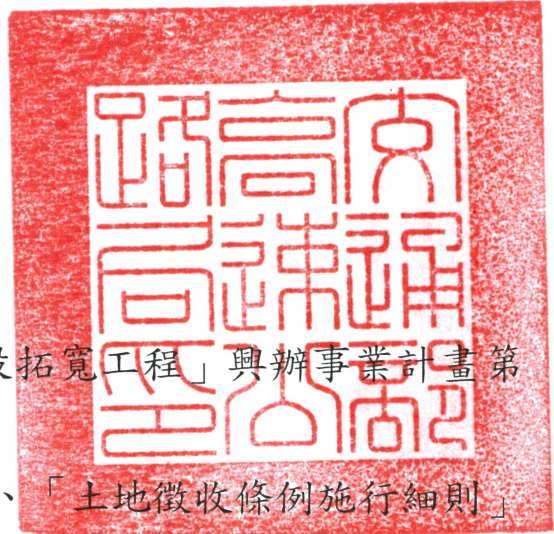


交通部高速公路局 公告

發文日期：中華民國115年4月17日
發文字號：規字第11530605634號
附件：如文



主旨：召開「國道1號后里至大雅路段拓寬工程」興辦事業計畫第2場公聽會。

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條及「申請土地徵收注意事項」。

公告事項：

一、說明興辦「國道1號后里至大雅段拓寬工程」規劃概況，並聽取當地民眾、土地所有權人及利害關係人等意見。

二、時間及地點：

(一)第2-1小場：115年4月28日(星期二)下午2時整，臺中市后里區舊社里社區活動中心(臺中市后里區舊社里舊社路93號)。

(二)第2-2小場：115年4月29日(星期三)上午10時整，臺中市神岡區公所3樓禮堂(臺中市神岡區神岡路30號)。

(三)第2-3小場：115年4月29日(星期三)下午2時整，臺中市神岡區公所3樓禮堂(臺中市神岡區神岡路30號)。

三、檢附公聽會說明資料1份，當天如遇天災或人力無法抗拒情事，主辦單位或公聽會主持人得終止公聽會，並另行通知或公告再召開公聽會事宜。

局長 陳文瑞

國道 1 號后里至大雅段拓寬工程【第 2 場公聽會說明資料】115 年 4 月

需用土地人：交通部高速公路局

一、計畫概述

- ▶ 臺中市位於中臺灣政經文化及交通的重要樞紐位置，106 年 7 月人口數已超越高雄市，就業及居住人口持續成長，中部科學園區、科技工業園區等陸續開發及生活圈擴展快速，致國道 1 號后里至大雅路段於平日及假日多處路段雖常態性開放路肩或設置輔助車道，惟仍發生重現性壅塞狀況。為改善本路段交通壅塞，提升交通服務水準，爰交通部高速公路局(下稱高公局)推動國道 1 號后里至大雅路段拓寬工程(下稱本計畫)。
- ▶ 本計畫可行性評估奉行政院於 111 年 1 月 10 日核定後，建設計畫奉行政院於 114 年 7 月 15 日核定，高公局接續辦理設計作業，期使本計畫能如期如質動工及完工。本計畫範圍自國道 1 號后里交流道(里程約 160.6k)至大雅系統交流道(里程約 173.1k)，路線長約 12.5 公里，計畫總經費約 168.8 億元，預計 121 年完工。
- ▶ 今召開興辦事業計畫公聽會，針對本計畫行經之臺中市后里區、神岡區、潭子區、大雅區等 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. 本計畫於臺中市后里區、神岡區、潭子區、大雅區等 4 個行政區，主要沿既有國 1 兩側拓寬。
2. 計畫路線：
本計畫自國道 1 號后里交流道(里程約 160.6k)至大雅系統交流道(里程約 173.1k)，路線長約 12.5 公里。
3. 預計辦理內容
 - ▶ 主線拓寬：車道數由現況雙向 6 車道拓寬為雙向 8 車道
 - ▶ 大甲溪橋梁工程：因應大甲溪河川變遷影響，為提升國道安全及防洪能力，主線大甲溪橋採全橋改建方式辦理；既有雅潭路跨越橋配合拓寬需求改建。
 - ▶ 豐原交流道增設南入匝道：增設自神岡方向南下入口匝道，俾紓解現況豐原聯絡道與地區連絡道路口服務水準不佳之交通瓶頸。
 - ▶ 后里地磅站(含南下線及北上線)配合主線拓寬進行局部改建。
 - ▶ 其他配合本計畫主線拓寬所涉及之鄰接地方道路或橋梁改建(善)工程

四、興辦事業概況

1. 本計畫於臺中市后里區、神岡區、潭子區、大雅區等 4 個行政區。
2. 本計畫行經各區之路線規劃示意圖如下：

路線總長度:12.5公里、計畫範圍:后里(160.6k)~大雅系統交流道(173.1k)

