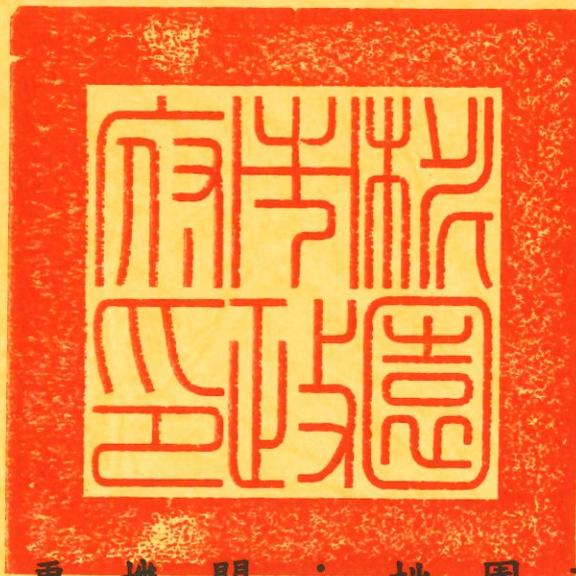


公告實施

中華民國 110 年 8 月 23 日 發文
府都計字第 1100203101 號

變更高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫(興南國中附近地區)細部計畫(部分學校用地為高速公路用地)(配合國道 1 號中豐交流道新建工程)案



變更機關：桃園市政府
中華民國 110 年 8 月

檔 號：

保存年限：

桃園市政府 公告

發文日期：中華民國110年8月23日
發文字號：府都計字第1100203101號
附件：



主旨：公告實施「變更高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫(配合國道1號中豐交流道新建工程)案」暨「變更高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫(興南國中附近地區)細部計畫(部分學校用地為高速公路用地)(配合國道1號中豐交流道新建工程)案」。

依據：

- 一、都市計畫法第21條及第23條。
- 二、內政部110年8月4日台內營字第1100812132號函。

公告事項：

- 一、自中華民國110年8月25日生效。
- 二、公告方式：
 - (一)書面：公告於本府都市發展局及中壢區公所公告欄。
 - (二)網路：公告於本府都市發展局網站(<http://urdb.tycg.gov.tw/>)。
 - (三)登報：刊登於聯合報。
- 三、附貼本案計畫書、圖於本府都市發展局及中壢區公所。

市長鄭文燦

桃園市變更都市計畫審核摘要表

項 目	說 明
都市計畫名稱	變更高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫(興南國中附近地區)細部計畫(部分學校用地為高速公路用地)(配合國道 1 號中壢交流道新建工程)案
變更都市計畫法令依據	都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款
變更都市計畫機關	桃園市政府
自擬細部計畫或申請變更都市計畫之機關名稱或土地權利關係人姓名	交通部高速公路局
本案公開展覽起訖日期	公 開 展 覽 自民國 110 年 2 月 23 日起至民國 110 年 3 月 24 日止計 30 天。 民國 110 年 2 月 25 日刊登於中國時報 D2 版 民國 110 年 2 月 26 日刊登於中國時報 D2 版 民國 110 年 2 月 27 日刊登於中國時報 D1 版
	說 明 會 民國 110 年 3 月 16 日(星期二)上午 10 時整於桃園市中壢區公所(桃園市中壢區環北路 380 號)舉行。
人民團體對本案之反映意見	無
本案提交各級都市計畫委員會審核結果	市 級 桃園市都市計畫委員會 110 年 6 月 25 日第 59 次會議審議通過。

目錄

壹、計畫緣起	1
貳、法令依據	2
參、計畫範圍	2
肆、現行計畫	5
一、發布實施經過	5
二、現行主要計畫概要	7
三、現行細部計畫概要	11
伍、變更範圍現況	14
一、中豐交流道需地範圍土地使用現況	14
二、變更範圍土地權屬	16
三、道路系統現況	18
四、現況道路服務水準分析	21
陸、配合國道 1 號中豐交流道新建工程內容概要	26
一、用地範圍勘選原則	26
二、地上物拆遷情形	27
三、中豐交流道配置	28
四、增設中豐交流道預期效益	30
五、公益性及必要性評估	34
柒、變更計畫	39
一、變更理由	39
二、變更內容	39
捌、事業及財務計畫	41
一、用地取得方式	41
二、實施進度	41
三、建設經費及來源	41
玖、其他	42

附件一、符合都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款認定函

附件二、可行性研究核定函文

附件三、建設計畫核定函文

附件四、都市計畫變更協商會議會議紀錄

附件五、興辦事業計畫核定函文

附件六、興辦事業計畫第 1 場公聽會會議紀錄

附件七、興辦事業計畫第 2 場公聽會會議紀錄

附件八、土地假分割清冊及成果圖

附件九、桃園市都市計畫委員會第 59 次會議紀錄

圖目錄

圖 1	中豐交流道位置示意圖	2
圖 2	計畫位置示意圖	3
圖 3	變更範圍示意圖	4
圖 4	變更高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫（第三次通盤檢討）土地 使用示意圖	9
圖 5	變更範圍現行主要計畫示意圖	10
圖 6	變更範圍現行細部計畫示意圖	13
圖 7	土地使用現況示意圖	15
圖 8	土地權屬圖	17
圖 9	道路交通系統圖	20
圖 10	預定拆遷範圍圖	27
圖 11	中豐交流道配置圖	29
圖 12	變更示意圖	40

表目錄

表 1	都市計畫實施歷程表	5
表 2	高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫土地使用面積統計表	8
表 3	現行細部計畫-土地使用計畫面積表	11
表 4	中豐交流道需地範圍土地使用現況面積統計表	14
表 5	中豐交流道需地範圍土地權屬統計表	16
表 6	本計畫周邊道路系統表	19
表 7	國道主線路段平日尖峰小時服務水準分析	21
表 8	國道主線路段假日尖峰小時服務水準分析	22
表 9	國道交流道平日尖峰小時服務水準分析	22
表 10	國道交流道假日尖峰小時服務水準分析	23
表 11	國道交流道平日尖峰小時服務水準分析	25
表 12	地上物拆遷補償費用估算表	27
表 13	目標年國道 1 號中豐交流道交通量預測結果	30
表 14	目標年國道主線路段交通量預測結果	31
表 15	目標年交流道交通量預測結果	32
表 16	目標年主要道路系統交通量預測結果	33
表 17	變更內容綜理表	39
表 18	變更前後土地使用計畫面積對照表	39
表 19	實施進度及經費表	41

壹、計畫緣起

國道1號五股至楊梅拓寬工程已於102年全線通車，國道1號五股楊梅路段因「公路容量增加」及「分離中長程及短程車流」而獲全面性的服務水準提升。為考量桃園航空城計畫及A21轉運站之設置，屆時中壢地區及航空城高鐵站區所衍生之強烈運輸需求，將對國道1號內壢、中壢、平鎮、幼獅等交流道造成強大交通壓力，該路段高速公路平面道路交通再度惡化將可預期。

為提高該路段交通運作效率及服務水準，促進地區發展，新建中豐交流道確有其必要性，並經行政院於108年6月24日核復同意辦理「國道1號中豐交流道新建工程」可行性研究(院臺交字第1080091278號函)，依該函內容略以：「本次陳報方案第1期先行推動北向部分，第2期南向部分可併同五楊拓寬工程往南延伸至頭份計畫推動時再行檢討辦理…本計畫位於五楊拓寬與國道1號平面之轉接道交織段範圍內，請貴部後續於綜合規劃及設計階段，妥為考量相關交通動線，並採行具體有效之交通管理方案，以充分保障用路人行車安全。」(如附件二)。後於109年8月3日奉行政院核定「國道1號中豐交流道新建工程」建設計畫(如附件三)，依該函內容略以：「本計畫位於五楊拓寬與國道1號平面之轉接道交織段範圍內，請妥為考量相關交通動線，並採行具體有效之交通管理方案，以充分保障用路人行車安全」。

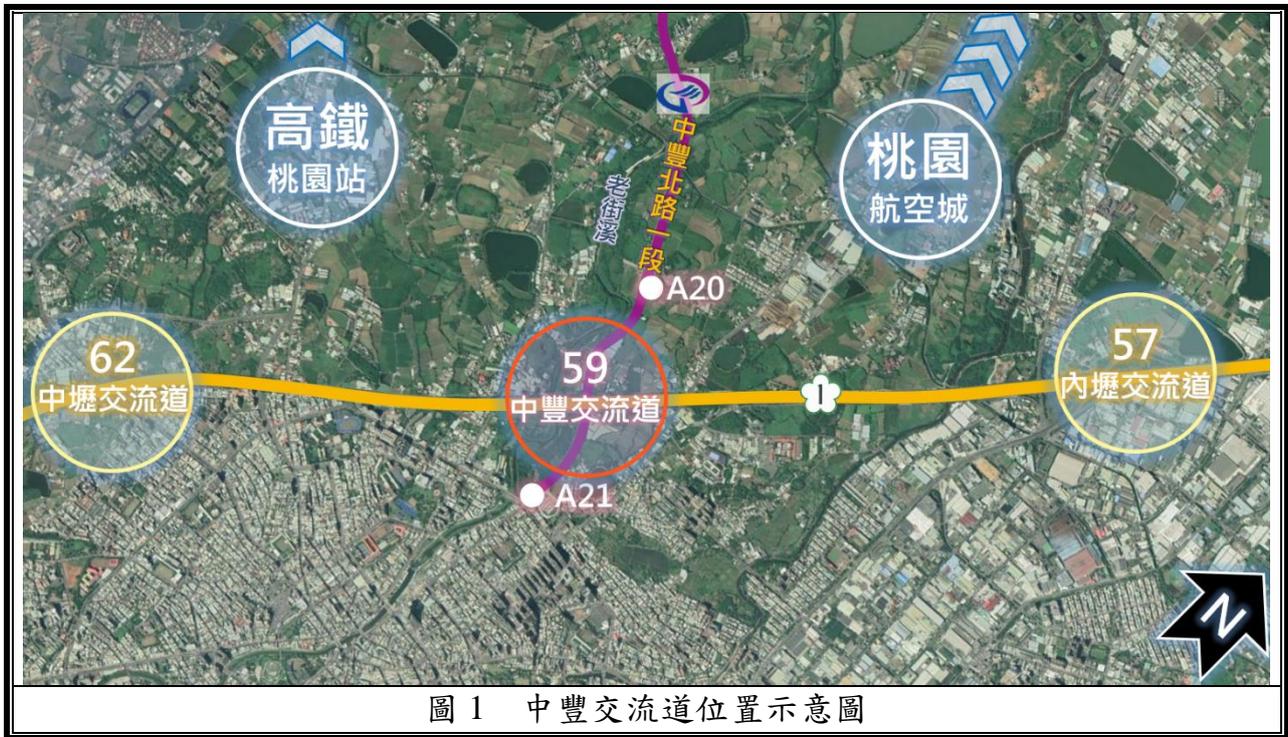
本計畫範圍位於國道1號主線與五楊高架平面交織段(中壢轉接道)，為配合前述新建工程之推動，依據工程規劃及設計內容，辦理相關用地之都市計畫變更作業，且業經內政部核准(詳附件一)。

貳、法令依據

都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款

參、計畫範圍

本次變更範圍為國道 1 號五楊拓寬計畫範圍內之中壢楊梅路段，內壢交流道至中壢交流道間，進行新設中豐交流道(如圖 1)，中豐交流道需地面積為 1.3795 公頃，就細部計畫區位而言位於「高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫(興南國中附近地區)」西側，本工程行經路線之土地使用分區為學校用地，細部計畫變更面積為 0.0083 公頃。



資料來源：本計畫繪製

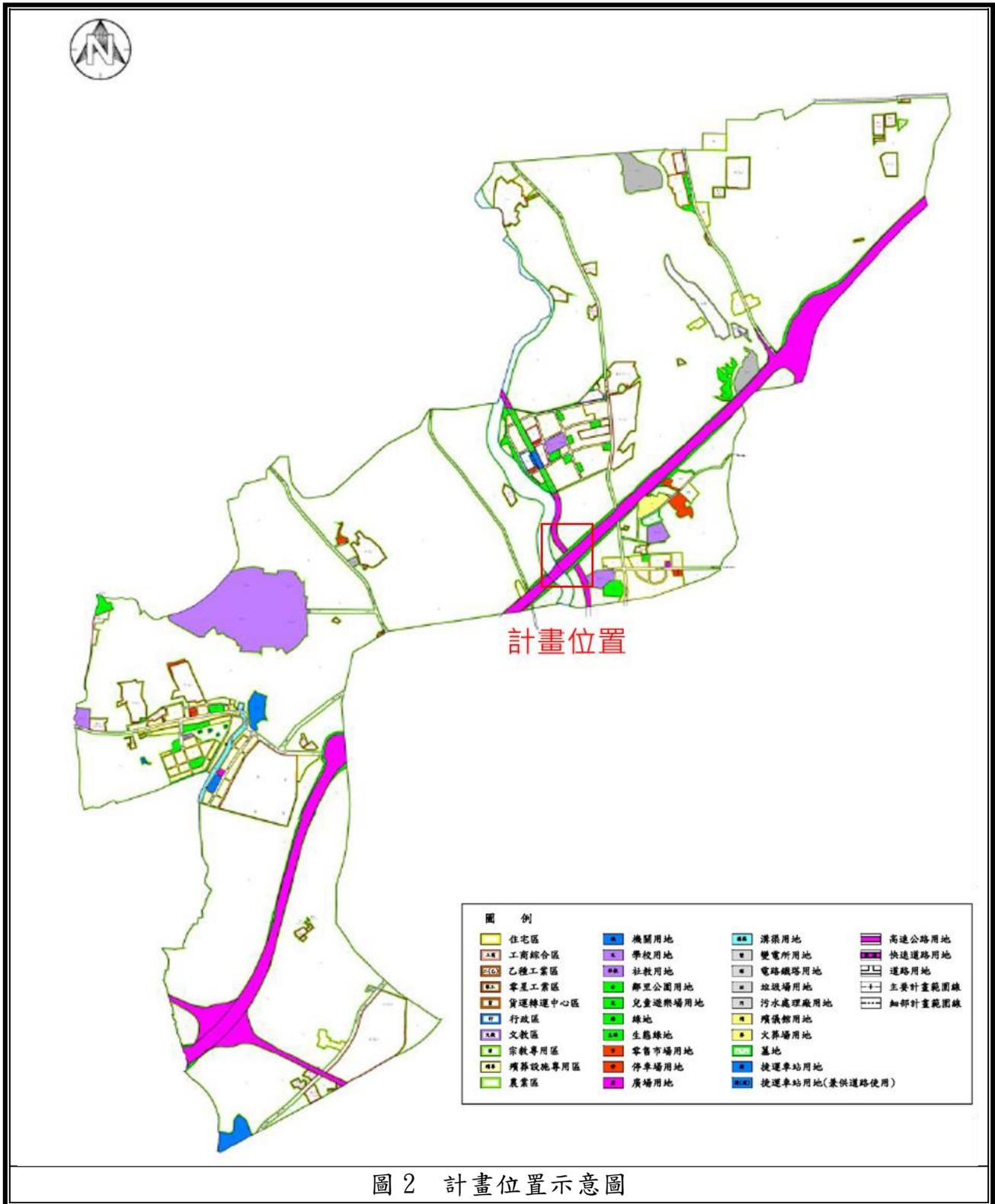
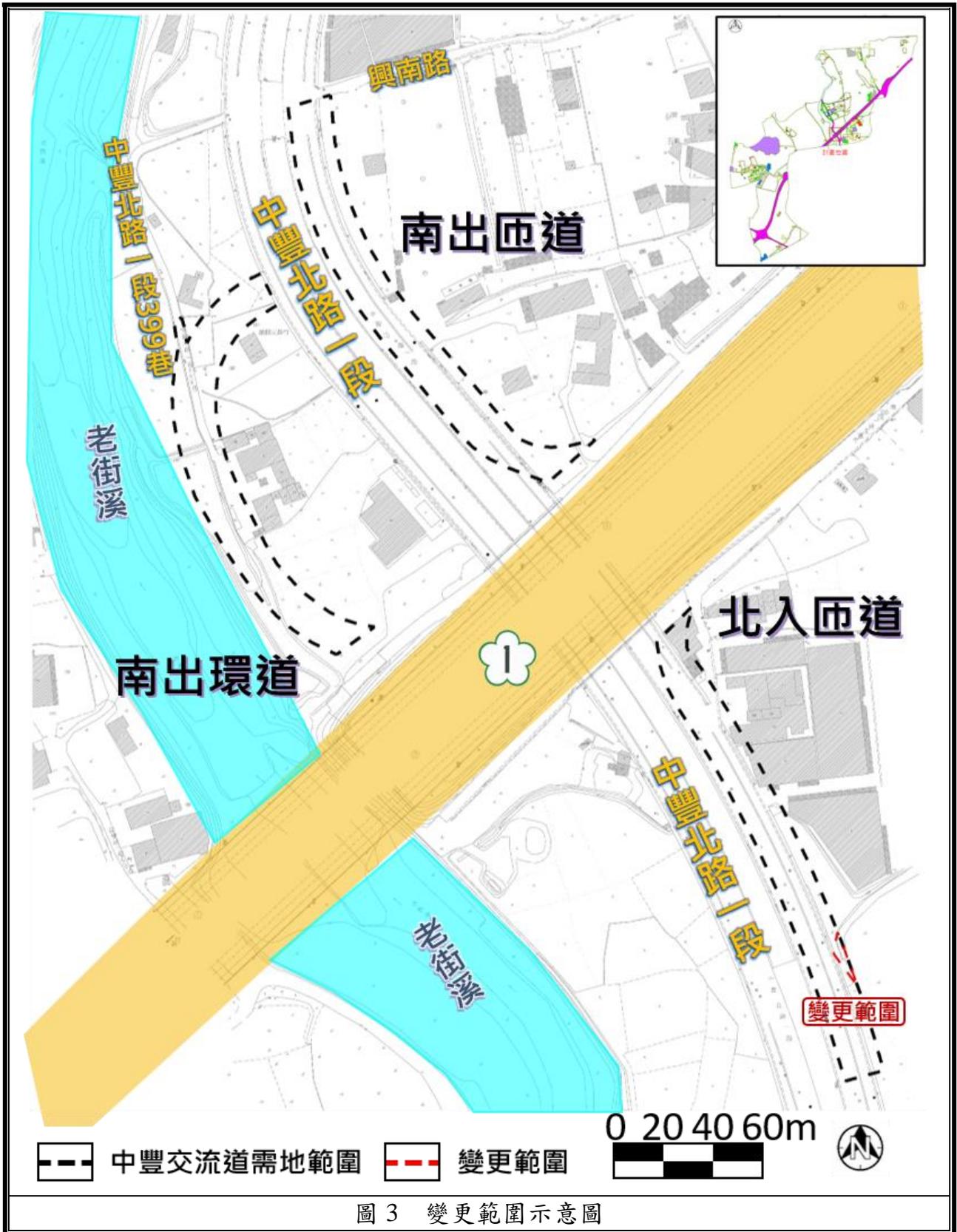


圖 2 計畫位置示意圖

資料來源：大中壢都市計畫(第一階段)案計畫書-公展階段(109.10)；本計畫繪製



資料來源：本計畫繪製

肆、現行計畫

一、發布實施經過

本計畫範圍位屬「高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫」，於民國 68 年 6 月 2 日公告實施後，第一次通盤檢討於民國 75 年 5 月 7 日公告實施、第二次通盤檢討於民國 84 年 6 月 28 日公告實施、第三次通盤檢討於民國 95 年 6 月 23 日公告實施，並於民國 99 年修訂土地使用分區管制要點；細部計畫於民國 76 年擬定，後續辦理兩次通盤檢討，現行細部計畫為民國 109 年 7 月「變更高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫(興南國中附近地區)細部計畫(第二次通盤檢討)(土地使用分區管制要點)(第一階段)案」，歷次變更及發布實施日期詳如表 1 所示。

表 1 都市計畫實施歷程表

	都市計畫案名	發布日期	公告文號	性質
1	高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫案	68/06/02	桃府建都 字 56619 號	新訂 計畫
2	變更高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫(通盤檢討)案	75/05/07	府建都字 54445 號	通盤 檢討
3	擬定高速公路中壢及內壢交流道附近特定區(興南國中附近地區、雙連坡附近地區)細部計畫並配合變更主要計畫案	76/11/20	府建都 169196 號	細部 計畫
4	變更高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫(第二次通盤檢討)案	84/06/28	(84)府工都 字 117978 號	通盤 檢討
5	變更高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫(興南國中附近地區)細部計畫(第一次通盤檢討)案	91/10/21	府城鄉 09102197122 號	細部 計畫
6	變更高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫(第三次通盤檢討)案	95/06/23	府城鄉字 0950175656 號	通盤 檢討
7	「變更高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫(配合台灣桃園國際機場聯外捷運系統設計畫第二次變更)」案	96/01/08	府城鄉 0960024184 號	個案 變更
8	變更高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫(部分住宅區、工業區及農業區為道路用地暨部分道路用地為農業區)	96/01/10	府城鄉 09600076121 號	個案 變更
9	擬定高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫(第三次通盤檢討)(變更第六案-中壢殯儀館附近)細部計畫	97/02/27	府城鄉 0970051413 號	細部 計畫
10	變更高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫(部分農業區、零星工業區為道路用地)	97/05/08	府城規 0970140824 號	個案 變更
11	變更高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫(部分農業區為污水處理廠用地)案	97/07/01	府城規 0970205120 號	個案 變更
12	變更高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫(部分住宅區、零星工業區、農業區、火葬場用地、綠地、道路用地、快速道路用地為高速公路用地)(配合國道 1 號拓寬五股至楊梅段拓寬工程)案	98/06/10	府城規 0980215284 號	個案 變更

都市計畫案名		發布日期	公告文號	性質
13	變更高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫(部分乙種工業區為工商綜合專用區、生態綠地)	98/09/24	府城規 0980343356 號	個案 變更
14	擬定高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫(部份乙種工業區為工商綜合專用區、生態綠地)案細部計畫	98/11/20	府城規 0980452254 號	細部 計畫
15	變更高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫(增【修】訂土地使用分區管制要點)案	99/01/15	府城規字 0990010228 號	管制 要點
16	變更高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫(部分工商綜合專用區、生態綠地為乙種工業區)案	101/05/25	府城都 1010120793 號	個案 變更
17	變更高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫(部分農業區為殯葬設施專用區、停車場用地及綠地用地)案	101/06/08	府城都 1010130414 號	個案 變更
18	擬定高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫(殯葬設施專用區)細部計畫案	101/06/25	府城都 101044515 號	細部 計畫
19	變更高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫(部分農業區為零星工業區)計畫案	105/07/15	府都計 1050167295 號	個案 變更
20	擬定高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫(部分農業區為零星工業區)細部計畫案	105/10/20	府都計 1050234633 號	細部 計畫
21	訂定高速公路中壢及內壢交流道特定區計畫(機場捷運線實施增額容積)細部計畫土地使用分區管制要點(有增額容積規定)	107/07/09	府都綜 1070159833 號	管制 要點
22	變更高速公路中壢及內壢交流道特定區計畫(配合老街溪整治計畫)案	107/09/18	府都計 1070227929 號	個案 變更
23	變更高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫(部分農業區、殯儀館用地、墓地用地及火葬場用地為殯葬設施用地)案	108/01/31	府都計 1080000229 號	個案 變更
24	擬定高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫(大江購物中心北側附近地區)細部計畫案	108/03/19	府都計 1080043501 號	細部 計畫
25	變更高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫案(機場捷運線實施增額容積)案	108/08/27	府都綜 1080199882 號	管制 要點
26	擬定高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫(配合桃園國際機場聯外捷運系統 A20 車站周邊土地開發計畫)細部計畫案(有增額容積規定)	108/12/10	府都計 1080257587 號	細部 計畫
27	變更高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫(配合桃園國際機場聯外捷運系統 A20 車站周邊土地開發計畫)案	108/12/10	府都計 1080257587 號	個案 變更
28	變更高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫(雙連坡附近地區)細部計畫(第二次通盤檢討)(土地使用分區管制要點)(第一階段)案	109/06/29	府都計 1090140941 號	管制 要點
29	變更高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫(興南國中附近地區)細部計畫(第二次通盤檢討)(土地使用分區管制要點)(第一階段)案	109/6/29	府都計 1090140941 號	管制 要點

資料來源：桃園市政府都發局

二、現行主要計畫概要

(一) 計畫範圍及面積

計畫範圍東至中壢平鎮都市計畫界線，南至新光纖維公司南側，西至中央大學西側，北至大江紡織公司北側，面積2,196.30公頃。

(二) 計畫年期

計畫年期以民國100年為計畫目標年。

(三) 人口及密度

原計畫之計畫人口為30,000人，住宅區淨密度約為每公頃400人。

(四) 土地使用計畫

土地使用分區包含包括住宅區、商業區、車站專用區、工商綜合專用區、乙種工業區、零星工業區、貨物轉運中心區、行政區、文教區、宗教專用區、殯葬設施專用區、農業區及河川區，有關各分區劃設面積與比例詳表2。

(五) 公共設施計畫

高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫劃設之公設包括機關用地、學校用地、社教用地、公園用地、鄰里公園用地、兒童遊樂場用地、綠地用地、生態綠地、零售市場用地、停車場用地、廣場用地、變電所用地、電路鐵塔用地、殯葬館用地、墓地、溝渠用地、垃圾場用地、高速公路用地、高速公路用地兼供河川使用、快速道路用地、道路用地及道路用地兼供河川使用，有關各公共設施劃設面積及比例詳表2。

表 2 高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫土地使用面積統計表

項目		計畫面積 (公頃)	估計畫 面積比例(%)	佔都市發展 用地比例(%)
土地 使用 分區	住宅區	87.26	3.97%	16.32%
	商業區	4.24	0.19%	0.79%
	車站專用區	1.26	0.06%	0.24%
	工商綜合專用區	5.32	0.24%	0.99%
	乙種工業區	61.63	2.81%	11.53%
	零星工業區	30.39	1.38%	5.68%
	貨物轉運中心區	32.6	1.48%	6.10%
	行政區	0.27	0.01%	0.05%
	文教區	7.35	0.33%	1.37%
	宗教專用區	0.5	0.02%	0.09%
	殯葬設施專用區	3.41	0.16%	0.64%
	農業區	1637.2	74.58%	-
	河川區	23.35	1.06%	-
	小計	1,894.78	86.31%	43.80%
公共 設施 用地	機關用地	10.59	0.48%	1.98%
	學校用地	67.89	3.09%	12.70%
	社教用地	0.26	0.01%	0.05%
	公園用地	5.44	0.25%	1.02%
	鄰里公園用地	8.09	0.37%	1.51%
	兒童遊樂場用地	0.61	0.03%	0.11%
	綠地用地	8.37	0.38%	1.57%
	生態綠地	2.98	0.14%	0.56%
	零售市場用地	1.13	0.05%	0.21%
	停車場用地	4.49	0.20%	0.84%
	廣場用地	0.54	0.02%	0.10%
	變電所用地	0.80	0.04%	0.15%
	電路鐵塔用地	0.02	0.00%	0.00%
	殯儀館用地	0.07	0.00%	0.01%
	墓地	1.67	0.08%	0.31%
	殯葬設施用地	3.39	0.15%	0.63%
	溝渠用地	3.18	0.14%	0.59%
	垃圾場用地	4.16	0.19%	0.78%
	高速公路用地	88.15	4.02%	16.48%
	高速公路用地兼供河川使用	0.23	0.01%	0.04%
	快速道路用地	21.70	0.99%	4.06%
	道路用地	53.65	2.44%	10.03%
	道路用地兼供河川使用	0.32	0.01%	0.06%
污水處理廠用地	8.60	0.39%	1.61%	
捷運車站用地(兼供道路使用)	0.72	0.03%	0.13%	
捷運車站用地	0.10	0.00%	0.02%	
園林道路	3.37	0.15%	0.63%	
小計	300.52	13.69%	56.20%	
合計	計畫總面積	2,196.30	100.00	-
	都市發展用地面積	534.75	-	100.00%

註 1：本表面積來源詳「變更高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫（第三次通盤檢討）」

及迄今歷次個案變更計畫書，惟表內面積應以核定計畫圖實地分割測量面積為準。

註 2：都市發展用地面積不包括農業區、河川區之面積。

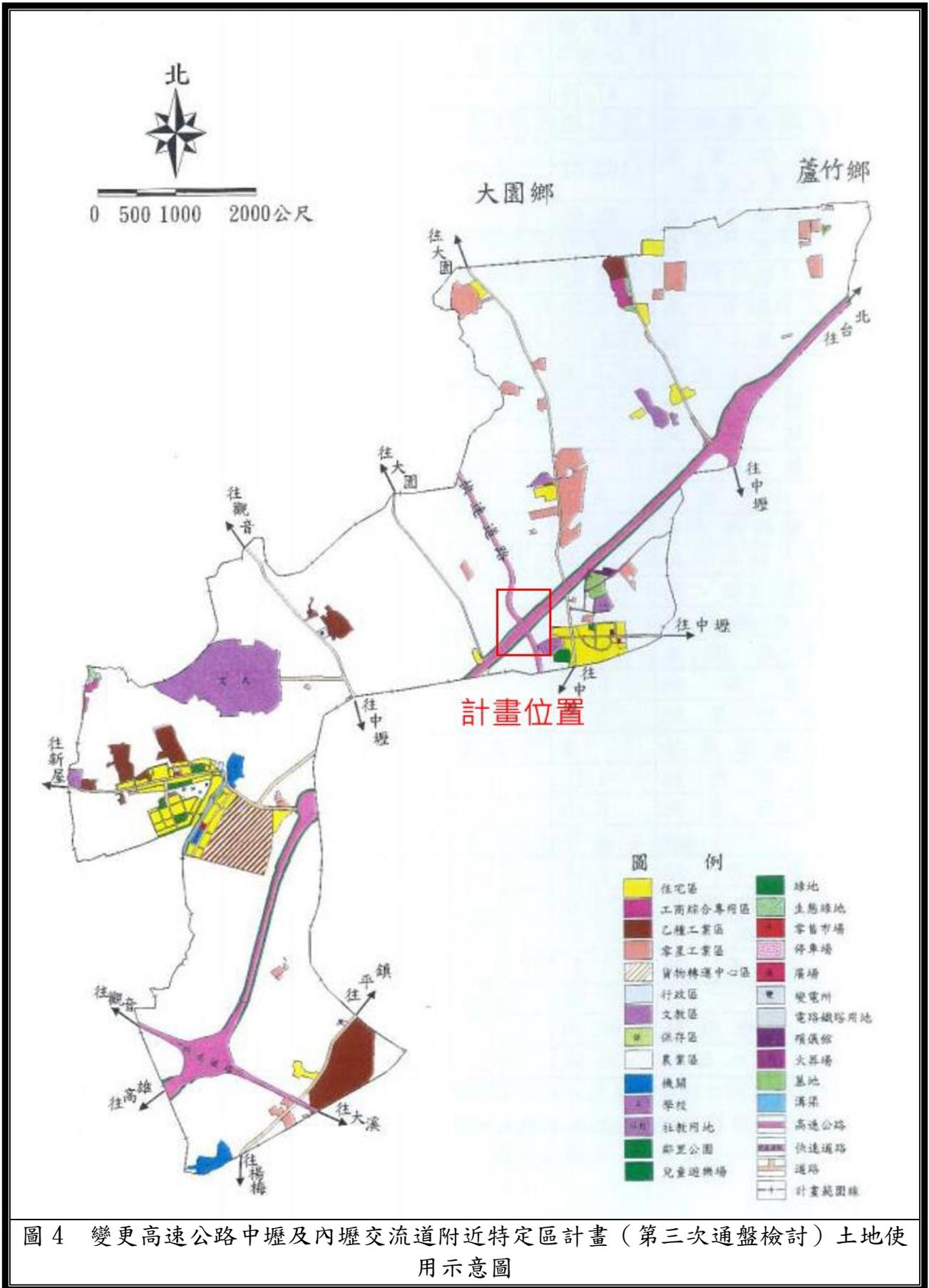


圖 4 變更高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫（第三次通盤檢討）土地使用示意圖

資料來源：變更高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫（第三次通盤檢討）案(95.06.23)

