

# 「國道 1 號桃園交流道動線改善工程計畫」公聽會(第 2 場) 會議紀錄

一、事由：為興辦國道 1 號桃園交流道動線改善工程計畫報經許可進行宣導及溝通，聽取民眾意見並廣納各界意見舉行本公聽會。

二、日期：民國 106 年 08 月 30 日（星期三）上午 10 時整

三、地點：桃園市蘆竹區公所 3 樓禮堂（桃園市蘆竹區南崁路 150 號）

四、主持人：陳總工程司國隆

紀錄：劉淑娟

五、出席單位及人員：(詳附件 1)

六、興辦事業概況：(簡報詳附件 2)

## (一) 計畫緣起及法令依據

### 1. 計畫緣起

為紓解國道 1 號桃園交流道及周邊道路台 4 線交通壅塞情形，國道 1 號五股楊梅段拓寬工程計畫已納入桃園交流道改善方案，於桃園交流道兩側設置集散道路延伸南出及北入匝道銜接蘆竹區中正北路(銜接桃園市中正路)平面道路，以同時服務中正北路北向行駛進出國道 1 號平面段及轉移該交流道連絡道路省道台 4 線之交通量。

國道 1 號五股至梅楊段拓寬工程已於 102 年 4 月 20 日全線通車，桃園交流道中正北路北入南出匝道亦於 102 年 11 月 27 日開放通車。於五楊計畫辦理期間，桃園市政府多次建議國工局改善桃園交流道匝道動線，加強中正北路南向上下國道 1 號之服務功能，故續辦「國道 1 號桃園交流道動線改善工程計畫」。

### 2. 辦理本次公聽會法令依據

(1) 土地徵收條例第 10 條第 2 項、同條例施行細則第 10 條第 1 項規定。

(2) 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。

## (二) 工程內容及興辦事業計畫概況

### 1. 工程內容

- (1) 國道 1 號於桃 17 線匝道至機場系統交流道北側路段主線兩側各拓寬設置 1 輔助車道。
- (2) 設置桃 17 線（蘆興南路）南下入口及北上出口匝道，與中正北路匝道形成全方向匝道動線。
- (3) 辦理桃 17 線穿越國道 1 號箱涵拓建，提升連絡道服務功能。

### 2. 設計標準

- (1) 桃 17 線穿越箱涵拓建(國道 1 號里程 50k+185) 路寬為 25.6m，採雙孔布設，淨高 4.6m。
- (2) 桃 17 線匝道連絡道路段，雙向各有兩車道（寬 3.25m）與混合車道(寬 4m)及人行道(寬 1.5m)

### 3. 興辦事業計畫用地範圍勘選說明

#### (1) 用地範圍之四至界線

本計畫範圍北起國道 1 號桃園交流道南側中正北路匝道里程約 50k+000，南至機場系統交流道北側里程約 51k+600；桃 17 線匝道連絡道拓寬至 25.6 公尺，總長度 380 公尺。

#### (2) 用地範圍內公私有土地筆數及面積占用地面積百分比

本計畫路權範圍內需取得用地者，依目前計畫路線所經過的用地估算，公私有土地約有 97 筆、總面積約 17,100 平方公尺，公有地約占總面積之 6.5%、私有地(含公私共有)約占 93.5%。

#### (3) 用地範圍內土地使用分區

本計畫路權範圍內需取得用地者以南崁新市鎮都市計畫之農業區、綠地為主。

#### (4) 用地範圍內之土地取得方式

本計畫路權範圍內需取得用地者以一般徵收為主要取得方式，奉交通部核定，將依土地徵收條例第 11 條規定，按市價與土地所有權人協議價購。如協議價購不成時，提

送宗地個別因素清冊予桃園市政府，作為評定徵收市價之依據，並依土地徵收條例第 30 條規定，按徵收當期之市價補償。土地所有權人得選擇出具先行使用同意書，保留參與後續桃園市政府「變更捷運綠線周邊農業區土地計畫區段徵收案」之權利。

## 七、事業計畫之公益性、必要性、適當性及合理性：

### (一) 興辦事業計畫之必要性說明

#### 1. 本計畫目的與預計徵收私有土地合理關連理由

為紓解桃園交流道目前尖峰時段交通壅塞情形，將台 4 線省道、中正北路及桃 17 線(蘆興南路)整體規劃作為連絡道路連接國道 1 號，以分擔桃園交流道交通負荷。已優先考量利用既有高速公路路權用地及公有土地，以減少使用私有土地，基於交流道匝道設置與地區道路整合，確有徵收沿線私有土地之必要。

#### 2. 預計徵收私有土地已達必要最小限度範圍理由

考量交流道匝道動線改善方案所需，依比例原則劃設必要之工程範圍，減少徵收土地面積。目前擬徵收之土地確屬必要且最小之範圍。

#### 3. 用地勘選有無其他可替代地區

配合現有桃園交流道區位之交通改善，所研選之最適改善方案，已無其他可替代區位。

#### 4. 是否有其他取得方式

本計畫為道路工程且為永久性設施，為配合工程施工及整體管理，將依土地徵收條例規定程序辦理取得工程用地之土地所有權為原則。

### (二) 公益性及必要性評估報告

#### 1. 社會因素評估

##### (1) 影響人口多寡與年齡結構

本計畫影響土地所有權人計 69 人，其中設籍蘆竹區 31 人，桃園區 20 人，龜山區 6 人，龍潭區及大溪區各 1 人，

餘 10 人設籍於外縣市；影響設籍蘆竹區戶數約 22 戶(戶量 2.84 人計約 62 人)，影響年齡結構 0-14 歲占 19%、15-64 歲約占 74%、65 歲以上約占 7%。

(2) 對周圍社會現況影響

徵收用地多為既有道路及兩側建築物、工廠、農地及綠地。影響住家及廠房約 5 間部分拆除，縮小居住或作業空間；高速公路匝道開闢後能有效健全區內、區外之交通路網，並提升整體都市環境生活品質，因此對周邊地區社會現況應屬正面之影響。

(3) 對弱勢族群生活型態之影響

本工程範圍區內未發現弱勢住民。

(4) 對居民健康風險之影響程度

本工程開發作為道路使用，對居民健康影響極微。

2. 經濟因素評估

(1) 對稅收影響

本工程完工通車後，可紓解桃園交流道及周邊道路交通壅塞，促進桃園地區交通便利，並帶動地區發展及增加地方財政稅收。

(2) 對糧食安全影響

範圍內土地多為既有道路用地及空地，局部地區則作為建築、工廠、道路及農業使用，對地區糧食安全影響甚微。

(3) 對增減就業或轉業人口影響

本工程之勘選已儘量避開建物，須配合部分拆除建築物數量已降至最低，對需就業或轉業人口之影響輕微；且增設交流道匝道，將加強整體路網之鏈結，可提高區內至各地區之可及性。

(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

本計畫總經費約 7.98 億元，其中用地及地上拆遷補償費用約 3.24 億元，由國道公路建設管理基金編列預算支應。

(5) 對農林漁牧產業鏈影響

本工程屬交通運輸設施，有利促進周邊農業生產品之流通。

(6) 對周邊土地利用完整性影響

使用既有道路桃 17 線(蘆興南路)，紓解桃園交流道之交通壅塞並改善交通動線，對土地利用完整性影響輕微。

3. 文化及生態因素評估

(1) 城鄉自然風貌改變

本工程緊鄰既有國道 1 號，未來道路兩側補植喬木復原，對現有城鄉自然風貌影響輕微。

(2) 文化古蹟改變

無公告之文化古蹟。

(3) 生活條件或模式改變

既有農路與灌排水路均維持其機能，改善桃園地區通往南北地區之交通動線，增加交通便利性，對居民生活條件或模式有正向之影響。

(4) 對地區生態環境之影響

未行經公告生態保護區、不可開發區或特殊限制發展區位，開發後以植栽綠化、圍籬等作為視覺遮蔽，妥善配置灌排水設施，對地區生態環境並無太大影響。

(5) 對周邊居民或社會整體之影響

分散桃園交流道進出車流，紓解市區道路壅塞情況，提升週邊居民進出高速公路服務品質，促進桃園蘆竹區易達性，對周邊居民或社會整體為正面之影響。

4. 永續發展因素評估

(1) 國家永續發展政策

本工程完工通車後可提升桃園交流道動線全方向運轉效率，並與區內運輸系統緊密結合，可提升現有公共設施使用機能，保留與延續既有社會紋理，架構便捷交通網、有效節能減碳，落實永續之運輸服務。

(2) 永續指標

便利交通與提高行車速率，減少車輛壅塞產生碳排放量，有利環境污染改善，達到節能減碳及永續發展指標。

### (3) 國土計畫

改善桃園交流道及台 4 線省道交通壅塞，提升桃園區域間之可及性，有利國土計畫之區域交通運輸整合規劃。

## (三) 適當性評估

### 1. 區位適當

本計畫依行政院 103 年 8 月 28 日院臺交字第 1030027464 號函核定「國道 1 號桃園交流道動線改善工程計畫」先期規劃構想。為紓解桃園交流道目前尖峰時段交通壅塞情形，將台 4 線省道、中正北路及桃 17 線(蘆興南路)整體規劃作為連絡道路連接國道 1 號，以分擔桃園交流道交通負荷，故區位有其適當性。

### 2. 交流道型式適當

配合現有桃園交流道動線改善方案，所研選之最適改善方案，提供最適上下高速公路動線需求型式，土地確屬必要且最小之範圍。

## (四) 合理性評估

本案工程屬「土地徵收條例」第 3 條第 2 款規定之交通事業，後續取得用地將依「公路法」第 9 條及相關規定辦理。

## (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

本匝道動線改善工程之效益，經評估具整體經濟可行性。另因用地取得對業者產生之影響，依目前相關法令亦有充分之補償與救濟，經評估應可兼顧公益與私益。

## (六) 土地所有權人權益保障

### 1. 徵收法定補償情形

公有土地以當期公告現值估算有償撥用費用，私有土地則以桃園市地價評議委員會評定之市價補償；另土地改良物之補償、遷移費依桃園市政府規定查估結果辦理補償。

### 2. 徵收後之安置、就業輔導具體作業或救濟計畫情形

建物被徵收後拆遷安置以發放補償金為主，相關拆遷安置

計畫則依桃園市政府相關規定辦理。就業輔導或救濟，如土地所有權人另有需求則可於辦理協議價購說明階段協助與桃園市政府溝通協調。

(七) 綜合評估分析

1. 本計畫符合公益性、必要性、適當性及合理性，經評估應屬適當。
2. 公益性：改善桃園交流道及中正北路匝道運轉效率，提升交通服務功能；紓解國道 1 號桃園交流道及周邊道路（台 4 線）交通壅塞。
3. 必要性：滿足桃園地區未來發展之交通需求，兼顧地區交通之轉向交通需求，已達必要且使用最小限度範圍之土地。
4. 適當性：整體交通路網系統經遴選已為最佳方案，已無其他可替代地區；節省行車時間及行車成本，減少交織頻繁致經常性壅塞，長期服務水準不佳等交通現況。
5. 合理性：本案奉行政院 103 年 8 月 28 日函示同意「國道 1 號桃園交流道動線改善工程計畫」先期規劃構想。

## 八、第 1 場公聽會土地所有權人及利害關係人陳述意見及回應處理情形

編號	土地所有權人或利害關係人姓名	陳述意見內容	回應及處理結果
1	翁嘉宏君 (詳陳述意見單)	地號 990 原臨蘆興南路有約 110 公尺長，國工局本計畫此末段會保留 40 公尺寬度可出入，然依計畫圖本土地卻臨 1029 地號及水利地而無法進出，請國工局協助處理出入問題。	依本工程初步設計成果，富興段 990 地號鄰桃 17 線之長度約 40 公尺，位於北出匝道併入桃 17 之路寬漸變段。後續細部設計階段將再檢核考量居民合理進出動線，確保地號 990 能安全平順進出桃 17 線。
2	陳志銘君 (詳陳述意見單)	1. 請妥適與在地居民溝通，保障充分的權益。	1. 本計畫已召開多次說明會，因用地取得方式須與桃 17 線蘆興南路拓寬工程一致，經多次與桃園市政府協調確認採一般徵收為原則，並保留參與區段徵收權益，後續將召開第 2 場公聽會，也將另外召開協議價購說明會向民眾說明市價徵收標準、保留參加區段權益的權利義務內容及相關行政程序事宜。
		2. 協調市府，桃 17 線拓寬，務必配合台 4 線接南工路接中正北路交通銜接，搭適宜的管制作為，讓機場及工業區過來的車輛利用桃 17 及中正北路達到效用，讓車流不進入南崁市區。 3. 有關捷運綠線、桃園交流道動線、以及周邊道路台 4 線整個路網，請國工局與地方政府妥善協調與配合，重整這區域的交通。	2. 意見 2 及意見 3 綜合說明： (1) 本計畫未來結合現有的中正路南出北入匝道，將成為一個全方位性的交流道動線，對南崁地區交通有所助益，也可以紓解桃園交流道壅塞的交通狀況。未來機場方向北上國道 1 號之車流可直接利用桃 17 線路口左轉上匝道進入國道 1 號，避開南崁市區交通壅塞路段。 (2) 有關桃 17 線拓寬計畫與地方道路配套、本區域路網交通規劃部分，已轉請桃園市政府卓處。
		4. 桃 17 線箱涵限高 4.6 公尺，未來大型車的動線怎麼走？桃 17 線左轉匝道上高速公路的動線是否可修正順暢一點，例如做一環形上去。	4. 本計畫以桃 17 線作為連絡道路往北銜接中正北路匝道之集散道路後再匯入主線。桃 17 線箱涵將一併拓寬為 25.6 公尺，雙向各配置兩車道、混合車道及人行道布設，限高 4.6 公尺，大型車輛在符合限高條件下均可通行。設置左轉北上環形

