要計畫(第二次通盤檢討)案	75年6月3日基府工都30471號
5	七堵暖暖地區都市計畫(八堵火車站以北基隆河以南地區)細部計畫案	78年5月9日基府工都27229號
4	變更基隆市(七堵暖暖地區)主要計畫(第三次通盤檢討)案	86年10月9日基府工都091650號
5	基隆市都市更新地區劃定案	91年8月23日基府工都076222號
6	擴大暨變更基隆市主要計畫(通盤檢討)案(第一階段)	99年12月1日基府都計壹字第0990122289號函
8	擴大暨變更基隆市主要計畫(通盤檢討)案(第二階段)	102年6月26日基府都計壹字第1020065380號
9	擴大暨變更基隆市主要計畫(通盤檢討)案細部計畫(土地使用管制計畫)案	103年4月18日基府都計壹字第103025195號
10	變更基隆市細部計畫土地使用管制要點(第一次通盤檢討)案	114年12月31日基府都計壹字第1140262929A號

資料來源：基隆市政府，經本研究整理。

(二)計畫範圍與面積

現行計畫於102年6月發布實施，範圍陸域面積包括基隆市行政轄區之中正區、中山區、仁愛區之全部，信義區及安樂區之大部分，暖暖區及七堵區之部分地區，並包含部分水域面積，計畫總面積約為7,620.44公頃。分為中心區(市中心地區)、南區(七堵暖暖地區)、西區(大武崙地區)以及東區(八斗子地區)等四地區，各區定位如下：

- 1.中心區—主要商業中心
- 2.南區—住工商並重之臨水都市新鎮

3.西 區—機能多元且完善的生活空間

4.東 區—海洋知性遊憩小鎮

本計畫範圍分布於南區（七堵暖暖地區）內，其中在變更內容之南區暫予保留另案辦理案中提及：『五堵地區之倉儲區以變更為科技工業區為佳，若變更為科技工業區得予適度獎勵。』

(三)計畫年期

計畫年期為民國115年

(四)計畫人口

計畫人口為51萬人。

(五)土地使用分區

各類使用分區面積計2,263.5323公頃，佔計畫總面積之29.71%，住宅區、商業區、工業區（含零星工業區）、倉儲區、行政區、古蹟保存區、旅館區、遊樂區、風景區、戶外景觀區、特定專用區等分區。

(六)公共設施

公共設施用地面積計1,753.1906公頃，佔計畫總面積之23.01%，包含學校用地、遊憩設施用地、機關用地、市場（含批發市場）用地、停車場用地、廣場(廣場兼停車場用地)、社教機構用地、社會福利設施用地、港埠、漁港相關使用、加油站用地、公用設備用地、環保設施用地、交通用地、河川及河道用地等公共設施用地。

(七) 交通系統計畫

涵蓋鐵路及道路兩大系統，配合土地使用計畫，改善現行道路結構缺失，建構完整交通網絡。鐵路部分包括縱貫線與宜蘭線，連接本市與大台北及東部地區。道路系統方面，南北向聯外道路有第一、第二高速公路與台5線，東西向則包含萬里瑞濱快速道路、萬里外環道、環山快速道路東段及內環快速道路等，並設有深澳坑匝道以分流海科館車流。基隆港則規劃東西岸聯外道路以分離貨運與市區交通。聯外幹道則有20公尺寬的濱海公路、基瑞公路、調和街、基金公路、新台五線、10-20公尺寬的協和街等，以及15公尺寬的貨櫃專用道等專業用途道路。依聯繫各地區需求配設主要道路，並於地區內配設次要道路。

檢視交通用地現況，原都市計畫之道路(含高速公路及快速道路)面積約為494.23 公頃，約佔都市發展用地之12.61%；原都市計畫之鐵路用地面積約為73.30 公頃，約佔都市發展用地之1.87%。各計畫中除八斗子漁港特定區因面積不大，交通用地相對較高外，以七堵暖暖地區之交通設施用地面積佔都市發展面積比例為最高。由於鐵路、高速公路以及快速道路等進出管制之帶狀交通設施皆經七堵暖暖地區以聯繫市中心與台北都會區，而過境性運輸設施用地之劃設對當地計畫發展正面效益並不顯著。

有關交通系統計畫內容，摘要現況課題如下：

- 1.由於本市高度依賴台北都會區之經濟機能，因此市區與台北都會區之聯繫為主要運輸問題。
- 2.交通系統計畫未能完全與土地使用計畫整合，致運輸功能不彰。
- 3.都市道路計畫寬度過窄且缺乏機能完善之大眾運輸系統與交通轉運中心，致都市「行」的效率極為低落。除聯外道路之外，市區內之道路多老舊與狹窄，且未規劃完善之

大眾運輸系統與留設交通轉運中心，都市缺乏交通機能，致都市交通繁忙且缺乏效率。

4.道路缺乏一個功能及等級明確的規劃藍圖與標準且未配合山坡地之特性，致使用效率不彰且險象叢生。

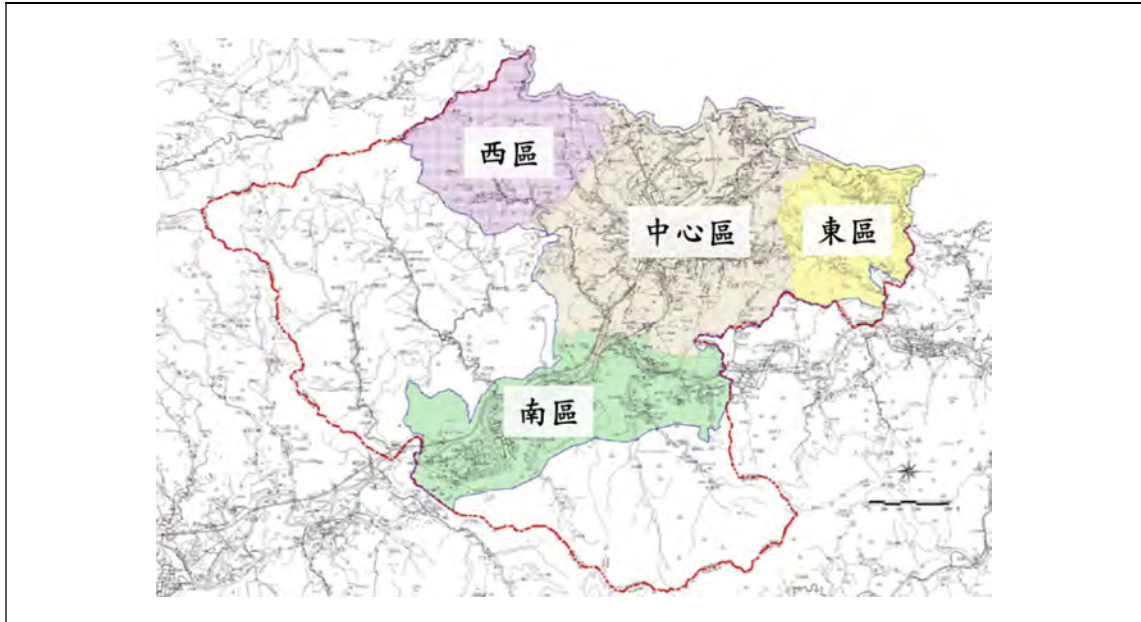


圖 3-12 基隆市都市計畫範圍示意圖

資料來源：擴大暨變更基隆市主要計畫(通盤檢討)案一(第二階段)書，102年6月。

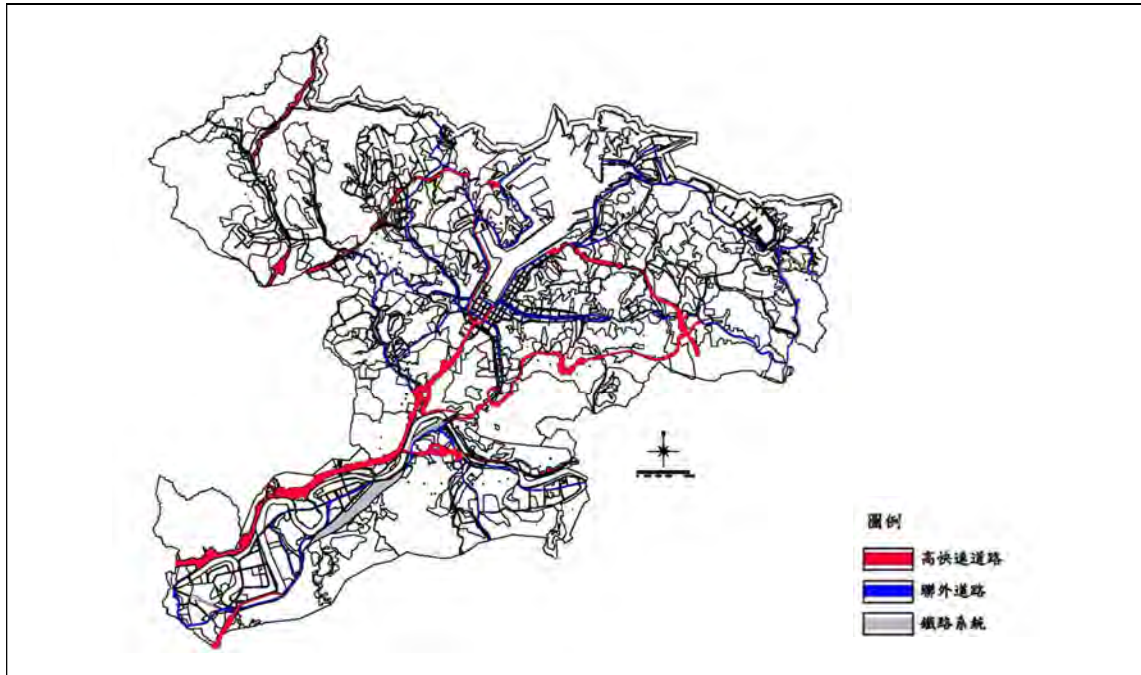


圖 3-13 擴大暨變更基隆市主要計畫(通盤檢討)案交通系統計畫示意圖

資料來源：擴大暨變更基隆市主要計畫(通盤檢討)案(102)。

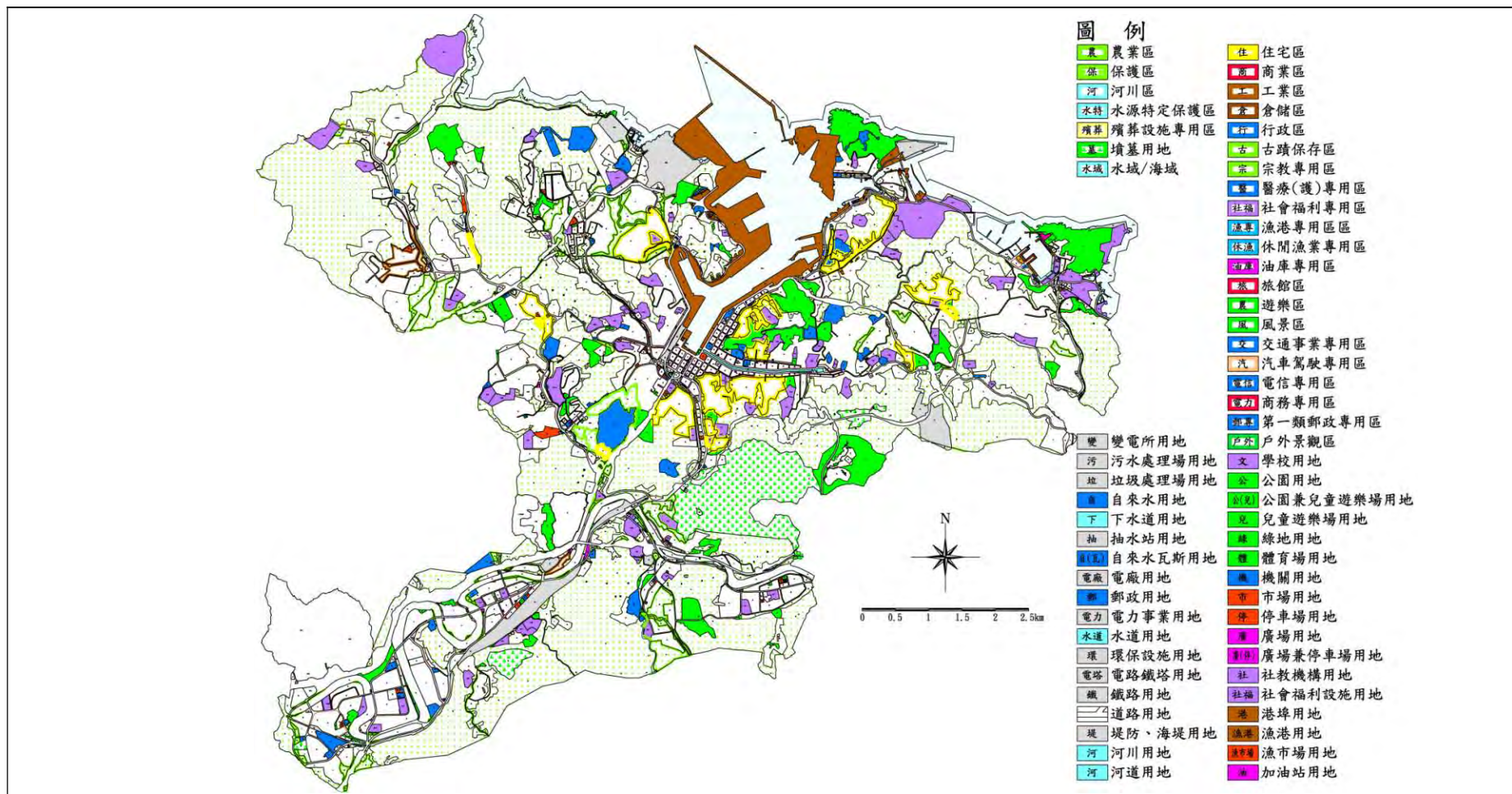


圖 3- 14 基隆市都市計畫土地使用分區示意圖

資料來源：擴大暨變更基隆市主要計畫(通盤檢討)案一(第二階段)書，102 年 6 月。

表 3-5 現行土地使用計畫面積分配表

使用別		計畫面積(m ²)	佔都市發展用地面積百分比(%)	佔計畫總面積百分比(%)	
都市發展用地	土地使用分區	住宅區	14,019,639.31	34.91%	18.41%
		商業區	1,190,750.61	2.96%	1.56%
		工業區(零星工業區)	2,327,506.05	5.81%	3.06%
		倉儲區	2,056,670.70	4.14%	2.18%
		行政區	3,823.90	0.01%	0.01%
		古蹟保存區	200,539.47	0.50%	0.26%
		宗教專用區	211,599.85	0.53%	0.28%
		醫療(護)專用區	91,099.11	0.23%	0.12%
		社會福利專用區	45,990.53	0.11%	0.06%
		漁港專用區	99,497.45	0.25%	0.13%
		海洋產業專用區	18,051.00	0.04%	0.02%
		休閒漁業專用區	142,787.88	0.36%	0.19%
		油庫專用區	1,959,931.53	4.88%	2.57%
		旅館區	53,995.46	0.13%	0.07%
		遊樂區	84,260.69	0.21%	0.11%
		風景區	73,279.00	0.18%	0.10%
		交通事業專用區	30,323.01	0.07%	0.04%
		汽車駕駛專用區	11,495.60	0.03%	0.02%
		電信專用區	89,504.71	0.22%	0.12%
		第一類郵政專用區	1,371.00	0.30%	0.16%
分區小計	22,712,116.87	56.36%	29.71%		
公共設施用地		小學用地	778,390.23	1.94%	1.02%
		中學用地	552,105.93	1.37%	0.72%
		中小學用地	180,660.00	0.45%	0.23%
		高中職用地	342,294.26	0.85%	0.45%
		大學用地	839,811.14	2.09%	1.10%
		特教用地	22,005.16	0.05%	0.03%

使用別	計畫面積(m ²)	佔都市發展用地面積百分比(%)	估計畫總面積百分比(%)
私立學校用地(聖心中學)	21,525.00	0.05%	0.03%
公園	3,018,392.23	7.74%	4.08%
公園兼兒童遊樂場	16,953.52	0.04%	0.02%
兒童遊樂場	17,483.33	0.04%	0.02%
綠地(生態綠地)	89,497.48	0.21%	0.11%
體育場	263,782.41	0.66%	0.35%
機關	1,353,269.01	3.36%	1.77%
市場(含批發市場)	67,894.71	0.17%	0.09%
停車場	81,455.93	0.20%	0.11%
廣場(廣停)	7,279.80	0.02%	0.01%
社教機構用地	274,592.52	0.68%	0.36%
社會福利設施	40,292.47	0.10%	0.05%
港埠用地	2,192,892.84	5.46%	2.88%
漁港用地	27,580.20	0.07%	0.04%
漁市場	13,428.97	0.03%	0.02%
加油站	42,954.85	0.11%	0.06%
變電所	61,060.61	0.15%	0.08%
污水處理場用地	86,741.22	0.22%	0.11%
垃圾處理場	250,593.13	0.62%	0.33%
自來水用地	10,121.91	0.03%	0.01%
下水道用地	1,828.36	0.00%	0.00%
抽水站	12,679.04	0.03%	0.02%
自來水瓦斯用地	319.22	0.00%	0.00%
電廠用地	587,121.65	1.46%	0.77%
郵政用地	1,088.31	0.00%	0.00%
電力事業用地	4,218.29	0.01%	0.01%
水道	3,406.26	0.01%	0.00%
環保設施用地	18,693.80	0.05%	0.02%

使用別		計畫面積(m ²)	佔都市發展用地 面積百分比(%)	估計畫總面積 百分比(%)
	電路鐵塔	15,469.45	0.04%	0.02%
	鐵路	729,225.34	1.82%	0.96%
	道路(含高速公路及快速道路)	5,268,618.59	13.12%	6.91%
	道路兼供鐵路使用	2,841.00	0.01%	0.00%
	堤防、海堤	93,334.00	0.23%	0.12%
	河川、河道	59,368.12	0.15%	0.08%
	公共設施用地小計	17,451,270.30	43.64%	23.01%
	合計	40,163,387.09	100.00%	52.72%
非都市發展用地	農業區	202,477.86		0.27%
	保護區	26,952,785.60		35.36%
	河川區	1,548,760.49		2.03%
	水源特定保護區	70,399.89		0.09%
	殯葬設施專用區	15,663.31		0.02%
	墳墓用地	2,326,123.98		3.05%
	水域	4,924,799.60		6.46%
	非都市發展小計	36,041,010.74		47.28%
總計	76,204,397.82		100.00%	

資料來源：基隆市政府，115年1月29日統計提供資料。

第四章、發展現況分析

一、土地使用發展現況

基隆捷運路線於基隆市轄區均屬基隆市都市計畫區範圍，現行計畫住宅區發展率約 56.42%，商業區約 65.03%，工業區約 60.13%，倉儲區約 59.84%，因本市丘陵地多平地少，除港區及基隆河沿岸地帶，周圍多劃為保護區，河川係分南北水系，本計畫涉及都計南區範圍屬基隆河水系，以流經境內基隆河為主，流經市境全長約 13 公里劃為河川區。南區其餘佔比較高之都市發展區包括油庫專用區、醫療專用區、宗教專用區、學校用地及機關用地等。本計畫總長 15.6 公里，基隆市市轄區 6.64 公里，涉須擬定細部計畫之土地使用現況、權屬等說明如下：

(一)捷運系統用地 1 (SB17-SB18高架路線段)

本計畫變更土地面積為0.1167公頃，現行都市計畫為乙種工業區(四)、倉儲區(五)、保護區、機關用地及道路用地，乙種工業區(四)建蔽率及容積率分別為70%及210%、倉儲區(五)建蔽率及容積率分別70%及300%、保護區建蔽率10%及容積率未規定、機關用地建蔽率及容積率分別為40%及280%、道路用地建蔽率及容積率皆未規定，現況為加油站、倉儲及停車使用，部分為農林雜木、既成道路使用，經查土地為公有及私有土地，土地筆數共30筆，土地權屬詳表4-1，現況及權屬示意圖詳圖4-1。周邊正由基隆市政府另案辦理「基隆捷運北五堵站附近地區專案通檢」，相關計畫詳圖3-9及3-10。

表 4-1 捷運系統用地 1 土地權屬分析表

土地權屬	公有管理機關	筆數	面積 (m ²)	面積比例
公有	財政部國有財產署、基隆市政府	8	69.82	5.98%
公私共有	-	-	-	-
私有	-	22	1,096.94	94.02%
總計		30	1,166.76	100%

註：實際面積應以核定計畫圖實地分割面積為準。

資料來源：依 115 年 2 月基隆市政府地政局提供之土地登記資料。



圖 4-1 捷運系統用地 1 現況及權屬示意圖

資料來源:本計畫繪製。

(二)捷運系統用地 2 (SB18站及東、西、南側出入口)

延續SB17至SB18高架路線段至SB18站，周邊土地正由基隆市政府另案辦理「基隆捷運北五堵站附近地區專案通檢」範圍(目前進度為擬定書圖草案階段) 詳圖4-3，未來將採市地重劃方式並辦理捷運聯合開發，以TOD模式結合SB18站及東(C)、西(A)、南(B)側三個出入口，詳圖5-2。

