

# 臺中市第 11210-1 次交通影響評估審查 會議紀錄

- 壹、 開會時間：112 年 10 月 24 日（星期二）上午 9 時 30 分
- 貳、 開會地點：交通局二樓會議室(臺中市西區民權路 101 號)
- 參、 主席：許專門委員昭琮代 紀錄：林彥吟
- 肆、 出(列)席人員：如附簽到表
- 伍、 案件審查各委員及單位意見：

## 第一案：中華民國農會總部大樓新建工程（第一次審查）

- 一、 交通行政科：
  - 1. P.4-3 請說明預備機車停車空間用途，是否影響機車停車場進出。
  - 2. 本案將機車停車場出入口設置於 6 米新仁路二段 241 巷，路幅較小且周邊多為住宅，請落實尖峰時段交管措施，以維人車安全。
  - 3. 報告書敘明本案車格位於平日非上班時間及假日將供外部車輛停放使用，請說明開放之汽車及機車格位及區域，並補充相關停車管理計畫。
- 二、 交通規劃科：無障礙汽車位(編號 196)設置於車道坡道口，不易停放且危險性較高，且與進、出車輛產生交織，建請再調整無障礙車位，以利身障人士上、下車。
- 三、 交通工程科：現況周邊停車供給不足，停車場除提供員工及顧客使用，是否有規劃提供周邊民眾臨停使用。
- 四、 停車管理處：
  - 1. P.4-15~4-17 出入口方案部分，請補充方案比較圖說，以利審查。
  - 2. 有關「兒童及少年福利與權益保障法」規定設置之親子車格屬專用停車格位，故請修正「親子優先」標示，另此格位設置於地下三層，建請移至高樓層以利洽公民眾停放。
  - 3. P.4-10 表 4-1 停車空間配置明細表，建議將親子車格及低碳車格席次納入表格說明，以利審閱。
  - 4. 建議預留 10% 充電車格管路，並請依規留設充電車格位。
  - 5. 建議本案規劃 24 小時對外開放，相關車行及人行動線應做區隔，並補充開放車格位之樓層及區域。
  - 6. 後續倘開放收費停車，請依規申請停車場登記證。
  - 7. 停車場剩餘車位顯示系統建請增加專用車位(如身障、充電車格等)顯示。
  - 8. 請補充本案卸貨區設置位置。

五、 艾委員嘉銘：

1. 本案主要問題在停車場出口之選擇，選擇新仁路為出入口對交通影響較小。
2. 本基地六岔路口為易肇事路口，希望藉本次改建能同時改善本路口的潛在衝突點，請規劃單位研提適當方案。
3. 調整路口行穿線位置，應重新調整，縮短通過路口距離。
4. 中興路與新仁路串聯之人行道，應藉此改建規劃較舒適安全的人行道空間。

六、 陳委員朝輝：

1. 汽車停車場出入口設置於基地北側新仁路，距路口 39M，請評估是否可設置於基地最右側，遠離瓶頸路口？(P.4-3)
2. 基地周圍汽機車停車需供比 1.1~1.38(P.2-25,27)，無法滿足停車需求，建議酌增停車供給，特別是機車格位。(P.3-13)
3. 現況/目標年/開發後路口服務水準，中興路-新仁路-德芳路六叉路口，各方向延滯時間偏長(P.2-21, 3-20, 3-32)，晨昏峰服務水準 D 級，請研擬基地開發後，該路口號誌時制計畫運作之建議調整方式。

七、 蘇委員昭銘：

1. P.2-13 提到評估指標，係採表 2-5 標準，但表 2-6 及表 2-7 係採 V/C，建議宜採統一之標準。
2. 請檢討健身休閒中心運具分配率中公車及計程車之合理性。
3. 請分別補充汽、機車之指派路徑資料。
4. 請補充新仁路汽車出入口與右側梯廳人行出入口之安全保護措施。同時檢視機車出入口之安全性。
5. 請檢視圖 P.4-6、4-7 B3 低碳車位標示之準確性。

八、 郭委員仲偉：

1. 農會訪客設定皆以汽車為主，在機車需求的部分設定為 0 是否合理？
2. 本案之停車場出入口以新仁路，然是否考慮中興路？建議應該要針對停車場出入口之各種可能方案提出評估與量化分析。
3. 機車停車場出入口設置於新仁路二段 241 巷，於尖離峰時間是否於該巷弄會與周邊住戶產生擁擠與衝突？
4. 建議圖示標註無障礙車位的位置。
5. 施工車輛暫停區之規劃請說明。

