

# 臺中市第 11304-2 次交通影響評估審查 會議紀錄

- 壹、 開會時間：113 年 4 月 15 日（星期一）上午 9 時 30 分
- 貳、 開會地點：交通局三樓會議室(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：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

### 一、 台灣高速鐵路股份有限公司：

1. 有關 P.2-37(PDF 檔 100 頁)之現況探討，因高鐵站區科技執法，影響旅客接客行為將車輛違停在高鐵三路及高鐵五路附近，日後基地開發及停車場完成後，建議市府規劃將目前常有違停之路口設置科技執法，並引導旅客使用高鐵站或娛樂城停車場。
2. P.2-42(PDF 檔 P.105)表 2.4-3 中高鐵停車場收費資訊仍未更正。
3. 第三章旅次特性分析中，會展中心之大眾運輸使用比例偏低，建議可循與本案區域類似(有軌道運輸)之會展中心作參考。
4. 由高鐵三路停車場出口離場之車輛，建議加強往匝道 B 進入台 74。由於高鐵三路現況常受高鐵站 P2 停車場回堵干擾，故建議於高鐵三路東向與站區二路口可增設左轉往台 74 之標誌。
5. P.4-93(PDF 檔 240 頁)課題二之改善構想，請說明網頁及 APP 加強宣導交通動線之執行範圍，建議可以朝向與市佔率高的導航系統合作，針對此一區域交通動線依據目的地而調整。
6. 有關台 74 線上之 CMS 內容，建議內容可增加路段壅塞情形，以利用路人判斷作選擇。
7. 第 6.2 節中施工車輛運能 6 小時單向衍生 46 輛棄土車，雖圖 6.1-1 施工車輛進出動線係由高鐵二路至高鐵路二段，但以 1 小時單向 7~8 台車、雙向 16 台大型車輛進出該區域，勢必對於週邊用路人有一定影響，且加重匝道 B 之負擔，請務必要求施工單位因遵循應行路線，及相關防護配套作業。

8. 有關停車場內部導引設施，標誌規劃以高鐵一路、二路等標示，建議與主管機關討論，統一高鐵特定區導引標誌用語，尤其應該車輛導引往高鐵路或學田路行駛。
9. 三鐵共構之地區，應發揮其特性，區域性交通主要由軌道(台鐵、捷運)運輸轉乘，以利快速疏散旅客，再由市區公車串聯台鐵、捷運場站與市區需求站點。有鑑於高鐵客運轉運站容量已飽和，高鐵站區及烏日南站公車路線多卻苦無合適的候車調度場，導致公車司機常霸佔高鐵公車月台或附近臨停空間，實難再增加路線進入停靠，建議市府應積極辦理轉運中心之規劃，且搭配攔截圈之設置，以疏散高鐵特區的交通壅塞問題，並提升大眾運輸之使用。

## 二、臺中捷運股份有限公司：

1. 運具使用率部分，建議將大眾運輸區分捷運、市區公車/客運及臺鐵等重要公共運具，以利作為本案鼓勵大眾運輸具體措施之參考基礎，亦可提供營運業者檢討場站設施是否符合未來需求之參據。
2. 新闢彰化火車站至商場接駁車，似乎僅將原選擇搭乘臺鐵之旅客轉移搭乘接駁車，對於減緩彰化地區開車至商場之需求有限，建議可擇其他旅次產生熱點進行接駁。
3. 報告書 P.6-10 為該章目錄，請刪除。
4. 有關前次提出台中捷運綠線班距資訊更正之意見，經查報告書所載內容仍未修改，再請確認。

## 三、警察局烏日分局：

1. 車流動線建議經匝道 A，請新增牌面引導車流往匝道 A 行駛。
2. 出入口 C、D 倘發生壅塞問題，如何引導車流紓解。
3. 車道配置倘涉及調整，請務必邀集相關機關代表及地方民意代表等與會會勘。

