

臺中市議會第3屆第5次定期會

臺中市重大交通建設規劃  
與建設進度專案報告



報告人

臺中市政府交通局                      局長 葉昭甫

臺中市政府建設局                      局長 陳大田

中華民國 110 年 4 月 27 日

# 目錄

壹、前言.....	1
貳、交通路網持續拓展 .....	2
一、    國道 1 號銜接台 74 線工程.....	2
二、    國道 4 號臺中環線豐原潭子段工程.....	2
三、    台 74 線增設三處匝道工程.....	3
四、    東豐生活圈快速道路.....	6
五、    市政路延伸工程.....	7
六、    溫寮溪旁(甲后路至經國路)聯絡道路新闢工程.....	8
七、    中科西南向聯外道路開闢工程(中央主辦).....	9
八、    大里區草湖地區聯外道路(含 AI-005 延伸)新闢工程.....	10
九、    大里區南門橋拓寬工程暨聯外道路拓寬工程.....	12
十、    臺中大肚-彰化和美跨河橋梁.....	13
十一、  太平區市民大道第二期、第三期道路開闢工程.....	13
十二、  華南路連接向上路開闢工程.....	14
十三、  清水區濱海橋改建工程.....	15
十四、  國道三號烏日交流道聯絡道延伸至芬園段新闢工程 伸段(溪尾大橋延伸段).....	16
參、交通任意門大步邁進 .....	18
一、    捷運綠線通車進度與成果.....	18
二、    規劃中的捷運路線.....	21
三、    雙十公車成效.....	29
四、    iBike 倍增計畫.....	32
五、    停車場增設(含路邊、路外).....	37
六、    交通轉運中心與節點.....	49

## 壹、前言

臺中市為中部地區之交通運輸重心，市府為強化地區間之連結，近期已陸續完成科南愛琴橋、大智路貫通等工程，並持續推動國道 1 號銜接台 74 線、台 74 線增設匝道、市政路延伸、南門橋拓寬，以及太平區市民大道開闢等建設，使交通路網更為完善，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。

除此之外，目前本市正致力發展捷運路網作為大眾運輸系統的骨幹，除捷運綠線於 110 年 4 月 25 日正式通車外，也已擘劃臺中市未來的捷運路網願景。近期以完成捷運綠線(含延伸)、捷運藍線(含延伸)及機場捷運(橘線)所構成的捷運路網為首要目標，將可連結高鐵臺中站、臺中港跟臺中國際機場的陸海空國際門戶，並強化市區與山海屯區的交通網絡，提供市民完善的運輸服務，打造「捷運臺中、富強城市」。

同時，臺中市將逐步以大眾運輸發展為導向，朝符合在地需求，且具有前瞻性的多元交通服務之推動方向邁進。其中，「市民限定」乘車優惠於 110 年上路，將更有效運用市府資源，促進整體大眾運輸均衡發展；「iBike 倍增計畫」自 109 年 12 月啟動以來，至今已增設 200 處租賃站，未來仍將逐步擴展站點，完善無縫公共運輸路網及服務；「停車場增設(含路邊、路外)」也正如如火如荼進行中，以強化停車轉乘功能，解決周邊停車空間不足的問題；並規劃多處轉運中心及轉運節點，讓國道客運、市區公車與多元運具可相互轉乘，並打造更優質的候車環境。

## 貳、交通路網持續拓展

為打通瓶頸路段、改善地方交通、紓解道路壅塞、建構完善的大臺中路網，市府持續推動道路建設，除已爭取到由中央單位進行國道 1 號銜接台 74 線、國道 4 號豐潭段及台 74 線增設匝道等工程建設，亦陸續推動東勢豐原生活圈快速道路、市政路延伸等諸多相關重要計畫，以完善大臺中交通網絡。

### 一、國道 1 號銜接台 74 線工程

「國道 1 號銜接台 74 線工程」由交通部高速公路局辦理，預計 110 年可完成用地取得作業，高公局也同步辦理公有地部分的工程施作，已於 108 年 11 月 30 日開工，刻正進行環中路西行線路型調整及東行線井式基礎工程，相關工程進度皆符合預定期程，全線預計 112 年 10 月完工。通車後國道 1 號及台 74 線的車輛可在高架道路上，透過系統交流道切換，紓解國道 1 號大雅、臺中及南屯 3 處交流道及其周邊交通壅塞問題，並有效縮短車程時間，提升整體高、快速路網效能。

### 二、國道 4 號臺中環線豐原潭子段工程

「國道 4 號臺中環線豐原潭子段計畫」由交通部高速公路局辦理，路線自國道 4 號豐原端起往南延伸，透過高架化經台 3 線，再以隧道穿過豐原東南側山區，於潭子地區銜接到台 74 線，全長約 10.9 公里。本計畫於豐原端起點設置豐勢交流道連接台 3 線，於潭子新田地區設置潭子交流道及連絡道，東西向連接豐興路(中 89)及福林路(潭子外環道)、北向銜接豐原大道，終點以系統交流道連接台 74 線快速道路。

通車後未來國道 4 號從大山城銜接台 74 線可省約 20 分鐘路程，同時紓解國道 1 號臺中系統交流道大雅段交通壅

塞、改善豐原及臺中市區主要幹道台 3 線交通服務水準，並與國道 1 號、國道 3 號、台 74 線及台 61 線構成大臺中地區完整之高快速公路網，發揮整體運輸效益，帶動臺中都會區全面發展。

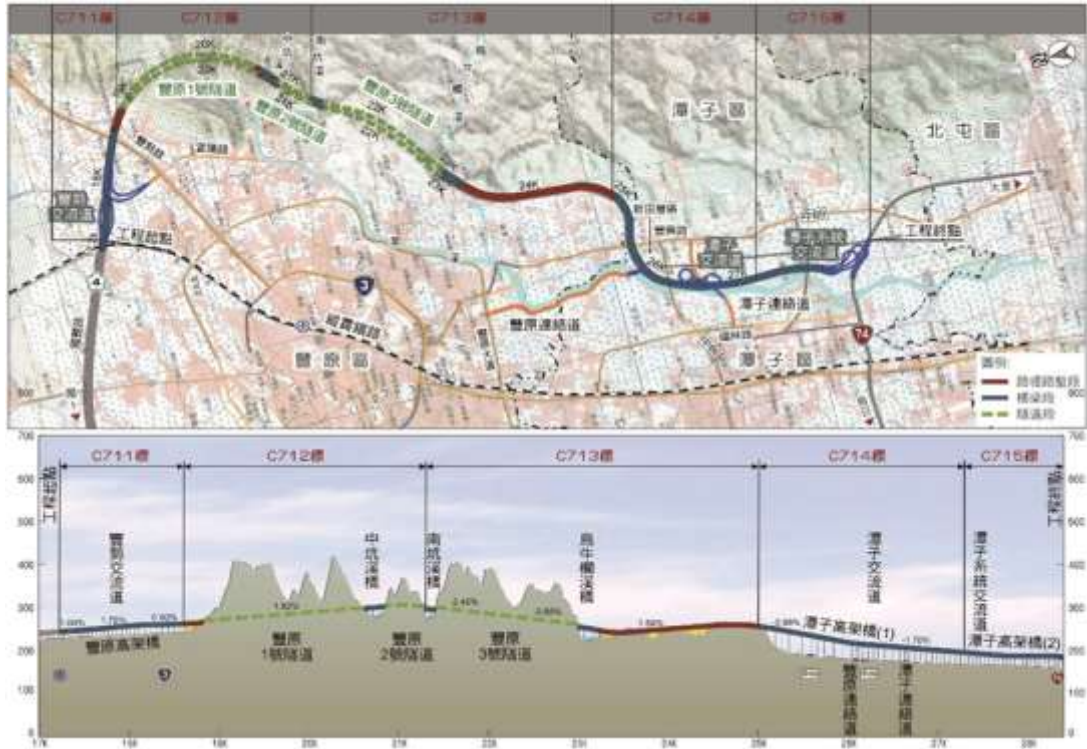


圖 1 國道 4 號臺中環線豐原潭子段工程

「國道 4 號臺中環線豐原潭子段計畫」共分為 5 標工程 (C711-C715)，其中 C715 標已於 110 年 3 月 27 日完工，其餘各工程標持續施工中，截至 110 年 3 月底，各標實際進度約 68.19%至 78.93%，全線預計 112 年 1 月完工。

### 三、台 74 線增設三處匝道工程

#### (一)大里及霧峰地區增設草湖匝道工程

大里地區之主要發展區目前僅能由環中東路大里二交流道之北入、南出匝道進出台 74 線，無法有效分擔平日尖峰車流量偏多之台 3 線，發揮省道台 74 線串接大里、霧峰地區之功能；另外「臺中軟體園區」成立，吸引更多

