



交通部高速公路局
FREEWAY BUREAU, MOTC

國道7號高雄路段新建工程

鳳寮交流道路段路線優化說明會 簡報

民國112年11月09日

CECI



台灣世曦
工程顧問股份有限公司

計畫路線

- 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
高架長約21公里，路工長約2公里
- 設置7處交流道，5處地區服務性交流道，2處系統交流道



南星端、臨海工業區

大坪頂路段

大寮、鳳山路段

鳥松、仁武路段

重大工程 推動說明

步驟

可行性評估

綜合規劃及環評

基本設計、細部設計 與辦事業計畫公聽會

發包施工

工作內容：評估開發可行性及效益

研議路廊環境評估可行性及財務編定

就路廊進行優化設計確定路線

工程施工

作業參考圖：影像圖

1/5000航照地形圖

1/500或1/1000
地形測量圖

設計圖

期程：96-99

99-111

112-114

114-119

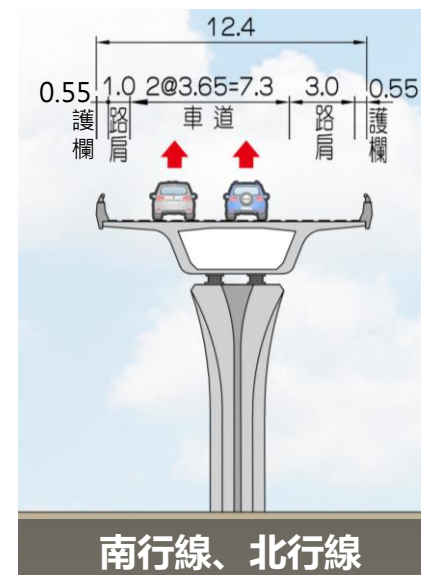
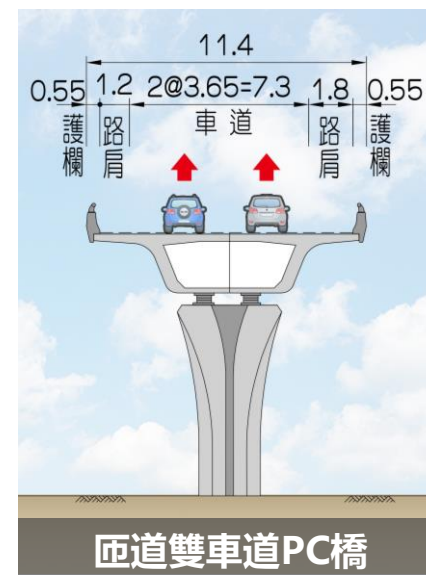
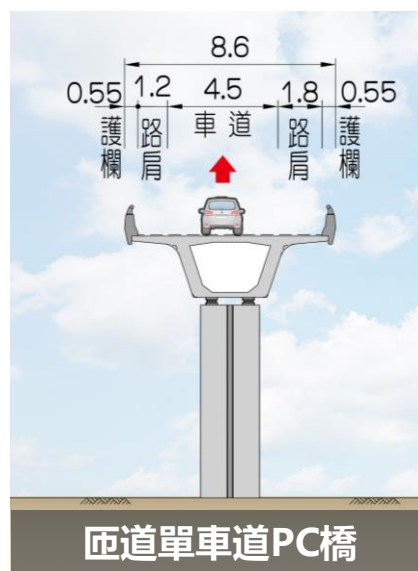
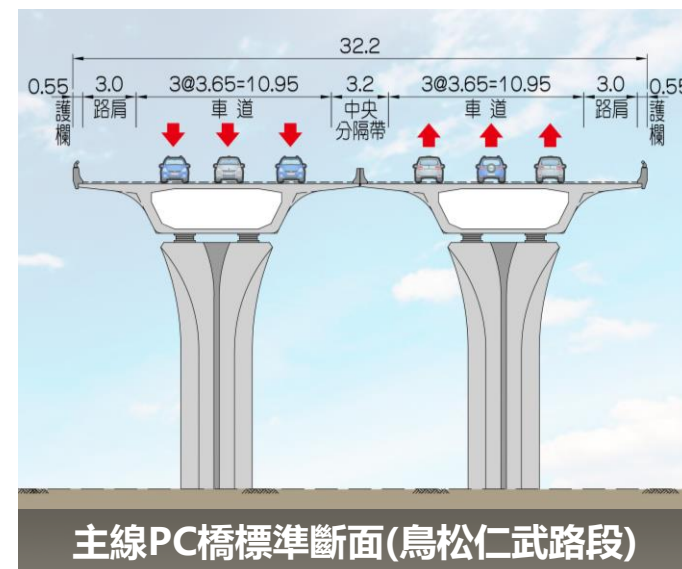
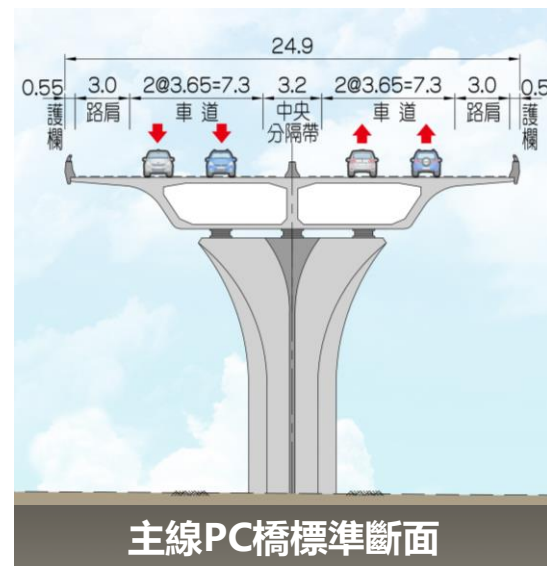
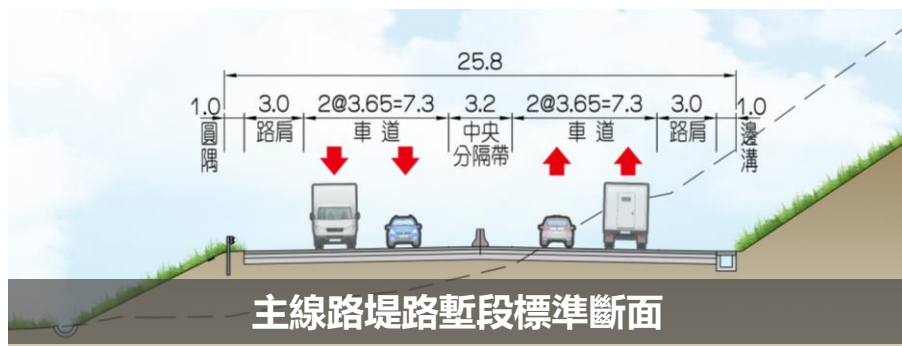


道路設計標準

道路別	7 主線	匝環道
設計速率	100kph	40~60kph
車道配置	<ul style="list-style-type: none"> 雙向 4 車道 車道寬 3.65m 外路肩 3.0m 	<ul style="list-style-type: none"> 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)

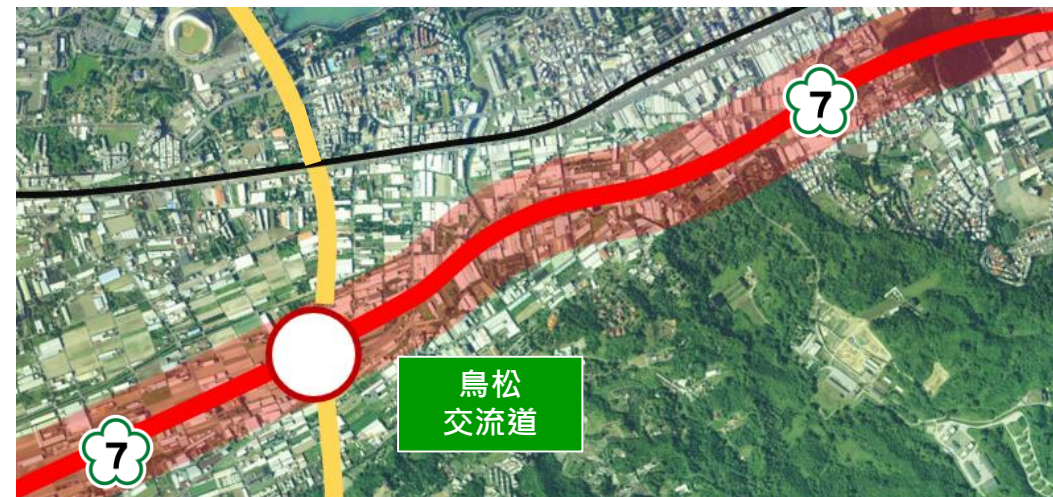
※ 鳥松至仁武路段雙向6車道(約1k~3k)