九、 許專門委員昭琮：

1. 請補充說明預備機車格位用途？是否直接劃設機車格位？
2. 是否可能將機車格位設置於地下室，將商場設置於地面層，

以便利民眾使用。

3. 請補充說明機車停車場柵欄機位置及相關營運管制方式。
4. 法定空地是否可供車輛臨停？請再與主管機關釐清，並說明相關管制措施。

十、環保局(書面意見)：

1. 施工期間請依「營建工程空氣污染防制設施管理辦法」相關規定執行，工區出入口應設置洗車台或加壓沖洗設施，並妥善處理廢水，避免車輛進出工區時輪胎附帶污泥污染路面或拖出工區外。
2. 運輸車輛車斗應覆蓋防塵布或其他不透氣覆蓋物，並下拉 15 公分網紮牢靠。
3. 若遇空品不良期間，請加強工區出入口清洗作業。
4. 建議購置微型感測器及 CCTV(監視器)監控工區污染濃度趨勢，若污染濃度有升高趨勢，可提前因應。
5. 請業主要求承造廠商施工期間施工機具均應取得本局施工機具排氣自主管理標章。
6. 若後續從事環境影響評估法相關規定應實施環境影響評估之開發行為或屬空氣污染防制法第一級營建工程之建築者，應於施工前依水污染防治措施及檢測申報管理辦法第 9 條、第 10 條規定辦理，檢具逕流廢水污染削減計畫報本局核准，並據以實施。
7. 查本案所使用土地皆非屬土壤及地下水污染整治法公告列管之場址，惟日後若經檢測出土壤及地下水污染物含量超過管制標準，仍應依「土壤及地下水污染整治法」相關法令辦理。

**結論：本案原則修正後通過，請依各委員及相關審查意見詳細修正內容，再送交通局確認無誤後核備。**

**第二案：私立宜寧高級中學學生宿舍暨幼兒園變更新建工程（第一次審查）**

一、 交通行政科：本案基地開發前周邊路口如東大路/西屯路路口服務水準已呈現 E 級，基地開發後路口服務水準將更加惡化，請提出相關交通減輕措施，降低基地開發交通衝擊。

二、 交通規劃科：

1. 幼兒園接送區 21 席車位如何管理？。
2. 學校職員是否能停放？
3. 接送區車位如被職員停滿，幼兒園該停放何處？請補充說

明。

- 三、 停車管理處：建請校園 24 小時開放供周邊居民停車，並訂定相關管制措施。
- 四、 艾委員嘉銘：
  1. 幼兒家長接送區與幼兒園衍生臨停停車需求停車區之關係如何？管理計畫為何？
  2. 幼兒園衍生臨停停車需求停車區所設置臨停接送區，家長接送幼兒行走臨停接送區的動線規劃。
  3. 基地周邊 300 公尺建議改 500 公尺範圍，應於報告書內顯示人行系統說明。
  4. 施工車輛進出時間應避免學生上放學時間，請說明學生上放學時間為何？
  5. 施工車輛暫停區及行駛動線仍請於報告書內標示清楚。
- 五、 陳委員朝輝：本次變更/新建工程，將原來賓停車場 2 變更為幼兒園、行政大樓及幼兒園接送區，新建學生宿舍地下一樓作為停車場，現況/目標年/開發後，校門口所在之東大路(國安一路-國安二路)延滯時間偏長(P.22, 25, 46)，路口與路段晨峰服務水準 D-E 級，請妥善規劃與執行幼兒園接送車輛與行人動線，確保幼兒與學生安全。(P.80)
- 六、 蘇委員昭銘：
  1. 請補充校園內部之行人動線，並檢視幼兒園家長接送車輛進出動線與人行動線之衝突。
  2. 請補充 P67 中 21 個幼兒園接送區詳細之車輛進出入動線。
- 七、 郭委員仲偉：請確認 P.53 在小汽車車位之需求，表 3.4-2 與 3.4-4 與 5 不同。
- 八、 許專門委員昭琮：補充說明東大路未來拓寬後車輛進出方式。
- 九、 環保局(書面意見)：
  1. 施工期間請依「營建工程空氣污染防制設施管理辦法」相關規定執行，工區出入口應設置洗車台或加壓沖洗設施，並妥善處理廢水，避免車輛進出工區時輪胎附帶污泥污染路面或拖出工區外。
  2. 施工期間請依「營建工程空氣污染防制設施管理辦法」相關規定執行，工區出入口應設置洗車台或加壓沖洗設施，並妥善處理廢水，避免車輛進出工區時輪胎附帶污泥污染路面或拖出工區外。
  3. 若遇空品不良期間，請加強工區出入口清洗作業。
  4. 建議購置微型感測器及 CCTV(監視器)監控工區污染濃度趨勢，若污染濃度有升高趨勢，可提前因應。

