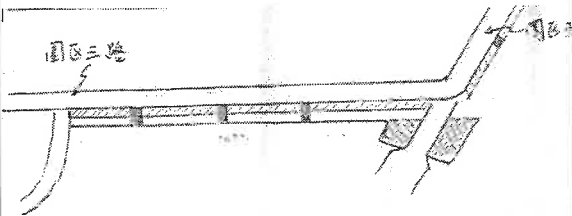


編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	初核意見	縣都委會記錄事項
人18 (逾)	陳情人： 蔡鎮宇君 位置： 園區段 572-1 地號	本案變更徵收地段，擬變更徵收之園區服務區、機關用地、廣場用地、公園用地、公園兼滯洪池用地、停車場用地、道路用地等，不符合「科學工業園區設置管理條例」立法徵收指定土地用途旨意，暨未比照園區徵收前例，規劃配售之工業住宅社區土地。居民、地主之生存權利在何處未見安置。	1. 本案變更提出者科學工業園區管理局，出錢者亦是該局，全案土地應依照「科學工業園區設置管理條例」辦理徵收。 2. 本案科學工業園區管理局應依照「科學工業園區設置管理條例」第15條之規定，劃定一部分地區作為社區，提供被徵收土地或房屋之原所有權人及耕地承租人供興建住宅使用。 3. 查「園區服務區」設立屬商業性之事業，非土地法第208條第1項第9款其他由政府興辦以公共利益為目的之事業，亦非「土地徵收條例」第3條國家因公益需要之事業，亦非「科學工業園區設置管理條例」以高級技術工業之事業，該區應予變更為配售被徵收土地或房屋之原所有權人及耕地承租人之工業住宅社區。  ■ 該地並不在路邊15米範圍內，不宜變為納入徵收範圍 ■ 建議園區三路路邊原廣場用地部分設置停車場 ■ 建議設置處道路用地，以利商家出入及停車出入	有關事否配地及配置住宅社區以及土地使用分區變更等事宜建議併議題五-(4)討論。	專案小組(第二次)會議結論(94.12.26)併議題五-(4)結論辦理。

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	初核意見	縣都委會記錄事項
人 19 (逾)	陳情人：辰鴻 加油站股份 有限公司 位置：寶山鄉 園區段 470、 471、482-1、 483、484、486 地號 (列)	本計畫中變更辰 鴻加油站用地為 加油站專用區其 位置位於園區三 路南側、鄰近園 區二路、園區五 路及寶山路相接 點之農業區，對 外連結暢通，但 礙於土地面積腹 地狹小，僅能提 供簡易之加油服 務。現因應變更 為加油站專用區 後提供更多元化 之服務來發揮土 地最大效益，因 此擬依加油站設 置管理規則增設 如洗車設施及加 氣加壓、加水 站、臨時停車等 附屬設施，以滿 足新竹科學工業 園區對於加油站 之服務需求。(因 應現況調整計畫 範圍)	擴大原計畫變更內容明細表第四項中加 油站專用區面積，縮減部份臨接廣場用地 為加油站專用區，面積約為 297.38 m ² ， 變更後加油站專用區，合計約 0.08 公頃。	本案併人 7 及 議題五-1 討論	專案小組(第 二次)會議結 (94.12.26) 併議題五-(1) 結論辦理。
人 20 (逾)	徐漢深、許明 欽君等十二 人 95.2.15	請依據「科學工 業園區設置管理 條例」第 15 條規 定，將草案「園 區服務區、公 園、停車場」規 劃「新竹縣寶山 鄉工業住宅用 地」，以符合行政 院核定為科學工 業園區擴建用地 原意，亦符合科 管局以維持原計 畫執行之構想， 亦達成新竹縣都 市計畫委員會之 決議，以上符合 法令、工業發展 及人民期望之構 想，請各機關考 慮成全予以執 行。	建請將草案規劃「園區服務區、公園、停 車場」等土地，檢討為「新竹縣寶山鄉工 業住宅社區」用地並配予計畫範圍內之土 地所有權人乙案。	有關事否配地 及配置住宅社 區等事宜建議 併議題五-(4) 討論。	

「變更新竹科學工業園區特定區主要計畫(新竹縣轄部份)(園區三路、五路地區)細部計畫案」新竹縣都市計畫委員會第2次專案小組會議結論事項科學工業園區區管理處處理情形回覆

議題	初 核 意 見	都委會決議事項	處理情形回覆
一、	3. 本案如位於山坡地範圍，開發建築使用應符合建築技術規則、山坡地開發建築管理辦法及水土保持法相關規定。 4. 本案若屬山坡地範圍請除上述原則規定辦理外，請科管局補充坡度分析，並依據「都市計畫細部計畫審議原則」第九點規定，將下列相關規定納入細部計畫書中規定辦理。 (1) 坵塊圖上之平均坡度在百分之四十以上之地區，不得建築使用。其面積之百分之八十土地應維持原始地形地貌，不得開發利用，其餘百分之二十土地得規劃作道路、公園及綠地等設施使用。 (2) 坵塊圖上之平均坡度在百分之三十以上未達百分之四十之地區，以作為道路、公園及綠地或無建築行為之開放性公共設施使用為限。 (3) 坵塊圖上之平均坡度在百分之三十以下之地區，始得作為建築基地使用。	專案小組(第二次)會議結論(94.12.26) 刪除作業單位初核意見第2點第(3)項內容，其餘依照初核意見審查通過並納入計畫書中敘明。	1. 依 貴政府 93 年 9 月 21 日府農保字第 0930122915 號函及新竹市政府 93 年 8 月 12 日府建生字第 0930088780 號函，本案計畫範圍部分位於山坡地範圍，該部分未來開發建築使用將依建築技術規則、山坡地開發建築管理辦法及水土保持法相關規定辦理。 2. 遵照辦理。
二、	本案如需實施環境影響評估，請科管局(或開發單位)依據環境影響評估法相關規定辦理，以咨適法。	專案小組(第二次)會議結論(94.12.26) 依照作業單位初核意見審查通過並納入計畫書載明。	遵照辦理。本案環境影響評估已提送行政院環保署審議中。

