「東西向快速公路台76線（原漢寶草屯線）台19線以西路段改線工程」建設計畫書-交通部審查意見回覆說明

審查意見	處理說明	修正對照
一、交通部運輸研究所		
1. 東西向快速公路設置之目的，除服務沿線的交通需求外，是希望藉此來串連台61線、國道1號及國道3號，讓三條縱向高快速公路的車流可以達到均衡的狀態，從整體路網結構而言，本案目前所規劃路廊，並不利於三條縱向高快速公路車流的轉換，建請公路總局再就路廊方案妥予評估規劃，以利發揮整體路網建設的效益。	• 計畫道路興建目的除為串連台61線、國道1號及國道3號等三條縱向高快速公路，延續完整原東西向快速公路功能外，亦為提供彰化西南角新興工業園區（如芳苑工業區、二林精密機械園區、中科二林基地等）便捷之貨物集散及工作旅次服務，以提昇園區開發效益，最終則以促進區域均衡發展為長期願景。 • 本計畫自民國96年彰化縣政府辦理可行性研究計畫以來，歷經多次公聽會，彙整地方民意與地方首長意見後，以現階段規劃路線可有效服務彰化西南部區域，獲得最大多數人支持及具有最高效益。另民國102年4月8日由立法院交通委員會召集委員魏明谷立委主持，邀請交通部葉部長及經建會等相關單位，會同鄭汝芬立委、林滄敏立委及彰化縣政府、當地民代與在地民眾，於鄰近之二林鎮公所召開工程說明會，就可行性研究階段所提路廊方案進行討論後，確認以現階段之路廊方案為唯一方案，並以此路廊方案進行工程規劃及環境影響評估作業。 • 綜上說明，計畫道路雖因路線偏南，對於提供三條縱向高快速公路車流之轉換效益非最佳方案，惟可促進彰化西南角新興工業園區之發展，對於促進區域均衡發展有其效益，為最佳方案。	—

審查意見	處理說明	修正對照
2. 本案交通量預測的假設情境為「中科二林園區預計引進員工 26,000 人及居住人口 5,500 人」及「二林精密機械產業園區預計引進直接就業人口 32,300 人及居住人口 4,4000 人」。預估 2 項計畫每日雙向交通量分別為 38,039PCU 及 41,587PCU。 3. 惟查上述 2 項計畫目前處於「二階環評的範疇界定」，且目前所提出的替代方案均為零方案或移到其他地點。在該 2 項計畫尚未確定是否開發及開發規模均不確定的前提下，本計畫推動是否具有效益恐有疑慮。 4. 本案建議公路總局再評估無「中科二林園區」及「二林精密機械產業園區」之開發情境的交通量及經濟效益，或俟該二項計畫確定開發後，再進一步研議本案推動時程。	• 本計畫於 105 年 3 月 8 日邀集交通部公路總局、科技部中部科學工業園區管理局、彰化縣政府、彰化縣福興鄉公所、彰化縣埔鹽鄉公所、彰化縣二林鎮公所及彰化縣芳苑鄉公所等有關單位召開研商會議，中部科學工業園區管理局及彰化縣政府均表示仍將持續推動「中科二林園區」及「二林精密機械產業園區」，且與會各單位亦均表支持本計畫之推動，並期望計畫道路儘速開闢，前述會議研商成果已於 105 年 4 月函報 大部，並於 105 年 4 月 26 日經 大部以交總字第 105505547 號函備查（詳見『附錄八』）。 • 「中科二林園區」第二階段環境影響評估範疇界定業於 104 年 7 月完成，且已提出環境影響評估報告書初稿及於 106 年 1 月由目的事業主管機關召開現勘及公聽會程序，後續將依環評法規定進行審議；「彰化二林精密機械園區」第二階段環境影響評估範疇界定亦於 104 年 11 月完成，近期已展開環境補充調查工作，預定於 106 年 9 月提送評估書初稿。顯示上述 2 項計畫目前仍持續辦理中。 • 至於上述 2 項計畫於範疇界定時所提之替代方案（包括零方案或移到其他地點）係依環評法第 10 條規定所必須提出之替選方案規劃內容。現階段兩園區之開發內容仍為於原地點（台糖萬興農場及大排沙農場）分別開發約 631 公頃之科學工業園區及約 353 公頃之精密機械產業園區。	—

