

臺中機場捷運(橘線)可行性研究案說明會 (第一場次)

- 一、 時間：109 年 6 月 9 日(星期二)下午 2 時
- 二、 地點：大雅區公所 4 樓禮堂(大雅區雅環路二段 301 號)
- 三、 主持人：葉局長昭甫 紀錄：周容震
- 四、 出席單位及人員：詳會議簽到單
- 五、 簡報：(略)
- 六、 與會人員意見(依發言順序)：

(一) 徐瑄灃議員

起點往後即神岡，目前有擴大產業園區、豐洲工業園區，以及未來的神岡高工，有很多學子及上班族，大家都需要捷運，是否慎重考慮納入可行性評估，或者於神岡區辦一場說明會，聽聽在地鄉親的意見。因為捷運橘線跨 10 個行政區，而神岡區無火車只能坐公車或自行開車，所以希望爭取捷運延伸神岡。

(二) 楊典忠議員

1. 希望所有捷運行經的行政區都要舉辦說明會，尤其是起點臺中國際機場所在的沙鹿區。
2. 規劃時間到 2040 年似乎有點太長，加上施工時間 13 年，完成捷運橘線要到 2053 年，是否思考縮短時間。

(三) 豐原區三村里王○○君

1. 橘線未來有沒有可能銜接到沙鹿、清水?
2. 目前送審的藍線是否已改走中正路，而非之前的民權路?
3. 科湳橋已完工並預留介面給橘線，但橘線水湳轉運中心規劃為地下站，是不會走科湳橋了嗎?

(四) 大雅區大雅里廖○○君

1. 此案於胡市長任內就已提出，大雅區捷運規劃做在中清路分隔島上，就不用徵收土地，於大雅公園做一個轉運站。本次計畫延伸大里、霧峰更周到。
2. 全線 28 公里多，建議分段施工，儘快完成。

(五) 大雅區大雅里廖○○君(含書面意見)

1. 感謝市政府規劃橘線帶進大雅，造福大雅、神岡居民。之前繞到大雅周邊，對大雅、神岡居民是很不公平的。
2. 捷運規劃到完成至少 20 年，建議此捷運線從大雅市區後就進地下，以符 20 年後的大雅發展，能使捷運的功能最大化，及大雅、神岡居民最大的造福。另外，大雅空間不大，地下化後與往神岡的捷運黃線於民生路交會更有利於轉乘。

(六) 沙鹿區西勢里蔡坤地里長

1. 藍線於臺灣大道，橘線於中清路，建議評估兩線相連形成環線。
2. 時間拖太久。國際航廈於 2035 年就完成，且中清路塞車嚴重，紅綠燈也特別多，時程應越短越好。

(七) 大雅區西寶里劉孝民里長(含書面意見)

1. 本案吳顯森議員極力爭取，歷經胡市長、林市長。
2. 本案停留在紙上談兵，綠線捷運已完工，同時間藍線、橘線應該要動工了，不然要 35 年的工程期的話，我們都坐不到了，我相信在坐的鄉親都希望不要再紙上談兵了。建議路線確定開工動土日期儘快公布動工。
3. 中央前瞻預算將近一兆元，本計畫工程費不過 1,200 億元。清泉崗國際機場是國家及臺中市政府的門面，很多國外朋友表示沒看過與國際接軌的機場沒有捷運交通規劃的，所以建議趕緊向中央爭取，經費到位後趕快動工，加快腳步。目前搭乘國際航班仍要去桃園，要 4、5 小時以上，如果橘線完工後，至清泉崗機場搭乘飛機可節省很多時間，是臺中市市民的福利，應趕快定案動工，絕對是利多。
4. 另外，大雅中清路上下班一定塞車，到底是要做地下化還是做高架化，雖地下化貴 3 倍價格，但路權跟產權都屬臺中市政府。
5. 大雅區建議採高架化規劃設計。
6. 大雅區至少設立兩個捷運站。建議設立(中清路 VS 民生路口)(中清路 VS 科雅路口)。

(八) 劉○○君

橘線怎沒有規劃到清水的部分，清水有很多人文、景點，都是民眾想

去的地方，包括港藝中心、高美濕地。如果說明會至海線舉辦，鄉親肯定感受被邊緣化。希望延伸清水，銜接藍線，讓交通更方便。

(九) 大雅區上雅里張睿倉里長

大雅中清路這段建議要地下化，目前中清路路寬夠不夠也不知道。另外，民生路經中清路有一條 60 米道路能夠接到中科園區，目前中清路交通已經壅塞，捷運高架化施工時一定是交通黑暗期，南北向聯絡交通也是問題，建議與市區段一樣規劃為地下化，減少交通黑暗期。

(十) 大雅區員林里張本佞里長

1. 應該早就要施做了，橋線總長 29.2 公里，時效要縮短的話，建議像北部一樣，全線一起規劃，機場到火車站部分先行施工，然後通車後再做第二階段，縮短 13 年的工程期。
2. 重大建設案發包，建議一定要附勞工清冊，避免缺工延誤工程進度。

(十一) 陳柏惟立委服務處陳尚陽主任：

1. 地方建設大家非常期待，屆時如有需要向中央爭取經費，一定義不容辭。
2. 路網未全部完成之前，光靠票價維持營運可能比較困難，建議各個站應規劃商場或者是停車場出租，順便解決交通問題。
3. 工期部分，建議成立跨局處小組，縮短公文往返時間，加速工期。

(十二) 不具名民眾

可否針對大雅區路段會經過哪些點、哪些站再詳細說明。

(十三) 楊瓊瓔立委服務處林宛儀秘書

市府聽取、接納鄉親建言，包括大雅區地下化及工程期縮短等議題。楊瓊瓔委員後續也會跟大家一起努力，爭取計畫核定。

(十四) 大雅區員林里蕭○○君

機場捷運之機廠規劃位於大雅及霧峰，請問機廠的功用？大雅機廠的位置？有無環境的影響，或者出現其他安全顧慮？

(十五) 姜○○君

捷運機廠位於高鐵邊，那邊有住家及工廠，請問機廠用地大概會多大，像北屯機廠 120 多公頃，機廠部分約 2、30 公頃，那橋線機廠會有多大的面積。

七、書面意見：

(一) 施志昌議員服務處趙孟捷君

1. 6/8 自由時報有報導，捷運橘線北起清水，但並未見規劃中有提到，市府是否有規劃?若無是否可納入?
2. 施志昌議員建議市府能將清水納入橘線規劃，並配套甲安埔之公車接駁路線。
3. 減少海線居民進入市區之時間，增進交通便捷，亦可提升捷運運量，與連結海線觀光。

(二) 張○○君

1. 大雅市區中清路因交通量大，建議橘線地下化的部分可以延伸到清泉崗營區的部分再轉為高架。(路經學校、醫院，強烈建議地下化)
2. 中清路施工黑暗的配套? 是否先將大雅區內 40 米計畫道路完成?

(三) 陳○○君

1. 機捷規劃目的其中一項:「給學子一條平安的回家路」，沿路經過許多學校，幫助許多學生。但機捷擬定規劃的 008 站附近的逢甲大學似乎未有相關交通連結措施。從機場、沙鹿大雅等學生、民眾、遊客若要前往逢甲大學、商圈還必須轉站轉線綠線，再轉乘公車才能至目的地。這樣不僅造成時間浪費，也減少人民選擇捷運的意願。若能在 008 站規劃好相關配套措施，如公車接駁，才能有效達成「交通任意門」之目標。
2. 若大雅機廠規劃於都發局擬定的「機場特定區計畫」，採 TOD 模式，結合商場、國際機場、公共設施，是否可納入評估?

(四) 楊○○君

可否延伸至中清五、六、七、八路至臺中港。採高架，帶動清水路線海線繁榮。

(五) 鄭○○君

1. 3 條捷運站。尚欠紅線捷運大雅經過西屯-南屯-烏日高鐵車站要坐捷運到臺中國際機場清泉崗最好。不然到臺中國際機場到高鐵烏日車站，沒有捷運可搭。不方便。
2. 市區最好像日本一樣地下化才不會影響陸上交通、住宅。

八、散會：下午 3 時 30 分

臺中機場捷運(橘線)可行性研究案說明會 (第二場次)

- 一、 時間：109年6月10日(星期二)下午2時
- 二、 地點：大里區公所第三辦公廳(圖書館)3樓會議室(大里區大新街36-1號)
- 三、 主持人：葉局長昭甫 紀錄：周容震
- 四、 出席單位及人員：詳會議簽到單
- 五、 簡報：(略)
- 六、 與會人員意見(依發言順序)：

(一) 張滄沂議員

1. 捷運橘線與其他路線共構規劃?大里區車站確定位置在哪裡?車站要多少坪才夠?
2. 大里運動公園周邊車站多目標開發使用的可能性?