議題	初 核 意 見	都委會決議事項	處理情形回覆
三、	計畫功能與定位：(註人1) 2. 揆諸主要及細部計畫書，其功能除改善園區三、五路土地使用沿線景觀與增加產業用地(園區事業專用區)及相關生產性服務設施外(園區服務區)，請申請單位科管局(或規劃單位)進一步說明本次個案變更產業用地係供何種產業(廠商)性質使用及其土地使用配置構想計畫為何，另「園區服務區」未來使用計畫為何？請科管局進一說明並納入計畫書土地使用計畫乙節載明。 2. 是否辦理現地勘查提請與會討論。	專案小組(第二次)會議結論(94.12.26) 1. 請申請單位科管局(或規劃單位)依照作業單位之初核意見補充資料，其補充內容授權由作業單位辦理審查並提下次專案小組報告處理情形。 2. 本案專案小組無需辦理現地勘查。	1. 本案規劃之園區事業專用區係依「科學工業園區設置管理條例」核准入園區之園區事業使用，另園區服務區係以提供園區主要行政、金融、商務、展示、研討、表演及娛樂、餐飲、購物等多功能使用為主。 2. 本局已就上開相關土地使用計畫內容與作業單位協商，未來將納入補充內容提會報告。
四、	交通衝擊影響評估部份： 說明： 3. 依據草案計畫並未推估未來變更後「園區事業專用區」及「園區服務區」日間人口或夜間人口，同時未來日或夜間人口及樓地板面積等因素所衍生之交通旅次量對各道路服務水準(LOS)之衝擊為何？ 4. 揆諸變更範圍鄰近交通動線，未來園區三路(24m)與北二高聯絡道(25m)及特五號(12m)路口及園區二路(24m)園區三、五路及市竹三(寶山路：現有道路)路口尖峰時段將為交通瓶頸點，未來有無因應對策與措施？ 以上建議請科管局提出說明後提會討論。	專案小組(第二次)會議結論(94.12.26) 請申請單位科管局(或規劃單位)依照作業單位之初核意見補充資料，其補充內容授權由作業單位辦理審查並提下次專案小組報告處理情形。	本局已就左列交通衝擊影響評估內容與作業單位協商，未來將納入補充內容提會報告。

議題	初核意見	都委會決議事項	處理情形回覆
土地使用分區(含開發方式)及公共設施部份：(人6、人15、人18逾) 說明： 4. 加油站專用區(詳表一變4) (1)本案為申請人依據前「台灣省都市計畫保護區、農業區各土地地使用審查要點」申請農業區容許設置加油站使用，惟其土地使用仍應依據農業區土地使用管制，本案如變更為加油站專用區，土地強度(容積率120%)及容許使用項目增加，是否應回饋提請與會討論。 (2)本案如需回饋建議以變更本案範圍土地面積30%×變更後第一次調整公告現值為回饋條件。 註：(人7)		專案小組(第二次)會議結論(94.12.26) 1. 本案經科管局出席代表說明有關人民陳情擴大園區段482-1、471與470(部份)地號之農業區為「加油站專用區」因未來基地鄰側及後側擬變更為「廣場用地」及「園區事業專用區」且採徵收方式辦理用地取得，爰此，未來整體開發後並無作業單位所提「現有道路」疑義。 2. 本案俟整體土地使用計畫確認後且無上述結論(1)說明疑義後，原則同意草案計畫及人民陳情意見變更為「加油站專用區」，其回饋條件修正作業單位之初核意見為：核發建造執照前繳交範圍土地面積30%×變更後調整當期告現值為回饋條件。	1. 敬悉。 2. 遵照辦理，並同意納入本案計畫書修正。

議題	初核意見	都委會決議事項	處理情形回覆
5. 停車場用地	本案停車場用地(0.53ha)位置規劃於「園區服務區」，至於「園區事業專用區」則無規劃停車場用地，有關停車空間除依土地使用管制規定(草案)第六點建築行為留設時，計畫區東側是否足以容納員工或鄰近土地使用行為(含洽公)之停車空間。	專案小組(第二次)會議結論(94.12.26) 本案併入議題四，請科管局補充相關資料後再提下次專案小組討論本案計畫整體土地使用分區之合理性(變更內容綜理表部份)。	本案園區事業專用區停車空間之留設，係以樓地板面積每超過112.5平方公尺或其零數應增設一停車位為標準，為確實滿足本案園區事業專用區之停車需求，本停車空間管制標準已為「建築技術規則」建築設計施工編第59條第4類相關類似場所「500平方公尺以下部分免設，超過500平方公尺部分，每250平方公尺設置一輛」之倍數。
6. 有關縣都委會第203次大會林委員天俊及鄭委員書青建議納入討論事項：	(1) 將北二高聯絡道銜接園區三路擴大路幅開口(林委員)說明：有關北二高聯絡道前經本府工務局養護課提供路權地籍資料供辦理都市計畫個案變更案，本案並於93.2.18公告實施在案，本案如委員提議為顧及路口安全，是否擴大聯絡道銜接園區三路擴大路幅開口之設計，請養護課表示意見。	專案小組(第二次)會議結論(94.12.26) 1. 本案為考量路口之安全性以及未來土地容許使用，原則修正草案計畫園區三路、五路以及北二高聯絡道交接處右側「廣場用地」為「廣場兼道路用地」使用。 2. 有關路口擴大範圍之路口線型設計，請科管局(或規劃單位)進一步協調公路總局。	1. 遵照辦理。 2. 遵照辦理。

