

「國道 4 號臺中環線豐原潭子段計畫」第 3 場路線公聽會 會議紀錄

- 一、事由：為興辦國道 4 號臺中環線豐原潭子段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、會議時間：104 年 12 月 17 日（星期四）下午 2 時整
- 三、會議地點：臺中市豐原區公所四樓第 3 會議室
- 四、主持人：陳組長宏仁
紀錄：鄔恩瑤
- 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

交通部為加速推動臺中都會區東側山區環狀快速公路系統，87 年奉行政院同意將臺中生活圈 5 號線納入國道系統，並更名為國道 4 號臺中環線豐原霧峰段，即展開工程規劃及環評作業。嗣因臺中地區民意要求儘速闢建生活圈 4 號道路，交通部通盤考量政府財政及地方交通需求，爰指示國工局就兩計畫進行整合研究，整合案可行性研究報告報奉行政院 92 年 8 月 22 日函復，略以：「國道 4 號豐原霧峰段先推動豐原大坑段，大坑以南先闢建臺中生活圈 2 號線東段及 4 號線北段，並提升為高架快速道路，兩路段以大坑聯絡道銜接。」

臺中生活圈 2 號線東段、4 號線北段及大里聯絡道已於 100 年 12 月 8 日經行政院公告納編為省道台 74 線，並於 101 年 12 月 18 日全線完工開放通車。至國道 4 號臺中環線豐原大坑段部分，其環境影響說明書經環保署於 98 年 3 月召開專案小組第 2 次初審會議，結論略以：「請開發單位研提低成本、迴避風險之路線替代方案再審。」交通部於 98 年 6 月 25 日邀集行政院相關單位召開會議研商後續推動事宜，結論略以：「請國工局依環保署專案小組審查會議結論，並參考與會單位意見，審慎研擬替代方案，並俟環境影響說明書提送環保署審查通過後，再依行政程序將建設計畫陳報行政院核定。」爰據以辦理替代方案可行性研究、環境影響評估及綜合規劃工作。

替代方案即國道 4 號臺中環線豐原潭子段(以下簡稱本計畫)，環境影響說明書業於 102 年 6 月 19 日經環保署環境影響審

查委員會第 238 次會議決議通過環境影響評估審查。可行性研究報告奉行政院 102 年 11 月 28 日函核復原則同意後，即接續辦理綜合規劃作業，並據以提報建設計畫陳報交通部核轉行政院審議，於 103 年 9 月 2 日函核復原則予以支持。

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」第 2 項規定。

(二) 興辦事業計畫目的及工程規劃概要

1. 興辦事業計畫目的

(1)推動本計畫與國道 1 號、國道 3 號、國道 4 號清水豐原段、台 74 線及台 61 線構成大臺中地區完整之高快速公路網，發揮整體運輸效益。

(2)紓解國道 1 號臺中系統交流道-大雅段、國道 3 號快官-霧峰段交通壅塞日益嚴重情形，並改善豐原-臺中市區主要幹道台 3 線及中 89 鄉道交通服務水準。

(3)提供都會區東側便捷之交通服務，帶動臺中都會區全面發展。

2. 工程規劃概要

本計畫路線自既有國道 4 號臺中環線終點前約 1.4 公里利用國道 4 號臺中環線至台 3 線之既有路廊，以高架橋跨越台 3 線豐勢路，路廊穿越建築密度較低的豐原都市計畫區農業區及第六公墓區，到達豐原區東側的淺山區，接著以隧道構築方式通過豐原區東南側，以橋梁跨越中坑溪及南坑溪，出豐原三號隧道南口後即跨越烏牛欄溪，並轉往南沿鎌村里東側山麓前行 1.8 公里後轉往西行，沿既有新田靶場北側通過後即跨越鄉道中 89 線(潭子區豐興路)，經新田營區內西北邊緣轉往南行沿旱溪左岸(東側)布設，路線終點以潭子系統交流道匝道銜接省道台 74 線，全長約 10.9 公里。本計畫路線採雙向 4 車道配置，共設置 3 處交流道及連絡道。

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

本計畫範圍起點位於國道 4 號主線里程約 17K，即既有國道 4 號豐原端前約 1.4 公里，終點位於省道台 74 線主線里程約 18.5K，即潭子交流道及松竹交流道間，行政區位屬臺中市豐原區與潭子區。

(2) 用地範圍內公私有土地筆數及面積，各占用地面積之百分比

依目前計畫路線所經過的用地估算，公私有土地約有 1,099 筆、總面積約 819,600 平方公尺，公有地約占總面積之 24%、私有地（含國營事業）約占 76%等。

(3) 用地範圍內私有土地改良物概況

私有土地上土地改良物以農作改良物為主，包括水田、旱田等，建築改良物包括圍牆、T 棚、磚造建物等。

(4) 用地範圍內土地使用分區、編定情形及其面積之比例

本計畫範圍以非都市土地為主占 81%，僅 19%位於都市計畫區。其中位於都市計畫區內之土地其使用分區以農業區為主，非都市土地主要為農牧用地，使用分區大部分為特定農業區及山坡地保育區，其餘包括河川區等。

七、興辦事業計畫之公益性、必要性、適當性及合法性：

（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聯理由

為提供臺中都會區東側便捷之交通服務，爰規劃本路線自既有國道 4 號臺中環線起，終點銜接至台 74 線，計畫完成後可將國道 1 號、國道 3 號、國道 4 號清水豐原段、台 74 線及台 61 線構成大臺中地區完整之高快速公路網，並可整合交流道設施與地區道路，融合地區環境，發揮整體運輸效益，帶動臺中都會區全面發展，因此辦理私有土地徵收確有其必要性。

2. 預計徵收私有土地已達必要最小限度範圍理由

路線布設已儘可能利用國道 4 號主線兩側之既有路權用地及公有土地以減少徵收私有土地面積，並已達最小限度範圍。

3. 用地勘選有無其他可替代地區

本計畫辦理過程歷經 16 年路廊方案研選、檢討、評估及審核，期間遭逢 921 大地震及七二水災等考驗，路線自國道 4 號臺中環線豐原霧峰段，因環評審查結論研提替代方案，又因地方強烈抗爭陳情訴求改線，且環評專案小組提出相關意見，如：詳實

調查地震斷層帶調查資料、重新檢討另尋路徑之可行性，是否可調整路線以降低對居民的影響等。經蒐集資料、調查、綜合評估後辦理多次說明會與地方溝通協商，調整局部路廊方案納入環說書再提送環保署，於 102.4.17 第 6 次專案小組審查會議中與各委員及民眾達成共識，並獲致結論，經環保署 102.6.19 召開第 238 次審查委員會審查通過。為符合路線起終點銜接位置，建設計畫陳報行政院審議時建議定名為國道 4 號臺中環線豐原潭子段計畫。本計畫經全面考量各項因素，綜合評估結果此路線為最佳方案，勘選區位適當且已無其他地區可替代。

4. 是否有其他取得方式

無，列明並分析其他取得土地方式及可行性如後：

- (1)設定地上權：本案工程結構及設施係永久使用，不宜以設定地上權取得。
- (2)聯合開發：聯合開發雖為公私合作進行開發建設方式之一，惟交流道附近多為農牧用地，依高速公路工程屬性並不適合聯合開發，且涉及資金籌措等技術問題，尚不可行。
- (3)捐贈：私人捐贈雖係公有土地來源之一，仍視土地所有權人意願主動提出，本局樂觀其成，並願意配合完成相關手續。
- (4)公私有土地交換（以地易地）：本局業務為興建高速公路，所取得之土地均須作為高(快)速公路使用因此以地易地事宜，尚無從辦理。