## 四、交通行政科：

1. P.8-64 本案開發單位將捐贈一座 iBike 設備(40 席)於基地地面層，請於圖說中標註預留設置之位置。
2. P.8-21 高鐵一路現況為 1 直行車道，本案建議取消路邊停車格退縮基地空間並增設 1 直行 1 右轉車道，故改善後應為 2 直行 1 右轉車道，請重新檢視。
3. 基地開發後高鐵二路呈現 F 級，後續倘有大量人流穿越易導致高鐵路二段、高鐵一路轉彎車輛回堵，請說明相關改善措施。
4. 基地開發改善後模擬之服務水準仍有部分路口呈現 D 級(如

高鐵路二段/高鐵路、站區一路/建國路等)，應針對服務水準 D 級以下之路口提出交通減輕措施。

5. 本案規劃情境中，情境三以 TOD 目標導向運具使用情境以商場大眾運輸 40% 規劃，如何推廣使大眾運輸使用比例達 40%？倘無法達到預期規劃，是否有相關配套措施。
6. 本案開發後，高鐵路三路橫跨筏子溪至另外一側，並未看到相關交通量指派及交通流量？
7. B3 層停車場可連通各棟建築物，本案開發面積廣大，請問如何引導車輛在 B3 層出入建築物。
8. P.6-3 施工車輛禁止路邊停車部分，請說明是否影響外部交通。

#### 五、交通工程科：

1. 高鐵路一路/高鐵路二路口，緊鄰基地停車場 A，相關交通改善措施，納入設置號誌化路口，所衍生外部成本均由建商或開發商負擔，此為一致性原則，建議比照辦理。
2. 學田路亦為基地開發範圍內對外主要聯絡道路，惟未見相關車流量調查，及服務水準分析，建請補充。如未納入疏導動線規劃，但仍請補充相關資料。

#### 六、運輸管理科：

1. P.2-50 表 2.5-4 部分業者有變動，例：四方電巴現已無運行，請修正。
2. P.8-76 相關集點活動(例：100 點兌換 1 元)，建議降低活動門檻，以提高民眾意願。

#### 七、公共運輸及捷運工程處：P.8-78 有關新闢彰化火車站至台中高鐵站路線部分，是否事先有盤點相關資料，並建議先和彰化縣政府溝通協調。

#### 八、停車管理處：

1. 旅館及辦公室無法看出連通，請跟會議簡報上一樣，把所有聯通的方式明顯清楚表示停車場相關。
2. 報告書上有說明要停車場 24 小時開放，但 5.4 節卻沒有清楚說明為哪些停車場，再請說明 24 小時開放之停車場為哪些。
3. P.5-80 有提到滿場的時候會關閉部分停車場出入口，若民眾於出入口處等候，溢流至道路上，如何引導民眾至其他出入口及是否讓民眾進到停車場內部等候。
4. B3 停車場為連通，若從 A 進，但發現旅館棟停車位較多，將如何引導民眾前往停車和如何讓民眾知道何處有空位，相關的管理及人員安排。

5. 目前出入口有八個，相對破口越多對道路的影響越多，有沒有辦法減少出入口的可能性，再請評估並說明。
6. 周邊私人停車場停車位吸納問題，請再說明清楚。
7. P.8-58~8-59 有關停車場導引牌面之設計，考量城市道路景觀，建請以本處提供之公版停車場導引牌面為規劃。
8. 高鐵周邊 500 公尺範圍內，路外場汽車格數約 2900 格，平日尖峰停車率約 60%(約 1730 格)，假日尖峰停車率約 85%(約 2460 格)，路邊汽車格約 443 格，平假日尖峰停車率約 87%(約 385 格)，合計平日停車需求約 2115 格，假日需求約 2845 格，倘後續建案陸續開工，臨時路外停車場將無法再提供停車空間，再加上情境二以公共運輸比例 25%，初期偏高，會影響停車空間，惟報告書 5-20 提及，扣除基地衍生需求後，平日可提供 1893 席，假日提供 882 席，與上述需求數量，似有停車位不足之問題，再請評估增設車位可行性。

