

「臺中市政府第3屆青年事務諮詢委員會 都市發展組第1次會議」會議紀錄

壹、時間：112年11月18日（星期六）下午1時30分

貳、地點：臺中市政府文心第二市政大樓三樓簡報室

參、主席：都市發展組毛柏元組長、都市發展局曾文誠主任秘書

肆、出(列)席單位及人員：如簽到表 紀錄：林咏萁

伍、主席致詞：(略)

陸、專案報告：

一、請市府針對行人地獄提出分工、改善與執行計畫。

(報告單位：交通局、建設局、都市發展局)

(一)討論紀錄：

【委員回應】

江佳紘 委員	<p>簡報上呈現的幾個改善的路口，包括平行車道的設計並沒有想像中完美。內政部營建署已發行一本人本交通手冊，目前執行方面似有待改善，建設局是否有規定廠商要參照手冊的準則施作？還是實務上施行有困難？</p> <p>通常廠商做刨除的成本會比劃設成本低，如何鼓勵廠商按照手冊去施工，而非只挑簡單的施作。</p> <p>許多機車會停上人行道，造成人行空間的阻斷，這方面是否有後續的改善？例如，將原本的停車空間挖掉，變成與路邊齊平，參照台北市的方式進行改善。</p>
-----------	---

【建設局回應】

目前的建設原則係遵循人本交通手冊的內容進行規劃及設計，臺中市政府在手冊頒布前已在執行，中央頒布的細則，在規劃設計時都有要求。

有關廠商是否會挑選簡單的來做？我們的回答是：不會。基本上目前的燙平計畫，並非只做單一工程，而是包含「路面、人行道、中央分隔島…」這些構面都一併施作，例如今年北區施作完成的忠明路一段。基本上目前的道路，無論是人行車行的環境，都一次進行通案性的檢討及設計，包含一些不合時宜的路樹

(如黑板樹)，都會透過「燙平專案」進行一次性的施工，因此部分牽涉到非常多的介面，故通過「燙平專案」施作的路段通常質量會較高。

機車之所以可以上人行道是因為臺中市在 104 年頒布一個權宜的做法：人行道如果在三米以上，可以根據主管機關評估，規劃增設機車停車格，如果機車未按規定停放，警察可依道交條例進行裁處。

【交通局回應】

104 年公告此權宜作法時是站在務實的角度去處理，因為依照中央頒布的道交條例人行道本來是不能停車的，但其中的條文有一條彈性空間：如果地方主管機關認為有停車的條件，可以對機車停車空間做一些彈性的作為。

【委員回應】

江佳紘 委員	此權宜的設計是否鼓勵機車騎上人行道停車？雖然此方式增加了停車空間，但與行人之間的問題還是沒有解決。
-----------	---

【交通局回應】

簡報上有一個案例-在雙十路的部分，就是如委員所說齊平的方式，之所以有此權宜的作法，係考量到確實機車族在都會區找停車位非常困難，前提是需預留足夠的人行空間給行人，包含預留給人車共構(bike 的部分)，故並非每條人行道都能作此權宜措施。

【委員回應】

江佳紘 委員	臺中車站附近常看到機車騎上人行道，市府是否有權力在台鐵的土地上進行改善？或是只能請公路總局進行協調？
-----------	--

【交通局回應】

此部分屬於大車站專區，市府有一個專案小組在人行車行部分進行通盤檢討與整併，倘涉及到跨機關、跨中央的部分會一起透過此平台進行討論。

【委員回應】

毛柏元 委員	針對機車停車位不足的部分，台中市不同於台北市，目前依照道交條例開放騎樓停車。但實際走訪都發局騎樓整平的路段，目前看起來有些騎士無法依照市府規劃留置行人通行空間，因此我期待市府可以加強騎樓整平的表示強度，明確區分行人通道和機車停放空間。
-----------	---