(二) 李○○君(含書面意見)

1. 橘線和藍線在臺中車站廣場地下層十字交會，是否採用和高雄紅橘線交會的美麗島站一樣共構興建。在藍線車站興建明挖覆蓋時，同時把橘線的月台道和月台空間擴建好。
2. 橘線和屯區捷運的交會站(德芳南國光路口)，同時是高架捷運的型式，是否考慮直接垂直交會處興建大型車站、2F 大廳、3F 橘線、4F 屯區紫線來佈建，以減少轉乘，讓旅客進出更方便。
3. 目前採中運量，但綠線月台長度有限，兩節車廂擴充也有限，建議藍線、橘線月台長度可否考慮擴增長一點，電車前後可加掛車廂，達到中運量的最頂級。

(三) 南區長榮里林政蒼里長(含書面意見)

1. 非常反對輕軌捷運，缺點很多，不是在地人所期盼的，捷運就是要快。
2. 改道國光路與復興路口(O17站)。
3. 本案將近10年前從多目標開始關心，包含復興國光路口當初為O10，此版已改為O17，鄰近的停車場為交通局的，無需徵收最

適合共構。另外，民有菜市場多年來無法享受公有的權利，共構後可協助重啟大樓，也是最好的共構地點，並與周邊景點連結(法院、市場、宮廟、綠空鐵道、文學館)。

4. 無法地下化就以高架建設軌道。現在經費考量，改為高架，對於商家影響應減到最低，綠線文心路很寬比較好做，但國光路在市區這段，路寬才 8 線道而已，建國北路彎國光路是近 90 度的轉彎，是否藉用自由路來舒緩這個轉彎角度，以利交通安全。
5. 上一場次有訊息表示橘線預計 2053 年之後才完成，這是錯誤的訊息，應澄清並加緊腳步來完成。

(四) 南區南門里邱鴻章里長

1. 這次路線已確定由國光路延伸下來，但是在大明路(大買家)為民生經濟動線卻沒有設站，中興大學後應於大買家設站，站距應該也合理。
2. 輕軌優缺點不再多談，國光路延伸下來如果一律都設置高架到達霧峰，最具備經濟效益，不要再佔據地面上的路寬，影響車輛行駛。
3. 捷運沿線行經的地區，密切影響到周遭環境作息，為減少民怨，交通局應分區里辦理里民說明會。

(五) 許○○君(含書面意見)

1. 橘線能成案最好，每個站應共同開發，不要像綠線出口都只有單向的。
2. 可提供規劃計畫報告書。

(六) 王○○君

1. 屯區路段建議評估經費後，採取地下化方式，原因是(1)按照內政部劃分的人口密度，大里人口是最高的密度，每平方公里住超過 5,000 人以上，大里人口超過 20 萬，為臺中市行政區第三多。(2)國光路為大里最重要幹道，平常上下班就已經滿塞的，草湖塗城的中興路一段雙向才各兩線道，若再蓋高架的話交通就毀了。先前下水道施工、公車又多就導致交通打結。霧峰中正路雙向各一線道應該完全無法高架化施工的。(3)除臺灣大道雙節公車外，最賺錢的就是 100 路公車，就是現在 201 路公車。所以這條路線如果地下化還是具有經濟效益的。(4)地下化車站可蓋在馬路下方，就不會有

用地取得的問題。(5)臺北施工中樹林萬大線經過中永和地區，跟大里區類似皆為人口密度高的地區，同屬中運量捷運，技術部分可以參考該路線。

2. 可行性計畫須經交通部、國發會再由行政院核定，但捷運藍線2011年就完成可行性研究，提報給交通部共7次，直到2018年才核定，共7年。那如果捷運橘線同捷運藍線期程，2020年提報、2027年核定、2031綜合規劃核定，再加上施工就已經到2044年。所以希望加快中央的推動速度。
3. 臺中債務已突破1,100億元，可否申請納入前瞻計畫，多少為臺中市省一點錢。

(七) 大里區西榮里梁○○君(含書面意見)

為提時效，建議分段做，(1)臺中車站到霧峰先做，只有40%的路長，後續再延伸至機場。(2)霧峰省議會如規劃做一個列車保養站，可併藍、綠線先做保養。如果此為事實的話，剛好可促成大里、霧峰段早點開通的理由。(3)其他在D+13年再說。

(八) 林德宇議員

1. 先前在市議會或相關的會議上，已要求交通局針對沿國光路、台3線經大里霧峰的捷運儘速啟動行政流程。雖然目前是捷運推動的最初期，在綜合規劃核定後的設計施工還要13年。雖然聽起來很久，但如果沒有踏出這一步，就永遠走不到這13年，唯有第一步的開始，才有後續。舉辦說明會將問題收斂集中，在後續交通部審查才能明確達標。
2. 技術面環節日新月異，高架站相互轉乘在臺北捷運已有多個案例，應不是問題。但大里大明路是橫向很重要的交通幹道，還是要全力爭取於大明路附近設站，建議應再評估。

(九) 霧峰區本堂里陳○○君

024、025區間其實有點近，025靠近德泰街夜市，如果將025往下拉至霧峰區農會共構的話，不知道是否可行。

(十) 大里區永隆里賴○○君

1. 13年是完工、通車還是細部設計完成，13年期程的內容為何？設計、建設、機電、土地各是多少？時程是否有辦法提前？

2. 橘線為第三條通車，橘線車廂規格，軌道、運量規格跟藍線、綠線有何不同。

(十一) 霧峰區坑口里李○○君

1. 026 省議會附近沒什麼東西，適合作廠房沒有錯，但是否考慮延伸到亞大、亞大醫院附近或者 921 教育園區，可以更便民。
2. 中正路只有兩線道，又行經市場，擠到不行，高架化蓋下去是否影響民宅，是否移到台 3 線林森路，反而能刺激外圍商圈蓬勃發展。

(十二) 林碧秀議員服務處周海威主任

綠線文心路雖然很寬，但高架橋壓迫感還是很大，且施工階段造成的民怨會很痛苦，大里、霧峰路段的國光路、中興路及中正路都不是很寬，建議應想辦法盡量採地下化。

七、書面意見：

(一) 楊典忠議員服務處陳炅宏君

1. 捷運橘線與其他軌道運輸共站、共構與否，應說明清楚。
2. 國際機場站路線牽涉臺中國際機場門戶計畫案，與臺中國際機場 2040 計畫，是否影響開發期程?所以最快完工日不就要到 2053 年?
3. 希望不要再只有單一出口，至少要雙出口處。

(二) 陳○○君

1. 大雅區與霧峰區的機廠位置並未說明地點。讓未來被徵收地主無法得知，非常有問題。
2. 目前反捷運在中南部興建的主要是國內交通學者及交通部官員，不知有何化解方式?上次數百名學者聯名評譏林部長的興建捷運方向，不可不注意。

(三) 陳○○君

1. 本人霧峰土生土長，捷運若在中正路上，會造成居民交通不方便，若地下化成本又高，實在不適合在此處建設，應開發在林森路，此處馬路較寬。
2. 霧峰自 921 地震後，人口外流，若捷運可成、交通便利，可帶動人潮，有利霧峰經濟發展。
3. 林森路旁有許多土地可開發，可活化當地經濟，去機場也方便多了。

4. 建議站別，霧峰農工->神農大帝廟->省議會。這樣距離比較平均，林森路也可增設停車場。

(四) 徐○○君

1. 臺中捷運橘線應該從臺中機場到梧棲商業區再銜接臺中港區捷運藍線。
2. 依據行政程序法 102、168 條及梧棲串起來群組 142 人按讚，代表關心本次臺中捷運橘線延伸到梧棲商業區之鄉親，希望促成空港與海港串起來之海線繁榮行政興革陳情事。
3. 梧棲商業區跨梧棲區與清水區，近年來多家建設公司在此造鎮推案已見榮景，捷運藍線未經過該地，若爭取捷運橘線經過該地，將符合都市計畫精神而將雙港實質結合。

八、散會：下午 3 時 30 分

臺中機場捷運(橘線)可行性研究案說明會 (第三場次)

- 一、 時間：109 年 6 月 11 日(星期四)下午 2 時
- 二、 地點：北區區公所 6 樓禮堂(北區永興街 301 號)
- 三、 主持人：葉局長昭甫 紀錄：周容震
- 四、 出席單位及人員：詳會議簽到單
- 五、 簡報：(略)
- 六、 與會人員意見(依發言順序)：

(一) 李○○君

非常認同主線由崇德路再改回中清路，但如果目前的市府無法順利連任的話，路線是否會再變更，如果大家都很認同目前的橘線方案的話，是否趕快定案。

(二) 陳○○君

1. 目前臺中市公車的前三後五，是不是應適度放寬，以避免造成司機連休息、上廁所時間都沒有。
2. 目前預計發包朝馬到豐原車站的新路線，但 63 路之前要求路線增班遭交通局駁回，市府應向市民跟業者解釋清楚。
3. 捷運橘線經臺中車站走中清路到機場，是否可透過捷運藍線走河南路銜接到中清路，或者透過綠線銜接。因為都市整合會造成某些客運路線停駛，像是未來的路線，臺中車站到社口，之前有 200 路後來變成 77 路，然後停駛，最近不知道為什麼要重來，走不同路線給新的客運業者接駛。
4. 臺中客運之前經營過 115 路及機場快線，載客數沒有 9 路或 6 路來得高，橘線是不是可以參考客運載人數來做評估，不應單純走中清路或哪一個方向，不能以人為本或太注重民意，應適度設計路線。
5. 捷運端點可否設在山手線，如果橘線沒有延伸到清水的話，與大眾運輸共構部分與其他捷運系統不一樣，會造成民眾轉乘困難，延伸清水順便還可讓嘉陽高中的學生更方便回到清水。
6. 小黃公車要想住在山上的老人家真的會利用嗎?有些老人家連手機

