

臺中市議會第3屆第4次定期會

公車免費政策實施成效及未來機制
調整規劃(包含路線檢討調整及服務
品質提升)暨臺中市交通轉運中心暨
臺中捷運綠線通車營運計畫及臺中
市各項軌道建設進度專案報告(含捷
運藍線、綠線延伸、機場捷運、大
平霧線、山海環線及舊山線復駛等)



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9月

目錄

壹、現況說明	3
貳、公車優惠政策實施成效及未來機制調整規劃	5
一、公車優惠政策實施成效	5
二、未來機制調整規劃	6
三、公車路線檢討及調整	7
四、公車服務品質提升	9
(一) 鼓勵優良駕駛員	9
(二) 客運業者缺失查核	10
(三) 召開公車服務品質精進會議	10
(四) 車輛安全設備檢核及上下車標準流程	11
(五) 公車營運及服務評鑑	12
(六) 提升無障礙公車服務品質	12
(七) 公車班次自動稽核	13
(八) 電動公車發展	14
(九) 改善候車環境	15
參、臺中市交通轉運中心	18
一、臺中轉運中心	18
二、烏日轉運中心	20
三、水湳轉運中心	21
四、豐原轉運中心	22
肆、臺中捷運綠線通車營運計畫及臺中市各項軌道建設進度	24
一、臺中捷運綠線通車營運計畫	24
(一) 計畫說明	24
(二) 目前辦理情形	25
二、臺中市各項軌道建設進度	27
(一) 捷運藍線	27
(二) 捷運綠線延伸線	27

(三) 機場捷運(橘線).....	29
(四) 大平霧捷運.....	30
(五) 大臺中山海環線.....	31
(六) 舊山線復駛.....	32
伍、結論.....	34

壹、現況說明

本市市區公車多年來肩負服務民眾通勤通學的重要任務，為推廣大眾運輸及為捷運系統培養潛在使用族群，本市自 100 年起陸續實施 8 公里免費、10 公里免費等乘車優惠措施，且為照顧長距離使用者、縮短城鄉距離，更於本(109)年 1 月 25 日推出雙十公車政策，透過減輕民眾乘車負擔及實施各項公車服務品質提升措施，持續培養民眾的大眾運輸使用習慣。

公車優惠政策實施迄今，市區公車路線已從縣市合併前的 54 條大幅增加至 237 條，每日有超過 9,000 班次服務民眾，本市市區公車年運量也從 100 年的 0.55 億人次大幅成長至超過 1.3 億人次。

隨著公車運量增加，本局持續督促客運業者提升公車服務品質，藉由每年度辦理公車營運及服務評鑑，敦促客運業者自我提升服務品質，且因應無障礙乘車需求，鼓勵客運業者購置低地板公車，並持續強化候車環境，營造友善便利的乘車環境。

在大眾運輸路網部分，本局除透過既有公車路線調整及路線新闢來滿足民眾乘車需求，亦已投入轉運中心及捷運系統的規劃建置，目前本市已規劃多處重要的交通樞紐例如水湳、烏日、臺中及豐原等地設置轉運中心，以及區域轉運站，如朝馬、大甲、沙鹿、霧峰、臺中國際機場等。透過這些重要轉運節點串連軌道運輸(臺鐵、高鐵、捷運)、國道客運及市區公車等大眾運輸系統，使各運輸系統發揮最大效率，進一步提高民眾乘車便利性。

另外，本市軌道運輸除了既有的臺、高鐵服務外，捷運系統的規劃建置亦在如火如荼地進行中；其中，捷運綠線已完成初勘作業，於今年 8 月 24 日正式報請交通部履勘，可望於年底全線通車，其他軌道建設(如：捷運藍線、綠線延伸、機場捷運(橘線)、大平霧捷運、大臺中山海環線等)亦踏實地進行相關規劃或建置作業。

未來本局將持續規劃串連本市各項大眾運輸系統，包括：軌

道(捷運、臺鐵、高鐵)、公車、小黃公車、公共自行車等，打造更便利、友善、舒適的使用環境，以擴大整體大眾運輸使用族群，期早日實現交通任意門(i-door)之願景。

貳、公車優惠政策實施成效及未來機制調整規劃

一、公車優惠政策實施成效

本市自縣市合併升格以來，為鼓勵民眾搭乘大眾運輸及為捷運系統培養潛在使用族群，提供乘車民眾相關票價優惠措施，期望可透過大眾運輸使用習慣的養成，降低私人運具使用率，以達節能減碳之綠色運輸目的。

本市自 100 年 6 月 1 日起搭配中央多卡通政策，使用電子票證搭乘本市市區公車可享 8 公里免費乘車優惠，且民眾刷卡負擔上限全票 60 元、半票 30 元，照顧長程旅次的乘車需要；當時因應縣市合併，本市亦接管百餘條公路客運路線移撥為市區公車，在公車路網擴大及 8 公里免費政策的鼓勵下，市區公車年運量大幅躍升，並在 102 年首度突破 1 億人次(如圖 1)。

104 年 7 月 8 日起本市進一步提供刷卡民眾 10 公里免費措施，並維持原先民眾刷卡自付全票 60 元、半票 30 元上限措施，讓山、海、屯區的民眾、通勤族、觀光旅客搭乘公車時可以走得更遠、更省錢。

