



交通部公路局蘇花公路改善工程處



台9線250K+760~253K+680路段
道路拓寬工程

公聽會簡報

中華民國 115年07月24日上午十時三十分

報告內容

壹、計畫緣起

貳、工程範圍及現況

參、設計說明

肆、用地徵收範圍勘選作業要點綜合評估

伍、事業計畫公益性及必要性評估

陸、工程及用地期程

壹、計畫緣起

- 台9線花東公路第3期道路（後續）改善計畫」未完成改善路段改列於「台9線花東縱谷公路安全景觀大道計畫」，計畫路段區位介於台9線木瓜溪橋至花蓮台東縣界，起訖里程為212K+800~319K+750，實施拓寬路段總長度約41.2公里，總經費約207.46億元，計畫期程至119年止。
- 計畫路線沿花東縱谷為花蓮縣境內國際觀光與國民旅遊活動之交通幹道；地方及各級民意代表咸望中央政府能配合觀光旅遊與交通運輸之需求，儘速將光復至大興段拓寬為 30 公尺寬公路，提供優美景觀提昇遊憩體驗，並提升道路安全及服務水準。

貳、工程範圍及現況

工程範圍

- 台9線250K+760~253K+680
路段，全長約2,920m，拓
寬為30m寬



工址現況



參、設計說明

● 設計原則

- 減少房屋拆遷
- 與既有橫交道路平順銜接
- 優先考量使用公有地

● 設計標準

- 公路等級：四級路
- 行政系統：省道系統
- 交通功能：主要公路
- 設計速率：平原區設計速率60KPH、都市計畫區及聚落段50KPH

設計要素			都計區及聚落段 設計標準	平原區 設計標準
設計速率(公里/小時)			50	60
路線 平面	圓曲線最小半徑(公尺)		80	120
	最大超高度(%)		6	8
	最短曲線長度 (公尺)	切線交角(θ)6度以上	140	170
		切線交角(θ)6度以下	$1700/(\theta + 6)$	$2000/(\theta + 6)$
路線 縱面	最大縱坡度(%) 最大值/建議值		9/8	8/7
	凹型曲線K值($L/\Delta G$)	建議值/最小值	12/10	17/14
	凸型曲線K值($L/\Delta G$)	建議值/最小值	10/8	18/13
	豎曲線最短長度(公尺)		30	35
橫斷 面	路面寬度(公尺)	一般車道	3.25	3.25
		外側路肩	1.5	1.2
		內側路肩	0.5	0.25
	標準路拱		2	2

光復至大興段道路拓寬規劃原則

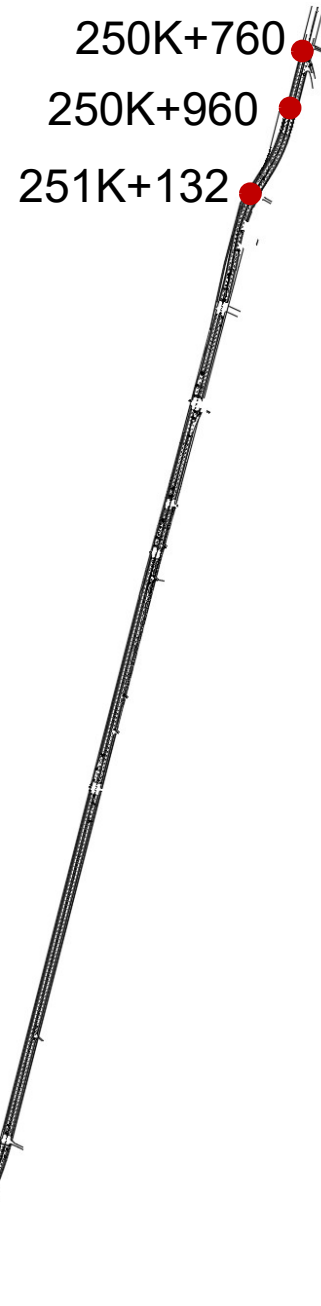
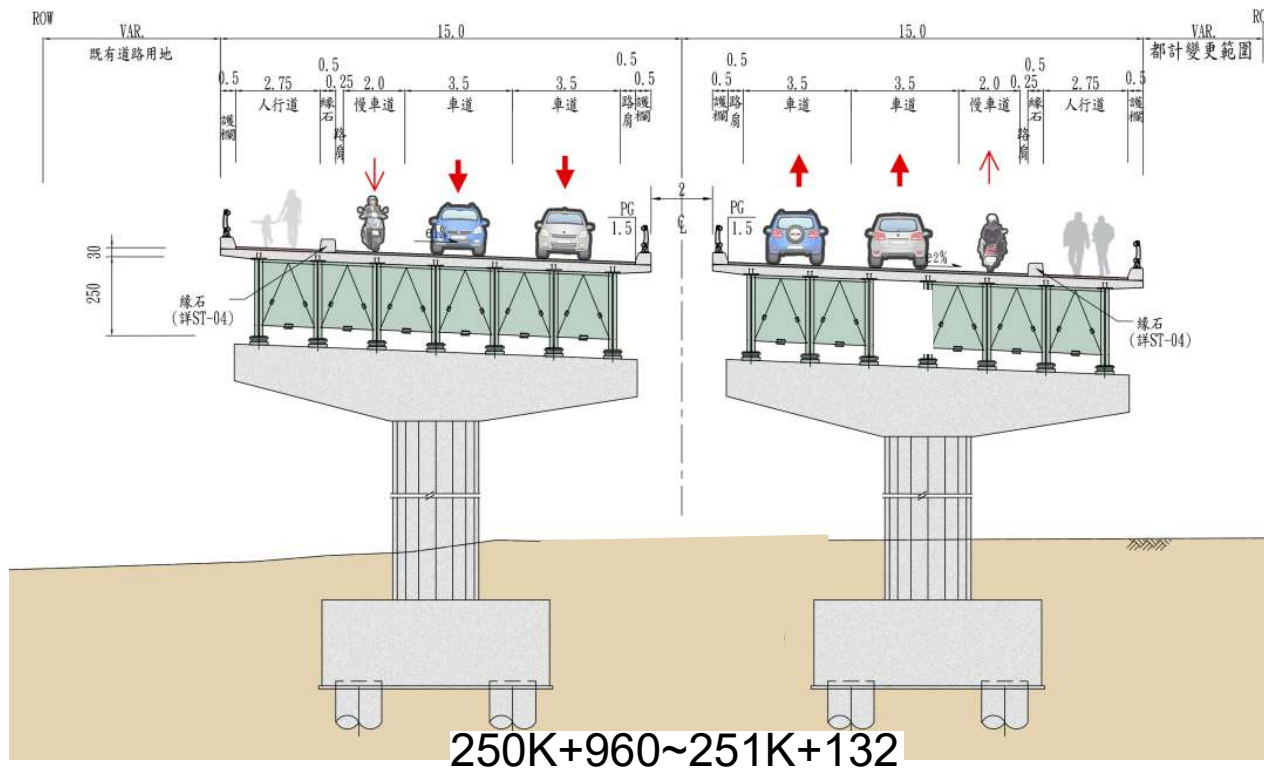
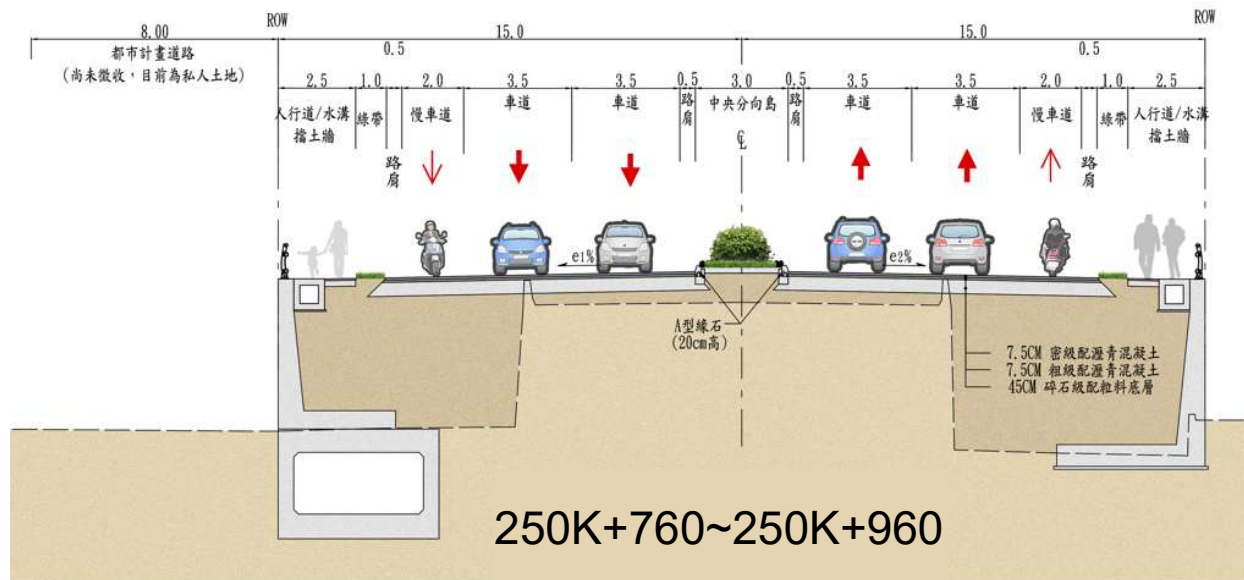
雙側拓寬 變更都市計畫偏西側拓寬 偏東側拓寬 (平行鐵路段)