5. 請業主要求承造廠商施工期間施工機具均應取得本局施工機具排氣自主管理標章。
6. 若後續從事環境影響評估法相關規定應實施環境影響評估之開發行為或屬空氣污染防治法第一級營建工程之建築者，應於施工前依水污染防治措施及檢測申報管理辦法第9條、第10條規定辦理，檢具逕流廢水污染削減計畫報本局核准，並據以實施。
7. 查本案所使用土地皆非屬土壤及地下水污染整治法公告列管之場址，惟日後若經檢測出土壤及地下水污染物含量超過管制標準，仍應依「土壤及地下水污染整治法」相關法令辦理。

**結論：**本案原則修正後通過，請依各委員及相關審查意見詳細修正內容，再送交通局確認無誤後核備。

### **第三案：高速鐵路臺中車站地區新高鐵段 69、70、71 地號事業發展用地開發經營案（第一次審查）**

#### **一、台灣高速鐵路股份有限公司：**

1. 高鐵台中站因運量成長，且為三鐵共構區域，周邊道路容量於尖峰時段已明顯飽和，盼本規劃案可提出有效疏通及改善交通瓶頸之方法。
2. 第五章規劃兩處立體停車塔，距離三鐵位置較遠，對於旅客停車及轉乘三鐵似有不便，建議可規劃距離以及動線較適宜之處。
3. 大/小立體停車場進出場動線不宜繞駛站區二路，建議娛樂城汽車應該在 74 號東西閘道前與高鐵旅客分流進入高鐵車站專用區，避免在站區一路及站區二路重要路口交織。
4. 娛樂城飯店計程車排班區僅規劃 2 席，建議可將市政府設置在高鐵 7 號出口的 6 席巡迴招呼站移至娛樂城內，以提供娛樂城不同族群搭乘，日後待市府於站區二路增設科技執法後，應可讓站區二路計程車違停攬客情形降低。
5. 高鐵公車路線及月台已趨飽和，考量車站並無提供公車候車區，建議後續若需新增路線，高鐵台中站應調整為中間停靠站。
6. 娛樂城各停車場雖有設置連通道，但營業時間是否為 24 小時，可提供三鐵旅客停車使用。
7. P.44 更正編號 3、6、7<高鐵三路-站區一路>、<高鐵三路-站區二路>及<高鐵一路-站區二路>都有限高 4 米之規定。

8. P.65、P.300 更正高鐵 P1 停車場每小時 40 元(最高 240 元)，P.2 停車場每小時 60 元(最高 600 元)，機車 10 元/時(最高 80 元)。
9. P.81，五、內容「未來」捷運綠線臺中高鐵站啟用後」，惟捷運 2021 年已通車。
10. P.82 圖 2.7-5 之烏日轉運中心位置疑似標示錯誤，該點位係高鐵台中站附設客運轉運站。
11. P.138 圖 4.3-4 中針對高鐵三路停車場汽車離場動線不宜繞駛站區二路左轉上高架橋，建議可直行上高鐵三路陸橋後下平面道路銜接市區道路。
12. P.302 中提及建議新增彰化火車站至購物城之公車路線，建議盡量以台鐵轉乘或朝既有公車路線增設停靠站來取代新增路線。
13. P.313-316 行人穿越道改善涉及本公司維管用地，屆時施工再請辦理會勘。
14. P.322 日後辦理特殊活動時，建議能採取車站周邊交通管制，盡量鼓勵民眾使用台鐵或捷運來到娛樂城，在活動舉辦期間限制部分車種車輛進入車站特區(站區一路/站區二路)。
15. P.247 雖 7.2 章節提出開發單位將捐贈 iBike 設備鼓勵民眾使用綠色運具，但基地周邊缺乏自行車道之規劃或串連，恐難帶動共享單車之使用。
16. P.274 高鐵停車場不適合做為備援停車場，應避免引入車流至站區一路，增加道路負荷。
17. 文字誤繕部分請再檢視：P.26，小停車塔應為地下 2 層、地上 4 層；P.35，土地使用分區圖圖例不完整，產生誤導；P.121，應是參觀民眾之停車需求，非廠商停車需求。

