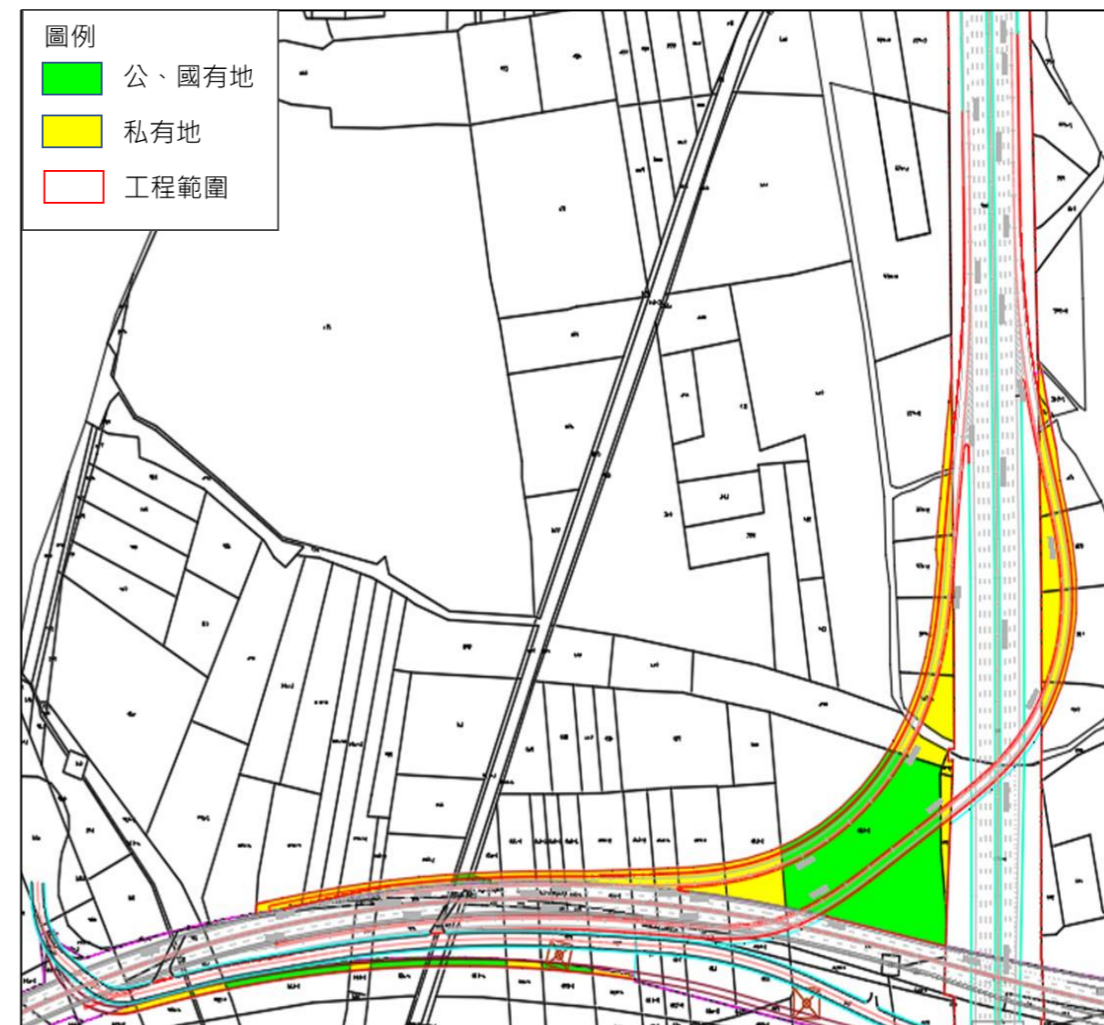
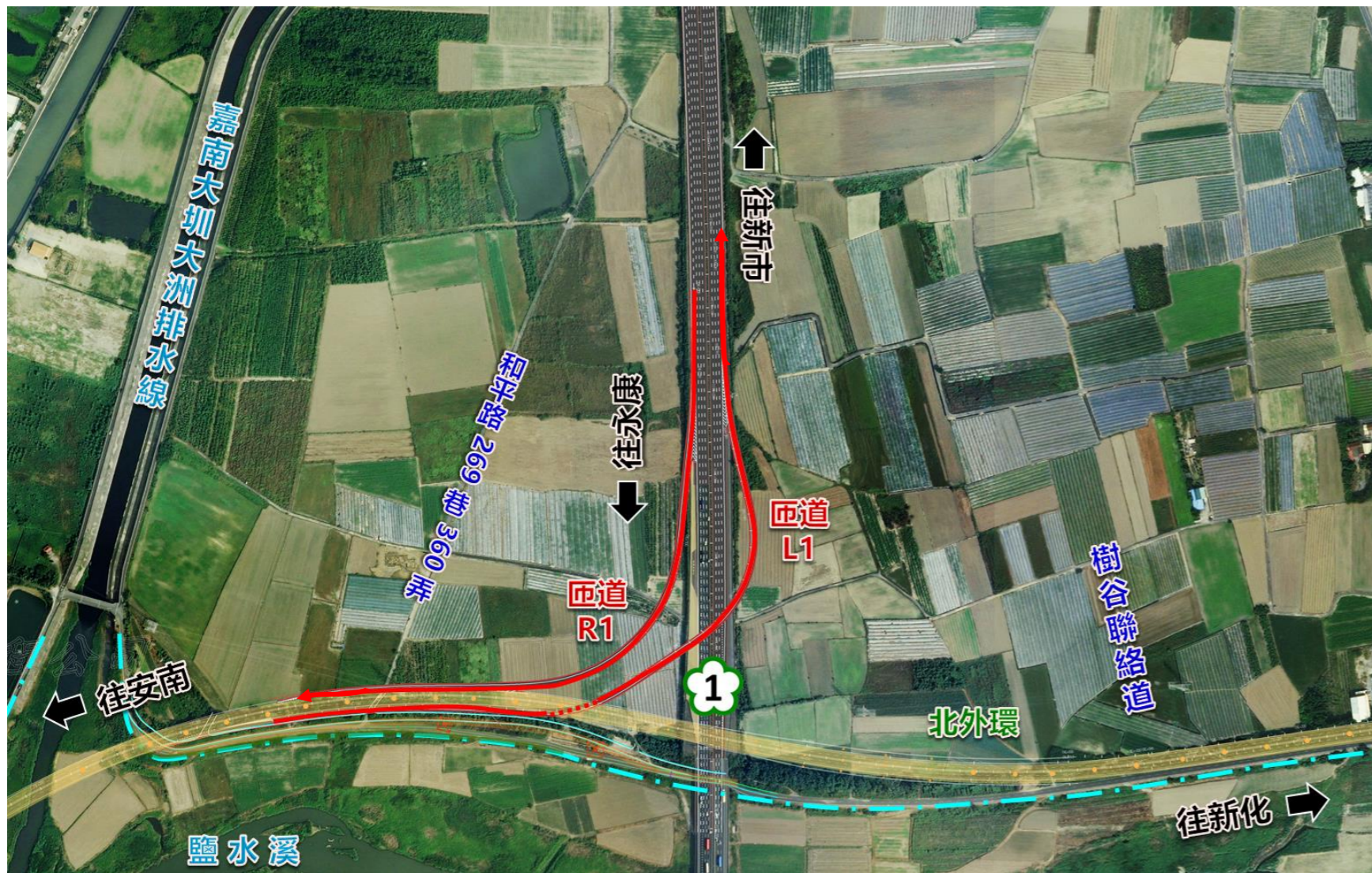


國道 1 號臺南路段增設北外環交流道工程 (第 2 場公聽會說明資料)

| | |
|--|--|
| <p>一、計畫概述</p> <ul style="list-style-type: none"> 配合臺南北外環快速道路興建，為健全臺南都會區高快速路網連結，提供安平區、安南區、中西區及北區等地快速連結國道 1 號，並紓解國道 1 號永康交流道壅塞，移轉其連絡道-台 1 線之交通負荷，爰於國道 1 號與北外環快速道路交會點設置北外環東行北入國道 1 號及國道 1 號南出西行北外環之 2 股匝道，以連結 2 路網。 上述相關工程，以實際興辦事業計畫內容為主。 | <p>二、法令依據</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 內政部 99.12.29 台內地字第 0990257693 號令訂定作業要點 |
| <p>三、計畫範圍</p> <ul style="list-style-type: none"> 計畫範圍位於臺南市永康區三民段及新市區大洲段。於北外環道路增設往安南方向兩支匝道銜接國道 1 號。 本計畫新增匝道 R1 提供國道 1 號南向往北外環西行之動線服務，匝道長度約 807 公尺；新增匝道 L1 提供北外環東行銜接往國道 1 號北向之動線，為減少用地徵收之面積，匝道 L1 採穿越北外環並跨越國道 1 號後北轉，續行匯入國道 1 號主線，匝道長度約 1,020m。 | <p>四、興辦事業概況</p> <ul style="list-style-type: none"> 計畫路線行經臺南市永康區三民段 891-9 等 38 筆土地及新市區大洲段 567-2 等 11 筆土地，共計 49 筆土地。 |



| 五、公益性評估 | | | | | | | |
|---------|--|------|--|--------|--|--------|--|
