

臺中市議會第3屆第7次定期會

臺中市各捷運路線規劃內容及
進度與路線、車站、工法等變
更原因、影響分析專案報告



臺中市政府交通局

報告人：局長 葉昭甫

中華民國 111 年 4 月

目錄

壹、前言.....	1
貳、捷運路線規劃內容及進度.....	2
一、捷運藍線.....	2
二、捷運綠線延伸線.....	4
三、機場捷運(橘線).....	5
四、屯區捷運.....	7
參、捷運路線相關調整說明及影響分析.....	8
一、藍線變更說明及影響分析.....	8
(一) 機廠變更：.....	9
(二) 臺中港段路線方案檢討(B1 站遷移)：.....	12
(三) 沙鹿市區段路線方案檢討(地下段改高架段，增設 B5 站)：....	13
(四) 正英路段站位方案檢討(B8 站增設)：.....	14
(五) 龍井段站位方案檢討(B9 站西移)：.....	16
(六) 西屯段路線方案檢討(高架段改地下段，增設 B12 站)：.....	17
(七) 舊市區段路線方案檢討(民權路改臺灣大道)：.....	19
二、捷運綠線延伸線延伸至彰化鐵高金馬站.....	21
三、機場捷運直截服務臺中國際機場.....	22
四、以屯區捷運滿足鐵路東側旅運需求.....	24
肆、結語.....	24

壹、前言

臺中市為全國第二大都市，正以打造「富市臺中、宜居首都」為發展願景，做為中部地區核心區域，同時具備海港（臺中港）、空港（臺中國際機場）、高鐵（臺中高鐵站）、臺鐵（山、海線）的優勢條件，為強化此優勢，爰須擁有便利的大眾運輸路網，因此，市府規劃建構完善的整體捷運路網，再結合公車、臺鐵、iBike、轉運站及停車場等交通載具，透過資訊串接，形成「交通任意門」，可有效提升大眾運輸服務品質並持續培養使用人次，打造以人為本，以公共運輸發展為導向的宜居城市，推動「捷運大臺中」，逐步達成展城市發展願景。

繼臺北之後，本市為第二座城市獲得交通部備查捷運路網，基於路網整體規劃(如圖 1)，分段推動、逐步通車之原則。臺中捷運綠線已於 110 年 4 月 25 日正式通車，此外，市府持續辦理其它捷運規劃作業，其中捷運藍線刻正進行綜合規劃，且已進入中央審議階段，另機場捷運(橘線)、捷運綠線延伸(大坑、彰化)、屯區捷運皆於可行性研究階段，其中機場捷運(橘線)已於交通部審查中，捷運綠線延伸(大坑、彰化)可行性研究於 109 年 7 月 1 日獲交通部審查通過，並於 109 年 10 月 23 日推進到行政院審查階段，後續市府將加速推動各路線進度，以完善大臺中捷運路網，厚植臺中發展實力。



圖 1、臺中市整體軌道路網願景圖

貳、捷運路線規劃內容及進度

一、捷運藍線

目前捷運藍線規劃路線西起臺中港，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、政經中心及各轉運節點等，未來藍線可與臺鐵轉乘（B4/沙鹿火車站、B19/臺中火車站）、捷運轉乘（B14/綠線 G9、B19/機場線 O16）、客運轉乘（B12/中港轉運站、B13/朝馬轉運站、B19/臺中轉運站），預計未來全日運量可達 24.4 萬

人次，可服務沿線地區市民約 74.1 萬人。全線總長約 24.8 公里，高架車站 8 座、地下車站 12 座，共有 20 座車站以及 1 座機廠，其(路線如圖 2)

目前綜合規劃報告已在中央審查階段，本府於 110 年 3 月 4 日第一次報請中央審議(交通部)後，經交通部辦理現勘、書面審查、初審會議等審查作業，本府於 110 年 12 月 7 日再提送依交通部初審會議之意見修正後報告書予交通部，交通部已於 111 年 3 月 3 日提送書面審查意見，刻正由本府依意見修正報告書中，修正後即再提報審查。另環境影響說明書業已於中央審查階段，本府於 110 年 5 月 13 日第一次報請中央審議(交通部)後，經交通部 2 次書面審查後，交通部於 110 年 8 月 26 日轉送行政院環境保護署(下稱環保署)審查，環保署依序辦理程序審查、現地勘查、專案小組初審會議後，本府於 111 年 2 月 23 日再提送依環保署專案小組初審會議之意見修正後說明書予環保署，環保署已於 111 年 3 月 24 日召開專案小組第 2 次初審會議，其針對因應近日臺灣發生多次強震，為強化捷運藍線耐震韌性功能設計以及減輕捷運藍線日後施工及營運期間對環境造成不良影響，環保署請本府再補充後提送，刻正由本府依意見修正說明書中，修正後即再提報審查。

