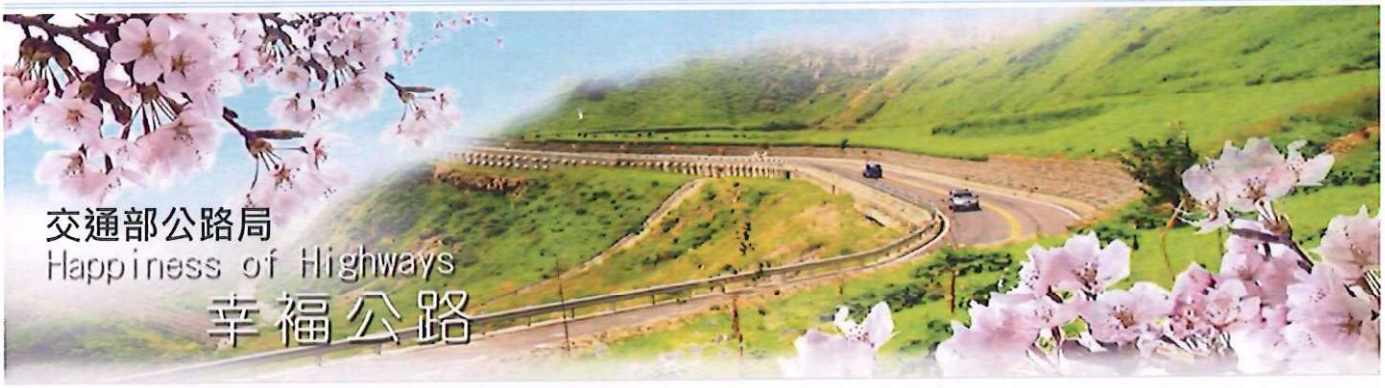
交通部公路局南區養護工程分局

# 台9線鹿野外環段0K~6K+170
# 新闢工程
# 第1場公聽會(第3梯次)

115年10月15日




交通部公路局
南區養護工程分局

## 簡報內容

一、計畫說明及道路現況

二、興辦事業概況

三、用地概況

四、事業計畫公益性、必要性、適當性及合法性

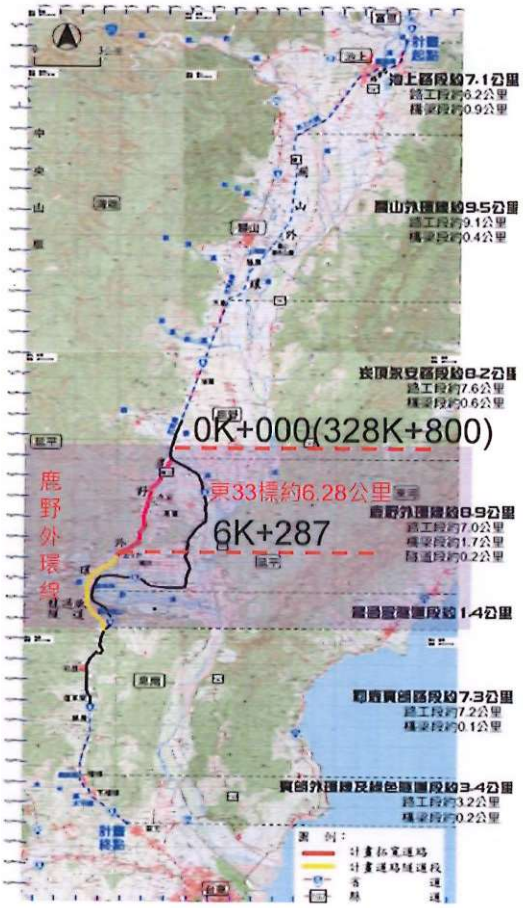
# 一、計畫說明

## 計畫說明

Ⅱ全計畫北起花蓮臺東縣界南至臺東市綠色隧道，全長約 51公里(完工後45.8公里)

