

臺中市議會第2屆第5次定期會

鐵路高架化後大車站計畫、道路打通、
道路地下道填平及橋下空間規劃利用
專案報告



臺中市政府

報告人：都市發展局長 王俊傑

中華民國 106 年 5 月 3 日

【目 錄】

壹、府內各機關分工計畫.....	1
貳、鐵路高架化後大車站計畫.....	3
一、計畫緣起	
二、計畫目標	
三、發展願景及定位	
四、整體規劃構想	
五、預期成果及效益	
參、鐵路高架化後道路打通及道路地下道填平.....	16
一、大智路打通工程	
二、鐵路高架化沿線地下道填平	
肆、鐵路高架化後橋下空間規劃利用.....	22
一、綠空廊道—鐵路高架化騰空廊帶簡易綠美化計畫	
二、鐵路高架道路下層空間規劃利用	
三、鐵路高架化橋下空間各路段目前規劃情形說明	

壹、府內各機關分工計畫

為活絡原舊臺中市區，面對大臺中車站市有土地與周邊國有土地亟待整合活化運用、臺中火車站附屬設施及建築群（新民街倉庫群）、高架新站穿堂層下方之市區公車轉運站及其周邊交通問題、鐵路高架後騰空路廊功能需並縫合都市活動等諸多發展課題。

本府重新定位大臺中車站，藉由鐵路高架化後大車站計畫、道路打通、道路地下道填平及橋下空間規劃利用等計畫推動，重新審視鐵路高架化後土地，分別由本府都發局、經發局、建設局、交通局分工併行作業，以加速推動開發。府內各機關分工計畫如下：

項目	主辦機關	計畫項目	計畫內容
鐵路高架化後大車站計畫	都發局 交通局 經發局	結合「臺中大車站計畫」，共同打造中臺灣青年國際創業聚落	透過計畫中「臺中大車站計畫」建構中臺灣國際創客聚落，以車站專用區二樓戶外景觀平台串聯交通轉運站及北側干城商業地區，南可由鐵道文化園區及舊倉庫群，以綠空鐵道軸線將人潮延伸至臺糖湖濱生態園區，進而帶動地區觀光及商業效益，以站區再發展帶動舊城區再生。
	都發局	綠空鐵道軸線計畫	因應臺中大車站計畫之整體開發及中區再生之城中城計畫，定位為「都市縫合綠廊」，整合前後站空間，創造人潮的滲流，串連北段銜接臺糖生態園區，南段銜接臺中州廳、臺中產業文創園區及刑務所官邸宿舍群。
鐵路高架化後道路打通及道路地下道填平	建設局	大智路打通工程	為服務新臺中車站及聯繫站區前後之重要動線，亦為市中心聯繫東區之重要道路，將有助於帶動東區發展，同時也為行政院核定「臺中都會區鐵路高架捷運化計畫」應配合辦理之事項。

項目	主辦機關	計畫項目	計畫內容
	<p style="text-align: center;">交通局 (鐵工局)</p>	<p>鐵路高架化沿線地下道填平</p>	<p>1. 本市地下道填平作業，由建設局及鐵工局辦理。 2. 建設局辦理 6 處，鐵工局辦理 18 處，總計 24 處，地下道施作期程由建設局辦理控管。</p>
<p>鐵路高架化後橋下空間規劃利用</p>	<p style="text-align: center;">建設局</p>	<p>綠空廊道—鐵路高架化騰空廊帶簡易綠美化計畫</p>	<p>綠空廊道專案範圍包含臺中市南區、東區、中區、西區、北區、北屯區、潭子區、豐原區等分區，總長度 21.7 公里，係配合臺鐵執行之「臺中都會區鐵路高架捷運化計畫」，針對原有鐵道土地(騰空廊帶)進行活化，主要在於串聯臺中市內原有通勤運動動線，形成通勤運動廊帶。</p>
	<p style="text-align: center;">交通局 (鐵路局)</p>	<p>鐵路高架化橋下空間各路段規劃</p>	<p>鐵路高架化後，平面舊有軌道將陸續拆除，為活化高架下方土地空間，目前由鐵路局整體規劃，用途包含公園、商場、停車場等設施。交通局已提供 iBike 站點、汽機車停車場需求、計程車排班區、大客車停車格位、公車停靠區等交通需求規劃予鐵路局，由該局規劃後送建設局依多目標使用辦理審查。</p>

貳、鐵路高架化後大車站計畫

一、計畫緣起

配合臺中都會區鐵路高架化、捷運啟用及建國市場遷建，原舊鐵道空間與火車站周邊舊倉庫、宿舍等歷史建物及其周邊之土地之整體規劃、再利用與開發，勢將成為臺中市鐵路兩側都市空間縫合與再生之重要課題。

本府利用臺中大車站計畫，未來將規劃站前客運及公車，將透過干城、東行及西行等轉運站，進行客運及公車動線分流，以紓緩站前交通，並結合捷運路網及TOD廊道發展，建置TOD人本低碳翡翠新軸線，透過臺中大車站計畫，以核心重點發展地區-縱貫之心，整體規劃創客廣場(停車場及二樓景觀平台)、綠空鐵道軸線及空橋，重新縫合鐵路高架化兩側都市活動，引導人潮連結至干城商業地區、臺糖湖濱生態園區、中區舊市區及鐵路高架橋下空間等，以帶動車站地區產業發展，提升車站地區的門戶形象。

另藉由臺中車站暨干城周邊地區現有交通便利、生活機能佳及人潮之優勢，將青年流行文化、創業團隊、文創業者、社會住宅、青年旅店等結合大車站計畫共同發展，建構中臺灣國際創客聚落，預計引進德國製造服務設計計畫(JOSEPHS® - Die Service-Manufaktur)，導入種子企業成為長期合作夥伴，將創新技術與產業對接，提供實作場地和過程協助青年創客團隊、文創業者可邊做邊學場域，塑造中部國內外創客聚落典範，作為「創意城市、生活首都」示範點之一。

二、計畫目標

- (一) 透過臺中大車站計畫之核心重點發展地區-縱貫之心，作為將周邊文化、商業、綠帶及開放空間串聯之中心樞紐，藉由創客廣場(停車場及二樓景觀平台)、綠空鐵道軸線及空橋，以紓緩站前交通及解決停車問題。

- (二) 以火車站為核心，利用便利交通系統、生活機能及人潮等優勢，結合計畫中「臺中大車站計畫」，共同打造中臺灣青年國際創業聚落。
- (三) 透過都市空間縫合之思考角度，以綠色+鐵道遺產+綠川整體立體連通概念，翻轉舊城區的綠色軸線，用「線」串聯帶動各個「點」的發展，創造人潮的滲流，整合前後站空間，串連北段銜接臺糖生態園區，南段銜接臺中州廳、臺中產業文創園區及刑務所官邸宿舍群。

三、發展願景及定位

配合鐵路高架化與車站周邊公共設施整備時程，啟動擴大站區腹地規劃作業，以核心重點發展地區-縱貫之心作為關鍵區位，以綠色+鐵道遺產+綠川整體立體連通概念，透過創客廣場(停車場及二樓景觀平台)、綠空鐵道軸線及空橋鄰接北側干城商業地區，南可由鐵道文化園區及舊倉庫群，以綠空鐵道軸線將人潮延伸至臺糖湖濱生態園區，用「線」串聯帶動各個「點」的發展，再配合綠川整治與強化內城公共設施，並改善舊城區交通問題，整合重要歷史建築，促進周邊土地再利用與開發。



圖 1 以核心重點發展區作為地區發展引擎與週邊區位關係圖

➤ 臺中城市定位-打造臺中為宜人宜居、適合移居的「生活首都」



圖 2 發展願景及定位示意圖

四、整體規劃構想

以都市空間縫合之思考角度，整合周邊區域土地，整體發展構想如下：

(一) 立體連通-創客廣場(停車場及二樓景觀平台)

為建設臺中成為臺灣的「生活首都」，市府提出「臺中大車站計畫」領航舊都心區再生，以立體連通及分流共站規劃構想，將新臺中車站、市公車系統、國道公路運輸與輕軌運輸等服務，透過創客廣場(停車場及二樓景觀平台)共站平台周邊交通轉運站、北側干城商業機能，南端由鐵道文化園區及舊倉庫群，並藉由綠空鐵道軸線將人潮延伸至臺糖湖濱生態園區，兼具有交通便利、文創觀光、商業及高生活機能之優勢。



圖 3 創客廣場(停車場及二樓景觀平台)整體景觀模擬圖

(二) 青創/新創-中臺灣國際創客聚落

臺中火車站新站啟用，藉由臺中車站暨干城周邊地區交通便利及生活機能佳之優勢，與在地共好的青年創新創業生態圈(如中區再生基地、好伴、好民及臺中文史復興組合等)，建置「創新、設計、創業家精神、行動、成功」為核心之創新創業場域