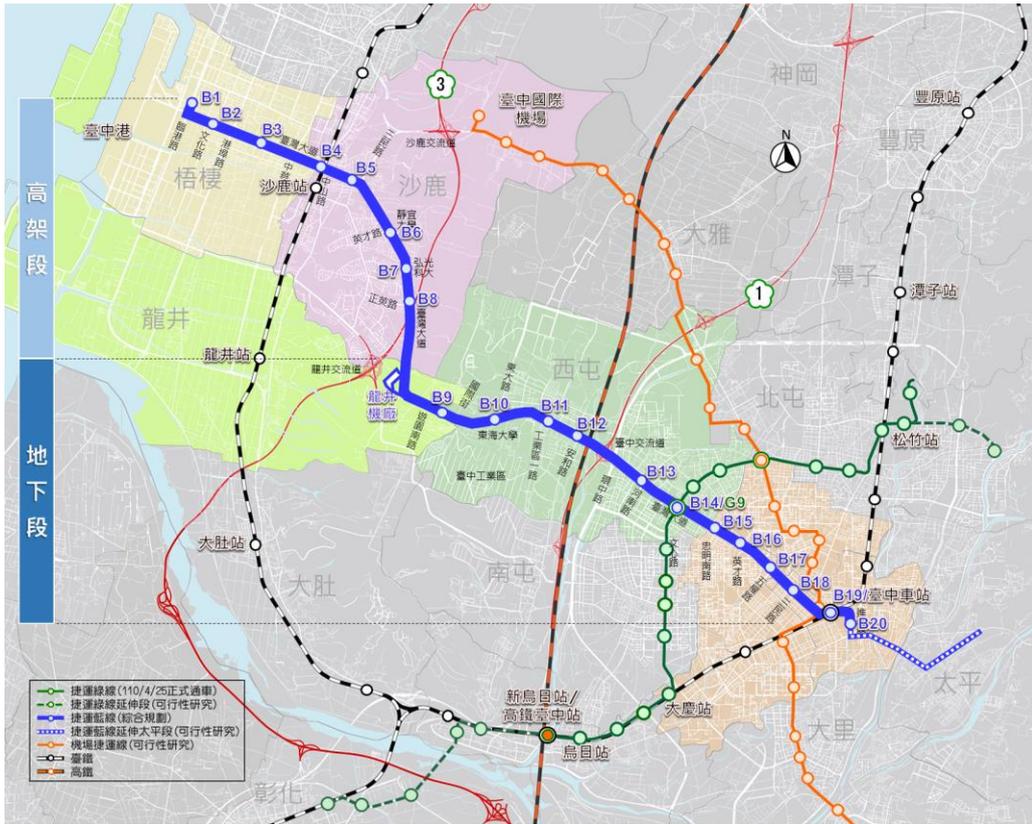


圖 2、捷運藍線路線示意圖

二、捷運綠線延伸線

路線規劃自捷運綠線兩端進行延伸，包括「北屯-大坑」延伸段，路線規劃以舊社站(G3)為起點向東延伸至大坑經補庫 G1 站；以及「烏日-彰化」延伸段以高鐵臺中站(G17)為起點，行經烏日區中山路、榮泉路後跨越烏溪進入彰化縣境，至彰化台化廠區設置 G21 站，與彰化鐵路高架化增設的金馬站共站。路線長約 9.08 公里，採高架軌道佈設，共設立 7 處車站(路線如圖 3)。

可行性研究報告已配合交通部 108 年 5 月、108 年 12 月及 109 年 7 月召開 3 次捷運審查委員會審議，於 109 年 7 月 1 日獲交通部審查通過，並於 109 年 10 月 23 日進到行政院審查階段。目前已依據行政院審查意見完成報告補充修正，並於 111 年 3 月 31 日再陳報中央爭取計畫核定。

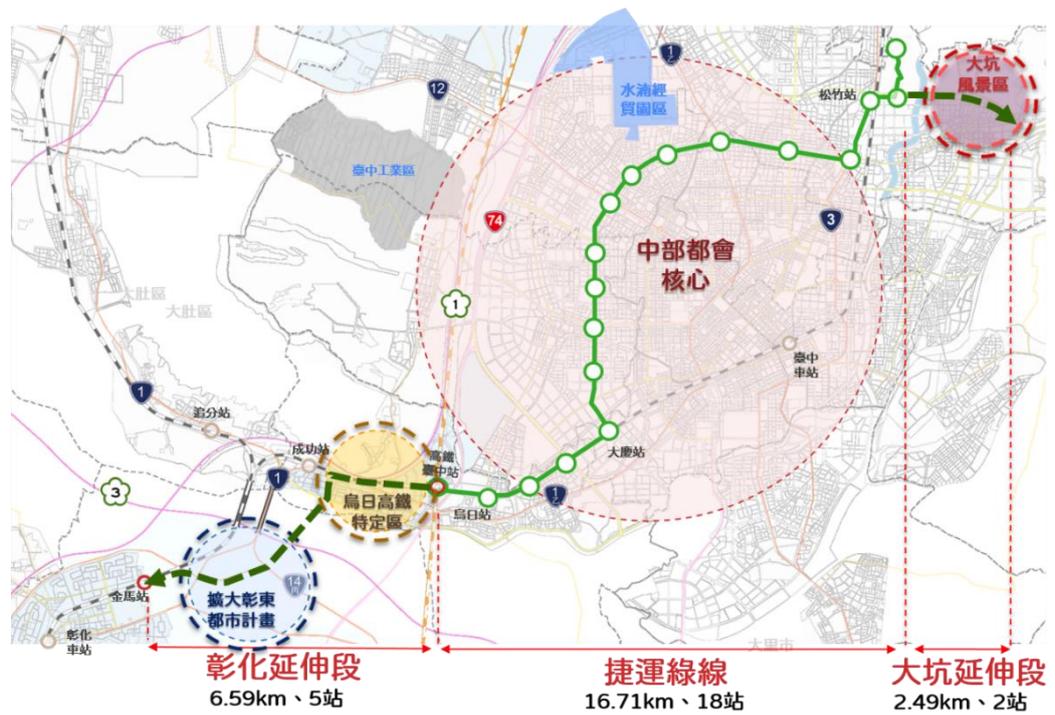


圖 3 捷運綠線延伸線路線示意圖

三、機場捷運(橘線)

機場捷運(橘線)為連繫臺中國際機場與都會核心地區及屯區交通運輸走廊之重要建設，串聯機場及火車站，沿中清路、國光路及中興路等臺中市主要交通幹道規劃，行經眾多的醫療院所、大專院校與商圈，並與捷運綠線、藍線及臺鐵系統銜接，對於大臺中地區公共運輸及都市整體發展皆具重要性及效益性。未來亦將服務「臺中機場 2040 年整體規劃」、「機場園區計畫」、「水湳經貿園區」、「臺中大車站」及「十五期重劃區」等開發計畫，促進人流、物流快速流通，奠定中臺灣產業觀光生活圈之基礎。考量行政院 106 年 1 月已將

規劃，並於 105 年 4 月 18 日另啟可行性研究案。盧市長上任後針對清泉崗國際機場，都市發展、產業及民生需求，提出機場捷運線建設計畫，落實前店、後廠、自由港之產業發展；於 109 年 6 月 9、10、11 日分別於大雅、大里及北區區公所辦理 3 場次說明會後，於 110 年 4 月 9 日提報予交通部審查，並於同年 8 月 9 日依據交通部書面審查意見完成報告修正再次提報。交通部 110 年 11 月 9 日邀集國家發展委員會、公共工程委員會、民用航空、公路總局及高速公路局等中央單位於沿線辦理現地勘查，並已於 110 年 12 月 15 日召開初審會議，目前本府已依初審會議意見完成報告修正，於 111 年 4 月 1 日再提報交通部續審，爭取可行性研究儘速獲中央核定，以配合臺中國際機場發展及早建構中部地區國際機場聯外捷運系統。