【都市發展局回應】

目前已劃設著線帶，靠內側部分是人行，外側可以停放機車或暫置住家貨物，但須在不影響整個人行動線範圍的前提下使用。

【委員回應】

毛柏元 組長	希望可以聯合警察機構多進行取締，因還是有很多違停的情形。
-----------	------------------------------

【都市發展局回應】

騎樓整平施作完成後會有跨局處的合作及後續的作業，施作完成的各路段，本局會通知各轄區的警察局，警察局會對這些路段進行巡查，有些路段因係早期施作，並未劃設著線帶，故才有委員常提到的如側停或其他違規停放的現象，本局會繼續跟警察局溝通、加強取締。

【委員回應】

林浩民 委員	<p>第四十一張投影片部分想確認 112 年施工地點？文字與圖片說明似有出入。另前面投影片提到其他縣市的整平計畫，經查詢，台北似從 2002 年至 2013 年耗資近 8 億整平 84% 騎樓，台中遠遠落後。另剛提到整平騎樓與占用的取締，倘目前遇到如第十六張投影片所述的狀況，民眾的檢舉方式與官方處理流程為何？多久時間內會處理？民眾追蹤方式為何？</p> <p>不說別的，光是我們現在開會（文心第二大樓）旁的土地銀行旁邊，因施工幾乎將整個人行道占滿，部分路人只能走到柏油路上。另，商圈部分也較容易有走到柏油路上的情況，如一中商圈、東海商圈等。</p>
-----------	---

	<p>第十頁投影片提到放大行人號誌是滿好的作法，惟如投影片所示，行人號誌上加了一格廣告螢幕，可能會被市府用來宣傳購物節之類的活動，如此是否有些喧賓奪主？部分放置 10 個字以上讓人很難一眼看清楚，不是經常宣導過馬路時觀察左右來車嗎？此作法是否有些本末倒置。</p>
--	--

【都市發展局回應】

中區是最早施作騎樓整平的區域，本局每年採棋盤式的方式規劃施作不同的路段及區域，去年施作地點大多在北屯、南屯、潭子、烏日地區；因騎樓大多屬私人所有，需取得單路段所有住戶同意後才能施作。

一中商圈部分本局僅施作過太平路段，該處的店家在配合上有些困難度，本局會持續進行溝通。東海商圈屬非都市土地，店家前面的騎樓多為自行留設，不屬於剛才提到的「騎樓」。

【交通局回應】

面板上的廣告，目前尚未收到較負面的評價，本局會再多留意。希望廣告可以吸引民眾多注意交通號誌，而非都在低頭滑手機，以避免危險。

【委員回應】

<p>張凱迪 委員</p>	<p>專題報告中提到台中目前人行道普及率近七成，然而人行道普及率此一標準是以人行道長度及道路長度為計算標準，並未納入人行道舒適感、安全性與可及性等實際行人行走舒適狀況的評估。這一數字對於實際生活在這片土地的市民來說體感上仍有落差。例如：綠空廊道中建國路近正義街自行車和人行道在設計上出現斷點，不利於人行和自行車行走。此外，台中重劃區面積於全台名列前茅，許多重劃區雖看似有人行道設計但卻常有雜草蔓延和人為垃圾以及人行道阻隔、破損等狀況。建議市府同仁在完成人行道和自行車道施工後可以親自使用，才能站在市民使用者的角度去設計合適的人行空間。</p>
-------------------	---

	<p>為了讓市民可以更了解市府對於人行空間改善的重視，建議市府可以進行全市人行道普查並參考建設局線上美樂地地圖和重大建設地圖，將台中人行道改善狀況結合政府公開資料和地圖資訊系統上網公開，讓市民了解目前市府在人行道上的改善狀況以及未來規劃（建議可以針對人行道狀況進行顏色分級，資訊視覺化），同時提供市民回饋和追蹤的管道，讓台中成為真正的人行宜居城市。</p> <p>另外，台中重劃區幅員廣闊，建議都發局、建設局和地政局等相關局處可以在重劃區規劃時即納入人行道公共設施整體規劃設計並定期維護，避免等待民間開發過長，導致重劃區域人行空間品質低落。</p>
--	--