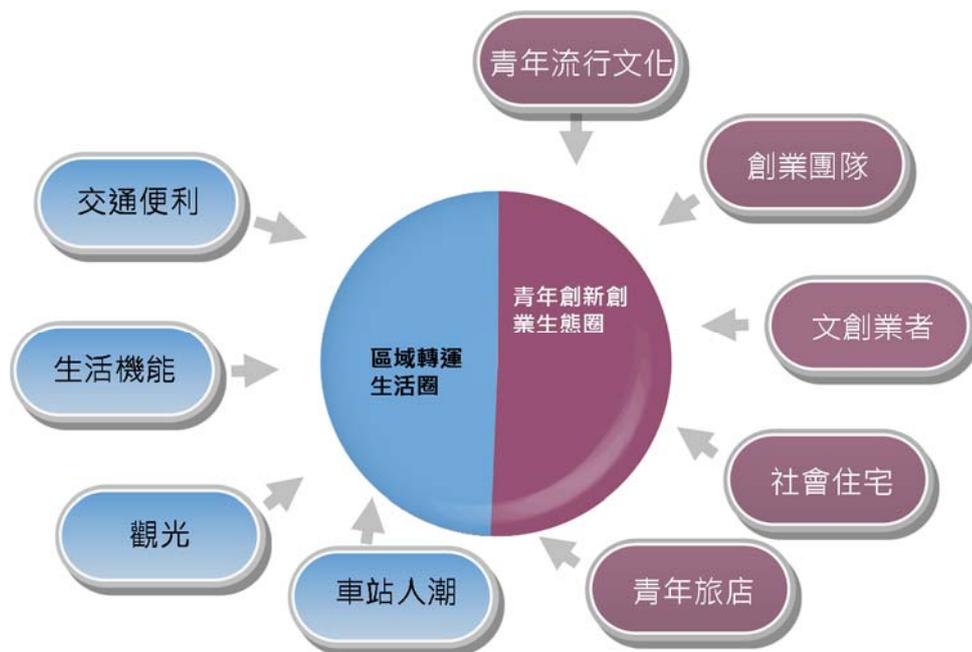


圖 4 結合大車站計畫共同發展，打造中臺灣國際創客聚落

配合「摘星專案計畫」、「臺中舊城創業育成計畫」等創新創業育成平台，引進德國製造服務設計計畫(JOSEPHS® - Die Service-Manufaktur)，輔以臺中創業加速器提供業師輔導、資金媒合，將創新技術與產業對接，結合大車站計畫共同發展，提供青年流行文化、創業團隊、文創業者、社會住宅、青年旅店等資源，讓創客團隊、文創業者可邊做邊學實作場地，並提供前中後全程協助，導入種子企業成為長期合作夥伴，打造中臺灣國際創客聚落，作為「創意城市、生活首都」示範點之一。

(三) 軸線翻轉-綠空鐵道軸線計畫

1. 空間區位定位

因應臺中大車站計畫之整體開發及中區再生之城中城計畫，以擬定綠空發展為「都市縫合綠廊」之定位，期以透過「綠空鐵道」改善區域開放空間缺乏、人車擁擠之問題，提升車站服務品質、調節都市生活環境等，進而帶動文化城中城之整體發展。

承上都市空間使用分析結果，及依據相關計畫、區域環境調查及地方民意需求等資料之蒐集彙整，依序針對臺中車站周邊、臺中車站以北、臺中車站以南等三區之空間，進行初步軸線定位之擬定，將其劃分為「休閒觀光」、「經濟發展」及「人文生活」等三大區塊。

2. 整體空間構想

以糖廠、舊酒廠，甚至到演武場之間舊鐵道為主，綠空鐵道軸線計畫舊鐵道沿線，南至林森路、北至復興路四段(計約 1.6 公里)為範圍。

(1) 構想原則

- ✓ 維持動線的連續性：人本漫遊步道、多層次動線變化。
- ✓ 創造人潮的滲流：提供足量活動聚點、強化橫向連結可能性。

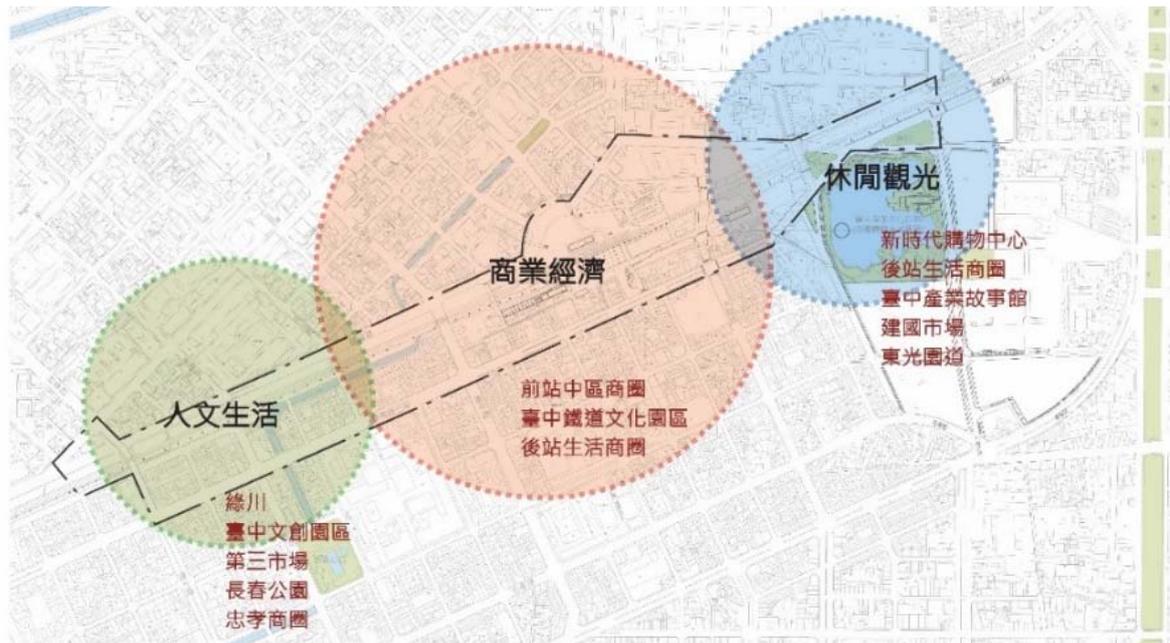


圖 5 綠空鐵道軸線計畫空間區位定位圖

(2) 改善建議

- ✓ 前後站空間整合
- ✓ 周邊資源鏈結，北段銜接臺糖生態園區，南段銜接臺中州廳、臺中產業文創園區及刑務所官邸宿舍群。
- ✓ 綠空軸線串聯，人行動線為主，自行車動線為輔(動線應避免交叉佈線)，適度考量垂直動線及無障礙設施。
- ✓ 南段部分駁坎保留並打通，創造多元趣味地景空間。
- ✓ 駁坎地景於國光路前銜接地面層，提供人潮滲流契機。

3. 整體空間整體效益

藉對本計畫範圍綠空廊道及週邊地區各項設施之建置改善，及強力推銷策略，整體可達到以下效益，茲分述如下：

(1) 土地有效再利用

過去城中城區域，雖擁有觀光景點，但缺乏整體的規劃及遊憩系統之串連，特殊性薄弱，無法產生聚焦及擴散效果，若藉由此計畫，重新審視區內規劃將可促進土地以效利用、加速資產活化。

