



交通部高速公路局
FREEWAY BUREAU, MOTC

國道7號高雄路段新建工程機關採購廉政平台

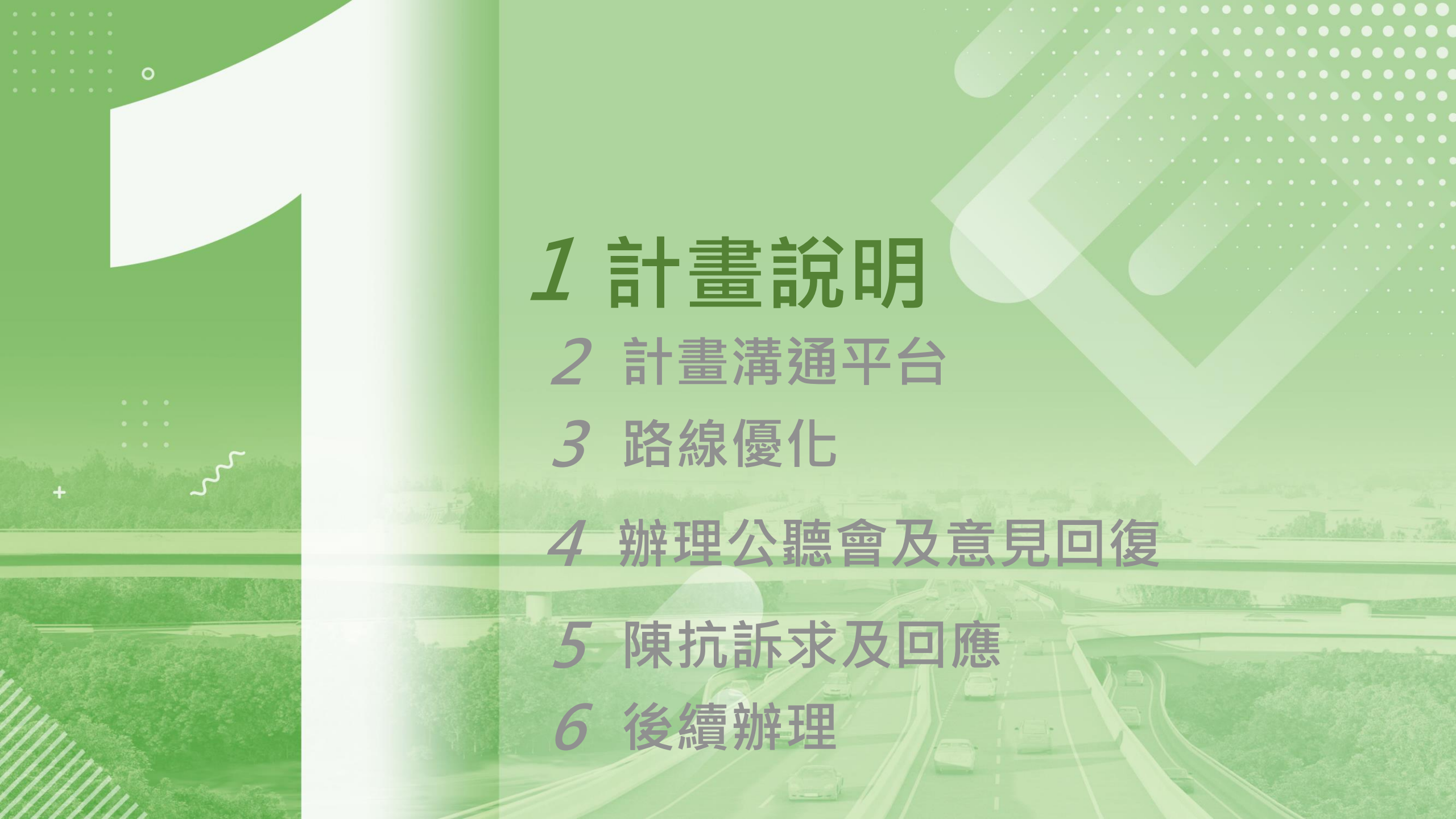
第一次聯繫會議專案報告(一) 路線及公聽會辦理進度及重要內容簡報

簡報者：林佳煜簡任正工程司兼科長

日期：民國113年1月30日

簡報綱要：

- 1 計畫說明
- 2 計畫溝通平台
- 3 路線優化
- 4 辦理公聽會及意見回復
- 5 陳抗訴求及回應
- 6 後續辦理



1 計畫說明

2 計畫溝通平台

3 路線優化

4 辦理公聽會及意見回復

5 陳抗訴求及回應

6 後續辦理

- 路線北起國10，終點至貨櫃中心聯外道路南星路，主線**全長23公里**
- 全線高架長約21公里，路工長約2公里
- 設置**7處交流道**，其中5處地區服務性交流道，2處系統交流道



仁武、鳥松路段

鳳山、大寮路段

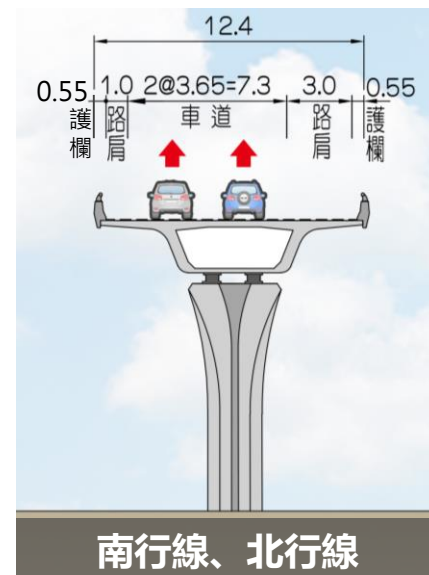
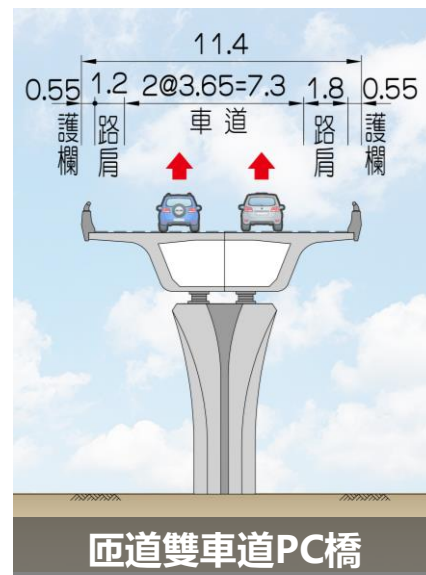
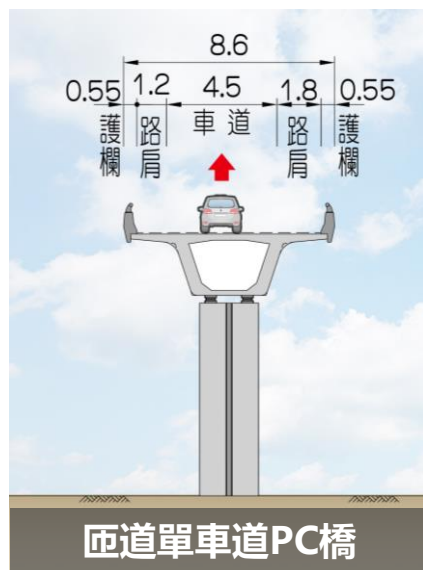
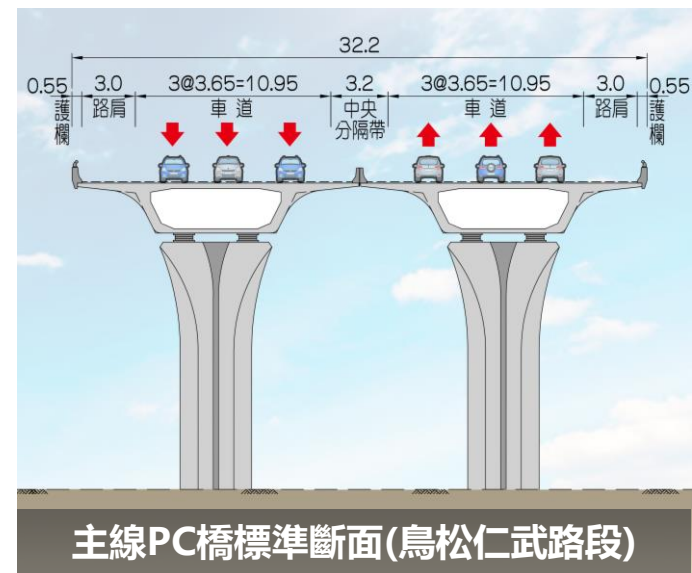
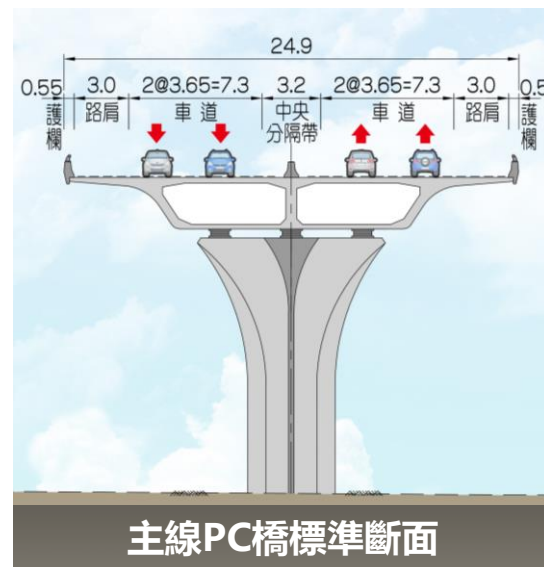
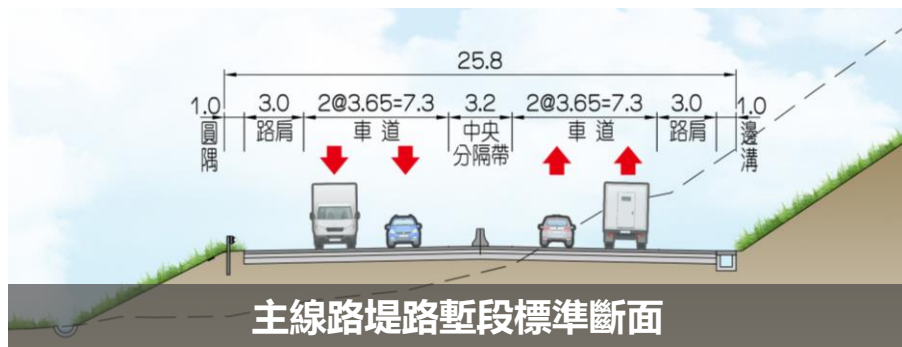
大坪頂路段