大量工作旅次，使台 3 線負擔加劇。經地方積極努力陳情並爭取台 74 線大里及霧峰地區增設匝道及周邊道路計畫，以利大里聯絡道與地區性及都市計畫主要道路有所銜接，以建構便捷交通路網。



圖 2 台 74 線增設草湖匝道模擬圖

目前草湖匝道工程所需用地已於 109 年 6 月獲 130 位地主全數同意協議價購，完成用地取得，並完成用地產權移轉，後續由交通部公路總局辦理匝道工程，已於 109 年 6 月 17 日決標、109 年 8 月 24 日舉行動土典禮，預計於 111 年底完工，後續本府及相關單位將依期戮力以赴，期能早日完工提供民眾更便利的用路環境。



圖 3 台 74 線增設草湖匝道用地取得感恩記者會



圖 4 台 74 線增設草湖匝道動土典禮

### (二)六順橋南入匝道工程

六順橋增設南入匝道目前由交通部公路總局辦理規劃及設計作業，綜合規劃修正報告已於 109 年 9 月 10 日獲交通部核備；初步設計修正報告已於 110 年 3 月 25 日核定，刻正持續辦理細部設計作業及修改環差分析報告，目標 111 年動工、113 年完工。通車後可分攤太平交流道南入車流，並降低周邊路網整體延滯情形，提供市民更便捷的交通運輸服務。

### (三)十九甲北出匝道工程

十九甲增設北出匝道目前由交通部公路總局辦理規劃及設計作業，規劃設計標案在歷經三次流標後，已於 109 年 12 月 16 日決標，刻正積極辦理綜合規劃作業，目標 112 年動工、114 年完工。通車後可大幅縮短使用台 74 線前往大里工業區之旅行時間，亦可紓解目前立善橋、立元一橋的交通量，提供市民更便利的行車環境。

#### 四、東豐生活圈快速道路

##### (一)工程規模

本計畫起自國道4號豐原端，以高架及路堤方式行進300公尺接往公老坪隧道，再以打通2公里的隧道方式，抵達石岡區；出隧道東口後採高架化設計，臨台3線處配置石岡交流道供通往豐原及東勢區，並預留新社聯絡道匝道；跨越台3線後，往北緊貼大甲溪南岸治理線規劃，最大化運用河川地；跨越梅子鐵橋處方進入大甲溪，銜接第4標完竣工程，即通往東勢區。道路長度約9,600公尺，寬度22.8公尺。

##### (二)工程經費

工程總經費約為130億元(工程費114億元、用地取得費用16億元)。

##### (三)辦理情形

第四、五標前已分別於107、108年完工，本工程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，迅行重啟環境影響評估作業案，於108年4月17日經「第60次臺中市政府環境影響評估審查委員會」審查同意進入二階環評程序。

入二階環評程序後，依環評法辦理環說書於指定場所陳列、環保署指定網站刊登及登報等，於108年7月24、25日召開公開說明會，於108年9月26日召開範疇界定會議，於109年9月28日提送環境影響說明書予臺中市政府環境保護局審議，於109年10月28日由環保局召



開專案小組初審會議，109年12月17日召開專案小組第2次初審會議，同意修正後提送大會審議，110年2月4日召開環評大會，同意修正後提送定稿本，預計111年進行工程施作。



圖 5 東豐生活圈快速道路路線示意圖

## 五、 市政路延伸工程

### (一) 工程規模

本工程東起西屯區市政路及環中路交叉口，向西跨越筏子溪、穿越中山高及高鐵、銜接安和路並延伸至工業區一路，全長 1,950 公尺，都市計畫道路寬 60 公尺，開闢後將健全工業區交通路網，改善東西向交通，疏解臺灣大道及周邊道路車流。

### (二) 工程經費

本工程用地費約 33 億元，工程費約 27 億 2,700 萬元，總經費約 60 億 2,700 萬元，為加速計畫推動，用地費採分 3 年方式編列(109-111 年各編列 11 億)，另為兼顧土地所有權人權益，採分段開闢(以安和路為分界)辦理用地取得作業。

### (三)辦理情形

本案安和路以西至工業區一路路段已於 109 年 12 月完成用地取得；安和路以東路段刻正辦理用地取得作業。另工程部份刻辦理設計作業，預計 110 年設計完成並就安和路以西至工業區一路路段先行開工施作，112 年底前完工；安和路以東路段配合用地取得期程，預計 111 年開工，113 年完工。



圖 6 市政路延伸路線示意圖

## 六、溫寮溪旁(甲后路至經國路)聯絡道路新闢工程

### (一)工程規模

本工程計畫路廊自甲后路甲東橋沿外埔第三排水至溫寮溪河岸而下。西起大甲區台 1 線經國路，沿溫寮溪右岸往東經過鐵路、外埔區公墓下方，通過 132 線聯絡道接甲后路，路權寬度 15 公尺，全長約 2.78 公里。

### (二)工程經費

工程總經費約為 13 億 6,893 萬元(含工程費 9 億 6,893 萬元、用地取得費用 3 億 6,000 萬元)。

### (三)辦理情形

本案業經營建署核定納入生活圈計畫補助，已於 109 年完成都市計畫區內用地徵收，另非都市計畫區預計 110 年 6 月完成用地取得；另工程部分刻辦理發包作業，預計 110 年 6 月開工，113 年完工。

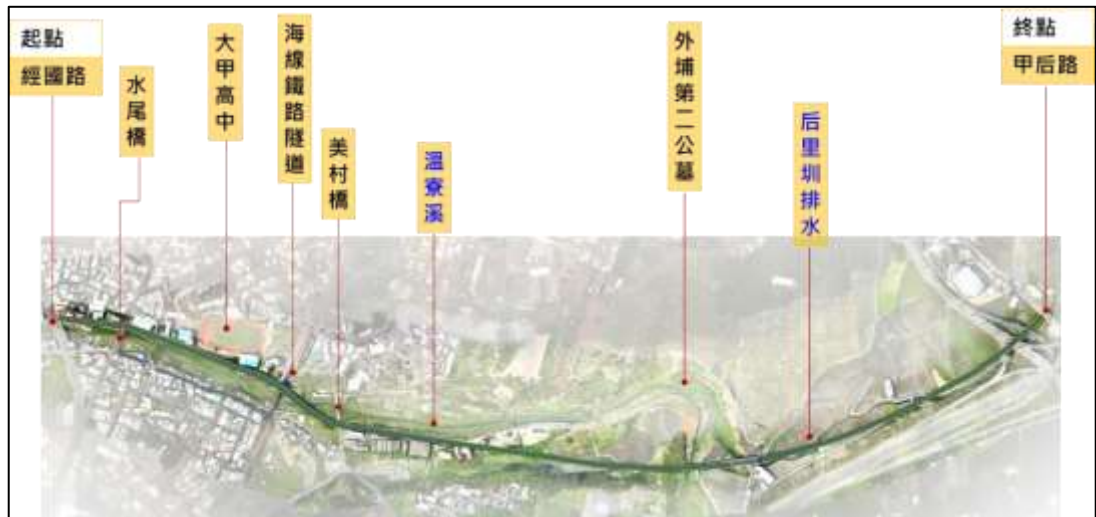


圖 7 溫寮溪旁(甲后路至經國路)聯絡道路路線示意圖

## 七、 中科西南向聯外道路開闢工程(中央主辦)

### (一)工程規模

本工程西起龍井區中興路(特五號)，跨越臺灣大道終點銜接西屯區西屯路三段，道路長度 2,074 公尺、寬度 40 公尺。

### (二)工程經費

所需工程費約 5 億元，已爭取營建署核列 104-111 年生活圈道路計畫補助工程費(補助比例 73%)。

### (三)辦理情形

內政部營建署中區工程處已於 108 年 9 月開工，預計 111 年完工通車。完工後除可串聯園區與國道三號道路外，亦可有效疏解西屯區臺灣大道交通運輸與鄰近區域交通

網路之負荷。



圖 8 中科西南向聯外道路路線示意圖

## 八、大里區草湖地區聯外道路(含 AI-005 延伸)新闢工程

### (一)台 74 線大里聯絡道橋下增設平面道路

#### 1. 工程規模

本工程北起大里區中 107 草堤路，南至中 110-1 線柳豐路，全長約 4,000 公尺，道路(含橋梁)全長約 4,320 公尺，平面道路寬度 20 公尺(高架橋下兩側左右各 10 公尺)。

#### 2. 工程經費

所需總經費約新臺幣 12 億 6,893 萬 1,000 元(工程費 10 億 9,900 萬元、設計監造服務費 6,993 萬 1,000 元及用地費 1 億元)。

