

「龍井區中部科學園區西南向聯外道路工程 之臺灣大道與中興路口道路截角改善工程」

第二次公聽會會議記錄

壹、事由：說明「龍井區中部科學園區西南向聯外道路工程之臺灣大道與中興路口道路截角改善工程」之興辦事業概況，依社會、經濟、文化及生態、永續發展、其他因素評估本興辦事業之公益性及必要性，並聽取土地所有權人及利害關係人之意見。

貳、時間：107年9月7日(星期五)上午10時

參、地點：臺中市龍井區公所1樓會議室

肆、主持人：王科長仁志

記錄：張芸甄

伍、出席單位及人員姓名：

- 一、林議長士昌：劉秘書坤明、郭秘書達鴻。
- 二、劉議員淑蘭：張執行長家鉸。
- 三、陳議員世凱：白特助麒澤。
- 四、吳議員瓊華：陳助理宥霖。
- 五、臺中市政府地政局：馬嘉琳。
- 六、臺中市政府都市發展局：未派員。
- 七、臺中市政府建設局：未派員。
- 八、臺中市政府新建工程處：張芸甄。
- 九、臺中市龍井區公所：楊耘嘉、馬宗佑。
- 十、臺中市龍井地政事務所：未派員。
- 十一、臺中市龍井區新庄里辦公處：陳里長進爵。
- 十二、內政部營建署中區工程處：陳建利。
- 十三、亞興測量有限公司：汪杰倫、張芷瑜。
- 十四、中泐工程顧問股份有限公司：傅耀璋、王振霖。

陸、土地所有權人及利害關係人：

廖○智、林○魁、呂○岳。

柒、興辦事業概況：

本案截角範圍面積為 1257.47 平方公尺，位於龍井區新庄里，擬徵收之私有土地為道路開闢工程必須使用之土地。本府將辦理相關用地取得作業，屬私人土地部分依規定辦理兩場公聽會，而本次公聽會屬於「龍井區中部科學園區西南向聯外道路工程之臺灣大道與中興路口道路截角改善工程」案第二次公聽會，若土地所有權人及利害關係人有任何意見可於本次公聽會上提出。

捌、事業計畫之公益性、必要性、適當性及合法性：

一、公益性及必要性：

(一) 社會因素：

- 1、徵收人口多寡、年齡結構之影響：本案截角範圍內，私有土地約 4 筆，面積約 1257.47 平方公尺；影響私有土地所有權人約 14 人，占新庄里全體人口 7,566 人之 0.19%。透過道路開闢後能增加土地利用，未來對於周圍人口結構有正面影響。
- 2、周圍社會現況：本道路截角改善完成後，可改善中興路銜接臺灣大道五段道路截角通行安全，提高鄰近居民安全性，提升環境品質。
- 3、弱勢族群之影響：將查詢本範圍內是否有低、中低收入戶之經濟弱勢族群。
- 4、居民健康風險：本工程完工後，將提升道路通行安全。

(二) 經濟因素：

- 1、稅收：本道路截角工程完工後，將改善工程範圍交通路網系統，提升鄰近土地利用價值，間接增加稅收。
- 2、糧食安全及農林漁牧產業鏈：本案工程範圍內現況多為喬木類

樹木，不影響糧食安全，亦不影響農林漁牧之產業鏈。

- 3、增減就業或轉業人口：改善道路截角能提高交通服務品質，促進地區產業發展，提升都市整體經濟發展，對於周邊地區就業條件有正面影響。
- 4、徵收費用：開發費用均由本府支出。
- 5、土地利用完整性：依都市計畫內容開闢，已考量交通系統與土地使用之完整性。

(三) 文化及生態因素：

- 1、城鄉自然風貌：現況地形平緩，無特殊自然景觀，且無大規模改變地形或破壞地表植被，對環境衝擊甚小。
- 2、文化古蹟：本道路開闢工程鄰近範圍內查無歷史古蹟，因此不發生影響。
- 3、生態環境：範圍內無特殊生態，且道路開闢屬小面積開闢工程，非進行大範圍土地開發及變更使用，因此不發生影響。
- 4、生活條件或模式/周邊居民或社會整體之影響：本案開發範圍內多為喬木類樹木，亦無居住型之建築改良物，對鄰近居民生活條件與模式不發生改變，道路開闢工程完工後，提高居民出入之便利性，並促進土地開發之利用，對社會整體有實質正面的助益。

(四) 永續發展因素：

- 1、國家永續發展政策：交通建設為都市重要指標，道路完工後可提升區域道路之便利性，健全都市功能與配合土地發展，可挹注都市整體發展效益，並達到國家永續發展目標。
- 2、永續指標：工程設計將考量環境安全與永續使用，並聽取民眾意見；施工工法將採順應地形、地勢及土方之方式，以降低環境衝擊。

- 3、國土計畫：道路開闢後可提高當地居、交通與整體性，符合國土使用目標。

(五) 其他因素：

- 1、計畫目的與預計徵收私有土地合理關連理由：
 - (1) 計畫道路開闢完成後，將供公共通行使用，提升周邊居民通行之安全性。
 - (2) 對區內外之私有財產權益均予以考量及保障。
- 2、預計徵收私有土地已達必要最小限度範圍理由：
 - (1) 道路設計已考量土地利用完整性、行車安全性與便利性之效益。
 - (2) 使用土地面積已考量為能達成交通改善效益下，所必需使用最小限度。
- 3、有無其他可替代地區：

本案為都市計畫道路截角，無其他可替代地區。
- 4、是否有其他取得土地方式：
 - (1) 租用、設定地上權與聯合開發均不適用。
 - (2) 捐贈或無償提供使用需視土地所有權人之願意。
 - (3) 於徵收方式之外，無其他適宜之取得方式。
- 5、其他評估必要性理由：

提高民眾通行方便，建構大臺中完善便捷路網供民眾通行，以落實市政建設，挹注都市整體發展效益。

二、適當性：本工程依相關公路設計法規進行規劃，並基於影響公私權益最小原則辦理。

三、合法性：依據土地徵收條例第 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」規定辦理此次工程公聽會，並依土地徵收條例第 3 條第 2 項規定辦理後續用地取得

事宜。

玖、第一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	陳述意見綜合回覆
<p>廖國智(土地所有權人)</p> <ol style="list-style-type: none">1. 請市政府提供此臺灣大道與中興路口道路之規劃設計相關圖說及上述圖說所依據之交通環境影響評估報告。2. 本次公聽會因無提供上述資料，根本無法針對議題討論，請另行召開並請規劃設計單位列席說明。(含交通影響評估單位)3. 本臺灣大道與中興路口，因其規劃不良，增加不少中間三角綠帶，至須徵收民間土地，請重新評估規劃本案，並取得私有地主同意後始得徵收。4. 本案都市計畫的通盤檢討與公聽會，未通知所有權人參加，程序不符，嚴重影響本人權益。	<ol style="list-style-type: none">1. 詳如附件一現況交通流量數據及評估報告。2. 感謝台端意見，本府於下次會議將提供相關資料，並請相關單位列席。3. 詳如附件一現況交通流量數據及評估報告。4. 查本市龍井區新庄段 24-1 地號土地屬「台中港特定區計畫」內道路用地，該道路用地係於 61 年 1 月 1 日公告「台中港特定區計畫」時即劃設，迄今歷經「台中港特定區計畫」三次通盤檢討均無變更都市計畫，且上開計畫均依法定程序完成公告發布實施。有關民眾陳情疑義一案，依內政部 102 年函請各地方政府，應於辦理都市計畫通盤檢討草案階段通知檢討變更土地使用分區之土地所有權人之規定，以 3 個月內之土地登記簿所載住址，書面掛號通知土地所有權人。旨案土地無涉及變更並無前述 102 年規定之適用。(附件二)

土地所有權人及利害關係人	陳述意見綜合回覆
<p>劉秘書坤明(林議長士昌)</p> <p>1. 徵收價格龍井區比西屯區還低?</p> <p>2. 徵收範圍為何是在此?</p>	<p>1. 感謝秘書意見。協議價購金額之評定，以政府相關公開資訊及該宗地周遭市場買賣實例價格做為參考依據，除區域因素外，亦考量宗地個別因素；包含宗地、道路、接近周邊環境及行政條件等因素，經上述因素影響，致使價格有其差異。另徵收市價係按照當期之市價，並提交地價評議委員會評定之。</p> <p>2. 本案用地範圍系依據都市計畫內容所辦理，主要為改善本道路截角安全所必須使用之土地。</p>
<p>陳里長進爵</p> <p>1. 請內政部與臺中市府，兩單位互相配合好協力處理該案。</p> <p>2. 請提高本案徵收價格。</p>	<p>1. 感謝里長建議，本案將協請相關單位共同協力處理。</p> <p>2. 協議價購金額之評定，以政府相關公開資訊及該宗地周遭市場買賣實例價格做為參考依據，除區域因素外，亦考量宗地個別因素；包含宗地、道路、接近周邊環境及行政條件等因素，經上述因素影響，致使價格有其差異。另徵收市價係按照當期之市價，並提交地價評議委員會評定之。</p>
<p>陳助理宥霖(吳議員瓊華)</p>	<p>感謝助理意見，本府於下次會</p>

土地所有權人及利害關係人	陳述意見綜合回覆
請施工單位準備相關資料來與地主說明	議將提供相關資料，並請相關單位列席。
林助理耀詰(陳議員世凱) 請問為何須要做本案工程?	感謝助理意見，本案用地範圍係依據都市計畫內容所辦理，主要為改善本道路截角安全所必須使用之土地。

拾、第二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	陳述意見綜合回覆
<p>廖國智(土地所有權人)</p> <p>1. 本人已於三週前電洽台中市政府承辦規劃單位提供台中市龍井區新庄段 24-1 地號土地於 61 年 1 月 1 日公告“台中港特定區計畫”之都市計畫圖及都市計畫說明書(含本計畫及三次通盤檢討)迄今均未提供，亦不帶到本公聽會會場供民眾查詢，以便確認當時的地籍分割及使用分區是否與現今重新分割地及吻合及是否合法?</p> <p>2. 目前台北市及國際各大都市，除非遇到河川、鐵路等因素，都在拆除市區的高架橋，本台灣大道與中興路口之規劃採高架方案，不僅與趨勢背道而馳，還增加工程造價，並增加市府徵收土地之經費，亦造成被徵收市民的困擾，請市政府提出高架與平面兩個方案之道路規劃設計比較及優</p>	<p>1. 經本局 107 年 9 月 19 日局授建新地字第 1070046700 號函詢都市發展局，該局 107 年 9 月 26 日中市都計字第 1070164860 號函復在案，詳如附件三。</p> <p>2. 經本局 107 年 9 月 19 日局授建新地字第 1070046700 號函詢營建署中區工程處，該處 107 年 9 月 25 日營署中道字第 1073204906 號函復在案，詳如附件四。</p> <p>3. 經本局 107 年 9 月 19 日局授建新地字第 1070046700 號函詢營建署中區工程處，該處 107 年 9 月 25 日營署中道字第 1073204906 號函復在案，詳如附件四。</p> <p>4. 今日召開之公聽會為用地取得公聽會，本案用地範圍</p>

土地所有權人及利害關係人	陳述意見綜合回覆
<p>劣分析，並說明予私有地主後，再決定是否須徵收私有土地。</p> <p>3. 本台灣大道與中興路口，因中間尚有兩處三角形綠帶之公有地可供利用，其面積較此徵收土地高達數倍，請市政府提出優先將三角綠帶納入道路規劃，非綠帶之道路規劃設計案後，若有不足，在洽民間土地徵收。</p> <p>4. 公聽會的辦理乃釐清問題與市民溝通之重要方式，不應流於形式，而本案的兩次公聽會，皆未釐清民眾的疑惑，因此請台中市政府在辦理第三次或第四次公聽會，待釐清上述 1-3 點問題後，再進行下一步步驟及程序。</p>	<p>系依據都市計畫內容所辦理，主要為改善本道路截角安全所必須使用之土地。如今日尚有未了解清楚的部分，本府將補充資料予台端並電話聯絡說明，如仍未清楚，亦可召集相關單位辦理協調會或第三、四次公聽會向土地所有權人說明。</p>
<p>劉秘書坤明(林議長士昌)</p> <p>1. 辦理公聽會、協議價購會議，應於龍井區公所召開。</p> <p>2. 本案應優先使用綠地，而非私有地。</p> <p>3. 協議價購及徵收價格評估方式為何?且應從優從寬，以保障土地所有權人之權益。</p>	<p>1. 感謝秘書意見，未來召開相關會議皆會於在地舉行。</p> <p>2. 本案用地範圍系依據都市計畫內容所辦理，主要為改善本道路截角安全所必須使用之土地。</p> <p>3. 感謝秘書意見。協議價購金額之評定，以政府相關公開資訊及該宗地周遭市場買賣實例價格做為參考依據，除區域因素外，亦考量宗地個別因素；包含宗地、道路、接近周邊環境及行政條件等因素，經上述因素影</p>

