



逢甲大學學生報告 ePaper

報告題名：樂動新烏日－烏日鄉整體城鄉發展先期初步規劃

作者：趙維康 林怡伶 洪崢珮 楊貞慧 胡家豪 陳譽文 李政樺 汪家銓

系級：都市計畫學系三年級

學號：D9367264 D9367162 D9366972 D9366955 D9367069 D9367366 D9330456 D9367220

開課老師：劉立偉 羅榮鑫 王大立

課程名稱：都市計畫實習

開課系所：都市計畫學系

開課學年： 95 學年度 第 2 學期



中文摘要

烏日鄉的舊火車站周邊，包括烏日啤酒廠、紡織廠等建設周邊，雖現已有朝向發展觀光休閒產業之期許，但是還是缺乏實質的規劃和配套，加上高鐵、捷運等影響，對烏日鄉在各層面將會帶來相當程度的影響和衝擊，期望藉由規劃與設計手法提供建議，尋求解決之道。

而烏日高鐵特定區雖使烏日成為一個極具交通樞紐潛力的地區，但必須配合藉由鄰近地區之發展、重大建設、交通路網以及積極將烏日鄉內部生態與河川資源發展出地區觀光特色，期望能夠吸引外來人潮，避免使高鐵成為過境交通，降低烏日發展可能性。

故整體發展構想-溪北地區以烏日火車站做為地方之特色核心，結合當地啤酒文化產業，並利用高鐵、台鐵和捷運三者的優勢和交通樞紐之便利，發展啤酒產業觀光，作為烏日鄉發展主軸。而溪南地區以保留自然生態與農田景觀為主，避免過多開發進駐。故烏日鄉發展願景為：配合既有產業特色，促進觀光發展 - 打造台灣『慕尼黑』。

關鍵字：

台鐵鋼樑廠，高鐵特定區，烏日啤酒廠，烏日舊火車站，捷運 G16 站點。

目 次

第一章 緒論	
第一節 計畫緣起與目的	4
第二節 研究範圍界定	5
第三節 工作計畫	6
第四章 外部環境影響因子分析	
第一節 影響因子選定	28
第二節 鄉內過去重要交通建設	28
第三節 烏日鄉周邊地區發展影響分析	31
第四節 結論	36
第五章 現況發展歸納分析	
第一節 都市土地	37
第二節 非都市土地	46
第三節 結論	50
第六章 潛力與限制分析與角色定位	
第一節 潛力限制分析	51
第二節 角色定位與發展願景	52
第七章 發展目標與課題對策	
第一節 發展目標	53
第二節 課題與對策	54
第八章 整體發展構想方案	
第一節 分區構想	57
第二節 地區發展構想	58
第三節 設計範圍選取	64

第一章 緒論

第一節 計畫緣起與目的

一、計畫緣起

本次計畫範圍台中縣烏日鄉因擴大及變更都市計畫區尚未公告通過，因此大多數地區都缺乏整治規劃，又因區內有烏溪、大里溪、貓羅溪、筏子溪、粗溪等河流流經，地勢北高南低，造成人口向北集中，而溪南常有水患發生之現象。

再者，烏日鄉的烏日啤酒廠、紡織廠等建設周邊，雖現已有朝向發展觀光休閒產業之期許，但是還是缺乏實質的規劃和配套，加上高鐵、捷運等重大交通建設影響，對於以往缺乏整體規劃的烏日鄉在各層面將會帶來相當程度的影響和衝擊，故本次藉由透過對烏日鄉的認識與了解，期望能將烏日鄉目前面臨的問題，利用規劃手法提供建議，以尋求最有效的解決方式。

二、計畫目的

根據緣起之敘述，烏日鄉的計畫目的可以下列幾點明確條例之：

- 1.整合烏日鄉之交通運輸系統，提高都市效率，並配合當地產業發展觀光休閒產業，再者，高鐵進駐及捷運影響其周邊環境之發展，研析對烏日鄉現階段之影響及未來之發展趨勢。
- 2.配合上位計畫及相關計畫，給予烏日鄉明確的未來都市發展的角色定位。
- 3.將烏日鄉各聚落型態不同發展特性之地區，提出其分區都市風貌架構，進而建構出整合且具獨特的整體性都市風貌。

第二節 研究範圍界定

一、計畫範圍

計畫範圍為整個烏日鄉行政轄區，現轄有十六個村，全鄉總面積約為 4340.23 公頃。

二、研究範圍

烏日鄉位於台中市南端、中部區域中心地區，為考量衛星都市居住發展帶與外圍市、鄉、鎮不同程度之依存關係，將研究範圍選定台中市、大里市、太平市、霧峰鄉、彰化市、芬園鄉與大肚鄉等行政範疇。研究範圍暨計畫範圍如下圖所示。

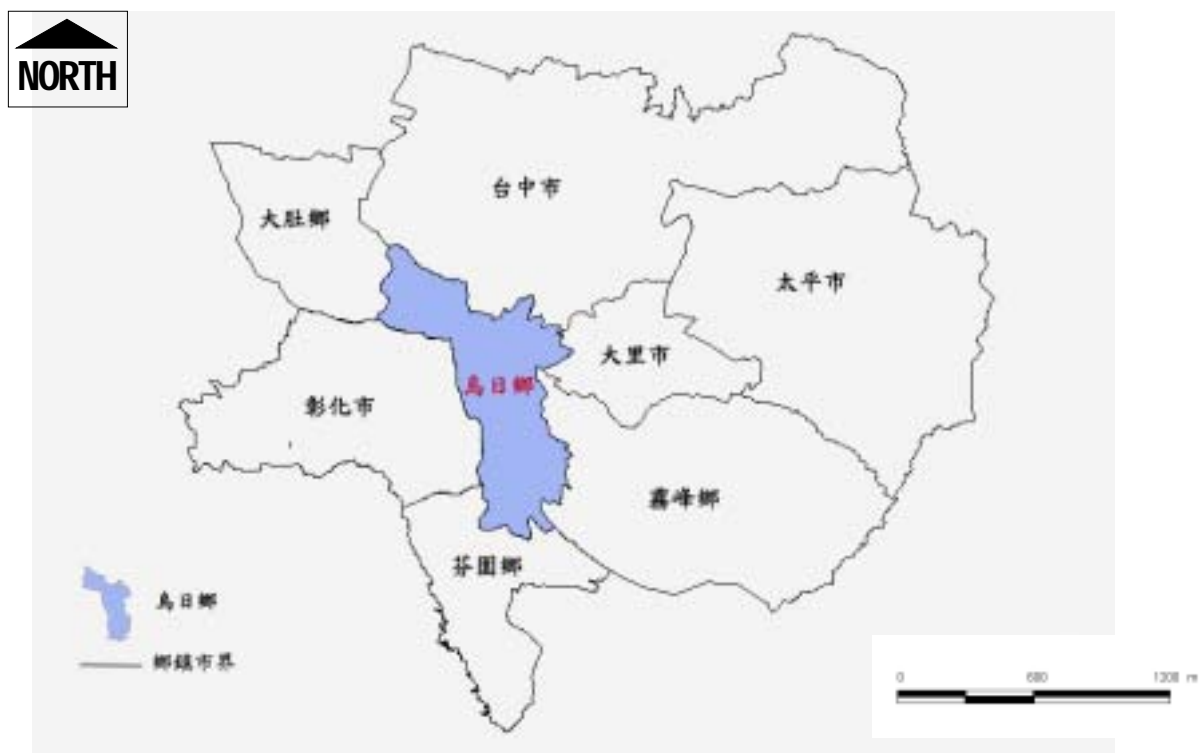


圖 1-1 研究與計畫範圍圖

第三節工作計畫

表 1-1 工作流程與進度

工作項目	工作內容	日期	工作天數
緒論	計畫緣起與目的	3/6-3/12	7
	研究範圍界定		
	工作流程及項目		
上位計及 相關計畫研析	對本計畫有所指導之計畫 與本計畫相關之計畫	3/13-3/19	7
基本資料蒐集	基本圖收集及繪製	3/20-4/2	14
	地區歷史沿革及背景		
	自然環境		
	區位及交通		
	人口資料		
	地方特色		
	土地使用		
	訪談資料		
外在環境影響 因子分析	針對外在環境對烏日鄉 產生影響因子分析	3/27-4/9	14
發展現況歸納	以內部環境為主，分為 都市土地與非都市土地	4/3-4/9	7
潛力與限制分析	發展潛力與限制條件分析	4/10-4/16	7
未來發展趨勢與 角色定位	計畫區未來發展趨勢 與其區域功能定位		
建立目標體系	發展願景		
	發展目標		
課題與對策	提出課題與解決對策	4/17-5/28	42
整體發展構想	提出實質整體發展構想		
提出方案	細部設計		
	3d 建構、模型製作、海報	5/29-6/29	31

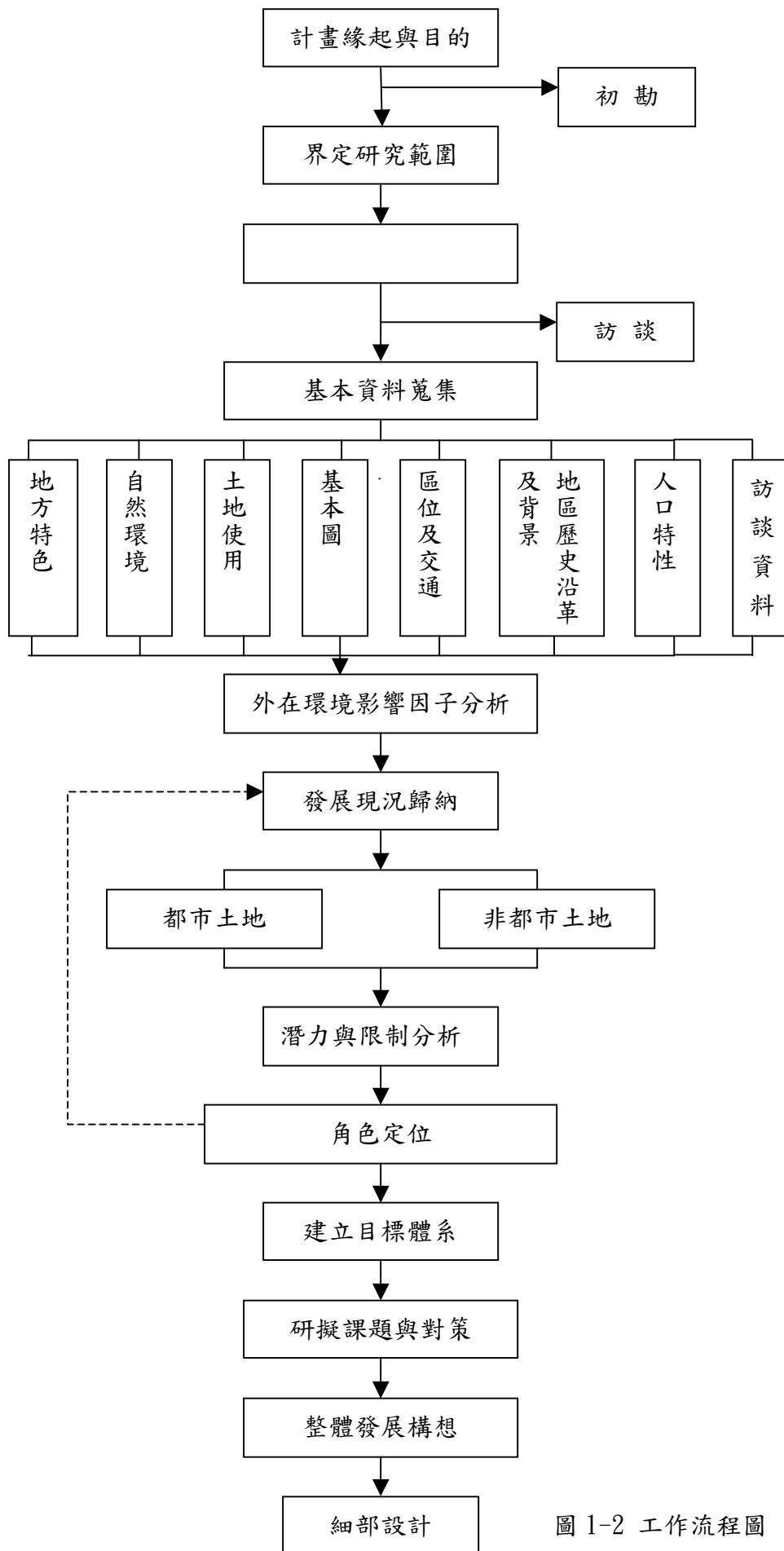


圖 1-2 工作流程圖

樂動新烏日 - 烏日鄉整體城鄉發展先期初步規劃

	日期	3/6-3/12	3/13-3/19	3/20-3/26	3/27-4/2	4/3-4/9	4/10-4/16	4/17-4/23	4/24-4/30	5/1-5/7	5/8-5/14	5/15-5/21	5/22-5/28	5/29-6/29
工作項目	工作內容													
緒論	計畫緣起與目的													
	研究範圍界定													
	工作流程及項目													
上位計及相關計畫研析	對本計畫有所指導之計畫 與本計畫相關之計畫													
資料蒐集與調查	基本圖收集及繪製													
	地區歷史沿革及背景													
	自然環境													
	區位及交通													
	人口資料													
	地方特色													
	土地使用													
	訪談資料													
外在環境影響因子分析	針對外在環境對烏日鄉產生影響因子分析													
發展現況歸納	以內部環境為主, 分為都市土地與非都市土地													
潛力與限制分析	發展潛力與限制條件分析													
角色定位	計畫區之角色定位													
建立目標體系	發展願景													
	發展目標													
課題與對策	提出課題與解決對策													
整體發展構想	提出實質整體發展構想													
細部設計	提出規劃方案													
	3d 建構、模型製作、海報													

圖 1-3 甘特圖

第二章 上位及相關計畫

第一節 上位計畫

一、國土綜合開發計畫

本計畫以烏日鄉整體城鄉空間為規劃範圍，配合生態環境永續發展的概念，調整產業區位與重大建設、交通設施等發展，以縮小區域間的差距並提升烏日鄉生活品質與經濟成長，以不抵觸國土計畫之目標為原則。

二、挑戰二〇〇八國家發展重點計畫

1. 創意文化園區之設置：結合菸酒公賣局民營化後即將閒置之酒廠活化再利用。
2. 環島鐵路(包括高鐵)觀光旅遊線。
3. 高速鐵路建設及配合重大建設提昇高鐵車站聯絡道路服務水準。
4. 各都會區輕軌整體規劃。
5. 台中都會區鐵路高架捷運化計畫。
6. 生態治河親水建設：削減洪澇災害，兼顧生態保育及多工能親水空間之營造。
7. 城鎮地貌改造：型塑地區個性的文化景觀特色與風貌。

三、中部區域計畫第二次通盤檢討(草案)

(一)台中都會區(台中市、台中縣：豐原市、潭子鄉、大雅鄉、大里市、太平市、烏日鄉、彰化縣：彰化市)核心發展區發展構想：

1. 整合相關重大建設，健全完善之高科技產業發展、商業經貿核心區。
2. 建設高機能之住宅環境。
3. 便利之陸海空之交通運輸系統。

(二)高速鐵路車站特定區計畫

1. 加速高鐵車站特定區(以工商服務及轉運中心定位)之開發建設。
2. 維持高鐵廊道兩側生產施作的交通往來便利性。
3. 都市土地分區調整(綠地、隔離綠帶等土地利用)，以降低環境負面衝擊為要。
4. 限制高鐵廊道兩側一定範圍內土地利用型態與產業。

(三)烏日鄉地區屬資源生態(重要河口生態地區)與天然災害敏感(水災)地區。

四、台中縣綜合發展計畫第一次修訂

於台中縣綜合發展計畫中，烏日鄉定位都會衛星優質居住發展帶，其發展腹地包括大里市、太平市、烏日鄉、霧峰鄉，烏日鄉位處於優質居住發展軸帶與台中與南部地區之重要聯絡樞紐上，未來區內發展策略包括：