#### 3. 辦理情形

因所需工程及用地經費龐大，故分兩期推動。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 1,888 公尺。第二期視市府財源及後續編列預算興建剩餘路段(含跨越草湖溪橋梁)。

目前第一期第一階段優先施作橋下增設平面道路工程之內側車道，以利 AI-005 號大里中山路延伸

計畫工程完工後之銜接，第一階段內側車道工程已於 109 年 2 月開工，預計 110 年 6 月完工；第二階段外側車道及側車道工程於 110 年 3 月開工，後續將掌握台 74 線增設匝道工程施工工進，配合整體匝道及側車道工程完工後啟用。

## (二)AI-005 號延伸段

### 1. 工程規模

本工程東起大里區都市計畫道路 AI-005 號道路與大峰路交匯處，西銜接大里聯絡道增設平面道路，全長約 700 公尺。

### 2. 工程經費

所需總經費約 5 億元(工程費約 9,000 萬元、用地及地上物補償費約 4 億 1,000 萬元)。

### 3. 辦理情形

本案工程由內政部營建署辦理，已於 109 年 6 月開工，預計 110 年完工。



圖 9 草湖地區聯外道路路線示意圖

## 九、大里區南門橋拓寬工程暨聯外道路拓寬工程

### (一)工程規模

大里區中興路二段為 20 公尺寬都市計畫道路，惟現行南門橋橋寬僅約 14 公尺，且橋梁老舊，爰規劃改建併同連接道路拓寬，以紓解交通瓶頸。工程全長約 480 公尺(含橋梁改建 77 公尺)。

### (二)工程經費

工程總經費約 1 億 7,000 萬元，經內政部營建署核定納入生活圈道路交通系統建設計畫補助，中央補助款約 1 億 1,900 萬元、地方配合款約 5,100 萬元(109 年編列 50 萬元、110 年編列 2,020 萬元、111 年編列 3,030 萬元)。

### (三)辦理情形

本工程已於 109 年 12 月 29 日開工，刻施作 A2 橋台基樁及 A1 橋台擋土支撐，預計 111 年 6 月完工。



圖 10 南門橋拓寬模擬圖

## 十、臺中大肚-彰化和美跨河橋梁

### (一)工程規模

本計畫道路長約 1,550 公尺、規劃寬度 26 公尺。

### (二)工程經費

總經費約 24 億 6,000 萬元(工程費約 24 億 5,563 萬元；用地費約 437 萬元)，工程經費由本市與彰化縣各分擔 50%，並由本府主政辦理工程。

### (三)辦理情形

本市分攤經費部分經內政部營建署 104 至 111 年生活圈道路交通建設計畫同意補助。本案已於 109 年 4 月啟動設計，預計 110 年 6 月完成細部設計，期於 110 年 12 月完成工程發包。



圖 11 臺中大肚-彰化和美跨河橋梁模擬圖

## 十一、太平區市民大道第二期、第三期道路開闢工程

### (一)工程規模

1. 第二期：北起宜昌路，南至祥順路，全長約 820 公尺。
2. 第三期：北起旱溪東路，南至樹德路，全長約 990 公尺，開闢寬度為 24 公尺。

## (二)工程經費

1. 第二期工程費約 9,840 萬元、用地及地上物補償費約 13 億 6,820 萬元。
2. 第三期工程費約 1 億 1,880 萬元、用地及地上物補償費約 21 億 3,536 萬元。

## (三)辦理情形

本案第二期開闢工程用地費採一次匡列分年編列方式，109 年核列 5 億元，110 年核列 8 億 6,820 萬元，已召開二次公聽會及協議價購會議，目前已取得多數地主同意協議價購，預計 110 年上半年完成第二期工程用地取得，以利工程執行。另本工程範圍原都市計畫道路用地中央劃設 8 米綠地用地變更為道路用地案，已於 109 年 12 月完成個案變更程序並發布實施。



圖 12 太平區市民大道路線示意圖

## 十二、華南路連接向上路開闢工程

### (一)工程規模

本案工程長度約 2,058 公尺、寬度 20 公尺，規劃由華南路以東銜接至特三號(向上路五段)之道路，考量華南路及周遭道路新闢已加重遊園路交通流量，當地交通已不符需求，故規劃辦理開闢。



## (二)工程經費

總經費約 11 億 7,254 萬元(包含工程費約 2 億 6,754 萬元、用地及地上物補償費約 9 億 500 萬元)。

## (三)辦理情形

本案涉及都市計畫變更，於 110 年 2 月 26 日召開市都委，後續依程序提送內都委，並俟都市計畫變更程序完備後辦理開闢，預計 111 年 6 月開工， 114 年 12 月 31 日完工。



圖 13 華南路連接向上路路線示意圖

## 十三、清水區濱海橋改建工程

### (一)工程規模

本計畫橋梁長約 138 公尺、規劃寬度 25 公尺。

### (二)工程經費

總工程經費約 1 億 9,850 萬元，經內政部營建署核定納入「生活圈道路交通系統建設計畫」補助 1 億 3,895 萬元、交通部公路總局納入「協助縣市政府加速整建受損橋梁計畫」補助經費 4,168 萬 5,000 元，地方配合款約 1,786 萬 5,000 元由交通部航港局及本府分攤。

### (三)辦理情形

本案工程由內政部營建署辦理，於 110 年 4 月開工，預計 111 年 6 月完工。



圖 14 清水區濱海橋模擬圖

## 十四、國道三號烏日交流道聯絡道延伸至芬園段新闢工程 延伸段(溪尾大橋延伸段)

### (一)工程規模

本計畫規劃起點由烏日區溪尾里慶光路往南跨越貓羅溪後延伸至彰化縣彰南路六段(台 14 線)，長度約 1,000 公尺，規劃寬度 12 公尺。

### (二)工程經費

所需總經費約 5 億 2,968 萬元(含工程費約 4 億 6,973 萬元、用地費約 5,995 萬元)。

### (三)辦理情形

本工程已於 110 年 2 月完工通車，榮獲第 20 屆公共工程金質獎土木類優等獎、本府金安心獎，及勞動部第 14 屆優良工程金安獎優等獎肯定。

過去臺中烏日及彰化芬園兩地民眾須繞道而行，通車後行車時間將由原來的 55 分鐘，大幅縮短為 7 分鐘，促進兩地繁榮發展。



圖 15 溪尾大橋延伸段模擬圖

### 參、交通任意門大步邁進

為營造臺中市永續的運輸產業環境，打造以人為本，以大眾運輸發展為導向之宜居城市，市府以「交通任意門」作為交通政策的核心理念，持續努力發展大眾運輸，透過不同公共運輸工具間的整合發展，不斷提升服務品質並持續培養大眾運輸的使用人次。

#### 一、捷運綠線通車進度與成果

##### (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 處聯合開發大樓，1 個五級維修廠、1 個備援行控中心，捷運綠線路線如圖 16 所示。



圖 16 捷運綠線路線圖

## (二)目前通車進度與成果

市府已於 109 年 8 月 7 日完成捷運初勘，109 年 10 月 25 日完成履勘，並於 109 年 11 月 6 日獲得交通部營運許可，原規劃試營運期間為 109 年 11 月 16 日至 12 月 15 日，後因 109 年 11 月 21 日發生列車軸心斷裂事件，當日宣布暫停試營運並展開調查改善作業，本府於 109 年 12 月 24 日成立「捷運故障審查委員會」，共召開 6 次會議以及 2 次現勘，於 110 年 3 月 5 日完成審查作業確認軸心改善安全無虞，並於 110 年 3 月 25 日至 4 月 23 日辦理試營運，4 月 24 日為通車典禮籌備日，4 月 25 日正式通車。

捷運綠線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；平日尖峰每 5 分鐘一班、離峰每 8 分鐘一班，假日 6 至 10 時、20 至 23 時每 8 分鐘一班、10 至 20 時每 5 分 30 秒一班，無論平假日深夜 23 時後均為每 15 分鐘一班，同時配合臺中高鐵旅客轉乘需求，捷運高鐵臺中站每日 00:15 加開往北屯總站的加班車，並視特殊活動配合疏運調整發車時間或營運時間。

列車行駛時間上、下行單趟最短運行時間各約 35.5 分鐘（包含所有站間基準運轉時間及中間站停站時間），兩端點站靠站時間約 60 秒，人潮較多車站停靠時間約為 30 至 45 秒，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 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 日公告臺中捷運綠線票價，票種規劃以簡單使用為原則，分為「單程票」、「敬老愛心票」、「團體優惠票」與「旅遊票」

等，實施後會依大眾使用狀況、市場動態來調整，預計規劃交通聯票、優惠定期票、旅遊套票等多元票種，滿足各客群需求。

捷運綠線於3月25日至4月11日的試營運期間，累積運量達134萬2,861人次，平均每日運量為7萬4,603人次，其中4月4日運量達10萬6,155人次，創單日最高，熱門車站包括高鐵臺中站、市政府站、北屯總站、文心崇德站及文心森林公園等站。

