

臺中市政府第3屆青年事務諮詢委員會都市發展組

第3次會議 會議紀錄

壹、 時間：113年10月19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行政一館3樓簡報室

參、 主持人：都市發展組毛組長柏元、都市發展局曾副局長文誠

肆、 出(列)席單位及人員：如簽到表 紀錄：蔡侑庭

伍、 主席致詞：(略)

陸、 專題報告：

一、 專題報告一：臺中市應對全球暖化及熱島效應報告（報告局處：
都發局、建設局、交通局）

二、 專題報告二：推動都市更新專案辦公室之具體作為（報告局處：
都發局、交通局、文化局文資處）

三、 討論與交流

【都市發展組楊孟軒委員提問】

宜居建築推行確實讓臺中有不一樣的地方，可否分享宜居建築推行以來，維護管理後續不管是建商的反應或者在地居民的反應。

【都市發展局曾副局長文誠回應】

宜居建築從108年起辦理，去(112)年起陸續有20幾棟建築物完工，採取主動申報機制，規範社區管委會每年主動回報社區情形，未來

有專屬回饋基金機制，其中 60%回饋社區管理，為專款專用，每 2 年回返 15%的費用，如均依照規定辦理，最快 8 年回返完畢。

【都市發展組林重儀委員提問】

(一) 舊城區的交通策略報告中，有一北區學士健行路口投影式紅綠燈，本處非屬舊城區；另有關人行道的部分，請交通局跟建設局妥善規劃就道路的空間建置實體人行空間。

(二) 交通局提到佈設地磁設備，但還是需要收費人員開單，增加工作量，之前交通局曾提本市可能設置停車柱，用路人可現場支付停車費，目前尚未看到交通局針對停車柱有明確想法。

(三) 電動公車的車頭所展示的資訊標語，並非搭乘民眾主要需要知道的資訊，如已經很明顯是電動公車，但還是顯示電動公車，建議交通局呈現用路人所需要的交通班次資訊。

【交通局陳簡任技正秋雄回應】

市府交通局與建設局等機關，都持續在努力規劃建置人行步道系統，原則上路寬 12 米以上道路，會由建設局規劃建置實體人行道；12 米以下道路，會研議規劃以標線型人行道串聯人行道系統。依過去推行經驗，民眾常主張標線型人行道易影響進出及停車空間，民眾接受度不高，這種情形需再溝通。另地磁部分，鼓勵大家下載「臺中交通網」APP，可知哪裡仍有剩餘停車席位，委員提問的智慧停車柱部分，

目前業界大致有高、中、低三種高度的產品都已成熟，參考其他都市的施行經驗，設在路側的停車柱，住商家會以影響進出動線而不支持，目前交通局刻正規劃試辦低位的停車攝影及線上繳費的智慧停車系統。最後一點，有關公車車頭的 LED 資訊，前已詢問過公捷處，原則上車頭都會是顯示路線、起訖站點等資訊，車尾才會偶而出現其他政策宣導資訊，委員反應的會再與公捷處確認實際狀況。

【都市發展組蕭誠佑委員提問】

都市更新推動小組的專案辦公室的報告內，本市危老重建核准的件數是全國第二，的確我們是第二名，但以危老核准率來看我們是倒數第二名，這是我們可以努力的地方；另有關推動都市更新辦公室，請教此辦公室在市府角色？未來可否發揮跨局處溝通方式來進行。

第二個問題是請問交通局，舊城區有一個路幅大小不一的問題，延伸到公車路網的規劃是否有些路段是不適合公車進入，有無判斷的標準，有無路段其實不適合設置公車路線，卻因為現實需求設了公車站，讓司機覺得開車的風險及心理壓力提高，而不想從事這個行業。

第三個問題，文資的部分，過去的公共建設被視為文化資產做活化，如涉及私人財產，但同時具有文資價值時，市府會從什麼角度或方式來作保留？政策方向上是否鼓勵保留？有沒有相關給予民眾的補償措施及輔導方式。