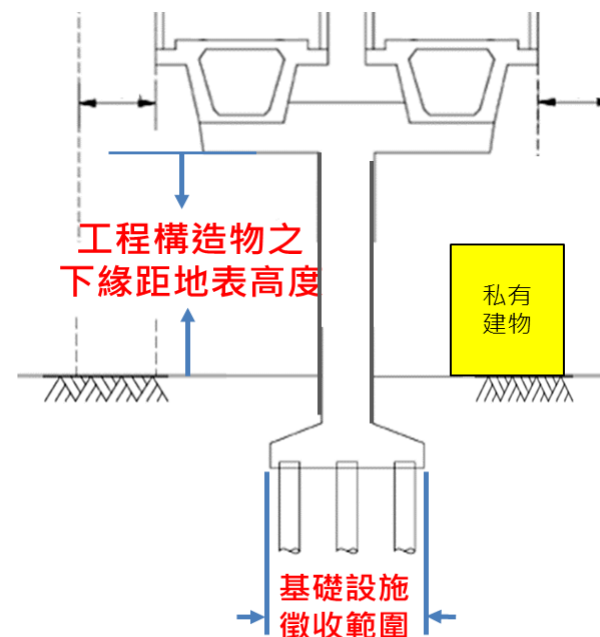


路線優化原則

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



興建公路橋梁



- 1 鳥松路段-避開2處文化古蹟建物民間信仰宮廟
- 2 鳳寮路段-避開密集廠房，減少廠房拆遷
- 3 大寮路段-避開建物，減少建物拆遷
- 4 大坪頂路段-考量地形避開重要擋土構造物及新建社區建物
- 5 臨海工業區-大坪頂路段-大坪頂交流道原以高坪22路為連絡道調整為以北林路為連絡道



南星端、臨海工業區

大坪頂路段

大寮、鳳山路段

鳥松、仁武路段

2 主線檢討

平縱面線形考量重點(9/25廉政平台會議公開說明)

鳥松、仁武路段

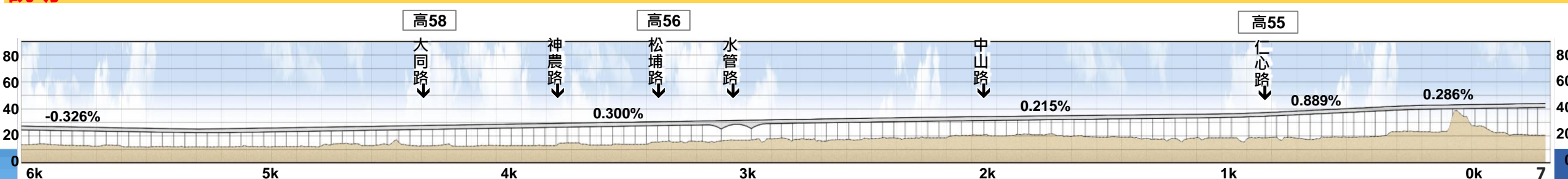
■ 鳥松路段

- ③ 捷運黃線計畫布設於神農路，過水管路後出土



優化
說明

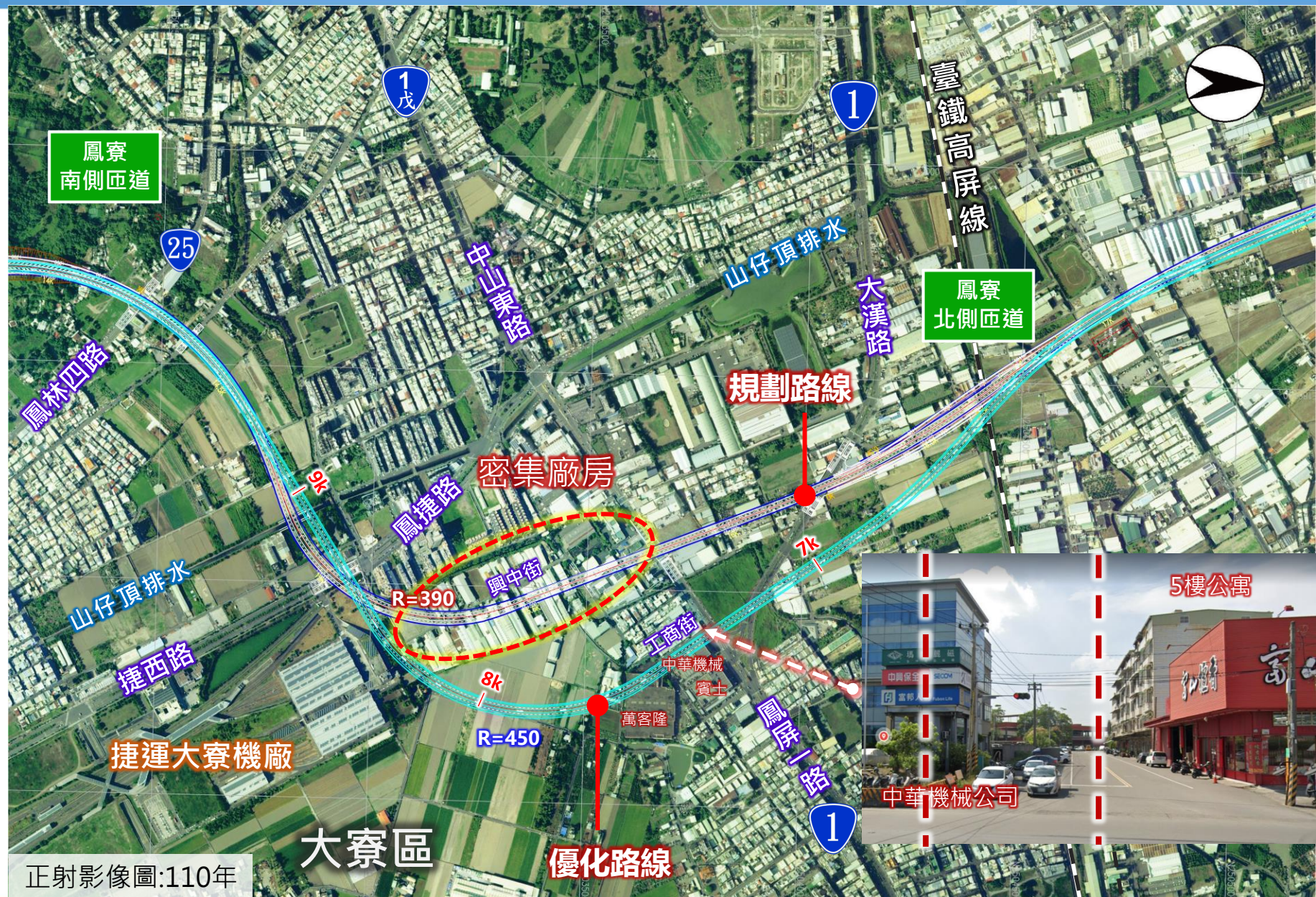
主線往東調整約12.5公尺，
避免路線行經廟宇

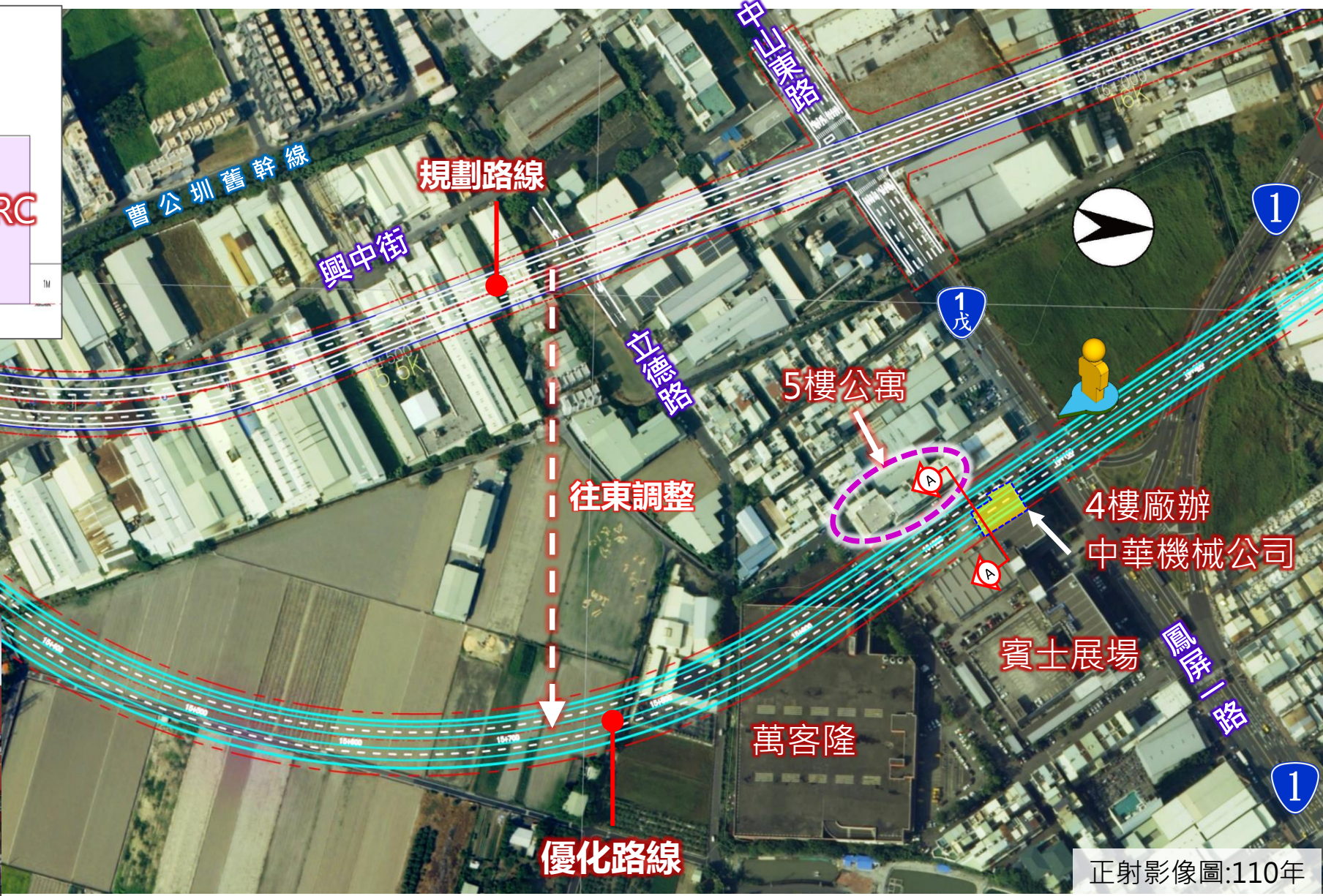
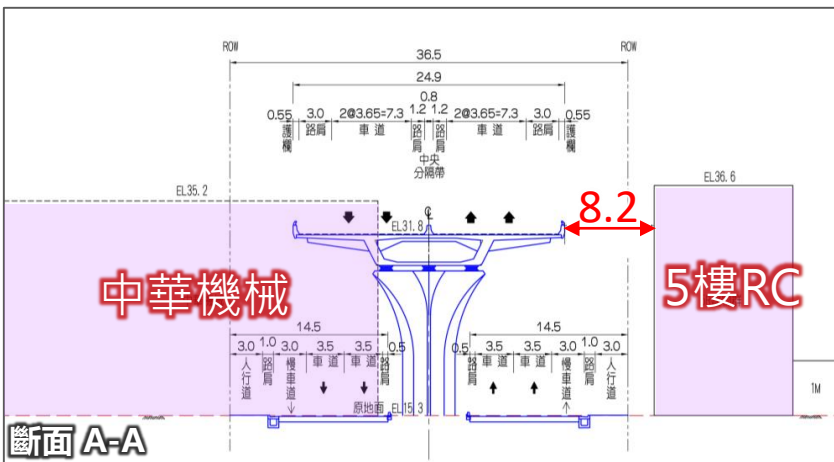


