

第五章 規劃方案研擬

5.1 規劃原則

5.1.1 規劃準則

本計畫之規劃路線除起迄處之銜接須配合已設計之都市計畫道路外，全線之設計標準係下列規範及文獻等有關之設計準則。主線設計速率均採 60KPH，支線設計速率則採 40KPH，有關其幾何設計標準，詳如表 5.1.1。

- 一、交通部 90 年 1 月 12 日頒佈之「公路路線設計規範」。
- 二、台灣省政府 87 年 10 月發佈之「台灣省市區道路工程設計規範」。
- 三、交通部運輸研究所 90 年 3 月出版之「二〇〇一年台灣地區公路容量手冊」。
- 四、交通部 79 年 3 月出版之「交通工程手冊」。
- 五、美國州公路及運輸官員協會 (AASHTO 1996)之「公路及街道幾何設計準則」。(A Policy on Geometric Design of Highways and Streets)
- 六、美國 TRB Special Report 209,1998 年出版之「公路容量手冊」。(Highway Capacity Manual)

表 5.1.1 路線幾何設計標準

項 目		設計速率(公里 / 小時)			
		60	40		
安全停車視距 (M)		標準值	85	45	
		最小值	70	40	
平面線形	平曲線最小半徑 (M)		120	50	
	最大超高(%)		8	8	
	免設緩和曲線半徑 (M)		標準值	1000	460
			最小值	500	230
	平曲線最短長度 (m)	切線交角 6° 以下 (Q < 6°)		2000/(Q+6)	1300/(Q+6)
		切線交角 6° 以上 (Q > 6°)	標準值	170	110
	最小值		85	55	
縱斷面線形	最大縱坡度(%)		標準值	7	9
			最大值	8	10
	最大縱坡度長度 (M)		臨界長度	150	100
			限制長度	300	300
	凹型曲線 K 值 (K = L / ΔG)		標準值	17	7
			最小值	14	6
	凸型曲線 K 值 (K = L / ΔG)		標準值	18	5
			最小值	13	4
	挖方段最小縱坡度(%)			0.3 ~ 0.5	
	橋樑	淨高	跨(穿)越普通公路 (M)		4.6
穿越高速公路 (M)			4.6		
跨越鐵路 (M)			6.0		

資料來源：本計畫整理。

5.1.2 選線原則

本工程路線之規劃經多次現場勘查並蒐集相關資料，考慮運輸需求量、土地利用等及諸多限制因素後擬訂下列路線規劃原則，以為路線方案研擬之依據：

- 一、 佈設平縱面線形乃配合地形、地物、儘量採用較高之標準，以增加行車之安全性與舒適性。
- 二、 考量未來整體路網之發展空間及相容性，期能發揮最大之服務功能。
- 三、 儘量避免對現有計畫區、建物及設施之衝擊，以減少工程執行時所生之阻力。
- 四、 綜合考量路線所經地區政治、經濟、土地使用及文化背景，使規劃結果易為當地所接受。
- 五、 綜合各方所提意見，審慎評估其可行性。
- 六、 配合環保政策，儘可能減少對環境、景觀之衝擊。
- 七、 在不影響安全的前提下，適當的調配線形及構造形式，以節省工程經費。
- 八、 力求與各級政府機關及民間企業之相關計畫配合，期使其能相輔相成，降低業主財務負擔。
- 九、 本規劃路線各個方案皆以內灣鐵路支線能維持正常營運之條件下加以考量。

5.2 路線方案研擬

5.2.1 方案研擬考量

在路線設計上有以下幾個共同限制條件需加以慎重考慮。

一、天然地形

西端在銜接公道五及經國橋三十米連絡道後往東約 700 公尺受柴梳山地形限制，為保留地表原貌避免大幅開挖，各方案是在閃過柴梳山後再跨越或平行內灣線。

二、重要銜接點之選擇

首先在公道五目前已施工路段及三十米經國橋連絡道，除了目前之十字路口配置選擇外，雖然在園區高架道路配設調撥車道，但是亦預留未來為增設反轉上高速公路之匝道空間(參閱「新竹科學園區特定區園區一路銜接三十米連絡道接東西向快速道路整體規劃報告」)，因此對於該十字路口未來仍有調整空間；至於路線於竹東新中正橋連絡道之銜接點由於竹東二重、三重都市計畫正在通盤檢討，由公路局規劃之光明路連絡道方案亦有不同之考慮，因此本規劃道路在東西兩端之規劃必須配合既有計畫及未來運轉條件詳加考慮。

三、在路線中段由於高鐵以南北向通過，未來都市計畫寬為 60 公尺，已知高鐵路權約 18 公尺扣除部分綠帶，仍能提供雙向四車道並可直接銜接縣道 122(中興路)，此路口距工研院中興院區西大門僅 600 公尺，因此未來高鐵平面道路應可提供作為本地區南北向重要之連絡道路。

四、區域鐵公路及土地利用整合

根據目前規劃範圍土地利用及發展現狀，或多或少受到鐵路內灣支線之分割，鐵路以南發展快速人口密集，鐵路以北則以農業區為主，土地利用差異大，本規劃道路如果要提高道路的可及性，就必需考慮排除內灣支線的分割。另外由於科學園區周邊發

展迅速，希望能藉本計畫道路之新闢，將鐵公路及土地利用加以整合。

五、大眾運輸及轉運之考慮

基於道路面積增加速度永遠趕不上汽車成長之故，因此強化大眾運輸服務功能是政府積極推動的交通政策，然而大眾運輸要獲得民眾支持最重要關鍵乃是快速便捷，因此在公路幹道系統銜接高速公路或快速道路系統前能增加轉運空間及動線是十分重要的一步，因此在路線規劃時有關大眾運輸轉運之構想將納入考慮。

六、橫交道路配設

為了符合導引光復路及中興路(縣道 122)車流利用本計畫道路，增設南北向橫交道路有其必要性，其中高鐵平面道路即為其中重要橫交道路；另外目前於二、三重工研院中興院區附近之尖峰時間交通流量相當大，亟須規劃南北向之幹道直接連繫本計畫道路。

七、結合交通運轉、土地利用創造地標式景觀條件

在公道五-三十米經國橋連絡道之十字路口，乃為出入新竹縣市、高科技園區及未來高價辦公地段，如果能配合大型槽化，將各項機能結合，利用景觀照明的手法創造地標性之土地利用條件，應符合本計畫政府投資之重要利基。

5.2.2 路線方案概述

本工程在功能定位上為聯絡東西兩方向之景觀大道，其設計速率為 60km/hr，相關之規劃標準詳表 5.1.1，本計畫基於不同之功能條件下研擬有三個路線方案以供篩選配置(詳圖 5.2-1)，各方案於研擬期間亦多次與相關單位溝通討論(訪談成果詳附錄八)，以期取得較佳之路線方案，有關各方案之路線配置成果說明如后：

