

召開興辦「國道 1 號五股交流道增設北入及北出匝道改善工程」案

第 2 次公聽會會議紀錄

- 一、事由：召開興辦「國道 1 號五股交流道增設北入及北出匝道改善工程」案第 2 次公聽會
- 二、公聽會時間：110 年 3 月 30 日(星期二)下午 3 時整
- 三、公聽會地點：新北市泰山區公所 5 樓展演廳(地址：新北市泰山區明志路一段 322 號)
- 四、主持人：李科長方谷
記錄：吳重養
- 五、出席者及列席者：詳簽到表(私人電話號碼已遮蔽)
- 六、會議中簡報說明事項：
(一)公聽會周知方式：

1. 本次公聽會公告本府以 110 年 3 月 15 日新北府工新字第 1105139397 號開會通知單，發文張貼於新北市政府、新北市泰山區公所、新北市五股區公所、新北市泰山區楓樹里辦公處、新北市五股區德泰里辦公處，並依土地登記簿所載住所以書面通知興辦事業計畫範圍內之土地所有權人。
2. 110 年 3 月 16 日公告登載於中國時報 D8 版。
3. 110 年 3 月 15 日公告於新北市政府網站。

(二)興辦事業概況：

1. 五股交流道負擔五股、泰山等地區人口進出國道之交通，其地區短、中及長程車流交會，交通需求十分龐大，該交流道周邊因多股車流匯集，平面道路動線複雜，號誌化路口因停等導致車流延滯嚴重，造成壅塞，為紓解五股交流道周遭壅塞之現況，提升該路段之行車安全，爰推動本案計畫，並由交通部高速公路局負責匝道工程規劃、設計及施工，本府配合用地取得及新五路拓寬工程。本案永久路權範圍計有都市計畫區土地與非都市計畫區土地取得，及相關臨時性工程範圍並涉及部分私有土地之使用。
2. 工程範圍：(詳現場簡報圖面)。
3. 用地範圍面積：永久路權範圍內約 6.5156 公頃、臨時性工程範圍約 0.0309 公頃。
4. 用地範圍之四至界線：北起國道 1 號五股交流道，南臨中港西路，東側主要為農業區、非都市土地一般農業區等、西側主要為農業區、工商綜合專用區等。
5. 用地範圍內私有土地改良物概況：私有土地地上物現況為以鐵皮建物為主，部分為鋼筋混凝土構造物，並涉及零星農林作物種植(實際將依本府辦理地上物查估結果為準)。
6. 用地範圍內公私有土地筆數及面積，各占用地面積之百分比：本計畫係於既有新五路兩側新增路權，範圍內公私有土地筆數及面積，各占用地面積之百分比如附表。

永久路權範圍				臨時性工程範圍			
權屬	筆數	面積 (公頃)	百分比 (%)	權屬	筆數	面積 (公頃)	百分比 (%)
公有	中華民國/新北市	265	5.7873	公有 (中華民國)	7	0.0036	11.65
	未登錄地	3			13	0.0273	88.35
私有	88	0.7283	11.18	小計	20	0.0309	100.00
小計	356	6.5156	100.00				

7. 用地範圍內土地使用分區、編定情形及其面積之比例：非都市土地計有一般農業區之水利用地、甲種建築用地、交通用地、特定目的事業用地、農牧用地。非都市土地一般農業區面積為 2.2573 公頃，占用地面積 34.64%；其餘為都市土地 4.2583 公頃，占用地面積 65.36%。

(三)事業計畫之公益性、必要性、適當性、合法性：

1. 公益性：

藉由新設匝道將國道車流與地區車流分流，增進五股交流道運轉效能，並改善楓江路口交通服務水準，進而提升整體行車環境品質及交通壅塞情形。

2. 必要性：

- (1)國道北出車流(1,333PCU)約有 82%欲直行跨越楓江路口，受限楓江路口號誌化管制時相影響，大量車流回堵於新五路及國道主線，整體交通功能無法彰顯。
- (2)自台 65 線泰山下匝道口欲北上國 1 車流與新五路直行北向車流，因交織停等而回堵至台 65 主線，並造成新五路平面車流壅塞。
- (3)承上，為改善此地區交通壅塞情形，有推動本案之必要性。

3. 適當性：

- (1)本案建設計畫業奉行政院 109 年 6 月 23 日院臺交字第 1090014560 號函核定建設計畫在案。
- (2)案內工程範圍用地為都市土地者，將辦理都市計畫變更為適當使用分區；為非都市土地者，後續將配合用地取得情形，依相關法令辦理變更編定。
- (3)本案已考量私地取得範圍及建物拆遷量最小化原則。

4. 合法性：

用地勘選依據：依內政部101年1月11日台內地字第1000250882號令訂定「徵收土地範圍勘選作業要點」。

辦理用地取得之法源依據：

- (1)依據土地徵收條例第3條第1項第2款規定。(永久性路權範圍)
- (2)都市計畫法第48條。(永久性路權範圍)
- (3)土地徵收條例第58條規定。(臨時性工程範圍)

(四)用地勘選必要性分析：

1. 本計畫目的與預計取得私有土地合理關連：

本工程目的係為建構完善高速公路及快速公路路網，透過新設匝道有效將系統與地區車流分流，提升區域快捷運輸服務，改善楓江路路口交通服務水準，進而提升整體行車環境品質，預計取得之私有土地均屬本工程所必須，故擬取得私有土地確有其合理關聯及必要性。

2. 預計取得私有土地已達必要最小限度範圍：

本計畫路線之已儘可能利用既有新五路之土地，減少私地取得面積及建物拆遷，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，本次預計取得之私有土地為達成計畫效益所必需使用之最小限度範圍。

3. 用地勘選有無其他可替代地區：

本計畫路線之已儘可能利用既有新五路之土地，並透過「道路線型」、「運輸功能」、「自然環境」、「用地取得」、「建物拆遷」、「環境影響」、「工程經費」及「工期」等項目進行綜合評估，提出最適當之路線方案，經評估無其他替代地區土地。