■ 優化路線(公聽會路線)

➤ 減少拆遷

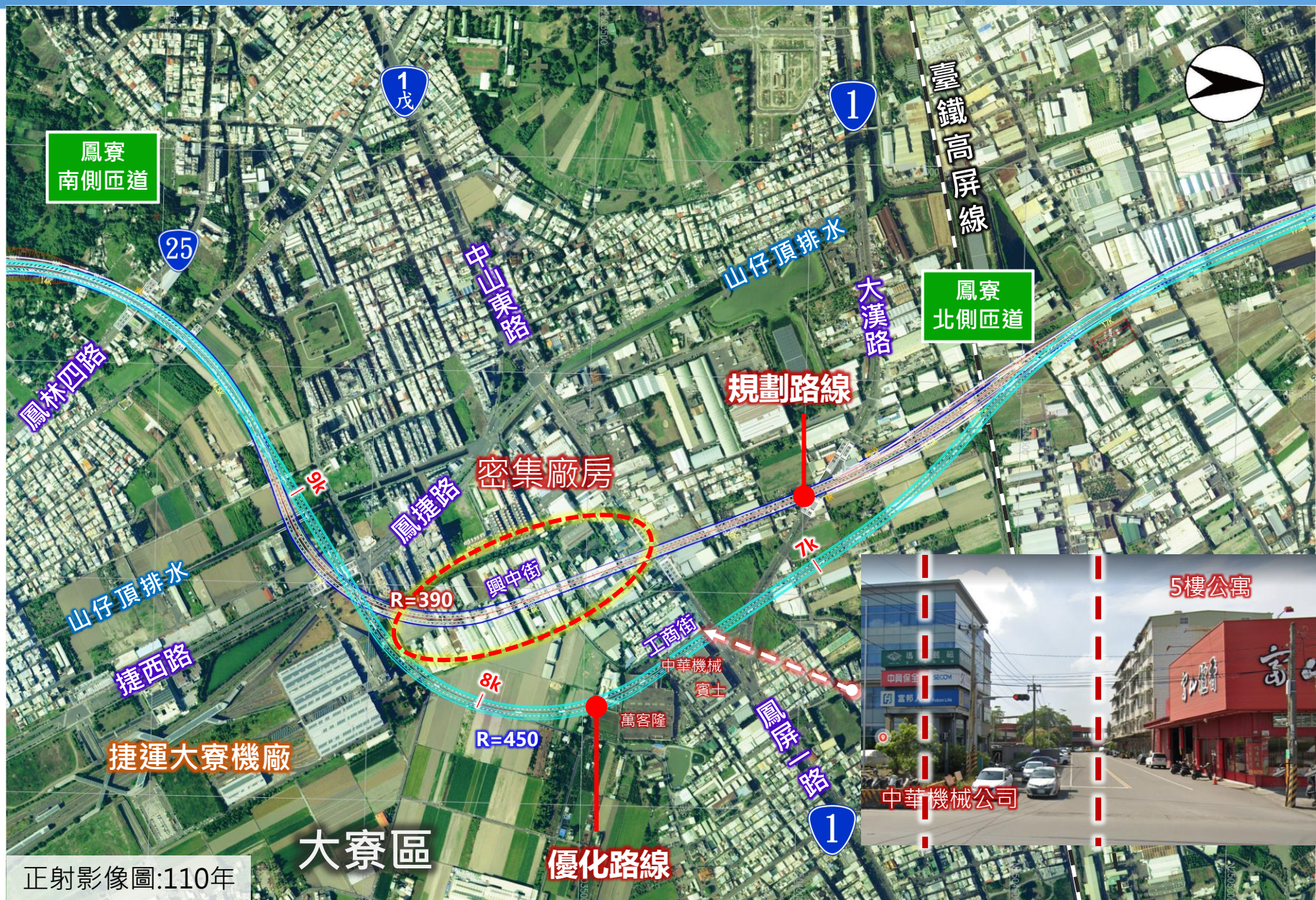
- 路線里程
6k+400~8k+700, 長約2.3公里
- 規劃路線於大寮機廠北側至台1線(鳳屏一路)間長約550公尺, 行經密集廠區約20家
- 優化路線往東偏移至工商路減少廠房拆遷, 主要拆遷有萬客隆(停業中)及中華機械公司

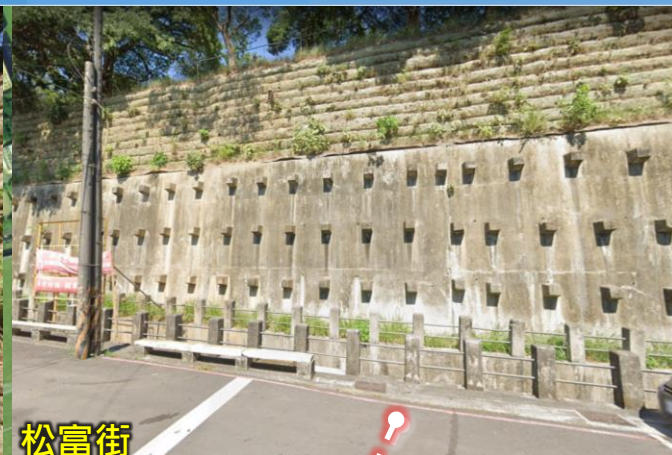
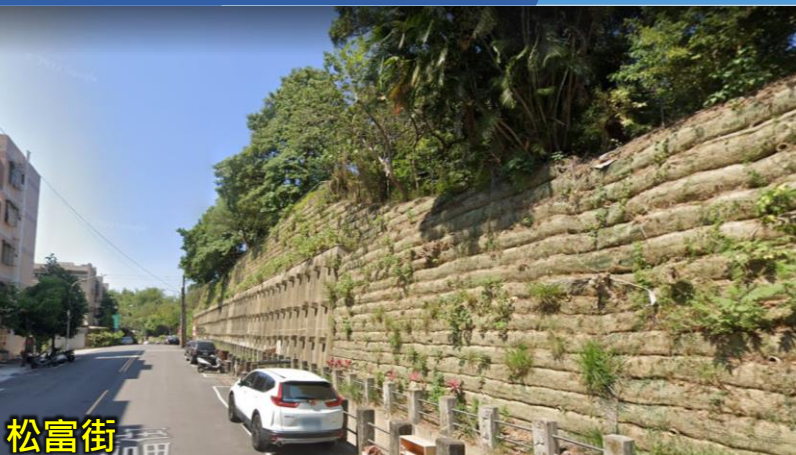