一、方案一

本方案主要係考量配合未來「璞玉計畫」之區位(如圖 5.2-2)加以規劃。路線西起公道五與園區三十米道路之交叉路口，順沿

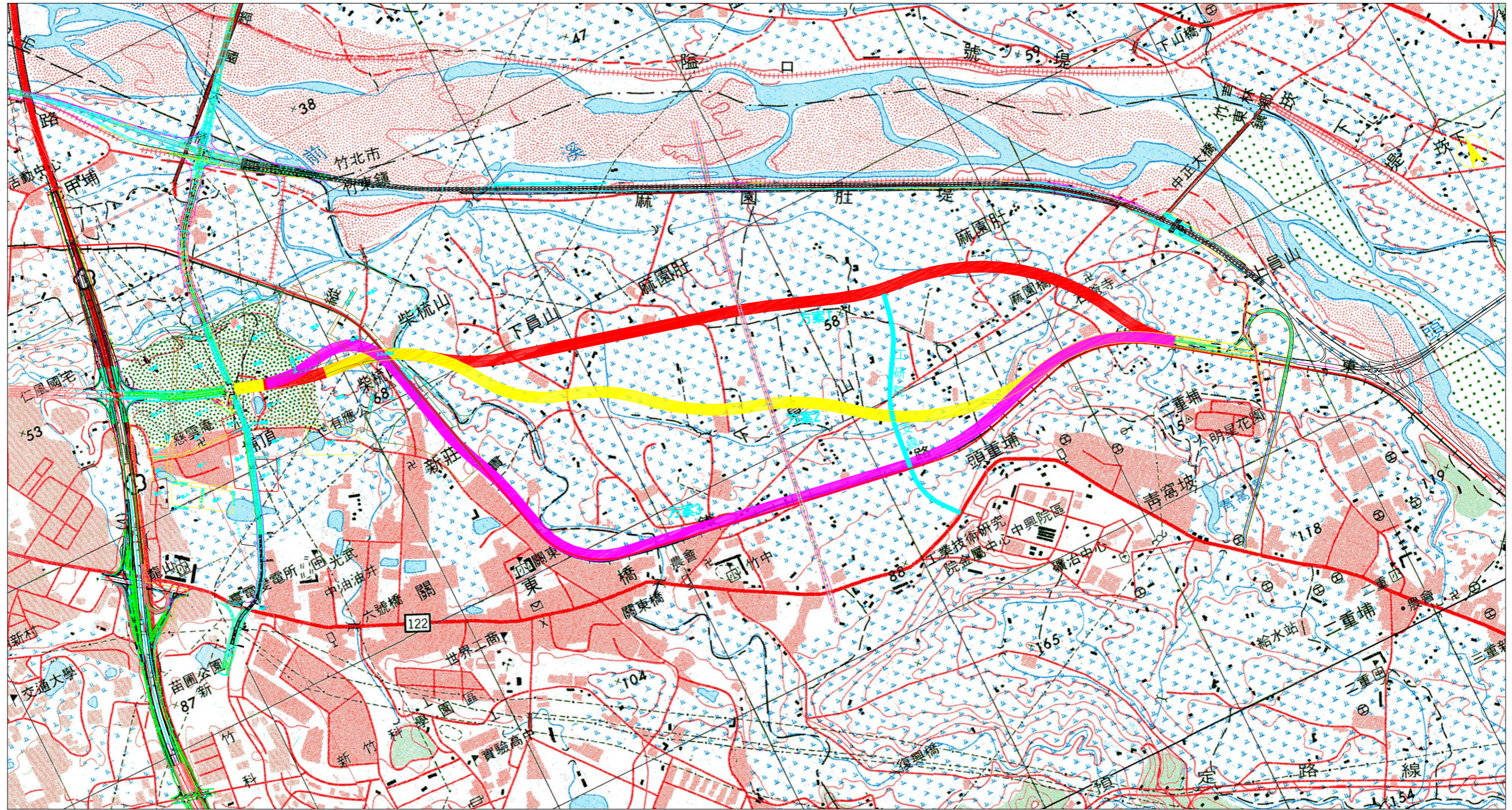


圖5.2-1 新竹生活圈公道五延伸新闢(向東)路線規劃構想示意圖

現有公道五之方向往東延伸，路線避開柴梳山後，依次跨越內灣支線及柯子湖溪後進入新竹縣，路線避開位於 1k+200 北側之聚落後，約以直線型式往東方向前進約 1.5 公里，其間與高鐵平面道路平交，並於 3k+850 與員山路平交後，地勢由高程 64 公尺升為高程 85 公尺之台地上，於里程 4k+400 附近跨小溪後與鐵路平行往東，最後於光明路與新中正橋連絡道交叉路口處，匯入新中正橋連絡道。全線長約 4.8 公里，其中橋梁段長約 500 公尺；房屋拆遷約 4,294 公尺。另縱坡配置於里程約 0k+350 附近地勢由高程 60 公尺下降至高程 40 公尺左右，惟因路線需於里程約 0k+700 處跨越內灣支線，故縱坡配置於跨越內灣支線後，方以 5.0% 之坡度下降與地面相接；之後，大致與現有地面高一致，至里程 3k+800 於員山路附近才以 5.0% 之縱坡上爬至終點前之台地上。(平縱面圖詳附錄五)

二、方案二

本方案主要係選擇位於南寮竹東快速道路及 122 縣道間之居中區位。路線於柯子湖溪以西(1k+000)與方案一同，柯子湖溪以東於 1k+700 至 3k+300 間大致沿現有圳道之北側平行而走，其間分別於 2k+500 及 3k+000 與高鐵平面道路及員山路平交，續往東行於 3k+650 附近順地形爬上台地後平行鐵道東行，最後於光明路與新中正橋連絡道交叉路口處匯入新中正橋連絡道。全線長約 4.8 公里，其中，橋長為 500 公尺，房屋拆遷約 4,773 平方公尺。另於縱坡配置於里程 1k+000 以西皆與方案一同，之後縱坡配置大致與地面高一致，至里程約 3k+600 處方以 4.0% 之縱坡順地勢上爬至台地上。(平縱面圖詳附錄五)

三、方案三

本方案主要係利用鐵路路廊來配置，以減低用地徵收問題，同時藉鐵公路共用路權共構之機會，將鐵路高度予以提高，以期消彌因鐵路所造成之籬籬。路線西起公路五與園區三十米道路之

交叉路口，順沿現有公道五方向往東延伸，於匯入內灣支線時為避免進入柯子湖溪之整治河道內，僅能配以半徑 200 公尺之平曲線，之後則沿鐵路之路廊往東，於光明路與新中正橋連絡道之路口與連絡道相銜接，計全長約 5.4 公里，橋樑長為 110 公尺，房屋拆遷約 7,950 平方公尺。路線縱坡除於里程 0k+225 至 0k+500 間需由高程 60 公尺下降至高程 41 公尺配以 5.0% 之縱坡外，餘皆與鐵路之坡度變化一致，最大縱坡不超過 2.0%。(平縱面圖詳附錄五)。另鐵路高程於本計畫路線內需配合提高，其影響範圍約有 6.4 公里。

5.2.3 工業研究院中興院區支線考量

依據目標年(民國 110 年)零方案交通量預測結果，122 縣道於園區三十米道路至民族路間各區段之交通量分布情形詳如圖 4.2-1，其中不難發現路段於民族路—中興院區東大門及西大門—竹中路間在上、下午尖峰時間服務水準已降至 E 級以下，且方向性明顯，究其原因主要有：

- 一、尖峰時間之瞬間車流量大，竹中路口與民族路口無法及時消化該車流量。
- 二、122 縣道之服務容量不足。
- 三、無直接連繫至快速道路(或高速公路)之幹道。

於上述產生壅塞之原因中，由於縣道 122 兩側及竹中、民族路口建物密度高，拓寬改善之可行性不高，因此惟有新增南北向幹道來快速疏導上、下午尖峰之車流至快速道路(或高速公路)，以期減輕目前中興院區附近道路之壅塞窘境。

如上所述，目前縣道 122 兩側之建物分布非常密集，如研擬南北向之路廊恐因大量拆遷而易生抗爭，因此中興院區支線之研擬將以都市計畫道路為優先考量，現階段都市計畫規劃 20 公尺以上之南北向幹道有三條，由西往東依次為高鐵平面道路、工研院西大門之 20 米計畫道路及民權路。經交通分析，縣道 122 於竹中路至民族路間之交通問

題，主要係工研院之左轉及進入中興院區之車流待轉時所造成之車流回堵，若選擇高鐵平面道路或民權路，將無助於上述車流對縣道 122 之影響，唯有正對工研院西側大門之計畫道路方可將上述車流導引至計畫導路上，以解決縣道 122 車流回堵之問題。故有關工研院中興院區支線之區位選擇將以正對工研院西側大門之計畫道路為主。

工研院支線之平面配置係依據本計畫之選線原則，功能訂為南北向之聯絡道路，其設計速率設定為 40km/hr，相關之規劃標準詳表 5.1.1；由於路線之配置隨公道五之方案而有不同之配置，茲分述如下：

(一) 方案一：

路線南起工研院中興院區之西大門口，至內灣支線間之線形係採用都市計畫道路之配置，往北與員山路平交後與公道五方案一銜接，總長約 1.2 公里。縱坡配置隨與內灣支線之交叉型式不同而有區別。若採用跨越方式則坡度於跨過內灣線後方以 6.9% 之坡度於員山路前接回地面與員山路平交；若採用穿越方式則路線須以 7.5% 之坡度穿過內灣線，再以 1.9% 之坡度順接至員山路。(相關之平縱面圖詳附錄五)

(二) 方案二：

路線之平面配置大致與方案一同，惟路線終點為至公道五方案二之交匯點。縱面配置部分，因內灣支線至路線終點長度不足，若採高架方式跨越坡度將太陡(約 8.5%)，故本方案之縱坡配置係採地下化方式，最大縱坡為 7.5%。(平縱面圖詳附錄五)

(三) 方案三：

路線之平面配置大致與方案一同，惟終點之選擇考慮區域連繫之需求，支線之配置除銜接公道五方案之外，仍續往北至員山路，縱面配置因鐵路需配合提高高程改為路堤，故支線僅需以 5.0% 之坡度即可接至公道五方案之路面。(平縱面圖詳附錄五)

5.3 交通量預測與分析

由於本計畫路線三個方案起、終點相同，皆以公道五與經國橋引道連絡道交叉口為起點，而以南寮—竹東快速道路新中正橋交流道西側引道為終點，且其長度差異不大，故在交通量預測上採相同之路網構建。依據第四章之運輸需求預測，由目標年之車旅次起迄矩陣及路網進行交通量指派作業，依交通指派結果整理目標年(民國 110 年)本計畫路線及週邊道路交通量預測如圖 5.3-1 與圖 5.3-2 所示。

依圖 5.3-1 及圖 5.3-2 之交通量預測資料顯示，本計畫道路民國 110 年尖峰小時交通量，以中山高速公路公道五交流道至經國橋引道 30 米連絡道之雙向交通量最高，其中，往東為 2,815 PCU/hr，往西為 3,573 PCU/hr；而工研院中興院區支線雙向交通量為 2,643 PCU/hr，其中，往北為 1,283 PCU/hr，往南為 1,360 PCU/hr。

一、車道數需求分析

車道數需求分析目的乃在依據目標年交通需求，規劃道路服務容量，以滿足未來運輸需求，並維持計畫道路既定之服務水準。有關車道數需求分析流程詳如圖 5.3-3 所示。根據目標年尖峰小時交通量、尖峰小時因素(PHF)、道路服務水準、流量容量比值(V/C)、車道寬、道路兩側橫向淨寬、設計容量及道路區位等，可計算車道數需求，其公式如下所示：

$$N = SF / \left[C_j \times (V/C) \times f_w \times f_E \right]$$

- 其中，N ：車道數
 V ：尖峰小時交通量(PCU/hr)
 PHF ：尖峰小時因素
 SF ：服務流率，SF=V/PHF
 C_j ：車道每小時基本容量
 V/C ：交通量與容量比值
 f_w ：車道寬與橫向淨寬調整因素
 f_E ：環境調整因素