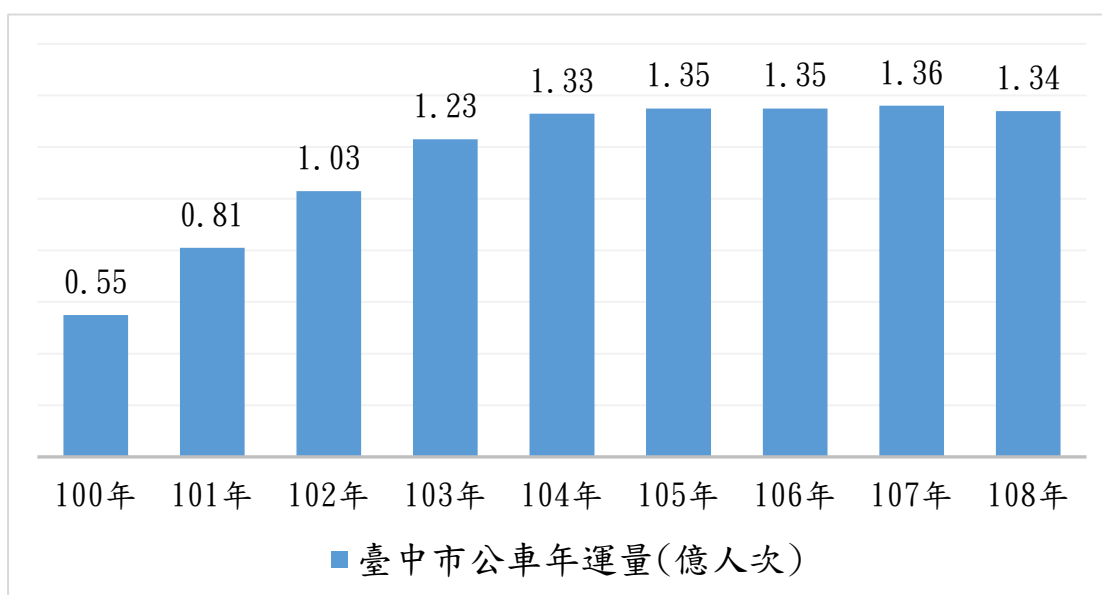


圖 1 臺中市公車年運量

過去政策雖有民眾自付車資上限，然而考量民眾往返市區通勤、通學、就醫，搭乘距離越長、車資負擔越高，這些長距離使用者若因便利性、經濟因素等考量，改用私人運具，將增加移動污染源；基於鼓勵民眾使用大眾運輸，並照顧長距離的使用者、減輕民眾通勤通學的經濟負擔、縮短城鄉距離等考量，本市自今年1月25日(大年初一)起實施雙十公車政策，民眾刷卡搭公車不只10公里內免費，超過10公里的車資，已由原本最多收取60元降為10元，達到落實公平正義、補助經濟弱勢、節能減碳、改善空汙等四大效益。

經持續觀察市區公車載客狀況變化，今年上半年受到新冠肺炎疫情影響，市區公車整體運量約較去(108)年同期下滑約2成，經本局配合中央政策實施公車防疫措施，以及疫情逐步趨緩等正面影響，今年7月市區公車平均日運量已逐步恢復至超過30萬人次；另經統計，實施雙十公車政策後，享受超過10公里車資上限10元優惠的民眾累計約為48萬人次(約占總運量5.4%)，且相較於去年同期，部分長程路線(如：前往東勢、谷關、大雪山及梨山等地區的153、252、266、276、850及865路公車)搭乘超過10公里上限10元的旅次量較去年同期增加。

二、未來機制調整規劃

本市自100年6月開始實施公車優惠政策迄今，運量已從當年的0.55億人次成長為超過1.3億人次，近年來本局持續傾聽民意，也因應捷運綠線通車在即，考量整體大眾運輸發展均衡，本局刻正滾動式檢討公車優惠政策，研議調整可享本市乘車優惠的對象，並將學生族群乘車權益納入考量，希望讓市府經費更有效運用。

本市市民乘車優惠政策規劃於明年上線，以「乘車優

惠、市民優先」為原則，6 歲以上臺中市民、非設籍本市但於本市就學之學生及新住民(配偶須為本市市民)可持既有電子票證(悠遊卡、一卡通及愛金卡)至指定的申請地點辦理優惠綁定作業，綁卡後即可續享雙十公車優惠，而敬老愛心卡則免經綁定即可享有雙十公車優惠；非市民依實際搭乘里程計費，分別為全、半票收費，另為鼓勵非市民使用電子票證及鼓勵轉乘，非市民持電子票證搭乘本市公車享有優惠。

透過「乘車優惠、市民優先」政策，期可讓市府資源更有效運用，另配合捷運票價或套票行銷，完善大眾運輸均衡發展。

三、公車路線檢討及調整

目前本市市區公車路線已從縣市合併前的 54 條大幅增加至 237 條，每日有超過 9,000 班以上的班次服務民眾通勤、通學等乘車需求，為完善本市公車路網，滿足民眾行的需求，本局持續盤點偏鄉地區、都會土地重劃區及配合鐵路高架化、捷運綠線等重要交通轉運場站，進行路線檢討及規劃。針對道路路幅條件造成公車無法服務之地區，也規劃小黃公車行駛提供服務，經統計目前共有 8 條小黃公車服務豐原、東勢、石岡、新社、太平、大里、霧峰及烏日等地區民眾。

近年針對山、海、屯等地區公共運輸服務，本局除透過既有公車路線調整滿足運輸需求外，也新闢公車路線投入運輸服務，如山線地區新闢 812、920、921 路公車服務豐原、后里、神岡及潭子等地區民眾，以及和平地區新闢 865、866(含區間車)及調整既有 266 路繞駛松鶴、裡冷、十文溪部落、866 路繞駛環山部落及延駛天池等；海線地區新闢行駛臺灣大道專用道之 309、310 路公車便利民眾前往

高美濕地、梧棲觀光漁港及臺中港旅客服務中心等海線觀光景點、新闢 661、662、813 及 839 路服務大甲、大安及外埔地區基本民行，也協調既有 306 路公車部分班次繞駛清水區民和路、仁愛路等地區、688 路公車延駛臺中港旅客服務中心等，擴大運輸服務；屯區部分則新闢 242、243、248 及 249 等公車路線提供烏日、太平、大里、霧峰等地區民眾往返周邊鄰近轄區。

