

臺中市政府
交通局施政白皮書

臺中市政府交通局施政白皮書

【目 錄】

壹、前言	3
貳、當前環境及問題分析	3
一、環境情勢概要	3
二、當前課題分析	7
參、未來願景、發展策略及具體措施	11
發展策略一:塑造人本低碳之漫遊城市	13
發展策略二:建立優質無縫之大眾運輸路網 ..	14
發展策略三:創造安全無礙之交通環境	16
發展策略四:構築脈絡順暢之交通路網	17
發展策略五:落實公平合理之停車管理	18
發展策略六:提供公正客觀之事故鑑定服務 ..	19
肆、結語	20

交通政策白皮書

壹、前言

臺中市於縣市合併後已成為臺灣中部地區之經貿、交通樞紐，且交通建設為經濟發展重要支柱，完善的運輸系統將帶動中臺灣的整體發展。本市交通政策的五大目標如下：(一)塑造人本低碳之漫遊城市、(二)建立優質無縫之大眾運輸路網、(三)創造安全無礙之交通環境、(四)構築脈絡順暢之交通路網、(五)落實公平合理之停車管理(六)提供公正客觀之事故鑑定服務。

綜上所述，藉由多元化交通政策的導引，透過各項發展策略、具體措施的推動執行，期能提升整體交通環境品質，建構邁向文化、經濟、國際性都市之願景。

貳、當前環境及問題分析

一、環境情勢概要

(一) 都市交通發展趨勢

臺中縣市合併升格為直轄市後，須能建構城市區域的競爭優勢，打造擁有運籌能力的世界級都市，配合低碳、綠能、智慧的發展主軸，方可引導臺中市步入世界城市之列，有鑑於此，世界級城市的發展經驗正是最好的學習目標及借鏡，其中交通發展趨勢歸納以下重點：

1. 永續運輸蔚為主流

由於全球經濟快速發展，導致都市生活環境急遽惡化、環境污染、能源短缺等問題。永續發展規劃思潮的興起，源於 1992 年巴西里約熱內盧召開的「聯合國環境與發展會議（UNCED）」，通過「21 世紀議程（Agenda21）」，促請各國研擬永續發展的具體政策與目標。

2. 減緩全球暖化與能源消耗，改變私人運具使用習慣為首要之務

在京都議定書(1997)訂定各會員國之節能與溫室氣體減量目標後，歐美等工業化國家開始積極規劃具備減量效果之策略，並分階段檢視落實成效。由能源消耗之觀點來看，機動車輛為交通部門能源消耗之主要來源，因此，如何有效移轉私人運具，為節能減排的關鍵。交通面向之節能減排主要策略，即是從「提升運具使用能源效率」、「移轉私人運具使用」等兩大方向著手。

3. 人本思維與宜居城市，作為城市規劃之內涵與願景

英國經濟學人資訊社 (Economist Intelligence Unit) 對於全球 140 個城市進行宜居城市 (Global Livability) 的評比，與交通相關的指標為道路服務品質和大眾運輸服務水準；另有美世公司 (Mercer) 亦有類似的評比，與交通相關指標有大眾運輸服務水準、交通壅

塞及空氣污染等。

4. 智慧型運輸系統 (Intelligent Transportation Systems)

智慧型運輸系統係由電子、通訊、導航、乘客資訊、電腦以及控制等技術整合而成，透過所提供即時資訊的溝通與連結，改善人、車、路等運輸系統之間的互動關係，進而藉由公共運輸的智慧化及無縫接駁服務，落實「無縫運輸」，增進運輸系統之安全、效率與舒適，同時減少擁擠、能源消耗與污染，讓有限的運輸資源發揮最大的效果與效率。

(二) 本市交通發展之 SWOT 分析

臺中市位於臺灣中心位置且交通區位良好，境內有中山高速公路、第二高速公路、國道四號、中彰快速道路、生活圈 4 號道路及中投公路等高快速道路系統行經，並有臺鐵、高鐵於本市設站，清泉崗機場更為中部地區重要空運場站，臺中港肩負區域內重要貨物進出口等，因此各大長途運輸公司紛紛擇定本市設置客貨運轉運站，以增加營運效率，顯見本市交通成為臺灣運輸轉運樞紐、中部區域運輸核心之發展潛力。

