

臺中市議會第4屆第4次定期會
臺中高鐵娛樂城交通規劃方案暨臺中市雙
節公車 2026 年屆齡退場，高運量路廊運能
缺口因應措施專案報告



報告人

臺中市政府交通局 局長 葉昭甫

中華民國 113 年 10 月 09 日

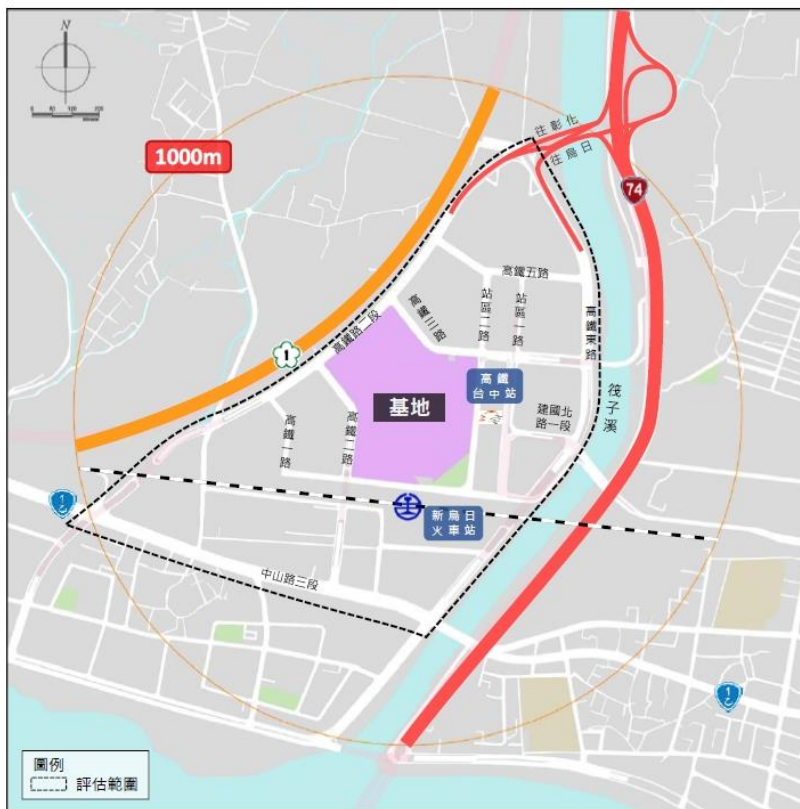
目錄

壹、臺中高鐵娛樂城交通規劃方案	2
一、 前言	2
二、 停車場空間配置與出入口動線設計	2
三、 目標年開發後交通衝擊影響評估	6
四、 交通減輕對策研擬	9
五、 高鐵特區整體交通規劃案辦理情形說明	10
貳、臺中市雙節公車 2026 年屆齡退場，高運量路廊運能缺口因應措施	12

壹、臺中高鐵娛樂城交通規劃方案

一、前言

基地位於「高速公路王田交流道附近特地區計畫」區內，現址位於台中車站地區新高鐵段 67、70、71 地號，周邊 1,000 公尺範圍內重要道路包含高鐵路二段、中山路三段、建國北路一段、高鐵東路、高鐵一路、高鐵二路、高鐵三路、高鐵五路、站區一路及站區二路，本案評估範圍如圖一所示。



圖一評估範圍圖

二、停車場空間配置與出入口動線設計

(一)出入口位置構想

基地共規劃汽車位 5,400 席、機車位 6,501 席及大客車位 20 席。考量本案開發內容包含商場、辦公室、旅館及會展中心等複合式類別，開發規模較大，需快速

疏解車流，同時進出車種亦包含汽車、機車、臨停車、計程車、大客車及貨車，因此以「快速進出基地簡化車流動線」及「減少繞行降低開發影響」為主要規劃原則。為達交通量分流，避免車輛進出過度集中在同一處出入口與道路，概要說明設計理念如下，相關示意圖如圖二所示。

