

臺中市議會第2屆第8次定期會

各轉運中心興建及設計進度

專案報告



臺中市政府

TAICHUNG CITY GOVERNMENT

臺中市政府交通局

報告人：局長 王義川

中華民國 107 年 8 月 7 日

目錄

目錄.....	I
壹、轉運中心發展定位	1
貳、臺中轉運中心建置辦理情形	1
一、規劃說明.....	1
二、進度說明.....	2
參、水湳轉運中心建置辦理情形	3
一、規劃說明.....	3
二、進度說明.....	5
肆、烏日轉運中心建置辦理情形	5
一、規劃說明.....	5
二、進度說明.....	7
伍、豐原轉運中心建置辦理情形	7
一、規劃說明.....	7
二、進度說明.....	8
陸、沙鹿轉運中心建置辦理情形	9
一、規劃說明.....	9
二、進度說明.....	10
柒、大甲轉運中心建置辦理情形	10
一、規劃說明.....	10
二、進度說明.....	11
捌、霧峰轉運中心建置辦理情形	11
一、規劃說明.....	11
二、進度說明.....	12

壹、轉運中心發展定位

市府推動「大臺中 123」奠基工程，打造 1 條山手線、2 大國際港、3 個副都心，期望透過良好的交通建設，帶動區域發展解決邊緣化問題，同時為兼顧市中心、偏遠、觀光等地區及長途客運民眾轉乘需求，爰此規劃以結合多樣化大眾運具及需求服務為導向的轉運中心，分佈如圖 1。整體而言，臺中、水湳、烏日、朝馬、豐原位於交流道與軌道場站附近，可滿足城際旅運與市區交通間之攔截轉乘需求，其朝馬轉運中心位於朝馬路上，目前統聯客運、和欣客運及國光客運已營運中。而沙鹿、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，各轉運中心各司其職，完備臺中市轉運體系，期望讓各層級運輸功能適當銜接、便利轉乘，減少市區繞行車次，打造大臺中一小時生活圈。



圖 1 轉運中心位置分佈圖

貳、臺中轉運中心建置辦理情形

一、規劃說明

臺中轉運中心整合舊城區中長程公共運輸系統，建構 MR.B&B 複合式公共運輸網，並將公車路線依海、山、屯之服務區位分為臺中轉運中心干城、臺中轉運中心北站及南站，如圖 2。



圖 2 臺中轉運中心位置圖

臺中轉運中心干城、北站、南站間設置二樓人行平台，且分別設置地下停車場，共可提供汽車停車格 2,274 位，機車停車格 3,658 位，提供民眾安全便利的使用空間，路線說明如下。

1. 臺中轉運中心干城:主要服務往返海線的旅客，公車動線由南京路進、雙十路出，每日約 1,000 班次。
2. 臺中轉運中心北站:主要服務往返山城之旅客，公車動線由八德街進、南京路出，每日約 2,700 班次。

3. 臺中轉運中心南站:主要服務往返屯區之旅客，公車動線由新民街西進東出，每日約 2,500 班次。

二、進度說明

臺中轉運中心南站配合 107 年底鐵道高架化車站第二階段進度建置中，北站則配合臺中大車站計畫進行規劃，而干城預計 107 年底完成初步規劃。未來除可整合國道公路客運、市區公車、台鐵及捷運藍線、雙港捷運等交通路網，達成交通改善外，亦可配合綠空軸線計畫，利用鐵路高架化契機重新檢視及整合臺中火車站周邊地區都市空間，進而帶動周邊發展，促進城中城再生。

參、水湳轉運中心建置辦理情形

一、規劃說明

水湳轉運中心基地位於西屯區環中路水湳智慧城東北隅，基地面積約 3.35 公頃，基地區位鄰近國道 1 號大雅交流道，以發展複合式轉運中心為目標進行規劃，未來將可整合國道客運、雙港捷運與市區公車等公共運輸系統，提供南來北往的旅客無縫轉乘服務，啟用後將成為臺灣公共運輸核心樞紐，形塑大臺中主要門戶，如圖 3。