雖本市交通便利且為中部區塊之消費中心，然根據過去都市交通發展之軌跡，仍存在以下 SWOT 分析之條件與限制：

1.優勢（Strength）

- （1）位置居中，具備陸海空運的聯外優勢。
- （2）腹地廣大，農工業發展土地充足，中小企業網絡完整，具備深厚的精密產業基礎。

2.劣勢（Weakness）

- （1）核心城市國際形象待提升。
- （2）公車與捷運系統缺乏，偏遠地區之大眾運輸機能尚待加強。
- （3）空間管理制度僵化，法令與現況脫節。

3.機會（Opportunity）

- （1）重大交通建設日漸明朗。
- （2）中部科學園區的設置，帶動高科技產業進駐效應。
- （3）高鐵通車後，與其他都會區交通的時空距離縮小。
- （4）三通的政策走向，構築臺中海空港的經貿轉運功能。
- （5）國際市場的開放，增加中部產業發展規模。
- （6）臺中縣市合併升格直轄市資源整合與公有土地釋出。

4.威脅與隱憂（Threat）

- （1）全球化下，國際生產要素的全面競爭。
- （2）國內區域間的資源競爭激烈。
- （3）高鐵時代，與北南都會區的人口吸推力的

競逐。

(4) 經濟發展下，對中臺灣環境資源的衝擊。

二、當前課題分析

隨著臺中縣市合併，調整運輸政策、重建整體運輸結構是必要之行動，而政策結構之調整需立基於宏觀的角度、創新的思維，並掌握運輸發展現況與相關課題。

綜上所述，探討之範疇是在安全便捷、以人為本、觀光休閒、e化、生態永續、活化產業等宏觀角度、創新思維之前提下，探討公路、鐵路、海空等硬體建設之現存課題，檢視可活絡產業經濟之物流與觀光遊憩之課題，再佐以先進科技的輔助，創造智慧化交通系統，達成智慧生活目標。

一、道路路網分佈偏重於西側區域，缺乏東西向快速道路服務

大臺中區域的道路路網分佈綿密，其道路路網分佈與發展重心廊帶，較偏重於臺 3 線以西之區域，東半側山區地帶(石岡、東勢、新社)與西側發展廊帶之連結相對較為不便，部分重要交通廊道更因缺乏功能對等之替代道路且車流量多，以致降低道路服務水準。東半側山區地帶觀光遊憩產業發展蓬勃，對連繫西半側地區的公路需求與便利性需求日增，故如何增進東西兩側連繫之便捷性為一重要課題。另經過大臺中核心區的高快速服務道路皆以南北向為主，東西向則分布於外環地，缺乏穿越核心區之東西向快速道路服務，無法充分發揮疏導與分散車流之功效。

二、大臺中區域軌道計畫眾多，但整合度不足

大臺中區域軌道系統已呈初步的網狀結構，如何使其進一步發揮結構化的服務功能顯然為一極重要課題。目前臺鐵在大臺中區域有「臺中都會區鐵路高架捷運化」工程；另臺中捷運烏日文心北屯線(綠線)已開始動工。上述之外，大臺中區域尚有若干處於研議階段或由地方政府提案要求興建的捷運建設，包括臺中捷運之橘線、藍線、綠線之彰化延伸線、臺鐵臺中環線等。在此發展背景下，大臺中區域軌道系統之發展應有整體路網的考量，即應致力使臺鐵系統可以提供較完備的區域通勤鐵路的功能，且與高鐵更緊密的結合以發揮雙鐵的路網整合經濟效益；另目前運量仍無法滿足後續路線推動之基本運輸需求量，故優先推動公車捷運系統(Bus Rapid Transit, BRT)，以培養用路人運輸之使用習慣與需求，待旅次需求達到捷運服務供給量時，即可興建捷運系統。

近年來屯區發展迅速，使得臺中市屯區間的旅次往返數量增加，然而公車之行駛路線卻多以延伸方式來滿足，缺乏直截性，因此不僅造成旅行時間浪費，亦使車輛調度及班次調整缺乏管理彈性。此外，業者基於利潤考量，紛紛申請行經幹道、學校、商圈等黃金路線，造成公車路線重疊情形嚴重、資源浪費及營運績效低落。