土地所有權人及利害關係人	陳述意見綜合回覆
	響，致使價格有其差異。另徵收市價係按照當期之市價，並提交地價評議委員會評定之。
<p>陳里長進爵</p> <p>1. 本案工程附近現場常發生車禍。</p> <p>2. 為何該區又要再辦理徵收作業？</p> <p>3. 徵收市價是否比照公告現值？且徵收市價須提高。</p>	<p>1. 本案為中興路口道路截角改善工程，為改善原有道路截角安全性，提高鄰近住宅區民眾出入通行之便利性及用路安全。</p> <p>2. 本案用地範圍系依據都市計畫內容所辦理，主要為改善本道路截角安全所必須使用之土地。</p> <p>3. 徵收市價並非比照公告現值，徵收市價係按照當期之市價，並提交本府地價評議委員會評定之。</p>
<p>陳議員世凱服務處</p> <p>61 年都市計畫道路規畫與現今規劃案之差異，請釐清。</p>	<p>1. 經本局 107 年 9 月 19 日局授建新地字第 1070046700 號函詢都市發展局，該局 107 年 9 月 26 日中市都計字第 1070164860 號函復在案，詳如附件三。</p>

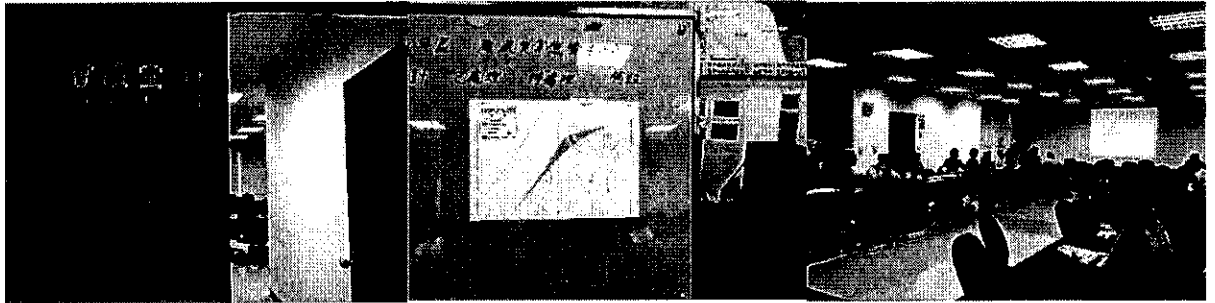
拾壹、結論：

- 一、 本次會議為本案第二次用地取得公聽會，召開公聽會之意旨係為使範圍內權益人及瞭解本案發展之民眾可前來與會並發表意見，其會議中亦會針對公益性及必要性進行評估分析。
- 二、 本府透過本次公聽會之舉辦可協助並確認與會民眾之土地或地上

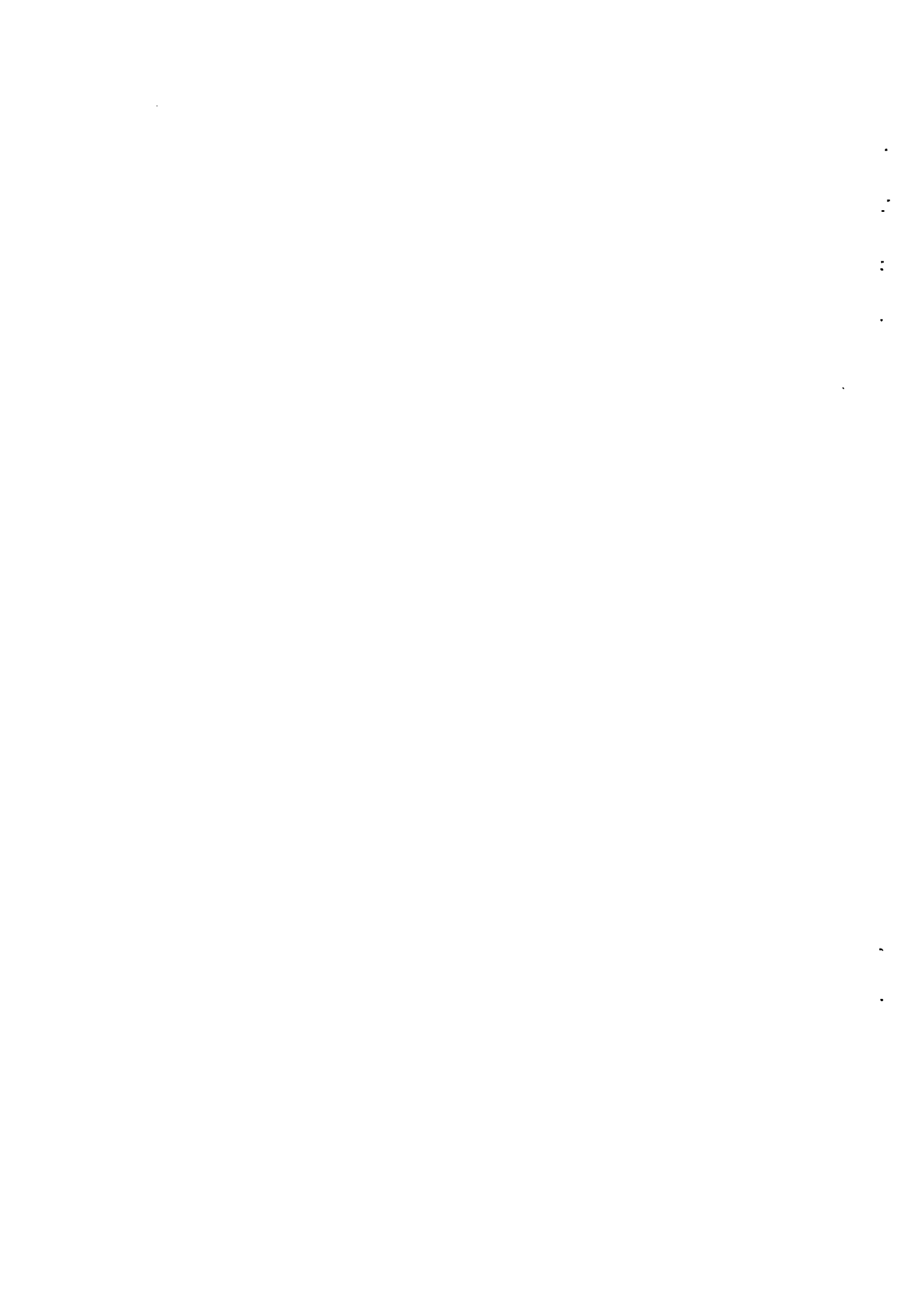
物是否有在本案用地取得範圍內，協議價購會議開會日期本府將以公文另行通知。

拾貳、散會：上午 11 時 30 分。

拾參、會議現場照片



附件一



臺中市龍井區中部科學工業園區西南向聯外道路工程

臺灣大道/中興路口截角
現況交通流量數據及評估報告

主辦機關：內政部營建署

設計單位：中泐工程顧問股份有限公司

中華民國 107 年 7 月

「臺中市龍井區中部科學工業園區西南向聯外道路工程」 臺灣大道/中興路口截角現況交通流量數據及評估報告

一、交通量檢討說明

臺灣大道/中興路現況尖峰小時交通量，直進北往臺灣大道五段往沙鹿方向為 240pcu/hr，右轉南往臺灣大道五段往台中市區方向合計交通量為 1052pcu/hr，如圖 1 所示。

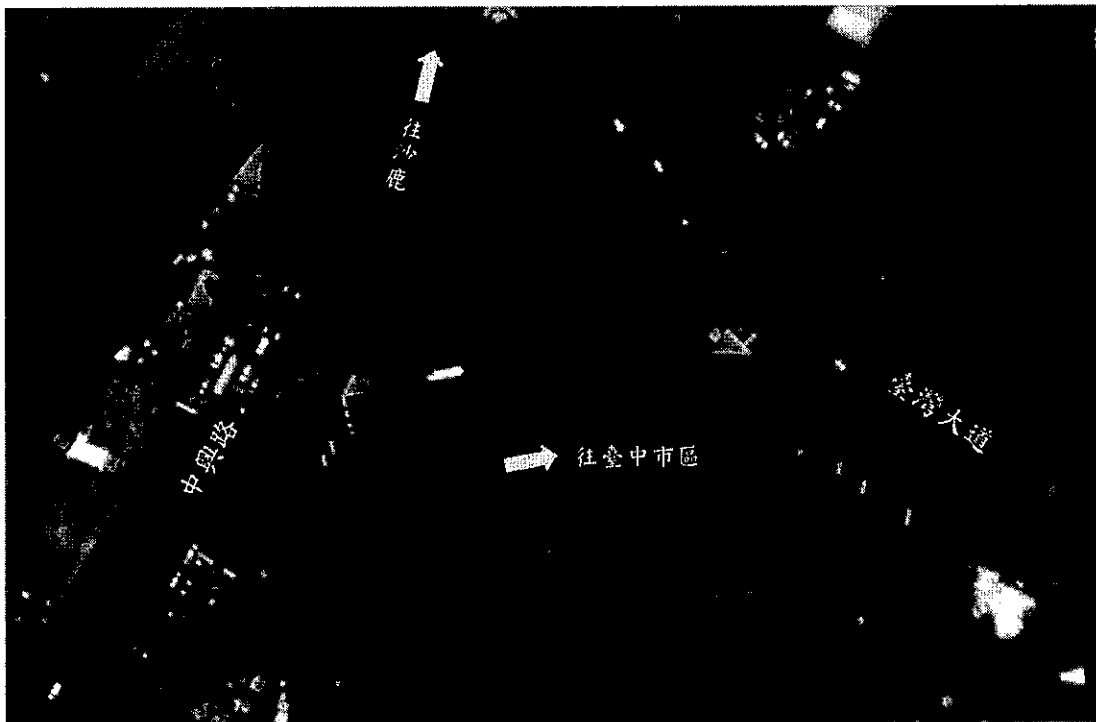


圖 1 現況交通流量說明圖

臺灣大道/中興路口平面配置經檢討，目標年(民國 130 年)考量中科及周邊特定區發展，中興路之尖峰小時交通量側車道約 1070pcu/hr(不含高架部分)，若無法取得該用地，則無法佈設右轉槽化車道(詳圖 2)，該區域距路口僅約 140 公尺，620 pcu/hr 須右轉經臺灣大道五段往台中市區方向，車道容量受整體路口號誌綠燈時相管制影響，估計約 900pcu/hr，整體尖峰交通量為 1070pcu/hr，將會造成車流通過瓶頸。