圖 3 水湳轉運中心基地位置圖

水湳轉運中心外觀設計融入周邊的中央公園、會展中心、綠美圖等指標性建築，結合中科跨越橋打造入口門戶、綠帶延伸意象，轉運大樓規劃為地下四層樓、地上六層樓，配置分別說明如下

1. 地下四層為停車場：提供小客車 959 席、機車 1,598 席、自行車 602 席，其中充電汽車位有 210 席、充電機車位有 200 席。
2. 地上一樓為市區/幹線公車使用：共配置市區公車月台 12 席。

3. 地上二至五樓為國道客運月台層：共配置國道客運月台 78 席。
4. 地上六樓為行控中心：利用資通訊系統設備之輔助，整合各客運業者進行國道客運車輛整體聯合調度，以提高轉運中心月台使用效率，並進行安全智慧監控

而有別於一般封閉式轉運站體設計，水滴轉運中心之車道繞至建築外部、延伸出平台，使草地、樹木延伸至建築物上，延續水滴智慧城中央公園的綠帶景觀，亦大幅改善採光及通風的問題。同時，為有效管理轉運中心內部月台席位使用率及車輛運行狀況，將於水滴轉運中心內設置行控中心，未來水滴智慧城各大樓之公共停車場將統一納入此行控中心整體控管，搭配即時費率管理有效調配停車供給，建構智慧停車系統。

為強化水滴轉運中心轉運效能、減輕周邊道路交通負荷，規劃設置大客車專用道高架銜接國道 1 號大雅交流道，未來國道客運可行駛高架專用道進出水滴轉運中心，讓客運車輛與平面車流分離，提升轉運車輛效率、減輕交通衝擊，如圖 4。



圖 4 水滴轉運中心及大客車專用道示意圖

二、進度說明

將採轉運大樓及商辦大樓分棟設計，由市府自行興建轉運大樓，商業大樓將於轉運大樓啟用後再辦理後續招商、興建。目前正進行細部設計，將於年底動工，預計 111 年完工。市府自行興建轉運大樓，商業大樓興建部分，將配合轉運大樓興建期程辦理後續招商事宜，轉運大樓興建工程費用約 40 億元、銜接國 1 之大客車專用道建置費用約 15.6 億元，未來將持續爭取經費，納入年度預算辦理。

