

# 臺中市第 11305-1 次交通影響評估審查 會議紀錄

- 壹、 開會時間：113 年 5 月 6 日（星期一）下午 2 時
- 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、 警察局烏日分局：請補充周邊道路及台 74 壅塞問題解決方式與相關對策。
- 二、 臺中捷運股份有限公司：台中捷運現行運轉班距為平日尖 6 離 9，假日為尖 8 離 10，建請更正。
- 三、 台灣高速鐵路股份有限公司：
  1. 前次會議意見修正回覆(PDF 檔第 6 頁)第 4 點修正說明參閱圖有誤，該圖為進停車場導引，非離場導引標誌。
  2. P.2-62(PDF 檔第 140 頁)「為因應烏日轉運中心轉型，及未來捷運綠線臺中高鐵站啟用後，臺鐵新烏日站站體大樓將成為主要對外出入口」，由於捷運綠線臺中高鐵站已通車 3 年，建議修改文字敘述。另圖 2.7-4 中黃圈標示為高鐵路車站交通用地(81-83 地號)，非烏日轉運中心用地，且與左下角小圖所標示之「轉運中心」區位與大圖不一致。請確認並修改。
  3. P.8-37、8-38(PDF 檔第 388、389 頁)有關站區二路車道配置調整，未納入遊覽車停靠區路段，請考量該處為高鐵路緊急接駁上下車備用點，不宜將現有人行道再納入自行車道，將影響行人通行，有安全之虞。
  4. 因高鐵路台中站 21 個公車月台(40 條公車路線)已達飽和，考量娛樂城日後為提高顧客可及性，規劃新增公車路線或提高既有公車路線(如 159)發車頻率，建議市府評估市區公車路線調整，可將娛樂城作為市區公車為起迄站，亦可舒緩高鐵路站客運轉運站月台數不足衍生之大客車無法順利停靠、無空間待車等問題。
  5. 因娛樂城位處三鐵共構區位，且肩負須提供三鐵路旅客部分停車需求，故建議停車場費率亦需參考高鐵路台中站及臺鐵路停車場收費標準，若收費仍比高鐵路/臺鐵路還高，較難吸納三

鐵旅客轉至娛樂城停車或消費，反而會誘使消費者將車輛停在雙鐵停車場內。

四、 交通行政科：

1. 請補充最新之都市設計審議進度及意見回覆。
2. 請說明後續是否為商場先行營運？請說明商場、辦公室、旅館及停車場營運期程。
3. 報告書內容仍留有「停車塔」相關文字，請一併修正。

五、 交通規劃科：有關開發單位表示提供 700 萬元經費，由交通局辦理整體交通改善規劃(區域改善計畫)一節，其適法性請確認。

六、 交通工程科：建議補充學田路基礎資料與如何避免車輛藉由學田路進出，以及學田路/高鐵路，學田路/中山路三段路口服務水準分析。

七、 運輸管理科：有關促進大眾運輸方式應有具體回應及說明，建議可參考其他地區。

八、 停車管理處：P.8-58、8-58 有關停車場導引牌面與公版牌面仍有出入，請依公版牌面進行修正。

九、 林委員良泰：

1. 開發單位已針對高鐵特定區交通改善議題研擬相關規劃建議初探，如：調撥車道、車流攔截圈等策略，其以發展 TOD 為導向並採用人車立體分流概念予以分析，後續應儘速(於 113 年底前)針對周邊進行整體交通規劃綜合評估，設計及相關彈性調整機制。以現況為基礎(可透過 Google 蒐集車流擁塞之時段與路段後，再予以校估微調；蒐集路口及路段交通事故數與碰撞構圖；整合單行道設計，其至少包含高鐵二路、高鐵三路、站區二路、高鐵五路、高鐵路二段等路段之車道配置及車流動線；評估大眾運輸轉乘區位、停車場出入口、停車費率等規劃)，建立具有「各利害關係人共識(含高鐵公司、烏日分局、台中捷運公司、交通局、都發局、環保局、交通部鐵道局等)」之交通微觀車流模擬平台(此平台概念可參考「台北大巨蛋之交通疏散模擬策略」)，以滾動檢討持續修正之 PDCA 方法，由交通局邀集各相關利害關係人確認短、中、長期下各相關不同情境之交通管理策略運作績效，並以「台灣轉運城」概念建設「公路版之樟宜機場」的國家發展意象。
2. 建議由市府邀集相關利害關係人建立「施工及營運輔導小組」，以利開發單位利用此單一窗口，於規劃、施工、營運各階段與市府妥善溝通，「及時」(目標 2026 商場及停車場開始營運)完成必要之變更設計及相關彈性調整機制。

