

臺中市政府交通局中程施政計畫
(100 至 103 年度)

中華民國 100 年 6 月

臺中市政府交通局中程施政計畫（100 至 103 年度）

【目 錄】

壹、環境情勢分析與發展課題.....	7-1
一、環境情勢分析.....	7-1
二、優先發展課題.....	7-3
貳、現有計畫執行成效與資源分配檢討.....	7-8
一、現有計畫執行成效.....	7-8
二、資源分配.....	7-13
參、策略績效目標與衡量指標.....	7-14
一、策略績效目標.....	7-14
二、衡量指標.....	7-18
肆、計畫內容摘要.....	7-21
一、塑造人本低碳之漫遊城市.....	7-19
二、建設大眾運輸路網.....	7-19
三、建立優質無縫之公車服務.....	7-20
四、創造安全無礙之交通環境.....	7-20
五、構築脈絡順暢之交通路網.....	7-20
六、落實公平合理之停車管理.....	7-20
伍、中程施政計畫經費總需求表.....	7-23
陸、計畫關聯表.....	7-25

臺中市政府交通局中程施政計畫（100 至 103 年度）

壹、環境情勢分析與發展課題

一、環境情勢分析

（一）都市交通發展趨勢

本市要朝向國際城發展，惟合併升格為直轄市後，如何建構城市區域的競爭優勢，打造擁有運籌能力的世界級都市，配合低碳、綠能、智慧的發展主軸，引導臺中市步入世界城市之列，有鑒於此，世界級城市的發展經驗正是最好的學習目標或借鏡，其中交通發展趨勢歸納以下重點：

1. 永續運輸蔚為主流

由於全球經濟快速發展，導致都市生活環境急遽惡化、環境污染、能源短缺等問題。永續發展規劃思潮的興起，源於 1992 年巴西里約熱內盧召開的「聯合國環境與發展會議（UNCED）」，通過「21 世紀議程（Agenda21）」，促請各國研擬永續發展的具體政策與目標。

2. 減緩全球暖化與能源消耗，改變私人運具使用習慣為首要之務

在京都議定書(1997)訂定各會員國之節能與溫室氣體減量目標後，歐美等工業化國家開始積極規劃具備減量效果之策略，並分階段檢視落實成效。由能耗之觀點來看，機動車輛為交通部門能耗之主要來源，因此，如何有效移轉私人運具，為節能減排的關鍵。交通面向之節能減排主要策略，即是從「提升運具使用能源效率」、「移轉私人運具使用」等兩大方向著手。

3. 人本思維與宜居城市，作為城市規劃之內涵與願景

在全球化城市浪潮及以大臺中市作為生活大區的目標下，應追求的不僅是國內城市之標竿，更應追求世界級的水準。現有英國經濟學人資訊社(Economist Intelligence Unit)對全球 140 個城市進行宜居城市(Global Livability)的評比，與交通相關的指標為道路服務品質和大眾運輸水準；另有美世公司（Mercer）亦有類似的評比，與交通

相關指標有大眾運輸水準、交通堵塞及空氣污染等。

4. 智慧型運輸系統(Intelligent Transportation Systems)

智慧型運輸系統(Intelligent Transportation Systems)係由電子、通訊、導航、乘客資訊、電腦以及控制等技術整合而成，透過所提供即時資訊的溝通與連結，改善人、車、路等運輸次系統之間的互動關係，進而藉由公共運輸的智慧化及無縫接駁服務，落實「無縫運輸」，增進運輸系統之安全、效率與舒適，同時減少擁擠、能源消耗與污染，讓有限的運輸資源發揮最大的效果與效率。

(二) 本市交通發展之 SWOT 分析

臺中市位於臺灣中心位置且交通區位良好，境內有中山高速公路、第二高速公路、國道四號、中彰快速道路及中投公路等高快速道路系統行經，並有臺鐵、高鐵於本市設站，而清泉崗機場更為中部地區重要空運場站，且臺中港肩負區域內重要貨物進出口等，因此各大長途運輸公司紛紛擇定本市外圍設置客貨運轉運站，以增加營運效率，顯見本市交通做為臺灣的運輸轉運樞紐，中部區域的運輸核心之發展潛力。

雖本市交通便利且為中部區塊之消費中心，然根據過去都市交通發展之軌跡，仍存在以下 SWOT 分析之條件與限制：

1. 優勢 (STRENGTH)

- (1) 位置居中，具備陸海空運的聯外優勢
- (2) 腹地廣大，農工業發展土地充足，中小企業網絡完整，具備深厚的精密產業基礎

2. 劣勢 (WEAKNESS)

- (1) 核心城市國際形象待提升
- (2) 公車與捷運系統缺乏，大眾運輸機能不佳
- (3) 空間管理制度僵化，法令與現況脫節

3. 機會 (OPPORTUNITY)

- (1) 重大交通建設日漸明朗
- (2) 中部科學園區的設置，帶動高科技產業進駐效應
- (3) 高鐵通車後，與臺灣主要城市交通的時空距離縮小
- (4) 三通的政策走向，構築臺中海空港的經貿轉運功能
- (5) 國際市場的開放，增加中部產業發展規模
- (6) 臺中縣市合併升格直轄市與公有土地釋出

4. 威脅與隱憂 (THREAT)

- (1) 全球化下，國際生產要素的全面競爭
- (2) 國內區域間的資源競爭激烈
- (3) 高鐵時代，與北南都會區的人口吸推力的競逐
- (4) 經濟發展下，對中臺灣環境資源的衝擊