審查意見	處理說明	修正對照
	• 由於上述2計畫目前仍維持原開發內容，因此本案交通預測之假設情境並無變化。計畫道路興建後，中科二林園區及二林精機園區之通勤旅次將可藉由計畫道路快速銜接國道 1 號、國道 3 號等高速公路，可轉移部分縣道 148 及台 19 線等地區道路往返國道1號之交通量，預估全日交通量可減少約6,000～8,000 PCU/日，對地區交通環境有正面效益，且前述園區通勤車輛避免行駛於地區道路，亦可降低道路沿線居民及學生於路側行走之道路交通風險。 • 彰化縣政府於105年3月2日由魏縣長明谷邀集彰化縣籍立委拜會公路總局，就興建本計畫與公路總局交換意見，並作成決議：本案為彰化西南角地區福興鄉、埔鹽鄉、二林鎮、芳苑鄉地方殷切企盼，可建構彰化西南角區域完整交通路網，故本案請陳素月、黃秀芳及洪宗熠等三位立委，敦促行政院環保署協助通過環境影響說明書審查作業，並請公路總局儘速辦理工程細部設計作業（詳見『附錄八』)。	
5. 台 76 線漢寶草屯線台 19 至台 61 路段，過去因為民眾抗爭而緩辦，原計畫路線之效益為何？民眾抗爭因素是否仍舊存在？建請補充說明，俾供審議參考。	• 依據彰化縣政府辦理之「東西向快速公路漢寶草屯線台 19 線以西路段闢建計畫可行性研究」報告，由彰化縣福興鄉公所協助完成之原規劃路線沿線土地或建物被徵收、拆遷之業主意願問卷，原規劃路線之抗爭因素仍然存在，並未因時空而轉變。 • 另前述「可行性研究」歷經多次公聽會，彙整地方民意與地方首長意見後，以現階段規劃路線可有效服	—

審查意見	處理說明	修正對照
	務彰化西南部區域，獲得最大多數人支持及具有最高效益。於民國102年4月8日由立法院交通委員會召集委員魏明谷立委主持，邀請交通部葉部長及經建會等相關單位，會同鄭汝芬立委、林滄敏立委及彰化縣政府、當地民代與在地民眾，於鄰近之二林鎮公所召開工程說明會，就可行性研究階段所提路廊方案進行討論後，確認以現階段之路廊方案為唯一方案，並以此路廊方案進行工程規劃及環境影響評估作業。 • 原路線之效益在有效銜接西濱快速公路、國道1號及國道3號，形成彰化縣北部濱海地區與南投山地間完整之快速公路系統，扮演彰化生活圈、員林生活圈以及南投生活圈間便捷的公路運轉之角色，大幅增加地方生活圈與都市體系發展的完整性。而本計畫（台76線改線工程）路線雖微幅南偏，略微增加國道1號與西濱快速公路行車距離，但仍保持原台76線東西向快速公路布設初衷，即符合東西向及南北向棋盤式高快速路網之目標，仍能有效快速串聯西濱快速公路、國道1號及國道3號，具有建構完整的快速交通路網功能，扮演彰化生活圈、員林生活圈以及南投生活圈間便捷的公路運轉之角色。綜上說明，本計畫除符合原快速公路布設功能外，更因串聯鄰近新興工業區，有效加值公共工程的投資，進一步帶動地方均衡發展（詳見『附錄八』）。	
6. 本計畫書對於「旅行時間	• 本計畫效益分析章節係摘錄自「東	P. 6-7