4. 是否有其他取得方式：

本案係屬永久性道路工程設施，其性質以取得土地所有權為優先，其他如設定區分地上權、聯合開發、捐贈、租用、公私有土地交換、容積移轉等其他方式，需視工程屬性、所有權人意願、政府財政編列狀況等條件而定，本府於後續協議價購階段將再與所有權人協調是否有適宜之其他方式可取得範圍內之私有土地(地主如有其他方式提供

土地之意願，可提供予本府評估考量)，故辦理本案除協議價購外，另擬有土地取得改善方案概述如下：

- (1).地主先行提供土地予市府(並配合簽訂無償使用契約書、設定普通地上權)，繼續保有土地所有權，以參加未來擴大都市計畫整體開發。
- (2).市府發給公告現值三成獎勵金予地主。
- (3).倘意願改變，有回購機制。

另臨時性工程範圍則以租用方式取得土地使用權為主，俟土地使用完畢後即返還土地予地主。

5. 其他必要性評估事項：

因國道1號車流與地區性車流交織干擾且新五路為唯一之主幹道，負擔各種車流通行功能，交通量龐大，故施工期間之交通維持為工程規劃重點，以避免造成交通癱瘓而影響用路人權益，本案工程完工後，除可紓解五股交流道周遭壅塞之現況外，亦可大幅提升該路段之行車安全，完善整體行車環境品質，改善交通瓶頸路段以優化地區交通運轉效能。

七、本計畫公益性及必要性評估：

(一)社會因素

1. 用地取得所影響人口之多寡、年齡結構：

本案完工後所能服務對象，涉及使用五股交流道北入北出匝道、台 65 線、新五路等道路之廣泛用路人，直接受影響之地主人數約 169 人，30 歲以下計 7 位、31 歲~50 歲計 38 位、51 歲~70 歲計 80 位、71 歲以上計 38 位、私法人計 6 位，案內建物多屬局部面積拆除，不致影響當地年齡人口結構。

2. 用地取得計畫對周圍社會現況之影響：

計畫行經路廊多為農業區，並非人口稠密之住宅、商業區，沿線土地使用現況主要為工廠、家具行、鐵皮倉庫等，範圍內之建物多屬局部拆除，僅少部分涉及全拆，本案工程完成後，可將通過性及地區性交通分流，提升五股交流道運轉效能，有助於改善楓江路路口交通服務水準及新五路交通條件，對周圍社會現況有正面影響。

3. 用地取得計畫對弱勢族群生活型態影響：

本計畫範圍內土地現況多為工廠及零星住家使用，初步了解暫無弱勢住民；惟倘後續查有弱勢住民並有相關需求者，可申請新北市政府已建置的照護機制，包括兒童少年、婦女福利、老人福利及身心障礙者之相關托育服務、經濟扶助及照顧方案，以解決生活基本及照護需求。

4. 用地取得計畫對居民健康風險之影響程度：

本工程施工期間將盡量避免工程對週邊環境之影響，工程完工後可減緩回堵車流，分流通過性及地區性交通之車流，有助於居民之交通安全，應有效降低居民之健康風險。

(二)經濟因素

1. 用地取得計畫對稅收影響：

藉由系統交流道匝道之建置提升此地交通的便利性，減少旅行時間，並且有利於增進當地工商業發展，提供更多就業人口、增加地方整體稅收，以促進地方發展。

2. 用地取得計畫對糧食安全影響：

經查本計畫範圍內之農地現況多作鐵皮建物等使用，並大規模無農業使用之事實，故對周邊地區糧食安全無影響。

3. 用地取得計畫造成增減就業或轉業人口：

本計畫完成後有效提升交流道周邊地區的運輸效率，增加周邊地區交通之易達性，有助於增進地方發展，對於整體就業人口提升將有所助益。

4. 用地取得費用、各級政府配合興辦公共設施與政府財務支出及負擔情形：
增設匝道工程經費將由交通部高速公路局逐年編列、新五路拓寬工程費及全案用地費則由本府編列預算支應。
5. 用地取得計畫對農林漁牧產業鏈影響：
擬取得範圍內之農地多無農業使用情形及具規模之農林漁牧活動，故不影響當地農林漁牧產業鏈生產。
6. 用地取得計畫對土地利用完整性影響：
本案新增用地係沿既有新五路兩側劃設，並已考量私地取得最小化原則，未造成土地零碎切割，對土地利用完整性影響甚微，工程完成後有助於改善本區域交通服務水準，進而提高區域土地價值及使用性。

(三)文化及生態因素

1. 因用地取得計畫而導致城鄉自然風貌影響：
本道路建設非屬國土復育政策方案禁止開發之對象，對週遭生活環境、自然生態及景觀等方面無不良之影響，應未影響城鄉自然風貌。
2. 因用地取得計畫而導致文化古蹟影響：
本案用地範圍內依現況初步判斷並無明顯古蹟、遺址或登錄之歷史建物，後續將再向本案所在地文化古蹟主管機關確認範圍內是否有依文化資產保存法公告之古蹟、遺址或歷史建築。
3. 因用地取得計畫而導致生活條件或模式發生改變：
本計畫工程完成後可分流通過性及區域性車流，有效提升區域交通運轉效能，提升周邊地區交通服務水準，並減少交通旅次時間，降低時間成本，進而提升當地交通條件及生活品質。
4. 用地取得計畫對該地區生態環境之影響：
本案周邊農地多未有農業使用情形，範圍內無涉及環境敏感區域，亦無特殊動、植物，施工後不致影響當地生態環境，故對地區生態環境應無影響。
5. 用地取得計畫對周邊居民或社會之整體影響：
本計畫工程完成後可提升五股交流道運轉效能，釋放新五路交通容量，改善楓江路路口交通服務水準，將通過性及地區性交通分流，對周邊居民及社會整體影響應有正面助益。

