

台 86 線大潭交流道東向下匝道(往高鐵)拓寬 及高發二路新闢工程 第 2 次公聽會說明資料

- 一、台 86 線快速公路全長約 18.5 公里，大潭交流道坐落於台 86 線 11k+800 處，高鐵臺南車站特定區西北側，鄰近臺南綠能科學城特定區，為高鐵臺南車站聯外道路之一部分，大潭交流道東向出口匝道車流以南向居多，此一車流多需於歸仁區中正南路左轉以進入高鐵特定區，造成車流交織情形。未來臺南綠能科學城特定區逐漸開發完成後，區內各道路之交通量均將有所成長，上述車流交織現象將更為嚴重，整體行車速率將降至 E 級之服務水準，形成道路瓶頸，為分流紓解台 86 線大潭交流道通往臺南高鐵站區之車流，以因應高鐵臺南車站之旅客運量快速成長，及臺南綠能科學城特定區未來發展所增車流，目前確實有必要推動「台 86 線大潭交流道東向下匝道(往高鐵)拓寬及高發二路新闢工程」，以帶動高鐵臺南車站特定區及周邊綠能科學城特定區之整體發展，本工程已納入前瞻基礎建設計畫，辦理「台 86 線大潭交流道東向下匝道(往高鐵)拓寬及高發二路新闢工程」，僅需徵收長約 1.2 公里、寬約 8 米之私有土地
- 二、本次公聽會係依據『土地徵收條例』第 10 條第 2 項規定召開，並依『徵收土地範圍勘選作業要點』綜合評估如后，用地範圍勘選說明：
 - (一)用地範圍之四至界線：本路段西起台 86 線 11K+300，東迄 12K+460，長約 1.2 公里，坐落臺南市歸仁區，屬於平原區地勢平坦。
 - (二)用地範圍內公私有土地筆數及面積，各佔用地面積之百分比：工程範圍內公私有土地約 26 筆，面積約 3.9570 公頃，

公有土地約 14 筆，面積約 3.3434 公頃，約佔用地面積 84.49 %，預計徵收 12 筆私有土地，面積約 0.6136 公頃，約佔用地面積 15.51 %。

(三)用地範圍內私有土地使用概況：用地範圍內私有土地使用現況有道路雜木林及農田，道路供公眾通行使用，農田種植竹子、短期蔬菜、龍眼、香蕉等植物，其餘均為公有土地。

(四)用地範圍內土地使用分區、編定情形及其面積之比例：路權範圍內土地使用分區編定情形及其面積之比例分述如下：

特定專用區：交通用地約 84.37%、農牧用地約 15.33%、水利用地約 0.08%，一般農業區交通用地約 0.22%。

(五)用地範圍內勘選需用私有土地合理關連之理由：本路段屬臺南市歸仁區剖豬厝段，台 86 線大潭交流道東向下匝道(往高鐵)，因高鐵臺南車站之旅客運量快速成長，及臺南綠能科學城特定區未來發展所增加之車流，依公路規範標準設計延伸東向匝道，囿於地形環境；仍需徵收極少部分私有土地，屬必要適當範圍且有合理關連性。

(六)預計徵收私有土地已達必要最小限度範圍之理由：**本工程經審慎評估勘選**，優先考量使用公有土地，因此規劃拓寬路權範圍約 84.49%使用公有土地，僅約 15.51%為私有土地，已儘可能降低徵收私有土地。

(七)用地勘選有無其他可替代地區及理由：本路段配合台 86 線大潭交流道東向下匝道(往高鐵) 及高發二路新闢工程，**礙於地形環境及考量平順銜接**，並顧及整體路線規劃，無其他可替代地區。

(八)其他評估必要性理由：為利臺南高鐵站區旅客快速聯外之服務需求，有必要分散台 86 線大潭交流道東向車流至高發二路，以均衡路網使用，充分發揮各道路應有功能，亦可促進臺南綠能科學城特定區開發計畫順利推展，厚植國家綠能產業基礎，吸引相關產業及人力進駐本區，帶動高鐵臺南車站