【都市發展局曾副局長文誠回應】

危老核准率與其他縣市的差別是因計算基準落差，危老在申請時有一定的時效，在第二次掛號時都發局還是會納入母數，但有些縣市政府，只要同一基地就只算一筆，所以才會看到這樣子成果；另有關於都更辦公室的位階，目前還在政策研究階段，有可能是一個行政組織的擴充，或者成為一個行政法人，或是類似住都中心的樣態，目前都市更新辦公室主要辦理相關專案研究與法令研究。

【交通局陳簡任技正秋雄回應】

公車路線有需求交通局才會規劃營運路線，長度涉及到司機人員的工時設計及合理調度，假設道路條件不允許，公車開不進去，即使有需求，也沒辦法設置，所以要綜合考量需求及道路條件。剛才所提到的是安全問題，是因為管理或訓練的狀況，現在市府已實施司機召回訓練、評鑑及稽查等措施，另外今年底所有公車都會安裝 ADAS 系統，從各機制來作努力。

【文化資產處李處長智富回應】

大部分私人不願意被納為文化資產，如果具有文資身分的補償，在文資法裡面規定得很清楚，主要是一些文資的修繕補助，所有權人出 5%，政府出 95%，還有一些稅捐的減免，甚至還有一些容積的移轉，但是這些法定的補償措施其實對所有權人來說，他們覺得是不夠的，

尤其在舊城區很多老房子作危老的改造，常碰到已經申請危老重建計畫，然後文史團體又來提出可能有潛力變為文化資產，基本上我們會尊重所有權人的意願，不會強制民眾作文資保留，會努力跟他們去談，一方面不會影響到他們申請危老重建，另一方面討論可能採取新舊共構的方式，在改建時把舊的構造融入到新的建物裡面，國內外有很多常見的案例，這種模式私有權人比較能夠接受。

【都市發展組楊鈞委員提問】

在「臺中市應對全球暖化及熱島效應」專案報告中提到臺中市都市風廊的部份，第8頁的部份提到「風廊指定連續路徑」的策略執行區域，具體是要執行什麼樣的策略？想知道政策策略是否依據研究來訂定。如果都市風廊的研究是建立在簡報中已經推動的策略基礎上，是否代表既有策略的效果並不顯著？是否有基於這些基礎提出更精進的改善措施？

【都市發展局綜合企劃科江科長日順回應】

第一，風廊廊道行經之土地，都市計畫通盤檢討時可再檢討研議建築物退縮的管制規定；第二，風廊經過的閒置土地，可研議是否優先劃設為公園綠地廣場；第三，現在辦理之都市計畫公共設施專案通盤檢討，建議優先把這些都市計畫的公設及剛才建設局簡報提到的綠地環狀系統，盡量朝向留設風廊或串連開放空間這個方式處理；第四，

在風廊行經的部分，因應熱島效應，可透過綠帶串連藍帶形成廊道系統，強化系統性之開放空間，讓水與綠的環境同時進行改善，以臺中市綠川及豐原葫蘆墩圳辦理開蓋工程為例，也可形塑親水環境。

柒、 提案討論

一、案由 3-3-1：針對設有偏心式左轉道，或者路口車流混亂的路口延伸車道線，並劃設相關標線整理車輛行駛動線。

【提案人都市發展組毛組長柏元說明】

目前台中市有持續針對路口做偏心式左轉道，或者本來就有左轉道的部分，但有時候車道會對不齊，例如原本車道是最內側，到下個路口就變中間車道，本提案訴求希望讓車道過路口之後就可以再回到最內側，因為在路口產生車流交織的問題是非常危險的。