綜上，本局謹先行與土地所有權人辦理協議價購或其他方式辦理用地取得，協議不成始以徵收方式辦理。

（二）公益性及必要性評估報告

1. 社會因素

(1)影響人口之多寡、年齡結構

整體而言，本計畫路線已選擇都會區邊緣山區，且需地型態為線狀用地，非大規模面狀開發，不致造成人口居住及外移等問題，對於人口之多寡及整體年齡結構較無影響。

(2)對周圍社會現況之影響

本路線勘選與設計已配合地形地質特性詳細調查(如活動斷層、崩塌地、順向坡等)並有相對應避免、減輕工法及設計，並配合於施工與營運期間亦設置相關監測儀器，俾利即時應

變；另儘量避免穿越聚落密集地區，經 Cadna A 噪音電腦模式評估，營運期間噪音影響程度均符合陸上運輸系統噪音管制標準之高速公路交通噪音管制標準，屬無或輕微影響，並可設置隔音牆來減輕其影響，使本計畫對周遭社會現況影響最低。

此外，本路線除可轉移 20% 國道 1 號豐原大雅段交通流量外，亦設置潭子交流道及兩條連絡道，可提供豐原區南側及潭子地區快速進出國道系統，節省繞行市區之路程，工程完工後可提升地方聯外通行及運輸等功能，並可促進地方產業發展，亦可滿足地方居民就業、就學等生活需求。

(3) 對弱勢族群生活型態之影響

路線涉及部分建物拆遷，範圍內若有屬臺中市社會局列冊管理之弱勢族群，經市政府社會工作人員查訪屬實者，由國工局訂定安置計畫報准後予以安置或補貼，減低對弱勢族群之影響。

(4) 對居民健康風險之影響程度

本計畫已通過環境影響說明書審查，不論是施工期間或是營運期間，對於道路沿線所經地區均將依說明書之減輕不利影響對策及環境保護對策規定辦理，不致對當地居民健康產生影響。

工程完工後，當地民眾可透過交流道直接使用高速公路，更快速抵達鄰近之大型醫療設施，提供居民更進一步之醫療保障，降低本計畫對居民健康風險之影響程度。

2. 經濟因素

(1) 對稅收之影響

本計畫可健全豐原潭子地區快速道路系統，藉由道路交通品質之提升，帶動周遭地區之經濟發展，有助提高地方產業之稅收。依經濟效益推估，本計畫具有經濟可行性，效益成本比為 1.16 大於 1.0，淨現值為正 34.23 億元，內部報酬率為 6.4% 大於折現率 5.53%。

(2) 對糧食安全之影響

本徵收計畫非大面積區段徵收案，工程設計以隧道或橋梁為主，避免路堤結構截斷穿越既有農田，儘量保有當地農田完整性，亦維持既有農水路暢通，減輕影響農業生產，避免農田零碎，對糧食安全影響低。

(3)造成增減就業或轉業人口之影響

本計畫路線勘選已儘量避免拆遷工廠與民宅，對於當地人口就業或獨立謀生人口影響輕微，而受影響之地上物將依法給予補償，儘量減低經濟損失。且本計畫為地方帶來運輸之便利，有利青年回鄉就業，對增加就業或轉業人口具正向影響。

(4)徵收費用、各級政府配合興辦公共設施與政府財務支出及負擔情形

本計畫用地取得及拆遷補償費用包括地價補償費、建築暨農作改良物拆遷補償費等，經費全數由國道公路建設管理基金項下支應，並未造成地方政府財政支出之負擔。

(5)對農林漁牧產業鏈之影響

路線設計採高架及隧道設計，儘量保有當地農田完整性，並維持既有農水路功能，整體而言對農林漁牧生產行為影響輕微。且本計畫完工後，有利當地農林產品之運輸，減少農林產品之保存及運輸時間及成本，對當地農林產品產業鏈具正面之影響。

(6)對土地利用完整性之影響

路線設計採高架及隧道設計，其高架橋梁下方及隧道上方仍可供必要之通行，於周邊土地利用完整性之影響甚低。

3. 文化及生態因素

(1)對城鄉自然風貌之改變

本計畫設計時已將道路對周遭視覺景觀影響納入考量，儘量結合當地景觀，採取反映環境的造型、色彩之材質，以輕量設計為主要原則，增加視覺生動性及活潑性，隧道口、路堤、路塹並配合環境設地方性植栽，減輕對自然風貌之衝擊。

(2)對文化古蹟之改變

計畫路線的南側端點東南邊與已知的聚興 I、II 兩遺址相距在 200~400 公尺間；及與「溝背之役的古戰場」範圍重疊；南邊通過潭子交流道後，屬於潭子區轄管路段，昔為阿里史舊社之社域。故為避免文化遺留受到工程開發的直接破壞，將規劃於工程施工前，針對鄰近聚興 I、II 遺址之路段、古戰場範圍重疊之路段及阿里史舊社社域重疊之路段，先委請考古學者於工區範圍內進行小規模的考古探坑試掘，以釐清預計開挖地點是否有文化遺留或文化層的存在，並根據試掘的結果提出下

一階段的工程施工對策。

另考量鄰近計畫路線隧道段之公荖坪遺址及觀音山疑似遺址，為避免可能存在的文化遺留受到工程的破壞，將規劃於施工階段地表開挖期間，委請考古學者針對 1 號隧道北洞口及 2 號隧道南洞口附近進行施工監看，監看過程中若發現文化遺留，則依《文化資產保存法暨施行細則》相關規定處理。

(3)對生活條件或模式之改變

本案可串連國道 1 號、3 號、4 號清水豐原段、台 74 線及台 61 線構成大臺中地區完整之高快速公路網，有助提升交通便利性，促進地方產業發展，改善地方生活機能，對居民原有生活條件或模式有正向之影響。

(4)對該地區生態環境之影響

本計畫路線經過之區域，並非重要生態棲地，植物多屬常見種，動物多樣性亦不高，計畫開發後對棲地造成影響極為微小，且計畫路線主要以高架橋及隧道型式構築，不致有大範圍棲地破壞及切割的狀況。

A.施工期間：

施工階段將以灑水及圍籬抑制工程揚塵，控制工程施工噪音，並引導工程污水沉砂滯留，避免影響沿線溪流水質，減輕施工影響。

B.營運期間：

本計畫在考量對於生態系衝擊最小之下，將採生態綠化手法，以原生植物為設計選種最優先考量，以達到適地適木之原則。並使用多層次種植方式，使得植物種類多樣化，以快速回復工程擾動之棲地環境。並於路堤及路塹段，考量動物通行路徑，提供生物防護網及導引設施，避免 ROADKILLER 及道路切割棲地之影響。

此外在經營上減少除草、施用化學肥料、噴藥及各項人工設施，藉以營造接近自然環境之多樣性環境空間，減輕對當地整體生態影響。

(5)對周邊地區居民或社會整體之影響

本計畫可提供周邊居民便捷的高快速公路交通服務，滿足長程運輸交通需求。且因本計畫路線完成後，可形成大臺中地區的三環線，有利於大臺中地區之社會整體均衡發展。

4. 永續發展因素

(1) 國家永續發展政策

本計畫為臺中都會區環狀高快速公路路網之一段，完成後並可改善東勢-豐原-潭子-太平-大里間之地區道路交通服務水準，藉由提供都會區東側便捷之交通服務，帶動臺中都會區全面發展，有助於實踐國土空間策略計畫中「效率與效能」、「公平與均衡」等核心價值，為本計畫區周遭營造永續發展之生活空間。

