

臺中市第 10803-2 次交通影響評估審查會議紀錄

時間：108 年 3 月 29 日（星期五）下午 2 時整

地點：交通局二樓會議室（臺中市西區民權路 101 號）

主席：馮副局長輝昇代

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：臺中市梧棲區市鎮南段 149 地號等 6 筆土地集合住宅、店鋪大樓新建工程案(第一次審查)

一、馮副局長輝昇

1. 有關報告書中之捷運路線(機場捷運)部分請再確認相關內容是否正確。
2. 請分析並規劃詳細本案之人行動線，確保基地周邊設置人行設施，並提出詳細改善措施。
3. 請提供停車位資訊介接智慧管理系統，以便進行整體停車資訊供需管理。
4. 請提供完整大眾運輸資訊予住戶了解，並鼓勵使用大眾運輸系統。
5. 請廠商於報告書中具體承諾未來不得提出針對八德路路段中央分隔島開缺口之要求。

二、艾委員嘉銘

1. 地下一層停車空間規劃店鋪汽車位 8 席與機車位 15 席，為方便使用者前往，汽車應規劃停放於圖面右上角(360~369)，機車 15 輛應規劃停於左上角編號 1~15 位置，如次才方便導引與管理。自設停車位未來也可根據店鋪需求酌予開放。
2. 基地工程車進出基地，請再現勘確認連結右轉的轉彎半徑是否足夠，否則改為由臨港路右轉大智路，左轉八德路進入基地對行車安全較有幫助。
3. 梧棲區屬於舊台中縣，其住戶平均每戶為 3.35 人左右，本案分小型坪數與大型坪數，所採用的每戶人數分別為 2.5 與 3.2 人，請說明所採用的理由。
4. P. 3-1 預估住戶總人數 900 人或 1041 人請確定。

三、胡委員守任

1. P. 1-4，圖 1.4-1 請確認該圖的評估範圍，是否為基地最外圍往外 500 公尺的範圍線。另 P. 2-1，圖 2.1-1 有關基地周邊土地使用分區示意圖，其中藍色色塊所示的土地使用類別為何，請再補充標示。

2. P. 2-10 有關基地周邊道路容量的估算方面，其中臨港路四段單向的「道路容量」為 4,850PCUs/HR，而非「車道容量」；其他道路容量的說明也有類似的問題，請一併修正
3. P. 2-12，第三節有關路口服務水準的評估方面，目前僅針對平常日基地周遭五處路口進行交通量調查與服務水準評估，並無假日的交通量調查與分析。鑒於基地西側臨港路四段為臺 17 線西部濱海公路，可以做為高速公路假日車流壅塞時的替代道路，穿越性車流的型態與平常日可能有異，因此仍建議針對基地周遭假日的道路系統進行交通量調查與服務水準評估。
4. P. 2-16，表 2.3-8 有關現況尖峰時段周邊號誌化路口服務水準分析表，根據該表的評估顯示，基地周遭四個號誌化路口平常日的服務水準皆在 B~C 級，原則上服務水準皆佳，然而其中部分路口某些行向的服務水準已達 E 級，請特別注意基地開發時與開發後對該行向的交通衝擊，並預擬預防措施，以免進一步衝擊前述路口部分行向的服務水準等級。
5. P. 2-22，表 2.4-2 有關基地停車分區路外停車場與空地資訊一覽表中顯示，編號 6 的博昌停車場，為公有或民間經營？為何計費方式為免費，請再補充與釐清。
6. P. 2-35，第 2.8 節有關重大建設計畫之說明方面，根據交通影響評估報告檢核表的規定，原則上必須針對新運具(如捷運)在未來加入營運，評估其預定營運時期及運具重新分配比例之預估。然而，目前該節僅針對兩項捷運系統之計畫內容進行說明，並未根據上述規定預估兩項捷運系統加入營運之後，對於本案的影響。建議至少針對已經行政院核定的臺中捷運藍線計畫，進行上述規定之評估。
7. P. 3-13，第(二)小節有關路口交通影響分析方面，其中正數第七行提及：「僅大仁路二段/八德路一段因路口昏峰時段”往北”方向擬左轉進場之轉向交通量較高…。前述分析在昏峰時段進場的方向性與車行動線之描述似乎有誤，請再補充修訂。
8. P. 3-14，表 3.3-5 有關目標年基地開發前晨、昏峰號誌化路口服務水準分析表，儘管目標年基地周遭相關路口的服務水準並無明顯的變化，惟大仁路與八德路路口的 B 行向，以及大智路與八德路路口的 C 行向，服務水準分別從 C 到 E 與 B 到 E 級，明顯有惡化的情形，請補充分析相關原因與可能的改善對策。P. 3-23，表 3.3-8 亦有類似的狀