新興重劃區部分，本局也在今年 8 月新闢 525 路公車路線行駛經貿路串連水湳經貿園區，便利民眾前往中央公園、中國醫藥大學水湳校區及興建中的中臺灣電影中心等。另外針對北屯廂子重劃區、西屯國安一路沿線大型社區之通勤、通學等運輸需求，也協調 20 路公車增加班次服務並於上午尖峰時段增開區間車，便利民眾前往太原車站，以及協調 161 路增闢繞駛玉門西屯路口的 161 副線。未來將持續追蹤如臺中港特定區重劃開發進度，盤點周邊路線，規劃合適的大眾運輸服務。

另針對精密機械科技創新園區、中部科學園區及后里園區交通需求，本局規劃串連精密機械科技創新園區與捷運文心森林公園站的 83 路；為串聯中部科學園區管理局至西屯地區，將 77、79 路公車延伸至中科管理局；對於中部科學園區后里園區也規劃 226、812 路分別往返后里車站、豐原地區，完善園區交通路網。

另外本市鐵路高架化 10 座車站，本局也新闢 242、243、701、812、920、921 及 922 等公車路線強化接駁，現況車站周邊總計已有超過 135 條公車路線行經。針對即將通車的捷運綠線 18 個車站，本局也進行捷運沿線周邊公車路線分佈狀況的盤點作業，並針對運輸缺口地區新闢 83、248、525、701 及 922 等 5 條公車路線往返鄰近捷運車站、微調既有路線及檢討 53 及 800 路公車等高度重疊或平行路線，

透過公車路線的調整，有效整合公共運輸系統，也避免捷運及公車運能重疊，造成資源的浪費，除此之外亦可強化捷運聯外轉乘，便利民眾使用大眾運輸通勤就學、減少私人運具的使用，提升大眾運輸使用率，調整後捷運綠線車站聯外公車路線總數已超過 90 條路線。

本市實施雙十公車政策，並持續進行公車路網檢討，未來本局也持續盤點各區運需求及資源並適時檢討公車路網，也透過小黃公車等新興大眾運輸服務模式，規劃合適的大眾運輸服務，落實偏鄉交通正義，打造便捷、友善、樂齡的現代化城市。

四、公車服務品質提升

本市透過乘車優惠措施與路網建置，降低民眾乘車經濟負擔、提高乘車便利性，且在鼓勵客運業者良性競爭的前提下，引進新的客運業者投入本市公車營運，目前已有 18 家客運業者共同經營本市 237 條市區公車路線，為鞏固既有搭乘族群且進一步吸引私人運具使用者搭乘公車，服務品質的提升實為本局持續精進的目標。

然而針對近期本市公車傳出負面新聞一事，本局除在既有的服務品質提升措施上持續努力，也透過其他賞罰並濟的方式，鼓勵有熱忱的駕駛員及客運業者持續提供良好服務，對於表現欠佳的客運業者則予以適當處分，警惕客運業者改善及落實自我管理。

(一)鼓勵優良駕駛員

駕駛員為民眾乘車時所接觸的第一線人員，他們的服務狀況也左右著民眾對公車服務品質的第一印象；本局於 108 年恢復舉辦「金運獎」，希望表揚服務品質及行車安全優良的公車駕駛員，慰勞他們平時的辛勞。

今年的金運獎以「運轉無限·耀轉台中」為主題，除

了請客運業者就日常服務品質推舉優良駕駛外，更首次增加近期執勤無相關違規紀錄的門檻，表揚 26 位兼顧服務品質及行車安全的優良駕駛。

期望透過「金運獎」的舉辦，讓本市公車駕駛員能以獲獎人員為榜樣，一同提升服務品質及行車安全，讓市民感受到本市交通幸福。



圖 2 2020 金運獎

(二)客運業者缺失查核

目前本局針對業者平時服務情形亦有不定期派員進行定點或隨車稽查，並持續開放各類陳情管道，受理民眾的寶貴建議，倘有經查證屬實的服務品質缺失情事，均將依規處分，另針對部分不適任之市區公車駕駛員，本局亦將配合中央政策要求客運業者停止派任該名駕駛員，以維護民眾乘車權益。

(三)召開公車服務品質精進會議

本局於 8 月 19 日召集各市區公車業者高層主管一同

研商，會中針對行車安全、教育訓練等民眾最有感的議題熱烈討論。更提出「政府投入資源」+「業者提升服務品質」=「民眾肯定」的願景，期許各業者主管以「在臺中大眾運輸服務期間，整體形象是被我們帶起來的」為使命，持續加強服務品質及車輛保養，同業的優良措施可以參考，缺失亦可自省，打造完善的大眾運輸服務。



圖 3 公車服務品質精進會議

(四)車輛安全設備檢核及上下車標準流程

市區公車首重安全要素，本局要求客運業者確實落實出車前酒測作業，並派員於營運及待班期間不定時抽查，硬體設備方面，本局亦要求客運業者確實落實出車前之車輛設備檢查，並定期回報車輛安全設備檢核表予本局備查。

查本市公車具車門防夾裝置比例已近 70%，高於雙北市裝設防夾裝置之比例，本局亦已持續要求未加裝防夾裝置之車輛於明年中前完成改善，以提升民眾乘車安全，並研議將防夾裝置納入評鑑項目之可行性，惟針對部分無法加裝防夾裝置之車型，本局已研擬本市市區公車上下乘客標準作業程序，要求各客運業者將該作業程序納入駕駛員

教育訓練，並督促駕駛員落實執行，以維護乘客搭乘大眾運輸之環境。

(五)公車營運及服務評鑑

本局針對客運業者平時服務情形，倘有服務品質缺失之情形，經查證屬實，均依規處分，並要求加強所屬駕駛員教育訓練，督促客運業者提升服務品質。

為提升本市市區公車服務品質，本局依「大眾運輸營運與服務評鑑辦法」規定定期辦理「汽車客運業營運及服務評鑑」，針對「場站設施與服務」、「運輸工具設備與安全」、「旅客服務品質與駕駛員管理」、「無障礙之場站設施」、「服務、運輸工具設備與安全、公司經營與管理」等五大項目，透過不同面向檢視本市市區公車服務構面。