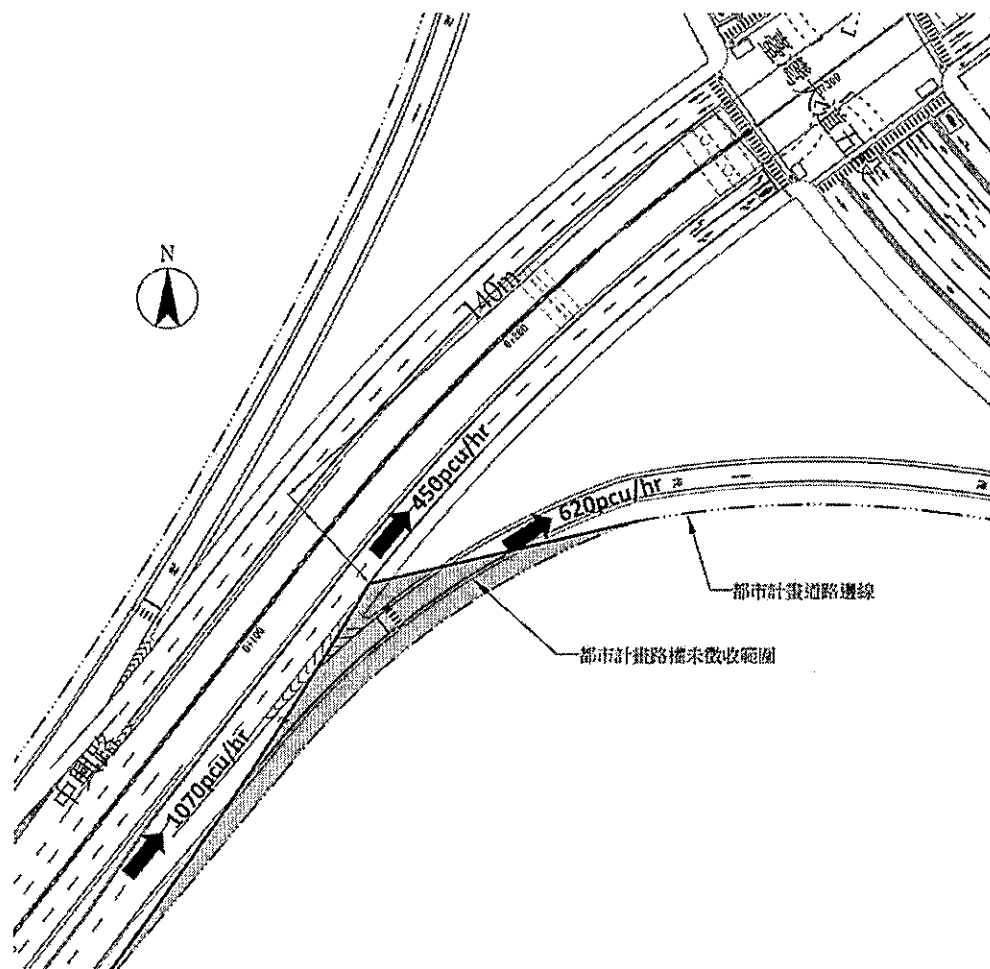
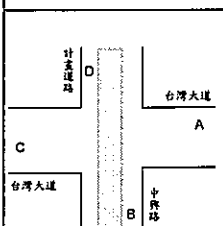


圖 2 截角用地影響範圍圖

二、路口服務水準檢討說明

臺灣大道/中興路口經規劃採單一十字交通號誌管制路口，道路配置上採 2 線快車道以高架橋跨越，不經號誌管制可順暢直行，另佈設 2 線側車道及右轉槽化車道，提供由中興路北向汽機車轉入臺灣大道五段(詳圖 3)。依此路口配置及尖峰小時轉向交通量，路口整體延滯約 50~55 秒，服務水準為 D 級(詳表 1)。若無法取得該用地，則無法佈設右轉槽化車道，致使路口延滯時間加長，服務水準將降至 E 級以下，無法符合規定。

表 1 路口服務水準預測表

簡圖	方向	上午尖峰				下午尖峰			
		流量 (pcu/hr)	延滯 (秒/車)	整體延滯 (秒/車)	服務 水準	流量 (pcu/hr)	延滯 (秒/車)	整體延滯 (秒/車)	服務 水準
	A	1830	55.3	54.5	D	2351	56.3	52.3	D
	B	250	43.5			450	45.5		
	C	2462	57.6			1803	52.5		
	D	430	40.3			760	43.7		

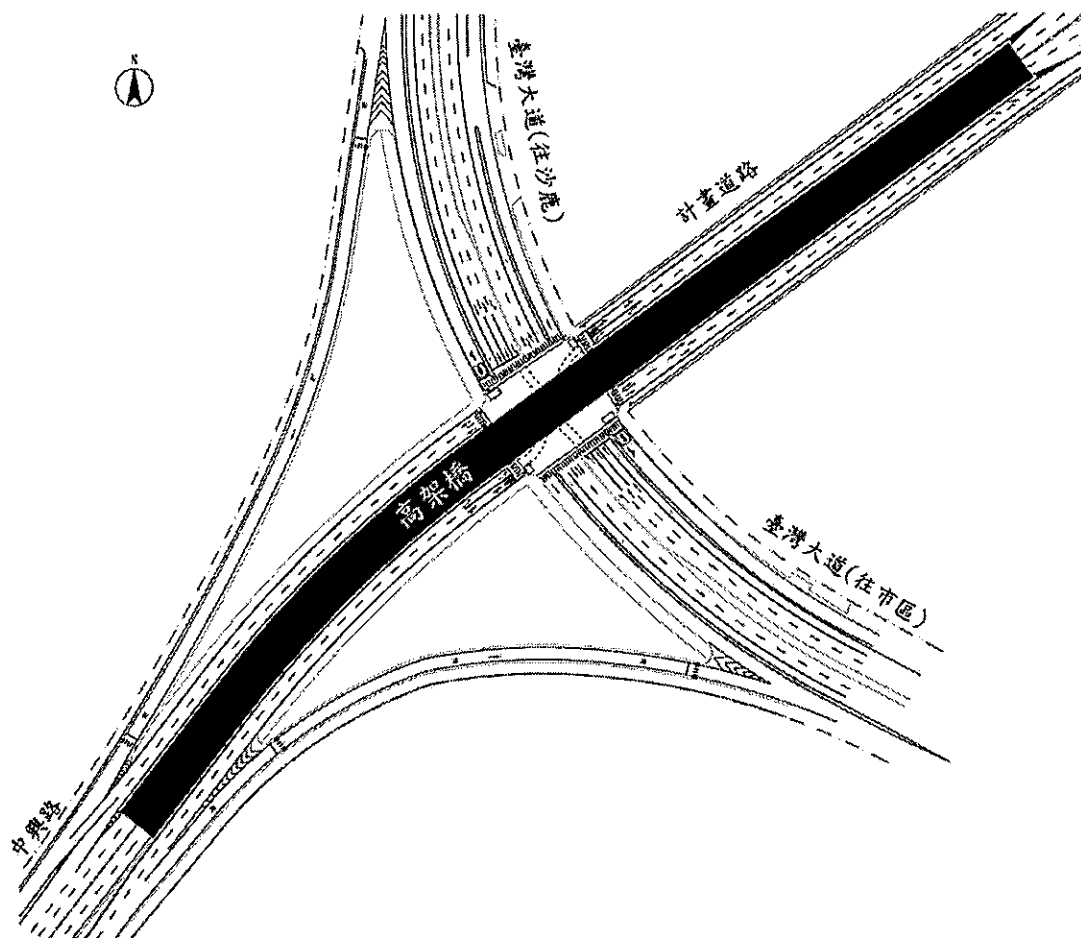


圖 3 臺灣大道/中興路口配置圖

三、道路橫斷面配置及右轉專用道檢討

本工程在符合目標年交通量需求下，採都市計畫 40 公尺路幅寬度，配置為 4 線汽車道，1 線混合車道(詳附件圖 4)。依 105 年 10 月 19 日規劃審查會議，臺中市政府交通局建議：路口配置除留設原混合車道外，增設 1 汽車道，以利車流紓解，

加計右轉專用道，於里程 0K+120 斷面配置詳附件圖 5。經檢討都市計畫路權道路寬度達 66.21m，而既有道路寬度為 50.9m，差距 15.31m(詳附件圖 6)。經依「市區道路及附屬工程設計規範」2.2 及 2.4 節規定，將右轉專用道之車道及路肩採最小需求值 4.5m 及 0.25m 配置，左、右兩側右轉專用道考量彎道角度影響後，約可縮減寬度約 4.5m。因此縮減右轉專用道車道寬度後，寬度尚不足約 10.8m。

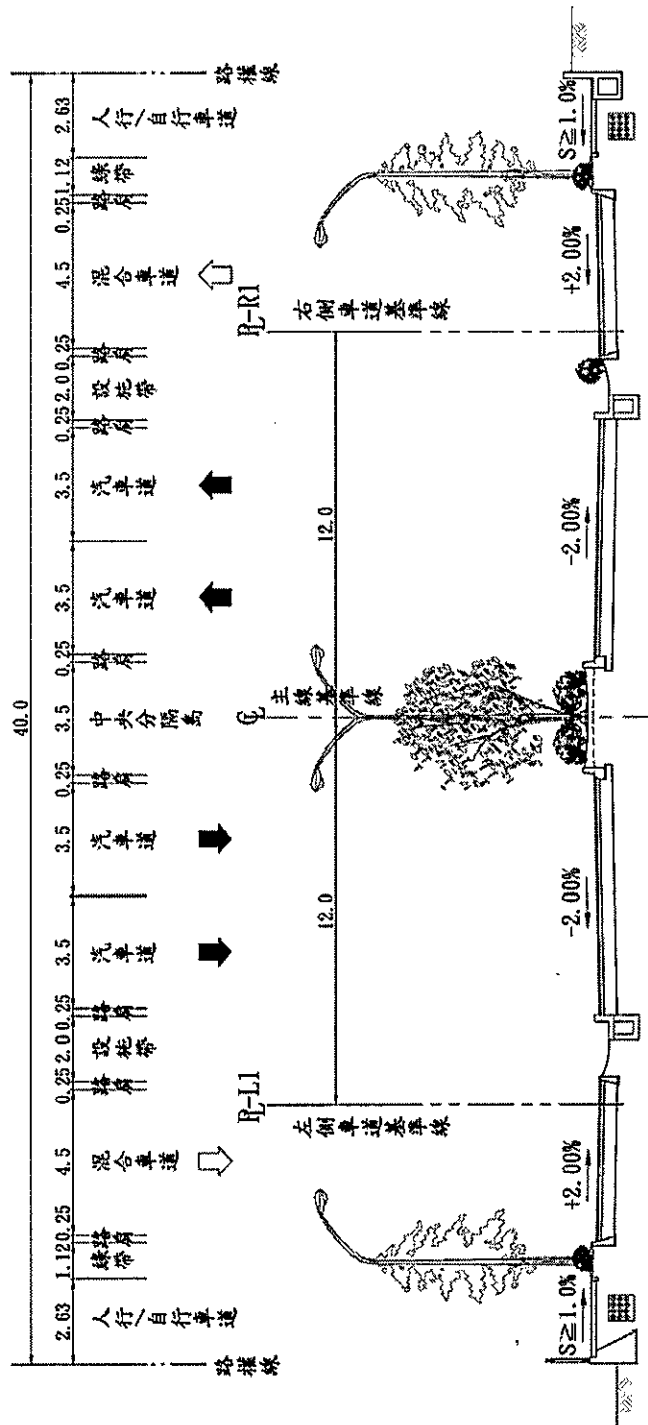
四、主線車道寬度檢討

臺灣大道/中興路口段平曲線採 R=500m 設計，依「市區道路及附屬工程設計規範」3.4 節規定，主線 4 線汽車道寬度採 3.5m，可免設加寬；如將車道寬度降低，則平曲線車道加寬後，車道寬度反而更大，因此車道寬度無調降空間。

