
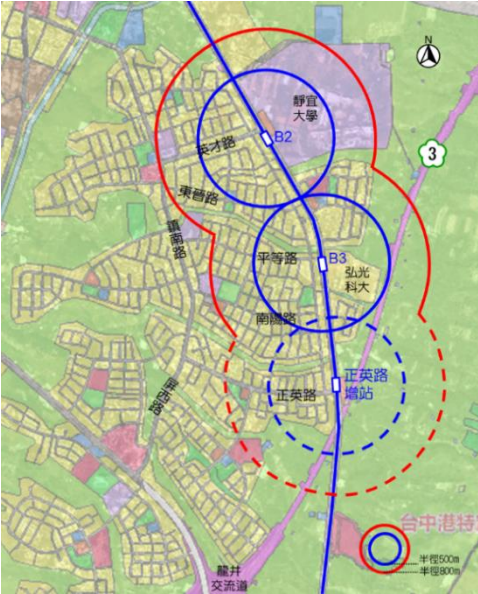



臺中捷運藍線綜合規劃(含環境影響評估)暨 捷運設施用地土地使用變更 公聽會後民眾意見

壹、意見彙整與機關處理情形：

發言人/陳情人	書面或郵寄意見	機關處理情形
王○○君	<p>臺中捷運藍線正英路口 說明：煩請重新評估恢復臺中捷運線正英路站，此地區附近已經成為沙鹿住宅人口發展區域之一，且距離中科、西屯、南屯臺中交通尚相當不方便，懇請考量未來縮短海與市中心甚至火車之交通距離、海線地區發展，恢復捷運藍線正英路口之規劃。</p>	<p>1. 沙鹿正英路口增站評估如下： (1) 可行性研究方案 B4 站說明： 藍線可行性研究自 99 年啟動至 107 年核定期間，所規劃 B4 站係位於國 3 東側的臺灣大道六段與鎮南路一段交接處，當時研議 B4 站係考量周邊倉儲物流園區開發，後於綜合規劃階段因相關業者取消開發計畫，且又位於都市計畫保護區內，故取消該 B4 站再於後續依據周邊都市發展及開發計畫進行滾動檢討。</p>
楊○○君	<p>正英站可行性建議。 說明：此藍色線可從高速下方通過，且高速公路橋墩很高，不用把捷運做的比高速公路高，增加成本，通過此區為保護區，沒有開發的問題。紅線方塊為都市計畫大停車場及轉運站。綠線可設計為捷運站。這是我的建議，給市府做參考。</p> 	<p>(2) 車站周邊服務需求： 捷運藍線於靜宜大學至國 3 之間發展地區規劃 B2 站服務靜宜大學、英才路周邊地區，規劃 B3 站服務弘光科技大學、平等路周邊地區，兩站相距約 1,050m，符合捷運市郊 1,000~2,000m 之適宜站距。正英路口鄰近國 3，位於靜宜大學至國 3 間社區聚落之南側，距離 B3 站約 900m，站距略近，與 B3 站之周邊 500m、800m 服務範圍重疊區域較大。 另整理 B2、B3、正英路增站周邊服務人口數(如下表)，正英路口周邊 800m 服務之在地人口</p>

發言人/陳情人	書面或郵寄意見	機關處理情形																																
沙鹿區 埔子里 廖○○君	<p>意見：臺灣大道六段和正英路口設立站之必須。</p> <p>說明：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 捷運是百年大計，正英路為 30 米大路寬，有利未來區域發展，疏運功能。 2. 正英路和臺灣大道路口現存 50 米*200 米區塊原都市計畫公共停車場用地，正合設站用途，一脈相承。 3. 正英路現貫通連接沙鹿區人口最多的區域，過去九年人成長 60%，未來發展腹地及潛力，也是沙鹿或海線最大，(三鹿里、埔子里、六路里、南勢里和北勢里)。 4. 正英路口站正位於沙鹿觀光步道入口處(國三高速公路下，長達三公里)，便於發展臺中大都會公園假日農場，大肚山青創夜景賞遊和大肚山農產市集，提供大肚山脈科技聚落休閒娛樂。 5. B2 位在靜宜大學英才路口，B3 位於弘光大學門口間隔太短，改設於正英路口更適合或增設正英路口一站。 	<p>略低於 B2、B3 站，無大專院校或大型機關等額外通勤通學人口，捷運服務使用需求低於 B2、B3 站。反映在公車使用現況，由 107 年 1 月至 108 年 4 月公車 300~310 線電子票證統計，比較正英路站及前後車站平均每日上下車人數(如下表)，正英路站公車運量相對較低。</p>  <table border="1" data-bbox="954 1283 1393 1541"> <thead> <tr> <th rowspan="2">車站</th> <th colspan="2">108 年周邊服務人口</th> </tr> <tr> <th>居住人口</th> <th>大專師生</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>B2</td> <td>周邊 500m 約 1,700 人 周邊 800m 約 5,800 人</td> <td>靜宜大學約 13,000 人</td> </tr> <tr> <td>B3</td> <td>周邊 500m 約 2,500 人 周邊 800m 約 6,150 人</td> <td>弘光科大約 13,500 人</td> </tr> <tr> <td>正英路增站</td> <td>周邊 500m 約 2,200 人 周邊 800m 約 4,400 人</td> <td>--</td> </tr> </tbody> </table>	車站	108 年周邊服務人口		居住人口	大專師生	B2	周邊 500m 約 1,700 人 周邊 800m 約 5,800 人	靜宜大學約 13,000 人	B3	周邊 500m 約 2,500 人 周邊 800m 約 6,150 人	弘光科大約 13,500 人	正英路增站	周邊 500m 約 2,200 人 周邊 800m 約 4,400 人	--																		
車站	108 年周邊服務人口																																	
	居住人口	大專師生																																
B2	周邊 500m 約 1,700 人 周邊 800m 約 5,800 人	靜宜大學約 13,000 人																																
B3	周邊 500m 約 2,500 人 周邊 800m 約 6,150 人	弘光科大約 13,500 人																																
正英路增站	周邊 500m 約 2,200 人 周邊 800m 約 4,400 人	--																																
臺中市民	<p>中市府交通局您好，雖然不是臺中市民，但身為軌道運輸同業，本人一直關心各地軌道建設，也有在捷運通車後移籍臺中的想法。</p> <p>近日貴局藍線公聽會釋出資料顯示正英路口取消設站引發民眾不滿，貴局對此回應因與高速公路立體交叉導致設站困難，個人淺見，是否可以考慮正英路口改設地下站，延長地下化區間至尋得適合地點施作出土段？</p> <p>另，現有橘線規劃西側終點為臺中航空站，是否可於公明國中右轉進入航空站處預留空間，日後可做延伸線沿中清路左轉三民路至臺灣大道右轉進入竹林國小站銜接藍線？</p>	<table border="1" data-bbox="943 1581 1404 1939"> <thead> <tr> <th>臺灣大道公車專用道車站</th> <th>雙向上車合計 (人次/日)</th> <th>雙向下車合計 (人次/日)</th> <th>藍線車站</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>靜宜大學</td> <td>2,953</td> <td>2,569</td> <td>B2 站</td> </tr> <tr> <td>晉江寮</td> <td>999</td> <td>945</td> <td></td> </tr> <tr> <td>弘光科技大學</td> <td>1,665</td> <td>1,583</td> <td>B3 站</td> </tr> <tr> <td>正英路</td> <td>804</td> <td>804</td> <td></td> </tr> <tr> <td>坪頂</td> <td>1,337</td> <td>1,256</td> <td></td> </tr> <tr> <td>東海別墅</td> <td>3,085</td> <td>2,630</td> <td>B5 站</td> </tr> <tr> <td>榮總/東海大學</td> <td>3,022</td> <td>2,689</td> <td>B6 站</td> </tr> </tbody> </table> <p>(3)地區交通與都市發展規劃：</p>	臺灣大道公車專用道車站	雙向上車合計 (人次/日)	雙向下車合計 (人次/日)	藍線車站	靜宜大學	2,953	2,569	B2 站	晉江寮	999	945		弘光科技大學	1,665	1,583	B3 站	正英路	804	804		坪頂	1,337	1,256		東海別墅	3,085	2,630	B5 站	榮總/東海大學	3,022	2,689	B6 站
臺灣大道公車專用道車站	雙向上車合計 (人次/日)	雙向下車合計 (人次/日)	藍線車站																															
靜宜大學	2,953	2,569	B2 站																															
晉江寮	999	945																																
弘光科技大學	1,665	1,583	B3 站																															
正英路	804	804																																
坪頂	1,337	1,256																																
東海別墅	3,085	2,630	B5 站																															
榮總/東海大學	3,022	2,689	B6 站																															

發言人/陳情人	書面或郵寄意見	機關處理情形
	<p>以上提供貴局參考，謝謝。</p>	<p>捷運設站需求應同時考量周邊交通系統與都市整體發展，本地區以臺灣大道為最主要聯外幹道，而本地區主要聚落(臺灣大道西側)僅有英才路、正英路可連接臺灣大道供當地民眾進出。考量捷運車站除服務周邊500-800m步行範圍外，亦配合公車、接送、自行車等轉乘方式擴大服務範圍，其中，B2站可提供鄰近英才路及外圍福至路、福成路、鎮南路、自由路等沿線社區接駁轉乘(如下圖)；B3站附近缺乏橫交道路，以服務周邊步行範圍及弘光科大為主；而正英路增站在捷運轉乘動線上，較可擴及鄰近正英路及外圍南斗路、鎮南路、保成路、屏西路、正德路等沿線社區。故就地區整體大眾運輸服務而言，正英路增站之周邊步行服務人口會與B3站重疊，但步行範圍外的公車與接送轉乘動線較佳，配合正英路口停車場用地，較可擴大捷運藍線服務範圍及服務客群(外圍地區合計約2萬人口)。</p>  <p>(4)增站經費需求： 建造成本上，車站出入口用地</p>

發言人/陳情人	書面或郵寄意見	機關處理情形
		<p>暫以一般徵收取得正英路口停車場私有地方式，用地費約 0.25 億元(109 年幣值)；再估算 1 座高架車站所需之土木工程、水電、環控、車站電梯/電扶梯、自動收費系統及月台門等，合計經費需求約 11.90 億元(含用地費)。另捷運財務計畫須考慮車站營運 30 年之營運維護成本，則約需 21.35 億元。</p> <p>(5)綜合評估與建議： 經綜合分析，正英路增設捷運站距離 B3 站約 900m，略小於市郊合宜站距 1,000~2,000m；正英路口周邊服務人口(含大專院校)較少，且部分與 B3 站重疊，運輸需求較低；另增站額外負擔之建設成本為 11.90 億元，30 年期營運維護成本為 21.35 億元。但考量整體都市與交通規劃，當地進出臺灣大道僅能仰賴英才路、正英路，故 B2 站及正英路增站較可提供外圍地區接駁轉乘服務，擴大捷運服務範圍。</p> <p>整體而言，正英路、屏西路周邊公共設施(市場、綠地、學校、機關)尚未完全開闢，其地區發展、生活機能及大眾運輸需求仍有持續改善的空間。若正英路口增設捷運車站，宜從整體都市發展及交通運輸服務進行通盤性考量，包括相關公共設施用地之開闢、公共運輸服務策略及大眾運量的持續培養。</p> <p>藍線綜合規劃期末階段將綜合考量上位都市發展、正英路口增站與 B2、B3 站服務功能定位之區隔，以及未來利用停車場用地接駁轉乘策略，再行研議後提出建議方案。</p> <p>2. 目前已規劃機場捷運線(可行性研究階段)行經臺中機場-大雅</p>

發言人/陳情人	書面或郵寄意見	機關處理情形
		<p>(中科)-水湳經貿園區-市區走廊，沙鹿、梧棲地區往返臺中機場之運量需求較低，以公車客運接駁較為適宜；臺中市區則可利用藍線、綠線、機場捷運線(橘線)、臺鐵之軌道路網轉乘前往臺中機場。藍線另以支線延伸臺中機場將與機場捷運線產生競爭，興建投資效益不佳，亦不利於未來機場捷運線爭取中央審議核定。</p>
<p>何○○君</p>	<p>市政府正在各區公所召開捷運藍線說明會，廣徵各界意見，茲提出個人意見。</p> <p>為節省建設經費促使建設早日進行，且提升運量，建議捷運藍線應「以高架為主，延伸至太平」為原則。因全臺各縣市軌道建設需求殷切，臺中市提出計畫，尚需與其他縣市比較，始能由中央核定擬訂施作順序，其中，「施工經費」與「預估運量」當然是關鍵因素，準此，建議：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 沿臺灣大道，「臺中火車站至臺灣大道、五權路口」此段施作地下化(經舊市區街道窄)，「臺灣大道、五權路口以西」路段(延伸至臺中港)施作高架化。 2. 規劃「臺中火車站至太平」段。當初臺中市捷運綠線、鐵路立體化建設規劃，倘堅持採取地下化，則勢必經費暴增，無法如此快建設完成，殷鑑之不遠，請參酌~ 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 捷運高架段與地下段之轉換須考慮出土段之配置空間，藍線規劃出土段位置約為臺灣大道六段大肚山保護區側，主要原因如下： <ol style="list-style-type: none"> (1)國3至國1間東海地區若採高架爬升大肚山區之坡度達5~5.5%，超過長陡坡爬坡建議上限5%，故維持採地下段。 (2)文心路口綠線G9站已預留地下轉乘空間連通藍線。 (3)中運量捷運出土段寬度需求約11~12m，約需占用臺灣大道中央分隔島及兩側各1~1.5個車道寬度，較不適宜在臺灣大道市區段設置。 2. 臺中藍線延伸太平段計畫已在辦理可行性研究，後續將持續推動。 臺中藍線可行性研究核定版之地下段方案為臺灣大道/安和路口附近至台糖生態園區，本次綜合規劃增加東海地區地下段主要考量為長陡坡爬升之營運安全及風險，後續將與中央溝通其必要性，爭取中央認同及核定。
<p>李○○君</p>	<p>建議藍橘線在臺灣大道建國路規劃橫渡線，預留藍橘線共用五級廠。藍橘線在臺中車站沒有規劃共構車站，但是建議在藍線直行段設置往建國路(往民權路方向)設置橫渡線，讓橘線電車可以透過橫渡線進入藍線，或是藍線電車進入橘線，方便電車調度及互相共用龍井、霧峰</p>	<p>感謝您的意見，藍線與機場捷運線(橘線)是否過軌共用機廠涉及後續系統相容課題，市府已在研議評估。目前藍線與機場捷運線均在規劃階段，設計階段會就整體路網之營運規劃及系統採購進行全盤考量。</p>

發言人/陳情人	書面或郵寄意見	機關處理情形
	<p>五級廠。</p> <p>可以在藍線的土建設計預留橫渡線空間，在橘線的機電系統設計時將與藍線系統相容寫進標案！</p> <p>我是認為藍橘線如果機電系統可以相容、電車可以互相直通運轉，這樣對於車隊的調度和運用可以更加靈活，甚且橘線的霧峰機廠也可以只設計較便宜的四級廠，五級的維修就透過橫渡線到龍井五級廠維修！</p>	
白○○君	<p>我們附近有很多人(包括年輕人)都認為走臺灣大道一段(即原中正路)比民權路線好,有很多道理和原因:臺灣大道一段(即原中正路)和二段(即原中港路)就可以直接「無縫接軌」(因截彎取直),路線比較順暢,路線距離較短(一條龍式的),不用再捨近求遠地繞道(繞遠路和浪費工時與經費)(浪費時間、空間和金錢)到民權路(中間還要增加距離經過和走一大段五權路地下的冤枉路),這部分(直走臺灣大道一段的原中正路線)反而比較節省施工時間、經費/預算、人力/物力成本,工程反而能更快完工,也反而更能減少交通衝擊及黑暗期(部分議員如黃守達/江肇國等似乎有多餘疑慮),其實以現今技術/科技和時代的進步,而且捷運本來就是大多是在地表下面施工(不太會因為地面上的路寬或路窄而受影響,而且民權路也沒有誇張到如部分人士所想像的那麼寬,臺灣大道一段的原中正路也沒有到那麼窄小),地上本來根本應也不太會造成什麼太多的交通衝擊或黑暗期之類的,一定可以施工便利,拜託請市府(如葉局長/交通局長)和相關單位向民代與民眾詳細說明交代以使其可以安心。</p> <p>捷運走臺灣大道一段(原名中正路,即原中正路)的路線(完工後)更可以解決臺灣大道一段長久以來的塞車問題,這點很值得大家重視。而且其實本來在更早期的前胡志強</p>	<p>目前捷運藍線維持朝臺灣大道方案規劃推動,各方關切的民眾意見均會持續溝通、說明。</p> <p>市區民權路與臺灣大道(原中正路)均行經人口稠密地區,因都市計畫差異及環境條件形成不同的發展特性,民權路(寬20~25m)沿線多機關學校,臺灣大道(原中正路,寬20m)則為發展已久的傳統商圈,多商家、旅館等。</p> <p>綜合規劃將民權路方案調整為臺灣大道方案,主要因為軌道線形的優化,將原本繞行民權路改為直行臺灣大道,可減少捷運轉彎段,其主要優點為減少捷運過彎減速以提升營運效率並降低車廂噪音,以及減少可能的用地取得風險(可行性研究民權路方案採地下穿越民宅),其次則為縮短地下路段的成本節省。</p> <p>考量臺灣大道(原中正路)設站及施工,藍線採疊式設計,其中潛盾路段較不影響路面交通,明挖路段主要發生在車站及部分軌道段,疊式採明挖施工時可減少工區寬度,並以半半施工方式封閉部分車道,原則應可維持雙向各1車道通行,盡量減少交通衝擊及對兩側商家之影響。捷運施工期間會對路面交通及沿線生活型態產生影響,惟捷運通車後可改善交通環境,促進周邊長期發展。後續施工階段將加強與民眾溝通,並儘量減少對市民生活的影響。</p>

