

「台9線250K+760~253K+680（光復至大興段）道路拓寬工程」

第 2 次公聽會紀錄

- 一、 事由：說明「台 9 線 250K+760~253K+680（光復至大興段）道路拓寬工程」之興辦事業計畫概況，並聽取土地所有權人及利害關係人之意見。
- 二、 日期：民國 115 年 9 月 11 日（星期五）上午 10 時 30 分
- 三、 地點：花蓮縣光復鄉公所（花蓮縣光復鄉中華路 257 號）
- 四、 主持人：曾副處長恭慶
紀錄：邱雅淳
- 五、 出席單位：詳如後附簽到單
- 六、 本局說明事項：

「台9線250K+760~253K+680(光復至大興段)道路拓寬工程」主要係北起台9線光復鄉和平街口，南迄大全社區南端銜接已拓寬完成之台9線大興富源段，全長約2,920公尺。全線依30公尺寬道路用地範圍辦理規劃，目前正辦理細部設計中，預定今年開工。

第1次公聽會於115年7月24日召開，會中陳述意見之處理結果已分別書面回復各陳述人，並彙整為公聽會紀錄函知各相關機關、土地所有權人及利害關係人。本次公聽會將詳細說明對於第1次公聽會土地所有權人及利害關係人陳述意見之回應及處理情形（詳附件1B簡報陸），並針對本工程規劃設計內容及用地等方面，向各位鄉親做說明及聽取意見，並回復各位所提出的相關問題。

- 七、興辦事業計畫概況報告：會中以簡報方式報告(詳附件 1B 簡報資料)，摘要如下：

(一)計畫緣起

1. 「台9線花東公路第三期道路（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151.18億元，計畫期程至116年

止。

2. 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。

(二) 用地徵收範圍勘選作業要點綜合評估

1. 用地範圍之四至界線

本工程範圍為台9線250K+760~253K+680，北起台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，總長度約2,920公尺，行政區域屬於光復鄉。

2. 用地範圍內公私有土地筆數及面積，各占用地面積之百分比：

本計畫預定取得用地面積約9.89100公頃，其中約53.82%為公有地（103筆），約46.18%為私有土地（135筆），路線行經需使用之土地詳如下：

表一 公私有土地比例表（非都市計畫區）

	筆數	面積（公頃）	比例
公有地	70	1.93377	36.58%
私有地	102	3.35259	63.42%
合計	172	5.28636	100%

表二 公私有土地比例表（都市計畫區）

	筆數	面積（公頃）	比例
公有地	33	3.38938	73.61%
私有地	33	1.21526	26.39%
合計	66	4.60464	100%

3. 用地範圍內私有土地改良物概況：

用地範圍內私有土地改良物主要如下述：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、鋼棚及遮雨棚等。

4. 用地範圍內土地使用分區、編定情形及其面積之比例：

表三 土地使用分區比例表（非都市計畫區）

土地使用分區	面積（公頃）	比例
特定農業區	3.43622	65.00%
一般農業區	1.44486	27.33%
鄉村區	0.39337	7.44%
特定專用區	0.01191	0.23%
合計	5.28636	100%

表四 使用地類別比例表（非都市計畫區）

土地使用編定	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%
合計	5.28636	100%

5. 用地範圍內勘選需用私有土地合理關連及已達必要適當範圍之理由：

- （1）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。
- （2）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。

6. 預計徵收私有土地已達必要最小限度範圍理由：

- （1）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。
- （2）預定取得用地面積約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。

7. 用地勘選有無其他可替代地區及理由：

- (1) 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。
- (2) 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。

8. 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：

- (1) 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。
- (2) 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。
- (3) 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。
- (4) 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。

9. 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：

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

八、興辦本工程之公益性、必要性、適當與合理性及合法性：會中以簡報

方式報告（詳附件 1B 簡報資料），摘要如下：

（一）公益性：

1. 社會因素：

（1）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。

（2）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。

（3）提昇道路安全：

本工程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。

2. 經濟因素：

（1）稅收、糧食安全、增減就業或轉業人口之影響：

稅收：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。

糧食安全：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。

增減就業或轉業人口：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。

（2）徵收費、各級政府配合興辦公設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。

(3) 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，儘量利用公有地拓寬，用地需求較低，並維持既有灌溉排水與農路之功能，對既有農林漁牧產業鏈及土地利用完整性影響輕微。

3. 文化及生態因素：

(1) 對城鄉自然風貌、文化古蹟、生活條件或模式之影響：

自然風貌：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。

文化古蹟：本工程徵收土地範圍內並無古蹟、遺址或登錄之歷史建築。

生活條件發生改變：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。

(2) 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，且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，促進地區觀光發展之效果，對社會整體環境之發展有益

4. 永續發展因素評估：

(1) 國家永續發展政策及國土計畫：

本工程依以下原則指導，以提供安全可靠的運輸服務為目標。

※交通部公路總局第四區養護工程處95.04「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」。

(二) 必要性：

1. 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。

2. 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，預定取得用地面積約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。

3. 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，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。

4. 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。

(三) 適當與合理性：

1. 路線適當性與合理性：

(1) 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。

(2) 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。

(3) 降低工程大挖大填對地貌、生態衝擊，減小對環境之影響。

(4) 完工後可增加社會公益，及對人民權益損失應已達至最小。

2. 結構適當性與合理性：本工程沿線橋梁拓寬施工順序考量交通維持，

橋梁設計考量耐震性及耐候性。

(四) 合法性：需用土地取得法源依據

1. 《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。……

2. 《公路法》第9條

公路需用之土地，得依法徵收或撥用之。……

3. 《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。……

4. 《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。……

九、 第 2 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覽表（詳附件 1A）。

十、 結論：

各位鄉親所陳述之意見，除本局及相關單位人員於現場說明外，另將個別答復函送各陳述意見人並納入後續檢討，再將會議紀錄函送及公告各相關機關、土地所有權人與利害關係人，如有對本工程之建議，仍可持續洽本局蘇花公路改善工程處討論。（電話：03-9592000轉213（規劃設計業務）、123（用地業務）；地址：宜蘭縣蘇澳鎮蘇新路101號）

十一、散會：上午 11 時 30 分

十二、附件：

附件1A：第2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覽表

附件1B：第2次公聽會簡報

「台 9 線 250K+760~253K+680(光復至大興段)道路拓寬工程」

第 2 次公聽會簽到單

一、時間：115 年 9 月 11 日(星期五) 上午 10 時 30 分

二、地點：花蓮縣光復鄉公所大會議室

三、主持人：曾恭慶 紀錄：邱雅萍

四、出(列)席單位及人員：

單位名稱	簽 名
經濟部水利署第九河川分署	
台灣自來水股份有限公司	李卓儒
台灣糖業股份有限公司	林育威
國營臺灣鐵路股份有限公司	彭淑章 王識愷
花蓮縣政府	辦事員 李宜素
花蓮縣光復鄉公所	

單位名稱	簽 名
交通部公路局 蘇花公路改善工程處	李登宏 游勝凱 黃淑玲 邱雅萍 莊適瑜 陳輔博 劉志仁 黃裕新 羅千禧 葉振雄
台灣世曦工程顧問 股份有限公司	邱雅萍 黃少鈞 羅博凱

單位名稱	簽 名
立法委員傅崐其國會辦公室	
立法委員陳瑩國會辦公室	
立法委員鄭天財 Sra Kacaw 國會辦公室	
立法委員伍麗華 Saidhai Tahovecahe 國會辦公室	
立法委員高金素梅國會辦公室	
立法委員盧縣一國會辦公室	
花蓮縣議會	莊依靜 議員助理 莊伯桐 議長秘書 田國昌 林則堯 議員助理 陳思仔
花蓮縣光復鄉民代表會	吳榮豐

單位名稱	簽 名
花蓮縣光復鄉 大安村辦公處	
花蓮縣光復鄉 大進村辦公處	
花蓮縣光復鄉 大全村辦公處	林淑玲
花蓮縣光復鄉 大華村辦公處	
交通部公路局 東區養護工程分局處	鍾登龍

五、土地所有權人及利害關係人

姓名	電話	通訊地址
陳 乙	81	光復鄉
王 華	09	吉安鄉
盧 華	093	姓
郭 雯	09	
林 英	09	土地所有人 連 芳 09
黃 海	09	
李 (林玉)	09	光復鄉中山路一段172號
王 忠	09	
邱 其	09	
吳 坤	05	
沈 德	09	
周 龍	0	
吳 建	09	
葉 如	09	
張 卿	09	
吳 妹	09	

姓名	電話	通訊地址 (現址)
宋 漢	035-	花蓮縣光復鄉
		原桂林村 (久雨迴都宮)
王 國	09	花蓮縣新城市政區 (通洲地址)
大生 0085		
張 輝	09	大全村
陸 生	09	大全村
陸 玉	09	高雄市
陸 貴	09	花蓮縣
蘇 華		
許 琦	09	忠
楊 遠	09	
邱 情	09	
饒 榮	8-	
呂 木	09	
宋	87	
王 奇	09	花蓮縣瑞穗鄉馬村林森路544號 (多糖承)
張 昌	09	
潘 竹	09	

**「台 9 線 250K+760~253K+680（光復至大興路段）道路拓寬工程」第 2 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覽表**

編號	陳述意見 人姓名	陳述 日期	陳述意見內容	回應及處理結果
1	陳○正	115/9/11	(1) 我跟地方居民並非反對拓寬或安全設計，但車道寬度應有調整彈性，鳳林、大禹就有未達 30 米或未設左轉道的區段，縮減寬度能大幅減少私有土地徵收與老屋拆遷復原成本。 (2) 大全地區（特別是靠近鐵路的南下車道側）近年即便沒颱風、僅一般下雨就常積淹水。過去該處具備類似滯洪池的功能，我們擔心道路越墊越高、拓寬面積變大後，會讓淹水狀況更嚴重，甚至波及北上車道兩側的住戶；你們是否曾進行實測與綜合考量？目前的排水溝設施設計是否真能容納增加的排水量？應避免車道積水影響生活，希望你們能明確說明新設排水溝能否有效容納排水量。 (3) 因為後續土地徵收需要辦一些程序，社區裡面的老人家比較多，有沒有可能像去年馬太鞍事件一樣，成立一個專案辦公室在火車站旁邊，派一個人駐點服務，我們需要辦的時候就去找那一個人，幫我們全部一次辦到好，不需要老人家跑來跑去。 (4) 有些被徵收後留下的殘餘土地或房屋無人居住，且發放的補償金不足以將房屋復原，過去鳳林醫院附近道路拓寬時曾有「專案全棟徵收」的前例，希望你們能將此比照納入選項，讓無力或無意願重建的屋主自由選擇將整棟房地交由政府徵收，並提供清楚的申請標準與法規依據，讓居民了解符合何種條件才能申請全棟徵收 【書面函復如 115.10.7 路授蘇花改設字第 1155002743 號】	(1) 依「台 9 線花東縱谷公路安全景觀大道計畫」台 9 線光復以南至花東縣界以 30 公尺路寬進行改善，考量道路斷面配置實際需求及連續性並避免局部束縮造成交通瓶頸，本工程比照已完成拓寬之前後銜接路段，採路寬 30m 進行道路改善。 (2) 本路段拓寬後之路面高程與目前相同，針對大全社區南段局部區域外側房屋地坪比較低部分，已調整將該路段道路橫坡由 2%(道路中心高，外側低)增加為 3%坡度，讓路面不高於毗鄰房屋地坪高程。並於南下線路緣設置公路邊溝，緊鄰台鐵側也設置鐵路所需排水溝，可有效改善道路拓寬前鐵公路間沒有排水溝之現象。另道路拓寬後所增加之逕流量，經出流管制檢核，均可符合相關需求。 (3) 後續民眾如有用地相關手續需辦理，可直接致電本局蘇花改工程處或該處第五工務段辦理。 (4) 關於建物、雜項工作物、農林作物之評估方式，本局已委託不動產估價師將依循「花蓮縣興辦公共工程用地拆遷物拆遷補償救濟自治條例」所規定之評點法評點標準表、花蓮縣辦理徵收土地農作改良物補償及遷移搬運費查估基準等規定，並按從優從寬原則，進

