

臺中市議會第3屆第3次定期會

鐵路高架化後整體進度專案報告

(含道路打通、地下道填平、橋下空間利用、各車站聯外交通接駁調整、綠空鐵道軸線計畫、綠空廊道計畫及臺中大車站計畫等)



報告人：

臺中市政府建設局：局長 陳大田

臺中市政府都市發展局：局長 黃文彬

臺中市政府交通局：局長 葉昭甫

中華民國 109 年 5 月 7 日

目錄

壹、各機關分工計畫.....	1
貳、 鐵路高架化後各重大建設辦理情形.....	3
一、 道路打通-大智路打通工程(報告機關:建設局).....	3
二、 地下道填平(報告機關:建設局).....	7
三、 臺鐵橋下空間利用(報告機關:交通局).....	12
四、 各車站聯外交通接駁調整(報告機關:交通局).....	13
五、 綠空鐵道軸線計畫(報告機關:都發局).....	24
六、 綠空廊道計畫(報告機關:建設局).....	28
七、 臺中大車站計畫(報告機關:都發局).....	34

壹、各機關分工計畫

本府藉由鐵路高架化後道路打通、地下道填平、橋下空間利用、各車站聯外交通接駁調整、綠空鐵道軸線計畫、綠空廊道計畫及臺中大車站計畫等計畫推動，重新審視鐵路高架化後土地，分別由本府建設局、都發局、交通局分工併行作業，以加速推動開發。府內各機關分工計畫如下：

主辦機關	計畫項目	計畫內容概述
建設局	道路打通 (大智路)	本府建設局辦理大智路延伸打通，串連臺中車站站區前後之動線，帶動東區發展。
建設局	地下道 填平	本府建設局配合「臺中都會區鐵路高架捷運化計畫」辦理沿線 5 處(圓環北路、太原路、建成路、國光路、五權路)地下道填平工程，縮短鐵路兩側行車時間及距離，帶動周邊經濟發展，加速都市縫合。
交通局	臺鐵橋下 空間利用	橋下空間多目標使用部分，目前臺鐵局已於 109 年 3 月 25 日公告招標，並於 109 年 4 月 24 日辦理開標，後續將依多目標規劃辦理，提供多元使用空間
交通局	各車站聯 外交通接 駁調整	全線 10 座車站分兩階段通車，第一階段為豐原、潭子、太原、臺中及大慶站 5 座原有車站，於 105 年 10 月完成高架化通車，第二階段新增栗林、頭家厝、松竹、精武及五權站等 5 座通勤車站，已於 107 年 10 月完工通車。

都發局	綠空鐵道 軸線計畫	因應臺中大車站計畫之整體開發及中區再生之城中城計畫，定位為「都市縫合綠廊」，整合前後站空間，創造人潮的滲流，串連北段銜接臺糖生態園區，南段銜接臺中州廳、臺中產業文創園區及刑務所官邸宿舍群。
建設局	綠空廊道 計畫	綠空廊道專案範圍包含臺中市南區、東區、中區、西區、北區、北屯區、潭子區、豐原區等分區，總長度 21.7 公里，係配合臺鐵執行之「臺中都會區鐵路高架捷運化計畫」，針對原有鐵道土地(騰空廊帶)進行活化，主要在於串連臺中市內原有通勤運動動線，形成通勤運動廊帶。
都發局	臺中大車站計畫	本計畫以 TOD (公共運輸導向的發展，Transit Oriented Development)以及共站分流構想導入公共建設，將舊城區新核心與臺中車站周邊共同發展為宜居的「TOD 低碳生活首都」。

貳、鐵路高架化後各重大建設辦理情形

一、道路打通-大智路打通工程(報告機關:建設局)

(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 2.1.1 計畫範圍圖



圖 2.1.2 工程施工範圍



圖 2.1.3 道路打通前後示意圖

(三) 計畫辦理情形

新闢連通大智路(大智慧大樓等變更為道路用地)業經內政部都市計畫委員會同意採行連接前後站之大智路以直通方案辦理，並由本府 104 年 7 月 17 日府授都計字第 1040142347、10401423471 號公告發布實施，且已分別於 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；全案於 108 年經市府積極溝通並聽取所有權人心聲，同意將勘估標的室內裝修成本之適當價格納入評估範疇，經同意進入建物後，依實際情況重行查估，其估價成果更貼近市場行情，另踐行實質議價，增加 3%議價空間，積極協議價購，並經市長積極溝通議會，說明追加預算之必要性及合理性，爭取追加預算，終獲市議會第 3 屆第 1 次定期會審議通過，於 108 年 6 月 27 日致函市府通知議決通過，目前已取得大樓全數所有權人同意價購並移轉。所有權人自行拆除工期預計於 6 月底前拆除完畢，道路工程已先行完成發包，並啟動前置作業於 4 月底辦理管線協調會，後續將俟地上物拆除後接續進場開工，預計 109 年 8 月底通車。

(四) 工程效益

大智路打通後可直接銜接既有大智路，車流穩定且安全性較高，道路線形直通，順暢度較佳。對於鐵路高架案之經濟效益，就系統可及性提高甚至車流重分配所產生之整體路網運輸改善效益包括旅行時間節省、行車成本節省、肇事成本節省及土地使用效益均可提升。

二、 地下道填平(報告機關:建設局)

(一) 計畫緣起

交通部推動之「臺中都會區鐵路高架捷運化計畫」，北起臺中市豐原站以北 1.9 公里，南迄大慶站以南 1.4 公里，全長 21.7 公里，並已於 105 年 10 月 16 日切換至高架橋上營運，第一階段先行啟用之高架車站為豐原、潭子、太原、臺中、大慶等五座既有車站，新設之栗林、頭家厝、松竹、精武、五權等五座高架通勤站於第二階段啟用。現況考量鐵路高架化後，高架橋下淨高約 4.6~13.7 公尺不等，原則已無道路淨高限制疑慮。因此，為了加速都市縫合，消除鐵路沿線兩側地區發展阻礙，提升環境生活品質及土地利用價值，並使交通系統發揮更大效用，進而提升道路服務水準，交通部鐵道局已陸續辦理多處地下道填平工程，本府接續辦理圓環北路、太原路、建成路、國光路及五權路等 5 處地下道填平工程。計畫位置如圖所示。



