

臺中市議會第4屆第1次臨時會

臺中市軌道建設(捷運藍線綜合規劃及財務規劃檢討、綠線延伸、機場捷運、屯區捷運、山海環線)及高、快速道路建設(東豐快、國4高架延伸台中港、國1銜接台74、台74延伸龍井、台74增設匝道)推動進度專案報告



臺中市政府

TAICHUNG CITY GOVERNMENT

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 112 年 3 月 14 日



## 目錄

壹、 臺中軌道建設推動進度 .....	3
一、 前言 .....	3
二、 捷運藍線綜合規劃及財務規劃檢討.....	3
(一)、綜合規劃內容.....	3
(二)、財務規劃檢討.....	6
(三)、辦理進度說明.....	8
三、 捷運綠線延伸線.....	9
(一)、計畫內容說明.....	9
(二)、辦理進度說明.....	9
四、 機場捷運(橘線).....	10
(一)、計畫內容說明.....	10
(二)、辦理進度說明.....	11
五、 屯區捷運.....	11
(一)、計畫內容說明.....	11
(二)、辦理進度說明.....	12
六、 山海環線.....	12
(一)、計畫內容說明.....	12
(二)、辦理進度說明.....	13
七、 結語 .....	14
貳、高快速道路建設推動進度 .....	15
一、 前言 .....	15
二、 東豐快速道路.....	15
(一)、計畫內容說明.....	15
(二)、辦理進度說明.....	15
三、 國4高架延伸台中港.....	16
四、 國1銜接台74.....	17
五、 台74延伸龍井.....	18

(一)、計畫內容說明.....	18
(二)、辦理進度說明.....	20
六、台 74 增設匝道.....	20
七、結語 .....	22

## 壹、臺中軌道建設推動進度

### 一、前言

「臺中地區大眾捷運系統整體路網評估計畫」於 110 年 4 月 15 日經交通部原則同意備查，捷運綠線也於 110 年 4 月 25 日通車，發展軌道捷運是臺中刻不容緩的交通建設。本市正積極推動捷運藍線、機場捷運(橘線)、屯區捷運等路線，期建構近期捷運路網，以發揮路網成形之效應。將可連結高鐵臺中站、臺鐵臺中站、臺中港及臺中國際機場的陸海空國際城際門戶，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。

目前捷運藍線正進行綜合規劃階段，已通過環境影響評估，綜合規劃並於 112 年 2 月 20 日通過交通部審查，市府亦已依審查委員所提意見修正報告並提送交通部轉行政院續審，都市計畫變更作業亦同步進行中。另捷運綠線延伸線可行性研究已進入行政院審查階段、機場捷運(橘線)、屯區捷運及山海環線可行性研究也都在交通部審查階段，市府將持續加速推進各線進度，完善軌道運輸服務。

### 二、捷運藍線綜合規劃及財務規劃檢討

#### (一)、綜合規劃內容

臺中捷運藍線可行性研究於 99 年啟動，至 107 年 10 月 3 日奉行政院核定後，市府以可行性研究核定內容為基礎，於 108 年 3 月啟動綜合規劃作業，其作業期間，除了數次邀集府內外相關單位進行溝通協調，也舉辦 3 場公聽會以蒐集民情，為將規劃的內容能臻於完善且貼近民眾需求，並在整體考量路線線型、設站需求、用地取得、工程可行性及減少營運風險等目的進行調整，綜合規劃主要調整方案概述如下：

#### 1、機廠變更：原可行性研究規劃之臺中港機廠用地

議題，本府已多次與交通部航港局及臺灣港務分公司(下稱港務公司)協商，另於 108 年 8 月至交通部報告時，時任政務次長黃玉霖表示：「臺中港規劃 5 級機廠屬大面積阻隔性設施，恐影響臺中港 2.0 整體開發」，另港務公司亦於 108 年 10 月來函說明，因該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，故綜合規劃考量原臺中港機廠用地經協調多次後，仍無法達成共識，故綜合規劃評估後，取消設置臺中港機廠，改設置龍井機廠。

- 2、**臺中港段路線調整(B1 站遷移)**：配合臺中港機廠取消之規劃，且為兼顧東側梧棲市區及其他臺中港相關開發計畫，爰綜合規劃調整站位，由 B1 站臺灣大道改至臨港路設置，以優化捷運站服務範圍及利於周邊發展。
- 3、**沙鹿市區段路線調整(地下段改高架段，增設 B5 站)**：考量原可行性研究計畫需地下穿越民宅 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，且為避免因大甲斷層倘發生錯動後地下設施維修不易及降低用地取得風險等因素，爰綜合規劃階段將沙鹿市區段路線「截彎取直」，並改以高架型式直行臺灣大道，另為擴大沙鹿市區服務人口數，再於沙鹿高工及竹林國小前增設 B5 站。
- 4、**正英路段站位檢討(B8 站增設)**：原可行性研究階段並無設站，因公聽會中地方民代、在地里長及民眾多數表達希望能於正英路口處設站，經重新