二、優先發展課題

(一) 當前交通問題診斷

隨著臺中縣市合併，調整運輸政策、重建整體運輸結構是必要之行動，而政策結構之調整需立基於宏觀的角度、創新的思維下，並掌握運輸發展現況與相關課題。

綜上所述，探討之範疇是在安全便捷、以人為本、觀光休閒、e化、生態永續、活化產業等宏觀角度、創先思維之前提下，探討公路、鐵路、海空等硬體建設之現存課題，檢視可活絡產業經濟之物流與觀光遊憩之課題，再佐以先進科技的輔助，創造智慧化交通系統，達成智慧生活目標。

1. 道路路網分布偏重於西側區域，缺乏東西向快速道路服務

大臺中區域的道路路網分佈綿密，其道路路網分布與發展重心廊帶較偏重於台3線以西之區域，東半側山區地帶(石岡、東勢、新社)與西側發展廊帶之連結相對較為不便，部分重要交通孔道更因缺乏功能對等之替代道路且車流量多，以致降低道路服務水準。而東半側山區地

帶觀光遊憩產業發展蓬勃，對連繫西半側地區的公路需求與便利性需求日增，故如何增進東西兩側連繫之便捷性為一重要課題。另經過大臺中核心區的高快速服務道路皆以南北向為主，東西向則分布於外環地，缺乏穿越核心區之東西向快速道路服務，無法充分發揮疏導與分散車流之功效。

2. 大臺中區域軌道計畫眾多，但整合度不足

大臺中區域軌道系統已呈初步的網狀結構，如何使其進一步發揮結構化的服務功能顯然為一極重要課題。目前臺鐵在大臺中區域有「臺中都會區鐵路高架捷運化」工程；另臺中捷運烏日文心北屯線(綠線)已開始動工。上述之外，大臺中區域尚有若干處於研議階段或由地方政府提案要求興建的捷運建設，包括臺中捷運之橘線、藍線、綠線之彰化延伸線、臺鐵臺中環線等。在此發展背景下，大臺中區域軌道系統之發展應有整體路網的考量，即應致力使臺鐵系統可以提供較完備的區域通勤鐵路的功能，且與高鐵更緊密的結合以發揮雙鐵的路網整合經濟效益；另為後續捷運路線之運輸需求量目前仍無法滿足興建捷運之需求，故優先推動公車捷運系統(BRT)，以培養運輸之使用習慣與需求，待旅次需求達到捷運服務供給量時，始興建捷運系統。

近年來，屯區發展快速，造成臺中市旅次鏈型態以屯區間相互聯繫者為多，加上場站用地覓得不易，屯區旅次的服務亦僅能由市中心原場站發車之路線以延伸方式來滿足，缺乏搭乘之直達性，因此不僅造成旅行時間虛耗，亦使車輛調度及班次調整缺乏管理彈性。

此外，業者基於利潤考量，紛紛申請行經幹道、學校、商圈等黃金路線，因此公車路線重疊情形嚴重，造成資源浪費及營運績效低落。

3. 缺乏快速、穩定之公共運輸系統

臺中都會區地理範圍涵蓋臺中市以及彰化縣、南投縣部分市鄉鎮，由於工商蓬勃發展及快速都市化結果，各縣市間往來密切，且近年來休閒、觀光產業發展，使得臺中市成為中臺灣區域中心之都市機能日趨明顯；但目前臺中都會區外環衛星市鎮間之橫向聯繫仍舊仰賴私人運具，在土地資源有限情況下，無法無止盡地建設公路系統以滿足車輛需求，且臺中都會區捷運系統規劃迄今已逾 10 年，進度嚴重落後，

因此，加速推動興建快速、穩定之公共運輸系統，以紓解並改善交通困境，實為當務之急。然而於捷運系統建置完成之前，應全力改善公車服務品質，研擬設置公車專用道之可行性，以便提昇公車運行速率，甚至引進公車捷運系統(Bus Rapid Transit, BRT)，亦可稱之為快捷巴士，以開發大眾運輸系統潛在需求，培養未來捷運客源。

4. 大臺中海空雙港缺乏良好聯外公共運輸系統

臺中港面對未來的國際郵輪商機，有必要提供適當之公共運輸服務。另臺中國際機場的公車系統，目前計有往返臺中市區、清水、高鐵臺中站等 3 條路線，但班次過少，時間過久且多未與航空公司班表配合，明顯未能提供給旅客便利之公共運輸服務。

5. 臺中產業園區與臺中港間尚未能緊密銜接相互配合

縣市合併後大臺中的產業物流，若能有效串連所有相關產業園區，並且結合臺中港特定區之發展，則應可發揮最大之效果：除可為大臺中吸引更多產業進駐，發揮產業群聚之效應外，亦可促使大臺中地區無論產業、社會或經濟都能蓬勃發展，進而鞏固大臺中的地位，方能與北、高兩市抗衡。

6. 道路容量有限，大眾運輸服務品質待加強

大臺中的遊憩公共運輸系統大多有路網涵蓋範圍不足、車齡老舊、服務品質不佳等問題，直接影響民眾搭乘意願，因此，到臺中遊憩的旅客多以私人運具為主要交通方式，間接增加景點周邊道路的交通負荷，加上景點的有限空間，常無法容納過多的私人運具，造成停車的問題嚴重，而過多的私人運具更造成惡劣的空氣品質，對優美的風景區產生不良的環境衝擊，在上述惡性循環下，遊憩品質大幅降低，嚴重影響遊客的再訪意願及對遊憩區的觀感，將不利於大臺中觀光的發展。

7. 自行車路網仍欠缺連續性

目前大臺中的自行車道與後續規劃建置計畫，皆是單獨性的自行車「路段」，缺乏規劃完整且具連續性的大臺中自行車道路網推動機制。未來將自行車道視為串聯大臺中生活圈、通勤運輸、遊憩區之「綠

廊」，塑造新興之「綠色廊道網絡」。除改善既有自行車道之舒適度與安全性外，同時檢討既有古蹟、歷史建築、寺廟、休閒觀光遊憩據點之分布情形，規劃可串聯既有景點、具有遊憩休閒潛力之路線，建置大臺中具連續性之自行車系統，進而帶動地方及區域之旅遊風潮。

