

附件二、興辦事業概況簡報資料



「台9線蘇花公路安全提升計畫」

東澳南澳段(隧道段)

新建工程第1次公聽會

115年5月5日

交通部公路局 HIGHWAY BUREAU, MOTC

簡報大綱

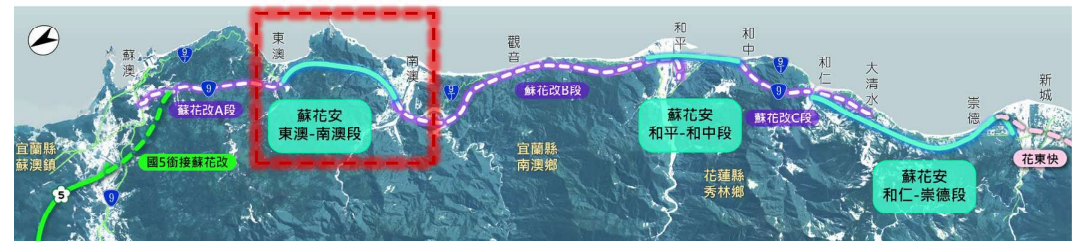
1. 計畫緣起
2. 路線規劃
3. 興辦事業概況
4. 需用土地狀況
5. 公益性、必要性、適當與合理性及合法性說明

1. 計畫緣起

1. 計畫緣起(1/1)

蘇花安計畫概述

- 蘇花改於 109 年 1 月全線通車。
- 東澳~南澳、和平~和中和和仁~崇德等路段仍存在線形標準低、災損阻斷及路廊瓶頸，亟待提升安全性及服務標準。
- 爰辦理「台9線蘇花公路安全提升計畫」，大幅減少遇極端氣候致預警性封路機率，提供安全可靠回家路。



- 行政院114年8月13日核准「台9線蘇花公路安全提升計畫」，預定121年全線通車。
- 宜蘭縣境內為東澳-南澳段，主線北起台9線蘇花改幸福高架橋，終點銜接蘇花改南澳北溪橋，全長約9.5公里。
- 配合蘇花改速限，最低設計速率以 70 公里/小時為原則。



2. 路線規劃

5

2. 路線規劃(1/2)



路廊規劃原則

- 避開環境敏感區，以減少環境切割
- 隧道工程為主體，洞口避開保安林
- 路線平行臺鐵隧道，掌握地質水文
- 避開朝陽社區聚落，減輕對民眾影響
- 依民意設置宜56及南澳南溪路堤匝道
- 局部路線位於南澳南強都市計畫區



6

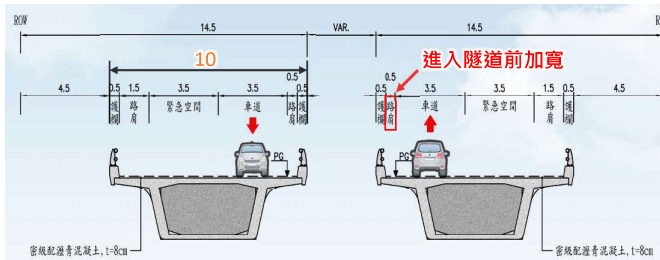
2. 路線規劃(2/2)



規劃斷面配置

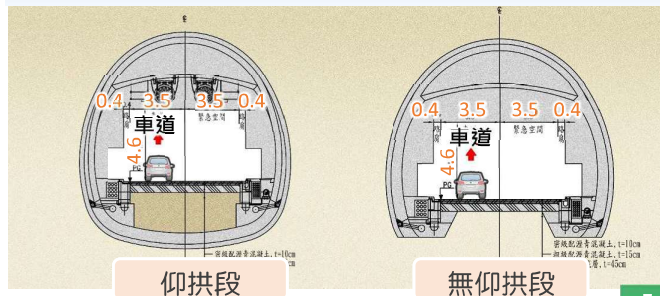
1號橋斷面

- 考量交通運輸需求、防災暨交通管理所需空間及公路系統之一致性
→ 擬沿用蘇花改斷面
- 進入隧道前之路段，分離橋全寬由10公尺(單側)增加至11.5公尺



1號隧道斷面

- 行車淨高4.6m，車道寬3.5m，緊急空間3.5m，兩側路肩各0.4m，維修步道各1m
- 考量隧道通風、照明，採多心圓隧道斷面設計



7



3. 興辦事業概況

8

3. 興辦事業概況(1/1)



