

臺中市議會第2屆第8次定期會

# 交通部通過臺中捷運藍線評估

## 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、計畫緣起.....	1
貳、捷運藍線計畫 .....	1
一、辦理歷程及最新辦理情形 .....	1
二、路線規劃.....	3
三、經費概況.....	4
參、結論.....	5

## 壹、計畫緣起

市府以「大臺中 123」一條山手線、二個國際海空港與三大副都心作為本市多核心都市發展主軸，並導入「大眾運輸導向發展」(Transit-Oriented Development, TOD)理念，配合區域人口、產業逐年成長，強化各區發展定位及區域間連結，以帶動區域特色均衡發展，因此主要發展軸帶的軌道運輸需求十分殷切，故市府以完備軌道運輸路網作為目標，並積極推動辦理，以提升交通機動性及可及性，促進大臺中地區整體多核心均衡發展。

而捷運藍線位處臺中市發展重要軸帶臺灣大道，是一條串連臺中火車站到臺中港的重要道路，西起臺中港，行經沙鹿車站、市政府至臺中大車站，串聯海線雙港副都心及臺灣大道沿線，並與捷運綠線、台鐵山線及海線車站共站，無論從歷史或都市發展演變，依其都市發展結構及地區發展願景，都將透過捷運藍線形塑串連「山、海、屯、都」生活、產業、學研等據點，展望臺中旭日東昇發展新氣象。

## 貳、捷運藍線計畫

### 一、辦理歷程及最新辦理情形

前市府於 103 年 8 月 19 日提送捷運藍線可行性研究報告予交通部審議，交通部 103 年 10 月 6 日即以「查貴府目前正積極規劃多線 BRT 快捷巴士路網，倘若同時推動捷運藍線及橘線，基於其路線多所重疊之競合關係且捷運建設成本龐大，在中央及地方財政能力有限情況下，應就捷運整體路網各路線興建之必要性及優先性，檢討合宜之推動時程，俾整體資源有效運用。」的理由退回。

所以 103 年底新市府上任後，便積極與中央聯繫說明台中不再使用 BRT 系統，並配合捷運藍線之審查，除了提出公車 10 公里免費的政策外，也重新檢討倉促上路且行駛間無法擁有絕對路權的 BRT 系統，並在 104 年 7 月 8 日將問題叢生的假的 BRT 藍線，轉型為優化公車系統。

實施至今，優化公車系統每天行駛專用道的班次從原先的 426 班提升到 1,212 班，增加了近 2 倍的班次，運量也從原來的 4 萬 8 千人次提升到 8 萬人次，提升了 70%。台中不再採用 BRT 立場向交通部溝通後，捷運藍線才有了起死回生的重要關鍵。市府積極爭取中央重新啟動審查並核定本計畫，也成功於 105 年 3 月通過交通部初審、105 年 12 月通過交通複審，且於 106 年 3 月納入前瞻基礎建設計畫，106 年 9 月取得第一期特別預算，最終在今年 4 月順利通過行政院審查會議，預計今年 10 月即可獲行政院核定，辦理歷程詳如表 1。

表 1 捷運藍線計畫辦理歷程彙整表

時間	辦理情形
103 年 08 月 11 日	取得臺中市議會同意函
103 年 08 月 19 日	可行性研究報告書提報交通部審議
103 年 10 月 06 日	交通部以「與 BRT 快捷巴士路網多所重疊之競合關係」之理由退回
104 年 07 月 08 日	BRT 藍線轉型為優化公車系統
104 年 12 月 24 日	向交通部提出修正報告，表明台中不再使用 BRT
105 年 03 月 28 日	交通部及各部會實地啟動勘查捷運藍線
105 年 03 月 29 日	通過交通部初審會議
105 年 06 月 01 日	向交通部提出第二次修正報告
105 年 06 月 30 日	交通部回覆書面審查意見
105 年 08 月 02 日	向交通部提出第三次修正報告
105 年 12 月 21 日	通過交通部複審會議
106 年 03 月 03 日	向交通部提出第四次修正報告
106 年 03 月 23 日	提列行政院前瞻基礎建設計畫
106 年 09 月 13 日	取得前瞻基礎建設第 1 期特別預算
106 年 11 月 23 日	高速鐵路工程局回覆書面審查意見
106 年 12 月 29 日	向交通部提出第五次修正報告
107 年 03 月 29 日	交通部將本案報請行政院審議
107 年 04 月 30 日	行政院同意延伸臺中港
107 年 05 月 18 日	向交通部提出第六次修正報告，爭取延伸至台中港
107 年 07 月 13 日	獲交通部同意沙鹿車站延伸至臺中港納入本案，全線定案