四、屯區捷運

屯區捷運計畫包括「捷運藍線延伸太平」及「屯區捷運環狀線」(路線如圖 5)；藍線延伸太平，自東平路向西延伸經太平路及振興路，至進德路銜接捷運藍線 B20 站，路線全長 4.66 公里，規劃 4 座地下車站。

環狀線北端自綠延 G1 站起，沿祥順路往南行經太平區中山路、立仁路後，經德芳南路至文心南路與建國南路口，與捷運、臺鐵大慶站轉乘，路線全長約 15.7 公里，設置 16 座高架車站。

屯區捷運路線南北向連接綠運線成環，東西向連接捷運藍線，提供更直捷大眾運輸服務，並搭配機場捷運(橘線)，將服務範圍延伸進霧峰地區，推動屯區市區化，為大臺中地區整體均衡發展扮演重要角色。

取得、工程技術、建置經費、周邊都市未來發展、後續維運管理、環境影響等條件，並再辦理捷運沿線公聽會，納入民眾意見，最後綜合規劃應以可服務最多市民為優先考量因素，如實檢討可行性研究的站位及路線安排並加以優化調整。

(一) 機廠變更：

1、變更原因：

可行性研究規劃維修機廠於臺中港，後續市府依可行性研究為基礎進行綜合規劃，爰綜合規劃初始版本，機廠設置於臺中港，惟經本府於 108 至 109 年間，數次與交通部航港局(下稱航港局)及臺灣港務股份有限公司(下稱港務公司)協商，108 年 8 月至交通部報告時，時任政務次長黃玉霖表達「由於臺中港規劃 5 級機廠屬於大面積阻隔性設施，恐影響臺中港 2.0 整體開發」(如圖 6)，且港務公司不建議使用臺中港之土地，原可研規劃之機廠位於自由貿易港區的範圍內，且屬於港區管制區範圍，使用分區上有所限制，不宜規劃為機廠用地(如圖 7)，考慮用地已協調多次皆無法取得，故綜合評估後重新檢討機廠位置。

考量維修機廠所需用地面積較大，綜合規劃重新檢視捷運藍線沿線土地，排除都市計畫既成/新興發展區、臺中港區、交流道、河川區等用地後，以大肚山麓之龍井地區為較可行之機廠區位。

該地區為都市計畫保護區，依據「變更臺中港特定區計畫(第三次通盤檢討)(第四階段)案」之保護區檢討變更原則：「保護區係供地形及水土保護之用，故除配合經濟、交通建設、公共設施或其他實際使用現況變更者外，餘均維持現行計畫。」，「捷運機廠」屬於交通建設及公共設施，適用保護區變更原則，並以機廠所需最小面積進行規劃，以對周邊環境影響降至最小。

檔 號：
保存年限：

交通部 函

地址：
傳真：
聯絡人
聯絡電
電子郵

受文者：臺中市政府

發文日期：中華民國108年8月23日
發文字號：交路字第1085010717號
速別：最速件
密等及解密條件或保密期限：
附件：如主旨 (1085010717-0.pdf、1085010717-0-1.doc)

主旨：檢送本部108年8月2日召開「臺中捷運藍線及綠線延伸彰化計畫須本部協助相關事宜」會議紀錄1份，請查照。

正本：臺中市政府、彰化縣政府、彰化市公所、交通部臺灣鐵路管理局、交通部公路總局、交通部鐵道局、交通部航港局、臺灣港務股份有限公司、本部會計處、路政司、航政司

副本：

臺中捷運藍線及綠線延伸彰化計畫須本部協助相關事宜 會議紀錄

- 壹、時間：108年8月2日(星期五)上午9時30分
- 貳、地點：本部1609會議室
- 參、主席：黃政務次長玉霖
- 肆、出席單位及人員(詳簽到表)
- 伍、討論：略
- 陸、會議結論：

一、臺中捷運藍線規劃作業(前置作業)：

- (一)有關臺中市政府建議於臺中港規劃一座機廠，並將機廠等級由3級提升至5級一節，由於臺中港規劃5級機廠屬於大面積阻隔性設施，恐影響臺中港2.0整體開發，且臺中捷運烏日文心北屯線及本計畫皆各設置一座5級機廠，將會大幅增加市府後續營運維護成本，請臺中市政府邀集本部航港局、臺灣港務公司及鐵道局等單位研商替代方案。
- (二)有關臺中市政府建議臺中車站臺鐵用地請臺鐵局同意劃設為捷運系統用地一節，請臺中市政府與臺鐵局於會後協商溝通，以取得共識。
- (三)有關臺中市政府建議臺灣大道(0K~11.44K)請公路總局辦理用地取得及負擔用地費用一節，請臺中市政府參照相關案例，因捷運所需用地，仍由地方政府依相關規定辦理。

圖6 交通部會議紀錄(節錄)

檔 號：
保存年限：

臺灣港務股份有限公司臺中港務分公司 函

地址：()
號
聯絡人
聯絡電：
傳真：()
電子信：

受文者：臺中市政府

發文日期：中華民國108年10月2日
發文字號：中港工字第1082055225號
速別：普通件
密等及解密條件或保密期限：
附件：

主旨：有關貴府為規劃捷運藍線機廠設置區位，函詢本港土地相關事項一案，復如說明，請查照。

說明：

一、復貴市府捷運工程處108年8月26日中市捷綜字第1080003912號函。

二、旨案本分公司說明如下：

(一)函詢事項一：

- 1、貴府規劃之捷運藍線機廠用地A位於商港管制區內，本分公司前已依據自由貿易港區設置管理條例相關規定於102年8月7日報奉交通部交航字第10250110891號函核准納入臺中港自由貿易港區範圍，預計引進倉儲、國際物流及加工組裝等高附加價值產業。
- 2、依據自由貿易港區設置管理條例第3條第1項暨商港法第3條第7項及第35條等相關規定，若將捷運藍線機廠設置於前揭土地，因應維修人員及旅客進出需求，需將該地劃出管制區及自由貿易港區。
- 3、惟前揭土地係目前臺中港自由貿易港區僅存尚可供招商之完整坵塊土地，亦有多家潛在投資業者，爰不宜規劃為機廠用地。

