

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 12 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 109 年 10 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，針對本計畫行經之新竹市東區、香山區、新竹縣寶山鄉、苗栗縣竹南鎮及頭份市等 5 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.本計畫於新竹市東區、香山區、新竹縣寶山鄉、苗栗縣竹南鎮及頭份市等 5 個行政區，主要沿既有國 1 兩側拓寬。
- 2.計畫路線：

本計畫於新竹市東區、香山區、新竹縣寶山鄉、苗栗縣竹南鎮及頭份市等 5 個行政區之拓寬路線長約 17.8 公里，包含路工段長約 7.8 公里、橋梁段長約 10 公里。
- 3.預計辦理內容

本計畫規劃內容如下：

 - 新竹系統交流道以北採橋梁高架拓寬，於既有中山高兩側佈設各 2 車道之高架橋，並設置「南出」及「北入」匝道銜接國道 3 號。
 - 新竹系統以南至頭份交流道路段採既有中山高平面拓寬，將目前主線平面雙向 6 車道拓寬為雙向 8 車道。
 - 既有中山高「竹北」至「新竹 A」交流道間增設輔助車道。
 - 新竹 B 南出及北出匝道改善。

四、興辦事業概況

- 1.本計畫於新竹市東區、香山區、新竹縣寶山鄉、苗栗縣竹南鎮及頭份市等 5 個行政區內共涉及 29 個地段。
- 2.本計畫行經新竹市東區、香山區、新竹縣寶山鄉、苗栗縣竹南鎮及頭份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 | 1.徵收所影響人口之多寡、年齡結構 ➢ 本計畫行經新竹市東區、香山區、新竹縣寶山鄉、苗栗縣竹南鎮及頭份市等 5 個行政區，截至 113 年 6 月共計有 515,040 人，其中男性為 257,609 人，女性為 257,431 人；年齡結構 0-14 歲佔 15.81%、15-64 歲佔 69.66%、65 歲以上佔 14.53%。 2.徵收計畫對周圍社會現況之影響 ➢ 本計畫主要沿國 1 兩側拓寬，藉由增設交流道、主線拓寬及連絡道拓寬之建置，提升整體區域交通的便利性及行車安全， 促進地方整體的發展 。 ➢ 本計畫在路線勘選與設計上，儘量使用既有國道路權範圍，計畫行經路廊現況沿線土地使用主要為農地，僅少數為鋼筋混凝土建物、鐵皮工廠及臨時建築物，工程範圍以非都市土地之農牧用地為主，並非人口稠密之住宅、商業區， 對於周圍社會現況影響低 。 ➢ 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碳排放，提升區域生活品質。 3.徵收計畫對弱勢族群生活型態之影響 ➢ 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。 4.徵收計畫對居民健康風險之影響 ➢ 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。 | | 經濟因素 | 1.徵收計畫對稅收影響 ➢ 藉由增設交流道、主線拓寬及連絡道拓寬，提升此地交通的便利性，提升交通運作效率，增加地方工作與休閒旅次，促進地方整體的發展， 對於地方的財政與稅收係有正面提升的效益 。 2.徵收計畫對糧食安全影響 ➢ 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。 3.徵收計畫造成增減就業或轉業人口 ➢ 本次興辦事業計畫屬於增設交流道、主線拓寬及連絡道拓寬工程， 施工期間可提供地區就業機會，增加地方稅收 。 ➢ 經初步查詢，本計畫無行經聚落，徵收範圍內僅有少數工廠，故不致造成增減就業或轉業人口。 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 ➢ 本計畫由國道公路建設管理基金支應。 5.徵收計畫對農林漁牧產業鏈影響 ➢ 本計畫之增設交流道、主線拓寬及連絡道拓寬位置已盡可能將用地範圍縮至最小，土地為最經濟之利用，盡量保持當地原有農田之完整性， 行經範圍非糧食主要供應來源，徵收用地無產業鏈問題 。 6.徵收計畫對土地利用完整性影響 ➢ 本工程係因路權所需範圍而劃設，且本興辦事業為線狀開發， 因此其土地利用完整性應不致產生影響 。 | |
| | 1.因徵收計畫而導致城鄉自然風貌改變 ➢ 本計畫路線為既有國道 1 號道路周邊，無行經聚落，因此 無城鄉自然風貌景觀衝突現象 。 ➢ 匝道主要入口綠地妝點開花型景觀喬木，增添視覺焦點，延續農村生態景觀。 2.因徵收計畫而導致文化古蹟改變 ➢ 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。 3.因徵收計畫而導致生活條件或模式發生改變 ➢ 本事業計畫係增設交流道、主線拓寬及連絡道拓寬之建置工程，改變之影響使得當地交通更為便利，對其原本之生活條件或模式有正向之影響。 4.徵收計畫對該地區生態環境之影響 ➢ 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。 5.徵收計畫對周邊居民或社會整體之影響 ➢ 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碳排放，提升該區域生活品質。 | | | 永續發展因素 | 1.國家永續發展政策 ➢ 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，同時可降低碳排放量並減少油耗，達到永續、均衡的運輸目標。 2.永續指標 ➢ 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碳排放，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。 3.國土計畫 ➢ 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，同時可降低碳排放量並減少油耗，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。 |
| 六、必要性評估 | | | 七、土地所有權人權益保障 | | |
| 1.本計畫目的與預計徵收私有土地合理關連理由 ➢ 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。 2.預計徵收私有土地已達必要最小限度範圍理由 ➢ 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。 3.是否有其他取得方式 ➢ 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。 | | | 1.徵收法定補償情形(後續依新竹縣市、苗栗縣地價評議委員會所評定之補償市價、拆遷補償等基準) ➢ 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、遷移費將依新竹市政府、新竹縣政府、苗栗縣政府制定之相關規定辦理，以維持公平、公開原則。 2.徵收後之安置計畫情形(生存權之保障)(中低收入戶調查情形) ➢ 拆遷安置計畫：原則上以發放補償金為主，並與新竹市、新竹縣及苗栗縣政府協調社會住宅配合等方案。 ➢ 就業輔導具體作法或救濟計畫：主要以發放補償金為原則。 | | |