編號	陳述意見 人姓名	陳述 日期	陳述意見內容	回應及處理結果
				行評估辦理補償事宜。
2	黃○溢	115/9/11	(1) 設計圖跟上次的有一樣嗎?還是有變過?路口、轉彎處或是平交道那些,大全村平交道(二),252K+140 路口有北上轉到南下的,上次印象中沒有,因為再往南一點的地方有一個社區重要出入口,開口是不是留在那就好,因為兩個開口很近,有需要開那麼多缺口嗎?還有平交道的路寬,上次有說要放大,不知道後續有沒有再變過。 (2) 大興、東側社區、鐵路及道路雨水皆往北匯集至大全橋與馬太鞍濕地,導致水流回堵、南下車道常積水。僅靠地方區域排水無法承受龐大水量,你們應該重新檢測高程以分散水流,並於拓寬終點(近鐵路小隧道與光復溪處)新增排放口將水排入光復溪,同時應與區排單位做好跨部門協調。 (3) 房子拆遷的時候,無梁無柱的時候,協議補償價購的金額是要怎麼算。 【書面函復如 115.10.7 路授蘇花改設字第 1155002744 號】	(1) 已將大全村平交道(二)中央分隔島開口,改設於其南側中山路一段 168 巷路口處。 (2) 排水問題本局蘇花改工程處將與顧問公司到現場了解情形後一併納入設計考量。 (3) 關於建物、雜項工作物、農林作物之評估方式,本局已委託不動產估價師將依循「花蓮縣興辦公共工程用地拆遷物拆遷補償救濟自治條例」所規定之評點法評點標準表、花蓮縣辦理徵收土地農作改良物補償及遷移搬運費查估基準等規定,並按從優從寬原則,進行評估辦理補償事宜。
3	鍾○榮	115/9/11	請勿徵收增值稅,要公平。 【書面函復如 115.10.7 路授蘇花改設字第 1155002721 號】	依據《土地稅法》被徵收之土地,免徵其土地增值稅;依法得徵收之私有土地,土地所有權人自願售與需用土地人者,準用之。
4	楊○龍	115/9/11	(1) 為了路要拓寬,目前已經搬到其他地方,之後要補償時是否可以聯絡我目前住的地方。 (2) 被徵收的地方,房子是我的,但是土地是我親戚的,是不是可以在拆遷要到現場時通知我。 【書面函復如 115.10.7 路授蘇花改設字第 11550027242 號】	(1) 已取得住址,後續查估時將依地址通知地上物所有權人。 (2) 土地所有權人與屋主不同人時,會分別通知所有權人。
5	廖○植	115/9/11	去年馬太鞍溪堰塞湖造成光復鄉被洪水淹沒,清淤之廢棄物及泥砂未獲得村民同意,就堆置在大全村台糖土地上,嚴重污染地下水及村民飲用水井水源,請盡速遷移。	所述廢棄物遷移,非屬本局轄管範圍,陳述意見已抄送花蓮縣光復鄉公所續處。

編號	陳述意見 人姓名	陳述 日期	陳述意見內容	回應及處理結果
			【書面函復如 115.10.5 路授蘇花改設字第 1155002722 號】	
6	周○儀	115/9/11	(1) 估價師什麼時候會來? (2) 我想確定你們要拿的範圍是從東邊水溝的土地以東多少? (3) 如果有營業的單位的話，要怎麼徵收? 【書面函復如 115.10.7 路授蘇花改設字第 1155002746 號】	(1) 本局已委託估價師，將依「花蓮縣興辦公共工程用地拆遷物拆遷補償救濟自治條例」等規定，預定於 115 年 11 月辦理地上物查估作業。 (2) 本局將按工程用地範圍辦理地上物查估作業，屆時將通知所有權人等會同辦理查估補償作業。 (3) 關於工廠生產設備及營業損失補償，將依「花蓮縣興辦公共工程用地拆遷物拆遷補償救濟自治條例」等規定辦理查估作業。
7	財政部國有財產署北區分署花蓮辦事處	115 年 8 月 31 日 (台財產北花一字第 11503102470 號)	倘本拓寬工程涉有本署經管國有土地，且確有公務或公共用途需用，請貴局依國有財產法第 38 條及「國有不動產撥用要點」、「各級政府機關互相撥用公有不動產之有償與無償劃分原則」之規定循序辦理撥用事宜。	本次所提意見與第 1 次公聽會相同，本處已書面函復如 115.8.5 蘇花改設字第 1155002083 號(諒達)，不再重覆函復，後續將依相關規定辦理。

編號	陳述意見人姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
8	陳○秀	115 年 8 月 3 日 寄達本處之表達意見書	主旨： 針對「台 9 線 250K+680~253K+680（光復至大興段）道路拓寬工程」拓寬計畫徵收，致使民宅面臨拆遷造成民眾居住權益受損，請考量房屋實際居住及使用情形，檢討台九線大全村路段公共工程用地徵收範圍及補償措施，並放寬一併用地取得認定標準，以協議價購方式一併取得整筆房屋及土地。 說明： 本人為台九線大全社區「台 9 線 250K+680~253K+680（光復至大興段）道路拓寬工程」計畫沿線居民，本計畫預計將道路拓寬至 30 公尺。然而，經 115 年 7 月 24 日公聽會了解規劃內容後發現，多數住宅用地被徵收後將內縮 8~10 公尺長之建地，由於徵收範圍已深入住宅基地，將導致住宅無法維持現況使用，甚至面臨全部或大部分拆遷之結果，嚴重影響大全村台九線沿路村民的居住權益及家庭生活。爰提出以下意見，請貴局審慎研議： 本人認為： 1. 道路拓寬之主要目的應為改善交通安全及提升道路容量，相關公共設施之配置應以必要性及比例原則為考量。 2. 本人查閱相關資料後，尚未發現有明確法規規定道路拓寬工程中道路應拓寬至 30 公尺之依據，當規劃設施之設置將導致合法住宅遭受拆遷時，主管機關更應審慎檢討設計內容，評估縮減道路寬度、調整道路斷面配置或採取其他替代方案，以減少對居民財產權及居住權之衝擊。	本案將於辦理現地勘查並確認地上物種類、數量及規格後，依《花蓮縣興辦公共工程用地拆遷物拆遷補償救濟自治條例》等相關規定，在合法範圍內，本於從優、從寬原則核算補償金額。 另說明如下： 1. 土地殘留部分：徵收後殘餘面積過小或地形不整，致無法為相當使用者。 2. 建築物殘留部分：徵收後殘餘之建築改良物無法為相當使用者。 3. 針對上述情形，本局將依法辦理取得，並於協議價購或徵收作業時主動告知所有權人。所有權人得提出一併價購或徵收之申請。 本計畫係基於「安全、交通、人本、生態」四大核心理念，辦理台 9 線道路拓寬工程。 本計畫採 30 公尺道路斷面配置，係依據 94 年行政院環保署核定之「台九線花東公路第三期拓寬計畫環境影響說明書」，及行政院 105 年核定之「台九線花東縱谷安全景觀大道計畫」辦理。 道路拓寬考量整體交通容量，採雙向四車道及內外路肩配置，瀝青混凝土鋪面總寬度為 18.5 公尺。考量號誌路口需設置左轉專用輔助車道以供轉彎車輛待避，中央分隔島寬度設定為 3 公尺；兩側人行道需求分別為 1.7 公尺與 2 公尺；另考量聚落段民眾上下車之臨時停車需求，規劃兩側臨時停車空間共 4.8 公尺（單側 2.4 公尺）。路幅總寬度合計為 30 公尺（18.5m+3m+

編號	陳述意見人姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
				1.7m + 2m + 4.8m = 30m)。
			3. 目前規劃徵收之範圍，多數涉及房屋門廊、客廳等主要生活空間，雖依現行相關法令及一併徵收規定，尚未達可依法申請一併徵收之條件，但房屋一旦遭部分徵收，將嚴重影響建築物整體結構完整性、居住安全、生活機能及使用價值，並非僅是單純面積減少之問題。	道路拓寬工程難免對兩側住家之生活空間造成一定程度減損，因此本局於規劃時優先選用公有土地，儘量減少使用私人土地。本工程最終使用之私人土地僅占全部工程用地之 13.53%。
			4. 房屋經部分拆除後，不僅居住空間大幅縮減，建物格局亦難以維持原有功能，甚至可能影響耐震能力及未來修繕維護，導致居民生活品質顯著下降。雖未符合現行法規一併徵收之門檻，實際上已難以維持正常居住使用，與立法保障人民財產權及居住權之精神有所落差。	本局將依法從優辦理用地取得及地上物補償作業。若被徵收房屋所有權人後續有屋後擴建或申請毗鄰農地變更為建築用地之需求，本局將全力配合辦理。
			5. 依目前工程規劃，未來「台 9 線 250K+680~253K+680 (光復至大興段) 道路拓寬工程」完成後，路面高程將較現況提高數十公分，屆時沿線住家地勢將低於道路，不僅影響整體景觀，更可能增加豪雨期間積淹水風險，尤其光復鄉歷經 114 年 9 月 23 日堰塞湖事件後，河流排水功能仍未全面復原，若採用貴局目前方案，大全村居民會是錯誤政策下的犧牲者。倘為維持既有居住安全，居民勢必需自行辦理基地及房屋墊高工程，衍生龐大工程費用及生活不便，相關負擔均係因公共工程所致，不應完全由居民自行承擔。	早年路側興建之房屋多係參考當時之道路高程，後因台 9 線歷經數次拓寬及截彎取直，致使部分既有房屋地坪低於現有台 9 線路面高程。 本案採原路拓寬方式辦理，其中大全村路段之拓寬路面高程原則延續既有路面，並無提高數十公分之情事。 聚落段之排水溝及路面高程設計，將充分參考鄰側房屋地坪高程並據以調整，以維持住家日常生活進出順暢。
			訴求事項：	
			6. 請公路主管機關公開說明本計畫 30 公尺道路斷面配置之法源依據及設計理由為何。	本計畫採 30 公尺道路斷面配置，係依據 94 年行政院環保署核定之「台九線花東公路第三期拓寬計畫環境影響說明書」，及行政院 105 年核定之「台九線花東縱谷安全景觀大道計畫」辦理。 道路拓寬考量整體交通容量，採雙