正射影像圖:110年

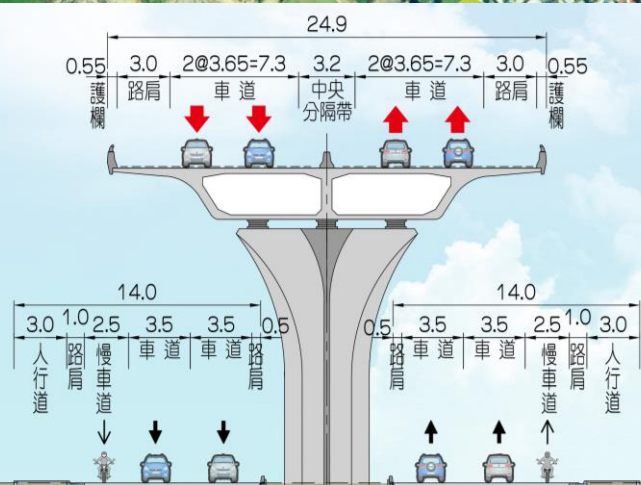
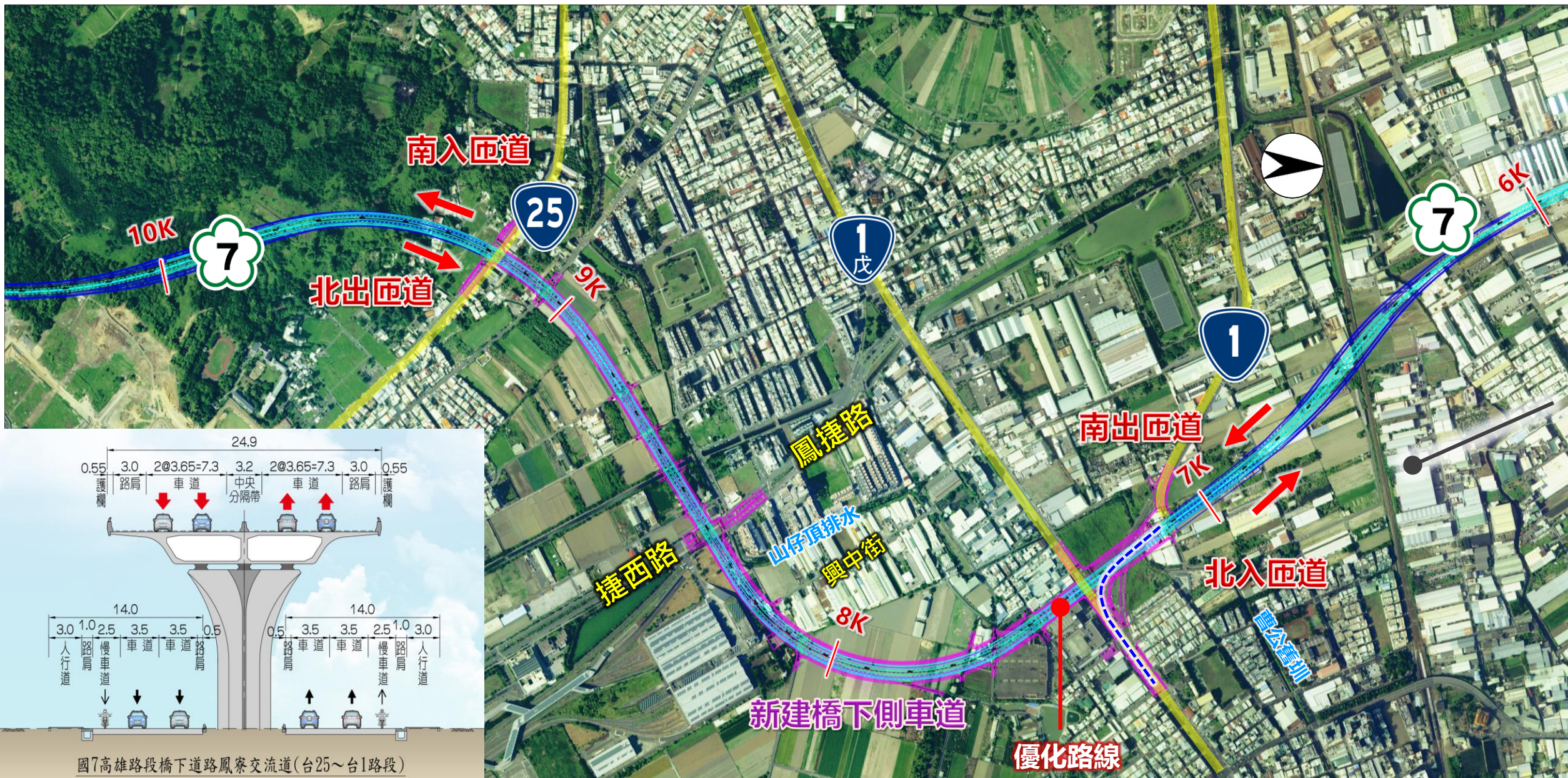
- 規劃路線--於大寮機廠至台1線間經密集廠區約20家
 - 全拆17棟，部分拆58棟
- 優化路線--往東偏移經工商路，主要拆萬客隆(停業中)及中華機械公司
 - 全拆15棟，部分拆23棟
- 減少拆遷量
 - 建物影響約37棟



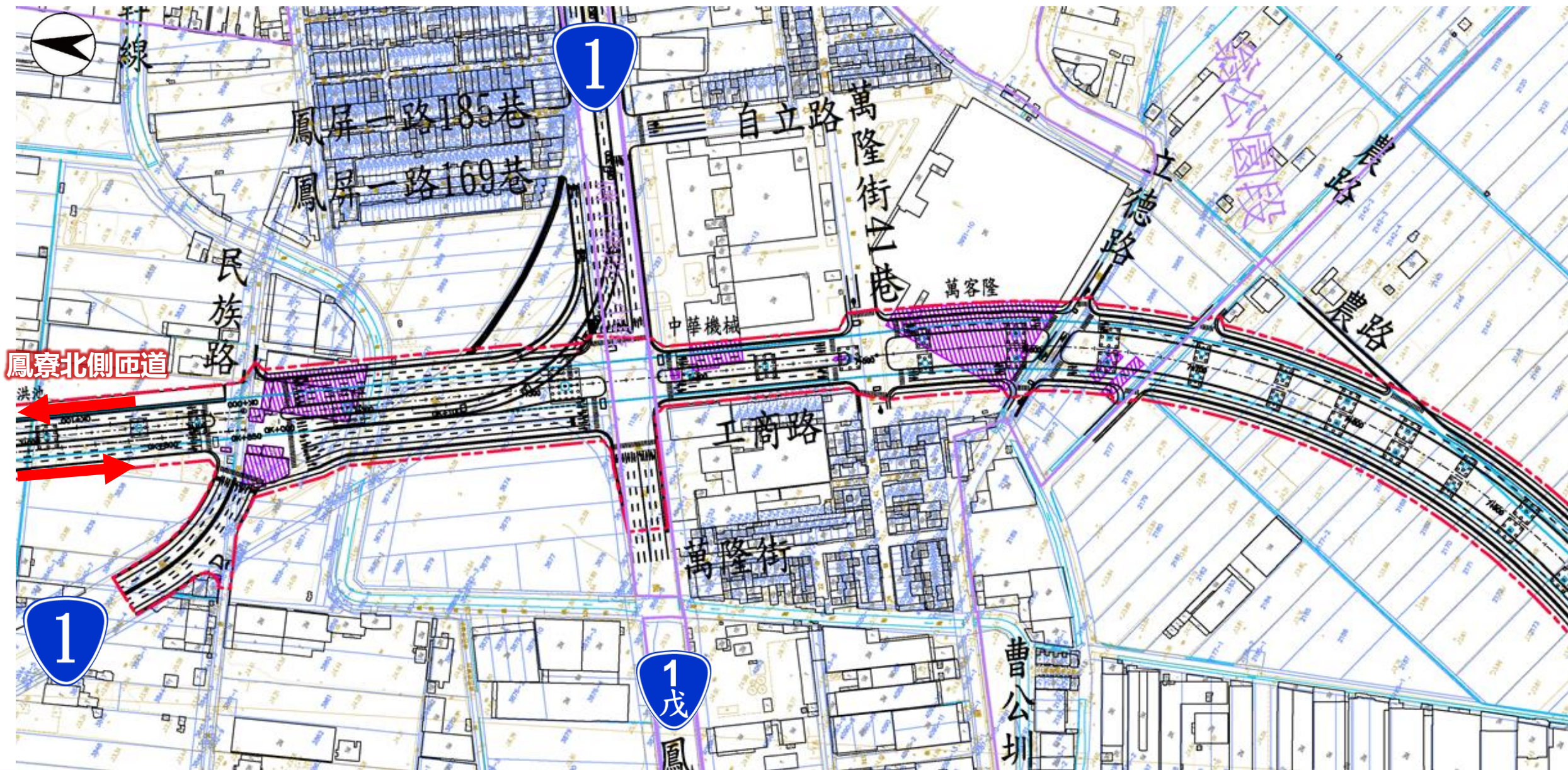


新建住宅

- 避開新建社區住宅建物拆遷，主線往東調整約70公尺



國7高雄路段橋下道路鳳寮交流道(台25~台1路段)