1. 高鐵特定區之開發與建設
2. 高鐵烏日轉運中心推動計畫
3. 解決台一線筏仔溪至王田交流道路段之交通狀況
4. 爭取成功嶺部分地區之撥用
5. 精緻農業特區，增強農產品競爭力
6. 提升教育設施及品質



圖 2-1 都會衛星優質居住發展帶構想圖

第二節 相關計畫

一、城鄉風貌示範計畫

本計畫之首要工作為創造烏日鄉的城鄉風貌，藉由此類整體城鄉風貌的規劃活動，改善烏日鄉伴隨著重大建設的開發，觀光產業的轉型與周邊環境的發展等所產生之影響，並發揮當地特色，激起民眾參與的精神，建設高品質的生活環境。

二、鎮南休閒商業專用區

高鐵烏日車站專用區北有成功嶺，南有大肚溪，未來發展可能受到地形限制，而鎮南休閒專用區將成為最佳之腹地。

鎮南休閒專用區係以寬度 60 公尺園道作為主要交通動脈，向東北與 80 公尺環中路相銜接，向西南與高鐵「站四」連絡道相銜接。若東北、西南對外交通連貫之後，將能提昇高鐵台中站區對外交通之可及性。

三、台中都會區大眾捷運系統

烏日鄉屬捷運系統中的綠線，係由烏日高鐵車站經縱貫鐵路大慶車站、文心南路、台中港路、文心路、北屯路、松竹路至捷運北屯機廠。捷運系統將採高架方式興建。未來可有效提升烏日高鐵站至台中市及臺中縣其他縣市之大眾交通路網。

四、台中生活圈二、四號道路建設計畫

未來烏日高鐵聯外道路主要以省道、台 1 乙線、東西向快速公路彰濱-台中縣以及新闢之鐵路北側 30 米道路、生活圈二號、生活圈四號道路為主，除可改善烏日、大里、霧峰的交通外，並可提供台中、南投、彰化地區進出高鐵站及連接中彰、中投等快速道路的動線。

五、台中都會區鐵路高架捷運化計畫

配合高鐵通車，透過增站及高架化，將台鐵轉化為都會及區域捷運，讓台鐵轉型再生，促進車站附近都市更新、提升居民生活品質，不但消除鐵路阻隔，均衡都市發展，也消除平交道，提升鐵路交通安全。

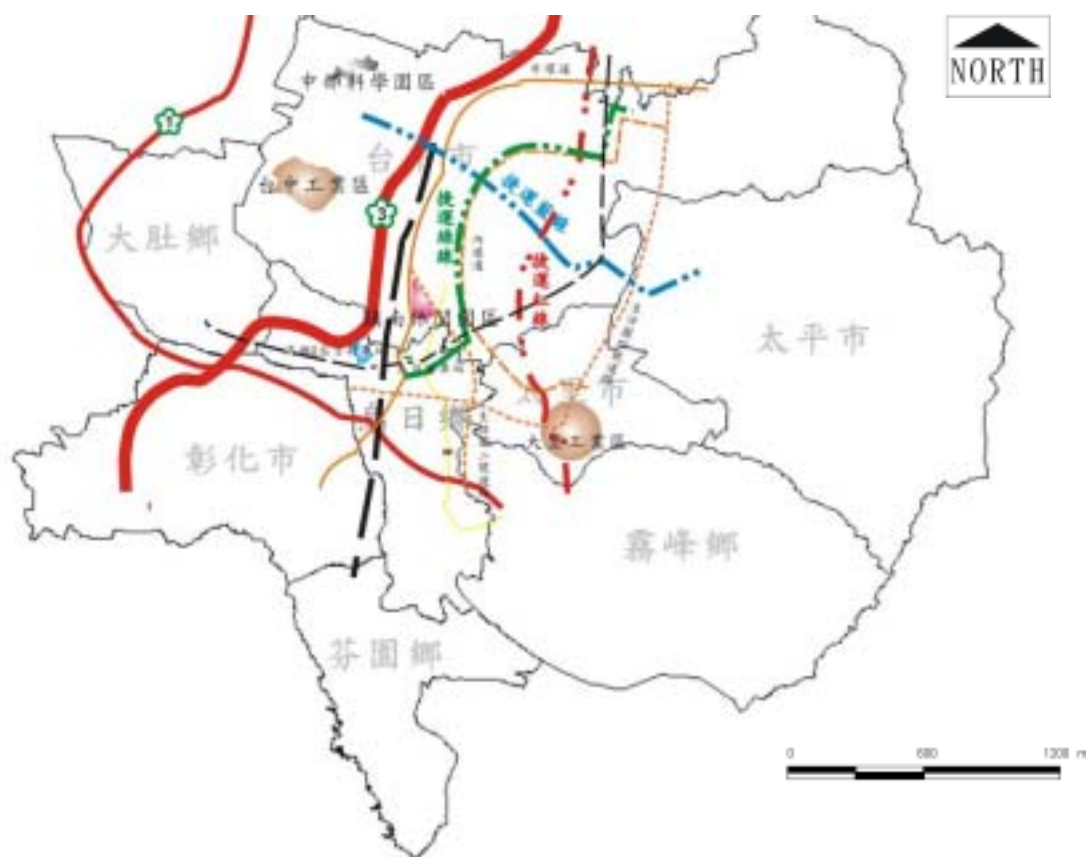


圖 2-2 相關建設與計畫位置分布圖

第三章 基本資料蒐集

第一節 歷史沿革與地方特色

一、地名沿革

烏日鄉依山傍水，景色優美，河流渠道甚多，遠望如湖，有謂地形似湖日照甚美，故開發初期稱之「湖日」，原是拍瀑拉平埔族山胞分布之地。現今的烏日鄉名沿革傳說頗多，早期說「湖日」船隻可達，有謂地形如烏鴉仰頭照日，有反哺報恩之意，而謂烏日等等，也可能為平埔族的分布地，「烏日」一語有若干種說法，有謂「烏日」是「湖日」、「凹入」的誤音，亦有考證是出於平埔族番語之譯音漢字，很可能出自平埔族語之譯音漢字。

二、地方特色

(一) 成功嶺

〔成功嶺〕曾是烏日鄉代名詞，這個地方曾經承載過一百三十餘萬年輕的生命與歷練，和一百三十餘萬個家庭及其周圍親友的記憶。〔成功嶺〕除軍事上的意義外，更是富涵著豐富的人文意義。



圖 3-1 成功嶺照

(二) 麻園頭溪溪濱公園

麻園頭溪溪濱公園是在縣府重塑整體城鄉風貌政策下，鄉長謝蒼海積極爭取經費並由縣府發包施工，於民國 91 年底完工，位於烏日橋北側、長春橋南側，園區面積 1.67 公頃。



圖 3-2 麻園頭溪濱公園照片

(三) 賞鳥樂園--大里溪堤畔及烏溪螺潭段

中彰快速道路烏日出口旁，大里溪與烏溪的交會處鳥類資源豐富，晨昏時悠閒漫步堤岸上可以發現許多野鳥在大里溪的河床及草叢中。大里溪下游有許多野鳥。常見的有大白鷺、蒼鷺、小環頸鴿、紅冠水雞、紅鳩、魚鷹、澤鷺、灰面鵟鷹等野鳥出沒其間。」



圖 3-3 烏日大橋照

(四) 烏日新地標--烏日大橋

位於台中生活圈四號線上，改善本鄉與大里市、霧峰鄉對外交通，全長 6.159 公尺，路寬 40 公尺，於 93 年 1 月 16 日通車。



圖 3-4 烏日花卉照

(五) 花卉

目前本鄉栽培面積約 5200 坪，產品全年可供應市場，主要銷售市場，臺北建國花市、臺北濱江花市、臺中縣大里假日花市，在中北部市佔有一席之地

(六) 中和紡織廠

臺灣早期經濟發展，紡織業扮演極重要角色，中和紡織廠係日治時期建廠，光復後改由工礦公司經營，民國 40 年代轉為民營，紡織業興盛時期員數達 2000 餘人，為烏日鄉提供莫大就業機會。民國八十年以後紡織業榮景不再，遂經將一半的廠房用地，自辦重劃改建為住宅商店。民國八十六年逐步將機器設備移到泰國設廠。



圖 3-5 中和紡織廠照

(七) 烏日啤酒廠

烏日啤酒廠盛產聞名國際的「臺灣啤酒」，民國 57 年啟用後迄今，從原料、水質、製程到成品，都經過嚴格的品質管制，近年來研發成功且暢銷的「金牌啤酒」更獲得極佳的口碑與聲譽。該廠為配合推廣在地產業文化特色，積極推廣行銷，於 93 年 6 月 5 日起展售中心正式啟用開，未來也將規劃啤酒文物展示館促銷啤酒文化與參觀活動。



圖 3-6 烏日啤酒廠照

第二節 自然環境

一、地形地勢

烏日鄉之地形，大致為 0~100 公尺範圍內，大部份屬台中盆地，地勢平坦，另一小部份稍隆起的為西北角成功嶺所屬之大度山台地及南邊部份之八卦山台地。

烏日鄉以大里溪為界，可分為溪南、溪北兩部份，溪北地勢稍高，現全鄉約有 60%以上人口居於此區，其西北部為大度山之一部份，坡度稍陡（約 15%），溪南地勢低窪，故常有水患。

二、土壤

烏日鄉境內大部份區之土質為現代沖積層，其組成物質為各流域露出岩層碎屑，以及因潮汐與季風自河流沖刷帶來的漂砂，為農業生產重地，另一部份為上新世紀之砂岩頁岩層；平原部份之土壤為礫石及黏土。

三、氣候

(一)氣溫：受地形景響頗為顯著，山地丘陵多南北走向，氣溫受此影響，屬亞熱帶氣候，全年平均溫度 23°C 左右，一月平均溫為 16°C 左右，而七月平均溫度則介於 26 至 28°C 之間。

(二)雨量：由於位於台地背風坡，因此雨量稍少，平均年雨量在 1600 公厘左右，降雨量受季風影響，四季變化不一，雨量集中於夏季 6~8 月，西南季風期內雨量較為豐沛，冬季東北季風盛行期間雨量較少，較為乾旱，全年平均降雨量約 175 公釐，以四至八月為雨季。

(三)季風：本地區之氣候受季風影響很大，雨量之因素幾乎受季風決定東北季風盛行，乾燥雨量不豐。

四、水資源

烏日鄉溪流甚多，有烏溪主流及其及支流大里溪、貓羅溪、筏子溪等，均列為台灣之主要河川，其中位於本計畫內者有大里溪及其支流旱溪，大里溪水系為烏溪中遊之一大支流，其重要水源有大坑溪、廓子溪、旱溪、頭汴坑溪、草湖溪及乾溪等六大支流，均發源於大橫屏山淺山區，分別注入台中盆地，先後匯入大里溪後，西流至烏日鄉注入烏溪。

第三節 人口特性

以烏日鄉民國 76 年至民國 95 年間人口資料為基礎，並將鄰近鄉市鎮相關人口資料納入參酌，分析其人口特性；並依據分析之資料預測烏日鄉未來人口數，用以提供未來各項建設計畫所需之參考基準。

一、人口成長

人口成長包括自然成長及社會成長，藉以可以預測未來的人口數，由這些數值可以掌握一個都市的發展狀況，更進一步探討各項建設需求或需改善之處，以謀求其發展。

(一) 烏日鄉

烏日鄉在民國 76 年時人口為 52,894 人，至 95 年時為 67,065 人，歷年來皆維持正成長的趨勢。成長率 88 年為一分界點，88 年以前烏日鄉的人口成長率起伏大，88 年以後則是連續七年成長率低於 1%，直到 95 年回升至 1% 以上，烏日鄉在本縣屬「中度成長地區」，由於本鄉鄰近台中市，聯外交通便捷，受台中市都市人口擴張的影響，有成為大台中都會區外圍衛星市鎮的趨勢。

(二) 鄰近地區

根據烏日鄉及鄰近地區人口數表，彰化市、烏日鄉與大里市屬人口正成長之地區。其以大里市之人口成長較為明顯，因大里市鄰近台中市的市中心區且為台中市之都市型衛星市鎮；烏日鄉以及彰化市則成長較為緩慢，其因為烏日鄉與彰化市與台中市的密切程度還不及大里市與台中市的密切程度。

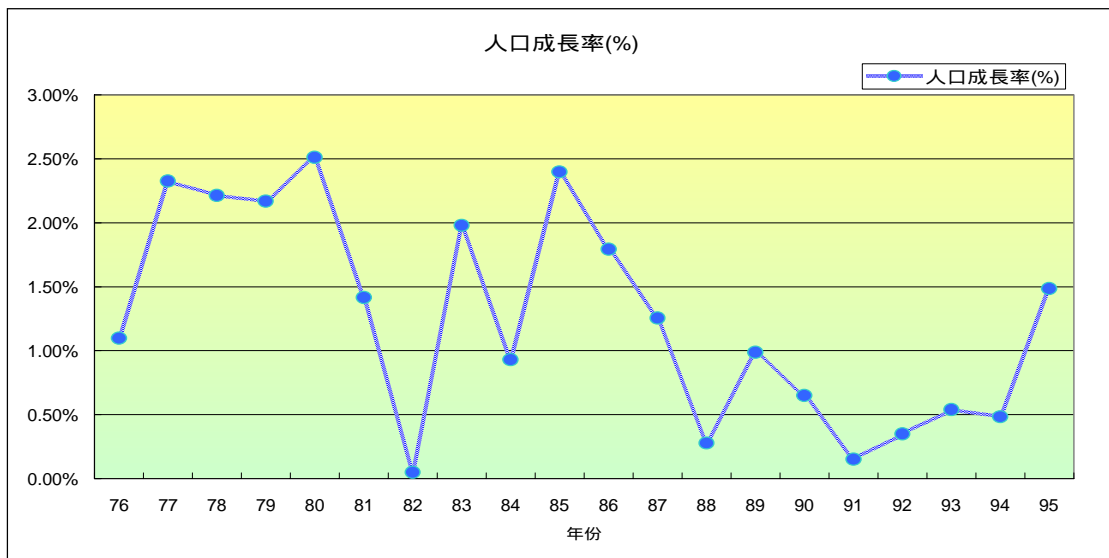


圖 3-7 烏日鄉民國 76 年至民國 95 年人口成長比較圖

表 3-1 烏日鄉民國 76 年至民國 95 年人口成長比較表

年份	男	女	合計	人口成長率 (%)
76	27603	25261	52894	1.10%
77	28298	25826	54124	2.33%
78	28908	26413	55321	2.21%
79	29518	27003	56521	2.17%
80	30194	27746	57940	2.51%
81	30538	28222	58760	1.42%
82	30640	28148	58788	0.05%
83	31185	28766	59951	1.98%
84	31429	29078	60507	0.93%
85	32200	29785	61958	2.40%
86	32737	30332	63069	1.79%
87	33102	30785	63860	1.25%
88	33187	30850	64037	0.28%
89	33408	31260	64668	0.99%
90	33514	31574	65088	0.65%
91	33559	31627	65186	0.15%
92	33610	31803	65413	0.35%
93	33737	32028	65765	0.54%
94	33841	32242	66083	0.48%
95	34270	32795	67065	1.49%

表 3-2 烏日鄉及鄰近地區 92 年至 96 年 1 月底人口成長率表

年度		92	93	94	95	96(1月底)
地區	項目					
台中縣	總人口數	1,520,376	1,527,040	1,533,442	1,543,436	1,543,719
	自然增加率	0.55	0.56	0.41	0.38	0.37
	社會增加率	0.26	-0.01	0.12	0.52	-0.19
	總增加率	0.81	0.55	0.53	0.90	0.18
烏日鄉	總人口數	65,413	65,765	66,083	67,065	67,113
	自然增加率	0.57	0.88	0.39	0.52	0.28
	社會增加率	0.34	-0.44	-0.73	1.61	0.43
	總增加率	0.90	0.44	-0.33	2.14	0.72

