

# 市府規劃的路線並非最佳方案

1. 未優先使用公有地，顯有違反比例原則。
2. 從規劃目的而言，公道三不具有作為台 1 線替代道路以及設計速率為 60 公里/小時之必要性。
3. 縱然採市府主張的設計速率，也有符合規範且損害人民權益較小的替代路線。
4. 市府所規劃路線相較其提出之替代方案，需花費更高的工程經費且經濟效益較差。

共同代理人：林彥甫、連郁婷律師、李淑芬、劉家維、陳祺忠

利害關係人：吳俊諺、林美人、張志新、黃阿鑾、廖若芩、黃淑美、江永中、林文龍、陳楊鑾

**待釐清之爭點：「新竹市政府規  
劃所採路線方案是否為綜合評估  
後之最佳方案」**

**真正的問題：「在能達成相同目的的情況下，是否存有其他對人民權益損害較小的替代方案」**

# 市府未優先使用公有地，違反比例原則

《行政程序法》第 7 條：「行政行為，應依下列原則為之：一、採取之方法應有助於目的之達成。二、有多種同樣能達成目的之方法時，應選擇對人民權益損害最少者。三、採取之方法所造成之損害不得與欲達成目的之利益顯失均衡。」

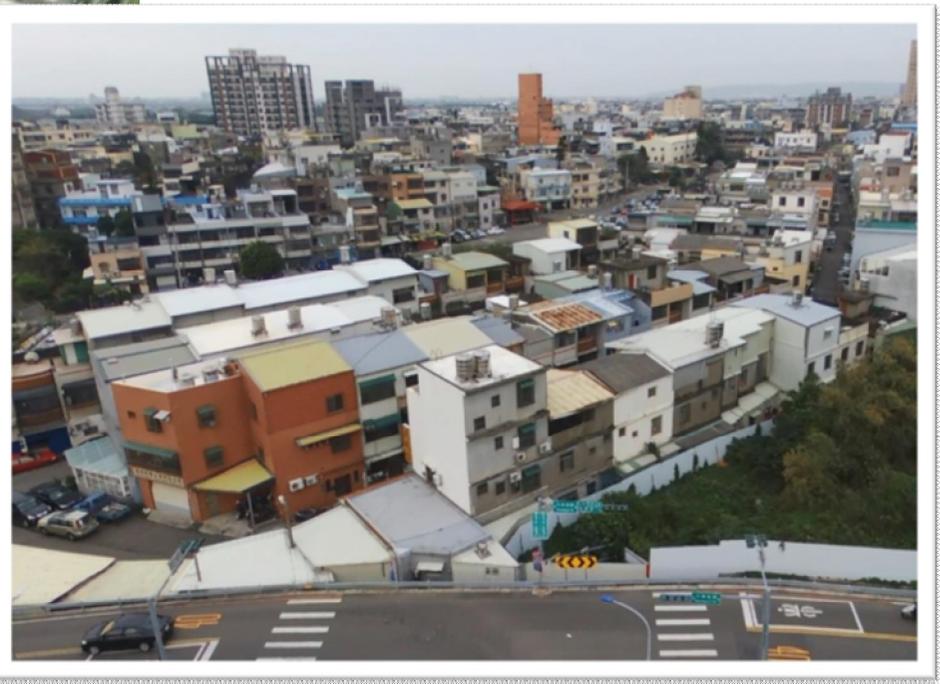
《都市計畫法》第 42 條：「都市計畫地區範圍內，應視實際情況，分別設置左列公共設施用地：一、道路、公園... (以下略)

前項各款公共設施用地應儘先利用適當之公有土地。」

《土地徵收條例》第 3 條之 1：「需用土地人興辦公益事業，應按事業性質及實際需要，勘選適當用地及範圍，並應儘量避免耕地及優先使用無使用計畫之公有土地或國營事業土地。」