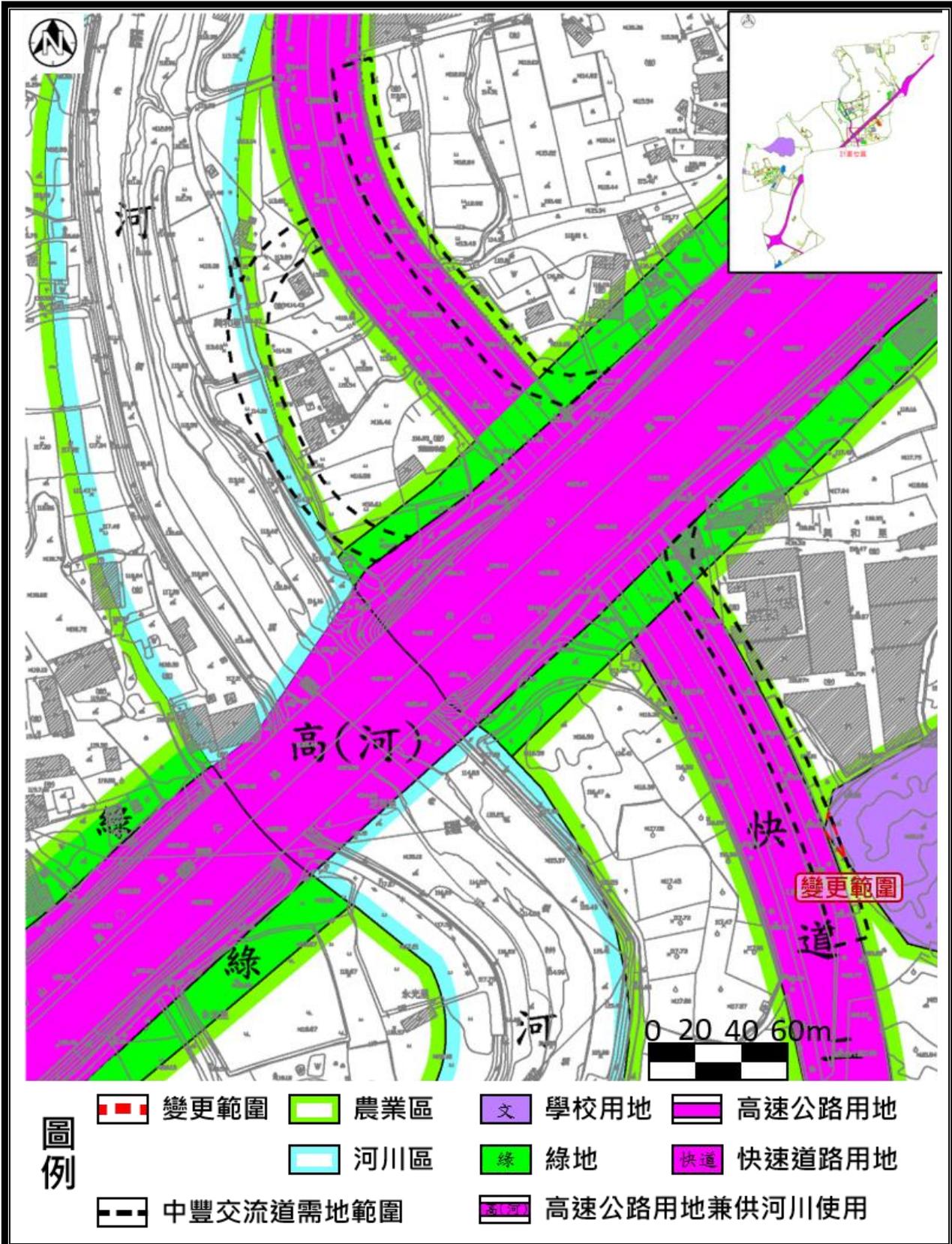


圖 5 變更範圍現行主要計畫示意圖

三、現行細部計畫概要

(一) 計畫範圍及面積

位於主要計畫東側，興南國中南側，南北寬約300公尺，東西寬約800公尺，行政轄區隸屬中壢區忠福里、水尾里及興和里地區，計畫面積約16.43公頃。

(二) 計畫年期

計畫年期為民國94年。

(三) 人口及密度

計畫人口為2,600人，居住密度為每公頃340人。

(四) 土地使用計畫

依據主要計畫劃設住宅區，面積7.57公頃。

(五) 公共設施計畫

依據主要計畫劃設學校、鄰里公園、兒童遊樂場、零售市場、停車場、廣場等用地各1處。合計公共設施用地面積5.46公頃。(不含道路用地面積)

(六) 道路系統計畫

劃設20、18、12、10、6公尺等寬度之計畫道路，皆為區內道路或出入連絡道路，合計道路用地面積3.40公頃。

表3 現行細部計畫-土地使用計畫面積表

項目		計畫面積(公頃)	百分比(%)
土地使用分區	住宅區	7.57	46.07%
	小計	7.57	46.07%
公共設施用地	學校用地	2.40	14.61%
	鄰里公園用地	2.00	12.17%
	兒童遊樂場用地	0.40	2.43%
	零售市場用地	0.24	1.46%
	停車場用地	0.20	1.22%
	廣場用地	0.22	1.34%
	道路用地	3.40	20.69%
	小計	8.86	53.93%
總面積		16.43	100.00%

註：表內面積應以核定計畫圖實地測量分割面積為準。

資料來源：變更高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫(興南國中附近地區)細部計畫(第一次通盤檢討)案(91.10)

(七) 土地使用分區管制要點

1. 本要點依據都市計畫法第 22 條及同法台灣省施行細則第 35 條規定訂定之。
2. 本計畫區住宅區依開發方式之不同，得依下列規定辦理：
 - (1) 以市地重劃方式開發者，其建蔽率不得大於 60%，容積率不得大於 200%。
 - (2) 採個別建築者，建蔽率不得大於 60%，容積率不得大於 120%。
 - (3) 採併同捐贈公共設施用地開發者：
 - A. 移入容積計算及辦理程序參照「都市計畫容積移轉實施辦法」規定辦理。
 - B. 移入容積加計接受基地之基準容積率後，其容積率不得大於 156%。但捐贈之公共設施用地均位於本細部計畫區內，可移入容積得酌予增加，增加後容積率不得大於 200%。
 - C. 移入容積得以折繳代金方式辦理，其價金計算及辦理程序參照「桃園市政府都市計畫增額容積及容積移轉代金申請案件審查許可要點」規定辦理。
3. 住宅區之建築基地於申請建築時，其建築總樓地板面積在 250 平方公尺以下者，應留設各 1 部汽車及機車停車空間，如超過 250 平方公尺者，超過部分每 150 平方公尺應增設各 1 部汽車及機車停車空間。
每部機車停車空間長度至少 2 公尺，寬度至少 1 公尺，機車道寬度至少 2 公尺。
4. 零售市場用地建蔽率不得大於 80%，容積率不得大於 240%。
5. 國小用地之建蔽率不得大於 50%，容積率不得大於 150%。
6. 停車場用地之建蔽率及容積率規定如下：
 - A. 平面使用：建蔽率不得大於 10%，容積率不得大於 20%。
 - B. 立體使用：建蔽率不得大於 80%，容積率不得大於 320%。
7. 本計畫區內各使用分區，臨接計畫道路未達 15 公尺者，至少退縮 3.5 公尺建築，臨接 15 公尺以上者，至少退縮 4 公尺建築，公共設施及公用事業用地，均應退縮 4 公尺以上建築，但基地情形特殊者，得依桃園市都市計畫地區基地情形特殊者退縮建築處理原則辦理。前項退縮部分得計入法定空地，不得設置汽車停車空間及圍牆，且該退縮部分應自道路境界線至少留設 1.5 公尺寬之植栽綠化，並優先種植喬木，其餘設置人行步道。
8. 建築基地內之法定空地應留設 1/2 以上植栽綠化。
9. 本要點未規定事項適用其他有關法令之規定。

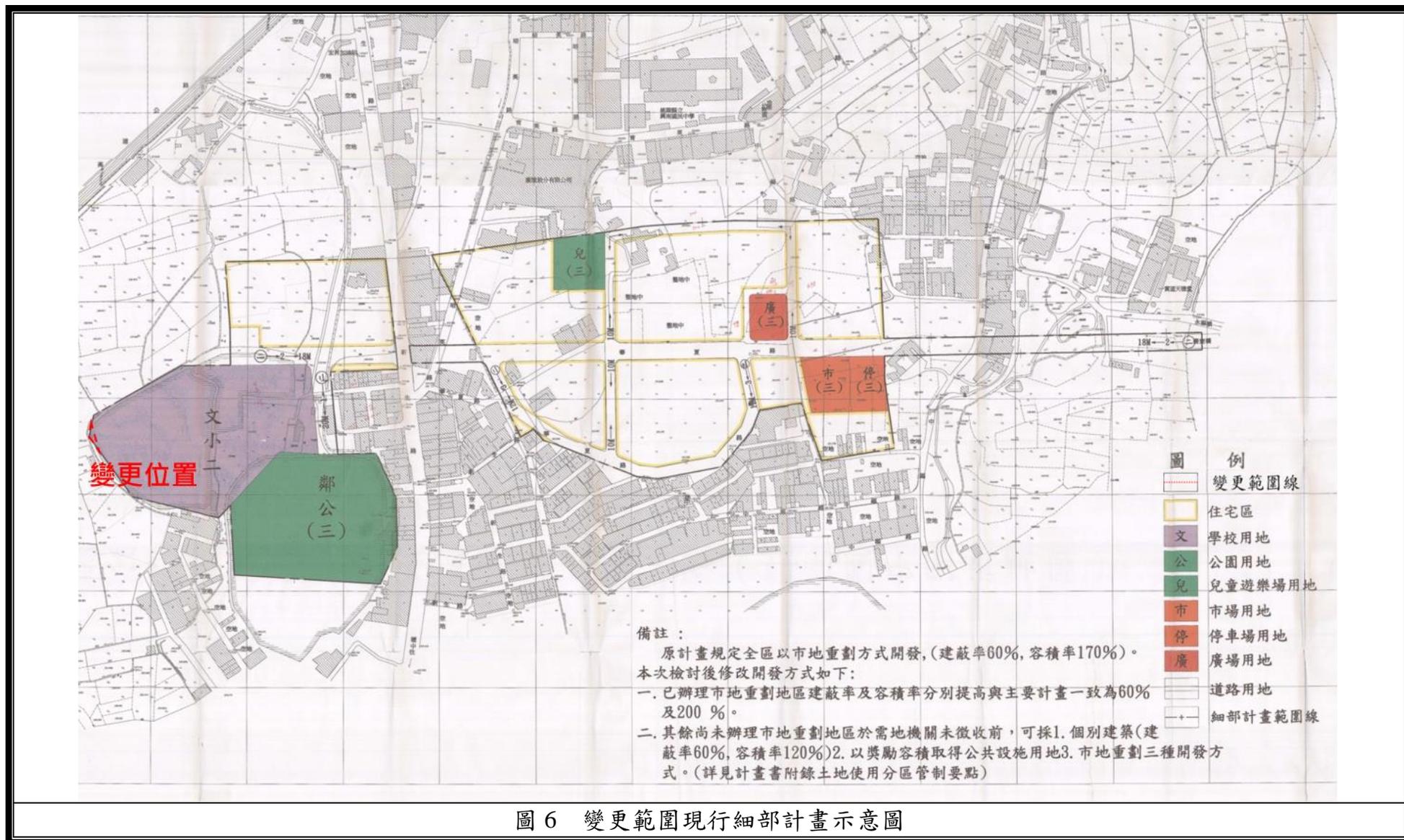


圖 6 變更範圍現行細部計畫示意圖

資料來源：變更高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫(興南國中附近地區)細部計畫(第一次通盤檢討)案(91.10)；本計畫繪製

伍、變更範圍現況

一、中豐交流道需地範圍土地使用現況

(一) 中豐交流道需地範圍內土地使用現況

依據道路工程交流道設計，分為南出環道、南出匝道及北入匝道：

1. 南出環道

位於國道1號北側及中豐北路一段西側，現況以農林使用為主，面積約0.2348公頃；部分河川區土地現況為整地中，未來作為「老街溪河濱步道」，面積約為0.1298公頃。

2. 南出匝道

位於國道1號北側之中豐北路一段上，其中道路使用面積約0.3110公頃；其餘為中豐北路一段東側土地，現況為農林使用，面積約0.1603公頃。

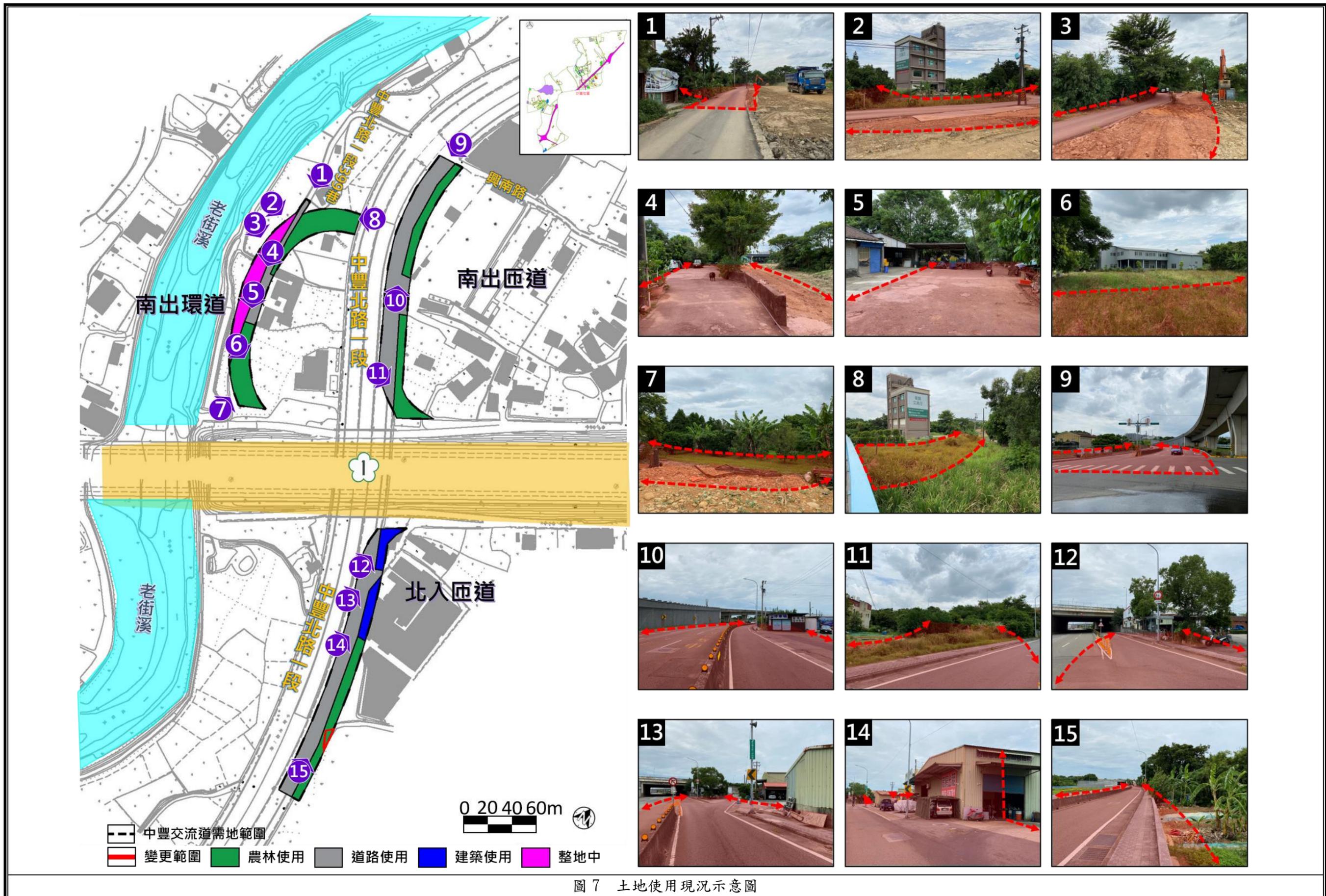
3. 北入匝道

位於國道1號南側之中豐北路一段上，道路使用面積約0.2912公頃，部分建築使用面積約0.0712公頃，現況為私人鐵皮工廠；本次變更範圍使用現況圍農林使用。

表4 中豐交流道需地範圍土地使用現況面積統計表

項目	南出環道		南出匝道		北入匝道		總計	
	面積 (公頃)	佔總面積 比例	面積 (公頃)	佔總面積 比例	面積 (公頃)	佔總面積 比例	面積 (公頃)	佔總面積 比例
農林使用	0.2348	17.04%	0.1603	11.62%	0.1124	8.15%	0.5075	36.79%
道路使用	0.0687	4.98%	0.3110	22.55%	0.2912	21.11%	0.6709	48.64%
整地中	0.1298	9.41%	-	-	-	-	0.1298	9.41%
建築使用	-	-	-	-	0.0712	5.16%	0.0712	5.16%
總計	0.4333	31.41%	0.4713	34.17%	0.4748	34.42%	1.3779	100.00%

資料來源：本計畫彙整



資料來源：本計畫拍攝及繪製

二、變更範圍土地權屬

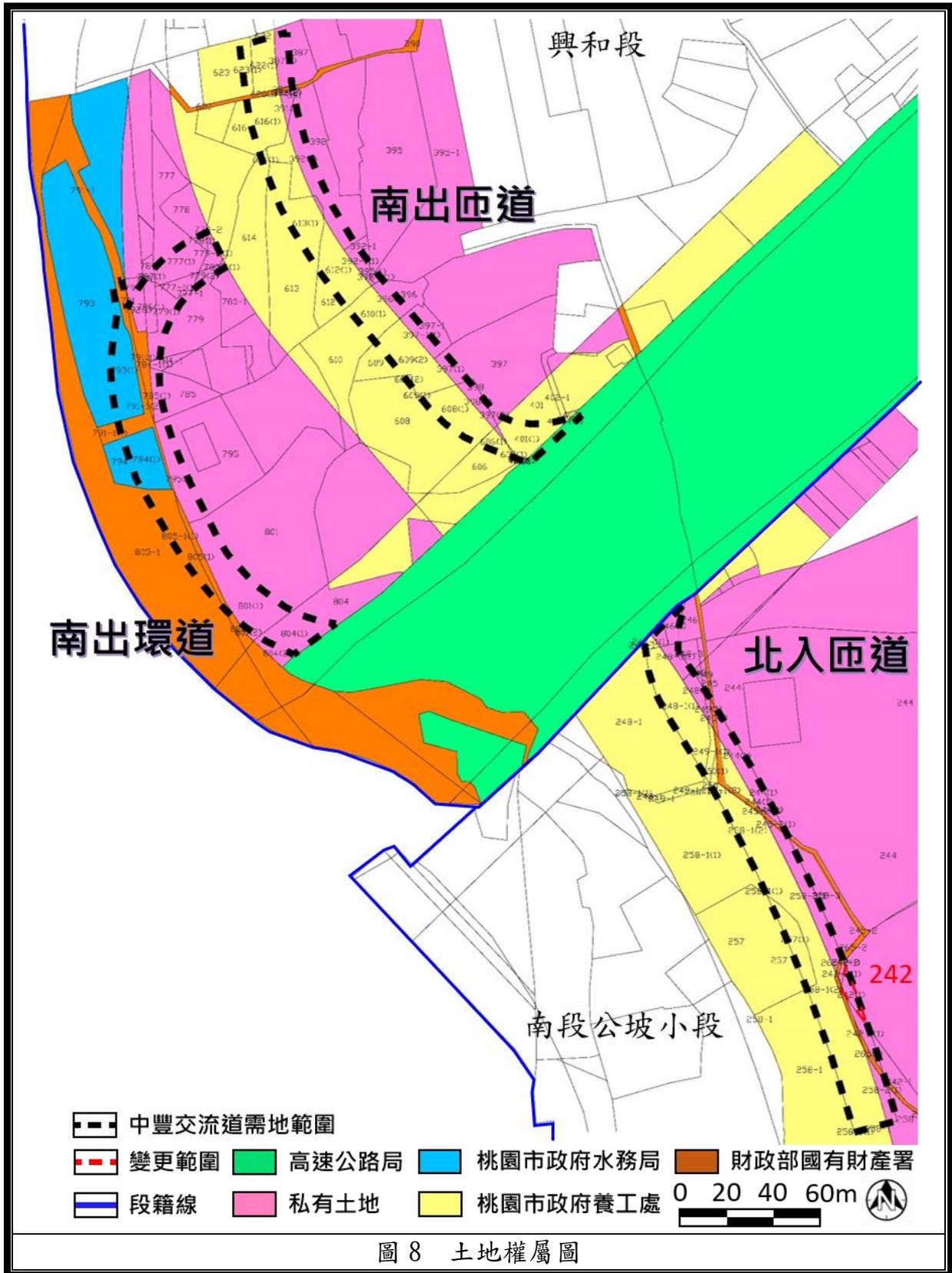
中豐交流道需地範圍為國道 1 號之中壢楊梅路段(內壢交流道至中壢交流道間)及市道 113 號中豐北路一段交叉處，進行新設交流道。變更範圍之土地位在桃園市興南段公坡小段 242 地號，權屬為私有土地，權屬分布如下表 5，假分割資料詳附件八：

表 5 中豐交流道需地範圍土地權屬統計表

所有權人	面積(m ²)	面積(公頃)	百分比(%)
桃園市政府養護工程處	6617.56	0.6618	47.97%
財政部國有財產署	1229.63	0.1230	8.91%
桃園市政府水務局	835.23	0.0835	6.05%
高速公路局	69.47	0.0069	0.50%
私有土地	5043.45	0.5043	36.56%
總計	13795.34	1.3795	100.00%

註：表內面積應以核定計畫圖實地測量分割面積為準。

資料來源：本計畫彙整



資料來源：本計畫繪製

三、道路系統現況

(一) 道路系統現況

主要道路系統包含國道1號、中園路(市道110甲線)、中豐北路(市道113線)及民族路(市道114線)，各道路之幾何特性分述如下：

1. 國道1號

國道1號於計畫範圍內區分為平面道路及高架道路，其中平面道路路段為內壢交流道～中壢交流道，採中央實體分隔雙向6～8車道配置，而高架道路路段為機場系統交流道～校前路交流道，採南北結構分離雙向各2～3車道配置，設計速率為110KPH(速限100KPH)，為往來基隆市、臺北市、新北市、新竹縣及新竹市等縣市之主要聯外道路。

2. 台1線(中華路、延平路、環北路、環西路、環南路)

台1線於計畫範圍內總共涵蓋了中華路、延平路、環北路、環西路及環南路，於計畫範圍內路段採中央實體分隔雙向4～6車道配置，道路寬度約22～25公尺，設計速率為60～80KPH，為中壢區往來桃園區及平鎮區之主要道路。

3. 中園路(市道110甲線)

中園路屬市道110甲線，北起與市道110線相銜接，南迄與台1線相銜接，於計畫範圍內路段採中央實體分隔雙向4～6車道配置，道路寬度為20～22公尺，設計速率為40～60KPH，為國道1號內壢交流道之連絡道，亦為中壢區往來大園區及臺灣高鐵桃園站之主要道路。

4. 中豐北路(市道113線)

中豐北路屬市道113線，北起與台15線相銜接，南迄與台3乙線相銜接，於計畫範圍內路段採中央實體分隔雙向6車道配置，道路寬度為40公尺，設計速率為40～60KPH，為國道1號內壢交流道之連絡道，亦為中壢區往來龍潭區、平鎮區、大園區及臺灣高鐵桃園站之主要道路。

5. 民族路(市道114線)

民族路屬市道114線，西起新屋區永安漁港，東迄臺北市萬華區，於計畫範圍內路段採中央實體分隔雙向4~8車道配置，道路寬度為30~40公尺，設計速率為40~60KPH，為國道1號中壢交流道之連絡道，亦為中壢區往來臺灣高鐵桃園站之主要道路。

表 6 本計畫周邊道路系統表

道路名稱	路段	道路寬度 (公尺)	分隔型式	車道配置(雙向)	
				快車道	混合車道
國道1號(平面)	內壢交流道- 中壢交流道	40	中央實體	6-8	—
國道1號(高架)	機場系統交流道- 校前路交流道	30	中央實體	4-6	—
省道台1線	普忠路-環北路	22-25	中央實體	2	2-4
中園路 (市道110甲線)	內定七街- 國道1號內壢交流道	20	中央實體	2	2
	國道1號內壢交流道 -吉林路	35	中央實體	2	4
中豐北路 (市道113線)	民權路-環北路	45	中央實體	4-6	2
民族路 (市道114線)	水青路- 國道1號內壢交流道	30-40	中央實體	2-4	2-4

資料來源：本計畫彙整



資料來源：本計畫繪製

四、現況道路服務水準分析

(一) 國道主線路段服務水準分析

本計畫針對平、假日國道1號平面路段中壢服務區～平鎮系統交流道及國道1號高架路段機場系統交流道～校前路交流道雙向主線，分析結果如表7及表8所示。

國道1號平面主線路段於平日尖峰小時，不論北上或南下路段，皆以中壢服務區～中壢交流道路段之交通量較多，部分時段部分路段之道路容量已達到飽和，且平均行車速率與其他路段相比均明顯較低，因此服務水準較差，已降至E3級以下；而假日尖峰小時各路段之交通量均較平日來得少，但是中壢服務區～中壢交流道北上路段之平均行車速率偏低，惟各路段服務水準均尚能維持在D6級以上。

國道1號高架主線路段於平日尖峰小時，不論北上或南下路段，交通量均不如平面主線路段多，平均行車速率亦均較平面主線路段高，各路段服務水準均能維持在C4級以上；而假日尖峰小時各路段之交通量及平均行車速率均與平日差不多，各路段服務水準均能維持在C5級以上。

表 7 國道主線路段平日尖峰小時服務水準分析

道路名稱	路段起訖	方向	主線車道數	道路容量(PCPH)	平日上午尖峰				平日下午尖峰			
					交通量(PCU)	V/C	平均行車速率(KPH)	服務水準	交通量(PCU)	V/C	平均行車速率(KPH)	服務水準
國道1號(平面)	中壢服務區-內壢	南下	3	6,600	6,625	1.0	80	F4	5,670	0.86	72	D5
		北上	3	6,600	6,591	1.00	89	E3	6,243	0.95	77	D4
	中壢-內壢	南下	3	6,600	6,313	0.96	78	E4	5,235	0.79	77	C3
		北上	3	6,600	6,114	0.93	66	D5	5,727	0.87	74	D5
	中壢-平鎮系統	南下	3	6,600	6,059	0.92	72	D5	4,360	0.66	70	C5
		北上	3	6,600	5,502	0.83	90	C2	5,549	0.84	80	C4
國道1號(高架)	機場系統-中壢戰備道	南下	3	6,200 ^註	3,130	0.50	96	B1	2,616	0.42	93	B2
		北上	3	6,200 ^註	2,897	0.47	77	B4	3,181	0.51	78	B4
	中壢戰備道-校前路	南下	2	4,400	3,129	0.71	83	C4	2,404	0.55	81	B4
		北上	2	4,400	2,378	0.54	98	B1	2,985	0.68	85	C3

註：國道1號(高架)機場系統～中壢戰備道有1車道為高承載車道，故道路容量略有折減。

資料來源：中豐交流道新建工程-建設計畫(109.08)

表 8 國道主線路段假日尖峰小時服務水準分析

道路名稱	路段起訖	方向	主線車道數	道路容量 (PCPH)	假日上午尖峰				假日下午尖峰			
					交通量 (PCU)	V/C	平均行車速率 (KPH)	服務水準	交通量 (PCU)	V/C	平均行車速率 (KPH)	服務水準
國道 1 號 (平面)	中壢服務區-內壢	南下	3	6,600	5,943	0.90	45	D6	5,266	0.80	75	C4
		北上	3	6,600	5,733	0.87	92	D2	5,984	0.91	86	B3
	中壢-內壢	南下	3	6,600	5,520	0.84	25	C6	4,635	0.70	83	C4
		北上	3	6,600	4,997	0.76	90	C2	5,541	0.84	81	C4
	中壢-平鎮系統	南下	3	6,600	5,442	0.82	70	C5	4,346	0.66	85	C3
		北上	3	6,600	5,155	0.78	94	C2	5,426	0.82	88	C3
國道 1 號 (高架)	機場系統-中壢戰備道	南下	3	6,200 ^註	3,604	0.58	94	B2	2,976	0.48	95	B1
		北上	3	6,200 ^註	3,127	0.50	89	B3	3,213	0.52	78	B4
	中壢戰備道-校前路	南下	2	4,400	3,383	0.77	70	C5	2,612	0.59	86	B5
		北上	2	4,400	2,748	0.62	93	C2	3,130	0.71	89	C3

註：國道 1 號（高架）機場系統～中壢戰備道有 1 車道為高承載車道，故道路容量略有折減。

資料來源：中豐交流道新建工程-建設計畫(109.08)

(二) 國道交流道服務水準分析

本計畫針對平、假日國道1號內壢交流道及中壢交流道，進行服務水準分析，分析結果如表9及表10所示。

國道1號內壢交流道及中壢交流道各出入口匝道平日尖峰小時之交通量均較假日尖峰小時來得多，惟各出入口匝道容量均尚稱充足，服務水準均尚能維持在D級以上。

表 9 國道交流道平日尖峰小時服務水準分析

道路名稱	匝道名稱	匝道類型	車道數	匝道容量 (PCPH)	平日上午尖峰		平日下午尖峰	
					交通量 (PCU)	服務水準	交通量 (PCU)	服務水準
國道 1 號	內壢交流道	北上入口	2	3,800	2,453	C	2,085	C
		北上出口	2	3,800	1,989	C	1,553	C
		南下入口	2	3,800	1,718	C	1,683	C
		南下出口	2	3,800	2,133	C	2,178	C
	中壢交流道	北上入口	1	1,900	1,359	D	1,024	C
		北上出口	1	1,900	939	C	1,249	C
		南下入口	1	1,900	1,511	D	831	C
		南下出口	1	1,900	1,001	C	1,247	C

資料來源：中豐交流道新建工程-建設計畫(109.08)