## 計畫效益

Ⅱ本計畫為花、東兩大生活圈聯外主要道路之一環，採景觀先行推動整合安全、人本、景觀生態四大面向進行公路改善，全面提升台9線用路人通行權益






# 一、道路現況

## 道路現況

Ⅱ既有台9線線形彎繞，雙向各1車道1慢車道，交通服務水準E級

Ⅱ近年A1事故頻傳，肇事主因為中線超車致使事故發生

## 原台9線行經鹿野市區道路拓寬不易，故採外環道繞行

## 東33標採西偏線形方案避開民宅拆遷，拆遷戶數可從 *22棟➡1棟(鐵皮屋)*



交通部公路局
南區養護工程分局

# 簡報內容

一、計畫說明及道路現況

二、興辦事業概況

三、用地概況

四、事業計畫公益性、必要性、適當性及合法性



# 二、興辦事業概況

## 工程內容

II 計畫路線屬丘陵區「四級公路」，採60km/hr設計速率設計

II 全長 6.3 公里，其中路堤長約5.9km，其餘為橋梁段及隧道段




**縱坡配合既有地勢北高南低佈設**

**符合連接既有橫交道路及與龍馬路共線需求**

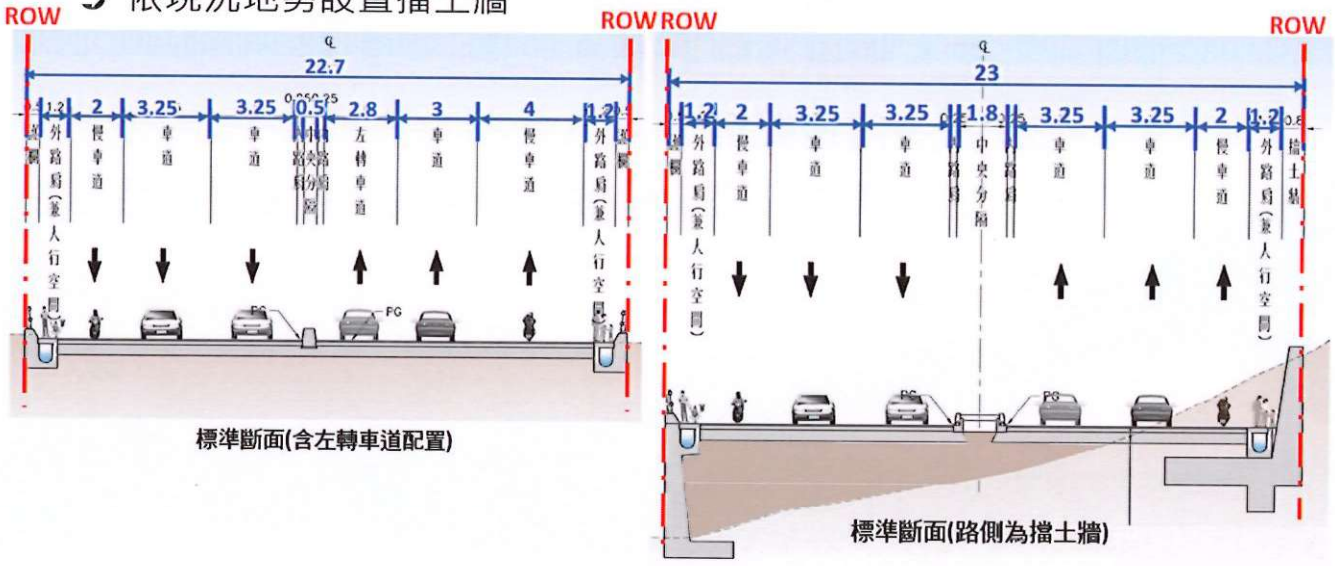
# 二、興辦事業概況

## 工程內容(1/6)

(環說書核定文號:108年2月27日環署綜字第1080014931號函)
(建設計畫核定文號:105年10月15日院臺交字第1050093419號函)

### II 路堤段

- 依環評承諾道路路寬為22.7m，配置雙向各2車道1慢車道
- 考量「人本交通」於1.2m外路肩兼人行空間以供行人通行
- 依現況地勢設置擋土牆



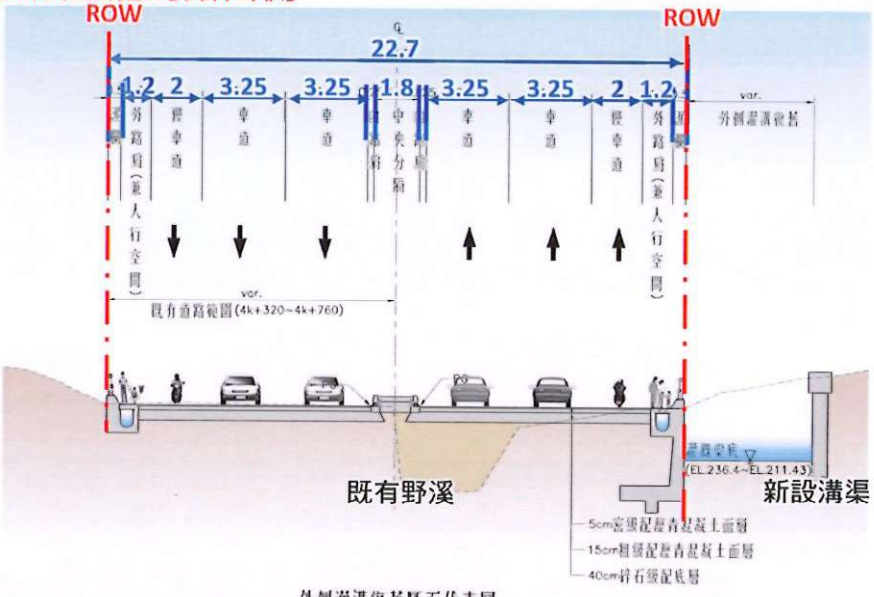



# 二、興辦事業概況

## 工程內容(2/6)

### II 路堤段-龍馬路共線段

- 順接既有龍馬路並採向西單側拓寬，降低對既有交通影響
- 既有野溪移設至龍馬路西側

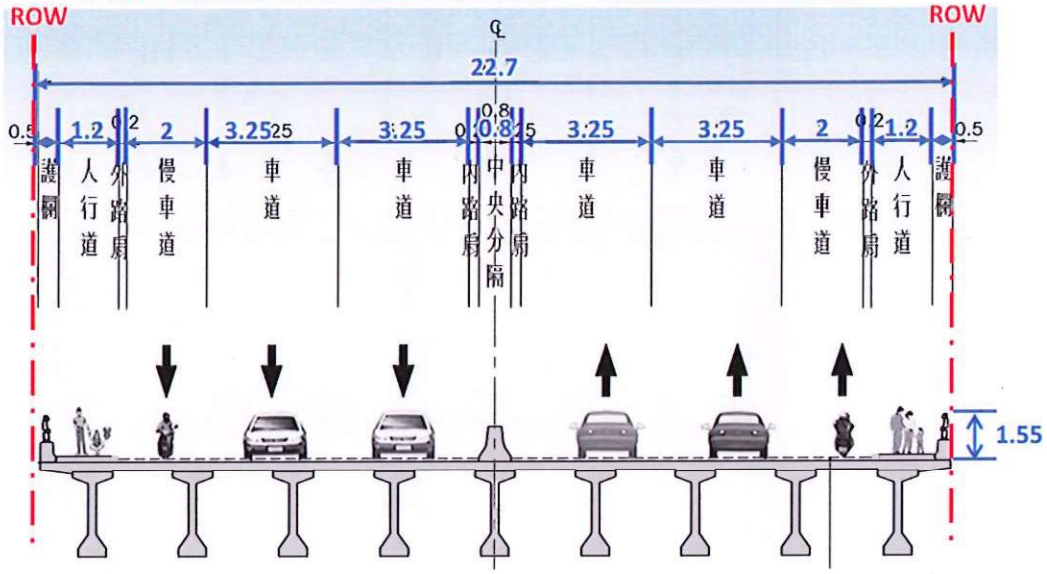


# 二、興辦事業概況

## 工程內容(3/6)

### II 橋梁段-鹿陵橋改建及新設陸橋

- 以PCI橋梁型式跨越加拿水溪、鹿野鄉凹地及既有道路
- 採用一般跨徑橋設計，依據長度配置約1至2跨的連續橋梁
- 橋梁護欄採總高155公分設計，扣除人行道鋪面厚度15公分尚有140公分護欄高，優於公路橋梁規範之110公分，以確保行人安全