8. 各縣市交控中心尚未完全整合

大臺中區域與彰化、南投、苗栗等縣相鄰，彼此間旅次需求強烈，目前各縣均分別建置初步之交通控制中心，因此未來可與各縣及中區高速公路之交控中心進行整合與溝通，進行跨區域之交通控制管理，以達交控最佳化之目標。

(二) 未來優先發展課題

臺中為一兼具海空雙港優勢的城市，未來可透過臺鐵山海線及臺中都區捷運路網環狀軌道系統，結合高速公路、快速道路及省道形成整體運輸系統，串聯重要運輸場站及主要活動據點，形成整體運輸系統。

1. 打造兩岸與亞洲航線樞紐港

(1)發展兩岸轉運雙核心，以臺中港及清泉崗國際機場為基礎，利用自由貿易區的擴大並配合境外航運中心轉用功能的連結，以臺中市作為兩岸直航及亞太地區的海空運輸門戶。

(2)發揮轉運金三角之優勢，以清泉崗機場、高鐵臺中站及臺中港等3個重要交通據點，形成中部區域交通網絡轉運金三角，建構「兩岸快速」及「區內快捷」的交通服務。

2. 建構山海環狀快捷軌道網，連結山線與海線鐵路，形成一環狀軌道線

連結臺鐵之大甲站與后里站及清水站與潭子站，使山線與海線鐵路在臺中地區形成環狀鐵路系統，擴大服務範圍，帶動環狀沿線周邊地區發展。

3. 公路雙環線

將國道3、4號與生活圈道路連結，構成公路雙環，以臺中市為運輸軸帶發散中心，擴及后里、南投、員林與臺中港等4大發展走廊，透過臺中生活圈高快速公路路網之完成，各生活圈道路工程完成可聯通

中山高、中二高、國道4號、中彰快速道路、中投快速道路等，建立完整快速交通系統。

4. BRT 都會運輸路網

發展 BRT 捷運系統，漸進導入輕軌或捷運系統規劃，建構完善之大眾運輸系統以及接駁轉乘服務。對於臺中捷運後續路線之公共運輸需求目前尚不及捷運供給量路線部分，優先推動快捷巴士，以臺中都會區捷運優先推動之行經路線為主，培養公共運輸使用習慣與需求；對於有潛在公共運輸需求及具有聯結大臺中和新路線優先推動快捷巴士。

本局將以「塑造人本低碳之漫遊城市」、「創造安全無礙之交通環境」、「建立優質無縫之公共運輸」、「構築脈絡順暢之交通路網」、「落實公平合理之停車管理」、「提供無所不在之交通資訊」等六大主軸為發展重點，並轉化為中長程之策略績效目標（詳見第參章），以達政策一貫性進而創造出最友善之運輸環境，並扮演中部地區經濟發展的火車頭，期待超越香港與新加坡等地，成為國際中最閃亮及交通最友善的城市。

貳、現有計畫執行成效與資源分配檢討

一、現有計畫執行成效

(一) 加強交通標誌標線改善，提升行車秩序

辦理全市各項交通標誌標線改善工程，改善全市交通環境，提升道路服務品質。101 年度完成標線繪設或塗消長度 43,634 平方公尺、反射鏡增設及修護 155 面，調整改善汽、機車格位計 965 格；另辦理標誌增設、修護及改善計 332 面，以方便民眾辨識。

(二) 構建友善之人行示範空間

以臺中港路一、二段為示範道路，實施人行道禁止停車，並於周邊道路規劃機車格位，紓解機車停放需求，配合本局免費公車方案，提升公共運輸工具之使用率，逐漸達到節能減碳之目標。

(三) 行人倒數計時器設置工程

至 101 年度止，共計辦理行人倒數計時器設施約 440 處，有效提昇行人行走之安全性。

(四) LED 交通號誌燈節能示範計畫

本專案執行至 101 年止，原臺中市新已全面汰換為 LED 號誌，101 年度原臺中縣共計汰換 195 處路口。

(五) 建構低碳城市，推動大臺中公共自行車道租賃計畫

為推廣民眾騎乘自行車作為短程接駁交通工具，期藉由公共自行車租賃服務，鼓勵民眾使用低污染、低耗能的公共自行車作為短程接駁運具，減少及移轉私人機動車輛之持有及使用，以達改善都市道路交通擁擠、環境污染及能源損耗目的，爰擬推動全市公共自行車租賃系統建置計畫。

本局刻正辦理「臺中市公共自行車租賃系統建置規劃」，規劃本市公共租賃自行車系統分短中長期建置，短中期建置時程約 3~5 年，期於本市建置 200 處公共自行車租賃站。

(六) 臺中都會區捷運推動計畫

1. 推動捷運烏日文心北屯線建設工程，於 98 年 10 月舉辦動土典禮，植栽移植工程已於 99 年 7 月完工，管線遷移工程已於 99 年 11 月動工，刻正施作中。

2. 籌備成立臺中都會區大眾捷運股份有限公司，已於 99 年 1 月成立臺中都會區大眾捷運股份有限公司籌備處，預計於 101 年初成立捷運公司。

(七) 鐵路立體化工程推動計畫

「臺中都會區鐵路高架捷運化計畫」係由交通部鐵路改建工程局辦理工程建設事宜，該計畫已於 95 年 2 月 13 日核定執行中，目前豐原段臨時工程已全部完成，潭子段臨時工程執行中，太原站至精武站間鐵路高架工程已完成全部基樁施作，賡續施作墩柱及橋面版等工程，松竹至大慶段鐵路高架工程目前進行施工圍籬架設及大慶臨時月台施作。豐原至頭家厝站鐵路高架工程已於 99 年 12 月 7 日決標，目前辦理開工前置作業。