三、缺乏快速、穩定之大眾運輸系統

臺中都會區地理範圍涵蓋臺中市以及彰化縣、南投縣部分市鄉鎮，由於工商蓬勃發展及快速

都市化結果，各縣市間往來密切，且近年來休閒、觀光產業發展，臺中市成為中臺灣區域中心之都市機能日趨明顯；目前臺中都會區外環衛星市鎮間的橫向聯繫仍多仰賴私人運具，在土地資源有限及為了減少對環境影響之衝擊下，無法無止盡地建設公路系統以滿足車輛需求。因此，加速推動興建快速、穩定之公共運輸系統，紓解並改善交通困境，實為當務之急。另在捷運系統建置完成前，應全力改善公車服務品質，提升公車運行速率，並優先推動公車捷運系統(BRT)，以開發大眾運輸系統潛在需求，培養未來捷運客源。

四、大臺中海空雙港缺乏良好聯外公共運輸系統

臺中港面對未來的國際郵輪商機，有必要提供適當之公共運輸服務。臺中國際機場的聯外公車系統，目前計有往返臺中市區、清水、高鐵臺中站等3條路線，但班次仍可再加強與航空公司班表配合，以利提供旅客完整且便利之大眾運輸服務。

五、臺中產業園區與臺中港間尚未能緊密銜接相互配合

縣市合併後大臺中的產業物流，若能有效串連所有相關產業園區，並結合臺中港特定區之發展，應可發揮最大之效果，除可為大臺中吸引更多產業進駐，發揮產業群聚效應外，亦可促使大臺中地區無論產業、社會或經濟都能蓬勃發展，建構大臺中國際化之競爭力。

六、自行車路網仍欠缺連續性

目前大臺中的自行車道與後續規劃建置計畫，皆是單獨性的自行車「路段」，缺乏規劃完整且具連續性的大臺中自行車道路網推動計畫。未來將自行車道視為串聯大臺中生活圈、通勤運輸、遊憩區之「綠廊」，塑造新興之「綠色廊道網絡」。除改善既有自行車道之舒適度與安全性外，同時檢討既有古蹟、歷史建築、寺廟、休閒觀光遊憩據點之分布情形，並整合大臺中公共運輸路網，規劃可串聯既有景點、具有遊憩休閒潛力之路線，建置大臺中具連續性之自行車系統，進而帶動地方及區域之自行車旅遊風潮。

七、各縣市交控中心尚未完全整合

大臺中區域與彰化、南投、苗栗等縣相鄰，彼此間旅次需求強烈，目前各縣均分別建置初步之交通控制中心，因此未來可與各縣及中區高速公路之交控中心進行整合與溝通，進行跨區域之交通控制管理，減少民眾旅行時間與交通意外，以達車流運行最佳化之目標。

八、行車事故鑑定工作，程序正義及實體正義之精進，尚有增長空間

行車事故鑑定報告雖僅係參考書面資料，然而司法機關為釐清民刑事責任，多以鑑定報告為偵審裁判之參據，一般民眾及保險公司為和解或理賠問題，亦每以鑑定結果為標準，因此行車事故鑑定之良窳攸關民眾權益至鉅，自原縣市二個鑑定委員會合併為一鑑定委員會以來，不僅鑑定區域遼闊，且

鑑定案件量亦呈二倍以上增長，為期伸張公平正義及維護民眾合法權益，如何利用有限資源，兼籌並顧程序正義與實體正義，提供詳實正確的鑑定報告，實為今後鑑定作業根本要務。

參、未來願景、發展策略及具體措施

為建立本市成為最適合居住、生活、就業、旅遊的家園，因此提出以甜蜜的家「SWEET Home」為臺中市之交通發展願景，具體說明如下：

Safe：安全是回家唯一的道路，藉由 5E「教育、執法、工程、鼓勵、評估」的方法構築大臺中安全的交通環境，讓市民行得「安心」。



Woonerf：生活化道路即是以人為本的交通建設與管理，破除過去「車行」為主的道路規劃，而是以建立良好人行空間、改善停車秩序為目的，提供「人行」的交通環境，讓行人更「開心」。

