

臺中市議會第4屆第7次定期會

水湳暨臺中轉運中心

專案報告



臺中市政府交通局

報告人：局長 葉昭甫

中華民國 115 年 3 月 30 日

目錄

壹、前言	1
貳、水湳轉運中心	3
一、建築規模及整體功能配置	3
二、辦理進度說明	4
參、臺中轉運中心	8
一、建築規模及整體功能配置	8
二、辦理進度說明	10
肆、小結	14

壹、前言

臺中市地理位置優越，適合做為城際運輸的轉運節點，為提升大眾運輸使用率，市府規劃多處交通樞紐，透過各節點不同功能的整合，完善不同屬性的公共運輸服務，市府積極推動四大轉運中心「豐原、臺中、水湳及烏日」(如圖 1 所示)，其中，豐原轉運中心已於 111 年啟用，水湳轉運中心已於 115 年 2 月 27 日竣工，臺中轉運中心預計 115 年上半年竣工，烏日轉運中心籌備規劃中。



圖 1、臺中市轉運中心位置圖

水湳轉運中心為本市四大轉運中心之一，扮演著西半部國道客運的轉運樞紐，水湳轉運中心具有地理位置優勢，坐落於水湳經貿園區的東北角，園區內包含國際會展中心、台中綠美圖、中央公園等重大工程建設，鄰近國道 1 號大雅交流道及台 74，可整合國道客運、市區公車及未來機場捷運(橘線)等多種運輸運具，形成中部國道客運轉運集結點，提供運具間便捷的無縫轉乘也將成為水湳經貿園區之重要交通門戶。

臺中轉運中心即將完工，未來啟用後將成為本市重要之交通轉運樞紐，透過「7 轉 7 接」整合鐵路、客運、捷運、公車、

汽機車、計程車、自行車轉乘機制(圖 2)，提供民眾更加便捷且高效率之公共運輸服務。藉由完善之轉運設施與整體動線規劃，可有效提升不同運具間之接駁效率，降低轉乘時間與不便性，進一步提升民眾使用公共運輸之意願，並強化本市整體公共運輸系統之服務品質與運作效能。

同時，轉運中心之設置亦整合停車空間與接送區域配置，滿足民眾停車轉乘及接送需求，使私人運具與公共運輸系統形成良好銜接機制，除可提高交通運具使用之彈性外，亦有助於減少市區交通壅塞情形，並促進低碳及綠色運輸發展，逐步落實本市永續交通之政策目標。

在都市發展層面，臺中轉運中心預期將帶動周邊商業及公共活動機能之發展，透過轉運節點所帶動之人潮匯聚效益，吸引多元商業服務、餐飲及休憩空間進駐臺中車站周邊，形塑兼具交通服務與公共活動功能之城市門戶，進一步活絡周邊區域發展，提升整體都市機能與城市競爭力，而且臺中轉運中心除可有效整合鐵路、客運、捷運、公車、汽機車、計程車、自行車之轉乘功能外，亦將成為串聯本市重要交通節點之核心設施，透過多元運具整合與轉乘效率提升，完善本市公共運輸路網，強化臺中作為中部區域交通樞紐之地位，並促進城市交通與都市發展之永續成長。



圖 2、大眾運輸整合達 7 轉 7 接目的

另除了四大轉運中心外，沙鹿、梧棲、大甲、霧峰等區域型轉運中心則可因應山線、海線與屯區之出入運轉進行規劃，如大甲轉運站已完成 3 座長廊式候車亭建置，並將公車路線分流停靠，提升候車轉乘便利性；霧峰省議會轉運站設置於立法院民主議政園的長廊式候車路側，鄰近國 3 霧峰交流道，配合國道公路及客運路線，形成重要轉運節點；沙鹿轉運站則初步規劃於台鐵沙鹿車站旁，未來將配合捷運藍線推動情形進行規劃；梧棲轉運站則設置於台中港旅客服務中心，匯集市區公車路線，打造友善轉乘空間，各轉運節點各司其職，完備臺中市轉運體系。

