

「關懷動物尊重生命理念」，於民國八十四年十一月成立「台北市動物福利推動小組」。結合本府警政、教育、環保等單位、民間動物保護團體、學者專家及民意代表等，針對不當繁殖與飼養管理而衍生活浪犬隻滿街遊蕩，造成環境污染、傷人及病原散播之社會安全與衛生危害等問題，提案促請中央訂定「動物保護法」、建立犬籍，鼓勵生育結紮等源頭管理，以及籌設動物收容所，輔導民間團體參與動物收容，以妥善安置現有流浪犬等多項措施，據以落實推動。本府對流浪犬處理尤為重視，自八十八年起更將其列為市府重要施政事項之一，並於八十八年二月核定「臺北市棄犬處理方案」，責成所屬配合中央頒行之「動物保護法」所規範之犬隻晶片註記以及原預定且執行中之動物絕育、宣導等源頭管理事項仍應予繼續加強推動外，並另實施「正名流浪犬為愛心犬」、「動物醫院協助收容愛心犬」、「校園安全守護犬認為」、「推動設立愛心小站」、「興建臺北市動物之家」及「結合民間動物保護團體共同舉辦人員訓練及教育宣導活動」等多項創新措施，期以提高市民對愛心犬之認知了解，進而提升犬隻被領養之機會，迄今已獲得顯著成效，並獲得國內多數動物保護團體認同與肯定。

三〇三

質詢日期：八十九年八月十五日

質詢議員：葉信義

質詢對象：台北市警察局

質詢題目：根據市民陳情，中山區晴光公園周圍，攤販佔用機車

格，以及機車、廢車亂停堵塞住戶出入口，卻未見取締。附近居民長期受擾，質疑政府執行不力與執行上有偏頗？

答覆單位：台北市政府（警察局）

答：一查本市中山區晴光公園位於雙城街十巷、十三巷與中山北路二段一八三巷間，其中雙城街十巷、十三巷口至農安街口路段，為本府列管有案之攤販臨時集中場，由本市市場管理處管理及查核；至周邊無證攤販若有占用道路違規營業，妨害交通或影響環境衛生等行為，當由本府環保局、警察局依法取締。

二本府警察局對於晴光公園周邊攤販佔用機車格及機車、廢棄車違規停放等違規行為非常重視，平時嚴加查察，並規劃勤務執行取締，八十九年六月一日至八十九年八月十五日止，計取締該處攤販十二件、告發違規停車二三八件、查報廢棄車一件。為有效整頓該處攤販及違規停車，業責由本府警察局中山分局及交通警察大隊持續加強取締；至廢棄車輛亂停部分，已責由本府環保局、警察局中山分局積極查報，以確維當地居民權益及交通之順暢。

三〇四

質詢日期：八十九年八月十五日

質詢議員：李彥秀

質詢對象：停管處

質詢題目：停車費率不應全面調漲，應考慮因地區調漲停車費。說明：全台北市兩萬多個公有停車位停車費率今天起全面調漲十元，並同時實施限時停車、累進費率新制。實施

首日造成許多民怨。

停管處全面調漲台北市公有停車位停車費率，費率的調漲和政策的實行混亂完全顯示出此一停車政策完全顯示出市府一意孤行的態度，李彥秀議員指出下列各點

一、停車費率全面調漲以及調漲幅度完全不合理，目前公有停車位尚有許多空位無人使用，如偏遠地區的停車位因價錢過高，居民寧願停於路邊而不願停在停車場內。

二、許多公有停車場的停車轉換率非常的低，若全面的調漲會造成惡性循環，駕駛人會因費率太高不願把汽車停於停車場內，轉而停於巷道之中。

三、停管處未做好此一政策之配套措施，許多駕駛人根本不知道限時停車與累進費率，故實行當日發生許多民眾抱怨。

停車問題一直困擾著台北市駕駛人，而全面性的調漲停車費用並不能完全解決台北市停車問題，全面調漲只會造成鬧區停車位還是一位難求，而偏遠地區停車位沒有車主停車，李彥秀議員建議停管處應考慮台北市地區性停車的需求，商業區及人口稠密區停車費可調漲，偏遠郊區停車費可調降，一方面可抑制商業區車輛的進入，一方面可提高偏遠郊區停車場的停車轉換率。李彥秀認為停管處全面調漲停車費率並無考慮台北市停車區位的需求，一味的全面調漲無法解決停車問題，唯有因地制宜適度的調漲地區性停車費，有效的控制市區、郊區停車轉換率才是一個解決的方案