編號	陳述意見人姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
				向四車道及內外路肩配置，瀝青混凝土鋪面總寬度為 18.5 公尺。考量號誌路口需設置左轉專用輔助車道以供轉彎車輛待避，中央分隔島寬度設定為 3 公尺；兩側人行道需求分別為 1.7 公尺與 2 公尺；另考量聚落段民眾上下車之臨時停車需求，規劃兩側臨時停車空間共 4.8 公尺（單側 2.4 公尺）。路幅總寬度合計為 30 公尺（ $18.5\text{m} + 3\text{m} + 1.7\text{m} + 2\text{m} + 4.8\text{m} = 30\text{m}$ ）。
			7. 請重新檢討道路斷面配置，優先保障既有合法住宅，減少不必要之土地徵收及房屋拆遷。	本計畫採 30 公尺道路斷面配置，道路拓寬考慮道路交通容量採雙向四車道及內外路肩，瀝青混凝土鋪面寬度合計 18.5 公尺。考量號誌路口需設置左轉專用輔助車道以供轉彎車輛待避，中央分隔島寬度設定為 3 公尺；兩側人行道需求分別為 1.7 公尺與 2 公尺；另考量聚落段民眾上下車之臨時停車需求，規劃兩側臨時停車空間共 4.8 公尺（單側 2.4 公尺）。路幅總寬度合計為 30 公尺（ $18.5\text{m} + 3\text{m} + 1.7\text{m} + 2\text{m} + 4.8\text{m} = 30\text{m}$ ）。
			8. 請貴局實地勘查本案房屋受影響情形，並評估部分徵收對整體居住功能及使用價值之影響，協助居民辦理建築執照或使用執照（例如：提供可施作廠商名單、評估相關費用）等問題。	有關房屋拆除查估標準是否影響原建物之居住功能及使用價值，本局將委託專業估價師進行逐戶現場檢查與確認，並視個案實際狀況採取個別配套處理。
			9. 建議貴局重新檢討徵收範圍及一併徵收認定原則，除依法辦理外，亦應衡酌房屋整體使用功能、居住安全、結構完整性及實際生活需求，對於因部分徵收致建物影響現有正常使用者，應從寬認定符合一併徵收資格，或提供適當之替代方案及合理補償。請貴局考量居民實際居住現況及剩餘建物合理居住之需求，研議以協議價購方式，一併取得台九線大全村沿線有受影響提出需求居民之房屋及土地。	將依法從優辦理用地取得及地上物補償作業。 另說明如下： 1. 土地殘留部分：徵收後殘餘面積過小或地形不整，致無法為相當使用者。 2. 建築物殘留部分：徵收後殘餘之建築改良物無法為相當使用者。 3. 針對上述情形，本局將依法辦理取得，並於協議價購或徵收作業時主動告知所有權人。所有權人得提出一併價購或徵收之申請。
			10. 如有相關法令或行政程序可供	有關協議價購之具體作業程序與

編號	陳述意見人姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
			辦理整筆價購（符合協議購價照顧權益受損居民之精神），請貴局協助說明並積極辦理，以保障居民權益。	細節說明，將於後續召開之土地取得協議會中向大家詳細說明。
			11. 另請貴局針對道路抬升造成沿線住家地勢低於道路之情形，納入工程整體規劃，一併協助辦理住家出入口、排水設施及基地墊高等改善工程，或編列相關補助經費，以避免公共工程完成後衍生新的居住安全及排水問題	本局將全面檢視道路及沿線排水設施高程，並主動協助改善住家出入口順接；至基地墊高改善部分，將依個案實際情形與屋主協商辦理。
			結語：	
			公共工程攸關地方發展，居民均表示支持與配合。然而，政府推動建設之同時，更應兼顧人民基本居住權益與財產權保障。請貴局秉持同理心，重新檢討本案徵收及補償方案，充分考量居民實際居住需求，妥善解決部分徵收及道路抬升所衍生之問題，以兼顧公共利益與人民權益，俾使本工程順利推動。	本局辦理土地取得，係依據市價辦理補償；地上物查估部分，則依據花蓮縣政府最新頒布之地上物補償標準辦理。
			基於公共工程推動與保障人民財產權並重之原則，貴局除依法審查外，應考量本案實際情況及居民居住需求，本於行政裁量及照顧民眾權益之精神，研議是否得以協議價購方式，一併取得全部房屋及土地，抑或以協議價購方式取得全部房屋及需用土地，非僅徵收部分建物及土地，以避免造成剩餘房屋難以正常居住或利用，亦可減少後續爭議，達成政府與民眾雙贏之結果。	剩餘土地或殘餘房屋面積難以使用時，從優辦理。針對上述情形，本局將依法辦理取得，並於協議價購或徵收作業時主動告知所有權人。所有權人得提出一併價購或徵收之申請。
9	陳○秀	115 年 9 月 17 日 寄送之 表達意	本人支持交通建設與道路安全改善，但公共工程之推動仍應兼顧人民財產權及居住權保障，遵循比例原則及最小侵害原則。請貴機關重視居民權益，重新檢討相關規劃內容。	謝謝您的建言。
			【書面函復如 115.8.12 蘇花改設字第 1150003260 號】	
			首先想請問貴局： 一、 本人於第 1 次公聽會召開前，另以郵寄方式提出書面「表達意見書」，該書面意見既係針對本徵收計畫所提出，且本人	本局蘇花改工程處 115 年 8 月 3 日收到台端之表達意見書，並於 115 年 8 月 12 日以蘇花改設字第 1150003260 號函(諒達)回應，因台端表達意見書內容無法明確認定

編號	陳述意見人姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
		見書	為本計畫徵收土地上房屋之所有權人，與本徵收案具有直接且具體之利害關係，為何本人所提出之書面意見，未見於貴局公告之「第1次公聽會土地所有權人及利害關係人之意見」中？ 二、倘貴局認為本人於公聽會後提出之書面意見，不屬於「第1次公聽會土地所有權人及利害關係人之意見」，敬請具體說明其法律依據即認定理由，並請說明該份書面意見究竟由何機關、何承辦單位收文及處理，以及是否納入本徵收案件後續審查及決策之參考資料。 三、另國產署於7月17日所提出之書面意見，既非於第1次公聽會當日提出，為何該書面意見卻被列入「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覽表」中？ 若貴局認為公聽會後提出之書面意見仍得納入第1次公聽會意見處理範圍，則更應說明為何國產署於7月17日所提出之書面意見可以列入，而本人於第1次公聽會後所提之書面意見卻未被列入。	屬公聽會陳述意見，故未納於115年7月24日召開第1次公聽會紀錄內，尚祈見諒！該回應情形雖未納於「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覽表」中，然因屬利害關係人之意見，仍將依「土地徵收條例施行細則」於事業計畫報請目的事業主管機關許可及徵收案件送由核准徵收機關核准時一併檢附。 台端115年9月17日寄送，本局蘇花改工程處115年9月21日收到之表達意見書既已表明該表達意見書係針對本徵收計畫所提出，該表達意見，本局將納於115年9月11日召開「第2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覽表」內。 有關國產署7月17日所提出之書面意見，係依本局115年7月13日路授蘇花改設字第115001799A號函所回復，確屬第1次公聽會意見。
			主旨： 針對交通部公路局辦理「台9線250K+760~253K+680」(光復至大興段)道路拓寬工程之土地徵收及道路拓寬計畫，因部分段涉及既有民宅拆遷，且工程完成後恐造成沿線住家基地及建築物相對低於新設道路路面之情形，涉及居民居住權益、財產權、公共安全及災害防救等重大問題，懇請貴局重新檢核工程規劃、道路高程、排水系統及徵收必要性，並於充分釐清災後地形與水文條件前，不宜逕行推進相關徵收及工程作業。	本工程位於光復溪以南未受馬太鞍溪堰塞湖洪患影響區域，工程範圍之地形地貌未因洪災改變，拓寬後之路面高程與目前相同。另本工程的銜接水路為光復溪，馬太鞍溪堰塞湖事件未影響光復溪水文。 本工程設計階段於現場進行精確測量，並充分考量地形、水文、排水、人文、安全…等條件進行設計，本工程之前後銜接路段均已拓寬完成，考量道路之連續性及避免局部束縮造成交通瓶頸，本路段需積極推動辦理，尚祈見諒。
			說明： 1. 本案涉及既有民宅拆遷，居民居住權益所受影響不應僅道路拓寬之公共建設需求處理。 本案道路寬涉及沿線土地及部分	本工程位於光復溪以南未受馬太鞍溪堰塞湖洪患影響範圍，施工期間將加強安全及環境衛生作為，儘量減少對周遭生活環境的衝擊。

編號	陳述意見人姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
			既有住宅，對於長期居住於當地之居民而言，住宅不僅具有財產價值，更涉及家庭生活、居住安定、社區連結及災後重建等重要權益。尤其光復鄉於 114 年 9 月 23 日發生馬太鞍溪堰塞湖溢流災害後，部分地區歷經洪水、泥流、淤積及地形環境變化，居民至今仍處於災後復原階段。在此情況下，若公共工程再次造成民宅拆遷或居住環境改變，對受影響居民而言，無疑可能形成災後尚未完全恢復，又面臨公共工程再次衝擊的情形。因此，本案不能僅以「道路拓寬之公共建設需求」作為唯一考量，更應將居民實際居住安全及災後環境條件納入整體評估。	
			2. 本案最令人擔憂者，並非道路拓寬本身，而是工程完成後可能造成「道路高、住家低」的高程落差問題。 依目前居民所了解之工程規劃，若新設道路完成面高程高於現在住家基地及周邊環境，將可能形成道路與住宅間之高程落差。若道路完成後，沿線住宅反而成為相對低窪區域，則原本應具有交通改善及公共安全功能之道路工程，可能在豪雨期間形成雨水匯集、排水不良、雨水倒灌或積淹水等新的風險。	本工程設計階段於現場進行精確測量，並檢核道路拓寬後人行道與旁邊屋舍或鄰地之高程差異，避免產生人行道與住家基地高低落差之情形，另施工期間若居民有相關疑義，亦可洽本局蘇花改工程處第五工務段進行現場討論研商，必要時進行因應調整。 本工程為既有道路拓寬，拓寬後之路面高程與目前相同，應無道路完成後，沿線住宅反而成為相對低窪區域之情形。
			3. 請貴局正視馬太鞍溪災後河川、地形及排水環境已經改變的事實，重新檢討本案道路高程。 光復鄉居民在災後所面對的環境，已與過去不同。馬太鞍溪經歷堰塞湖溢流後，河床、河道、地形、泥沙堆積及周邊排水條件均可能產生變化。居民所關切的是，若既有內水排水系統，例如光復溪、馬佛溪等周邊水系之排水條件尚未安全恢復，而本案又進一步提高台 9 線道路完成面，是否會造成「道路提高、住宅降低、排水更加不易」的連鎖問題？	本工程位於馬太鞍溪堰塞湖洪患影響區域外，拓寬後之路面高程與目前相同，沒有「道路提高、住宅降低、排水更加不易」之情形。 (1)拓寬後道路最外側為人行道，並儘量調整與沿線各戶住宅基地高程同高。 (2)拓寬後之路面高程與目前相同，不會增加各重現期之淹水風險。 (3)本工程的銜接水路為光復溪，馬太鞍溪堰塞湖事件未影響光復溪水文，原有排水計算仍適用。 (4)本路段排水係以重力流方式排至下游。