【建設局回應】

人行道普及率六都的算法應該都是一致的，台中市人行道普及率，六都排名第三。有關建設地圖的部分是個非常好的建議，本局會帶回去討論評估是否有機會在明年度實現。至於綠空廊道斷點的部分具體是在哪個路段呢？

【委員回應】

<p>張凱迪 委員</p>	<p>路段會後再跟長官詳細說明。希望未來局處可以站在使用者的角度去實際使用看看這些建設，才可以更好的得到反饋。</p>
-------------------	---

【建設局回應】

委員的意見很好，市長也常說一句話「市政建設要站在人民的角度去思考，這樣出來的建設才有溫度」；本局會多站在使用者的角度思考，做後續的優化及改善。

(二)決議：洽悉。

柒、提案討論：

一、第 3-1-1 案(提案人：廖駿杰委員)

案由：建請消防局將消防栓檢查之業務回歸專業交由自來水公司負責。

(一)討論紀錄：

【提案委員補充】

廖駿杰 委員	<p>依消防法施行細則第 20 條第 2 項:當地自來水事業應依本法第十七條規定，負責保養、維護消防栓，並應配合直轄市、縣（市）消防機關實施測試，以保持堪用狀態，權責劃分清楚。</p> <p>目前貴局有建置一套完整消防水源管理系統及 GIS 水源地圖，火警發生時不管本轄或支援均可在 Google 雲端上使用該系統查詢，迅速獲得消防栓位置。</p> <p>依附件 109 年 12 月 4 日會議資料:建請自來水公司提高消防栓查察頻率及增加查察人力，並研議相關配套措施。從開會到目前為止快三年，自來水公司提高消防栓查察與消防分隊消防栓檢查是一同或各自實施？若自來水事業配合各分隊一同實施消防栓測試，時間上是否能配合？若各自實施是不是重複工作浪費人力？請另外研議相關配套措施，後續資料請提供參考。</p>
-----------	---

【消防局回應】

按照消防法施行細則第 20 條規定，的確保養、維護消防栓是由自來水公司負責，消防機關負責實際的測試來確保消防栓為良好的狀態。因消防機關屬於使用端，本局必須知道哪些消防栓可以使用，需實際去了解，故訂有檢查機制，此機制全國都有。過往的規定是每二個月進行一次外觀檢查，四個月做一次全面檢查，若有損壞會通知自來水公司修繕、維護。目前因消防人力吃緊，故由原本四個月進行一次全面檢查改為半年一次，本局希望自來水公司能增加人力做好保養維護的工作，讓本局能儘量避免以普查的方式檢測，最好是能以抽查的方式進行。

系統畢竟是在電腦上呈現，還是需以人工方式去現場勘查，

雖然有這套輔助系統，本局仍會依照目前的方向辦理。

實務上，每次都同時請自來水公司配合相對上比較困難，目前施行上，會在有需要的時候配合，例如增設消防栓的時候。因目前有兩萬多處消防栓，每次都要求自來水公司配合比較困難。之所以本局還會再定期檢查一次，就是為了避免疏漏的狀況發生，有重複工作的情形也是無可避免的。詳細的措施會再書面提供給委員。

(二)決議：請消防局研議辦理，書面回復委員。

二、第 3-1-2 案(提案人：廖駿杰委員)

案由：建請消防局能讓各分隊人員皆能實施勤二休二制度。

(一)討論紀錄：

【提案委員補充】

廖駿杰 委員	<p>依貴局 112 年 5 月 12 日通報:休息時間編排，應避免安排於晚上 10 時至翌日 6 時前。</p> <p>目前分隊每日至少保持總人數七分之三以上在勤上班人力，服勤日中，視人力狀況至少應有 2 小時以上之休息時間，另總人數未達 27 人之分隊，至少保持在勤上班人力少 1 人，並由各單位主管管控人力。</p> <p>若以 26 人之分隊計算：每日在勤上班人力 $26 \times 3/7 = 11$ 人，可編排休息時間（以兩小時計）08-22 時及 06-08 時共計可排 8 人，另外 3 人勢必編排於 22 時-06 時之時段，明顯違反貴局 112 年 5 月 12 日通報，是否研議相關配套措施也請提供參考。</p>
-----------	--