本局為使評鑑結果貼近民眾搭乘之實際感受，部分指標由「秘密客」以匿名、隨機方式進行調查，另為提升公車無障礙環境，本局已於去年首度邀請身心障礙團體共同擔任「秘密客」實地搭乘公車稽查服務，並將持續邀集身心障礙團體擔任「秘密客」成員稽查本市無障礙乘車服務。

評鑑結果除可作為督促客運業者改善營運績效及提升運輸服務水準外，亦應用於後續獎懲、路線續營許可、經營審議開放路權與營運虧損補貼之依據，本局刻正參酌六都評鑑結果公開情形，研議公布評鑑結果方案，以昭公信力。

(六)提升無障礙公車服務品質

本局為便利老、弱、婦、孺及身心障礙人士等使用者的搭乘，每年皆積極爭取中央購車補助並鼓勵各客運業者以購置低地板公車或通用無障礙大客車等無障礙車種為優先考量，截至 109 年 9 月本市已有 1,206 輛低地板公車及 15 輛通用無障礙大客車，佔整體市區公車車輛數

76.12%，惟因近年新闢路線業者多先以普通大客車投入，造成無障礙公車車輛數增加，但整體比例卻降低之現象，本局持續爭取交通部公路公共運輸計畫補助經費，輔導各業者將車輛汰換為無障礙車輛，未來將持續推動無障礙公車服務，以營造更加友善之乘車環境。

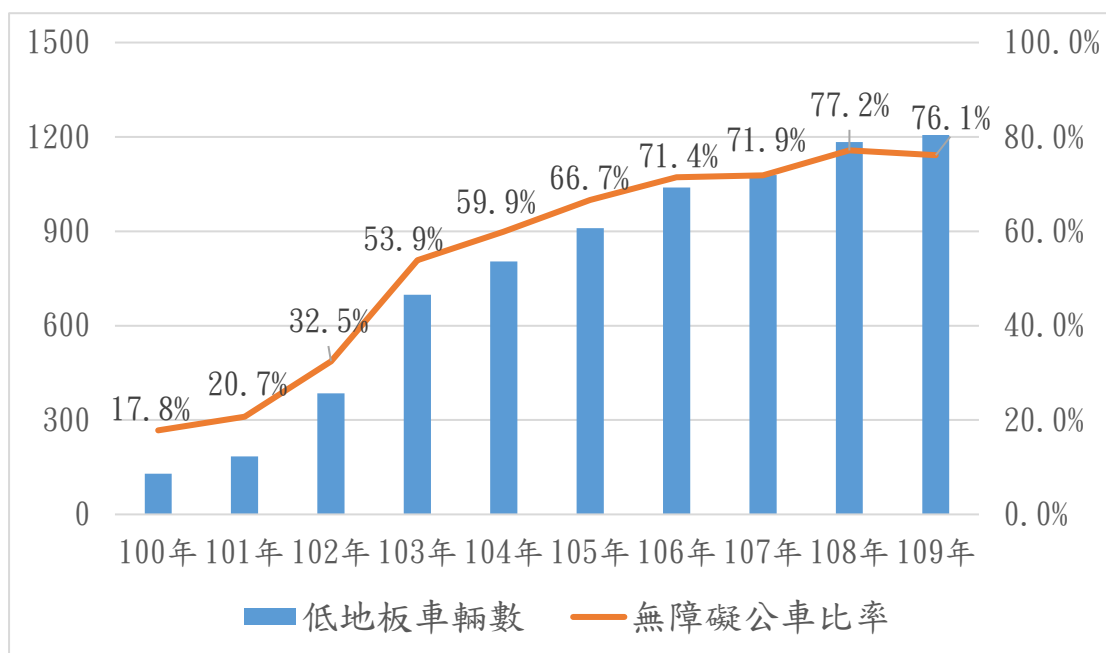


圖 4 無障礙公車比率

為營造友善乘車環境外，本局亦邀集身心障礙團體及本市市區公車業者共同訂定「臺中市低地板公車駕駛員服務乘坐輪椅之身心障礙者上下車標準作業原則」及「臺中市公車駕駛員服務視障者上下車標準作業程序」，透過前開服務標準原則規範市區公車駕駛之服務行為，督促客運業者確實落實執行無障礙服務。

(七)公車班次自動稽核

本局為改善公車異常發車的刻板印象，將 108 年訂為公車基礎環境改善年，並多次邀集客運業者召開會議討論稽核機制及滾動式檢討運能，自去年 10 月 1 日起實施全國首創自動稽核機制，透過公車動態進行班班查核，落實各條路線營運計畫書的審議內容，並加強督促客運業者改

善班次異常情形，扭轉公車脫班誤點的負面印象，實施至今公車發車異常比例由實施自動稽核前總異常比率約10%降至今目前低於2%。

(八) 電動公車發展

本局積極推動電動公車，目前本市已有193輛電動公車，位居全國第一，並有8家客運業者採用電動公車營運，分布於26條公車路線，另為讓市民朋友能更加容易辨別，本局已規劃將所有電動公車車頭及車尾統一以白色底搭配綠色閃電標誌，提高民眾辨識度，讓民眾響應綠色交通更有感。

本局後續也將積極配合中央推動「2030 市區公車電動化執行計畫」，鼓勵客運業者參加交通部各項電動大客車補助計畫，並檢討電動公車發展策略，將市區所轄客運業者電動大客車之充電場站、營運路線作整體規劃，逐步營造本市低碳大眾運輸環境，目標在111年將本市電動公車數量推升至290輛，有效降低市區公車之廢氣排放污染。