(2) 永續指標

本案導入工程生命週期碳管理作法，設計階段即進行工程排碳量評估，研析多種減碳策略可行性，並檢討不同設計方案於施工建造、營運、養護等生命週期階段之排碳量，以達低碳工程設計之目標。另將於施工階段進行工程碳盤查作業，確認工程整體排碳量及減碳效益，並由執行過程中蒐集機具油耗資料、本土化主要工程材料排碳係數及組成與組合主要複合性材料排碳參數，將可充實國內工程碳排放資訊，建立資料蒐集及排碳係數資料庫系統，作為國家推動整體碳排放減量之基石。

本計畫完成後，能夠有效提升區域運輸的服務水準，除直接提升區域運輸系統之運轉效率外，減少車輛怠速行駛，增加燃油使用效率，並可減少能源浪費，同時降低二氧化碳之排放量，有助於【節能減碳】政策之落實。

(3) 國土計畫

本案最直接的貢獻為縮短豐原、潭子及大臺中地區使用國道之旅行時間，健全大臺中地區高快速公路路網，改善目標年國道 1 號豐原大雅路段、台 3 線(中山路三段)路段及中 89 線之擁擠情形，提升臺中都會區域間之可及性，增加居民生活便利性，有利國土計畫之區域交通運輸整合規劃。

5. 其他因素評估

本計畫路線完成後，將可串連國道 1 號、國道 3 號、國道 4 號清水豐原段、台 74 線及台 61 線構成大臺中地區完整之高快速公路網，發揮整體運輸效益。預期可紓解國道 1 號臺中系統交流道-大雅段、國道 3 號快官-霧峰段交通壅塞日益嚴重情形，並改善豐原-臺中市區主要幹道台 3 線及中 89 鄉道交通服務水準。提供臺中都會區東側便捷之交通服務，帶動地區全面發展。

(三) 適當性評估

1. 區位適當

本計畫係依據行政院 103 年 9 月 2 日函核定「國道 4 號臺中環線豐原潭子段」建設計畫路廊，與交通部頒「公路路線設計規範」之設計標準，及「徵收土地勘選範圍作業要點」規定劃設所需之用地範圍，並優先考量使用公有土地，降低徵收私有土地面積，都市計畫區內避開人口、建築稠密區，及非都市計畫區內避開生態、地質、水文重要敏感地區；於山嶺地區，為減輕工程大挖大填對地貌、生態衝擊，路線構造以橋梁、隧道為主體，隧道洞口位置之研選，避開地質坍塌及集水區域，減小對環境之影響。

本計畫辦理過程歷經 16 年路廊方案研選、檢討、評估及審核，環境影響說明書經行政院環境保護署以 102 年 7 月 19 日環署綜字第 1020062037 號函通過，對人民權益損失及環境影響已降至最低程度，工程完工後可增加社會公益，工程區位實為合理適當。

2. 匝道線型配置適當

各交流道已儘量利用公有或國營事業土地，為減少聚落密集區用地徵收，部分匝道設計速率採 40km/hr，並利用主線橋下空間通行，已儘量減少交流道用地，故其匝道線型配置適當。

(四) 合法性評估

本計畫環境影響說明書經行政院環境保護署以 102 年 7 月 19 日環署綜字第 1020062037 號函復通過審查，可行性研究報告奉行政院 102 年 11 月 28 日院臺交字第 1020072291 號函核復原則同意，建設計畫奉行政院 103 年 9 月 2 日院臺交字第 1030051105 號函復原則予以支持，積極賡辦後續推動事宜。因此，本計畫皆符合相關規定並據以辦理工程設計等作業。

本案工程屬「土地徵收條例」第 3 條第 2 項規定之交通事業，後續用地取得將依「土地徵收條例」及相關規定辦理。

八、民意代表、土地所有權人及利害關係人發言綜合整理

(一) 民眾 1—林肇源君

1. 據前次會議紀錄回覆，本計畫一日可轉移台 3 線 57,700PCU/日 $\times 12\% = 6,924$ PCU/日，中 89 線 35,730 PCU/日 $\times 22\% = 7,860$ PCU/日，合計 14,784 PCU/日，以小汽車計算節省油量 $1,810.9$ 公升/日 $\div 14,784$ PCU/日 $= 0.12$ 升/PCU，每 1 小汽車

市區耗油 9.9 公里/公升 $\times$ 0.12 公升/PCU=1.18 公里/PCU，每 1 小汽車節省耗油里程換算為節省時間 1.18 公里 $\div$ 50 公里/小時=0.0236 時=1.4 分鐘，計算結果顯示國 4 豐原潭子段興建後帶來效益不佳與原先公佈興建後節省 7 分鐘不符。

2. 本計畫只須興建台 74 線連接豐原大道之豐原連絡道也能移轉台 3 線及中 89 線交通量，且能繁榮地方發展，並且排除國 4 豐原潭子段興建對車籠埔活動斷層、山坡地破壞等相關安全疑慮，今年有看到工程人員施測斷層，成果資料何時可以說明。
3. 本公聽會民意代表也參加，對上述效益分析應予深入關心，加強了解維護安全環境。
4. 剛剛提及的 PM2.5，目前路線之隧道口在鑷村里上方，若未來通車後整個隧道內的污染物，冬天時經由東北季風吹來，第一個影響到的就是鑷村里，這對鑷村里是最大的傷害。

（二）民眾 2—張景期君

1. 第 2 場公聽會紀錄第 60 頁，經過台 3 線半張段之車流，豐原進入半張段的車流是 2,166PCU，豐潭段北上線出隧道後往東勢方向無直接右轉，而須迴轉進入半張段是 1,020PCU，往東勢 1020PCU 不必經過台 3 線半張段嗎？
2. 富陽路口有 4 股左轉車流，富陽路口較國豐路與豐勢路口更為複雜，目前國豐路會塞車，是因為后豐交流道無東向匝道，導致車流往台 3 線而來，造成國豐路與豐勢路口堵塞，國工局應研究此問題，而不是僅說為避免國豐路塞車，而將南向出入口設於富陽路口，現在臺中市政府會自后里開闢一新道路，經過國 4 但卻無法進出國 4，一樣無法減低這邊的車流，國工局應與臺中市政府好好研究，降低國豐路之車流，減少國豐路與台 3 線路口的複雜度。
3. 為何不將往返清水方向之車流使用富陽路口進出？就不用使清水方向要往富陽路之車流，需在國豐路塞一次，至富陽路口左轉再塞一次，直接銜接富陽路口不是很順嗎？
4. 請問簡報中提及保留與東豐快銜接之彈性，請問是保留在何處？圖上都沒有畫出來？難道以後讓東豐快在自己設計路線嗎？應交代清楚若東豐快山洞方案有成功，會是如何銜接？不能只為趕進度、趕時程，豐潭段計畫可繼續執行，但豐勢交流道應等東豐快定案再研究如何銜接，否則應將東豐快山洞方案路線