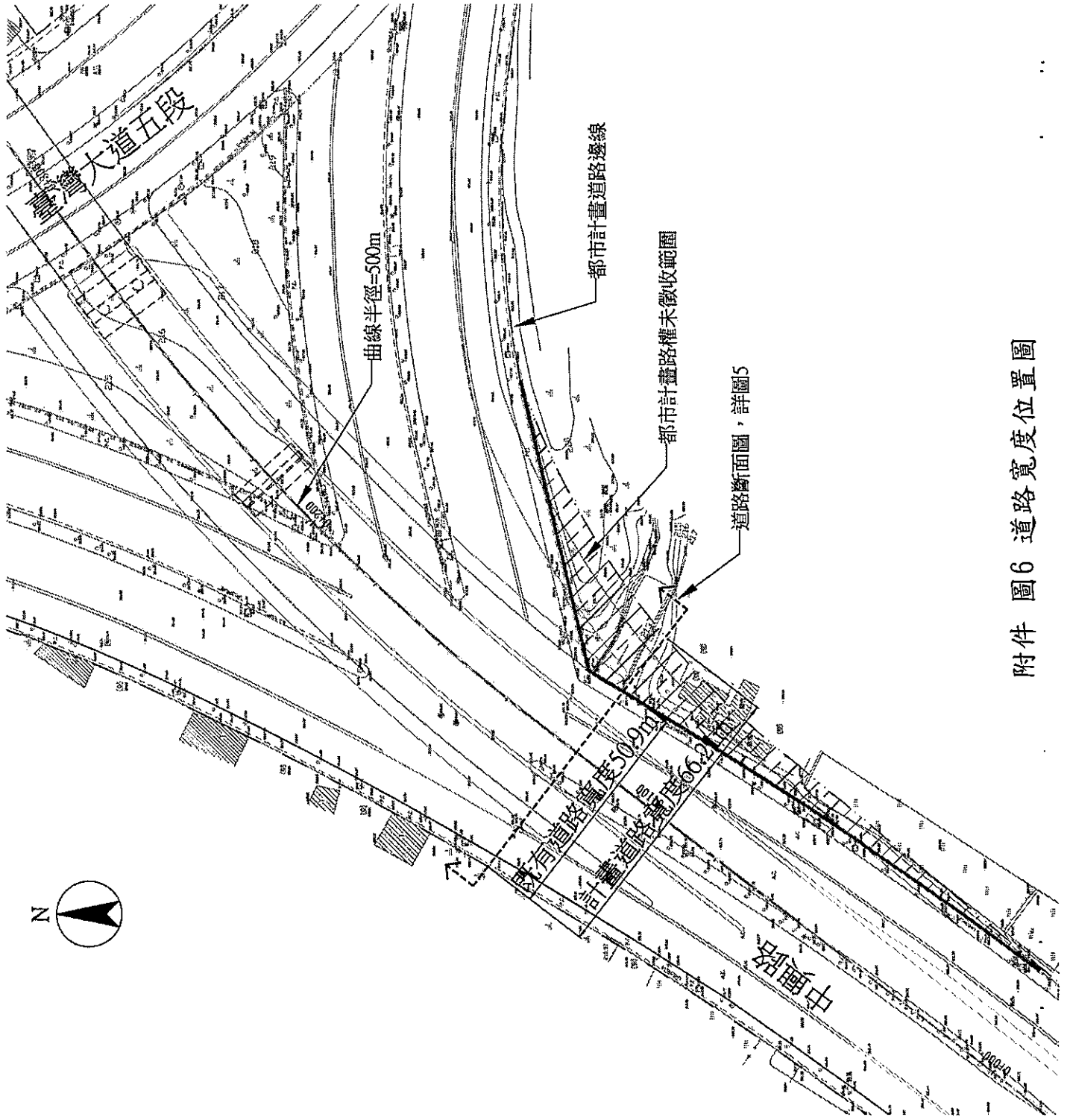
五、中心線型偏移檢討

道路中心線線型如往西側偏移，經檢討最大可偏移量約 6.3M，除造成設置於道路槽化空間之橋台位置往西側偏移(詳附件圖 7)，使施工中交通衝擊將更大外，依前述說明，路幅寬度差距達 15.3m，寬度不足問題仍無法解決。

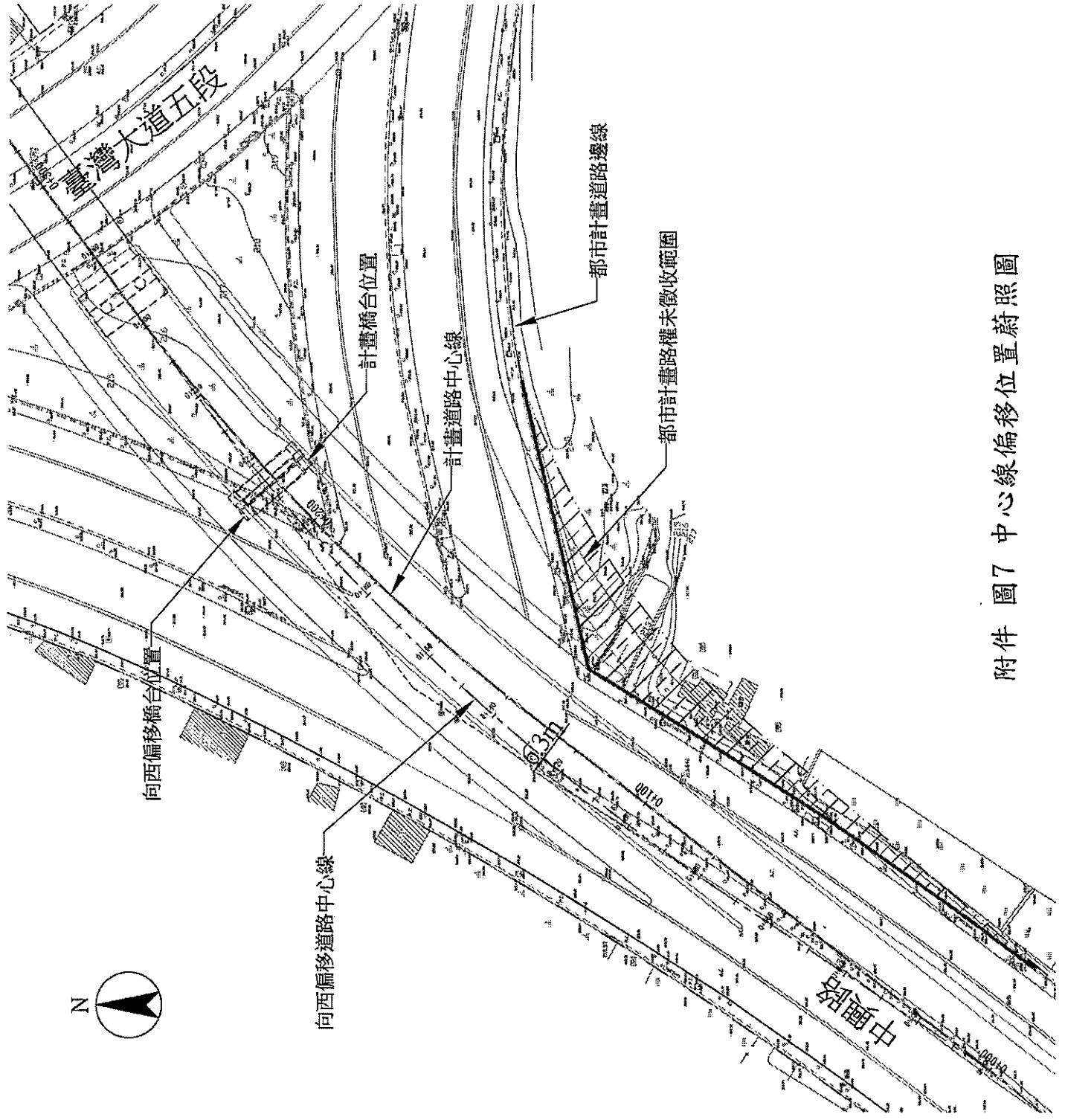
六、結論：由整體交通量、路口延滯及車道配置等綜合檢討後，臺灣大道/中興路口仍有用地取得需求。



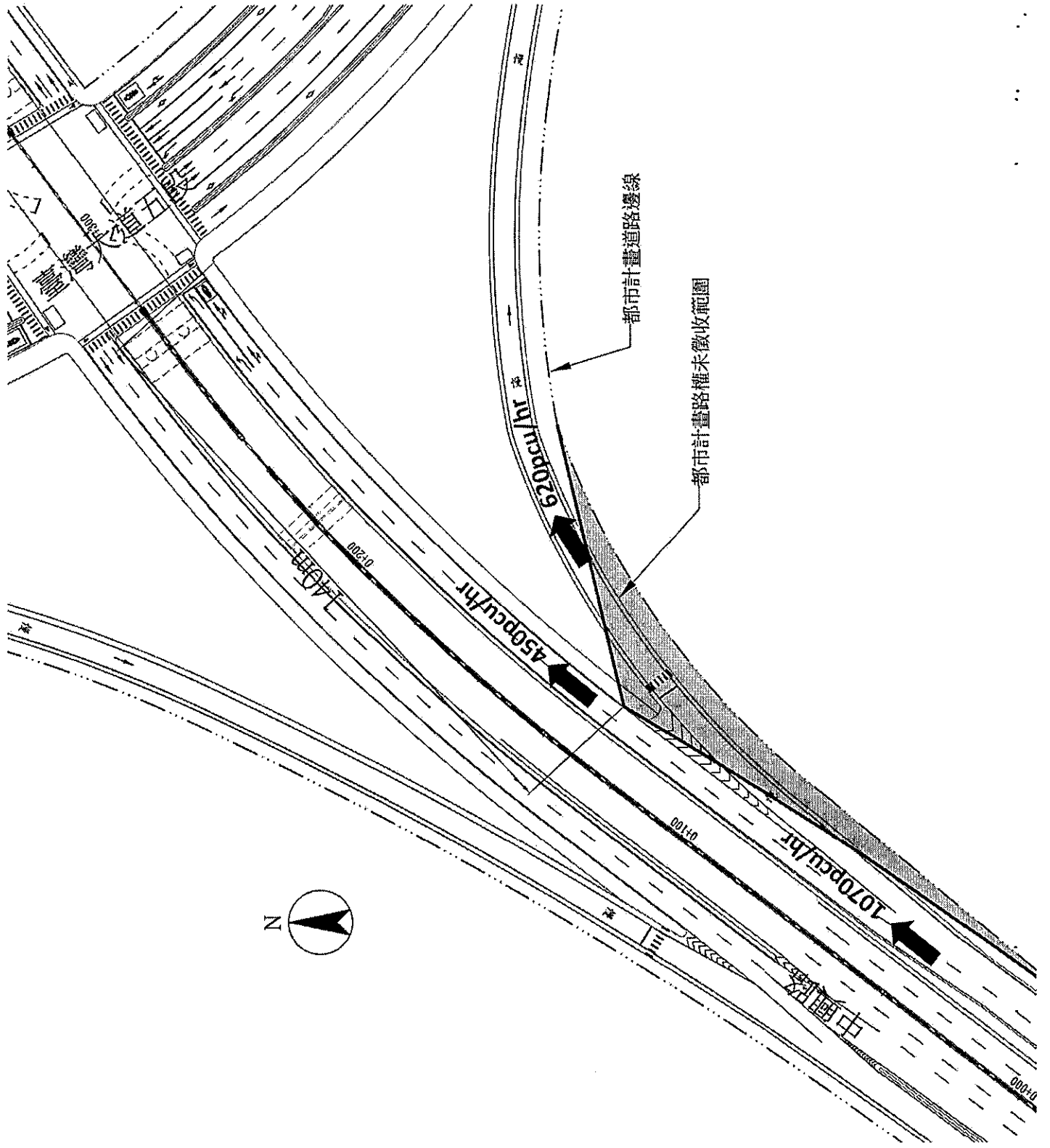
附件 圖4 平面段標準斷面圖



附件圖6 道路寬度位置圖



附件圖7 中心線偏移位置蔚照圖



附件二

檔 號：
保存年限：

臺中市政府都市發展局 函

地址：40301臺中市西區民權路99號
承辦人：翁國軒
電話：04-22289111#65201
電子信箱：wkh1015@taichung.gov.tw



受文者：臺中市政府建設局

發文日期：中華民國107年7月6日
發文字號：中市都計字第1070113787號
速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：61年擬定台中港特定區計畫、80年一期公設通檢、87年二通、104年三通（本文
附件請至附件下載區(<http://odisattch.taichung.gov.tw/>)下載，識別碼為：4S
45NC)

主旨：有關「龍井區中部科學工業園區西南向聯外道路工程之臺灣大道與中興路口道路截角改善工程」用地取得都市計畫相關問題，復如說明，請查照。



說明：

- 一、復貴局107年7月5日局授建新地字第1070032877號函。
- 二、查本市龍井區新庄段24-1地號土地屬「台中港特定區計畫」內道路用地，該道路用地係於61年1月1日公告「台中港特定區計畫」時即劃設，迄今歷經「台中港特定區計畫」三次通盤檢討均無變更都市計畫，且上開計畫均依法定程序完成公告發布實施。
- 三、有關民眾陳情疑義一案，依內政部102年函請各地方政府，應於辦理都市計畫通盤檢討草案階段通知檢討變更土地使用分區之土地所有權人之規定，以3個月內之土地登記簿所載住所，書面掛號通知土地所有權人。旨案土地無涉及變更並無前述102年規定之適用。