圖5 臺中市電動公車

(九)改善候車環境

1. 公車候車亭

本市行政區於縣市合併後為擴大為 29 個行政區，市區公車路線亦因此大幅增加，考量民眾乘車權益及對候車設施需求殷切，本局積極於適當地點新建候車設施，以提升候車環境品質，進而增加民眾使用本市公車的意願，截至 109 年 8 月本市已有 733 座候車亭。

本局將持續辦理候車亭新建工程，並依據不同地區特性設計不同型式之候車亭，且設置地點將以人行道為優先，並將學校、機關、車站、觀光地點等乘車需求點均優先納入考量，未來目標將於各行政區積極設置候車亭，加強原縣區候車設施之改善，並衡量更多元的候車亭型式，如針對海線區域氣候特性或部分路段路外空間不足情況，設計出包覆式等特殊型式候車亭以提升候車環境品質，以利每一行政區之交通類公共建設均能平均發展，達到平衡城鄉差距目的，進一步提升民眾搭乘公車意願。

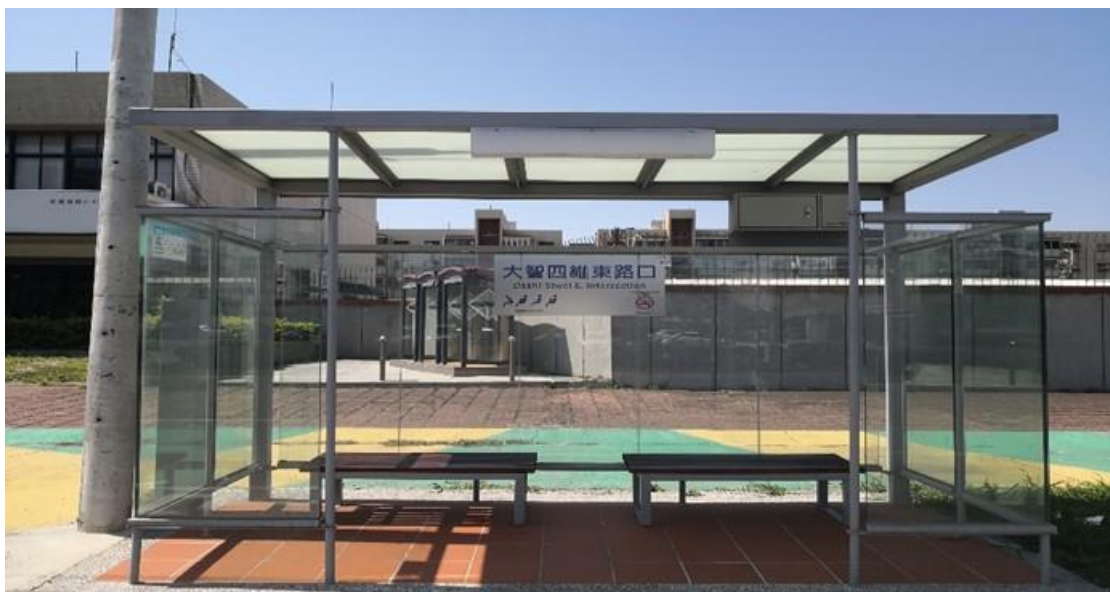


圖 6 包覆式候車亭

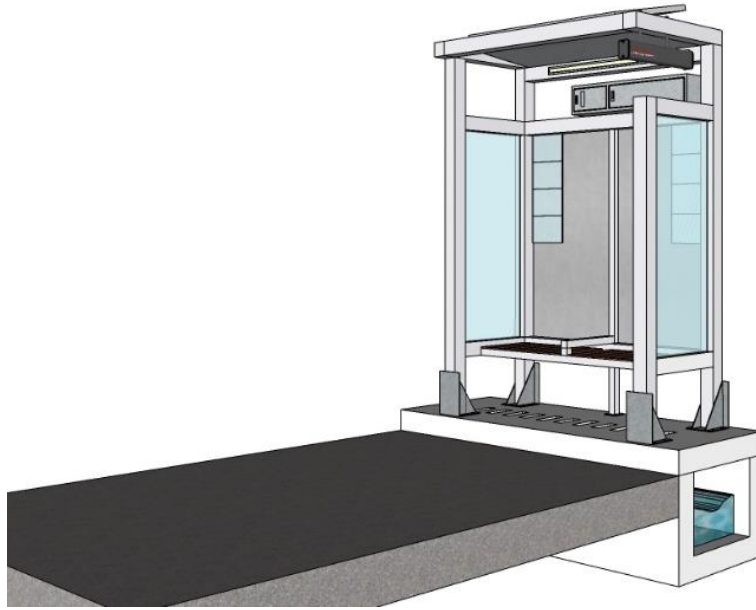


圖 7 海線候車亭示意圖

2. 智慧型站牌

本局為提升公車客運服務品質及改善本市公車招呼站候車環境，積極辦理建置智慧型站牌，截至 109 年 8 月已完成 935 座智慧型站牌，主動提供候車民眾公車動態相關訊息，降低民眾候車的焦慮感，且為提供更優質的大眾運輸服務品質及達到節能減碳目標，109 年度於 11 處候車亭試辦「太陽能電子紙智慧型站牌」（如圖 8），採用最新節能式電子紙科技，降低智慧型站牌耗電量，並透過太陽能發電，提供智慧型站牌所需電力，在無日光狀態下，智慧型站牌可維持設備運作達 2 週以上，更具節能省電效果，且無需等候台電供電，即可主動提供候車民眾公車動態相關訊息。