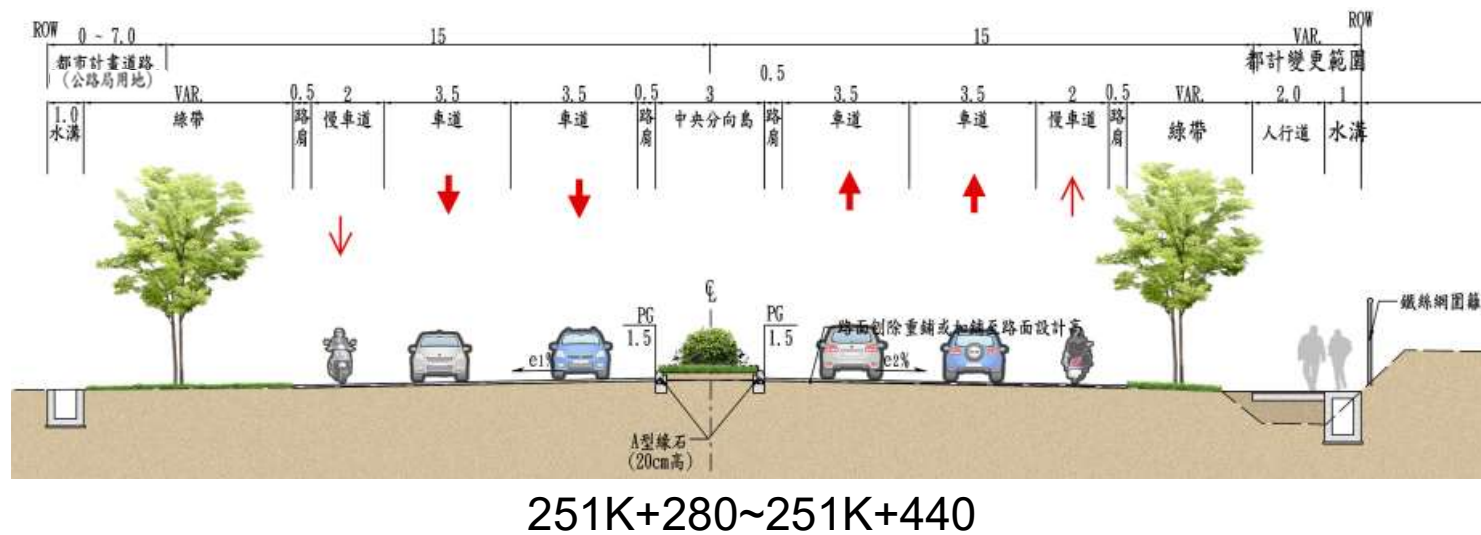
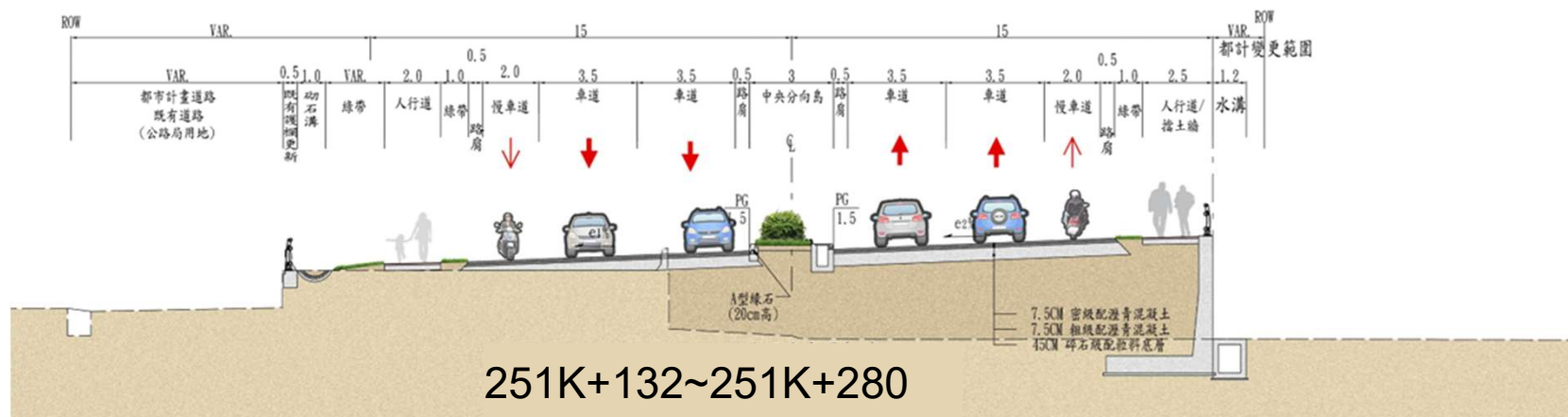
- ① 250k+760~250k+960，中興橋北橋台前採**中心線兩側拓寬**。
- ② 250k+960~251k+546，中興橋及南引道採偏**西側拓寬**。(都市計畫變更：
250k+958~251k+546)
- ③ 251k+546~251k+920，採**中心線兩側拓寬**。
- ④ 251k+920~253k+680，平行花東鐵路段以台鐵用地東界，做為台9線道路拓寬西界再往東拓寬



光復至大興段道路拓寬標準斷面配置(一)



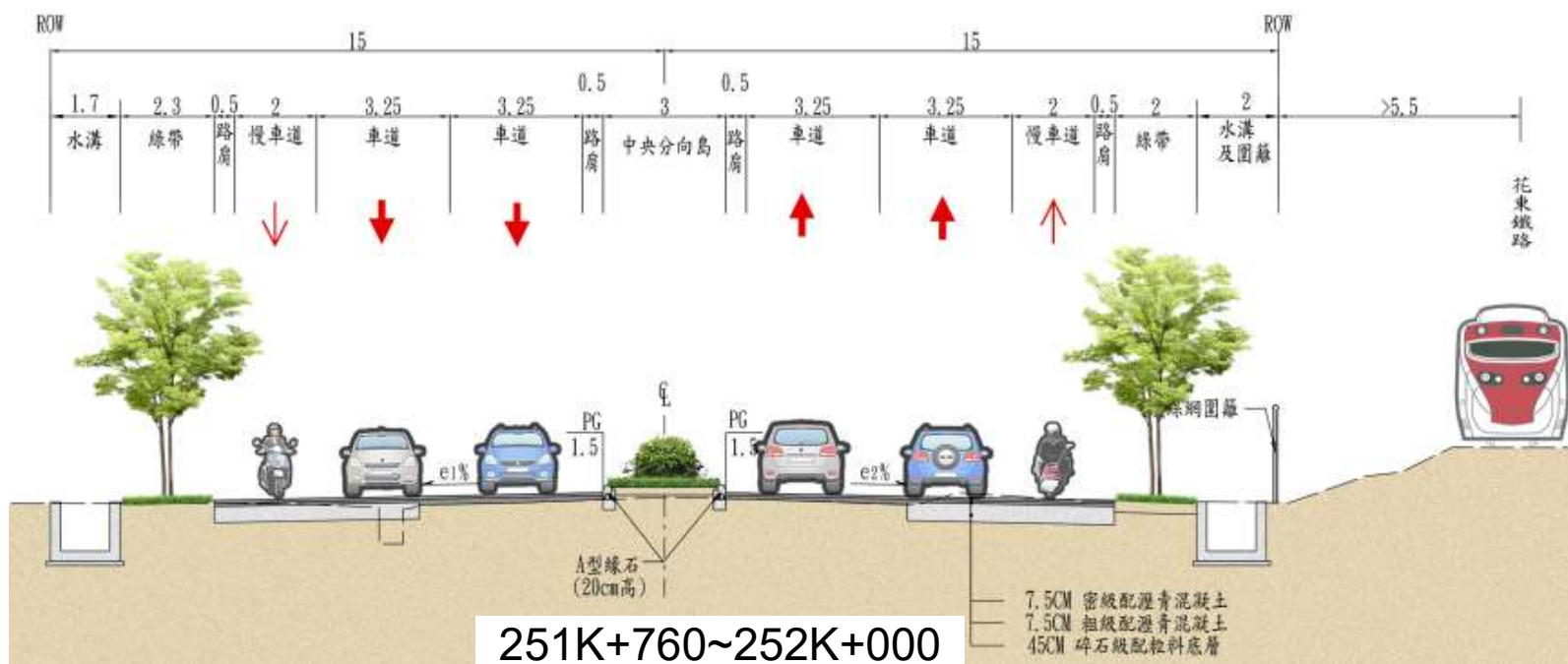
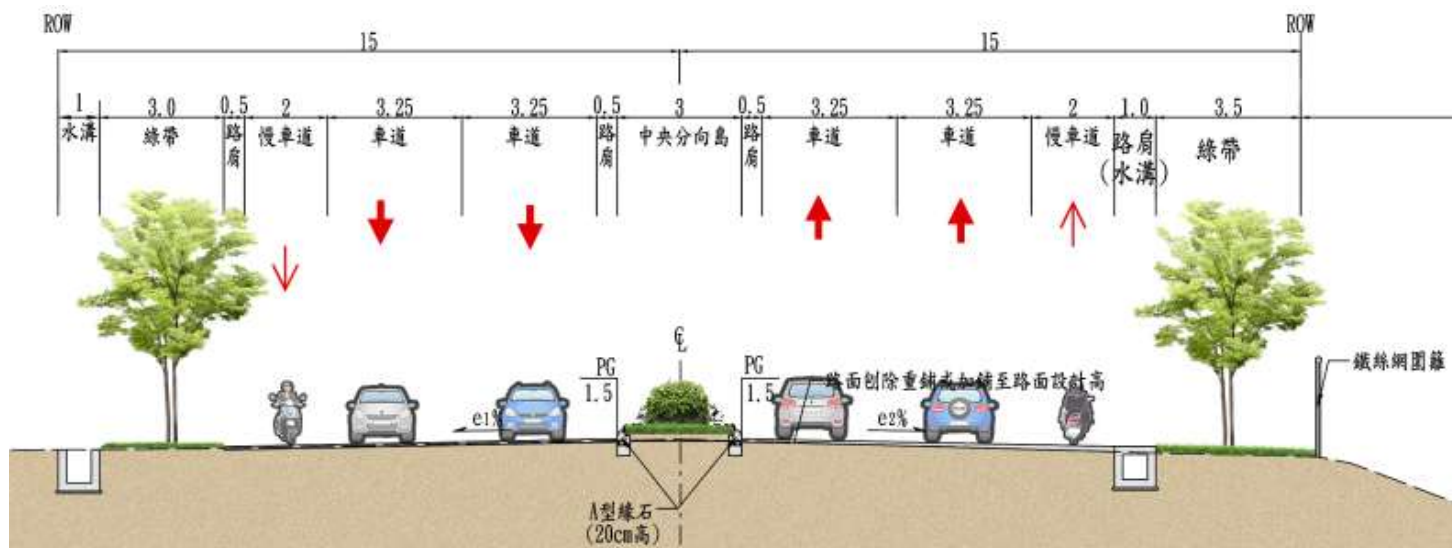
光復至大興段道路拓寬標準斷面配置(二)