表 10 國道交流道假日尖峰小時服務水準分析

道路名稱	匝道名稱	匝道類型	車道數	匝道容量 (PCPH)	假日上午尖峰		假日下午尖峰	
					交通量 (PCU)	服務水準	交通量 (PCU)	服務水準
國道 1 號	內壢交流道	北上入口	2	3,800	1,830	C	1,843	C
		北上出口	2	3,800	1,226	C	1,361	C
		南下入口	2	3,800	1,054	C	1,260	C
		南下出口	2	3,800	1,470	C	1,841	C
	中壢交流道	北上入口	1	1,900	853	C	898	C
		北上出口	1	1,900	977	C	1,143	C
		南下入口	1	1,900	893	C	905	C
		南下出口	1	1,900	548	C	991	C

資料來源：中壢交流道新建工程-建設計畫(109.08)

(三) 地區道路服務水準分析

1. 台1線

平日上、下午尖峰單向交通量為1,053~3,396PCU，中園路以東及中園路~延平路路段部分方向道路容量已經飽和，服務水準已降至E級甚至是F級，而其餘路段各方向道路容量尚稱充足，服務水準均尚能維持在D級以上；於假日上、下午尖峰，各路段各方向道路容量均相當充足，服務水準均能維持在C級以上。

2. 市道110甲線

平日上、下午尖峰單向交通量為1,190~2,322PCU，無明顯之方向性，各路段各方向道路容量均尚稱充足，服務水準均尚能維持在D級以上；於假日上、下午尖峰單向交通量為1,012~2,015PCU，無明顯之方向性，各路段各方向道路容量均尚稱充足，服務水準均尚能維持在D級以上。

3. 市道113線

市道113線於平日上、下午尖峰單向交通量為502~1,529PCU，有明顯之方向性，各路段各方向道路容量均相當充足，服務水準均能維持在C級以上。

於假日上、下午尖峰單向交通量為410~860PCU，無明顯之方向性，各路段各方向道路容量均相當充足，服務水準均能維持在C級以上。

4. 市道114線

市道114線於平日上、下午尖峰單向交通量為1,894～3,687PCU，有明顯之方向性，其中國道1號中壢交流道～三民路往西路段各方向道路容量已經飽和，服務水準已降至F級，而其餘路段各方向道路容量尚稱充足，服務水準均尚能維持在D級以上。

於假日上、下午尖峰單向交通量為1,570～2,875PCU，有明顯之方向性，各路段各方向道路容量均相當充足，服務水準均能維持在C級以上。

5. 小結

台1線、市道110 甲線及市道114線不論於平、假日尖峰小時接近交流道區路段交通量均比較多，部分路段部分方向於平日尖峰小時道路容量已經飽和，服務水準已降至E級甚至是F級，而計畫所在之市道113線，由於道路沿線尚未完全開發，因此不論於平、假日尖峰小時，交通量均相當少，而各主要道路於假日尖峰小時各路段各方向之交通量均較平日來得少。

表 11 國道交流道平日尖峰小時服務水準分析

道路 編號	道路 名稱	路段起訖	方向 (往)	道路容量 (PCPH)	平日上午尖峰			平日下午尖峰			假日上午尖峰			假日下午尖峰		
					交通量 (PCU)	V/C	服務 水準									
台 1 線	中華路	中園路以東	東	3,600	3,153	0.88	D	3,396	0.94	E	2,027	0.56	B	2,535	0.70	C
			西	3,600	2,866	0.80	D	3,256	0.90	D	2,098	0.58	B	2,125	0.59	B
	延平路	中園路-延平路	東	3,600	2,875	0.80	D	2,836	0.79	C	1,853	0.51	B	2,502	0.70	C
			西	2,650	2,651	1.00	F	3,362	1.27	F	2,055	0.78	C	2,152	0.81	D
	環北路	延平路- 中豐北路	東	2,350	1,844	0.78	C	2,008	0.85	D	1,557	0.66	C	1,775	0.76	C
			西	2,350	2,245	0.62	C	2,037	0.57	B	1,735	0.48	B	1,688	0.47	B
	環西路	中豐北路- 民族路	東	2,350	1,728	0.74	C	1,635	0.70	C	1,212	0.52	B	1,517	0.65	C
			西	2,350	1,631	0.69	C	1,693	0.72	C	1,435	0.61	B	1,418	0.60	B
	環南路	民族路以南	南	2,350	1,053	0.45	B	1,423	0.61	B	975	0.41	B	1,006	0.43	B
			北	3,600	1,774	0.49	B	1,143	0.32	A	1,064	0.30	A	1,110	0.31	A
市道 110 甲線	中園路	國道 1 號內壠 交流道以西	東	3,600	1,912	0.53	B	2,322	0.65	C	1,223	0.34	A	2,015	0.56	B
			西	2,350	1,717	0.73	C	1,249	0.53	B	1,513	0.64	C	1,484	0.63	C
		桃圳路-吉林路	南	2,350	1,974	0.84	D	1,707	0.73	C	1,312	0.56	B	1,936	0.82	D
			北	4,800	1,536	0.32	A	1,385	0.29	A	1,270	0.26	A	1,183	0.25	A
		吉林路-中華路	南	2,350	1,312	0.56	B	1,995	0.85	D	1,012	0.43	B	1,194	0.51	B
			北	2,350	2,075	0.88	D	1,190	0.51	B	1,105	0.47	B	1,220	0.52	B
市道 113 線	中豐北 路	高鐵南路- 民權路	南	3,600	742	0.21	A	1,417	0.39	B	644	0.18	A	791	0.22	A
			北	3,600	1,409	0.39	B	564	0.16	A	526	0.15	A	585	0.16	A
		民權路-興南路	南	3,600	526	0.15	A	1,152	0.32	A	468	0.13	A	709	0.20	A
			北	3,600	1,369	0.38	B	502	0.14	A	410	0.11	A	492	0.14	A
		興南路-環北路	南	3,600	673	0.19	A	1,372	0.38	B	766	0.21	A	860	0.24	A
			北	4,800	1,529	0.32	A	677	0.14	A	622	0.13	A	621	0.13	A
市道 114 線	民族路	環西路-國道 1 號中壠交流道	東	6,000	2,212	0.37	A	3,394	0.57	B	2,383	0.40	B	2,875	0.48	B
			西	4,800	3,687	0.77	C	2,339	0.49	B	2,403	0.50	B	2,604	0.54	B
		國道 1 號中壠 交流道-三民路	東	3,600	2,043	0.57	B	2,318	0.64	C	1,570	0.44	B	1,654	0.46	B
			西	2,350	2,370	1.01	F	1,894	0.81	D	1,778	0.76	C	1,830	0.78	C

資料來源：中豐交流道新建工程-建設計畫(109.08)

陸、配合國道1號中豐交流道新建工程內容概要

一、用地範圍勘選原則

初步研擬路權設定原則如下各點：

(一)路堤路段

地形平坦之路堤外緣未設置農路或明溝時，以路堤坡趾外2公尺為路權範圍，坡趾外地形陡峭或地質特殊路段，用地範圍酌予調整。

(二)外側設置農路或明溝路段

橋梁、路堤路段外側須復舊設置農路或地方道路時，以農路或地方道路坡趾為用地範圍；橋梁、路堤路段外側須復舊設置明溝路段，以明溝外1公尺為用地範圍。

(三)路權樁位之設置

1. 路權樁位原則以50公尺設置一處，於交流道及匝環道路段原則以25公尺設置一處。
2. 新增用地範圍避免劃分零碎或產生畸零地，而造成釘樁、指界、用地分割之困擾。
3. 樁位設置位置應避開地貌易改變處或不易放樣釘樁處，如地質鬆軟、池塘、公路、河川沿岸、屋宇等。
4. 樁位及結構物應避免侵入河川治理線、地質改良地區、生態敏感地，可減少相關事權協調、繁瑣審議程序之困擾，避免延宕建設時程。

二、地上物拆遷情形

依「中豐交流道新建工程-建設計畫(109.08)」建物拆遷補償係透過套繪航照圖及現地調查結果估算拆遷面積，並依「桃園市興辦公共工程地上物拆遷補償自治條例」及「桃園市農作改良物與農業機具設備畜產水產養殖物徵收補償費及遷移費查估基準」之規定進行拆遷補償費用概算。建物拆遷部分以鐵皮構造居多，其餘為磚造建築及臨時建築物，拆遷總樓地板面積如表 12 所示，預定拆遷範圍詳圖 10。

表 12 地上物拆遷補償費用估算表

	拆除樓地板面積 (m ²)	數量(處)
鐵皮 T (平房)	87.48	2
鐵皮 M (平房)	355.98	3
農林作物	4750.00	-
小計	5190.46	-

註：本面積為概估資料，實際使用面積仍須以現場勘查為準。

資料來源：中豐交流道新建工程-建設計畫(109.08)

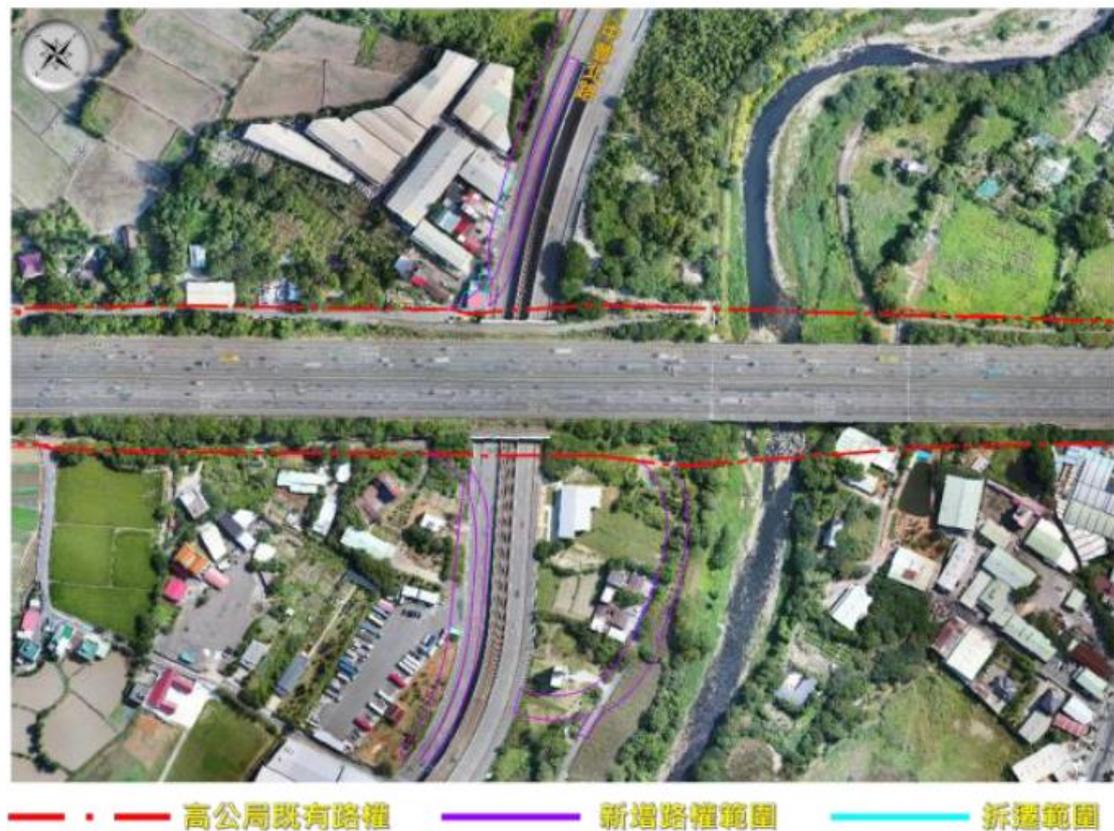


圖 10 預定拆遷範圍圖

資料來源：中豐交流道新建工程-建設計畫(109.08)

三、中豐交流道配置

本計畫交流道採用變形之鑽石型交流道，主要配設有3條匝道分別為：南出環道（往中壢方向）、南出匝道（往高鐵方向）及北入匝道。考量捷運限建相關規定，本計畫之建設方案匝道配置說明如下：

（一）南出環道

因可行性評估方案之最小半徑為50公尺，匝道線形布設於河川治理線與民宅間之空地，兩側採擋土牆型式構築以減少用地範圍。由於封閉式環道將阻絕地區道路通行動線，因須徵收環道內用地，致經濟效益下降，故調整為開放式環道，以保持地區道路通行性。另為解決汽機車混流問題，考量出口匝道僅提供右轉中豐北路之運轉功能（道路中央為機場捷運設施阻隔），故匝道出口採號誌化路口型式設置，但為增加匝道儲車空間且於號誌放行時能快速紓解車流，匝道末端約200公尺長度由1車道加寬為2車道。

（二）南出匝道

規劃將匝道配置於高公局既有路權之土堤範圍，外側構築擋土牆取代土堤，以減少用地徵收範圍及避免既有地區道路通行動線受阻；為避免汽機車混流問題、減少路型變化幅度及用地徵收面積，跨越中豐北路區段以橋梁方式布設，並於快車道內側下降銜接地區道路。中豐北路車道配置為因應增設匝道，同時考量交通服務水準許可下，建議由原三快一混（含實體分隔）縮減為二快一混（無實體分隔），且須局部向外拓寬。

（三）北入匝道

配合桃園市政府南園二路延伸工程計畫，及與避免汽機車混流問題、減少路型變化幅度及用地徵收面積，將匝道布設於中豐北路內側，再以橋梁型式向上跨越中豐北路後銜接國道。中豐北路車道配置為因應增設匝道，同時考量交通服務水準許可下，建議由原三快一混（含實體分隔）縮減為二快一混（無實體分隔），且須局部向外拓寬，青埔方向車輛則利用機場捷運進入地下處設置迴轉號誌路口。

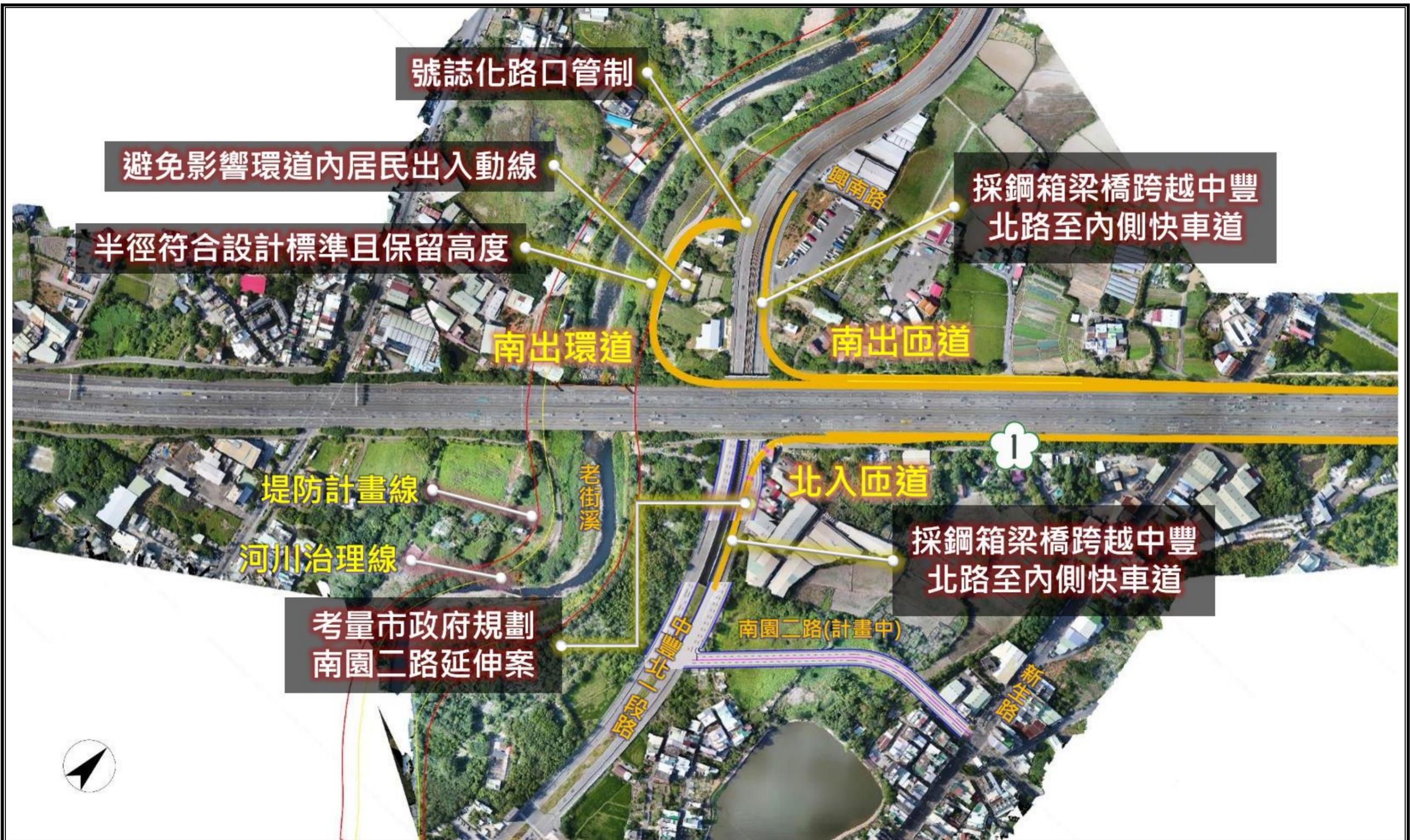


圖 11 中豐交流道配置圖

資料來源：中豐交流道新建工程-建設計畫(109.08)

四、增設中豐交流道預期效益

依據「中豐交流道新建工程-建設計畫(109.08)」目標年(民國 130 年)有無增設中豐交流道的交通量推估成果如下：

(一)國道1號中豐交流道交通量預測

增設國道1號中豐交流道交通量預測結果如表11所示，國道1號中豐交流道平日尖峰小時北上入口匝道交通量為1,342PCU，規劃設置單向1車道，服務水準尚能維持在D級，南下出口匝道往中壢方向交通量為981PCU，往大園方向交通量為235PCU，均規劃設置單向1車道，服務水準均能維持在C級。

表 13 目標年國道 1 號中豐交流道交通量預測結果

道路名稱	匝道名稱	匝道類型	端點方向	匝道容量 (PCPH)	交通量 (PCPH)	服務水準	車道需求 (單向)
國道 1 號	中豐交流道	北上入口	中壢端	1,900	1,342	D	1
			往中壢	1,900	981	C	1
		南下出口	往大園	1,900	235	C	1
			合計	1,900	1,216	C	1

資料來源：中豐交流道新建工程-建設計畫(109.08)

(二)國道主線路段交通量預測

國道1號平面主線路段平日中壢服務區～中壢交流道路段，由於有中豐交流道協助車流分流至高架主線路段，因此交通量均有所減少，服務水準均可提升至D5級以上，而中壢交流道～平鎮系統交流道路段，交通量在有無增設的狀況下差不多，服務水準均尚能維持在D5級以上。

國道1號高架主線路段平日機場系統交流道～中豐交流道路段，由於中豐交流道將車流引入，因此交通量均有所增加，然而道路容量相當充足，服務水準均能維持在C6級以上，而中豐交流道～校前路交流道路段，交通量在有無增設的狀況下差不多，服務水準均能維持在C5級。

表 14 目標年國道主線路段交通量預測結果

道路名稱	路段起訖	方向	主線車道數	道路容量(PCPH)	無增設中豐交流道				增設中豐交流道			
					交通量(PCU)	V/C	平均行車速率(KPH)	服務水準	交通量(PCU)	V/C	平均行車速率(KPH)	服務水準
國道1號 (平面)	中壢服務區-內壢	南下	3	6,600	6,978	1.06	77	F4	5,752	0.65	89	D3
		北上	3	6,600	6,973	1.06	85	F3	5,753	0.65	98	D1
	中壢-內壢	南下	3	6,600	6,600	1.00	75	E4	6,144	0.93	80	D4
		北上	3	6,600	6,428	0.97	63	E6	6,004	0.91	67	D5
	中壢-平鎮系統	南下	3	6,600	6,249	0.95	70	D5	6,251	0.95	70	D5
		北上	3	6,600	5,918	0.90	76	D4	5,924	0.90	76	D4
國道1號 (高架)	機場系統-中壢戰備道	南下	3	6,200 ^註	3,858	0.62	86	C3	5,077	0.77	74	C5
		北上	3	6,200 ^註	3,981	0.64	70	C5	5,199	0.79	60	C6
	中壢戰備道-校前路	南下	2	4,400	3,536	0.80	76	C4	3,529	0.80	76	C4
		北上	2	4,400	3,428	0.78	77	C4	3,477	0.79	76	C4

註：國道1號(高架)機場系統~中壢戰備道有1車道為高承載車道，故道路容量略有折減。

資料來源：中豐交流道新建工程行性研究(108.06)

(三)國道交流道交通量預測

增設中豐交流道下國道交流道交通量預測結果如表13所示，其中國道1號內壢交流道北上入口匝道及南下出口匝道，由於有中豐交流道協助分擔車流，因此交通量均有所減少，服務水準均可提升至C級，而北上出口匝道及南下入口匝道交通量在有無增設的狀況下差不多，服務水準均能維持在C級。

國道1號中壢交流道平日北上入口匝道及南下出口匝道，由於有中豐交流道協助分擔車流，因此交通量均有所減少，服務水準均可提升至D級，而北上出口匝道及南下入口匝道交通量在有無增設的狀況下差不多，服務水準均尚能維持在D級。

表 15 目標年交流道交通量預測結果

道路名稱	匝道名稱	匝道類型	車道數	匝道容量 (PCPH)	無增設中豐交流道		增設中豐交流道	
					交通量 (PCU)	服務水準	交通量 (PCU)	服務水準
國道 1 號	內壢交流道	北上入口	2	3,800	2,712	D	1,919	C
		北上出口	2	3,800	2,168	C	2,170	C
		南下入口	2	3,800	2,222	C	2,247	C
		南下出口	2	3,800	2,600	D	1,855	C
	中壢交流道	北上入口	1	1,900	1,898	E	1,456	D
		北上出口	1	1,900	1,388	D	1,376	D
		南下入口	1	1,900	1,445	D	1,465	D
		南下出口	1	1,900	1,796	E	1,358	D

資料來源：中豐交流道新建工程-建設計畫(109.08)

(四) 計畫範圍周邊主要道路系統交通量預測

增設中豐交流道後計畫範圍周邊主要道路系統交通量預測結果如表14所示，市道110甲線雖然有中豐交流道協助分擔車流，但是部分路段部分方向道路容量仍趨近飽和或過飽和，服務水準已降至E級甚至是F級外，其餘各路段各方向道路容量均尚稱充足，服務水準均尚能維持在D級以上；市道113線由於為中豐交流道之連絡道，因此各路段各方向之交通量均大幅增加，惟部分路段部分及方向之道路配置配合調整增加車道，由原三快一混（含實體分隔）縮減為二快一混（無實體分隔），故道路容量有所減少，服務水準均尚能維持在D級以上；市道114線雖然有中豐交流道協助分擔車流，但是部分路段部分方向道路容量仍過飽和，服務水準已降至F級外，其餘各路段各方向道路容量均尚稱充足，服務水準均尚能維持在D級以上；南園二路由於道路容量均相當充足，服務水準均能維持在B級。

表 16 目標年主要道路系統交通量預測結果

道路 編號	道路 名稱	路段起訖	方向 (往)	無增設中豐交流道				增設中豐交流道			
				道路 容量 (PCU)	交通 量 (PCU)	V/C	服務 水準	道路 容量 (PCU)	交通 量 (PCU)	V/C	服務 水準
市道 110 甲線	中園路	國道 1 號內壠 交流道以西	東	3,600	3,093	0.86	D	3,600	2,740	0.76	C
			西	2,350	2,434	1.04	D	2,350	2,222	0.95	E
		桃圳路-吉林 路	南	2,350	2,871	1.22	D	2,350	2,499	1.06	F
			北	4,800	2,418	0.50	B	4,800	2,007	0.42	B
		吉林路-中華 路	南	2,350	2,431	1.03	D	2,350	2,059	0.88	D
			北	2,350	2,527	1.08	D	2,350	2,131	0.91	D
市道 113 線	中豐北 路	高鐵南路- 興南路	南	3,600	2,951	0.82	D	3,600	3,083	0.86	D
			北	3,600	2,974	0.83	D	3,600	3,034	0.84	D
		興南路-國道 1 號中豐交流道	南	4,800	2,621	0.55	B	4,800	2,944	0.61	B
			北	4,800	2,659	0.55	B	3,600 註	3,268	0.91	D
		國道 1 號中豐 交流道-南園 二路	南	4,800	2,621	0.55	B	4,800	3,925	0.82	D
			北	4,800	2,659	0.55	B	3,600 註	3,033	0.84	D
		南園二路-環 北路	南	3,600	2,582	0.72	C	3,600	3,005	0.83	D
			北	4,800	2,505	0.52	B	4,800	2,946	0.61	B
市道 114 線	民族路	環西路-國道 1 號中壠交流道	東	6,000	4,313	0.82	C	6,000	3,998	0.67	C
			西	4,800	4,564	0.95	E	4,800	4,268	0.89	D
		國道 1 號中壠 交流道-三民 路	東	3,600	2,726	0.76	C	3,600	2,578	0.72	C
			西	2,350	2,766	1.18	F	2,350	2,646	1.13	F
南園二路	新生路-中豐 北路	東	2,350	616	0.26	A	2,350	1,241	0.53	B	
		西	2,350	731	0.31	A	2,350	1,309	0.56	B	

註：市道 113 線（中豐北路）部分路段及方向之道路配置配合調整增加車道，由原三快一混（含實體分隔）縮減為二快一混（無實體分隔），故道路容量有所減少。

資料來源：中豐交流道新建工程行性研究(108.06)

五、公益性及必要性評估

(一) 公益性評估

1、社會因素

(1) 徵收所影響人口之多寡、年齡結構：

本工程需用土地屬線狀區域，非大規模面積取得。需用土地範圍內主要為空地、道路用地、河川地及早地，本次計畫對於當地人口數量及結構影響不大。

(2) 徵收計畫對周圍社會現況之影響：

- A. 本計畫在路線勘選與設計上，以避免穿越、封閉與影響既有聚落空間，對計畫範圍社會現況影響程度低。
- B. 本工程闢建完成後，可提供民眾便捷之交通服務，並改善當地交通，對於現況社會有助益效果。

(3) 徵收計畫對弱勢族群生活型態之影響：

- A. 本次範圍內僅涉及鐵皮建築物之拆除，建築物部分拆除者（即剩餘份仍可繼續居住使用），皆依法核發補償費，且配合自動拆除者再核發獎勵金。
- B. 若建物須全拆，除依規定核發相關補償費，將實際情形勘查有無中低收入戶及低收入戶或情境相當者，另訂定安置計畫，對於弱勢族群生活型態影響低。

(4) 徵收計畫對居民健康風險之影響程度：

本工程建置完成後，將能改善當地交通瓶頸、減少車輛停滯時間、降低二氧化碳排放、提高該區域生活健康品質，對居民之健康風險無任何影響。

2、經濟因素

(1) 徵收計畫對稅收影響：

本工程完後，藉由匝道建置完善運輸路網，提升地區交通便利性與運作效率，增加地方工作與休閒旅次，促進整體地方發展，對於地方財政與稅收有正面效益。

(2) 徵收計畫對糧食安全影響：

本計畫係屬交通事業計畫，需地類型為線狀土地形態，非大面積面狀取得，且次勘選私有土地，僅老街溪沿岸有部分為旱作地，並非糧食主要供應來源，因此取得用地並無糧食安全問題。

(3)徵收計畫造成增減就業或轉業人口：

本計畫屬於高速公路新增中豐交流道工程，施工期間可提供地區就業機會，增加方稅收。

(4)徵收費用及各級政府配合興辦公共設施與政府財務支出及負擔情形：

經費來源將由交通部高速公路局「國道基金」全數支應。

(5)徵收計畫對農林漁牧產業鏈影響：

本計畫工程範圍南出環道緊鄰老街溪，行經範圍僅影響少部分旱田，並非糧食主要供應來源，取得用地無產業鏈問題。

(6)徵收計畫對土地利用完整性影響：

本計畫已儘量以工程方式克服，避開聚落及減少拆遷，取得面積達最小範圍，土地利用完整性影響輕微。

3、文化及生態因素

(1)因徵收計畫而導致城鄉自然風貌改變：

未來景觀工程首重提高用路人舒適度與行車安全，並需兼顧管養便利性、耐空氣汙染等原則，因計畫路線緊鄰老街溪，除路堤段擋土牆美化之外，將避免計畫路線侵入河道治理範圍。

(2)因徵收計畫而導致文化古蹟改變：

初步調查本計畫範圍及周邊地區無公告之古蹟或歷史建築。(2)日後若發現文化資產將依文化資產保存法第50條規定辦理，儘量降低對文化資產衝擊。

(3)因徵收計畫而導致生活條件或模式發生改變：

本計畫係交流道新建工程，純屬交通事業之興闢，改變之影響將使當地交通更為便利，對其原本之生活條件或模式有正向助益。

(4)徵收計畫對該地區生態環境之影響：

A. 本計畫附近活動之動物，多屬於都會區常見且常出現於人為活動頻繁之農耕地與綠地空間，本案工程除道路及相關設施外，

路權範圍經景觀植栽綠化，並選用與地區植被融合之物種，對於動植物之干擾有限，對於生態環境影響小。

B. 本計畫位置，並無位於山坡地範圍、地質敏感以及土石流潛勢溪流等環境地質不利因素之範圍內。

(5)徵收計畫對周邊居民或社區整體之影響

本計畫可改善中壢地區之交通服務功能，紓解地區交通及國道壅塞問題。

4、永續發展因素：

(1)國家永續發展政策

本工程完工後，預期可紓解既有國道1號內壢、中壢交流道之交通，並配合A21轉運站之設置，提供民眾「桃園機場捷運」與「大眾客運系統」相互轉乘之服務，本質上符合永續工程的精神。

(2)永續指標

本工程完後，有效降低行車成節省能源消耗及減少二氧化碳。對環境、節能減碳、生產活城鄉文化指標，均有正面效益。

(3)國土計畫

本案路線在勘選上已避開相關重要開發計畫及環境敏感區域。所需用地確屬必要且已縮減至最小之範圍，經檢討與國土計畫並無扞格之處。

(二)必要性評估

1、本計畫目的與預計徵收私有土地合理關聯理由：

本計畫目的為改善區域交通問題，工程建設完成可紓解國道1號內壢、中壢交流道之交通，並配合A21轉運站之設置，提供民眾「桃園機場捷運」與「大眾客運系統」相互轉乘之服務，提升整體交通運轉效率，爰於計畫範圍內勘選較符公益性，且具經濟可行性之路線，取得私有土地有其必要。

2、預計徵收私有土地已達必要最小限度範圍理由：

本計畫路線之勘選已於不侵入老街溪治理計畫線、不影響機場捷運營運、不改變地區道路動線之條件下，儘可能利用沿線之公有土地，減少取得土地面積及建物拆遷，為達道路通行運能及安全之必要，