都沒有，臨時想出個門又不想預約，是否應該要取消預約制，隨叫隨來，比較便民。小黃公車外人又看不出來是公車，是運輸服務沒有錯，但容易讓人誤解。

7. 臺中轉運中心被人詬病嚴重，包括動線不良，BRT、市公車擠在一塊，沒跟國道客運共構很可惜。可參考國外例子，如何在轉運中心間做接駁，是把地區的民眾拉來轉運中心搭車到其他地方，類似臺南每個區域設一個轉運中心，在半小時內在大甲快速到谷關，可思考每個行政區可以畫幾個轉運站，如日本有 APP 可以預約、叫車等服務，可降低轉運時間。
8. BRT 藍線可參考對岸或日本例子，如 BRT 蓋在高架公路上的導軌巴士(BRT 快速服務)，不一定要走在平面上。

(三) 呂○○君(含書面意見)

最近市政府在進行橘線評估，赫然發現藍線的市中心段被悄悄地改走中正路，此事未經市民討論，爰將目前蒐集所得意見提供交通局參酌。目前個人所得之多數意見皆希望藍線市區段走民權路，以下意見供交通局卓參，萬分感謝。

【原案】市中心段走民權路之分析：

1. 藍線與橘線在臺中車站(B14 站與 O16 站)可以共構。
2. 民權路路幅較寬，施工相對容易。
3. 沿線有臺中地院(也是中部最多律師樓或公證人處)、中山地政事務所、西區戶政事務所、西區區公所、臺中市政府交通局、地政局、環保局、都發局等政府單位。
4. 相鄰臺中教大、臺中女中、居仁國中、忠孝國小、大同國小等學區，增加搭乘基數。
5. 附近觀光景點/設施有臺中州廳、市役所、臺中醫院、國美館、公共圖書館、第二市場、第五市場、春水堂創始店、動漫彩繪巷、演武場、全球影城，顯為較佳使用路線。
6. 沿線相鄰地區實際居住人口數較多。
7. 與原先大車站計畫較便於串聯。

【新案】改中正路(臺灣大道)之分析：

1. 藍線與橘線在臺中車站無法共構(B14 站與 O16 站)。

2. 前述兩站體甚至會相距 150 公尺造成轉乘之不便及衍生旅客勞力時間浪費。
3. 中正路路幅較窄，施工不易。
4. 如果施工期間過長(動輒數年)，本來已經半殘的中區，大概從加護病房直接送太平間，中區商業機能全毀，甚至是陷入市中心貧民區，黑暗期無法回復(舉例而言如臺北市建成圓環改建)的窘境。
5. 中區人口外流，很多僅是掛戶籍而已，相鄰地區實際居住人口數較少。
6. 中區有 BRT 公車站了，市政府應該要想擴充大眾交通路網，而非整併、減少的方向。
7. 沿線歷史建物及老舊建物較多，容易造成施工風險
8. 改路線可能會造成之前已報交通部核定又要重來的命運，造成工程的遲延。
9. 使已按原規劃安排生活機能之沿線的居民感到無所適從。
10. 不走民權路，在車輛近臺中車站時會有急彎的問題，是否安全仍非無疑。
11. 民眾會有炒地之耳語，造成施政之雜音。

(四) 鄭○○君

規劃交通建設沒有整體性，像新北市很早就規劃三環三線，臺中市目前有大坑跟市區的主要計畫，結果我們都是一條線一條線，線的評估也會有問題。應該假設臺中未來可能有約 300 萬人口，哪些地區將必須用到捷運，譬如市區的忠明南路、文心路這些外環線、臺灣大道、中清路這些放射性的，這些路線是否優先做，而不是畫一個很大的餅做到機場去，因為目前機場的運量還不足以用捷運來支撐，可分段從水湳經貿到臺中火車站優先做，光這段地下可能就要十年，現在延伸到機場、霧峰去，這些對自償性有沒有幫助，應該要考量臺中市的財政。以及藍線、綠線有沒有像新北市三環三線的交叉點，如果沒有交叉的轉運站，將來市區人口很多的話，將來怎麼運輸，而且又採中運量，沒有評估到經過這些市區幾乎都是就業人口、利用率非常高的地方。所以應該要整體考量，目前臺中市捷運最重要的地方在市區，而不是延伸到梧棲、霧峰，做這些沒有意義的事情，市區裡面的

捷運就是要快，7、8年內先把市區的內環先做好，往機場、霧峰可以用快捷公車，未來有需要再來規劃延伸。另外，中清路、臺灣大道是臺中最繁忙的路段，做下去的交通黑暗期不被罵死才怪。

(五) 大雅二和里陳○○君

1. 橘線規劃時程為13年，想了解13年的時程規劃怎麼來的，有沒有基本的時程架構可以分享？
2. 大雅中清路上下班交通相當繁忙，這一段橘線打算要做高架化還是地下化？
3. 到時候土地徵收的評斷標準，是不是會辦公聽會、說明會等等？

(六) 陳○○君

1. 北捷其實於綜合規劃時就有4個平行轉乘站，那臺中當初藍線、橘線在考量是否會有平行轉乘站，但現在線路的問題結果變成沒有辦法。平行轉乘其實短至30秒、長至2、3分鐘，但若是站外轉乘的話，走路可能要5、7分鐘，這樣上下班時間就會拉長更多，是不是需要共站。所以未來說明會、公聽會不應僅就單條線，而是綜整臺中捷運來說明，先不討論藍線是否改回民權路，但其實藍線走民權路行經多個學區，未來學生都會使用到；橘線走的國光路路幅很小，既有90度轉彎，何不使用臺中路或即將打通的大智路，臺中路除了文創園區還有家商、附農、臺中國小也有更多住宅區，對於出口的設置也更便利。
2. 南邊出土段位於中興大學到大里仁愛醫院之間，但此路段包含忠明南路跟大明路，都是車禍發生率高的地方，未來勢必更影響到交通，那何不把出土段再往南延，甚至可利用大里運動公園土地挪為道路使用，這樣出土段對於既有交通的影響也會降低。
3. 北邊出土段在水湳轉運中心，但當初斜張橋已經預留高架捷運的空間，水湳轉運中心是高架站，但現在水湳轉運中心預計為地下站，也就是說需要急速地從地下升到高架，然後接斜張橋。現在除74號道路高架到地下占用平面的部分，未來又有捷運高架到地下占用平面的部分，但74號道交通本來就很繁亂，連接國道一號後不知道會不會有改善。未來可不可以74號道路就走高架、捷運就走地下、平面就留給市區的車輛？

4. 如果機場設站的位置可以改變的話，可以不用支線方式連結，像北捷只有一站的支線，這樣就很容易變成盲腸段，不管他是不是機場，都可能讓交通效益降低。

(七) 賴佳微議員(含書面意見)

1. 簡報應明確標示屯區段各站為高架站或者是地下站，讓民眾更清楚。
2. 北區的部分，(1)原先市府給議員的資料 012 標是為賴厝站，原以為開口會設在元保宮，簡報卻顯示在新亞東醫院，落差在哪裡?(2)中國醫藥學院跟新民高中兩站是否太近，但可以理解中國醫藥學院可服務學生及看診的大量人潮，但新民高中站具體要設在哪裡?是三民、崇德、五權、錦南的五岔路口嗎?還是健行路上接近雙十路?(3)中科大那站無意見，剛好匯聚中一中、中二中、中科大及一中商圈。
3. 未來中運量負荷得了嗎?尤其又延伸到機場。支持橘線延伸機場，因臺中機場具有發展潛能，目前與許多鄰近國家都有包機，甚至可以不用到桃園國際機場，能夠直接中進中出非常方便，但是目前需要耗費很長的車程，如果有捷運連結機場，就可以更方便臺中人出國。
4. 捷運橘線目前的規劃從臺中科大站離站後，離雙十路自由路口有將近一兩公里的距離，離橘線臺中車站也還有長長一段。那個位置剛好是最靠近臺中公園內的湖心亭，是見證臺中舊城區發展的重要古蹟，也是臺中市百年地標，更能賦予捷運橘線一個承擔復興老舊城區的歷史意義。鄰近中區的繼光商圈，在光復初期是臺中當時最繁華的街區之一，乘載著舊城區商業發展的歷史，現也面臨商圈沒落的問題。鄰近東區的干城，是許多交通運輸的總站，但車站多、市場多，使得當地交通規劃雜亂，過去市府的重劃地也一直沒下文。若有捷運站為起頭，帶來的人潮、錢潮、在未來肯定能為干城富台一帶招來新氣象。因此希望交通局能將雙十與自由路口考量增設臺中公園站(湖心亭)。