251K+132
251K+280
251K+440



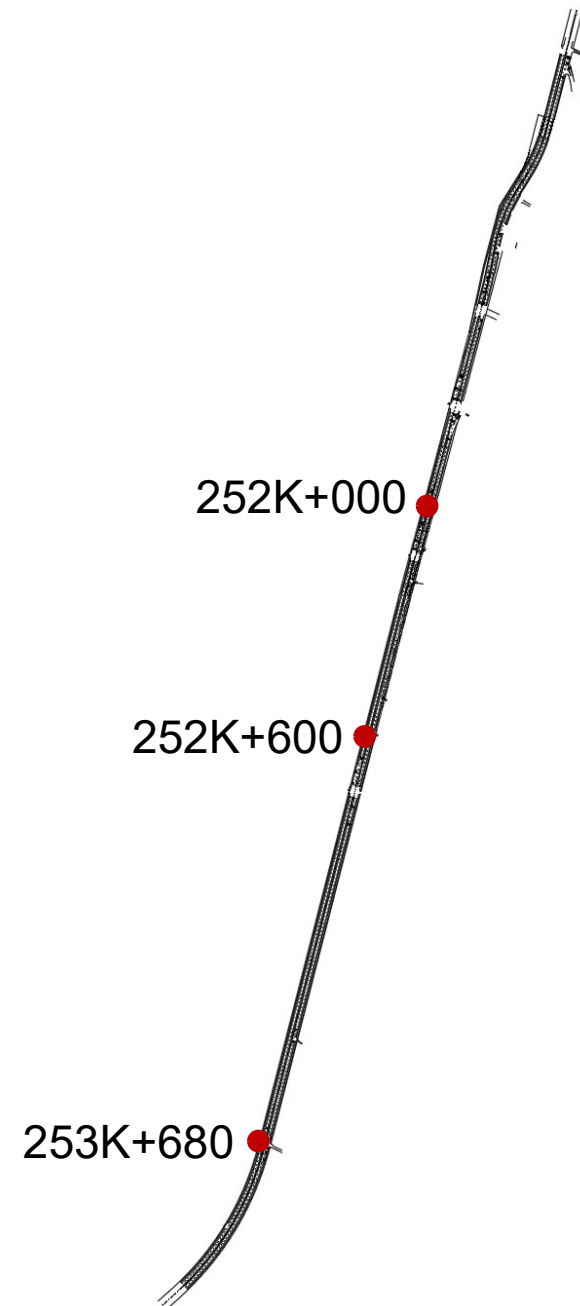
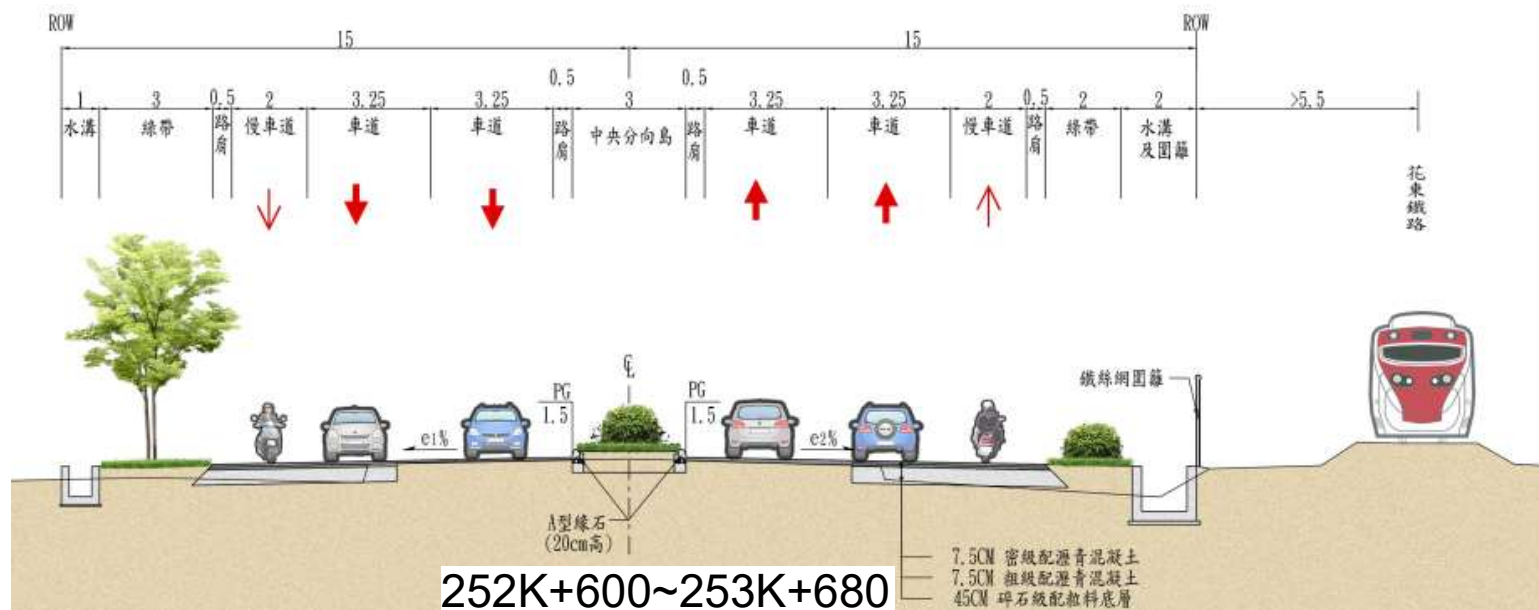
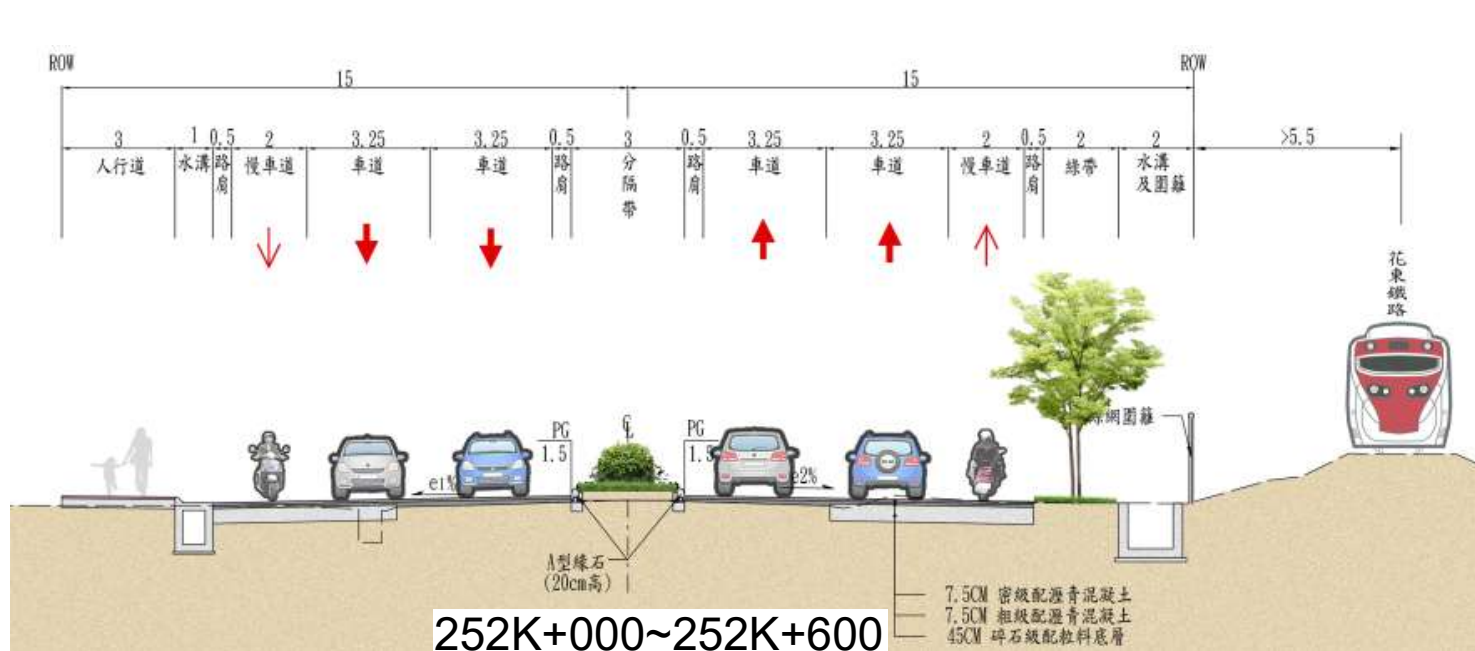
光復至大興段道路拓寬標準斷面配置(三)



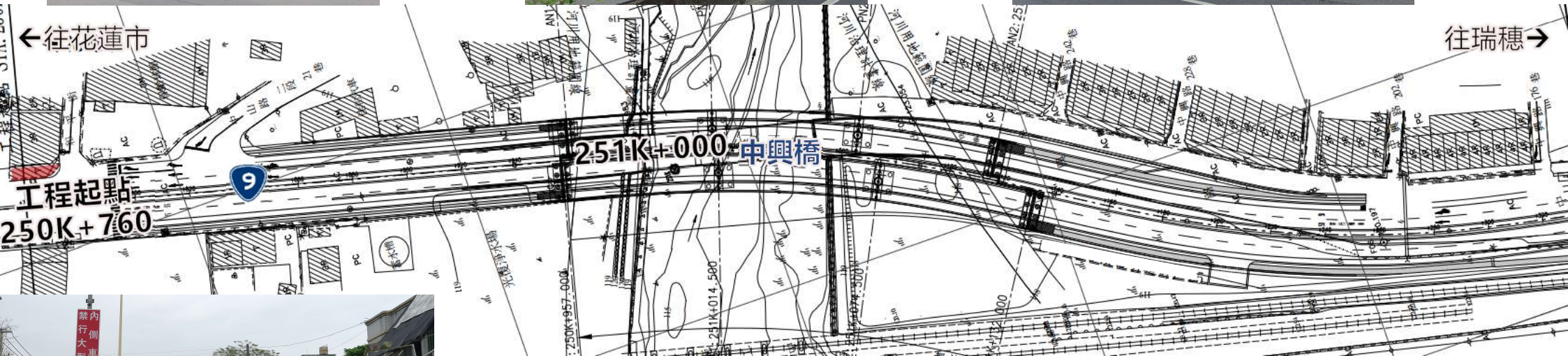
251K+440
251K+760
252K+000



光復至大興段道路拓寬標準斷面配置(四)