圖 8 太陽能電子紙智慧型站牌

參、臺中市交通轉運中心

目前本市已規劃多處重要的交通樞紐例如水湳、烏日、臺中及豐原等地設置轉運中心，其中水湳轉運中心鄰近大雅交流道，為國道客運、市區公車及機場捷運之轉運節點，為臺中門戶轉運中心；烏日轉運中心位於高鐵站區具備三鐵共站交通利基，為全國南來北往重要轉運樞紐；臺中轉運中心於鐵路高架化後啟用，整合火車站前市區公車方便民眾轉乘台鐵及國道客運，為都心複合式轉運中心；豐原轉運中心緊鄰台鐵豐原站，為立體停車場、商場及轉運中心，為臺中山城轉運門戶。

整合公共運具 形塑轉運中心樞紐



圖 9 臺中市轉運中心規劃

一、臺中轉運中心

臺中轉運中心自 108 年 11 月 30 日起先有 15 條市區公車路線進駐，另為因應大智路打通，已再調整 2 條路線進駐臺中轉運中心 D 月台，各路線依不同行車方向分流停靠於 4 席長廊式月台，有助民眾搭乘時識別。同時，為活化臺中轉運中心行人步行動線，一併調整計程車排班區、汽車臨停接送區位置，以及於新民街側設置行人步行通道供搭乘國道客運的民眾通行使用，大幅縮短民眾步行時間。

此外，目前已於臺中轉運中心旁打通後大智北路兩側規劃避車彎設置公車招呼站，且另調整 6 條路線停靠該站位，搭配現有於轉運中心內之服務路線，將使臺中轉運中心整體公車服務路網將更為完善，民眾轉乘市區公車、國道客運及臺鐵班車也將更為便利，更能提升民眾使用大眾運輸之意願。



圖 10 臺中轉運中心與周邊道路平面圖



圖 11 臺中車站（大智北路）公車招呼站



圖 12 臺中轉運中心

二、烏日轉運中心

烏日轉運中心位於高鐵站區，具備三鐵共站交通利基，為全國南來北往重要轉運樞紐。本府為因應烏日轉運中心轉型，及未來捷運綠線臺中高鐵站啟用後，臺鐵新烏日站站體大樓將成為主要對外出入口，因此規劃於臺鐵新烏日站旁（高鐵東一路側）設置長廊式候車亭（如圖 13）作為烏日客運南站並調整，目前已成功爭取交通部公路總局同意補助建置工程費用，並展開招標作業，未來設置完成後將能大幅提升乘客候車舒適度。此外，持續與交通部鐵道局研商將烏日轉運中心納入臺中高鐵站區整體規劃中，整合三鐵與國道、市區客運「共站」規劃，打造西半部最重要的轉運節點，落實運輸效率提升，實現交通任意門。



圖 13 烏日南站長廊式候車亭

三、水湳轉運中心

水湳轉運中心位於水湳經貿園區東北隅，將整合國道客運、市區公車、iBike 等公共運輸，並與機場捷運共構轉乘，成為大臺中交通轉運核心。規劃設置國道客運月台 20 席、市區公車月台 12 席，地下停車場設置汽車 633 席、機車 1,603 席及自行車 602 席，並配置司機膠囊休息室及行控中心，提供貼心且便利的優質服務。

水湳轉運中心為水湳經貿園區的重要交通門戶，除規劃與機場捷運車站共站轉乘及連通，並將提供低碳接駁車前往園區各主要場館。設計理念強調綠化、節能減碳，期望塑造綠色、便利的交通環境，實現水湳經貿園區創新、低碳、智慧的城市願景。

目前正進行細部設計中，預估總經費約 25 億 2,910 萬元（含工程、監造及專案管理），目前編列 110 年預算 4,501 萬 2 千元，將持續爭取市府預算編列及中央補助經費，預計 110 年開工、113 年完工啟用。



圖 14 水湳轉運中心示意圖

四、 豐原轉運中心

為改善豐原火車站周遭交通秩序及提高民眾搭乘大眾運輸之意願，於豐原區火車站東站「停六」基地規劃興建地上五層地下二層之立體停車場及轉運中心，豐原轉運中心在臺中四大轉運中心體系中，與烏日、水湳一起被定位為大型轉運場站，豐原轉運中心新建工程已於 108 年 10 月開工，自開工以來工程進度穩定超前已完成地下室結構體至一樓梁版結構體施作，截至 8 月 31 日預定工程進度 16.14%，實際進度 17.75%，已超前 1.61%，目前進行一樓夾層柱牆模板組立等作業。

為增加豐原車站及豐原轉運站之間串聯，將在豐原轉運中心前東仁街以流動之意象於一樓增設架空走廊之聯繫通道，並於二樓陽台創造波狀之屋頂由商場處延伸至豐原火車站，讓民眾穿過豐原轉運中心或豐原車站能有遮陰遮雨之廊道，豐原轉運中心工程預計 110 年底完工。

為求工程如期如質順利推動，將持續督管各相關單位加強工地安全管理與安全監測，落實施工品質及職業安全衛生作業，並做好防疫措施，保障勞工健康安全，且持續積極推動停車場基礎建設及研擬因應對策，以利交通建設順利推展。



圖 15 豐原轉運中心示意圖

肆、臺中捷運綠線通車營運計畫及臺中市各項軌道建設進度

本局依據未來都市發展趨勢以及運輸需求特性進行臺中市捷運路網規劃，以掌握運輸設施與都市活動之互動關係，確保捷運路網發揮運輸功能，紓解道路交通壅塞。此外，考量近年來大平霧地區人口、產業快速成長，本局已針對屯區捷運進行規劃，分析屯區主要運輸廊帶，規劃機場捷運及大平霧捷運提供服務，希冀帶動屯區及市區觀光及經濟的發展，並促進屯區交通便利性，有效帶動大臺中地區整體均衡發展。

