

(7)仁友客運 125 路(僑光科大—臺中車站—高鐵臺中站)

125 路主要服務範圍為烏日區、北區、西區、南區、中區、西屯區，建議維持原路線，現況即接駁 A1 站、A3 站、A5 站。

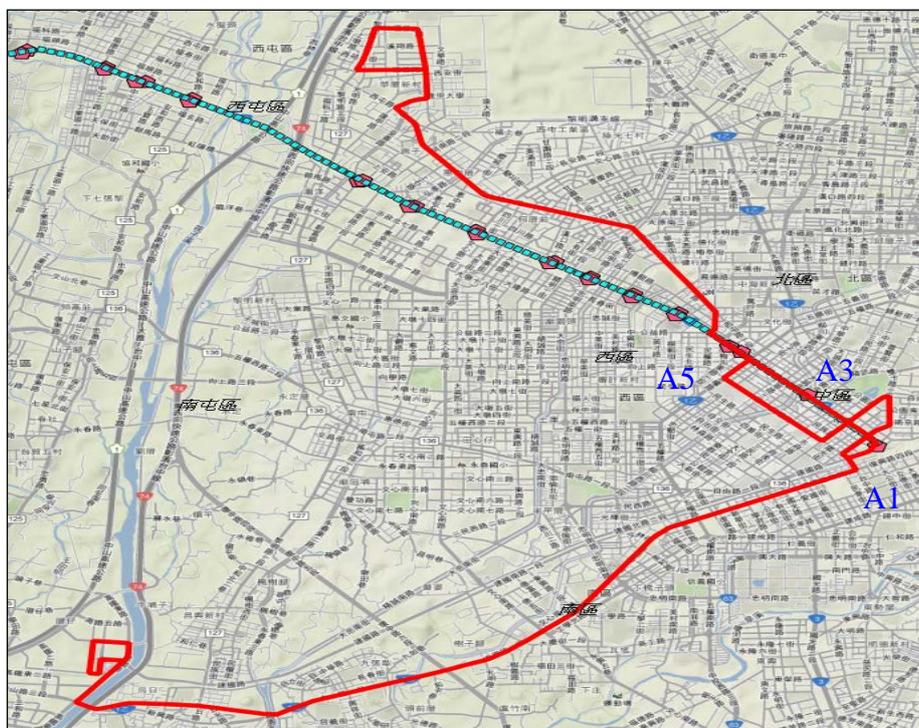


圖 6.2.2-110 仁友 125 路之路線圖

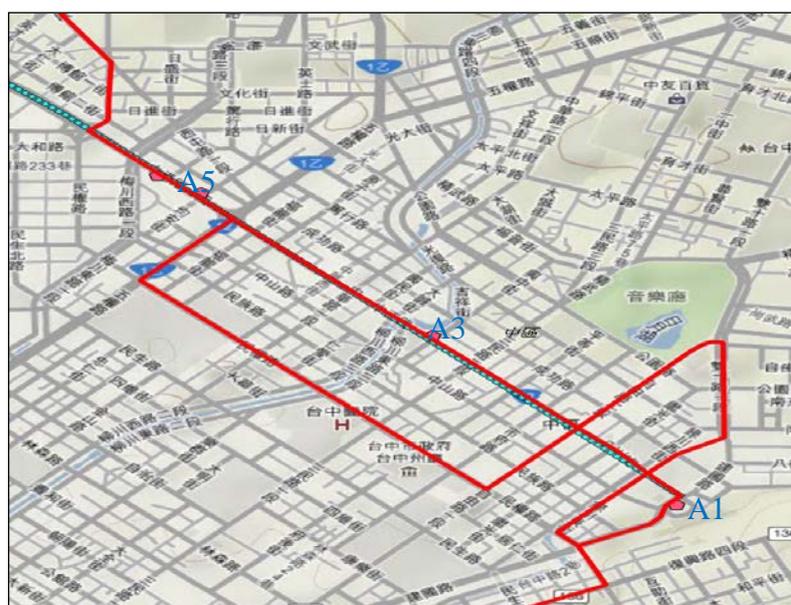


圖 6.2.2-111 仁友 125 路之接駁路線放大圖

### 3.仁友客運－接駁調整路線

#### (1)仁友客運 48 路(仁友車站－工業區－臺中酒廠－嶺東科大)

48 路由於與藍線 BRT 重疊度約為 50%，由於目前無法確定是否對此類高重疊度之路線做路權收回，短期調整階段暫不排除任何調整之可能，在對於重疊度高之路線調整建議，本研究認為應改為延伸營運區域，或將路線整併都是可行之調整方式。



圖 6.2.2-112 仁友 48 路之路線圖

(五)全航客運

全航客運與藍線 BRT 有交匯或重疊之營運公車路線有 3 條，分為兩類如下：

1.全航客運－既有縱向接駁路線

(1)全航客運 58 路 (南區公所－臺中火車站－潭子勝利運動公園)

58 路主要服務範圍中區、西區、北屯、南屯區，屬於縱向接駁之路線，建議路線維持不變，現況即接駁 A1 站。

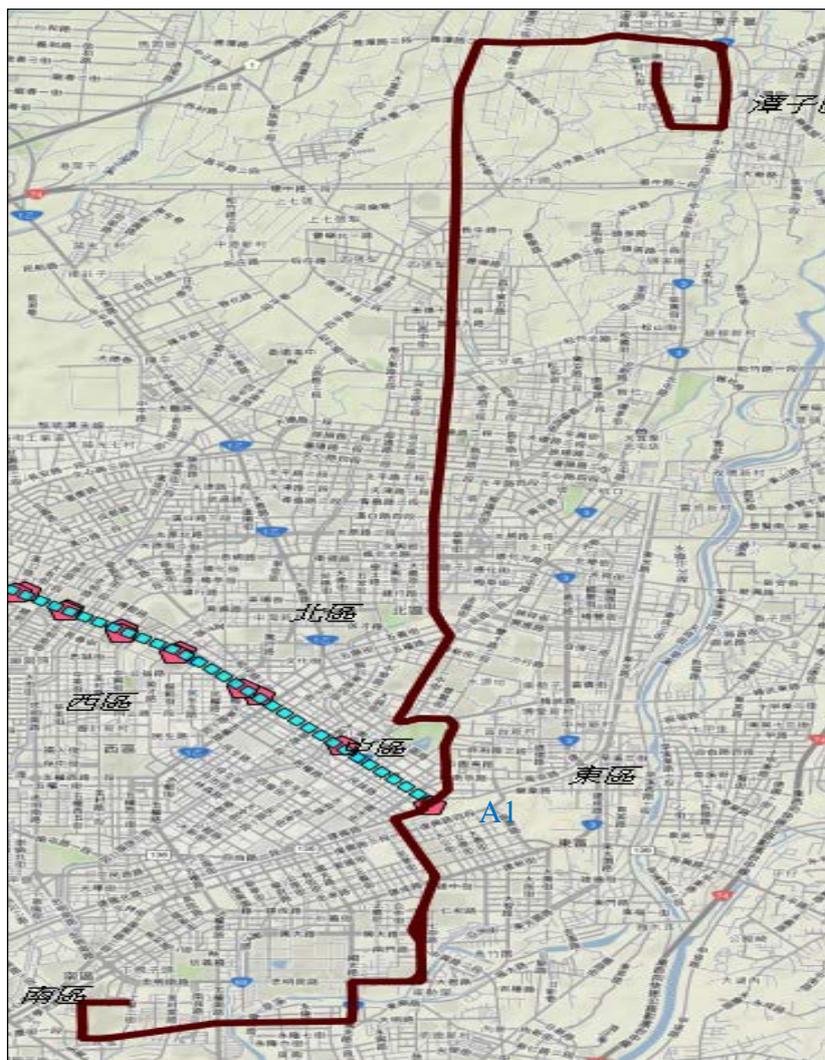


圖 6.2.2-113 全航 58 路之路線圖

(2)全航客運 65 路 (南區公所—臺中車站—潭雅神綠園道)

65 路主要服務範圍北屯區、南區、北區、中區、東區、潭子區，屬於縱向接駁之路線，建議路線維持不變，現況即接駁 A1 站。



圖 6.2.2-114 全航 65 路之路線圖

## 2.全航客運－既有接駁路線

### (1)全航客運 5 路 (南區公所－臺中車站－潭雅神綠園道)

5 路主要服務範圍西屯區、西區、北區、中區，建議路線維持不變，現況即接駁 A1 站、A11 站、A12 站。

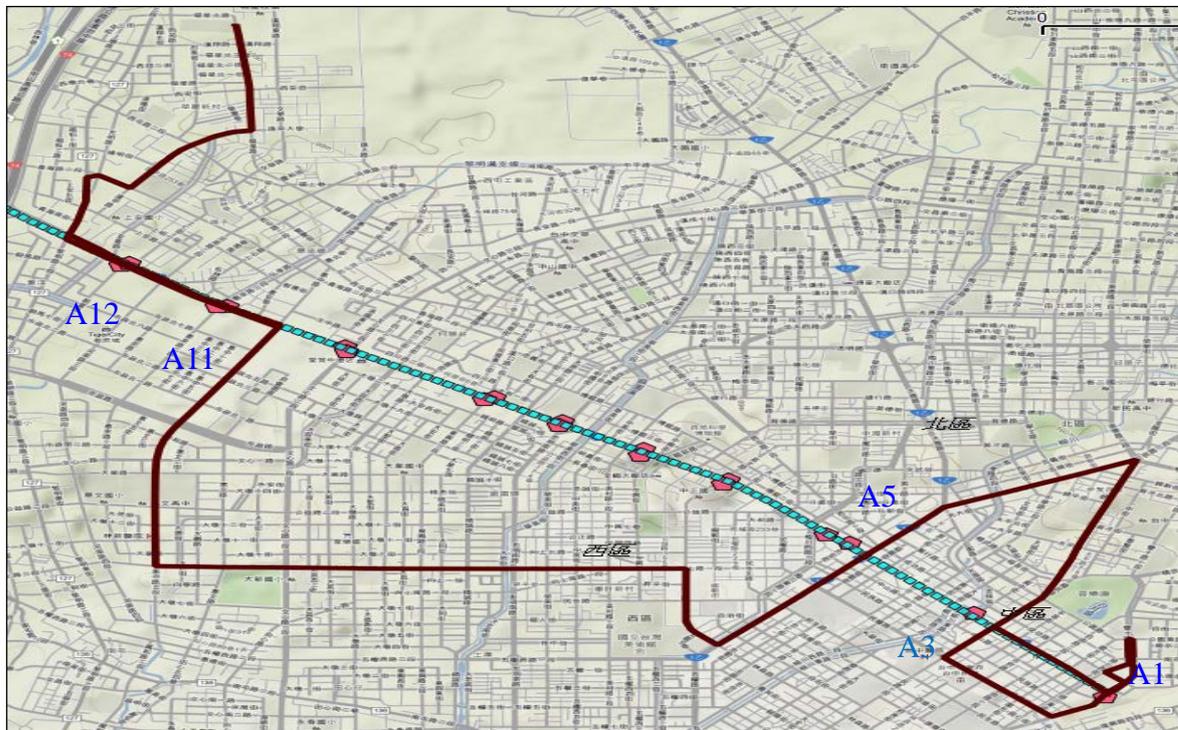


圖 6.2.2-115 全航 5 路之路線圖



圖 6.2.2-116 全航 5 路之接駁路線放大圖

(六)阿羅哈客運

阿羅哈客運與藍線 BRT 有交會之營運公車路線有 1 條，說明如下：

1. 阿羅哈客運－既有接駁路線

(1)阿羅哈 18 路(阿羅哈客運朝馬轉運站－干城)<sup>17</sup>

18 路主要服務範圍為中區、北屯區、西屯區，建議路線維持不變，現況即接駁 A12 站。

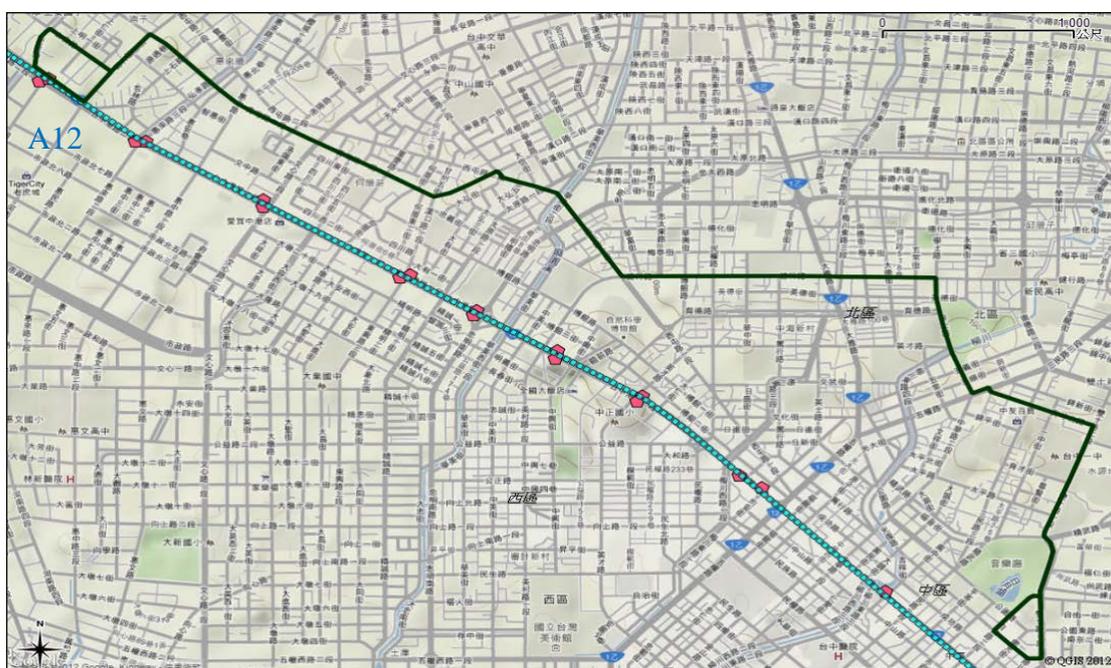


圖 6.2.2-117 阿羅哈 18 路之路線圖

<sup>17</sup> 18 路公車自 102 年 3 月 1 日起已改由統聯客運經營。

(七)彰化客運

彰化客運與藍線 BRT 有交匯或重疊之營運公車路線有 2 條，說明如下：

1.彰化客運—既有縱向接駁路線

(1)彰化客運 52 路(忠明進化建成線)

52 路主要服務範圍為南區、西區、北區、東區，為環狀路線行經於忠明路，建議路線維持不變，現況即接駁 A8 站。

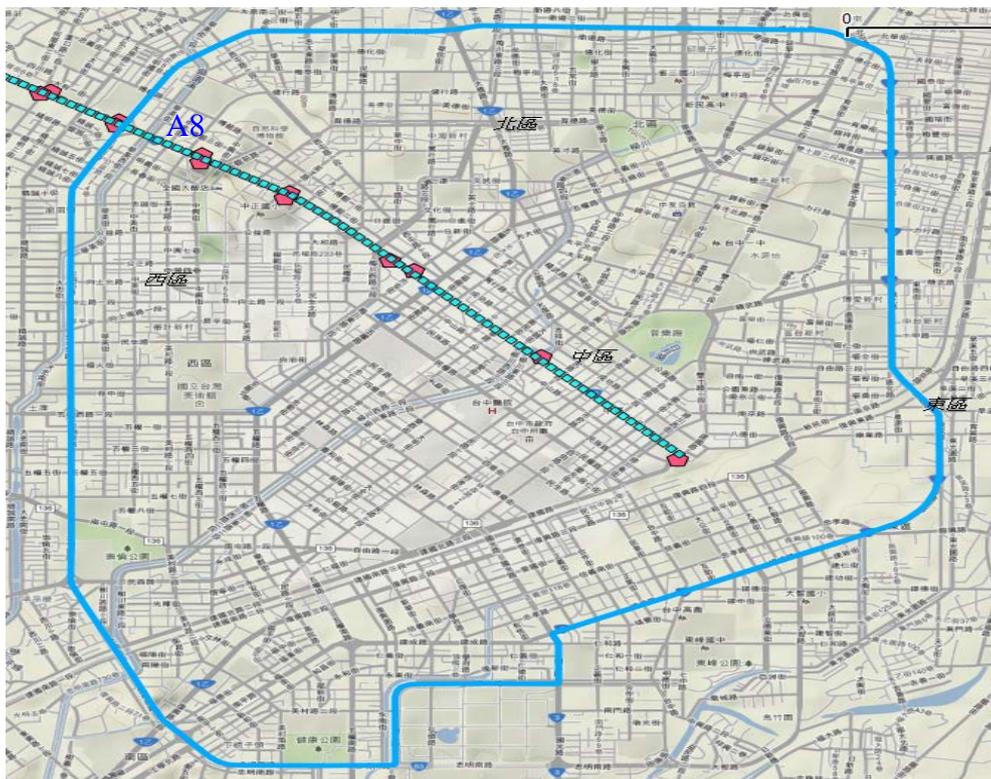


圖 6.2.2-118 彰化 52 路之路線圖

(2)彰化客運 99 路(臺中火車站－莒光新城)

99 路主要服務範圍為北區、中區、南區、南屯區，縱向行駛於三民路，建議路線維持不變，現況即接駁 A3 站。

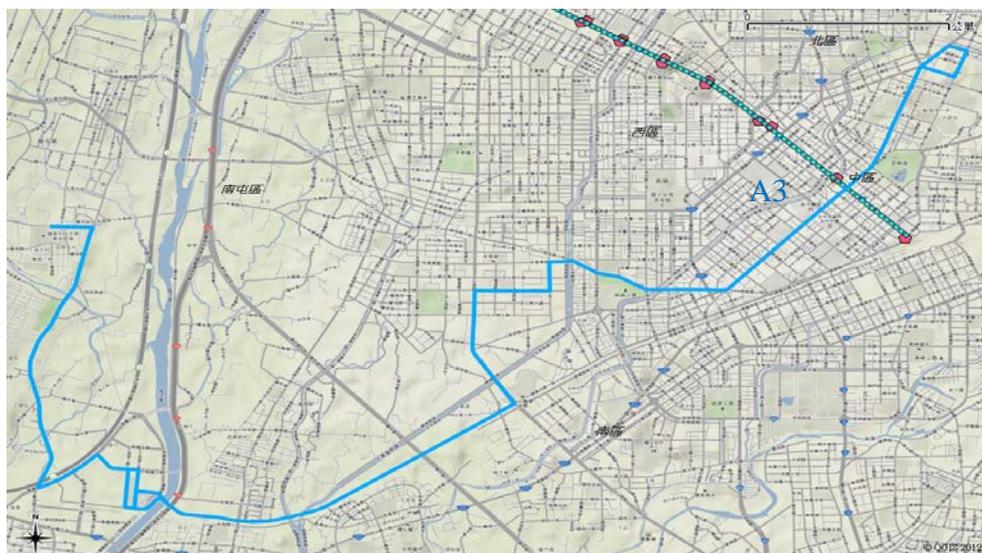


圖 6.2.2-119 彰化 99 路之路線圖



圖 6.2.2-120 彰化 99 路之接駁路線放大圖

## (八)東南客運

東南客運與藍線 BRT 有交叉或重疊之營運公車路線有 1 條，說明如下：

### 1.東南客運—既有縱向接駁路線

#### (1)東南客運 7 路(臺中一中—慈明高中)

7 主要營運區域為北區、中區、東區、大里區，此路線直接縱向行駛建國路，與藍線 BRT 無重疊，建議路線維持不變，現況可接駁服務 A1 站。

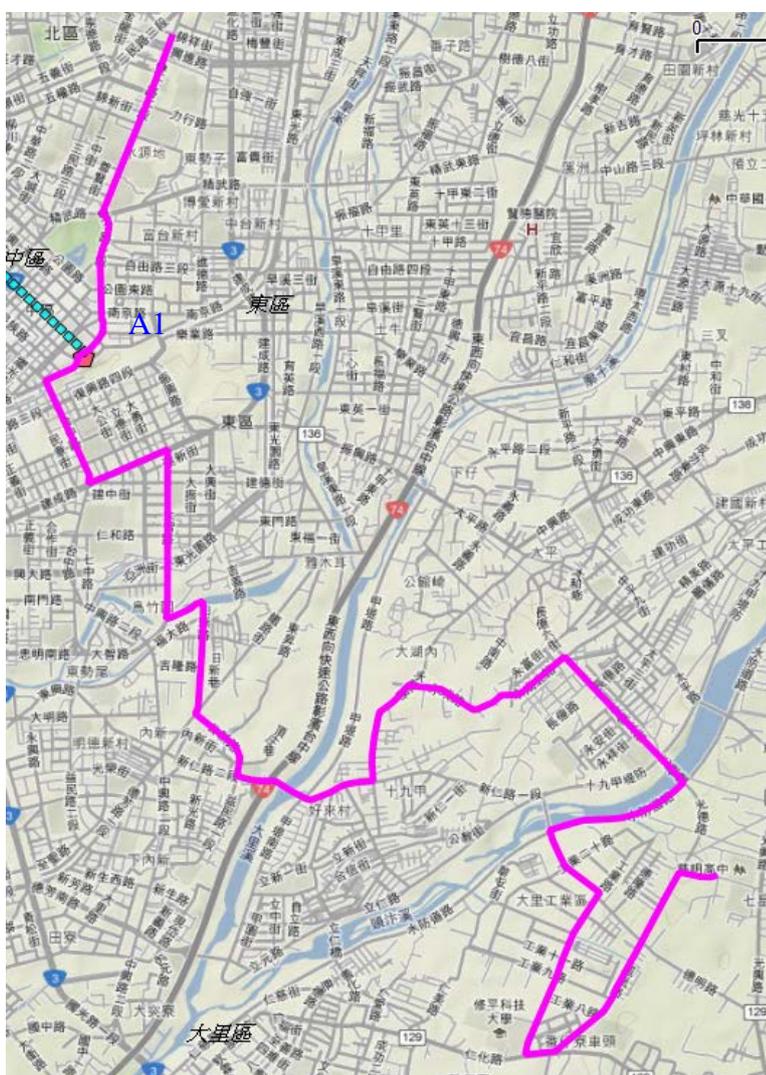


圖 6.2.2-121 東南 7 路之路線圖

(九)豐原客運與藍線 BRT 有交叉或重疊之營運公車路線有 8 條，說明如下：

1.豐原客運－既有縱向接駁路線

(1)豐原客運 51 路(莒光新城－屯區藝文中心)

51 路主要營運區域為北區、西區、南區、太平區，此路線直接縱向行駛英才路，與藍線 BRT 無重疊，建議路線維持不變，現況透過中港英才路之站牌可接駁服務 A6 站。

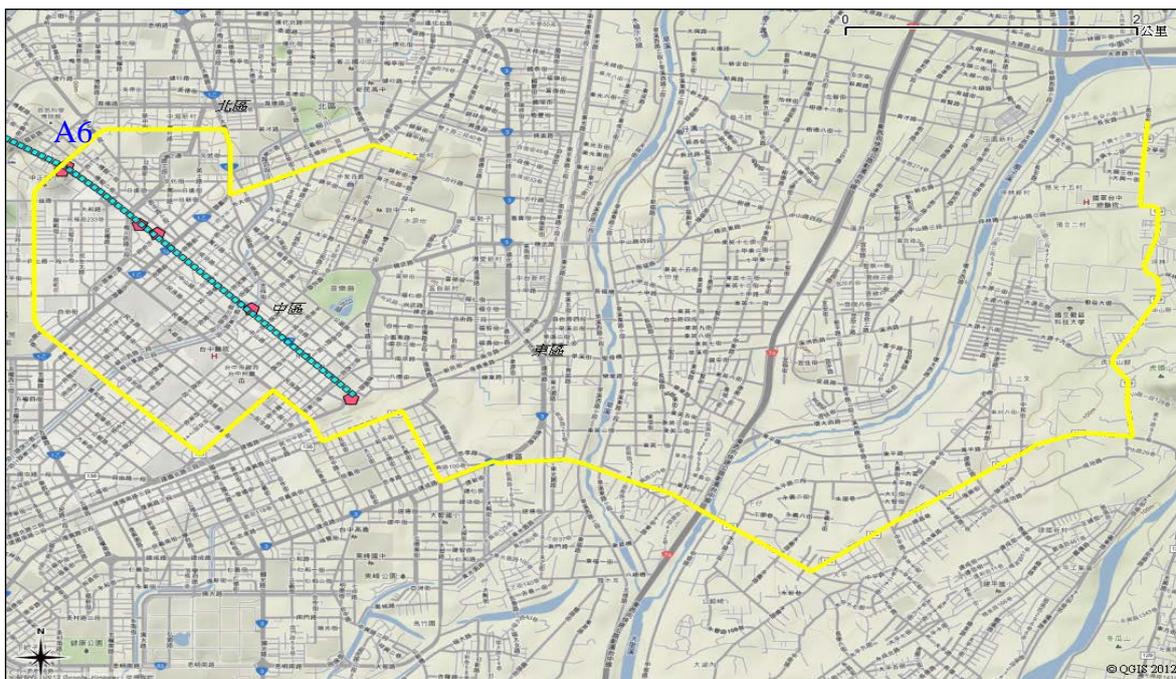


圖 6.2.2-122 豐原 51 路之路線圖



圖 6.2.2-123 豐原 51 路之接駁路線放大圖

(2)豐原客運 55 路(地方法院－豐原)

55 路主要營運區域為北區、潭子區，此路線縱向行駛建國路，與藍線 BRT 無重疊，建議路線維持不變，現況透過中港英才路之站牌可接駁服務 A1 站。

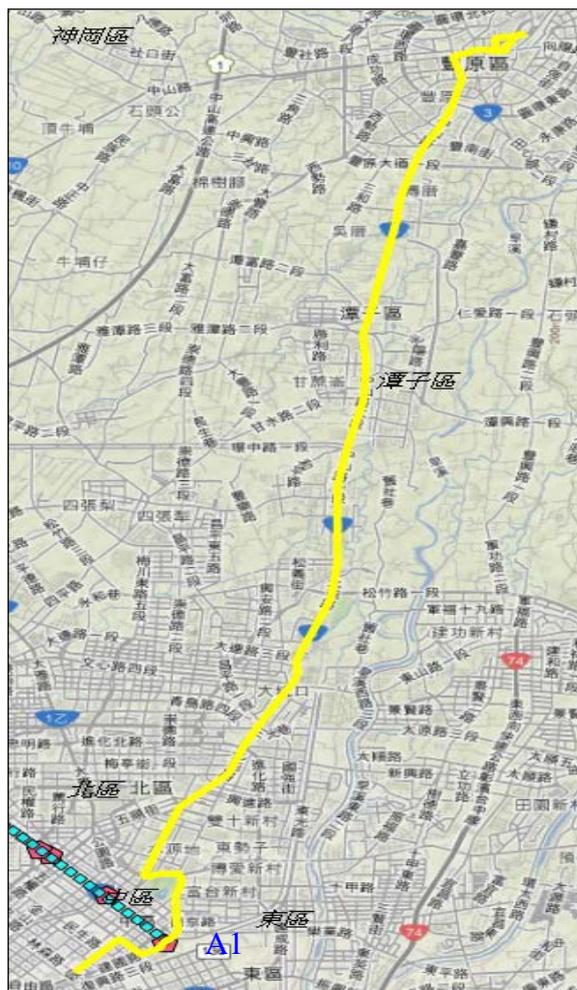


圖 6.2.2-124 豐原 55 路之路線圖

(3) 豐原客運 229 路(豐原－朝馬)