銜接交代清楚，否則若東豐快山洞方案未成，就是擴大徵收，欺騙百姓，若東豐快山洞方案成功，就有二次徵收問題。

5. 台 3 與台 13 間之距離約 4 公里，后科的南向三合一與台 3、台 13 距離不到 500 公尺，在那邊設置后豐交流道之東向匝道，就可使車流不必擠到國豐路及台 3 線路口。
6. 環說書中原本豐原往東勢之車流為 2,166PCU，豐潭段往東勢方向之 1,020PCU 之新增車流，車流增加 50%，造成額外的污染，應重新評估對居民之健康危害，PM2.5 及噪音影響很大，PM2.5 及噪音要用新的標準重新評估對半張段居民的影響。
7. 簡報部分，第 29 頁，對居民健康風險之影響程度，我們反對經過半張段住宅區，住宅區是二級噪音管制區，是敏感區，國工局說未經過二級噪音管制區，代表國工局原本就不打算經過半張段，後來就是便宜行事，且環說書僅有 PM10 資料，現在必須增加 PM2.5。
8. 簡報第 32 頁，前面無提到東豐快，卻有改善東勢交通，東豐快計畫表示可節省 8~10 分鐘，但是我說你們在半張段就要多塞 3~5 分鐘，沒有扣掉那 3~5 分鐘，這個不正確。
9. 簡報第 33 頁，你們在豐勢交流道半張段這邊沒有花時間去研究，忽視半張段二級敏感區，無適當性，不合情、不合理，於環評報表匿報往東勢之 1,020 車流資料，所以環評書中寫的只有 2,166，所以 D 級合格，環評委員也不會去注意，而且環評書內僅在農業區中以一個圈代表豐勢交流道，所以是蒙騙上級，無合法性。
10. 簡報第 34 頁說無替代道路，應是指鑣村里及整個主線，而豐勢交流道卻沒有好好研究，不是沒有其他替代路線，隱匿了 1,020 的車流，且侵入住宅區，已超出台 3 線半張段負擔。
11. 簡報第 35 頁，道路工程係永久使用，所以要慎重檢討，占上台 3 線半張段之不合理路線，應雙層道路共構，且剛才回覆說東豐快現在可以插進來，代表目前已經額外多徵收用地了。
12. 簡報第 50 頁，477 巷路被阻斷，而用長距離 U-turn 替代，這是改道迴繞，不是新設農路。
13. 轉移國 1 大雅段車流及引來台 74 線之車流，必定增加台 3 線半張段車流。

九、國工局綜合說明

- (一) 本次公聽會係 104 年 8 月 27、28 日辦理第 1 場路線公聽會後，經檢核路線套繪地籍圖時發現部分誤差，致路權範圍內有 6 筆土地漏列，故通知相關土地所有權人給予陳述意見之機會，確認完成至少舉行兩場公聽會。
- (二) 本計畫效益分析及各項評估資料係由專業顧問公司辦理，並循序由相關主管機關審查，興建完成後之油耗量計算數據，包括紓解國道 1 號、國道 3 號、台 74 線等高、快速公路塞車造成時間、汽油之消耗，並非僅台 3 線及中 89 號地方道路，主要傳遞給民眾節省油耗之概念。
- (三) 本計畫已依據「地質法」相關規定進行調查與評估作業，研擬相關因應措施並納入都計變更及水保計畫書圖一併送審，由相關主管機關辦理審查，調查資料亦將提供中央地質調查所參考。
- (四) 目前往返清水(北)方向之車流均利用台 3 線轉入國豐路進出國道 4 號，東勢往返潭子(南)方向之車流亦通過台 3 線。本計畫豐勢交流道就是採交通分流構想，分別以台 3 線／國豐路口、富陽路口轉接國道 4 號往返清水及潭子方向，並未增加台 3 線交通負荷，且避免交通量大的轉向車流集中台 3 線／國豐路口，造成交流道無法運轉之情形。
- (五) 豐勢交流道辦理過程中皆與臺中市政府密切溝通協調，在東豐快尚未定案前，本計畫將採保留未來銜接彈性方式辦理設計，並視東豐快計畫之規劃進度適時配合。
- (六) 豐勢交流道往返清水方向匝道皆為 2 車道，且非緊鄰台 3 線路口；依交通部頒規範規定，雙車道匝道進出主線時，必須先增減 1 車道後行駛一定距離，才能再增減第 2 車道，無法同時增減 2 車道。若后豐交流道增設東向出入口匝道，將造成匝道連續出入距離過短問題，影響行車安全。
- (七) 交通量 2,166PCU/小時與 1,020PCU/小時，係屬台 3 線不同路段之交通量，非直接用以合併計算台 3 線半張段之服務水準，本計畫環評階段及目前設計階段均依規定進行相關道路之交通量調查，依本計畫運輸需求分析及交通量預測結果，於目標年民國 130 年台 3 線半張段之道路服務水準均為 D 級，符合交通服務需求。
- (八) 本案環境影響說明書已就各項環境課題進行評估，針對可能影響

也分別擬具施工及營運期間環境保護對策、環境監計畫，且噪音及空氣污染為評估項目之一，其中包含與豐勢交流道相關之半張段地區，規劃設計時也會依最近公告法令及原擬定環境保護對策確實執行。

- (九) 依「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…」，國工局所承辦業務為興建高(快)速公路，所取得之土地均須作為高(快)速公路及其相關設施使用，未來東豐快計畫將由主辦機關臺中市政府辦理徵收。

十、結 論

本計畫將彙集土地所有權人的意見，檢討並調整設計內容及路權範圍，若有無法調整部分會提出說明，相關過程及會議紀錄均將公布國工局網站上，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。接續將辦理變更都市計畫、路權界樁測設等作業，並由地政機關辦理地籍分割後，始能確定使用土地範圍及面積，屆時將另行通知所有權人辦理協議價購。若民眾仍有疑問或意見，仍可與本局連絡瞭解計畫情形。

十一、散 會（下午4時）

「國道 4 號臺中環線豐原潭子段計畫」第 3 場路線公聽會 簽名單

一、日期：104 年 12 月 17 日（星期四）下午 2 時整

二、地點：臺中市豐原區公所 4 樓第 3 會議室

三、主持人：陳長仁

紀錄：郭恩瑤

四、出席單位及人員：

立法院江委員啟臣	江啟臣 助理鄭照新
立法院何委員欣純	
立法院黃委員國書	
立法院楊委員瓊瓔	
立法院蔡委員其昌	
立法院蔡委員錦隆	
立法院盧委員秀燕	
立法院顏委員寬恒	

臺中市議會	翁美春 助理張俊賢 謝志忠 陳清龍 特助 羅益奇 張清分 沈列生 也
臺中市 交通 局	張 藝 芸
臺中市 都市發展局	
臺中市 地政 局	周俊豪
臺中市 經濟發展局	何忠龍
臺中市 建設 局	
臺中市豐原區公所	黃 見 琴
臺中市豐原區 朴子里辦公處	
臺中市豐原區 南嵩里辦公處	
臺中市豐原區 鎌村里辦公處	林 瑋 珣

國道高速公路局 路產組(路權小組)	李諱中 羅銀福 林榮文
國道新建工程局 政風室	叶鳳
國道新建工程局 規劃組	蔡子揚 洪志賓 楊裕全
中興工程顧問公司	廖新華 陳忠美 陳偉修 吳建興 陳昇廷 吳富詢

五、列席單位及人員：

行政院中部聯合 服務中心	
國道新建工程局 第二區工程處	黃明泉 張心亭 林人和

「國道4號臺中環線豐原潭子段計畫」臺中市豐原區第3場路線公聽會

序號	段別	所有權人	出席簽名	通訊地址
1	順豐段	楊志卿		42941臺中市神岡區神洲里11鄰大洲路
2	上南坑段	游春茂		42084臺中市豐原區南嵩里8鄰水源路南坑巷
3	上南坑段	游秋風	魏碧玲代	42080臺中縣豐原市南村里13鄰水源路
4	鳳山段	吳勝裕	吳運川	42071臺中縣豐原市鎌村里7鄰鎌村路213巷
5	鳳山段	林鈴	林鈴	42754臺中市潭子區栗林村16鄰中山路三段
6	鳳山段	陳凱琪		40462臺中市北區賴旺里27鄰文心路四段
7	鳳山段	蔡金蓮		40668臺中市北屯區松和里15鄰崇德六路一段
8	豐新段	林煊益		42749臺中市潭子區東寶里大豐路二段100巷
9	豐新段	林錫冰		427臺中市潭子區潭子里