(四)永續發展因素

1. 國家永續發展政策：
查行政院國家永續發展委員會 2013 年台灣永續發展指標年度報告，因本案係屬新設匝道工程，且開發量體相對較小，報告所列面向及指標，皆無顯著影響。
2. 永續指標：
本工程完成後將提升道路服務水準，疏解車流節省行車時間，達到節能減碳之目的。在工程方面，將依國家「永續工程」目標，評估縮小營建規模，採用高效能再生及優先使用在地材料。於施工階段時注意挖填土石方平衡及減量，營建剩餘土石方與其他工程撮合交換或再利用。
3. 國土計畫：
新增用地範圍內屬農業區、河川區等使用分區者，將辦理配合本案交通事業變更為適當之使用分區，屬非都市土地(非交通用地者)將配合用地取得情形一併變更編定為交通用地，以符合都市計畫、非都市土地使用管制、區域計畫及國土計畫。

八、第 1 次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(含民意代表關心及指教事項)：

A.民意代表關心及指教事項：

(一)洪立委孟楷：

- 1.能否不以公聽會形式，個別拜訪地主說明溝通。
- 2.請以更優惠的取得方案來保障地主權益。

市府答復：

- 1.依據土地徵收條例第 10 條規定，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，爰舉行公聽會係屬法定程序，倘個別地主對本案計畫有相關意見，可以書面提出陳述意見或逕電洽本府承辦人，本府將會再個別作答復說明，並依個別需求情況之不同，給予相應之處置與協助。
- 2.本案後續於協議階段，除將採市價與案內地主協議價購外，尚另有由土地所有權人出具土地使用同意書(並配合簽訂無償使用契約書、設定普通地上權)，得保留參與後續擴大泰山都市計畫整體開發權利之土地取得改善方案，以供地主選擇，倘地主係採此方式提供土地予本府使用者，屆時本府將提供公告現值三成獎勵金予該土地所有權人，使所有權人得運用於後續生計安頓之規劃。

(二)宋議員明宗：

- 1.暫緩本案，俟整開(市地重劃)後再開闢。
- 2.五股工業區增設第 2 個交流道分流。

本府答復：

- 1.為改善五股交流道、新五路周邊交通壅塞情形，本案有推動之急迫性，並以用地取得最小化原則辦理相關規劃設計及取得，另為保障地主權益，本案後續於協議階段，除將採市價與案內地主協議價購外，尚另有由土地所有權人出具土地使用同意書(並配合簽訂無償使用契約書、設定普通地上權)，得保留參與後續擴大泰山都市計畫整體開發權利之土地取得改善方案，以供地主選擇，倘地主係採此方式提供土地予本府使用者，屆時本府將提供公告現值三成獎勵金予該土地所有權人，使所有權人得運用於後續生計安頓之規劃。
- 2.因五股工業區距離五股交流道之距離約 1.4 公里，未符合交通部頒訂之「高速公路增設及改善交流道申請審核作業要點」第 9 點有關「交流道間距至少應大於 2 公里」之規定。

(三)陳議員明義：

希望國道北出匝道能直接銜接台 65 線。

本府答復：

依據交通量調查分析，國道北出車流(1,333pcu)有高達約 82%車流前往台 1 線高架及直行新五路，故本案增設北出匝道係以跨越楓江路後，於中港西路前下地，以車流分流策略來改善交通壅塞情形。查欲上台 65 線之車流僅約 13%，考量國道北出匝道直接銜接台 65 線之交通效益性不高，爰本案之增設北出匝道未採直接銜接台 65 線。

B.第 1 次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：

(一)葉淑華君陳述意見

- 1.鄭重的抗議：新工處及城鄉局未達成共識就送都委會。
- 2.抗議都委會第 4 次會議未通知地主參加列席。
- 3.2 公里內不能增設第 2 個交流道是騙人，連都委會都被騙。

- 4.暫緩新五路拓寬工程案，減少北出地主的徵收。
- 5.訴求重點：
 - (1)堅持反對不合理徵收新五路旁土地。捍衛我們的財產權。
 - (2)應重新規劃，以增設泰山第二個交流道或改變工法免徵收新五路旁土地，來解決交通問題。
 - (3)尤其北出更不需要做引流道，只要楓江路禁止左轉時間從上午7點到晚上9點，即達到解決交通問題。
 - (4)重新規劃應以(零)徵收新五路旁土地為考量。讓新五路自救會成員參與列席，達成共識後才能送內政部都市計畫委員會審議。
- 6.請郵寄這次開會的簡報及會議紀錄給我們。

