

臺中市議會第3屆第1次臨時會

市政府交通政策建設

專案報告



臺中市政府

TAICHUNG CITY GOVERNMENT

臺中市政府

交通局 建設局

報告人：局長葉昭甫

局長陳大田

中華民國 108 年 3 月

第 3 屆第 1 次臨時會
專案報告四
交通政策建設專案報告

項次	案由	頁碼
0	總說明	A-6
1	大臺中山海線高架(交通局)	1-0
2	臺中捷運及綠線延伸大坑(交通局)	2-0
3	公車免費延長 10 公里(交通局)	3-0
4	74 線屯區匝道(交通局)	4-0
5	東豐快速道路(建設局)	5-0
6	大智路及市政路延伸(建設局)	6-0
7	大里聯絡道高架橋下增設平面道路進度(建設局)	7-0

總目錄

大臺中山海線高架

壹、臺中交通整體發展策略	1-1
貳、臺中山海環線計畫內容及辦理歷程	1-2
一、臺中山海環線各分項計畫內容	1-3
二、辦理歷程	1-6
參、報告書補正重點	1-7
一、計畫的必要性要加強論述，強化替代方案的比較	1-7
二、財務計畫可行性要重新檢視，並考量市府財政負擔能力	1-8
三、台鐵營運模式、排班調度規劃、需分擔經費以及管有土地開發構想等議題之共識	1-8
四、文字(數字)誤植以及內容表達方式仍有未盡之處	1-8
肆、計畫財務評估與效益	1-8
一、計畫財務評估	1-8
二、計畫效益	1-9
伍、議題探討	1-9
一、市府是否繼續推動大臺中山手線計畫?	1-9
二、可行性研究內容方案是否會改變?	1-10
三、市府的財政困窘，要如何推動山手線?	1-10
陸、預定期程與後續辦理事項	1-10
一、預定期程	1-10
二、後續辦理事項	1-11

臺中捷運及綠線延伸大坑

壹、計畫緣起.....	2-1
貳、臺中捷運綠線進度報告	2-1
一、臺中捷運綠線計畫說明	2-1
二、臺中捷運綠線計畫目標	2-3
三、目前辦理情形	2-4
(一)、土建工程進度	2-14
(二)、機電工程進度	2-16
四、捷運綠線未來展望	2-17
參、捷運藍線綜合規劃作業	2-18
一、路線規劃	2-17
二、綜合規劃作業期程	2-18
三、經費需求及財源	2-18
肆、捷運綠線延伸線計畫	2-19
一、辦理歷程	2-19
二、捷運綠線延伸線各分項計畫內容	2-20
(一)捷運綠線延伸大坑	2-20
(二)捷運綠線延伸彰化	2-20
三、經費概況	2-21
四、最新辦理情形	2-22
五、預定期程	2-22
六、後續辦理事項	2-22

公車免費延長 10 公里

壹、背景說明.....	3-1
貳、10 公里免費辦理情形	3-1
參、公車雙十政策之推動規劃	3-1
肆、結語.....	3-2

74 線屯區匝道

壹、計畫緣起.....	4-1
貳、增設台 74 線各匝道最新辦理情形	4-2
一、增設大里及霧峰地區匝道(草湖匝道).....	4-2
二、增設十九甲地區北向出口匝道.....	4-3
三、增設六順橋南向入口匝道.....	4-5
參、結論.....	4-6

東豐快速道路施作及環評進度

壹、計畫內容簡介	5-1
貳、環境影響評估進度說明	5-2
參、各分標工程辦況說明	5-4
一、第一、二、三標	5-4
二、第四標	5-4
三、第五標	5-4
肆、興建期程及效益	5-6
伍、附錄：第四標及第五標完工照片	5-7

大智路打通及市政路延伸

壹、大智路打通工程	6-1
一、計畫緣起	6-1
二、計畫內容	6-2
三、計畫辦理情形	6-4
貳、市政路延伸工程	6-6
一、計畫緣起	6-6
二、地理位置	6-7
三、計畫道路位置	6-8
四、計畫環境現況	6-9
五、計畫工程內容	6-11
六、計畫預期效益	6-18
七、計畫辦理情形	6-19

大里聯絡道高架橋下增設平面道路工程

壹、計畫緣起.....	7-1
一、計畫背景	7-1
二、計畫目標	7-2
貳、計畫內容及進度	7-3
一、計畫內容	7-3
二、計畫進度	7-4
參、預期成果.....	7-5

總說明

臺中為台灣第二大城，目前市民人口已達 2,806,406 人並持續增加，同時登記持有的汽車數量已超過 94 萬輛、機車亦達 170 萬之多，每日因應而生的交通需求，是市府迫切須處理的重要課題。

為了打通台中交通的任督二脈，建置完善大眾運輸路網暨綿密道路網狀系統，市府除了持續爭取軌道運輸系統外，平面及立體道路網狀系統的建置刻不容緩，讓平面道路、快速道路、高速公路相互整合連結，貨暢其流也帶動地方經濟發展。

目前山海環線鐵路計畫(山手線)正依交通部於 108 年 2 月 20 日函文指示修正報告書內容，本府將依限提報中央審查。捷運綠線正循既定步調持續朝通車時程邁進，其綠線延伸已完成報告書修正將再次報請交通部審查，藍線也啟動綜合規劃作業。此外包括東豐快速道路工程、火車站前後站縫合之大智路打通計畫及市政路延伸至台中工業區及中科園區，台 74 線預計新增 3 處匝道，預計今年可通過審查完成核定，都是市民非常關心的議題。

台中邁向捷運化城市，公共運輸搭乘習慣養成，大眾運輸使用量的提升也是關鍵，市府研議推動「雙十公車吃到飽」，延續原本的公車 10 公里免費，超過 10 公里後車資上限最多 10 元，簡化概念鼓勵民眾搭乘，積極培養未來捷運使用客運。並透過「人次補貼」的激勵制度，讓市民、公車業者、政府之間達成三贏，務實培養運量讓大眾運輸進一步往上發展。

接下來將針對本市重要的交通政策進行報告，也請各位議座不吝指教。

大臺中軌道整體規劃路網



圖 1 大臺中軌道路網圖

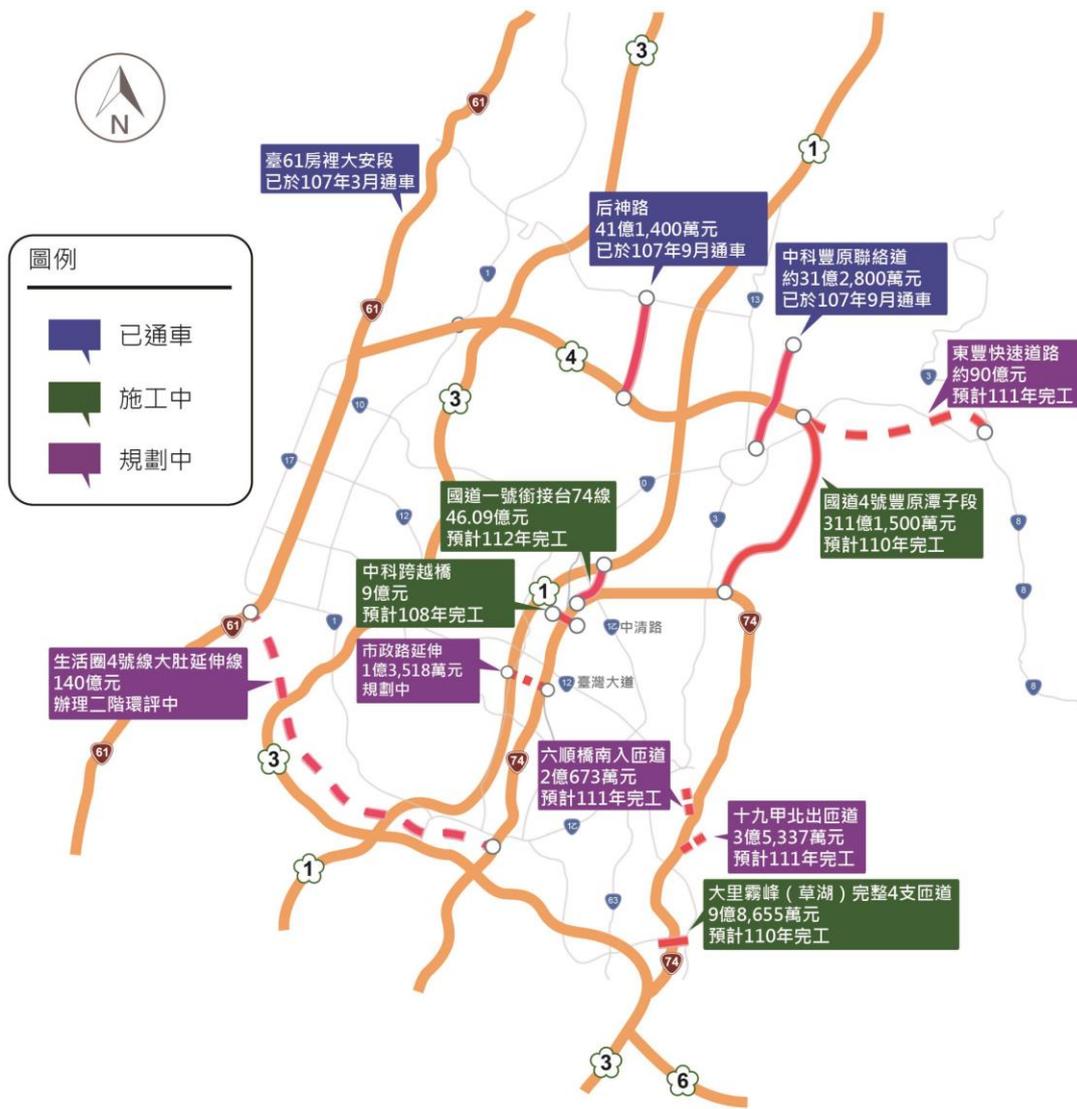


圖 2 大臺中高快速道路路網圖

臺中市議會第3屆第1次臨時會

大臺中山海線高架

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 葉昭甫

中華民國 108 年 3 月

壹、臺中交通整體發展策略

本府以「交通任意門 i-door」作為交通政策的核心理念，並以持續建構大臺中整體軌道建設為基礎，結合公車、台鐵、高鐵、捷運、i-bike、停車場、轉運站等交通運具。藉由智慧交通技術與服務，讓民眾可以自由且方便轉乘，將每一個點彼此互通，落實交通任意門政策。用創新(innovation)、整合(integration)、智慧(intelligence)的理念，讓各個運輸節點變成轉運門(Door)的概念，達成「Door to Door」的「i-Doors」交通理想。提升服務品質並持續培養大眾運輸的使用人次。

台中已逐步建置綿密道路網狀系統，讓平面道路、快速道路、高速公路相互整合連結外，同步亦積極持續爭取軌道運輸系統。未來更著手於中部生活圈交通網絡建置，進一步整合彰化與南投，乃至於雲林及苗栗的消費、觀光與投資能量，滿足人流、物流的移動需求，串聯前店、後廠、自由港，形成中臺灣經濟圈，全面提升大臺中地區的生活品質、發展格局與國際能見度。

貳、臺中山海環線計畫內容及辦理歷程

臺中市幅員廣大，於民國 100 年升格為直轄市後土地面積為 2,214.9 平方公里，為六都中面積第二大城市，升格後為平衡各地發展，並滿足時代變遷下的移動需求，因此規劃藉由建設完善大眾運輸路網，提供快速、便捷、安全及舒適的服務，讓市民可以快速移動於大臺中各區之間，以帶動產業、觀光及經濟發展。

目前除臺中鐵路高架捷運化已於 107 年 10 月全線通車啟用外，本府為強化大臺中整體鐵路系統，也於 102 年啟動臺中山海環線計畫，並以「大臺中地區山海線鐵路雙軌高架化建置計畫可行性研究」推動山線鐵路高架大慶延伸烏日、海線鐵路雙軌暨高架化及甲后線(大甲到后里)新建鐵路，如圖 1。本計畫業已於 106 年獲行政院納入前瞻基礎建設計畫，107 年 11 月 9 日由交通部轉陳行政院審議；行政院秘書長於 108 年 1 月 22 日公文函復交通部，並副知本府，請本府重新檢討原計畫推動；交通部於 108 年 2 月 20 日正式公文函請本府於一個月內回復是否繼續推動大臺中山海環鐵路雙軌高架建置計畫。而本府在接獲交通部正式公文時，亦同步發布新聞稿表示持續推動本案之決心。

另外，由台鐵局施工中的成功追分雙軌化建置工程也在前(106)年獲行政院納入前瞻基礎建設計畫，並於同年 11 月動工，預計 109 年可以完工。



圖 1 臺中山海環線計畫示意圖

一、臺中山海環線各分項計畫內容

(一)臺中都會區鐵路高架捷運化

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，讓鐵路也是區間捷運，並已於 107 年 10 月全線通車啟用，如圖 2。

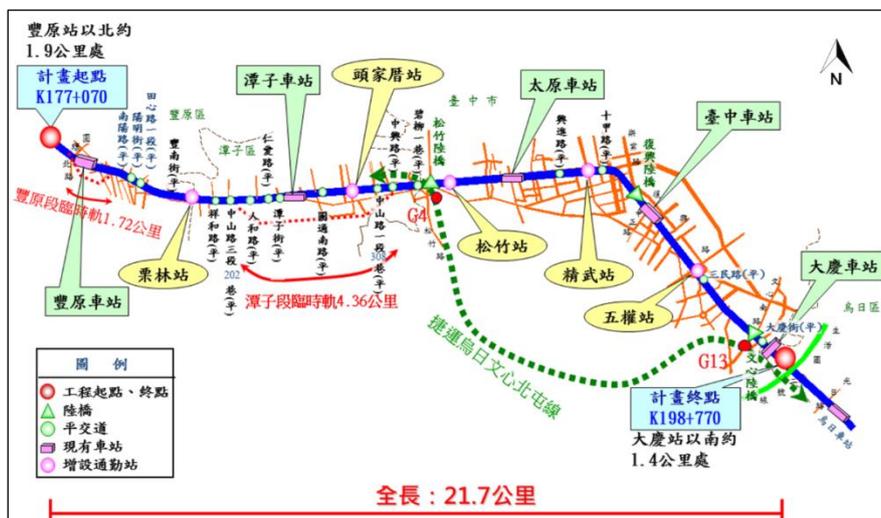


圖 2 臺中都會區鐵路高架捷運化計畫

(二)山線鐵路高架大慶延伸烏日

山線鐵路高架大慶延伸烏日鐵路路廊部分，路線由高架大慶車站南側開始高架延伸，並在臺中高鐵站前降回平面，現在的烏日車站未來將規劃為高架烏日車站。計畫路線全長 3.7 公里，預估經費為 70.9 億元，路線如圖 3。



圖 3 山線鐵路高架大慶延伸烏日示意圖

(三)成功到追分雙軌化工程

臺鐵成功追分段鐵路雙軌化為山海環線的一部分，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。計畫路線長 2.2 公里，經費 15.4 億元，經費由中央全額補助，如圖 4。



圖 4 下環微笑線成功追分段鐵路雙軌化示意圖

(四)海線鐵路雙軌高架化

海線鐵路路廊規劃部分，整體路線將大甲車站、清水車站、沙鹿車站規劃高架，於沙鹿車站後以平面雙軌化規劃至追分車站。高架工程長約 10.9 公里，其餘約 15 公里為平面雙軌工程，預估經費為 342.63 億元，共可消除海線地區共計 6 個平交道，如圖 5。



圖 5 海線鐵路雙軌高架化計畫示意圖

(五)甲后線(大甲到后里)新建鐵路

上環彩虹線路線自大甲站起往東行，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，往南銜接至后里站，其中於沿途設置 3 處車站，路線全長 14.3 公里，預估經費 296.01 億元，如下圖 6。