Ecology：以永續生態呼應世界交通發展趨勢與潮流，讓大臺中市的交通與國際接軌，逐步朝向綠色交通邁進，打造大臺中的低碳宜居環境，使市民感受「窩心」。

Efficiency & **E**ffectiveness：透過道路功能與層級定位，強化高快速路網的連結，並釐清各運具定位，以及適當的導引與管制策略，高效應用有限路權空間，充分發揮其效益，使用路人更「順心」。

Technology：大臺中為國際新科技重鎮，更是觀光旅遊據點，由「貼心」的交通智慧科技運用，更有助於交通的順暢與便利。

透過上述五個交通發展願景方向，進而建構美麗家園(HOME)的城市風貌。

- H**ealth ：生活機能讓所有人身心健康
- O**ppportunity ：產業經貿讓所有人安家立業
- M**obility ：建立人本好行的交通城市
- E**cology ：具備永續生態的智能綠色城市

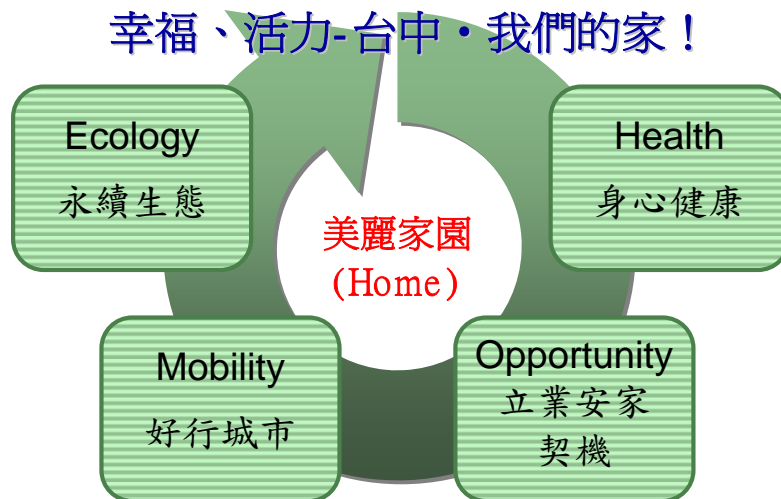


圖 1 臺中市交通發展願景

臺中市為一兼具海空雙港優勢的城市，未來可透過臺鐵山海線及臺中都會區捷運路網環狀軌道系統，結合高速公路、快速道路及省道形成整體運輸系統，串聯重要運輸場站及主要活動據點，形成整體運輸系統。本局擬定六大交通發展策略分述如下：

發展策略一：塑造人本低碳之漫遊城市

在考量需求與安全原則下，建立人車和平共處的生活空間，以達創造舒適、友善的人本空間，營造自行車與綠色運具環境等目標。

具體措施：規劃通勤及觀光自行車道系統

持續建置通勤型與休閒型自行車道，接續串聯現有自行車路線(約 277 公里)，希望藉由建立良好的自行車專用道，提供安全而舒適的自行車騎乘空間，以吸引更多的汽、機車族轉而使用自行車作為通勤及大眾運輸短程轉乘接駁的交通工具，促進都市中不同發展空間的多向度連繫。屆時，自行車可做為短程交通工具，使市民體驗不使用私人運具的都市生活形式，建構一個兼具生態、文化、休閒、景觀功能之都市線性空間系統，享受高品質的都市生活，達到節能減碳之目標，亦能增加民眾週休二日一項休閒活動的選擇。

「海線」自行車道：自月眉糖廠起，經甲后路-大甲-中山路-清水-中華路-沙鹿-梧棲-龍井-沙田路-大度運動公園。

「屯線」自行車道：自大度運動公園起，經沙田路一、二段-臺鐵追分車站-臺鐵成功車站-烏日鄉-復興路一段-文心南路-大里環保公園-中興路-臺中車站(大里-霧峰林家花園)。

「藍帶」自行車道：沿溪流河堤構築之親水休閒自行車道。如大肚自行車道、龍井大排自行車道、旱溪自行車道、筏子溪自行車道、大坑溪自行車道、頭汴坑溪自行車道、柳川自行車道、梅川自行車道、南屯溪自行車道及南邊溪自行車道等。

