

臺中市議會第3屆第5次臨時會

捷運藍線綜合評估規劃  
(沙鹿火車站無法三鐵共構  
以及增設沙鹿正英站)

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 109 年 8 月

## 目錄

<b>壹、捷運藍線綜合規劃進度</b> .....	<b>1</b>
一、計畫說明 .....	1
二、目前辦理情形 .....	2
<b>貳、捷運藍線重要議題研析</b> .....	<b>2</b>
一、沙鹿火車站無法三鐵共構 .....	2
二、增設沙鹿正英站 .....	5
三、西屯段改地下型式 .....	11
四、市區段路線調整 .....	12
五、捷運地下街設置 .....	15
六、藍線採用中運量捷運系統之型式評選說明 .....	15
七、捷運藍線經費說明 .....	17
<b>參、後續推動事項及結語</b> .....	<b>18</b>

# 壹、捷運藍線綜合規劃進度

## 一、計畫說明

臺中捷運藍線可行性研究計畫於 99 年啟動，行政院於 107 年 10 月 3 日院臺交字第 1070114003 號函核定，本府依據可行性研究之內容及「大眾捷運系統建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」之原則作為基礎進行綜合規劃作業。

捷運可行性研究在於路廊的選定及評估地方政府是否具備興建捷運的財務可行性，而綜合規劃則是在研究更精確的路線及各車站的位置，因此針對整體路線方案檢討、車站規劃、工程技術標準、用地取得、土地開發、環境影響及都市計畫等檢討，作業精度會比可行性研究高。

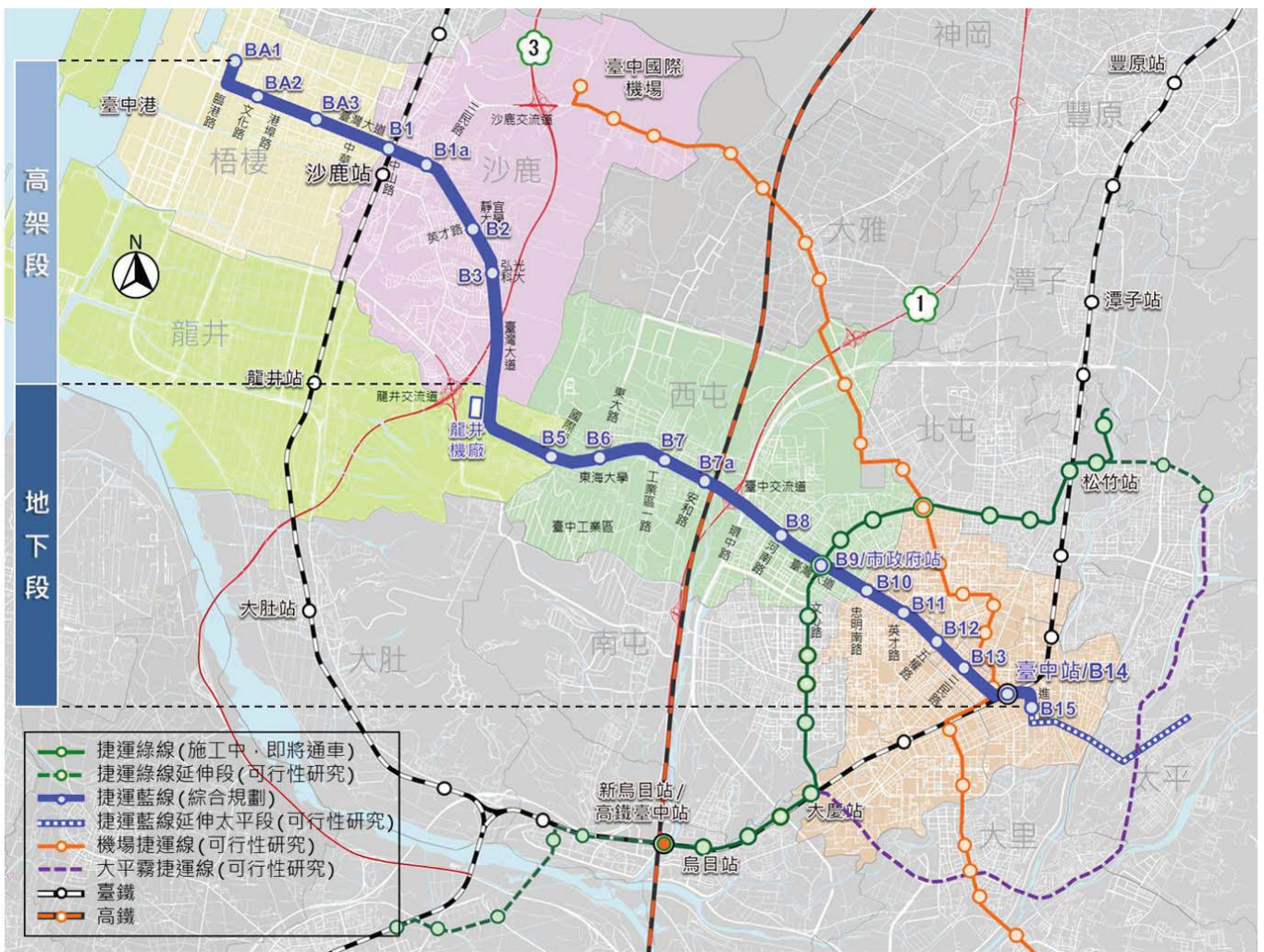


圖 1 捷運藍線路線規劃示意圖

目前綜合規劃捷運藍線全長 25.2 公里，規劃西起臺中港，沿臺灣大道串聯沙鹿火車站、市政府、臺中火車站，東至臺糖生態園區，沿途經過各大醫院、學校、觀光景點、政經中心，並與捷運綠線交會形成十字路網，全線規劃高架車站 7 座、地下車站 12 座，共設有 19 座車站以及 1 座機廠。

