

「臺中都會區大眾捷運系統後續路網藍線可行性研究案公聽會」簽到單

一、時間：100年11月15日(星期二)下午2時0分

二、地點：臺中市交通局3樓會議室(臺中市西區民權路101號)

三、主持人：臺中市捷運工程處許處長昭琮

許處長昭琮	許昭琮
-------	-----

四、出席單位及人員：

議會	
臺中市議會	
議員	
張議長清堂	
林副議長士昌	秘書 邱福來
李議員榮鴻	
吳議員敏濟	
楊議員永昌	
尤議員碧鈴	
蘇議員麗華	
楊議員典忠	陳吳家
陳議員詩哲	
陳議員世凱	中教組陳世凱 秘書楊子翰

議員

邱議員素貞	
何議員敏誠	
李議員中	助理 曾所雲
何議員明杰	
黃議員秀珠	
李議員麗華	
賴議員義鏗	
何議員欣純	
李議員天生	
劉議員錦和	
江議員勝雄	
張議員滄沂	
段議員緯宇	
蘇議員慶雲	
蔡議員成圭	
黃議員仁	
林議員榮進	

議員

張慶議員乃綸	
劉議員士州	市議員劉士州 秘書柯西南 劉坤
張議員耀中	
何議員文海	
朱議員暖英	
曾議員朝榮	主任王建智
沈議員佑蓮	特助黃宗慶
王議員岳彬	
陳議員成添	市議員陳成添 秘書吳秋
賴議員順仁	主任 柯清坤
蔡議員雅玲	
陳議員天文	秘書于謹禎
陳議員有江	
賴議員佳微	
黃議員國書	
張議員宏年	
洪議員嘉鴻	主任 陳思華
林議員珮涵	特助 林奇財

議員

林議員汝洲	
黃議員錫嘉	
吳議員瓊華	委任 林相雲
謝議員志忠	
陳議員清龍	
翁議員美春	
陳議員本添	
高議員基讚	
廖議員述鎮	
賴議員朝國	委任 賴章庭
吳議員顯森	
許議員水彬	
蕭議員隆澤	
羅議員永珍	
張廖議員萬堅	張廖萬堅
陳議員淑華	
黃議員馨慧	
楊議員正中	

立法委員

立法委員劉銓忠國會辦公室

立法委員顏清標國會辦公室

張香倫 李維志

立法委員楊瓊瓊國會辦公室

立法委員蔡錦隆國會辦公室

立法委員盧秀燕國會辦公室

立法委員黃義交國會辦公室

立法委員紀國棟國會辦公室

李任林 國佑

專家學者

王委員偉

施委員嫩嫩

李委員治綱

黃委員台生

交通部

交通部高速鐵路工程局

交通部鐵路改建工程局

張香倫 李維志

交通部臺灣鐵路管理局

林耿聰 林景山

交通部臺中港務局

陳紀方

區公所	
臺中市梧棲區公所	
臺中市沙鹿區公所	劉信成
臺中市龍井區公所	
臺中市西屯區公所	
臺中市西區區公所	楊永明
臺中市東區區公所	黃淑華
臺中市東區區公所	
臺中市太平區公所	
教育機關	
國立臺中教育大學	張博堯
東海大學	
弘光科技大學	
靜宜大學	李怡如
國立勤益科技大學	林東和
執行機關	
臺中市捷運工程處	黃國書
顧問公司	
亞新工程顧問股份有限公司	翁正文 吳振中 洪志偉 丁文婷 郭明哲 林秋芳

蔡國成
張及可復

與會民眾

區別/里別	姓名
✓ 竹林里	白時蓮
✓ 何厝里	賴村華
簡佑丞	
吳重正	
✓ 國光里	甘允幼
大港運輸信託協會	李文傑
	洪金歌
	曾祥寧
	徐慕柳
	侯守貞
	郭漢威
中興里長廖榮中	吳治凱
公園里長沈壽子	
	王世安
	陳嘉

中興

臺中都會區大眾捷運系統後續路網藍線可行性研究
第一場 100 年 11 月 15 日臺中市政府交通局會議室公聽會發言紀錄

100 年 11 月 15 日

項目	發言人	意見摘要	辦理情形
1	李文傑先生	<ol style="list-style-type: none"> 1. MRT 藍線自償目前僅 8.9%，離交通部標準 35%仍有差距，提升自償率策略？ 2. 初期路網僅 B1~B10，與 2 期延伸路網長度差距不少，接駁規劃？ 3. BRT 供民意參考資訊不足，連本會跟府方拿一份「BRT 可行性研究」都領不到，難使民眾支持先 BRT 再 MRT。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 本計畫將納入土地開發效益、TIF 租稅增額融資等，以提高藍線之自償率。 2. 本計畫之運量預測結果均納入橫向公車接駁運量，未來於細部設計階段，將與公車業者相互協商調配公車路線之營運，以期將目前公車每日的運量 4 萬人次提高至民國 130 年捷運每日 21 萬人次。捷運藍線第一階段之興建路段(BA1-B1-B10)，其前後端將設置完整之公車接駁系統，以便民眾利用公車至最近之捷運站轉乘。 3. 有關 BRT 之相關議題，可於年底說明會時一併討論。
2	市議員張廖萬堅服務處 張廖萬培先生	<ol style="list-style-type: none"> 1. 反對藍線先做 BRT 因為更造成各十字路口更加擁擠。儘速推動藍線 MRT 才有遠見，不要有太多的藉口。 2. 等藍線全線完工也須要很多年，運量也不是問題，經費也是分年編列，又不是一次到位。藍線做 MRT 分第一階段、第二階段這個做法很好。經費也不是很多，所以要儘速興建，不要再做 BRT，以免二次傷害中港路交通黑暗期。 	敬悉。
3	自由路商圈 創會主委 吳重正先生	希望台中港路直駛中正路，對振興中區繁榮有加分，是自由商圈、繼光商圈、電子商圈的懇求。	捷運藍線若直行中正路後，須自建國路轉八德街，此二個轉彎處之直線段過短，無法設置一個車站，且行駛中正路段時，須佈設為疊式月台，其開挖深度較深，易造成鄰近民房危險及崩塌。此外，直行中正路至太平區，則須拆除大量民房，易造成民眾抗爭。捷運藍線行經民權路時，土地所有權多為公有地，較易取得車站之出入口，故以本次研提成果較為適合。
4	交通部臺中港務局 陳	1. 建議各站均規劃接駁公車，並公告週知。	1. 本計畫之運量預測結果均納入橫向公車接駁運量，未來於細部設計階