臨海工業區、南星端

道路別	7 主線	匝環道
設計速率	100kph	40~60kph
車道配置	- 雙向 4 車道 - 車道寬 3.65m - 外路肩 3.0m	- 車道寬 4.5m - 內路肩 1.2m - 外路肩 1.8m

※ 大坪頂交流道以南路段 80公里/小時
(端點60kph)

※ 烏松至仁武路段雙向6車道(約1k~3k)







交通部指示辦理自高雄港區內直接新闢一符合高快速公路標準、經高雄都會東側公路之可行性評估

■ 112.10.11-10.17
辦理第一場公聽會

■ 99.03.19行政院
核定可行性評估

96.09 啟動可行性評估

99.03

辦理綜合規劃及環評

99.05

環評審議

101.04

102.08

■ 102.08.30第242次環
評審查委員會決議**進入**
第二階段環境影響評估

108.01

■ 環保署自103.09.09至
107.12.18召開22次範疇界定
會議，**108.01.30環保署確認**
範疇界定

108.06

■ 展開二階環評
■ 環保署召開4次專
案小組審查會議

111.09

■ 111.09.28第
428次環評審查
委員會決議**審查**
通過

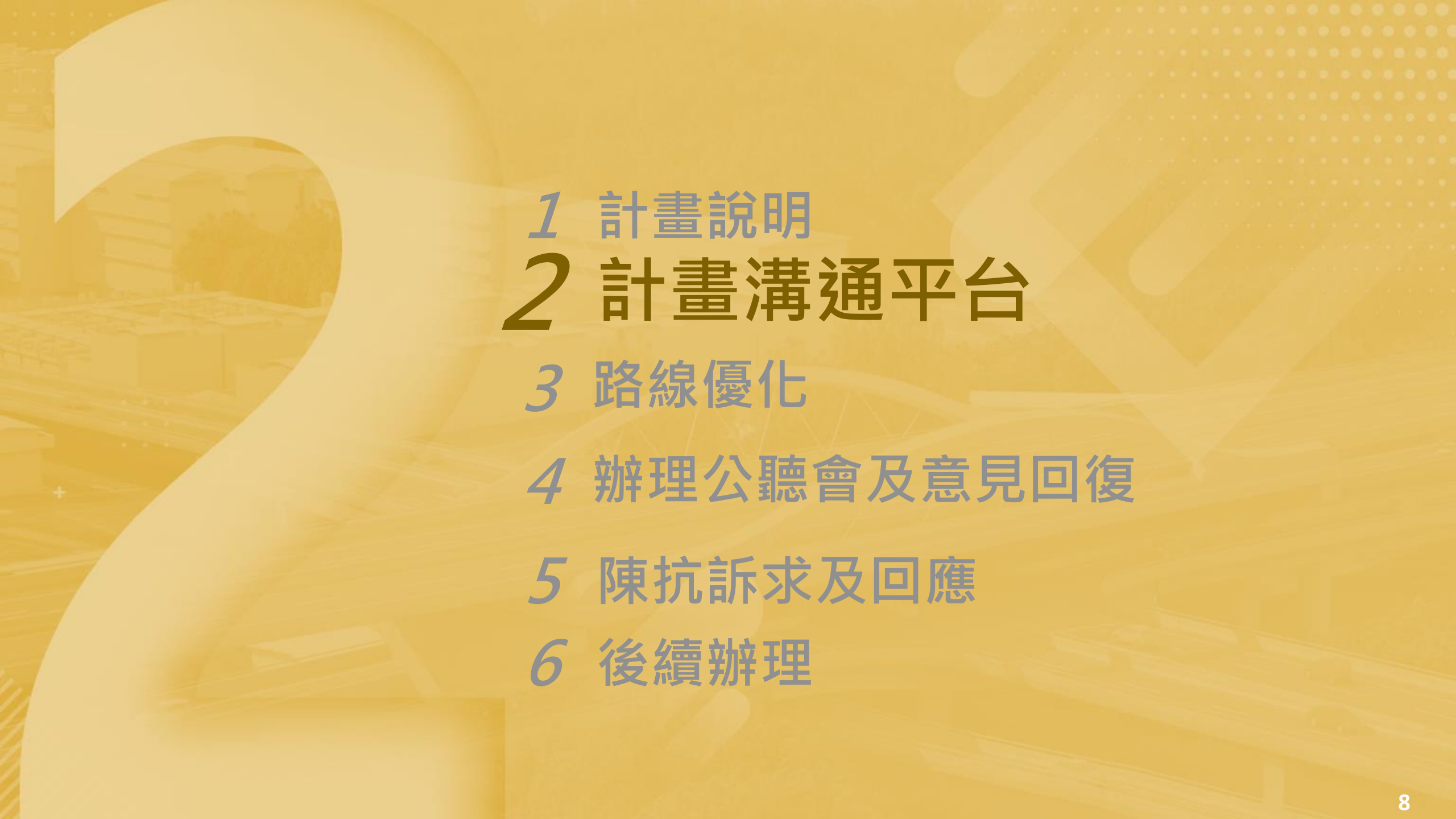
112.02

■ 112.03.23行政
院核定建設計畫

112.03

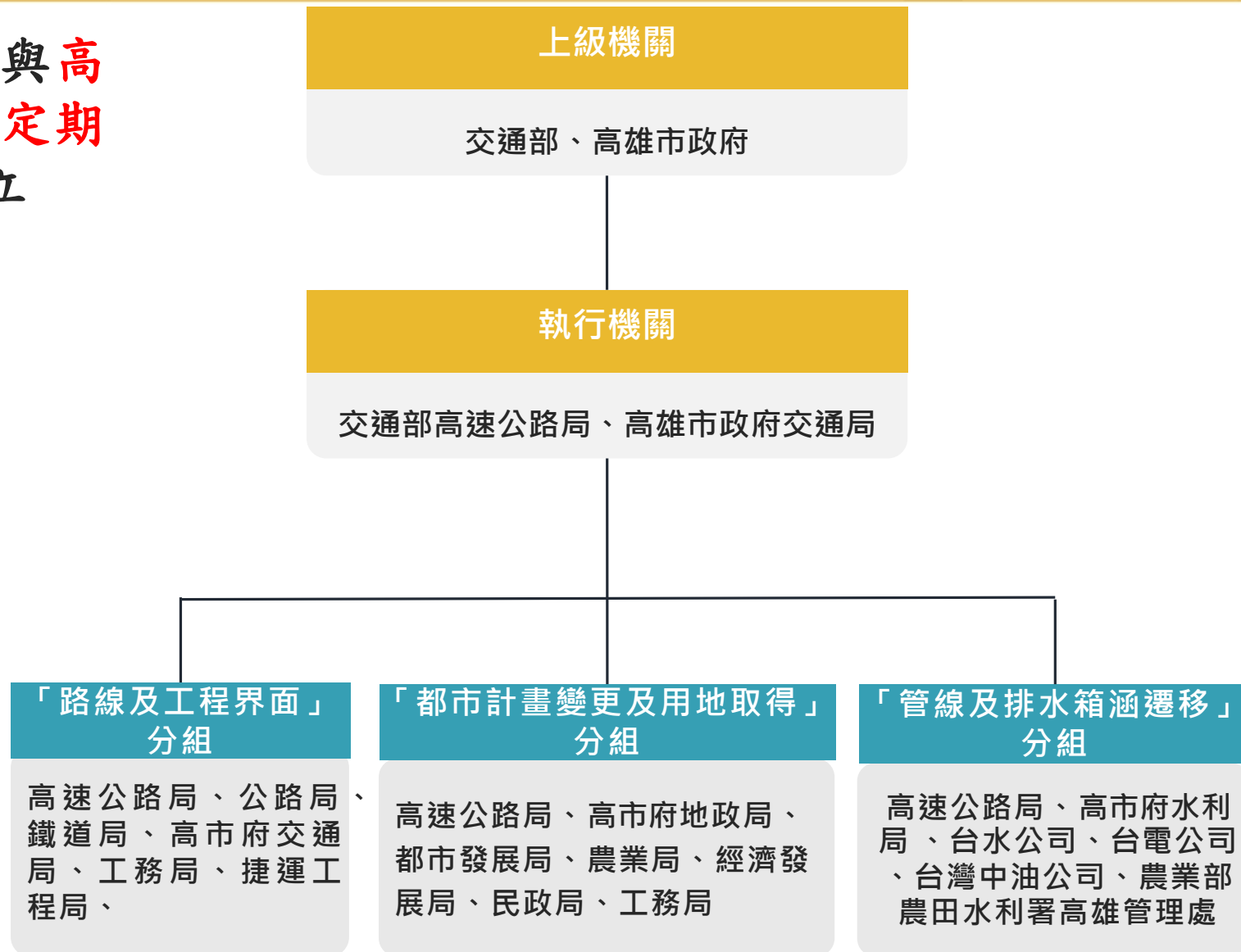
■ 112.02.20國發會召開
第106次委員會議，決
議建議行政院予以同意

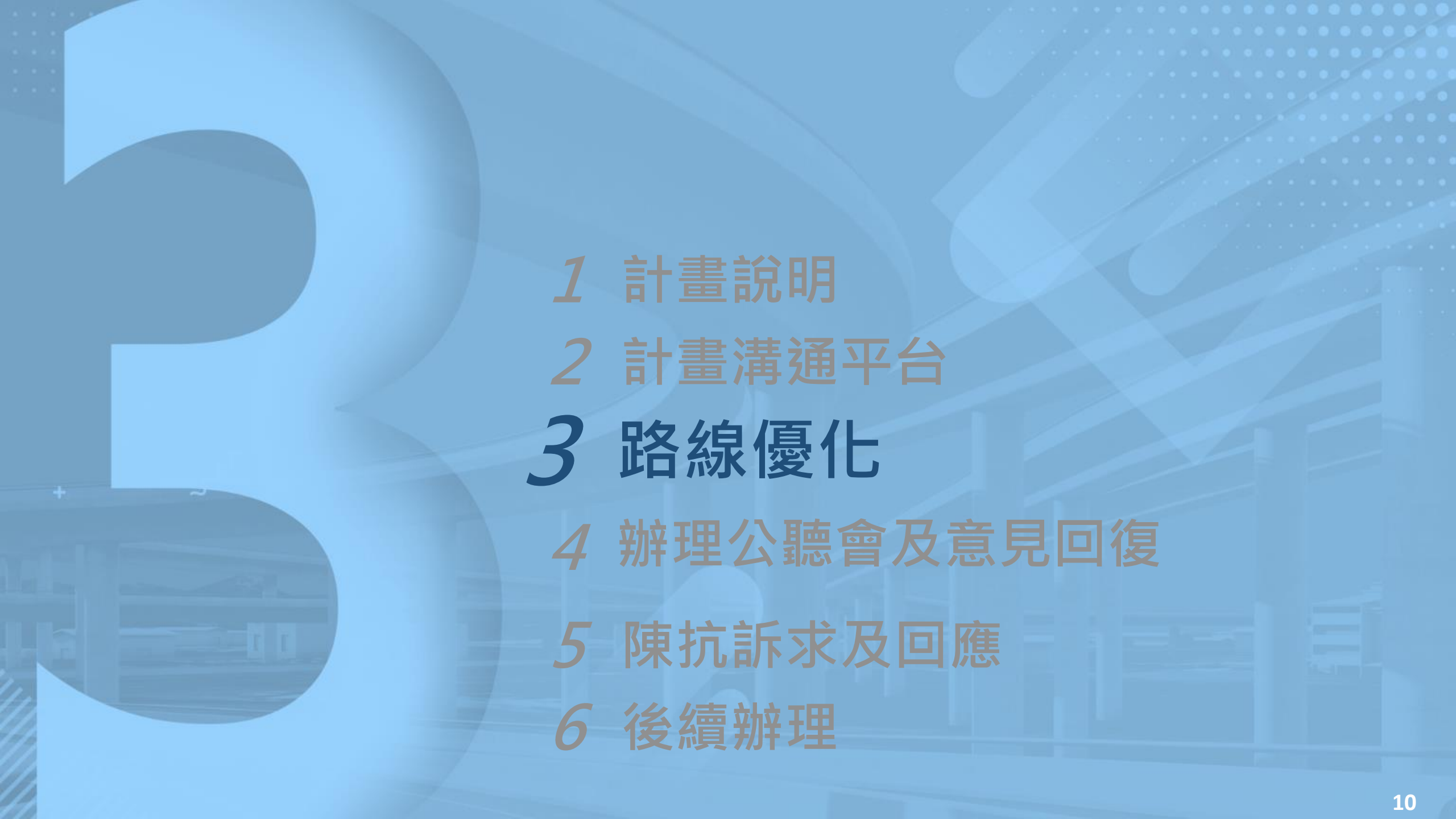
112.10

- 
- 1 計畫說明
 - 2 計畫溝通平台
 - 3 路線優化
 - 4 辦理公聽會及意見回復
 - 5 陳抗訴求及回應
 - 6 後續辦理

■ 依行政院核定建設計畫函「..與**高雄市政府**共同成立溝通平台，定期召開會議檢討相關界面…」成立

- 「**路線及工程界面**」分組於112.7.11、9.18及113.1.23召開**3次會議**
- 「**都市計畫變更及用地取得**」分組於112.8.25及12.15召開**2次會議**
- 「**管線及排水箱涵遷移**」分組已分段個別邀請台電、台水及中油等**多次召開會議**



- 
- 1 計畫說明
 - 2 計畫溝通平台
 - 3 路線優化**
 - 4 辦理公聽會及意見回復
 - 5 陳抗訴求及回應
 - 6 後續辦理



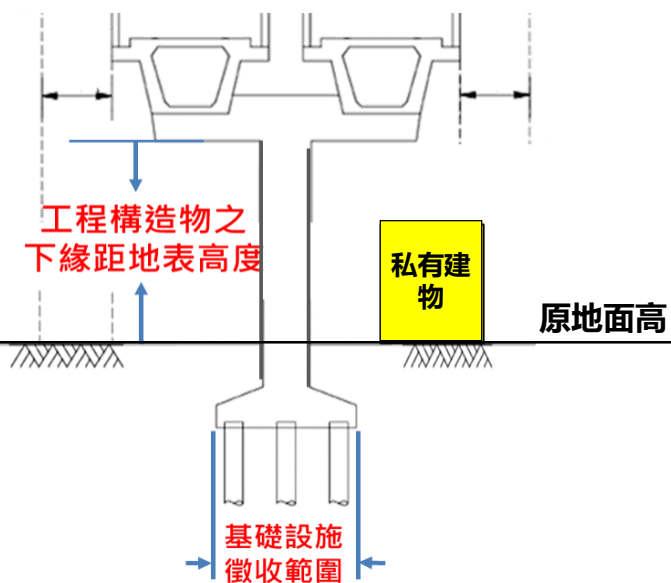
■ 計畫歷經12年始通過環評，原路廊已有所限制，地貌變化大