| 社會因素 | <p>一、徵收所影響人口之多寡、年齡結構 本交流道需用土地屬線狀區域，非大規模面狀取得。需用土地範圍內主要為農地、道路用地、河川地及空地，本次計畫對於當地人口數量及結構影響不大。</p> <p>二、徵收計畫對周圍社會現況之影響 本計畫交流道提供北外環道路直接進出國道，分擔國道 1 號永康交流道交通負荷，改善通勤人口往來交通問題，加速地區開發及周邊土地利用，有助於地方整體發展，故對於周圍社會現況系有正面影響。</p> <p>三、徵收計畫對弱勢族群生活形態之影響 本次範圍內僅涉及農業溫室設施之拆除，將拆除皆依法核發補償費，且配合自動拆除者再核發獎勵金。依實際情形勘查有無中低收入戶及低收入戶或情境相當者，另訂定安置計畫，對於弱勢族群生活型態影響低。</p> <p>四、徵收計畫對居民健康風險之影響程度 本交流道工程完工後，有效強化交通運輸以及提升救災功能，連帶對人民生命財產安全、意外事件降低都有正向影響；並能改善當地交通瓶頸、減少車輛停滯時間、降低二氧化碳排放、提高該區域生活健康品質。</p> | 經濟因素 | <p>一、徵收計畫對稅收影響 本計畫為交通設施之興闢，可提高生活圈之交通便利性，有助於鄰近地區交通便利及土地開發帶動區域發展，對於地方財政與稅收有正面效益。</p> <p>二、徵收計畫對糧食安全影響 土地使用現況部分為農業使用，道路興闢後不致影響原整體農業區使用，對農業生產環境並無嚴重破壞，故不致影響糧食安全。</p> <p>三、徵收計畫造成增減就業或轉業人口 本計畫屬高速公路新增交流道工程，施工期間可提供地區就業機會，增加地方稅收。</p> <p>四、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 由臺南市政府全額負擔用地費，並至少負擔 12% 以上之總建設經費（用地費及工程費合計）；另土地所有權均登記為國有，並由高速公路管理機關依規定管理維護。</p> <p>五、徵收計畫對農林漁牧產業鏈影響 工程範圍內影響農業使用土地並不影響大量農作使用土地，且本工程勘選用地已達必要適當範圍，整體而言對農林漁牧產業鏈之影響已降至最低。</p> <p>六、徵收計畫對土地利用完整性影響 本案用地範圍已儘量將徵收面積達最小幅度，不致影響原土地利用之完整性。