(2) 城中城觀光網建置

藉由城中城接駁交通路網建置，連結「臺中刑務所官舍」、「帝國糖廠」及諸多文化資產，改善人行空間，提供無障礙步行空間及多元化的低碳運具使用，打造人本低碳之慢遊城市。

(3) 整合區域發展

以綠川兩側沿岸為中心，串連鐵路高架沿線綠廊道、各亮點場域及策略核心地區等空間，整體規劃藍綠遊憩軸帶，進而帶動地區觀光及商業效益。

(4) 再生活化舊城區

舊城區豐富文化亮點場域，藉由主題街區推動，提供空間再利用平臺，媒合創新產業進駐，以帶動區域再生。

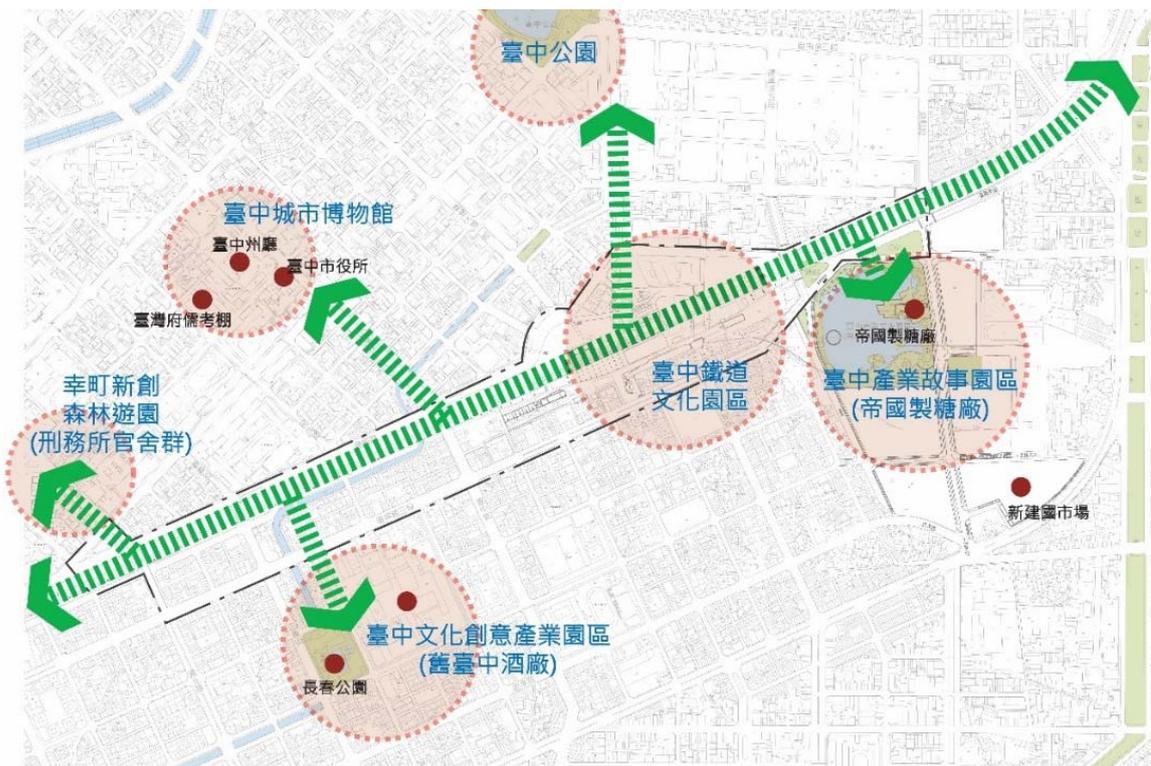


圖 6 綠空軸線未來串聯示意圖



圖 7 綠空鐵道軸線平面配置及模擬示意圖

(四) 新興潛力商業城-干城重劃區

財政部國有財產署與本府合作開發臺中市干城地區國有土地，已招標秀泰集團與南山人壽二筆土地秀泰廣場 106 年 3 月已開幕營運，為本區帶來新契機。

配合臺中舊市中心地區都市更新、臺糖湖濱生態城開發計畫、鐵路高架捷運化及捷運路網等土地規劃開發及重大交通建設規劃，原預定排定辦理招標設定地上權期程配合本計畫暫緩，以跨機關合作共同協商干城重劃區未來整體開發構想。

車站專用區以「共站分流」概念疏導站區交通，捷運藍線終點站將設於干城轉運中心，未來規畫作為長程轉運站、商場使用，引入多元商業休閒機能與整合周邊地區建設資源，以帶動整體舊市中心的商圈與經濟再發展。

本府配合內政部推動社會住宅政策，干城重劃區周邊生活機能、文教休閒機能充足，交通便捷且條件優渥，符合興辦社會住宅之條件，且區位條件佳與周邊百貨、市集及商圈等商業形成規模經濟，吸引人潮及商業產業進駐，定位為「時尚購物商場及青年創業住宅」。

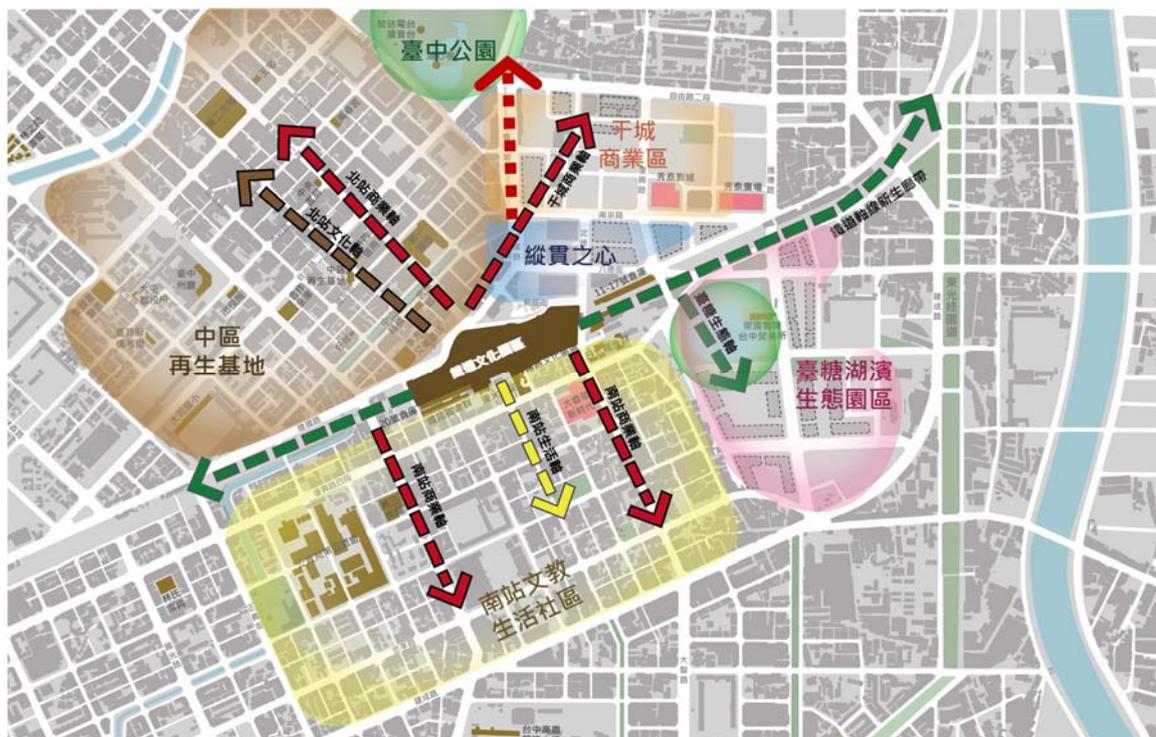


圖 8 以站區再發展構想示意圖

(五) 舊城再造-文化城中城計畫及臺糖湖濱生態園區

為了復甦舊城榮景，對於舊市區文化資產保存、產業經濟、交通運輸、土地使用、都市服務品質、都市景觀與整體環境等面向，都需要重新整體思考，推動臺中舊城再生策略與行動方案，分別為交通路網、經濟廊帶復甦、提升觀光效益、水綠景觀軸帶、文化地景再造等五大再生策略，總計 173 案執行計畫，作為市府各機關執行舊城再生上位政策指導。

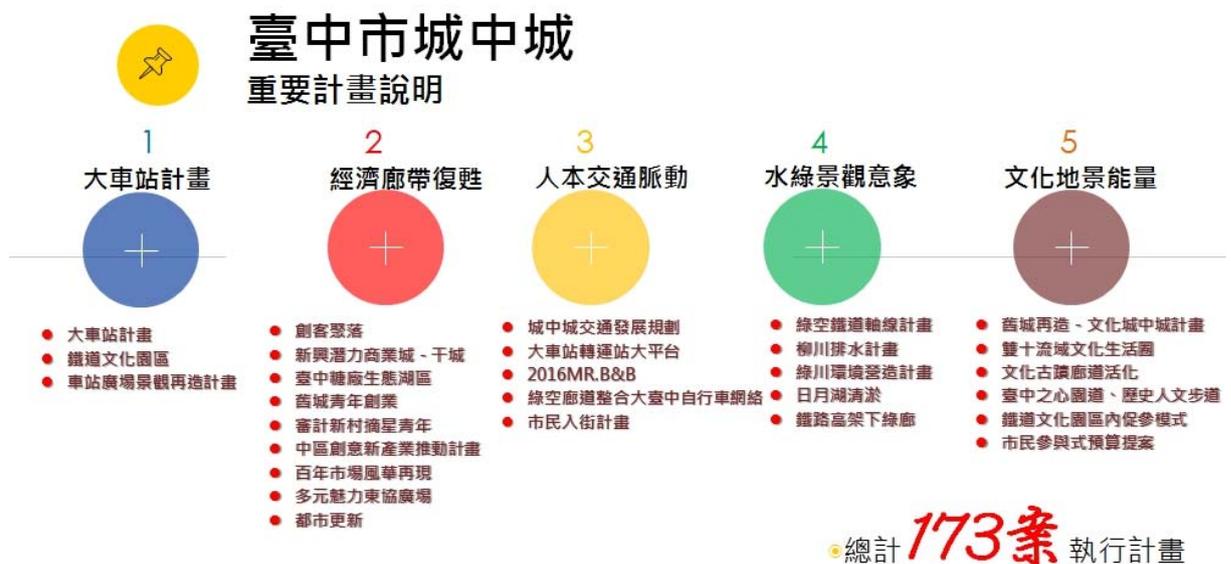


圖 9 文化城中城五大再生策略圖

其中，大車站計畫作為引領中區再生核心，除了結合臺中鐵道文化園區，產業面更提出創客聚落、青年創業、文創進駐等構想逐一推展。

另外，審計新村也由地表最潮團隊進駐改造，舊城區也引進新興文創之旅、百年市場之旅、多元魅力東協廣場等，加上人本低碳慢活交通運輸軸帶、綠色 iBike 運輸、綠空廊道、綠空鐵道軸線、百年七媽會、雙十流域文化生活圈、文化古蹟廊道、歷史人文步道及臺中翡翠環等，加上甫獲工程金質獎之柳綠川親水環境營造，都將再造下一代百年臺中核心，讓臺中成為宜人宜居，適合移居的生活首都。