【交通局陳簡任技正秋雄回應】

交通局會接到民眾意見要求設計左轉專用車道出來，每個道路路幅、車道配置數量內容都不同，有些條件可採用雙向對開左保設計，比如最內左轉專用車道，對向最內側也是左轉專用車道，這樣就沒問題；第二衡量地點有無中央分向島，分向島夠不夠寬去增設左轉專用車道，比如公益路、美村路、向上路，都沒有中央分向島，如要增設左轉車道就會發生這種路口近端車道配置整個偏向的狀況。

以日本車道設計為例，日本幾乎沒有路邊停車格，能有效利用所有路幅設計成單數(轉向)車道。原本雙向 2 車道或 4 車道的路型，在速限 50、沒有分向島情況，調整車道寬、偏移量約需 3 公尺左右才能增加一個左轉專用道，這樣的設計才能符合法規及駕駛人習慣，但可能就得犧牲約 50 公尺的路側既有停車空間去規劃緩衝漸變段。據瞭解學術界及交通部也正在研究，因為這議題不僅是臺中有，其他縣市亦有相同的狀況。委員反應的意見，市府會持續精進。

【提案人都市發展組林委員重儀回應】

我們理解交通局所謂在許多情況下需要配合中央分隔島，也認同交通局的研處意見才是根絕問題的作法，還是要靠調整路幅和分隔島，將路口和路口做有效銜接，否則經常發生內側車道變成開在外側的情況，造成用路人之間不知道彼此的動態，導致交通事故發生。然而，交通局所提的研處意見真正實行的效率如何？比如五權路、中清路、崇德路、復興路等，受到原本中央分隔島設計不當，以至在增設左轉車道之後，路口的車道無法有效銜接，那這些道路何時才能去改善？畢竟這些主要幹道路幅並不窄，像水湳經貿園區許多道路都非常窄，可是仍可以有效做出左轉車道，讓這些車道都能對齊，因此並不是做不到的問題，而是有沒有願意去做良好的設

計。

【交通局陳簡任技正秋雄回應】

並非一開始設計錯誤，是一開始沒有轉向需求，後來隨著都市發展、人口增加之後，轉向車流增加，且許多地方受到限制，並不是每個路口都可以做到，動態的檢討、因地制宜去規劃或管理。

決議：依市府研處意見照案通過；委員同意市府部分說法，請市府應再評估委員相關意見。

二、案由 3-3-2：建請增設公正路及公益路 155 巷交叉口與公正路及中興街交叉口交通號誌、行人保護(緣石突出)及安全鏡，以因應勤美商圈及市民廣場周邊人潮，確保用路人安全。

【提案人都市發展組毛組長柏元說明】

如提案附圖，汽車就停在那個轉角上面，這是顯而易見的違規，因為沒有做出緣石突出，建議市府參著提案範例。

【交通局陳簡任技正秋雄回應】

號誌設計在道路交通標誌標線號誌設置規則裡面，有明訂可以設置交通號誌的條件，如果符合條件就會評估設置。而這兩個路口的評估資訊，包括交通流量、交通事故的特性，目前沒有達到設置標準，因此會再持續觀察，如有需要會再跟當地警察或民眾進行評估。

臺中市號誌數量大約六千多，為全台灣最多，而號誌多就有停等

時間的問題，如果有安全必要、紓解必要，便會進行設計，但並非越多越好，也希望大家給交通單位評估空間和時間。

【提案人都市發展組林委員佩妮說明】

那兩個路口車流量大、人潮多是事實，現在正在辦爵士音樂節，因此是否有可能設置號誌，車流量不大的時候閃黃燈，不用一直維持其功能，而流量大時再恢復功能。

【交通局陳簡任技正秋雄回應】

號誌設計有分不同的實施計畫，越來越多號誌被要求全天候三色號誌，不要閃光號誌，委員提的是一個方法，如有必要便會評估，但即便是尖峰時間的流量，即早上 7 點到 9 點，以及下午 5 點到 7 點，就目前調查結果還未達到標準。