## 二、目前辦理情形

本府於 108 年 3 月 14 日啟動綜合規劃作業，已於今年 5 月 20 日核定綜合規劃期中報告作業，並同步啟動都市計畫變更及環境影響評估作業；為廣納民眾意見，今年 7 月 15、16 及 17 日於捷運路線沿線之沙鹿區、西屯區及中區區公所舉辦公聽會，公開徵求之意見回復辦理情形將會公開上網，其意見將納入捷運計畫參考並調整規劃方案，市府也會整合沿線周邊土地開發效益提高計畫自償率，以降低市府財務負擔，預計今年底將完成綜合規劃報告書，明年初提報中央審議，儘速爭取中央核定。

## 貳、捷運藍線重要議題研析

捷運建設計畫為重大工程，經可行性研究選定路廊後，於綜合規劃配合整體路網發展、用地取得及工程可行性，檢討並調整路線及車站位置，目前調整部分包括於沙鹿區路線地下改高架型式、西屯區路線高架改地下型式及中區路線從原民權路改走臺灣大道，以下針對重要議題進行研析。

### 一、沙鹿火車站無法三鐵共構

#### (一)可行性研究之路線說明

可行性研究針對藍線沙鹿市區段，規劃從臺灣大道由高架轉地下後轉中華路、青年路，至青年路、永寧路口設置 B1 站，續地下穿越沙鹿車站、大甲斷層帶、市區民宅後，於沙鹿第一公墓出土接回臺灣大道(如圖 2)。因前後高架、地下轉換爬坡段無法設站，故可行性研究僅於臺鐵西側沙鹿後站設

1 座 B1 地下站，距 BA3 站約 2,050m，距 B2 站約 2,850m，方案長度共約 4,900m。

### (二)綜合規劃之路線說明

綜合規劃階段調整沙鹿市區段路線，規劃高架直行臺灣大道，於沙鹿陸橋處設置 B1 站，於沙鹿高工、竹林國小處設置 B1a 站(如圖 2)。B1 距 BA3 站約 1,600m、距 B1a 站約 1,000m，B1a 站距 B2 站約 1,650m，方案長度共約 4,250m。

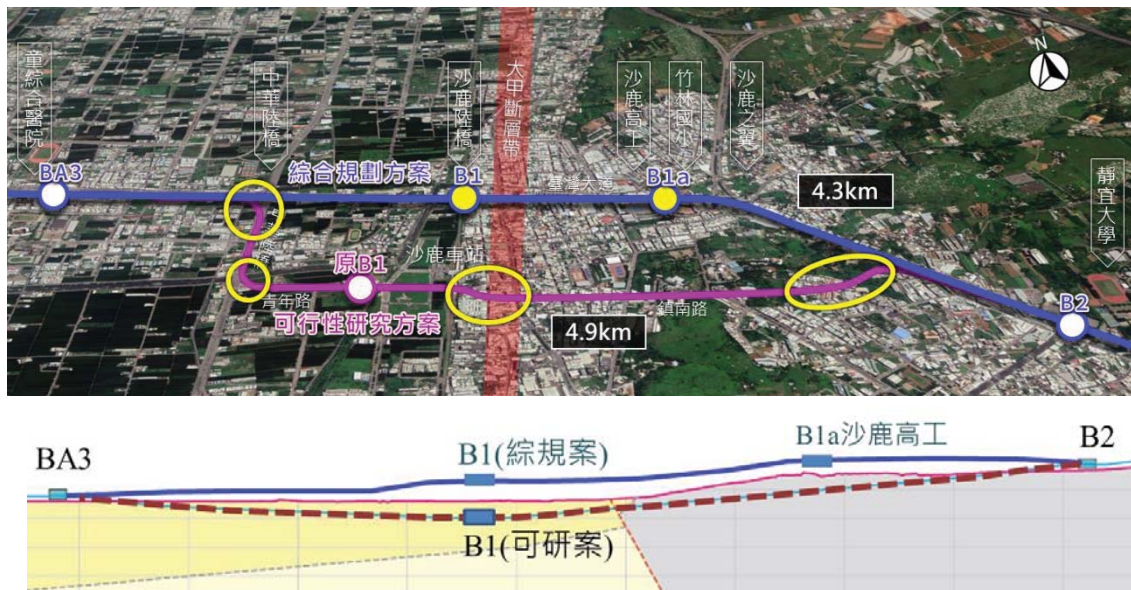


圖 2 沙鹿市區段可行性研究及綜合規劃之路線

### (三)兩方案評估比較

可行性研究方案與綜合規劃方案之主要差異整理如表 1，調整後方案在斷層風險、用地風險、線形條件、車站服務及交通影響上均有所改善，說明如下：

- (1) 可行性方案多轉彎段及升降起伏，線形條件不佳；綜規方案調整高架直行臺灣大道，路線條件佳。
- (2) 可行性方案僅能在後站設置 1 座車站，周邊多尚未開發完成，服務人口較少；綜規方案調整於沙鹿市區設置 2 座車站，周邊發展成熟，服務人口較多。
- (3) 可行性方案地下穿越市區民宅約 70 棟，後續極可能衍生

用地取得問題，用地風險較高；綜規方案調整直行臺灣大道，無用地拆遷問題。

- (4) 可行性方案地下穿越大甲斷層，震災錯動不易修復；綜規方案調整採高架型式，如遇震災較易修復。
- (5) 可行性方案須在臺灣大道設置 2 處出土段，出土段長度約 250 公尺、寬度約 11-12 公尺，將會縮減臺灣大道雙向各一車道的服務容量，造成平面道路交通影響及橫交道路穿越阻隔；綜規方案調整高架直行臺灣大道，不用設置出土段。

表 1 藍線沙鹿市區段方案比較

評估比較項目	可行性研究方案	綜合規劃方案
長度	4.9km	4.3km
轉彎段	3 處	--
與沙鹿車站距離	265m	450m
既有建物影響	地下穿越民宅 70 棟	沙鹿陸橋引道改建、沙鹿之翼與 B1a 站整合改建
500m 內服務人口	B1 站 9,891 人	B1 站 9,205 人，B1a 站 7,250 人
營運風險	大甲斷層	--
交通衝擊	2 處出土段	--

