

臺中市議會第2屆第8次定期會

大臺中山手線中央核定情形及
下環成追線預計108年完工進度
專案報告



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、大臺中 123 發展策略	1
貳、大臺中山手線計畫進度及內容	2
一、辦理歷程及最新辦理情形	2
二、大臺中山手線各項計畫	4
(一)臺中都會區鐵路高架捷運化：今年 10 月全線通車.....	4
(二)上環彩虹線計畫：已核定.....	4
(三)海線雙軌高架化計畫：已核定.....	5
(四)下環微笑線-山線鐵路高架大慶延伸烏日計畫：已核定	6
(五)下環微笑線-成功到追分雙軌化工程：已動工，108 年完工 ..	6
三、經費概況	8
參、結論.....	8

壹、大臺中 123 發展策略

依內政部統計，臺中市人口在 106 年 7 月底突破 278 萬人，臺中市人口數首度超越高雄，成為第 2 大城市，且人口持續增加，截至今年 6 月底達 279.5 萬人，即將到達 280 萬人。臺中做為中台灣的核心都市，不但擁有人口利多的優勢，也是臺灣南來北往的交會地，鐵公路系統完善，可經過資源的有效整合，再透過臺中港、臺中國際機場與國際連結。因此，臺中肩負帶領整個中臺灣邁向國際的重責大任。

為了打造便捷的交通系統，發揮海空雙港的國際效應，均衡多核心城鎮發展，市府即提出大臺中 123 發展構想，如下圖 1。以 1 條山手線、2 大國際港、3 個副都心，透過良好的交通建設，帶動區域發展解決邊緣化問題，從交通、產業居住等面向多管齊下，促使臺中生活移居都市。同時，積極規劃豐原、烏日、海線雙港等 3 大副都心及臺中都心之區域整體發展藍圖，透過整合區域相關發展計畫及資源，以做為本市明確空間發展架構及政策指導方向。



圖 1 大臺中 123 發展藍圖

目前大臺中山手線各項計畫持續進行中，辦理歷程如表 1。

表 1 大臺中山手線計畫辦理歷程彙整表

日期	辦理情形
103 年 10 月 03 日	可行性研究報告書提報交通部審議
103 年 12 月 29 日	交通部回覆書面審查意見
104 年 07 月 14 日	提送交通部第 1 次修正報告書
104 年 09 月 30 日	交通部辦理初審會議
104 年 10 月 12 日	交通部函請本府依會議結論修正
104 年 12 月 25 日	提送交通部第 2 次修正報告書
105 年 03 月 15 日	通過交通部初審
105 年 03 月 25 日	提送交通部第 3 次修正報告書
105 年 05 月 17 日	交通部召開複審審查
105 年 07 月 27 日	提送交通部第 4 次修正報告書
105 年 08 月 29 日	國發會審查下環微笑線成功追分段雙軌化工程
105 年 10 月 03 日	國發會通過下環微笑線成功追分段雙軌化工程
105 年 10 月 16 日	臺中鐵路高架捷運化第一階段通車啟用
105 年 11 月 09 日	交通部召開複審審查
106 年 01 月 24 日	提送交通部第 5 次修正報告書
106 年 03 月 23 日	行政院納入前瞻基礎建設-軌道建設計畫
106 年 09 月 13 日	獲得行政院前瞻基礎建設第 1 期特別預算編列
106 年 07 月 05 日	交通部召開複審審查
107 年 02 月 07 日	提送交通部第 6 次修正報告書
107 年 06 月 02 日	交通部召開複審審查，結論為原則同意，積極推動

二、大臺中山手線各項計畫

(一)臺中都會區鐵路高架捷運化：今年 10 月全線通車

臺中都會區鐵路高架捷運化計畫全長 21.7 公里，除將舊有 5 座車站高架化外，也結合在地生活圈，由北到南增設栗林，頭家厝，松竹，精武及五權 5 座通勤車站，完成後平均 2 公里就有一座車站，讓鐵路也具備捷運功能，如圖 3。目前總進度 95.24%，預計今年 10 月全線通車啟用。