檢討後，決議增設 B8 站，除服務該區域民眾外，並再配合路口旁之停車場用地規劃轉乘設施，使其轉乘服務範圍將可擴步行服務反為外的區域。以擴大捷運藍線服務範圍及服務客群。

5、**龍井段站位檢討(B9 站西移)**：為能同時服務國際街、東海夜市商圈與遊園南北路等地區之民眾，綜合規劃階段將 B9 地下車站西移，以地下連通道的方式增設遊園路及國際街出入口(屆時 B9 站將共有 6 處出入口)，並再於地下連通道，設置水平電動步道，優化行人通行環境；再同步配合新興開發計畫整體的發展及大眾運輸發展為導向策略，打造以人為本的友善交通環境，該區屆時將極具發展潛力，可有助於捷運藍線運量及加速推動新訂都市計畫案，達到交通建設與都市發展相輔相成的效益。

6、**西屯段路線檢討(高架段改地下段，增設 B12 站)**：原可行性研究西屯段路線採高架捷運形式，其軌道縱坡度較大(接近臨界值)，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，將此路段高架改為地下形式，並將出土段改設於臺灣大道與中興路口處，以降低營運風險及減少交通衝擊；另考量重要轉運節點，中港轉運站之轉乘規劃，西屯段路線調整後再增設 1 站，增加客運轉乘便利性，並擴大服務人口數。

7、**舊市區段路線方案檢討(民權路改臺灣大道)**：原可行性研究舊市區段，係行經民權路，且短距離內共 4 處轉彎段及 2 座車站，且需地下穿越私有地及既有建物，故為優化線型減少轉彎段及避免

穿越民宅，降低用地取的風險等，綜合規劃調整路線並透過疊式線型改走臺灣大道，提高營運效率，更擴大服務範圍，提升整體大眾運輸品質。

承上，目前已完成綜合規劃報告書，其規劃路線全長24.8公里，西起臺中港，沿臺灣大道串聯市政府、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，並規劃多處轉乘節點，如沙鹿及臺中火車站轉乘臺鐵、秋紅谷及中港轉運站轉乘國道客運、市政府轉乘捷運綠線等，全線串聯海港及臺中火車站之門戶，落實弭平山、海地理隔閡落差，促進都市均衡及帶動中部地區經貿人文及觀光旅遊發展；另全線規劃高架車站8座、地下車站12座，共有20座車站以及1座機廠。

