

「國道 2 號大園交流道至台 15 線新闢高速公路工程」 第 1 次公聽會(台 15 線交流道路段)會議紀錄

壹、事由：

為辦理國道 2 號交流道至台 15 線新闢高速公路工程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：

104 年 9 月 23 日（星期三）上午 10:00

參、地點：

桃園市大園區老人文康綜合活動中心視聽室(桃園市大園區田心里大觀路 118 號)

肆、主持人及記錄人：

國道高速公路局陳副總工程司國隆

記錄：高嘉彬

伍、出席單位及人員：(詳附錄一簽名單)

陸、出席之土地所有權人及利害關係人：(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、事業計畫之公益性及必要性：

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

依徵收範圍實測地形圖及現地勘查資料，本案用地範圍內現有住戶約有 12 戶，屬於一般性農村住戶，工廠約有 2 間，依桃園市大園區 104 年 5 月平均戶量 2.82 人估計，影響住戶人口約 40 人，平均年齡約 30~60 歲，將配合徵收作業按規定補償，本

案徵收對人口及年齡結構不致產生太大影響。

(2) 徵收計畫對周圍社會現況之影響

目前國 2 大園交流道之聯絡道(市道 110 線)，現況尖峰小時路段服務水準已惡化為 E~F 級，呈現壅塞狀態，未來航空城發展後，市道 110 線與大園交流道負荷將更為加重，本計畫國 2 甲為國道 2 號延伸線，主要可服務航空城南側客運園區與大園工業區，可增加航空城聯繫國 2 之孔道，減輕市道 110 線與大園交流道負荷，改善大園市道 110 線壅塞情形，紓解大園交流道之進出交通，大園工業區及觀音工業區車流，可直接利用台 15 交流道進出國道系統，避免重車行經市道 110 線，而西濱快速公路(台 61 線)車流亦可較直接進出機場，而不需受市區交通壅塞之影響，提高整體交通績效，並有助於促進地區發展。

(3) 徵收計畫對弱勢族群生活型態之影響

徵收農業用地，農民之生活模式將改變。將依區段徵收土地所有權人意願調查結果，針對有意願繼續耕作農民依土地徵收條例第 43 條之 1、土地徵收條例施行細則第 48 條之 1 等相關規定辦理，以保障農民權益。配套安置計畫妥適安置拆遷居民，避免居民權益損失，降低區段徵收對弱勢族群生活型態之影響。

(4) 徵收計畫對居民健康風險之影響程度

本道路工程用地內未涉及工業區或污染事業使用，對居民健康風險不致造成影響。本計畫路段通車後，大型重車由市道 110 線轉移使用本計畫道路，可大幅改善市區平面道路之空氣汙染，有益於環境空氣及居民健康。

2. 經濟因素評估：

(1) 徵收計畫對稅收影響

提升航空城南側客運園區及大園工業園區至國道 2 號之交

通便利性，有效提升地區產業經濟發展及當地地方性產業稅收之效益，促進地方整體的發展，對於地方的財政與稅收有正面提升的效益。

(2) 徵收計畫對糧食安全影響

本計畫用地，農地計約 7.8 公頃，於大園都市農業區多數屬未耕作之草地、1 間資源回收場及私人庭院、空地等其他使用，所佔耕地面積甚少，於大園交流道路段有部分為植樹苗的旱作地、果園及部分草地不致影響糧食安全存量。

(3) 徵收計畫造成增減就業或轉業人口

本計畫已避開聚落及減少拆遷，故跨越新街溪 4 次，徵收戶約 12 戶，人口約 40 人，徵收範圍內現有工廠約有 1 間，現況做資源回收場使用，建議輔導遷至適合地點。徵收範圍內於農地計約 7.8 公頃，於台 15 交流道路段農業區約 3.75 公頃多數屬未耕作之草地、1 間資源回收場及私人庭院、空地等其他使用，所佔耕地面積甚少，於大園交流道路段農業區約 4.08 公頃，果園用地約 0.1 公頃，植樹苗旱作地面積約 1 公頃，對於當地增減就業或轉業人口影響甚微。

(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及負擔情形

本計畫工程所需之用地取得費、農林作物補償費、房屋拆遷補償費共約 20.6 億元，另規劃設計費、工程建造經費及工務行政費約 36.2 億元，總經費約 56.8 億元由國道基金出資興建。

(5) 徵收計畫對農林漁牧產業鏈影響

本計畫用地於大園都市農業區約 3.75 公頃，大多為未耕作草地或作為其他使用，大園交流道路段農業區果園用地約 0.1 公頃，旱作地面積約 1 公頃，所佔面積甚少不致影響農林漁牧產業

鏈。

(6) 徵收計畫對土地利用完整性影響

徵收計畫範圍內經過農業區、河川區、公墓用地及體育場用地，並儘量沿各土地使用分區邊緣通過，不致大量切割破壞土地利用，保持各土地利用性之完整性。若地主被徵收土地之殘餘部分不能為相當之使用時，亦可依法申請一併徵收，且本工程計畫屬於線狀及高架設施，被徵收之地主亦可於剩餘土地重建，對土地利用完整性影響輕微。

3. 文化及生態評估：

(1) 因徵收計畫而導致城鄉自然風貌改變

徵收計畫採高架橋及路堤方式構築，線狀的公路量體與新街溪交錯將影響原有藍綠帶風貌，並產生明顯之天際線及視域分割；因此將於高架橋下覆蓋原有土壤並噴植草種；並於道路兩側栽植當地原生鄉土樹種，除可遮蔽綠化橋墩柱外，亦可融合現有景觀，降低對城鄉風貌之影響。

(2) 因徵收計畫而導致文化古蹟改變

徵收計畫範圍內並無古蹟、遺址或登錄之歷史建築，故對文化古蹟並無影響。未來施工若發現問話資產將依文化資產保存法第 50 條之規定辦理，降量降低對文化資產之衝擊。

(3) 因徵收計畫而導致生活條件或模式發生改變

現況農地多數為未耕種草地，現有農路、灌溉排水路均將維持其機能，不影響其生活條件。

改善地區道路交通提升道路服務品質，對居民原本之生活條件或模式有正向之影響。

(4) 徵收計畫對該地區生態環境之影響

路線未經桃園埤圳濕地，未有公告生態敏感區。工程落墩地點無水田、草澤或埤塘等棲地，不影響生態環境。跨越新街溪採不落墩為原則，不影響水域生態。

(5) 徵收計畫對周邊居民或社會整體之影響

本計畫工程完工後有助於地區行車安全及交通便利提升，對台 61 線、台 4 線及市道 110 線等道路部分路段之交通量具轉移效益，可望減少車流對平面市區道路之干擾與負面衝擊，提高地區居民生活品質；另一方面，本計畫路段可提升航空城南側客運園區及大園工業園區之聯外交通機能，改善園區周邊平面道路壅塞情形，減少產業進出貨車潮對當地居民生活之影響，同時亦有助於促進地區產業經濟發展，對周邊居民與社會整體有正向影響。

4. 永續發展評估

(1) 國家永續發展政策

交通發展為永續發展政策綱領中「永續的經濟」層面之面向之一，交通部依永續發展的理念，研擬整體的交通運輸政策，基於落實「永續發展」理念及因應「節能減碳」需求，架構臺灣地區便捷交通網，提供優質永續之運輸服務。本計畫為國道 2 號之延伸線，可因應桃園航空城發展計畫、客貨運園區計畫及配合西濱快速道路全線完工，建構區域國道服務系統。

本計畫工程完工通車後，可服務航空城南側客運園區與大園工業園區，紓解國道 2 號大園交流道至大園工業區之旅次，改善大園市區道路(市道 110 線)壅塞情形。並可分擔航空城引進之大量客貨旅次，分散車流，提高整體聯外交通效率，減少車輛壅塞所產生之碳排放量，達到節能減碳需求及永續發展理念。

(2) 永續指標

本計畫工程完工後有助於地區行車安全及交通便利提升，對台 61 線、台 4 線及市道 110 線等道路部分路段之交通量具轉移效益，可望減少車流對平面市區道路之干擾與負面衝擊；另一方面，高速公路可減少車輛加減速、停等之次數，可降低運輸工具所衍生之噪音及空氣污染，改善地區生活及交通品質，提供居民安全、健康及舒適之環境，故本計畫符合國家永續發展政策綱領第三項永續經濟層面之交通發展策略。

(3) 國土計畫

我國國土計畫分為非都市土地計畫與都市計畫，本計畫徵收範圍使用大園都市化計畫及桃園國際機場園區及附近地區特定區計畫範圍之土地，預計變更為高速公路用地，依規定辦理都市計畫變更以符合都市計畫及區域計畫。

另外本計畫可便捷當地交通及提升行車機能，便利交通有助於人貨快速交流，提昇整體生活品質，進而均衡區域發展，有助於實踐國土空間策略計劃之「公平與均衡」、「多元與合作」發展目標。

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

桃園國際機場目前年旅客量約 3000 萬人次，貨運量 150 萬噸，預測目標年(2042)旅客量約 8600 萬人次，貨運量 500 噸，其旅客量將為現況 2.8 倍，其相關的道路系統，除機場陸側道路擴建，聯外道路系統檢討及改善，包括建構完整之高快速公路路網、桃園航空城主要道路，健全航空城高快速運輸路網。

桃園航空城為國土發展旗艦計畫，除機場園區相關指標計畫，區域進行多項重大交通建設及都市計畫土地開發工程，國 2 甲為國道 2 號延伸線，主要服務航空城南側客運園區與大園工業區，

疏解國道 2 號大園交流道至大園工業區之交通旅次，可改善大園區市道 110 線壅塞情形。

2. 預計徵收私有土地已達必要最小限度範圍理由

本計畫路線之選線避開聚落、減少房屋及公墓拆遷，路線往北偏移跨越街溪 4 次，主線全線以高架橋梁佈設，使用河川用地，儘可能降低私有土地徵收面積。台 15 交流道形式，採較節省用地跨新街溪合併橋型式，較分離式上下匝道較節省用地。計畫路線方案預定取得用地面積為約 11.59 公頃，其中約 1.22 公頃為河川用地，約 1.84 公頃為機場專用區民航局用地，0.15 公頃為機場捷運之用地，0.184 公頃為第 22 號公墓用地，計約 30%為公有地，70%為私有土地，本工程於規劃過程中已將對私有土地之影響降到最低。

3. 用地勘選有無其他可替代地區

主線路線自台 15 線銜接既有大園支線 H21A 標既有橋梁，長度約 2 公里，路線已考量避開聚落減少拆遷，故路線往北偏移跨越新街溪 4 次，且主線全線採高架方式佈設，減少徵收用地，此路廊位置明確無可替代地區。

4. 是否有其他取得方式

目前取得方式計有設定地上權、聯合開發、捐贈、公私有地交換，惟本工程屬於永久設施，不宜採設定地上權，亦不適聯合開發，在捐贈部分如民眾願主動提出，本局將配合辦理程序；最後在土地交換部分，高公局管有土地皆為道路使用，因此無建地可供交換。