議題	初核意見	都委會決議事項	處理情形回覆
(2) 市竹三線(寶山路)變更案等議題 說明：有關市竹三線案縣市府及科管局於93.12.16協商會結論(二)為考量年度公路總局補助經費事宜，有關市竹三案與園區三五路案分案辦理，有關市竹三線案於94.6.17前經本縣都市計畫委員會第200次會議決議請規劃以道路中心線均等退讓同案並於94.8.2本縣都市計畫委員會第201次會議決議有關路線規劃再請養護課協調相關單位研擬可行性計畫後再提會討論，爰此，本案為考量兩案計畫範圍之不同惟又具依存關係，建議兩案可併案討論分案處理方式辦理；本案請科管局及本府養護課說明辦理情形後提會討論。	專案小組(第二次)會議結論 (94.12.26) 1. 本案考量民眾權益、公平性以及未來用地取得，有關原市竹三線個案變更案納入本案(園區三、五路)個案變更一併辦理，徵收範圍內之土地所有權人能比照議題五-(4)參與配地。 2. 有關市竹三線之路型規劃則依據 94.6.17 前提本縣都市計畫委員會第 200 次會議之草案計畫範圍。	依據95年4月12日 貴縣都市計畫委員會第206次會議，臨時動議案第1案「變更新竹科學工業園區特定區主要計畫(部分工業區、農業區、保護區、綠地及公園用地為道路用地-市竹三線)」討論決議，市竹三線案與本案將採分案方式辦理用地取得。	

六、細部計畫都市計畫圖(一百分之二)法定底圖之認定說明： (3)有關目前主要計畫計畫圖為五分之一之法定圖，科管局所提之細部計畫草案圖乃為比例一百分之二底圖，本府刻正辦理之重製案尚在辦理中，爰此，有關本案細部計畫之底圖其依據為何？請科管局(或規劃單位)進一步說明。 (4)本案科管局變更範圍之依據是否依據地籍資料而劃定，本案如以地籍資料認定範圍，建議將地籍清冊併入計畫書內容，以減少主細部圖變更範圍之不確定性。 ※以上建議提請與會討論。	專案小組(第二次)會議結論 (94.12.26) 為減少細部計畫法定圖之不確定性，請科管局依照作業單位之初核意見，將計畫範圍內之地籍清冊納入計畫書辦理。	遵照辦理。
七、細部計畫書案名之修正： 說明： 本案係為配合內政部 93.11.3 內授營署都字第 0930012526 號函示准依都市計畫法第二十七條第一項第三款配合中央經濟發展辦理個案變更在案；本案因涉及變動原科管局 88 發佈實施「一期發展地區細部計畫」及 91 發佈實施「三期發展地區細部計畫」範圍，惟本案主要計畫為「變更新竹科學工業園區特定區主要計畫(新竹縣轄部份)(園區三路、五路地區)案」，有關細部計畫案名應修正為「擬定新竹科學工業園區特定區(新竹縣轄部份)(園區三路、五路地區)細部計畫案」以避免混淆，致於局部涉及變更原 88 年及 91 年細部計畫案，屆時於科管局辦理該等細部計畫通盤檢討時，一併修正細部計畫範圍，以符合相關計畫之一致性。 ※以上建議提請與會討論。	專案小組(第二次)會議結論 (94.12.26) 依照作業單位初核意見辦理修正後通過。	遵照辦理。

附件一：

園區三、五路案用地徵收研提配地方案說明文件

- 一、本局現有可供配售之安遷戶住宅社區土地坵塊，僅有安康、金山社區內各一塊暨高翠社區內五塊，合計面積為 0.7442 公頃土地，又如均以最小配地面積 83 m² 辦理配售，則約可分割為 85 筆土地（因需扣除分割所造成之部分畸零地）。
- 二、因本案用地範圍內被徵收業戶要求比照三期用地徵收辦理配售工業住宅社區土地，故參照本局以往辦理寶山、介壽二道路用地徵收配地前例，本案用地配售亦將以新竹縣、市辦理第三期用地公告徵收日期為基準日之土地所有權人（即新竹縣為 79 年 6 月 20 日，新竹市為 79 年 6 月 15 日），及日後查估所列之房屋所有權人作為認定及配售對象，並研擬二處理方案如下：

方案一：如不考量房屋所有權人，僅採有條件配售予本案被徵收土地面積超過 83 m² 以上及前未獲三期配售地之土地所有權人且人只配售予 83 m²（25 坪）土地，則依此推估計有 81 位業主符合該條件，並均可獲配土地。