圖 6 甲后線(大甲到后里)新建鐵路示意圖

二、辦理歷程

目前臺中山海環線計畫持續進行中，辦理歷程如表 1。

表 1 臺中山海環線計畫辦理大事紀

日期	辦理情形
102 年 09 月 26 日	可行性研究完成發包
103 年 10 月 03 日	可行性研究報告書提報交通部審議
104 年 09 月 30 日	交通部辦理初審會議
105 年 03 月 15 日	通過交通部初審
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
106 年 01 月 24 日	提送交通部修正報告書
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
107 年 06 月 12 日	交通部召開複審審查，結論為原則同意，積極推動
107 年 11 月 09 日	交通部轉陳行政院審議
108 年 01 月 22 日	行政院函復交通部
108 年 02 月 20 日	交通部函請本府補充修正

參、報告書補正重點

本計畫交通部已於 108 年 2 月 20 日正式公文函請本府於一個月內補正報告書，針對中央的審查意見重點，茲說明如下：

一、計畫的必要性要加強論述，強化替代方案的比較。

中央仍就本計畫必要性請本府加強論述，本府已於報告書強調，鐵路雙軌高架化之成效，非單只著重在台鐵所營運之鐵路系統上。其中海線鐵路雙軌化是為解決台鐵在海線的瓶頸，雙軌化可增加台鐵中部區域排班調度的能力。鐵路高架則可縫合區域土地，加強兩側道路連結，促進周邊地區更新發展，鐵路立體化加速地區整合發展。另外，甲后線串連大甲到后里則配合審查建議，於臺中整體路網整體考量評估該路線系統型式。

另外，本計畫原提出建議方案中包含海線鐵路全線雙軌高架化，最後考量整體興建成本與效益，於 107 年 9 月 21 日審查報告提送，同意配合交通部建議海線方案採全線雙軌部分高架化。使計畫總經費由 897.91 億元降為 709.53 億元，效益提高使自償率由 15.27% 提升至 19.13%，地方政府籌措經費由 512.13 億元(包括用地費 152.38 億元及自償性經費 141.09 億元)減為 346.06 億元(包括用地費 88.89 億元及自償性經費 138.47 億元)，如表 2。

表 2 山海環線可行性方案比較表

方案	自償率	非自償			合計 (億元)
		中央	自償	用地	
山線 海線(雙軌化+全線高架) 甲后線	15.27% (非自償工程經費補助63.82%)	385.78	218.66	141.09	897.91
			512.13		
山線 海線(雙軌化+部分高架) 甲后線	19.13% (非自償工程經費補助78.38%)	363.47	118.7	138.47	709.53
			346.06		

二、財務計畫可行性要重新檢視，並考量市府財政負擔能力。

本計畫將依審查意見補充說明各三個分項計畫中央與地方各自的分擔經費，並考量本府財政狀況，以增加實質財源、擷節支出、或調整施政優先順序審慎規劃。

三、台鐵營運模式、排班調度規劃、需分擔經費以及管有土地開發構想等議題之共識。

本府積極已於 108 年 2 月 18 日拜會台鐵局，雙方就交通部要求事項提出意見，並將再次充分協商確認後，把協商成果一併納入修正報告書中。

四、文字(數字)誤植以及內容表達方式仍有未盡之處，請再修正。

本府將會針對報告書或檢核表文字(數字)誤植部分，確實修正內容，並加強論述，以釐清中央單位之誤解。

肆、計畫財務評估與效益

一、計畫財務評估

本計畫依本府目前陳報交通部的建議方案(海線替選方案-部分高架)，總經費為 709.53 億元，其中中央補助工程非自償性經費為 363.47 億元；地方政府籌措的經費，包含非自償工程經費 118.7 億元，另外有用地費 88.89 億元及自償性經費 138.47 億元。中央及地方分擔經費分擔彙整如表 3。

表 3 山海環線可行性研究計畫經費分擔表

項目	中央	臺中市			合計
	非自償	非自償	自償	用地	
山線 海線(雙軌化+部分高架) 甲后線	363.47	118.7	138.47	88.89	709.53
		346.06			

單位：億元

本計畫總經費為 709.53 億元，中央僅負擔 363.47 億元，本府卻要負擔 346.06 億元，經費相當龐大，對本府來說，是非常沉重的財政負擔，而且勢必排擠到其他本府重大計畫的預算。

因此，本府將建議中央比照臺中都會區鐵路高架捷運化計畫，全力爭取中央專案全額經費補助。

二、計畫效益

(一)山海線往來班次加倍及建置環狀軌道路網，提升交通可及性

鐵路雙軌化是本計畫重要目標之一，本計畫將持續推動海線鐵路雙軌化，除目前施工中的成追線雙軌化可優先提升台鐵山海線往來的運行容量，使山線海線鐵路往來班次容量倍增。未來海線全線雙軌化完成後，更可大幅提升台鐵海線列車調度能力，增加臺中海線沿線各車站班次，優化鐵路服務。

(二)創造土地開發及減少平交道肇事、等候時間、騰空土地

本計畫山海環線能結合山海屯區都市發展，同步引導人口、產業、公共建設等資源投入沿線城鎮，充分發揮及帶動地區發展之效益，加速帶動區域多核心均衡發展之效益與進程。同時減少 7.7 億元的肇事成本，騰空土地面積達 31.2 萬平方公尺，可均衡大臺中山海屯區域發展，帶動整體競爭力。

伍、議題探討

一、市府是否繼續推動大臺中山海環線計畫？

本府建構完善大眾運輸路網及推動軌道建設的決心從未改變，目前捷運綠線繼續推動，希望在 109 年底可以全線營運通車。至於本案山海環線及捷運藍線、捷運綠線延伸彰化段等三案，均已納入前瞻基礎建設計畫，本府都會持續推動並爭取中央支持。

有關本府是否繼續推動大臺中山海環線計畫，市長已於 108 年 1 月 17 日出席行政院會議時表示，山海環狀鐵路計畫是本府政策，

希望中央一次核定，並全額補助經費。

二、可行性研究內容方案是否會改變？

本計畫可行性研究報告於 107 年 11 月 9 日由交通部轉陳行政院，目前本府仍依原計畫內容持續推動。交通部在 108 年 2 月 20 日交通部公文送達本府後，本府即發佈新聞說明，本府推動軌道建設的決心沒有改變，本府將儘速依據行政院及交通部審查意見，針對「大臺中地區山海線鐵路雙軌高架化建置計畫可行性研究」報告內容進行補充及修正，循行政程序陳報核定。

三、市府的財政困窘，要如何推動山海環線？

因為山海環線是以台鐵軌道系統為主，而鐵路是中央的財產，未來也由中央所屬單位營運，故本府希望由中央來統籌興建。

另依據本府在今(108)年 2 月 12 日市政會議專案報告財政情形，目前本市公共負債高達 1,199 億元，整體可舉債額度僅剩 88 億元，顯示本市財政狀況並不健康，未來在整頓財政的同時，還是要繼續建設臺中。因此，在今(108)年 2 月 24 日蘇貞昌院長率行政院團隊視察國 1 增設銜接台 74 匝道，市長回應現場媒體關心大臺中山海環線問題時表示，本府除了依照中央來文規定時間內，完成報告書修正跟答覆外，也希望中央考量地方的財政負擔，比照臺中都會區鐵路高架捷運化計畫，全額補助本案經費。

陸、預定期程與後續辦理事項

一、預定期程

市府將會盡速依交通部 108 年 2 月 20 日公文，於該部要求時間內補正報告書內容函復該部，以利交通部轉陳行政院審議，全力爭取可行性研究於今年獲行政院核定，並由鐵道局啟動接續綜合規劃作業。

二、後續辦理事項

臺中山海環狀鐵路系統除台鐵山線豐原到大慶高架化工程已於 107 年 10 月全線通車外，成功到追分雙軌化工程也在 106 年取得前瞻計畫第 1 期特別預算 3 億元補助後，於同年 11 月動工，預計 109 年完工。

本府在此強調，臺中山海環線是本市建構完善大眾運輸路網的一環，而本府推動軌道建設的決心從未改變。山海環線已納入行政院前瞻基礎建設，本府依交通部 108 年 2 月 20 日來文內容修正補充報告書，依限提報交通部審議。惟考量鐵路屬於中央的財產，未來興建及營運都是由中央負責，故將全力爭取比照臺中都會區鐵路高架捷運化計畫，由中央全額補助。期望議會考量本府財政負擔與未來營運單位，共同呼籲中央站在支持強化地方鐵路基礎建設之立場，全額補助本計畫，帶動大臺中的繁榮發展。

臺中市議會第3屆第1次臨時會

臺中捷運及綠線延伸大坑

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 葉昭甫

中華民國 108 年 3 月

壹、計畫緣起

軌道運輸具有高效能、低污染的特性，是綠能低碳城市的推動要件之一。未來臺中市將打造以「大眾運輸為主、公路交通為輔」的運輸服務環境，並持續建構大臺中整體大眾運輸路網為基礎，結合公車、台鐵、高鐵、捷運、i-bike、停車場、轉運站等不同交通運具，藉由智慧交通技術與服務，讓民眾可以自由且方便轉乘，將每一個點彼此互通，落實「交通任意門」的政策目標。

貳、臺中捷運綠線進度報告

一、臺中捷運綠線計畫說明

行政院於 93 年 11 月 23 日院臺交字第 0930052088 號函核示原則同意「臺中都會區大眾捷運系統烏日文心北屯線」計畫綜合規劃，總工程經費為 485.93 億元，並於 98 年動工，路線北起臺中市北屯區松竹路，經北屯路、文心路、文心南路、建國北路至高鐵臺中(烏日)站，其路線行經目前臺中市交通最繁忙的主要聯內聯外幹道-文心路，全長約 16.71 公里，共設置 18 座高架車站（圖 2 捷運綠線路線圖），其中 G3、G13 及 G17 車站為與台鐵、高鐵的轉乘車站，此外，全線規劃有 6 站 7 處捷運車站共構的土地開發場站，並於 105 年開工。

捷運綠線已於 107 年正式啟動試運轉，臺中捷運採無人自動駕駛，採用世界最先進的機電系統-通訊式列車控制技術(CBTC)，讓電聯車行進時，藉由無線通訊方式依預定班表行進及停靠，將電聯車控制於移動式閉塞區間，維持安全的行車間距，自動等級為世界最高等級的 GOA-4，安全等級亦是最高級的 SIL4，截至 108 年 1 月底整體進度已達 81.61%。未來捷運綠線通車後，民眾從 G0 北屯總站至 G17 臺中高鐵站搭乘時間為 38 分鐘，屆時臺中市民當可享受便捷軌道服務。

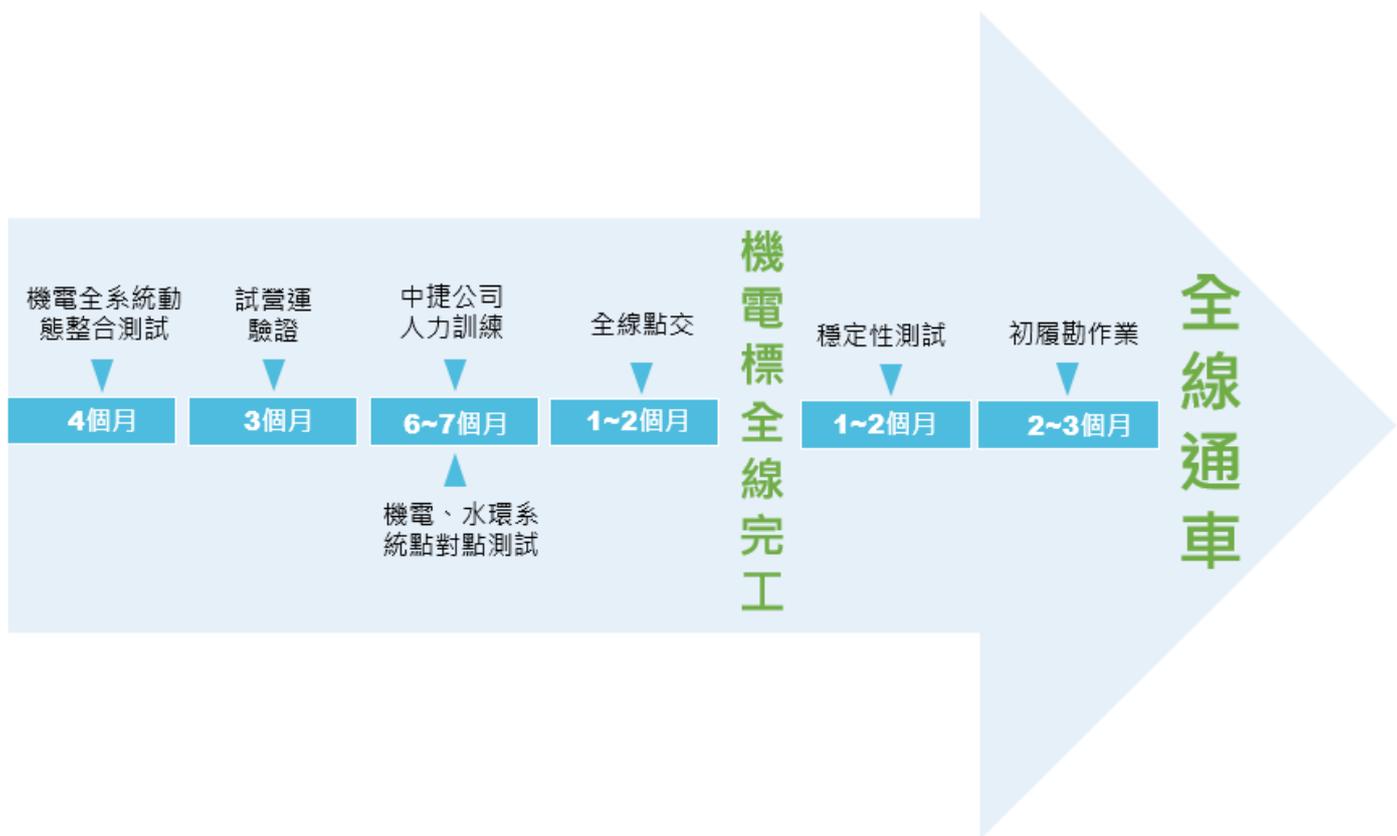


圖 1 捷運綠線通車前工作項目



圖 2 臺中市捷運綠線路線圖

二、臺中捷運綠線計畫目標

捷運綠線作為臺中第一條的捷運路線，連接烏日副都心及臺中都心之運輸系統，未來將作為都市與高鐵、台鐵連結轉乘的橋梁，透過便捷的交通網路，將可替代現有行經文心路的車流，作為民眾可及性高之運具選擇，市府亦逐步規劃幹線公車路網，透過轉乘服務等配套措施，除有效滿足民眾通勤、通學需求外，能減低私人運具、共同打造低碳的運輸方式，透過鼓勵民眾多搭乘大眾運輸系統促進都市發展(TOD)，改善都市環境品質，讓市民有更好的生活品質，更可帶動大臺中地區觀光發展，提高整體大眾運輸之使用率與運量。

