

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 23 日地方說明會議

會議紀錄

壹、時間：114 年 12 月 23 日（星期二）下午 2 時

貳、地點：臺中市北屯區公所 6 樓禮堂

（臺中市北屯區崇德路三段 10 號）

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 黃健豪	<ol style="list-style-type: none">目前仍屬可行性評估階段，期盼民眾能踴躍表達意見，路線若能及早定案，將有助於加速後續整體期程之規劃與推動。目前路線規劃行經崇德路，網路上已針對採高架或地下化方式展開相關討論。此部分民眾可能存有疑慮，建議工程單位向民眾說明高架與地下化各自之優缺點，以及相關經費與工期評估。未來在工程面上，漢神百貨、洲際棒球場及一中商圈皆為重要節點。無論採高架或地下方案，施工期間勢必面臨交通黑暗期。考量崇德路目前缺乏替代道路，建議捷運工程局預先研擬崇德路之替代交通方案，協助民眾提前適應交通動線，以降低施工期間對崇德路交通壅塞之影響。
立委 楊瓊瓔	<ol style="list-style-type: none">現況北屯路/中山路交通流量大且壅塞情形嚴重，若規劃由此區域分擔或替代崇德路之交通壓力，難度較高，請規劃單位審慎研議。目前洲際棒球場、巨蛋及大巨蛋周邊僅有橘線局部行經，建議進一步研議捷運紅線之路線規劃，評估其如何有效串聯上述重要節點。
議員 謝家宜	<ol style="list-style-type: none">簡報中說明捷運紅線規劃採全線高架方式，請捷運工程局說明未納入地下化方案評估之原因。由於崇德路現有路幅寬度有限，請捷運工程局說明高架捷運興建後，將縮減多少路幅寬度，以及壓縮多少車道數、停車空間與人行空間。考量捷運綠線高架後曾衍生噪音與振動等問題，建議捷運紅線優先評估採地下化方案，以降低對周邊環境與居民生活之衝擊。
議員 賴順仁	環中路除了漢神百貨、洲際棒球場，還有巨蛋、水湳轉運中心、臺中會展中心，這幾個據點是重要的人潮聚集地，希望在紅線跟橘線中間沿著 80 公尺外環道的旁邊，可以設計一條支線，讓捷運可以貫通這些據點，增加民眾便利性。

發言人/ 陳情人	發言/陳情意見
邱○○君	建議環中路以南路段採地下化建設。
李○○君	<p>1. R9 和黃線的銜接介面，建議改為和橘線的Y字型介面，而非垂直交會，這樣將來黃線無法藉由紅線進入豐原車站。</p> <p>2. 建議進入74號以前，能做高架進入地下化與R1和橘線平行轉乘。</p>
林○○君	<p>1. 高架化後對停車格的影響？目前停車需求如何移轉？</p> <p>2. R6站與漢神百貨是否有連通道？從74上立體交叉的噪音、安全風險。</p> <p>3. 08(水湳)至R6(洲際)無相關連接，後續如何串聯轉運站、巨蛋、洲際園區。</p> <p>4. 潭子車站離紅線路廊有距離，如何服務潭子市區民眾？</p> <p>5. 台中洪災風險相對地震風險小，若採地下施工設計，經費及工期皆需納入討論。</p>
邱○○君	<p>1. 為何紅線R1站不地下化與北捷東門站打麻花隧道和台中機場捷運(橘線)進行平行轉乘？路寬有20多米是足夠的。</p> <p>2. 而且與橘線同為中運量系統，如果地下與橘線過軌，還可過軌到藍線共用五級龍井機廠進行維修，可以節省紅線機廠造價。</p> <p>3. 雖然整體路網上紅線與藍線沒有轉乘，但藍線貴為中捷未來估計運量最高的路線，應考慮更新整體路網使其交會，保障紅線運量。</p> <p>4. 整體路網中紅線沒有延伸南屯的部分，目前也是規劃在R1轉乘橋線014。但看到有人討論過這樣延伸南屯只能經由五權路，若是R1和013在育德路地下打麻花轉乘，經由綠園道至勤美再到國美館後延伸南屯，和藍線的轉乘站由B17改B16，吸引到的運量比較多。</p> <p>5. 崇德路商圈高度仰賴私有運具停車格，且崇德路有林蔭景觀，高架施工會塗銷沿線車格，地下只需塗銷明挖段的車格，且高架將移除分隔島樹木，可能引起商家及居及反彈。</p> <p>6. 都發局的規劃中有出現新增環線，經由洲際、水湳、逢甲，七期有考慮納入整體路網中嗎？</p>
白○○君	<p>建議意見書全文下載處： https://tinyurl.com/532ry8cv(全小寫)：含各提案詳細說明 要點如下：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 高架段站體、轉乘簡便化 <ol style="list-style-type: none"> (1)文心崇德站紅線線島、側式月臺搭配、轉乘距離最短、新增樓層最少。 (2)交錯式月臺(寬度小、節有月臺空間與樓層數)採用至崇德路高架段。 2. 園道地下化方案的經費節省與效益最大化(R2以南) <ol style="list-style-type: none"> (1)可用過軌銜接橘藍線機廠、簡省紅線單獨設廠規模、成本。 (2)過軌亦可使紅橘線同月台平行轉乘(比原新民高中高架轉地下更近)。 (3)串接最重要的藍線，擴大紅線至草悟道、美術館
(陳情書)	<p>為響應上個月(民國114年12月23日)本市捷運紅線(崇德豐原線)可行性研究說明會之會後意見發表，爰草擬此份書面意見簡報檔，宗旨如下</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 兼顧紅線北段高架化之成本降低與財政可行化 2. 兼顧南段出土段、園道地下化之藍橘線轉乘站點便捷化、串聯商圈之綜