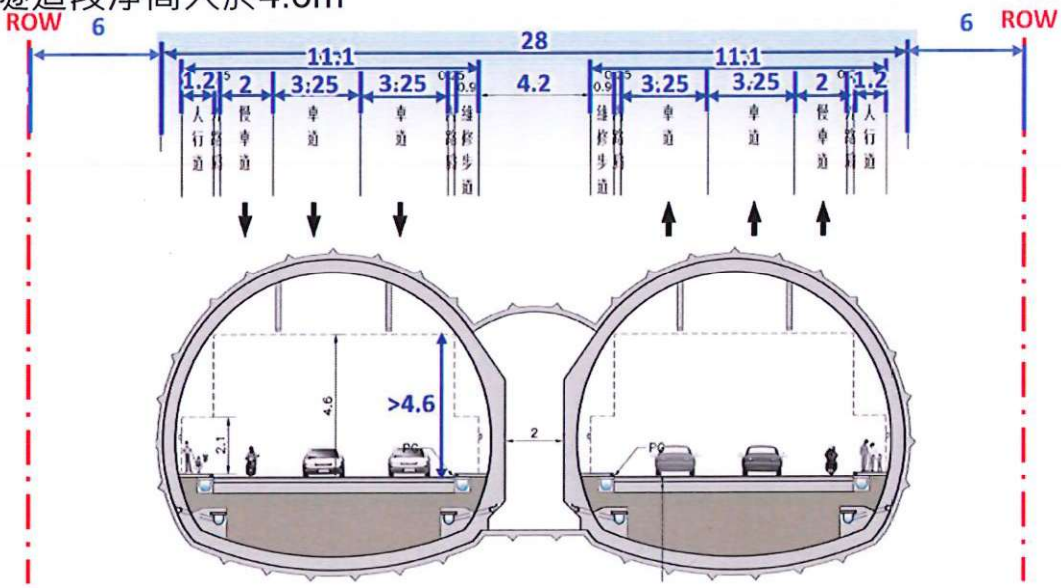

8

# 二、興辦事業概況

## 工程內容(4/6)

### II 隧道段(眼鏡隧道)

- 穿越馬背調整池北側山坡地
- 採雙孔雙向配置，隧道全長約80公尺(戊級隧道)
- 隧道段淨高大於4.6m



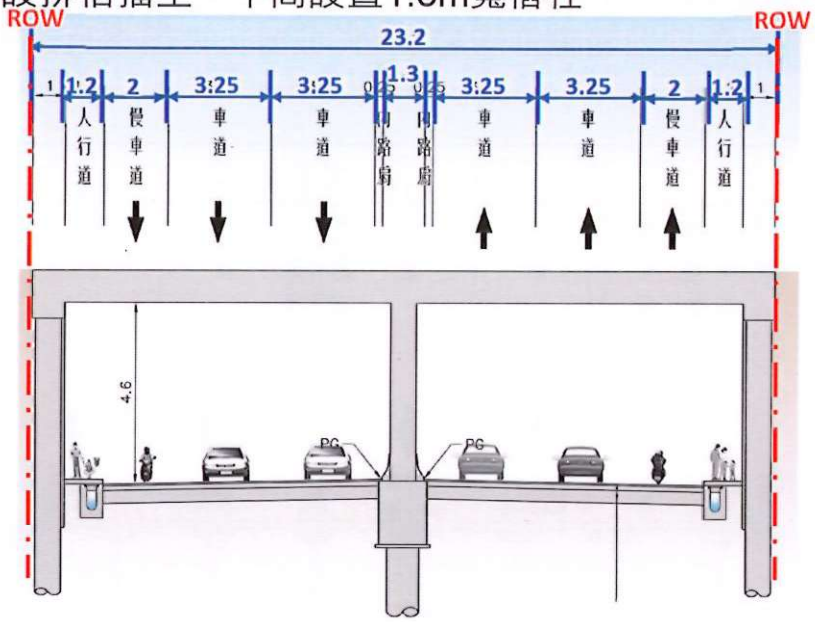

9

# 二、興辦事業概況

## 工程內容(5/6)

### II 明挖覆蓋隧道段

- 高差6~15m路段採明挖覆蓋隧道設置
- 道路配置與路堤段維持一致，皆為雙向各2車道1慢車道
- 道路兩側打設排樁擋土，中間設置1.3m寬樁柱



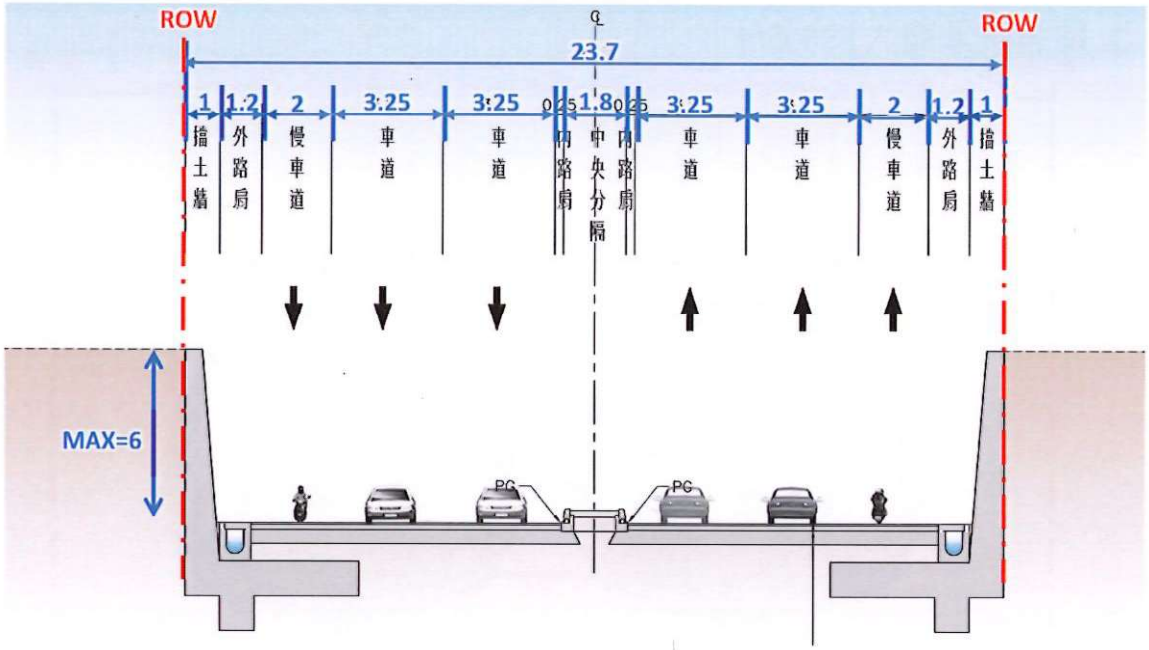



# 二、興辦事業概況

## 工程內容(6/6)

### II 路塹段

- 針對高差小於6m處設置高擋土牆
- 兩側設置高擋土牆，有效路基仍維持22.7m



交通部公路局
南區養護工程分局

# 簡報內容

一、計畫說明及道路現況
二、興辦事業概況
三、用地概況
四、事業計畫公益性、必要性、適當性及合法性



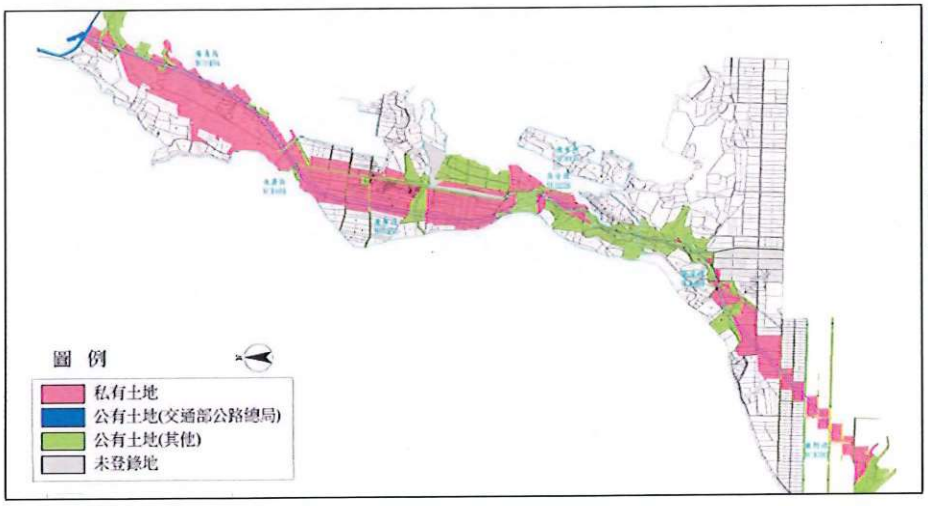
# 三、用地概況

## (一)用地範圍之四至界線

範圍北銜接台9線328k+800、南至新闢道路里程6K+170 (光榮路)

## (二)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

公有土地面積58038.77$M^2$，占35.97 %；