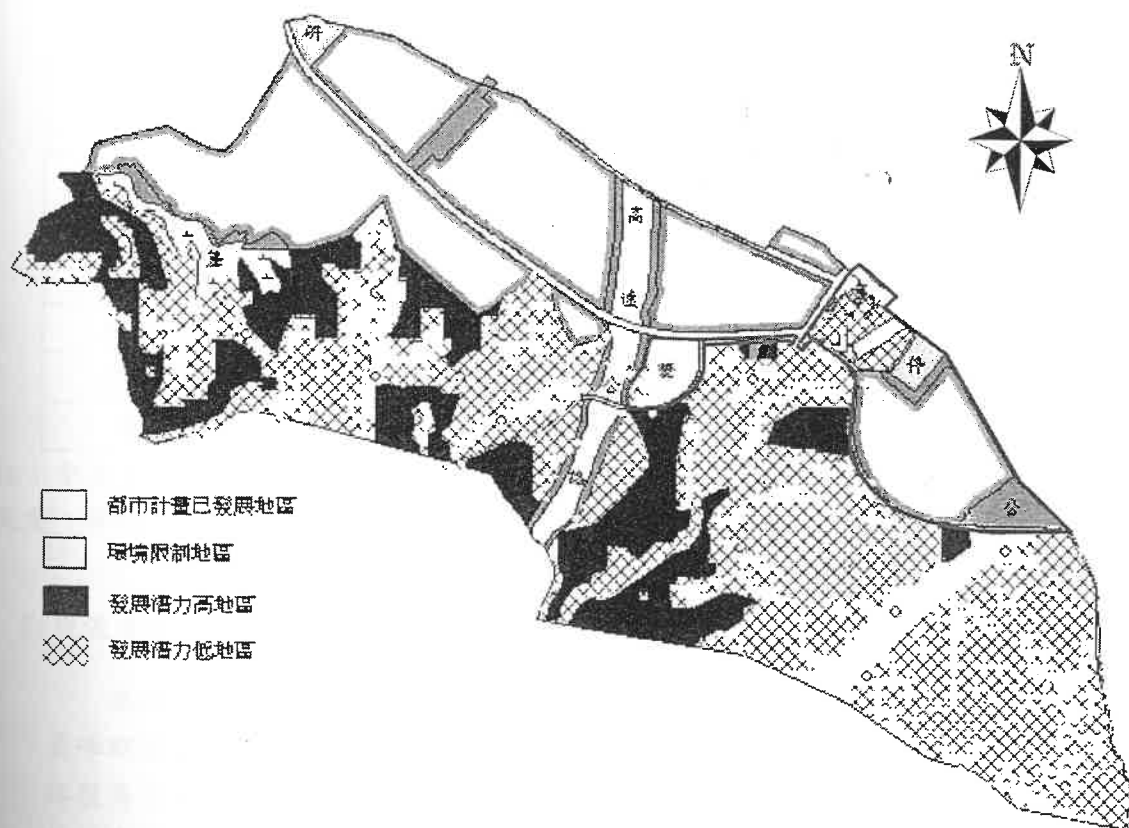
方案二：如考量現有房屋所有權人亦有獲配地安遷需要及機會，但現有可供配售地又不足，則改採方案一所列之土地所有權人及日後縣、市政府查估所列之房屋所有權人（但同樣需扣除前已獲配售三期土地者），均可參與公開抽籤獲配方式辦理配售（但一人只限抽一籤配一地）。

註：本案俟協調獲共識後，其執行配售作業相關細節，將由本局另案邀集縣、市政府開會共同研商處理。

附件二 擴大本案計畫範圍方案分析

有關擴大本案計畫範圍配置其他土地使用分區以增加生活機能並以區段徵收方式辦理本案用地取得之可行性分析，說明如下：

- (一)依據變更新竹科學工業園區特定區主要計畫(第二次通盤檢討)-新竹縣轄部分(草案)第三章第四節土地利用適宜性分析，將園區特定區範圍劃分為發展潛力高地區、發展潛力低地區及限制發展地區等三大類，其中位處高速公路東側本案計畫範圍周邊適宜開發建築之土地，除本計畫區北側已發展地區外，剩餘劃屬發展潛力高地區之面積估計僅約 30 公頃，惟其分布尚屬零星，範圍亦較不完整(請參見下圖)，並不適宜作大規模整體開發。



寶山鄉土地發展潛力示意圖

- (二)本案依據建廠用地需求，劃設園區事業專用區面積約 23 公頃，若採以區段徵收開發，以抵價地比例 40%、一般性公共設施 35%、折抵工程費之可標售建築用地 15%之比例作推估，則本局為取得 23 公頃之土地需劃設 100 公頃之整體開發區，由上述(一)之說明，應為不可行。
- (三)至於以區段徵收方式辦理本計畫區之開發，若依上述(二)之各項用地比例作推估，則所剩可供建廠用地有限，將不符原預定需地規模。
- (四)擬租用廠商有需地時程考量，採以區段徵收辦理開發一般約需時 4-5 年，於時程上亦不適配合辦理。

(五)科學園區設置管理條例第1條，開宗明義表示本局以發展科學工業為設立宗旨，且本局亦非區段徵收主管機關，又貴府刻正進行本園區特定區主要計畫(第2次通盤檢討)，其規劃、開發均由貴府主政，是否宜將本案用地改以區段徵收辦理，宜請貴府自行研擬評估，以上分析說明供參。