**國道4號臺中環線豐原潭子段計畫
第3場路線公聽會簽名單**

序號	段別	所有權人或利害關係人姓名	出席簽名
			林峰源
			張景輝
		遠傳	林建榮
			林安輝

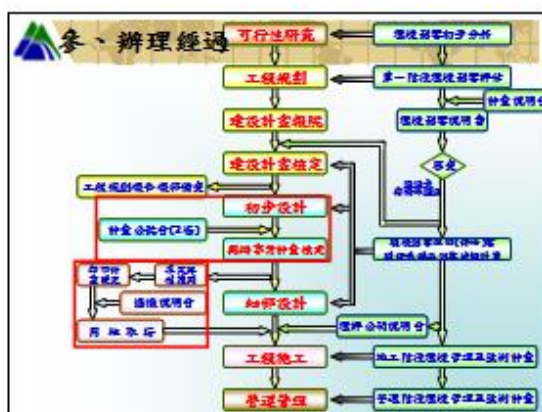


簡報大綱	
壹、依據	貳、緣起
參、辦理經過	肆、工程概述
伍、興辦事業計畫概況	
陸、公益性、必要性、合法性及適當性評估	
柒、後續作業	
捌、第2場公聽會意見回覆	

壹、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條第1項規定，應至少舉行二場公聽會
◆ 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」第2項規定
◆ 辦理第1場路線公聽會後，經檢核路線委增地籍圖時發現部分誤差，致路權範圍內有6筆土地漏列，故辦理本公聽會通知相關土地所有權人給予陳述意見之機會，確認完成至少舉行二場公聽會

貳、緣起
◆ 87年6月奉行政院同意將「臺中生活圈5號線」納入國道系統並更名為國道4號豐原舊峰段，並於92年整合「臺中生活圈4號線」後，優先推動大坑以北路段
◆ 98年3月行政院環保署召開專案小組第2次初審會議，結論略以：請開發單位研提低成本、迴避風險之路線替代方案再審

參、辦理經過
◆ 國道4號豐原潭子段
➢ 99.03.23 研提本計畫替代方案可行性研究並陳報行政院
➢ 102.06.19 「環境影響說明書」經行政院環保署環境影響評估審查委員會審查通過
➢ 102.11.28 「可行性研究報告」奉行政院核復原則同意
➢ 103.09.02 「建設計畫」奉行政院核復原則同意
➢ 103.12.29 開始辦理工程設計











陸、公益性、必要性、適當性、合法性評估

公益性評估-經濟因素

- ◆ 對稅收、糧食安全、增減就業或轉業人口之影響
 - 可避免重復建設地區基礎設施系統，並帶動區域經濟發展，有利提升當地觀光及地方性產業之發展
 - 本計畫路線之建設已盡量避開農地，預計合修通之農地數量已降至最低，對當地農業或轉業人口之影響極微
 - 本計畫以橋樑、隧道為主要結構，對當地耕作之影響降至最低，並維持既有農業灌溉排水路之功能，對農民生產影響極微
- ◆ 徵收費用、各級政府配合與辦公設施與政府財務自主及負擔情形
 - 本計畫之土地取得費、農林作物補償費、房屋拆遷補償費及公共設施補償費由縣工務局編列支付，無涉及地方財政支出之負擔
- ◆ 農林漁牧產業及土地利用完整性
 - 本計畫以橋樑及隧道為主要結構，可減少用地需求，並維持既有農業灌溉排水路與既有農路之功能，對既有農林漁牧產業及土地利用完整性影響極微

陸、公益性、必要性、適當性、合法性評估

公益性評估-文化及生態因素

- ◆ 因徵收計畫而導致城鄉自然風貌、文化古蹟、生活條件或模式發生改變
 - 計畫道路多為橋樑、隧道型式構築，並盡量結合當地景觀，將計畫道路對周邊景觀之影響納入設計考量，避免影響原有自然風貌
 - 文化古蹟評估，針對計畫道路沿線進行相關調查及資料收集，並依「文化資產保存法」及相關規定辦理，未來施工時亦先與經管機關協調及施工期間之考古監看，將對文化古蹟之影響降至最低
 - 本計畫對於現有地方道路、灌溉排水路均將維持其功能，盡量避免對當地居民生活產生影響
- ◆ 對當地居民生活、周邊居民或社會整體之影響
 - 本計畫路線規劃可提供周邊地區居民便捷之快速公路交通服務，可滿足長程運輸交通需求，且因本計畫路線之建設，可形成大盤中地區之正確性，有利於大盤中地區之社會整體之發展
 - 隧道口、路堤、路堑等結構方式融入環境，對環境影響降至最低，並已依規定完成環境影響評估作業

陸、公益性、必要性、適當性、合法性評估

公益性評估-永續發展因素

- ◆ 將國道4號與國道1號、國道3號、台74線、台61線等連通成臺中都會區完整之快速公路網，可發揮整體運輸效益，並可有助於緩解國道1號暨原大雅段及國道3號快官崙段交通壅塞日益嚴重情形
- ◆ 改善東勢、豐原、潭子、太平、大里間之地區道路交通服務水準，提供都會區東側便捷之交通服務，並帶動臺中都會區全面發展
- ◆ 可有助於提升國道1號、國道3號、台3線、鄉道中89線之交通服務水準，增加居民生活便利性，符合國土計畫核心價值

陸、公益性、必要性、適當性、合法性評估

公益性評估-綜合評估分析

- ◆ 公益性
 - 提供周邊地區便捷之快速公路交通服務及長程運輸交通需求，形成大盤中地區之正確性，有利於大盤中地區之社會整體之發展
- ◆ 必要性
 - 可緩解國道1號臺中系統壅塞、大雅段、國道3號快官-龍潭段交通壅塞日益嚴重情形
 - 目前路線已為最優方案無其他替代方案，經徵收土地範圍內必須及最小之範圍
- ◆ 適當性
 - 本計畫路線歷經16年之規劃與檢討評估，並於102.06.19通過環境影響說明書之審查作業，對人民權益損失及環境影響已降至最小，完工後可增加社會公益，實為合理適當之方案
- ◆ 合法性
 - 本計畫經本府府院103年9月2日以府院字第1030051105號函核准，則可同意，並應辦理後續推動事宜

陸、公益性、必要性、適當性、合法性評估

必要性、適當性評估

- ◆ 用地勘選有無其他可替代地區及理由
 - 本計畫規劃階段已研擬多條路線方案，綜合對環境影響、交通需求及交通位置等相關因素之考量後，目前之路線方案已是最優化之路線，無其他替代路線
- ◆ 預計徵收私有土地合理關連理由
 - 已優先考量利用既有道路用地及公有土地，以減少徵收私有土地面積，基於交通建設與地區道路整合，道路設施與地區環境融合等公益性考量，或有徵收沿線私有土地之必要
- ◆ 預計徵收私有土地已達必要最小限範圍理由
 - 考量土地與交通建設之關聯性，依比例原則劃設必要之工程範圍，減少土地徵收面積，目前擬徵收土地範圍內必須及最小之範圍

陸、公益性、必要性、適當性、合法性評估

必要性、適當性評估

- ◆ 是否有其他取得方式
 - 因本計畫為道路工程且係永久使用，為配合工程施作及整體管理需要，除徵收土地以設定地上權為原則外，其餘路段以取得土地所有權為原則
- ◆ 公益性、必要性與預計徵收私有財產之利益比較衡量評估
 - 本計畫完工後，對於國道網路及地區道路有舒緩交通壓力之作用，並有助於地方發展
 - 因本計畫而徵收用地以取得其財產權部分者，將依相關法規規定給予相當補償，經評估後應可獲得公益與私益