(八) 大眾運輸促進協會李文傑先生(含書面意見)

1. 橘線自 2011 年就舉辦過說明會，經過三任市長後，要我們再等 13

年，這個時程應加快一點。

2. 目前路線與 2011 年橘線報告差不多，公里數也落差不大，當時為 21 站，全線建造成本為 1,046 億元。經過 8 年成本上升，目前地下段變長了，21 站變 26 站，成本只增加 46 億左右？是否低估造價。可以再研究一下，不然容易被退回。
3. 未來會不會繼續用綠線機電基礎去興建？目前機電基礎是兩節車廂，剛有提及目前運量為中運量的下限，如果以中運量去規劃的話，一定容易被退回，會不會思考採其他系統，例如輕軌？
4. 霧峰段高架行駛中正路上，路寬並沒有很寬，以該地區開發情況，如何以高架方式推動？高架沿中正路破壞性很大，可否改回 2011 年當時規劃的外環道。
5. 機場段中清路六張犁到機場站段，會經過飛機降落道那邊有機場限高問題，如果高架行經應該會過不了，建議以平面式地下路線。
6. 橘線到清泉崗之後，有很多往清水、沙鹿、梧棲延伸的意見，過去往往都回覆有坡度的問題，但其實中清路一路往高美濕地路段的坡度，跟以前相比已緩和許多。中清路坡度，明顯可讓橘線從機場段以 Y 型路線延伸清水、沙鹿。

(九) 白○○君

很高興看見恢復 015 一中商圈的設站，但三民路其實是公車、汽車流量都很大的路段，站體開挖通常都是明挖回填的方式，那有無考慮為了降低開挖的路幅或是減低交通黑暗期，採用側式疊式月台設站？

(十) 江○○君(含書面意見)

1. 捷運規劃是否有考量到未來臺中市人口成長、分布狀況，因為從今年開始臺灣人口開始走向負成長。
2. 因為現在受到疫情的關係，國際民航狀況最近滿糟糕的，有沒有評估多久之後可以恢復？所以如果以中運量去送的話，會不會因為民航班次的問題，導致沒有辦法通過？但當然希望臺中機場能夠發展起來，帶動大雅、神岡附近發展。
3. 中運量會不會有高不成低不就的狀況？會不會有輕、中、高各型式不同經費跟比較方式的評估？
4. 有沒有考慮過用吊掛式單軌電車列入評估，如橘線捷運或者未來其

他捷運的設計。臺中做為文化城，需要具有特色、有象徵意義的大眾交通工具，並且吊掛式在施工的費用為工程期間對交通的影響都較小。日本千葉為現行採用吊掛式單軌電車，亞洲地區的代表。可見此方案在地震，颱風頻繁的地區，也可以適用。而德國 Wuppertal 超過百年的系統，也證明這套系統有長年的技術基礎，經得起時間考驗。請務必將此一方案列入評估。

七、書面意見：

(一) 大眾運輸促進協會張詠勝主任

1. 橘線機場端是否延駛清水區至高美濕地或梧棲漁港，因此延伸可讓從機場進來的旅客可以快速轉乘清水車站或到高美濕地。
2. 水湳經貿園區段是否可研議從經貿路改至凱旋路，可服務逢甲、僑光學生。

(二) 大眾運輸促進協會陳科翰君

1. 針對開挖地下段計畫以何種工法進行開挖，施工上面是否有些技術面的困難，如何克服，有些路段是否可做微調。
2. 水湳經貿園區路段是否在目前無法提供舊水湳市區之密集住宅區的服務需求，ex：大連路、下水湳、大德國中、全民醫院、陳平、敦化路……。如以主副線方式營運，一條直行中清路，另一條進經貿園區，水湳轉運中心，班次交替行駛，例如北捷新蘆線，希望可以針對此方案比較與原方案的自償率差異。
3. 臺中車站藍/橘線共構、轉乘問題：是否可在舊臺中車站(古蹟)前廣場設站，即可達成兩線共構的便利性，避免分開獨立設站。
4. 水湳轉運中心~大雅間可能會以地下方式穿越環中路，該處同時有台 74 線地下道，多年前曾有計畫將其地下道填平，使台 74 線維持高架，但後來已不了了之，是否可延續此計畫填平後，橘線地下段可以不需要挖那麼深(穿越地下道下方)，並且簡化環中中清路口及國一匝道車流交叉。

(三) 陳○○君

1. 捷運橘線 2012 年已提出規劃並召開說明會送中央審議，為何這次再開說明會？
2. 本次捷運橘線路線與 2012 年版本之路線有何不同？(路段差異為

何)

3. 當年規劃 29.2 公里、21 站、1,046 億元經費最快 10 年完工，本次增加 5 站、增加 142 億元，工程要 13 年，可行性沒有問題嗎？

(四) 施○君

先前的計畫為中清路-進化北路-崇德路，兩個垂直轉彎處的路口都很大，方便列車轉彎。目前計畫改行育德路，轉彎處小，且育德到三民很彎，皆須通過民宅下方。進化北方案可減少通過民宅下方，並於中國醫、新民中間的崇德路設站，亦可避免育德方案兩站過近的問題。期望貴局能將路線改回進化北路，謝謝！

(五) 張○○君

1. 時程可縮短，建一條捷運不要挖太久。
2. 路線不要因人又更改。
3. 捷運建議須更透明。
4. 一中商圈站設在中友百貨連結會帶動商圈(如臺北捷運與百貨的連結)。
5. 一中商圈站可用地下街方式與中友及中國醫連結地下街。
6. 轉乘共站捷運縮短時間。
7. 支持接機場。
8. 三民站建議設在崇德、三民、錦南的三叉口處可方便很多居民。

(六) 廖○○君

本案題外案：建請市政府將計畫道路中之建築物拆除打通(梅川東路五段與大連路口西北角)，目前影響交通動線巨大，往南右轉車輛交通複雜危險(P.S. 與權益人協調溝通解決)

八、 散會：下午 3 時 30 分

臺中機場捷運(橘線)可行性研究案說明會

(會後書面意見)

一、 時間：109 年 6 月 21 日截止(以郵戳為憑)

二、 書面意見：

(一) 曾○○君

臺中市大眾捷運系統目前即將通車營運，但試營運後只有一條綠線通車，而同樣是直轄市的臺北市、新北市、桃園以及高雄，都陸續加速興建複數數量的捷運系統，營運路線不斷增加。

而去年 108 年考試院舉辦的鐵路特考佐級的運輸營業、場站調車類別的考試題目如下：

(3)鐵路為許多機場的重要聯外運具之一，請問下列何者並無鐵路連結？A 桃園機場 B 臺北松山機場 C 高雄國際機場 D 臺中國際機場，答案是 D

該題目提到臺中國際機場是目前國內所有的國際機場中，沒有任何鐵路運輸能快速通往的國際機場，也點出了臺中市的大眾運輸目前落後其他直轄市非常多，落後進度可以列入考試題目的程度，能不能讓還在評估的臺中機場捷運橘線、臺中捷運藍線盡快在 2 年內動工呢？

(二) 陳○○君

有關「臺中機場捷運橘線計畫」案，目前市府已完成可行性初步規劃，起點自清水區，終點到霧峰區，共有 26 座車站。該案規劃清水區僅設有臺中國際機場一站，似無法完成帶動海線觀光效益，尤其清水具有聞名遐邇的高美濕地、三井 Outlet、鰲峰山運動公園、牛罵頭古蹟等眾多知名觀光景點。自清水車站及其附近之 U-bike(自行車道)民眾可選擇公車、自行車方式進行自助旅遊，除可南北串連西部縣市外，亦可東西向銜接海港-空港-市區，對於山海線路網發展及觀光甚有裨益。此外，外來捷運藍線規劃延伸至沙鹿車站，而清水車站並無任何捷運路網銜接，對於海線各區之平衡發展並無助益，甚為可惜。綜上，建議市府將「清水車站」納入捷運橘線計畫中，以促成海線觀光暨清水區之發展，並便利海線北部居民(大甲、大安、清水區)之往返市區之交通。

(三) 呂○○君

你好，我是臺中市在地的大學生畢業生市民，因說明會場次時間上無法配合，在看過你們網路釋出的簡報後有以下意見看法，還望考量。首先，先謝謝你們將原本的輕軌系統提升為中運量捷運，而且在原市區段改採地下化，真的是正確也符合市民期待。

但就路線規劃上，南端點設立在審議會(民主園區)，是不是可以多拉1.2公里設在霧峰中正路新生路交叉口「光復新村站」，以利外地及本地民眾到臺中遊玩，因為本身就是青年創業基地，其實在年輕人間的聲量頗高，但礙於實在遙遠不易抵達，如果能設立捷運站，定能大力刺激運能，也讓大家更有動機從市區搭捷運到霧峰，帶動霧峰觀光外，也能增加捷運收益(來回整趟橘色線)。