【消防局回應】

本局基層人員目前大多採取勤 2 休 2 方式，幹部因人力關係會適當的用補假的方式去折衷休假。消防局已有規定每日休息 2 小時，本局皆按法規施行。另有規定休息時間應避免排在 22 時-06 時的時間點，本局已通報各單位不能如此排休由各外勤分隊主管妥善管控；另若是人力許可得排補休自晚上直接休息到隔天，或是隔天再晚點上班等情形，故目前本局編排休息時間若是在人力許可的狀態下已經無委員說的那種情況了。但是人力不足的情

況下還是會遇到困境，不得已之下會擇期讓消防員補休。

(二)決議：照案通過。

三、第 3-1-3 案(提案人：毛柏元委員)

案由：土地財政與專案使用於居住正義事項之建議。

(一)討論紀錄：

【提案委員補充】

毛柏元 委員	<p>依照財政局經營之市有非公用不動產收益及處分收入，目前依市有財產管理自治條例第 6 條規定，解繳市庫，並列入本市地方總預算處理，以挹注本市各項市政建設經費。但我希望這部分能夠再提出修正草案，應該將土地溢價部分併入特殊專戶，供居住正義專款專用。</p> <p>依照地政局的回應，我比較有意見的是回應三及回應四，地政局提到土地開發完成後，公共設施規劃完善、土地使用強度提升及生活環境品質優良等因素，加上本市總體經濟成長，順勢帶動開發區地價上漲，土地標售均視市場熱度適時釋出調節供需。但又提到標售土地標脫價格取決於市場供需及自由交易機制，市府無法干涉市場機制。這兩點本身有點矛盾，希望地政局解釋。</p>
-----------	---

【財政局回應】

配合中央規定面積超過 500 坪以上之市有非公用土地，以不出售為原則，應積極以招標設定地上權、標租及配合都市更新等開發利用政策辦理。自 108 年盧市長上任後，市有非公用土地面積達 100 坪以上者，倘經評估具開發效益，積極以招標設定地上權或標租方式辦理。近年本局辦理招標設定地上權標脫案件持續成長，將賡續秉持此精神辦理。

本局目前處分出售市有非公用土地案件，多屬民眾持本府都市發展局核發之公私有畸零地合併使用證明書申請市有畸零地讓售，倘未來有都市計畫範圍內大面積市有非公用土地標售案件，將參考「國有非公用土地出售後之原價買回辦理原則」規定，適時適宜配合市政發展需要，納參提案人意見。

至於本府地政局辦理各重劃及區段徵收區內土地出售盈餘，會優先供本市各重劃及區段徵收區資金需求，於結算後撥充實施平均地權基金，再由地政局考量實施平均地權基金財務狀況辦理贖餘繳庫。而實施平均地權基金繳庫收入納入總預算即屬本市歲入，將統籌規劃運用，以挹注本市各項市政建設及社福所需經費。

【地政局回應】

所謂土地標售視市場熱度適時釋出調節供需，是指開發後土地標售的時機，若開發後人口移入，市民需求強烈，將土地適時釋出，可滿足市民之需求，避免市場進一步過熱。

標售土地標脫價格取決於市場供需及自由交易機制，市府無法干涉市場機制，是指市府依照市場熱度釋出土地辦理標售，其標售的價格，並非可由市府控制，因為投標價格取決於投標者對於市場供需的判斷，決標金額則是依據自由交易機制，從眾多投標金額中，以價格高的得標，其金額市府無法干涉。