陸、公益性、必要性、適當性、合法性評估

必要性、適當性評估

- ◆ 土地所有權人權益保障：
 - 徵收決定補償情形
 - 一、用地徵收補償

用地徵收補償費依土地徵收條例第30條規定，按徵收當期之市價補償地價，並送各地價別因素清單予臺中市政府，作為本案評定市價參考。
 - 二、地上物拆遷補償

土地改良物之補償、遷移費由臺中市政府依原府所定「臺中市辦理公共工程拆遷建築改良物補償自治條例」與「臺中市辦理徵收土地農作改良物水產養殖物及畜禽類補償遷移費給付標準」等相關規定辦理，以維公平、公開原則。
 - 徵收後安置-就業輔導具體作法或政府計畫情形

本計畫原則係發放補償金為主，另依土地徵收條例第34-1條規定，徵收公告1年內有居住事實之低收入戶或中低收入人口，因其建築改良物被徵收，致無居所居住者或情況相同，經會同臺中市政府社會工作人員查訪屬實者，將協助訂定安置計畫，並於徵收計畫書內載明安置計畫情形。

陸、公益性、必要性、適當性、合法性評估

合法性評估

- ◆ 本計畫經農林府院103年9月2日以院臺交字第1030051105號函核復原則同意，並應辦理後續推動事宜。
- ◆ 勘選土地符合徵收土地範圍勘選作業要點第2點規定。
- ◆ 本計畫以徵收方式開發之交通專案，依規定無需先行向內政部土地徵收審議小組報告公益性及必要性。
- ◆ 符合土地徵收條例第3條第2款「交通專案」範疇，後續用地取得依土地徵收條例與相關規定辦理。

柒、後續作業

- ◆ 本工程刻正辦理工程設計作業中
- ◆ 預定於公聽會(3場)召開後，將公聽會、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，據以續辦都市計畫變更、用地取得及工程發包相關事宜。
- ◆ 國工局將於路線報奉交通部核定後，將需用土地審地價別因素資料送交臺中市政府，作為評定市價補償之參考，以維護所有權人之權利。
- ◆ 預定工作期程
 - 106年初陸續發包施工
 - 110年完工通車

捌、第2場公聽會意見回覆

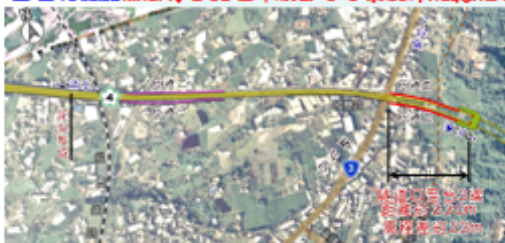
- ◆ 已於104年12月2日以國工局規字第10400113614~10400113616號函附會議紀錄，回覆土地所有權人及利害關係人陳述意見之回應及處理情形。
- ◆ 相關公聽會紀錄已公告於國工局網站
 - <http://gip.taneeb.gov.tw/ct.asp?xitem=26475&ctNode=1269>
 - <http://gip.taneeb.gov.tw/ct.asp?xitem=26476&ctNode=1269>
 - <http://gip.taneeb.gov.tw/ct.asp?xitem=26477&ctNode=1269>

捌、第2場公聽會意見回覆

- ◆ 壠勢交流道
 - 簡易型上下匝道
 - 調整北上出口匝道銜接主線之位置
- ◆ 潭子交流道
 - 潭子連絡道、壠原連絡道断面檢討
- ◆ 維持既有設施功能

捌、第2場公聽會意見回覆-壠勢交流道

- ◆ 簡易型上下匝道
 - 進出潭子方向以上下匝道方式銜接台3線，台3線/國壠路路口交通運轉困難
 - 匝道縱坡度無法符合交通部頒公路路線設計規範規定



捌、第2場公聽會意見回覆-壘勢交流道

◆ 簡易型上下匝道(續)

- 若降低主線高程，以上下匝道方式銜接台3線，台3線/國豐路路口運轉困難問題仍在，未來東壘快無銜接彈性
- 若抬高台3線高程，兩側建物林立，可行性低



捌、第2場公聽會意見回覆-壘勢交流道

◆ 簡易型上下匝道(續)

- 運出潭子方向車流以上下匝道方式銜接至國豐路
- 交通量過度集中國豐路，不僅國豐路、台3線/國豐路路口交通運轉困難，亦影響交流道之運作



捌、第2場公聽會意見回覆-壘勢交流道

◆ 調整北上出口匝道岔出主線之位置

- 若北上出口匝道南移，仍需拆遷既有建物，且增加拆遷面積

南移範圍：1.5~2.5F及3F建物拆遷

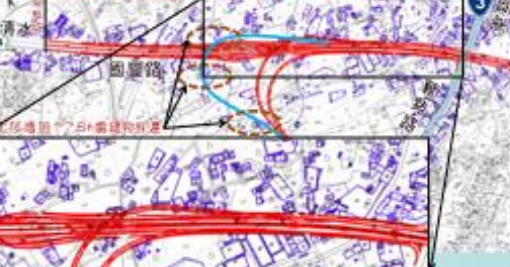


捌、第2場公聽會意見回覆-壘勢交流道

◆ 調整北上出口匝道岔出主線之位置(續)

- 若北上出口匝道北移，拆遷未減少，路線線形彎繞，未來東壘快銜接所需用地、拆遷更大

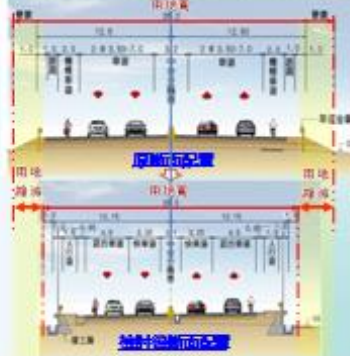
北移範圍：1.5~2.5F及3F建物拆遷



捌、第2場公聽會意見回覆-潭子交流道

◆ 潭子連絡道断面檢討

- 外側邊坡改為擋土牆以節省用地

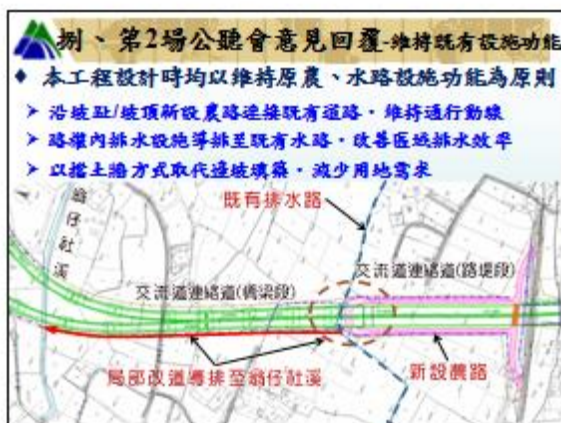
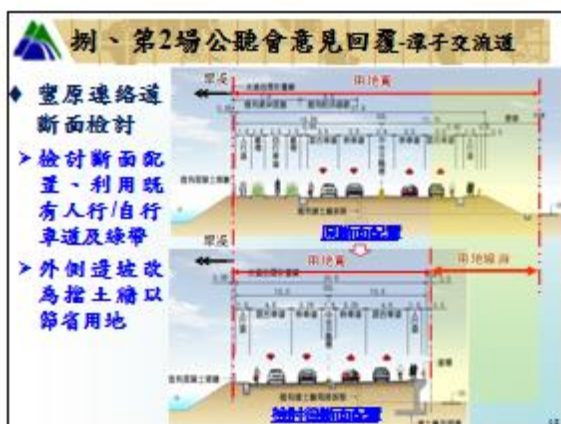


