臺中市政府交通局

107 年度施政計畫

臺中市政府交通局107年度施政計畫

【目　錄】

第一部分：年度施政目標與重點……7-1
第二部分：關鍵績效指標……7-14
第三部分：年度重要施政計畫……7-16
第四部分：上(106)年度實施狀況及成果概述……7-20

第一部分：年度施政目標與重點

行政院於 106 年 3 月 23 日通過「前瞻基礎建設特別條例」草案，擴大全面性基礎建設投資，其中，「軌道建設」投資額居五大建設中之冠，顯見中央政府對全國交通運輸之重視。依據行政院公布「前瞻基礎建設計畫-軌道建設」內容，本局持續爭取的「大臺中山手線」、「捷運藍線」、「捷運綠線延伸彰化」等軌道建設，已獲納入，尤其是影響大臺中山海屯區整體發展最關鍵的建設-大臺中山手線環狀鐵路計畫，繼 105 年 10 月 31 日行政院核定由中央全額負擔、全力推動「成功到追分段雙軌化(下環微笑線)」後，再進一步將「追分到大甲的海線鐵路雙軌化」、「大慶到烏日的山線鐵路高架化」以及「新闢后里到大甲的彩虹線」納入前瞻基礎建設計畫，宣示臺中正式進入軌道城市新時代。

為因應此政策契機，加乘本市各項交通建設發展，106 年 3 月，本局重新檢討盤點本市未來 4 至 8 年內短、中、長期重點計畫，聚焦核心施政，並結合本市「安全、人本、綠色」之交通政策理念，調整各項關鍵績效指標，以使 106~107 年中程施政計畫能更具挑戰性與合宜性，契合市府重大政策與市長施政理念。107 年度交通局施政計畫策略方針如下：

一、 建構大臺中軌道運輸骨幹，推動前瞻基礎建設，促進城市發展動力與契機，邁向軌道發展新時代(業務面向策略績效目標一)

(一)完成山手線可行性研究中央核定及執行綜合規劃

1. 為消弭山海屯區城鄉落差，提升大臺中之整體均衡發展，市府提出「大臺中 123」整體發展願景，期以山手線串連二國際海空港及三大副都心之發展，引導區域發展結構由原單一核心集中發展轉型為多核心均衡發展。由於臺中地區幅員遼闊，必須藉由良好的交通建設，帶動整體發展，解決區域邊緣化問題，而大臺中山手線扮演最關鍵之奠基角色，透過環狀鐵路規劃，山線高架自大慶延伸至烏日將有助於縫合烏日副都心地區，啟動都市再造；再以大甲到后里興建彩虹線鐵路高架系統，從北臺中連結山線及海線鐵路，使東西向之人流、產業往來流動順暢；並將海線鐵路雙軌高架化，促進海線

副都心以及沿線地區核心之都市土地縫合，帶動整體海線地區發展與人口成長，提升土地價值，架構臺中都會區完整之環狀軌道運輸服務，從空間結構上轉型朝多核心均衡發展的型態，以促進大臺中地區整體發展並強化中彰投苗區域之連結發展。

2. 大臺中山手線的「首部曲」下環微笑線成功到追分段鐵路雙軌化於105 年 10 月獲得行政院同意匡列經費 15.4 億，由中央全額負擔，106 年臺鐵局開始進行工程規劃設計，預計 107 年施工、110 年完工。成追線的啟動開啟了大臺中山手線計畫，啟承臺中、彰化、苗栗等中部地區重要路段，也象徵大臺中山海屯區的軌道路網串聯工程正式展開。屆時海線居民轉乘高鐵或往來山線鐵路將更便捷，更有助於海線地區與都心及山城串連，並促進地區均衡發展，造福中彰地區及 40 多萬海線居民。

3. 另大臺中山手線可行性研究計畫已陳報交通部審議，交通部已於 105 年 5 月及 11 月召開複審會議，本局已於 106 年 1 月再度送審，3 月獲行政院納入「前瞻基礎建設計畫」中，4 月配合交通部邀集各審查委員辦理現地勘查，於 7 月 5 日再次召開複審會議。待行政院同意一次核定山手線計畫，將積極推動機關辦理後續綜合規劃與細部設計。

(二)測試捷運綠線機電系統及運行試運轉

1. 捷運綠線電聯車採鋼輪鋼軌全自動無人駕駛系統，共採購 18 列電聯車，每列車由 2 節車廂組成，每次列車載客數計 536 人。其中，第 1、2 列電聯車已於 106 年 2 月由日本運抵臺中港，並於捷運北屯機廠完成整備及靜態檢測作業；4 月 7 日起，先行於測試軌上進行「車輛性能測試」及「車輛行駛測試」作業，由機廠旁的 G0 車站鳴笛出發，來回進行頭、尾動力車廂試車。其餘 9 列量產車由國內台灣車輛公司進行組裝，另 7 列量產車則於日本原廠同步製造中，預計 106 年底，全部車輛將全數完成並運抵北屯機廠接續測試。

2. 捷運高架主線段已完成軌道鋪設工程，現進行供電系統佈纜作業，目前主線 G0 至 G9 站第三軌已正式送電，於 106 年 8 月進行電聯車主線區段自主測試。

3. 捷運綠線 18 列電聯車於 107 年完成系統自主測試後，將接續進行機電全系統整合測試，預定 107 年 11 月完成所有測試作業後，移交捷運公司進行捷運試運轉。