經綜合規劃評估，綜合規劃改道高架直行臺灣大道方案之優勢較多，後續營運及用地風險較低且對於沙鹿市區民眾的服務較佳，主要影響為距離目前的沙鹿火車站較遠，須考量未來的轉乘策略。

#### (四)藍線 B1 站與沙鹿火車站轉乘整合構想

可行性研究方案距離沙鹿火車站較近(約 265m)，但考量捷運車站直接服務沙鹿市區民眾之重要性，綜合規劃改道設置 B1 站、B1a 站後，B1 站距離沙鹿火車站約 450m，後續兩鐵轉乘之改善策略，包括：

- (1) 配合大臺中山海環線計畫(可行性研究階段)，後續與交通部、鐵道局、臺鐵局討論沙鹿高架火車車站出入口位置，儘量拉近捷運與沙鹿車站距離，並評估未來捷運、

臺鐵間採高架連通道轉乘之可行性，轉乘旅客無須上下樓層，減少步行距離。

- (2) 開闢永寧路向北延伸之都市計畫道路，改善藍線 B1 站與沙鹿車站間道路系統及步行環境。
- (3) 開闢接駁公車、建置公共自行車，服務藍線與沙鹿車站轉乘旅客，減少步行距離及轉乘時間。

## 二、增設沙鹿正英站

### (一)可行性研究路線說明

藍線可行性研究自 99 年啟動至 107 年核定期間，所規劃 B4 站係位於國道 3 號東側的臺灣大道六段與鎮南路一段交接處如圖 3，當初所研議設站考量係定位該站區周邊為倉儲物流園區，後經綜合規劃評估階段，考量因該站區周邊相關業者取消該等開發計畫，且又因位於計畫保護區內，後續將依據周邊都市發展及開發計畫進行滾動檢討。

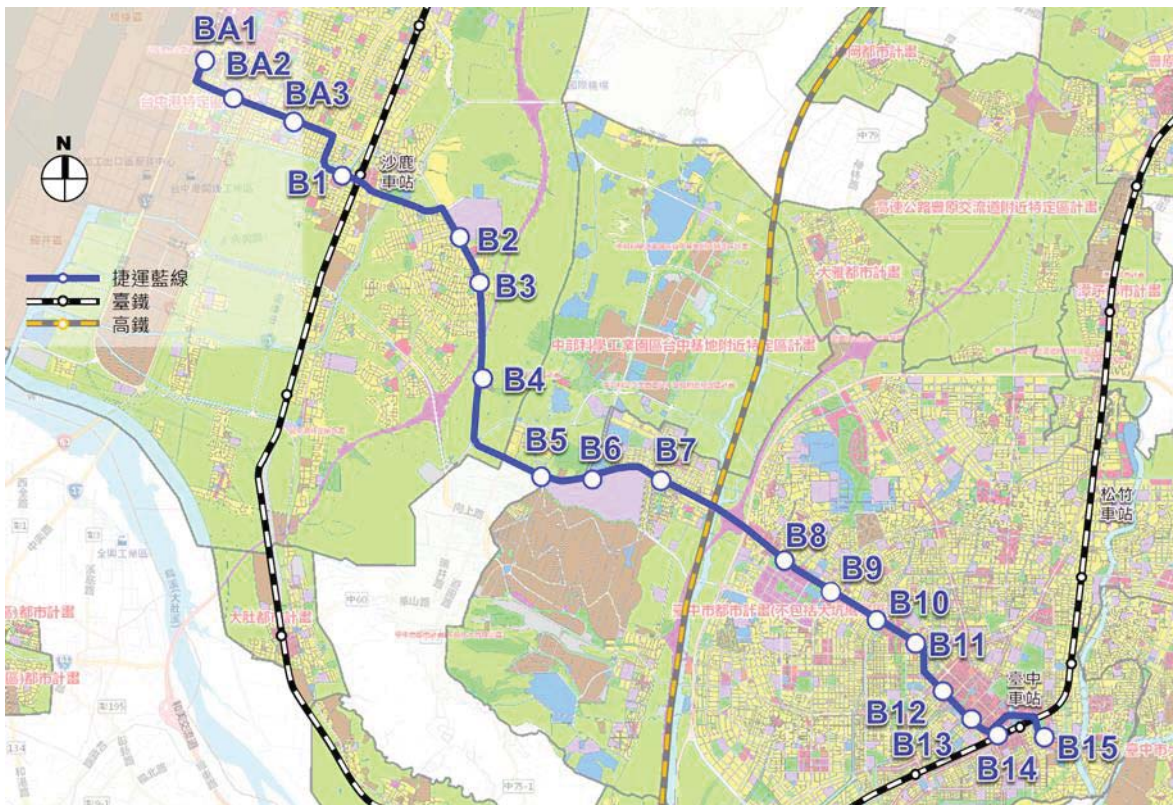


圖 3 捷運藍線可行性研究路線

## (二)正英路口周邊環境說明

臺灣大道、正英路口處之西側目前為住宅區、保護區，現況住宅區內已有部分大型社區，但緊鄰交會處臺灣大道之都市計畫街廓內除祿清宮外多為荒地雜林尚未開發；路口東側為保護區及停車場用地，停車場用地內部分為停車使用，但多為空地、廣告看板或鐵皮屋，北側保護區內有一處加油站。總體而言，臺灣大道、正英路口位於臺灣大道側社區聚落之南緣，周邊多數為保護區，且目前並無解編、分區變更開發等相關計畫。