審查意見	處理說明	修正對照
節省」及「行車成本節省」之推估資料過於簡略(第6-7頁)，僅呈現總數值，未說明相關數值究係如何推估，爰無法檢視相關分析資料之合理性。為利後續審議，建請詳細補充說明，並列表呈現各分年數值。此外，替代方案一及方案二之效益數據，亦請比照上述詳列供參。	西向快速公路漢寶草屯線台19線以西路段新建工程綜合規劃」報告，其中「旅行時間節省」及「行車成本節省」等經濟效益之計算基準係依據計畫道路各年期路網交通績效評估成果，已補充於表6.1-2（相關計算過程則詳如建設計畫書「1.2.2運輸需求分析與預測」小節。另「旅行時間節省」及「行車成本節省」分年期效益計算及合計數值詳見表6.1-9)。 • 另依據民國102年4月8日由立法院交通委員會召集委員魏明谷立委主持，邀請交通部葉部長及經建會等相關單位，會同鄭汝芬立委、林滄敏立委及彰化縣政府、當地民代與在地民眾，於鄰近之二林鎮公所召開工程說明會，就可行性研究階段所提路廊方案進行討論後，確認以現階段之路廊方案為唯一方案，並以此路廊方案進行工程規劃及環境影響評估作業。因現階段路廊為唯一方案，故本計畫未評估替代方案一及方案二之經濟效益。	
二、交通部會計處		
1. 報告書第1章有關社經發展及運輸需求預測分析，多採用101年度人口推計及交通量調查資料，似過於陳舊，宜請配合更新。	• 已更新人口推估之基年為105年（詳見表1.2-1～1.2-4）。另交通量調查資料已納入本計畫環境影響評估階段於103年進行之補充調查成果，及依據前述更新資料修正目標年之交通量分析成果（詳見表1.2-17～表1.2-22）。	P.1-3～P.1-7、P.1-29～P.1-33
2. 第7章財務計畫中，多處引據「跨域加值公共建設財務規劃方案」及「公共建設計畫及周邊整合規劃申請與審查作業要點」規	• 已刪除引據「跨域加值公共建設財務規劃方案」及「公共建設計畫及周邊整合規劃申請與審查作業要點」等用字。 • 現階段經將財務計畫所採用折現	P.7-1、P.7-10

審查意見	處理說明	修正對照
定，惟查行政院已於 105 年 11 月 23 日核定跨域加值方案後續執行方式，因該方案及作業要點已完成階段性任務，後續公共建設之審議回歸預算法及各部會現行法規等規定辦理，爰相關文字請配合調整。	率調整為 3%後，重新估算本計畫之自償率為-2.38%，不具自償能力。惟從國家總體經濟效益之觀點，交通建設計畫投入可舒緩交通壅塞情況，並提升交通品質與行車效率，且有助於促進區域經濟產業之發展，故本案仍有其推動之公共建設目的。	
3. 第 7 章財務計畫所採用折現率假設，與經濟效益折現率 5.35%相同，然查近年公共建設計畫多為 3%，請補充說明折現率設定之合理性。	• 本計畫原財務評估係以政府角度作為估算基礎。考量本計畫係快速公路之開發且未設置場站等附屬設施，故道路通車營運階段無通行費收入或附屬事業收益等直接收益，爰將本計畫財務評估之折現率以政府資金投入所隱含之機會成本替代之，即假設等同經濟效益折現率。 • 現階段經重新設定財務計畫之折現率為 3%。經重新計算，本計畫之自償率為-2.38%，不具自償能力。惟從國家總體經濟效益之觀點，交通建設計畫投入可舒緩交通壅塞情況，並提升交通品質與行車效率，且有助於促進區域經濟產業之發展，故本案仍有其推動之公共建設目的。	P.7-10
三、交通部總務司		
1. 查旨揭報告書並無用地取得章節，僅於第 5-4 頁工程經費概估表載明「用地徵收及地上物補償費」合計 19.0683 億元，建議就本案用地取得方式、所需之公有或私有土地面積、有償撥用公有土地、徵收(或協議價購)私有土地所需費用酌予列述，俾資明	• 依據本案綜合規劃成果報告，本案係屬重大交通事業，工程需用土地部分，若經協議價購不成得依法報請徵收。本計畫後續將依土地徵收條例相關規定辦理。 • 計畫道路行經彰化縣福興鄉、埔鹽鄉、二林鎮及芳苑鄉等 4 行政轄區，依據計畫道路行經前述 4 鄉鎮之私有地面積及預估各鄉鎮 107 年	—