229 路主要營運區域為西屯區、大雅區、神岡區、豐原區，此路線從朝馬站行駛於黎明路往豐原方向行駛，與藍線 BRT 無重疊，建議路線維持不變，現況透過朝馬之站牌可接駁服務 A12 站。

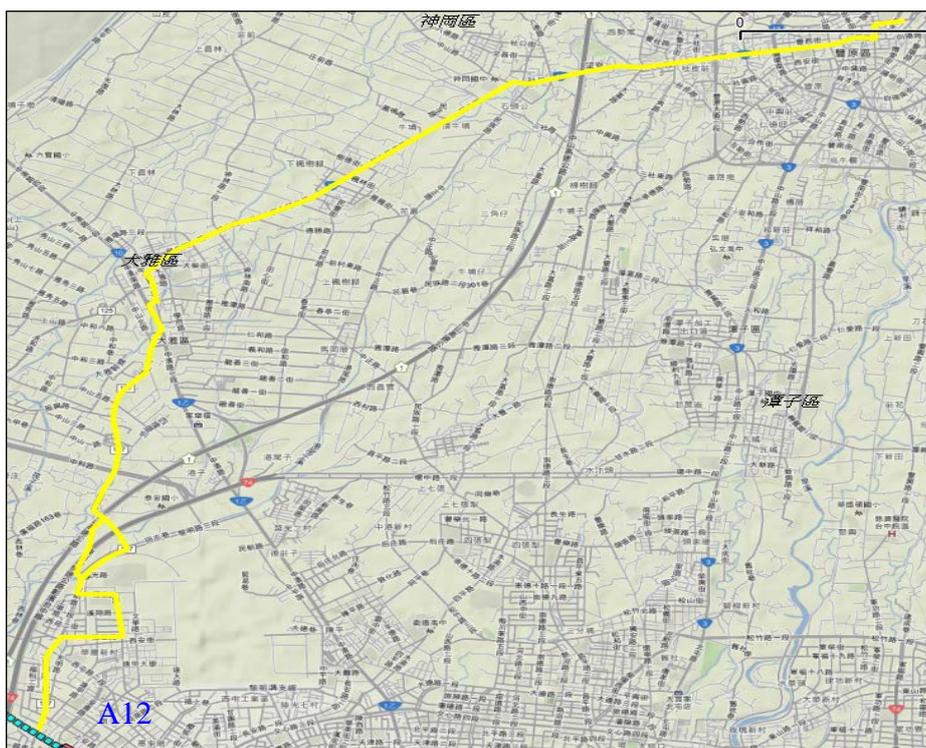


圖 6.2.2-125 豐原 229 路之路線圖

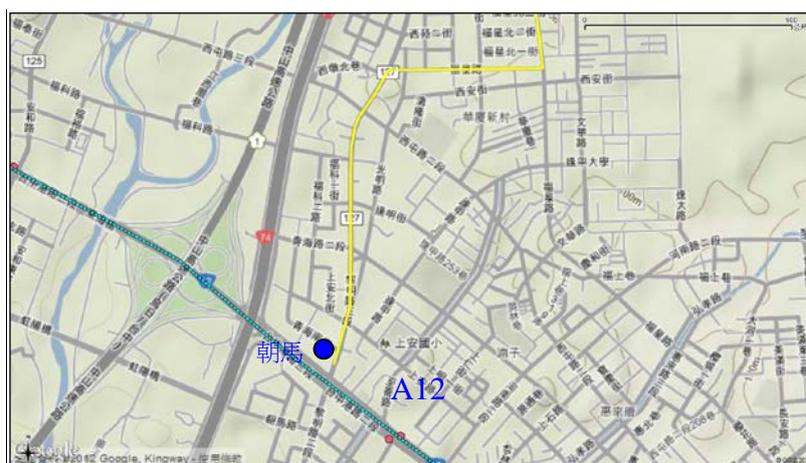


圖 6.2.2-126 豐原 229 路之接駁路線放大圖

(4)豐原客運 270 路(臺中火車站—大南—東勢)

270 路主要營運區域為中區、北區、北屯區、新社區、東勢區，此路線自火車站行行駛往東勢方向，與藍線 BRT 無重疊，建議路線維持不變，現況可接駁服務 A1 站。

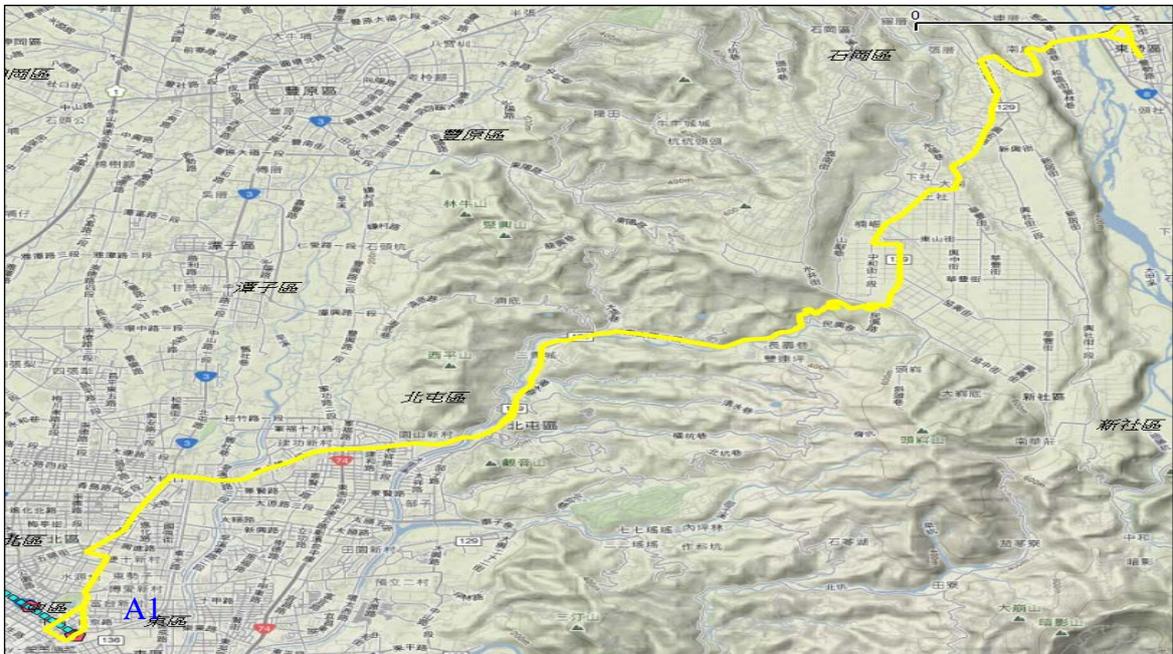


圖 6.2.2-127 豐原 270 路之路線圖

(5)豐原客運 271 路(臺中火車站－東興－東勢)

271 路主要營運區域為中區、北區、北屯區、新社區、東勢區，此路線自火車站行行駛往東勢方向，與藍線 BRT 無重疊，建議路線維持不變，現況可接駁服務 A1 站。

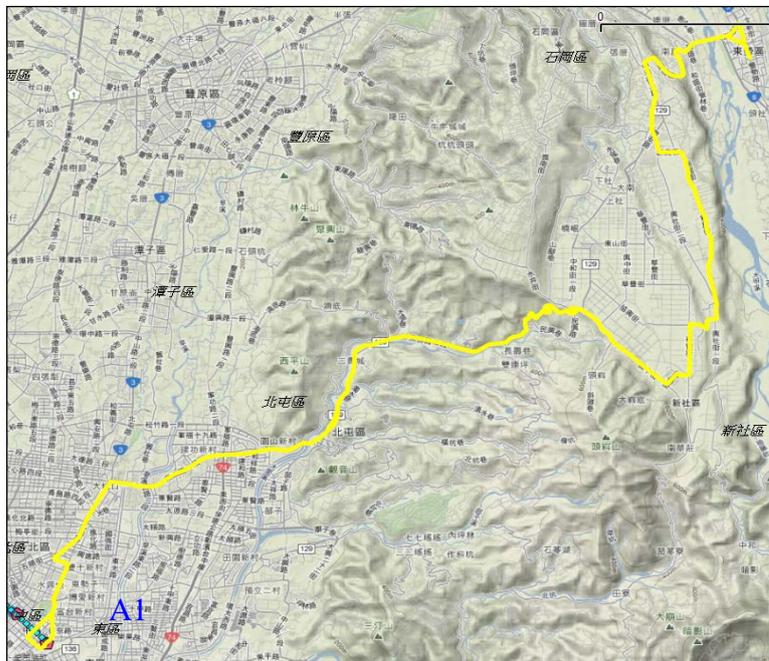


圖 6.2.2-128 豐原 271 路之路線圖

(6)豐原客運 276 路(臺中火車站－興中山莊－東勢)

276 路主要營運區域為中區、北區、新社區、東勢區，此路線自火車站行行駛往東勢方向，與藍線 BRT 無重疊，建議路線維持不變，現況可接駁服務 A1 站。

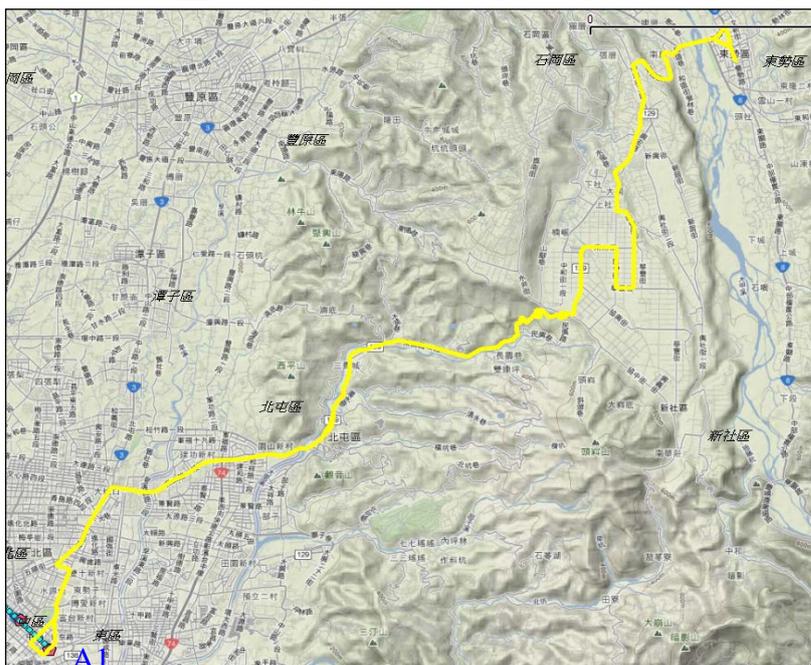


圖 6.2.2-129 豐原 276 路之路線圖

(7)豐原客運 277 路(臺中火車站－復盛里－東勢)

277 路主要營運區域為中區、北區、新社區、東勢區，此路線自火車站行行駛往東勢方向，與藍線 BRT 無重疊，建議路線維持不變，現況可接駁服務 A1 站。

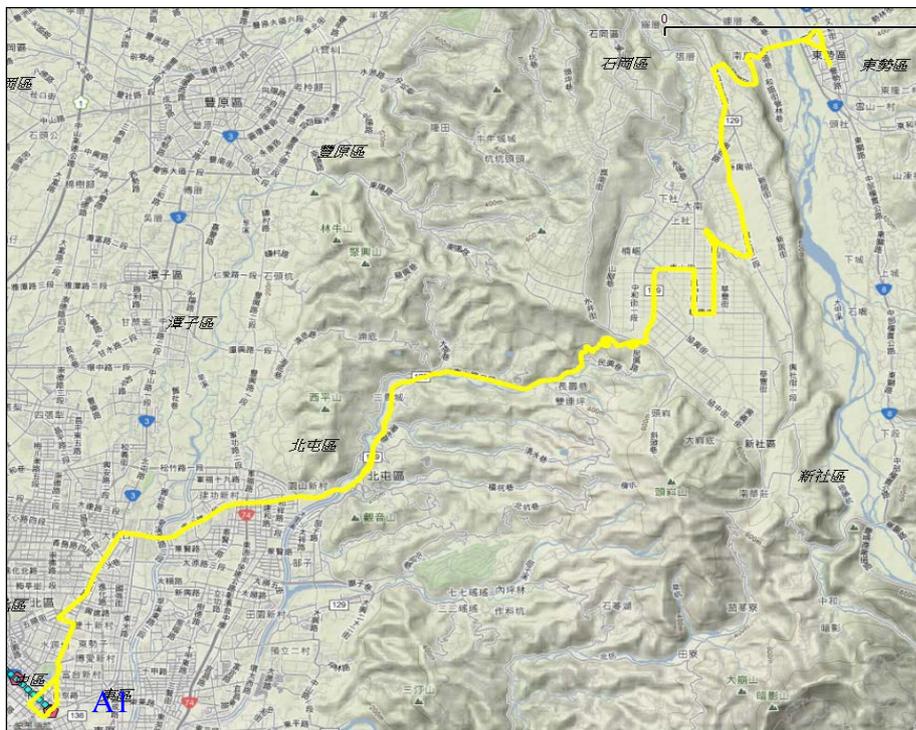


圖 6.2.2-130 豐原 277 路之路線圖

(十) 豐榮客運

1. 豐榮客運-既有縱向接駁路線

(1) 豐榮客運 127 路(豐樂雕塑公園-北屯區行政大樓)

127 路為既有之縱向接駁路線，主要營運區域為南屯區、西屯區、北屯區，縱向行駛漢口路，與藍線 BRT 無重疊，建議路線維持不變，現況透過永豐棧麗緻酒店站牌接駁服務 A9 站。

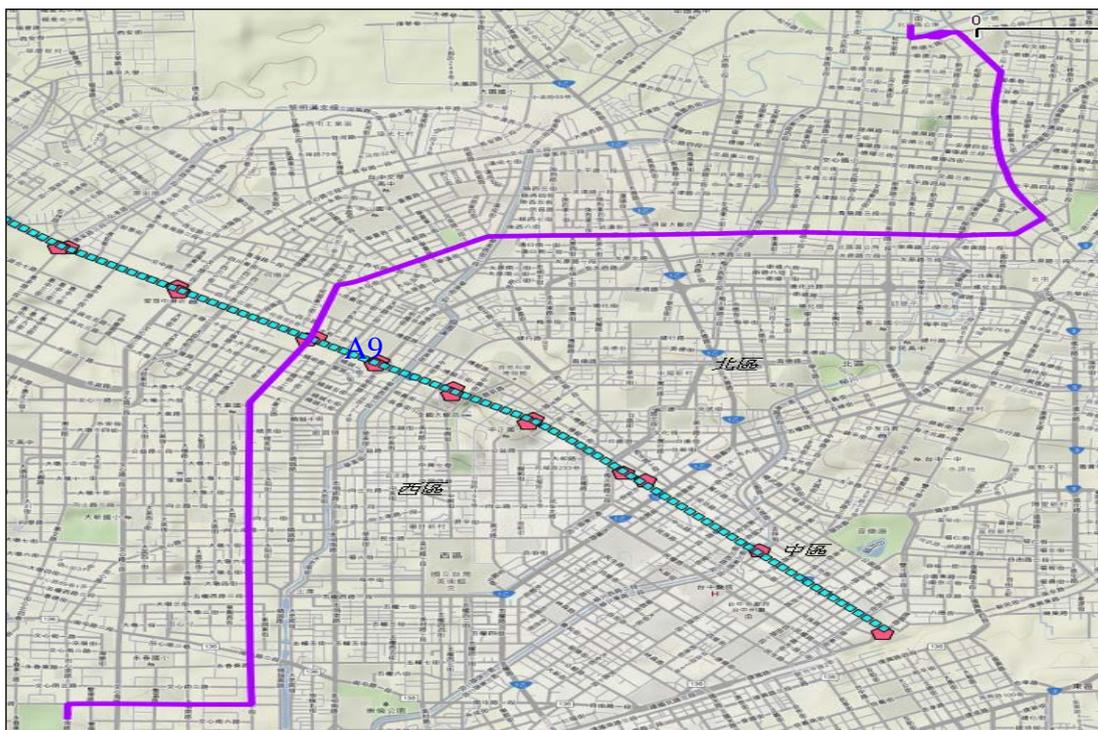


圖 6.2.2-131 豐榮 127 路之路線圖



圖 6.2.2-132 豐榮 127 路之接駁路線放大圖

表 6.2-1 調整後各路線彙整表

客運業者	路線編號	路線起訖點	重疊 BRT 情形	調整建議	路線服務區域(調整後)	服務 BRT 車站(調整後)
仁友	1	臺中車站－中臺科大	無重疊	維持原路線	中區、北區、北屯區	A1
全航	5	南區公所－臺中車站－潭雅神綠園道	重疊度 11.6%	維持原路線	西屯區、西區、北區、中區	A1、A11、A12
台中	6	臺中車站－忠義里	重疊度 4.4%	維持原路線	中區、北區、大雅區	A1、A3
東南	7	臺中一中－慈明高中	無重疊	維持原路線	北區、中區、東區、大里區	A1
台中	8	綠川東站－七張犁	重疊度 4.7%	維持原路線	中區、北區、大雅區	A1、A3
台中	9	臺中車站－清水	重疊度 5.8%	維持原路線	中區、北區、大雅區、清水區	A1、A3
台中	14	綠川東站－東寶社區	重疊度 4.7%	維持原路線，未來建議可考慮將 14、15、16 路一同整併	中區、北區、北屯區、大坑區域	A1、A3
台中	15	綠川東站－廊子坑	重疊度 4.7%	維持原路線，未來建議可考慮將 14、15、16 路一同整併	中區、北區、北屯區、大坑區域	A1、A3
台中	16	綠川東站－天星大飯店	重疊度 4.7%	維持原路線，未來建議可考慮將 14、15、16 路一同整併	中區、北區、北屯區、大坑區域	A1、A3
阿羅哈	18	阿羅哈客運朝馬轉運站－干城	重疊度 1.7%	維持原路線	中區、北屯區、西屯區	A12
仁友	20	臺中車站－中臺科技大學－慈濟醫院	無重疊	維持原路線	中區、東區、北屯區	A1
仁友	21	仁友東站－大	無重疊	維持原路線	中區、北區、北屯區	A1

客運業者	路線編號	路線起訖點	重疊 BRT 情形	調整建議	路線服務區域(調整後)	服務 BRT 車站(調整後)
		坑圓環－貴城山莊				
仁友	25	臺中車站－中國醫藥學院－僑光科技大學	無重疊	維持原路線	東區、北區、西屯區	A1
台中	26	綠川東站－嶺東科技大學	無重疊	維持原路線	中區、南區、南屯區、烏日區	A3
台中	27	臺中火車站－嶺東科技大學	重疊度 14%	維持原路線	中區、西區、西屯區、南屯區	A1、A12、A13
台中	28	四張黎圖書館－東海別墅	重疊度 27.9%	維持原路線	西屯區、北屯區	A13、A14、A15、A16、A17、A18
仁友	29	仁友東站－文心路－黎明新村－嶺東科大	重疊度 1.5%	維持原路線	北區、西區、中區、西屯區、南屯區	A1、A12
仁友	30	仁友東站－南屯路－嶺東科技大學	重疊度 8.7%	維持原路線	西區、中區、南屯區	A1、A3、A5
仁友	31	臺中火車站－大坑圓環－中興嶺	無重疊	維持原路線	中區、北區、北屯區	A1
台中	33	樹仔腳－僑光科技大學	重疊度 5.8%	方案一：建議往樹仔腳方向時，建議調整為臺灣大道→惠中路→市政北五路→文心路，可維持現有公車站牌之服務，並能接駁 A10 站，但建議於文心中港路口設立站牌，以便接駁。方案二：若文心路開放左轉，則建議維持原路線	西屯區、北區、東區、南區、烏日區	A1、A10、A11
台中	35	僑光科技大學－南區區公所	無重疊	維持原路線	西屯區、北區、東區、南區	A1

## 臺中市市區公車營運機制暨公車路線整合規劃

客運業者	路線編號	路線起訖點	重疊 BRT 情形	調整建議	路線服務區域(調整後)	服務 BRT 車站(調整後)
仁友	37	臺中車站－逢甲大學－頂林厝	重疊度 11.6%	維持原路線	中區、北區、西區、西屯區	A1、A3、A5
仁友	40	仁友車站－南屯路－中臺新村	重疊度 8.7%	維持原路線	西區、中區、南屯區	A1、A3、A5
台中	41	綠川車站－勤益科技大學	重疊度 1.5%	維持原路線	中區、北區、東區、太平區	A1、A3
仁友	45	仁友車站－西屯－國安國宅－中科友達站	重疊度 11.6%	維持原路線	西區、中區、西屯區	A1、A3、A5
仁友	48	仁友車站－工業區－臺中酒廠－嶺東科大	重疊度 49.4%	維持原路線，未來建議可朝向裁切與整併方式做調整。詳見第七章第三節	東區、中區、西區、西屯區、南屯區	A1、A3、A5、A6、A7、A18、A9、A10、A11、A12、A13、A14、A15
台中	49	老虎城－臺中工業區	重疊度 5.8%	維持原路線，未來建議可考慮將 48 路與 49 路一同整併，詳見第七章第三節	西屯區、工業區	A12、A13、A14、A15
統聯	50	新民高中－921 地震教育園區	無重疊	維持原路線	北區、東區、南區、霧峰區、大里區	A1
豐原	51	莒光新城－屯區藝文中心	無重疊	維持原路線	北區、西區、南區、太平區	A6
彰化	52	忠明進化建成線	無重疊	維持原路線	南區、西區、北區、東區	A8
統聯	53	太原車站－省議會	無重疊	維持原路線，站牌離 A10 站距離約為 200-250 公尺，建議遷移文心四川路與中港文心路站牌，縮短轉乘者行走距離	文心幹線、北屯區、南屯區、大里區	A10
台中	54	港尾－明道中學	無重疊	建議路線維持不變，朝馬站之站牌距離 BRT 車站約有 400 公尺，建議調整站牌位置，便於接駁	西屯區、南屯區、烏日區	A12

客運業者	路線編號	路線起訖點	重疊 BRT 情形	調整建議	路線服務區域(調整後)	服務 BRT 車站(調整後)
豐原	55	地方法院－豐原	無重疊	維持原路線	北區、潭子區	A1
統聯	56	干城－嶺東科技大學	無重疊	維持原路線，往嶺東科大方向之中山醫院站牌距離 A5 站約為 200-250 公尺，往干城方向之中山醫院站牌距離 A5 站約為 300-350 公尺，建議採取遷移站牌位置，以減少轉乘者之行走距離。	五權幹線、南屯區	A5
臺中	57	新民高中－梧棲觀光漁港	重疊度 95.9%	維持原路線，未來建議可朝向裁切與整併方式做調整。詳見第七章第三節	北區、中區、西區、西屯區、沙鹿區、龍井區、梧棲區、清水區	全站重疊
全航	58	南區公所－臺中火車站－潭子勝利運動公園	無重疊	維持原路線	中區、西區、北屯、南屯區	A1
統聯	59	新民高中－舊正	無重疊	維持原路線	北區、中區、霧峰區、大里區	A1
台中	60	臺中榮總－大智公園	重疊度 26.2%	維持原路線	東區、西區、南屯區、西屯區	A12、A13、A14、A15、A16、A17
統聯	61	臺中車站－中國醫藥大學－大雅	重疊度 2.3%	維持原路線	大雅區	A1
統聯、豐原	63	豐原－臺中榮總	重疊度 25.6%	方案一：黎民路→青海路→河南路，調整後則捨棄接駁 A12 站。 BRT 站鄰近公車站牌距離約為 100 公尺內，此路往豐原方向，A12 站離河南中港路口站牌約 300-350 公尺，建議站牌考慮遷移，以便接駁。 方案二：朝富路→市政北七路→河南路，調整後則維持現況接駁情況，並服務原有之公車站	豐原區、潭子區、大雅區、西屯區	方案一：A13、A14、A15、A16、A17 方案二：A12、A13、A14、A15、A16、A17

## 臺中市市區公車營運機制暨公車路線整合規劃

客運業者	路線編號	路線起訖點	重疊 BRT 情形	調整建議	路線服務區域(調整後)	服務 BRT 車站(調整後)
				牌。		
全航	65	南區公所－臺中車站－潭雅神綠園道	無重疊	維持原路線	北屯區、南區、北區、中區、東區、潭子區	A1
東南	67	東海別墅－漢口路－臺中火車站	重疊度 14.5%	維持原路線，未來建議可朝向裁切與整併方式做調整。詳見第七章第三節	中區、北區、西屯區	A1、A14、A15、A16、A17、A18。
巨業	68	東海別墅－太原車站－中臺科技大學	重疊度 5.8%	維持原路線	北屯區、北區、西屯區	A17、A18
台中	69	高鐵臺中站－臺中航空站	重疊度 28.5%	維持原路線	南區、北屯區、西屯區、大雅區、沙鹿區	A11、A12、A13、A14、A15、A16、A17
台中	70	綠川東站－嶺東科技大學	重疊度 8.1%	健行路與漢口路禁左，建議往嶺東科大時行經太原路→忠義街→漢口路，返程於忠明南路→明義街→美村路	南屯區、北區、中區、西區	A1、A3、A7、A8、A9
台中	71	臺中洲際棒球場－植物園	無重疊	維持原路線	北屯區、北區、東區、西區	A1、A7
仁友	72	慈濟醫院－舊社公園－嶺東科大	無重疊	維持原路線	西區、北區、南屯區、北屯區	A7
統聯	73	統聯轉運站－莒光新城	重疊度 11.6%	維持原路線，鄰近站牌距離 BRT 車站約為 50-150 公尺，其中往統聯轉運站方向之臺中市政府站牌距離 BRT 車站較遠，約為 300-350 公尺，建議調整該站牌位置，以利接駁。	西屯區、南屯區、中區、東區、北區	A1、A10、A11、A12、A13
統聯	75	臺中榮總－勤益科技大學	重疊度 24.4%	維持原路線，朝馬站牌距離車 BRT 站較遠，約為 200-300 公尺，建議調整該站牌位置，以利現況接駁。	西屯區、南屯區、西區、中區、東區、太平區	A1、A12、A13、A14、A15、A16、A17

客運業者	路線編號	路線起訖點	重疊 BRT 情形	調整建議	路線服務區域(調整後)	服務 BRT 車站(調整後)
統聯	77	統聯轉運站－慈濟醫院	重疊度 28.5%	建議往慈濟醫院方向時，調整為忠明南路→明義街→美村路健行路，可服務原有站牌，返程則無禁左問題，照原路線行駛	北屯區、北區、西屯區	A7、A8、A9、A10、A11、A12、A13
統聯	79	統聯轉運站－大慶車站	重疊度 10%	維持原路線	南區、西區、西屯區	A8、A9、A13
統聯	81	統聯轉運站－臺中車站	重疊度 14.5%	往統聯轉運站方向時，建議往程行駛五權路→向上路→英才路，返程可照原路線行駛。站牌建議遷移，往程之中山醫院站牌，建議調整至近五權路上，往程方向之民權路口站牌建議取消	西屯區、北區、中區、西區	A1、A5、A13
台中	82	水湳－高鐵臺中站	重疊度 4.7%	維持原路線	北屯區、北區、中區、南區、烏日區	A1、A3
統聯	83	沙鹿高工－新民高中	重疊度 95.9%	維持原路線，未來建議可朝向裁切與整併方式做調整。詳見第七章第三節	中區、西區、西屯區、龍井區、沙鹿區	全站重疊
統聯	85	高鐵臺中站－中臺科技大學	無重疊	維持原路線，文心四川路與中港文心路之站牌離 A10 站距約為 200-250 公尺，建議採取遷移站牌位置，以減少轉乘者之行走距離。	文心幹線、北屯區、南屯區、烏日區	A10
統聯	86	東海別墅－新民高中	重疊度 64%	維持原路線，未來建議可朝向裁切與整併方式做調整。詳見第七章第三節	北區、中區、西區、西屯區、龍井區、沙鹿區	A1、A3、A5、A6、A7、A18、A9、A10、A11、A12、A13、A14、A15、A16、A17、A18
統聯	87	臺中港－新民高中	重疊度 95.9%	維持原路線，未來建議可朝向裁切與整併方式做調整。詳見第七章第三節	北區、中區、西區、西屯區、龍井區、沙鹿區、梧棲區	全站重疊
臺中	88	沙鹿－新民高中	重疊度 95.9%	維持原路線，未來建議可朝向裁切與整併方式做調整。詳見第七章第三節	北區、中區、西區、西屯區、沙鹿區、龍井區	全站重疊
彰化	99	臺中火車站－	無重疊	維持原路線	北區、中區、南區、南屯	A3