肆、烏日轉運中心建置辦理情形

一、規劃說明

因應捷運綠線 109 年即將通車，烏日轉運中心功能定位將由高鐵轉乘為主之接駁場站轉換為三鐵共構之複合型轉運中心，如圖 5。

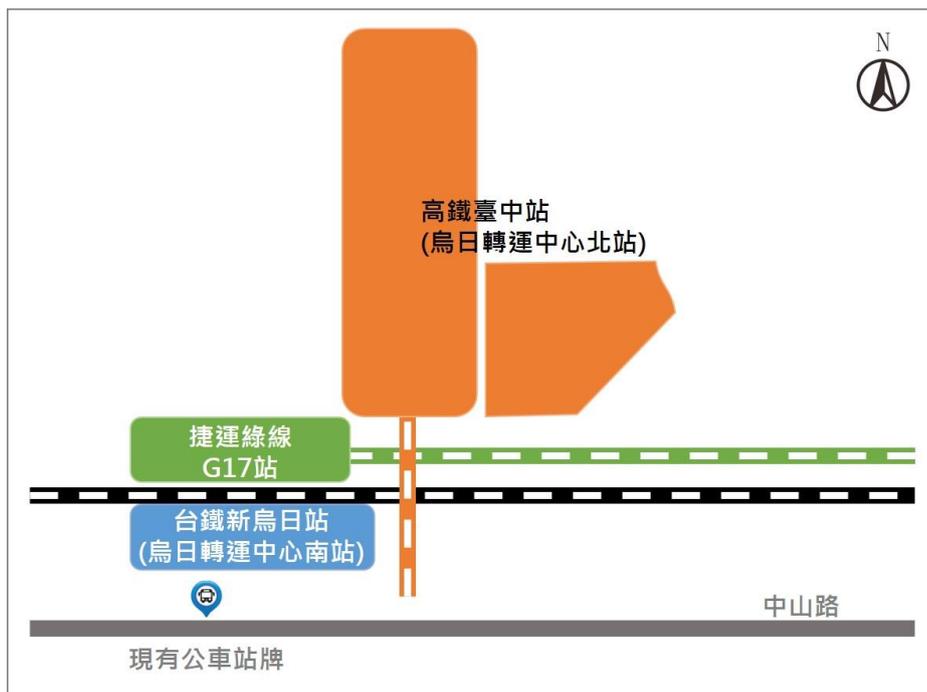


圖 5 烏日轉運中心區位圖

因目前高鐵一樓客運轉運站已無法容納周邊所有市區公車及國道客運路線，因此重新盤點高鐵特定區內所有市區公車、公路客運、國道客運等路線及高鐵台中站、台鐵新烏日站之場站空間，規劃設置烏日轉運中心北站及南站，未來也依其目的方向規劃調整市區公車、公路客運

及國道客運等路線的停靠站點。

1. 烏日轉運中心北站：以高鐵站往東之路線為主。

(1) 市區公車:往臺中市區、烏日區路線

(2) 公路客運:往南投路線

2. 烏日轉運中心南站：以高鐵站往南之路線為主。

(1) 市區公車:往海線、大平霧地區之路線

(2) 公路客運:往彰化以南路線

(3) 國道客運:往高雄、臺南及嘉義之路線

烏日轉運中心北站設置於高鐵臺中站一樓，設置 21 席停靠月臺；而南站規劃設置於台鐵新烏日站前，設置 8 席月臺供公車停靠，完成後屆時民眾轉乘公車將可縮短至少 400 公尺之步行距離，減少步行時間及提升便利性，如圖 6。