附件三：交通衝擊分析補充資料

壹、交通影響分析

一、道路服務水準分析

(一)道路現況分析

1. 道路幾何特性

本計畫區及周邊地區之現況道路包含力行路、園區二路、園區三路、園區五路、雙園路等，其道路幾何特性如表 1 所示。

表 1 本計畫區及周邊地區道路幾何特性表

路名	分類	路寬 (公尺)	中央 分隔形式	車道數 (雙向)	機車專用道 (公尺)	人行道 (公尺)
力行路	聯外道路	30.0	實體(2.8)	6	無	2.5
寶山路	聯外道路	6.0	標線	2	無	無
園區二路	主要道路	24.0	實體(0.9)	4	無	4.0
園區三路	主要道路	24.0	實體(0.9)	4	無	4.0
園區五路	主要道路	24.0	實體(0.8)	4	無	3.3
雙園路	聯外道路	8.0	標線	2	無	無

註：中央分隔形式中之實體分隔表示各道路為中央分隔島分隔，括弧內數字則為中央分隔島寬度，單位為公尺。

2. 現況道路服務水準

現況道路交通量及服務水準如表 2 所示，整體而言，晨峰時的服務水準較昏峰時差。晨峰時園區三路、園區五路等的服務水準大都在 D 級以上，而雙園路及寶山路的大部分路段為 E 級至 F 級間，顯示該等道路為本區的主要瓶頸路段。昏峰時的狀況較晨峰時為佳，大部分路段都有 D 級以上的服務水準，惟寶山路仍然為 F 級的路段。

表 2 本計畫區及週邊地區道路尖峰時間交通量及服務水準

路名	路段區間	方向	容量	流量		V/C		服務水準	
				晨峰	昏峰	晨峰	昏峰	晨峰	昏峰
園區二路	高速公路— 園區五路	東向	2000	1042	677	0.52	0.34	B	A
		西向	2000	469	267	0.23	0.13	A	A
園區三路	高速公路— 雙園路	東向	2000	1392	1046	0.70	0.52	C	B
		西向	2000	1723	1283	0.86	0.64	D	B
	雙園路— 寶山路	東向	2000	1938	1252	0.97	0.63	D	B
		西向	2000	2084	1871	1.04	0.94	E	D

園區五路	園區一路—	南向	2000	1300	1041	0.65	0.52	C	B
	園區二路	北向	2000	1858	1030	0.93	0.52	D	B
力行路	力行二路—	東向	4500	2373	179	0.53	0.04	B	A
	寶山路	西向	4500	249	978	0.06	0.22	A	A
雙園路	園區三路—	南向	1400	544	845	0.39	0.96	A	D
	大雅路	北向	1400	1532	496	1.09	0.58	E	B
寶山路	園區五路— 力行三路	南向	600	1648	310	2.75	1.65	F	F
		北向	600	610	681	1.02	1.93	E	F
	力行三路— 水仙路	南向	600	195	474	0.33	0.87	A	D
		北向	600	1281	46	2.14	0.08	F	A

資料來源：1. 「變更新竹科學工業園區特定區主要計畫（第二次通盤檢討）—新竹縣轄部分」，民國 92 年。
2. 本計畫整理

(二)開發影響分析

1. 開發衍生交通量

以一般積體電路大型廠商每 10 公頃約引進 5,000 人之標準，未來本計畫將提供約 23.41 公頃之園區事業專用區，預計引入活動人口數約為 11,707 人，本計畫以目前園區的一般工作型態來推估未來基地於晨昏峰的進入及離開人旅次。目前園區大多數廠房有三種上班型態：常日班、日班及夜班（本計畫假設這三種上班型態各佔 1/3），其中常日班上下班時間約為 8:00-9:00 及 17:00-18:00，而日班上下班時間約為 7:00-8:00、19:00-20:00，夜班上下班時間則與日班相反。此外，日班及夜班通常為做二休二，因此日班及夜班平常日應該是各一半的人上下班。

根據上述推論，晨峰時約有總引進人口數之 1/3 的常日班及 1/6 的日班上班，同時並有 1/6 的夜班下班；而昏峰時則有 1/3 的常日班及 1/6 的日班下班，同時並有 1/6 的夜班上班。此外，由於上下班的彈性並不相同，通常是上班時間彈性小，下班時間彈性大，故假設上班時有 65% 的人集中在單一尖峰小時內，而下班時則有 45% 的人集中在單一尖峰小時內。

因此，由上述假設及推論，晨峰進入基地的人數為總引入人口數的 33%（即 3805 人）、離開的人數為 8%（878 人），昏峰進入的人數為 11%（1268 人）、離開人數為 23%（2634 人）。

而在運具選擇方面，本計畫採小汽車為 49.8%、機車 45.5%、交通車 4.7%（沈道剛，「科學園區員工住宅需求及通勤行為之研究—以新竹科學園區為例」，國立東華大學環境政策研究所碩士論文，民國 91 年），而在運具乘載率方面，則參考交通部運研所之「非都市不同土地使用型態旅次發生率之系列研究—中部地區」的研究，在工業區之小汽車乘載率為 1.31 人/車、機車為 1.17 人/車，而交通車部分則假設為 30 人/車。由衍生人旅次及運具選擇、運具乘載率可再推算衍生車旅次，其結果如表 3 所示。計畫區晨峰時進入量

