

「臺中都會區大眾捷運系統機場捷運(橘線)延伸海線地區可 行性研究」第 1 次地方說明會 會議紀錄

壹、時間：115 年 01 月 15 日(星期四)下午 2 時

貳、地點：清水區公所 3 樓大禮堂(臺中市清水區鎮政路 101 號)

參、主持人：蘇局長瑞文

肆、出(列)席單位及人員：詳如簽到表

伍、主席致詞：(略)

陸、開發單位簡報：(略)

柒、相關單位與民眾意見：

發言人/ 陳情人	發言/陳情意見
議長 張清照	<ol style="list-style-type: none"> 捷運是台中非常重要的交通建設，我們爭取市府辦這個說明會，讓大家了解路線和廠站的規劃，也希望市府將基層民眾的意見納入未來路網規劃的參考。 希望台中捷運能夠盡早完成，工程能夠順利，造福台中市民。
議員 王立任	<ol style="list-style-type: none"> 臺中捷運藍線已銜接臺中港，本案若將空港及海港透過捷運串接，連結各觀光景點及相關重要交通節點，將帶來清水地區經濟效益。 未來臺中國際機場發展潛力高，建議本案運量評估可以重新將臺中國際機場及其他高潛力發展區運量需求納入評估。 建議本案作為機場捷運延伸線，採用與機場捷運及捷運藍線等相同型式的中運量系統，避免轉乘過程導致拖行行李民眾的不便性。
議員 陳廷秀	<ol style="list-style-type: none"> 目前規劃的延伸線是否為全案輕軌型式？建議機場捷運延伸部分施作為中運量型式。 有關 OE10 站與臺中捷運藍線 B05 站銜接方式為何？ 有關本案設站點位，中華路及民族路口目前未規劃設置車站，考量清水地區民眾主要集中市區位於中華路四周範圍，建議將站點設置於民眾人口集中區域。
議員 林昊佑	<ol style="list-style-type: none"> 臺中國際機場運量近期有提高的趨勢，近年機場出入人次已達 300 萬人次/年，已超過疫情前的水準，捷運最重要的是串接的功能，目前臺中捷運除了綠線及藍線做為十字型串接之外，可以透過本案機場捷運延伸線銜接藍線 B05 站。 大肚、龍井地區民眾需透過台鐵轉乘本案及捷運藍線，目前台鐵雙軌化及高架化等相關計畫仍擱置中，建議機場捷運推動時仍需配合執行台鐵相關計畫，以利未來民眾轉乘捷運需求。 目前海線地區人口數約為 50、60 萬人，約為 1/3、1/4 臺中市總人口數，將交通節點進行串連的重要性相當大，龍井、大肚地區約為 4、5 萬人口，未來本案機場捷運延伸線及捷運藍線可透過台鐵進行轉乘

發言人/ 陳情人	發言/陳情意見
	<p>至市區及國際機場等位置，本案運量將提高。</p> <p>4. 建議工程盡早辦理，讓民眾盡早使用捷運，以利海線地區發展。</p>
<p>立法院副院長 江啟臣服務處 王昱翔副主任</p>	<p>1. 於 2024 年曾參與過許多協調會，會中表明清水地區民中一定要有捷運可以搭乘至市區，不論是輕軌還是捷運，希望是民眾需要的。</p> <p>2. 有關目前評估運量密度，建議先以大眾運輸工具(如直達公車等)培養運量，評估民眾搭乘習慣以及需求。</p> <p>3. 目前北捷施工中捷運規劃皆配合施作行人空橋，包含捷運轉乘動線及跨越路口，規劃人車分離的行人動線，提升民眾安全性，建議捷運工程局將行人安全納入所有規劃路線考量。</p> <p>4. 請加速各捷運路線規劃進度，以及施工中路線的施工進度，以利地方民眾盡快可以搭乘及使用捷運路網。</p>
<p>立法委員 蔡其昌服務處 林俊裕主任</p>	<p>1. 機場捷運本應該將清水地區納入路線範圍，於中央爭取訴求為「一次核定、分段施工」，不應另外提送延伸線案，因此強烈反對以輕軌型式設置延伸至清水地區。</p> <p>2. 輕軌並非僅運量差異，最重要的是安全疑慮，未來輕軌行駛於馬路將與汽車共用馬路，而臨近臺中港範圍區域內多為行駛大型貨物載運車輛，一旦發生事故將造成嚴重影響。</p> <p>3. 請將本案納入機場捷運全線進行評估，而非將海線延伸至清水地區獨立出來探討，建議將機場捷運綜合規畫階段將路線延伸至清水市區，採統一系統型式且一車到底串聯清水重要交通節點。</p>
<p>副議長 顏莉敏服務處 林文珍秘書</p>	<p>1. 臺灣大道及三民路口處銜接藍線位置，請將本案及藍線規劃同一平面轉乘，避免民眾拖行李上下樓梯，增加民眾轉乘機場方便性。</p> <p>2. 臺灣大道及三民路口交通複雜，為提高行人跨越馬路安全性，建議將沙鹿之翼行人陸橋設計為整體轉乘及跨越馬路使用，避免行人需行走平面跨越馬路。</p>
<p>議員 楊典忠服務處 江麗美特助</p>	<p>1. 建議本案延伸至清水採機場捷運相同型式規劃，避免採用輕軌型式。</p> <p>2. 海線地區民眾並非二等公民，請勿將海線地區發展與市區發展分開討論，應將清水納入橘線做評估。</p>
<p>議員 楊典忠服務處 陳炅宏 (書面意見)</p>	<p>1. 為連結捷運藍線與機場捷運線，建議本案機場捷運線採中運量系統為主。</p> <p>2. 應評估清水等區域發展，提出五權路、中清路、民族路等路廊優缺點比較。</p> <p>3. 捷運站點應規劃於重要商圈及景點，促進清水區域發展。</p> <p>4. 機場捷運延伸線可行性規劃應務實，建議納入機場捷運綜合規劃中，以加速工程進度。</p>
<p>西勢里里長 蔡坤地</p>	<p>1. 建議站點配合中航路及中清路轉運站位置，與機場航廈轉乘動線及配合相關配套措施轉乘設施等規劃。</p> <p>2. 中航路現況具交通問題，請考量並注意避免影響既有交通量。</p>
<p>鹿峰里里長 白淞元 (含書面意見)</p>	<p>1. 未來綜合規劃階段，需考量海線台鐵高架捷運化。</p> <p>2. 建議減少徵收範圍並減少拆遷量。</p> <p>3. 建議採中運量捷運系統，而非輕軌系統。</p>