1. 基地臨接道路包含高鐵路二段、高鐵一路、高鐵二路、高鐵三路及站區二路，其中，站區二路鄰近高鐵站，為主要人潮聚集之區位，同時身兼疏散避難廣場之功能，考量現況設有遊覽車臨停區，亦為高鐵車站特約計程車進場動線，為提升基地與高鐵站間行人步行之友善性及串連性，並減少與高鐵計程車動線交織，站區二路原則不規劃停車場出入口。
2. 高鐵路二段、高鐵一路、高鐵二路及高鐵三路臨基地側較無其他設施影響，故以上述道路作為規劃評估，分別設置基地出入口。
3. 周邊道路皆為中央實體分隔或劃設雙黃線禁止車輛跨越對向車道，故本案車輛進出動線係以右進右出為規劃原則，同時出入口設計位置應考量車輛動線以達交通量分流效果。
4. 汽車使用族群多使用台 74 線、國道或台 1 乙線前往基地，為使交通量分流，同時快速吸納進場車輛，故於高鐵三路(簡稱入口 A、出入口 B)及高鐵二路(簡稱出入口 C、D)各規劃一處出入口。同時，高鐵二路需考量地下道車輛變換至外側車道進場之漸變緩衝距離；而離場亦需預留較長距離供車輛變換至內側車道，以利路口轉向。
5. 機車使用族群多為台中當地居民，進場動線主要為台 1 乙線或建國路，故於高鐵一路(簡稱出入口 F)及

高鐵路二段(簡稱出入口 G)各規劃一處獨立出入口，維護機車行車安全，並與汽車規劃於不同路段，降低汽機車相互間之影響。

6. 為使基地地下與地上汽車停車空間能有較高使用彈性，於內部規劃連通坡道，可快速收納停車需求，降低車輛在外部道路繞行之交通量。
7. 基地另於高鐵一路規劃一組汽車次出口(簡稱出口 E)及高鐵三路規劃一組機車次出入口(簡稱出入口 B)，藉以分擔尖峰時段交通量，避免車輛溢流影響外部道路交通，其中，因高鐵三路機車出入口採與汽車出口整併設計，機車坡道規劃在汽車坡道兩側，避免動線交織。
8. 考量高鐵二路及高鐵三路為汽車主要進出動線，為減少動線交織，規劃大客車由高鐵路二段(簡稱出入口 H)進出。
9. 為避免增加基地破口，本案貨車皆與其他車種出入口進行整併，分別於高鐵二路(簡稱出入口 D)及高鐵路二段(簡稱出入口 H)與汽車或大客車一同進出。

(二)出入口規劃

綜合上述，本案於高鐵路二段、高鐵一路、高鐵二路及高鐵三路各設置 2 處出入口，共規劃 8 處出入口，各出入口詳細規劃如圖二所示，相關規劃說明如下。

1. 東側：透過內部道路連接不同停車場坡道，降低對外部道路影響。預留商場進場等候空間(1F 至 B3F 約 100M)，避免車輛外溢，並以單向雙車道規劃，提升行車效率。旅館、商場、辦公之臨停區規劃於內部道路，臨停接送需求內部化，避免影響外部車流。

2. 西側：入口 D 可供車輛直接進入地下層 B3F 或停車場 A，整併 1 處破口，降低對外部車流影響。停車場 A 可連通地下層中央(規劃於 B3F)，提升停車場使用彈性。汽車坡道以單向雙車道規劃，提升行車效率。停車場 A 可協助吸納高鐵停車需求，並於 2F 以空橋連接商場與大眾運輸場站。汽車與貨車採動線進出分流，降低車流交織情形。
3. 北側：入口 C 可供車輛進入地下層 B3F 或停車場 B，整併 1 處破口，降低對外部車流影響。停車場 B 可連通地下層中央(規劃於 B3F)，提升停車場使用彈性。汽車坡道以單向規劃，提升行車效率。