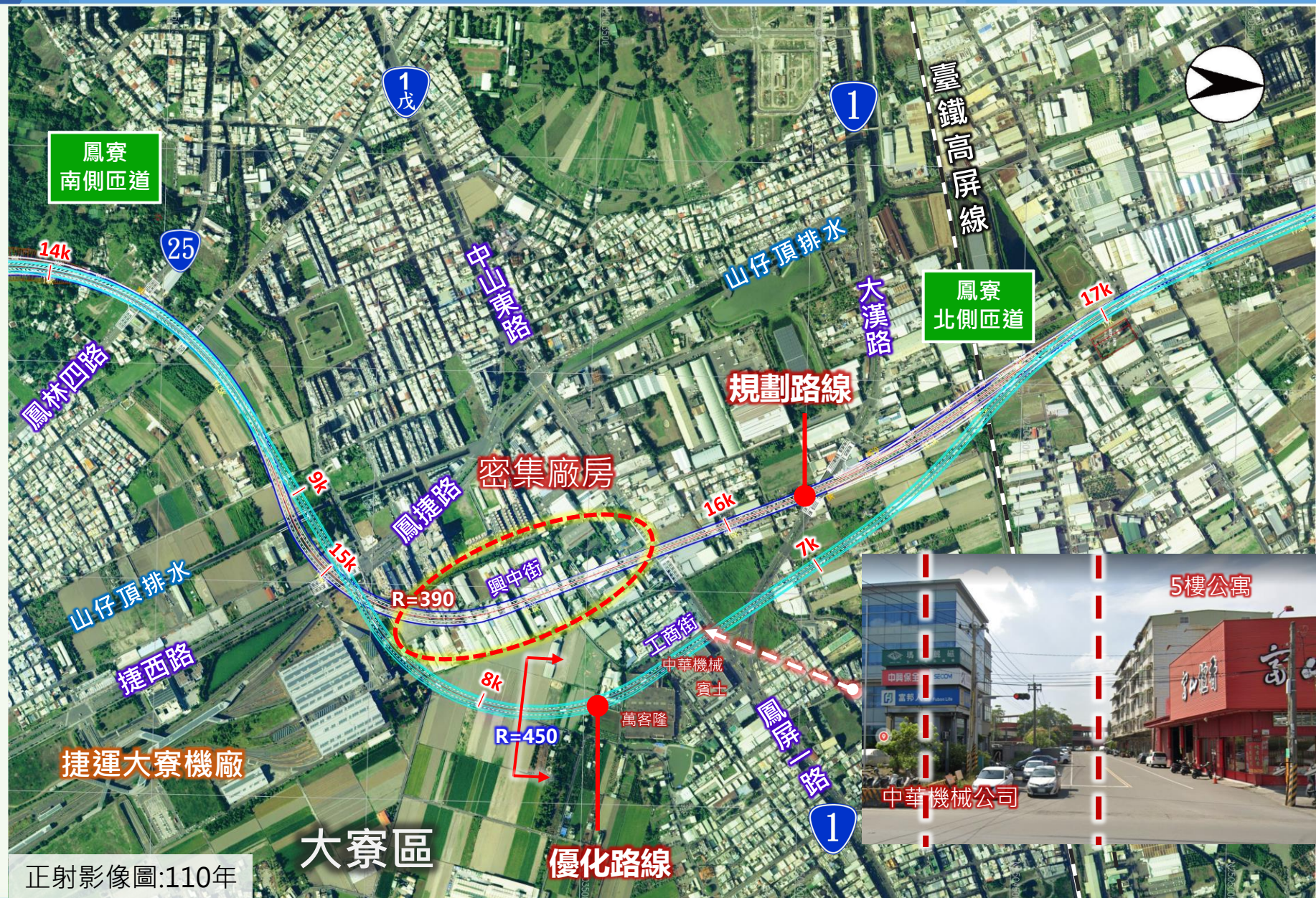
4 鳳寮路段意見回復

■ 路線於此範圍轉彎， 對轉彎線形之疑慮

□ 規劃路線西向北轉曲
線半徑 $R=390$ 公尺

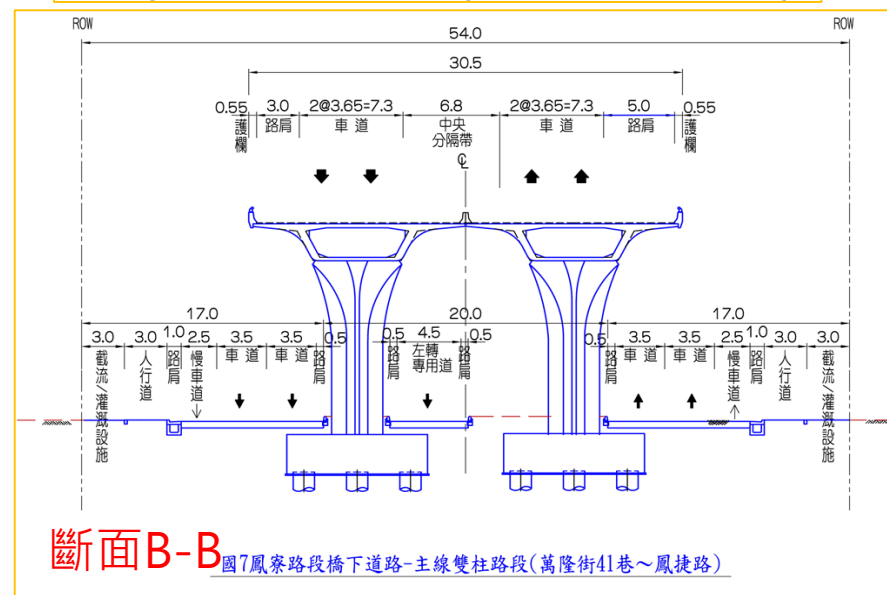
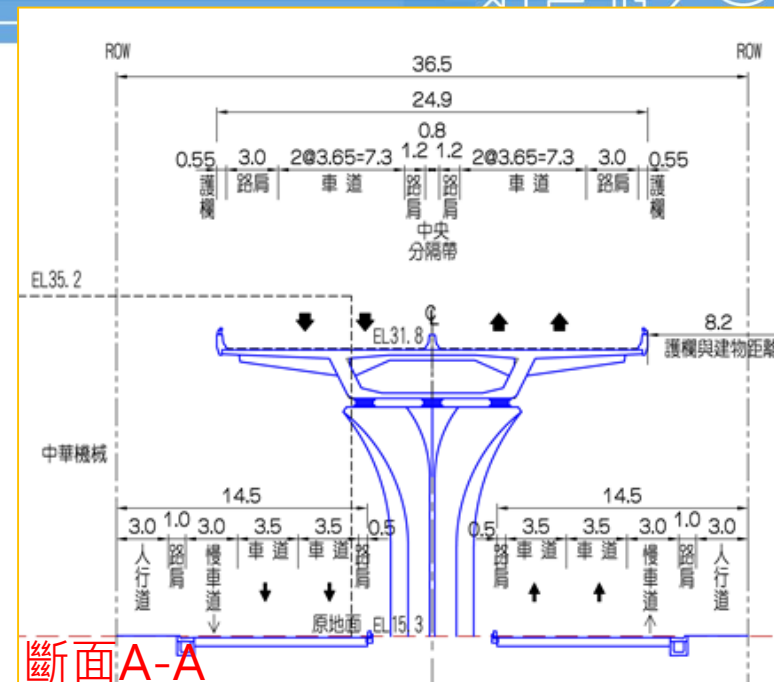
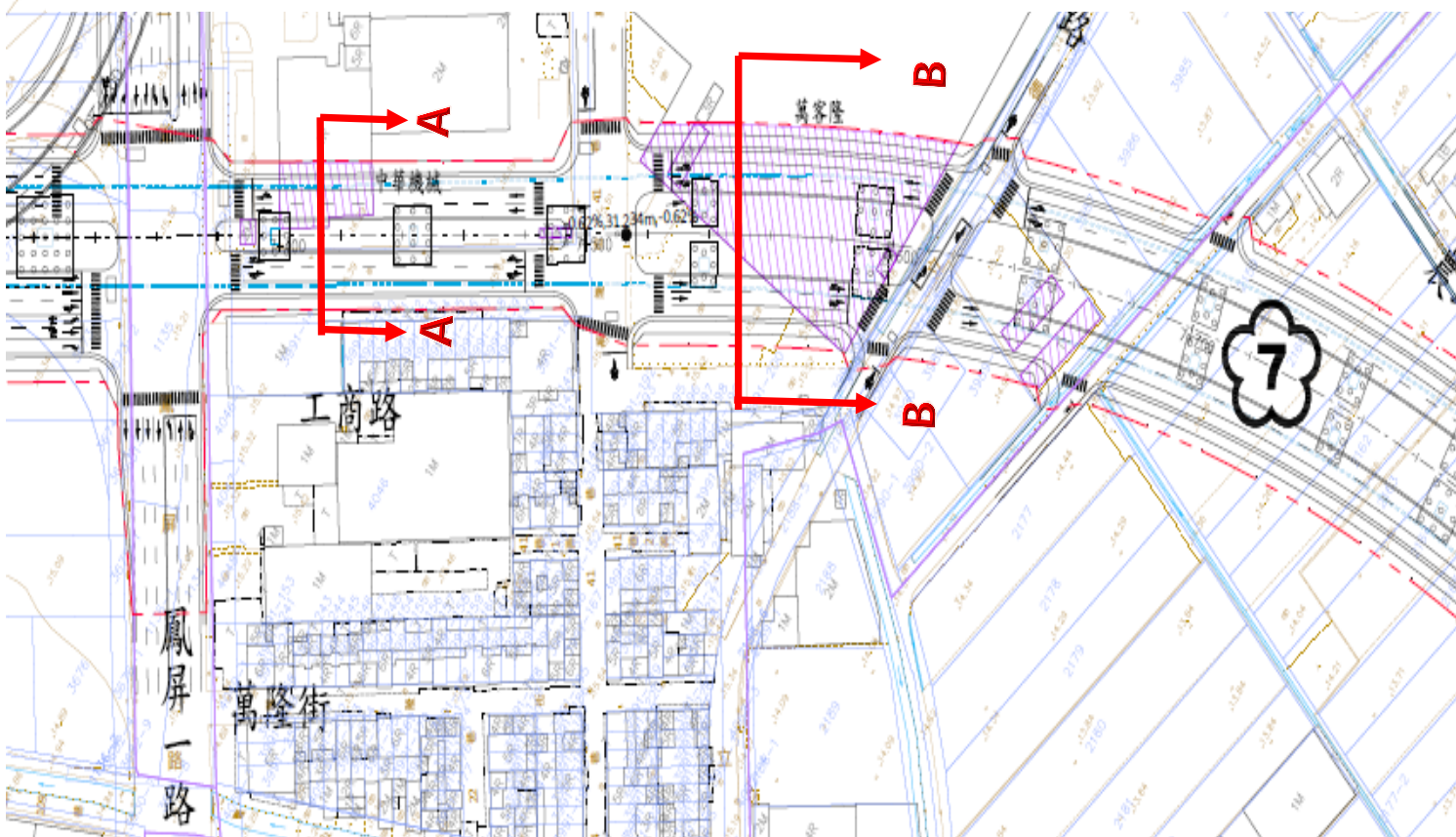
□ 優化路線 $R=450$ 公尺