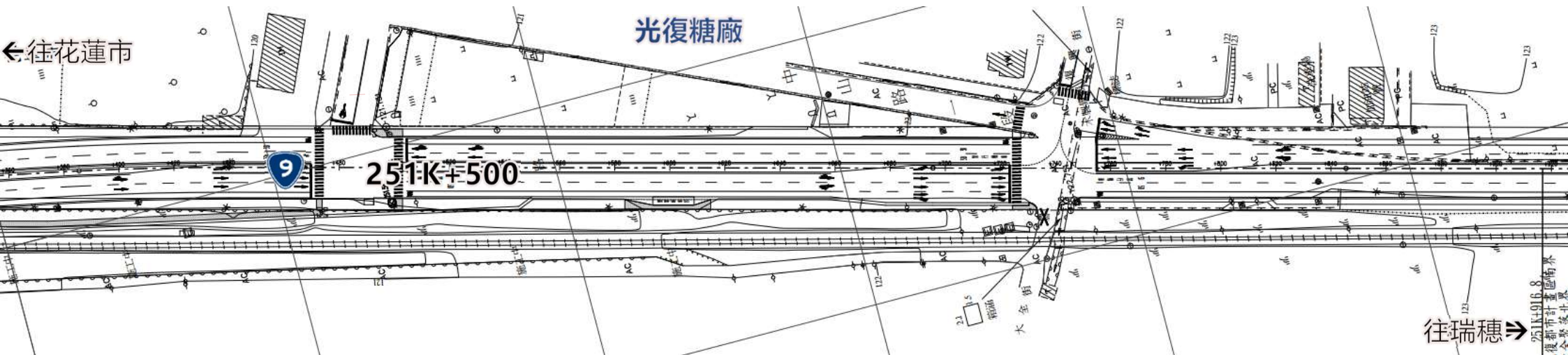
光復至大興段受道路拓寬影響之房舍(一)



250K+760~251K+340

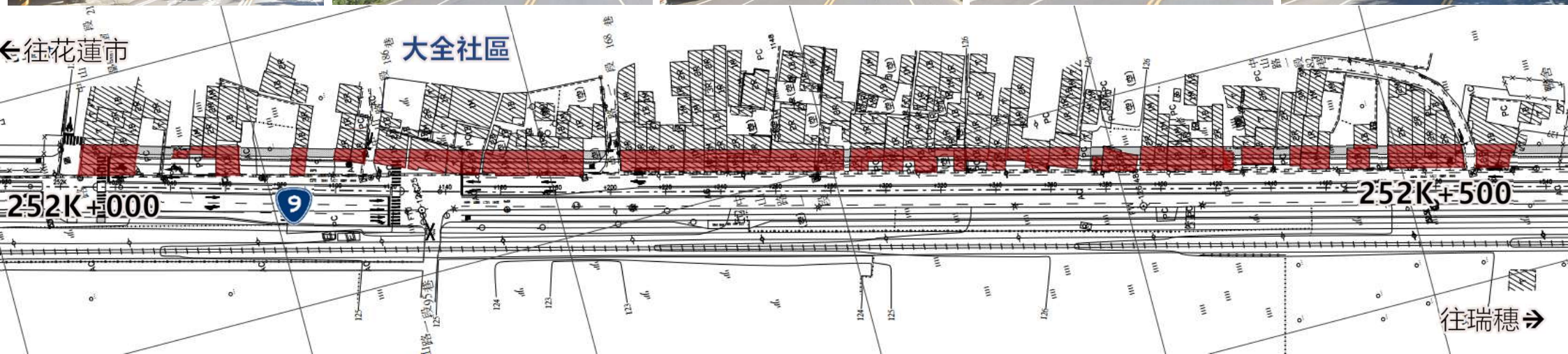


光復至大興段受道路拓寬影響之房舍(二)



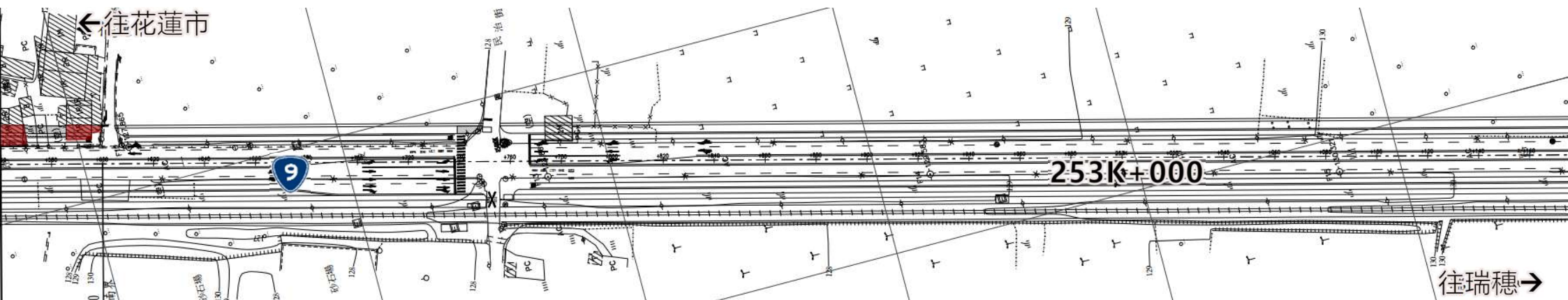
251K+340~251K+940

光復至大興段受道路拓寬影響之房舍(三)



251K+940~252K+540

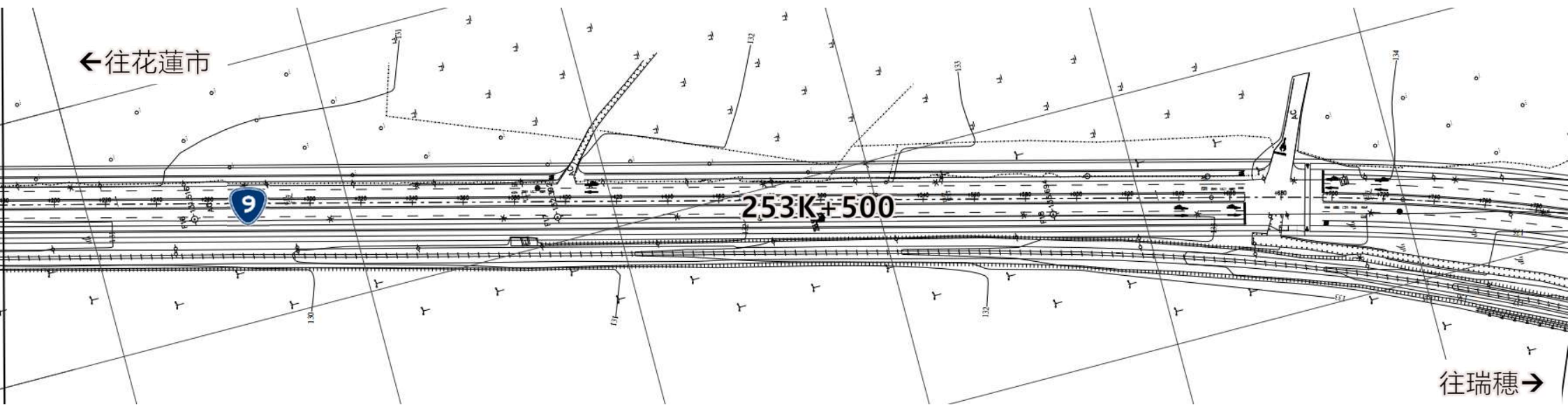
光復至大興段受道路拓寬影響之房舍(四)



252K+540~253K+180



光復至大興段受道路拓寬影響之房舍(五)