</p> | 文化生態因素 | <p>一、因徵收計畫而導致城鄉自然風貌改變 未來交流道闢建後農田綠帶部分消失，農田側景觀視覺型態將更為開放，為避免視覺衝擊過大建議則採視覺隔離林帶，適時的遮擋與綠化來減低對原有視覺影響。</p> <p>二、因徵收計畫而導致文化古蹟改變 根據文獻記載及田野調查，本案工程範圍內並無文化古蹟或登記之遺址、歷史建物。</p> <p>三、因徵收計畫而導致生活條件或模式發生改變 本計畫有助提升交通安全性，促進地方公共建設之推動，進而改善地方生活機能，對居民原本生活條件或模式具有正向影響。</p> <p>四、徵收計畫對該地區生態環境之影響 本計畫附近活動之動植物，多屬常見且出現於人為活動頻繁之農耕地與綠地空間，對其干擾有限，對於生態環境影響小。且並無位於山坡地範圍、地質敏感以及土石流潛勢溪流等環境地質不利因素之範圍內。</p> <p>五、徵收計畫對該地區周邊居民或社會整體之影響 本計畫可改善永康交流道現況壅塞情形，建構與臺南都會區高快速道路網連結。</p> | 永續生態因素 | <p>一、國家永續發展政策 本交流道完工後，預期可紓解既有國道 1 號永康交流道等交流道之交通，建構臺南都會區高快速道路路網連結，本質上符合永續工程的精神。</p> <p>二、永續指標 本案工程完工後，有效降低行車成本，節省能源耗損，並創造以人為本的運輸系統，及重視行的安全，本工程之規劃建設，符合永續指標生活面向中交通議題之指標。</p> <p>三、國土計畫 本案工程用地範圍係屬非都市計畫區土地，土地使用分區為一般農業區及河川區，使用編定為交通用地、水利用地及農牧用地，徵收作交通事業使用後，將依規定一併變更編定為交通用地，符合非都市土地使用管制、區域計畫。</p> |
| | <p>六、必要性評估</p> <p>一、本計畫目的與預計取得私有土地合理關連理由： 本計畫目的為建構高快速道路路網連結，並紓解永康交流道之壅塞，綜合現況需求及維護用路人安全考量而辦理本案增設交流道工程，爰於計畫範圍內勘選較符公益性，且具經濟可行性之路線，取得私有土地有其必要。</p> <p>二、預計取得私有土地已達必要最小限度範圍理由： 本計畫路線之勘選已儘可能利用沿線之公有土地，減少取得土地面積及建物拆遷，為達道路通行運能及安全之必要，已將用地範圍縮至最小，土地作最經濟之利用。