

臺中都會區大眾捷運系統崇德豐原線可行性研究

114 年 12 月 22 日地方說明會議

會議紀錄

壹、時間：114 年 12 月 22 日（星期一）下午 7 時

貳、地點：臺中市豐原區五里聯合活動中心

（臺中市豐原區新生北路 155-1 號 1 樓）

參、主持人：陳副局長育正

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
立委 楊瓊瓔	<ol style="list-style-type: none">針對路線方案，請規劃單位將今天民眾所提建議納入考量。建議於工程規劃階段預留銜接后里之彈性與空間，以利未來延伸與整體路網整合。R7 站及 R8 站間距將近 4 公里，建議在中間增設一站。
江啟臣副 院長服務 處/王昱翔 副主任	<ol style="list-style-type: none">未來與橘線共站部分，現況似乎與橘線規劃有落差，請留意。先前有討論方案一跨越葫蘆墩公園是否會破壞其景觀，如果工程可行，可考慮此方案。未來於豐原火車站附近會設站，但周邊交通現況已經很複雜，希望未來可以納入分析，車流如何運作才不會造成當地交通問題。建議延伸南屯納入評估。
江啟臣副 院長服務 處(會後提 供)	(社群平臺線上蒐集民眾意見) 捷運紅線的網友留言建議整理： <p>一、整體意見分布概況，留言主要聚焦於三項核心議題：</p> <ol style="list-style-type: none">三種路線方案優劣比較(方案一/二/三)是否高架或地下化，以及對商圈、施工衝擊的疑慮站點與路網延伸建議(潭子、機場線、輕軌、轉乘) <p>二、各方案支持與反對意見整理</p> <ol style="list-style-type: none">方案一：高架・圓環北路 甲、支持意見(多數)<ol style="list-style-type: none">工程結構單純、施工風險低、經費最低、成本效益最高公有土地取得相對容易，徵收爭議較少對市區商業活動干擾較小，不易成長期交通黑暗期較不影響既有生活動線，民眾接受度與成功率較高可帶動葫蘆墩公園與周邊公共空間的能見度

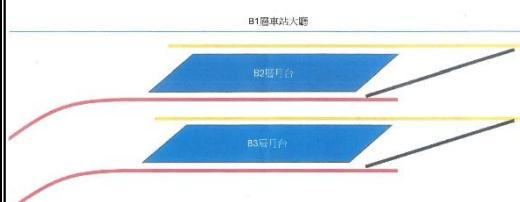
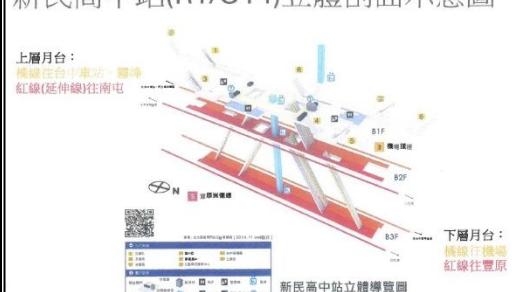
發言人/ 陳情人	發言/陳情意見
	<p>乙、反對或保留意見</p> <ul style="list-style-type: none"> A. 有民眾認為方案一被「預設為最佳」，質疑說明會論述不够中立 B. 或認為未直接服務豐原最核心商圈，效益恐不足 <p>2. 方案二：經人口密集區(醫院、學校、文化中心)</p> <p>甲、支持意見</p> <ul style="list-style-type: none"> A. 行經人口密度最高的多個里別 B. 涵蓋豐原醫院、文化中心、中小學區與商圈 C. 有利學生通勤與日常使用，搭乘乘率預期高 D. 被多位留言者評為「效益最佳方案」 <p>乙、疑慮</p> <ul style="list-style-type: none"> A. 部分意見未明確說明施工型式(高架/地下)對周邊影響 B. 相較方案一，工程與成本細節仍待更清楚說明 <p>3. 方案三：中正路地下化/市中心路線</p> <p>甲、支持意見</p> <ul style="list-style-type: none"> A. 可直接服務豐原最熱鬧的廟東商圈 B. 市中心停車需求高，顯示具備足夠旅次吸引力 C. 參考日本京都經驗，共運運輸應設於最核心商圈 D. 有助於豐原商圈長期永續發展 <p>乙、強烈反對意見</p> <ul style="list-style-type: none"> A. 中正路僅雙線道，兩側家密集 B. 地下管線雜，存在大量地下防空洞 C. 施工期長，恐造成長達數年的交通與營業黑暗期 D. 商家恐難以承受施工衝擊(援引高雄火車站經驗) E. 高額徵收與地下工程風險高，民眾反彈大 F. 普遍認為「技術與現實條件不可行」 <p>三、高架化 vs. 地下化的共通意見</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 多位眾反映說明會中未清楚說明高架與地下化的比較分析 2. 崇德路沿線居民對未來高架化帶來的噪音、市容、心理壓力感到焦慮 3. 有意見主張： <ul style="list-style-type: none"> 甲、市區段(環中路以內)應地下化 乙、郊區或外圍可高架，以兼顧效益與生活品質 丙、希望紅線能與橘線在市區形成良好平行轉乘，避免重蹈新北環狀線運量不足問題 <p>四、站點與路網延伸建議</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 潭子區站點不足問題 <ul style="list-style-type: none"> 甲、潭子至北屯長達約 5.5 公里僅設一站(崇德雅潭站) 乙、建議於潭富路口增設站點 丙、潭子為舊市區與豐原的重要衛星區，未來恐僅剩紅線務 丁、呼籲在規劃階段即納入長期發展需求 2. 輕軌與環狀路網建議 <ul style="list-style-type: none"> 甲、建議自綠線總站拉設輕軌 乙、沿環中路串聯：洲際棒球場(紅線)、小巨蛋、水湳轉運中心(橘線)、形成環狀線，分散大型活動人潮、輕軌具備經費低、施工快