審查意見	處理說明	修正對照
確。	時之農地市價估算（詳表 1），預估本案土地徵收費用約179,055萬元；另規劃階段現地勘查後，可能需拆除之建物約 7 處，依「彰化縣辦理公共工程拆遷建築改良物補償自治條例」估算，地上物拆遷補償費約 10,058 萬元（詳表 2），另預估本計畫農林作物補償費約 1,570 萬元，則初步估算本計畫「用地徵收及地上物補償費」合計約 190,683 萬元（19.0683 億元）。 • 本計畫係屬重大交通事業符合「土地徵收條例」第 3 條之規定，可於建設計畫經行政院核定後，依「土地徵收條例」相關規定辦理。有關民意溝通作業，本計畫承諾除將辦理依「環評法」規定之公開說明會、依「土地徵收條例」規定之公聽會外，為加強與當地民眾之意見溝通，本計畫後續設計階段將主動邀集相關機關、團體或民眾進行座談會，以瞭解民意，並視須要納入後續設計階段之考量。	

表 1　本計畫民國 107 年用地面積與購地費用概估

路廊經過地區	102 年市價（萬元/㎡）	地價成長率	107 年市價（萬元/㎡）	私有地面積（㎡）	公有地面積（㎡）	徵收費用（萬元）
福興鄉	0.23	1.00%	0.2466	73,483	371	18,120
埔鹽鄉	0.43	1.00%	0.4610	189,892	9,962	87,544
二林鎮	0.19	1.00%	0.2037	251,595	9,225	51,251
芳苑鄉	0.10	1.00%	0.1072	206,498	12,382	22,139
合計	—	—	—	721,468	31,940	179,055

資料來源：「東西向快速公路漢寶草屯線台 19 線以西路段新建工程綜合規劃」報告（表 5.2-6）
註[1]：假設 102 年~107 年平均地價成長率 1.00%

表 2　計畫路線地上物拆遷補償費概估

<table>
<tr><th>審查意見</th><th>處理說明</th><th>修正對照</th></tr>
<tr><td colspan="2">
<table>
<tr><th>分項</th><th colspan="2">類別</th><th>面積
(m²)</th><th>評點
(點/m²)</th><th>拆遷補償費
(元)</th><th>小計
(萬元)</th></tr>
<tr><td rowspan="7">建築物補償</td><td rowspan="3">鋼骨混凝土造</td><td>1R</td><td>560</td><td>1,030</td><td>4,902,800</td><td rowspan="3">1,952</td></tr>
<tr><td>2R</td><td>720</td><td>1,030</td><td>6,303,600</td></tr>
<tr><td>3R</td><td>950</td><td>1,030</td><td>8,317,250</td></tr>
<tr><td rowspan="2">鋼骨造</td><td>1T</td><td>650</td><td>650</td><td>3,591,250</td><td rowspan="2">1,382</td></tr>
<tr><td>2T</td><td>1,660</td><td>725</td><td>10,229,750</td></tr>
<tr><td rowspan="2">鋼骨混凝土
加強磚造</td><td>1M</td><td>2,965</td><td>750</td><td>18,901,875</td><td rowspan="2">3,070</td></tr>
<tr><td>2M</td><td>1,560</td><td>890</td><td>11,801,400</td></tr>
<tr><td>磚造</td><td>1B</td><td>7,440</td><td>575</td><td>36,363,000</td><td>3,636</td></tr>
<tr><td>電話遷移費</td><td colspan="2">以 180 具初估</td><td></td><td></td><td>180,000</td><td>18</td></tr>
<tr><td colspan="4">總計</td><td></td><td></td><td>10,058</td></tr>
</table>
資料來源：「東西向快速公路漢寶草屯線台 19 線以西路段新建工程綜合規劃」報告（表 5.3-3）。
註[1]：依「彰化縣辦理公共工程拆遷建築改良物補償自治條例」，建物補償每 1 評點以新臺幣 8.5 元計值。
</td></tr>
<tr><td colspan="3">四、交通部路政司</td></tr>
<tr><td>1. 本建設計畫範圍內之重大經建計畫主要有「中科二林園區」及「二林精密機械產業園區」等 2 項重大開發案，經查目前皆處於「二階環境影響評估的範疇界定」階段，能否如預期推動尚無法確定，且表 3.1-2 相關重大經建計畫綜整表所列辦理情形過於陳舊，如二林精密機械產業園區仍停留在 103 年之資料，相關資料請予以更新，並評估上開 2 項重大經建計畫不開發時，本建設計畫是否仍具經濟效益。</td><td>• 已配合修正表 3.1-2 中二林精密機械產業園區開發計畫之辦理情形為：「二林精密機械產業園區第一期開發區之開發期程為 104 年至 106 年，第二期開發區則視第一期開發區土地去化狀況開發。另本案目前辦理第二階段環境影響評估作業中，開發期程將依環評審議進度調整。」
• 本計畫於 105 年 3 月 8 日邀集交通部公路總局、科技部中部科學工業園區管理局、彰化縣政府、彰化縣福興鄉公所、彰化縣埔鹽鄉公所、彰化縣二林鎮公所及彰化縣芳苑鄉公所等有關單位召開研商會議，中部科學工業園區管理局及彰化縣政府均表示仍將持續推動「中科二林園區」及「二林精密機械產業園區」之開發，與會各單位亦均表支持本計畫之推動，並期望計畫道路儘速開闢，前述會議研商成果已於 105 年 4 月函報 大部，並於 105 年 4 月 26 日經 大部以交總字第 105505547 號函備查（詳見『附錄八』）。
• 「中科二林園區」第二階段環境影</td><td>P.3-2</td></tr>
</table>