貳、水湳轉運中心

一、建築規模及整體功能配置

水湳轉運中心規劃為地上 4 層、地下 3 層(各樓層配置配置如圖 3)，地上 1 層為 12 席市區公車月台、地上 2 層及 3 層為國道客運月台共計 42 席，地上 4 層為辦公空間、行控中心及店鋪等，地下停車場設置汽車格 614 席(低碳車位

278 席)、機車格 1,253 席、自行車 604 席，並於地下 1 層預留未來機場捷運(橘線)穿堂層之連通道界面，並為確保國道客運服務品質及守護乘客的安全，水滴轉運中心規劃全台首創司機個人休息室。



圖 3、水滴轉運中心樓層配置圖

二、辦理進度說明

有關水滴轉運中心工程進度，工程自 111 年 9 月 15 日開工，進度穩定推動中，並歷經 1,253 日曆天，工程已於 115 年 2 月 27 日順利竣工，目前正辦理驗收階段。

有關後續營運部分，本府目前也同步進行水滴轉運中心 OT 案的招標，為加速招商作業，本府已於 114 年 12 月 3 日辦理招商說明會，並自 114 年 11 月 3 日起至 115 年 1 月 2 日辦理第一次公告招商，暫無廠商提送投標文件，因應市場及整體交通環境變化，本府積極檢討招標文件，並持續蒐集相關回饋建議，據以重新擬定招商文件，以利後續發包作業順利，預計 3 月底前重新公告上網。

另水滴轉運中心南側二期基地也同步辦理招商，吸引企業投資進駐，基地面積約 3.35 公頃，使用分區為水滄經貿園區第二種經貿專用區，採 BOT 方式辦理，建蔽率為 80%、容積率為 500%（一期與二期合計）。開發內容可規劃辦公空間、購物中心、旅館及婚宴會館等多元商業機能，並可作

為轉運中心的重要輔助設施，提升整體服務品質與營運效益。

BOT 標案先期規劃已於 114 年 12 月 9 日審議通過，目前正進行招商文件的撰寫，後續將正式公告招商，並辦理招商說明會，廣邀國內大型企業參與。盼透過引進民間投資，完善交通與商業整合機能，帶動水湳經貿園區及周邊區域發展，為台中注入嶄新的城市成長動能。



圖 4、水湳轉運中心新建工程空拍圖

水湳轉運中心已規劃吸納中清路廊及朝馬地區國道客運路線，經召開多次會議，徵詢公路客運業者進駐意願，經統計有統聯、國光、和欣、台中、南投、彰化、員林及新竹等 8 家公路客運業者，共 26 條路線有意願配合進駐，路線詳如表 1。

另外市區公車部分，本府前已針對鄰近之會展中心及

綠美圖啟用及活動旅運需求，調整綠 4(含延)、23、25、82(含延)、555、675 及「綠美圖會展中心巡迴公車」等多條路線加強運輸量能，亦將配合水湳轉運中心一樓市區客運月台啟用，優先調整鄰近市區公車路線進駐，計有 23、25、82(含延)、54、108、354、675 等 7 條，平日 311 班次，假日 251 班，此外綠 4(含延)、61、88、156、157、525、529 及 555 等 8 條經由型路線亦將配合停靠水湳轉運中心，便利民眾轉乘使用。

表 1、水湳轉運中心進駐路線列表

公路(國道)客運-水湳		
業者	路線編號	起訖站點
統聯客運	【1610】	臺北－高雄
	【1611】	臺北－臺南
	【1619】	臺北－臺灣大道－臺中
	【1620】	臺北－中清路－臺中
	【1623】	臺中市－國道 1 號－桃園國際機場
	【1667】	臺北－臺中
	【1837】	臺北－臺南 (代駛國光客運)
	【1838】	臺北－高雄 (代駛國光客運)
	【1839】	臺北－屏東 (代駛國光客運)
國光客運	【1805】	基隆－臺中
	【1806】	基隆－南投
	【1826】	臺北－中清路－臺中
	【1827】	臺北－中港路－臺中
	【1851】	板橋－臺中
	【1852】	板橋－國道 3 號－臺中
	【1860】	桃園機場－臺中
	【1861】	桃園－臺中
	【1863】	中壢－臺中
和欣客運	【7500】	臺南－臺北
	【7504】	板橋－臺中