本府答復：

- 1.本案之推動係為改善五股交流道、新五路周邊交通壅塞情形，有關您建議如新五路禁止左轉楓江路等方法，本府與交通部高速公路局已有納入評估考量，本府並曾自109年7月15日起試辦新五路尖峰時段禁止左轉楓江路3個月，期間本案都市計畫變更程序配合暫緩，惟經試辦禁左後，仍無法以該交通管理手段取代本計畫方案，爰本案仍有推動及辦理相關都市計畫變更之必要。
- 2.本案分別於109年12月2日召開本市都市計畫委員會第3次專案小組研商會議、110年1月22日召開本市都市計畫委員會第125次會議，皆有邀請相關公民或團體陳情人到場陳述意見，據悉您皆有出席陳述意見，其程序尚符規定。
- 3.經查「交流道間距至少應大於2公里」係於交通部頒訂之「高速公路增設及改善交流道申請審核作業要點」第9點有明文規定，檢附該作業要點請臺端參閱。
- 4.為改善此地區之交通壅塞情形，本案有推動之公益性及必要性，並已就私有土地取得最小化原則作相關規劃設計，惟仍無法避免對私有土地之使用需求，後續本府將於協議價購階段以市價與各土地所有權人協議，此外，尚另有由土地所有權人出具土地使用同意書(並配合簽訂無償使用契約書、設定普通地上權)，得保留參與後續擴大泰山都市計畫整體開發權利之土地取得改善方案，以供地主選擇，倘地主係採此方式提供土地予本府使用者，屆時本府將提供協議年度土地公告現值三成獎勵金予該土地所有權人，使所有權人得運用於後續生計安頓之規劃。
- 5.有關就您提及之訴求重點，本府綜合說明如下：
 - (1)本案工程範圍內之私地皆為推動本案所必需，相關工程規劃設計並已就私有土地取得最小化原則辦理，用地範圍勘選應屬合理，本案都市計畫變更業經110年1月22日本市都市計畫委員會第125次會議審議通過，後續將再提報內政部審議。
 - (2)您所提及增設第2個交流道、北出匝道直接銜接台65線、拆除台65線高架做新五路平面道路使用、禁止左轉之交通管理手段等建議方法，本府與交通部高速公路局已有納入評估考量，相關建議方法或因未符合法令規定(交流道間距至少應大於2公里，無法於五股工業區增設交流道)、交通效益性不高(國道北出匝道車流僅約13%欲上台65線，爰北出匝道不直接銜接台65線)、排擠台65線原有設計功能(台65線現況為雙向各兩車道，倘拆除其車道將影響交通運輸功能，爰台65線車道不宜拆除)等因素，致難以對此地區整體交通改善發揮有效作用，其他如新五路禁止左轉楓江路之建議，如前述本府已曾試辦，試辦期間新五路整體平均延滯較實施前略為增加，服務水準維持F級，對新五路現況交通瓶頸問題無法改善，故仍需推動本案以改善交通壅塞情形，以上均於本市都市計畫委員會審議期間經臺端提出並曾一一答復在案，另您建議新五路車流禁止左轉中港西路、中港南路部分，因可提升本案工程完工後之新五路服務水準至D級及減少路口平均延滯時間，後續本府將配合本工

程施工規劃新五路禁止左轉中港西路、中港南路，採配對單行。

6. 本次公聽會現場已有準備簡報資料提供予到場民眾，本次公聽會會議紀錄後續則將另函檢送(會議紀錄業以本府 110 年 3 月 4 日新北府工新字第 1105137764 號函寄送)。

(二) 葉長青君陳述意見：

台 65 線設計不良，下匝道口等紅綠燈造成迴堵。今天高架引流下匝道口等紅綠燈一樣會迴堵高速公路。所以應該請顧問公司重新設計，如宋明宗、陳明義議員的提議方案進行設計才對，減少徵收北出的土地才是上策，才不會造成民怨。

本府答復：

1. 配合本案新增北出匝道於中港西路前下地，未來新五路/中港西路/中港南路口將管制新五路左轉中港西路/中港南路，左轉車流可利用中港西路與中港南路之迴轉道進行轉向，本案工程闢建後，預計目標年(130 年)於新五路/中港西路/中港南路口服務水準可維持 D 級並減少路口平均延滯時間。
2. 另有關宋議員明宗建議於五股工業區增設第 2 交流道、陳議員明義建議國道北出匝道直接銜接台 65 線一節：因五股工業區與五股交流道之距離小於 2 公里，未能符合交通部頒訂「高速公路增設及改善交流道申請審核作業要點」第 9 點之「交流道間距至少應大於 2 公里」規定，爰尚無法據以推動；依據交通量調查分析，因國道北出匝道車流僅 13% 欲上台 65 線，其交通效益性不高，爰本案增設國道北出匝道未直接銜接台 65 線，尚請諒察。

(三) 林大筆君陳述意見：

1. 北出、北入車輛在新五路，車多由五股工業區來，接楓江路口，堵在中港南路。
2. 以市地重劃方式辦理。

本府答復：

1. 新五路/中港西路/中港南路口後續將配合本案工程管制新五路左轉中港西路/中港南路，左轉車流可利用中港西路與中港南路之迴轉道進行迴轉，本案工程闢建後，預計目標年(130 年)於新五路/中港西路/中港南路口服務水準可維持 D 級並減少路口平均延滯時間。
2. 因本案用地取得範圍非位屬市地重劃區，爰無法逕以市地重劃方式辦理。本案日後於協議價購階段，除將採市價與案內地主協議價購外，尚另有由土地所有權人出具土地使用同意書(並配合簽訂無償使用契約書、設定普通地上權)，得保留參與後續擴大泰山都市計畫整體開發權利之土地取得改善方案，以供地主選擇，倘地主係採此方式提供土地予本府使用者，屆時本府將提供公告現值三成獎勵金予該土地所有權人，使所有權人得運用於後續生計安頓之規劃。

(四) 鍾秀娘君陳述意見：

北出匝道的設計沒有分流，無法解決塞車問題，公益性在哪裡，是在浪費公帑，建議：整體開發，重新規劃。台 65 線的錯誤規劃，不該再一次的要地主負擔。同樣在楓江路上，公有地：活化使用出租。我的家一而再，再而三的被徵收。我的生存權、財產權、工作權一再被剝奪，原本的安居樂業，又將面臨一家 4 口失業，無法生存，不知何去何從，我已沒有能力再受此折磨，請告訴我，怎麼辦？

本府答復：

1. 國道 1 號五股交流道負擔五股、泰山、新莊等地區進出國道之龐大車流，因五股交流道

北出及北入匝道受楓江路號誌化路口影響，導致車流嚴重回堵國道主線及新五路。為改善此地區交通問題，交通部高速公路局及本府歷年來亦持續進行改善研究，經本府辦理可行性研究，並經交通部 107 年 11 月 13 日交路字第 1070412995 號函原則同意辦理在案，遂由高公局續辦本案規劃設計及施工，於國道 1 號既有北入北出匝道位置設置高架上下匝道，以紓解楓江路號誌化路口導致車流延滯之問題，除可加強國道與快速道路路網系統之串連，亦可快速導引車流跨越楓江路口，改善目前車輛壅塞情形，另查本案業奉行政院 109 年 6 月 23 日院臺交字第 1090014560 號函核定計畫在案，故本案確實有推動之公益性。