#### 九、林委員良泰:

1. 高鐵周邊之開發量體尚屬動態發展階段，故建議參考「台北大巨蛋之交通疏散模擬策略」，以周邊交通最大承受量（塞車、停車）方式，建立模擬工具，以利有效分析號誌時制調整、路邊停車管理、車流方向管制、大眾運輸乘載率等不同情境組合之短、中、長期交通管理策略運作績效。故現階段之交評審查，應請開發單位及交通技術顧問承諾，於「短期內」建立完成前述電腦模擬分析工具，以作為爾後相關權責機關「定期」動態檢討或調整管制策略或擬定開幕交通維持計畫之參考依據，「且相關交通改善於施作前由主管機關邀集相關單位會勘定案後辦理，若此改善方案係由本開發案所造成之交通衝擊改善，則由開發單位支應相關工程經費。」
2. 前述分析工具須跳脫傳統 TIA 概念，以區域路網績效評估及以 TOD 發展為導向，並至少包含 1.可定義不同分析範圍之車流攔截圈；2.不同交通疏導方案之事前事後分析（單行道系統、車道配置、號誌設計、停車管理機制、科技執法、匝道車流導引等，以確保 LOS 達 D 級以上）；3.大眾運輸乘載率敏感度分析；4.接駁轉乘區位分析（捷運、台鐵、市區、公路及國道客運等）；5.平面及立體人行步行動線分析等功能。
3. 另基地各建築之停車場出入口進出動線應保留彈性調整空間，以配合爾後車流方向改變之需求；停車場除應導入智慧停車系統、圓弧式匝道設計、且地下停車場具連通功能外，

其內部車流及人流之導引機制應妥為規劃；兩座立體停車場或基地內其他建築設計，亦宜滿足大型車進出之淨高及載重負荷，以作為爾後爭取中山高速公路大眾運輸專用匝道之利基。

4. 前次會議審查意見尚提供回覆處理結果。
5. 有關人行空橋連接、周邊人行環境改善、基地退縮、號誌時制計畫調整、智慧停車規劃與導引及大眾運輸鼓勵使用策略，均須於「區域路網的交通整體動線大架構 (Master Plan)」下方能有效達成，故應先行確認此 Master Plan。
6. P.90(P.8-30) 相關交通改善工程經費由開發單位負責，建議可再微調為「區域交通改善建議由開發單位研擬，並於施作前由主管機關邀集相關單位會勘定案後辦理，若此改善方案係僅由本開發案所造成之交通衝擊改善，則由開發單位支應相關工程經費。」
7. 單行道、調撥車道設計之道路服務水準改變，應提供量化之數據（採用模擬軟體模擬分析），尤其需探討進入高鐵站區之等候線長度是否會超過北方來車自台 74 進入高鐵站區之 A、B 匝道分流點？
8. 高鐵路橋是否開放機車通行已於交通肇事防制暨改善小組討論，煩請掌握該次會議之結論。
9. 請確認兩座「停車塔」是否為「自駛式立體停車場」？若設置停車塔請說明其必要性（可參考金典酒店旁停車塔之使用率）；若為自駛式立體停車場，請專章檢討此兩停車場與基地人行動線之關係及基地範圍內之商場、辦公室、旅館停車場之串連計畫及導引系統(初步規劃為 B3 串連)。
10. 請補充不同大眾運輸使用比率對區域交通服務水準之敏感度分析（10%-40%）。
11. 請研議基地設置大眾運輸專用匝道聯通中山高速公路以利設置「高速公路全國轉運站」之影響分析(若開發單位配合，建議都發主管機關可研議以增額容積方式予以鼓勵)。