私有土地面積103316.09$M^2$，占64.03%。




| 權屬 | 面積 M² | 比例 |
|---|---|---|
| 公有 | 58,038.77 | 35.97% |
| 私有 | 103,316.09 | 64.03% |
| 總計 | 161,354.86 | 100.00% |

# 三、用地概況

## (三)用地範圍內私有土地改良物概況

經現地勘查土地使用現況，除原有道路之柏油路面、路肩外，多以果園等農作物種植為主

## (四)用地範圍內土地使用分區、編定情形及其面積比例 (1)

本拓寬計畫沿線為非都市土地之特定農業區、一般農業區及山坡地保育區

| 土地使用分區 | 使用地編定 | 百分比(%) |
|---|---|---|
| 特定農業區<br>(含私有土地) | 農牧用地 | 6.13 |
| | 交通用地 | 0.09 |
| | 水利用地 | 0.12 |
| 一般農業區<br>(含私有土地) | 農牧用地 | 9.74 |
| | 交通用地 | 0.38 |
| | 水利用地 | 0.01 |
| 山坡地保育區<br>(含私有土地) | 丙種建築用地 | 0.13 |
| | 交通用地 | 5.20 |
| | 水利用地 | 4.06 |
| | 林業用地 | 2.04 |
| | 農牧用地 | 71.77 |
| | 暫未編定 | 0.33 |
| | 特定目的事業用地 | <0.001，四捨五入後不列入計算 |
| 合計 | | 100.00 |

(面積僅供參考，實際數量以地政機關分割測量結果為準)