編號	土地所有權人或利害關係人姓名	陳述意見內容	回應及處理結果
			匝道之用地面積將大幅增加，實有不宜。
3	桃園市蘆竹區公所褚區長春來(發言紀要)	<p>1. 目前桃園交流道往國道 2 號路段在上下班時間塞車嚴重，未來增加蘆興南路的交流道匝道，應研究考量配套措施，不要影響主線交通。</p> <p>2. 從桃園交流道上國道 2 號與南桃園交流道銜接區段下班時間塞車嚴重，目前採開放路肩通行但時間有限制，未開放時造成車流回堵到南崁交流道南下區段。建議路肩開放通行時段不要限制太嚴，從高速公路監控系統看到塞車時就應開放。</p> <p>3. 鄉親對桃園交流道匝道興建樂觀其成，應考量地主的權益。用地取得有兩種方式，若採一般徵收原則，目前雖未能訂定協議價購價格，仍應說明徵收補償的計算標準；大部分地主希望參加區段徵收，惟需捷運綠線場站整體開發，時程未定，本計畫要求地主出具同意書予國工局先行使用，有無考量參加區段徵收等待期間或屆</p>	<p>1. 本交流道匝道設置後，桃園及南崁地區之部分車流可經由中正北路與桃 17 線進出高速公路，對紓解台 4 線之交通負荷有明顯之效益；且國道 1 號主線於桃 17 線與機場系統交流道間路段現況為雙向各 4 車道，未來雙向各拓寬 1 輔助車道為雙向各 5 車道，且連絡道路桃 17 線於交流道匝道區段也將會一併拓寬為 25.6 公尺，雙向各配置兩車道、混合車道及人行道，並配合交通管理相關措施，將有效提高桃園交流道動線運轉功能，不致影響主線交通。</p> <p>2. 有關高速公路路肩開放通行之權責單位為國道高速公路局，已轉請該局卓處。</p> <p>3. 本計畫工程範圍原不屬於「變更捷運綠線周邊農業區土地計畫區段徵收案」開發範圍，經與桃園市政府協調同意納入該區段徵收(以下簡稱區徵)範圍，且本計畫與桃 17 線蘆興南路拓寬工程等兩計畫之用取得方式均採一般徵收為原則，如地主有意願參與區段徵收，須出具無償使用土地的同意書，無償使用原因係考量本計畫工程用地在原區徵範圍外，若納入區徵範圍又要求付租金，將對原區徵用地範圍內地主增加額外負擔，且區徵條件可以配</p>

編號	土地所有權人或利害關係人姓名	陳述意見內容	回應及處理結果
		時無法區段徵收時的配套措施，租金或其他補償措施方式。	地，優於一般徵收之市價補償，因此本計畫將保留地主參加區徵權利，並不付租金。無償使用土地同意書內容將逐條載明雙方權利義務並經雙方確認後簽訂。由於區徵作業繁複冗長，地主在等待期間，可以隨時申請改回一般徵收，徵收價格將依照本計畫預定徵收年度之市價補償，若區徵作業最終辦不成時，則國工局會依照桃園市政府所訂的一個明確等待時間的當年度地價辦徵收補償。國工局後續將另外召開協議價購說明會向民眾說明市價徵收標準、保留參加區段權益的權利義內容及相關行政程序。
4	徐振芳君 (詳陳述意見單)	請以市價徵收、民間交易的價格徵收，且應考量使用者付費觀念。	以往高速公路用地取得費用是依照公告現值加成補償，現在土地徵收條例已改以市價補償，並分兩階段作業，先協議價購，協議不成再以徵收方式辦理。「協議價購」階段會先委託瞭解當地市價行情的不動產估價師進行估價，且必須參考內政部實價登錄的資料，所以由估價師估算出來的價格應該會與市場行情接近，並作為與民眾協議買賣的地價。協議價購階段，如果民眾對上述估價估算的價格不滿意，無法以買賣達成協議時，則進入徵收階段。「徵收」階段之徵收價格由桃園市地價評議委員會評定，且委員會由當地專家學者、不動產、估價師等專業人員、以及民意代表等成員所組成，未來以地價評議委員會評定的價格當作徵收補償的價格會與市場行情接近，甚或可能高於市價，未來徵收價格應屬合理。
5	桃園市議員劉勝全服務處陳	1. 桃園市 105 年徵收補償標準比 104 年標準低，過去	1-1 本計畫未來將委託當地估價師估價，參考內政部不動產實價查詢

編號	土地所有權人或利害關係人姓名	陳述意見內容	回應及處理結果
	主任太陽 (發言紀要)	<p>有案例協議價購不成後，所領的徵收補償金額比協議價購階段的補償標準低，務請開發單位爭取地主最佳徵收補償權益。</p> <p>2. 目前實價登錄價格並不能真實反映實際交易價格，應以實際交易行情價格徵收補償。</p> <p>3. 是否可以將一般徵收改為區段徵收，發放租金，地政局這邊也有例子，相信用這種方式，年限會縮短民眾接受度也較高。</p>	<p>服務網資料，實際買賣實例，以及不動產行情漲幅等相關資料，綜合考量訂出比較合理的地價標準。</p> <p>1-2 有關地上物查估部分，如地主無法提出地上物合法證明時，桃園市政府訂有興辦公共工程建築改良物拆遷補償標準，國工局也會訂出一套救濟補償標準，並選擇對民眾最有利的條件辦理補償。</p> <p>2. 本計畫後續作業將請受委託估價師進一步瞭解實價登錄，於協議價購說明會向民眾說明。</p> <p>3. 桃園市政府工務局：目前國工局辦理桃園交流道動線改善工程計畫及桃園市政府辦理桃 17 線拓寬計畫的申辦都市計畫的用地取得方式均採一般徵收，並沒有採區段徵收的方式。過去曾有其他區段徵收計畫付租金的個案情形，但與本計畫工程性質條件不一樣。</p>
6	陳秋安君 (詳陳述意見單)	中正北路地屬桃園區中心樞軸位置，用路人會下南崁交流道，往桃園方向要有效提升功能，須建構往桃園方向，下南崁方向碰上迴轉車潮、又塞死，功能大大降低，發揮不出最大功能。	<p>1. 本計畫係將桃園交流道周邊道路台 4 線、中正北路及桃 17 線拓寬計畫等道路進行整體規劃並作為桃園交流道出入匝道動線，可提高桃園交流道交通運轉效率及因應未來桃園地方發展。本計畫闢建後，用路人可選擇利用台 4 線、桃 17 線匝道下高速公路左轉銜接地區道路進入桃園區。</p> <p>2. 查目前中正北路係以一縱坡度大於 6% 之跨越橋跨越國道 1 號，該處由於坡度過大並無法符合直接布設左轉動線標準，且目前捷運綠線工程緊鄰中正北路沿線布設，另為設置中正北路及桃 17 間之集散道路及地區道路，用地面積將大幅增加，</p>

編號	土地所有權人或利害關係人姓名	陳述意見內容	回應及處理結果
			實有不宜。
7	吳彩霞君(本人及代表) (詳陳述意見單)	<p>1. 從 99 年五楊拓寬計畫施工，沿線居民知道土地要被本工程及捷運綠線徵收，就不敢做任何使用，等了 6 年，今天又是第 1 次開會，請規劃快一點，先把土地取得，以都市計畫配地及給予合理的補償。</p> <p>2. 為何不用 3D 動畫圖，說明開發的需求，包含：何以需要如此的界線？完成後的動態？為何保留原有農業道路？</p> <p>3. 國工局的時程，是否應在桃園市蘆興南路的開發時程之後，或者同時，而不是在先？</p> <p>4. 桃園市政府應統籌本案開發與蘆興南路的拓寬及捷運綠線的區段開發應結合一起，詳分時程結合一致，才能共同完成。</p>	<p>1. 本計畫因前期公聽會中民眾所提意見及問題須與相關單位協調解決，作業費時，後續將加速推動辦理。</p> <p>2 本計畫將於第 2 場公聽會中加強模擬圖輔以動態方式顯示本計畫交通動線規劃說明。本工程係以桃 17 線為連絡道路，配置往南連接進出高速公路主線之匝道，另考量維持既有道路之通行需要劃設道路用地。</p> <p>3 未來桃園交流道動線改善工程與桃 17 線蘆興南路拓寬工程均須完工通車才能真正發揮紓解桃園交流道壅塞車流功效。有關桃 17 線拓寬工程計畫將請桃園市政府卓處。</p> <p>4. 桃園市政府都市發展局 106.8.11 函說明摘要： 4-1 桃園市政府配合捷運綠線 G12、G13、G13a 設站及北機場設置，刻正同步辦理車站及北機場周邊農業區整體開發都市計畫案，目前由本市都委會審議中。考量整體開發案因涉及多元規劃層面，同時牽涉眾多土地所有權人，於都市計畫與土地徵收審議階段需較多時間，而範圍內桃園交流道、蘆興南路、捷運車站與北機廠等多項公共建設具急迫性，爰為兼顧公共建設時程及土地所有權人權益，針對具急迫性公共建設用地部分另案辦理都市計畫變更，並採一般徵收(保留參與區段徵收權利)方式取得土地。</p>

編號	土地所有權人或利害關係人姓名	陳述意見內容	回應及處理結果
			<p>4-2 桃園市政 102.1.3 公告實施「變更南崁新市鎮都市計畫(部分農業區為道路用地)(桃 17 線【蘆興南路】拓寬工程)案」，私有土地取得方式為一般徵收。考量保留土地所有權人參與後續區段徵收之權利，都市發展局刻正辦理都市計畫變更作業，增訂相關彈性規定。</p> <p>4-3 上述增訂相關彈性規定之文字將參照上述捷運綠線 G12、G13、G13a 車站及相關設施設置案，該案經 106.3.24 桃園都市計畫委員會決議修正後通過，目前已重新公開展覽，後續公開展覽期間無相關公民或團體陳情意見，將續報內政部核定。</p>
8	張淑美君之代理人(詳陳述意見單)	建議採一般徵收並保留區段徵收的權利。桃園市政府辦理捷運綠線相關案例中，有採一般徵收並保留參與區段徵收權利，先給錢，等到區段徵收時再將錢繳回。本地區同步辦理捷運綠線、桃 17 線拓及桃園交流道動線改善等 3 項工程，請統用地取得方式。	<p>1. 桃園市政府配合捷運綠線 G12、G13、G13a 設站及北機場設置，刻正同步辦理車站及北機場周邊農業區整體開發都市計畫案，目前由桃園市都委會審議中。桃園市政府考量整體開發案因涉及多元規劃層面，同時牽涉眾多土地所有權人，於都市計畫與土地徵收審議階段需較多時間，而範圍內桃園交流道、蘆興南路、捷運車站與北機廠等多項公共建設具急迫性，爰為兼顧公共建設時程及土地所有權人權益，針對具急迫性公共建設用地部分另案辦理都市計畫變更，並採一般徵收(保留參與區段徵收權利)方式取得土地。</p> <p>2. 依桃園市政府代表會中說明，過去有類似開發案例是地主先出具土地使用同意書並設定地上權給需用土地人(開發單位)，需地機關給予一筆權利金，等區段徵收核定開辦</p>

編號	土地所有權人或利害關係人姓名	陳述意見內容	回應及處理結果
			時，地主交還權利金，開發單位即塗銷地上權，因但每個開發案性質及條件不相同的，開發時程亦不同，故本工程無法以相同的方法處理。
9	陳立法委員學聖 (發言紀要)	本計畫工程很單純，且地主人數不多，政府應告知民眾採一般徵收、區段徵收那一種用地取得方式最有利。一般徵收部分，民眾比較擔心的是政府訂的市價與民眾所取得市價不一樣，政府不要只參據官方、估價師所估算的價格，應採對當地民眾有最有利條件訂定市價標準。政府不要只是把行政程序做完，應將與地主的溝通做細膩一點。	有關用地取得方式及市價標準訂定等相關事宜，國工局後續將持續與桃園市政府積極研商，以爭取地主最大利益，並將另外召開協議價購說明會向民眾說明市價徵收標準、保留參加區段權益的權利義內容及相關行政程序。
10	桃園市李議員光達 (發言紀要)	長期以來桃園市政府建議國工局儘速進行桃園交流道動線改工程。採一般徵收或區段徵收均沒有違反內政部法令規定，桃園區公 24 公園為採一般徵收方式成功案例，經由不同估價師估價比較、以及大家共同努力，爭取到對地主最大的利益。桃園很多地區都想要辦理區段徵收，但內政部都委會核定每個縣市行政區總容積，以致增加區段徵收作業困難度，希望在區段徵收作業中，仍應該考量農民的權利。重大建設計畫召開說明會讓民眾瞭解計畫，但開會不要無疾而終，希望本工程儘快闢建以紓解桃園交通。	本計畫因前期公聽會中民眾所提意見及問題須與相關單位協調解決，作業費時，後續將加速推動辦理。有關用地取得方式及市價標準訂定等相關事宜，國工局後續將持續與桃園市政府積極研商，以爭取地主最大利益，並將另外召開協議價購說明會向民眾說明市價徵收標準、保留參加區段權益的權利義內容及相關行政程序。

編號	土地所有權人或利害關係人姓名	陳述意見內容	回應及處理結果
11	楊品奴君 (詳陳述意見單)	從機場走中正北路要上國 1 往臺北方向，大貨車、聯結車是否可通行？如何走？又可紓解從機場原本走台 4 線北上國 1 的車流？	本工程完工後，未來機場方向北上國道 1 號之車流可直接利用桃 17 線路口左轉上匝道進入國道 1 號，避開南崁市區交通壅塞路段。桃 17 線箱涵限高 4.6 公尺，大型車輛在符合限高條件下可經由桃 17 線左轉匝道北上國道 1 號，若車輛高度超過上述箱涵限高，建議仍由台 4 線或中正北路匝道上國道 1 號。
12	桃園農田水利會 黃暉懿 (詳陳述意見單)	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 本案改善工程範圍內倘涉及水利會所有用地時，請依規定辦理徵收。</li> <li>2. 本案辦理細部設計時，若涉及本會所轄水路時，請先行會同本會轄站管區人員現勘確認。</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 本工程涉及水利會用地部分將依規定辦理。</li> <li>2. 本工程提出細部設計相關圖說階段，將另洽水利會研討，並配合貴會權管工作站作業需要會同現勘。</li> </ol>
13	財政部國有財產署北區分署桃園辦事處 (詳陳述意見單)	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 倘貴局擬需使用本署經管之國有土地，請依國有財產法第 38 條、國有不動產撥用要點第 7 點及各級政府機關互相撥用公有不動產之有償與無償劃分原則等規定，檢齊撥用不動產計畫書等相關書件，報請財政部國有財產署（台北市光復南路 116 巷 18 號）辦理撥用事宜。</li> <li>2. 計畫書及相關附件之填寫範例可參閱財政部國有財產署網站（服務機關／國有公用財產園地／各類案件範例／撥用案件範例（105 年 10 月更新版））。</li> </ol>	本計畫需使用國有土地部分，將依相關規定檢齊撥用不動產計畫書等相關書件，報請財政部國有財產署辦理撥用事宜。