# 公道三開闢的目的

- “ 均衡都市發展
- “ 改善都市交通
- “ 改善區域交通瓶頸路段
- “ 健全道路交通運輸路網系統



# 第一場次

於交通評估上，新竹市政府  
所採取路線非最佳方案

**一、從規劃目的而言，公道三不具有作為台 1 線替代道路的必要性**

預估 20 年後公道三的尖峰小時車流量相當少，非省道級的公路都能夠負荷。

道路名稱	方向	尖峰小時 (PCU/小時)
公道三 (民國125年)	往南	435
	往北	421

資料來源：100 年麗鄴工程顧問公司期末評估報告

公道三雙向六車道，路寬 30 公尺  
道路容量 **2,200~3,040 PCU/小時**

20 年後香山區的居民要穿越市區到新豐、湖口的需求量無明顯增加，所以公道三並無作為台 1 線替代道路以服務穿越性車流的必要性。

香山區平常日旅次分析		
年份	100年	130年
總旅次	105,582	106,860
至新豐、湖口	13,281	13,325
占比	12.58%	12.47%

資料來源：100 年高公局「楊梅至新竹地區運輸系統瓶頸及因應對策探討」

市府規劃經國路轉牛埔路再接公道公作為台1線替代動線，只會讓車輛塞在部分路寬僅 15 米的牛埔路上



牛埔路部分路段只有單一車道，且平日尖峰小時車流量已達 1,879 PCU

就算市府要將竹光路、武陵路轉作新台  
1 線連接至新竹縣，既有的和平路遠比  
牛埔路轉公道三更適合作為銜接路段。



和平路全線 30 米寬、雙向六線道，  
且中央設有分隔島，經國路左轉和  
平路還有專用道。

二、公道三的設計速率不必要是以 60 公里/小時，且經專業顧問公司現地調查、綜合因素考量後，建議設計速率採 50 公里/小時。

依據「市區道路及附屬工程設計規範」，市區主要道路的設計速率為50~80 公里/小時，並非市府聲稱一定要60 以上。

表 5.1 設計速率

單位：公里/小時

道路功能分類 設計速率 (公里/小時) 地形分區	快速道路	主要道路	次要道路	服務道路
平原區	60~100	50~80	40~70	20~50
丘陵區	60~80	50~70	40~60	20~40
山嶺區	50~60	40~50	30~40	20~30

註：平原區—地形平坦、緩坡、相對高度小。  
 丘陵區—地形起伏、陡坡、相對高度小。  
 山嶺區—地形複雜、陡坡、相對高度大。



專業顧問公司經現地調查、綜合因素考量後，建議公道三作為市區主要道路，設計速率 50 公里/小時。

「經現地調查後，在考量新關聯絡道路沿線條件、區域性路網交通功能及當地居民之生活機能、使用目的及現況地形、減少用地徵收及填土方量等因素後，建議道路功能分類為主要道路，地形分區為平原區，**設計速率 50 公里/小時**。」

出處：麗鄴工程顧問有限公司 100年「公道三(竹光路)延伸至灣潭地區新關道路規劃設計期末報告書」

即使公道三的設計速率為 50 公里/小時，也不必然造成區域瓶頸，其成因眾多，從路口延滯來看，速率並非主要原因。

影響路口車輛延滯的主要因素有

(1) 交叉路口幾何特性：如臨近路口路型、車道數、**左右轉專用道路**、車道寬度、**路邊停車**、分隔島、槽化島等。

(2) **交通號誌**操作特性：如號誌種類、週期、時相等。

(3) 交通動態特性：**交通量**、飽和流量、交通組成、**轉向交通量**、行人流量等。

三、退步言，縱然採市府主張公道三設計速率為 60 公里/小時，市府所規劃路線亦非最佳方案。



不走公有地，強拆民宅

當初替代方案就是以 50 公里/小時為前題設計，為了要減少拆遷。市府如執意要將速率提高到 60 公里，就應再次規劃評估對人民利益損害較小的替代方案。

期末報告：此方案二最大不同處為**里程 0K+260 至 0K+610 處之路線**，利用符合**(設計速率 50 km/h)**規範之線型，可以減少約39 戶之拆遷，對民眾之影響較小。