2. 本工程已透過「道路線型」、「運輸功能」、「自然環境」、「用地取得」、「建物拆遷」、「環境影響」、「工程經費」及「工期」等項目進行評估，並儘可能利用既有新五路之土地所提出影響最小範圍之路線方案，經上述綜整評估後，尚無其他更合適之替代方案可供選擇。
3. 為減少本案工程用地對您造成之影響，本府同仁曾數次到府與您溝通並了解需求，期能協助解決您的困難，並依所提需求洽詢相關機關及告知您所詢結果，諸如林口工一市地重劃區土地購買、上空穿越設定區分地上權、新北投資服務快捷窗口土地媒合(目前暫無媒合到合適標的)、以地易地可行性(您所提與楓江路 37 號市有財產交換，因法令限制無法辦理交換)等方式，希望可以提供您作為後續生活規劃參考，惟上述方式或因法令限制致不可行、或因未能符合您的需求與後續生活規劃條件致暫無法滿足您的訴求，倘後續您另有其他可提供土地予市府使用之方式或建議，本府將會再評估其可行性並告知您評估結果，尚請您以公益性為考量支持本案推動為禱。
4. 本案後續於協議階段，除將採市價與案內地主協議價購外，尚另有由土地所有權人出具土地使用同意書(並配合簽訂無償使用契約書、設定普通地上權)，得保留參與後續擴大泰山都市計畫整體開發權利之土地取得改善方案，以供地主選擇，倘地主係採此方式提供土地予本府使用者，屆時本府將提供公告現值三成獎勵金予該土地所有權人，使所有權人得運用於後續生計安頓之規劃。

(五)元泰加油站股份有限公司陳述意見(書面陳述)：

1. 本站位處增設高架道路預定經過路線下方，雖目前尚未明確知悉影響程度，但因加油站屬具公眾服務事業性質，請工程設計單位務必考量施工期間及完工後民眾加油需求，施工期間請保留本站足夠寬幅之出入口，墩座位置設計務必避開加油站前方範圍，以保障民眾加油需求及出入安全。
2. 因本站地下設有儲油槽，若須遷移或造成損壞，不僅土壤環境問題影響甚巨，亦將大幅提高本工程之建造成本，故請本案工程設計時相關設施預定地能審酌避開本站儲油設施，讓本工程能更簡單順利推行。

本府答復：

1. 查北入匝道於貴加油站前方範圍並未落墩，且係採高架跨越，車輛於施工期間或完工後均可進出無虞。
2. 依前述說明，本案工程對貴加油站地下儲油槽應無影響。

(六)施穎群君陳述意見(書面陳述)：

本社區地址在泰山區楓江路 127 號(新五路交叉口)，規劃的北入高架橋面離本社區大樓只有六七米的距離，通車後會有車輛經過的噪音跟震動的問題，台 64 線路段因有震動跟噪音擾鄰的問題，限制 20T 以上大貨車通行，本路段重車往來頻率高，在設計時應考量對鄰近住宅大樓的影響。

1. 在高公局網站上原先規劃的高架橋是貼著台 65 線，高架橋可否微調，離住宅距離遠一

點。

- 2.高架橋緊鄰社區大樓，是否有減震動防噪音工程或措施。
- 3.本路段大貨車、聯結車往來頻繁，若無限制重車通行，高架橋伸縮縫位置能否不要預留在社區前方橋墩，避免重車經過伸縮縫產生噪音。

本府答復：

- 1.北入匝道受新五路路幅限制，於考量施工空間及交通維持等必要條件下已盡量貼近既有台 65 線佈設，無法再向內調移。
- 2.查北入匝道距該社區尚保持一段距離，無震動問題；另為降低行車噪音影響，該段範圍已規劃設置隔音牆。
- 3.經查北入匝道高架橋之伸縮縫位置未設置在該社區前方。

九、本次公聽會民意代表關心及指教事項：

(一)鍾議員宏仁：

- 1.本案三成獎勵金算是不錯的方案，要向鄉親進一步說明清楚。
- 2.民眾的意見要聽進去，工程設計要系統性思考，用另一個交流道來分流。
- 3.對受影響的民眾補償要從優，要做最大的照顧。

本府答復：

- 1.因本案工程範圍正好位於本府刻正推動之擴大泰山都市計畫案範圍，爰本案除協議價購外，地主亦可藉由先行提供土地使用同意書(並配合無償使用契約書、設定普通地上權等文件簽訂)，繼續保有土地所有權，以參與未來擴大泰山都市計畫整體開發之方式提供土地，本府將以召開協議價購會(預計 110 年度召開)當年度之土地公告現值三成作為給予地主之獎勵金，使所有權人得運用於後續生計安頓之規劃，如地主能持續提供土地直至參加整體開發而由市府依整開程序取得案內土地之所有權(如整體開發之協議價購或區段徵收)，則該公告現值三成獎勵金將不會收回，如地主無法等到參與整體開發或中途有資金需求規劃，可以向市府申請以協議價購當年度之市價(預計 110 年召開協議價購會，非地主向市府申請購買其土地之年度)購買其案內土地，此時，市府才會自土地價購款項中去扣除已發給之公告現值三成獎勵金。
- 2.本案藉由召開 2 次用地取得公聽會及 109 年 9 月 17 日召開之地方說明會與民眾溝通及聽取相關意見，如民眾曾反映新五路應禁止左轉楓江路(於 109 年 7 月 15 日起已曾試辦新五路禁左三個月，惟試辦期間新五路整體平均延滯較實施前略為增加，服務水準維持 F 級，對新五路現況交通瓶頸問題無法改善，故仍需推動本案以改善交通壅塞情形)、新五路兩側業歷多次徵收，希望不要再徵收土地(案經市府評估後，提出前述由地主先行提供土同，繼續保有土地所有權，以參與未來擴大泰山都市計畫整體開發，市府給予地主公告現值三成獎勵金之土地取得改善方案)等建議，本府皆有納入評估考量；本府刻正推動擴大泰山都市計畫案，希望經由都市計畫的重新統整，讓幹道的連結、區域的路網能更加的完整，使交通分流、分散的效果能更好；另有關增設第 2 交流道來分流(不論是於五股工業區或大科一路附近)，因未能符合交通部頒訂「高速公路增設及改善交流道設置原則」、「高速公路增設及改善交流道申請審核作業要點」相關規定之「交流道間距至少應大於 2 公里」或「連絡道路設施須有足夠容量，車道配置至少為雙向四車道，其服務範圍為交流道鄰近上下游各兩路口間之區間，增設交流道後路段及路口之尖峰服務水準應在 D 及以上。」等條件，故尚無法據以推動。
- 3.案內土地後續將依土地徵收條例規定，以市價與各地主協議價購，同時地主也可採先行提供土地使用同意書之土地取得改善方案，涉及地上物拆遷部分，將依「新北市興辦公共工