公路(國道)客運-水湳		
業者	路線編號	起訖站點
	【7506】	臺中—嘉義
	【7511】	臺北—臺中港
南投	【6670】	臺中-高鐵臺中站-草屯-埔里-日月潭
台中,彰化,員林	【6883】	臺中-高鐵臺中站-溪頭
台中,新竹	【9010】	臺中—新竹

市區客運-水湳		
業者	路線編號	起訖站點
統聯	23	經貿黎明路口-中興東南路口
中台灣	25	忠信國小-經貿黎明路口
台中	54	下港尾-樹仔腳
台中	82(含延)	綠美圖(中科路)-臺中車站-(高鐵臺中站)
台中	108	港尾-南開科技大學校區
統聯	354	東海路思義教堂-經貿黎明路口
台中,統聯	675	龍津高中-黎明經貿路口

參、臺中轉運中心

一、建築規模及整體功能配置

本案基地位於臺中車站西北隅，北臨南京路、南至新民街、西接建國路，其位於本市東區練武段 977-3、977-4、977-5...等 14 筆地號，面積合計為 19,393 平方公尺，屬停一及停二用地(圖 5)。

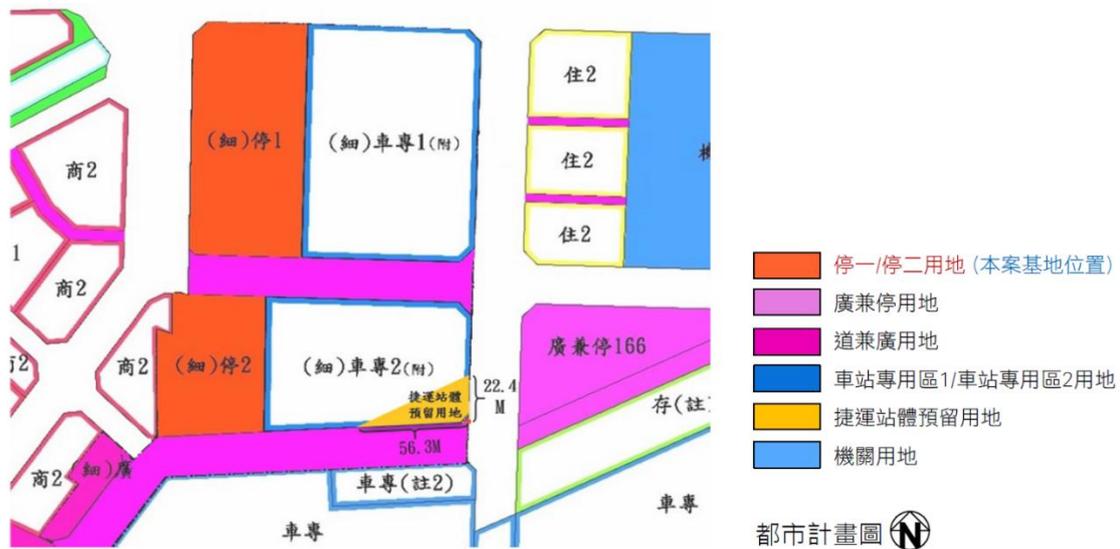


圖 5、都市計畫使用分區圖

本案規劃地下 3 層立體停車場，將停車需求內部化，地面層作為轉運中心使用，以提升國道客運、市區公車與鐵路轉乘之便利性；2 樓設置人工平台，營造行人友善空間並落實人車分流，以紓緩臺中車站周邊交通，同時串聯車站南北兩側動線。

整體規劃並預留未來捷運藍線及橘線銜接彈性，朝向無縫轉乘之交通節點發展，以滿足旅客南來北往之交通需求並提升大眾運輸使用率。本案啟用後可提供汽車停車位 506 席、機車停車位 1,469 席及轉運中心大客車月台 12 席，可有效紓解臺中車站前交通負荷；另 2 樓亦預留商店街空間，未來可作為結合經濟、藝文及城市活動之公共場域。(圖 6)