【建設局徐專門委員守全回應】

有關公正路及公益路 155 巷口建議緣石突出，因為街角入口條件不同，此案緣石要做突出相當危險，另現在市府團隊正針對此入口的做法（包含人行道）進行研議，因路幅可能不夠的問題，近期養工處亦會邀集相關權責單位再去現場進行現勘。緣石突出雖可管制車輛，但如夜間或騎車較快行經這個路口便十分危險，基本上應以平順為原則，其他則以標誌標線進行管制。

決議：依市府研處意見照案通過；委員同意市府部分說法，請市府應

再評估委員相關意見。

三、案由 3-3-3：建請臺中市政府使用科學化方式（調適框架、科學數據）

精進臺中市第二期氣候變遷調適執行方案，確實擬定氣候調適策略。

【低碳辦公室林組員文鋒回應】

首先，案由上的臺中市第二期氣候變遷調適執行方案，這應該是第一期，因為氣候變遷立法通過之後，今年縣市政府要求提出執行方案。另外，雖說 NCDR 已有做出各縣市科學化的數據，也有指出氣候變遷高風險的區域，但因為數據有限，且無法確定所在的風險區域會發生什麼災害，加上有限的預算與各局處資源，目前加入相關調適元素，進而調整出屬於臺中市的執行方案；未來在第二期部分，即 115 年以後，將再擴大調查對象，掌握在地形災害風險，做出更完備的調適執行方案。目前我們提出的氣候調適方案，就如同我們之前在做溫室氣體一樣，這個很多策略都是連續性的，基本上還是接續這些行動方案執行。另外有關優先領域的部分，就目前所知，各個縣市政府幾乎都有做七大領域跟能力建構的部分，臺中市因為幅員廣大，雖然有優先領域，但經過討論還是決定把全部的領域都放進去會較適當。最後有關 NBS 方案，4 年一次的滾動調整後，盡量讓所有執行方案再多加入自然方法，來達到永續發展的目的。

【提案人都市發展組楊委員鈞說明】

(一) 因第一期氣候變遷調適執行方案準備時間倉促，雖已產出 150 頁執行方案內容，但並不適合一般民眾閱讀且缺乏整合。本次提案目的是期許第二期執行方案可更加精進與聚焦，先藉此釐清低碳辦公室的第一項回應。

(二) 問卷有效性的基礎在於局處是否先行進行教育訓練，以確保可以反映關鍵領域的分數。而關鍵領域中，以基礎設施為例僅就捷運說明，然捷運風險為何應已具備有相關安全設計，實際風險為何？其餘基礎設施如電網基礎設施等其他調適領域，是否有進行完整的分析。

(三) 第 87 頁，檢視既有計畫是否能因應關鍵風險，但下方的資料表 3-1(共 19 頁)並未進行分析；由於目前調適執行方案應以送環境部審核，建請第二期執行方案中可檢視方案中的圖表與內文之關聯性。

(四) 各項施政調適關聯性分析是否正確？如：表 2-31 台中富士 3、表 2-32 公托公幼與協助青年落地深耕與調適之實際關聯是否合適？

(五) 宜再檢視各項調適執行措施與其對應領域與目標之關聯性是否恰當。以污泥循環利用-黑水虻為例，執行方案中歸類在完善製造業氣候風險管理，惟該措施技術主要適用於水資源回

收廠之汙泥去化，與製造業似乎並無明確關聯。

(六) 建請提供關鍵調適領域調查問卷內容，並建議台中市政府於第二期執行方案擬定前加強局處氣候調適正確觀念，同時加強民眾端的調適教育，以利第二期執行方案之關鍵領域問卷可進行更精進與細節之調查，界定更精準的關鍵領域。