臺中都會區大眾捷運系統後續路網藍線可行性研究

第一場 100 年 11 月 15 日臺中市政府交通局會議室公聽會發言紀錄

100 年 11 月 15 日

項目	發言人	意見摘要	辦理情形
	紀方先生	2. 請儘早將所規劃進入臺中港之路線及設站位置提供本局，俾於本局整體規劃配合留設所需用地。	段，將與公車業者相互協商調配公車路線之營運，以期將目前公車每日的運量 4 萬人次提高至民國 130 年捷運每日 21 萬人次。 2. 目前初步規劃於中棲路(臺 12 線)以北、臺中港務局西側及臺中港旅客服務中心南側，後續基本設計及細部設計時將再詳細評估其適切性。
5	立法委員紀國棟國會辦公室主委林國佑先生	1. 藍線工程分為兩階段，第一階段需花費 700 多億，第二階段 500 多億卻要 10 年以後，時間太久工程，建議向中央多爭取經費，最好一次處理，不然就以 B1 東海大學站以東一次施工，時程應縮短，儘速將藍線全線完工，讓臺中市民更便利。 2. 市府應多增加公車普及率，即路線要增加，以利市民習慣搭大眾公車，聚集人民對大眾捷運的認同。	1. 目前捷運藍線第一階段(BA1-B1-B10 站)興建範圍之自償率僅 8.9%，若全線興建則易導致自償率過低，故本計畫仍維持第一階段優先推動 BA1-B1-B10 站。 2. 本計畫之運量預測結果均納入橫向公車接駁運量，未來於細部設計階段，將與公車業者相互協商調配公車路線之營運，以期將目前公車每日的運量 4 萬人次提高至民國 130 年捷運每日 21 萬人次。
6	立法委員顏清標國會辦公室秘書蔡安國先生	1. 建議將捷運藍線連接至國際機場? 2. 建議要優先規劃每個車站之接駁系統。 3. 每個場站是否有停車場之規劃? 4. 建議將太平區(B11~B14 站)納入第一階段興建?	1. 前期之規劃報告中，曾規劃捷運藍線支線來服務國際機場之旅客，即於東海大學(東大路路口)-中科-清泉崗機場，經由路徑選擇分析發現，國際機場旅旅客之旅次目的以市中心為主，若經由此方式轉乘，將造成旅客之不便，故後續可利用目前規劃中之捷運橘線來服務國際機場、中科、水滴經貿園區。 2. 本計畫之運量預測結果均納入橫向公車接駁運量，未來於細部設計階段，將與公車業者相互協商調配公車路線之營運，以期將目前公車每日的運量 4 萬人次提高至民國 130 年捷運每日 21 萬人次。 4. 目前捷運藍線第一階段(BA1-B1-B10 站)興建範圍之自償率僅 8.9%，若第一階段興建至太平區

臺中都會區大眾捷運系統後續路網藍線可行性研究
第一場 100 年 11 月 15 日臺中市政府交通局會議室公聽會發言紀錄

100 年 11 月 15 日

項目	發言人	意見摘要	辦理情形
			則易導致自償率降低，故本計畫仍維持第一階段優先推動 BA1-B1-B10 站。
7	市議員陳天汶 服務處秘書 于謹禎	藍線設站不論在哪，橫向路網一定要縝密，接駁公車的重要性必需重視，MRT 的運量需要人，故藍線沿線有勤益大學、SOGO 百貨、新光三越百貨、朝馬轉運站、統聯轉運站、榮總醫院、東海大學、東海商圈、弘光大學、靜宜大學、沙鹿高工、童綜合醫院等等，這都是旅客來源的資源，所以請務必把橫向接駁車系統列入重要考量。	本計畫之運量預測結果均納入橫向公車接駁運量，未來於細部設計階段，將與公車業者相互協商調配公車路線之營運，以期將目前公車每日的運量 4 萬人次提高至民國 130 年捷運每日 21 萬人次。
8	國立臺中教育大學(總務處營繕組) 張博堯先生	本校目前教職員及學生人數約 5000 餘名，建議於本校附近設置捷運車站出入口或以本校校名為站名，便利學校師生及附近社區民眾搭乘，以提高未來捷運載客量。	於臺中教育大學設置出入口之建議，若用地取得無困難點時，將納入後續細部規劃中。
9	甘禮銘先生	1. 市區地下段採用何種工法? 2. 希望規劃工程路線時，將地下化段路線直接施工到太平區(B14)，以利節省經費，方便東區及太平區的市民權利。	1. 目前臺灣捷運地下施工均採潛盾方式，車站則採明挖方式。 2. 將納入後續細部規劃設計考量。
10	陳家彥先生	1. 煩請給審查委員的報告，不要把發言自行刪減，就算結案報告頁數有限，另外也要將民眾發言全文編寫成冊，當成附件供審查委員參閱，也使這些發言有法律上的效力。 2. 舊臺中糖廠的開發計畫與計畫衝突，現在不搶地，以後連蓋的機會都沒有。其他周邊相關建設與開發案非常多，搶地現在就要進行。 3. 捷運在張子源市長時就開始規劃，已經二十多年，期間報告沒幾個有用，不然就是等著過時，請貴單位不要再陷入這種循環。	1. 知悉。 2. 有關用地取得問題，未來市府團隊應會盡量配合本計畫，以提供土地使用。 3. 知悉。
11	許嘉麟	主旨：	以下內容將國際街、東園巷路口