十、 陳委員朝輝：

1. 基地開發後交通影響評估，本次修正報告依大眾運輸使用率分別評估，情境一:15%(較符合現況)，多個路口與路段服務水準降至 D、E 甚至 F，顯見本開發案對基地周圍交通帶來嚴重負荷，需俟大眾運輸使用率提升至四成，才不致對產生重大影響。
2. 請檢討大客車停車位 20 格位之必要性？大客車臨停上下客，而將車輛停於區外？建議除彰化火車站接駁車之外增加其

- 他路線接駁車(P.8-75)，或是增加公車路線與班次。(P.8-68)
3. 台 74 線北向出口匝道併南向 B 匝道(高鐵東路)。(P.2-27)
  4. 台 74 線出口匝道週五與週日，昏峰經常延至晚間 9 點時段因接送旅次產生擁擠回堵(2-30)，AB 匝道匯出服務水準 A2/B3 請檢核？(P.2-34)
  5. 請提供市區公車每日班次數。(P.2-50,51)
  6. 會展中心，大眾運輸使用率達 4 成，仍明顯高估。(P.3-15)
  7. 請檢核服務水準 D1, B5 的合理性？(P.4-15)
  8. 請再核算基地各方向汽機車旅次比例，台 74(43.8%)，建國路(35.6%)？(P.4-36)
  9. 停車場出入口設置位置替選方案評比，仍僅 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(P5-6,7)。請再檢討站區二路之臨停區與不規劃停車場出入口議題(P.5-1)。
  10. 基地周邊機車需供比高，供給明顯不足(P.2-41)，請檢核可協助收納周邊機車停車需求數據。(P.5-20,21)
  11. 基地汽車進離場動線規劃：東向來車-建國路左轉站區一路(瓶頸點)、南向來車-成功交流道下匝道(繞行)；往南離場-高鐵二路北直行至高鐵路二段迴轉(瓶頸點)、往西離場-高鐵二路北直行至高鐵路二段左轉(瓶頸點)，再向西直行(學田路平交道)。(P.5-27,28)
  12. 基地機車進離場動線規劃：北向來車/往東離場-新鎮和路-高鐵三路(高架彎道，繞行)。(P.5-29,30)
  13. D 汽車進離場與 C 汽車進場動線於高鐵二路彎道出車流交織。(P.5-32)
  14. 行人進出高鐵、台鐵、捷運立體空橋系統，於 2F 是否是設置連通道？(P.5-35)
  15. 請補充說明商場棟 B1F 使用用途(P.1-5)？各停車場於 B3F 設有連通道，B1F 設置連通道的可行性？(P.5-37)
  16. 車輛於停車場像走迷宮，出口導引或查詢系統？
  17. 停車場費率週一~週四 60 元/時，週五~週日 80 元/時，不宜高出週邊停車場費率。(P.5-75)
  18. 請補充說明台 74 線新增南向進出口匝道之可行性？(P.8-43)
  19. 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 A 匝道(高鐵路端)，商場特殊活動或遇連續假日，預期兩個匝道車流將嚴重回堵，甚至回堵至台 74 線主線。如何因應與改善？(P.8-77)

