

臺中市第 10704-1 次交通影響評估審查會議紀錄

時間：107 年 4 月 17 日(星期二)下午 3 時正

地點：交通局三樓中庭會議室

主席：李委員克聰代

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：臺中市非營利組織與志工發展中心新建工程（第一次審查）

一、李委員克聰

1. 本案需從最壞的情況下去進行交通相關補充分析。
2. 本案停車場出入口之設置需作 2 個以上之方案進行評估，並選擇最適當之方案。
3. 本案關於 iBike 之部分，請跟本府相關單位進行磋商討論，請儘量滿足民眾騎乘 iBike 之需求。

二、陳委員君杰

1. 本基地附近停車供需明顯不平衡，停車需求甚殷。本工程之地下停車場又將收費，但本基地之地下面積未充分利用，故建議應擴大地下停車場之規模，必要時由停車場基金投入經費取得部分停車位供公眾使用。
2. P.38 表 2.4-14 顯示民生路於現況假日晨峰旅行速率偏低，服務水準達 D、E 級，開發後勢必更差，建議應研擬適當改善策略。
3. 本基地一二樓設有社福機構附屬商場，請將相關交通衝擊納入評估。
4. 請估計開放時段除員工、會議參加人員、教室學員之外的外賓訪客數量。
5. P.59 起，有關開發項目進出旅次分時比例「教室」部分之資料有些奇怪。一般學員之進出應配合上下課時間，但以表 3.2-3 平日進出教室部份資料顯示，晚間進入教室集中於 1800-1900 之間，但離開教室時間卻分散於 1800-2100 之間，不合常理，其他表格亦有類似情形。請檢討參考 YMCA 三民會館資料之合理性(有可能夜間前往三民會館之民眾並非全部是去上課的，因此陸續離開的民眾可能有部分並非是上課的民眾)，並重新檢視未來本中心開設課程之類型與上下學的時間分布，重新做合理之估計。
6. P.84 表 3.4-2 至表 3.4-9，有關汽機車駐留數量顯示，汽車駐留最大數量發生於假日特殊情境之 0900-1000，最大駐留數 139 輛，

停車位供給僅為 130 輛，明顯不足。機車駐留最大數量發生於假日特殊情境之 0900-1000，最大駐留數 201 輛，機車位供給僅為 205 輛。由於前述三之問題，本區停車供需問題又很嚴重，建議應從寬滿足需求，不應再以運研所之建議，僅以尖峰停車需求之 85% 做為目標。此外，歷次交評案件亦未見採用運研所之建議。

7. P.65 衍生交通量推估中，陳述 NPO 民眾以青年占多數，可能使用自行車，雖然附近 300 公尺處有 iBike，本工程是否應考慮設置部份自行車停車位以滿足自行騎車之需求？
8. 本基地附近停車供需明顯不平衡，機車尤其嚴重。故建議地下一層之機車停車場通道甚寬，建議做適當調整，以容納附近更多機車。
9. 停車場出入口與道路交叉處應設置警示燈、輔助照明及圓凸面鏡等設施，並以大比例尺加以圖示。
10. 請加繪各層交通管制設施配置圖(含號誌、標誌、標線及其他必要設施，如警示聲光號誌、凸面鏡等)，以作為審查、工程施工及完工審驗之依據。
11. 附錄一中述明開發單位為臺中市政府，負責人卻是社會局呂局長，是否有誤？評估單位為鼎漢公司台中分公司，負責人為陳建德先生，但委託書又述明負責人為林建文先生，是否有誤？

三、警察局第一分局

有關書面報告裡面施工期間交維部分，如有佔用道路之部分請依相關規定申請許可，另請儘量避免利用假日時段佔用道路施工，本案因鄰近審計新村，假日期間審計新村人潮眾多，怕會影響當地交通順暢。

四、西區區公所

同警察局第一分局意見。

五、交通行政科

1. P.37 本案有針對民生路、美村路做服務水準及旅行速率之測試，其中民生路（中美街-美村路）於平日晨峰及昏峰有非常強的方向性，民生路晨峰期間為 F 級原因為何？
2. 另本案停車場出入口規劃設置於民生路，未來是否會造成民生路交通更為嚴重？
3. 本案停車場出入口對側為民生路 402 巷，另建議出入口周邊規劃禁停紅線，是否有考慮將對側道路作為疏導的通道，亦或是有其他的交通設施改善建議。