正本：臺中市政府建設局

用地科 收文:107/07/06



101070033471 無附件

副本：本局城鄉計畫科

2018-07-06
交 15 換 38 章

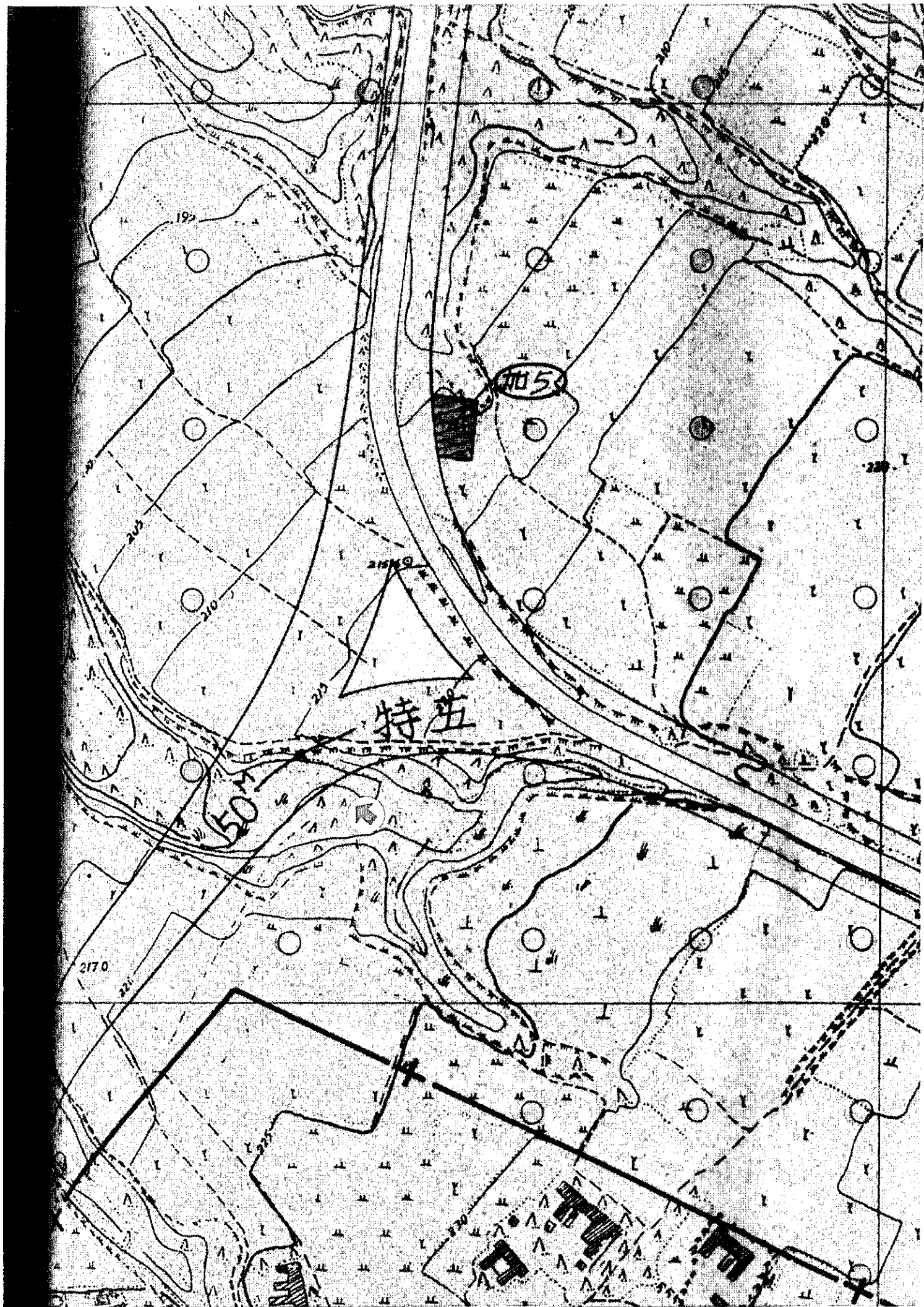


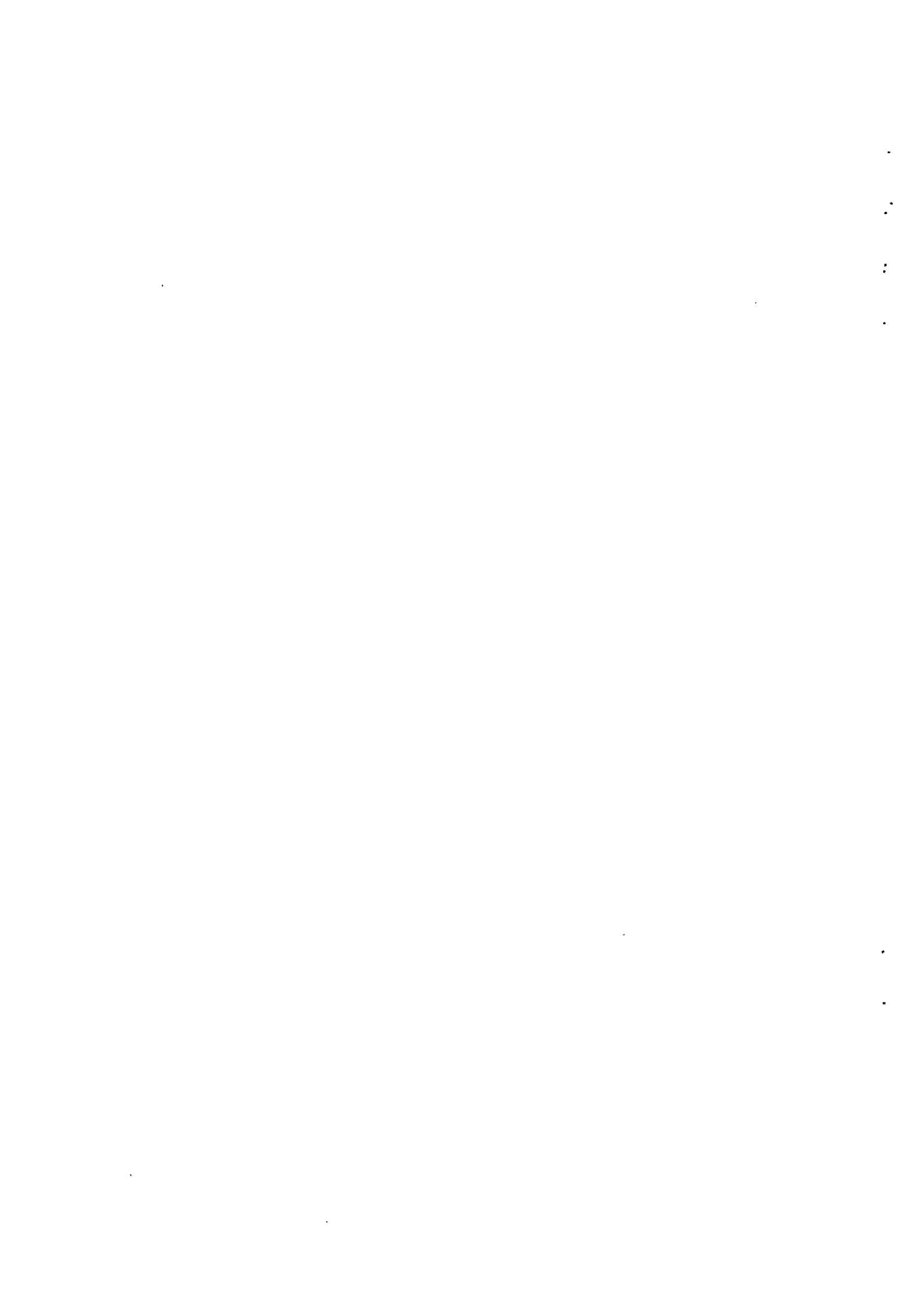
裝

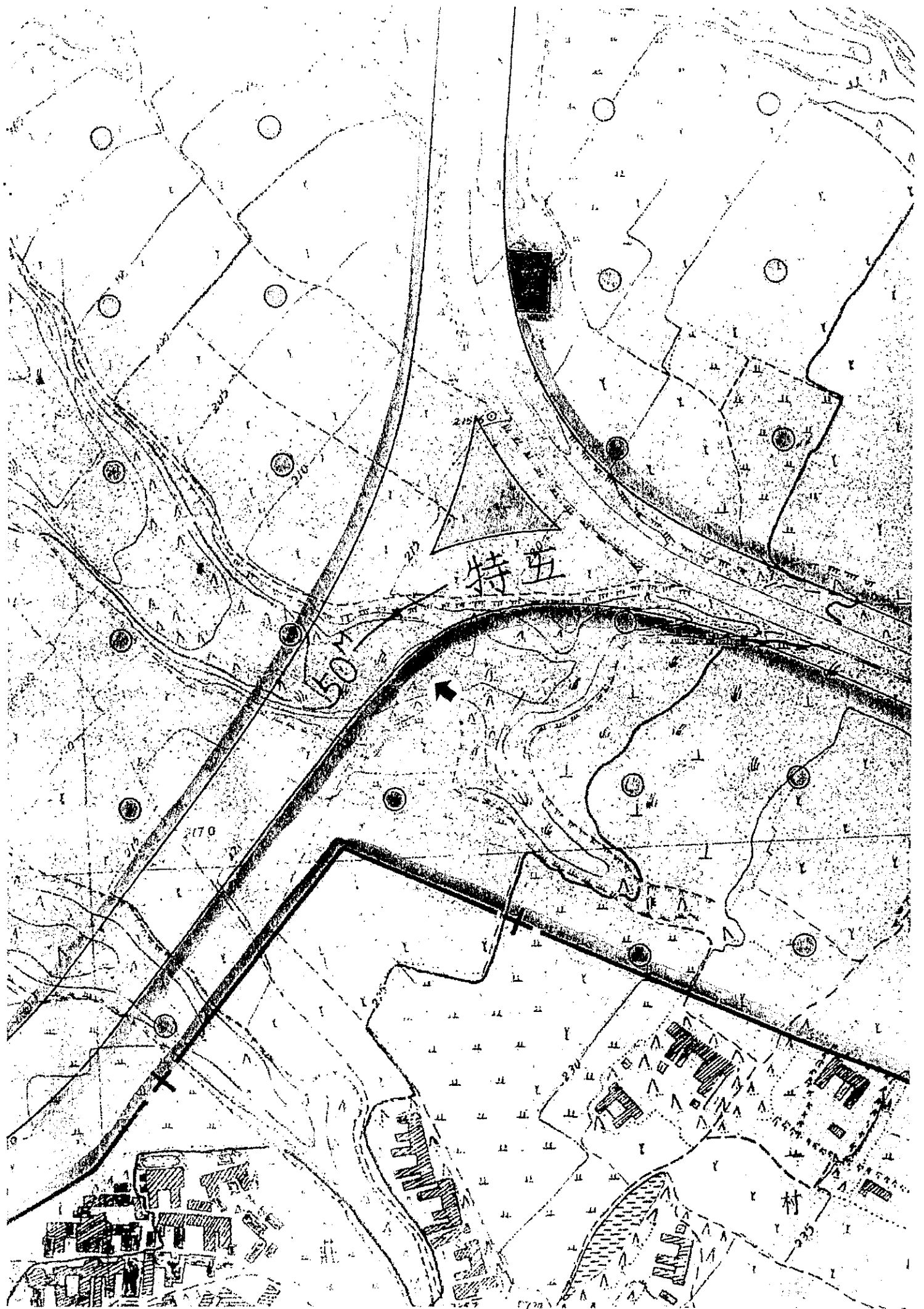


訂

線







•

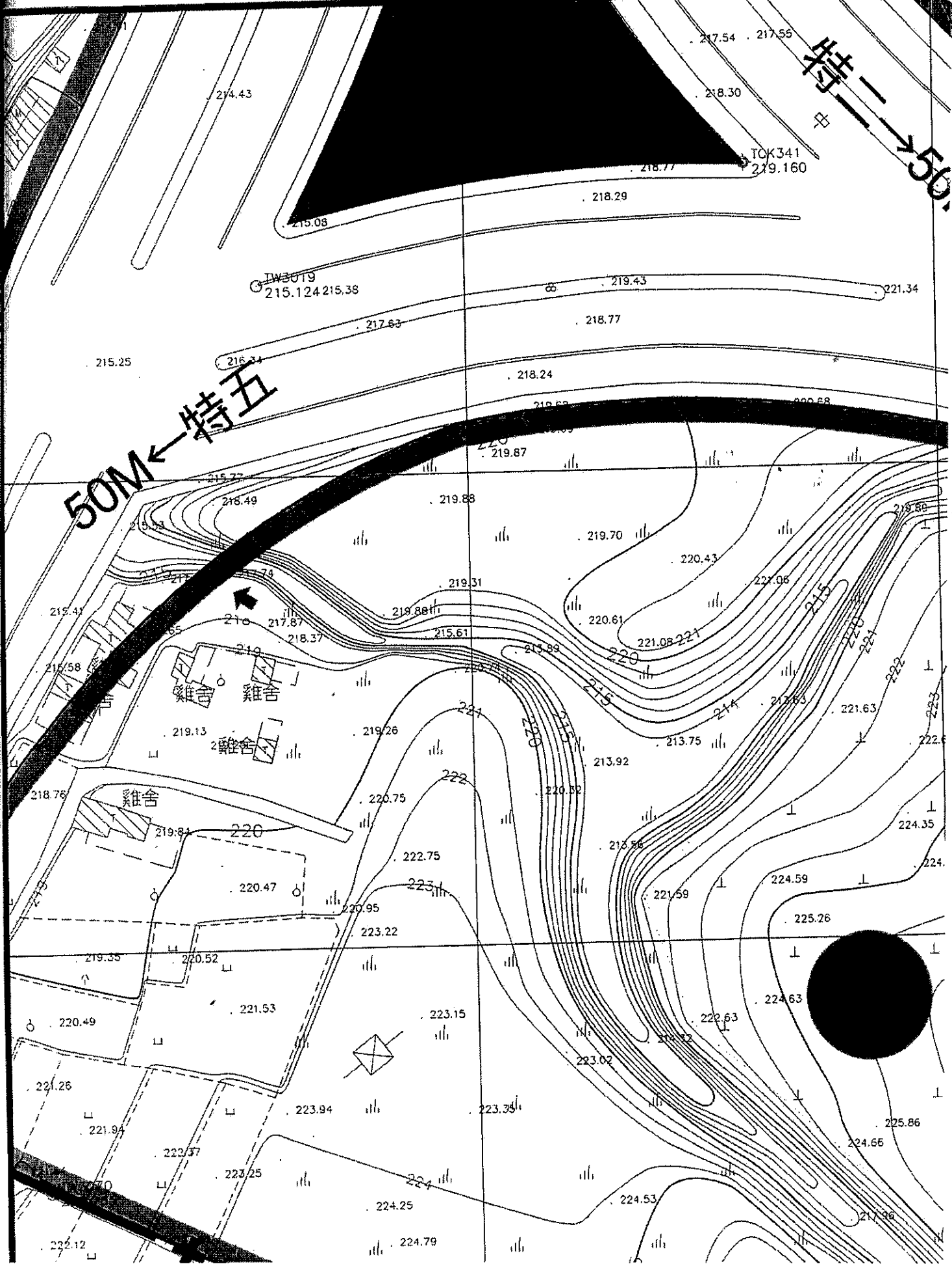
•

•

•

•

•



50M ← 特五

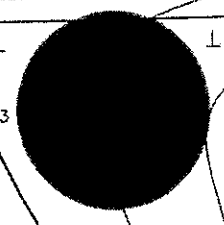
特五 → 50M

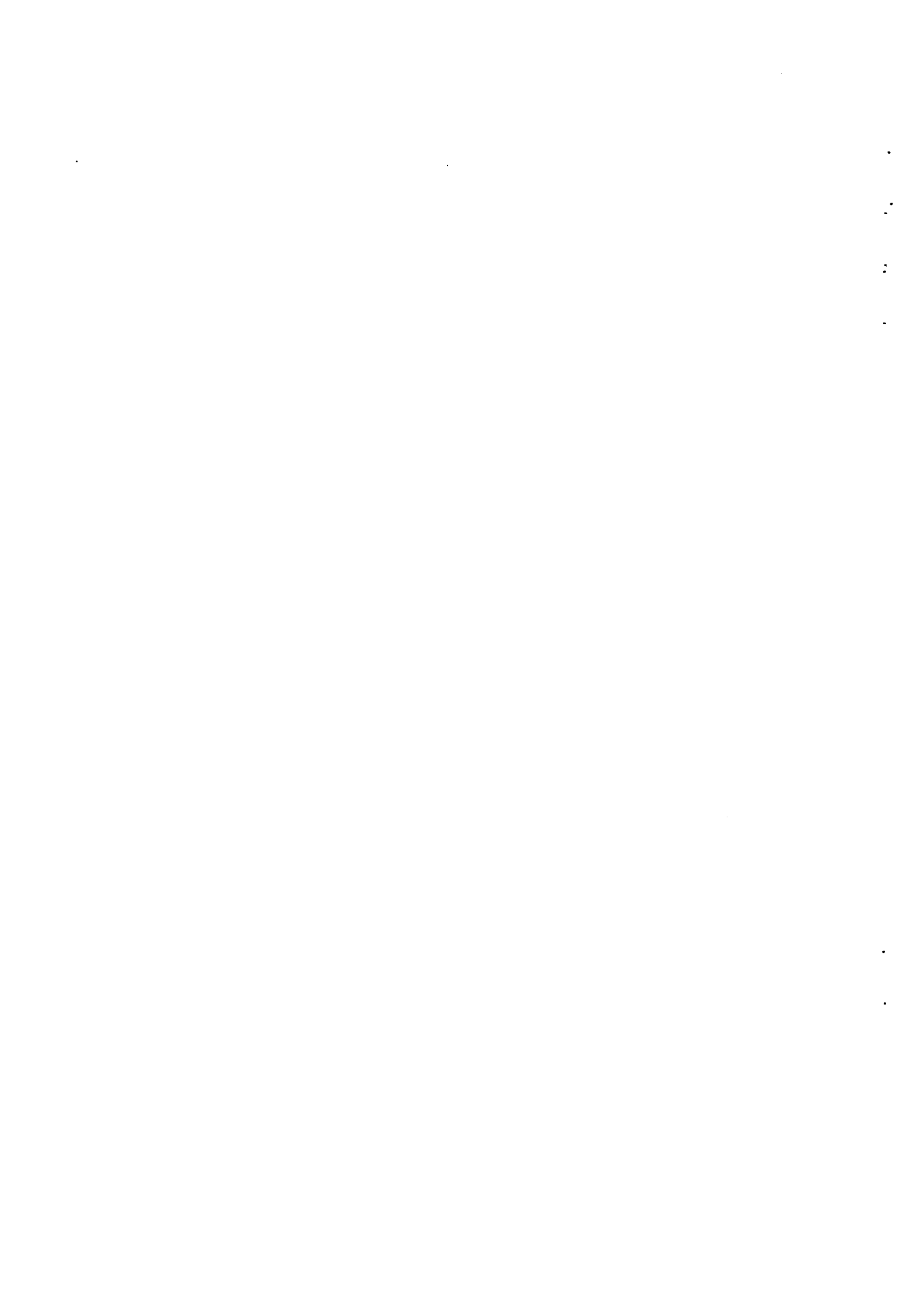
雞舍

雞舍

雞舍

雞舍





附件三

.

.

.

.

.

.

檔 號：
保存年限：

臺中市政府都市發展局 函

地址：403臺中市西區民權路99號
承辦人：蔡英智
電話：04-22289111~65210
電子信箱：m30214@taichung.gov.tw

受文者：臺中市政府建設局

發文日期：中華民國107年9月26日

發文字號：中市都計字第1070164860號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：見說明二（本文附件請至附件下載區(<http://odisattch.taichung.gov.tw/>)下載，識別碼為：BBMHT6）

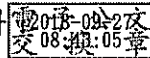
主旨：有關貴局函請提供臺中港特定區計畫特二號道路與特五號道路都市計畫資料案，如說明，請查照。

說明：

- 一、依據貴局107年9月19日局授建新地字第1070046700號函辦理。
- 二、查旨揭道路截角於61年1月1日發布臺中港特定區計畫劃設，本局提供87年5月25日發布「變更臺中港特定區計畫(第二次通盤檢討)案」計畫圖及100年2月11日發布「變更臺中港特定區計畫(第三次通盤檢討—有關計畫圖重製、油庫專用區及部分公墓用地恢復原分區)案」計畫圖供參。