□ 優化路線線形較規劃
路線優，且拆遷數量
大幅減少



4 鳳寮路段意見回復

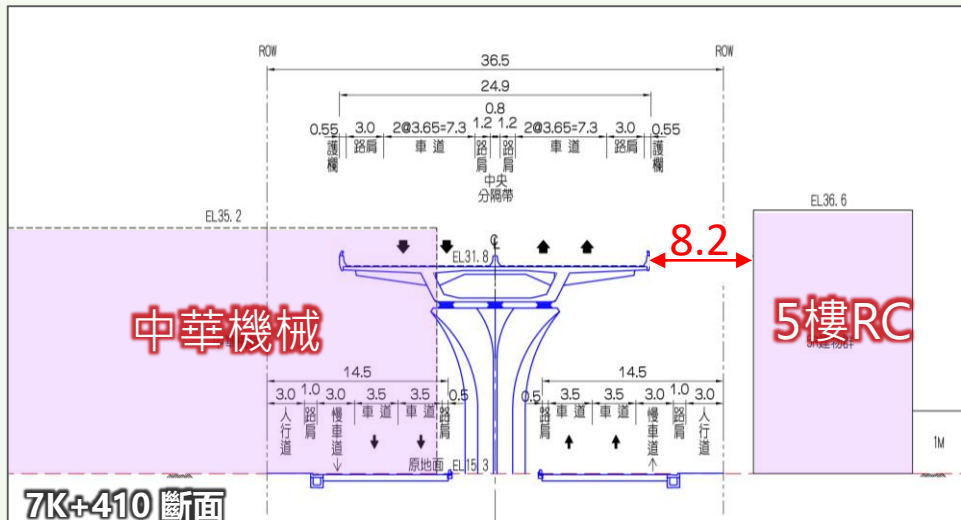
□ 鳳寮交流道曲線路段，因配合轉彎車道加寬，目前橋梁配置採雙柱，未來研議採單柱橋墩，路權寬度由54公尺，縮減為43公尺，減少用地徵收及建物拆遷



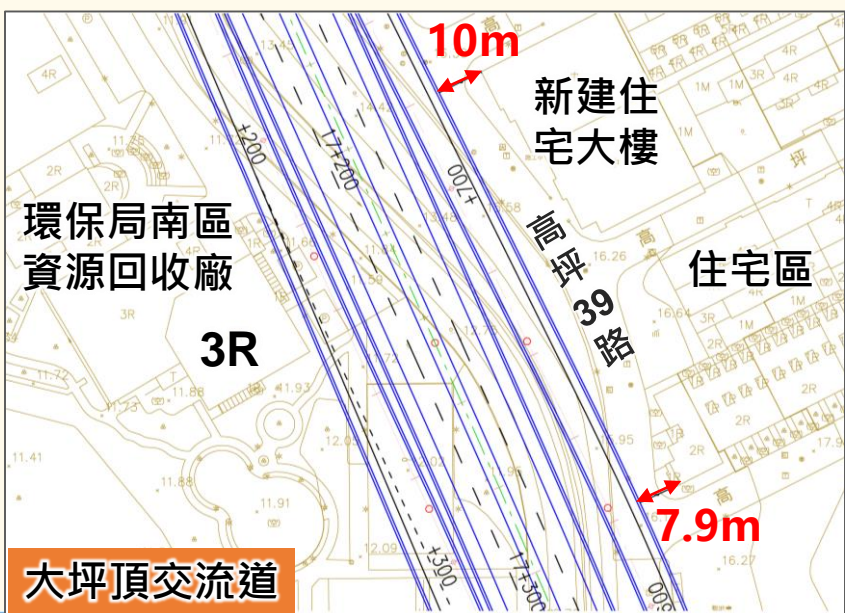
4 鳳寮路段意見回復

■ 路線與建築物距離

□ 優化路線
高架橋梁
距離 5 樓
透天住宅
最近距離
約 8.2 公尺



□ 國7大坪頂交流道北入匝道，
距離建物約7.9公尺



□ 國1高雄漁港高架道路距離住宅約5公尺



□ 國10高架道路距離住宅約5公尺



■ 後庄里

1. 建議鳳寮北側南出匝道取消，以避免吸引大量車流造成鳳屏一路車流量增加致事故使里民生命財產損失。
 - 鳳寮交流道分離式匝道，北側匝道與南側匝道距離約2公里，以橋下側車道串聯地區重要省道，台1線、台1戊、鳳捷路、台25線，**分離式的交流道須完整的建構，才能有效服務地區，提供便捷的交通服務。**
2. 建議國7高架橋西移遠離後庄里，以避免高架通過性車流造成噪音振動。
 - 計畫路線規劃階段既已通過後庄里，目前優化路線採減少拆遷之考量設計。
 - 路線依所在區域之噪音管制區域分析結果設置隔音牆，並於鄰近住宅區域加強防護設施，橋梁設置雙層金屬護欄，護欄加高設計。





3. 建議取消跨越台1線陸橋興建，以避免通過性車流，造成後庄地區商業發展沒落。

➤ 目前鳳寮北側匝道路口配置已研議取消台1線陸橋方案，將與高雄市政府與公路局協商後決定

4. 徵收後產生之畸零地，建議高公局協助變更地目，提高土地使用價值

➤ 徵收後產生之畸零地，依「土地徵收條例」第8條規定，土地所有權人或建物所有權人得於徵收公告之日起1年內，用書面方式向高雄市政府或高公局申請一併徵收，高雄市政府將於彙整相關資料後，訂期通知各申請人實地會勘，凡經主管機關認定符合規定的土地，高公局將依程序向內政部申請一併徵收。協議價購剩餘之土地亦可於完成買賣物權登記後1年內，以書面向高公局申請一併價購。

5. 建議民智街至大漢路476巷興建橋下道路，高架橋下設置停車場或里民活動設施。

➤ 目前計畫橋下道路僅規劃鳳寮交流道於台25線(鳳林四路)與台1線(大漢路)間設置橋下側車道長約2公里，及計畫影響的道路會進行地區道路的改善及連通

➤ 未來若高雄市政府有興建橋下道路或設置停車場、里民活動設施之需要，可向高公局提出申請，經評估如土地上無設定區分地上權且無礙高速公路設施管理維護，將配合提供用地供市府相關單位使用



■ 中庄里

1. 國7優化路線沿工商路佈設緊鄰工業住宅，有安全、噪音、振動與車輛墜落問題，造成民眾恐慌影響居住權，堅持恢復原規劃方案走興中街路線。

- 優化路線高架橋梁距離5樓透天住宅最近距離約8.2公尺，路線將依所在區域之噪音管制區域分析結果設置隔音牆，並於鄰近住宅區域加強防護設施，橋梁護欄加高設計，例如可採設置雙層金屬護欄...等。
- 工商路透天住宅位於路線直線路段，非位於曲線路段，依目前車輛墜落事故地點均發生於曲線路段，且此路段會設置隔音牆，目前高速公路未發生過衝破隔音牆墜落之事故





