

臺中市第 11407-1 次交通影響評估審查 會議紀錄

壹、開會時間：114 年 7 月 8 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

肆、出（列）席人員：如附簽到表

伍、案件審查各委員及單位意見：

紀錄：邱雅琳

案名：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（變更設計）

一、台灣高速鐵路股份有限公司：

1. 娛樂城位屬高鐵特定區，本案設置之大客車臨停區亦是屬於交通設施用地，考量現況高鐵台中站及烏日客運南站月台停靠路線已飽和，建議整合公車路線，依照行駛方向分配停靠之站點，民眾可善加利用人行空橋串連三鐵站區。
2. 建請交通局於高鐵特區擇一適合地點合併設置一計程車招呼站（如高鐵一路或高鐵東一路）並配合科技執法，以供三鐵及購物城旅客使用。
3. 本案研究開車客群以烏日、南屯、南區及北屯、潭子、彰化為大宗，可考慮提供短程接駁市區至最近台鐵或捷運站，讓民眾利用大眾運輸工具進入高鐵特區，減少私人運具使用。
4. 本案採取分期施工，第一階段完工時約可提供多少停車位，屆時是否能滿足停車需求。
5. 本案規劃之公車路線，其中（1）高鐵台中站至娛樂城步行約 5 分鐘，159 路線應無延駛效益；（2）台鐵彰化站至新烏日站僅 9 分鐘，因此不建議規劃自高鐵台中站至彰化之接駁路線，建議協調台鐵銜接高鐵末班車，班次頻率提高，增加彰化民眾搭乘台鐵進入特區之意願。
6. 高鐵旅客憑車票可免費停車 30 分鐘之誘因是否足夠，以及基地內停車場包含公有停車位，費率不宜高於高鐵車專區內之停車場費率。（P1-50/350、P2-60/720、機車 10/100）

7. 本案於台 74 增設之 CMS，建議加入高鐵及商場停車場剩餘數，適時引導用路人停車，以疏導車流。
8. 表 8.11-1 備援停車場現況使用情形，建議不應把高鐵台中 1 站視為備援停車場，將影響高鐵旅客使用權益，將造成載客區及送客區壅擠。
9. 報告書內容勘誤：(1)P.233 圖 5.5-3 汽車進離場，離場無標示虛線。(2)P.339 圖 8.1-3 立體空橋連接本基地之人行動線圖(南角)，下方 1F 高鐵車站出口應修正，該處高鐵 1 樓未有出入口可銜接。

二、臺中捷運股份有限公司：

1. P.2-45：捷運班距假日離峰請改為 10 分/班(現行假日班距為尖 8 離 10)。
2. P.2-57：(一)「捷運綠線延伸彰化市計畫」文字中之環境影響評估作業單位，現況應從臺中市公共運輸捷運工程處變更為臺中市捷運工程局。
3. 現有大眾運具狀況資料，統計年/月份應一致，而非有的年份只到 111 年，有的則到 113 年，建議統一更新至現況。例如圖 2.5-4 及圖 3.1-2 皆為捷運綠線每月運量統計，但數據之年/月份卻不同。

三、國營臺灣鐵路股份有限公司：有關規劃異業結盟推行台中一日券部分，先前與臺南合作規劃之一日券只適用於鐵路，故使用率不高，建議開發單位再評估其他異業合作方案。

四、交通行政科：

1. 請說明本次變更設計內容是否依據整體交通規劃案研究內容進行變更。
2. 新增 I 出入口，請說明新增後對整體交通動線影響；另請補充 I 出入口之機車進出基地動線圖。
3. P.5-2，內文說明貨車與其他車種出入口整併，分別於出入口 D 及 H 與汽車或大客車一同進出，與 P.5-48 配置圖不一致，請釐清貨車可否由 H 進出及臨停。
4. P.5-18，本次變更取消大客車停車位僅供臨停，請說明大客

車於臨停下客後如何停放及相關行車動線。

5. P. 5-30，請說明大型車位是否供商場及旅館之大客車及貨車共同使用？並請補充具體管制方式及時段。
6. 請說明附錄九圖 10-4，D 出入口車輛軌跡是否以大貨車套繪，並請檢視出場車輛之軌跡是否合理。
7. P. 5-40，B 出入口汽車離場動線圖示有誤，請修正。
8. 後續修正請補充最新之都市設計審議進度及交通相關意見回覆。