另為加速推動本案工程，本局邀集鐵改局、鐵路局成立溝通平台，降低界面協調時間，並期本案工程推動後，可有效縫合都市內的破裂帶，充份運用鐵路兩側空間，以及交通網的連貫性。

(八) TTJ 免費公車乘車計畫

TTJ 公車自 98 年 5 月推動以來，獲得市民熱烈迴響，運量屢屢突破市區公車紀錄，顯示本局多年來提昇公車服務績效方案已展現成效，逐漸養成民眾搭乘公共運輸的習慣，落實節能減碳環保觀念。99 年本局再投入 2 億元預算，並根據民眾乘車起迄地點進行路線微調，賡續推出英才太平、文心幹線、黎明幹線、北屯大里、五權幹線及崇德幹線等 6 條 TTJ 公車路線，每日上午 6 時至晚上 10 時，平常日尖峰每 10 分鐘 1 班，平日離峰及例假日每 15 分鐘 1 班，全日免費搭乘。99 年 9~12 月間，6 條 TTJ 公車每週搭乘人數均維持於 22~26 萬人次，每月搭乘人數高達 100 多萬人次，至實施結束日止，累計載客超過 1,145 萬人次，成效卓著。由於民眾搭乘踴躍，帶動市區公車運量成長，根據最新資料統計，99 年平均月運量達 285 萬人次，創下歷史新高，預料將進一步持續成長。

(九) 建置本市低地板公車車隊

行駛比傳統公車平穩的低地板公車，其出入口無階梯設計使乘客上下公車一步到位，高齡者、孕婦、行動不便、乘坐輪椅等人士搭乘更為輕鬆、便利。各客運業者了解民眾對於低地板公車之喜愛後，為提升其服務品質，99 年度統聯客運、仁友客運及全航客運再接續購入 37 輛低地板公車投入主要幹線服務，將進一步帶給民眾更舒適之乘車環境。

(十) 公車站牌整併計畫

為解決本市站牌規格不一情形，本局於 99 年 5 月起施作新式整合式站牌，將市區及公路客運依路線編號，1 支站桿放置 3 條公車路線、國道客運不分路線統一集中設置 1 支站牌為原則，已陸續完成中正、中港路等 41 條路線站牌整併，讓市容景觀煥然一新，由於實施成效良好，將陸續擴展實施至全市各主要道路。

(十一) 辦理捷運藍、橘線可行性研究

本局於 99 年 8 月 23 日奉交通部同意補助捷運藍線可行性研究部分經費 800 萬元，併同本府 400 萬元經費辦理捷運藍線可行性研究勞務採購案招標作業，並於 99 年 12 月 23 日與得標廠商簽約，本案簽約金額為 1,160 萬元，預計完成日為 100 年 12 月 31 日。另於 99 年 12 月 13 日動支 1,000 萬元經費辦理捷運橘線可行性研究勞務採購案招標作業，並於 99 年 12 月 30 日開標，於 100 年 1 月 11 日召開評選會議，已於 100 年 2 月決標。

(十二) 假日及夜間交通號誌委外緊急搶修案

本案之工程期限為每年自 1 月 1 日起至 12 月 31 日止，執行非假日(當日 17:30—隔日 08:00)、例假日(當日 08:00—隔日 08:00)交通號誌故障緊急搶修工程。

(十三) 便民停車措施及提昇公共停車場使用效能

有效改善本市停車環境及運用民間資源並提昇政府效能，鼓勵民間參與本市停車收費業務，以委託廠商代為經營管理公有路外停車場及開立路邊停車繳費單等方式，提昇公共服務效率，以發揮最大停車管理效益。為便利孕婦車輛停放，另於新市政大樓及陽明大樓地下停車場各闢建二處孕婦優先停車格，提供孕婦便利尋找車位。

(十四) 建立合理停車費率及差別費率制度，增進停車周轉率

依「路外停車場為主、路邊停車場為輔」之原則，持續擴大路邊停車收費路段，並自 96 年 8 月 1 日起，持續於臺中港路、文心路、五權西路等聯外道路及新光三越商圈、中友百貨商圈、美術園道、科博館、中國醫藥大學附設醫院等周邊道路實施差別費率收費，已有效達到降低路邊停車需求並增加周轉率。

(十五) 增進停車場供給效能

本局將持續闢建路外停車場，解決停車供給嚴重不足之問題，99 年 10 月 29 日啟用之惠來立體停車場，可提供 167 格機車位及 430 格汽車位；另於 101 年度內，本局於清水區闢建一處牛罵頭平面停車場，並於 101 年 4 月 6 日完工啟用，提供 84 汽車格位；另於中港路與河南路二段之交七用地，也興建一處可供 114 輛汽車停放及 1047 機車停放之平面停車場；在南屯區也於 101 年 12 月 7 日完成啟用一座地下二層大墩國中地下停車場，提供 158 汽車格及 80 機車格；在北屯區於 101 年 12 月 9 日也完成啟用期待已久之民俗公園地下停車場，並提供 273 汽車格及 46 機車格。未來將陸續開闢路外停車場，以符合停車政策「路外為主，路邊為輔」之概念，恢復道路原有寬度面貌。

(十六) 代收拖吊交通違規罰鍰，便利民眾繳交及撙節政府開銷

為便利民眾繳交違規罰鍰，本局、警察局及臺中區監理所共同努力進

行領車電腦系統、違規開單系統及監理系統等修正，已提供民眾可在拖吊場繳納紅單服務，車主攜帶行車執照、身分證(或駕照)辦理領車時，即可同時繳交紅單罰鍰。由於代收服務業務橫越不同政府單位，實行代收業務其複雜度較高，又為符合交通違規通知單送達程序，本局與警察局克服現行困難促成代收業務的實施，顯示臺中市政府積極為民服務的突破性作法，目前已成為中部各縣市觀摩對象。