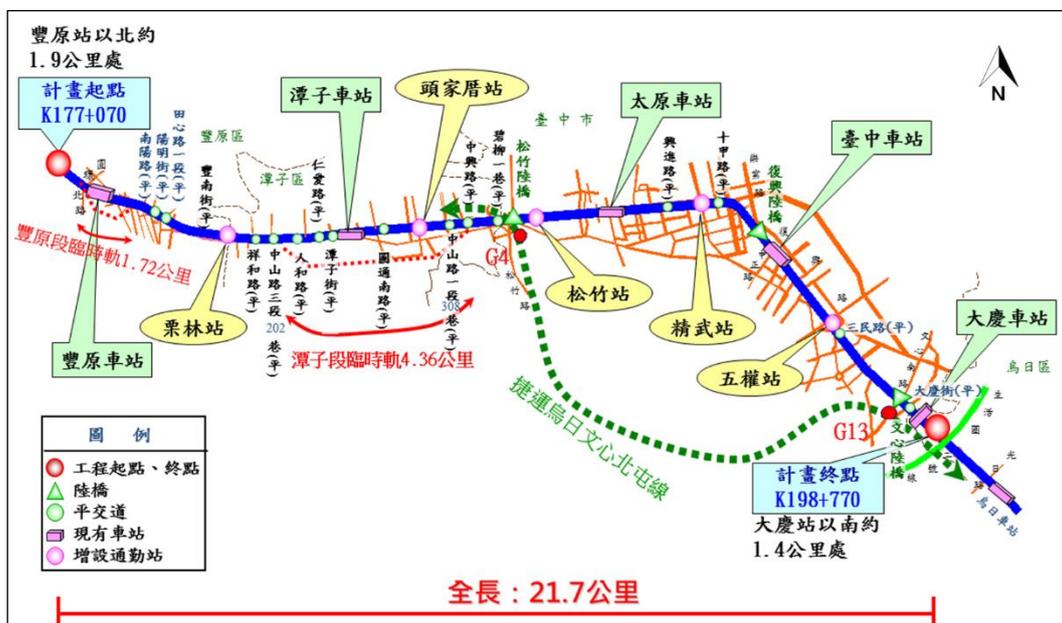


圖 3 臺中都會區鐵路高架捷運化計畫

(二)上環彩虹線計畫：已核定

上環彩虹線路線自大甲站起往東行並跨越外埔市區後，路線分別跨越國道 3 號及高鐵後行經月眉山北側，並跨過國道 1 號後沿后科園區北側後向南前行至后里站，其中於沿途設置 3 處車站，方案路線示意圖，如圖 4。計畫全長 14.3 公里，預估經費 296.01 億元，交通部於今年 6 月 12 日複審審查會議表示支持以軌道連結，技術型式部分在綜合規劃階段研議。



圖 4 上環彩虹線路線示意圖

(三)海線雙軌高架化計畫：已核定

海線(大甲-追分)鐵路路廊規劃部分，路線過成功陸橋後鐵砧山平交道前開始高架至過省牧場平交道後降至平面，並於臺中港站前後路段維持原平面軌道配置，以降低工程經費並維持臺中港支線貨運功能，之後再從清水海濱路平交道前再次高架，直至營埔路平交道後追分站前再下至平面，如圖 5。本計畫全長約 25.9 公里，預估經費為 531 億元，本路段交通部於今年 6 月 12 日複審審查會議已原則同意。