答覆單位：台北市政府（交通局）

答：一、根據臺北市停車管理處委託臺北市交通安全促進會辦理之公有停車場合理費率研究中所試算出市中心區路外停車場合理費率為每小時三十元至八十元，路邊停車場合理費率為每小時一百元至二百元間。據瞭解市中心區民營停車場停車費率平均每小時五十元至一百元，但目前公有路外停車場停車費率僅為每小時二十元至三十元、路邊停車場停車費率亦僅為每小時二十元至四十元，實屬偏低。因此基於使用者付費，逐漸促使停車成本合理化；提高民間投資興建停車場誘因；增加停車格位週轉率，讓真正想要臨時停車民眾能夠順利且方便找到路邊停車位；鼓勵通勤旅客之民眾請多搭乘大眾運輸工具，以減少小汽車所帶來空氣污染；讓政府投資四千多億元興建之大眾捷運系統運輸能量能夠更增加，故有需要透過經濟面的費率手段來調整停車費率，讓使用者付出較合理之停車費用。

二、臺北市停車管理處參採民意調查結果中贊同小幅度調整停車費率之意見，依據臺北市公有停車場收費費率標準研擬調整方案，調整範圍為中山高速公路以南、環河北路以東、基隆路以西、和平西路，中華路二段，水源路以北之收費格位分佈路段，包含大同區、中山區、松山區、萬華區、中正區、大安區及信義區等七個行政區，其餘之文山區、士林區、北投區、南港區、內湖區則不列入本次費率調整之範圍。路邊停車費率調整係以大眾運輸服務越方便路段路邊停車費率越高，道路分類等級越重要者路邊停車費率也越高為原則；路外停車場則是考量大眾運輸便捷性及

是否位居捷運車站周邊可忍受步行距離兩百公尺範圍內且屬商業區、辦公型態之停車場使用率大於百分之八十以上者。

三、調整範圍及原則，茲分述如次：

(一)路邊停車場：

1. 捷運路線沿線與公車專用道沿線路邊停車費由每小時四十元調整為五十元，計有復興南北路、承德路、仁愛路等十個路段。

2. 捷運路線、公車路網密集之市區重要幹道路邊停車費率由每小時三十元調整為四十元，計有民族東西路、民生東西路等十四個路段。

3. 捷運路線、公車專用道通過之行政區次要道路（含巷道）路邊停車費率由每小時二十元調整為三十元，包括大同區、萬華區、中正區、中山區、松山區及大安區等共計八十二條路段。

(二)路外停車場：

1. 捷運淡水線、新店線、板南線、木柵線等沿線車站周邊及轉乘公車可及之平面廣場、橋下停車場，停車費率調整由每小時二十元調整為三十元。包括新生北橋下、建國北橋下等十三處停車場。

2. 捷運路網車站周邊可忍受步行距離二百公尺範圍內路外停車場：

(1) 府前地下停車場白天尖峰時段費率每小時二十元調整為三十元，市府員工優惠月票由每月一千八百元調整為每月二千四百元。

(2) 松壽地下停車場白天尖峰時段費率每小時二十元調

整為三十元，晚上離峰時段費率每小時二十元調降為十元，上班時段折扣月票每月三千六百元。

(3) 峨嵋立體停車場採假日非假日差別費率，一般日每小時費率十元、二十元及三十元，國定例假日調整為每小時四十元。

(三) 本次停車費率在「路邊停車場為主，路外停車場為輔」為調整原則。調整之路外停車場計有三處，橋下廣場平面停車場計有十三處，共計九五一〇格（約佔路外停車場總格位數百分之三十二）；路邊停車場計有一〇六個路段，共計一〇六七四格（約佔路邊停車場總格位數百分之三十六）。