編號	陳述意見人姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
			因此，本案不應只回答「道路能不能蓋」，而應先回答： (1) 新設道路完成面與沿線各戶住宅基地高程究竟相差多少？ (2) 道路提高後，沿線住宅在 10 年、25 年、50 年及 100 年重現期豪雨條件下，其淹水風險是否增加？ (3) 災後馬太鞍溪河床及周邊水系環境改變後，原有排水計算是否仍然適用？ (4) 若發生短延時強降雨，雨水究竟如何排出？ (5) 當外水水位升高、內水無法順利排出時，是否會形成回堵或內水積淹？ (6) 道路工程是否已將住宅區的排水能力及既有排水設施納入整體設計？ (7) 若工程完成後住宅基地低於道路，居民是否必須自行墊高基地及住宅才能維持原有居住安全？ 上述問題如果尚未有完整、公開且具體的工程數據回答，實難以讓受影響居民安心。	(5) 當外水水位暴漲，高於內陸排水口發生時，此現象屬整體區域排水失效議題，似與道路拓寬無關。本工程道路地表逕流經兩側水溝收集後排入光復溪，不會增加既有區域排水負擔。 (6) 住宅區排水屬區域排水系統整體考量，而本工程道路地表逕流經兩側水溝收集後主要排入光復溪，不會增加既有區域排水負擔。 (7) 本工程設計階段於現場進行精確測量，並檢核道路拓寬後人行道與旁邊屋舍或鄰地之高程差異，避免有與住家基地高低落差之情形。
			4. 近期光復鄉災後排水設施已出現居民反映之高程銜接問題，更凸顯本案必須審慎處理道路與住宅排水高程。 近日光復鄉已有居民反映部分災後排水設施完成後，出現水溝蓋及排水設施高於原道路路面約 5 至 7 公分，並有居民擔心要以單一個案直接推論本案道路拓寬必然造成淹水，而是希望貴局從這些現場反映中看見一個非常重要的警訊：道路、排水溝、住宅基地及周邊土地之間，只要高程設計出現錯誤，最後承受後果的往往就是一般居民。因此，本案更應在施工前就把所有可能的高程銜接問題一次解決，而不是等到工程完成、住家發生積水或倒灌後，再由居民自行反映、申訴及等待改善。	本工程設計階段於現場進行精確測量，且施工前施工廠商會進行收方測量，確保高程銜接無誤，施工期間若居民有相關疑義，亦可洽本局蘇花改工程處第五工務段進行現場討論研商，必要時進行因應調整。
			5. 若工程造住宅基地低於道路，不	本工程設計階段於現場進行精確

編號	陳述意見人姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
			能將後續墊高房屋的費用及風險全部轉嫁給居民。 假設本案道路完成後，確實造成部分既有住宅基地低於新設道路，為維持原有居住安全，居民勢必可能面臨基地墊高、房屋改建、出入口調整、排水管線重新配置、抽水設備增設甚至結構補強等問題。上述工程不僅涉及數十萬元甚至更高之費用，更可能造成居民長時間無法正常居依，並衍生施工期間之生活不便、老人及兒童出入困難、車輛進出問題，以及建築法規、結構安全與排水等後續問題。 更重要的是： 如果這些額外成本是因公共道路工程提高道路高程所產生，就不應由毫無過失的居民自行完全承擔。不能由政府施作道路高度，卻要求居民自行負擔「為了配合道路而把自己的房子墊高」的成本。因此，請貴局務必於工程設計階段即提出完整處理方案，而不是將相關問題留給居民在工程完成後自行處理。	測量，並檢核道路拓寬後人行道與旁邊屋舍或鄰地之高程差異，避免有與住家基地高低落差之情形，施工期間若居民有相關疑義，亦可洽本局蘇花改工程處第五工務段進行現場討論研商，必要時進行因應調整。
			6. 請貴局重新檢討本案是否存在「公共工程改善交通，卻增加居民居住淹水風險」之情形。 道路拓寬的政策目的，本應是改善交通、提升道路服務品質及公共安全。然而，如果道路拓寬完成後，造成原本可以正常居住的住宅基地變成相對低窪區域，並使居民必須自行負擔基地墊高及排水改善費用，甚至增加豪雨期間積淹水風險，那麼工程所帶來的公共利益與個別居民所承受的負擔之間，顯然需要重新檢視。 大全村居民不應成為公共工程設計未充分考量災後環境所造成後果的承擔者。	本工程道路地表逕流經兩側水溝收集後主要排入光復溪，不會增加既有區域排水負擔。 本工程設計階段於現場進行精確測量，並檢核道路拓寬後人行道與旁邊屋舍或鄰地之高程差異，避免有與住家基地高低落差之情形，施工期間若居民有相關疑義，亦可洽本局蘇花改工程處第五工務段進行現場討論研商，必要時進行因應調整。
			7. 請貴局在工程推進前公開完整高程及排水評估資料，讓居民有實質參與及檢視的機會。 為確保本案確實兼顧公共建設及居民權益，請貴局公開或提供下	民眾如有政府資訊相關需求，可依政府資訊公開法申請提供。

編號	陳述意見人姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
			列資料： (一) 本案現況道路高程及設計完成高程圖。 (二) 沿線各筆受影響土地及既有住宅基地之現況高程與工程完成後預估高程(前次公聽會貴局僅回覆基地墊高改善將依個案協商)。 (三) 道路完成後與各戶住宅基地之高程差。 (四) 工程前後之集水區及排水系統配置圖。 (五) 工程前後 10 年、25 年、50 年及 100 重現期降雨條件下之排水及淹水分析。 (六) 114 年 9 月 23 日馬太鞍溪堰塞湖溢流事件後，相關地形、河床、排水及水文條件變化是否已納入本案設計。 (七) 若住宅基地低於道路完成面，貴局所提出之具體改善措施。 (八) 若居民必須進行基地或住宅墊高，相關費用及必要工程配套由何單位負擔。	
			結語： 我們並非反對道路建設，也並非反對公共工程。 居民真正反對的是： 在一場重大災害之後，尚未充分確認新的地形、水文及排水條件，就以原有工程規劃繼續推進，最後卻由住在道路旁的居民承擔道路提高、住宅降低、排水惡化及可能淹水之風險。公共工程的目的應該是讓居民生活更安全，而不是讓原本安全居住的居民，在工程完成後必須自己花錢墊高房屋、改善排水，才能勉強維持原本生活。 因此，請交通部公路局正視大全村居民的疑慮，重新檢討「台 9 線 250K+680~253K+680（光復至大興段）道路拓寬工程」之道路高程、排水、防洪等方案，並以災後最新地形及水文條件重新進行安全評估。 【書面函復如 115.10.1 路授蘇花改設字第 1150004253 號】	謝謝您的建言。



交通部公路局蘇花公路改善工程處

台9線

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09月11日上午十時三十分

CECI  台灣世曦
工程顧問股份有限公司

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、前次公聽會意見回應

柒、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

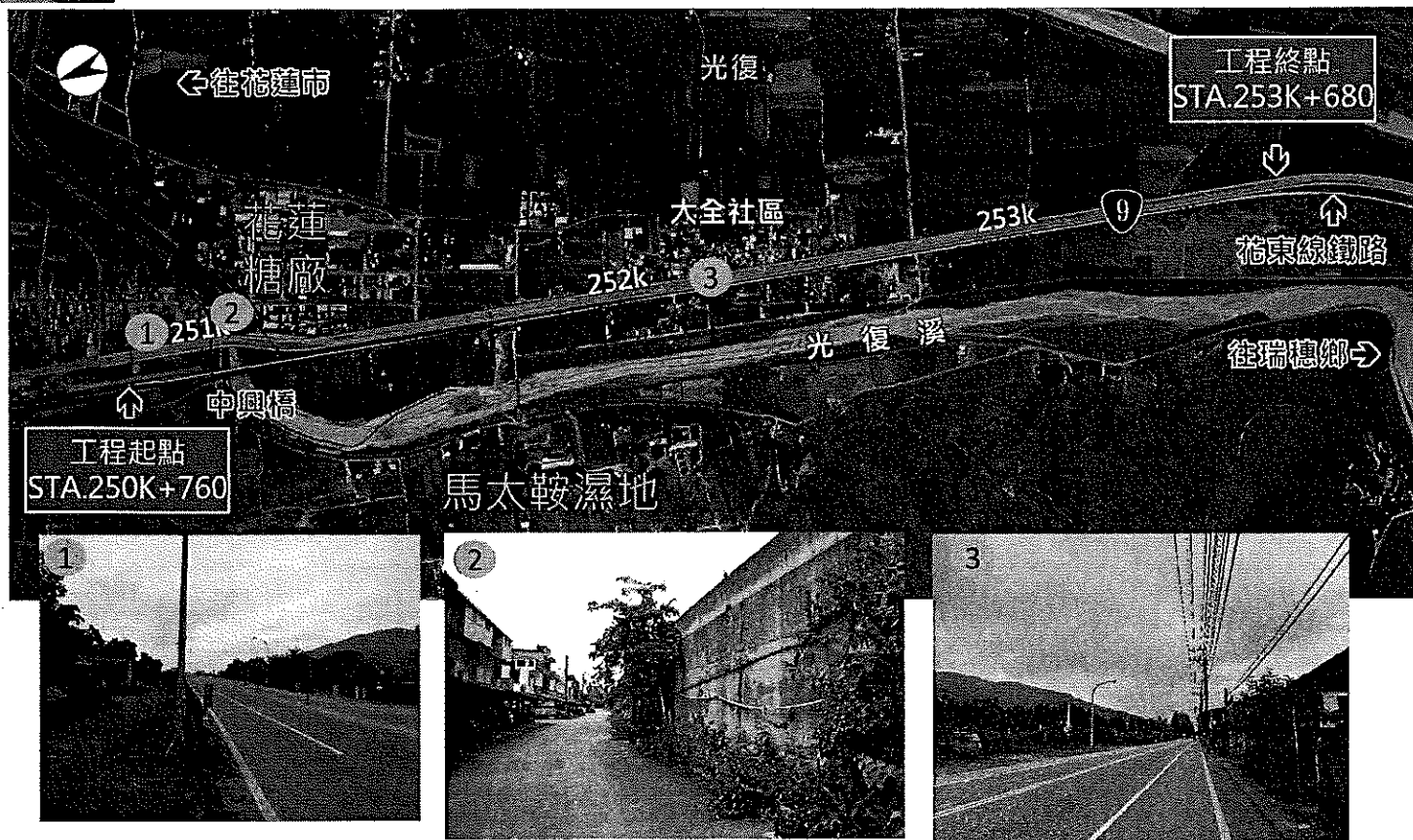


工程範圍

- 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

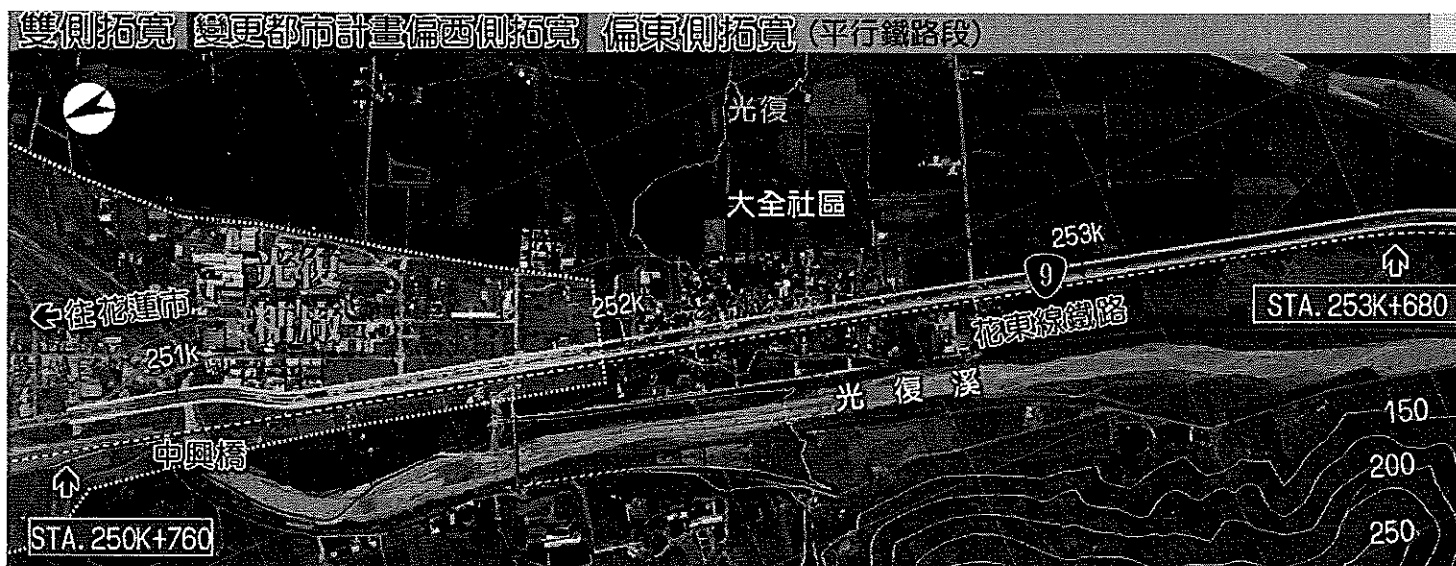
● 設計標準

- 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			都市區及聚落段 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/(θ+ 6)	2000/(θ+ 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/ΔG)	建議值/最小值	12/10	17/14
	凸型曲線K值(L/ΔG)	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