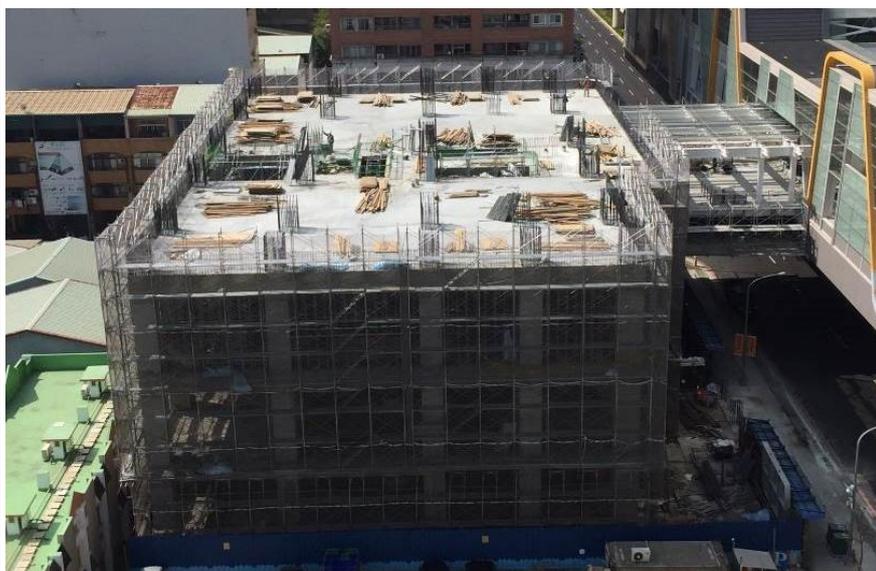
三、目前辦理情形

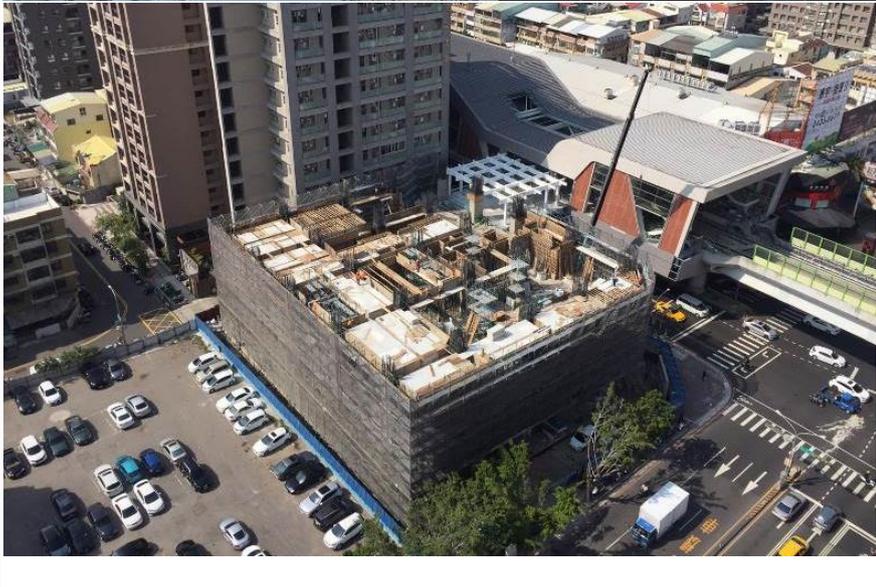
捷運綠線截至目前 108 年 1 月，計畫總累計實際進度達 81.61%，預定進度 81.60%。捷運綠線工程分為「土建工程」、「機電工程」及「土地開發及招商」三大部分，並由「CJ910 北屯機廠、G0 站及全線軌道區段標」、「CJ920 G3 至 G9 站及全線環控監控系統區段標」、「CJ930 G10 至 G17 站及全線電梯/電扶梯區段標」、「JJG091 出入口與土地開發場站共構第一區段標」、「JJG051 出入口與土地開發場站共構第二區段標」、「IJG031 G03 站出入口與行政大樓共構區段標」、「CJ900 電聯車、行車監控、供電、通訊、機廠維修設備」、「CJ907 自動收費系統」等七個區段標組成。

全線高架車站土木建築已完成橋墩、橋梁、軌道、車站結構等工程，正持續進行車站外牆、水電環控及室內裝修工程，目前 CJ910 區段標已於 108 年 2 月 18 日完成竣工，其餘各標在市府和北捷局嚴謹並持續進行各土地開發共構場站出入口建築基地結構體施工、捷運車站站體裝修收尾、車站與出入口水電配管、排水管施工以及地面景觀復舊施工。機電部分 18 列電聯車已於 106 年底運抵北屯機廠，並上主線測試，刻正進行機電子系統測試；另土地開發招商作業持續進行。各車站進度照片如表 1。

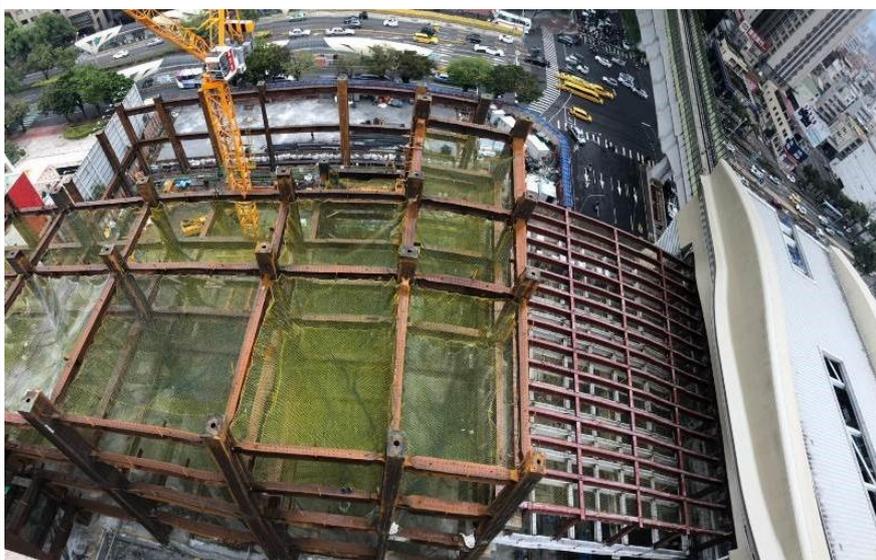
表 1 目前各站進度對照表

站名	目前各站施作進度照片
G0	
G3	
G3 出入口與 行政大樓	

站名	目前各站施作進度照片
G4	
G5	
G5 土開 出入口	

站名	目前各站施作進度照片
G6	
G6 土開 出入口	
G7	

站名	目前各站施作進度照片
G8	
G8 土開 出入口	
G8a	

站名	目前各站施作進度照片
G8a 土開 出入口	
G9	
G9-1 土開 出入口	

站名	目前各站施作進度照片
G9-2 土開 出入口	
G10	
G10(停車場) 出入口	

站名	目前各站施作進度照片
G10a	
G11	
G11 土開 出入口	

站名	目前各站施作進度照片
G12	
G13	
G14	

站名	目前各站施作進度照片
G15	
G16	
G17	

(一)、土建工程進度

捷運主線土建工程自 102 年進場施工以來，各項作業如火如荼展開，包括橋梁、軌道、車站及出入口等工程多已完成，108 年度重點工程為主線車站室內裝修、水電環控、地面景觀復舊收尾，以及土開出入口建築工程等。各項工程歷程及進度彙整如表 2。

表 2 土建工程各項工程歷程及進度彙整表

工程	歷程及進度說明
橋梁工程	捷運綠線高架橋梁長約 15.94 公里，其中鋼構橋梁 37,037 噸、懸臂橋梁 9 處、場鑄橋面板 6,677 公尺及預鑄 U 型梁 634 支。105 年 6 月夜間在文心公益路口進行最後一跨上樑作業，全線高架橋梁自此完整串連成一線。
軌道工程	捷運綠線採鋼軌鋼輪系統，包含 28,079 公尺無道碴道床軌道、13,491 公尺道碴道床軌道及 2,941 公尺浮動式道床軌道。全線以「連續長焊鋼軌」鋪設，並於 106 年 5 月鋪設完畢。
車站工程	車站鋼結構於 105 年 8 月全數吊裝完成，車站電梯電扶梯也於 107 年 4 月全數安裝完成。目前持續進行屋頂、車站外牆、室內裝修、水電環控安裝測試以及地面景觀復舊等工項。
共構工程	共構場站(G3、G5、G6、G8a、G9-1、G9-1、G10、G11)委請台北市政府捷運工程局代辦捷運出入口、轉乘停車空間以及行政大樓，並分作 3 標分別於 105 年 5 月、105 年 7 月及 106 年 6 月開工。其中市政府站 G9-1 出入口開發面積達 5,444.6 平方公尺，為捷運綠線面積最大的土地開發場站，且開挖深度達 36.7 公尺，亦為臺中市重大工程開挖深度最深、工程技術最高的基地，如圖 3。前述土地開發共構場站均於 107 年完成地下開挖作業並完成地下室結構體，持續施築地上結構體及水環裝修作業，並預計於 108 年 5 月分別交付機電系統進場作業。

各階段土建工程皆依既定進度順利進行中，本府將持續與臺北市政府捷運工程局密切配合，以符捷運綠線整體計畫期程。



圖 3 捷運 G9 站施工圖

(二)、機電工程進度

臺中捷運綠線採用目前軌道運輸最先進的通訊式列車控制技術 (CBTC)，利用軌道信標自動定位座標系統，將電聯車控制於移動式閉塞區間，維持安全的行車間距。此外，捷運綠線裝有自動列車保護裝置，讓自動列車控制技術下的一種防止電聯車碰撞裝置，在自動駕駛模式時，電聯車由行控中心授權前進，列車會在自動列車保護裝置監控下，安全行駛。

機電工程可以分為供電、電聯車、通訊、行車監控、自動收費及機廠維修設備等六大子系統，供電系統已完成所有安裝作業並全線送電；電聯車共計 18 列車已全數運抵北屯機廠，並於 107 年 1 月完成全線無人自動駕駛自主測試 (圖 4 電聯車測試情況)，目前進行機電子系統測試作業，後續將進行「機電全系統動態整合測試」及「試營運驗證」，再交由捷運公司進行模擬演練及報請初、履勘作業，以利儘早達成全線通車的目標。



圖 4 電聯車於主線測試情形

四、捷運綠線未來展望

交通建設是都市發展的首要條件，而臺中捷運綠線是未來大臺中交通網的代表性指標。未來將透過捷運土地共構開發推動公共運輸導向 (TOD)，並落實區域均衡發展，此舉也是國際先進都市發展主流，將土地開發大樓與捷運站做緊密結合，大幅提升土地使用強度並兼顧交通需求，將可吸引商業及人口進駐，並同步帶動周邊整體發展，進一步貢獻捷運運量及營收，創造都市發展與捷運雙贏的成果。

大臺中地區首條捷運綠線完成後，串聯 107 年全線通車的高架捷運化鐵路，以及持續推動的藍線及綠線延伸線，從點至線，線再擴大至整個區域經濟體，進一步建構出中台灣完整的大眾運輸路網藍圖，使臺中地區成為人流、物流匯集地區。未來捷運綠線 G4 松竹站、G13 大慶站、G17 臺中高鐵站將分別與台鐵松竹站、大慶站、新烏日站及高鐵臺中站相互轉乘，而捷運 G9 臺中市政府站與優化公車(300-310 路)於市政府站轉乘，捷運綠線全線正式營運通車後，幹線公車及 iBike

將連結各捷運站，充分發揮臺中交通路網之便捷。透過電子票證系統，提供轉乘優惠，鼓勵使用大眾運具，朝永續綠色運輸城市發展。

參、捷運藍線綜合規劃作業

一、路線規劃

捷運藍線可行性研究已於 107 年 10 月 3 日奉行政院核定，路線規劃西起臺中港，行經沙鹿車站、市政府至臺中車站，並於捷運綠線、台鐵山線及海線車站共站。全線軌道規劃高架和地下型式，高架段及地下段分別設有 9 處車站，共設有 18 處車站，路線長度 26.2 公里，並於臺中港地區設置三級機廠、於東海地區設置駐車廠，至於四級以上維修則與捷運綠線共用北屯機廠，如圖 5。



圖 5 捷運藍線路線圖

二、綜合規劃作業期程

本局依據臺中捷運藍線可行性研究之基礎啟動捷運藍線綜合規劃作業，目前已於 108 年 2 月 23 日開資格標，預計 3 月底完成招標作業，目標於 109 年底前完成綜合規劃作業。

三、經費需求及財源

依據可行性研究核定內容，未來捷運藍線總建設經費 981.49 億元，其中用地取得費用需 34.04 億元，工程費用需 947.45 億元，由中央補助 452.79 億元(46.13%)，市府負擔 528.70 億元(53.87%)。

表 3 捷運藍線計畫經費分擔表

單位：億元

項目	中央政府	臺中市政府	合計
工程經費	452.79	127.71	580.5
自償性經費	-	366.95	366.95
用地取得及 拆遷補償費	-	34.04	34.04
合計	452.79	528.7	981.49

肆、捷運綠線延伸線計畫

一、辦理歷程

臺中都會區大眾捷運系統自民國 79 年即開始規劃，並於 93 年正式核定「臺中捷運烏日文心北屯線」(捷運綠線)為優先興建路線，並於 98 年 10 月正式動土。另高速鐵路工程局於 96 年著手研議捷運綠線延伸之可行方案，研究結果顯示彰化線延伸段及大坑延伸段皆具經濟可行性，故建議採分期分段方式興建辦理，並滾動式檢討評估。

市府於 101 年即啟動捷運綠線延伸線計畫，並以「臺中都會區大眾捷運系統烏日文心北屯延伸線可行性研究」爭取興建「北屯-大坑」延伸段及「烏日-彰化」延伸段。本計畫於 103 年 9 月提送可行性研究報告予交通部審議，已於 105 年 3 月通過交通部初審會議，並於 106 年 3 月獲行政院納入前瞻基礎建設計畫，目前本計畫尚在交通部審議中，相關辦理歷程詳如表 4。

表 4 捷運綠線延伸線計畫辦理大事紀

時間	辦理情形
101 年 11 月 5 日	啟動捷運綠線延伸線可行性研究
103 年 08 月 11 日	取得臺中市議會同意函
103 年 08 月 29 日	召開臺中彰化捷運建設共同推動小組第一次會議
103 年 09 月 30 日	可行性研究報告書提報交通部審議
105 年 03 月 29 日	通過交通部初審會議
105 年 06 月 13 日	召開臺中彰化捷運建設共同推動小組第二次會議
106 年 09 月 13 日	納入行政院前瞻基礎建設第 1 期特別預算
107 年 04 月 02 日	召開彰化延伸段協商會議
107 年 09 月 27 日	向交通部提出修正報告書
107 年 12 月 12 日	交通部原訂召開複審會議審查，後因本市首長更迭，考量政策一致性，107 年 12 月 4 日來函取消會議。
108 年 03 月 05 日	召開彰化延伸段第二次協商會議

二、捷運綠線延伸線各分項計畫內容

(一)捷運綠線延伸大坑

路線規劃自捷運綠線 G3 舊社站起，沿松竹路向東延伸，跨越台 74 號線至大坑經補庫地區。全線採高架型式規劃，全長 2.49 公里，新設 2 處車站，預估經費 69.11 億元，如圖 6。



圖 6 捷運綠線延伸大坑路線示意圖

(二)捷運綠線延伸彰化

路線規劃自捷運綠線 G17 臺中高鐵站起，沿台鐵縱貫線及烏日區榮泉路佈設，跨越烏溪後至彰化縣境內。全線採高架型式規劃，全長 5.33 公里，新設 4 處車站，預估經費 134.04 億元，如圖 7。