電子
文
時

8

圖 7 港務公司來函(節錄)

2、影響分析：

新規劃之龍井機廠位於大肚山麓臺灣大道六段西側之都市計畫保護區，該處基地完整，無建物拆遷。由於位於大肚山保護區，龍井機廠不辦理土地開發，僅單純設置捷運機廠使用。

另臺中港機廠，屬於路線端點，端點設置機廠，將造成車輛調度所需里程較長且無彈性，另因路線跨越大甲斷層，倘未來震災發生，導致沙鹿段穿越大甲斷層處之設施損壞時，需中斷營運，影響全線運作，且因臺中港機廠臨海使防濕氣鹽蝕維護成本提高，此皆屬不利於未來營運之因素。

綜上，調整原可行性研究規劃之「臺中港機廠」方案，綜合規劃改採於捷運路線中段設置龍井機廠，除考量用地取得變數外，更可降低大甲斷層衝擊、提高營運調度彈性及防止臨海鹽蝕等因素。

(二) 臺中港段路線方案檢討(B1 站遷移)：

1、變更原因：

可行性研究階段，配合捷運機廠位置，規劃設置 BA1 站(可行性研究編號)於臺灣大道上，惟綜合規劃階段，考量機廠用地已與港務公司協調多次皆無法取得，並為提高未來營運調度彈性等因素，將機廠調整設至龍井區，由於機廠已不在港區內，故經綜合評估後，為優化捷運站服務範圍，將站位調整至臨港路上，並更改編號為 B1 站(圖 8)。

2、影響分析：

此處除維持原先購物遊憩旅次及臺中港旅客服務中心需求外，可再兼顧東側梧棲市區及其他臺中港相關開發計畫(臺中港招商土地港埠服務專業區，刻正由港務公司進行招商中，詳如圖 8 橘框處)，如此調整亦可兼顧到梧棲市區在地居民的旅運需求，讓更多市民一起享有便捷的

捷運建設，且未來於捷運站將整合地區公車及自行車系統，聯結捷運站與臺中港周邊各大景點，民眾可以自由且方便轉乘，並帶動臺中港濱海遊憩觀光產業，形成海線旅遊廊帶。



圖 8 臺中港段路線調整示意圖

(三) 沙鹿市區段路線方案檢討(地下段改高架段，增設 B5 站)：

1、變更原因：

沙鹿段路線優化，是基於原可行性計畫需要地下穿越民宅 70 棟導致用地風險高、反覆高架-地下的出土段對都市景觀及交通造成衝擊、短距離四個轉彎影響營運效率，及避免因跨越大甲斷層，倘地震發生後地下設施維修不易等因素，於綜合規劃重新評估後，將捷運路線「截彎取直」，以高架型式直行臺灣大道，擴大沙鹿服務人口數，並減少建設風險、節省經費。(詳圖 9 所示)。

2、影響分析：

綜合規劃方案，可達成避免用地徵收問題、減少都市

景觀及交通的衝擊、優化路線提升營運效率、降低後續營運風險等目的，且原可行性研究捷運站與沙鹿火車站並無直接共構規劃，為加強與沙鹿車站之轉乘，本府將積極與交通部協調爭取臺鐵海線雙軌的規劃，包括調整規劃高架化的沙鹿車站北移以縮減轉乘距離，及設置立體人行空橋等精進方案，故綜合規劃優化後方案可保留未來沙鹿火車站高架後的銜接介面，縮短未來捷運與臺鐵轉乘距離；另此方案可再於沙鹿高工及竹林國小前增設 B5 站點，更增加捷運對沙鹿區的服務面積及使用族群，對市民更好的方案。

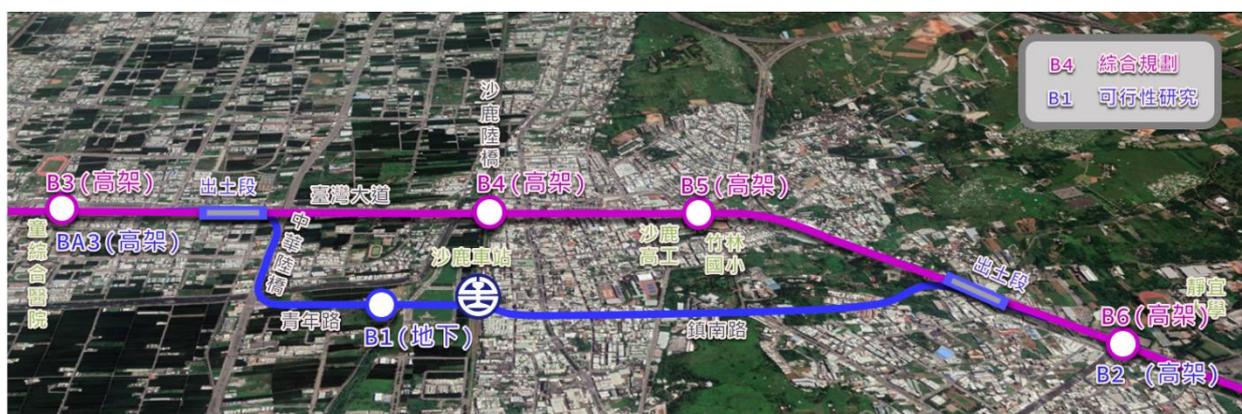


圖 9 沙鹿市區段路線調整示意圖

(四) 正英路段站位方案檢討(B8 站增設)：

1、變更原因：

可行性研究階段並無設站，另因綜合規劃階段辦理之 3 場公聽會，會中民眾意見多數表達希望能於臺灣大道、正英路口處設站，經查該處鄰近國道 3 號，位於靜宜大學至國道 3 號間社區聚落之南側，另查正英路口西側之土地使用以住宅區為主，現行已有部分大型社區；路口東側為保護區及停車場用地。

