

# **臺中市政府交通局**

## **104 年度施政計畫**



# 臺中市政府交通局104年度施政計畫

## 【目 錄】

第一部分：年度施政目標與重點.....	7-1
壹、年度施政目標.....	7-2
貳、衡量指標.....	7-7
第二部分：年度重要施政計畫.....	7-9
第三部分：上(103)年度實施狀況及成果概述.....	7-13



## 第一部分：年度施政目標與重點

以「安全、人本、綠色」作為 104 年度交通政策的三大核心理念，並以「大臺中地區環狀軌道運輸」的捷運建設及鐵路建設為基礎，搭配轉運站、公車、公共自行車等運輸系統之串聯與整合，建構大臺中「複合式交通運輸系統 (MR. B&B)」。

永續交通政策目標則是透過完善的交通系統，進一步整合彰化與南投，乃至於雲林及苗栗的消費、觀光與投資能量，形成「環山手線經濟圈」，全面提升大臺中地區的生活品質、發展格局與國際能見度。」。

### 一、以「安全」交通為願景：

安全是回家最近的路，但囿於交通設施、交通工具及駕駛人為因素，常常帶來交通事故悲劇，故交通局把零交通事故當成目標，藉由不斷的檢討改善，降低事故次數，保障民眾生命財產安全。

### 二、以「人本」交通為願景：

過去以車為主之發展，缺乏對人的公平性思維；然交通要服務的本質是人的移動而非車輛本身，人本交通之本質即提升對人的平等、公平對待，故應強化對高承載率運具、自行車及行人之交通服務。

### 三、以「綠色」交通為願景：

利用對於環境及能源消耗較為有利的運輸工具來達成同樣的社會經濟活動的目的，是為綠色交通之意義，而交通發展之目標不應單純以速率來思考唯一，並應增加強調可靠性、健康性、親近性，以減少壓力，增加快樂感。

## **壹、年度施政目標：**

### **一、建構永續安全路網（策略績效目標一）**

交通事故除了直接的損傷成本外，也產生隱形的社會成本，例如家人傷亡的悲痛、終身殘疾的不便、家庭經濟生產者因事故而變成經濟支出者等，影響的不只肇事者本身，而是整個家族，故交通局以人民的生命財產保障為第一優先施政方向，提出「消除危險易肇事路段路口，提升全體市民行的安全」、「相容性低的運具分流，減少混合車流衝突」等相關政策。

### **二、落實人本綠色交通（策略績效目標二）**

全球暖化與能源短缺的問題日益嚴重，發展大眾運輸及綠色運具(自行車、步行等)已是世界潮流。

都市空間與運輸環境之發展應由以往強調效率轉而重視人本、綠色空間的營造，都市交通服務除滿足活動的可及性與可動性外，更需符合人性化與環境保護之要求，故交通局本年度將以「整合人行步道、公共自行車與大眾運輸系統，逐步落實發展無縫無障礙之交通服務系統」為施政目標。

### **三、強化中部轉運樞紐（策略績效目標三）**

臺中市位居臺灣地理中心，是南來北往之要道，國道客運路線於臺中市交會轉運更可以發揮良好的週轉效率；此外，臺中市與周邊縣市活動習習相關，已逐步發展成為一個大都會生活圈，往海側、往山城均可能藉臺中市所建立的公共運輸骨幹系統轉運接駁至目的地，因此本局以「建構臺中客運城：建立各層級轉運中心，強化公共運輸整體服務面與服務效率」為第三施政目標。

### **四、健全複合公共運輸（策略績效目標四）**

臺中縣市合併升格後，都市的核心必須擴大化，此擴大化並非人口的集中擴大，而是都市好的機能與鄉鎮好的機兩者結合，使都

市核心生活機能擴大化，原鄉鎮生活品質也得以提升，因此在交通部份，本局提出以軌道路網建設整合都市發展機能，包括「仿效日本東京山手線，連結台鐵山線與海線的東西向大甲-后里線」、「市區雙環軌道系統—其一為捷運綠線環狀化，另一為山手線內環的潭子-清水線」，以及「捷運與輕軌系統的整合發展」，有了這些軌道運輸骨幹之建立，配合健全的公車系統，才能將沿線各種生活所需之機能結合起來，平衡城鄉差距，邁向國際大都市之列。