土地面積為0.5136公頃，現行都市計畫為乙種工業區(四)、倉儲區(五)、機關用地及鐵路用地，乙種工業區(四)建蔽率及容積率分別為70%及210%、倉儲區(五)建蔽率及容積率分別70%及300%、機關用地建蔽率及容積率分別為40%及280%、鐵路用地建蔽率70%及容積率未規定，現況為倉儲使用，部分為軍事及鐵路設施相關使用，經查土地為公有及私有土地，土地筆數共22筆，土地權屬詳表4-2，現況及權屬示意圖詳圖4-2。

表 4-2 捷運系統用地 2 土地權屬分析表

土地權屬	公有管理機關	筆數	面積 (m ²)	面積比例
公有	財政部國有財產署	1	390.77	7.61%
公私共有	-	-	-	-
私有	-	21	4,745.31	92.39%
總計		22	5,136.08	100%

註：實際面積應以核定計畫圖實地分割面積為準。

資料來源：依 115 年 2 月基隆市政府地政局提供之土地登記資料。

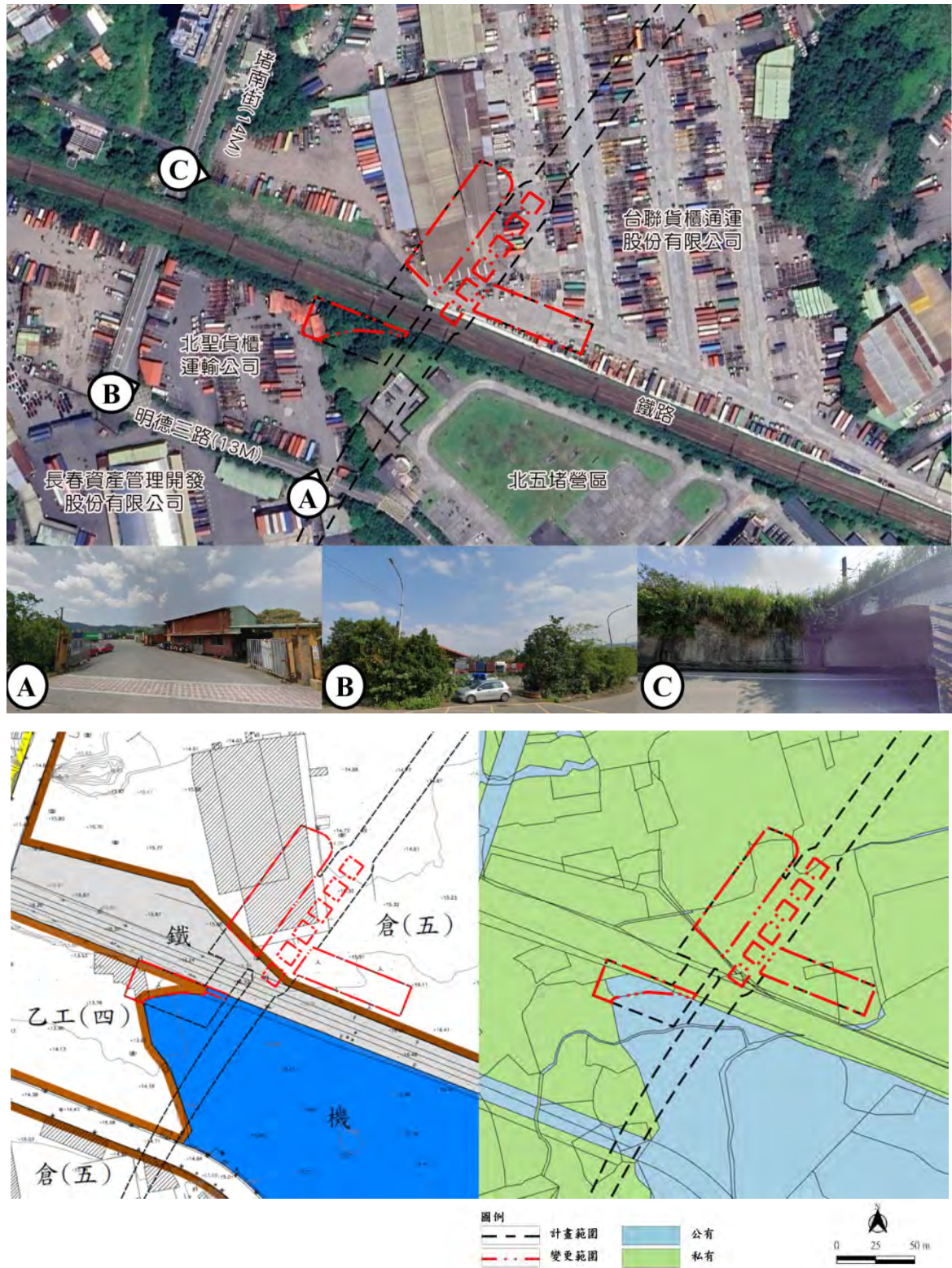


圖 4-2 捷運系統用地 2 現況及權屬示意圖

資料來源:本計畫繪製。



圖 4-3 捷運系統用地 2 與基隆捷運北五堵站附近地區專案通盤檢討示意圖

資料來源:基隆市政府，經本計畫套繪。

註:目前配置構想尚於規劃發展階段，非定案資料僅供參考。

(三)捷運系統用地 3 (SB18-SB19高架路線段)

SB18至SB19高架路線段穿越路段，因基隆市『堵南街拓寬工程』正刻另案辦理變更都市計畫作業中，起點東自大德路與堵南街交接處，終點於西自大德路與堵南街交界處，拓寬為18.5公尺至23.5公尺寬道路，全長計522m(詳圖3-8)，本計畫變更範圍將排除位於擴寬道路工程內之墩柱(詳圖4-5)。

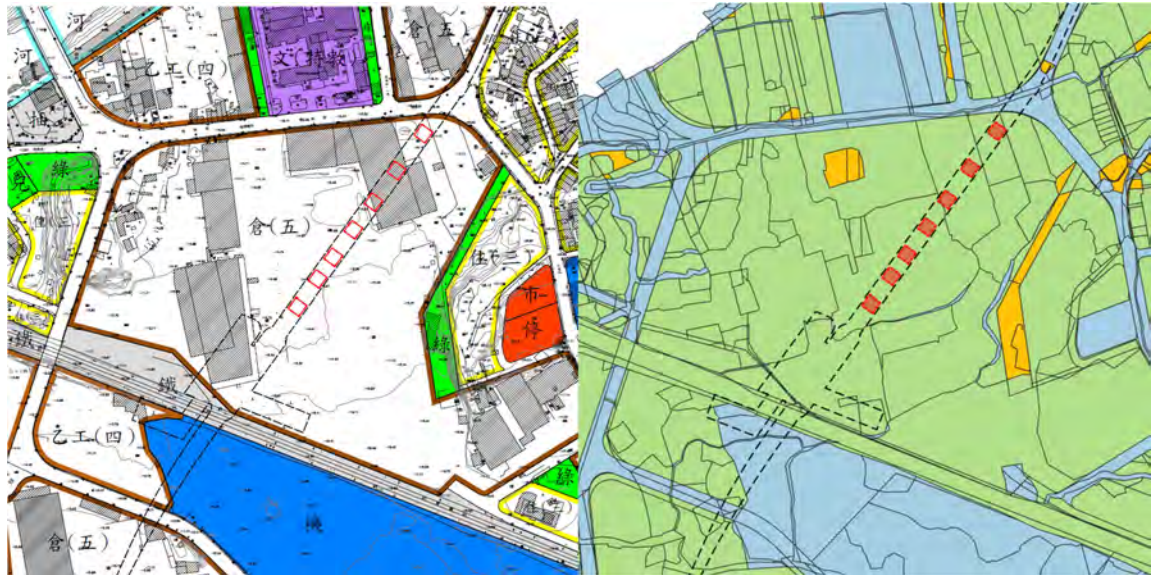
經檢討納入本計畫變更之墩柱範圍，土地面積為0.1424公頃，現行都市計畫為倉儲區(五)、保護區，倉儲區(五)建蔽率及容積率分別為70%及300%、保護區建蔽率10%及容積率未規定，現況為倉儲使用，經查土地為公有及私有土地，土地筆數共9筆，土地權屬詳表4-3，現況及權屬示意圖詳圖4-4。

表 4-3 捷運系統用地 3 土地權屬分析表

土地權屬	公有管理機關	筆數	面積 (m ²)	面積比例
公有	基隆市政府	1	4.21	0.30%
公私共有	-	-	-	-
私有	-	8	1,420.17	99.70%
總計		9	1,424.38	100%

註：實際面積應以核定計畫圖實地分割面積為準。

資料來源：依 115 年 2 月基隆市政府地政局提供之土地登記資料。



- 圖例
- 計畫範圍
 - 變更範圍
 - 公有
 - 私有
 - 公私共有

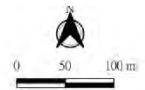




圖 4-4 捷運系統用地 3 現況及權屬示意圖

資料來源:本計畫繪製。



圖 4-5 捷運系統用地 3 與堵南街拓寬計畫範圍關係位置示意圖

資料來源:基隆市政府，經本計畫套繪。

(四)捷運系統用地 4 (SB19南側出入口)

土地面積為0.1067公頃，現行都市計畫為機關用地，機關用地建蔽率及容積率分別為40%及280%，現況為基隆監理站及道路相關使用，經查土地為公有土地，土地筆數共3筆，土地權屬詳表4-4，現況及權屬示意圖詳圖4-6。

表 4-4 捷運系統用地 4 土地權屬分析表

土地權屬	公有管理機關	筆數	面積 (m ²)	面積比例
公有	交通部公路局	3	1,067.43	100.00%
公私共有	-	-	-	-
私有	-	-	-	-
總計		3	1,067.43	100%

註：實際面積應以核定計畫圖實地分割面積為準。

資料來源：依 115 年 2 月基隆市政府地政局提供之土地登記資料。

(五)捷運系統用地 5 (SB19-SB20高架路線段)

土地面積為0.0140公頃，現行都市計畫為乙種工業區(四)及綠地用地，建蔽率及容積率分別為70%及210%，現況為空地及道路相關使用，經查土地為公有及私有，土地筆數共5筆，土地權屬詳表4-5，現況及權屬示意圖詳圖4-7。

表 4-5 捷運系統用地 5 地權屬分析表

土地權屬	公有管理機關	筆數	面積 (m ²)	面積比例
公有	基隆市政府	2	61.17	43.62%
公私共有	-	-	-	
私有	-	3	79.07	56.38%
總計		5	140.24	100%

註：實際面積應以核定計畫圖實地分割面積為準。

資料來源：依 115 年 2 月基隆市政府地政局提供之土地登記資料。

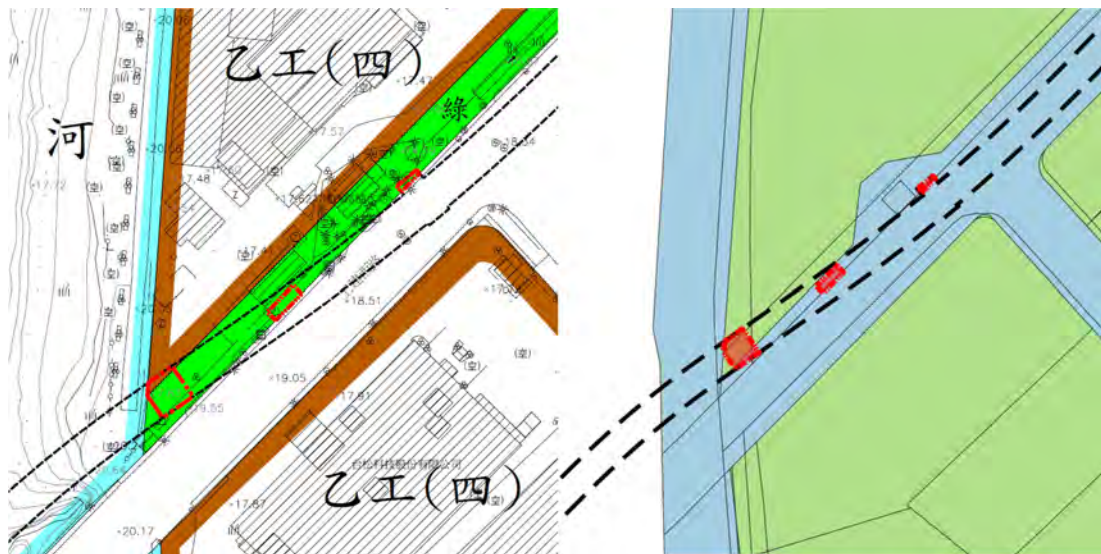
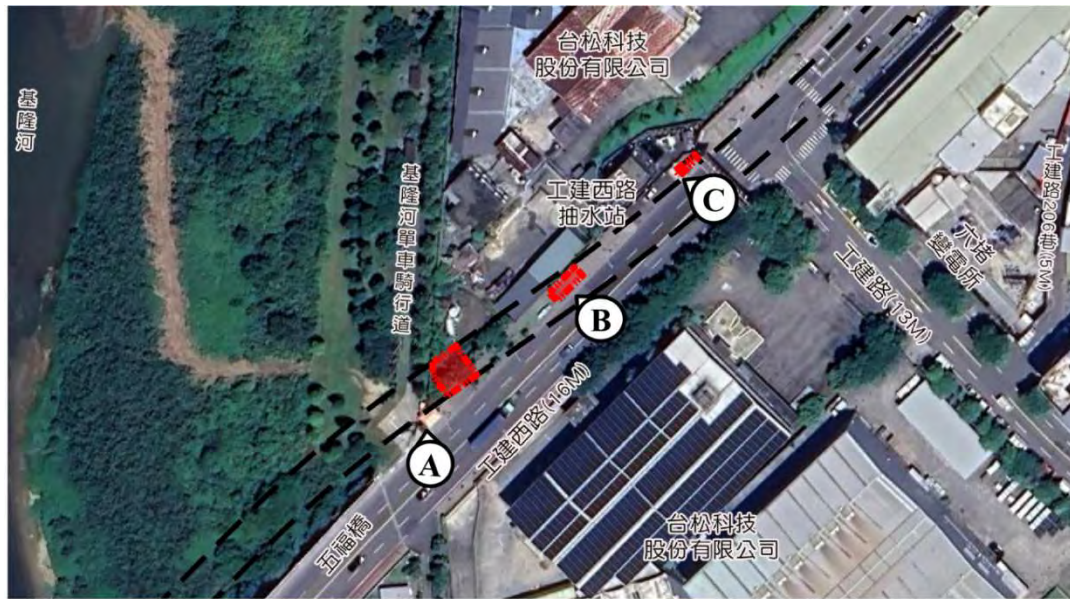


圖 4-7 捷運系統用地 5 況及權屬示意圖

資料來源:本計畫繪製。

(六)捷運系統用地 6 (SB20站及北、南側出入口)

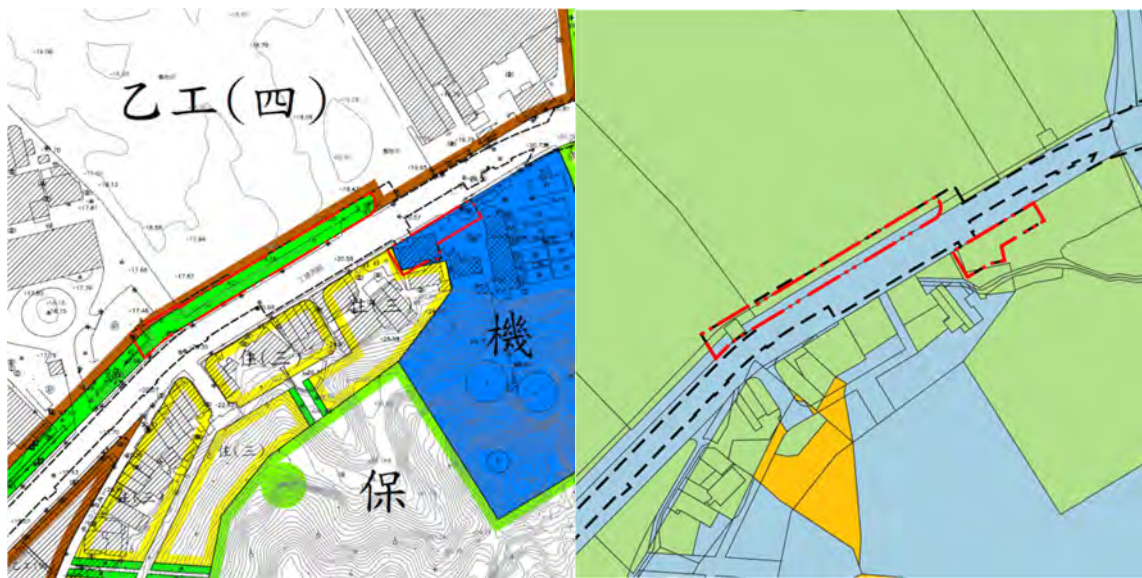
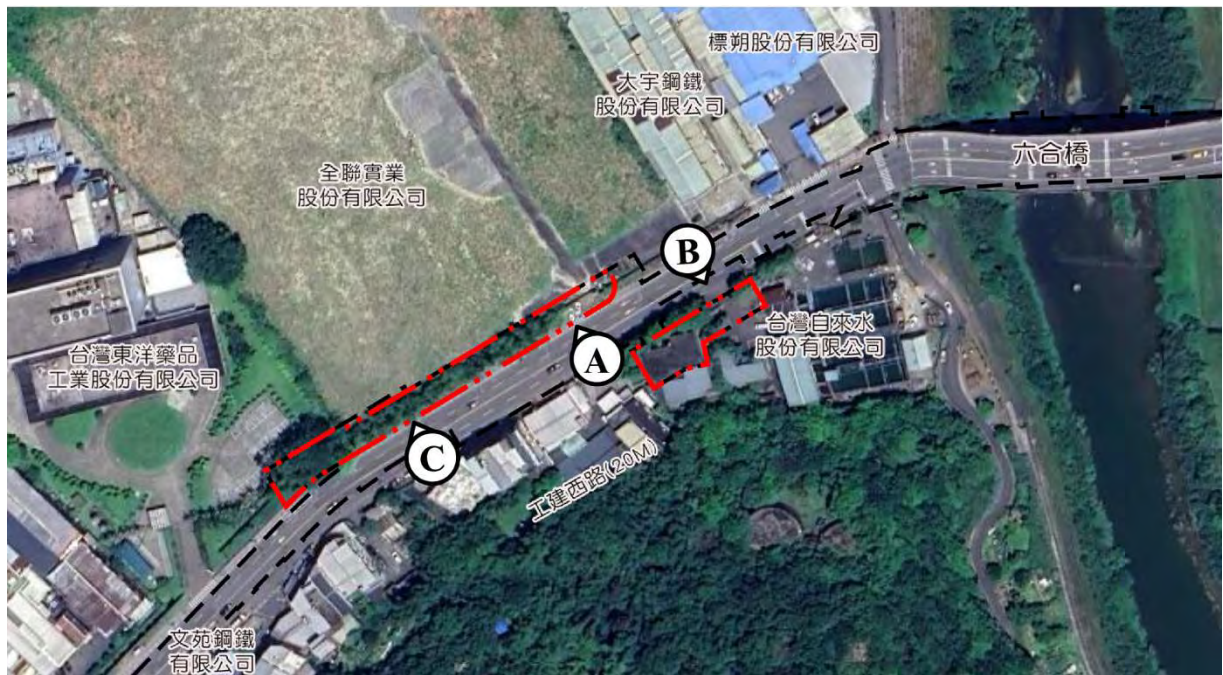
土地面積為0.2194公頃，現行都市計畫為乙種工業區(四)、住宅區(三)、綠地用地及機關用地，乙種工業區(四)建蔽率及容積率分別為70%及210%、住宅區(三)建蔽率及容積率分別為60%及250%及機關用地建蔽率及容積率分別為40%及280%，現況為建物(含自來水公用設備)、綠地用地及空地(業者倉儲使用申請中)，部分為農林雜木及道路使用，經查土地為公有及私有土地，土地筆數共7筆，土地權屬詳表4-6，現況及權屬示意圖，詳圖4-8。

表 4-6 捷運系統用地 6 土地權屬分析表

土地權屬	公有管理機關	筆數	面積 (m ²)	面積比例
公有	基隆市政府	1	669.94	30.53%
公私共有	-	-	-	
私有	-	6	1,524.38	69.47%
總計		7	2,194.32	100%

註：實際面積應以核定計畫圖實地分割面積為準。

資料來源：依 115 年 2 月基隆市政府地政局提供之土地登記資料。



圖例

—— 計畫範圍	■ 公有
--- 變更範圍	■ 私有
	■ 公私共有



圖 4-8 捷運系統用地 6 現況及權屬示意圖

資料來源:本計畫繪製。

(七)捷運系統用地 7 (SB20至SB21高架路線段)

土地面積為0.0147公頃，現行都市計畫為乙種工業區(四)、保護區，乙種工業區(四)建蔽率及容積率分別為70%及210%、保護區建蔽率10%及容積率未規定，現況為倉儲、工廠、空地使用，部分為農林雜木及道路使用，經查土地包含公有地及私有土地，土地筆數共9筆，土地權屬詳表4-7，現況及權屬示意圖詳圖4-9。

表 4-7 捷運系統用地 7 土地權屬分析表

土地權屬	公有管理機關	筆數	面積 (m ²)	面積比例
公有	財政部國有財產署	1	3.06	2.08%
公私共有	-	-	-	-
私有	-	8	144.03	97.92%
總計		9	147.09	100%