況，請一併補充說明。

9. P. 4-1，第 4.1 節有關停車場出入口及動線安排方面，為何將汽、機車的出入口分開設計？如此將有兩處破口，徒增進出停車場的車輛與連接道路車流的衝突，請補充說明主要的考量。
10. P. 4-6，圖 4.3-2 有關地下一層空間佈設示意圖，請檢討 5 席無障礙汽車與 5 席無障礙機車停車位的設置位置之合宜性，是否可以安全與方便抵達電梯梯廳，以及人行與車行動線是否有衝突，以確保人員的安全。

四、蘇委員昭銘

1. 本案開發將對大智路二段/八德路一段及大仁路二段/八德路一段等兩個路口之服務水準造成影響，建議後續應對該路口進行相關交通影響減輕措施，以減少對該路口之衝擊。
2. 八德路一段之路寬為 30 公尺，建議針對未來車輛進出停車場所衍生之交通干擾，特別是未來可能左轉進出停車場動線需求，從安全層面提出不改變交通工程相關設施之承諾。
3. 請依據鄰近梯廳原則，檢討目前身心障礙停車格之配置。
4. 請加強施工期間大型車輛進出基地對附近行人安全之防範作為。

五、梧棲區公所

案址處為重劃區，因此鼓勵開發帶動地方發展。

六、交通行政科

1. P. 2-7 八德路與四維中路是否為號誌化路口？請確認。建議路口評估劃設禁停紅線，並請評估是否須遷移號誌桿，具體措施？
2. P. 3-10，圖 3-3-2 此處有三個開發案，是否有將三個開發案交通量納入評估，請說明。
3. P. 2-16 及 P. 3-23 大仁路與八德路路口的 B 行向，以及大智路與八德路路口的 C 行向，服務水準分別從 C 到 E 與 B 到 E 級，明顯有惡化的情形，是否可進行號制優化？

七、交通規劃科：

本案基地 B1F-B3F 停車設置坡道口有規劃停車位，此設計規劃是否會和進出車輛產生交織問題。

八、交通工程科

1. 基地出入口、轉角是否劃設紅線，施工期間及完工後請規劃並提送相關圖說予本府交通局交通工程科審查。

2. 號誌遷移須由建設公司邀集本府相關單位辦理現勘，協調確認後由建設公司負責遷移。

結論：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。

第二案：本市大眾捷運場站土地開發基地停車位酌予減設案（第一次討論）

一、馮副局長輝昇

請刪除第二項汽車停車格位能轉換為機車停車格位之部分規定。

二、蘇委員昭銘

1. 考量都市外圍地區之停車需求可能較市中心區域為高，建議未來可評估依據捷運共構宅所在區位訂定不同之停車位設置標準。
2. 請考慮除符合汽車法定停車位數量外，機車停車位轉換時是否應訂定下限？

三、艾委員嘉銘

1. 請先區分本案係針對捷運共構宅或分購宅。
2. 法定停車、自設停車、獎勵停車請分別討論。
3. 請釐清停車位在交評規定與建築技術規則的法律地位。
4. 釐清小汽車使用率、大眾運輸使用率與小汽車持有率的關係。
5. 沒有停車位購屋者的意願是否會降低。
6. 可否降低開發強度，或在附近另闢公用停車場增加供給。
7. 如果確定限縮停車供給，必須將資訊充分揭露給欲購屋者，可能買到唯有車位的共構宅。
8. 機車轉換汽車法定停車位的建議應慎重思考