</p> <p>三、用地勘選有無其他可替代地區： 本案工程係已選用預計徵收私有土地達必要最小限度範圍之方案，其路線勘選已對土地所有權人影響最低，經評估無其他可替代路線。</p> <p>四、是否有其他取得方式：</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 本工程屬於永久設施，以取得土地所有權為主。 ■ 依土地徵收條例規定，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，協議不成始得依土地徵收條例申請徵收。 | | <p>七、適當與合理性評估</p> <p>一、本案工程基於影響公私權益最小原則辦理，其路線勘選已對土地所有權人損害最低。</p> <p>二、符合工程設計永續利用之目的及保障公共利益，應取得開闢道路範圍之土地所有權不宜以租用或設定地上權等方式取得土地。</p> | | <p>八、合法性評估</p> <p>一、符合土地徵收條例第 3 條規定：「國家因公益需要，興辦下列各款事業，得徵收私有土地；徵收之範圍，應以其事業所必須者為限：...二、交通事業。...」。</p> <p>二、依土地徵收條例第 10 條及「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」規定辦理此次公聽會，並依規定辦理後續用地取得事宜。</p> <p>三、依公路法第 9 條之規定：「公路需用之土地，得依法徵收或撥用之」。</p> | | <p>九、土地所有權人權益保障</p> <p>一、土地取得法定補償情形（各直轄市、縣市政府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，按取得當期之市價補償地價。</p> <p>二、土地取得後之安置、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）： 取得範圍內多為道路用地、河川地、農地及空地，對弱勢族群生活型態較無影響。本計畫主要以發放補償金為原則，如土地所有權人另有需求則可於辦理協議價購說明會階段與臺南市政府溝通協調。</p> |

上述內容僅供參考，詳細說明資料俟公聽會後登錄於本局網站