正本：臺中市政府建設局

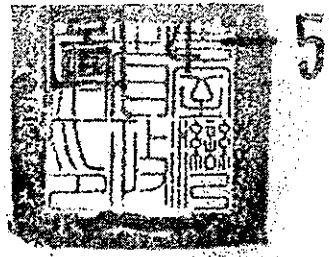
副本：本局城鄉計畫科



用地科 收文:107/09/27

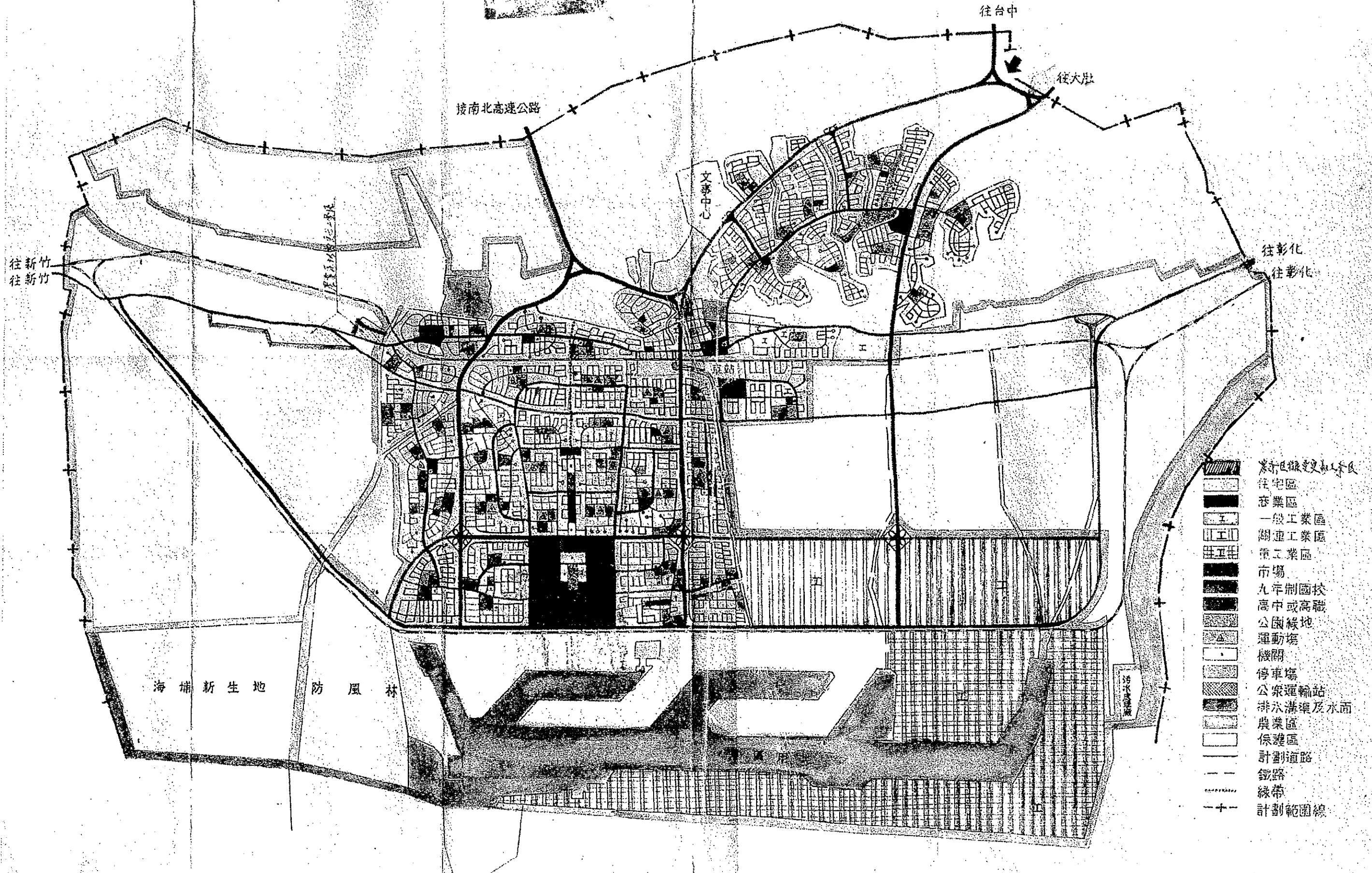


101070047870 無附件

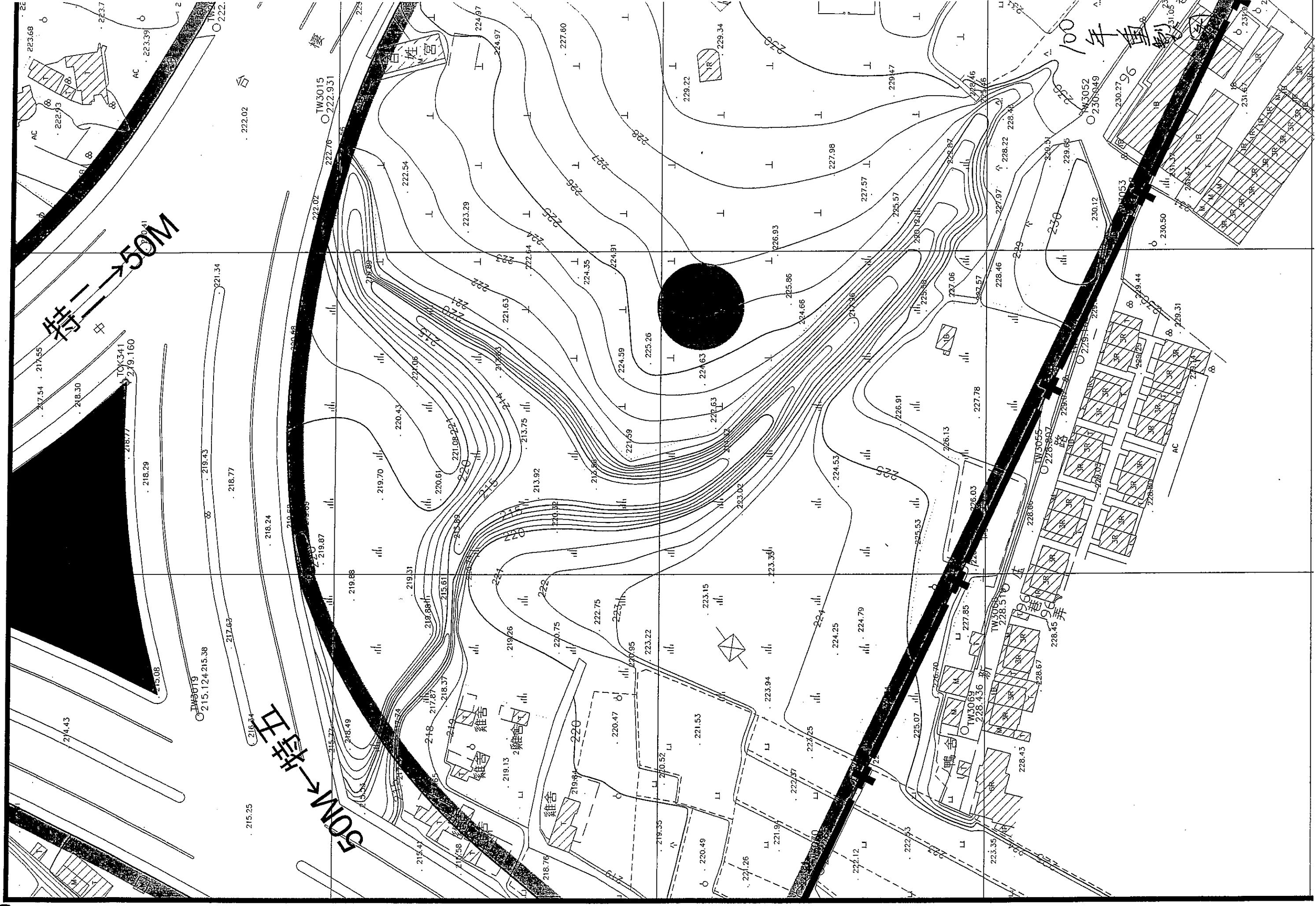


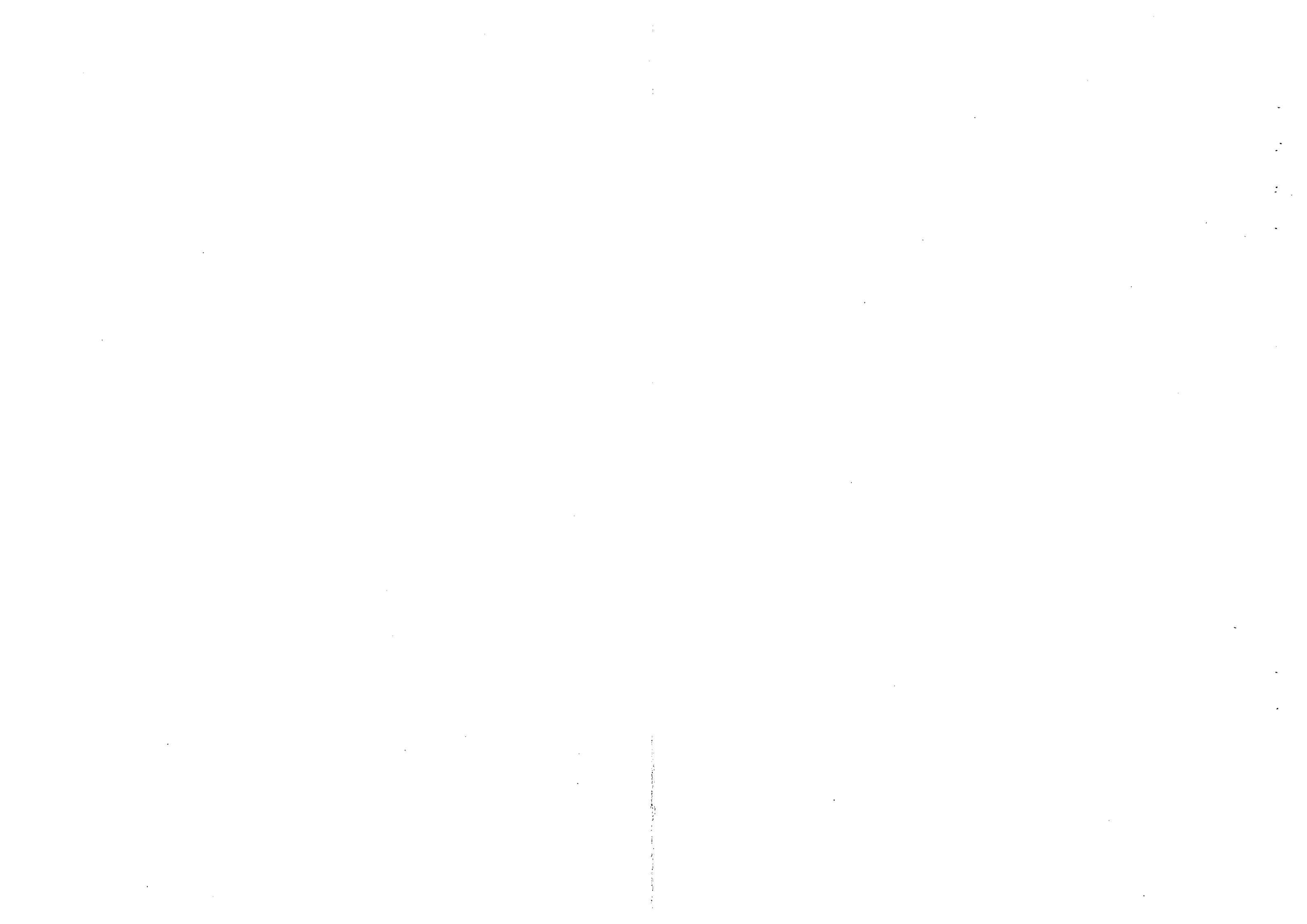
台中港特定區計劃示意圖

比例尺
1:24,000



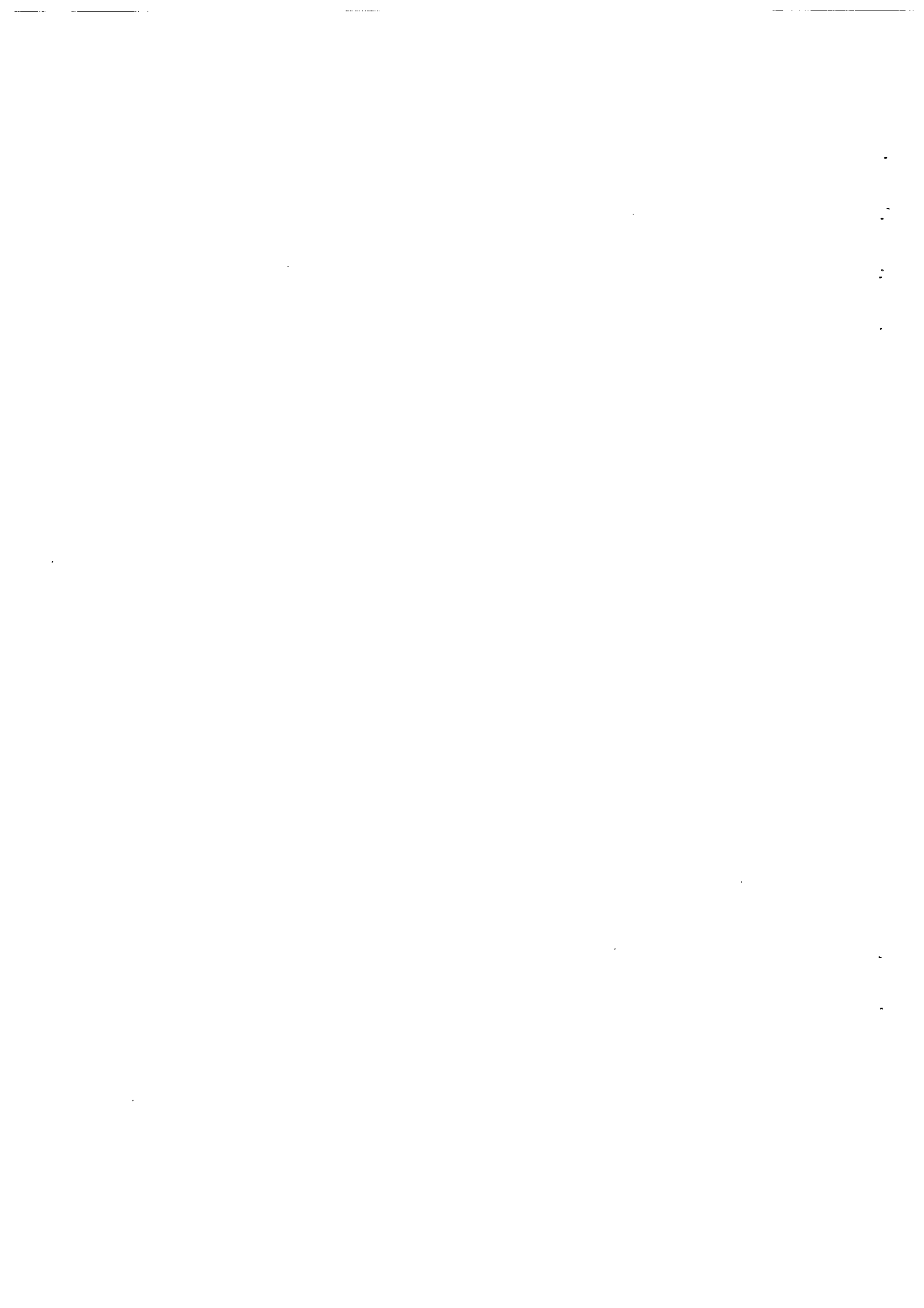








附件四



檔 號：
保存年限：

內政部營建署中區工程處 書函

地址：40144臺中市東區和平街121號
聯絡人：陳建利
聯絡電話：0422188651
電子郵件：a0970901@cpami.gov.tw
傳真：0422188088