發言人/ 陳情人	發言/陳情意見
劉○○君	<ol style="list-style-type: none"> 1. 用地取得需合宜，盡量避免使用老年人土地及民眾私人土地，土地是一輩子的財產，若被徵收需以相同土地價值及面積補償，並包含土地增值等價值納入補償，避免民眾失去既有財產。 2. 工程進度緩慢，我今年已經 83 歲，未來使用的機會渺茫，請加速推動進度。 3. 市府是否有能力負擔未來捷運工程營運虧損費用。 4. 市府是否編列拆除及復舊相關費用，避免興建捷運後導致街道及既有設施損害，捷運工程需顧及原既有設施，未來施工費用需提早規劃，避免未來工程施作廠商因經費不足而施工品質低落。 5. 施工期間是否規劃替代道路，施工中道路是否導致道路服務水準下降，請擬定相關措施，避免在地民眾交通不便。
李○○君 (含書面意見)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 採參與式表決，我們要捷運而不是輕軌。 2. 海線地區需要整體完整開發，包含雙港地區整體開發而非單獨沿線開發，海、空兩港地區雙港整體開發，並非單純沿海居民，需將大甲、大安、外埔、清水、梧棲、沙鹿、龍井、大肚、石岡、豐原等地區納入考量。 3. 開發前期規劃，需列入各里里民大會召開，調查時程可能達四年或以上，但仍要持續蒐集民意建議，將民眾意見納入評估。 4. 建議土地徵收需提早協調，避免人民土地被剝奪，以及要將共構邏輯說明清楚，清楚說明共同利益，參與討論紅利及分攤，並在前期提供社會住宅安置等扶助。 5. 不要運量分析，要全民參與式政治。 6. 清水南端之外，請考量向北延伸，並利用軌道保留地(台 17 線、中清路等)。 7. 建議串聯機場航廈、清水休息站、臺中港、高鐵站、臺鐵高架，服務範圍涵蓋大甲、大安、外埔、石岡、東勢、豐原、神岡等地區。
潘○○君 (含書面意見)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 站點應配合公車轉乘，擴大服務範圍以利當地民眾轉乘。 2. 延伸線應活化當地景點，如高美濕地、鰲峰公園、五權夜市等。
賴○○君 (含書面意見)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 本案五級維修機廠預計設置地點？ 2. 與臺鐵臨港線交會部分需進行評估。 3. 機場站部分希望可以與橘線做平行轉乘。 4. 輕軌營運調度複雜，請考慮採雙 Y 字型路線規劃，讓清水班次較密集。 5. 可考慮用捷運藍線向北延伸。 6. 建議採橘線直接延伸清水，可考量採蛙跳式停站服務清水民眾。
未提供姓氏	<ol style="list-style-type: none"> 1. 採用與藍線相同系統，共用龍井機廠，以高雄捷運為例，紅線延伸到岡山及小港也採用相同系統，這樣可以共用列車及機廠，成本不一定比較高，且這樣可以採直通運轉，讓營運模式更簡單。 2. 中清路從機場到清水車站是採高架型式，是如何跨過高架橋，以及高度是多少。 3. 平面輕軌會有交通號誌，效率會很差。 4. 營運模式希望可以簡化。