本局將依土地徵收條例規定，先行與土地所有權人辦理協議價購或以其他方式取得，協議不成將依土地徵收條例規定程序辦理徵收作業來取得用地。

三、適當性評估

1. 路線適當性：

- (1)本計畫道路為因應區域發展之需求，屬高快速路網系統之優先路段『國道 2 號大園交流道至台 15 線新闢高速公路工程』，後續路段為『國道 2 號台 15 線至台 61 線新闢高速公路工程』，本計畫核心目標為建構完善區域高快速路網，並提供機場園區及航空城便捷運輸服務，優化大園地區道路交通環境。
- (2).本計畫路線西起台 15 線，東至大園交流道既有東行線及西行線既有橋梁，全線主線約 2 公里，路線避開聚落及減少房屋、公墓拆遷，並儘量使用公有地，用地範圍於大園都市計畫區農業區用地大多為沒有耕種之草地，於大園交流道路段部分為沒有耕種之草地，及部分為植栽樹苗之旱地及果園，此路段銜接至國 2 大園交流道既有橋梁。
- (3).本計畫於 103 年 7 月 30 日環評大會審議通過『國道 2 號大園交流道至台 15 線新闢高速公路』，路線對於當地各項生態環境之影響均合乎要求。

2. 結構適當性：

本工程橋梁段橋梁類型包括預力混凝土橋及鋼橋，四次跨越新街溪，並採不落墩之橋跨配置，施工方式考量減小環境衝擊及跨越機場捷運、國 2、中華路等鐵公路之交通維持，預力混凝土橋採懸臂施工法、鋼橋採現場吊裝工法等，橋梁設計考量耐震性及耐候性

四、合法性評估

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」規定辦理本場公聽會，並依據土地徵收條例第 3 條、第 11 條及第 30 條等相關規定辦理後續用地取得事宜

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顯示，在折現率 4.09% 的情況下，其營運 30 年之益本比 (B/C) 為 1.42、內在報酬率為 7.71%、淨現值則為 21.13 億元，顯「國道 2 號大園交流道至台 15 線新闢高速公路工程」係為一具經濟可行性的交通建設計畫。

另因用地取得對道路沿線業者產生之土地、地上物與生計等之影響，依「桃園市政府農業局辦理徵收土地農林作物查估標準作業程序」與「農作改良物徵收補償費查估基準」、「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」給予合理之補償與救濟，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：

依徵收法定補償情形(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)

1. 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。
2. 土地改良物之補償、遷移費由桃園市政府依該府「桃園縣興辦公共設施拆遷建築改良物補償自治條例」所定相關公共設施拆除建築改良物補償及查估基準等相關規定辦理，以維公平、公開原則。

玖、 第一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：

(一)土地所有權人及利害關係人陳述意見及回應處理說明如下表：

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	劉邦坤 (三七五土地承租人(佃農))	104.9.23	<p>1.高公局予定徵收道路用地，土地地號海豐坡小段 10-1、10-2、10-5、15-7 等 4 筆土地，這些土地予民國 57 年之前為三七五租的土地，蓋有三合院舍。民國 57 年經土地重劃後變為建地，現有大園區埔心里 17 鄰海豐坡 14 號，未有三七五租約續約登記，當時地主以無償提供給承租人(佃農)永久居住使用，且承租人(佃農)住戶民國 57 年至 63 年皆繳納三合院農舍房屋稅。今這筆土地將被徵收為道路用地，致使佃農住戶三戶權益受損，除地上物補償，並要求給予土地徵收補償費。</p> <p>2.上述土地，地上物皆為佃農住戶所有，其地上物補償費如何補償，其補償費用應全部給予佃農住戶所有。</p> <p>3.徵收道路用地，三七五租約土地，其補償費地主與佃農如何分配？</p> <p>4.新建之高架道路，日後車輛通行中所造成之振動噪音，道路排水直接影響周邊住家環境，有否規劃採取必要之防護設施。</p>	<p>有關耕地三七五租約因工程需要，由需地機關辦理取得，其補償費分配方式 1 節，地價補償費部分依「土地或土地改良物徵收補償費核計核發對象及領取辦法」第 2 條規定：「被徵收之土地上訂有耕地三七五租約及抵押權登記時，地價補償費發給順序，應按其權利訂定或設定之先後為之，並依下列原則處理：一、先訂有耕地三七五租約，後設定抵押權者，應將地價補償費三分之一，補償耕地承租人。二、先設定抵押權，後訂立耕地三七五租約者，應依本條例第三十六條規定辦理後，如有餘額，以餘額之三分之一地價為限，補償耕地承租人，如仍有餘額，交付與被徵收之土地所有權人。」；至地上物部分將由桃園市政府依該府興辦公共設施拆遷補償自治條例辦理查估成果，補償予地上物所有權人。至本案土地是否符合耕地三七五租約，及設定抵押權之情形，仍應以地政機關核發最新土地登記謄本登載事項為準。</p> <p>4.車輛通行中所造成之振動噪音，包括車輛本身之振動噪音、車輛行駛路面之振動噪音、車輛通過，引致橋體振動噪音等。其中，有關車輛通過，引致橋體振動噪</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
				音，由於本工程橋梁結構採預力混凝土橋或混凝土橋面板之鋼橋，橋梁結構剛性大，重車行駛亦不致於產生振動噪音。本計畫並採用多孔隙瀝青混凝土(PAC)作為鋪面面層之鋪築材料，其與輪胎間空氣阻力較小，能減少空氣動力所產生的噪音與振動。並依據「陸上運輸系統噪音管制標準高速公路交通噪音管制標準」設置隔音牆，設置後之噪音量除符合高速公路交通噪音管制標準外，隔音牆設置後音量亦不大於現況背景音量5dB(A)。另有關道路排水將設置排水溝或排水管涵導引至鄰近排水系統排放。
2	林蕙雯	104.9.23	1.徵收用地鄰近土地需和大園都市計畫一併檢討開發？	本局業於104年9月30日函請權責單位(桃園市政府)協助說明，並將於第2次公聽會回復。
3	江武郎	104.9.23	1.開會應選在星期天(民航局就訂在星期天)百姓要拚經濟顧肚子。 2.國家有重大建設繁榮地方，理應全力支持但徵收需高於市價，因人民土地整體性被破壞了。	1.敬悉。 2.有關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，土地改良物之補償、遷移費由桃園市政府依該府所定相關公共設施拆除建築改良物補償及查估基準等相關規定辦理。若因徵收而土地整體性被破壞致不能為相當之使用者，所有權

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>3. 整體規劃上應公平，不可獨厚財團或遇到財團就轉彎。由網路上得知原本國道 2 號延伸至台 61 線快速公路，現在只到國際路，解釋因為跨過工業區及濕地，不知是規劃者無能還是遇到財團抗議就轉彎，那兩個原因當初規劃就應考慮了，不是嗎？再者土城工業區也有快速道路跨過連接國道 3 號，現在財團在工業區內大興土木，物流倉庫更難處理了。</p> <p>4.『江武郎君於民國 90 年向桃園縣大園鄉公所陳</p>	<p>人可依據「土地徵收條例」第 8 條規定，於徵收公告之日起 1 年內向桃園市政府申請一併徵收。</p> <p>3.可行性階段台 15 線至台 61 線計有三個路廊(A、B、C 路廊)，三個路廊部分路線皆位於原許厝港濕地，其中 A 路廊沿市道 110 線布設，係考量減少環保人士因路線涉及濕地之異議，但同時也面對大園工業區廠商反對，故路廊之選線均會面臨上述兩個課題。</p> <p>原許厝港濕地面積 1836 公頃內有許多私人土地，工廠、廟宇及許多建物，濕地內的開發受限，間接影響人民的權益，政府亦整體考量檢討濕地的劃設的合理性與適當性，並於 104 年 1 月 28 日內政部公告 42 處國家重要濕地，調整許厝港濕地範圍，該範圍皆位於西濱快速公路台 61 線之西側，未來國 2 甲後續之台 15 線至台 61 線路段，可避免涉及濕地開發之議題。國 2 甲延伸至台 61 線，係為建構完善區域高快速路網，並提供機場園區及航空城便捷運輸服務，對區域整體的交通運輸及地方產業經濟發展有所助益。</p> <p>4.本局業於 104 年 9 月 30 日函請權責單位(桃園市政府)</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>情，鄉公所文號 90 大鄉民字第 13670 號函覆有關大園鄉遷墓、遷校及游泳池、停車場等案，全案因涉及施政預算及現實環境之考量，本所將納入鄉政施政參考並以鄉民福祉為優先予以逐年改善，請查照。』(詳附件)公墓問題，我不是在究責，只是官員要守法守信，白紙黑字，為改善卻大興土木興建納骨塔。大園區第 22 號公墓合法性。</p>	<p>協助說明，並將於第 2 次公聽會回復。</p>
4	卓榮騰	104.9.23	<p>1.路線 0+000 至 0+500 路段何以捨直取彎增加土地徵收面積。建議 0+000 至約 0+400 取直即可減少徵收用地(以不影響不可變更之因素)</p>	<p>本計畫路線之選線原則係避開聚落、減少房屋及公墓拆遷，主線全線以高架橋梁布設，儘量使用公有土地，並減少私有土地之徵收面積。國 2 甲路線行經中華路後，布設於新街溪左岸，主要係考量減少大園區第 22 號公墓之拆遷，並避開既有納骨塔及新建中之生命紀念館。建議路線截彎取直部分，本案係為國 2 甲優先路段，路線設計亦須考量主線留設銜接至台 61 線之可行性。綜上，考量大眾之權益與大園區公所闢建生命紀念館之計畫及桃園航空城墓地之遷建計畫，故路線於此路段無法截彎取直。</p>
5	徐其萬 市議員	104.9.23	<p>1.在分叉高架路中間土地是否徵收。</p>	<p>1.台 15 交流道入口匝道出口匝道間土地為徵收範圍。</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>2.被徵收土地剩餘小部份土地應列入考量。</p> <p>3.應先測量出被徵收土地公告讓地主了解。</p>	<p>2.依據土地徵收條例第8條規定，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一年內向桃園市政府申請一併徵收，桃園市政府受理後會派員赴現場勘查，認定是否符合法令規定之一併徵收要件。剩餘土地申請一併徵收之部分依據桃園市政府主管「桃園縣畸零地使用自治條例」相關規定辦理。</p> <p>3.本局將依法定程序辦完兩次公聽會後，提送興辦事業計畫，並經目的事業主管機關核定後，可依核定之路權樁位資料埋設範圍樁，並提供地政單位預為分割地籍圖，屆時土地所有權人即可瞭解確切之徵收用地範圍。</p>
6	陳光明	104.9.23	<p>1.陳光明(以下簡稱為本人)的土地，大園鄉內海墘段 1803、1803-1、1805、1806、1807、1808、1809、1809-1 等 8 筆土地，本人反對徵收。</p> <p>2.依土地徵收條例第3條之1第一項內文規定，又依中華民國憲法第15條，在需地機關勘選適當用地及範圍，應選擇對人民傷害最低、又能節省政府財源且具有</p>	<p>1.敬悉。</p> <p>2.本計畫路線之選線原則係避開聚落、減少房屋及公墓拆遷，主線全線以高架橋梁布設，儘量使用公有土地，並減少私有土地之徵收面積。國2甲路線行經中華路後，布設於新街溪左岸，主</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>經濟效益的路線，所以本人建請需地機關，國 2 甲高速公路過中華路後以新街溪河邊順水右岸規畫路線，以公有地土地做為路線才是影響人民最低的辦法，並且 2 線合併為 1 線需地面積也能減少，政府亦能減少徵收所需的財源，建議路線如附件。</p> <p>3.本人以上地號現有申請合法事業經營，本人從事資源回收事業，合法用地取得不易，申請資料更是複雜，雖在土地徵收條例第 33 條，營業補償及第 34 條遷移費之發給，如被徵收不僅是土地更是危及本人多年辛苦經營的事業面臨結束，造成龐大的損失並不是政府可以補償的，所以本人認為此案徵收本人的土地是沒有必要性的。</p>	<p>要係考量減少大園區第 22 號公墓之拆遷，並避開既有納骨塔及新建中之生命紀念館。台端建議路線由 2 線合併為 1 線部分，本案係為國 2 甲優先路段，路線設計亦須考量主線留設銜接至台 61 線之可行性，故路線無法由 2 線合併為 1 線，敬請見諒。</p> <p>3.有關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，土地改良物之補償、遷移費由桃園市政府依該府所定相關公共設施拆除建築改良物補償及查估基準等相關規定辦理，另因徵收而致營業停止或營業規模縮小之損失，本局亦將依相關規定給予補償。</p>