已將用地範圍縮至最小，土地作最經濟之利用。

3、用地勘選有無其他可替代地區：

本計畫路線大部分經過道路用地、河川地、旱地，於不侵入老街溪治理計畫線、不影響機場捷運營運、不改變地區道路動線之條件下，盡量利用公有土地，避開鄰近建物，並透過「道路線形」、「運輸功能」、「自然環境」、「用地取得」、「建物拆遷」、「環境影響」、「工程經費」及「工期」等項目進行綜合評估，提出最適當之路線方案，經評估無其他替代地區土地。

4、是否有其他取得方式：

本工程屬於永久設施，以取得土地所有權為主。依土地徵收條例規定，需用土地人申請徵收土地或土地改良物前，應先與所有權人協議價購或以其他方式取得，協議價購應由需用土地人依市價與所有權人協議，如未能達成協議，始得依土地徵收條例申請取得。

5、綜合評估分析：綜合前述各項說明及評估之分析如下：

(1) 公益性、必要性與預計取得私有財產之利益比較衡量評估

- A. 本案之經濟效益評估結果在折現率4%、物價上漲率1.14%之情境下，其營運效益回收年期30年之益本比(B/C)為1.24、內生報酬率為5.84%，具經濟可行性。
- B. 進行敏感度分析結果，無論以工程建設成本增減10%或折現率變動1%之情境進行分析，其益本比均大於1，顯示仍具經濟可行性。
- C. 依「桃園市興辦公共工程地上物拆遷補償自治條例」暨「桃園市農作改良物與農業機具設備畜產水產養殖物徵收補償費及遷移費查估基準」等法令規定辦理查估，務求私人財產損失減至最低，以兼顧公益與私益。

(2) 適當性

- A. 本工程依照「公路路線設計規範」進行規劃，並基於影響公私權益最小原則辦理。
- B. 本案計畫範圍已達最小限度且無其他更合適之替代路線，完成後有效轉移內壢、中壢、交流道之交通，有助於改善當地交通及居住環境，提升社會整體發展。

(3)合法性

- A. 符合土地徵收條例第3條規定：「國家因公益需要，興辦下列各款事業，得徵收私有土地；徵收之範圍，應以其事業所必須者為限：：… 二、交通事業。… 」。
- B. 依土地徵收條例第10條、土地徵收條例施行細則第10條及「申請徵收前需用土地人舉行公聽會與給予所有權人陳述意見機會作業要點」規定辦理此次公聽會，並依規定辦理後續用地取得事宜。
- C. 依據公路法第9 條之規定：公路需用之土地，得依法徵收或撥用之。

柒、變更計畫

一、變更理由

本計畫範圍位於國道 1 號主線與五楊高架平面交織段(中壢轉接道)，考量桃園航空城計畫及 A21 轉運站之設置，屆時中壢地區及航空城高鐵站區所衍生之強烈運輸需求，將對國道 1 號內壢、中壢交流道造成強大交通壓力，故於中壢北路增設中壢交流道，設置北入匝道、南出匝道及南出環道，服務五楊高架路段上下匝道之車流。

二、變更內容

本計畫土地使用變更內容如下表 17，變更總面積為 0.0083 公頃。

表 17 變更內容綜理表

編號	變更位置	變更內容		變更理由	備註
		原計畫(公頃)	新計畫(公頃)		
1	國道一號之中壢楊梅路段，內壢交流道至中壢交流道間南側	學校用地(*0.00)	高速公路用地(*0.00)	考量桃園航空城計畫及 A21 轉運站之設置，屆時中壢地區及航空城高鐵站區所衍生之強烈運輸需求，將對國道 1 號內壢、中壢交流道造成強大交通壓力，故於中壢北路新增中壢交流道，設置北入匝道、南出匝道及南出環道，服務五楊高架路段上下匝道之車流。	面積為 83 平方公尺
總計			*0.00 公頃	-	

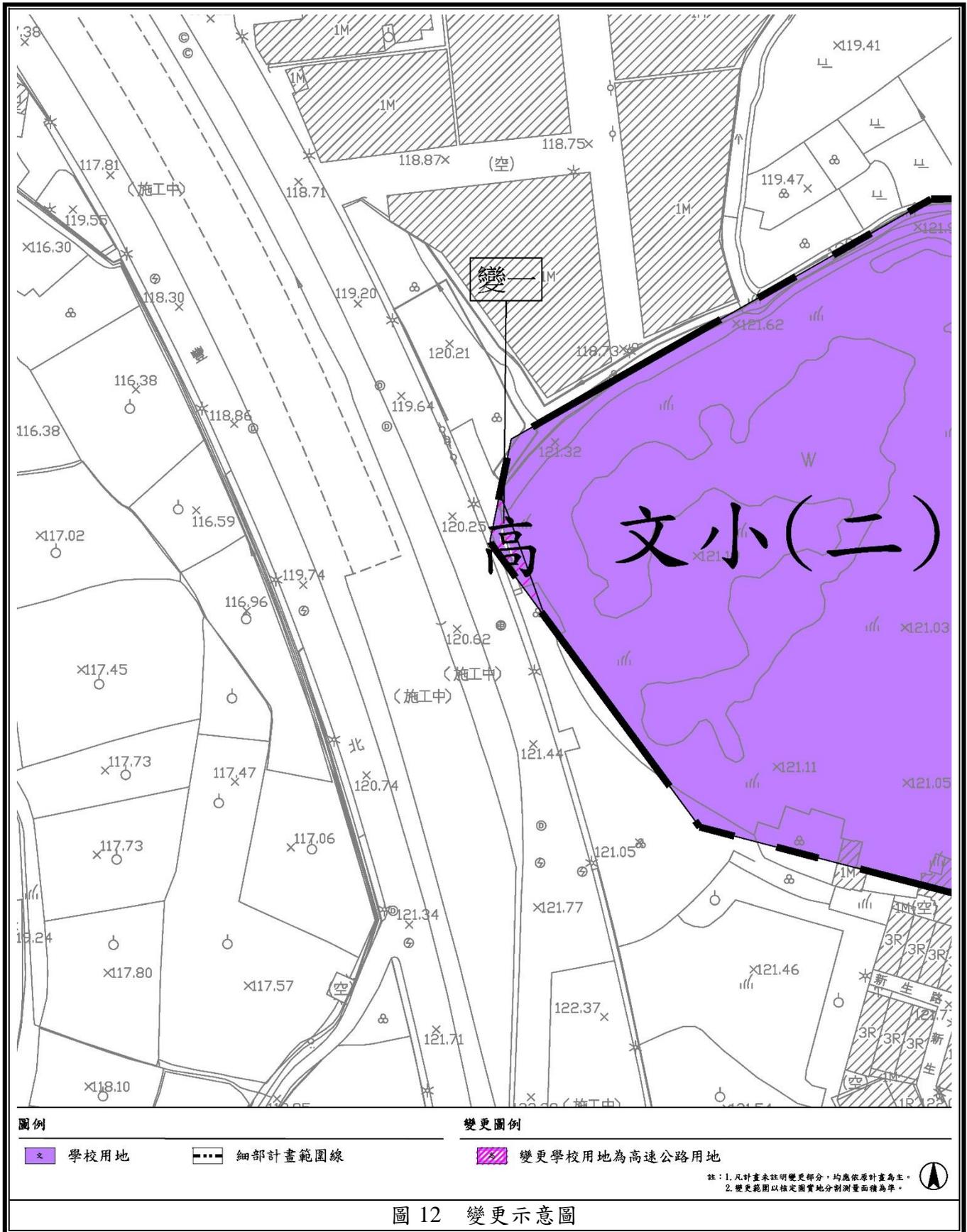
表 18 變更前後土地使用計畫面積對照表

項目		變更前計畫面積(公頃)	增減面積(公頃)	變更後計畫面積(公頃)	估計畫面積百分比(%)	備註
土地使用分區	住宅區	7.57	-	7.57	46.07%	
	小計	7.57	-	7.57	46.07%	
公共設施用地	學校用地	2.40	-*0.00	2.39	14.56%	
	鄰里公園用地	2.00	-	2.00	12.17%	
	兒童遊樂場用地	0.40	-	0.40	2.43%	
	零售市場用地	0.24	-	0.24	1.46%	
	停車場用地	0.20	-	0.20	1.22%	
	廣場用地	0.22	-	0.22	1.34%	
	道路用地	3.40	-	3.40	20.69%	
	高速公路用地	0	+*0.00	0.01	0.05%	
小計		8.86		8.86	53.93%	
總面積		16.43		16.43	100.00%	

註：1.圖面劃定應以核定圖實地分割測量面積劃定為準。

2.本次變更未指明變更部分，均應依原計畫為準。

3.«*0.00»面積為 83 平方公尺。



資料來源：本計畫繪製

捌、事業及財務計畫

一、用地取得方式

依據土地徵收條例第三條規定，國家因公益需要，興辦交通事業，得徵收私有土地；徵收之範圍，應以其事業所必須者為限。故本計畫有關工程範圍土地於變更完成後：

(一)屬公有土地部分採申請撥用方式或協議使用方式取得，詳如表 19。

(二)屬私有地部分以協議價購方式取得，價購不成則採一般徵收方式辦理。

二、實施進度

本計畫實施進度預定為民國 114 年完成。

三、建設經費及來源

中豐交流道工程所有費用，包含工程經費、用地取得費用及建築及農作改良物拆遷補償等，面積約為 1.3795 公頃，合計共約 10 億 5,634 萬元，由「國道公路建設管理基金」支出；本次變更面積為 0.0083 公頃，依據比例計算，本計畫總經費約為 637 萬元。

表 19 實施進度及經費表

項目	面積 (公頃)	土地取得方式				開闢經費(萬元)			主辦 單位	完成 期限	經費 來源
		協議 價購	徵 收	公 地 撥 用	其 他	用 地 取 得 及 地 上 物 補 償 費	工 程 費	合 計			
高速公路 用地	0.0083	V	V		V	374	263	637	交通部 高速公 路局	民國 114 年	國道 公路 建設 管理 基金

註：本表開闢經費及預定完成年限得視主辦單位財務狀況斟酌調整。

玖、其他

- 一、本次變更都市計畫未註明變更者，皆以原核定計畫為準。
- 二、本次變更之實際面積依核定計畫圖實地測量分割面積為準。
- 三、本計畫已依「都市計畫法第 27 條規定辦理之變更都市計畫草案以一般徵收方式取得用地應行注意事項」規定於 109 年 6 月 4 日、109 年 7 月 16 日辦理兩次公聽會，以書面通知變更範圍內之土地所有權人，會議紀錄及民眾意見答覆詳附件六、附件七。

附件一

符合都市計畫法第 27 條

第 1 項第 4 款認定函

檔 號：
保存年限：

交通部 函

機關地址：10052臺北市仁愛路1段50號
傳真：(02)2389-9887

受文者：內政部等

發文日期：中華民國110年1月26日
發文字號：交授高路字第1100001962號
速別：最速件
密等及解密條件或保密期限：
附件：如文

主旨：為「變更高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫(配合國道1號中豐交流道新建工程)」案，惠請貴部同意申辦逕為變更作業，請查照。

說明：

- 一、依據貴部110年1月12日內授營中字第1090072536號函，暨桃園市政府110年1月21日府都計字第1100015397號函辦理(如附件1、2)。
- 二、「國道1號中豐交流道新建工程」係為提升國道1號五股楊梅路段交通運作效率及服務水準，期有效改善桃園航空城計畫及機捷A21轉運站設置所衍生之強烈運輸需求及交通壓力，健全整體道路系統功能，為中央與地方高度共識急需進行之改善工程，前於109年8月3日奉行政院核定建設計畫(如附件3)。另因疫情關係，行政院指示所屬機關加速推動重大建設，依核定之計畫時程需於114年底完工，工程計畫時程十分緊迫，需迅行變更都市計畫及加速取得用地施工，確符合都市計畫法第27條第1項第4款暨第2項，及「配合國家重大公共建設辦理逕為變更都市計畫作業要點」之規定，合先敘明。



三、本工程亟需加速都市計畫變更作業，以續辦取得工程用地提供施工，桃園市政府都市發展局前於本部高速公路局109年10月6日召開之都市計畫變更協商會議中已表示，本案如採逕為變更方式辦理，該局贊同將全力配合辦理相關作業，並明確表示相關細部計畫配合作業(如附件4)；另桃園市政府亦以首揭號函表示，本項建設計畫係為因應中壢地區及航空城高鐵站區所衍生之迫切運輸需求，亟需提升國道1號該路段交通運作效益及服務水準，確屬重大急迫之公共建設，該府表示支持為加速推動採逕行變更都市計畫方式辦理。

四、綜上，「國道1號中豐交流道新建工程」確屬中央與地方共識之重大急迫公共建設，各級民意代表及民眾均相當關切本工程進度，需以逕為變更方式辦理，始能縮短用地取得時程俾如期如質完工通車，故仍請貴部同意本案申辦逕為變更作業，俾能早日完成都市計畫變更程序，以利後續用地取得及工程施工。

正本：內政部

副本：桃園市政府、本部路政司、高速公路局



部長 林 佳 龍

高速公路局局長

決行

抄本

檔 號：
保存年限：

內政部 函

機關地址：54045 南投市省府路38號(營建署)
聯絡人：陳榮界
聯絡電話：0492352911#311
電子郵件：cjc901016@cpami.gov.tw
傳真：0492324197

普通
閱覽

受文者：如行文單位

發文日期：中華民國110年2月4日
發文字號：內授營中字第11008014981號
速別：普通件
密等及解密條件或保密期限：
附件：如說明二、三(計畫書圖請加蓋部印)

主旨：交通部為提升國道1號五股楊梅路段交通運作效率及服務水準，期有效改善桃園航空城計畫及機捷A21轉運站設置所衍生之強烈運輸需求及交通壓力，辦理逕為「變更高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫(配合國道1號中豐交流道新建工程)案」1案，准依都市計畫法第27條第1項第4款及第2項規定辦理，並請貴府依說明二、三、四配合辦理，請查照。

說明：

- 一、依據交通部110年1月26日交授高路字第1100001962號函暨本部89年3月21日台89內營字第8982801號函頒「配合國家重大公共建設辦理逕為變更都市計畫作業要點」辦理。
- 二、檢送加蓋部印之變更計畫書、圖各2份，公告文20份，請於文到後迅即依法辦理公開展覽，並請代為安排說明會及下列相關事宜：
 - (一)請印製公開展覽日期及地點之傳單，轉請貴市中壢區公所分送至計畫區內相關住戶，以廣為周知。
 - (二)請安排佈置說明會會場，俾利會議進行。

- 三、檢送登報公告文1份，請代為刊登當地新聞紙3日、政府公報及網際網路周知，及在有關里辦公處張貼公告，並將相關協助辦理經費支出檢據函送交通部核銷。
- 四、本案自110年2月22日起至110年3月23日止，分別於貴府、中壢區公所公告欄公開展覽30天，並於110年3月16日(星期二)上午10時假桃園市中壢區公所(請交通部協助準備會場)舉辦說明會，請貴府都市發展局、地政局(土地徵收作業)、中壢區公所、交通部、本部中部辦公室(營建業務)派員與會說明。

正本：桃園市政府

副本：桃園市中壢區公所(含計畫書、圖各1份，請協助張貼並準備會場)、交通部、內政部地政司、本部中部辦公室(營建業務)(計畫審議科(含計畫書、圖各1份)、城鄉計畫科(含計畫書、圖各2份)(以上均含公告文、登公報文1份)

附件二
可行性研究核定函文

正本

路政司

行政院 函

機關地址：10058臺北市忠孝東路1段1號
傳真：02-33566784
聯絡人：姚辰安33566775
電子信箱：cayao@ey.gov.tw

10052

臺北市仁愛路1段50號

受文者：交通部

發文日期：中華民國108年6月24日

發文字號：院臺交字第1080091278號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：如文

主旨：所報「國道1號中豐交流道新建工程可行性研究」一案，准予依核定本辦理。

說明：

一、復108年3月21日交路字第1088000032號函。

二、下列事項，併請照辦：

(一)本案經本院李秘書長孟諺於108年6月20日邀集吳政務委員澤成、貴部黃政務次長玉霖等研商獲致結論略以：

- 1、本次陳報方案（僅施作北入南出匝道）雖較原規劃方案（完整型交流道）所需經費大幅減少（自50.97億元減少至10.56億元），惟經貴部補充說明，擷節經費僅為原因之一，其主要考量因素尚包括：中豐交流道區位在中壢轉接道，該交流道進出國道之車輛僅能使用五楊拓寬之車道，可使用車道受限，又中壢轉接道以南之五楊高架段為單向2車道，近年交通量持續成長，現況於楊梅末端由於車道不平衡，已經常出現壅塞，如再增設南向匝道將加重五楊高架段之負荷。另依交通量分析，中豐交流道區位來往北向之車流約

佔70%，北向之交通需求較為迫切，應優先建設。是以，在綜合考量交通需求、交通安全及運轉效能，分期推動辦理國道1號中豐交流道應屬妥適。本次貴部陳報方案為第1期先行推動北向部分，第2期南向部分可併同五楊拓寬工程往南延伸至頭份計畫推動時再行檢討辦理。

2、第1期北向匝道部分之用地需求，貴部高速公路局業與桃園市政府溝通達成共識，至第2期用地，請該局視五楊拓寬工程往南延伸至頭份計畫推動情形及早與桃園市政府協商。

(二)本案業經修正辦理機關為貴部，且規劃及提報過程係經貴部與桃園市政府合作辦理修正方案及可行性研究報告，並由貴部續辦綜合規劃。

(三)本案計畫經費10.56億元（用地費約6.2億元），由國道建設基金全額支應，中央公務預算不予撥補。

(四)本計畫位於五楊拓寬與國道1號平面之轉接道交織段範圍內，請貴部後續於綜合規劃及設計階段，妥為考量相關交通動線，並採行具體有效之交通管理方案，以充分保障用路人行車安全。

三、檢附旨揭可行性研究（核定本）1份。

正本：交通部

副本：國家發展委員會、財政部、本院主計總處、本院公共工程委員會、桃園市政府
(均無附件)

院長 蘇 貞 昌

附件三
建設計畫核定函文

檔 號：
保存年限：

行政院 函

地址：10058臺北市忠孝東路1段1號
傳真：02-33566784
聯絡人：姚辰安33566775
電子信箱：cayao@ey.gov.tw

受文者：交通部

發文日期：中華民國109年8月3日
發文字號：院臺交字第1090023478號
速別：普通件
密等及解密條件或保密期限：
附件：如文(1090023478-0-0.docx)

主旨：所報「國道1號中豐交流道新建工程」建設計畫一案，同意照辦。

說明：

一、復109年5月28日交路字第1090405056號函。

二、下列事項，併請照辦：

(一)本計畫可提升國道1號中壢地區路段交通運作效益及服務水準，改善該區域整體行車環境品質，有其推動之必要性，請俟環境影響差異分析報告審議通過後執行並加速推動。

(二)本計畫位於國道1號平面與高架（五楊拓寬段）之中壢轉接道交織段範圍內，請妥為考量相關交通動線，並採行具體有效之交通管理方案，以維用路人權益。

(三)有關本計畫經費來源，原則由國道建設基金全額支應，中央公務預算不予撥補。

(四)有關本案第2期南向部分匝道推動時程，請確實依本院109年5月6日院臺交字第1090009634號函示事項辦理。

三、檢附有關機關意見彙整表1份，請參處。

正本：交通部

副本：國家發展委員會、財政部、本院主計總處、本院公共工程委員會、桃園市政府（均含附件）

2020/08/04
交 08:59 章



裝

訂

線



附件四

都市計畫變更協商會議會議紀錄

檔 號：
保存年限：

交通部高速公路局 函

地址：24303新北市泰山區黎明里半山雅70號
承辦人：吳念坤
電話：(02)29096141#2527
傳真：(02)29090605
電子信箱：wnk2103@freeway.gov.tw

受文者：美商美聯科技股份有限公司台灣分公司

發文日期：中華民國109年10月12日
發文字號：路字第1091760917號
速別：普通件
密等及解密條件或保密期限：
附件：如主旨 (1760917A00_ATTCH1.pdf)

主旨：檢送本局109年10月6日召開「協商變更高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫及(興南國中附近地區)細部計畫(配合國道1號中豐交流道新建工程)案等事宜」會議紀錄1份，請查照。

正本：內政部營建署中部辦公室、桃園市政府都市發展局、桃園市政府水務局、桃園市政府農業局、桃園市政府教育局、桃園市政府工務局、桃園市政府養護工程處、桃園市中壢區公所、美商美聯科技股份有限公司台灣分公司、本局路產組、規劃組、第一新建工程處

副本：

電 2020/10/13 文
交 08:44:16 換 章

電子公文
CTC美商美聯109/10/13
收文文號：109101304

交通部高速公路局

「協商變更高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫及(興南國中附近地區)細部計畫(配合國道1號中豐交流道新建工程)案等事宜」

會議紀錄

時間：109年10月6日(星期二)下午2時

地點：桃園市政府8樓805會議室

主席：陳副總工程司宏仁

紀錄：吳念坤

出席人員：詳簽到單

壹、主辦單位說明：略。

貳、都市計畫變更內容簡報：略。

參、討論重點摘要：

一、桃園市政府都市發展局：

- 1、本案如採逕為變更方式辦理，本局贊同並將全力配合辦理相關作業，請高公局依「配合國家重大公共建設辦理逕為變更都市計畫作業要點」洽內政部同意辦理。
- 2、本案相關作業費用如登報費等支出，請高公局協助支應。
- 3、本案涉及細部計畫部分，建議可採與主要計畫併行辦理公開展覽，俟主要計畫經內政部核定實施後，再將細部計畫送桃園市都市計畫委員會審議即可。

二、內政部營建署(附書面意見)：

- 1、按依都市計畫法第13條規定，直轄市都市計畫之擬定變更，係屬直轄市政府權責；且查地方制度法第18條第6款規定，有關直轄市都市計畫之擬訂、審議及執行，係屬為直轄市政府之自治事項。都市計畫法第27條第2項有關逕為變更都市計畫之規定，本質上係剝奪都市計

畫擬定機關有關變更及審議都市計畫之權限，係特殊情形，而非常態性之作業程序，在目前中央與地方分工合作之伙伴關係下，基於尊重都市計畫擬定變更屬地方自治事項，除非因配合中央各部會主辦工程建設推動時程之特殊情形與迫切需要，本部並不輕易啟動逕為變更作業程序，先予敘明。

- 2、若由本部辦理逕為變更都市計畫，有關公開展覽說明會、登報周知及印發通知單均由各直轄市、縣(市)政府協助辦理，在時程上與個案變更都市計畫相近，如因地方民眾抗爭，則可能較個案變更時程更長。另重大建設涉及地方整體發展至關重要，如逕為變更，未經縣、市都委會審議恐造成相關爭議，故請審慎考量啟動逕為變更之適宜性，並妥與地方政府溝通協調。
- 3、本案除變更主要計畫部分外，尚有細部計畫需配合辦理變更，宜與主要計畫同步辦理檢討變更。綜上，建議由桃園市政府循都市計畫個案變更程序辦理，主細計一併提供桃園市都委會審議通過後，將變更計畫報請本部核定，本署將協助提請最近一次本部都委會審議，以利工進。
- 4、有關本部都委會第 976 次會議附帶決議事項，爾後報部審議及核定案件，請確實依部頒「都市計畫書圖製作要點」相關規定辦理，請市政府及相關單位確實依照辦理。

三、桃園市政府水務局：

- 1、本案河川區變更為「河川區兼供高速公路使用」，本局無意見。

2、有關本案南出環道跨越老街溪水防道路及自行車道部分，希望能保留至少 4 米 6 之淨高，以利維修車輛進入。

四、桃園市政府工務局：

本局無意見。

五、桃園市政府養護工程處：

本案快速道路用地變更為「高速公路用地兼供快速道路使用」，本局無意見。

六、桃園市政府農業局：

本案涉及農業用地變更使用，請依「農業主管機關同意農業用地變更使用審查作業要點」擬具「農地變更使用說明書」送至本局，後續將配合審理。

七、桃園市政府教育局：

本案學校用地變更為「高速公路用地」，本局無意見。

八、高公局綜合說明：

1、本工程係考量桃園航空城計畫及 A21 轉運站之設置所衍生之強烈運輸需求，將對國道 1 號內壢、中壢交流道及相關地方道路造成強大交通壓力，故於中豐北路新增北入匝道、南出匝道及南出環道，提供上下五楊高架之服務。為貫徹行政院加速推動公共工程之指示，依核定之計畫時程需於 114 年底完工，期程十分急迫，且本局已依「土地徵收條例」相關法令規定，通知土地所有權人等分別於 109 年 6 月 4 日及 7 月 16 日舉辦 2 場公聽會，尚無重大爭議，並獲行政院核定工程建設計畫，確符合都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款暨第 2 項及「配合國家重大公共建設辦理逕為變更都市計畫作業要點」之規

定。因工程計畫時程十分緊迫，是以，確需以逕為變更方式辦理，始能縮短時程俾如期如質完工通車，請桃園市政府及內政部營建署鼎力協助，以早日完成都市計畫變更程序。

- 2、因桃園市政府為「高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫及(興南國中附近地區)細部計畫」之擬定機關，故本案計畫書圖建請市府都發局協助先行審查內容及確認本案工程為桃園市政轄內期待的重要建設，對地方發展有重大正面效益，俾利本局提送內政部申請逕為變更。
- 3、本局為本次都市計畫變更案之申辦機關，相關作業費用本局將配合支應。
- 4、有關涉及農業區變更使用部分，本局將依「農業主管機關同意農業用地變更使用審查作業要點」規定，製作農業用地變更使用說明書送請桃園市政府審核，並請協助加速作業。
- 5、有關本案南出環道跨越老街溪水防道路及自行車道部分，經顧問公司說明其淨高應超過4米6，可供水務局後續維護使用。

肆、結論：

- 一、「國道1號中豐交流道新建工程」係考量桃園航空城計畫及A21轉運站之設置所衍生之強烈運輸需求，將對國道1號內壢、中壢交流道及相關地方道路造成強大交通壓力，故於中豐北路新增北入匝道、南出匝道及南出環道，提供上下五楊高架之服務。為貫徹行政院加速推動公共工程之

指示，依核定之計畫時程預定於 114 年底完工，用地取得期程十分急迫，確需迅行變更都市計畫，且本工程已依相關法令規定，通知土地所有權人等舉辦 2 場公聽會，並獲行政院核定工程建設計畫，符合都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款暨第 2 項及「配合國家重大公共建設辦理逕為變更都市計畫作業要點」之規定。

二、高速公路局將以逕為變更方式為目標努力，考量本案為市長及各級民意代表等關切之重大建設，請桃園市政府都市發展局協助先行審查本案計畫書圖內容，俾利提送內政部申請逕為變更，期能以最快速度完成都市計畫變更法定程序，接續辦理用地徵購、撥用作業，以早日施工及竣工通車。

三、本案案名經各與會單位討論，主要計畫案名修正為「變更高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫(配合國道 1 號中豐交流道新建工程)案」，以資簡潔；細部計畫則維持原案名不變。

四、感謝各單位代表出席本次協商會議，並支持高公局加速申辦，會中各單位所提之寶貴意見，高公局將戮力溝通協商。

伍、散會：下午 4 時整。

附件五
興辦事業計畫核定函文

正本

檔 號：
保存年限：

交通部 函

24303
新北市泰山區黎明村半山雅70號

受文者：交通部高速公路局

地址：100020臺北市仁愛路1段50號
傳真：(02)29093218
承辦人：戴才淇
電話：(02)29096141#2172
電子信箱：dai0326@freeway.gov.tw

發文日期：中華民國109年9月29日
發文字號：交路(一)字第1098000186號
速別：普通件
密等及解密條件或保密期限：
附件：如主旨

規
劃
組

主旨：所報「國道1號中豐交流道新建工程」興辦事業計畫，本部同意辦理，檢還計畫書2份，請查照。

說明：依據貴局109年9月23日交高規字第1093061089號案陳旨揭興辦事業計畫辦理。

正本：交通部高速公路局
副本：本部總務司、路政司

部長林佳龍



附件六

興辦事業計畫第 1 場公聽會會議紀錄

檔 號：
保存年限：

交通部高速公路局 函

地址：24303新北市泰山區黎明里半山雅
70號
承辦人：戴才淇
電話：(02)29096141#2172
傳真：(02)29093218
電子信箱：dai0326@freeway.gov.tw

受文者：美商美聯科技股份有限公司台灣分公司

發文日期：中華民國109年6月20日
發文字號：規字第1093060672號
速別：普通件
密等及解密條件或保密期限：
附件：如主旨 (3060672A10_ATTCH50.pdf、3060672A10_ATTCH51.odt)

主旨：檢送109年6月4日召開「國道1號中豐交流道新建工程」興
辦事業計畫第1場公聽會會議紀錄1份，請查照。

說明：依據「土地徵收條例」第10條第2項及其施行細則第10條規
定辦理。

正本：立法委員魯明哲國會辦公室、立法委員呂玉玲國會辦公室、立法委員張育美國會
辦公室、桃園市議長邱奕勝、桃園市議員吳嘉和、桃園市議員謝美英、桃園市議
員劉曾玉春、桃園市議員葉明月、桃園市議員王浩宇、桃園市議員彭俊豪、桃園
市政府、桃園市政府交通局、桃園市政府水務局、桃園市政府都市發展局、桃園
市政府養護工程處、桃園市中壢區公所、桃園市中壢區興和里辦公處、劉丞銀梅
君(興和里里長)、呂立峰君、呂鳳秀君、謝呂鳳英君、呂鳳蓮君、徐清國君、徐
清林君、徐清芳君、邱志明君、徐文真君(議員秘書)、呂鳳蘭君、呂芳德君、呂
芳坤君、徐兩利君、呂芳維君、呂芳金君、呂傳閣君、黃漢翔君、黃邱淑女
副本：交通部(含附件)、美商美聯科技股份有限公司台灣分公司(含附件)、本局總工程
司室(含附件)、路產組(含附件)、政風室(含附件)、北區養護工程分局(含附
件)、第一新建工程處(含附件)

2020/06/22
10:58:15
電文
交換章

CTC美商美聯收文章
109年6月22日
編號：109062206

交通部高速公路局

「國道1號中豐交流道新建工程」

興辦事業計畫第1場公聽會會議紀錄

壹、事由：

為辦理「國道1號中豐交流道新建工程」興辦事業計畫，報經許可前進行宣導及溝通，聽取民眾意見並廣納各界意見舉行本公聽會。

貳、日期：

109年6月4日(星期四)下午2時

參、地點：

桃園市中壢區南園市民活動中心(桃園市中壢區南園二路90號)

肆、主持人及紀錄人之姓名：

主持人：交通部高速公路局 陳副總工程司宏仁 紀錄：戴才淇

伍、出席單位及人員之姓名：(詳附錄一簽名單)

陸、出席之土地所有權人及利害關係人之姓名：(詳附錄一簽名單)

柒、興辦事業概況：(詳附錄二評估報告及簡報資料)