受文者：臺中市政府建設局

發文日期：中華民國107年9月25日

發文字號：營署中道字第1073204906號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：如說明三(1071294657_107D2033206-01.pdf、1071294657_107D2033207-01.pdf)

主旨：有關貴局函請提供本處辦理「臺中市龍井區中部科學工業
園區西南向聯外道路工程（工程編號：105-5500-0101-66
25-1040）」之橫越臺灣大道高架與平面兩方案道路規劃
設計比較及優劣分析資料乙案，復如說明，請查照。

說明：

一、復貴局107年9月19日局授建新地字第1070046700號函。

二、有關旨案辦理情形，說明如下：

（一）本處於旨案規劃設計期間，初步規劃為平面道路或高架
道路等2方案，為確認路型規劃於105年11月14日檢送相
關評估比較供貴局擇定。

（二）貴局於105年12月14日函復，建議於臺灣大道路口路線
方案應採立體交叉方式辦理設計及施作，以發揮旨案開
闢後之交通改善效益。

（三）為確認立體交叉方式，由本署於106年1月19日針對高架
橋及地下道等2立體交叉方式邀集貴局、公路總局、台
電公司、臺中市政府交通局及臺中市政府水利局於貴局
辦理方案擇定會議。

用地科 收文:107/09/25



101070047424 有附件

(四)會議結論針對臺灣大道跨越方式，於臺中市政府交通局表示同意捷運藍線縱坡未來可配合本案採高架型式調整下，綜合考量成本、工期、行車安全、施工期間交通衝擊…等因素，採高架方式辦理。

三、檢送平面及高架道路等2方案暨高架橋及地下道等2立體交叉方案之路口方案比較資料，供貴局參辦。

正本：臺中市政府建設局

副本：中泐工程顧問股份有限公司、本署道路工程組、本處中工組、道中隊



裝

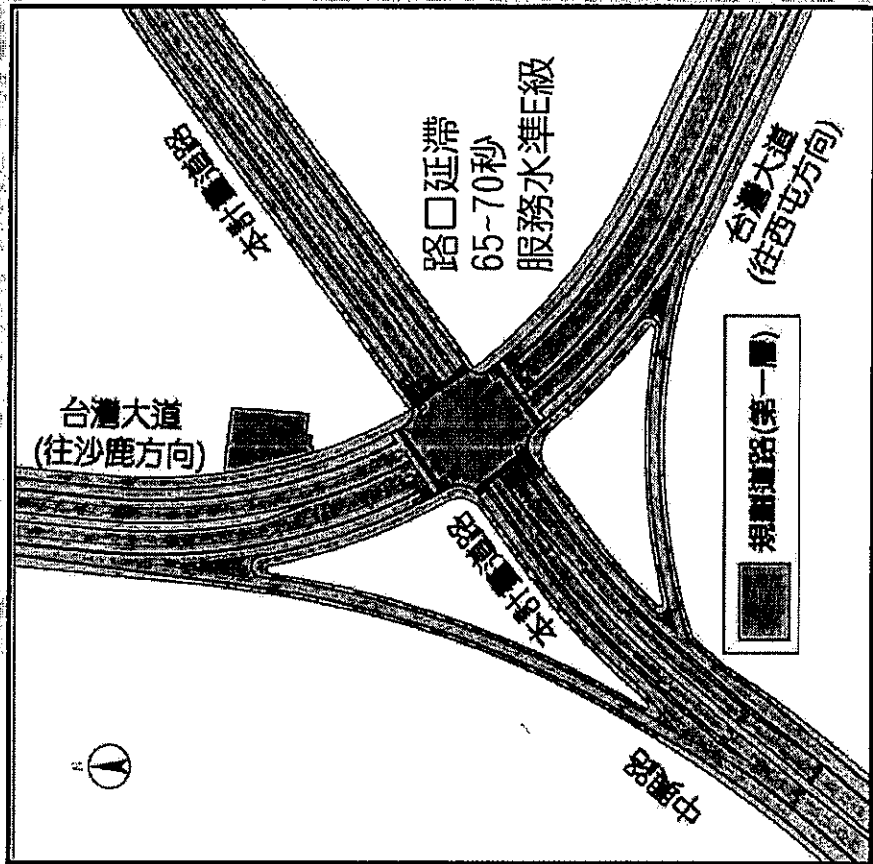
訂

線

臺灣大道路口方案

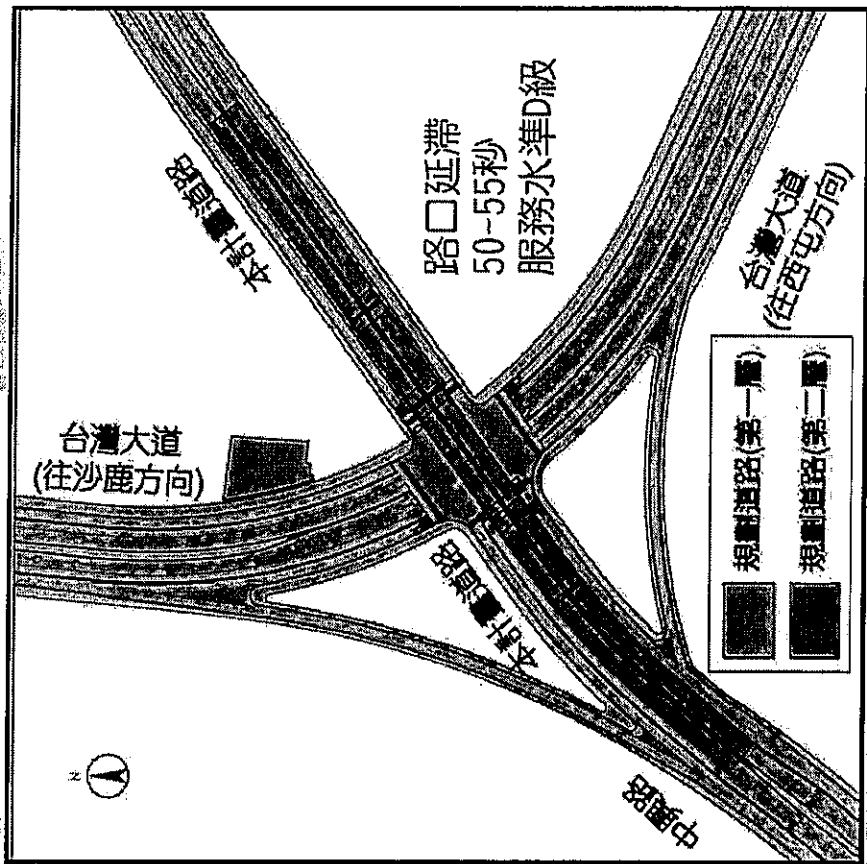
方案 I：平面交叉

- 簡化為單一十字號誌管制路口
- 保留右轉槽化車道



方案 II：雙層立體交叉

- 計畫道路穿越臺灣大道快車道採立體交叉，降低路口衝突



參考規劃報告書(修正版)P3-4 圖3-1-4及P3-5 圖3-1-5

臺灣大道路口方案

路線方案比較

目標年：民國130年各方案路口服務水準分析

下午尖峰

上午尖峰

簡圖	方向	上午尖峰				下午尖峰			
		流量 (pcu/hr)	延滯 (秒/車)	整體延滯 (秒/車)	服務水準	流量 (pcu/hr)	延滯 (秒/車)	整體延滯 (秒/車)	服務水準
方案 I 	A	1830	66.7	69.4	E	2351	75.1	67.9	E
	B	1205	61.4			828	60.5		
	C	2462	78.6			1803	68.5		
	D	805	59.7			1794	61.1		
方案 II 	A	1830	55.3	54.5	D	2351	56.3	52.3	D
	B	250	43.5			450	45.5		
	C	2462	57.6			1803	52.5		
	D	430	40.3			760	43.7		

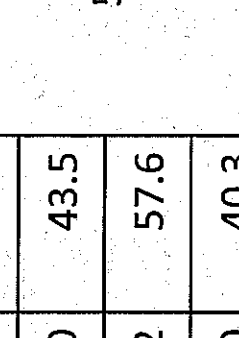
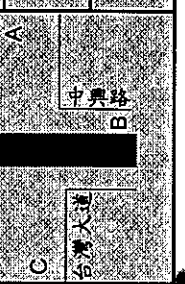
參考規劃報告書(修正版)P3-3 表3.1-1及P3-5 表3.1-2

流量參考P3-2 圖3.1-3

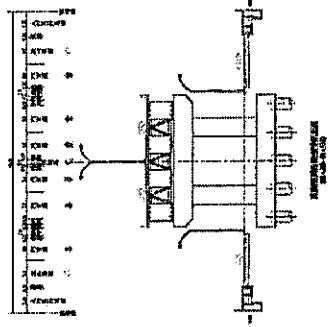
高架與地下道路口服務水準比較

- 目標年路口轉向交通量預測改善之交通效率及服務水準，高架方案與地下道方案路口整體延滯均約在50~55秒，服務水準為D級

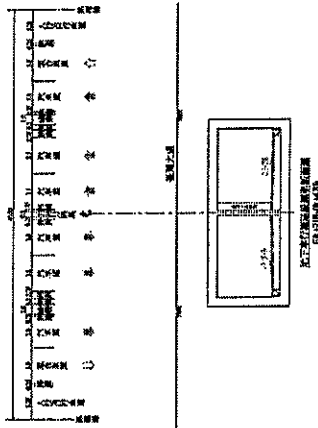
目標年：民國130年 高架與地下道方案路口服務水準分析

簡圖		上午尖峰				下午尖峰			
方向	流量 (pcu/hr)	延滯 (秒/車)	整體延滯 (秒/車)	服務水準	流量 (pcu/hr)	延滯 (秒/車)	整體延滯 (秒/車)	服務水準	
高架方案 	A	1830	55.3	54.5	D	2351	56.3	52.3	
	B	250	43.5			45.5			
	C	2462	57.6			52.5			
	D	430	40.3			43.7			
地下道方案 	A	1830	55.3	54.5	D	2351	56.3	52.3	
	B	250	43.5			45.5			
	C	2462	57.6			52.5			
	D	430	40.3			43.7			

經濟效益評估



高架相較於平面
評估結果

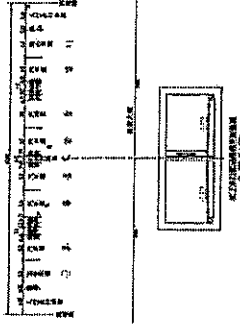
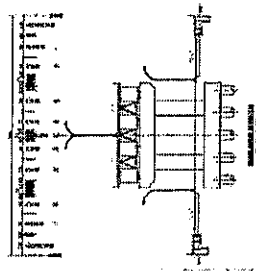


地下道相較於平面
評估結果

項目	高架相較於平面 評估結果	地下道相較於平面 評估結果
淨現值 (105年幣值，萬元)	25,918.16	8,649.43
效益成本比(B/C)	2.38	1.24
內部報酬率(IRR)	14.05%	7.16%

- 高架及地下道方案相較於平面方案益本比皆可大於1.0
- 路口交通效率及服務水準相同，以投資成本而言高架方案較經濟

路口方案比較



方案	高架橋雙層立體交叉	地下室雙層立體交叉
用地取得	依都計道路用地範圍	依都計道路用地範圍
交通效率	路口延滯50~55秒 服務水準D級	路口延滯50~55秒 服務水準D級
行車安全	較佳(縱坡5.9%)	(縱坡8%且有積水疑慮)
挖填方量	較少	較多
施工困難度	一般(鋼箱梁技術成熟)	較高
施工中交通衝擊	影響時間較短	影響時間長
既有地下管線影響	較小	較大(台電161kV線路需遷移)
對捷運藍線影響	縱坡影響小於0.5%	無
工期	N日曆天	N+180日曆天
工程經費	較低	較高
經濟效益	較佳	超過預算

經綜合比較，高架方案除對捷運藍線縱坡些微影響外，在行車安全、交通衝擊、工期及經費...等均優於地下室方案，敬請裁示