註：實際面積應以核定計畫圖實地分割面積為準。

資料來源：依 115 年 2 月基隆市政府地政局提供之土地登記資料。

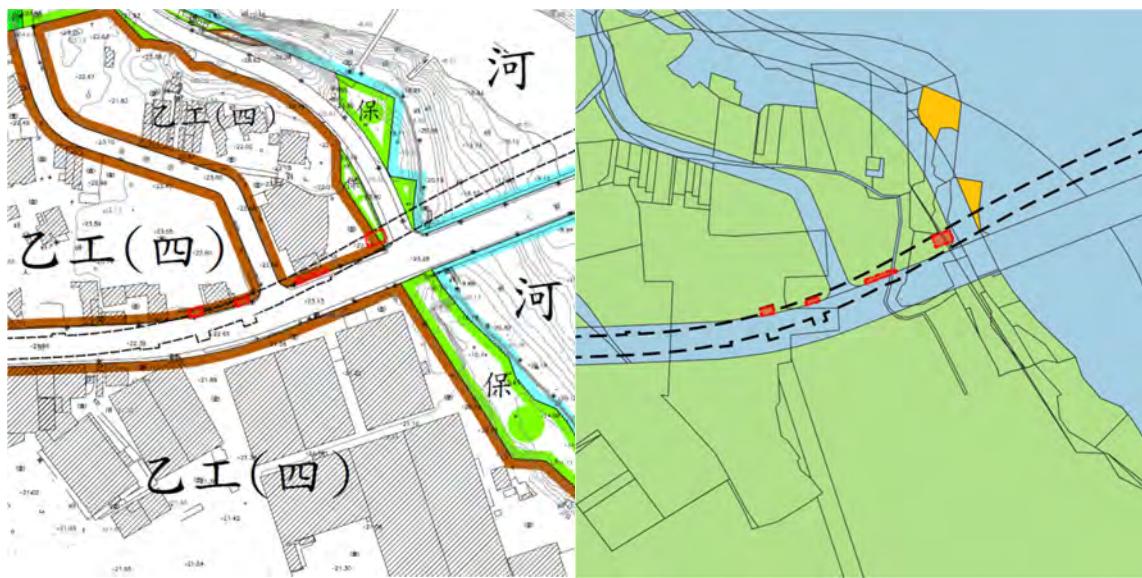
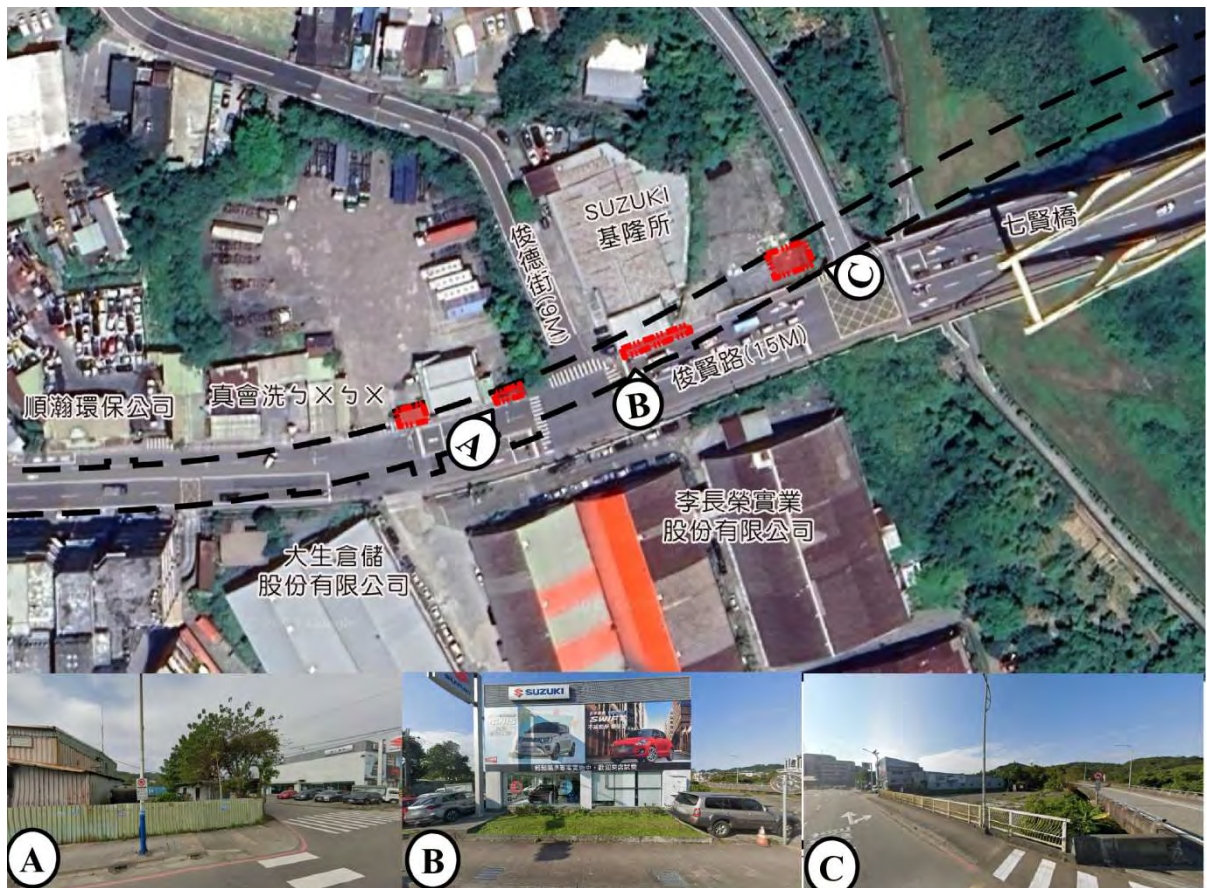


圖 4-9 捷運系統用地 7 現況及權屬示意圖

資料來源:本計畫繪製。

(八)捷運系統用地 8 (SB21站體及東、西側出入口)

土地面積為0.5557公頃，現行都市計畫為乙種工業區(四)及學校用地(中學用地)，乙種工業區(四)建蔽率及容積率分別為70%及210%，學校用地建蔽率及容積率分別為50%及200%，現況為停車場、工廠、公園綠地廣場、空地使用，部分為農林雜木及道路使用，經查土地為公有、公私共有及私有土地，土地筆數共8筆，土地權屬詳表4-8，現況及權屬示意圖詳圖4-10。

表 4- 8 捷運系統用地 8 土地權屬分析表

土地權屬	公有管理機關	筆數	面積 (m ²)	面積比例
公有	財政部國有財產署、經濟部水利署第十河川分署、基隆市政府	4	3,493.25	62.86%
公私共有	-	1	1,115.89	20.08%
私有	-	3	948.11	17.06%
總計		8	5,557.25	100%

註：實際面積應以核定計畫圖實地分割面積為準。

資料來源：依 115 年 2 月基隆市政府地政局提供之土地登記資料。

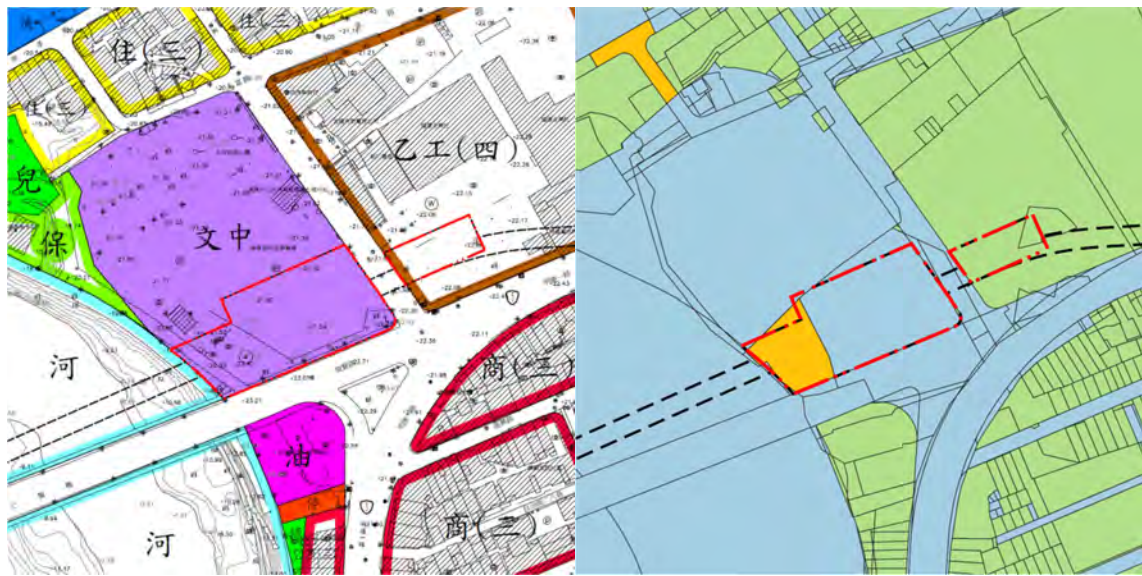
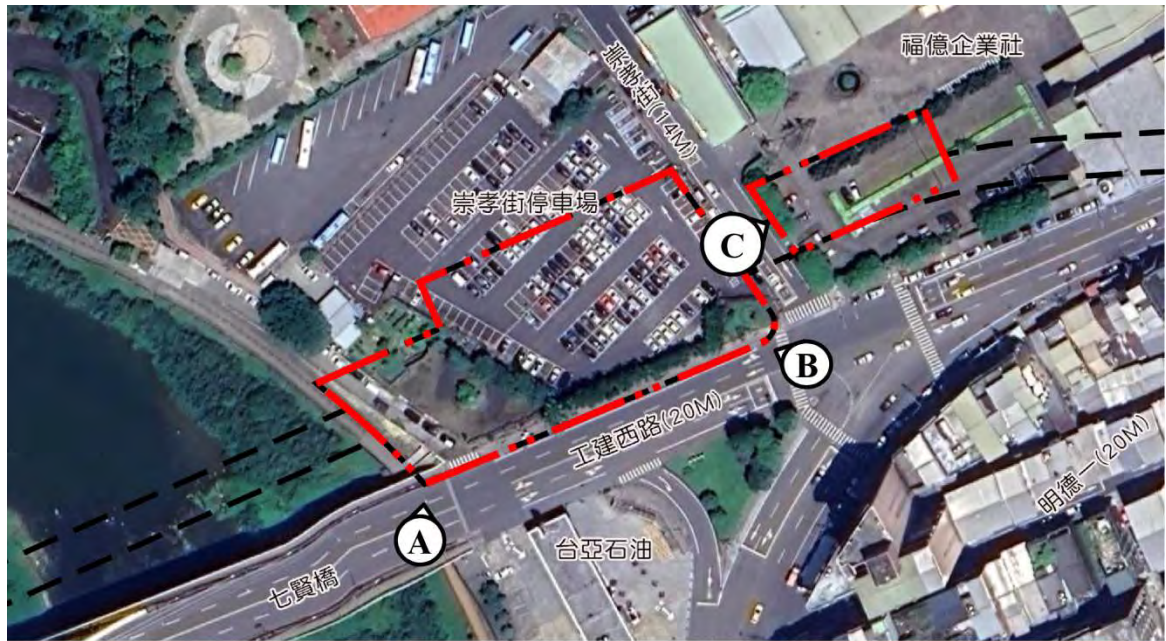


圖 4-10 捷運系統用地 8 現況及權屬示意圖

資料來源:本計畫繪製。

(九)捷運系統用地 9 (SB21-SB22高架路線段)

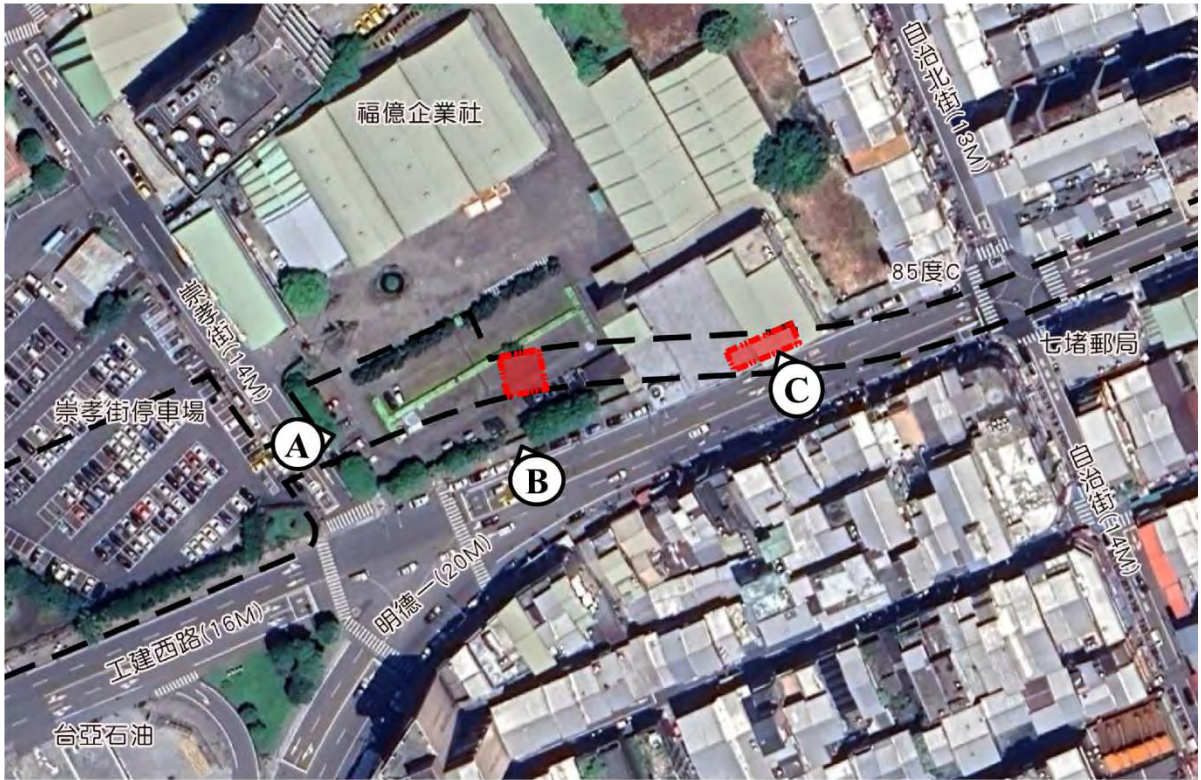
土地面積為0.0870公頃，現行都市計畫為乙種工業區(四)、保護區、鐵路用地、快速公路用地及道路用地，乙種工業區(四)建蔽率及容積率分別為70%及210%、保護區建蔽率10%及容積率未規定、鐵路用地建蔽率70%及容積率未規定、道路用地建蔽率及容積率皆未規定，現況為鐵路、道路使用，部分為工廠、洗車場及農林雜木，經查土地為公有及私有土地，土地筆數共21筆，土地權屬詳表4-9，現況及權屬示意圖詳圖4-11。

表 4-9 捷運系統用地 9 土地權屬分析表

土地權屬	公有管理機關	筆數	面積 (m ²)	面積比例
公有	財政部國有財產署、經濟部水利署第十河川分署、基隆市政府	10	505.35	58.06%
公私共有	-	-	-	-
私有	-	11	365.1	41.94%
總計		21	870.45	100%

註：實際面積應以核定計畫圖實地分割面積為準。

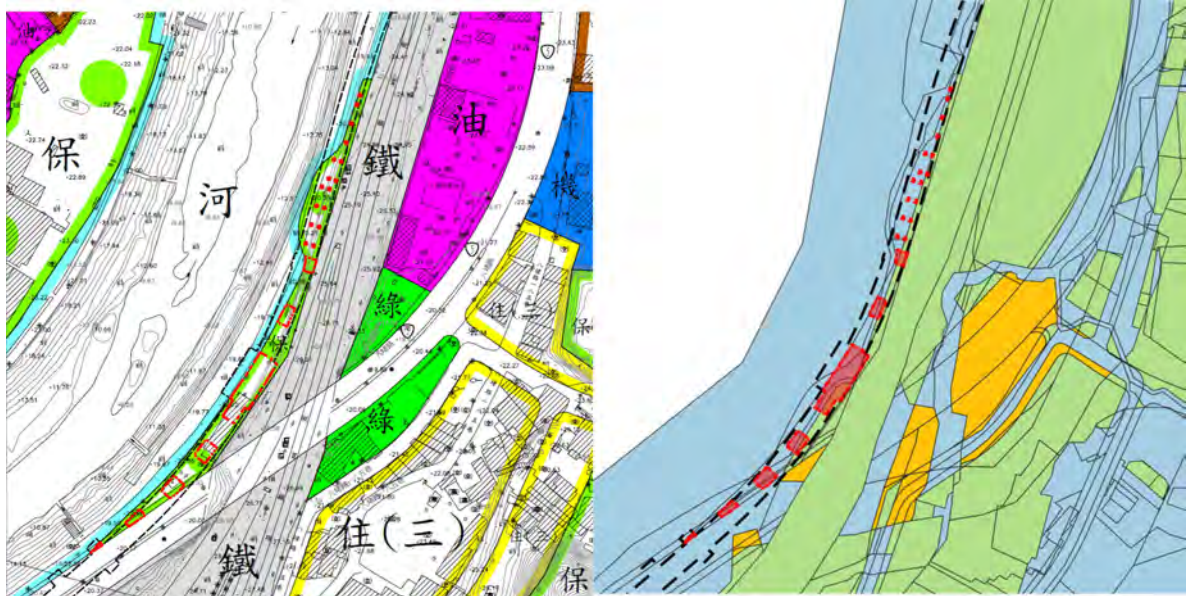
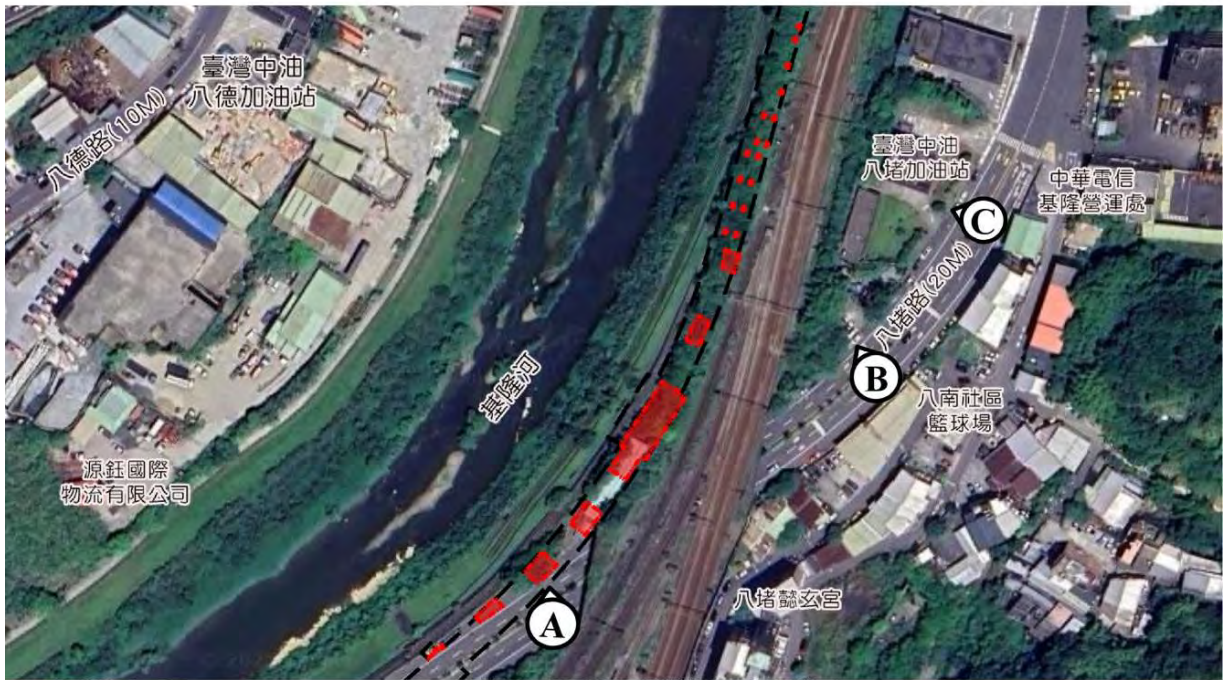
資料來源：依 115 年 2 月基隆市政府地政局提供之土地登記資料。