霧峰鄉	總人口數	65,188	64,957	64,747	64,627	64,589
	自然增加率	0.26	0.49	0.37	0.22	0.26
	社會增加率	-0.71	-1.45	-0.57	0.17	-0.85
	總增加率	-0.44	-0.95	-0.20	0.39	-0.59
大里市	總人口數	181,308	184,164	186,818	189,945	190,051
	自然增加率	0.43	0.65	0.49	0.43	0.49
	社會增加率	1.03	1.83	0.71	1.04	0.07
	總增加率	1.46	2.48	1.20	1.47	0.56
彰化市	總人口數	233,435	234,308	234,493	235,322	235,406
	自然增加率	0.64	0.46	0.54	0.57	0.37
	社會增加率	0.53	-0.54	-0.01	0.09	-0.01
	總增加率	1.17	-0.08	0.53	0.66	0.36

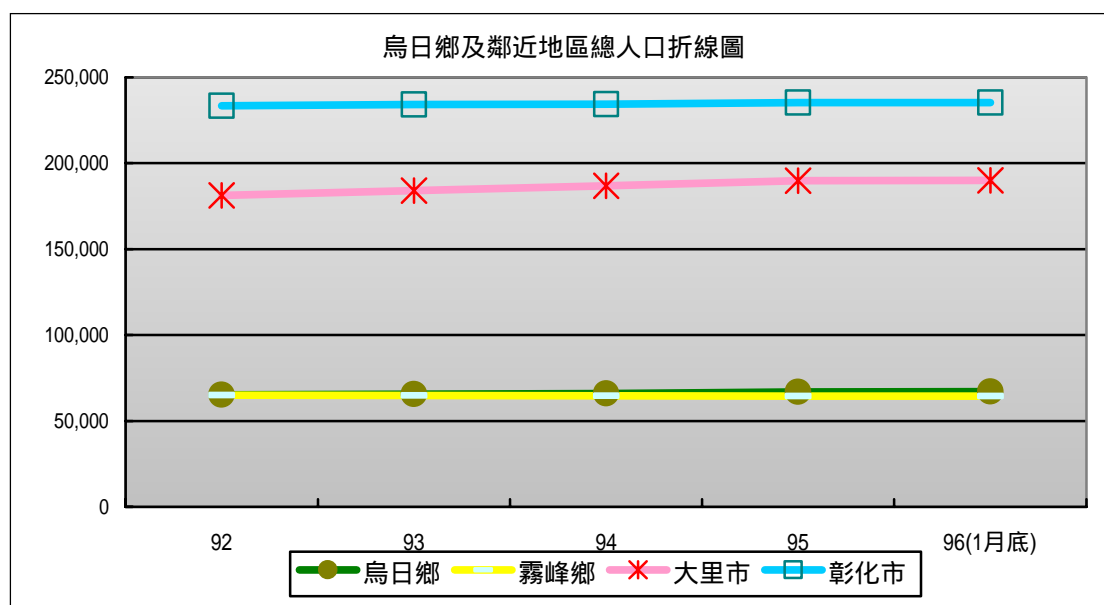


圖 3-8 烏日鄉及鄰近鄉市 92 至 96 年 1 月總人口折線圖

二、人口分布

依民國 96 年 3 月底人口資料統計，烏日鄉轄內現有 16 村 18794 戶，全鄉人口統計約 67199 人。本鄉人口主要集中於北部的幾個村子包括九德村、烏日村、仁德村等，其中以九德村人口最多達 15035 人，其次是烏日村人口達 8688 人。

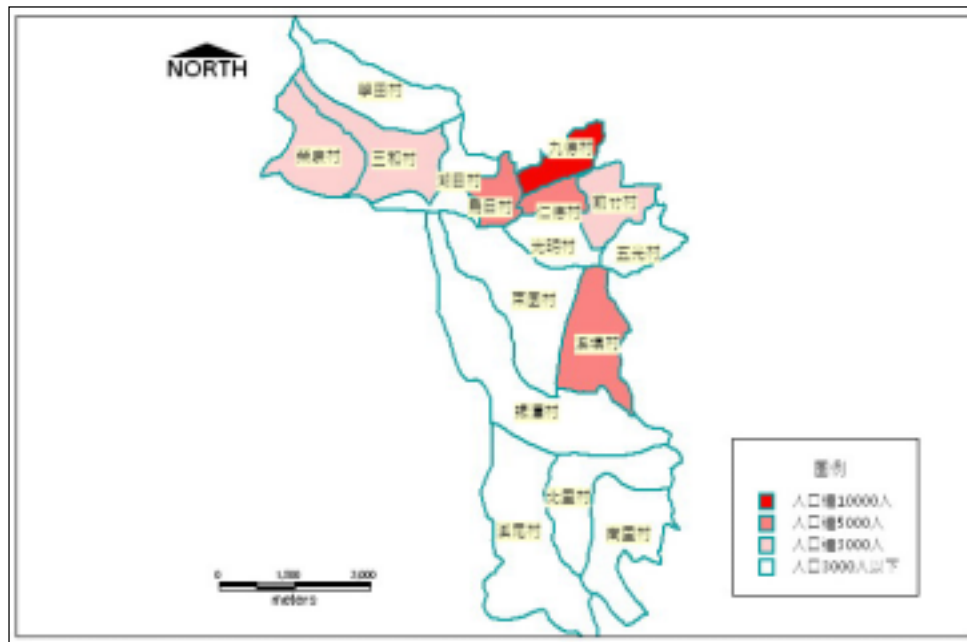


圖 3-9 烏日鄉人口集中地區示意圖

第四節 區位及交通運輸

一、現有烏日都市計畫區發展現況

- (一) 高速鐵路用地：原計畫劃設高速鐵路用地面積3.46公頃。
- (二) 鐵路用地：原計劃設鐵路用地面積16.16公頃，為現有縱貫鐵路，聯絡南北之交通，現已開闢面積8.82公頃，開闢率為54.58%。
- (三) 道路用地：原計畫劃設道路用地面積101.90公頃，聯外道路之一號(台一二甲)、二號道路目前已開闢或部份開闢，區內道路系統除現有市街地外其餘大部份均尚未開闢，現已開闢面積計62.44公頃，開闢率為61.28%。
- (四) 聯外道路系統

本鄉對外聯絡道路主要有東西向台 1 乙省道通往大肚鄉、台中市及彰化縣，南北向有台 74 號省道（彰濱快速道路）及中 127 號縣道（光日路及太明路）通往彰化市、台中市南屯區及霧峰鄉，而中山高速公路穿越本鄉東北部並設有王田交流道；未來第二高速公路興建完成後則通過本鄉中部並設有烏日交流道，因此對外交通便利。

(五)地區道路系統

在鄉內道路系統方面，主要以台1乙省道及中127號縣道為主，道路系統主要呈網狀。受到地理環境影響，大里溪、大肚溪、旱溪、烏溪等均穿越本鄉，將本鄉分隔成溪北及溪南兩區，主要道路均興闢於溪北區，而溪北與溪南兩區僅靠溪南路聯繫，因此交通不便影響了溪南地區之發展甚鉅，且溪南路交通經常癱瘓造成民眾通行不便，因此短期內宜針對溪南對外道路系統尋求解決之道，以加速溪南地區之發展。

(六)大眾運輸系統

本鄉在公路運輸方面，主要有台中市公車、仁友客運、及豐原客運負責本鄉旅次運輸，其中又以通往台中市及彰化縣市的旅次最多。

在鐵路運輸方面，縱貫鐵路台中線通過本鄉，並在鄉內設有烏日、成功兩火車站。未來高速鐵路及台中都會區捷運支線皆經由本鄉，其中高鐵將在本鄉三和村設站，預期上述大眾運輸系統完成後，將可帶動本鄉的發展。

(七)主要道路服務水準

在聯外主要道路之服務水準方面，烏日鄉境內有台1乙省道經過，其服務水準屬擁塞之層級。

台1乙省道成功嶺至沙田路一段428巷路段假日的服務水準較平日差，由於過於鄰近王田交流道，因此路段上的車流量過大，加上路口時相、週期等因素，亦造成鄰近路口路段中行車阻塞。

二、擴大及變更烏日都市計畫區發展現況

(一)道路交通用地：

擴大計畫區內之主要道路有五光路、光明路與溪南路，均為區內對外之聯絡道路，其次為復光巷、五中巷與興農巷等，屬於聚落間之聯絡道路，其次為現有之農路，現有道路用地5.12公頃。

(二)道路交通現況：

就擴大計畫範圍內目前之道路系統現況，茲分述如下：

1. 五光路：由北往東斜本鄉，其中中山路至溪南橋段屬縣127號道路，溪南橋至鄉界段屬中103號道路，為本鄉往大里之聯外道路，目前已拓寬為15公尺。
2. 溪南路：由溪南橋起往南至鄉界，屬縣127號道路，為本鄉通往霧峰之聯外道路，目前已拓寬為20公尺。
3. 區內聯絡道路：主要現有聚落內之既成道路，除供聚落內部交通外，為聚落與聚落間之聯絡道路，由於均為現有之既成道路，缺乏整體規劃，彎延曲折且路面狹小，易生事端。

第五節 產業活動

產業規模分析

由歷年的各級產業人口來看，將烏日鄉與鄰近之大里市、霧峰鄉做一比較。

(一) 一級產業

1. 烏日鄉

烏日鄉的農戶人口約 1 萬 3 千多人；至於林業、漁業則甚少從業人員，而在畜牧業的發展方面，目前以豬隻的飼養為大宗，其數量計有 20,155 隻，佔全縣排名的第 3 位。

此外，烏日鄉所生產的農作物，以稻米的生產面積最廣（2524 公頃），每公頃的產量達 5021 公噸，位居全縣的第二位，而在其他作物方面，以蔬菜類最為重要，西瓜是其中產量最大者，而果品中的鳳梨、荔枝、其他果品方面產量較多。

2. 大里市

大里市的一級產業發展以農業居多，農戶人口約 1 萬多人；至於林業、漁業方面，則甚少從業人員；而在畜牧業的發展方面，目前以豬隻的養殖為主，而其所生產的稻作，與民國 85 年比較，有減少的趨勢，目前年產量為 4860 公噸，其他的農作物，以果品最為重要，各類果品均有生產，其中以荔枝為大宗，其次為香蕉，目前年產量為 1565 公噸。

3. 霧峰鄉

霧峰鄉的一級產業發展以農業居多，約有農戶 2 萬人左右；至於林業、漁業則甚少從業人員，在畜牧業的發展方面，目前有豬隻 16,001 隻，為主要的牲畜養殖種類，而羊的飼養數量也多達 605 隻。

(二) 二級產業

目前台中縣境內位於都市土地之工業區平均使用率約為 63.91%，而使用率達 70% 以上之鄉鎮市包括豐原市、潭子鄉、大雅鄉、石岡鄉、烏日鄉、大肚鄉、霧峰鄉及大里市等，主要位於中心都市(台中市)之衛星市鎮；使用率未達 50% 之鄉鎮市為大甲鎮、后里鄉、神岡鄉、新社鄉、大安鄉及太平市等，主要為離中心都市較偏遠之鄉鎮。

以下就烏日鄉、霧峰鄉、大里市做一比較分析。

1. 烏日鄉

烏日鄉因有高速公路王田交流道經過，因此對於二級產業之發展幫助頗大，至民國八十三年二月底止，烏日鄉共有大型工廠 647 家，而現有登記之工廠家數為 667 家，各類工廠以機械設備製造修配業為大宗，計有 180 家，其次為金屬製品製造業，計有 127 家，可稱得上是地方發展之主要動力；本鄉的工業區分布，以都市計畫區內工業區為主，至民國 89 年底為止，面積共為 49.34 公頃。

2. 大里市

大里市的工業區多位於都市計畫區內，至民國 89 年底為止共有 94.79 公頃，為本發展帶中面積最大者，其中大里工業區屬於綜合性工業區，現有廠家 286 家，至民國 89 年底為止大里市登記之工廠家數為 1824 家，各類工廠以機械設備製造修配業為大宗，計有 520 家，其次為金屬製品製造業，計有 431 家。

3. 霧峰鄉

霧峰鄉的工業區多分布於都市計畫區內，共有 23.11 公頃。登記之工廠家數為 496 家，以機械設備製造修配為大宗，其次為金屬製品製造業。

表 3-3 工業區面積占台中縣比例比較表

種類	都市土地(工業區)					非都市土地(工業區)		
	計畫區	面積(ha)	編訂名稱	編訂面積	%	編訂名稱	編訂面積	丁種建地
烏日鄉	烏日	49.34	-	-	2.56	-	-	-
大里市	大里	48.63	-	-	4.91	大里	38	-
	大里塗城	46.16	-	-		-	-	-
	小計	94.79	-	-		-	-	-
霧峰鄉	霧峰	23.11	-	-	1.2	-	-	-
台中縣	合計	1930.62	-	158		-	404	738.46

資料來源：本組整理

(三) 三級產業

烏日鄉之三級產業之發展在未來仍十分具有發展潛力，因未來烏日鄉之發展建設將以交通建設為重，在方便的交通條件下，三級產業之發展勢必無可限量。

第六節 土地使用

一、都市土地

(一) 現有烏日都市計畫區發展現況

1. 土地使用：

- (1)住宅區：原計畫面積 132.81 公頃，現有住宅的分布大致沿著中山路、新興路兩側發展，新建住宅區則大多集中在明道中學附近，五號道路(中華路、信義街)兩側，現已使用面積 102.51 公頃，使用率為 77.91%。
- (2)商業區：原計畫面積 8.33 公頃，目前計畫區之商業使用以鐵路烏日站前三民路一帶及中山路兩側為主要發展，現已發展使用面積為七·九四公頃，使用率為 95.32%，本區之商業規模均不大，主要以零售及個人服務業為主，供應當地居民日常生活所需，較高級品則仰賴台中市供應。
- (3)工業區：原計畫面積 49.73 公頃，現已發展使用面積 46.22 公頃，使用率為

92.94%，本計畫區之工業發展主要以大型工廠為主，計有台鐵鋼樑廠、中興啤酒廠，中和紡紗廠、金永勝工廠等，這些大型工廠雖為本鄉帶來就業機會及稅收，卻因站地面積廣大彼此相近，且位於市中心，造成商業區之發展受限及鄰里間交通受阻，同時又有環境污染及交通運輸問題。

(5)保存區：原計畫面積 0.10 公頃，為現有之廟宇予以保留劃設，現被開發使用，使用率為 100%。

(6)農業區：原計畫面積 108.57 公頃，除現有農家及小型工廠散布其中外，現況大多維持農業使用。其餘土地使用內容參照表 3-30。

表 3-4 現有烏日都市計畫土地使用面積分配表

項目		現有計畫面積 (公頃)	重測後面積(公頃)	誤差面積(公頃)	百分比 1(%)	百分比 2(%)	備註
一般使用分區	住宅區	134.86	132.81	-2.05	24.82	35.34	
	商業區	8.29	8.33	+0.04	1.56	2.22	
	工業區	49.08	49.73	+0.65	9.29	13.23	
	購物專用區	5.00	5.06	+0.06	0.95	1.35	
	保存區	0.11	0.10	-0.01	0.02	0.03	
	農業區	102.49	108.57	+6.08	20.29	-	
公共設施用地	機關	20.98	22.06	+1.08	4.12	5.87	
	加油站	0.24	0.21	-0.03	0.04	0.06	
	國小	10.28	10.29	+0.01	1.92	2.74	
	國中	7.00	6.85	-0.15	1.28	1.82	
	高中	3.54	3.47	-0.07	0.65	0.92	
	公園	6.98	6.26	-0.72	1.17	1.67	
	兒童遊樂場	2.28	2.31	+0.03	0.43	0.61	
	綠地	0.06	0.02	-0.04	0.00	0.01	
	停車場	1.46	1.50	+0.04	0.28	0.40	
	市場	1.33	1.27	-0.06	0.24	0.34	
	變電所	0.83	0.77	-0.06	0.14	0.20	
	污水處理廠	1.65	1.21	-0.44	0.23	0.32	
	自來水事業用地	0.79	0.92	+0.13	0.17	0.24	
	抽水站	0.07	0.09	+0.02	0.02	0.02	
	人行廣場	0.95	1.00	+0.05	0.19	0.27	
	計畫道路	107.71	101.90	-5.18	19.04	27.12	
鐵路	15.52	16.16	+0.64	3.02	4.30		