捌、詳實記載事業計畫之公益性、必要性、適當性及合法性：

一、公益性評估

1. 社會因素評估

(1) 徵收所影響人口之多寡、年齡結構

本工程需用土地屬線狀區域，非大規模面狀取得。需用土地範圍內主要為空地、道路用地、河川地及早地，本次計畫對於當地人口數量及結構影響不大。

(2) 徵收計畫對周圍社會現況之影響

本計畫在路線勘選與設計上，以避免穿越、封閉與影響既

有聚落空間，對計畫範圍社會現況影響程度低。

本工程闢建完成後，可提供民眾便捷之交通服務，並改善當地交通，對於現況社會有助益效果。

(3) 徵收計畫對弱勢族群生活型態之影響

本次範圍內僅涉及鐵皮建築物之拆除，建築物部分拆除者（即剩餘部份仍可繼續居住使用），皆依法核發補償費，且配合自動拆除者再核發獎勵金。

若建物須全拆，除依規定核發建物相關補償費，將依實際情形勘查有無中低收入戶及低收入戶或情境相當者，另訂定安置計畫，對於弱勢族群生活型態影響低。

(4) 徵收計畫對居民健康風險之影響程度

本工程建置完成後，將能改善當地交通、提供更便捷交通路網、降低二氧化碳排放、提高該區域生活健康品質，對居民之健康風險無任何影響。

2. 經濟因素評估

(1) 徵收計畫對稅收影響

本工程完工後，藉由匝道建置之運輸路網，提升地區交通便利性與運作效率，增加地方工作與休閒旅次，促進整體地方發展，對於地方財政與稅收有正面效益。

(2) 徵收計畫對糧食安全影響

本計畫係屬交通事業計畫，需地類型為線狀土地型態，非大面積面狀取得，且本次勘選私有土地僅部分為旱作地，並非糧食主要供應來源，因此取得用地並無糧食安全問題。

(3) 徵收計畫造成增減就業或轉業人口

本計畫屬於高速公路新增中豐交流道工程，施工期間可提供地區就業機會，增加地方稅收。

(4) 徵收費用及各級政府配合興辦公共設施與政府財政支出負擔情形，徵收計畫造成增減就業或轉業人口

經費來源將由交通部高速公路局「國道公路建設管理基金」

全數支應。

(5)徵收計畫對農林漁牧產業鏈影響

本計畫工程範圍僅影響少部分旱田，並非糧食主要供應來源，取得用地無產業鏈問題。

(6)徵收計畫對土地利用完整性影響

本計畫已儘量以工程方式克服，避開聚落及減少拆遷，減少取得面積達最小範圍，土地利用完整性影響輕微。

3. 文化生態因素評估

(1)因徵收計畫而導致城鄉自然風貌改變

未來景觀工程首重工程與整體地貌之諧和性，並提高用路人舒適度與行車安全，並需兼顧管養便利性、耐空氣汙染等原則。

(2)因徵收計畫而導致文化古蹟改變

初步調查本計畫範圍及周邊地區無公告之古蹟或歷史建築。日後若發現文化資產將依文化資產保存法第50條規定辦理，儘量降低對文化資產衝擊。

(3)因徵收計畫而導致生活條件或模式發生改變

本計畫係交流道新建工程，純屬交通事業之興闢，改變之影響將使當地交通更為便利，對其原本之生活條件或模式有正向助益。

(4)徵收計畫對該地區生態環境之影響

計畫附近活動之動物，多屬於都會區常見且常出現於人為活動頻繁之農耕地與綠地空間，本案工程除道路及相關設施外，路權範圍經景觀植栽綠化，並選用與地區植被融合之物種，對於動植物之干擾有限，對於生態環境影響小。

另本計畫位置非位處山坡地範圍、地質敏感以及土石流潛勢溪流等環境地質不利因素之範圍內。

(5)徵收計畫對周邊居民或社會整體之影響

本計畫可改善中壢地區之交通服務功能，紓解地區交通與

國道路網之問題。

4. 永續發展因素評估

(1) 國家永續發展政策

本工程完工後，預期可紓解既有國道1號內壢、中壢交流道之交通，並配合 A21 轉運站之設置，提供民眾「桃園機場捷運」與「大眾客運系統」相互轉乘之服務，本質上符合永續工程的精神。

(2) 永續指標

本工程完工後，有效降低行車成本，節省能源消耗及減少二氧化碳。對環境、節能減碳、生產、生活、城鄉文化指標，均有正面效益。

(3) 國土計畫

本案路線在勘選上已避開相關重要開發計畫及環境敏感區域。所需用地確屬必要且已縮減至最小之範圍，經檢討與國土計畫並無扞格之處。

5. 其他因素評估：無。

二、必要性評估

1. 本計畫目的與預計徵收私有土地合理關連理由

本計畫目的為改善區域交通問題，工程建設完成可紓解國道1號內壢、中壢交流道之交通，並配合 A21 轉運站之設置，提供民眾「桃園機場捷運」與「大眾客運系統」相互轉乘之服務，提升整體交通運轉效率，爰於計畫範圍內勘選較符公益性，且具經濟可行性之路線，取得私有土地有其必要。

2. 預計徵收私有土地已達必要最小限度範圍理由

本計畫路線之勘選已於不侵入老街溪治理計畫線、不影響機場捷運營運、不改變地區道路動線之條件下，儘可能利用沿線之公有土地，減少取得土地面積及建物拆遷，為達道路通行運能及安全之必要，已將用地範圍縮至最小，土地作最經濟之利用。

3. 用地勘選有無其他可替代地區

本計畫路線大部分經過道路用地、河川地、旱地，於不侵入老街溪治理計畫線、不影響機場捷運營運、不改變地區道路動線之條件下，盡量利用公有土地，避開鄰近建物，並透過「道路線形」、「運輸功能」、「自然環境」、「用地取得」、「建物拆遷」、「環境影響」、「工程經費」及「工期」等項目進行綜合評估，提出最適當之路線方案，經評估無其他替代地區土地。

4. 是否有其他取得方式

本工程屬於永久設施，以取得土地所有權為主。依土地徵收條例規定，需用土地人申請徵收土地或土地改良物前，應先與所有權人協議價購或以其他方式取得，協議價購應由需用土地人依市價與所有權人協議，如未能達成協議，始得依土地徵收條例申請取得。

5. 其他評估必要性理由：無。

三、適當與合理性評估

1. 路線適當與合理性

- (1) 本工程依照交通部頒「公路路線設計規範」進行規劃，並基於影響公私權益最小原則辦理。
- (2) 本案計畫範圍已達最小限度且無其他更合適之替代路線，完成後有效轉移內壢與中壢交流道之交通，有助於改善當地交通及居住環境，提升社會整體發展。

四、合法性評估

1. 符合土地徵收條例之規定

- (1) 符合土地徵收條例第3條規定：「國家因公益需要，興辦下列各款事業，得徵收私有土地；徵收之範圍，應以其事業所必須者為限：... 二、交通事業。...」。
- (2) 依土地徵收條例第10條、土地徵收條例施行細則第10條及「申請徵收前需用土地人舉行公聽會與給予所有權人陳述意見機會作業要點」規定辦理此次公聽會，並依規定辦理後續用地取得事宜。
- (3) 依據公路法第9條之規定：公路需用之土地，得依法徵收或撥用之。

五、 公益性、必要性與預計徵收私有財產之利益比較衡量評估

本案之經濟效益評估結果在折現率4%、物價上漲率1.14%之情境下，其營運效益回收年期30年之益本比 (B/C) 為1.24、內生報酬率為5.84%，具經濟可行性。

進行敏感度分析結果，無論以工程建設成本增減10%或折現率變動1% 之情境進行分析，其益本比均大於1，顯示仍具經濟可行性。

依「桃園市興辦公共設施拆遷合法建築改良物補償自治條例」及「桃園市辦理徵收土地農林作物補償、水產養殖、畜禽遷移費查估基準」等法令規定辦理查估，務求私人財產損失減至最低，以兼顧公益與私益。

六、 土地所有權人權益保障

1. 依土地徵收條例第11條規定，需用土地人申請徵收土地或土地改良物前，將先與所有權人協議價購或以其他方式取得，協議價購應由需用土地人依市價與所有權人協議，其協議之內容應作成書面，並應記明協議之結果。如未能達成協議，應記明未達成協議之理由，於申請徵收時送交中央主管機關；所有權人拒絕參與協議或經開會未能達成協議且無法以其他方式取得者，始得依土地徵收條例申請徵收。

2. 徵收法定補償情形（依各直轄市、縣(市)政府地價評議委員會所評定之補償市價、拆遷補償等基準）

地價補償費將依土地徵收條例第30條規定，按徵收當期之市價補償地價。

3. 徵收後之安置、就業輔導具體作法或救濟計畫情形（生存權之保障）（中低收入戶調查情形）

本計畫範圍內僅一戶住家，取得範圍內多為道路用地、河川地、空地及早地，對弱勢族群生活型態無任何影響。

本計畫主要以發放補償金為原則，如土地所有權人另有需求則可於辦理協議價購說明會階段提出協調。

玖、本次公聽會土地所有權人及利害關係人之意見及對其意見之回應與處理情形

土地所有權人及利害關係人之意見，及對其意見回應與處理：

編號	所有權人姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
1	立法委員 魯明哲	109.6.4	<p>1. 環道內範圍欲納入徵收，若可取得大部份地主同意，希望高公局及相關單位朝此方向推動，但後續尚須辦理都市計畫變更。</p> <p>2. 從青埔方向過來之車流，需要從迴轉道迴轉，日後一定迴堵，建議可將北入匝道改以跨越既有國道後由西南側採環道方式提供青埔車輛直接從中豐北路右轉進入國道，同時南出環道可配合上述北入匝道一併配置以節省用地經費。</p>	<p>1. 本工程依照交通部頒「公路路線設計規範」進行規劃，並基於影響公私權益最小原則辦理，計畫路線之勘選儘可能利用沿線之公有土地，以減少取得私有土地及建物拆遷。依據法令規定，徵收土地之範圍，應以其事業所必須者為限，若非本工程範圍將不納入用地取得。</p> <p>本計畫規劃之南出環道非屬封閉式環道，環道設計不影響環道內既有住戶及土地使用之進出動線，故在考量用地取得之公益性、必要性及適當性下，不取得環道內用地。</p> <p>倘南出環道內用地需一併取得，須所有土地所有權人及利害關係人均同意。</p> <p>此節本局將瞭解相關關係人之意見及綜合考量工程執行面，於下次公聽會說明。</p> <p>2. 經交通量分析，提供中壢市區往北上連絡之需求較急迫，故本計畫先辦理北向匝道工程，先提供中壢方向之北入匝道，青埔方向車輛則由中豐北路內側迴轉進入北入匝道。</p> <p>因計畫需預留未來增設南向匝道及南園二路延伸至中豐北路之規劃，且各匝道與動線之配置於空間上有互相之連動影響，為避免交通運轉過於複雜及確保行車安全，故南出往中壢方向採環道方案設計，敬請諒察。</p>

編號	所有權人姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
2	桃園市議員 彭俊豪	109.6.4	<p>1. 呼應魯委員所說，未來中壢區人口增加非常快速，車流量非常可觀，故建議請協助規劃，以避免交通黑暗期。</p> <p>2. 呼應在座非常多位地主，橋梁旁邊的房子可能因噪音、車流量等問題影響價格，再加上中壢北路與鄰地尚有高低差問題，故對環道內住戶非常不利，雖環道內住戶數量不多，再請顧問公司針對住戶意願普查，並溝通討論，後續市府會努力配合變更。</p>	<p>1. 經交通量分析，提供中壢市區往北上連絡之需求較急迫，故本計畫先辦理北向匝道工程，先提供中壢方向之北入匝道，青埔方向車輛則由中壢北路內側迴轉進入北入匝道。</p> <p>因計畫需預留未來增設南向匝道及南園二路延伸至中壢北路之規劃，且各匝道與動線之配置於空間上有互相之連動影響，為避免交通運轉過於複雜及確保行車安全，故南出往中壢方向採環道方案設計，敬請諒察。</p> <p>2. 本工程依照交通部頒「公路路線設計規範」進行規劃，並基於影響公私權益最小原則辦理，計畫路線之勘選儘可能利用沿線之公有土地，以減少取得私有土地及建物拆遷。依據法令規定，徵收土地之範圍，應以其事業所必須者為限，若非本工程範圍將不納入用地取得。</p> <p>本計畫規劃之南出環道非屬封閉式環道，環道設計不影響環道內既有住戶及土地使用之進出動線，故在考量用地取得之公益性、必要性及適當性下，不取得環道內用地。</p> <p>倘南出環道內用地需一併取得，須所有土地所有權人及利害關係人均同意。</p> <p>此節本局將瞭解相關關係人之意見及綜合考量工程執行面，於下次公聽會說明。</p> <p>另本工程將進行相關噪音調查與分析，並依結果進行相關減噪措施，例如增設隔音牆等。</p>

編號	所有權人姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
3	吳嘉和議員 服務處秘書 徐文真	109.6.4	<ol style="list-style-type: none"> 1. 希望南、北匝道能同時興建。 2. 希望匝道內的房舍均能一併徵收。 3. 如果南出環道內的房舍不徵收，是否可取消南出環道。 4. 最後還是希望南北匝道能一次興建。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 考量國道1號內壠至中壠間之北向交通服務水準於現階段較有改善急迫性。另南向匝道依行政院108年6月4日核定「國道1號中豐交流道新建工程」可行性函示，尚須配合五楊高架南延段拓寬需求方能更為周全，故先行推動服務北向車流之北入及南出匝（環）道，敬請諒察。 2. 本計畫南出環道非屬封閉式環道，環道設計不影響環道內既有住戶及土地使用之進出動線，故在考量用地取得之公益性、必要性、適當性下，不取得環道內用地。 3. 南出環道依交通分析有其必要性，無法取消。
4	邱先生	109.6.4	<p>假設農民有農地，當土地被徵收後，那農保資格是否就被取消？因為當初在興建第1條高速公路時，我爸爸當時是農民，土地被徵收後農民資格就被取消，無法享有農民資格，這個問題現在是否還是一樣？</p>	<p>依「農民健康保險被保險人農地被徵收繼續加保要點」第4點規定，農地被徵收者及與需地機關協議價購尚未徵收者，放寬得繼續參加農保3年。亦即，被徵收之土地所有權人如於3年內無法購置或承租適當農地，農保資格才會喪失。</p>
5	呂先生	109.6.4	<p>我是住在環道內居民，之前的設計方案是匝道會經過我家，我家可能會被拆，而且環道內全部徵收，現在方案有往下延伸一點，我家現在離高速公路一、兩百米還聽得到聲音，但我之後一出門幾米就是交流道，在我家前面做交流道但又不徵收我家的地，每天還要忍受汽車噪音跟塵土飛揚，我寧願給你徵收再去別的地方買地，希望環道的部份再看如何處理。</p>	<p>本工程依照交通部頒「公路路線設計規範」進行規劃，並基於影響公私權益最小原則辦理，計畫路線之勘選儘可能利用沿線之公有土地，以減少取得私有土地及建物拆遷。依據法令規定，徵收土地之範圍，應以其事業所必須者為限，若非本工程範圍將不納入用地取得。</p> <p>本計畫規劃之南出環道非屬封閉式環道，環道設計不影響環道內既有住戶及土地使用之進出動線，故在考量用地取得之公益性、必要性及適當性下，不取得環道內用地。</p> <p>倘南出環道內用地需一併取得，須所有土地所有權人及利害關係</p>

編號	所有權人姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
				<p>人均同意。</p> <p>此節本局將瞭解相關關係人之意見及綜合考量工程執行面，於下次公聽會說明。</p> <p>另本工程將進行相關噪音調查與分析，並依結果進行相關減噪措施，例如增設隔音牆等。</p>
6	呂■金	109.6.4	<ol style="list-style-type: none"> 1. 今天這個公聽會是否對於規劃設計路線已定案，或只是按照合法程序作業召開說明會？ 2. 對當地生態或人口結構或農地是否符合現況？是否能與老街溪整治結合？ 3. 中壠戰備道是否還有存在需求？若不存在，不管是匝道或是往後往南延伸應該做整體規劃。 4. 南出環道可考慮跨越國道或穿越老街溪橋下，再接中豐北路銜接市區；或沿既有捷運系統上方闢建。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 本次公聽會係依據土地徵收條例第10條第2項、土地徵收條例施行細則第10條及內政部99年12月29日台內地字第0990257693號令訂定「申請徵收前需用土地人舉行公聽會與給予所有權人陳述意見機會作業要點」辦理，就路廊規劃聽取及歸納各方意見後再進行必要調整。 2. 本案業依當地生態及人口結構調查辦理，因本案為交流道新建工程，且已避開老街溪河川治理計畫線，再考量推動時程，暫無法與老街溪整治結合。 3. 中壠戰備道已於95年3月解除使用，目前已調整為中壠轉接道，以服務國道平面及高架車流轉換。 4. 考量行車空間淨高及橋梁結構體高度，若匝道穿越國道1號老街溪橋下方，因目前橋梁之最低梁底高程過低，無法穿越；若採高架跨越國道方式，因計畫需預留未來增設南向匝道及南園二路延伸至中豐北路之規劃，且各匝道與動線之配置於空間上有互相之連動影響，為避免交通運轉過於複雜及確保行車安全，故南出往中壠方向採環道方案設計，敬請諒察。

編號	所有權人姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
7	呂■秀	109.6.4	希望南向環道全部徵收。	<p>本工程依照交通部頒「公路路線設計規範」進行規劃，並基於影響公私權益最小原則辦理，計畫路線之勘選儘可能利用沿線之公有土地，以減少取得私有土地及建物拆遷。依據法令規定，徵收土地之範圍，應以其事業所必須者為限，若非本工程範圍將不納入用地取得。</p> <p>本計畫規劃之南出環道非屬封閉式環道，環道設計不影響環道內既有住戶及土地使用之進出動線，故在考量用地取得之公益性、必要性及適當性下，不取得環道內用地。</p> <p>倘南出環道內用地需一併取得，須所有土地所有權人及利害關係人均同意。</p> <p>此節本局將瞭解相關關係人之意見及綜合考量工程執行面，於下次公聽會說明。</p>
8	謝呂■英	109.6.4	南向環道全部徵收。	<p>本工程依照交通部頒「公路路線設計規範」進行規劃，並基於影響公私權益最小原則辦理，計畫路線之勘選儘可能利用沿線之公有土地，以減少取得私有土地及建物拆遷。依據法令規定，徵收土地之範圍，應以其事業所必須者為限，若非本工程範圍將不納入用地取得。</p> <p>本計畫規劃之南出環道非屬封閉式環道，環道設計不影響環道內既有住戶及土地使用之進出動線，故在考量用地取得之公益性、必要性及適當性下，不取得環道內用地。</p> <p>倘南出環道內用地需一併取得，須所有土地所有權人及利害關係人均同意。</p> <p>此節本局將瞭解相關關係人之意見及綜合考量工程執行面，於下次公聽會說明。</p>

編號	所有權人姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
9	呂■蓮	109.6.4	希望南出環道全部徵收，因住家被環道包圍諸多不便。	<p>本工程依照交通部頒「公路路線設計規範」進行規劃，並基於影響公私權益最小原則辦理，計畫路線之勘選儘可能利用沿線之公有土地，以減少取得私有土地及建物拆遷。依據法令規定，徵收土地之範圍，應以其事業所必須者為限，若非本工程範圍將不納入用地取得。</p> <p>本計畫規劃之南出環道非屬封閉式環道，環道設計不影響環道內既有住戶及土地使用之進出動線，故在考量用地取得之公益性、必要性及適當性下，不取得環道內用地。</p> <p>倘南出環道內用地需一併取得，須所有土地所有權人及利害關係人均同意。</p> <p>此節本局將瞭解相關關係人之意見及綜合考量工程執行面，於下次公聽會說明。</p>
10	徐■國	109.6.4	北上匝道就在我家正前面，沒路可過，每天灰塵一堆，又吵，希望能全部重劃或徵收。	<p>本工程依照交通部頒「公路路線設計規範」進行規劃，並基於影響公私權益最小原則辦理，計畫路線之勘選儘可能利用沿線之公有土地，以減少取得私有土地及建物拆遷。依據法令規定，徵收土地之範圍，應以其事業所必須者為限，若非本工程範圍將不納入用地取得。</p> <p>另本工程將進行相關噪音調查與分析，並依結果進行相關減噪措施，例如增設隔音牆等。</p>
11	徐■林	109.6.4	因剛好住宅前面為北上匝道內側快車道路進出內，因在高速公路旁，一直以來受噪音與空氣灰塵所害，希望此次也能讓我們在徵收或重劃的範圍內，我們都願意配合高公局的設計與規劃，感恩。	<p>本工程依照交通部頒「公路路線設計規範」進行規劃，並基於影響公私權益最小原則辦理，計畫路線之勘選儘可能利用沿線之公有土地，以減少取得私有土地及建物拆遷。依據法令規定，徵收土地之範圍，應以其事業所必須者為限，若非本工程範圍將不納入用地取得。</p>

編號	所有權人姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
				另本工程將進行相關噪音調查與分析，並依結果進行相關減噪措施，例如增設隔音牆等。
12	徐■芳	109.6.4	北上匝道靠近我住的前面，車流量很吵，每天門都要關起來才不會吵。灰塵很多，希望能全部徵收或重劃，謝謝。而且進出危險，因在快速道路內側沒有路可過。	本工程依照交通部頒「公路路線設計規範」進行規劃，並基於影響公私權益最小原則辦理，計畫路線之勘選儘可能利用沿線之公有土地，以減少取得私有土地及建物拆遷。依據法令規定，徵收土地之範圍，應以其事業所必須者為限，若非本工程範圍將不納入用地取得。 本工程將進行相關噪音調查與分析，並依結果進行相關減噪措施，例如增設隔音牆等。
13	邱■明	109.6.4	1. 公坡246、247、249-2早已編定高速公路綠帶，請整筆一併徵收。 2. 公坡249徵收後餘留地狹小無法使用請整筆一併徵收。	1. 中壢區興南段公坡小段426、247、249-2地號土地，目前都市計畫使用分區為綠地用地，非高速公路相關用地，目前本局無法辦理用地取得作業。未來將就工程用地範圍辦理都市計畫變更後辦理取得。 2. 依土地徵收條例第8條第1款規定，徵收土地之殘餘部分面積過小或形勢不整，致不能為相當之使用者。土地所有權人得於徵收公告之日起1年內向該管直轄市或縣（市）主管機關申請一併徵收，逾期不予受理。爰此，土地所有權人可於本工程辦理用地徵收公告之日起1年內向桃園市政府申請一併徵收，如有疑義，本局亦可協助辦理。
14	呂■蘭	109.6.4	南出環道全部徵收。	本工程依照交通部頒「公路路線設計規範」進行規劃，並基於影響公私權益最小原則辦理，計畫路線之勘選儘可能利用沿線之公有土地，以減少取得私有土地及建物拆遷。依據法令規定，徵收土地之範圍，應以其事業所必須者為限，若非本工程範圍將不納入用地取得。

編號	所有權人姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
				<p>入用地取得。</p> <p>本計畫規劃之南出環道非屬封閉式環道，環道設計不影響環道內既有住戶及土地使用之進出動線，故在考量用地取得之公益性、必要性及適當性下，不取得環道內用地。</p> <p>倘南出環道內用地需一併取得，須所有土地所有權人及利害關係人均同意。</p> <p>此節本局將瞭解相關關係人之意見及綜合考量工程執行面，於下次公聽會說明。</p>
15	呂■德	109.6.4	南出環道部份全部徵收。	<p>本工程依照交通部頒「公路路線設計規範」進行規劃，並基於影響公私權益最小原則辦理，計畫路線之勘選儘可能利用沿線之公有土地，以減少取得私有土地及建物拆遷。依據法令規定，徵收土地之範圍，應以其事業所必須者為限，若非本工程範圍將不納入用地取得。</p> <p>本計畫規劃之南出環道非屬封閉式環道，環道設計不影響環道內既有住戶及土地使用之進出動線，故在考量用地取得之公益性、必要性及適當性下，不取得環道內用地。</p> <p>倘南出環道內用地需一併取得，須所有土地所有權人及利害關係人均同意。</p> <p>此節本局將瞭解相關關係人之意見及綜合考量工程執行面，於下次公聽會說明。</p>
16	里長 劉巫銀梅	109.6.4	<ol style="list-style-type: none"> 1. 里民願意被徵收。 2. 保留土地公廟。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 本工程依照交通部頒「公路路線設計規範」進行規劃，並基於影響公私權益最小原則辦理，計畫路線之勘選儘可能利用沿線之公有土地，以減少取得私有土地及建物拆遷。依據法令規定，徵收土地之範圍，應以其事業所必須者為限，若非本工程範圍將不納入用地取得。

編號	所有權人姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
				<p>本計畫規劃之南出環道非屬封閉式環道，環道設計不影響環道內既有住戶及土地使用之進出動線，故在考量用地取得之公益性、必要性及適當性下，不取得環道內用地。</p> <p>倘南出環道內用地需一併取得，須所有土地所有權人及利害關係人均同意。</p> <p>此節本局將瞭解相關關係人之意見及綜合考量工程執行面，於下次公聽會說明。</p> <p>2. 查土地公廟位置非本次用地取得範圍。</p>
17	呂■坤	109.6.4	南出環道居民，能否改變路線圖往中壢方向。	<p>經交通量分析，提供中壢市區往北上連絡之需求較急迫，故本計畫先辦理北向匝道工程，先提供中壢方向之北入匝道，青埔方向車輛則由中豐北路內側迴轉進入北入匝道。</p> <p>因計畫需預留未來增設南向匝道及南園二路延伸至中豐北路之規劃，且各匝道與動線之配置於空間上有互相之連動影響，為避免交通運轉過於複雜及確保行車安全，故南出往中壢方向採環道方案設計，敬請諒察。</p>
18	徐■利	109.6.4	可以有環道，其它的地不願被收，自己要用，出口給我們出去。	在考量用地取得之公益性、必要性及適當性上，非工程所需用地，將不辦理取得為原則。
19	呂■維	109.6.4	希望能徵收馬路用地不要房子也給拆了，老人家在那裡住了90年了，房子能夠保留。	在考量用地取得之公益性、必要性及適當性上，非工程所需用地，將不辦理取得為原則。
20	呂■峰	109.6.4	長官好，非常贊成魯明哲立委的構想，台北往中壢方向的車流，跨越中山高，這樣就完全解決匝道內的住戶、土地所有權人各方的意見，不是很好嗎？至於施工問題，以高公局的技術是沒問題的，而且是台灣高速公路的創舉，全台灣的人會對高	<p>經交通量分析，提供中壢市區往北上連絡之需求較急迫，故本計畫先辦理北向匝道工程，先提供中壢方向之北入匝道，青埔方向車輛則由中豐北路內側迴轉進入北入匝道。</p> <p>因計畫需預留未來增設南向匝道及南園二路延伸至中豐北路之規劃，且各匝道與動線之配置於空</p>

編號	所有權人姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
			公局另眼相看，加油。	間上有互相之連動影響，為避免交通運轉過於複雜及確保行車安全，故南出往中壢方向採環道方案設計，敬請諒察。
21	黃邱■女	109.6.8	<ol style="list-style-type: none"> 1. 貴單位舉辦公聽會的目的是什麼?個人了解公聽會與說明會比較像是座談會，最終決策不受到公聽會與說明會蒐集到的意見拘束，這是否也表示整個設計與規劃已定案?當天地主提出的疑問將不納入評估考量?應是以接近司法程序般嚴格的聽證會方式進行，最終決策必須將居民在聽證會上所提出的意見納入考量為合理程序。 2. 施工期間如何有效減少粉塵問題、噪音干擾，以及施工車輛進出問題? 3. 未來完工後居民長期居住在噪音及空汙中，將造成居住者健康上的問題。 4. 依現況私人土地與中豐北路接近2米落差，未來完工後居民將如何進出? 5. 請提供交流道的樣式參考。(採用高架方式還是?) 6. 土地徵收後，地主土地形狀大幅改變，且土地的價值將貶值，用途必然受限制與改變。 7. 我認為南向環內全部徵收，將減少這些問題，請貴單位及相關單位再次討論並實際現場勘查，如有需地主會勘請隨時通知，謝謝! 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 本次公聽會係依據土地徵收條例第10條第2項、土地徵收條例施行細則第10條及內政部99年12月29日台內地字第0990257693號令訂定「申請徵收前需用土地人舉行公聽會與給予所有權人陳述意見機會作業要點」辦理，就路廊規劃聽取及歸納各方意見後再進行必要調整。 2. 本工程將依高速公路施工規範辦理，並於施工條款中規範施工廠商減少施工環境汙染。 3. 本工程將進行相關噪音調查與分析，並依結果進行相關減噪措施，例如增設隔音牆等。 4. 本計畫完工後將保留既有道路或以改道方式調整地方道路，提供居民進出中豐北路動線。 5. 依目前規劃，本交流道除於跨越中豐北路區段採高架橋梁外，其餘大致採路堤方式興建，可至高公局網站下載公聽會簡報參閱。 6. 本計畫路線之勘選已儘可能利用沿線之公有土地，減少取得土地面積及建物拆遷，為達道路通行運能及安全之必要，已將用地範圍縮至最小，土地作最經濟之利用。 7. 本工程依照交通部頒「公路路線設計規範」進行規劃，並基於影響公私權益最小原則辦理，計畫路線之勘選儘可能利用沿線之公有土地，以減少取得私有土地及建物拆遷。依據法令規定，徵收土地之範圍，應以其事業所必須者為限，若非本工程範圍將不納入用地取

編號	所有權人姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
				得。 本計畫規劃之南出環道非屬封閉式環道，環道設計不影響環道內既有住戶及土地使用之進出動線，故在考量用地取得之公益性、必要性及適當性下，不取得環道內用地。 倘南出環道內用地需一併取得，須所有土地所有權人及利害關係人均同意。 此節本局將瞭解相關關係人之意見及綜合考量工程執行面，於下次公聽會說明。
22	呂■閣	109.6.9	首先感謝陳副總、戴工程師，沒有把我們家的房子給徵收，自從開通中豐北路20年來父母親日夜都再煩心一輩子辛苦建立的房子會被全面徵收，經過6月4日開會的結果我們告知父親您的房子會保留下來讓您永遠住在這裡不用搬房子。	在考量用地取得之公益性、必要性及適當性上，非工程所需用地，將不辦理取得為原則。
23	呂■峰	109.6.11	<ol style="list-style-type: none"> 南出環道往外移，其優點為：(1)減少徵收私有地的面積、(2)靠近老街溪的地因要整治河川，已被市府徵收去了。 主張南出環道內全部徵收的市民有兩種：(1)土地持分非常少、(2)非環道內的住戶。 像我們年事已高，房價那麼高，要去哪裡買房子。以上為小市民的意見，希望能接納。 	<ol style="list-style-type: none"> 依土地法規定，國家因公共事業之需要徵收私有土地，須依核准徵收原定興辦事業使用；另為避免構造物影響老街溪排洪需求，故南出環道規畫設於老街溪堤防預定線外側。 本工程依照交通部頒「公路路線設計規範」進行規劃，並基於影響公私權益最小原則辦理，計畫路線之勘選儘可能利用沿線之公有土地，以減少取得私有土地及建物拆遷。依據法令規定，徵收土地之範圍，應以其事業所必須者為限，若非本工程範圍將不納入用地取得。 本計畫規劃之南出環道非屬封閉式環道，環道設計不影響環道內既有住戶及土地使用之進出動線，故在考量用地取得之公益性、必要性及適當性下，不取得環道內用地。