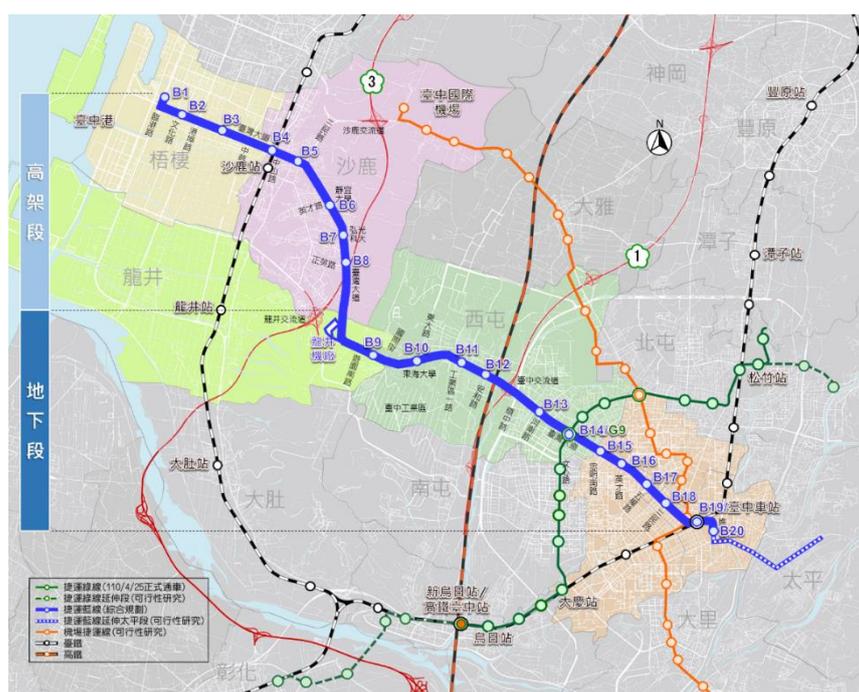


圖 1、捷運藍線路線示意圖

## (二)、財務規劃檢討

原可行性研究用地費，僅針對車站出入口等路外設施進行費用之估算，並未將臺灣大道用地費納入，惟綜合規劃階段為避免後續執行時，發生用地經費編列不足之情形，

故重新將捷運路權及路外設施之用地需求及範圍進行清查，且將行經道路之用地取得費用納入，並再依 111 年市價及公告地價，重新進行估算，以降低計畫推動風險。

另原可行性研究工程經費估算之物價基準年為 104 年，綜合規劃工程經費估算之物價基準年為 111 年，兩者參考年度差異 7 年，近年營建工程項目物價上漲，且查自 104 年至 111 年之捷運大宗物料漲幅，預拌混凝土漲幅達 50%，鋼料類則為 70 至 82%，波動起伏甚大，爰綜合規劃階段為避免誤判、低估經費需求，造成後續設計困難及增加施工招標風險，同時考量物價上漲，近年捷運工程施工案例及市場行情等因數，重新覈實編列。

經綜合規劃重新估算後之計畫總經費約為 1,615.14 億元，其中用地拆遷費 135.41 億元(包含道路用地費及分年調整費)，工程經費 1,479.73 億元(設計費、直接工程成本、間接工程成本、工程預備費以及物價調整費)。

比較綜合規劃及可行性研究之經費差異，綜合規劃計畫總經費增加 633.65 億元，其中增加部分屬用地拆遷費為 101.36 億元，工程經費為 532.29 億元，爰本計畫再依行政院指示詳實評估「經費差異原因及責任歸屬」。

經檢討後用地費增加 101.36 億元，因用地費係屬地方政府應負擔之項目，爰增加之用地費皆由本府負擔；另工程經費部分，若屬物價上漲所造成之增加經費，因物價波動屬於不可控制因素，故其增加之經費由中央政府與地方政府共同分攤，若如屬可控制因素，則應由地方政府全額負擔；為求計畫加速核定，本府亦重新檢討經費分攤額度，針對捷運藍線綜合規劃之經費，非屬物價波動造成(可控制因素)之增加經費為 53.82 億元，此將由本府全額負擔，另其餘部分則依中央與地方負擔比例規定分攤。經計算後，捷運藍線綜合規劃經費 1,615.14 億元，其中中央補助

為 675.59 億元，地方負擔為 939.55 億元(含土地徵收費)。

### (三)、辦理進度說明

綜合規劃報告書，目前已於中央審查階段，其中本府於 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、第 1 次書面審查、初審會議、第 2 次書面審查、交通部鐵道局來函要求提供補充說明資料及交通部第 1 次審查委員會等審查作業後，本府於 111 年 12 月 30 日再提送依交通部審查委員會之意見修正後報告書予交通部，交通部則於 112 年 2 月 20 日召開第 2 次審查委員會進行審查，其會議結論為通過交通部審查，後續請本府依審查意見修正後，提送交通部核轉行政院續審，本府已依意見修正報告書提送交通部核轉行政院續審。

環境影響說明書，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，環保署則依序辦理程序審查、現地勘查、專案小組第 1 至 3 次初審會議後，本府於 111 年 8 月 8 日提送依環保署專案小組第 3 次初審會議之意見修正後說明書予環保署，環保署則於 111 年 9 月 7 日召開環境影響評估審查委員會第 427 次會議審查，並審查通過，故捷運藍線已通過環境影響評估。

後續市府將積極配合中央審查流程，力爭行政院儘速核定綜合規劃，待核定後即可配合設計及用地取得等階段進場施工，且本府將加強各階段滾動式檢討，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。

### 三、捷運綠線延伸線

#### (一)、計畫內容說明

路線規劃延續捷運綠線兩端，北端為「北屯-大坑」延伸段，路線規劃自舊社站(G3)起向東延伸至大坑經補庫G1 站；南端為「烏日-彰化」延伸段自高鐵臺中站(G17)起，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 2)。