特定區及周邊地區之整體發展，**確有必要**辦理本路段拓建工程。

三、興辦事業之公益性及必要性評估報告，本局說明：

針對本興辦事業公益性及必要性之綜合評估分析，本局依據土地徵收條例第 3 條之 2 規定，依社會因素、經濟因素、文化及生態因素、永續發展因素及其他因素予以綜合評估分析，分析內容詳如附表一「台 86 線大潭交流道東向下匝道(往高鐵)拓寬及高發二路新闢工程興辦之公益性及必要性評估報告」。

四、本局將於公聽會上以簡報再詳述工程概況，並於會場中陳列相關資料供參閱，另向與會土地所有權人及利害關係人，妥予說明興辦事業計畫之公益性、必要性、適當性、合法性，其說明如下：

(一)公益性：

- 1.延伸東向匝道將改善匝道景觀及居民生活機能與居住品質。
- 2.延伸東向匝道推展生活圈路網建置，提昇產業運輸條件，有助於工、商產業發展，增加政府稅收。
- 3.延伸東向匝道可改善交通阻滯車輛交織情形，減少廢氣及二氧化碳排放量，降低對於自然生態的破壞。
- 4.延伸東向匝道，可分散歸仁區中正南路往臺南高鐵站區交通流量，減少交通事故，維護交通安全。
- 5.延伸東向匝道可節省往臺南高鐵站區通行時間，有助於整體觀光發展。
- 6.延伸東向匝道至高發二路並銜接既有往臺南高鐵站區道路，可提升道路服務品質，帶動高鐵臺南車站特定區及周邊地區之整體發展。
- 7.綜上各點，本事業計畫對於民眾生活、人口增加、產業發展、交通運輸改善方面均有助益，符合事業計畫之公益性。

(二)必要性：

大潭交流道東向出口匝道車流以南向居多，此一車流多需於歸仁區中正南路左轉以進入高鐵特定區，造成車流交織情形。未

來臺南綠能科學城特定區逐漸開發完成後，區內各道路之交通量均將有所成長，上述車流交織現象將更為嚴重，整體行車速率將降至 E 級之服務水準，形成道路瓶頸，為分流紓解台 86 線大潭交流道通往臺南高鐵站區之車流，以因應高鐵臺南車站之旅客運量快速成長，及臺南綠能科學城特定區未來發展所增車流，目前確實有必要推動「台 86 線大潭交流道東向下匝道(往高鐵)拓寬及高發二路新闢工程」，以帶動高鐵臺南車站特定區及周邊綠能科學城特定區之整體發展。

(三)適當性：

1. 勘選土地已考量延伸匝道需求及匝道現況對於民眾及社會之影響，並優先考量使用公有土地，且未通過人口住宅密集地區及環境敏感地區等，使用之土地均為達成匝道延伸目的必需使用之最小使用限度範圍。
2. 本興辦計畫不影響農業生產環境、文化古蹟、生態環境及就業人口；勘選範圍為延伸匝道及銜接已開闢之高發二路必需使用之土地，並已考量土地現況、並權衡計畫對於民眾生活之影響及延伸匝道之需求，使延伸匝道計畫對於社會及民眾生活之影響降縮至最小限度，符合事業計畫造成侵害最少之適當性原則。

(四)合法性：

本案係依據土地徵收條例第 3 條第 2 款及公路法第 9 條第 1 項規定辦理用地取得，並已納入交通部公路總局年度預算【特別預算-前瞻基礎建設計畫「綠能建設-加速綠能科學城建置」】經費項下。

五、第 1 次公聽會土地所有權人及利害關係人之意見，及對其意見回應與處理情形：

(一)台灣糖業股份有限公司(台南區處)

陳述意見：基於永續經營，本公司土地經營政策以只租不售為原則，倘確需使用土地，宜配合公司土地經營政策，評估以租用、

設定地上權方式辦理為宜。

回應與處理情形：感謝貴公司所提建議，回復如后：

回應：本工程取得土地係做道路使用，屬永久性使用，如採租用，日後貴公司欲取回土地不易，且取回之土地亦無法為相當之使用，反而影響貴公司之權益，故本案不適合採用租用方式。