壹拾、結論：

- (一)本興辦事業經向與會機關代表、民意代表、地方民眾及土地所有權人說明後，悉數瞭解本事業計畫興辦之內容，盼早日取得地方共識，順利推動本計畫道路之闢建。
- (二)如土地所有權人及利害關係人對會議紀錄有事實及法律上陳述者，請於 104 年 10 月 16 日前，以書面向本局提出陳述意見，未於上開期間內提出者，視為放棄。

(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，民眾發言陳述意見與回應及處理情形，本局記載於會議紀錄後將以專函回覆，並於交通部高公局網站提供下載並公告周知。

壹拾壹、 散會(上午 11 時 15 分)

「國道2號大園交流道至台15線新闢高速公路工程」

(台15線交流道路段)

第1次公聽會簽到單

時間：104年9月23日(星期三)上午10時

地點：桃園市大園區老人文康綜合活動中心視聽室

主席：陳國璋

記錄：高嘉彬

出席人員：

出席機關或單位	職稱	姓名
交通部		請假
交通部民用航空局	工程師	邱士生 李政權
桃園市政府	地政局科員 財政局科長	吳梅芳、鄭禮 姜美坤

出席機關或單位	職 稱	姓 名
桃園市議會		詳民意代表簽到單
桃園市大園區公所	區長	吳水田 張文治
高速公路局政風室		請 假
高速公路局路產組		張善勳 黃文輝
高速公路局工務組		請 假

出席機關或單位	職 稱	姓 名
高速公路局技術組	科長	高紹志 黃世英 高嘉琳
高速公路局北區工程處	幫工 工程師	蕭澄清
高速公路局拓建工程處	課長 課員	趙燕凌 謝穎和
台灣世曦工程顧問股份有限公司	副理	楊家正 葉永華 施知謀 李盈慧 謝志杰 黃禎喜 李德瑞

出席機關或單位	職 稱	姓 名
第一太平戴維斯 不動產估價師 事務所		許坎
公路總局第一區養護 工程處中壢工務段		鄭喜明
桃園市政府 民政局	科 長	詹國亨

「國道2號大園交流道至台15線新闢高速公路工程」

(台15線交流道路段)

第1次公聽會簽到單

中華民國104年9月23日

民意代表

職稱	姓名
圳頭里長	卓榮騰
大園國中	許秋燕
市議員游吾和服務處	游祥實
市議員徐其苗	莊郭來分
橫峰里長	錢結旺
立法委員廖正井	主任 張文財

「國道 2 號大園交流道至台 15 線新闢高速公路工程」

(台 15 線交流道路段)

第 1 次公聽會簽到單

中華民國 104 年 9 月 23 日

土地所有權人及利害關係人

簽名	通訊地址	電話
江		518
黃		7
劉		-
許		6
吳		2
劉		05
蘇		

「國道 2 號大園交流道至台 15 線新闢高速公路工程」

(台 15 線交流道路段)

第 1 次公聽會簽到單

中華民國 104 年 9 月 23 日

土地所有權人及利害關係人

簽名	通訊地址	電話
陳		
姓		
王		
江		
陳		
子		
子		

「國道2號大園交流道至台15線新闢高速公路工程」

(台15線交流道路段)

第1次公聽會簽到單

中華民國104年9月23日

土地所有權人及利害關係人

簽名	通訊地址	電話
鄭	板橋市	55
鄭	新莊市	120
林	桃園市	5
郭	桃園市	
許	大園區	259
徐	大園	288
劉	中華路	74

「國道2號大園交流道至台15線新闢高速公路工程」

(台15線交流道路段)

第1次公聽會簽到單

中華民國104年9月23日

土地所有權人及利害關係人

簽名	通訊地址	電話
林 [redacted]		
陳 [redacted]	圳頭 [redacted] 47號	
江 [redacted]	圳頭里	
蘇 [redacted]	大園同	

「國道 2 號大園交流道至台 15 線新闢高速公路工程」

(台 15 線交流道路段)

第 1 次公聽會簽到單

中華民國 104 年 9 月 23 日

土地所有權人及利害關係人

簽名	通訊地址	電話
郭文生	大園區 興路	
李智	桃園市 南區	
劉廷	大園區	
蕭明	大園區	



交通部臺灣區國道高速公路局

Taiwan Area National Freeway Bureau, MOTC

國道 2 號大園交流道至台 15 線新闢高速公路工程

公益性及必要性評估報告

中華民國 104 年 9 月



目 錄

壹、計畫緣起	1
1.1 緣起	1
1.2 辦理情形	2
1.3 選址過程	3
1.4 辦理依據	3
貳、徵收路權範圍概況	4
2.1 徵收位置與範圍	4
2.2 徵收範圍地上物現況	6
2.3 土地權屬現況	6
參、公益性評估	7
3.1 社會因素評估	7
3.2 經濟因素	8
3.3 文化及生態因素	9
3.4 永續發展因素	10
3.5 其他因素評估	10
肆、必要性評估	13
4.1 預計徵收私有土地合理關連理由	13
4.2 預計徵收私有土地已達必要最小限度範圍理由	13
4.3 用地勘選有無可替代地區評估	13
4.4 是否有其它取得方式	13
4.5 其他評估必要性理由	14



圖 目 錄

圖 1-1	計畫推動歷程圖	1
圖 1-2	國 2 大園交流道至台 61 線可行性研究路廊	2
圖 1-3	國 2 第 H12 標原路線及 H21A 標橋梁端點	3
圖 2-1	計畫工程位置圖	4
圖 2-2	計畫工程範圍土地使用分區示意圖	5
圖 2-3	工程範圍用地取得方式示意圖	5
圖 2-4	徵收範圍地上物現況示意圖	6
圖 2-5	土地權屬現況示意圖	6

表 目 錄

表 3-1	徵收土地公益性綜合評估表	11
表 4-1	徵收土地必要性綜合評估表	15



壹、計畫緣起

1.1 緣起

行政院 103 年 5 月 6 日召開「行政院推動桃園航空城核心計畫專案小組第 8 次委員會議」，開發建設分組重要工作及時程規劃報告中，就「國道 2 號大園交流道至台 61 線新闢高速公路」計畫決議如后：採二階段方式推動，「優先路段」為大園交流道至台 15 線路段，「後續路段」為台 15 線至台 61 線路段。「國道 2 號大園交流道至台 61 線新闢高速公路」可行性研究報告，交通部 103 年 6 月 30 日陳報行政院，國家發展會於 103 年 8 月 13 日召開審查會，行政院 103 年 9 月 2 日院臺交字第 1030050522 號函旨揭照國家發展委員會 103 年 8 月 22 日發國字第 1031201867 號函旨揭 103 年 8 月 13 日研商結論，計畫獲得行政院國家發展委員會通過。

爰依上述結論交通部臺灣區國道高速公路局比照環境影響說明書模式，修改可行性研究報告名為「國道 2 號大園交流道至台 15 線新闢高速公路」，並同意辦理，爰此，交通部臺灣區國道高速公路局辦理「國道 2 號大園交流道至台 15 線新闢高速公路工程」規劃設計，以改善大園地區交通壅塞問題，並整合通過性運輸需求，建構桃園國際機場完整國道路網。

依可行性研究報告第四章路廊功能定位，「國道 2 號大園交流道至台 61 線新闢高速公路」暫編訂為國 2 甲，爰本計畫「國道 2 號大園交流道至台 15 線新闢高速公路」簡稱國 2 甲優先路段。



圖 1-1 計畫推動歷程圖



1.2 辦理情形

1. 因應區域發展需求，民國 100 年交通部臺灣區國道高速公路局接續辦理「國道 2 號大園交流道至台 61 線新闢高(快)速公路」可行性研究，其道路定位係延續國 2 道路功能及特性，經評估宜納入國道 2 號路網系統內；依國道編號原則及順序，新闢延伸路段暫名「國 2 甲」或「國 2 大園支線」，路線考量整體路網系統銜接性、路廊環境影響因子、地區道路節點及大園工業區影響等課題，研究路線方案成果詳如圖 1-2。
2. 102 年 11 月 20 日交通部召開「桃園航空城聯外運輸系統」滾動檢視規劃期程研商會議紀錄之會議結論之一：「國 2 大園支線西延(大園交流道-台 61)」案採全段提報，分 2 階段加以推動，其中「優先路段」係推動大園交流道-台 15 路段，「後續路段」則為台 15 至台 61 路段。
3. 103 年 2 月 19 日本計畫於行政院環境保護署召開「環境影響評估審查委員會第 256 次審查會議」，經環境影響評估審查委員會討論，獲致結論略以：「因本計畫台 15 至台 61 路段，路線對許厝港國家濕地有所影響，且當地工業區廠商反對目前建議方案，爰要求更改計畫名稱為『國道 2 號大園交流道至台 15 新闢高速公路計畫』，就無爭議路段先行推動，並退回小組修訂再審查。」。
4. 103 年 7 月 30 日環評大會審議通過『國道 2 號大園交流道至台 15 線新闢高速公路計畫』。
5. 行政院 103 年 9 月 2 日院臺交字第 1030050522 號函旨揭照國家發展委員會 103 年 8 月 22 日發國字第 1031201867 號函旨揭 103 年 8 月 13 日研商結論，計畫獲得行政院國家發展委員會通過。



圖 1-2 國 2 大園交流道至台 61 線可行性研究路廊



1.3 選址過程

1. 國道 2 號拓寬計畫內容包括增設大園交流道至台 15 線路段聯絡道(簡稱原國 2 大園支線),其中「第 H12 標工程」內容包含國 2 大園交流道至台 15 路段及機場進出匝道段,於 97 年底完成設計,因民眾抗爭而暫緩施作,造成原國 2 大園支線於大園交流道形成斷橋現況。詳圖 1-3。
2. 有關原大園支線歷經多次用地說明會、民眾陳情等多次抗爭,至民國 98 年期間立法委員及監察委員陸續居中辦理協調會議,決議「原大園支線匝道 1 與匝道 2 暫緩施作」與「研擬原大園支線修正線形往北偏往機場方向調整可行性方案」等 2 項建議,作為後續工程推動之依據。
3. 國 2 至台 15 聯絡道(簡稱國 2 甲優先路段),考量民眾陳情減少拆遷路線往北偏機場方向調整,路線往北偏移,西起台 15 線,以台 15 線為聯絡道,布設台 15 交流道,續往東行避開民房及減少公墓拆遷,跨越新街溪 4 次後續往東行銜接至既有「國道 2 號拓寬工程」大園支線已施作之橋梁,並於第 4 次跨越新街溪附近布設機場端進出匝道,且因應未來航空城計畫及國際機場發展,整體高快速路網未來延伸至台 61 線,路線須審慎考量留設未來延伸之可行性,且路線位於桃園國際機場第二跑道、第三跑道機場管制區限建範圍,並跨越桃園捷運藍線及國道 2 號,路線布設需掌握相關環境限制、都市計畫用地最佳化及未來延伸台 61 線高快速路網建構之需求。



