

國道 1 號楊梅至頭份段拓寬工程【第 2 場公聽會說明資料】113 年 11 月

需用土地人：交通部高速公路局

一、計畫概述

- 國道 1 號(以下稱國 1)自五股至楊梅段高架道路(以下稱五楊高架)完工通車以來，臺北至桃園路段已恢復便捷快速之運輸功能，然而多年來國道車流持續成長，且新竹縣市生活圈擴大發展，國 1 新竹路段已呈現重現性壅塞。經評估，國 1 新竹路段因地區性交通量(湖口～新竹區間)過大，無法在短時間內紓解，進而影響國 1 主線與交流道的交通運作。為有效解決地區道路與國道的整體交通問題，遂推動「國道 1 號楊梅至頭份路段拓寬工程」(以下稱本計畫)。
- 本計畫可行性評估奉行政院於 109 年 5 月 6 日核定後，交通部高速公路局(下稱高公局)於 112 年 6 月推動辦理綜合規劃作業，環境影響說明書定稿本於 112 年 6 月 9 日經環保署(現為環境部)備查，建設計畫經行政院 112 年 12 月 29 日核定。本計畫範圍北起五楊拓寬工程終點(楊梅收費站舊址)，往南延伸至頭份交流道，全長約 36 公里，計畫總經費約 1,314 億元，預計 122 年 2 月完工。
- 今召開興辦事業計畫公聽會，針對本計畫行經之桃園市楊梅區、新竹縣湖口鄉、新埔鎮及竹北市等 4 個行政區，向民眾說明本計畫之興辦事業概況、展示相關圖籍及說明事業計畫之公益性、必要性、適當與合理性及合法性等，並聽取土地所有權人及利害關係人之意見。

二、法令依據

- 1.土地徵收條例第 10 條及其相關規定。
- 2.土地徵收條例施行細則第 10 條。

三、計畫範圍

- 1.本計畫於桃園市楊梅區、新竹縣湖口鄉、新埔鎮及竹北市等 4 個行政區，主要沿既有國 1 兩側拓寬，湖口路段採截彎取直以湖口隧道穿越軍方湖口訓練場，並於竹北交流道以北設置轉接道銜接國 1 既有平面道路。
- 2.計畫路線：
 本計畫於桃園市楊梅區、新竹縣湖口鄉、新埔鎮及竹北市等 4 個行政區之拓寬路線長約 18 公里，包含路工段長約 9.6 公里、橋梁段長約 5.5 公里，湖口隧道段長約 2.99 公里，並設置一處竹北轉接道。
- 3.預計辦理內容
 本計畫於桃園市楊梅區、新竹縣湖口鄉、新埔鎮及竹北市等 4 個行政區之規劃內容如下：
 - 楊梅至湖口路段以既有中山高平面拓寬為主，將目前的主線平面雙向 6 車道拓寬為雙向 10 車道。
 - 計畫路線於湖口路段高鐵橋下採用分離線，從中山高平面分離，以大跨距橋梁跨越中山高。
 - 分離線分為南下線與北上線，路型構築包含路工、橋梁與隧道，計畫路線將截彎取直以隧道型式由國防部湖口訓練場下方通過，隧道為單孔雙向各 3 車道配置。
 - 計畫路線配合地形以橋梁方式跨越鳳山溪，且於竹北市區之中山高兩側布設各 2 車道之高架橋；於竹北交流道以北設置一處轉接道，包含高架南出平面、平面北入高架等 2 支匝道，供用路人轉接中山高平面主線與本計畫高架主線，往來臺北、桃園、新竹、苗栗、續行中南部地區等。

四、興辦事業概況

- 1.本計畫於桃園市楊梅區、新竹縣湖口鄉、新埔鎮及竹北市等 4 個行政區內共涉及 29 個地段。
- 2.本計畫行經桃園市楊梅區、新竹縣湖口鄉、新埔鎮及竹北市之路線規劃示意圖如下：