(三)完成捷運藍線可行性中央核定及執行綜合規劃

1. 臺灣大道為臺中海線進入市中心的主要幹道，行經都市商圈、中小企業工業聚落、大專院校等通勤生活廊帶，沿線有近 60 萬的人口，衍生了龐大的交通運量與壅塞問題。為紓解臺灣大道的壅塞程度，近年來致力於推動大眾運輸的發展，本局除提出公車 10 公里免費的政策，更於臺灣大道設置優化公車道，使公車班次倍增，也讓候車時間縮短一半以上，培養市民搭乘大眾運輸之習慣。同時積極辦理捷運藍線計畫，以完備軌道運輸系統為目標，讓交通更為便捷，引導民眾轉換搭乘綠色運具習慣，並完成區域縫合，帶動大臺中地區整體均衡發展。
2. 捷運藍線規劃，西起沙鹿火車站，沿臺灣大道，進入臺中大車站，路線全長 21.3 公里，並設置 6 處高架車站及 9 處地下車站。未來完工後，運量能達每日 23.06 萬人，尖峰運量可達每小時 3.91 萬人，並帶動沙鹿副都心、臺中都心發展。捷運藍線可行性研究報告已於 105 年 12 月經交通部複審通過，本局並於 106 年 3 月依複審結論修正後再度送審，亦已獲行政院納入國家「前瞻基礎建設」計畫，將積極爭取行政院核定並辦理後續綜合規劃與細部設計。

(四)完成捷運綠線延伸至彰化可行性中央核定及執行綜合規劃

1. 本市以「大臺中 123」一條山手線、二個國際海空港與三大副都心為多核心都市發展主軸，並導入「大眾運輸導向發展」(Transit-Oriented Development, TOD)理念，並配合彰化縣跨域整體發展規劃及考量區域人口、產業逐年成長，強化區域間緊密聯繫即更為重要，而軌道運輸之需求將更為殷切，故積極辦理「臺中都會區大眾捷運系統烏日文心北屯延伸線可行性研究」計畫，串連中彰跨區都會通勤需求，促進烏彰地區的整體共榮發展，以及加強北屯區的軌道運輸服務。
2. 捷運綠線延伸線計畫是以捷運綠線兩端延伸至大坑及彰化地區，分

為「北屯-大坑」及「烏日-彰化」段，全長約 7.82 公里，共設 6 站(北屯區 2 站、烏日區 2 站及彰化縣境內 2 站)。依目前規劃之路線方案，「北屯-大坑」段可作為大坑風景區之軌道運輸門戶，提高觀光效益；而「烏日-彰化」段可與高鐵臺中站及臺鐵新烏日站共站，強化臺中門戶地區之功能外，更可將捷運路線直接延伸至彰化地區，促進中臺灣區域整體發展，更獲行政院納入「國家前瞻基礎建設計畫」。本案於 106 年 6 月 7 日已依交通部 106 年 3 月 22 日書審意見完成修正並函報交通部審議。為強化運輸效益，後續將持續偕同彰化縣政府共同向中央建議，使捷運綠線延伸線儘速核定，可作為捷運延伸至鹿港、和美等地區之基礎，帶動北彰化發展，實現區域聯合治理目標。

二、 改革公車路網，精進公車服務，重視民眾需求，照顧社會弱勢，拉近城鄉差距，同享優質大眾運輸服務(業務面向策略績效目標二)

(一)路網改革，提升公車搭乘人數

1. 本局自 105 年起推動公車路網改革計畫，包括新闢幹線公車、 鐵路高架化接駁、整併重疊公車路線及檢討無效班次等，將運輸資源投入偏鄉，例如：新闢 291 路服務霧峰山多綠社區、整併 225 路及 226 路深入后里數個沒有公車服務地聚落，以及調整 266 路進入松鶴部落，並規劃大甲幸福里及南埔公車。此外，為滿足學生及通勤族公車需求，持續進行路線調整，並規劃新闢數條公車路線，例如：闢駛中太平公車、大里環河路公車加強屯區大眾運輸路網，以及行經台 74 快速道路 2 條快線公車串連屯區往返豐原、潭子、朝馬、高鐵臺中站等區。相較於 103 年度，整體公車搭乘人數在 105 年成長至 1.35 億人次，總行駛里程數同步增加 500 萬公里，顯示公車路網改革使公車服務更便利與多元，整體服務涵蓋率增加。
2. 為持續改革公車路網，擴增服務範圍，實現公平正義之運輸資源分配，本局將持續檢視原市區、山、海、屯區生活圈旅次分布及運輸走廊，確認區與區間路廊服務路線數及班次頻率，並將新興社區納入考量，主要幹道上高度重疊公車路線，以歸零思考方式，重新做

合理分配，包含整併、裁切、新闢路線及班次調整等方式進行通盤檢討，檢討後運輸資源優先投入偏鄉地區及新興社區服務。例如：整併高度重疊路線及減少使用率低落班次等，投入尚未有公車服務的偏遠地區服務，強化全區大眾運輸路網。

(二)增設候車亭數量，改善候車環境

1. 本市將於 2018 年舉辦臺中世界花卉博覽會，配合節能減碳目標，積極推動綠色能源產業及綠色運具，推動「太陽能候車亭建置計畫」，除具節能減碳功能外，候車亭完工後不必再等候台電接電，可立即提供照明，以期持續提昇本市大眾運輸服務品質及平衡城鄉差距，並期望讓綠能、低碳成為台中的新風貌，並成為全台最宜居的城市。
2. 為持續改善本市公車候車環境，提供民眾等候公車時遮陽避雨空間，本市已全面辦理候車亭新建工程，並於 107 年度持續辦理「107 年度候車亭新建計畫」，逐步於本市各行政區設置公車候車亭，另考量部分人行道空間不足而無法設置候車亭情況，推動「反向式候車亭」以反向懸臂構件為主，可設置於人行道寬度有限之公車站位，並同時保留人行道上無障礙通行空間，解決因人行道用地受限而無法設置候車亭之情形。
3. 配合本市規劃興建之候車亭及既有未安裝智慧型站牌之候車亭，持續安裝附掛式智慧型站牌，主動提供候車民眾公車動態相關訊息，營造智慧生活城市，縮短城鄉差距，並提供市民舒適及安全的候車環境品質。