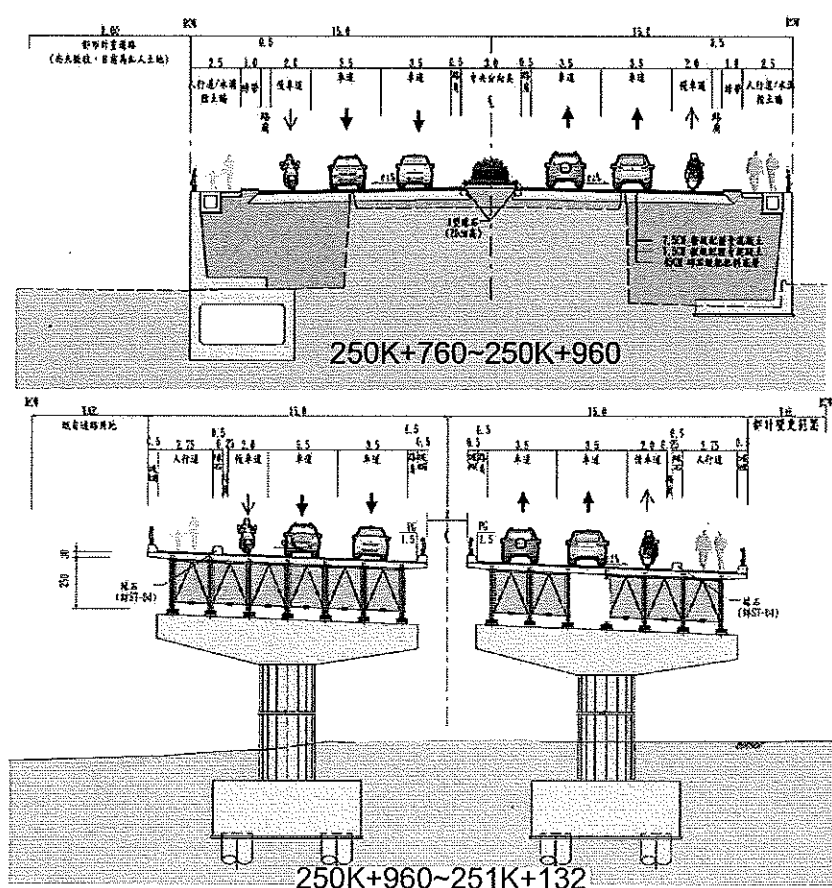
光復至大興段道路拓寬規劃原則



- 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)

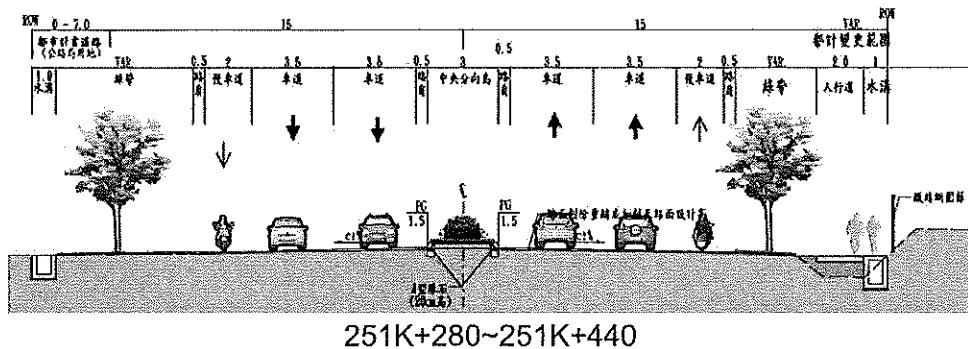
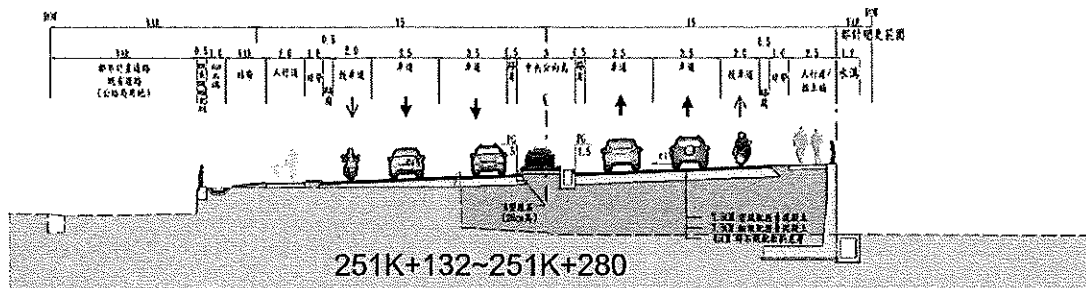


250K+760
250K+960
251K+132

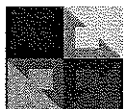




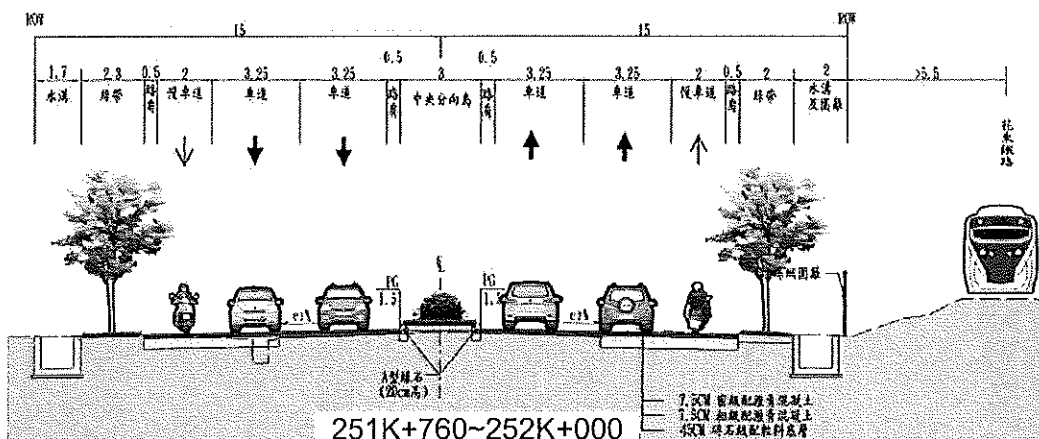
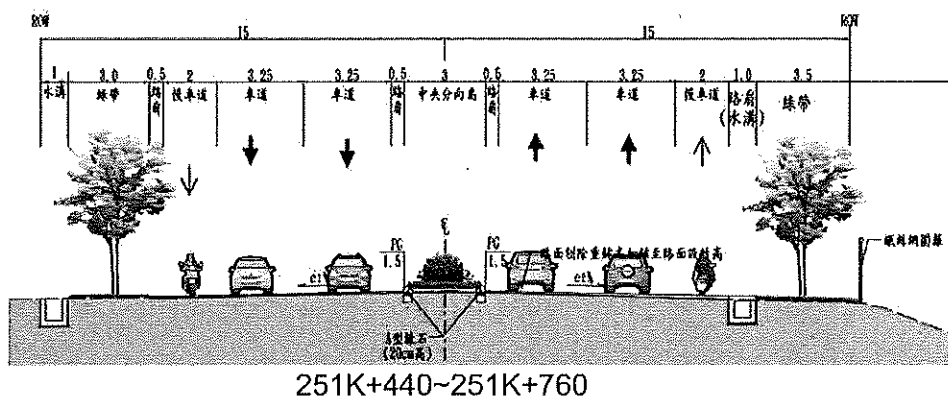
光復至大興段道路拓寬標準斷面配置(二)



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

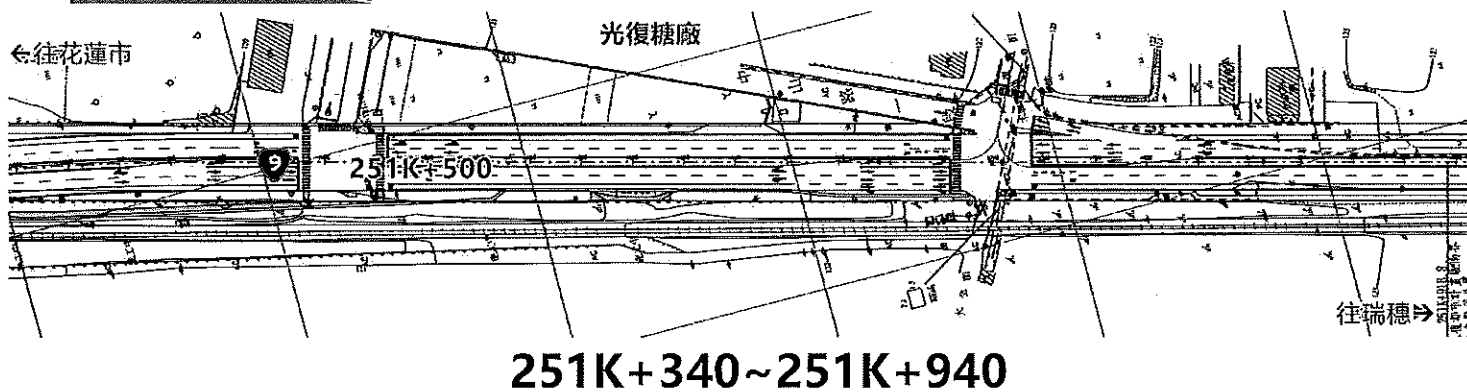


光復至大興段道路拓寬標準斷面配置(三)

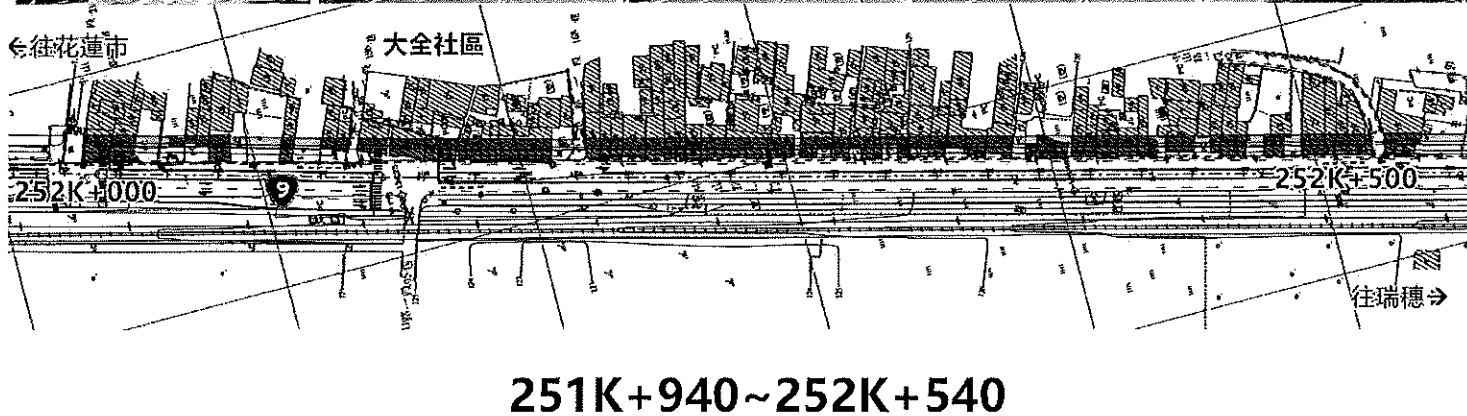


251K+440
251K+760
252K+000

光復至大興段受道路拓寬影響之房舍(二)