程用地地上物拆遷補償救濟自治條例」、「新北市政府辦理公共工程地上物查估拆遷補償救濟標準」等規定辦理地上物查估補償及救濟，期以在法令賦予的彈性空間下去做最大的努力及思考，進而對受影響的所有權人做最大的照顧。

(二)陳議員明義：

- 1.北出匝道的設計不能解決問題，應該要與台 65 線直接銜接。
- 2.泰山輪胎行面前的墩柱應可藉由跨度改變、工程的方法、材料的改變或墩柱角度旋轉等方式調整，讓他們能繼續做生意。
- 3.工程款多一倍，土地款反而減少，不合理。

本府答復：

- 1.經查現況自國道 1 號北出匝道車流中約有 13%(約 167pcu)欲由台 65 線泰山南入匝道直上台 65 線，考量北出匝道直接銜接台 65 線之交通效益性不高，故本案之增設北出匝道未採直接銜接台 65 線，惟自本府可行性研究階段到由交通部高速公路局辦理規劃設計階段，皆有針對現況交通量做調查、分析，並建立起周邊區域路網模型去分析及預測目標年(民國 130 年)的自然增長量，同時也將周邊鄰近如塭仔圳重劃區、洲仔洋重劃區等周邊重大開發計畫可能帶來的交通增長量納入評估考量，本案工程闢建後，將於新五路禁止左轉中港西路、中港南路，採配對單行措施，預計目標年(民國 130 年)於新五路/楓江路及新五路/中港西路/中港南之路口服務水準皆可提升至 D 級並減少路口平均延滯時間，同時，增設之北出匝道交通服務水準為 C 級，新五路南下(中港西路至楓江路路段)交通服務水準可提升至 D 級，預期於本案完工通車後，增設之北出匝道對新五路(五股交流道至楓江路間)之交通能發揮分流效果而改善此地區交通壅塞情形。
- 2.感謝陳議員對泰山輪胎行這部分的建議，本府後續會再邀請交通部高速公路局及泰山輪胎行會勘研商可行之處置方法，期以能降低本案對泰山輪胎行生計及居所之影響。
- 3.查本案係因減少私地取得範圍、維持既有交通運作、工程施工瓶頸點(施工空間受限、新五路迴轉道施工、工區地質條件不佳)、調整工期期程、克服地下管線障礙等因素，致設計畫方案較前期可行性評估方案預估之總建造經費增加，而土地取得費用減少。

十、本次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：

(一)民眾 1 陳述意見(該民眾表達意見結束後即離開會場，故以錄音檔摘錄內容)：

- 1.工程設計是否已考量 5 年，甚至 10 年不會塞車的標準。
- 2.未來是否因不同執行者而推翻本案三成獎勵金方案。
- 3.協議價購時是否可請法院來公證裁決或證明。

本府答復：

- 1.本案自本府可行性研究階段到由交通部高速公路局辦理規劃設計階段，皆有針對現況交通量做調查、分析，並建立起周邊區域路網模型去分析及預測目標年(民國 130 年)的自然增長量，同時也將周邊鄰近如塭仔圳重劃區、洲仔洋重劃區等周邊重大開發計畫可能帶來的交通增長量納入評估考量，又案內新五路(五股交流道至楓江路間)之現況交通服務水準已達 E~F 級，已呈現常態性交通壅塞情形，爰需推動本案以改善地區交通。
- 2.倘地主願採出具土地使用同意書，得保留參與後續擴大泰山都市計畫整體開發權利之土地取得改善方案以提供土地予本府使用者，後續需再配合簽訂無償使用契約書、設定普通地上權等事宜，屆時無償使用契約書中會載明市府給予地主公告現值三成獎勵金、地主參與整體開發前如因意願改變仍可向市府申請價購其私地等相關事項，原則將由本府工務局代表市府與土地所有權人雙方簽訂契約後各執正本 1 份，不會因執政者變動而推

翻此土地取得改善方案。

- 3.地主後續不論係以讓售土地或出具土地使用同意書以保留後續參與擴大泰山都市計畫整體開發權利方式來提供本案所需用地，皆將由機關代表市府與地主簽約，並由雙方各執契約正本1份，尚足以保障地主權益。

(二)林大筆君陳述意見：

- 1.為何楓江路以南徵收範圍比較大，拓寬的路比較小。
- 2.施工期間商家的補償為何?
- 3.三成獎勵金為何?
- 4.工程費為何增加一倍?補償費為何不提高?