三、 鼓勵電動公車上路，追求低碳綠色運輸（業務面向策略績效目標三）

(一)提升本市電動公車營運數量

1. 為響應本市節能減碳之理念與發展策略，本局積極推動電動公車政策，104 年度(含)以前累計 14 輛，105 年度新增 30 輛，106 年 A1「臺中國際機場-高鐵臺中站-國美館」及 74 路「太平-新烏日火車站-嶺東科技大學」上路後，營運數已達 62 輛，數量成長 4 倍以上，位居全國第一，另 2018 臺中世界花卉博覽會低碳接駁路線，亦規劃採電動車營運。

2. 本市目前共有 11 條電動公車路線及 5 家業者服務市民，路線包含 11、12、55、74、181、199、354、356、357、359、A1 路，其中 74、199、354、356、357、359、A1 路共 7 條為純電動公車營運路線，除了在市區、豐原、沙鹿、龍井、大甲等地可以看到電動巴士的身影，另規劃之 352 路「大肚-中科管理局」、「豐原東站-大甲體育場」、「豐原東站-勤益科技大學」、「遊園中蔗路口-西苑高中」及 688 路「高美溼地-清水火車站」等公車路線也會有電動公車投入服務。此外，2018 臺中世界花卉博覽會低碳接駁路線，亦規劃採電動公車營運，屆時電動公車總數將超過 80 輛，位居全國第一。

3. 為鼓勵客運業者購買電動公車，本局除持續積極爭取中央補助款外，亦透過政策引導以增加業者購買誘因，包含給予電動車業者路權優先權、提高電動車營運補貼、九大路廊規劃至少兩條全電動公車路線等政策，以建構本市低碳大眾運輸環境，提供民眾舒適健康的乘車體驗。

(二)推動共享電動車及電動計程車服務

1. 推動共享電動車服務

為推動節能減碳政策，減少汽機車所造成之環境污染，移轉私人運具之依賴，推廣民眾養成駕駛綠色運具—電動共享汽車作為交通工具之習慣，提供更方便、可靠之服務，規劃在本市區域內建置 50 處電動共享汽車租賃站位，期改變民眾之運具選擇模式，提供市民方便、價廉、環保之綠能運具。

2. 電動計程車服務

一般計程車大部分均以汽柴油為動力來源，少部分為油電混和車與 LPG 雙燃料瓦斯車，但仍均以石化能源為動力來源，於車輛行駛時也會排放碳氫化合物（HC）、一氧化碳（CO）、氮氧化物（NOx）、硫氧化物與其他物質，造成環境汙染。為響應本市節能減碳之理念與發展策略，本局積極鼓勵電動車投入計程車營運服務，以建構本市低碳大眾運輸環境，提供民眾舒適健康的乘車體驗。

四、 推動自行車 369 計畫，兼顧山城、海線規劃，均衡區域發展，打造宜居的生活首都(業務面向策略績效目標四)

(一)提升公共自行車租賃站數量

1. 為推廣民眾騎乘自行車作為短程接駁交通工具，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、零汙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」，本局將於 107 年度完成建置 300 站公共自行車租賃站，9,000 輛公共自行車，落實綠色運輸。

(二)提升公共自行車使用人次

1. 為提升本市公共自行車租賃系統民眾使用率，初期藉由實施會員前 30 分鐘免費補貼，透過密集的租賃站設置，加強與公共運輸系統及學校、社區、商圈等之連結，以及免費/低費率之優質服務，提昇市民利用之原動力，完成最後一哩之整體輸運，以促進本市公共運輸發展，期於 107 年度突破累積騎乘人次 1,300 萬目標。

五、 順暢主要道路路網計畫，改善道路交通堵塞，暢行路網，提升道路交通安全，紓解車流，打造宜居的生活首都(業務面向策略績效目標五)

(一)提升主要幹道路口號誌連鎖續進

1. 由於本市社經活動增加，都市交通環境日受重視，為加強路口持續運作功能，實有必要依交通流量變化進行全市路口號誌連鎖設計，提升道路交通順暢，縮短旅行時間，順暢道路交通。
2. 本計畫將針對本市主要道路進行號誌連鎖設計，針對連鎖設計進行檢討與改善，同時以電腦模擬方式尋求最佳化，並於調整後持續滾動式檢討，將於 107 年度完成路口號誌時制重整 50 處

(二)改善易壅塞交通節點

1. 105 年本局已推動臺中市 17 處重要路口(段)易壅塞改善，獲得顯著成果，約 95%以上路口(段)改善成效達 15%以上；然而，因為交通環

境隨時變動，持續不斷進行滾動檢討，106 年度也將依先前成功經驗持續推動，聚焦台 74 線壅塞匝道的檢討及改善措施。

2. 交通管理手段是解決交通問題最直接的手段，也是投入最少成本的改善作為，改善本市道路壅塞一直為本府施政重點，其中，台 74 線快速道路為臺中市重要聯絡道路，每逢假日或上下班尖峰時刻匝道常有壅塞情形。為此，本府已成立跨局處決策小組，成員包括建設局、交通大隊與本局，並邀請 2 名道安顧問，定期檢視會勘各路口壅塞情形並辦理改善。106 年度上半年於虹揚橋實行尖峰時段實施「車道調撥」、五權西路與環中路口進行時制計畫調整、向上路及環中路口時制計畫重新設計並調整路面標線配置，均有效解決台 74 線匝道路口長期壅塞問題，下半年將持續進行其餘匝道路口的會勘與改善。另 107 年預定延續台 74 下匝道易塞車改善工程的力道，將改善的焦點延伸至台 74 線下匝道後的各市區主要幹道，如：環中路、五權西路、向上路、太原路、復興路...等，使易壅塞改善工程的改善作為更加完整並有效。