編號	所有權人姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
				倘南出環道內用地需一併取得，須所有土地所有權人及利害關係人均同意。 此節本局將瞭解相關關係人之意見及綜合考量工程執行面，於下次公聽會說明。 3. 在考量用地取得之公益性、必要性及適當性上，非工程所需用地，將不辦理取得為原則。

壹拾、 結論：

- 一、 本興辦事業經向與會機關代表、民意代表、地方民眾、土地所有權人及利害關係人說明後，悉數瞭解本事業計畫興辦之內容，盼早日取得地方共識，順利推動本工程。
- 二、 如土地所有權人及利害關係人對會議內容有事實及法律上陳述者，請於7日內以書面向本局提出陳述意見，未於上開期間內提出者，視為無意見。
- 三、 本次會議與會代表及土地所有權人所提意見，除經本局及相關人員於現場說明，民眾發言陳述意見之回應及處理情形，本局回應內容已記載於會議紀錄，並寄予提問者知悉（需函請其他單位協處部分，亦將於辦理第 2 場公聽會前妥處），及於本局網站提供下載並公告周知。

壹拾壹、 散會(下午3時15分)

附件七

興辦事業計畫第2場公聽會會議紀錄

檔 號：
保存年限：

交通部高速公路局 函

地址：24303新北市泰山區黎明里半山雅70號

承辦人：戴才淇

電話：(02)29096141#2172

傳真：(02)29093218

電子信箱：dai0326@freeway.gov.tw

受文者：美商美聯科技股份有限公司台灣分公司

發文日期：中華民國109年8月3日

發文字號：規字第1093060858號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：如主旨 (3060858A10_ATTCH60.pdf、3060858A10_ATTCH59.odt)

主旨：檢送109年7月16日召開「國道1號中豐交流道新建工程」

興辦事業計畫第2場公聽會會議紀錄1份，請查照。

說明：依據「土地徵收條例」第10條第2項及其施行細則第10條規定辦理。

正本：立法委員魯明哲國會辦公室、立法委員張育美國國會辦公室、桃園市議員謝美英、桃園市政府、桃園市政府交通局、桃園市政府水務局、桃園市政府都市發展局、桃園市政府養護工程處、桃園市中壢區公所、桃園市中壢區興和里辦公處、劉丞銀梅（里長）、張世欣君、呂傳閣君、呂芳維君、呂立峰君、呂芳坤君、余敏君、徐雨利君、呂芳德君、呂鳳蓮君、呂鳳秀君、呂鳳蘭君、謝呂鳳英君、黃邱淑女君、呂芳金君、廖文權君

副本：交通部(含附件)、美商美聯科技股份有限公司台灣分公司(含附件)、本局總工程司室(含附件)、路產組(含附件)、政風室(含附件)、北區養護工程分局(含附件)、第一新建工程處(含附件)



電子公文
CTC美商美聯109/8/3
收文文號：109080305

交通部高速公路局

「國道1號中豐交流道新建工程」

興辦事業計畫第2場公聽會會議紀錄

壹、事由：

為辦理「國道1號中豐交流道新建工程」興辦事業計畫，報經許可前進行宣導及溝通，聽取民眾意見並廣納各界意見舉行本公聽會。

貳、日期：

109年7月16日(星期四)下午2時30分

參、地點：

桃園市中壢區南園市民活動中心(桃園市中壢區南園二路90號)

肆、主持人及紀錄人之姓名：

主持人：交通部高速公路局 陳副總工程司宏仁 紀錄：戴才淇

伍、出席單位及人員之姓名：(詳附錄一簽名單)

陸、出席之土地所有權人及利害關係人之姓名：(詳附錄一簽名單)

柒、興辦事業概況：(詳附錄二評估報告及簡報資料)

捌、詳實記載事業計畫之公益性、必要性、適當性及合法性：

一、公益性評估

1. 社會因素評估

(1) 徵收所影響人口之多寡、年齡結構

本工程需用土地屬線狀區域，非大規模面狀取得。需用土地範圍內主要為空地、道路用地、河川地及早地，本次計畫對於當地人口數量及結構影響不大。

(2) 徵收計畫對周圍社會現況之影響

本計畫在路線勘選與設計上，以避免穿越、封閉與影響既

有聚落空間，對計畫範圍社會現況影響程度低。

本工程闢建完成後，可提供民眾便捷之交通服務，並改善當地交通，對於現況社會有助益效果。

(3) 徵收計畫對弱勢族群生活型態之影響

本次範圍內僅涉及鐵皮建築物之拆除，建築物部分拆除者（即剩餘部分仍可繼續居住使用），皆依法核發補償費，且配合自動拆除者再核發獎勵金。

若建物須全拆，除依規定核發建物相關補償費，將依實際情形勘查有無中低收入戶及低收入戶或情境相當者，另訂定安置計畫，對於弱勢族群生活型態影響低。

(4) 徵收計畫對居民健康風險之影響程度

本工程建置完成後，將能改善當地交通、提供更便捷交通路網、降低二氧化碳排放、提高該區域生活健康品質，對居民之健康風險無任何影響。

2. 經濟因素評估

(1) 徵收計畫對稅收影響

本工程完工後，藉由匝道建置之運輸路網，提升地區交通便利性與運作效率，增加地方工作與休閒旅次，促進整體地方發展，對於地方財政與稅收有正面效益。

(2) 徵收計畫對糧食安全影響

本計畫係屬交通事業計畫，需地類型為線狀土地型態，非大面積面狀取得，且本次勘選私有土地僅部分為旱作地，並非糧食主要供應來源，因此取得用地並無糧食安全問題。

(3) 徵收計畫造成增減就業或轉業人口

本計畫屬於高速公路新增中豐交流道工程，施工期間可提供地區就業機會，增加地方稅收。

(4) 徵收費用及各級政府配合興辦公共設施與政府財政支出負擔情形，徵收計畫造成增減就業或轉業人口

經費來源將由交通部高速公路局「國道公路建設管理基金」

全數支應。

(5)徵收計畫對農林漁牧產業鏈影響

本計畫工程範圍僅影響少部分旱田，並非糧食主要供應來源，取得用地無產業鏈問題。

(6)徵收計畫對土地利用完整性影響

本計畫已儘量以工程方式克服，避開聚落及減少拆遷，減少取得面積達最小範圍，土地利用完整性影響輕微。

3. 文化生態因素評估

(1)因徵收計畫而導致城鄉自然風貌改變

未來景觀工程首重工程與整體地貌之諧和性，並提高用路人舒適度與行車安全，並需兼顧管養便利性、耐空氣汙染等原則。

(2)因徵收計畫而導致文化古蹟改變

初步調查本計畫範圍及周邊地區無公告之古蹟或歷史建築。日後若發現文化資產將依文化資產保存法第50條規定辦理，儘量降低對文化資產衝擊。

(3)因徵收計畫而導致生活條件或模式發生改變

本計畫係交流道新建工程，純屬交通事業之興闢，改變之影響將使當地交通更為便利，對其原本之生活條件或模式有正向助益。

(4)徵收計畫對該地區生態環境之影響

計畫附近活動之動物，多屬於都會區常見且常出現於人為活動頻繁之農耕地與綠地空間，本案工程除道路及相關設施外，路權範圍經景觀植栽綠化，並選用與地區植被融合之物種，對於動植物之干擾有限，對於生態環境影響小。

另本計畫位置非位處山坡地範圍、地質敏感以及土石流潛勢溪流等環境地質不利因素之範圍內。

(5)徵收計畫對周邊居民或社會整體之影響

本計畫可改善中壢地區之交通服務功能，紓解地區交通與

國道路網之問題。

4. 永續發展因素評估

(1) 國家永續發展政策

本工程完工後，預期可紓解既有國道1號內壢、中壢交流道之交通，並配合 A21 轉運站之設置，提供「桃園機場捷運」與「大眾客運系統」相互轉乘之服務，本質上符合永續工程的精神。

(2) 永續指標

本工程完工後，有效降低行車成本，節省能源消耗及減少二氧化碳。對環境、節能減碳、生產、生活、城鄉文化指標，均有正面效益。

(3) 國土計畫

本案路線在勘選上已避開相關重要開發計畫及環境敏感區域。所需用地確屬必要且已縮減至最小之範圍，經檢討與國土計畫並無扞格之處。

5. 其他因素評估：無。

二、必要性評估

1. 本計畫目的與預計徵收私有土地合理關連理由

本計畫目的為改善區域交通問題，工程建設完成可紓解國道1號內壢、中壢交流道之交通，並配合 A21 轉運站之設置，提供「桃園機場捷運」與「大眾客運系統」相互轉乘之服務，提升整體交通運轉效率，爰於計畫範圍內勘選較符公益性，且具經濟可行性之路線，取得私有土地有其必要。

2. 預計徵收私有土地已達必要最小限度範圍理由

本計畫路線之勘選已於不侵入老街溪治理計畫線、不影響機場捷運營運、不改變地區道路動線之條件下，儘可能利用沿線之公有土地，減少取得土地面積及建物拆遷，為達道路通行運能及安全之必要，已將用地範圍縮至最小，土地作最經濟之利用。

3. 用地勘選有無其他可替代地區

本計畫路線大部分經過道路用地、河川地、旱地，於不侵入老街溪治理計畫線、不影響機場捷運營運、不改變地區道路動線之條件下，儘量利用公有土地，避開鄰近建物，並透過「道路線形」、「運輸功能」、「自然環境」、「用地取得」、「建物拆遷」、「環境影響」、「工程經費」及「工期」等項目進行綜合評估，提出最適當之路線方案，經評估無其他替代地區土地。

4. 是否有其他取得方式

本工程屬於永久設施，以取得土地所有權為主。依土地徵收條例規定，需用土地人申請徵收土地或土地改良物前，應先與所有權人協議價購或以其他方式取得，協議價購應由需用土地人依市價與所有權人協議，如未能達成協議，始得依土地徵收條例申請取得。

5. 其他評估必要性理由：無。

三、適當與合理性評估

1. 路線適當與合理性

- (1) 本工程依照交通部頒「公路路線設計規範」進行規劃，並基於影響公私權益最小原則辦理。
- (2) 本案計畫範圍已達最小限度且無其他更合適之替代路線，完成後有效轉移內壢與中壢交流道之交通，有助於改善當地交通及居住環境，提升社會整體發展。

四、合法性評估

1. 符合土地徵收條例之規定

- (1) 符合土地徵收條例第3條規定：「國家因公益需要，興辦下列各款事業，得徵收私有土地；徵收之範圍，應以其事業所必須者為限：... 二、交通事業。...」。
- (2) 依土地徵收條例第10條、土地徵收條例施行細則第10條及「申請徵收前需用土地人舉行公聽會與給予所有權人陳述意見機會作業要點」規定辦理此次公聽會，並依規定辦理後續用地取得事宜。
- (3) 依據公路法第9條之規定：公路需用之土地，得依法徵收或撥用之。

五、 公益性、必要性與預計徵收私有財產之利益比較衡量評估

本案之經濟效益評估結果在折現率4%、物價上漲率1.14%之情境下，其營運效益回收年期30年之益本比（B/C）為1.24、內生報酬率為5.84%，具經濟可行性。

進行敏感度分析結果，無論以工程建設成本增減10%或折現率變動1%之情境進行分析，其益本比均大於1，顯示仍具經濟可行性。

依「桃園市興辦公共設施拆遷合法建築改良物補償自治條例」及「桃園市辦理徵收土地農林作物補償、水產養殖、畜禽遷移費查估基準」等法令規定辦理查估，務求私人財產損失減至最低，以兼顧公益與私益。

六、 土地所有權人權益保障

1. 依土地徵收條例第11條規定，需用土地人申請徵收土地或土地改良物前，將先與所有權人協議價購或以其他方式取得，協議價購應由需用土地人依市價與所有權人協議，其協議之內容應作成書面，並應記明協議之結果。如未能達成協議，應記明未達成協議之理由，於申請徵收時送交中央主管機關；所有權人拒絕參與協議或經開會未能達成協議且無法以其他方式取得者，始得依土地徵收條例申請徵收。
2. 徵收法定補償情形（依各直轄市、縣(市)政府地價評議委員會所評定之補償市價、拆遷補償等基準）

地價補償費將依土地徵收條例第30條規定，按徵收當期之市價補償地價。

3. 徵收後之安置、就業輔導具體作法或救濟計畫情形（生存權之保障）（中低收入戶調查情形）

本計畫範圍內僅一戶住家，取得範圍內多為道路用地、河川地、空地及早地，對弱勢族群生活型態無任何影響。

本計畫主要以發放補償金為原則，如土地所有權人另有需求則可於辦理協議價購說明會階段提出協調。

捌、第1場公聽會土地所有權人及利害關係人之意見與回應及處理情形

土地所有權人及利害關係人之意見，及對其意見回應與處理：

編號	所有權人姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
1	立法委員 魯明哲	109.6.4	<p>1. 環道內範圍欲納入徵收，若可取得大部份地主同意，希望高公局及相關單位朝此方向推動，但後續尚須辦理都市計畫變更。</p> <p>1. 從青埔方向過來之車流，需要從迴轉道迴轉，日後一定迴堵，建議可將北入匝道改以跨越既有國道後由西南側採環道方式提供青埔車輛直接從中豐北路右轉進入國道，同時南出環道可配合上述北入匝道一併配置以節省用地經費。</p>	<p>1. 本工程依照交通部頒「公路路線設計規範」進行規劃，並基於影響公私權益最小原則辦理，計畫路線之勘選儘可能利用沿線之公有土地，以減少取得私有土地及建物拆遷。依據法令規定，徵收土地之範圍，應以其事業所必須者為限，若非本工程範圍將不納入用地取得。</p> <p>本計畫規劃之南出環道非屬封閉式環道，環道設計不影響環道內既有住戶及土地使用之進出動線，故在考量用地取得之公益性、必要性及適當性下，不取得環道內用地。</p> <p>倘南出環道內用地需一併取得，須所有土地所有權人及利害關係人均同意。</p> <p>此節本局將瞭解相關關係人之意見及綜合考量工程執行面，於下次公聽會說明。</p> <p>1. 經交通量分析，提供中壢市區往北上連絡之需求較急迫，故本計畫先辦理北向匝道工程，先提供中壢方向之北入匝道，青埔方向車輛則由中豐北路內側迴轉進入北入匝道。</p> <p>因計畫需預留未來增設南向匝道及南園二路延伸至中豐北路之規劃，且各匝道與動線之配置於空間上有互相之連動影響，為避免交通運轉過於複雜及確保行車安全，故南出往中壢方向採環道方案設計，敬請諒察。</p>

編號	所有權人姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
2	桃園市議員 彭俊豪	109.6.4	<p>1. 呼應魯委員所說，未來中壢區人口增加非常快速，車流量非常可觀，故建議請協助規劃，以避免交通黑暗期。</p> <p>1. 呼應在座非常多位地主，橋梁旁邊的房子可能因噪音、車流量等問題影響價格，再加上中壢北路與鄰地尚有高低差問題，故對環道內住戶非常不利，雖環道內住戶數量不多，再請顧問公司針對住戶意願普查，並溝通討論，後續市府會努力配合變更。</p>	<p>1. 經交通量分析，提供中壢市區往北上連絡之需求較急迫，故本計畫先辦理北向匝道工程，先提供中壢方向之北入匝道，青埔方向車輛則由中壢北路內側迴轉進入北入匝道。</p> <p>因計畫需預留未來增設南向匝道及南園二路延伸至中壢北路之規劃，且各匝道與動線之配置於空間上有互相之連動影響，為避免交通運轉過於複雜及確保行車安全，故南出往中壢方向採環道方案設計，敬請諒察。</p> <p>1. 本工程依照交通部頒「公路路線設計規範」進行規劃，並基於影響公私權益最小原則辦理，計畫路線之勘選儘可能利用沿線之公有土地，以減少取得私有土地及建物拆遷。依據法令規定，徵收土地之範圍，應以其事業所必須者為限，若非本工程範圍將不納入用地取得。</p> <p>本計畫規劃之南出環道非屬封閉式環道，環道設計不影響環道內既有住戶及土地使用之進出動線，故在考量用地取得之公益性、必要性及適當性下，不取得環道內用地。</p> <p>倘南出環道內用地需一併取得，須所有土地所有權人及利害關係人均同意。</p> <p>此節本局將瞭解相關關係人之意見及綜合考量工程執行面，於下次公聽會說明。</p> <p>另本工程將進行相關噪音調查與分析，並依結果進行相關減噪措施，例如增設隔音牆等。</p>

編號	所有權人姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
3	吳嘉和議員服務處秘書徐文真	109.6.4	<p>1. 希望南、北匝道能同時興建。</p> <p>1. 希望匝道內的房舍均能一併徵收。</p> <p>2. 如果南出環道內的房舍不徵收，是否可取消南出環道。</p> <p>3. 最後還是希望南北匝道能一次興建。</p>	<p>1. 考量國道1號內壠至中壠間之北向交通服務水準於現階段較有改善急迫性。另南向匝道依行政院108年6月4日核定「國道1號中豐交流道新建工程」可行性函示，尚須配合五楊高架南延段拓寬需求方能更為周全，故先行推動服務北向車流之北入及南出匝（環）道，敬請諒察。</p> <p>1. 本計畫南出環道非屬封閉式環道，環道設計不影響環道內既有住戶及土地使用之進出動線，故在考量用地取得之公益性、必要性、適當性下，不取得環道內用地。</p> <p>2. 南出環道依交通分析有其必要性，無法取消。</p>
4	邱先生	109.6.4	<p>假設農民有農地，當土地被徵收後，那農保資格是否就被取消？因為當初在興建第1條高速公路時，我爸爸當時是農民，土地被徵收後農民資格就被取消，無法享有農民資格，這個問題現在是否還是一樣？</p>	<p>依「農民健康保險被保險人農地被徵收繼續加保要點」第4點規定，農地被徵收者及與需地機關協議價購尚未徵收者，放寬得繼續參加農保3年。亦即，被徵收之土地所有權人如於3年內無法購置或承租適當農地，農保資格才會喪失。</p>
5	呂先生	109.6.4	<p>我是住在環道內居民，之前的設計方案是匝道會經過我家，我家可能會被拆，而且環道內全部徵收，現在方案有往下延伸一點，我家現在離高速公路一、兩百米還聽得到聲音，但我之後一出門幾米就是交流道，在我家前面做交流道但又不徵收我家的地，每天還要忍受汽車噪音跟塵土飛揚，我寧願給你徵收再去別的地方買地，希望環道的部份再看如何處理。</p>	<p>本工程依照交通部頒「公路路線設計規範」進行規劃，並基於影響公私權益最小原則辦理，計畫路線之勘選儘可能利用沿線之公有土地，以減少取得私有土地及建物拆遷。依據法令規定，徵收土地之範圍，應以其事業所必須者為限，若非本工程範圍將不納入用地取得。</p> <p>本計畫規劃之南出環道非屬封閉式環道，環道設計不影響環道內既有住戶及土地使用之進出動線，故在考量用地取得之公益性、必要性及適當性下，不取得環道內用地。</p> <p>倘南出環道內用地需一併取得，須所有土地所有權人及利害關係</p>

編號	所有權人姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
				<p>人均同意。</p> <p>此節本局將瞭解相關關係人之意見及綜合考量工程執行面，於下次公聽會說明。</p> <p>另本工程將進行相關噪音調查與分析，並依結果進行相關減噪措施，例如增設隔音牆等。</p>
6	呂■金	109.6.4	<p>1. 今天這個公聽會是否對於規劃設計路線已定案，或只是按照合法程序作業召開說明會？</p> <p>1. 對當地生態或人口結構或農地是否符合現況？是否能與老街溪整治結合？</p> <p>2. 中壠戰備道是否還有存在需求？若不存在，不管是匝道或是往後往南延伸應該做整體規劃。</p> <p>3. 南出環道可考慮跨越國道或穿越老街溪橋下，再接中豐北路銜接市區；或沿既有捷運系統上方闢建。</p>	<p>1. 本次公聽會係依據土地徵收條例第10條第2項、土地徵收條例施行細則第10條及內政部99年12月29日台內地字第0990257693號令訂定「申請徵收前需用土地人舉行公聽會與給予所有權人陳述意見機會作業要點」辦理，就路廊規劃聽取及歸納各方意見後再進行必要調整。</p> <p>1. 本案業依當地生態及人口結構調查辦理，因本案為交流道新建工程，且已避開老街溪河川治理計畫線，再考量推動時程，暫無法與老街溪整治結合。</p> <p>2. 中壠戰備道已於95年3月解除使用，目前已調整為中壠轉接道，以服務國道平面及高架車流轉換。</p> <p>3. 考量行車空間淨高及橋梁結構體高度，若匝道穿越國道1號老街溪橋下方，因目前橋梁之最低梁底高程過低，無法穿越；若採高架跨越國道方式，因計畫需預留未來增設南向匝道及南園二路延伸至中豐北路之規劃，且各匝道與動線之配置於空間上有互相之連動影響，為避免交通運轉過於複雜及確保行車安全，故南出往中壠方向採環道方案設計，敬請諒察。</p>

編號	所有權人姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
7	呂■秀	109.6.4	希望南向環道全部徵收。	<p>本工程依照交通部頒「公路路線設計規範」進行規劃，並基於影響公私權益最小原則辦理，計畫路線之勘選儘可能利用沿線之公有土地，以減少取得私有土地及建物拆遷。依據法令規定，徵收土地之範圍，應以其事業所必須者為限，若非本工程範圍將不納入用地取得。</p> <p>本計畫規劃之南出環道非屬封閉式環道，環道設計不影響環道內既有住戶及土地使用之進出動線，故在考量用地取得之公益性、必要性及適當性下，不取得環道內用地。</p> <p>倘南出環道內用地需一併取得，須所有土地所有權人及利害關係人均同意。</p> <p>此節本局將瞭解相關關係人之意見及綜合考量工程執行面，於下次公聽會說明。</p>
8	謝呂■英	109.6.4	南向環道全部徵收。	<p>本工程依照交通部頒「公路路線設計規範」進行規劃，並基於影響公私權益最小原則辦理，計畫路線之勘選儘可能利用沿線之公有土地，以減少取得私有土地及建物拆遷。依據法令規定，徵收土地之範圍，應以其事業所必須者為限，若非本工程範圍將不納入用地取得。</p> <p>本計畫規劃之南出環道非屬封閉式環道，環道設計不影響環道內既有住戶及土地使用之進出動線，故在考量用地取得之公益性、必要性及適當性下，不取得環道內用地。</p> <p>倘南出環道內用地需一併取得，須所有土地所有權人及利害關係人均同意。</p> <p>此節本局將瞭解相關關係人之意見及綜合考量工程執行面，於下次公聽會說明。</p>

編號	所有權人姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
9	呂■蓮	109.6.4	希望南出環道全部徵收，因住家被環道包圍諸多不便。	<p>本工程依照交通部頒「公路路線設計規範」進行規劃，並基於影響公私權益最小原則辦理，計畫路線之勘選儘可能利用沿線之公有土地，以減少取得私有土地及建物拆遷。依據法令規定，徵收土地之範圍，應以其事業所必須者為限，若非本工程範圍將不納入用地取得。</p> <p>本計畫規劃之南出環道非屬封閉式環道，環道設計不影響環道內既有住戶及土地使用之進出動線，故在考量用地取得之公益性、必要性及適當性下，不取得環道內用地。</p> <p>倘南出環道內用地需一併取得，須所有土地所有權人及利害關係人均同意。</p> <p>此節本局將瞭解相關關係人之意見及綜合考量工程執行面，於下次公聽會說明。</p>
10	徐■國	109.6.4	北上匝道就在我家正前面，沒路可過，每天灰塵一堆，又吵，希望能全部重劃或徵收。	<p>本工程依照交通部頒「公路路線設計規範」進行規劃，並基於影響公私權益最小原則辦理，計畫路線之勘選儘可能利用沿線之公有土地，以減少取得私有土地及建物拆遷。依據法令規定，徵收土地之範圍，應以其事業所必須者為限，若非本工程範圍將不納入用地取得。</p> <p>另本工程將進行相關噪音調查與分析，並依結果進行相關減噪措施，例如增設隔音牆等。</p>
11	徐■林	109.6.4	因剛好住宅前面為北上匝道內側快車道路進出內，因在高速公路旁，一直以來受噪音與空氣灰塵所害，希望此次也能讓我們在徵收或重劃的範圍內，我們都願意配合高公局的設計與規劃，感恩。	<p>本工程依照交通部頒「公路路線設計規範」進行規劃，並基於影響公私權益最小原則辦理，計畫路線之勘選儘可能利用沿線之公有土地，以減少取得私有土地及建物拆遷。依據法令規定，徵收土地之範圍，應以其事業所必須者為限，若非本工程範圍將不納入用地取得。</p>

編號	所有權人姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
				另本工程將進行相關噪音調查與分析，並依結果進行相關減噪措施，例如增設隔音牆等。
12	徐■芳	109.6.4	北上匝道靠近我住的前面，車流量很吵，每天門都要關起來才不會吵。灰塵很多，希望能全部徵收或重劃，謝謝。而且進出危險，因在快速道路內側沒有路可過。	<p>1. 本工程依照交通部頒「公路路線設計規範」進行規劃，並基於影響公私權益最小原則辦理，計畫路線之勘選儘可能利用沿線之公有土地，以減少取得私有土地及建物拆遷。依據法令規定，徵收土地之範圍，應以其事業所必須者為限，若非本工程範圍將不納入用地取得。</p> <p>本工程將進行相關噪音調查與分析，並依結果進行相關減噪措施，例如增設隔音牆等。</p> <p>1. 另依土地徵收條例第8條第1款規定，徵收土地之殘餘部分面積過小或形勢不整，致不能為相當之使用者。土地所有權人得於徵收公告之日起1年內向該管直轄市或縣（市）主管機關申請一併徵收，逾期不予受理。爰此，土地所有權人可於本工程辦理用地徵收公告之日起1年內向桃園市政府申請一併徵收，如有疑義，本局亦可協助辦理。</p>
13	邱■明	109.6.4	<p>1. 公坡246、247、249-2早已編定高速公路綠帶，請整筆一併徵收。</p> <p>1. 公坡249徵收後餘留地狹小無法使用請整筆一併徵收。</p>	<p>1. 中壢區興南段公坡小段426、247、249-2地號土地，目前都市計畫使用分區為綠地用地，非高速公路相關用地，目前本局無法辦理用地取得作業。未來將就工程用地範圍辦理都市計畫變更後辦理取得。</p> <p>1. 依土地徵收條例第8條第1款規定，徵收土地之殘餘部分面積過小或形勢不整，致不能為相當之使用者。土地所有權人得於徵收公告之日起1年內向該管直轄市或縣（市）主管機關申請一併徵收，逾期不予受</p>

編號	所有權人姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
				理。爰此，土地所有權人可於本工程辦理用地徵收公告之日起1年內向桃園市政府申請一併徵收，如有疑義，本局亦可協助辦理。
14	呂■蘭	109.6.4	南出環道全部徵收。	<p>本工程依照交通部頒「公路路線設計規範」進行規劃，並基於影響公私權益最小原則辦理，計畫路線之勘選儘可能利用沿線之公有土地，以減少取得私有土地及建物拆遷。依據法令規定，徵收土地之範圍，應以其事業所必須者為限，若非本工程範圍將不納入用地取得。</p> <p>本計畫規劃之南出環道非屬封閉式環道，環道設計不影響環道內既有住戶及土地使用之進出動線，故在考量用地取得之公益性、必要性及適當性下，不取得環道內用地。</p> <p>倘南出環道內用地需一併取得，須所有土地所有權人及利害關係人均同意。</p> <p>此節本局將瞭解相關關係人之意見及綜合考量工程執行面，於下次公聽會說明。</p>
15	呂■德	109.6.4	南出環道部份全部徵收。	<p>本工程依照交通部頒「公路路線設計規範」進行規劃，並基於影響公私權益最小原則辦理，計畫路線之勘選儘可能利用沿線之公有土地，以減少取得私有土地及建物拆遷。依據法令規定，徵收土地之範圍，應以其事業所必須者為限，若非本工程範圍將不納入用地取得。</p> <p>本計畫規劃之南出環道非屬封閉式環道，環道設計不影響環道內既有住戶及土地使用之進出動線，故在考量用地取得之公益性、必要性及適當性下，不取得環道內用地。</p> <p>倘南出環道內用地需一併取得，須所有土地所有權人及利害關係人均同意。</p>

編號	所有權人姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
				此節本局將瞭解相關關係人之意見及綜合考量工程執行面，於下次公聽會說明。
16	里長 劉巫銀梅	109.6.4	1. 里民願意被徵收。 1. 保留土地公廟。	<p>1. 本工程依照交通部頒「公路路線設計規範」進行規劃，並基於影響公私權益最小原則辦理，計畫路線之勘選儘可能利用沿線之公有土地，以減少取得私有土地及建物拆遷。依據法令規定，徵收土地之範圍，應以其事業所必須者為限，若非本工程範圍將不納入用地取得。</p> <p>本計畫規劃之南出環道非屬封閉式環道，環道設計不影響環道內既有住戶及土地使用之進出動線，故在考量用地取得之公益性、必要性及適當性下，不取得環道內用地。</p> <p>倘南出環道內用地需一併取得，須所有土地所有權人及利害關係人均同意。</p> <p>此節本局將瞭解相關關係人之意見及綜合考量工程執行面，於下次公聽會說明。</p> <p>1. 查土地公廟位置非本次用地取得範圍。</p>
17	呂■坤	109.6.4	南出環道居民，能否改變路線圖往中壢方向。	<p>經交通量分析，提供中壢市區往北上連絡之需求較急迫，故本計畫先辦理北向匝道工程，先提供中壢方向之北入匝道，青埔方向車輛則由中豐北路內側迴轉進入北入匝道。</p> <p>因計畫需預留未來增設南向匝道及南園二路延伸至中豐北路之規劃，且各匝道與動線之配置於空間上有互相之連動影響，為避免交通運轉過於複雜及確保行車安全，故南出往中壢方向採環道方案設計，敬請諒察。</p>