(七) 第二期執行方案中，除建議滾動檢討關鍵領域外，建議針對調適措施之執行場所進行確實的風險評估。建議市府引導各局處，以基於科學數據為前提下提出新調適策略。

決議：依市府研處意見照案通過。

四、案由 3-3-4：改善台中市街友物資發放過剩問題，維護市容及資源管理的可持續性計畫。

【社會局林股長怡奴回應】

有關街友需求部分，社會局有街友服務員，會關懷並了解其需求，而因為許多民眾或組織會不定期發放餐食，造成物資過剩的狀況，尤其車站是物資過剩最嚴重的地方，我們一直在針對此議題跟相關單位進行研議解決方法，例如，交通局會請保全告知捐贈者，可與服務單位聯繫，將物資提供到發放據點，也會發遊民小卡給街友，讓他知道哪些地點有提供物資或供餐，或者沐浴、就業資源。

另外，也會把相關資訊放到公益慈善平台，讓大眾了解遊民需要

的物資。至於物資回收與再利用計畫，如果是衣物或是睡袋，便屬個人物品，不適合再給其他人；或如果是食物，則有時效性及食安的問題，不適合往回收方向處理。

決議：依市府研處意見照案通過。

五、案由 3-3-5：千越大樓公共安全及應急措施改進提案。

【都市發展局詹正工程司明憲回應】

千越大樓屬私有財產，依據建築法 77 條的規定，建築物所有權人與使用人，必須維護建築物的合法使用跟構造設備的安全，所以千越大樓的公安問題，應由管委會加強檢修跟維護。針對外牆磁磚掉落可能造成公安問題，都發局有建立管理機制，發生磁磚掉落時，我們會去現場張貼當心墜落告知並圍黃色警示帶，並發文通知管委會在三個月內施作臨時防護網，如無於期限內修繕，依建築法裁罰 6 萬到 30 萬。另外委員建議成立臨時管理和監管小組，依目前該樓狀態，111 年都發局與管委會討論，其防火門無法修繕，所以目前在三樓以上、地下室進行封閉，讓民眾無法進出，另外一二樓部分店面，則請店家定期做公共安全申報。

【消防局游科長易霖回應】

目前宣導的狀況大概分為兩個部分，主要是一、二樓的店家，依規要求其做消防相關設備，只是一、二樓的店舖，大部分都跟三樓

以上沒有相連通，屬獨立空間，其設備並未跟大樓滅火器相連接，因此只能針對該規模大小，要求增設滅火器或相關設備，目前為止店家都如實檢查並符合規定。另外消防部分，消防局定期針對這個場所辦理相關演練，提升消防人員對此建築物的瞭解，以熟悉內部救災動線。也會針對這些店家進行宣導，並提醒他們此大樓較為危險，應注意用電安全，同時教導應變處置，以降低救援機率。

決議：依市府研處意見照案通過。

六、案由 3-3-6：建請臺中市政府交通局要求使用雙節式大客車經營本市 300、309、310 等市區汽車客運路線之客運業者，針對目前車前 LED 路線資訊顯示器妥善率不佳之問題進行改善。

【提案人都市發展組林委員重儀回應】

交通局雖然表示有放路線號碼牌，但是尺寸較小，放在擋風玻璃前，所以並不是那麼明顯，其實無法辨識是哪一條路線；再進一步說，如果只放路線卻沒有顯示經過哪些站，對於不太熟悉台中客運路線的民眾，無法即時知道這輛車是不是自己要搭乘的路線。而交通局也有提到，採用貼紙的方式是不可行的，所以希望交通局請客運業者，針對 LED 顯示器進行。

【交通局陳簡任技正秋雄回應】

基本上是放壓克力板，有關尺寸或者位置問題是不是可再改善，

我們會再研議。

【提案人都市發展組林委員重儀回應】

另外補充專案報告問題，許多新增的電動巴士，車頭跑馬燈還是會顯示「電動公車環保零污染」、「零排放電動巴士」等對於搭乘資訊無關的資料，例如 301、308 等等，這些路線其實都還是有這樣的狀況發生，其實我在 2 年前都有反應過這個問題，再請交通局請客運業者檢討。

決議：依市府研處意見照案通過。

捌、臨時動議：無

玖、散會：下午 4 時 30 分整。