發言人/陳情人	書面或郵寄意見	機關處理情形
	<p>市長版本的時代一開始就是原本就是設計規劃臺灣大道(整條)一路直走由西向東一條直線(是最原始/最早版本,甚至比民權路線版本更早和更好),(前胡市長把中港路和中正路整合成臺灣大道也許也表示出他愛臺灣的心情,而且/因為中港路和中正路本來就一直是一條道路。)</p> <p>原本臺灣大道二段就已經就有規劃要經過西區的精華區(附近)如SOGO 廣三崇光百貨商圈、草悟道商圈、科博館商圈…等,所以也早已有照顧到或造福過西區的民眾了,不需要再多餘繞道到民權路,而且民權路那邊的臺灣州廳的「都發局」和「環保局」等公家機關近日(2020/7月/13日星期一左右)即幾天前也都已陸續搬遷至文心路/大隆路口(近臺灣大道)的原警察總局大樓辦公了,近新市政(府)中心,民權路的(公家機關)人口就反而更減少了。</p> <p>反觀臺灣大道一段沿線也有很多(公家)機關、大樓和醫院等,如仁愛醫院、(平等)澄清醫院、柳川水岸藍帶廊道(景點)、光復國小(等學校)、日新戲院影城、中華路夜市商圈、第二市場商圈、中區區公所和中區市立圖書館的公務人員(等)、至少有兩家郵局(臺灣大道一段近自由路/公園路口和五權路口都有)、各大小銀行(如彰化銀行等)、大小商旅/行旅/旅館/飯店等、新中央書局、寶雅(即將試營運)、自由路商圈等等…,族繁不及備載…,(中區人口密度本身也略高於西區),最近人口也似逐漸回流復甦,沿線流動和活動的人口(量)其實更絕不亞於民權路線,(也許還更多),故不可純以戶籍登記人口數來判斷可能的搭乘人口數量,應該以長遠的眼光來看才對,而且人口是會自然流動或移轉的;再者,臺灣大道一段和民權路線是相對較近的生活圈(同一生活圈)和同一路廊,可以利</p>	

發言人/陳情人	書面或郵寄意見	機關處理情形
	<p>用接駁車等互通串聯，步行也很近和便利。捷運走臺灣大道一段的路線有助於「在地」經濟的發展和交通建設。</p> <p>據說新北市永和與桃園某中正路都很窄小（比臺中市的臺灣大道一段/原名中正路，(即原中正路)還小)也都已經能成功地地下蓋捷運了，臺灣大道一段若施工(民權路也沒有誇張到像部分網友/民眾所想像的那麼寬，而臺灣大道一段也沒有到那麼窄，其實臺灣大道一段也還蠻寬的)，以現今的施工技術絕不是問題，臺中一定也可以，中區的很多人(包括年青/年輕人)也都很期待！而且採類似半半工法等，分一小段、一小段施工，也一定會預留足夠的通行/行車/活動空間和配何妥善的交通維持計畫等「配套」措施，其他是在地面下(施工)，也不太會影響商家和住戶與行人的做生意和通行。請耐心向民眾及民代(如黃守達/江肇國議員、黃國書立委等)多加完整詳細耐心解說，以免除並化解民代的質疑或其他可能的疑慮。</p> <p>很重要的是，若捨近求遠繞遠路走民權路線，可能穿越許多民宅的下方，那附近(靠近「山線」和相對比較靠近有造山運動的中央山脈)，地震頻繁，是地震帶和接近斷層帶，地殼/地層容易產生錯動和位移，地層和地質和斷層相對不穩(定)，加上當地的地層和地質因九二一地震及斷層影響而受損嚴重，若捷運列車在民宅下方行使很容易在地下出現危險的事故如軌道癱塌(坍塌)變形或列車出(脫)軌翻覆或火燒車等…，九二一地震至今心有餘悸，包括連週邊的臺中教育大學(原師院)的某些建物都曾受損嚴重(筆者/本人曾在那附近工作過多年)，(民權路線)那附近週邊所經過的民宅週邊的地表下還有很多看不見的斷層或地震造成的裂縫/裂痕，</p>	

發言人/陳情人	書面或郵寄意見	機關處理情形
	<p>若捷運蓋在民宅下方，在民宅下挖空心的隧道、軌道或地道，地積相對不穩，地層、地殼、地質和斷層都相對不穩定，其上方的民宅居住者住不安穩、於心不安（也無法安居樂業），對他們的權利和權益也不公平，且地震來時更容易造成地上（民宅）和地下（土地和捷運）的毀損（如列車和軌道癱塌/坍塌變形、列車出軌/脫軌或火燒車等危險安全問題），（但若走臺灣大道一段路線則不用穿越民宅下方，就請尊重和重視人權（尤指民宅屋主/居住人權），就請務必尊重民宅的居民、住戶、地主和屋主們的（私人）土地財產權（這也是基本人權之一），不要犧牲人權，所以請勿走民權路線去穿越民宅下方。若捷運直走臺灣大道一段施工則是大部分都是利用公共道路（臺灣大道一段）之下方施作，不影響民宅，也不用全部/整條路段一次封路、封死，會做好「配套」措施和交通維持計畫，搭配（配合）當地的交警、義交等，比較便利和便民（有某些議員如黃守達、江肇國等似乎比較在意，故請要對他們多做說明，以爭取他們的支持和認同和理解）。</p> <p>但若走民權路線會增加四個彎道（轉彎），速度和危險性都增加，也會拖慢行車速度（及旅行時間）和效率，還會增加天生（技術上）難以克服的噪音問題，破壞民眾的搭車和搭車品質。</p> <p>至於送審中央交通部等，尤於（只）是改回最原始/最初的前胡市長時代的臺灣大道一段（各段一條直線連成）一條直線、一條龍的方式，反而能因路線更「縮短」和更「精準」（而且如果未來要連接「太平」等地區在地理位置上也比較接近）而能「縮減」「工時」和「審核」時間，這方面（這部分）也更能節省經費/成本和人民的納稅錢，也可替政府（市府）開源解流，</p>	

發言人/陳情人	書面或郵寄意見	機關處理情形
	<p>捷運直走臺灣大道一段比走民權路優點很多，還有很多其他理由…。請您們拜託相關單位和交通局(葉)局長等人，要耐心和細心地用謹慎、誠懇(真誠)、謙卑和講道理的小心態度，用更完整、具體的說明方式交待和解說相關的配套及願景與城市規劃，努力積極溝通和爭取(中/西區民代/民意代表如)黃守達議員和江肇國議員、黃國書立委等與(中央)交通部和行政院等官員(包括交通部長林佳龍等)(和網友與民眾等)的支持，化解其疑慮或質疑(不可掉以輕心或馬虎)，也化解(部分)民眾和民代如黃守達/江肇國議員等人可能的多餘疑慮或質疑，並好好表達您們(和中市府)有心愛護&守護臺中市的未來發展而(所以)決定取用臺灣大道一段的路線的心意和真心愛護中區建設的好意。</p> <p>相關的未來城市美好願景和城市規劃(參考):未來也可以規劃(像是結合文化局和都發局和經發局和觀光旅遊局等)捷運沿線臺灣大道(一段)各景點串連，如柳川水岸藍帶(廊道)、及柳川水岸藍帶廊道舉辦文青市集或文創/文史/文藝/文青等活動、(新)中央書局可舉辦文化/文史/文藝/文青/文創/青年創業等活動、第二市場商圈和中華路夜市商圈舉辦美食展、日新戲院(影城)舉辦影展等吸引捷運觀光旅遊人潮，甚至可以串聯臺灣大道一段和二段等的景點，讓乘客(捷運乘客)觀光旅遊全臺中很有文化歷史的也是最長的一條路(臺灣大道)的沿線風光和風土民情並體驗臺灣大道的歷史文化，另也可結合「臺中大車站計畫」等，有可搭配把站體設計成可以結合在地產業的BOT/OT模式等來結合商業聯合開發大樓等，促進當地繁榮。(交通局葉局長可參考以上和回應給黃守達/江肇國等議員等人)</p>	

發言人/陳情人	書面或郵寄意見	機關處理情形
	<p>其實還有很多人都是很支持臺灣大道一段的路線，只是不一定有書面或以其他方式發表看法或意見而以。請大家重視我們的（寶貴的）意見，並反映給交通局葉局長、捷運相關單位各位人員、（中央）交通部（和行政院）相關官員、民眾、民代（如黃守達和江肇國等議員）和所有相關人士等，謝謝！謝謝您們！請您們努力用心地說符相關民代和民眾和中央（如交通部/行政院）等相關官員或人士/人員，臺灣大道一段的路線長遠、綜合（加加減減）來看真的是優於走民權路路線（也可以在完工後解決臺灣大道一段長久以來的「塞車」問題），所以我們大家都支持您們的臺灣大道一段的路線，也是考慮到最大的公共利益。謝謝您們！</p>	
阮○○君	<p>致臺中市政府交通局 欣喜臺中捷運藍線的建設積極規劃進行中，本人係臺灣大道（原中棲路）道路徵收未獲補償的地主，此次捷運藍線建設之土地取得如何針對本人土地做徵收及補償，期盼交通局能針對此部分給予本人書面答覆。</p>	<p>捷運計畫辦理土地徵收時，僅能針對捷運設施用地範圍，故藍線行經臺灣大道如有捷運設施涉及私有土地徵收之必要時，均會依相關法規辦理，惟在捷運設施之外之私有土地，藍線依法不能辦理徵收。臺灣大道捷運設施用地之徵收範圍待設計階段方能確認。</p>
林○○君	<p>捷運藍線由臺灣大道直通臺中火車站是正統合理。</p>	<p>感謝您的意見。</p>
潘○○君	<p>聽完公聽會後，我們家人一致認為捷運藍線從臺灣大道直走到車站，既省時、省力有省錢。這是最佳的選擇。要振興臺中市的門面（臺灣大道）以及週邊的居民，非走臺灣大道不可。謝謝。</p>	<p>感謝您的意見。</p>
沙鹿區 徐○○君	<p>沙鹿 Bla 站設於沙鹿高工及竹林國小之間。建議：東移至沙鹿之翼，以利將來連結清泉崗機場。</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 沙鹿之翼位於臺灣大道轉彎段，不具直線段之設站條件。Bla 站規劃未來將整合沙鹿之翼之人行陸橋功能。 2. 目前已規劃機場捷運線（可行性研究階段）行經臺中機場-大雅（中科）-水湳經貿園區-市區走廊，沙鹿、梧棲地區往返臺中機

發言人/陳情人	書面或郵寄意見	機關處理情形
		<p>場之運量需求較低，以公車客運接駁較為適宜；臺中市區則可利用藍線、綠線、機場捷運線(橘線)、臺鐵之軌道路網轉乘前往臺中機場。藍線另以支線延伸臺中機場將與機場捷運線產生競爭，興建投資效益不佳，亦不利於未來機場捷運線爭取中央審議核定。</p>
<p>陳○○君</p>	<ol style="list-style-type: none"> 建議將路線代碼 B 改為 BL，以利未來其他線編碼方便例如：棕線 BR)，並以 0 補齊數字碼之兩位數(例如，BL01、BL02、…BL20)，比照臺北捷運編碼方式。即使目前已無棕線之規劃，但尚難以保證未來是否會有其他路網使用棕色，故建議還是直接以 BL 為設計-(當初 BRT 藍線規劃時即有此問題) 臺中車站部分務必與捷運橘線、臺鐵共構，以利乘客轉乘。因大部分車站均採用明挖覆蓋之工法，建議無論捷運橘線，藍線何者先動工，均一併施工另一線之車站、月臺設施，以免造成未來施工困擾、經費增加及徒增安全性疑慮。 臺北捷運早在 20~30 多年前綜合規劃時早已規劃完整的轉乘方案(平行轉乘，對於遠期路網該如何設計轉乘並且在短期路網通車時有相關的配套方式)以及短、中、遠期路網，交通局應審慎思考規劃整體之路網，不應隨著市長換人而朝夕令改! 	<ol style="list-style-type: none"> 感謝建議，目前規劃維持採路線代碼 B，將重新檢視臺中整體路網，若有混淆之虞會評估調整代碼。 可行性研究所提藍線與機場捷運線(橘線)之共構共站方案係位於臺中車站前建國路。經綜合規劃階段進一步研析，因捷運車站須設於直線段，而該處直線段共站位置須利用 20m 寬建國路空間(159 巷口附近)，小於車站寬度需求 23-25m，須拆遷兩側建物民宅，用地取得不可行，故已不具共構共站之設置條件。 目前所規劃藍線 B14 站緊鄰臺中車站設置出入口，改善旅客轉乘距離。與機場捷運線(橘線)車站則規劃利用地下連通道轉乘，機場捷運線(橘線)尚在可行性研究階段，待藍線獲行政院核定後，機場捷運線(橘線)可再評估車站或出入口調整之可能性，儘量縮短轉乘藍線與臺鐵之距離。 臺北捷運初期路網轉乘便利性佳，主要因為當時(75 年)行政院採路網一次核定，並六線(木柵線、淡水線、新店線、中和線、南港線、板橋線)齊發動工，較可提前預留轉乘空間。20~30 年前之捷運審查程序、相關法規及民眾對於土地所有權意識與現今差距甚大。目前採捷運個案計畫逐案審查核定，又用地取得難度增加，預留共站空間須考量不同因素。若工程、用地、

發言人/陳情人	書面或郵寄意見	機關處理情形
		<p>經費財務等相關評估可行，有機會將預留轉乘空間(如綠線 G9 站轉乘藍線 B9 站)，但藍線與機場捷運線共站有用地拆遷困難，故調整採地下連通道方式。目前臺北、新北、高雄也有類似狀況而採連通道方式處理。</p> <p>另遠期路網多屬走廊初步研擬，尚未辦理可行性研究，路線、車站、系統及路權(平面/高架/地下)型式均不確定，不易提前預留轉乘空間。藍線設計階段將再視遠期路網(如科工軸線)規劃情形或推動進度，預留未來銜接轉乘之連通道空間。</p>
<p>梧棲區 江○○君</p>	<p>臺中市政府交通局好： 茲表示建議臺中市捷運藍線沿線預留高鐵轉運站之場地規劃意見。</p> <p>因臺北高雄市皆有或規劃將有兩個高鐵站，而臺中市位於臺灣地理交通之中樞卻只有一個高鐵站，且高鐵烏日站位於臺中市靠近彰化縣之交界並不便利交通轉運。</p> <p>雖然交通部高鐵路目前並沒有在臺中市規劃設立第二個高鐵站，但未來實有需要。</p> <p>今臺中市政府舉辦公聽會規劃捷運藍線沿線設站等事宜，我茲建議捷運藍線在臺灣大道四段與高鐵會合處附近規劃預留高鐵轉運站之場地。謝謝</p>	<p>高鐵於臺灣大道四段與高鐵路會合處並無預留設站之土建、機電設施，且無增設高鐵路車站計畫，故不納入藍線計畫考量。</p> <p>高鐵路烏日站有多條客運路線服務市區，且捷運綠線銜接轉乘高鐵路烏日站，預計於 109 年底通車，可大幅改善高鐵路聯外交通轉乘。</p>
<p>中區 柳川里 吳○○君</p>	<p>捷運工程安全第一並重速度。截彎取直不但讓行車更安全也更快捷。贊成 B13 站由民權路移至中正路(臺灣大道與中停車場)</p>	<p>感謝您的意見。</p>
<p>中區 大墩里 李○○君</p>	<p>於第二場在西屯區公所舉辦的公聽會，當中有位民眾提到的如果可將 B11 站移至草悟道，B10 站移至長榮桂冠酒店所處的東興路，應該能收到更好的效果。</p> <p>然而工程顧問規劃師卻說這是通過可行性評估的，並非跟隨著飯店位置做改變；倘若規劃示意圖那麼堅</p>	<p>目前規劃 B10 站約略設於太原路、忠明路間之忠明國小側，站位主要考慮路外出入口用地取得可行性，以公有土地優先。長榮桂冠酒店處均為私有地，又 B10 站規劃位置相鄰長榮桂冠酒店，仍在捷運服務範圍內；B11 站約略位於館前路-博館東街之間，並已規劃於科博館綠園</p>

發言人/陳情人	書面或郵寄意見	機關處理情形
	<p>不可摧，而執行捷運工程預算只是為了落實前瞻基礎建設的話，然而始終從未考慮到高雄捷運營運窘境的前車之鑑，那麼就只能算是消化預算的大撒幣而已。</p> <p>反觀若是將背包客、捷運出口結合地景延聘國際級設計師設計，並將臺中著稱的「宜居城市」概念套用進來，則上述民眾的意見不失為人流導引機的一大利多。</p> <p>而工程顧問公司的角色，原本就是處於「位卑則足羞，官盛則近諛」的尷尬地位，有賴長官多加提點提點這些都是為臺中招攬觀光收益所採取的策略手段之一。</p>	<p>道設置出入口。</p> <p>捷運車站出入口後續設計階段會依相關規定提報都市設計審議。</p>
張○○君	<ol style="list-style-type: none"> 1. 要求將 B9 市政府站東移至文心路口中央，利用 G9-2 內部空間重置、既有人行道空間或研議其他方式，設置簡易轉乘通道，利綠線往北屯方向列車旅客可與藍線直接相互轉乘，避免再步行跨越綠線軌道上方。 2. 要求藍線與橘線臺中車站交會轉乘設施納入本案一併檢討、以站內轉乘方式設計，盡可能減少轉乘距離，避免分段規劃施工造成動線不便無法整合、新北環狀線板橋站轉乘須出閘門狀況重演。請研議方案。 初步建議可由(1)變更橘線線型穿越干城商業區下方，與藍線跨越台平行轉乘；或(2)若可採破壞臺鐵臺中車站基樁方式地下穿越，調整藍橘兩線車站位置，利用國光客運臺中轉運站基地或合適地點，以 T 字形交會轉乘。 (1)跨越台平行轉乘：藍橘線月台一併施工 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 因地下捷運車站須採明挖施工，一般避免設於交通繁忙的大型路口中央，造成未來施工困難及路口交通衝擊。 綠線 G9-1 開發大樓已預留藍線轉乘設施空間，另會規劃於 G9-2 大樓側設置出入口。 2. 可行性研究所提藍線與機場捷運線(橘線)之共構共站方案係位於臺中車站前建國路段。經綜合規劃階段進一步研析，因捷運車站須設於直線段，而該處直線段共站位置須利用 20m 寬建國路空間(159 巷口附近)，小於車站寬度需求 23-25m，須拆遷兩側建物民宅，用地取得不可行，難以採共構共站方式設置。 所提建議(1)、(2)之機場捷運線均須地下穿越路外土地，部分為私有地或有既成建物，空置地亦多有使用目的，對於相關開發計畫之影響及機場捷運線之用地取得風險均過大，較無推動可行性。 目前所規劃藍線 B14 站緊鄰臺中車站設置出入口，改善旅客轉乘距離。與機場捷運線(橘線)車站則規劃利用地下連通道轉乘，機場捷運線(橘線)尚在可行性研究

