

## 【技師園地】桃園機場捷運：先天路線規劃不良的產物？

黃福盛 土木技師 / 大地技師

桃園機場捷運最初計畫於 2010 年完工，現因無法達到特有的直達車方案標準，原訂今年 3 月通車的支票第六度跳票，此跳票狀況再度出現也不令人覺得意外。

1996 年啟動的中正機場捷運案，採用 BOT 方式，於 1998 年由長生國際開發公司擊敗另外四家競標申請者，後長生公司因資金、包商不到位、周圍開發等因素流產。長生公司放棄後，交通部原本有意尋求第二優先權的中華工程公司接手，中華工程堅持採用當初自行規劃方案(路線大致與高速公路平行，且中途設站較少的路線)，然而臺北縣政府卻要求沿用長生線方案，因受到地方政治與既得利益團體的壓力（土地開發需求），中華工程最終放棄承接。

長生公司解散同年，政府即決定收回民間興建營運後轉移權限，改以公務預算自行籌劃興建。2002 年工程由政府收回自辦，並交由交通部高速鐵路工程局規劃與興建，自建計畫更換鋼輪標準軌距，但路線卻大體與長生公司相同，未捨彎取直，此舉個人認為是接手後的一大敗筆，也種下目前問題無解之因(部分摘自維基百科)。

目前的機場捷運路線，捨棄從泰山直接循高速公路或泰林路上林口直切桃園山腳的直線路段，選擇走二省道自新莊青山路繞道 A5(泰山站)、A6(泰山貴和站)、

A7(體育大學站)、A8(長庚醫院站)到 A9(林口站)，如果直接自 A4(新莊副都心)切至 A9(林口站)，如附圖，並將整個林口台地路線深度地下化，拉直路線並大規模減少軌道縱坡，將可縮短距離、提高車速，也不用再



區分普通車與直達車。

該捷運線與其他國家捷運比較，若以香港為例，香港機場快線與地鐵東涌線，鐵道縱坡幾乎為零，且後段為直線，沿途停靠站數少，列車可用 135 公里時速飛馳，搭乘者不會有任何不舒服的感覺；反觀桃園機場捷運線，鐵道縱坡大，平曲線也多，停靠站數也不少，有數公里橋梁建在 40 公尺高的高架上，相當於 15 層樓高，列車若以時速 65 公里在彎路上行駛時，將有如坐雲霄飛車般。

機場捷運為達成 35 分鐘可到達機場的原始目標，捷運系統卻比照火車等級分成普通車與直達車進行管制，應該是全球少見的方式。試想，若旅客提早到站，為了搭乘下兩三班直達車而逗留月台，是否將造成月台上人潮滯留，但也可能沒有人願意多花十幾分鐘去等一班直達車，或是大家乾脆提早出門搭普通車，在此情況下，定訂這種少數班次的 35 分鐘高速直達車將失去意義。

台灣採用 BOT 方式做交通工程建設，前車之鑑的台灣高鐵及機場捷運都是失敗收場，規劃初期各方炒地皮人馬賺得飽飽，到頭來的營運惡果卻是全民買單。做公共工程建設若只考慮土地開發的商業利益，將使用人的福祉擺到一邊，刻意滿足土地開發者之造鎮需求(台灣西部空屋越來越多，綠地已越來越少)，實在非社會國家之福。建議政府面對機場捷運現況路線之既成事實，評估安全可行之速限後，修改訂定合理的時間標準，否則通車時間一延再延，實在是浪費寶貴的交通運輸資源。