3. 未來將針對全市相似之易壅塞路段進行評估檢討，如符合條件，將考慮比照試辦。

六、 發展複合運輸系統，強化中部轉運樞紐，促進山海屯都多核心的均衡發展，打造一小時交通好生活圈(業務面向策略績效目標六)

(一)加速轉運中心建置

1. 依據本市三大副都心及山海屯都區域均衡發展之架構，本局積極推動轉運中心建置計畫，分擔本市核心都市功能，以公共運輸發展導向(TOD)為策略，落實捷運(Metro)、鐵路(Rail)、轉運站(Bus)、自行車(Bike)等複合式公共運輸網(MR.B&B)，強化中部轉運樞紐，縮短城鄉差距。

2. 水湳、臺中、豐原及烏日轉運中心地點位於本市重要交通樞紐，優先辦理推動：

(1)水湳轉運中心是國道客運進入市區的攔截點，將打造此為國道、市區公車及雙港輕軌的轉運樞紐，更規劃在中清交流道直接拉一

個匝道進入該轉運站 3 樓，從空中攔截進入市區的客運，解決當前車輛進入市區走台灣大道造成壅塞的狀況，提供市民便利優質的大眾運輸服務。本案將採自建方式辦理，現已完成基本設計草案，106 年度展開水湳轉運中心細部設計作業，並於 107 年度開始轉運中心建置工程。

(2)臺中轉運中心配合鐵路高架化計畫，辦理施工中。其位處於鐵道、公路客運及市區公車的匯集處，也是市中心區複合式運輸中心，由於假日期間火車站附近交通易壅塞，預計該中心的設置可讓鐵路與市區公車具有良好的轉運機制，有助解決交通壅塞問題。透過先行整合國道客運、臺鐵及市區公車等主要對外公共運輸系統，結合 iBike 與規劃中的捷運系統，提供民眾無縫轉乘之公共運輸服務，而為讓轉運中心進出車流更順暢，本局已協調國光客運、臺鐵及相關單位，整體規劃站前空間，解決進出動線問題，轉運站也將配合大智路打通工程啟用。

(3)豐原轉運中心位於豐原火車站東側，將作為山城地區的重要轉運樞紐，採自建方式辦理，目前已完成基本設計初稿，預定 107 年進行工程施作。

(4)烏日轉運中心則以高鐵站之客運轉運站為預選區位，整合高鐵、臺鐵及捷運三鐵與市區及公路客運轉乘服務，目前已完成動線調整規劃設計，107 年完成改善。

3. 沙鹿、大甲、霧峰、干城轉運中心，目前皆已完成選址作業，積極推動規劃設計作業：

(1)「沙鹿、 霧峰及大甲轉運中心規劃及初步設計」案，已於 105 年 12 月展開，106 年可完成初步設計。其中，沙鹿轉運中心位於沙鹿火車站後方的停車場用地(停 57)，完成後可結合捷運藍線、雙港輕軌、及山手線沙鹿車站及市區公車等轉運接駁。大甲轉運中心則位於水源路與甲東路口之公園用地(公 3)，未來結合山手線上環彩虹線及火車站空中廊道人行跨越橋，縫合東西兩側都市發展，並藉由國道客運路線上下國 3 大甲交流道，形成大甲地區國道客運與市區公車的重要轉乘點。霧峰轉運中心位於立法院中部

辦公室(原省議會)周邊，藉由鄰近國 3 霧峰交流道優勢，配合國道公路客運路線，形成屯區國道及公路客運與市區公車的重要轉乘點，以及前往南投旅次的中轉節點。干城轉運中心位於藍線捷運及雙港輕軌之交會點，位於臺中火車站站前廣場旁，將成為市區公車的重要轉乘點。

(2)「干城、沙鹿、霧峰及大甲轉運中心建置計畫」已獲得 105 年交通部公共運輸提昇計畫補助經費近 800 萬元，106 年完成設計，配合後續工程施作，提供市區、屯區及海線地區民眾，透過轉運中心間之連結，方便往來臺中各區域，讓屯區及海線地區跟市中心的時間距離更近，享受時間及空間「無縫轉乘」的大眾運輸服務。

七、 增加停車格位，紓緩停車需求，改善停車秩序，朝增加停車供給、機車停車位比例提升方向發展(業務面向策略績效目標七)

(一)加強停車供給及需求管理

1.路外停車格：增設公共路外停車格數量

(1)興建公共路外停車場持續視未開闢之停車場用地之區域整體規劃及當地停車需求，依序辦理徵收作業並開闢。囿於都市計畫區內停車場用地取得困難，為有效紓解停車需求，本局除依序開闢公有路外停車場外，亦訂定「臺中市民間設置臨時路外停車場獎助辦法」鼓勵民間廣建停車場；期結合民間土地資源及政府優惠措施，增加停車空間，讓民眾有更多停車選擇，共創三贏局面。另為有效利用閒置空間，規劃機關學校停車場於夜間開放民眾使用，以彈性運用有限停車資源，改善地區夜間住宅型停車問題。