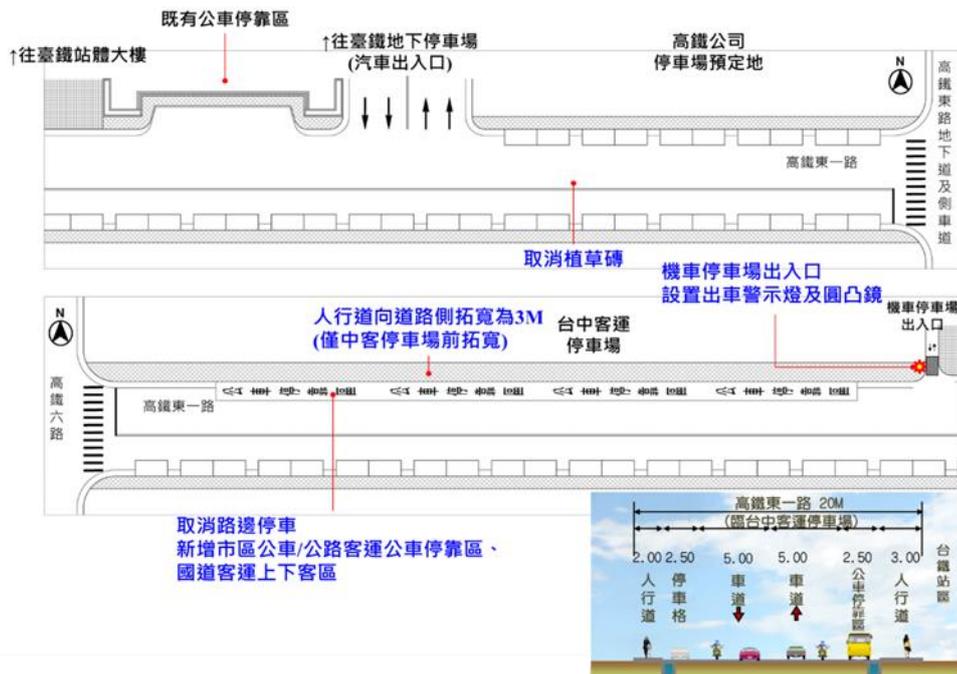


圖 6 烏日轉運中心南站規劃內容示意圖

此外，配合檢討高鐵站區、新烏日火車站內指引標示，提供民眾明確之方向指引，未來配合捷運綠線通車後，烏日轉運中心南站與現有的烏日轉運中心北站即可有效提升轉乘便利性，並增加公共運輸之可及性。

二、進度說明

目前已完成烏日轉運中心規劃作業，轉運中心南站包含人行道拓寬、中央植草磚移除及候車空間設置等興建工程事宜，將於後續編列預算，並預計配合捷運綠線通車啟用。

伍、豐原轉運中心建置辦理情形

一、規劃說明

豐原轉運中心為臺中山線地區門戶角色，亦是城際旅運與市內各區之轉運重鎮，且鄰近台鐵豐原站，位於連繫豐原、東勢的交通樞紐，將扮演帶動豐原快速發展媒介角色。

轉運中心以人車分離為原則進行規劃，避免人車交織發生危險，而為維持轉運中心運作順暢，已規劃將候車空間留設於鄰台鐵站側，再往北側規劃月台空間，同時考量有限空間中，利用平面空間提供大客車搭乘服務，並與台鐵豐原站連通，提高交通轉運便利，停車場出入口則規劃於基地兩側，如圖 7。

1. 地上一層：留設大型開放空間做為人行徒步廣場，基地東側與豐原車站間之東仁街：規劃為減速路面，並設置臨停上下車區、計程車候車區、轉運站候車區。
2. 地上二至七層：汽車停車場，提供小客車停車格 522 位。
3. 地下一層：機車停車場，設置機車停車格 375 位。