- 北段---銜接國10、整合既有仁武交流道、考量與未來高屏二快銜接、配合高鐵延伸屏東及捷運黃線
- 中段---回應民意利用公有地(官校及步校)，銜接台88建構系統兼一般使用之交流道
- 南段---機場航高限制，銜接區域較佳連絡道路(高松路橋)，利用沿海三路既有道路用地



- 優先使用公有地
- 減少徵收私有地及拆遷建物
- 保留設定區分地上權的條件

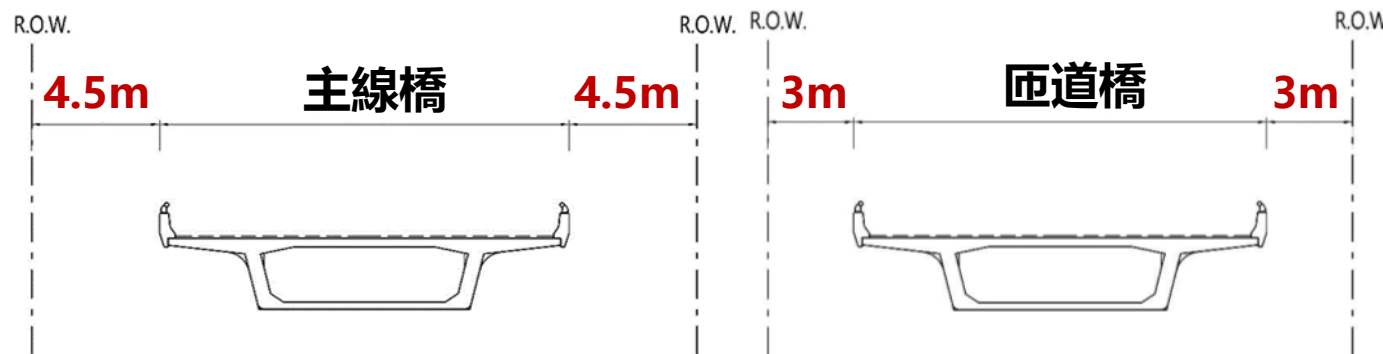
設定區分地上權示意



路權劃設範圍

橋梁段

- 主線於橋梁外側4.5m
- 匝道於橋梁外側3m



主線路權範圍

匝道路權範圍

路工段

- 坡腳5m及頂緣10m
- 如位於地形變化較大或地質軟弱處，路權應視工程需求酌予調整

3 路線優化

平縱面線形考量重點--鳥松、仁武段

■ 仁武路段

- ① 銜接 10 及高屏2快，預留高鐵通過廊帶
- ② 提升南行線、北行線設計標準

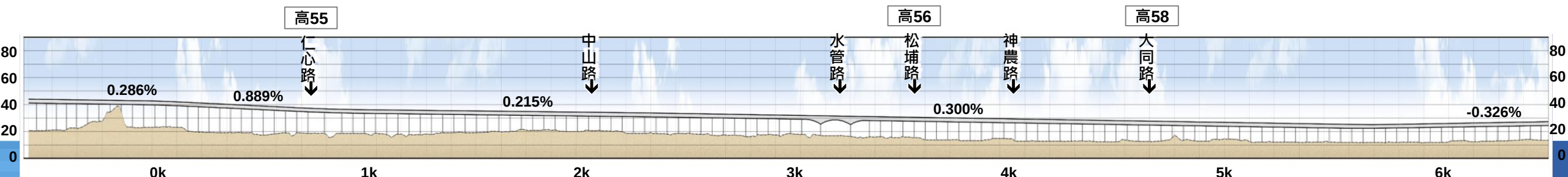
■ 鳥松路段

- ③ 鳥松交流道至仁武路段，採雙向6車道
- ④ 捷運黃線計畫布設於神農路，過水管路後出土



優化說明 考量仁武系統交流道及高鐵跨越國7高程需求，調整起點路段，主線跨越獅龍溪後分離

主線往東調整約12.5公尺，避免匝道路線行經鳳山慈雲宮



3 路線優化

平縱面線形考量重點--大坪頂、大寮鳳山路段

■ 大寮平原路段

- ① 布設橋下道路串連 25、1 戊 及 1
- ② 避免大量建物拆遷

■ 鳳山台地路段

- ③ 避開大型墓園區及大寮垃圾掩埋場
- ④ 布設於軍方用地，減輕影響
- ⑤ 以高架橋布設，減少坡地開挖

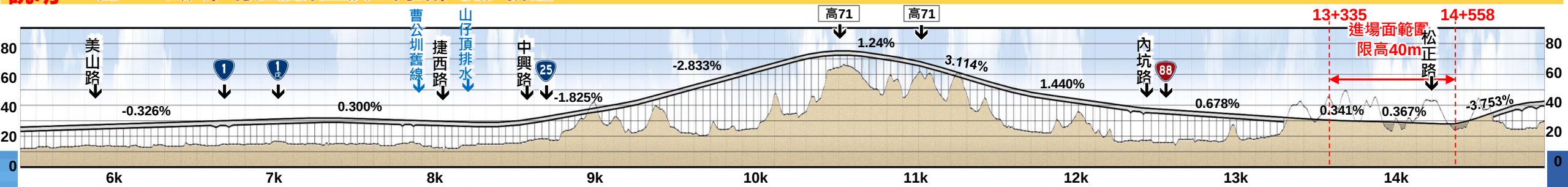
■ 大坪頂路段

- ⑥ 機場進場面禁限建高程
- ⑦ 大寮系統交流道配置



優化說明 避開密集廠房區域，主線往東調整最大距離約276公尺，行經農業區及工商路，減少拆遷

避開3R及4R建物拆遷主線往東調整





1 計畫說明

2 計畫溝通平台

3 路線優化

4 辦理公聽會及意見回復

5 陳抗訴求及回應

6 後續辦理



- 依土地徵收條例施行細則第10條規定，**至少辦理2場公聽會**，並依「申請徵收前需用土地人舉行公聽會與給予所有權人陳述意見機會作業要點」辦理，為聽取民眾意見，審慎衡酌徵收土地之公益性及必要性
- **第二場公聽會應說明對於第一場公聽會土地所有權人及利害關係人陳述意見之回應及處理情形**
- 公聽會為避免會場人數過多，民眾無法正確接受資訊，規劃依行政區範圍及**每小場次約300人為原則，規劃第一場及第二場各辦9小場次，合計18小場次**