## (三)正英路增站之車站區位及周邊服務範圍

捷運藍線經過沙鹿市區後，行經靜宜大學北側至國道 3 號前之都市發展地區，目前規劃設置 B2 站、B3 站等 2 座高架車站，站距約 1,050m，符合捷運市郊 1,000~2,000m 之適宜站距。B2 站鄰近靜宜大學及英才路周邊發展地區，B3 站鄰近弘光科技大學及平等路周邊發展地區，若以市郊車站周邊服務範圍 800m 而言，B2 站、B3 站服務範圍可覆蓋本地區臺灣大道沿線發展(詳圖 4)。



圖 4 藍線(靜宜大學-國 3 段)B2、B3 車站位置



若於正英路口增設捷運站(詳圖 5)，顯示 800m 服務範圍約有一半以上為不可開發之保護區，所涵蓋之住宅區又有相當程度與 B3 站服務範圍重疊(兩者站距 900m)。經整理車站現況周邊服務人口(整理如表 2)亦顯示此一特性，B2 站及 B3 站合計約可服務在地民眾 10,200 人，服務靜宜與弘光兩所大學之師生職員人數約 26,500 人，合計約 36,700 人。而正英路增設捷運站可增加之 800m 服務範圍為正英路兩側，約增加服務在地民眾 2,400 人，增設車站可提升之 800m 服務範圍、服務人口及營運效益較有限。

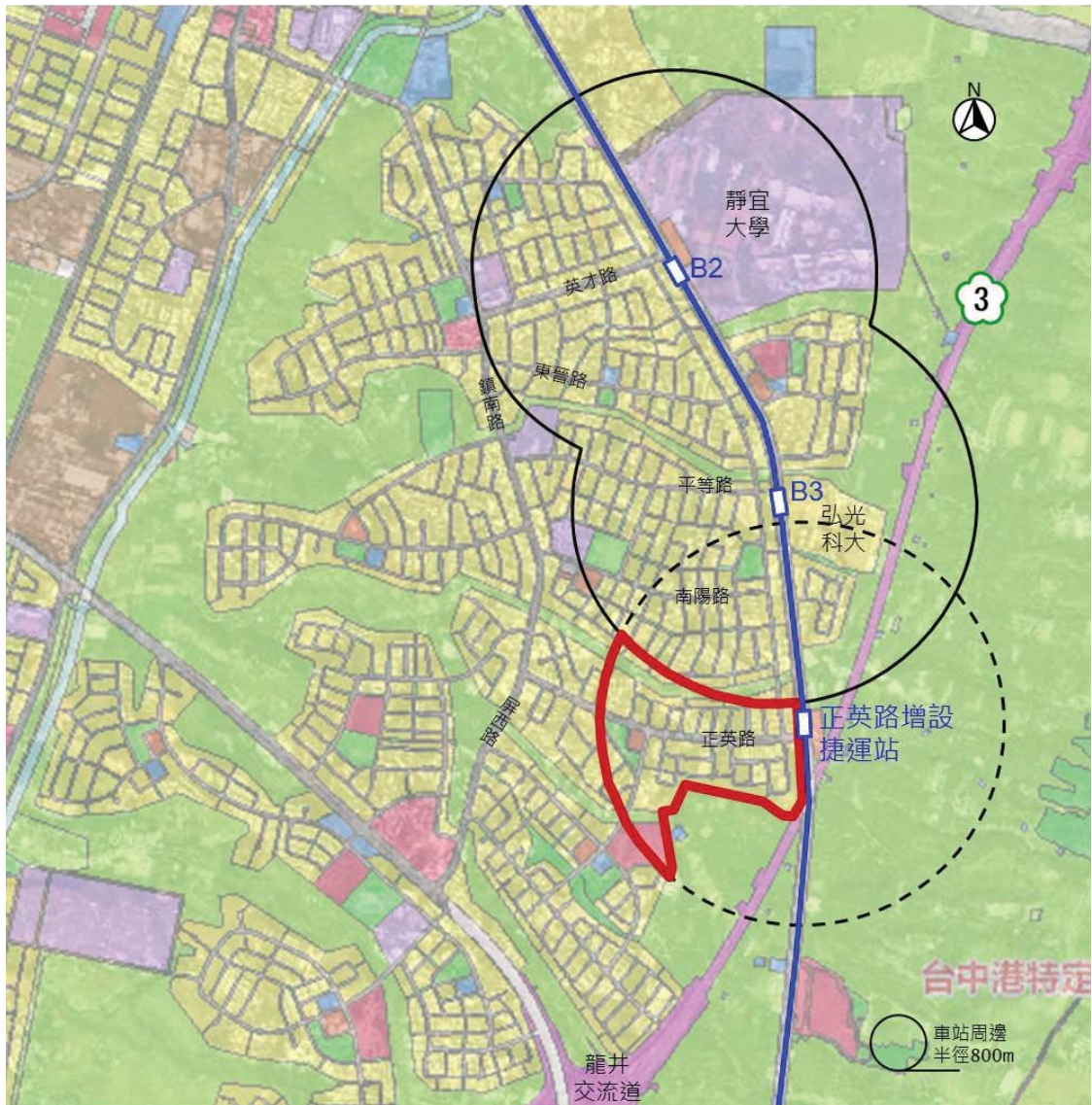


圖 5 藍線(靜宜大學-國3段)車站位置及服務範圍

表 2 藍線(靜宜大學-國 3 段)車站周邊服務人口

車站	108 年周邊 800m 服務人口		
	戶籍人口	大專師生職員數	合計
B2/B3	約 10,200 人	靜宜大學約 13,000 人	約 36,700 人
B2/B3/增設正英站	約 12,600 人	弘光科大約 13,500 人	約 39,100 人
增設正英站後增量	+2,400 人	--	+2,400 人

#### (四)大眾運輸使用需求

參考現況臺灣大道公車專用道之公車使用情形，經整理 107 年 1 月 1 日至 108 年 4 月 30 日市區公車 300~310 線電子票證資料，臺灣大道公車專用道正英路站及前後車站平均每日上下車人數彙整如表 3。