## 二、臺中捷運股份有限公司：

1. P.2-35 現行(112 年 10 月)台中捷運班距平日尖峰 6 分離峰 9 分、假日尖峰 8 分離峰 10 分。112 年 9 月月運量為 1,102,331 人次。
2. P.7-2 空橋系統未來必需與捷運高鐵臺中站 2 號出口銜接，設計階段請邀請本公司參與以利協調設計規畫與施工期間交通維護相關議題。
3. P.7-3 有關鼓勵大眾運輸推動策略：
  - (1) 綠運具認同卡，建議可以和中捷商業空間異業結盟，同步做點數累積、優惠及活動串連。
  - (2) 廣告宣傳，建議固定於中捷車站購置廣告版面，除曝光旨案相關訊息、行銷活動吸引民眾前往，亦能鼓勵民眾

於日常生活經常性使用大眾運輸。

4. P.7-6 鑒於捷運收費轉乘停車場，目前皆採車牌辨識系統及自動繳費機方式進出，本案規劃為民眾憑相關停車證明兌換精美小禮/禮券，惟民眾無法於停車時立即取得相關證明，須待民眾離場繳費索取發票後始能取得該證明，爰兌換方式尚須詳細說明。另建議亦可以提供民眾折扣券方式，讓民眾離場繳費時於自動繳費機掃描折扣券即可折抵停車費。
5. P.7-6 建議定期與中捷合作開發聯名商品，可作為旅館及商場消費者紀念品或贈品，加深民眾對於商場、旅館與捷運的連結，進而鼓勵民眾搭乘捷運。
6. P.7-6 鼓勵大眾運輸策略中，可包含在各項行銷宣傳管道上宣導大眾運輸之使用，例如官網交通資訊中以明顯篇幅說明搭乘捷運前往商場與旅館的方式、強調從其他商圈車站(如市府站)前往該處的時間，凸顯大眾運輸方便不塞車的特性。
7. P.7-10 關於提供宅配服務，降低旅客使用私人運具，建議可搭配搭乘大眾運輸憑證即可降低消費門檻，以提升民眾搭乘大眾之意願。
8. 報告書第 3 章關於本案採用開發衍生參數及運具使用率參數多為引用核定報告書，其屬預估結果，並非實際值。再者，本案參考類似開發案均為各類開發分別估算，且其運具使用率未參考同為三鐵共站之特性，建議規劃單位應蒐集新左營站、板橋站或台北車站周邊開發案之相關參數，以符本案。

### 三、警察局烏日分局：

1. 書面審查意見 19，修正內容僅只有一句說明可行性不高，而機車如只照圖 4.3-5 離場方式，須經過學田路平交道，造成車流回堵，請評估分析高鐵陸橋機車動線。
2. P.4-38 表 4.3-4 係參考「台中生活圈模式」家訪資料推估，與實際用路人習慣不符，如往國 3 民眾並不會繞路至成功匝道行駛。
3. 不論是進場導引牌面或是停車場導引設施，多以汽車為考量，如以 google map 機車模式易造成機車迷路，且會導向學田路，但學田路路幅狹窄，又有平交道阻隔，平常已容易回堵，請務實評估實際路況。
4. 書面審查意見 23，有關取消停車格後及路邊管制方式請補充，建議先向地方及相關單位協調方案，及確認拓寬方案是否可行及工期騎乘)。

5. 書面審查意見 23，P.7-23 高鐵一路和高鐵二路拓寬後之 T 字路口，現況為非號誌路口，未來衍生交通量勢必增加，請納入評估改善措施。
6. 簡報第 43 請確認基地退縮後之道路屬性，以便日後執法。
7. P.8-1 長期規畫部分，有顯示台 74 線新增匝道，較無法可行，建議可將學田路拓寬或新增學田路方向道路等評估，以避免交通壅塞。
8. 高鐵娛樂城營運後，義交人員配置請比照東區 LaLaport 派遣，並提出申請。
9. 建請考慮車輛由站區二路進入，減少車輛回堵至高鐵路。

四、烏日區公所：

1. 高鐵二路停車場出入口在新設一平面車道後如何避免地下道車輛及平面車道車輛交織問題。
2. 機車為較常使用之運具，因高鐵路二段、三段及高鐵二路多處設置快慢車道分隔島、高架橋、地下道等設施，建議針對機車行駛動線之可行性再做分析。
3. 建議針對學田路、中山路三段路口及學田平交道路口進行模擬分析。
4. 高鐵三路、五路、高鐵路二段為共同管道建置範圍，如有變更設計需求請洽管理單位。
5. 行車動線引導之相關牌面，請確認維管範圍。