為 1902pcu/hr、離開為 439pcu/hr，昏峰進入量為 634pcu/hr、離開為 1317pcu/hr。

表 3 本計畫區衍生交通量預估表

人旅次					
		小汽車	機車	交通車	合計
晨峰	進入	1,895	1,731	179	3,805
	離開	437	399	41	878
昏峰	進入	632	577	60	1,268
	離開	1,312	1,198	124	2,634
車旅次					
		小汽車	機車	交通車	合計
晨峰	進入	1,446	1,480	6	1,902
	離開	334	341	1	439
昏峰	進入	482	493	2	634
	離開	1,001	1,024	4	1,317

註：車旅次個別單位一車/hr，合計單位一pcu/hr

資料來源：本計畫推估

2. 目標年基地未開發交通衝擊分析

目標年民國 110 年計畫區未開發的情況下，隨著車輛數的增長，及土地使用活動的改變，計畫區週邊道路交通量仍將有所變動。目標年計畫區未開發時，計畫區週邊道路尖峰時間的交通量及服務水準如表 4 所示。整體而言，瓶頸仍在寶山路及雙園路，服務水準最差至 F 級。

表 4 目標年計畫區未開發週邊道路尖峰時間交通量及服務水準 單位：pcu

路名	路段區間	方向	容量	流量		V/C		服務水準	
				晨峰	昏峰	晨峰	昏峰	晨峰	昏峰
園區二路	高速公路—	東向	2000	1683	1600	0.84	0.80	D	D
	園區五路	西向	2000	1784	1524	0.89	0.76	D	D
園區三路	高速公路—	東向	2000	1474	1328	0.74	0.66	C	C
	雙園路	西向	2000	1481	1384	0.74	0.69	C	C
	雙園路—	東向	2000	2052	1589	1.03	0.79	E	D
	寶山路	西向	2000	1791	2019	0.90	1.01	D	E
園區五路	園區一路—	南向	2000	1464	1192	0.73	0.60	C	B
	園區二路	北向	2000	996	1259	0.50	0.63	A	B
力行路	力行二路—	東向	4500	3085	233	0.69	0.05	C	A
	寶山路	西向	4500	624	1271	0.14	0.28	A	A
雙園路	園區三路—	南向	1400	814	1151	0.58	0.82	B	D

	大雅路	北向	1400	1967	584	1.41	0.42	F	A
寶山路	園區五路— 力行三路	南向	600	1652	818	2.75	1.36	F	F
		北向	600	936	1220	1.56	2.03	F	F
	力行三路— 水仙路	南向	600	656	827	1.09	1.38	E	F
		北向	600	1372	572	2.29	0.95	F	D
農業區南側 12 米計畫道路	園區三路— 寶山路	南向	1400	386	433	0.28	0.31	A	A
		北向	1400	714	744	0.51	0.53	B	B

資料來源：「「新竹市仙水里金山一鄰通往寶山路間之道路（市竹三線）」委託工程規劃及相關配合工作」，亞聯工程顧問公司，民國 92 年。

3. 開發後道路服務水準分析(交通改善方案實施前)

假設計畫區內的從業人員其旅次起點分佈比例如表 5，在假設本計畫交通改善方案未完成的情況下，各個道路上的分派比例如圖 1 所示。

表 5 科學園區員工分佈區域

區域	竹北 生活圈	竹市東區 生活圈	竹市北區 及香山生 活圈	竹東 生活圈	新竹地區 以外	合計
百分比 (%)	8.5	46.1	12.8	17.0	15.6	100

資料來源：沈道剛，「科學園區員工住宅需求及通勤行為之研究—以新竹科學園區為例」，國立東華大學環境政策研究所碩士論文，民國 91 年。

表 6 及表 7 為目標年基地開發後在不增加任何道路設施下的晨峰及昏峰交通量與服務水準。結果顯示，在民國 110 年園區三路、園區五路、寶山路、雙園路皆成為本區的主要交通瓶頸。