主線兩側 → 各拓寬1車道

大甲溪橋 → 全橋改建

豐原交流道改善 → 增設南入匝道

后里地磅站 → 配合調整動線

另案優先辦理 **三線路、舊社路**、雅潭路 → 跨越橋改建



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	<p>1.徵收所影響人口之多寡、年齡結構</p> <ul style="list-style-type: none"> 本計畫行經臺中市后里區、神岡區、潭子區、大雅區，截至 114 年 10 月共計有 210,973 人；年齡結構 0-14 歲佔 12.54%、15-64 歲佔 70.42%、65 歲以上佔 17.04%。工程開闢將健全交通網路，對人口結構無負面影響。 <p>2.徵收計畫對周圍社會現況之影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 藉由主線拓寬及交流道之改善，提升整體區域交通的便利性並促進地方整體的發展。計畫沿線土地多為道路綠帶、荒地及早田，對於周圍社會現況影響低。 <p>3.徵收計畫對弱勢族群生活型態之影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 本計畫為線狀開發，故不致造成弱勢族群生活型態之影響，勘選土地並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。 <p>4.徵收計畫對居民健康風險之影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 完工後將提升交通運輸之效率、改善當地交通瓶頸、減少車輛停滯時間降低碳排放，有效降低居民之健康風險。 	經濟因素
文化生態因素	<p>1.因徵收計畫而導致城鄉自然風貌改變</p> <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，既有城鄉自然風貌可不受影響。 <p>2.因徵收計畫而導致文化古蹟改變</p> <ul style="list-style-type: none"> 本計畫沿線未有文化古蹟，故徵收計畫對文化古蹟並無改變。工程進行時如發現文化資產將依文化資產保存法相關規定辦理。 <p>3.因徵收計畫而導致生活條件或模式發生改變</p> <ul style="list-style-type: none"> 本計畫係主線拓寬及交流道改善工程，改善壅塞後將減降低二氧化碳排放，提升區域生活品質。 <p>4.徵收計畫對該地區生態環境之影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 本計畫路線無行經環境敏感區域，對於生態環境無影響。 <p>5.徵收計畫對周邊居民或社會整體之影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 本計畫可有效解決國道 1 號臺中區段交通瓶頸，及帶動臺中都會區全面發展，同時可降低碳排放量並減少油耗，達到永續、均衡運輸目標，對周邊居民與社會整體有正向影響。 	永續發展因素
六、必要性評估	<p>七、土地所有權人權益保障</p> <p>1.協議價購補償情形</p> <ul style="list-style-type: none"> 依土地徵收條例第 11 條規定，需用土地人申請徵收土地或土地改良物前，應先與所有權人協議價購或以其他方式取得；所有權人拒絕參與協議或經開會未能達成協議且無法以其他方式取得者，始得依本條例申請徵收。是本工程將優先採協議價購，除委請專業不動產估價師依「不動產估價技術規則」等規定查估協議市價，且市場正常交易案例的選取將參考最新實價登錄或其他公開資訊，以從優從寬之原則擇定案例進行估價。另土地所有權人如與本局達成協議價購，未來倘土地徵收價格高於協議市價時，本局就徵收補償價格高於協議市價之差額，將另以獎勵金方式發給「差額地價」，以保障同意協議價購者之權益。 本局另針對用地範圍內各項地上物，未來計畫研訂「用地取得獎勵救濟方案」來提高補償，確保所有權人之權益。 <p>2.徵收法定補償情形(後續依臺中市地價評議委員會所評定之補償市價、拆遷補償等基準)</p> <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、遷移費將由臺中市政府制定之相關規定辦理，以維持公平、公開原則。 <p>3.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)</p> <ul style="list-style-type: none"> 拆遷安置計畫：原則上以發放補償金為主；另依土地徵收條例第 34-1 條規定，徵收公告一年前有居住事實之低收入戶或中低收入戶人口，因其所有建築改良物被徵收，致無屋可居住者，或情境相同經臺中市政府社會工作人員查訪屬實者，將訂定安置計畫，並於徵收計畫書內敘明安置計畫情形。 就業輔導具體作法或救濟計畫：主要以發放補償金為原則。 	
六、必要性評估	<p>1.本計畫目的與預計徵收私有土地合理關連理由</p> <ul style="list-style-type: none"> 為改善交流道與主線壅塞提升區域快捷運輸服務，爰於計畫範圍內勘選具公益性及經濟可行性之路線，徵收私有土地有其必要。 <p>2.預計徵收私有土地已達必要最小限度範圍理由</p> <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範圍。 <p>3.用地勘選有無其他可替代地區</p> <ul style="list-style-type: none"> 本計畫主線拓寬及交流道改善範圍，用地勘選範圍為既有道路國道 1 號周邊，對於土地徵收之需求最小，已提出最適當之路線方案，經評估無其他替代地區。 <p>4.是否有其他取得方式</p> <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。 	<p>1.徵收計畫對稅收影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 藉由主線拓寬及交流道改善，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。 <p>2.徵收計畫對糧食安全影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 本計畫係屬交通事業計畫，需地類型為線狀型態，僅徵收部分土地，較不致影響原土地使用方式，行經範圍亦非糧食主要供應來源。 <p>3.徵收計畫造成增減就業或轉業人口</p> <ul style="list-style-type: none"> 本次興辦事業計畫屬於主線拓寬及增設豐原交流道南入匝道工程，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。 <p>4.徵收費用及各級政府配合興辦公設設施與政府財務支出及負擔情形</p> <ul style="list-style-type: none"> 本計畫總建設經費約 168.8 億元，依據行政院 114 年 7 月 15 日(發文字號：院臺交字第 1135025581 號)函文之說明內容核復事項第一項指示：本計畫總經費原則同意由國道公路建設管理基金(國道基金)支應。 <p>5.徵收計畫對農林漁牧產業鏈影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 本計畫主線拓寬及交流道改善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。 <p>6.徵收計畫對土地利用完整性影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 本計畫主要沿國 1 兩側進行拓寬，不致大量切割破壞土地利用，保持各土地利用之完整性。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。

本資料僅供參考