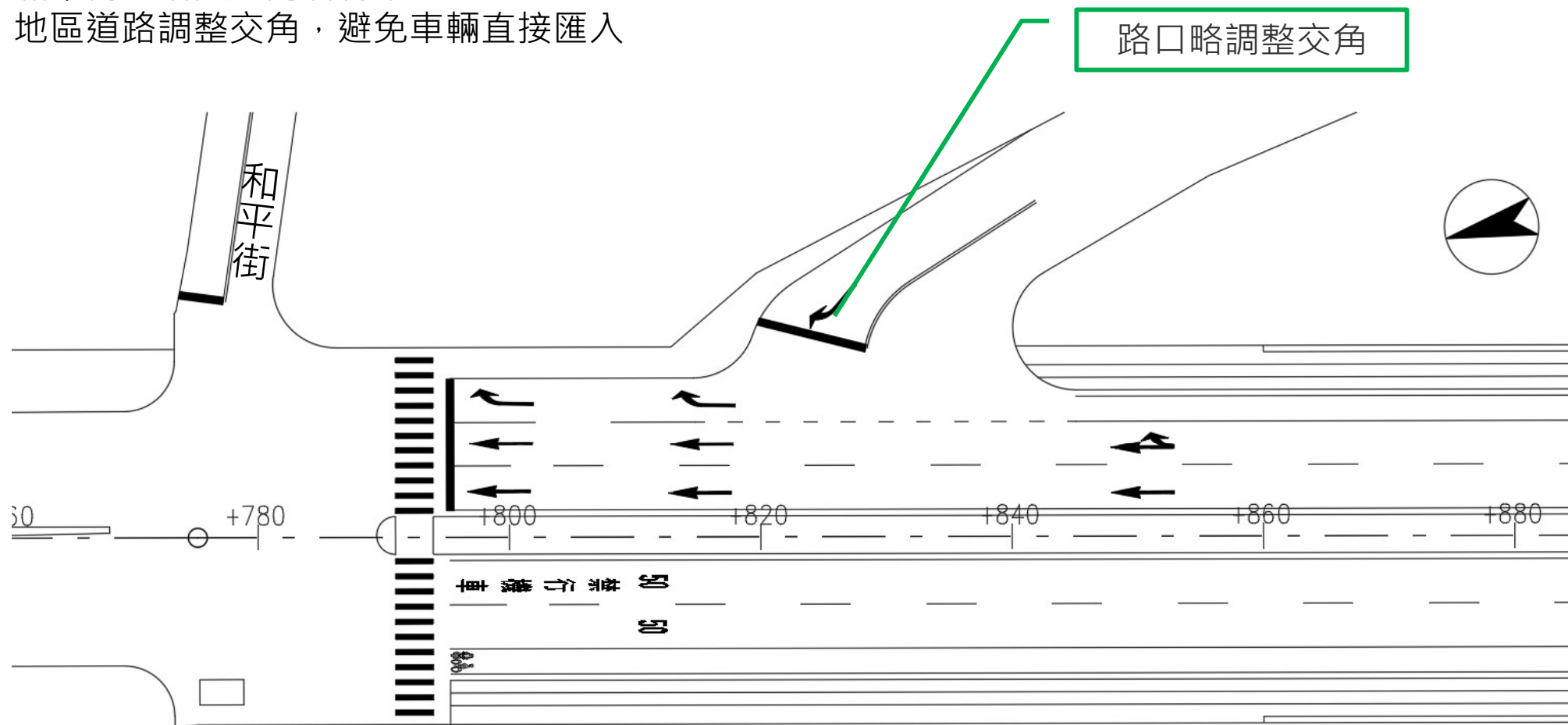
253K+180~253K+680



重要路口設計

台9線250K+780路口

- 和平街口增設北向右轉車道
- 地區道路調整交角，避免車輛直接匯入

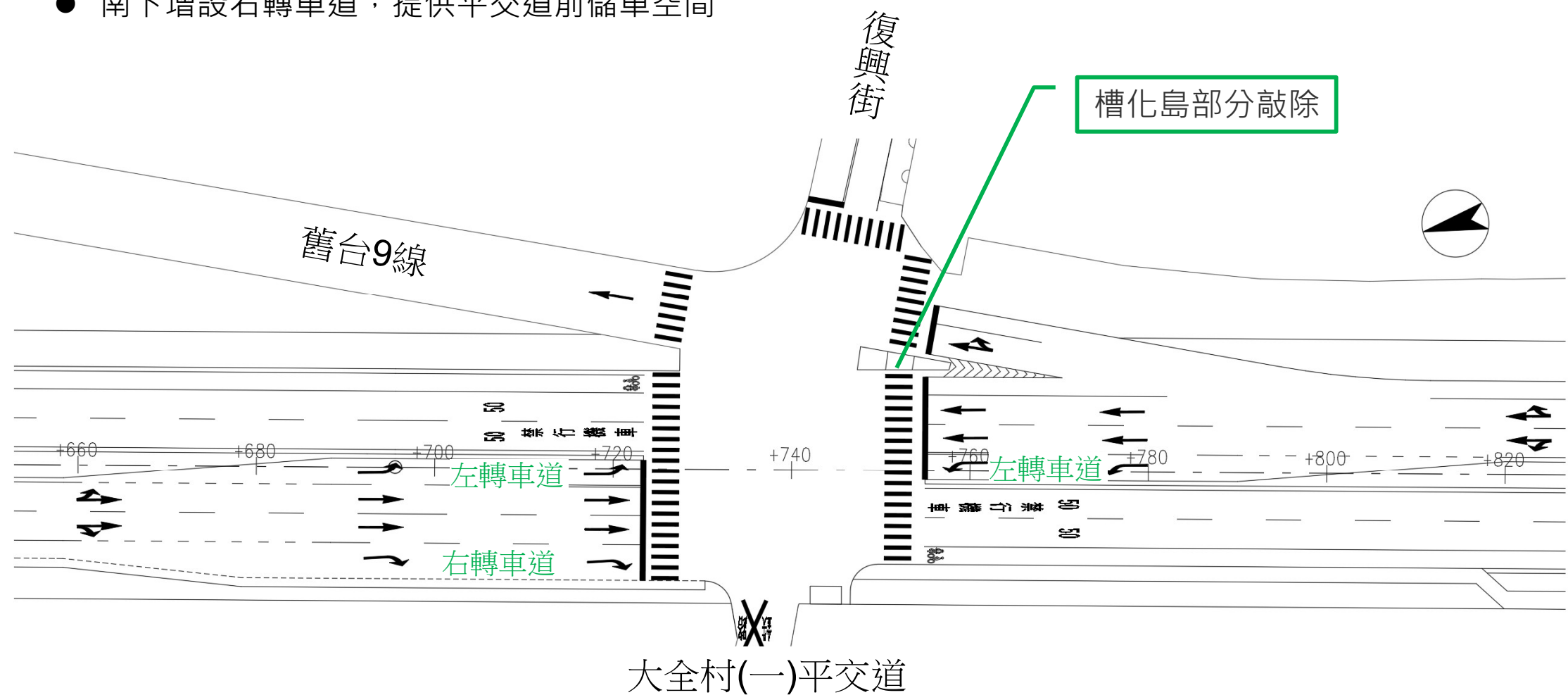




重要路口設計

台9線251K+740路口

- 既有槽化島部分敲除提供行人庇護空間
- 南下增設右轉車道，提供平交道前儲車空間

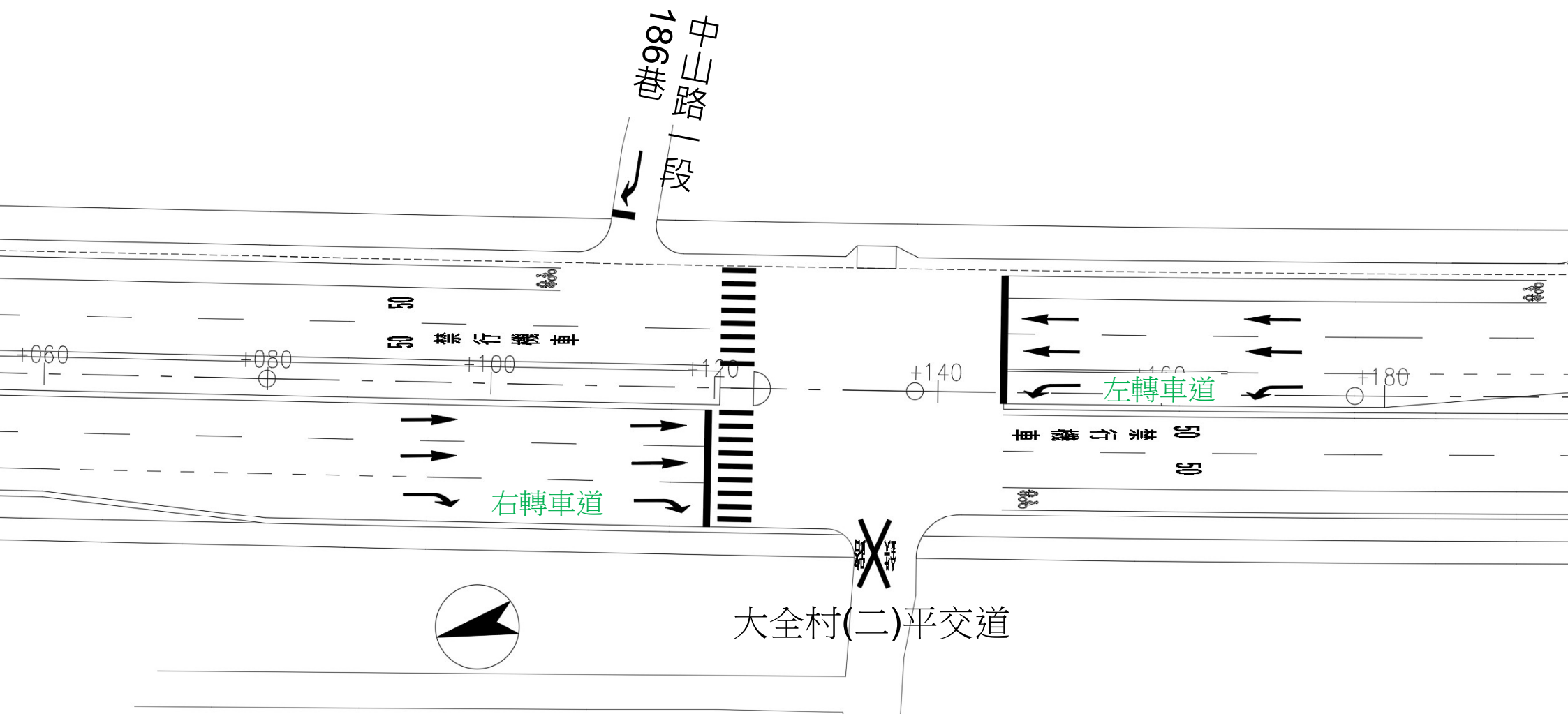




重要路口設計

台9線252K+140路口

- 南下增設右轉車道，提供平交道前儲車空間

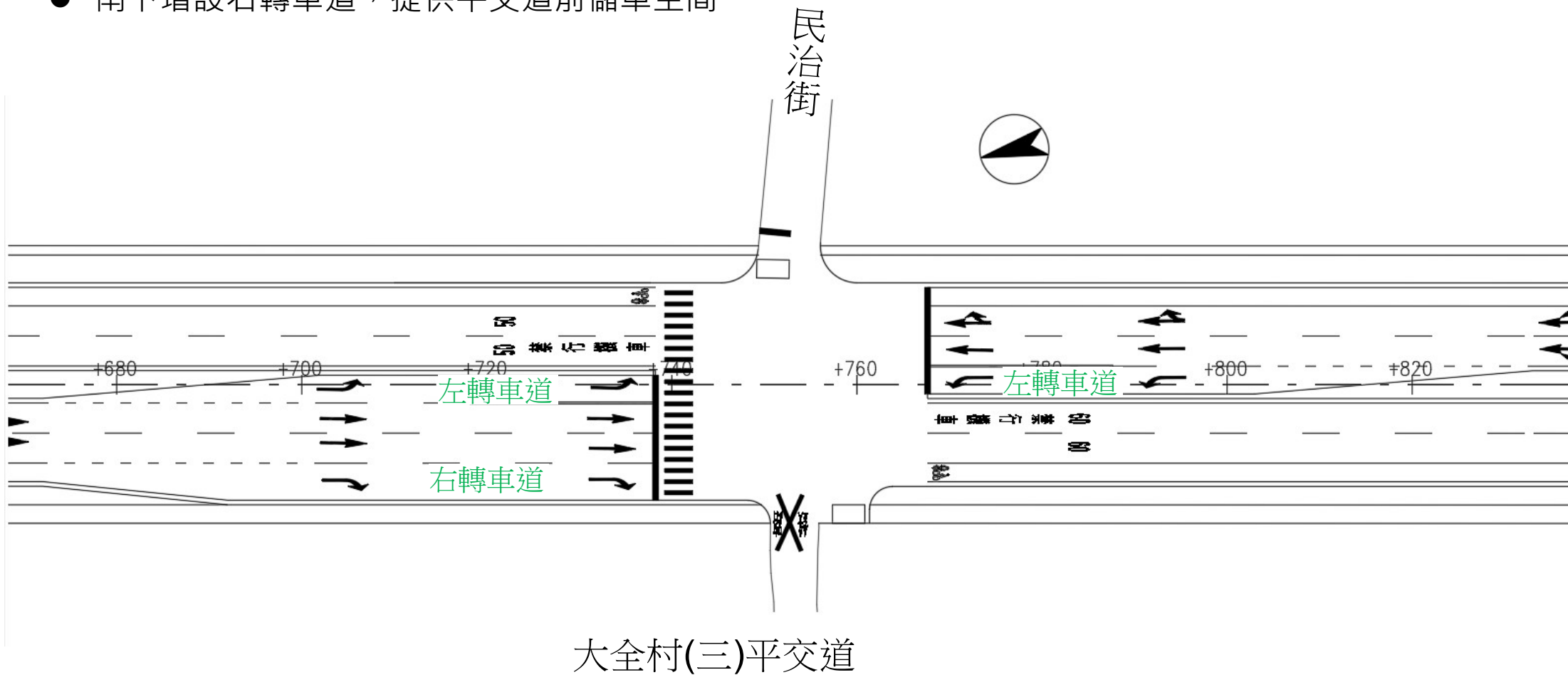




重要路口設計

台9線252K+760路口

- 南下增設右轉車道，提供平交道前儲車空間





重要路口設計

台9線253K+680~253K+800

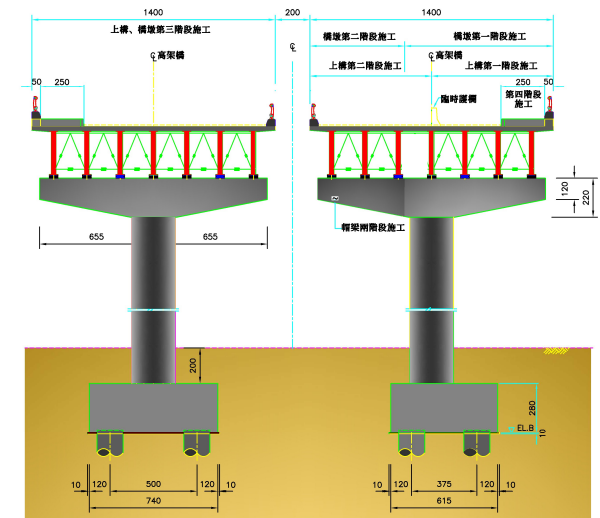


253K+680~253K+800路基已完成，
僅施作中央分隔島、