圖 2.2.1 計畫範圍圖

(二)計畫內容及經費來源

為利加速都市縫合，本府建設局配合「臺中都會區鐵路高架捷運化計畫」辦理沿線 5 處(圓環北路、太原路、建成路、國光路、五權路)地下道填平工程。

5 處地下道工程總經費為新臺幣 3 億 1,682 萬 6,000 元，中央款(1 億 7,007 萬 9,000 元)屬內政部營建署核定補助案件，地方配合款為 7,289 萬 1,000 元，其中雨水及污水下水道經費約 6,548 萬元，代辦寬頻管道工程經費約 837 萬 6,000 元。本案因考量交通維持計畫因素，採分標辦理工程招標，分別為第一標(圓環北路、太原路、建成路)及第二標(國光路、五權路)。

(三)工程進度

1. 第一標

整體預定進度：5.34%，實際進度：15.27%(截至 109 年 4 月 20 日止)

(1)太原路地下道：於 108 年 12 月 23 日開工，於 109 年 2 月 9 日至 3 月 4 日辦理第一階段機車道填平施工，並於 109 年 3 月 5 日續辦第二階段主車道填平作業，契約工期 330 日曆天，預計 109 年 11 月完工。目前預定進度為 11.72% 實際進度為 32.1%，進度超前 20.38%。

(2)圓環北路地下道：於 109 年 4 月 10 日開工，刻正辦理第一階段側車道封閉及過路箱涵打除作業，契約工期 240 日曆天，預計 109 年 12 月完工。目前預定進度為 0.21% 實際進度為 4.04%，進度超前 3.83%。

(3)建成路地下道：交通維持計畫業經本府交通局審查通過，已於 109 年 3 月 31 日召開開工前管線協調確認完成，預計於 5 月中旬開工，契約工期 300 日曆天，預計 110 年 3 月完工。

2. 第二標

國光路與五權路交通維持計畫書經本府交通局 109 年 4 月 17 日審查後尚須修正後再審。另因距離太近，必須分開辦理填平，以減少交通衝擊。

另查國光路地下道目前因涉及欣中天然氣股份有限公司刻正辦理之天然氣整壓站安全評估報告及後續須經交通部臺灣鐵路管理局核可後，始能辦理整壓站遷移，故後續將俟交通維持計畫通過後，先辦理五權路地下道填平，接續辦理國光路地下道填平作業。

(1)五權路地下道：預計於 109 年 7 月開工，契約工期 240 日曆天，預計 110 年 3 月完工。

(2)國光路地下道：預計於 110 年 3 月開工，契約工期 270 日曆天，預計 110 年 12 月完工。

(四)預期效益：

1. 可充分利用其側車道，不僅提升道路容量，填平後道路兩側配置人行道，人行空間得以延伸串連。
2. 有助於地區發展，且符合地方之需求及期望。
3. 每年將節省養護工項包括(1)抽水設備養護(2)設備運轉電費(3)構造物裝修維修等 3 項費用。
4. 可排除地下道淹水之情況，若填平後能配合相關計畫，如雨水下水道或區域排水管涵，則可再提升都市防災效益。
5. 增進平面移動空間便捷性，加上鐵路廊道開發，人行活動範圍因此擴大，可誘發經濟活動、支撐周邊文化藝術發展空間及促進社區交流之效益。



圖 2.2.2 太原路地下道填平願景圖



圖 2.2.3 圓環北路地下道填平願景圖

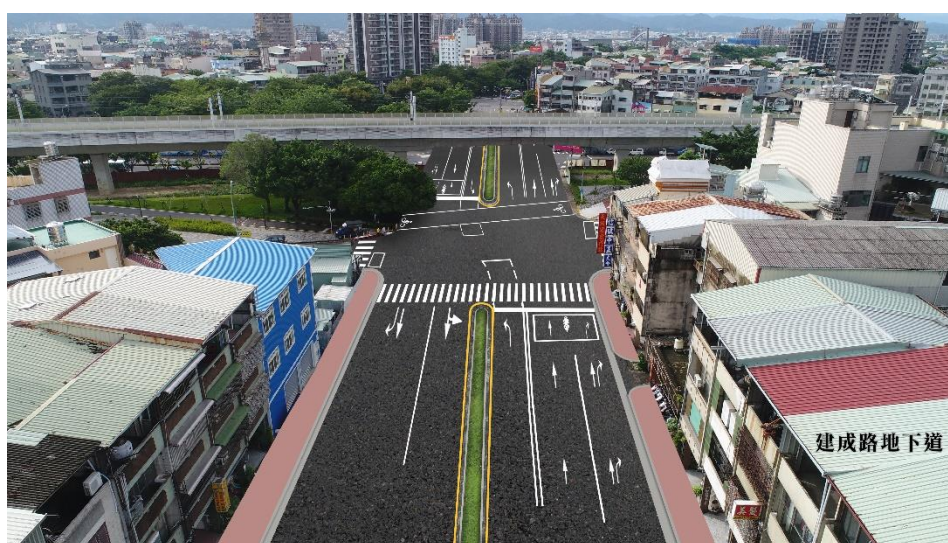


圖 2.2.4 建成路地下道填平願景圖



圖 2.2.5 國光路地下道填平願景圖



圖 2.2.6 五權路地下道填平願景圖

三、 臺鐵橋下空間利用(報告機關:交通局)

- (一) 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，讓鐵路也具備都會旅次接駁功能，如下圖 2.3.1 所示。目前第三階段工程進度(臺中火車站第三月台擴建工程)累計至 109 年 3 月底，已達 99.21%，預計 109 年 6 月完工。

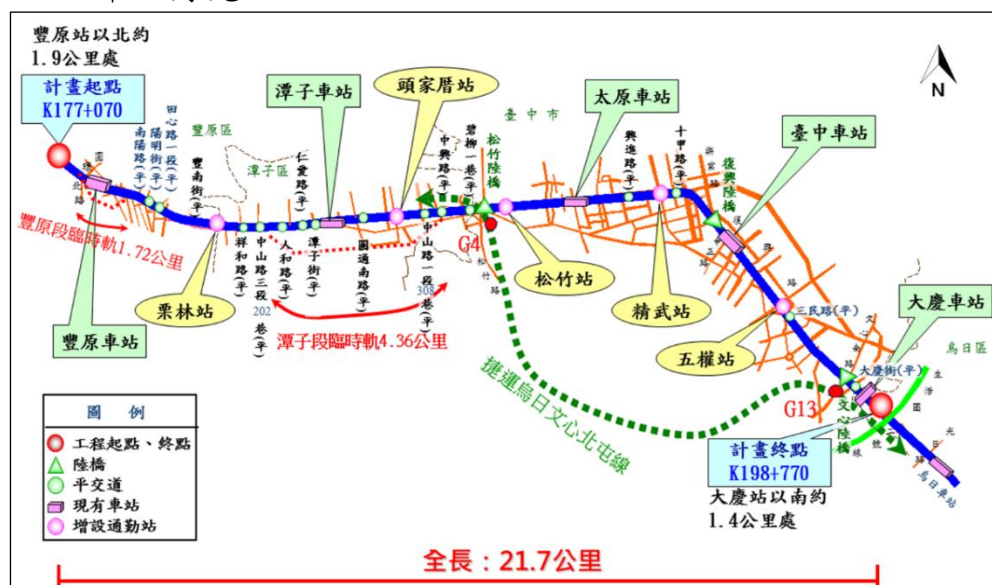


圖 2.3.1 臺中都會區鐵路高架捷運化計畫

- (二) 有關橋下空間多目標使用部分，目前臺鐵局已於 109 年 3 月 25 日公告招標，並將於 109 年 4 月 24 日辦理開標，後續將依多目標規劃辦理，提供多元使用空間。