臺中都會區大眾捷運系統後續路網藍線可行性研究

第一場 100 年 11 月 15 日臺中市政府交通局會議室公聽會發言紀錄

100 年 11 月 15 日

項目	發言人	意見摘要	辦理情形
		<p>有關「臺中都會區大眾捷運系統後續路網藍線可行性研究案」東海地區設站規劃本人提出以下說明及建議：</p> <p>說明：</p> <ol style="list-style-type: none"> 東海地區屬臺中市人口稠密地區，行政轄區主要包含西屯區福聯里以及龍井區東海里、新庄里、新東里等 3 里，其中東海里、新庄里、新東里等 3 里，依據龍井里戶政事務所 100 年 10 月人口統計資料顯示，人口數已達 21,811 人，且此 3 里人口每年仍呈正成長持續增加中。此外，本地區上有眾多住宿於此但未設籍之大學生及附近工業區之上班族，潛在活動人口數相當驚人。 東海地區居民主要進出台中港路之通路如下：(交通流量較大之路口) <ol style="list-style-type: none"> 國際街、東園巷路口 遊園南、北路路口 參酌捷運文心烏日線於人口稠密區之車站規劃，兩站之間距大多不超過 800M(G8a-G9；G10-G10a；G10a-G11 等)，然依目前規劃草案，本地區僅規劃 BA1 一站，以人口稠密度而言，車站之規劃俟有不足之疑慮。 <p>建議：</p> <p>東海地區建議規劃兩站，分別位於(國際街、東園巷路口)以及(遊園南、北路路口)，兩站相距約 820M，其優點如下：</p> <ol style="list-style-type: none"> 可分散人潮及車潮，避免搭車人潮或接送乘客車輛過於集中單一路口進出，影響原已相當壅塞之道路交通。 	<p>暫稱為國際街站，而遊園南、北路路口暫稱為遊園路站。</p> <p>國際街站可服務對象大多為流動人口(東海大學、國際街與東海商圈、臺中工業區)，遊園路站可服務對象大多為特定人口(臺中港特定區及非都區)，因此國際街站所產生之旅次需求數較密集，故所能服務旅客之旅客量較多。</p> <p>此外參考『中臺灣公車捷運系統服務規劃與可行性評估』報告，可以發現國際街站所能吸引的旅客量約為遊園路站之 3 倍，當僅有國際街站時可吸引遊園路站之乘客往國際街站集中，設置國際街站及遊園路站二處車站雖然可以提高運量，但是遊園路站之乘客約 80%，係分散國際街站旅客而來，因此增設遊園路站之運輸效果不顯著。</p> <p>若增設遊園路站，其建設費用增加約 4.73 億、營運成本亦增加 816 萬/年，就全線的財務效益而言，增設遊園路站屬於邊際效益遞減之設站方式，考量目前全線自償率已遠低於興建捷運之門檻值，增設遊園路站將提高核定藍線難度，因此，現階段可先作未來增站需要之工程預留規劃，俟藍線核定通過後再檢討設置遊園路站之必要性。</p>

臺中都會區大眾捷運系統後續路網藍線可行性研究

第一場 100 年 11 月 15 日臺中市政府交通局會議室公聽會發言紀錄

100 年 11 月 15 日

項目	發言人	意見摘要	辦理情形
		<p>2. 設站於(遊園南、北路路口)，未來可有效銜接臺中市政府交通局於 100.10.28 所公佈之「臺中 BRT 規劃及推動策略」第 19 頁，BRT 藍線龍井-大肚-烏日線。</p>	
12	蕭雁	<p>1. 支線 考慮工業區支線，於福安里設站轉乘，採單軌設計，沿筏子溪南行，至南邊溪轉西靠兩岸而行，直抵工業區十六路，尖峰時刻運送人員，離峰時刻運送貨物。</p> <p>2. 車站設計 主題廁所：看看中友百貨的例子 採光：使用太陽能光磚，降低電費成本 地下空調：採風洞管理，捷運車廂行進中，所產生的空氣擠壓與真空吸力，來做為空調動力源頭 電磁煞車：利用發電機原理，將進站中的捷運車廂的運動透過車箱下方的磁?與軌道旁的線圈來產生電磁煞車。捷運車廂在離站時，採線性馬達，加速列車離站。</p> <p>3. 路線設計 預計在工業區一路的西方爬升為高架，但此處已接近大肚山高點，往西的路線要如何平緩的降至海線平原的高度，疑問中</p> <p>4. 地下街 臺中站前，市政府站接鞠馬站</p> <p>5. 穿堂連通道 東大榮總站：連接澄清醫院地下樓層 各大百貨商場：採百貨商場付費連結各大百貨商場地下樓層</p>	<p>1. 目前世界各地的都會區捷運系統皆以服務客運專用，客貨運混用將影響系統機電設計上的功能，故工業區設置支線的構想本計畫暫不考量。</p> <p>2. 車站設計問題可在藍線可行性研究報告核定後，於細部設計時納入考量。現階段若建議採用「線性馬達」恐有限定規格的疑慮，故暫緩列入本研究內容。</p> <p>3. 在符合路線佈設原則之條件下，捷運藍線跨越大肚山之上坡及下坡路段，路線佈設情形類似，應無疑慮。</p> <p>4. 地下街問題可在藍線可行性研究報告核定後，於細部設計時納入考量。</p> <p>5. 穿堂連通道問題可在藍線可行性研究報告核定後，於細部設計時納入考量。</p>
13	劉乃欣	<p>主旨： 請問捷運藍線規劃細部計畫，何時將公布、公佈的日期？</p>	<p>1. 捷運藍線細部規劃須待可行性研究報告核定後，再行公布後續綜合規劃之日期與時程。</p>