(十七) 智慧型運輸系統-交通控制中心

臺中市交通管理系統是全國第一套利用 GPRS 無線通訊技術運用於路口號誌管理之智慧化交通管理系統；本系統可作為路口即時監督管控、遠端遙控調整時制計畫，達成縮短行車時間、節省能源消耗，進而改善行車安全及提升交通運行效率。

目前本系統已陸續在臺中港路、環中路、大雅路、中清路、五權(西)路、文心(南)路、忠明(南)路、崇德路、北屯路、進化(北)路、復興路等四環五軸之重要聯外道路之 451 處路口建置無線傳輸號誌控制器，同時於本市主要幹道交叉路口設置路況監視攝影機，並設置高架式車輛偵測器收集交通參數，利用資訊可變標誌發佈提供交通相關資訊供用路者參考。

(十八) 公車智慧化

為提升公共運輸服務品質，本局建置公車動態資訊系統，截至 100 年於市區客運及主要公路客運共 754 輛公車安裝衛星定位(GPS)接收器，將車輛即時位置透過 GPRS 無線通訊技術，傳送到本局交控中心之伺服器。經伺服器運算後，將公車位置顯示在網頁之電子地圖上，並提供 PDA 及語音電話查詢管道，讓民眾可精確掌握欲搭乘公車路線之動態。

此外，本局已於 98 年在本市所有候車亭及主要據點安裝 166 座 LED 智慧型站牌，輪播各路線公車預計到達時間。另已配合交通部於 98 年 10 月建置完成可同時顯示 4 條公車路線即時資訊之 12 座獨立式智慧型站牌(配合高鐵聯外接駁路線)。

99 年再利用交通部補助之經費(公路公共運輸發展計畫)，於主要幹道(中港路、崇德路、三民路)建置 80 座獨立式智慧型站牌，將可廣泛提供公車預估到站時間，以利民眾搭乘使用。

(十九) 推動中彰快速公路(台 74)增設匝道銜接國道 1 號工程

目前中山高速公路(國道 1 號)自大雅至彰化交流道路段，每遇尖峰時段時常呈經常性壅塞狀態，倘於大雅交流道增設匝道銜接中彰快速公路，將可提供用路人增加另一替代道路之選擇，以達到疏導短程旅次車流，紓解國道壅塞之目的。另外隨著水湳經貿園區開發、生活圈

2 號線東段高架銜接生活圈 4 號線工程完工，屆時各方向之交通需求將匯入本區，當通過性車流與平面道路車流交織時，易造成交通瓶頸，降低道路服務水準，對於原本已十分壅塞之大雅交流道而言將更是雪上加霜。

為解決上述問題，本局乃委託專業單位評估中彰快速公路增設匝道銜接國道 1 號的可行性。本案係新闢匝道銜接中彰快速公路與國道 1 號大雅交流道，國道 1 號高速公路北入與南出匝道將延長，並將北入匝道與主線的匯入點往北移，以提供原有聯絡道與新增匝道足夠的交織長度，使匯分車流不致影響國道主線服務水準。由於環中路高架化後，已改編為臺 74 線，故本案性質變更為國道高速公路與省道臺 74 線快速公路之連結，爰定位為系統交流道，由高速公路局接續辦理可行性研究，本局將提供後續協助。

(二十) 交通安全宣導中心

臺中市成立之交通教育宣導中心於 99 年 4 月 24 日正式啟用，目前陳列交通標誌、號誌、提供交通安全網站資訊、宣導短片欣賞及相關交通教育書籍供民眾休憩閱讀，有助於本市宣導及推展交通教育，俾使本市交通更加安全順暢。

(二十一) 多功能停車管理資訊系統全新上線

本市多功能停車管理系統，於 99 年 7 月起正式上線使用，全面實施 PDA 開立停車繳費通知單，有效推動路邊停車電子化收費，以提供更佳的停車單據收費品質。此外，並新增網路補列印繳費單功能，提供更便民之服務。

(二十二) 保母專車

為營造學校交通安全環境，響應 2010-2020 年「世界交通安全運動」，本局選擇 4 所完全中學(惠文、忠明、東山、西苑)於 99 年 2 月 23 日至 99 年 7 月 3 日試辦「臺中市學校公車導護志工計畫」，其內容係於上、下學時段設置隨車志工一名(可為志工媽媽、學校老師或高年級學生)，協助較年幼學生搭車服務及導護，期望能藉此培養學生使用大眾運輸工具代步習慣，輔導學生學習自行上學以減輕家長負擔，並改善因家長接送學童，造成上、下學時段接送車輛滯留校門周邊，進而影響交通安全及行車效率之問題。

(二十三) 發光路名牌 越夜越美麗

本局選擇臺中市交通流量最大之臺中港路為示範道路，將臺中港路沿線路口林立之號誌桿、路名牌桿及標誌桿，做充分調查並予以共桿整合，設置新式自發光式路名指示牌，並結合號誌桿之共桿設計，採用 LED 節能發光設備及部分太陽能供電，增加道路資訊辨識效果，以達

節能減碳環保永續發展、提升用路人行車安全，並達到美化市容之功效。

二、資源分配檢討

自 96 年度至 99 年度，本局經費支出（含本預算及基金），按執行預算之課別分與說明如下：

（一）交通規劃科

辦理本市整體交通改善規劃業務、新闢道路交通設施規劃與施工、交通號誌新設、管理與維護、交通號誌工程施工監督及監工人員指派、交通號誌工程之查驗、複驗及驗收人員指派、交通號誌工程器材車輛之購置與管理、交通號誌設施及管線之遷移協調、緊急搶修案件之處理、交通控制中心之管理與維護、交通管制計畫、交通衝擊評估及人民陳情案件處理等工作。自 96 年度至 99 年度預算佔本局總經費支出分別約為 9%、3%、5%、2%。