顯示目前規劃 B2(靜宜大學)、B3(弘光科技大學)、B5(國際街/東海別墅)、B6(榮總/東海大學)站均與公車運量較高車站吻合，意即大眾運輸使用需求較高，而正英路運量為本處路段相對較低。

表 3 臺灣大道公車專用道正英路站及前後車站日平均上下車運量

車站	107/1/1 至 108/4/30 電子票證資料統計						藍線車站
	往東海方向		往靜宜方向		上車合計	下車合計	
	上車	下車	上車	下車			
1.靜宜大學	2,277	606	676	1,963	2,953	2,569	B2 站
2.晉江寮	717	257	282	688	999	945	
3.弘光科技大學	1,071	691	594	892	1,665	1,583	B3 站
4.正英路	616	165	188	639	804	804	
5.坪頂	904	440	433	816	1,337	1,256	
6.東海別墅	2,295	735	790	1,895	3,085	2,630	B5 站
7.榮總/東海大學	1,995	1,003	1,027	1,686	3,022	2,689	B6 站

#### (五)增站經費需求

依據藍線綜合規劃期中報告之建造成本及營運成本概估，正英路增設捷運站之經費需求整理如表 4。

建造成本上，車站出入口用地暫以一般徵收取得正英路對面停車場私有土地方式估算，約需 0.25 億元(109 年幣值)；

考量 1 座高架車站所需之土木工程、水電工程、環控工程、車站電梯/電扶梯、自動收費系統及月台門等，直接工程費約需 9.28 億元(109 年幣值)，再考慮捷運所需之設計費、間接工程費及工程預備費等，合計經費需求約 11.90 億元。

另在計畫財務評估上，須考慮車站營運所花費之員工薪水、能源耗損、行政管理費、設備及車輛維修等營運維護成本，參考臺北捷運之案例，高架車站於完工後 30 年的營運維護成本約需 21.35 億元(109 年幣值，各年以 1.5%物價調整估算)。

表 4 正英路增設捷運站方案之建設與營運成本需求

成本項目		正英路口增設捷運站
建設成本	用地費	0.25 億元
	直接工程費	9.28 億元
	設計費、間接工程費及工程預備費	2.37 億元
	<b>經費需求總計</b>	<b>11.90 億元</b>
<b>30 年營運成本</b>		<b>21.35 億元</b>
<b>共計</b>		<b>33.25 億元</b>
說明		<ul style="list-style-type: none"> <li>● 用地費：停車場用地以一般徵收取得</li> <li>● 直接工程費：含高架車站之土建+水電+環控+電梯/電扶梯+自動收費+月台門等</li> </ul>

#### (六)綜合評估與建議

一般考慮車站設置因素包括：運輸需求、最適站距、工程條件、用地取得及周邊都市發展。

經綜合分析，正英路增設捷運站距離 B3 站約 900m，略小於市郊合宜站距 1,000~2,000m；所處區位之正英路口為本地區都市發展之南緣，其東側、南側目前為保護區且尚無解編計畫，可供開發腹地以臺灣大道西側住宅區為主，現況周邊都市發展有限；而相較於 B2、B3 站，正英路增設捷運站服務範圍可再增加之現況服務人口數約 2,400 人，又周邊 900m 處已有 B3 站服務，故現況運輸需求偏低，參考臺灣大

道公車專用道之公車運量，亦顯示正英路站大眾運輸使用需求相對較低的情形，而增站額外負擔之建設成本為 11.90 億元，30 年長期營運維護成本為 21.35 億元，共計 33.25 億元。

整體而言，現況正英路口增設捷運站在運輸需求及周邊都市發展條件方面較不符合效益，未來市府會加強正英路周邊地區與 B3 站之轉乘接駁服務，並從後續整體的工程規劃、經費需求，計畫自償性、財務面等面向綜整考量，以期計畫能順利通過中央審查的目標。

### **(七)正英路口加強轉乘接駁配套措施**

捷運建設因營運效率、服務水準、投資成本及設站條件的考量，捷運車站不宜過密。為擴大大眾運輸服務，便利民眾搭乘捷運，捷運車站均會規劃接駁公車、接送轉乘區、公共自行車等轉乘服務。一般車站周邊 800m 範圍以步行搭乘捷運為主(步行時間約 12~15 分鐘以內)，800m 範圍以外則以公車或接送轉乘為主。

以本地區而言，鎮南路以東、正英路以北地區約略屬於車站周邊 800m 範圍，多數乘客可採步行或自行車方式轉乘搭乘捷運，其餘地區則多分布在捷運車站周邊 2,000m 範圍內。未來透過地區接駁公車系統之規劃，行經路寬 15m 以上市區道路轉乘接駁捷運，加強、深入正英路、屏西路兩側地區及其他外圍社區服務，減少高幼齡之步行距離。若以公車平均時速 15km/h 估算，民眾約可在 4~12 分鐘抵達捷運車站，與車站周邊 800m 範圍之步行時間相當；另透過智慧公車之公車動態資訊及手機 APP，提供民眾公車乘車資訊，減少乘客候車時間，提供更便捷舒適之轉乘運輸環境。

### 三、西屯段改地下型式

#### (一)可行性研究之路線說明

可行性研究於西屯區段路線自 B5 站(國際街)至 B7(澄清醫院)以高架型式沿臺灣大道規劃，於安和路及福安路間下地轉地下型式穿越東海橋筏子溪後，一路以地下型式進臺中市區。