經檢討捷運車站與周邊鄰里關係，目前藍線規劃於英才路口設置站 B6，可提供英才路周邊北勢里、福興里之捷運轉乘，B7 站附近缺乏橫交道路，故以服務周邊步行範圍

(晉江里、六路里)及弘光科大為主；而南勢里、三鹿里、埔子里在交通動線上較依賴正英路進出臺灣大道，故規劃增設 B8 站於正英路口，使其轉乘服務範圍將可擴及外圍之南勢里、三鹿里、埔子里。故就地區整體大眾運輸服務而言，正英路口在步行範圍外的公車與接送轉乘動線較佳，配合路口停車場用地，可擴大捷運藍線服務範圍及服務客群。(詳圖 10)。

2、影響分析：

經上揭綜合規劃通盤考量地區整體發展、外圍人口分布捷運服務範疇及地區民眾使用需求後，正英路設站可提供周圍地區逾 2 萬人的捷運服務，有助於提升沙鹿地區的大眾運輸服務，爰於正英路增設 B8 站。

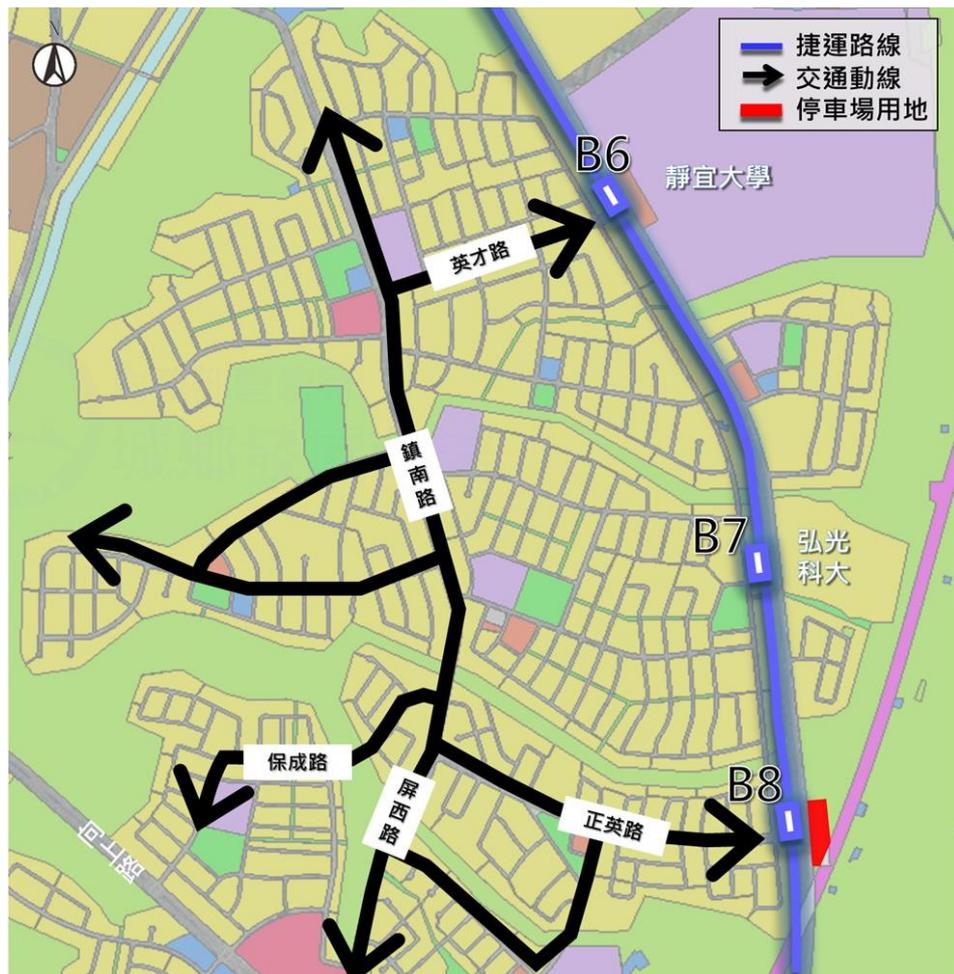


圖 10 正英路段站位新設示意圖

(五) 龍井段站位方案檢討(B9 站西移)：

1、變更原因：

原可行性研究方案規劃國際街口(B9 站)設置「高架車站」，服務周邊東海藝術街、東海商圈、東海大學及臺中工業區等地區，於遊園南/北路無設站；惟捷運藍線於綜合規劃辦理期間多次接獲民意反映需考量於遊園南/北路周邊民眾搭乘需求，經評估遊園南/北路以西地區，多為農地及小型工廠使用，主要人口聚落係位於遊園南/北路以東地區，且原規劃 B9(國際街)及 B10(東海/榮總)服務範圍重疊區域較大，其重疊範圍為公墓、農業區等低運輸需求地區，多屬低度發展區域，且配合本府都市發展局(下稱都發局)正辦理「新庄子蔗廊地區新訂都市計畫案」，爰經重新檢討該區域都市發展條件及相關運輸需求後，為符合地方需求，將綜合規劃 B9 地下車站西移以增加遊園南/北路兩側地區服務及促進新訂都計區未來發展。(詳圖 11)

2、影響分析：

藉由地下捷運車站設置地下連通道，增設遊園南北路及國際街的出入口，將服務範圍可同時涵蓋國際街及遊園南北路的民眾需求。

另 B9 站西移區位大致落於「新庄子蔗廊地區新訂都市計畫案」臨臺灣大道之中間位置，對於新興開發計畫之捷運覆蓋範圍較廣，有助於捷運藍線運量及加速推動「新庄子蔗廊地區新訂都市計畫案」。



圖 11 龍井段站位調整示意圖

(六) 西屯段路線方案檢討(高架段改地下段，增設 B12 站)：

1、變更原因：

原可行性研究西屯段路線方案(綜合規劃 B9 至 B11 站)採高架捷運形式，其軌道縱坡度過大(詳圖 12)，捷運車站未能與國道 1 號西側中港轉運站整合轉乘，且出土段設於市區道路(臺灣大道安和路與福安路間)影響車道的交通衝擊大，爰綜合規劃階段，將此高架改為地下形式(詳圖 13)。