十、 陳委員朝輝：

1. 請再檢核進入基地各方向汽車旅次比例，台 74(43.8%),建國路(35.6%),中山路一段-高鐵二路(13.3%), 成功交流道下匝道(禁左，繞行，7.3%)？基地開發後路網指派，上述比例應該會有顯著變化，建議假設情境模擬開發後路網指派之道路服務水準。(P.4-36,56)
2. 站區二路若設進出口，有助於建國路方向進場與離場車流疏解，請說明該處不規劃停車場出入口之詳細原因？(P.5-1)。
3. 停車場出入口設置位置替選方案評比，僅 2 頁圖表，仍請補充可行方案、優缺點比較，並附較詳細之文字說明(P.5-6, 7)。
4. 基地汽機車進離場車流動線規劃，存在許多瓶頸點、交織與繞行問題，請加強檢核，過多的繞行會降低用路人的服從率，並針對瓶頸點研擬改善作為：(P.5-28~31)
  - (1) 東向來車-建國路左轉站區一路(瓶頸點)，右轉高鐵二路(繞行)；
  - (2) 南向來車-成功交流道下匝道(禁左，繞行)，環河路三段與公園路口(瓶頸點)，左轉中山路(繞行)；
  - (3) 北向來車-74 下交流道 A 匝道直行至高鐵路二段，左轉高鐵三路(瓶頸點)；
  - (4) 往南離場-高鐵二路北直行至高鐵路二段迴轉(瓶頸點)，過地下道左轉，...，上成功交流道(繞行)；
  - (5) 往西離場-高鐵二路北直行至高鐵路二段左轉(瓶頸點)，再向西直行至中山路(此路不通)，若左轉學田路(平交道瓶頸點)；
  - (6) 機車進離場動線規劃太多繞行，例如：北向來車/往東離場-新鎮和路-高鐵三路(高架聯絡道，彎道，繞行)；
  - (7) 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；
  - (8) C 離場如何確保僅能右轉高鐵路二段？
5. 請補充說明進入商場車輛，由平面層直接到 B3F，其離場動線：(P.5-10~12, 32-34)
  - (1) 台 74：A 入口進入

(2) 建國路：D 入口進入

(3) 高鐵二路地下道：C 入口進入

6. 請研議將基地周圍繞行動線，改為地下三樓導引？

7. 建議保留各進出口彈性，保留日後可機動調整之空間。

十一、 巫委員哲緯：

1. 請補充說明 74 號道路壅塞的解決方式。

2. 學田路與中山路路口瓶頸路口的改善方式，以 OD 的觀念改善建議路線為何。

3. P.4-60、P.4-40、P.4-80，表 4.3-5、4.3-15、4.3-25 表明皆相同，建議加註情境一、二、三，以區分差異。

4. 建議研擬先進都市交通管理策略與方法。

結論：

一、 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。倘交通局認為需要給委員確認，則再提供給各委員進行確認。

二、 另本案核備之附款如下，如本案開發單位未予履行者，本局得廢止核備：

1. 本案基地開發衍生交通衝擊甚大，相關減輕對策涉及周邊區域性整體交通規劃，考量基地開發及高鐵車站專用區周邊其他開發案之期程，開發單位基於企業社會責任，願意提供經費新台幣 700 萬元進行規劃，其後續之辦理單位，由開發單位與交通局取得共識辦理基地周邊整體交通改善規劃案及交通微觀車流模擬平台。

2. 上述整體交通規劃及交通微觀車流模擬平台，應在本案交評計畫核備後一年內完成，並應參酌前項整體交通改善規劃案內容進行開發案計畫之檢討調整，一併向交通局提送交通影響評估變更設計審查。

臨時動議：臺中市西屯區惠民段 7 地號等 4 筆地號地上 35 層地下 8 層店鋪、辦公室新建工程（第一次變更設計）

一、 交通行政科：本次變更設計增加地上層 12 層、地下層 1 層，辦公室戶數亦大幅增加，請說明本次變更設計原因。

二、 交通工程科：

1. 基地開發後，平日晨昏峰衍生交通量大，但路口平均延滯僅微幅增加，似有低估。

2. 周邊路口如有單方向服務水準下降至 E、F 級請補充交通改善

措施。

### 三、運輸管理科：

1. 2.3 節周邊道路動線分析文字說明內容與表 2-2 與圖 2-8 道路剖面示意圖的說明不一致，請修正。
2. 2.4 節停車需求調查日期為 111 年度恐與現況有落差，建請重新調查。
3. 台灣大道三段慢車道，河南路三段晨峰道路服務水準開發後高於開發前請釐清。
4. 4.4 節請補充低碳車位停車位數量及設置位置規劃。