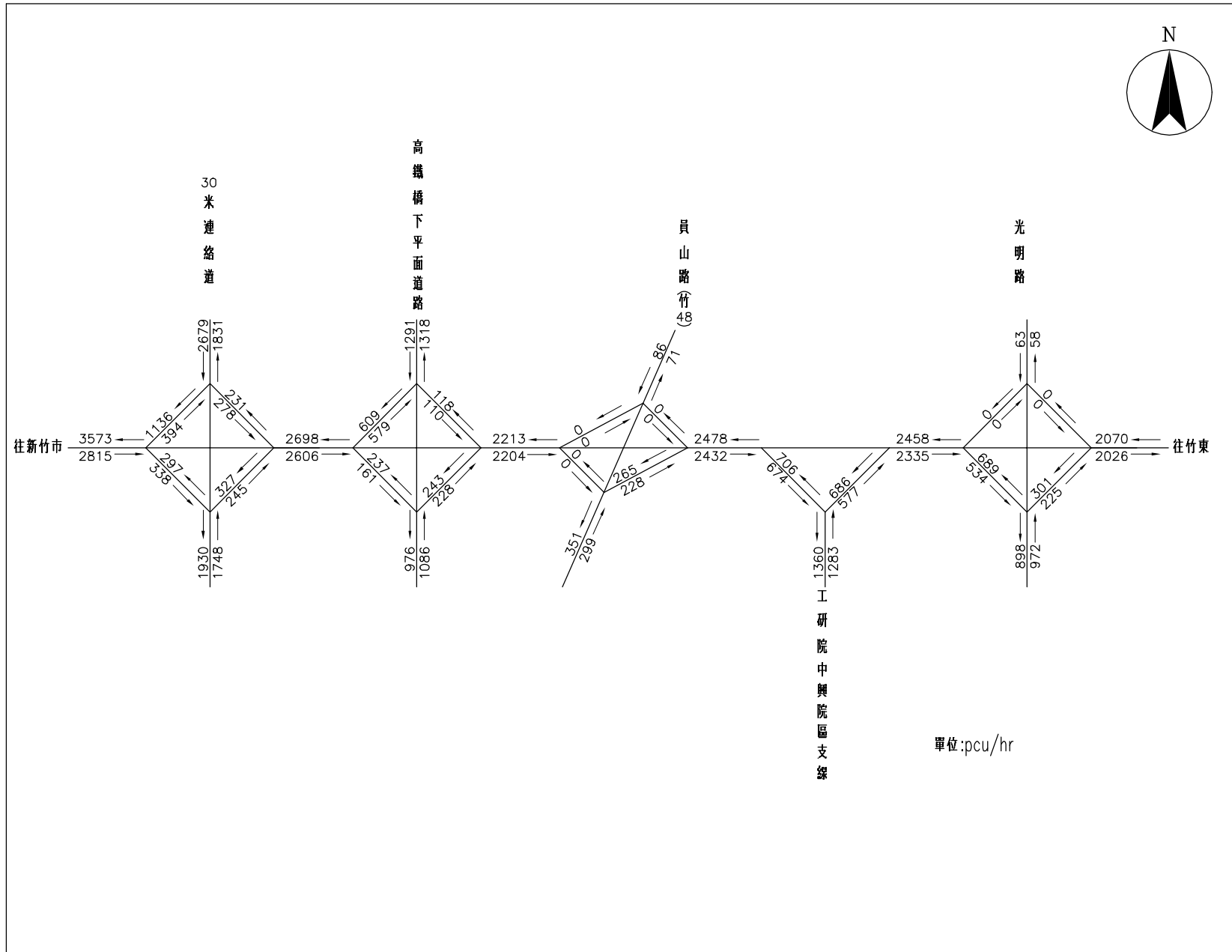


圖5.3-1 目標年(民國110年)本計劃道路預測交通量示意圖

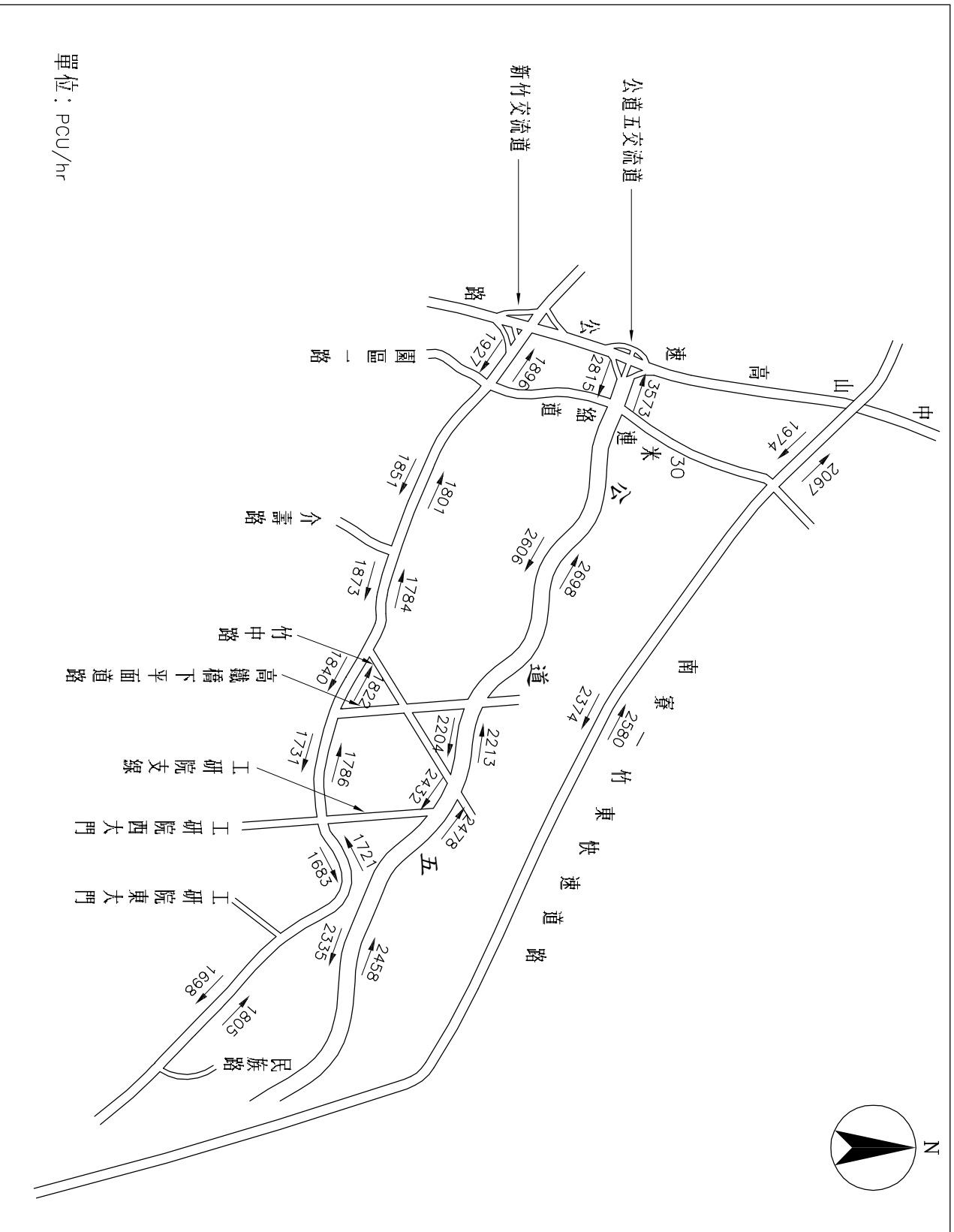


圖5.3-2 目標年(民國110年)公道五東延情境下尖峰小時預測交通量示意圖

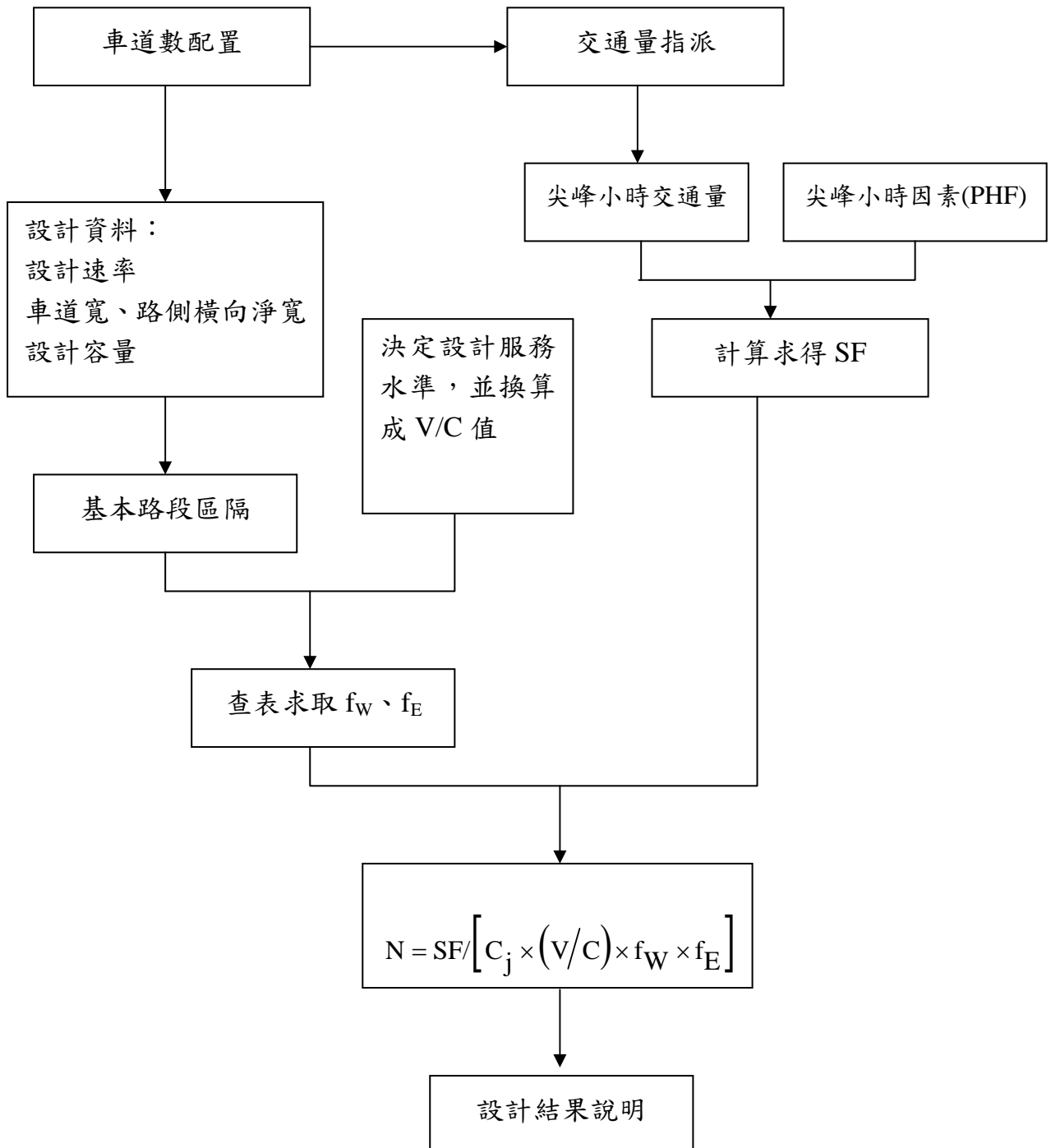


圖 5.3-3 車道數需求分析流程

(一) 道路基本容量

依據交通部運輸研究所出版之「台灣地區公路容量手冊」，每一車道每小時基本容量訂為 2,100PCU。

(二) 交通量與容量比值(V/C)

本計畫道路設計服務水準採 D 級，故依「台灣地區公路容量手冊」，其 V/C 值為 0.84。

(三) 尖峰小時因素(PHF)

參考「台灣地區公路容量手冊」之建議值，D 級服務水準下，市郊區與平原區為 0.95，故本計畫道路 PHF 值採用 0.95。

(四) 車道寬與橫向淨寬調整因素(f_w)

1. 公道五主線

本計畫道路預計配置為雙向六車道，因此，參考「台灣地區公路容量手冊」， f_w 採用 0.91。

2. 工研院中興院區支線

本計畫道路路權寬度 20 公尺，預計配置為雙向四車道，因此，參考「台灣地區公路容量手冊」， f_w 採用 0.87。

(五) 環境調整因素(f_E)

1. 公道五主線

本計畫道路屬市郊公路且具中央分隔，因此，參考「台灣地區公路容量手冊」， f_E 採用 0.996。

2. 工研院中興院區支線

本計畫道路屬市郊公路，無中央分隔，因此，參考「台灣地區公路容量手冊」， f_E 採用 0.969。

依上述方法計算，本計畫道路以 D 級服務水準設計每一車道之服務容量，分別為公道五主線 1,599 PCU，工研院支線 1,487 PCU，各路段交通需求預測量及車道需求數如表 5.3.1 所示。其中，公道五主線單向車道需求數介於 1.45~1.78 之間，工研院支

表 5.3.1 目標年(民國 110 年)車道數需求分析

路線別	路段區間	方向 (往)	(1) 尖峰小時交通量 (PCU/單向)	(2) 尖峰小時 因素	(3) 小時服務流率 (PCU/單向)	(4) 基本容量 (PCU/時·車道)	(5) 設計服務 水準(V/C)	(6) 車道寬及橫向 淨寬調整因素	(7) 環境調整 因素	(8) 設計容量 (PCU/車道)	(9) 車道數 需求數
公道五 主線	30米連絡道—高 鐵橋下平面道路	東	2,606	0.95	2,743	2,100	0.84	0.91	0.996	1,599	1.72
		西	2,698	0.95	2,840	2,100	0.84	0.91	0.996	1,599	1.78
	高鐵橋下平面 道路—竹 48	東	2,204	0.95	2,320	2,100	0.84	0.91	0.996	1,599	1.45