#### (二)綜合規劃之路線說明

綜合規劃階段調整捷運型式，規劃路線自龍井區先行下地改以地下型式，沿臺灣大道經 B5-B7 後，於中港轉運站前增設 B7a 站(如圖 6)。

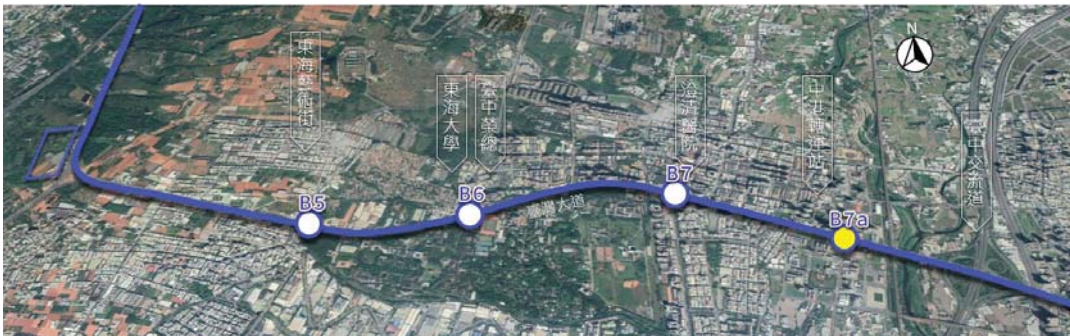


圖 6 西屯段捷運路線示意圖

#### (三)兩方案評估比較

可行性研究方案與綜合規劃方案之主要差異說明如下：

- (1) 可行性研究採高架方案，其軌道縱坡度為 5%~5.5%，此設計坡度臨界現行中運量捷運系統規範 5.5%的規格，有安全上的疑慮；綜合規劃調整為地下方案，坡度可降緩為 3%~4.9%，提升營運效率與安全性(如表 5、圖 7)。
- (2) 可行性研究高架轉地下之出土段介於安和路及福安路間，出土段長度約 250 公尺、寬度約 11-12 公尺，路提段與出土段佔用臺灣大道之中央車道，將會縮減臺灣大道雙向各一車道的服務容量，影響路段為福安路口附近至安和路口前；綜合規劃方案調整為地下方案，將出土段移置大肚山郊，減少對交通之影響。

- (3) 可行性研究受限於爬坡坡度，故無法於中港轉運站設站；綜合規劃方案調整為地下方案，故可於中港轉運站增設 B7a 站，增加服務範圍與人口及捷運轉乘之便利性。

表 5 長縱坡線型方案說明

方案	站位形式說明	最大坡度	影響長度
可研方案	B5、B6、B7 為高架車站	5%~5.5%	3 公里
綜規地下方案	B5、B6、B7 及新增 B7a(中港轉運站)均為地下車站	4.6%~4.9%	3.6 公里

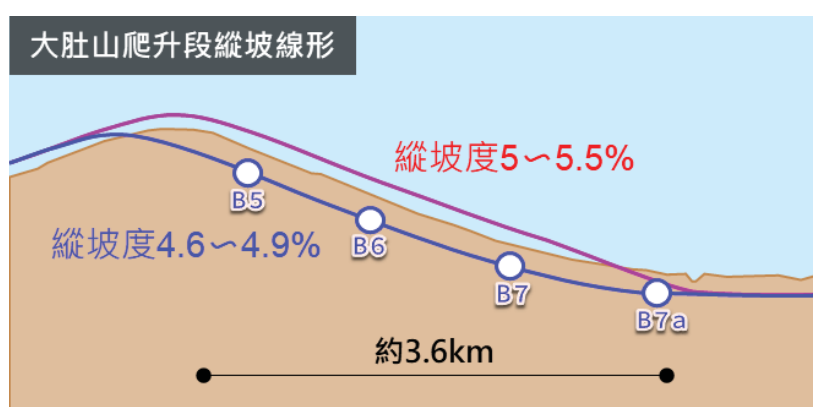


圖 7 綜坡度調整說明(高架型式為可研方案、地下型式為綜規方案)

#### 四、市區段路線調整

##### (一) 可行性研究之路線說明

捷運藍線於臺灣大道及民權路口南彎，沿民權路往東並設置 B12(臺中教育大學)及 B13(臺中州廳)站，於建國路北彎並將 B14 站(臺中車站)規劃於建國路上，再沿八德街穿越高架化鐵路穿越臺鐵路線至樂業路後南行至臺糖園區，車站周邊服務人口約 2.27 萬人，惟此線型共 4 處轉彎段，影響營運效率及民眾搭乘品質，且須穿越 21 棟既有建物，用地風險高，而捷運出入口離臺中車站與大車站計畫客運轉運站距離較遠如圖 8 所示。

## (二)可行性研究之路線說明

經綜合規劃檢討，路線調整直行臺灣大道路線條件佳(市區路寬 20m，採上下疊式配置)，且沿線用地拆遷問題較少，車站周邊服務人口較多，約 2.64 萬人與舊城區緊密結合創造未來都市更新契機；B14 站改於新民街附近，出入口位於臺中車站廣場，以利臺中大車站成為捷運、公路、鐵路的交通樞紐，如圖 8 所示。