	高速鐵路	3.46	3.46	+0.00	0.65	0.92	
	河川	53.13	48.22	-4.91	9.01	-	
	墓地	3.11	2.59	-0.52	0.48	-	
	合計	541.21	535.16	-6.05	100.00	100.00	

(二)擴大及變更烏日都市計畫（第三次通盤檢討）

1. 住宅區：

原面積 132.81 公頃，本次檢討，變更部分農業區、機關、公園、變電所、河川及道路為住宅區，並變更部分住宅區為公園、兒童遊樂場、綠地及道路用地等，檢討結果，原計畫區共劃設住宅區面積 188.87 公頃，分為四個鄰里單元，住宅區依區位特性與發展構想，劃分為四種類型，各予不同強度之管制。

2. 商業區：

原面積 8.33 公頃，本次檢討，變更部分住宅區、農業區、墓地及道路為商業區，變更部分商業區為機關用地，檢討結果，原計畫共劃設商業區面積 9.52 公頃，並依區位特性與發展構想，劃分為二種類型，各予不同強度之管制。

3. 工業區：

原面積 49.73 公頃，本次檢討變更部分工業區為綠地，另變更部分農業區為工業區，檢討結果共增加工業區面積 0.47 公頃，檢討後總面積共 50.20 公頃，而為提高居住環境品質，本計畫之工業區均指定為乙種工業區。

4. 購物專用區：

本次檢討維持原計畫於大里溪與旱溪交口北側所劃設購物專用區一處，面積 5.06 公頃。

5. 保存區：

原計畫區於寶林寺現址劃設為保存區，本次檢討維持原計畫，面積 0.10 公頃。

6. 宗教專用區：

本次檢討配合前竹村天后宮現址及溪南地區東女慈聖宮現址，予以檢討變更及規劃為宗教專用區，檢討後劃設宗教專用區一處，面積 0.80 公頃。

7. 農業區：

原計畫區面積 108.57 公頃，本次檢討因原計畫區各土地使用多已飽和變更部分農業區規劃為二處鄰里單元，以解決計畫區居民對各項土地使用之需求，另除依實際需要變更者外，於原計畫區西側筏子溪旁尚保留部分農業區，檢討後面積共計 2.42 公頃。



3-10 擴大及變更烏日都市計畫(第三次通盤檢討)圖

二、非都市土地



圖 3-11 烏日鄉非都市土地使用圖

烏日鄉非都市土地共計 2098.50 公頃，其中以特定農業區的 1662.96 公頃為最多，佔非都市土地之 79.25%，其次為特定專用區的 263.33 公頃，佔非都市土地之 12.25%；其餘為山坡地保育區及鄉村區。

目前烏日鄉之非都市土地大多為農業使用或是零星工廠散佈其中，加上對外交通較為不便，相較於溪北地區全區進入都市計畫而言，雖屬於發展較落後之地區，但卻也保留了相當多的自然風貌。

第七節 訪談資料整理

◎議題一：目前烏日鄉大里溪以南屬於非都市計畫區，您認為未來變更為都市計畫區是否合宜？為什麼？請說明之

(一) 贊成(佔 92%)

1. 溪南村工廠凌亂且造成污染，希望變更為都市計畫區後能夠改善，或者能匯整成工商綜合區。
2. 公共設施不足與自然環境阻隔希望變更後能連貫溪北地區並引進人口。
3. 舊市區沒落望可藉由都市計畫規劃溪南地區擴大腹地促進發展。

(二) 不贊成者(佔 8%)

1. 人口數未達最大人口數變更為都市計畫區沒有開發價值。
2. 溪南大部分都是農業區，且地價較便宜又有河川可排放廢水而導入許多工廠進駐，故沒有規劃的必要。

◎議題二：您覺得現階段烏日鄉到鄰近鄉鎮市的交通方便嗎？而烏日鄉內部的交通您認為有問題嗎？問題為何？

(一) 方便(佔 89%)

1. 高鐵的引進以及包含中山高、二高之交流道，以及中彰快速道路、鐵路、省道等各種聯外道路。

(二) 不方便(佔 11%)

1. 塞車問題嚴重，主因為上下班與上下課時間，造成交通混亂。
2. 往台中市的部份尚未有更便利的交通設施。

(三) 其他意見

1. 河川阻隔造成溪南與溪北無法串聯必須繞道。
2. 產業道路多，過於狹小，且新舊道路標示不明造成混亂。
3. 大眾運輸設施不足，上下班時段交通混亂。

◎議題三：您認為烏日的舊火車站是否有保存的價值？為什麼？而您對烏日舊火車站及周邊地區未來的發展有何看法？

(一)有保存價值(佔 42%)

1. 歷史及紀念價值，可呈現昔日風采與懷舊景觀。
2. 若烏日發展觀光可為景點之一。

(二)沒有保存價值(佔 58%)

1. 不算是古蹟且文化價值比較低也沒有指標性。
2. 有新車站後，舊車站佔用土地過於浪費。

(三)其他意見

1. 將鋼樑廠及啤酒廠遷移讓出土地以供發展需求。
2. 鐵路高架化後配合鋼樑廠、啤酒園區、以及聯勤的區域做一整合性的規劃。
3. 加強維修維護舊站，讓現代化都市發展移往新地區，讓烏日鄉成為現代與傳統並存的觀光商圈。

◎議題四：對於鄉內有七大河川匯集於此，您認為河川對烏日鄉整體發展是助力還是阻力？為什麼？

(一)助力(佔 16%)

1. 河川可視為自然的觀光資源，可發展成親水公園或做成類似河濱公園的形貌等特色景觀，有助於風景保存。

(二)阻力(佔 58%)

1. 河川切割使土地零星且交通不便
2. 河川帶來的水患、髒亂、污染對烏日帶來打擊

(三)其他(佔 26%)

1. 河川的主要問題都在於切割鄉內土地阻隔交通，以及水患污染，但若能整治規劃又能成為一種觀光資源，可成為烏日的特色之一。

◎議題五：高鐵 2007 年通車後烏日鄉(非高鐵站區周邊)土地及房地產價格是否變動？請就個人實務經驗及實際案例說明之

(一)價格有變動(佔 87%)

1. 大多都是溪南地區農地漲價，漲幅約 1~6 萬
2. 高鐵附近的商業區及住宅區漲幅較大。

(二)價格並無影響共(佔 13%)

1. 溪尾村地區距離烏日高鐵站很遠，中間又有河川阻隔，因此高鐵通車之後此區的土地及房地產價格並沒有影響。
2. 高鐵的四周為高速公路、筏子溪及台鐵圍繞，可向外發展的空間不大，可影響的效應範圍完全被人為與自然的東西侷限，所以效應不大。

◎議題六：高鐵 2007 年通車後高鐵特定區內及鄰近多少公里範圍內土地及房地產價格可能產生明顯的變動?(1~5)而就此範圍土地及房地產價格變動之差異性，請就個人實務經驗或者實際案例說明之

1. 影響範圍約在 3 公里以內，越靠近車站漲幅越大。
2. 土地價格變動較大，房地產較小，大致上的變動都是緩慢的。
3. 高鐵特定區及鎮南休閒區影響較大，溪尾村等較遠離地區幾乎無影響。

◎議題七：高鐵建設 1990 年代宣佈進場後投資套牢投資者，您是否感受到高鐵通車後可能帶來解套的契機?請舉例說明之

(一)是(佔 42%)

1. 土地價格的上漲
2. 通車後引入人潮將會帶來契機

(二)否(佔 42%)

1. 時間過長，使得有些建商貸款投資，皆因為無法負荷利息而投資失敗，導致許多人套牢而無法解套。
2. 高鐵附近沒有建設，無法吸引人潮及投資。

(三)其他(佔 16%)

1. 對房地產不了解，因此對於是否投資套牢者有無解套部份不清楚。

◎議題八：高鐵 2007 通車後您認為對烏日鄉哪一區位的土地開發較有明顯的效應產生?分北中南東方位說明之。

(一)北區-高鐵附近地區(佔 43%)

高鐵站周邊影響最明顯，並且與台中市南屯區呼應。

(二)東區(佔 10%)

與鎮南休閒區配合影響

(三)中區(佔 13%)

重劃效應與建案的配合影響，且公共設施較完善。

(四)西、南地區(佔 10%)

高鐵通車後，溪南地區的土地開發就變的比較容易看見。

(五)無明顯效應(佔 24%)

在南來北往之過客感受下，烏日只是中繼站。

◎議題九：您心中所期盼未來的烏日鄉，請用簡短幾個字或幾句話形容。為什麼?

(一)整體性的規劃將烏日變成交通方便、工商發達、環境優美的地方，並透過分區的手段，讓住宅區寧靜、商業區繁榮，而非隨意開發造成新的環境污染。

(二)期待台中縣市合併規劃，讓烏日成為台中市的居住生活圈

第四章 外部環境影響因子分析

第一節 影響因子選定

藉由基本資料收集之史料跟文獻，我們可以得知烏日鄉的發源所在地，並了解其後續發展的過程與情況。

而因為高鐵的進駐，使得區域結構產生變化，故藉由檢視過去重要之交通建設與人口之關係，並針對周遭環境現階段或未來可能影響烏日鄉整體發展的建設或計畫，配合上位計畫的指導性原則做檢討與分析。

一、過去重要交通建設

- (一)中山高速公路(國道1號)
- (二)福爾摩沙高速公路(國道3號)

二、周邊地區發展影響分析

- (一)都會衛星居住發展帶-太平、大里及霧峰
- (二)台中市南屯區

三、周邊地區相關建設與計畫影響

- (一)鎮南休閒專用園區
- (二)台中都會區大眾捷運系統
- (三)台中都會區鐵路高架捷運化計畫

第二節 鄉內過去重要交通建設

一、過去重要交通建設興闢年間人口變化

- (一)中山高速公路(國道1號)

配合蒐集烏日鄉各個已建成的重大建設之建設時程及完工時間，並且蒐集烏日鄉各村里歷年來的人口數，然後將重大建設與村里人口數結合來做一探討，藉以了解兩者之間互相影響的程度，探討烏日鄉重大建設的發展與建成，是否會帶來人口的聚集，以及成長的幅度及效應，提供目前高鐵進駐後所產生的效應及影響作參考。



圖 4-1 烏日鄉聯外交通系統圖

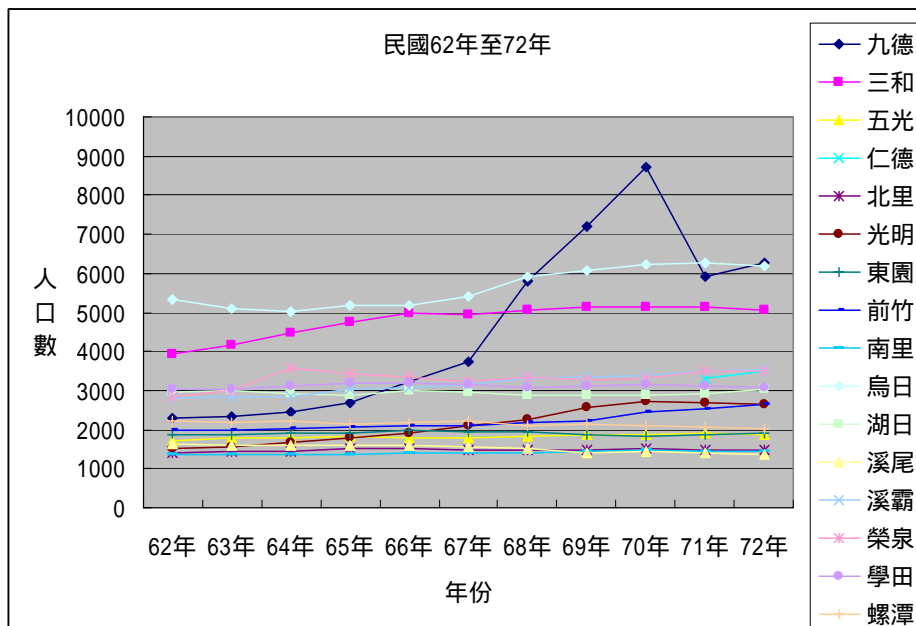


圖 4-2 中山高速公路 67 年通車之前後五年烏日鄉各里人口折線圖

資料來源：烏日鄉誌

中山高速公路（國道 1 號）最接近烏日鄉之交流道為王田交流道，位於大肚鄉與烏日鄉交界處，由上圖中，中山高速公路於民國 67 年完工，在完工後的幾年，烏日鄉中的部份村里已經有明顯的人口成長了，例如：九德村、三和村、光明村、溪埧村、榮泉村等，皆有人口的成長，有的村里甚至成長近一倍以上。

(二)福爾摩沙高速公路（國道 3 號）

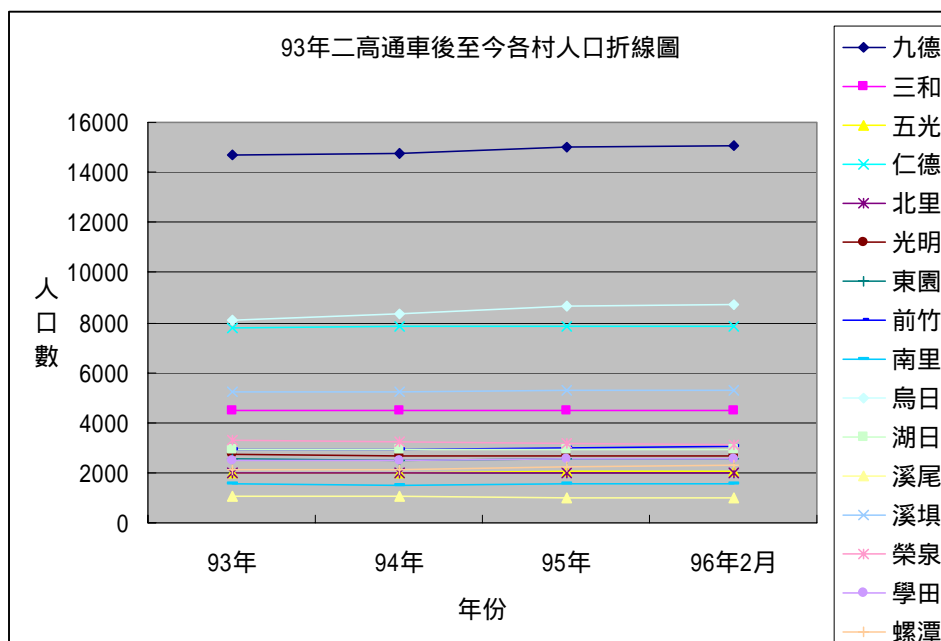


圖 4-3 國道 3 號 93 年全線通車後至今烏日鄉各村里人口折線圖

資料來源：烏日鄉誌

反觀歷時 16 年時間建設的福爾摩沙高速公路（國道 3 號），於民國 93 年全線通車，其中國道 3 號路線經過烏日鄉溪南地區，並設置烏日溪南交流道於此，由圖表中可知，於烏日溪南交流道的村里人口數雖有成長，但成長速度明顯緩慢。

二、小結

根據上述的資料分析，以往的重要交通建設，在過去交通不甚便利的時期，或許是人口能夠聚集的重要因素之一，但近年來隨著時代變遷，旅次特性與區域結構的改變，目前重大交通建設或設施對人口遷移所能產生之拉力效應似乎已無法發揮，並且可能造成反效果，因為交通便利形成推力，造成烏日鄉資源外流的現象。

第三節 烏日鄉周邊地區發展影響分析

一、與周邊地區關係

都會衛星居住發展帶 - 太平市、大里市、霧峰鄉、烏日鄉

根據台中縣綜合發展計畫顯示此四者屬於發展性質較相近，而烏日鄉溪北屬於優質居住發展軸帶的區域，但是對於溪南的地區似乎沒有一個比較具體的發展模式指標。



圖 4-4 都會衛星優質居住發展帶位置示意圖

(一)人口因素

1. 都會衛星居住發展帶

都會衛星居住發展帶包括太平市、大里市、霧峰鄉、烏日鄉四個鄉市，為台中縣各發展帶人口最多的地區，除太平市屬於人口快速成長地區之外，大里市和烏日鄉屬於人口穩定成長地區，霧峰鄉因為本身條件限制與發展模式為人口外流地區，而根據綜發以世代生存法，並加入中科、高鐵與二高通車等…。將台中縣各鄉鎮作未來人口之預測。