圖 1-3 國 2 第 H12 標原路線及 H21A 標橋梁端點

1.4 辦理依據

本計畫路權範圍涉及私有土地,為辦理本案公路建設作業,必須就新增路權範圍用地配合取得。依據土地徵收條例第 3 條第 1 項第 2 款:「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,應以其事業必須者為限。」及公路法第 9 條第 1 項:「公路需用之土地,得依法徵收或撥用之」規定,以徵收方式辦理公路新增路權範圍內土地取得,並按土地徵收條例及其施行細則規定之程序進行各項作業,就徵收土地公益性及必要性進行評估。



貳、徵收路權範圍概況

2.1 徵收位置與範圍

工程範圍西起台 15 線往東銜接至國道 2 號大園交流道範圍，主線銜接至國道 2 號大園支線已施作之高架橋段，兩端並設置台 15 線交流道及機場進出匝道規劃設計。另考量桃園國際機場未來發展推動，配合工作需辦理「國道 2 號大園交流道至機場端主線拓寬可行性研究」。本計畫工程位置詳如圖 2-1。

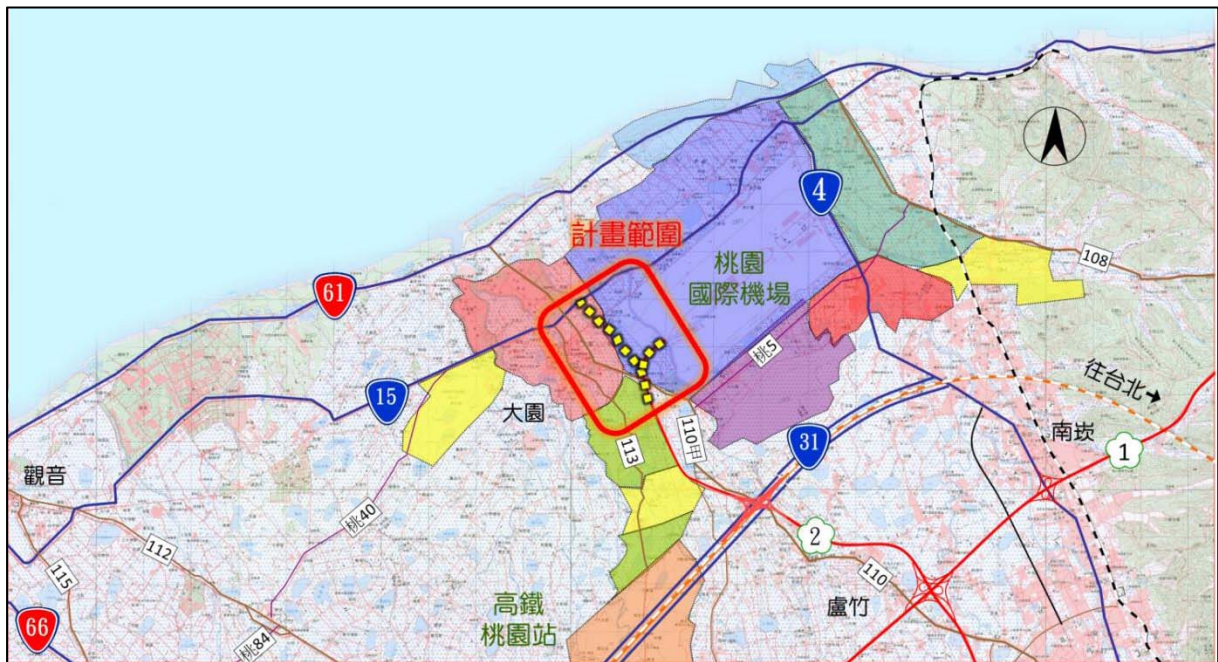


圖 2-1 計畫工程位置圖

工程範圍位處「桃園國際機場園區及附近地區特定區計畫」範圍及「大園都市計畫」範圍(如圖 2-2)，其中位處「桃園國際機場園區及附近地區特定區計畫」之土地已於 103 年 7 月 29 日經內政部都市計畫委員會審定採區段徵收方式，由交通部民用航空局辦理開發，其餘位處「大園都市計畫」範圍之私有土地將由交通部臺灣區國道高速公路局採協議價購或一般徵收方式取得、公有土地則採公地撥用方式取得(如圖 2-3 所示)。

因交通部民用航空局辦理之區段徵收範圍已另行配合桃園航空城計畫辦理公益性及必要性評估，故本案所述之徵收範圍僅就位處大園都市計畫之私有土地進行評估。其土地使用分區分別為都市計畫農業區、河川區、公墓用地及體育場用地(如圖 2-2 所示)，依據規劃路權範圍進行估算，徵收路權範圍面積為 39,207 平方公尺(扣除新街溪治理計畫線內的用地)。

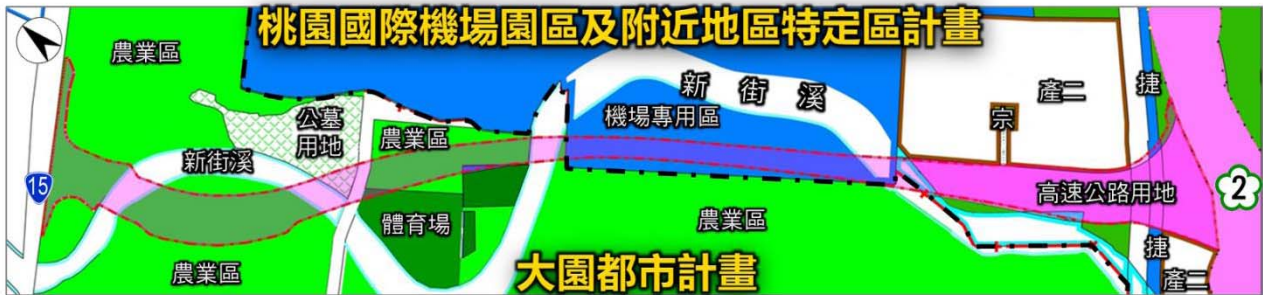


圖 2-2 計畫工程範圍土地使用分區示意圖

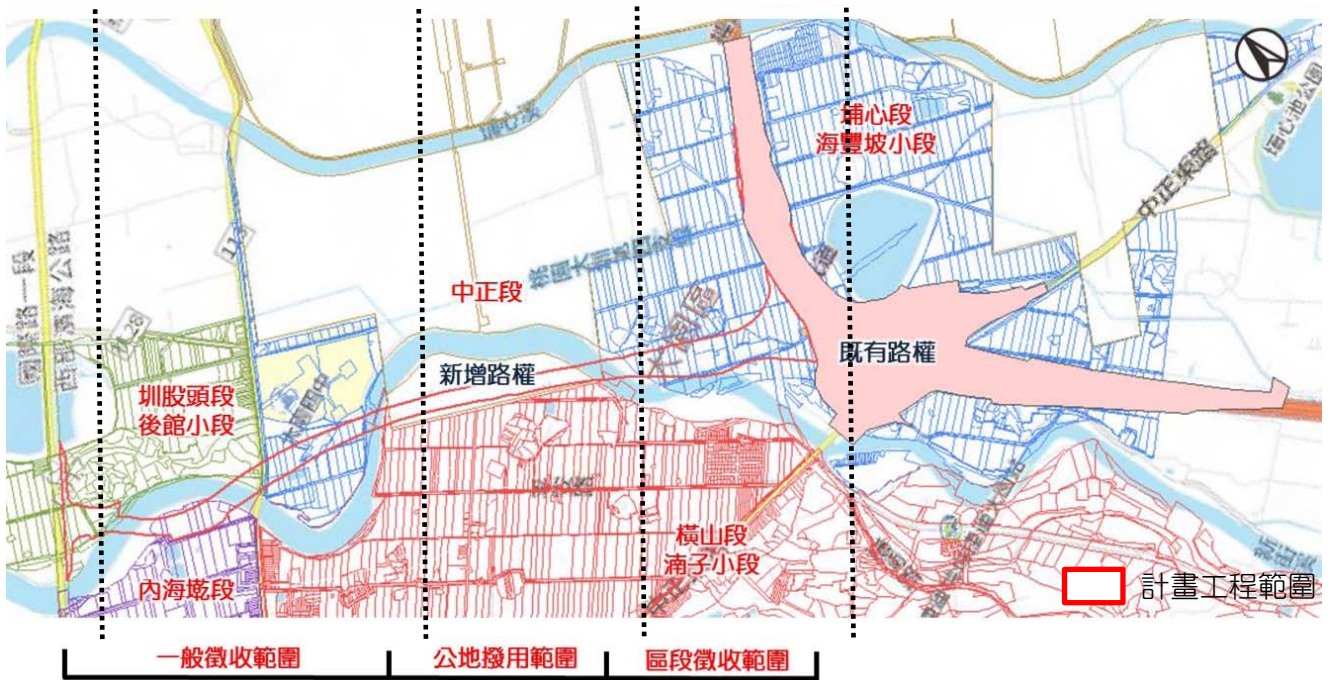


圖 2-3 工程範圍用地取得方式示意圖



2.2 徵收範圍地上物現況

徵收範圍內地上物多為草地、旱作地及水泥與柏油地，其間亦夾雜部分 RC、鐵皮及 T 棚構造物(私人庭院(苗圃)、資源回收站及堆置場)，與 22 號公墓部分範圍。土地使用現況示意圖如圖 2-4 所示。