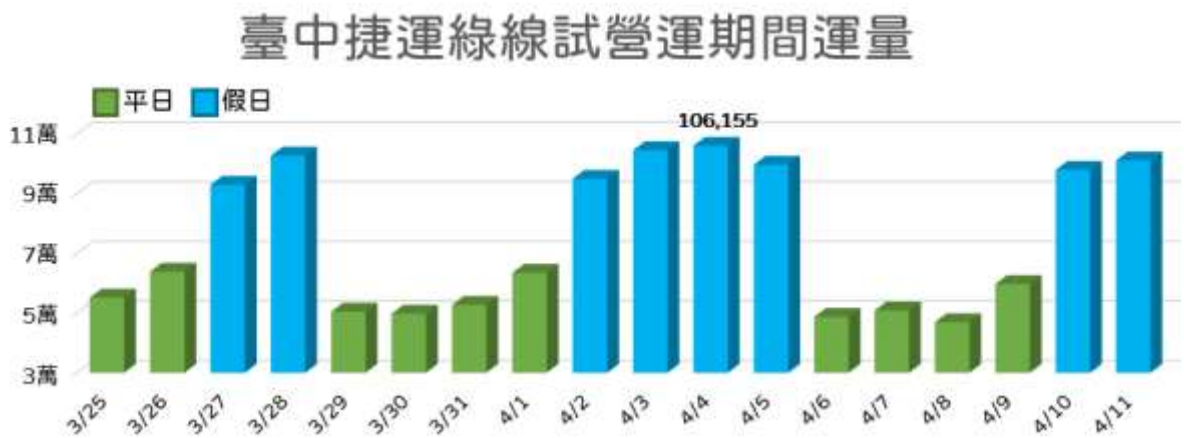


圖 17 捷運綠線每日運量圖

捷運綠線已辦理捷運車站周邊設施及接駁運具整合，目前已調整12條既有公車路線並新闢5條公車路線(詳圖18)，並在沿線車站周邊設置5,500席汽車及1萬3,000席機車停車格，18個捷運車站均設置YouBike2.0租賃站，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。



圖 18 捷運綠線沿線各站新闢及調整公車路線示意圖

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，達永續經營目標，營造臺中為大眾運輸友善城市。

## 二、 規劃中的捷運路線

臺中整體軌道路網除捷運綠線於 110 年 4 月 25 日正式通車；捷運藍線已於 110 年 3 月 4 日提送綜合規劃至交通部審查；機場捷運(橘線)亦於 110 年 4 月 9 日提送可行性研究予交通部審查；捷運綠線延伸大坑、彰化可行性研究已推進至行政院審查階段；大平霧捷運則正辦理可行性研究中，期以綿密大臺中軌道交通路網，厚植臺中發展實力。



圖 19 臺中短中期軌道路網示意圖

### (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 24.8 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 8 座、地下車站 12 座，共設有 20 座車站以及 1 座機廠。

#### 2. 目前辦理情形

本府於 108 年 3 月 14 日啟動綜合規劃作業，對捷運路線方案、車站規劃、工程技術標準、用地取得、土地開發等面向進行綜合檢討評估，目前市府已完成綜合規劃報告書，並於 110 年 3 月 4 日報請中央審議，市府將力爭中央核定，待核定後即可配合設計及用地取得等階段進場施工，作為本市第二條捷運，本



府將會在後續各階段滾動式檢討，以加速通車時程，期早日提供本市民眾便捷、安全、可靠、舒適之軌道運輸服務。



圖 20 捷運藍線路線示意圖

## (二)機場捷運(橘線)

### 1. 計畫說明及規劃

機場捷運(橘線)是聯繫臺中國際機場與市區、屯區的重要交通建設，行經的中清路、國光路、中興路都是臺中市主要交通幹道，沿途行經本市重要醫療院所、大專院校與商圈等，運輸需求強烈，且未來配合「臺中機場 2035 整體規劃」、「機場園區」、「水湳經貿園區」及「十五期重劃區」等開發計畫，預期將吸引大量人潮，因此規劃大眾捷運系統服務，因應未來機場及沿線運輸需求。

目前機場捷運(橘線)規劃起點設於臺中國際機場，

行經大雅市區、水湳經貿園區、一中商圈、臺中車站、中興大學、臺中軟體園區等地點，終點設於霧峰省議會附近，路線全長 29.2 公里，規劃高架車站 15 座、地下車站 11 座，共設有 26 座車站。

## 2. 目前辦理情形

機場捷運(橘線)於 109 年 6 月 9、10、11 日於大雅、大里及北區區公所舉辦可行性研究說明會，目前已完成可行性研究報告書，並於 110 年 3 月 5 日經市府捷運建設推動工作小組審核同意，市府已於 110 年 4 月 9 日將可行性研究報告提送交通部審議，後續將持續與中央溝通協調，爭取計畫儘早核定。

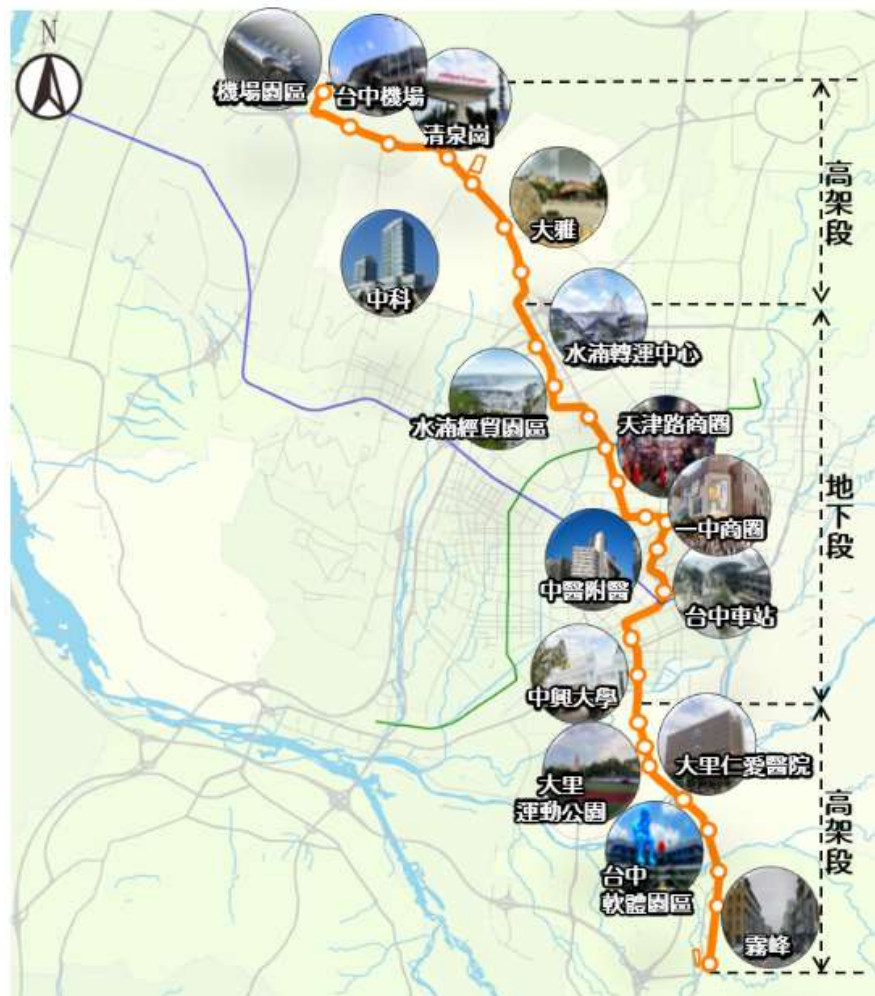


圖 21 機場捷運(橘線)路線示意圖

### (三)捷運綠線延伸線

#### 1. 計畫說明及規劃

規劃自捷運綠線兩端分別向大坑、彰化延伸。「大坑延伸段」規劃由捷運綠線舊社站(103)延伸至大坑經補庫地區，路線長 2.49 公里並增設 2 座高架車站；「彰化延伸段」由捷運綠線高鐵臺中站(119)往烏日高鐵特定區及彰化市延伸，端點將與彰化鐵路高架化新設的金馬站銜接，路線長 6.59 公里並增設 5 座高架車站。

#### 2. 目前辦理情形

捷運綠線延伸大坑、彰化可行性研究於 109 年 7 月 1 日通過交通部委員會審查後，市府於 109 年 8 月 31 日完成報告修正，109 年 10 月 23 日由交通部核轉至行政院審議。目前為行政院審查階段，市府將積極爭取計畫核定，及早啟動下一階段綜合規劃作業。