發言人/ 陳情人	發言/陳情意見
	<p style="text-align: center;">優勢</p> <p>3. 機場直通線構想 甲、建議豐原應規劃直通機場的捷運路線，以提升豐原整體對外交通與城市競爭力</p> <p>五、綜合民意重點結論</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 方案一：工程可行性與民眾接受度最高 2. 方案二：服務人口與使用效益最被肯定 3. 方案三：發展效益理想，但工程與社會成本爭議最大 4. 多數民眾期待： 甲、更透明的方案比較 乙、更完整的高架/地下化說明 丙、將「未來運量與實際使用」置於成本之外的核心考量
議員 邱愛珊	<ol style="list-style-type: none"> 1. 各路線方案都有優缺點，無論採哪個方案，一定要銜接至豐原火車站。 2. 鼓勵民眾不論贊不贊成，都可以提出建議，以利豐原下一個百年大計。
邱愛珊議員服務處/ 陳榆凱助理(會後提供)	<p>民眾顏小姐意見如下： 捷運案讓未來子女及觀光旅遊業結合屬建設性，是需多豐原在地人所需便利的，如果設置在亞洲大學附設機構，那真的對不起歷史悠久的豐原醫院，雖本人在豐原醫院任職3個月，但是會在醫院看病的居多神岡及豐原在地人，所以有感而發，還需議員善加照顧 豐原在地相關產業及觀光業。</p> <p>民眾A 意見如下： 方案三的部分：前一站下站可以一路經過聯翔、雪花齋、義華等在地特色餅舖，再逛廟東夜市，接著沿路走到火車站商家都吃得到人潮紅利，然後從末站直接回家這是最好的。</p> <p>方案二的部分： 經過人口密集的豐原行政區是照顧在地人而且不破壞葫蘆墩的美景，沿圓環南+圓環東也可以有效接駁學生。</p> <p>方案一的部分： 只有想到方便施工而已，蓋葫蘆墩可能可以在葫蘆墩辦活動，但一年也不過幾次，效益不高（留不住人潮），況且葫蘆墩的優勢就是河岸美景，蓋下去反而沒特色，直接到末站（火車站）走到廟東，人潮帶一半。</p> <p>民眾B 意見如下： 方案1：實際運輸效益偏低，可能被質疑「為了快而犧牲需求」，長期使用率不確定，易變成「建設完成但載客量不足」，最好蓋，但不一定最得蓋。</p> <p>方案2：經過豐原高商，與鄰近省豐，有穩定且可預期的人流，像是高職學生、教職員、醫院病患與員工，尖峰與離峰皆有需求，社會正當性高，醫療與教育屬高度公共性設施，有助弱勢族群像是病患、長者、學生通勤便利，公共性高、風險可控，是折衷且穩健的選項。</p>