鋪面刨除重鋪、標線重繪

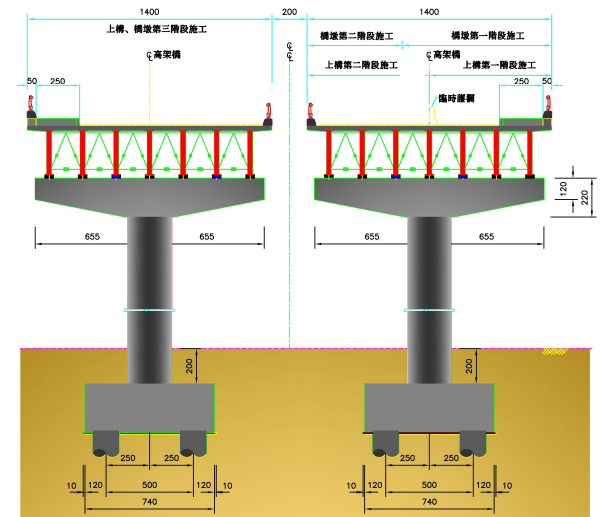




- 上部結構：等梁深鋼I型梁橋
- 下部結構：全套管樁基礎
- 橋台：樁帽+樁基礎式設計
- 橋墩：圓形單柱懸臂式設計
- 跨度：北上155公尺、南下175公尺
- 拓寬後兩座橋14公尺寬(雙向分離)

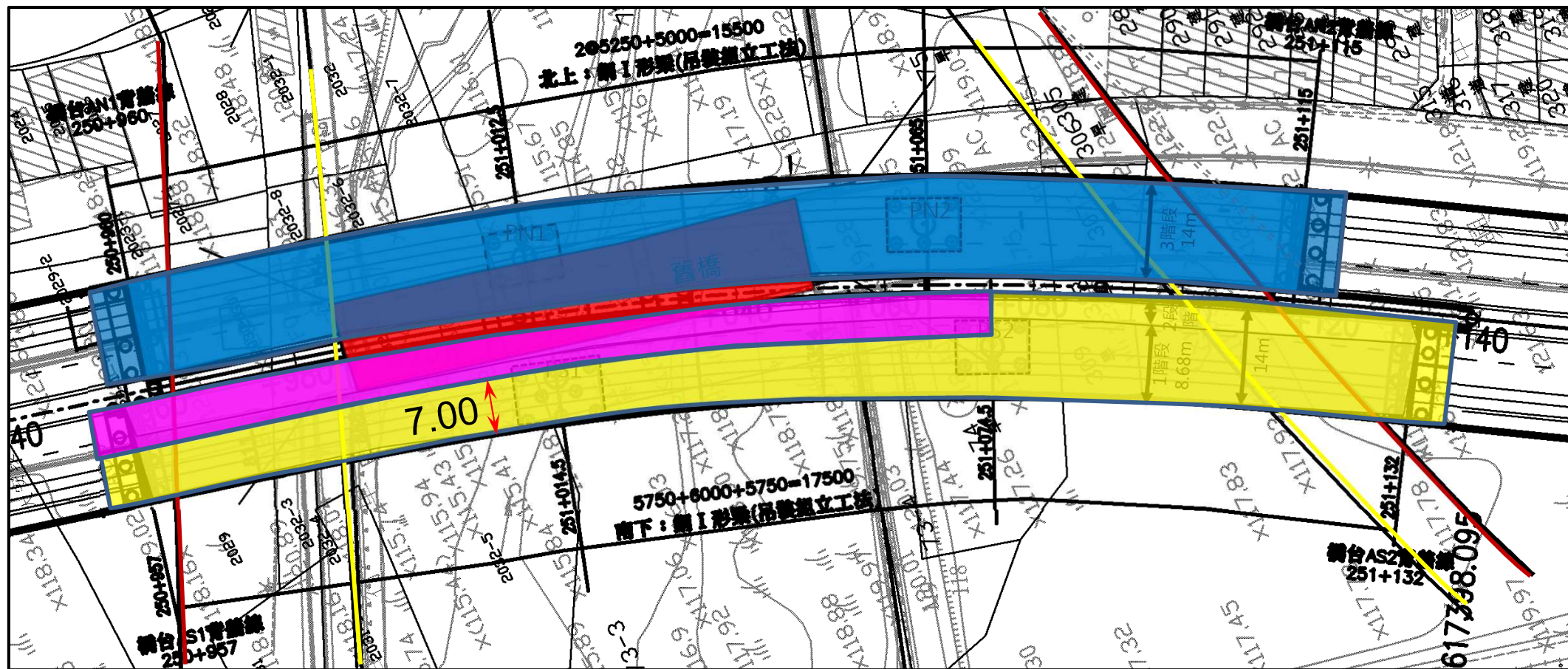


PS1

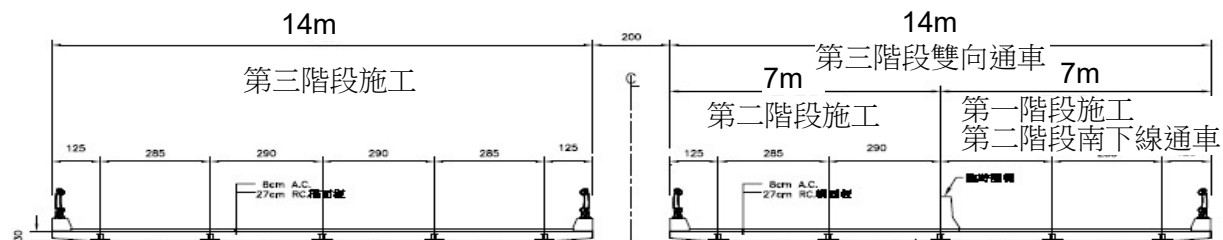


PS2

交通維持__中興橋交維階段平面圖



- 第一階段施工
- 第二階段施工
- 第三階段施工



北上線 250K+960 ~ 251K+065
南下線 250K+957 ~ 251K+074.5

肆、用地徵收範圍勘選作業要點綜合評估

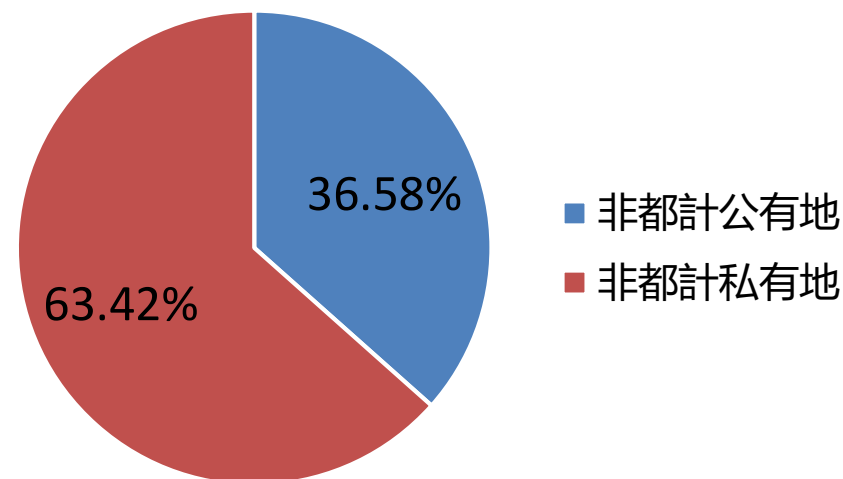
計畫範圍之四至界線

- 本計畫位於台9線里程250k+760~253k+680
- 起點位置約位於台9線光復鄉和平街口，終點位於大全社區南端銜接已拓寬完成之台9線大興富源段
- 行政區域屬於光復鄉