本府答復：

- 1.本案增設之北出匝道自國道1號岔出後，將以高架型式沿新五路(及迴轉道)外側平行佈設，往南續行，於楓江路後始跨越新五路，隨即沿台65線高架外側平行佈設，並中港西路前降至平面銜接新五路。是以北出匝道需於楓江路以南之新五路上落墩而使用既有車道，為於工程完工後仍能維持既有車道數，爰配合工程實際所需於新五路外側拓寬，致該路段拓寬寬度為不等寬(近楓江路口之全國加油站較略往新莊方向之私地需取得寬度為小)，另本案楓江路以南之土地取得範圍與新五路拓寬範圍一致，並已就私地取得範圍最小化原則作規劃，謹予敘明。
- 2.交通部高速公路局已考量新五路兩側商家規劃相關進出通道供商家於施工期間通行，永久性路權範圍及臨時性工程範圍內涉及拆遷之地上物，如建築改良物、農林作物、營業損失、工廠機器設備搬遷等項目，將依「新北市興辦公共工程用地地上物拆遷補償救濟自治條例」、「新北市政府辦理公共工程地上物查估拆遷補償救濟標準」等規定辦理地上物查估補償及救濟。
- 3.倘地主係以先行提供土地使用同意書(並配合無償使用契約書、設定普通地上權等文件簽訂)，繼續保有土地所有權，以參與未來擴大泰山都市計畫整體開發者，本府將以召開協議價購會(預計110年度召開)當年度之土地公告現值三成作為給予地主之獎勵金，因案內各筆土地之公告現值或有不同，案內各地主可自行至新北不動產愛連網(<https://i.land.ntpc.gov.tw/iland/>)查詢有關土地之公告現值資訊。
- 4.查本案係因減少私地取得範圍、維持既有交通運作、工程施工瓶頸點(施工空間受限、新五路迴轉道施工、工區地質條件不佳)、調整工期期程、克服地下管線障礙等因素，致建設計畫方案較前期可行性評估方案預估之總建造經費增加。另本案將以市價與地主協議，目前已請專業之不動產估價師依「不動產估價技術規則」辦理土地市價查估中，俟查估結果確定後，將再與案內地主辦理協議價購事宜。

(三)李國利君陳述意見：

- 1.有無同都更條例須達一定比例同意人數比例才能興建此工程?
- 2.新五路拓寬工程是否能分兩階段進行(兩邊分開)以留路幅?

本府答復：

- 1.本案工程屬交通事業，相關用地取得係依土地徵收條例等相關法令辦理，並無所有權人同意人數須達一定比例之規定；次按土地徵收條例規定，用地取得程序需至少舉行2場公聽會，並應先與所有權人協議價購或以其他方式(例如捐贈、容積移轉等)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，始得依該條例申請徵收；本案後續於協議階段，除將採市價與案內地主協議價購外，尚另有由土地所有權人出具土地使用同意書(並配合簽訂無償使用契約書、設定普通地上權)，得保留參與

後續擴大泰山都市計畫整體開發權利之土地取得改善方案，以供地主選擇，倘地主係採此方式提供土地予本府使用者，屆時本府將提供公告現值三成獎勵金予該土地所有權人，使所有權人得運用於後續生計安頓之規劃。

2. 本案工程包含國道 1 號高架匝道增設及新五路平面道路工程，於本府取得所需工程用地後，再由交通部高速公路局續辦施工，工程於施作期間因需考量維持既有交通運輸功能、降低因施工而額外增加新五路交通壅塞情形，後續將由交通部高速公路局提送交通維持計畫予本府審查，以降低本案施工期間對交通造成之衝擊，並維持交通之安全及順暢。

(四)鍾秀娘君陳述意見(有附意見書)：

1. 我是這次工程最大受災戶，已經被徵收四次了，再次徵收嚴重損及權利，徵收的補償不及在外找其他地方。
2. 柱子請往外移不要影響到我們生存空間。

本府答復：

1. 本案工程規劃已考量以私地取得最小化及減少建物拆遷量體為原則，惟仍無法避免需使用私地及建物拆遷，故後續將另以市價與案內私地主辦理土地協議價購，涉及拆遷之地上物併依「新北市興辦公共工程用地地上物拆遷補償救濟自治條例」、「新北市政府辦理公共工程地上物查估拆遷補償救濟標準」辦理查估補償及救濟。
2. 有關案內墩柱坐落於您的建物面前致影響生活甚鉅一節，會後將另邀集交通部高速公路局會勘研商可行之處置方法，期以能降低本案對您生計及居所之影響。

(五)泰山區新五路自救會(葉長青代表)陳述意見(書面陳述)：

1. 鄭重的抗議：新工處及城鄉局未達成共識就送都委會。
2. 抗議都委會第 4 次會議未通知地主參加列席。
3. 臨時性工程範圍之土地租用，給的租金是以市價的租金來算嗎？
4. 土地採市價與案內地主協議價購，其市價是實價登錄的市價嗎？公告現值三成獎勵金的公告現值是指市價嗎？
5. 地主若不想拿錢，應該以被徵收的土地乘 1.3 的面積保留參與後續擴大泰山都市計畫整體開發權利之土地取得改善方案，供地主多重選擇才對。
6. 市府似乎不了解陳明義議員的建議，他是講將原有台 65 線只有使用 13% 的那一條線，把它當作北出匝道(引道)使用，這樣子就不用再增設北出匝道。
7. 引流道有百分之多少的車輛會行駛？在中港西路等紅綠燈時會造成回堵嗎？楓江路口就是因為等紅綠燈回堵，你今天引流道不會嗎？市府說新五路交流道路口超過目前的車流負荷，所以楓江路口才會阻塞，那多個引流高架，一樣的道路不會回堵嗎？最後不會回堵到國道 1 號嗎？請說明引流道距離多長？
8. 本案土地清冊(永久路權範圍)比公展之面積大，還增列(臨時性工程範圍)。市府說將用地取得範圍調整至必要最小範圍，為什麼不減反增？
9. 訴求重點：
 - (1) 堅持反對不合理徵收新五路旁土地。捍衛我們的財產權。
 - (2) 應重新規劃，以增設泰山第二個交流道或改變工法免徵收新五路旁土地，來解決交通問題。
 - (3) 尤其北出更不需要做引流道，只要楓江路禁止左轉時間從上午 7 點到晚上 9 點，即達到解決交通問題。
 - (4) 重新規劃應以(零)徵收新五路旁土地為考量。讓新五路自救會成員參與列席，達成共識後才能送內政部都市計畫委員會審議。