出處：麗鄴工程顧問有限公司 100年「公道三(竹光路)延伸至灣潭地區新闢道路規劃設計期末報告書」

市府尚未確認規劃路線是最佳方案，就先行開闢公道三南段，如今卻以南段為前提，主張替代方案將造成複雜路口的問題，根本是用錯誤決策結果來作評估。



圖 3.1-1 彎道方案路口形成短街廓問題示意圖

出處：事證三, P. 33

市府宣稱彎路必然比直線危險，卻在規劃設計南段時，允許多數車輛要踩剎車才能通過的彎角，根本是說一套做一套。



現有的頂雅橋只是便橋，未來程序通過後，會拆除重蓋。因此只要將新橋建於替代方案跨客雅溪處，並廢除部分南段道路，就不會產生複雜路口的問題。



# 為何市府不是先想盡辦法利用道路設施增加替代方案的安全性，就預設替代方案一定是非常危險的？

藉由設置彎道安全導向標誌、輔助車輛減速標線、閃黃警示號誌、安全護欄及護墩等都能有效提高道路安全。

出處：公路總局訓練所前主任講師 98 年「交通安全分析與改善」



# 明明新竹市內就有很多道路為避開民宅而轉彎，為何公道三不行？

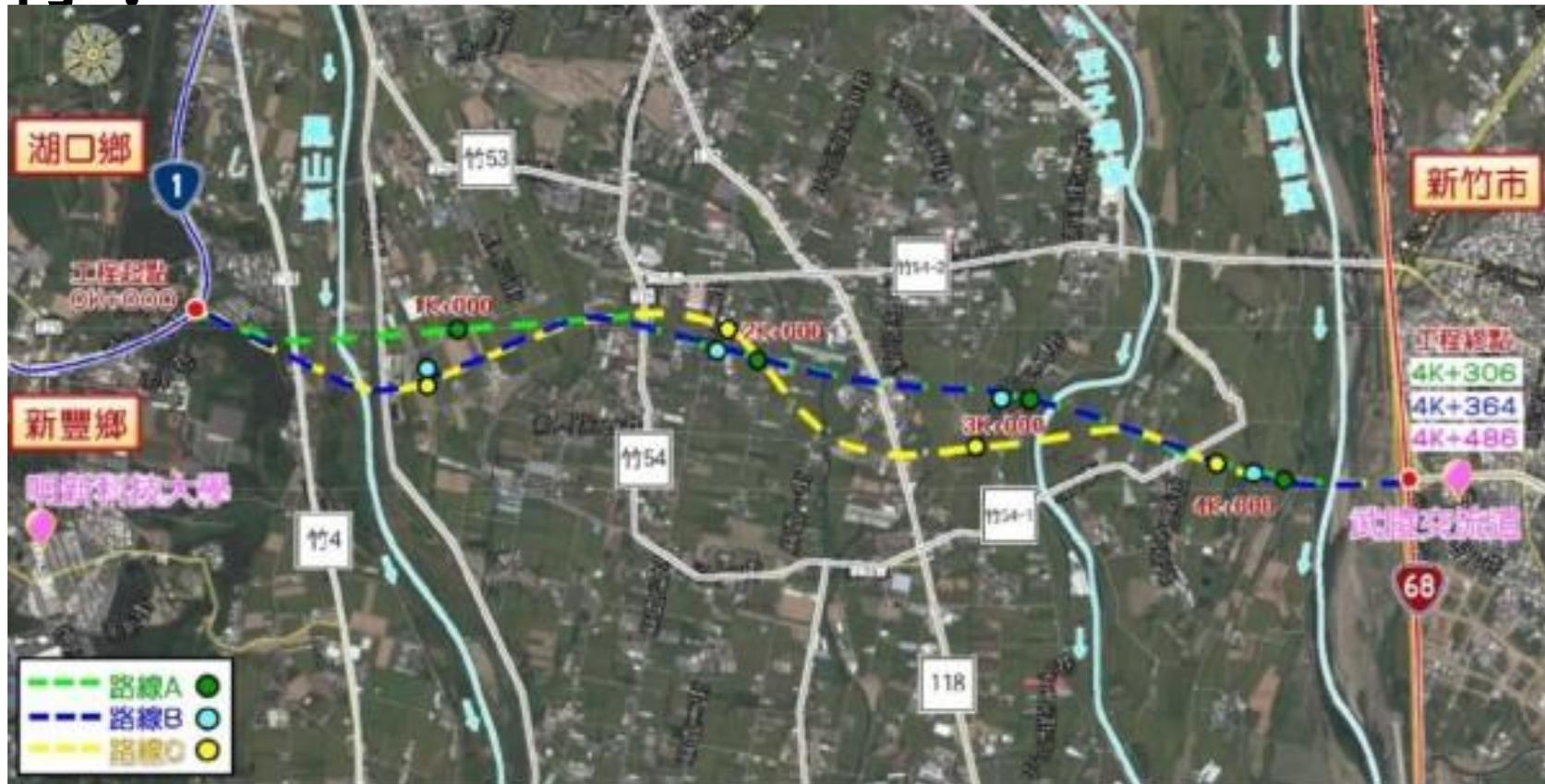


茄荳景觀大道



西濱接台15線

# 新竹縣台 1 線替代道路已選擇路線彎曲 但拆遷最少的方案，為什麼新竹市不 行？



新竹縣政府重新辦理台 1 線替代道路計畫的先期規劃，規劃單位提出3個路線方案，最後將採 C 方案（黃線）爭取經費。

# 本案交通評估總結

- “ 從規劃目的而言，公道三不具有作為台 1 線替代道路的必要性。
- “ 公道三設計速率，專業顧問公司經現地調查、綜合因素考量後，建議是 50 公里/小時。
- “ 退步言，縱使採市府所主張設計速率 60 公里/小時，也有符合安全規範且損害人民利益較小的替代路線。因此**市府規劃路線並非最佳方案**。