另外對於建商取得土地後 18 個月之內要取得建照部分，政府目前已有相關的機制。標售與地上權都是處分土地的選項，例如豐富專案即有採取標售地上權的方案。

有關處分土地設立漲停機制，本局與都發局合作的方式，是直接從重劃區尋找適合的土地提供給都發局作為社會住宅用地。

【提案委員回應】

毛柏元 委員	<p>財政局的回應我理解了，目前就是依照平均地權基金處理，但此基金是否能夠加倍挹注，我想應該是青年市民所期待的。</p> <p>至於地政局的解釋我保持存疑，如果依照地政局的說明，實價登錄後能夠有效避免土地競標的釘錨效應，也更能有效符合市場機制。但在疫情這三年，很顯然的，依據報導土地溢價嚴重，是不是就代表目前的機制仍然是有值得探討的地方，導致土地無法有效利用。</p>
-----------	--

【地政局回應】

其實市府所標售的土地大多與附近市場行情相當，這部分實價登錄都查得到，但部分特殊地區，因為位置優越，發展趨勢良

好，市場看好度優於其他地區，大家競相投標，其溢價自然較高，這些較高的案例就容易受到矚目上新聞，其他諸如水滄生態住宅區土地的標售價一坪約 40 萬，附近住宅區實價登錄一坪約 60 萬，這種標售案件就不會上新聞，也不會被社會大眾所矚目。

【委員回應】

林浩民 委員	地政局研處意見第三點提到「本市總體經濟成長，順勢帶動開發區地價上漲，土地標售均視市場熱度適時釋出調節供需。」，卻又於第四點說明「標售土地標脫價格取決於市場供需及自由交易機制，市府無法干涉市場。」，這兩點其實有點矛盾，外加經查先前市府的新聞稿 (https://www.taichung.gov.tw/1326754/post) 提到「將北屯太原段調整到需求度更高的西屯國安段，才符合成本效益」，有點不太理解相關局處現在是如何評估售出公有土地的；是「市場熱度」高就會售出土地來「調節供需」嗎？但後面又說無法干涉市場是不是有些衝突呢。當初把北屯太原段、太平育賢段兩邊都溢價出售，接著新聞稿說會改去西屯國安段蓋社宅。但社會住宅不正應該設在需求較高的地方——新聞稿似乎想表示西屯國安「需求較高」，但北屯太原這邊又「視市場熱度適時釋出調節」... 作為兩邊都相當熟悉的台中人，兩邊說真的有點距離，也不太能理解相關局處單位是怎樣的想。
-----------	--

【地政局回應】

標售的部分就是價高者得，這是自由交易機制，本局無法控制得標對象是誰，也無法控制其出價金額。

另外「適時的釋出以調節供需」，則是針對標售土地投入市場的時機，至於國宅的部分我們是用總量的方式去當作計算標準。

【都市發展局回應】

社宅的所有土地取得是有償的，除了臺中市政府的公有地之外，地政局的土地無論是區段徵收或是自辦重劃的抵費地部分，都是以有償的方式以租用或是直接標售的方式取得。社宅是盧市

長上任以後居住正義三箭其中一個重要環節，故在整體量能的推動及整個空間的布置上，會進行盤點來做相關的處置。

(二)決議：請財政局、地政局研議辦理。

四、第 3-1-4 案(提案人：毛柏元委員)

案由：建請交通局針對高流量路口改造時，應擴大設置偏心式左轉道。

(一)討論紀錄：

【提案委員回應】

毛柏元 委員	目前依據交通局的提案回復，我無太大的意見，但在左轉專用道的部分，我認為擴大辦理主要是因為有秩序的車流，才能避免車禍。
-----------	--

【交通局回應】

因為車輛會有啟動延滯的問題，基本上設立一個左轉時向就會把十字路口做切割，否則會影響直行車的效率，故當有轉向需求的時候，本局才會考慮設立轉向專用道，然還有其他需要考慮的因素存在，必須經過完整的評估後才能決定是否設立。