六、交通工程科

無意見。

七、運輸管理科

無意見。

八、公共運輸處

本案施工期間的交維措施提到車輛的進出動線會儘量避開公車停靠站，若實際施工期間發現進出車輛會影響到公車行車動線或停靠站的話，請提前 7 個工作天通知本處。

九、停車管理處

1. 本案簡報 P.25 中汽車地面層進出口寬度未達 5.5M，請依建築技術規則第 61 條規定辦理。
2. 本案報告書修正後另納入社福機構附屬商場，其性質為何？另請納入其員工及顧客所衍生之人旅次。

六、環境保護局(書面意見)

1. 水質保護部分：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級營建工程者，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，並據以實施。
2. 空氣及噪音汙染保護部分：
 - (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污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 公分捆紮牢靠。

結論：本案原則上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。

第二案：聖璽建設十五層店舖與集合住宅新建工程程（第一次審查）

一、李委員克聰

地下一層汽車停車場自平面層進入地下一層匝道之配置甚為不妥，亦生碰撞情形。另，匝道最窄處未標示寬度，無法明瞭是否符合法規，請標示或檢討。

二、陳委員君杰

1. 有關交通量調查評估部份建議增加民族路三段八德路二段路口，以補強對於東北方向道路之衝擊納入評估。
2. P.21 表 2-13 中機車路邊無格之停車位數兩區均未超過 150 格，明顯錯誤，請重新調查，並補正相關表格資料。

3. P27 中 3.1 節有關店鋪衍生人旅次推估部分，本案之旅次產生率與本日審查同一區之另一案(清水區市鎮北段 58-1 地號)旅次產生率比較，明顯偏低，以致本案店鋪面積較另一案店鋪面積還大，旅次產生量卻比另一案還低。請重新進行合理之評估，並修正後續相關評估內容。

本案在店鋪旅次產生率係引用「台灣地區都市土地旅次發生特性之研究—台北都會區混合土地使用旅次發生率之調查研究」，但依引用之數值來看，晨峰進入 1.56(人旅次/100M²)，晨峰離開 1.64(人旅次/100M²)，昏峰進入 2.42(人旅次/100M²)，昏峰離開 1.47(人旅次/100M²)。以該數值，面積約 33 坪之便利商店在上午尖峰小時僅進入 1.56 人，偏離現實情況太遠。該數值究係研究時間太早，不符現況？抑或報告書錯誤引用數值？因並未找到該本文獻而無法確認。

4. 第一次審查意見 5 指出，「P27 店鋪假設晨昏峰因營業時間錯開(9:00-10:30)，無員工進出，卻又假設來賓皆於晨昏峰進入，顯有矛盾，請修正。」，辦理情形註記為「已修正」，但 P27 明顯只做部分文字修正，仍未將店鋪員工之旅次產生數納入評估，請確實修正，並修正後續相關評估內容。
5. P.31 表 3-7 基地周邊其他基地開發案似未納入市鎮北段 201 號、市鎮北段 42 號(以上為遠雄建設案件)，市鎮北段 118 號(聯悅建設案件)，請再檢查是否應予納入？
6. 地下一層機車停車場貫穿圖面上下之雙向通道中，有兩段寬度未達 2.5M 以上(車位編號 323、324 與車位編號 205、207)，請改善。
7. 機車停車場請以實體區隔方式，避免機車進入汽車停放區。
8. 請加繪各層交通管制設施配置圖，以做為工程施工及完工審驗之依據。地下停車場請確實畫設指向線。

三、梧棲區公所

無意見。

四、交通行政科

1. 有關本案所提及號誌設置之部分，是否由提案單位負責設置。
2. 本案停車場出入口有 2 處，分別係大勇路及大勇北路，建議本案規劃出入口兩側規劃設置禁停紅線。

五、交通工程科

無意見。

六、運輸管理科

無意見。

七、公共運輸處

無意見。

八、停車管理處

1. P.31 本市機動車輛平均年成長率統計數據請更新至 106 年。
2. 本案簡報停車場各樓層配置圖請標示行車動線。

九、環境保護局(書面意見)