而且旁邊車程不到五分鐘的地方就是亞洲大學，如果校方或是市政府能搭配循環公車從亞洲大學到光復新村站，加上大學生具備搭乘大眾交通運輸的習慣性，更能大力促進機場南段的使用率。

否則坦白說，原本的省議會對於市民或其他外地遊客而言，根本沒有想要前往的吸引力，到時候南段部分的運量，尤其大里以南，真的會很慘。

至於未來延伸規劃的部分，想必市政府也看到綠線彰化段與大坑段，光是推動再興建，就跟主線通車時程至少差距七到十年。所以才會極力希望光復新村站一定要在主線一併納入。

還請市府局處長官能夠通盤考量後納入主線計畫當中。

(四) 何○○君

捷運橘線公告網站的正式發布檔案無法點選下載，並從網路得知，水湳轉運站的橘線站，距離大巨蛋及棒球場有點距離，是否考量增設新站或設專用 shuttle bus，並陳平站離學生多的中國醫及逢甲距離較遠，建議亦為增加站或增加專用巴士。

(五) 吳○君

機場捷運規劃起點為清泉崗機場，終點至霧峰省諮議會，其中行經清泉崗機場(空軍基地)之路段原先規劃全線高架化，但有些地方如依照原規劃案興建，恐造成一些問題，在此提出建議如下：

1. 清泉崗機場至空軍基地大門路段，建議改為原先機場圍牆退縮(可

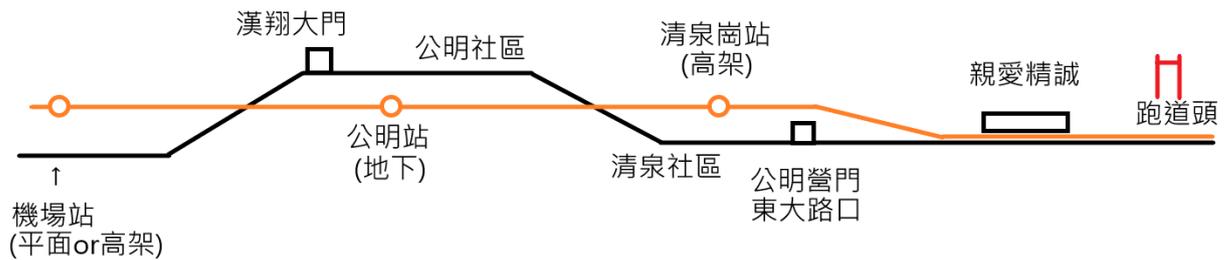
能需和軍方協調土地運用)，將捷運軌道直接蓋在中清路和機場圍牆之間，可避免封閉道路造成交通黑暗期，又可改用平面化興建以節省成本。

2. 公明里路段為機場捷運行經路線之最高點，其兩側均有坡道，建議將該路段改為地下化，可大幅降低路線坡度並提升行車效率。
3. 機場跑道頭路段(親愛精誠牌坊附近)千萬不能興建高架橋梁，會有飛安疑慮，應建造於中清路和機場圍牆之間，路線可繞過牌坊之背面。

茲附上地圖及斷面圖，提供參考。



機場捷運地形斷面圖



(六) 張○○君

建議橋線經貿路轉敦化路接中清路，目前規劃轉經貿一路接中清路，因敦化路接中清路口有現有的臨時停車場，將來可規劃為車站。謝

謝。

(七) 陳○○君

1. 有關機場捷運(橘線)建議比照藍線模式延伸至捷運藍線，並與未來山手線(鐵路高架捷運化)三捷共構，俾連動海(國際臺中港)、空(國際機場)、市(國際級城市)等區域發展、共同營造臺中市新未來。
2. 檢附建議事項圖資及意見說明供參。

三捷共構 海空市連動 臺中發威



建議事項

新增延伸線(橘)及站	理由
比照藍線模式延伸至捷運藍線(比照藍線延伸線BA1~BA3至台中港模式處理)	1. 海港、空港、市區需同步發展，打造台中成為國際新興城市 2. 延續直接至沙鹿火車站 即可達成海空市連動目的
OA1(臺中國際機場門戶產專區)	臺中國際機場門戶產專區為市府經發局遠程規劃案 必需加以考量該區內是否設站俟發展性再議
OA2(三民路、光華路口)	該區已發展為鹿寮商園
OA3(即藍線B1沙鹿火車站)	藍線、山手線(鐵路高架捷運化)、橘線三捷共構

(八) 吳○○君

民眾參與部分

1. 可行性研究包含計畫認知、都市發展與土地使用、路廊運具競合關係及改善方案、前期路線檢討與方案評估、路線運量分析及預測、工程標準及技術可行性分析、路線場站暨營運規劃、路線延伸議題評估、土地開發初步評估分析、經濟效益評估、財務計畫、風險分析、環境影響說明、公共運輸系統整合初步分析、地方政府承諾事項等項目。然本次說明會，僅包含：「計畫緣起及必要性、可行性研究計畫說明、路線說明、轉乘規劃、計畫預期效益、用地取得及財源籌措、財務及期程說明」等極為簡單的說明。顯然不周延，也從無想像在資訊落差與不平衡的狀態下，民眾何以具提有效的意見。
2. 承上，應設立公開網路與實體平台（兩者皆無須民眾或相關單位行文申請資料），並發布各階段規劃或研究報告書的完整內容，刊登新聞報紙或新聞電子報周知相關訊息。
延長本次說明會民眾意見提送期限，以促使民眾在進一步閱覽完整資料後，得以具提有效的意見，充分參與每一階段的規劃。

大眾運輸導向發展部分

1. 本次說明會過於聚焦路線、站體規劃、工程、進度等面向。忽略劃設期間與劃設後，對周邊(如 500 公尺範圍內)、地方空間結構變遷、衝擊影響與相關之規劃、因應措施的說明（如都市發展與土地使用、土地開發初步評估分析、風險分析、環境影響說明等），然此攸關地方記憶、生活環境等影響，應補充說明。並參照本文一.2 所列辦理。
2. 辦理捷運土地開發的場站、出入口、計畫範圍為何。併請具體說明是否有足夠利基在預計期間內，與在不損及公共利益前提下，有效吸引投資人、地主等權利關係人積極參與開發。
3. 各車站及路線段用地取得方式為何？
4. 各車站及路線周邊土地使用如何採用如 TOD 等方式進行規劃：請具體說明。
5. 005 捷運站北側鄰跨及員林里、六寶里等特定農業區，南側鄰中科

特定區的農業區，未來捷運站劃設後將可能衝擊既有的農業空間，有何評估與規劃？

6. 未來臺中將建立增額容積的機制，而如路線交會的綠線文心中清捷運站是否會產生重複計算的問題。
7. 路線、場站位置公布後，可能導致其周邊不動產市場產生不健康發展或非理性的繁榮，如投機、尋租、價格紊亂等問題叢生，導致不動產無法以有效、合理與包容等方式進行使用，從而衝擊地方生活、生產的空間。但政府資訊的透明公開實為必要，請具提相應的處理機制。

其它部分

有無配套措施避免如捷運綠線 G14 站劃設後有站無路的情形發生。

(九) 白○○君

感謝貴局於本月 9 日至 11 日間就臺中機場捷運(橘線)可行性研究案辦理說明會，當中提及該線預定在臺中舊市區、大里區及霧峰區內的初步站點設置。本文欲就上述站點的服務區域及設置議題，提出如下建議：

大里區 019-018 間增設車站(搭配高架出土段位置替代方案)

大里區國光橋南側在本期研究中因規劃出土段而未設站，但國光橋南側臨近大明路商圈，擁有大買家大型商場等重要旅次吸引點，且在舊版之《橘線可行性研究》中亦有規劃設站，顯見該站仍有其價值，且其與中興大學、仁愛醫院之站距超過 600 公尺，不至於過近。為兼顧本站設站及捷運出土段之必要性(使本線屯區段得以高架化，有利經費節省並提升財務可行性)，故建議高架出土段另尋國光橋以外之地點設置。至於新位置之選項及考量如下段：

出土段新位置之選擇，顧及中運量捷運出土段之長度為 210 至 240 公尺左右，寬約 10 公尺，因此建議甲及乙等方案為替代出土段，並說明其相關資訊：

方案甲：國光國小旁之國光路	
位置	國光路（仁和路—興大路間）
長度	240 公尺（見圖 2）
原版場站 變更	一、018 站（中興大學）改設高架站 二、018 至 019 站間無出土段後可於國光橋（大明路）增設高架站
優點	一、高架段從大里北延至南區，減少地下化區段工程成本 二、國光國小屬公有地，出土段佔用國光路中央設置後，道路空間若有不足，可少量挪用國小西側校地空間（多為綠地，見圖 4）
其他影響	一、國光國小西側駐車彎及家長接送動線可能須重新規劃 二、有需要時亦可挪用南側興大路寬闊空間延長出土段（見圖 3）