圖 22 捷運綠線延伸大坑示意圖



圖 23 捷運綠線延伸彰化示意圖

#### (四)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：

- (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。
- (2) 海線鐵路雙軌暨部分高架化：規劃大甲車站、清水車站及沙鹿車站路段為高架雙軌化，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。
- (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。



圖 24 山海環線示意圖

## 2. 目前辦理情形

本府於 109 年 5 月 21 日函報交通部審議，109 年 12 月 9 日交通部鐵道局召開預審會議，目前依該會議中央審查意見修正報告中，將盡快函送交通部審議，持續積極爭取中央核定計畫。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，將積極爭取延續臺中都會區鐵路高架捷運化計畫，由中央全額負擔興建。

### (五)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，第一階段為太平至臺中車站(與藍線串接)、第二階段為綠線環

線(與綠線串接)。第一階段路線(太平至臺中車站)預計採地下化型式，路線方案自捷運藍線 B20 站起，往東延伸行經振興路、太平路、中興路至東平路止，共設置 4 站。第二階段路線(綠線環線)則預計採高架化型式，路線方案規劃自綠線大慶站(115)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 25 大平霧捷運示意圖

## 2. 目前辦理情形：

正進行可行性研究作業，將加速完成報告，預定於 110 年中旬辦理地方說明會，並於取得議會同意後，依程序儘速提報中央審查。

### 三、雙十公車成效

#### (一)公車雙十政策之規劃目標

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，104 年 7 月 8 日起進一步提供刷卡民眾 10 公里免費措施，民眾刷卡自付上限全票 60 元、半票 30 元。過去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 109 年 1 月 25 日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。



圖 26 臺中市區公車優惠政策

#### (二)雙十政策之推動情形

雙十公車政策 10 公里內免費，超過 10 公里再遠只收 10 元。大眾運輸於 109 年雖受 CIVID-19 衝擊，但經

分析，在雙十公車政策的支持下，部分長程路線搭乘超過 10 公里的旅次量仍不減反增，如：前往東勢、谷關、大雪山、梨山、大甲、草屯及彰化等地區的 93、101、105、108、153、154、252、266、267、271、659、850 及 865 路公車。

另統計 109 年市區公車平均月運量約 931.2 萬人次，其中享受超過 10 公里車資上限 10 元優惠的民眾平均月運量達 46.5 萬人次(約占總運量 5%)，在 109 年新冠肺炎疫情影響下，經配合中央政策實施公車防疫措施，109 年市區公車總運量仍超過 1.1 億人次搭乘，其受影響的程度仍低於其他縣市。

### (三)市民限定乘車優惠

考量整體大眾運輸發展均衡與市府資源更有效運用，滾動式檢討公車乘車優惠政策，並因應多數民眾認同市民、學生、老人等族群亦享優惠等意見，已於 110 年 1 月 1 日推出「市民限定」新政策，除了設籍本市的市民，市府體恤年輕學子與新住民，在本市就學的外縣市學生以及本市市民的新住民配偶都可申請「市民限定」的乘車優惠措施，符合優惠資格的民眾持已綁定市民限定乘車優惠的電子票證刷卡搭乘本市公車可享雙十公車優惠。

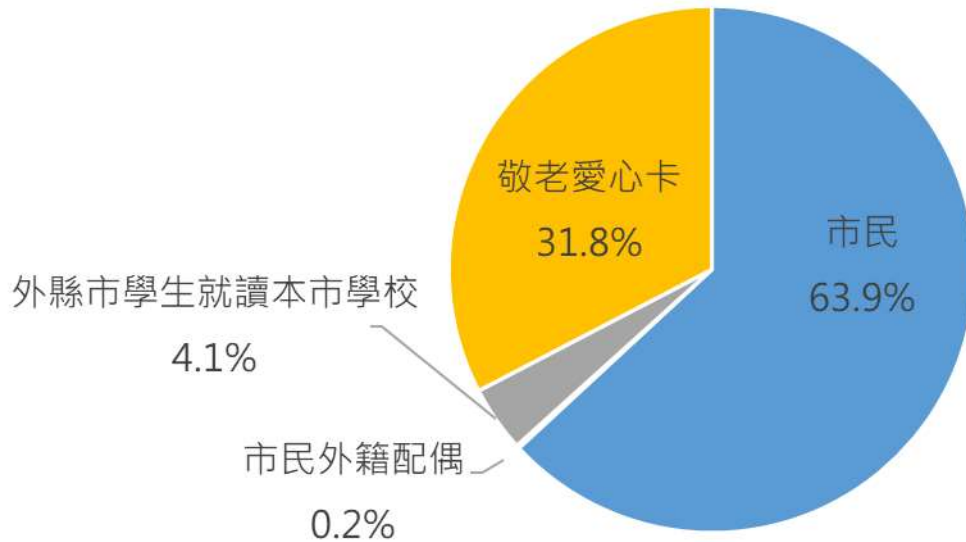
為持續鼓勵民眾持電子票證搭乘公車，非市民倘持電子票證搭乘公車，全票上車僅扣 15 元(享有 5 元的優惠)，後續再依實際搭乘的距離於下車時進行扣款；民眾搭乘公車的距離在基本里程 8 公里以內，投現金額全半票分別為 20 元及 11 元，後續也是依實際搭乘距離計價。

### (四)綁卡數據分析

經統計至 4 月 5 日止，已有超過 132 萬符合市民限定申請資格的民眾完成綁卡作業，其中設籍市民(含持本



市敬老愛心卡)約 127.1 萬(95.7%)，設籍之外籍、大陸地區、香港、或澳門之配偶約 0.27 萬(0.2%)，非設籍本市但就讀本市轄內大專院校以下學校之學生約 5.4 萬(4.1%)，且市民限定綁卡人數仍持續增加中。



### 市民限定綁卡量分析-身分別

圖 27 市民限定綁卡量身分別分析

#### (五)實施市民限定效益分析

市民限定乘車優惠已於 110 年 1 月 1 日上路，市民、市民的新住民配偶及臺中就學的外縣市學生使用完成綁定的電子票證可續享雙十公車優惠，搭乘公車 10 公里內免費，搭乘超過 10 公里最多 10 元；非市民持電子票證搭乘公車，基本里程 8 公里全票扣 15 元（享 5 元優惠）、半票扣 11 元，後續再依實際搭乘距離於下車時扣款。

經統計 110 年 1 至 2 月載客量超過 1,500 萬人次，經分析民眾乘車資料，享有市民乘車優惠約佔總載客量的八成，另外兩成未享有市民限定乘車優惠的旅客則需自付部分車資，其所節省之經費，可使市府資源更有效運用外，亦促進整體大眾運輸發展均衡。

#### 四、 iBike 倍增計畫

為擴大公共運輸服務範圍，臺中市自 103 年 7 月開始推動公共自行車建置計畫，提供民眾作為轉乘公共運輸的「第一哩路」及「最後一哩路」。103 年啟動之公共自行車建置計畫，1.0 場站已設置 329 站，為持續提供自行車租賃服務，自 109 年底已再啟動「iBike 倍增計畫」。

##### (一) 1.0 與 2.0 之差異性

表 1、1.0 與 2.0 差異比較表

項目	iBike1.0	YouBike2.0
租借方式	實體電子票證	實體電子票證 手機掃碼
車輛顏色	橘、黃	白、黃
臨時停車	需自行保管鑰匙	附隨車鎖免保管鑰匙
電力	台電供電	太陽能供電
建置速度	受限電力較慢	較快

##### (二)iBike 倍增計畫及 2.0 優勢

「iBike 倍增計畫」自 109 年底啟動，升級系統為 YouBike2.0，並再建置 1,000 站，總站數將達 1,329 站。2.0 規劃採區域性設站規劃，並將站點加密，以提高自行車租賃站涵蓋率，完善無縫公共運輸路網及服務。計畫優先於軌道運輸場站(捷運綠線及鐵路高架段)以及臺灣大道優化公車專用道周邊建置，後續將擴大於大專院校、高中職、公車熱點、商圈周邊設置，2.0 系統優勢更能提供民眾更良好的服務。

1. 無需申請用電建置迅速：2.0 系統採太陽能發電之輕樁設計，相較 1.0 建置受限於台電作業約需 3 個月以上才能完工，現 2.0 因無需向台電申請用電，建置作業時間能有效縮短，截至 110 年 4 月 13 日，已建置

營運 200 站。

2. 增加多元電子支付：2.0 系統運用車載裝置可使用電子票證進行借還，更增加手機 app 電子支付(QR-Code) 多元化借還服務。
3. 智慧鎖車無需鑰匙：有臨時停車需求時，將插銷插入鎖孔右轉即完成鎖車，解鎖方式與借車相同，以電子票證或手機感應完成解鎖。
4. 按壓式座桿調整：座墊下方拉桿以一指力道上提即能調整座椅高低。