臺中都會區大眾捷運系統後續路網藍線可行性研究

第一場 100 年 11 月 15 日臺中市政府交通局會議室公聽會發言紀錄

100 年 11 月 15 日

項目	發言人	意見摘要	辦理情形
		<p>內容： 捷運藍線太平到西屯的捷運，何時將會有細部計畫？站址選擇何時將會決定？可提供民眾查詢。細部計畫要到哪裡才可以下載。</p>	<p>2. 捷運藍線站址由西向東初步規劃於下列位址，於綜合規劃階段將進一步檢討其適切性：</p> <ul style="list-style-type: none"> (1) 臺中港港務局南側 (2) 中棲路、文化路路口 (3) 童綜合醫院附近 (4) 中棲路、光華路、三民路路口 (5) 中棲路、英才路路口 (6) 弘光科技大學附近 (7) 中華電信機房附近 (8) 台中港路、國際街路口 (9) 台中港路、東大路路口 (10) 台中港路、工業一路路口 (11) 台中港路、河南路路口 (12) 台中港路、文心路路口 (13) 台中港路、忠明南路路口 (14) 台中港路、博館東街路口 (15) 民權路、五權路路口 (16) 民權路、市府路路口 (17) 臺鐵臺中車站西側廣場 (18) 臺糖園區內 (19) 振興路、東英路路口 (20) 太平路、永義路路口 (21) 中興東路、中平路新平路路口 (22) 中興東路、建興路路口
14	東海大學	<ul style="list-style-type: none"> 1. 大眾運輸系統為連接站與站間之快速便捷通行工具，使用者的旅次目的地(家、辦公室、學校、餐廳商場等)，至運輸站間之交通便捷性亦為搭乘意願之重要考量。目前高速公路以西運輸站周邊停車格位數量與公共運輸服務路網的涵蓋率均不足，為避免搭乘意願低落，回流使用汽機車，藍線之規劃應納入周詳研議。 2. 捷運後續採行之 MRT 方案，其路線以地下與高架並行方式規劃：高速公路以東地下化、高速公路以西 	<ul style="list-style-type: none"> 1. 對於提升大眾運輸使用率之規劃如下： <ul style="list-style-type: none"> (1) 增闢捷運橫向接駁公車擴大服務面 (2) 增闢捷運端點接駁公車延伸服務面 (3) 捷運端點與重要站提供汽機車轉乘停車場 (4) 捷運站與核心區提供公共自行車租賃服務 (5) 捷運與公車轉乘優惠區 2. 高架化對於噪音振動之影響，可在設計時以工程技術加以改進，如設置隔音牆、月臺門加裝吸音減振材料

臺中都會區大眾捷運系統後續路網藍線可行性研究

第一場 100 年 11 月 15 日臺中市政府交通局會議室公聽會發言紀錄

100 年 11 月 15 日

項目	發言人	意見摘要	辦理情形
		<p>高架。惟東西兩地之發展與人口密集程度已不分軒輊，高架化對城市噪音影響，及沿線兩種不同之市容景觀，是否合宜，建請再斟酌處理。</p>	<p>等方式，以符合環境音量管制標準。對於沿線市容景觀之影響，則可參考臺北捷運文湖線之經驗，以工程技術、建築美學等方式加以改進，融入地區環境特色，以便降低對周圍環境之衝擊。</p>
15	郭漢威先生	<ol style="list-style-type: none"> 1. 坪頂以西的 BA1~BA8 沒有拉到臺鐵沙鹿站共站轉乘：沙鹿站後站仍有大面積未開闢之都市計畫區，應於該處變更都市計畫，保留路廊供捷運藍線彎繞，得與臺鐵沙鹿站共站。 2. 與北捷規劃版本相較，多出 BA8 站(港務局)，然該處設站效益為何？其與 BA7 站距過近，徒增興建與營運成本，以接駁公車聯接 BA7 足以取代之。 3. 終點沒有(計畫)拉進現在仍待開發但潛力極高的中港市鎮中心，基本上只是呆呆的沿著中棲路畫了條藍線，一點前瞻性都沒有。 4. B3 站仍然維持在中港路上，而未繞進市政中心與交六共站，那市政路上的交六轉運站何去何從？ 5. 沿線沒有空地設轉乘停車場供外地經高速公路來訪的旅客轉乘，對於改善中港路平面交通與紓解市區停車壓力的效益何在？ 6. 規劃中出土段的位置在何處？可行性？ 7. 藍線採中運量設計，全長 29.5km 中只有不到一半是地下化，造價居然須要 1264.3 億；比起高運量的高捷總長 42.7km，將近 3/4 地下化的總造價只要 1800 億，簡直貴 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 沙鹿臺鐵車站未來立體改善後捷運無法在斜坡段設置車站，故可行性研究階段暫設址於沙鹿高工，俟可行性研究核定後再與臺鐵研商都更等配合事項，可能具備較多的政策依據。 2. BA7(港)站目標年全日運量明顯比 BA7(臺 17)多，故設置於此處之營運效益較高，亦可用來服務臺中港務局及臺中港旅客服務中心之旅客。BA8(港)站雖距離 BA7 站較近，因為 BA7 站係位於中棲路文化路路口，此處雖已規劃多數學校及機關用地，但都尚未開發，故先預留車站結構，待開發後再興建此站位。 3. 本計畫與前期規劃內容相異之處，係將往臺 17 線方向的車站，由三站重新調整後縮減為一站，且經重新檢討後增設往臺中港務局方向的車站；將此兩車站重新評估後發現，BA7(港)站目標年全日運量明顯比 BA7(臺 17)多，故設置於此處之營運效益較高。而往臺 17 線方向的車站三站調整為一站之原因為：前期規劃一直往北延伸設置三座車站，因為須尋找空地設置維修機廠，但重新檢討後發現，此處之運量不足，故只須設置停車場，因此重新調整為一站。 4. 藍線距離交六約 1 公里，基本上無法「共站」，前期研究已研擬採用配和協安地區設置維修機廠，增設支