■ 共計舉辦9小場，各里均有公告，現場出席踴躍

小港區

- 時間：112.10.11
- 地點：高雄市立社教館
- 場次：第1-1～1-2場
- 人數：約430人



鳥松區

- 時間：112.10.12
- 地點：帕克運動學園
- 場次：第1-3場
- 人數：約270人



仁武區

- 時間：112.10.12
- 地點：仁武里民活動中心
- 場次：第1-4～1-5場
- 人數：約350人



大寮區

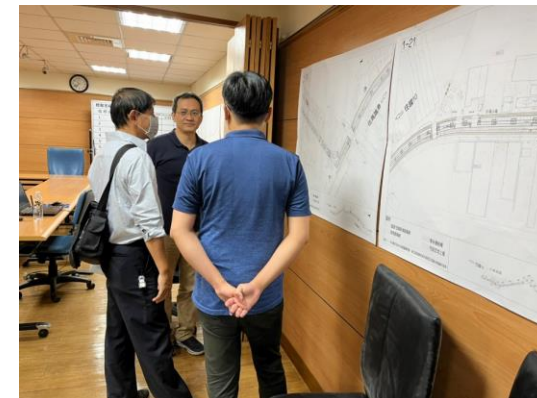
- 時間：112.10.16
112.10.17
- 地點：大寮開封府包公廟
- 場次：第1-6～1-9場
- 人數：約1,132人



■ 為確保民眾權益，安排人員駐點區公所，提供民眾洽詢

■ 第一場公聽會駐點表如下：

日期	112.10.9 (一)	112.10.10 (二)	112.10.11 (三)	112.10.12 (四)	112.10.13 (五)
駐點公所			1-1、1-2場公聽會 (小港、林園)	1-3場(鳥松、鳳山)、 1-4、1-5場(仁武、大社) 公聽會	小港區公所 (小港、林園)
日期	112.10.16 (一)	112.10.17 (二)	112.10.18 (三)	112.10.19 (四)	112.10.20 (五)
駐點公所	1-6、1-7場公聽會(大寮、鳳山) 仁武區公所 (仁武、大社)	1-8、1-9場公聽會(大寮) 鳥松區公所	大寮區公所 (大寮、鳳山)	大寮區公所 (大寮、鳳山)	小港區公所 (小港、林園)
日期	112.10.23 (一)	112.10.24 (二)	112.10.25 (三)	112.10.26 (四)	112.10.27 (五)
駐點公所	仁武區公所 (仁武、大社)	鳥松區公所	大寮區公所 (大寮、鳳山)	大寮區公所 (大寮、鳳山)	小港區公所 (小港、林園)
日期	112.10.30 (一)	112.10.31 (二)	112.11.1 (三)	112.11.2 (四)	112.11.3 (五)
駐點公所	仁武區公所 (仁武、大社)	鳥松區公所	大寮區公所 (大寮、鳳山)	大寮區公所 (大寮、鳳山)	小港區公所 (小港、林園)





意見辦理

- 第一場公聽會9小場次共收**159份**民眾意見
- 第一場公聽會後駐點服務共收**94份**民眾意見
- 第一場公聽會後依民眾意見共辦理**51次現地會勘**(截至112.1.20)
- 第一場公聽會會議紀錄於**112.12.22發文**

意見態樣

一般民眾意見

- 建設計畫核定才辦公聽會，程序不符(路線議題)
- 公聽會路線與環評公布路線不同，為何違章廠房得予以保留，卻徵收農地(路線議題)
- 路線優先使用公有地(路線議題)
- 路線微調減少徵收面積，徵收面積過小調整為不徵收，或畸零地一併徵收(路線及用地議題)
- 結構物盡量遠離住宅、施工階段儘量不影響居住房屋(路線議題)
- 設置隔音牆等防護措施(路線議題)
- 平面道路及住宅出入口影響(路線議題)
- 建議補償價格應與周邊房屋相同(用地議題)

工廠經營者意見

- 建物用地被徵收一半幾乎是需要拆掉整棟建物，嚴重影響生計，希望不要徵收或減少用地徵收(路線議題)
- 用地徵收後，調整剩餘用地的完整性(路線議題)
- 配合廠商營運空間調整落柱位置(路線議題)
- 農地上工廠或特登工廠補償認定/協助重建申請/覓合法用地協助搬遷或安置(用地議題)



項次	意見類型/多重複選	意見統計次數
1	建設計畫核定才辦公聽會， 程序不符	28 ●
2	公聽會路線與環評公布路線不同，為何違章廠房得予以保留 ，卻徵收農地	★5 33 ●
3	路線優先使用公有地	12 ●
4	路線微調 減少徵收面積，徵收面積過小調整為不徵收，或畸零地一併徵收	★2 47 ●
5	調整路線 (含避免拆遷、落墩位置)	★4 34 ●
6	結構物盡量 遠離住宅 、 施工階段儘量不影響 居住房屋	5
7	設定地上權 相關議題	14
8	農地上工廠或特登工廠 補償認定/協助重建申請/覓合法用地協助搬遷或安置	9
9	徵收採 以地易地/區段徵收	11
10	設置 隔音牆等防護 措施	25 ●
11	平面道路及住宅出入口影響(路線議題)	★3 38 ●
12	建議補償價格應與周邊房屋相同	★1 57



意見數量排序前5名



簡報說明處理回復

- 陳述意見約共28件：建設計畫核定才辦公聽會，程序不符
- 處理回復：詳細與民眾說明，並就辦理程序流程公告知悉

各階段工作

工作內容簡述

可行性評估

- 評估可能路廊之開發效益及興建原則

綜合規劃
(含環境影響評估)

- 就可行性效益較高之路廊辦理規劃
- 編列工程經費概算
- 環評評估開發路廊對週邊環境影響及減輕對策

建設計畫核定

- 確認計畫推動
- 核定推動期程、經費及來源

基本設計

興辦事業計畫公聽會

- 優化路線
- 辦理公聽會，並綜整民眾意見檢討或修正設計內容

程序合乎規定

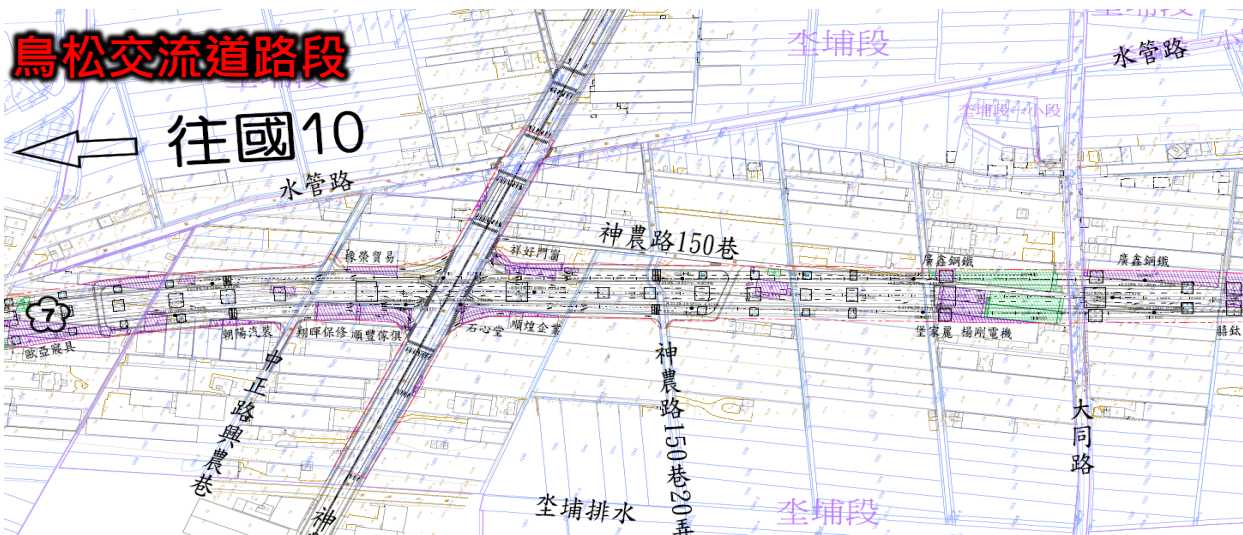
4 辦理公聽會及意見回復

公聽會路線與環評公布路線不同(1/2)

■ 陳述意見約共33件：公聽會路線與環評公布路線不同，為何違章廠房得予以保留，卻徵收農地

■ 處理回復：

- 鳥松交流道路段，為銜接聯絡道，並減少徵收及拆遷已優化路線，無調整空間
- 鳳寮北側路段，公聽會路線，可大幅減少拆遷，對民眾財產權及工作權影響較少，並經溝通平台多次討論為較佳方案



■ 財產權影響

路線行經範圍	方案	環評規劃路線	公聽會路線
建築面積 (平方公尺)		30,494	21,033
總樓地板面積 (平方公尺)		43,422	27,045
影響建物棟數		全拆：59 部分拆：69	全拆：40 部分拆：23