## **五、提升智慧運輸科技（策略績效目標五）**

運用先進科技於運輸系統，使有限的運輸資源作最有效的利用，以增進「行」的便利，提昇人民生活品質，有效地改善交通運輸問題。另，利用運輸科技與停車管理措施，改善停車秩序，並提高停車週轉率，建置路外停車場，以滿足基本停車需求。藉由改善停車秩序與增加車流順暢性，進而發展地區經濟，提升市民生活品質。

## 貳、衡量指標

### 一、業務面向

業務面向橫量指標

策略 績效目標		衡量指標					
		衡量指標	評估 體制	評估 方式	衡量標準	104年 年度目標值	
一	建構永續 安全路網 (10%)	一	安全路口交通 工程計畫 (5%)	1	統計 數據	易肇事路口(段)交通工程研 析與改善數量	25處
		二	汽機車分流交 通工程計畫 (5%)	1	統計 數據	易肇事之無號誌化路口機車 分流號誌、標誌標線設置數 量	10處
二	落實人本 綠色交通 (10%)	一	人本道路空間 推動計畫 (5%)	1	統計 數據	配合建設局完成人行道改善 (標誌或號誌設施遷移)	2處
		二	增加自行車道 長度 (5%)	1	進度 控管	設置公共自行車站數 1. 104年規劃(進度20%) 2. 105年規劃並施作40公 里(進度40%) 3. 規劃並施作100公里(進 度65%) 4. 施作100公里、公共自行 車300站,9千輛(進度 100%)	20%
三	強化中部 轉運樞紐 (5%)	一	八大轉運中心 轉運人次 (5%)	1	進度 控管	年轉乘運量 1. 104年規劃(進度20%) 2. 105年設計(進度50%) 3. 106年工程施作(進度 75%) 4. 107年30萬人次(進度 100%)	20%
四	健全複合 公共運輸 (25%)	一	公車汰舊換新 (3%)	1	數據 統計	市區公車新增營業車輛數 (輛/年)*	100
		二	提升公車候車 環境品質 (3%)	1	數據 統計	候車亭新增數量 (座/年)	25
		三	增加公車資訊 系統 (3%)	1	數據 統計	智慧型站牌新增數量(座/年)	130
		四	提升公車轉乘 量 (3%)	1	數據 統計	平均每月轉乘運量	150 萬人

策略 績效目標		衡量指標					
		衡量指標	評估 體制	評估 方式	衡量標準	105年 年度目標值	
四	健全複合公共運輸 (25%)	五	提升國道、自行車與公車之轉乘量 (3%)	1	進度 控管	配合轉運站建置及整合國道客運電子票證，提供民眾透過使用電子票證搭乘國道客運轉乘市區客運及自行車等優惠措施，預估各年度可提昇轉乘運量之成長趨勢。  1. 104年轉運站規劃(20%) 2. 105年轉運站設計(50%) 3. 106年5萬人次(75%) 4. 107年10萬人次(100%)	20%
		六	推動山手線整體軌道運輸建設 (2%)	1	進度 控管	爭取相關研究計畫核定  1. 本局目前辦理之「大臺中地區山海線鐵路雙軌高架化建置計畫可行性研究」持續陳報爭取中央核定。(進度20%)  2. 交通部指定所屬機關(構)為主辦機關，辦理山手線後續綜合規劃招標作業、決標及進行履約。(進度40%)  3. 交通部指定所屬機關(構)完成山手線綜合規劃並陳報中央審議。(進度50%)  4. 山手線綜合規劃獲中央核定。(進度100%)	20%