圖 10 新柳川環境營造示意圖

鐵路高架化打通前後站，帶動車站商圈再造契機，以火車站為中心，藉由中區舊城區青創旅店發展及車站人潮聚集，透過綠空廊道沿線整體發展計畫串聯臺中車站鐵道文化園區、火車站附屬設施及建築群、20 號倉庫群及臺糖湖濱生態園區之臺中產業故事館等歷史建築，作為青年旅社、創意工作室、藝術沙龍、鐵道書店，以帶動東區、干城、火車站周圍文創及產業蓬勃發展。



圖 11 以站區再發展帶動舊城區關係示意圖

五、預期成果及效益

藉由臺中車站暨干城周邊地區現有交通便利、生活機能佳及人潮之優勢，結合大車站計畫共同發展，打造中臺灣國際創客聚落，以作為「創意城市、生活首都」示範點之一，預期成果及效益分述如下：

(一) 打造中臺灣國際創客聚落

配合鐵路高架化與車站周邊公共設施整備時程，啟動擴大站區腹地規劃作業，以中臺灣國際創客聚落作為關鍵區位，以立體連通概念，結合車站地區的二樓空橋廊道及廣場規劃，並配合綠空鐵道軸線計畫，鄰接北側干城商業地區，南連結至臺糖生態園區，吸引民間企業以及國際性產業進入，塑造中部國內外創客聚落典範。

(二) 綠空軸線翻轉促動車站周邊用地

火車站周邊從日治時期開始便是發展的核心地區，故擁有豐富的古蹟及歷史建築，藉由火車站交通路網建置，連結「臺中刑務所官舍」、「帝國糖廠」等諸多文化資產，串連鐵路高架沿線綠空廊道、各亮點場域及策略核心地區等空間，整體規劃藍綠遊憩軸帶，進而帶動地區觀光及商業效益，並提供無障礙步行空間及多元化的低碳運具使用，打造人本低碳之慢遊城市。



(三) 活化周邊低度使用之公私有土地

藉由本計畫整合大臺中車站周邊市有土地與國有土地、干城商業地區及臺中糖廠區段徵收等大面積公有土地，重新定位大臺中車站，與大車站計畫合併打造中臺灣國際創客聚落。

(四) 以站區再發展帶動干城、臺糖及舊城區

本府積極推動臺中舊市中心地區都市更新、臺糖湖濱生態城開發計畫、鐵路高架捷運化及捷運路網等土地規劃開發及重大交通建設規劃，提升位居核心的干城商業區引入多元商業休閒機能與整合周邊地區環境資源來充實內部競爭優勢，藉此建立優質生活圈及休閒娛樂之商圈環境，並建置社會住宅以吸引人潮及商業產業的進駐，作為青年創業住宅，以帶動整體舊市中心的商圈與經濟再發展。



圖 12 臺中大車站發展願景示意圖

參、鐵路高架化後道路打通及道路地下道填平

一、大智路打通工程

為改善臺中都會區因鐵路分隔兩側使發展受阻、市區交通不良、平交道安全事故等問題，並增進市區土地利用效率與價值，自民國 82 年起臺灣交通部鐵路改建工程局即進行「臺中市區鐵路地下化工程計畫」、「臺中市區鐵路立體化工程(局部高架化)」等臺中都會區鐵路改善計畫，其間因政府財政困窘造成計畫延宕。後因應：(1)臺鐵轉型；(2)配合臺中捷運；(3)高速鐵路等交通建設；(4)臺中、豐原及潭子車站地區都市更新契機，推動「臺中都會區鐵路高架捷運化計畫」，期整體改善臺中都會區鐵路沿線與車站周邊都市發展。

「臺中都會區鐵路高架捷運化計畫」將豐原車站至大慶車站間鐵路高架化，並改建豐原、潭子、太原、臺中、大慶等 5 座現有車站，新建栗林、頭家厝、松竹、精武、五權等 5 座高架通勤車站，其中松竹、大慶站與臺中捷運線 G4、G13 站預留轉乘機制。該計畫經行政院經濟建設委員會 95 年 1 月 2 日第 1236 次會議決議列入「新十大建設計畫」，促使臺鐵、高鐵於烏日站整合，以達到都市交通功能(聯絡高鐵、填平 24 處地下道並配合臺鐵捷運化增設 5 處通勤車站)，另臺中、豐原及潭子車站更可配合都市更新計畫，一併整體更新開發，大幅提高車站地區及其周邊土地價值並促進區域發展。

臺中車站周邊路網共規劃主要聯外道路(中正路、復興路、建國路、民權路)、市區主要道路(中山路、民族路、新民街、武德街、八德街、成功路、南京路、大智路、綠川東西街、互助街、進德路)及地區道路等道路系統，及高架捷運化之鐵路、臺中車站、公車轉運站等大眾運輸系統。

(一) 計畫內容

大智路延伸打通道路係為服務新臺中車站及聯繫站區前後之重

要動線，亦為市中心聯繫東區之重要道路，將有助於帶動東區發展，同時也為行政院核定「臺中都會區鐵路高架捷運化計畫」應配合辦理之事項。

採用道路順接之方式延伸大智路新闢道路，實係大智路與復興路皆為四線道之主要幹道，評估現階段尖峰時間之車流量，及未來鐵路高架建設完成後，銜接鐵路高架站出入口及交通轉運站之交通動線，並審酌大智路延伸線形之順暢性及安全性等層面，再考量採用雙T路口連通大智路，兩路口距離僅 10 公尺，且車道儲車空間不足，即便配合路口號誌規劃，其打通後路口服務水準降低，且鐵路高架計畫此一重大建設之完成，勢將造成此一區域對於道路服務水準的需求倍增，倘採取雙 T 路口方式連通大智路，而將現有已做為停車場預定地之停 35 用地撥用作為道路用地，將造成此一區域停車用地之高度不足，則採用雙 T 路口不僅將造成道路服務水準降低，亦使得臺中車站週邊停車空間之缺乏，反而更無助於車站前後站之串連。

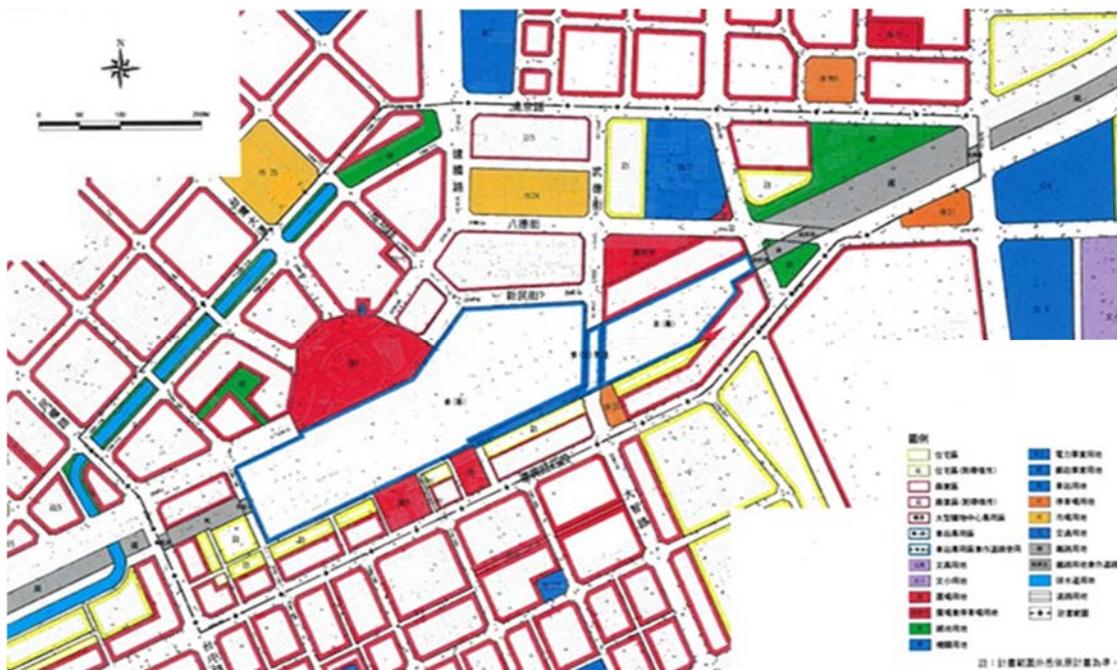


圖 13 大智路打通工程示意圖

經綜合考量大智路延伸線形之順暢性、安全性等層面，道路線型以道路順接為較佳方案，故本案依據都市計畫將開闢長度約 160 公尺，

寬 20 公尺之道路，完成後可使旅行時間節省、行車成本節省、肇事成本節省及土地使用效益提升等。

(二) 辦理進度

新闢連通大智路(大智慧大樓等變更為道路用地)業經內政部都市計畫委員會同意採行連接前後站之大智路以直通方案辦理，並由本府 104 年 7 月 17 日府授都計字第 1040142347、10401423471 號公告發布實施，且已分別於 104 年 11 月 3 日、104 年 12 月 29 日及 105 年 3 月 29 日舉行三次公聽會；本案已於 106 年 2 月 20 日進行查估作業，預訂 106 年 6 月舉行協議價購會議。