## 九、民意代表、土地所有權人及利害關係人發言綜合整理

### (一) 桃園市議員劉勝全服務處陳主任太陽(發言紀要)

1. 桃園捷運綠線範圍大，短期內區段徵收可能無法完成，以 A10 站為例，有補償住戶租金。若國工局需用土地先行施工，不應以無償方式要求出具先行使用同意書，請說明如何補償。
2. A10 站當初也曾經拖了五、六年後，桃園市政府才通過，待相關法令政策訂定後再一次性完工。那麼我們也能要求本計畫相關配套措施確定之後再行提供土地，而非無償提供土地施工。
3. 有關匝道鄰近社區住宅產生噪音汙染，應有誠意主動設置隔音牆。

### (二) 民眾 1—吳彩霞君(詳陳述意見單)

1. 捷運綠線-區段徵收。
2. 國 1 匝道拓寬-一般徵收，保留區段徵收並無償先行提供使用
3. 土地所有權人究應採何方式?
4. 106.8.29 台灣新生報刊載臺中市林市長龍說：「土地正義由政府做起」，本計畫既然同意保留參與區段徵收的權益，希望能給地主一個明確的權益保障。

### (三) 桃園市政府代表(發言紀要)

民眾所關心本區都市計畫變更案進度目前於本府專案小組階段，後續還須提送本市都委會通過後，再報內政部都委會。本區區段徵收開發案時程未確定，但本府將儘可能縮短府內作業時程。由於公共工程相關條件背景不同，大部分案件徵收方式仍為一般徵收，民眾很期待能採用區段徵收的方式。

### (四) 民眾 2—黃雅瑄君、陳兆和君之代理人(詳陳述意見單)

1. 不符農路定義。
2. 以高架或地下方式施工。
3. 徵收價格認定。
4. 這條農路在做南入匝道後，等同被切斷，沒有這條農路。然而開發單位堅持此路為一條既有道路，必須提供原有之道路功能。其實此路在做匝道之後是沒有連通道路的，通行車輛也很

少，因此要使用我們的土地把斷掉的農路銜接起來是沒有必要的。北上側地主認為沒有出入必要，所以不用設置農路，我們南下側也認為沒有走這一條路出入必要。本計畫用地與拆遷補償費 3.24 億元，從計畫開始迄今都沒有更動，依上述用地與拆遷補償費換算每坪徵收價格約 5 萬元，然而當初地主購入 16 萬 3 千元，民眾損失非常慘重。根據行政程序法第 7 條第 2 項，有多種同樣能達成目的之方法時，應選擇對人民權益損害最少者。以我們這塊地來說，那條農路並無恢復的必要。

(五) 民眾 3—顏豐進君(詳陳述意見單)

1. 為何南側一定要保留農路。
2. 北側原本有通路，當地居民開協調會說不需要因此取消，為何南側一定要保留農路。我們在南側的土地被徵收，當初購入土地價格約 16、17 萬元，徵收價格太低令人不放心。有關農路保留的問題，不論徵收或區段徵收，施工後原本的道路一定會有所改變，不能說因為原本有農路就一定要保留，否則就不用區段徵收了，這樣不合理。若農路一定要做，不能拓寬，應該只保留與現況一樣寬度。

(六) 民眾 4—邱垂東君(發言紀要)

這項計畫真正的問題是價格問題，法令規定要先開會，先把程序走完才告訴民眾價格。A10、A20 站等還在內政部審查，為什麼還沒通過？因為政府的取得成本愈來愈高，計畫拖得越久，市價越下跌。不要一國三制，為什麼沒辦法把桃園市政府、蘆竹區公所一起找來開會告訴我們準備怎麼做。需地機關要辦理興辦事業計畫，希望儘速核定計畫，並訂出市價後就開會告訴地主價格，用合理的價格向地主購買，即同意徵收。

(七) 民眾 5—嚴顏忠進君(未發言，僅提書面意見)

1. 農路南側徵收價格偏低。
2. 北側原有通路。
3. 南側比照北側。

(八) 民眾 6—邱垂忠君等 4 人(未發言，僅提書面意見)

1. 價格確定即可徵收。
2. 桃市府、區公所、國工局興辦事業確定。

(九) 民眾 7—黃雅瑄君、陳兆鴻君(未發言，僅提書面意見)

1. 估價方式(一般徵收)是採何種標準？
2. 區段徵收若未達成，被迫用一般徵收方式，那被無償使用期間又該如何補償？
3. 南福路 255 巷，若南下此側地主皆不同意由此側出入，是否農路就可以不用繼續銜接？(聯外道路)
4. 請維持原農路(若一定開發)的寬度，勿再拓寬。
5. 行政程序法第 7 條第 2 項：「有多種同樣能達成目的之方法時，應選擇對人民權益損害最少者。」明明民眾都可走路幅較寬的替代通路，為什麼一定要維持原小小條的農路。堅決反對。
6. 無法確定徵收價格時，不同意徵收。以現在原案方式，決不同意被徵收。
7. 問題都被避重就輕回答，高工局只選擇對自己有利的部分回答，並未提出是依據何法規，所以，已被截斷的農路就一定必需再恢復通行。
8. 農路(南福路 255 巷)之目的為農機具使用，為何高工局之回答，該路是提供蘆竹地區民眾之通行，那不是農路目的，另外農機具不會駛上高速公路，並無接通維持原用之目的。

(十) 民眾 8—翁嘉宏君、李明水等等 37 人(未發言，僅提書面意見)

申請「國道一號桃園交流道動線改善工程徵收案」其本工程北出匝道桃園市蘆竹區富興段 990、991、1026 地號共同與蘆興南路(桃 17 線)銜接之出入口位置及進出動線等現場會勘，以期解決問題。

(十一) 財政部國有財產署北區分署桃園辦事處(不克參加，僅提書面意見)

1. 倘貴局擬需使用本署經營之國有土地，請依國有財產法第 38 條、國有不動產撥用要點第 7 點及各級政府機關互相撥用公有不動產之有償與無償劃分原則等規定，檢齊撥用不動產計畫書

等相關書件，報請財政部國有財產署（台北市光復南路 116 巷 18 號）辦理撥用事宜。

2. 計畫書及相關附件之填寫範例可參閱財政部國有財產署網站（服務機關／國有公用財產園地／各類案件範例／撥用案件範例(105 年 10 月更新版)。

## 十、國工局綜合說明

- (一) 本計畫工程範圍原不屬於「變更捷運綠線周邊農業區土地計畫區段徵收案」開發範圍，經與桃園市政府協調同意納入該區段徵收（以下簡稱區徵）範圍，且本計畫與桃 17 線蘆興南路拓寬工程等兩計畫之用取得方式均採一般徵收為原則，如地主有意願參與區段徵收，須出具無償使用土地的同意書。後續還需辦理都市計畫變更程序，且經桃園市都市計畫委員會及內政部都市計畫委員會大會審議通過公告實施。
- (二) 本計畫地主有意願參與區段徵收，須出具無償使用土地的同意書，無償使用原因係考量本計畫工程用地在原區徵範圍外，若納入區徵範圍又要求付租金，租金成本會轉嫁到原區徵用地範圍之開發成本，將對原區徵用地範圍內地主增加額外負擔，其原可領回土地比例亦會受影響而降低，且區徵條件可以配地，優於一般徵收之市價補償，因此本計畫將依地主意願保留地主參加區徵權利，並不付租金。
- (三) 由於區徵作業繁複冗長，土地所有權人在其等待期間，可以隨時申請改回一般徵收，惟需由國工局依照本計畫原預定徵收年度之市價以價購方式取得；若最終桃園市政府確認區徵作業辦不成時，則國工局會依照當年度市價標準辦理徵收補償。
- (四) 本計畫用地與拆遷補償費概估 3.24 億元係為 103 年估算資料，未來會以預定徵收年度之當年市價標準編列用地與拆遷補償相關費用。預計 107 年下半年委請當地不動產估價師進行估算協議價購之價格，估價師會按照法定程序規定進行估算，參考不動產實價

登錄價格，以及排除不正常或特殊交易價格案例。並將於適當時間邀集土地所有權人等，召開協議價購或以其他方式取得會議，以取得工程範圍內土地及土地改良物，並一併說明地主擬保留參加區段徵收權益等相關內容。若地主願意，則以協議價購的價格賣給國工局；若買賣不成時，則採徵收方式辦理取得用地，並依桃園市政府地價評議委員會所評定的市價辦理補償。

- (五) 本計畫已將環境影響及減輕對策納入「環評影響差異分析」送環保署審查同意。本計畫仍在初步設計階段，後續細部設計階段將依相關規定評估檢核。
- (六) 本計畫北出匝道外側原即無道路，依 102.9.6 召開地主陳情取消農路設計現場會勘結論：既經影響進出之地主表示無需留設進出農路，故同意取消農路設計。南側則有既有道路必須維持通行，經綜合考量設計條件及行車安全等因素，改道農路設計寬度為 6 公尺。有關民眾所提將南入匝道外側道路改為地下或高架之構想，該路段若改為雙向地下道將與五楊高架墩柱或其基礎相抵觸，且無法與橫交道路銜接，亦無法提供鄰道路側之居民及農作進出使用，並不可行。
- (七) 本計畫之開發機關及需地機關均為國工局，因前期公聽會中民眾所提意見及問題須與相關單位協調解決，作業費時。由於民眾很期待本計畫能採用區段徵收方式，國工局已經努力與桃園市政府協調同意本計畫採一般徵收為原則，並保留地主參與區段徵收的權益，未來國工局辦理之桃園交流道動線改善工程與桃園市政府辦理之桃 17 線蘆興南路拓寬工程等兩項計畫均須完工通車才能真正發揮紓解桃園交流道壅塞車流功效，因此國工局會持續與桃園市政府協調以加速計畫推動。

## 十一、結論

- (一) 感謝各位鄉親參與本計畫公聽會，國工局將彙集土地所有權人及利害關係人陳述意見並明確回應說明，會議紀錄將公布於國工局網站上，並函請地方政府、區公所及里辦公處張貼公告周知，提

供民眾閱覽。

- (二) 後續將辦理興辦事業計畫報核、都市計畫變更、路權界樁測設、查估協議價購市價等作業，屆時將另行通知邀集土地所有權人等，召開協議價購或以其他方式取得會議。若民眾仍有疑惑或意見，仍可與國工局連絡瞭解計畫辦理情形。

十二、散會(上午 12 時 00 分)

「國道 1 號桃園交流道動線改善工程計畫」

第 2 場公聽會簽到單

一、時間：106 年 8 月 30 日（星期三）上午 10 時	
二、地點：桃園市蘆竹區公所 3 樓禮堂(桃園市蘆竹區南崁路 150 號)	
三、主席：	陳國隆
	記錄：劉淑娟
四、出（列）席單位及人員：	
呂立法委員玉玲	
吳立法委員志揚	
陳賴立法委員素美	
陳立法委員學聖	陳學聖 張武九 鄭代
鄭立法委員運鵬	
鄭立法委員寶清	
趙立法委員正宇	

「國道 1 號桃園交流道動線改善工程計畫」

第 2 場公聽會簽到單

時間：106 年 8 月 30 日（星期三）上午 10 時

交通部	
桃園市議會	<p>市議員陳志和 秘書許忠輝                  市議員許清順 秘書康晉洋                  市議員郭麗華 秘書呂萍杉                  市議員劉陵全 主任陳太恩                  市議員楊政昌 助理陳明禎                  秘書黃廣楨 主任陳嘉</p>
桃園市政府	<p>劉文強                  李青瑄                  邱上玲                  鄭欣庭                  阮宗愷 黃一翔</p>
桃園市蘆竹區公所	林奉廷
桃園市蘆竹區蘆興里辦公室	邱垂鈺

「國道1號桃園交流道動線改善工程計畫」

第2場公聽會簽到單

時間：106年8月30日（星期三）上午10時

臺灣桃園農田水利會	黃峰懿
本局用地組	林建聰 李諫中
政風室	李春政 叶基
第一區工程處	黃永郎 劉運廷 褚昭如 許允元 曹瑞麟 沈學強 黃美慧
規劃組	李怡慧 曾祥 蔡享措 胡天騏
台灣世曦工程顧問股份有限公司	楊志 蔡明華 鄭華昇 陳修傑 黃積堃 李盈慧 李億瑞

「國道 1 號桃園交流道動線改善工程計畫」

第 2 場公聽會簽到單

時間：106 年 8 月 30 日（星期三）上午 10 時

土地所有權人及利害關係人：			
編號	姓名	簽名	備註
1	何增美		
2	吳王秀座	吳王秀座	
3	吳孟真		
4	吳建富		
5	吳純深		
6	吳彩霞	吳彩霞	林偉民
7	呂玉惠		
8	李旭立	李旭立	
9	李佳儒		
10	李東憲		
11	李泳德		
12	李徐阿杏	李徐阿杏	

「國道 1 號桃園交流道動線改善工程計畫」

第 2 場公聽會簽到單

時間：106 年 8 月 30 日（星期三）上午 10 時

土地所有權人及利害關係人：			
編號	姓名	簽名	備註
13	周國福		
14	林文龍		
15	林吉相	林吉相	
16	林怡嫻		
17	林恒帆		
18	林哲藝		
19	邱垂東	邱垂東	
20	邱娥		
21	邱素琴		
22	徐天助	徐天助	
23	徐世維		
24	徐李金珠		

「國道 1 號桃園交流道動線改善工程計畫」

第 2 場公聽會簽到單

時間：106 年 8 月 30 日（星期三）上午 10 時

土地所有權人及利害關係人：			
編號	姓名	簽名	備註
25	徐承和		
26	徐承錦	徐承錦	
27	徐松柏		
28	徐林月昭	徐林月昭	
29	徐春花		
30	徐振芳	徐政玲代	
31	徐淑芬	徐淑芬代	
32	徐祥智	徐祥智	
33	翁英程		
34	翁昶瑜		
35	翁偉訓		
36	翁國書		