依土地徵收條例規定，公有地辦理撥用，私有土地辦理協議價購，協議不成才以徵收方式辦理

五、公益性評估				
社會因素	<div>1.徵收所影響人口之多寡、年齡結構<ul style="list-style-type: none">➢ 本計畫行經桃園市楊梅區、新竹縣湖口鄉、新埔鎮及竹北市等 4 個行政區，截至 113 年 6 月共計有 514,383 人，其中男性為 257,911 人，女性為 257,075 人；年齡結構 0-14 歲佔 16.53%、15-64 歲佔 70.82%、65 歲以上佔 12.66%。</div> <div>2.徵收計畫對周圍社會現況之影響<ul style="list-style-type: none">➢ 本計畫主要沿國 1 兩側拓寬，另截彎取直以隧道通過國防部湖口訓練場下方。➢ 本計畫在路線勘選與設計上，以避免穿越、封閉與影響既有聚落空間，盡可能降低對計畫範圍附近社會現況影響。➢ 本計畫拓寬工程完工通車後，可有效改善國 1 楊梅頭份路段交通壅塞情形，改善當地交通瓶頸，減少車輛停滯時間降低二氧化碳排放，提升區域生活品質。</div> <div>3.徵收計畫對弱勢族群生活型態之影響<ul style="list-style-type: none">➢ 本計畫勘選土地已儘量避免影響居住生活環境，完工後可提高當地人口就業機會與整體路網便捷，促進地方經濟發展。</div> <div>4.徵收計畫對居民健康風險之影響<ul style="list-style-type: none">➢ 本計畫於開發階段已辦理環評作業，後續將依「環境影響評估報告」審查結論及承諾事項確實執行各項環境保護工作。</div>	經濟因素	<div>1.徵收計畫對稅收影響<ul style="list-style-type: none">➢ 本計畫完工後可提升交通便利性，有利於增進沿線工商業發展，提供更多就業機會、增加地方稅收，以促進地方發展，對地方經濟具有正面效益。</div> <div>2.徵收計畫對糧食安全影響<ul style="list-style-type: none">➢ 本計畫係屬交通事業計畫，需地類型為線狀土地型態，僅徵收部分土地，較不致影響原土地使用方式。➢ 範圍內土地使用現況大部分為已開發都市土地，部分為平地或淺山農地，另未來之國土功能分區圖顯示，多屬於國土功能分區中城鄉發展地區，皆未屬於優良農地之農業發展地區，較不致影響糧食安全。</div> <div>3.徵收計畫造成增減就業或轉業人口<ul style="list-style-type: none">➢ 本計畫已儘量避免拆遷民宅，並朝橋下建築物得採設定區分地上權減少拆遷，於人口就業影響輕微，而受影響之地上物將依法給予補償，儘量減低經濟損失。本計畫施工期間預估 6.5 年，每年約可增加 2,400 個勞動雇傭機會。</div> <div>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<ul style="list-style-type: none">➢ 本計畫由國道公路建設管理基金支應。</div> <div>5.徵收計畫對農林漁牧產業鏈影響<ul style="list-style-type: none">➢ 本計畫主要沿國 1 兩側進行拓寬，另截彎取直以隧道通過國防部湖口訓練場下方，規劃時已考量周邊農業生產環境及農地與生態完整性，並維持既有農水路通行使用。</div> <div>6.徵收計畫對土地利用完整性影響<ul style="list-style-type: none">➢ 本計畫主要沿國 1 兩側進行拓寬，另截彎取直以隧道通過國防部湖口訓練場下方，不致大量切割破壞土地利用，保持各土地利用之完整性。未來計畫路線開闢後，對沿線周邊聚落、農業使用等土地利用型態仍有一定之限制，除本計畫路線範圍內，周邊土地仍可保留原使用，並降低對當地環境及土地使用之影響。</div>	