編號	所有權人姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
18	徐■利	109.6.4	可以有環道，其它的地不甘願被收，自己要用，出口給我們出去。	在考量用地取得之公益性、必要性及適當性上，非工程所需用地，將不辦理取得為原則。
19	呂■維	109.6.4	希望能徵收馬路用地不要房子也給拆了，老人家在那裡住了90年了，房子能夠保留。	在考量用地取得之公益性、必要性及適當性上，非工程所需用地，將不辦理取得為原則。
20	呂■峰	109.6.4	長官好，非常贊成魯明哲立委的構想，台北往中壢方向的车流，跨越中山高，這樣就完全解決匝道內的住戶、土地所有權人各方的意見，不是很好嗎？至於施工問題，以高公局的技術是沒問題的，而且是台灣高速公路的創舉，全台灣的人會對高公局另眼相看，加油。	經交通量分析，提供中壢市區往北上連絡之需求較急迫，故本計畫先辦理北向匝道工程，先提供中壢方向之北入匝道，青埔方向車輛則由中豐北路內側迴轉進入北入匝道。 因計畫需預留未來增設南向匝道及南園二路延伸至中豐北路之規劃，且各匝道與動線之配置於空間上有互相之連動影響，為避免交通運轉過於複雜及確保行車安全，故南出往中壢方向採環道方案設計，敬請諒察。
21	黃邱■女	109.6.8	<p>1. 貴單位舉辦公聽會的目的是什麼?個人了解公聽會與說明會比較像是座談會，最終決策不受到公聽會與說明會蒐集到的意見拘束，這是否也表示整個設計與規劃已定案?當地主提出的疑問將不納入評估考量?應是以接近司法程序般嚴格的聽證會方式進行，最終決策必須將居民在聽證會上所提出的意見納入考量為合理程序。</p> <p>1. 施工期間如何有效減少粉塵問題、噪音干擾，以及施工車輛進出問題?</p> <p>2. 未來完工後居民長期居住在噪音及空汙中，將造成居住者健康上的問題。</p> <p>3. 依現況私人土地與中豐北路接近2米落差，未來完工後居民將如何進出?</p> <p>4. 請提供交流道的樣式參</p>	<p>1. 本次公聽會係依據土地徵收條例第10條第2項、土地徵收條例施行細則第10條及內政部99年12月29日台內地字第0990257693號令訂定「申請徵收前需用土地人舉行公聽會與給予所有權人陳述意見機會作業要點」辦理，就路廊規劃聽取及歸納各方意見後再進行必要調整。</p> <p>1. 本工程將依高速公路施工規範辦理，並於施工條款中規範施工廠商減少施工環境汙染。</p> <p>2. 本工程將進行相關噪音調查與分析，並依結果進行相關減噪措施，例如增設隔音牆等。</p> <p>3. 本計畫完工後將保留既有道路或以改道方式調整地方道路，提供居民進出中豐北路動線。</p> <p>4. 依目前規劃，本交流道除於跨越中豐北路區段採高架橋梁外，其餘大致採路堤方式興建，可至高公局網站下載公聽</p>

編號	所有權人姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
			<p>考。(採用高架方式還是?)</p> <p>5. 土地徵收後，地主土地形狀大幅改變，且土地的價值將貶值，用途必然受限制與改變。</p> <p>6. 我認為南向環內全部徵收，將減少這些問題，請貴單位及相關單位再次討論並實際現場勘查，如有需地主會勘請隨時通知，謝謝！</p>	<p>會簡報參閱。</p> <p>5. 本計畫路線之勘選已儘可能利用沿線之公有土地，減少取得土地面積及建物拆遷，為達道路通行運能及安全之必要，已將用地範圍縮至最小，土地作最經濟之利用。</p> <p>6. 本工程依照交通部頒「公路路線設計規範」進行規劃，並基於影響公私權益最小原則辦理，計畫路線之勘選儘可能利用沿線之公有土地，以減少取得私有土地及建物拆遷。依據法令規定，徵收土地之範圍，應以其事業所必須者為限，若非本工程範圍將不納入用地取得。</p> <p>本計畫規劃之南出環道非屬封閉式環道，環道設計不影響環道內既有住戶及土地使用之進出動線，故在考量用地取得之公益性、必要性及適當性下，不取得環道內用地。</p> <p>倘南出環道內用地需一併取得，須所有土地所有權人及利害關係人均同意。</p> <p>此節本局將瞭解相關關係人之意見及綜合考量工程執行面，於下次公聽會說明。</p>
22	呂■閣	109.6.9	<p>首先感謝陳副總、戴工程師，沒有把我們家的房子給徵收，自從開通中豐北路20年來父母親日夜都再煩心一輩子辛苦建立的房子會被全面徵收，經過6月4日開會的結果我們告知父親您的房子會保留下來讓您永遠住在這裡不用搬房子。</p>	<p>在考量用地取得之公益性、必要性及適當性上，非工程所需用地，將不辦理取得為原則。</p>
23	呂■峰	109.6.11	<p>1. 南出環道往外移，其優點為：(1)減少徵收私有地的面積、(2)靠近老街溪的地因要整治河川，已被市府徵收去了。</p> <p>1. 主張南出環道內全部徵收</p>	<p>1. 依土地法規定，國家因公共事業之需要徵收私有土地，須依核准徵收原定興辦事業使用；另為避免構造物影響老街溪排洪需求，故南出環道規劃設於老街溪堤防預定線外側。</p>

編號	所有權人姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
			<p>的市民有兩種：(1)土地持分非常少、(2)非環道內的住戶。</p> <p>2. 像我們年事已高，房價那麼高，要去哪裡買房子。以上為小市民的意見，希望能接納。</p>	<p>1. 本工程依照交通部頒「公路路線設計規範」進行規劃，並基於影響公私權益最小原則辦理，計畫路線之勘選儘可能利用沿線之公有土地，以減少取得私有土地及建物拆遷。依據法令規定，徵收土地之範圍，應以其事業所必須者為限，若非本工程範圍將不納入用地取得。</p> <p>本計畫規劃之南出環道非屬封閉式環道，環道設計不影響環道內既有住戶及土地使用之進出動線，故在考量用地取得之公益性、必要性及適當性下，不取得環道內用地。</p> <p>倘南出環道內用地需一併取得，須所有土地所有權人及利害關係人均同意。</p> <p>此節本局將瞭解相關關係人之意見及綜合考量工程執行面，於下次公聽會說明。</p> <p>2. 在考量用地取得之公益性、必要性及適當性上，非工程所需用地，將不辦理取得為原則。</p>

拾、第2場公聽會土地所有權人及利害關係人之意見與回應及處理情形

編號	所有權人姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
1	呂■金	109.7.16	<ol style="list-style-type: none"> 1. 中豐交流道於當初五楊高架開闢時被排除，現在已經排除這些問題了嗎？這一段高速公路尖峰時段大部份時間都在堵車，增設交流道之效益評估在哪？ 2. 今天辦理第2場公聽會，只是要我們這些利益關係人背書而已，因為交流道設置規劃已經核定了，不知道高公局要改變什麼。 3. 南出環道若有必要施作，是不是可以往老街溪方向推，稍早簡報中有提有困難度，但我想以現在的工程技術應該是小問題。老街溪整治寬度為140m，但真正的河道大概只有50m~70m，其他都是綠地，那會影響到防洪嗎？ 4. 既然今天是中央與地方的問題，我沒有看到地方機關的代表參與。當初其他工程把水路斷掉，才造成這塊地無法灌溉，變成旱地。 5. 如果有個交流道是為了青埔，為何不比照捷運，從中豐北路採高架方式銜接，就不會影響中壢週邊 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 國道1號五股至楊梅拓寬工程於102年全線通車，國道1號五楊段因「公路容量增加」及「分離中長程及短程車流」服務水準全面性提升。惟考量桃園航空城計畫及 A21轉運站之設置，屆時中壢地區及航空城高鐵站區所衍生之運輸需求，將對國道1號內壢及中壢等交流道造成交通壓力，該路段高速公路平面道路交通再度惡化。為提高該路段交通運作效率及服務水準，促進地區發展，爰辦理工程可行性評估，確認新建中豐交流道確有其必要性，並經行政院於108年6月24日核復同意辦理。本計畫經規劃後，其經濟效益評估結果在折現率 4%、物價上漲率 1.14%之情境下，其營運效益回收年期 30 年之益本比 (B/C) 為 1.24、內生報酬率為 5.84%，具經濟可行性。 2. 本次公聽會係依據土地徵收條例第10條第2項、土地徵收條例施行細則第10條及內政部頒訂「申請徵收前需用土地人舉行公聽會與給予所有權人陳述意見機會作業要點」辦理，就路廊規劃聽取及歸納各方意見

編號	所有權人姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
			<p>交通。</p> <p>6. 如果要徵收，是採一般徵收或是編列特別預算，這是大家都要了解的。</p> <p>7. 當初施做中豐北路時把灌溉水路破壞，所以做了一個箱涵，之後捷運施工又破壞一次，導致最後沒有通水無法灌溉。所以為什麼地方政府都沒有來關心這個地方。</p> <p>8. 南出環道從開始到現在。給我的訊息就是傾向不徵收，既然這樣子，那環道是不是往外推，如果因為在綠地開闢車道不行，那環北路以南，那邊的河道跟綠地多寬，為何差一條橋，這邊就不行？</p>	<p>後再進行必要調整。</p> <p>3. 南出環道依交通分析有其必要性，無法取消。另為避免構造物影響老街溪排洪需求，故南出環道規劃於老街溪堤防預定線外側。</p> <p>4. 本次公聽會均有邀請各相關地方機關出席與會，出席單位請參閱公聽會簽到單。就灌溉水路遭道路阻絕1節 本工程規劃將降低對毗鄰土地之影響，本局將於設計階段時維持現有條件。</p> <p>5. 本案新建中豐交流道目標為紓解「高鐵桃園站產業專用區」每年700萬人次之商務觀光人次，避免衝擊既有國道1號內壢及中壢等交流道之交通，並配合 A21轉運站之設置，提供「桃園機場捷運」與「大眾客運系統」相互轉乘之服務。經依可行性評估分析有其必要性，無法改採高架方式接往青埔地區。</p> <p>6. 依土地徵收條例規定，需用土地人申請徵收土地或土地改良物前，應先與所有權人協議價購或以其他方式取得，若所有權人倘拒絕參與協議或經開會未能達成協議時，高公局將依土地徵收條例規定程序辦理，本案屬一般徵收。</p> <p>7. 有關灌溉水路遭破壞無法灌溉事宜，本局將轉知桃園市政府。</p> <p>8. 依土地法規定，國家因公共事業之需要徵收私有土地，須依核准徵收原定興辦事業使用；本案規劃內容已邀請桃園市政府相關單位研商，為避免構造物影響老街溪排洪需求，南出環道規劃設於老街溪堤防預定線外側，故無法再向老街溪方向外移。</p>

編號	所有權人姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
2	呂■峰	109.7.16	<ol style="list-style-type: none"> 1. 原來的溝渠要保留，便於抽水灌溉農田。 2. 請多利用地號794土地和793的土地。也就是南出環道往老街溪方向移動的空間很大，謝謝。 3. 保障人民，居住正義，政府責無旁貸。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 灌溉水路保留或改道1節，本工程規劃將降低對毗鄰土地之影響，本局將於設計階段時維持現有條件。 2. 查興和段793及794地號係屬桃園市政府水務局所屬之水利用地，屬河道治理計畫範圍。本案規劃內容已邀請桃園市政府相關單位研商，為避免構造物影響老街溪排洪需求，南出環道規劃於老街溪堤防預定線外側，故無法再向老街溪方向外移。 3. 本工程依照交通部頒「公路路線設計規範」進行規劃，並基於影響公私權益最小原則辦理，計畫路線之勘選儘可能利用沿線之公有土地，以減少取得私有土地及建物拆遷，保障人民居住權。依據法令規定，徵收土地之範圍，應以其事業所必須者為限，若非本工程範圍將不納入用地取得。 本計畫規劃之南出環道非屬封閉式環道，環道設計不影響環道內既有住戶及土地使用之進出動線，故在考量用地取得之公益性、必要性及適當性下，不取得環道內用地。
3	里長 劉巫銀梅	109.7.16	<ol style="list-style-type: none"> 1. 剛才說南出環道不採紅綠燈控管，那人行道及慢車道不是有安全問題嗎？ 2. 就我所知，地方道路只留3m，那救護車，消防車如何進出？要爭取到6m。 3. 南出環道內噪音負荷很大，之後要做隔音設施。 4. 就我去了解，幾乎每一個住戶都願意被徵收，之前高公局有說要請桃園市政府徵收，市政府沒有用到這塊地，怎麼會徵收呢？ 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 南出環道出口規劃採號誌化路口，以提供中豐北路車行及人行之交通安全。 2. 就本計畫影響之地方道路，將以移設或調整位置以維持原有功能，其寬度將參考原有道路之寬度設置。 3. 本工程將進行相關噪音調查與分析，並依結果進行相關減噪措施，例如增設隔音牆等。 4. 本計畫規劃之南出環道非屬封閉式環道，環道設計不影響環道內既有住戶及土地使用之進

編號	所有權人姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
			這是高公局要做的，現在不徵收，以後住戶被包在那裡很不方便。	出動線，故在考量用地取得之公益性、必要性及適當性下，不取得環道內用地，且環道內所有土地所有權人及利害關係人非均同意徵收。
4	呂■坤	109.7.16	<ol style="list-style-type: none"> 1. 南出環道路線和民房距離大近只有2~3m，能否向外推向老街溪，和民房保持一定距離。 2. 南出環道將灌溉用水變外側，原本走抽水機抽水，將來無法取得用水如何解決田水問題 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 本案規劃內容已邀請桃園市政府相關單位研商，為避免構造物影響老街溪排洪需求，南出環道規劃於老街溪堤防預定線外側，故無法再向老街溪方向外移。 2. 就灌溉水路及道路阻絕1節，本工程規劃將降低對毗鄰土地之影響，本局將於設計階段時，維持現有條件。
5	呂■德	109.7.16	<ol style="list-style-type: none"> 1. 南出環道離住家這麼近，要怎麼迴轉？ 2. 剛有說很多開放式環道內的土地是沒有被徵收的，我們這是小範圍的環道，前面是中豐北路，後面是交流道，造成空污及噪音。 3. 十年前跟去年行政院都有核定方案，我們住在這十多年，都有預期被徵收的心理，結果今天可能因為節省費用，把環道繞大圈一點，然後裡面都不用徵收，這樣造成我們的困擾。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 就本計畫影響之地方道路，將以移設或調整位置，以維持原有功能，其寬度將參考原有道路之寬度設置。 2. 本工程將進行相關噪音調查與分析，並依結果進行相關減噪措施，例如增設隔音牆等。 3. 本工程依照交通部頒「公路路線設計規範」進行規劃，並基於影響公私權益最小原則辦理，計畫路線之勘選儘可能利用沿線之公有土地，以減少取得私有土地及建物拆遷。依據法令規定，徵收土地之範圍，應以其事業所必須者為限，若非本工程範圍將不納入用地取得。 <p>本計畫規劃之南出環道非屬封閉式環道，環道設計不影響環道內既有住戶及土地使用之進出動線，故在考量用地取得之公益性、必要性及適當性下，不取得環道內用地。</p>

編號	所有權人姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
6	廖先生	109.7.16	<ol style="list-style-type: none"> 1. 每個人都期盼著想說趁這個機會一併徵收，結果公聽會都說不徵收，這百年大計，要嘛就一次做，要嘛就不要做。 2. 現在做簡易交流道，哪天要做南下的，是不是又要再來搞一次，相信這跟市長說明，他絕對不同意這樣做，再拜託幫我反應給市政府。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 本工程依照交通部頒「公路路線設計規範」進行規劃，並基於影響公私權益最小原則辦理，計畫路線之勘選儘可能利用沿線之公有土地，以減少取得私有土地及建物拆遷。依據法令規定，徵收土地之範圍，應以其事業所必須者為限，若非本工程範圍將不納入用地取得。本計畫規劃之南出環道非屬封閉式環道，環道設計不影響環道內既有住戶及土地使用之進出動線，故在考量用地取得之公益性、必要性及適當性下，不取得環道內用地。 2. 本工程各計畫階段及會議，皆邀請桃園市政府及相關單位與會，本次公聽會會議紀錄亦將提供桃園市政府。
7	呂■維	109.7.16	我是南出環道地主，反對全面徵收。	<p>本工程依照交通部頒「公路路線設計規範」進行規劃，並基於影響公私權益最小原則辦理，計畫路線之勘選儘可能利用沿線之公有土地，以減少取得私有土地及建物拆遷。依據法令規定，徵收土地之範圍，應以其事業所必須者為限，若非本工程範圍將不納入用地取得。</p> <p>本計畫規劃之南出環道非屬封閉式環道，環道設計不影響環道內既有住戶及土地使用之進出動線，故用地取得非屬必要，不取得環道內用地。</p>
8	呂■閻	109.7.16	反對全面徵收。	<p>本工程依照交通部頒「公路路線設計規範」進行規劃，並基於影響公私權益最小原則辦理，計畫路線之勘選儘可能利用沿線之公有土地，以減少取得私有土地及建物拆遷。依據法令規定，徵收土地之範圍，應以其事業所必須者為限，若非本工程範圍將不納入用地取得。</p> <p>本計畫規劃之南出環道非屬封閉</p>

編號	所有權人姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
				式環道，環道設計不影響環道內既有住戶及土地使用之進出動線，故用地取得非屬必要，不取得環道內用地。
9	余■	109.7.19	所有權人土地位於中豐交流道環道範圍內，建請交通部主導整體規劃，納入一併徵收，陳述人同意配合徵收。	本工程依照交通部頒「公路路線設計規範」進行規劃，並基於影響公私權益最小原則辦理，計畫路線之勘選儘可能利用沿線之公有土地，以減少取得私有土地及建物拆遷。依據法令規定，徵收土地之範圍，應以其事業所必須者為限，若非本工程範圍將不納入用地取得。 本計畫規劃之南出環道非屬封閉式環道，環道設計不影響環道內既有住戶及土地使用之進出動線，故用地取得非屬必要，不取得環道內用地。
10	呂■德	109.7.20	本人要求環道內土地一併徵收，不然就變更方案改變路線，理由： 1.環道在家門前3~4米高好幾米，門前完全都被堵死，就算做涵洞進出不方便，停車會車也是問題。 2.政府是要照顧百姓為民謀福利，不要為了省錢不顧百姓生活品質和環境。 3.環內都是農地，交流道一做水源沒了，現在被你們說我旱地以後就是廢地了，完全無利用價值，不但居住環境不佳，農作物也無法耕作。 4.環道內如全部徵收，有利施工，以上問題也可一併解決，又可綠化，使交流道更加美觀。 5.不然就以行政院核定方案施作，因為這個方案我們看了幾十年，反對的心態也被融化了且此徵收範圍也較小，但現在方案是我們最不	1. 本工程依照交通部頒「公路路線設計規範」進行規劃，並基於影響公私權益最小原則辦理，計畫路線之勘選儘可能利用沿線之公有土地，以減少取得私有土地及建物拆遷。依據法令規定，徵收土地之範圍，應以其事業所必須者為限，若非本工程範圍將不納入用地取得。本計畫規劃之南出環道非屬封閉式環道，環道設計不影響環道內既有住戶及土地使用之進出動線，故用地取得非屬必要，不取得環道內用地。 2. 灌溉水路保留或改道1節，本工程規劃將降低對毗鄰土地之影響，就灌溉水路遭道路阻絕，本局將於設計階段時維持現有條件。

編號	所有權人姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
			願意看到的，也是傷害我們最深，此方案要做就是全部徵收對彼此都好，謝謝。	
11	呂■蓮	109.7.20	因交通出入不方便，出門碰壁（距離太近），所以希望南出環道內用地一併徵收。	<p>本工程依照交通部頒「公路路線設計規範」進行規劃，並基於影響公私權益最小原則辦理，計畫路線之勘選儘可能利用沿線之公有土地，以減少取得私有土地及建物拆遷。依據法令規定，徵收土地之範圍，應以其事業所必須者為限，若非本工程範圍將不納入用地取得。</p> <p>本計畫規劃之南出環道非屬封閉式環道，環道設計不影響環道內既有住戶及土地使用之進出動線，故在考量用地取得之公益性、必要性及適當性下，不取得環道內用地。</p>
12	呂■秀	109.7.20	車輛噪音影響生活品質，家人出入不方便，所以希望南出環道內用地一併徵收。	<p>本工程依照交通部頒「公路路線設計規範」進行規劃，並基於影響公私權益最小原則辦理，計畫路線之勘選儘可能利用沿線之公有土地，以減少取得私有土地及建物拆遷。依據法令規定，徵收土地之範圍，應以其事業所必須者為限，若非本工程範圍將不納入用地取得。</p> <p>本計畫規劃之南出環道非屬封閉式環道，環道設計不影響環道內既有住戶及土地使用之進出動線，故在考量用地取得之公益性、必要性及適當性，不取得環道內用地。</p> <p>另本工程將進行相關噪音調查與分析，並依結果進行相關減噪措施，例如增設隔音牆等。</p>
13	呂■蘭	109.7.20	生活品質非常糟糕，環境影響太大，所以希望南出環道內用地一併徵收。	<p>本工程依照交通部頒「公路路線設計規範」進行規劃，並基於影響公私權益最小原則辦理，計畫路線之勘選儘可能利用沿線之公有土地，以減少取得私有土地及</p>

編號	所有權人姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
				<p>建物拆遷。依據法令規定，徵收土地之範圍，應以其事業所必須者為限，若非本工程範圍將不納入用地取得。</p> <p>本計畫規劃之南出環道非屬封閉式環道，環道設計不影響環道內既有住戶及土地使用之進出動線，故在考量用地取得之公益性、必要性及適當性下，不取得環道內用地。</p>
14	謝呂■英	109.7.20	交通出入不便，土地水源流失，所以希望南出環道內用地一併徵收。	<p>本工程依照交通部頒「公路路線設計規範」進行規劃，並基於影響公私權益最小原則辦理，計畫路線之勘選儘可能利用沿線之公有土地，以減少取得私有土地及建物拆遷。依據法令規定，徵收土地之範圍，應以其事業所必須者為限，若非本工程範圍將不納入用地取得。</p> <p>本計畫規劃之南出環道非屬封閉式環道，環道設計不影響環道內既有住戶及土地使用之進出動線，故在考量用地取得之公益性、必要性及適當性下，不取得環道內用地。</p>
15	徐■利	109.7.21	同意徵收高速公路高架橋土地徵收，留私人土地不徵收保留出口出去只希望出去的小路做寬一點，以防兩車交會不小心車子掉入水溝以及田裡。	在考量用地取得之公益性、必要性及適當性上，非工程所需用地，將不辦理取得為原則。就本計畫影響之地方道路，將以移設或調整位置，以維持原有功能，其寬度將參考原有道路之寬度設置。
16	黃■錫 黃邱■女	109.7.21	<ol style="list-style-type: none"> 1. 施工期間保留既有道路，大型施工車出出入入，如何預防居民會車問題。 2. 完工後的涵洞高度至少4米以上，現在很多貨運車的高度都3米以上，消防車甚至更高，道路寬度至少超過6米，會車才不會有問題。 3. 本人還是建議環道內土地一併徵收理由如下(1)環內一併徵收減少施工期間造成問 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 施工期間將採取交通維持方式管制車輛出入，保持進出動線暢通。 2. 本節將納入設計時之考量。 3. 本工程依照交通部頒「公路路線設計規範」進行規劃，並基於影響公私權益最小原則辦理，計畫路線之勘選儘可能利用沿線之公有土地，以減少取得私有土地及建物拆遷。依據法令規定，徵收土地之範圍，應以其事業所必

附件八
土地假分割清冊及成果圖

桃園市中壢地政事務所 興和段 土地假分割清冊

承辦員：蔡博慶

製表日期：109年10月14日

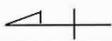
地號	分割前土地標示		分割後土地標示		使用分區	土地所有權人姓名	統一編號	住 址	權利範圍	備註
	地目	面積(平方公尺)	地號	地目 面積(平方公尺)						
387	田	419.8	387(0)	田 277.33				1/1		✓
			387(1)	田 142.47						
390	道	204.77	390(0)	道 193.80				1/1		✓
			390(1)	道 10.97						
391	田	49.32	391(0)	田 0.28				1/1		✓
			391(1)	田 49.04						
392	田	1048.79	392(0)	田 661.81				1/1		✓
			392(1)	田 379.17						
			392(2)	田 7.81						✓
392-1	田	129.36	392-1(0)	田 37.44				1/1		✓
			392-1(1)	田 91.92						
395	田	2303.26	395(0)	田 2293.53				1/1		✓
			395(1)	田 9.73						
395-1	田	2303.27	395-1(0)	田 2288.91				1/1		✓
			395-1(1)	田 14.36						
396	田	263.98	396(0)	田 159.49				1/1		✓
			396(1)	田 104.49						
397	田	1583.03	397(0)	田 1475.50				1/1		✓
			397(1)	田 85.96						✓
			397(2)	田 21.57						✓
397-1	田	282.08	397-1(0)	田 153.88				1/1		✓
			397-1(1)	田 128.20						
398	田	119.09	398(0)	田 10.89				1/1		✓
			398(1)	田 108.20						
400	田	2.02	400(0)	田 0.60				1/1		✓
			400(1)	田 1.42						
401	田	568.99	401(0)	田 278.71				1/1		✓

777	田	794.56	623(1)	田	95.21			1/1	✓
			777(0)	田	517.10				✓
			777(1)	田	277.46				
777-1	田	95.92	777-1(0)	田	0.32			1/1	✓
			777-1(1)	田	95.60				
778	田	312.56	778(0)	田	284.73			1/1	✓
			778(1)	田	27.83				
779	田	863.9	779(0)	田	593.29			1/1	✓
			779(1)	田	225.87				
			779(2)	田	44.74				
779-2	田	83.1	779-2(0)	田	1.21			1/1	✓
			779-2(1)	田	81.89				
780-1	田	290.99	780-1(0)	田	282.01			1/1	✓
			780-1(1)	田	8.98				
784-1	旱	67.33	784-1(0)	旱	50.17			1/1	✓
			784-1(1)	旱	17.16				
785	田	409.44	785(0)	田	310.77			2/8	✓
			785(1)	田	98.67			2/8	✓
								1/8	
								1/8	
								1/8	
								1/8	
786	田	119.18	786(0)	田	1.62			1/1	✓
			786(1)	田	117.56				
787	建	47.43	787(0)	建	36.31			2/8	✓
			787(1)	建	11.12			2/8	✓
								1/8	
								1/8	
								1/8	
791	雜	169.59	791(0)	雜	2.79			1/1	

791-1	雑	882.69	791(1)	雑	166.80		1/1	✓
			791-1(0)	雑	529.35			
			791-1(1)	雑	74.12			
			791-1(2)	雑	279.22			✓
792	建	155.81	792(0)	建	50.64		2/8	
			792(1)	建	105.17		2/8	✓
							1/8	
							1/8	
							1/8	
							1/8	
							1/8	
							1/1	
793	田	2642.33	793(0)	田	2172.03			
			793(1)	田	470.30			✓
794	田	561.47	794(0)	田	196.54		1/1	
			794(1)	田	364.93			✓
795	田	1420.46	795(0)	田	1089.43			
			795(1)	田	331.03		2/8	✓
							2/8	
							1/8	
							1/8	
							1/8	
							1/8	
							1/8	
801	田	3351.31	801(0)	田	2571.04		1/4	
			801(1)	田	759.11		1/4	✓
			801(2)	田	21.16		1/6	
							1/6	
							1/6	
							1/6	
804	田	920.13	804(0)	田	486.09		1/4	
			804(1)	田	343.52		1/4	✓
			804(2)	田	90.52		1/6	
							1/6	
							1/6	
805		176.57	805(0)		57.45		1/1	

桃園市中壢地政事務所 土地複丈成果圖 (假分割)

北




土地坐落	桃園市中壢區興和段 387、390、391地號 等47筆		
	日期	109年10月13日	字號
收件	中地測丈字第285500號		
複丈日期	109年10月14日		
附記	<p>一、本複丈成果圖僅供所有權人參考之用，其四至界址應以地政事務所鑑界，經權利人認定之實測成果為準。</p> <p>二、對於本案鑑定界址結果如有異議，請依據地籍測量實施規則第21條辦理。</p>		
說明	<p style="text-align: right; font-size: 2em; color: blue;">主任 劉瑞德</p>		

比例尺：1/1000
109.10.19

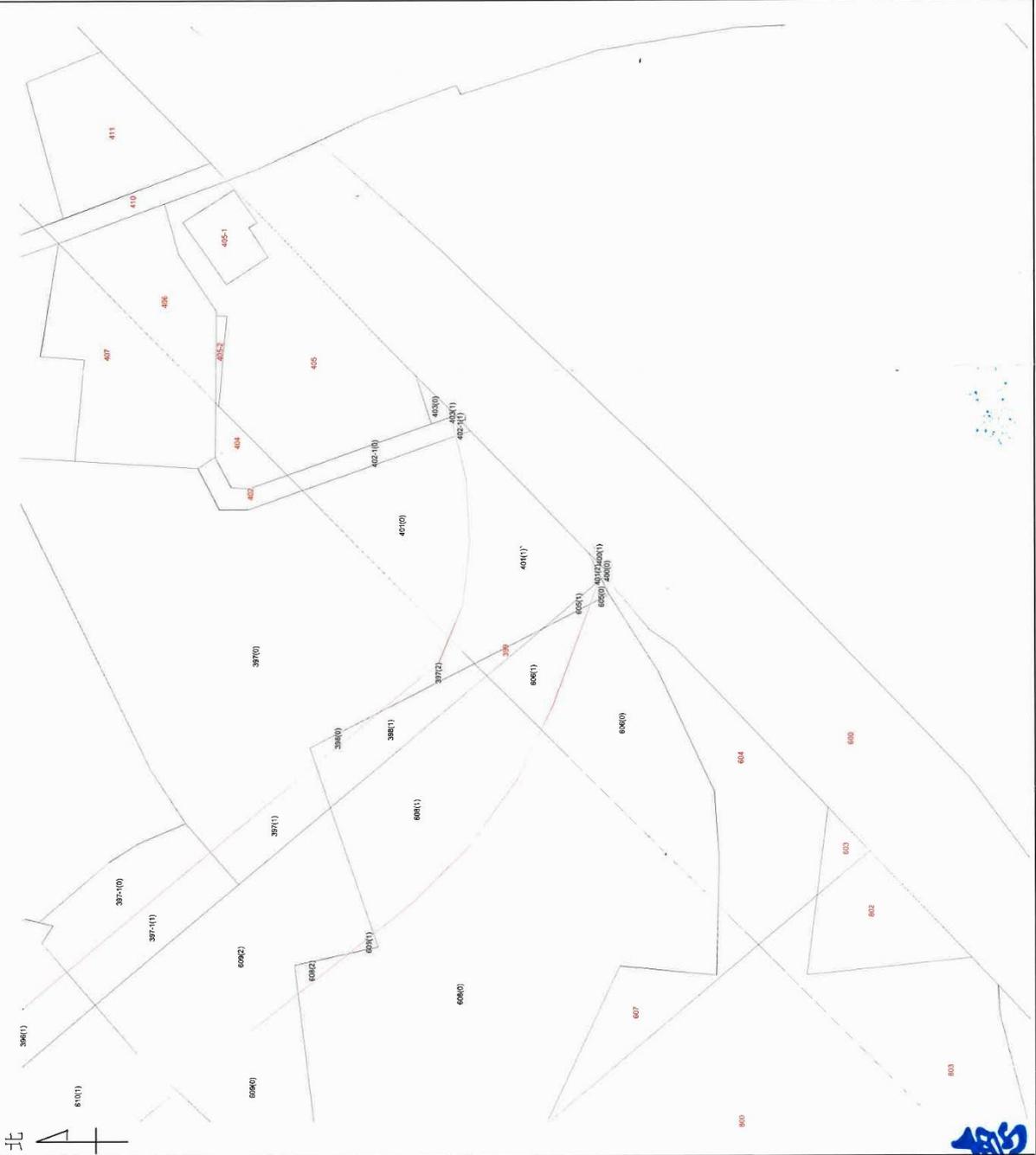
桃園市中壢地政事務所 土地複丈成果圖(假分割)