# 三、用地概況

## (四)用地範圍內土地使用分區、編定情形及其面積比例(1)

土地使用分區：路線主要經過山坡地保育區、特定農業區、一般農業區



# 三、用地概況

## (四)用地範圍內土地使用分區、編定情形及其面積比例(2)

土地使用現況：沿線兩側多為旱田、果園、闊葉林使用，聚落段涉及部分住宅、商業使用

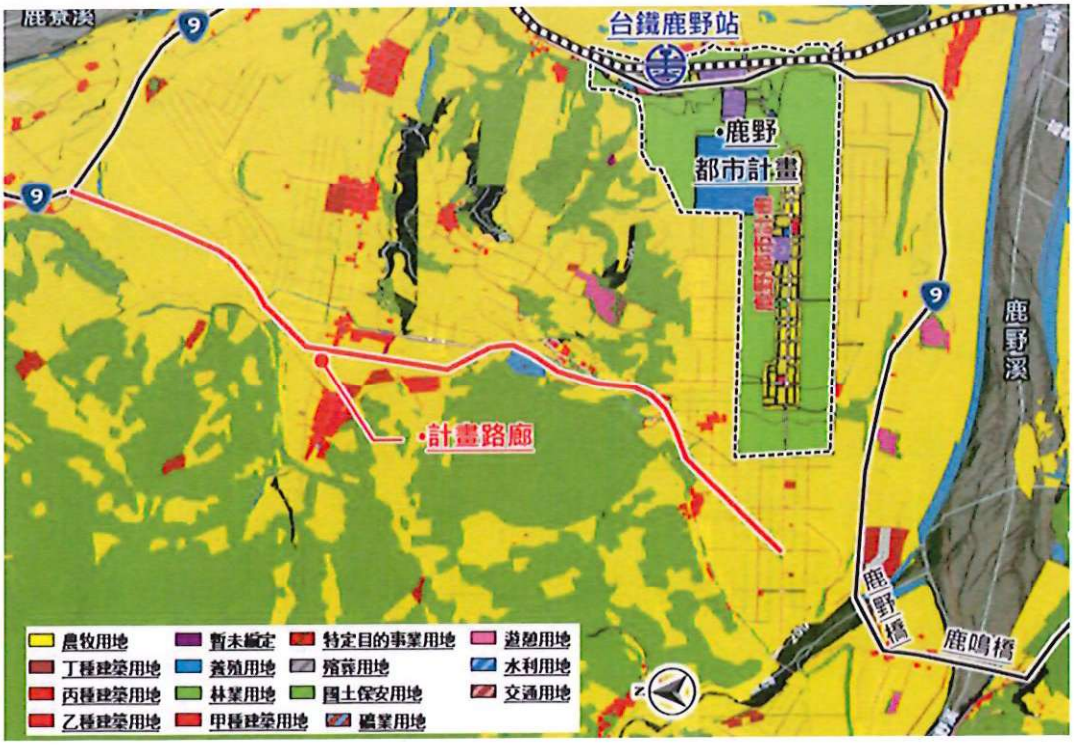





# 三、用地概況

## (四)用地範圍內土地使用分區、編定情形及其面積比例(3)

土地使用類別：路線主要經過丙種建築用地、特定目的事業用地、農牧用地、林業用地、水利用地及交通用地



交通部公路局
南區養護工程分局

# 簡報內容

一、計畫說明及道路現況
二、興辦事業概況
三、用地概況
四、事業計畫公益性、必要性、適當性及合法性



# 四、事業計畫之公益性、必要性、適當性及合法性

## (一)社會因素評估

### 1.徵收所影響人口之多寡、年齡結構

- 本案徵收土地約147筆，面積為103,496.79平方公尺，受影響之土地所有權人約141人
- 本計畫坐落鹿野及延平鄉，查115年4月關山戶政事務所統計資料，兩鄉總人口數合計10,538人，戶數合計4,129戶，年齡結構以15~84歲為主
- 本次徵收範圍大部分為果園及雜樹，僅零星建物使用，受影響戶數約為2戶，對於當地人口數量及年齡影響低
- 本工程施工過程維持周邊道路暢通，並無影響居住環境及導致人口外移等問題

# 四、事業計畫之公益性、必要性、適當性及合法性

## (一)社會因素評估

### 2.徵收計畫對周圍社會現況之影響

- 藉由本計畫道路新闢後將能增加公路容量，建構完善路網，改善交通問題，促進地區發展
- 現況主要為山坡地保育區，計畫路線兩側土地多為種植果樹或雜樹等土地為主
- 行經路線非人口稠密之住宅、商業區，對於周圍社會現況影響低

### 3.徵收計畫對弱勢族群生活型態之影響

- 本計畫道路新闢完成後，能增加延平、鹿野鄉周圍用路人安全性、便捷、舒適之公路運輸服務，亦能改善地區防救災機能，對於周圍附近居民、通勤人口以及弱勢族群之生活型態可一併獲得改善，有正向影響



# 四、事業計畫之公益性、必要性、適當性及合法性

## (一)社會因素評估

### 4.徵收計畫對居民健康風險之影響程度

- 本計畫辦理用地取得後主要開發作為改善交通使用，施工規劃已針對廢棄物、空氣品質、噪音震動、水質、交通維持等皆研擬相關防制措施，並已設計相關防護措施
- 施工完成後，可便利當地交通，降低居民健康風險之影響程度

## (二)經濟因素評估

### 1.徵收計畫對稅收影響

- 本計畫完成後考量串聯地方觀光遊憩帶，藉由安全與便利的交通能促進產業發展，經濟活化創造關聯的效益鏈，有助提升當地觀光業及地方性產業之稅收

### 2.徵收計畫對糧食安全影響

- 本計畫屬交通事業計畫，需地類型為線狀的土地型態，行經農牧用地之部分，已儘量減少使用耕地、並維持當地農業經營所需之灌排功能，故對糧食生產影響已降至最低限度，且該區域非主要糧食供應來源，應不致影響糧食安全存量

# 四、事業計畫之公益性、必要性、適當性及合法性

## (二)經濟因素評估

### 3.徵收計畫造成增減就業或轉業人口

- 本計畫為屬公共工程之道路新闢工程，計畫完成後可增加公路容量，帶動地方農業及觀光產業發展，引入就業人口。同時由於工程施工將大量僱用當地勞工，將有利青壯年回鄉就業，對增減就業或轉業人口具正向影響

### 4.徵收費用及各級政府配合興建公共設施與政府財務支出及負擔情形

- 本計畫用地取得及拆遷費用包含地價補償費、土地暨農作改良物拆遷補償費等，概估約需3億5,800萬元。經費來源將於中央政府總預算「公路新建及養護計畫-公路系統新建及改善計畫-台9線花東縱谷公路安全景觀大道計畫」項下由中央全額負擔。



# 四、事業計畫之公益性、必要性、適當性及合法性

## (二)經濟因素評估

### 5.徵收計畫對農林漁牧產業鏈之影響

- 本計畫屬帶狀區域，非屬大面積徵收之情形，且行經路線非主要糧食供應來源，雖減少些微農業之產出，對整體農業生產環境影響甚低。新闢道路完工後將有利於當地農產品之運銷，減少農產品保存運輸之時間及成本，對農林漁牧產業鏈無顯著負面影響

### 6.徵收計畫對土地利用完整性影響

- 本計畫有助提升交通便利性，提供公路安全，促進地方公共建設之推動，進而改善地方生活機能，對居民原本生活條件或模式有正向之影響。且已儘量以工程技術克服方式將徵收面積達最小幅度，不致影響土地利用之完整性

# 四、事業計畫之公益性、必要性、適當性及合法性

## (三)文化及生態因素評估

### 1.因徵收計畫而導致城鄉自然風貌改變

- 本計畫結合臺東縣觀光產業的發展，規劃景觀道路，在景觀工程首重提高用路人舒適度、行車安全，兼顧易維護好管理、耐空氣汙染等原則，減緩交通建設與周邊城鄉自然風貌景觀衝突現象

### 2.因徵收計畫而導致文化古蹟改變

- 本計畫範圍內無文化古蹟或登錄之遺址、歷史建築，土地徵收對文化古蹟無影響
- 日後施工時倘發現地下相關文物資產，將責成施工廠商依「文化資產保存法」立即通報並依相關規定辦理