圖例

	計畫範圍		公有
	變更範圍		私有
			公私共有





圖例

- 計畫範圍
- - - 變更範圍
- 公有
- 私有
- 公私共有



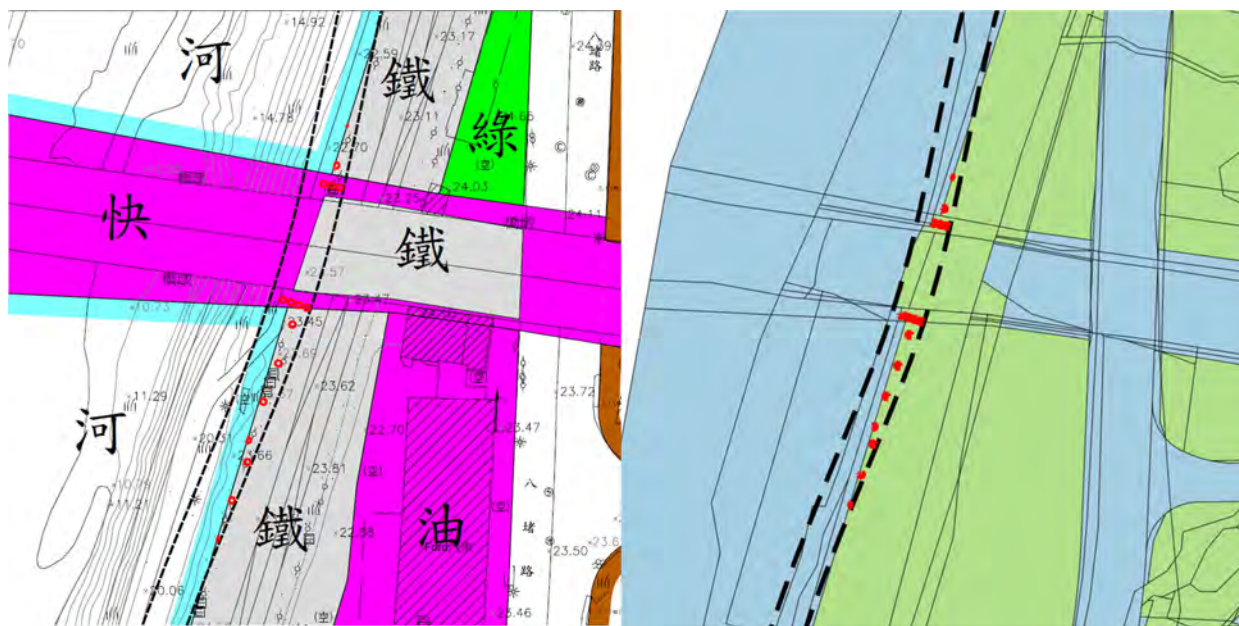
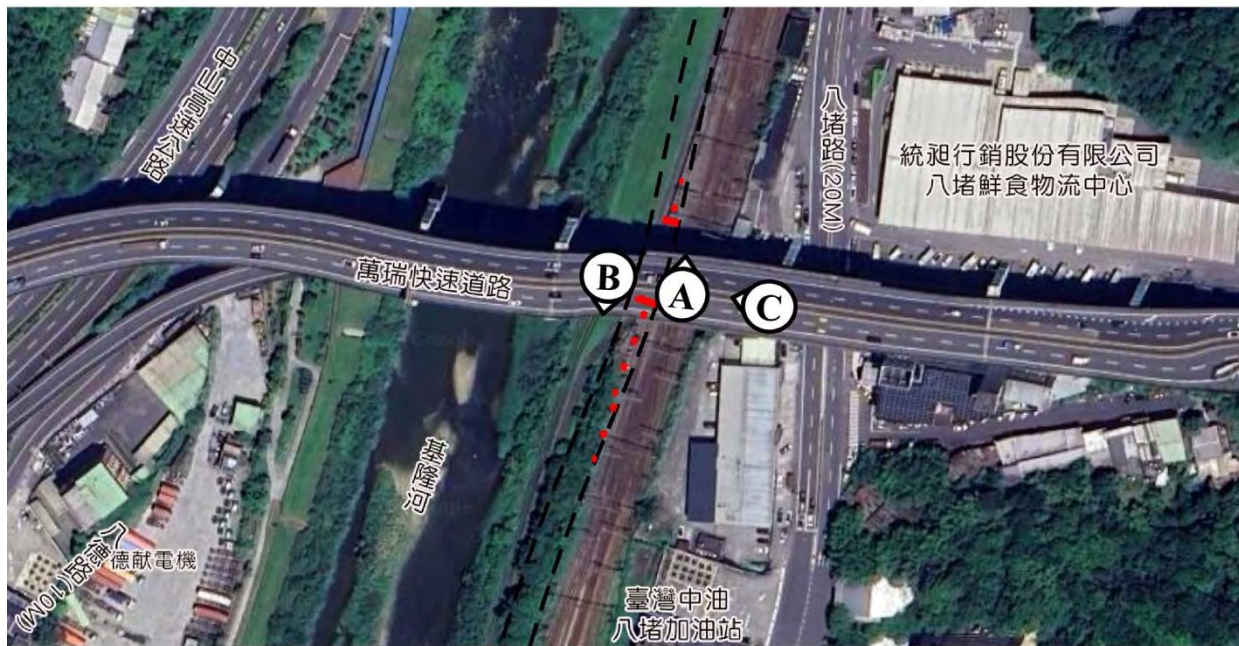


圖 4-11 捷運系統用地 9 現況及權屬示意圖

資料來源:本計畫繪製。

(十)捷運系統用地10 (SB21-SB22平面路線段)

土地面積為0.2152公頃，現行都市計畫為住宅區、綠地用地及鐵路用地，住宅區建蔽率及容積率分別為50%及200%、綠地用地建蔽率及容積率皆未規定、鐵路用地建蔽率70%及容積率未規定，現況為未使用地一般鐵路相關設施、部分為農林雜木及道路使用，經查土地為公有及私有土地，土地筆數共7筆，土地權屬詳表4-10，現況及權屬示意圖詳圖4-12。

表 4- 10 捷運系統用地 10 土地權屬分析表

土地權屬	公有管理機關	筆數	面積 (m ²)	面積比例
公有	財政部國有財產署	3	13.19	0.61%
公私共有	-	-	-	-
私有	-	4	2,138.38	99.39%
總計		7	2,151.57	100%

註：實際面積應以核定計畫圖實地分割面積為準。

資料來源：依 115 年 2 月基隆市政府地政局提供之土地登記資料。

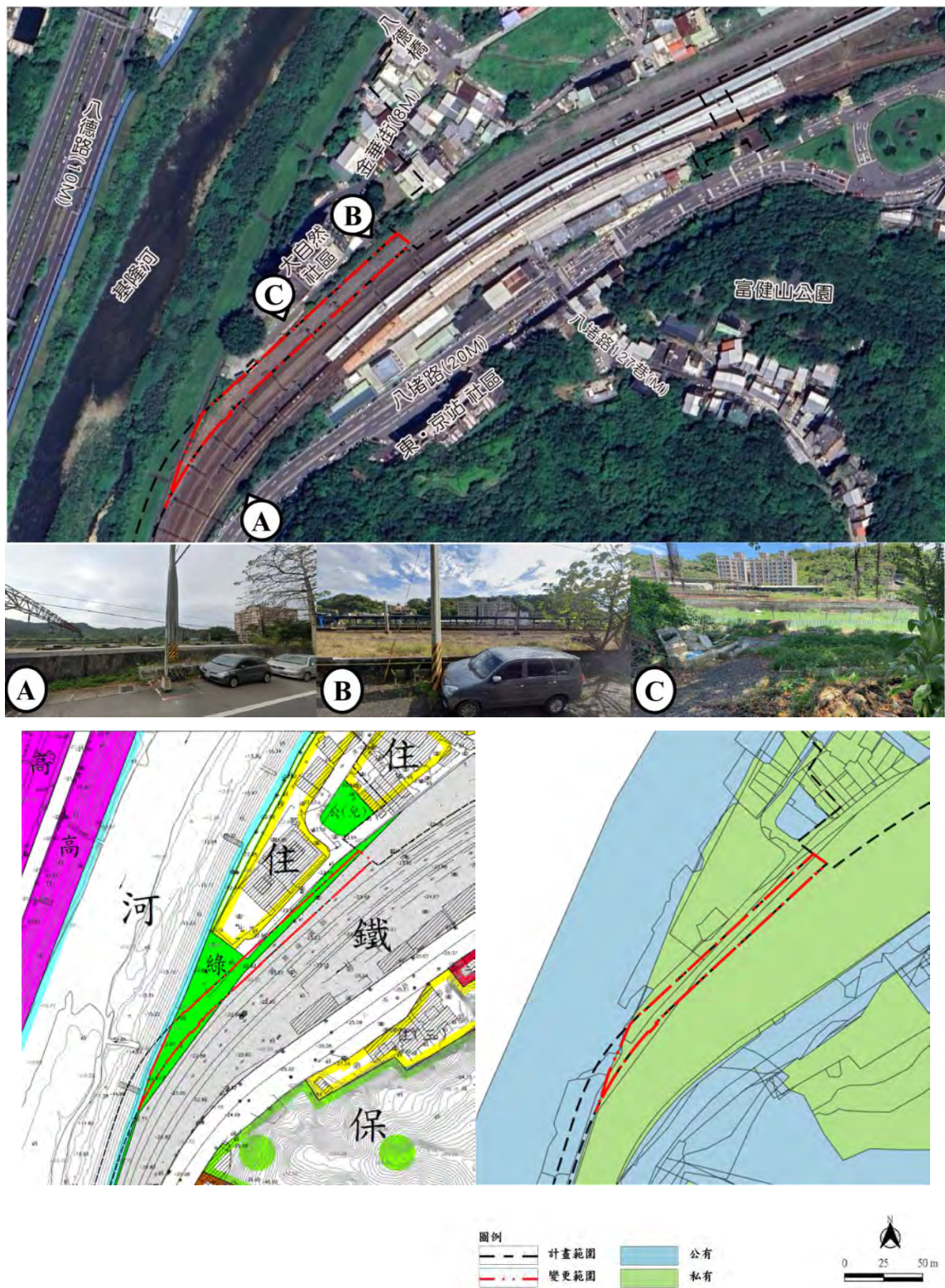


圖 4- 12 捷運系統用地 10 現況及權屬示意圖

資料來源:本計畫繪製。

(十一) 捷運系統用地11 (SB22南側出入口)

土地面積為0.0548公頃，現行都市計畫鐵路用地、綠地用地及道路用地，鐵路用地建蔽率70%及容積率未規定，現況為八堵車站228紀念碑旁部分未使用地及機車停車格使用，經查土地為私有土地，土地筆數共2筆，土地權屬詳表4-11，現況及權屬示意圖詳圖4-13。

表 4- 11 捷運系統用地 11 土地權屬分析表

土地權屬	公有管理機關	筆數	面積 (m ²)	面積比例
公有	-	-	-	-
公私共有	-	-	-	-
私有	-	2	548.43	100.00%
總計		2	548.43	100%

註：實際面積應以核定計畫圖實地分割面積為準。

資料來源：依 115 年 2 月基隆市政府地政局提供之土地登記資料。

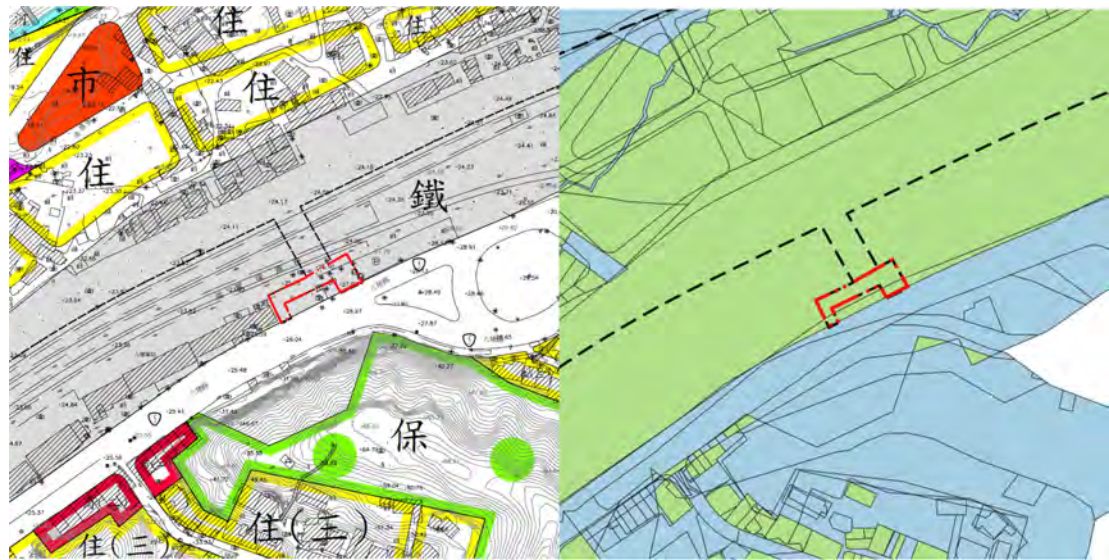


圖 4- 13 捷運系統用地 11 現況及權屬示意圖

資料來源:本計畫繪製。

(十二) 捷運開發區1 (SB22站及八堵機廠)

土地面積為6.2085公頃，現行都市計畫為住宅區、保護區、公園兼兒童遊樂場用地、廣場兼停車場用地、市場用地、綠地用地、鐵路用地及道路用地，住宅區建蔽率及容積率分別為50%及200%、市場用地建蔽率及容積率分別為60%及240%、公園兼兒童遊樂場用地建蔽率為15%及容積率未規定、鐵路用地建蔽率為70%及容積率未規定，現況為住宅及鐵路使用，部分未使用地、農林雜木、體育場所、道路及道路相關使用，經查土地為公有及私有土地，土地筆數共294筆，土地權屬詳表4-12，現況及權屬示意圖詳圖4-14。

住宅區內土地使用類型以住宅為主，建物型態多為透天，亦有部分新成屋華廈，現於臺鐵八堵站後站之八中社區都市計畫公共設施開闢率低，土地使用強度差，多有閒置土地散布。

表 4- 12 捷運開發區 1 土地權屬分析表

土地權屬	公有管理機關	筆數	面積 (m ²)	面積比例
公有	財政部國有財產署、經濟部水利署第十河川分署、基隆市政府、基隆市暖暖區公所	132	8,876.24	14.30%
公私共有	-	-	-	-
私有	-	162	53,208.58	85.70%
總計		294	62,084.82	100%

註：實際面積應以核定計畫圖實地分割面積為準。

資料來源：依 115 年 2 月基隆市政府地政局提供之土地登記資料。

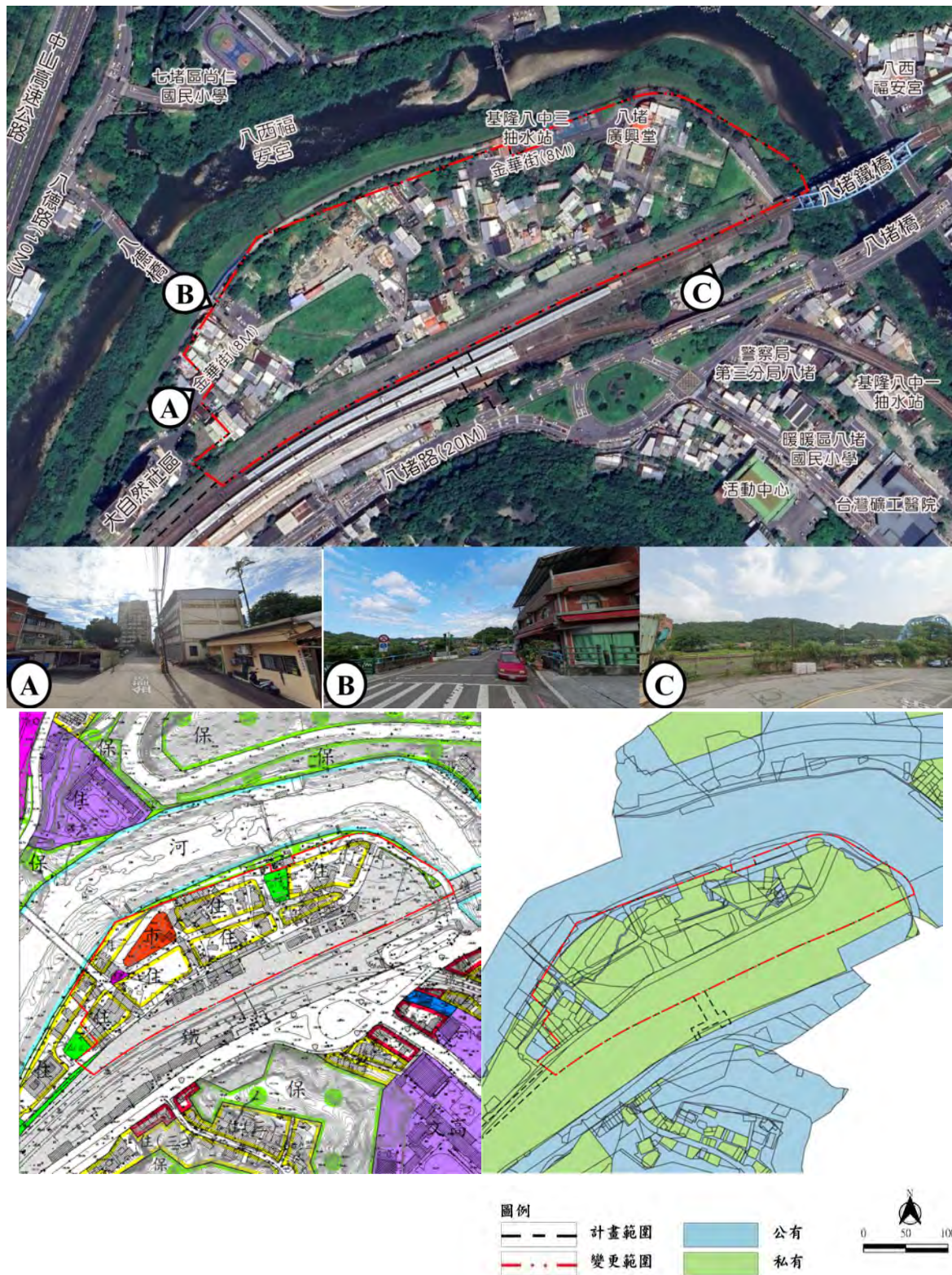


圖 4-14 捷運開發區 1 現況及權屬示意圖

資料來源:本計畫繪製。

二、周邊公共設施發展現況

基隆捷運路線於基隆市都市計畫區設置 4 座高架車站 (SB18 站至 SB21 站) 及 1 座平面機廠(SB22 站)，考量捷運系統配合 TOD 發展將使捷運場站的周邊發展強度增加，帶動當地居住及就業人口，對捷運周邊之公共設施服務產生影響，故本計畫針對車站半徑 500 公尺內之公共設施現況進行分析。

(一)SB18站

目前SB18站周邊500公尺範圍內之公共設施包括機關用地、鐵路用地、高速公路用地、道路用地、市場用地、兒童遊樂場用地、學校用地（特教小學）、停車場用地、公園用地、綠地用地、墳墓用地及抽水站用地，SB18站周圍公共設施分布詳圖4-18。



資料來源:本計畫繪製。

(二)SB19站

百福站座落於七堵區實踐路東側/福五街西側，基隆監理站兩側，旁有百福運動公園供作區域休閒使用，百福社區現為基隆市人口稠密區，生活機能齊全，學校用地、鄰里公園等設施亦已開闢，本區域重要公共設施包括五堵國小、百福國中、百福運動公園等。

SB19站周邊500公尺範圍內之公共設施包括公園用地、道路用地、機關用地、綠地用地、市場用地、兒童遊樂場用地、停車場用地及高速公路用地，SB19站周圍公共設施分布詳圖4-16。



資料來源:本計畫繪製。

(三)SB20站

六堵站座落於七堵區工建西路北側(7號)及南側(28號)，周邊以工業使用為主，沿街亦有零星住宅使用分布於工建西路南側，商業效益差，整體上屬於產業密集區域，區內重要設施包括六堵淨水場、河濱運動公園及生肖公園，公共設施劃設較少。