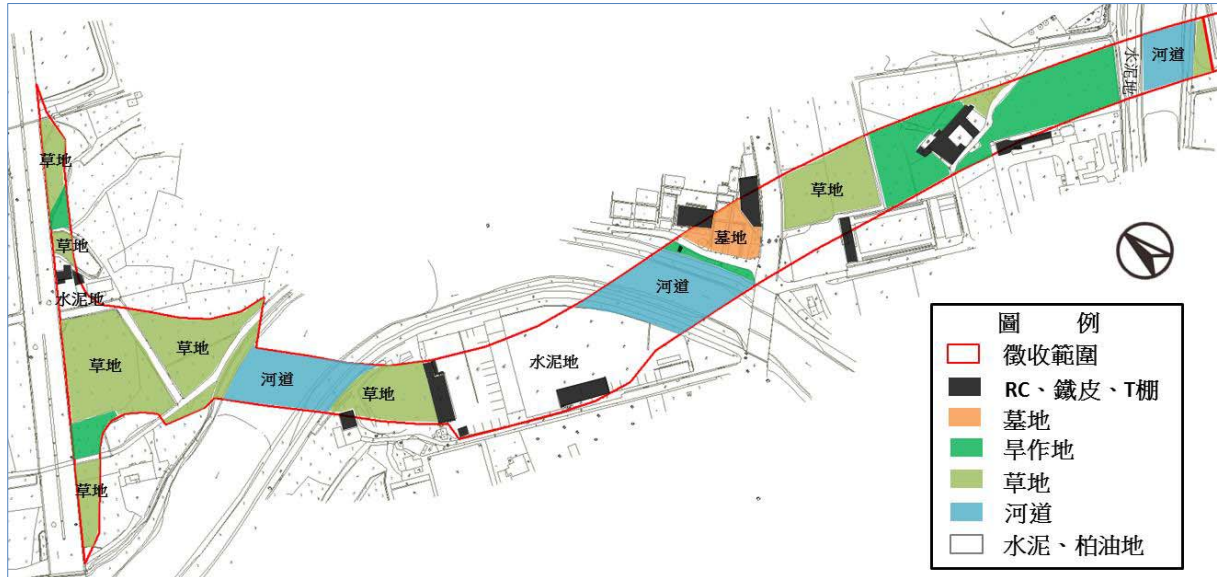


圖 2-4 徵收範圍地上物現況示意圖

2.3 土地權屬現況

本計畫徵收範圍包括桃園市大園區圳股頭段後館小段、內海墘段、橫山段滄子小段、埔心段海豐波小段等地籍區段土地，多數土地為私人所有，權屬分布如圖 2-5 所示。

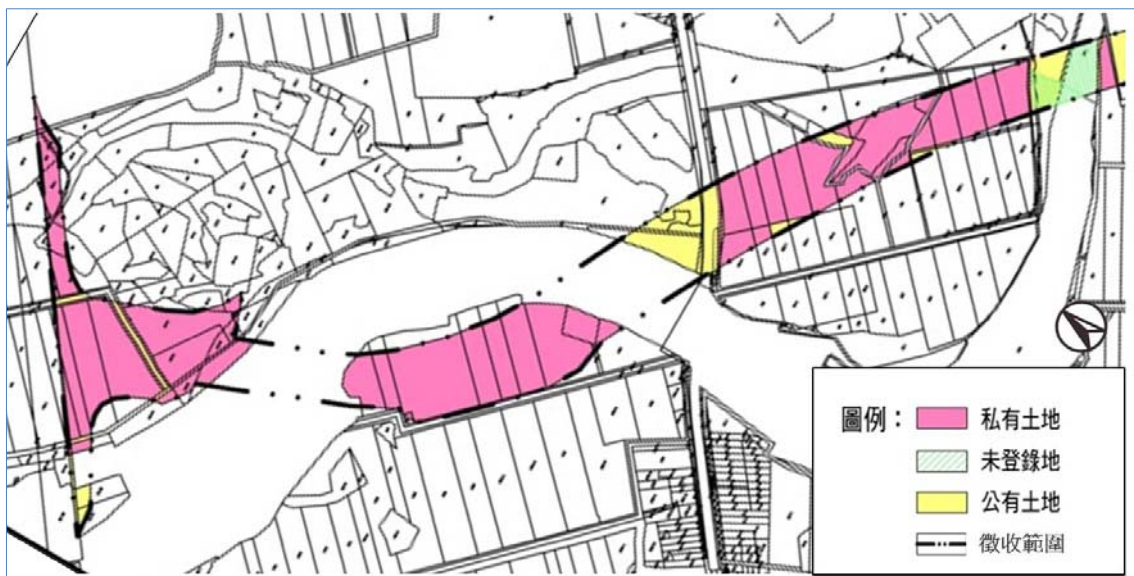


圖 2-5 土地權屬現況示意圖



參、公益性評估

依據土地徵收條例第 3-2 條規定：需用土地人與辦事業徵收土地時，應依下列因素評估與辦事業之公益性及必要性，並為綜合評估分析，就本案徵收範圍進行初步評估如下：

3.1 社會因素評估

一、徵收所影響人口之多寡、年齡結構

依徵收範圍實測地形圖及現地勘查資料，本案用地範圍內現有住戶約有 12 戶，屬於一般性農村住戶，工廠約有 2 間，依桃園市大園區 104 年 5 月平均戶量 2.82 人估計，影響住戶人口約 40 人，平均年齡約 30-60 歲，將配合徵收作業按規定補償，本案徵收對人口及年齡結構不致產生太大影響。

二、徵收計畫對周圍社會現況之影響

目前國 2 大園交流道之聯絡道市道 110，現況尖峰小時路段服務水準已惡化為 E~F 級，呈現壅塞狀態，未來航空城發展後，市道 110 與大園交流道負荷將更為加重，本計畫國 2 甲為國道 2 號延伸線，主要可服務航空城南側客運園區與大園工業區，可增加航空城聯繫國 2 之孔道，減輕市道 110 與大園交流道負荷，改善大園市區道路 110 市道壅塞情形，紓解大園交流道之進出交通，而西濱快速公路(台 61)車流亦可較直接進出機場，而不需受市區交通壅塞之影響，提高整體交通績效，並有助於促進地區發展。

三、徵收計畫對弱勢族群生活型態之影響程度

本案徵收影響住戶約有 12 戶，地上物部分屬於座落於農地上一樓鐵皮、T 棚或磚造農舍，部分屬於農舍、資源回收站、堆置場及公墓骨灰甕暫置場，由於本工程計畫屬於線狀及高架設施，僅徵收局部農地，被徵收戶可於剩餘農地上重建；被徵收農地之農戶亦可於剩餘農地耕作。若地主被徵收土地之殘餘部分不能為相當之使用時，亦可依法申請一併徵收，徵收價格係依法照徵收當期之市價補償其地價，地上物部分亦依法給予建物補償、遷移費及營業損失補償，故在合理補償下，對弱勢族群生活型態不致產生太大影響。

四、徵收計畫對居民健康風險之影響程度

本計畫營運階段之空氣污染源，主要為道路完工後車輛往來行駛所產生之廢氣排放，因此本計畫道路交通流量之多寡，將對計畫路線周邊地區之空氣品質產生不同程度之影響。工程完工後本計畫交通量經模式模擬推估結果，顯示未來於營運階段，車輛行駛產生之各種污染物濃度對空氣品質所造成之影響應屬輕微。

本計畫營運期間尖峰噪音源主要為車輛行駛的噪音量，因徵收用地範圍週遭開闊且鄰近機場，依噪音分析結果影響路段設置隔音牆，隔音牆設置後所產生之噪音



與背景音量相加之合成音量不得大於或等於背景音量 5dB(A)，對居民健康幾乎不會造成影響。

市道 110 線與本計畫平行路段大型重車比例高，大型重車造成之揚塵及空氣汙染程度較一般車輛嚴重，本計畫路段通車後，相當比例之大型重車由市道 110 線轉移至本計畫道路，可大幅改善平面道路之空氣汙染，有益於環境空氣及居民健康。

3.2 經濟因素

一、徵收計畫對稅收之影響

本計畫工程完工後，有助於地區行車安全及交通便利提升，並提升航空城南側客運園區及大園工業園區至國道 2 號之交通便利性，有效提升地區產業經濟發展及當地地方性產業稅收之效益。

二、徵收計畫對糧食安全影響

徵收範圍農地位於省道臺 15 線至大園國中南側，又以新街溪分隔出三個區塊，影響農地計約 3.47 公頃。多數屬未耕作之草地、另闢資源回收站及農舍等其他使用，所占耕地面積甚少，且本工程計畫屬於線狀及高架設施，被徵收農地之農戶亦可於剩餘農地耕作，不致影響糧食安全存量。

三、徵收計畫造成增減就業或轉業人口

依徵收範圍實測地形圖及現地勘查資料，徵收範圍內現有工廠約有 1 間，現況做資源回收站使用，建議依「工廠管理輔導法」及「輔導未登記工廠合法經營方案」遷出都市計畫農業區至適合地點。且本工程計畫屬於線狀及高架設施，僅徵收局部農地，對增減就業或轉業人口不致產生太大影響。

四、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

本計畫工程所需之用地取得費、農林作物補償費、房屋拆遷補償費及工程建設費共約 15 億元，經行政院核定將編列公務預算辦理。

五、徵收計畫對農林漁牧產業鏈影響

徵收計畫使用都市計畫農業區，現況主要以旱作作物為主，由於本案僅徵收農業區約 3.69 公頃，現況多屬未耕作之草地、另闢資源回收站及農舍等其他使用，且本工程計畫屬於線狀及高架設施，被徵收農地之農戶亦可於剩餘農地耕作，對既有農林漁牧產業鏈影響輕微。

六、徵收計畫對土地利用完整性影響

徵收計畫範圍內經過農業區、河川區、公墓用地及體育場用地，並儘量沿各土地使用分區邊緣通過，不致大量切割破壞土地利用，保持各土地利用性之完整性。若地主被徵收土地之殘餘部分不能為相當之使用時，亦可依法申請一併徵收，且本工程計畫屬於線狀及高架設施，被徵收之地主亦可於剩餘土地重建，對土地利用完整性影響輕微。



3.3 文化及生態因素

一、因徵收計畫而導致城鄉自然風貌改變

徵收計畫採高架橋及路堤方式構築，線狀的公路量體與新街溪交錯將影響原有藍綠帶風貌，並產生明顯之天際線及視域分割；因此將於高架橋下覆蓋原有土壤並噴植草種；並於道路兩側栽植當地原生鄉土樹種，除可遮蔽綠化橋墩柱外，亦可融合現有景觀，降低對城鄉風貌之影響。

二、因徵收計畫而導致文化古蹟改變

徵收計畫範圍內並無古蹟、遺址或登錄之歷史建築，故對文化古蹟並無影響，若日後發現地下相關資產將依文化資產保護相關規定辦理。

三、因徵收計畫而導致生活條件或模式發生改變

徵收計畫對於現有農路、灌溉排水路均將維持其機能，避免對當地居民生活產生影響，另外本案有助於地區增加行車安全及交通便利提升，對居民原本之生活條件或模式有正向之影響。

四、徵收計畫對該地區生態環境之影響

本計畫工程路線完工通車後預計對鄰近地區道路交通將產生移轉效應，對其沿線地區之空氣品質應有正面效益。計畫路線完工通車後，對台 61 線、台 4 線及市道 110 線等道路部分路段之交通量具轉移效益，促使其沿地區之空氣污染物濃度略為下降；另對計畫路線、台 15 線及「國道 2 號」等道路則屬交通量增加之情況，使其路邊地區之空氣污染物濃度亦略微增加，惟與背景值疊加後仍皆可符合「空氣品質標準」（有關相關生態環境評估已於 103 年 8 月經行政院環保署審查核定）。

本計畫工程路線並未行經公告生態保護區、不可開發區或特殊限制之發展區位，對該地區生態環境並無太大影響。

五、徵收計畫對周邊居民或社會整體之影響

本計畫工程完工後有助於地區行車安全及交通便利提升，對台 61 線、台 4 線及市道 110 線等道路部分路段之交通量具轉移效益，可望減少車流對平面市區道路之干擾與負面衝擊，提高地區居民生活品質；另一方面，本計畫路段可提升航空城南側客運園區及大園工業園區之聯外交通機能，改善園區周邊平面道路壅塞情形，減少產業進出貨車潮對當地居民生活之影響，同時亦有助於促進地區產業經濟發展。



3.4 永續發展因素

一、國家永續發展政策

交通發展為永續發展政策綱領中「永續的經濟」層面之面向之一，交通部依永續發展的理念，研擬整體的交通運輸政策，基於落實「永續發展」理念及因應「節能減碳」需求，架構臺灣地區便捷交通網，提供優質永續之運輸服務。本計畫為國道 2 號之延伸線，可因應桃園航空城發展計畫、客貨運園區計畫及配合西濱快速道路全線完工，建構區域國道服務系統。