### (三)降低系統不相容的配套措施

為降低 1.0 與 2.0 不相容問題，運用於 1.0 場站旁增柱或可視範圍增站，升級現有 1.0 場站，截至 110 年 4 月 13 日已升級 59 處場站採增柱(站)方式增加 2.0 車柱。並研擬依據各站的騎乘起迄需求及設備使用年限，以局部或全數升級 2.0 車柱的方式降低系統不相容情形。

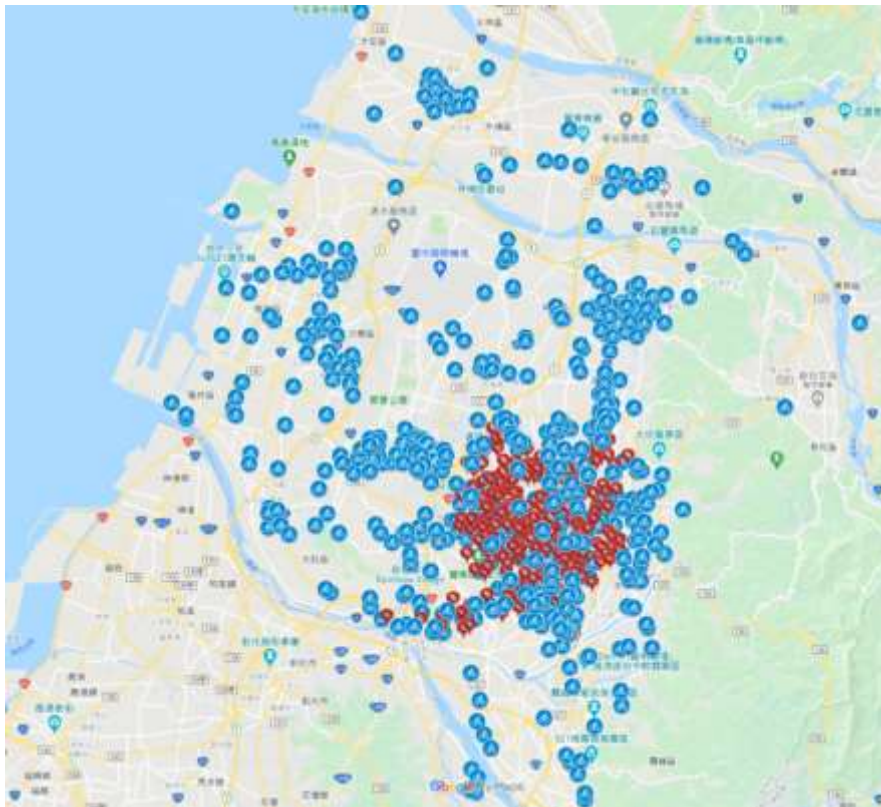


圖 28 現有已營運 2.0 場站及未來預定佈設場站

#### (四) 2.0 推動成果

##### 1. 2.0 整體周轉率

經統計自 109 年底起推動「iBike 倍增計畫」，周轉率自 109 年 12 月 2.35 (次/車/日)，提升至 110 年 4 月(至 12 日止)之 4.43(次/車/日)，顯示 2.0 規劃方式，符合民眾使用需求。

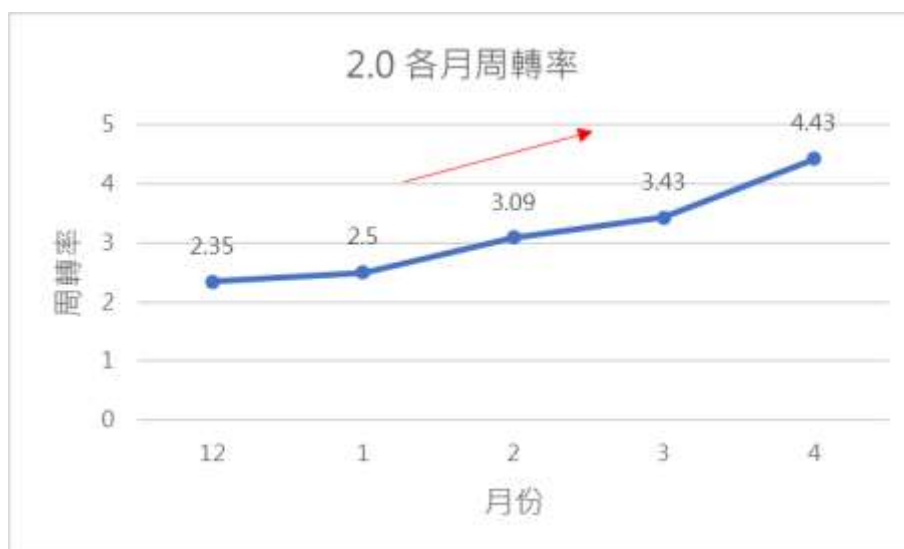


圖 29 YouBike2.0 系統各月周轉率

##### 2. 捷運綠線車站周邊 2.0 租賃站營運成果

「iBike 倍增計畫」配合捷運 3 月 25 日試營運，已於捷運 18 站設置 YouBike2.0 共 22 站，並於捷運站方圓 1 公里內設有合計 82 站起訖點位。經統計 110 年 3 月 25 日至 4 月 12 日期間捷運站 iBike 租借次數與 3 月 23 日比較(以捷運試營運前一週平日取租借次數「最高」)，YouBike2.0 捷運站租借次數平均增加 134%、捷運周邊租借次數平均增加 39%，捷運站及周邊每日平均租借次數則達 4,100 人次。

##### 3. 2.0 系統民眾詢問問題

經統計 109 年 12 月至 110 年 3 月，民眾致電微笑單車客服主要反映項目包含：詢問 2.0 場站位置、2.0 車輛使用方式。為提供民眾更完善服務，已建立

網頁平台及 APP，提供民眾站點查詢、車輛使用說明等服務，並配合駐點活動及行銷宣傳，包含：FB、候車亭廣告等，進行宣傳。另透過加速 2.0 設站及 1.0 配套增設 2.0 車柱方式，解決借還車問題。



圖 30 2.0 系統駐點活動



圖 31 1.0 配套增設 2.0 車柱

#### (五)iBike 倍增計畫前 30 分鐘補助政策

為鼓勵民眾騎乘本市公共自行車，自 104 年起推動前 30 分鐘補助政策並編列相關預算補貼民眾騎乘，經統計各年度累計租借次數逐年上升，截至本(110)年 3 月底止，累計騎乘人次已達 4,200 萬人次。

為完善本市公共自行車系統並提供民眾更好之服務，自 109 年底起推動「iBike 倍增計畫」，並持續研議調整 30 分鐘補助政策，參考其他縣市推動經驗(前 30 分鐘補助由 10 元降低至 5 元，或取消補助)，初步研議推動市民限定，維持市民前 30 分鐘免費，一般民眾取消補助等方式。