發言人/ 陳情人	發言/陳情意見
	<p>方案3：行經「瑞穗國小，富春國小+多家銀行+公有市場+廟東商圈」，公共服務效益高，國小、銀行、市場都是「高日常使用率」設施，可服務學生家長、長者、上班族、攤商等多元族群，促進在地經濟市場與銀行周邊人流增加，有助活絡商圈。符合大眾運輸本質，捷運是給「人最多、需求最穩定」的地方用，公共利益最大，但政治與施工難度也最高。</p> <p>民眾C 意見如下： 我只是一個小市民，誠心希望豐原好，不希望豐原持續沒落！ 我想既然要蓋捷運，那不該只是豐北到豐原車站，而應該考慮延伸到陽明大樓一帶，可以造福到豐東與豐南這區。</p> <p>民眾D 意見如下： 捷運紅線沿線重要商圈景點標了潭雅神綠園道，結果行徑潭子區這麼長一段（豐原合作國小到北屯環中路這段全長5.5公里），只有一個崇德雅潭站，距離綠園道2.7公里，根本被邊緣化了。 至少潭富路口應該也要設一個站點，距離潭雅神綠園道不會太遠，也能嘉惠大豐潭富一帶的住宅區人口，潭子發展才不會受限。 潭子是臺中舊市區與豐原區發展不可或缺的衛星區域，捷運站點不像快速公路可以視日後發展再增加交流道，必須在規劃設計時及就把未來發展加入站點設置。 潭子區未來可能只有捷運紅線會經過，只有崇德雅潭一站真的太少了，議員未來前途無可限量，請幫忙爭取潭子區再增設一個站吧！</p>
議員 謝志忠	<ol style="list-style-type: none"> 今天說明會目的是廣納意見，沒有在現場的民眾可以用書面繼續表示意見。 捷運不能沒有豐原是共識。 捷運銜接到豐原火車站才有加成的作用。 豐原市區段路線有三個方案，建議採方案一。針對其他方案民眾提出的建議，請顧問公司繼續詳細的檢討分析。
議員 陳本添	<ol style="list-style-type: none"> 方案三因沿線很多老舊房子，開挖狀況難評估，且中正路不夠寬，較不建議，因此建議採方案一。 后里區有中科，人數眾多，建議路線納入后里區。
議員 蕭隆澤	<p>建議於路線及車站設置規劃時，將潭子區與神岡區納入整體評估考量。</p>
社皮里/ 涂力旋 里長	<ol style="list-style-type: none"> 建議為方案一。 豐富園區將會是重點區域。 若要拆除豐原大道跨中正路高架，做高架需考慮豐原大道的地下共管、行控中心等議題。 紅線如何切入至豐原火車站的部分，路線是走東北街、東仁街或豐洲路等。 機廠未來選址將會是重點，包括豐富二期、三豐路上等，如何規劃將會是延伸至后里的可行性。
翁子里/ 連佳振	<ol style="list-style-type: none"> 機廠位置如果位在三豐路上，可能會運用到綠地葫蘆墩公園部分，其基本上已做整體性開發，建議再做可行性評估。