■ 中庄里

2. 工商路26號住宅正在買賣中，國7路線公布後買方暫停交易且恐被告詐欺。

➤ 高公局可配合至法院協助說明

3. 倘未能恢復原規劃方案，建議高公局研議路線偏移擴大完全使用工商路西側住工宅，並以從優從寬從新市價徵收，兼可避免使用萬客隆與中華機械土地。

➤ 國7興辦事業計畫用地取得原則，優先使用公有地，儘量減少拆遷，保留設定區分地上權的條件，仍以減少拆遷為原則。

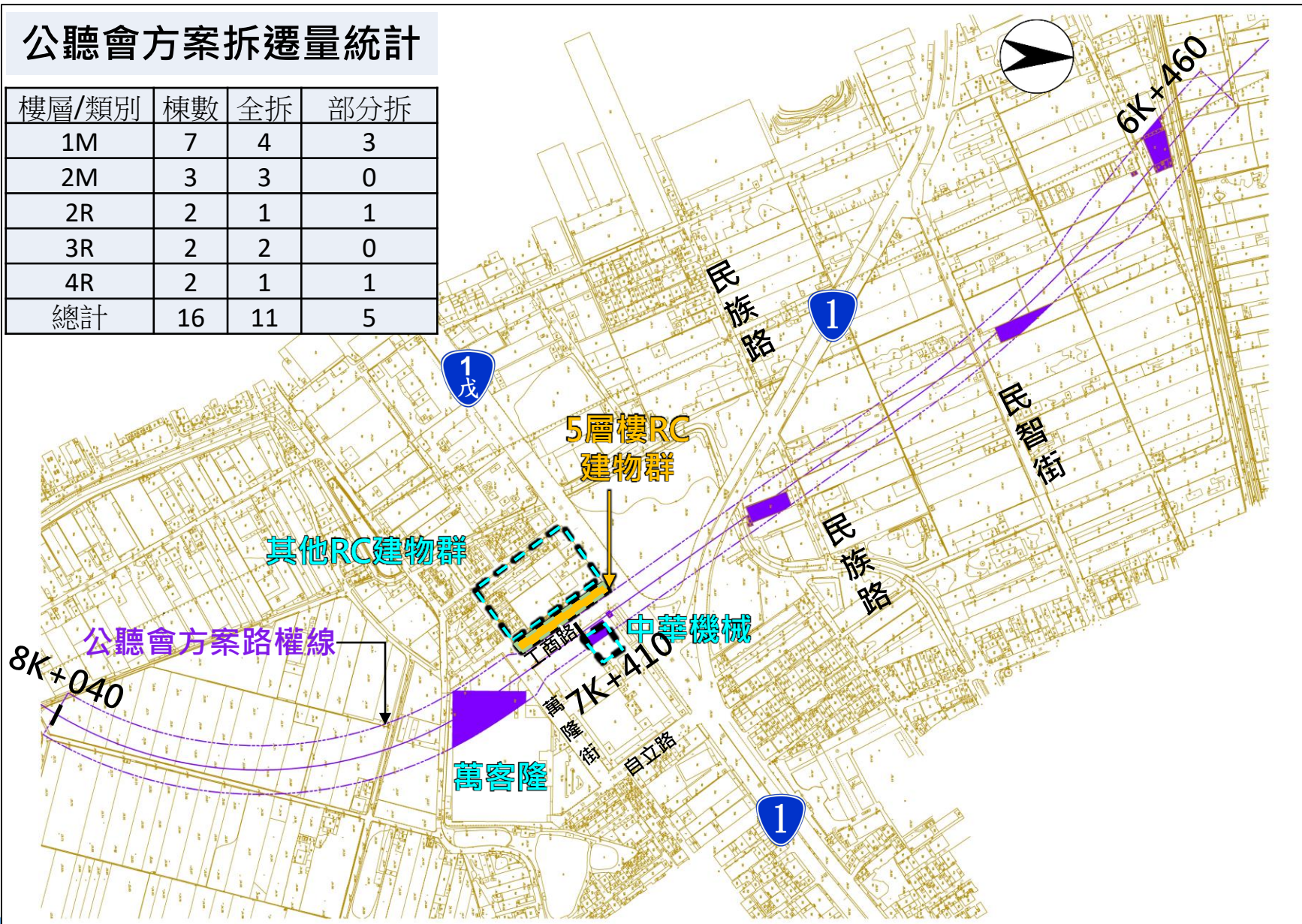
■ 公聽會方案

- 工商路段國7路權寬度
36.5m(含主線及側車道)
- 中華機械、萬客隆需拆除
(主要拆除面積)，5層樓RC
建物群不需拆除
- 主線高架橋護欄距工商路西
側5層樓RC建物群約8.2m

拆遷棟數最少，拆遷
面積適中(主要拆遷面
積為中華機械及停業
之萬客隆)，經評估方
案最佳

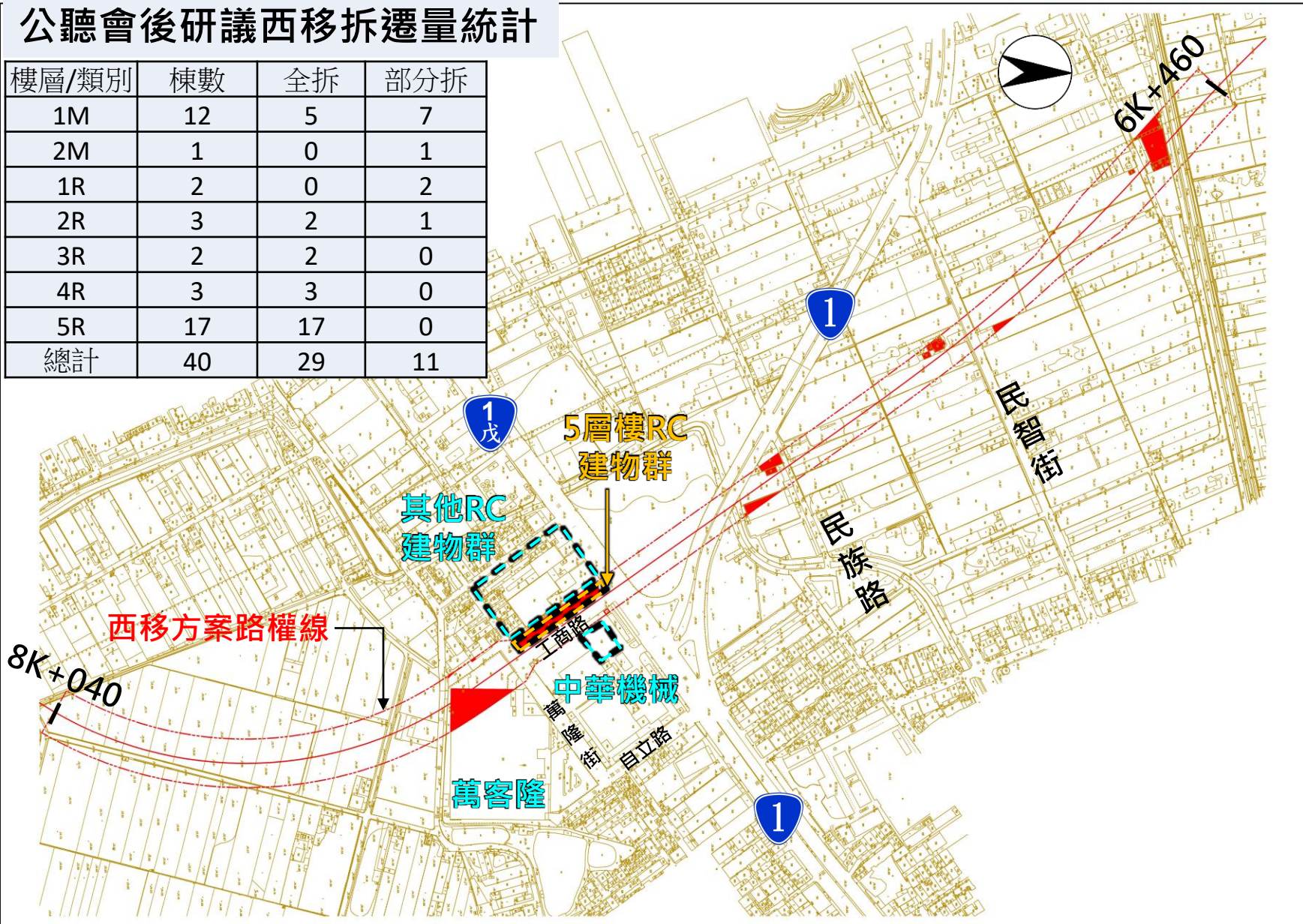
公聽會方案拆遷量統計

樓層/類別	棟數	全拆	部分拆
1M	7	4	3
2M	3	3	0
2R	2	1	1
3R	2	2	0
4R	2	1	1
總計	16	11	5



公聽會後研議西移拆遷量統計

樓層/類別	棟數	全拆	部分拆
1M	12	5	7
2M	1	0	1
1R	2	0	2
2R	3	2	1
3R	2	2	0
4R	3	3	0
5R	17	17	0
總計	40	29	11



■ 公聽會後研議西移方案

- 主線於工商路段，西偏方案較公聽會方案往西側平移17m
- 中華機械無需拆除，5層樓RC建物群均需拆除，萬客隆拆除較少面積
- 其他RC建物群將更臨近主線高架橋護欄
- 拆遷樓地板面積與公聽會方案略同