(2)另本局結合公有建築物併設停車場時，本局將依土地使用分區所屬機關之使用用途、公有建物興辦目的、地區社經發展實際需求、當地停車供需與週轉率、當地居民共識及開闢所需經費等上述因素，以作為停車場興建優先順序之參考依據，並逐年編列預算依序辦理，藉由增加整體停車供給，解決民眾停車問題，107 年度預計新增公共路外停車場 600 格停車格。

2.路邊停車格：增設機車格位數量

(1)為了改善停車問題並整頓停車秩序，積極推動機車格增設計畫，針對機車停車需求量較高之地點，如交通轉運站、商圈、醫院、大專院校等周邊將不影響交通安全且紅黃線過長之路口，調整紅黃線為機車格，並視當時汽、機車停放情形機動調整汽、機格位數比例，以在有限的空間分配汽機車停車格位達最有效率之服務為目標，避免停車資源的浪費，有效管理本市機車停車秩序並使停車有序及解決機車停車空間不足的問題。

(2)針對機車格增設，104 年已增設 9,000 格，105 年已增設 12,000 格，106 年增設 12,000 格，已有效解決機車停車格不足之問題，打造機車族友善環境，大幅降低機車違停之情形，107 年預計再增設 10,000 格機車停車格，擴大改善成效。

(二)推動停車彈性多元利用措施

1.電子票證系統建置：

電子票證付款具有安全、便利、高效率等特性，符合先進智慧城市推廣電子貨幣及無現金化之社會潮流，為便利民眾繳交停車費用，擴大本市電子票證的服務範圍，於 107 年度新建停車場時，將多卡通電子票證將納入工程；委外經營到期停車場，於重新招標時，均將多卡通納入契約要求，預計總數 8 成公有路外停車場完成建置電子票證建置，提升市政服務品質。

2.eTag 設備建置：

本局於新辦理之公有停車場委外經營招標時，除規定得標廠商建置多卡通電子票證設備外，另須增加 eTag 設備，其更可應用於停車場月票之識別。於 107 年度將持續於停車場完成設置，預計總數 8 成公有路外停車場完成建置 eTag 設備。

(三)導入智慧停車管理提升使用效率

1.本局於107年度將持續推行多元繳費方式,簡化購買停車月票流程，將透過停車月票線上預購、繳費即由機關採雙掛號寄予民眾；另路外停車場通常以磁扣、票卡、電子票證等方式進出場繳費，將透過手機「臺中 e 停車」App 即時線上繳費，節省民眾親赴現場的不便

與排隊時間、間接減少道路交通量，提供更智慧多元化之停車繳費選擇。

2. GIS 系統將持續收集完整原縣區路邊停車格、公有路外停車場及民營路外停車場之位置資料(經緯度)、停車費率、車格數量與停車登記證等停車設施資料，對內有效掌握與管理全市停車設施資訊，供本局停車供需資料以利政策規劃，並有效降低供需調查所需人力成本；對外可將地理資訊圖層資料作為「開放資料(opendata)」提供民眾或其他機關使用，例如：內政部國土測繪中心建置臺灣地區臺灣通用電子地圖、臺中市政府資訊中心建置大臺中圖資雲，促進空間資訊流通。

3. 因應智慧城市物聯網時代，本局協同資訊中心將於臺中逢甲商圈試辦智慧路邊停車計畫，車主於路邊停車後，相關資訊(停車時間、駛離時間等)將透過物聯網技術回傳至雲端後，本局於 107 年度可介接該項資訊呈現於「臺中 e 停車」App，屆時民眾透過 App 即可取得即時路邊停車空位，有效縮短車主尋找停車格的時間。

八、 發展智慧創新交通，打造台中成為好生活環境城市(業務面向策略績效目標八)

(一)建構智慧交通管理中心

1. 為推動臺中智慧交通系統發展，本局參考韓國首爾等國際都會城市經驗，並搭配本市特有環境特色進行未來發展規劃，提出臺中 TOPIS 系統五大願景:「智慧交通管理」、「安全永續路網」、「人本綠色交通」、「樂活便捷觀光」、「資料整合管理」，及四項目標：「交控管理運作效率提升」「降低事故提升道路安全」、「綠色運輸服務品質提升」、「民眾多元化資訊提供」，依其規劃出 12 項子系統(路網管理系統、違規管理系統、智慧自行車管理系統、智慧公車管理系統、智慧停車管理系統、活動管理系統、區域管理系統、事件應變管理系統、大型車輛管理系統、智慧機車管理系統、智慧分析與預測系統、資訊服務管理系統)，進行臺中智慧交通轉型提升。

2. 為逐步落實臺中智慧交通發展，本局將逐步進行台中 TOPIS 系統建

置，同時配合市府資訊中心之智慧應變暨交控中心系統，進行資料介接交換：

(1)建立臺中市智慧交通管理系統(臺中 TOPIS 系統)，整合路網管理系統、事件應變功能與智慧分析，建置交通監控平台，透過路側設備蒐集資料，並進行資料分析，建立事件警示及即時因應處理模式。

(2)建構水湳智慧城為智慧交通示範區，整合城區智慧停車及導引系統、智慧路網管理系統及智慧大眾運輸系統等，發展智慧交通平台，發布交通即時資訊，提升城區整體路網運行績效及民眾使用便利性。

(3)推動國 1 暨台 74 匝道及平面聯絡道號誌協控計畫，建立整合式運輸走廊交通智慧管理系統，藉由即時車流偵測並運用大數據模擬分析交通狀況的變化，透過智慧化控制與決策分析及事件告知自動預警機制，有效疏解國 1、台 74 及平面連絡道壅塞路段車流。