針對大智路開闢如何就社會、經濟、文化、生態、永續發展等因素進行評估，以及經內政部都委會通過在案的過程，各局處亦藉由透過公聽會廣泛聽取並回應土地所有權人及利害關係人相關所關心之議題及意見。

(三) 後續辦理情形

本案地上物查估採購，於 105 年 8 月 9 日決標，得標廠商為卓越、宇豐及庭譽等 3 家不動產估價師，已於 105 年 8 月 25 簽訂契約，目前正辦理土地及建物合併查估作業，後續預計於 106 年 6 月辦理協議價購程序，屆時若價購不成，將提報土地徵收，預定 106 年底前提送徵收計畫書予內政部審議，另地上物拆除及工程(經費約 1 仟萬)亦將配合用地取得時程辦理。

二、鐵路高架化沿線地下道填平

有關本市地下道填平作業，由本府建設局及交通部鐵路改建工程局(以下鐵工局)辦理。其中，本府建設局辦理 6 處，鐵工局辦理 18 處，總計 24 處，地下道施作期程由本府建設局辦理控管。

本府建設局辦理之 6 處地下道，其中位於南區的忠明南路地下道，地方表示全部填平恐增加車流衝突，影響車流運行效率，經市府評估後，決議僅填平「人行地下道」，維持車行地下道通行，其餘 5 處地下道經評估規劃將辦理填平工程，將於 106 年底提報鐵工局納入臺中都會區鐵路高架捷運化計畫，重新檢討財務經費後轉呈交通部據以修增工項方式納入計畫執行，預計 107 年辦理填平工程。

另由鐵工局辦理 18 處地下道中的「臺中路」、「民生路」、「正義街/康樂街」地下道將配合「綠空鐵道軸線計畫」整體規劃，其餘地下道仍維持原填平計畫進行，主要辦理情形如下：

(一) 向陽地下道

臺中市豐原區向陽路地下道配合臺中鐵路高架化工程，已於 106 年 3 月 26 日深夜起封閉進行填平工程，施工所需封閉時間為 5 個多月、工期 154 天，預訂於 106 年 8 月底開放供通行使用。

封閉地下道施工期間，車輛則須改道行駛，雙向改道建議路線，將透過南陽路、明仁街及圓環北路導引車流穿越鐵路，原本行經向陽路地下道之市區公車，在地下道封閉期間亦配合改道，本府交通局已配合調整公車路線，惟仍有部分站位將受影響，可至本府交通局網站查詢配合因應或轉乘。

(二) 東山地下道

臺中市北屯區東山路地下道配合臺中鐵路高架化工程，於 106 年 4 月 15 日深夜起封閉進行填平工程，與本府水利局雨水下水道工程合併施工，以減少封閉道路施工之次數，預訂於 106 年 11 月中旬完

工，開放的平面雙向各 1 快車道及 1 混合車道供通行使用。(另鐵工局在施工前地方說明會承諾會努力縮短工期在 6 個月內<106 年 10 月 11 日>盡速完工)。

封閉地下道施工期間，機車及行人仍可經地下道兩側側車道直行，不受影響，汽車則須改道行駛，雙向改道建議路線，透過太原路、旱溪東(西)路、北屯路及松竹路導引車流穿越鐵路，相關車輛改道建議動線如下：

1. 西行車輛：東山路↔至松竹路右轉或續行至旱溪東(西)路右轉後銜接松竹路↔左轉北屯路↔文心路。
2. 東行車輛：文心路↔右轉北屯路↔左轉太原路↔左轉旱溪東(西)路↔東山路。
3. 施工單位配合都市縫合計畫已先行連通東山路南側之東光路 822 巷/三光北一街，可提供鄰近居民選擇替代。
4. 原行經東山路地下道之市區公車，在地下道封閉期間亦將配合改道，本府交通局已配合調整公車路線，惟仍有部分站位將受影響，可至本府交通局網站上查詢配合因應或轉乘。

本府交通局除召開五次交維審查會議審查本案交維計畫外，另於 105 年 11 月 11 日、106 年 3 月 16 日邀集鐵工局、本府建設局、警察局、本府水利局等相關單位研商施工前的交維措施，要求各單位配合執行，並透過加強宣導方式，以攔截圈的概念，將車輛在工區外圍主要道路即以疏導開，務必將交通衝擊降至最低。

本府交通局也協調鐵工局在封閉地下道前，須將替代道路及地下道側車道開闢完成、替代道路不得重疊施工、告示牌面必須於施工前設置完成、建立橫向通報聯繫平台、施工前辦理現勘及施工說明會等前置作業。

鐵工局在 106 年 4 月 10 日及 11 日邀集市府相關單位、里長、議員等民代辦理會勘，並接連二日晚間舉辦施工前地方說明會，向民眾說明施工期程與替代道路規劃，並初步與地方達成共識。

在施工封閉隔天，督導改善施工宣導牌面，並不分平假日、白天

晚上輪值至現場觀察，對告示牌面位置、號誌時制等作隨時的應變調整，且逐一核對交維計畫內容，經盤查施工封閉道路周邊，已共設置 91 面告示牌面。

施工封閉的第一個上班日，本府交通局邀集鐵工局、警察局、本府公運處、本府捷工處等相關單位，做第一次的滾動式檢討。包含封閉道路周邊號誌時制調整、道路衝突點增設告示及阻隔設施、側車道畫設紅線禁止停車、擴大範圍增設加大加寬的宣導告示牌面 23 面，增設後共計 114 面。相關檢討措施亦已見成效，本府交通局將持續督導鐵工局觀察區域交通狀況，進行滾動式檢討，並作最適當調整，降低施工所帶來的不便。

- (三) 鐵工局於 106 年 4 月 13 日辦理潭子區民生街、潭子街、合作街及大新路等 4 座地下道之填平工程施工前說明會。
- (四) 鐵工局於 106 年 4 月 25 日現場會勘美村路暨崇倫街地下道封閉施工前之相關交維改道設施。

肆、鐵路高架化後橋下空間規劃利用

一、綠空廊道—鐵路高架化騰空廊帶簡易綠美化計畫

臺中市鐵路系統原為平面式軌道，為臺中市對外聯絡、運輸重要之交通管道，雖帶來臺中市區之發展與便利條件，卻同時因鐵道阻隔特性，造成鐵道兩側發展程度上的差異。自 90 年起，由交通部邀集本府相關單位研議推動「臺中都會區鐵路高架捷運化計畫」案，計畫內容南起大慶火車站，北至豐原火車站，全長 21.7 公里，將原有平面鐵道進行高架化。

鐵路高架化工程於 98 年起開工，目前已完成高架化作業並開始通車營運。現由交通部鐵路改建工程局進行原鐵軌拆除作業，該空間將成為一連續帶狀開放土地空間(騰空廊帶)。

騰空廊帶之運用方式，將直接影響臺中市未來都市內景觀樣貌，甚至臺中市居民整體生活品質。隨著都市高度發展，民眾對於居住品質的要求也日漸提升，推動透水、舒適、生態的綠色環境已成為必要之發展趨勢。騰空廊帶綠美化，將可重新串聯臺中市內極富特色之環狀翡翠項鍊園道綠地，為臺中市編織更趨完整之綠色網絡，提供民眾更為完善的綠色休閒、遊憩環境。

(一) 計畫摘要

綠空廊道專案範圍包含臺中市南區、東區、中區、西區、北區、北屯區、潭子區、豐原區等分區，總長度 21.7 公里，係配合臺鐵執行之「臺中都會區鐵路高架捷運化計畫」，針對原有鐵道土地(騰空廊帶)進行活化，主要在於串聯臺中市內原有通勤運動動線，形成通勤運動廊帶。

(二) 鐵路高架化騰空廊帶簡易綠美化計畫辦況說明

綠空廊道目前朝向簡易綠美化方式進行，已完成初步規劃設計，估算整體工程經費約為 4.86 億，預計將採分期方式，分三期進行改建工程，其中第一期工程將配合花博期程優先進行豐原到潭子車站及太原到進德路(近臺中火車站)改建(計 7.29 公里)，預計 107 年 3 月底完工，另其它分期工程經費將提報中央申請「前瞻計畫」補助經費中。

二、鐵路高架道路下層空間規劃利用

關於本市高架鐵路下層空間，北起豐原車站、南至大慶站，以交通部臺灣鐵路管理局(以下簡稱鐵路局)管有土地為主，高架鐵路下層空間平均寬度約 11-12 公尺，總規劃面積約 196,169 平方公尺，其中 83.02%由鐵路局申請多目標使用(除法定停車空間、道路穿越處與道班房空間以外，已全線納入申請多目標使用)。

鐵路局擬訂「臺中都會區鐵路高架車站、高架道路下層空間公共設施用地多目標使用申請計畫」送本府建設局辦理審查。

(一) 多目標審查進程

- 1.103 年 10 月 16 日第一次審查會議
- 2.104 年 3 月 23 日第二次審查會議
- 3.105 年 1 月 27 日第三次審查會議
- 4.105 年 8 月 3 日第四次審查會議
- 5.105 年 12 月 27 日第五次審查會議
- 6.106 年 4 月 11 日「臺中市都會區鐵路高架道路下層空間利用」協商會議，目前鐵路局依決議事項修正計畫中。