審查意見	處理說明	修正對照
	響評估範疇界定業於104年7月完成，且已提出環境影響評估報告書初稿及於106年1月由目的事業主管機關召開現勘及公聽會程序，後續將依環評法規定進行審議；「彰化二林精密園區」第二階段環境影響評估範疇界定亦於104年11月完成，近期已展開環境補充調查工作，預定於106年9月提送評估書初稿。顯示上述2項計畫目前仍持續辦理中。 • 彰化縣政府於105年3月2日由魏縣長明谷邀集彰化縣籍立委拜會公路總局，就興建本計畫與公路總局交換意見，並作成決議：本案為彰化西南角地區福興鄉、埔鹽鄉、二林鎮、芳苑鄉地方殷切企盼，可建構彰化西南角區域完整交通路網，故本案請陳素月、黃秀芳及洪宗熠等三位立委，敦促行政院環保署協助通過環境影響說明書審查作業，並請公路總局儘速辦理工程細部設計作業（詳見『附錄八』）。	
2. 台76線漢寶草屯線台19以西路段，過去因為民眾抗爭而緩辦，依本建設計畫書所列103年6月23於彰化縣鹽埔鄉辦理之環境影響說明會紀錄，可知目前所提路線方案當地民眾仍持反對意見較多，屆時用地徵收恐將面臨民眾抗爭阻力，請預為因應。	• 依據本計畫民國103年環境影響評估作業階段於計畫道路沿線及周邊行政區域辦理之民意問卷調查（計600份有效問卷，其中埔鹽鄉完成261份問卷，佔43.5%）。依據統計成果，受訪者中約64.3%贊成本計畫，約22.8%有條件贊成本計畫，即大多數受訪者可接受本計畫。 • 經檢視說明會中相關埔鹽鄉民眾主要反對理由包含用地徵收問題及對沿線農地影響等。考量本計畫於可行性研究階段之路廊研選及後續綜合規劃階段之路線勘選調整，均已將避免改變區域灌排系統及避免影響重劃後之農地使用納	—

審查意見	處理說明	修正對照
	入考量，已儘量避免破壞農田之完整性及產生難以耕作之畸零地。另針對用地徵收及建物拆遷部分，計畫路線已避開都市計畫核心區，並以減少拆遷等原則進行路線調整，以將影響民眾權益降至最低程度，未來亦將透過說明會、公聽會等方式持續與民眾溝通。	
五、交通部公路總局規劃科		
1. 部分「快速公路」文字誤植為「快速道路」，請確認及修正	• 已配合修正。	—
2. 第 3 章：請確認相關計畫內容及辦理情形，例如表 3.1-2 及表 3.2-11「二林精密機械產業園區……預計 103 年底取得開發許可，104 年第 1 季徵選開發商及進行實質開發」，請確認	• 已配合修正表 3.1-2 及表 3.2-11 中二林精密機械產業園區開發計畫之辦理情形為：「二林精密機械產業園區第一期開發區之開發期程為 104 年至 106 年，第二期開發區則視第一期開發區土地去化狀況開發。另本案目前辦理第二階段環境影響評估作業中，開發期程將依環評審議進度調整」。	P.3-2、P.3-20
3. 第 5 章：環評作業業已通過審查，相關經費請刪除或調移。	• 第 5 章所列環評作業費為考量未來可能因計畫內容或環保對策局部調整時，依法需配合辦理環評變更時所需之作業費用，已於報告中補充說明。	P.5-3
4. 第 8 章：P.8-1 研擬替選方案「3 個」，但後面說明只有 2 個，請確認	• 3 個替選方案係包括 1 個主方案及 2 個替代方案。已補充「主方案」之評估說明，詳見 8.1 替選方案之分析及評估節。	P.8-1～P.8-2
5. 第 8 章：性別影響評估填表日期是 105.9.21，這份不是我填的，所以應該不能寫我的名字和資料，請修正。我寫的是 104.4.28 的版本（詳附件 1）	• 8.4-2 中長程個案計畫性別影響評估檢視表之填表人姓名已修正。	P.8-10
6. 請填「公共建設促參預評估檢核表」（詳附件 2，案例詳附件 3）	• 已初步填寫「公共建設促參預評估檢核表」。因本計畫係快速公路之開發且未設置場站等附屬設施，道	—