民國 110 年的預測人口，烏日鄉人口為 73981 人，比照現階段烏日鄉民國 96 年 1 月人口為 67113 人，成長率為 10.23%，反觀其太平與大里市，96 年 1 月人口為 171168 人和 190051 人，民國 110 年人口預測已達 208923 人與 221528 人，成長率為 22.06%與 16.56%，故雖說整體都會衛星居住發展帶屬於較適宜居住的地區，但實際上人口還是以大里與太平市為主要的聚集地。



科技商業核心發展帶			藍色經貿轉運發展帶			都會衛星優質居住發展帶		
鄉鎮別	戶數	人口數	鄉鎮別	戶數	人口數	鄉鎮別	戶數	人口數
豐原市	46320	164041	清水鎮	23563	85720	大里市	56798	190051
神岡鄉	16714	64198	沙鹿鎮	20734	77345	太平市	51593	171168
潭子鄉	29519	96516	梧棲鎮	15048	53791	烏日鄉	18767	67113
大雅鄉	24486	87071	大肚鄉	15041	55880	霧峰鄉	17863	64589
總計	117039	411826	龍井鄉	19156	71476	總計	145021	492921
			總計	93542	344212			
複合觀光休閒發展帶			綠色生態觀光發展帶					
鄉鎮別	戶數	人口數	鄉鎮別	戶數	人口數			
大甲鎮	20605	79551	東勢鎮	16434	55165			
外埔鄉	8160	31672	石岡鄉	4593	16182			
大安鄉	5093	20785	新社鄉	7070	25859			
后里鄉	14052	54606	和平鄉	4508	10940			
總計	47910	186614	總計	32605	108146			

圖 4-5 台中縣各發展帶人口數比較圖

表 4-1 96 年與 110(預測)年台中縣各鄉鎮市人口比較表(單位：人)

年 鄉鎮市	96	110	年 鄉鎮市	96 年	110
台中縣	1543719	1763494	潭子鄉	96516	114750
豐原市	164041	176758	大雅鄉	87071	124183
大里市	190051	221528	新社鄉	25859	26989
太平市	171168	208923	石岡鄉	16182	15701
東勢鎮	55165	57392	外埔鄉	31672	34760
大甲鎮	79551	84691	大安鄉	20785	22008
清水鎮	85720	93076	烏日鄉	67113	73981
沙鹿鎮	77345	83837	大肚鄉	55880	63791
梧棲鎮	53791	58767	龍井鄉	71476	83473
后里鄉	54606	58167	霧峰鄉	64589	72683
神岡鄉	64198	76443	和平鄉	10940	11594

資料來源：台中縣綜合發展計畫、本組整理

太平市與大里市現階段因為經過整體規劃及鄰近台中市，就都市機能明顯的比烏日鄉強，人數為台中縣最多的地區，而烏日鄉目前因高鐵進駐，外界和計畫將其定位成中部的交通樞紐中心，期盼利用高鐵的交通便利與場站開發達到人潮聚集的效益；但從另一個角度來看，因為交通便利，而將時間因素納入通勤成本中，假設高鐵真的能帶來人潮，而所帶來的人潮可能比較傾向於居住於現階段機能較為完善的地區，例如：太平市與大里市，甚至是台中市。

2. 與台中市南屯區之關係

依據台中市教育局針對南屯區設校評估研究報告指出，南屯區過去十年人口統計資料，如表 4-5，顯示南屯區人口成長由 85 年之 8.61% 降至 94 年底的 0.82%。可看出南屯區人口成長越趨緩慢。

表 4-2 南屯區人口成長統計表

年期	人口數(人)	增加數(人)	成長率(%)
84	89,093		
85	96,765	7,672	8.61
86	103,579	6,814	7.04
87	109,853	6,274	6.06
88	116,666	6,813	6.20
89	123,287	6,621	5.68
90	127,769	4,482	3.64
91	132,001	4,232	3.31
92	135,899	3,898	2.95
93	138,674	2,775	2.04
94	139,808	1,134	0.82

資料來源：台中市政府民政局

而台中市政府教育局根據高鐵通車、鎮南開發及大肚山科技走廊完成後，南屯區未來人口變化與新設學校之影響報告，報告指出南屯區人口推算至 105 年人口數為 193,862 人。

表 4-3 南屯未來十年人口推估表

年份	人口數(人)
95	142,517
96	145,278 (目前人口 144,029 人)
97	148,093
98	150,962
99	153,887
100	157,814
101	161,841
102	167,399
103	173,148
104	183,213
105	193,862

資料來源：台中市教育局

台中市教育局表示，依據人口遷移的理論與實際，來探討高鐵通車、鎮南開發及大肚山科技走廊對南屯區未來人口遷移因素中：

就經濟動機而言，中科所形成大肚山科技走廊產業聚落，鎮南開發與高鐵通

車提供台中市新的工作機會，促使人口遷移。

就空間結構而言，高鐵通車縮短區域發展距離，改變空間結構，使台中市發展動線向西發展，繼之而起的鎮南開發，成就南屯區的人口遷移。

由以上述基本資料得知鎮南開發是全國最大區域的觀光休閒商業區開發案，再加上台中高鐵通知的集客效應使台中市向南屯區發展，對台中市未來之休閒觀光業、繁榮發展及休閒需求所帶來的人潮及商機無限，進一步促進南屯區的繁榮進步，使人口增加成為未來趨勢。

3. 對烏日鄉之影響

烏日鄉目前因為高鐵進駐與場站周邊開發，期盼能吸引外來人潮，帶動整體發展；然而根據台中縣綜發以世代生存法，並加入中科、高鐵與二高通車等…。針對烏日鄉之人口預測，民國 110 年烏日鄉人口為 73981 人，比照現階段烏日鄉民國 96 年 1 月人口為 67113 人，約 15 年期間人口成長不到 7000 人，相較於大部份鄰近地區，屬於人口成長緩慢的地區。

而目前有研究指出目前世界各國，不論是先進國家或開發中國家，人口自然增加率已緩和下來，因此在境內區域間的人口成長率與人口遷移有著密切的關係。

因此就都市擴張的角度來看，假設鎮南地區帶動南屯區的整體發展，勢必吸引台中市的人口往南屯區移動，而鎮南地區帶動南屯區的發展讓烏日鄉成為交通運輸中心，卻造成鄉內成為過境交通，無法留住過往人潮，甚至有可能造成烏日鄉本身的人口外流情形。

(三) 產業結構影響

1. 工業發展

台中縣綜合發展計畫提及因於大里市和太平市擁有工廠數目為台中縣之最，而大里市和太平市工業性質屬於零組件中心與工業製造副中心，所生產的產品為以精密機械和電子器材等零件為大宗。

表 4-4 大里與太平市已登記工廠

市別	廠數	都會衛星優質居住發展帶	全縣 (89)
大里市	1792	5432	14110
太平市	2550		

資料來源：台中縣統計要覽，民 91、本組整理



圖 4-6 都會衛星居住發展帶工業中心位置示意圖

而如將烏日鄉境內零星工廠選擇適當地點集中，將溪南地區的工廠規劃為工業區，而支援大里與太平市工業區，成為另一個工業區域中心。

2. 台中縣商圈更新再造計畫

由於烏日鄉高鐵場站周邊目前規劃為商業區，而烏日現階段產業期盼轉型為觀光休閒產業，尤其針對烏日啤酒廠為重點所在；根據台中縣綜發經濟產業部門計畫中提及台中縣商圈更新再造計畫，包括東勢、和平谷關、太平、霧峰、豐原、梧棲，未來評估為沙鹿鎮、大甲鎮、大里市等地規劃設置，獨獨缺乏烏日鄉，形象商圈的規劃設置，對於目前期盼積極以觀光產業發展的烏日鄉無疑一大助益。

第四節 結論

針對烏日鄉之外在環境影響，根據上述分析發現現階段鄰近地區之發展潛力似乎來得較高，但是可預期的是高鐵勢必成為中部的交通樞紐，而如何利用鄰近地區所提供之機會，讓烏日鄉不僅僅是其他地區之墊腳石，成為十分重要之課題。

第五章 現況發展歸納分析

第一節 都市計畫區

一、高鐵特定區

(一) 土地使用

1. 計畫面積

台中車站特定區土地已由高鐵局全面規劃，為一機能健全、兼顧自然與人文的幽雅環境。特定區內計有住宅區、提供各種生活需求的商業區、高鐵車站專用區、產業專用區，及其他基本生活機能專用區，這些分區約佔整個車站特定區之65%，其他高達35%的土地均為公共設施用地（如：學校、公園、道路、停車場、環保設施...）。其中廣大的公園、綠地、兒童遊樂場及廣場等，合計約有20.27公頃，未來車站特定區之環境品質，應能符合現代舒適生活的要求。

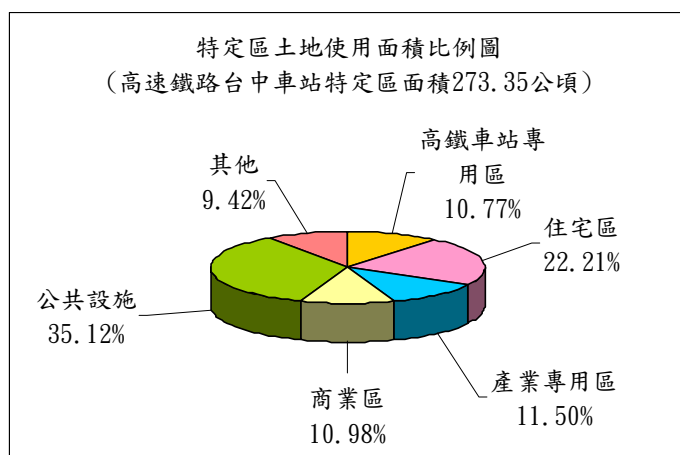


圖 5-1 特定區土地使用面積比例圖



圖 5-2 台中高鐵產業專區開發構想圖

(二)交通分析

烏日高鐵軌道與中彰快速道路、國道一號、學田路等主要聯外道路呈現南北向之軸線，而中山路、環河路(生活圈四號線)以及高鐵、捷運等路線則呈現東西向之交通軸線。本組以烏日鄉東西和南北交通軸線所切割出之學田村地區、鎮南休閒專用區和溪南地區三大面向以及大眾運輸軸作分析。



圖 5-3 烏日鄉交通軸線圖

1. 三和村、學田村地區

高速鐵路台中站特定區西北側為農業區及成功嶺軍事地區，又經國道三號中山高速公路阻隔，此區發展受到很大限制，目前成功嶺附近社區之民眾要前往高鐵站區除了穿梭田間小路與巷弄，主要之路線只有學田路(125 縣道)，往來不便，而大肚鄉地區前往高鐵站之主要路線則為台一乙線(中山路)，故此區之發展易形成孤島效應。



圖 5-4 學田村、三和村地區至高鐵交通路線圖

2. 與鎮南休閒專用區關係

南休閒專用區是以寬度 60 公尺園道作為休閒專用區中央軸線，向東北與 80 公尺環中路相銜接，向西南與高鐵「站四」30M 連絡道相銜接。東北、西南對外交通連貫之後，能提昇高鐵台中站區對外交通之可及性，使高鐵烏日車站經鎮南休閒專用區再進入台中市區完成整體發展。而由國道 1 號或中彰快速道路至彰濱台中縣高鐵交流道下，亦可快速到達鎮南休閒商業專用區。

但在運用高鐵一日生活圈的時空壓縮服務機能，使休閒專用區引導新興商業型態進駐、形塑觀光娛樂的休閒風貌並提升都市競爭力的同時，對於烏日鄉整體發展卻可能造成另一層負面的衝擊。若人潮向南屯區發展，未來烏日高鐵站將只是一個轉運點，而不能帶來商機與發展。如何配合鎮南休閒商業專區之發展而有系統的串聯、規劃烏日鄉內特色景點，進而帶動人潮發展，實為本組規劃重點所在。



圖 5-5 烏日高鐵至鎮南休閒商業專用區路線圖

3. 與溪南地區關係

烏日鄉溪南地區多為農地，工廠分布密度高，受烏溪、貓羅溪等河流切割，各工廠聯外道路僅依賴溪南路(縣 127)、生活圈二號線、生活圈四號線、國道 3 號(福爾摩沙高速公路)與田間產業道路，不論是產業或是社區發展皆受限制，並且高鐵之開通使東西向交通往來更為便利，配合大眾捷運系統烏日文心北屯線的建設以及台鐵高架化，未來人潮可能往台中市區與彰化市及北屯區方向發展，高鐵的建設難以帶動觀光人潮向溪南地區前進。

而「烏日(溪南)產業特定區」，位於烏日交流道附近，整合當地工廠成為聚落型的工業區，未來將有助於烏日溪南地區產業發展，但此特定區至台中工業區之聯外道路—溪南路(縣 127)貫穿烏日鄉市區，未來恐造成交通上之衝突點。



圖 5-6 烏日溪南地區至高鐵主要路線圖

二、烏日車站周邊地區

(一) 烏日火車站簡介

烏日火車站為烏日鄉內重要的大眾運輸系統之一，許多人藉由他往來於台中、大肚等地區，為台中地區重要通勤車站，其波浪型雨簷為其建築特色。民國70年曾因貨運（啤酒、中油油品等）業務鼎盛升格為二等站，79年3月1日又降為三等站，目前因台鐵新建新烏日車站而降為簡易站，僅有區間車停靠，但未來烏日火車站仍會在烏日鄉繼續扮演著重要的轉運角色。

(二) 重要產業

1. 烏日啤酒廠

位於昔日糖廠舊址的中興啤酒廠，從 1968 年營運至今，已有 30 多年的歷史，儼然成為烏日鄉的特色之一。自 1966 年向台糖購得 65.682 平方公尺的土地，經過數次增購及擴建，目前啤酒廠的總面積為 113.801 平方公尺。

目前員工共有 308 人，歷年來烏日人所佔之比例約兩成，如表 5-1 所示，啤酒廠不僅提供烏日鄉民就業機會，也連帶提高附近的商機。再者，啤酒廠不定時舉辦各種免費暢飲的活動，如品酒會、啤酒節等，自 1991 年品酒室開幕後，吸引不少觀光客前來，尤其 2003 年推出“金牌台灣啤酒”一炮而紅，供不應求，不僅帶動地方繁榮，亦間接提升烏日鄉知名度。而 2004 年 6 月 5 日，展售中心正式啟用，對外開放參觀及選購各式菸酒類商品，未來也將規劃啤酒文物展示館，研發多樣化的啤酒商品並促銷啤酒文化與參觀活動，是烏日鄉地方產業成果的展現。尤其烏日啤酒廠擁有亞洲最大的糖化槽(目前全世界僅存的大座銅製糖化槽，一座在德國，一座在台灣烏日)，相當具有歷史價值。

表 5-1 烏日啤酒廠員工人數變動表(1994 年~2002 年)

年代	總人數	烏日人	烏日人所佔比例%
1994	638	123	19.28
1995	616	118	19.16
1996	595	116	19.50
1997	566	113	19.96
1998	460	85	18.48
1999	442	84	19.00
2000	435	84	19.31
2001	433	84	19.40
2002	407	82	20.15

稻米為烏日鄉最重要的農作物，昔日有「米糧之鄉」的美稱，完全以種植水稻為主，日治時期因為日本人口味的關係使蓬萊米種植多於在來米，戰後由於經濟困窘，而多改以種植生產力較高的在來米，因此 1950~1970 年蓬萊米與在來米產量平分秋色，而 1980 年後經濟條件改善，蓬萊米的口感與品質受重視，產量大幅領先。由於製造台灣啤酒的主要原料包括有大麥芽、啤酒花及蓬萊米，因此可以說烏日鄉的產稻優勢造就著啤酒優良產業的興盛。

表 5-2 烏日鄉歷年稻作產量百分比

烏日鄉稻作產量(1951年~2000年)(單位：%)				
年代	蓬萊米	在來米	糯米	水稻合計
1951~1959	51.61	46.33	2.07	100.00
1960~1969	51.93	46.45	1.63	100.00
1970~1979	57.25	41.30	1.44	100.00
1980~1989	91.90	7.46	0.64	100.00
1990~2000	99.02	0.14	0.84	100.00