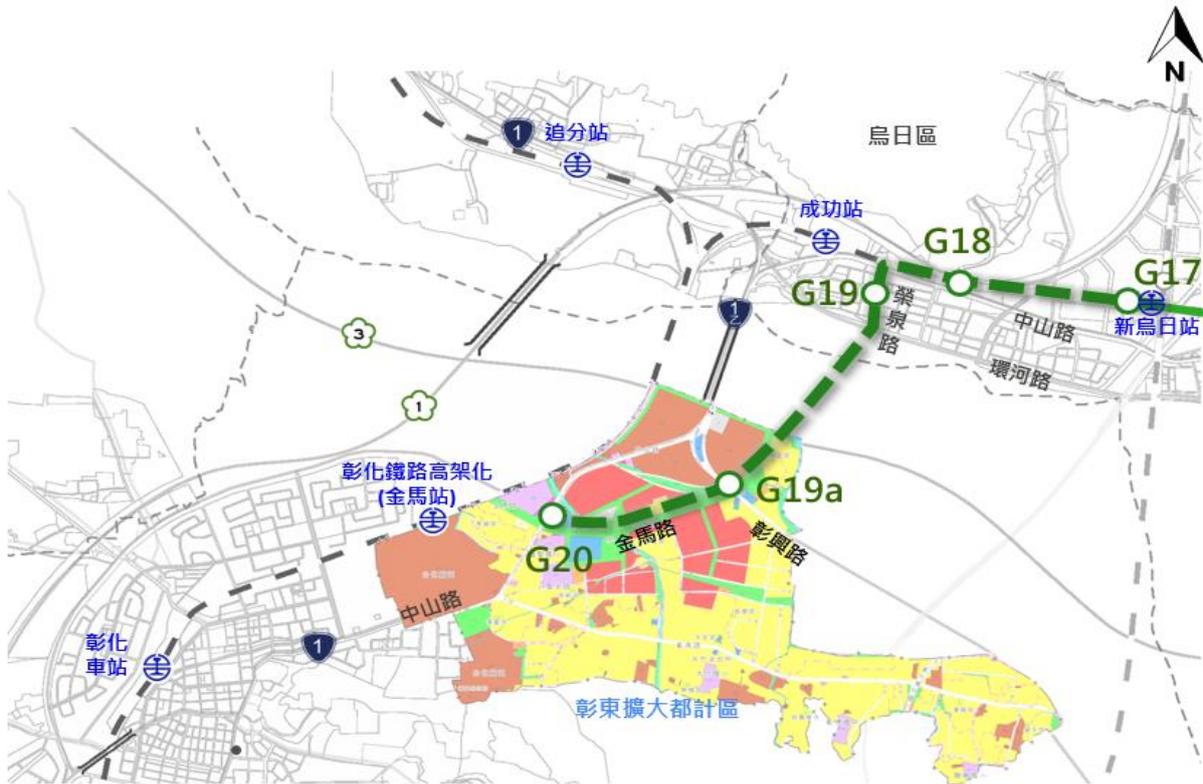


圖 7 捷運綠線延伸彰化路線示意圖

三、經費概況

捷運綠線延伸線總建設成本為 203.15 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 93.72 億元，市府負擔 25.76 億元、彰化縣政府負擔 5.73 億元、用地費用 9.6 億元，以及自償性經費 68.34 億元。自償性經費部分將由地方政府成立之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 5。

表 5 捷運綠線延伸線計畫經費分擔表 單位：億元

項目	中央政府	臺中市政府	彰化縣政府	合計
工程經費	93.72	25.76	5.73	125.21
自償性經費	-	42.99	25.35	68.34
用地取得及拆遷補償費	-	6.71	2.89	9.6
合計	93.72	75.46	33.97	203.15

四、最新辦理情形

交通部原訂於 107 年 12 月 12 日召開複審會議審查，惟該部考量本市首長更迭及政策推動一致性，於 107 年 12 月 4 日來函取消會議。本案市長已於 108 年 1 月 17 日出席行政院會時，表達全力推動捷運綠線延伸線的政策與決心，並希望交通部儘速核定捷運綠線延伸線，並將大坑延伸段一併納入前瞻計畫辦理。

另外本府考量捷運綠線延伸彰化將橫跨烏溪至彰化縣，涉及到彰化縣政府的業務範疇，雖已在 107 年 4 月 2 日召開過兩縣市之協商會議，也已取得共識，但因考量彰化縣政府首長也更迭，相關計畫進度亦有所推進，故已訂於 108 年 3 月 5 日再邀集彰化縣政府、交通部召開會議研商，以凝聚雙方共識並化解外界疑慮。

五、預定期程

市府將會盡速依 108 年 3 月 5 日與彰化縣政府、交通部共同研商結果回復交通部審議，並請交通部盡速召開複審會議賡續審查，爭取可行性研究於今年獲行政院核定，並啟動綜合規劃作業。

市府將同步預為準備捷運綠線延伸線後續綜合規劃發包文件，使計畫於可行性研究核定後即可接續辦理公開閱覽及公告招標作業，以縮短籌備期程，並順利推動。預定於 110 年完成綜合規劃作業後，全面啟動用地取得、都市計畫變更、工程設計及施工等作業。

六、後續辦理事項

市府建構完善大眾運輸路網及推動軌道建設的決心從未改變，且本市捷運綠線延伸彰化段已納入前瞻基礎建設計畫，將全力爭取交通部儘速召開複審會議審查，並盡速轉陳行政院核定辦理，俾利本府於今年度展開綜合規劃作業。

另為滿足北屯區因都市發展持續增加的旅運需求並促進大坑地區觀光產業發展，市府也將全力爭取捷運綠線延伸大坑段，一併納入前瞻基礎建設計畫辦理。

未來捷運綠線延伸線完成後，全線由北屯區到彰化市區旅行時間僅約 40 多分鐘，從臺中高鐵站到彰化市區只需要 9 分鐘即可到達，預計將吸引更多民眾使用大眾運輸系統，並透過交通建設帶動都市發展，以 T.O.D.大眾運輸發展導向促進中部地區整體發展。

臺中市議會第3屆第1次臨時會

公車免費延長10公里

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 葉昭甫

中華民國 108 年 3 月

壹、背景說明

本府自縣市合併升格以來，為吸引民眾搭乘大眾運輸，提供民眾相關票價優惠措施，以吸引其使用公共運輸，自 100 年 6 月 1 日起搭配中央多卡通政策，搭乘市區公車可享基本里程優待措施，以養成民眾使用大眾運輸習慣，降低私人運具使用率，以達節能減碳之綠色運輸目的；104 年 7 月 8 日起提供刷卡民眾 10 公里車資優惠措施，並維持原先民眾刷卡自付 60 元上限(半票 30 元)措施，讓山、海、屯區域的民眾、通勤族、觀光旅客搭乘公車時，可以走得更遠、更省錢。

貳、10 公里免費辦理情形

本市現況仍以軌道(臺鐵)及市區公車為主要大眾運輸系統，目前市區公車路線數達 225 條，107 年營業里程約 7,344 萬公里，市區公車年運量 1.36 億人次，市區公車年運量穩定成長，但伴隨車公里增加，其路線營運績效則有略降低之趨勢。

本局從 100 年實施「8 公里免費」，104 年更提高至「10 公里免費」，除為鼓勵民眾使用大眾運輸、以達到節能減碳目標外，當時亦期盼透過制度變革，104~107 年以「里程為主、人次為輔」的補助方式，輔導客運業者重新將運輸資源分配至偏鄉，將公車開進山城、海線等偏鄉，讓市民同享優質大眾運輸服務，拉近城鄉差距。偏鄉交通正義為市府施政重點之一，更應格外用心，因此 104 年本局調整補助方式，則從人次補貼改為里程補貼，雖避免所有業者搶進黃金路段，嘗試讓偏鄉居民也能享有公車的便利，但也降低各路線之營運效率(如表 1)。如何兼顧政府資源投入與民眾基本民行滿足，更是本局接續推動重點。

參、公車雙十政策之推動規劃

(一)、先調整補貼機制由里程到人次

隨著公車路網擴大，激勵公車產業與政府一同努力，提升營運績效。因此本局後續將朝「公車運量提升、基本民行保障」之理念規劃，本年度從「里程為主、人次為輔」補貼制度，逐漸調整為「人次為主」補貼制度，逐步擴大台中大眾運輸使用族群，但為避免縮減偏鄉地區民眾行的權

益受到影響，本局會盡力爭取營運虧損補貼預算到位，並輔以公車動態系統監管，落實棍子與蘿蔔之管理策略，引導業者自我提升，創造更好服務品質，促進運量再提升。

(二)、降低民眾自付額上限：由 60 元降至 10 元

公車雙十政策係指「10 公里免費」+「超過 10 公里後車資上限最多 10 元」，簡化概念以鼓勵民眾使用公共運輸，並照顧長距離的使用者(偏鄉搭乘關懷)。另外，為推動公車雙十政策，基於公車上刷卡機修改需要準備期間，本局將會在經費到位與相關軟硬體設施就緒之後，再實施公車雙十政策，避免影響民眾乘車權益，以期達成「公車運量提升，基本民行保障」之目標。

肆、結語

公共運輸不可能用單一型態來服務民眾，「路網完整，班次穩定，價格經濟」是公共運輸成功的關鍵，整體路網須仰賴多種運具間無縫接軌，長遠仍需以複合式運輸概念推廣公共運輸，是擴大公共運輸格局及讓民眾利用多元運具最好的方法。未來大台中的交通將以軌道臺鐵、捷運、幹線公車為骨幹，接駁公車、偏鄉公車，乃至小黃公車，並以自行車作為最後一哩接駁運具。

本局現階段規劃續辦免費公車政策，補助政策是為誘導公車業者正向發展，並與政府一同打造利於市民的大眾運輸路網，讓業者獲得合理利潤，也讓市民享受優質大眾運輸服務，俟捷運營運後將推出整合式或條件式優待收費方式，保障學生、身心障礙者及高齡族群乘車權益。上述公車票價優惠措施係為增加民眾使用公共運輸誘因，藉由民眾搭乘公共運輸習慣養成，更可有助於公車產業永續經營，並加速完善整體公共運輸路網建構，始可相輔相成，滿足民眾乘車需求，建構本市優質的公共運輸環境，早日實現交通任意門(i-door)之願景。

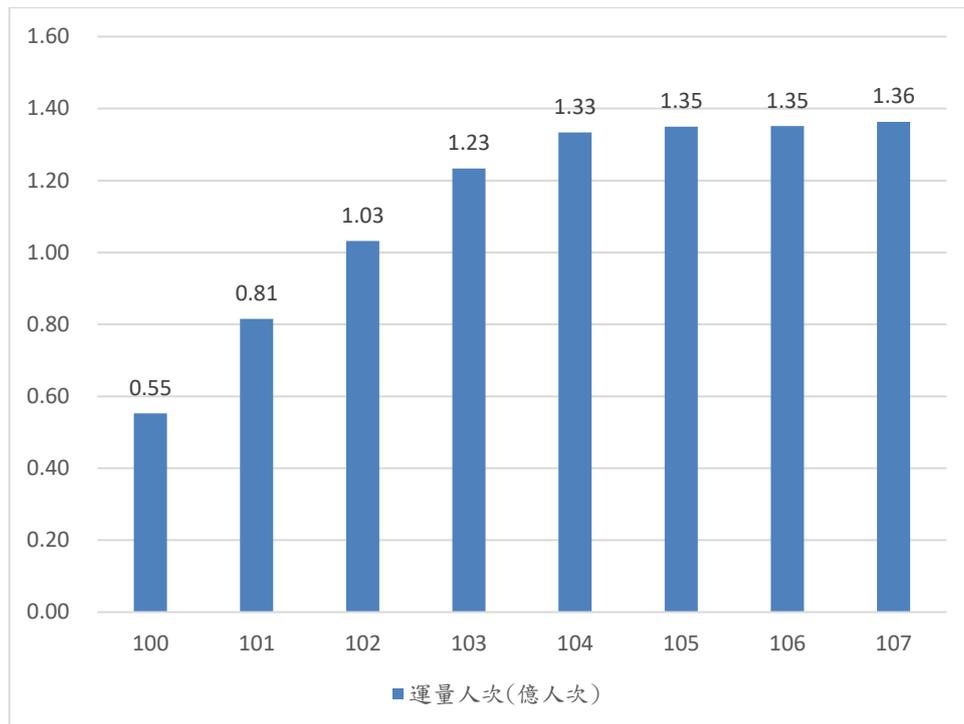


圖 1 100-107 年度台中市市區公車運量

表 1 100~107 年度台中市市區公車營運資料一覽表

年度/項目	100	101	102	103	104	105	106	107
市區公車運量(億人次)	0.55	0.81	1.03	1.23	1.33	1.35	1.35	1.36
營業里程數(萬公里)	3,454	4,140	5,476	6,427	6,820	6,920	7,034	7,344
路線數(條)	115	139	190	202	206	210	219	225
運量/營業里程(人次/公里)	1.60	1.97	1.88	1.92	1.94	1.96	1.92	1.86
營業收入/車公里(元/公里)	34.16	41.95	41.81	41.36	42.87	35.43	40.05	40.11

臺中市議會第3屆第1次臨時會

74 線屯區匝道

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 葉昭甫

中華民國 108 年 3 月

壹、計畫緣起

台 74 線快速公路於太平至霧峰地區，因現況無完整上下匝道系統，造成民眾行車繞行不便，反造成匝道口與平面道路的常態性堵塞。為減少車輛繞行，市府積極推動增設台 74 線「大里及霧峰地區草湖匝道」、「十九甲北向出口匝道」及「六順橋南向入口匝道」計畫(匝道示意圖如圖 1)。

其中為配合草湖地區增設交流道，原中山路將延伸至台 74 線橋下平面，台 74 橋下將增設平面道路，做為連結台 74 線之聯外道路、建構溪南地區之道路路網，台 74 橋下平面道路往南沿伸連結霧峰，強化霧峰至市區的直達性。

另爭取中之六順橋南入匝道及十九甲地區北出匝道等，完工後將能改善繞行距離，並藉此改善車輛交通動線及部分瓶頸路段尖峰交通堵塞的情況，以改善屯區之交通，提供更便捷的交通運輸服務，建構完善的生活圈道路系統。



圖 1 台 74 線增設匝道示意圖

貳、增設台 74 線各匝道最新辦理情形

一、增設大里及霧峰地區匝道(草湖匝道)

(一) 路線規劃

大里及霧峰匝道(草湖匝道)規劃於草湖地區，為一鑽石型交流道，主要服務大里、霧峰地區及分擔臺中軟體園區衍生車流，該路線藉由中山路 AI005 延伸道路聯接台 74 線及台 74 橋下平面沿伸至霧峰，擴大該交流道服務範圍至霧峰區（如圖 2）。



圖 2 增設大里及霧峰地區匝道(草湖匝道)

(二) 推動期程及最新進度

大里及霧峰地區增設匝道案(草湖匝道)已於 105 年 6 月 20 日獲交通部核定，用地部分由市府提供，並由交通局主政辦理用地取得作業中。期間交通局於 107 年 8 月 2 日、9

月 11 日、11 月 12 日及 108 年 1 月 25 日邀集相關單位召會研商用地取得事宜，並於 107 年 10 月 29 日辦理第一次公聽會，公聽會會議紀錄已於 107 年 12 月 27 日發文並公告於府網以及交通局網。並於 108 年 1 月 9 日與大里地政所辦理樁位點交作業。目前正籌備第二次公聽會，預計 3 月中旬至 3 月底舉行，將持續加速辦理。

工程部分由交通部公路總局辦理，本計畫施工前需進行環境差異影響分析作業，交通部公路總局已送環保署審查並於 108 年 1 月 31 日核備環差報告書，公總刻正辦理工程作業中，預定 108 年年中細部設計完成，108 年 10 月施工，本匝道預計完工期程為 110 年底。

(三) 經費概況

市府已編列用地所需經費 4 億 3 百萬元，工程部分由交通部公路總局辦理，工程經費約 5 億 8 仟多萬元，總合計經費約 9 億 8 仟多萬元。

(四) 效益說明

工程完工後，台 74 線東側服務大里、霧峰、太平及東區之路網更加建全，改善台 74 線平面道路延線及台 3 線、136 線道平日尖峰壅塞情形，台 74 線大里霧峰匝道(草湖匝道)建設完工後預估可以分攤台 3 線 18%的車流量，以及減少目前從台 74 線大里二交流道進出的車流量，平均可以縮短 2.8 公里繞行距離可有效改善交通瓶頸及節省用路人之旅行時間。