		七	中臺灣捷運路網檢討規劃 (3%)	1	進度控管	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 辦理中臺灣地區軌道路網檢討規劃案預擬發包作業(20%)</li> <li>2. 中臺灣地區軌道路網檢討規劃案決標並進行履約(40%)</li> <li>3. 完成中臺灣地區軌道路網檢討規劃案，並依規劃成果，選擇優先路線辦理可行性研究(50%)</li> <li>4. 完成優先路線可行性研究，並陳報中央審議(100%)</li> </ol>	20%
		八	推動臺中捷運建設，加速捷運早日完工 (5%)	1	進度控管	<p>推動「臺中都會區大眾捷運系統烏日文心北屯線建設計畫」</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 104 年軌道工程進場施工 (進度 25%)</li> <li>2. 105 年北屯機廠機電設備進場安裝(進度 50%)</li> <li>3. 106 年機電系統開始測試 (進度 75%)</li> <li>4. 107 年完成捷運主線工程 (不含土開共構部分)(進度 100%)</li> </ol>	25%
五	提升智慧運輸科技 (20%)	一	智慧交通發展計畫 (5%)	1	統計數據	號誌路口納入 Web 化號誌管理系統	10 處路口
		二	興建公共路外停車場 (5%)	1	統計數據	新增公共路外停車場停車格數量	400 格
		三	持續路外停車場收費 (5%)	1	統計數據	新增公共路外停車場收費格位數量	400 格
		四	增設機車格位 (5%)	1	統計數據	新增公有路邊、路外停車場機車格位數量	7 千格

策略 績效目標		衡量指標					104年 年度目標值
		衡量指標	評估 體制	評估 方式	衡量標準		
一	建構永續 安全路網 (10%)	一	安全路口交通 工程計畫 (5%)	1	統計 數據	易肇事路口(段)交通工程研 析與改善數量	25處
		二	汽機車分流交 通工程計畫 (5%)	1	統計 數據	易肇事之無號誌化路口機車 分流號誌、標誌標線設置數 量	10處
二	落實人本 綠色交通 (10%)	一	人本道路空間 推動計畫 (5%)	1	統計 數據	配合建設局完成人行道改善 (標誌或號誌設施遷移)	2處
		二	增加自行車道 長度 (5%)	1	進度 控管	設置公共自行車站數 5. 104年規劃(進度20%) 6. 105年規劃並施作40公 里(進度40%) 7. 規劃並施作100公里(進 度65%) 8. 施作100公里、公共自行 車300站,9千輛(進度 100%)	20%
三	強化中部 轉運樞紐 (5%)	一	八大轉運中心 轉運人次 (5%)	1	進度 控管	年轉乘運量 5. 104年規劃(進度20%) 6. 105年設計(進度50%) 7. 106年工程施作(進度 75%) 8. 107年30萬人次(進度 100%)	20%
四	健全複合 公共運輸 (25%)	一	公車汰舊換新 (3%)	1	數據 統計	市區公車新增營業車輛數 (輛/年)*	100
		二	提升公車候車 環境品質 (3%)	1	數據 統計	候車亭新增數量 (座/年)	25
		三	增加公車資訊 系統 (3%)	1	數據 統計	智慧型站牌新增數量(座/年)	130
		四	提升公車轉乘 量 (3%)	1	數據 統計	平均每月轉乘運量	150 萬人

## 二、人力面向

人力面向橫量指標

策略 績效目標		衡量指標				
		衡量指標	評估 體	評估 方式	衡量標準	104年 年度目標值
一	合理調整 機關員 額，建立 活力政府 (10%)	一 依法足額進用身心障礙人員及原住民人數(5%)	1	統計 數據	是否依法足額進用身心障礙及原住民人員 1代表是 0代表否	1
		二 分發考試及格人員比例(5%)	1	統計 數據	機關提報考試職缺數÷機關年度總出缺數)×100%	40%
二	提升公務 人力素 質，建構 優質行政 團隊(5%)	一 公務人員終身學習(2%)	1	統計 數據	本府所屬機關學校年度內學習時數達40小時(含與業務相關學習時數達20小時)之公務人員人數/本府所屬機關學校公務人員總數	80%
		二 員工通過語文檢定(3%)	1	統計 數據	員工已通過語文檢定總數(通過英檢人數)/現有員額(經過銓審之總人數)×100%(每年2%成長)	29%