# 第一場次 交互詢答



本案路線計畫部分，於民國99年11月4日「公道三(竹光路)延伸至灣潭地區新闢道路規劃設計」期初報告書審查會，經多數議員及市府各相關單位皆建議以方案一為此案之路線，故於會議記錄之結論主席決議第一點：「**以方案一作為規劃設計原則**」。而經規劃設計階段所提路線優劣方案比較表，方案一亦優於方案二。

**多數議員及市府各相關單位根據什麼推翻期初報告評估「方案二為最佳方案」的結論？**

「公道三（竹光路）延伸至灣潭地區新闢道路規劃設計案」期末報告審查會會議紀錄

時間：100年3月18日（星期五）上午9時30分

地點：本市稅務大樓簡報室

主席：本府吳秘書長宗祺

出席人員：詳如簽到表

記錄：吳衛理

1. 於方案一、二比較表上各不同資料比較之良好度以方案二較多，惟方案一之總評分較高，故請加強方案一之說服力。

1. 本案未做當地居民之民意調查，故未有民意基礎。

2. 請加強方案一、二權重比較表方案一之說服力。

十三、主席裁示：

1. 請將方案一、二之（議會決議）、（評估路線）等文字刪除。

2. 請加強方案一之權重。

3. 請將本案主要建議方案及替選方案等擬列入計畫書。

交通局郭局長振寰： 95.11.10

基本上我會選第二個方案，因為第二個方案拆遷戶比較少一些，只要拆五十五戶，第一方案要拆八十五戶。

交通局郭局長振寰： 96.6.25

謝謝賀議員關心公道三道路，這是銜接武陵路高架橋及茄苳景觀大道，賀議員應該知道在上個月，我們有召開居民里長座談會，以往工務局是委託公共工程顧問公司規劃有 3 個方案，那天座談會方案是向居民說明及聽取民意代表當地里民的意見。那天大家提出來的重點是：居民不希望走方案一，最好改走方案三，方案一的拆遷戶可能比較多一些，方案三我記得是 28 戶，方案三的道路動線比較彎曲，居民的意見希望採用方案三，如果要走方案一