發言人/陳情人	書面或郵寄意見	機關處理情形
	 <p>(2)T型交會：應預留設如北捷忠孝新生站月台對月台轉乘通道，避免如新店線大坪林站轉乘環狀線仍須跨越軌道上方。</p>  <p>3. 建請 B7 站預留公聽會簡報 p. 5 所提遠期路網科工軸線轉乘通道銜接介面，以利遠期付費區內站內轉乘設計。</p> <p>4. 公車專用道月台上應設置簡易樓梯出入口供直接進出捷運車站強化轉乘。臺灣大道已劃設公車專用道，有不必上下樓梯即可搭乘優點，且捷運班次難提供如現行公車密集。除維持目前全線不再增站原則外，強烈建議專案評估 BA1-B3 及 B10-B14 區間內各站合併可行性，針對預測運量偏低距離相近者(BA2、B2、B3、B10)優先併站加大站距，減少列車停等時間，和公車行駛速率區隔。捷運藍線發揮直達車效果，優化公車扮演普通車角色。臺北市信義路捷運設站過密(站距<1km)，造成與公車專用道公車競爭大於互利，營運效能大打折扣；高雄捷運橋線路口節點未加取捨全數設站，站距過近移動效率不彰導致居民仍多選擇機車。公共自行車共享運具使各車站服務人口範圍擴大，市區 1km 參考站距恐不合</p>	<p>階段，待藍線獲行政院核定後，機場捷運線(橘線)可再評估車站或出入口調整之可能性，儘量縮短轉乘藍線與臺鐵之距離。</p> <p>3. 遠期路網科工軸線預計與藍線 B7 站交會，因科工軸線屬走廊初步研擬，尚未辦理可行性研究，路線、車站、系統及路權(平面/高架/地下)型式均不確定。藍線設計階段將再視科工軸線規劃情形或推動進度，預留未來銜接轉乘之連通道空間。</p> <p>4. 臺灣大道公車專用道月台寬度(約 3m)、長度有限，設置捷運樓梯出入口將佔用月台空間，較不具設置條件。 依國內外操作經驗，綜合考量服務人口、營運效率、投資成本及設站條件等，捷運站距以市區段 800~1,200m，市郊段 1,000~2,000m 較為合適，目前規劃市郊段(BA1-B3)站距約 1~1.6km，市區段(B10-B14)站距約 0.8~1.1km，均屬於合宜範圍，站距過大減少車站周邊主要服務人口，可能影響運量。 捷運通車前及營運期間均會配合旅客需求，重新盤點調整公車接駁路線。公車行駛路線、設站彈性及服務可及性均高於捷運，參考臺北、新北案例，應可達捷運、公車、乘客三贏的合作關係。</p> <p>5. BRT 系統並不適用交通部「大眾捷運法」及「大眾捷運系統建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」辦理，BRT 運量及收益無法併入捷運藍線計算自償率；BRT 號誌、通訊系統及營運業者亦與捷運不同，BRT 行控中心無併入捷運系統之必要。 藍線之運量預測已考量臺中都會區長期發展及交通路網建設(包括道路、高鐵、臺鐵、捷運及公車系統)，車站運量以務實估</p>

發言人/陳情人	書面或郵寄意見	機關處理情形
	<p>時宜，臺中捷運後起之秀應汲取經驗，市區平均站距調整為1.5km以上，與既有公車相輔共生。</p> <p>5. 承四，建請將臺灣大道優化公車併入本案分析，評估復升級為BRT可行性，行控中心設於龍井機廠內，運量合併本案計算提高自償率，將本路廊鐵路大眾運輸一體化設計。各縣市車站周圍都市發展人口集中速度多遠不如預期，除檢討預測是否過於樂觀外，應評估運量偏低者(<8000人/日)併站改以專用道優化公車服務。</p> <p>6. 本次綜合規劃公聽會車站調整位置後各站預測運量、出入口位置等尚未確定，民眾難以了解未來實質規劃內容表達需求。要求綜合規劃完成、站址確定後，於基本設計階段復辦理小型公聽會，並於會前上傳會議完整資料供民眾知悉。</p>	<p>算。車站進站運量較低者主要為梧棲、沙鹿段，該段以高架型式、較長站距規劃，考量都會區及臺中港整體發展願景，仍有捷運藍線設置之必要性。</p> <p>6. 藍線綜合規劃車站運量於後續提報中央審議階段尚可能配合審查意見修正，待綜合規劃報告獲中央核定後可再公開相關資訊。車站出入口資訊則於後續都市計畫變更及基本設計階段方會確認，其中辦理都市計畫變更時會依法辦理公展及說明會。後續捷運藍線相關進度與資訊將透過不同途徑提供，辦理說明會亦可納為考量。</p>
<p>盧○○君</p>	<p>前言：</p> <p>參加7月15日沙鹿場次和7月17日中區場次「臺中都會區大眾捷運系統捷運藍線綜合規劃公聽會」，個人深覺痛心與無奈。討論超過20年的捷運藍線竟然結果與進度只有如此。</p> <p>捷運藍線是沿臺灣大道規劃興建，而臺灣大道是臺中市發展的軸心線更是中部地區行政、工業、商業、醫療、教育、休閒產業發展的命脈。目前，臺灣大道交通阻塞程度堪稱全臺之最，歷年來捷運藍線運量需求評估，都低於實際可能之需求。只要看高鐵烏日站周邊汽機車停車場密佈，就可以知道臺中市公共交通系統多落後，市民對公共交通工具需求期待多殷切，也市民覺得過去歷任市長眼光多麼的短淺。高鐵烏日站周邊人行道合法停車格停滿之外也在被硬塞入很多機車，甚至</p>	<p>1. 捷運系統型式最基本也最重要的評選指標為系統運能，大致分類為高運量系統(運能20,000~80,000人次/小時/單向)、中運量系統(運能5,000~20,000人次/小時/單向)、輕軌系統(運能3,000~10,000人次/小時/單向)。其中，中運量與高運量系統同樣採用高架、地下之專用路權，其特性為車廂較小(常見寬度2.5~2.8m，高運量系統約3.2m)，列車編組較具彈性(常見長度30~60m，高運量多100m以上)，因此隧道、高架橋之所需空間與量體較小，車站月台較短，整體建設投資成本較高運量系統低；又中運量系統多可採無人駕駛之全自動系統，安全性及穩定性佳，近年已普遍見於國內各都會區捷運建設，如新北環狀線(含後續延伸南/北/東環段)、</p>

發言人/陳情人	書面或郵寄意見	機關處理情形
	<p>大量量機車違規停放於機車停車之外的人行道上，不僅造成行人通行的不便，也常造成傷害。大的機車代表的是年輕人的高事故傷害死亡率，造成國家社會的重大損失。大量汽機車造成的臺中空氣污染也嚴重違背現任盧市長的政見。</p> <p>去過臺北，搭乘過捷運的人，一定會感覺搭乘臺北捷運高運量捷運列車，如：板南線、象山線、淡水線、新店等，搭乘之舒適成度比起中運量捷運列車，如：木柵線，相差甚多。中運量捷運列車車廂，只要有輪椅進入，整個車廂就覺得很擁擠。上下班時間，輪椅旅客要上車更是困難。捷運藍線沿線有大型醫療機構不下十家，捷運藍線一定要採用高運量捷運系統。捷運藍線綜合規劃團隊一直強調採中運量捷運的好處是電聯車是採自動駕駛。對於市民而言，藍線採高運量捷運才是市民最大福祉。</p> <p>談到臺中市的捷運系發展，我們只能拿高雄市來相比較，因為和臺北都會區臺北、新北、桃園的捷運系統根本無法比較。臺中市的捷運系統規劃有北高經驗可學習。向高雄捷運，規劃施工建設都是高運量捷運，初期先減半營運，待市民習慣搭乘捷運，運量達一定數目再全運量營運。臺中市市區通往海線地區之路廊只有中清路、臺灣大道、和向上路，臺灣大道是最重要之道路。臺灣大道上的捷運藍線如果運量不足時，沒有機會擴建，也不可能重建。中清路和向上路的捷運規劃也無法分擔捷運藍線的運量需求。捷運藍線好似人體的主動脈，捷運藍線採中運量系統，將永遠限制住中部地區之交通與整體發展。不要再以免費公車、BRT、山手線等無效政見與作為，反致中部捷運遠落後北高捷運系統。高雄捷運系統發展應是中部捷運系發展可以借鏡的。不要再</p>	<p>新北三鶯線、臺北萬大中和樹林線、桃園綠線及即將通車營運之臺中綠線等，其中除新北三鶯線為都會區外圍路線，其餘均行經臺北、新北、桃園、臺中都會區之人口稠密核心發展區。</p> <p>為滿足地區長期發展，捷運系統須符合未來營運之使用需求，捷運藍線以 140 年為目標年，預測尖峰最大站間運量約 10,000 人次/小時/單向，此一運能區間落於中運量服務範圍(運能 5,000~20,000 人次/小時/單向)，故適用中運量系統。</p> <p>臺北文湖線採用較窄車廂(寬 2.54m、2.56m)，且當時考量尖離峰之車廂彈性編組，車廂間無連通道設計，尖峰時段較顯壅擠。近年中運量系統多選用 2.65m 以上車廂寬度(如新北環狀線、新北三鶯線採 2.65m)，臺中綠線則選用寬度 2.98m 車廂。捷運車廂均可配合路線、車站條件量身訂做，未來採購可以考量旅客需求選擇，以提高舒適度，改善尖峰搭乘品質。此外，目前藍線最小尖峰班距採 3 分鐘規劃，而全自動無人駕駛中運量捷運系統之最小營運班距約可達 1.5 分鐘，未來臺中藍線營運期間若有需求，或運量高於現階段所預測，可透過加密班距擴大服務運能。</p> <p>2. 藍線 BAI 站設於臨港路可兼顧東側為都市計畫區發展及西側臺中港區觀光旅遊服務，而目前規劃 BAI 站之周邊 500~800m 可覆蓋臺中港旅客服務中心、三井 OUTLET 及其他港務公司規劃開發基地，均在合宜之步行服務範圍內。捷運運量來源最主要者仍為每日通勤通學旅客，設站於臨港路之運輸效益較佳。</p> <p>捷運建設於通車前及營運期間均會配合地區發展及民眾需求，盤</p>

發言人/陳情人	書面或郵寄意見	機關處理情形
	<p>以高運量捷運系統興建時間比中運量捷運系統長而堅持採用中運量捷運系統。畢竟這是百年大計，政府要有正確之主見。</p> <p>1979年高雄市改制為院轄市，1984年即開始研擬《高雄都會區大眾捷運系統長期發展建議路網》方案，規劃UI、U2、U3、U4四條中運量路線，以及交通部臺灣鐵路管理局高雄市區鐵路地下化計畫。當時多數意見認為既有道路系統已經足夠負擔交通流量，對城市軌道交通系統的需求不高，因此上述規劃案皆未能進入具體執行階段。</p> <p>1991年1月25日，紅線與橘線經行政院核定為第一期第一階段辦理之項目。而藍線和棕線評估後被列為高運量系統第一期第二階段。可見整體之評估與規劃，按部就班去做才能成功，三心兩意終無所成。為什麼捷運藍線要採中運量捷運系統，難道臺中市都市人口發展落後高雄市30年？</p> <p>如果臺灣大道一捷運藍線不蓋高運量捷運，那中部縣市以後就全部都是中運量捷運系統，臺中市將永遠是老三，前臺中市長現交通部長曾自豪臺中市人口超越高雄市，但臺中市捷運系統發展卻已逐漸落後於高雄市，且差距越來越大。</p> <p>個人提出下列意見，請慎重考慮並酌予採納：</p> <ol style="list-style-type: none"> 捷運藍線一定是要高運量捷運系統 等了超20年在公聽會，萬萬不能以中運量捷系統取代高運量捷運系統。口口聲聲說捷運藍線規劃是百年大計，捷運藍線以中運量規劃絕對不是百年大計。 捷運藍線的起點應確是在臺中港的臺中港旅服務中心 此次公聽會簡報將捷運藍線起點劃設於臺17線(臨港路)上，捷運藍線規劃的起點，應確認於臺中港的臺中港旅服務中心，規劃 	<p>點調整轉乘接駁公車路線，包括梧棲重劃地區。</p> <ol style="list-style-type: none"> 捷運地下化之建設成本及營運成本均較高架化昂貴許多，採地下化主要為運量較大、道路狹窄、用地拆遷、工程條件、路網轉乘、都市發展等因素。藍線高架段位於梧棲、沙鹿之臨港路、臺灣大道(六至九段)，運量相對較低，道路寬度50~60m，設置高架捷運之道路條件良好，對於兩側建物之噪音、景觀、隱私等影響小，路線段無拆遷問題，對市府與中央之財務經費負擔較小，而與中華陸橋、沙鹿陸橋、沙鹿之翼、國3等高架立體交會均屬工程可行，落墩主要利用分隔島空間；另捷運計畫提報中央審查階段，交通部與行政院各部會亦會嚴格審查地下化段之設置需求。考量藍線於梧棲、沙鹿段適宜採用高架型式，且為儘速爭取中央審議核定，將維持採用高架型式。 捷運營收最主要來源仍為票箱，其他業外收入來源有限。高雄捷運紅橘線為BOT案，近年盈餘之重要原因為高雄市政府修約提前接收捷運機電設備，減少高捷公司每年利息及折舊負擔。 捷運公司考量營運安全，會訂定高架捷運之承受風力管制標準。參考類似環境的桃園機場捷運相關規定，10分鐘內平均風力強度8級(風速17.2~20.7公尺/秒)時採列車減速、減班方式因應，10分鐘內平均風力強度10級(風速24.5~28.4公尺/秒)或瞬間風力11級(瞬間風速28.5~32.6公尺/秒)，列車將進站待命，車站暫停營運，此時已達輕度颱風等級。 <p>另依據中央氣象局臺中梧棲測站歷史統計資料，於12月~隔年1月東北季風最強期間之平均風速</p>

發言人/陳情人	書面或郵寄意見	機關處理情形
	<p>團隊以港務局溝通不易至今未與港務局進行協商。起點未定有如群龍無首，如何做好整體之規劃？捷運藍線沒有進入港區如何接軌全世界？何來未來之雙港捷運？緊鄰的三井 OUTLET 也才能持續發展。起點站確認後，梧棲新市鎮重畫區接駁公車路線也應一並列入規劃考慮。</p> <p>3. 捷運藍線最好全線地下化 捷運藍線自臺中港出發，跨越臺17(臨港路)往東臺61線西濱高架快速路，隨後有中華路陸橋、沙鹿陸橋、沙鹿之翼人行陸橋、臺中市龍井區中部科學工業區西南向聯外道路、3號國道。障礙與爭議多，全線地下化很多困難都迎刃而解。地下與高架之比較不能單以經費預算高低和興建時間長短比較。採地下方案，經費較高且興建時間較長，但這樣的投入是值得的。完工後地面道路雙向各增一線，這在寸土寸金的現代都市，價值是非常可觀的。捷運收入主要不是票價收入。以高雄捷運為例，原規劃其運量須平均45萬日人次，才能到收支平衡，但因各車站爭取額外收入及樽節開支，2016年運量達17,2萬日人次時，就產生7000萬的盈餘。地下化之捷運車站較能爭取較多的額外收入，也會帶動車站周邊的開發與繁榮，都應列入考慮的。</p> <p>4. 請正視冬北季東北季風的影響 冬季11月底至隔年3月底，海線的東北季風陣風可達16-17級，風力之強比夏季颱風有過之而無不及。東北季風陣風可導致行駛於平面道路上之汽車翻車，這樣的強陣風可能會導致候車旅客跌落月台和經常停駛之風險。</p> <p>5. 確認臺鐵海線是會採高架方式經過沙鹿。 自1984年高雄捷運路線和臺鐵</p>	<p>為6.8~6.9公尺/秒(4級風)，低於捷運平均風力管制；另近10年統計曾發生最大之10分鐘內平均風速約為13~17公尺/秒，屬7級風範圍，亦在捷運營運安全範圍內，且發生頻率較低。後續藍線細部設計時將考慮風力之影響，目前國內已有多項高速公路與快速道路等高架結構工程，其設計與施工均具相當經驗，尚請放心。</p> <p>5/6. 目前臺鐵海線可行性研究朝高架方案規劃，後續尚要辦理綜合規劃，並經行政院核定。藍線計畫將持續與交通部、鐵道局、臺鐵局等單位討論沙鹿高架車站出入口位置，儘量拉近捷運與沙鹿車站距離，並評估未來捷運、臺鐵間採高架連通道轉乘之可行性，轉乘旅客無須上下樓層，減少步行距離。</p> <p>7. 所建議土地為公私共有土地，公有地主佔比僅約10%，且多既有建物，捷運設置出入口仍有私有地取得及建物拆遷問題，不納入藍線計畫考慮。 感謝提醒，未來捷運BA3站出入口規劃設計時會考慮周邊環境、道路交通、建物停車出入之車輛動線，避免造成地區性交通瓶頸或醫院車輛進出之影響。</p> <p>8. 所提意見屬於都市計畫通盤檢討及土地使用分區管制要點修訂範疇，建議可於「臺中港特定區計畫」辦理通盤檢討階段提出人民陳情案，由相關主管機關審議討論。</p>