本計畫工程完工通車後，可服務航空城南側客運園區與大園工業園區，紓解國道 2 號大園交流道至大園工業區之旅次，改善大園市區道路(市道 110 線)壅塞情形。並可分擔航空城引進之大量客貨旅次，分散車流，提高整體聯外交通效率，減少車輛雍塞所產生之碳排放量，達到節能減碳需求及永續發展理念。

二、永續指標

本計畫工程完工後有助於地區行車安全及交通便利提升，對台 61 線、台 4 線及市道 110 線等道路部分路段之交通量具轉移效益，可望減少車流對平面市區道路之干擾與負面衝擊；另一方面，高速公路可減少車輛加減速、停等之次數，可降低運輸工具所衍生之噪音及空氣污染，改善地區生活及交通品質，提供居民安全、健康及舒適之環境，故本計畫符合國家永續發展政策綱領第三項永續經濟層面之交通發展策略。

三、國土計畫

我國國土計畫分為非都市土地計畫與都市計畫，本計畫徵收範圍使用都市土地，預計變更為高速公路用地，依規定辦理都市計畫變更以符合都市計畫及區域計畫。

另外本計畫可便捷當地交通及提升行車機能，便利交通有助於人貨快速交流，提昇整體生活品質，進而均衡區域發展，有助於實踐國土空間策略計劃之「公平與均衡」、「多元與合作」發展目標。

3.5 其他因素評估

1. 依徵收計畫個別情形：本計畫有助於地區行車安全及交通便利提升，同時有益於航空城南側客運園區與大園工業園區之產業發展與交通改善，依徵收計畫個別情形認為應屬適當。
2. 認為適當或應加以評估參考事項：本計畫經分析可有效縮短城際間旅行時間，降低旅行成本，同時可降低大型重車行經市區之比例，故應符合公益性，經評估應屬適當。



表 3-1 徵收土地公益性綜合評估表

評估因素	評估事項	評估結果			評估說明
		優	無	微	
社會因素	1. 人口多寡與年齡結構影響			*	● 影響住戶人口約40人，平均年齡約30-60歲，將配合徵收作業按規定補償，本案徵收對人口及年齡結構不致產生太大影響。
	2. 周圍社會現況影響	*			● 可增加航空城聯繫國2之孔道，減輕市道110與大園交流道負荷，西濱快速公路(台61)車流亦可利用台15交流道進出國道系統，而不需受市區交通壅塞之影響，提高整體交通績效。
	3. 弱勢族群生活型態影響			*	● 僅徵收局部農地，被徵收戶可於剩餘農地上重建；被徵收農地之農戶亦可於剩餘農地耕作，剩餘部分如無法使用亦可申請一併採市價徵收，地上物亦給予合理補償，在合理補償下對弱勢族群生活型態不致產生太大影響。
	4. 居民健康風險影響	*			● 而本計畫路段通車後，相當比例之大型重車由市道110線轉移使用本計畫道路，可大幅改善市區平面道路之空氣汙染，有益於環境空氣及居民健康。
經濟因素	1. 稅收影響	*			● 提升航空城南側客運園區及大園工業園區至國道2號之交通便利性，有效提升地區產業經濟發展及當地地方性產業稅收之效益。
	2. 糧食安全影響		*		● 現況多屬未耕作之草地及資源回收站與私人庭園及農舍等其他使用，所佔耕地面積甚少，且本工程計畫屬於線狀及高架設施，被徵收農地之農戶亦可於剩餘農地耕作，對糧食安全無影響。
	3. 增減就業與轉業人口			*	● 徵收範圍內農業區現有工廠約有1間，現況做資源回收站使用，建議輔導遷出農業區至適合地點。 ● 計畫屬於線狀及高架設施，僅徵收局部農地，對增減就業或轉業人口不致產生太大影響。
	4. 徵收費用及公共設施與財務支出負擔		*		● 經費皆由政府配合興辦公共建設支出，已奉行政院核定以年度預算編列。
	5. 農林漁牧產業鏈影響			*	● 計畫屬於線狀及高架設施，亦維持既有農業灌溉排水與既有農路之功能，被徵收農地之農戶亦可於原有農地耕作，對既有農林漁牧產業鏈影響輕微。
	6. 周邊土地利用完整性			*	● 儘量沿各土地使用分區邊緣通過，不致大量切割破壞土地利用，保持各土地利用性之完整性，且本工程計畫屬於線狀及高架設施，被徵收之地主亦可於剩餘土地重建，對土地利用完整性影響輕微。
文化及生態因素	1. 自然城鄉風貌改變			*	● 帶狀的道路與新街溪交錯，高架路線沿線兩旁及橋下空間，以植栽及噴植草種綠化大地，除可遮蔽綠化橋墩柱外，亦可融合現有景觀，降低對城鄉風貌之影響。



評估因素	評估事項	評估結果			評估說明
		優	無	微	
	2. 文化古蹟改變		*		● 經查徵收範圍內無文化古蹟登錄，故無影響。
	3. 生活條件或模式改變	*			● 現況農地多數為未耕種草地，現有農路、灌溉排水路均將維持其機能，不影響其生活條件。 ● 改善地區道路交通，提升道路服務品質，對居民原本之生活條件或模式有正向之影響。
	4. 地區生態環境	*			● 徵收範圍路線未經桃園埤圳濕地，未有公告生態敏感區。 ● 工程落墩地點無水田、草澤或埤塘等棲地，不影響生態環境 ● 跨越新街溪採不落墩為原則，不影響水域生態。 ● 通車後預計對鄰近地區道路交通將產生移轉效應，改善空氣品質應有正面效益。
	5. 居民與社會整體影響	*			● 計畫完工後有助於地區行車安全及交通便利提升，可減少車流對平面市區道路之干擾與負面衝擊，提高地區居民生活品質。 ● 計畫路線可提升鄰近工業園區之聯外交通機能，改善園區周邊平面道路壅塞情形，減少產業進出貨車對當地居民生活之影響，同時亦有助於促進地區產業經濟發展。
永續發展因素	1. 國家永續發展政策	*			● 桃園航空城為國土發展旗艦計畫，除機場園區相關指標計畫，桃園區域進行多項重大交通建設及都市計畫土地開發工程。 ● 桃園航空城之聯外道路系統完善發展，建構區域性高快速路網。 ● 落實「永續發展」理念及因應「節能減碳」需求，架構臺灣地區便捷交通網。 ● 配合國家發展國道服務系統，落實節能減碳之永續發展政策。
	2. 永續指標	*			● 本計畫有助於減少車流對平面市區道路之干擾與負面衝擊；可減少車輛加減速、停等之次數及行車時間，可降低運輸工具所衍生之噪音及空氣污染，符合國家永續發展政策綱領第三項永續經濟層面之交通發展策略。
	3. 國土計畫		*		● 徵收範圍主要為都市土地，徵收後作高速公路用地使用，依規定辦理都市計畫變更，符合國土計畫。
其他	1. 依徵收計畫個別情形	*			● 本計畫有助於地區行車安全及交通便利提升，同時有益於航空城南側客運園區與大園工業園區之產業發展與交通改善，依徵收計畫個別情形認為應屬適當。
	2. 認為適當或應加以評估參考事項	*			● 本計畫經分析可有效縮短城際間旅行時間，降低旅行成本，同時可降低大型重車行經市區之比例，故應符合公益性，經評估應屬適當。



肆、必要性評估

4.1 預計徵收私有土地合理關連理由

1. 桃園國際機場目前年旅客量約 3000 萬人次，貨運量 150 萬噸，預測目標年(2042)旅客量約 8600 萬人次，貨運量 500 噸，其旅客量將為現況 2.8 倍，其相關的道路系統，除機場陸側道路擴建，聯外道路系統檢討及改善，包括建構完整之高快速公路路網、桃園航空城主要道路健全航空城高快速運輸路網。
2. 桃園航空城為國土發展旗艦計畫，除機場園區相關指標計畫，區域進行多項重大交通建設及都市計畫土地開發工程，國 2 甲為國道 2 號延伸線，主要服務航空城南側客運園區與大園工業區，疏解國道 2 號大園交流道至大園工業區之交通旅次，可改善大園區市區道路 110 市道壅塞情形。

4.2 預計徵收私有土地已達必要最小限度範圍理由

本計畫路線之選線避開聚落、減少房屋及公墓拆遷，路線往北偏移跨越街溪 4 次，主線全線以高架橋梁布設，使用河川用地，儘可能降低私有土地徵收面積。台 15 交流道形式採較節省用地跨新街溪合併橋型式，較分離式上下匝道較節省用地。計畫路線方案預定取得用地面積為約 11.2 公頃，其中約 1.15 公頃為河川用地，約 1.84 公頃為機場專用區民航局用地，0.15 公頃為機場捷運之用地，0.184 公頃為第 22 號公墓用地，計約 30%為公有地，70%為私有土地，本工程於規劃過程中已將對私有土地之影響降到最低。

4.3 用地勘選有無可替代地區評估

路線規劃階段研提三個方案(方案一 A、方案二 A、方案二 B)，為其主線路線自台 15 線銜接既有大園支線 H21A 標既有橋梁，長度約 2 公里，路線已考量避開聚落減少拆遷，故跨越新街溪 4 次，其研提三個方案均屬同一路廊，方案一及方案二之差異主要為台 15 交流道跨越新街溪路線為分離式或合併式，而方案二 A、B 之差異為主線斷橋路段之處理方式，方案二 A 採全線高架，方案二 B 於主線斷橋路段採部分路堤處理，路線方案其交通運轉功能均相同，唯考量優化環境及景觀視覺研提替選方案二，三個方案就構造型式、施工難易度、景觀視覺、用地面積、土方平衡、工程經費，經綜合評估後最佳方案為方案二 A 為建議路線方案。

4.4 是否有其它取得方式

否，其他取得土地方式及可行性茲說明並分析如下：

1. 租用或設定地上權：因本案高速公路工程係永久使用，為配合工程施工及整體管理需要，不宜採設定地上權或租用之方式取得。



2. 聯合開發：聯合開發方式，雖係公私合作共同進行開發建設方式之一，惟目前相關法令制度僅適用於大眾捷運系統，公路設施方面尚未適用，且涉及資金籌措等技術問題，仍不可行。
3. 捐贈：私人捐贈雖係公有土地來源之一，但仍須視土地所有權人意願主動提出，本案迄今尚未接獲土地所有權人同意捐贈土地之意願。
4. 公私有地交換：本案取得之土地均須作為高速公路及相關設施使用，經查交通部臺灣區國道高速公路局目前經營土地均已作為公路設施使用，依相關法令規定及現實狀況，並無多餘土地可供交換，因此以地易地方式，尚無從辦理。
5. 區段徵收：
 - (1) 併入鄰近航空城特定區計畫：將影響航空城特定區計畫作業時程，包括須辦理計畫範圍擴大、重新調整地主分配土地使用配置及區段徵收財務分析、需重新送內政部都市計畫委員會審查及公開展覽、需額外辦理新增範圍土地地主聽證會議，預估影響時程樂觀為 2 年；對計畫工程而言，工期需配合區段徵收計畫進度，無法分標辦理，樂觀推估影響時程亦為 2 年。