方案乙：仁愛醫院以南之國光路	
位置	國光路（仁愛醫院所在之東榮路口—德芳路口間）
長度	450 公尺（見圖 5）
原版場站 變更	一、019 站（仁愛醫院）改設地下站，並移至東榮路口北側以遠離出土段 二、020 高架站移至德芳路口南側以遠離出土段 三、018 至 019 站間無出土段後可增設國光橋站（同方案甲）
優點	一、可用於出土段之長度較國光國小方案甲更長，可減緩縱坡 二、此出土段與大型道路交會，無須截斷橫向街巷
其他影響	一、地下化區段較原方案長，經費較多 二、019 站軌道跟月臺鄰近出土段，可設於 B1 層以減緩縱坡

霧峰區 025-026 間增設車站

霧峰區 025 站（德泰街）-至 026 站（立法院中部辦公室）間站距尚長，且身為該區的鬧區中心所在地。而建議於兩站正中央的霧峰郵局（中正路東側）增設「霧峰站」，緣由如下：

1. 霧峰郵局週邊鄰近霧峰區公所等政府辦公機構、林家花園、樹仁商園等景點，可滿足觀光及洽公需求。
2. 郵局用地為公有用地，符合用地取得原則中的「優先選用公有土地」。

3. 郵局所在處距離 025 德泰街 750 公尺，距離 026 站超過 800 公尺，站距不至於過密。

此外，若本線基於經費考量，於霧峰中正路採行高架疊式設站，則本增設站亦可比照採用同樣的高架疊式月台型式。

東區 016 站臺中車站設站位置及轉乘動線調整

016 站為本線最重要之轉乘站之一，與臺鐵、客運站及捷運藍線交會，但根據可行性研究計畫所示，本線站體位於雙十路及南京路口，與藍線所在的八德街及臺中轉運站位置並不一致。為提升捷運乘客轉乘之便利性及意願，以及與臺中轉運站、臺鐵臺中站間之距離最小化，建議在轉彎處前可能將橘線站體靠近藍線站體。

市區車站(如 015 等站)斟酌設置側式疊式月台

本線的一項重要性在於市區段通過三民路一中商圈、中友百貨等重要鬧區，但由於上述路段人車流量大，為數十條公車路線必經的樞紐，又可能需採明挖覆蓋法施做地下站體。因此建議如市區段車站所在路段（如 015 站所在的三民路及中科大）採取側式疊式月台型式興建，以減少開挖之路幅，使施工期間的交通黑暗期以及對商圈的衝擊最小化。

(十) 周○○君

您好，我是逢甲大學都市計畫與空間資訊學系，目前處於延畢狀態中的周○○，今年曾修習智慧城市與軌道發展實務的課程，也因此分別在逢甲上過一堂本屆局長和首任局長的課。惟本學期課業壓力較大，故今年關於捷運橘線之三次說明會，都不幸不克參加，因此以書面方式表達個人對捷運橘線等捷運規劃之相關訴求，但因時間因素亦不克附圖說明之。

首先，對於本次將橘線於崇德路至中清路間之路段，由原有之進化路改為對交通影響較小，但能服務中國醫藥大學的師生和其附屬醫院之就醫探病人潮的中正公園和育德園道，本人先致上萬分之感謝。另一方面，對於近期捷運藍線決議將地下化路段從 211 站(朝馬)延伸至 209 站(東海大學)一帶，本人亦十分感謝此一決策之調整。

惟，既有此二良善之調整，則不妨乘勝追擊之，比如說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)；但考量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來客能在 013 站(中國醫大)平行轉乘對向列車前往目的地，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。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。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。

另一方面，既然捷運藍線決議將地下化路段從 211 站(朝馬)延伸至 209 站(來海大學)一帶，則建議乾脆直接將地下化路段延伸至臺灣大道中興路口到 207 站(南努坑)間，如此一來 208 站(東海別墅)地下化後，將可降低整體捷還藍線橫越大肚山的坡度，減少營運階段車輪的磨耗和運行之能源消耗，提升安全性和行駛效率，同時，既然地下化路段與高架化路段之出入土之處，已不在臺灣大道安和路口周邊，則更應於臺灣大道安和路口增設車站，以服務周邊統聯轉運站的國道客運轉乘乘客、裕元花園酒店及臺中福華飯店之旅宿餐飲乘客、寶成集團總部之相關從業人員、及周邊居民和後續單元一開發的相關設施使用者。

同理，本人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，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。

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。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。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度較高外，也有不如行經林森路之處，特別是霧峰段如能藉由捷運的興建，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。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。

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)。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。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。

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。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進，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之，要避免在轉彎處設站之問題)，至於 009 站(敦化)至 008 站(水湳轉運中心)間，則再增設一站。另一方面，為加強服務曉明女中的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。

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)。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。同樣的，捷運藍線作為連結市區與海線的長距離路線，建議於部分車站增設待避線或擴建為雙島式月台，以便開行快速直達列車來滿足長距離旅客之需求；甚至考慮到未來旅客量的成長，建議預留興建複線之空間。

另外據聞近期捷運藍線的規劃，除決議將地下化路段從 211 站(朝馬)延伸至 209 站(東海大學)一帶外，關於臺灣大道民權路口至臺中車站間的路線規劃，亦是有所變化。主要是由行經民權路改為直行臺灣大道，如此一來倒也是有好有壞，走原中正路的好處是設站決策難度低、於原 BRT 的茄苳腳跟仁愛醫院兩站設站應可獲得共識(惟此作法可能這違反葉局長在課堂上所言之，要避免在河道或大型排水設施旁設站之問題)，壞處則是五權路以內的施工難度較高，交通衝擊較大，外加基本上直接錯失了臺中教育大學的客源。走民權路的好處則是五權路以內的施工難度較低，交通衝擊小，而且有臺中教育大學之穩定客群，壞處是車站選址難度較大，臺中車站-臺中教育大學間的車站該設哪邊的爭議會很大，而臺中教育大學-科博館間的站距又很尷尬，要不要加一站會是個問題，然後又會一路牽動到民權路到文心路中間的整個設站布局…

惟既然捷運藍線於舊市區段的路線布局將牽動整體的設站布局，則不妨將文心路至民權路間，213 站(忠明國小)和 214 站(科博館)的設站位置一併進行調整，以避免設站位置與實際商圈脫節之問題，畢竟如依目前規劃分別在忠明南路口及博館東路口設站，則 213 站(忠明國小)距離臺中最大的觀光飯店-長榮桂冠酒店，和另一家大型觀光飯店-永豐棧酒店將有不小的距離。而 214 站(科博館)的設站位置更將使廣三 SOGO 百貨、臺中華威影城、金典綠園道百貨和金典酒店等重要商業設施夾在 213 站(忠明國小)和 214 站(科博館)間，形成兩邊不討好的困境。因此建議將 213 站和 214 站(科博館)分別東移至 BRT 頂何厝站和 BRT 科博館站之位置，以符合現有的運輸與消費習慣。另外考慮到 211 站(朝馬)到 212 站(市政府)間已無再增設車站之可能性，基於藍線車站前往新光遠百兩大百貨之方便性和引導性，以及前述 213 站(忠明國小)和 214 站(科博館)設站位置之爭議，為減少設站位置調整或未調整所引發之爭議與衝擊，建議在黎明路至民權路間之臺灣大道，全數興建如臺北市東區地

下街般之地下商店街，如此一來除方便利用捷運人潮創造商業利益外，也能引導消費人流前往設站位置調整或未調整下，因此距離捷運較遠的沿線商業設施，更能彌補捷運線線缺乏站內商店無法以此創造租金收益的遺憾。

題外話，捷運橘線位於一中商圈的 014 站(新民高中)至 015 站(臺中科大)，乃至於 015 站以南之三民太平路口甚至是三民精武路，也建議增設地下街，以方便連結商圈內距捷運站較遠之商業設施。

而最近亦據聞捷運藍線之臺中車站站位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台鐵，隨後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，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，則由台鐵於國光路口周邊增設新站以解決。(另建議台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)。

另外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，為服務中台科技大學的師生需求，建議考慮自 101 站(圓山新村)再穿越中台科大校內延伸至大坑圓環。

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。

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，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二)至於海線雙軌化之部分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。

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。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，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。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。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。(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。)

(十一) 王○○君

建議規劃支線或輕軌系統自 013 站經興進路、進化路、南京路再接回 016 站，與機場捷運形成環狀路網，周邊人口及活動皆密集，也利於年長者就醫，很具有效益。

「臺中機場捷運(橘線)可行性研究案說明會」

出席人員簽到單

一、時間：109年6月9日(二)下午2時

二、地點：大雅區公所4樓禮堂

(大雅區雅環路二段301號)