## 臺中市市區公車營運機制暨公車路線整合規劃

客運業者	路線編號	路線起訖點	重疊 BRT 情形	調整建議	路線服務區域(調整後)	服務 BRT 車站(調整後)
		莒光新城			區	
台中	100	潭子－亞洲大學	重疊度 4.7%	維持原路線	霧峰區、大里區、中區、東區、潭子區	A1、A3
台中	101	彰化－臺中	重疊度 4.7%	維持原路線	北屯區、西區、南區、烏日區、中區	A1、A3、A5
仁友	105	四張犁－臺中車站－龍井	無重疊	維持原路線	南區、烏日區、大肚區、龍井區	A1
臺中	106	新民高中－遠東街	重疊度 64%	維持原路線，未來建議可朝向裁切與整併方式做調整。詳見第七章第三節	北區、中區、西區、西屯區、龍井區、大肚區	A1、A3、A5、A6、A7、A18、A9、A10、A11、A12、A13、A14、A15、A16、A17、A18
台中	107	黎民新村－舊正	重疊度 5.8%	因應民權路禁左，建議往程時行經民權路→西屯路→英才路，返程則無禁左問題，調整後則移除中港民權路口站牌	大里區、霧峰區、中區、西區	A1、A5、A6
台中	115	臺中火車站－臺中航空站	重疊度 4.4%	維持原路線	中區、北區、大雅區、沙鹿區	A1、A3
仁友	125	僑光科大－臺中車站－高鐵臺中站	重疊度 11.6%	維持原路線	烏日區、北區、西區、南區、中區、西屯區	A1、A3、A5
豐榮	127	豐樂雕塑公園-北屯區行政大樓	無重疊	維持原路線	南屯區、西屯區、北屯區	A9
台中	131	朝陽科技大學－北屯區行政大樓	無重疊	維持原路線	北區、東區、大里區	A1
台中	132	朝陽科技大學－北屯區行政	重疊度 4.7%	維持原路線	大里區、中區、北區、北屯區	A1、A3

客運業者	路線編號	路線起訖點	重疊 BRT 情形	調整建議	路線服務區域(調整後)	服務 BRT 車站(調整後)
		大樓				
台中	142	綠川東站－豐年社區	重疊度 1.5%	維持原路線	中區、北區、東區、太平區	A1、A3
臺中	146	臺中火車站－大肚火車站	重疊度 64%	維持原路線，未來建議可朝向裁切與整併方式做調整。詳見第七章第三節	北區、中區、西區、西屯區、龍井區、大肚區	A1、A3、A5、A6、A7、A18、A9、A10、A11、A12、A13、A14、A15、A16、A17、A18
臺中	147	臺中火車站－臺中區監理所)	重疊度 69.8%	維持原路線，未來建議可朝向裁切與整併方式做調整。詳見第七章第三節	北區、中區、西區、西屯區、龍井區、大肚區	A1、A3、A5、A6、A7、A18、A9、A10、A11、A12、A13、A14、A15、A16、A17、A18
台中	163	綠川東站－可樂新城	重疊度 1.5%	維持原路線	中區、東區、太平區	A1、A3
巨業	168	大甲－鹿寮－臺中	重疊度 93%	維持原路線，未來建議可朝向裁切與整併方式做調整。詳見第七章第三節	北區、中區、西區、西屯區、沙鹿區、龍井區、清水區、大甲區	全站重疊
巨業	169	清水－梧棲－臺中	重疊度 93%	維持原路線，未來建議可朝向裁切與整併方式做調整。詳見第七章第三節	北區、中區、西區、西屯區、沙鹿區、龍井區、清水區	全站重疊
豐原	229	豐原－朝馬	無重疊	維持原路線	西屯區、大雅區、神岡區、豐原區	A12
豐原	270	臺中火車站－大南－東勢	無重疊	維持原路線	中區、北區、北屯區、新社區、東勢區	A1
豐原	271	臺中火車站－東興－東勢	無重疊	維持原路線	中區、北區、北屯區、新社區、東勢區	A1
豐原	276	臺中火車站－興中山莊－東	無重疊	維持原路線	中區、北區、新社區、東勢區	A1

臺中市市區公車營運機制暨公車路線整合規劃

客運業者	路線編號	路線起訖點	重疊 BRT 情形	調整建議	路線服務區域(調整後)	服務 BRT 車站(調整後)
		勢				
豐原	277	臺中火車站－復盛里－東勢	無重疊	維持原路線	中區、北區、新社區、東勢區	A1

### 第三節 市區公車與 BRT 營運整合策略

#### 一、幹道公車接駁願景

前節提到既有接駁公車路線透過彎繞、改道等接駁方式，與禁左路段問題，都使公車路線須做調整變動，未來若因應其他 BRT 路線之接駁需求，也需調整 BRT 沿線幹道公車路線及各 BRT 車站轉乘點，建立完整服務路網。

本研究建議將接駁公車路線分為幹線及支線兩個類型來探討，幹線公車主要往返臺灣大道兩側地區之旅運需求，路線長度較長且直，行經道路以重要幹道為主；支線公車則行駛於臺灣大道附近，多為彎曲路線，多行駛於集散道路及地區道路，本研究將列路線調整歸劃目標如下：

##### (一)都市幹道接駁

臺中市主要幹道為臺灣大道、規劃 BRT 及既有市區公車等，如轉乘點之設置、規劃將為設計要點，因此大眾運輸更應加強其可及性及方便性。

##### (二)支線接駁路線

臺中郊區與偏遠地區，由於路網分佈不夠平均，班次不夠密集，是否符合民眾所望，導致民眾搭乘率下降，可將規劃依照民眾需求來提供服務之運輸型態，建立完善的轉乘路網，藉此改變臺中民眾對於公車搭乘之習慣及印象。

本研究認為針對旅次量分析、市公車路線班次與接駁路網的完整性，將能使市公車與 BRT 能達到最有效率之運行，故如何分散公車服務能量至路網不密集之區域，如何將公車路線轉移為幹道公車為首要目標，若能同時配合下列三項目標，臺中市 BRT 之接駁願景將能更完善

1. 提高至 BRT 車站的可及性
  - (1) 整合 BRT 與公車系統路線，提昇目標市場運量
  - (2) 提高旅客步行之可及性
2. 完善之轉乘功能
  - (1) 轉乘系統規劃優先性
  - (2) 改善轉乘設施，如：自行車轉程規劃、改善步行空間等方式
  - (3) 於尖峰時間增加班次
3. 營造 BRT 車站周邊整體形象

- (1) 辦理假日活動，創造休閒旅次
- (2) 拓展捷運路網，將路線盡量延伸至觀光景點
- (3) 發展健全完善之公車服務路網、自行車路網

如此一來便能建構便捷舒適、塑造方便轉乘的市區公車路網，並提出完善之公車與 BRT 合作整合機制之建議，才能達到雙贏之局面。

## 二、合作機制之探討

未來臺中市快捷巴士股份有限公司成立後兩年內，目前政府表示將以百分之百持股的經營方式，而後在綠線捷運完工通車前，會考量招募民間資金組成「臺中捷運公司」，一併經營 BRT 及捷運系統。

在這樣經營模式下，本研究於多次與業者訪談發現，政府若開放讓業者參與 BRT 經營，業者非常贊同，但在未來 BRT 營運後，公車業者暫時只能透過調整路線的方式來與 BRT 合作競爭，無法達到雙贏的局面，公車業者對於 BRT 是競爭還是合作的心態與做法，皆攸關政府如何去整合大臺中運輸系統的營運，如：BRT 車站能否與公車共站的可行性，或是開放業者購車，一塊來參與營運 BRT 等整合營運之方式。

未來快捷巴士有限公司成立後，剛開始兩年內將百分之百官股經營，勢必對公車與 BRT 整合營運有所阻礙，未來可能會面臨到許多外界壓力，未來若有一套機制能使公車與 BRT 合作營運更順利，勢必對臺中整體運輸是有助益的；業者如何與政府合作，BRT 營運兩年後若改為官辦民營，建議請聯管會扮演整合之角色，思考找尋未來合作機制，使公車業者能一同參與 BRT 營運，互相配合使 BRT 營運能更成功，使營運成本最小化，使政府、業者、乘客達成三贏的局面，未來應多加考量政策情況與業者生態等因素來探討未來合作機制，公路客運路線之移撥與政府積極推動免費公車或是 8 公里免費等優惠措施，與 BRT 後續路網建構，另政府準備推動自行車租賃系統透過不同之營運方式來提升大眾運輸使用率，皆使得公車運量勢必有所成長，大眾運輸之間勢必朝向更完善之合作局面。

## 第七章 市區公車路線調整原則及新闢路線建議

本研究於此章節將針檢視臺中市整體大眾運輸路網，探討因應鐵路高架化與捷運綠線，研擬適用之公車路線調整原則，並針對現況大眾運輸路網不足之部份，給予調整既有公車路線原則與新闢路線規劃建議，調整原則將分為既有路線調整及新闢路線規劃兩方面，提出路網改善之目標，以供未來公車路網改善準則之參考依據。

### 第一節 因應臺鐵高架化及捷運綠線建設之公車路線調整規劃

臺中都會區鐵路高架捷運化計畫北起豐原車站，南至大慶車站，全長 21.7 公里。除既有的豐原車站、潭子車站、太原車站、臺中車站、大慶車站改建成高架站外，將增設五個區間通勤站，分別為豐南站、頭家厝站、松竹站、精武站、五權站。高架化後現有臺中車站將原地保留為古蹟並可能做為鐵道文物館，臺中新站位址大約在現今成功路底現為台鐵停車場。其中松竹站和大慶站將與臺中捷運綠線共站，臺中新站將與臺中捷運藍線與橘線共站。主要目的係為消除鐵路對市區之阻隔、疏解日益嚴重的都市交通、整合都會區運輸系統之所需。工程範圍示意如圖 7.1-1 所示。

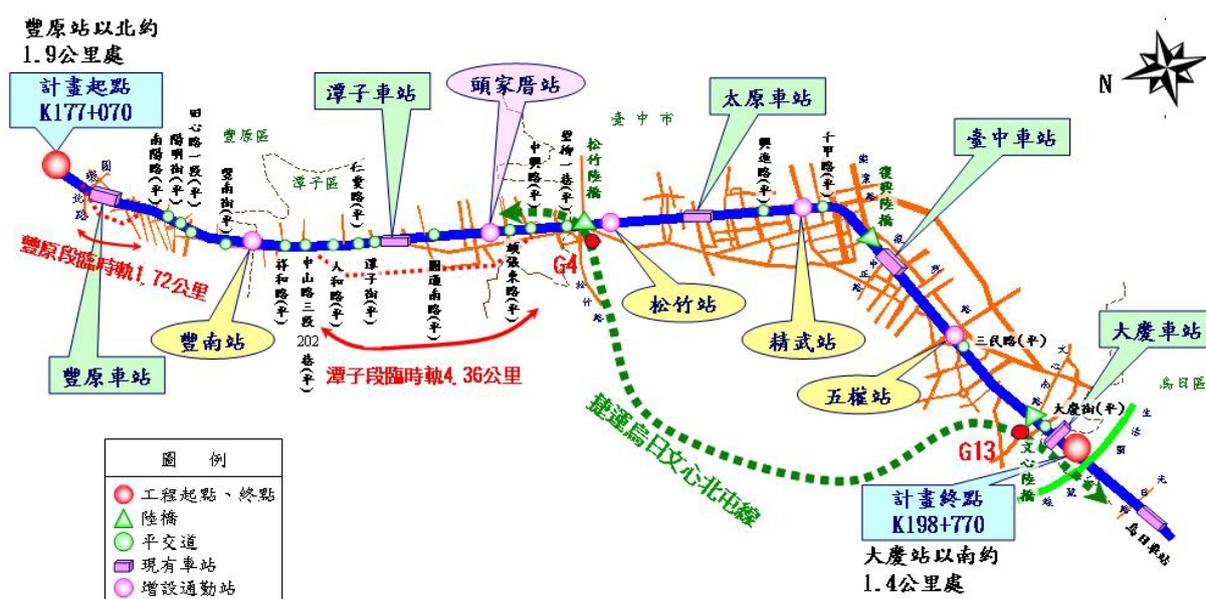


圖 7.1-1 臺中都會區鐵路高架捷運化工程範圍示意圖

臺中市之重大交通建設在台鐵高架化與捷運綠線加入，大臺中地區之交通運輸將更趨完整，臺中市各重大交通運輸系統如圖 7.1-2 所示。且勢必會對周遭區域產生影響，如交通的便利會吸引更多民眾前來居住，亦會帶動地區的經濟發展。因此未來在這兩項運具通車後，公車路線規劃方向建議以下列幾項為主要考量。

- (一)應考量運輸系統通車後，居住人口與運輸系統之關係，以作為路線規劃與調整之參考。
- (二)台鐵、捷運與公車轉乘站點應具有良好的轉乘路線，並可在一次轉乘內到達主要地點，如人口主要居住地、學校、百貨公司、醫院等。
- (三)考量搭乘台鐵、捷運乘客旅次目的，來規劃公車路線。
- (四)應針對不同站點鄰近之主要區域型態作一定位，了解該站點乘客主要旅次目的係為通勤、購物或看病。以針對不同的型態進行路線規劃與平假日班次安排。
- (五)應將 BRT、台鐵、捷運以及轉運站透過公車路線進行一良好串聯，以提更各運具之搭乘比例，提高民眾搭乘意願。

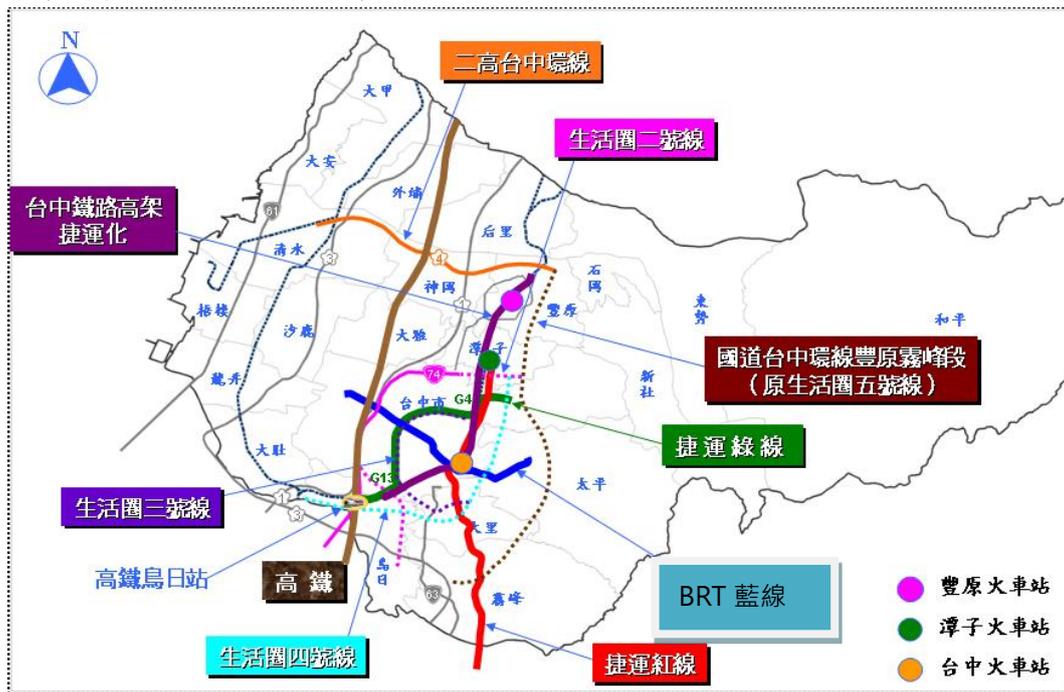


圖 7.1-2 大臺中重大運輸系統位置示意圖

## 第二節 一般路線調整原則

現今公車路網結構，大多隨都市發展情況逐漸形成，公車路線可能是由規劃者主觀判斷完成，或因客運業者之營運角度不同，而使路線行經區域而有所不同，使都市整體大眾運輸路網可能造成影響，如：營運效率不佳與服務水準降低，造成旅行時間加長，或影響車流運行與行車之安全，導致業者服務品質不佳和乘客搭乘意願低落間之惡性循環；公車路網最常見之癥結為路線彎繞度過高、路網重疊度高及路線太集中於幹道路段，並考量公車業者對路線調整所關心之因素，作為一般路線調整原則擬訂參考。

## 一、公車路網調整目標

既有公車路線調整之目標主要可以分為三個層面做探討，分別為客運業者、使用者及管理者。

### (一)客運業者

#### 1. 減少與其他業者衝擊：

業者願接受公車路線調整時，基於現有經營狀況下，應避免調整後路線去影響現有其他業者原營運路線，若再加入新的營運者或新的經營路線時，能降低市場間彼此之競爭衝擊，受調整之路線可能初期營運不佳，應設置路線調整相關補貼機制，以保有各業者公平合理之利潤並維持其正常之營運。

#### 2. 提高營運績效：

業者期望在既有公車路線調整後能減少路線之重複性、提高運量、減少公車平均週轉時間，以增加業者的發車班次，節省營運成本，提高公車業者之營運績效。

### (二)使用者

#### 1. 增加使用效益：

既有路線調整後，應讓乘客民眾轉車次數最少，路網彎繞最少，使旅行時間減少、及加強公車與其他大眾運輸轉乘接駁便利性，皆為使用者期望之項目。

#### 2. 提昇服務滿意：

應考慮乘客之需求量、起迄分佈及選擇路線等行為；對於旅客產生量較大者，所分配至該地區之公車路線亦應較多，以增加公車服務旅次，並擴大公車系統涵蓋面積，減少公車內之擁擠程度，服務最多之乘客，提昇乘客對

於公車系統之服務滿意程度，便能提昇大眾運輸系統之使用率。

### (三) 管理者(政府主管機關)

#### 1. 確保服務品質：

政府主管機關基於政策與為民服務之考量，希望藉由「供給影響需求」之方式，使得地區結構達到預期之狀況，或基於照顧偏遠地區民眾「行」之權利與方便性，而對旅客需求小、路線效率低之偏遠地區開闢路線等，以提高大眾系統服務品質。

#### 2. 加強管理功能：

對於整體公車路網能有效規劃，並減少公車業者間路線之重複性，增加公車業者之營運績效，減少主管機關對於公車業者之補貼額；並經由公車路網之改善，加強管制者對於公車路線之票價、班距、班次以及路線長度等之管理。

## 二、一般路線調整原則

綜合上述三種層面對於路線調整改善之期許，本研究認為一般調整公車路線調整原則應具體考量以下原則：

### (一) 掌握各種民眾需求與旅次特性

公車行駛應以使用者為主要服務對象，故路線調整應以滿足旅客需求與期望為考量，如高運量之站點，調整時應盡量以改變最少乘客搭乘習慣，減少因既有路線之調整而造成原路線使用者之不便，若路線調整能依循著旅次需求，載客人數能增長，進而提高業者營收。

### (二) 降低業者營運衝擊

路線之調整除影響乘客之搭乘習慣外，另一層面，更因影響路線行駛長度與時間，或路線合併、營運與否，可能將會影響營運業者之營運成本；故路線調整時，應以降低業者本身或業者間之負面衝擊為原則，減少路線調整時來自於業者之阻力。

### (三) 加強與現有大眾運輸系統之整合

臺中大眾運輸系統除公車路網外，未來將有 BRT 與捷運系統加入、中小型公車系統、長途客運、鐵路、高鐵系統等運輸系統，故公車路線調整除考量公車系統本身之營運效率外，對於現有其他運具之間之整合亦應該同時一併考量，以避免運具間惡性競爭。應考量各運具對整體路網之競合影響程度與各自服務之對象及範圍，讓各運具能達到完善之相互整合，若整合效果得宜，將為加強大眾運輸路網運輸能

量；就轉運功能而言，運輸系統間的轉乘與整合為相當重要一環，若能使規劃路線與其他大眾運輸系統有良好銜接界面，不僅可提昇旅客的便捷性，更能使搭乘市區公車的運量達到乘數的效果。

#### (四) 考量運輸效率、路網設計與條件

路線調整時，應考量公車行駛路段之道路交通特性，以避免道路交通因素影響公車行車速率，而造成公車系統無法有效率之使用。故於調整既有路線時，若能進一步考慮道路交通特性，將減少受限於道路交通狀況而造成之延滯與不便，路線調整時為考量運輸效率、路網設計限制與條件，規劃最適路線應配合運輸需求，如：經旅次產生與吸引數較多的地方，路線盡量直捷，避免彎繞，路線簡單，便於搭乘者識別，且路線應具備適度站距及路線長度。

### 第三節 新闢路線規劃及建議

市區公車營運需秉持為民服務大眾之性質，在新闢公車路線規劃時，同時須遵從使用者、經營者及管制者三個層面來研擬新闢路線規劃與建議。

#### 一、新闢路線規劃目標

規劃建議主要是針對具有旅運需求且行經公車路線少之區域，或轉車旅次多之區域，在考量公平及服務效率上，進行新闢路線之規劃時應以建置完整大眾運輸路網與服務旅次最多且轉乘接駁便利為主要目標，本研究建議下列三點之新闢路線規劃目標：

##### (一) 充分發揮路線運輸功能

規劃時需考量該新闢路線的涵蓋面積、路線數、路線型態、轉車、及是否符合乘客之期望路線，以服務最多的乘客數。

##### (二) 達到最佳的營運效率

規劃時須考慮該路線之連慣性，避免迂迴彎繞，使旅次的直捷性更佳，設置與營運成本應最小。

##### (三) 路線選定應配合整體都市發展

規劃時須考慮整體路網發展，如：捷運與 BRT，或其他大眾運輸系統，並配合周邊新社區重劃及重大建設開發時的政策路線。

## 二、新闢路線選取原則

### (一)考量路線之旅次特性

大眾運輸系統服務的對象為人為主，故其系統之設計應以使用者之需要為考量與依歸，因此新闢路線選定亦應以旅次之起迄分佈情形作為之基礎，應於轉車旅次分佈過多之區域間，直接配置直達路線，以減少乘客之旅行時間及轉車需求，增加各區間之可及性；考量業者對於公車路線營運方面之營收，故新路線規劃之發展應考量能吸引最多之乘客數；且於新路線規劃時可同時配合重大建設之開發。

### (二)路網涵蓋面積廣

公車路網本應涵蓋都市全部地區，但因受到經濟效益和乘客需求多寡之影響，往往無法全部開發路網，加上公車事業雖屬公眾服務業，需考量營運成本，在考慮業者之合理利潤與服務之平衡，應於路網改善時，盡可能擴大公車路網涵蓋面積，使公車服務能滿足更多區域。

### (三)考量路線功能

新闢路線選定需配合現有道路系統，盡量避免過度彎繞，同時配合地形和現有道路路網之限制，妥善調整與規劃路線，使對路線之居民的負面影響最小。另外於必須符合公車系統服務水準之要求下，使各路線的配車線、班次數和行駛里程達到最經濟合理的情況，若初期營運績效不佳，建議應設立補貼辦法，以減少公車營運者之設置成本與營運成本。

## 三、新闢路線建議

根據上列新闢路線調整目標與原則之考量，並考量業者實際調度場站等因素，在前章節所提之重疊度 50%以上公車路線，對高重疊度 11 條營運路線，若大幅裁切與延駛的調整，調整後與原路線差異甚大，將使得路線成為新闢路線，此種新闢路線不受限於業者自提新闢路線三年內不得接受補貼之限制。

本研究將重疊路線之票證資料加以區分平日、週六、週日，101 年 4 月平日共 21 天，週六共有 4 天，週日有 5 天，之後再透過票證資料找出晨昏峰時段，根據票證資料分析中發現平日晨峰為 6：30~8：30，平日昏峰為 17：00~19：00，然而週六日的晨昏峰為相同時間，晨峰時段為 11：00~13：00，昏峰時段為 16：00~18：00，切割平假日再細分晨昏峰，找出與重疊路段之路線，在尋找 OD 皆在 BRT 藍線路廊上完成旅運資料，透過 OD 資料再進一步探討各站牌之上車人數，分為分別為火車站至靜宜方向為往程與，反之則為返程，得到重疊路段站間之尖峰小時車上人數，可探

討 BRT 沿線站牌間上車人數與下車人數的變化量。

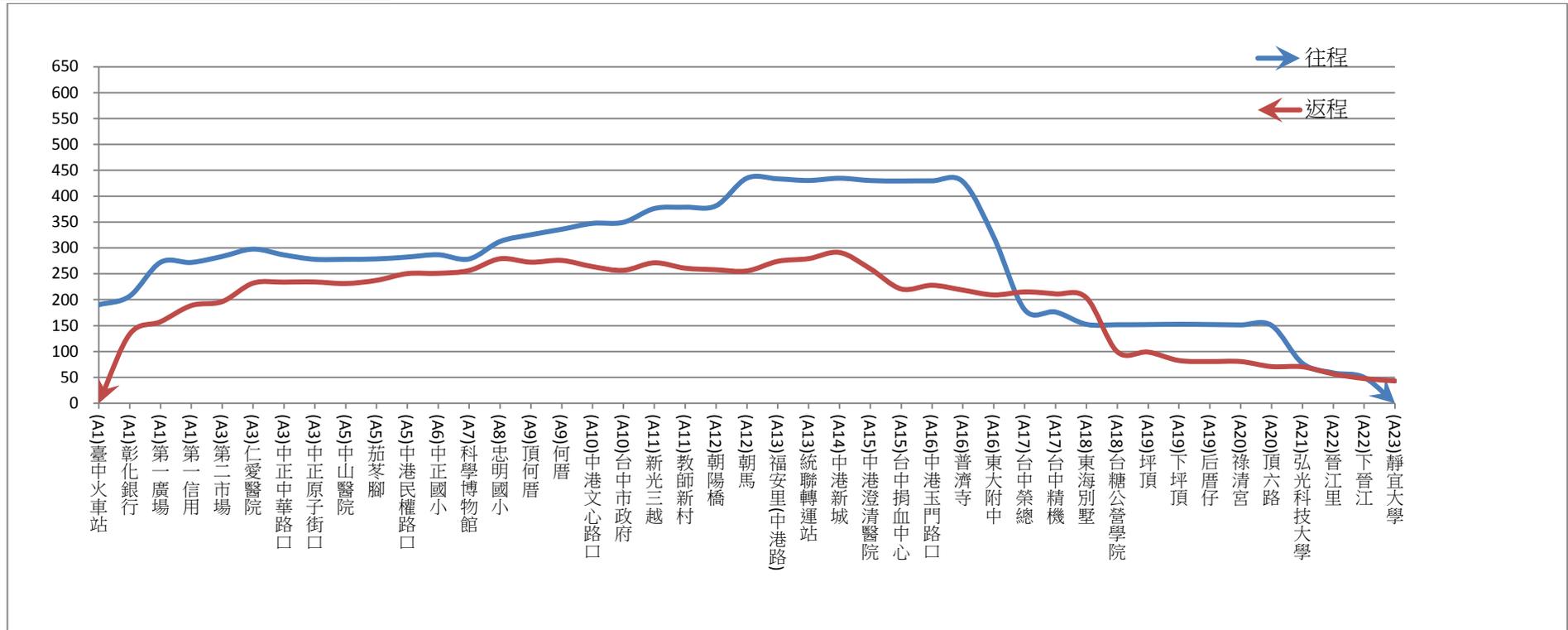


圖 7.3-1 重疊路段區間搭乘分析-平日尖峰小時(晨)