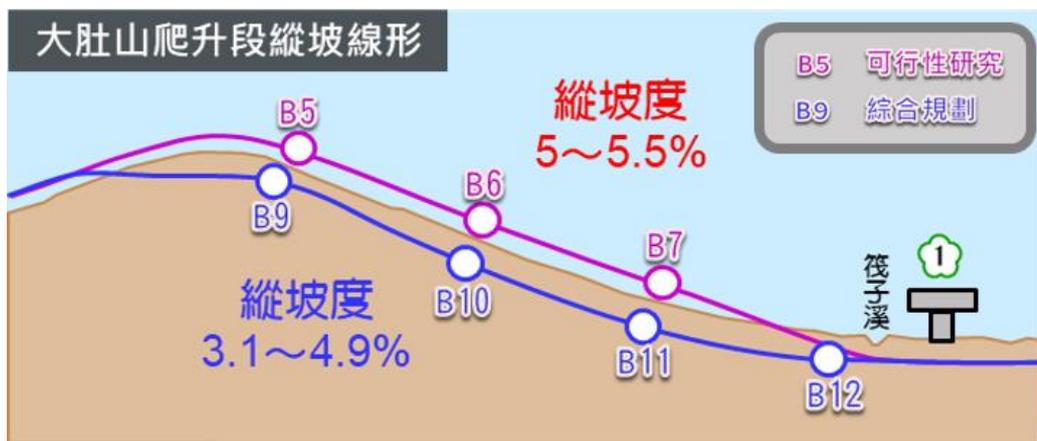


圖 12 坡度示意圖

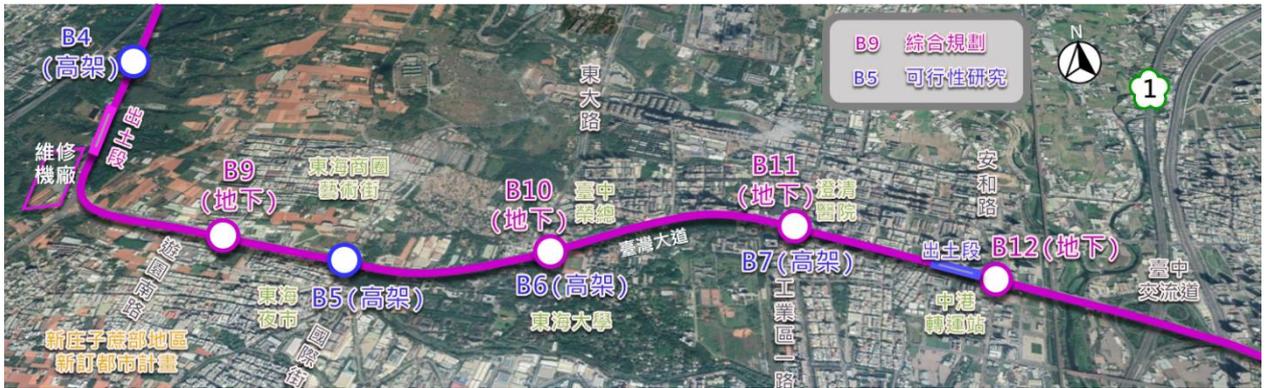


圖 13 西屯段路線調整示意圖

2、影響分析：

此舉可將軌道縱坡度由原可行性研究之 5-5.5% 降緩為 4.6-4.9%，提升整體營運效率與安全性，同時將出土段(出土段將縮短既有道路配置，如圖 14)移至大肚山郊，減少對臺灣大道安和路至福安路區間，因道路縮減造成的交通影響。另原可行性研究受限於爬坡段，無法於中港轉運站設站；調整為地下方案後，可於中港轉運站增設 B12 站，增加服務範圍及捷運，客運轉乘便利性。

綜上考量，雖捷運地下化經費高於高架化，但考量市區交通、捷運安全營運風險、增加服務範圍，本路段調整尚屬合理且有其必要性。



圖 14 出土段示意圖
(以桃園機場捷運 A2 站三重端出土段照片為例)

(七) 舊市區段路線方案檢討(民權路改臺灣大道)：

1、變更原因：

原可行性研究舊市區段路線方案，行經民權路、建國路、八德街至 B19 站(原可研 B14 站)，該方案共 4 處轉彎段及 2 座車站，均需過彎減速或停靠站，考量短距離頻繁加減速對乘客的不適感，民權路段恐皆需採慢速行駛，將降低其營運效率，並增加慢速輪軌摩擦之車廂噪音；另民權路/建國路口、建國路/八德街口轉彎段將地下穿越私有地，影響既有建物，用地取得風險較大，且設置之站位距台中火車站較遠，轉乘不易。

故綜合規劃階段，更改為直行臺灣大道之方案，其同樣設置 2 座車站，惟僅需於臺灣大道建國路口設置 1 處轉彎段(詳圖 15)，減少多次加減速情形，營運效率、提升乘客搭乘品質及降低用地取得及施工風險。

2、影響分析：

民權路方案及臺灣大道方案均行經市中心密集發展區，相鄰約 300m，屬於同一運輸走廊及捷運服務範圍，同樣服務市中心往來民眾。

綜合規劃方案調整後減少轉彎段，避免不必要之營運降速、輪軌摩擦及車廂噪音，亦已無地下穿越建物情形，減少路外用地取得風險及對地主土地財產之侵害，且經與臺鐵局協商退縮其車專區開發計畫，可在臺中車站側設置 B19 站(原可研 B14 站)，並規劃將結合未來臺中大車站計畫(詳圖 16、17)及機場捷運線計畫，利用高架連通平台及地下連通道，整合周邊大眾運輸車站及商圈、地下街，以