四、各車站聯外交通接駁調整(報告機關:交通局)

(一)辦理歷程及最新辦理情形

臺中都會區鐵路高架捷運化計畫全長 21.7 公里，全線 10 座車站分兩階段通車，第一階段為豐原、潭子、太原、臺中及大慶站 5 座原有車站，於 105 年 10 月完成高架化通車，第二階段新增栗林、頭家厝、松竹、精武及五權站等 5 座通勤車站，已於 107 年 10 月完工通車，目前鐵路高架化第三階段，刻正進行臺中車站第三月臺新建，以及臺中車站遺構現地保存工程，預計 109 年 6 月底完工。

配合鐵路高架化推動理念，同時辦理都市縫合計畫，臺中市政府與交通部鐵道局於 106 年 3 月起開始進行地下道填平工程，並針對周邊交通進行滾動式檢討改善，展開大臺中的都市縫合計畫，完成都市均衡發展，將帶給市民更便捷的交通環境，填平沿線 17 處地下道及復興、松竹、文心 3 座陸橋拆除工程，打通鐵路兩側。另有關橋下空間多目標使用部分，目前臺鐵局已於 109 年 3 月 25 日公告招標，並於 109 年 4 月 24 日辦理開標，後續將依多目標規劃辦理，提供多元使用空間。

(二)臺中鐵路高架化周邊交通規劃

1. 豐原車站

豐原車站目前規劃東西兩側皆有臨停區，預計於車站東側人行道設置 iBike 租賃站，配合鐵路高架化後，車站提供汽車 79 席、機車 565 席及自行車 305 席停車格位，路外及路邊提供汽車 158 席、機車 613 席，未來配合臺鐵局多目標使用，橋下空間規劃汽車 264 席位，共計 1,679 席停車位供民眾使用(不含自行車)；公車站牌設置於豐勢路、三豐路、三民路及中正路，可通往北、中、南、西屯、北屯、神岡、新社、清水、梧棲、大雅、沙鹿、龍井、大肚、石岡、大甲、

外埔、潭子、太平、東勢、和平區，其豐原車站周邊運具配置與人行動線規劃示意圖，如下圖 2.4.1 所示。

另豐原轉運中心位於豐原車站東站，為求土地效用最大化，透過公共設施用地多目標使用辦法，將轉運中心結合商業及停車場開發立體停車，成為繼臺中火車站轉運中心後，配合鐵路高架化及大眾運輸路網規劃發展的第二個轉運中心，大幅強化豐原區大眾運輸服務，目前規劃作為轉運中心、商場及停車場使用，預計可停放汽車 301 席、機車 849 席並預留結構供未來向上增建使用，以滿足周邊停車需求。



圖 2.4.1 豐原車站周邊規劃示意圖

2. 潭子車站

潭子車站周邊臨停區目前規劃於車站西側，iBike 租賃站設置於潭子國小，提供 48 輛，於車站增設 iBike 租賃站(潭子火車站)，提供 34 輛，共計 82 輛供民眾租借。配合鐵路高架化後，車站提供汽車 33 席、機車 152 席及自行車 144 席停車格位，路外及路邊提供汽車 109 席、機車 353 席，未

來配合臺鐵局多目標使用，橋下空間規劃汽車 289 席位，共計 936 席停車位供民眾使用(不含自行車)；另車站東側綠地臺鐵局亦刻正研議辦理變更，以增設機車停車空間；公車站牌設置於中山路及潭興路三段，可通往北屯、北、中、東、西、南、豐原、大雅、沙鹿、梧棲、清水區，其潭子車站周邊運具配置與人行動線規劃示意圖，如下圖 2.4.2 所示。

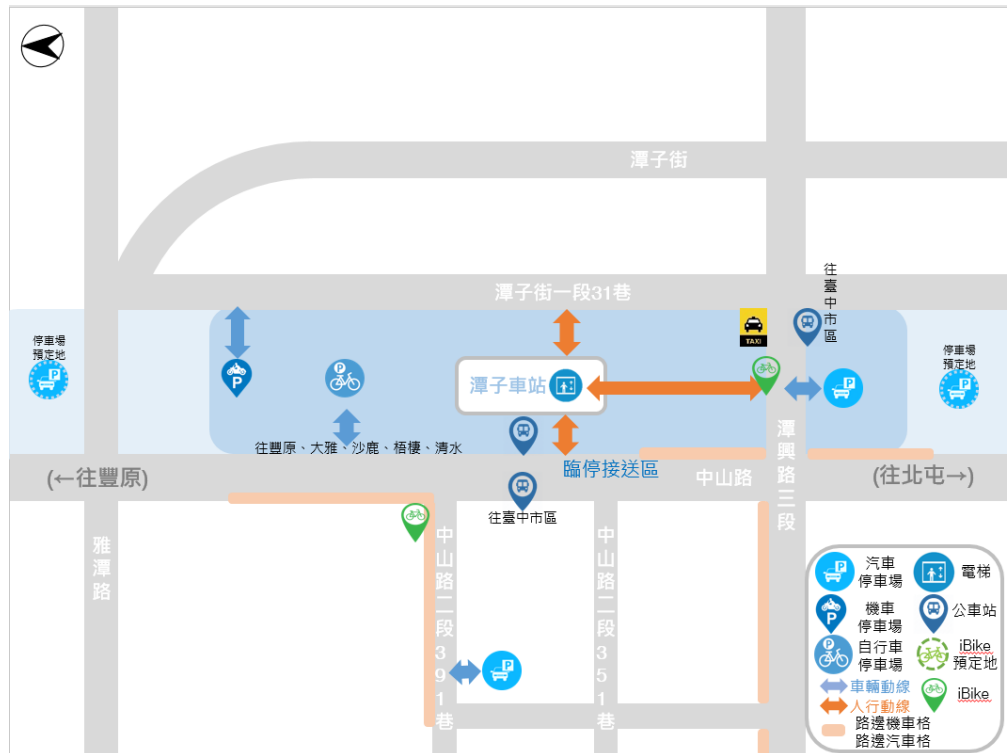


圖 2.4.2 潭子車站周邊運具配置與人行動線規劃示意圖

3. 太原車站

太原車站目前臨停區規劃於車站東西兩側，已於車站自行車停靠區設置 iBike 租賃站，提供 70 輛車供民眾租借。配合鐵路高架化後，車站提供汽車 24 席、機車 281 席及自行車 258 席停車位，路外及路邊提供汽車 131 席、機車 752 席，未來配合臺鐵局多目標使用，橋下空間規劃汽車 132 席停車位，共計 1,320 席停車位供民眾使用(不含自行車)；公車站牌設置於東光路，可通往北、中、東、南、西屯、南屯、大里、霧峰、龍井、沙鹿、太平、潭子區，其太原車站周邊

