

# 臺鐵捷運化

會員：范植谷

## 一、為何要臺鐵捷運化

臺鐵列車南來北往在原野上奔馳的形像，曾是臺灣人民成長過程中美好的記憶，然而臺鐵給人的形象，不應僅停留在懷舊而已。進入科技的廿一世紀，新的軌道運輸工具崛起，捷運系統班次密集、站距短、快捷而嶄新的服務方式，吸引新興人類。96 年高鐵通車後，更是臺鐵 100 多年來最大的挑戰。臺鐵如何與這些強勁年輕的軌道運輸競爭？或者如何攜手合作，共創三贏？「臺鐵捷運化」是臺鐵西幹線轉型為中、短程運輸為主的重要政策。

以整體運輸資源有效運用及分工而言，在臺灣西部的軌道運輸，高鐵將是主幹，主要擔任城際長程運輸，東部及跨東西部間的長程運輸仍將由臺鐵擔任；在西部臺鐵是支幹，主要擔任區域運輸，運送各都會區與其週邊城鎮的旅次，並紓解將來高鐵旅客轉乘的需求；捷運系統是次支幹，運送都會區內的旅次，高鐵、臺鐵、捷運系統三種軌道運輸系統有競爭，更應相輔相成。

## 二、臺鐵捷運化推動經過

臺灣省政府代管臺鐵時期，由省府出資，在臺中—烏日間增設大慶站（1998.7.7 完工啟用），可說是其後中央政府「臺鐵捷運化」政策的先驅。

臺鐵於 1999 年改歸國營後，交通部考量高鐵通車後之衝擊，希能有效利用現有臺鐵系統、強化都會區通勤運輸功能、並紓緩政府捷運建設之投資，責成臺鐵局大力推動「臺鐵捷運化」。

## 三、臺鐵捷運化辦理方向

要改造臺鐵成為臺灣西部現代化的區域性運輸系統，如日本的在來線、德國的 S-Bahn、巴黎的 RER，以臺鐵現有的設備條件，尚有諸多不足之處。臺鐵車站未推動捷運化前，平均站距約 5 公里，在都會區人口密集的路段，將增設通勤車站，縮短站距，使民眾到站搭乘更加容易；都會區通勤時段的班次，未推動捷運化前平均 15-30 分鐘一班，將購置高效能的通勤電車，使班次更密集；臺鐵許多車站是早年所設計建造，無法滿足現代化都市行旅生活的需求，車站站場、月臺、旅運設施空間及轉乘動線等將重新規劃改善，使旅客出入車站、轉乘更方便，週邊的交通動線更順暢。

臺灣早期經濟多沿著鐵路廊帶發展，平面鐵路穿越都會市中心精華區，阻隔市區，妨礙市區前後站均衡發展，平交道造成公路交通阻塞，且國人守法精神未臻理想，闖越平交道往往造成人車重大傷亡，須藉由鐵路立體化（高架化或地下化）加以解決，並加速帶動都市更新。

臺鐵捷運化正是要透過上述增站、增班、改善車站、鐵路立體化等方式，重新打造臺鐵，使臺鐵的站距更短、班次更密、服務更佳，成為真正現代化的區域快鐵，提供國人完整的行旅服務，並為臺鐵營運帶來轉型契機。

## 四、臺鐵捷運化相關計畫

為打造全新的臺鐵，使民眾有真正現代化高品質的區域快鐵服務，中央政府從 2001 年起在「全島運輸骨幹整建計畫」內，推動辦理下列子計畫（包含增設通勤車站計 31 座、購置電

車 236 輛、七堵—南港間及鶯歌—桃園間擴建為三軌正線等)：

	行政院核定總經費(億元)	主辦機關
(一)臺鐵都會區捷運化暨區域鐵路先期建設計畫	99.5	臺鐵局
(二)臺鐵捷運化基隆苗栗段後續建設計畫	122.2	臺鐵局
(三)臺鐵捷運化桃園段高架化計畫	尚未核定	臺鐵局
(四)臺中都會區鐵路高架捷運化計畫	288.31	鐵工局
(五)員林市區鐵路高架化計畫	40.72	鐵工局
(六)嘉義市區鐵路高架化計畫	尚未核定	鐵工局
(七)臺南市區鐵路地下化計畫	尚未核定	鐵工局
(八)高雄市區鐵路地下化計畫	572.62	鐵工局
(九)臺鐵高雄—屏東潮州捷運化建設計畫	92.47	鐵工局

#### 五、臺鐵捷運化完成後的好處

對旅客而言，都會區通勤列車尖峰時段班距縮短至 8-10 分鐘一班，將可減少等候列車的時分。通勤車站增加，更加便利搭乘臺鐵。民眾到臺鐵車站進出更容易，前後站均可進出，到站後轉乘公車、計程車、機踏車動線更順暢，更加方便而有秩序。

對整個社會而言，由於鐵路立體化改善鐵路分割都市問題，並可消除都市平交道，提昇鐵公路及人車安全，節省民眾巨額旅行時間、行車成本、肇事成本。鐵路運輸耗能為小汽車的 1/5，二氧化碳排放量為小汽車的 1/3，單位使用土地面積的運輸能力為公路的 2.5 倍，發揮鐵路運輸的環保優越性，提高環境品質。

對臺鐵而言，捷運化雖無法立即大幅改善臺鐵財務，但捷運化提供國人完整現代化行旅服務，利於臺鐵由運輸業漸轉型為行旅生活服務業，提昇臺鐵企業形象。另通勤票價改為區域里程式計價，暨藉由車站多角化經營的非票箱收入，將使臺鐵營收結構逐漸健全。(作者為交通部臺灣鐵路管理局局長)