「國道 1 號桃園交流道動線改善工程計畫」

第 2 場公聽會簽到單

時間：106 年 8 月 30 日（星期三）上午 10 時

土地所有權人及利害關係人：			
編號	姓名	簽名	備註
37	翁張寶珠		
38	翁嘉宏	翁嘉宏	
39	張淑美		
40	張智玲		
41	梁德權		
42	莊阿田	莊阿田	
43	莊棋鋒		
44	許李甜		
45	許俊隆		
46	許建隆	許建隆	
47	許智		
48	許顯榮	許顯榮	

「國道 1 號桃園交流道動線改善工程計畫」

第 2 場公聽會簽到單

時間：106 年 8 月 30 日（星期三）上午 10 時

土地所有權人及利害關係人：			
編號	姓名	簽名	備註
49	陳文科	陳文科	
50	陳兆鴻	陳兆鴻	
51	陳金等	陳金等	
52	陳建鋒		
53	陳美鑾		
54	陳韋竹		
55	游象和		
56	馮水源		
57	馮秀嬌	馮秀嬌	
58	馮健璋	馮健璋	
59	馮朝財		
60	馮琪峯	馮琪峯	

「國道1號桃園交流道動線改善工程計畫」

第2場公聽會簽到單

時間：106年8月30日（星期三）上午10時

土地所有權人及利害關係人：			
編號	姓名	簽名	備註
61	馮慶鐘		
62	馮勳正	馮勳正	
63	黃國慶		
64	黃雅瑄	黃雅瑄	
65	廖勝吉	廖勝吉	
66	劉育昇		
67	蔡宛諺		
68	賴秋夙		
69	鍾家榛		
70	財政部 國有財產署		
71	桃園市政府 養護工程處		
72	交通部臺灣區 國道高速公路局	李孟	



# 國道1號桃園交流道動線改善工程計畫 第2場公聽會簡報



日期：106年8月30日

## 壹、依據

- 土地徵收條例第10條第2項、同條例施行細則第10條第1項
- 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」

## 簡報大綱

- 壹、依據
- 貳、緣起
- 參、辦理經過
- 肆、興辦事業計畫概況
- 伍、事業計畫之公益性、必要性、適當性及合理性
- 陸、後續作業
- 柒、第一次公聽會意見回覆及辦理情形

## 貳、緣起

- 為研辦國道1號桃園交流道及周邊道路台4線交通壅塞情形，國道1號五股楊梅段拓寬工程計畫已納入桃園交流道改善方案，於桃園交流道兩側設置集散道路延伸南出及北入匝道銜接蘆竹區中正北路(銜接桃園市中正路)平面道路，以同時服務中正北路北向行駛進出國道1號平面段及轉移該交流道連絡道路省道台4線之交通量
- 國道1號五股至楊梅段拓寬工程已於102年4月20日全線通車，桃園交流道中正北路北入南出匝道亦於102年11月27日開放通車
- 五楊計畫辦理期間，桃園市政府多次建議國工局改善桃園交流道匝道路線，加強中正北路南向上下國道1號之服務功能，故續辦「國道1號桃園交流道動線改善工程計畫」

## 參、辦理經過

- > 100.11.30 本案工程環境影響差異分析報告經環保署評委員會第212次會議審查有條件通過
- > 103.08.28 行政院核復同意「國道1號桃園交流道動線改善工程計畫」先期規劃構想
- > 106.01.24 桃園市政府函，有關「桃17線(蘆興南路)道路拓寬工程案之用地取得方式原則為一般徵收，惟依地主意願得選擇保留日後參加區段徵收權利，並出具先行使用同意書之方式辦理，供本局辦理國道1號桃園交流道動線改善工程作業參考
- > 106.07.10 重新辦理本計畫第1場公聽會
- > 106.08.30 辦理本計畫第2場公聽會

4

## 肆、興辦事業計畫概況(一)

### > 工程內容

- 國道1號於桃17線匝道至機場系統交流道北側路段主線兩側各拓寬設置1輔助車道
- 設置桃17線(蘆興南路)南下入口及北上出口匝道，與中正北路匝道形成全方向匝道動線
- 辦理桃17線穿越國道1號箱涵拓建，提升連絡道路服務功能



5

## 肆、興辦事業計畫概況(二)

### > 設計標準

- 桃17線穿越箱涵拓建(國道1號里程50k+185)，路寬為25.6m，採雙孔布設，淨高4.6m
- 桃17線匝道連絡路段雙向各有兩車道(寬3.25m)與混合車道(寬4m)及人行道(寬1.5m)



箱涵拓建施作期間國道1號採三階段交錯施工

6

## 肆、興辦事業計畫概況(三)

### > 匝道動線配置



7

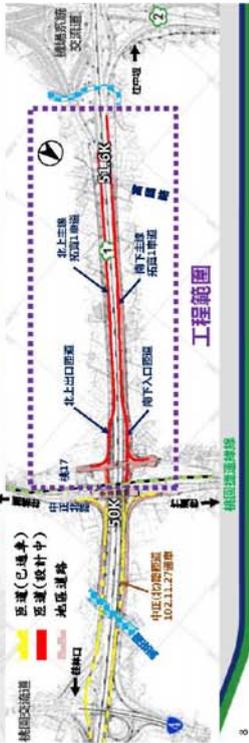
## 肆、興辦事業計畫概況 (四)

### 四至界線

- 北起國道1號桃園交流道南側中正北路匝道里程約50k+000，南至機場系統交流道北側里程約51k+600
- 桃17線匝道連絡道拓寬至25.6公尺，總長度380公尺

### 土地使用分區及編定

- 以南墩新市鎮都市計畫之農業區、綠地為主



8

## 肆、興辦事業計畫概況 (五)

### 用地權屬

興辦事業計畫面積約1.71公頃，坐落於桃園市蘆竹區興發



土地權屬	人數	筆數	面積(平方公尺)	面積比例(%)
公有土地	3	33	1,108	6.5%
私有土地(含公私共有)	69	64	15,992	93.5%
總計	72	97	17,100	100.0%

9

## 肆、興辦事業計畫概況 (六)

### 用地取得方式

- 本工程用地取得方式原則為一般徵收
  - 本工程興辦事業計畫奉交通部核定，將依土地徵收條例第11條規定，按市價與土地所有權人協議價購
  - 如協議價購不成時，提送宗地個別因素清單予桃園市政府，作為評定徵收市價之依據，並依土地徵收條例第30條規定，按徵收當期之市價補償
- 土地所有權人得選擇出具先行使用同意書，保留參與後續桃園市政府「變更捷運綠線周邊農業區土地計畫區段徵收案」之權利

10

## 伍、公益性、必要性、適當性及合理性 (一)

### 公益性評估

- 社會因素評估：
  - 影響人口多寡與年齡結構：本計畫影響土地所有權人計69人，其中設籍蘆竹區31人，桃園區20人，龜山區6人，龍潭區及大溪區各1人，餘10人設籍於外縣市；影響設籍蘆竹區戶數約22戶(戶量2.84人計約62人)，影響年齡結構0-14歲占18%、15-64歲約占74%、65歲以上約占7%
  - 對周圍社會現況影響：徵收用地多為既有道路及兩側建築物、工廠、農地及綠地。影響住家及廠房約5間部分拆除，縮小居住或作業空間；高速公路匝道開闢後能有助健全區內、區外之交通路網，並提升整體都市環境生活品質，因此對周邊地區社會現況屬正面之影響
  - 對弱勢族群生活型態之影響：本工程範圍區內未發現弱勢住民
  - 對居民健康風險之影響程度：本工程開發作為道路使用，對居民健康影響極微

11

## 伍、公益性、必要性、適當性及合理性 (二)

### 公益評估

#### 經濟因素評估：

- ✓ 對稅收影響：本工程完工通車後，可舒解桃園區交流道及周邊道路交通壅塞，促進桃園地區交通便利，並帶動地區發展及增加地方財政稅收
- ✓ 對糧食安全影響：範圍內土地多為既有道路用地及空地，局部地區則作為建築、工廠、道路及農業使用，對地區糧食安全影響甚微
- ✓ 對增就業或轉業人口影響：本工程之動選已儘量避開建物，須配合部分拆除建築物數量已降至最低，對當就業或轉業人口之影響甚微；且增設交流道，將加強整體路網之總結，可提升高區內至各地區之可及性
- ✓ 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：本計畫總經費約7.98億元，其中用地及地上拆遷補償費用約3.24億元，由國道公路建設管理基金編列預算支應
- ✓ 對農林漁牧產業鏈影響：本工程屬交通運輸設施，有利促進周邊農業生產產品之流通
- ✓ 對周邊土地利用完整性影響：使用既有道路擴充17級(蘆興南路)，舒解桃園區交流道之交通壅塞並改善交通動線，對土地利用完整性影響甚微

12

## 伍、公益性、必要性、適當性及合理性 (三)

### 公益評估

#### 文化及生態因素評估：

- ✓ 城鄉自然風貌改變：本工程緊鄰既有國道1號，未來道路兩側補植喬木植原，對現有城鄉自然風貌影響輕微
- ✓ 文化古蹟改變：無公告之文化古蹟
- ✓ 生活條件或模式改變：既有農路與溝排水路均維持其機能，改善桃園地區通往南北地區之交通動線，增加交通便利性，對居民生活條件或模式有正向之影響
- ✓ 對地區生態環境之影響：未行經公告生態保護區、不可開發區或特殊限制發展區位，開發後以植栽綠化、圍籬等作為視覺遮蔽，妥善配置溝排水設施，對地區生態環境並無太大影響
- ✓ 對周邊居民或社會整體之影響：分散桃園區交流道進出車流，舒解市區道路壅塞情況，提升週邊居民進出高速公路服務品質，促進桃園區產竹區易達性，對周邊居民或社會整體為正面之影響

13

## 伍、公益性、必要性、適當性及合理性 (四)

### 公益評估

#### 永續發展因素評估：

- ✓ 國家永續發展政策：本工程完工通車後可提升桃園區交流道運動線全方向運轉效率，並與區內運輸系統緊密結合，可提升現有公共設施使用機能，保留與延續既有社會服務架構便捷交通網、有效節能減碳，落實永續之運輸服務
- ✓ 永續指標：便利交通與提高行車速率，減少車輛壅塞產生碳排放量，有利環境污染改善，達到節能減碳及永續發展指標
- ✓ 國土計畫：改善桃園區交流道及台4線省道交通壅塞，提升桃園區域間之可及性，有利國土計畫之區域交通運輸整合規劃

14

## 伍、公益性、必要性、適當性及合理性 (五)

### 公益評估

#### 必要性評估

- ✓ 本計畫目的與預計徵收私有土地合理關連理由：  
為舒解桃園區交流道目前尖峰時段交通壅塞情形，將台4線省道、中接國道1號，以分擔桃園區交流道交通負荷
- ✓ 已優先考慮利用既有高速公路路權用地及公有土地，以減少使用私有土地之必要
- ✓ 預計徵收私有土地已達必要最小限度範圍理由：  
考慮交流道區運動線改善方案所需，依比例原則徵收必要之工程範圍，減少徵收土地面積。目前擬徵收之土地確屬必要且最小之範圍
- ✓ 地動還有無其他可替代地區：  
地動現有桃園區交流道區位之交通改善，所研選之最適當改善方案，已無其他可替代區位
- ✓ 是否有其他取得方式：  
本計畫為道路工程且為永久性設施，為配合工程施作及整體管理，需以取得土地所有權為原則
- ✓ 將依土地徵收條例規定程序辦理取得工程用地

15

## 伍、公益性、必要性、適當性及合理性 (六)

### 適當性分析

- ✓ 區位適當性：
  - ✓ 行政院103.8.28院臺交字第1030027464號函核定「國道1號桃園交流道動線改善工程計畫」先期規劃構想
  - ✓ 研擬桃園交流道目前尖峰時段交通壅塞情形，將台4線省道、中正北路及桃17線(廣興南路)整體規劃作為連絡道路連接國道1號，以分擔桃園交流道交通負荷，故區位有其適當性
- ✓ 交流道型式適當性：
  - ✓ 配合現有桃園交流道動線改善方案，所研選之**最適改善方案**，提供**最適上下高遠公路動線需求型式**，**土地確屬必要且最小之範圍**
- ✓ 合理性分析
  - ✓ 符合土地徵收條例之規定；
  - ✓ 興辦事業計畫係屬土地徵收條例第3條第2款規定之**交通事業**
  - ✓ 符合公路法之規定；
  - ✓ 依公路法第9條之規定，公路需用之土地，得依法徵收或撥用

16

## 伍、公益性、必要性、適當性及合理性 (七)

### 公益性、必要性與預計徵收私有財產之利益比較衡量評估

- 本區道動線改善工程之效益，經評估**具整體經濟可行性**
- 另因用地取得對業者產生之影響，依目前相關法令亦有充分之補償與救濟，經評估應可兼顧公益與私益

### 土地所有權人權益保障

- 徵收法定補償情形：
  - ✓ 公有土地以當期公告現值估算有償撥用費用，私有土地則以桃園市地價評議委員會評定之市價補償
  - ✓ 土地改良物之補償、遷移費依桃園市政府規定查估結果辦理補償
- 徵收後之安置、就業輔導具體作業或救濟計畫情形：
  - ✓ 建物被徵收後遷安置以發放補償金為主，相關拆遷安置計畫則依桃園市政府相關規定辦理
  - ✓ 就業輔導或救濟，如土地所有權人另有需求則可於辦理協議價購說明階段協助與桃園市政府溝通協調會