	文化生態因素		永續發展因素	<div>1.因徵收計畫而導致城鄉自然風貌改變<ul style="list-style-type: none">➢ 本計畫拓寬工程之構造物對周邊環境景觀衝擊有限，於路側採多層次的複層種植方式，維持綠廊並保留城鄉自然風貌。</div> <div>2.因徵收計畫而導致文化古蹟改變<ul style="list-style-type: none">➢ 依本計畫環境影響評估調查結果，計畫區域歷年文獻和現地調查皆無考古遺址資料，且由歷年記錄研判本計畫影響潛在考古遺址的可能性相當小。工程進行時如發現文化古蹟將依據文化資產保存法相關規定辦理。</div> <div>3.因徵收計畫而導致生活條件或模式發生改變<ul style="list-style-type: none">➢ 本計畫完工後可有效改善國 1 楊梅頭份路段交通壅塞情形，減少車輛停滯時間降低二氧化碳排放，提升區域生活品質。</div> <div>4.徵收計畫對該地區生態環境之影響<ul style="list-style-type: none">➢ 本計畫環境影響說明書經行政院環境保護署(現環境部)於 112 年 3 月 15 日第 437 次會議審查通過。➢ 本計畫施工及營運期間將依據環境影響說明書履行環境管理計畫，以預防及減輕開發行為對環境造成之影響。</div> <div>5.徵收計畫對周邊居民或社會整體之影響<ul style="list-style-type: none">➢ 本計畫之拓寬可紓解國道 1 號楊梅至頭份路段道路壅塞之情形，完成後除能改善當地交通瓶頸狀況，亦可減少車輛停滯時間降低二氧化碳排放，提升該區域生活品質。</div>
<div>1.國家永續發展政策<ul style="list-style-type: none">➢ 本計畫完工後，配合新竹地區發展需求，擴大五楊高架道路服務績效，恢復國道城際運輸功能，同時可降低二氧化碳排放量並減少油耗，達到永續、均衡的運輸目標。</div> <div>2.永續指標<ul style="list-style-type: none">➢ 本計畫完工後，可改善交通，促進城鄉均衡發展，滿足該區域未來整體發展需求。此外將能改善都會區交通，減少車輛停滯時間以降低二氧化碳之排放，提高生活健康品質。➢ 對環境、節能減碳、生產、生活、城鄉文化指標，均有正面效益。</div> <div>3.國土計畫<ul style="list-style-type: none">➢ 本計畫完工通車後，可有效改善國 1 楊梅頭份段交通經常壅塞情形，提升國道服務水準，及配合新竹地區發展需求，擴大五楊高架道路服務績效，恢復國道城際運輸功能，同時可降低 CO₂ 排放量並減少油耗，達到永續、均衡的運輸目標，符合全國國土計畫及桃園市、新竹縣國土計畫之交通運輸規劃理念。</div>				
六、必要性評估		七、土地所有權人權益保障		
<div>1.本計畫目的與預計徵收私有土地合理關連理由<ul style="list-style-type: none">➢ 為建構高(快)速公路路網及提升區域快捷運輸服務，爰於計畫範圍內勘選較符公益性，且具經濟可行性之路線，徵收私有土地有其必要。</div> <div>2.預計徵收私有土地已達必要最小限度範圍理由<ul style="list-style-type: none">➢ 已避開聚落及減少拆遷，目前擬徵收之土地確屬必要，且已縮減至最小之範圍。</div> <div>3.是否有其他取得方式<ul style="list-style-type: none">➢ 屬永久性設施，以取得土地所有權為主；依土地徵收條例第 11 條規定，先行與土地所有權人辦理協議價購或以其他方式取得，協議不成才以徵收方式辦理。</div>		<div>1.徵收法定補償情形(後續依桃園市及新竹縣地價評議委員會所評定之補償市價、拆遷補償等基準)<ul style="list-style-type: none">➢ 地價補償費將依土地徵收條例第 30 條規定，按徵收當期之市價補償地價。➢ 本案需用土地範圍內之建築及農作改良物補償、遷移費將由桃園市政府、新竹縣政府制定之相關規定辦理，以維持公平、公開原則。</div> <div>2.徵收後之安置、就業輔導具體作法或救濟計畫情形(生存權之保障)(中低收入戶調查情形)<ul style="list-style-type: none">➢ 拆遷安置計畫：原則上以發放補償金為主，並與桃園市政府、新竹縣政府協調社會住宅配合方案。➢ 就業輔導具體作法或救濟計畫：主要以發放補償金為原則。</div>		