三、主持人：

四、出席單位及人員

立法委員	
陳柏惟委員	主任 陳尚陽
楊瓊瓔委員	秘書 林冠儀
張廖萬堅委員	
莊競程委員	
黃國書委員	
何欣純委員	

「臺中機場捷運(橘線)可行性研究案說明會」

出席人員簽到單

臺中市議會	
張清照議長	
顏莉敏副議長	
王立任議員	
陳廷秀議員	
楊典忠議員	楊典忠
吳顯森議員	吳顯森
周永鴻議員	黃宇紹 秘書
徐瑄灃議員	徐瑄灃 秘書 黃錫志
蕭隆澤議員	
賴朝國議員	賴朝國
羅永珍議員	助理 張素榮

「臺中機場捷運(橘線)可行性研究案說明會」

出席人員簽到單

臺中市議會	
陳文政議員	
陳政顯議員	
賴佳微議員	
江肇國議員	
張彥彤議員	
黃守達議員	
李中議員	
邱素貞議員	
何敏誠議員	
鄭功進議員	
羅廷瑋議員	

施志昌議員 薛孟³瑋

「臺中機場捷運(橘線)可行性研究案說明會」

出席人員簽到單

機關單位	
臺中市政府都市發展局	蔡盈尚
臺中市政府建設局	
臺中市政府交通局	周容震 葉瑞婷
臺中市捷運工程處	許樺軒

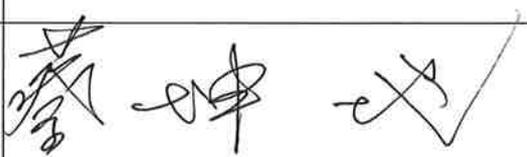
「臺中機場捷運(橘線)可行性研究案說明會」

出席人員簽到單

區公所	
臺中市沙鹿區公所	
臺中市大雅區公所	
臺中市西屯區公所	
臺中市北屯區公所	
臺中市北區區公所	
臺中市東區區公所	張普雅
臺中市西區區公所	
臺中市南區區公所	
臺中市大里區公所	
臺中市霧峰區公所	

「臺中機場捷運(橘線)可行性研究案說明會」

出席人員簽到單

沙鹿區里長	
三鹿里里長	
公明里里長	
北勢里里長	
西勢里里長	
居仁里里長	
六路里里長	
斗抵里里長	
竹林里里長	
沙鹿里里長	
南勢里里長	
洛泉里里長	

「臺中機場捷運(橘線)可行性研究案說明會」

出席人員簽到單

大雅區里長	
二和里里長	
三和里里長	
上雅里里長	張岩倉
上楓里里長	
大雅里里長	
大楓里里長	
六寶里里長	
文雅里里長	
四德里里長	
西寶里里長	劉孝民
秀山里里長	

「臺中機場捷運(橘線)可行性研究案說明會」

出席人員簽到單

大雅區里長	
忠義里里長	
員林里里長	張本俊
雅楓里里長	
橫山里里長	

「臺中機場捷運(橘線)可行性研究案說明會」

出席人員簽到單

與會貴賓	
王延華 (忠義里)	張柏維 (橫山里)
王強鈞 (三村里)	劉志尊 (里)
陳建華 (里)	李佳容 (六甲里)
曾冠瑜 (里)	楊明 (員林里)
蔣文吉 (六甲里)	賴世峯 (三和里)
吳國田 (里)	張志強 (青山里)
柯繼淮 (里)	廖海元 (大雅里)
吳忠益 (里)	村源澄 (忠義里)
蔡若洲 (大雅里)	陳沛妍 (里)
林素娟 (三和里)	林顯和 (員林里)
張純英 (六甲里)	張輝煌 (三和里)

「臺中機場捷運(橘線)可行性研究案說明會」

出席人員簽到單

與會貴賓	
何育政 (大雅里)	何志明 (里)
龔厚利 (里)	黃久珍 (里)
高育廷 (里)	何子子 (里)
陳昶風 (大雅里)	許思霖 (里)
張彥成 (里)	張東英 (雅里)
廖崇珠 (里)	王崑山 (大雅里)
張勝傑 (里)	邱保 (里)
曾榮德 (大雅里)	楊恩棟 (里)
張育廷 (西貢里)	謝紹宇 (里)
黃益如 (里)	張鼎嘉 (里)
王連凱 (里)	吳長軒 (里)

「臺中機場捷運(橘線)可行性研究案說明會」

出席人員簽到單

與會貴賓	
陳進發 (員林里)	鄭長青 (二和里)
黃助雄 (員林里)	李橋 (社里)
郭為翔 (里)	鄭荷臻 (南屯里)
楊慶祥 (員林里)	李弘明 (里)
陳琮鵬 (里)	白文成 (里)
張寶珍 (二和里)	張妙如 (大里里)
廖建川 (里)	廖本松 (里)
張淑瀾 (回德里)	劉添津 (里)
王淑英 (庄前里)	廖世權 (大雅里)
蔡品芳 (員林里)	林逢章 (六宝里)
陳竹全 (土雅里)	陳怡君 (六宝里)

「臺中機場捷運(橘線)可行性研究案說明會」

出席人員簽到單

與會貴賓	
林媛惠 (里)	(里)
陳冠善 (里)	(里)
郭月琴 (里)	(里)
朱翠玲 (里)	(里)
李秋香 (里)	(里)
黃明文 (里)	(里)
陳淑麗 (里)	(里)
張規中 (里)	(里)
(里)	(里)
(里)	(里)
(里)	(里)

「臺中機場捷運(橘線)可行性研究案說明會」

出席人員簽到單

與會貴賓	
張正明 (上旬里)	(里)
張軒哲 (里)	(里)
許志銘 (里)	(里)
蕭研斌 (里)	(里)
胡詠馨 (里)	(里)
謝正明 (里)	(里)
(里)	(里)
(里)	(里)
(里)	(里)
(里)	(里)
(里)	(里)

「臺中機場捷運(橘線)可行性研究案說明會」

出席人員簽到單

- 一、時間：109年6月10日(三)下午2時
二、地點：大里區公所第三辦公廳3樓會議室
(大里區大新街36-1號)

三、主持人：秦明本

四、出席單位及人員

立法委員		實聯制
陳柏惟委員		
楊瓊瓔委員		
張廖萬堅委員		
莊競程委員		
黃國書委員		
何欣純委員		
	王仁貴 助理張其璋	

「臺中機場捷運(橘線)可行性研究案說明會」

出席人員簽到單

臺中市議會		實聯制
張清照議長		
顏莉敏副議長		
王立任議員		
陳廷秀議員		
楊典忠議員	楊典忠	
吳顯森議員		
周永鴻議員		
徐瑄灃議員		
蕭隆澤議員		
賴朝國議員		
羅永珍議員		

「臺中機場捷運(橘線)可行性研究案說明會」

出席人員簽到單

臺中市議會		實聯制
李天生議員	李天生 秘書處	
林碧秀議員	林碧秀	
林德宇議員	林德宇 助理 林欣侯	
段緯宇議員		助理 韓晉中
張滄沂議員	張滄沂	
蘇柏興議員	特助 蕭桂芬	

「臺中機場捷運(橘線)可行性研究案說明會」

出席人員簽到單

機關單位	實聯制
臺中市政府都市發展局	馮志強
臺中市政府建設局	
臺中市政府交通局	周信震 蔡瑞琦
臺中市公共運輸及 捷運工程處	許梓軒
	朱極逸

「臺中機場捷運(橘線)可行性研究案說明會」

出席人員簽到單

區公所	實聯制
臺中市沙鹿區公所	
臺中市大雅區公所	
臺中市西屯區公所	
臺中市北屯區公所	
臺中市北區區公所	
臺中市東區區公所	
臺中市西區區公所	
臺中市南區區公所	
臺中市大里區公所	鄭正忠 張厚清 何子博
臺中市霧峰區公所	

「臺中機場捷運(橘線)可行性研究案說明會」

出席人員簽到單

南區里長		實聯制
工學里里長		
永和里里長		
江川里里長		
和平里里長		
長榮里里長	林政宏	
平和里里長		
永興里里長		
西川里里長		
長春里里長		
南和里里長		
南門里里長	邱鴻章	

「臺中機場捷運(橘線)可行性研究案說明會」

出席人員簽到單

大里區里長		實聯制
西榮里里長	蔡尚諭	
東湖里里長	賴樹清	
金城里里長		
夏田里里長	胡金鍊	
西湖里里長	賴加林	
東昇里里長		
東興里里長		
長榮里里長		
健民里里長		
國光里里長		
祥興里里長		

「臺中機場捷運(橘線)可行性研究案說明會」

出席人員簽到單

大里區里長		實聯制
塗城里里長		
新仁里里長		
新里里里長		
瑞城里里長		
樹王里里長	陳翰博	

「臺中機場捷運(橘線)可行性研究案說明會」

出席人員簽到單

與會貴賓	實聯制
梁偉邦 (西榮里)	
楊古偉 (藍興里)	
蔡錦財 (里)	
林義翔 (里)	
黃國洲 (里)	
徐慕柳 (里)	
呂重揚 (里)	
李秉爵 (里)	
劉志豪 (里)	
簡榕凡 (里)	
朱振華 (里)	