發言人/ 陳情人	發言/陳情意見
里長	2. 紅線會銜接至豐原火車站，未來是否與鐵馬競技路線會有衝突？ 3. 紅線未來是否可從豐原大道延伸至后里區？不只通勤，對未來區域、經濟發展及觀光會有更大的助益。
傅○○君	以方案一較可行，從豐原大道八段轉豐洲路或豐原大道八段轉三豐路走圓環北路到火車站。
張○○君	對葫蘆墩公園的影響？環境？噪音？
陳○○君	坊間很多建案多以台鐵高架化美名為 R(紅色)捷運，事實上 R 為 Railway 鐵路的代號而非 Red，希望有關單位正名之。
張○○君	請就路徑規劃進行詳盡說明。
陳○○君	1. R6 洲際大站： (1)平面、高架交會車流太大，是否考量大跨距工法高架(飛過台 74 線)落墩越少越好。 (2)評估共構宅配合洲際國宅與商圈考慮。 2. R10 站大彎關鍵點有機會研議潛盾工法，預算高，但對居民影響小，大彎車速慢、噪音高會是最擾民的。
朱○○君	R7 與 R8 中能否多一站，讓潭子民眾能夠有多捷運能夠使用，潭子區較狹長，怎麼做都無法讓捷運進入，所以能否讓潭子民眾享受捷運。
王○○君	1. 豐原大道/中正路站點，是否意味陸橋需要拆除？以及和豐富園區共構設站？ 2. 五級機廠是否意味系統採獨立運作？
羅○○君	洲際路至合作國小站，中間只有 1 站，間距太大了，對鄉親交通不方便。
羅○○君	主張推豐科軸線(黃線)作為橘線的支線(豐原支線)。
楊○○君	沿中正路，地下化最佳方案，噪音汙染最少、路線最短。中繼車站為市區，減少轉運成本及時間。建議方案三。
鄭○○君	1. 中正路地下化實際上須封幾個車道，是全線或是可以針對站點附近做車道縮減即可，請做較詳實的說明。 2. 走外環的兩條路線與台鐵共構距離是否太遠，另這段距離是否有路廊，並是否導入電動(自動)化。 3. 請市府盤點各方案可配合之土地利用方式，另應完整詳實列明各方案內容及衝擊，民意代表也應積極了解民眾意見，以詳實資訊提供民眾，使民眾能有效做出理性選擇。
羅○○君 、 賴○○君	本人作為崇德豐原線沿線土地所有權人，主張本次規劃所需之機廠用地取得方式，應明確比照「臺中捷運北屯機廠」之成功範例辦理。 北屯機廠透過「都市計畫細部計畫變更」，將用地規劃整合了交通設施、住宅、商業及公共設施，不僅保障地主權益，更提升了區域整體發展價值與生活品質。此種模式兼顧公共利益與地主財產權，創造多贏。 因此，本人強烈要求主辦單位，應優先採用此「整體規劃、聯合開發」之都市計畫變更途徑，而非單純的協議價購或一般徵收。具體方案應包括容積獎勵、權利變換、抵價地分配等機制，讓地主能公平參與未來開發，共享土地增值效

發言人/ 陳情人	發言/陳情意見
	益，確保權益獲得長期且最大化之保障。
張○○君	<p>我不贊成從中正路做捷運紅線，因為中正路路面太小，十八米路太小，不適合做捷運紅線，如果做捷運紅線，中正路兩邊店家生意到退十年黑暗期。</p> <p>我希望第一個方案應該從豐原大道到火車站；第二個方案從中正路左轉國環西路後北路到火車站，這個方案比較適當。中正路兩邊店家都是老房子，如果再挖地下道後高架，兩邊房子可能沒辦法承受，中正路地下管線又多，是中正路居民的心聲。</p> <p>請各位議員和各位長官多多考慮第一條方案跟第二條方案比較恰當，真的中正路到火車站不適合。</p>
蘇○○君	希望能建設捷運，廢除高速公路和快速道路和陸橋。
吳○君	<ol style="list-style-type: none"> 1. 市區改地下。 2. R9 跨線延伸豐原車站(方案三改良)。