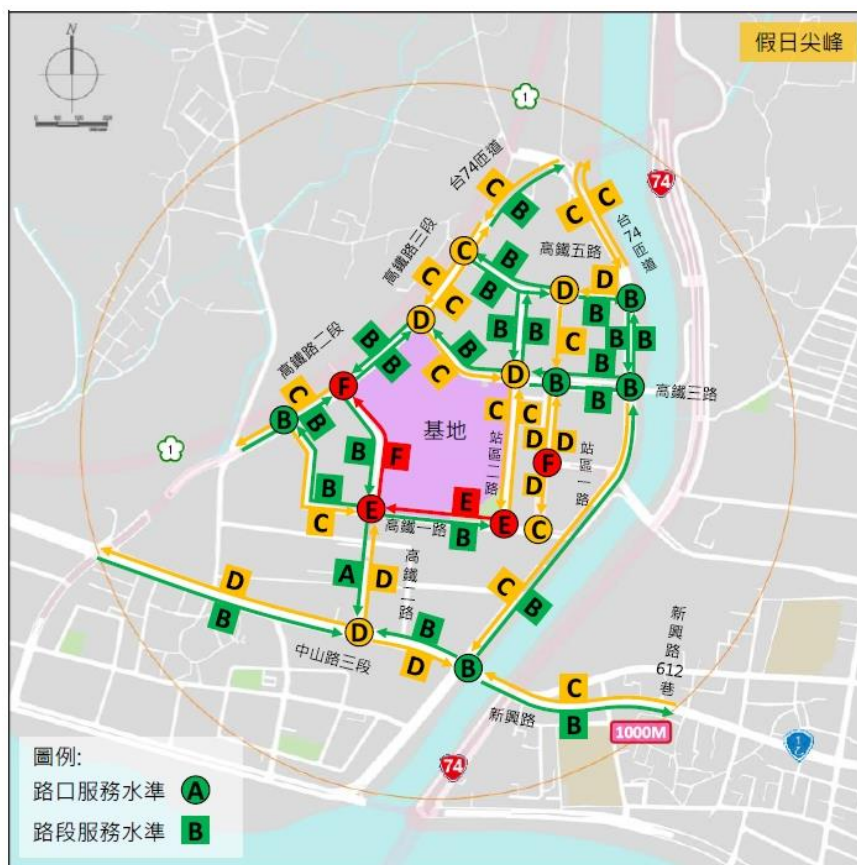




圖四 開發後平日晨峰時段道路服務水準示意圖



圖五 開發後平日昏峰時段道路服務水準示意圖



圖六 開發後假日尖峰時段道路服務水準示意圖

四、交通減輕對策研擬

為推動 TOD 大眾運輸導向發展，本案以「人本交通」、「交通管理」、「交通工程」及「停車管理」等四種規劃層面，研提相關交通減輕對策，以期降低基地自身開發所衍生之交通衝擊。

表一 本案研提交通減輕對策彙整表

規劃理念	規劃方針	策略內容	預期成效
人本交通	1. 規劃以人為本之步行空間 2. 點、線、面形塑人行動線網絡 3. 人車動線盡量立體分流，提升交通安全性與效率性	1. 人行空橋連通規劃 2. 周邊人行環境調整建議	1. 規劃空橋系統連通高鐵、臺鐵及捷運，提升大眾運輸站點便利性 2. 提升民眾步行舒適性與可及性，間接提升搭乘大眾運輸工具之意願 3. 人車動線分流，降低衝突，提升交通安全性與效率性
交通工程	預測基地開發後之交通行為，研提交通工程改善建議	1. 退縮基地空間增設道路 2. 區域道路車道配置改善 3. 周邊路口增設號誌暨時制計畫調整建議	1. 體檢周邊路口時制計畫，研提最佳化之號誌時制計畫 2. 提升路口紓解效率 3. 增加道路容量，提升道路服務水準
停車管理	研擬停車場管制措施，提升使用效率	1. 智慧停車系統規劃停車場導引牌面規劃 2. 施工期間替代停車空間	1. 利用智慧停車設備，提升停車場使用效率 2. 增加尋車/停車效率，減少外部道路繞行動線
交通管理	1. TOD 導向規劃 2. 研擬周邊現況交通情形改善對策	1. 研提鼓勵大眾運輸策略 2. 特殊活動交通維持計畫原則	鼓勵大眾運輸工具使用，降低私人運具使用，舒緩道路交通壓力