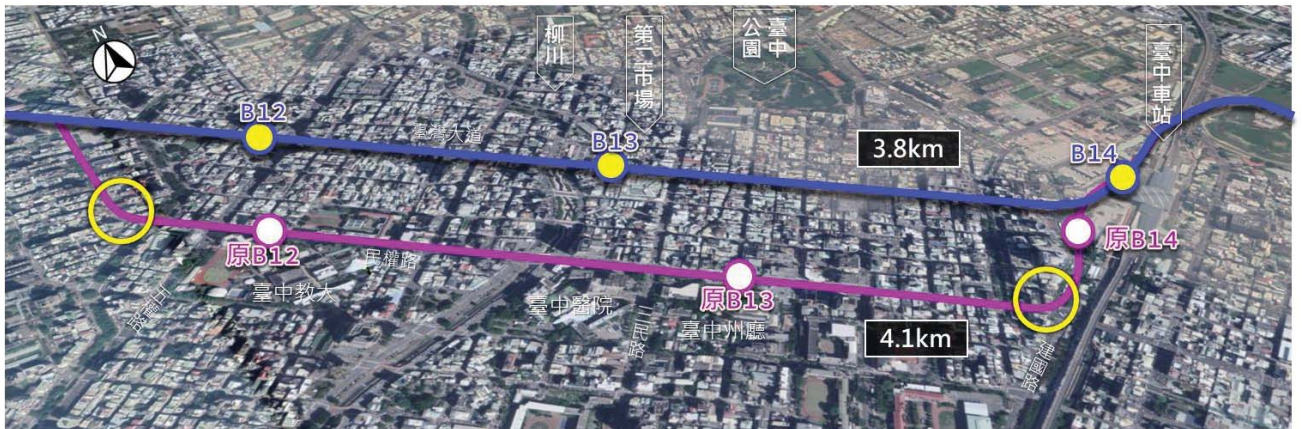


圖 8 市區段可行性研究與綜合規劃路線說明

## (三)兩方案評估比較

可行性研究方案與綜合規劃方案之主要差異說明如下：

- (1) 可行性方案 4 處轉彎段，線形條件不佳；綜規方案調整高架直行臺灣大道，路線條件佳。
- (2) 可行性方案地下穿越市區民宅約 21 棟，後續極可能衍生用地取得問題，用地風險較高；綜規方案調整直行臺灣大道，無用地拆遷問題。
- (3) 考量原可研方案 B12 至 B13 站路線設於民權路較偏離舊市區中心；綜合規劃方案為振興舊臺中市區並服務實際通車族人口，若將 B12 至 B13 站移至臺灣大道(原中正路)，因周邊商業區街廓較可研案多，可增加 TOD 效益及 TIF 效益。

#### (四)藍線 B14 站轉乘整合構想

B14 車站規劃於臺中火車站旁設置出入口，未來搭乘捷運的民眾可直接轉乘臺鐵，機場捷運線目前尚在可行性研究階段，規劃車站位置於建國路/南京路口附近，其車站位置可再配合藍線位置檢討調整。

臺中火車站為一大型複合式轉運中心，除雙捷運之間轉乘需求外，尚應考量臺鐵、客運等需求。原方案車站之出入口須設在建國路，進出站旅客、接送車輛、轉乘公車、計程車等均須利用建國路疏散，易造成前站交通壅塞。綜規方案之 B14 站居於臺中火車站、客運轉運中心、機場捷運線車站之中心，可結合臺中大車站計畫，利用地下連通道及空中立體連通平台，提供更安全舒適、無障礙之轉乘環境，旅客不用進入地面層，亦有助於道路交通及周邊商圈發展，如圖 9。

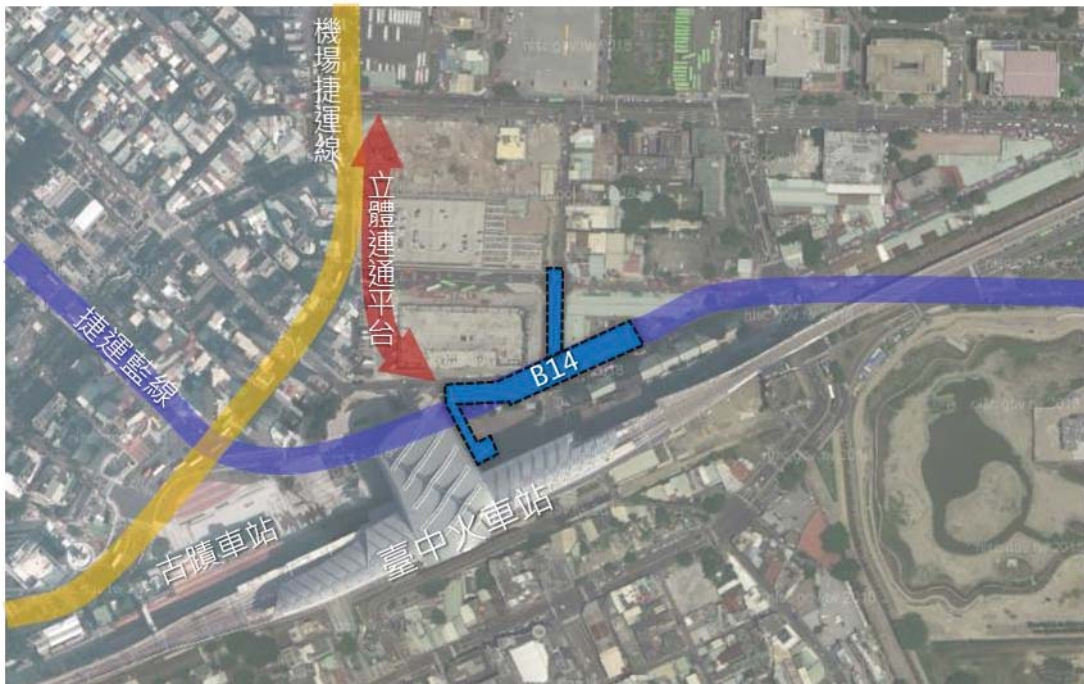


圖 9 捷運藍線 B14 站與臺中火車站位置示意圖



## 五、捷運地下街設置

目前藍線於 B8(秋紅谷)-B9(市政府)間有規劃供捷運列車緊急調度之橫渡線設施，未來採明挖覆蓋施工時可預留地下街空間設置彈性；捷運車站站體施工採明挖覆蓋，未來 B14 站站體施工時，亦可配合地下平台設置地下街空間串聯結合大車站計畫，增加連通便利性及整體開發效益。

地下商店街設置與否仍需考量捷運施工、兩側土地整合串連及地下街商業市場需求，另需視周邊百貨商場、私有土地、相關開發商之連通需求與負擔建設經費之意願，因此，地下商店街之設置尚要評估市場需求，目前藍線已規劃預留設置地下街之可行性，市府未來將視整體都市規劃發展，與其他局處協調整合，配合市府政策規劃地下街。