平日晨峰重疊路線起訖點皆發生於 BRT 藍線上之平行搭乘之各站車上人數，往程方向以朝馬至東大附中區段，車上人數約 400 以上，返程方向從東海別墅至統聯轉運站區段，車上人數較多。

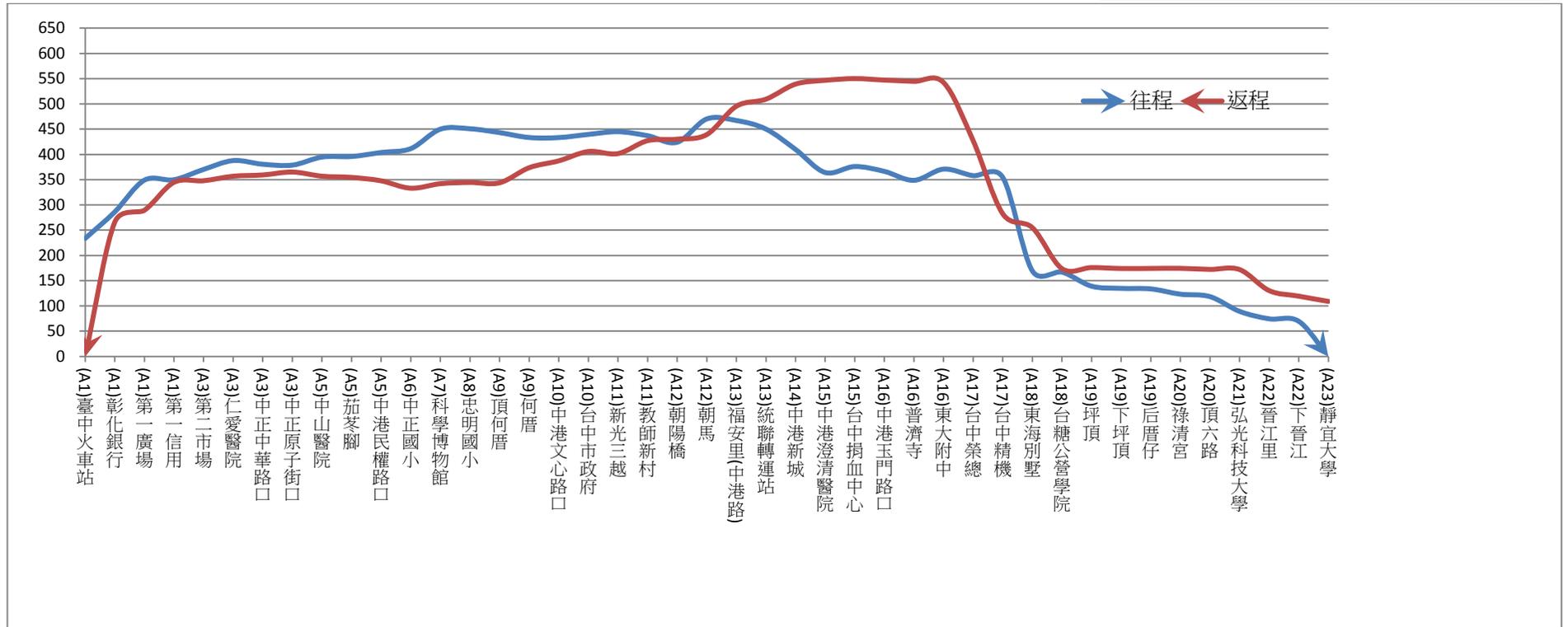


圖 7.3-2 重疊路段區間搭乘分析-平日尖峰小時(昏)

平日昏峰重疊路線起訖點皆發生於 BRT 藍線上之平行搭乘之各站車上人數， 往程方向以科博館至福安里區段，車上人數約 500 人， 返程方向從東大附中至中港新城區段，車上人數較多。

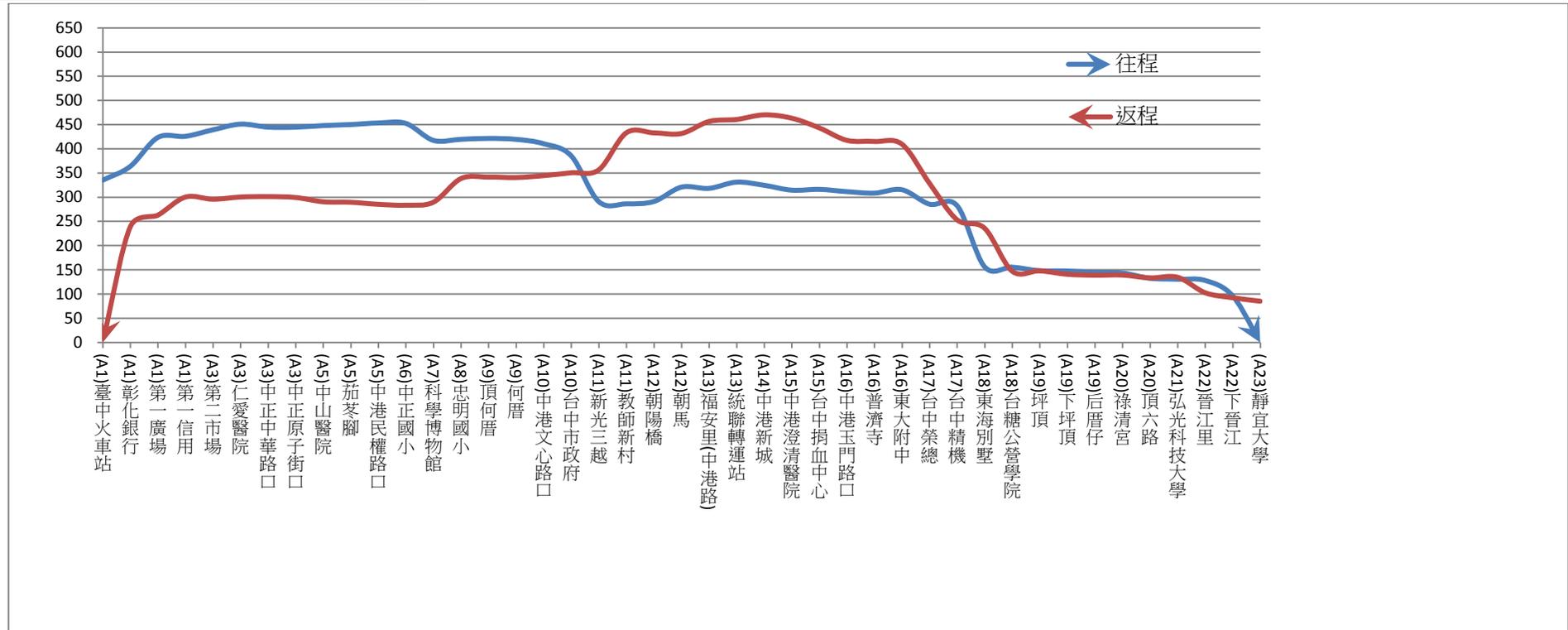


圖 7.3-3 重疊路段區間搭乘分析-週六尖峰小時(晨)

週六晨峰重疊路線起訖點皆發生於 BRT 藍線上之平行搭乘之各站車上人數，往程方向以火車站至新光三越區段，車上人數約為 400 人，返程方向從東大附中至教師新村區段，車上人數較多

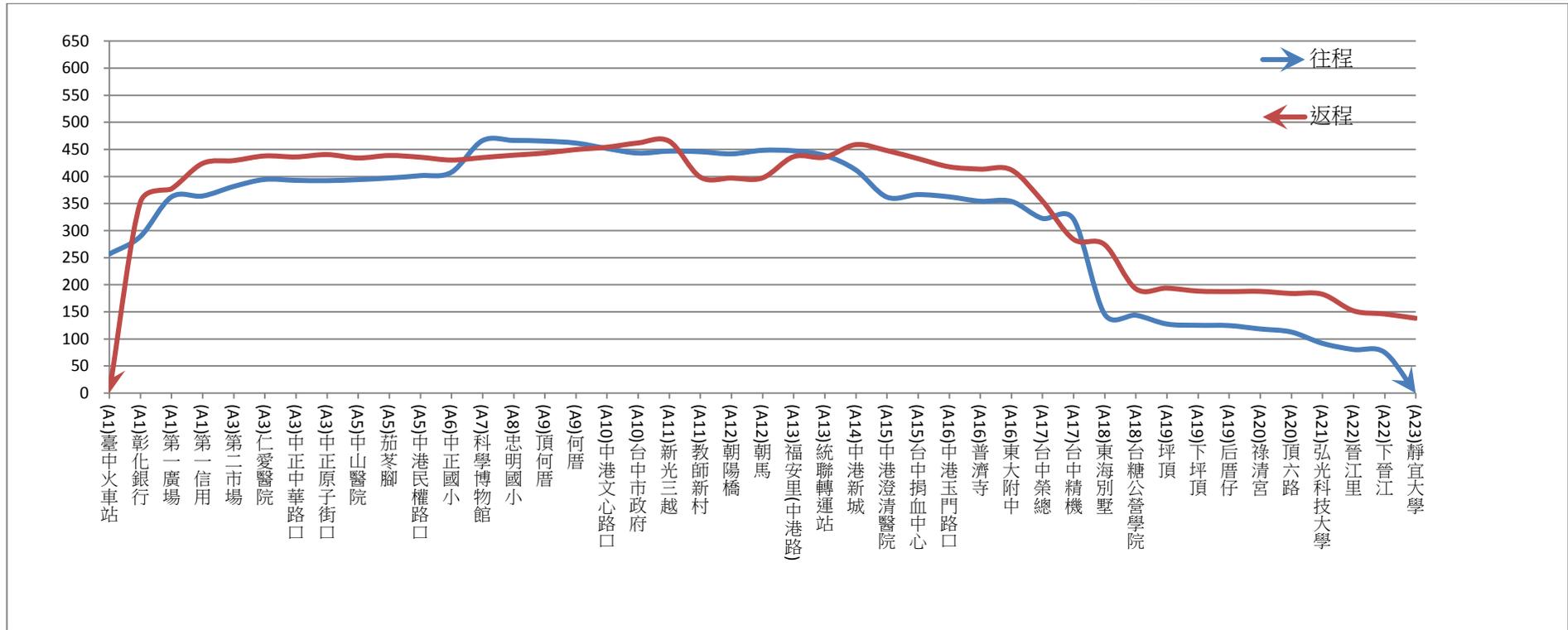


圖 7.3-4 重疊路段區間搭乘分析-週六尖峰小時(昏)

週六昏峰重疊路線起訖點皆發生於 BRT 藍線上之平行搭乘之各站車上人數，往程方向從科博館至統聯轉運站區段，車上人數約 450 人，返程方向從東大附中至中港新城區段、新光三越至第一廣場，車上人數較多。

臺中市市區公車營運機制暨公車路線整合規劃

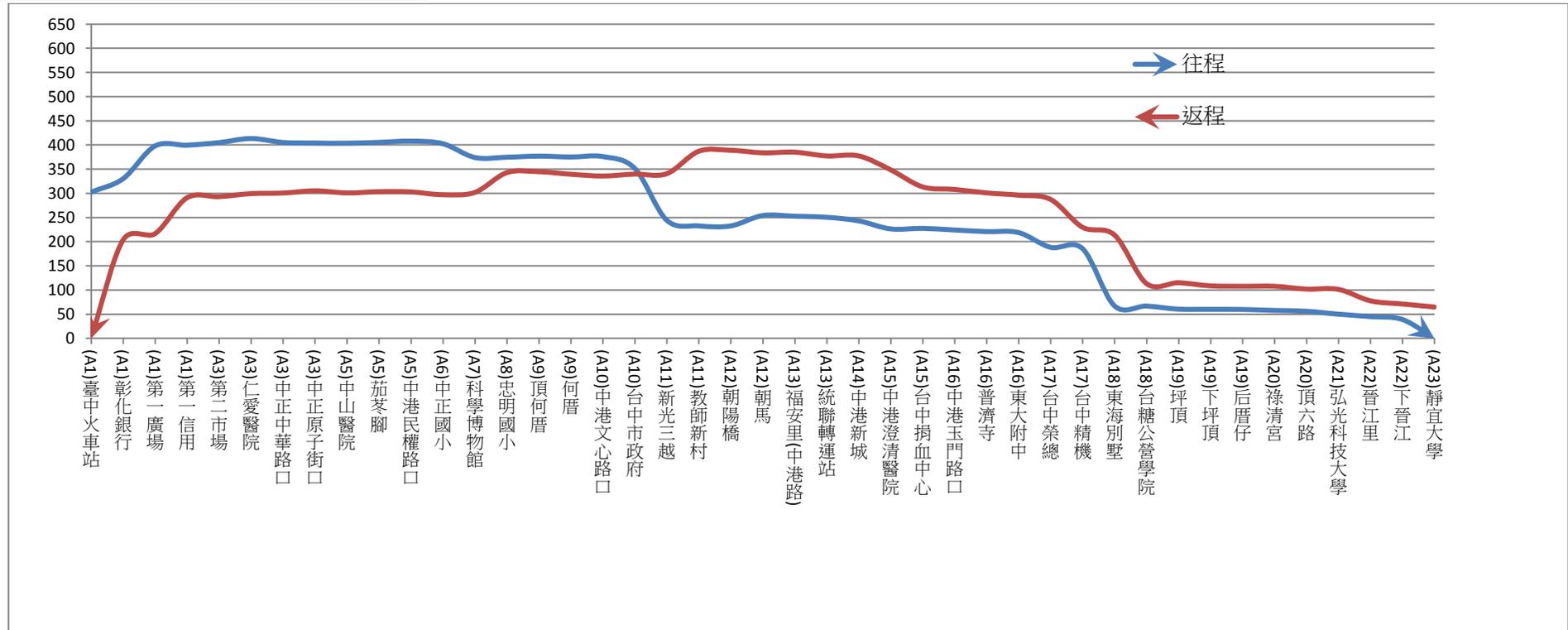


圖 7.3-5 重疊路段區間搭乘分析-週日尖峰小時(晨)

週日晨峰重疊路線起訖點皆發生於 BRT 藍線上之平行搭乘之各站車上人數，往程方向從第一廣場至市政府區段，車上人數約為 400 人，返程方向從中港新城至新光三越區段，車上人數較多。

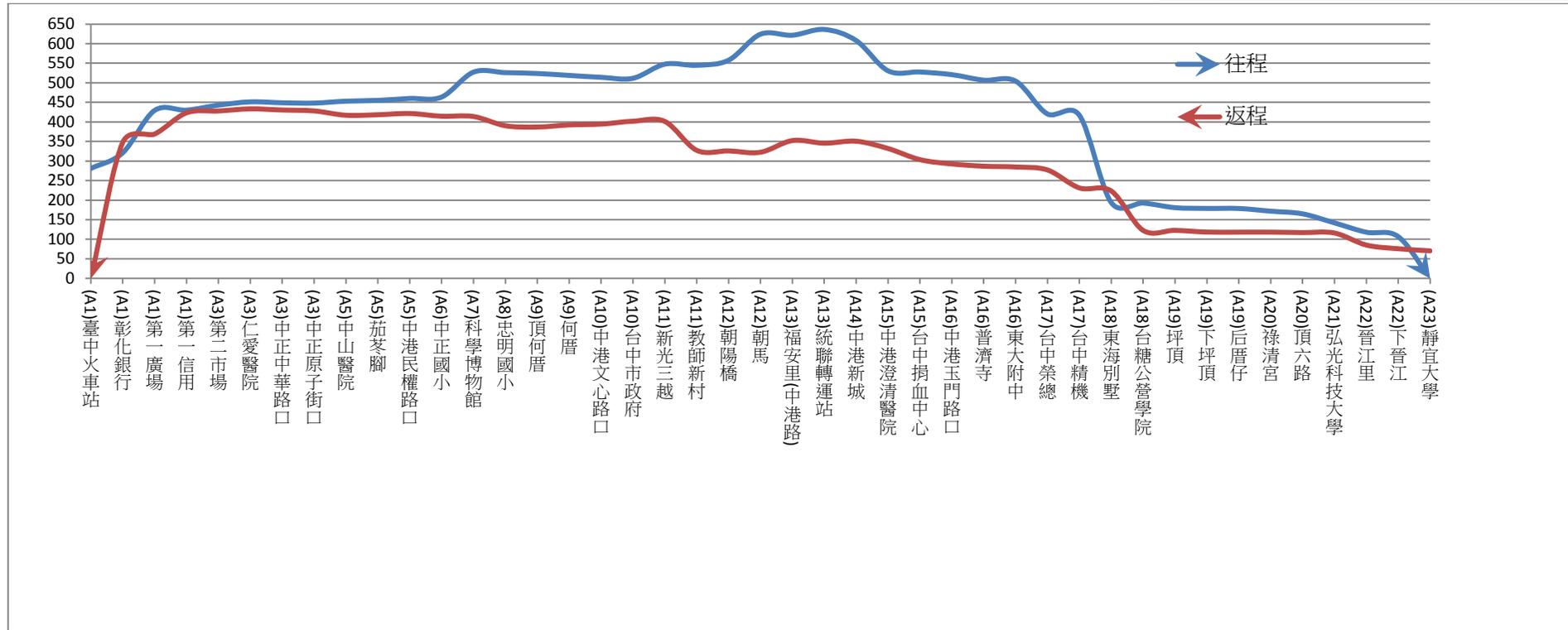


圖 7.3-6 重疊路段區間搭乘分析-週日尖峰小時(昏)

週日昏峰重疊路線起訖點皆發生於 BRT 藍線上之平行搭乘之各站車上人數，往程方向從科博館至東大附中區段，車上人數約 500 人以上，返程方向從新光三越至第一廣場區段，車上人數較多。

透過重疊站間分析表示車上搭乘人數，可用來探討尖峰小時中現況 BRT 班次能否滿足當前運量，在某些會有大量人數上站之站點，BRT 是否能滿足如此需求，未來公車運量勢必上升，此分析結果作可供未來民眾搭乘 BRT 之預期運量。

本研究另針對 BRT 藍線路段，將尖峰小時之非平行旅次，提出各站分析，供為未來後續路網研究或相關研究於轉乘接駁時之參考依據，轉乘比率可作為使用 BRT 轉乘量預估；故非平行搭乘之旅客於 BRT 站附近下車，預期可能有 12% 之旅客量使用轉乘

接駁至其他地區，各尖峰時段上下站旅次量如下：

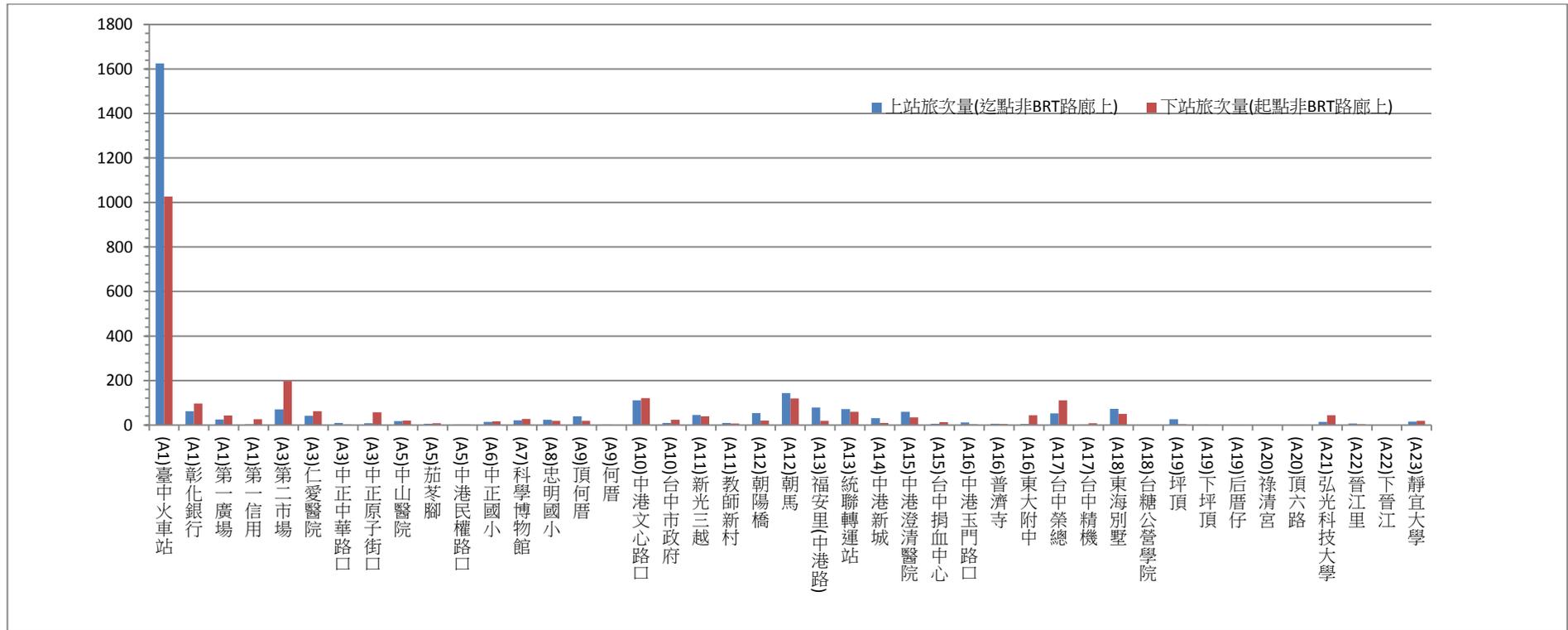


圖 7.3-7 非平行搭乘上下站人數-平日尖峰小時(晨)

平日晨峰非平行搭乘上下站人數，臺中市市區公車全部公車路線中，起訖點只其一落於藍線路廊上，另外一點落於非藍線路廊上，非平行搭乘之每小時各站上下車旅次。以火車站至仁愛醫院、文心路口至澄清醫院、榮總、東海別墅為較多旅次。

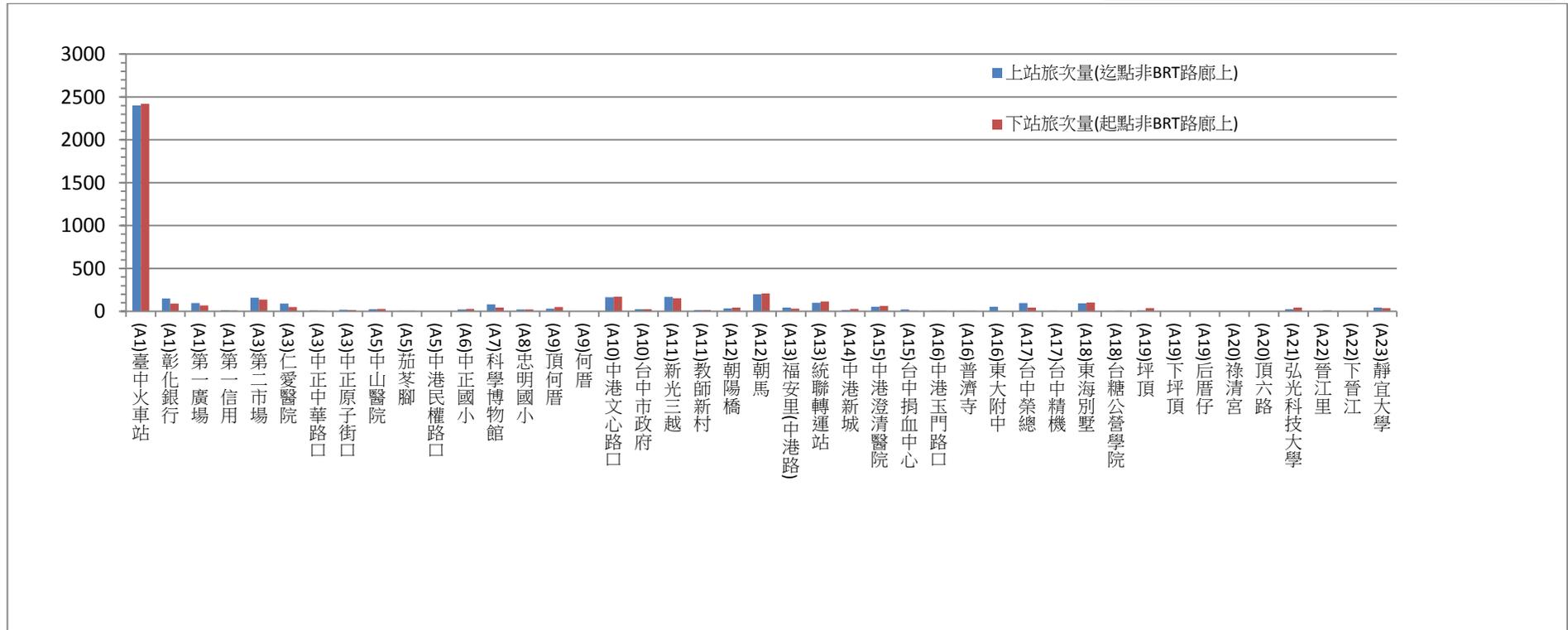


圖 7.3-8 非平行搭乘上下站人數-平日尖峰小時(昏)

平日昏峰非平行搭乘上下站人數，臺中市市區公車全部公車路線中，起訖點只其一落於藍線路廊上，另外一點落於非藍線路廊上，非平行搭乘之每小時各站上下車旅次。以火車站至仁愛醫院、文心路口至澄清醫院、榮總、東海別墅為較多旅次。