五、交通工程科：本次變更之大客車與大貨車停車位置整併，請再確認其動線是否與現有停車場出入口動線交織及出入口空間、軌跡與轉彎半徑是否足夠。

六、公共運輸科：有關交通影響評估報告P. 2-49公車路線及班次表為3月之調查資料，現已有更新，請參酌本市公車動態網站修正。

七、停車管理處：

1. P. 5-27，有關平日、假日可提供機車數量應不只 560 席，請再行確認；同頁報告書有關機車供給數量亦請更新。
2. P. 5-114，本案分有辦公室、商場、旅館等不同使用型態，開放供不同對象使用，惟停車場相互連結，如何確保各區停車場不會互相占用？尤其是旅館跟其他分區使用。
3. P. 8-64，本案變更後新增員工出入口，相關剩餘車位及導引牌面似無對應更新，且 D-1 與 H-1 導引應有誤。
4. P. 8-68，圖 8.8-3 為原核定圖說，建議修正為變更後之圖說規劃，另本案停車場出入口較多且停車場各有連結，動線複雜，各樓層剩餘車位顯示及各出入口剩餘車位顯示是否能補充說明如何確保正確性。

八、陳委員朝輝：

1. 本次變更設計僅於高鐵三路新增 1 處機車出入口供員工使用，另大型車位調整為大客車及裝卸車位共用。差異說明請增加：停車場 A、停車場 B、樓層數變動及各樓層進出動線大幅變動。(P. 1)

2. 請說明樓層數變動，並請說明商辦棟減少一層 B4F135 格位，卻可增加 99 格小客車之變更設計：
 - (1)商場：地上 8 層，地下 3 層=>地上 7 層，地下 2 層。
 - (2)停車場 A：地上 7 層，地下 3 層=>地上 8 層，地下 3 層。
 - (3)停車場 B：地上 6 層，地下 3 層=>地上 5 層，地下 3 層、B1F 用途。
 - (4)商辦棟：地上 35 層，地下 4 層=>地上 30 層，地下 3 層。
 - (5)旅館棟：地上 20 層，地下 3 層=>地上 24 層，地下 2 層。(P. 1, P. 5-51、59、84、99、107)
3. 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%)，成功交流道北上下匝道(7.3%)。請說明基地開發後三種情境模擬之路網指派，上述比例維持相同之理由。(P. 4-32、48、64)
4. 停車場進出口替選方案評估，站區二路設置進出口可行性，未能量化數據進行慎密評估是否有助於商場進場與離場車流之疏解，僅以三個似不成理由之說辭直接排除設置，建議補強說明。(P. 5-1)
5. 停車場出入口設計方案評選，仍僅 1.5 頁文字說明，建議補強可行方案、優缺點比較等較詳細之文字說明。(P. 5-2、3)。
6. 臨停上下客區與計程車臨停區，請說明避免溢流的管理機制，並請於圖說清楚標繪臨停通道。(P. 5-29)
7. 基地汽機車進離場車流動線規劃，同前次審查意見，仍存在許多瓶頸點、交織與繞行問題，請加強檢核。(P. 5-36~39)
8. 請再評估[附錄十二-三. 台 74(南端-北上車流)]進場動線方案分析，進入基地的路徑指派，方案 1. 由成功交流道下匝道、方案 2. 續往北行由高鐵台中交流道下匝道，請補充說明：
 - (1)為何現況用路者大多採方案 1。

- (2) 高鐵乘客與商場顧客如何分流。
 - (3) 如何進行路徑導引以及路徑導引服從率。
 - (4) 方案 1 下成功交流道後禁左，只能繞行，右轉環河路三段後，左轉公園路，再左轉中山路二段，往西直行接中山路三段，再右轉高鐵二路。交流道號誌瓶頸、回堵回主線道、兩個路口左轉瓶頸等問題如何改善，請加強說明並補充情境模擬。
 - (5) 方案 2 下高鐵台中交流道後銜接併入台 74(北端-南下車流)，由高鐵東路下匝道(B 匝道)，右轉高鐵五路，再左轉站區二路。併流瓶頸、路口左轉瓶頸等問題如何改善，請加強說明並補充情境模擬。
9. 本次變更設計將大型車位調整為大客車及裝卸車位共用，請補充說明：
- (1) 大客車及貨車車位共用，由 D 進出？(P. 5-2，41)
 - (2) 原大客車停車場進出口 H 之功能與行車動線。(P. 5-43)
 - (3) 旅館棟大客車臨停動線。
 - (4) 旅館大客車夜間停車空間。
10. 請於本次變更之停車空間規劃示意圖標示停車場出入口進出動線：
- (1) 圖 5.7-2 停車場 A-1F. (P. 5-61)
 - (2) 圖 5.8-2 停車場 B-1F. (P. 5-86)
 - (3) 圖 5.9-0 商辦棟停車場-1F. (P. 5-99)
 - (4) 圖 5.10-0 旅館棟停車場-1F. (P. 5-107)
11. 請補充說明進入商場車輛，由平面層直接到 B3F 之行車動線，並請研議離場車輛於基地周圍繞行動線，改為地下三樓標示車輛離場至(1)台 74、(2)建國路、(3)高鐵二路地下道之動線，並於各棟 B3 清楚標示離場動線：
- (1) 圖 5.7-8 停車場 A-B3F. (P. 5-67)
 - (2) 圖 5.8-6 停車場 B-B3F. (P. 5-90)
 - (3) 圖 5.9-6 商辦棟停車場-B3F. (P. 5-99)
 - (4) 圖 5.10-4 旅館棟停車場-B3F. (P. 5-111)