運具配置與人行動線規劃示意圖，如下圖 2.4.3 所示。



圖 2.4.3 太原車站周邊運具配置與人行動線規劃示意圖

4. 臺中車站

臺中車站目前臨停區規劃於車站周邊及地下停車場，並於建國路及復興路皆設有 iBike 租賃站，共計提供 146 輛自行車供民眾使用。配合鐵路高架化後，車站提供汽車 214 席、機車 1,042 席及自行車 120 席停車位，路外及路邊提供汽車 429 席、機車 2,137 席，未來配合臺鐵局多目標使用，橋下空間規劃汽車 32 席，共計 3,854 席停車位供民眾使用（不含自行車）；公車站牌設置於臺灣大道、建國路及復興路，可通往北、東、西、南、北屯、西屯、南屯、太平、潭子、豐原、后里、外埔、新社、神岡、大雅、梧棲、沙鹿、清水、大甲、大肚、龍井、烏日、大里、霧峰、石岡、東勢、和平區，其臺中車站周邊運具配置與人行動線規劃示意圖，如下圖 2.4.4 所示。

另臺中轉運站於 108 年 11 月 30 日起正式啟用，熱門公

車路線進駐計畫目前已達成 15 條，平均分配於四席長廊式月台，各路線公車依據不同行車方向分流於各月台，往臺灣大道的民眾可至 A 月台候車、往崇德路可至 B 月台、往北屯路則是於 C 月台候車，及 D 月台為往一中商圈、逢甲商圈，月台一、二樓亦有清楚的公車路線圖示使民眾分辨，且依不同的行車分流在不同月台搭乘，有助於民眾搭乘識別，大幅提升轉乘效率。



圖 2.4.4 臺中車站周邊運具配置與人行動線規劃示意圖

5. 大慶車站

大慶車站目前規劃兩側皆有臨停區，iBike 租賃站將設置於站內，提供 64 輛自行車供民眾租借。配合鐵路高架化後，車站提供汽車 12 席、機車 185 席及自行車 163 席停車格位，路外及路邊提供汽車 384 席、機車 2,315 席，未來配合臺鐵局多目標使用，橋下空間規劃汽車 165 席，共計 3,061 席停車位供民眾使用(不含自行車)；公車站牌設置於建國北路、文心南路、大慶街，可通往北、中、東、西、西屯、南屯、

大里、霧峰、烏日區，其大慶車站周邊運具配置與人行動線規劃示意圖，如下圖 2.4.5 所示。



圖 2.4.5 大慶車站周邊規劃示意圖

6. 栗林車站

栗林車站臨停區規劃於車站東側，預計於車站自行車停車區新增設置 1 站 iBike 租賃站。配合鐵路高架化後，車站提供汽車 13 席、機車 179 席及自行車 132 席停車格位，路邊現有機車 315 席，未來橋下空間規劃汽車 426 席位，共計 933 席停車位供民眾使用(不含自行車)；公車站牌設置於中山路及民生街，可通往豐原、神岡、北屯、北、中、東、西、南區，其栗林車站周邊運具配置與人行動線規劃示意圖，如下圖 2.4.6 所示。



圖 2.4.6 栗林車站周邊運具配置與人行動線規劃示意圖

7. 頭家厝車站

頭家厝車站大客車停靠區設置於中山路路側，餘停靠區設置於車站西側，預計於車站自行車停車區新增設置 1 站 iBike 租賃站。配合鐵路高架化後，車站提供汽車 14 席、機車 101 席及自行車 93 席停車格位，路外停車格位提供汽車 110 席、機車 212 席未來配合臺鐵局多目標使用，橋下空間規劃汽車 396 席供民眾使用，共計 833 席停車位供民眾使用（不含自行車）；公車站牌設置於中山路，可通往豐原、神岡、北屯、北、中、東、西、南區，其頭家厝車站周邊運具配置與人行動線規劃示意圖，如下圖 2.4.7 所示。



圖 2.4.7 頭家厝車站周邊運具配置與人行動線規劃示意圖

8. 松竹車站

松竹車站大客車停靠區設置於北屯路路側，餘停靠區設置於車站西側，預計於車站自行車停車區新增設置 1 站 iBike 租賃站。配合鐵路高架化後，車站提供汽車 23 席、機車 347 及自行車 301 席停車格位，路外及路邊提供汽車 99 席、機車 629 席。未來配合臺鐵局多目標使用，橋下空間規劃汽車 259 席位供民眾使用，共計 1,357 席停車位供民眾使用(不含自行車)；公車站牌設置於北屯路及松竹路，可通往北、中、西、東、南、西屯、南屯、大里、霧峰、烏日、潭子區，其松竹車站周邊運具配置與人行動線規劃示意圖，如下圖 2.4.8 所示。



圖 2.4.8 松竹車站周邊運具配置與人行動線規劃示意圖

9. 精武車站

精武車站目前臨停區規劃於車站東西兩側，預計於車站自行車停車區新增設置 1 站 iBike 租賃站。配合鐵路高架化後，車站提供汽車 16 席、機車 190 席及自行車 174 席停車位，路邊提供停車格位汽車 323 席、機車 40 席，未來配合臺鐵局多目標使用，橋下空間規劃汽車 132 席，共計 827 席停車位供民眾使用；公車站牌設置於南京東路一段、東光路、精武路及早溪西路二段，可通往北、中、西、南、西屯、南屯、太平、豐原、潭子、烏日區，其精武車站周邊運具配置與人行動線規劃示意圖，如下圖 2.4.9 所示。