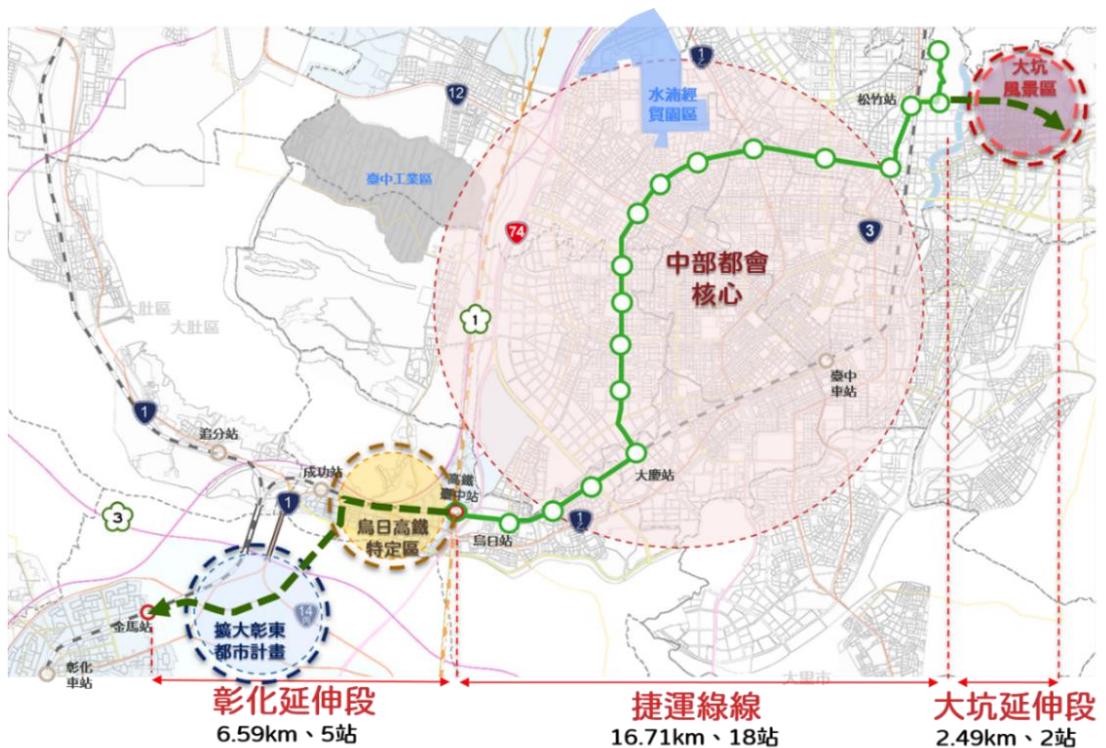


圖 2 捷運綠線延伸線路線示意圖

#### (二)、辦理進度說明

可行性研究報告已於 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，並已三次陳報行政院審查。目前已依交通部 111 年 9 月 2 日函轉行政院審查意見完成修正，並於 112 年 2 月 24 日再提報中央審查，積極爭取計畫核定。

#### 四、機場捷運(橘線)

##### (一)、計畫內容說明

機場捷運(橘線)串連臺中國際機場、都會核心地區及屯區，沿中清路、國光路及中興路等臺中市主要交通幹道規劃，連接機場及火車站，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。