「綠帶」自行車道：沿綠園道綠廊構築之休閒自行車道。如潭雅神自行車道、后豐自行車道、東豐自行車道、東光園道自行車道、興大園道自行車道、育德園道自行車道、忠明園道自行車道、興進園道自行車道及大坑自行車道等。

發展策略二：建立優質無縫之大眾運輸路網

大眾運輸路網佈設密度高低可顯示城市邁向國際化的參考指標之一，透過各種大眾運輸系統串聯成網更是現今國際化城市的推動方向，有鑑於此，本局之推動策略如下：

具體措施一：推動鐵路、軌道捷運、公車捷運系統建設

因應臺鐵轉型及臺中、豐原車站地區都市更新發展、消除鐵路對市區發展之阻隔、疏解日益嚴重的都市交通、整合都會區運輸系統，交通部鐵路改建工程局辦理「臺中都會區鐵路高架捷運化計畫」，北起臺中市豐原站以北 1.5 公里，南迄大慶站以南 1.4 公里，將現有鐵路改建為高架，全長 21.2 公里，以改善市容景觀、提升都會區環境生活品質及都市土地利用價值，增加經濟效益。

軌道捷運烏日文心北屯線建設工程，於 98 年 10 月舉辦動土典禮，植栽移植工程已於 99 年 7 月完工，管線遷移工程已於 99 年 11 月動工，刻正施作中。

為健全整體中臺灣公共運輸體系，培養大臺中地區之大眾運輸人口，以符合中臺灣捷運之運輸需求，本局積極推動「中臺灣公車捷運系統(BRT)」，期以該計畫配合現有市區公車路線，培養大眾運輸運量，並達臺灣 BRT 先期示範之效果。

具體措施二:打造無縫大眾運輸路網

為健全本市公車路網，打造無縫大眾運輸環境，本市已規劃中港中棲幹線公車【83及88路】、大雅中清幹線公車【9、61路】、復興幹線公車【82路】、大里霧峰幹線公車【50路】、太平幹線公車【51路】、潭子豐原幹線公車【55路】、五權幹線公車【56路】及崇德幹線公車【58路】；另與上述幹線公車橫向交會之公車路線亦有忠明進化環狀公車【52路】、文心幹線公車【53路】、黎明幹線公車【54路】等多條幹線公車，提供便捷之公車路網服務。

另為強化本市外圍地區之連結，規劃之90路和平山環線、91路新社山環線、92路豐安環線、93路海環線免費公車，並已於9月1日上路，未來仍將持續闢駛公車路線，讓公車更普及、民眾更便利。

具體措施三:營造優質公共運輸服務環境

大眾運輸路網構建的同時，即應考量到整體運輸環境之配合，透過各種軟硬體設施之結合，包括提供新穎、低地版、低污染及無障礙（與候車空間結合）之車輛，舒適合宜的候車空間（車站、候車亭及人行道）、服務品質（站務人員、駕駛員等服務態度）及便民資訊（行前資訊、站點資訊及動態資訊）的提供等。

未來會持續向中央爭取各項經費，協助業者引進新穎、低地版、低污染及無障礙之車輛，建置舒適合

宜的候車空間，增加公車評鑑與補貼制度結合之強度，優化公車動態系統便民功能等，營造優質之公共運輸服務環境。

此外，為提升本市市區公車服務品質，自 94 年度起每年皆辦理市區公車營運與服務評鑑計畫，評鑑結果除提供客運業者改善參考外，並做為客運業者營運成績評定、獎懲、路線接續許可申請與營運虧損補貼之依據。98 年更首創全國「評鑑結合補貼」制度，亦即公司評鑑成績愈佳者，將可獲得愈多補貼款；反之，則扣減更多補貼款，以有效激勵客運業者重視並提升其服務品質，此計畫構想亦獲得交通部建議各縣市比照參考辦理。

計畫實施後，部分公車業者為了爭取評鑑佳績，亦已主動聘請工讀生自行稽查，除維護公司形象外，亦著眼於避免新路線爭取及補助款額度受到影響，未來將持續貫徹此項措施，俾利於公車服務品質日益精進。