發言人/ 陳情人	發言/陳情意見
	<p>3. R1 平行轉乘(橘線已陳情)。</p> <p>為何市區段要地下化？</p> <ul style="list-style-type: none"> 崇德路市區段路寬30米，比縣區段路寬36米還狹窄，高架捷運嚴重壓縮道路空間。 文心崇德站甚至會出現紅綠兩線高架捷運「雙龍盤踞」之景象，嚴重破壞天際線。 崇德路安全島才剛做好左轉附加車道，捷運橋墩做下去全部打回原形，先前的改善經費付諸流水。 <p>雙層重疊島式月台車站空拍示意圖</p>  <p>雙層重疊島式月台車站列車行駛示意圖</p>  <p>R9站雙層重疊島式月台車站立體剖面圖</p>  <p>新民高中站(R1/O14)立體剖面示意圖</p>  <p>新民高中站(R1/O14)空拍示意圖</p> 

發言人/ 陳情人	發言/陳情意見
劉○○君	<p>1. 後里花博場區，火車駛入的地方有一塊地是否可以納入捷運方案。</p> <p>2. 豐原火車站是否可以納入捷運。</p>
A君	<p>建議方案一(圓環北路，高架)往內移。</p>
葉○○君 (陳情書)	<p>台中市政府捷運工程局你好，有關捷運紅線規劃，身為豐原市民提供淺見請貴局參酌，於說明會公布路線後，周遭在地團體及居民們一致認為方案二才能真正深入地方熱點，也是實質便利大部分民眾所需的路線並且能建立除廟東外的第二新商圈，藉此再提升豐原身副都心的重要地位。</p> <p>細看此路線係為豐原區居住人口最稠密之處，又行經豐原醫院、台電公司、豐原高商、區公所等行政部門、陽明大樓、南陽國小、豐東國中及文化中心等單位，涵括南來北往洽公、就醫、就業、就學及在地居民往來市區等龐大需求，綜上方案二也是再創豐原地區繁榮及看見搭乘效益的唯一選擇，也是唯一真正能幫助所有台中市區及豐原區往來民眾的方案！</p> <p>上述實質需求重要性將比施工簡易度及經費多寡更需重視及考量，建請貴局採納方案二才是最好安排。</p> <p>祝順心平安～</p>
蕭○○君 (陳情書)	<p>我住豐原，關心與在乎紅線的建設與完成日期，希望 10 年完成報載紅線在豐富園區設站後入市區有三條可能路線，建議圓環南路、圓環東路路線除到火車站外，還能延伸至豐原署立醫院與台中慈濟醫院，便利民眾就醫，那附近有政府辦公大樓、學校與商業區，每隔 15 至 20 分鐘（步行路程）就設立出入站，方便民眾搭乘與下車（比照台北忠孝東路與新北思源路的距離設站）另一條往環河西路、環河北路的路線亦是每 15~20 分鐘設立一站，環河西路與榮春路交接口可以設一站，那是商業區、住宅區與工業區的聚集地，出入人口多，且路面寬，可以設置站點。此路線可以延伸至后里科學園區 建議二條路線皆可同時規劃設置，變成環狀，台北、新北、高雄可以，台中、豐原也需要，期待都能於 10 年內興建完成，非 30 年，希望現在的市民可以來得及用到，請積極幫忙市民爭取便捷、無障礙的交通網設施。</p>
魏○○君 (陳情書)	<p>一、肯定與激勵：願景清晰，務實推進 捷運崇德原線(紅線)可行性研究的推進，以及中清路燙平工程的落實，顯示市府在「大建設」與「微整形」上同步並進。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li data-bbox="409 1551 1432 1675">1. 紅線的路網價值：將紅線延伸至豐原車站並與橘線、綠線串聯，這是建構台中「環狀+放射狀」完整路網的關鍵拼圖，能有效解決豐原邊緣化的問題。 <li data-bbox="409 1675 1432 1754">2. 燙平的細膩度：中清路工程採取夜間施工、分段調撥，並提升防滑係數，展現了對用路人安全與便利的高度重視。 <p>二、豐富化與建設性建言：關於重大交通建設，建議：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li data-bbox="409 1799 1432 1945">1. 建議一：紅線規劃應導入「TOD(大眾運輸導向發展)」思維，在紅線可行性研究階段，就應同步評估沿線場站(特別是崇德商圈、豐原大道)的「聯合開發」潛力。透過場站開發挹注建設經費，並在車站周邊規劃高密度的商業與住宅區，打造「出站即生活」的便捷圈。 <li data-bbox="409 1945 1432 2034">2. 建議二：中清路示範「智慧道路」應用，中清路是重要幹道，建議在燙平後，可試辦導入「智慧路燈」或「AI 交通流量偵測系統」。利用