圖 2.4.9 精武車站周邊運具配置與人行動線規劃示意圖

10. 五權車站

五權車站為車站兩側皆有規劃臨停區，已於民興公園設置 iBike 租賃站，提供 36 輛車供民眾租借，預計於車站自行車停車區新增設置 1 站 iBike 租賃站。配合鐵路高架化後，車站提供汽車 35 席、機車 418 席及自行車 372 席停車格位，路外及路邊提供汽車 236 席、機車 506 席，未來配合臺鐵局多目標使用，橋下空間規劃汽車 233 席，共計 1,428 席停車位供民眾使用。民眾可透過複合式大眾運輸網政策，搭乘公車或騎乘自行車轉乘至周邊國立中興大學、國立公共資訊圖書館及國立台灣美術館等重要據點；公車站牌設置於建國北路、美村路二段、復興路三段、三民西路、五權路，可通往北、中、東、西、北屯、西屯、大里、霧峰、烏日、太平、新社、東勢、龍井、大肚、沙鹿區，其五權車站周邊運具配置與人行動線規劃示意圖，如下圖 2.4.10 所示。



圖 2.4.10 五權車站周邊運具配置與人行動線規劃示意圖

五、綠空鐵道軸線計畫(報告機關:都發局)

(一) 綠空鐵道軸線計畫-南段

為因應臺中都會區鐵路高架化及新建的臺中車站通車，鐵路高架化舊鐵道及周邊環境空間再發展，整體規劃舊鐵道空間及周邊土地，以「綠空鐵道軸線計畫」打造綠色廊道，翻轉城中城地區。

1.6 公里綠空鐵道軸線計畫以舊火車站為中心，於北段透過舊鐵道之騰空廊帶加強設計人行及自行車系統，串連糖廠(生態湖、歷史建築及產業文化展示園區)並與臺中車站新站之空間介面設計，將車站人潮引流至糖廠、干城地區，完善整體人行空間與動線。南段保留駁坎、鐵軌、跨路鐵橋及部分鐵道號誌設施，進行綠化及鐵道環境氛圍塑造，保留之駁坎檢討鐵道高架化後前後站空間之縫合與連結，提供市民於鐵軌駁坎上俯瞰城市之特殊體驗，其人行及自行車動線串連至南段演武場刑務所及日式典獄長宿舍群；改善社區居民生活環境品質。結合綠川整體規劃設計，於綠空及綠川藍綠帶交織空間，設計更優質的親水休憩環境，並延伸至酒廠文化創意產業園區及長春國民運動中心，為缺乏公園綠地和公共空間的文化城中城地區，注入新的休憩空間及活動。

南段第一期工程經費為新臺幣 1 億 9,200 萬元，來源為文化部「再造歷史現場案計畫」補助 7,200 萬元及本府配合款新臺幣 1 億 2,000 萬元，工程範圍為互助街-國光路土堤上方原臺鐵局鐵路，工程於 107 年 1 月 31 日開工，已於 109 年 2 月 3 日竣工。



圖 2.5.1 綠空鐵道軸線計畫(南段)完工照片

(二) 綠空鐵道軸線計畫-北段

考量地方之發展及需求，透過舊鐵道的騰空廊帶，強化人行及自行車系統，串連與臺中車站新站的空間介面設計，建構完善整體人行空間與動線，並將車站人潮引流至糖廠、干城地區，活絡中區及東區的經濟發展，而催生出本案「綠

空鐵道軸線計畫(北段)」，本案範圍涵蓋四個工區，分別為「人本道路改善工程(雙十路-南京路)」、「南段二期人行環境改善工程(A 區)」、「人行環境改善工程復興路~進德路(C 區)」及「人本道路改善工程(復興路~進德路)(D 區)」等四部分，並以「人行環境改善」為主要設計思維與目標，營造具人性化、親和力、安全性、舒適性及健康性的綠色環境，進而提升臺中市觀光及經濟發展。

本案工程範圍主要分為 4 個工區，人本道路改善工程(雙十路-南京路)為雙十路至南京路既有道路含二側人行道及交通號誌標線工程改善，南段二期人行環境改善工程(A 區)為西起國光路交岔路口，東至互助街路口為止，道路里程 0K+000~0K+828；復興路~進德路(C 區)分別為西起復興路四段路口，東至進德路路口，道路里程分別為 0K+000~0K+200 及 0K+000~0K+305；人本道路改善工程(復興路~進德路)(D 區)為西起復興路四段交岔路口，東至進德路路口為止，道路里程 A0K+000~A0K+291，本案範圍全長約 2.6 公里，本案已於 109 年 2 月底發包，並預計 110 年年初完工驗收。



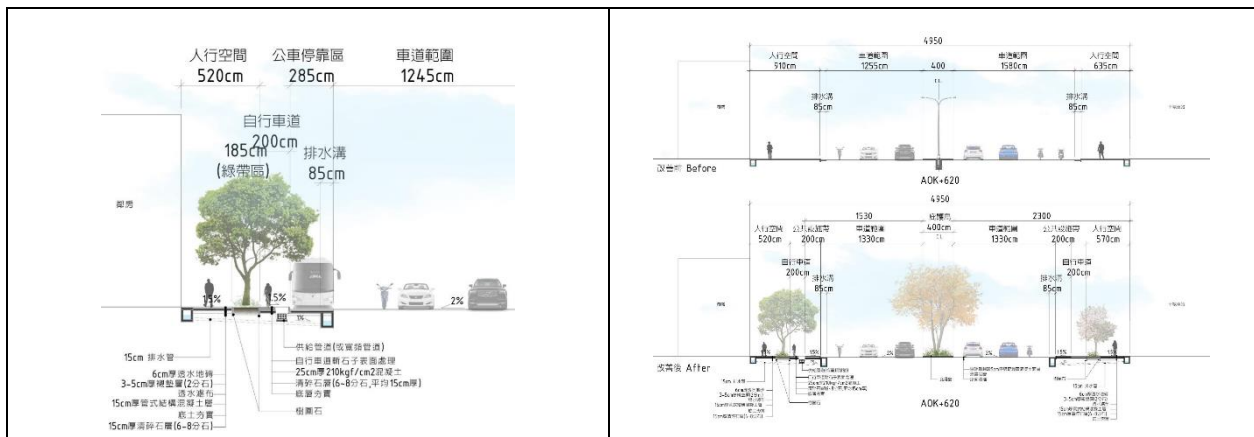


圖 2.5.2 綠空鐵道軸線計畫(北段)完工模擬圖



圖 2.5.3 綠空鐵道軸線計畫(北段)等人行環境改善工程範圍

六、綠空廊道計畫(報告機關:建設局)