發言人/ 陳情人	發言/陳情意見
	<p>效最大化、交通衝擊之最小化 其中並說明出土段之選擇、條件等可行性，及相關交會節點之轉乘設計無縫化進行具體分析，請查照，謝謝。</p>
劉○○君	<ol style="list-style-type: none"> 1. 桃園捷運為什麼蓋高架變地下化。 2. 再決定跟地下化要跟居民溝通一下結果問題。 3. 豐原捷運走中正路改地下化要跟居民溝通。 4. 結構的問題會影響住戶的房子。
張○○君 (陳情書)	<p>本人認同捷運崇德豐原線(紅線)對城市發展與公共運輸之重要性。然對於可行性研究「預設採高架化」資訊揭露有重大不足，影響研究之客觀性與後續社會接受度，爰提出以下三點建言，供承辦單位審慎參考。</p> <p>一、重大工程方案預設立場過早，違反可行性研究應有之中立性，依公開之新聞稿均表示紅線已朝「全線高架」為主要構想。惟可行性相關簡報，不僅未提及為何採高架化，也未分析為何排除地下化，未揭示各方案工程風險、環境影響等，失去了可行性研究之目的。</p> <p>二、崇德路採高架捷運之風險被低估，崇德路為北屯區重要生活與通勤之軸線，因路寬僅 24 公尺，車流量長期處高負載，未來不論施工或完工後，車道壓縮所造成之行車安全等系統風險，將衍生長期交通與安全成本，應於可行性研究充分模擬與評估。</p> <p>三、沿線住宅生活影響，應納入正式評估，高架捷運對住宅區之影響，涵蓋噪音、振動、日照剝奪、視覺壓迫、隱私暴露、景觀改變等多重層面。國內外經驗顯示，若未於前期審慎評估與居民溝通，後續引發對立與訴願爭議，反而延誤工程、提高社會成本。因此建議承辦單位，務必將住宅生活品質影響視為「必要評估」項目，並公開說明。</p>
陳○○君 (陳情書)	<p>崇德路路寬不大，捷運高架肯定造成噪音、振動嚴重！ 路寬本就不大，高架捷運勢必壓縮路上車道、人行道與自行車道空間。 懇請再三審慎研議！</p>
廖○○君 (陳情書)	<p>捷運高架一事，本人持反對意見，請朝「地下化」或「半地下化」規劃，以免造成困擾鄰近住戶，弊大於利。</p>
廖○○君 (陳情書)	<p>關於大眾捷運高架化，進步的城市都是朝「地下化」來建設，台中市不該朝擾民、退步的「高架」來規劃。 希望要做就做「最好的」方案，地下化。</p>
廖○○君 (陳情書)	<p>關於崇德-豐原線建設，大眾捷運系統本人反對「高架方案」，建請主管機關審慎評估並研議替代方案。</p> <p>反對高架方案之主要原因</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 對都市景觀與生活品質衝擊甚鉅。 2. 噪音與振動問題恐長期困擾鄰近居民。 3. 對既有交通與行人空間嚴重壓縮。 4. 影響地方發展與商業活動。 <p>建議</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 審慎評估地下化或半地下化方案。 2. 提出完整配套與替代方案比較。