以上統計北起美山路、南至台25線

■ 工作權影響

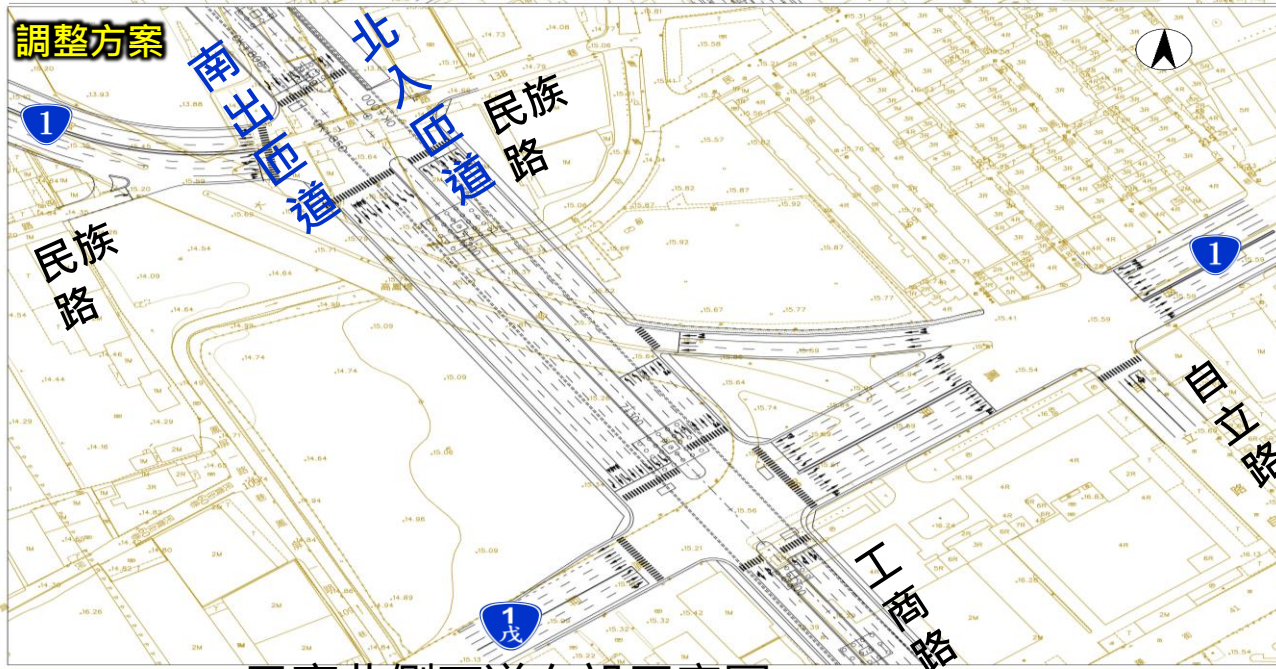
路線行經範圍	方案	環評規劃路線	公聽會路線
影響工廠戶數		53	16
就業人口		多	少

4 辦理公聽會及意見回復

公聽會路線與環評公布路線不同(2/2)

■ 處理回復：

- 公聽會之鳳寮北側跨台1線陸橋，依民眾建議取消
- 鳳寮北側匝道布設經112.11.20及12.27會議及113.1.23路線及工程分組平台會議研議後，皆認為公聽會方案可服務台1、台1戊及台25為較佳方案，將以此方案持續推動，並與民眾充分溝通說明



鳳寮北側匝道布設示意圖



■ 陳述意見約共12件：民眾說明鄰近路線有**台糖土地**為較適合徵收之用地

■ 處理回復：

- 北端銜接國10處，西側確實為大片**台糖土地**，**經研議可調整，且不增加私有地**
- 約2k+500處已優先使用公有地，且徵收及拆遷最少，**無調整空間**

2k+500處案例

- 計算範圍：成功路~東山路
- 拆遷總面積：9,467m²
- 範圍內台糖用地面積：3,315m²

拆遷(東偏15m)			
全拆	半拆	全拆	半拆
戶數	面積(M ²)	戶數	面積(M ²)
住家		住家	
1R	6	1R	0
2R	236	2R	0
3R	40	3R	0
4R	0	4R	0
1B	31	1B	4
2B	50	2B	0
1M	1,270	1M	3,137
2M	2,095	2M	4
T	1,283	T	364
總計	5,013	總計	4,454

圖例：

- 需拆遷結構
- 可設定地上權
- 路權範圍(公聽會版本)
- 路權範圍(主線偏移方案)
- 台糖用地



	全拆除 (棟數)	部分拆除 (棟數)	拆遷總面積 (平方公尺)	使用台糖用地 面積(平方公尺)
公聽會方案	25	16	6,668	3,321
主線西偏5m	29	26	7,961	3,311
主線西偏10m	33	24	8,075	3,312
主線西偏15m	36	24	8,335	3,314
主線西偏20m	36	28	9,503	3,317
主線西偏25m	38	19	9,894	3,323
主線東偏5m	28	28	8,309	3,313
主線東偏10m	33	22	8,716	3,314
主線東偏15m	34	24	9,464	3,315
主線東偏20m	37	21	10,132	3,315
主線東偏25m	36	22	10,122	3,315

北端銜接國10案例



方案	台糖土地面積 (平方公尺)	私有地面積 (平方公尺)
公聽會方案	95,387	54,915
調整後方案	116,358	29,678



- 公有地(國有、省市)
- 台糖土地
- 本國人士地

- 公有地(國有、省市)
- 台糖土地
- 本國人士地

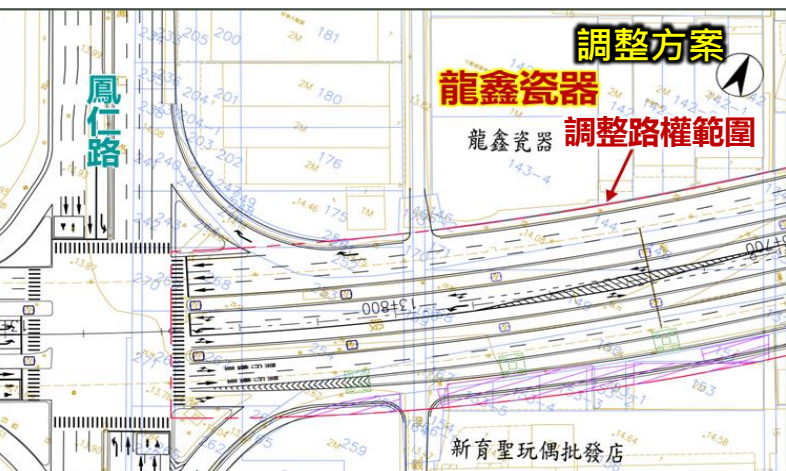
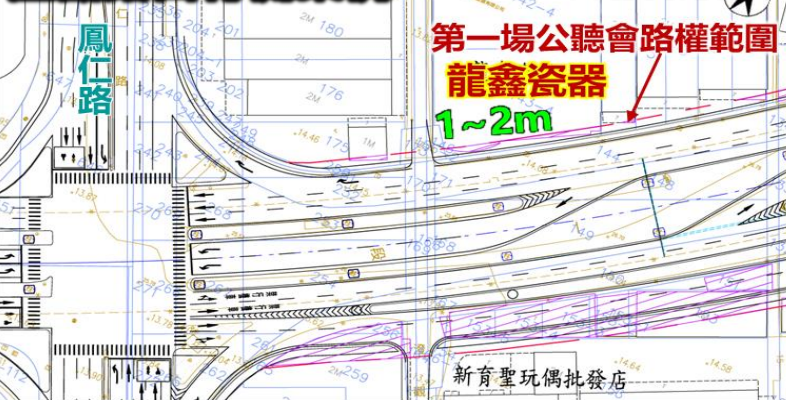
(私有地)

4 辦理公聽會及意見回復

路線微調減少徵收面積，徵收面積過小調整為不徵收

- 陳述意見約**共47件**：希望局部調整線形，可減少徵收及拆遷
- 處理回復：於**符合規範、維持地方道路運作與車道數**，且**不增加徵收私有地下**，儘可能調整線形

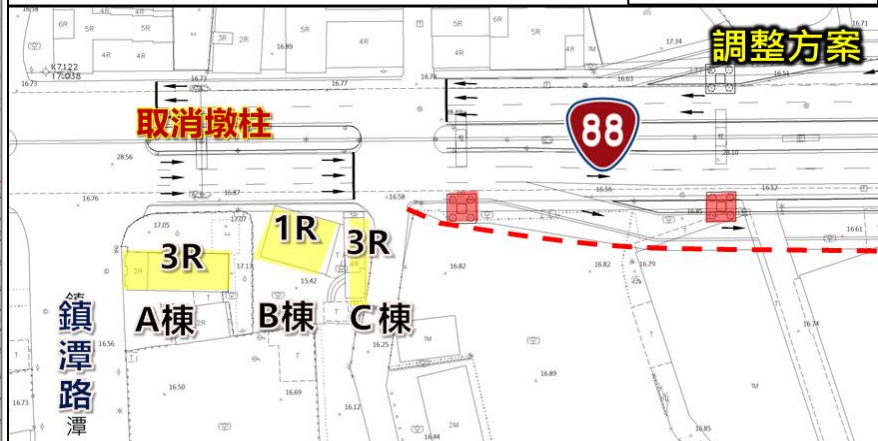
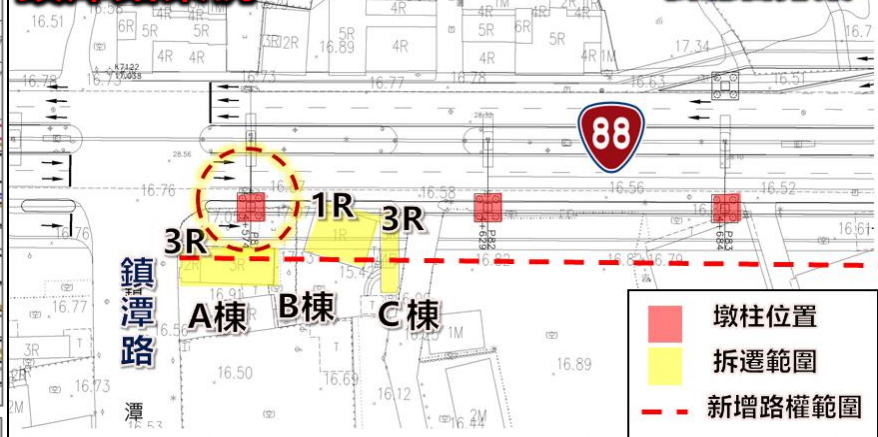
澄觀路西行側案例