臺中都會區大眾捷運系統後續路網藍線可行性研究

第一場 100 年 11 月 15 日臺中市政府交通局會議室公聽會發言紀錄

100 年 11 月 15 日

項目	發言人	意見摘要	辦理情形
		<p>的驚人。此外，原北捷局幫忙規劃的太平機廠與馬龍潭機廠都已取消，只在路線中段設置坪頂機廠一座，連機廠都比高捷少兩座，造價何以如此之高？</p> <p>8. 綜上，本計畫路線屏除客源最多的轉乘旅客--包括來自海線鐵路、二高與中山高的外地旅客、以及搭乘國道客運來訪的旅客--其可行性評估的預估運量和營運效益極為可疑，也失卻 MRT 根本的設計宗旨。除 1. 的建議外，另建議藍線市政中心段改道市政路，於交六設站，且交六轉運站保留開闢大型轉乘停車場，國道來訪的大量私家車可由南屯與臺中交流道，經環中路通往交六，與國道客運旅客在交六轉乘藍線，也可使交六商場開發的基礎客源增加，提高(B)OT 的利基。市政路穿越筏子溪段也較易覓得捷運出土段所需土地。</p>	<p>線方式銜接二處車站，但因協安地區設置機廠之用地徵收問題當地居民反對，故以本次研提成果較為適合。</p> <p>5. 交流道附近要尋找停車位相當困難，因此沒有足夠空間設置停車位，故此區不需要設置車站以供民眾轉乘。</p> <p>6. 捷運藍線之出土段初步規劃位於福安路/安和路路口附近，未來將重新檢討其適切性。</p> <p>7. 高雄捷運之造價為 11 年前價格，近幾年中國大陸蓬勃發展後，對於建築物料價格影響很大。本計畫係依據民國 100 年營建署公告之營造物價總指數估算其造價。</p> <p>8. 建請參閱第 4、5 點之答覆說明。</p>
16	李柄勳先生	<p>最近，貴府正忙著在辦理「臺中捷運後續路網說明會與公聽會」，並邀請梧棲區、沙鹿區、龍井區、西屯區、西區、中區、東區、太平區等行政區的民眾參加。但是我想給「臺中捷運藍線」一個「相當重要的建議」！從地圖上看南屯區，南屯區像是一個「長度 15 公分，寬度 8 公分」的「扁形長方形」，而南屯區的大眾運輸路網並不發達，只有興建中的臺中捷運綠線從「邊邊」「呼嘯而過」，而台鐵紅線也只從南屯區南邊「擦身而過」，而且臺鐵捷運紅線「不是真正的捷運」(班次密度不高)！「臺中港</p>	<p>本計畫係依據「臺中都會區大眾捷運系統路網檢討規劃」中之藍線規劃內容重新檢討，規劃範圍西端以臺中港為起點，東端至太平區止，再行提出適合建議報核之路線經過、路線型態、場站位置、機廠設置區位與規模等，故本計畫重新檢討後將藍線佈設於中棲路、臺中港路、民權路、建國路、振興路及太平路為最適當之路線經過。本計畫建議「臺中捷運藍線-南屯大肚線」應納入「臺中市捷運路網規劃」中再行評估。</p>

臺中都會區大眾捷運系統後續路網藍線可行性研究
第一場 100 年 11 月 15 日臺中市政府交通局會議室公聽會發言紀錄

100 年 11 月 15 日

項目	發言人	意見摘要	辦理情形
		<p>路以南、臺鐵捷運紅線以北」這一個廣大的南屯區，十分缺乏橫向的大眾運輸路網服務！假設南屯路二段的居民要搭捷運前往太平區或是要前往臺中車站轉乘「臺中捷運橘線」，需要跑到三公里外的台中港路才能搭乘臺中捷運藍線，或是搭乘臺中捷運綠線，再到台中港路轉乘「臺中捷運藍線-臺中港線」，「繞一大圈」實在是「很不便民」！至於臺鐵捷運紅線與南屯路二段的距離也在兩公里以上，而且臺鐵捷運紅線「不是真正的捷運」（班次密度不高）！這就代表廣大的南屯居民是「次等公民」，無法享受捷運的運輸服務！再加上臺中市政府經濟發展局規劃的「臺中市精密機械科技創意新園區」正在不斷的發展、擴大，但大眾運輸規劃卻未能積極配合，造成五權西路、南屯路及周邊區域的交通瓶頸！所以我認為興建「臺中捷運藍線-南屯大肚線」就長期發展而言是有必要的！「臺中捷運藍線-南屯大肚線」建設完成後，將可以服務南屯地區的所有居民，以及服務「經濟部工業局臺中工業區」、「臺中市精密機械科技創新園區」的就業民眾！</p>	
17	林東和先生	<p>據上次太平區公所舉辦公聽會承辦單位表示太平機廠(如確定不考慮興建) 建議： 請更改路線為太平路接新平路一段再接環太西路沿著河堤至勤益科技大學運動公園或中華國小邊設站再延伸至太平藝術活動中心。</p>	<p>捷運藍線由太平路接新平路一段再接環太西路沿著河堤至勤益科技大學運動公園或中華國小邊設站再延伸至太平藝術活動中心約 6.6 公里，以下就道路現況、運輸需求、運輸供給及捷運運輸初步分析如下： 1. 道路現況：路線所行經之新平路一段路寬小於 15 公尺，無法滿足捷</p>