資料來源：台中縣烏日鄉志-經濟篇(台中縣統計要覽)

2. 中和紡織廠

表 5-3 中和紡織廠各階段時期表

時間		簡介
創建時期	日治時期	臺灣早期經濟發展，紡織業扮演極重要角色，中和紡織廠係日治時期昭和十七年(1942)建廠，為「台灣紡績株式會社烏日廠」，日人創建紡織廠的動機，純為配合日本「南進政策」以供軍事上的需要。
興盛時期	民國 40 年代	光復後改由工礦公司經營，民國 40 年代轉為民營，紡織業興盛時期員數達 2000 餘人，廠區內提供宿舍、醫務室、供應部、福利食堂、農場、理髮室、圖書室、康樂室…等，甚至與明道中學建教合作，為烏日鄉民提供莫大就業機會與福利。當時 " 愛絲龍 Exlam" 紡織原料製成之紡織品，享有極佳的口碑。
轉型時期	民國 80 年代	民國 80 年以後紡織業榮景不再，遂於 1986 年申請自辦土地重劃，將一半的廠房用地改建為住宅商店。受到紡織景氣低迷的影響，年輕人不願意從事紡織業，在作業員招募困難的情況下，於 1989 年逐步將機器設備移到泰國設廠拓展海外市場，目前該廠已完全停止生產而做為貿易發貨中心，即由工業轉型為商業。

資料來源：台中縣社區規劃-烏湖雙日高鐵村報告書、烏日鄉志-經濟篇

過去紡織廠為許多烏日鄉民共同的回憶，可以說是早已融入了烏日鄉鄉親社會之中，未來可建議配合舊火車站之改造作為文化產業歷史園區，提供鄉民一個追憶產業興盛與繁榮時期的地方，並且將此產業之文化透過觀光發展向外傳播。

(三)烏日老街

在光復以後至民國六十年左右，烏日村是烏日鄉最熱鬧的市集。從三民街的北段，即靠近火車站地區，鄉人稱之為「頂街」，從頂街兩側的店面及市場，可以感受到那份繁榮。目前留有幾個老店面如農具店、理髮店，以及日治時期的烏日庄役場建築物（「役場」猶如今天的鄉公所，為西元 1920 年以後遷移的庄役場，興築於日治時期，建築為 RC 加強磚造，建築反映日治時期公有役場形貌，具有歷史文化意義，足以為時代表徵，於 93 年 2 月 6 日公告為歷史建築，現為鄉代會辦公室）。

而三民街南端當時村人稱之為「下街」，曾擁有一個港口，是當年和大肚溪的水裡港及大肚港齊名的繁華庄頭。由於多次水患以及溪泥淤積，再加上防洪堤防建成，當時的港口如今已填平變成公園，約在現今朝天宮外側的公園遊憩區。「頂街」及「下街」是烏日社區早期聚落發展、貨運、市集集中的地方，目前街道過於狹小擁塞，並隨著省道與其他主要道路的開發而逐漸沒落，未來可藉由車站周邊地區之空間規劃與老街的景觀塑造做串聯，為此區帶來一個新的發展契機。



圖 5-7 烏日鄉民代表會((原)烏日庄役場)



圖 5-8 三民街(頂街)

(三) 周邊重要地點與交通分析

1. 目前到達烏日火車站的道路僅有三民街與平等路兩條小路，又三民街沿街兩側屬於都市計劃之商業區與市場，烏日國小也位於此區附近，未來若有所發展，恐造成交通擁塞之現象。
2. 烏日火車站南北側之交通軸向與土地發展受到鐵路阻隔難以有效串聯，由烏日火車站必須經過平等路轉光日路才可以到達北側之建國北路與烏日啤酒廠地，交通上不便利。
3. 建國北路之開通有助於紓解高鐵至台中市的車潮，且未來捷運綠線將延建國北路與文心路興建，但若台鐵高架化無法延續至烏日火車站，恐將造成鐵路以南地區發展遭受限制，而使建國北路取代中山路延續文心路兩側的發展。

第二節 非都市土地

一、烏日(溪南地區)產業發展區建置計畫

(一)基本資料

1. 計畫範圍



圖 5-10 烏日溪南產業園區示意圖

計畫範圍北以福泰街、興農巷以北 200 公尺為界，西以烏溪河川區域範圍線為界，南以太明路（縣道 127 號）以南約 200 公尺農路為界，東面以烏日鄉鄉界、環中路、國道 3 號路權範圍為界。計畫面積約 499.8 公頃。

(96 年 2 月 2 日內政部區域計畫委員會第 199 次審查會議原則同意新訂「烏日(溪南)產業發展特定區計畫」)

2. 土地使用現況

位屬溪心壩農地重劃區，農田間及道路旁呈現零星及群聚分布規模大小不等工廠；農業使用以水稻為主。

住宅聚落包括溪壩村及螺潭村，鄰里性公共設施(國中、國小、市場、活動中心、郵局、農會等)分布於縣道 127 線兩側。

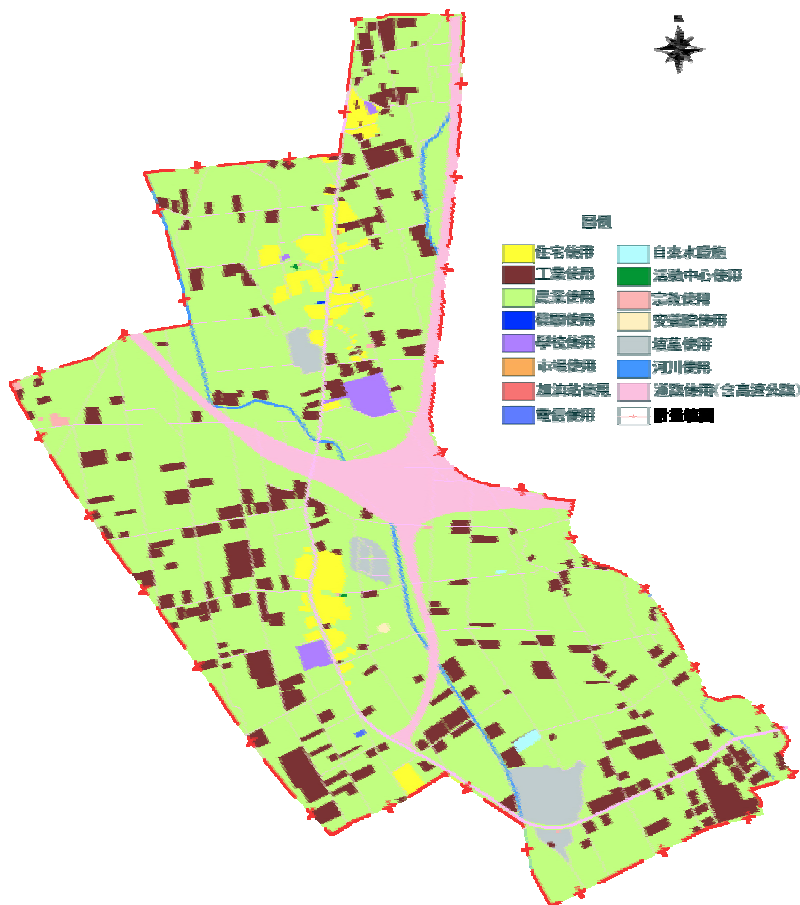


圖 5-11 烏日溪南產專區土地使用現況圖

表 5-4 烏日溪南產業園區土地使用現況面積表

	住宅	工業	農業	其他
面積(ha)	17.86	61.17	321.62	99.21
%	3.57	12.24	64.34	19.85

3. 工廠分布

計畫範圍內約有 334 家工廠。產業別以金屬製品製造業 85 家最多，佔 25.45%，機械設備製造修配業 54 家次之，佔 16.17%。而近年工廠家數及工業使用面積呈現增加趨勢。

表 5-5 烏日溪南產業園區工廠數與面積變化表

民國	家數	家數 年成長率	工業使用 用地面積(ha)	面積 年成長率
89 年	226	--	33.85	--
91 年	260	7.52%	42.76	13.16%
93 年	291	5.96%	52.27	11.12%
94 年	334	14.78%	61.17	17.03%

4. 未來發展(草案)

表 5-6 烏日(溪南地區)產業發展區土地使用構想面積表

項目		預估需求面積(ha)	估計畫總面積比例
土地 使用 分區	住宅區	28.42	5.69%
	農業區(供開發為產業發展區)	236.21	47.26%
	農業區	55.00	11.00%
	自來水事業專用區	1.07	0.25%
	電力事業專用區	1.26	0.21%
	行政專用區	1.07	0.21%
	小計	323.03	64.62%
公共 設施	文中、文小、公園、公園兼滯洪池、兒童遊樂場、綠地、停車場、溝渠、污水處理廠、道路、高速公路等	176.83	35.38%
計畫面積		499.86	100.00%

(二)對烏日鄉之影響

烏日鄉溪南地區由於工廠分布密度高，加上當地多為農地，各工廠聯外道路僅依賴田間產業道路，不論是產業或是社區發展皆受限制，尤其當地未登記工廠眾多，輔導就地合法有困難性，故設置產業發展區針對目前零星工廠散佈的情形，不僅能產生聚集效應，提供就業機會，並且減低對原有農業區之污染及視覺破壞。

二、藍帶景觀資源

烏日鄉溪南地區屬於非都市土地的部份，地勢較為低平，大多屬於沖積地形，故河川扮演了十分重要的角色，藍帶景觀資源十分豐富，而其中烏溪(大肚溪)和大里溪為最主要的河川，而根據台中縣景觀綱要計畫提及南部盆地地區藍帶資源以烏溪(大肚溪)溼地景觀區與大里溪賞鳥景觀區為重要景觀資源。

1. 大肚溪溼地景觀區

大肚溪流域具備豐富的自然及濕地生態資源，且大肚溪河床兩側多為非都市土地之特定農業區使用並且十分寬闊；或許能利用河床寬闊的有利條件規劃為河濱公園的方式，且因為目前溪南要到溪北地區交通十分不便，降低了民眾至麻園頭溪河濱公園的意願。

希望能藉由此藍帶景觀，提供溪南地區民眾休閒的場所，另外從國道三號可沿大肚溪河床西轉南進入霧峰鄉，相信在未来能夠藉由整體規劃，將藍綠帶整合。

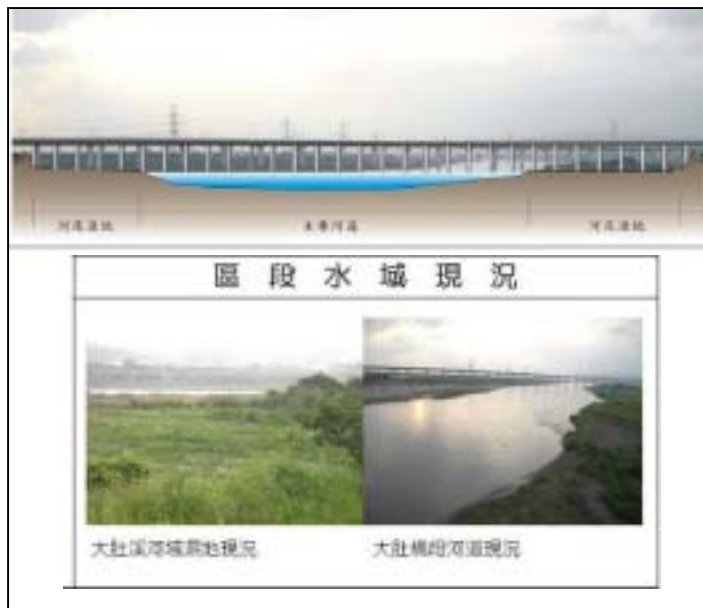


圖 5-12 大肚河流域剖面圖

2. 大里溪賞鳥景觀區

大里溪水系為烏溪中游之一大支流。東起大橫屏山山麓，南迄乾溪流域，西以烏溪為界，北經豐原市，平地面積約佔二分之一。本河段接近大里溪下游烏溪注入口，河道寬闊，溼地狀況良好，吸引候鳥等鳥類聚集覓食，具備賞鳥休閒之發展潛力。

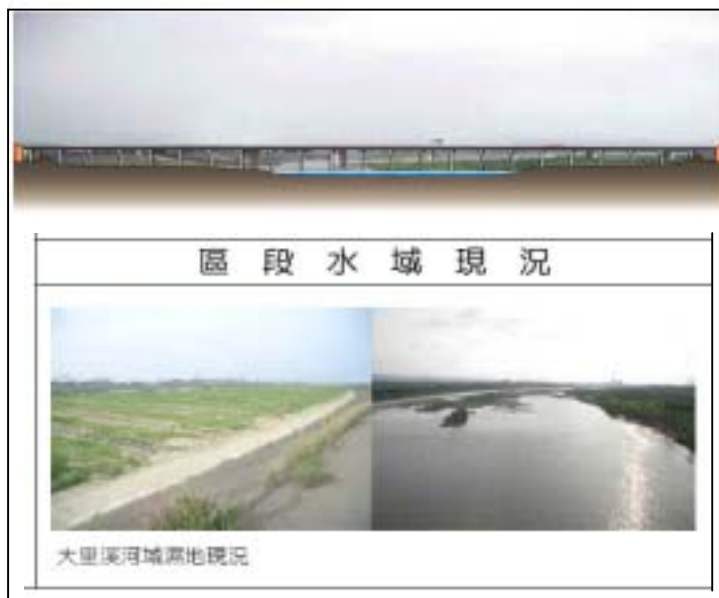


圖 5-13 大里河流域剖面圖

第三節 結論

由於烏日高鐵特定區雖使烏日成為一個極具交通樞紐潛力的地區，但必須配合藉由鄰近地區之發展、重大建設、交通路網以及積極將烏日鄉內部生態與河川資源發展出地區觀光特色，期望能夠吸引外來人潮，避免使高鐵成為過境交通，降低烏日發展可能性。而如何配合這些天然與人為的潛力與限制，進而有系統的串聯、規劃烏日鄉內特色景點，以帶動烏日鄉整體發展，為本組規劃重點所在。

第六章 潛力與限制分析與角色定位

第一節 潛力限制分析

資料蒐集與外部環境影響分析之後，依據現況發展分析，決定規劃之方向，再藉由現況環境所具有潛力和限制分析之後，進行角色定位，最後研擬發展目標、課題與對策和發展構想。

一、潛力因素

- 1、既有產業具有文化歷史意義。
- 2、區位位於台中都會衛星地區。
- 3、具有交通樞紐之功能，包括捷運(綠線)、高鐵與台鐵鐵路。
- 4、境內溪流眾多，藍帶資源豐富。
- 5、自然及濕地生態資源，以及野鳥棲息地。
- 6、擁有平坦且廣大之農業用地。

二、限制條件

- 1、過境交通無法留住往來人潮。
- 2、區域發展競爭激烈(大里、南屯、彰化市拉力強)。
- 3、周遭鄰近地區發展快速且人口較多。
- 4、溪南工廠零星散佈，破壞溪南地區自然景觀。

第二節 角色定位與發展願景

一、角色定位

烏日鄉因為高鐵的通車，勢必成為台中地區的交通重鎮；故本組藉由以上針對烏日鄉所擁有的潛力因素與其限制條件將烏日鄉作其定位以及提出對未來之發展願景。

烏日鄉既有產業特色雖十分具有象徵意義及代表性，但卻無法配合整體發展，有鑑於此，本組期盼透過良好之交通機能讓烏日鄉在進行產業轉型時，能夠配合發展，提供人潮聚集機會，達成觀光效益。

故本組將其定位為**具有特色之傳統產業城**。

二、發展願景

溪北地區以烏日火車站做為地方之特色核心，結合當地啤酒文化產業，並利用高鐵、台鐵和捷運三者的優勢和交通樞紐之便利，發展啤酒產業觀光，作為烏日鄉發展主軸。而溪南地區以保留自然生態與農田景觀為主，避免過多開發進駐。故烏日鄉發展願景為：