發言人/ 陳情人	發言/陳情意見
	<p>科技監控車流與路面狀況，即時調整號誌或通報維修，讓這條路不僅平整，更具備「思考能力」。</p> <p>3. 建議三：舉辦「捷運紅線願景工作坊」，在12月的地方說明會之外，建議舉辦「青年願景工作坊」。邀請北屯、豐原的年輕人與學生，一起討論他們心目中的捷運站長什麼樣子？需要什麼功能（如K書中心、練舞區）？讓未來的捷運更符合新世代的需求。</p>
劉○○君 (陳情書)	<p>1. 該線設有規劃5級廠一座，然本次說明會資料並沒有明確的指出究竟會設在何處，建議宜考量未來R9或R10延伸至后里之必要性，將相關機廠設於R9或R10往北之靠近大甲溪附近之農業區，以減少嫌設設施影響火車站旁生活圈的生活品質。</p> <p>2. 又承上，路線規劃以豐原中正路採地下化方式最佳，對環境影響也最小，本人認為不要以經費來塘塞，也不要以台北人的視角來看和規劃台中的交通設施，以中山高速公路豐原交流道和國道四號延伸設的交流道就知道都是以經費來塘塞犧牲整個豐原都市計畫的美貌及區域的發展。</p> <p>3. 紅線捷運早在縣市合併前即存在，因台中鐵路高架化消失了，目前再被拿出來討論，不論是否仍為紙上談兵，但需以高規格的方式來規劃和檢驗，再次強調，捷運應該是地下化才是最佳選擇，台北可以，台中也可以，經費都不是問題，現在的經費預估，都趕不上未來的物價上漲幅度，更何況，真正施工後追加預算不是稀鬆平常的事嗎？</p> <p>4. 人民繳的納稅錢，就是要政府管理好，不是讓政府來當問題製造者。</p>
王○○君 (陳情書)	<p>捷運紅線（崇德豐原線）延伸至豐原火車站，站點增設 強烈建議在三豐路一段及圓環北路二段交叉路口（或是附近）增設一站原因如下：</p> <p>1. 豐原區三豐路一段與圓環北路二段交叉路口有非常多熱門景點及政府單位例如：葫蘆墩公園第一區（含葫蘆墩囍香逢館，葫蘆墩文物館），豐原親子館，豐原國中，新惠生醫院（兒童及婦產），及豐原區體育場等等。</p> <p>2. 身為每天走路通勤在三豐路一段的行人（豐原火車站到豐原國中），我必須非常非常非常強烈建議要有捷運停靠在三豐路一段及圓環北路二段交叉路口，三豐路一段路幅狹小，行人專用道不完整沒連續，更有很多汽機車直接佔用行人專用道（因路幅狹小），每次走路在三豐路一段只感覺快被機車汽車撞到，非常非常非常危險，建議政府官員親自走一次看看!!!</p> <p>3. 豐原親子館/豐原國中學生/新惠生醫院（兒科）/葫蘆墩第一區親子公園等等，很多人會透過豐原車站走路到三豐路一段及圓環北路二段交叉路口，那段實在不好走，人車爭道，危險度高，那麼多親子及學童的聚集點，看著小朋友走在三豐路一段真的感到憂心忡忡，非常危險，希望能有捷運可以直接從豐原火車站停靠到三豐路一段及圓環北路二段交叉路口，以保護學童/親子/行人的用路安全。</p> <p>4. 豐原區體育場（靠近豐原國中）常常辦理大型運動競賽活動及紙風車親子劇場，有捷運可以直接從豐原火車站到三豐路一段及圓環北路二段交叉路口對外地來訪豐原參加運動比賽及紙風車劇場的民眾有一個安全的方式可以到達，不要人車爭道，擠到三豐路一段往豐原車站那邊。</p> <p>5. 豐原三豐路一段是一段非常陡的大上坡（建議政府人員去實際走一次看看），對於行人及腳踏車 行經那一段路，都會騎的非常吃力，希望能有捷</p>