臺中都會區大眾捷運系統後續路網藍線可行性研究

第一場 100 年 11 月 15 日臺中市政府交通局會議室公聽會發言紀錄

100 年 11 月 15 日

項目	發言人	意見摘要	辦理情形
		<p>優點：</p> <p>1.改善路面不足或施工困難度(如施工或土地取得)。</p> <p>2.該路線人口較密集對大眾出入較為有利(本校學生數 1 萬多人)暨大源社區。</p> <p>3.沿著河堤對土地取得較容易。</p>	<p>運禁建範圍所需，如預佈設捷運路線，需辦理都市計畫變更、用地徵收及拆遷等相關作業。</p> <p>2. 運輸需求分析：依本計畫推估，太平區旅次分佈主要為往返臺中市區，約佔 54%，捷運藍線延伸至勤益大學及藝文中心之路線與主要運輸需求方向差異較大。此外，本建議路線沿河堤興建時對於服務捷運路線兩側的居民而言較不理想，同時易容易引發路線設置於何側河堤之爭議。</p> <p>3. 運輸供給分析：依台中市政府交通局民國 100 年 9 月 1 日版「台中都會區公車路網暨站牌分佈圖」顯示，目前行經勤益科技大學之客運，分別為台中客運 41 路，尖峰班距 10~15 分鐘，離峰班距 20~30 分鐘、豐原客運 51 路，尖峰班距 10 分鐘，離峰班距 15 分鐘、統聯客運 75 路，尖峰班距 15~20 分鐘，離峰班距 25~30 分鐘，未來北屯太平大里環線轉乘，亦可沿中山路至台中市精武路與台鐵精武站轉乘。</p> <p>4. 捷運運輸分析：依據本報告書第 5.6 節顯示，目標年之尖峰時段 B13-B14 站間運量約 1,400 人/小時，預估未來尖峰時段運量小於 B13-B14 站間運量，易導致整體效益降低。</p> <p>此建議路線與北屯太平大里環線之部份路線重疊，建議納入北屯太平大里環線評估。</p>

「臺中都會區大眾捷運系統後續路網藍線可行性研究案公聽會」簽到單

一、時間：100年12月7日(星期三)下午2時0分

二、地點：臺中市政府A棟惠中樓9樓280室(臺中市臺中港路2段89號)

三、主持人：臺中市捷運工程處許處長昭琮

許處長昭琮	許昭琮
-------	-----

四、出席單位及人員：

議會	
臺中市議會	
議員	
張議長清堂	
林副議長士昌	林士昌
李議員榮鴻	
吳議員敏濟	
楊議員永昌	
尤議員碧鈴	
蘇議員麗華	
楊議員典忠	
陳議員詩哲	
陳議員世凱	

議員

林議員汝洲	
黃議員錫嘉	
吳議員瓊華	
謝議員志忠	
陳議員清龍	
翁議員美春	
陳議員本添	
高議員基讚	
廖議員述鎮	
賴議員朝國	主任 謝東海
吳議員顯森	
許議員水彬	
蕭議員隆澤	
羅議員永珍	
張廖議員萬堅	主任 謝東海
陳議員淑華	主任 謝東海
黃議員馨慧	秘書 謝東海
楊議員正中	秘書 謝東海

議員

張廖議員乃綸	
劉議員士州	助理 固中茂
張議員耀中	
何議員文海	
朱議員暖英	
曾議員朝榮	王建勳代
沈議員佑蓮	
王議員岳彬	
陳議員成添	市議員陳成添
賴議員順仁	
蔡議員雅玲	
陳議員天文	陳天文
陳議員有江	
賴議員佳微	
黃議員國書	
張議員宏年	
洪議員嘉鴻	
林議員珮涵	

議員

邱議員素貞	
何議員敏誠	特助 林世洋
李議員中	助理 蕭新
何議員明杰	
黃議員秀珠	
李議員麗華	
賴議員義鎧	
何議員欣純	主任 廖同勳
李議員天生	
劉議員錦和	
江議員勝雄	主任 王昭輝
張議員滄沂	
段議員緯宇	
蘇議員慶雲	
蔡議員成圭	
黃議員仁	
林議員榮進	

立法委員	
立法委員劉銓忠國會辦公室	
立法委員顏清標國會辦公室	
立法委員楊瓊瓊國會辦公室	
立法委員蔡錦隆國會辦公室	
立法委員盧秀燕國會辦公室	
立法委員黃義交國會辦公室	
立法委員紀國棟國會辦公室	
專家學者	
王委員偉	
施委員嫩嫩	
李委員治綱	
黃委員台生	
交通部	
交通部高速鐵路工程局	蕭煥章
交通部鐵路改建工程局	余奉霖
交通部臺灣鐵路管理局	
交通部臺中港務局	楊志斌

區公所	
臺中市梧棲區公所	蔡亭宜
臺中市沙鹿區公所	許啟再
臺中市龍井區公所	廖財崇 郭序群
臺中市西屯區公所	
臺中市西區區公所	
臺中市東區區公所	
臺中市太平區公所	