發展策略三：創造安全無礙之交通環境

安全為城市施政之基本前提，而教育是交通安全最重要的工作，人人若都能養成禮讓的習慣、遵守交通規則，就不會有嚴重的交通事故；交通執法則是維護各項管制措施效果之最後防線，其目的在於建立安全可靠之交通系統，維護交通安全與法制，創造安全有序的交通環境。

**具體措施:透過 5E(教育、工程、執法、鼓勵、評估),
創造安全之交通環境**

臺中市交通設施的設計均以安全為第一優先，並透過五個 E (Education 教育，Engineering 工程，Enforcement 執法，Encouragement 鼓勵，Evaluation 評估)，以交通法規與駕駛技術的教育宣導、交通設施(號誌、標誌、標線)的改善、執法人員的稽查與取締等作法，來建構更安全的交通環境。

發展策略四:構築脈絡順暢之交通路網

無所不在即是 Ubiquitous 之意，「u 化」是繼 e 化、M 化後的新發展趨勢和理念，透過科技網路的整合應用，提供民眾全面、一路到底、無所不在、無遠弗屆的數位化生活服務。本政策即是希望透過智慧運輸系統的建置，整合所有交通資訊，藉由多樣的資訊媒體，提供無所不在的交通資訊給予用路人。

具體措施一:改善整體路網效率

臺中市交通管理系統是全國第一套利用 GPRS 無線通訊技術運用於路口號誌管理之智慧化交通管理系統，可作為路口即時監督管控、遠端遙控調整時制計畫，達成縮短行車時間、節省能源消耗，進而改善行車安全及提升路網運行效率。

具體措施二:建立簡易且多元之交通資訊查詢平臺

本局已開發 WebGIS 網頁平臺(臺中即時交通資訊網)，提供民眾瀏覽臺中市交通資訊，民眾可透過網路地圖的資訊，來了解目前臺中市的交通現況。此外亦利用車輛辨識設備，建置旅行時間系統，並藉由市區各主要幹道上資訊可變標誌，提供行駛中用路者參

考，以達成旅程資訊分享之目標。

具體措施三：都市交通管理智慧化

本局將持續擴充建置無線傳輸號誌控制器及路況監視攝影機，設置車輛偵測器收集交通參數，同時藉由旅行時間系統，利用資訊可變標誌發布提供交通相關資訊供用路者參考，並研擬合適之號誌時制計畫下載至現場號誌，疏導主要道路及相關連絡幹道之車流，智慧化管理本市交通。未來亦將從增加供給與減少需求兩方面為管理導向，持續規劃智慧化交通管制策略。

發展策略五：落實公平合理之停車管理

除推動公共運輸之發展外，因各種運具在運輸系統中均有不同功能定位，同時目前都會區龐大之停車需求，也必須謀求適當解決對策，以降低對交通系統及環境之衝擊，因此，未來停車系統問題之處理必須更審慎處理，朝細緻化發展，整體發展將朝停車路外化、管理智慧化、收費彈性化以及經營民營化等方向發展。

具體措施一：停車路外化

停車場路外化將不佔用道路面積，相較於路邊停車而言，對車流的干擾影響較少，有助於間接增加道路有效寬度，使車流順暢，肇事率下降。此外也鼓勵民間參與停車場興建營運，減少政府在財政上的支出，讓整體營運效能更為活絡。其次為因應臺中市大眾捷運系統發展，於各場站周圍實施停車路外化措施，除了可方便民眾停車並鼓勵使用公共運輸系統外，也可為地球環保節能減碳盡一份心力。

具體措施二：增進停車周轉率

在車輛平均停車時間較高之特定區域增加停車周轉率，配合差別費率及累進費率之執行，使停車位在使用上落實使用者付費的精神；此外也可提升停車場周圍區域之經濟活動；再搭配停車導引系統的建置，除了可快速取得停車資訊外，增加周轉效能，降低為了尋找停車位所產生的空氣汙染及能源浪費等負面效用。

具體措施三：加強停車秩序管理

為增加行人、行車安全及提升道路容量，本局逐步檢視市區停車空間，訂定合理費率，使得外部成本內部化；執法人員確實稽查違規車輛，依法取締拖吊；並檢討劃設路邊禁停紅線，研議機車退出騎樓及人行道；加強民眾守法觀念等措施來整頓停車秩序