配合既有產業特色，促進觀光發展

－ 打造台灣『慕尼黑』

第七章 發展目標與課題對策

第一節 發展目標

目標的建立不僅提供計畫者未來的規劃方向，也提供計畫區人民，及計畫相關利益團體的開發、生活方式，目標建立不僅要符合時代的潮流，更重要的是符合當地人民的需求，配合鄰近地區之發展。

以下為本次本組整理之發展目標：

一、促進觀光發展

(一)利用交通樞紐之優勢吸引人潮

1. 以高鐵、台鐵和捷運綠線作為三大主要交通軸線。
2. 將高鐵站作為觀光資訊服務中心。
3. 改善烏日舊火車站周邊地區交通與空間感受。
4. 建議台鐵高架化延伸至烏日舊火車站。

(二)發展本地特色帶動觀光產業

1. 形塑地方啤酒文化意念。
2. 強化地方歷史特色。
3. 配合霧峰鄉農業景觀與芬園鄉花卉特色發展。

二、保留既有自然生態景觀

(一)藉由工廠集中規劃整合，恢復既有農業功能。

(二)規劃景觀道路，結合生態景觀資源。

第二節 課題與對策

課題一、高鐵通車後，本鄉成為中部交通轉運重鎮，但烏日鄉目前之機能無法留住過境人潮

現況說明：

高鐵台中站於烏日設廠站，使得烏日鄉成為中部區域的交通轉運中心，未來勢必帶來廣大之人潮，但烏日鄉週遭之城鎮拉力較烏日鄉大(大里、南屯、彰化等)，烏日鄉目前之機能未必能夠留住往來之遊客。

表 7-1 烏日鄉週遭城鎮人口統計表

	92	93	94	95	96(1月底)
烏日鄉	65,413	65,765	66,083	67,065	67,113
大里市	181,308	184,164	186,818	189,945	190,051
彰化市	233,435	234,308	234,493	235,322	235,406
南屯區	135,899	138,674	139,808	143,597	143,659

大里屬於衛星優質居住區，南屯未來鎮南休閒中心發展假日休閒，而彰化市及芬園鄉部分，則是屬於花卉生產軸線。烏日就目前的機能屬於交通樞紐中心，快速便利之交通可能只能為週遭之城鎮帶來人潮，本鄉卻無法留住。

對策：

利用捷運、台鐵和高鐵可提供台中市屯區、市區和其他縣市三種不同地區之遊客便捷的交通，並透過烏日舊火車站周邊環境空間改造和發展啤酒觀光業，留住過往旅客。

課題二、鋼樑廠土地未能有效利用，阻礙地區發展。

現況說明：

鋼樑廠土地位於捷運綠線與啤酒廠之間，阻礙周邊地區發展觀光事業。

對策：

配合啤酒廠轉型為觀光產業，將鋼樑廠土地搭配做整體規劃，並結合捷運站 G16 主體設計，提高地區意象。

課題三、烏日鄉非都市土地零星工廠散佈，造成環境污染及形成視覺破壞。

現況說明：

溪南地區未經過妥善規劃，造成工廠零星分布於農業區中，甚至工廠排放廢水污染農作物之問題，造成溪南污染嚴重但卻無實質受益。



圖 7-1 溪南地區工廠照片

對策：

藉由目前正推動的產業專區進行規劃，將烏日鄉境內之工廠集中管理，一方面恢復既有農業功能，另一方面配合大里與太平之工業發展，提昇產業競爭力。

課題四、藍帶景觀及生態資源未能被重視

現況說明：

烏日鄉內於烏河流域，大里河流域具備豐富的自然及濕地生態資源，且烏溪河床兩側多為非都市土地之特定農業區使用並且十分寬闊；而大里溪水系為烏溪中游之一大支流，溼地狀況良好，吸引候鳥等鳥類聚集覓食形成特殊自然景觀。但鄉內卻無有效的道路系統搭配，以及堤防阻絕視野等問題以致無法彰顯其特色。



大里溪白鷺鷥

對策：

1. 規劃景觀道路及兩側綠美化
2. 堤防牆面美化。
3. 夜間照明妝點美化。
4. 設置自行車道，供居民遊憩。
5. 工業區區位應考量河川污染的問題。



大肚溪野鳥

圖 7-2 大里溪與烏溪野鳥照片

課題五、烏日產業發展區影響居住及環境品質

現況說明：

烏日溪南產業專區設立於鄉內，縣道 127 勢必成為往來運輸之要道，影響溪北地區居住品質及附近學童上下學之交通安全。並且此區佔地廣大，而西側和北側鄰近烏溪及大里溪，破壞自然生態景觀。

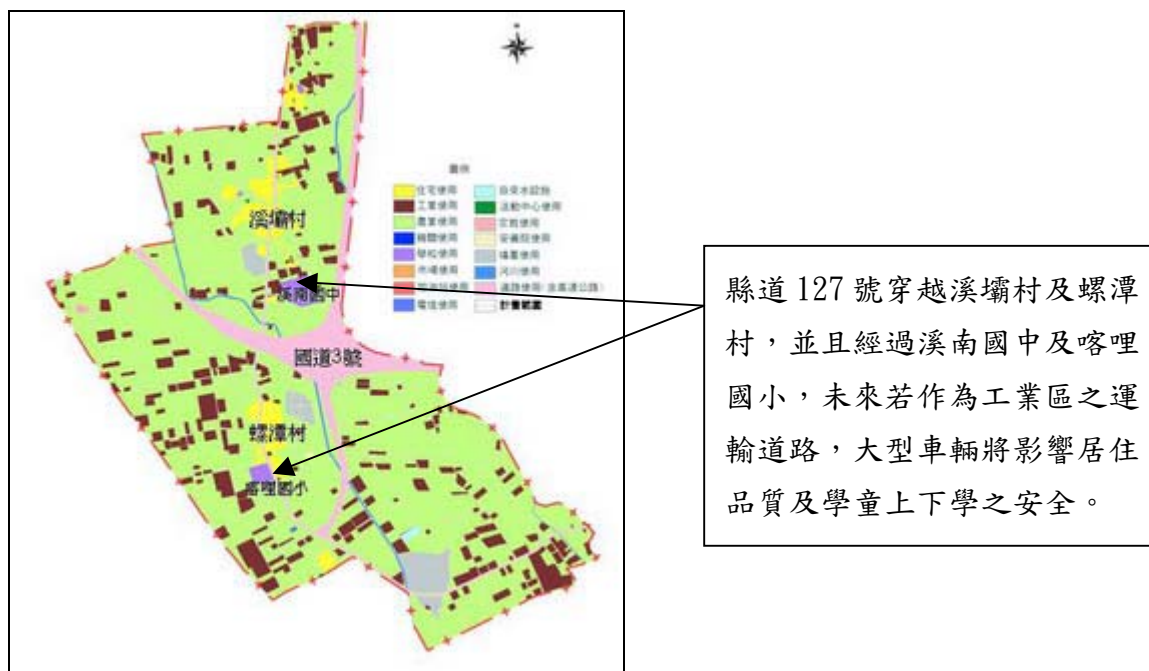


圖 7-3 烏日溪南產專區土地使用現況圖

對策：

1. 由於環中路道路服務水準較高且直接與烏日交流道連接，建議工業專區盡量沿環中路兩側設置，避免大型車輛經由縣道 127 進入溪南地區。
2. 產專區外圍地區應以植栽隔離環境。

第八章 整體發展構想與方案

第一節 分區構想

分區構想以文化產業、自然生態兩種不同型態之觀光軸線為主，配合高鐵之交通樞紐作為觀光資訊轉運中心，而內部居住環境以多元社區發展符合台中縣綜發所提及之優質衛星居住發展帶之功能，故大致將烏日鄉分成 7 個區域，如右圖所示：

- 一、人文風貌發展區
- 二、成功嶺社區發展區
- 三、交通樞紐及觀光資訊中心
- 四、樂活休閒發展區
- 五、自然生態保留區
- 六、農工綜合發展區
- 七、精緻農業發展區



圖 8-1、分區構想圖

烏日鄉本身因為地形限制，大致分成大里溪以南與以北兩塊區域，而溪北地區因為高鐵、台鐵與捷運三項十分重要的交通設施，成為中部地區之交通樞紐中心，於是使台中市的居住與文化發展模式向烏日擴張；而溪南地區除了產專區的部份將大里、仁化工業區與台中工業區作為協力廠商，配合其發展；剩下的農業發展則需配合鄰近地區，例如霧峰及芬園鄉。



圖 8-2 烏日鄉與鄰近縣市未來發展軸線圖

第二節 地區發展構想

一、人文風貌區

(一)文化產業發展區

以烏日舊火車站為核心，結合既有聚落規劃為具有人文特質之區域。

1. 原鋼樑廠土地規劃為流行音樂廣場，並配合啤酒廠舉辦活動。
2. 捷運 G16 站主體設計。
3. 三民街老街風貌形塑。
4. 將紡織廠規劃為紡織歷史園區，保存其歷史價值及意義。
- 5 建議台鐵鐵路高架化終站-大慶車站改至烏日舊火車站，藉由鐵路高架化消除鐵路阻隔兩地因素。

(二)優質居住發展區

創造優質生活機能及充足之休憩空間

1. 以興祥街為社區內主要軸線，搭配捷運綠線 G15 站，避免未來因高鐵因素造成中山路車潮過大影響社區居住及就學品質。
2. 以明道中學作為提供社區內假日活動場所及讓學生參與社區意象形塑工作，成為社區發展核心。
3. 將地區內公園綠地做整體規劃，串連地區內開放空間(包括公園及學校)，改善溪北地區綠地空間缺乏之現象。



圖 8-3 人文風貌發展區規劃構想圖

二、成功社區發展區

(一) 好山好水社區發展區(成功社區與成功嶺)

位於三和村之成功社區，左臨大肚山，右臨高鐵台中車站，內部更擁有果園農田、歷史古厝、公園、老樹、九樓、廟宇、水圳…等豐富鄉村資源，配合高鐵開發帶動之人潮，可發展成為極具潛力的觀光社區。

1. 加強烏日高鐵至成功社區之聯絡道路，例如：建構田野自行車道與健行路線。
2. 加強學田路與便行巷入口意象與內部停車空間問題。
3. 運用水圳資源整頓開發為親水遊憩區。
4. 爭取成功嶺部分空間開放，以配合社區環境改造與成功嶺戰備設備文史館、體驗館之規劃執行。

(二) 雕塑藝術展示區

烏日鄉是台灣雕塑最早發源與集中地，成功嶺地區以南之中山路沿線(成功車站至學田路口)擺放有多樣的雕塑品，而又以神像雕塑為多，極具特色。藉由此藝術特色，未來可以規劃施行中山路沿線景觀改造工程，增設人行步道系統並整合社區之雕塑展示場所，將路線串連至成功社區，規劃成為一雕刻藝術街區。

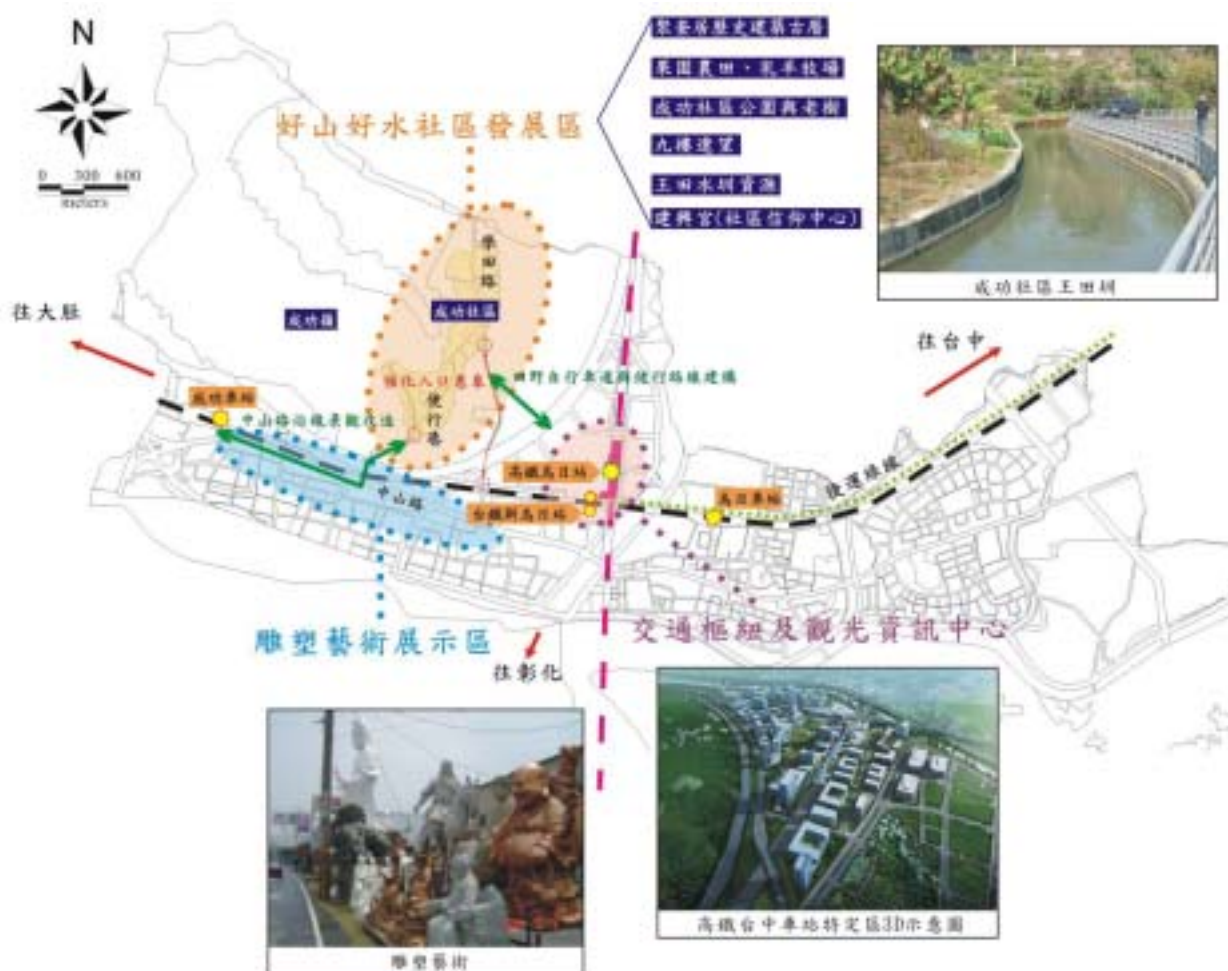


圖 8-4 交通樞紐及觀光資訊中心區與成功社區發展區分區構想

三、樂活休閒發展區

五光村的五光社區目前規劃有休閒運動自行車道，由五光路 189 巷轉入經中興一橋、二橋、三橋、四橋、五橋或往前至利農橋折返，呈一環狀動線，全長約三公里，沿渌淳樸的農業村落、溝渠圳道、稻田阡陌縱橫。加上本組規劃的優質居住發展區內開放空間的串聯，以及烏日 BOT 垃圾資源回收廠對於居民的休閒回饋設施—運動公園(含兒童遊戲區、籃球場、排球、網球、躲避球、景觀涼亭及水池等)、計畫構想中考慮規劃體育場等公共設施用地等條件，使本區成為一個運動休閒資源豐富之地區，極待妥善規劃。

(一)鄰里單元住宅區依據擴大及變更都市計畫通盤檢討之指導，以現有聚落及居地區為基礎，配合大里溪整治計畫區段徵收計畫規劃鄰里單元。

(二)依據擴大及變更都市計畫之構想考慮興建綜合體育場，而將其區位規劃於生活圈二號線以東地區，除盡量避免受到既有建物之阻礙外且鄰近於生活圈二號線，為一交通便捷之地點。

(三)運用大里溪以北之光明堤防，規劃以人文本之景觀步行空間，以串連東西兩邊之休閒運動設施，並提供鄰里住宅區優良的生活環境。



圖 8-5 樂活休閒發展區規劃構想圖

四、交通樞紐及觀光資訊中心區

高鐵台中車站特定區位於台中縣烏日鄉，主要聯外交通系統除高鐵、台鐵、捷運三線交會外，還有中山高速公路、福爾摩沙高速公路形成之高速公路系統，及東西向快速道路、台中生活圈道路等形成之快速道路系統，構成台中地區公路運輸主軸，未來不僅將使高鐵台中車站特定區成為轉運機能優越之交通樞紐中心更要運用此優勢積極推動多元觀光計畫。