		西	2,213	0.95	2,329	2,100	0.84	0.91	0.996	1,599	1.46
	竹 48—工研 院支線	東	2,432	0.95	2,560	2,100	0.84	0.91	0.996	1,599	1.60
		西	2,478	0.95	2,608	2,100	0.84	0.91	0.996	1,599	1.63
	工研院支線 —光明路	東	2,335	0.95	2,458	2,100	0.84	0.91	0.996	1,599	1.54
		西	2,458	0.95	2,587	2,100	0.84	0.91	0.996	1,599	1.62
工研院 支線	工研院—公道五	東	1,360	0.95	1,432	2,100	0.84	0.87	0.969	1,487	0.96
		西	1,283	0.95	1,351	2,100	0.84	0.87	0.969	1,487	0.91

註：(3)=(1)/(2)，(8)=(4)*(5)*(6)*(7)，(9)=(3)/(8)

線單向車道需求則介於 0.91~0.96 之間。因此，公道五主線雙向至少須採四車道配置，工研院支線雙向則至少須配置二車道，方能滿足目標年交通需求。

二、路口轉向特性分析

依交通量指派結果，本計畫道路沿線主要路口目標年(民國 110 年)轉向預測交通量整理如圖 5.3-4~圖 5.3-8 所示。其中，以本計畫道路與 30 米連絡道交叉路口之轉向交通量最大，東西向以直行交通量佔大部份，約為 74%~79%之間，30 米連絡道往南方向則右轉公道五與直行比例相當，約為 43%~47%之間，往北方向則以直行為主，約佔 70%左右。

而高鐵橋下平面道路交叉路口，往南方向以右轉公道五及直行方向為主，所佔比例介於 44%~47%之間，東西向則以直行為主要流向。

鄉道竹 48 路口東西向以直行為主要流向，竹 48 往南方向以直行流向為主，往北則以右轉公道五為主(約佔 76%)。

工研院支線路口，在支線往北方向，左、右轉比例相近，約佔 45%~55%左右，東西向則以直行為主要流向，左、右轉進入工研院支線的比例約 28%左右。

光明路交叉路口，在光明路往北方向，主要以左轉公道五的交通量佔較大部份(約 71%)，往南方向則以直行為主，東西向則以直行為主要流向(約佔 77%~85%)。

5.4 道路斷面配置

規劃路線之道路寬度以 50 公尺為原則，依據目標年(民國 110 年)交通量預測結果，若配置雙向四車道本路段之雙向交通服務水準已可維持 D 級水準，但考慮本路段開通以後可能因而帶動附近地區繁榮，又本計畫路線路幅足夠，建議採雙向四個快車道配置及雙向兩個混合車道，同時為提高快車道之服務功能，快車道與混合車道間係以實體予以區隔。方案一及方案二之橫斷面配置：採 5.0 公尺寬之中央分隔綠帶，兩