發言人/ 陳情人	發言/陳情意見
	<p>運從豐原車站到三豐路一段及圓環北路二段交叉路口!! 豐原的用路行人誠懇的拜託。</p> <p>6. 三豐路一段及圓環北路二段交叉路口增設站點，以後還有機會從三豐路二段直接延伸捷運(或支線)往后里(一路向北)發展可能性。</p> <p>7. 葫蘆墩公園第一區(2018年主要花博園區之一)，附近停車不易，停車位有限，如日後能再當大型活動展區(提升水岸花都的魅力)，外縣市民眾就可以直接從豐原火車站搭捷運到葫蘆墩公園第一區，不用走三豐路一段破碎人車相爭的危險人行道，實在很危險(坡度大，路幅窄，人車爭道)。</p> <p>8. 三豐路一段因是豐原火車站往后里科學園區的主要道路，車流量非常多，路幅狹小(只能一台車駛行的寬度，機車就會被迫占用到人行道!)，行人走路真的要人車爭道，危險度很高，加上又是公園/親子館/醫院/學校/住宅社區 民眾主要的出入口，強烈建議能有捷運從豐原車站到三豐路一段及圓環北路二段交叉路口。</p>

捌、開發單位回復：

一、主席：

(一)捷運崇德豐原線(紅線)目前為可行性研究之期中報告階段，相關內容尚在研析中，許多資訊尚未定案，因此本次簡報尚無法說明經費預估、執行期程等細節。

(二)今日說明會主要目的在於廣泛蒐集民眾意見，作為後續分析與評估之重要參考，以期未來提出之決策方案能更貼近民眾需求並符合地方發展實際。

二、捷運工程局綜合規劃科：

針對民眾所提之觀光旅遊局鐵馬共構計畫，後續將召開相關工作會議，邀集觀光旅遊局與會，以進一步瞭解該計畫內容並進行研議。

三、工程顧問公司：

(一)紅線於整體捷運路網中，屬獨立營運路線，機廠亦規劃為獨立設置，未來不與綠線或橘線共用。

(二)針對民眾建議於潭子區 R7 站與 R8 站間增設一站議題，後續將配合整體路線規劃，審慎評估服務人口、交通需求及用地可行性等面向之效益，並納入後續研議與檢討。

(三)有關市區地下化議題，於前期路網規劃中，紅線採 A 型高架輕軌

系統。惟現階段可行性研究中，經相關評估與運量檢討後，將系統層級由輕軌提升為中運量系統。綜合考量其整體運量、建設經費及施工期程等因素，初步建議以高架方案作為規劃方向，並將持續檢討地下化之可行性。

(四)機廠設置位置目前仍處於可行性研究期中報告之研析階段，尚在進行選址評估作業，包含豐富園區二期、沿線農業區及公有公園綠地等潛在地點均納入考量，以評估其可行性，同時亦將審慎評估如何保障周邊地主權益。

(五)延伸后里路線目前尚未納入整體捷運路網規劃，故不屬於本次紅線可行性研究範圍。依捷運路網規劃之法定程序，須先完成台中市整體捷運路網之運量評估，方能決定是否將延伸后里路線納入台中市整體捷運路網，後續將再與捷運工程局研議未來推動方向之可行性。

(六)方案三地下化(中正路)規劃，因施工期間對周邊交通及沿線商家影響甚鉅，且中正路在市區段較為狹窄，施工期間又須壓縮為單向一車道通行，施工圍籬亦將緊鄰兩側建物，將嚴重衝擊周邊交通與商業活動。考量捷運施工期間約需8至10年，綜合評估後，有關延伸豐原車站路線，建議採納方案一(北環高架路線)。

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5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：(晚上8時45分)。

114 年 12 月 22 日說明會照片(豐原場)