(一)計畫緣起

臺中市鐵路系統原為平面式軌道，長期造成鐵道兩側發展程度上的差異，透過綠空廊道軸線計畫使得鐵路兩側的都市空間發展加平衡。

(二)穿越行政轄區及長度

1. 綠空廊道通過包含臺中市豐原區、潭子區、北屯區、北區、東區、中區、南區共七個區。
2. 自臺鐵豐原站以北 1.9 公里至大慶站以南 1.3 公里，總長約 21.7 公里。



圖 2.6.1 計畫範圍圖

(三)鐵道綠廊整體設計原則

1. 整體設計以 3 公尺自行車道與平均 2.5 公尺人行步道為基礎，以人車分流概念進行規劃設計。
2. 保留部分鐵道設施如鐵道橋、駁坎、圍籬，將鐵道意象融入。
3. 原本鐵路空間的灰色基礎建設(鐵道意象)轉變成為綠色基盤建設(綠色運具及綠地空間)。
4. 透過綠地空間的營造，綠色運具的引入、雨水回收系統的設置。
5. 選擇具四季變化及開花性喬木植栽，營造主路廊的景觀變化。

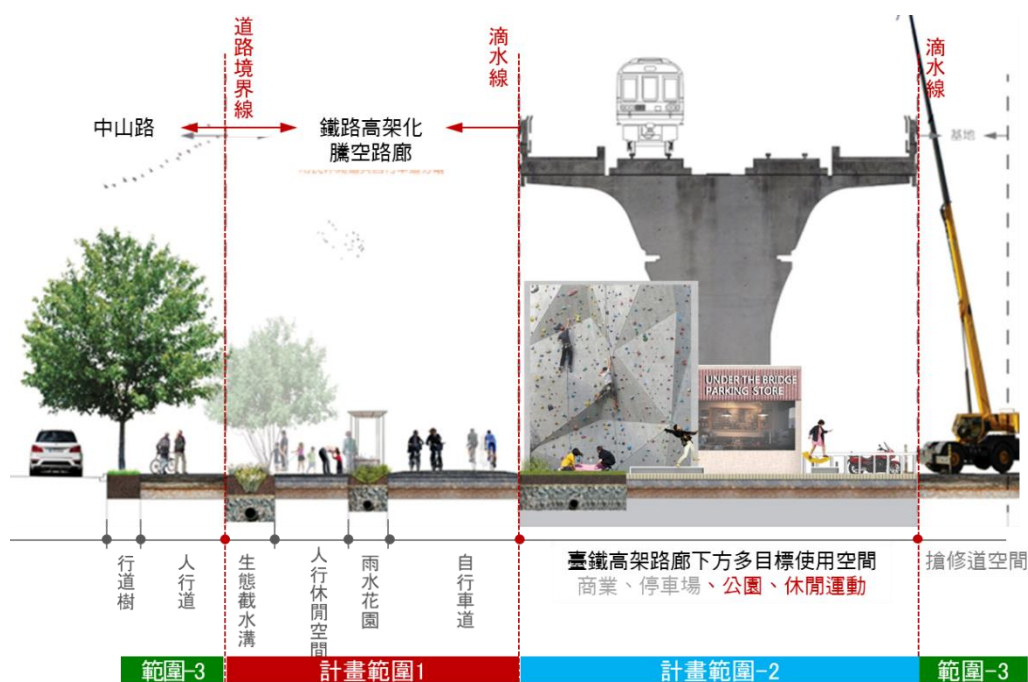


圖 2.6.2 計畫斷面示意圖

(四)進行中工程

1. 綠空廊道軸線計畫目前共有 7 件進行工程中，投入工程經費達新台幣 18 億元，執行單位主要為臺中市政府建設局及臺中市政府都市發展局兩單位。
2. 目前已完成北華街至進德路段工程，並於 108 年 7 月由市長主持完工典禮，先行開放民眾使用。

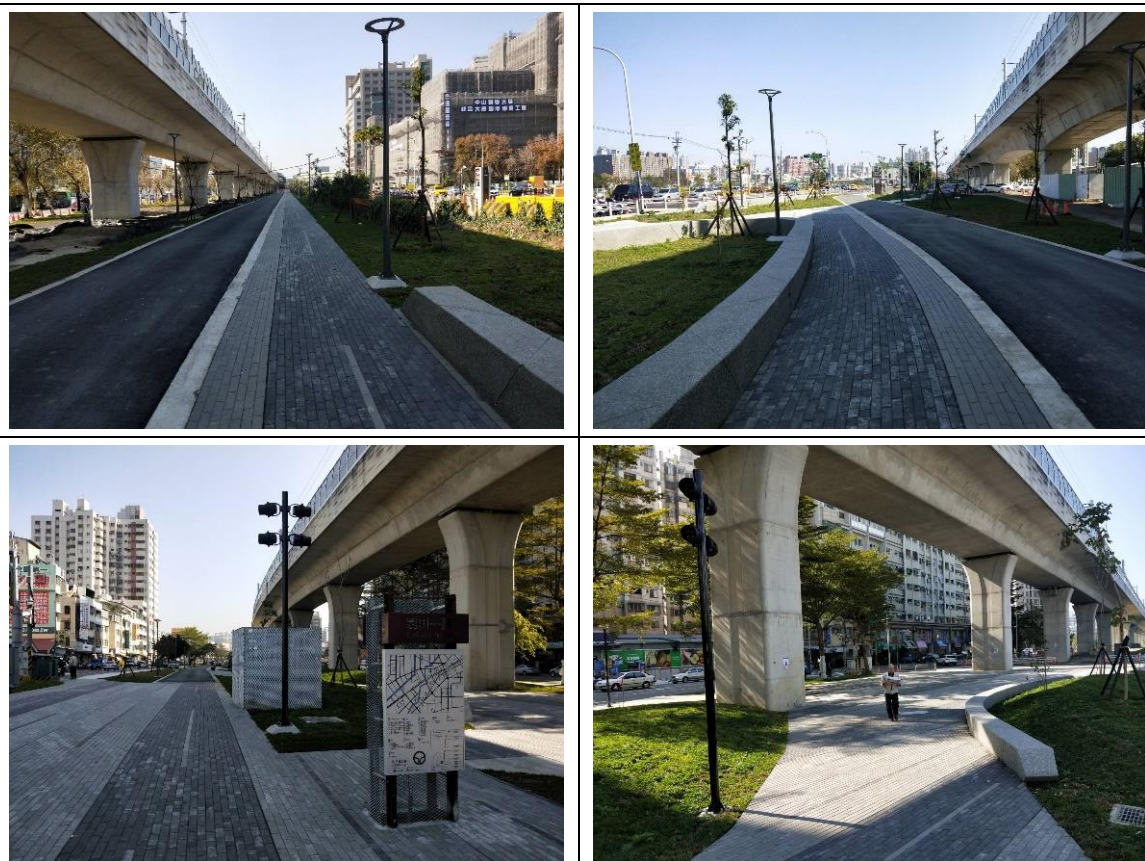
3. 綠空廊道預計 109 年 12 月底全線完工，完成後將成為臺中都會區最重要的南北向串連環狀臺中之心的「城市休閒遊憩廊帶」。