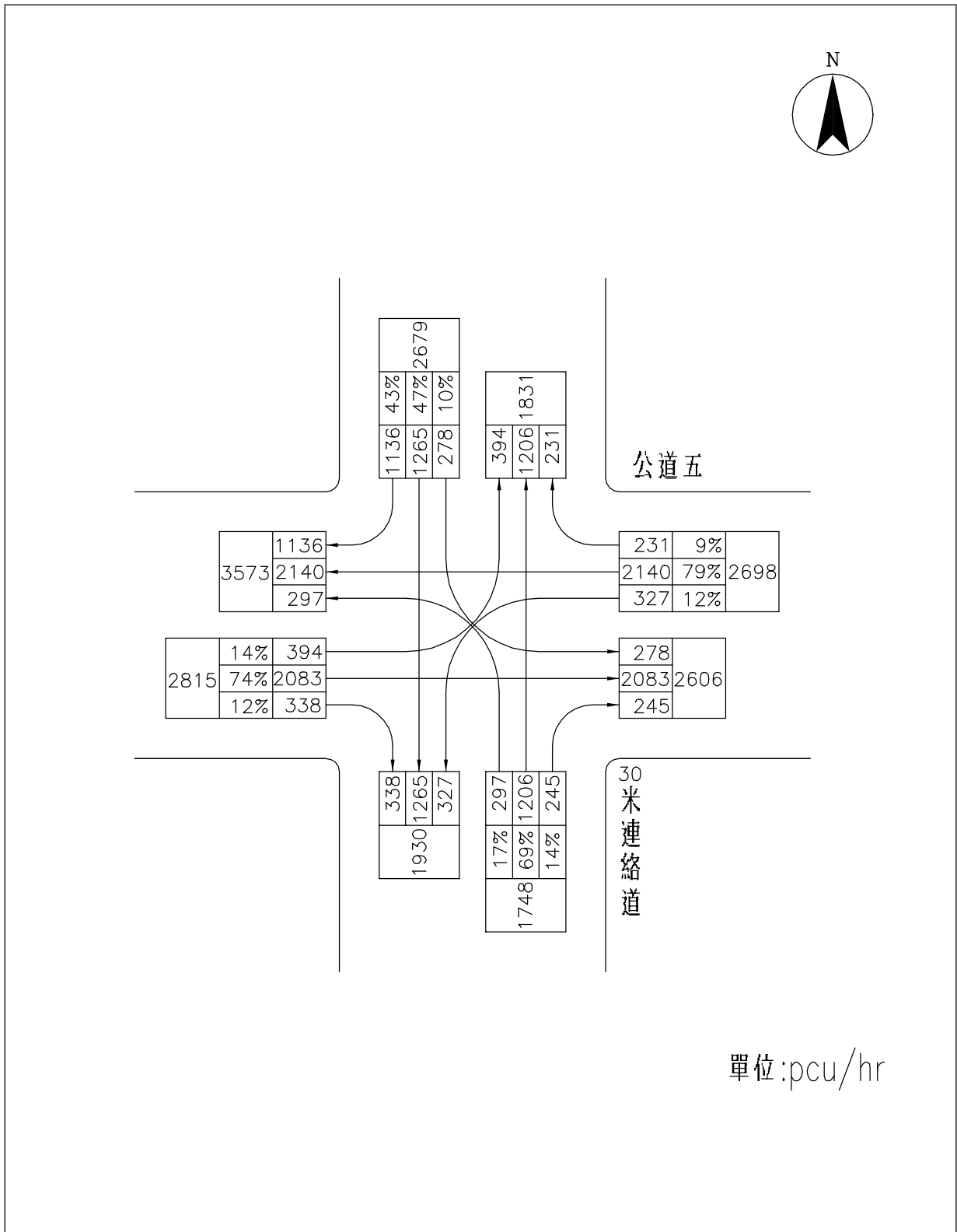


圖5. 3-4 經國橋引道30米連絡道交叉路口目標年尖峰小時轉向 交通量示意圖

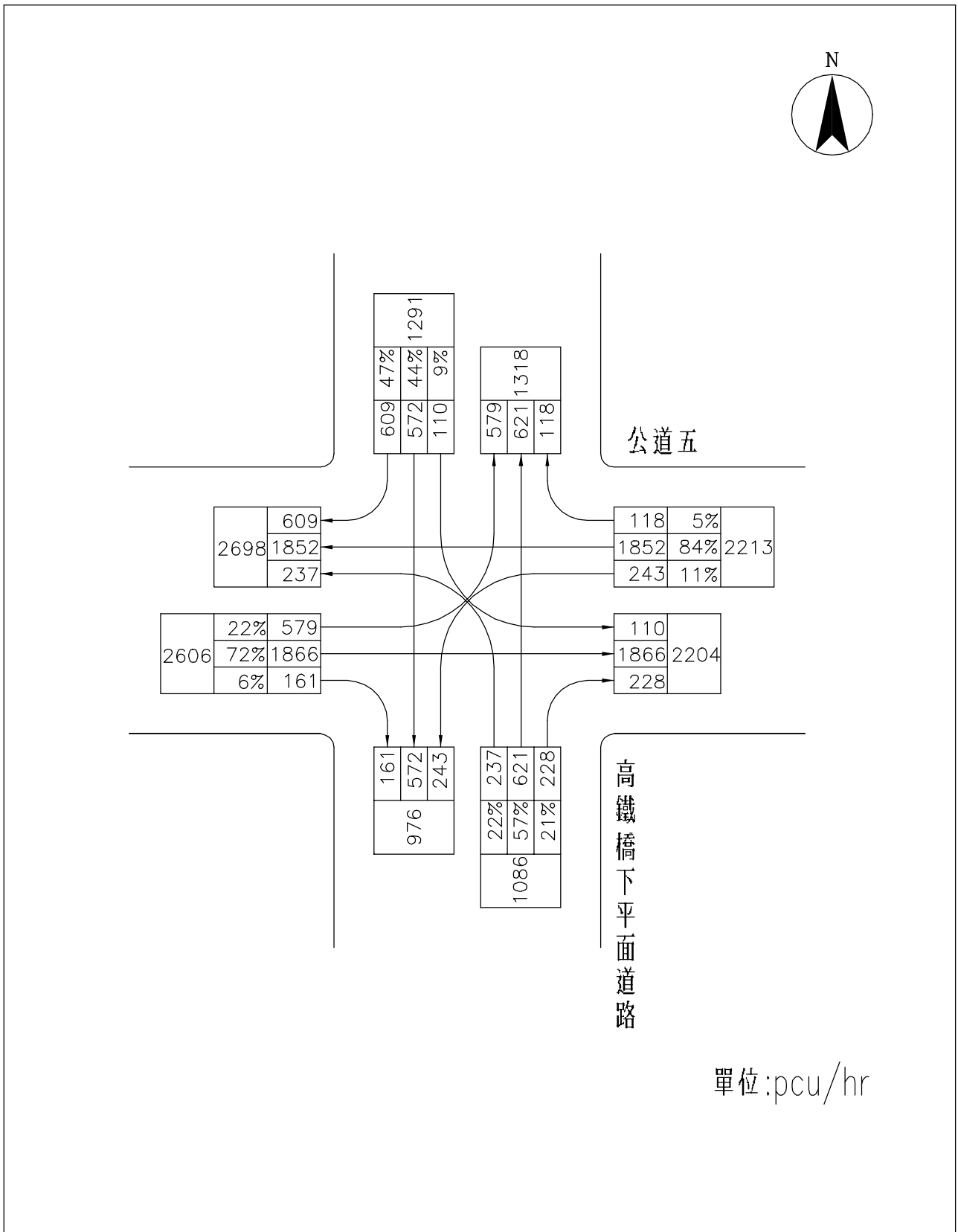


圖5.3-5 高鐵路橋下平面道路交叉路口目標年尖峰小時轉向交通量示意圖

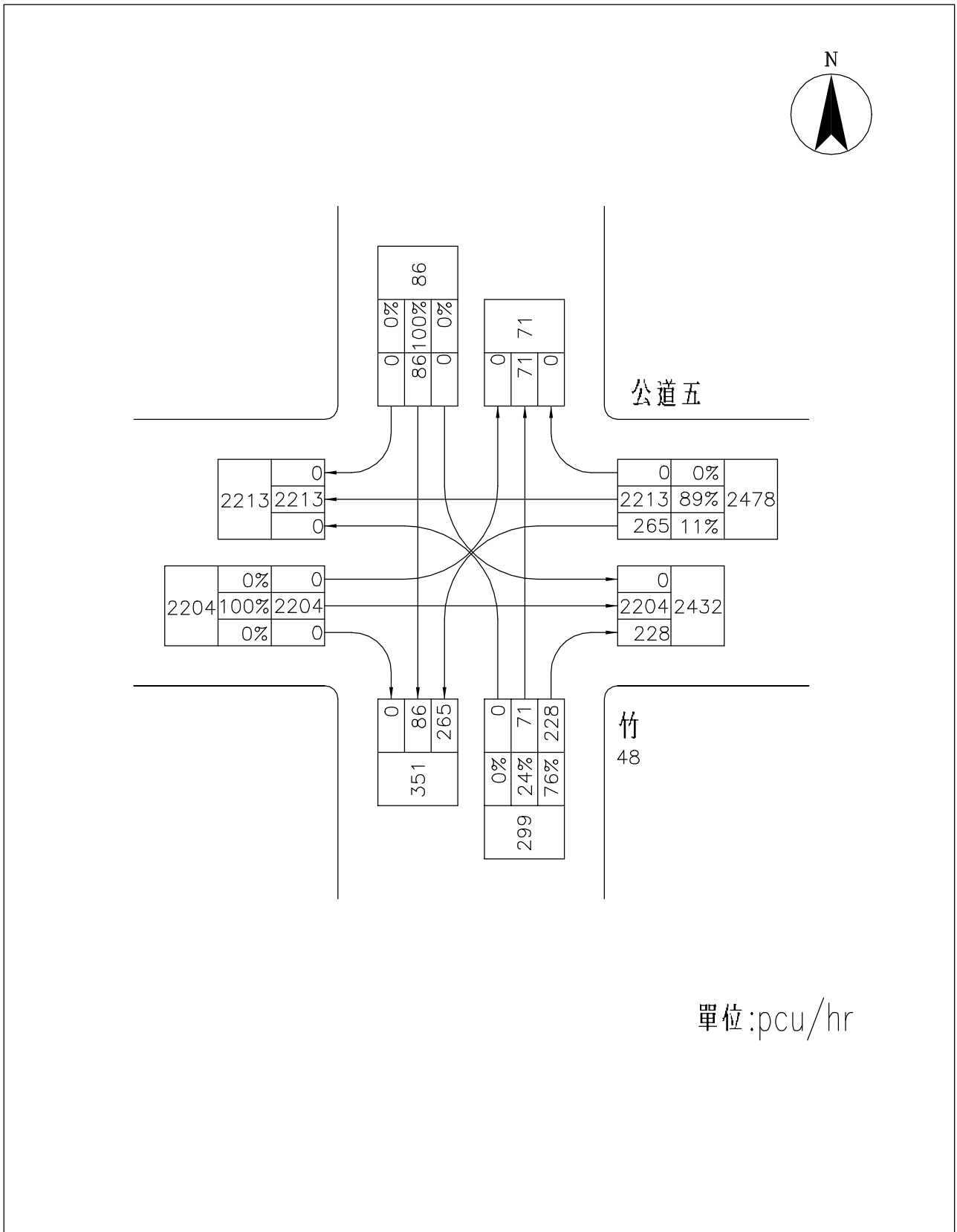


圖5.3-6 員山路(竹48)交叉路口目標年尖峰小時轉向交通量示意圖

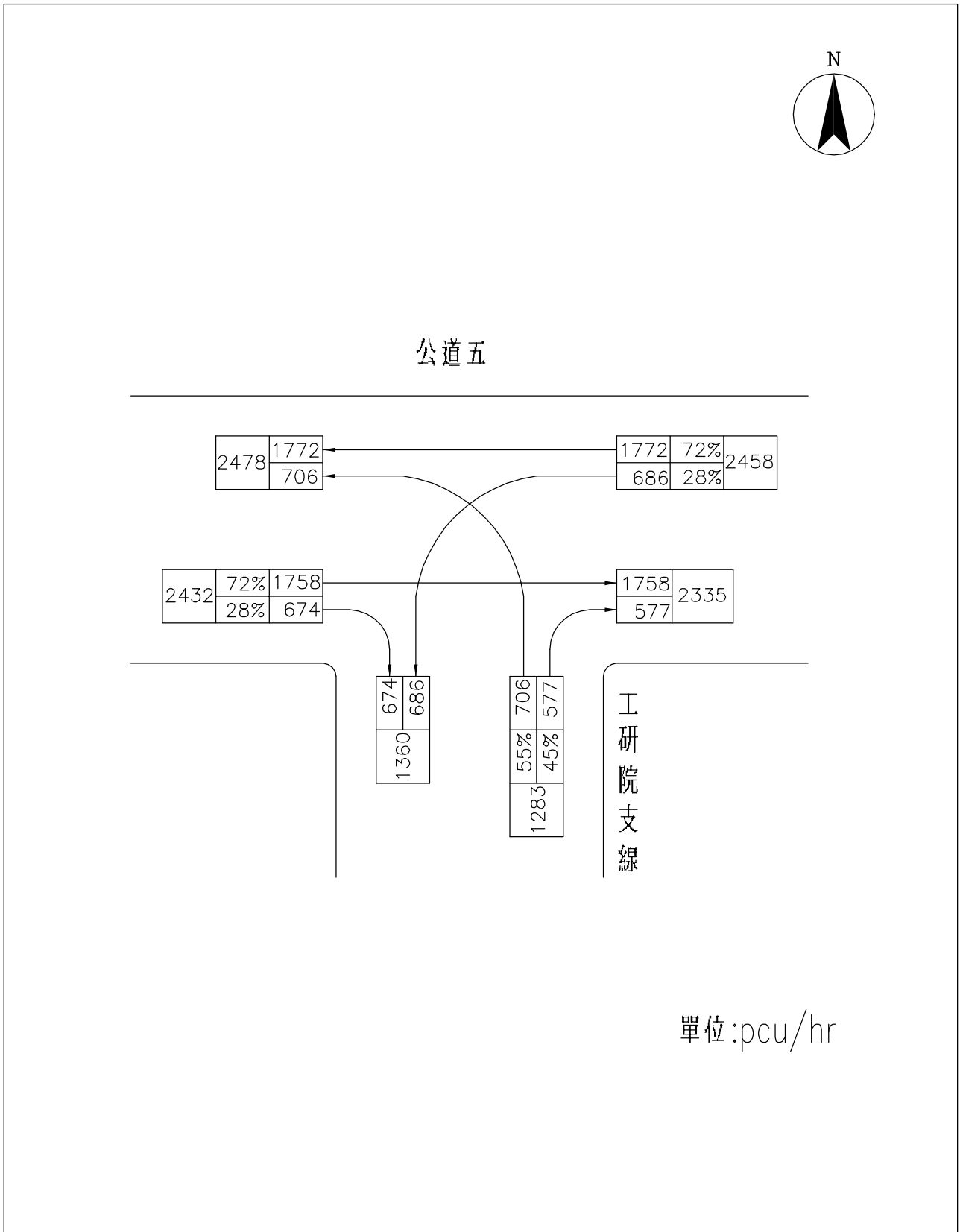


圖5. 3-7 工研院支線交叉路口目標年尖峰小時轉向交通量示意圖

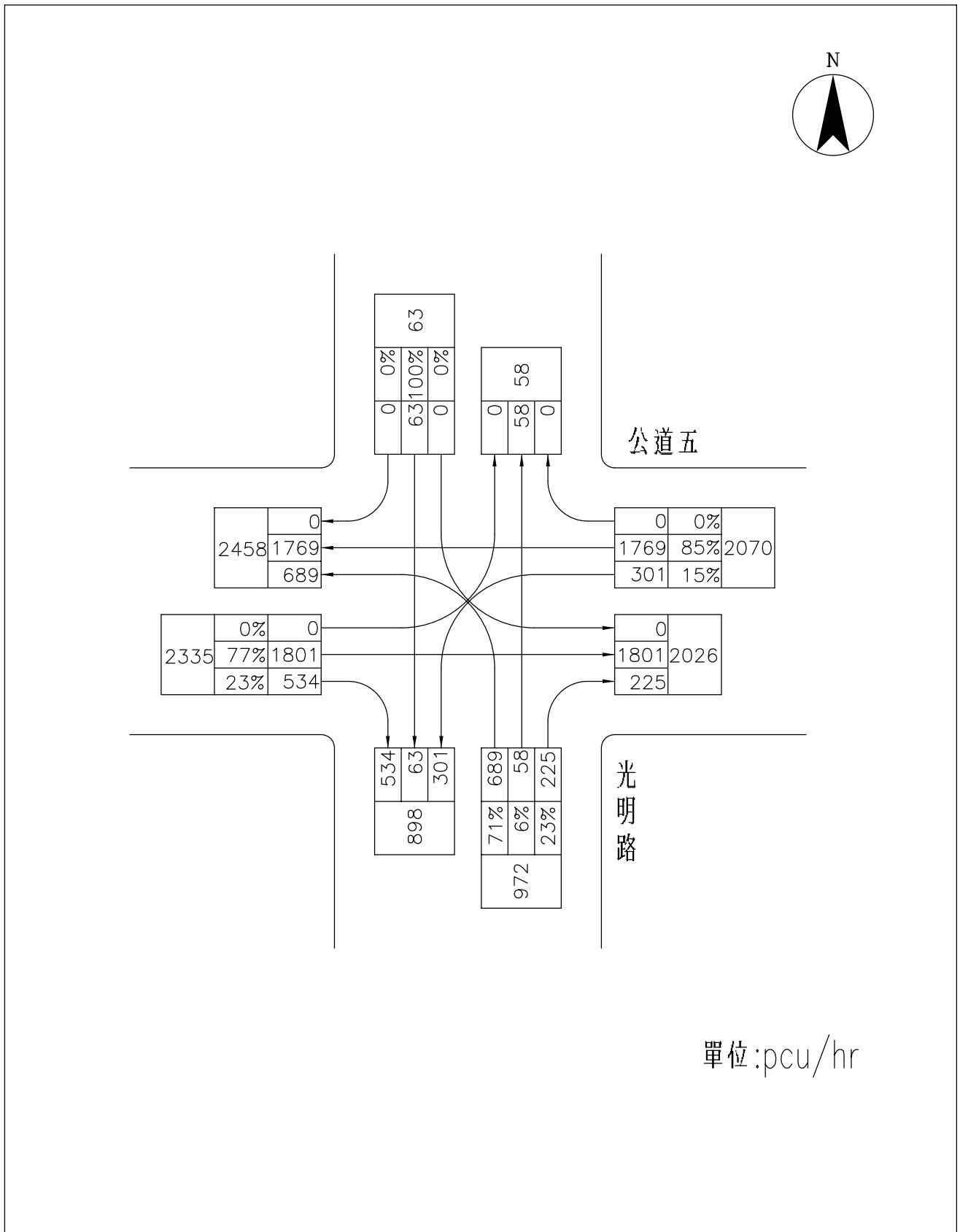


圖5.3-8 光明路交叉路口目標年尖峰小時轉向交通量示意圖

個快車道各寬 3.75 公尺，一個 4 公尺綠帶區隔在 7 公尺混合車道及快車道之間，最外側配置一 4 公尺的人行道及綠帶，若遇到需要挖填之路段以擋土結構克服以不再增加路幅寬度為原則；相關斷面配置詳圖 5.4-1。另考量本計畫道路為一景觀大道，為配合休閒需求可考量自行車道之增設，配置方式係將中央分隔島之寬度併入快、混車道分隔島，其寬度由 4 公尺增為 6.5 公尺，自行車道則沿該廊帶，不定線配置，規劃後之斷面如圖 5.4-2；方案三之斷面配置圖係與鐵路共構(鐵路以路堤型式)，故於計畫道路中央騰出 16 公尺之廊帶供鐵路使用，餘車道配置則採雙向兩快車道及兩混合車道之型式，外側則配以 6.5 公尺之人行道及綠道，相關配置詳圖 5.4-3。