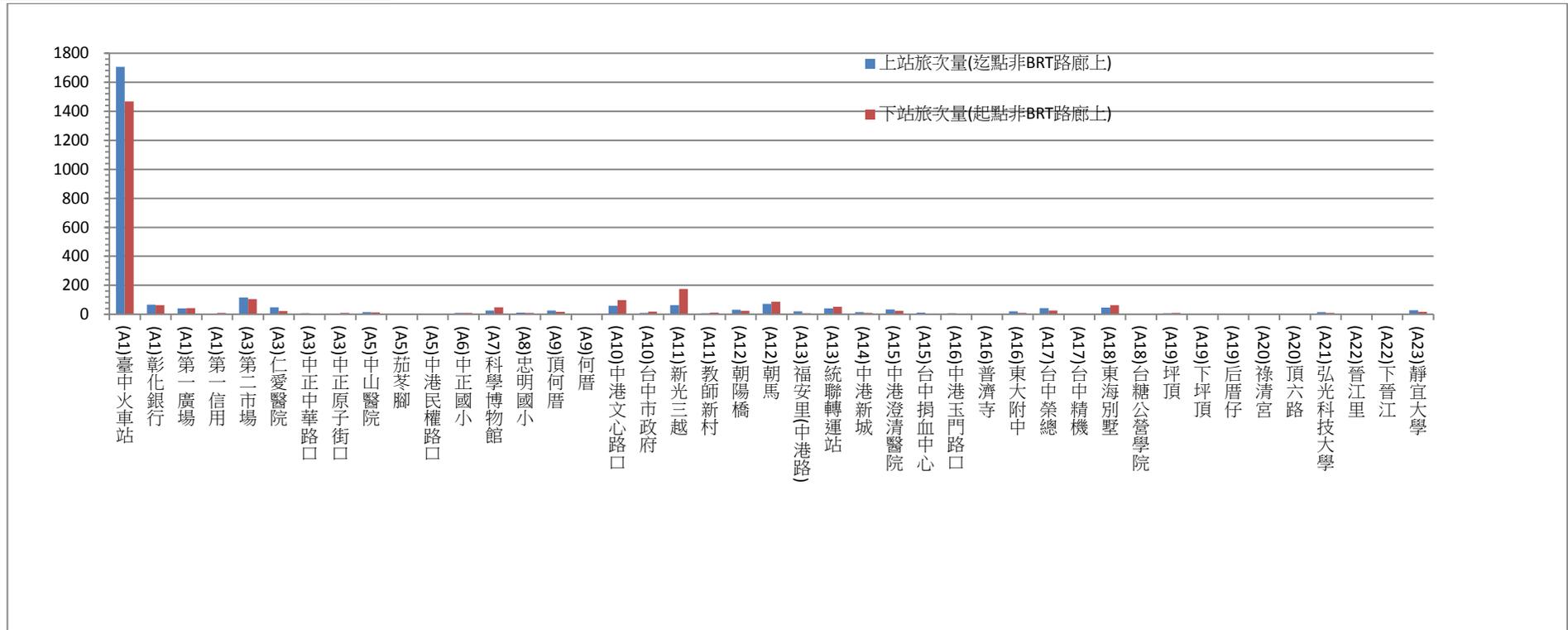


圖 7.3-9 非平行搭乘上下站人數-週六尖峰小時(晨)

週六晨峰非平行搭乘上下站人數，臺中市市區公車全部公車路線中，起訖點只其一落於藍線路廊上，另外一點落於非藍線路廊上，非平行搭乘之每小時各站上下車旅次，以火車站至仁愛醫院、科博館至澄清醫院、榮總、東海別墅為較多旅次。

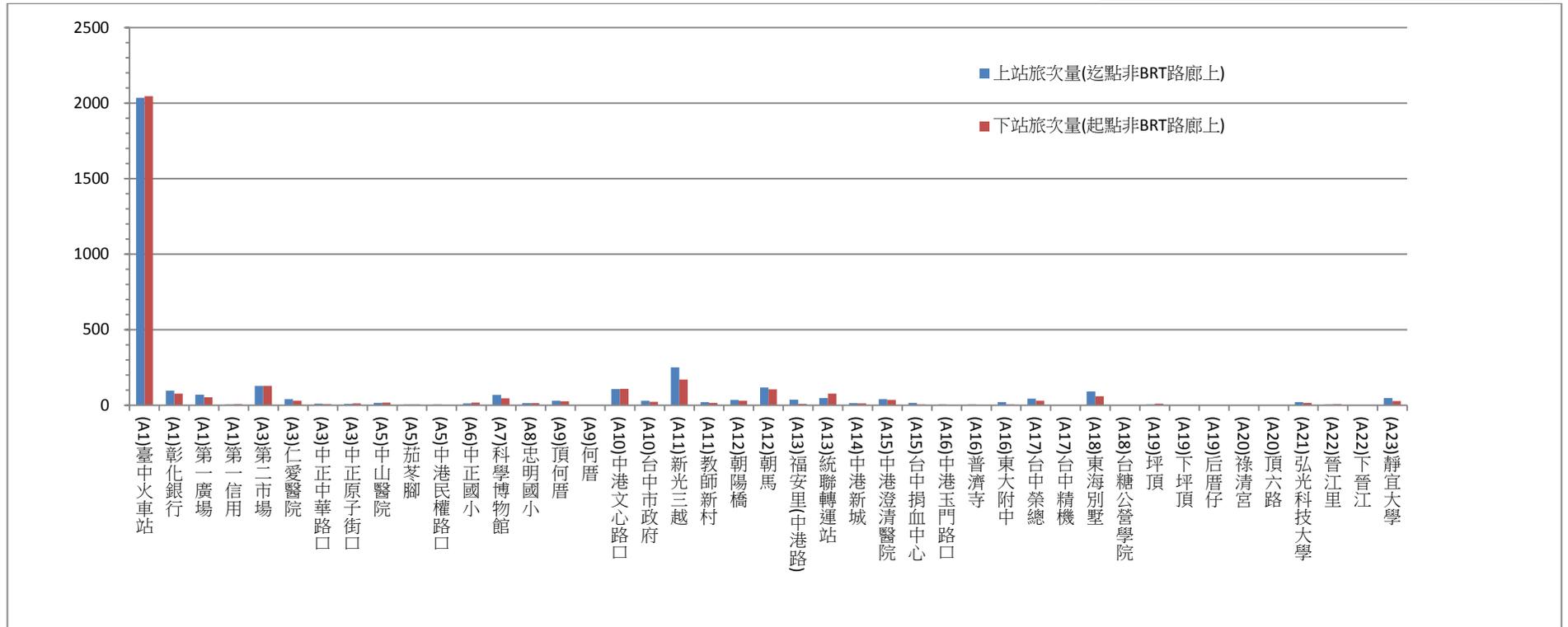


圖 7.3-10 非平行搭乘上下站人數-週六尖峰小時(昏)

週六昏峰非平行搭乘上下站人數，臺中市市區公車全部公車路線中，起訖點只其一落於藍線路廊上，另外一點落於非藍線路廊上，非平行搭乘之每小時各站上下車旅次，以火車站至仁愛醫院、科博館至澄清醫院、榮總、東海別墅為較多旅次。

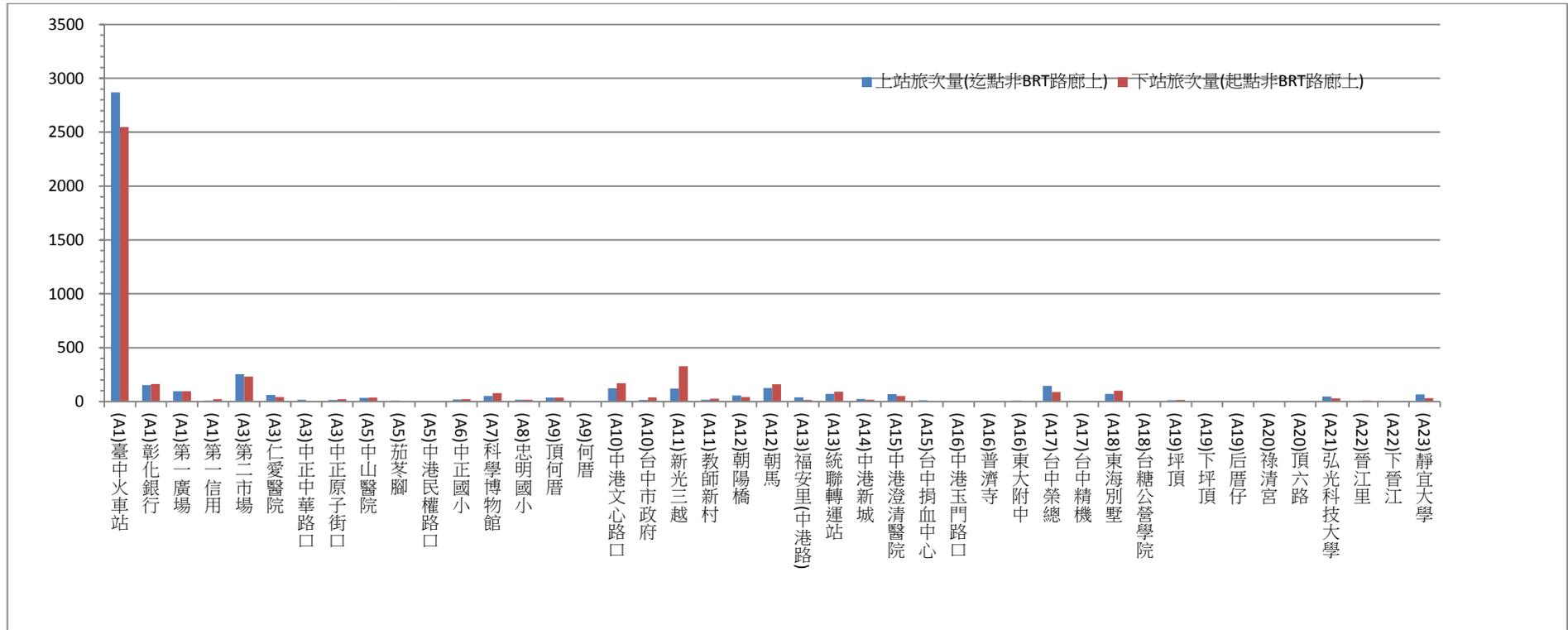


圖 7.3-11 非平行搭乘上下站人數-週日尖峰小時(晨)

週日晨峰非平行搭乘上下站人數，臺中市市區公車全部公車路線中，起訖點只其一落於藍線路廊上，另外一點落於非藍線路廊上，非平行搭乘之每小時各站上下車旅次，以火車站至仁愛醫院、科博館至澄清醫院、榮總、東海別墅為較多旅次。

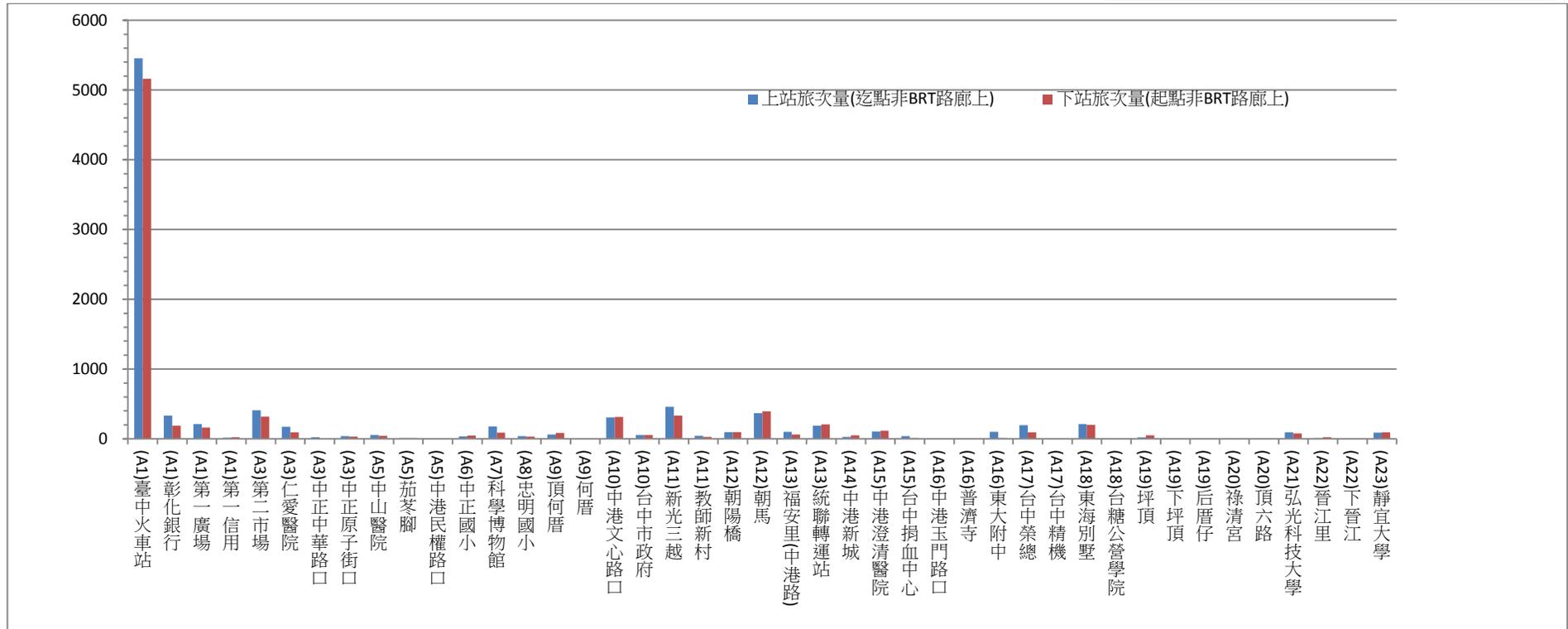


圖 7.3-12 非平行搭乘上下站人數-週日尖峰小時(昏)

週日昏峰非平行搭乘上下站人數，臺中市市區公車全部公車路線中，起訖點只其一落於藍線路廊上，另外一點落於非藍線路廊上，非平行搭乘之每小時各站上下車旅次，以火車站至仁愛醫院、科博館至東海別墅為較多旅次。

上述兩種分析可探討 BRT 各站可能預期之縱向與平行之運量，作為本研究針對高重疊路線裁切調整參考，若未來考量收回臺灣大道之可能性，在對於重疊度高之路線調整建議，盡量將重疊路線以 BRT 為主要服務供給，本研究依據實際情況，如：業者調度場站位置等因素，針建議將路線裁切與整併，方案如下：

### (一)統聯 83 路、86 路、87 路、台中 57、146 路-前端(臺中火車站-新民高中)

路線裁切方案，將統聯 83 路與統聯 87 路各別裁切與整併，由兩發車端延伸營運區域，將路線裁切為兩段，路段一為統聯朝馬站端往鹿寮國中與臺中港務大樓方向行駛；路段二為新民高中端往火車站方向行駛，一方面降低與 BRT 重疊度，另一方面則考量延伸路線。

該區段為業者原經營黃金路線，本研究仍建議保留此路段，三民路→精武路→雙十路→建國路→民權路→自由路→國光路→忠明南路→五權南路，由於台中客運 146 路也屬於此路線，建議統聯客運與台中客運聯營該路線，建議可往南端可延伸至臺中女中、中興大學、國立臺中圖書館。此路可接駁 A1 站。



圖 7.3-13 統聯 83 路、86 路、87 路 前端路線調整圖

## (二)統聯 83 路與台中 88 路-後端(中港轉運站-鹿寮國中-清泉崗機場)：

統聯 83 路與台中 88 路兩路，現階段皆服務至鹿寮國中，三民路→光華路→明德路→中清路，建議此路段可整併，因中港轉運站仍有屬於區間車上人數較多之路段，且國道客運乘客可能有轉運需求，建議於中港轉運站裁切行駛至鹿寮國中，未來可延駛至清泉崗機場，協助機場接駁轉運、或延伸至清水，此路線可接駁 A14、A15、A16、A17、A18、A19、A20、A21、A22、A23。



圖 7.3-14 統聯 83 路、88 路 後端路線調整圖

(三)統聯 87 路-後端(中港轉運站-臺中港務大樓)：

統聯 87 路行駛至臺中港務大樓，因中港轉運站仍有屬於路段車上人數較多，且國道客運乘客可能有轉運需求，故建議於中港轉運站裁切，行駛至臺中港務大樓，此路線可接駁 A15、A16、A17、A18、A19、A20、A21、A22、A23。



圖 7.3-15 統聯 87 路 後端路線調整圖

## (四)台中 57 路-(弘光科大-梧棲漁港-高美)：

台中 57 路原路線行駛至梧棲漁港，原路線因重疊度過高，故建議裁切，以弘光科技大學作為起點，至梧棲觀光漁港後，行駛北提路→臺中港北防沙提施公路→濱海橋→高美濕地。



圖 7.3-16 台中 57 路 路線調整圖

(五)台中 106 路、147 路線-(澄清醫院-監理所-大肚火車站)：

台中 106 原行駛臺中火車站至監理所，147 路則為臺中火車站至大肚火車站，因兩條路線有共通路段重疊，其路線裁切點考量公車對迴車空間之需求，以及業者調度車輛之便利性，故建議裁切點為澄清醫院，後段進入遊園北路時整併路段，行駛台灣大道→國際街→遠東街→遊園北路→遊園南路→監理所→華山路→大肚火車站，此路線可接駁 A15、A16、A17、A18、A19 站。



圖 7.3-17 台中 106、147 路 路線調整圖

## (六)東南 67 路與巨業 168 路、169 路線-(臺中火車站-沙鹿-清水)：

巨業 168、169 路，由於重疊度過高，若未來將因應 BRT 而需收回路權，建議改道行駛，臺中火車站端建議與 67 路整併，67 路自臺中火車站行駛漢口路→西屯路至東海別墅，再銜接 168、169 路線行駛至永福路→臺灣大道→沙鹿→大甲→清水，後端行駛至清水與大甲則維持原路線不變；若未來 BRT 服務運能若無法滿足未來成長之需求，或是亦有民眾想搭乘大甲直達臺中火車站，建議保留部分班次，或是未來各業者聯營一條與 BRT 高重疊路線，來滿足原有之服務水準及供老人家或原搭乘旅客選擇；此路線可接駁 A1、A14、A15、A16、A17、A18、A19、A20、A21、A22、A23。



圖 7.3-18 東南 67 路與巨業 168、169 路 路線調整圖

(六)仁友 48 路與中客 49 路-(嶺東科大-工業區-澄清醫院)：

由於仁友 48 路與中客 49 路兩條路線皆有共同路段，仁友 48 路原為臺中火車站至嶺東科大，建議與中客 49 路整併，將路線裁切至澄清醫院，行駛路線改為嶺東路→五權西路→工業區一路→台灣大道→玉門路→福科路→福雅路→台灣大道，澄清醫院端為環繞行駛，建議調整為短途路線，未來可延伸至中科方向；此路線可接駁。



圖 7.3-19 仁友 48 路與中客 49 路線調整圖

## 四、各 BRT 車站接駁路線

統整前述公車接駁調整路線與新闢路線之調整，彙整出 BRT 藍線各車站接駁公車路線，如下表所示：

表 7.3-1 調整後公車行經各 BRT 車站之路線彙整表

BRT 站名	路口	鄰近行駛經過 BRT 車站之公車	路線總數
A01	中正路/建國路/中山路	1、5、6、7、8、9、14、15、16、20、21、25、27、29、30、31、33、35、37、40、41、45、50、55、58、59、61、65、70、71、73、75、81、82、100、101、105、107、115、125、131、132、142、163、270、271、276、277、(67、168、169 整併)、(57、83、86、87、146 前端)	50
A03	中正路/三民、興中街路段中央	5、6、8、9、14、15、16、26、30、37、40、41、45、70、82、99、100、101、115、125、132、142、163	23
A05	中港路/篤信街口	5、30、37、40、45、56、81、101、107、125	10
A06	中港路/英才路口	51、107	2
A07	中港路/美村、館前街口	70、71、72、77	4
A08	中港路/忠明路口	52、70、77、79	4
A09	中港路/漢口路口	70、77、79、127	4
A10	中港路/文心路口	33、53、73、77、85	5
A11	中港路/惠來路口	5、33、69、73、77	5
A12	中港路/朝富路口	5、18、27、29、54、60、63、69、73、75、77、229	12
A13	中港路/安和路口	27、28、60、63、69、73、75、77、79、81、(83、88 後端)	11
A14	中港中工三路/永福路口	28、60、63、69、75、(48、49 整併)、(67、168、169 整併)、(83、88 後端)	8
A15	中港中工二路/福康路口	28、60、63、69、75、(106、147 整併)、(48、49 整併)、(67、168、169 整併)、(83、88 後端)、(87 後端)	10
A16	中港路/玉門路口	28、60、63、69、75、(106、147 整併)、(67、168、169 整併)、(83、88 後端)、(87 後端)	9
A17	中港路/東大路口	28、60、63、68、69、75、(106、147 整併)、(67、168、169 整併)、(83、88 後端)、(87 後端)	10
A18	中港路/國際街	28、(106、147 整併)、(67、168、169 整併)、(83、88 後端)、(87 後端)	5
A19	園遊北路/遊園南路口	(106、147 整併)、(67、168、169 整併)、(83、88 後端)、(87 後端)	4
A20	中棲路/枇杷崙路口	(67、168、169 整併)、(83、88 後端)、(87 後端)	3
A21	中棲路/弘	(67、168、169 整併)、(83、88 後端)、(87 後端)、(57 後端)	4

臺中市市區公車營運機制暨公車路線整合規劃

BRT 站名	路口	鄰近行駛經過 BRT 車站之公車	路線總數
	光大學門口前		
A22	中棲路/東晉東路口	(67、168、169 整併)、(83、88 後端)、(87 後端)、(57 後端)	4
A23	中棲路/靜宜大學門口	(67、168、169 整併)、(83、88 後端)、(87 後端)、(57 後端)	4

資料來源：本研究整理 101 年 10 月份

備註：( ) 為新闢之整併調整路線，請參閱第七章。

**(一)BRT A1 車站接駁路線：**

BRT 藍線 A1 車站規劃位置位於臺中火車站前方廣場，建國路與中正路交匯處，如圖 7.3-20 所示，A1 車站之公車接駁路線包含調整之路線共有 50 條路線，A1 車站行經各區域之路線如表 7.3-2 所示，原臺中市區之區域接駁路線眾多，故市區接駁機能較完善，往返烏日區域之民眾可透過 33、70、82、101、105、125 路做搭乘接駁；往返霧峰區域之民眾可透過 50、59、100、107、131、132 路做搭乘接駁；往返太平區域之民眾可透過 7、41、75、142、163 路做搭乘接駁；往返大里區域之民眾可透過 7、50、58、59、100、107、131、132 路做搭乘接駁；往返豐原區域之民眾可透過 55 路做搭乘接駁；往返東勢區域之民眾可透過 270、271、276、277 路做搭乘接駁；往返神岡區域之民眾可透過 65 路做搭乘接駁；往返潭子區域之民眾可透過 20、55、58、65、100 路做搭乘接駁；往返大雅區域之民眾可透過 6、9、61、115 路做搭乘接駁；往返新社區域之民眾可透過 31、270、271、276、277 路做搭乘接駁；往返石岡區域之民眾可透過 270、271、276、277 路做搭乘接駁；往返清水區域之民眾可透過 9 與(67、168、169 整併)路做搭乘接駁；往返沙鹿區域之民眾可透過 9、115 與(67、168、169 整併)路做搭乘接駁；往返大肚之民眾可透過 105 路做搭乘接駁；往返龍井區域可透過 105、(67、168、169 整併)轉乘接駁；往返大甲區域可透過(67、168、169 整併)轉乘接駁；由於 A1 車站鄰近即可轉乘臺中火車站，即可直接讓台鐵搭乘者接駁轉乘。未來台鐵將高架化，將能提供更多搭乘選擇。

表 7.3-2 BRT A1 站接駁公車行經區域表

臺中區域	A1 車站 接駁路線	路線數
中區	1、5、6、7、8、9、14、15、16、20、21、25、27、29、30、31、33、35、37、40、41、45、50、55、58、59、61、65、70、71、73、75、81、82、100、101、105、107、115、125、131、132、142、163、270、271、276、277、(67、168、169 整併)、(57、83、86、87、146 前端)	50
東區	1、7、20、15、20、22、25、40、41、45、50、58、61、65、71、73、7582、100、101、105、107、125、131、132、142、163、270、276、277	30
南區	7、20、30、33、35、40、50、58、59、65、73、82、10、101、205、107、125、131、132、(57、83、86、87、146 前端)	20
西區	5、27、30、37、40、45、50、55、59、70、71、75、81、101、107、125	16
北區	1、5、6、7、8、9、14、15、16、20、21、25、29、30、31、33、35、37、40、41、45、50、55、58、59、61、65、70、71、73、81、82、100、101、105、107、115、125、131、132、142、163、270、271、276、277、(57、83、86、87、146 前端)、(67、168、169 整併)	48
西屯區	5、25、27、29、33、35、37、45、70、73、75、81、125、(67、168、169 整併)	14
南屯區	33、35、50、58、59、65、73、82、100、101、105、107、125、131、132、(57、83、86、87、146 前端)	16
北屯區	1、6、8、9、14、15、16、20、21、29、31、33、55、58、61、71、65、82、100、101、105、115、131、132、270、271、276、277	28
烏日區	33、70、82、101、105、125	6
霧峰區	50、59、100、107、131、132	6
太平區	7、41、75、142、163	5
大里區	7、50、58、59、100、107、131、132	8
豐原區	55	1
東勢區	270、271、276、277	4
神岡區	65	1
潭子區	20、55、58、65、100	5
大雅區	6、9、61、115	4
新社區	31、270、271、276、277	5
石岡區	270、271、276、277	4
大甲區	(67、168、169 整併)	1
清水區	9、(67、168、169 整併)	2
沙鹿區	9、115、(67、168、169 整併)	3
大肚區	105	1
龍井區	105、(67、168、169 整併)	2