發言人/陳情人	書面或郵寄意見	機關處理情形
	<p>路都是整體規劃，應以為借鏡。</p> <p>6. 臺鐵沙鹿-梧棲車站建議北移至沙鹿路橋南側。 臺鐵沙鹿-梧棲車站建議北移至沙鹿路橋南側並與截彎取直之捷運線沙鹿車站共構。臺鐵海線是否高架應及早確認。</p> <p>7. 童綜合醫院站應往西移至童綜合醫院梧棲院區和中央路之間 童綜合醫院東側車站預定地面積小深度淺，日後捷運接駁車量將與醫院病人家屬車輛出入動線交叉，對交通環境造成嚴重衝擊。童綜合醫院西側馬興庄土地，臺灣大道兩側都有足夠腹地，且不乏屬於國有財產的公有土地，可透過都更及共同開發使梧棲人口最多的大庄與大村脫胎換骨，飛躍成長。</p> <p>8. 臺中港特定區應通盤檢討 捷運藍線東西側路段運量失衡是因臺中港特定區都市計畫限制造成。捷運藍線東側舊臺中市區不管商業區或住宅區建地容積率動輒 300-600%，少則 220-280%。捷運藍線西側建地容積率，縱然緊鄰臺灣大道，容積率也被限縮在 200%或以下。臺中港特定區都市計畫不當的規劃限制，導致臺中港特定區的發展反而落後臺中港特定區以外之相鄰地區，專業研究論文對此情形有深入探討報告。臺灣大道兩側，應按距離 500、800、1200 公尺距離範圍建地應提高容積率或部分規劃為商業區。臺灣大道兩側建地合理提高容積率，是最不會耗費市府財源，而可提高稅收，解決捷運藍線東西側路段運量失衡問題，改善捷運藍線自償率可能不足之缺陷。臺中港特定區規劃的嚴重問題在於把容積率規劃設置於重劃區的商業區，重劃區的商業區容積率動輒 500~600%。這些重劃區卻又是偏離交通主要軸線臺灣大</p>	

發言人/陳情人	書面或郵寄意見	機關處理情形																		
	<p>道。有不少的容積率被當成 61 號快速道路開闢時環境影響之償。種種原因，形成適合居住的土地容積率低，不適合居住的土地卻有很高的容積率，種種缺陷應一併解決。</p>																			
<p>臺中市民</p>	<p>親愛的交通局您好： 先前看到臺中市府的路線變更公聽會，本人對於此次變更路線之說明有些建議，B12 B13 B14 (臺中車站) 原本是走民權路-建國路，現在改走臺灣大道-新民街，這路段 2 方案的路寬就有差，施工也要仔細評估。另外在公聽會時，簡報上對 B12 B13 「民權路原方案」與「臺灣大道方案」做比較有納入人口數據，但面對名中提問時捷運公司卻說「人口」不是評估標準，「就業就學人口臺灣大道方案人比較多」此說法有失公正，民權路大學國中小學校、醫院多，固定使用人數是明確的，臺灣大道附近並沒有這樣的強烈需求，貴單位評估的標準為何？請予公眾說明。 「民權路方案」因彎道困難、噪音、土地取得困難而改 B12-14 路線，對於彎道問題請捷運公司及交通部給予我們「彎道、噪音難克服之詳細說明」，因臺北淡水線「東門站」是 S 型路線，與「民權路方案」相比彎曲幅度並不大，故因此修改理由並不充分。</p>  <p>按照當天捷運公司的邏輯 500-800 公尺是同個生活圈，不該捨棄需求大的「民權路」方案，若設站在民權路，對於臺灣大道來說仍是「生活圈」也可滿足那邊的搭車需求。</p>	<p>1. 簡報所提民權路方案、臺灣大道方案之服務人口為車站周邊 500m 現況人口統計比較，為相同比較基礎；提問回答時則是針對民眾所提中區與西區的人口總數比較，因兩區面積差距甚大，並非相同比較基礎，不適合以行政區人口總數評估。 關於民權路方案及臺灣大道方案服務人口現況及未來預測，整理如下表。以車站周邊 500m 而言，民權路方案 B12、B13 站覆蓋較多的學校、醫院、機關及文化資產，現況居住人口略低於臺灣大道方案；另預測 140 年活動人口數(居住+及業+大專高中及學人口)，民權路方案及臺灣大道方案車站 500m 服務範圍均可覆蓋臺中教育大學及臺中科大民生校區，兩者大專及學人口差異不大；居住與及業人口上，因民權路方案 B12、B13 站覆蓋較多的學校、醫院、機關及文化資產，土地使用密度及強度低於臺灣大道方案周邊住商混用情形，預估民權路方案周邊 500m 居住與及業人口低於臺灣大道方案。</p> <table border="1" data-bbox="927 1619 1423 2033"> <thead> <tr> <th></th> <th>車站</th> <th>可行性研究 民權路方案</th> <th>綜合規劃 臺灣大道方案</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">現況 109 年</td> <td>B12 周邊 500m 居住人口</td> <td>1.1 萬人</td> <td>1.2 萬人</td> </tr> <tr> <td>B13 周邊 500m 居住人口</td> <td>1.1 萬人</td> <td>1.4 萬人</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">目標年 140 年</td> <td>B12 周邊 500m 活動人口</td> <td>1.76 萬人</td> <td>1.95 萬人</td> </tr> <tr> <td>B13 周邊 500m 活動人口</td> <td>1.88 萬人</td> <td>1.99 萬人</td> </tr> </tbody> </table>		車站	可行性研究 民權路方案	綜合規劃 臺灣大道方案	現況 109 年	B12 周邊 500m 居住人口	1.1 萬人	1.2 萬人	B13 周邊 500m 居住人口	1.1 萬人	1.4 萬人	目標年 140 年	B12 周邊 500m 活動人口	1.76 萬人	1.95 萬人	B13 周邊 500m 活動人口	1.88 萬人	1.99 萬人
	車站	可行性研究 民權路方案	綜合規劃 臺灣大道方案																	
現況 109 年	B12 周邊 500m 居住人口	1.1 萬人	1.2 萬人																	
	B13 周邊 500m 居住人口	1.1 萬人	1.4 萬人																	
目標年 140 年	B12 周邊 500m 活動人口	1.76 萬人	1.95 萬人																	
	B13 周邊 500m 活動人口	1.88 萬人	1.99 萬人																	

發言人/陳情人	書面或郵寄意見	機關處理情形		
	<p>「臺灣大道」方案 明顯是想要透過大眾運輸帶動 B12-13 五權路口、第二市場那邊的商業發展，但 BRT 已實驗過「臺灣大道方案」雖然只是捷運公車，但現在看來發展仍要努力，當天民眾也有表示該區域需透過都更來帶動，市府必須做全盤的考量，不應小問題而失去廣大民眾的權益，捷運為臺中重大建設，我們都期盼捷運能發揮最大運輸效能，懇請臺中市政府將眼光放遠，捷運藍線真的不是哪條路線簡單就走哪裡。</p> <p>B14 設站目的為與臺鐵轉運站相鄰，但對於臺中捷運的共構才能達到最大運輸，臺中車站有舊車站古蹟、後站百貨等等，此區需要帶入更多人觀光，「民權路」方案 B14 走建國路此區可以與橘線共構，這是再好不過了！若需要走到路面，請市府規劃地下街連通至臺灣大道設捷運出口，如此一來更可以帶動「臺灣大道方案」附近的商家，請貴單位詳細思考，以人民福祉作最大考量，不宜草率更改路線。</p>	<table border="1" data-bbox="927 248 1418 338"> <tr> <td data-bbox="927 248 1134 338">兩方案 共同服務地區</td> <td data-bbox="1134 248 1418 338">臺中教育大學/臺中醫院/第二市場/自由中正商圈/臺中州廳等</td> </tr> </table> <p>2. 民權路方案路寬 20~25m，臺灣大道寬 20m。考量臺灣大道於本路段設站及施工，藍線採疊式設計，其中潛盾路段較不影響路面交通，明挖路段主要發生在車站及部分軌道段。明挖覆蓋施工之鄰房保護一般包括擋土壁外採取灌漿或微型樁等方式保護並抑制連續壁變形，或採取支撐加強預力等方式減少連續壁變形；潛盾隧道位於道路下方，開挖時一般會以灌漿保護潛盾，減少地面沉陷。捷運明挖及潛盾工法成熟，國內廠商均有一定設計施工經驗，而臺中卵礫石層屬堅硬地盤，亦可降低深開挖造成之鄰損風險。</p> <p>此外，疊式採明挖施工時可減少工區寬度，並以半半施工方式封閉部分車道，原則應可維持雙向各 1 車道通行，盡量減少交通衝擊及對兩側商家之影響。捷運施工期間會對路面交通及沿線生活型態產生影響，惟捷運通車後可改善交通環境，促進周邊長期發展。後續施工階段將加強與民眾溝通，並儘量減少對市民生活的影響。</p> <p>3. 市區民權路與臺灣大道(原中正路)均行經人口稠密地區，因都市計畫差異及環境條件形成不同的發展特性，民權路沿線多機關學校，臺灣大道(原中正路)則為發展已久的傳統商圈，多商家、旅館等。在民權路方案或臺灣大道方案設站，就捷運車站服務而言，均互為主要服務範圍及步行可達之合宜距離。</p> <p>綜合規劃階段調整行經臺灣大道主要原因為軌道線形的優化，將原本繞行民權路改為直行臺灣大</p>	兩方案 共同服務地區	臺中教育大學/臺中醫院/第二市場/自由中正商圈/臺中州廳等
兩方案 共同服務地區	臺中教育大學/臺中醫院/第二市場/自由中正商圈/臺中州廳等			

發言人/陳情人	書面或郵寄意見	機關處理情形
		<p>道，可減少捷運轉彎段，其主要優點為減少捷運過彎減速以提升營運效率、降低車廂噪音、減少輪軌磨耗，以及減少可能的用地取得風險(可行性研究民權路方案採地下穿越民宅)，其次則為縮短地下路段的成本節省。</p> <p>早期捷運淡水信義線、中和新蘆線配合營運需求，以地下穿越路外土地，多為學校、公共設施(中正紀念堂)，部分為私有地住宅區，但近年民眾對土地所有權的維護不同早年，捷運地下穿越有一定用地風險。而目前營運中捷運地下或高架轉彎段，多有速度過慢、噪音過大等民眾意見，此線形不佳問題難以用其他措施克服，形成長期性、持續性問題。</p> <p>4. 可行性研究所提藍線與機場捷運線(橘線)之共構共站方案係位於臺中車站前建國路路段。經綜合規劃階段進一步研析，因捷運車站須設於直線段，而該處直線段共站位置須利用 20m 寬建國路空間(159 巷口附近)，小於車站寬度需求 23-25m，須拆遷兩側建物民宅，用地取得不可行，難以採共構共站方式設置。</p> <p>目前所規劃藍線 B14 站緊鄰臺中車站設置出入口，改善旅客轉乘距離。與機場捷運線(橘線)車站則規劃利用地下連通道轉乘，機場捷運線(橘線)尚在可行性研究階段，待藍線獲行政院核定後，機場捷運線(橘線)可再評估車站或出入口調整之可能性，儘量縮短轉乘藍線與臺鐵之距離。</p>
白○○君	<p>日前有幸參加貴局舉辦的臺中捷運藍線公聽會，以下想提出一些建議</p> <p>1. 關於 B11 站的位置問題</p> <p>此站在公聽會上由於以路口名(英才路)標示位置，而引發不小討論，而顧問公司及交通局先</p>	<p>1. B11 站約略位於館前路-博館東街之間，並已規劃於科博館綠園道設置出入口，勤美誠品、科博館、SOGO 商圈等均在 B11 站周邊 300m 左右，均為合宜步行距離。車站選址尚需考量前後站距及出</p>

發言人/陳情人	書面或郵寄意見	機關處理情形
	<p>進也對此極有耐心地做出說明，亦即路口僅是標示約略位置，方便民眾了解。然而，鄰近此站的草悟道，不僅是該地段面積最大的公有地，符合用地取得需求，也可以作為重要軸線連接勤美誠品、市民廣場、科博館，與英才路相比亦離西側的SOGO商圈較近，可同時滿足用地和客源人潮，因此建議將出口直接設置於草悟道（如此處 https://goo.gl/maps/M3CwuA71MUKFmSIU9），如下圖：</p>  <p>另外，除了園道用地可做出口使用外，亦可仿效考慮臺北捷運東門站，連通既有過街地下道，且此地下道可無縫銜接廣三SOGO及金典。此外，若B11站想要考慮聯合開發，亦可考慮尋找周邊低使用率之空地並洽詢或協調地主意願（例子之一為廣三SOGO隔美村路東側之停車場及北側近臺灣大道空地，參見 https://goo.gl/maps/ATtdbPmDvVNm6JL47，即上圖淺藍色方框），與此同時，B10站的設置鄰近忠明國小，但若考慮與B11站的站距問題，可考慮將站體略往西側之精誠路、漢口路方向移動，此兩路鄰近商圈且人潮較多。除忠明國小出口外，可考慮在臺灣大道人行道設置類似北捷東門站之窄出口避免佔路過多。</p> <p>2. B14 臺中車站藍橘線轉乘問題 此問題亦於公聽會上提及過，雖然公聽會上表示將透過「立體連通平台」連通藍線B14站跟橘線，然而橘線在雙十路擁有過彎道（左下圖橘色線段），為了考</p>	<p>入口用地取得，B9站(轉乘綠線G9站)與B12站(日興街口附近)站距約2,900m，中間設置B10、B11站之平均站距落於捷運市區段合宜站距800~1,200m。所建議美村路口B11站距B12約1,300m，距建議之精誠路口B10站約僅550m，均有過長或過短情形。</p> <p>臺灣大道路寬50m較為充裕，已有評估加寬人行道設置簡易出入口之可行性，此須配合未來臺灣大道配置之重整規劃；另參考臺北案例，人行道捷運出入口仍有占用行人空間、缺乏停車與接送轉乘空間及路邊臨停交織頻繁的問題，故目前規劃採至少一處路外出入口，人行道出入口將於後續設計階段配合臺灣大道路型整合考量。</p> <p>2. 可行性研究所提藍線與機場捷運線(橘線)之共構共站方案係位於臺中車站前建國路。經綜合規劃階段進一步研析，因捷運車站須設於直線段，而該處直線段共站位置須利用20m寬建國路空間(159巷口附近)，小於車站寬度需求23-25m，須拆遷兩側建物民宅，用地取得不可行，難以採共構共站方式設置。</p> <p>所提建議將機場捷運線拉入路外街廓須地下穿越路外土地，對於該基地開發計畫之影響及機場捷運線之用地取得風險均過大，較無推動可行性。</p> <p>目前所規劃藍線B14站緊鄰臺中車站設置出入口，改善旅客轉乘距離。與機場捷運線(橘線)車站則規劃利用地下連通道轉乘，機場捷運線(橘線)尚在可行性研究階段，待藍線獲行政院核定後，機場捷運線(橘線)可再評估車站或出入口調整之可能性，儘量縮短轉乘藍線與臺鐵之距離。</p>

發言人/陳情人	書面或郵寄意見	機關處理情形
	<p>慮藍線與橘線轉乘之便利性，避免臺北捷運新埔站及新埔民生站轉乘過長的問題，建議考慮藍橘兩線站體拉近，例如將橘線直線段拉入街廓內並利用街廓轉運站用地設置藍橘兩線連通道，及橘線站體（右下圖橘色線段）。考量到藍橘線連通平台可能連同藍線工程同步施作，故在此提出建議。</p> 	
<p>西屯區 吳○○君</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 正英路一帶 B4 站的設置請務必就專業考量其可行、安全及風險等課題再決定是否設置。也務必讓民眾認真、充分了解技術上的難處不能任憑「不要管技術、反正看不懂」等此類言論持續發酵。 2. 2020/7/17 中區區公所場次的公聽會對”捷運藍線的路線由民權路改走臺灣大道”這部分討論非 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 經綜合分析，正英路增設捷運站距離 B3 站約 900m，略小於市郊合宜站距 1,000~2,000m；正英路口周邊服務人口(含大專院校)較少，且部分與 B3 站重疊，運輸需求較低；另增站額外負擔之建設成本為 11.90 億元，30 年期營運維護成本為 21.35 億元。另考量整體都市與交通規劃，當地進出臺灣大道僅能仰賴英才路、