二、增設十九甲地區北向出口匝道

(一) 路線規劃

規劃於十九甲地區設置一座北向出口匝道，以高架橋梁形式跨越大里溪，於立善橋頭新設平交路口，以立善橋為聯絡道，可服務往返大里十九甲地區及大里工業區的民

眾，大幅縮短台 74 線至市區之繞行距離，並改善環中東路壅塞情況（如圖 3）。

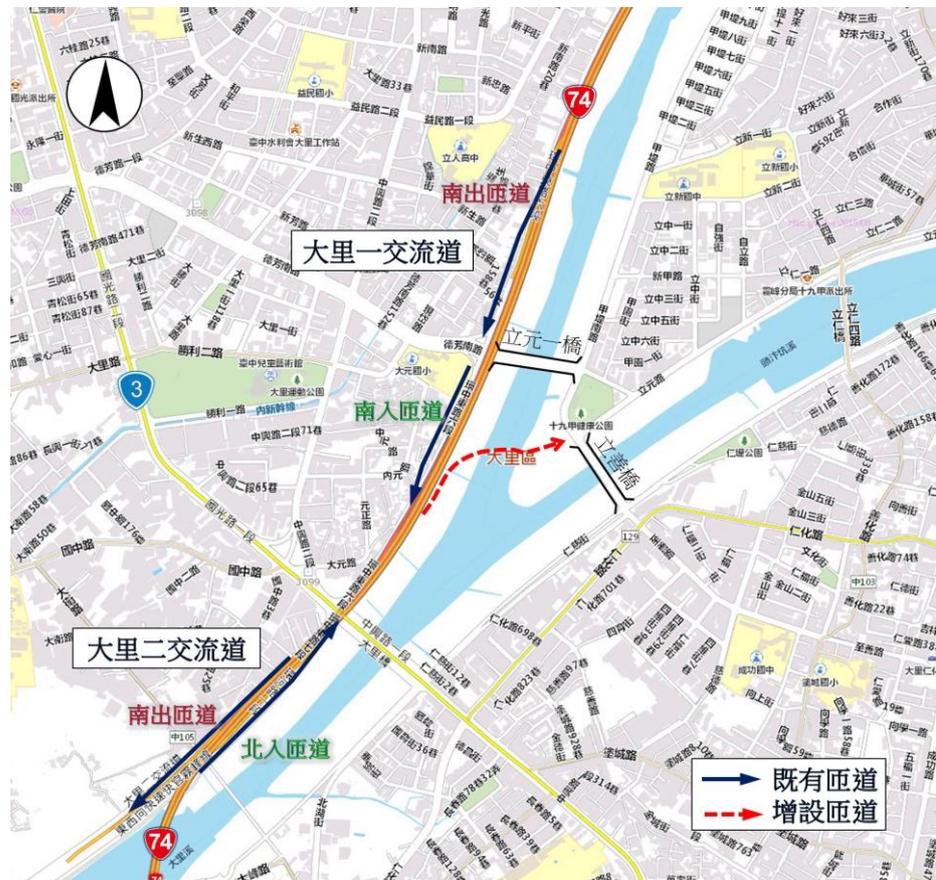


圖 3 增設十九甲地區北向出口匝道

(二) 推動期程及最新進度

本計畫可行性評估報告於 104 年 11 月 5 日報公路總局審查，惟為確認跨河橋樑之安全性，公路總局 105 年 6 月 20 日函覆要求完成水文水理分析報告再提送審查，交通局 106 年 12 月 8 日完成報告並提送公路總局審查，公路總局 107 年 3 月 12 日函復意見請本府修正，期間多次與中央協調討論計畫內容，並於 108 年 2 月 1 日完成報告修正提送公路總局審查，公路總局於 2 月 23 日函復請本府再針對報告書內容進行修正。本府將針對周邊道路改善效益進行補充修正，同時再與該局針對工業區發展及重大建設需求之

認定妥為溝通，預計3月修正完成再報公路總局審議。

(三) 經費概況

本案用地拆遷費約7,414萬元(由市府負擔)，工程部分由交通部公路總局辦理、所需經費約2億7,923萬元(由中央公路總局負擔)，總合計經費約3億5,337萬元。

(四) 效益說明

匝道完工後預期可減少環中東路交通量約57%，改善現況壅塞情形，減少車流繞行，周邊路網整體延滯亦可從89.0秒(F級)改善為45.2秒(D級)。

三、增設六順橋南向入口匝道

(一) 路線規劃

規劃增設一座南向入口匝道於六順橋以南沿環中東路往南連接台74線主線，以環中東路、六順橋為聯絡道，可服務太平地區與東區的民眾，並且改善周邊道路交通壅塞現象。



圖4 增設六順橋南向入口匝道

(二) 推動期程及最新進度

本計畫可行性評估報告於 105 年 10 月 21 日報公路總局審查，歷經 2 次修正後公路總局於 106 年 4 月 28 日召開初核會議，期間多次與中央協調討論計畫內容，公路總局於 107 年 4 月 17 日召開審議委員會，交通局 107 年 7 月 17 日提送修正報告書，公路總局於 107 年 9 月 21 日函復審查意見。交通局目前已完成修正並於 108 年 2 月 1 日提送，公路總局預計 3 月召開審查會議，市府將全力配合中央審查作業。

(三) 經費概況

本案用地拆遷費約 4,579 萬元、地方道路工程費約 547 萬元(均由市府負擔)，匝道工程部分由交通部公路總局辦理、所需經費約約 1 億 5,547 萬元，總合計經費約 2 億 673 萬元。

(四) 效益說明

六順橋南向入口匝道建設完工後預計服務範圍包括大里、太平、東區，可分攤太平交流道南入車流 10.15%，降低周邊路網整體延滯 73.4 秒(E 級)至 39.0 秒(C 級)。

參、結論

台 74 線大里及霧峰地區匝道(草湖匝道)已通過交通部核定，本府並已於 107 年度編列用地取得預算，目前辦理用地取得作業中；另交通部公路總局刻正辦理環境差異影響分析作業，工程預定 110 年底完成。十九甲北出匝道及六順橋南入匝道可行性評估報告，目前皆已陸續修正報告並陳報交通部公路總局審查中，市府均將全力配合公路總局審查作業，加速推動辦理，俾利本計畫得早日完工通車，有效改善台 74 線東側交通壅塞問題。

臺中市議會第3屆第1次臨時會

東豐快速道路施作及環評進度
專案報告



臺中市政府

TAICHUNG CITY GOVERNMENT

臺中市政府建設局

報告人：局長 陳大田

中華民國 108 年 3 月

壹、計畫內容簡介

交通部臺灣區國道新建工程局(以下簡稱國工局)於民國 93 年辦理「國道 4 號臺中環線豐原潭子段、臺中生活圈 2 號線東段及 4 號線北段工程綜合規劃暨相關工作」時，一併將「東勢等山城地區進出國道 4 號臺中環線之改善可行性研究」納入其中辦理，並由國工局續辦綜合規劃，並於規劃相關作業完成後於民國 102 年 3 月 21 日由臺中市政府接續辦理建設計畫提報與執行。臺中市政府向交通部及內政部爭取「生活圈道路交通系統建設計畫」之補助經費，將計畫名稱修訂為「東勢-豐原生活圈快速道路」，並依據國工局完成之綜合規劃成果，接續辦理工程設計暨相關配合工作，期能改善台 3 線豐原石岡段間之交通瓶頸，提供山城地區進出國道 4 號及國道 1 號、3 號之運輸孔道，加強東勢、新社、石岡、和平納入臺中生活圈之運輸機能。

本計畫全線分為 5 個施工標案，第四、五標已於 107 年年底完工，第三標已完成細部設計，第一、二標依 104 年 8 月 25 日第 36 次環評大會審查結論研議其他路線可行方案，進行第二階段環境影響評估。惟該環評決議經民眾提起行政訴訟，於 108 年 1 月經最高行政法院判決敗訴後撤銷，為持續推動東豐快速道路，本局已重新辦理環境影響評估相關作業。

貳、環境影響評估進度說明

「東勢-豐原生活圈快速道路(原國道 4 號豐勢交流道聯絡道計畫)環境影響說明書」辦理歷程詳如表 2-1 所示，104 年 8 月 25 日第 36 次環評大會審查結論因環評行政訴訟經最高行政法院於 108 年 1 月宣判敗訴定讞，後續重啟環境影響評估相關作業已於 108 年 1 月 30 日上網公告招標，並訂於 108 年 3 月 6 日辦理開標作業。

依據 107 年 4 月 11 日修正實施之環境影響評估施行細則規定，本案快速道路之新建屬應進行第二階段環境影響評估之開發行為，故本案將於 108 年 3 月完成招標作業後，依環評法等相關規定檢具環境影響說明書送主管機關辦理審查，預估環評作業時間約需 2 年，可於 110 年通過環評審查。

表 2-1 東勢-豐原生活圈快速道路環評歷程

時間	辦理事項
102 年 4 月 3 日	「東勢-豐原生活圈快速道路(原國道 4 號豐勢交流道聯絡道計畫)環境影響說明書」提送審查
102 年 7 月 22 日	召開第 1 次專案小組初審會
102 年 9 月 30 日	召開第 2 次專案小組初審會
103 年 2 月 27 日	召開第 3 次專案小組初審會
103 年 3 月 21 日	召開「臺中市政府環境影響評估審查委員會」第 25 次會議
103 年 3 月 28 日	經濟部以經地字第 10304601640 號公告訂定活動斷層地質敏感區(F0001 車籠埔斷層)
103 年 4 月 9 日	本府環保局以中市環綜字第 10300356281 號公告「東勢-豐原生活圈快速道路(原國道 4 號豐勢交流道聯絡道計畫)環境影響說明書」審查結論
103 年 9 月 3 日	召開「臺中市政府環境影響評估審查委員會」第 28 次會議
103 年 9 月 12 日	本府環保局以中市環綜字第 10300965431 號公告「東勢-豐原生活圈快速道路(原國道 4 號豐勢交流道聯絡道計畫)環境影響說明書」審查結論，同時依法撤銷 103 年 4 月 9 日中市環綜字第 10300356281 號公告。

時 間	辦理事項
103 年 10 月 12 日	訴願人不服本府環保局 103 年 9 月 12 日中市環綜字第 10300965431 號公告「東勢-豐原生活圈快速道路(原國道 4 號豐勢交流道聯絡道計畫)環境影響說明書」審查結論，提起訴願。
104 年 2 月 6 日	臺中市政府以府授法訴字第 1040028986 號函檢送訴願決定書：決定原處分撤銷，由原處分機關於收受決定書之次日起 90 日內另為適法之處分，以符法制。
104 年 3 月 13 日	依訴願決定書決定，召開「臺中市政府環境影響評估審查委員會」第 33 次會議，並將初審結論重新提報委員會審查，重新進行實質審查。委員會決議：「請開發單位應依有關委員、專家學者及相關機關所提其他意見予以補充、修正，將補正資料納入環境影響說明書並送本府環保局，提下次環境影響評估審查委員會審查。」
104 年 8 月 6 日	召開「臺中市政府環境影響評估審查委員會」第 35 次會議
104 年 8 月 25 日	召開「臺中市政府環境影響評估審查委員會」第 36 次會議，委員會決議略以：「石岡至東勢段(第 3、4、5 標)路線方案第一階段環境影響評估審查通過」、「國道四號至石岡段(第 1、2 標)路線方案除隧道方案外，增加研議可行方案，依開發單位承諾進行第二階段環境影響評估」
106 年 4 月 5 日	召開「東勢-豐原生活圈快速道路國道 4 號至石岡段案(第 1、2 標)」第二階段環境影響評估範疇界定會議
106 年 7 月 28 日	臺中地方行政法院宣布一審判決略以：「訴願決定及原處分均撤銷」，被告環保局敗訴
108 年 1 月	最高行政法院二審判決主文：「上訴駁回」，本府環保局敗訴定讞。
108 年 3 月 6 日	重啟環評作業開標

參、各分標工程辦況說明

一、第一、二、三標

因應行政訴訟判決結果，本局已重新辦理環境影響評估相關作業，俟後續環境影響評估審查通過後，將依評估結果續辦用地徵收、工程設計、發包及施工等作業。

二、第四標

(一) 工程內容簡述

第四標工程分為橋梁段 694 公尺及路堤段 234 公尺，全長約 928 公尺。

■設計單位：林同棧工程顧問股份有限公司

■監造單位：林同棧工程顧問股份有限公司

■施工單位：鐵山營造工程有限公司

■契約金額：5 億 1,630 萬

■開工日期：105 年 2 月 27 日

■工程期限：886 日曆天

■竣工日期：107 年 9 月

(二) 施工期間遭遇之困難及排除情形

- 1、協助大甲溪北岸(右岸)公有地原完成拆遷作業。
- 2、本工程於 106 年 6 月 2 日至 20 日因連日山區豪雨影響，導致大甲溪溪水暴漲湍急及沖刷，施工便橋沖毀，施工團隊戮力修復及降低影響。
- 3、協調東勢區粵新堤防段防汛道路 11.4kv 桿線地下化作業。

三、第五標

(一) 工程內容簡述

本工程為第五標起於粵新堤防防汛道路 8K+317，迄於東勢大橋南端 9K+614，全長約 1.3km。

■設計單位：林同棧工程顧問股份有限公司

■監造單位：林同棧工程顧問股份有限公司

■施工單位：鐵山營造工程有限公司

■契約金額：3 億 7,350 萬

■開工日期：106 年 6 月 14 日

■工程期限：450 日曆天

■竣工日期：107 年 11 月

(二) 施工期間遭遇之困難及排除情形

1. 協商工區範圍南側側車道受臺電即有 11.4KV 高架桿線完成地下化作業。
2. 協助粵新堤防段佔用戶之拆遷
3. 協調台 3 線及台 8 線既有架空線路遷移。
4. 跨越台三線之鋼箱梁吊裝，採夜間吊裝減少市民作息不便。

肆、興建期程及效益

一、期程

本案第四、五標工程案，分別於 105 年 2 月及 106 年 6 月開工施作，陸續於 107 年 9 月及 11 月底竣工。

第三標工程已完成細部設計審查作業，後續將配合環評作業核定結果，辦理細部設計成果調整後，配合用地取得期程賡續辦理工程招標及施工作業。

本案重新辦理環境影響評估作業，將提出有效的環境保護對策及減輕措施，並經過環評委員及專家學者的審查認可後才會進行開發，降低道路開發對當地環境生態的影響。有關環評作業預計約 2 年時間，並將於通過後趕辦用地取得、工程設計、發包及施工等相關作業。

二、效益

東豐快速道路工程完工後，可望提供東勢、新社、石岡、和平等山城地區進出國道 4 號及國道 1 號、3 號之便捷道路，並可改善台 3 線豐原石岡段的交通瓶頸，且加強東勢、新社、石岡、和平納入臺中生活圈之運輸機能，活絡山城地區之經濟及觀光產業發展，同時成為緊急醫療運送及防災救援之重要道路。