12. 建議保留各進出口彈性以利日後可機動調整之空間。
13. 感謝人行動線規劃建置經費由本案開發單位負擔，請補充：
(P. 8-5)
 - (1) 盡可能讓行人行走 2F 連通空橋至基地與大眾運輸場站，標示牌完整建立。
 - (2) 基地外圍是否保留少量行穿線至大眾運輸場站？行人號誌與行人綠燈早開之時制設計。
 - (3) 增設大眾運輸場站至旅館棟之行走動線指示。
14. 高鐵五路(站區一路-高鐵東路)車道配置調整，請檢核「方案一調整為往西單行道」是否影響達麗建設集合住宅停車場出入口以及是否造成住戶進出延誤等，並請於車流情境模擬納入高鐵五路該區域之建案旅次、交通量及站區一路車流變化情形。(P. 8-29)
15. 請檢討停車收費費率，週一~週四為 60 元/時，週五~週日為 80 元/時，費率過高是否能達到移轉停車之需求？(P. 5-113)
 - (1) 8.4 節取消路邊停車格。
 - (2) 8.9 節施工期間替代停車空間規劃，取消基地內部停車場。

九、巫委員哲緯：

1. 依據 P. 4-12 現況分析，主要瓶頸點為台 74 線上匝道站區一路、高鐵五路/高鐵東路、建國路等，請於模擬時提出更完整方案並加強說明對道路壅塞的改善措施，如時比不足的整體改善方式。
2. 請補充鄰近地區新建案的旅次產生及其交通衝擊評估。
3. 請說明本次變更所帶來的交通衝擊差異為何。

十、許專門委員昭琮：

1. 有關巡迴計程車招呼站設置部分，請交通局與高鐵公司及警察局再研議討論。
2. 基地停車場請導入智慧化管理系統以提升效率且清楚引導民眾停車，並請注意特殊車格(親子、低碳、身障)之剩餘車位數顯示。

3. 停車場進出口方案評選，請增加站區二路設置進出口之分析並依據相關量化數據整體評估最佳停車場出入口設計方案，如分析後站區二路為較佳之出入口方案，後續應由開發單位與該路段權管單位協調設置事宜。
4. 為加強彰化員林北上車流疏導，請研議成功交流道透過交通工程改善之可行性。
5. 請參考百貨公司大眾運輸套票折抵消費方式，補充與多元票券管道合作之鼓勵大眾運輸方案。

十一、環境保護局(書面意見)：

1. 本案位於烏日區新高鐵段 69、70、71 地號等 3 筆土地，申請變更設計交通影響評估，經查係屬「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」(下稱環說書)案件之範疇，並經本局 113 年 5 月 16 日中市環綜字第 11300555622 號函公告審查結論在案。
2. 依說明書內容，規劃興建商場地上 8 層地下 3 層、旅館地上 20 層地下 3 層、辦公室地上 35 層地下 4 層、建築面積 65191.36 m²、建蔽率 66.13%、附屬事業總樓板面積 470950.04 m²、附屬事業加交通設施總樓板面積 591194.99 m²、實設機車位 6501 席、大客車位 20 席、裝卸車位 15 席，先予敘明。
3. 本案變更申請興建商場地上 7 層地下 2 層、旅館地上 24 層地下 2 層、辦公室地上 30 層地下 3 層、建築面積 67735.27 m²、建蔽率 68.71%、附屬事業總樓板面積 470947.82 m²、附屬事業加交通設施總樓板面積 632705.67 m²、實設機車位 7785 席、大客車位及裝卸車位 18 席，自行車位 70 席、新增一處員工使用機車出入口等，與前開環說書不一致，檢附相關資料 1 份供參閱。
4. 本案倘涉及變更原環評書件內容，應於實際實施開發行為前依環境影響評估法施行細則第 36 至 38 條規定辦理後，其變更內容始得實施。
5. 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。

結論：本案請依各委員及相關審查意見詳細修正內容，修正報告書送陳委員朝輝及巫委員哲緯確認後，後續再送交通局確認無誤後核備。

陸、會議結束：上午 11 時