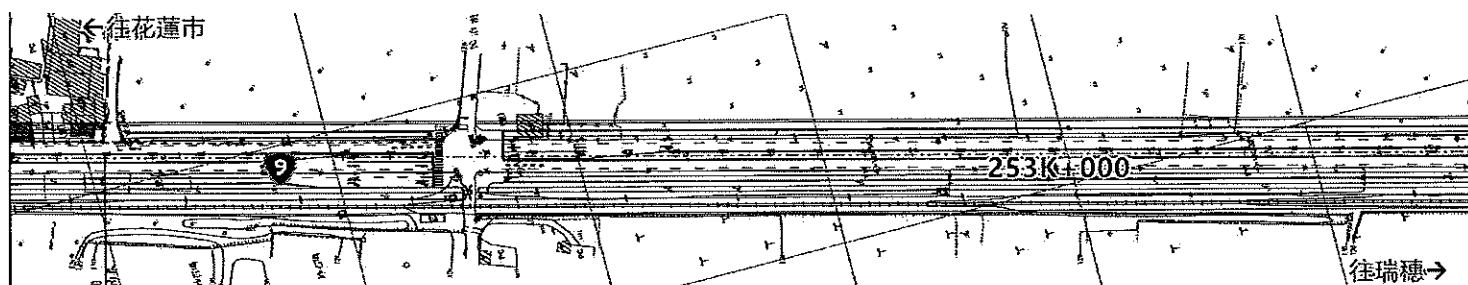
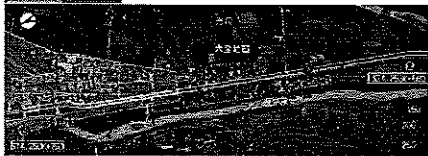


光復至大興段受道路拓寬影響之房舍(三)





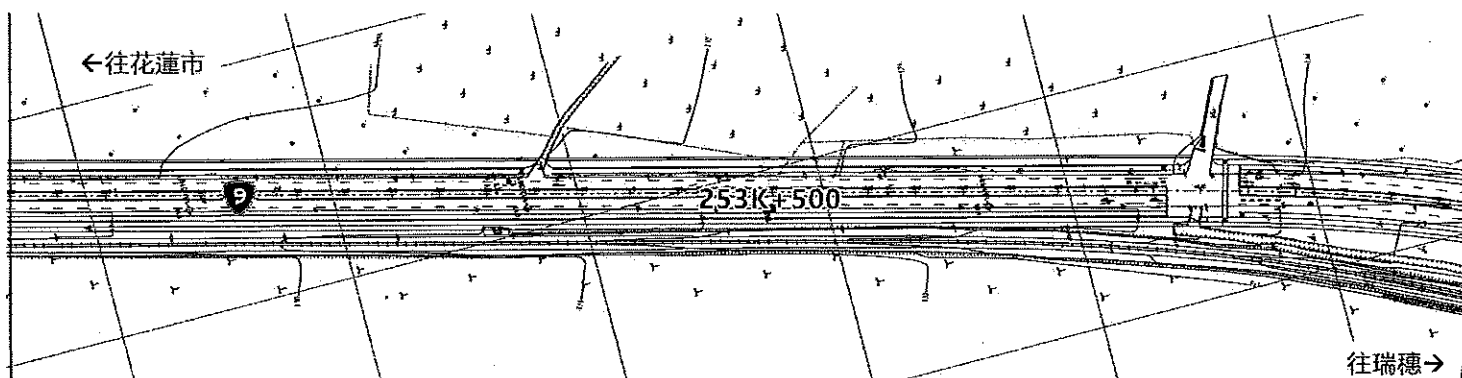
光復至大興段受道路拓寬影響之房舍(四)



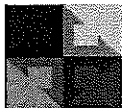
252K+540~253K+180



光復至大興段受道路拓寬影響之房舍(五)