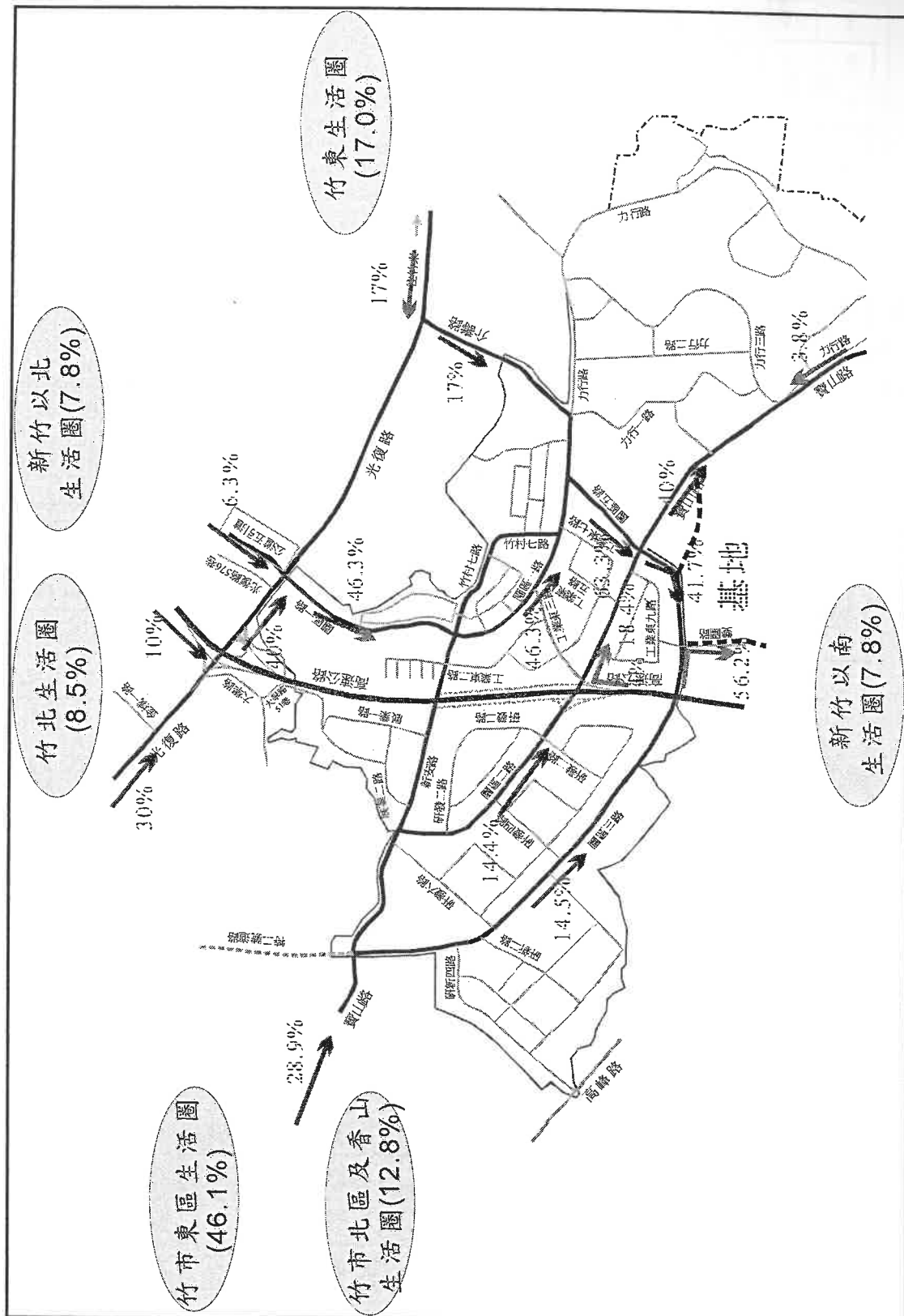


圖 1 計畫區衍生交通量指派比例圖

資料來源：本計畫整理

表 6 計畫區晨峰衍生交通量指派及開發後服務水準

路名	路段區間	方向	指派比例		衍生交通量			交通量	V/C	LOS
			進入	離開	進入	離開	總合			
園區二路	高速公路一	東向	18.4%	0.0%	350	0	350	2,033	1.02	E
	園區五路	西向	0.0%	18.4%	0	81	81	1,865	0.93	D
園區三路	高速公路一	東向	14.5%	0.0%	276	0	276	1,750	0.87	D
	雙園路	西向	0.0%	14.5%	0	64	64	1,545	0.77	D
	雙園路一	東向	0.0%	41.7%	0	183	183	2,235	1.12	E
	寶山路	西向	41.7%	0.0%	793	0	793	2,584	1.29	F
園區五路	園區一路一	南向	63.3%	0.0%	1,204	0	1,204	2,668	1.33	F
	園區二路	北向	0.0%	63.3%	0	278	278	1,274	0.64	B
力行路	力行二路一	東向	0.0%	0.0%	0	0	0	3,085	0.69	C
	寶山路	西向	0.0%	0.0%	0	0	0	624	0.14	A
雙園路	園區三路一	南向	56.2%	0.0%	1,069	0	1,069	1,883	1.35	F
	大雅路	北向	0.0%	56.2%	0	247	247	2,214	1.58	F
寶山路	園區五路一	南向	40.0%	0.0%	761	0	761	2,413	4.02	F
	力行三路	北向	0.0%	40.0%	0	176	176	1,112	1.85	F
	力行三路一	南向	0.0%	3.8%	0	17	17	673	1.12	E
	水仙路	北向	3.8%	0.0%	72	0	72	1,444	2.41	F

資料來源：本計畫整理

表 7 計畫區昏峰衍生交通量指派及開發後服務水準

路名	路段區間	方向	指派比例		衍生交通量			交通量	V/C	LOS
			進入	離開	進入	離開	總合			
園區二路	高速公路一	東向	18.4%	0.0%	117	0	117	1,717	0.86	D
	園區五路	西向	0.0%	18.4%	0	242	242	1,766	0.88	D
園區三路	高速公路一	東向	14.5%	0.0%	92	0	92	1,420	0.71	C
	雙園路	西向	0.0%	14.5%	0	191	191	1,575	0.79	D
	雙園路一	東向	0.0%	41.7%	0	549	549	2,138	1.07	E
	寶山路	西向	41.7%	0.0%	264	0	264	2,283	1.14	E
園區五路	園區一路一	南向	63.3%	0.0%	401	0	401	1,593	0.80	D
	園區二路	北向	0.0%	63.3%	0	834	834	2,093	1.05	E
力行路	力行二路一	東向	0.0%	0.0%	0	0	0	233	0.05	A
	寶山路	西向	0.0%	0.0%	0	0	0	1,271	0.28	A
雙園路	園區三路一	南向	56.2%	0.0%	356	0	356	1,507	1.08	E
	大雅路	北向	0.0%	56.2%	0	740	740	1,324	0.95	D