提升服務品質，並加速推動藍線建設。



圖 15 舊市區段路線調整示意圖



圖 16 臺中大車站計畫示意圖

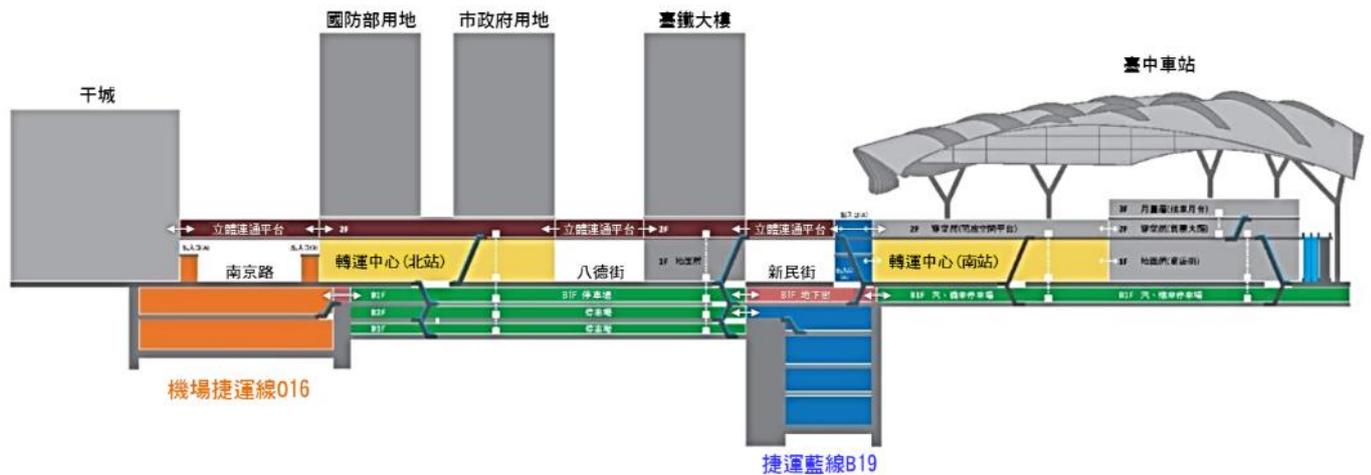
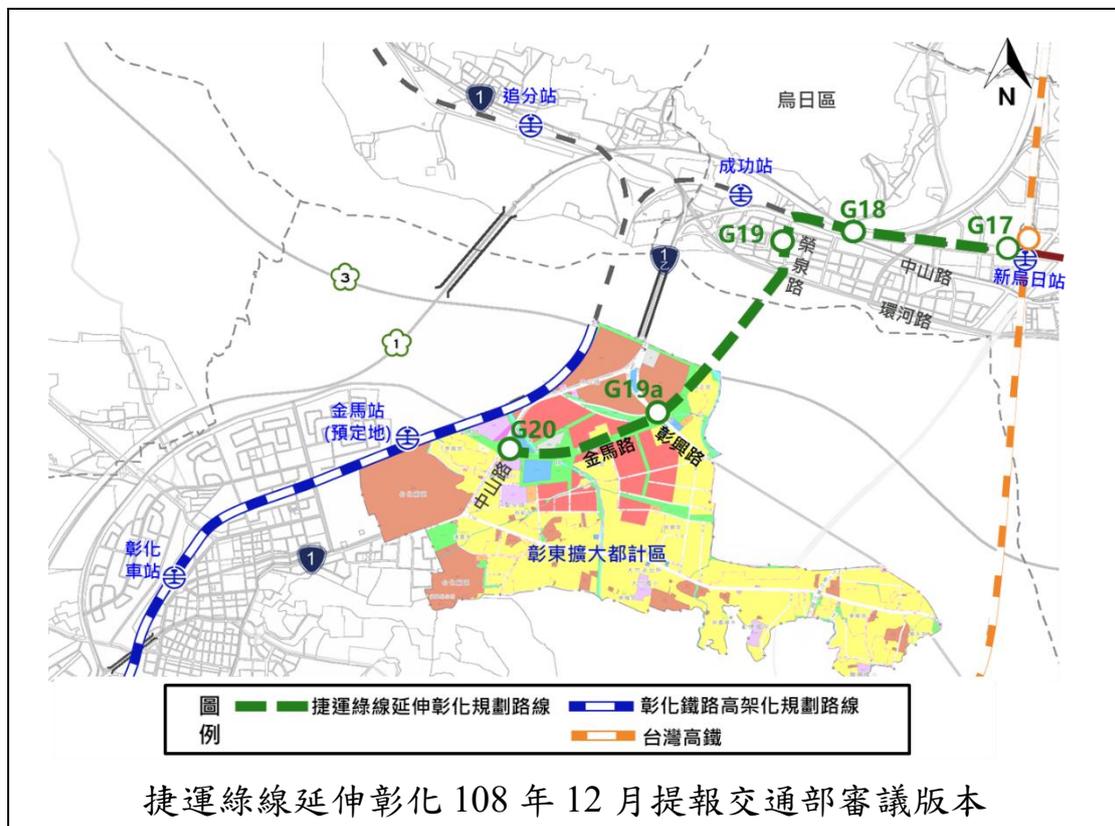


圖 17、臺中大車站轉乘示意圖

二、捷運綠線延伸線延伸至彰化鐵高金馬站

捷運延伸彰化之規劃方案，原僅規劃由捷運綠線高鐵臺中站(G17)延伸至彰化市中山/金馬路口，路線長 5.33 公里並增設 4 座高架車站。後於 108 年 12 月依據交通部第 37 次委員會審查時，會議結論要求市府與彰化縣政府、彰化市公所就彰化段路線協調整合，並決議以原規劃方案再延長 1.26 公里，增設 G21 站與彰化市鐵路高架化金馬站共站(如圖 18 所示)，以整合擴大彰東都市計畫及台化廠區再開發案，同時促進兩縣市觀光發展、增加通勤便利性。路線延伸後綠線全線運量可增加約 5,100 人/日，經費增加約 34 億元，因延伸路段及新設的 G21 站皆位於彰化縣內，故衍生之經費依據相關規定由彰化縣政府與中央政府分攤，市府無需負擔經費。

捷運綠線延伸線可行性研究交通部已於 109 年 7 月 1 日審查通過，並提送至行政院審查中，市府持續積極爭取儘速核定以利進行綜合規劃，早日落實捷運綠線延伸至大坑及彰化。