- (2) 自行辦理區段徵收：以區段徵收方式取得公共建設用地，須於大園都市計畫區內辦理變更及區段徵收與分配作業，新辦作業時間相當冗長，且本高速公路屬於線狀設施，若採區段徵收需再劃設大面積土地辦理開發，採區段徵收方式並不可行。

本計畫高速公路工程屬於永久性設施，經評估應以徵購方式取得土地，較符合公路管理及經濟效益。本計畫將先行與土地所有權人辦理協議價購取得用地，仍無法以價購或其他方式取得，將依土地徵收條例規定程序辦理徵收作業來取得用地。

4.5 其他評估必要性理由

一、路線適當性：

1. 本計畫道路為因應區域發展之需求，屬高快速路網系統之優先路段『國道 2 號大園交流道至台 15 線新闢高速公路工程』，後續路段為『國道 2 號台 15 線至台 61 線新闢高速公路工程』，本計畫核心目標為建構完善區域高快速路網，並提供機場園區及航空城便捷運輸服務，優化大園地區道路交通環境。
2. 本計畫路線西起台 15 線，東至大園交流道既有東行線及西行線既有橋梁，全線主線約 2 公里，路線避開聚落及減少房屋、公墓拆遷，並儘量使用公有地，用地範圍於大園都市計畫區農業區用地大多為沒有耕種之草地，於大園交流道路段部分為沒有耕種之草地及部分為植栽樹苗之旱地及果園，此路段銜接至國 2 大園交流道既有橋梁。
3. 本計畫於 103 年 7 月 30 日環評大會審議通過『國道 2 號大園交流道至台 15 線新闢高速公路』，路線對於當地各項生態環境之影響均合乎要求。

二、結構適當性：

1. 本計畫主線全線採橋梁構造，台 15 交流道匝道及機場進出匝道除銜接路段採路



堤構造其餘皆為橋梁構造，本工程橋梁段橋梁類型包括預力混凝土橋及鋼橋，四次跨越新街溪採不於河道中落墩之橋跨配置，施工方式考量減小環境衝擊及跨越機場捷運、國2、中華路等鐵公路之交通維持，預力混凝土橋採懸臂施工法、鋼橋採現場吊裝工法等，橋梁設計應滿足耐震防洪、防蝕及抗風之需求。工程材料之選用須考量就其來源、運送、品質、耐久性、經濟性及環保等。

表 4-1 徵收土地必要性綜合評估表

評估事項	評估結果	評估內容
1. 本計畫目的與預計徵收私有土地合理關連	合理且具高度關連性	<ol style="list-style-type: none"> 桃園國際機場目前年旅客量約3000萬人次，貨運量150萬噸，預測目標年(2042)旅客量約8600萬人次，貨運量500噸，其旅客量將為現況2.8倍，其相關的道路系統，除機場陸側道路擴建，聯外道路系統檢討及改善，包括建構完整之高快速公路路網、桃園航空城主要道路健全航空城高快速運輸路網。 桃園航空城為國土發展旗艦計畫，除機場園區相關指標計畫，區域進行多項重大交通建設及都市計畫土地開發工程，國2甲為國道2號延伸線，主要服務航空城南側客運園區與大園工業區，疏解國道2號大園交流道至大園工業區之交通旅次，可改善大園區市區道路110市道壅塞情形。
2. 預計徵收私有土地已達必要最小限度範圍	最小限度範圍	<ol style="list-style-type: none"> 本計畫路線之選線避開聚落、減少房屋及公墓拆遷，路線往北偏移跨越街溪4次，主線全線以高架橋梁布設，使用河川用地，儘可能降低私有土地徵收面積。台15交流道形式採較節省用地跨新街溪合併橋型式，較分離式上下匝道較節省用地。 計畫路線方案預定取得用地面積為約11.2公頃，其中約1.15公頃為河川用地，約1.84公頃為機場專用區民航局用地，0.15公頃為機場捷運之用地，0.184公頃為第22號公墓用地，計約30%為公有地，70%為私有土地，本工程於規劃過程中已將對私有土地之影響降到最低。
3. 用地勘選有無其他可替代地區	無其他可替代地區	<ol style="list-style-type: none"> 路線規劃階段研提三個方案(方案一A、方案二A、方案二B)，為其主線路線自台15線銜接既有大園支線H21A標既有橋梁，長度約2公里，路線已考量避開聚落減少拆遷，故跨越新街溪4次，其研提三個方案均屬同一路廊， 方案一及方案二之差異主要為台15交流道跨越新街溪路線為分離式或合併式，而方案二A、B之差異為主線斷橋路段之處理方式，方案二A採全線高架，方案二B於主線斷橋路段採部分路堤處理，路線方案其交通運轉功能均相同，唯考量優化環境及景觀視覺研提替選方案二，三個方案就構造型式、施工難易度、景觀視覺、用地面積、土方平衡、工程經費，經綜合評估後最佳方案為方案二A為建議路線方案。



評估事項	評估結果	評估內容
4. 是否有其他取得方式	無其他適合方式	<ol style="list-style-type: none">1. 本案高速公路工程係永久使用，為配合工程施工及整體管理需要，不宜採設定地上權租用之方式取得，亦不具聯合開發可行性，捐贈及公私有地交換亦無可行性。2. 區段徵收部分，併入鄰近航空城特定區計畫或新辦區段徵收時程均冗長，且新辦區段徵收需再劃設大面積土地辦理開發，不具可行性。
5. 其他必要性評估事項		<ol style="list-style-type: none">1. 本計畫核心目標為建構完善區域高快速路網，並提供機場園區及航空城便捷運輸服務，優化大園地區道路交通環境。2. 本計畫於103年7月30日環評大會審議通過『國道2號大園交流道至台15線新闢高速公路』，路線對於當地各項生態環境之影響均合乎要求。



交通部臺灣區國道高速公路局

國道2號大園交流道至台15線 新闢高速公路工程

第1次公聽會(台15線交流道路段)

中華民國104年09月23日



簡報大綱

1. 計畫緣起
2. 計畫內容
3. 興辦事業之種類及徵收法令依據
4. 興辦事業概況
5. 興辦事業公益性
6. 興辦事業必要性
7. 興辦事業適當性
8. 興辦事業合法性
9. 結語

1. 計畫緣起

緣起

國2大園交流道
至台61可行性研究

- 100.9 ■ 台15至國2地方已同意
 - 100.9 ■ 台61至台15路廊
- 因**大園工業區**及
許厝港濕地而意見分歧

目標

強化快速路網系統
提升區域快捷運輸服務

建構國家旗艦計畫
航空城運輸骨幹

優化地區交通環境之
友善工程



1.計畫緣起

後續路段

台61線至台15線

優先路段

台15線至國2大園交流道(國2甲)



2.工程概述 計畫範圍

工程範圍

- 主線：西起台15線，東至國2大園交流道H21A標橋梁端點，全長約2km，雙向四車道，橋梁全寬22.9m，全線採高架
- 交流道：台15交流道及機場進出匝道二處
- 聯絡道：台15線路段及路口改善



2 路線規劃 路線平縱面

一、定線重點

主線

縱面考量：機場禁限建高程、橫交道路淨高需求
 平面考量：路口運轉、溪流、公墓、公墓、拆遷



2 路線規劃 台15交流道

■ 匝道合併



透視圖

2 路線規劃 機場端進出匝道

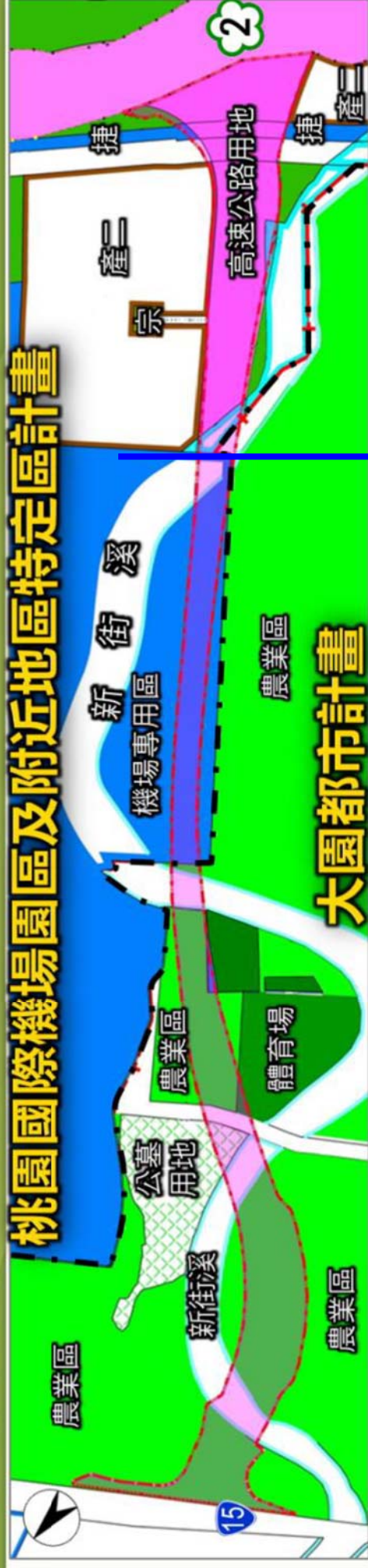


透視圖

3 興辦事業種類及徵收法令依據

- 興辦事業種類
 - 興辦事業之性質屬土地徵收條例第3條第2款規定之交通事業。
- 辦理本次公聽會法令依據：
 - 土地徵收條例第10條第2項規定。
 - 內政部99.12.29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」規定。