四、有關本費率調整方案，係經本（八十九）年一月十七日及二十日邀集學者專家、貴議會代表及消基會代表等召開二次座談會討論後確定調整範圍及幅度原則，並參考多方意見後，研擬限時停車與累進費率相關配套措施，納入整個調整計畫中一併公告於八十九年八月十五日起推動實施，限時停車及累進費率實施計畫茲分述如次：

(一) 限時停車方案：

1. 提高停車週轉率，讓有短時間路邊停車需求市民有付費停車格可停車（二十元/時，投幣五元可停十五分鐘，最多一小時），並採逾時不得補繳費，直接開告發單方式。

2. 辦理地點：

(1) 承德路、重慶南北路、松江路、復興南北路、敦化南路、民生東路、南京東西路、仁愛路、信義路、和平東路等十條幹道上之銀行、郵電機構前方或左

右之收費停車格。

(2)位於中央機關、立法院等公務機關之濟南路(中山南路至鎮江街)。

3.管制時間：上午八時至下午二十時(例假日除外)。

(二)累進費率方案：

1.基於商業活動密集，尖峰時段停車場使用率達一〇〇%及未出售月票之考量，選擇中山堂地下停車場做為推動累進費率之第一個停車場。

2.時段性累進費率(08:00-18:00)：一小時以內三十元／時；一小時以上至五小時以內四十元／時；五小時以上至十小時以內五十元／時；十小時以上至十二小時以內六十元／時。

3.一般費率(00:00-08:00、20:00-24:00)：二十元／時調為十元／時。

五另基於停車場所在地區停車使用狀況及區域特性之考量，均適時檢討各地區停車場使用狀況。本市外圍行政區如北投區、文山區及內湖區之停車費率均採最低級距費率，每小時二十元，尤以文山區之景華公園地下及辛亥國小地下停車場停車費率則採半價折扣優惠措施(原費率為每小時二十元)，為每小時十元；北投區大豐公園地下停車場全月月票採每月二、四〇〇元(原價四、八〇〇元)等優惠措施提供鄰近民眾停車使用，以提昇郊區停車場之使用率。

三〇五

質詢日期：八十九年八月十五日

質詢議員：李彥秀

質詢對象：捷運局

質詢題目：縮短捷運工時，讓內湖居民享受便利之捷運。

說明：由捷運局委託TVBS針對內湖捷運線所做的民意調查於今日公佈，共訪問了423位20歲以上的內湖區

居民，有效樣本為4022位，調查顯示內湖居民贊成地下化以及高架中運量的比例不分上下，45.7%贊成地下化，43%贊成高架中運量。

調查顯示民眾在興建捷運地下化必須面臨的問題(增加土地徵收費用、交通黑暗期過長、中央財源不足、完工日期長)等問題近七成的民眾轉而接受高架中運量，李彥秀議員表示此一數據的轉變充分的顯示內湖居民對於捷運的強烈需求和渴望。而多數的民眾對於高架中運量的馬特拉系統的營運與機器仍存有品質優異性與耐用性以及高架中運量的施工工程品質，對內湖交通及景觀的衝擊，這亦是許多民眾無法接受高架中運量的原因。

由此份調查中可見，選擇高架中運量的民眾，大多的原因是希望趕快通車，成本較低，而選擇地下化的民眾，原因則為不破壞市容，考慮長遠規劃、噪音小，李彥秀議員表示內湖區是台北市唯一沒有捷運的行政區，隨著近幾年來內湖區的迅速發展，內湖居民對大眾捷運的需求亦日益增加，無論最終採行高架中運量或是地下化的方案，李彥秀要求捷運局需在最短的時間之內克服所有的困難完成內湖捷運的興建，並保證捷運施工的品質，讓苦苦等候捷運七年的內湖