捌、第2場公聽會意見回覆-潭子交流道

◆ 潭子連絡道断面檢討(續)

- 減少徵用私有地約1.2公頃







交通部臺灣區國道新建工程局

第3場路線公聽會陳述意見回應及處理

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	林肇源君 (含發言單)	1.由交通量轉移率台3線57,700PCU/日$\times 12\%=6,924$PCU/日，中89線35,730PCU/日$\times 22\%=7,860$PCU/日，合計14,784PCU/日，以小汽車計算節省油量1,810.9公升/日$\div 14,784$PCU/日$=0.12$升/PCU，每1小汽車市區耗油9.9公里/公升$\times 0.12$公升/PCU$=1.18$公里/PCU，每1小汽車節省耗油里程換算為節省時間1.18公里$\div 50$公里/小時$=0.0236$時$=1.4$分鐘，計算結果顯示國4豐原潭子段興建後帶來效益不佳與原先公佈興建後節省7分鐘不符；本計畫只須興建台74線連接豐原大道之豐原連絡道也能移轉台3線及中89線交通量，並且排除國4豐原潭子段興建對車籠埔活動斷層、山坡地破壞等相關安全疑慮。 2.本計畫只須興建台74線連接豐原大道之豐原連絡道也能移轉台3線及中89線交通量，且能繁榮地方發展，並且排除國4豐原潭子段興建對車籠埔活動斷層、山坡地破壞等相關安全疑慮，今年有工程人員施測斷層，成果資料何時可以說明。 3.本公聽會民意代表也參加，對上述效	1.依本計畫前階段評估，國4豐潭段的建設可轉移國1、國3、台3及中89的部分路段交通量，疏解交通壅塞情形。因此，在油耗與旅行時間節省方面，係以大臺中地區路網進行評估與推算。在目標年130年整體大臺中地區路網車輛旅行時間總共可節省約12,100小時/日，區域路網的總車輛約有103,000PCU/日，所以換算後每輛小車每日約可節省行車時間7分鐘。 2.豐原連絡道係銜接豐原大道與本計畫潭子交流道，其屬地方道路、非屬高速公路，所提供之交通服務功能不同，對大臺中地區的整體發展影響亦不同。對於民眾所關心地質課題與疑慮，已於公聽會中向民眾說明調查評估與設計因應對策。針對沿線經過車籠埔斷層地質敏感區，已依據地質法及其子法相關調查評估規定，配合各階段評估進行設計，審慎辦理必要之相關地質調查與評估作業，並研擬相關因應措施，以確保工程與用路人之安全。 本計畫相關地質敏感區之地質調查成果與因應對策，並納入都市計畫變更與水土保持計畫書之書圖文件中一併送審，相關主管機關將依規定邀請地質專家學者、相關專業技師，或委託專業團體等辦理審查，亦即藉由第三方專業審查機制，確保本計畫之安全性。 3.本計畫相關資料亦已提供予各民意

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
		益分析應予深入關心，加強了解維護安全環境。 4. 剛剛提及的PM2.5，目前路線之隧道口在鑣村里上方，若未來通車後整個隧道內的污染物，冬天時經由東北季風吹來，第一個影響到的就是鑣村里，這對鑣村里是最大的傷害。	代表瞭解。 4. 本案環境影響說明書已就各項環境課題進行評估，針對可能影響也分別擬具施工及營運期間環境保護對策、環境監測計畫，規劃設計時也會依最新公告法令及原擬定環境保護對策確實執行，儘量減輕可能影響。
2	張景期君 (含發言單)	1. 第2場公聽會紀錄第60頁，經過台3線半張段之車流，豐原進入半張段的車流是2,166PCU，豐潭段北上線出隧道後往東勢方向無直接右轉，而須迴轉進入半張段是1,020 PCU，往東勢1,020PCU不必經過台3線半張段嗎？ 2. 富陽路口有4股左轉車流，富陽路口較國豐路與豐勢路口更為複雜，目前國豐路會塞車，是因為后豐交流道無東向匝道，導致車流往台3線而來，造成國豐路與豐勢路口堵塞，國工局應研究此問題，而不是僅說為避免國豐路塞車，而將南向出入口設於富陽路口，現在臺中市政府會自后里開闢一新道路，經過國4但卻無法進出國4，一樣無法減低這邊的車流，國工局應與臺中市政府好好研究，降低國豐路之車流，減少國豐路與台3線路口的複雜度。 3. 為何不將往返清水方向之車流使用富陽路口進出？就不用使清水方向要往富陽路之車流，需在國豐路塞一次，至富陽路口左轉再塞一次，直接銜接富陽路口不是很順嗎？ 4. 請問簡報中提及保留與東豐快銜接之彈性，請問是保留在何處？圖上都沒有畫出來？難道以後讓東豐快在	1. 目前潭子或臺中市區前往東勢、石岡車流即行經台3線，未來台3線半張段車流不會因國4而增加，反而可提升道路服務水準，不致造成地方交通衝擊。交通量2,166PCU/小時與1,020PCU/小時係屬台3線不同路段之交通量分析，非直接用以合併計算台3線半張段之服務水準，本計畫環評階段及目前設計階段均依規定進行相關道路之交通量調查，依運輸需求分析預測結果，台3線半張段道路服務水準為D級，符合交通服務需求。 2. 富陽路口目前為T字路口，未來因豐勢交流道連絡道銜接至此路口後將成為一般市區最常見且普通的十字路口，透過號誌管制可提供地區良好交通服務及運轉順暢。 據瞭解，臺中市政府所辦理的「中部科學工業園區南向聯外道路新闢工程」都市計畫道路係屬地方主要幹道，主要係提供中部科學工業園區與市區密切與便利交通服務；就區域路網而言，其非屬台3或國豐路之替代道路，對此二道路交通疏解助益有限。 3. 由於台3線及國豐路交通量均較多，加以道路兩側民房建物密集、拓寬不易，若將進出國4的所有轉向交通量均利用台3線/富陽路口轉接，除拆遷數量及用地面積更多外，亦造成路口無法運轉。 4. 目前東豐快石岡豐原段正辦理二階環評作業，路線尚未定案，因此本計畫豐勢交流道辦理設計時，本局皆與

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
		自己設計路線嗎？應交代清楚若東豐快山洞方案有成功，會是如何銜接？不能只為趕進度、趕時程，豐潭段計畫可繼續執行，但豐勢交流道應等東豐快定案在研究如何銜接，否則應將東豐快山洞方案路線銜接交代清楚，否則若東豐快山洞方案未成，就是擴大徵收，欺騙百姓，若東豐快山洞方案成功，就有二次徵收問題。 5.台3與台13間之距離約4公里，后科的南向三合一與台3、台13距離不到500公尺，在那邊設置后豐交流道之東向匝道，就可使車流不必擠到國豐路及台3線路口。 6.環說書中原本豐原往東勢之車流為2,166PCU，豐潭段往東勢方向之1,020PCU之新增車流，車流增加50%，造成額外的污染，應重新評估對居民之健康危害，PM2.5及噪音影響很大，PM2.5及噪音要用新的標準重新評估對半張段居民的影響。 7.簡報部分，第29頁，對居民健康風險之影響程度，我們反對經過半張住宅區，住宅區是二級噪音管制區，是敏感區，國工局說未經過二級噪音管制	臺中市政府密切溝通協調，在東豐快未定案前，本計畫將採保留未來銜接彈性方式辦理設計，並將視東豐快計畫之規劃進度適時配合。本計畫目前均按環評承諾及建設計畫期程進行相關作業。而東豐快未來是否銜接至本計畫的豐勢交流道尚未定案，因此尚未確定是否有二次徵收情形；但若其路線銜接至豐勢交流道時，則臺中市政府將辦理後續的用地徵收作業。 5.經查后科的南向三合一道路與台3線及國豐路交叉路口約距離2.3公里，加以南向三合一道路主要提供中部科學工業園區與市區密切與便利交通服務；就區域路網而言，其非屬台3線或國豐路之替代道路，對此二道路交通疏解助益有限。另外，本計畫豐勢交流道往返清水方向的匝道皆為2車道匝道，且非緊鄰台3線路口設置，當2車道匝道進出主線時，依部頒規範規定，無法一次增加或縮減2車道，必須先增加或縮減1車道，然後行駛一定的距離，才能再增加或縮減第2個車道，因此，若以后科南向三合一道路為連絡道，增設后豐交流道東向出入口匝道，將造成連續出入口匝道距離過近問題，影響行車的安全。 6.本計畫道路興建後，預期可移轉國1、國3、台3線及中89等之交通量，有助於整體區域路網的交通運轉順暢、減少壅塞情形，對半張段交通係屬正面影響。 本案環境影響說明書已就各項環境課題進行評估，針對可能影響也分別擬具施工及營運期間環境保護對策、環境監測計畫，規劃設計時也會依最新公告法令及原擬定環境保護對策確實執行，儘量減輕可能影響。 7.本案於辦理環評階段，已依「開發行為環境影響評估作業準則」規定，辦理各項環境調查及評估作業。本案環境影響說明書已就各項環境課題進