SB20站周邊500公尺範圍內之公共設施包括道路用地、綠地用地、公園用地、變電所用地、高速公路用地及機關用地，SB20站周圍公共設施分布詳圖4-17。



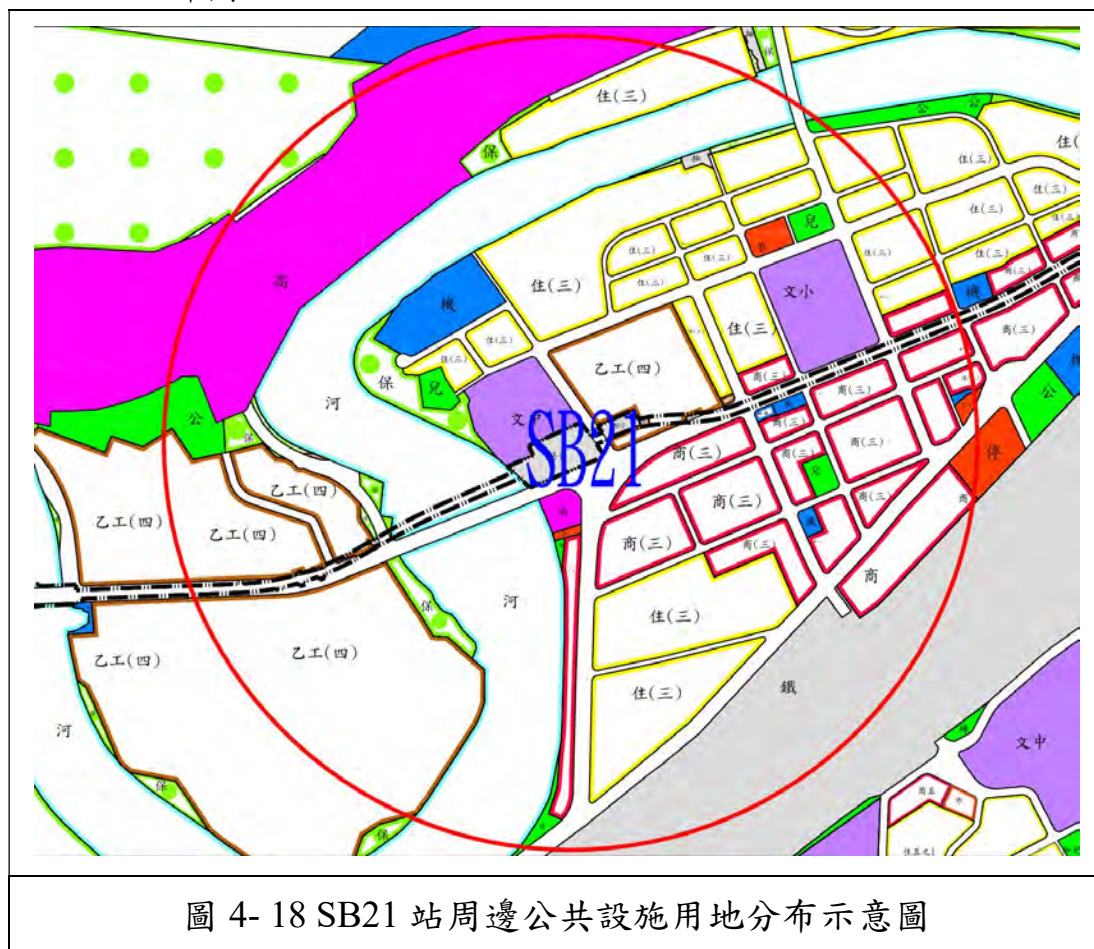
圖 4- 17 SB20 站周邊公共設施用地分布示意圖

資料來源:本計畫繪製。

(四)SB21站

七堵站座落於七堵區明德一路北側/崇孝街西側，周邊為南興市場商圈，整體商業效益佳，一樓多為店面使用，二樓以上以住宅使用為主，建物型態多為公寓及透天，區內重要公共設施包含七堵國小、明德國中、七堵區公所、基隆商工等，公共設施開闢率高，現為七堵區內人口稠密區之一。

SB21站周邊500公尺範圍內之公共設施包括學校用地（國民小學）、學校用地（國民中學）、機關用地、鐵路用地、道路用地、高速公路用地、加油站用地、市場用地、停車場用地、公園用地、抽水站、兒童遊樂場用地、公園兼兒童遊樂場用地及綠地用地，SB21站周圍公共設施分布詳圖4-18。



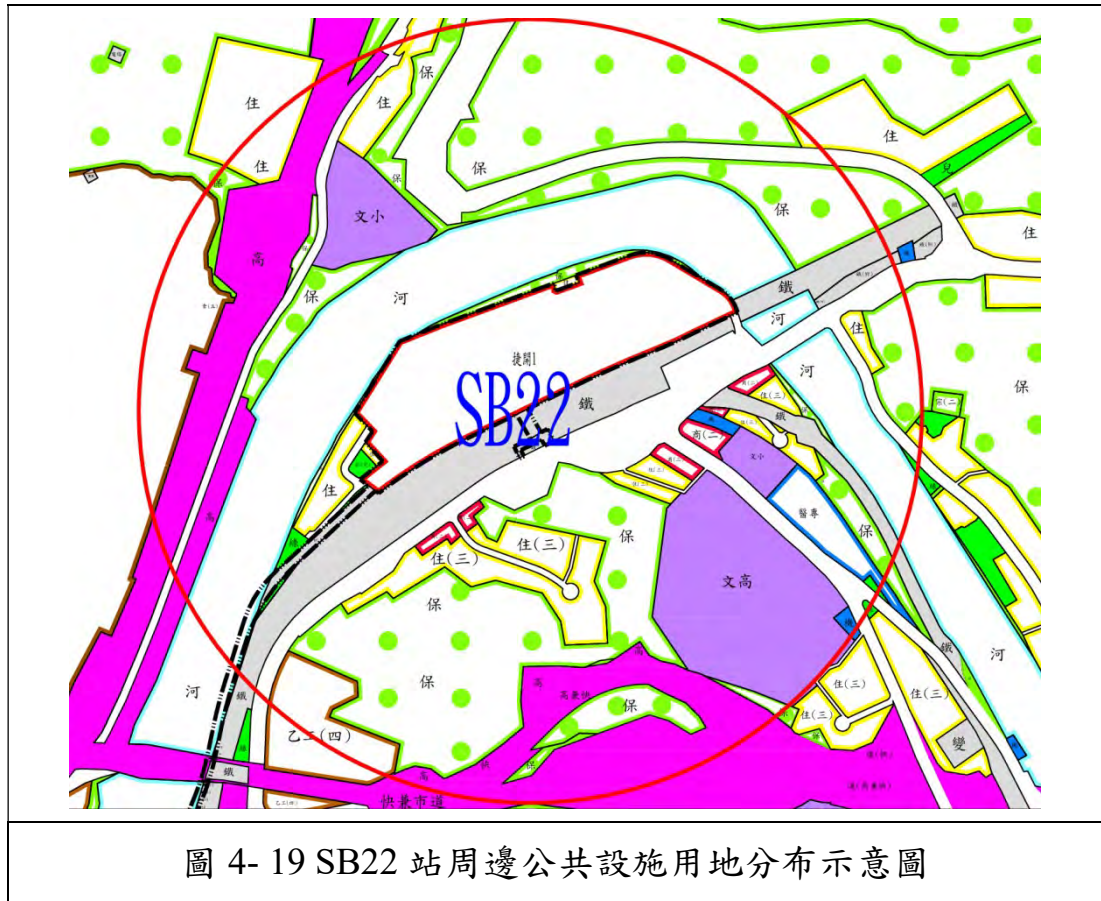
資料來源:本計畫繪製。

(五)SB22站及機廠

綜觀基隆市交通發展與行政區劃現況，SB22站係落於整體基隆市之心臟地帶，於行政區劃而言八堵站為基隆市仁愛區、暖暖區、七堵區、安樂區之交界區，通達基隆市內主要轄區，在公路系統上亦鄰近八堵、暖暖交流道，大眾運輸系統具備臺鐵八堵站作為支援，故同時具公路系統及大眾運輸系統上之便利性。

八堵站座落於暖暖區八堵路北側/金華街南側，周邊之土地使用類型以住宅為主，建物型態多為透天，亦有部分新成屋華廈，現於臺鐵八堵站後站之八中社區都市計畫公共設施開闢率低，多有閒置土地散布，土地利用程度低。台鐵八堵站前站部分則有國立基隆高中、八南里里民中心、八堵分駐所等公共設施，而主要居住熱點仍係座落於暖暖市區。

SB22站及機廠周邊500公尺範圍內之公共設施包括:學校用地(國民小學)、學校用地(高級中學)、機關用地、綠地用地、鐵路用地、高速公路用地、快速公路用地及道路用地，SB22站周圍公共設施分布詳圖4-19。



資料來源:本計畫繪製。

綜上所述，基隆都市計畫區內帶狀公共設施用地，包含鐵路用地、機關用地、學校用地(國民小學、國民中學、高級中學、特教學校)、高速公路用地、快速公路用地、道路用地、抽水站用地、綠地用地、公園用地、兒童遊樂場用地、公園兼兒童遊樂場用地、墳墓用地、市場用地、停車場用地、變電所用地、加油站用地等權屬情形，本計畫周邊公共設施開闢情形示意圖如圖 4-20 所示。

表 4-13 基隆捷運路線捷運廠站周邊公共設施現況表

用地	項目	數量 (處)	內容
SB18 站	鐵路用地	3	臺鐵
	機關用地	5	軍營、空地、綠地、建物、公墓、貨櫃
	道路用地	2	堵南街、大德路
	抽水站用地	1	堵南抽水站、空地
	綠地用地	9	綠地、空地、鐵皮建物、貨櫃
	兒童遊樂場用地	1	停車場、空地
	墳墓用地	1	七堵區堵南公墓
	公園用地	1	七號森林公園
	學校用地	1	基隆特教學校
	高速公路用地	1	中山高速公路
	市場用地	1	工廠、貨櫃、停車場
停車場用地	1	工廠、貨櫃、停車場	
SB19 站	機關用地	3	基隆監理站、第三分局百福派出所、百福郵局
	市場用地	1	空地
	兒童遊樂場用地	1	百七街公園
	高速公路用地	1	中山高速公路
	道路用地	5	百六街、福一街、福二街、福五街、福六街
	綠地用地	1	綠地
	公園用地	2	百福公園、百福里民活動中心、步道
停車場用地	1	百福停車場	
SB20 站	變電所用地	1	六堵變電所
	綠地用地	7	綠地、鐵皮建物、空地
	機關用地	2	六堵淨水場、綠地
	道路用地	3	工建路、工建西路、俊德街
	公園用地	2	七堵河濱運動公園、俊德公園
	高速公路用地	2	中山高速公路(東西向快速萬路瑞濱線)
SB21 站	學校用地	2	七堵國小、崇孝街停車場、永安綜合公園
	加油站用地	1	台亞石油
	停車場用地	2	資源回收場、基隆七堵停車場
	公園用地	2	空地、七堵俊德公園
	抽水站用地	1	崇信抽水站
	綠地用地	2	鐵皮建物、綠地
	鐵路用地	1	臺鐵
機關用地	3	基隆市七堵親子館、七堵郵局、交通	

用地	項目	數量 (處)	內容
			部公路局、永安里民活動中心
	兒童遊樂場用地	2	七堵正光公園、七堵永平兒童公園
	公園兼兒童遊樂場 用地	1	永安綜合公園
	市場用地	1	永平里守望相助隊
	道路用地	6	永富路、崇信街、自治北街、自治街、 崇智街、崇孝街
	高速公路用地	1	中山高速公路(東西向快速萬路瑞濱 線)
SB22 站及 八堵機廠	學校用地	3	尚仁國小、八堵國小、基隆高中
	機關用地	1	八堵第三分局警察局
	鐵路用地	1	臺鐵
	道路用地	5	八堵路、源遠路、金華街、尚仁街、 過港路
	高速公路用地	1	中山高速公路
	快速公路用地	1	萬瑞快速道路
	綠地用地	2	綠地

資料來源：本計畫整理。

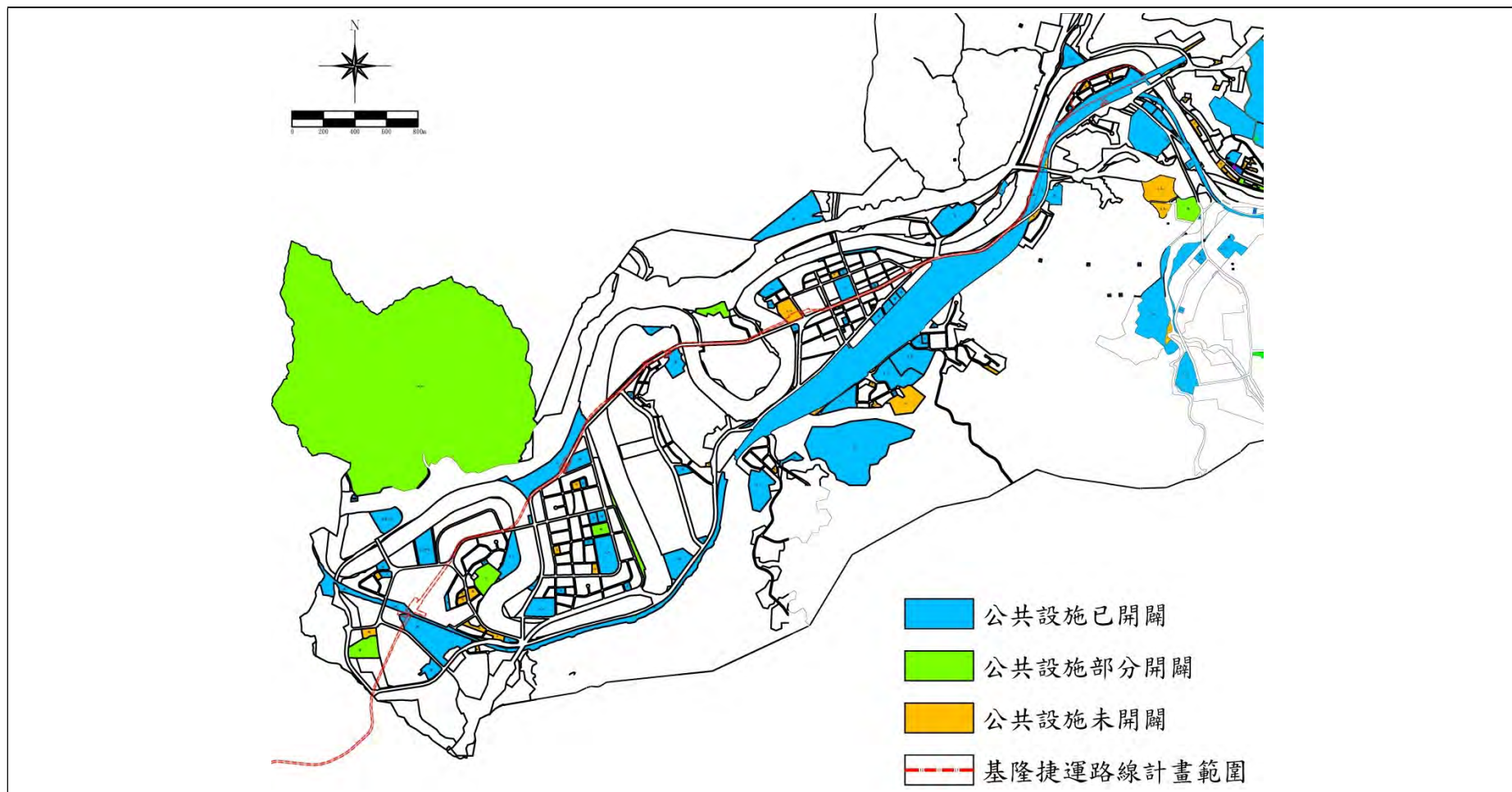


圖 4-20 周邊公共設施開闢情形示意圖

資料來源:本計畫繪製。

三、環境影響評估

「基隆南港間通勤軌道建設計畫第一階段路線環境影響說明書」於112年4月12日經行政院環境保護署環境影響評估審查委員會第439次會議決議有條件通過，定稿本並經該署112年5月1日以環署綜字第1121051834號公告。

基隆捷運第一階段位於基隆市境內路線及各站屬已通過環評之「基隆南港間通勤軌道建設計畫第一階段路線環境影響說明書」中的SB18站至SB22站範圍，基隆市境內相關環境影響評估摘述如下，實際仍依環境影響評估審議通過內容為準：

(一)地形與地質

本計畫路線主要為高架段，自八堵平面站後逐漸爬升，循既有道路布設高架橋梁，過南陽大橋站後以地下型式至南港站。

本計畫路線行經基隆市、新北市及臺北市，主要位處基隆河沿岸沖積平原，沿線地勢低平，鄰近山嶺多呈北北東走向平行排列，地形變化平穩，工程施作對地形影響有限。

地質構造方面，區內鄰近基隆斷層、八堵斷層與田寮港斷層等 8 條地質構造，惟均屬非活動斷層，計畫路線與八堵斷層有交會情形，根據都會區及周緣坡地環境地質資料，沿線存在 5 處地質敏感區，八堵火車站附近 3 處地質敏感區，現地植生狀況良好無顯著崩塌或裸露徵兆，且地質敏感區與計畫路線距離較遠無相互影響。

(二)空氣品質

本計畫於施工期間將依據《營建工程空氣污染防制設施管理辦法》辦理空氣污染防制作業，工區出入口設置洗車台，工區周界設有施工圍籬及防溢座，並定期清掃工區內部及周邊地區，以減少粉塵逸散；另對裸露地表進行覆蓋與灑水作業，並認養工區出入口鄰近道路洗掃工作，以降低粒狀污染物影響，避免空氣品質惡化。計畫通車營運後，捷運係以電力作為動力來源，運行過程不排放污染物，且通車後可促進民眾由私人運具轉乘大眾運輸，降低沿線道路的交通流量，有助於改善交通所致之空氣污染，對區域整體空氣品質將帶來正面效益。

(三)噪音

噪音可能影響沿線住宅區及學校等敏感受體，本計畫施工期間，將採取低噪音施工機具並設置施工圍籬等措施，以減輕施工期間對環境之影響；若有民眾陳情，將視實際狀況進行噪音源查證及量測，倘超出管制標準，將配合調整機具使用方式與施工時段，以有效降低施工噪音。

未來捷運路線將布設於既有道路上，且本計畫路線平面段及高架段位於基隆市暖暖區、基隆市七堵區及新北市汐止區內，營運期間列車通行所產生之噪音，依照基隆市及新北市噪音管制區劃分原則屬大眾捷運系統交通管制標準第三類及第四類噪音管制區，將規劃適當路段設置隔音牆、胸牆貼設吸音材料，並於轉彎段進行軌道潤滑處理，藉以降低列車行駛之噪音影響。未來視設計成果、營運狀況與監測結果，並配合民眾反應及法規調整，於必要時進行補強措施，降低營運期間對沿線環境之噪音影響，進而提升居民生活品質。

(四)文化環境

本計畫範圍內經查文化部國家文化資產網，鄰近 500 公尺範圍內之文化資產分別有 1 處古蹟、4 處歷史建築、1 處紀念建

築、2 處疑似考古遺址、說唱及音樂種類之無形文化資產。整體而言，除鄰近 2 處疑似考古遺址外，其餘資產皆距本計畫路線 100 公尺以上，對文化資產本體並無直接影響。本計畫於基隆市境內涉及 1 處歷史建築，該歷史建築為基隆市七堵區的「七堵鐵道紀念公園（舊七堵前站）」，與本計畫直線距離約 135 公尺。

西元 1891 年，在劉銘傳主導之下，基隆至臺北之間的鐵路通車，設立了八堵火車碼頭；西元 1897 年日治時期改名為「七堵驛」之木造車站。後因鐵路地下化與車站改建，舊站場雖停止使用，但其百年歷史與木構造之建築價值獲得保存，並興建公園以保留其原貌。鑑於本計畫路線與該歷史建築保持適當距離，施工與營運階段均不影響其結構與保存情形。

(五)陸域生態環境

本計畫屬於線性開發型態，路線主要沿市區道路配置，並部分利用臺鐵既有路廊，雖然橫跨範圍廣泛，但預定地內大多為已開發之人工建物用地，未來施工期間將採取嚴格管理措施，包括限制施工範圍、避免夜間進行非必要工程，以降低對野生動物的噪音干擾，並控管污水排放與廢棄物處理，降低對周邊生態環境的影響。由於工程活動多集中於既有都市開發區，對於路線外一般陸域動物之影響屬輕微程度。

計畫路線主要以高架橋梁型式沿既有道路興建，屬於 A 型專用路權設計，除不受地面交通影響，也可透過設置邊牆或圍網等措施，為降低野生動物誤入軌道的風險，於八堵站至七堵站區段及南陽大橋站周邊地面段，規劃設置箱涵或地下管道作為野生動物通行通道，有助於維持原有生態棲地的連續性與物種移動的完整性。

(六)水域生態環境

計畫區域內水體主要為基隆河流域，其河道均經人為整治，各棲地均無明顯自然河道。生態調查結果顯示，區域內魚類、

甲殼類、水生昆蟲及蜻蜓等物種多屬對開發環境具適應性者，為臺灣北部溪流及淺山常見種類，並無發現保育類生物棲息或繁殖跡象。

由於本計畫僅涉及線型設施布設，未涉及大規模水體變動工程，施工階段將依循環管理原則，限制施工範圍、不任意排放污水、不隨意棄置垃圾，以減輕對河川環境的直接干擾，整體評估對水域生態環境影響輕微。

(七)社會經濟環境

施工期間所需之勞動力將創造當地就業機會，促進營造相關產業發展，帶動周邊商業機能之短期活絡，在觀光層面，施工期內或將因交通調整等因素造成部分遊客流失，形成短暫性的負面影響，惟此狀況預期於通車後將大幅改善，並隨交通可及性提升帶來觀光客數量之成長。

未來捷運營運後，因交通條件大幅改善，預期基隆市將成為大臺北地區通勤族購屋與居住之新興選擇，進一步促進基隆地區住宅市場、觀光業及餐飲服務產業之成長，區域內第二級及第三級產業人口可望持續增加，而交通可達性顯著提升，將進一步促進人口成長與城區發展，帶動整體社經條件之正向演變。

捷運營運後所建立之區域運輸網絡，結合基隆市本身所具備之港口優勢，及與松山機場快速連結的地理特性，將有助於吸引國內外企業於本區投資設點或設立辦公據點，整體而言對地方經濟與產業結構帶來深遠且積極之正面影響。

(八)小結

基隆南港間通勤軌道建設計畫第一階段路線環境影響說明書，依照「環境影響評估法」規定，已提交並於112年4月12日經行政院環境保護署環境影響評估審查委員會第439次會議決議有條件通過，並於112年5月1日以環署綜字第1121051834號公告。經環保署審查通過後，計畫已具備相關的環境保護措

施與要求，並已對可能的環境影響進行充分評估與規劃，確保對基隆及周邊地區的生態、社會及經濟環境影響降至最低，並促進本區域的交通與經濟發展。

四、交通系統現況

基隆捷運第一階段行經臺北市南港區、新北市汐止區、基隆市七堵區及暖暖區，基隆市此區域之主要公路系統為國道1號(中山高速公路)、省道快速公路臺62線(東西向快速公路萬里瑞濱線)、省道台5線。