4 興辦事業概況

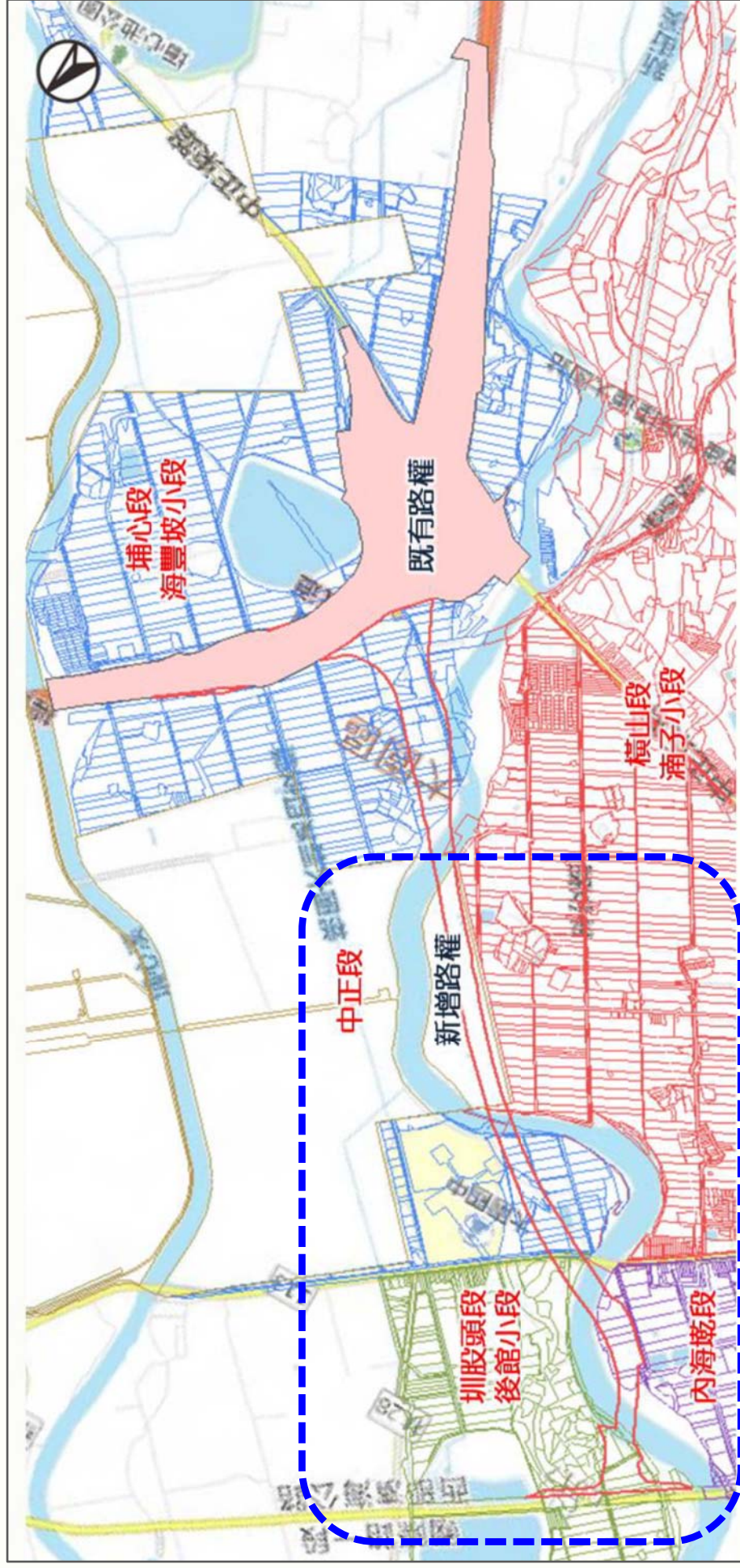


■ 沿線土地概況及土地分區

- 本計畫用地位於桃園國際機場園區及附近地區特定區計畫範圍及大園都市計畫範圍。
- 土地使用分區分別為大園都市計畫農業區、河川區、公墓用地及體育場用地。農業區用地面積約3.7公頃，公墓用地約0.18公頃，體育場用地約0.1公頃，機場專用區用地約1.835公頃，附近地區特定區高速公路用地面積約4.23公頃。
- 大園都市計畫用地內地上物多為草地、旱作地、部分公墓用地及8戶(RC、鐵皮及T棚構造物)。
- 大園交流道路段有部分為植樹苗的旱作地、果園及部分草地，及4戶(RC、磚屋及T棚構造物)。

4 興辦事業概況

- 徵收用地示意圖：計畫用地座落於桃園市大園區圳股頭段後館小段、內海墘段、中正段、橫山段、埔心段、埔心段海豐坡小段、埔心段海豐坡小段
- 台15線交流道路段位於圳股頭段後館小段、內海墘段、中正段、埔心段海豐坡小段、橫山段、埔心段



■ 社會因素評估

- ▶ 影響人口之多寡、年齡結構：影響約12戶，人口約40人。
- ▶ 對周圍社會現況影響：改善大園市區道路110市道壅塞情形，紓解大園交流道之進出交通，大園工業區車流可利用台15交流道進出國道系統，避免重車行經市區道路110市道，提高整體交通績效，有助於促進地區發展。
- ▶ 弱勢族群生活型態影響：對低收入戶或中低收入戶，配套安置措施（人口遷移費、租金補償等），降低徵收對弱勢族群生活型態之影響。
- ▶ 健康風險之影響程度影響：
 - 本道路工程用地內未涉及工業區或污染事業使用，對居民健康風險不致造成影響。
 - 本計畫路段通車後，大型重車由市道110線轉移使用本計畫道路，可大幅改善市區平面道路之空氣汙染，有益於環境空氣及居民健康。

■ 經濟因素評估(一)

- 徵收計畫對稅收之影響：
 - 提升航空城南側客運園區及大園工業園區至國道2號之交通便利性，有效提升地區產業經濟發展及當地地方性產業稅收之效益。
- 徵收計畫對糧食安全影響：
 - 本計畫用地，農地計約7.8公頃，於**台15交流道路段農業區**約**3.7公頃**多數屬未耕作之草地、1間資源回收場及私人庭院、空地等其他使用，所佔耕地面積甚少，於**大園交流道路段農業區**約**4.08公頃**有部分為植樹苗的旱作地、果園及部分草地不致影響糧食安全存量。
- 徵收計畫造成增減就業或轉業人口：
 - 本計畫已避開聚落及減少拆遷，故跨越新街溪4次，徵收戶約12戶，徵收範圍內現有工廠約有1間，現況做資源回收場使用，建議輔導遷至適合地點。

■ 經濟因素評估(二)

➤ 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：

- 本計畫工程所需之用地取得費、農林作物補償費、房屋拆遷補償費共約20.6億元，另規設、工程建造經費及工務行政費約36.2億元，**總經費約56.8億元**由國道基金出資興建。

➤ 徵收計畫對農林漁牧產業鏈影響：

- 本計畫用地於大園都市農業區約3.7公頃，大多為未耕作草地或作為其他使用，大園交流道路段農業區園用地約0.1公頃，旱作地面積約1公頃，所佔面積甚少不致影響農林漁牧產業鏈。

➤ 周邊土地利用完整性：

- 本計畫路線避開聚落及減少拆遷，故路線往北偏移以高架方式跨越新街溪4次，儘量沿各土地使用分區邊緣通過，對周邊土地使用之完整性影響輕微。

■ 文化及生態因素評估(一)

➤ 自然城鄉風貌改變：

- 帶狀的道路與新街溪交錯，高架路線沿線兩旁及橋下空間，以植栽及噴植草種綠化大地，除可遮蔽綠化橋墩柱外，亦可融合現有景觀，降低對城鄉風貌之影響。

➤ 文化古蹟改變：

- 無公告之古蹟或歷史建築

➤ 生活條件或模式改變：

- 現況農地多數為未耕種草地，現有農路、灌溉排水路均將維持其機能，不影響其生活條件。
- 改善地區道路交通提升道路服務品質，對居民原本之生活條件或模式有正向之影響。

■ 文化及生態因素評估(二)

➤ 地區生態環境：

- 路線未經桃園埤圳濕地，未有公告生態敏感區。
- 工程落墩地點無水田、草澤或埤塘等棲地，不影響生態環境。
- 跨越新街溪採不落墩為原則，不影響水域生態。

➤ 對周邊居民或社會整體之影響

- 轉移台61線、台4線及市道110線部分路段之交通量，可望減少車流對平面市區道路之干擾與負面衝擊，提高地區居民生活品質
- 改善大園市區道路110市道壅塞情形，紓解大園交流道之進出交通，大園工業區車流可利用台15交流道進出國道系統，避免重車行經市區道路110市道，提高整體交通績效，有助於促進地區發展。

■ 永續發展因素評估

➤ 國家永續發展政策：

- 桃園航空城為國土發展旗艦計畫，除機場園區相關指標計畫，區域進行多項重大交通建設及都市計畫土地開發工程。
- 桃園航空城之聯外道路系統完善發展，建構區域性高速公路網。

➤ 永續指標：

- 本計畫有助於減少車流對平面市區道路之干擾與負面衝擊；可減少車輛加減速、停等之次數及行車時間，可降低運輸工具所衍生之噪音及空氣污染，永續經濟之交通發展策略。

➤ 國土計畫：

- 國2甲為國道2號延伸線，服務航空城南側客運園區及大園工業區，建構區域性高速公路網。
- 徵收範圍主要為都市土地，徵收後作高速公路用地使用，依規定辦理都市計畫變更，符合國土計畫。

6 興辦事業必要性

■ 必要性分析(一)

➤ 預計徵收私有土地合理關連理由：

- 桃園國際機場目前年旅客量約3000萬人次，貨運量150萬噸，預測目標年(2042)旅客量約8600萬人次，貨運量500萬噸，其旅客量將為現況2.8倍，其相關的道路系統，除機場陸側道路擴建，聯外道路系統檢討及改善，包括**建構完整之高快速公路路網**、桃園航空城主要道路健全航空城高快速運輸路網。
 - 國2甲為國道2號延伸線，主要服務航空城南側客運園區與大園工業區，疏解國道2號大園交流道至大園工業區之交通旅次，可改善大園區市區道路110市道壅塞情形。
- #### ➤ 預計徵收私有土地已達必要最小限度範圍理由：
- 路線研擬避開聚落、減少房屋及墓地拆遷，路線往北偏移跨越街溪4次，主線全線以高架橋梁布設，使用河川用地1.2公頃、機場用地1.835公頃，儘可能降低私有土地徵收面積，計約**30%為公有地**，**70%為私有土地**。

6 興辦事業必要性

■ 必要性分析(二)

➤ 用地勘選有無可替代地區評估：

- 主線路線自台15線銜接既有大園交流道H21A標既有橋梁，長度約2公里，路線已考量避開聚落減少拆遷，故路線往北偏移跨越新街溪4次，且主線全線採高架方式布設，減少徵收用地，此路廊位置明確無可替代地區。

➤ 是否有其它取得方式：

- 本計畫高速公路工程屬於永久性設施，經評估應以徵購方式取得土地，較符合公路管理及經濟效益。本計畫台15線交流道路段之用地取得方式將先行與土地所有權人辦理協議價購取得用地，仍無法以價購或其他方式取得，將依土地徵收條例規定程序辦理徵收作業來取得用地。

7 興辦事業適當性

■ 適當性分析

➤ 路線適當性：

- 本計畫核心目標為建構完善區域高速公路網，並提供機場園區及航空城便捷運輸服務，優化大園地區道路交通環境。
- 本計畫路線西起台15線，東至大園交流道既有橋梁，全線主線約2公里，路線避開聚落及減少房屋、公墓拆遷，並儘量使用公有地。
- 本計畫於103年7月30日環評大會審議通過『國道2號大園交流道至台15線新闢高速公路』，路線對於當地各項生態環境之影響均合乎要求。

➤ 結構適當性：

- 本工程橋梁段橋梁類型包括預力混凝土橋及鋼橋，四次跨越新街溪採不於河道中落墩之橋跨配置，施工方式考量減小環境衝擊及跨越機場捷運、國2、中華路等鐵路之交通維持，預力混凝土橋採懸臂施工法、鋼橋採現場吊裝工法等，橋梁設計考量耐震性及耐候性。

8 興辦事業合法性

■ 合法性分析

➤ 符合土地徵收條例之規定：

- 土地徵收條例第三條規定：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。…
- 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。

- 本計畫路線沿線佈設，已儘量避開聚落及減少拆遷，對當地居民影響不大，跨越新街溪採不落墩為原則，不影響水域生態，且屬國家門戶全線沿線景觀綠美化處理，對環境應不致造成太大之影響。
- 本計畫核心目標為建構完善區域高快速路網，並提供機場園區及航空城便捷運輸服務，優化大園地區道路交通環境。

簡報完畢

敬請指教

- 為忠實記錄您的意見，主辦單位備有發言單，煩請填寫後交給工作人員。
- 本會議紀錄資料將於會後於交通部高公局網站提供下載。
- 會後若另有意見表達，請於會後7日內提出俾納入本次會議紀錄
 - 交通部臺灣區國道高速公路局
 - 24303 新北市泰山區黎明里半山雅70號
 - 承辦人：高嘉彬先生(e-mail：tzarch@freeway.gov.tw)