機場捷運(橘線)路線全長約 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(如圖 3 所示)。

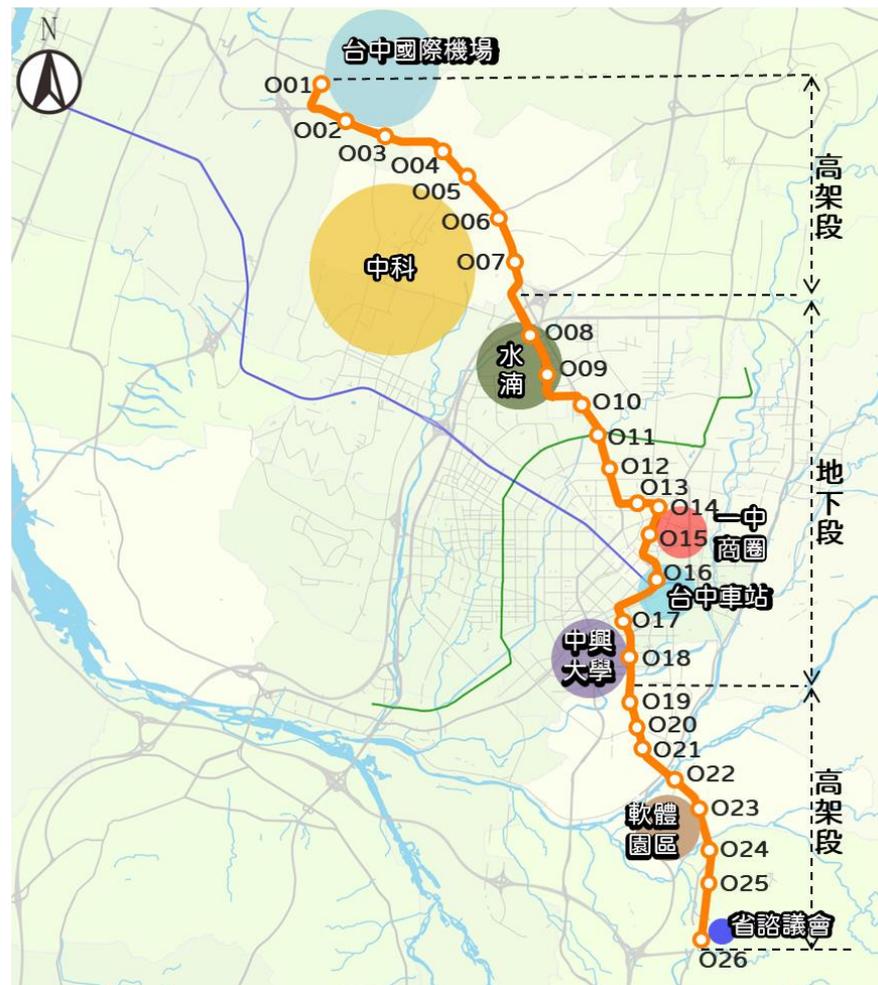


圖 3、機場捷運路線示意圖

## (二)、辦理進度說明

機場捷運(橘線)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，於 110 年 4 月 9 日提報予交通部審查。交通部於 110 年 12 月 15 日召開初審會議，市府於 111 年 4 月 1 日再次提報交通部續審。交通部於 111 年 10 月 6 日召開研商會議，市府刻正依各單位意見修正及協調中，待完成後將儘速提報中央爭取核定，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。

## 五、屯區捷運

### (一)、計畫內容說明

屯區捷運包括「捷運藍線延伸太平」及「屯區捷運環狀線」(路線如圖 4)，其中捷運藍線延伸太平路線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。

屯區捷運環狀線北端自綠延 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 16.14 公里，設置 16 座高架車站。

屯區捷運路線南北向連接捷運綠線成環，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，扮演大臺中地區整體均衡發展重要角色。

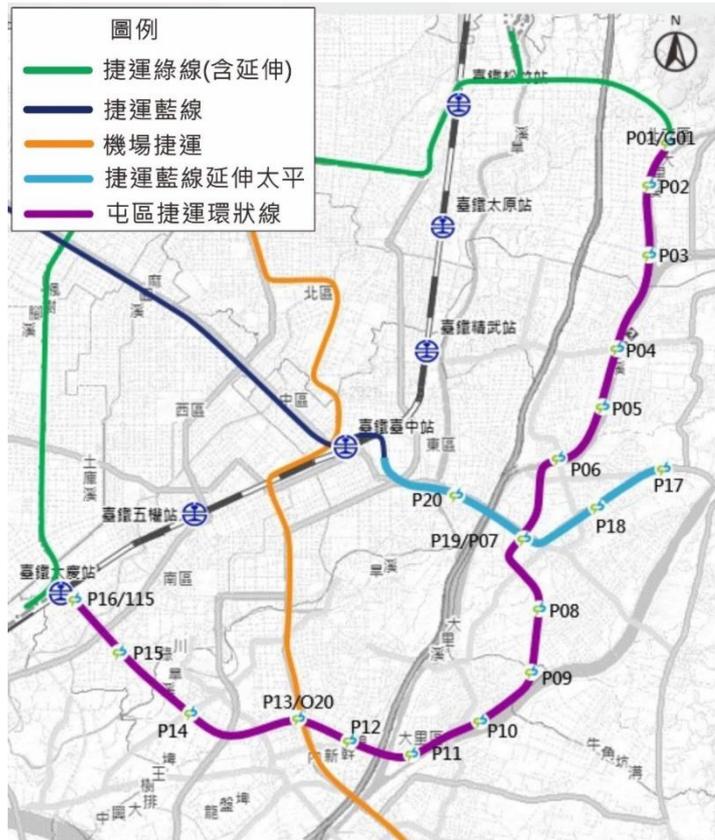


圖 4 屯區捷運路線示意圖

## (二)、 辦理進度說明

屯區捷運已於 110 年 10 月 20、24 日辦理 2 場地方說明會，並於 111 年 6 月 20 日提報中央審查，經交通部 111 年 9 月 21 日函復意見，市府刻正依意見修正中，待修正完成後儘速提報中央爭取核定。

## 六、 山海環線

### (一)、 計畫內容說明

山海環線計畫包含山線高架延伸烏日、海線雙軌暨部分高架化以及新增甲后線(如圖 5 所示)，路線詳細說明如下：

- 1、 **山線高架延伸烏日**：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，全程 3.7 公里。
- 2、 **海線雙軌暨部分高架化**：全程共計約 25.9 公里，

其中高架雙軌化路段 10.9 公里，規劃大甲車站、清水車站及沙鹿車站為高架車站；平面雙軌化路段 15 公里，規劃自沙鹿車站後至追分車站。

- 3、**新增甲后線**：路線自大甲車站起，往東跨越國道 3 號、高鐵、國道 1 號後，行經后科園區北側，往南銜接至后里車站，全程 14.3 公里，沿途新增 3 處高架車站。



圖 5、山海環線路線示意圖

## (二)、辦理進度說明

市府自 102 年 9 月 26 日起辦理「大臺中地區山海環線鐵路雙軌高架化建置計畫可行性研究」，並於 103 年 10 月 3 日函報交通部審查，於 105 年 3 月 15 日初審通過，並於 107 年 11 月 9 日由交通部轉陳行政院審議。