(一)道路系統現況

1.國道1號(中山高速公路)

國道1號路線起自基隆市中興、大業隧道，往南行沿線經八堵、七堵、六堵、五堵進入新北市及臺北市，為本市進入臺北都會區之主要聯外道路，設有基隆、八堵以及五堵三處交流道。

2.省道快速公路台62線(東西向快速公路萬里瑞濱線)

台62線全長18.7公里，西起基隆市安樂區大武崙，向南行經七堵區、暖暖區，向東進入新北市瑞芳區。

3.省道台5線新台五線

省道台5線新台五線為連接基隆市區與新北市及臺北市之主要道路，為東西向聯外幹道。

4.貨櫃專用道

北接中山高速公路五堵交流道，南接新台五線，通往汐止、台北，計畫寬度為15公尺，為南北向聯外貨櫃專用幹道。

5.堵南街

起自千祥橋跨越百福橋接至實踐路，現況為雙向佈設4車道，未來配合基隆捷運計畫進行拓寬工程。

6.實踐路

起自千祥橋跨越百福橋接至實踐路，現況為雙向佈設4車道，配合基隆捷運計畫將進行拓寬工程(並視現況路段條件調整約18.5~24.5公尺範圍)，目前進度已進入辦理變更都市計畫作業審

查階段。

7.工建西路

西起與實踐路相接，跨越六合橋接至俊賢路，雙向佈設4車道

8.俊賢路

起自六合橋跨越七賢橋進入七堵接到省道台5線(明德一路)。

(二)大眾運輸現況

1.臺鐵

基隆捷運涉及之七堵區及暖暖區台鐵路線，介於新北市五堵站與八堵站間，途經百福站及六堵站，基隆捷運與臺鐵在此區行經路線大多呈平行，僅在八堵站部分交會。

2.市區公車

行經停靠基隆市七堵區之公車及客運路線，總計共15條，詳表4-14，從平日班次可以看出此區域的公車班次較少，基隆捷運完工後將能大幅提高當地的大眾運輸服務水準。

表 4- 14 基隆市七堵區公車及客運路線表

類型	路線編號	路線名稱(起迄)	平日班次
公車	R66	海科館-七堵車站	6 班
	R82	國家新城-七堵車站	21 班
	R86	幸福華城-七堵車站	42 班
	406	長安社區	14 班
	407	七堵-基隆火車站	1 班
	408	長安社區-基隆火車站	4 班
	409	堵南里-長庚醫院	1 班
	410	壯觀台北-七堵	4 班
	510	大武崙-七堵	12 班
	606	碇內-七堵(經八堵火車站)	6 班
	701	瑪陵	13 班
	702	友蚋	11 班
	703	瑪東里	5 班
客運	1031	國家新城-汐止樟樹灣	12 班
	1032	基隆-南港轉運站	6 班

資料來源：本計畫整理。

(三)停車供給現況

1.路外停車

本計畫各站周邊500公尺路外停車場供給如表4-15所示，除SB19站及SB21站具有一定數量之路外停車供給，其餘各站周邊缺乏路外停車場。

表 4- 15 路邊停車供給彙整表

行政區	車站	停車場名稱	汽車停車格數	機車停車格數
七堵區	SB19 站	百福停車場	314	0
		百樂停車場	49	0
	SB21 站	尚京典七堵光明停車場	75	0
		通通停七堵崇孝停車場	67	0
		城市車旅七堵崇孝停車場	48	18
暖暖區	SB22 站	台灣礦工醫院停車場	46	0
		八堵停一停車場	0	254
		力揚崇孝街停車場	207	0

資料來源：本計畫整理。

2.路邊停車

基隆捷運站點之周圍道路路邊停車位數量，詳表4-16所示，SB19站周圍路邊停車供給量較多，其餘各站之路邊停車供給較低。

表 4- 16 路邊停車供給彙整表

行政區	車站	路段	汽車停車格數	機車停車格數
七堵區	SB19 站	實踐路	111	62
		實踐路 294 巷	26	0
		百六街	26	60
		百七街	37	0
		福一街	19	0
		福二街	15	0
		福五街	87	33
	SB21 站	明德一路	32	0
暖暖區	SB22 站	八堵路	86	336

資料來源:基隆市交通處。

(四)自行車系統現況

本計畫周邊有基隆河自行車道，車道路線沿著基隆河流域，

周邊自行車道系統詳圖4-21。



圖 4-21 周邊自行車系統示意圖

資料來源:本計畫繪製。

(五) 交通衝擊分析

基隆捷運第一階段基隆市境內路線多為高架型式，惟SB21站至SB22站路段會逐漸由高架型式轉為平面型式，路線軌道及車站施工期間將對周邊道路產生交通影響，故提出相關交通衝擊之改善措施。

1. 施工階段交通衝擊影響

基隆捷運第一階段路線自臺鐵八堵站起至捷運南港館站，行經基隆市暖暖區、七堵區、新北市汐止區及臺北市南港區等地區，交通影響範圍將包含上述地區之計畫沿線及附近各主、次要道路。

於高架橋墩下部結構及車站工程施作期間，沿線需進行分階段之道路封閉作業，封閉範圍依工程需求分別約為8公尺及12公尺路寬。針對部分現況僅有20公尺路幅之道路，由於封閉施工所剩下之可用路寬不足以維持既有通行車道數，導致道路幾何條件惡

化，推估整體道路容量將減少約20%。雖部分車流可透過周邊路網進行分流，惟主幹道仍將面臨交通瓶頸之壓力，沿線路段之通行效率亦因此降低，局部區域可能出現壅塞現象。

根據評估結果表4-17所示，基隆地區受限於原有道路寬度較小，於施工期間因道路容量縮減，整體交通服務水準將受到顯著影響。以八堵路為例，其服務水準將由原先之C至E級降至E至F級；堵南街亦由原本C級下降至C至E級，顯示該等路段在尖峰時段更容易產生壅塞與排隊情形。此等變化對周邊交通環境之穩定性與通行效率構成挑戰，本計畫施工階段將擬定交通維持計畫及替代路線引導之應對措施，以確保施工期間市區交通之順暢與安全。

表 4-17 本計畫施工期間道路交通量及服務水準評估

道路名稱	路段	方向	無施工			有施工		
			尖峰流量 (PCU)	V/C	服務水準	尖峰流量 (PCU)	V/C	服務水準
八堵路	源遠路-大華橋	往東	1,806	0.72	C	1,832	0.91	E
		往西	2,272	0.91	E	2,298	1.15	F
實踐路	五福橋-百福橋	往東	528	0.25	A	554	0.33	B
		往西	659	0.31	B	685	0.41	B
堵南街	百福橋-大德路	往東	982	0.76	C	1,008	0.97	E
		往西	786	0.60	C	812	0.78	C

資料來源：基隆南港間通勤軌道建設計畫綜合規劃報告。

2. 施工階段交通衝擊減輕對策

為有效減輕高架段工程施工期間對基隆市區主要道路所造成之交通衝擊，本計畫擬採分流與導引並行之策略進行緩解。通過型車流部分，建議引導車輛優先行駛國道1號及台62線快速道路，以疏解基隆與汐止間跨區域之車流量。至於區域型車流，則透過路線規劃引導車輛避開施工區域，改行明德二路、光明路等周邊替代路線，以降低工區周邊道路之壅塞程度。施工期交通配置調整作業，將依據地方主管機關審核通過之交通維持計畫辦理。

3. 營運階段交通衝擊分析

本計畫於目標年民國140年進行交通營運成效預測，評估基隆捷運系統導入前後對鄰近路網之交通量變化及服務水準 (Level of Service, LOS) 之影響。根據模擬結果顯示，目標年為零方案，八堵路西向為瓶頸路段，其交通服務水準預測為E級。基隆捷運營運後，周邊路網將具備較佳之運輸替代選項，使八堵路西向交通服務水準從E級改善為C級，顯現捷運系統具有提升道路服務水準之成效。

表 4-18 目標年市區道路平日晨峰小時交通量變化預測結果比較表

道路名稱	路段	方向	零方案			導入基隆捷運		
			交通量(PCU)	V/C	服務水準	交通量(PCU)	V/C	服務水準
八堵路	源遠路—大華橋	往西	2,448	0.98	E	2,115	0.85	D
		往東	1,474	0.59	C	1,322	0.53	C
實踐路	五福橋—百福橋	往西	608	0.29	B	539	0.26	B
		往東	487	0.23	A	421	0.20	A
堵南街	百福橋—大德路	往西	789	0.61	C	684	0.53	C
		往東	757	0.58	C	651	0.50	C

資料來源：基隆南港間通勤軌道建設計畫綜合規劃報告。

基隆捷運通車後，將能降低道路交通量，提升道路交通服務水準，根據預測資料顯示(詳表4-20)，目標年平日全日大臺北都會區之總旅次，各運具旅次量皆有所移轉，其中軌道運具在有基隆捷運營運情況下，旅次可移轉10.2 萬人次/日，約占都會區旅次的0.6%，主要移轉來自公車(市區公車及公路客運)旅次。

表 4-19 目標年大臺北都會區平日全日運具市場變化預測結果比較

運具	目標年(140年)零方案		目標年(140年)導入基隆捷運	
	旅次數(萬人次/日)	比例	旅次數(萬人次/日)	比例
機車	585.1	36.0%	582.4	35.8%
小汽車	561.7	34.5%	559.0	34.4%
公車	164.1	10.1%	159.3	9.8%
軌道	315.4	19.4%	325.6	20.0%
合計	1,626.3	100.0%	1626.3	100.0%

資料來源：基隆南港間通勤軌道建設計畫綜合規劃報告。

五、都市防災計畫

「擴大暨變更基隆市主要計畫」將基隆市境內分為中心區、東區、西區及南區，基隆捷運第一階段計畫位於基隆市的南區(七堵暖暖地區)，主要計畫之防災系統，沿線涉及之環境敏感地區，其說明如下：

(一) 防災據點之劃設

依據避難性質之不同，規劃臨時避難場所、中長期避難場所及防救災指揮中心，其中避難場所提供災害發生時之緊急疏散及避難收容空間，防救災指揮中心則確保災害應變指揮調度

能力。

1.臨時避難場所：

係提供因空間阻隔或其他因素暫時無法進入中長期避難空間者使用，設施設備簡易，僅供短期避難之用，指定對象為計畫區內公園、公園兼兒童遊樂場、體育場、綠地及各建築基地內之開放空間。

2.中長期避難場所：

提供較完善之庇護設施與生活支持功能，以因應長期避難需求，指定對象為計畫區內之中小學校用地。

3.防救災指揮中心設置

為確保災害應變指揮調度之即時性與效率性，規劃以八堵派出所、七堵派出所及五堵派出所等三處作為本區地區性防救災指揮中心，作為警政及消防單位於災時執行救援與物資調度作業之據點。

(二)防救災路線配置

1.救災道路

本區主要聯外道路，包括明德路、實踐路、工建路、源遠路、水源路、東勢街、華新路、大華路等，作為救災優先通行路線，以確保救援車輛及人員進出之暢通。

2.緊急避難道路

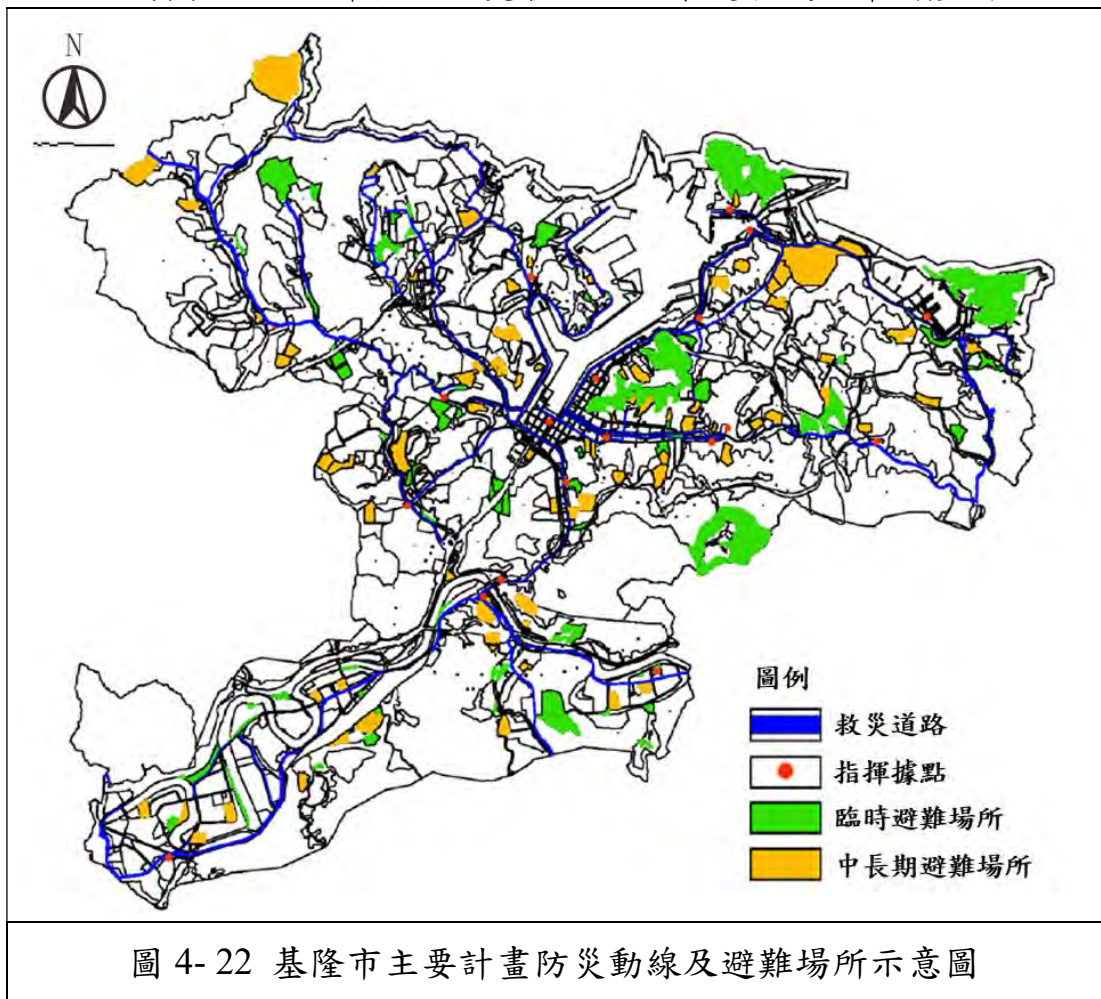
除上述救災道路外，指定區內八公尺以上道路為緊急避難道路，供都市災害發生時大量疏散及人員逃生使用，以提升整體緊急應變效率。

(三)火災延燒防止帶

為防止火災蔓延造成災害擴大，指定本區內八公尺以上之道路列為火災延燒防止帶，並於細部計畫土地使用分區管制，規定建築物留設退縮與綠化設施，作為防災緩衝帶。

(四)地質敏感地區開發管理

基隆市多山地地形，計畫區內坡度30%以上地區比例較高，部分屬潛在地質災害區域，且可供都市發展之低坡度用地資源有限，部分地區開發集中於敏感區域。因此都市計畫規定擬由非發展用地變更為發展用地，及未來擬定或通盤檢討細部計畫者，應就地區災害歷史與環境地質資料進行分析，俾以調整土地使用配置，避開地質潛勢不良區，建構以減災為導向之都市發展方向，降低重大災害風險，維護居民生命財產安全。



資料來源：擴大暨變更基隆市主要計畫(通盤檢討)第二階段書。

六、都市衛生

基隆市污水下水道系統實施計畫共規劃為五期推動，目前執行進度已進入第三期。其集污系統以紅淡山為分界，分為「北港系統」及「南河系統」兩大區塊，北港系統涵蓋中正區、中山區、信義區及仁

愛區等地區，所集污水排入和平島水資源回收中心處理後再行排放，南河系統則涵蓋安樂區、七堵區及暖暖區等，污水經收集後分別排入六堵及八里水資源回收中心進行處理。

上述系統透過污水下水道管線收集生活污水，且基隆市轄內並未登記工廠密集聚集區位，推測工業廢水大致已被列管，全市污水處理逐漸完善，持續朝向提升污水處理設施服務涵蓋範圍之方向發展。



圖 4-23 基隆市污水下水道系統第三期實施計畫圖

資料來源：110-111 年度基隆市水環境改善空間發展藍圖規劃計畫。

第五章、整體規劃原則

一、整體規劃構想

基隆捷運沿線規劃以基隆各行政區發展需求為基礎，結合地方開發與都會區成長，打造深入市區的通勤捷運系統，作為基隆南港間通勤軌道的核心。

本計畫強調多元大眾運輸系統的整合，致力於連結高鐵、臺鐵、雙北捷運路網、市區公車及國道客運等，提供無縫換乘，縮短旅程時間，提升服務便利性與吸引力。同時優化車站周邊接駁與人行動線，降低私有運具依賴，打造友善的轉乘環境。

在整合策略上，臺鐵將專注環島骨幹任務，捷運系統則密集服務八堵至基隆間，提升班距與舒適度。捷運與各軌道系統換乘步行距離縮短，換乘指示明確，提升轉乘效率。市區公車將調整服務，避免與捷運競爭，轉型為軌道系統的接駁延伸。國道客運則利用基隆、汐止及南港主要站點作為樞紐，強化區域快速連結。小型接駁服務如公共自行車及轉乘停車場管理亦納入規劃，促進多元接駁。

重要樞紐如基隆站將整合國道客運、市區公車及港口客輪接駁，強化轉乘動線及服務品質；八堵站則作為臺鐵交會點並維持公車與自行車接駁服務，提升區域連通性。

此外，本計畫與民生汐止線臺北市段採用共軌共用主機廠並實現列車直通運轉，機電系統及設施標準統一，確保系統一致性與運營效率，相關規範已完成跨局協調，為未來整合營運奠定基礎。

(一)路線說明

本計畫路線自南港沿基隆河谷廊帶至八堵，全長約15.6km，沿線共13座車站(含與汐東捷運共線段)，橫跨基隆市暖暖區及七堵區、新北市汐止區、臺北市南港區(圖5-1)。計畫路線由基隆市暖暖區八堵火車站後站設置SB22站起始，經八堵路至明德一路後，於工建西路及崇孝街口設SB21站，通過SB21站跨七賢橋至俊賢路、跨越六合橋至工建西路新設SB20站沿工建西路西行、跨越五福橋進入實踐路於百福公園西側新設SB19站，沿實踐路跨越基隆河經

堵南街進入基隆智慧科技園區新設SB18站，轉入明德三路及大同路三段後於新北市汐止區長榮貨櫃路新設SB17站，再過新北市規劃之開發用地後新設SB16站，轉入新台五路二段銜接至汐東捷運共軌段之SB14汐止區公所站，至SB34站分設月台，路線接續由大同路側轉利用臺鐵第三軌路廊用地，經過新設立之SB33站始地下，以地下潛盾隧道方式行經南港路並於南港路經貿二路設SB32站沿南港路至終點SB31站。



圖 5-1 本計畫路線示意圖

資料來源：113 年 1 月 31 日行政院核定「基隆南港間通勤軌道建設計畫」綜合規劃報告及基本設計階段報告。

(二)捷運車站規劃原則

捷運車站為旅客搭乘系統的主要場域，其可及性、方便性、安全性、舒適性及美觀性皆影響旅客搭乘意願與系統使用效率。以下說明本計畫車站設計所應遵循之基本原則：

1.符合營運目標年需求

車站設計應以民國 140 年營運需求為目標，依轉乘設施需求與運量預估進行細部規劃。各項設施設空間應符合最小面積規範，並配合機電與營運需求調整。附屬商業空間應整合都市計畫與周邊發展條件，預留銜接空間以擴大效益，惟不得影響站體規模與

逃生動線。景觀設計應融合基地特色，並兼顧人行動線與維護便利性。

2. 營運管理空間需求

各車站應依機關需求設置必要營運管理空間，非交會站須設男女廁所、無障礙廁所、親子廁所及清潔休息室，交會站另增哺集乳室。廁所設計須符合無障礙及親子需求。站務室(PAO)及員工更衣室須設置或預留空間，PAO 配置應兼顧服務動線與無障礙需求，並符合消防與隔音規定。營運空間面積需符合設計規範，並整合機電、土建最佳化設計，以兼顧營運維修及成本效益。

3. 機電空間需求

環控及機房管線密集區採反梁設計提升淨高。高架車站鋼結構管線須整合包覆，避免外露。規劃大型設備吊車進場動線及吊裝口，並標示位置。非公共區設防火門、防墜措施及員工樓梯，開門方向朝逃生路徑。排污管路避免穿越機電室，必要時須防漏並核可。空間需求依設計規範及相關系統需求進行細部設計與檢核。

4. 轉乘設施需求

月台與穿堂動線應均勻分布，以確保旅客快速疏運。各站出入口樓層間須設置至少兩部電扶梯、一座無障礙電梯及一座樓梯，並視運量及用地條件預留第二部電梯空間。無障礙停車格位應靠近捷運出入口及電梯，便利行動不便者使用。轉乘設施應依營運目標年需求及都市設計審議結果細部規劃，並配合地方政府預留公共自行車停車格及電源，設置公車資訊系統及相關電源。整體規劃須符合消防及救災動線規定。