(二) 鐵路高架道路下層空間規劃利用情形

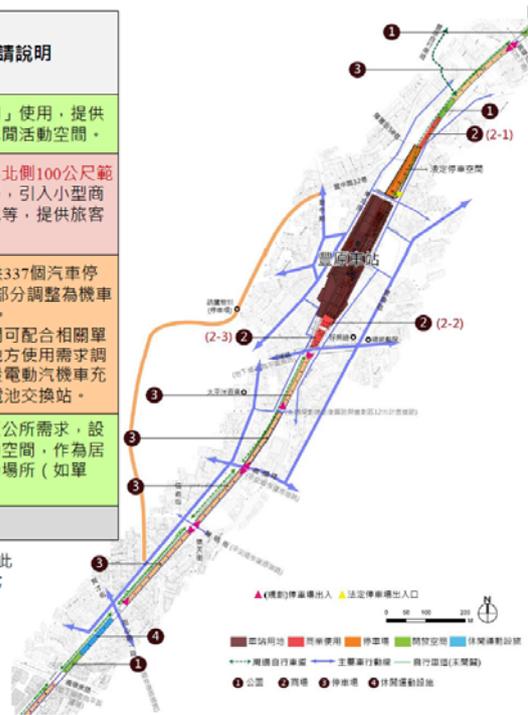
因截至目前為止，鐵路局多目標使用申請計畫尚未通過審查，故僅提供鐵路局暫定之規劃情形進行說明如下：

高架鐵路下空間多目標使用申請項目包含「公園」、「商場」、「停車場（電動汽機車充電站及電池交換站）」、「休閒運動設施」及「其他政府必要之機關」等 5 項，各站高架鐵路下空間經多次審查後調整多目標使用規劃如附圖。

1. 豐原車站高架道路下層空間規劃

圖面參照	多目標使用申請項目	基地面積 (m ²)	占總申請面積百分比(%)	申請說明
1	公園	1,869 (420、689、760)	10.73	申請「公園」使用，提供周邊民眾休閒活動空間。
2	商場	商場2-1 998	2,878	商場南側與北側100公尺範圍申請商場，引入小型商店、咖啡吧等，提供旅客服務。
		商場2-2 917		
		商場2-3 963		
3	停車場	11,243 (2,429、1,934、1,858、2,177、2,845)	64.57	<ul style="list-style-type: none"> 約可提供337個汽車停車位(可部分調整為機車停車位)。 部分空間可配合相關單位或是地方使用需求調整，留設電動汽機車充電站及電池交換站。
4	休閒運動設施	1,422	8.17	配合豐原區公所需求，設置休閒運動空間，作為居民休閒運動場所(如單槓、網球)。
小計		17,412	100.00	

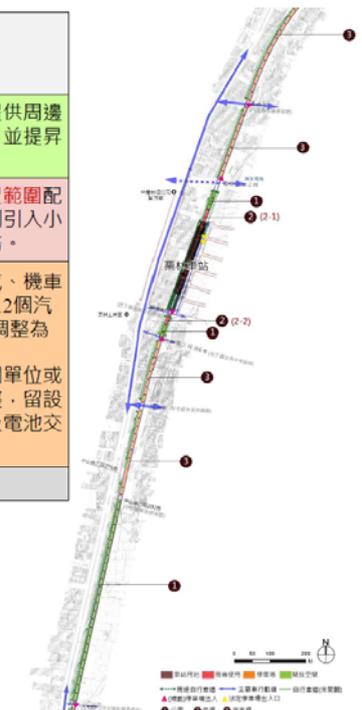
註: 1. () 內為擬一併申請之使用項目，利於後續整體規劃使用；2. 此「休閒運動設施」屬地方需求留設；3. 表中面積已扣除柱位面積；4. 申請面積括號內之數字依序為由北至南各塊面積。



2. 栗林車站高架道路下層空間規劃

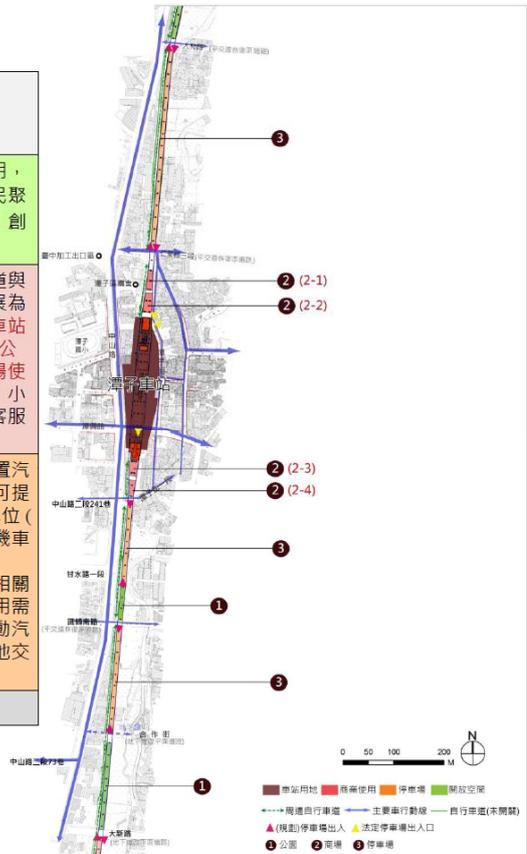
圖面參照	多目標使用申請項目	基地面積 (m ²)	占總申請面積百分比(%)	申請說明
1	公園	10,150 (865、570、8,715)	36.02	申請「公園」使用，提供周邊民眾休閒活動之空間，並提昇環境品質。
2	商場	商場2-1 521	957	場站南側與北側50公尺範圍配置申請商場使用，以利引入小型商店，提供旅客服務。
		商場2-2 436		
3	停車場 (電動汽機車充電站及電池交換站)	17,068 (7,226、3,207、2,836、3,799)	60.58	<ul style="list-style-type: none"> 配合地方需求配置汽、機車停車場，約可提供512個汽車停車位(亦可部分調整為機車停車位)。 部分空間可配合相關單位或是地方使用需求調整，留設電動汽機車充電站及電池交換站之空間。
小計		28,175	100.00	

註: 1. 表中面積已扣除柱位面積；2. 括號內數字依序為由北至南各塊面積；3. 圖中自行車道依鐵工局CCL831橋下平面道路及景觀工程定稿版繪製。



3. 潭子車站高架道路下層空間規劃

圖面參照	多目標使用申請項目	基地面積 (m ²)		占總申請面積百分比(%)	申請說明	
1	公園	3,621 (970、2,651)		19.70	擬申請「公園」使用，提供遊客與周邊居民聚集活動之開放空間，創造地方節點。	
2	商場	商場2-1	776	3,142	17.10	結合潭雅神自行車道與潭子區農會等，發展為觀光遊憩節點，於車站南端與北端延伸100公尺範圍配置申請商場使用，引入便利商店、小型商舖等，提供旅客服務。
		商場2-2	947			
		商場2-3	747			
		商場2-4	672			
3	停車場 (電動汽機車充電站及電池交換站)	11,615 (6,004、2,439、3,172)		63.20	<ul style="list-style-type: none"> 配合地方需求配置汽機車停車場，約可提供348個汽車停車位(亦可部分調整為機車停車位)。 部分空間可配合相關單位或是地方使用需求調整，留設電動汽機車充電站及電池交換站之空間。 	
小計		18,378		100.00		



4. 頭家厝車站高架道路下層空間規劃

圖面參照	多目標使用申請項目	基地面積 (m ²)		占總申請面積百分比(%)	申請說明	
1	公園	1,467 (970、2,651)		7.93	配合地方活動需求申請「公園」使用，提供部分開放空間，並可供自行車道穿越。	
2	商場	商場2-1	509	1,146	6.19	於車站南端與北端延伸50公尺範圍配置申請商場使用，以利引入便利商店、小型商舖等機能，提供旅客服務。
		商場2-2	637			
3	停車場 (電動汽機車充電站及電池交換站)	15,893 (1,742、3,880、3,215、5,396、1,660)		85.88	<ul style="list-style-type: none"> 配置汽、機車停車場，總計約提供477個汽車停車位(可部分調整為機車停車位)。 部分空間可配合相關單位或是地方使用需求調整，留設電動汽機車充電站及電池交換站之空間。 	
小計		18,506		100.00		

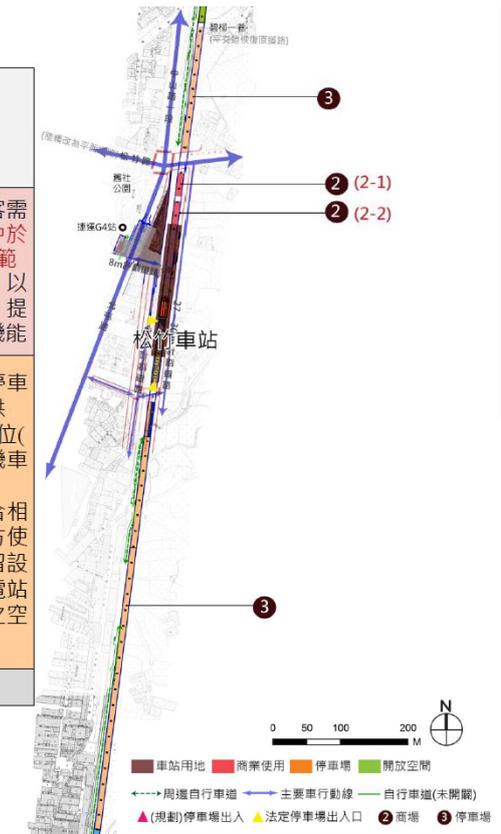
註：1.圖中自行車道依鐵路局CCL831橋下平面道路及景觀工程定稿繪製；2.表中面積已扣除柱位面積；3.括號內數字依序為由北至南各塊面積。