市區的車道至少需要 2.8 公尺，依台灣通常的習慣至少會設置三米，以台中觀察的狀況可能需要 3.2 米~3.5 米，因經常會有機慢車並行的狀況，故通常會設到 3.5 米甚至 4 米以上，需考慮道路是否有路幅設立偏心車道，設立後還可能擠壓到車道寬度或是停車空間，若轉向量很大，偏心車道的長度就會很長，這都需用科學的方式去分析。

最重要的一點是本局會努力去做好民意溝通，將有條件設立的路口做好。

【委員回應】

江佳紘 委員	交通局剛有提到臺中的道路要做到 2.8 米甚至更寬，我有不同的意見，是否要將道路縮減以保障行人的安全？如此能讓車速變慢才是真的達成人本交通的信念。
-----------	---

【交通局回應】

支持委員的看法，但是車道還是有它的極限，比如要考慮到大型車輛行駛至少要有 50 公分的安全距離，假設限寬三米，也有可能造成車輛跨線行駛的問題。我們目前確實是朝著車道縮減的方向去努力，謝謝委員的回饋。

【委員回應】

賴建宏 委員	是不是不能全部的道路都概括用越慢越好的原則去修建，有些道路慢速行駛反而會導致危險？
-----------	---

【交通局回應】

這部分可能要個案討論，除了時速的基本原則之外，還要考量當地的特殊性是否可開放更快的空間。

(二)決議：照案通過。

五、第 3-1-5 案(提案人：溫柏淳委員)

案由：建請停管處修訂停車月票禁用身心障礙及親子專用車格規定。

(一)討論紀錄：

【提案委員回應】

溫柏淳 委員	目前六都除台中市外，月票停車（包含停車場／路邊停車）相關規定皆無明確條文禁止月票申請者不能使用專用車格，建請局處進行修訂評估。
-----------	---

【交通局回應】

月票一般分成路邊及路外，關於路邊停車月票，六都中目前只有桃園、臺中、臺南有此機制，有路邊月票的三都都無可以停身心障礙車格的規定。

有關路外的部分，其他五都會販售一般月票及特種月票，臺中並無販售身障月票，係因身障車格本來就較稀少，本局不希望有長時間停放的狀況發生，因為本局發現到購買一般月票的民眾，有長期占用車格的情況發生。

【提案委員回應】

溫柏淳 委員	感謝局處說明，因目前可於路邊停車之縣市相關法規並無明確提及禁止使用專用車格部分，再麻煩協助將相關法規出處彙整提供，或以書面回復。
-----------	--

(二)決議：照案通過，請交通局將相關法規出處彙整後書面函復委員。

六、第 3-1-6 案(提案人：黃亭瑋委員)

案由：為維護台中選舉競選活動前置期間之市容景觀、公共安全及交通秩序，並期望促成更具公平的選舉，提案增設並調整符合時代的「臺中市競選廣告物管理自治條例」。

(一)討論紀錄：

【都市發展局回應】

有關競選廣告物的部分，在 107 年有訂定規範，要求選舉人在登記日起才可以懸掛廣告看板及一部份的旗幟，選舉結束後七天內要自行拆除這些廣告跟旗幟。在選舉期間本局修復科同仁也會去做相關的巡察，也會做列冊的管理。

若是這些廣告物涉及到公共危險的部分，會限期改善或由本局同仁進行拆除；有些路段不可以插旗，例如高速公路或者一些重要的路段節點，故本局還是對於競選廣告有一些限制。很多店家上面原本就合格的廣告面板，在選舉期間只需更換版面為各個選舉人的廣告面板即可，並不會受到限制，因該廣告物本來就是合法的。

(二)決議：照案通過，請都市發展局書面回復委員。

七、第 3-1-7 案(提案人：蘇盈圩委員)

案由：請重視台中市機車停車亂象並改善違停嚴重問題。

(一)討論紀錄：

【交通局回應】

目前交通局刻正朝委員提案的方向努力，基本上大致都相符。

【委員回應】

張凱迪 委員	針對減少台中城市私人運具（汽機車數量）此一問題，核心還是要建立良好便利的大眾運輸捷運的路網及人行道空間。台中目前僅有綠線捷運，急需建設城市的
-----------	--