## 三、經費面向

經費面向橫量指標

策略 績效目標		衡量指標				
		衡量指標	評估 體制	評估 方式	衡量標準	104年 年度目標值
一	節約政府支 出，合理分 配資源 (15%)	一 經常門預算執行率(7%)	1	統計 數據	(經常門實支數+應付未付數+節餘數)/經常門預算數*100%	80%
		二 資本門預算執行率(8%)	1	統計 數據	(資本門實支數+應付未付數+節餘數)/資本門預算數*100%	80%

## 第二部分：年度重要施政計畫

工作計畫	重要施政計畫項目	實施內容
一、建構永續安全路網	1、安全路口交通工程計畫	有別以往利用肇事斑點圖來分析路口交通事故型態，本局引用插示圖方法及理論分析本市易肇事路口事故型態，針對事故原因以預防方式設置相關交通設施，減少潛在肇事因素，提升路口交通安全，將易肇事路口改善為安全路口。本計畫透過新的理論及作法，檢討與分析路口多事故發生原因，針對每個原因以預防事故角度提出改善策略，並對工程面策略落實改善，以期更有效改善多事故路口並提升交通安全。
	2、汽機車分流交通工程計畫	針對本市轄區內易肇事之無號誌化路口加強機車分流號誌、標誌標線之規劃設置，期以明確機車分流，改善路口二段式左轉、待轉區、停等區及路段設置機車優先道、專用道或車道顏色管理等「汽機車分流」措施，或機車自撞路段安全改善措施以提供用路人明確的路權資訊，增進行車秩序與行車安全。
二、落實人本綠色交通	1、人本道路空間推動計畫	<p>為建立以人為本之優質生活環境，辦理本市轄內道路行人安全設施、交通號誌標誌、標線之維護改善及汰舊換新，以提供行人用路人安全及必要之指示資訊，維護交通安全。</p> <p>另本市人行道因公共設施帶，往往導致「人行淨空間」寬度不足 1.5M，期透過調查現有本市人行道現況及人行淨空間寬度，據以研擬改善方案，交由本府人行道主管機關建設局辦理施工改善，以改善人行道系統。</p>
	2、臺中市自行車道串連計畫	推廣民眾騎乘自行車作為短程接駁交通工具，將現有之自行車道里程數 425.7 公里擴建為 600 公里，並使之各路口完整串聯，逐步構建自行車道路網，期藉由市區自行車道路網搭配自行車租賃站服務，鼓勵民眾使用無能耗、零污染的公共自行車作為短程接駁運具，減少及移轉私人機動車輛之持有及使用，打造便捷完善的綠色大眾運輸環境，建構臺中市低碳樂活城市，以落實建構「大臺中市低碳城市，發展綠色經濟與生活。」