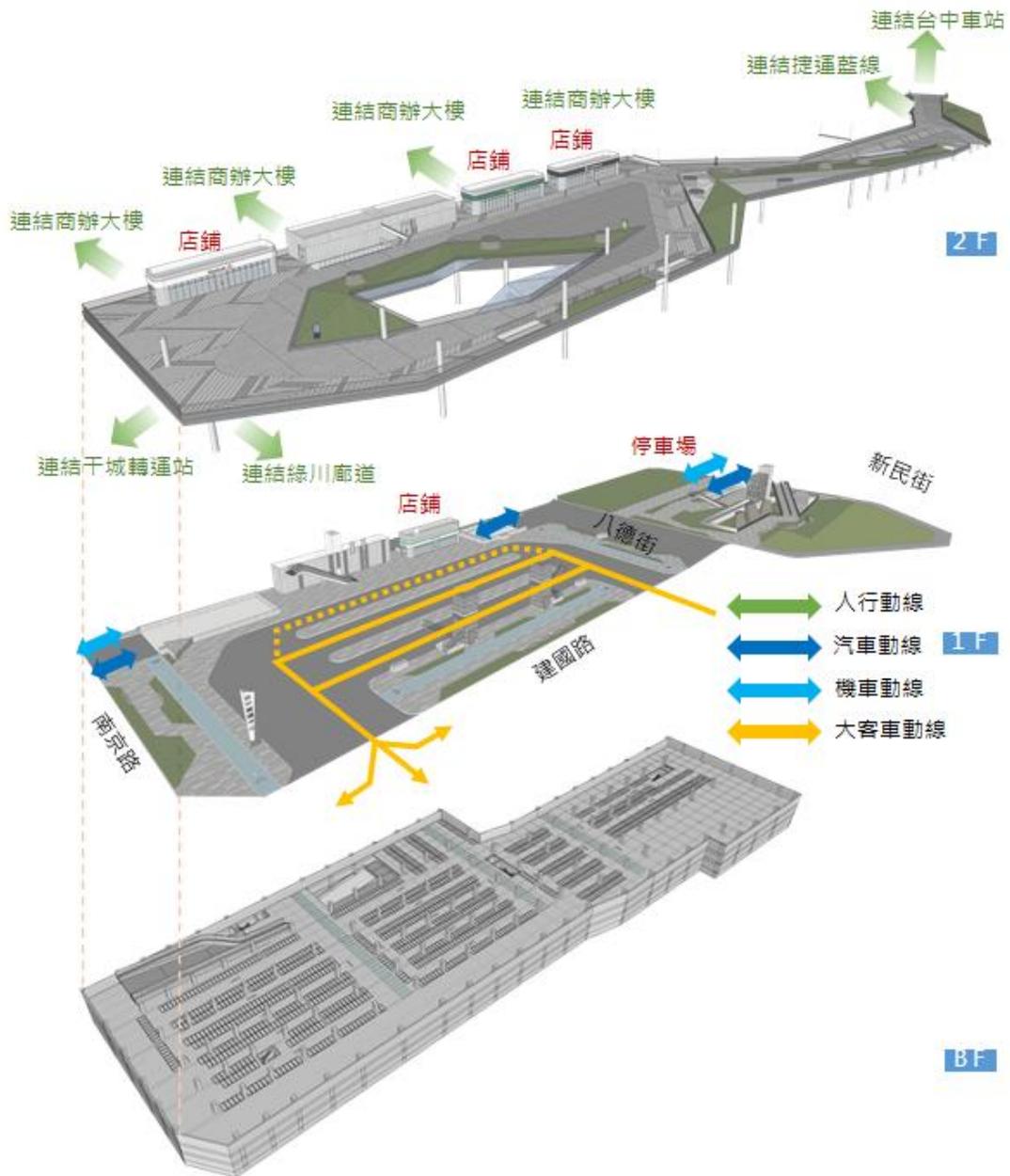


圖 6、臺中轉運中心各樓層配置

二、 辦理進度說明

「臺中轉運中心興建工程」於 111 年 6 月 28 日開工，截至 115 年 3 月 4 日整體工程進度為 86.61%，目前刻正辦理屋頂、人工平台及 1 樓轉運中心裝修與景觀工程(圖 7)，整體工程持續依既定期程推動，預計於 115 年完工啟用，本案將持續督促工程團隊確保工程品質及施工安全無虞下，加緊施作，期能早日完工服務市民，提供便利交通帶動區域繁榮。