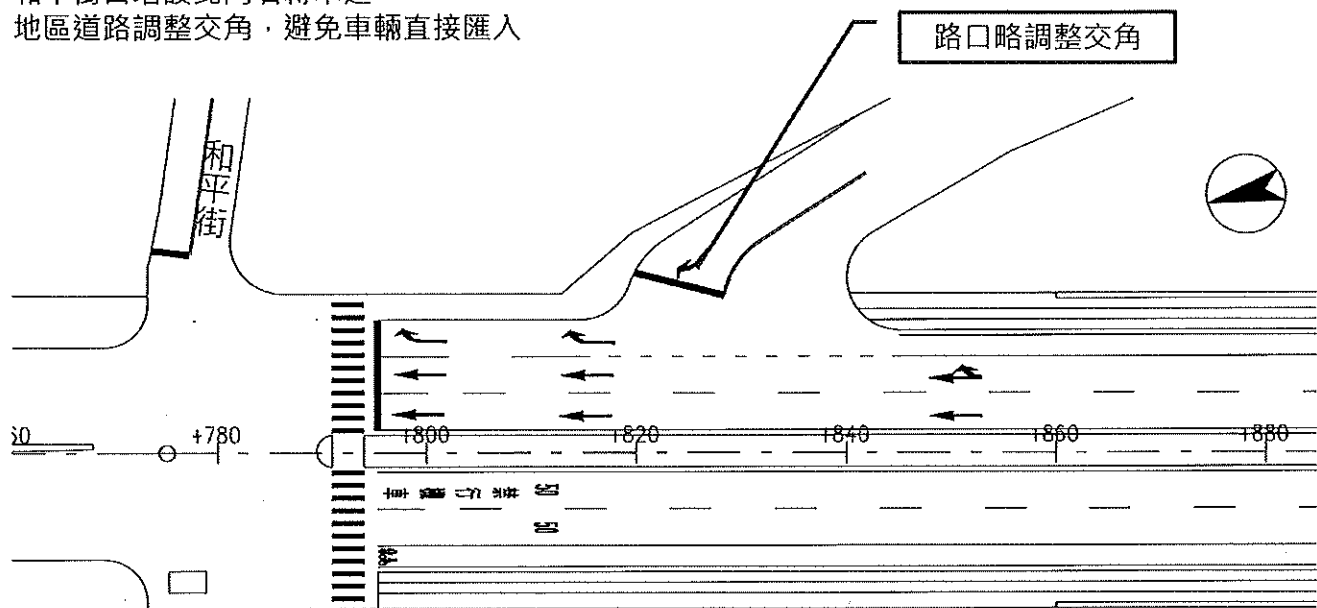
253K+180~253K+680



重要路口設計

台9線250K+780路口

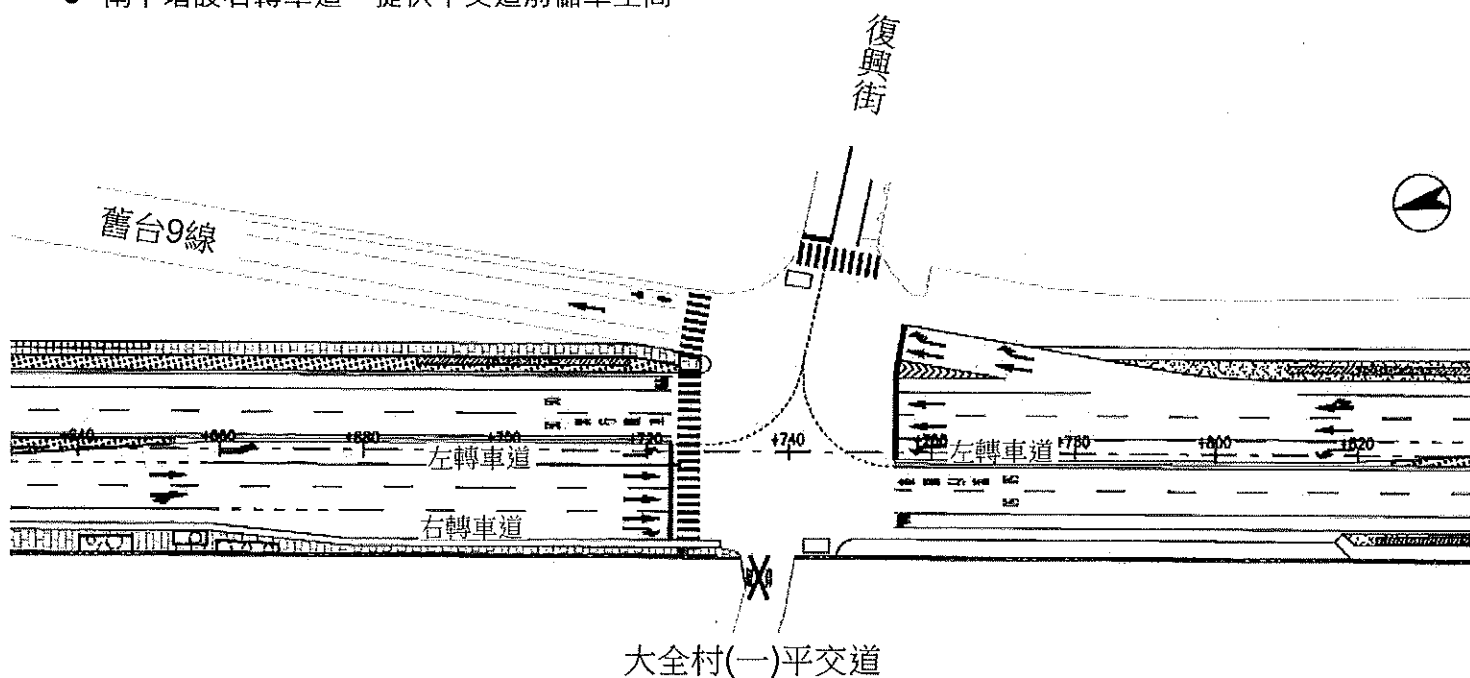
- 和平街口增設北向右轉車道
- 地區道路調整交角，避免車輛直接匯入



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



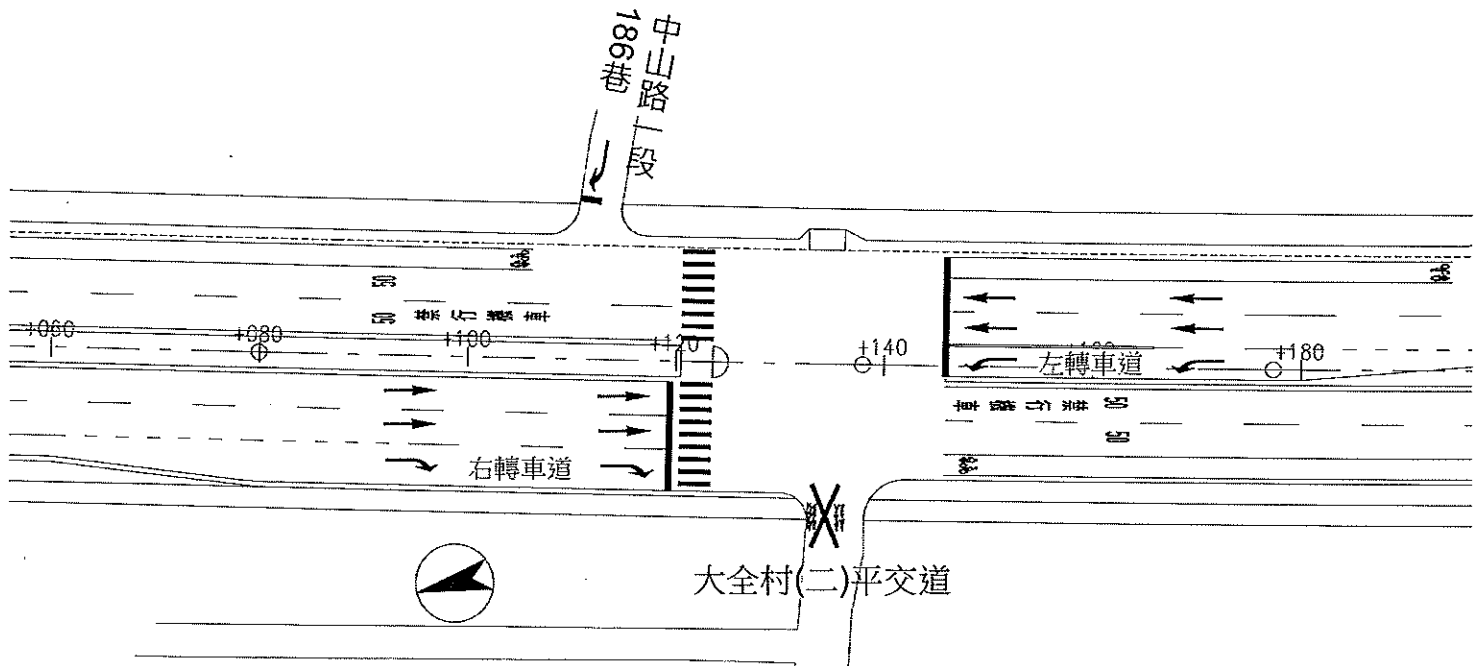


重要路口設計

台9線252K+140路口

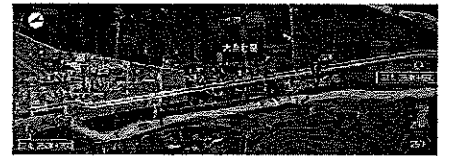


- 南下增設右轉車道，提供平交道前儲車空間

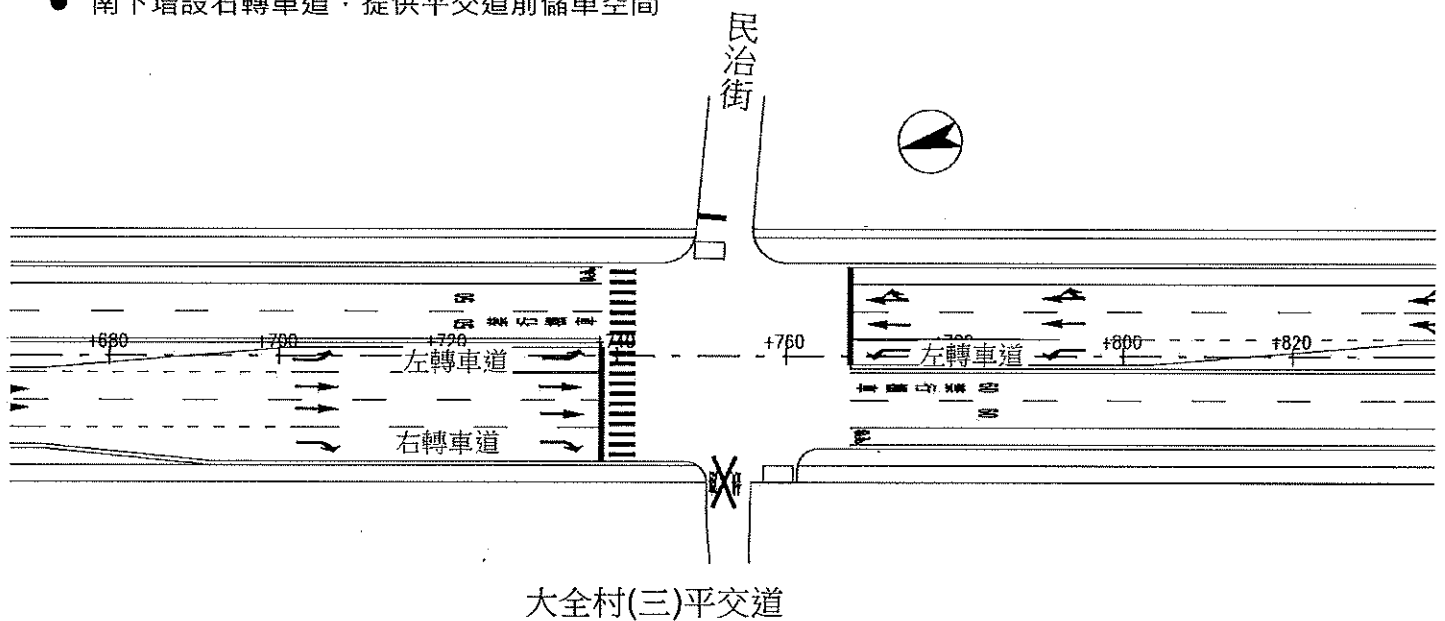


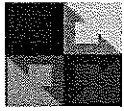
重要路口設計

台9線252K+760路口



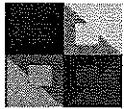
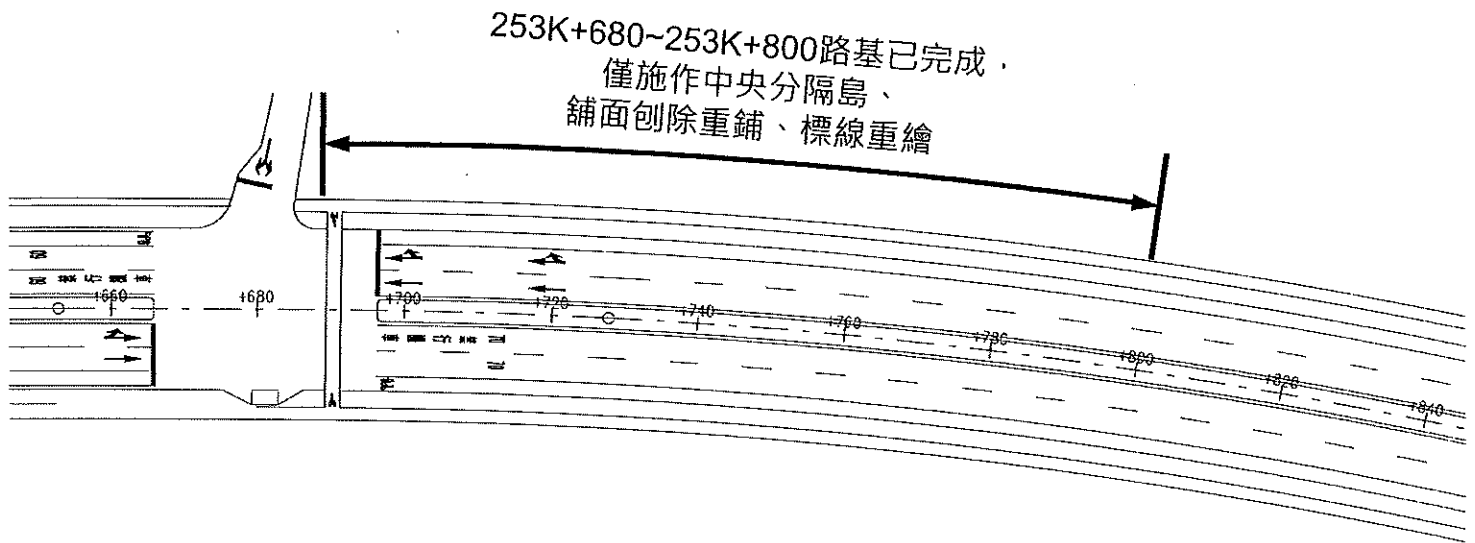
- 南下增設右轉車道，提供平交道前儲車空間



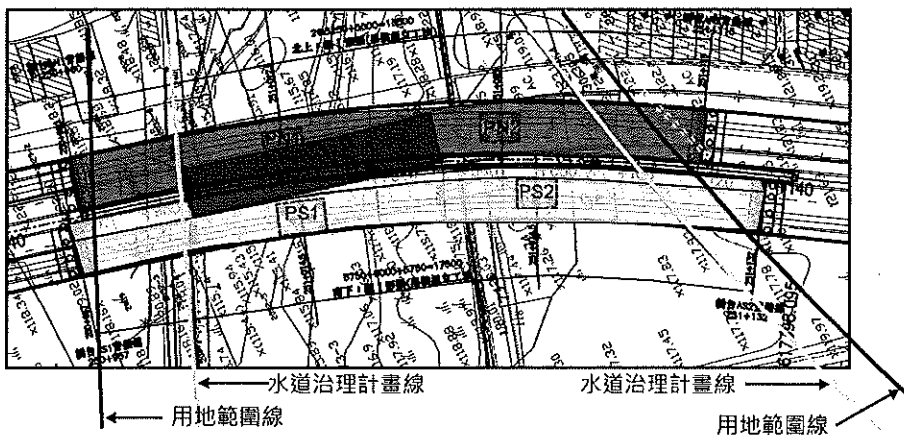


重要路口設計

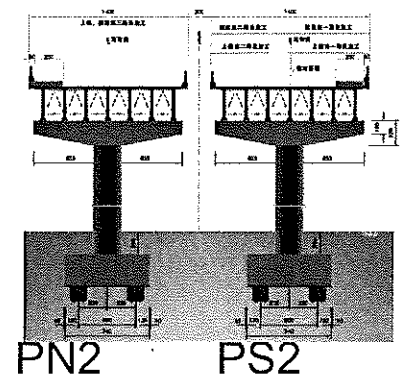
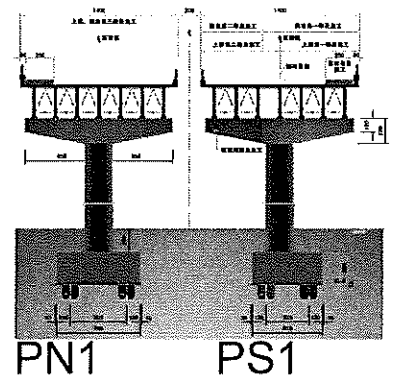
台9線253K+680~253K+800



橋梁工程__中興橋



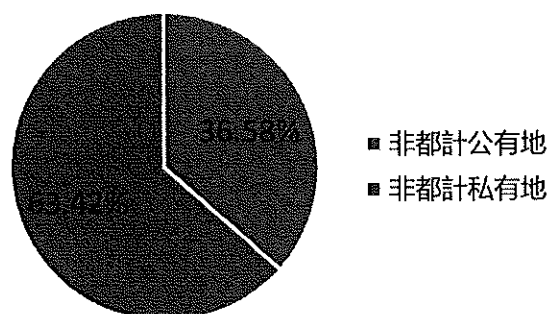
- 上部結構：等梁深鋼I型梁橋
- 下部結構：全套管樁基礎
- 橋台：樁帽+樁基礎式設計
- 橋墩：圓形單柱懸臂式設計
- 跨度：北上155公尺、南下175公尺
- 拓寬後兩座橋14公尺寬(雙向分離)