(二)廖○祥 君

陳述意見：被徵收剩餘使用辦法。

回應與處理情形：針對台端所提意見，回復如后：

回應：土地所有權人如認為徵收土地之殘餘部分面積過小或形勢不整，致不能為相當之使用者，或徵收建築改良物之殘餘部分不能為相當之使用者，依土地徵收條例第 8 條規定，得於徵收公告之日起一年內以書面向公路總局第五區養護工程處提出一併徵收之申請，逾期不予受理。

同意價購土地之殘餘部分比照土地徵收條例第 8 條規定，土地所有權人亦得於同意價購即日起 1 年內，申請一併價購。

(三)武東里 劉里長延欽

陳述意見 1：為何此交流道命名大潭交流道？

陳述意見 2：肯定增設交流道，但要有長遠計劃要完善，不可再造成瓶頸，謝謝。

回應與處理情形：針對台端所提意見及建議，回復如后：

回應 1：大潭交流道竣工至今約 20 年，因年代久遠，且主辦單位台灣省政府住宅及都市發展局已改制，故最初以大潭交流道命名之原由已不可考。

惟依 93 年 5 月 6 日交通部公路總局「高快速公路交流道命名原則」，一般交流道可以下列情況命名：1.僅有一個交流道通往同一鄉鎮市之情況，原則上優先選擇交流道所在鄉鎮市地名作為該交流道之中文名稱。2.有多個交流道之都會地區之情況，依屬院轄市及省轄市都會地區之行政層級為區者，視為相當於鄉鎮市層級，可比照單一交流道通往同一鄉鎮市之情況命名，並可選擇最

接近市中心之交流道，以該都會區名作為該交流道名；如仍不敷所需亦可選擇交流道所在鄰近著名之村里名為交流道名。

若依前揭原則，台 86 線於 16.9 公里處已命名為歸仁交流道，故大潭交流道改以所在鄰近著名之村里名命名之。

回應 2：感謝里長的肯定與支持，本計畫於 107 年辦理工程案規劃及評估時，與地方單位與在地民眾說明並獲得支持，依評估結果，本工程應能滿足未來 20 年內當地的交通需求。

六、附表一、台 86 線大潭交流道東向下匝道(往高鐵)拓寬及高發二路新闢工程興辦之公益性及必要性評估報告：

評估分析項目		影響說明
社會因素	徵收所影響人口之多寡、年齡結構	<p>①依據臺南市歸仁戶政事務所公布資料，107 年 12 月歸仁區約 22,917 戶，人口約 68,403 人，本路段坐落在歸仁區武東里，北鄰接六甲里，南鄰接大潭里，三個里人口數合計約 8,711 人，歸仁區人口年齡層 15 歲以下約 13.89%、16-64 歲約 73.52%、65 以上歲約 12.59%，歸仁區以 16-64 歲青少年及青壯年 73.52%居多。</p> <p>②本案預計徵收約 12 筆土地，面積約 0.6136 公頃，受影響之土地所有權人約 17 人 (年齡 35-80 歲)。而受益對象係來往台 86 線大潭交流道東向之用路人及車輛，據本局 107 年 8 月上旬交通量調查統計本路段平均每日東向通行車輛估約 18,649 輛，據此估計受益之通行車輛每年估約 681 萬輛。(資料來源：本局 107 年交通量調查日記記錄表)</p>
	徵收計畫對周圍社會現況之影響	台 86 線大潭交流道東向下匝道(往高鐵)及高發二路新闢工程，延伸台 86 線大潭交流道東向匝道，可加速往臺南高鐵站區車輛通行，另新闢高發二路銜接已開闢之路段，可增益該路段之運輸能量，讓人車通行順暢安全，增進民眾通行、在地就業、就學及醫療等生活交通便利性，本徵收計畫對周圍社會現況有正面影響。
	徵收計畫對弱勢族群生活型態之影響	台 86 線大潭交流道東向下匝道及高發二路新闢工程，坐落臺南市歸仁區，鄰近