發言人/ 陳情人	發言/陳情意見
劉○○君 (陳情書)	建議此段施工，請規劃地下行駛路線，勿做高架，造成長期噪音影響沿線住戶安寧。
林○○君 (陳情書)	希望捷運紅線工程能夠轉地下化為優先考量。
吳○○君 (陳情書)	擔心捷運高架後，影響居住噪音品質。
周○○君 (陳情書)	我是快樂崇德的住戶，假如崇德路紅線高架化，我的快樂就像小鳥一樣不回來！想到只要站在窗前，就得面對呼嘯而過的列車，巨大的陰影遮天蔽日，無休止的噪音，心都涼了！雖然我只是個人微言輕的小老百姓，但是我還是要說：我反對捷運紅線高架化！
李○○君 (陳情書)	我家在崇德路二段，聽說崇德路要蓋捷運，而且是高架的型式。崇德路日益繁榮，交通流量也是要道，若是建設地面高架捷運，會影響汽機車行駛。並且，道路寬度不足，高架捷運的噪音會對沿路數千位戶造成永久的生活影響。這麼重要的事情，民眾卻未被告知，政府與捷運單位貿然行事，侵犯民眾永久居住權，非常可惡。都是網路時代了，亦未於社群宣傳，暗度陳倉，欺壓民眾。我反對北屯區崇德路搭建捷運高架。
李○○君 (陳情書)	我住在崇德路，我反對紅線高架化！很吵！
劉○○君 (陳情書)	<p>崇德路沿線住戶反對紅線高架化</p> <p>一、生活品質大受衝擊</p> <p>台北文湖線慘痛經驗歷歷在目，高架化將帶來噪音、振動、日照剝奪、隱私侵害、車道縮減、停車位減少、城市景觀改變、救災困難…等，紅線一旦高架化，沿線住戶將一輩子無法安居。</p> <p>二、無止盡的交通黑暗期</p> <p>綠線所在的文心路寬度 34 公尺，捷運路軌寬度至少需要 22 公尺，但崇德路寬度才 24 公尺！未來，藍線(台灣大道)與橘線(中清路)市區都是地下化，車流量不相上下且長年壅塞的崇德路，為何卻是全線高架化？捷運蓋下去沒有回頭路，全面完整的城市路網規劃，不應只考量施工成本，而忽視巨大的外部成本。</p> <p>三、台中市政府在隱瞞什麼？</p> <p>臺中市捷工局 12 月 18 日發新聞稿，公告 3 天後也就是 12 月 22 日要開說明會，甚至 23 日北屯場還選在平日下午。這樣突襲式的作法，算是完整告知資訊並充分蒐集民眾意見嗎？而且，捷工局不只一次發新聞稿預告紅線將全線高架化，但說明會簡報對於高架化隻字未提，是刻意迴避想蒙混過關？還是原本就不打算討論？幾乎每一位現場提問的民眾，都提出高架化的缺點，顧問公司與捷工局只回應再討論，這樣的可行性研究報告有多少公信力？懇請臺中市政府以人為本、以民為念，納入沿線住戶的心聲。</p>
卓○○君 (陳情書)	<p>反對台中捷運紅線全線高架化，支持市區地下化方案</p> <p>捷運紅線作為台中市交通發展的重要項目，對於改善城市交通、促進經濟發展具有深遠意義。然而，針對目前規劃中的捷運紅線高架化方案，我們認為這一選擇可能會帶來一系列的問題，並且對城市的可持續發展造成不利影</p>

發言人/ 陳情人	發言/陳情意見
	<p>響。因此，我們強烈呼籲政府重新考慮，採取更加環保、可持續的地下化建設方案。</p> <p>高架化的缺點</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 環境與景觀影響 捷運路軌寬度需要 22 公尺，但崇德路寬度才 24 公尺！ 高架捷運建設將直接影響台中市的環境和市容。台中是一個充滿自然景觀和文化氛圍的城市，高架化會破壞沿線的城市景觀，使得部分街區面臨被切割的風險。高架結構將覆蓋街道、壓迫都市景觀，削弱城市的整體美感和居民的居住品質。 2. 噪音與空氣污染 高架捷運系統不可避免地會帶來噪音污染。隨著列車的運行，會對周邊居民生活產生很大影響，特別是在繁忙區域，噪音問題將更為突出。而且，高架捷運不僅會加劇空氣污染，還可能對周圍的環境產生負面影響，對民眾健康帶來潛在風險。 3. 交通擁堵與建設問題 捷運路軌寬度需要 22 公尺，但崇德路寬度才 24 公尺！ 崇德路市區路段交通已呈現飽和壅塞的樣態，高架化的橋墩構造物勢必擠壓平面道路路幅，進一步惡化交通擁擠的問題，對市區的日常生活帶來更多干擾，進一步惡化居民出行的不便。這一點，捷運綠線的北屯路一帶可堪借鏡。 <p>地下化的優勢</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 減少對環境的影響 地下捷運的最大優點之一是能夠保護地面景觀和環境。地下建設不會像高架那樣破壞視覺美感，也不會影響到城市的綠化和公共空間，這對於提升台中市的整體生活品質至關重要。 2. 提升都市形象與空間利用 地下捷運能夠有效釋放更多地面空間，用於綠地、公共設施或是行人專用區，這不僅有助於改善城市的環境品質，還能提升都市形象，讓台中成為更具吸引力的宜居城市。 3. 改善噪音和空氣品質 地下化可以大幅降低噪音問題，避免對居民的干擾。同時，地下系統有助於減少空氣污染，尤其在市中心區域，這將有助於改善台中市的空氣品質，為市民創造更健康的生活環境。 4. 長期效益與穩定性 雖然地下捷運的建設成本較高，但其長期效益更為顯著。地下化能夠減少維護成本，且不會受到建築物拆遷或擴建的困擾。更重要的是，地下捷運能夠有效地保障未來的交通需求，避免由於高架化可能帶來的維護困難與擁擠問題。 <p>結論</p> <p>總結來看，地下化不僅能有效減少對環境的影響，還能提升台中市的城市形象和生活品質。高架化捷運的負面影響顯而易見，不僅可能損害市容，也會對居民健康和生活造成困擾。我們強烈建議政府重新審視台中捷運紅線的規劃，選擇地下化方案，以確保這一重大交通基礎設施能夠以更科學、環保和可持續的方式進行建設，為未來的城市發展打下更加穩固的基礎。</p>