交通處郭處長振寰： 97.10.20

剛剛賀議員所提的那一條道路，應該是公道三，我記得大約在八月份的時候，我們議會同仁有到現場勘察，議會有發文件建議我們市政府，原來有規劃三個方案，因為發文希望我們採取方案一為政策目標，我們市政府也回函給議會，原則上我們尊重議會的意見，我們採用方案一當作我們的目標，

# 99 年公道三期初評估報告

表 5.2-1 路線方案優劣比較表

項目	權重 (%)	方案一(議會路線)	方案二(評估路線)	評估結果	
				A	B
路線長度	10	總長：842公尺 (w=30m)	總長：870公尺 (w=30m)	1	1
		橋樑：60公尺	橋樑：60公尺		
		道路：782公尺	道路：810公尺		
區域位置	5	離新竹市區約2公里。	離新竹市區約2公里。	1	1
施工交通維持	5	新闢道路，各區段可分區施工。	新闢道路，各區段可分區施工。	1	1
地質	5	無特殊地質經過	無特殊地質經過	1	1
環境影響及視覺景觀	5	路線與方案二相近，環境影響及視覺景觀相似。	路線與方案一相近，環境影響及視覺景觀相似。	1	1
工程經費	10	約2億元	約2億元	1	1
運輸效益	5	N/A	N/A	1	1
經濟效益分析	5	N/A	N/A	1	1
工期及施工難易度	5	橋樑長度及路線與方案二相近，工期及施工難度相似。	橋樑長度及路線與方案一相近，工期及施工難度相似。	1	1
用地取得	25	1、徵收用地：約27,900m <sup>2</sup> 2、房屋拆遷：69棟 (1) RC：58棟 (2) 輕鋼架：6棟 (3) 鋼架：5棟 3、用地補償費：約3.2億元	1、徵收面積：27,600m <sup>2</sup> 2、房屋拆遷：44棟 (1) RC：30棟 (2) 輕鋼架：10棟 (3) 鋼架：4棟 3、用地補償：約2.5億元	2	1
道路線型及運轉	20	R>160m	R>100m	1	2
總評分	100	1.25	1.2		
綜合評估		1.25第二順位選擇	1.2最佳方案		

政治凌駕專業？

# 綜合評估的評比項目依據？

期初評比項目	分數占比
路線長度	10
區域位置	5
施工交通維持	5
地質	5
環境影響及視覺影響	5
工程經費	10
運輸效益	5
經濟效益分析	5
工期及施工難易度	5
用地取得	25
道路線型及運轉	20
總評分	100

期末評比項目	分數占比
路線長度	10
區域位置	5
施工交通維持	5
地質	5
環境影響及視覺影響	10
客雅溪兩側縱坡度之影響	5
工期及施工難易度	5
用地拆遷	10
用地取得	15
道路線型及運轉	15
經濟效益分析	5
工程經費	10
總評分	100

# 「路線長度」及「環境影響及視覺景觀」項目 直線方案比彎道方案給分的依據為何？

期末報告	直線方案		彎道方案	
項目	優劣說明	評分	優劣說明	評分
路線長度 (10%)	總長：860m 橋梁：60m 道路：800m	8%	總長：887m 橋梁：60m 道路：827m	7%

資料來源：事證 2, P. 5-3

# 「路線長度」及「環境影響及視覺景觀」項目 直線方案比彎道方案給分的依據為何？

期末報告	直線方案		彎道方案	
項目	優劣說明	評分	優劣說明	評分
環境影響及視覺景觀 (10%)	直線視覺較佳	9%	因路線多了一個凸曲線，視覺較差	8%

資料來源：事證 2, P. 5-3

# 交通部公路總局網頁說明： 依公路路線設計規範所訂之設計要件

公路等級	地區分類	最高設計速率	功能系統	行政系統
四級路	平原區	60	主要公路 次要公路	省道
	丘陵區	50		市道/縣道
	山嶺區	40		區道/鄉道
	市區	50		