		尚無住家，且徵收用地範圍內，經查並無中低收入戶，本工程完工後可提供當地更順暢之交通服務網，提高該地區生活機能，便利來往人車通行，對臺南高鐵站區及臺南綠能科學城特定區產業發展有助益，且可增加就業機會，因此對周圍社會現況、弱勢住民、族群生活型態尚無不良影響。
	徵收對居民健康風險之影響程度	台 86 線大潭交流道東向下匝道及高發二路新闢工程，可增進交通順暢，減少車流堵塞時間，減少二氧化碳排放，對市民、商店及住戶等鄉親之健康尚無不良影響。
經濟因素	徵收計畫對稅收影響	本工程完工後，有助提高臺南高鐵站區及臺南綠能科學城特定區周邊土地利用及強化空間服務條件，增加周圍土地使用效率，帶動區域發展與地方繁榮，提升周邊土地價值，對營業稅、土地稅收有正面影響。
	徵收計畫對糧食安全影響	本工程用地屬非都市土地，土地使用現況大部分為雜木林，少部分種植短期蔬菜、竹子及香蕉等農作物，非作為五穀雜糧等主要糧食生產使用，故不影響糧食安全。
	徵收計畫造成增減就業或轉業人口	本案工程範圍內無營業之公司行號，辦理用地取得不會造成公司停業，或導致就業人口減少或轉業之情形；台 86 線大潭交流道東向下匝道(往高鐵)拓寬及高發二路新闢工程完工後可提高當地交通順暢度，提升土地利用價值加速產業及人口進駐，增加就業機會。
	徵收費用及各級政府	本案所需經費已列入公路總局年度預算

	配合興辦公共設施與政府財務支出及負擔情形	【特別預算-前瞻基礎建設計畫「綠能建設-加速綠能科學城建置」】項下，由中央全額支應，各級政府無需配合興辦公共設施，對各級政府財務支出及負擔尚無影響。
	徵收計畫對農林漁牧產業鏈影響	本案徵收範圍大部分為雜木林，少部分種植短期蔬菜、竹子及香蕉等農作物，對於農林漁牧產業鏈不會造成影響，延伸東向匝道及新關銜接道路，可縮短運輸時間，便利鄰近地區農產品運銷，有助於擴展產品銷售地區，且因農產品鮮度提昇，可增加產品銷售量，因此對於農林漁牧產業鏈並無不良影響。
	徵收計畫對土地利用完整性影響	本工程係延伸台 86 線大潭交流道東向匝道，新關高發二路銜接已開闢路段，已盡量以工程克服方式將徵收面積縮減至最小範圍，僅按線形作使用，因此沿線徵收之土地都僅徵收部分面積，徵收剩餘面積尚屬塊狀能按原使用狀況完整使用，不致影響土地利用之完整性。
文化及生態因素	因徵收計畫而導致城鄉自然風貌改變	本案之新建橋梁段已考量配合當地特色及景觀，採用與環境調和性高之混凝土箱型梁進行改建，既有橋梁拓寬段採相同之鋼箱梁方式施作，以維持原有之城鄉自然風貌，因此本徵收計畫未影響原有城鄉自然風貌。
	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，本範圍及周邊並無文化古蹟、遺址或登錄之歷史建築，日後施工倘發現地下蘊藏相關文化資產，將責承包商依文化資產等相關規定辦理。