工研院支線其橫斷面配置依據目標年(民國 110 年)交通量預測結果，若配置雙向雙車道即可達到目標年之服務水準，但考慮公道五之 50 米計畫道路開通之後應會引進更多之車流，故建議支線採雙向四車道配置。其橫斷面之配置，單側採一個快車道寬 3.5 公尺，一個 4.5 公尺寬之混合車道及二公尺之人行道與護欄，標準斷面詳圖 5.4-3。

5.5 方案比較與評估

本計畫因同步辦理第一階段環境影響評估，因此須於期中階段提出建議方案以為環評依據，茲就各方案之各工程因子之優劣予以初評，以為建議路線評選依據。評比結果如表 5.5.1。

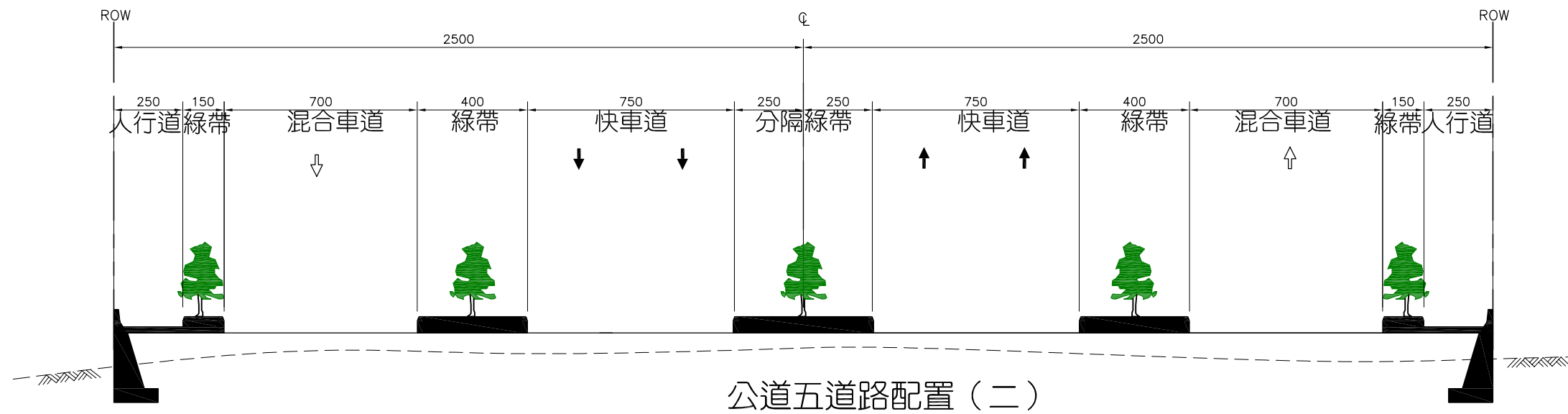
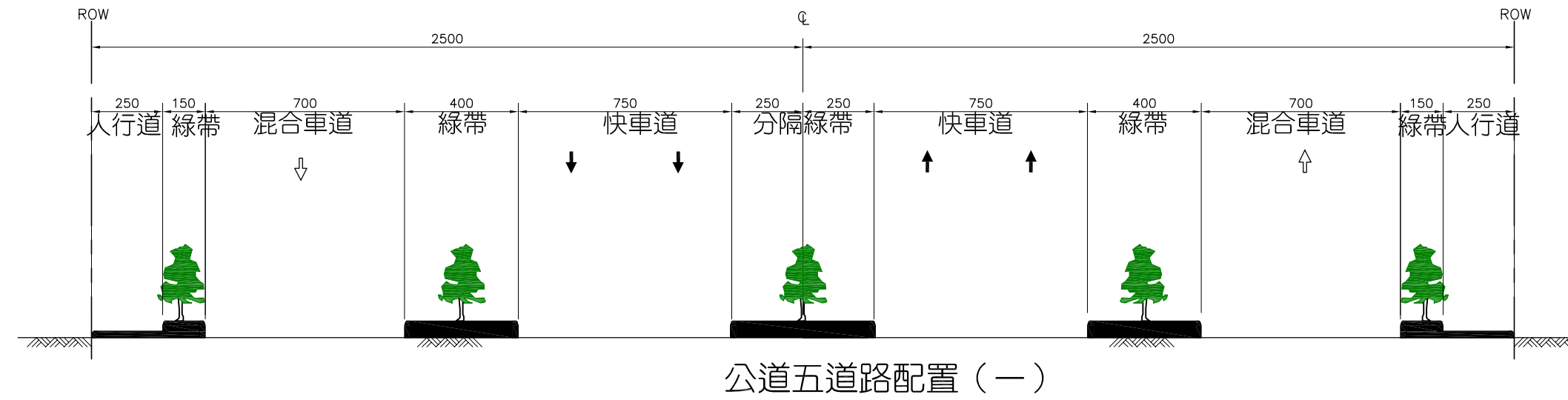


圖5.4-1 公道五方案一,二標準斷面圖

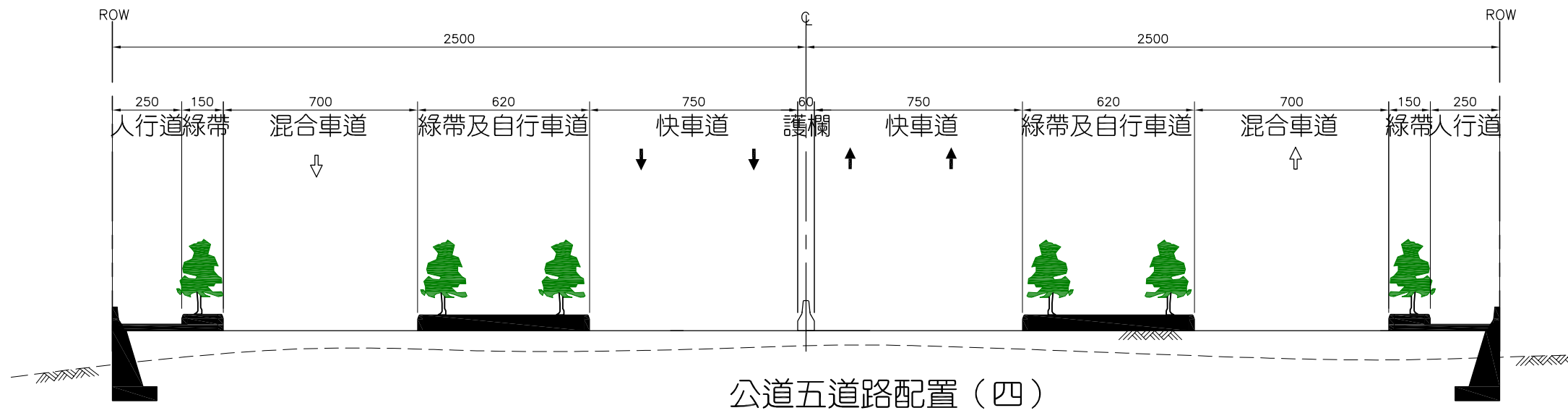
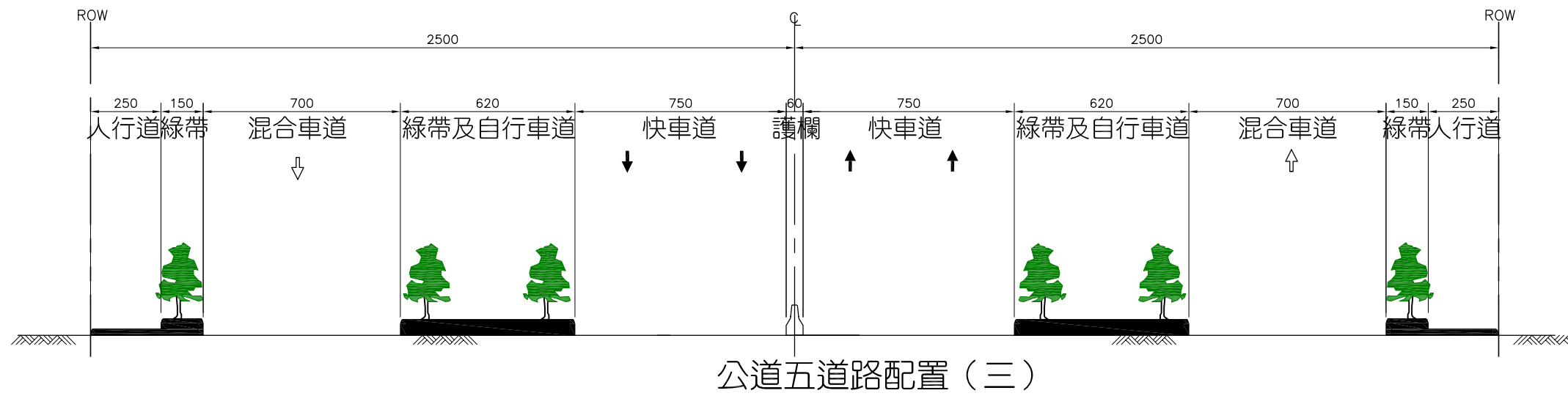


圖5.4-2 公道五方案一,二標準斷面圖 (續)