「臺中機場捷運(橘線)可行性研究案說明會」

出席人員簽到單

與會貴賓	實聯制
陳建志 (里)	
孫思泉 (里)	
陳俞臻 (里)	
賴環鴻 (里)	
陳宇亨 (里)	
何鳳嬌 (里)	
(里)	
(里)	
(里)	
(里)	
(里)	

「臺中機場捷運(橘線)可行性研究案說明會」

出席人員簽到單

與會貴賓	實聯制
楊本湧 (里)	
邱曉傑 (里)	
蔡宇翰 (里)	
廖津鎂 (里)	
周彥新 (里)	
江俐萱 (里)	
賴阿春 (里)	
王厚利 (里)	
張崇瑄 (里)	
陳新敏 (里)	
李政琦 (里)	

「臺中機場捷運(橘線)可行性研究案說明會」

出席人員簽到單

與會貴賓	實聯制
陳國 (里)	
林如明 (里)	
沈為碧 (里)	
唐靜宜 (里)	
陳仕祐 (里)	
洪佑忠 (里)	
吳長華 (里)	
傅長宏 (里)	
簡繼祥 (里)	
林子傑 (里)	市議員參選人(大里、霧峰區)
(里)	

「臺中機場捷運(橘線)可行性研究案說明會」

出席人員簽到單

與會貴賓	實聯制
柯明秀 (九德里)	
陳昭宗 (里)	
彭倡妹 (里)	
張大里 (里)	
謝志昇 (里)	
楊國良 (里)	
洪廣年 (大元里)	
林清海 (大里里)	
宋仁何 (里)	
王廷豐 (東昇里)	
杜明 (里)	

「臺中機場捷運(橘線)可行性研究案說明會」

出席人員簽到單

與會貴賓	實聯制
林心憶 (里)	
徐森安 (里)	
張惠鈴 (里)	
劉李莉 (里)	
李念祖 (里)	
紀漢心 (里)	
陳光智 (里)	
曾瓊儀 (里)	
鄭明智 (新里)	
許志華 (里)	
簡家益 (里)	

「臺中機場捷運(橘線)可行性研究案說明會」

出席人員簽到單

與會貴賓	實聯制
林秋堯 (里)	
梁文吉 (峰谷里)	
何仲貞 (里)	
吳承翰 (里)	
鄭又承 (里)	
黃香珠 (里)	
姜盈如 (里) 王連凱	
楊美玲 (里)	
曾明淳 (里)	
賴冠綸 (里)	
陳志茂 (里)	

「臺中機場捷運(橘線)可行性研究案說明會」

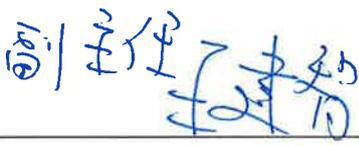
出席人員簽到單

一、時間：109年6月11日(四)下午2時

二、地點：北區區公所6樓禮堂
(北區永興街301號)

三、主持人：

四、出席單位及人員

立法委員		實聯制
陳柏惟委員		
楊瓊瓔委員		
張廖萬堅委員		
莊競程委員		
黃國書委員		
何欣純委員		

「臺中機場捷運(橘線)可行性研究案說明會」

出席人員簽到單

臺中市議會		實聯制
林祈烽議員		
陳淑華議員	助理 紀昆廷	
張廖乃綸議員		
黃馨慧議員		
楊正中議員	秘書 楊啟真	
沈佑蓮議員	持助賴又菱	
陳成添議員		
黃健豪議員	助理 歐陽冠廷	
曾朝榮議員		
賴順仁議員	楊昭德	
謝明源議員	蘇上源	

「臺中機場捷運(橘線)可行性研究案說明會」

出席人員簽到單

臺中市議會		實聯制
陳文政議員	陳文政	秘書張俊毅
陳政顯議員	陳政顯	主任尹寶信
賴佳微議員	賴佳微	
江肇國議員		
張彥彤議員		
黃守達議員		
李中議員		
邱素貞議員		
何敏誠議員	何敏誠	
鄭功進議員		
羅廷瑋議員		

「臺中機場捷運(橘線)可行性研究案說明會」

出席人員簽到單

區公所		實聯制
臺中市沙鹿區公所		
臺中市大雅區公所		
臺中市西屯區公所		
臺中市北屯區公所		
臺中市北區區公所	課長 江毅生	
臺中市東區區公所		
臺中市西區區公所	區長林忠訓	
臺中市南區區公所		
臺中市大里區公所		
臺中市霧峰區公所		

「臺中機場捷運(橘線)可行性研究案說明會」

出席人員簽到單

北區里長		實聯制
大湖里里長		
中正里里長		
中達里里長		
五常里里長		
六合里里長		
文莊里里長		
立人里里長		
光大里里長		
育德里里長		
明新里里長	洪平棟	
明德里里長		

「臺中機場捷運(橘線)可行性研究案說明會」

出席人員簽到單

北區里長		實聯制
邱厝里里長		
金華里里長		
金龍里里長		
長青里里長	林福真	
建成里里長		
建德里里長		
建興里里長		
健行里里長		
崇德里里長		
梅川里里長		
淡溝里里長		

「臺中機場捷運(橘線)可行性研究案說明會」

出席人員簽到單

與會貴賓	實聯制
大眾運輸促進協會 陳科翰 (里)	
" 張詠勝 (里)	
林益財 (里)	
楊子煜 (里)	
黃文瑛 (里)	
李慧儀 (里)	
黃坤白 (里)	
林祝園 (里)	
張傑川 (里)	
陳柏安 (里)	
賴金珠 (里)	

「臺中機場捷運(橘線)可行性研究案說明會」

出席人員簽到單

與會貴賓	實聯制
林和 (里)	
林恆初 (里)	
蔡本棟 (里)	
楊西坤 (里)	
江季 (里)	
羅筱蕙 (里)	
鄭俊制 (里)	
李資立 (里)	
卓孟佑 (連興里)	
林凱強 (里)	
廖益謙 (里)	

「臺中機場捷運(橘線)可行性研究案說明會」

出席人員簽到單

與會貴賓	實聯制
李錦銓 (里)	
符振強 (里)	
符育忠 (里)	
張意良 (里)	
王伯康 (里)	
林重儀 (里)	
鍾瑞傑 (里)	
呂如信 (里)	
陳錦龍 (里)	
張德勇 (里)	
王伯康 (里)	

「臺中機場捷運(橘線)可行性研究案說明會」

出席人員簽到單

與會貴賓	實聯制
陳言甫 (里)	
蔡信宏 (里)	
李國薰 (里)	
王勝偉 (福雅里)	
沈建偉 (里)	
林永燕 (里)	
趙若崗 (里)	
趙聰仁 (里)	
白亭皓 (里)	
陳玄哲 (里)	
施皓 (里)	

「臺中機場捷運(橘線)可行性研究案說明會」

出席人員簽到單

與會貴賓	實聯制
蔡德勳 (里)	
黃育毅 (大福里)	
李永得 (順厚里)	
賴昱云 (里)	
江先士 (里)	
黃裕廷 (里)	
林秋琴 (里)	
陳玉仁 (里)	
吳玉邦 (里)	
黃名霖 (里)	
小可欣 (里)	

「臺中機場捷運(橘線)可行性研究案說明會」

出席人員簽到單

與會貴賓	實聯制
蔡志展 (里)	
陳昆勇 (里)	
張雅亭 (里)	
鄭杏珠 (里)	
廖神宏 (里)	
林又AA (里)	
葉金如 (里)	
郭子揚 (里)	
江仔江 (里)	
陳乙愷 (里)	
林世宗 (里)	

「臺中機場捷運(橘線)可行性研究案說明會」

出席人員簽到單

與會貴賓	實聯制
(里)	
周持智 (里)	
劉家銘 (里)	
林展凱 (里)	
王連凱 (里)	
鄭元銘 (里)	
蔡永貴 (里)	
李文傑 (里)	
呂旺積 (里)	
向濟治 (里)	
傅海星 (里)	

「臺中機場捷運(橘線)可行性研究案說明會」

出席人員簽到單

與會貴賓	實聯制
張正德 (大正里)	
林敬國 (建德里)	
沈所安 (中正里)	
石曉欣 (南門里)	
蔡仲倫 (里)	
紀子恆 (長芳里)	
黃瑞彬 (建興里)	
(里)	
(里)	
(里)	
(里)	

「臺中機場捷運(橘線)可行性研究案說明會」

出席人員簽到單

與會貴賓	實聯制
陳定杰 (里)	
葉致品 (里)	
張利 (里)	
謝育芳 (里)	
(里)	
(里)	
(里)	
(里)	
(里)	
(里)	
(里)	

「臺中機場捷運(橘線)可行性研究案說明會」

出席人員簽到單

與會貴賓	實聯制
周秉彥 (里)	
邱大洲 (里)	
王阿嫩 (里)	
林印 (里)	
孟定輝 (里)	
張志明 (里)	
丁阿烈 (里)	
林得玄 (公瓦里)	
張慧下 (里)	
(里)	
(里)	