# 四、事業計畫之公益性、必要性、適當性及合法性

## (三)文化及生態因素評估

### 3.因徵收計畫而導致生活條件或模式發生改變

- 本計畫係為線形道路工程，有助提升交通便利性，促進地方公共建設之推動，進而改善地方生活機能，對居民原本生活條件或模式有正向之影響

### 4.徵收計畫而對該地區生態環境之影響

- 本計畫工程路段沿線非屬公告生態保護區，計畫周遭土地屬於低度開發區，且多屬於果園、農田或雜樹，經現況調查資料顯示，計畫路廊及其周邊並無重要物種棲息，且路線選擇減少開發量體，施工過程及完工後對於當地生態環境影響甚微

# 四、事業計畫之公益性、必要性、適當性及合法性

## (三)文化及生態因素評估

### 5.徵收計畫對周邊居民或社會整體之影響

- 本計畫新闢道路完工後，能改善瓶頸路段，消弭危險路段，提供公路安全及景觀，對周邊居民與社會整體，以及復甦花蓮縣、臺東縣農經產業及觀光的發展，極具正面影響

## (四)永續發展因素評估

### 1.國家永續發展政策

- 交通發展為永續發展政策綱領中「永續的經濟」層面面向之一，本路段改善工程，以落實「永續發展」理念及因應「節能省碳」需求，提供安全而永續的運輸服務
- 本計畫綠色內涵評估指標，經由綠色環境、綠色工法、綠色材料及綠色能源等4指標著手，落實行政院重大工程至少要有10%比例用於綠色內涵之目標



# 四、事業計畫之公益性、必要性、適當性及合法性

## (四)永續發展因素評估

### 2.永續指標

公路運輸系統是民眾生活環境的一環，為確保人民擁有安全、健康及舒適的運輸環境，創造以人為本的運輸系統及重視行的安全設，符合永續指標生活面向中交通議題之指標

### 3.國土計畫

本道路拓寬工程用地屬山坡地保育區、特定農業區、一般農業區之農牧用地、特定目的事業用地、丙種建築用地、交通用地、水利用地、林業用地及暫未編定用地，徵收交通事業使用後，依規定辦理一併變更編定為交通用地，符合臺東縣國土計畫有關國土功能分區劃設及管制規定以及交通運輸部門空間發展計畫需求；並配合鹿野鄉鄉村地區整體規劃之空間發展願景串聯地方生活聚落與各遊憩據點。

## (五)其他因素評估

本計畫係台9線花東縱谷公路安全景觀大道的其中一環，完工後可提供當地農產、觀光之旅運需求，同時強化南台灣花、東地區之交通運輸服務功能，促進整體生活圈均衡發展

# 四、事業計畫之公益性、必要性、適當性及合法性

## (六)綜合評估分析（本工程符合公益性、必要性、適當與合理性及合法性，經評估應屬適當）

### 1.公益性

- 本計畫有效提升地方聯外通行及運輸等能力，可促進地方觀光產業
- 本計畫可提升地方道路交通品質，改善地方生活環境，計畫周遭之弱勢族群生活可一併獲得改善
- 本計畫採景觀先行推動整合安全、人本、景觀、生態四大面向進行公路改善，可帶動鹿野鄉地區之經濟發展，有助提升當地觀光產業及地方性產業之稅收
- 透過本工程之發包施工，可促進青壯年回鄉就業，有效平衡城鄉差距
- 綜上，本計畫拓寬工程對於地方觀光產業、平衡城鄉差距及地方稅收等方面均有助益，符合事業計畫之公益性



# 四、事業計畫之公益性、必要性、適當性及合法性

## (六)綜合評估分析（本工程符合公益性、必要性、適當與合理性及合法性，經評估應屬適當）

### 2.必要性

- 本計畫可直接解決地方居民就業、就學等問題
- 透過本案新闢工程，能夠大幅提升道路(橋梁)抵抗災害能力，能夠提供民眾快速便捷往返鄰近醫療院所、使居民更有醫療保障
- 本計畫有利當地農產品之運銷，減少農產品之保存及運輸之時間及成本，直接嘉惠當地務農人口，對當地農產品產業鏈具正面之影響
- 綜上，本計畫完成後，可促進當地民眾外出就業、就學、醫療及當地農產品產銷等「民生必需問題」，直接受惠本案改善工程之便利，因此，本案工程確有其必要性

# 四、事業計畫之公益性、必要性、適當性及合法性

## (六)綜合評估分析（本工程符合公益性、必要性、適當與合理性及合法性，經評估應屬適當）

### 3.適當與合理性

- 本工程係新闢外環道，符合公路設計規範、區域排洪及施工期間維持道路正常通行，並配合徵收土地範圍勘選作業要點規定，優先考量現有道路及公有土地。交通建設完成後將有效提升道路服務水準與通行安全；長期而言，可改善該地區鄰近居民生活條件，對整體社會之發展有益

### 4.合法性

- 本工程所需經費納入中央政府總預算「公路新建及養護計畫-公路系統新建及改善計畫-台9線花東縱谷公路安全景觀大道計畫」項下由中央全額負擔。
- 本工程屬「土地徵收條例」第3條第2款之交通事業，並依該條例第10條暨土地徵收條例施行細則規定辦理公聽會，得依法徵收或撥用之程序辦理，自有其法律之合法性



# 五、第1場公聽會(第1梯次)民眾意見及回應處理情形

## (一)財政部國有財產署南區分署臺東辦事處

**意見：** 本案倘經評估確有公務或公共需用國有土地，請依國有財產法第38條及國有不動產撥用要點等相關規定循序辦理撥用，以符管用合一原則。

**回應：** 本案路線經過他機關經管國有地部分，均將依據國有財產法第38條及國有不動產撥用要點等相關規定辦理撥用。

## 五、第1場(第1梯次)公聽會民眾意見及回應處理情形

### (二)李0霖君

意見：會不會完工後影響排水設施，原土地下方有涵管（隆昌段239地號）

回應：本案施工造成原有灌溉水路以及農耕通行問題，將於未來工程施工階段邀集土地所有權人現場會勘，研議採工程施工方式予以銜接恢復原有使用(通行或灌溉)功能。



## 五、第1場(第1梯次)公聽會民眾意見及回應處理情形

### (三)施0龍君

意見1：鹿寮段1268地號，若依測量顧問公司測量的標示路線，我們沒有出入口。

回應1：有關本案新闢道路影響原鹿寮段1268地號進出永樂路之通行動線，已規劃於新闢道路西側開設路口供車輛進出使用，惟未來道路完成面與鄰近地形及民宅存有高差約2m，故本案需設置平行式農路辦理改道復舊，以維持鄰近居民及民宿之進出功能。