五、建設局：請開發單位就周邊道路配置改善建議及人行環境建議，落實改善。

六、交通行政科：

1. 基地周邊路口經號誌時制計畫改善調整後，部分(如高鐵路二段/高鐵二路、高鐵路三段/中山路三段及高鐵路四段/中山路三段)仍呈現 D 級，應提出其他交管措施，紓解周邊路口交通壅塞狀況。
2. 請補充說明商場、旅館、會展中心及辦公室各別停車區域，如何引導不同類別車輛至所屬停車場進出口停等，內部區域是否連通。
3. 請補充說明停車場出口 H 之大型客車進出停車場，對於高鐵路二段之路段汽機車動線之影響(因該路段為外車道實體區隔混合車道)及與汽車動線之相互交織影響下之管制措施說明。
4. 本案動線規劃北面汽車以高鐵路匝道進場為主，與往高鐵路站動線(高鐵路東路匝道)分流，民眾是否會遵照此規劃進場？如何避免進場車輛與高鐵路車流有效分流？



5. 機車停車格位分散在各區停車場中且無法連通共用，恐導致機車繞行尋找停車場，抑或是產生違停問題，建請妥善規劃。
6. 請補充說明停車場滿場機制配套措施，如何引導車輛至備援停車場。
7. 本案第八章提出短、中、長期改善計畫，並提出行人專用時相設置及行人庇護島等改善計畫，請盤點本案評估範圍內需改善之路口及位置並提出具體改善措施。
8. 鼓勵大眾運輸策略中，建請於商場大廳設置大眾運輸動態資訊系統，提供周邊相關大眾運輸資訊予顧客。

#### 七、交通規劃科：

##### 1. 基地興建期：

- (1) 基地包括商場、旅館、辦公室、兩座停車塔，各館之施工期程為何？商場開幕前兩座停車塔是否已完工啟用？
- (2) 第 7.6 節施工期間替代停車空間規劃，現況基地內部有汽車 187 席之停車場，為維持施工期間停車供給足夠，提出優先建置立體停車場一節，能確保現況基地停車場取消前，立體停車場已完工啟用？

##### 2. 道路車流：

- (1) 依照圖 4.3-4 汽車進出動線，從高鐵三路的停車場出口出場，分配左轉站區二路之路徑，因從該停車場出場，須切入快車道，將與高鐵三路直行車流交織，且左轉車流量若過大，將造成路口服務水準下降，請提出因應對策。
- (2) 依照圖 4.3-4 汽車進出動線，從高鐵二路兩座停車塔出場，分配往彰化、國 3 路徑，須於高鐵二路與高鐵路二段「迴轉」行走高鐵路二段南下。因從該停車場出場，須切入快車道，且迴轉車流量若過大，將造成路口服務水準下降，請提出因應對策。
- (3) 依照附錄台 74 匝道進場動線方案分析，結論為高鐵路二段左轉高鐵路三路，左轉等候線長度 45.2 公尺，不會有溢流情形。分析情境為一般情境，若在開幕與週年慶超出一般情境之車流量，如何因應，請提出對策。
- (4) 前次審查意見第 12 點，民眾將因台 74 回堵改走高鐵路東路，使高鐵路東路、站區一路及二路車流量增加一節，未見該情境下，高鐵路東路、站區一路及二路之服務水準分析，卻僅分析高鐵路二段與高鐵路三路路口，請補強內容，並提出影響高鐵路東路時之因應對策。