<https://www.thb.gov.tw/page?node=8cad4a63-3167-407b-b5c3-c836c72c242c>

# 第二場次

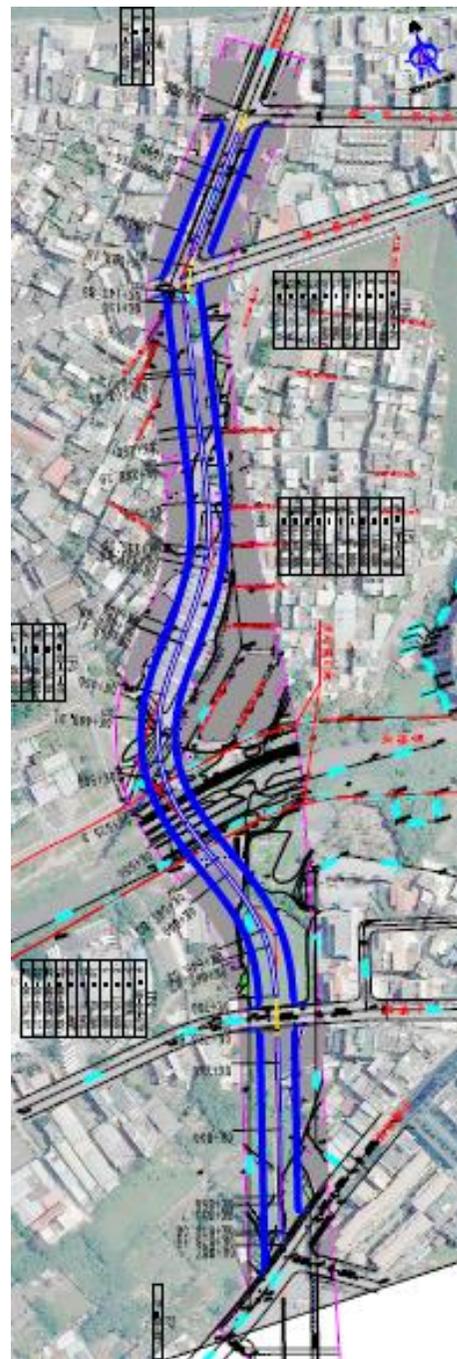
## 於成本效益分析上，市府所採路線亦非最佳方案

項目	規劃方案	替代方案
拆遷戶數	78戶	38戶
工程經費	16.87 億	14.85 億
經濟效益	9.8 億	11.8 億

# 規劃 方案



# 替代 方案



市府規劃方案未優先使用國有地，所需  
拆遷戶數比替代方案多出 **40戶**！



**78戶** vs **38戶**

替代方案能夠達到比例原則上的「最小侵害」並解決避免無法達到「完全補償」的問題。

# 市府規劃方案的工程經費，即使是低估，也比替代方案**多出 1.92 億元！**

項目	規劃方案	替代方案	兩方案相差
用地取得費用 ( 20 萬/坪 )	11.66 億 縣有地：4,912 m <sup>2</sup> 私有地：14,369 m <sup>2</sup>	10.25 億 縣有地：4,027 m <sup>2</sup> 私有地：12,926 m <sup>2</sup>	1.41 億 縣有地：885 m <sup>2</sup> 私有地：1,443 m <sup>2</sup>
地上物拆遷補償費用	2.42 億 面積：18,689 m <sup>2</sup>	1.66 億 面積：13,180 m <sup>2</sup>	0.76 億 面積：5,509 m <sup>2</sup>
施工費用	2.60 億	2.85 億 ( 道路多27公尺、 加裝安全設施 )	(-0.25億)
總工程經費	16.87 億	14.85 億	<b>1.92 億</b>