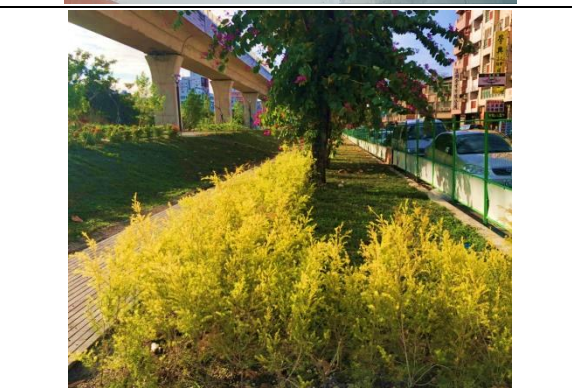
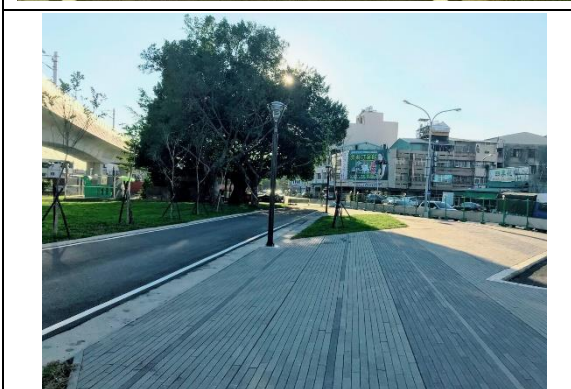
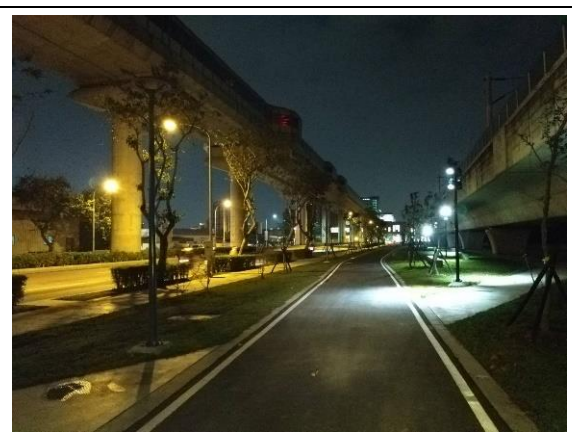
綠空廊道軸線計畫—整體工作內容						
項次	工程名稱	執行單位	長度	工程經費	範圍	預計完工時間
1.	城鎮之心鐵道綠廊潭心計畫工程(第一標)	建設局	9.9km	2.25億	豐原車站以北1.9km-松竹車站以北	109年10月底
2-1.	綠空廊道一期北段工程—太原車站至東山路段	建設局	1km	4528萬	太原車站以北至東山路一段	已完工
2-2.	綠空廊道一期北段工程—東山路至中山路一段1巷		1.4km	4631萬	東山路一段以北至中山路一段一巷(北屯區與潭子區交界處)	109年10月底
3.	綠空廊道一期南段工程	建設局	3.1km	5,518萬	太原車站以南(北華街-進德路)	已完工
4.	臺中文化城中城歷史空間再造計畫-綠空鐵道軸線計畫第一期北段工程	都發局	0.7km	4億6720萬	進德路-臺中火車站	109年12月
5.	臺中文化城中城歷史空間再造計畫-綠空鐵道軸線計畫第一期南段工程	都發局	0.9km	1.92億	互助街-林森路	已完工
6.	鐵道綠廊景觀風貌重塑計畫(第三期)	建設局	4.7km	1.39億	林森路-大慶車站以南1.4km(烏日高鐵站)	已完工
	總長度	21.7KM				

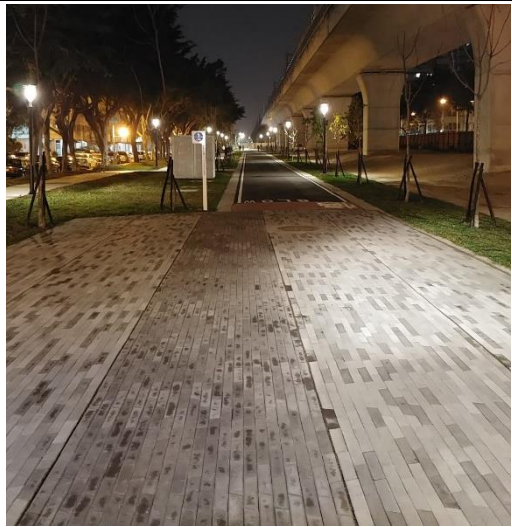
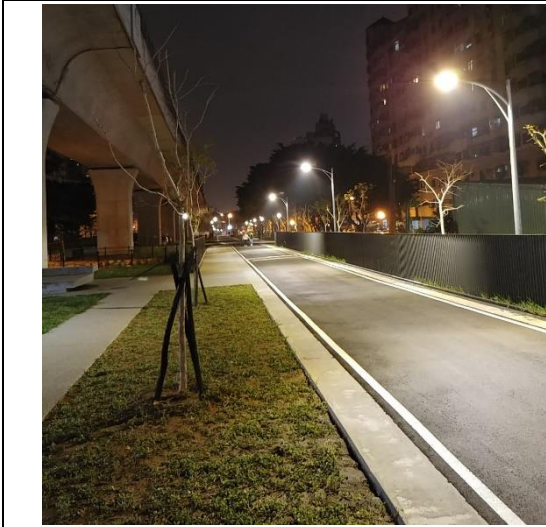
(五)預期效益

1. 運用臺中鐵路高架化後原有鐵軌周邊連續帶狀的開放綠色空間。
2. 綠空廊道軸線計補足臺中市所缺乏的南北向綠色廊道，綠色網絡更趨完整，提供民眾更為完善的綠色休閒、遊憩環境，成為臺中都會區最重要的南北向串連環狀臺中之心的「城市休閒遊憩廊帶」。
3. 透過新建的自行車道及人行道系統，改變鐵道週邊沿線的市民交通行為模式，降低機動車輛的使用。
4. 使得鐵道東西(或南北)兩側的空間動線連結更為順暢。

綠空廊道沿線工程完竣照片現況







七、臺中大車站計畫(報告機關:都發局)