北



土地坐落	桃園市中壢區興和段 387、390、391地號 等47筆	
	日期	109年10月13日
收件	字號	中地測丈字第285500號
複丈日期	109年10月14日	
附記	<p>一、本複丈成果圖僅供所有權人參考之用，其四至界址應以地政事務所鑑界，經權利人認定之實測成果為準。</p> <p>二、對於本案鑑定界址結果如有異議，請依據地籍測量實施規則第21條辦理。</p>	
說明	<p style="text-align: center;">主任 劉瑞德</p> <p style="text-align: right;">109.10.19</p> <p>比例尺：1/1000</p>	

桃園市中壢地政事務所 土地複丈成果圖 (假分割)



土地坐落	桃園市中壢區興和段 387、390、391地號 等47筆	
	日期	109年10月13日
收件	字號	中地測丈字第285500號
複丈日期	109年10月14日	
附記	<p>一、本複丈成果圖僅供所有權人參考之用，其四至界址應以地政事務所鑑界，經權利人認定之實測成果為準。</p> <p>二、對於本案鑑定界址結果如有異議，請依據地籍測量實施規則第21條辦理。</p>	
說明		

主任 劉瑞德

比例尺：1/500
109.10.13

桃園市中壢地政事務所 興南段公坡小段(0) 土地假分割清冊

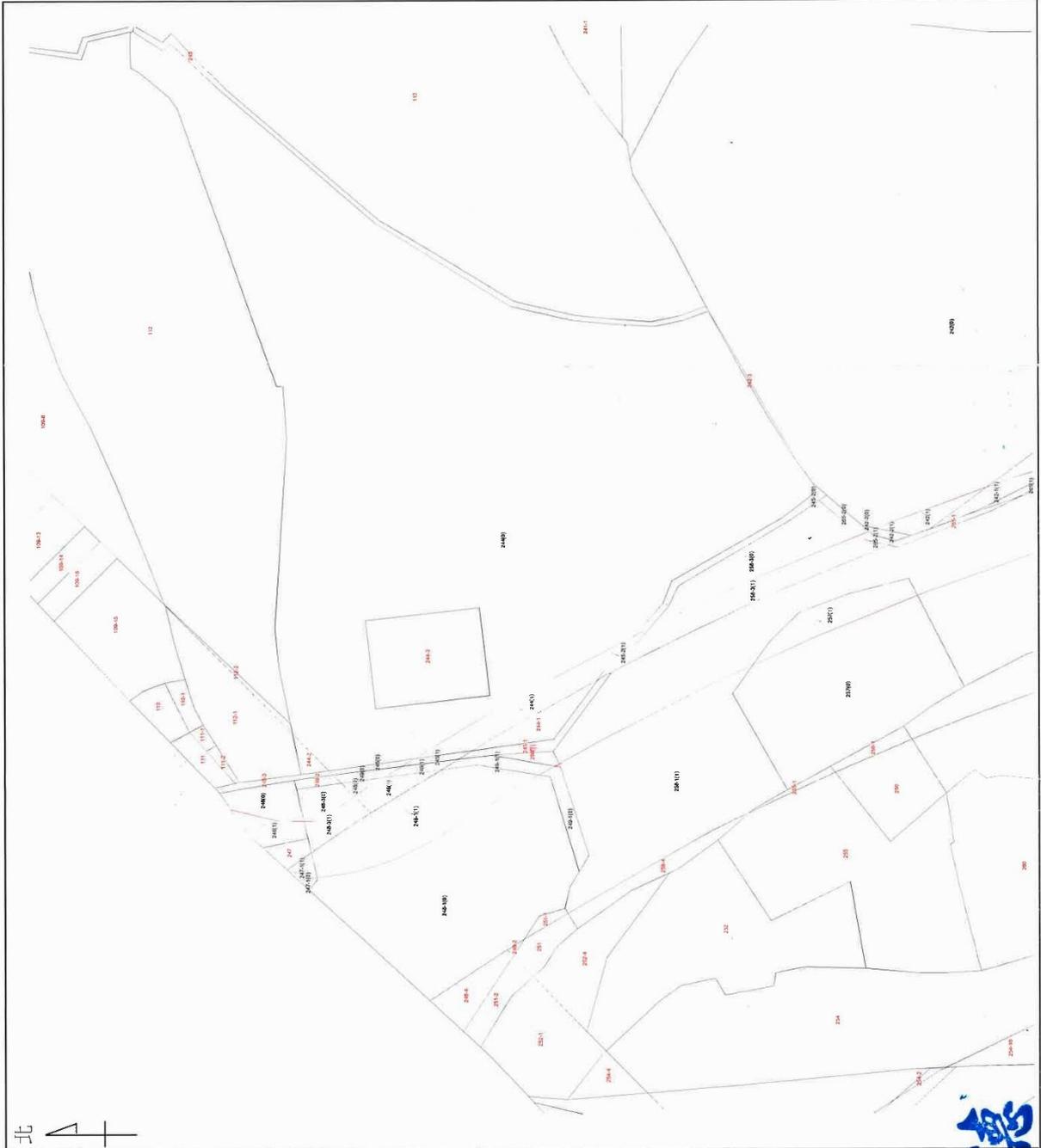
承辦員：蔡仲慶

製表日期：109年10月20日

分割前土地標示				分割後土地標示			使用分區	土地所有權資訊	
地號	地口	面積(平方公尺)	地號	地口	面積(平方公尺)		權利範圍	備註	
242	溜	14306.0	242(0)	溜	14185.00		241/3200		
			242(1)	溜	121.00		679/28800	✓	
							245/14400		
							2/80		
							49/4800		
							49/4800		
							294/2400		
							98/2400		
							49/2400		
							426/11520		
							151/132400		
							1510/32400		
							1272/32400		
							1272/32400		
							3095/32400		
							3095/32400		
							3095/32400		
							1/36		
							10/1800		
							181/28800		
							181/28800		
							25/1152		
242-1	溜	317.0	242-1(0)	溜	223.00		70/900		
			242-1(1)	溜	94.00		10/600		
							241/3200	✓	
							679/28800		

245	水	50.0	245(0)	水	26.00		1118168/30000000	
			245(1)	水	24.00		1/1	✓
245-2	水	118.0	245-2(0)	水	97.00		1/1	
			245-2(1)	水	21.00			✓
246	雜	243.0	246(0)	雜	146.00		1/40	
			246(1)	雜	97.00		1/40	✓
							1/40	
							1/40	
							1/48	
							1/48	
							1/48	
							1/48	
							127/324	
							1/4	
							76/1296	
							32/1296	
							32/1296	
							1/40	
							1/96	
							1/96	
							1/48	
							1/1	
247-1	建	38.0	247-1(0)	建	7.00			✓
			247-1(1)	建	31.00			
248	田	109.0	248(0)	田	20.00		1/1	
			248(1)	田	89.00			✓
248-1	山	2604.0	248-1(0)	山	1945.00		1/1	
			248-1(1)	山	659.00			✓
248-3	厝	187.0	248-3(0)	厝	91.00		1/1	
			248-3(1)	厝	96.00			✓
249	道	62.0	249(0)	道	32.00		1/4	

桃園市中壢地政事務所 土地複丈成果圖 (假分割)



土地坐落	桃園市 中壢區興南段公坡小段 242、242-1、242-2地號 等19筆	
	日期	109年10月13日
收件	字號	中地測丈字第285600號
複丈日期	109年10月14日	
附記	<p>一、本複丈成果圖僅供所有權人參考之用，其四至界址應以地政事務所鑑界，經權利人認定之實測成果為準。</p> <p>二、對於本卷鑑定界址結果如有異議，請依據地籍測量實施規則第21條辦理。</p>	
說明	<p style="text-align: center;">主任 劉瑞德</p> <p style="text-align: right;">109.10.16</p>	

比例尺：1/1000

桃園市中壢地政事務所 土地複丈成果圖 (假分割)



土地坐落	桃園市中壢區興南段公坡小段 242、242-1、242-2地號 等19筆		
	日期	109年10月13日	
收件	字號	中地測丈字第285600號	
複丈日期	109年10月14日		
附記	<p>一、本複丈成果圖僅供所有權人參考之用，其四至界址應以地政事務所鑑界，經權利人認定之實測成果為準。</p> <p>二、對於本套鑑定界址結果如有異議，請依據地籍測量實施規則第21條辦理。</p>		
說明			

主任劉瑞德
109.10.10

比例尺：1/1000

附件九
桃園市都市計畫委員會第 59 次
會議紀錄

抄 本

發文方式：紙本遞送

檔 號：

保存年限：

桃園市政府 函

地址：33001桃園市桃園區縣府路1號2樓
承辦人：陳映中
電話：3322101#5227
電子信箱：10054221@mail.tycg.gov.tw

受文者：本府市長室、本府便民服務中心、桃園市政府都市發展局

發文日期：中華民國110年7月13日

發文字號：府都計字第1100167104號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：如說明二

主旨：檢送本市都市計畫委員會110年6月25日第59次會議紀錄1份，請查照。

說明：

- 一、依本府110年6月22日府都計字第1100148619號函續辦。
- 二、隨文檢附本會議書面會議紀錄1份予本市都市計畫委員會委員，並請委員以書面方式確認，如委員對本次會議紀錄有修正意見，請於文到7日內以書面方式提出，以利本府綜整；至其餘相關單位及人員則請至本府都市發展局(<http://urdb.tycg.gov.tw/>)「業務資訊—都市計畫科—桃園市都市計畫委員會—委員會會議紀錄」網站下載會議紀錄。

正本：李主任委員憲明、黃副主任委員治峯、盧委員維屏、蔡委員金鐘、賴委員宇亭、歐委員美鑽、洪委員曙輝、簡委員裕榮、劉委員惠雯、賴委員碧瑩、張委員禧琪、宋委員立堃、彭委員文惠、白委員仁德、王委員秀娟、賀委員士庶、董委員娟鳴、洪委員禾秣、韋委員多芳、李委員文科、吳委員俊霖

副本：桃園市議會、中壢區籍市議員(討論第1案)、桃園區籍市議員(討論第2、3案)、八德區籍市議員(討論第2、3案)、蘆竹區籍市議員(討論第3案)、龜山區籍市議員(討論第3案、臨時動議第1案)、交通部高速公路局(討論第1案)、桃園市政府教育局(討論第1案、臨時動議第1案)、桃園市政府交通局(討論第1、2案)、桃園市中壢區公所(討論第1案)、桃園市政府地政局(討論第2案)、桃園市政府農業局(討論第2案)、桃園市政府水務局(討論第2案、臨時動議第1案)、桃園市立幸福國民中學(臨時動議第1案)、財政部國有財產署北區分署桃園辦事處(臨時動議第1案)、桃園市政府民政局(臨時動議第1案)、桃園市政府工務局(臨時動議第1案)、桃園市龜山區公所(臨時動議第1案)、桃園市政府都市發展局綜合規劃科(討論第2、3案)、桃園市政府都市發展局(副局長、主任秘書、專門委員)

桃園市都市計畫委員會第 59 次會議紀錄

壹、時間：110 年 6 月 25 日(星期五)下午 2 時。

貳、地點：綜合會議廳 301 會議室(同步以線上視訊方式進行)。

參、主持人：李主任委員憲明

紀錄彙整：陳映中

肆、出席委員：(詳會議簽到簿)。

伍、列席單位及人員：(詳會議簽到簿)。

陸、本會第 58 次會議紀錄確認情形：

本會 110 年 4 月 30 日第 58 次會議紀錄已於 110 年 5 月 20 日函送各委員，惟經本府檢視第柒點討論事項第 2 案名稱誤植，應為「審議『南崁地區都市計畫(文小二十用地)、八德(大湳地區)都市計畫(部分文小一用地)及蘆竹(大竹地區)都市計畫(部分文小二用地)等 3 處學校用地擬適用都市計畫法桃園市施行細則第四十一條之一案』」，爰修正會議紀錄如下，並予以確認。

柒、討論事項(會議決議如後)

第 1 案：審議「變更高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫(興南國中附近地區)細部計畫(部分學校用地為高速公路用地)(配合國道 1 號中壢交流道新建工程)案」。

第 2 案：審議「變更桃園市都市計畫(配合臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫中車站周邊土地開發計畫)暨擬定細部計畫案」、「變更縱貫公路桃園內壢間都市計畫(配合臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫中車站周邊土地開發計畫)暨擬定細部計畫案」。

第 3 案：審議「擬定大桃園都市計畫桃園地區、大湳地區、龜山地區及縱貫公路桃園內壢間細部計畫土地使用分區管制要點案」等 4 案

捌、臨時動議(會議決議如後)

第 1 案：再審議「變更龜山都市計畫(部分保護區為學校用地及公園用地)案」。

玖、散會時間：下午 3 時 15 分

壹拾、 討論事項

第1案：審議「變更高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫(興南國中附近地區)細部計畫(部分學校用地為高速公路用地)(配合國道1號中壢交流道新建工程)案」

說明：

一、 辦理緣起：

交通部高速公路局「國道1號中壢交流道新建工程」係為因應中壢地區及航空城高鐵站區所衍生之迫切運輸需求，亟需提升國道1號該路段交通運作效益及服務水準，主要計畫由內政部依都市計畫法27條第1項第4款及第2項規定辦理都市計畫逕為變更(110年2月4日內授營中字第11008014981號函)，內政部營建署預定於110年5月25日提該部都委會大會審議(主要計畫內容詳附件)。

本次配合變更興南國中附近地區細部計畫，擬將部分學校用地0.0083公頃變更為高速公路用地。

二、 變更機關：桃園市政府。

三、 計畫性質：細部計畫。

四、 法令依據：都市計畫法第27條第1項第4款。

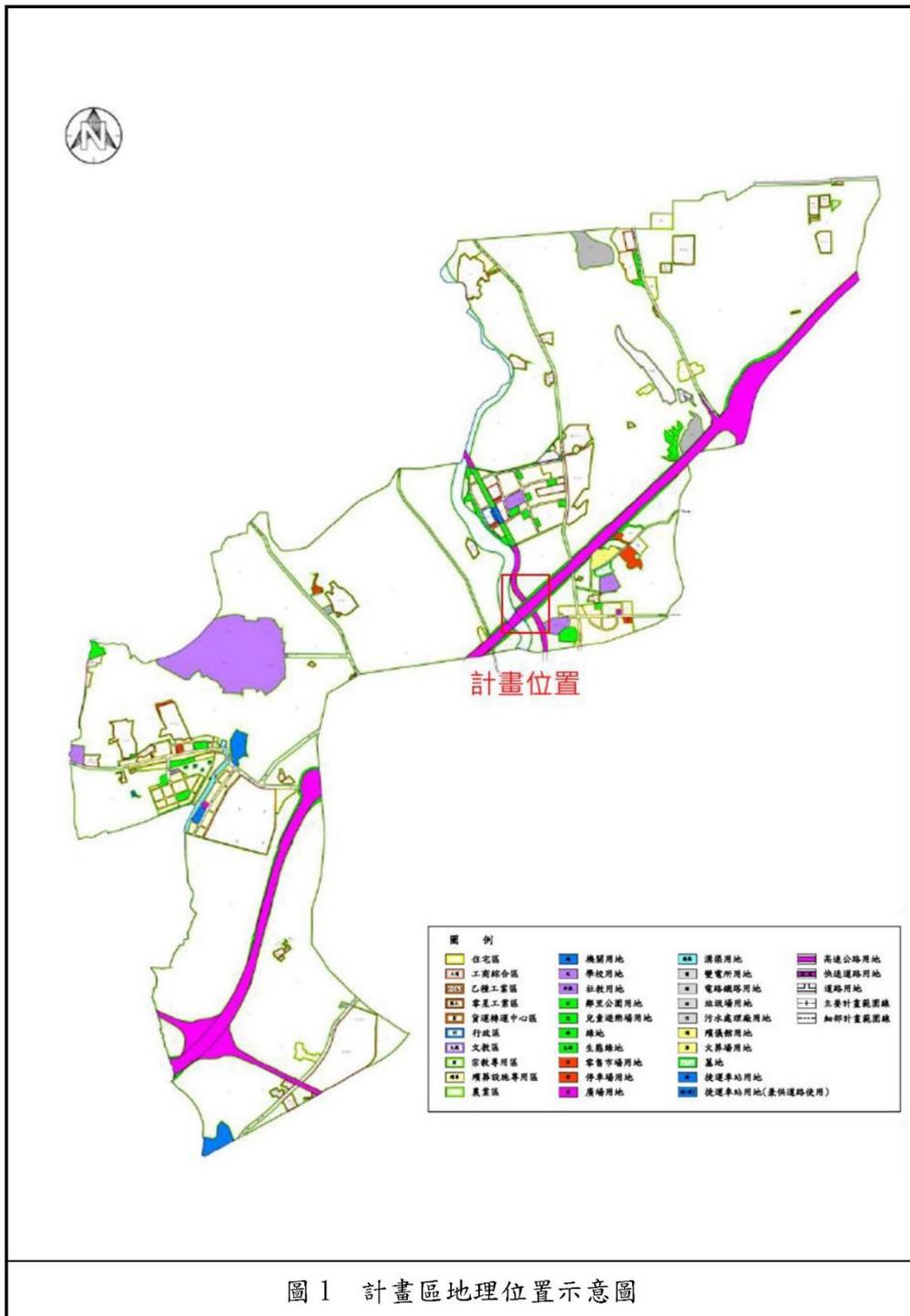
五、 計畫位置：詳圖1。

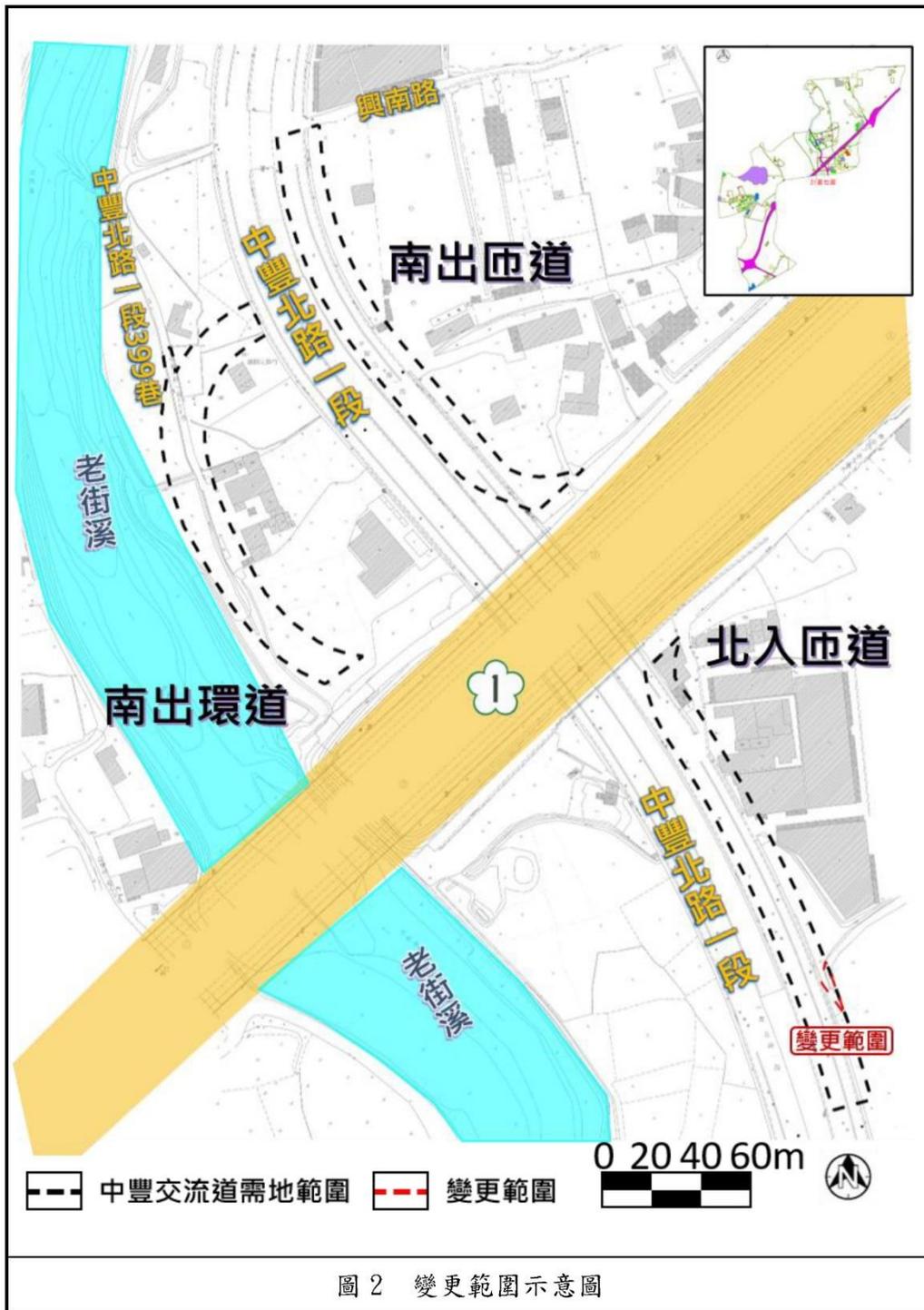
六、 計畫內容：詳圖2~3及表1。

七、 辦理歷程：

110年2月25日起公開展覽30天，並於110年3月16日假中壢區公所舉辦說明會。

決議：照案通過。





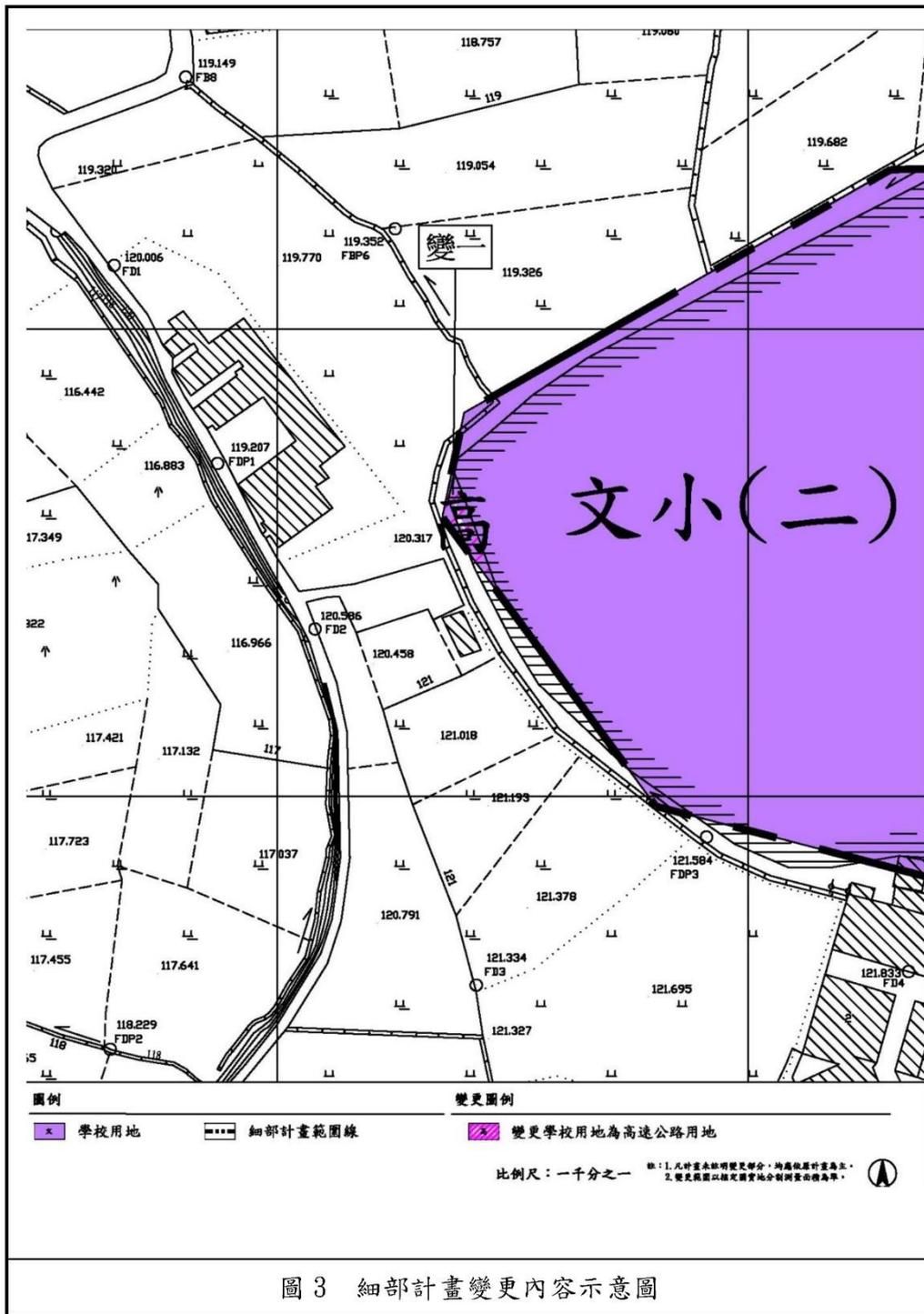


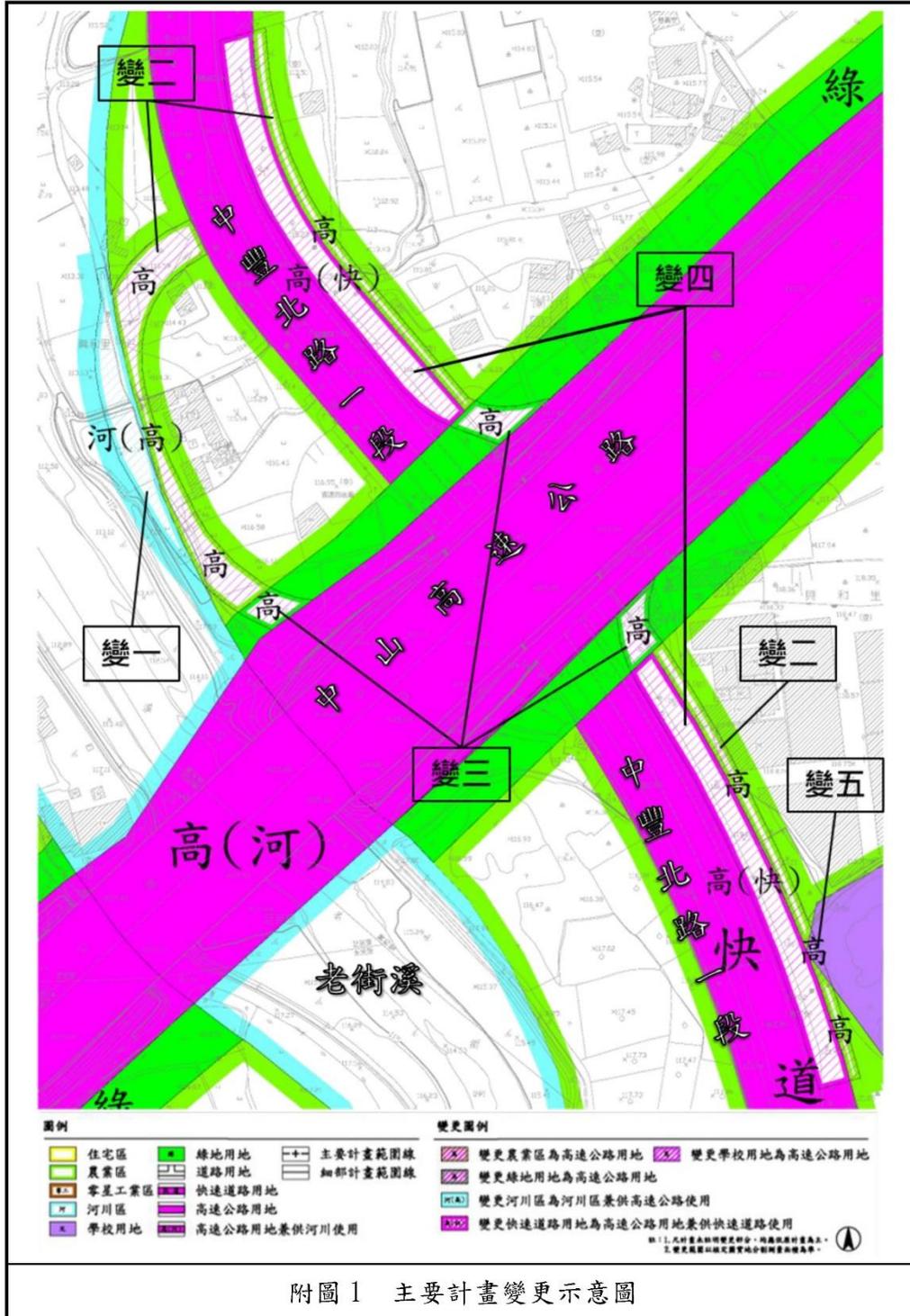
表 1 細部計畫變更內容明細表

新 編 號	位 置	變更內容(公頃)		變更理由	備註	市都委 會決議
		原計畫	新計畫			
1	國道一號之中壢楊梅路段，內壢交流道至中壢交流道間南、北兩側	學校用地 (*0.00)	高速公路用地(*0.00)	考量桃園航空城計畫及 A21 轉運站之設置，屆時中壢地區及航空城高鐵站區所衍生之強烈運輸需求，將對國道 1 號內壢、中壢交流道造成強大交通壓力，故於中壢北路增設中壢交流道，設置北入匝道、南出匝道及南出環道，服務五楊高架路段上下匝道之車流。	面積為 83 平方公尺。	照案通過。

註：1. 表內面積應以核定計畫圖實地分割測量面積為準。

2. 本次變更未指明變更部分，均應依原計畫為準。

附件



附圖 1 主要計畫變更示意圖

附表 1 主要計畫變更內容明細表

新 編 號	位置	變更內容(公頃)		變更理由	備註
		原計畫	新計畫		
1	國道一號之中壢楊梅路段，內壢交流道至中壢交流道間南、北兩側	河川區 (0.15)	河川區兼供高速公路使用 (0.15)	考量桃園航空城計畫及A21轉運站之設置，屆時中壢地區及航空城高鐵站區所衍生之強烈運輸需求，將對國道1號內壢、中壢交流道造成強大交通壓力，故於中壢北路增設中壢交流道，設置北入匝道、南出匝道及南出環道，服務五楊高架路段上下匝道之車流。	--
2		農業區 (0.49)	高速公路用地 (0.49)		--
3		綠地用地 (0.12)	高速公路用地 (0.12)		--
4		快速道路用地 (0.61)	高速公路用地兼供快速道路使用 (0.61)		--
5		學校用地 (*0.00)	高速公路用地 (*0.00)		面積為 83 平方公尺。
總計		1.37 公頃			

註：1. 表內面積應以核定計畫圖實地分割測量面積為準。

2. 本次變更未指明變更部分，均應依原計畫為準。

變更高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫(興南國中附近地區)細部計畫(部分學校用地為高速公路用地)(配合國道 1 號中壢交流道新建工程)案

製作	
校對	

承辦	
主管	

變更機關：桃園市政府
申請單位：交通部高速公路局
中華民國 110 年 8 月