	<p>因徵收計畫而導致生活條件或模式發生改變</p>	<p>本案施工期間仍維持原有東向匝道行車動線，延伸匝道工程可改善當地平面道路阻塞交通狀況，提升交通及生活機能，使車輛行駛更順暢，且便利當地民眾日常生活出入，擴大其生活圈，對本區域生活條件或模式尚無不利之影響。</p>
	<p>因徵收計畫對該地區生態環境之影響</p>	<p>台 86 線屬「台灣西部走廊東西向快速公路建設計畫臺南~關廟線工程」，為延伸東向匝道，依「環境影響評估法」第 16-1 條規定，應經主管機關及目的事業主管機關核准，刻正辦理環境影響差異分析報告修正。</p> <p>本工程對生態環境影響甚微，周圍並未有公告生態保護區，對於現有地方道路、灌溉排水路均維持其原有機能，工程竣工後可增進交通順暢，提升整體環境品質。</p>
	<p>因徵收計畫對周邊居民或社會整體之影響</p>	<p>大潭交流道東出匝道延伸及高發二路新闢銜接原有道路完工後，可提升當地交通服務品質，促進臺南高鐵站區及臺南綠能科學城特定區之整體發展，提升產業及觀光發展，未影響周邊居民之生活品質，對交通、電信、電力、排水、公共設施、休閒等亦無影響，因此對該地區周邊居民或社會整體並無不良影響。</p>

<p>永續發展因素</p>	<p>國家永續發展政策</p>	<p>依據行政院國家永續發展委員會 98 年 9 月永續發展政策綱領，交通發展為落實「永續發展」理念及因應「節能減碳」需求，運輸部門在永續運輸之具體發展重點包括：架構臺灣地區便捷交通網、提供優質公共運輸服務、構建友善自行車使用環境、建構全臺智慧型運輸系統、提供民眾安全運輸環境，以及提升交通設施興建與營運維護效能。本工程完工後，讓台 86 線大潭交流道東向匝道能夠永續通行，落實架構便捷交通網、提供民眾安全運輸環境，以及提升交通設施興建與營運維護效能，本計畫符合國家永續發展政策。</p>
	<p>永續指標</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1.同一生活圈內的各個鄉鎮中心可在 1 小時內到達。 2.提供直接、快速的產銷網絡，作為經濟持續繁榮發展的基磐。 3.發展在地運輸服務，帶動地區觀光及遊憩服務產業。 4.交通建設能融合生態系統與工程技術，兼顧環境永續經營，使交通建設與整體環境相生相成，以實施節能減碳功效，並達成永續發展目標。 5.台 86 線大潭交流道為臺南地區重要之交流匝道，通往臺南高鐵站區，延伸東向匝道可紓解平面道路車流，同時兼顧社會公益及環境永續，縮短城鄉差距，平衡區域發展，符合永續城鄉建設政策之意旨。
	<p>國土計畫</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1.依據內政部國土計畫法(草案)總說明節錄，應思索因應新興產業需求配套規劃，又科學園區等重大建設，改變國土空間結構，建立成長管理之城鄉發

		<p>展模式，以引導國土有秩序，使政府為追求生活、生產及生態之永續發展目標，並達到維護糧食安全、城鄉成長管理及依據土地資源特性、環境容受力及地方發展需求，研擬土地使用管制，確保國土永續發展。</p> <p>2.本案屬本局本於權責辦理之【特別預算-前瞻基礎建設計畫「綠能建設-加速綠能科學城建置」】項下，自辦「台 86 線大潭交流道東向下匝道(往高鐵)及高發二路新闢工程」，符合上述要點，可促進交通順暢，同時兼顧社會公益及環境永續，綜上所述，本計畫符合永續指標及國土計畫之政策目標。</p>
其他	依個別情形，認為適當或應加以參考之事項	<p>未來臺南綠能科學城特定區逐漸開發完成後，區內各道路之交通量均將有所成長，車流交織現象將更為嚴重，整體行車速率將降至 E 級之服務水準，形成道路瓶頸，因高鐵臺南車站之旅客運量快速成長，及臺南綠能科學城特定區未來發展所增車流，目前確實有必要推動「台 86 線大潭交流道東向下匝道(往高鐵)拓寬及高發二路新闢工程」，以帶動高鐵臺南車站特定區及周邊綠能科學城特定區之整體發展。</p>
綜合評估分析	本工程施作完成後，可提供科學城較佳服務動線並分散歸仁區中正南路之車流，增加用路人路線選擇彈性，降低交通壅塞情形，提升道路服務品質，並有助於帶動區域發展等效益，符合公益性、必要性、適當性、合法性，經評估應屬適當。	