發言人/ 陳情人	發言/陳情意見
駱○○君 (含書面意見)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 民族路與臺灣大道距離過近，車程僅5分鐘，建議評估選擇中清路路廊，使用既有高架橋及拓寬道路作為捷運使用，增加本案服務範圍。 2. OE5, OE6 兩站距離過近，建議整合為一站。 3. 建議自機場沿中清路銜接至臨港路 OE11 車站位置，目前臺中市區以發展飽和，未來將向外圍發展，如中清路以北範圍將持續發展，本案路線設置應以中清路以北為主。
王○○君 (臺中市海線 觀光發展協 會) (含書面意見)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 本路線具有兩處分岔點，以臺北三重蘆洲線案例，營運將導致班次密度降低，相較無支線路線班距較長，本案兩處分岔點將導致班次安排困難，目前規劃班次為何？
楊○○君 (含書面意見)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 路線修改建議如下： 
李○○君 (含書面意見)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 目前規劃支線數量繁多，如何確認班次車輛足夠？ 2. 目前規劃各車站預計服務範圍為何？ 3. 本案路線端點站調整為 OE5 及 OE6 變更為捷運藍線延伸線，減少因為分支影響班次。
周○○君 (含書面意見)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 請重新定義清水市區位置，勿將清水車站定義為市區，清水高中以北才是人口集中位置，路線應該要往那邊延伸。 2. 新航廈及清水市區皆位於北側，是否配合 001 向北延伸，繞行台鐵轉彎處，於台鐵及中山路口交叉位置設置車站。 3. OE6 至捷運藍線其他站點位置仍需轉乘，建議行經市區位置，而非外圍景點。 4. 大甲高架化及甲后線建議先暫緩，建議大肚區域先行高架化。 5. 請勿以橘線延伸名詞誤導民眾，除非設置同一型式一車直達。 6. 橘線出土段位置調整，以利大里大明路口大買家設置車站。

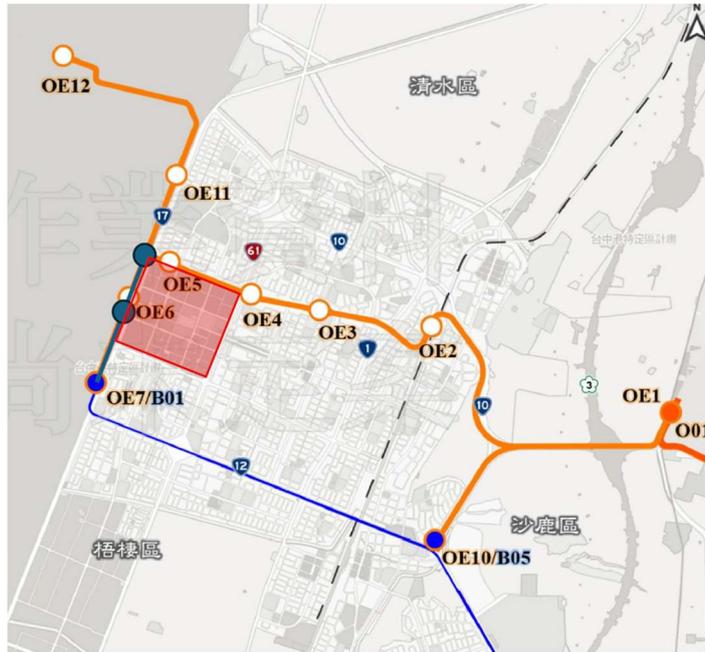
發言人/ 陳情人	發言/陳情意見
<p>林○○君 (含書面意見)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 運量 3500 人次/公里，是否僅可採用輕軌型式？是否可評估未來運量採中運量型式。 建議除了以延伸線評估外，也需納入機場捷運主線評估，若本案以延伸線評估運量及納入主線評估運量兩者評估結果不同。
<p>楊○○君 (含書面意見)</p>	<ol style="list-style-type: none"> OE2 站前大肚山斜坡採何潛盾技術？與台 10 線高架路段如何共構？是否拆除台 10 線高架橋？如何與公路總局協調？OE1~OE2 是否採高架路段，高程與國道三號關係為上方跨越還是下方穿越？ 簡報中提及”輕軌”是為 LRT 還是 LRRT，兩者差異請釐清。 OE2~OE3(中華路上)建議設置車站，因人口增長速度明顯，為清水第二大核心市區。 OE10/B05 之間高架連通方式為何？ OE6/OE7/OE11 各站之用地取得方式為何？港區多為航港局、港務公司、彰化縣政府所屬土地。各站路線是否與未來臺鐵公司臺中港貨運支線列車貨運需求衝突？建議與鐵道局及台鐵公司事先協調。 OE12 車站設置目的為何？ 橘線延伸線之系統各站體及列車加掛編組安排彈性？ 橘線機場捷運線與本案的直達車/區間車班次安排及調度為何？是否設置維修機廠？
<p>陳○○君 (書面意見)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 路線建議採中清路路廊，並更改站點位置。 都市計畫配合變更，未來將以捷運為核心符合整體發展。
<p>劉○○君 (書面意見)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 減少徵收土地範圍。 如需徵收土地，應以地換地。 工程應辦理快速，避免影響台灣大道既有交通量。 台灣大道藍線施工時，要有替代道路。 臺中到彰化及南投應配合整體規劃路線。