臺中短、中期軌道路網如圖 16 所示，分別為捷運綠線(含延伸線)、捷運藍線(含延伸線)、機場捷運及大平霧捷運。各路線辦理情形說明如下。

臺中短中期軌道路網



圖 16 臺中短、中期軌道路網示意圖

一、臺中捷運綠線通車營運計畫

(一) 計畫說明

捷運綠線由北屯總站至高鐵臺中站，全長約 16.71 公

里，其中高架段約 15.94 公里，地面段約 0.77 公里。設有 18 個捷運車站、2 個捷運主變電站、6 站 7 棟聯合開發大樓，1 個五級維修廠、1 個備援行控中心，捷運綠線路線圖 17 如下所示。



圖 17 臺中捷運綠線路線圖

（二）目前辦理情形

本計畫經考量系統營運特性、系統服務指標、運量需求及系統運能等要素後，規劃每日營運時間為 06:00—24:00，共 18 小時；一般時段（06:00—23:00）服務班距不分平常日與假日，均為 5—8 分鐘，深夜時段（23:00—24:00）平均班距為 15—20 分鐘，並配合旅客轉乘臺鐵、高鐵或特殊活動疏運，得視狀況調整發車時間或營運時間。

列車行駛時間乃依據時刻表使用之列車速度運轉曲線類型而定，上、下行單趟最短運行時間各約 32 分鐘（包含

所有站間基準運轉時間及中間站停站時間)，兩端點站靠站時間最長約 2 分鐘，折返時間各約 1.5 分鐘。列車行駛週期為上述時間之加總，約為 75 至 80 分鐘。

票價部分依臺中市政府市政會議於 109 年 3 月 31 日通過運價之方案為「起程票價 5 公里(含)內為 20 元，後續票價級距為每 2 公里增加 5 元」，並於 109 年 7 月 24 日臺中捷運綠線票價公告實施票。

捷運綠線未來將積極配合辦理捷運車站周邊設施及接駁運具整合，讓公車、iBike 與捷運串起的交通任意門，做好大眾運輸最先與最後一哩路的接駁，整體提升臺中大眾運輸搭乘率；此外，為吸引民眾搭乘捷運及培養捷運基本客群，將推出各項客製化及資訊科技服務，藉由多元票種及現代化科技，使民眾使用手機即可完成捷運搭乘之需求。

為確保各項作業達通車條件，市府已於 8 月 7 日完成捷運初勘，並分為營運、機電、土建組進行審查，其中委員於初勘時針對行車設施、進出站及轉乘動線、車站內外營運服務設施及設備、實體結構、無障礙設施及設備、站通號房、機電機房等捷運安全性進行檢視，並下達複合式情境模擬演練，從列車站間起火到旅客按壓緊急按鈕及啟動對講機，並由車站進行旅客疏散，同時間市府也配合出動消防車、警車及對外公車接駁，所有項目皆一次完成，獲委員一致肯定，相關履勘前改善事項也於 10 日內完成並於 8 月 24 日提報交通部進行履勘作業。

正式通車營運後規劃短、中、長期經營目標，短期策略為積極以安全、可靠、舒適、便捷打造臺中捷運品牌形象，並導入多媒體合作，藉此創造多元營收；中期策略為優化車站相關設施拓展觀光客源，藉由優化轉乘環境帶動周邊特色商區人潮，並透過車站周邊土地開發效益，提升業外收入；長期策略將與捷運綠線與藍線形成十字路網後，

擴大規模經濟效益，成為重要交通運輸樞紐運具，綜效提升旅客運量，以達永續經營目標。

二、臺中市各項軌道建設進度

(一)捷運藍線

1. 計畫說明及規劃

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。

2. 目前辦理情形

本局於 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已於 8 月 28 日公開上網，其意見已納入捷運計畫參考，另因現階段所規劃捷運經費較可行性研究高，目前正從整體都市發展進行通盤性檢討規劃方案，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。

(二)捷運綠線延伸線

1. 計畫說明及規劃

捷運綠線延伸線規劃由捷運綠線兩端分別向大坑及彰化延伸。其中「大坑延伸段」規劃自捷運舊社站延

伸至大坑經補庫地區，路線長 2.49 公里並增設 2 座車站(圖 18)；「彰化延伸段」由捷運高鐵臺中站再往彰化鐵路高架化新設的金馬站延伸，路線長 6.59 公里並增設 5 座車站(圖 19)。



圖 18 捷運綠線延伸大坑路線示意圖



圖 19 捷運綠線延伸彰化路線示意圖

2. 目前辦理情形

交通部於 109 年 7 月 1 日召開捷運委員會審查本計畫，決議於市府檢討修正報告內容後，經交通部檢視修改情形後，再轉陳行政院審議。目前修正報告市府已於 109 年 8 月 31 日提報交通部轉陳行政院，目標爭取今年底前獲行政院核定。

(三) 機場捷運(橘線)

1. 計畫說明及規劃

機場捷運(橘線)規劃自臺中國際機場起，行經大雅市區、水湳經貿園區、中國附醫、一中商圈、臺鐵臺中站、中興大學、臺中軟體園區，終點設於省議會附近，路線全長 29.2 公里，預計設置 26 座車站。

2. 目前辦理情形

市府已於 109 年 6 月 9、10 及 11 日於捷運路線行經之大雅區、大里區及北區區公所舉辦機場捷運(橘線)可行性研究說明會，了解地方需求並廣納建議，相關意見已納入計畫評估參酌，預計今年底前完成報告修正，並取得議會同意後提送交通部審查，爭取中央早日核定計畫。