- (一)由高鐵台中車站特定區內部設置觀光資訊服務中心，由中心內提供各種旅遊觀光資訊，並可藉由國際觀光活動之導入向外介紹烏日與鄰近地區特色。
- (二)利用交通樞紐優勢，配合成功車站過去推出〔追分成功〕、〔大肚成功〕等紀念車票而成為熱門特色景點，引導民眾轉乘台鐵新烏日站至成功車站，或經由觀光巴士至其他地區，以帶動烏日鄉內觀光潮流。
- (三)由於高鐵台中車站特定區被台鐵軌道切割為南北二地塊，為消除都市發展斷層之現象，可於台鐵軌道上方興建空中平台與廊道以連結南北兩側土地，以有效整合地區開發與環境限制。
- (四)為達到交通樞紐中心之完善功能，建議捷運綠線延伸至彰化市地區以加強烏日鄉與彰化市之連絡。

五、河川生態區

保留自然生態風貌，規劃景觀道路

大里溪因與烏溪交會的地方沖積成廣大的河灘，吸引了大量的鳥類在此棲息、覓食，幾乎台灣中低海拔的鳥類在大里溪都很容易看到。

而烏溪水系以濕地景觀為主，故以慶光路為主要景觀道路，並與高鐵特定區 40m 道路連接至環河路(外環道)，沿同安厝堤防銜接縣道 127 線可至霧峰鄉。

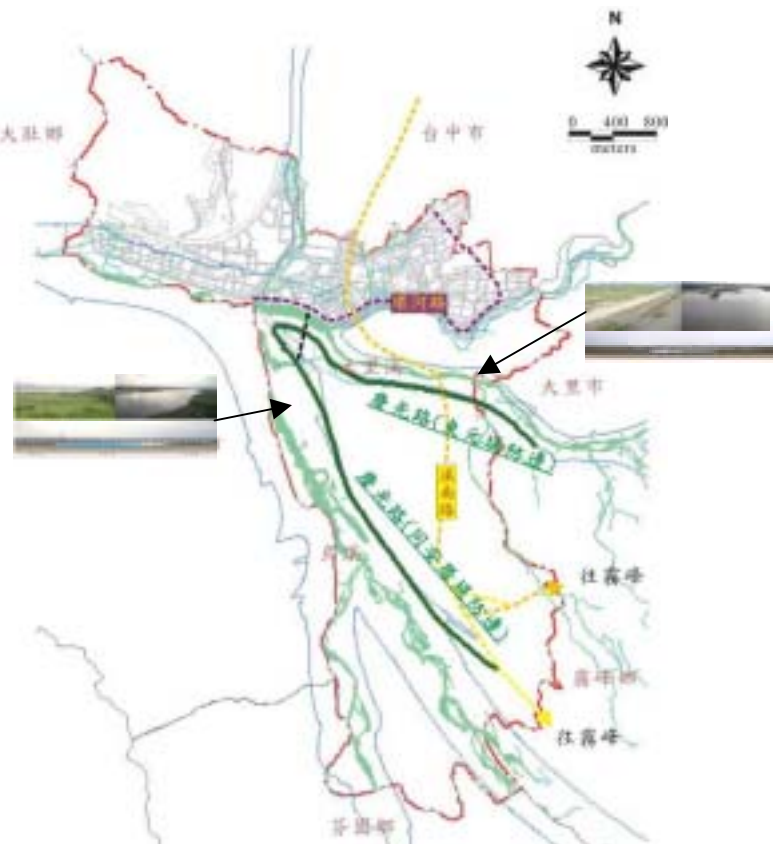


圖 8-6 自然生態景觀規劃路線圖

六、農工綜合發展區

農業與工業並重，並配合鄰近縣市發展

(一) 農業

1. 搭配霧峰水稻育苗中心，以水稻為最主要之農產作物。
2. 將既有農村聚落進行農村規劃，結合稻田生態景觀。



圖 8-7 溪南地區農田景觀圖

(二) 工業

1. 限制外圍農業區發展工業，避免工廠集中於產專區外圍，喪失存在之價值。
2. 針對區內已合法之工廠，建議降低其負擔公共設施成本予以獎勵。

表 8-1 溪南產專區公共設施負擔比例比較表

分區	開發方式	開發回饋負擔	負擔比例
住宅區	採申請再發展地區整體開發	捐贈公共設施用地比例不得少於申請開發基地總面積之 20%，且由開發者完成興闢	20%
農業區 (供開發為產業發展區)	開發許可	1. 提供 20% 之可建地或等值主計公共設施用地、或代金。 2. 留設 10% 之細部計畫公共設施(設備)用地。 3. 繳交 5% 之回饋金。	35%
	容許使用(限公告禁限建前既存之低污染無公害工廠)	1. 提供 25% 之土地或等值主計公共設施用地、或代金。 2. 留設 5% 必要性服務設施。	30%

3. 產專區內建物型態與公共設施以農村風貌方式進行設計，避免形成視覺上的衝突。

4. 主要運輸道路以國道三號為主，避免運輸車輛進入溪北地區；而縣道 127 與台中生活圈二號道路兩側應予以美化。

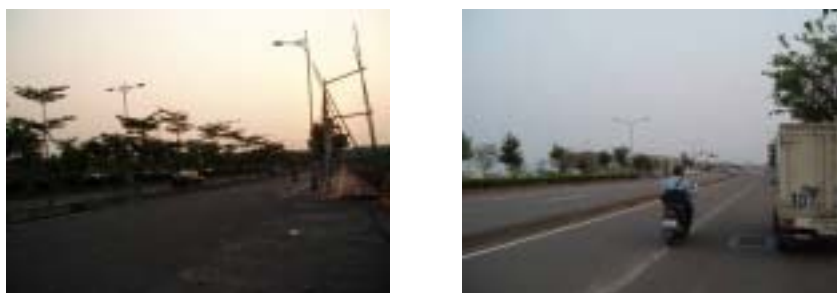


圖 8-8 生活圈二號道路與縣道 127 道路兩側照片

七、精緻農業區

發展多元精緻農業帶動溪尾村及地區發展

(一)加強交通運輸連結性。

以慶光路做為溪南地區主要景觀軸線，興建橋樑連接溪尾村，並將芬園鄉加入此軸線系統，利用芬園鄉花卉產業帶動溪尾村發展。

(二)擴大推廣發展精緻農業，生產高經濟效益之農產品，以提高土地利用價值。

土地的承载力有限，所以需要加強宣導種植高經濟效益之農產品，以確保土地利用價值。

(三)成立花卉發展研究中心。

由發展研究中心負責市場供需資訊之收集分析工作，以引導農業作合理之發展。而農作物品種之改良試驗，以提供農民最優良之品種，提高產量與品質，強化產品對外之競爭力。

(四)鼓勵觀光果園成立，以確保農民收入。

目前觀光果園之發展頗受好評，結合觀光與農業發展以增加農民販售農產品以外的收入。

(五)改變農業生產結構，以邁向三級產業導向為主。

休閒農業將農業由初級產業導向三級產業發展，促使農田成為生產的園地，也是休閒遊憩的場所。辦理休閒農業可使農民直接銷售產品給消費者，解決了部份農產品運銷問題，並避免運銷商中間剝削；無形中增加農家收益，同時農民也可從提供遊憩服務中獲取合理報酬增加收入。

第三節 細部設計

一、選取範圍

以原鋼樑廠土地分出約 7.5 公頃之範圍，規劃為流行音樂廣場，目的在於配合啤酒廠發展為觀光產業之需求，並且預期能夠留住捷運所帶來台中市區、屯區和高鐵三軸向之人潮。

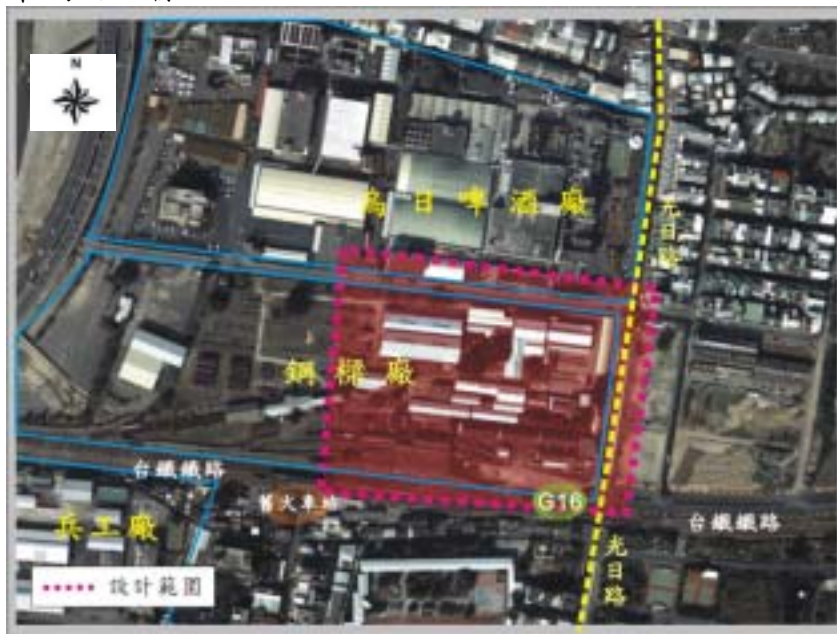


圖 8-9 設計範圍圖

二、設計內容

(1) 基地分析與配置



圖 8-10 平面配置圖

(2)3D 模擬

1. 音樂表演主廣場

- (1)表演舞台以水幕作為背景，搭配燈光強化視覺效果。
- (2)看台 1f 作為商店，並連通街頭音樂表演區及主廣場。
- (3)廣場設置地面燈光，強化夜間表演效果。



2. 音符步道雕塑區

以音符形狀之步道串聯雕塑物展示區域，並串聯啤酒文化區與音樂表演主廣場。



2. 藝文活動展示區

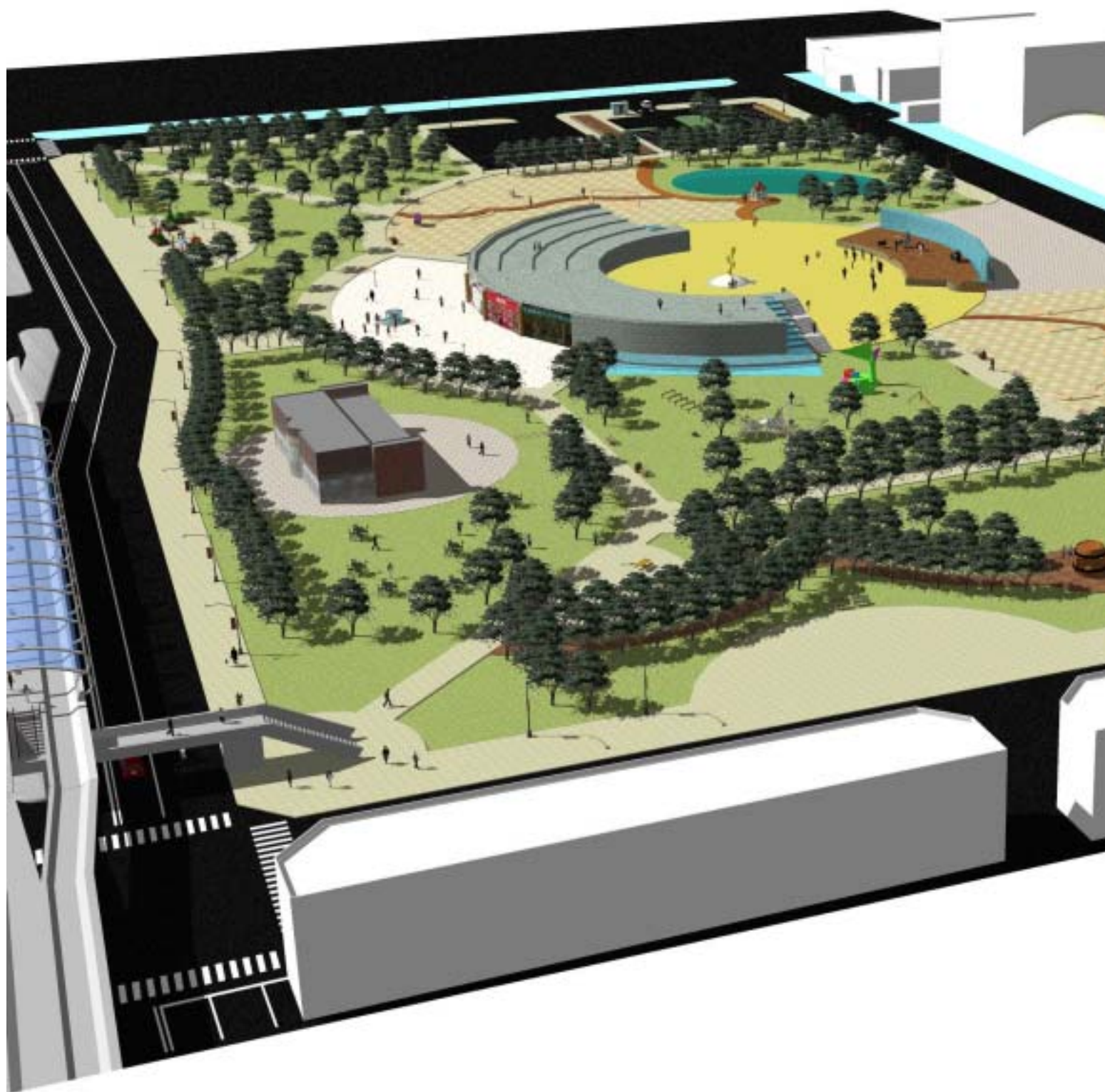
利用花園及展示看板提供舊火車站方向行走之民眾休憩場所，並強化其入口意象。



3. 啤酒活動區

緊鄰烏日廠，提供啤酒廠舉辦活動場所，並強化烏日啤酒廠之地區意象。

4. 全區俯瞰圖



參考文獻

1. 縣市綜合發展計畫報告書查詢系統
<http://gisapsrv01.cpami.gov.tw/cpis/cprpts/>
2. 台中市政府全球資訊網-訊息中心-市政新聞(鎮南休閒專區)
4. 創造台灣城鄉風貌示範計畫
5. 中部區域計畫大二次通盤檢討(草案)
6. 交通部高速鐵路工務局
<http://www.hsr.gov.tw/homepage.nsf/94MRT3?OpenFrameset>
7. 台灣高鐵
<http://www.thsrc.com.tw/tw/index.htm>
8. 高鐵台中站車站聯外道路
http://www.anchorpoint.com.tw/anchorpoint/demo/thsr_map/taichung/taichung1.htm
9. 台中都會區鐵路高架捷運化計畫
<http://www.rbtr.gov.tw/index3/index3-5.asp>(交通部鐵路改建工程局)
10. 台中縣政府主計室
<http://accgov.com.tw/>
11. 網路村里
<http://village.gov.tw/>
12. 走讀台灣-台中縣烏日鄉
http://readtw.ncl.edu.tw:8080/readtw/town_html/10006/1000615/1000615_main_h_006.htm
13. 霧峰產業特色
<http://www.tchcc.gov.tw/wrt/wufung/g.htm>
14. 芬園鄉花卉生產園區
<http://www.fenen.com.tw>
15. 藍鵲飛翔台中縣社區規劃：烏湖雙日高鐵村結案報告、烏日鄉成功社區結案報告

16. 烏日鄉志-經濟篇、歷史篇 <http://www.wujihtcc.gov.tw/3-4.php>

17. 烏日鄉公所景點介紹 <http://www.wujihtcc.gov.tw/12-1.php>

18. 烏日啤酒廠 <http://event.ttl-eshop.com.tw/wz/index.aspx>

19. 走讀台灣台中縣烏日鄉

http://readtw.ncl.edu.tw:8080/readtw/town_html/10006/1000615/index.htm

m