### 四、公共運輸及捷運工程處：

1. P.12 捷運藍線及橘線進度請依現況更新，可詳交通局或公捷處網站公告內容。
2. 經檢視本基地無影響公車停靠，惟基地周邊仍有公車路線行經，倘施工時若有影響公車行駛之情形，請於施工 14 日前通知公共運輸及捷運工程處、受影響客運業者及相關單位辦理會勘，7 日前於受影響站位告示，以周知影響日期、時段、臨時站位搭乘地點等資訊，並於工程結束後予以復舊，以免影響民眾搭車權利。

### 五、停車管理處：

1. 依本府共享車位之政策推廣，新建物應提供獨立梯廳、獨立行人動線，提供鄰近民眾「24 小時」使用該建物附設停車場之獨立出入口，請補充說明。
2. 因應電動車數量增加趨勢，請補充說明電動車格數量、充電樁數量與位置、充電樁預留及擴充管線位置。
3. 本案停車場興闢完成後請部分開放供公眾使用，並得向本處申請停車場登記後，始得合法收費營業。
4. 請配合提供本案即時剩餘停車資訊予台中交通網 APP。

### 六、林委員良泰：

1. 此次變更總樓地板面積增加 27,727.79M<sup>2</sup>、建築樓層地上增加 12 樓層、地下增加 1 層，規劃戶數由 221 戶增加為 890 戶（店舖減少 1 戶、辦公室增加 670 戶），汽、機車停車位分別增加 181、158 部，其交通需求改變量體甚為可觀，此非僅停車場進出場動線調整，須至少再完整補充變更前後之道路服務水準（尤其是臺灣大道慢車道）改變幅度、停車場進場等候長度及出場等候時間、停車場管理機制、基地大眾運輸促進使用方案等內容。
2. 請更新台中捷運藍線進度（台中捷運藍線於 2024 年 1 月 29 日奉行政院核定），並詳細補充說明前述重大建設與基地之關係。

3. 本基地規劃辦公室及店舖使用，基於公益性，建議導入智慧停車系統並開放部分樓層作為收費停車場。
4. 請依規檢討機車停車場之配置(機車格位 50 部以上，車道應為雙車道，且寬度不得小於 2.5 公尺。)
5. 請補充基地周邊 500 公尺範圍內重要路口及路段之服務水準分析，且車流調查日期須以半年內資料為原則。
6. 請補充基地周邊 500 公尺範圍內之停車供需分析，且停車調查日期須以半年內資料為原則。
7. 請補充基地周邊 500 公尺範圍內至主要公共設施之起訖路徑(非路段)之人行動線分析剖面圖說。
8. 請補充基地周邊 500 公尺範圍內 iBike 站位及使用率分析。
9. 請補充基地周邊 500 公尺範圍興建中之建案，且所有相關建案之衍生交通量應分別說明，並應整體納入交通影響評估範圍。
10. 請補充施工車輛暫停區之規劃且其設置以內部化為原則，若有必要性短暫之外部化需求，務必妥為申請交通維持計畫並落實施行且車輛進出動線以右進右出為原則。

七、陳委員朝輝：

1. 本次變更總樓地板面積增加 27,727.79 m<sup>2</sup>，總樓地板面積增加幅度達 38.4%，汽車停車位 720 席=>901 席(增加 181 席, 25.1%)、機車停車位 791 格=>949 格(增加 158 格, 19.97%)，明顯偏低。規劃用途：店舖 2 戶=>1 戶、辦公室 219 戶=>889 戶大幅增加，小坪數辦公室，汽機車停車需求應會增加，特別是機車，建議適度增加停車格位。
2. 平/假日台灣大道慢車道(河南路-惠來路)昏峰往東，道路服務水準 E 級，車流擁擠，鄰近遠百、新光商圈、秋紅谷生態公園，請特別注意人行道上行人安全。
3. 本基地停車場出入口方案名稱，臺灣大道三段上游/下游，建議更名為基地東側/西側。
4. 施工車輛應避免臨停於台灣大道慢車道上，施工期間應積極確保行人安全。
5. 訪客應避免臨停於台灣大道慢車道上，落實導引至地下室停車格位。

八、巫委員哲緯：

1. 請評估百貨公司周年慶及節日尖峰時段的衝擊。
2. 圖 3-7 本案尖峰晨峰時段進入交通量 1039pcu，請補充說明如何避免進入停車場車輛對台灣大道慢車道造成衝擊。
3. 如何避免臨停車輛對台灣大道慢車道的衝擊。

九、許專門委員昭琮：請補充都發局容積審查(V 值審查)進度。

十、環境保護局（書面意見）：

1. 建議營建工地施工期間保持交通順暢，施工車輛勿怠速，避免造成民眾陳情空氣污染事宜，以維護本市空氣品質。
2. 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。

**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4時30分