5. 防洪設計

捷運車站地面出入口須依機關需求審慎考量防洪與排水對策，並設置具耐強風壓能力之鐵捲門、防洪設施、截水設施及防洪偵測系統，以提升防災韌性。出入口與既有街道銜接區域之鋪面與景觀設計，應同步納入細部設計規劃，確保整體排水系統順暢整合。此外，高架車站亦應預留未來擴充出入口之銜接設計，

所有出入口均須設置管制捲門，並於各站配置空氣品質監測系統，藉由建築管理系統（BMS）即時回報至行控中心，以利異常狀況處理與環境品質管理。

6.系統化與標準化

車站公共區應具透視性、動線順暢，裝修風格統一，保有系統識別性。裝修材料應模矩化設計，接縫對齊，整合燈具、標誌、管線等設施，兼顧美觀與維修。設備設施如屋突、水箱、天線等應隱蔽美化，鋼構採防火處理。天花、地坪、牆面等應採標準尺寸，方便施工與維護。標誌導引清楚，月台門設計及相關構造須符合法規與機電需求，確保安全與功能整合。

7.行動不便者友善設施

車站應提供完善之無障礙設施，包含月台與穿堂層、各出入口樓層間設置無障礙電梯、電扶梯與樓梯，並確保任一時刻至少有一部電扶梯上行；無障礙車位應鄰近出入口與電梯，方便行動不便者使用；廁所部分應設置獨立無障礙及親子廁所，男女廁皆加裝輔助扶手與無障礙洗面盆，並依規劃設置性別友善廁所；導盲設施則應符合 CNS 規範，設置清晰、不中斷之引導動線與黃色導盲磚，避免干擾弱視者辨識，全區打造友善、可近之無障礙環境。

8.車站選址原則

車站選址與設計應整合都市計畫、開發成果及環境條件，與相鄰建物保持適當距離，並預留出入口擴充與商業銜接空間；同時考量景觀與照明設計，避免破壞都市景觀，站內未付費區可規劃商業空間，不影響逃生與消防動線，並應設置空氣品質監測系統，確保營運與環境品質兼顧。

二、捷運設施用地變更原則

(一)變更原則

本計畫路線自南港沿基隆河谷廊帶至八堵，全長約15.6km，沿線共13座車站(含與汐東捷運共線段)，橫跨基隆市暖暖區及七堵

區、新北市汐止區、臺北市南港區(圖5-1)。計畫路線由基隆市暖暖區八堵火車站後站設置SB22站起始，經八堵路至明德一路後，於工建西路及崇孝街口設SB21站，捷運路線多沿道路系統佈設，路線段及車站站體大多使用道路之上方佈設，捷運設施使用土地之上空時，其土地仍可維持原使用，故未採取變更都市計畫方式，係依「大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理及審核辦法」規定辦理，而車站出入口、墩柱及相關設施，需使用未開闢公共設施用地或其他使用分區佈設時，採取變更都市計畫方式，變更為捷運系統用地或捷運開發區，針對不變更都市計畫範圍，用地勘選以公有及公共設施用地為優先，路線沿既有鐵路或道路佈設，並盡量選用低度使用土地、避開既成社區與建物密集區，必要時以設定地上權方式通過並給予補償，以活化公地並減少變更程序，有關不變更範圍之多目標使用將以圖示說明(請詳本章下節內容)。相關變更原則彙整如表5-1所示。

(二)例外情形

1.SB19 站南側出入口 B 用地

有關 SB19 站南側出入口 B 位於機關用地，且土地權屬為公有，依照變更原則乃屬不變更都市計畫；惟經查用地管理單位為交通部公路局臺北市區監理所基隆監理站，經考量捷運出入口用地需求及後續維管事宜，故屬例外情形，仍須納入辦理都市計畫變更範圍(詳圖 5-3)。

2.SB20 站及北側出入口 A 部分用地

SB20 站及北側出入口 A 部分用地涉及工業區私有土地(右側為全聯實業股份有限公司部分土地，西側為東洋藥品工業股份有限公司部分土地)，又東側私地主(全聯實業股份有限公司) 經多次辦理地主協商會議，已達共識同意涉及細部計畫工業區土地範圍以設定地上權處置，將不變更都市計畫，其餘涉及細部計畫綠地用地及其他所有權人之工業區土地範圍，皆依照變更原則辦理(詳圖 5-4)。

3.SB21 站及西、東側出入口(A、B)用地

SB21 站及西側出入口 A 用地範圍均位於學校用地(中學用地)，土地權屬包含公有地、公私共有及私有地之情形，依變更原則辦理公有地不變更，將導致變更分區破碎且恐有畸零地產生之虞慮；經雙市協議為維持變更範圍完整性，學校用地將不分公私有，採站體及西側出入口 A 設施範圍均納入變更範圍。另配合私地主有聯合開發意願，新增東側出入口 B 將另案由基隆市政府辦理後續捷開事宜(詳圖 5-5)。

表 5-1 本計畫捷運設施用地變更原則彙整表

捷運設施		現況分區類型	變更原則	理由
車站 站體及 機廠	高架式 車站	各種使用分區	不變更 都市計畫	依大眾捷運法第 19 條及土地徵收條例第 57 條規定，與私有土地所有權人協議設定地上權；並在不影響原有功能，依「大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理及審核辦法」規定辦理
		公共設施用地	不變更 都市計畫	公有土地:維持原公共設施用地完整性，得洽用地主管機關同意後使用。 私有土地:不影響原有功能，依「大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理及審核辦法」規定辦理
	墩柱	各種使用分區	捷運系統用地	以用地最小面積並同步考量地形、地籍及都市計畫後，規劃合宜之範圍為劃設原則。
		公共設施用地 (公有)	不變更 都市計畫	維持原公共設施用地完整性，得洽用地主管機關同意後使用。
		公共設施用地 (私有)	捷運系統用地	為辦理用地取得，應變更都市計畫為捷運系統用地。
	平面式 車站及 機廠	各種使用分區 及公共設施用 地	捷運開發區	1.SB22 平面車站及八堵機廠為捷運系統營運必要設施，使用面積大，保障原土地所有權人權益及考量土開效益得挹注捷運建設所需經費，並導引周邊地區發展，故變更為捷運開發區。 2.同步考量地形、地籍及都市計畫後，規劃合宜之範圍為劃設原則。
		車站出入 口及相關	各種使用分區	捷運系統用地

捷運設施	現況分區類型	變更原則	理由
設施	公共設施用地 (公有)	不變更 都市計畫	維持原公共設施用地完整性，得洽用地主管機關同意後使用。
	公共設施用地 (私有)	捷運系統用地	1.基隆捷運路廊使用台鐵用地之第三軌道，屬台鐵無使用需求部分，不影響原有功能，洽用地主管機關同意，變更為捷運系統用地使用。 2.其他公共設施用地為辦理用地取得，應變更都市計畫為捷運系統用地。
高架穿越 路線段	各種使用分區	不變更 都市計畫	不影響原有功能，依「大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理及審核辦法」規定辦理
	公共設施用地	不變更 都市計畫	公有土地:維持原公共設施用地完整性，得洽用地主管機關同意後使用。 私有土地:不影響原有功能，依「大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理及審核辦法」規定辦理
高架穿越 路線段 (墩柱)	公共設施用地 (公有)	不變更 都市計畫	維持原公共設施用地完整性，得洽用地主管機關同意後使用。
	各種使用分區	捷運系統用地	以用地最小面積並同步考量地形、地籍及都市計畫後，規劃合宜之範圍為劃設原則。
	公共設施用地 (私有)	捷運系統用地	為辦理用地取得，應變更都市計畫為捷運系統用地。
平面 路線段	各種使用分區	捷運系統用地	SB21-22 站平面路線段，為辦理用地取得，應變更都市計畫為捷運系統用地。
	公共設施用地 (私有)		

註 1:本計畫範圍內，捷運相關設施使用已開闢之公共設施用地，於不影響原有功能時，不予變更都市計畫，得由捷運主管機關徵得用地主管機關同意後多目標使用。

註 2:以上變更原則為通案性原則，若因基地有特殊情形者(如土地所有權人及單位、考量變更範圍之地籍及分區完整性等)，將另案註明及適度調整變更土地範圍。

資料來源：本計畫整理。

三、各車站規劃構想

(一)車站定位

基隆市政府針對五區場站規劃如下：北五堵站預定作為「基隆智慧科技園區」，引導貨櫃場轉型並吸引高科技產業進駐；百福站規劃為「水岸優質住宅區」，打造青年宜居社區；六堵站則

聚焦老舊工業區「都市更新與立體化」，推動產業升級與支援服務整合；七堵站定位為「住商產複合新核心」朝向多元、綜合型都市場域發展；而八堵站則是以打造「雙鐵共站宜居生活城」，全面推動八堵地區都市再生，成為北北基重要交通與生活樞紐。場站定位期望鍵結產業與空間資源，形塑連續性的城市發展廊帶。

(二) 車站位置及月台型式

本工程位於大同路三段進入基隆五堵科技園區，在與臺鐵橫交處附近設置SB18站，經堵南街跨越百福橋北側後至實踐路設置SB19站、跨越五福橋至工建西路設置SB20站、跨越七賢橋至明德一路/崇孝街口附近設置SB21站，再經明德一路及八堵路後逐漸轉為平面路段，終點在臺鐵八堵站站區北側設置SB22站，共設5座高架車站及1座平面車站(表5-2)。

表 5-2 車站規劃內容摘要表

車站	車站位置	月台型式	備註
SB18	位於倉儲用地內，基地南側為臺鐵軌道及機關用地	高架島式月台	
SB19	站體部分位於實踐路上方，部分位於百福公園內	高架側式月台	
SB20	位於基隆市七堵區工建西路上方	高架側式月台	
SB21	位於明德一路北側路外基地內	高架側式月台	
SB22	位於台鐵八堵站第三月台西側	地面島式月台	
※以上為基本設計階段初步設計，僅供參考，後續仍依細部設計成果為主。			

資料來源：113年1月31日行政院核定「基隆南港間通勤軌道建設計畫」綜合規劃報告及基本設計階段報告。

(三) 各車站規劃設計構想

1. SB18 站

位於台聯倉儲用地內，採高架島式設計，設置無障礙設施並兼顧自然通風與噪音控制，站體布局注重空間利用與周邊環境融合。西側出入口A及東側出入口C設於倉儲區兩側以結合基隆市政府另案辦理「基隆捷運北五堵站附近地區專案通盤檢討」案，提

供辦理捷運聯合開發區之配置規劃位置，南側出入口B設於機關用地，設有跨鐵路連通橋以確保安全與轉乘便利，並預留與上述基隆市政府另案辦理聯合開發大樓串聯空間。捷運設施依規範保留擴充可能，屋頂規劃太陽能設備，同時配合區域轉乘設施需求，整體規劃強調安全、環境整合及未來發展，致力打造完善的交通樞紐。



圖 5-2 SB18 站出入口位置及規劃構想模擬示意圖

註:設計資料尚於設計發展階段，僅供參考。

資料來源：基隆捷運細部設計階段性成果草案示意圖，新北市政府捷運工程局。

2. SB19 站

位於實踐路上方，採側式月台設計，配備電扶梯、樓梯及無障礙電梯，站體寬度需兼顧周邊建築與百福公園。

出入口A位於百福公園內，須完成多目標使用計畫並協調公園復舊，符合水土保持規定。

南側出入口B設於基隆監理站範圍，並於台灣菸酒公司保留與開發大樓連通彈性，設計兼顧人行空間與車輛動線，連通空橋具安全防護且淨高符合標準。捷運設施依規範預留站務室，轉乘設施依相關規劃設置。



圖 5-3 SB19 站出入口位置及規劃構想模擬示意圖

註:設計資料尚於設計發展階段，僅供參考。

資料來源：基隆捷運細部設計階段性成果草案示意圖，新北市政府捷運工程局。

3. SB20 站

位於工建西路上方，採側式月台設計，配備電扶梯、樓梯及無障礙電梯。站體寬度須兼顧周邊建物影響，並預留未來增設出入口空間。站體下方淨高不低於5.1公尺，確保道路復舊後維持通行品質。車站設計兼顧防雨、通風及排煙，屋頂設置太陽能板及清潔設備。北側出入口A、南側出入口B位於公有及私人土地。站內空間依規範配置並預留站務室，轉乘設施依規劃設置。

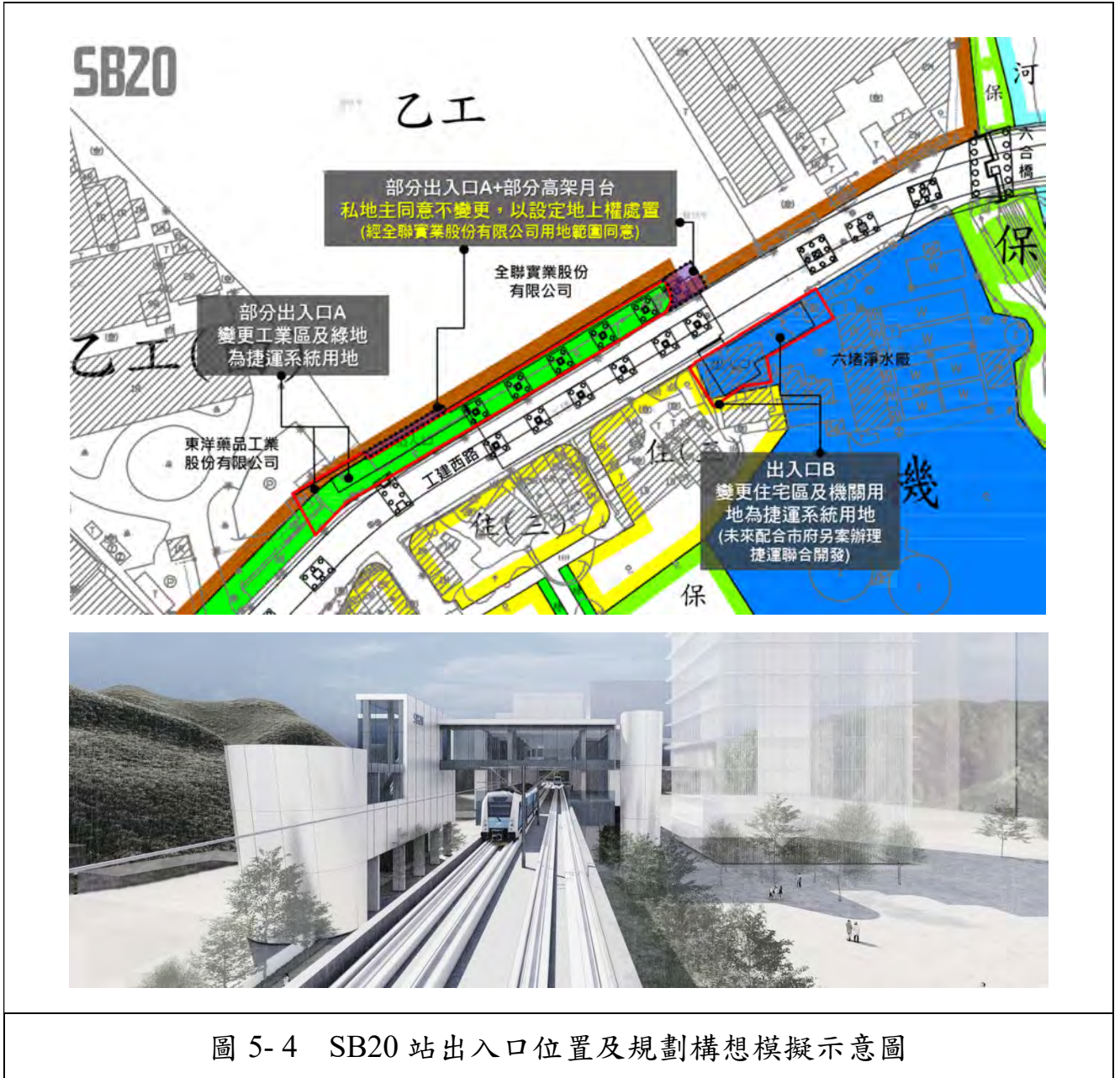


圖 5-4 SB20 站出入口位置及規劃構想模擬示意圖

註:細部設計資料尚於設計發展階段，僅供參考。

資料來源：基隆捷運細部設計階段性成果草案示意圖，新北市政府捷運工程局。

4. SB21 站

位於明德一路與崇孝街口，採側式月台設計，配備電扶梯、樓梯及無障礙電梯。車站配置需保留既有通路通往崇孝抽水站的通行功能與安全，機電設備與穿堂層合併設置以提升空間利用效率並降低站體高度。西側出入口A設計預留未來與開發大樓銜接的彈性。站內空間依規範配置，預留站務室位置，屋頂設置太陽能板、設備室及清潔軌道安全設施。

基隆市政府另案辦理捷運聯合開發專案，未來開發大樓多新增一處出入口B於崇孝街口東側工業區內。



註:細部設計資料尚於設計發展階段，僅供參考。

資料來源：基隆捷運細部設計階段性成果草案示意圖，新北市政府捷運工程局。

5. SB22 站及八堵機廠(捷運開發區)

(1)車站及機廠規劃構想

位於臺鐵用地內，鄰接八堵站第三月台，設計需考量捷運與臺鐵間轉乘動線，設置防火、防洪及驗票設施，並與臺鐵協調維管。本站為地面島式月台，穿堂層預留與機廠連通平台及逃生空間。

機廠、車站站體及北側出入口規劃辦理捷運開發（捷運開發區1），主變電站設於機廠內，採獨棟集中設置，設計兼顧安全、可靠與環境融合。基地高程及通路配合地主調整，周邊設管制設施與維護動線，並經機關審議認可。出入口集中設置，避開機廠安全管制動線，經管理單位確認後實施。因機廠開發量體較大，未來捷運開發建議可規劃住宅、辦公、零售商業等複合式開發，在空間規劃構想上，平面層為維修機廠，地下層為停車空間，並開發人工平台及開發大樓，包含商場、辦公、住宅，另將由基隆市政府規劃聯外交通。

南側設跨臺鐵連通橋，橋樑設計須確保淨空、安全，並不影響鐵路營運，連通八中社區與八堵路。站體應融合建築、景觀與公共藝術，展現特色，並預留未來開發大樓銜接空間。轉乘設施依規劃設置，並預留捷運未來延伸空間。

(2)捷運開發區容積率及回饋構想

有關捷運開發區1之容積率訂定部分，考量原使用分區為住宅區及公共設施用地，且屬設置機廠設施使用者，依雙北經驗及基隆市政府之相關訂定與分配原則，容積率訂定及分配方式依個案情形決定之，經綜合評估變更前原住宅區既有開發權益(住宅區土地參與開發分配之容積權益，提供優於都市更新獎勵容積上限)，且其他公共設施分區需依相關規定計算變更回饋比率，公共設施用地變更回饋比例45%、鐵路用地變更回饋比例35%為原則（依據基隆市相關變更回饋規定辦理），以確保不同分區地主參與開發公平性之前提之下估算基準容積率；另參考近期新北市相關機廠捷運開發

案例（近期新北市3個機廠開發基地之原使用分區主要為都市計畫之農業區、保護區或非都市土地之特定農業區等使用強度較低之土地，其變更後之容積率分別為三鶯線機廠容積率155%、萬大線機廠容積率150%、南北環北機廠容積率200%），爰此依相關規定，解編公共設施保留地可領回可建築用地比例，計算回饋比例，先行回饋基隆市政府；變更捷運開發區容積率上限設定為380%，詳表5-3。

有關捷運開發區及回饋依據土地徵收條例第3條及大眾捷運法第6條均明文規定，興辦交通事業、大眾捷運系統需用土地得依法徵收私有土地。機廠及捷運車站出入口用地確為大眾捷運系統需用之必要土地，如協議不成可依法徵收取得。惟考量土地徵收條例立法精神，應採取對土地所有權人損害最少之處所及方法，並考量地主陳情、地籍權屬完整性及避免產生零星分區等原則劃設捷運開發區。故透過捷運開發機制，結合民間與公部門力量，為保障地主權益，以整體開發概念，地主貢獻土地，使捷運主管機關可無償取得捷運設施所需用地，據以避免採取強制徵收手段，剝奪土地所有權人之財產權，故應以捷運開發保障土地所有權人權益，並也減少採強制徵收手段影響地主權益及捷運建設用地取得與建設期程。另為實踐緊密城市發展目標，本府以大眾運輸場站為發展導向（Transit Oriented Development, TOD），藉由捷運系統的分佈，來引導生活、就業、就學及商業等行為，以大眾運輸系統廊帶推動都市發展，避免蛙躍式發展，故對於捷運所需用地及其週邊土地，於都市計畫變更公展前座談會或變更程序踐行的過程，對於私地主有意願採捷運開發方式辦理者，也會透過捷運開發區之變更，同步落實車站週邊TOD的整體開發及「雙鐵共站宜居生活城」之定位。