(4)藉由資料交換方式，提供交通事件資訊予本府資訊中心建立之智慧應變暨交控中心系統，俾利該中心進行後續跨局處應用輔助。

第二部分：關鍵績效指標

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	107 年年度目標值
一	建構大臺中軌道運輸骨幹，推動前瞻基礎建設，促進城市發展動力與契機，邁向軌道發展新時代(24%)	一	完成山手線可行性研究中央核定及執行綜合規劃(6%)	1	統計數據	執行山手線綜合規劃(100%)	100%
		二	測試捷運綠線機電系統及運行試運轉(6%)	1	統計數據	捷運機電系統於 107 年完成測試作業，並於 107 年 11 月開始進行電聯車軌道運行試運轉(100%)	100%
		三	完成捷運藍線可行性中央核定及執行綜合規劃(6%)	1	統計數據	辦理用地取得及都市計劃調整方案評估並執行綜合規劃(100%)	100%
		四	完成捷運綠線延伸至彰化可行性中央核定及執行綜合規劃(6%)	1	統計數據	執行綜合規劃(100%)	100%
二	改革公車路網，精進公車服務，重視民眾需求，照顧社會弱勢，拉近城鄉差距，同享優質大眾運輸服務(10%)	一	提升公車搭乘人數(5%)	1	統計數據	平均每月運量(萬人)	1,150 萬人
		二	增設候車亭數量(5%)	1	統計數據	候車亭新增數量(座/年)	75 座
三	鼓勵電動公車上路，追求低碳綠色運輸(5%)	一	提升本市公車業者電動公車購車數(5%)	1	統計數據	年度電動公車上路數(輛)	30 輛

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	107 年年度目標值
四	推動自行車 369 計畫，兼顧山城、海線規劃，均衡區域發展，打造宜居的生活首都(6%)	一	提升公共自行車租賃站數量(3%)	1	統計數據	公共自行車 iBike 租賃站數量(站)	300 站
		二	提升公共自行車使用人次(3%)	1	統計數據	公共自行車 iBike 累計使用量(萬人次)	1,300 萬人次
五	宜居城市-順暢主要道路路網計畫，改善道路交通堵塞，暢行路網，提升道路交通安全，紓解車流，打造宜居的生活首都(5%)	一	路口號誌連鎖設計改善數(5%)	1	統計數據	路口號誌時制計畫重整數量(處)	50 處
六	宜居城市-發展複合運輸系統，強化中部轉運樞紐，促進山海屯都多核心的均衡發展，打造一小時交通好生活圈(5%)	一	轉運中心建置數(5%)	1	統計數據	完成基本設計場站(處)	3 處
七	宜居城市-增加停車格位，紓緩停車需求，改善停車秩序，朝增加停車供給、機車停車位比例提升方向發展(10%)	一	增設公共路外停車格數量(5%)	1	統計數據	新增公共路外停車場停車格(格/年)	600 格
		二	增設機車格位數量(5%)	1	統計數據	新增公有路邊、路外停車場機車格(格/年)	10,000 格
八	宜居城市、智慧好生活-發展智慧創新交通，打造台中成為好生活環境城市(5%)	一	建立智慧交通管理中心(5%)	1	統計數據	建立 TOPIS 系統(100%)	100%

第三部分：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、建構大臺中軌道運輸骨幹，推動前瞻基礎建設，促進城市發展動力與契機，邁向軌道發展新時代	1. 完成山手線可行性研究中央核定及執行綜合規劃	1. 大臺中山手線可行性研究計畫已陳報交通部審議，交通部已於105年5月及11月召開複審會議，本府已於106年1月再度送審，3月更獲行政院納入「前瞻基礎建設計畫」中，4月配合交通部邀集各審查委員辦理現地勘查，7月5日再次召開複審會議。 2. 後續行政院同意核定山手線計畫，將積極推動，配合交通部編列預算指定鐵路權管機關辦理後續綜合規劃與細部設計。
	2. 測試捷運綠線機電系統及運行試運轉	1. 107年11月底前完成電聯車系統測試及機電全系統整合測試。 2. 107年11月底進行捷運試運轉作業。
	3. 完成捷運藍線可行性中央核定及執行綜合規劃	1. 捷運藍線可行性研究報告已於105年12月經交通部複審通過，本府已於106年3月依複審結論修正後再度送審，並獲行政院納入「前瞻基礎建設計畫」。 2. 後續行政院同意核定捷運藍線計畫，將積極推動，配合交通部編列預算辦理後續綜合規劃與細部設計。
	4. 完成捷運綠線延伸至彰化可行性中央核定及執行綜合規劃	1. 捷運綠線延伸線可行性研究報告已陳報交通部審議，交通部已於105年3月召開初審會議，市府於6月召開臺中彰化捷運建設共同推動工作小組會議，並於105年11月、106年6月依審查意見修正後再度送審。106年3月捷運綠線彰化延伸段已納入「前瞻基礎建設計畫」。 2. 後續行政院同意核定捷運綠線延伸線計畫，將偕同彰化縣政府積極推動，配合交通部編列預算辦理後續綜合規劃與細部設計，促進烏彰地區的整體共榮發展，以及加強北屯區的軌道運輸服務，實現區域聯合治理目標。
二、改革公車路網，精進公車服務，重視民眾需求，照顧社會弱勢，拉近城鄉差	1. 路網改革，提升公車搭乘人數	1. 辦理路網檢討改革 (1)整併高重疊路線 (2)新闢偏遠地區服務性路線 (3)新闢快線公車路線 2. 擴大公車服務範圍，提升大眾運輸人次