- (5) 經比較表 4.1-3、4.1-6、4.1-7、4.1-9、4.1-10、4.1-11 等分時衍生人旅次表，基地分時衍生人旅次數據未納入會展中心分時衍生人旅次，請說明不納入之原因。
  - (6) 本案估算可進駐員工約有 2,521 人，但從表 4.1-2、4.1-3 等衍生人旅次數據來看，進駐員工數量遠少於本案估算之可進駐員工數，請說明如此分析辦公室人旅次之原因。
3. 營運期間：第 7.7 節提出特殊活動交通維持計畫原則，在大眾運輸面向以新聞、網路等方式宣導一節，僅靠宣導無法有效改變運具選擇，民眾的旅次運具須靠誘因，才會增加選擇大眾運輸之動機，請研議搭乘大眾運輸前來商場享購物折扣之優惠方案。
  4. 建築物內部：
    - (1) 第 7.4 節提出各開發類別進離停車場使用之出入口，透過內部分流立意良好，惟依照圖 5.3-6 在基地 B3F 車行動線示意圖，車輛須至地下 3 層才能選擇其他出口，駕駛人恐因行車不便，不選擇內部分流動線，繼續於停車場出場後在四周道路繞行。
    - (2) P.5-4 高鐵三路側有汽機車出入口，但機車出入動線未規劃從高鐵三路入口進入，此規劃原因為何？另大客車與貨車皆規劃由中山路方向進入，請說明未來會如何管理往基地之大客車與貨車不由台 74 前往基地，並納入本案交通減輕對策及具體承諾營運後會確實執行。
    - (3) 請標註清楚各樓層各區停車位數量，例如 P.5-17 東側機車停車區與西側機車停車區不共通，但配置圖僅西側停車區標註機車位有 3,091 席，此數量為 B1 機車停車位總數或 B1 西側停車區總數？除 1 樓外之其餘樓層皆有類似問題。
  5. 綜合性意見：
    - (1) 本案興建過程與營運期間所衍生之交通衝擊應提出具體改善措施，盡可能減輕對高鐵站周邊交通影響，不得影響往返高鐵站的民眾搭車權益。
    - (2) 請開發單位承諾本案所提交通改善計畫皆會由開發單位執行及負擔經費，不要預設前提。

#### 八、交通工程科：

1. 不論是進場導引牌面或是停車場導引設施，多以汽車為考量，如利用台 74、建國路及高鐵二路等路徑，如以 google map 機車模式由彰化或海線端導航為例，則會導向學田路，

但學田路路幅狹窄，又有平交道阻隔，平常已容易回堵，建議就機車進離場動線評估可行方案，例如避開平交道、機車兩段式左轉路口等。

2. 書面審查意見 19，修正內容僅一句說明可行性不高，而機車如只照圖 4.3-5 離場方式，則必須經過學田路平交道，會造成車流回堵現象，高鐵陸橋亦為高鐵站區周邊重要節點，可通往王田交流道及台 74 成功匝道，請補充規劃高鐵陸橋汽車進離場動線，另詳細評估分析規劃作為機車進離場動線之可行性。如不可行，請具體說明原因，如可行，則規劃相關安全配套措施。
  3. 書面審查意見 20，P.8-22 高鐵路二段快慢車道分隔島取消，請標示路段範圍及長度，建議可延長至高鐵路陸橋，路邊管制方式為何，及是否納入工程內施作(表 8.7-1)，亦請補充。
  4. 書面審查意見 21，P.8-5 表 8.1-1 高鐵路時相二、三箭頭方向有誤，且高鐵路上(往學田路方向)為遲閉，請再確認更正。
  5. 書面審查意見 23，有關取消停車格後及路邊管制方式請補充，建議先向地方及相關單位協調，以確認所規劃方案是否有窒礙難行之處，以及確認拓寬方案是否納入工程內施作(表 8.7-1)，再送交評審查會。
  6. 書面審查意見 23，P.7-23 高鐵路一路和高鐵路二路拓寬後之 T 字路口，現況為非號誌路口，未來衍生交通量勢必增加，請預為評估交通安全面改善措施。
  7. 書面審查意見 24，有關取消停車格及路邊管制方式請補充，建議先向地方及相關單位協調，以確認所規劃方案是否有窒礙難行之處，再送交評審查會。
  8. 書面審查意見 25，請具體承諾未來不得要求中央分隔島及分向限制線開設缺口。
  9. P.8-20 高鐵路一路車道配置圖與現況不符，往北現況已塗銷停車格改為 2 線車道，請修正。
- 九、運輸管理科：台 74 匝道交通量指派似乎低估，實際狀況可能回堵至台 74 主線，請再評估相關研擬對策。
- 十、公共運輸及捷運工程處：
1. P.2-38 簡報 P.7 缺漏 2 站位，請重新檢視並補充公車行駛動線。
  2. P.8-25 敘明未來將與公車業者合作增加班次，又開闢接駁車與市區公車為不同性質，主管機關不同，請再釐清是否開闢接駁車。
  3. P.8-26 請說明市區公車建議調整路線考量為何？