灣內加油站案例



鎮潭路案例



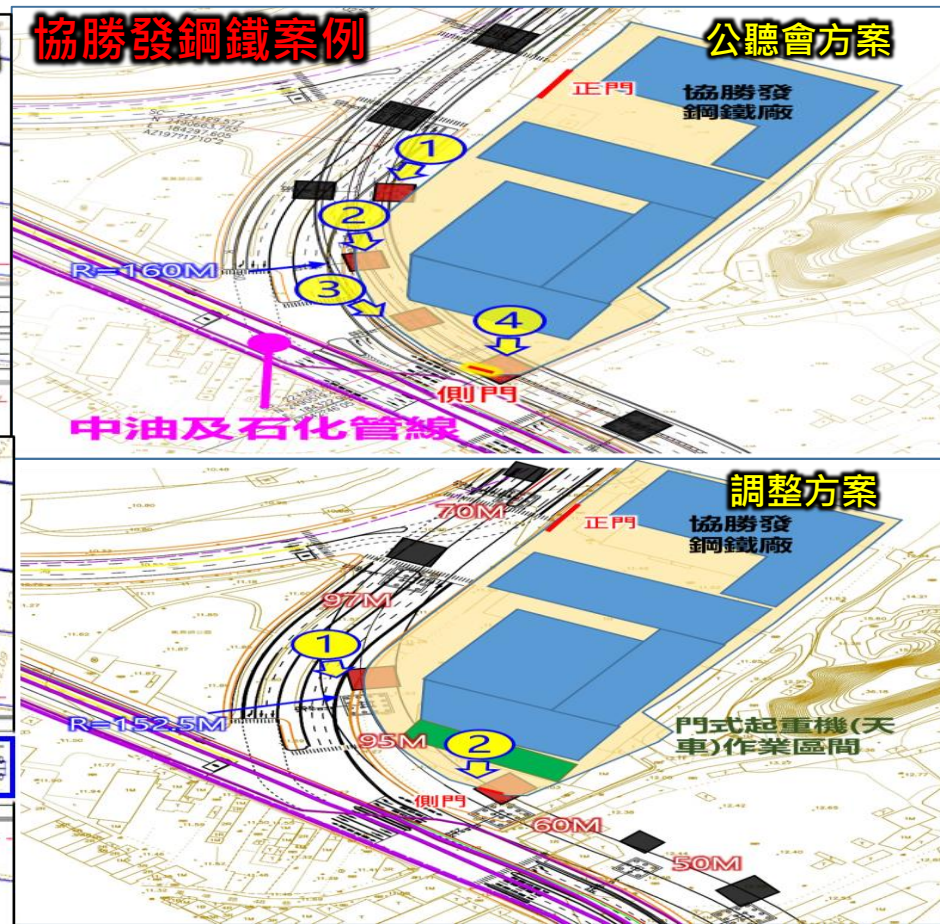
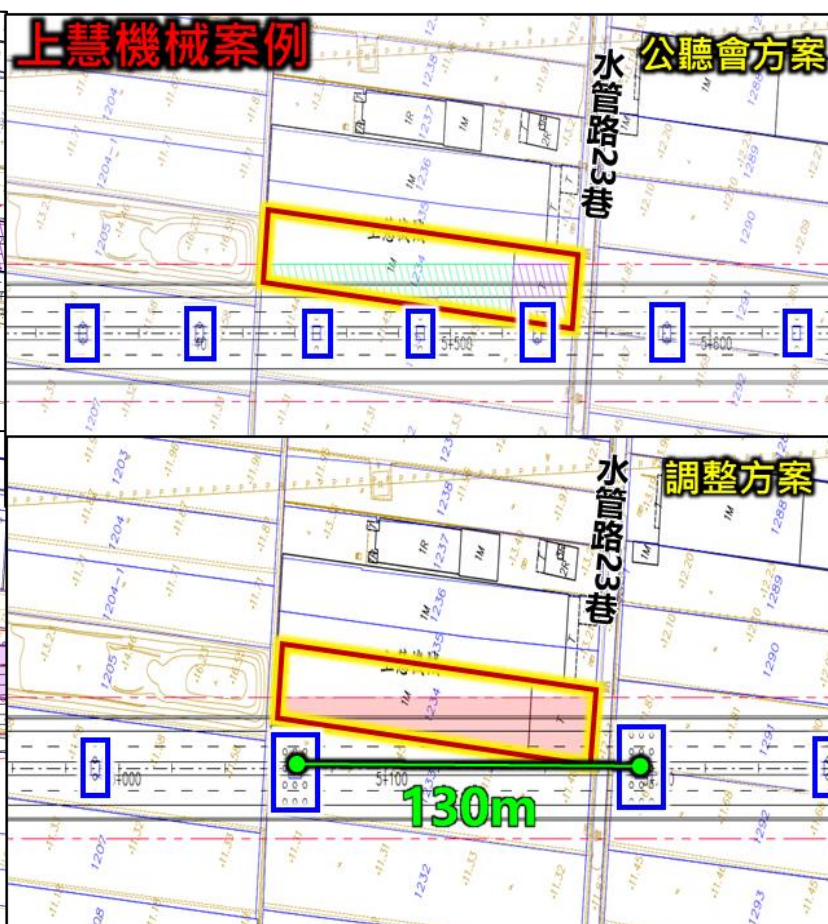
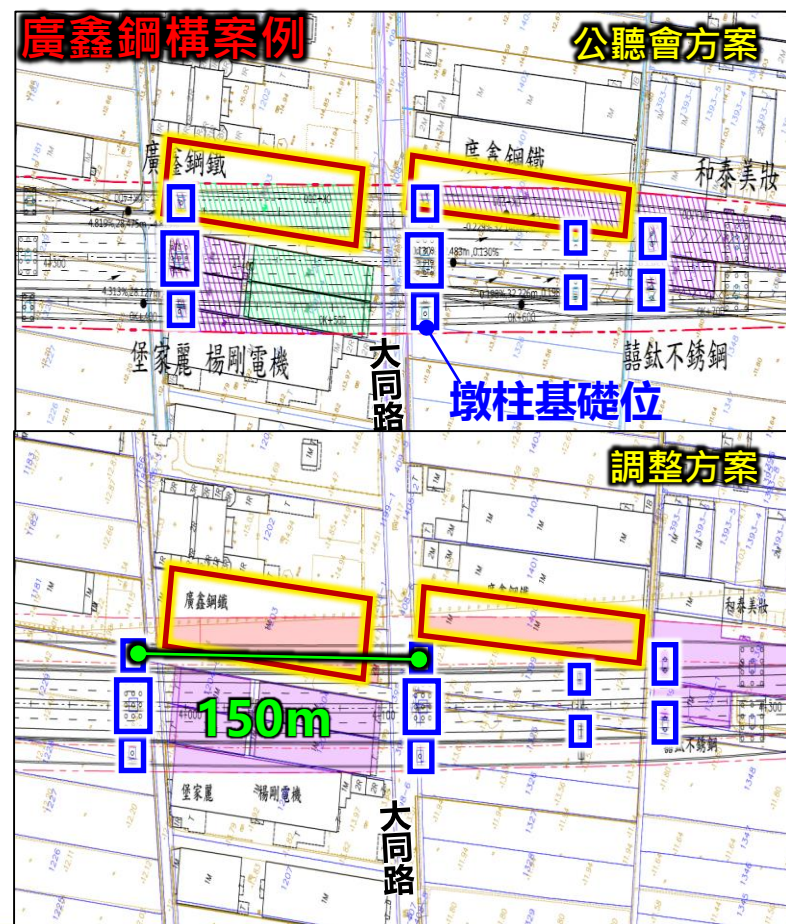
4 辦理公聽會及意見回復

配合廠商營運空間調整落柱位置

■ 陳述意見約共34件：希望局部調整線形，可減少徵收及拆遷，降低對工廠營運影響

■ 處理回復：

➢ 公聽會路線線形已儘量優化，就無調整空間路段，藉由調整橋墩位置或增大橋梁跨度，並保留設定區分地上權權力，降低對工廠營運影響





■ 陳述意見約**共25件**：設置隔音牆，降低噪音對鄰近居民的影響

■ 處理回復：

- 全線護欄並皆已預留**未來設置隔音牆之載重設計**
- 依**環評承諾**於受影響路段**設置隔音牆**
- 未來若**經噪音檢測達設置標準**，本局配合設置