意見2：已經幾乎連接到我們的建築物，這個高低落差非常的大，而且我們的建築房屋的位置是土石流保全戶、紅色警戒區，更不適合太靠近開挖，會嚴重影響我們的生命財產安全，我堅決反對不同意。

回應2：本案路線規劃係以避免拆遷既有民宅為原則，並兼顧永樂路及泰平路既有交通需求，因此新闢道路配置於兩條既有道路之間。另受北側高壓電塔及南側既有聚落分布限制，路線調整空間有限，現階段路線已為綜合考量工程可行性、交通需求及地方環境條件後之方案。有關臺端提及住家位於土石流保全對象範圍及紅色警戒區乙節，該範圍係供災害防救及避難管理使用，現行法規並無限制公共工程施工或開挖作業。惟考量居民安全，本計畫後續設計及施工階段將加強地盤、邊坡及鄰近建築物監測，並於施工前辦理建物現況調查；如有異常情形將立即採取改善措施。另將依實際需求規劃擋土、坡面保護及排水設施，以維持邊坡穩定，確保周邊居民生命財產安全。

意見3：請段長能與相關專業人員到現場重新審慎了解做評估。

回應3：本分局關山工務段將擇期與臺端現勘。

## 五、第1場(第1梯次)公聽會民眾意見及回應處理情形

### (四)蔡0峰君

意見：離房子太緊，能不能離房子遠一點？

回應：本案路線規劃階段已以避免拆遷既有民宅為優先原則，並兼顧周邊永樂路及泰平路既有交通需求，將新闢道路配置於兩條既有道路之間，以降低對地方居民生活及交通之影響。另受北側高壓電塔及南側既有聚落分布限制，路線調整空間有限，現階段路線已為綜合考量工程可行性、交通需求及地方環境條件後之方案。考量道路鄰近住家，本計畫後續設計及施工階段將加強相關安全措施，並依實際需求規劃擋土、排水及坡面保護等設施，以降低工程及營運期間對周邊居民之影響，維護居住安全。



## 五、第1場(第1梯次)公聽會民眾意見及回應處理情形

### (五)許0君

意見：223隆昌段希望一併徵收。

回應：依土地徵收條例第8條規定，徵收土地之殘餘部分面積過小或形勢不整，致不能為相當之使用，或徵收建築改良物之殘餘部分不能為相當之使用者，所有權人得於徵收公告之日起或領取協議價購補償費以後一年內，以書面向主管機關申請一併徵收或價購，主管機關彙整相關資料後，將訂期通知各申請人實地會勘。凡經認定符合上述規定之土地，將依程序向內政部申請一併徵收或由本局辦理一併價購。屆時所有權人如有需要，請於規定時間內提出申請，以免影響自身權益。

## 五、第1場(第1梯次)公聽會民眾意見及回應處理情形

### (六)于0生君

意見1：鹿寮段408、411地號完工後於道路的高低差？

回應1：經查鹿寮段408、411地號主要出入係由馬背調整池周邊道路，本案新闢與拓寬道路工程不影響原有道路使用。

意見2：剩餘地是否會一併徵收？（畸零地）

回應2：依土地徵收條例第8條規定，徵收土地之殘餘部分面積過小或形勢不整，致不能為相當之使用，或徵收建築改良物之殘餘部分不能為相當之使用者，所有權人得於徵收公告之日起或領取協議價購補償費以後一年內，以書面向主管機關申請一併徵收或價購，主管機關彙整相關資料後，將訂期通知各申請人實地會勘。凡經認定符合上述規定之土地，將依程序向內政部申請一併徵收或由本局辦理一併價購。屆時所有權人如有需要，請於規定時間內提出申請，以免影響自身權益。



## 五、第1場(第1梯次)公聽會民眾意見及回應處理情形

### (七)潘議員貴蘭

意見：開闢土地後是否可以有效減緩鹿野高台交通堵塞的問題？

回應：本案道路工程興闢完成後，仍將維持原有台9線交通運輸、疏散車流功能，並作為鹿野地區第二條主要的交通管道，可與既有台9線共同分擔交通流量。此外，針對每年鹿野高台舉辦熱氣球或重要節慶活動，本局亦將布設道路指引牌面，達到分流及疏散功能，減少遊客滯留車陣時間；有效改善目前重點期間交通壅塞情形。

## 五、第1場(第1梯次)公聽會民眾意見及回應處理情形

### (八)陳O川君

意見：希望可以全部的面積一起價購。

回應： 依據土地徵收條例第8條規定，價購土地之殘餘部分面積過小或形勢不整，致不能為相當之使用，或建築改良物之殘餘部分不能為相當之使用者，所有權人得領取協議價購補償費以後一年內，以書面向本局南區養護工程分局申請一併價購，本局彙整相關資料後，將訂期通知各申請人實地會勘。凡經認定符合上述規定之土地，將依程序由本局辦理一併價購。屆時所有權人如有需要，請於規定時間內提出申請，以免影響自身權益。



## 五、第1場(第1梯次)公聽會民眾意見及回應處理情形

### (九)陳宏宗議員服務處助理黃玉芩君

意見1：此路段開闢是否已考量水源地保存水源？

回應1：馬背調整池水源主要引自鹿野大圳，本計畫道路將從外圍繞過並避開該調整池，防止施工廢水、土石逕流污染水質，並避免工程震動或開挖破壞既有的水脈與輸水管，藉此大幅降低開發對水利環境的衝擊。

意見2：龍田湖底逢雨積水，藉台9線拓寬一併改善列入工程設計。

回應2：本局於規劃設計階段已考量五十戶路區域積淹水問題，規劃於道路下方設置箱涵並利用抽水機具將排水引入鹿野溪。

意見3：台9線台北–花蓮已施工十幾年，希望台東段能加速進行。

回應3：感謝議員服務處關心及督促，本案工程在設計及施工均將保障當地居民的利益為優先考量，並加速辦理「台9線花東縱谷公路安全景觀大道計畫」。

# 五、第1場(第1梯次)公聽會民眾意見及回應處理情形

## (十)吳0恩君

意見1：地上物屬高經濟物種，應如何賠償？

回應1：用地範圍內受影響之地上物，包含經濟作物及圍牆、水泥地等構造物，均將依照「臺東縣政府拆除合法房屋之查估及補償標準實施辦法」及「臺東縣辦理徵收土地農林作物、魚類及畜禽遷移補償費查估基準」所訂之標準，由臺東縣政府訂期通知土地或地上物所有人現場查估，並發給補償費或遷移費。