## 十一、停車管理處：

1. 停車場建議應 24 小時開放使用，相關車行、人行動線，應要可獨立進出，避免商場、辦公大樓、旅館營運影響到停車場使用。
2. 報告書有提到要取消路邊車格增加道路流量，倘規劃取消，應將路邊車格數量納入停車供給。
3. 依機車特性，都是就近停放，大小停車場之機車區離高鐵站區有點距離，會影響使用意願，建請再評估。
4. 有關大眾運輸比例應保守估計，現行規劃太過於樂觀，後續倘大眾運輸比例調降，私人運具比例調升，停車格數規劃應再增加。
5. 有關各停車場告示牌，建議可再評估簡化，如圖示與中文，應可擇一表示。
6. 考量本案停車空間大，建議增設智慧尋車系統，以利民眾找尋使用；另出入口之剩餘車位顯示器，建議新增專用格位(親子、身障、低碳等)之顯示欄位。
7. 目前各百貨業者，如新光、遠百、秀泰、LaLaport 於來客尖峰時段，停車場仍不敷使用，致外溢至周邊，甚至排隊入場，影響道路交通，雖然本案臨近台鐵、高鐵、捷運，但仍請保守估算，避免停車外溢。
8. P.1-3 各建物(商場、辦公大樓、旅館大樓及停車場)，建議依其使用目的分開列表，以利審視，並請補充說明各建築物樓層是否有互通。另小停車場之樓層請再確認(B2F~4F? B3F~4F?)
9. 承前，P.5-12 表 5.1-3 基地停車配置說明，仍建議依各建物之使用目的分開列表，以利審視。另建議再補充裝卸車位、計程車排班車位、臨停上下客停車位及大客車停車位之分類。
10. P.3-11 有關會展中心部分，係規劃於何棟建物中，是否鄰近大客車停車區？請補充說明，亦請標示於後附圖說。
11. P.4-14 表 4.1-12 員工汽車承載率部分，建議採保守估計原則以 1.0 進行推估。
12. P.5-4 圖 5.1-1 請補充說明大停車塔位置汽機車進出動線。
13. P.5-11 依據「臺中市永續淨零自治條例(前為臺中市發展低碳城市自治條例)」，低碳停車位(充電車格)分年度須達總車格數之 10%，查本案目前規劃約 2%，建議請預留相關管線，以利未來擴充使用。
14. P.5-16 圖 5.1-6 各停車格位尺寸(如利用空地申請設置臨時

路外停車場辦法：一般機車為 0.7x2、大型車為 4x12)，請再確認。

15. 有關無障礙停車格及親子車格，設置位置應鄰近梯廳並避免跨越車道，建請調整。
16. 有關各停車場出入口，請規劃行穿線，並應延續兩側人行道。
17. P.7-4 有關訂定較高之停車費率(如機車每小時 20 元)是否有效轉移至大眾運輸，而不會造成反效果，如機車在周邊人行道違停等，建請補充說明。

#### 十二、艾委員嘉銘：

1. 請釐清本案停車塔的界定與營運管理方式。
2. 開發面積所吸引的交通量，目前道路系統無法紓解、第八章所提方案，難有成效。
3. 研究範圍針對特殊路網，可再延伸範圍探討。
4. 基地附近道路服務水準 E、F 是本區的噩夢，台 74 是目前的瓶頸沒有改善前應降低開發規模或分期開發。
5. P.4-35 表 4.3-7 之服務水準評估建議同時考量速率狀況，以免因為塞車造成流量偏低而誤認服務水準好。
6. P.4-18 旅館\*註是何意？
7. 研究區內部分停車費率與現況不符，請再確認。

#### 十三、陳委員朝輝：

1. 表 1 各樓層開發使用內容彙整表，建議依站區商場、辦公大樓、停車塔、旅館大樓別詳列使用內容。(P.1-3)
2. 表 2.2-1 站區一路道路幾何特性，請修正。(P.2-5)
3. 受高鐵臨停接送旅客所影響，高鐵五路-站區一路路口、站區一路、台 74 線匝道(高鐵東路端)假日服務水準 D 級，本基地開發後商場將帶來大量旅客車流，主要導引走台 74 線匝道(高鐵路三段端)，商場特殊活動遇連續假日，預期兩個匝道車流將嚴重回堵，甚至是台 74 線主線。如何因應與改善？(P.2-15)
4. 衍生旅次計算引用商辦/商場交通影響分析(定稿版)，以三井 LaLaPort 為例，今日業已營運，實際停車需求、遠遠高出報告書估計數，運具比與承載率亦有差異，建議應實地調查方能產生客觀數據。(P.3-7)
5. 台中市私人運具使用率達 8 成、大眾運輸使用率約一成(圖 3.1-1)，而本案商場、會展中心，大眾運輸使用率達 4 成，明顯高估。(P.3-17, 18)
6. 汽機車衍生停車需求，本文數字與表 4.2-6 不一致，請檢核。(P.4-21,23)