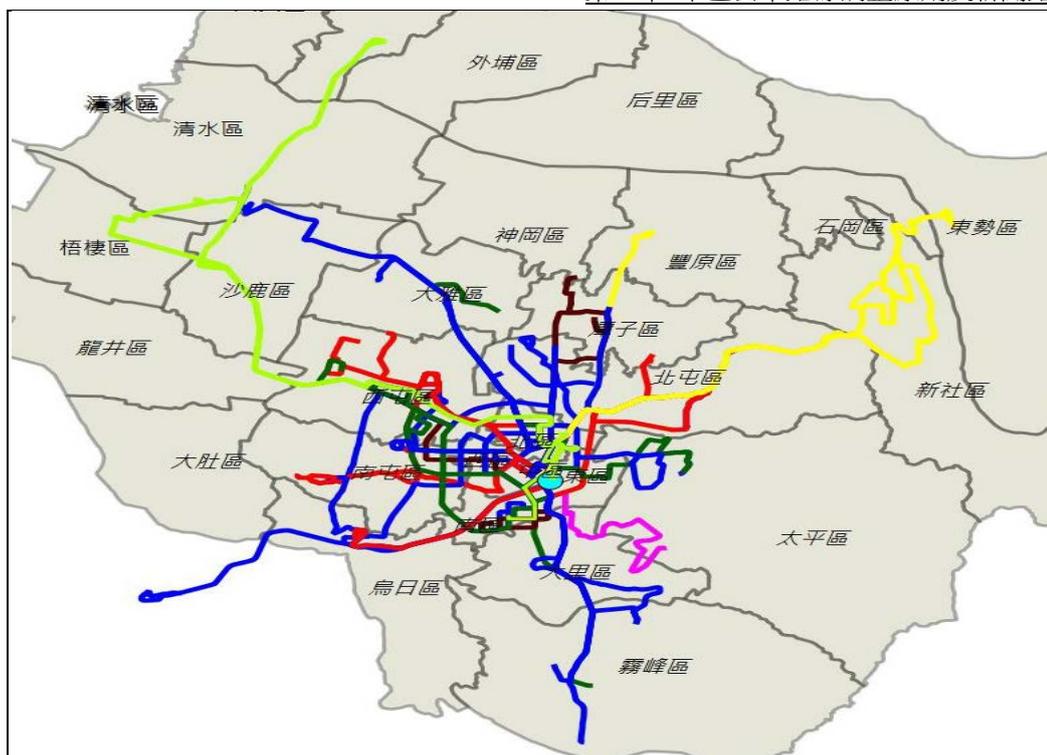


圖 7.3-20 BRTA1 站接駁公車路線圖

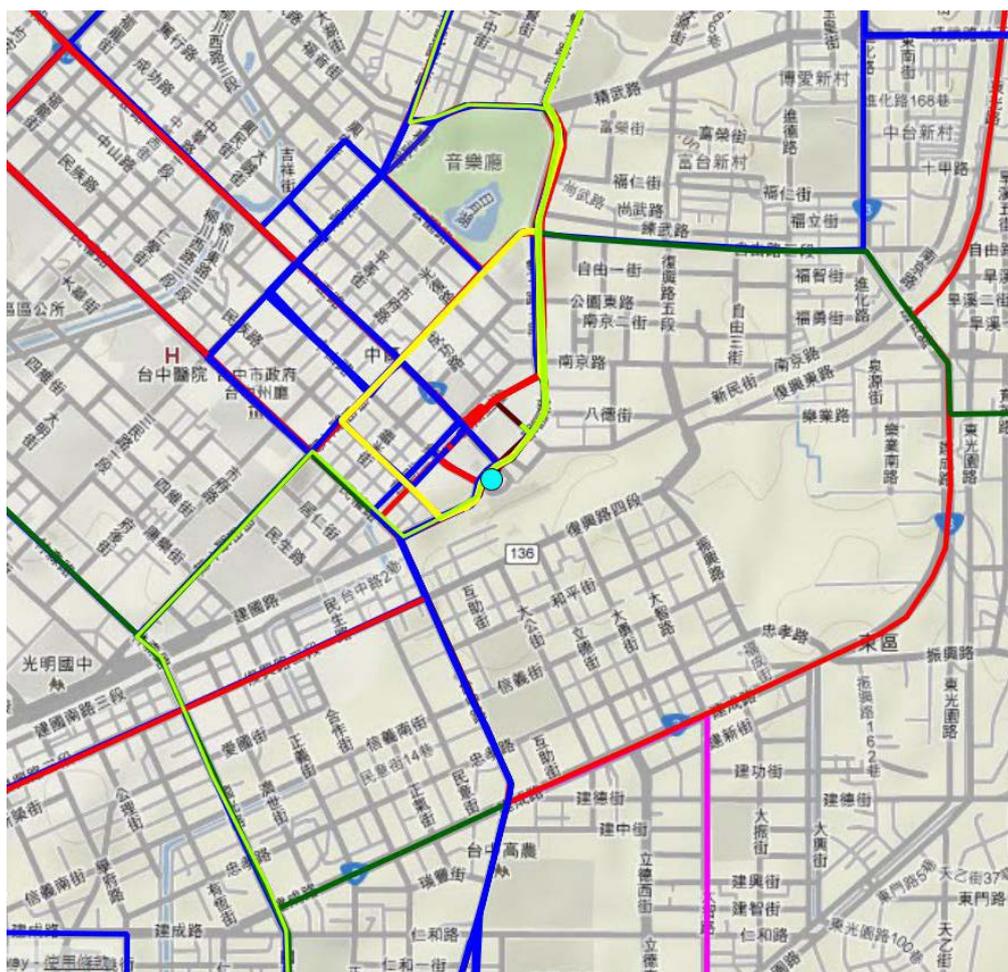


圖 7.3-21 BRTA1 站接駁公車路線放大圖

## (二)BRT A3 車站接駁路線：

BRT 藍線 A3 車站規劃位置位於中正路與三民路興中街路段中央，車站位置如圖 7.3-22 所示，A3 車站之公車接駁路線包含調整之路線共有 23 條路線，A3 車站行經各區域之路線如表 7.3-3 所示，A3 車站周遭路線，A3 車站位於中區，故臺中市區與北區接駁路線眾多，往返東區區域之民眾可透過 41、82、100、101、125、132、142、163 路做搭乘接駁；往返南區區域之民眾可透過 82、99、100、101、125、132 路做搭乘接駁；往返西區區域之民眾可透過 5、26、30、37、40、45、70、99、101、125 路做搭乘接駁；往返西屯區區域之民眾可透過 5、37、45、125 路做搭乘接駁；往返區區域之民眾可透過 5、26、30、40、70、99 路做搭乘接駁；往返區區域之民眾可透過 6、8、9、14、15、16、82、100、101、115、132 路做搭乘接駁；往返烏日區區域之民眾可透過 26、70、82、99、101、125 路做搭乘接駁；往返霧峰區區域之民眾可透過 100、132 路做搭乘接駁；往返太平區區域之民眾可透過 41、142、163 路做搭乘接駁；往返大里區區域之民眾可透過 100、132 路做搭乘接駁；往返潭子區區域之民眾可透過 100 路做搭乘接駁；往返大雅區區域之民眾可透過 6、9、115 路做搭乘接駁；往返清水區區域之民眾可透過 9 路做搭乘接駁；往返沙鹿區區域之民眾可透過 9、115 路做搭乘接駁。

表 7.3-3 BRT A3 站接駁公車行經區域表

臺中分區	A3 車站 接駁路線	路線數
中區	5、6、8、9、14、15、16、26、30、37、40、41、45、70、82、99、100、101、115、125、132、142、163	23
東區	41、82、100、101、125、132、142、163	8
南區	82、99、100、101、125、132	6
西區	5、26、30、37、40、45、70、99、101、125	10
北區	5、6、8、9、14、15、16、26、30、37、40、41、45、70、82、99、100、101、115、125、132、142、163	23
西屯區	5、37、45、125	4
南屯區	5、26、30、40、70、99	6
北屯區	6、8、9、14、15、16、82、100、101、115、132	11
烏日區	26、70、82、99、101、125	6
霧峰區	100、132	2
太平區	41、142、163	3
大里區	100、132	2
潭子區	100	1
大雅區	6、9、115	3
清水區	9	1
沙鹿區	9、115	2

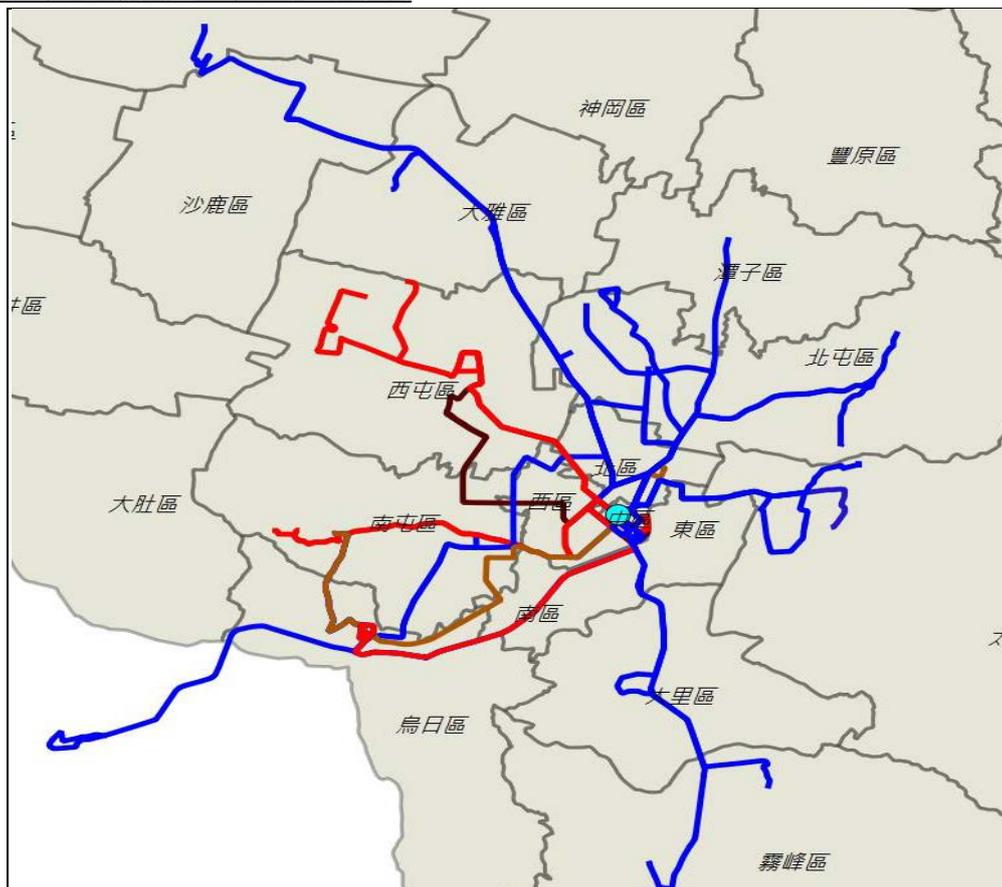


圖 7.3-22 BRTA3 站接駁公車路線圖

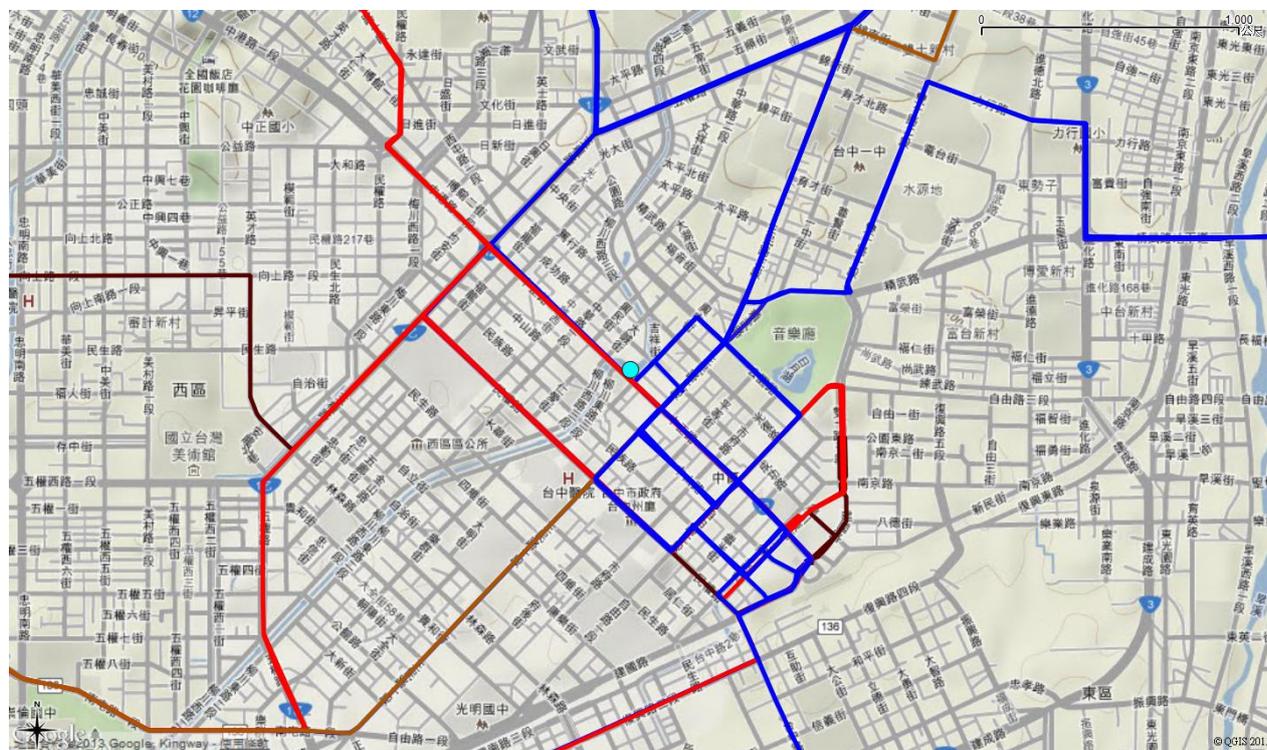


圖 7.3-23 BRTA3 站接駁公車路線圖

## (三)BRT A5 車站接駁路線：

BRT 藍線 A05 車站規劃位置位於臺灣大道與篤信街口及柳川東/西街口，車站位置如圖 7.3-24 所示，A5 車站之公車接駁路線包含調整之路線共有 10 條路線，A5 車站行經各區域之路線如表 7.3-4 所示，A5 車站周遭路線，A5 車站位於西區，鄰近中區與北區接駁路線眾多，前往中區、西區、北區可透過 5、30、37、40、45、56、81、101、107、125 路做接駁；往返南區區域之民眾可透過 101、107、125 路做搭乘接駁；往返西屯區區域之民眾可透過 5、37、45、81、125 路做搭乘接駁；往返南屯區區域之民眾可透過 5、30、40、56、81、107 路做搭乘接駁；往返北屯區區域之民眾可透過 101 路做搭乘接駁；往返烏日區區域之民眾可透過 101、125 路做搭乘接駁；往返霧峰與大里區域之民眾可透過 107 路做搭乘接駁。

表 7.3-4 BRT A5 站接駁公車行經區域表

臺中分區	A5 車站 接駁路線	路線數
中區	5、30、37、40、45、56、81、101、107、125	10
南區	101、107、125	3
西區	5、30、37、40、45、56、81、101、107、125	10
北區	5、30、37、40、45、56、81、101、107、125	10
西屯區	5、37、45、81、125	5
南屯區	5、30、40、56、81、107	6
北屯區	101	1
烏日區	101、125	2
霧峰區	107	1
大里區	107	1

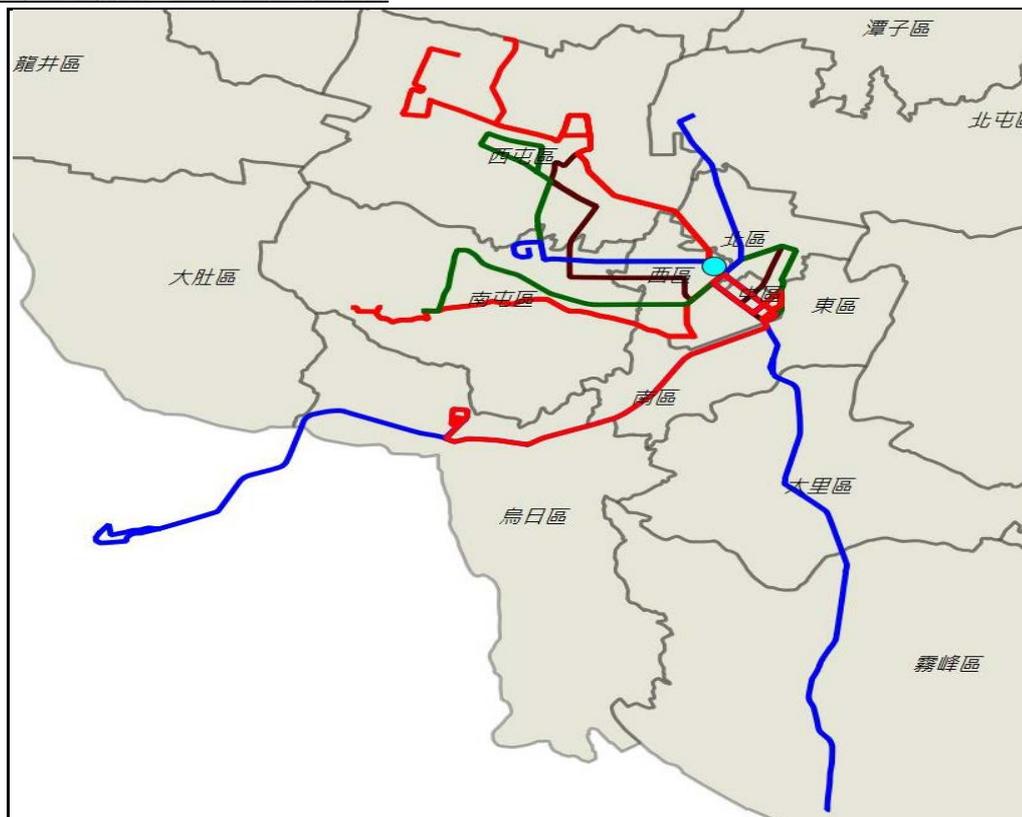


圖 7.3-24 BRT A5 站接駁公車路線圖

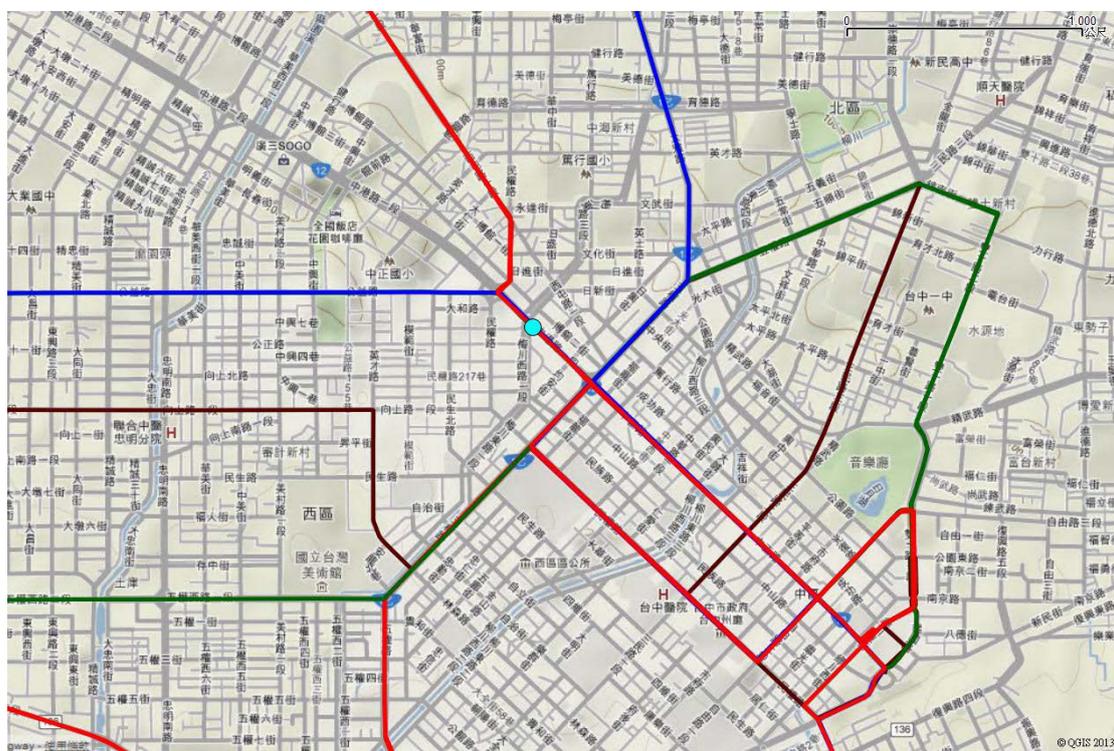


圖 7.3-25 BRT A5 站接駁公車路線放大圖

## (四)BRT A6 車站接駁路線：

BRT 藍線 A6 車站規劃位置位於臺灣大道與英才路口及大仁街口，車站位置如圖 7.3-26 所示，A6 車站之公車接駁路線包含調整之路線共有 2 條路線，A6 車站行經各區域之路線如表 7.3-5 所示，欲前往中區、東區、東區之民眾可透過 51、107 路來轉乘接駁，另 51 路可自 A6 站轉乘至北區、太平區區域；也可透過 107 路自 A6 站轉乘至南區、南屯區、霧峰與大里區區域。

表 7.3-5 BRT A6 站接駁公車行經區域表

臺中分區	A6 車站 接駁路線	路線數
中區	51、107	2
東區	51、107	2
南區	107	1
西區	51、107	2
北區	51	1
南屯區	107	1
霧峰區	107	1
太平區	51	1
大里區	107	1



圖 7.3-26 BRT A6 站接駁公車路線圖

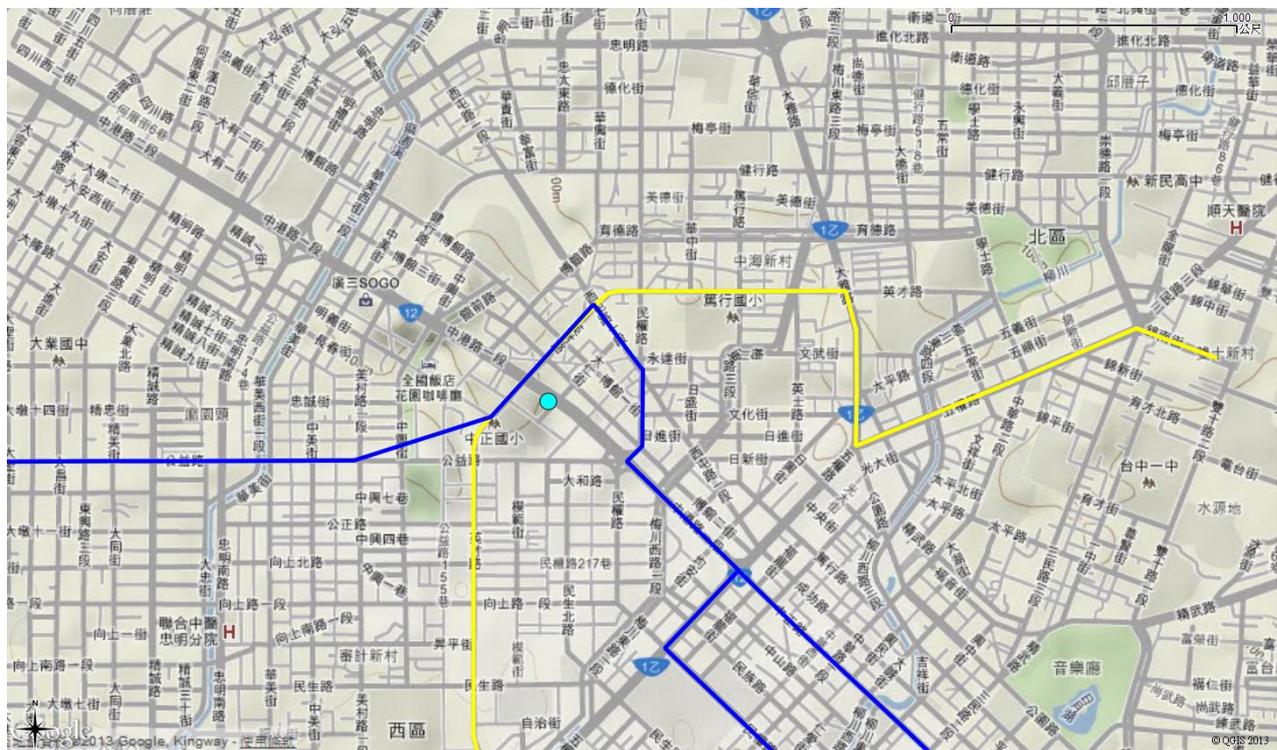


圖 7.3-27 BRT A6 站接駁公車路線放大圖

## (五)BRT A7 車站接駁路線：

BRT 藍線 A7 車站規劃位置位於臺灣大道與美村路及館前街口，車站位置如圖 7.3-28 所示，A7 車站之公車接駁路線包含調整之路線共有 4 條路線，A7 車站行經各區域之路線如表 7.3-6 所示，欲前往中區之民眾可透過 70、71 路來轉乘接駁；往返西區與北區區域之民眾可透過 70、71、72、77 路做搭乘接駁；往返西屯區區域之民眾可透過 77 路做搭乘接駁；往返南屯區區域之民眾可透過 70、72 路做搭乘接駁；往返北屯區區域之民眾可透過 71、72、77 路做搭乘接駁；往返烏日區區域之民眾可透過 70 路做搭乘接駁；往返潭子區區域之民眾可透過 72、77 路做搭乘接駁。

表 7.3-6 BRT A7 站接駁公車行經區域表

臺中分區	A7 車站 接駁路線	路線數
中區	70、71	2
西區	70、71、72、77	4
北區	70、71、72、77	4
西屯區	77	1
南屯區	70、72	2
北屯區	71、72、77	3
烏日區	70	1
潭子區	72、77	2



BRT 藍線 A8 車站規劃位置位於臺灣大道與忠明路口，車站位置如圖 7.3-30 所示，A8 車站之公車接駁路線包含調整之路線共有 4 條路線，A8 車站行經各區域之路線如表 7.3-7 所示，欲前往西區之民眾可透過 52、70、77、79 路來轉乘接駁；往返北區區域之民眾可透過 52、70、77 路做搭乘接駁；往返西屯區區域之民眾可透過 77、79 路做搭乘接駁；往返南區區域之民眾可透過 52、79 路搭乘接駁；往返東區區域之民眾可透過 70 路做搭乘接駁；往返東區區域之民眾可透過 52 路搭乘接駁；往返南屯區與烏日區區域之民眾可透過 70 路搭乘接駁；往返北屯區與潭子區區域之民眾可透過 77 路搭乘接駁。

表 7.3-7 BRT A8 站接駁公車行經區域表

臺中分區	A8 車站 接駁路線	路線數
中區	70	1
東區	52	1
南區	52、79	2
西區	52、70、77、79	4
北區	52、70、77	3
西屯區	77、79	2
南屯區	70	1
北屯區	77	1
烏日區	70	1
潭子區	77	1

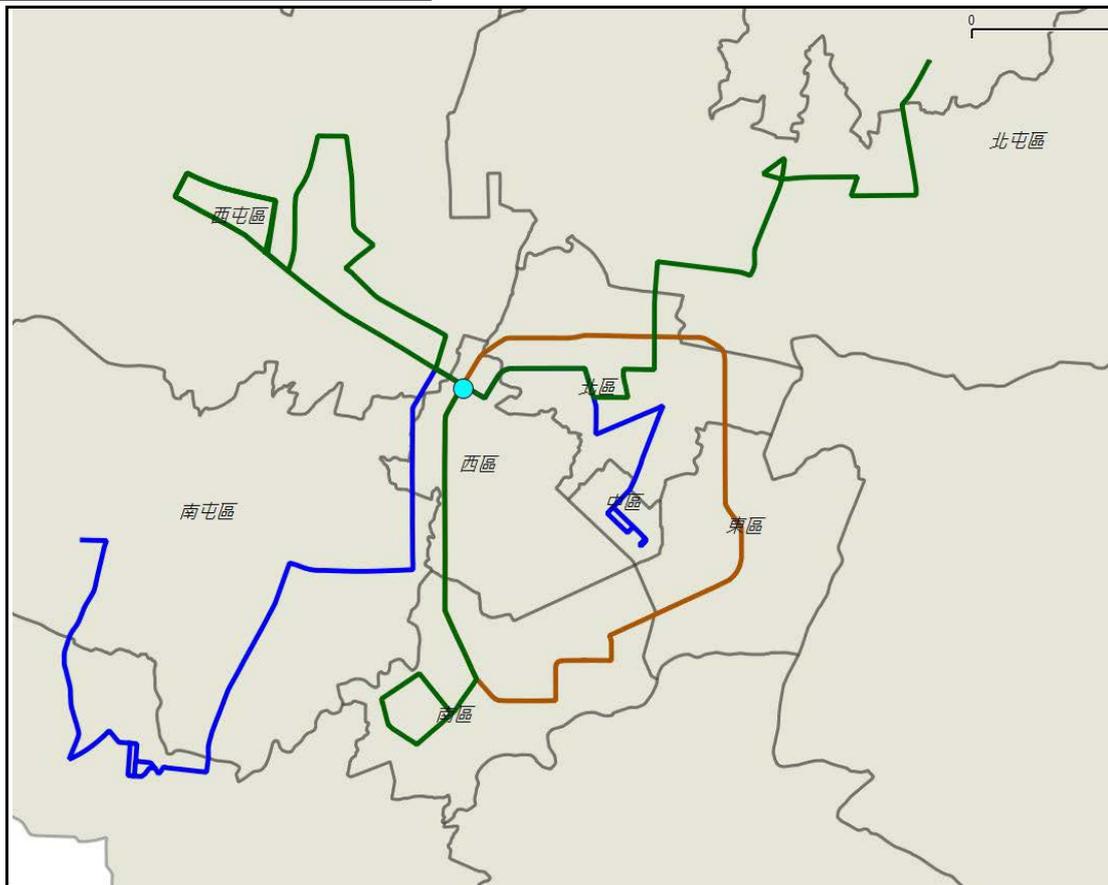


圖 7.3-30 BRT A8 站接駁公車路線圖

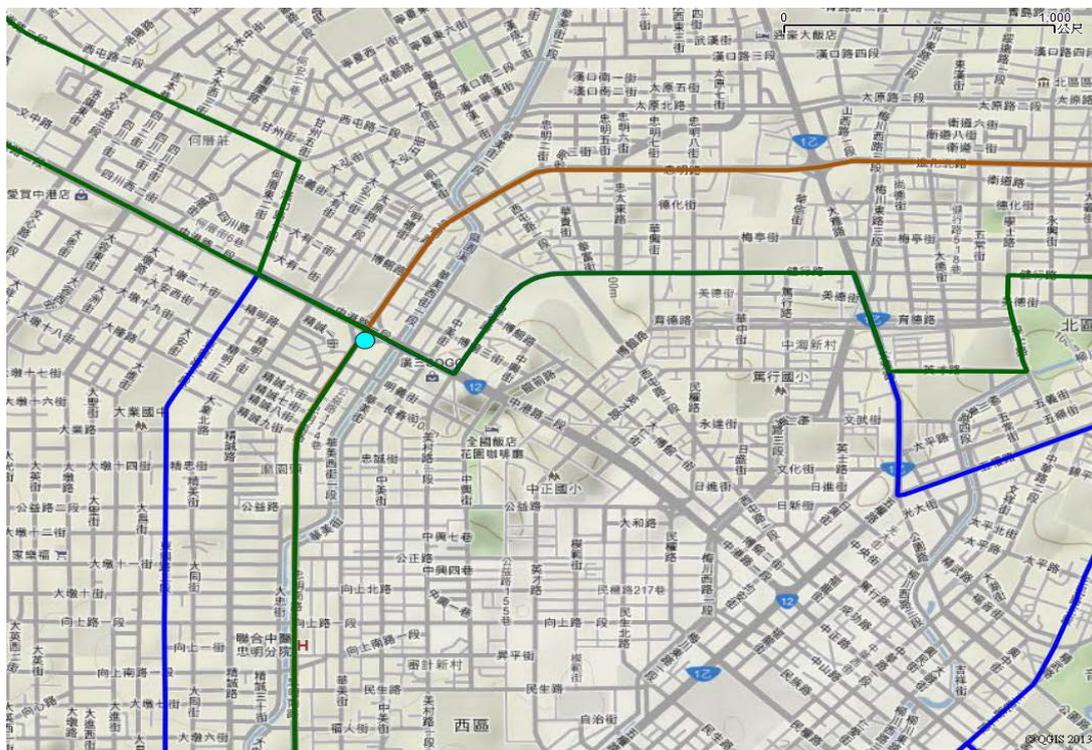


圖 7.3-31 BRT A8 站接駁公車路線放大圖

## (七) BRT A9 車站接駁路線：

BRT 藍線 A9 車站規劃位置位於臺灣大道與漢口路口，車站位置如圖 7.3-32 所示，A9 車站之公車接駁路線包含調整之路線共有 4 條路線，A9 車站行經各區域之接駁路線如表 7.3-8 所示，欲前往西區與西屯區之民眾可透過 70、77、79、127 路來轉乘接駁；往返北區區域之民眾可透過 70、77、127 路搭乘接駁；往返西屯區區域之民眾可透過 77、79 路搭乘接駁；往返南區與南屯區區域之民眾可透過 70、127 路搭乘接駁；往返北屯區區域之民眾可透過 77、127 路搭乘接駁；往返中區與烏日區區域之民眾可透過 70 路做搭乘接駁；若往返潭子區域之民眾可透過 77 路搭乘接駁。