10.本案土地清冊(永久路權範圍)比公展之面積大，還增列(臨時性工程範圍)。市府說將用地取得範圍調整至必要最小範圍，為什麼不減反增？

本府答復：

- 1.本案之推動係為改善五股交流道、新五路周邊交通壅塞情形，因相關工程已無可避免使用私有土地，爰本案有推動及辦理相關都市計畫變更之必要。
- 2.本案分別於109年12月2日召開本市都市計畫委員會第3次專案小組研商會議、110年1月22日召開本市都市計畫委員會第125次會議，皆有邀請相關公民或團體陳情人到場陳述意見，據悉貴自救會皆有出席陳述意見，其程序尚符規定。
- 3.臨時性工程範圍之土地租金，本府已委由專業之不動產估價師依「不動產估價技術規則」辦理查估，該價格為合理市場價格，後續將於協議階段以該租金查估結果與地主協議承租，並請不動產估價師到場向地主說明查估情形。
- 4.依土地徵收條例規定，協議價購應由需用土地人(即本府)依市價與所有權人協議，所稱市價，指市場正常交易價格。爰該土地市價本府亦已委由不動產估價師依「不動產估價技術規則」辦理查估，並依內政部實價登錄系統中選取已揭露之實際交易案例，來推估案內土地之合理協議市價。另公告現值三成獎勵金係屬獎勵性質，故以本案召開協議價購會當年1月1日公告之現值為計算基準，與協議市價之性質有所不同。
- 5.本案另採由地主以先行提供土地使用同意書(並配合無償使用契約書、設定普通地上權等文件簽訂)，繼續保有土地所有權，以參與未來擴大泰山都市計畫整體開發之土地取得改善方案，即為使地主除協議價購外能有多重選擇以提供土地。
- 6.經查現況自國道1號北出匝道車流中約有13%(約167pcu)欲由台65線泰山南入匝道直上台65線，非指現況台65線有某路段之車道使用率僅13%；故本案之增設北出匝道未採直接銜接台65線，除以直接銜接台65線之交通效益性不高為主要考量外，同時可避免對楓江路以南之私地再額外增加土地取得面積。
- 7.本案增設之國道1號北出匝道長約690公尺，預計可分流國道北出車流約82%(約1,099pcu)經增設之北出高架匝道跨越楓江路後於中港西路前下地，配合本案計畫，將來新五路/中港西路/中港南路口將管制新五路左轉中港西路/中港南路，新五路左轉車流可利用中港西路與中港南路之迴轉道進行轉向，本案工程闢建後，預計目標年(民國130年)於新五路/楓江路及新五路/中港西路/中港南之路口服務水準皆可提升至D級並減少路口平均延滯時間，同時，增設之北出匝道交通服務水準為C級，新五路南下(中港西路至楓江路路段)交通服務水準可提升至D級，預期於本案完工通車後，尚不致有回堵至國道1號主線之情形產生。
- 8.公展書圖所載面積僅供參考，實際面積應依據核定圖說實地釘樁分割面積為準，於書圖中已有註明，爰與公聽會所檢送之土地清冊(永久路權範圍，使用面積經路權樁位現場放樣及地政事務所假分割)有差異；臨時性工程範圍因係施工階段所需，土地使用完畢後即返還土地予地主，未涉及都市計畫變更事宜，故公展書圖無須載列；另為減少本案私有土地取得面積及建物拆遷量體，經檢討後確已將用地取得範圍調整至必要之最小面積。
- 9.有關就您提及之訴求重點，本府綜合說明如下：
 - (1)本案工程範圍內之私地皆為推動本案所必需，相關工程規劃設計並已就私有土地取得最小化原則辦理，用地範圍勘選應屬合理，本案都市計畫變更業經110年1月22日本市都市計畫委員會第125次會議審議通過，並經110年4月13日內政部都市計畫委員會第988次會議審議通過在案，後續仍將續行相關程序。
 - (2)貴自救會所提及增設第2個交流道、北出匝道直接銜接台65線、拆除台65線高架做新五路平面道路使用、禁止左轉之交通管理手段等建議方法，本府與交通部高速

公路局均有納入評估考量，相關建議方法或因未符合法令規定(交流道間距至少應大於 2 公里，無法於五股工業區增設交流道)、交通效益性不高(國道北出匝道車流僅約 13%欲上台 65 線，爰北出匝道不直接銜接台 65 線)、排擠台 65 線原有設計功能(台 65 線現況為雙向各兩車道，倘拆除其車道將減損交通運輸功能，爰台 65 線車道不宜拆除)等因素，致難以對此地區整體交通改善發揮有效作用，其他如新五路禁止左轉楓江路之建議，如前述本府已曾試辦，試辦期間新五路整體平均延滯較實施前略為增加，服務水準維持 F 級，對新五路現況交通瓶頸問題無法改善，故仍需推動本案以改善交通壅塞情形，以上均於本市都市計畫委員會審議期間經臺端提出並曾一一答復在案，另貴自救會建議新五路車流禁止左轉中港西路、中港南路部分，因可提升本案工程完工後之新五路服務水準至 D 級及減少路口平均延滯時間，後續本府將配合本工程施工規劃新五路禁止左轉中港西路、中港南路，採配對單行。

10. 本案第 2 次公聽會紀錄除會有相關陳情內容載述外，同時併將寄發予各土地所有權人知悉。

十一、會議結論：

感謝各位鄉親撥冗參與本次會議，若鄉親於會上填寫陳述意見書，本府會後將以專函回復，倘各位鄉親尚有其他意見或不瞭解之處可來電洽詢，或再以書面方式提出陳述意見。

十二、散會（下午 4 時 20 分）

—以下空白—