17

## 伍、公益性、必要性、適當性及合理性 (八)

### 綜合評估分析

- 本計畫符合**公益性、必要性、適當性及合理性**，經評估應屬**適當**：
  - ✓ 公益性：
    - 改善桃園交流道及中正北路區道運轉效率，提升交通服務功能
    - 研擬國道1號桃園交流道及周邊道路(台4線)交通壅塞
  - ✓ 必要性：
    - 滿足桃園地區未來發展之交通需求
    - 兼顧地區交通之轉向交通需求，已達必要且使用最小限度範圍之土地
  - ✓ 適當性：
    - 整體交通路網系統經選定已為最佳方案，已無其他可替代地區
    - 節省行車時間及行車成本，減少交織頻繁致經常性壅塞，長期服務水準不佳等交通現況
  - ✓ 合理性：
    - 本案奉行政院103年8月28日函示同意「國道1號桃園交流道動線改善工程計畫」先期規劃構想

18

## 陸、後續作業

- 預計於2場公聽會召開後，將公聽會紀錄、土地所有權人及利害關係人意見之回應與處理情形，納入「**興辦事業計畫**」陳報交通部，俟奉核定後，據以續辦細部設計、都市計畫變更、協議價購說明會等後續作業。

19

## 柒、第1場公聽會意見及回應

翁嘉宏君：

地號990原臨蘆興南路有約110公尺長，國工局本計畫此未段會保留40公尺寬度可出入，然依計劃圖本土地卻臨1029地號及水利地而無法進出，請國工局協助處理出入問題

陳述  
意見

• 依本工程初步設計成果，富興段990地號與桃17線之長度約40公尺，位於北出匝道併入桃17之路寬漸變段。後續細部設計階段將再檢核考量居民合理進出動線，確保地號990能安全平順進出桃17線

回應  
處理

20

## 柒、第1場公聽會意見及回應

陳志銘君(1/3)：

1. 請妥適與在地居民溝通，保障充分的權益

陳述  
意見

• 本計畫已召開多次說明會，因用地取得方式須與桃17線蘆興南路拓寬工程一致，經多次與桃園市政府協調確認採一般徵收為原則，並保留參與區段徵收權益。  
• 後續將召開協議價購說明會，向民眾說明市價徵收標準、保留參與區段徵收權益的權利義務內容及相關行政程序事宜

回應  
處理

21

## 柒、第1場公聽會意見及回應

陳志銘君(2/3)：

2. 協調市府，桃17線拓寬，務必配合台4線接南工路接中正北路的方向交通銜接，務適宜的管制作為，讓機場及工業區過來的車輛利用桃17及中正北路達到效用，讓車流不進入南崁市區

陳述  
意見

3. 有關捷運綠線、桃園交流道動線、以及周邊道路台4線整個路網，請國工局與地方政府妥善協調與配合，重整道區域的交通

• 本計畫未來結合現有的中正北路南出北入匝道，將成為一個全方向交流道動線，對南崁地區交通有所助益，也可以紓解桃園交流道壅塞的交通狀況。未來機場方向北上國1之車流可直接利用桃17線路口左轉上匝道，避開南崁市區交通壅塞路段

• 有關桃17線拓寬計畫與地方道路配套、本區域路網交通規劃部分，已轉請桃園市政府卓處；桃園市政府將同步推動辦理桃17線道路拓寬工程計畫

回應  
處理

22

## 柒、第1場公聽會意見及回應

陳志銘君(3/3)：

4. 桃17線箱涵限高4.6公尺，未來大型車的動線怎麼走？桃17線左轉匝道上高速公路的動線是否可以修正順暢一點，例如做一個環形上去

陳述  
意見

• 本計畫以桃17線作為連絡道路往北銜接中正北路匝道之集數道路後再匯入主線。桃17線箱涵將一併拓寬為25.6公尺，雙向各配置兩車道、混合車道及人行道布設，限高4.6公尺，大型車輛在符合限高條件下均可通行。設置左轉北上環形匝道將大幅增加用地面積，實有不宜

回應  
處理

23

## 柒、第1場公聽會意見及回應

### 蘆竹區公所褚區長春來(1/2)：

1. 未來增加蘆興南路的交流道匝道，應考量配套措施，不要影響主線交通
  2. 桃園交流道上國道2號與南桃園交流道銜接區段之路肩通行有時間限制，建議該路段機車時就應開放
- 現況國1主線於桃17線與機場系統交流道間為雙向各4車道，本計畫未來雙向將拓寬一輔助車道為雙向各5車道，且連絡道路桃17線於交流道區也會一併拓寬為25.6公尺，應可有效紓解車流
  - 有關建議國1桃園至機場系統交流道，及國2機場系統至南桃園交流道調整開放路段1節，經轉高公局西復：該2處目前前已完成交流道出口改善工程，出口車流壅塞情形已有改善，後續將視情況再行研議調整開放路段角措施之可行性及必要性

陳述  
意見

回應  
處理

24

## 柒、第1場公聽會意見及回應

### 蘆竹區公所褚區長春來(2/2)：

3. 鄉親對本計畫區道興建樂觀其成，應考量地主的權益，大部分地主希望參加區段徵收，本計畫要求地主出具同意書予國工局先行使用，有無考量參加區段徵收等待期間或屆時無法區段徵收時的相關配套措施
- 本計畫用地取得方式採一般徵收為原則，如地主有意願參與區段徵收，須出具無償使用土地的同意書
  - 由於區徵作業繁複冗長，地主在等待期間，可以隨時申請改回一般徵收，徵收價格將依照本計畫徵收年度之市價補償，若區徵作業最終辦不成時，則國工局會依照桃園市政府所訂的一個明確等待時間的當年度地價補徵收補償
  - 國工局將另外召開協議價購說明會向民眾說明市價徵收標準、保留參加區段徵收的權利義務內容及相關行政程序

陳述  
意見

回應  
處理

25

## 柒、第1場公聽會意見及回應

### 徐振芳君：

- 請以市價徵收、民間交易的價格徵收，且應考量使用者付費觀念
- 以住高速公路用地取得是依照公告現值加成，現在土地徵收條例已改以市價補償，並分兩階段作業，先辦理協議價購，協議價購不成再以徵收方式辦理
  - 協議價購階段，將委託當地的估價師估價，且必須參考內政部實價登錄的資料，所以由估價師估算出來的價格應與市場行情接近，並作為與民眾協議買賣的地價
  - 如協議價購不成則進入徵收階段，徵收價格由桃園市地價評議委員會評定，且委員由當地專家學者、不動產、估價師等專業人員，以及民意代表等成員組成，未來徵收價格應屬合理

陳述  
意見

回應  
處理

26

## 柒、第1場公聽會意見及回應

### 桃園市蘆竹區福興里陳里長太陽(1/2)：

1. 105年徵收補償標準比104年標準低，請開發單位爭取對地主最佳徵收補償權益
- 本計畫將委託當地估價師估價，參考內政部不動產實價查詢服務網資料，實際買賣實例，以及不動產行情漲幅等相關資料，綜合考量訂出比較合理的地價標準
  - 有關地上物查估部分，將依桃園市政府訂有與辦公公共工程建築改良物拆遷補償標準查估辦理

陳述  
意見

回應  
處理

27

## 柒、第1場公聽會意見及回應

陳述 意見	<p><b>桃園市蘆竹區福興里陳里長太陽(2/2)：</b></p> <p>2. 目前實登錄價格並不能真實反映實際交易價格，應以實際交易行情價格徵收補償</p> <p>3. 是否可以將一般徵收改為區段徵收，發放租金，地政局這邊也有例子，相信用這種方式，年限會縮短民眾接受度也較高</p>
回應 處理	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 本計畫後續作業將請受委託估價師進一步瞭解實價登錄，於協議價購說明會向民眾說明</li> <li>• 國工局辦理桃園區交流道動線改善計畫及桃園市政府辦理桃17線拓寬計畫的申辦都市計畫的用地取得方式均採一般徵收，並沒有採區段徵收的方式。過去曾有其他區段徵收計畫付租金的個案情形，但與本計畫性質條件不一樣（桃園市政府）</li> </ul>

28

## 柒、第1場公聽會意見及回應

陳述 意見	<p><b>陳秋安君：</b></p> <p>中正北路地屬桃園區中心樞軸位置，用路人會下南坎交流道，往桃園方向要有效提升功能，須建構往桃園方向，下南坎方向上迴轉車潮、又塞死，功能大大降低，發揮不出最大功能</p>
回應 處理	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 本計畫係將桃園區交流道周邊道路台4線、中正北路及桃17線拓寬計畫等道路進行整體規劃並作為桃園區交流道出入區交通動線，可提高桃園區交通運轉效率及因應未來桃園地方發展。本計畫闢建後，用路人可選擇利用台4線、桃17線區道下高遠公路左轉銜接地區道路進入桃園區</li> <li>• 另於中正北路設置往桃園方向左轉匝道，因該區段中正北路以跨越橋跨越中山高之坡度大、捷運線路線工程亦沿中正北路布設等限制因素，且用地面積將大幅增加，實有不宜</li> </ul>

29

## 柒、第1場公聽會意見及回應

陳述 意見	<p><b>吳彩霞君(1/2)：</b></p> <p>1. 從五福拓寬計畫施工，沿線居民知道土地要被本工程及捷運線徵收，就不敢做任何使用，請規劃快一點先把土地取得，以都市計畫配地及給予合理的補償</p> <p>2. 為何不用3D動畫圖，說明開發的需求，包含：何以需要如此此的界線？完成後的動態？為何保留原有農業道路？</p>
回應 處理	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 本計畫因前期公聽會中民眾所提意見及問題須與相關單位協調解決，作業費時，後續將加速推動辦理</li> <li>• 第2場公聽會中以模擬圖及動態方式說明本計畫交通動線規劃。本工程係以桃17線為連絡道路，配置往南連接進出高速公路主線之區道，另考量維持既有道路之通行需要劃設道路用地</li> </ul>

30

## 柒、第1場公聽會意見及回應

陳述 意見	<p><b>吳彩霞君(2/2)：</b></p> <p>3. 團工局的時程，是否應在桃園市蘆興南路的開發時程之後，或者同時，而不是在先？</p> <p>4. 桃園市政府應統籌本案開發與蘆興南路拓寬及綠線的區段開發，詳分時程、結合一致，才能共同完成</p>
回應 處理	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 未來桃園區交流道動線改善工程與蘆興南路拓寬工程均須完工通車才能真正發揮紓解車流功效。桃園市政府將同步推動辦理桃17線道路拓寬工程計畫</li> <li>• 考量整體開發案涉及多元規劃層面，同時牽涉眾多土地所有權人，於都市計畫與土地徵收審議階段需較多時間，而本地區內桃園區交流道、蘆興南路、捷運車站與北機廠等多項公共建設具急迫性，爰為兼顧公共建設時程及土地所有權人權益，針對具急迫性公共建設用地部分另案辦理都市計畫變更，並採一般徵收(保留參與區段徵收權利)方式取得土地</li> </ul>

31

## 柒、第1場公聽會意見及回應

張淑美君：

建議採一般徵收並保留區段徵收的權利。桃園市政府辦理徵收權，先給給，等到區段徵收時再將徵收權收回。本地區同步行辦理捷運線、桃17線拓及桃園交流道動線改善等3項工程，請統一用地取得方式

• 考量整體開發案因涉及都市計畫與土地徵收，需較多時間，而本地區內桃園交流道、產興與南段、捷運車站與北機廠等土地所有權人權益，為兼顧公共利益建設時程及土地所有權人權益，針對對急迫性公共建設用地部分另案辦理都市計畫變更，並採一般徵收(保留參與區段徵收權利)方式取得土地

• 依區段徵收的開發時程亦不同，故本工程無須以相同的條件處理

陳述  
意見

回應  
處理

32

## 柒、第1場公聽會意見及回應

陳立法委員學聖：

政府應告知民眾採一般徵收、區段徵收哪一種用地取得方式最有利。一般徵收部分，民眾比較擔心的是政府訂的市價與民眾所要的市價不一樣，政府不要只參考官方估價師所估的價格，應採對當地民眾最有利條件訂定市價標準

• 有關用地取得方式及市價標準訂定等相關事宜，國工局將持續與桃園市政府積極研商，以爭取地主最大利益

• 後續將另外召開協議價購說明會向民眾說明市價徵收標準、保留參加區段徵收權利義務內容及相關行政程序

陳述  
意見

回應  
處理

33

## 柒、第1場公聽會意見及回應

桃園市李議員光達：

長期以來桃園市政府建議國工局儘速進行桃園交流道動線工程。桃園區公24公區為採一般徵收方式成功案例，經由不同估價師估價比較、以及大家共同努力，爭取到對地主最大的利益。希望在區段徵收作業中，仍應該考慮農民的權利。重大建設計畫召開說明會讓民眾瞭解計畫，但開會不要無疾而終，希望本工程儘快開建以紓解桃園交通

• 本計畫前期公聽會中民眾所提意見及問題須與相關單位協調解決，作業費時，後續將加快速度辦理

• 有關用地取得方式及市價標準訂定等相關事宜，國工局後續將持續與桃園市政府積極研商，以爭取地主最大利益，並將另外召開協議價購說明會向民眾說明市價徵收標準、保留參加區段徵收的權利義務內容及相關行政程序

陳述  
意見

回應  
處理

34

楊品紋君：

從機場走中正北路要上國1往台北方向，大貨車、聯結車是否可過？如何走？又可紓解從機場原本走台4線北上國1的車流？

• 本計畫完工後，未來機場方向北上國道1號之車流可直接利用桃17線路口左轉匝道進入國1，避開南坎市區交通壅塞路段

• 桃17箱涵限高4.6公尺，若大型車輛在限高內可經由桃17線左轉匝道北上國道1號，若車輛高度超過上述箱涵限高，建議仍由台4線或中正北路匝道北上國道1號

陳述  
意見

回應  
處理

35

## 柒、第1場公聽會意見及回應

陳述 意見 (書面意見)	桃園農田水利會： 1. 本案改善工程範圍內倘涉及水利會所有用地時，請依規定辦理徵收 2. 本案辦理細部設計時，若涉及本會所轄水路時，請先行會同本會轄站管區人員現勘確認
	回應 處理

36

## 柒、第1場公聽會意見及回應

陳述 意見 (書面意見)	財政部國有財產署北區分署桃園辦事處： 備貴所擬需使用國有土地，請依國有財產法第38條、國有不動產撥用要點第7點及各級政府機關互相撥用公有不動產之有償與無償劃分原則等規定，檢齊撥用不動產計畫書等相關書件，報請財政部國有財產署（台北市光復南路116巷18號）辦理撥用事宜
	回應 處理