5. 松竹車站高架道路下層空間規劃

圖面參照	多目標使用申請項目	基地面積 (m ²)		占總申請面積百分比 (%)	申請說明
		商場2-1	商場2-2		
2	商場	533	1,034	8.23	考量捷運轉乘旅客需求，商業空間集中於場站北側100公尺範圍申請商場使用，以利引入小型商舖，提供旅客通勤服務機能
		499			
3	停車場(電動汽機車充電站及電池交換站)	11,533 (2,924、8,609)		91.77	<ul style="list-style-type: none"> 配置汽、機車停車場，總計約提供346個汽車停車位(可部分調整為機車停車位)。 部分空間可配合相關單位或是地方使用需求調整，留設電動汽機車充電站及電池交換站之空間。
小計		12,567		100.00	

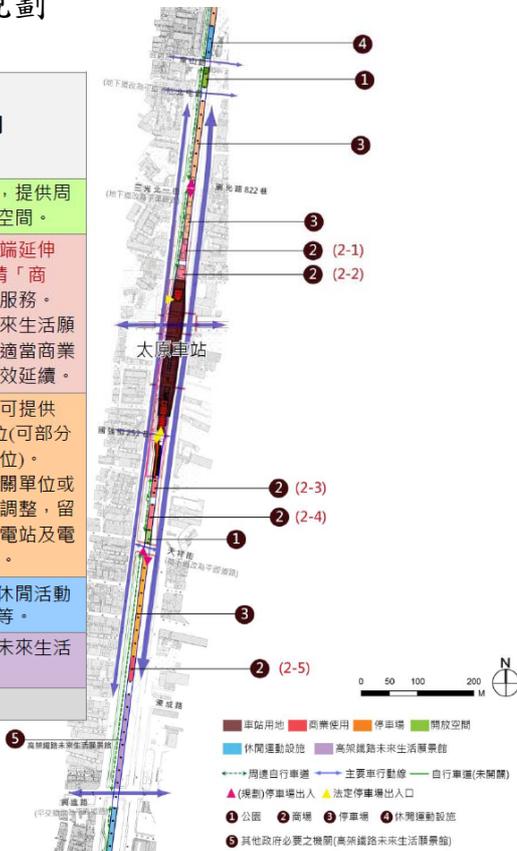
註：1.圖中自行車道依鐵工局CCL831橋下平面道路及景觀工程定稿繪製；
2.表中面積已扣除柱位面積；3.括號內數字依序為由北至南各塊面積。



6. 太原車站高架道路下層空間規劃

圖面參照	多目標使用申請項目	基地面積 (m ²)		占總申請面積百分比 (%)	申請說明
		商場2-1	商場2-2		
1	公園	897 (512、385)		6.81	申請「公園」使用，提供周邊民眾休閒活動之空間。
2	商場	678	3,116	23.66	<ul style="list-style-type: none"> 於車站南端與北端延伸100公尺範圍申請「商場」，提供旅客服務。 自「高架鐵路未來生活願景館」北端規劃適當商業空間，使活動有效延續。
		591			
		542			
		653			
		652			
3	停車場(電動汽機車充電站及電池交換站)	5,901 (2,095、1,240、2,566)		44.80	<ul style="list-style-type: none"> 配合地方需求約可提供177個汽車停車位(可部分調整為機車停車位)。 部分空間配合相關單位或是地方使用需求調整，留設電動汽機車充電站及電池交換站之空間。
4	休閒運動設施	827		6.28	配合地方需求預留休閒活動空間，可設置球場等。
5	其他政府必要之機關	2,430		18.45	現況為「高架鐵路未來生活願景館」
小計		13,171		100.00	

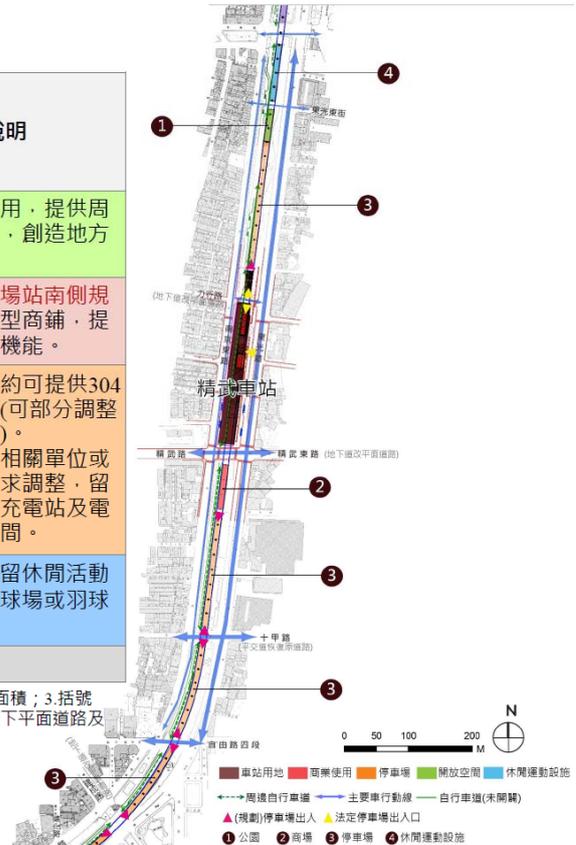
註：1.此「休閒運動設施」屬地方需求配置；2.表中面積已扣除柱位面積；
3.括號內數字依序為由北至南各塊面積；4.圖中自行車道依鐵工局CCL831橋下平面道路及景觀工程定稿繪製。



7. 精武車站高架道路下層空間規劃

圖面參照	多目標使用申請項目	基地面積 (m ²)	占總申請面積百分比 (%)	申請說明
1	公園	786	5.94	申請「公園」使用，提供周邊居民聚集休閒，創造地方節點。
2	商場	998	7.55	商業空間集中於場站南側規劃申請，引入小型商舖，提供旅客通勤服務機能。
3	停車場 (電動汽機車充電站及電池交換站)	10,117 (2,841、2,786、2,434、2,056)	76.50	<ul style="list-style-type: none"> 配合地方需求約可提供304個汽車停車位(可部分調整為機車停車位)。 部分空間配合相關單位或是地方使用需求調整，留設電動汽機車充電站及電池交換站之空間。
4	休閒運動設施	1,324	10.01	配合地方需求預留休閒活動空間，可設置籃球場或羽球場等運動設施。
小計		13,225	100.00	

註：1. 此「休閒運動設施」屬地方需求配置；2. 表中面積已扣除柱位面積；3. 括號內數字依序為由北至南各塊面積；4. 圖中自行車道依鐵工局CCL831橋下平面道路及景觀工程定稿版繪製。



8. 中車站高架道路下層空間規劃

圖面參照	多目標使用申請項目	基地面積 (m ²)	占總申請面積百分比 (%)	申請說明
1	公園	5,146 (4,584、562)	34.86	考量車站臨近國立美術館與美術園道，擬申請公館路以西做為公園，提供周邊流行文化活動所需之開放空間，並提供聚集休息之節點。
2	商場	商場2-1 705 商場2-2 590 1,295	8.77	於車站南端與北端延伸50公尺範圍申請「商場」，以利引入簡易商場、咖啡吧等機能，提供旅運商業服務機能。
3	停車場(電動汽機車充電站及電池交換站)	8,322 (3,982、1,188、3,152)	56.37	配合地方需求配置汽、機車停車場，約可提供250個汽車停車位(可部分調整為機車停車位)。部分空間配合相關單位或是地方使用需求調整，留設電動汽機車充電站及電池交換站之空間。
小計		14,763	100.00	