五、高鐵特區整體交通規劃案辦理情形說明

高鐵臺中站自 100 年起已成為高鐵全線旅次第二大站，運量持續增加，截至 113 年 5 月底，平均每日進出站人次已超過 7 萬人次。隨著本市捷運綠線於 110 年 4 月 25 日通車，高鐵臺中站成為中臺灣唯一的三鐵共構車站，且鄰近國道 1 號、國道 3 號、台 74 線，交通便利性成為高鐵特區發展的重要優勢。近年來，本市經濟發展蓬勃，人口持續成長，已成為全國第二大城市。高鐵特區憑藉三鐵共構及鄰近高快速公路的交通優勢，吸引民間持續投資建設，帶動地方發展，如大臺中國際會展中心、物流共和國等。然而，同時也吸引大量車流進入高鐵特區，造成車站周邊及台 74 線、台 1 乙線等聯外道路在尖峰時段出現常態性壅塞。

為因應未來高鐵特區人口增長、土地開發所帶來的運輸需求，本府交通局將進行高鐵特區整體交通規劃，主要規劃方向如下：

1. 研擬高鐵特區交通管理策略與聯外交通壅塞改善對策
檢討分析高鐵特區主要道路車流與交通管制措施，並因應高鐵特區未來發展狀況研擬整體交通管理策略與壅塞改善對策。除此之外，本府交通局將會再檢討高鐵特區內市區公車路線與停車供需情形，以促進大眾運輸使用效率，均衡區內停車供需。
2. 新闢聯外道路分流高鐵特區車流可行性初探考量
高鐵特區主要車流集中於台 74 線及台 1 乙線等聯外道路，衍生壅塞問題。本府交通局將評估高鐵特區新闢聯外道路連接周邊區域，並研議國道 1 號新增匝道，台 74 線匝道改善以分散車流之可行性；若初步評估可行，將再提供評估結果供高速公路與公路局參考。

本府交通局刻正積極辦理高鐵特區整體交通規劃案招標作業，決標後將盡速趕辦相關評估作業。後續本府交通局將再依規劃成果辦理高鐵特區交通改善，鼓勵民眾使用大眾運輸前往高鐵特區，並透過交通管理手段提升高鐵特區道路服務水準，以降低當地交通衝擊，並維護民眾用路權益。

貳、臺中市雙節公車 2026 年屆齡退場，高運量路廊運能缺口因應措施

本市雙節式低地板大客車(下稱雙節車)依據「臺中市汽車客運業管理自治條例」規定(低地板公車車齡得延長至 12 年)，預計將於 115 年 5 月及 115 年 10 月屆齡，本府交通局已鼓勵使用雙節車之客運業者積極將雙節車汰換為低排放、低噪音電動公車，亦積極協助業者爭取中央電動公車購車補助，以加速達成臺灣大道路廊公車路線全線電動化目標。

目前本市雙節車共計 64 輛，其中 32 輛為本府交通局所有，32 輛為民間業者(台中客運、統聯客運及巨業交通)自行購入，本府交通局所有之 32 輛雙節車，刻委由台中客運、統聯客運及巨業交通營運。依據「臺中市汽車客運業管理自治條例」規定，低地板公車車齡得延長至 12 年，而本市 32 輛雙節車出廠時間分別為 103 年 5 月及 103 年 10 月，故得使用至 115 年 5 月及 115 年 10 月。至其使用年限屆滿後，將無法繼續作為本市市區公車使用，屆時本府交通局將依規定辦理相關事宜。

本市自 111 年 7 月 1 日起實施幹線公車，臺灣大道路廊行經多所學校、醫療院所、商業辦公區域及觀光景點，運輸需求屬全市第一，公車搭乘運量亦為全市最高，目前臺灣大道路廊除原使用雙節車營運的 300、309 及 310 路外，亦有 301、302、303、304、305、306、307、308、323、325、326、328 及 365 等多條路線行駛提供服務，每日提供超過 1,400 班次服務，另有行駛臺灣大道部分區間之橫向公車路線及捷運綠線提供接駁量能，民眾可針對交通需求彈性選擇搭乘路線，後續本府交通局將輔導業者依照實際交通需求投入相對應電動公車接軌屆齡雙節車，維持台灣大道路

廊公車運能及服務水準，提供市民更優質的乘車品質及綠色運輸的永續服務。

最後，感謝各議員耐心審閱本專案報告，上述作業如有重要進展，本府將主動向貴會報告及請益，並請各位議員惠予指導與支持。