（二）運輸管理科

公共運輸督導管理、大眾捷運運輸業及公有大眾捷運系統財產督導、船舶業務管理管理等事項。自 96 年度至 99 年度預算佔本局總經費支出分別約為 27%、6%、29%、7%。

（三）交通工程科

辦理交通設施工程設計施工業務、交通標誌標線維護管理、交通工程業務管理、停車格位新設與調整、停車格位新設與調整及違規標誌查報、通勤型自行車道設施建設維護管理及相關業務人民陳情案件處理等工作。自 96 年度至 99 年度預算佔本局總經費支出分別約為 5%、13%、3%、1%

（四）交通行政科

道路安全會報綜合業務、道路交通安全教育與政令宣導、道路交通安全改善評估、重要工程施工期間交通維持計畫審議督導、停車相關業務督導、緊急應變處理、防災、法制、車輛行車事故鑑定及覆議督導等事項。

（五）停車管理處

1. 停車規劃課: 停車政策之擬訂、停車費率之訂定、違規拖吊相關業務、拖吊場人員管理。
2. 設施工程課: 停車場規劃興建、停車場工程維護、停車場登記證核發事宜、停車系統規劃。
3. 停車管理課: 停車收費管理、停車管理員管理、停車管理及拖吊管

理資訊系統業務發展。

自 96 年度至 99 年度預算佔本局總經費支出分別約為 1%、17%、54%、27%

(六) 公共運輸處

1. 綜合規劃課：一般公共汽車運輸業、捷運公車系統(BRT)及船舶等綜合規劃事項及智慧型公車運輸系統資訊整合分析。
2. 營運管理課：一般公共汽車運輸業、捷運公車系統(BRT)及船舶之營運管理及運價初審或核備等事。
3. 運輸稽查課：公共運輸業行車業務稽查、行車事故統計分析、服務指標評鑑及獎懲核定、違反運輸相關法規裁罰、訴願事項。

自 96 年度至 99 年度預算佔本局總經費支出分別約為 27%、6%、29%、7%

(七) 捷運工程處

1. 綜合規劃課：有關大眾捷運及其他軌道運輸系統路網規劃、路線及場站規劃、捷運資訊系統之整體規劃、土木建築之設計審查、環境影響評估、運輸系統整合、公共設施之配合規劃、營運規劃、財務規劃、人力規劃、培訓。
2. 機電系統課：有關大眾捷運及其他軌道運輸系統設備、月台門、號誌、通訊、電力、電車線、通風、車輛、水電空調、自動收費系統、電梯、電扶梯、機廠設施之規劃、設計、採購、安裝、測試、審查、驗收、運轉、維修等事項。
3. 捷運工程課：有關大眾捷運及其他軌道運輸系統工程路線、場站及附屬設施之先期調查、土木、建築、景觀、水電環控、工程之發包、施工管理及興建營運合約之合約管理等事項。
4. 開發路權課：有關大眾捷運及其他軌道運輸系統用地取得、路權管理、土地開發及開發合約之管理等事項

自 96 年度至 99 年度預算佔本局總經費支出分別約為 1%、58%、5%、55%

參、策略績效目標與衡量指標

一、策略績效目標

(一) 業務面向策略績效目標

1. 塑造人本低碳之漫遊城市 (策略績效目標一)

在考量需求與安全原則下，建立人車和平共處的生活空間，以達創造

舒適、友善的人本空間，營造自行車與綠色運具環境等目標。

(1)確保行人通行品質

(2)建立舒適便利的自行車環境。

2. 建設大眾運輸路網（策略績效目標二）

從「公共運輸使用率」指標的高低可以顯示一個城市是不是可以成為一個宜居、宜行的國際化大都市，分階段推動軌道路網建設。

(1)協助完成臺鐵捷運化

(2)推動臺中捷運建設，加速捷運早日完工

(3)推動快捷巴士

3. 建立優質無縫之公車服務（策略績效目標三）

從「公共運輸使用率」指標的高低可以顯示一個城市是不是可以成為一個宜居、宜行的國際化大都市。

(1)打造無縫公共運輸路網

- 提供資訊、空間、時間無縫的大眾運輸環境
- 建立便捷公共運輸路網
- 規劃需求反應式公共運輸系統(DRTS)，服務偏遠地區

(2)營造優質之公共運輸服務環境

- 建立便捷公共運輸轉乘環境
- 提升公共運輸軟硬體設施
- 提昇計程車服務品質

(3)整合公共運輸系統

- 提供易使用的整合資訊
- 公車系統與軌道運輸分工整合
- 提供交通旅遊資訊與諮詢服務

4. 創造安全無礙之交通環境（策略績效目標四）

安全為城市施政之基本前提，而教育是交通安全最重要的工作，人人若都能養成禮讓的習慣、遵守交通規則，就不會有嚴重的交通事故；交通執法則是維護各項管制措施效果之最後防線，其旨在於建立安全可靠之交通系統，維護交通安全與法制，創造安全有序的交通環境

(1)透過工程創造安全之交通環境

(2)學校周邊、易肇事路段交通安全整治

5. 構築脈絡順暢之交通路網（策略績效目標五）

無所不在即是 Ubiquitous 之意，「u 化」是繼 e 化、M 化後的新發展趨勢和理念，透過科技網路的整合應用，提供民眾全面、一路到底、無所不在、無遠弗屆的數位化生活服務。本政策即是希望透過智慧運輸系統的建置，整合所有交通資訊，藉由多樣的資訊媒體，提供無所不在的交通資訊給予用路人。

