

# 臺中市第 10504-1 次交通影響評估審查會議紀錄

時間：105 年 4 月 19 日(星期二)16 時 00 分

地點：交通局二樓會議室

主席：陳委員君杰

出(列)席人員：如附簽到表

## 壹、案件審查各委員及單位意見

第一案：國立自然科學博物館自然科學藝術展示園區及停車空間新建工程(第二次審查)

### 一、李委員克聰

P62，運具乘載率推估說明每輛車平均乘載 3~4 人，何以計算後小汽車平均乘載率為 2.8 人/輛，請補充說明。

### 二、陳委員君杰

現科博館有二個以上的停車場，建議設置剩餘停車位之動態顯示導引系統，以提供駕駛人停車及導引資訊。(科博館於會議承諾，列入承諾事項)。

### 三、交通工程科

1. P.82，在都審及交評聯席會議紀錄第 18 點意見回覆，現況停車需求調查包括合法及違規停車數量，請於報告書內再詳細說明。
2. P.83，以假日尖峰為計算基礎，參訪民眾部分預估未來吸引約 208 人，請補充說明數據如何計算而來。

### 四、交通行政科

1. P.74，第二行基地主要聯外道路為國光路應為誤植，請修正。
2. P.94，遊覽車動線臨停區和本計畫停車場出入口接近，請補充說明管制措施。

## 五、環境保護局（書面意見）

1. 水質保護部份，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汙染防制法第一條營建工程者，應於施工前依水汙染防措施及檢測申報管理辦法第 9 條第 10 條規定辦理，檢具逕流廢水汙染削減計畫報本局核准。
2. 空氣品質部份
  1. 請依「營建工程空氣汙染防制設施管理辦法」相關規定執行防制，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汙泥汙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。

**結論：本案請依各委員及相關審查意見完成修正後通過。**

## 第二案：和峻建設烏日區新高鐵段店鋪商務住宅新建工程(第二次審查)

### 一、巫委員哲緯

1. 本案停車位修正減少為 299 席，請再確認開發戶數與停車需求，以符合相關建築法規。
2. 表 3-19 路口服務水準對照彙整表，表格放大且應增加現況、目標年開發前及目標年開發後之流量數據。

### 二、陳委員君杰

1. 根據建築技術規則第 60 條之規定，「車道供雙向通行且服務車位數未達五十輛者，得為單車道寬度；五十輛以上者，自第五十輛車位至汽車進出口及汽車進出口至道路間之通路寬度，應為雙車道寬度。但汽車進口及出口分別設置且供單向通行者，其進口及出口得為單車道寬度」。本建案原規劃於地下第一層 L 型之一翼使用單車道服務約 40 個汽車停車位，另一翼為機車停

車位，地下第二層以下 L 型兩翼部分亦均以 3.5M 單車道各服務約 40 個汽車停車位，而於 L 型兩翼交叉部之彎道與坡道中佈設 5.5M 雙車道供車輛會車，且汽機車各 300 餘輛均利用同一出入口，如此於上午尖峰將導致離開車輛受限於進入車輛占用雙車道中之對向車道或兩翼之單車道無法會車而無法離開，壅塞於地下停車場內，並造成地下停車場廢氣排放汙染。另於下午尖峰將導致進入車輛受限於離開車輛占用雙車道中之對向車道或兩翼之單車道無法會車而無法進入，回堵於附近道路之中，公眾通行被嚴重影響。本次修正報告中，已將機車設一寬度 3M 單獨出入口，減少汽機車交織所產生之衝突。汽車部分亦將出入口寬度及彎道坡道處之寬度由 6M 增加為 7M，L 型兩翼之車道寬度調整為 5.5M，已降低車輛進出無法會車之問題，避免上午尖峰回堵於地下停車場內，下午尖峰回堵於附近道路之機率。