發言人/陳情人	書面或郵寄意見	機關處理情形
	<p>常熱烈從公聽會開始到尾聲都有人各就正反等多種面向表示意見。但 2020/7/22 的市政新聞「傾聽民眾聲音！臺中捷運藍線公聽會建立雙向溝通」一文內卻沒有明文列入該項議題。此舉恐造成未參與公聽會者形成片面的認知非政府應有作為。未來應設法補足並周延列出其他業務也該比照辦理。</p> <p>3. 我們規劃的不僅是捷運是一座都市！捷運藍線除考量工程可行亦應考量地區間的均衡發展、周邊土地使用能否配合、人本交通運輸空間的營造等。同時也要避免「先設站再說」的情境出現。</p> <p>3.1. 查簡報的規劃方案(P14, 15, 16 等除所呈現的空間規劃略顯粗略。其內容主要是現況的串聯卻缺乏對未來空間的想像或變動後的規劃。也欠缺民眾參與的基礎地方共識的形成等依據及論述。</p> <p>3.2. 捷運路線、出入口等設置除考量設籍者外。另應考量租屋族、移工、及業者等其他類型使用者以及相關的居住、生活或使用等機能的需求增加都市的包容性。</p> <p>3.3. 再者，應於各站 500 公尺範圍內考量周邊土地使用、可及性、綠色運輸、人本空間等要素規範一定比例社會住宅、托育、長照等社會福利設施提供青年、老年及弱勢等所需。避免未來可能觸發的仕紳化等過程中都市包容性不斷流失。</p> <p>4. 捷運土地開發(聯合開發)的規劃</p> <p>4.1. 應將目前推動捷運綠線土地開發的經驗納入藍線選站考量。</p> <p>4.2. 應與周邊土地使用、交通運輸、產業發展等相互整合規劃做 TOD 跳脫單就出入口或單一場站辦理的模式。且務必納入一定比例的社會住宅、托育、長照等社會福利設施提供青年、老年及弱勢等所需。</p>	<p>正英路，故 B2 站及正英路增站較可提供外圍地區接駁轉乘服務，擴大捷運服務範圍。</p> <p>整體而言，正英路、屏西路周邊公共設施(市場、綠地、學校、機關)尚未完全開闢，其地區發展、生活機能及大眾運輸需求仍有持續改善的空間。若正英路口增設捷運車站，宜從整體都市發展及交通運輸服務進行通盤性考量，包括相關公共設施用地之開闢、公共運輸服務策略及大眾運量的持續培養。</p> <p>藍線綜合規劃期末階段將綜合考量上位都市發展、正英路口增站與 B2、B3 站服務功能定位之區隔，以及未來利用停車場用地接駁轉乘策略，再行研議後提出建議方案。</p> <p>2. 藍線由民權路方案調整至臺灣大道方案主要為線形、用地、工程、地區發展、營運之綜合評估考量，已納入市議會第 3 屆第 5 次臨時會之專案報告內，後續將持續與民眾溝通、說明。</p> <p>3. 市府瞭解捷運建設與周邊都市發展的密切關係，所提寶貴意見如土地使用、生活居住、社會住宅、人本交通、綠色運輸等涉及公共運輸、空間規劃、都市計畫、都市設計、產業經濟、公共利益、社會福利等層面，泛屬跨局處業務屬性，且需中長期政策研析規劃。</p> <p>藍線辦理各次工作會議均會視議題邀集相關單位如都發局、建設局、交通局、經發局、地政局等，討論跨局處之相關課題，後續捷運藍線尚有都市計畫變更、都市設計、工程設計等不同階段，多會充分討論都市、交通、空間、社福等議題，未來都市計畫通盤檢討亦會納入捷運建設做為分區調整修訂之依據。</p> <p>目前藍線尚在綜合規劃階段，待</p>

發言人/陳情人	書面或郵寄意見	機關處理情形
	<p>5. 公聽會等民眾參與模式應該轉型或升級，不再限定於某幾天而是把時間軸線前後拉長、進一步將民眾參與以更細緻與普遍的方式納入規劃的各個過程中。如設立一個平台，將規劃內容、報告等目前進度(寫到哪就放到哪)的詳細內容、方法、參考資訊、相關的歷史報告等，完整迅速有效上架，及時更新。讓彼此資訊對稱情形，提早到位。使民眾得具提有效意見，充分參與每一階段規劃。此外該平台也能納入互動功能。再者就公聽會等類似的民眾參與程序的角色，可從公共政策的周知、協助釐清、彙整意見供審查參考，進一步納入”促使民眾能有更深、更廣、更人本關懷的思維”，以及”更有效的參與”等要素。</p> <p>6. 捷運推動所涉及的部門相當廣泛且就整體而言也具相當的獨特性應即刻成立捷運工程局以確保業務有效推動。</p>	<p>中央核定具建設計畫身分後，市府均會再持續展開其他相關性工作。</p> <p>4. 藍線規劃均有參考捷運綠線規劃及車站開發經驗。 目前市府都發局已在辦理捷運車站周邊大眾運輸導向都市規劃之研析，以訂定相關指導原則、執行策略、空間發展構想及土地使用管制改善方向。捷運建設與都市發展的整合難以短期完成，市府會持續評估相關政策並逐步推動落實。</p> <p>5. 捷運計畫涉及專業領域較多，各規劃課題所需研析時間較久，故目前做法為規劃有相當評估成果後召開說明會或公聽會，再由會中民眾意見回饋至規劃報告調整、修訂，亦會整理意見處理情形並公告於交通局網站，後續民眾仍有意見反應時，仍會持續處理說明，必要時加開說明會。 未來捷運計畫將再檢討公民參與程序之加強改善空間，如納入網路平台之溝通說明功能等。</p> <p>6. 捷運計畫須依交通部規定由市府成立推動小組，成員包含市府各局處機關共同參與討論。藍線規劃過程亦持續召開工作會議，視議題由都發局、地政局、經發局、建設局等及府外相關單位參加；目前由交通局與公共運輸及捷運工程處辦理，可整合捷運與各公共運輸系統，捷運綠線即將通車，捷運藍線亦會積極爭取中央核定儘速動工。</p>
周○○君	<p>您好，本人誠摯感謝本次的藍線綜合規劃公聽會選擇於暑假期間的晚間舉行，如此一來上班族如無加班需求可順利參加，學生也不至於因趕作業而無法參加。</p> <p>也感謝本次公聽會增加以電子郵件表達意見之途徑，減少了不必要的紙張，時間和金錢上的浪費(以上是</p>	<p>1. 目前規劃 B10 站約略設於太原路、忠明路間之忠明國小側，站位主要考慮用地取得可行性，以公有土地優先，長榮桂冠酒店、永豐棧酒店仍在捷運服務範圍內。B11 站約略位於館前路-博館東街之間，並已規劃於科博館綠園道設置出入口，亦鄰近廣三</p>

發言人/陳情人	書面或郵寄意見	機關處理情形
	<p>相對於臺中機場捷運可行性評估說明會)。</p> <p>同時也感謝這次綜合規劃相對於之前可行性評估時做的種種修正，特別是地下化路段延伸至原縣區的中興路以西長下坡路段，和沙鹿市區段地下改高架並將直線化路線，如此一來便能增設 B7A 和 B1A 兩站，分別服務臺灣大道安和路口周邊區域，和臺灣大道位於沙鹿光華路至沙鹿之翼中間的區域，增加捷運的服務範圍，提升運量和方便性，惟實際上設站處和設站密度上，仍有其不足之處，以下將一一表示。</p> <p>首先，是 B10 和 B11 站的設站，剛好讓臺灣大道美村/健行路口夾在中間，兩頭都不沾，但該路口周邊有廣三 SOGO(含臺中華威影城)，及臺中金典酒店(含金典綠園道購物中心和金典綠園道商旅)，光是逛街購物觀影下榻之人潮便極為可觀，更別提還有忠明高中的學生通學需求，實在不應跳過。另一方面，B10 站點如設置於臺灣大道忠明/忠明南路口和臺灣大道精誠/太原路口中間，則距離永豐棧酒店未免過遠。因此，建議 B10 和 B11 站分別西移至臺灣大道精誠/太原路口至臺灣大道東興/漢口路口中間，和草悟道至臺灣大道美村/健行路口。</p> <p>當然，考慮到光此兩站的設站位置之爭便已引發如此多的爭議，再加上 B9 站之設站位置考慮到轉乘綠線的需求，無法再更西移以接近目前臺中市內營業額最高的新光遠百兩大百貨，建議在環中路至五權路間全面設置地下商店街</p> <p>如此一來無論最後設站位置選擇為何，均能減少對沿線距設站位置有一定距離之地點的衝擊，同時彌補捷運綠線站內商店近乎為零，導致臺中捷運公司無法增加站內商店收益之遺憾</p> <p>另外，考慮到臺灣大道三段距離達 2 公里之譜，人口與商業活動密集，僅</p>	<p>SOGO 百貨、金典酒店。</p> <p>捷運車站須維持一定站距以維持營運效率，配合合宜之步行距離(一般 500~800m)即為主要服務範圍。意見所提各百貨公司、酒店旅館等均在 B8、B9、B10、B11 之步行服務範圍內，不必然要緊鄰百貨或飯店。</p> <p>地下商店街設置與否須考量捷運施工、兩側土地整合串連及地下街商業市場需求。B8-B9 間有規劃供捷運列車緊急調度之橫渡線設施，未來採明挖覆蓋施工時可預留地下街空間設置彈性；惟另需視周邊百貨商場、私有土地、相關開發商之連通需求與負擔建設經費之意願；此外，地下商店街之設置尚要評估市場需求，避免形成投資浪費及長期營運負擔，後續市府可再行協商評估。惟意見所提環中路至五權路間全面設置地下商店街並無明顯必要性，且須採全面明挖施工，沿線一定距離即須設置出入口，日常營運管理成本高，不會納入後續規劃。</p> <p>2. B8 站於秋紅谷公園近朝富路口處規劃設置出入口，可儘量靠近朝馬轉運站減少轉乘距離。</p> <p>B8 站往百貨移動將遠離朝馬轉運站，又百貨公司距離 B8、B9 站各約 500m，B8 至環中路約 800m，均在捷運服務範圍內。</p> <p>3. 捷運市區段合宜站距 800-1,200m，市郊段合宜站距 1,000-2,000m，站距過短造成頻繁加減速或慢速行駛，不利營運效率，另造成車站服務範圍重疊過多之投資成本浪費。</p> <p>意見所提玉門路口、遊園南/北路、光華街口等各鄰近 B6、B5、BA3 站 800m 以內，且周邊地區發展強度較低，均不考慮增設車站。</p> <p>4. 所提意見於新庄子聚落、遊園南</p>

發言人/陳情人	書面或郵寄意見	機關處理情形
	<p>設置 B8 和 B9 兩站是否足夠恐有疑義，建議不妨在臺灣大道黎明路口增設車站，而 B8 則相應的往臺灣大道河南路口東側移動以接近新光遠百兩大百貨影城</p> <p>或是反之，在 B7A 到 B8 中間不設站的情況下，將 B8 西移至臺灣大道朝富路口，以求盡力滿足河南路到黎明路間之臺灣大道沿線需求亦可</p> <p>而從土地開發的角度來看，亦建議於 BRT 玉門路站，臺灣大道遊園南/遊園北路口至臺灣大道新庄街口間，梧棲區的臺灣大道光華街口至臺灣大道中華路口間增設車站</p> <p>BRT 玉門路口站的部分，蓋因該站周邊有能進行聯合開發的公有地，惟該站之部分建議不要僅滿足於聯合開發，而應該善用東海大學校內仍有大量公有地分布於現況教學區內的狀況，採以地易地的方式，將公有地集中於東海校地東北方臨臺灣大道之處後(即普濟溪至第二教學區出入口周邊)，以重劃或區段徵收的方式進行整體開發，並以售地所得支援捷運興建之財政，並選取部分作為捷運聯合開發之用地</p> <p>如該處面積小於東海校內所有公有地的面積，則將東海大學相思林採相同作法處理，以作為 B5 站周邊之大規模整體開發所用</p> <p>(惟此做法之景觀衝擊和引發之反彈可能不小)</p> <p>而臺灣大道遊園南/遊園北路口至臺灣大道新庄街口間(建議站名:坪頂/新庄子)，周邊已納入都市計畫區之部分為保護區，惟當地之坡度尚在可進行開發之範圍內，亦較綜合規劃調整後之龍井機廠緩和</p> <p>基於土地開發，改善地方環境和環境保護的要求，建議將新庄子既有聚落以北，遊園南北路以西，龍井中興路及中部科學工業園區西南向聯外道路以西及以南的部分，含周邊的非都市土地及東海街以東得都市計畫農業區，以區段徵收的方式開</p>	<p>北路、龍井中興路及中科西南向聯外道路等周邊都計農業區與非都地區辦理區段徵收，該處區徵涉及眾多私有地主及住戶權益，以及大面積私有土地與農業區重整開發，其辦理期程恐無法趕上藍線與龍井機廠設計施工期程，又鄰近之龍井、沙鹿、梧棲都市計畫地區尚有多筆土地尚未開發重劃，就整體都市計畫考量尚無區徵或擴大都計區之需求，目前亦無相關規劃。區段徵收並非捷運建設計畫應辦事項，後續若有區段徵收需求採另案辦理。</p> <p>5. 臺鐵至沙鹿中山路間缺乏理想捷運車站出入口用地，B1 站不適合移設。</p> <p>6. 車站周邊土地之分區變更、土管要點修訂、市地重劃或區段徵收等均屬都市計畫相關業務，無法納入捷運計畫辦理。都市計畫若於後續辦理通盤檢討、分區變更、或重劃、區徵等開發計畫時，均會納入重大交通建設(如捷運藍線)進行整體規劃。所提意見如沙鹿市區工業區變更、山坡地保護區解編、靜宜大學區徵、梧棲區大溝圳道綠帶、市府第二辦公大樓、興大附農土地、G9 市政府站至秋紅谷空橋系統等均非屬本案規劃課題，恕難逐一回覆。</p> <p>6. 感謝提供 BA2、BA3、B1、B1A、B2、B5、B6、B7、B7a 站位與出入口位置之建議，均將納入規劃評估考量。</p> <p>7. 目前藍線各車站出入口位置均已考量土地權屬、地上物狀況、市場需求等，評估公私有地開發可行性。捷運計畫僅能針對捷運設施用地需求辦理變更為捷運系統用地或捷運開發區；捷運車站辦理開發涉及私人財產，最主要目的為取得出入口用地，須有其取得必要性及地主參與意願，非全</p>

發言人/陳情人	書面或郵寄意見	機關處理情形
	<p>發以取得捷運機廠用地 其配置為捷運機廠在中部科學工業園區西南向聯外道路旁的最外側區域，公園綠地則考慮到周邊地區因過晚甚至未納入都市計畫，而有明顯之缺乏，故以帶狀安排於外緣靠近既有聚落之處，剩餘部分則規劃為住宅區和商業區，並以售地所得支援捷運興建之財政，並選取部分作為捷運聯合開發之用地</p> <p>至於梧棲區的臺灣大道光華街口至臺灣大道中華路口間(建議站名:三條圳)，距離 B1 和 BA3 各約 900 公尺左右，雖以郊區而言，此舉設站略為密集，但考慮到臺灣大道中華路口東南方有大片公有土地待開發，同時梧棲中華路以東(特別是臺灣大道以北部分)之都市計畫土地上，相關公共設施未能依照都市計畫之要求開闢，發展狀況亦極為堪憂，而另一邊梧棲中華路以西的東大庄地區，開發狀況也明顯有待改善</p> <p>考慮到臺中港特定區高達 58 萬人的計畫人口，如今卻僅有過半的人口進駐率，身為在地都計系所的學生，基於實現都市計畫發展目標的考量，誠摯的希望您能利用捷運設站，為當地的發展推一把，以求符合都市計畫擬定時的目標，並以市地重劃的售地所得支援捷運興建之財政，亦選取部分作為捷運聯合開發之用地</p> <p>當然，除了增設車站周邊以外，既有設站區周邊的區段徵收或變更土地使用亦值得爭取，如 B1 站移至臺鐵與臺灣大道交叉點後(雖因考慮到服務既有沙鹿市區之需求，建議將 B1 站設於臺鐵至沙鹿中山路間)，海線鐵路西側未有明確細部計畫的大塊第四種住宅區，亦值得透過擬定細部計畫，以市地重劃的方式實施，藉以市地重劃的售地所得支援捷運興建之財政，並選取部分作為捷運聯合開發之用地，最終達到提升臺中港特定區人口進駐率之目標</p>	<p>然財務及開發導向考量。</p> <p>8. 快慢車追越之營運模式一般適用於城際軌道系統，其特性為站距較長，主次要車站運量差距較明顯，快慢車營運均可維持一定乘載率，同時節省多數旅客之時間成本。藍線屬於都會捷運系統，站距較小、班次密集、停站時間短、市區各站旅客量差異不大，採快慢車模式之快車可節省時間效益不高，但須增加額外的軌道設備、用地空間、營運維護等成本，故都會捷運較不適用快慢車之跳站營運模式。參考臺北捷運系統亦無類似設計，藍線亦不會考慮設置待避線之快慢車營運模式。</p> <p>9. 臺鐵海線高架化計畫尚由本府辦理可行性研究中，後續綜合規劃階段則將轉由交通部指定機關辦理，故沙鹿高架車站區位及與藍線 B1 站轉乘方式會再與交通部等相關機關溝通、討論。</p> <p>10. 目前所規劃藍線 B14 站緊鄰臺中車站設置出入口，改善旅客轉乘距離。與機場捷運線(橘線)車站則規劃利用地下連通道轉乘，機場捷運線(橘線)尚在可行性研究階段，待藍線獲行政院核定後，機場捷運線(橘線)可再評估車站或出入口調整之可能性，儘量縮短轉乘藍線與臺鐵之距離。有關機場捷運線(橘線)之路線、車站調整建議，將提供機場捷運線可行性研究報告納入評估考量。</p> <p>11. 遠期路網尚屬走廊初步研擬，尚未辦理可行性研究，路線、車站、系統及路權(平面/高架/地下)型式均不確定，所提意見可納入後續規劃參考。</p> <p>都會區整體公共運輸發展係臺鐵、捷運、公車、公共自行車、計程車之綜合規劃，交通局</p> <p>12. 感謝您所提供的寶貴意見，因</p>

發言人/陳情人	書面或郵寄意見	機關處理情形
	<p>(實際上海線鐵路西側沿線之都市計畫公共設施開闢狀況，自沙鹿車站西側自辦重劃往北，一路到中清路以南均頗堪憂，惟其他部分距離捷運藍線太遠，故不細談)</p> <p>(另沙鹿車站如能順利北移至 B1 車站所在位置，建議原站區周邊規劃較大面積之公園綠地，以緩解沙鹿市區公園綠地不足之問題)</p> <p>而在臺灣大道光華路口之北側，延伸至竹林北溪的部分亦存在兩塊乙種工業區，由於被住宅區和學校包圍，又在沙鹿市區的精華地段，實乃極其突兀之存在，建議配合捷運一併變更為商業區</p> <p>其回饋之公共設施除最東側供 B1A 站使用，進可聯合開發的捷運用地外，亦應包含停車場用地和公園綠地，其中公園綠地安排於北側的竹林北溪旁，搭配停車場用地開闢為立體停車場轉移停車需求，使現做為平面停車場之竹林北溪開蓋後，得以打造出優秀的水岸休閒空間</p> <p>另竹林國小東邊之變電所亦應加入 B1A 站的聯合開發，以改善周邊生活環境</p> <p>而在 B1A 至 B2 站間的保護區，不乏符合海拔 100 公尺以下及平均坡度 5% 以下之標準者，不妨藉由近期山坡地解編之良機，將其以區段徵收的方式開發，藉以區段徵收的售地所得支援捷運興建之財政，亦選取部分作為 B2 站捷運聯合開發之用地，並增加臺中港特定區的進駐人口，使其更接近臺中港特定區人口進駐率之目標</p> <p>(而靜宜大學校地旁現作為夜市之停車場用地也應參加)</p> <p>另外值得注意的是，靜宜大學所使用之都市計畫文教區面積高達 74.86 公頃，但實際上僅使用 28.8 公頃，考慮到少子化趨勢下，擴建校區的需求不大，反之可能因學生不足導致財務壓力之風險</p> <p>雖靜宜校方有羅馬教廷之財政支</p>	<p>部分意見非屬捷運藍線規劃範疇，或尚未進入實質規劃階段，難以逐一回覆，後續提供予各主管機關參採。</p>