伍、附錄

(一) 第四標完工照片：



圖 3-1 第 4 標脊背橋段完工照片



圖 3-2 第 4 標脊背橋橋塔造型完工照片

(二) 第五標完工照片



圖 3-3 第 5 標主線橋段完工照片



圖 3-4 第 5 標主線橋段完工照片

臺中市議會第3屆第1次臨時會

大智路打通及市政路延伸

專案報告



臺中市政府

TAICHUNG CITY GOVERNMENT

臺中市政府建設局

報告人：局長 陳大田

中華民國 108 年 3 月

壹、大智路打通工程

一、計畫緣起

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。

二、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。

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。

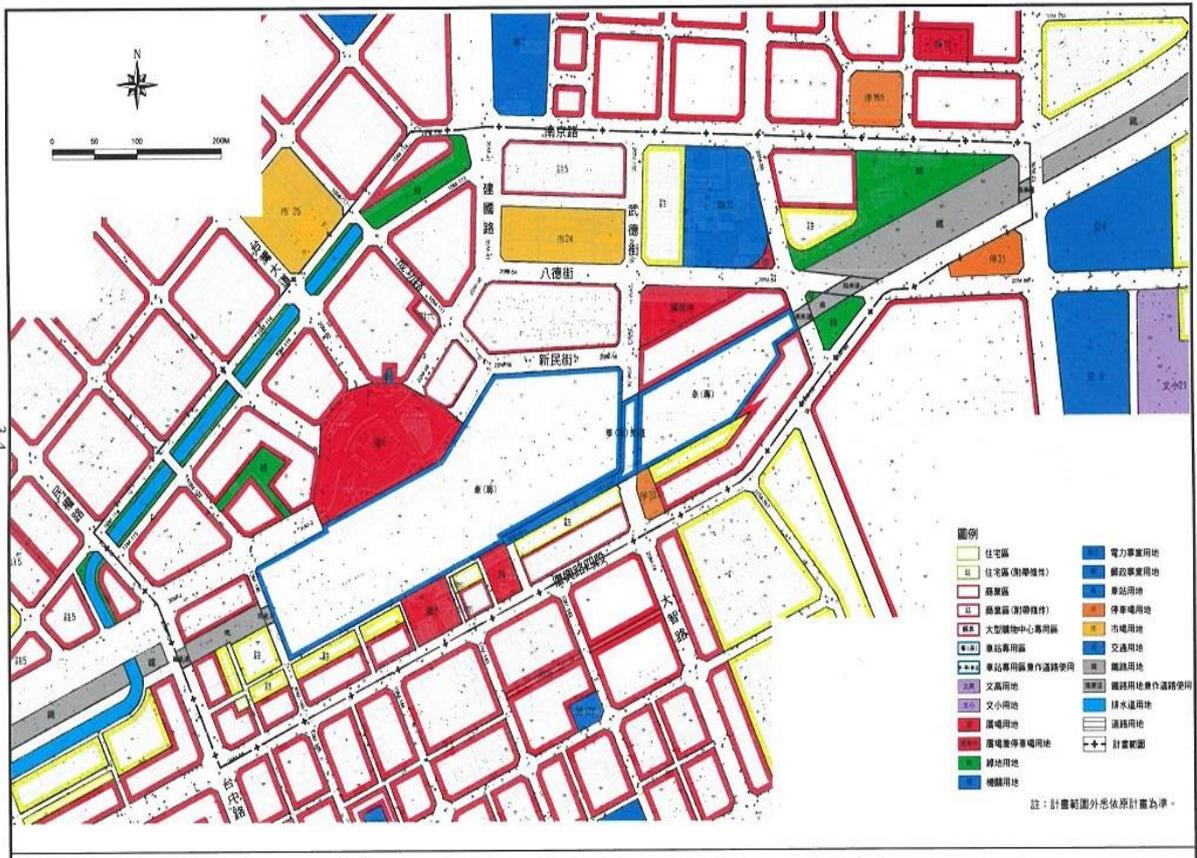


圖1-1 大智路打通示意圖

三、計畫辦理情形

- (一)大智路新闢工程(大智慧大樓等變更為道路用地)前經內政部都市計畫委員會同意以直通方式，採行連接前後站之大智路方案辦理，已由市府 104 年 7 月 17 日府授都計字第 1040142347、10401423471 號公告發布實施，且分別於 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，會中由相關權責機關針對所有權人等，所陳都市更新、以土地交換、一樓挑高原地重建或聯合開發方式等疑義，提供說明。又為維護所有權人財產權益，經取得三家不動產估價師之查估成果，擇優補償所有權人，已於 106 年 8 月 3 日召開協議價購會議，總計有大智慧大樓內及大智路打通範圍土地各 1 位所有權人完成協議價購；本案徵收計畫書由地政局 106 年 10 月 18 日陳報內政部，內政部於 106 年 11 月 24 日退請就輔導轉業措施、交通手段、其他取得方式、協議價購價格訂定資訊及訴訟案件辦理情形查明補正，本局已逐項查明修正；另按土地徵收條例第 30 條第 1 項前段規定「被徵收之土地，應按照徵收當期之市價補償其地價。」，已提交地價評議委員會於 107 年 3 月 28 日評定市價。
- (二)內政部 107 年 6 月 20 日土地徵收審議小組第 160 次會議決議「保留，查明後再議。」，理由為以徵收方式辦理用地取得之必要性，是否有其他替代方案，請市府再具體評估，並就列席民眾所提方案（1.以地易地、2.偏移式路口、3.停 35 變更為人行廣場、4.公私辦都市更新方案）可行性詳予回應，第二次退請查明。
- (三)經 107 年 10 月 11 日召開第 2 次協議價購會議，已就所有權人所提方案以簡報方式詳細說明，仍無人同意協議價購。
- (四)為提高所有權人價購意願，本局已委託估價師將勘估標的室內

裝修成本之適當價格納入評估範疇，以提高補償金額，經地政局 107 年 12 月 26 日協議價購價格審查通過；另，為利將來用地取得順遂，於 108 年 2 月 11、16、19 日邀請大樓所有權人代表，針對所提可裁量議價空間、自動拆除方式及公司受領補償之稅務繳納疑義等，先行協調說明：

1. 針對所提公司可能會被課稅部分，除依所得稅法規定可免稅部份，其餘部份因涉國稅局個案認定問題及公司治理盈餘分配，已整理初步法規及說明，請其洽所屬公司會計師再行研討。
2. 針對協價裁量空間部份，業已說明市長及局長重視此案推展，若能取得所有權人共識，本局亦將積極協助簽辦。
3. 領取自拆獎金需整棟建物拆除後才能領取，如有相關案例可參考，請其提供。

(五)原編列用地費 4 億（含 105 年 1 億，106 年 3 億），經支付第一次編議價購金額 13,448,125 元，僅賸餘約 3 億 8,655 萬元；目前以地政局 107 年 12 月 26 日協議價購價格審查會報告金額，於加計自動拆遷獎勵金、營業損失及議價空間 3%等，共需約 7 億 1,688 萬，約不足 3 億 3,033 萬元，已辦理 108 年第 1 次追加作業，因應資金缺口。

(六)本案最近一次公聽會（105 年 3 月 29 日召第 3 次公聽會）之舉行距申請徵收將逾三年，預訂 108 年 3 月上旬召開第 4 次公聽會，亦將持續與所有權人溝通，預訂 108 年 3 月下旬召開第 3 次協議價購會議，並同步作業提報本府地評會預審及地評會大會審查作業，後續陳報徵收計畫書陳報內政部審議。

貳、市政路延伸工程

一、計畫緣起

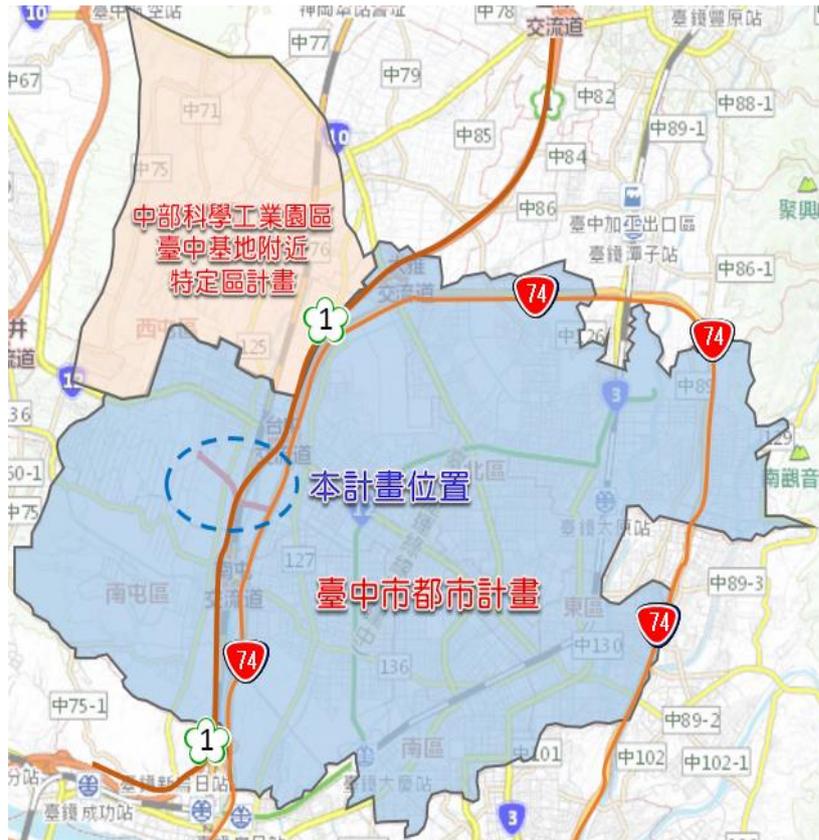
臺中市轄區原分屬臺灣省轄內之臺中市及臺中縣，於 2010 年 12 月 25 日合併升格為直轄市，成為臺灣中部唯一的直轄市。其為臺灣中部的發展核心，並與鄰近的彰化縣部分地區構成的台中彰化都會區。臺中市與週邊的衛星城市構成臺中都會區，市區的交通流量十分龐大，由於市區內道路的拓寬速度遠不及汽車數量的增加速度，每逢假日或上下班尖峰時間，市區內各主要道路常有塞車情形出現，其中臺灣大道二至四段（原台中港路）為交通堵塞問題最嚴重者，無論是上下班尖峰時刻、週末或晚間，交通問題均十分嚴重。

臺中市西屯區之東西向交通目前以臺灣大道(原台中港路)為最重要之交通幹線，惟臺灣大道之交通容量已趨於飽和，臺中市西屯區近年來增加中部科學工業園區計畫與臺中工業區計畫，人口與經濟活動蓬勃發展，未來之交通量將大幅增加。對於目前已經產生交通壅塞現象之臺灣大道、朝馬路、五權西路等，其道路交通負荷可謂雪上加霜。故需建設新的東西向交通路線。

區域產業發展帶來的就業機會、國民所得的提昇、及都市人口的成長為民眾所樂見，但因交通壅塞所產生的延滯時間浪費，則為民眾所詬病。本市政路延伸工程計劃路廊功能主要做為臺中國際機場、中部科學園區往市區的直捷道路；臺灣大道及朝馬路之替代道路；台中工業區聯外道路；與臺灣大道銜接，往北可延伸至中科特定區。

二、地理位置

臺中市位居臺灣的中心位置，同時也是苗栗以南、雲林以北，六百萬人口的經濟重心。東隔中央山脈與宜蘭縣、花蓮縣相鄰，西臨台灣海峽。面積約 2,215 平方公里，人口約 280 萬以上，是臺灣人口第二大的都市行政區。



三、計畫道路位置

市政路延伸工程由西屯七期重劃區的既有市政路向西延伸，經由環中路三段(臺 74 號線)跨越筏子溪、穿越中山高速公路及台灣高速鐵路、向西經安和路、水尾巷、西至工業區一路，總長約 1,950 公尺，計畫路寬 60 公尺。



計畫位置

四、計畫環境現況

「市政路延伸方案」係源自台中市都市計畫第三次通盤檢討第 150 號變更案為西屯區市政路延伸路段案，主要為能串聯第七期重劃區的市政服務機能與台中工業區的產業發展動能，將文心路與環中路間之 60 公尺市政路往西沿東安大坑溪排水道延伸通至台中工業區，再往北沿東海大學東側通至臺灣大道，未來可利用 30M-36 號道路(福林路)往北連絡中科園區。其計畫路線自現有市政路與環中路交叉路口起，向西行經筏子溪、高速公路及高速鐵路、安和路(市道 125 號)後，沿東安大坑溪至台中工業區轉向北沿東海大學校區東側區界接臺灣大道。



現行都市計畫圖



工業區一路現況

計畫起點



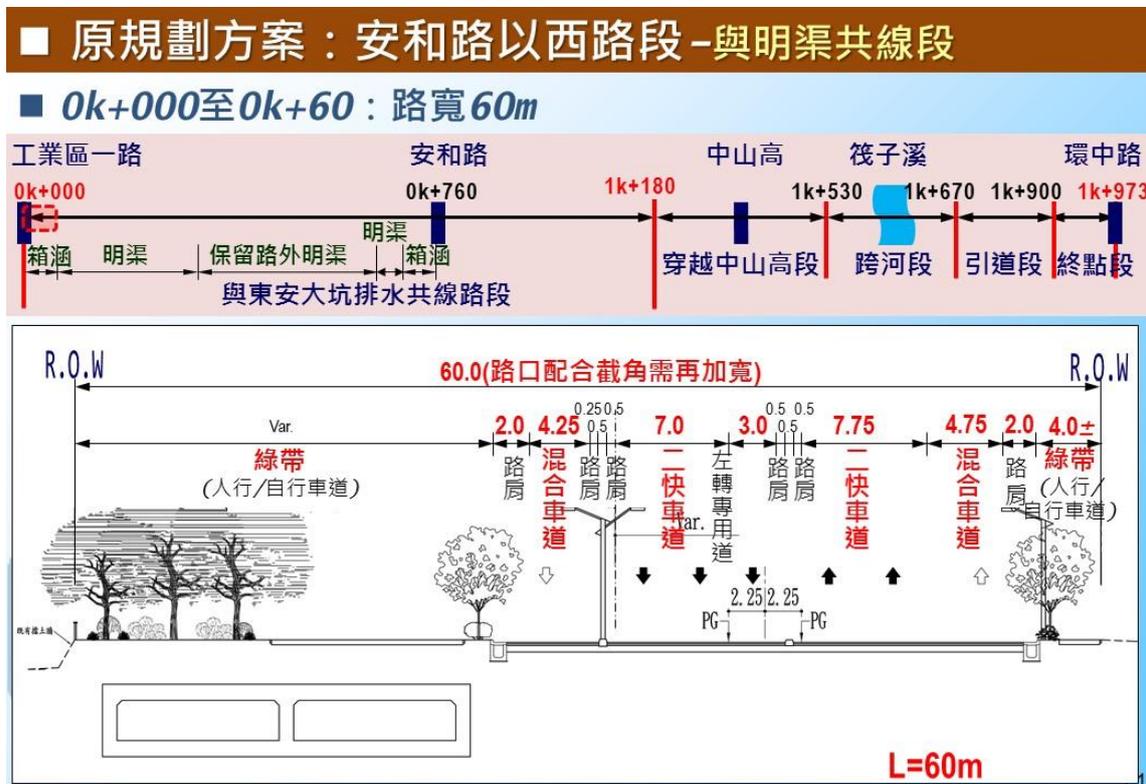
市政路(環中路以東路寬60m)

計畫終點

五、計畫工程內容

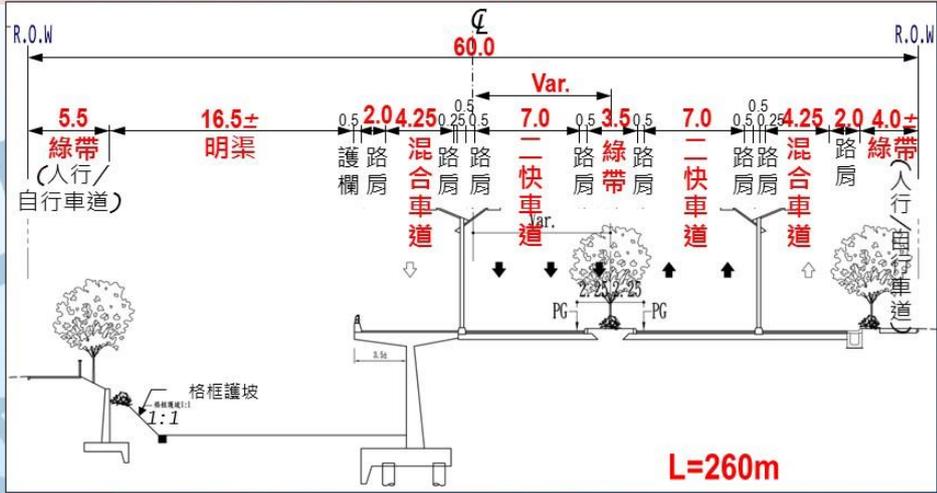
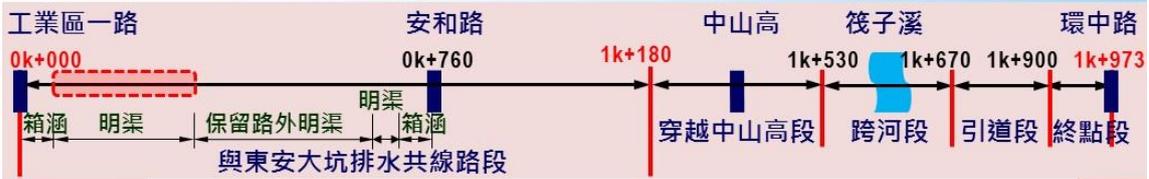
本計畫道路開闢長度約 1,950 公尺，計畫寬度為 60 公尺，原提報工程總經費為 42 億 6,100 萬元(工程費 27 億 2,700 萬元、用地費 15 億 3,400 萬元)，其中用地費經本府建設局 104 年 6 月 26 日召開用地取得第一次公聽會後重新估算為 49 億元。