資料來源：事證2、反證 24 至 反證 27，詳細計算請參考「不認同方代理人連郁婷等人陳述意見及申請展延聽證期日書」

# 縣府105年讓售該地段畸零地 **21.5萬/坪**

## 14 m<sup>2</sup> (4.235 坪) 賣 911,988 元

新竹縣有不動產產權移轉證明書

產權移轉證明書證號(一〇五售字第零零陸號)

核發文號 105 年 08 月 18 日府地用字第 1050096798 號)

查本府出售下列不動產業經吳俊諤依法承購並於民國 105 年 08 月 10 日繳清價款在案，核給產權移轉證書存執，該不動產之房屋稅、土地稅、契稅、工程受益費及其他法定稅費，自繳款承購之當年期起悉由臺端負擔。

一、房屋部分

出售房屋標示(門牌)	主建物面積(m <sup>2</sup> )	附屬建物面積(m <sup>2</sup> )	權利範圍	合計出售總價(新臺幣元)	備註
以下空白					

二、土地部分

出售土地標示	面積(m <sup>2</sup> )	權利範圍	合計出售總價(新臺幣元)	備註
新竹市崙子段 2905-1	5	全部	325,710	
新竹市崙子段 2906	7	全部	455,994	
新竹市崙子段 2906-1	2	全部	130,284	

此致

出售機關：新竹縣政府  
機關首長：縣長邱鏡淳

民國 105 年 9 月 日收件第 105960 號  
登記完畢新竹市地政事務所

備註：本案不動產依土地法第 25 條規定，業經行政院 105 年 03 月 08 日院授內中地字第 1051301438 號函核准出售。

中華民國 105 年 08 月 22 日

本證經執行出售機關加蓋印信後方為有效

承購人領證後應依照土地法第 72 條及第 73 條規定，於 1 個月內申請權利移轉變更登記，逾期申請者，登記機關將處予罰鍰。

# 中華民國產物保險商業同業公會採用的 重建價格是市府地上物補償的**近 1.3 倍**

期末報告地上物補償						台灣地區住宅內建築造價參考表			
拆遷項目	拆遷面積 (m2)	拆遷面積 (m2)	拆遷面積 差異(m2)	每平方 公尺價 格	差距金額	拆遷面積 差異(坪)	每坪價格	每坪價格(含 最簡易水 電、裝潢)	差距金額
1層RC	71	14	57	11,500	655,500	17.2425	44,000	54,000	931,095
2層RC	3,306	2,052	1,254	12,700	15,925,800	379.3350	47,000	57,000	21,622,095
3層RC	10,310	6,524	3,786	14,300	54,139,800	1145.2650	51,000	61,000	69,861,165
4層RC	2,289	2,069	220	14,500	3,190,000	66.5500	53,000	63,000	4,192,650
1層磚造(B)	866	230	636	8,400	5,342,400	192.3900	25,000	25,000	4,809,750
1層輕鋼架(T)	943	949	-6	5,200	-31,200	-1.8150	25,000	25,000	-45,375
1層鋼架(M)	706	1,148	-442	6,900	-3,049,800	-133.7050	25,000	25,000	-3,342,625
2層鋼架(M)	198	194	4	8,500	34,000	1.2100	25,000	25,000	30,250
					<b>76,206,500</b>				<b>98,059,005</b>