仍有建築物臨主線問題，且拆遷棟數遠高於公聽會方案，與路線優化原則，減少建物拆遷不符

■ 公聽會後研議東移方案

- 主線於工商路段，方案一較原方案往東側平移17m
- 中華機械亦需拆除，5層樓RC建物群不需拆除，萬客隆拆除較多面積
- 主線高架橋護欄距5層樓RC建物群25.2m
- 拆遷樓地板面積遠高於公聽會方案
- 拆遷棟數高於公聽會方案

公聽會後研議東移拆遷量統計

樓層/類別	棟數	全拆	部分拆
1M	10	5	5
2M	6	4	2
2R	2	1	1
3R	3	3	0
4R	2	2	0
總計	23	15	8



➡ 拆除面積高於公聽會方案，且與台1線路口更近，台1線及台1戊路口無法配置及運轉

■ 建議鳳寮北側匝道路線調整，路口設置於環評時的規劃路線

- 匝道路口若調整至環評時的規劃路線，則會新增建物拆遷，且匝道與側車道無法有效連結使用
- 匝道路線公聽會方案沿主線兩旁佈設，採上下平行式匝道，為最簡省用地面積之方案
- 主線仍有鄰房問題
- 調整方案將增加大量的用地面積



■ 方案拆遷比較整表

公聽會方案拆遷量統計

樓層/類別	棟數	全拆	部分拆
1M	7	4	3
2M	3	3	0
2R	2	1	1
3R	2	2	0
4R	2	1	1
總計	16	11	5

公聽會後研議西移拆遷量統計

樓層/類別	棟數	全拆	部分拆
1M	12	5	7
2M	1	0	1
1R	2	0	2
2R	3	2	1
3R	2	2	0
4R	3	3	0
5R	17	17	0
總計	40	29	11

公聽會後研議東移拆遷量統計

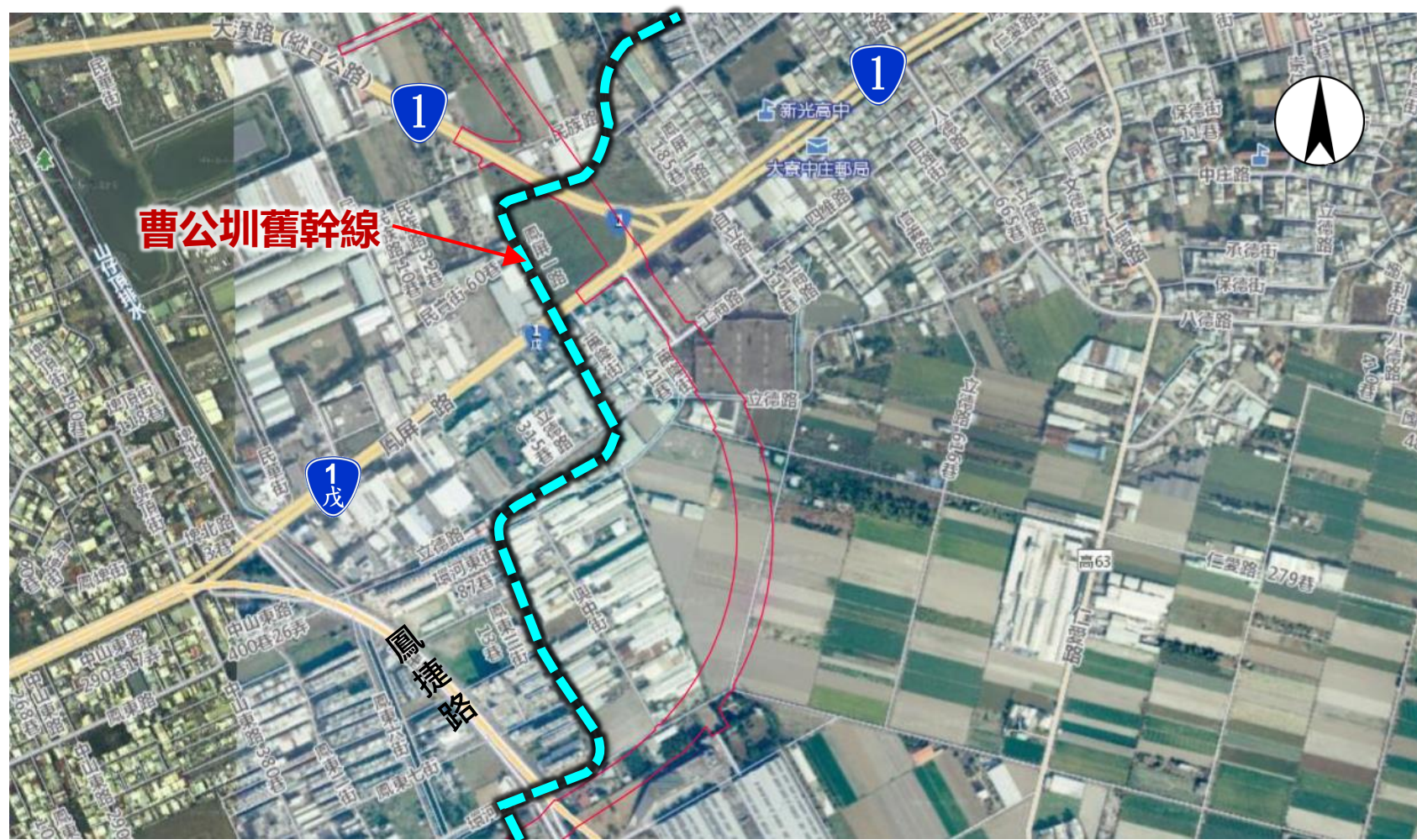
樓層/類別	棟數	全拆	部分拆
1M	10	5	5
2M	6	4	2
2R	2	1	1
3R	3	3	0
4R	2	2	0
總計	23	15	8





■ 後庄里前里長意見

1. 建議鳳寮北側匝道往西偏移，上下匝道遠離民族路，避免交通混亂，建議由曹公圳舊幹線設置上下引道。
- 曹公圳舊幹線兩旁建物林立，且曲線彎道半徑小，建物拆遷多，且不符路線設計標準





1. 堅絕反對優化路線，維持政院通過路線施工依法行政。
 2. 政府對地方建設帶來繁榮本是美意，但不能為貪圖方便破壞原則，隨意找理由美名優化 更改路線，其實是讓人懷疑官商勾結圖利某些人而傷害守法的農民，行政院2023年3月23日剛通過該工程，高公局和顧問公司在短時間內又更改路線,理由是省拆遷房子少民怨沒有任何人希望自己的土地被徵收，但也不能因此去徵收別人的土地，公權力不是這樣行使的.好比子彈會轉彎，讓人感覺不可思議。
- 依重大公共工程推動歷程步驟可分為可行性評估階段、綜合規劃及環境影響評估階段、設計及召開興辦事業計畫公聽會、用地取得作業、發包及施工等。可行性評估階段進行各路廊方案開發效益，綜規及環評階段研議路廊環境評估可行及財務計畫編定，設計階段針對路廊路線進行優化設計，目前已於112年10月中旬召開第一場興辦事業計畫公聽會聽取民眾意見
 - 綜規階段路線於大寮機場北側區域，因興中街兩側須拆遷大量廠房建物，影響民眾生計甚鉅，依用地取得原則優先使用公有地，減少建物拆遷，保留設定區分地上權的條件，爰優化路線設計。
 - 設計階段定線路權劃設後依土地徵收條例第10條第2項，需用土地人於事業計畫報請目的事業主管機關許可前，應舉行公聽會，聽取土地所有權人及利害關係人之意見



- 設計作業階段路權劃設後，進行土地查估作業，套匯地籍圖資取得地段地號後才通知土地所有權人及利害關係人召開興辦事業計畫公聽會，絕無預設立場官商勾結之情事，且路線於工商路路段，路線經過萬客隆(停業中)及中華機械等大公司用地，亦需辦理用地徵收及建物拆遷

3. 身為農民長期種植有機米經土地改良地號為山子頂段2159.2160.2161.2162.2163.2176.等地號不是任何土地都可種植有機米土壤不可有任何污染，鄰地不可有農藥使用，不可用污染的水源，使用有機肥料等.....如被徵收去買鄰近之農地也不一定能.種植有機米.需考慮土壤是否有污染等....請高公局多替農民百姓著想。

- 針對有機種植之農作改良物是否發給特別補償一節，高公局將與高雄市政府相關單位於「國道7號高雄路段計畫」溝通平台-「都市計畫變更及用地取得」分組進行研議，以保障農民權益



4. 如果高公局要強制徵收那就先向農民說明更改的理由是省補償費.省事.省拆遷廠房等..是無法說服農民除非有特別補償辦法與農民協商認定合法，沒有瑕疵再來談徵收的細節。

- 本計畫依重大公共工程推動歷程步驟進行各階段作業，並依用地徵收原則優化路線定線作業劃設路權後進行用地取得相關作業
- 土地補償費部分將以從新、從優及從寬方式辦理，選擇市場交易案例進行「協議市價」評估作業，以保障民眾財產權益；另地上物除依高雄市政府最新的查估補償標準辦理查估補償外，並研擬「國道7號高雄路段計畫用地取得獎勵救濟方案」提高補償標準，後續將與地主說明與溝通

簡報結束
敬請指教