發言人/ 陳情人	發言/陳情意見
許○○君 (書面意見)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 建議採地下型式以保留民族路中央分隔島綠帶，避免浪費市府已耗費千萬經費興建民族路綠園道。 2. 請務必採捷運系統，避免採用輕軌系統。
李○○君 (書面意見)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 路線設置於民族路經濟效益高，因臺中港市鎮中心人口集中且民族路與捷運藍線距離較遠。 2. 建議不要在民族路上做道路施工、改善道路，因捷運要施工，重複施工浪費公帑。 3. 全省目前僅臺中市未設置國道與西濱銜接，因此建議臨港路段設置 2 公里高架銜接。 4. 海線鐵路高架化請一併快作。 5. 交通部長為臺中人，應可快速支持。 6. 輕軌具有觀光休閒性，如澳洲雪梨輕軌及國內高雄駁二輕軌等案例。 7. 世界各國機場前均有軌道電車系統，因此建議本案延伸海線輕軌盡快施作。 8. 建議本案民族路路段能與橘線本線同時施工，勿延期分段施工。此路段服務範圍含蓋遠雄市鎮及商業區，可服務人口眾多，此區遠離藍線約 2 公里，因此民族路具備經濟效益。 9. 因本案沿線較多為未開發地區，故請貴局務必於每站增設觀光廁所，以增進人潮，並符合人性，不可像高雄駁二輕軌，嚴重缺少廁所。 10. 規劃儘量以觀光創新美學規劃，勿以舊有思維規劃，且港區已種 60 年的木麻黃，請勿破壞並保存。 11. 爾後再開場次公聽會或相關訊息，請務必通知我，本人此次去清水區公所開會是梧棲鎮公所通知，顯然通知性效果並不完善。
董○○君 (書面意見)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 透過機場銜接，提高城市能見度。 2. 是否可先行施作，與藍線一起施工。
王○○君 (書面意見)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 建議 OE10 延伸至沙鹿火車站，因該車站為重要地標。
黃○○君 (書面意見)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 營運模式建議簡化。 2. 垂直轉乘將導致民眾不便，而降低使用運量。 3. 若採平面型式需配合調整號誌系統。 4. 會後將提供書面資料予捷運局。
賴○○君 (書面意見)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 說明會路線及站點簡報內工程代碼為 OE1 至 OE12，但並未標示出 OE8 與 OE9 站，是保留設站嗎？那請問未來此 2 站暫定位置預計設置於哪裡？ 2. 設置 1 座五級維修機廠將位於何處？ 3. 桃園捷運綠線原本可行性研究評估為輕軌系統並取得行政院核定，但進入綜合規劃後以共用運輸維修機廠為由，將輕軌系統升級為中運量無人駕駛系統與綠線共用機電設備與共用機廠，未來臺中捷運橘線延伸海線是否也有機會類似此模式，先以輕軌送可行性研究報告通過後，在綜合規劃時期再升級為中運量無人駕駛系統與橘線共用相同機電系統呢？ 4. 目前規劃 OE5 至 OE6 及 OE7 站以輕軌系統平面行駛於中一路的台

發言人/ 陳情人	發言/陳情意見
	<p>鐵舊臨港線軌道上，但臺中港市鎮中心重劃區及舊梧棲區的居民要跨越 8 線道的臨港路才能抵達中一路的 OE6 車站，此路段與大車(如聯結車)具交會風險，建議設置高架行人天橋(需含電動手扶梯)於臨港路人行道上，通往 OE6 車站及 OE7 車站，高架天橋亦可連通串接轉乘藍線 B01 站。</p> <p>5. 目前評估臺中捷運線延伸海線為輕軌系統，若加入 OE8 及 OE9 站點，應該有機會達成中運量捷運的運量評估下限，隨著臺中港市鎮中心重劃區人口大量移入，滾動檢討後，其實可以朝向以中運量共用藍橋線機電系統及機廠，自捷運藍線 B01 站延伸至 OE12 梧棲漁港、臺中海洋館，以及 O01 延伸至 OE2 清水火車站與民族路 OE3 至 OE7 臨港路段串接藍線 B01。而捷運橋線延伸 OE1 對接藍線 B05 竹林國小站，可以朝過軌方式設計雙向進藍線龍井 5 級維修機廠或是橋線大雅 3 級維修機廠，或亦可於 OE01 旁邊或 OE12 旁邊再增設一個清水 3 級維修機廠也可以。然後將輕軌另案以臨港輕軌或台鐵觀光小火車模式，行駛於舊臨港線軌道連接至台鐵臺中港車站(甲南車站)及往北延伸至高美濕地。</p> <p>6. 無論是輕軌系統還是中運量捷運系統都是好的軌道運輸系統，期盼早日能完工與藍線及橋線達到海線小環狀線的概念，將臺中的海港與空港盡快聯結才是正道。</p>
<p>宋○○君 (書面意見)</p>	<p>計畫起源：以基礎建設帶動城鄉均衡，進一步鞏固臺中作為台灣「中核心」的地位</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 藉由山、海、屯、都的平衡發展，提升整體競爭力 <p>計畫目標：</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 補足海線地區公共運輸資源 ● 強化海線與市中心之聯繫 ● 連結海港及空港、落實雙港門戶策略區發展定位 ● 促進臺中市都市均衡發展，強化海線地區發展動能 <p>等於台中港(海線)會是全台灣的中核心，全台唯一海陸空三港匯集之地，未來結合台中機場門戶計畫，需求運量可期，我們海線重劃區人口快速成長中，需要正規的捷運系統而不是輕軌。令人錯愕的是，規劃出來的竟是將「捷運」降規為「輕軌」。我們海線人民盼了這麼久的橋線捷運，我們必須是捷運，不能打折降級，請貴單位認真看待，以上謝謝。</p>