	<p>大眾捷運路網。然而目前台中捷運業務主要是由台中公共運輸處及捷運工程局負責，而台灣已有捷運的城市除了台中外皆有成立自己的捷運工程局。</p> <p>請問未來的台中捷運藍線、橘線機場捷運、屯區捷運，甚至是遠期路網的豐原崇德線、科工軸線和豐科軸線等，是否會持續委託台北捷運工程局設計與監造？或是自己會規劃另外成立台中捷運工程局以加快台中捷運路網的成形呢？</p>
--	---

【交通局回應】

是否成立捷運局的部分關係到政策面，交通局無法回復。捷運藍線的綜合規劃案目前已經通過，迄今尚未有更新的資訊，本周市長在行政院會也努力的在為臺中市爭取重大軌道建設的經費，希望中央支持通過，本局會一直努力。

【委員回應】

<p>毛柏元 委員</p>	<p>我認為市府應該可以規劃共享運具的專用車位，特別是在交通節點，借此鼓勵民眾使用共享運具。依照目前的情況，我們騎 goshare 到交通節點上面，常常發生一個車位都沒有的情況，如此將降低民眾使用共享運具的意願。如果到了交通節點上面，有共享運具的專用車位，會讓民眾更有意願減少私家車使用。</p>
-------------------	--

【交通局回應】

關於設置專用車位的問題，本局回去再研議。

【委員回應】

<p>林浩民 委員</p>	<p>認同前面委員提到應改善公車、捷運路網才是解決交通亂象的根本之道，但我們的公車系統.....之前在社福文教組開會時提過有滿大的進步空間的了。</p> <p>此外，前面主席提到台中車站周邊停車問題，我可以分享自己先前在週六白天騎車過去那一帶的經驗。非常塞，而且車站周遭完全找不到任何合法的停車格，包含火車站的停車站、新時代的停車場等都全數客滿。且根據幾次週末路過的觀察，似乎都是機車停車一位難</p>
-------------------	---

求、汽車則仍有空位（像新時代停車場資訊就會直接在一樓顯示）。

建議除了研擬增設車位外，是否可以考慮協調公、私有停車場根據尖峰時段停車狀況調整汽機車的車位比例？一台汽車的車位應可以提供近五輛機車停放，此措施空間的利用率較大、實際載運的人數應也會較多。

最後，有關交通局在第七點研處意見提到 iBike 倍增計畫，這部份真的有些意見想提出。先前社福文教組開會已經有提過，這邊也提供給在場委員參考：這個計畫大概在前年（2021）七月就已經設站告一段落，近 842 天僅新增 8 站，平均一百多天增設一站。根據交通局長官的說法，這邊的數字可能也是捐贈的。不太能接受上面寫會持續加密建置租賃站這點。

【交通局回應】

ibike 第二期是從 109 年開始建置，預定建構 1,000 站，每一期的 ibike 計畫預計是七年，因民眾反映支持故建構快速，合約內的額度很快用完，接下來不是不做，而是合約建構額度已滿，目前係處於維運的狀態。

台中明年度已經有在編列預算向議會爭取支持，如預算通過，就可以繼續設置。

前大台中轉運中心正在規劃中，日後會增加機車格位數，相信未來可以更好的紓解民眾的機車停車需求。將請停管處整理台中火車站附近的機車停車位資料給委員。

【委員回應】

林浩民
委員

交通局表示此計畫為七年一期，因民眾踴躍提出需求便早早達標。這樣大家可以想看看是不是其實並不合理，一個七年的計劃在前面一兩年就達標收工，後面幾年的民眾需求，說起來就是直接放生吧。前面有經費就一股腦全部做下去，後面真的有需求、密度不高的地方卻沒錢就不做，這樣真的是有很大的改善空間。

【交通局回應】

本局明年會努力爭取預算，繼續設置。

(二)決議：請交通局研議辦理，書面回復林浩民委員。

捌、臨時動議：無

玖、散會：下午4時10分。