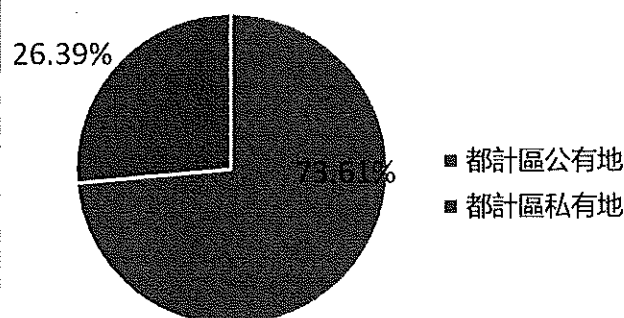
肆、用地徵收範圍勘選作業要點綜合評估

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

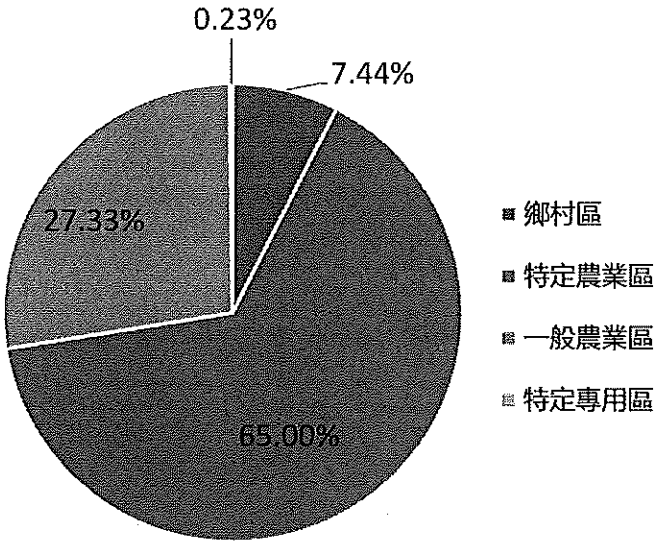
- 水稻田、雜木林、局部園藝場
- 鋼筋混凝土房屋、磚造房屋、鐵皮屋、鋼棚、遮雨棚等

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。



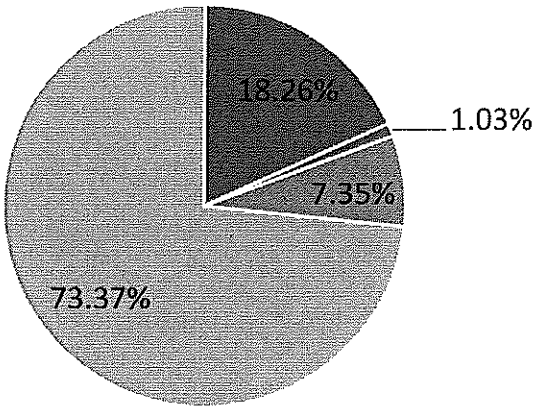
肆、用地徵收範圍勘選作業要點綜合評估

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、前次公聽會意見回應

115年7月24日陳述意見內容	回應及處理結果
黃○ (1) 土地協議價購定要比照市價徵收，不要低於公告現值。 (2) 建物拆遷補償自治條例，要使用最新的補償條例徵收，從優從寬補償。 (3) 向百姓說明清楚，盡量縮短工程時間讓百姓正常的生活環境。 【書面函復如115.8.5路授蘇花改設字第1155002055號】	(1) 協議價購價格係由不動產估價師依不動產估價技術規則，並以內政部實價登錄網站資料為基礎辦理土地價格查估；公告現值非屬查估價格之參考因素。 (2) 有關地上建築物拆遷補償，將依地上物查估作業當時之《花蓮縣興辦公共工程用地拆遷物拆遷補償救濟自治條例》等相關規定，本於從優、從寬原則核算補償金額。 (3) 本案依工程特性核實估算工期，若用地取得及工程發包順利，預計116年3月開工，約42個月竣工施工期間將儘量減少對周遭環境的衝擊。
曾○滄 停車場如何徵收？位於大全村一段中山路208號(應為中山路一段208號)晶暘屋民宿前設有一座大型停車場供大型車停置此停車場為營業用是否徵收評估列入事業區計算額度。 【書面函復如115.8.3路授蘇花改設字第1155002053號】	地上物實際補償單價將於實地勘查後，依「花蓮縣興辦公共工程用地拆遷物拆遷補償救濟自治條例」相關規定於合法範圍內本從優從寬原則核算補償基準。

陸、前次公聽會意見回應

115年7月24日陳述意見內容	回應及處理結果
呂○森(呂○杰) (1) 土地跟建物所有權人不同：因也有其他鄉親有這種狀況，所以需要告知類此情況的補償標準為何。 (2) 建物的門牌曾經過門牌整編，經整編後的門牌號與稅籍資料的門牌號不同的問題：為佐證該屋所有權人為呂永森先生，有和稅務機關、地政單位，並請地政士協助，目前查到有一些舊有行政資料不一致導致整編前後的門牌有無法對應的問題無法解決(所有權無法佐證)；故先做意見陳述，希望後續能到案研處。 【書面函復如 115.8.3 路授蘇花改設字第 1155002052 號】	(1) 土地及建物之補償，依其證明文件（或可供證明之文書）所載名義所有權人辦理。 (2) 補償金之性質屬行政處分，應依當事人權利內容及其明確範圍予以補償，故受補償對象應提出足資證明其權利存在之文件。至於行政單位間資料不一致之情形，非需地單位或工程單位所能逕予解決，惟得適時提供協助。。
許○烝 建議工程能儘速進行。 【書面函復如 115.7.31 路授蘇花改設字第 1155002050 號】	若本標用地取得及工程發包順利，本案預計 116 年 3 月開工，約 42 個月竣工。

陸、前次公聽會意見回應

115年7月24日陳述意見內容	回應及處理結果
台糖公司花東區處 (1) 本公司現行之土地政策係採以租代售為原則建請研議以租用方式辦理。 (2) 本公司針對需地機關辦理公共建設用地取得時，如為業務上需使用土地，仍請需地機關依徵收程序辦理用地取得，且按徵收當期市價補償之；倘為業務無保留必要之土地，為配合政府政策，得採協議價購方式辦理，惟其價購條件應與民地同一標準，至於是否出售及價購條件，仍須報本公司董事會審議決議為準。	(1) 本拓寬工程係為提升道路通行安全供公眾長期通行使用，考量公共設施用地之永續性及社會觀感，以租用方式取得土地尚非妥適，敬請貴公司支持本項公共建設，協助提供本工程所需用地。 (2) 本案協議價購價格係委託不動產估價師依《不動產估價技術規則》辦理查估，並參酌內政部不動產交易實價查詢服務網所揭露之交易資訊及當期市場行情，合理評估土地價格，作為協議價購補償之依據。

陸、前次公聽會意見回應

115年7月24日陳述意見內容	回應及處理結果
台糖公司花東區處 (3) 有關本公司協議價購的程序： A. 請貴單位俟本區處就需用土地市價調查後，另擇期與本區處召開協議價購會，貴我雙方於會中就需用土地價格、契約內容達成初步共識後，本區處再依公司相關規定將估價清冊、協議會議紀錄及土地買賣契約書(稿)草案，逕報本公司提董事會核定。 B. 俟董事會核定後本區處當隨即通知貴單位繳款及簽訂「土地買賣契約」 (4) 主管機關(內政部)核准徵收計畫前，如本公司已提供協議價購同意書或契約書，請需地機關仍採協議價購方式取得。 (5) 如中央主管機關未能於本公司核定地價有效期限6個月內核定設置，地價需重新議定。	(3) 基於雙方過往良好且愉快之合作經驗，本處充分瞭解並尊重貴公司辦理協議價購之內部程序，期盼本案亦能在雙方互信合作下順利完成，共同為用路人提供更安全、完善之道路通行環境。 (4) 同第(3)點說明。 (5) 同第(3)點說明。

陸、前次公聽會意見回應

115年7月24日陳述意見內容	回應及處理結果
台糖公司花東區處 (6) 本案工程需用土地本區處倘已出租予民眾使用，請貴單位能先對承租戶補償地上物並協調與本公司解除契約。 (7) 另本案於協議價購或徵收前，因不得無償提供使用，倘工程有急迫性而須先行使用，可向本區處申請租用。 【書面函復如 115.8.5 蘇花改設字第 1155002084 號】	(6) 有關貴公司承租戶之地上物補償，將於辦理現地勘查並確認地上物種類、數量及規格後，依《花蓮縣興辦公共工程用地拆遷物拆遷補償救濟自治條例》等相關規定，在合法及合理範圍內，本於從優、從寬原則核算補償金額。 (7) 所提意見業已知悉，將納入研議辦理。

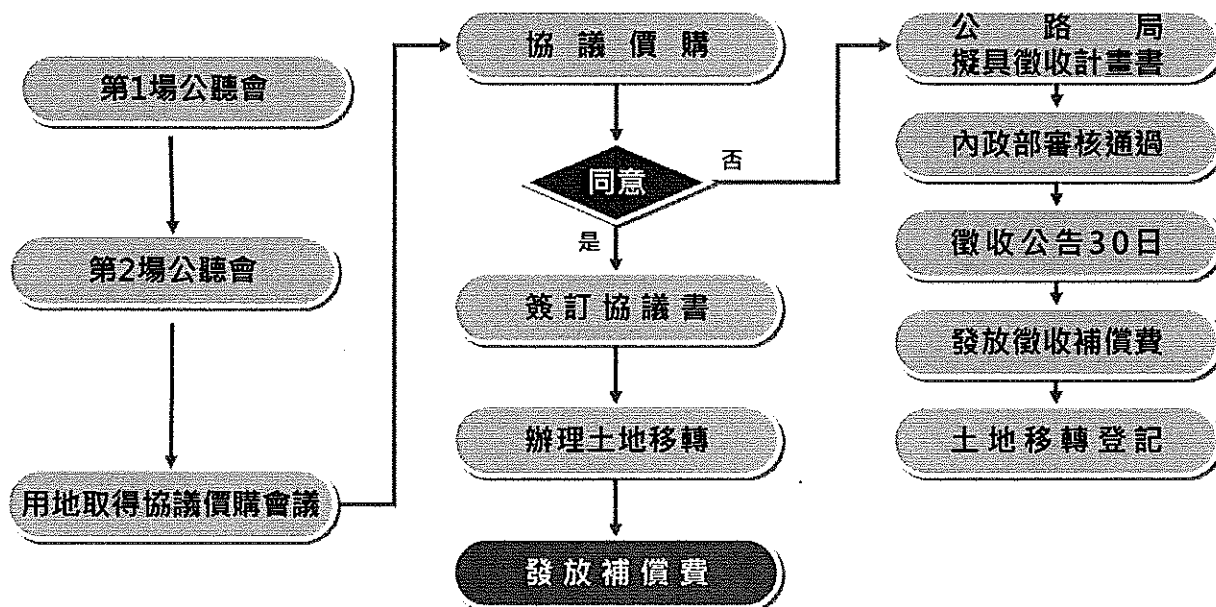
陸、前次公聽會意見回應

115年7月24日陳述意見內容	回應及處理結果
財政部國有財產署北區分署花蓮辦事處： 倘本拓寬工程涉有本署經管國有土地，且確有公務或公共用途需用，請貴局依國有財產法第38條及「國有不動產撥用要點」、「各級政府機關互相撥用公有不動產之有償與無償劃分原則」之規定循序辦理撥用事宜。 【書面函復如115.8.5蘇花改設字第1155002083號】	所提意見業已知悉，並將依相關規定辦理後續作業。

柒、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