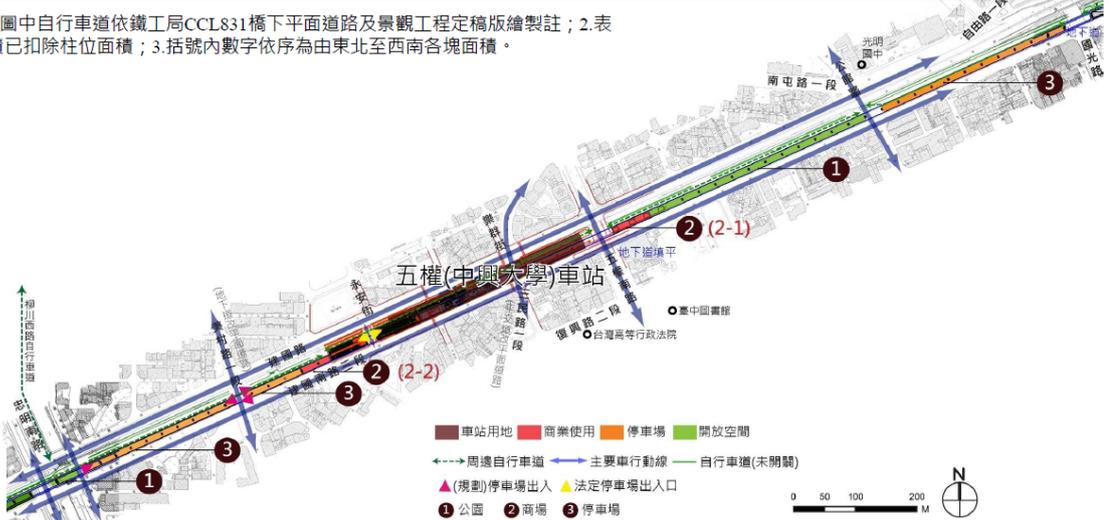
註：1. 圖中自行車道依鐵工局CCL831橋下平面道路及景觀工程定稿版繪製註；2. 表中面積已扣除柱位面積；3. 括號內數字依序為由東北至西南各塊面積。



9. 臺中車站高架道路下層空間規劃

圖面參照	多目標使用申請項目	基地面積(m ²)	占總申請面積百分比(%)	申請說明	
1	公園	5,146 (4,584、562)	34.86	考量車站臨近國立美術館與美術園道，擬申請公園路以西做為公園，提供周邊流行文化活動所需之開放空間，並提供聚集休息之節點。	
2	商場	商場2-1 705 商場2-2 590	1,295	8.77	於車站南端與北端延伸50公尺範圍申請「商場」，以利引入簡易商場、咖啡吧等機能，提供旅運商業服務機能。
3	停車場(電動汽機車充電站及電池交換站)	8,322 (3,982、1,188、3,152)	56.37	配合地方需求配置汽、機車停車場，約可提供250個汽車停車位(可部分調整為機車停車位)。部分空間配合相關單位或是地方使用需求調整，留設電動汽機車充電站及電池交換站之空間。	
小計		14,763	100.00		

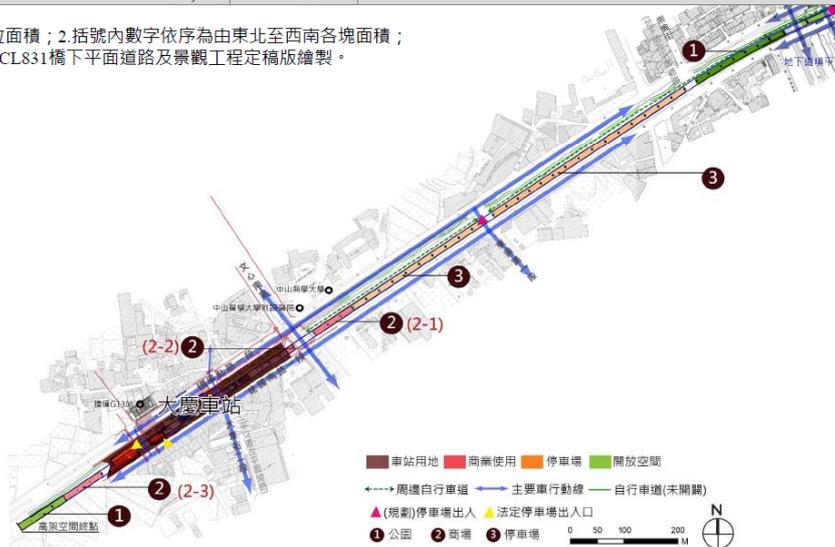
註：1.圖中自行車道依鐵工局CCL831橋下平面道路及景觀工程定稿版繪製註；2.表中面積已扣除柱位面積；3.括號內數字依序為由東北至西南各塊面積。



10. 五權車站高架道路下層空間規劃

圖面參照	多目標使用申請項目	申請面積(m ²)	占總申請面積百分比(%)	申請說明	
1	公園	3,394(2,226、1,168)	24.10	提供周邊居民地方運動休閒使用，申請「公園」。	
2	商場	商場2-1 999 商場2-2 180 商場2-3 982	2,161	15.35	於車站南端與北端延伸100公尺範圍申請商場使用，提供旅客基本商業服務。
3	停車場(電動汽機車充電站及電池交換站)	8,527 (5,164、3,363)	60.55	配合地方需求總計約提供256個汽車停車位(可部分調整為機車停車位)。部分空間可配合相關單位或是地方使用需求調整，留設電動汽機車充電站及電池交換站之空間。	
小計		14,082	100.00		

註：1.表中面積已扣除柱位面積；2.括號內數字依序為由東北至西南各塊面積；3.圖中自行車道依鐵工局CCL831橋下平面道路及景觀工程定稿版繪製。



三、鐵路高架化橋下空間各路段目前規劃情形說明

鐵路高架化後，平面舊有軌道將陸續拆除，為活化高架下方土地空間，目前由交通部鐵路管理局(以下鐵路局)整體規劃，用途包含公園、商場、停車場等設施。

本府交通局已提供 iBike 站點、汽機車停車場需求、計程車排班區、大客車停車格位、公車停靠區等交通需求規劃予鐵路局，由該局規劃後送交本府建設局依多目標使用辦理審查。

(一) iBike 站點

有關鐵路高架化車站規劃多目標使用中，保留 iBike 租賃站設置空間案，建議預留長 30 公尺、寬 6 公尺範圍供 iBike 規劃設置租賃站，上述預留空間採雙排設置方式(車尾對車尾)規劃。

目前已通車營運車站(豐原、潭子、太原與大慶)四站建議保留範圍；另未通車車站(栗林、頭家厝、松竹、精武與五權)建議預留於停車場範圍內(緊鄰停車場出入口)。

(二) 汽機車停車場

1. 搭乘火車旅客之停車需求量，車站轉乘停車場之配置應以靠近車站為宜，故建議車站兩側 50~100 公尺內設置多目標相關使用項目後，剩餘 500 公尺內(步行可接受範圍)之多目標使用項目均作為停車場使用。

至於 500 公尺以外之部分，同意鐵路局目前之規劃內容。

2. 比對 104、105 年度車站周邊停車供需調查如下表，目前鐵路局規劃之太原站及臺中站所增加之停車供給，仍未能滿足原停車不足之數量。建請鐵路局除於高架橋下設置停車位外，一併考量增加車站之停車空間，以滿足旅客停車轉乘需求。

	停車位不足數		橋下空間規劃停車位數 (以汽車位估算)
	汽車	機車	
太原	330	346	177
臺中	222	1766	183

(三) 計程車排班區

建議規劃於車站橋下空間且為人流匯集處附近設置計程車排班區(豐原車站 20 格、栗林車站 10 格、潭子車站 10 格、頭家厝車站 10 格、松竹車站 10 格、太原車站 10 格、精武車站 10 格、臺中車站 25 格、五權車站 10 格、大慶車站 15 格)。

(四) 大客車停車格位及公車停靠區

1. 大客車停車格位

- (1)太原車站：三光北一街以北停車場用地，規劃部分空間為大客車停車場。
- (2)大慶車站：文心南路至東興路一段停車場用地，規劃部分空間為大客車停格位。

2. 公車停靠區

- (1)太原火車站：南京東路側靠近車站乘客出入口處預留避車彎及 4*2 米人行道空間及避車彎位置，並預留管線以利未來規劃建置候車亭。
- (2)松竹火車站：調整既有公車招呼站位置，建議北屯路側靠近車站乘客出入口處預留避車彎及 4*2 米人行道，並預留管線以利未來規劃建置候車亭。
- (3)大慶火車站：建國路上無公車行經，俟未來道路規劃研議調整部分公車路線，另建議於建國南、北路側靠近車站乘客出入口處預留避車彎及 4*2 米人行道，並預留管線以利未來規劃建置候車亭。
- (4)五權火車站(新設站)：建議於建國南、北路側靠近車站乘客出入口處預留避車彎及 4*2 米人行道，並預留管線以利未來規劃建置候車亭。

- (5) 栗林車站(新設站)：目前站體周邊計畫道路上不明確無法規劃公車路線，倘站區空間足夠，建議於靠近車站乘客出入口(約 80 公尺處)人行道預留避車彎及 4*2 米人行道，並預留管線以利未來規劃建置候車亭。
- (6) 頭家厝車站(新設站)：目前站體周邊計畫道路上不明確無法規劃公車路線，倘站區空間足夠，建議於靠近車站乘客出入口(約 80 公尺處)預留避車彎及 4*2 米人行道，並預留管線以利未來規劃建置候車亭。
- (7) 精武車站(新設站)：預計於精武地下道填平後於高架橋下增設站位，建議於精武路側人行道預留避車彎及 4*2 米人行道空間，並預留管線以利未來規劃建置候車亭。
- (8) 潭子車站：不須更動公車站位。
- (五) 有關 iBike 站點、汽機車停車場、計程車排班區、大客車停車格位及公車停靠區，鐵路局將規劃車站用地位置及鐵路高架道路下空間區域後，另安排會勘時間，與本府相關局處進行現場確定詳細位置。