工作計畫	重要施政計畫項目	實施內容
三、強化中部轉運樞紐	臺中市八大轉運中心建置計畫	<p>大臺中地區自合併改制後腹地幅員遼闊，交通運輸結構隨之改變。考量長距離客運一線到底服務方式將無法提升營運效率，為兼顧市中心、偏遠、觀光等地區及長途客運民眾轉乘需求，亟需規劃以結合多樣化大眾運具，需求服務為導向之轉運中心，將跨區域之旅次透過大眾運輸系統間之轉換（如國道客運、公路客運、市區公車、捷運及臺鐵等），接駁至目的地。爰此，於本市規劃臺中、朝馬、水湳、豐原、烏日、沙鹿、大甲及霧峰等八大轉運中心滿足旅運需求。</p>
四、健全複合公共運輸	1、公共運輸發展計畫	<p>為吸引民眾使用大眾運輸服務，培養其乘車習慣，透過路網整合、闢駛公車路線、改善車輛與候車環境品質、降低民眾候車焦慮感以及其他例行性營運管理措施(如：市區汽車客運業服務評鑑、公車服務行銷)等方式，期使本市公共運輸市佔率持續提升。</p>
	2、臺中市公共運輸轉乘策略計畫	<p>公車為都市大眾運輸系統之母，強化公共運輸轉乘服務能活化整體都市交通運輸，改變都市運具使用習慣並紓緩道路交通壅塞壓力，達到都市永續經營之目標。為使有限大眾運輸資源能發揮最大效用，本局將積極研擬各項轉乘策略，鼓勵民眾轉乘時使用電子票證搭乘各公共運具，朝向研擬各公共運具(含客運、公車、鐵路、公共自行車等)之轉乘優惠措施，以降低民眾乘車負擔並提昇民眾轉乘意願。</p> <p>另配合轉運中心之建置，研擬國道（公路）客運轉乘市區客運及國道（公路）客運轉乘公共自行車之轉乘優惠措施，提供民眾便捷、優惠之大眾運輸轉乘服務，進而帶動整體公共運輸市佔率，提昇本市公共運輸服務品質。</p>

工作計畫	重要施政計畫項目	實施內容
	3、推動山手線整體軌道運輸建設	下環微笑山手線、上環彩虹甲后線及臺鐵山線延伸路段 弭平本市境內山線及海線長期因地形所造成之空間阻隔，提升鐵路整體運能，促進都市縫合發展，打造大臺中生活圈，創造鐵路山手線之整體共榮願景。
	4、中臺灣捷運路網檢討規劃	橘線延伸至清水及霧峰、紅線延伸至后里、綠線環狀延伸至大里及太平，進而形成臺中內環；綠線高架延伸至彰化市區，甚至以輕軌的方式到鹿港。
	5、持續推動捷運烏日文心北屯線建設工程	完成捷運主線工程及土開共構設計、特建及用地取得、施工等作業，並供捷運機電設施進場施作，以期早日試營運通車

工作計畫	重要施政計畫項目	實施內容
五、提升智慧運輸科技	1、臺中市智慧交通發展計畫	<p>為能提升交通效率及效能，本局將導入智慧運輸系統之理念，在既有智慧運輸之基礎上，以智慧運輸城市為目標，持續推動智慧運輸發展計畫，提升整體交通運轉效率，促進產業發展及生活品質。</p> <p>105 年度本局將進行「臺中市智慧運輸發展計畫及災害管理中心規劃」，計畫打造一座智慧化的交通行控中心，將智慧防災、智慧運輸與智慧生活緊密結合在一起。透過系統可即時取得事故地點、號誌損壞地點等，讓市民即時知道並避開危險，本局也能同步派員解決問題；同時整合本局各智慧運輸系統，提供民眾即時交通資訊，作為民眾查詢公車、停車、路況等相關交通設施之工具，讓民眾輕鬆掌握大臺中各個重要節點交通狀況。此外，並將智慧科技運用在防災應變上，掌握瞬息萬變的訊息，及早因應災害處理。</p>
	2、停車空間管理系統計畫	<p>為解決停車供給嚴重不足之問題，將持續闢建路外停車場及新增停車導引資訊看板等設施，除由本局繼續辦理路外停車場自行興建外，亦以 BOT 方式鼓勵民間興建停車場，以增加停車供給。其次，藉由獎勵民間利用空地設置路外停車場之方式，逐步擴大路外停車空間。</p> <p>預計 105 年達成新增公共路外停車場停車格數量 500 格、新增公共路外停車場收費格位數量 400 格，以及新增公有路邊、路外停車場機車格位數量 20,000 格等目標。</p>

### **第三部分：上(103)年度實施狀況及成果概述(略)**

**此部分已於 103 年度施政績效報告呈現。**