本計畫道路規劃設計監造及工程發包係本府委由內政部營建署代辦，該署依都市計畫道路寬度 60 公尺之原規劃方案如下。



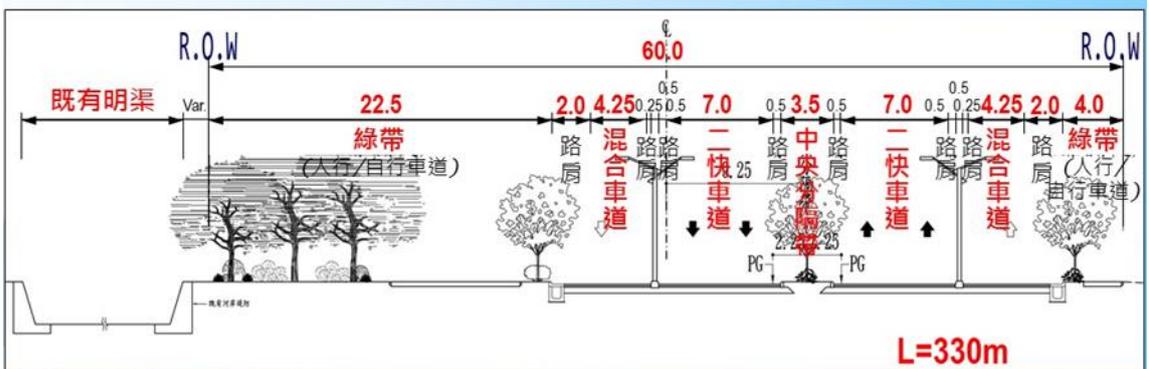
■ 原規劃方案：安和路以西路段-與明渠共線段

■ 0K+60至0k+320：路寬60m



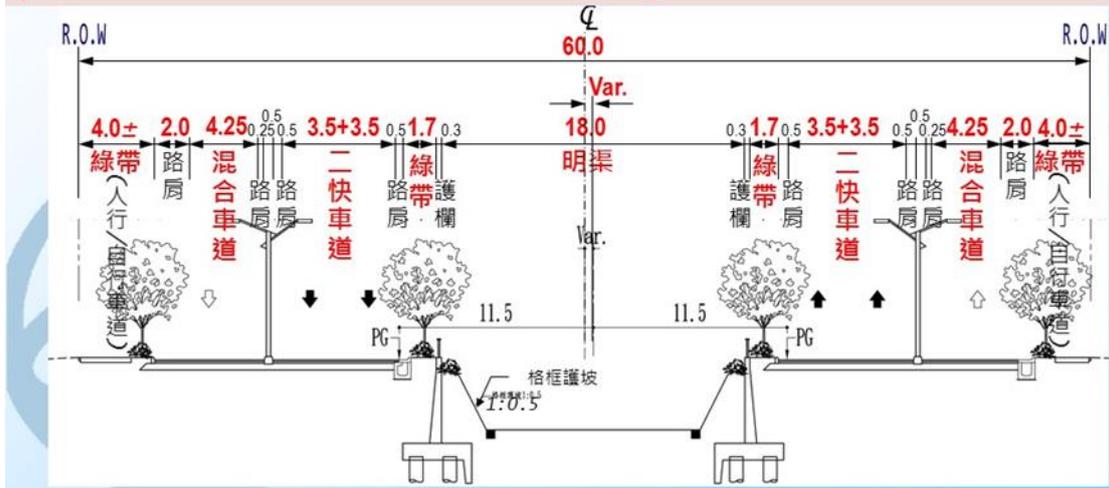
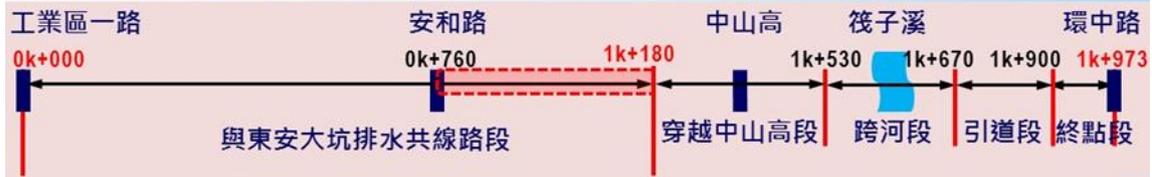
■ 原規劃方案：安和路以西路段-與明渠共線段

■ 0K+320至0k+650：路寬60m



原規劃方案：安和路以東路段-與明渠共線段

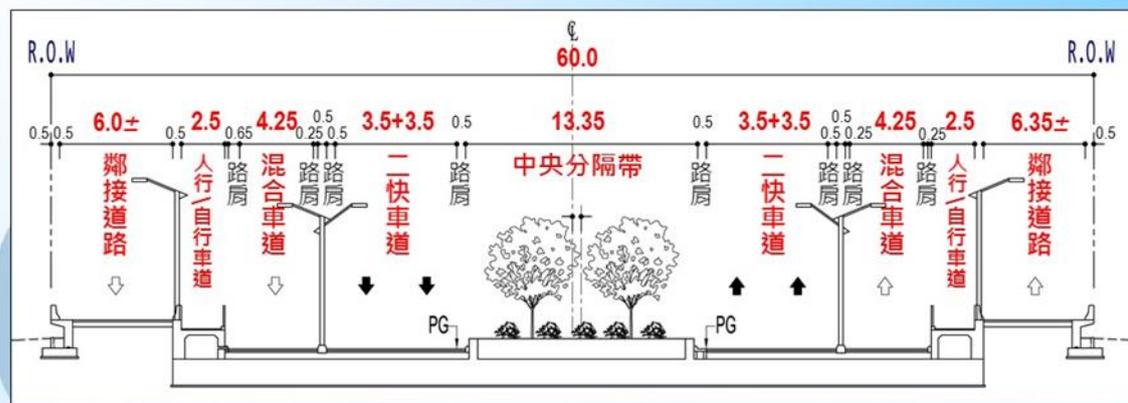
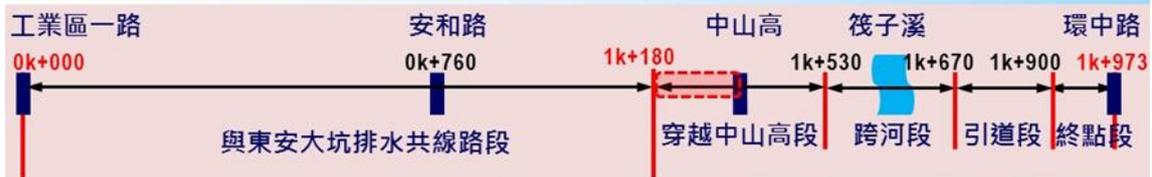
0K+760至1k+180：路寬60m



26

原規劃方案：穿越中山高車行箱涵西引道段

1K+180至1k+287.5：路寬60m

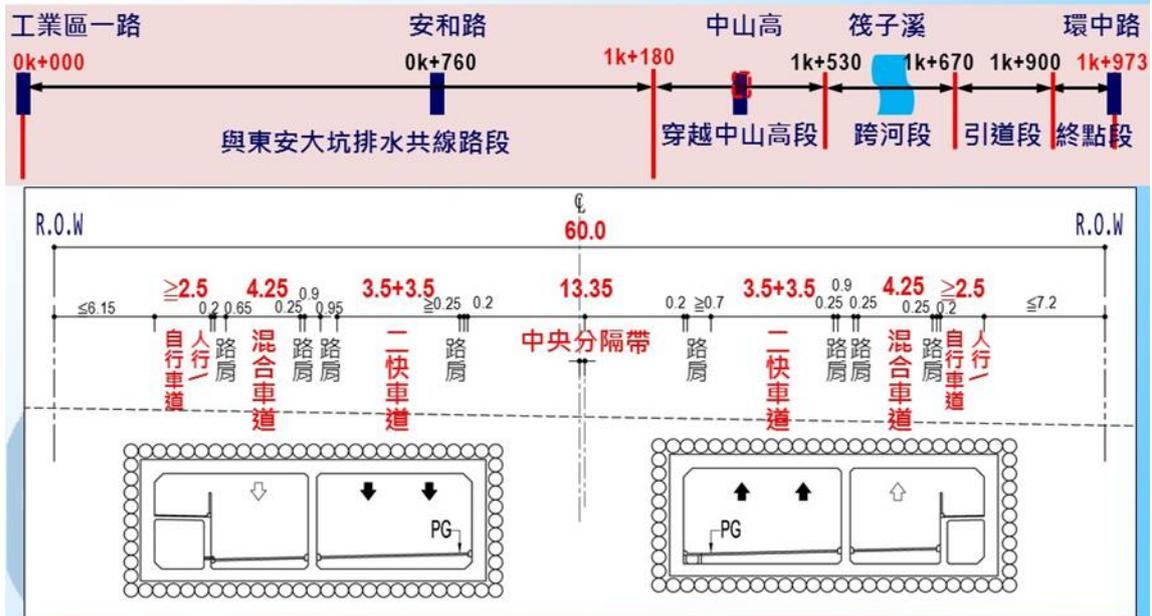


➢ 本路段主線道路與二側鄰地有高差，須設鄰接道路，以利二側土地聯繫使用。

27

■ 原規劃方案：穿越中山高車行箱涵段

■ 1k+287.5至1k+336.5：路寬60m

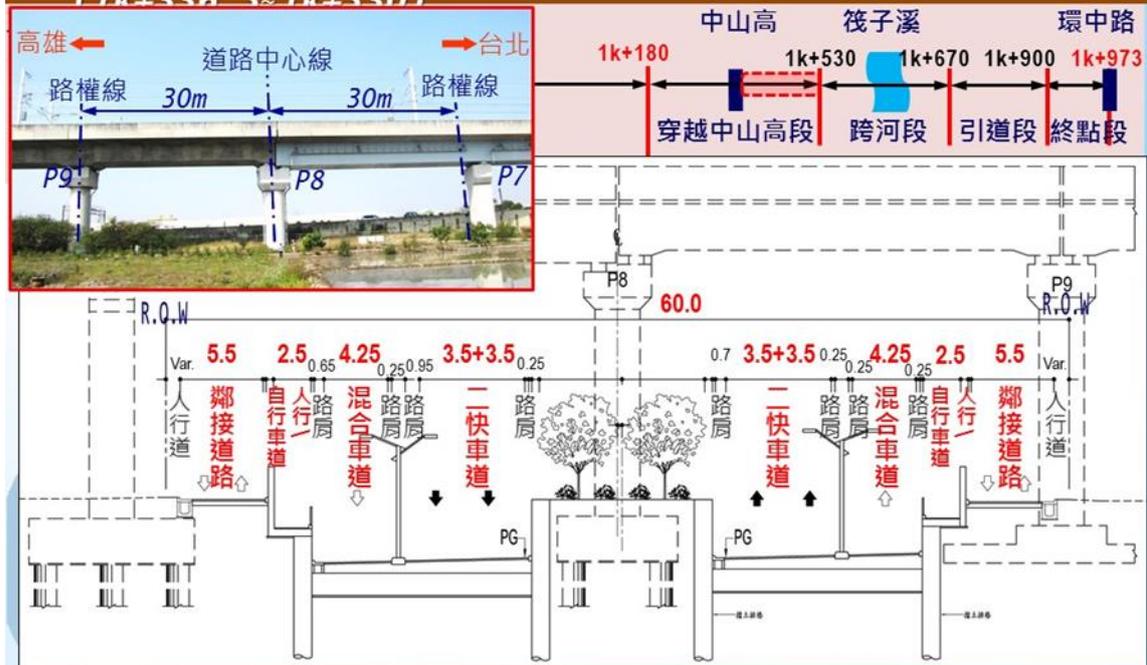


➢ 本路段受中山高東側高鐵墩柱位置限制，設置雙孔車行箱涵。

28

■ 原規劃方案：穿越中山高車行箱涵東引道段

(1k+336.5~1k+530)

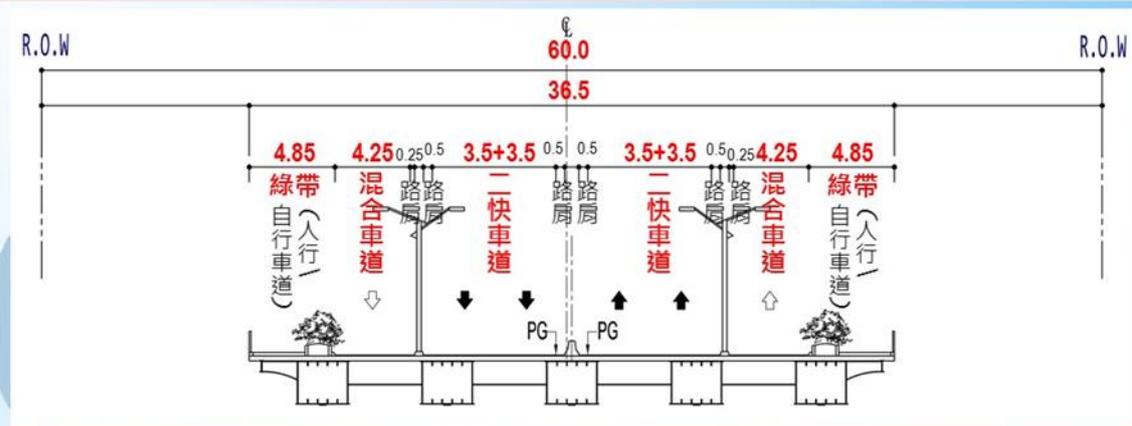
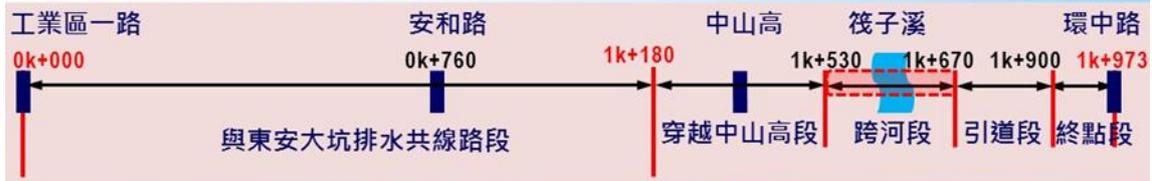


➢ 本路段主線道路與二側鄰地有高差，須設鄰接道路，以利二側土地聯繫使用。

29

■ 原規劃方案：跨越筏子溪橋段

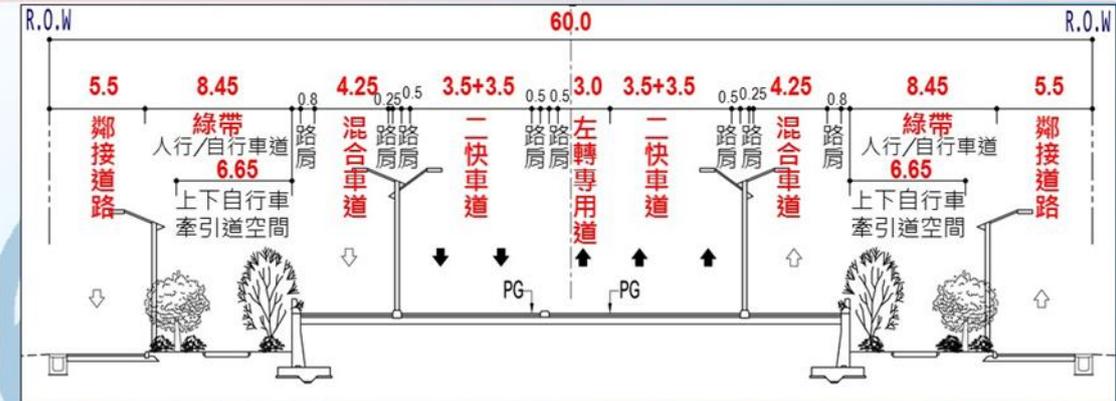
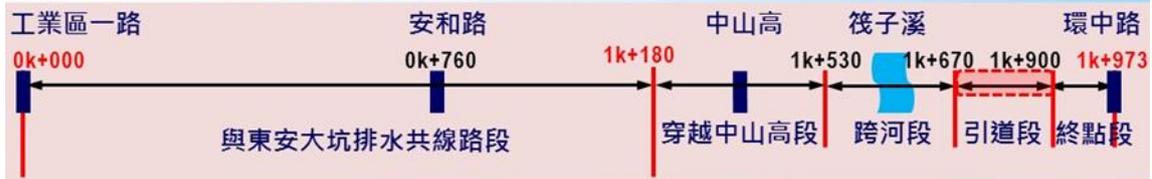
■ 1k+530~1k+670：路寬60m