表 7.3-8 BRT A9 站接駁公車行經區域表

臺中分區	A9 車站 接駁路線	路線數
中區	70	1
南區	70、127	2
西區	70、77、79、127	4
北區	70、77、127	3
西屯區	70、77、79、127	4
南屯區	70、127	2
北屯區	77、127	2
烏日區	70	1
潭子區	77	1

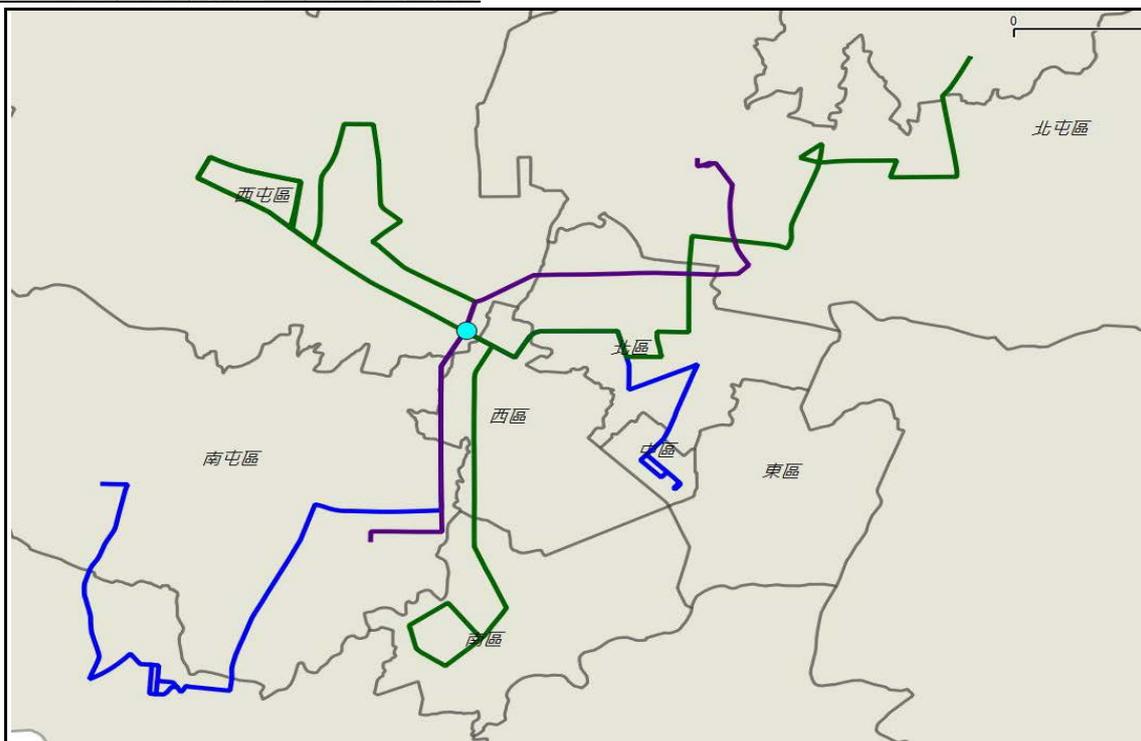


圖 7.3-32 BRT A9 站接駁公車路線圖

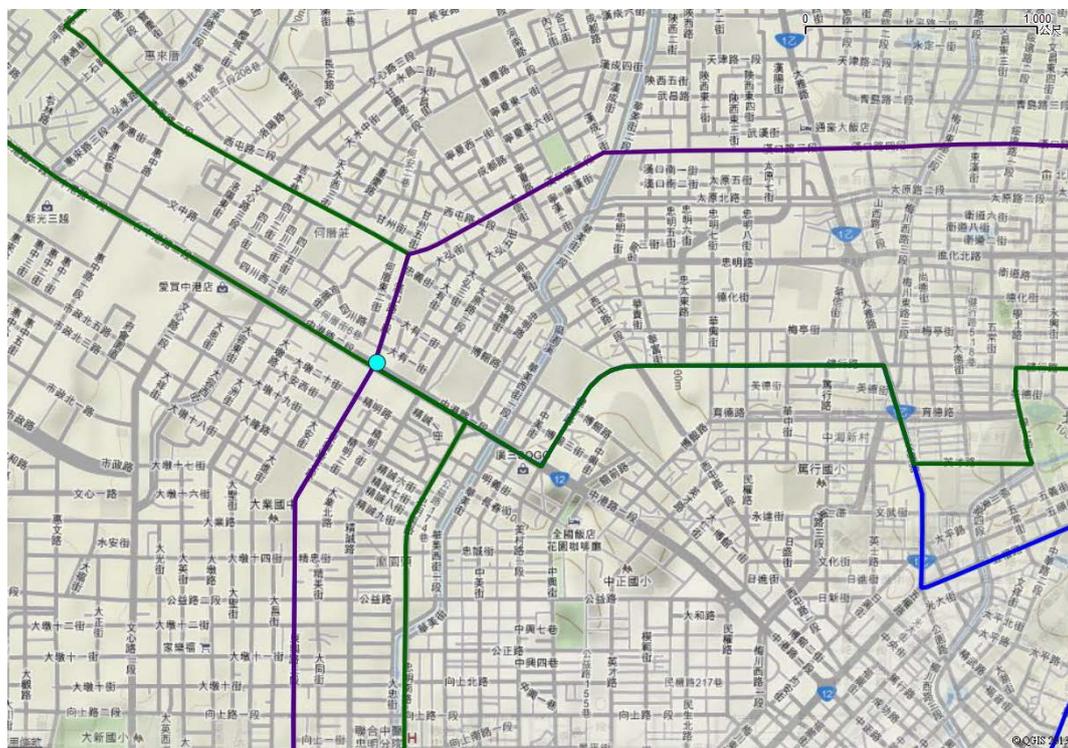


圖 7.3-33 BRT A9 站接駁公車路線放大圖

## (八) BRT A10 車站接駁路線：

BRT 藍線 A10 車站規劃位置位於臺灣大道與文心路口，車站位置如圖 7.3-34 所示，A10 車站之公車接駁路線包含調整之路線共有 5 條路線，A10 車站行經各區域之接駁路線如表 7.3-9 所示，欲前往西屯區之民眾可透過 33、53、73、77、85 路來轉乘接駁；往返南區區域之民眾可透過 33、53、73、85 路搭乘接駁；往返北區區域之民眾可透過 33、73、77 路搭乘接駁；往返南屯區區域之民眾可透過 53、73、85 路搭乘接駁；往返北屯區區域之民眾可透過 53、77、85 路搭乘接駁；往返中區與東區區域之民眾可透過 33、73 路搭乘接駁；往返西區區域之民眾可透過 77 路搭乘接駁；往返屋日區區域之民眾可透過 33、85 路搭乘接駁；若往返潭子區域之民眾可透過 77 路轉乘接駁；若往返霧峰或大里區域之民眾可透過 53 路轉乘接駁。

表 7.3-9 BRT A10 站接駁公車行經區域表

臺中分區	A10 車站 接駁路線	路線數
中區	33、73	2
東區	33、73	2
南區	33、53、73、85	4
西區	77	1
北區	33、73、77	3
西屯區	33、53、73、77、85	5
南屯區	53、73、85	3
北屯區	53、77、85	3
烏日區	33、85	2
霧峰區	53	1
大里區	53	1
潭子區	77	1

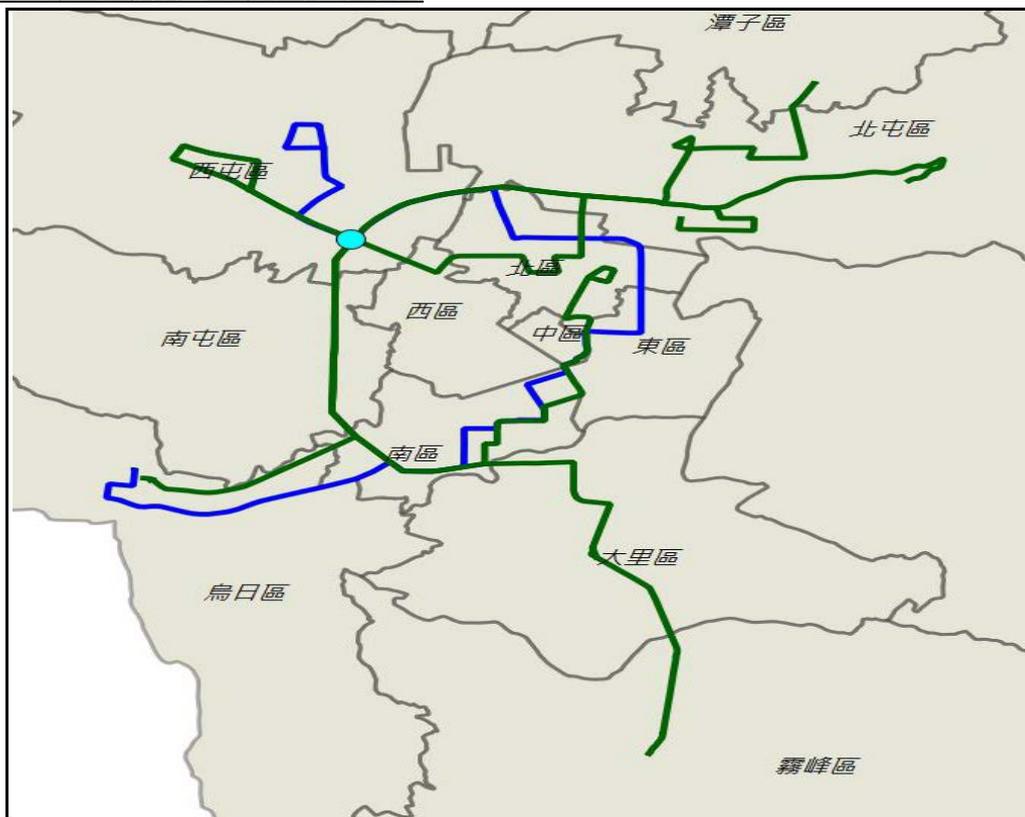


圖 7.3-34 BRT A10 站接駁公車路線圖



圖 7.3-35 BRT A10 站接駁公車路線放大圖

## (九) BRT A11 車站接駁路線：

BRT 藍線 A11 車站規劃位置位於臺灣大道與惠來路口，車站位置如圖 7.3-36 所示，A11 車站之公車接駁路線包含調整之路線共有 5 條路線，A11 車站行經各區域之接駁路線如表 7.3-10 所示，欲前往西屯區之民眾可透過 5、33、69、73、77 路來轉乘接駁；往返北區之民眾可透過 5、33、73、77 路來轉乘接駁；往返中區之民眾可透過 5、33、73 路來轉乘接駁；往返南屯區之民眾可透過 5、69、73 路來轉乘接駁；往返南區之民眾可透過 33、73 路來轉乘接駁；往返西區之民眾可透過 5、77 路來轉乘接駁；往返烏日區之民眾可透過 33、69 路來轉乘接駁；往返東區之民眾可透過 33 路來轉乘接駁；往返北屯與潭子區之民眾可透過 77 路來轉乘接駁；往返大雅區與沙路區之民眾可透過 69 路來轉乘接駁。

表 7.3-10 BRT A11 站接駁公車行經區域表

臺中分區	A11 車站 接駁路線	路線數
中區	5、33、73	3
東區	33	1
南區	33、73	2
西區	5、77	2
北區	5、33、73、77	4
西屯區	5、33、69、73、77	5
南屯區	5、69、73	3
北屯區	77	1
烏日區	33、69	2
潭子區	77	1
大雅區	69	1
沙鹿區	69	1

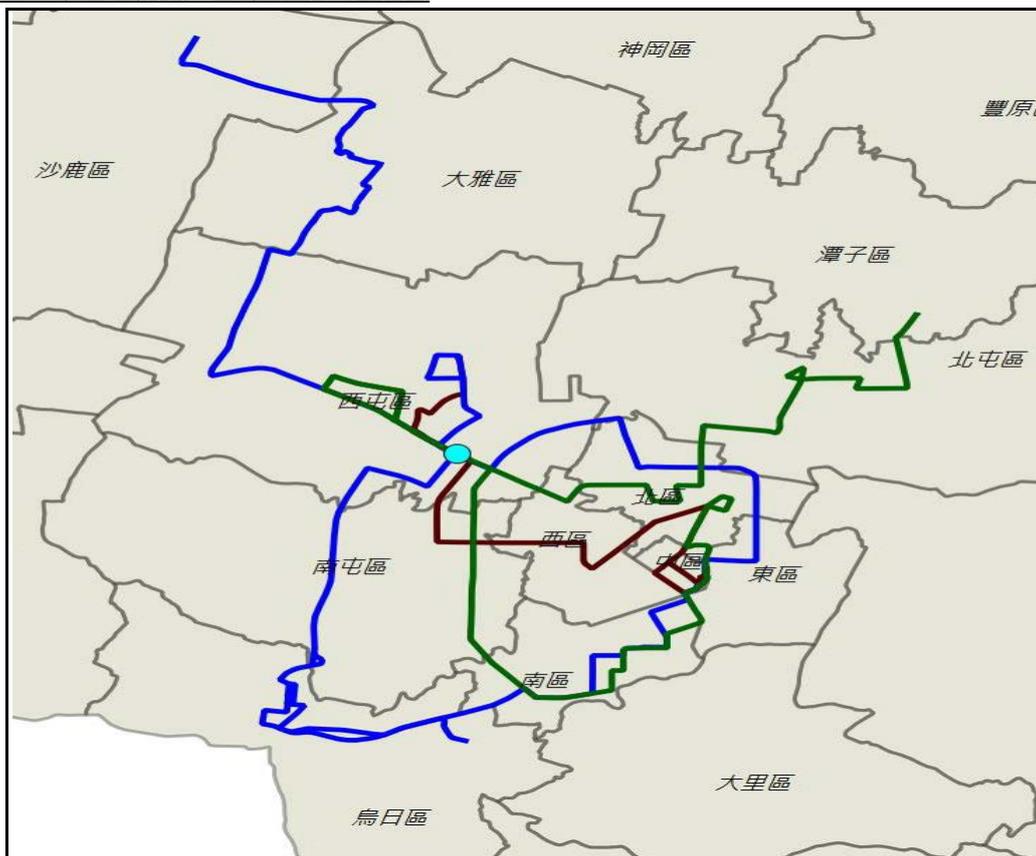


圖 7.3-36 BRT A11 站接駁公車路線圖

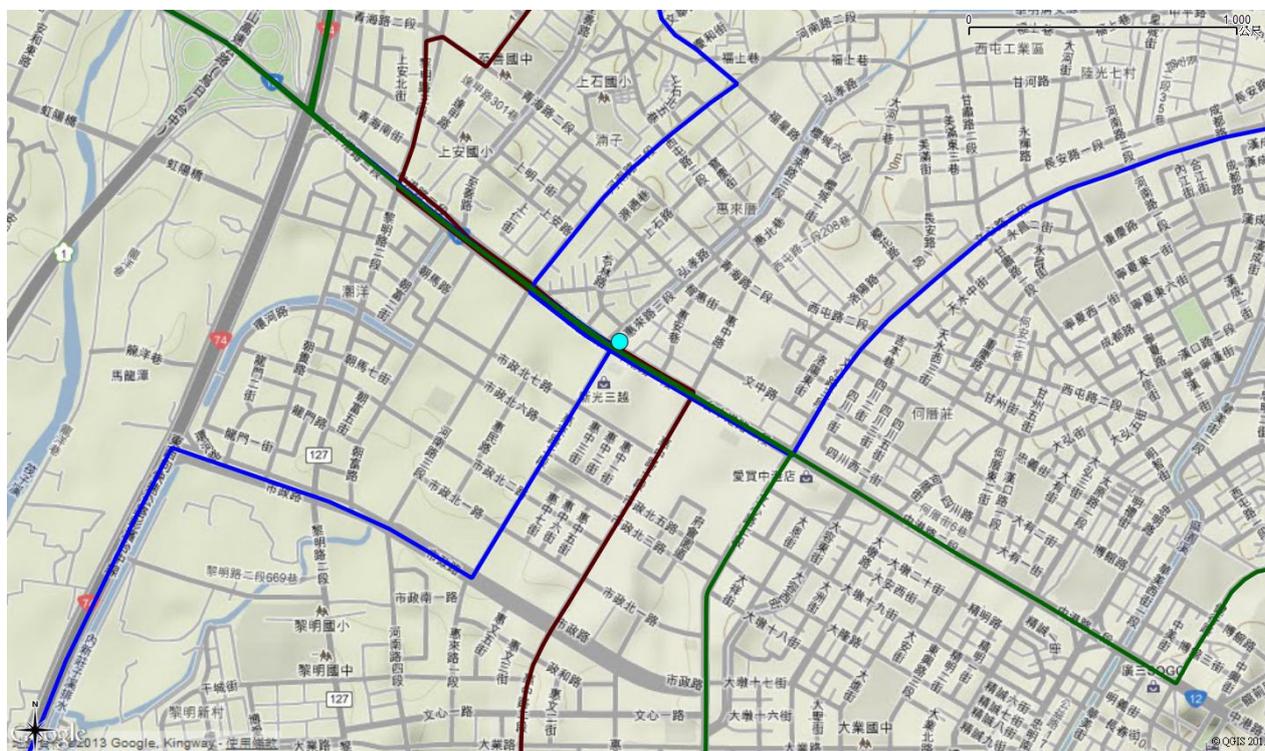


圖 7.3-37 BRT A11 站接駁公車路線放大圖

## (十) BRT A12 車站接駁路線：

BRT 藍線 A12 車站規劃位置位於臺灣大道與朝富路口，車站位置如圖 7.3-38 所示，A12 車站之公車接駁路線包含調整之路線共有 12 條路線，A12 車站行經各區域之接駁路線如表 7.3-11 所示，欲前往西屯區之民眾可透過 5、18、27、29、54、60、63、69、73、75、77、229 路來轉乘接駁；欲前往南屯區之民眾可透過 5、27、29、54、60、69、73、75 路來轉乘接駁；前往中區之民眾可透過 5、18、27、29、73、75 路來轉乘接駁；前往北區之民眾可透過 5、18、27、29、73、77 路來轉乘接駁；前往西區之民眾可透過 5、27、60、75、77 路來轉乘接駁；前往大雅區之民眾可透過 63、69、229 路來轉乘接駁；前往南屯區之民眾可透過 5、27、29、54、60、69、73、75 路來轉乘接駁；前往東區之民眾可透過 60、73、75 路來轉乘接駁；前往南區之民眾可透過 60、73 路來轉乘接駁；前往北屯區之民眾可透過 54、77 路來轉乘接駁；前往烏日區之民眾可透過 69、54 路來轉乘接駁；前往豐原區之民眾可透過 63、229 路來轉乘接駁；前往潭子區之民眾可透過 63、77 路來轉乘接駁；前往太平區之民眾可透過 75 路來轉乘接駁；前往神岡區之民眾可透過 229 路來轉乘接駁；前往沙鹿區之民眾可透過 69 路來轉乘接駁；

表 7.3-11 BRT A12 站接駁公車行經區域表

臺中分區	A12 車站 接駁路線	路線數
中區	5、18、27、29、73、75	6
東區	60、73、75	3
南區	60、73	2
西區	5、27、60、75、77	5
北區	5、18、27、29、73、77	6
西屯區	5、18、27、29、54、60、63、69、73、75、77、229	12
南屯區	5、27、29、54、60、69、73、75	8
北屯區	54、77	2
烏日區	69、54	2
太平區	75	1
豐原區	63、229	2
神岡區	229	1
潭子區	63、77	2
大雅區	63、69、229	3
沙鹿區	69	1

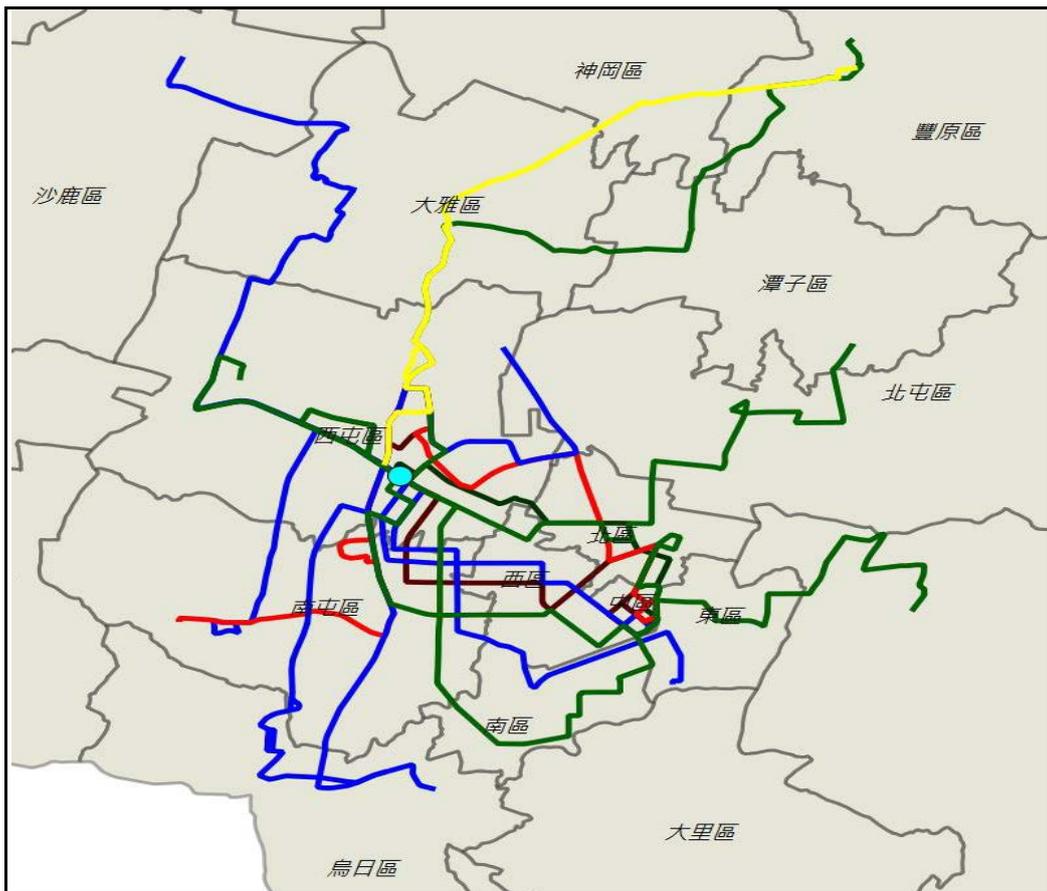


圖 7.3-38 BRT A12 站接駁公車路線圖

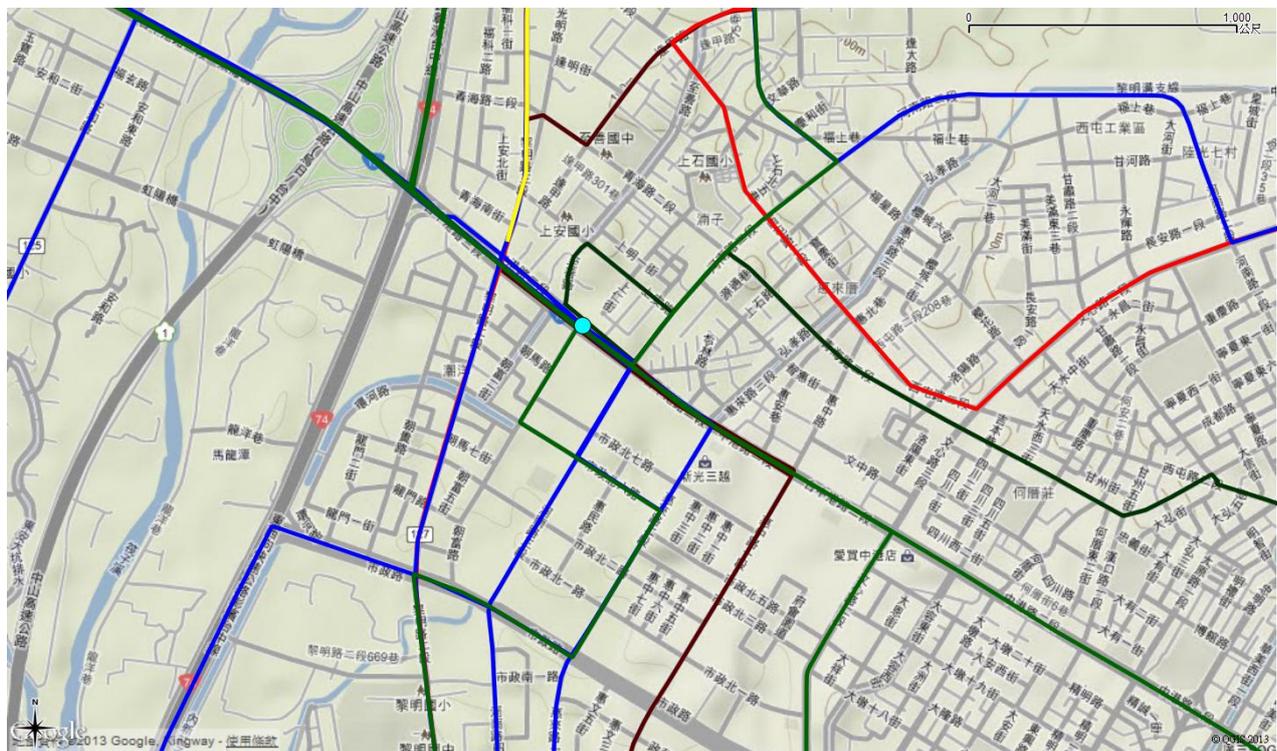


圖 7.3-39 BRT A12 站接駁公車路線放大圖

## (十一) BRT A13 車站接駁路線：

BRT 藍線 A13 車站規劃位置位於臺灣大道與安和路口，車站位置如圖 7.3-40 所示，A13 車站之公車接駁路線包含調整之路線共有 11 條路線，A13 車站行經各區域之接駁路線如表 7.3-12 所示，欲前往西屯區之民眾可透過 27、28、60、63、69、73、75、77、79、81、(83、88 後端)路來轉乘接駁；前往南屯區之民眾可透過 7、60、69、73、75、81 路來轉乘接駁；前往東區之民眾可透過 27、60、73、75、81 路來轉乘接駁；前往西區之民眾可透過 27、75、77、79、81 路來轉乘接駁；往返中區之民眾可透過 27、73、75、81 路來轉乘接駁；前往南區之民眾可透過 60、73、79 路來轉乘接駁；往返北區之民眾可透過 73、77、81 路來轉乘接駁；往返北屯區之民眾可透過 28、77 路來轉乘接駁；往返烏日區之民眾可透過 69 路來轉乘接駁；往返太平區之民眾可透過 75 路來轉乘接駁；往返豐原區之民眾可透過 63 路來轉乘接駁；往返潭子區之民眾可透過 63、77 路來轉乘接駁；往返大雅區之民眾可透過 63、69 路來轉乘接駁；往返沙鹿區之民眾可透過 69、(83、88 後端)路來轉乘接駁。