37

## 柒、第1場公聽會意見及回應

陳述 意見 (會後陳述)	黃雅瑋君(1/2)： 1. 土地使用困難，未來出售、地價受到重大衝擊 2. 南入匝道鄰近本人房屋，噪音和空氣汙染嚴重影響健康，是否設置隔音牆
	回應 處理

38

## 柒、第1場公聽會意見及回應

陳述 意見 (會後陳述)	黃雅瑋君(2/2)： 3. 原規劃兩側都有聯外道路，最後為何單側留聯外道路，有特殊性考量嗎？ 4. 若一定要有聯外道路，現有南福街255巷道路仍可維持原來功能，匝道上交流道這一段南福街255巷至富國路間建議挖地下雙向通道或採高架聯絡道
	回應 處理

39

## 柒、第1場公聽會意見及回應

陳述  
意見  
(會後陳述)

陳兆鴻君(1/3)：

1. 反對徵收，本人和黃雅理共有土地被貴局規劃徵收，剩餘土地利用上相當困難，噪音和空氣汙染嚴重影響健康

• 本計畫已利用既有高速公路路權用地及公有土地，以減少使用私有土地，基於交流道匝道設置與地區道路整合規劃之需求，規劃本工程用地範圍。

• 本計畫已將對環境影響及減輕對策，納入「環境影響評估異質分析」送環保署審查同意，施工期間將配合設置施工圍籬及機具施工管制，以減輕空污、噪音等影響完工通車後，如因交通成長或其他因素致影響居民生活，亦可於營運期間向桃園市政府環保局陳情依規定設置隔音牆

回應  
處理

40

## 柒、第1場公聽會意見及回應

陳述  
意見  
(會後陳述)

陳兆鴻君(2/3)：

2. 原規劃兩側都有聯外道路，最後僅單側留聯外道路，是何特殊考量？徵收價格也應先公布，若落差太大，要保證採用區段徵收方式來辦理

• 本計畫原設計於北出匝道外緣新闢農路銜接至桃17線，102.9.6召開地主陳情取銷農路設計現場會勘結論：既經影響進出之地主表示無需保留進出農路，故同意取消農路設計。現階段設計之匝道外側的農路均係既有道路之改造且有其必要性

• 本計畫用地取得方式採一般徵收為原則，並保留參與區段徵收權益。徵收價格將依照本計畫徵收年度之市價補償。後續將召開協議價購說明會，向民眾說明市價徵收標準、保留參加區段徵收權益相關內容

回應  
處理

41

## 柒、第1場公聽會意見及回應

陳述  
意見  
(會後陳述)

陳兆鴻君(3/3)：

3. 若一定要有聯外道路，現有南福街255巷道路仍可維持原來功能，匝道上交流道這一段南福街255巷至雷國路間，建議挖地下雙向通道或採高架聯絡道

• 該路段若改為雙向地下道將與五楊高架墩柱或其基礎相抵觸，若採立體化設置後無法與橫交道路銜接，亦無法提供側之居民及農作進出使用，實為不宜建議未來區段徵收整體開發計畫中可就該區道路系統通盤考量規劃

回應  
處理

42

## 柒、第1場公聽會意見及回應

陳述  
意見  
(會後陳述)

吳玉柱君(1/3)：

1. 土地使用困難，未來出售、地價受到重大衝擊

2. 本次徵收上匝道加聯外道路的土地，陳述人土地位於規劃的轉彎處，貴單位又設計邊坡，所以徵收範圍更廣，建議勿規劃邊坡，以垂直方式規劃上匝道邊線，即可減少徵收陳述人土地面積

• 本工程已利用既有高速公路路權用地及公有土地，以減少使用私有土地，基於交流道匝道設置與地區道路整合規劃之需求，本工程用地確屬必要且最小之範圍，確有徵收沿線私有土地之必要

• 本計畫連絡道路桃17線以箱涵方式穿越國道1號，故其銜接南入匝道與地區道路區段間存在高差，需以邊坡、牆土補方式處理。

回應  
處理

43

## 柒、第1場公聽會意見及回應

陳述  
意見  
(會後陳述)

吳玉柱君(1/3)：

1. 土地使用困難，未來出售、地價受到重大衝擊

2. 本次徵收上匝道加聯外道路的土地，陳述人土地位於規劃的轉彎處，貴單位又設計邊坡，所以徵收範圍更廣，建議勿規劃邊坡，以垂直方式規劃上匝道邊線，即可減少徵收陳述人土地面積

• 本工程已利用既有高速公路路權用地及公有土地，以減少使用私有土地，基於交流道匝道設置與地區道路整合規劃之需求，本工程用地確屬必要且最小之範圍，確有徵收沿線私有土地之必要

• 本計畫連絡道路桃17線以箱涵方式穿越國道1號，故其銜接南入匝道與地區道路區段間存在高差，需以邊坡、牆土補方式處理。

回應  
處理

44

## 柒、第1場公聽會意見及回應



吳玉柱君 (2/3) :

3. 為何不與南拓兩側拓寬徵收，未以道路中心點為基準，兩側均等？為何陳述人此側土地就要徵收較多？
4. 原規劃兩側都有聯外道路，建議以現有道路繼續當聯外道路，將來定完工程，南拓兩側拓寬徵收，未以道路中心點為基準，兩側均等？為何陳述人此側土地就要徵收較多？

陳述  
意見  
(會後陳述)

- 本計畫之連絡道路桃17線是以桃園市政府所提供南拓新市鎮計畫道路中心線等寬度及位置為設計之基準
- 本計畫原設計於北出區道外線新闢農路街接至桃17線，102.9.6召開地主陳情取消農路設計現農路街，既經影響進出之地主表示無需留設農路，故同意取消農路設計，現階段設計之區道外側的農路均係既有道路且有其必要性
- 該路段若改為雙向地下道將與五楊高架墩柱或其基礎相抵觸，若採立體化設置後無法與橫交道路街接，亦無法提供鄰道側之居民及農作使用，實為不宜。建議未來區段徵收整體開發計畫中可就該區道路系統通盤考量規劃

回應  
處理

44

## 柒、第1場公聽會意見及回應



吳玉柱君 (3/3) :

5. 區道鄰近陳述人房屋，灰塵及懸浮粒子等空氣汙染嚴重影響陳述人健康，請問因應方式為何？
6. 徵收價格金額?或是採用區段徵收?範圍?希望達成共識再繼續

陳述  
意見  
(會後陳述)

- 本計畫已將對環境影響及減輕對策，納入「環境影響差異分析」送環保署審查同意，施工期間將配合設置施工圍籬及機具施工管制，以減輕空污、噪音等影響；完工通車後，如因交通成長或其他因素致影響居民生活，亦可於營運期間向桃園市政府環保局陳情依規定設置隔音牆
- 本計畫用地取得方式採一般徵收為原則，並保留參與區段徵收權益。徵收價格將依照本計畫徵收年度之市價補償。後續將召開協議價購說明會，向民眾說明市價徵收標準、保留參加區段徵收權益相關內容

回應  
處理

45

簡報完畢  
敬請指導

為忠實記錄您的意見，主辦單位備有發言單，  
敬請填寫後交給工作人員



46

「國道 1 號桃園交流道動線改善工程計畫」第 2 場公聽會  
土地所有權人及利害關係人陳述意見及回應處理情形一覽表

編號	土地所有權人或利害關係人姓名	陳述意見內容	回應及處理結果
1.	桃園市議員劉勝全服務處陳主任太陽（發言紀要）	<p>1. 桃園捷運綠線範圍大，短期內區段徵收可能無法完成，以 A10 站為例，有補償住戶租金。若國工局需用土地先行施工，不應以無償方式要求出具先行使用同意書，請說明如何補償。</p> <p>2. A10 站當初也曾經拖了五、六年後，桃園市政府才通過，待相關法令政策訂定後再一次性完工。那麼我們也能要求本計畫相關配套措施確定之後再行提供土地，而非無償提供土地施工。</p>	<p>1. 意見 1 及意見 2 綜合說明：</p> <p>(1) 本計畫工程範圍原不屬於「變更捷運綠線周邊農業區土地計畫區段徵收案」開發範圍，經與桃園市政府協調同意納入該區段徵收（以下簡稱區徵）範圍，後續還需辦理都市計畫變更程序，且經桃園市都市計畫委員會及內政部都市計畫委員會大會審議通過公告實施。</p> <p>(2) 本計畫地主有意願參與區段徵收，須出具無償使用土地的同意書，無償使用原因係考量本計畫工程用地在原區徵範圍外，若納入區徵範圍又要求付租金，租金成本會轉嫁到原區徵用地範圍之開發成本，將對原區徵用地範圍內地主增加額外負擔，其原可領回土地比例亦會受影響而降低，且區徵條件可以配地，優於一般徵收之市價補償，因此本計畫將保留地主參加區徵權利，並不付租金。</p> <p>(3) 由於區徵作業繁複冗長，土地所有權人在其等待期間，可以隨時申請改回一般徵收，惟需由國工局依照本計畫原預定徵收年度之市價以價購方式取得；若最終桃園市政府確認區徵作業辦不成時，則國工局會依照當年度市價標準辦理徵收補償。</p>

編號	土地所有權人或利害關係人姓名	陳述意見內容	回應及處理結果
		3. 有關匝道鄰近社區住宅產生噪音汙染，應有誠意主動設置隔音牆。	2. 有關噪音影響 1 節，本計畫已將環境影響及減輕對策納入「環評影響差異分析」送環保署審查同意。本計畫仍在初步設計階段，後續細部設計階段將依相關規定評估檢核。
2.	吳彩霞君 (詳陳述意見單)	1. 捷運綠線-區段徵收。 2. 國 1 匝道拓寬-一般徵收，保留區段徵收並無償先行提供使用。 3. 土地所有權人究應採何方式? 4. 另口述意見如下： 106. 8. 29 台灣新生報刊載臺中市林市長龍說：「土地正義由政府做起」，本計畫既然同意保留參與區段徵收的權益，希望能給地主一個明確的權益保障。	本區區段徵收開發案時程未確定，但桃園市政府將儘可能縮短府內作業時程。由於公共工程相關條件背景不同，大部分案件徵收方式仍為一般徵收，民眾很期待能採用區段徵收的方式，國工局也已經努力與桃園市政府協調同意本計畫採一般徵收為原則，並保留地主參與區段徵收的權益。
3.	黃雅瑄君及陳兆和君之代理人(詳陳述意見單)	1. 不符農路定義。 2. 以高架或地下方式施工。 3. 徵收價格認定。 4. 另口述意見如下：這條農路在做南入匝道後，等同被切斷，沒有這條農路。然而開發單位堅持此路為一條既有道路，必須提供原有之道路功能。其實此路在做匝道之後是沒有連通道路的，通行車輛也很少，因此要使用我們的土地把斷掉的農路銜接起來是沒有必要的。北上側地主認為沒有出入必要，所以不用設置農	1. 本計畫北出匝道外側原即無道路，依 102. 9. 6 召開地主陳情取消農路設計現場會勘結論：既經影響進出之地主表示無需留設進出農路，故同意取消農路設計。本計畫南下側道路原為既有雙向通行道路，蘆竹區在地居民會利用該農路行經台 4 線、富國路、桃 17 線再前往其目的地，並非只有土地所有權人使用，故於南入匝道外側布設改道後之道路以維持其通行功能。上述改道後道路，若改為地下道將與五楊高架墩柱或其基礎相抵觸，不論採地下或高架設置均無法與橫交道路銜接，亦無法提供鄰道路側之居民及農作進出使用，並不可行。

編號	土地所有權人或利害關係人姓名	陳述意見內容	回應及處理結果
		<p>路，我們南下側也認為沒有走這一條路出入必要。本計畫用地與拆遷補償費 3.24 億元，從計畫開始迄今都沒有更動，依上述用地與拆遷補償費換算每坪徵收價格約 5 萬元，然而當初地主購入 16 萬 3 千元，民眾損失非常慘重。根據行政程序法第 7 條第 2 項，有多種同樣能達成目的之方法時，應選擇對人民權益損害最少者。以我們這塊地來說，那條農路並無恢復的必要。</p>	<p>2. 本計畫用地與拆遷補償費概估 3.24 億元係為 103 年估算資料，未來會以預定徵收年度之當年度市價標準編列用地與拆遷補償費。預計 107 年下半年委請當地不動產估價師進行估算協議價購之價格，估價師會按照法定程序進行估算，及參考不動產實價登錄價格，並排除不正常或特殊交易價格案例。後續將於適當時間邀集土地所有權人等，召開協議價購或以其他方式取得會議，以取得工程範圍內土地及土地改良物，並一併說明地主擬保留參加區段徵收權益等相關內容。若地主願意，則以協議價購的價格賣給國工局；若買賣不成時，則採徵收方式辦理取得用地，並依桃園市政府地價評議委員會所評定的徵收補償價格來辦理徵收補償。</p> <p>3. 有關地主保留參與區段徵收之等待期間，若有地主反悔不想等待，才需由國工局依照本計畫原預定徵收年度之市價以價購方式取得；若最終桃園市政府確認區徵作業辦不成時，則國工局會依照當年度市價標準辦理徵收補償。</p>
4.	顏豐進君 (詳陳述意見單)	<p>1. 為何南側一定要保留農路。</p> <p>2. 另口述意見如下：北側原本有通路，當地居民開協調會說不需要因此取消，為何南側一定要保留農路。我們在南側的土地被徵收，當初購入土地價格約 16、17 萬</p>	<p>1. 本計畫北出匝道外側原即無道路，依 102.9.6 召開地主陳情取消農路設計現場會勘結論：既經影響進出之地主表示無需留設進出農路，故同意取消農路設計。南側則有既有道路必須維持通行，經綜合考量設計條件及行車安全等因素，改道農路設計寬度為 6 公尺。</p>