發言人/ 陳情人	發言/陳情意見
-------------	---------

李○○君
(書面意見)



1. 紅色區塊目前是台中港市鎮中心，結合梧棲人口最大里頂寮里以及清水人口最大里糠榔里。
2. 捷運橘線 OE5、OE6 兩站稍微移位臨港路改為併入捷運藍線延伸線，讓捷運藍線和橘線 OE5 交會轉乘。
3. 捷運橘線延伸建議採高架化，尤其是有經過西濱及臨港路的路段，因這邊大型聯結車居多，地上電車恐易發生事故。
4. 好處 1：讓紅色區塊要往 Outlet 或是市區上班的人口，搭乘捷運不需再轉乘，減少等待時間。
5. 好處 2：讓捷運橘線減少一個分支線，避免因分支線太多而導致末端班次大減，減低民眾搭乘意願。
6. 好處 3：捷運往漁港的支線可因應時令或晚班搭乘人數過少時，班次終點駛達 OE5 站以減輕營運成本。
7. 好處 4：紅色區塊居民想直達台中機場，透過 OE5 或 OE4 站點即可直達，減少因轉乘的等待。

吳○○君
(陳情書)

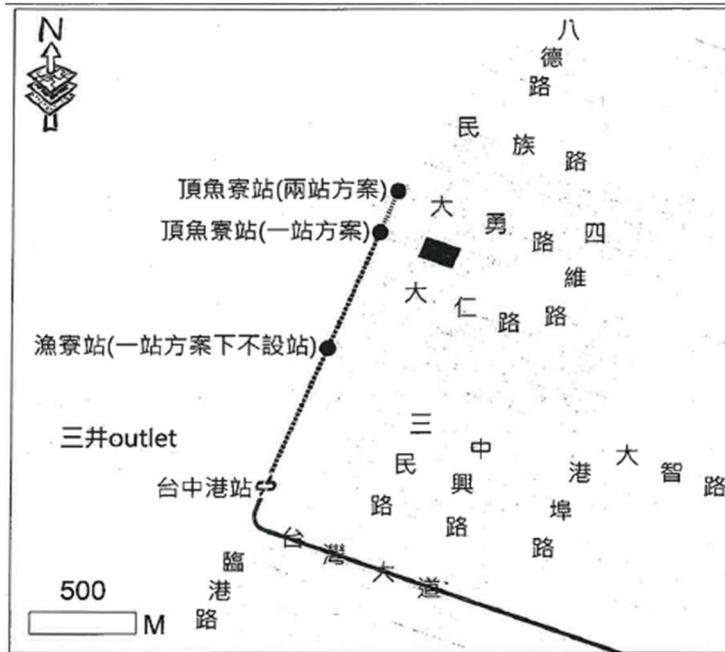
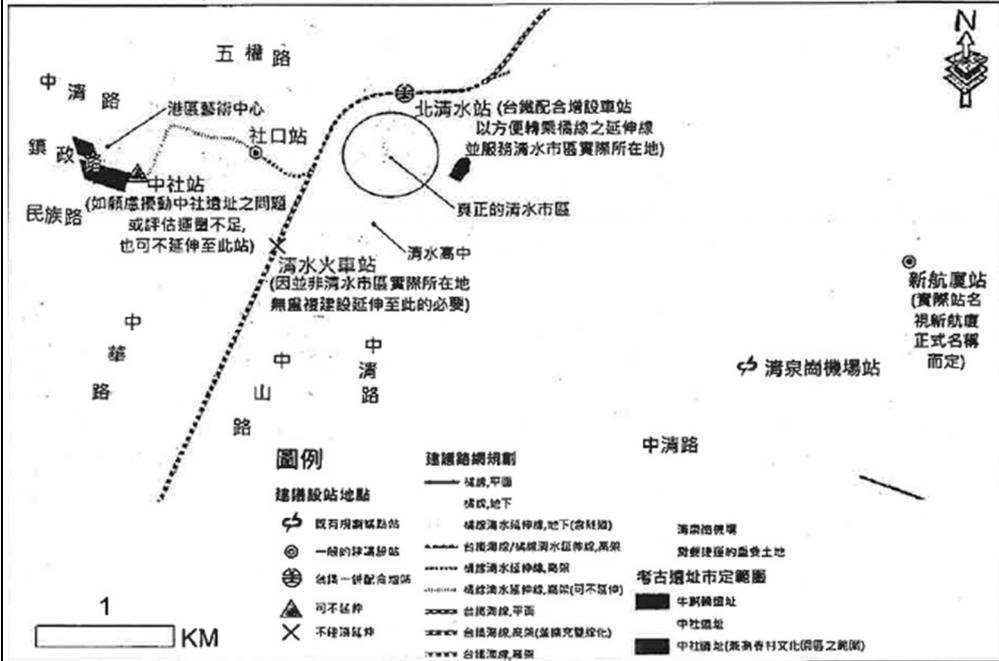
1. 臺中機場捷運目前規劃沿著中清路及民族路延伸至清水及臺中港等地，並規劃竹林支線及海洋館支線等，倘若依照原規劃路線，機場站(01)將設計成折返式車站，又機場至清水車站之路線倘若案原規劃之中航路右轉中清路七段之路線，即使 01 站設計為地下二層之車站，出站後即使整路皆以捷運法規容許之最大坡度下坡，仍可能於國三沙鹿交流道附近就被迫出土，抵達清水車站將形成超高之高架橋。01 若為高架將更慘，海線路段至少需高出約 5 層樓，以現今工程技術幾乎不可行(需考慮興建經費及民眾可達性)。
2. 建議可考慮規劃往 01 站北側延伸，先行經西勢寮(公館國小)並增設一站，然後繞 U 字形返回中清路七段接回原規劃路線，應可大幅降低路線高程(若下降高程仍不足可再北延吳厝里 U 轉至西勢里後往南接回原規劃路線，增設兩站)。因此，01 站必須設計為地下車站才可規劃延伸清水，當然連同 02 及 03 也須一併地下化以克服公明里高地