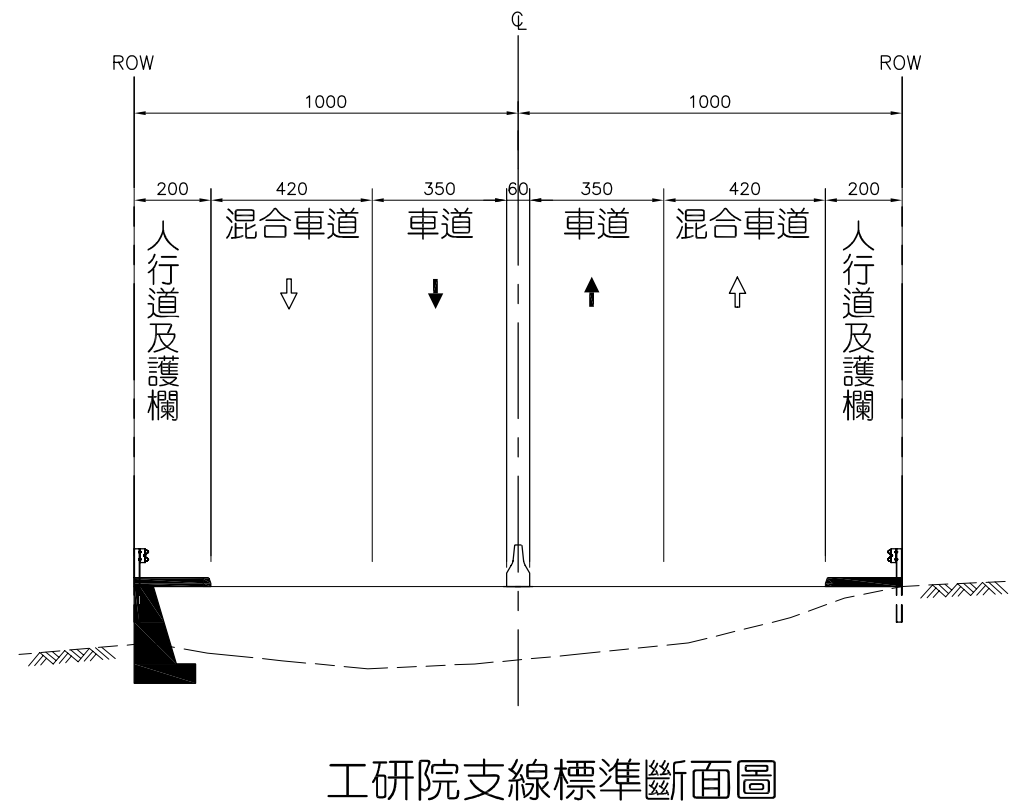
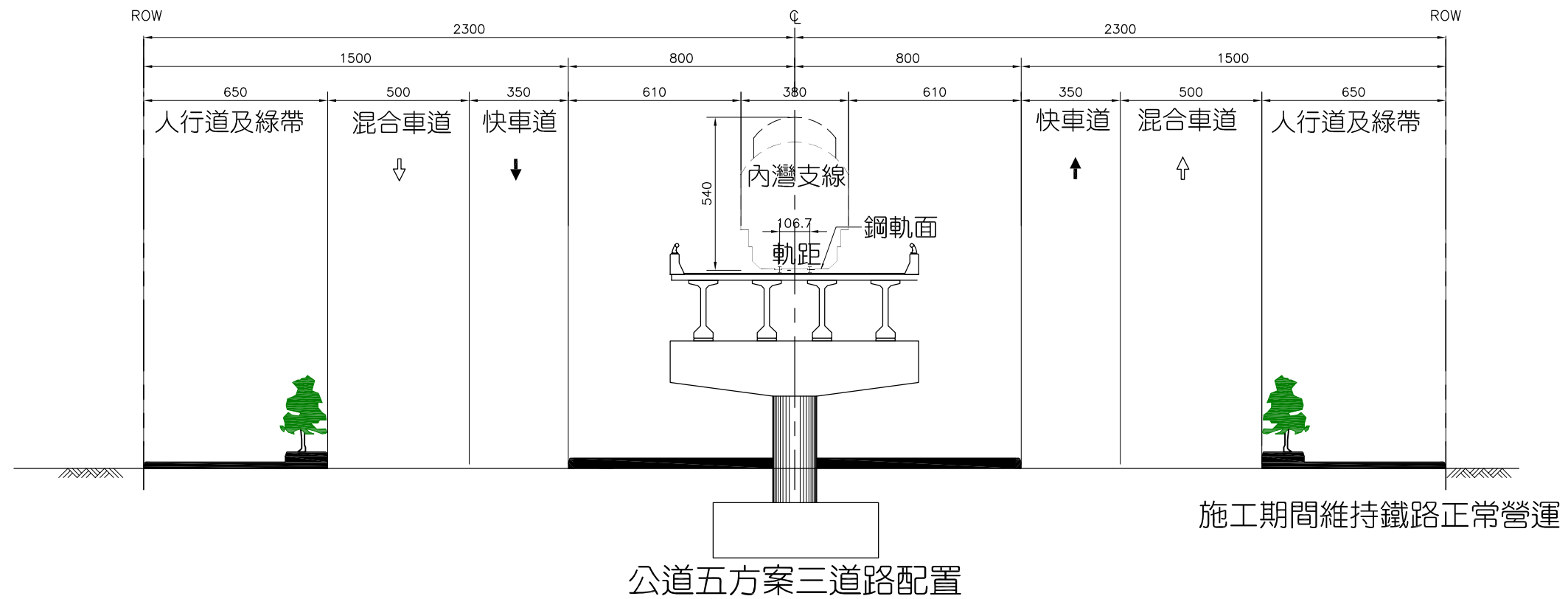


圖5.4-3 公道五方案三及工研院支線標準斷面圖

表 5.5.1 方案比較表

項目	方案一	方案二	方案三	優劣排序
平曲線最小半徑	500 公尺	500 公尺	200 公尺	1=2>3
對環境影響	挖方	8.8 萬方	11.2 萬方	1>2>3
	填方	23.4 萬方	10.0 萬方	2>1>3
	挖填平衡	14.6 萬方	1.2 萬方	2>1>3
均衡區域發展	約有 4.1 公里長位處低密度開發區域且位置居中	約有 4.1 公里長位處低密度開發區域且位置居中	約 3.0 公里長位處低密度開發區域且位置偏南	1≐2>3
鐵路高架長度及造價	長約 5600 公尺造價約 11 億	長約 5600 公尺造價約 11 億	長約 6200 公尺造價約 12.5 億	1≐2>3
計畫執行之彈性	可採階段施工	可採階段施工	鐵公路需一次施作	1≐2>3
工期及造價	<ul style="list-style-type: none"> •鐵路維持現況：工期約 2 年，造價約 23.0 億 •鐵路局部高架：工期約 2.5 年，造價約 26.0 億 •鐵路全線高架：工期約 4 年，造價約 34.0 億 	<ul style="list-style-type: none"> •鐵路維持現況：工期約 2 年，造價約 21.0 億 •鐵路局部高架：工期約 2.5 年，造價約 24.0 億 •鐵路全線高架：工期約 4 年，造價約 32.0 億 	工期約 4.5 年，造價約 41.6 億	2>1>3
民意傾向	佳	最佳	普通	2>1>3
用地需求	約 30 公頃	約 29 公頃	約 32 公頃	2>1>3
建議方案	方案二			

*民意傾向係以與地方之說明會為主要依據。

5.6 重要會議及公文紀要

時間	地點	概要	重要結論與影響
89.10.16 (期初簡報)	市政府第一會議室	未來規劃方向說明 (對市政府)	1.計畫道路功能定位 2.建立縣、市對各單位
89.11.8 (期初簡報)	縣政府簡報室	未來規劃方向說明 及路線方案之研擬 (對縣政府)	1.與本計畫相關之報告皆以縣、市並列辦理 2.已於 89.12.28 召開說明會(新竹縣部份) 3.路權以 50 公尺為原則，計畫路線與地面之高差以擋土牆克服
89.12.28	竹東鎮二重里集會所	路線方案說明	1.與會民眾一致認同方案二為最佳方案
90.2.23 (期中簡報)	市府第一會議室	路線方案比較及初 評(對市政府)	1.路線力求平直 2.方案比較應明確 3.內灣支線維持正常營運 4.相關計畫與規劃路線加強整合 5.以方案二為建議方案
90.3.8	新竹縣政府	方案二路線修正	1.同意建議路線取直之修正 2.「璞玉計畫」於實質規劃時將計畫道路納入考量
90.3.14 修正 (期中簡報)	縣政府簡報室	路線方案比較評估 及後之建議路線說 明	1.同意修正後之路線配置
90.4.11	運研所 5F 會議室	高速公路交流道地 方連絡道改善計畫	1.本計畫按 50 公尺寬度徵收，惟先行施作兩側道路，以降 低經費，再提檢討計畫
90.4.17	縣政府簡報室	第 132 次縣都市計畫	1.同意計畫路線之配置

時間	地點	概要	重要結論與影響
90.5.3	市政府綜合大禮堂	委員會會議 計畫路線說明會	2.若需要計畫路線應配合高鐵橋墩調整 1.與會民眾對路線配置無意見 2.有關用地徵收方式，以都市計畫陳情管道辦理
90.5.8	函文	檢送計畫路線配合 高鐵調整	1.以為雙方後續作業之依據
90.5.14	函文	檢送期末報告	
90.6.28	市府簡報室	期末簡報	同意備查
90.7.10	縣府施政資料室	期末簡報	同意備查