	臺灣地區	臺北市	高雄市	臺北縣	桃園縣	臺中縣	臺南縣	高雄縣	臺中市	臺南市
2010										
戶籍登記戶數	7,902,440	983,237	588,871	1,405,348	673,477	467,386	369,886	433,622	385,402	270,246
戶籍登記戶量	2.92	2.66	2.6	2.77	2.97	3.35	2.98	2.87	2.81	2.86
戶籍登記人口數	23,054,815	2,618,772	1,529,947	3,897,367	2,002,060	1,566,120	1,101,521	1,243,536	1,082,299	772,273
每千人持有車輛數(年底)-小客車	250.81	246.87	242.42	202.32	273.47	285.54	264.54	242.8	300.48	251.39
每千人持有車輛數(年底)-機車	641.9	417.97	801.65	591.32	553.79	658.04	745.63	830.33	609.58	768.51
車輛成長率-小客車	1.72	1.44	0.99	1.49	2.24	2.01	1.35	1.02	2.72	2.09
車輛成長率-機車	1.64	0.16	1.61	1.98	2.47	2.2	1.93	1.79	2.01	1.72

(<https://statdb.dgbas.gov.tw/pxweb/Dialog/Saveshow.asp>)

每千人持有車輛數-小客車=300.48

開發戶數*每戶人數=住戶人口數

100戶*2.81人=281/1000*300.487=84.43

281/1000*300.487/100戶=0.8443輛/戶

四、胡委員守任

1. 本案從 TOD 都市發展的角度與提升都市公共運輸使用率的訴求出發，原則上方向正確，確實有必要針對本市大眾捷運場站土地開發基地設置停車位的合理性進行檢討。惟就目前草擬的建議內容，是否可以直接參採用其他縣市的案例，值得進一步商確。尤其臺中市家戶持有的小汽車比率為六都之冠，且其他都市(例如雙北市)有其公共運輸系統相對完整的特性，因此本案有必要針對臺中市發展 TOD 的供、需條件與公共運輸系統的特性，進一步檢討大眾捷運場站土地開發基地酌減停車位的相關技術性細節。
2. 本案參考高雄市的捷運路網發展，估算捷運共構基地設置停車位數量，初步建議以 0.7 席/戶為參考基準，再依住宅坪數大小與戶數多寡及汽車持有率之相對關係，予以適當增減。上述做法原則上合理，然而相關門檻值如何訂定(例如以單戶住宅室內面積 66 平方公尺與 100 平方公尺分別界定不同坪數的住宅產品)、是否考量基地距離捷運站的範圍遠近(例如高雄市的案例)，以及計算方式是否考量住戶使用機車的競合關係(例如是否可以用兩席機車停車位換算一席小型車停車位)，請再補充說明。
3. 有關初擬的臺中市捷運共構基地設置停車位數量的規定，其中提及地下室已開挖至地下五層以下，小型車停車位設置數量仍未滿足相關規定時，不足的部分，得以增設機車停車位數量補足(並以一席小型車停車位折換兩席機車位計之)。前述建議以機車停車位補足不足的小型車停車位之作法有待商榷。為避免基地開發造成停車外溢效果的產生，提供適當的停車位以內化住戶的停車需求為合理的作法，然而汽、機車使用者的特性不同，兩者所必需的停車位數量，是否可以直接以比例換算，不無疑問。加上住戶為捷運共構基地建築的使用者，理應多鼓勵使用大眾捷運工具，而非為了滿足小型車停車位數量的規定，以提供機車停車位予以彌補。

五、停車管理處

1. 請評估買小坪數顧客在停車位縮減後是否可能產生需求外溢，可否在鄰近區位尋找臨時路外停車場或其他替代方式。
2. 捷運沿線擁車率較高，概估 1.07 是否正確？是否以捷運延線範圍內或原臺中市轄區內擁車率計算。
3. 請評估在技術可行情況下是否可以機械車位替代。

結論：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提案規劃，送蘇委員、艾委員及胡委員確認無誤後，再送本府交通局依府內相關程序辦理作業要點、檢核表修正並公告週知。

貳、散會（下午4時10分）