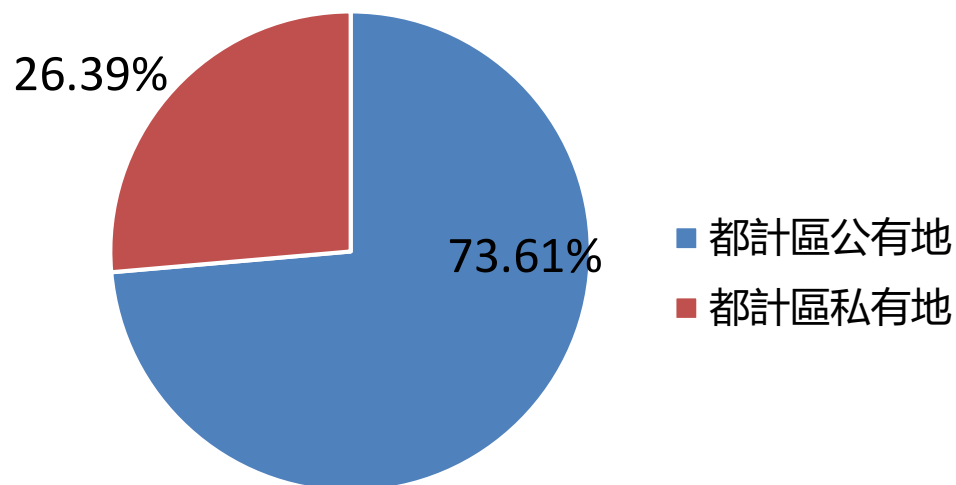
肆、用地徵收範圍勘選作業要點綜合評估

公私有土地分佈狀況

非都計區	筆數	面積(公頃)
公有地	70	1.93377
私有地	102	3.35259
合計	172	5.28636



都計區	筆數	面積(公頃)
公有地	33	3.38938
私有地	33	1.21526
合計	66	4.60464



全部238筆9.891公頃、公地103筆5.32315公頃、私地135筆4.56785公頃

註：實際資料依地政機關資料為準。

肆、用地徵收範圍勘選作業要點綜合評估

用地範圍內私有土地改良物概況

用地範圍內私有改良物主要如下述

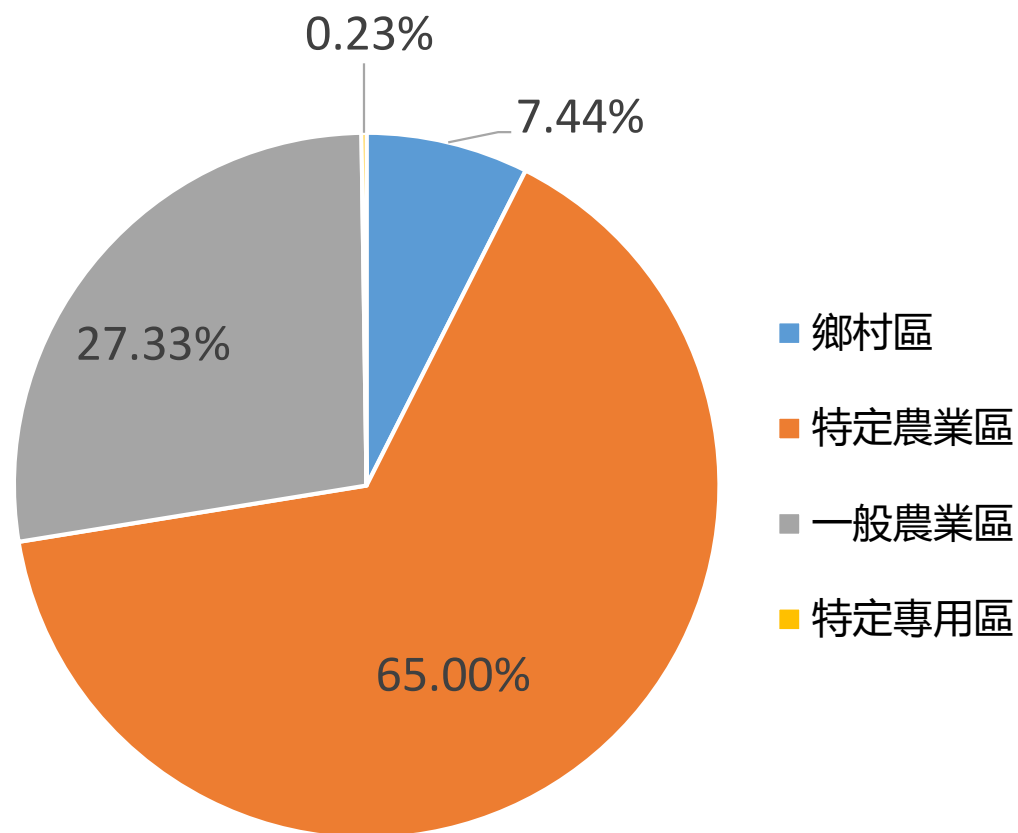
- 水稻田、雜木林、局部園藝場
- 鋼筋混凝土房屋、磚造房屋、鐵皮屋、鋼棚、遮雨棚等

肆、用地徵收範圍勘選作業要點綜合評估

土地使用分區分佈狀況

非都計區	面積(公頃)	比例
一般農業區	1.44486	27.33%
特定農業區	3.43622	65.00%
鄉村區	0.39337	7.44%
特定專用區	0.01191	0.23%

註：實際資料依地政機關資料為準。



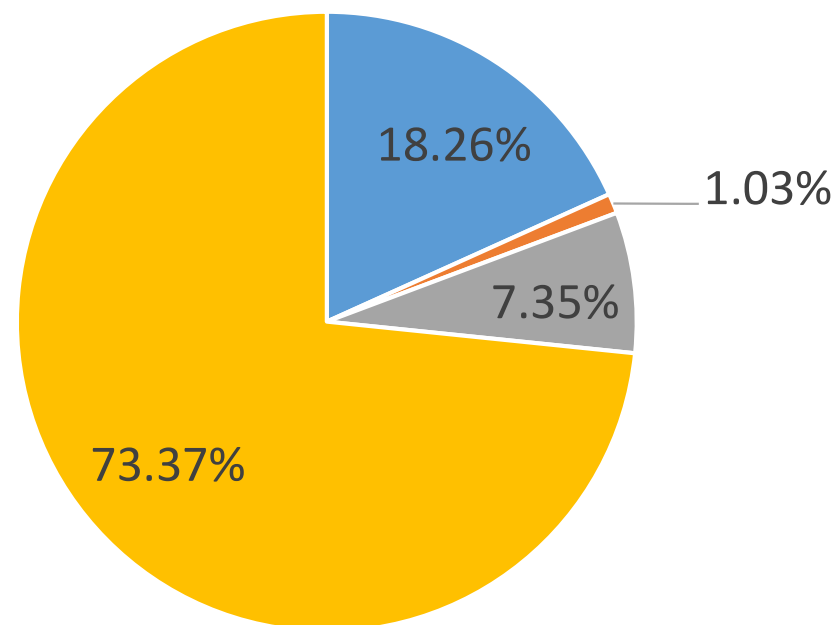
肆、用地徵收範圍勘選作業要點綜合評估

非都市計畫區土地使用地類別分佈狀況

使用地類別	面積(公頃)	比例
甲種建築用地	0.05434	1.03%
乙種建築用地	0.38837	7.35%
交通用地	3.87856	73.37%
農牧用地	0.96510	18.26%

註：實際資料依地政機關資料為準。

■ 農牧用地 ■ 甲種建築用地 ■ 乙種建築用地 ■ 交通用地



肆、用地徵收範圍勘選作業要點綜合評估

● 勘選需用私有土地合理關連及已達必要適當範圍之理由：

- 本計畫目標為提升道路安全、促進人本交通、提升聚落生活品質、促進觀光發展、彰顯獨特的人文及自然景觀特色
- 而本工程路線之研擬，優先考量公有土地，儘可能降低私有土地徵收面積，為了用路人的安全及區域發展，徵收案內道路用地確有其必要性。

● 預計徵收私有土地已達必要最小限度範圍理由：

- 本案為既有道路拓寬，拓寬範圍已儘量避開建築物及農業區
- 預定取得用地面積為9.89100公頃，其中私有土地佔全部所需用地約46.18%，公有地佔53.82%，已使私有土地之徵收範圍降到最低限度。(私地中台糖及台鐵佔分別所需用地15.50%、17.15%)

● 用地勘選有無其他可替代地區：

- 本案為既有道路拓寬，計畫路線不得不通過部分私有土地，規劃路線並無其他地區可替代
- 本工程已優先考量公有土地，儘可能降低私有土地徵收面積。

肆、用地徵收範圍勘選作業要點綜合評估

● 是否有其他取得方式？

否，其他各取得土地方式及可行性茲列明並分析如後：

- ❑ 設定地上權：因本案工程係永久使用，為配合工程施工及整體管理需要，不宜採設定地上權之方式取得。
- ❑ 聯合開發：聯合開發方式，雖係公私合作共同進行開發建設方式之一，惟目前相關法令制度尚未完全建立，且涉及資金籌措等技術問題，尚不可行。
- ❑ 捐贈：私人捐贈雖係公有土地來源之一，但仍視土地所有權人意願主動提出，本局樂觀其成，並願意配合完成相關手續。
- ❑ 公私有地交換：本案取得之土地均須作為省道用地及相關設施使用，本局目前經營土地均已作為道路使用，依相關法令規定及現實狀況，並無多餘土地可供交換，因此以地易地方式，尚無從辦理。
- ❑ 綜上，本局將先行與土地所有權人辦理協議價購或其他方式辦理用地取得，仍無法以價購或其他方式取得，依土地徵收條例規定程序辦理徵收取得。

● 其他評估必要性理由：

本計畫投資除具有顯著的觀光效益，增加服務地區的就業機會、提升土地價值，增進地方經濟發展外，可大幅提升一般運輸投資所疏於考慮之社會效益的經濟價值，例如：

- ❑ 節省客運旅行時間、成本。
- ❑ 節省貨運旅行時間、成本。
- ❑ 縮短行車時間所降低空氣污染之CO₂減量效益。
- ❑ 因公路的安全性增加，提升公路肇事率減少的經濟價值。