發言人/ 陳情人	發言/陳情意見
	<p>及陡坡問題。</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. 清水平原段之原規劃路線像行駛至民族路與臨港路口後一分為二，分別前往藍線 B1 站及海洋館/梧棲漁港，但此規劃恐增加路線雜度，實際營運甚至可能拖累班距，建議可考慮將行經臨港路路段改為藍線延伸，並於臨港民族路口與機場捷運轉乘。 4. 建請將此建議納入機場捷運延伸清水之計畫案。
<p>林○○君 (陳情書)</p>	<p>針對近期 1/16 在清水區公所辦理機場捷運延伸海線的部分，我個人提出幾點意見和見解：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 個人主張延伸路段只將“清水火車站”站納入整體橘線的主線規劃為首要執行策略(非常不接受輕軌的方案)，其餘的路線和暫未選址可以全面暫緩評估和執行。將清水火車站納入主線規劃並設立捷運站於台鐵清水後站處來共站，往後社會大眾及人民可藉由鐵路運輸(海線台鐵路段從彰化-龍井-沙鹿-清水-大甲-苑裡-通宵-竹南)都是通往臺中機場的銜接點，”清水火車站捷運站”的搭乘人數和便利性絕對有它的族群。 2. 清水人口約九萬人，沙鹿人口約十萬人口，梧棲人口約 6.5 萬人口。若依目前開始動工的藍線捷運的標準下，照捷運工程局對橘線沿海線的路段延伸的專業評估來看藍線:是否應該從藍線 B9 站-B1 臺中港站全面“輕軌化”???這樣才說得通。 3. 至於清水各個景點，譬如港區藝術中心、海洋館、觀光漁港及連接三井 OUTLET 等站別，可以用“觀光輕軌”來推動，不建議太多的小站這樣會影響臺中市政府的財務吃緊；但是非常不適合在一開始就將納入橘線主線工程來同步進行，應該是主線“清水火車站”-“臺中機場“一路至”霧峰”先完成後，待海線地方的建設更完善，外線市移入更多人口時再來研議規劃“觀光輕軌”的部分。 4. 個人主張非常不建議現在就將橘線延伸段從國際機場站通往沙鹿站藍線 B05 站，此舉無疑浪費公勞。只要將“清水火車站捷運站”納入橘線主線，沙鹿地區的民眾通往臺中國際機場站的替代方案就有了，實在不需要一開始就遍地開花的捷運輕軌支線。若要做藍線及橘線的橋梁是否應該在藍線及橘線兩條線都已經建設完畢後，屆時以藍橘各線各站實際的民眾搭乘情況再來評估。 5. 臺中的捷運才剛始起步，不只單單只有藍線橘線；還有紫線紅線等其他捷運線要規劃，我非常了解政治人物和地方民意代表爭取地方捷運建設的用心和努力；但不該在一開始就目無目的去畫大餅。重中之重是將橘線主線先確立好，一定要設立將清水火車站捷運站納入，接軌臺中國際機場站-霧峰站。對清水一定要有一個主線捷運站來通往臺中市區進而連結國際，輕軌支線清水人不急！但海線地區一定要有清水火車站的捷運站。
<p>林○○君 (陳情書)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 依據實際通勤需求與區域發展趨勢，海線地區人口逐年成長，通勤往返市區之旅次量大，尖峰時段運量需求明顯。輕軌系統之運能、速度及專用路權條件，恐難以長期負荷未來通勤與轉乘需求，亦可能造成營運效率不足及後續再升級之高額成本。相較之下，捷運系統具備較高運量、較快行車速度及完整專用路權，可有效縮短通勤時間，提升