教育機關	
國立臺中教育大學	
東海大學	郭弘池
弘光科技大學	
靜宜大學	
國立勤益科技大學	

執行機關	
臺中市捷運工程處	梁瑞貴 黃國書 黃騰輝

顧問公司	
亞新工程顧問股份有限公司	翁正文 吳冠中 洪世輝 丁文婷

蔡亭宜
許啟再

郭財崇 郭序群
林秋芳

與會民眾

區別/里別	姓名
中原大學建築系	陳文彬
東海大學行政系	李岳鎬
東海大學行政系	郭建佐
東海大學行政系	韓存鎰
"	江俊翰
"	蘇潮霖
"	趙昭倫
"	鄧浩偉
自由商團	楊國新
"	吳重正
"	何澄島
"	吳福海
台糖公司	張雅芳
"	郭漢威
台糖公司	林君敏
"	陳志杰
(民眾) 孫通	

臺中都會區大眾捷運系統後續路網藍線可行性研究
第二場 100 年 12 月 07 日臺中市政府簡報室公聽會發言紀錄

100 年 12 月 07 日

項目	發言人	意見摘要	辦理情形
1	中區自由路 商圈管委會 創會主委 吳重正先生	<p>1. 懇請說明 BRT 公車捷運，如議會今年通過預算，是什麼時候動工？</p> <p>2. 請問 MRT 在民權路走地下或高架？</p> <p>3. 希望藍線捷運地下化，從台中港路改進走中正路，因可增加多數人的方便及減少時間，也可振興中區繁榮再造加分，因鐵路高架化後建國路已擴大，地下轉乘、轉彎應無礙事。</p> <p>4. B9 站是新建臺中火車站，能否請專家再重新策劃，加建捷運地下街商場及百貨公司，為迎合現代化的潮流及將來不易被市場淘汰，懇請參考日本京都地下捷運商場的成功，請中央再增加經費或改由民間投資也可孳生土地、房屋、營業等稅收，另可提升逐漸沉澱的中區、東區重振契機及吸引觀光行銷國際。</p>	<p>1. 有關 BRT 之相關議題，可於年底說明會時一併討論。BRT 之興建年期最快於 2012 年下半年開始動工，2013 年開始營運。</p> <p>2. 捷運藍線於可行性階段，行經民權路時初步規劃係採地下型式佈設。</p> <p>3. 捷運藍線若直行中正路後，須自建國路轉八德街，此二個轉彎處之直線段過短，無法設置一個車站，且行駛中正路段時，須佈設為疊式月台，其開挖深度較深，易造成鄰近民房危險及崩塌。若採直行中正路至太平區，則須拆除大量民房，易造成民眾抗爭。捷運藍線行經民權路時，土地所有權多為公有地，較易取得車站之出入口，故以本次研提成果較為適合。</p> <p>4. 若捷運藍線直行中正路時，其車站設置須在綠川西側，此區距離新臺鐵高架化車站約四五百公尺，易造成民眾之轉乘不便，。</p>
2	陳文哲先生	<p>G8-B3-交六沿途經過逢甲商圈，可藉由交六週邊自辦重劃與 G8-B3 間的逢甲帶動的人潮商機，提升自償率，希望作為參考。</p>	<p>捷運藍線距離交六約 1 公里，基本上無法「共站」，前期研究已研擬採用配和協安地區設置維修機廠，增設支線方式銜接二處車站，但因協安地區設置機廠之用地徵收問題當地居民反對，故以本次研提成果較為適合。</p>
3	中區自由路 商圈管委會 創會 何澄 島先生	<p>快先把優質的 BRT 生下來，MRT 才可能實行。</p>	<p>知悉。</p>
4	鄧浩偉先生	<p>臺中捷運藍線的硬體層面上，是否在規劃階段能預留空間，以達到高運量水準？(我所習得的資料，高運量至少要 20,000 人/單向/hr 以上)</p> <p>若機電系統相容，綠線目前機電為每列 400 人(二節)，若以系統最大</p>	<p>捷運藍線規劃為中運量系統，其最高運能可達到 30,000 人次/小時/單向之標準，故已達到高運量至少要 20,000 人次/小時/單向以上，目前無「預留」之考量，以避免投資浪費。</p>

臺中都會區大眾捷運系統後續路網藍線可行性研究
第二場 100 年 12 月 07 日臺中市政府簡報室公聽會發言紀錄

100 年 12 月 07 日

項目	發言人	意見摘要	辦理情形
		<p>值 90 秒一班來算，運量達不到 20,000 人以上。</p> <p>因此，若要達到高運量水準，勢必要加掛車廂，加大車廂作為因應，故希望在藍線規劃能將「預留」納入考量。</p> <p>1. 民眾刻板印象「高運量就是好」 2. 對中港路運量樂觀「中運量不夠」</p> <p>若能宣傳「藍線能達到高運量水準」，日後阻力與質疑勢必減少。</p>	
5	市議員楊正中 服務處秘書 謝東海先生	<p>1. 接駁車的配套措施如何規劃，接駁到達的點有多少？ 2. 轉乘停車設施規劃在哪裡？</p>	<p>本計畫對於提升大眾運輸使用率之初步規劃如下，未來將於細部設計時，再與公車業者相互協商調配公車路線之營運：</p> <p>(1)增闢捷運橫向接駁公車擴大服務面 (2)增闢捷運端點接駁公車延伸服務面 (3)捷運端點與重要站提供汽機車轉乘停車場 (4)捷運站與核心區提供公共自行車租賃服務 (5)捷運與公車轉乘優惠區</p>
6	郭漢威先生	<p>多位出席市民於公聽會建議藍線應直接進入交六轉運站，本人更主張 B3 站轉運任務太重，會讓階段已不堪負荷的中港路朝馬段，因各線接駁公車停靠而癱瘓，因此應撤銷 B3 站，主線改行經交六轉運站。然顧問公司在公聽會上先以支線須徵收土地、當地居民反對否決；改提主線直接經交六的建議後，又以成本大增、線型無法滿足系統規範等為理由回應；不僅未提任何詳實理據證明已做過該方案可行性評估，還反要求市民拿出理據支持該方案。以拿鉅額政府預算做可行性評估的顧問公司角色</p>	<p>公聽會當日顧問公司對於郭先生之意見內容誤解為由文心路轉彎，因文心路已設置高架基礎，故現場回覆路線轉彎不可行。</p> <p>依據郭先生之意見圖說內容，利用惠中路、市政路設置捷運路線就工程技術可行性並無困難，出土段亦屬可行，惟利用中山高西側涉及養護及行車安全管理之問題，較不適宜利用既有的鄰側道路設置高架道路，屆時需重新面臨用地徵收及拆遷的問題。此外，跨越高鐵路線時高速鐵路軌道高程已高於中山高速公路，藍線的軌道高程必需更高於高速鐵路，施工中</p>