發言人/ 陳情人	發言/陳情意見
陳○○君 (陳情書)	<p>反映：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 北屯區崇德路三段 835 號，臺中洲際棒球場，五月天於此處舉辦演唱會，麥克風及音響的噪音非常大聲，嚴重影響周遭民眾安寧，附近住戶會有震動的感覺，門窗緊閉噪音還是很大聲，建議可於密閉式空間舉行，避免影響周遭民眾安寧。 2. 捷運紅線建議可先通行，方便民眾看演唱會及活動，促進經濟發展。
周○○君 (陳情書)	<p>陳情理由</p> <p>本次推動之崇德豐原線，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(惟該都計之通盤檢討於都發局管網已無法查詢，不確定是否正配合捷運規劃調整中?如有，煩請回覆)</p> <p>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，建議暫緩崇德豐原線於環中路以北，除服務既有東寶聚落並設置機廠的支線外，之規劃與興建期程，轉而將資源滿足市區內的軌道運輸空白地帶。</p> <p>建議事項</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 崇德豐原線本身，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. 崇德豐原線本身，R1 建議北遷至省三國小，路線本身則延伸至一中商圈，於 015 進行與橘線的轉乘。 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、太原路至廊子為止的路線，並與橘線及崇德豐原線，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，建議橘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. 建議橘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. 建議橘線將大里段地下化，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，否則建議橘線於霧峰市區走林森路，並分岔出服務亞大醫院跟亞洲大學的支線。 9. 建議橘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

發言人/ 陳情人	發言/陳情意見
	<p>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，橘線軌道以北徵收為機廠或機場使用。</p> <p>10. 長線建議橘線自清泉崗機場向北延伸至陽西區新航廈預定地，並於新航廈之後轉西延伸清水，於清水市區內高架於台鐵海線之上，到中清路轉向往西，至清海國中周邊為止。</p> <p>11. 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>12. 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>13. 藍線建議預留遠期延伸台中港市鎮中心之規劃。</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、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，故本次簡報僅為目前之研究成果與階段性進展。

(二)目前捷運路網共規劃推動 7 條路線，各線進度不一：其中藍線已正式動工，綠線延伸段刻正辦理綜合規劃，橘線、藍延、紫線可行性研究已提送中央審議；本案紅線已於今年啟動可行性研究作業。期盼透過今日說明會廣泛蒐集民眾意見，作為後續分析與評估之重要參考，以利未來提出之決策方案更貼近民眾需求，並符合地方發展實際。

二、工程顧問公司：

(一)關於紅線延伸至臺中巨蛋、水湳轉運中心及南屯等議題，因前期路網規劃尚未納入相關延伸路線，爰現階段可行性研究

未列入評估範圍；後續將再與捷運工程局研議相關延伸線需求，並納入整體檢討。

(二)針對市區地下化議題，前期路網規劃係將紅線定位為高架型式；另崇德路路寬約 30 至 36 公尺，整體道路條件充足，地質相對穩定，考量施工風險與建設成本等因素，現階段仍以高架型式作為主要規劃方向，未來將一併研析地下化之可行性。

(三)未來施工期間，崇德路往北之主要替代道路為北屯路或中山路，惟目前相關路段車流量已較為壅塞，後續將再盤點周邊道路改道方式及其適切性，以降低交通衝擊。

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：(下午 3 時 30 分)。

114 年 12 月 23 日說明會照片(北屯場)