編號	土地所有權人或利害關係人姓名	陳述意見內容	回應及處理結果
		元，徵收價格太低令人不放心。有關農路保留的問題，不論徵收或區段徵收，施工後原本的道路一定會有所改變，不能說因為原本有農路就一定要保留，否則就不用區段徵收了，這樣不合理。若農路一定要做，不能拓寬，應該只保留與現況一樣寬度。	2. 本計畫用地取得方式採一般徵收為原則，並保留參與區段徵收權益。徵收價格會依照預定徵收之當年度市價辦理徵收補償。後續將委請當地不動產估價師進行估算協議價購之價格，估價師會按照法定程序進行估算，參考不動產實價登錄價格，以及排除不正常或特殊交易價格案例。國工局將於適當時間邀集土地所有權人等，召開協議價購或以其他方式取得會議，以取得工程範圍內土地及土地改良物，並一併說明地主擬保留參加區段徵收權益等相關內容。
5.	邱垂東君 (發言紀要)	這項計畫真正的問題是價格問題，法令規定要先開會，先把程序走完才告訴民眾價格。A10、A20 站等還在內政部審查，為什麼還沒通過？因為政府的取得成本愈來愈高，計畫拖得越久，市價越下跌。不要一國三制，為什麼沒辦法把桃園市政府、蘆竹區公所一起找來開會告訴我們準備怎麼做。需地機關要辦理興辦事業計畫，希望儘速核定計畫，並訂出市價後就開會告訴地主價格，用合理的價格向地主購買，即同意徵收。	1. 本計畫之開發機關及需地機關均為國工局，因前期公聽會中民眾所提意見及問題須與相關單位協調解決，作業費時，後續將加速推動辦理。 2. 本計畫用地取得方式採一般徵收為原則，並保留參與區段徵收權益。徵收價格會依照預定徵收之當年度市價辦理徵收補償。後續將委請當地不動產估價師進行估算協議價購之價格，估價師會按照法定程序進行估算，參考不動產實價登錄價格，以及排除不正常或特殊交易價格案例。國工局將於適當時間邀集土地所有權人等，召開協議價購或以其他方式取得會議，以取得工程範圍內土地及土地改良物，並一併說明地主擬保留參加區段徵收權益等相關內容。
6.	嚴顏忠進君 (詳陳述意見單)	1. 農路南側徵收價格偏低。 2. 北側原有通路。	1. 本計畫用地取得方式採一般徵收為原則，並保留參與區段徵收權益。徵收價格會依照預定徵收

編號	土地所有權人或利害關係人姓名	陳述意見內容	回應及處理結果
		3. 南側比照北側。	<p>之當年度市價辦理徵收補償。後續將委請當地不動產估價師進行估算協議價購之價格，估價師會按照法定程序進行估算，參考不動產實價登錄價格，以及排除不正常或特殊交易價格案例。國工局將於適當時間邀集土地所有權人等，召開協議價購或以其他方式取得會議，以取得工程範圍內土地及土地改良物，並一併說明地主擬保留參加區段徵收權益等相關內容。</p> <p>2. 本計畫北出匝道外側原即無道路，依 102.9.6 召開地主陳情取消農路設計現場會勘結論：既經影響進出之地主表示無需留設進出農路，故同意取消農路設計。南側則有既有道路必須維持通行，經綜合考量設計條件及行車安全等因素，改道農路設計寬度為 6 公尺。</p>
7.	邱垂忠君等 4 人 (詳陳述意見單)	1. 價格確定即可徵收。 2. 桃市府、區公所、國工局興辦事業確定。	<p>1. 本計畫用地取得方式採一般徵收為原則，並保留參與區段徵收權益。徵收價格會依照預定徵收之當年度市價辦理徵收補償。後續將委請當地不動產估價師進行估算協議價購之價格，估價師會按照法定程序進行估算，參考不動產實價登錄價格，以及排除不正常或特殊交易價格案例。國工局將於適當時間邀集土地所有權人等，召開協議價購或以其他方式取得會議，以取得工程範圍內土地及土地改良物，並一併說明地主擬保留參加區段徵收權益等相關內容。</p> <p>2. 本計畫之開發機關及需地機關均為國工局，後續將加速推動辦</p>

編號	土地所有權人或利害關係人姓名	陳述意見內容	回應及處理結果
			理。
8.	黃雅瑄君及陳兆鴻君(詳陳述意見單)	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 估價方式(一般徵收)是採何種標準?</li> <li>2. 區段徵收若未達成,被迫用一般徵收方式,那無償使用期間又該如何補償?</li> <li>3. 南福路 255 巷,若南下此側地主皆不同意由此側出入,是否農路就可以不用繼續銜接?(聯外道路)</li> <li>4. 請維持原農路(若一定開發)的寬度,勿再拓寬。</li> <li>5. 行政程序法第 7 條第 2 項:「有多種同樣能達成目的之方法時,應選擇對人民權益損害最少者。」明明民眾都可走路幅較寬的替代通路,為什麼一定要維持原小小條的農路。堅決反對。</li> <li>6. 無法確定徵收價格時,不同意徵收。以現在原案方式,決不同意被徵收。</li> <li>7. 問題都被避重就輕回答,高工局只選擇對自己有利的部分回答,並未提出是依據何法規,所以,已被截斷的農路就一定必需再恢復通行。</li> <li>8. 農路(南福路 255 巷)之目的為農機具使用,</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 意見第 1、2、6 項之綜合說明: 1-1 本計畫用地取得方式採一般徵收為原則,並保留參與區段徵收權益。徵收價格會依照預定徵收之當年度市價辦理徵收補償。後續將委請當地不動產估價師進行估算協議價購之價格,估價師會按照法定程序進行估算,參考不動產實價登錄價格,以及排除不正常或特殊交易價格案例。國工局將於適當時間邀集土地所有權人等,召開協議價購或以其他方式取得會議,以取得工程範圍內土地及土地改良物,並一併說明地主擬保留參加區段徵收權益等相關內容。 2-2 本計畫地主有意願參與區段徵收,須出具無償使用土地的同意書,無償使用原因係考量本計畫工程用地在原區徵範圍外,若納入區徵範圍又要求付租金,租金成本會轉嫁到原區徵用地範圍之開發成本,將對原區徵用地範圍內地主增加額外負擔,其原可領回土地比例亦會受影響而降低,且區徵條件可以配地,優於一般徵收之市價補償,因此本計畫將保留地主參加區徵權利,並不付租金。</li> <li>2. 意見第 2、3、5、7、8 項之綜合說明:本計畫北出匝道外側原即無道路,依 102.9.6 召開地主陳情取消農路設計現場會勘結論:既經影響進出之地主表示無</li> </ol>

編號	土地所有權人或利害關係人姓名	陳述意見內容	回應及處理結果
		<p>為何高工局之回答，該路是提供蘆竹地區民眾之通行，那不是農路目的，另外農機具不會駛上高速公路，並無接通維持原用之目的。</p>	<p>需留設進出農路，故同意取消農路設計。南側則有既有道路，必須維持通行，蘆竹區在地居民會利用該農路行經台 4 線、富國路、桃 17 線再前往其目的地，並非只有土地所有權人使用，故於南入匝道外側布設改道後之道路以維持其通行功能，並經綜合考量設計條件及行車安全等因素，改道農路設計寬度為 6 公尺。</p>
9.	翁嘉宏君、李明水君等 37 人 (詳陳述意見單)	<p>申請「國道 1 號桃園交流道動線改善工程徵收案」其本工程北出匝道桃園市蘆竹區富興段 990、991、1026 地號共同與蘆興南路(桃 17 線)銜接之出入口位置及進出動線等現場會勘，以期解決問題。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 原桃園市蘆竹區富興段 990 地號面臨蘆興南路(桃 17 線)約有 110 公尺之長，如今因交流之設置，變成毫無面臨桃 17 線，只面臨匝道，影響陳情人民生權益之巨不可言喻。</li> <li>2. 依 103. 12. 29 及 106. 7. 10 之公聽會，陳情人均有提出陳情，而兩次貴局只回覆說有 40 公尺可進出，看不到任何規劃圖(動線圖、高程圖)。且本段桃 17 線因箱涵而有斜坡道高程問題，依現有規劃圖 990 地號要銜接桃 17 線，應會在匝道末端段，而該末端段</li> </ol>	<p>查本計畫原設計於北出匝道外緣新闢農路銜接至桃 17 線蘆興南路，102. 9. 6 召開地主陳情取消農路設計現場會勘結論：既經影響進出之地主表示無需留設進出農路，故同意取消農路設計。有關富興段 990 地號臨蘆興南路之出入，國工局將擇期召開會勘。</p>

編號	土地所有權人或利害關係人姓名	陳述意見內容	回應及處理結果
		<p>990 地號卻面臨水利及他人土地，也形成本土地無法出入。</p> <p>3. 貴局再次通知 103. 8. 30 召開公聽會，卻未解決陳情人之問題，因此申請貴局及相關單位現場會勘，望能實際解決問題，確保陳情人之權益。</p>	
10.	<p>財政部國有財產署北區分署桃園辦事處 (詳 106. 8. 22 函陳述意見單)</p>	<p>本辦事處因是日人力調派困難，不克參加，相關意見如附件：</p> <p>1. 倘貴局擬需使用本署經管之國有土地，請依國有財產法第 38 條、國有不動產撥用要點第 7 點及各級政府機關互相撥用公有不動產之有償與無償劃分原則等規定，檢齊撥用不動產計畫書等相關書件，報請財政部國有財產署（台北市光復南路 116 巷 18 號）辦理撥用事宜。</p> <p>2. 計畫書及相關附件之填寫範例可參閱財政部國有財產署網站（服務機關／國有公用財產園地／各類案件範例／撥用案件範例(105 年 10 月更新版)。</p>	<p>本計畫需使用國有土地部分，將依相關規定檢齊撥用不動產計畫書等相關書件，報請財政部國有財產署辦理撥用事宜。</p>
11.	<p>黃雅瑄君 (詳 106. 8. 7 郵局函件陳述意見單)</p>	<p>1. 土地使用困難，未來出售困難、地價受到重大衝擊。說明：陳述人所有土地地形為三角形</p>	<p>陳述意見綜合說明：</p> <p>1. 有關陳述所持有土地使用困難、地價受到重大衝擊一節，查旨揭計畫係按交流道匝道設置</p>

編號	土地所有權人或利害關係人姓名	陳述意見內容	回應及處理結果
		<p>(如附件 1 紅色線內面積)，若依貴局規劃(如附件 1 紅色線內黃色部分)，較為方正的肉地(約 610 平方米、184 坪)都徵收了，陳述人之土地形狀更接近等邊三角，利用上相當困難，對陳述人造成重大影響，三個角落等同廢地，且未來若要出售，買家必定意願也很低落，價錢也會受到極嚴重的影響。</p> <p>2. 原規劃兩側都有聯外道路(如附件 2、3)，最後為何單側留聯外道路?(如附件 4)有特殊考量嗎?聯外道路只供少數人通行使用，卻要陳述人此側居民犧牲巨大代價，規劃之不公平性如此明顯，還堅持要如此規劃嗎?說明:貴局於陳述人土地規劃聯外道路，是否有必要一定要規劃此聯外道路，陳述人認為應非為必要，且只規劃於陳述人土地此側，另一側則未規劃，是有何特殊考量?對向自富國路起有雙向聯外道路，卻至一半即中斷未連接到蘆興南路;從過去開路即可看出弔詭之處，是因為另一側地主找了有力人士?所以有此不公平現</p>	<p>與地區道路整合規劃之需求，劃設工程用地範圍，並儘量利用既有高速公路路權用地及公有土地，以減少使用私有土地。本計畫用地取得方式採一般徵收為原則，並保留參與區段徵收權益，至於取得用地之價格，土地徵收條例規定已改以市價補償，並分兩階段作業，先協議價購，協議不成再以徵收方式辦理。「協議價購」階段會先委託瞭解當地市價行情的不動產估價師進行估價，且須參考內政部實價登錄的資料，估算出來的價格應會與市場行情接近。國工局後續將於適當時間邀集土地所有權人等，召開協議價購或以其他方式取得會議，以取得工程範圍內土地及土地改良物，並一併說明地主擬保留參加區段徵收權益等相關內容。</p> <p>2. 有關陳述本計畫南入匝道鄰近房屋，噪音和空氣汙染嚴重影響健康，是否設置隔音牆一節，本計畫已將對環境影響及減輕對策，納入「環境影響差異分析」送環保署審查同意，施工期間將配合設置施工圍籬及進行機具施工管制，以減輕空污、噪音等影響;依目前分析結果，完工通車後，本路段沿線沿線敏感受體尖峰小時交通噪音量均符合高速公路交通噪音管制標準，未來如因交通成長或其他因素致影響居民生活，亦可於營運期間向桃園市政府環保局陳情並視監測結果進行改善。</p> <p>3. 有關陳述本計畫原規劃兩側都</p>

編號	土地所有權人或利害關係人姓名	陳述意見內容	回應及處理結果
		<p>象?本次交流道動線之規劃，原規劃為兩側都設置聯外道路，若原規劃要有聯外道路，最後卻可以因為某些因素而取消，陳述人此側的聯外道路則也可以推論非為必要的，因為目前南福街 255 巷最後是死路，顯非為重要道路。過去單側徵收開闢道路即已對陳述人此側顯不公平，本次匝道加上聯外道路的規劃，又多是徵收南福街 255 巷此側土地，這樣單側的規劃對陳述人而言財產損失慘重，生活機能也受到嚴重影響。因為陳述人土地價值 1 坪約 20 萬元(如附件 5，售屋及售地附件-此附件即為陳述人所有土地)(1 平方米約 6 萬元左右)，徵收單位若以低於市價之價格徵收，姑且不論因為徵收而造成陳述 1 的損失，因徵收對陳述人造成之直接鉅額損失，也非常不公平。還有因為匝道鄰近陳述人房屋，灰塵及懸浮粒子等空氣汙染嚴重影響陳述人健康。聯外道路又緊鄰，噪音汙染比桃園機場對當地民眾造成的影響還更大，飛機尚有班表、有空檔，</p>	<p>有聯外道路，最後為何單側留聯外道路，以及建議在平面道路連結匝道上交流道這一段，挖地下雙向通道一節，查本計畫北出匝道外側原無道路，依國工局 102 年 9 月 6 日現場會勘結論略以：既經影響進出之地主表示無需留設進出農路，同意取消農路設計。至南側則有既有道路，必須維持通行，故於南入匝道外側配設改道後之道路以維持通行功能。另該改道後之道路若改為雙向地下道將與五楊高架墩柱或其基礎相抵觸，亦無法提供鄰道路側之居民及農作進出使用，並不可行。</p>