註、參考事證二期末報告地上物補償估算表7.4.3-1和7.4.3-2

註、每坪價格參照中華民國產物保險商業同業公會民國97年7月1日公布的台灣地區住宅類建築造價參考表

**註、以40戶計算，每戶至少得承擔 50 至 75 萬元的損失**

如市府未採取先建後拆，應給予每一拆遷戶每月 2 萬元的安置補貼，為期一年。

” 補貼包含租金、購置家具、搬遷費用等等



安置地段現況圖

# 如市府將以上考量納入安置費用，規劃方案會比替代方案**多花 2.6 億元**！

項目	規劃方案	替代方案	兩方案相差
用地取得費用 (25 萬/坪)	14.58 億 縣有地：4,912 m <sup>2</sup> 私有地：14,369 m <sup>2</sup>	12.81 億 縣有地：4,027 m <sup>2</sup> 私有地：12,926 m <sup>2</sup>	1.77 億 縣有地：885 m <sup>2</sup> 私有地：1,443 m <sup>2</sup>
地上物拆遷補償費用 安置費用	3.12 億 面積：18,689 m <sup>2</sup>	2.14 億 面積：13,180 m <sup>2</sup>	0.98 億 面積：5,509 m <sup>2</sup>
(2萬/戶/日)	0.19 億 拆遷：78戶	0.09 億 拆遷：38戶	0.10 億 相差：40戶
施工費用	2.60 億	2.85 億	(-0.25億)
總工程經費	20.49 億	17.89 億	<b>2.60 億</b>

資料來源：事證 2、反證 24 及 29，詳細計算請參考「不認同方代理人連郁婷等人陳述意見及申請展延聽證期日書」

市府規劃方案的經濟效益，評估可量化及不可量化的成本及效益後，比替代方案少了 2.1 億元、IRR 減少 1.81 %！

項目	規劃方案	替代方案	相差
淨現值 (99 年幣值)	9.8 億元	11.9 億元	-2.1 億元
效益成本比 (B/C)	1.76	2.11	-0.35
內部報酬率 (IRR)	10.74%	12.55%	-1.81%

資料來源：事證 2, P 9-4

本案的成本估算除工程經費，還應還包含下面多個尚無法量化的成本。

- “ 居戶長年以來的精神壓力
- “ 限建20 多年影響到居戶的權益
- “ 對鄰里關係的破壞
- “ 以地易地有價差、建物補償不足可能造成拆遷戶的損失
- “ 因市府未選擇損害人民利益較少的方案而衍生出住戶、協助者及相關人員在疲於奔命時所耗費的眾多成本

# 本案成本效益分析總結

“ 市府規劃方案在拆遷戶數、工程經費及經濟效益皆敗給替代方案，**顯而易見，規劃方案並非最佳方案。**”

項目	規劃方案	替代方案
拆遷戶數	78戶	38戶
工程經費	20.49 億	17.89 億
經濟效益	9.8 億	11.8 億

# 第二場次 交互詢答

民國 100 年，市府的安置計畫只是在「研擬」的階段，在未獲多數居民的積極同意前，為何顧問公司卻給予兩方案相同分數？

期末報告	直線方案		彎道方案	
項目	優劣說明	評分	優劣說明	評分
用地拆遷 (10%)	徵地：14,369m <sup>2</sup> 房屋拆遷：78 戶 市府研擬安置方案	7%	徵地：12,312m <sup>2</sup> 房屋拆遷：38 戶	7%
用地取得 (15%)	拆遷戶較多，但以地易地安置方案，可減少抗爭	10.5%	利用公有地，抗爭較少，但多出新拆遷戶	10.5%

# 安置方案是否納入先建後拆？

三、意見  本人認同 /  不完全認同 /  不認同 本案新竹市政府規劃內容所採路線方案  
是否為綜合評估後之最佳方案。(請擇一圈選)

四、理由：

- 一 以地換地 當時市價加倍合理賠償
- 二 所換地需要本人同意
- 三 三樓透天厝蓋好才可以拆舊房子住人

(本表格如不敷使用，請自行延伸。)

# 安置方案是否納入建物以市價賠償？

三、意見： 本人認同 /  不完全認同 /  不認同  
本案新竹市政府規劃內容所採路線方案是否為綜合評估後之最佳方案。(請擇一圈選)

四、理由：

① 直路安全

② 政府拿出誠心來要從地易地建築物以市價賠償  
要給受害者信賴做最合理賠償。

③ 本案已爭議27年多嚴重影響居住權益如仍無法  
定案建議應廢除此道路

(本表格如不敷使用，請自行延伸。)

# 安置方案是否納入整地費用？