2. 本建案地下一層停車場機車停車位之通道寬度僅 1.8M，如可行，請提供雙向通行之寬度。如不可行，請於適當位置設置迴轉通道，並於地面標繪單行標線，以引導車流。
3. 請提供詳細標繪尺寸之地面層、地下一層至地下四層平面圖做為附件(須與未來本建案申請都市設計審議時之相同尺寸平面圖)，以利爾後審查。
4. 請說明為何前後兩次審查時，總容積樓地板面積增加，容積率卻沒有增加的原因？
5. P1-1，顯示基地面積 5488.04 平方公尺，總容積樓地板面積 20195.18 平方公尺，為何 P2-1 又說明容積率為 319.98% (實際應為 367.99%)，低於法定容積率 320%？
6. 供店鋪顧客使用之地下停車場停車位應明顯標示。
7. 交評第一次委員會議時本建案係以「集合住宅」+「店鋪」之產品組合，本次則以「商務住宅」+「店鋪」之產品組合，如何區分「集合住宅」與「商務住宅」之差異。
8. 第 3.1 節述及 50 平方公尺以上為兩房，但表 3-2 中仍有大於 50

平方公尺卻為一房之設計。

9. 第 3.1.1 節中住宅汽車運具分配率何以由第一次委員會議報告之 45%調降為 36.8 %? 店舖亦由 35%調降為 22.3%?
10. 第 3.2 節相關法規規定之停車數量為何採都審規範? 未採交評規範?
11. 第 4.1 節何以又述及小汽車停車位為 366 席? 機車停車位為 360 席?
12. 第 4.2 節停車場出入口服務水準分析中, 對於尖峰時段進出車輛數之分析又與第 3.1.1 節不一致?
13. 第 4.2 節地下停車場出入口停等延滯分析之理論假設有問題, 從而其結論有問題, 不宜被強調。
14. 第 4.4 節又有「集合住宅」出現, 請修正。

### 三、停車管理處

1. 原規劃汽車停車格為 324 席, 請確實修正為 299 席。
2. B1 身障汽車格位請於圖面上標示尺寸。

### 四、交通行政科

P4-8, 本計畫分別以自高鐵東路退縮 2M 距離, 究係由路面邊緣或是既有人行道退縮, 請再補充說明。

### 五、環境保護局 (書面意見)

1. 本案新建工程若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者, 應於施工前應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。
2. 請依「營建工程空氣污染防制設施管理辦法」相關規定執行防制, 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帶出工區外。

3. 運輸車輛車斗應覆蓋防塵布或其它不透氣覆蓋物，並下拉 15 公分綑紮牢靠。

結論：

鑒於本建案地下停車場汽機車停車位較多（原設置 366 個汽車停車位、367 個機車停車位），原設置之通道寬度過窄（地下平面通道 3.5 公尺寬供雙向通行、連結地下各層之彎道與坡道佈設 5.5M 雙車道供車輛會車，僅設一處 6 公尺寬出入口），為避免上午尖峰汽機車擁塞於地下停車場內，造成地下停車場廢氣排放汙染；下午尖峰汽機車無法進入地下停車場內而回堵於附近道路之中，並鑒於本區大眾運輸系統發達，高鐵、鐵路、公車與未來之捷運系統密集，故決議如下：

1. 本建案地下停車場汽車停車位原則依據每戶住宅面積 66 平方公尺以下設置 0.8 個停車位、66 平方公尺以上設置 1 個停車位之標準設置，併計店鋪需求後，至多不得超過 299 個汽車停車位。機車停車位原則依據每戶 1 個停車位之標準設置，併計店鋪需求後，至多不得超過 324 個機車停車位。
2. 本建案地下停車場汽車停車位設置於地下一、二、三、四層，並設汽車出入口一處，出入口寬度、連結各層之坡道彎道寬度均採 7 公尺以上，各層內之平面通道採 5.5 公尺以上寬度供雙向通行。機車停車位設置於地下一層，另設機車出入口一處，出入口寬度 2.5 公尺以上；通道如採單行道規劃，應設置適當數量迴轉道，並於地面設置單行指示標線，以利通行。
3. 供店鋪顧客使用之地下停車場汽機車停車位應明顯標示。
4. 提供詳細標繪尺寸之地面層、地下一層至地下四層平面圖做為附件(須與未來本建案申請都市設計審議時之相同尺寸平面圖)，以利爾後審查。
5. 請依與會委員及各單位代表意見修正報告內容後，報告分送各委員確認，並經主辦單位審視無誤後通過。

**貳、臨時動議**

**參、散會（17時30分）**