圖 7、「臺中轉運中心興建工程」現況照

「臺中轉運中心」係以幾何線性延展設計並創造立體垂直綠化空間，展現兼具機能與美學之建築特色，榮獲第 25 屆國家建築金質獎全國首獎。工程推動過程中並導入多項減災科技，加強工地安全管理及員工安全教育訓練，科技結合工地管理成果，榮獲「臺中市政府金安心工程計畫重大工程組」優勝及「第 18 屆推動職業安全衛生優良工程金安獎」公共工程組佳作(圖 8)。本案憑藉優質建築設計理念與良好施工品質，再榮獲「臺中市政府公共工程獎」工程獎優等，

展現本工程在設計品質、施工管理及職業安全等面向之優良成果，為臺中市重大公共建設樹立典範，亦成為全國公共工程的重要指標。



圖 8、第 18 屆優良工程金安獎獲獎照片

另為配合臺中轉運中心即將啟用之整體營運規劃，市府已提前推動臺中轉運中心 OT（營運移轉）委外經營相關作業，並將臺鐵車站 2 樓平台及 1 樓公車月台與計程車排班區一併納入維護管理範圍，透過空橋系統串聯臺中轉運中心與臺鐵車站（圖 9），建構完整立體轉乘動線，有效提升旅客步行銜接之便利性與安全性，並強化不同運具間之整合效益。同時引進民間專業團隊參與營運管理，以提升場站整體營運效率與服務品質。