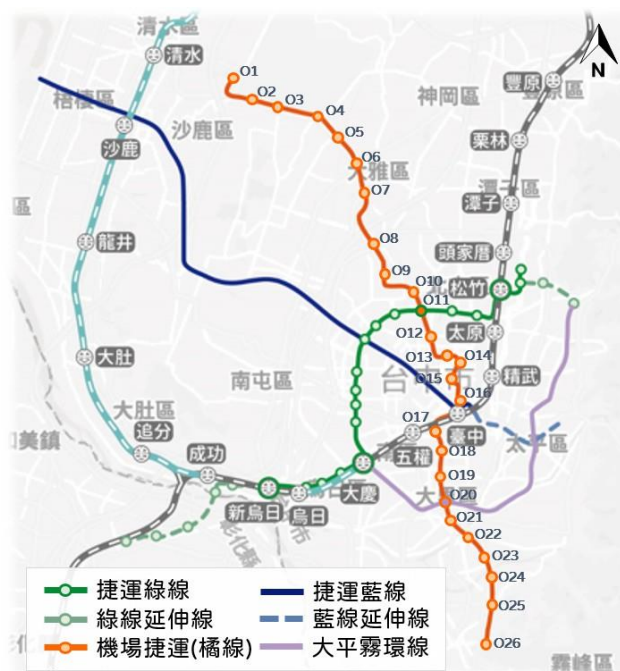


圖 20 機場捷運(橘線)路線示意圖

(四) 大平霧捷運

1. 計畫說明及規劃

目前規劃分階段循序推動大平霧捷運(如圖 13)，第一階段為與藍線串接(捷運藍線延伸太平)、第二階段為與綠線串接(大平霧環線)。與藍線串聯可帶動大平霧捷運整體運量，且目前藍線主線正在進行綜合規劃作業，若加緊趕辦將可與藍線主線同時完工，滿足屯區民眾往返核心市區之交通需求。第一階段路線(捷運藍線延伸太平)預計採地下化型式，路線方案自捷運藍線 B15 站起，往東延伸行經太平人口聚集地區。第二階段路線(大平霧環線)則預計採高架化型式，路線方案規劃自綠線大慶站行經大里、太平再轉至北屯銜接綠線延伸線 G1 站形成環狀路網。



圖 21 大平霧捷運路線示意圖

2. 目前辦理情形

正辦理第一階段路線可行性研究，目前已進行至期末階段，預定於 110 年上半年辦理地方說明會，並於取得議會同意後，依程序儘速提報中央審查。

(五)大臺中山海環線

1. 計畫說明及規劃

為建構臺中環城鐵路網，本府持續推動大臺中山海環線計畫，強化山海線地區之交通連結，打造大臺中環狀鐵路網，並透過建置鐵路高架化，縫合都市土地空間。各分項計畫內容如下(如圖 22)：

- (1) 山線鐵路高架延伸至烏日：路線由大慶車站南側開始高架延伸，並在臺中高鐵站前降回平面，烏日車站規劃為高架車站。計畫路線全長 3.7 公里，預估經費為 71.43 億元。
- (2) 海線鐵路雙軌暨部分高架化：規劃路線自大甲車站、清水車站及沙鹿車站高架雙軌化，於沙鹿車站後至追分車站則規劃平面雙軌化。高架雙軌段全長約 10.9 公里，平面雙軌段全長約 15 公里，預估經費為 344.75 億元。
- (3) 新建甲后線鐵路：路線自大甲站起往東行，路線跨越國道 3 號及高鐵後行經月眉山北側，跨過國道 1 號後沿后科園區北側，往南銜接至后里站，沿途設置 3 處車站，路線全長 14.3 公里，預估經費 297.84 億元。



圖 22 大臺中山海環線路線示意圖

2. 目前辦理情形

本府已依 108 年 10 月 8 日交通部複審會議審查意見完成報告書修正，並於 109 年 5 月 21 日函送交通部審議，將積極爭取中央盡速核定。同時，考量鐵路屬於中央的財產，未來產權及營運皆歸屬中央，將持續積極爭取比照臺中都會區鐵路高架捷運化計畫，由中央負擔全額經費。

(六) 舊山線復駛

1. 計畫說明及規劃

(1) 本府歷程

舊山線全長 15.9 公里，橫跨苗栗與臺中，沿途行經許多世界級的文化觀光亮點。為帶動后里地區整體觀光發展，本府提出「舊山線復駛計畫」，朝多元運具共存方式復駛，包含大安溪鐵橋北側五座橋墩修

復、新建軌道串聯后里車站新設月臺及其他機電設施等相關工程。

(2) 後續由臺鐵局主政

經交通部 108 年 4 月 30 日召開「舊山線復駛可行性暨營運評估」研商會議，決議舊山線復駛計畫之土地資產係屬於中央，後續請依鐵路法方式辦理觀光鐵道，爰本府規劃之舊山線復駛計畫後續移由臺鐵局主政辦理。臺鐵局就工程技術、用地取得、營運模式及分階段復駛進行初步整體規劃，並於 108 年 7 月 19 日及 11 月 18 日邀集苗栗縣政府及本府進行研商。另臺鐵局於 109 年 3 月 9 日拜訪本府表示，後續將由臺鐵局辦理用地取得，本府將配合後續用地相關作業程序，共同推動舊山線沿線觀光發展。

2. 目前辦理情形

臺鐵局於 109 年 3 月 30 日陳報交通部審查，交通部於 109 年 4 月 21 日召開審查會議，臺鐵局刻正依前開審查會議紀錄修正報告書，預計於 109 年 12 月報部審議。

伍、結論

為便利民眾使用大眾運輸通勤就學、減少私人運具的使用，提升大眾運輸使用率，使城市交通運輸更為順暢及便捷，本局持續滾動式檢討乘車優惠政策、公車服務品質、公車及捷運路網規劃，目前市區公車已可服務多元族群，捷運綠線更將於今年度通車營運，本局亦將持續滾動式檢討沿線民眾搭乘起訖與轉乘需求，以利提供民眾便捷運輸服務，建立民眾對大眾運輸之認同感，早日實現交通任意門(i-door)之願景。

本市轉運中心整合客運、市區公車、捷運、計程車及 iBike 等公共運輸工具，形成臺中市重要的轉運節點，提供舒適優質之候車及人行環境，並增加轉乘其他運具便利性，藉由民眾搭乘公共運輸習慣養成，更有助於大眾運輸產業永續經營，希冀帶動大臺中地區整體均衡發展。