十一、 郭委員仲偉：

1. 調查時間是否於第一次審查後有重新調查，報告書旅行速率與交通流量資料調查時間為周二與周日，而報告書說明高鐵站營運特性，週五及週日昏峰整體班次最為密集，在調查時間為何不考慮周五與周日？另調查時間為何沒考慮於連續假日進行調查？
2. 有委員提及 P.2-38 基地周邊汽、機車停車格調查為 111 年 3 月 6 日及 111 年 3 月 8 日，請再重新調查現況停車格及紅、黃線繪設正確性。規劃單位回覆已重新調查並更新現況停車格及紅黃線分布情形，請參閱報告書圖 2.4-1。但根據送審報告書當中 P.2-38，調查時間仍維持原來，是否有更新？建議說明
3. 規劃案將拆除本基地臨高鐵路二段之快慢分隔島，並重新分配道路寬度，未來貨車、機車、大客車將統一透過最外側混合車道進場，雖該案將於尖峰時段安排保全人員在出入口協助引導，以降低動線交織問題。然預估開發後，高鐵二路與高鐵路二段該路口與路段於尖峰時間屬高車流量之路段與路口在機車，若拆除取消分隔，機車與其他大型車輛混合亦相當危險，而除安排保全人員於停車出入口管制外，是否對於該路段混合車流之管制提出其他交織方式。
4. 報告書 P.3-18，提及為實際探討不同運具使用情境衍生之交通衝擊影響，在辦公室部分，將研擬三種情境進行分析，在情境一為現況運具使用情境，參酌現況類似案例之運具使用進行分析，大眾使用比例約為 15%，然表 3.4-1 在情境一當中使用為 20% 大眾運輸，同樣在 4-33 頁之表 4.3-1 也是錯誤，請修正並重新檢視所有辦公室情境一之結果。
5. 各情境中會展員工使用大眾運輸比例達 40% 是否過於樂觀，另參展僅以不到 50% 預估私人運具使用是否合理？
6. 表 4.3-1 本基地運具分配率與乘載率，在商場顧客運具比例有誤，請修正。
7. 表 4.3-11 中旅館房客承載率為 40% 與表 3.4-3 當中 35% 不一致，請確認
8. 針對高鐵三路出入口規劃方案，平面動線與停車場動線於平面 B 出入口產生交織提出改善方式。
9. P.5-6 評估高鐵三路停車出入口方案時，方案 1 北側有規劃兩處停車場進出動線，然在圖 5.5-3(P.5-31)時，並無標示該兩處停車場進出動線，是否有遺漏，請補足。另顯示該路段出入口規劃與旅館、商場、辦公室之臨停會產生交織衝突，請說明如何避免。

10. 如圖 5.5-4(P.5-32), D 出入口離場之汽車動線與 C 出入口進場動線於路段處產生交織, 請提出降低交織產生之方案。
11. 出入口 E 汽車離場動線顯示如圖 5.5-5 所, 與該路段行穿線距離為多少? 是否過近會產生可能之影響, 請說明。
12. 另如圖 5.5-5(P.5-33)所示, 對於機車離場動線規劃後迴轉往南行駛, 該規劃方式是否讓機車使用者清楚, 是否會產生因該規畫方式過於複雜且不便, 造成違規迴轉的情況產生。請再思考多種可行方案。
13. 圖 5.5-6 標示錯誤, 應為高鐵二路。另該機車進場動線標示, 似乎由高鐵二路地下道處行駛, 是否正確。若正確, 則在併入車道時是否會與 C 出入口之進出汽車產生衝突?
14. 停車位規劃, 是以情境 2 過渡期之運具比例進行預估, 是否在初期, 尤其汽車部分產生車位供給不足狀況?
15. 為了鼓勵大眾運輸使用, 捐贈 iBike 設備席位是否有可能再增加。

十二、 許專門委員昭琮：交評後續中長期要如何執行，請在報告書裡面回應如何執行。

十三、 環境保護局（書面意見）：

1. 本案高速鐵路臺中車站地區新高鐵段 69、70、71 地號開發案環境影響說明書業經本局於 113 年 2 月 22 日召開專案小組第 2 次初審會議作成結論為建議通過環境影響評估審查，待提送環境影響評估審查委員會審查，後續應檢視並確認交通影響評估報告內容與環境影響說明書定稿本所載內容之一致性。
2. 本案本局前於 112 年 10 月 24 日以中市環綜字第 1120121795 號函復相關意見在案(諒達)，請開發單位依規辦理。

**結論：**本案請依各委員及相關審查意見詳細修正後送交通局再行召開審查會，並請於交評報告書中說明如何執行基地周邊交通整體規劃案，例如由開發商委託交通顧問公司執行，或以其他方式辦理。

陸、 會議結束：當日上午 11 時 45 分