審查意見	處理說明	修正對照
	路通車營運階段無通行費收入或附屬事業收益等直接收益，經評估本計畫自償率為-2.5%，不具民間參與可行性（詳「附件一」)。	

附件1：公共建設促參預評估檢核表

壹、公共建設基本資訊

一、計畫名稱：東西向快速公路台76線（原漢寶草屯線）台19線以西路段改線工程

二、執行機關（構）(即填表單位)：交通部公路總局

三、公共建設現況：

（一）基地區位（地理位置）：彰化縣芳苑鄉、二林鎮、埔鹽鄉、福興鄉

基地面積或樓地板面積：總用地面積約 753,408 平方公尺

（二）經營現況：

■新興之公共建設

□既有之公共建設

□全部委外

營運現況：

1、每年營運收入：_____萬元

2、每年營運費用：_____萬元

□部分委外，範圍：_____

營運現況：

1、每年營運收入：_____萬元

2、每年營運費用：_____萬元

□自行營運，範圍：_____

營運現況：

1、每年營運收入：_____萬元

2、機關管理人力：專職_____人；兼辦_____人

3、每年管理維護預算約：_____萬元

（三）基地是否位於環境敏感地區：

■是，說明：「台灣沿海自然環境保護計畫」之一般保護區、農田水利會之灌溉用水取水口、保育類野生動物、地下水管制區、排水設施範圍、空氣污染三級防制區、水污染管制區、特定農業區