計畫範圍

- 東澳南澳段路廊位於南澳鄉與蘇澳鎮，分為隧道段(A1標)及橋梁段(A2標)。
- A1標東澳端位於幸福水泥廠東側，路線自台9線幸福高架橋往南延伸進入隧道。
- A1標南澳端隧道自既有台9線下方出洞後，往南續行至娜娘路以北範圍。

土地使用

- A1標東澳端以非都市土地交通用地、林業用地為主，沿線土地使用主要為闊葉林、道路等。
- A1標南澳端以非都市土地農牧用地、林業用地為主，沿線土地使用主要為闊葉林、旱田、零星地上物，實際情形依查估成果為準。



4. 需用土地狀況

4. 需用土地狀況(1/2)



土地權屬

- 本標段涉及南澳鄉伊柚段1396地號及蘇澳鎮東澳一段333地號等133筆土地(詳會場張貼之計畫範圍圖說)

需用土地面積

權屬別	面積(m ²)	比例(%)
國有	193,104.5	86.62
私有	23,931.9	10.73
未登錄地	5,906.32	2.65
合計	222,942.7	100.00



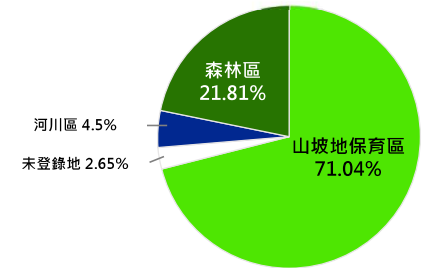
註：實際資料依地政機關資料為準。

4. 需用土地狀況(2/2)



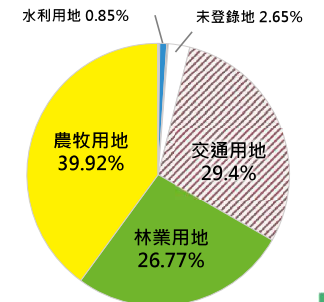
土地使用分區

類別	筆數	面積(m ²)	比例(%)
山坡地保育區	127	158,384.7	71.04
未登錄地	1	5,906.32	2.65
河川區	3	10,034.26	4.50
森林區	5	48,617.41	21.81
總計	136	222,942.7	100



土地編定

類別	筆數	面積(m ²)	比例(%)
丁種建築用地	2	432.88	0.19
水利用地	3	1,900.1	0.85
丙種建築用地	1	430.51	0.19
未登錄地	1	5,906.32	2.65
交通用地	61	65,555.82	29.40
林業用地	8	59,680.17	26.77
農牧用地	59	88,999.16	39.92
暫未編定	1	37.76	0.02
總計	136	222,942.7	100



註：實際資料依地政機關資料為準。



5. 公益性、必要性、適當與合理性及合法性說明

13

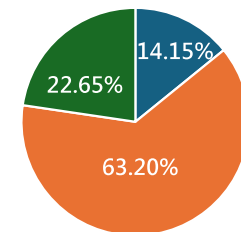


公益性：社會因素

影響人口之多寡、年齡結構

- 本案行經宜蘭縣南澳鄉及蘇澳鎮，截至114年底共計有42,584人，其中男性為21,563人，女性為21,021人
- 年齡結構0-19歲佔14.15%、20-64歲佔63.2%、65歲以上佔22.65%。