30

■ 原規劃方案：跨越筏子溪橋東引道段

■ 1k+670~1k+900：路寬60m

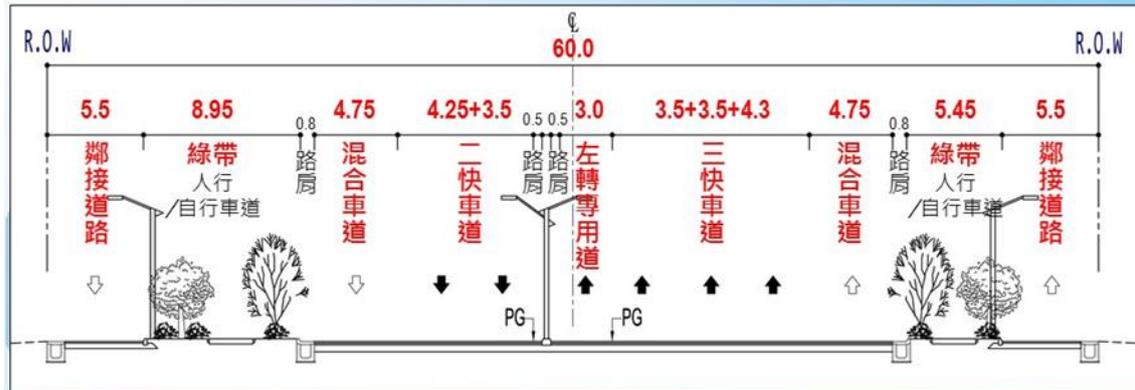
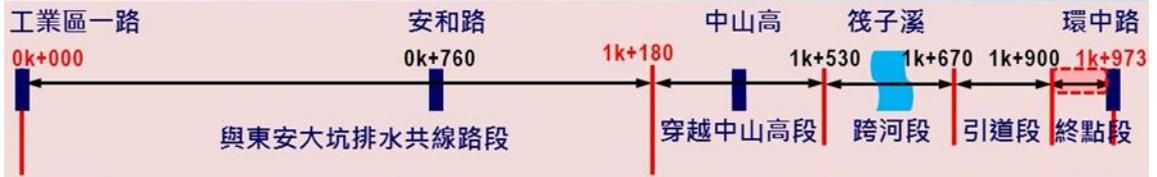


- 本路段橋梁引道阻隔二側土地連通，設鄰接道路以利二側土地聯繫使用；另設置樓梯/牽引道，提供筏子溪以東之行人/自行車上下橋梁。

31

原規劃方案：終點銜接段

1k+900 ~ 1k+973：路寬 60m



六、計畫預期效益

開闢完成後可分流台中工業區行車流量，直接疏導進入中彰快速道路或八期、七期重劃區內，進而紓解臺灣大道交通流量及提升交通品質。

通車後可立即服務台中工業區往市區車流，長期仍應續往北延伸至中科，串連中部科學園區、中部國際機場及台中都會公園，形成大肚山科技走廊主要聯外道路之一。

本工程建設所產生之效益主要反映於行車距離與行車時間之節省，新增道路可提高竹圍運輸走廊路網之容量，對交通狀況有紓解作用，可提高道路交通之行駛速率，節省旅行時間及行車成本。

七、計畫辦理情形

本計畫原提報中央審議工程總經費為 42 億 6,100 萬元(工程費 27 億 2,700 萬元、用地費 15 億 3,400 萬元)，經內政部 103 年 9 月 2 日台內營字第 1030809408 號函核定納入 104-107 年「生活圈道路交通系統建設計畫(市區道路)」補助辦理。並於 104 年度生活圈道路交通系統建設計畫核定經費 16 億 1,500 萬元(用地費 15 億 3,400 萬元及工程費 8,100 萬元)，其中用地費 15 億 3,400 萬元，由中央補助 3 億 6,500 萬元及本府負擔 11 億 6,900 萬元，工程費 8,100 萬元，由中央補助 5,913 萬元及本府負擔 2,187 萬元。

為積極推動計畫，本府辦理用地取得作業，前經本府建設局於 104 年 6 月 26 日假本市西屯區公所召開第一次公聽會，會中民眾及民意代表對於用地取得總經費 15 億 3,400 萬元表示，換算每坪單價與當年度周遭區域買賣價格比較偏低，經於公聽會後依據地政事務所所送本工程用地分割清冊所列私人土地地號及面積，經比對內政部「不動產交易實價查詢服務網」近一年周遭交易價格重新估算用地取得經費增加為約 48 億元，另地上物拆遷補償費約 1 億元，用地取得總經費約 49 億元，而依據生活圈計畫補助執行要點規定，用地費中央補助上限為 3 億 6,500 萬元，其餘 45 億 3,500 萬元由本府負擔。因所需經費龐大，雖多次提報市府預算審查會議皆未蒙核列，以致本案遲遲無法推動。

105 年為擷節用地經費避免財政壓力，重新檢討都市計畫道路寬度，在不影響原有交通運轉需求及功能，採用縮減路寬方案，將都市計畫道路寬度由 60 公尺變更為 42 公尺。案經檢討雖具可行性並擷節經費，惟交通運輸計畫具有長期性及未來性等特徵，若變更恐不利未來都市發展，又都市計畫個案變更期程具不確定性等因素，故經檢討本計畫後續推動仍採目前都市計畫 60 公尺寬度進行徵收

及開闢。

本府於 108 年 2 月依目前都市計畫道路寬度及長度，委由專業不動產估價師重新概估所需用地取得總經費約為 32.07 億元，另地上物拆遷補償費約 0.93 億元，合計總經費約 33 億元，若採一次編足預算除因本府財源有限恐造成排擠效應外，又因用地取得(徵收)作業期程冗長亦有預算執行率偏低等問題。故用地取得總經費將分 3 年編列，除可避免上述問題外，亦能讓本府與土地所有權人溝通時間更為充裕進而減少抗爭，提高協議價購比率讓用地取得程序更趨完臻。後續並將積極爭取籌措工程經費，以期市政路儘速自環中路打通至工業一路，改善交通路網。

臺中市議會第3屆第1次臨時會

大里聯絡道高架橋下增設

平面道路工程

專案報告



臺中市政府

TAICHUNG CITY GOVERNMENT

臺中市政府建設局

報告人：局長 陳大田

中華民國 108 年 3 月

壹、計畫緣起

一、計畫背景

省道台74線(東西向快速公路快官霧峰線)為台中生活圈整體路網架構中之中環快速道路，沿線行經烏日、南屯、西屯、北屯、潭子、太平、大里及霧峰等9個行政區，其目的在於服務生活圈內部中長程旅次，縮短旅行時間，並減少中長程旅次直接穿越台中市中心區車流量等功能，同時亦可紓緩地區聯外與通過性旅次為主之高速公路系統的交通負荷，如圖1。

大里聯絡道位於省道台74線之東段(即臺中生活圈4號道路)，北起大里溪北岸往南跨越大里溪，採高架橋型式經大里南區及霧峰地區，通往國道3號霧峰交流道，全長約5.7公里。大里聯絡道沿線未設置出入匝道，大里南區及霧峰地區之民眾使用台74線，必須繞道台3線向北

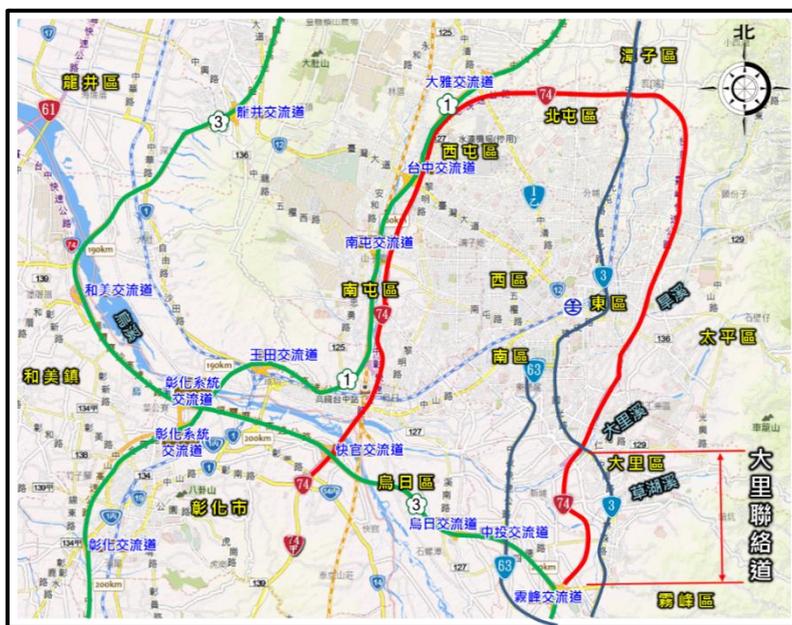


圖 1 計畫範圍

跨越大里溪，利用台74線高架橋下之環中東路及台74線大里一交流道(南行及北行上下匝道)或大里二交流道(北行上及南行下匝道)進出台74線，除增加民眾繞行距離之不便外，亦無法有效分擔平日尖峰車流量已達壅塞之台3線交通負荷，同時周邊「臺中軟體園區」即將成立營運，預估屆時將吸引大量工作旅次，使原來尖峰壅塞台3線衍生交通量，以致道路容量無法負荷。

為改善大里及霧峰區聯外道路及紓緩台3線交通壅塞問題，因應交通部公路總局辦理「台74線大里及霧峰地區增設匝道工程」及營建署

辦理「中山路延伸工程」為匝道位置向東銜接台3線連絡道路，本計畫擬沿台74線大里聯絡道路高架橋下，自大里草堤路至霧峰柳豐路，新闢平面道路，除可建構完整之交通網外，更可活絡沿線土地之利用、改善周邊交通。

二、計畫目標

本計畫之計畫路線隸屬於生活圈四號線之大里聯絡道，大里聯絡道由大衛橋附近自四號線主線岔出，以高架方式銜接國道三號霧峰交流道，在定位上屬於國道聯絡道，沿線並未設置上下匝道及高架橋下平面道路。因此大里、霧峰地區之居民欲利用生活圈四號線時，需經省道臺3線利用大里一、二匝道銜接，繞行距離遠且不方便，因此地方建議於大里聯絡道橋下增設平面道路(亦即本計畫路線)。因此本計畫路線闢建完成後，將具有如下之功能：

- (一) 新增平面道路可作為大里區與霧峰區之串連道路，減輕南北向省道臺3線之交通負荷，並可促進區域發展。
- (二) 新增平面道路提供大里與霧峰地區居民進出生活圈四號線之捷徑，減少繞行距離。
- (三) 本計畫之形成可健全大里、霧峰地區建構便捷交通路網。

貳、計畫內容及進度

一、計畫內容

(一)計畫範圍：

北起大里溪草堤路沿臺 74 線大里聯絡道高架橋下往南跨越草湖溪至國道 3 號霧峰系統下方柳豐路。

(二)計畫長度及經費：

本案道路(含橋梁)全長約 4,000 公尺，平面道路寬度 20 公尺(高架橋下兩側左右各 10 公尺)，跨草湖溪橋梁段長度 280 公尺、寬度 21.5 公尺(左右各 10.75 公尺)，引道段約 700 公尺、寬度 12 公尺。總經費粗估約需 11 億 4,086 萬 5,000 元(工程款 9 億 8,000 萬元、設計監造服務費 6,086 萬 5,000 元及用地費 1 億元)。



圖 2 台 74 線橋下平面道路位置示意圖

(三)期程規劃：

本案計分兩期工程推動，說明如下：

- (一)第一期：優先興建人口、產業密集區域，「大里聯絡道高架橋下草堤路(大里溪)-草溪西路(草湖溪)」長度約 1,900 公尺，工程費約 2 億 6,100 萬元(設計監造服務費約 1,868 萬 9,000 元及無用地徵收費)。
- (二)第二期：視市府財源及後續環評法修正情形編列預算興建剩餘路段(含跨越草湖溪橋梁)，「大里聯絡道高架橋下草溪西路(草湖溪)-柳豐路(霧峰區)」長度約 2,100 公尺，工程費約 7 億 1,900 萬元(設計暨監造服務費約 4,217 萬 6,000 元及用地徵收及地上物補償費約 1 億元)。

二、計畫進度

目前第一期之設計監造技術服務案，業於 107 年 03 月 08 日上網公告招標，已於 107 年 05 月 21 日訂約，於 107 年 09 月 06 日召開第一次基本設計審查會並已修正通過，目前由顧問公司進行本案工程細部設計中，預計 108 年底設計完成，配合公路總局二工處匝道工程辦理工程發包，預計 109 年初發包、111 年底完工。另第二期工程將配合預算核列情形，賡續辦理用地取得及工程施作事宜。

第一期工程經費採分年編列，108 年已編列 5,000 萬元、109 年預計編列 2 億 1,100 萬元，並已提列 109 年度重要施政計畫先期作業。

參、預期成果

一、本工程之預期效益如下：

- 本計畫高架橋下增設平面道路建設配合「台 74 線增設大里及霧峰地區匝道工程」及「A1-005 中山路延伸工程」，以建構完整路網，本計畫道路開闢完成後可使社區道路使用更為便利，並將聯結省道台 74 線與大里、霧峰地區平面道路，紓解台 3 線壅塞交通，不僅強化大里、霧峰地區之串連，提昇道路服務水準，健全區域路網，擴大台 74 線服務範圍，使大里及霧峰地區不再是臺中市的邊緣地帶，居住的環境品質也將提升。
- 經由車輛動線移轉後，促使其他公路車流行駛較為順暢，而減少延滯之效益。
- 本計畫道路新闢後，可吸引往來台中市、霧峰區、太平區間之車流，其原因除道路寬敞外、行車順暢，交叉路口之延滯與衝突減少。
- 藉由本計畫之開闢，本區域聯外交通之主要道路，可充分發揮生活圈道路系統功能及效益。
- 本計畫之道路開闢配合主要交通路網連結形成交通生活走廊，使生活圈間交通通行時間縮短，因便利交通動線使活絡經濟及使用土地效益提昇。
- 減低交通路網壅塞情形，提升道路服務水準，進而提升區域整體發展。以增進整體運輸效率。
- 稅收成長效果：重大建設之投資會影響國民生產毛額，進而影響縣市所在地之所得稅、營業稅等。
- 土地增值效果：重大開發案件可帶來周圍土地之改變，此項效益主要反映在地價稅及增值稅之變動。
- 就業改善效果：反應就業機會增加。

二、計畫重要性：因應臺中都會區之發展需求，提供便捷的交通系統，以改善都會區道路容量不足問題。

三、計畫需要性：由於國道 1 號、國道 3 號皆位於臺中都會區西側，都會區東側之大里區、太平區及北屯區等地民眾需穿越都會中心

才可利用便捷的南北幹道，本計畫可均衡都會區東西兩側發展，並提供都會區東側居民使用高速公路之新孔道。

四、計畫合理性：本計畫開發地方生活圈道路建構臺中都會區中環道路系統，並與國道1號、國道3號構成大臺中地區完整之高、快速公路網系統，發揮整體運輸效益。