發言人/ 陳情人	發言/陳情意見
	<p>整體大眾運輸吸引力，並與既有捷運路網形成完整骨幹系統，更符合海線地區中長期發展與交通需求。因此，建議貴單位於規劃海線橘線時，審慎評估改以「捷運系統」取代「輕軌系統」，從長期運輸效益、城市發展及公共資源合理投資角度，採取更具前瞻性與永續性的方案。</p> <p>2. 懇請貴單位納入民意審慎研議，並於後續規劃與說明中，清楚向市民說明系統型式選擇之依據與長期效益。</p>
楊○○君 (陳情書)	<p>1. 臺中市政府規劃捷運橘線，將增加延伸至清水車站之延伸線，延伸線以輕軌方式，從臺中機場延伸至台鐵清水站，為何延伸線短短 20 公里要改用輕軌系統?增加旅客轉乘困擾，且車輛調度也是問題，應採同樣捷運系統進行延伸，若經費不足可向中央爭取補助，而非改用不同系統。</p>
林○○君 (陳情書)	<p>關於橘線延伸海線說明會後機場延伸段路線規劃意見簡述如下</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 機場段建議規劃 OE1 往北經過機場門戶計畫， 2. 參考道路計畫圖於公館國小東南側設立 OE2 航太園區站，而後跨越中航路後轉至平面行駛於中航路二段(計畫道路 14m 改為 20m) 3. 過嘉陽高中後高架轉往鰲峰山方向，於石瀨頭公園設立 OE3 服務清水舊市區 4. 接著轉進台鐵舊路廊，此階段特一號高架拆除降至地面、台鐵高架化，與台鐵共用雙層高架前往 OE4 清水車站

發言人/
陳情人

發言/陳情意見



解說:一站方案下,
頂魚寮站南移至
正對頂寮里文化廣場的大勇一路口
漁寮站則不設站

發言人/ 陳情人	發言/陳情意見
	<p>如上三張圖，橋線一車到底延伸清水，建議先往北到清泉崗機場預定興建的新航廈設站，再往西接上台鐵海線路廊上方（如此便已繞開牛罵頭遺址的可能範圍），於中山路口設置可轉乘台鐵的北清水站，再沿台鐵路廊至中清路口，沿南側公園綠地繞開高架橋往西到中華路口設站，以服務台鐵以西部分。如評估運量足夠，且能克服中社遺址的問題，則在沿中清路口北側公園綠地繞開高架橋後，再沿中清路及鎮政五街之東側，轉入鎮政路於現今區公所處設站，以服務周邊眷村、眷村文化園區及港區藝術中心。台中港市鎮中心的部分，則建議由藍線直接向北延伸，如設兩站，則分別設於大智路口跟大勇路口（如僅設一站，則僅於大勇一路口設站。）</p> <p>以下則為對整體路網的其他意見，煩請一併附上</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 崇德豐原線：因其路線在環中路以北直到豐原大道為止，均屬人口密度偏低，以農工業或仰賴汽車的低密度商業為主。而在豐潭雅神都市計畫的整體空間發展構想示意圖中，也歸類為產業多元發展機能或產業及支援發展機能，甚或是農業發展，反倒是向能提供運量的住商方面發展之都市生活機能，著墨之處並不多，且在通盤檢討中亦維持類似的發展走向。考慮到人口密度高，已有大量重要設施（如：高中職以上學校，中大型醫院，展演場館，百貨商場，飯店...），或已完成都市計畫變更進行整體開發之原市區或鄰近之太平，大里，烏日等區，尚有不少捷運路網的空白地帶。而豐原市區本身卻已有台鐵可提供通勤鐵路服務。建議 R6 以北除服務東寶社區既有聚落及設置機廠所需的支線外，其餘暫緩興建。 2. 另崇德豐原線之 R1 建議北遷至省三國小，路線本身則延伸至一中商圈，於 015 進行與橋線的轉乘。 3. 為滿足文山、五權西路、美術館、北屯舊市區及太原路旱溪以東區域的運輸需求，建議興建自文山起，經文山三街，向上路，五權西路，草悟道，科博館，植物園，育德園道，中正公園，崇德路，進化北路，北屯路，太原路至廍子為止的路線，並與橋線及崇德豐原線，於 013、015 及北遷後的形成類似北捷古亭，東門，中正紀念堂間的三角平行轉乘。 4. 崇德豐原線本身，一中商圈以南建議於台中公園轉向，經精武路往太平中山路沿線延伸。 5. 為配合俗稱大巨蛋的運動園區開發案，建議橋線在中清路到經貿路間，改走大鵬路切過去，010 站則改設在大鵬國小，以服務水湳市場。 6. 建議橋線在台中車站將站體設置於大智北路下方，隨後經大智路及建成路轉向國光路，除可減少與藍線及台鐵的轉乘距離外，017 改於建成台中路口設站，亦可服務興大附農及繁榮連影城都做不下去的忠孝夜市商圈。 7. 建議橋線將大里段地下化，直到 024 霧峰農工後再高架化，以便於國光大明路口的大買家一帶設站。 8. 考慮到霧峰中正路路寬不足，除非改為地下，否則建議橋線於霧峰市區走林森路，並分出服務亞大醫院跟亞洲大學的支線。 9. 建議橋線進入清泉崗機場南側後，維持平面直到進入漢翔廠區再地下化，以節省經費，路線略為向北繞開興建中的頤府之森透天社區，橋線軌道以北徵收為機廠或機場使用。