(1) 強化中心間聯繫運作改善整體路網效率

- 協調整合區域間之號誌控制，發展即時動態號控策略
- 提供路廊替代道路資訊，促進路網有效利用

(2) 建立簡易且多元之交通資訊查詢平台

- 提供多元之即時交通資訊查詢管道
- 提供災害即時交通道路資訊

(3) 都市交通管理智慧化

交通號誌管制智慧化

6. 落實公平合理之停車管理（策略績效目標六）

雖然提供方便之停車位，可能與鼓勵公共運輸政策，有所抵觸，但因各運具在運輸系統中各有不同功能，不能偏廢，同時目前都會區龐大之停車需求，也必須謀求適當解決對策，降低對交通系統及環境之衝擊，因此，未來停車系統問題之處理必須更審慎處理，朝細緻化發展，避免與其他政策抵觸，引發更多問題，整體發展將朝停車路外化、管理智慧化、收費彈性化以及經營民營化等方向發展。

(1) 停車路外化

- 興建公共路外停車場，並鼓勵民間參與興建與營運
- 逐步減少路邊停車格，鼓勵民眾使用路外停車場

(2) 提高停車位使用效率

- 推動停車位共享計畫
- 取消停車月票制，推動累進費率制
- 設置停車導引資訊系統

(3) 加強停車秩序管理，並提供貨物裝卸的臨停空間

- 加強違規停車取締拖吊
- 幹道禁止路邊停車、機車逐步退出騎樓及人行道
- 訂定合理費率，外部成本內部化
- 合理提供貨車路邊裝卸空間

(二) 人力面向策略績效目標

提昇人員能力與素質。

(三) 經費面向策略績效目標

依據採購法及相關規定執行預算並以增進交通安全為目標。

二、衡量指標

前述六大主軸亦可區分為業務面向及人力面向兩大類，依各該主軸研提之達成衡量指標、標準及各年度目標值如下所示：

(一) 業務面向

策略 績效目標		衡量指標								
		衡量指標		評估 體制	評估 方式	衡量標準	年度目標值			
							100	101	102	103
一	塑造人本低 碳之漫遊城 市(10%)	一	確保行人通 行品質(5%)	1	統計 數據	行人倒數計時器每年 度總設置路口數量	8 路口	9 路口	10 路口	11 路口
		二	增加自行車 停車空間 (5%)			建立自行車停車空間 數量	2處	2處	2處	2處
二	建設大眾運 輸路網 (25%)	一	協助完成臺 鐵捷運化 (5%)	1	完成 作業 比率	協助推動臺中鐵路高 架化工程	20% 臨時軌 工程完 工，高 架軌道 工程全 數發包 施作 (CCL2 31、 331、 431標)	40% 臺中 段、豐 原段、 潭子段 各站高 架車站 發包施 作(不 含臺中 車 站)、 CCL231 標完成	50% 臺中車 站高架 工程發 包， CCL331 、431標 持續施 作中	100 %完成 CCL731 臺中車 站主體 工程跨 站鋼構 吊裝 103.04.0 8奉核
		二	推動臺中捷 運建設，加 速捷運早日 完工(10%)			推動「臺中都會區大眾 捷運系統烏日文心北 屯線建設計畫」工程	2% 機電系 統完成 簽約， 並提供 土建細 設所需 參數	5% 土建細 完成， 並進行 招標作 業	10% 捷運機 廠動 工，完 成整地 作業	100 % 完成 CJ920 區段標 G7基樁 施工 103.04.0 8奉核
		三	推動快捷巴 士(BRT)建 設計畫 (10%)			推動 BRT 優先路段工 程作業	20% (完成 路網 規劃)	40% (完成 優先 路段 細部 設計)	99% (完成 優先 路段 工程 99%)	100 % (完成 優先 路段 工程 100%)

策略 績效目標		衡量指標								
		衡量指標		評估 體制	評估 方式	衡量標準	年度目標值			
							100	101	102	103
三	提供優質無縫之公車服務(10%)	一	提升大眾運輸服務人次(5%)	1	統計數據	市區公車平均每月運量	300萬人	315萬人	330萬人	345萬人
		二	鼓勵民眾使用電子票證(5%)	1	統計數據	(市區客運刷卡載客數)/(市區客運總載客數)	65%	66%	67%	68%
四	創造安全無礙之交通環境(10%)	一	透過工程創造安全之交通環境(5%)	1	統計數據	改善全市路口幾何配置、標線、標誌與號誌設計數量	95路口	100路口	105路口	110路口
		二	學校周邊、易肇事路段交通安全整治(5%)	1	統計數據	學校周邊、易肇事路段交通安全之研析與改善數量	21處	20處	19處	18處
五	構築脈絡順暢之交通路網(5%)	一	強化中心間聯繫運作改善整體路網效率(5%)	1	統計數據	號誌路口納入智慧型交通管理中心	10路口	10路口	10路口	10路口
六	落實公平合理之停車管理(10%)	一	興建公共路外停車場(5%)	1	統計數據	新增公共路外停車場停車格數量	300格	300格	200格	250格 450格 103.04.08奉核
		二	持續路外停車場收費(5%)	1	統計數據	新增公共路外停車場收費格位數量	300格	300格	200格	250格 400格 103.04.08奉核

(二) 人力面向

策略 績效目標	衡量指標							
	衡量指標	評估 體制	評估 方式	衡量標準	年度目標值			
					100	101	102	103
提昇人員能力與素質(15%)	本局同仁終身學習年平均時數(15%)	1	統計數據	(編制人員學習時數加總) / (本局在職職員總數)	40 小時	45 小時	50 小時	60 小時 65 小時 103.04.08 奉核

(三) 經費面向

策略績效目標	衡量指標							
	衡量指標	評估 體制	評估 方式	衡量標準	年度目標值			
					100	101	102	103
一 合理分配資源， 提升預算執行績 效。 (15%)	一 經常門預算 執行率。 (10%)	1	統計數據	(經常門實支數+ 應付未付數+節餘 數)/經常門預算 數*100%			90%	90%
	二 資本門預算 執行率。(5%)	1	統計數據	(資本門實支數+ 應付未付數+節餘 數)/資本門預算 數*100%			80%	80%