發言人/陳情人	書面或郵寄意見	機關處理情形
	<p>撐，但考慮時代趨勢，不妨邀請其參加此一相關之區段徵收，屆時靜宜校方將可利用抵價地之租售收入，改善學校財政，而因此新增的沿線居住及活動人口的旅運需求，也將厚植捷運藍線之運量基礎</p> <p>至於其餘車站之部分，BA1 的設站改至臨港路上，雖距離三井 outlet 較遠，但考慮三井 Outlet 不若廣三 SOGO 周邊是已發展成熟之住商區，故只要中間的港區土地招商順利，能以百貨商圈和空橋串連一路逛下去，則並無大礙</p> <p>而東側考慮到聯合開發，建議將設站位置安排於臨港路築港路口北側，如此一來南北兩側均有公有土地可供聯合開發，北側為調查局航業調查處及其北側之公有地，可搭配周邊私有空地一起開發</p> <p>南側則有帶狀公有地，惟該帶狀公有地連結至梧棲區大溝公園的部分實際上早年是名為大溝的圳道，基於藍綠帶串連的考量，如不開蓋打造水岸空間，亦至少應打造成連結大溝公園之橫向綠帶，而剩餘土地則主打水岸宅或公園宅進行聯合開發</p> <p>BA2 之設站大致在梧棲文化路口以東，並無太大之問題，惟梧棲國小本身可設置出口但難以進行聯合開發，而臺灣大道以南雖有眾多公有地，但距離均超過一個街廓以上，該如何串聯開發恐怕也是個問題，或許可以採以地易地來處理</p> <p>BA3 之設站，衡諸公有地和童綜合醫院後，建議安排在童綜合醫院和臺灣大道八段 785 巷中間，如此一來東邊是童綜合醫院能方便就醫探病，西邊則在南北兩側都有公有地</p> <p>惟梧棲大庄地區存在缺乏鄰里公園之問題，建議在聯合開發基地後方距臺灣大道較遠處分別規劃兩處小型公園綠地，並將邊角的不規則形狀空間規劃為開放空間</p> <p>B1，B1A 和 B2 的設站位置分別建議</p>	

發言人/陳情人	書面或郵寄意見	機關處理情形
	<p>安排於臺鐵與沙鹿中山路間，沙鹿七賢路口西側，沙鹿英才路口與靜宜大學校門口間</p> <p>B3 之設站，兼顧正英路取消設站後之運輸需求，和弘光科大本身的師生需求下，建議設置於弘光科大南側到臺灣大道六段 952 巷口間，於東北側設置可直接進入弘光科大校區之出入口，西側藉由現有綠地用地搭建延伸至六福公園內之出口，以消彌臺灣大道與西側高度差距導致的交通不便，另設置南側出口以服務正英路取消設站後之運輸需求</p> <p>B5 之設站建議選擇在臺灣大道國際街/東園巷口，除前述之農業區甚至是東海相思林的區段徵收開發外，臺灣大道國際街口東北側之公有地亦可納入聯合開發</p> <p>B6 設站於東海大學大門口應無疑義，但周邊的西屯區示範公墓，是否要改為住商使用以厚植捷運藍線之運量基礎，並進行土地開發以挹注藍線建設財源值得思考</p> <p>B7 的設站建議選在工業區一路至福康路中間，周邊除南側的市場用地 92-104 的全聯中工店(公有土地)，和福恩停車場+中油臺中工業區加油站(惟後方普濟溪的部分應開蓋作為水岸開放空間)外，作為變電所用地的東海變電所，和北側的 J-Mall+麥當勞中港六店，及家樂福西屯店均應爭取參加聯合開發</p> <p>B7A 應將中港轉運站和安和路以東之寶成單元一土地爭取聯合開發，如全數爭取失敗則以福安兒童公園作為設置出入口之備案</p> <p>環中路至五權路間路段，因個人提議全段設置地下街，故舉凡沿線有適合聯合開發之土地均應爭取，包括但不限於</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 臺灣大道黎明路口西北角 2. 臺灣大道到朝馬路間的朝富二街西側和朝富路西側 3. 臺灣大道河南路口西北側的矮房子和鐵皮屋 	

發言人/陳情人	書面或郵寄意見	機關處理情形
	<ol style="list-style-type: none"> 4. 臺灣大道河南路口到弘孝路口間的矮破房子(甚至是教師新村整體) 5. 臺灣聯通臺灣大道停車場 6. 理和憩空間 7. 全國加油站中港交流道站 8. 新光三越和大遠百中間的親家停車場 9. 臺灣大道惠中路口除西北角外之三個角地 10. 臺灣大道文心路口東北側自加油站延伸到金錢豹的部分 11. 臺灣大道何厝街口西北側的達麗大道接待中心 12. 理和歇雲後方的鐵皮屋 13. 臺灣大道漢口路口東北方的停車場和鐵皮屋 14. 臺灣大道東興路口東南方之鐵皮屋 15. 中油忠明圓環加油站 16. 廣三 SOGO(部分為公有土地)及其對面的公有地 17. 臺灣大道美村路口東南邊已經拆出來的停車場 18. 臺灣大道中興街口西南側從百達艷麗一路到美村路 21 巷的矮房子 19. 臺中市消防局第七分隊及其對面的鐵皮屋 20. 龐德羅莎和旁邊的磚造矮房子 21. 東方嘉磐西側的停車場 22. 臺灣大道大仁街口東北側的廢墟和南側的鐵皮屋和矮房子 23. 臺灣大道二段 179 巷口東側的停車場 24. 臺灣大道民權/公益路口西側 25. 東北側和東南側街角的矮房子 26. 臺灣大道梅川東街口東南側的矮房子 27. 臺灣大道篤信街口西北側的矮房子 28. 臺灣大道日興街口西北側的矮房子和停車場 29. 中山醫院舊中港院區 30. 臺灣大道均安街口東南側延伸 	

發言人/陳情人	書面或郵寄意見	機關處理情形
	<p>至五權路的矮房子 還有更多...</p> <p>但臺灣大道沿線有這麼多有聯合開發價值的地方，你也不可能每個地方都設站，所以實際設站地點仍應參照沿線之百貨商場，影城，大型飯店，高中職以上學校等人流密集之處，並以 BRT 的各站運量作為輔助驗證。</p> <p>同時，臺灣大道在五權路以西的路寬夠寬，就算沒有辦法做聯合開發，把人行道弄寬一點直接在上面設出入口也不是不行。</p> <p>至於自償率的問題，我先不談自償率本身是否會導致軌道建設過於著重土地開發，而忽視實際運量最大化和旅客運輸最便捷化這點。光是把自償率所需的土地開發，擺在具高度不確定性(要考慮地主意願)的聯合開發上，就明顯導致其風險偏高了。</p> <p>還不如像我說的，把土地開發的重點擺在政府本身能強制主導的區段徵收和公辦重劃上，其次則是沿線能弄聯合開發的公有地聯合開發(不過說實在，沿線能弄聯合開發的公有地可能沒那麼多，所以要依公有地所在位置設站，其實也不是那麼有可行性，當然，過於重視區段徵收和公辦重劃也可能使捷運建設偏離人口密集之處，但好在臺灣大道是臺中的天命之路，所以不太需要擔心失敗)。</p> <p>至於以民有地為主的聯合開發，考慮到整合等因素，其實應該視為長期的運量提升與都市風貌改造工程，不應急於以此帶歪捷運建設而既然是長期性的計畫，那基於縫合臺灣大道在文心路到朝富路間，南北兩側七期新市政特區與非七期新市政特區的景觀和商業發展之差異，前述的 6 和 7 應該合併辦理，擴大到惠來路至惠中路口間的臺灣大道北側。</p> <p>另一方面，市府第二辦公大樓應選</p>	

發言人/陳情人	書面或郵寄意見	機關處理情形
	<p>擇市警局而非興大附農所釋出的土地，而興大附農所釋出的土地應作為商業開發使用，以便在捷運藍線與地下街完工前，將商機從 G9 捷運站串聯至新光遠百兩大百貨(考慮到捷運綠線 G9 為高架站體，甚至應考慮規劃串聯 G9 市政府站周邊一路到新光遠百，歌劇院，老虎城甚至是秋紅谷的空橋系統，而臺中市政府現有大樓的 2 樓由於在空橋系統規劃中必然被穿過，因此建議在市府第二辦公大樓啟用後將 B1 和 1 樓 2 樓均轉型為百貨商場)。</p> <p>當然，在設站數增加的情況下，必然導致行車時間增長，為此，建議將 B14, B11, B9, B8, B7, B6, B5, B3, B2, B1, BA3 等重要車站設計為雙島式月台，以增加待避空間來開行快速列車，而快速列車停靠站基本上是 BA1-BA2-BA3-B1-B2-B3-B5-B6-B7-B8-B9-B11-B14-B15 特快列車則是不停靠 BA3, B2 和 B3 的快速列車。</p> <p>另外，有鑑於臺鐵的經營態度惡劣，如果臺鐵遲遲不正面回應沙鹿車站北遷等事宜，不妨乾脆爭取臺鐵成追線和臺鐵海線通霄以南部分，循淡水線之經驗改為捷運並由臺中捷運公司經營，並將其與捷運藍線直通運轉，使捷運藍線能向北直通至清水，大甲甚至是苑裡和通霄同時由於經此一改造後海線和成追線將得以與綠線直通，也能彌補因藍線市區段為地下路線，從而使市政府站的藍綠聯絡線失去興建可能的遺憾。</p> <p>另外，既然 B14 的站位已調整至新民街武德街口西側，那麼建議橘線基於轉乘方便性的考量，將 015 站(臺中科大)到 018 站(中興大學)間之路線改為自三民路地下穿越臺中公園切至雙十路後，再從車站專用區下方斜切至武德街，於新民街武德街口下方設置 016 站(臺中車站)以方便轉乘捷運藍線及臺鐵，隨後</p>	

發言人/陳情人	書面或郵寄意見	機關處理情形
	<p>沿目前開闢中之大智慧大樓拆遷路段，經大智路、建成路轉回國光路往大里霧峰。</p> <p>至於 017 站(文創園區)則改至建成路臺中路口，以服務臺中高農之學生，而原 017 站周邊的運輸需求，則由臺鐵於國光路口周邊增設新站以解決。(另建議臺鐵於忠明南路至西川一街間，增設一雙島式月台之較大車站，除滿足周邊住戶及大安雙子星等辦公大樓勞工之上下班需求外，由於作為雙島式月台的車站本身具有待避之功能，恰好也能解決臺中車站至新烏日站間，長達八公里無法待避之問題)。</p> <p>而其他關於橘線的部分，我先為橘線修正回較為正常的路線，並選擇育德園道自崇德路轉自中清路，減少交通衝擊並得以服務中國醫的師生和就醫探病人潮。不過既然在藍線的部分願意為了增設 B7A 站和減少坡度的考量，將地下轉高架的部分西移至龍井中興路以西，本人亦誠摯的希望能將大里國光路部分由高架化改為地下化，原因正是由於地下化路段與高架化路段之出入土之處位於 018 站(中興大學)至 019 站(大里仁愛醫院)間，導致周邊人口眾多，商業活動繁盛之大里區國光大明路口無法設站。</p> <p>為求避免捷運經過運輸需求量大之區域卻未能設站之遺憾發生，故建議將大里國光路部分由高架化改為地下化。</p> <p>另一方面，不建議將大里及霧峰路段以地下興建之另一理由在於霧峰市區段選擇直行中正路，但霧峰市區段之中正路過窄，從而不適宜興建高架軌道。</p> <p>惟霧峰段雖然個人立場偏向於以地下方式直行中正路，但如要為了採取高架化而改走霧峰林森路，在各有優劣的情況下亦無不可。</p> <p>畢竟霧峰段直行中正路雖能直觸人口核心，但除了施工及土地取得難</p>	

發言人/陳情人	書面或郵寄意見	機關處理情形
	<p>度較高外，也有不如行經林森路之處。</p> <p>特別是霧峰段如能藉由捷運之興建，將林森路西側的都市計畫農業區變更為住宅區，商業區或公共設施用地，甚至因此把一些車籠埔斷層通過的學校等公共設施移過去，那顯然也是件好事。</p> <p>而以都市意象的角度來說，顯然乾溪也比林森路本身更適合作為霧峰的都市邊界。</p> <p>而除了 022 站(仁化)、023 站(軟體園區)、024 站(霧峰農工)及 025 站(霧峰)建議適度南移外(022 建議南移至仁化路到塗城路間,023 建議南移至科技路至泉水街間,024 建議南移至中正林森路口,025 建議南移至中正萊園四德路口)。</p> <p>考慮到車輛的調度維修需求，亦建議於新厝路、福新路、霧峰交流道聯絡道及乾溪所夾之處設置機廠。</p> <p>並為連結機廠本身，由 026 站(民主議政園區)向南經中正路、柳豐路、福新路延伸至機廠，設 027(光復新村)、028(亞洲大學)及 029(亞大附醫)三站，以服務亞洲大學之師生和其附屬醫院之就醫探病人潮，同時在 027 站預留向南延伸至南投縣的延伸空間。</p> <p>在市區和大雅段的部分,建議 006 站(大雅)和 007 站(四塊厝)分別北移至中清北街至民生路口間，和學府路至大雅中山路口間。</p> <p>同時 010 站(陳平)南移至雷中街口北側,009 站(敦化)調整至經貿一路經貿路口前後，前者可加強服務水湳市場周邊，後者可加強服務中國醫藥大學位於水湳校區的師生和其附屬醫院之就醫探病人潮，乃至於來往中臺灣電影中心的影迷(惟此作法可能違反葉局長在課堂上所言，要避免在轉彎處設站之問題)。</p> <p>至於 009 站(敦化)至 008 站(水湳轉運中心)間，則再增設一站。</p> <p>另一方面，為加強服務曉明女中的</p>	

發言人/陳情人	書面或郵寄意見	機關處理情形
	<p>師生和海灣藝術酒店之旅宿餐飲乘客，建議將 012 站(賴厝)北移至中清漢口路口，同時在 012 站(賴厝)至 013 站(中國醫大)間增設一站。</p> <p>最後，考慮到本路線作為機場連絡鐵道路線，而臺中機場距離市區又有一段距離，同時未來本路線又有延伸清水區甚至是南投縣的可能性(延伸清水市區乃至於港區藝術中心部分，建議於本次機場捷運之興建一併興建之)。</p> <p>在路線偏長，而本人又有建議增設車站的情況下，建議於部分車站增設待避線或擴建為雙島式月台，以便開行機場快速等快速直達列車來滿足長距離旅客之需求。</p> <p>其他有關遠期路網的部分，考慮到逢甲商圈對藍線的接駁，和臺中巨蛋本身的捷運接駁需求，建議興建自 B8(朝馬)經逢甲大學，僑光科大至 09(水湳轉運中心)的聯絡接駁路線，北端並向東延伸臺中巨蛋，洲際球場，遠期再延伸至臺鐵頭家厝站至臺中慈濟醫院，南端遠期亦經黎明新村延伸至南屯老街甚至是高鐵臺中站。</p> <p>另一方面，由原有棕線計畫調整而來之遠期路網-崇德豐原線，目前之市區端點規劃於橘線的 014 站(新民高中)；但考慮商圈串聯和減少交通衝擊等因素，建議將市區之端點規劃於 013 站(中國醫大)，並於橘線興建時即預留平行轉乘結構，方便火車站或一中商圈往崇德路沿線的乘客能在 013 站(中國醫大)平行轉乘對向列車前往目的地。</p> <p>同時將崇德豐原線沿育德園道、植物園、科博館、草悟道、國美館和五權西路，向西延伸至南屯甚至是文山嶺東一帶，乃至於精密機械創新科技園區。</p> <p>如此一來便能在交通衝擊較小和土地取得較為容易之情況下，達到串聯草悟道商圈，解決草悟道商圈在交通上缺乏交會節點性優勢的問題。</p>	

發言人/陳情人	書面或郵寄意見	機關處理情形
	<p>題。</p> <p>而原有崇德豐原線之環中路以北路段，考量到都市開發之階段性問題，建議列入第二階段，不需急於興建開發，僅需預留延伸空間即可；倒是建議將機廠設置於環中路以北，崇德路以西之潭子東寶社區東側，並在此設一站服務東寶社區之居民。而針對近期市府積極向中央申請核定之捷運綠線大坑延伸線，為服務中臺科技大學的師生需求，建議考慮自 101 站(圓山新村)再穿越中臺科大校內延伸至大坑圓環。</p> <p>最後，有關於遠期路網和近期市府仍向中央提報山海環線之核定，私以為甲后線之部分仍未到興建時機，應暫緩申報興建，以豐原經國道四號前往大甲及沙鹿清水之快速公車路線培養運量，待路線發展至如同 152 或 154 般之規模時，再行申請興建甲后線。</p> <p>(惟考慮后里車站偏東的地理位置，如要興建后里車站經甲后路至麗寶樂園的路線，並增設下后里和內埔兩站，則倒是不妨先行興建)。</p> <p>反而是后里車站可以考慮高架化，雖然當地已無平交道需消除，但是后里站前空間過小，無法安排公車轉乘空間，而前後站周邊亦無橫向道路可連通，需繞道后里馬場或后里科學園區，故後站(東站)為了花博修的轉乘空間也無法被善用，最終僅能將公車路線設計為類似 813 或 155 之走法。</p> <p>如能將后里站高架化，打通前後站，相信能有效改善后里站的公車轉乘，方便從后里火車站轉乘公車前往后里市區和甲后路沿線。(特別是考慮到后里火車站在后里市區相對偏東的位置...)</p> <p>至於海線雙軌化之部分如能順利推動，則應優先考慮與捷運藍線甚至是橘線之轉乘方便性，並於茄投路口、向上路口、鹿寮地區及清水市區北部增設車站以服務在地居民。</p>	