工作計畫	重要施政計畫項目	實施內容
距，同享優質大眾運輸服務	2. 增設候車亭數量，改善候車環境	1. 本市於 2018 年將舉辦臺中世界花卉博覽會，配合節能減碳目標，積極推動綠色能源產業及綠色運具，推動「太陽能候車亭建置計畫」，除具節能減碳功能外，候車亭完工後不必再等候台電接電，可立即提供照明，期望讓綠能、低碳成為台中的新風貌，並成為全台最宜居的城市。 2. 為持續改善本市公車候車環境，提供民眾等候公車時遮陽避雨空間，本市已全面辦理候車亭新建工程，並於 107 年度持續辦理「候車亭新建計畫」逐步於本市各行政區設置公車候車亭，另考量人行道空間不足而無法設置候車亭情況，推動「反向式候車亭」，可設置於人行道寬度有限之公車站位，解決因人行道用地受限而無法設置候車亭之情形。 3. 配合本市規劃興建之候車亭及既有未安裝智慧型站牌之候車亭，持續安裝附掛式智慧型站牌，主動提供候車民眾公車動態相關訊息，營造智慧生活城市，縮短城鄉差距，並提供市民舒適及安全的候車環境品質。
三、鼓勵電動公車上路，推動共享電動車及電動計程車服務，管理低碳綠色運輸	1. 提升本市電動公車營運數量	鼓勵業者購置電動公車並汰換老舊柴油車，提供低碳之公車路網，107 年預計新增 30 輛電動公車上路營運。
	2. 推動共享電動車及電動計程車服務	1. 規劃臺中市電動共享汽車租賃系統建置及經營管理整體建置，107 年度在本市區域內建置規劃提供 1 處電動共享汽車示範及展示系統。 2. 針對電動計程車開放計程車牌額，積極鼓勵電動車投入計程車營運，預計 107 年成立第一個電動計程車車隊提供服務。
四、推動自行車369計畫，普及山城、海線服務，均衡區域發展，打造人本宜居的生活首都	1. 提升公共自行車租賃站數量	提升公共自行車租賃站數量：將於 107 年度完成建置 300 站公共自行車租賃站，9,000 輛公共自行車，落實綠色運輸。
	2. 提升公共自行車使用人次	提升公共自行車使用人次：初期透過實施會員前 30 分鐘免費補貼，提昇市民利用之原動力，期於 107 年度突破累積騎乘人次 1,300 萬目標。

工作計畫	重要施政計畫項目	實施內容
五、強化主要交通幹道路網銜接，順暢易壅塞交通節點，提升道路交通安全性及易行性	提升主要幹道路口號誌連鎖續進	1. 依交通流量變化進行全市路口號誌連鎖設計，提升道路交通順暢，縮短旅行時間，順暢道路交通。 2. 針對連鎖設計進行檢討與改善，同時以電腦模擬方式尋求最佳化，並於調整後持續滾動式檢討,將於107年度完成路口號誌時制重整50處。
	改善易壅塞交通節點	1. 聚焦台74線壅塞匝道的檢討及改善措施。 2. 已成立跨局處決策小組，定期檢視會勘各路口壅塞情形並辦理改善。 3. 未來將針對全市相似之易壅塞路段進行評估檢討，如符合條件，將考慮比照試辦。
六、發展複合運輸系統，強化中部轉運樞紐，促進山海屯都多核心的均衡發展，打造一小時交通好生活圈	加速轉運中心建置	1. 水湳轉運中心採自建方式辦理,106年度展開水湳轉運中心細部設計作業，並於107年度開始轉運中心建置工程。 2. 豐原轉運中心採自建方式辦理，目前已完成基本設計初稿，預定107年進行工程施作。 3. 干城、霧峰、大甲及沙鹿轉運中心運輸需求預測與分析、交通(含人行)動線、空間及月台配置、客運路線調整、周邊公共運輸整合(如臺鐵、捷運、輕軌等)及建置工程經費推估等規劃及基本設計作業。 4. 臺中轉運中心配合鐵路高架化計畫，委託鐵工局代辦施工，依臺中都會區鐵路高架捷運化計畫第二次修正計畫(於105年12月6日奉行政院核定)，計畫期程調整至108年1月底整體工程完成，並配合周邊道路開闢完成後啟用。 5. 烏日轉運中心目前已完成動線調整規劃設計，107年完成改善。
七、加強停車供給及需求管理，合理增加停車供給，推動彈性多元利用措施，導入智慧停車管理	加強停車供給及需求管理	1. 路外停車格:107年度預計新增600格公共路外停車格。 2. 路邊停車格：107年度預計增設10,000格機車停車格。
	推動停車彈性多元利用措施	1. 電子票證系統建置:107年度預計總數完成建置8成公有路外停車場電子票證建置。 2. eTag設備建置:107年度預計總數完成建置8成公有路外停車場eTag設備。

工作計畫	重要施政計畫項目	實施內容
	導入智慧停車管理，提升使用效率	1. 107 年度預計完成線上月票購買及路外停車場使用「臺中 e 停車」APP 繳費。 2. 107 年度預計完成將 GIS 系統之停車設施資料作為「開放資料(opendata)」，提供民眾或其他機關使用下載及利用。 3. 107 年度預計完成「臺中 e 停車」APP 介接取得逢甲周邊示範之即時路邊停車空位資訊。
八、發展智慧創新交通，建構臺中市智慧交通管理中心，全面提升交通運轉效率	建立智慧交通管理中心	1. 建立臺中 TOPIS 系統 (1)建置交通監控平台 (2)事件預警 (3)事件資料交換給資訊中心 2. 建構水湳智慧城為智慧交通示範區，整合城區智慧停車及導引系統、智慧路網管理系統及智慧大眾運輸系統等，發展智慧交通平台，發布交通即時資訊，提升城區整體路網運行績效及民眾使用便利性。 3. 推動國 1 暨台 74 匝道及平面聯絡道號誌協控計畫，建立整合式運輸走廊交通智慧管理系統，藉由即時車流偵測並運用大數據模擬分析交通狀況的變化，透過智慧化控制與決策分析及事件告知自動預警機制，有效疏解國 1、台 74 及平面連絡道壅塞路段車流。