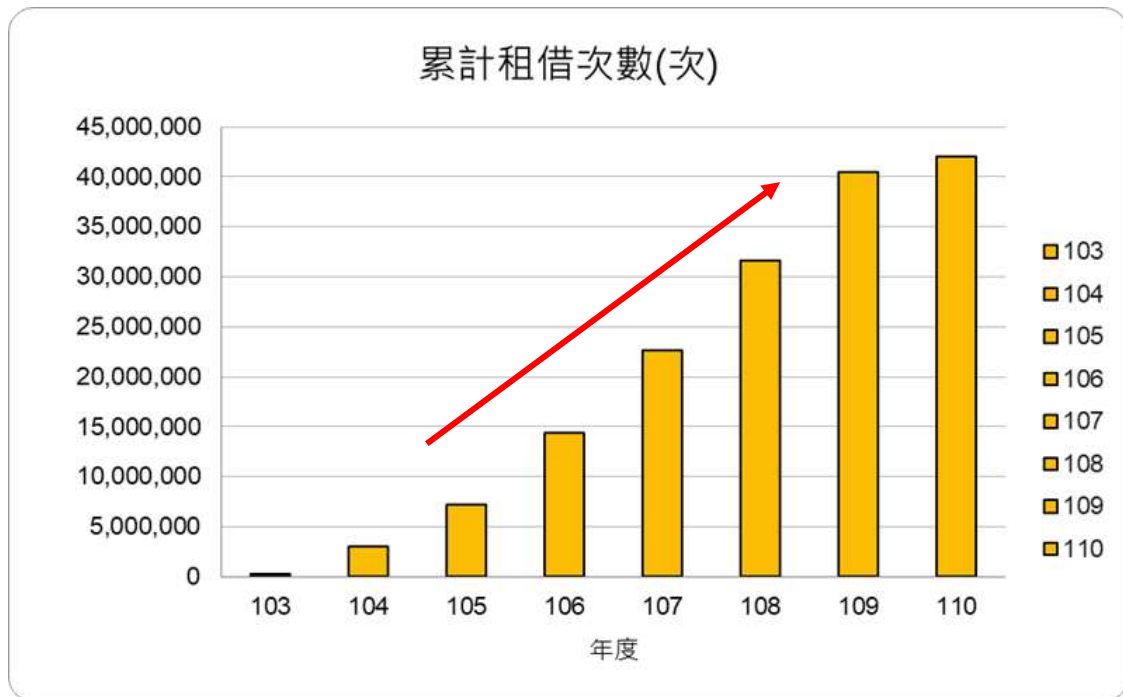


圖 32 公共自行車 iBike 累計租借次數

表 2 各縣市補貼民眾騎乘公共自行車情形

縣市	補助方式	
臺中	前 30 分鐘免費	
臺北	前 30 分鐘補助 5 元， 轉乘免費	轉乘及購買月票， 再補助 5 元
新北	前 30 分鐘補助 5 元， 轉乘免費	轉乘及購買月票， 再補助 5 元
新竹	未補助	
彰化	前 30 分鐘補助 5 元	
高雄	前 30 分鐘補助 5 元， 轉乘免費	轉乘及購買月票， 再補助 5 元

## 五、停車場增設(含路邊、路外)

本市停車政策以「路外為主、路邊為輔」為主軸，惟在路外停車場供給尚未滿足大眾停車需求前，先規劃路邊車格供民眾停車，以導正路邊停車秩序，間接改善道路交通。因此，本市針對重要交通據點、主要商圈、重要幹道、大專院校、百貨公司、住宅區等周邊停車需求較高之區域規劃路邊車格供民眾停放，統計到 110 年第 1 季，路邊汽車格共 4 萬 9,342 席，路邊機車格共 9 萬 5,871 席；與 107 年相較，汽車格淨增加 4,129 席，淨成長 9%，另機車格淨增加 9,256 席，淨成長 10.6%。

除增加路邊車格數量之外，本市亦積極闢建路外停車場。平面場部分，自 108 年至今年共計開闢 5 場平面停車場，增加 226 格汽車格，271 格機車格；立體停車場部分，經本市積極爭取交通部公路總局「前瞻基礎建設-城鄉建設-改善停車問題計畫」，共 15 案立體停車場工程獲中央補助，總工程經費約 49 億元，由中央補助約 17 億元，本市自籌約 32 億元，其中 2 場立體停車場—大益立體停車場、豐原育英路停車場(共提供 320 席汽車格位、78 席機車格位)已完工並開放供大眾使用。其餘計畫都在持續進行規劃設計或工程施作，預計於 111 年起可陸續完工啟用，前瞻計畫停車場之興闢進度，將詳述如後。

另外，包括南屯區精密園區停三立體停車場、臺中市太平區滯洪池停車場新建工程、大肚文中二幼兒園地下停車場及西屯區文高 17 市政二辦機關用地興闢路外停車場工程，正陸續進行規劃、設計及工程發包。未來各項路邊、路外停車空間增設計畫完工後，將能有效紓解當地停車壓力。

### (一)臺中市北屯區舊社停車場立體化興建工程

1. 計畫說明：基地坐落於北屯路與松竹路口西南側之舊社平面停車場，距捷運綠線松竹站與臺鐵松竹站的共構車站約 300 公尺。舊社停車場規劃興建地下 2 層之立體停車場並整合舊社公園景觀，以紓解兩鐵未來通車後通勤、通學及轉乘停車需求。
2. 辦理情形：興建工程已於 109 年 5 月 18 日開工，110 年 4 月 5 日施作地下二層混凝土澆置作業，地下一樓層放樣作業，預計 110 年底完工，約可提供 250 席汽車席位數及 115 格機車格。



圖 33 北屯區舊社地下停車場模擬圖



圖 34 北屯區舊社地下停車場施工照片



## (二)大里區東榮立體停車場興建工程

1. 計畫說明：基地坐落於大里區東榮路、新光路口，當地商業活動興盛活絡，進而衍生龐大停車需求。東榮立體停車場規劃興建地上5層、地下1層停車場。
2. 辦理情形：興建工程已於109年7月8日開工，現已完成2樓地板柱牆、3樓地板混凝土灌漿及養護，110年4月5日進度三樓柱牆鋼筋綁紮及模板組立，預計111年12月完工，可提供汽車295席汽車停車位及104席機車停車位。



圖 35 大里區東榮立體停車場模擬圖



圖 36 大里區東榮立體停車場施工照片

### (三)南屯區正心立體停車場新建工程

1. 計畫說明：基地坐落於文心南二路近大墩南路口之正心平面停車場，鄰近捷運綠運豐樂公園站，距離南屯站步行距離也僅約 500 公尺。正心立體停車場規劃興建地上 4 層、地下 1 層停車場，以改善當地商圈停車不足之問題且便利民眾轉乘捷運。
2. 辦理情形：新建工程已於 109 年開工，目前已完成鋼構第一區及第二區鋼承板鋪設及第三區吊裝作業，並於 110 年 4 月 4 日進行第一、二區執行 B1F 內牆鋼筋綁紮，第三區執行鋼構件校正，第四區執行吊裝作業，本案預計 111 年 2 月底完工，完工後約可提供 257 席汽車及 7 席機車停車位。



圖 37 南屯區正心立體停車場模擬圖



圖 38 南屯區正心立體停車場施工照片

#### (四)潭子區潭興立體停車場新建工程

1. 計畫說明：基地坐落於潭興路三段與興華一路口西南側之潭興平面停車場，距臺鐵潭子車站約 300 公尺。潭興立體停車場規劃興建地上六層及地下一層之立體停車場，以因應未來鐵道周邊「鐵道綠廊潭心計畫」及潭子火車站周邊停車需求不足之問題。
2. 辦理情形：新建工程已於 109 年開工，已完成 B1F 基礎版及筏基頂版混凝土澆置，於 110 年 4 月 5 日施作項目為混凝土養護，預計 111 年 12 月完工，約可提供 300 席汽車停車位及 111 席機車停車位。



圖 39 潭子區潭興立體停車場模擬圖



圖 40 潭子區潭興立體停車場施工照片

#### (五)臺中大車站區-立體停車場暨轉運中心興設計畫

1. 計畫說明：配合「變更台中市都市計畫（配合台中市都會區鐵路高架捷運化計畫-台中車站地區）細部計畫（配合台中大車站計畫及綠空鐵道軸線計畫南段）書」，興建地下三層停車場、平面層設置轉運中心。結合立體停車場暨轉運中心之建築物，研擬北接干城、南接大車站之人工平台系統，並將客運及公車動線予以分流，以紓緩站前交通。
2. 辦理情形：目前委託規劃設計監造技術服務案於 110 年 2 月 23 日決標，規劃設計單位於 110 年 03 月 17 日提送基本設計，預計 111 年底開工，113 年底完工，完工約可提供汽車停車位 528 席，機車及自行車停車格 1,080 席

#### (六)中區興中立體停車場新建工程

1. 計畫說明：基地位於中區臺灣大道、興中街、成功路及大誠街等之街廓，鄰近第二市場，為紓解中區當地停車空間嚴重不足及有效滿足公眾停車需求，並改善周遭交通秩序及解決停車供給失衡現象，將興建具智慧化、現代化、綠能環保之立體停車場。興中立體停車場規劃興建地下 2 層、地上 5 層停車場。
2. 辦理情形：新建工程已於 110 年 1 月開工，於 110 年 4 月 5 日進行既有建築物之拆除、設置工務所之辦工設備、安全圍籬綠籬澆水管路裝設、放樣勘驗前場地整理，預計 112 年 3 月 31 日完工，完工後約可提供 620 席汽車停車位，300 席機車停車位。



圖 41 中區興中立體停車場模擬圖



圖 42 中區興中立體停車場施工照片

### (七)沙鹿區沙田立體停車場新建工程

1. 計畫說明：基地坐落於沙鹿區沙田路上興安段 30、31 及 26-1 三地號停車場用地，距離臺鐵沙鹿站約 400 公尺，平日因應周邊車站商圈及沙鹿光田綜合醫院就診人潮，經常一位難求，沙田立體停車場規劃興建地上七層及地下一層之匝道自走式立體停車場。
2. 辦理情形：工程已於 109 年 11 月開工，預計 111 年 6 月 27 日完工，完工後約可提供 186 席汽車格位及 92 席機車格位。