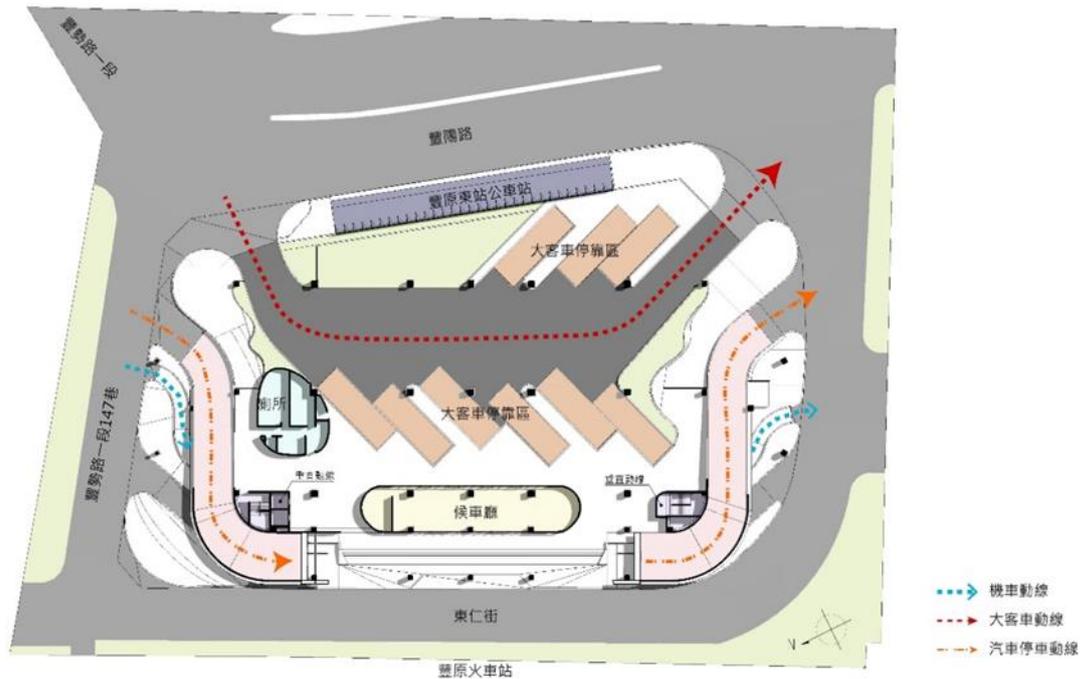


圖 7 豐原轉運中心配置示意圖

同時，大客車月台停靠區採 45 度前進式規劃，以符合本基地區域條件及停靠車位數要求，車輛進場後以逆時針單方向車道繞行之主要動線作為巡場之用，另規劃儲車待命區以利調度運轉，避免等候車輛影響外部交通。除縮短轉運站內移動距離外，同時須搭配簡明易懂的空間指標及智慧化導引系統(如電子看板或手機 APP)等，方便旅客前往各月台及掌握搭車資訊。

二、進度說明

豐原轉運中心目前正進行細部設計，預計 111 年完工。主體工程費用約 7 億元，未來將持續爭取經費納入預算。

陸、沙鹿轉運中心建置辦理情形

一、規劃說明

沙鹿地區現已有國道路線服務，未來沙鹿轉運中心建置後將成為海線門戶的重要轉乘點，整合公車客運、雙港捷運、捷運藍線及山手線之多功能轉運中心，因此定位為串連捷運藍線、大臺中山手線及市區公車等轉運接駁，如圖 8。除發揮交通轉運功能，亦將帶動沙鹿車站沿線商業開發價值，用以串聯整個臺中港特定區沿線之高美濕地、梧棲漁港等帶狀的觀光遊憩廊帶與鄰近多樣之觀光資源，以及三井 OUTLET PARK 開發後續群聚效應，發展成多元服務之海線複合式轉運中心。



圖 8 沙鹿轉運中心基地預定位置圖

沙鹿轉運中心規劃於沙鹿區青年路之停 57 用地，步行至台鐵沙鹿站約 300 公尺，樓層規劃配置說明如下。

1. 地上一樓：提供市區公車使用。
2. 地上二樓以上：作為商業使用，並設置汽車、機車停車場，提供 538 席汽車停車席位、244 席機車停車席位。
3. 地下二樓：提供捷運藍線連通空間。

若採大甲轉運中心預定地 2，規劃新闢平面公園步道連接大甲火車站東側，並建置跨越天橋跨越鐵路至西側，以縫合東西兩側都市發展，並藉由國道客運路線上下國 3 大甲交流道，形成大甲地區國道客運與市區公車的重要轉乘點。

二、進度說明

大甲轉運中心目前完成規劃作業，未來將配合山手線及周邊行政機關興建期程整體規劃，辦理後續設計及興建事宜。

捌、霧峰轉運中心建置辦理情形

一、規劃說明

霧峰轉運中心未來將整合國道客運路線及既有周邊市區、公路客運，形成屯區與南投等地公車重要轉乘點，定位為簡易型轉運中心進行規劃。未來興建完成後可有效改善及整合霧峰地區市區與公路客運之候車空間及環境，藉由鄰近國道三號霧峰交流道優勢，未來配合國道公路客運路線調整，形成屯區國道及公路客運與市區公車的重要轉乘點，提供無縫轉乘運輸服務，如圖 10。



圖 10 霧峰轉運中心基地預定地位置圖

霧峰轉運中心基地預定地位於霧峰區中正路原省議會前方道路人行道，周邊設有公共自行車站點，可供國道、公路、市區公車客運乘客轉乘或短途旅次使用公共自行車接駁。

二、進度說明

霧峰轉運中心目前完成規劃作業，目前已向中央單位申請工程相關經費。