寶山路	園區五路— 力行三路	南向	40.0%	0.0%	254	0	254	1,072	1.79	F
		北向	0.0%	40.0%	0	527	527	1,747	2.91	F
	力行三路— 水仙路	南向	0.0%	3.8%	0	50	50	877	1.46	F
		北向	3.8%	0.0%	24	0	24	596	0.99	D

資料來源：本計畫整理

3. 開發後道路服務水準分析(交通改善方案實施後)

表 8、表 9 為實施寶山路拓寬計畫、雙園路改道拓寬、農業區南側十二米計畫道路開拓後的路段交通量及服務水準，結果顯示服務水準確有改善，但仍有部分路段出現 E 級服務水準，如園區三路、五路、雙園路，因此仍有待其它改善措施以提升服務水準。

表 8 晨峰衍生交通量指派及改善後服務水準表

路名	路段區間	方向	容量	基地衍生交通量			交通量	V/C	LOS
				進入	離開	總合			
園區二路	高速公路— 園區五路	東向	2000	350	0	350	2033	1.02	E
		西向	2000	0	81	81	1865	0.93	D
園區三路	高速公路— 雙園路	東向	2000	276	0	276	1750	0.87	D
		西向	2000	0	64	64	1545	0.77	D
	雙園路— 寶山路	東向	2000	0	183	183	2235	1.12	E
		西向	2000	793	0	793	2584	1.29	F
園區五路	園區一路— 園區二路	南向	2000	1204	0	1204	2668	1.33	F
		北向	2000	0	278	278	1274	0.64	B
力行路	力行二路— 寶山路	東向	4500	0	0	0	3085	0.69	C
		西向	4500	0	0	0	624	0.14	A
雙園路	園區三路— 大雅路	南向	1800	1069	0	1069	1883	1.05	E
		北向	1800	0	247	247	2214	1.23	F
寶山路	園區五路— 力行三路	南向	1800	380	0	380	1619	0.90	D
		北向	1800	0	88	88	790	0.44	A
	力行三路— 水仙路	南向	1800	0	17	17	673	0.37	A
		北向	1800	72	0	72	1444	0.80	D
農業區南側 12 米計畫道路	園區三路— 寶山路	南向	800	380	0	380	793	0.99	D
		北向	800	0	88	88	322	0.40	A

資料來源：本計畫整理

表 9 昏峰衍生交通量指派及改善後服務水準表

路名	路段區間	方向	容量	基地衍生交通量			交通量	V/C	LOS
				進入	離開	總合			
園區二路	高速公路—	東向	2000	117	0	117	1717	0.86	D

	園區五路	西向	2000	0	242	242	1766	0.88	D
園區三路	高速公路— 雙園路	東向	2000	92	0	92	1420	0.71	C
		西向	2000	0	191	191	1575	0.79	D
	雙園路— 寶山路	東向	2000	0	549	549	2138	1.07	E
		西向	2000	264	0	264	2283	1.14	E
園區五路	園區一路— 園區二路	南向	2000	401	0	401	1593	0.80	D
		北向	2000	0	834	834	2093	1.05	E
力行路	力行二路— 寶山路	東向	4500	0	0	0	233	0.05	A
		西向	4500	0	0	0	1271	0.28	A
雙園路	園區三路— 大雅路	南向	1800	356	0	356	1507	0.84	D
		北向	1800	0	740	740	1324	0.74	C
寶山路	園區五路— 力行三路	南向	1800	127	0	127	740	0.41	A
		北向	1800	0	263	263	1178	0.65	C
	力行三路— 水仙路	南向	1800	0	50	50	877	0.49	A
		北向	1800	24	0	24	596	0.33	A
農業區南側 12米計畫道路	園區三路— 寶山路	南向	800	127	0	127	331	0.41	A
		北向	800	0	263	263	568	0.71	B

資料來源：本計畫整理

二、停車供需分析

(一)衍生停車需求分析

1. 園區事業專用區

園區事業專用區之停車需求主要來自於衍生活動人口，其尖峰時間集中於白日，依據園區事業專用區白日活動人口 5,853 人中使用小汽車及機車之比例，再考量訪客及日間上班與夜間上班的人可能重疊的時間，而給予其 1.2 的彈性放大係數推估得知，計畫區內小汽車位需求約為 2,535 席、機車位需求約為 2,732 席(以小汽車當量換算為 819 席)，合計約為 3,354 席。

2. 園區服務區

本計畫劃設園區服務區 2.16 公頃，依據「台灣地區都市土地旅次發生特性之研究」第 3 群商業區之各項參數作推估假設，計衍生 2,370 人、475 席停車需求，以車輛預估數 20%劃設公共停車空間，則需求公共停車空間約 0.29 公頃。

(二)停車空間檢討

1. 園區事業專用區

本計畫區內園區事業專用區之衍生停車需求，擬於該分區內完全提供為原則，計畫以建築樓地板面積每 112.5 m²設置 1 席停車位，並落實規範於本計畫土地使用分區管制要點中，依據本計畫園區事業專用區面積並考量其容積率，約可設置 4,162 席停車位，滿足因開發衍生之停車需求 3,354 席。

2. 園區服務區

本計畫於園區服務區南側劃設停車場用地約 0.53 公頃，滿足公共停車空間之需求。