伍、事業計畫公益性及必要性評估

公益性：社會因素

● 影響人口之多寡及年齡結構

□ 本案徵收範圍內計135筆私人土地，徵收業主104戶

□ 本工程完工後直接受益對象為花蓮縣、台東縣地區民眾及用路人。

● 對周圍社會現況、弱勢族群生活型態及健康風險之影響程度

□ 路線行經地區對周圍社會現況、弱勢族群生活型態及健康風險不致產生太大影響。

□ 本計畫有助改善地區交通，促進土地整體開發利用，提高地區居民生活品質，且周遭弱勢族群生活型態可一併獲改善並建立永續環境生活。

□ 施工時需依行政院環境保護署94年1月28日環署綜字第0940008641C號公告審查通過的環評書承諾事項施作，並辦理施工前、施工中、營運期之環境，生態保護監測，對健康風險不致產生太大影響。

● 提昇道路安全

□ 本工程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。

伍、事業計畫公益性及必要性評估

公益性：經濟因素評估

● 稅收、糧食安全、增減就業或轉業人口之影響

- 提供東部安全可靠之聯外運輸、縮短區域對外旅運交通時間，對促進當地觀光、產業永續發展及**居民就業機會**有正面助益，減少人口外流並有助**增加稅收**。
- 沿線用地儘量避開優良農業區，將對農地耕作之影響降至最低，可維持既有農業灌溉、排水及地方道路的功能，對糧食安全影響輕微。
- 本計畫路線拓寬後，節省客、貨運旅行成本與時間，因公路安全性、可靠度的增加，提升公路肇事率減少的經濟價值，且提供安全可靠之聯外運輸，增進地方經濟繁榮，可增加本道路服務地區之就業機會。

● 徵收費用、各級政府配合興辦公共設施與政府財務支出及負擔情形

- 本工程路線所需之用地取得費、農林作物補償費、房屋拆遷補償費及公共設施拆遷補償費，預定於**116年度編列公務預算**辦理。

● 農林漁牧產業鏈及土地利用完整性

- 本工程為既有道路拓寬，盡量利用公有地拓寬，用地需求較低，並維持既有農業灌溉排水與既有農路之功能，對既有**農林漁牧產業鏈及土地利用完整性**影響輕微。

伍、事業計畫公益性及必要性評估

公益性：文化及生態因素

● 對城鄉自然風貌、文化古蹟、生活條件或模式之影響

- 計畫道路結合當地景觀，將計畫道路對周邊視覺景觀之影響納入規劃設計中考量，避免影響原有城鄉自然風貌
- 本工程用地範圍內並無古蹟、遺址或登錄之歷史建築
- 本計畫對於現有地方道路、灌溉排水路均將維持其機能，避免對當地居民生活產生影響，工程完工後，便利當地居民平日生活出入，擴大其生活圈

● 對該地區生態、周邊居民或社會整體之影響

- 本工程路段沿線並未有公告生態保護區，避免對環境生態之影響
- 已依環保法令規定完成環境影響評估作業，對周邊居民及社會整體無不良影響
- 工程完工後可改善地區交通，對該地區生態環境亦無不良影響
- 促進該地區觀光發展之效果，對社會整體環境之發展有益。

伍、事業計畫公益性及必要性評估

公益性：永續發展因素

● 國家永續發展政策及國土計畫

- 交通部公路總局第四區養護工程處95.4「重大建設台9線花東公路第三期」道路拓寬改善計畫。
- 經建會96.03.20「東部永續發展綱要計畫」：
善用東部優勢資源，追求經濟、社會及環境之永續發展。
- 行政院國家永續發展委員會98.09「永續發展政策綱領」：
發展東部及離島地區聯外及在地運輸服務，帶動地區觀光及遊憩服務產業。
- 行政院於99.02.22「國土空間發展策略計畫」：
東部以發展觀光與生態維護為主，定位為太平洋左岸優質生活產業帶。
- 行政院於105.10.18「台9線花東縱谷公路安全景觀大道計畫」

➤ 本工程依上述原則指導，以提供**安全可靠的運輸服務**為目標

伍、事業計畫公益性及必要性評估

必要性分析

● 預計徵收私有土地合理關連理由

- 本工程路線之研擬優先考量公有土地，儘可能降低私有土地徵收面積。
- 道路設施設置並已整合地方道路之需求

● 預計徵收私有土地已達必要最小限度範圍理由

- 本路段為既有道路拓寬，拓寬範圍已儘量避開建築物及農業區，預定取得用地面積為9.89100公頃，其中**私有土地**佔全部所需用地約**46.18%**，**公有地**約佔**53.82%**，已使私有土地之徵收範圍降到最低限度。(私地中台糖及台鐵佔分別所需用地15.50%、17.15%)。

● 用地勘選有無可替代地區評估

- 本案為既有道路拓寬，計畫路線**不得不通過部分私有土地**，然本工程已優先考量公有土地，儘可能降低私有土地徵收，規劃路線並無其他地區可替代。

● 是否有其它取得方式

- 本計畫路線屬永久性設施，評估應以**取得土地所有權**較符合民眾期望及經濟效益。

伍、事業計畫公益性及必要性評估

適當性與合理性分析

● 路線適當性與合理性

- 本案工程用地係依據交通部公路總局「台9線250K+760~253K+680光復至大興段道路拓寬工程」之設計標準，及「徵收土地勘選範圍作業要點」規定辦理
- 路線研擬則優先考量使用公有土地，降低徵收私有土地面積
- 降低工程大挖大填對地貌、生態衝擊，減小對環境之影響
- 完工後可增加社會公益，及對人民權益損失應已達至最小

伍、事業計畫公益性及必要性評估

合法性：需用土地取得法源依據

- 土地徵收條例第3條第2款

- 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**。……

- 公路法第9條

- **公路**需用之土地，得依法徵收或撥用之。……

- 森林法第8條

- 國有或公有林地有左列情形之一者，得為出租、讓與或撥用：……二、國防、**交通**或水利用地所必要者。……

- 原住民保留地開發管理辦法

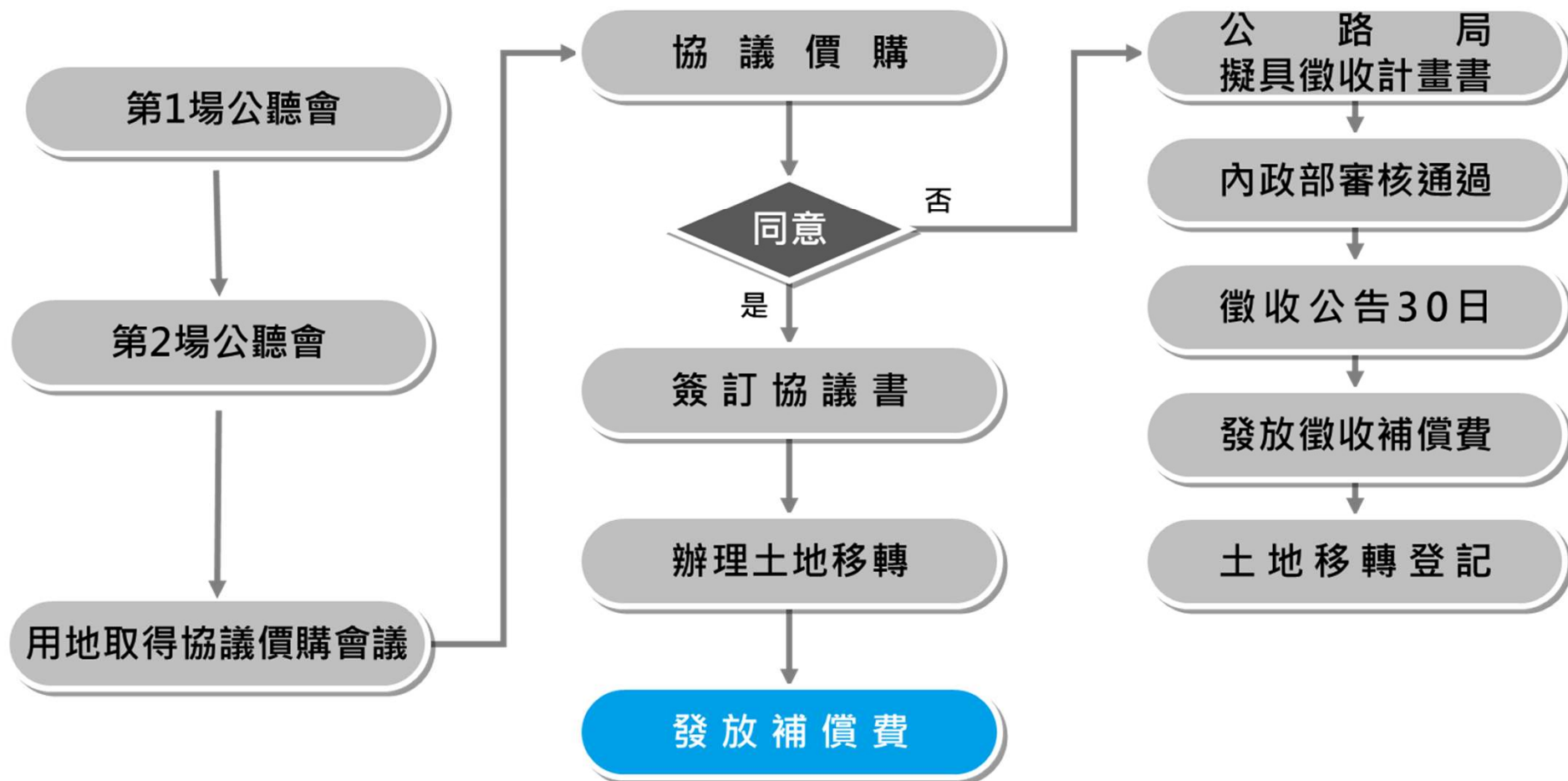
- 政府因公共造產或指定之特定用途需用公有原住民保留地時，得由需地機關擬訂用地計畫，申請該管鄉（鎮、市、區）公所提經原住民保留地土地權利審查委員會擬具審查意見並報請上級主管機關核定後，辦理撥用。……

陸、工程及用地期程



用地取得程序

本工程工期約42個月(視用地取得及招標情形調整)



簡報完畢
敬請指教