表 7.3-12 BRT A13 站接駁公車行經區域表

臺中分區	A13 車站 接駁路線	路線數
中區	27、73、75、81	4
東區	27、60、73、75、81	5
南區	60、73、79	3
西區	27、75、77、79、81	5
北區	73、77、81	3
西屯區	27、28、60、63、69、73、75、77、79、81、(83、88 後端)	11
南屯區	27、60、69、73、75、81	6
北屯區	28、77	2
烏日區	69	1
太平區	75	1
豐原區	63	1
潭子區	63、77	1
大雅區	63、69	2
沙鹿區	69、(83、88 後端)	2

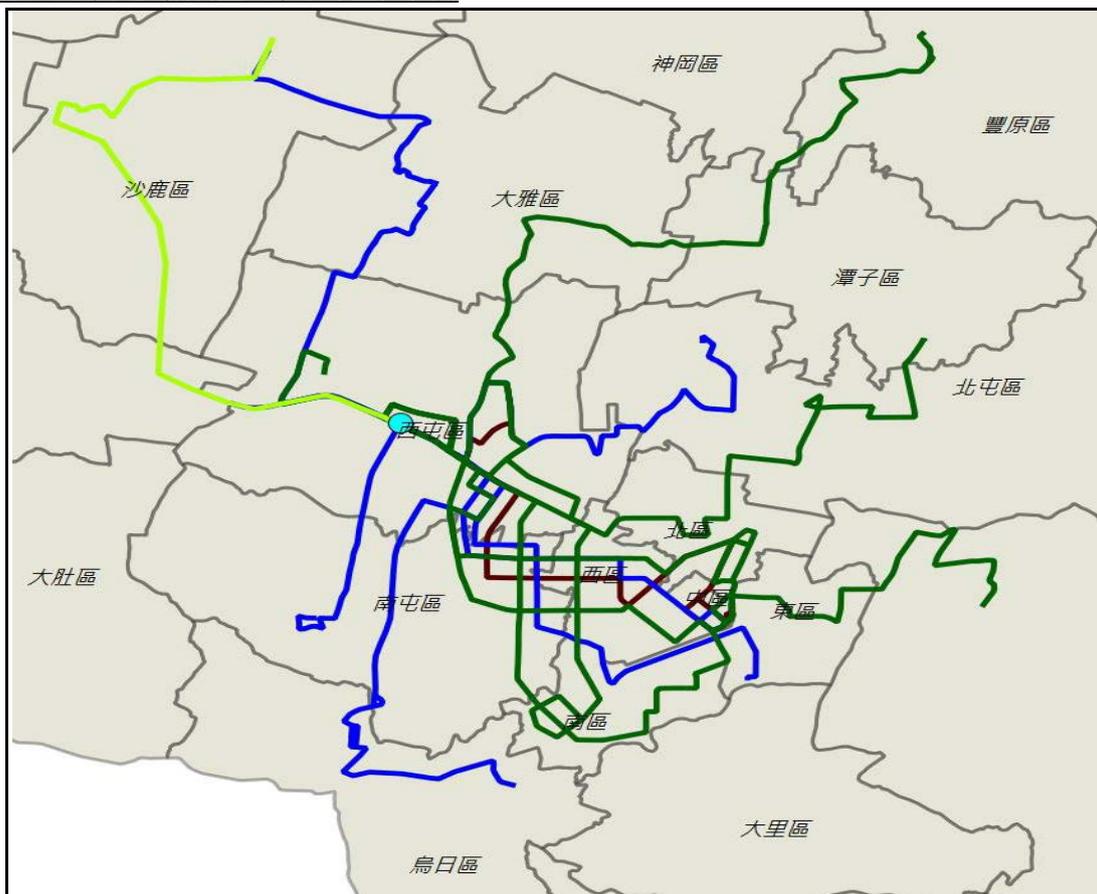


圖 7.3-40 BRT A13 站接駁公車路線圖



圖 7.3-41 BRT A13 站接駁公車路線放大圖

**(十二) BRT A14 車站接駁路線：**

BRT 藍線 A14 車站規劃位置位於臺灣大道與中工三路與永福路口，車站位置如圖 7.3-42 所示，A14 車站之公車接駁路線包含調整之路線共有 8 條路線，A14 車站行經各區域之接駁路線如表 7.3-13 所示，欲往返西屯區之民眾可透過 28、60、63、69、75、(48、49 整併)、(67、168、169 整併)、(83、88 後端)路來轉乘接駁；欲往返中區與東區之民眾可透過 75、(67、168、169 整併)路來轉乘接駁；欲往返南區之民眾可透過 60 路來轉乘接駁；欲往返西區之民眾可透過 60、75 路來轉乘接駁；欲往返北區之民眾可透過(67、168、169 整併)路來轉乘接駁；欲往返南屯區之民眾可透過 60、69、75、(48、49 整併)路來轉乘接駁；欲往返南屯區之民眾可透過 28 路來轉乘接駁；欲往返烏日區之民眾可透過 69 路來轉乘接駁；欲往返太平區之民眾可透過 75 路來轉乘接駁；欲往返豐原與潭子區之民眾可透過 63 路來轉乘接駁；欲往返大雅區之民眾可透過 63 與 69 路來轉乘接駁；欲往返大甲、清水、梧棲區之民眾可透過(67、168、169 整併)路來轉乘接駁；欲往返沙鹿區之民眾可透過 69、(67、168、169 整併)、(83、88 後端)路來轉乘接駁；欲往返龍井區之民眾可透過(67、168、169 整併)、(83、88 後端)路來轉乘接駁。

表 7.3-13 BRT A14 站接駁公車行經區域表

臺中分區	A14 車站 接駁路線	路線數
中區	75、(67、168、169 整併)	2
東區	75、(67、168、169 整併)	2
南區	60	1
西區	60、75	2
北區	(67、168、169 整併)	1
西屯區	28、60、63、69、75、(48、49 整併)、(67、168、169 整併)、(83、88 後端)	8
南屯區	60、69、75、(48、49 整併)	4
北屯區	28	1
烏日區	69	1
太平區	75	1
豐原區	63	1
潭子區	63	1
大雅區	63、69	2
大甲區	(67、168、169 整併)	1
清水區	(67、168、169 整併)	1
沙鹿區	69、(67、168、169 整併)、(83、88 後端)	3
梧棲區	(67、168、169 整併)	1
龍井區	(67、168、169 整併)、(83、88 後端)	2



### (十三) BRT A15 車站接駁路線：

BRT 藍線 A15 車站規劃位置位於臺灣大道與中工二路與福康路口，車站位置如圖 7.3-44 所示，A15 車站之公車接駁路線包含調整之路線共有 10 條路線，A15 車站行經各區域之接駁路線如表 7.3-14 所示，欲往返西屯區之民眾可透過 28、60、63、69、75、(106、147 整併)、(48、49 整併)、(67、168、169 整併)、(83、88 後端)、(87 後端)路來轉乘接駁；欲往返中區之民眾可透過 5、(67、168、169 整併) 路來轉乘接駁；欲往返東區之民眾可透過 60、75、(67、168、169 整併)路來轉乘接駁；欲往返南區之民眾可透過 60 路來轉乘接駁；欲往返西區之民眾可透過 75 路來轉乘接駁；欲往返北區與大甲區及清水區之民眾可透過(67、168、169 整併) 路來轉乘接駁；欲往返南屯區之民眾可透過 60、69、75、(48、49 整併)路來轉乘接駁；欲往返北屯區之民眾可透過 28 路來轉乘接駁；往返烏日區之民眾可透過 69 路來轉乘接駁；往返太平區之民眾可透過 75 路來轉乘接駁；往返豐原區與潭子區之民眾可透過 63 路來轉乘接駁；往返大雅區民眾可透過 63 與 69 路轉乘接駁；若前往大肚區之可透過(106、147 整併)路轉乘接駁；若前往沙鹿區之可透過(67、168、169 整併)、(83、88 後端)、(87 後端)路轉乘接駁；若前往梧棲區之可透過(67、168、169 整併)、(87 後端)路轉乘接駁；若前往龍井區之可透過(48、49 整併)、(67、168、169 整併)、(83、88 後端)、(87 後端)路轉乘接駁。

表 7.3-14 BRT A15 站接駁公車行經區域表

臺中分區	A15 車站 接駁路線	路線數
中區	75、(67、168、169 整併)	2
東區	60、75、(67、168、169 整併)	3
南區	60	1
西區	75	1
北區	(67、168、169 整併)	1
西屯區	28、60、63、69、75、(106、147 整併)、(48、49 整併)、(67、168、169 整併)、(83、88 後端)、(87 後端)	10
南屯區	60、69、75、(48、49 整併)	4
北屯區	28	1
烏日區	69	1
太平區	75	1
豐原區	63	1
潭子區	63	1
大雅區	63、69	2
大甲區	(67、168、169 整併)	1
清水區	(67、168、169 整併)	1
沙鹿區	(67、168、169 整併)、(83、88 後端)、(87 後端)	3
梧棲區	(67、168、169 整併)、(87 後端)	2
大肚區	(106、147 整併)	1
龍井區	(48、49 整併)、(67、168、169 整併)、(83、88 後端)、(87 後端)	4

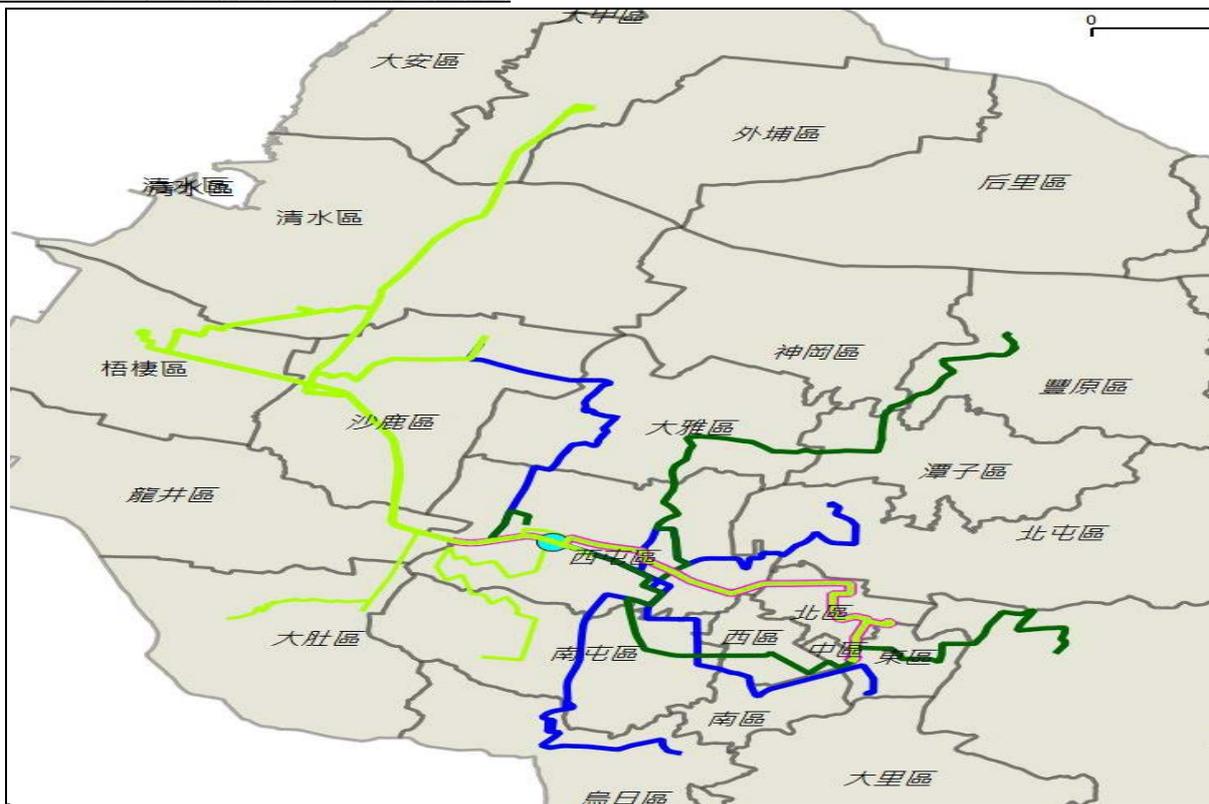


圖 7.3-44 BRT A15 站接駁公車路線圖

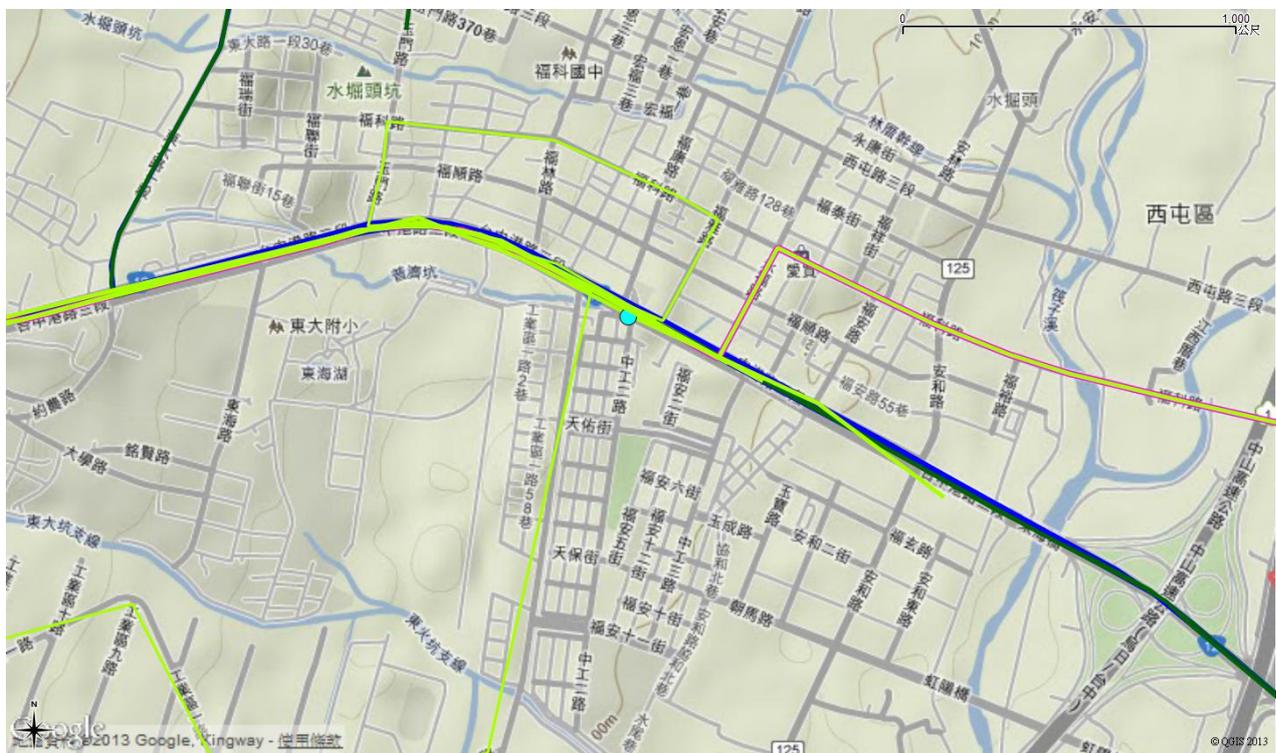


圖 7.3-45 BRT A15 站接駁公車路線放大圖

**(十四) BRT A16 車站接駁路線：**

BRT 藍線 A16 車站規劃位置位於臺灣大道與玉門路口，車站位置如圖 7.3-46 所示，A16 車站之公車接駁路線包含調整之路線共有 9 條路線，A16 車站行經各區域之接駁路線如表 7.3-15 所示，欲往返西屯區之民眾可透過 28、60、63、69、75、(106、147 整併)、(67、168、169 整併)、(83、88 後端)、(87 後端)路來轉乘接駁；欲往返中區之民眾可透過 5、(67、168、169 整併) 路來轉乘接駁；欲往返東區之民眾可透過 60、75、(67、168、169 整併)路來轉乘接駁；欲往返南區之民眾可透過 60 路來轉乘接駁；欲往返西區之民眾可透過 75 路來轉乘接駁；欲往返北區與大甲區及清水區之民眾可透過(67、168、169 整併) 路來轉乘接駁；欲往返南屯區之民眾可透過 60、69、75 路來轉乘接駁；欲往返北屯區之民眾可透過 28 路來轉乘接駁；往返烏日區之民眾可透過 69 路來轉乘接駁；往返太平區之民眾可透過 75 路轉乘接駁；往返豐原區與潭子區之民眾可透過 63 路轉乘接駁；往返大雅區民眾可透過 63 與 69 路轉乘接駁；若前往大肚區之可透過(106、147 整併)路轉乘接駁；若前往沙鹿區之可透過(67、168、169 整併)、(83、88 後端)、(87 後端)路轉乘接駁；若前往梧棲區之可透過(67、168、169 整併)、(87 後端)路轉乘接駁；若前往龍井區之可透過 (67、168、169 整併)、(83、88 後端)、(87 後端)路轉乘接駁。

表 7.3-15 BRT A16 站接駁公車行經區域表

臺中分區	A16 車站 接駁路線	路線數
中區	75、(67、168、169 整併)	2
東區	60、75、(67、168、169 整併)	3
南區	60	1
西區	75	1
北區	(67、168、169 整併)	1
西屯區	28、60、63、69、75、(106、147 整併)、(67、168、169 整併)、(83、88 後端)、(87 後端)	9
南屯區	60、69、75	3
北屯區	28	1
烏日區	69	1
太平區	75	1
豐原區	63	1
潭子區	63	1
大雅區	63、69	2
大甲區	(67、168、169 整併)	1
清水區	(67、168、169 整併)	1
沙鹿區	(67、168、169 整併)、(83、88 後端)、(87 後端)	3
梧棲區	(67、168、169 整併)、(87 後端)	2
大肚區	(106、147 整併)	1
龍井區	(67、168、169 整併)、(83、88 後端)、(87 後端)	3



圖 7.3-46 BRT A16 站接駁公車路線圖

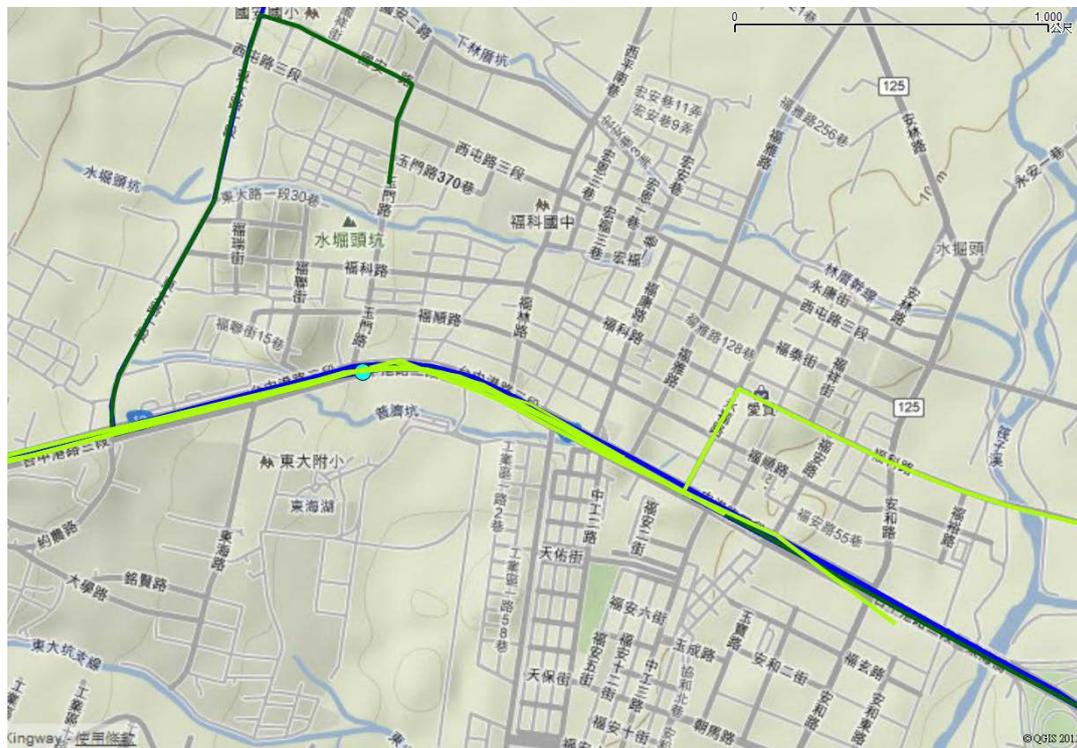


圖 7.3-47 BRT A16 站接駁公車路線放大圖

### (十五) BRT A17 車站接駁路線：

BRT 藍線 A17 車站規劃位置位於臺灣大道與東大路口，車站位置如圖 7.3-48 所示，A17 車站之公車接駁路線包含調整之路線共有 10 條路線，A17 車站行經各區域之接駁路線如表 7.3-16 所示，欲往返西屯區之民眾可透過 28、60、63、68、69、75、(106、147 整併)、(67、168、169 整併)、(83、88 後端)、(87 後端)路來轉乘接駁；欲往返中區之民眾可透過 5、(67、168、169 整併) 路來轉乘接駁；欲往返東區之民眾可透過 60、75、(67、168、169 整併)路來轉乘接駁；欲往返南區之民眾可透過 60 路來轉乘接駁；欲往返西區之民眾可透過 75 路來轉乘接駁；欲往返北區與大甲區及清水區之民眾可透過(67、168、169 整併) 路來轉乘接駁；欲往返南屯區之民眾可透過 60、69、75 路來轉乘接駁；欲往返北屯區之民眾可透過 28、63 路來轉乘接駁；往返烏日區之民眾可透過 69 路來轉乘接駁；往返太平區之民眾可透過 75 路轉乘接駁；往返豐原區與潭子區之民眾可透過 63 路轉乘接駁；往返大雅區民眾可透過 63 與 69 路轉乘接駁；若前往大肚區之可透過(106、147 整併)路轉乘接駁；若前往沙鹿區之可透過(67、168、169 整併)、(83、88 後端)、(87 後端)路轉乘接駁；若前往梧棲區之可透過(67、168、169 整併)、(87 後端)路轉乘接駁；若前往龍井區之可透過 (67、168、169 整併)、(83、88 後端)、(87 後端)路轉乘接駁。

表 7.3-16 BRT A17 站接駁公車行經區域表

臺中分區	A17 車站 接駁路線	路線數
中區	75、(67、168、169 整併)	2
東區	60、75、(67、168、169 整併)	3
南區	60	1
西區	75	1
北區	(67、168、169 整併)	1
西屯區	28、60、63、68、69、75、(106、147 整併)、(67、168、169 整併)、(83、88 後端)、(87 後端)	10
南屯區	60、69、75	3
北屯區	28、68	2
烏日區	69	1
太平區	75	1
豐原區	63	1
潭子區	63	1
大雅區	63、69	2
大甲區	(67、168、169 整併)	1
清水區	(67、168、169 整併)	1
沙鹿區	(67、168、169 整併)、(83、88 後端)、(87 後端)	3
梧棲區	(67、168、169 整併)、(87 後端)	2
大肚區	(106、147 整併)	1
龍井區	(67、168、169 整併)、(83、88 後端)、(87 後端)	3



## (十六) BRT A18 車站接駁路線：

BRT 藍線 A18 車站規劃位置位於臺灣大道與國際街口，車站位置如圖 7.3-50 所示，A18 車站之公車接駁路線包含調整之路線共有 5 條路線，A18 車站行經各區域之接駁路線如表 7.3-17 所示，欲往返西屯區之民眾可透過 28、(106、147 整併)、(67、168、169 整併)、(83、88 後端)、(87 後端)路來轉乘接駁；往返中區、東區、北區、大甲、清水區之民眾可透過(67、168、169 整併)路來轉乘接駁；往返北屯區之民眾可透過 28 路來轉乘接駁；往返梧棲區之民眾可透過(67、168、169 整併)、(87 後端)路來轉乘接駁；往返大肚區之民眾可透過(106、147 整併)路來轉乘接駁；往返龍井、沙路區之民眾可透過(67、168、169 整併)、(83、88 後端)、(87 後端)路來轉乘接駁。

表 7.3-17 BRT A18 站接駁公車行經區域表

臺中分區	A18 車站 接駁路線	路線數
中區	(67、168、169 整併)	1
東區	(67、168、169 整併)	1
北區	(67、168、169 整併)	1
西屯區	28、(106、147 整併)、(67、168、169 整併)、(83、88 後端)、(87 後端)	5
北屯區	28	1
大甲區	(67、168、169 整併)	1
清水區	(67、168、169 整併)	1
沙鹿區	(67、168、169 整併)、(83、88 後端)、(87 後端)	3
梧棲區	(67、168、169 整併)、(87 後端)	2
大肚區	(106、147 整併)	1
龍井區	(67、168、169 整併)、(83、88 後端)、(87 後端)	3