108年1月22日行政院函復交通部，請市府檢討確認是否按原計畫推動，市府於108年3月19日以正式公文表明將依原計畫持續推動，並將修正報告書函報交通部。後交通部於108年10月8日召開複審會議，市府亦依中央意見持續進行修正，分別於109年5月21日、110年5月4日、110年10月22日及111年3月17日多次將修正報告書函報交通部審議。

近期已於111年10月13日再提報交通部審查，並經交通部111年12月14日函復書面意見，目前市府依書面意見修正報告中，待修正完成後將儘速再提中央審查，爭取計畫早日核定。

## 七、結語

完善的軌道路網是成為低碳、便捷、宜居城市的關鍵，台中未來城市交通將以捷運系統做為骨幹，並結合公車、轉運站、iBike、停車場等交通轉運節點，落實交通任意門方便市民搭乘公共運輸前往各區域，市府正加速各軌道路線審查進程，爭取中央早日核定計畫，儘早完整臺中軌道路網，打造臺中成為國際大都市。

## 貳、高快速道路建設推動進度

### 一、前言

臺中市為中部地區之交通樞紐，為強化各區域間道路路網連結性，市府致力於大臺中整體道路建設，並持續推動本市重大交通建設計畫，包含東勢豐原快速道路工程、國道 1 號銜接台 74 線工程及台 74 線增設匝道工程等，厚植都市交通建設之重要基礎，讓平面道路、快速道路、高速公路相互整合連結，打造便捷的道路路網。

### 二、東豐快速道路

#### (一)、計畫內容說明

本計畫路廊自國道 4 號臺中環線豐原端起，分東、西行線雙車道配置，以隧道穿越台 3 線南側之公老坪山區，出隧道後跨越台 3 線及東豐自行車道，續沿大甲溪南岸以橋梁布設東行，再往東南延伸並跨越東豐自行車道及大甲溪，續往南行跨越台 3 線至台 8 線與東勢區正二街交叉路口止，路線總長約 9.6 公里。

工程總經費(含國 4 豐潭段立交銜接計畫)約為 190 億元(工程費 161 億元、用地取得費用 29 億元)。

#### (二)、辦理進度說明

本工程前因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，本府為持續推動東豐快速道路，積極重啟東豐快環評後，綜合考量相關方案的路線長度、路網串聯及交通車流移轉量、用地拆遷範圍等，規劃主線採取國工局優選的公老坪隧道方案，隧道方面也經過嚴謹的安全及影響評估，並於 110 年 4 月正式通過環評大會審查許可開發，將來完成後便捷進出國道 4 號，有效分流山城唯一的臺 3 線交通動線，打造山城的生命救援線，活絡山城的經濟及觀光發展，並確保當地環境永續

發展。

東豐快速道路工程，計畫路線全長 9.6 公里，規模龐大，採整體規劃分作 5 個工程標推動，優先標第 3 標土牛段已自大甲溪上第 4、5 標完工的脊背橋開始延伸施工。東豐快計畫，過往困難重重，現在一一克服，於去（111）年 10 月復工後，刻正辦理第 1 標隧道標及第 2 標細部設計作業，並接續進行第 3 標新興段招標，本府專案檢討推動，以期早日全線興建完成。

此外，本府也與交通部高速公路局凝聚共識，並研提國 4 豐潭段增設匝道立交銜接東豐快計畫，爭取交通部國道基金專案核定辦理，讓未來生活圈交通路網更便捷順暢。



圖 6、東豐快速道路示意圖

### 三、國 4 高架延伸台中港

國道 4 號通往台中港，現況車輛由國四經臨港路前往台中港，為清水區甲南、國姓等五里居民出入的必經道路，且有許多大型車輛行經，而國道四號清水端銜接臨港路為一長下坡，造成國道 4 號下臨港路段車禍頻傳。

市府非常重視此議題，已於今年 1 月 6 日至現場會勘，並與地方民代、高速公路局（國道四號權管）及相關單位取得共識，朝向短期將由公路總局（臨港路權管）進行專業評估，提出相關改善措施，包含裝設測速照相、禁止左轉及標誌標線改善作為，而本府警察局加強路檢，對路邊違規停車、闖紅燈、超載等違規行為加強取締，落實交通執法，以有效防制交通事故發生。長期則請交通部高速公路局針對國道 4 號高架延伸台中港進行可行性評估，本府也將持續向中央反映在地民意，並積極爭取重大建設計畫推動，期盼提供地方一個更安全又便利的道路用路環境。

#### 四、國 1 銜接台 74

本計畫由交通部高速公路局辦理，108 年 11 月 30 日舉行開工典禮，目前工程穩定進行中，截至 112 年 2 月 28 日止，工程預定進度 58.88%，實際進度 60.60%(超前 1.72%)，實際工程進度符合預定期程，全線預計於 112 年底完工。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，如圖 7。