發言人/陳情人	書面或郵寄意見	機關處理情形
	<p>而遠期路網之豐科軸線及科工軸線，雖非並無所本，但豐原-神岡-大雅-西屯此一路廊恐怕有極高比例為豐原、神岡及大雅地區，經中山高速公路前往朝馬、七期新市政特區或逢甲商圈等地。</p> <p>此一直達性的交通需求是否適合以服務沿線處處之捷運系統滿足，恐怕會有所爭議。</p> <p>惟臺中科學園區之交通需求仍需滿足，建議利用其道路寬大之優勢，經科雅路、東大路及中科路，分別開闢至 005 站(科雅秀山)、209 站(東海大學榮總)、008 站(水湳轉運中心)的 BRT 系統。</p> <p>捷運通車前，經科雅路的先不開闢，經東大路的與優化公車直通運轉，經中科路的則延伸至文華高中站。</p> <p>惟基於過去經驗和宣傳考量，應使用其他名稱以避免喚起臺灣大道 BRT 具高度爭議之回憶。</p> <p>(另建議作為大平霧線之鋪墊，可先興建大慶站經文心南路及德芳南路至大里十九甲的 BRT 培養運量。)</p> <p>最後，因電腦問題和時間不足，本次仍無法搭配位置圖進行說明，本人深感抱歉。</p> <p>(另市府 opendata 提供的建物圖資料似已過時? 建議及早更新)</p>	
<p>梧棲區 福德里 施○○君</p>	<p>不好意思，我是上次在沙鹿場詢問的施先生，當時礙於時間因素而無法在當場提問其餘問題，那想再詢問一下下列幾個問題：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 藍線機廠從臺中港移到統聯龍井停車場一帶的原因為何？是因為徵地因素嗎？ 2. 既然臺中港站已經移到臺中港旅客服務中心東側的臨港路上，那有沒有要作連通道到三井 outlet 一帶？或是臺中港旅客服務中心那邊？印象中站點和這兩個地方是有一段距離的。 3. 承問題 2，未來有像北捷環狀線新北產業園區一樣預留施作空間 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 藍線綜合規劃進一步研析後，原可行性研究臺中港機廠已改至龍井機廠，主要原因為： <ol style="list-style-type: none"> (1)降低大甲斷層衝擊：機廠為捷運營運之重要且必要設施，而大甲斷層(第一類活動斷層)南北向通過臺鐵東側沙鹿市區，若遇震災導致沙鹿段路線錯動時，臺中港機廠(含行控中心)將中斷營運，影響全線運作。 (2)減少用地取得變數：臺中港機廠設於臺中港管制區，僅能採地上權方式取得，另臺中港務公司已有土地開發規劃，尚須協調用地取得及土地開發事

發言人/陳情人	書面或郵寄意見	機關處理情形
	<p>在未來延伸過去梧棲漁港嗎？ 還是不打算延到梧棲漁港？</p> <p>4. 一樣是延伸路線的問題，未來有沒有計畫要從臺中港拉一條過去機場？</p> <p>自己本身是梧棲人，因此算非常期待藍線的規劃，畢竟藍線對於梧棲而言是非常重要的交通建設，不過在此之前還是有幾點問題想要提問，還請市府不吝指教。</p>	<p>宜。但機廠面積需求達12~15公頃，要向臺中港務公司取得大面積土地有相當困難。</p> <p>(3)提高營運調度彈性：臺中港機廠位於路線端點，營運維修之車輛調度行駛里程數最長，增加長期營運成本。</p> <p>(4)較無臨海防蝕問題：臺中港位於海濱，須另外考量濕氣鹽蝕處理維護。</p> <p>(5)經檢討藍線沿線，排除都市發展地區、交流道、河川區等用地，以臺灣大道六段西側大肚山保護區為機廠較適區位，故設置龍井機廠。該處坡度平緩，基地面積完整，較無民宅建物拆遷問題；且龍井機廠位於路線中段，較有利於車輛調度，減少長期營運成本，早上臺中港及臺中市區發車可於前晚先停靠列車於端點站月台；同時避開大甲斷層、鹽蝕等問題。</p> <p>為降低保護區衝擊，龍井機廠將以最小面積需求劃設用地範圍，儘量減少山坡地開挖及整地，亦不另辦理土地開發。環評階段亦會針對生態環境調查結果提出相關因應措施，並提報環評委員會審議。</p> <p>2. 目前規劃BA1站之周邊500~800m可覆蓋臺中港旅客服務中心、三井OUTLET及其他港務公司規劃開發基地，均在合宜之步行服務範圍內。</p> <p>3. 捷運藍線並無延伸梧棲漁港之規劃。臺中港周邊景點多分散分布，較適合以採巡迴公車或自行車道系統搭配一日遊行程，繞行如臺中港購物中心、海洋生態館、梧棲漁港、高美濕地、清水市區等帶狀景點。未來以捷運BA1站為端點轉運站，配合彈性更大的公車路線及設站，將可提高公共運輸可及性，帶動臺中港</p>

發言人/陳情人	書面或郵寄意見	機關處理情形
		濱海遊憩帶觀光產業。 4. 目前並未規劃臺中港連接臺中機場之捷運路線。
西區 忠誠里 張○○君	1. 建議國際街 B5-B15 交通量大的路段先施工、先通車，縮短交通黑暗期。 2. B11-B10 設地下街串聯精明商圈及科博館商圈繁榮西區。	1. 捷運藍線將會視工程規模、施工期程、營造能量，採分標分段方式同步設計施工，並朝一次通車規劃。針對市區交通量較大路段，後續設計施工階段會擬訂施工計畫及交通維持計畫，交通維持計畫並提報交通局審查，均會考慮維持地方道路交通功能及交通衝擊評估，交通局審查通過後方能進場施工。 2. 捷運地下街須配合明挖施工，目前規劃 B10-B11 間路線段採潛盾施工，尚無預留地下街之規劃。地下商店街設置與否除施工方式外，尚需考量兩側土地整合串連及地下街商業市場需求，包括周邊百貨商場、私有土地、相關開發商之連通需求與負擔建設經費之意願；此外，地下商店街之設置尚要評估市場需求，避免形成投資浪費及長期營運負擔。後續市府可再行協商評估。
西區 公平里 李○○君	藍線 B10 及 B11 站的位置，可能需要再研議。依照目前優化公車專用道各站的運量，頂何厝=科博館>>中正國小>忠明國小，然而目前卻初步規劃在忠明國小以及中正國小設站，雖然了解目前設站考量以公有地為主，但是如果設站位置不符合民眾需求，那就失去捷運的意義。科博館站的重要性無庸置疑，除了連接科博館之外，尚有金典酒店，草悟道，Sogo，勤美綠園道，以及未來的洲際大飯店，是臺中市區之精華所在。而頂何厝站是連結五期北部以及四期西部廣大人口的重要節點，兩側有精明商圈，永豐棧以及長榮桂冠酒店，頂何厝公車站上下車人數約莫是忠明國小站的 1.5~2 倍，實在應該重新思考 B10 之設站位置，較合適之位置應在精誠路至東興路	目前規劃 B10 站約略設於太原路、忠明路間之忠明國小側，站位主要考慮用地取得以公有土地優先，所提精誠路-東興路街廓緊鄰 B10 站位置，仍在捷運服務範圍內。 B11 站約略位於館前路-博館東街之間，並已規劃於科博館綠園道設置出入口。

發言人/陳情人	書面或郵寄意見	機關處理情形
	的區間。	
張○○君	<ol style="list-style-type: none"> 1. 詢問行經臺灣大道一段(原中正路)採用疊式軌道會從哪個路段開始及結束? 2. 因應行經臺灣大道一段(原中正路)採用疊式軌道,想請問在此路段設置車站的時候,站區會考量採用大斷面潛盾機並用隧挖車站模式來降低路面開挖及交通流量衝擊? 3. 建議是否可架設關於藍線各個進度目前辦理情形的網站讓民眾了解? 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 疊式軌道係規劃設置於臺灣大道20m寬路段,約中華路口至臺中車站段。 2. 捷運車站段均採明挖覆蓋施工,於20m寬路段施工時,預估封閉部分車道,原則可維持雙向各1車道通行,儘量減少交通衝擊。藍線詳細施工計畫及交通維持計畫將於後續設計階段辦理。 3. 捷運工程進度均會公布於市府網站供市民查詢瞭解,臺中綠線之各項資訊即公布於臺中市公共運輸及捷運工程處網站。目前藍線規劃階段尚未獲行政院核定,待核定後將比照辦理。
臺中市民	請問藍線延伸太平進度為何,是否趕得上主線進度?另外大平霧紫線捷運進度為何?	藍線延伸太平段刻正辦理可行性研究,尚須辦理綜合規劃再報中央審議,故計畫核定進度須視行政院審議情形,仍有不確定性,市府將持續向中央爭取儘快核定藍線延伸太平段。大平霧線亦在辦理可行性研究中。
綠朵休閒農場	<p>主旨:為臺中捷運藍線綜合規劃公聽會,有關綠朵休閒農場(以下簡稱本農),堅決反對徵收遊園北段 238 號地之意見請述,請查照“</p> <p>說明:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 依臺中市政府交通局公告資訊「捷運藍線綜合規劃公聽會」第五條規定辦理。 2. 爰本案因機廠擬由臺中港區改至龍井區山坡地,並將徵收龍井區遊園北段 238、242 等地,而其中遊園北段 238 號地已由本農場自民國 97 年 3 月 3 日向臺灣糖業股份有限公司承租,此間耗費鉅資進行整地、灌溉,改良等開發並營業至今。 3. 本農場為行政院農委會正式核准之合法休閒農場,並為地方優良繳稅商家,更是眾多員工就業及家庭生活之依靠,也成為臺 	目前規劃之龍井機廠位置大致落於綠朵休閒農場南側既有道路以南地區,未納入遊園北段 238 號地。

發言人/陳情人	書面或郵寄意見	機關處理情形
	<p>中地區優選遊憩場所，若因草率決策，進行土地徵收而終止營業，除將造成本農場鉅額損失外、後續有關賠償問題，亦將浪費大量公帑並衍伸社會問題。</p> <p>4. 查遊園北段 238 號附近多為荒地，依開發原則理應優先徵收荒地，本農場經多年建設，已成為本市極具吸引力之知名觀光景點，並大量吸引外縣市遊客造訪，若因規劃便宜行事而拆遷優良的合法營業單位，除與本市發展觀光之政策方向相違，亦將造成惡劣之社會觀感。</p> <p>5. 綜上，敬請有關單位另為妥適之發方案。</p>	
<p>中興里 張○○君</p>	<p>1. 車站盡可能在路口兩側皆設置出入口，以免旅客為了抵達月台需跨越軌道。</p> <p>2. 與橘線轉乘距離太長，可以利用臺灣大道建國路口站前廣場設垂直交會站。</p> <p>3. 藍橘兩線能否利用綠川廊道連接共用機廠，縮減成本盡快讓路網成形。</p> <p>4. 各車站設置盡可能靠近路口，預留轉乘空間供遠期路網可能路線站內轉乘使用，最好能夠一次有通盤整體路網規劃利設計轉乘站。</p> <p>5. 覆議公聽會中藍綠線雙邊設置聯通道提案，綠線東側應設置轉乘聯通道轉成藍線。</p>	<p>1. 考量旅客服務，藍線車站以至少兩處出入口，並於道路兩側各一處出入口為原則。車站出入口涉及都市計畫變更及用地取得，上有可能變數，將於後續都市計畫變更審議及基本設計階段確認。</p> <p>2. 可行性研究所提藍線與機場捷運線(橘線)之共構共站方案係位於臺中車站前建國路段。經綜合規劃階段進一步研析，因捷運車站須設於直線段，而該處直線段共站位置須利用 20m 寬建國路空間(159 巷口附近)，小於車站寬度需求 23-25m，須拆遷兩側建物民宅，用地取得不可行，難以採共構共站方式設置。</p> <p>目前所規劃藍線 B14 站緊鄰臺中車站設置出入口，改善旅客轉乘距離。與機場捷運線(橘線)車站則規劃利用地下連通道轉乘，機場捷運線(橘線)尚在可行性研究階段，待藍線獲行政院核定後，機場捷運線(橘線)可再評估車站或出入口調整之可能性，儘量縮短轉乘藍線與臺鐵之距離。</p> <p>3. 藍線與機場捷運線(橘線)是否過軌共用機廠涉及後續系統相容課題，市府已在研議評估。目前藍</p>

發言人/陳情人	書面或郵寄意見	機關處理情形
		<p>線與機場捷運線均在規劃階段，設計階段會就整體路網之營運規劃及系統採購進行全盤考量。</p> <p>4. 臺北、高雄等初期路網規劃於當時(民國七十年代)行政院採路網一次核定興建，較可提前預留良好的轉乘空間。</p> <p>20~30年前之捷運審查程序、相關法規及民眾對於土地所有權意識與現今差距甚大。目前採捷運個案計畫逐案審查核定，又用地取得難度增加，預留共站空間須考量不同因素。若工程、用地、經費財務等相關評估可行，計畫建設期程差距不大，較有機會預留轉乘空間(如綠線 G9 站轉乘藍線 B9 站)；而遠期路網多屬走廊初步研擬，尚未辦理可行性研究，路線、車站、系統及路權(平面/高架/地下)型式均不確定，不易提前預留轉乘空間。藍線設計階段將再視遠期路網(如科工軸線)規劃情形或推動進度，預留未來銜接轉乘之連通道空間。</p> <p>5. 綠線 G9-1 開發大樓已預留藍線轉乘設施空間，另會規劃於 G9-2 大樓側設置出入口。</p>
楊○○君	各位好：我想表達的只要有利益輸送，重量人物居住的地方，站點一定不會取消，不管任何問題都不是問題，但是一般老百姓就算再多人會搭乘的點，也會用任何藉口來取消，因為沒利益關係，這就是現實問題。	感謝您的意見。
林○○君	臺中市政府到環中路這一段捷運藍線只有一個捷運站(朝馬站)實在太少了，這一段捷運可以說是臺中未來最精華的一段，附近有臺中歌劇院、朝馬運動中心、秋紅谷、三間百貨公司、逢甲夜市、水湳經貿園區，且高速公路和 74 號快速道路經過，未來人口稠密，交通擁擠，有需要在多一個捷運站，期市府能在多規劃一個捷運站，謝謝。	市政府(綠線 G9 站)到環中路長度約 1,900m，以捷運市區段適宜站距 800~1,200m 而言，秋紅谷 B8 站距 B9 站約 1,080m，距環中路約 820m，均屬合宜距離。所提臺中歌劇院、朝馬運動中心、秋紅谷、百貨公司等均在 B8、B9 站周邊步行距離內，逢甲夜市、水湳經貿園區則不在臺灣大道兩側，本就不在藍線步行服務範圍內，故無 B8-B9 間增設車站之規劃。

發言人/陳情人	書面或郵寄意見	機關處理情形
<p>西區 陳○○君</p>	<p>一、本次公聽會係依大眾捷運法第12條所規定之規劃報告，期待能充分獲得地方民意的溝通訊息，立意良善，但公告時間短促、亦未公開宣導，更未函知重大利害關係人(例如中教大實小、中教大、臺中醫院、中山醫院、中華郵政、電子街商區委員會等)，請在場議員協助中西區民眾了解原因何在?顧問公司是否未善盡注意責任?</p> <p>二、查大眾捷運系統建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點第2點， 「地方主管機關辦理可行性研究前，應先完成都市發展規劃、綜合運輸規劃作業程序，並提出大眾捷運系統整體路網評估計畫報告書送交通部審議;其報告書應包含下列項目: (一)都市發展願景:國土及區域等上位計畫、空間發展構想與人口、產業發展預測、整體運輸規劃。 (二)都市整體公共運輸規劃 1. 現況都市公共運輸發展情形，包括: (1)過去五年公共運輸預算平均支出比例。 (2)公共運輸使用情形。 2. 提昇未來公共運輸使用比例之作法。 (三)都市整體軌道路網規劃:潛力發展路廊、運量預測、系統型式、路權型式、軌道系統整合規劃、轉乘規劃、營運調度等之初步評估。 (四)捷運整體路網分期發展計畫:優先順序評估、分期發展規劃。 (五)先期路網大眾運輸導向之土地發展構想。 (六)先期路網經濟效益與財務計畫初步分析:包含工程經費概估。 (七)先期路網財源籌措構想:包含本業票收及附屬事業收入、融</p>	<p>公聽會係針對所有市民公眾，各機關、單位、民眾等均可自由參加。辦理程序依據「交通部辦理大眾捷運系統規劃案公聽會作業要點」，召開前15日公告於市府及交通局網站，並依法登報，另發放開會通知、宣傳海報及計畫規劃內容摘要至各區公所，且請區公所及里長協助宣傳。其餘意見回覆如下： 1. 市府已辦理臺中都會區捷運路網規劃，包括即將通車之綠線、規劃中藍線與機場捷運線(橘線)，以及後續延伸段與遠期路網。路網規劃上，藍線B9站與綠線G9市政府站採地下-高架銜接轉乘，藍線與機場捷運線(橘線)規劃於臺中車站附近利用地下連通道轉乘。 藍線綜合規劃會評估臺中都會區目標年140年整體路網之旅行時間節省及旅次轉移分析等效益。另機場捷運線(橘線)已規劃行經國光路服務中興大學，藍線仍維持延伸太平段路線。 2. 藍線與客運、私人運具的消長關係係以全線評估，依綜合規劃期中報告分析，計畫目標年140年有藍線時，臺中都會區整體汽、機車使用人次各約下降2%，大眾運輸使用人次則成長近4%。 藍線於B1、B7a、B8、B14規劃與沙鹿、中港、朝馬、臺中等轉運站轉乘，於各車站亦會檢討調整市區公車接駁路線，故捷運與國道客運、市區公車屬合作互利性質；另期望鼓勵使用大眾運輸，轉移私有運具使用。 臺灣大道(中正路)與民權路之方案長度約2公里，相距約300m，屬於局部路段之同一運輸走廊，就都會區整體路網而言，公車客運、私人運具之消長關係差異不大。民權路仍可透過公車或步行至臺灣大道搭乘使用捷運藍線。 3. 藍線由民權路方案調整至臺灣大</p>