臺中都會區大眾捷運系統後續路網藍線可行性研究
第二場 100 年 12 月 07 日臺中市政府簡報室公聽會發言紀錄

100 年 12 月 07 日

項目	發言人	意見摘要	辦理情形
		<p>而言，此言此舉不僅失格，而且態度極其傲慢，難以讓人相信該可行性評估的實質效力。</p> <p>請顧問公司回答為何東海往臺中車站方向，從民權路轉建國路能符合系統設計規範，在 60M 寬的中港路、市政路與 40M 寬的惠中路卻反而行不通？經查，臺北捷運眾運量系統在北門、松江民權東路口(各 40M 寬)等地軌道曲率半徑亦不到 200M，甚至多處於建築物下方通過；而臺中交六一帶不僅道路條件更好，不須通過建物下方即可滿足 200M 以上曲率半徑，系統又僅為車身較短、容許曲率半徑更低之中運量系統，實無不可行之道理。</p> <p>另主線行經交六之路線長增加約 2km，經費部分在不增加車站的情況下須提高多少，對於運量的增減又是多少；如果將出土段提前有沒有可能減少經費？將交六轉運站聯合開發利益回饋於設站經費的可行性？能否提高自償率？以上方案路線規劃與運量財務試算，請列入可行性評估報告中。</p> <p>特別重申，政府預算乃老百姓稅收得來，全民有權提出需求；本人僅為市民身分，非運輸專業也非學生，顧問公司亂扣帽子，並且在公聽會上非但不聽取民眾意見，還要求民眾提出理據，實乃僭越本分，倒行逆施之舉。請捷運工程處善盡職責，勿使這類情事再度發生。</p>	<p>需維持高速鐵路正常營運又採懸空方式推進橋梁結構，此類問題雖然工程技術可以克服，但是營建廠商需具備有相當豐富之經驗與嚴謹的態度，否則容易發生工安意外，簡言之跨越高速鐵路有相當高的工程風險，宜盡量避免較為妥適。</p> <p>捷運路線改行郭先生之意見時，因路線位於市中心區，增加 2 公里卻不增設車站的條件甚難說服沿線的市民，故惠中路、惠來路、交六轉運站都有設置車站的必要，加以路線彎繞，土木建造經費初步估計約需增加 50 億元(增加 2 處地下車站、2 公里高架)。因增設車站運量亦隨之增加(約目標年增加每日 1.2 萬人)、路線彎繞則導致營運行車時間延長(轉彎段營運速度需降低)，此兩因素需再增購列車數量，整體而言援用本意見時需要增加建設經費約 70 億元。</p> <p>路線彎繞雖有增加客源的正面效益，但也需考慮行車時間增加對於通過性旅客的負面效應，藍線目前的建設經費已超過 1,200 億元，與中央最高補助的門檻尚有 26% 的差距，增加建設經費也將增加爭取補助的難度。而聯合開發係由地主、建商與政府共同合作，政府提供獎勵容積吸引地主釋放部分用地提供交通建設使用，此增加出來的利益則需提供建商興建聯合開發增加的建物回饋給地主，以交六轉運站而言，聯開的政府收入應由轉運站與捷運均分，但轉運站所佔用地面積較多，捷運系統可分得的利益自然較低，實際回饋到捷運建設的金額相當有限。以臺北捷運而</p>

臺中都會區大眾捷運系統後續路網藍線可行性研究
第二場 100 年 12 月 07 日臺中市政府簡報室公聽會發言紀錄

100 年 12 月 07 日

項目	發言人	意見摘要	辦理情形
			<p>言，聯合開發政府所獲得的實際利益為建物，而拋售建物的售價、收入都必需經由市議會審查同意方能決定歸屬動支單位。目前本計畫研究內容已將土地開發的效益納入，但所佔自償率收入的比例甚低，交六轉運站的聯開收入對於改善自償率並無明顯的效果。</p> <p>顧問公司當天因誤解郭先生之意見導致回覆態度造成郭先生之不良印象實需改善，本處已嚴格督促該公司審慎檢討，本次冒犯郭先生之處尚請見諒。</p>
7	靜宜大學總務處總務長黃延君	<ol style="list-style-type: none"> 1. 本校對於「臺中都會區大眾捷運系統後續路網藍線可行性規劃案」，給予高度肯定與支持。 2. 本校與臨校弘光科技大學學生總人數約 25,000 人，為顧及廣大學生交通需求，敬請考量將第一期工程規劃，延伸至本校。 3. 台中港路於尖峰時段車流量多，且發生事故常造成交通癱瘓情形，若實施 BRT 是否造成交通阻塞現象，建議多加思考並妥善因應。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 知悉。 2. 目前捷運藍線第一階段(BA1-B1-B10 站)興建範圍之自償率僅 8.9%，若全線興建則易導致自償率過低，故本計畫仍維持第一階段優先推動 BA1-B1-B10 站。 3. 目前先規劃 BRT 系統培養捷運初期運量之運具，待民眾養成搭乘大眾運輸工具之習慣後則進一步建設捷運系統，而有關 BRT 之相關議題，可於年底說明會時一併討論。