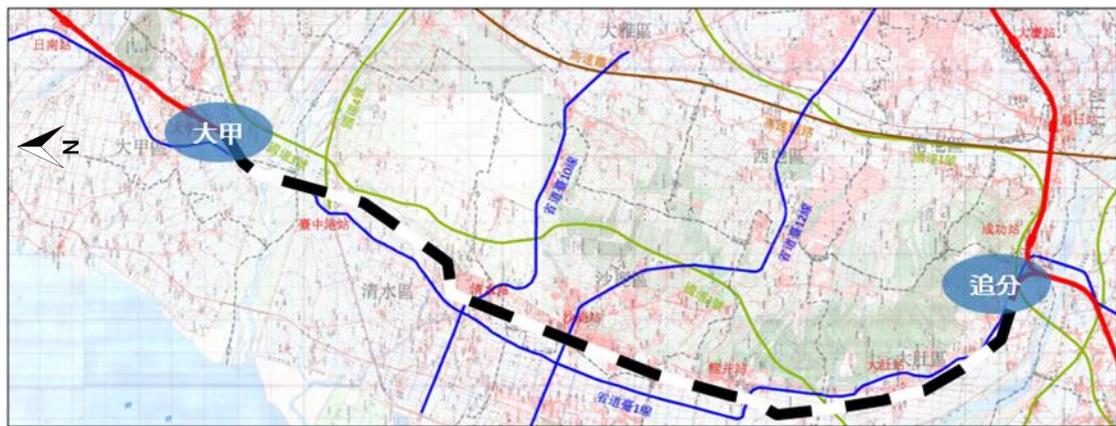


圖 5 海線雙軌高架化路線示意圖

(四)下環微笑線-山線鐵路高架大慶延伸烏日計畫：已核定

山線鐵路高架大慶延伸烏日鐵路路廊，規劃由高架大慶車站南方開始高架延伸，並以高架方式跨越環中路高架橋，通過環中路後，越過麻園頭溪至光日路與建國路口的烏日高架站，並穿越台 74 後接回現有軌，同時配合規劃將現有烏日車站東移 300 公尺至光日路路口形成高架車站，如下圖 6。計畫路線全長 3.7 公里，預估經費為 70.9 億元，本路段交通部於今年 6 月 12 日複審審查會議已原則同意。



圖 6 下環微笑線-山線鐵路高架大慶延伸烏日計畫示意圖

(五)下環微笑線-成功到追分雙軌化工程：已動工，108 年完工

臺鐵成功追分段鐵路雙軌化為山手線下環微笑線的一部分，規劃內容為將臺鐵鐵路自成功站至追分站從現有單軌鐵道進行雙軌化，使火車在此區間可以雙向對開，增加臺鐵營運容量及民眾搭乘便利性，客運列車班次估計可從目前 22 班增加到 48 班次，提升幅度達 1 倍以上，計畫路線如圖 7。



圖 7 下環微笑線成功追分段鐵路雙軌化示意圖

工程全長 2.2 公里，總經費為 15.4 億元，前瞻基礎建設於去年編列 3 億元工程經費，主體工程已於去年 11 月動工，施工照片如圖 8，預計 108 年完工。



圖 8 下環微笑線成功追分段施工照片

三、經費概況

山手線總建設成本為 897.91 億元，依據中央對直轄市及縣(市)政府補助辦法，包含中央補助 385.78 億元，地方負擔 218.66 億元、用地費用 152.38 億元，以及自償性經費 152.38 億元。自償性經費部分將由本府所成立的軌道基金進行統籌調度支應，並由未來整體都市開發、租稅增額、增額容積等預估效益挹注，經費分擔如表 2。

表 2 山手線可行性研究計畫經費分擔表

經費分攤	中央政府	臺中市政府	用地費用	自償性經費
	385.78	218.66	152.38	141.09
合計				897.91

單位：億元

參、結論

大臺中山手線整體計畫除台鐵山線豐原到大慶高架化工程將於今年 10 月全線通車外，下環微笑線成功追分段雙軌化工程也早在去年取得前瞻計畫第 1 期特別預算 3 億元補助後，於 11 月動工，預計 108 年完工。

山手線其餘路線，包括下環微笑線鐵路高架大慶延伸烏日與成功追分段雙軌化工程、海線雙軌高架與彩虹線等計畫，皆已在去年納入前瞻基礎建設計畫，並取得第 1 期特別預算 500 萬元經費啟動綜合規劃作業。大臺中山手線各項計畫正如火如荼的加速進行中。

未來，大臺中山手線計畫完成後，可造就全長 77.2 公里環城軌道系統，預計設置 24 站，環繞一周僅需 90 分鐘。並將在不增加山線鐵路現行容量負荷的情形下，配合台鐵營運模式彈性規劃，提供尖峰時段較為密集的營運班次，並整合捷運綠線、藍線與高鐵，提升山手線服務的便捷性，帶動周邊多核心城鎮發展，成就中臺灣共同生活圈。