## 六、藍線採用中運量捷運系統之型式評選說明

### (一)捷運藍線運量預測

臺中藍線的運量預測係以捷運通車後中長期之 140 年為目標年，利用交通局所建立之「臺中都會區運輸模式(TCPM)」，重新檢討及更新市府最新之相關上位計畫、開發計畫、都市計畫、家戶資料、社經資料、交通量資料、交通分區、公路/大眾運輸路網等，續利用 TCPM 模式進行中間年與目標年臺中都會區之旅次發生、旅次分布、運具分配、大眾運輸運量指派等程序，由而預測目標年 140 年捷運藍線之車站進出量與站間運量。

### (二)藍線採用中運量系統之評選說明

軌道系統投資龐大，系統技術型式之選擇直接影響建造型式、建造及後續營運維修成本。而系統技術之選擇考量服務功能、系統運能、工程條件、成本經濟性、技術成熟性、環

境相容性等。其中最基本也最重要的評選指標為系統運能。

捷運系統型式之大致分類為高運量系統(運能 25,000~80,000 人次/小時/單向)、中運量系統(運能 5,000~25,000 人次/小時/單向)、輕軌系統(運能 3,000~10,000 人次/小時/單向)。其中，高運量系統之特性為車廂較寬(約 3.2m)，列車編組長度較長(多 100m 以上)，因此隧道、高架橋之所需空間與量體較大，車站月台較長，整體建設投資成本較高，另高運量系統之轉彎半徑較大，也可能增加額外之用地拆遷成本。

中運量系統同樣採用高架、地下之專用路權，其特性為車廂較小(常見寬度 2.5~2.8m)，列車編組較具彈性(常見長度 30~60m)，因此隧道、高架橋之所需空間與量體較小，車站月台較短，整體建設投資成本較高運量系統低；又中運量系統多可採無人駕駛之全自動系統，安全性及穩定性佳，近年已普遍見於國內各都會區捷運建設，如新北環狀線、新北三鶯線、臺北萬大中和樹林線、桃園綠線及即將通車營運之臺中綠線等，其中除新北三鶯線為都會區外圍路線，其餘均行經臺北、新北、桃園、臺中都會區之人口稠密核心發展區。

為滿足地區長期發展，捷運系統須符合未來長期營運之使用需求，故捷運系統運能要求以目標年 140 年尖峰小時單方向最大站間運量預測值為依據，而捷運藍線系統運能 10,030 人次/小時/單向，此一運能區間落於中運量系統之服務範圍(運能 5,000~25,000 人次/小時/單向)，故捷運藍線適用中運量系統。

我國第一條中運量系統臺北文湖線採用較窄車廂(寬 2.54m、2.56m)，且當時考量尖離峰之車廂彈性編組，車廂間無連通道設計，尖峰時段較顯擁擠。近年中運量系統多選用 2.65m 以上車廂寬度(如新北環狀線、新北三鶯線採 2.65m)，臺中綠線則選用寬度 2.98m 車廂。捷運車廂均可配合路線、車站條件量身訂做，未來採購可以考量旅客需求選擇，以提

高舒適度，改善尖峰搭乘品質。此外，目前藍線尖峰班距採 3 分鐘規劃，而全自動無人駕駛中運量捷運系統之最小營運班距約可達 1.5 分鐘，未來臺中藍線營運期間若有需求，或運量高於現階段所預測，可透過加密班距擴大服務運能。

## 七、捷運藍線經費說明

目前綜合規劃(期中階段)初估經費約 1,285.6 億元，高於可行性研究 981.5 億元，主要原因說明如下：

- (1) 綜合規劃作業精度較高，盤點路線高架段高度、跨徑及地下段開挖深度，據以編列經費；並評估各路線段、車站段可能用地範圍及預估取得費用(如市價徵收)，整體分析較可行性研究精細。
  - (2) 因應路線與車站方案之調整，主要包括沙鹿段 B1 站與前後路段之地下改高架、B5~B7 東海地區大肚山以東段由高架改地下段、B12~B14 民權路改採臺灣大道段。三處調整方案均主要著眼於平縱面線形之改善及避免穿越地下民宅，並因應調整車站位置；其中 B5~B7 東海地區改採地下型式增加費用，則是考量市區出土段交通衝擊及大肚山長陡坡營運安全。
  - (3) 綜合規劃參考近年設計施工之中運量捷運經費編列(包括桃園捷運綠線、臺北萬大中和樹林線、新北三鶯線等)。經整理其他中運量捷運系統單位造價，參考不同路線高架段/地下段比例，且直接工程成本均換算為 108 年幣值時，綜合規劃所估算之經費較為合理，整體估算的工程造價較趨近未來發包之價格，可降低未來之招標風險，有利於捷運藍線順利推動興建。
- 捷運藍線於綜合規劃(期末階段)尚會進一步檢視經費，

評估有無調整空間。而針對後續提報中央審議關切的建設經費與財務自償率，目前已重新盤點運量預測(票箱收入)、沿線車站出入口可開發土地及周邊土地開發可挹注效益，評估合理之自償性財源提升空間；同時蒐集近年中運量捷運案例，確保經費組成合理性，並在綜合規劃報告內加強建設成本、財務效益、計畫自償率等相關論述，爭取中央認同與支持。

### 參、後續推動事項及結語

綜合規劃報告書完成後應經本府推動小組審核同意，並陳報交通部層轉行政院核定，於核轉行政院前應確認本府完成變更都市計畫案(至少送請臺中市都市計畫委員會審議)、擬定環境影響說明書或評估報告書(經行政院環境保護署審議通過)、提出運量培養措施及地方財源籌措計畫等。

配合綜合規劃報告、都市計畫變更及環境影響評估審議進度，本府將會評估提前辦理基本設計、用地取得作業，於後續各階段也將滾動式檢討加速完工之可行性，以期捷運能早日通車提供本市民眾便捷、安全、可靠、舒適之軌道運輸服務，未來捷運藍線完工後，不僅串聯海線雙港副都心，更與綠線串聯成十字軸網，搭配與鐵路、公車等整合，提升整體公共運輸服務量，促使臺中城鄉均衡發展，提供市民更豐富的生活圈與完善的軌道運輸服務，打造富強城市。