1. 水質保護部分：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級營建工程者，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，並據以實施。
2. 空氣及噪音汙染保護部分：
 - (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污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 公分捆紮牢靠。

結論：本案原則修正後通過，修正報告書後續送陳委員確認無誤後，再送交通局確認無誤後核備。

第三案：臺中市清水區市鎮北段 58-1 等 2 筆土地集合住宅、店鋪大樓新建工程（第一次審查）

一、李委員克聰

有關本案相關交通量分析為求完成，應就平日、假日部份個別進行分析，請補充說明。

二、陳委員君杰

1. 有關交通量調查評估部份建議增加民族路三段四維路二段路口、大勇路四維路二段路口，以將附近建案之衝擊納入評估。
2. P.3-4 表 3.1-3 顯示本建案尖峰時段自行車旅次達 40 餘次，請檢討設置自行車位之必要。
3. 地下二、三、四層位於匝道口之兩個車位中，左邊那個可能使雙向通行通道之轉彎淨寬不足 6.5 公尺，請檢討。如確實不足，請將各該樓層之左邊車位廢除，以避免匝道口之碰撞事故。
4. 機車停車場請以實體區隔方式，避免機車進入汽車停放區。
5. 四維東路大勇路口經評估須設置號誌化路口，請開發單位承諾依往例負擔設置經費。

三、公路總局第二區養護工程處(書面意見)

1. 表 3.3-4 目標年基地開發前晨、昏主要路段服務水準分析表：
 - (1) 交通量欄位是否代表目標年基地開發前之交通量(即包含自然成長量即鄰案開發案衍生量)，若是，請註明該欄位為 V。
 - (2) 港埠路三段之容量數值與表 2.3-3 不一致，請確認。
2. 表 3.3-7，港埠路三段之容量數值與表 2.3-3 不一致，請確認。
3. 表 3.3-5 及 3.3-8 有關方向 ABCD 代表意涵請加註，如：大勇路/港埠路三段之 B 表示港埠路三段由南往北及由南往西(大勇路)方向。
4. P.3-25 提及「大勇路/港埠路三段路口因昏峰時段往北方向欲左轉進場之轉向交通量較高，致開發後該路口服務水準由 C 級下降至 D 級」，相關資料中未見開發後該路口左轉之需求比例。
5. 有關服務水準前後比較表部分，請細分各轉向方向的交通量、平均延滯及服務水準變化。
6. 附錄一為現況之路口轉向交通量圖，請一併提供開發前及開發後之路口轉向交通量圖。
7. P.5-11 號誌時制週期改善前後服務水準部分，亦請一併提供各轉向方向的平均延滯。
8. P.5-10 號誌時制週期改善之建議，第三時向可增加大勇路右轉及港埠路直行。

四、交通行政科

1. 本案停車場出入口設置於港新三路，請問停車場出入口距離港新三路／四維東路口多遠？
2. 本案停車場出入口需維持視距，故畫設禁停紅線及相關警示之設置。

五、交通工程科

本案有關港埠路各路口因服務水準下降，需劃設禁停紅線部分，請洽公路總局，因港埠路係屬公路總局管轄。

六、運輸管理科

1. 本案規劃予店鋪使用之機車停車格位，雖距離出入口很近，惟相對亦距離梯間較遠，請重新思考相關規劃位置。
2. 本案本案規劃予店鋪使用之機車停車格位位於地下 1 層，惟在實際使用上是否有其作用尚不得而知，提案單位是否有另於基地周邊道路規劃機車停車格位之計畫。

七、公共運輸處

無意見。

八、停車管理處

無意見。

九、環境保護局(書面意見)

1. 水質保護部分：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級營建工程者，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，並據以實施。
2. 空氣及噪音汙染保護部分：
 - (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污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 公分捆紮牢靠。

結論：本案原則修正後通過，修正報告書後續送李委員及陳委員確認無誤後，再送交通局確認無誤後核備。

貳、臨時動議

參、散會（16 時 25 分）