本案規劃變更為捷運開發區除保障土地所有權人權益，同時兼顧變更較高強度開發於都市計畫合理回饋，因此，均會考量變更前原分區之性質，並依照保護區、市場用地、公

(兒) 用地、廣(停)用地、綠地用地、鐵路用地、道路用地等不同土地使用分區及用地性質，在基於捷運開發區兼顧整體開發TOD精神下，綜合依據基隆市相關變更回饋規定、近期新北市相關機廠捷運開發案例等相關規定負擔合理回饋義務，並基於以車站出入口為中心、車站轉乘需求、人行環境、開放空間、人行與道路動線等，結合週邊都市計畫分區與公共設施規劃，在考量捷運開發區內地主皆無償提供捷運設施所需空間及其應持分土地所有權供捷運出入口使用，其中捷運出入口及車站確屬供不特定公眾使用，具公共服務性，亦屬公共設施之概念下，故於細部計畫劃設一定比率之公共設施(並確保維持既有八中社區對外通路)，其餘不足部分得以可建築土地、樓地板面積、代金或其他方式回饋。

表 5-3 捷運開發區 1 之開發強度一覽表

變更後 土地使用分區	捷運開發區							
編號	1							
車站	SB22 站及機廠							
原土地使用 分區	住宅區	保護區	市場 用地	公(兒) 用地	廣(停) 用地	綠地 用地	鐵路 用地	道路 用地
面積(公頃)	2.27	0.03	0.21	0.10	0.02	0.01	2.05	1.51
原容積率(%)	200	0	240	45	0	0	0	0
變更後容積率 (%)	380 (註)							

註 1. 依鄰近之新北 3 個機廠捷運開發案例容積率訂定及分配原則為參考基準。

註 2. 捷運開發區 1 容積率依基隆市政府 115 年 1 月 21 日基府交捷貳字第 1150203771 號函訂定為 380%。

註 3. 另依公共設施用地相關回饋規定，解編公共設施保留地可領回可建築用地比例，計算回饋比例，先行回饋基隆市政府。

資料來源：本計畫整理。



圖 5-6 SB22 站出入口位置及規劃構想模擬示意圖

資料來源：基隆捷運細部設計階段性成果草案示意圖，新北市政府捷運工程局。
 註：細部設計資料尚於設計發展階段，僅供參考。

四、車站周圍地區市場分析

基隆捷運(基隆市轄區)沿線各站將預計辦理捷運開發計畫，其中SB18-21站由基隆市政府另案辦理，在本計畫則針對SB22站及八堵機廠辦理捷運開發，爰此，本計畫針對八堵車站周邊不動產交易行情及住宅市場，如圖5-7~5-9。

綜觀八堵車站周邊，以及周圍涵蓋長庚醫院周邊、七堵車站及暖暖市區整體住宅市場做分析說明：

- (一)長庚醫院周邊位於安樂區目前人口約8.01萬人，戶數3.54萬戶，平均每戶所得96.77萬，長庚醫院周邊因醫療資源豐富、生活機能成熟，陸續有零星住宅大樓社區案推出。屋齡十年內的成屋價格約每坪25至47萬元，屬於基隆地區中價格相對穩定、生活便利性高的地段。
- (二)七堵車站周邊位於七堵區，目前人口約5.25萬人，戶數2.27萬戶，平均每戶所得87.71萬，當地住宅供給以華廈為主，近年陸續有新建案釋出，市場交易活絡。屋齡十年內成交價格介於每坪20至37萬元，而目前預售中的建案約落在每坪29至48萬元間，顯示市場有明顯上升趨勢，市場發展潛力明顯。
- (三)暖暖市區周邊生活圈由暖暖街、水源路、東勢街及暖暖火車站構成，區內設有雙語學校暖暖國小、暖西國小及暖暖親水公園。目前人口約3.83萬人，戶數1.68萬戶，平均每戶所得89.44萬。該區生活機能發展成熟，攤販、餐廳及商店密集，並有寶雅、全聯等量販店進駐。區內產品類型以大樓為主，屋齡十年內的成屋價格約每坪20至30萬元，但近三年新供給相對稀少。
- (四)而八堵站周邊住宅新供給仍有限，現有產品以華廈為主，屋齡十年內的成屋價格約每坪22至28萬元。近期預售案「美麗上城」

成交價已突破每坪50萬元，平均約47萬元／坪，114年整體市場售價約48~56萬元/坪。該區鄰近國道一號及台62線，並有基隆河橫跨，主要生活機能集中於過港路沿線。區內教育資源完整，包括基隆高中、暖暖高中、八堵國小與暖江國小。隨著大型社區陸續開發，未來可形成自給自足的生活圈，有利於區域住宅產品的推動與銷售。

進一步觀察基隆捷運的定位，其主要功能為串聯北部生活圈的工作與交通需求，貫穿臺北市、新北市汐止區及基隆市，形成「北北基科技廊帶」。其中，八堵捷運站為第一階段的終點站，且與台鐵共構。惟周邊受限於基隆河與鐵道縱橫交錯，腹地相對破碎，前後站區域落差大，現階段居民仍集中於暖暖一帶。未來若能藉由本計畫整合土地資源、改善交通環境，將有助於八堵地區的整體再發展。

目前區內雖然新成屋量體不大，但近年已有0至5年新成屋成交紀錄，單價約每坪51.85萬元，顯示市場逐漸釋出新案。不過，整體供給仍以10年以上中古屋為主，其中10至20年成屋成交價約每坪28.3萬元，20年以上老屋約每坪19.05萬元，市場交易仍以老屋型產品為主。

整體而言，八堵地區目前生活機能仍有限，雖已出現少數新案，但整體仍以老舊社區為主。未來捷運通車將顯著提升交通便利性，若能配合整體都市更新與開發策略推進，可望帶動八堵及周邊地區整體成長與生活機能提升。

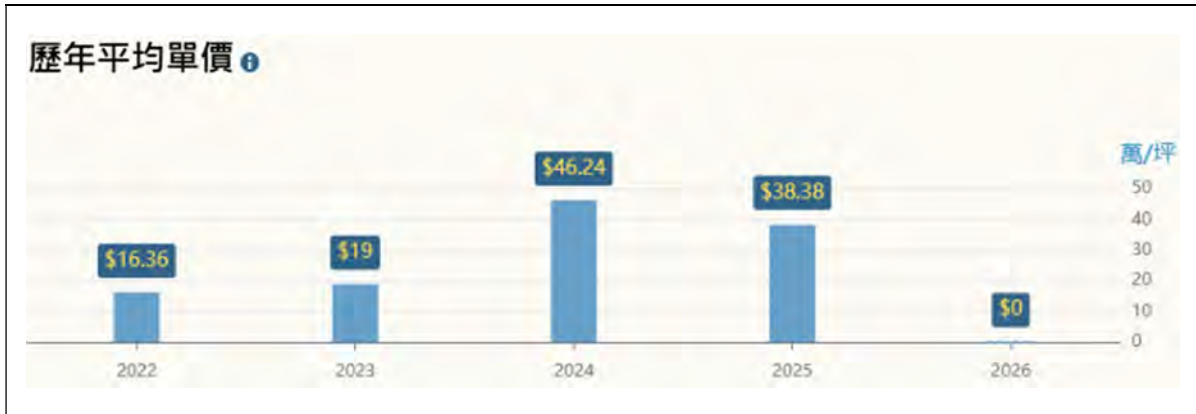


圖 5-7 八堵車站地區近 5 年住宅新屋成交單價趨勢

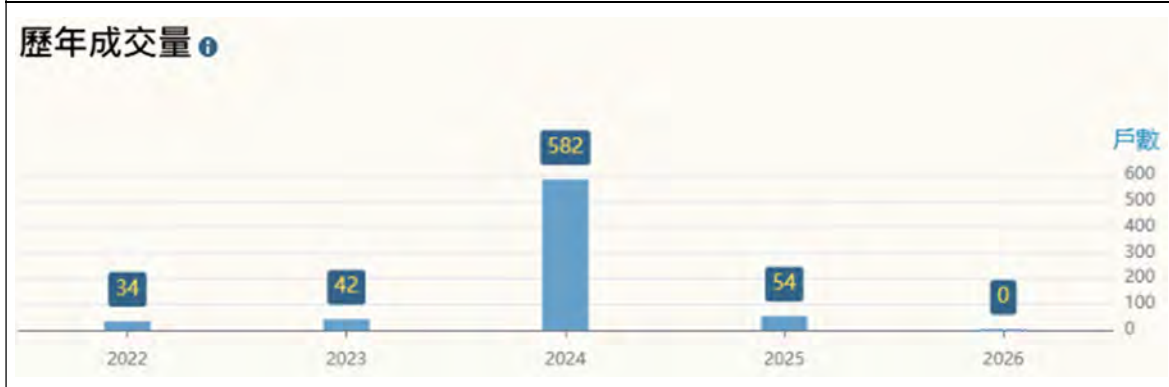


圖 5-8 八堵車站地區近 5 年住宅新屋成交量趨勢

資料來源：樂居實價登錄網站，經本計畫整理。(資料截至 115/02)

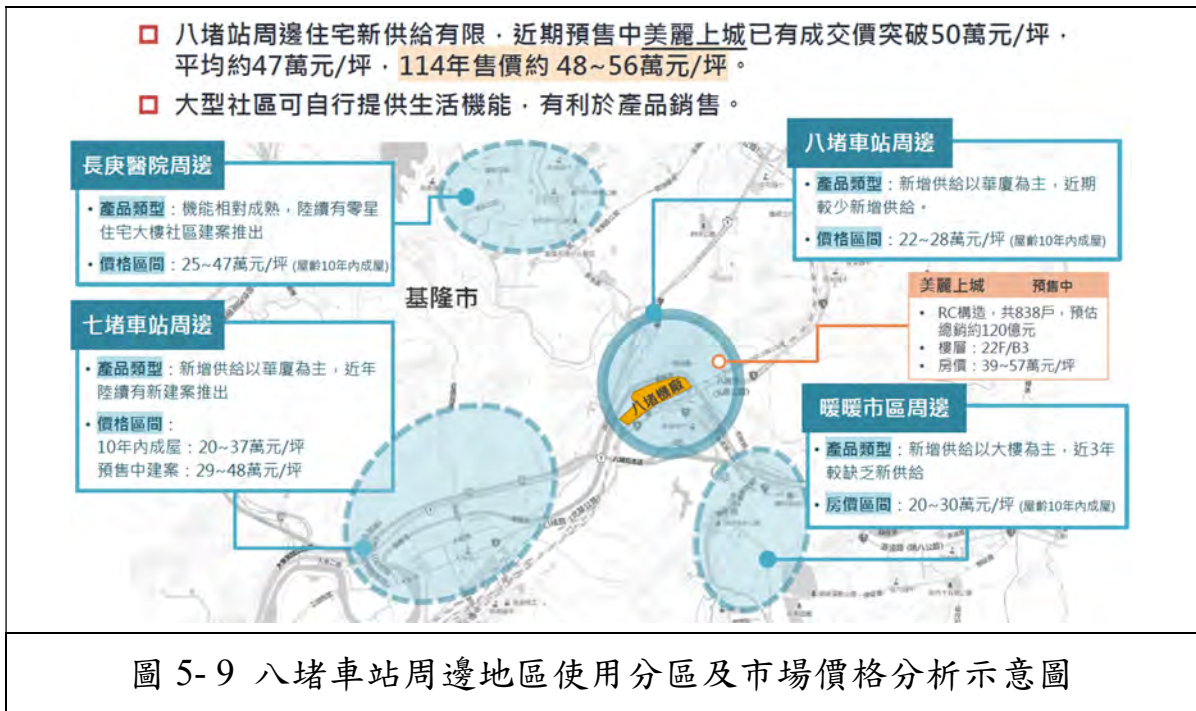


圖 5-9 八堵車站周邊地區使用分區及市場價格分析示意圖

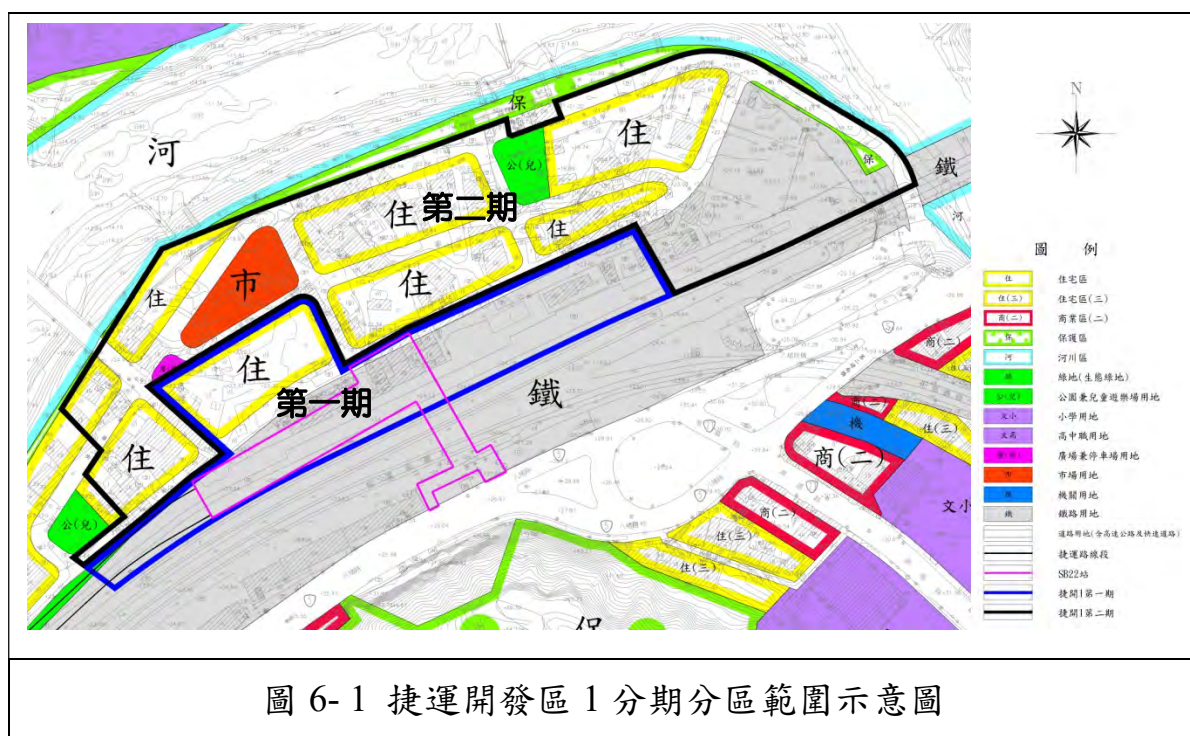
資料來源：內政部及樂居實價登錄網站，交易日期為 112/01~114/09。

第六章 事業及財務計畫

一、開發方式

依「大眾捷運法」第6條、第7條第1項、第2項、第4項、第7項，「大眾捷運系統土地開發辦法」第11條及相關規定辦理。

有關本計畫擬定之捷運開發區1，將採分期分區方式辦理，第一期「SB22站與機電機房」優先取得；第二期「八堵機廠及剩餘範圍」俟民汐線北市段核定後始可辦理取得，都市計畫作業將以整體開發單一都市計畫案送審；分期分區示意圖請詳圖6-1。



資料來源：本計畫繪製。

二、財務計畫

本計畫第一階段南港至八堵段全線橫跨基隆市、新北市及台北市等三市轄區；依據113年1月新北市政府提送之綜規報告總建設經費為696.89億元，其中各轄區建設經費：基隆市274.21億元、新北市304.38億元、臺北市118.30億元(以上均含用地費)，臺鐵公司化後依法將以私地主變更原則處理。

本計畫為捷運建設，依規定應由地方政府負擔部分經費。按行政院於110年間研商基隆捷運經費分擔原則建議，用地費由各轄區地方政府負擔，工程經費除中央補助可行性研究階段南港-八堵建設經費85.07億元，其餘參酌中央對地方補助辦法之大眾捷運系統規劃及建設計畫最高補助比例；有關基隆捷運地方經費分擔，經評估本案為繼機場捷運建設後由中央主辦的第2條捷運，又基隆市為六直轄市以外第一個有捷運的縣市，且本計畫橫跨北北基三市，考量其中僅基隆市屬非直轄市，財政規模較小為降低基隆捷運地方政府財政負擔，建議採專案核准地方政府採最高補助比例(基隆市政府補助比例86%、新北市78%、臺北市50%)。

依上述財務分擔處理原則，基隆市轄區總建設經費為274.21億元、其中由中央補助226.28億元，基隆市政府須負擔47.92億元，各級政府分攤金額如表6-1。

表6-1 基隆捷運建設經費分擔表(中央補助基隆86%)

單位：新台幣/億元

項目		整體計畫(全線)合計	基隆市轄區	新北市轄區	台北市轄區
中央	可研階段補助經費	85.27	34.03	45.77	5.27
	綜規階段按比例補助經費	434.91	192.25	187.17	55.49
	小計	519.98	226.28	232.94	60.76
地方	工程分擔經費	137.83	29.55	52.79	55.49
	用地取得費用	39.07	18.37	18.65	2.05
	小計	176.9	47.92	71.44	57.54
總建造經費		696.89	274.21	304.38	118.3

資料來源：基隆南港間通勤軌道建設計畫綜合規劃綜合規劃報告，113年1月核定版。

第七章 土地使用分區管制要點

- 一、本要點依都市計畫法第 22 條之規定訂定。
- 二、本計畫劃設捷運系統用地及捷運開發區供設置捷運設施等內容使用。
- 三、捷運系統用地建蔽率及容積率不予規定，且捷運系統用地免依「基隆市建築管理自治條例」及「基隆市都市計畫區騎樓設置標準」規定退縮。
- 四、捷運開發區 1，其開發強度及使用組別不得超過表 7-1 所列規定。

表 7-1 車站規劃內容摘要表

編號及土地使用分區	捷運開發區 1
車站	SB22 站及八堵機廠
建蔽率	80%
容積率	380%
開挖率	不予規定
使用組別	1.本計畫用地除供設置捷運設施（捷運車站、車站出入口、機廠、緊急出口、轉乘設施、停車場、路線及其相關設施）之使用外，並得依「大眾捷運法」及相關法令辦理開發。 2.捷運相關設施應符合「大眾捷運法」有關規定。 3.土地使用除本計畫另有規定者外，悉依「都市計畫法台灣省施行細則」商業區及住宅區之容許使用項目辦理，並得比照「建築技術規則建築設計施工編」商業區之相關規定。

註：捷運開發區 1 容積率依基隆市政府 115 年 1 月 21 日基府交捷貳字第 1150203771 號函訂定為 380%。

(一)捷運開發區建築物，不得再依「大眾捷運系統土地開發辦法」、「都市更新條例」或其他法令規定申請容積獎勵，及不得依「都市計畫容積移轉實施辦法」、「古蹟土地容積移轉實施辦法」、「水利法第 82 條第 4 項」或其他法令規定申請容積移轉或增額容積。

(二)位於各分區及公共設施用地之捷運設施（出入口、轉乘設施及

其相關設施)不計入建蔽率及容積率計算。

五、捷運開發區辦理開發時，應依下列規定辦理：

- (一)考量未來公益設施需求，捷運開發區建築規劃時應配合基隆市政府政策，提供公益空間所需之樓地板面積，未來由需求機關以建造成本取得。
- (二)劃設一定比率之公共設施(並確保維持既有八中社區對外通路)，其餘不足部分得以可建築土地、樓地板面積、代金或其他方式回饋。
- (三)辦理捷運開發時，應預估未來交通流量，預留連通設施銜接彈性並妥善規劃動線銜接界面，考量地面層捷運出入口空間服務品質，不減損公共通行便利性。
- (四)捷運開發建築物應取得候選綠建築證書及候選智慧建築證書，並通過銀級綠建築及銅級智慧建築分級標準以上。
- (五)捷運開發區設置之汽車停車位，以法定停車空間為上限，並得供轉乘使用。若因鋪設捷運系統地下設備致無法依「建築技術規則」附建防空避難設備或法定停車空間時，經當地主管捷運及主管建築機關勘查屬實者，得免予附建，並免依「建築法」第102條之1規定繳納代金。
- (六)為鼓勵大眾運輸導向之都市發展，本計畫捷運開發建築物非住宅使用樓地板面積部分，其小汽車停車空間之留設依「建築技術規則」之70%為上限。

六、劃設捷運系統用地及捷運開發區，應依下列規定辦理都市設計：

(一)站體設計、語彙及綠化：捷運站體及高架路線應與周邊環境結合、捷運站體色系採中高明度中低彩度、夜間照明應配合周邊環境規劃、站體外植栽採複層植栽規劃、應針對不同站體之定位或特性進行站體設計、捷運站體宜採耐髒汙易維護材質、站體得規劃立體綠化設施。

(二)捷運站體外應留設人行停等空間，連接捷運站出入口之樓梯、手扶梯、電梯或無障礙坡道應留設遮簷設施供人行停等、遮雨使用。倘鄰地為公園、廣場等開放空間應配合街道家具整體規劃，銜接介面順平處理。

(三)捷運站如有附設停車場或公有停車場，汽、機車出入口避免留設於主要道路，並以留設一處為車道出入口為原則。

(四)地面層人行空間淨寬應達2.5公尺，鋪面應具防滑性能，開放空間1/40洩水坡度設計以利無障礙通行。

七、本計畫區之建築物應依都市設計準則辦理，並經都市設計審議通過後實施。

八、本要點未規定者，適用其他有關法令規定。若本要點執行上有疑義時，得經基隆市都市計畫委員會通過後實施。

第八章 其他應表明事項

- 一、本計畫範圍內如有經相關主管機關認屬具保存價值之合法建物，其拆遷事宜應依相關規定辦理。
- 二、本計畫範圍實際面積以地籍預為分割成果為準。