(一)計畫緣起及目標

大車站計畫的區位位於新、舊臺中車站、干城商業區、台糖生態園區及舊城區交匯處，隨著鐵路高架化縫合兩側都市活動，車站地區定位轉變，計畫以 TOD (公共運輸導向的發展, Transit Oriented Development) 以及共站分流構想導入公共建設，將舊城區新核心與臺中車站周邊共同發展為宜居的「TOD 低碳生活首都」。以下為本計畫發展目標：

1. 以「共站分流」概念，重新定位舊城區新核心，透過立體連通平台及人本交通空橋系統擴大公共運輸核心地區，以紓緩站前交通負荷，並引導人潮分流至周邊據點，串連文化、商業、綠帶及開放空間。
2. 以臺中新車站為核心，利用便利交通系統、生活機能及人潮等優勢，引入創新創意新產業以活絡中區。
3. 保留舊鐵道文化並結合綠川水岸廊道，用「線」串連帶動各個「點」發展，創造人潮滲流，整合前後站空間，串連北段銜接干城商業地區、台糖生態園區，南段則配合臺中車站古蹟活化運用、舊倉庫群及綠空歷史元素，提供舊城區發展的動能。

(二) 整體構想及計畫內容

整體發展願景與定位：TOD 低碳生活首都



圖 2.7.1 大車站整體空間規劃構想模擬圖

1. 解決交通分流人潮—大平臺

新臺中車站作為大眾運輸中心樞紐，將帶來大量活動人潮，隨臺中人口持續增加，工商機能更見齊全，未來進出旅客仍將逐漸增加。因此以共站分流構想，規劃立體連通平臺及空橋，分流人潮至綠川、舊城區、北側干城商業地區、南端鐵道文化園區及舊倉庫群，並藉由綠空鐵道軸線將人潮延伸至台糖生態園區，縫合車站南北，打造公共空間環境，串連文化活動及文化據點，提供散步、自行車等步行空間，以活絡中區產業發展，進而帶動舊城區老舊建物改善及活化。

- (1)以臺中新站北側臺鐵、市府原建國市場用地、國防部南京新村用地，塑造立體連通平台，地下提供停車空間，一層公共運輸轉運空間，二層人行通廊解決臺中車站人流及車流能量不足問題。
- (2)透過立體連通平台，車站對外交通可向北連通干城商業地區，提供市區公共運輸場域，更可透過空橋，將人潮分流至干城及綠川水岸，引導人潮至舊城區漫遊，帶動區域活絡。
- (3)擴充停車轉運機能，設置大量汽機車停車空間，收納目前於舊城區容納量不足的停車需求，把道路還給人行及車行。



圖 2.7.2 大平臺空間模擬圖

2. 創新創業產業引擎

配合大平台整體車站專用區土地，營造在地共好的青年創新創業生態圈，提供創業基地、獎勵補助及營運等育成輔導機制，將青年流行文化、創業團隊、文創業者、青年旅店等結合，共同發展，並引進舊城創業育成計畫及創新創業育成平臺，讓中區文化產業、歷史記憶與臺中車站周邊鐵道建築連結，融入地區產業及文化脈絡，創造新舊產業聯繫的契機。

(三) 預期成果及效益

1. 舊城再生

透過相關重大計畫的投入及結合週邊交通運輸整合性之建設，改善空間佈局，再藉由輔導市區建物更新，有系統的予以串連，形成文化景點漫遊路網，吸引觀光遊憩人潮；並以築巢引鳳的理念，打造百年車站新格局，為舊城區帶來新人潮與新契機，透過縫合並平衡站區發展，形塑臺中的城市獨特性。

2. 重塑臺中車站新核心

臺中大車站計畫透過 TOD 以及共站分流、大平台與地景綠軸立體連通，可將舊城內北側干城商業機能，南端鐵道文化園區及舊倉庫群特色，藉由綠空軸線延伸至台糖生態園區，創造出兼具交通便利、文創觀光、商業服務及健全之都市服務，創造舊城新的空間移動體驗，重新建構鐵道為臺中城市發展的重大地位，重塑臺中車站新核心。

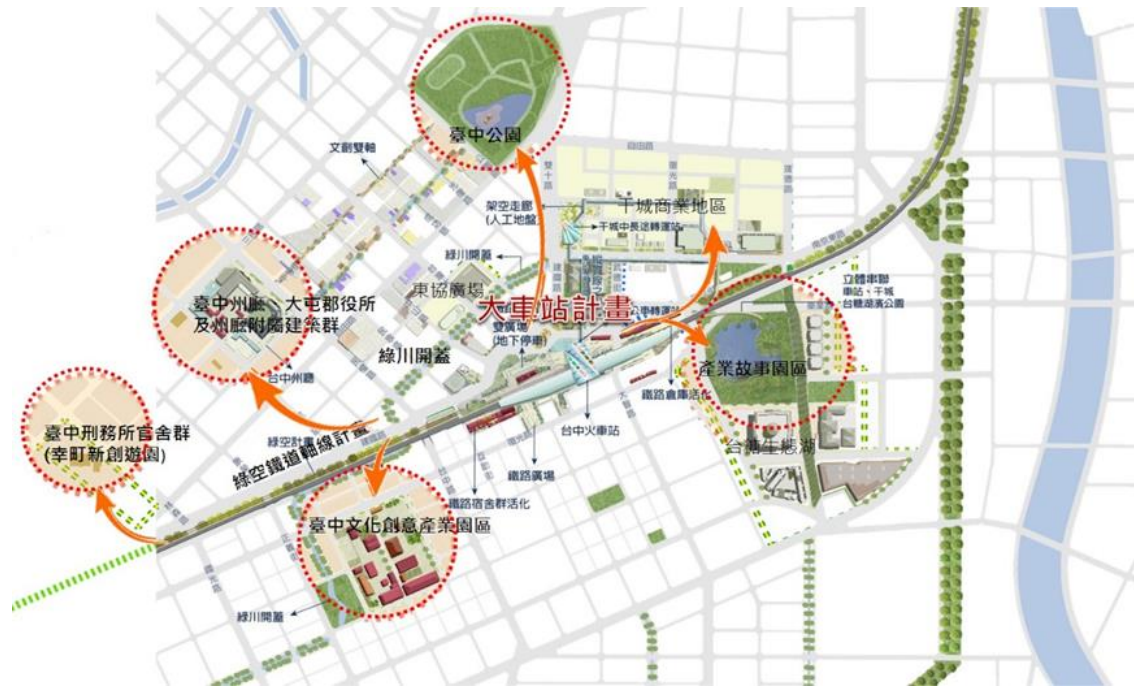


圖 2.7.3 大車站與舊城區連結構想圖