直立隔音牆(支柱包覆)設頂端吸音裝置



直立式隔音牆楔形吸音板

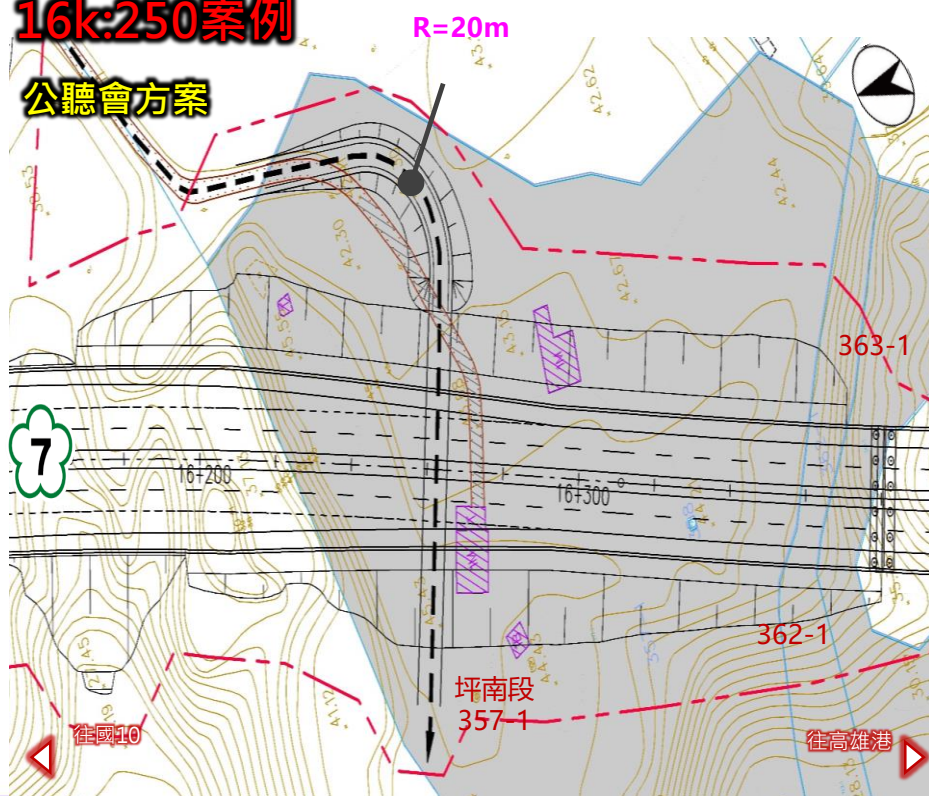
4 辦理公聽會及意見回復

平面道路及住宅出入口影響

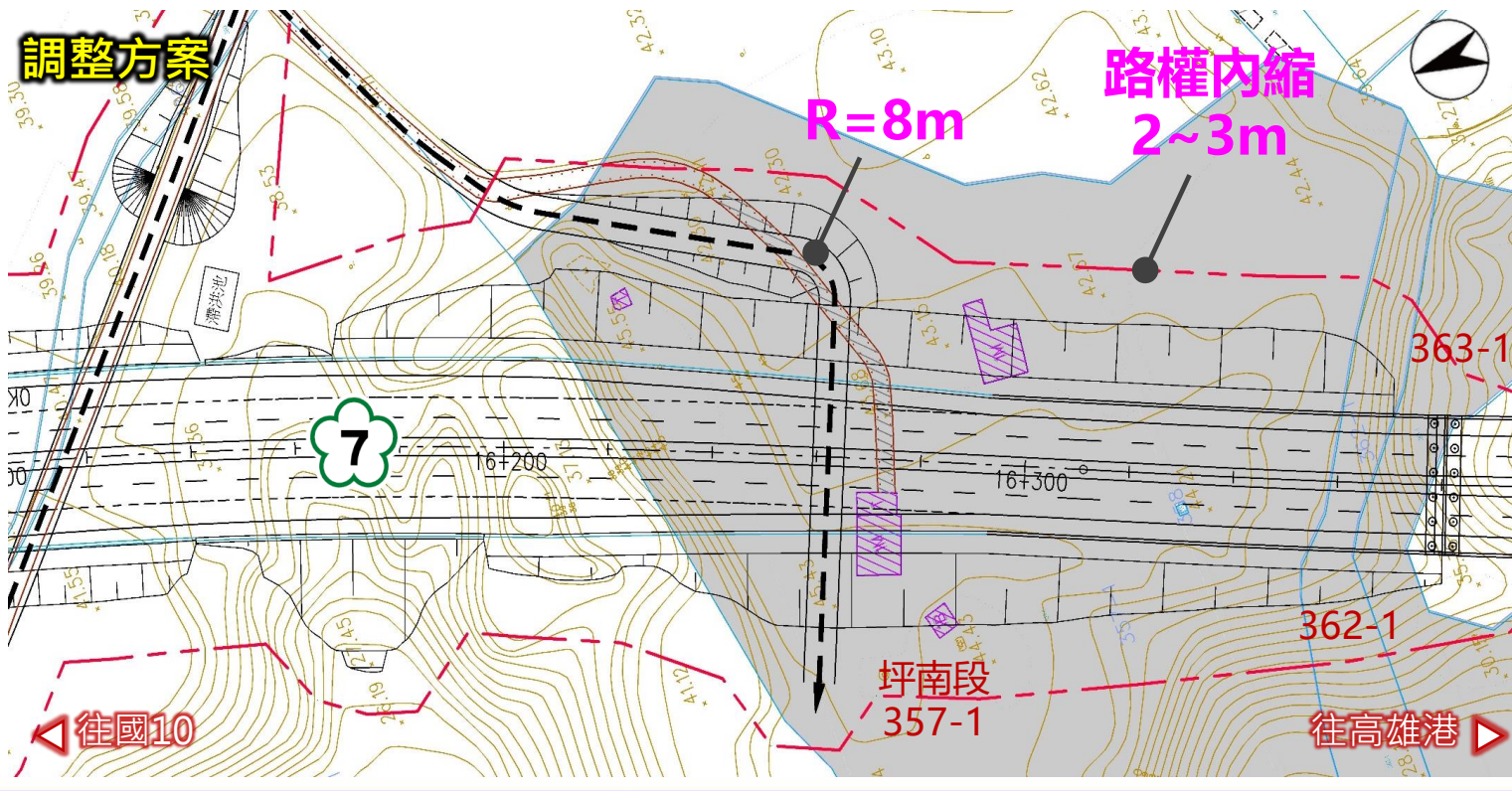
- 陳述意見約**共38件**：希望工程施工中及完工後，不影響土地及建築物進出道路
- 處理回復：工程施工範圍內之既有道路可**確保寬度不變及通行**；倘既有道路受工程影響須改道，**改道後之道路寬度將優於既有道路**

16k:250案例

公聽會方案



調整方案



- 
- 1 計畫說明
 - 2 計畫溝通平台
 - 3 路線優化
 - 4 辦理公聽會及意見回復
 - 5 陳抗訴求及回應**
 - 6 後續辦理

■ 「國七案在地居民捍衛基本權益自救會」112.12.12於行政院陳抗



國道七號陳情書

陳情訴求：要求行政院回復國道七號案相關行政程序不符處並枉顧在地居民憲法保

障居住權、生存權、財產權，請撤銷原路線，改由陳椒華委員建議之高屏溪西側沿岸替代方案，為能把對人民傷害降到最低。

說明：

- 1、這封陳情書我們不知道是不是會到達天庭高官的手裡和詳讀裡面的百姓陳情的苦？我們是一群高雄在地居民，更是愛台灣這塊土地的台灣人，台灣是個【寶島】也是台灣這塊大地的母親，台灣美麗富饒，森林茂密，動植物資源豐富，一年四季都有常綠的樹和鮮豔的花，所以被稱為寶島！然而，政府已辜負了【寶島】這個詞的深義！如今的台灣被政客操弄到變了另一個名：【台灣是個有瑕疵的寶島】！百姓沒有權利與利益也無私人土地更不是財團！當平民百姓的我們只能擁有一間還在貸款小小房子遮風避雨，居住環境應該是乾淨與便利的生活機能，能夠安居就心滿意足了！但政府政策和作為竟不是如此，只有一支筆和一張嘴來定百姓生和死！
- 2、行政院於2023年3月24日核定國道7號，計畫總經費1357.9億元！再查看資料數據後交通部高速公路局國道7號高雄路段計畫定稿本於2023年04月，請問行政院再高公局還未定稿前就核准是核准什麼呢？然而在核准後112年10月份才辦公聽會？這種先斬後奏很明顯的行政程序嚴重瑕疵！
- 3、既然交通部高速公路局國道7號高雄路段計畫於2023年04月定稿本，為何至今一而再的再改國道7號路線圖！做簡報的公司說是聽取在地意見後修改最優

■ 「國七案在地居民捍衛基本權益自救會」及「台灣居住正義聯盟」113.1.9於高雄市政府陳抗



高雄/號高路引發居民質疑路線改變，嚴重利國商、犧牲住戶權益，大批住戶今日在市府前集會抗議喊「反對變更路線、停止土地挖賣」。記者張國影／攝影

12.22

陳情書

敬愛陳市長好：

我們是一群大寮內坑在地居民，也是愛台灣這塊土地的台灣人，百姓沒有權利與利益也無私人土地更不是財團！當平民百姓的我們只能擁有一間還在貸款小小房子遮風避雨，居住環境應該是乾淨與便利的生活機能，能夠安居就心滿意足了！但政府政策和作為竟不是如此，只有一支筆和一張嘴來定在地居民生和死！

一條 88 快速道路對地方居民帶來的影響現況又是如何呢？淹水 25 年乏人問津、怠速廢汽柴油汙染、高噪音（大型拖板車經過住這區整棟連棟房震動）、危險的交通（大型柴油車車速飛奔而過）、平面道路路不平坑洞一堆多久維護整修…等，高公局把責任推給市政府，市政府偵測超高標後呢？無下文？有誰探討面對解決這些問題？連最基本在地居民健康風險評估都沒做？試問市府在犧牲在地居民後是這樣對待高雄市大寮居民嗎？這種不負責任態度是應該的嗎？大型車都是應該到工業區里集中管理嗎？市府會和收回饋金後卻放任一場場的停車場且無監督！

未來又一條國七道路，又有以上相同的問題？人民又要受苦又不能吭聲！吭聲也沒用？更不可思議的是：一個內坑里設有 2 個系統交流道，簡直是神話和天方夜譚？



訴	求	回	應
行政院2023.3.24核定國道7號建設計畫，定稿本日期為2023.4，請問行政院在高公局還未定稿前就核准是核准什麼呢？然後112.10份才辦公聽會？這種先斬後奏很明顯的行政程序嚴重瑕疵！		「國道7號高雄路段計畫」係政府重大公共工程，推動均按可行性評估、綜合規劃(含環評)、設計作業、用地取得及工程施工等程序循序推動。本案係於行政院核定建設計畫後，興辦事業計畫報請交通部許可前舉行公聽會，符合土地徵收條例規定	
公聽會簡報說是聽取在地意見後修改為最優路線，請問誰可代表在地意見？可否公布名字？		建設計畫階段係核定總經費，確實需用土地範圍需俟興辦事業計畫報請交通部許可後才確定。本案公聽會係依據土地徵收條例第10條「舉行公聽會聽取土地所有權人及利害關係人之意見」辦理，符合土地徵收條例規定	
國道7號原路線環評於2022.9.29通過，高公局繼續修改路線！國家重大建設案怎可隨意通過環評後再改路線，安全疑慮堪憂？建請重新啟動環評		查本案調整仍在環評法規許可範圍，部分差異將於後續程序辦理環差	
國7沿路避開公墓與非法工廠		「減少徵收私有地及拆遷建物」為用地取得原則	
大寮過去是綠油油的稻田，而現在是農地非農用全部被糟蹋回填廢土並鋪設瀝青柏油，農地種的是非法鐵皮工廠和工業運輸用廢氣柴油車！		國道7號完工後，可將貨櫃車行駛路徑由地區道路移轉至國道，可減少車輛怠速並遠離住戶	
強烈建議行政院採取陳椒華委員的建議：國7路線沿高屏溪西側沿岸過去，才能把傷害降到最低又縮短路程之替代方案		本局已於111.3辦理「高屏溪西側路線方案評估」，獲結論為「經綜合評估對於國道1號市區壅塞路段無法達到紓解效益……難以布設系統交流道影響交通運轉，整體工程效益不佳，不具經濟效益」	