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
		區，代表國工局原本就不打算經過半張段，後來就是便宜行事，且環說書僅有PM10資料，現在必須增加PM2.5。 8.簡報第32頁，前面無提到東豐快，確有改善東勢交通，東豐快計畫表示可節省8~10分鐘，但是我說你們在半張段就要多塞3~5分鐘，沒有扣掉那3~5分鐘，這個不正確。 9.簡報第33頁，你們在豐勢交流道半張段這邊沒有花時間去研究，忽視半張段二級敏感區，無適當性，不合情、不合理，於環評報表匿報往東勢之1,020車流資料，所以環評書中寫的只有2,166，所以D級合格，環評委員也不會去注意，而且環評書內僅在農業區中以一個圈代表豐勢交流道，所以是蒙騙上級，無合法性。 10.簡報第34頁說無替代道路，應是指鑣村里及整個主線，而豐勢交流道卻沒有好好研究，不是沒有其他替代路線，隱匿了1,020的車流，且侵入住宅區，已超出台3線半張段負擔。 11.簡報第35頁，道路工程係永久使用，所以要慎重檢討，占用台3線半張段之不合理路線，應雙層道路共構，且剛才回覆說東豐快現在可以插進來，代表目前已經額外多徵收	行評估，針對可能影響也分別擬具施工及營運期間環境保護對策、環境監測計畫，規劃設計時也會依最新公告法令及原擬定環境保護對策確實執行，儘量減輕可能影響，PM₁₀及PM_{2.5}均包含其中。 8.本計畫分別於環評階段、規劃階段等進行交通調查、預測及評估，交通分析均以大臺中整體區域路網為主，因此行車時間節省係整體路段估算之。目前潭子或臺中市區前往東勢、石岡車流均經台3線，未來台3線半張段車流不會因國4而增加，反而可提升道路服務水準，不致造成地方交通衝擊。本計畫於民國104年3月間平、假日，以及4月清明節連續假日進行交通量補充調查，依調查結果辦理目標年(130年)交通預測分析結果，台3線半張段可維持D級服務水準。 9.本案於辦理環評階段，已依「開發行為環境影響評估作業準則」規定，辦理各項環境調查及評估作業，其中包含相關交通量調查及預測等資料，經評估分析，台3線半張段道路服務水準為D級，符合交通服務需求。 10.目前潭子或臺中市區前往東勢、石岡車流即行經台3線，未來台3線半張段車流不會因國4而增加，反而可提升道路服務水準，不致造成地方交通衝擊。本計畫於民國104年3月間平、假日，以及4月清明節連續假日進行交通量補充調查，依調查結果辦理目標年(130年)交通預測分析結果，台3線半張段可維持D級服務水準。 11.豐勢交流道用地範圍係依本計畫實際需求劃設，因東豐快石岡豐原段進入二階環評，路線尚未確定，本局已與臺中市政府協商並達成共識，本交流道與東豐快將採預留未

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
		用地了。 12.簡報第50頁，477巷，路被阻斷，而用長距離U-turn替代，這是改道迴繞，不是新設農路。 13.轉移國1大雅段車流及引來台74線之車流，必定增加台3線半張段車流。	來銜接彈性方式辦理設計。 12.477巷地方道路以車行箱涵方式改道穿越豐勢交流道連絡道，無需繞行周邊新設農路。 13.本計畫可將國道4號與國道1號、國道3號、台74線、台61線串連構成臺中都會區完整之高快速公路網，發揮整體運輸效益，有效紓解國道1號豐原大雅段及國道3號快官霧峰段交通壅塞日益嚴重情形。並可同時改善東勢-豐原-潭子-太平-大里間之地區道路交通服務水準，健全臺中都會區東側地區整體道路系統，提供便捷之交通服務。
		摘記張景期君發言單： 1.公聽2場紀錄60頁，往東勢1,020PCU不必經過台3半張段嗎？這個車流PM2.5污染應重新評估對健康的危害(簡報29頁)。 2.富陽路口有： (1) 富陽路左轉豐原。 (2) 半張左轉富陽路。 (3) 匝道三左轉半張往東勢。 (4) 豐原左轉匝道三，比國豐路口複雜。 3.國豐路跟台3路口說會複雜，為何？不把清水的車流直接走匝道三到富陽路口，也可減少一個左轉。 4.簡報32頁，不正確，台3會塞，癱在半張段。 5.簡報33頁，適當性、無情、忽視敏感區位，台3半張二級噪音合法性、違法、匿報1,020車流。 6.簡報34頁說無其他替代道路，那麼台3半張段塞癱後，就沒救了。 7.簡報35，道路工程係永久使用，所以要慎重檢討，占用台3半張段之不合理路，應雙層雙路共構。 8.三豐路台13后豐交流道，只有西向匝道，其東向是4公里到台3，不合理，	1.詳參前第6點說明。 2.詳參前第2點說明。 3.台3線及國豐路交通量均較大，且道路兩側民房建物密集、拓寬不易，若將進出國4所有轉向交通量利用台3線/富陽路口轉接，將造成拆遷數量及用地面積增加，台3線路口無法運轉。 4.詳參前第8點說明。 5.詳參前第9點說明。 6.詳參前第10點說明。 7.詳參前第11點說明。 8.經查既有國4於台13線至台3線間路段長僅約2.9公里，中間尚有本計畫

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
		應為市政府整合處理。 9.東豐快怎麼走？ 10.簡報50，477巷路被堵斷，而用長距U-turm替代。這是改道迴繞，不是新設農路。 11.轉移圖一大雅段車流及引來國三.74必定增加台3半張車流。 12.豐勢交流道切割出來，等東豐快山洞、河堤，並且同時配合后科南向三合一，台13后豐交流道依全盤整合研究。	豐勢交流道往返清水方向進出國4各2車道之匝道，且既有國4高架橋下雙向側車道外側建物密集，若后豐交流道布設東向（往返潭子方向）匝道，需加以考量避免產生二交流道連續出入口匝道過近及拆遷既有建物等問題。 9.東豐快速道路工程係由臺中市政府辦理，目前石岡豐原段進入二階段環評，路線尚未確定。 10.詳參前第12點說明。 11.詳參前第13點說明。 12.詳參前第11點說明。