第四部分：上(106)年度實施狀況及成果概述

106 年 1 月 1 日至 6 月 30 日止

策略績效目標		衡量指標	原訂目標值	績效衡量暨達成情形分析
一	建構大臺中軌道運輸骨幹，推動前瞻基礎建設，促進城市發展動力與契機，邁向軌道發展新時代(24%)	一、完成山手線可行性研究中央核定(6%)	可行性研究陳報中央審議並核定 (50%)	1. 依 105 年 11 月複審審查意見完成報告書修正於 106 年 1 月 24 日報部審查。 2. 106 年 3 月 23 日獲行政院納入國家前瞻基礎建設計畫。 3. 106 年 4 月 19 日配合交通部辦理現地勘查。
		二、測試捷運綠線機電系統及運行試運轉(6%)	捷運綠線機電系統陸續進場施工，並於 106 年 4 月開始進行測試作業 (50%)	1. 106 年度 2 月第 1、2 列電聯車由日本原廠運抵北屯機廠。 2. 106 年 4 月電聯車於機廠測試軌進行測試作業。 3. 106 年 6 月完成主線區段供電軌安裝鋪設作業。 4. 106 年 7 月完成主線區段送電作業。
		三、完成捷運藍線可行性中央核定(6%)	可行性研究陳報中央審議並核定 (50%)	1. 依 105 年 12 月交通部複審意見完成修正報告，於 106 年 3 月 3 日再報部審查。 2. 106 年 3 月 23 日獲行政院納入國家前瞻基礎建設計畫。
		四、完成捷運綠線延伸至彰化可行性中央核定(6%)	可行性研究陳報中央審議核定 (50%)	1. 106 年 3 月 23 日獲行政院納入國家前瞻基礎建設計畫。 2. 依 106 年 3 月 22 日交通部書審意見修正報告，於 106 年 6 月再報部審查。
二	改革公車路網，精進公車服務，重視民眾需求，照顧社會弱勢，拉近城鄉差距，同享優質大眾運輸服務(10%)	一、提升公車搭乘人數(5%)	平均每月運量 **1,140 萬人**	1. 106 年度 1 月至 5 月本市公車平均月運量為 1,116 萬 6,992 人次。 2. 因 106 年 1、2 月遇有春節假期與寒假，故乘車人數低於預期之平均運量。
		二、增設候車亭數量(5%)	106 年度候車亭新增數量 **75 座**	106 年度 1 月至 6 月本市候車亭新建數量達 65 座，持續建置中。
三	鼓勵電動公車上路，追求低碳綠色運	一、提升本市公車業者電動公車購車	106 年度電動公車上路數 **30 輛**	106 年度 1 月至 6 月客運業者已新增 10 輛電動公車上路，另有 28 輛

策略績效目標		衡量指標	原訂目標值	績效衡量暨達成情形分析
	輸。(5%)	數(5%)		電動公車正在籌備中。
四	推動自行車 369 計畫，兼顧山城、海線規劃，均衡區域發展，打造宜居的生活首都。(6%)	提升公共自行車租賃站數量(3%)	公共自行車 iBike 租賃站數量 **280 站**	106 年度 1 月至 6 月 30 日止，已完成建置自行車租賃站 213 站。
		提升公共自行車使用人次(3%)	公共自行車 iBike 累計使用量 **1,000 萬人次**	106 年度 1 月至 6 月 30 日止，累計騎乘使用人次突破 1,000 萬人次。
五	順暢主要道路路網計畫，改善道路交通堵塞，暢行路網，提升道路交通安全，紓解車流，打造宜居的生活首都。(5%)	路口號誌連鎖設計改善數(5%)	路口號誌時制計畫重整數量 **50 處**	106 年度 1 月至 6 月 30 日止，已完成路口號誌時制計畫重整 30 處。
六	發展複合運輸系統，強化中部轉運樞紐，促進山海屯都多核心的均衡發展，打造一小時交通好生活圈。(5%)	轉運中心建置數(5%)	完成基本設計場站 **4 處**	1. 已完成「干城、霧峰、大甲及沙鹿轉運中心規劃及基本設計」期中規劃報告書，刻正辦理審查作業。 2. 水湳、豐原轉運中心刻正辦理基本設計修正作業。
七	增加停車格位，紓緩停車需求，改善停車秩序，朝增加停車供給、機車停車位比例提升方向發展。(10%)	增設公共路外停車格數量(5%)	新增公共路外停車場停車格 **600 格/年**	1. 106 年 1 月至 6 月已啟用北屯區細停 1 停車場、西屯區細停 2 停車場、下石碑段 2140-5 地號停車場、東區舊建國市場臨時停車場及大肚區兒一地下停車場，共新增 519 格公共路外停車場收費格位，已達原訂目標值 86%。 2. 另目前尚有 4 處停車場刻正辦理闢建事宜，預計 106 年底可達成年度目標值。
		增設機車格位數量(5%)	新增公有路邊、路外停車場機車格 **12,000(格/年)**	截至 106 年 6 月 30 日止，已新增繪 7,531 格機車停車格位供民眾停放，已達原訂目標值 63%。
八	發展智慧創新交通，打造台中成為好生活環境城市。(5%)	建立智慧交通管理中心(5%)	完成 TOPIS 綱要計畫(**50%**)	1. 106 年度 1-6 月已完成台中市智慧交通發展規劃內容。 2. 目前進行摘要本撰寫修改中。