7. 請說明基地各方向汽機車旅次比例資料來源？(P.4-37~ 39)
8. 停車場出入口設置位置替選方案評比，僅 2 頁圖表，過於簡略，請補充各個方案優缺點比較之詳細文字與圖說。(P.5-4,5)
9. 主次汽車停車場出入口設置於高鐵二路，鄰近地下道出入口，請繪圖詳細說明行車動線。(P.5-6)
10. 附圖各樓層平面配置圖例請增列停車格位數。B3F-2122 席？
11. 請繪圖說明車輛臨停區行車動線，與溢流管理機制。(P.5-14)
12. 請繪圖說明裝卸車輛行車動線。(P.5-16)
13. 請補充說明台 74 線新增 A~D 匝道之可行性？(P.8-41)
14. 請補充說明停車場滿場，排隊車輛疏導、備用停車場啟用、人員接駁機制。(P.7-10)

十四、 蘇委員昭銘：

1. 本案開發規模甚大，請檢視衝擊範圍之適宜性，另是否納入台 74 上下匝道之評估，一併考慮。
2. 請補充各樓層停車空間之行人動線及無障礙停車格之梯廳之適宜性。
3. 請補充未來更詳細停車資訊之設置構想，以減少車輛之尋停。
4. 請詳細評估大客車車位配置位置、數量、候車空間及設施與出入口位置之適宜性。建議應考量未來轉運城之定位，轉運站內部車輛動線（如簡報 P.34 車輛離場）。
5. 請補充空橋配置位置與空間大小之適宜性分析。
6. 請補充各交通減輕措施之經費分擔方式及影響成效分析。
7. 請補充基本內部之人行動線資訊導引配置構想。
8. 請檢視停車場入場動線儲車空間之適宜性，避免產生溢流。

十五、 郭委員仲偉：

1. 在基地辦公室之訪客運具分配估計以 0% 作計算，是否合理？
2. 停車場出口 E 之車輛對於高鐵一路與二路之路口影響，及該路段停車位對進出口之影響及管制措施說明。
3. 停車場出口 H 之大型客車進出停車場，對於高鐵二路之路段汽機車動線之影響(因該路段為外車道實體區隔混合車道)及與汽車動線之相互交織影響下之管制措施說明(單純以警示燈與反射鏡似乎不足)。
4. 在停車需求，旅館、展中心在乎假日相同，是否合理？
5. P.5-22~5-24 圖重複有誤，請修正。
6. P.5-40~5-44 圖重複有誤，請修正。

7. P.5-75~5-78 圖重複有誤，請修正。

十六、 許專門委員昭琮：請補充高鐵特定區附近建案停車位數量及進出位置，並於交通改善建議中評估是否規劃單行道。

十七、 環保局(書面意見)：

1. 施工期間請依「營建工程空氣污染防制設施管理辦法」相關規定執行，工區出入口應設置洗車台或加壓沖洗設施，並妥善處理廢水，避免車輛進出工區時輪胎附帶污泥污染路面或拖出工區外。
2. 施工期間請依「營建工程空氣污染防制設施管理辦法」相關規定執行，工區出入口應設置洗車台或加壓沖洗設施，並妥善處理廢水，避免車輛進出工區時輪胎附帶污泥污染路面或拖出工區外。
3. 若遇空品不良期間，請加強工區出入口清洗作業。
4. 建議購置微型感測器及 CCTV(監視器)監控工區污染濃度趨勢，若污染濃度有升高趨勢，可提前因應。
5. 請業主要求承造廠商施工期間施工機具均應取得本局施工機具排氣自主管理標章。
6. 若後續從事環境影響評估法相關規定應實施環境影響評估之開發行為或屬空氣污染防制法第一級營建工程之建築者，應於施工前依水污染防治措施及檢測申報管理辦法第9條、第10條規定辦理，檢具逕流廢水污染削減計畫報本局核准，並據以實施。
7. 查本案所使用土地皆非屬土壤及地下水污染整治法公告列管之場址，惟日後若經檢測出土壤及地下水污染物含量超過管制標準，仍應依「土壤及地下水污染整治法」相關法令辦理。

**結論：**本案請依各委員及相關審查意見詳細修正內容後，送交通局再行召開審查會。

陸、 會議結束：當日下午 12 時 40 分