圖 7、國 1 接台 74 線工程示意圖(高公局提供)

## 五、台 74 延伸龍井

### (一)、計畫內容說明

本計畫為「臺中生活圈 4 號線大肚段」，東起高鐵臺中站特定區環河路五段，沿烏溪堤內往西北方向延伸，越過台 1 線大度橋、縱貫鐵路、國道 1 號後，沿線與中 59、中 61 及中 62 形成平面路口，穿過中彰大橋與台 61 線西濱快速公路側車道銜接，路線於三港路及水裡港巷北轉至龍港路與之平交後往北至臨港路一段(台 17)以槽化路口銜接，全長約 15.34 公里；另於國道 3 號高架橋下兩側設置台 1 聯絡道，長約 1.86 公里。依現行估算開闢所需總經費約 274 億 7,600 萬元(含工程費 189 億 600 萬元，用地費 85 億 7,000 萬)。未來開闢完成後將分擔及輔助省道台 1 線區域主要幹道交通，完善臺中生活圈路網，提升區域道路之服務水準，並帶動區域經濟發展以達到便捷城市之目標。

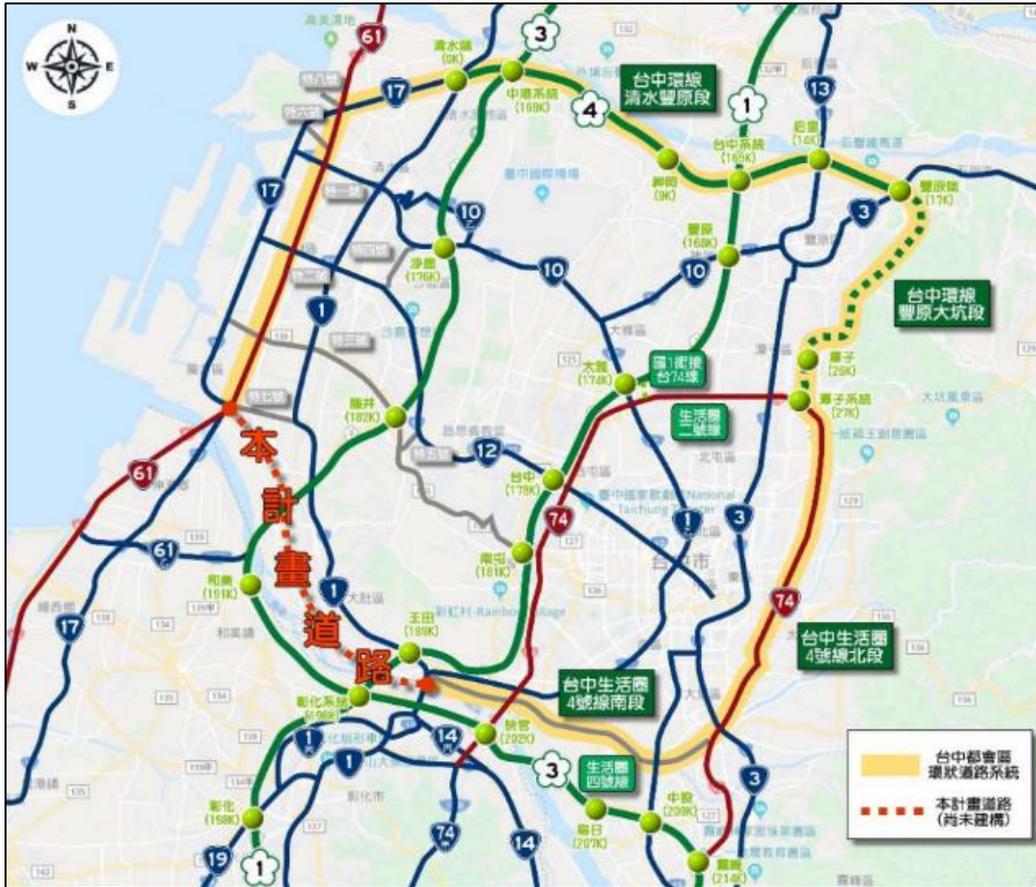


圖 8、台中都會區環狀道路系統示意圖

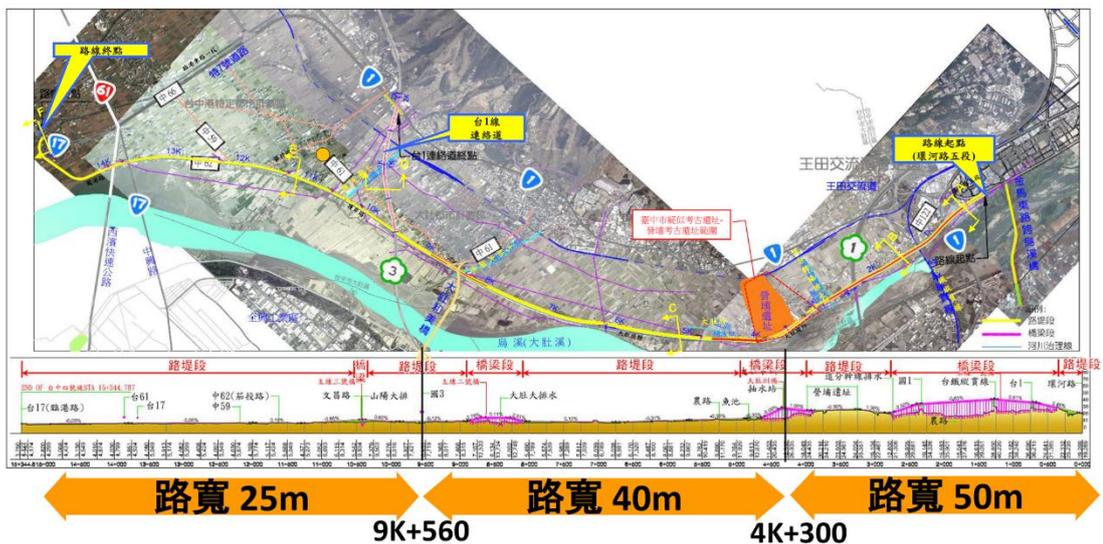


圖 9、生活區 4 號線大肚段路線示意圖

## (二)、辦理進度說明

內政部營建署為有效提昇大台中都會地區交通分流之成效，並能達到城鄉均衡發展之目標，以疏解都會區成長之壓力，建構大台中地區之區域性整體路網，於 92 年底完成「台中生活圈四號線大肚段選線規劃及可行性評估計畫」，並於 98 年完成第一階段環境影響評估審查。因其開發範圍大，計畫所經路線對重要文化資產之保存造成嚴重影響，應提出減將對策或路線替代方案，故續於 102 年由本府建設局賡辦第 2 階段環評作業。本府建設局於 102 年至 104 年委託專業團隊針對第一階段環評路線綜合檢討評估後，續辦第二階段環評作業，於 108 年 12 月 26 日通過環評大會，110 年 9 月 10 日完成環境影響評估結論公告。

茲因 104 年綜合檢討規劃內容經環評審查後，部分細節配合調整，且考量 104 年與現今時空環境背景不同，故將先行辦理先期規劃作業，並已提列 112 年度追加預算爭取經費，及同步積極爭取內政部納入生活圈道路交通系統建設計畫補助經費辦理。