圖 43 沙鹿區沙田立體停車場模擬圖



圖 44 沙鹿區沙田立體停車場施工照片

### (八)東區公兒 30 地下停車場新建工程

1. 計畫說明：基地位於臺鐵臺中站南側信義街與立德街口之立德平面停車場，且距離臺鐵臺中站約 400 公尺，緊鄰後火車站商圈等民眾聚集的特色地點，故為有效緩解東南區後車站停車空間不足情形及改善車站、商圈周遭交通秩序，並有效分流臺中車站轉乘停車需求，規劃公兒 30 用地興建地下三層停車場。
2. 辦理情形：目前為規劃設計階段，預計 110 年 12 月 31 開工，112 年 6 月 30 日完工，完工後約可提供 208 席汽車格位及機車位 300 席。



圖 45 東區公兒 30 地下停車場模擬圖

### (九)大里區益民國小地下停車場興建工程

1. 計畫說明：基地坐落於大里區益民國小操場西側，配合學校興建活動中心及多功能專科教室工程，一併於校內興建地下七層停車場，以改善該區域周邊停車空間不足情形。
2. 辦理情形：興建工程已於 110 年 3 月 29 日辦理動土典禮，於 110 年 4 月 5 日辦理施工圍籬架設、抽水井鑿井作業，本案預計 112 年 7 月 31 日完工，完工後約可提供 149 席汽車停車位供教職員工及民眾使用。



圖 46 大里區益民國小地下停車場模擬圖



圖 47 大里區益民國小地下停車場動土典禮



#### (十)北區雙十國中地下停車場興建工程

1. 計畫說明：基地坐落於北區雙十國中校內，結合學校興建活動中心及幼兒園教室工程，一併闢建地下1層停車場，以滿足多功能多元教學活動需求，並同時兼具學校教職員工及周邊民眾停車空間使用功能。
2. 辦理情形：雙十國中地下停車場已於108年5月20日開工，於110年4月進行機電設備安裝調整測試，室內交屋前清潔，預計110年5月底前完工，完後後約可提供100席汽車停車位供教職員工及民眾使用。



圖 48 北區雙十國中地下停車場現場圖

#### (十一) 潭子區潭子國民運動中心停車場興建工程

1. 計畫說明：基地坐落於潭子運動公園內，配合國民運動中心新建及地方停車需求增設地下二層之立體停車場，期完工後能提供民眾臨時停車。
2. 辦理情形：潭子國民運動中心停車場工程由本府運動局委託本府建設局新工處代辦興建，停車場興建工程已於107年6月17日開工，於110年1月29日完工，目前刻正驗收結算，預計110年8月啟

用，預計約可提供 186 席汽車停車位。



圖 49 潭子區國民運動中心停車場現場圖

#### (十二) 大里區立新國中地下停車場興建工程

1. 計畫說明：基地坐落於大里區立新國中校內，結合學校新闢活動中心工程，一併增建地下二層之立體停車場，以滿足功能多元教學活動需求，並兼顧解決十九甲停車空間不足的問題。
2. 辦理情形：立新國中地下停車場目前為設計規劃階段，預計 110 年 9 月 30 日開工，112 年 9 月 30 日完工，約可提供 150 席汽車停車位。



圖 50 大里區立新國中地下停車場興建工程模擬圖

## 六、交通轉運中心與節點

目前本市已規劃多處重要的交通樞紐，包含水湳、烏日、臺中及豐原等轉運中心及大甲、沙鹿、霧峰等轉運節點，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臺鐵及國道客運，為都心複合式轉運中心；豐原轉運中心緊鄰臺鐵豐原站，為立體停車場、商場及轉運中心，為臺中山城轉運門戶。

### (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，已於 109 年 9 月 12 日起再增加 2 條路線進駐臺中轉運中心服務，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。

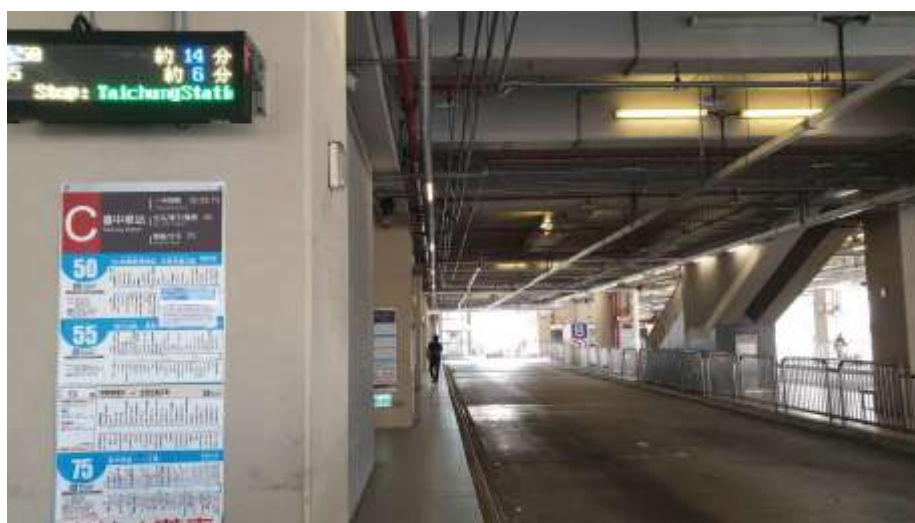


圖 51 臺中轉運中心

此外，目前於臺中轉運中心旁大智北路兩側避車彎設置有公車招呼站「臺中車站（大智北路）」，已有 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。

## (二) 豐原轉運中心

豐原轉運中心位於豐原火車站東站出口處，建物包括轉運中心、商場及停車場，不僅可提高交通運轉便利，更可進一步帶動地方商圈發展。豐原轉運中心平面層設置 7 席上下客月臺，地上二樓為商場，其他樓層則作為停車場使用，預計可停放汽車 301 席，機車 849 席。新建工程已於 108 年 10 月 31 日開工，110 年 2 月已完成 1 至 5 樓結構體工程，並持續進行興建工程，預計 110 年 12 月底完工，目標成為豐原新地標，將提供本地區更多、更優質、更舒適之停車場域，並期帶動本區域之整體發展。



圖 52 豐原轉運中心模擬圖

### (三)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）設置長廊式候車設施作為烏日客運南站，該項工程預計於 110 年 4 月底前完工，屆時啟用後將先有 12 條服務海線、屯區之市區客運路線（含 7 條原本停靠高鐵臺中站公車月台之路線）進駐服務，並將持續滾動式檢討其服務效能並逐步增加停靠路線，未來將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 53 烏日客運南站模擬圖

#### (四)水湳轉運中心

水湳轉運中心位於水湳經貿園區環中路及經貿路交會處，鄰近國道 1 號大雅交流道及台 74 線，定位為大臺中交通轉運核心，將成為水湳經貿園區的指標性建築之一，建築外觀塑造具速度感及科技感的設計意象，將太陽能板融入屋頂設計元素，加強整體綠化及節能減碳，並配置司機膠囊休息室及行控中心，提供貼心且舒適的交通轉乘服務。



圖 54 水湳轉運中心模擬圖

水湳轉運中心規劃國道客運月台 42 席、市區公車月台 12 席，地下停車場設置汽車約 600 席、機車約 1,200 席及自行車約 600 席，將與機場捷運(橘線)共構轉乘，且為水湳經貿園區的重要交通門戶，提供低碳接駁車串聯會展中心、綠美圖、中台灣電影中心等主要場館，打造便捷且低碳的交通環境。目前正辦理細部設計中，以 110 年底動工、113 年完工為目標加緊趕辦中。

#### (五)沙鹿轉運節點

目前已完成沙鹿轉運中心的規劃與設計，後續將配合捷運藍線建置期程辦理相關事宜，並透過區域性轉運節點

串聯海線豐富觀光資源。

#### **(六)大甲轉運節點**

目前已針對行經大甲車站前公車路線規劃採取三處分流停靠措施，已能有效緩解大甲車站前中山路交通壅塞及車流交織問題，並於中山路近南陽街口旁候車處設置一座結合當地老榕樹意象之樹屋候車亭，提供民眾舒適之候車環境。未來將配合大甲車站周邊街廓景觀再造，於車站旁建置長廊式候車設施，並盤點周邊路線進駐停靠，使之成為具有轉運功能的大型廣場。

#### **(七)霧峰轉運節點**

目前以既有「省議會」公車站候車亭裝修完成，定位為簡易型轉運中心，未來將持續盤點經費用於加強其轉運站意象，且持續向交通部公路總局爭取公路（國道）客運停靠，並整合市區客運班表，期能建構完善之無縫轉乘大眾運輸服務。

未來倘能於鄰近國道霧峰交流道周邊地區覓得其它適當地點，將一併納入霧峰地區轉運接駁規劃。