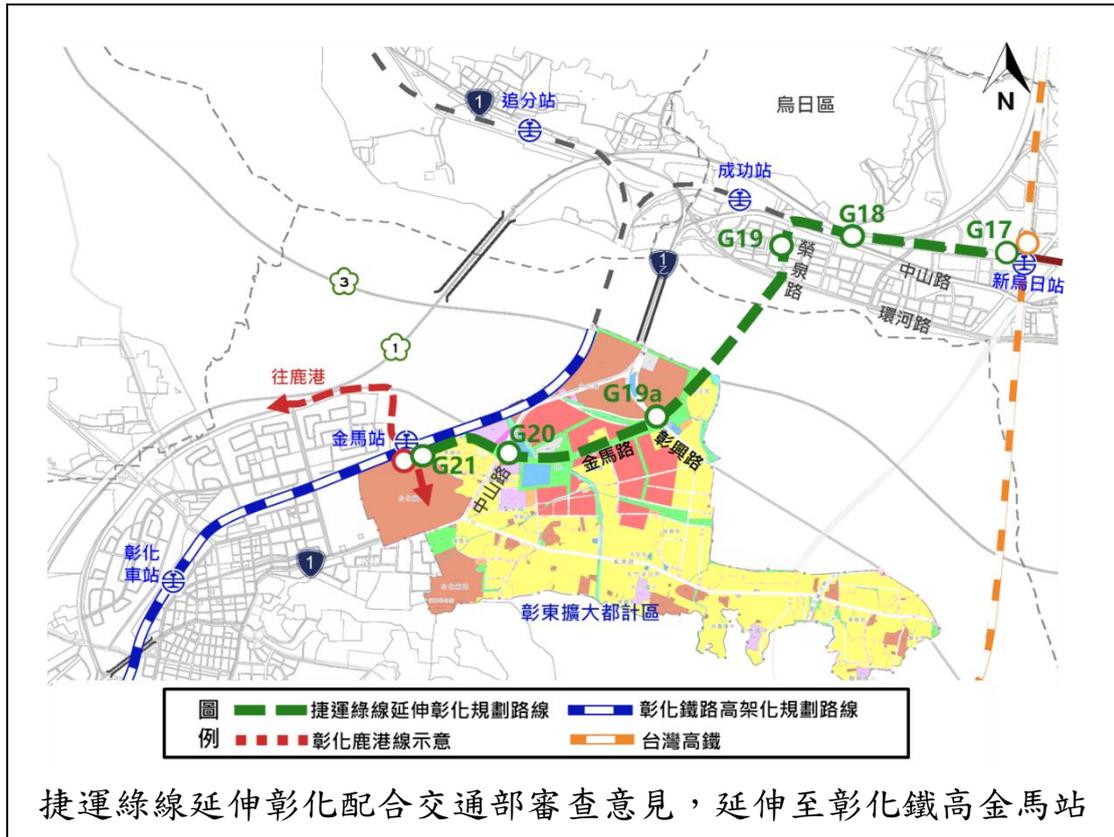


圖 18 捷運綠線延伸彰化調整前後示意圖

三、機場捷運直截服務臺中國際機場

捷運橘線於胡前市長時期開始規劃，路線由水滴轉運中心行經中清路至霧峰省議會紀念園區附近，並規劃延伸段至臺中航空站，惜未獲交通部核定。林前市長上任後重新檢討提出雙港輕軌路線，路線串聯臺中港及臺中國際機場兩大國際海空港，惟並未定案，且未送交通部審查。後續行政院於 106 年 1 月將清泉崗航空站更名為臺中國際機場，107 年 8 月核定「臺中機場 2035 年整體規劃」，依據此上位計畫，以及配合本市前店、後廠、自由港之推動，確有重新檢討捷運路線之必要。

盧市長上任後，市府盤點近期重大建設、既有旅次需求以及未來都市發展，再次提出機場捷運(橘線)，路線串聯機場及火車站，並將臺中國際機場站連接至現國際航廈(如圖 19 所示)旁，並搭配後續國際機場擴建計畫(臺中機場陽西區建

設綜合規劃)，預留尾軌保留延伸至新航廈之彈性。除縮短航空旅客轉乘距離外更直截服務機場。調整後全線運量達 21 萬人/日，轉乘機場之距離也由約 600 公尺縮短為直接連通，同時將部分路段調整為地下型式，以利車站設置位置更符合市民需求。



圖 19 機場捷運(橘線)臺中國際機場站位置示意圖

另外，機場捷運(橘線)延伸海線地區仍是本市發展目標，可行性研究報告已建議設計階段應預留尾軌，保留自中清路延伸海線之可行性，期以帶動海線觀光發展並平衡區域發展，以利未來再適時推動。

四、以屯區捷運滿足鐵路東側旅運需求

因應屯區蓬勃發展，太平(19.4 萬人)、大里(21.3 萬人)及霧峰(6.5 萬人)近年人口、交通快速成長，市府 106 年時向中央爭取可行性研究經費，以南區、北屯、大里、太平及霧峰作為研究範圍，進行與捷運綠線延伸線形成環狀路網之路廊可行性研究。後經計畫分析，考量鐵路及台 74 線東側缺乏與捷運路網之連結，並且屯區往核心市區的旅次需求最高。若僅有南北向之環狀線，將缺乏往核心市區之東西向連接，將導致經濟發展、民生活動的增幅受限。故除原有的連接捷運綠線的環狀線規劃外，也同步納入「捷運藍線延伸太平」段來與捷運藍線相連。

為能與捷運綠線及藍線妥善銜接，也比照綠線及藍線改為中運量捷運系統(後續進行設計時，也將朝與綠線及藍線機電系統相容進行規劃)，同時將名稱改為屯區捷運，以符合實際。屯區捷運完成後將可串連捷運綠線及延伸線、藍線與機場捷運(橘線)，提供便捷、完整的路網脈絡。

肆、結語

本市隨著經濟發展，都會擴張，各區域間聯繫日益緊密，對於大眾運輸之需求亦將更為殷切，而本市捷運發展願景業已從捷運綠線單一路線，逐步推動成與捷運藍線交會形成的十字路網，並接續與機場捷運(橘線)構成雙十字軸線，建構出臺中捷運系統骨幹後，由屯區捷運與捷運綠線串聯成環形路網，並持續向外輻射發展，擴大服務範圍。

後續亦持續以 110 年 4 月 15 日交通部備查「臺中地區大眾捷運系統整體路網評估計畫」，持續完善交通路網，打造四通八達的臺中捷運路網，以符「捷運大臺中、臺中富市 3」之目標。