人口年齡比例



■ 0-19歲 ■ 20-64歲 ■ 65歲以上

對周圍社會現況之影響

- 本計畫在路線勘選與設計上，以避免穿越、封閉與影響既有聚落空間，盡可能降低對計畫範圍附近社會現況影響。
- **本計畫闢建完成後**，可提供民眾便捷之交通服務，並**改善當地交通**，對於**周圍社會現況有助益效果**。

對弱勢族群生活型態之影響

- 本計畫勘選範圍土地，已儘量避免影響當地居民居住及生活環境，完工後可**提高當地人口就業機會與整體路網便捷**，促進地方經濟發展。

對居民健康風險之影響

- 本計畫已辦理環境影響評估作業，後續將依「環境影響評估報告」審查結論及承諾事項確實執行各項環境保護工作。
- 蘇花安完工後可提供安全可靠的全天候服務，**滿足急重症赴外地醫療需求**。

14



公益性：經濟因素(1/2)

對稅收影響

- 計畫道路提供東部地區安全可靠之聯外運輸，縮短東部區域對外旅運之交通時間，並促進東部地區**整體觀光、產業永續發展及原民就業機會**，對於地方財政與稅收有正面效益。

對糧食安全影響

- 本計畫係屬交通事業計畫，需地類型為**線狀**土地型態，本計畫隧道段範圍內土地使用現況主要為農業利用、森林利用及交通利用土地。
- 本計畫隧道段範圍現況多屬**闊葉林、道路及早田**，對農地耕作之影響降至最低，並維持既有農業灌溉排水路的功能，且辦理用地取得已達最小面積，對糧食生產影響輕微。

造成增減就業或轉業人口

- 計畫路線勘選**避免拆遷民宅**，於人口就業影響輕微，而受影響之**地上物將依法給予補償**，盡量減低經濟損失，且計畫完工後將可增加運輸便利，對增加就業或轉業人口具正向影響。
- 另於**施工期間應可提升就業機會**，有利**營造業、水泥業、運輸業**等發展。

15



公益性：經濟因素(2/2)

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

- 為加速蘇花安計畫推動回應東部民眾期待，將由中央透過預算程序，分年編列預算負擔工程經費。

徵收計畫對農林漁牧產業鏈影響

- 本計畫隧道段工程，以**不影響既有橫交道路通行、農田灌排水路原有功能為原則**。
- 本新建工程對宜蘭地區之聯外交通具有正面效益，增加鄰近地區進出可及性，完工後可增加**農業生產運銷環境**之便利性。

徵收計畫對土地利用完整性影響

- 本計畫屬線狀開發，隧道段以隧道及路堤為主，**未涉及大規模之開發，且已儘量避開既有建築**，使影響民眾權益最低，不致於破壞周邊土地利用完整性。
- 未來計畫路線開闢後，對沿線周邊聚落、農業使用等土地利用型態仍有一定之限制，除本計畫路線範圍內，周邊土地仍可保留原使用，並降低對當地環境及土地使用之影響。

16



公益性：文化及生態因素(1/2)

因計畫而導致城鄉自然風貌改變

- 本計畫路廊沿線富有連續性植被及遊憩資源，路線主要以**隧道型式**減少地貌擾動，地貌以森林及低開發程度之農田為主，沿線偶有分散式建物座落於農田、道路之間，為減少整體開發對周邊環境的視覺衝擊，藉由**綠化及增加自然滲透縫合自然環境**，工程完工後對於現有城鄉自然風貌影響輕微。

因計畫而導致文化古蹟改變

- 本計畫路線**無公告之古蹟或歷史建築**，未來施工若發現文化資產遺跡將依文資法相關規定辦理。

因計畫而導致生活條件或模式發生改變

- 本計畫串聯蘇花改已通車路段，增進蘇花改通車效益，完工後可**大幅減少極端氣候預警性封路機率**，**提供一條可靠且安全回家的路**，對其原本之生活條件或模式有正向助益。