發言人/陳情人	書面或郵寄意見	機關處理情形
	<p>資、成立捷運建設基金(或專戶)等構想。</p> <p>(八)未來營運組織之構想。 前項審議由交通部高速鐵路工程局(以下簡稱高鐵局)協同交通部運輸研究所等單位專責審查作業。」</p> <p>草民僅就前揭法規提示項目，恭請鈞管解惑下疑慮：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 就整體運輸規劃而言，藍線不似綠線，綠線規劃是以路線考量，藍線規劃應考量：承先：為綠線帶來更多運量。啟後：後續延伸紫線或橘線的路網效益。報告未見變更前後之比較。例如民權路延伸國立中興大學，中興大學延伸中興新村。藍線之延伸以今日觀之，似應以延伸國光路線為優先，並無堅持太平舊案之理由。 2. 就公共運輸使用情形而言，報告未見國道客運與市區客運及私人運具在兩案之間的消長，無從支持民權路案變更為中正路案，請說明以何路線補償民權路案之運輸容量及維持西區諸多經典的休閒觀旅、生產服務、消費、文化教育價值?(此非一個第二市場能相比) 3. 變更案應列示兩案對路網的益本貢獻、營運損益平衡點，以便比較。尤其顧問公司估計十一年完工，亦即民國120年，恐有延宕捷運公司損益兩頻預設時點之虞，依臺中捷運股份有限公司組織自治條例，牽涉本府財政與市民權益，需向議會報告，未知期程為何?可否容未及出席民眾陳情? 4. 就都市發展現況而言，西區缺的是捷運，始能充分發揮文化資產的利用價值，更能行銷臺中，中區不缺捷運，缺的是都市更新計畫，捷運通過中正路，反而加速中區的沒落，此報告各可見於本府104年規劃研究設計「臺中市 	<p>道方案主要為線形、用地、工程、營運之綜合評估考量。兩方案之運量預測差異不大，另民權路方案較臺灣大道方案增加約0.4公里地下段，建設成本約增加6.2億元。</p> <p>目前藍線為規劃階段，係由地方主管機關依「大眾捷運法」、「大眾捷運系統建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」辦理，未涉及臺中捷運股份有限公司組織自治條例。本案綜合規劃於提報交通部審議時須取得議會同意函，辦理期間民眾均可向市府陳情或提出意見。</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. 行政區是人為邊界，捷運系統考量生活圈運輸廊帶。可行性研究民權路方案與綜合規劃臺灣大道方案平行相距約300m，屬於同一生活圈運輸廊帶，考量捷運車站500~800m服務範圍，臺灣大道設B12、B13站同樣可服務民權路兩側，並涵蓋民權路臺中州廳、臺中市役所等文化資產。中區公車運量較高，代表該區使用大眾運輸需求較高，即推動捷運建設之運量潛力較大。捷運提供更便捷移動之公共運輸，改善周邊都市及交通環境，目前國內已通車之捷運案例，多為促進周邊發展，應無造成人口加速移出、地區沒落的情形。 <p>捷運建設改善周邊交通運輸環境，促進地區發展活化，同樣有助於都市更新。以新北市政府都更三箭政策為例，其中一箭即以捷運場站為節點，檢討周邊土地之環境改造，提升都市環境容受力，設定增額容積，帶動地區發展及都更潛力。目前本府都發局已在辦理捷運車站周邊大眾運輸導向都市規劃之研析，以訂定相關指導原則、執行策略、空間發展構想及土地使用管制改善方向。捷運建設與都市發展的整合</p>

發言人/陳情人	書面或郵寄意見	機關處理情形
	<p>中區商圈再造:策略與方法」報告。又此徵兆從可行性研究報告即得窺見:臺中車站每日電子票證離站 7180 人,進站 5520 人,中正路案將加大此差距,旅客會用捷運直接跳過中西區而進入北區跟西屯區,建議加強風險評估。</p> <p>5. 就潛力發展路廊而言,孫立人將軍紀念館、臺中教大、教大實小、柳川親水、中華路夜市、臺中醫院、第五市場、臺中州廳、中華郵政、自由路金融圈、居仁國中、忠孝國小、電子街商圈、繼光街年貨大街、綠川光廊、國考補習街都能一受益。11 路線能街車迴游,即能彌補中正路案的中央書局、第二市場、臺中公園、萬春宮、日曜商場、光復國小等產值。還能增加林祖厝、忠孝路夜市、刑務所演武場、忠信國小、文化中心、國美館、台酒文化園區等接觸客群。</p> <p>6. 民權路案方便藍線轉乘臺鐵臺中站,會同時扼殺綠線轉乘臺鐵松竹站、臺鐵大慶站的運量。何況臺鐵臺中站的情形是,離開車站的需求大於進入車站的需求(臺中車站每日電子票證離站 7180 人,進站 5520 人)。建議定位臺鐵臺中站為觀光景點,而非定位在重要轉乘設施。</p> <p>7. 另請比較兩案的轉乘規劃,何者不會對市府財政造成負擔?交通局大樓佔地足為聯合開發大樓,僅需徵收兆豐銀行,擴地更甚;興中停車場係為解決中區停車不易問題,捷運車站設立於此,轉乘停車位的需求就又超過前站計畫的供給。又此地下方是柳川水岸步道,瀝水層的盡頭,中正路案的地下段要經過此處,是否不影響生態?不影響既有公共設施,無須再花經費遷建?另請台水、台電、欣中瓦斯提供粗估數</p>	<p>難以短期完成,市府會持續評估相關政策並逐步推動落實。</p> <p>5. 民權路與臺灣大道(中正路)兩側皆行經市區人口稠密區及高發展區,但土地使用型態不同,民權路兩側多機關學校,臺灣大道(中正路)為早期發展之商業中心,兩側多店家旅館。綜合規劃調整路線之主要目的為減少轉彎段之營運效率、車廂噪音及用地取得風險,意見所提地點於未來透過 500-800m 步行、公共自行車及公車接駁仍可服務。</p> <p>6. 藍線、綠線與臺鐵服務不同運輸走廊,透過路網轉乘規劃可擴大整體大眾運輸使用人口。現代大型車站整合交通及商業、百貨、旅館等開發常見於世界各國城市,甚至是運輸經營業者之重要收入來源。臺中車站為一大型複合式運輸場站,每日進出眾多人潮,除交通旅運功能外,本就會視旅客需求及周邊地區發展,引入商業消費遊憩服務。</p> <p>7. 捷運車站因用地取得範圍有限,以公車接駁及接送轉乘為主,停車轉乘則以自行車、機車為主,而藍線 B13 站緊鄰興中停車場,未來可提供額外停車供給。經向水利局瞭解,柳川於興中停車場處已改道行經大誠街下方,不會影響柳川及本處基地開發。捷運規劃階段蒐集管線資料,並評估未來遷移做法,實際管線遷移係於設計階段辦理。管線遷移多為捷運施工先期工程,非捷運建設要徑,不致影響捷運興建時程。</p> <p>8. 捷運規劃階段辦理 TOD、TIF 效益評估係依財政部「跨域增值公共建設財務規劃方案」,TOD 指車站周邊土地開發,TIF 指租稅增額財源。其背景為捷運建設投資金額龐大,又地方與中央財政有限,基於捷運建設常可帶動車站</p>

發言人/陳情人	書面或郵寄意見	機關處理情形
	<p>據，兩案的管線遷移時間與經費，何者是優選?較能縮短捷運興建時程?</p> <p>8. 用捷運去救老舊市區，是TAD，不是TOD，TOD要先找一個人本交通整頓過的社區，不是捷運來了之後才作人本交通，而且這個社區要多元機能(混合使用、容積密度、都市設計距離)，符合這個條件的是民權路案，不是中正路案;報告宣稱TOD，是否符合TOD3.0的國際準規範，建請都發局鑒察。又報告宣稱TIF未知兩案的財源籌措方式是否相同?民權路案無需太多市政經費，期能增加的財政稅收明顯，中正路案需要辦理許多且大規模的行銷活動，這些經費差距，會降低實質自償率，建請財主兩局慎思。</p> <p>9. 以上種種，顧問公司宣稱可以其他運具補償，補償措施的成本是否列入總工程經費?I bike等轉乘設施的經濟效益是在西區要編列更多預算?還是在中正路編列更多預算?</p> <p>10. 報告中預估電聯車數量是否經捷運公司認可足夠?抑或逐批購買?電聯車形式攸關轉彎線型，有必要繼續兩節?還是四節過彎，能夠徵收較少的民宅用地。</p> <p>11. 請教藍線捷運警察的整備位置、備援行控中心跟捷運主變電站的廠站位置。</p> <p>12. 中正路案與民權路案的商場何在?聯開大樓的位置?多少面積?以何方式打造臺中地下街?</p> <p>13. 請教兩案的轉乘停車場計畫?消防計畫、緊急醫療網、防疫指揮中心、洪汛淹水風險評估?</p> <p>14. 建議未來三個月就三個爭議變更案逐月再辦公聽會，至少就爭議部分提供規劃報告書及其詳實佐證，並經15天以上之公開閱覽與自由下載，供各方利害關係人能查證數據未遭扭曲，以合政</p>	<p>周邊發展，提高土地及房產價值，若周邊因此而有土地分區變更、增額容積等土地開發，或房屋稅、地價稅、土地增值稅、契稅等稅收成長，應為捷運建設的貢獻，故由其成長的開發效益或增額稅收提撥特定比例挹注至捷運建設，提高捷運自償性財源以降低財務風險及地方、中央財務負擔。</p> <p>TOD、TIF 效益評估於各捷運計畫均會辦理，已是捷運財務計畫之重要收入來源。藍線由民權路方案調整至臺灣大道方案為線形、用地、工程、營運之綜合評估，並未偏重特定行政區，亦未將民權路文化資產列為負面因素。目前本府都發局已在辦理捷運車站周邊大眾運輸導向都市規劃之研析，以訂定相關指導原則、執行策略、空間發展構想及土地使用管制改善方向。捷運建設與都市發展的整合難以短期完成，市府會持續評估相關政策並逐步推動落實TOD政策。</p> <p>9. 捷運計畫不論行經哪條路線，通車前及營運期間均會持續辦理相關之公共運輸系統整合，包括公共自行車站位設置、接駁公車路線調整等，相關預算均為獨立編列，與捷運工程經費無關。</p> <p>10. 電聯車數量由目標年140年尖峰小時最大站間運量、路線長度、列車容量、尖峰班距、平均營運速率等相關參數推估，且設定10%列車備用率。列車規格可配合捷運需求量身訂做，包括轉彎半徑，目前規劃藍線列車長度上限60m，一般常見採3~4節編組，實際列車長度及編組於後續評選車輛廠商方會確認。</p> <p>11. 捷運警察隊一般設於機廠行政大樓或車站開發大樓，藍線捷運警察需求及機關位置於綜合規劃</p>

發言人/陳情人	書面或郵寄意見	機關處理情形
	<p>府資訊公開法的精神，重拾民眾信賴感。</p> <p>15. 捷運藍線宣稱全長 25.2 公里，全程 45 分鐘，此事是否經捷運公司同意?顧問公司開下此一支票，要嘛限制系統投標資格?要嘛十一年後捷運公司被罵?以後簡報請註記設計公司的理想是全程 45 分鐘，不是捷運公司認為可以 45 分鐘。</p> <p>16. 沙鹿、西屯、中西區三場公聽會，共累積調整六站以上，規模達原案三分之一，設計公司堅持說是「微調」，恐怕交通部不會同意這個說法，退回報告，反而拖累藍線進程?是不是有可能更換設計公司，莫使圖上潦草一線，割裂中西區民眾情誼。</p> <p>17. 捷運車站蓋了還要做行銷，中正路案腹地狹小，題材有限;民權路案將文化資產連成一直線的婚照景點，三民路橫向連結喜餅、嫁妝、婚紗等商家，實為互補之經典，不但能恢復婚紗街的昔日榮光，還能宣揚衛生局與民政局的人口政策與家庭生育補助以及嬰幼疫苗補助，更能以「國際婚紗節」為主題，舉辦年度盛事，封街踩舞，花車遊行，創造節慶，行銷臺中，難道觀旅局要錯失一個創造奇蹟的機會?反過來要中正路案，還要開車去民權路取景，攝影團隊與新人的停車問題又變成新問題。建議現在就以交通局為核心據點，開始舉辦年度封街遊行的「國際婚紗節」，既能縫合中西區民眾情誼，讓地主理解產業打造不易，也為將來的藍線培養將來的習慣旅客。</p> <p>18. 顧問公司引用數據失當，至為明顯，高估中區人口(學籍寄戶者比例高)，低估民權路用戶(中教大異鄉學子幾千);民權路的醫院、學校、銀行、郵局，此間每</p>	<p>核定後協商。藍線行控中心設於龍井機廠，備援行控中心規劃設於樂業路、復興東路口處綠地。藍線主變電站 2 處，規劃設於龍井機廠及樂業路、復興東路口處綠地。</p> <p>12. 臺灣大道方案目前規劃於興中停車場處設置出入口並以開發方式辦理，實際開發面積須待後續都市計畫變更審議確認。目前於臺灣大道方案 B12-B13-B14 段並無地下街之規劃。</p> <p>13. 捷運車站因用地取得範圍有限，以公車接駁及接送轉乘為主，停車轉乘則以自行車、機車為主，而藍線 B13 站緊鄰興中停車場，未來可提供額外停車供給。捷運綜合規劃無需辦理消防計畫、緊急醫療網、防疫指揮中心之評估，一般在捷運都市計畫變更階段辦理防災避難分析規劃，藍線都計變更時會配合辦理。捷運設計階段會蒐集沿線之歷史洪水位資料進行洪水位分析及淹水模擬分析，進行妥善之防洪設計，以臺中綠線為例，防洪標準採 200 年洪水位加 0.8m(部分鄰早溪河道加 1.5m)。</p> <p>14. 目前已整理本次公聽會民眾主要關切意見，提送「捷運藍線綜合評估規劃專案報告」至市議會，民權路方案議題亦有列入。後續將持續溝通說明。</p> <p>15. 公聽會簡報該張說明為以臺中車站為臺中都會核心的一小時軌道生活圈之規劃願景，並非藍線未來實際營運時間。藍線規劃階段之營運相關參數係參考其他捷運計畫及營運中捷運路線設定，平均營運速率約在 30~35 公里/小時，則以臺中車站 B14 站至臺中港 B11 站長度約 24km，行駛時間 45 分鐘約為平均營運速率 32 公里/小時，與一般中運量捷運營運速率設定相當，故以此做為</p>

發言人/陳情人	書面或郵寄意見	機關處理情形
	<p>日上班者萬，是捷運票箱的固定票源，中山醫院不是，興中停車場不是，第二市場更不是，兩案不經臺中當地人士剖析，怎知臺北的紙上作業就只是紙上作業。</p> <p>19. 建請參考高雄都會區大眾捷運系統黃線 109 年 2 月提出鳳山前鎮地區路廊方案調查報告經驗，另做民意調查，以昭公信(請在中教大開學後來做此調查)</p>	<p>軌道生活圈之願景設定。捷運藍線實際營運時間需視後續評選之機電及車輛廠商，依車輛性能評估營運計畫後方會確認。</p> <p>16. 依交通部「大眾捷運系統建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」，可行性研究路線方案的檢討及調整為綜合規劃應辦工作之一，局部路段車站調整不會影響可行性研究核定，不需重新提送，其他捷運計畫亦多有綜合規劃階段調整可行性研究路線場站之案例，故市府仍將以藍線綜合規劃報告提送交通部及行政院審查。</p> <p>捷運路線方案規劃，與人為邊界之行政區劃分無關，並無割裂中西區民眾情誼之情事。</p> <p>17. 感謝提供民權路發展之寶貴意見。民權路距離臺灣大道約 300m，步行可達，民權路文化資產或其他相關發展規劃仍在藍線 B12、B13 站周邊服務範圍內。</p> <p>18. 關於民權路方案及臺灣大道方案服務人口現況及未來預測，整理如下表。以車站周邊 500m 而言，民權路方案 B12、B13 站覆蓋較多的學校、醫院、機關及文化資產，現況居住人口略低於臺灣大道方案；另預測 140 年活動人口數(居住+及業+大專高中及學人口)，民權路方案及臺灣大道方案車站 500m 服務範圍均可覆蓋臺中教育大學及臺中科大民生校區，兩者大專及學人口差異不大；居住與及業人口上，因民權路方案 B12、B13 站覆蓋較多的學校、醫院、機關及文化資產，土地使用密度及強度低於臺灣大道方案周邊住商混用情形，預估民權路方案周邊 500m 居住與及業人口低於臺灣大道方案。而民權路住戶、醫院、學校、銀行、郵局等多在臺灣大道車站周邊 500~800m 主要服務範圍，仍</p>

發言人/陳情人	書面或郵寄意見	機關處理情形			
		為捷運運量來源。			
	車站	可行性研究 民權路方案	綜合規劃 臺灣大道方案		
現況 109年	B12 周邊500m 居住人口	1.1 萬人	1.2 萬人		
	B13 周邊500m 居住人口	1.1 萬人	1.4 萬人		
目標年 140年	B12 周邊500m 活動人口	1.76 萬人	1.95 萬人		
	B13 周邊500m 活動人口	1.88 萬人	1.99 萬人		
兩方案 共同服務地區		臺中教育大學/臺中醫院/第 二市場/自由中正商圈/臺中 州廳等			
19. 綜合規劃階段已辦理三場次公聽會，並於會後十日持續蒐集民眾意見，回覆辦理情形公告上網，後續將持續溝通說明。					

貳、散會：下午 9 時。