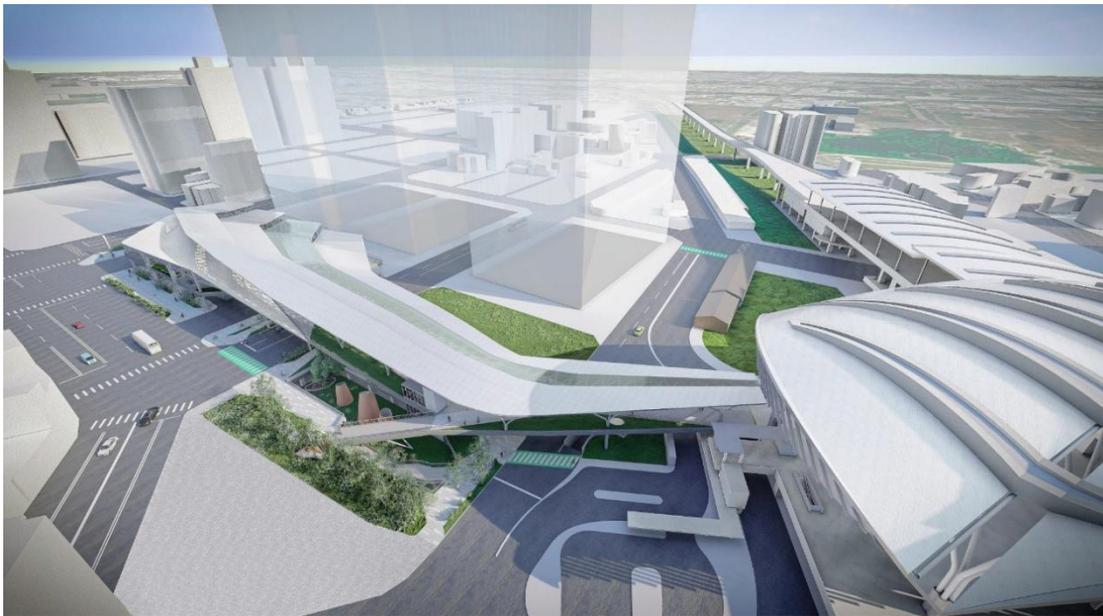


圖 9、臺中轉運中心模擬圖

臺中轉運中心已於 114 年 8 月 1 日辦理公聽會、9 月 26 日辦理招商說明會、12 月 26 日招商文件公開閱覽、今 (115) 年 1 月 13 日正式上網公告招商，目前已完成招商作業，並進入綜合評選階段，預計於今 (115) 年 6 月完成簽約，由得標廠商進場辦理相關前置作業，包含場站營運設備建置、停車管理設備設置、商業空間規劃、服務動線調整及營運管理機制建立等事項，並同步辦理營運測試與人員教育訓練，以確保未來轉運中心啟用後各項服務能順利銜接並穩定運作。未來在民間專業團隊進駐營運後，除可提升轉運中心整體營運效率外，亦將透過多元化服務內

容與完善管理機制，提供市民及旅客更優質且便捷之公共運輸及場站服務，進一步強化臺中轉運中心作為本市重要交通門戶之功能，並形塑具代表性的城市交通節點，為市民帶來更完善且多元之公共服務體驗。

目前已徵詢鄰近臺中轉運中心之公路客運業者進駐意願，經統計有統聯、國光、台中、南投、彰化、員林、新竹及臺西等8家公路客運業者，共25條路線有意願配合進駐，路線詳如表2。

表2、臺中轉運中心進駐路線列表

公路(國道)客運-臺中		
業者	路線編號	起訖站點
統聯客運	【1619】	臺北—臺灣大道—臺中
	【1620】	臺北—中清路—臺中
	【1621】	臺中—高雄
	【1623】	臺中市—國道1號—桃園國際機場
	【1625】	臺中—臺南
	【1871】	臺中—臺南 (代駛國光客運)
	【1872】	臺中—高雄 (代駛國光客運)
	【1873】	臺中—屏東 (代駛國光客運)
國光客運	【1805】	基隆—臺中
	【1826】	臺北—中清路—臺中
	【1827】	臺北—台灣大道—臺中
	【1851】	板橋—臺中
	【1852】	板橋—國道3號—臺中
	【1860】	桃園機場—臺中
	【1861】	桃園—臺中
	【1863】	中壢—臺中
	【1866】	新竹—臺中
	【1870】	臺中—嘉義
台中客運	【6188】	臺中市—竹山
南投客運	【6670】	臺中—日月潭
彰化，員	【6883】	臺中—溪頭

公路(國道)客運-臺中		
業者	路線編號	起訖站點
林, 南投		
南投, 台中	【6899】	埔里—臺中
台中, 新竹	【9010】	臺中市—國道1號—新竹市
台中, 臺西	【9015】	臺中車站—北港
	【9016】	臺中車站—四湖

肆、小結

市府透過推動豐原、水湳、臺中及烏日四大轉運中心建設，逐步建構完整之交通轉運網絡，整合鐵路、客運、公車、捷運及多元運具之轉乘機制，打造交通任意門(i-Doors)，串聯臺中各角落，提升整體公共運輸服務品質與運輸效率。

透過上述轉運中心，搭配大甲火車站、梧棲旅客服務中心、沙鹿轉運站及霧峰省議會等區域型轉運站轉運節點，可以讓不同的運輸系統串連，提供民眾更舒適且方便的搭乘環境。同步會針對轉運中心的完成，進行局部的公車路網調整，讓各路線的平均行駛里程下降，強化每條公車路線的運行效率，再透過轉運節點的轉乘安排，讓民眾的搭乘需求以及公車的供給可以達成供需平衡，在全國缺工挑戰下，藉由轉運中心的完成，逐步落實公車路網的調整，讓公車服務持續強化。

水湳轉運中心已順利竣工，未來將串聯水湳經貿園區重大建設，成為中部地區重要的交通門戶；而臺中轉運中心完工啟用後，亦將強化臺中車站周邊交通機能，提供民眾更便利之轉乘服務，並帶動周邊區域發展。

未來市府亦將持續精進公共運輸政策，完善交通基礎建設，打造便捷、安全且永續之交通環境，讓臺中成為中部地區重要的交通樞紐與宜居城市。