此外，配合大臺中 123 的都市發展定位，市府也陸續在海線地區完成「雙港副都心」及「臺中港 2.0 計畫」等發展規劃，各項觀光休閒及產業發展建設皆已陸續到位及投入，並陸續完工營運。而中部最大、全臺灣首座海港 OUTLET 的臺中港三井 OUTLET 將在今年 12 月底完工試營運，預計吸引超過千萬人次造訪，使得海線地區未來在交通需求上更為迫切。所以市府主動在行政院國發會 107 年 4 月 30 日審查會議中提出延伸臺中港的規劃構想，強調軌道運輸路網及均衡區域發展的重要性，捷運藍線除了與綠線在市政中心共站，與山線鐵路在臺中大車站共站之外，也堅持必須在沙鹿火車站和海線鐵路共站並延伸至臺中港，也成功獲得行政院支持同意，並於 107 年 7 月 13 日獲交通部同意沙鹿車站延伸至臺中港納入臺中捷運藍線計畫，完備相關審查作業規定，目前在辦理行政院核定程序。

## 二、路線規劃

路線規劃西起臺中港，行經沙鹿車站、市政府至臺中大車站，串聯海線雙港副都心及臺灣大道沿線，並與捷運綠線、台鐵山線及海線車站共站。全線軌道規劃高架和地下型式，高架段設有 9 處車站、地下段設有 9 處車站，共設有 18 處車站，路線長度 26.2 公里，如圖 1。



圖 1 捷運藍線計畫及路線示意圖

### 三、經費概況

捷運藍線總建設成本為 981.49 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 452.79 億元，地方負擔 127.71 億元、用地費用 34.04 億元，以及自償性經費 366.95 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 捷運藍線計畫經費分擔表

經費分攤	中央政府	臺中市政府	用地費用	自償性經費
	452.79	127.71	34.04	366.95
合計				981.49

單位：億元

## 參、結論

「為了長遠發展，過去不做，現在後悔；現在不做，以後更後悔」，臺中市第一條捷運綠線即將於 109 年通車，而捷運藍線目前已納入中央「前瞻基礎建設計畫」，並取得特別預算補助 1,692 萬元，地方配合款也已獲議會同意追加本年度預算 1,308 萬元，總共 3,000 萬元，預定今年 10 月行政院核定可行性研究後，將立即啟動綜合規劃作業，也宣告捷運藍線進入實質設計階段。

未來捷運藍線將與台鐵及捷運綠線串聯建構出臺中都會區基本軌道路網，是臺中市城市發展指標性的象徵，將有效紓解臺灣大道的壅塞程度，並蛻變成市民最有感的便捷運輸廊帶。未來由臺中港到市中心的旅行時間將由現在的 90 分鐘縮短為 45 分鐘，節省一半以上，可大幅轉移私人運具使用率，預估運量能達每日 24.32 萬人次，尖峰運量可達每小時 4.14 萬人次，並將大眾運輸旅次量提升至 162.7 萬人次/日，佔整體旅次數的 20%。

複合功能的捷運站區也將作為都市服務節點，連結原有都市商圈、產業園區等都市功能區塊，提供新的生活型態與使用機能，並同步引導人口、產業、公共建設等資源投入沿線各區，預估沿線土地開發效益達 326.28 億元，經濟效益產值更達 6,088.74 億元。