□否

（四）土地權屬：

□全數為國公有土地

□管理機關為執行機關

□管理機關為其他機關（機關名稱：_____）

■含私有土地（約佔計畫範圍 95 %），其所有權人為：

□國營事業（機構名稱：_____）

■私人

□其他

（五）土地使用分區：

■都市計畫區

使用分區為 農業區、道路用地

■非都市土地

使用分區為 特定專用區、一般農業區、特定農業區、 鄉村區

使用地類別為

（六）基地是否有聯外道路：

■是

□否，未來有道路開闢計畫：

□是，說明(含預算編列情形)：

□否

（七）基地是否有地上物待拆除、排除占用或補辦使用執照等情形：

■是，說明（含預算編列情形及執行單位）：初步估算地上物拆遷補償費約 10,058 萬元，另農林作物補償費約 1,570 萬元

□否

貳、政策面

一、本案是否符合相關公共建設政策：

■是，相關政策：

□國家重大計畫：

■中長程計畫：

□地方綜合發展計畫：

□地方重大施政計畫：

□符合公有土地或資產活化目的

□其他：

□否（停止做答，跳填「陸」並核章）

二、本案是否符合引進民間參與之政策：

□是，相關政策：

□公共建設計畫經核定採促參方式辦理：

□具急迫性之新興或需整/擴建之公共建設：

□已建設之公共建設，管理人力、維護經費受限：

□其他：

■否，說明：本案為快速公路興建計畫，因無財務收入，亦無財務效益與自償性，不具民間參與可行性

參、法律及土地取得面

一、民間參與之法律依據：

■促參法

（一）公共建設為促參法第 3 條之公共建設類別，其類別為：

交通建設及公共管道

（符合促參法施行細則第 2 條第 1 項第____款）

（二）公共建設將以促參法第 8 條之民間參與方式辦理：

□交由民間興建－營運－移轉（BOT）

□交由民間興建－無償移轉－營運（BTO）

□交由民間興建－有償移轉－營運（BTO）

□交由民間整建／擴建－營運－移轉（ROT）

□交由民間營運－移轉（OT）

□交由民間興建－擁有所有權－自為營運或交由第三人營運（BOO）

□其他經主管機關核定之方式

（三）公共建設辦理機關為促參法第 5 條之主辦機關：

□是：

□主辦機關

■被授權機關，授權機關為：交通部

□受委託機關，委託機關為：_____

□否

□依其他法令辦理者：

□獎勵民間參與交通建設條例

□都市更新條例

□國有財產法

□商港法

□其他：_____

□無相關法律依據（停止做答，跳填「陸」並核章）

二、土地取得：

□執行機關已為土地管理機關

■尚需取得土地使用權或管理權

□公共建設所需用地為國公有土地，土地取得方式為：

□撥用公有土地

□依其他法令規定取得土地使用權

■公共建設所需用地夾雜公私有土地，私有土地取得方式為：

□協議價購

■辦理徵收

□其他：_____

□是否已與相關機關或人士進行協商：

□已協商且獲初步同意

□已協商但未獲結論或不可行
□未進行協商

三、土地使用管制調整：
□毋須調整
■需變更都市計畫之細部計畫或非都市土地使用編定
□需變更都市計畫之主要計畫或非都市土地使用分區

肆、市場及財務面

一、擬交由民間經營之設施是否有穩定之服務對象或計畫：
□是
■不確定

二、使用者付費之接受情形：
（一）鄰近地區是否已有類似設施需付費使用
□是
■否
□不確定，尚待進一步調查
（二）其他地區是否已有類似設施需付費使用
□是
■否
□不確定，尚待進一步調查
（三）是否已有相似公共建設引進民間參與之成功簽約案例
□有（案名：＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿）
■沒有

三、民間參與意願（可複選）：
□已有民間廠商自行提案申請參與（係依促參法第 46 條規定辦理）
□民間廠商詢問者眾
□已初步探詢民間廠商有參與意願
■不確定

四、公共建設收益性：
□具收益性
□具收益性設施所占空間較非收益性設施高出甚多
□具收益性設施所占空間較非收益性設施差不多
□具收益性設施所占空間較非收益性設施少很多
■不具收益性

伍、辦理民間參與公共建設可行性評估及先期規劃作業要項提示（務請詳閱）

一、機關於規劃時應掌握民意支持情形（包括：民眾、民意機關、輿論等），適時徵詢相關民眾及團體之意見，並應將前揭意見納入規劃考量。

二、公共建設如涉土地使用管制調整及位於環境敏感地區，機關應於規劃期間適時洽商土地使用、環境影響評估、水土保持及相關開發審查機關有關開發規模、審查程序等事項，審酌辦理時程及影響，並視需要考量是否先行辦理相關作業並經審查通過後，再公告徵求民間參與。

三、機關於規劃時應考量公共建設所需用水用電供應之可行性、聯外道路開闢等配套措施。

四、依促參法辦理之公共建設，其他重要事項請參考「促參標準作業流程及重要工作事項檢核表」，可至主管機關網站下載（下載路徑 http://ppp.mof.gov.tw →參考資料 →其他）。

陸、綜合預評結果概述

一、政策面預評小結：

□初步可行，說明：符合相關公共建設政策但不符合引進民間參與之政策者

□初步不可行，說明：

二、法律及土地取得面預評小結：

□初步可行，說明：

□條件可行，說明：基地位於環境敏感地區之條件發展區；或尚需取土地使用權或管理權；或需調整土地使用管制者

□初步不可行，說明：

三、市場及財務面預評小結：

□初步可行，說明：

□條件可行，說明：

■初步不可行，說明：計畫不具收益性

四、綜合評估，說明：本計畫自償率低，不具民間參與可行性

填表機關聯絡資訊
聯絡人 姓名：李明儒；服務單位：交通部公路總局； 職稱：幫工程司；電話：04-22230085#115；傳真： 電子郵件：aruelee@thb.gov.tw
填表單位核章　　機關首長核章 年　月　日