發展策略六：提供公正客觀之事故鑑定服務

為求有效提升鑑定報告品質，鑑定工作所有作業環節，先期務必講求程序正義，以維護各當事人法定權益，繼之發掘事實以讓真象呈現，終能本於交通法規並顧及交通倫理，以達實體正義，期能滿足司法、警憲機關及各當事民眾的需求。

具體措施一：事故資料蒐集完整

除既有事故調查資料(調查偵訊筆錄、事故現場圖、現場照片)以外，加強蒐集及判讀各路口監視資料及各當事車輛及案外車輛之行車紀錄資料。

具體措施二：加強現場勘查充實事故資料

必要時派員至事故現場調查地理資訊，並實地調查比對、補充或補正事故資料。

具體措施三：確實通知各當事人給予充分說明機會

會前十日以掛號函寄開會通知單予各當事人或關係人，必要時再以電話個別通知，給予當事人或關係人列席鑑定會議說明之機會，以符合程序正義。

具體措施四：依憑事跡證據及交通法規審慎結論

鑑定結論必須有事實跡證及法規依據，維護路權關係及交通倫理，確保守法有禮的交通環境。

肆、結語

臺中市是一個美麗的都市，在文化、經濟、國際城的建設願景下，交通政策要達到便捷、安全與環保，讓市民感到關心、順心與貼心！

過去本局在推動公車免費政策、完成交通號誌更新改善、規劃道路、軌道、自行車及步道系統，以及建立大眾運輸系統績效與評鑑後，未來要更進一步改善停車空間、提升公車品質、整合及強化更暢通的臺中市交通路網，並與資訊科技結合，讓臺中市成為一個更有魅力、更快速向前發展的國際城市！

本局未來施政重點將以具體措施，提升為民服務品質與績效，各項執行計畫之主要內容詳如下表所述：

發展策略	具體措施	執行方案
一、塑造人本低碳之漫遊城市	規劃自行車道系統	<ul style="list-style-type: none">● 整合通勤型及休閒型自行車道路網● 持續建置自行車道
二、建立優質無縫之大眾運輸路網	推動鐵路、軌道捷運、公車捷運系統	<ul style="list-style-type: none">● 配合辦理臺中都會區鐵路高架化工程● 推動臺中捷運系統建設● 推動公車捷運系統(BRT)

	<p>打造無縫大眾運輸路網</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 提供資訊、空間、時間無縫的大眾運輸環境 ● 建立便捷大眾運輸路網
	<p>營造優質公共運輸服務環境</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 建立舒適公共運輸候車環境 ● 使用低地版、低污染及無障礙公車 ● 提升公共運輸軟硬體設施及服務品質 ● 提供交通資訊與諮詢服務 ● 推動公車評鑑補貼制度
<p>三、創造安全無礙之交通環境</p>	<p>透過5E(教育、工程、執法、鼓勵、評估)，創造安全之交通環境</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 透過工程手段創造安全之交通環境 ● 學校周邊、易肇事路段交通安全規劃 ● 交通安全宣導
<p>四、構築脈絡順暢之交通路網</p>	<p>改善整體路網效率</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 協調整合區域間之號誌系統，逐步發展即時動態控制策略 ● 提供路廊替代道路資訊，促進整體路網有效利用
	<p>建立簡易且多元之交通資訊查詢平臺</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 提供多元之即時交通資訊查詢管道
	<p>都市交通管理智慧化</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 交通號誌管制智慧化
<p>五、落實公平合理之停車管理</p>	<p>停車路外化</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 興建公共路外停車場，鼓勵民間參與興建與營運 ● 逐步減少路邊停車格，鼓勵民眾使用路外停車場
	<p>增進停車周轉率</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 建立合理停車費率制度 ● 設置停車導引資訊系統

	<p>加強停車秩序</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 訂定合理費率，外部成本內部化 ● 加強違規停車取締拖吊 ● 幹道逐步禁止路邊停車 ● 機車逐步退出騎樓及人行道 ● 加強民眾守法觀念
<p>六、提供公正客觀之事故鑑定服務</p>	<p>完善事故鑑定效率</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 事故資料蒐集完整 ● 加強現場勘查充實事故資料 ● 確實通知各當事人給予充分機會說明 ● 依照事據跡證及交通法規審慎決議