編號	土地所有權人或利害關係人姓名	陳述意見內容	回應及處理結果
		<p>而匝道旁則是 24 小時不間斷的噪音，生活環境之惡劣更是雪上加霜，不知貴局於上匝道處，是否設置隔音牆？</p> <p>3. 綜合陳述。說明：希望貴局不要為了設聯外道路(南福街 255 巷)而再徵收民地，若聯外道路是必要的，那為何另一側不需設置聯外道路？總是犧牲掉陳述人這一側？徵收價格雖然還不知道，但經側面打聽低於市價非常多，貴局要陳述人等犧牲土地供多數人使用，卻是以低價取得，對比有力人士影響而不需徵收，陳述人受到嚴重損害，深感氣憤，政府是專門來欺壓無背景的人民？因為此工程造成居住在此的人身心受害，貴局又有何因應對策呢？陳述人認為若貴局一定要有聯外道路，以現有道路就可以當聯絡道路了。將來匝道完工後，在現有南福街 255 巷道路仍可維持原來功能，只要在平面道路連結匝道上交流道這一段，挖地下雙向通道，即可解決聯外道路的問題，以工程技術克服問題，無須再擴充，也可減少貴局面對民眾抗爭的困擾。</p>	

編號	土地所有權人或利害關係人姓名	陳述意見內容	回應及處理結果
		<p>請貴局勿再用便宜行事之方式，不斷徵收民地，造成民怨，陳述人建議之方式請認真研究，若需陳述人說明清楚，必定親臨解說。</p>	
12.	<p>陳兆鴻君 (詳 106.8.10 郵局函件陳述意見單)</p>	<p>反對徵收。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>本人和黃雅瑄所共有土地(如附件 1 紅色線內面積),被貴局規劃徵收(如附件 1 紅色線內黃色部分,約 610 平方米、184 坪),三角地形土地本就很難規劃,再徵收掉這部分,剩餘土地利用上相當困難。且依規畫,聯外道路及匝道緊鄰,噪音對本人居住的環境造成重大影響,灰塵及懸浮粒子等空氣汙染嚴重影響本地居住人的健康。所以地貌變差、噪音不間斷、油汙灰塵影響,若未來要出售,恐難有買家,價錢一定受到極嚴重的影響。</li> <li>另外關於原規劃兩側都有聯外道路(如附件 2、3),最後僅單側留聯外道路?(如附件 4)是何特殊考量?若留對向做為聯外道路,就上高速公路南下匝道的動線上顯然較為順暢,本人看到原規劃是兩側都設置聯外道路,後來對向聯外道路卻取消規劃</li> </ol>	<p>陳述意見綜合說明：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>有關陳述所持有土地被徵收後使用困難,地價受到重大衝擊,徵收價格金額?或是採用區段徵收辦理一節,查旨揭計畫係按交流道匝道設置與地區道路整合規劃之需求,劃設工程用地範圍,並儘量利用既有高速公路路權用地及公有土地,以減少使用私有土地。本計畫用地取得方式採一般徵收為原則,並保留參與區段徵收權益,至於取得用地之價格,土地徵收條例規定已改以市價補償,並分兩階段作業,先協議價購,協議不成再以徵收方式辦理。「協議價購」階段會先委託瞭解當地市價行情的不動產估價師進行估價,且須參考內政部實價登錄的資料,估算出來的價格應會與市場行情接近。國工局後續將於適當時間邀集土地所有權人等,召開協議價購或以其他方式取得會議,以取得工程範圍內土地及土地改良物,並一併說明地主擬保留參加區段徵收權益等相關內容。</li> <li>有關陳述本計畫南入匝道及聯外道路緊鄰臺端所持有土地,噪音造成居住環境重大影響、空氣汙染嚴重影響居住人健康一節,本計畫已將對環境影響及減輕對策,納入「環境影響差異分</li> </ol>

編號	土地所有權人或利害關係人姓名	陳述意見內容	回應及處理結果
		<p>了，只規劃徵收南福街 255 巷此側土地。若行駛較為順暢之對向路線取消，那南福街 255 巷此側聯外道路要繞一大圈才能上匝道，為何反而被保留下來？雖然聽到也有一說法是-因為本側有現有道路，但其實對向只有 400 米沒有鋪設道路，只要 400 米接上，一樣是有道路的。不應每次徵收開闢道路都徵收本人此側土地，顯不公平，這種爭議的規劃對本人而言財產損失慘重，生活空間受到嚴重影響。且本人目前所有土地價值 1 坪約 20 萬元(如附件 5，售屋及售地附件-此附件即為與黃雅瑄共有土地、1 平方米約 6 萬元左右)，徵收價格也應先公布，若落差太大，要保證採用區段徵收方式來辦理，否則與極權國家強搶民地有何差異？連中國大陸這種共產國家現在都用優渥方式協商民眾徵地建設，反而號稱民主的台灣還讓被徵收土地民眾陷在惶恐不明的狀態中。</p> <p>3. 總而言之，希望貴局不要為了設聯外道路(南福街 255 巷)而再徵收民地，若聯外道路是必</p>	<p>析」送環保署審查同意，施工期間將配合設置施工圍籬及進行機具施工管制，以減輕空污、噪音等影響；依目前分析結果，完工通車後，本路段沿線敏感受體尖峰小時交通噪音量均符合高速公路交通噪音管制標準，未來如因交通成長或其他因素致影響居民生活，亦可於營運期間向桃園市政府環保局陳情並視監測結果進行改善。</p> <p>3. 有關陳述本計畫原規劃兩側都有聯外道路，最後為何單側留聯外道路，以及建議在平面道路連結匝道上交流道這一段，挖地下雙向通道或採高架聯絡道一節，查本計畫北出匝道外側原即無道路，依國工局 102 年 9 月 6 日現場會勘結論略以：既經影響進出之地主表示無需留設進出農路，同意取消農路設計。至南側則有既有道路，必須維持通行，故於南入匝道外側布設改道後之道路以維持通行功能。另該改道後之道路若改為雙向地下道將與五楊高架墩柱或其基礎相牴觸，不論採高架或地下均無法與橫交道路銜接，亦無法提供鄰道路側之居民及農作進出使用，並不可行。</p>

編號	土地所有權人或利害關係人姓名	陳述意見內容	回應及處理結果
		<p>要的，那為何另一側不需設置聯外道路？總是犧牲掉陳述人這一側？徵收價格金額？或是要採用區段徵收？範圍？希望可以說清楚。且若貴局一定要有聯外道路，以現有道路就可以當聯絡道路了。將來匝道完工後，在現有南福街 255 巷道路仍可維持原來功能，只要在平面道路連結匝道上交流道這一段，挖地下雙向通道，應可解決聯外道路的問題，或有可能南福街 225 巷富國路往蘆興南路，採高架聯絡道？以工程技術克服問題，無須再擴充，也可減少貴局面對民眾抗爭的困擾。</p>	
13.	<p>吳玉柱君 【詳 106.8.17 郵局函件陳述意見單】</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 土地使用困難，未來出售困難、地價受到重大衝擊。說明：陳述人所有土地地形方正（如附件 1 紅色線內面積），若依貴局規劃（如附件 1 紅色線內黃色部分），陳述人之土地剩約 1/3，且成為 1/4 圓的怪異地形，未來使用上相當困難，對陳述人經營之行業造成重大街擊，將來也非常難賣。</li> <li>2. 陳述人遭受不公平部分陳述：說明：(1) 本次徵收上匝道加聯外道路的</li> </ol>	<p>陳述意見綜合說明：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 有關陳述所持有土地徵收後使用困難，地價受到重大衝擊，建議上匝道及聯外道路的轉彎處勿規劃邊坡，以垂直方式規劃上匝道邊緣以減少徵收面積一節，查旨揭計畫係按交流道匝道設置與地區道路整合規劃之需求，劃設工程用地範圍，並儘量利用既有高速公路路權用地及公有土地，以減少使用私有土地。本計畫後續設計將在符合相關道路設計規範原則下，儘量採擋土牆克服南入匝道（上匝道）與外側道路間之高差，以減少用地需求。</li> </ol>

編號	土地所有權人或利害關係人姓名	陳述意見內容	回應及處理結果
		<p>土地，陳述人土地位於規畫的轉彎處，貴單位又設計邊坡，所以徵收範圍更廣，建議勿規畫邊坡，以垂直方式規畫上匝道邊緣，即可減少徵收陳述人土地面積。</p> <p>(2)過去開說明會時，已反映徵收不公，為何蘆興南路兩側拓寬徵收，未以道路中心點為基準，兩側均等？為何陳述人此側土地就要徵收較多？(如附件 1 紅色線內黃色部分)。當時貴單位有承諾會依陳述人建議辦理，但是，規畫圖一出來，仍舊未調整，請問貴單位憑什麼不以公平作法，隨手一劃，隨高興亂劃，陳述人即要承受慘重損失？(3)為了聯外道路部分，陳述人地處轉彎處，所以被徵收的土地也比別人更多，陳述人諸多疑問，陳述如下：原規劃兩側都有聯外道路(如附件 2、3)，最後為何單側留聯外道路？(如附件 4)有特殊考量嗎？聯外道路只供少數人通行使用，卻要陳述人犧牲巨大代價，規劃之不公平性如此明顯，陳述人堅決反對。桃園區自莊敬路轉中正路過來，蘆竹區自南竹</p>	<p>2. 有關陳述蘆興南路未以道路中心點為基準向兩側均等拓寬，原規劃高速公路兩側都有聯外道路，最後為何單側留聯外道路？若一定要有聯外道路，建議以現有道路繼續當聯絡道路，將來匝道完工，南福街 255 巷道路在匝道下挖地下通道或可能採高架聯絡道一節，查本計畫範圍內之桃 17 線部分已依桃園市政府所提供計畫道路中心線向兩側均等拓寬之原則布設。另本計畫北出匝道外側原即無道路，依國工局 102 年 9 月 6 日現場會勘結論略以：既經影響進出之地主表示無需留設進出農路，同意取消農路設計。至南側則有既有道路，必須維持通行，故於南入匝道外側布設改道後之道路以維持通行功能。另該改道後之道路若改為雙向地下道將與五楊高架墩柱或其基礎相抵觸，不論採地下或高架設置均無法與橫交道路銜接，亦無法提供鄰道路側之居民及農作進出使用，並不可行。</p> <p>3. 有關陳述上匝道鄰近臺端房屋，空氣汙染嚴重影響健康，噪音汙染影響更大，因應方式為何一節，本計畫已將對環境影響及減輕對策，納入「環境影響差異分析」送環保署審查同意，施工期間將配合設置施工圍籬及進行機具施工管制，以減輕空汙、噪音等影響；依目前分析結果，完工通車後，本路段沿線敏感受體尖峰小時交通噪音量均符合高速公路交通噪音管制標準，未來如因交通成長或其他因素致</p>

編號	土地所有權人或利害關係人姓名	陳述意見內容	回應及處理結果
		<p>路轉蘆興南路過來，道路寬廣好行駛且路線較順，為何一定要在陳述人此側規劃少數人使用、且上匝道需大迴轉不順暢之聯外道路？況且只規畫於陳述人土地此側，另一側則無需設置，是有何特殊考量？對向自富國路起有雙向聯外道路，卻至一半即中斷未連接到蘆興南路，從過去開路即可看出弔詭之處，是因為另一側地主找了有力人士？所以有此不公平現象嗎？回顧原規劃為兩側都設置聯外道路，若原規劃要有聯外道路，最後卻可以因為某些因素而取消對向聯外道路，陳述人此側的聯外道路相信也非必要的，因為南福街 255 巷最後是死路，功能根本不彰。</p> <p>3. 還有因為匝道鄰近陳述人房屋，灰塵及懸浮粒子等空氣汙染嚴重影響陳述人健康。蘆興南路及聯外道路又緊鄰，噪音汙染比桃園機場對當地民眾造成的影響還更大，飛機尚有班表、有空檔，而匝道旁則是 24 小時不間斷的噪音，生活環境之惡劣恐非貴局規畫人員所能想像的，</p>	<p>影響居民生活，亦可於營運期間向桃園市政府環保局陳情並視監測結果進行改善。</p> <p>4. 有關陳述徵收價格金額？或是採用區段徵收？希望達成共識再繼續一節，本計畫用地取得方式採一般徵收為原則，並保留參與區段徵收權益，至於取得用地之價格，土地徵收條例規定已改以市價補償，並分兩階段作業，先協議價購，協議不成再以徵收方式辦理。「協議價購」階段會先委託瞭解當地市價行情的不動產估價師進行估價，且須參考內政部實價登錄的資料，估算出來的價格應會與市場行情接近。國工局後續將於適當時間邀集土地所有權人等，召開協議價購或以其他方式取得會議，以取得工程範圍內土地及土地改良物，並一併說明地主擬保留參加區段徵收權益等相關內容。</p>

編號	土地所有權人或利害關係人姓名	陳述意見內容	回應及處理結果
		<p>請問貴局對此之因應方式為何?</p> <p>4. 本人是目前此計畫工程受害最嚴重的，陳述人並非要獅子大開口，但希望貴局能本於體民之苦，提出真正合理之方案，以彌補陳述人嚴重損失。因為貴單位若以低於市價之價格徵收，對陳述人而言，土地巨額損失及生活惡劣環境影響，是非常不公平的。</p> <p>5. 建議提案：(1)不要聯外道路：請貴局不要為了設聯外道路（南福街255巷）而再徵收民地，若聯外道路是必要的，那為何另一側不需設置聯外道路？總是犧牲掉陳述人這一側？(2)陳述人非為工程專業人員，但經常看到國外建設影片中以工程方式克服地形問題，因此提出建議如下：若貴局一定要有聯外道路，建議以現有道路繼續當聯絡道路。將來匝道完工，南福街255巷道路在匝道下挖地下通道，應可解決聯外道路的問題，抑或有可能採高架聯絡道？以工程技術克服問題，無須再擴充，也可減少貴局面對民眾抗爭的困擾。(3)徵收價格金</p>	

編號	土地所有權人 或利害關係人 姓名	陳述意見內容	回應及處理結果
		額?或是採用區段徵收? 範圍?希望達成共識再 繼續。	