發言人/ 陳情人	發言/陳情意見
	<p>10. 建議紫線除太原路以北列入大坑延伸線的後續延伸外，其餘暫緩推動。因該路線為維持高架，多在聚落間打擦邊球，經驗上難以期待能有較高運量。還不如推動連結高鐵站，前竹區段徵收，大里仁愛醫院，益民國小，立人高中，立新國小，宜欣國小，市立醫院，軍功國小，慈濟醫院，頭家厝車站，洲際棒球場，台中巨蛋，台中國際會展中心，僑光科大，逢甲商圈，秋紅谷，台中銀總部大樓，黎明新村，南屯老街，楓樹腳...成環之新路線。</p> <p>11. 目前規劃的藍線太平延伸線，自 B20 後沿中興路及中興東路，往東平路方向為止，然其終點至勤益商圈仍有一段距離。建議延伸向北經農地及勤益科大校地與坪林森林公園，轉入太平中山路後再向北延伸直至廊子，設站則分別利用勤益科大校地及屯區藝文中心之空間。除服務沿線居民以外，也有利與前述崇德豐原線、一中商圈以南經精武路往太平中山路沿線之延伸，以及列入大坑延伸線的後續延伸的紫線太原路以北部分，乃至於個人所提出的草悟道線扣合，以利轉乘。</p> <p>12. 目前規劃的藍線太平延伸線，自 B20 後僅有沿中興路及中興東路往東平路方向的規劃。建議再分出沿太平路進入長億社區，甚至往慈明高中乃至於修平科大延伸之支線，已形成 Y 型路網，使將來捷運路網能更完整地服務太平區。</p> <p>13. 綠線彰化延伸線，考慮到 G19 的站位用地取得難易度，建議維持經榮泉路之既有規劃。</p> <p>14. 海線雙軌立體化，考慮腹地及周邊道路狀況後，建議放棄大甲段高架化，轉而進行大肚市區段高架化。</p> <p>15. 部分路線如本次提到的崇德豐原線 R6 以北（服務東寶社區既有聚落及設置機廠所需的支線外），以及台鐵甲后線、豐科軸線及科工軸線等路線，除非沿線的開發情形或都市計畫本身出現巨大變化，否則都暫時不應投入資源規劃興建，以避免排擠市區建設完成足夠路網前的資源。</p>

捌、開發單位回復：

- 一、本案擬採輕軌系統（LRT），主要考量其爬坡能力與轉彎半徑優於中運量系統，能有效適應清泉崗至清水間之崎嶇地形，且施工量體較小，預估可縮短 2 年施工工期，並能滿足 2045 年臺中國際機場 550 萬人次之運量成長需求。
- 二、本案路線選擇以「利用公有地、規避開發風險」為原則，規劃利用台 10 線既有路塹空間，而針對民眾建議之鰲峰山路廊，因涉及牛罵頭文化遺址及機場擴建範圍，審議程序不確定，故採保守路廊以確保推動時效。
- 三、本案銜接臺中國際機場、捷運藍線(B05)及清水車站等交通

樞紐，清水火車站利用既有跨站天橋高程銜接，設置無障礙設施，捷運藍線(B05 站)規劃以高架聯絡通道串連新沙鹿之翼行人陸橋；同步規劃公車接駁、公共自行車及人行道優化，並研議中華路口設站與聯合開發之可行性。

- 四、目前規劃採「主支線營運」，確保對主線班次影響最小化，平面路段將設置路口優先行駛權及調整停止線，以兼顧營運效率與地區交通順暢，而營運維修機廠預計於港區或國道3號西側擇一設置，並評估與整體路網共用之擴充性。
- 五、本案已納入清水斷層地質條件，後續設計將導入近斷層防震應對措施。施工階段將依法提送交通維持計畫，妥善配置替代道路與施工動線，維持機場周邊道路斷面之服務水準，降低對既有交通之衝擊。
- 六、後續將針對長期財務效益進行深度分析，並爭取中央經費支持。有關各站位選點及用地取得方式，將綜整民意、運量及財務面進行滾動式修正，作為期末報告之修正依據。

玖、臨時動議：無。

拾、會議結論：

- 一、感謝各位參加本會議，今日的發言意見將做成紀錄，並納入後續規劃參考。
- 二、若後續有相關意見表達，請於115年1月29日前提出書面意見或電子郵件，亦將納入後續規劃參考。

拾壹、散會：下午5時。

115年1月15日說明會照片