17



公益性：永續發展因素

國家永續發展政策

- 蘇花改與蘇花安計畫提供蘇花間全天候之安全、穩定交通服務，進一步搭配公共運輸優先措施，可達到推廣大眾運輸、降低溫室氣體與污染排放，補足現有運輸條件於無縫永續、區域發展、安全友善等**東部地區發展重點之不足處**，對於提升公共運輸競爭力、實踐永續運輸具有正面效益，滿足「臺灣永續發展目標」之願景。

永續指標

- 在環境層面，本計畫採隧道及橋梁型式避開敏感區，落實**國土保育**。
- 在社會層面，蘇花安計畫可優化公路線形，降低肇事率，並**提供全天候可靠服務**，滿足急重症赴外地醫療需求。
- 在經濟層面，提供地區產業運輸需求，**均衡地區發展**，強化東部產業競爭力。

國土計畫

- 本案所需**用地確屬必要且縮減至最小之範圍**，經檢討與國土計畫並無扞格之處，且有利國土計畫之區域交通運輸整合規劃。

19



公益性：文化及生態因素(2/2)

對該地區生態環境之影響

- 本計畫於113年8月7日環保署環評審查委員會審查**通過環境影響評估**。
- 本標段範圍主要為隧道及路堤段，不致有大範圍棲地破壞及切割情形，規劃適當之防護措施，減少對原棲物種之干擾。

計畫對周邊居民或社會整體之影響

- 本計畫完工後將提供安全可靠之公路運輸，符合多數居民期望，對**社會大眾心理層面**具有正面意義。
- 本計畫完工後，可降低蘇花路廊旅行距離及旅行時間，提升蘇花路廊**可及性與便利性**，促進地方發展。

18



必要性

本計畫目的與預計徵收私有土地合理關連理由

- 為**改善蘇花公路山區路段邊坡脆弱、提高蘇花公路安全與抗災能力**，爰於計畫範圍內勘選較符公益性，且具經濟可行性之路線，徵收私有土地有其必要。

預計徵收私有土地已達必要最小限度範圍理由

- 本工程為符公益性且考量具經濟可行性之路線，均採**避開聚落及減少拆遷**為原則，已避開聚落及減少拆遷，目前擬徵收之土地確屬必要，且已縮減至最小之範圍。

是否有其他取得方式

- 屬永久性設施，以取得土地所有權為主。
- 依**土地徵收條例第11條**規定，**先行與土地所有權人辦理協議價購或以其他方式取得，協議不成才以徵收方式辦理**。
- 本局所承辦業務為新建道路，所取得之土地均須作為公路及其相關設施使用，**並無多餘之土地可供交換，因此以地易地事宜，尚無從辦理**。

20



公益性：綜合結論

- 進一步提升蘇花公路安全性，減少極端氣候下預警性封路機率，提供安全可靠的全天候服務。
- 滿足急重症赴外地醫療需求，健全東部全天候維生與物資補給路網。
- 落實交通正義，帶動東澳、南澳等偏遠聚落產業與觀光**均衡發展**。
- 改善路段瓶頸及路廊穩定服務，有利**大眾運輸公路客運**發展。

必要性：綜合結論

- 本計畫業經行政院114年8月13日院臺交字第1131030347號函同意辦理。
- 減少極端氣候封路困境，**紓解落石坍方造成的中斷風險**。
- 修正現有路段急彎瓶頸，改善線形以大幅**降低肇事率**。
- 完整銜接蘇花改工程，**消除路廊斷點並縮短車程**。

21



適當與合理性

- 本計畫依照交通部頒公路路線設計規範進行規劃，以**影響私有土地權益最小原則**勘選用地範圍路線，並依徵收土地範圍勘選作業要點規定辦理，勘選路線尚屬合理。

合法性

- 符合土地徵收條例之規定：
本計畫方案為**用地取得最小之方案**，依土地徵收條例第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**。...
- 符合公路法之規定：
依據**公路法第9條之規定**：**公路需用之土地，得依法徵收或撥用公有土地**。

22

簡報結束 敬請指教