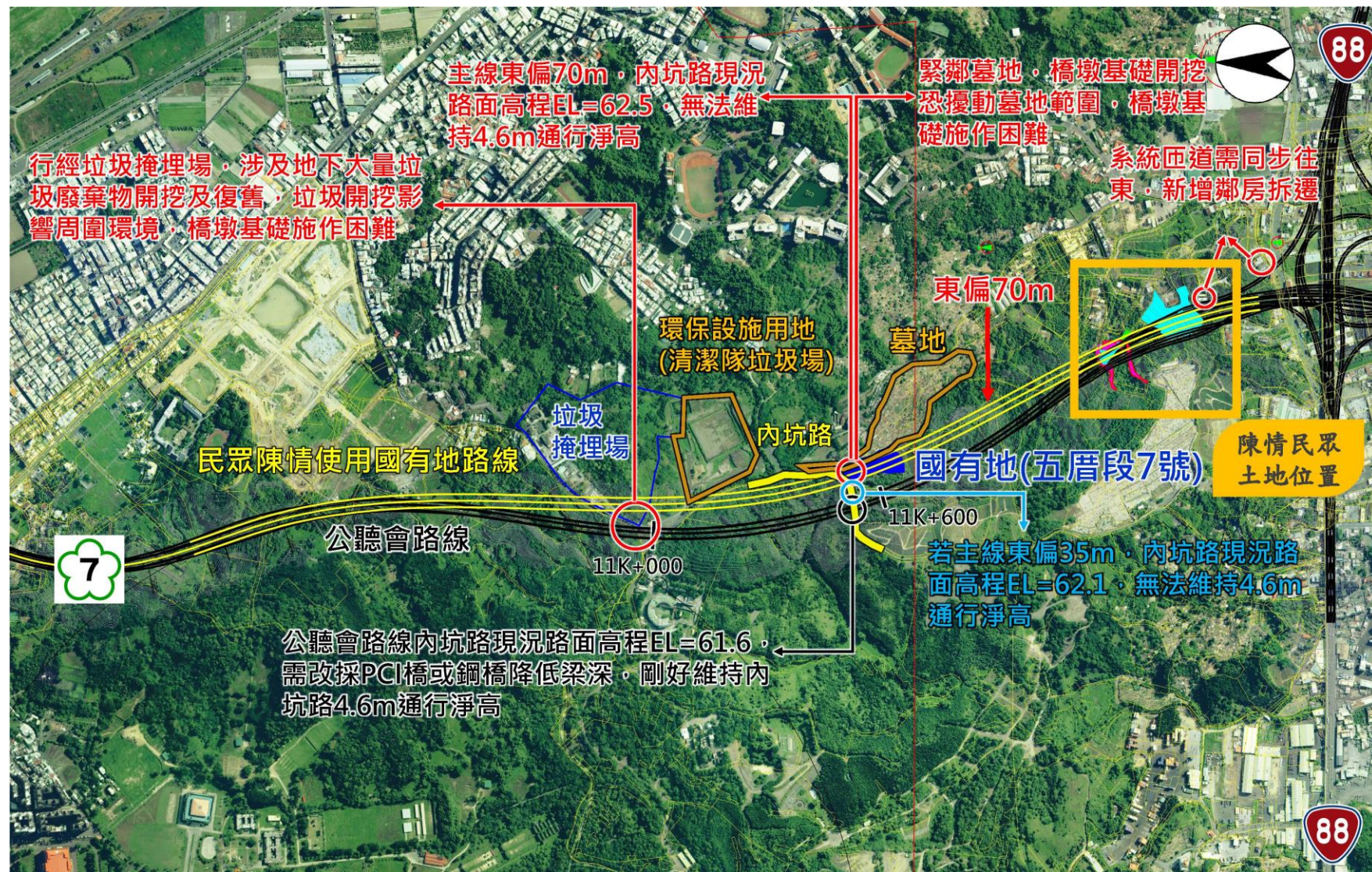
訴求

- 希望調整路線東移使用國有地(五厝段7號)

回應

受下列原因無法採納

- 將行經垃圾掩埋場，涉及地下大量垃圾廢棄物開挖及復舊，垃圾開挖影響周圍環境
- 將造成內坑路無法維持4.6m通行淨高
- 路線緊鄰墓地群，橋墩基礎開挖恐擾動墓地範圍
- 大寮系統需同步往東，將新增鄰房拆遷

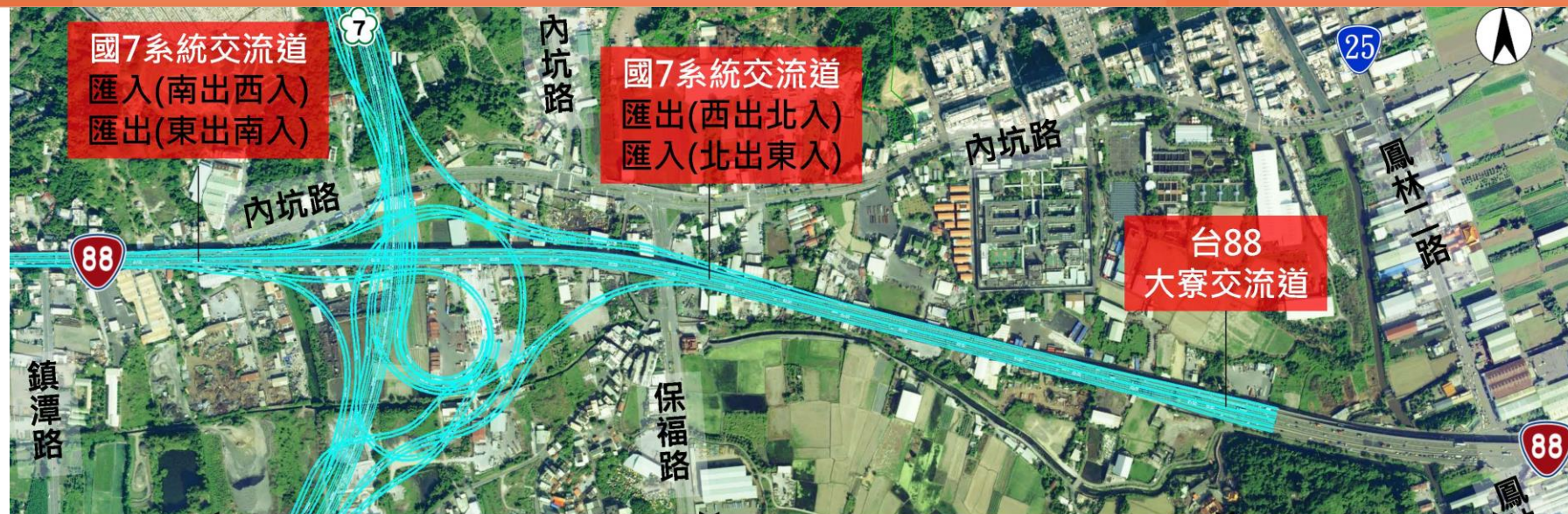


訴 求

- 一個內坑里2個系統交流道，是全國僅有也是唯一的一個里(反對設置大寮系統交流道)

回 應

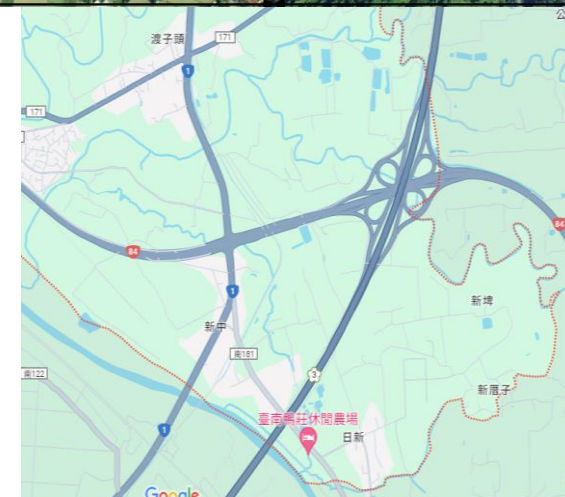
- 為健全交通路網，國道與快速公路交會處多有設置系統交流道；另為服務地區交通，於交通要道設置服務型交流道；若里面積較大，會有2處交流道位於該里之情形



國道1號大雅交流道與台74線北屯二交流道位於台中市西屯區港尾里



國道3號古坑交流道與台78線古坑系統交流道位於雲林縣古坑鄉荷苞村



國道3號官田系統交流道與台84線渡頭交流道位於台南市官田區渡拔里

- 
- 1 計畫說明
 - 2 計畫溝通平台
 - 3 路線優化
 - 4 辦理公聽會及意見回復
 - 5 陳抗訴求及回應
 - 6 後續辦理



- 相關公聽會資料均**公開、透明**處理
- 工程技術許可下，持續秉持「**優先使用公有地**」、「**減少徵收私有地及拆遷建物**」及「**保留設定區分地上權的條件**」之原則，並儘量兼顧所有權人及利害關係人所提訴求
- 向申請**保留設定區分地上權**之土地所有權人及利害關係人充分分析說明**利弊關係**，以利其**充份考量**
- 第二場公聽會將比照第一場方式，提供**詳細圖說、現場說明人員、駐點服務及單一窗口**服務鄉親
- 民眾問題儘可能辦理**現勘說明**，**展現本局推動計畫之誠意**
- 採納民眾意見，部分公聽會場次將規劃於假日，預計**113.3**召開第二場公聽會



交通部高速公路局
FREEWAY BUREAU, MOTC

簡報結束，感謝指教