肆、計畫內容摘要

策略績效目標	計畫名稱	計畫內容簡述
一、 塑造人本低碳之 漫遊城市	行人倒數計時燈箱 裝設工程	為發展人本永續經營之交通環境與營造安全舒適的人行空間，本局將施設「臺中市行人倒數計時燈箱裝設工程」，其設置優先順序為①弱勢機關團體②學校③人潮眾多之市集場所④路幅過寬（>30公尺）之重要路口。
	建立自行車停車空 間	為營造安全且舒適的自行車道遊憩環境，因此積極擴充自行車停車空間。
二、 建設大眾運輸路 網	持續推動臺中都會 區鐵路高架捷運化 建設工程	100年工程重點為土木工程施作，本局將持續辦理施工階段各協調事宜及協助用地取得事宜。
	持續推動捷運烏日 文心北屯線建設工 程	預計於100年度完成用地取得、配合臺北市政府捷運工程局辦理機電系統工程標審標作業、協助辦理捷運車站設計提送都市設計審議、申請捷運特種建築物免建造作業，並配合審查土木工程細部設計等相關事宜。
	推動快捷巴士(BRT)	快捷巴士(Bus Rapid Transit, BRT)優先行駛路徑為臺中火車站-臺灣大道-靜宜大學，建設內容包含：路網規劃、優先路段之可行性評估、初步設計、細部設計、施工。並預計民國102年底試運轉為目標。
三、 建立優質無縫之 公車服務	提昇本市大眾運輸使 用計畫	推動e化公車電子票證系統，補貼乘客票價及轉乘費用，將可培養市民搭乘大眾運輸之習慣，提高大眾運輸乘載率，發揮幹線公車轉運功能，間接減少私人運具之使用，進而降低道路擁擠，並改善空氣品質。
四、 創造安全無礙之 交通環境	辦理各項交通工程 及管制等設施改善 案計畫	為建構脈絡暢通之安全交通路網，建設及管理臺中市道路系統之交通設施，由本局編列預算持續辦理各項交通管制設施新設、維修及改善，以維持道路系統的安全無礙。
五、 構築脈絡順暢之 交通路網	建立智慧型交通管 理中心	為建立本市先進交通管理中心，將逐步於重要幹道設置車輛偵測器及可變資訊標誌，並將汰換更新目前之號誌控制器，使其符合交通部最新版之通訊協定而完成與管理中心連線，期能有效掌握道路壅塞狀況，以提供用路人即時之路況資訊。

策略績效目標	計畫名稱	計畫內容簡述
六、 落實公平合理之 停車管理	持續闢建路外停車場，增進路外停車場供給效能	為解決停車供給嚴重不足之問題，將持續闢建路外停車場，除由本局繼續辦理路外停車場自行興建外，亦以 BOT 方式鼓勵民間興建停車場，以增加停車供給。其次，於停車收費區內藉由獎勵民間利用空地設置路外停車場之方式，逐步擴大路外停車空間。

伍、中程施政計畫經費總需求表

單位：千元

策略績效目標 計畫名稱	100 年度	101 年度	102 年度	103 年度	104 年度 以後經費 需求	100 至 103 年度 合計	總計	計畫性質		備 註
								公共 建設	社會 發展	
1. 塑造人本低碳之漫遊城市 1.1 確保行人通行品質 1.2 增加自行車停車空間	5,000 5,000	5,000 5,000	5,000	5,000	5,000	20,000 10,000	25,000 10,000	√ √		
2. 建設大眾運輸路網 2.1 協助完成臺鐵捷運化 2.2 推動臺中捷運建設,加速捷運早日完工 2.3 推動公車捷運系統(BRT)建設計畫	- 270,000 5,000	600,000 300,000 2,065,000	- 500,000 400,000	- 700,000 1,300,000	- 900,000 25,300,000	600,000 1,770,000 3,770,000	600,000 2,670,000 29,070,000	√ √ √		
3. 提供優質無縫之公車服務 3.1 提升大眾運輸服務人次 3.2 鼓勵民眾使用電子票證	427,340 359,546	805,200 608,363	1,000,000 750,000	1,143,000 857,000	1,143,000 857,000	3,375,540 2,574,909	4,518,540 3,431,909	√ √		
4. 創造安全無礙之交通環境 4.1 透過工程創造安全之交通環境 4.2 學校周邊、易肇事路段交通安全整治	60,000 10,000	70,000 10,000	70,000 10,000	70,000 10,000	70,000 10,000	270,000 40,000	340,000 50,000	√ √		
5. 構築脈絡順暢之交通路網 5.1 強化中心間聯繫運作改善整體路網效率	9,000	9,000	9,000	9,000	9,000	36,000	45,000	√		
6. 落實公平合理之停車管理 6.1 興建公共路外停車場	320,000	470,000	200,000	200,000	200,000	1190,000	1,390,000	√		

策略績效目標 計畫名稱	100 年度	101 年度	102 年度	103 年度	104 年度 以後經費 需求	100 至 103 年度 合計	總計	計畫性質		備 註
								公共 建設	社會 發展	
6.2 持續路外停車場收費	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	20,000	25,000	√		
總 計	1,475,886	4,952,563	2,949,000	4,299,000	28,499,000	13,676,449	42,175,449			

陸、計畫關聯表

計畫編號及名稱	關 聯 計 畫	配 合 關 係	關聯計畫所屬機關
臺中都會區鐵路高架 捷運化建設工程	機電系統作業	辦理機電系統工程標 審標作業	臺北市政府捷運工程 局
捷運系統烏日文心北 屯線建設計畫	捷運系統用地取得	辦理都市計畫變更、用 地取得作業，以建設烏 日文心北屯捷運系統	都發局、地政局