## 六、台 74 增設匝道

大里及霧峰地區增設草湖匝道，公路總局已於 109 年 8 月 24 日辦理開工，目前工程穩定進行中，截至 112 年 2 月 28 日止，工程進度 89.26%，預計 112 年 8 月完工。未來通車後將能紓解台 3 線的交通負荷，並解決大里、霧峰地區及台中軟體園區聯外交通問題，現況空拍圖如圖 10。

六順橋增設南入匝道及十九甲增設北出匝道，兩計畫可行性評估皆已獲交通部核定，目前由公路總局辦理後續的規劃設計及工程施作。其中，六順橋增設南入匝道公路總局工程標已於 111 年 8 月 3 日完成招標，目前正進行管線遷移作業。另本

府已於 110 年 6 月啟動用地取得作業，並已召開 2 次公聽會，目前正辦理協議價購相關作業，目標 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，通車後模擬圖如圖 11。

十九甲北出匝道初步設計、綜合規劃及環差分析報告皆已於 111 年陸續完成，目前正辦理細部設計作業，另本府已於 111 年 5 月啟動用地取得作業，並已召開第 1 場公聽會，賡續辦理用地取得相關作業中，目標 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，通車後模擬圖如圖 12。



圖 10、草湖匝道現況空拍圖



圖 11、六順橋匝道完工模擬圖



圖 12、十九甲匝道完工模擬圖

## 七、結語

國道 4 號豐原潭子段於 112 年 1 月全線通車，扮演著大臺中高快速道路路網環線完整結合的重要拼圖，也適度紓解國一接中清與豐原交流道之壅塞情形。而國道 1 號銜接台 74 線、台 74 增設 3 處匝道及東勢豐原快速道路等多項工程，也將陸續於 112 年底起至 114 年接力完工。未來透過串連臺中高快速道路，內環為 74 號道路；外環則透過國道 1 號、國道 4 號、國道 3 號與台 74 串連，以及東豐快速道路，建構完善大台中交通網，提升整體高快速路網效能。市府雙管齊下，將持續戮力辦理相關道路建設計畫，並與中央攜手合作，打造更便捷的大臺中生活圈，透過完善的路網系統，促進區域均衡發展，使民眾移動更快速，營造永續安全的交通路網。