意見2：高經濟樹種的品項為何？

回應2：相關農林作物之品項與補償價格可參閱「臺東縣辦理徵收土地農林作物、魚類及畜禽遷移補償費查估基準」，如為表內未列之農林作物，得比照相同類科勘估補償。



# 五、第1場(第1梯次)公聽會民眾意見及回應處理情形

## (十一)台灣糖業股份有限公司花東區處

意見1：本公司土地原則以租代售，建議考量以租用方式辦理。

回應1：本道路工程係永久使用之交通設施，應取得範圍內私有土地之所有權，方能使交通改善計畫得以長遠落實，歉難採租用方式辦理。

意見2：本公司土地補償須與民地相同。

回應2：本案用地取得價格之評估，係依循土地徵收條例與土地徵收補償市價查估辦法之規定辦理，於查估本案土地市價時，除依循上述規定外，在兼顧合理市價之原則下將予以從優評估，以保障土地所有人權益，因此貴公司之土地與民地之補償價格皆依相同規定辦理。

# 五、第1場(第1梯次)公聽會民眾意見及回應處理情形

## (十二)農業部農田水利署台東管理處鹿野工作站

意見1：鹿野水利站前門、後門之通道出入如何設計？前門涵洞高度有多少？後門如何匯入新設道路?請附縱橫斷面說明或現勘處理。

回應1：原鹿野工作站進出動線係採環狀路網配置，並透過龍馬路359巷作為聯外道路使用。本案新闢道路為南北向道路，配置於馬背調整池東側。其中前門通行部分，因新闢道路完成面高程高於現況路面，規劃採車行箱涵方式維持既有通行功能，其淨高均符合《公路路線設計規範》規定之車道淨高4.6公尺要求。後門部分，已於新闢道路路側規劃設置路口，並以平行式農路銜接既有道路系統。工作站車輛可利用新闢道路向南通行，亦可經由距離約200公尺之龍馬路路口迴轉後向北行駛。



意見2：設計路線與本處灌溉圳路與幹管有多處交會點，請提供細部設計圖以確認是否影響灌溉排水功能，請附詳圖說明。

回應2：依據115.5.11現勘結論，以下灌排原則以既有高程銜接：

(1)1k+650處既有渠道位於道路下方，依原高程採箱涵方式復舊；3k+634處因既有明溝與路堤段新設道路交會，且兩側設有懸臂式擋土牆，故交會段改採箱涵方式復舊。

(2)3k+852~3k+982路段因既有明溝與道路明挖覆蓋段配置衝突，爰將渠道改道沿明挖覆蓋段側方佈設，並於3k+982處銜接回既有渠道。

(3)4k+141~4k+270路段，因既有渠道與新設道路配置衝突， 且為避免使用私人土地，故採箱涵方式改道設置於道路下方，並沿道路側佈設後於4k+270處銜接回既有鹿野圳幹線，以維持原有排水及灌溉功能。

(4)下列灌排需待施工前辦理試挖會勘以確認幹管位置：4k+300~4k+769龍田噴灌區幹管改道、4k+540~4k+780鹿野圳幹線地下暗溝改道。

意見3：泰平路隧道往馬背水池，雙孔隧道之高程及兩端銜接如何設計，請附高程詳圖說明。

回應3：本案雙孔隧道洞口道路完成面高程分別為北端E.L.289.561公尺及南端E.L.289.770公尺，兩端皆採路堤段方式與既有道路銜接，以維持道路縱向線形之平順性及行車安全。

## 五、第1場(第1梯次)公聽會民眾意見及回應處理情形

### (十三)王0娟君

意見1：本人土地位於台東縣鹿野鄉鹿寮段401地號，為本段涉及土地所有權人，原路線或西偏方案計畫路線都是必經之地，其破壞及影響都是一樣的；茲因土地坐落的地勢、地質、以及獨立的特殊地理位置緊臨中央山脈與馬背調整池僅有一丘之隔，因此本次開發建設方式對本人土地生態、整體使用及安全造成極大的影響，經多次詢問開發建設方式均未得回應，雖是強行徵收也應該說明清楚，懇請貴單位務必詳細說明並回覆。

回應1：經查鹿寮段401地號規劃為平面道路段，基於安全性與可靠性考量，將採雙向各2車道(可超越慢速車)、設置中央分向島(避免對撞)，以及佈設人行道(可供住戶進出緩衝)。

**意見2：** 本地區若是以隧道、橋樑設計施工或緊臨隧道、橋樑等方式開發建設，故本人要求土地全筆協議價購、徵收，理由如下：

(1)茲因政府於重大工程施作必需避開鹿野斷層、高壓電線，很幸運的本地都有而且還緊靠中央山脈，因此本土地被硬生生剖成塊，政府只取需用的土地徵收，將殘破的土地留予地主，未來隧道、橋樑重大工程機械運送施作、土石堆放及工程車頻繁進出，一定會造成嚴重破壞，到時提出抗議阻擾也是於事無補。

歷經如此重大工程的蹂躪，原有山體的樣貌、生態、地質必定遭受到破壞，現在氣候變遷劇烈、地震頻繁造成土石山崩滑落、下大雨引發土石流等災害，再加上日後通車土地也因緊臨隧道、橋樑無緩衝空間，來往車輛進出也造成安全上的問題，經以上種種都不是我們小小老百姓可以承受的，因此本人強烈要求若要協議價購、徵收土地（鹿寮段401地號）請全筆協議價購、全筆徵收。

(2)本土地鹿寮段401地號，緊臨中央山脈、鹿野水圳，山環水抱獨立生態豐富，本人10年前借錢購置土地後，為了水土保持歷經10年苦心栽種近千棵的樹木，期間都是以人工砍草不施農藥以最自然方式照顧，為此也增加許多花費，目前種植的樹苗已成林，這裡也成為野生動物的天堂，殊不知計劃趕不上變化打亂了原先的規劃，深知隧道、橋樑開發建設方式有別道路拓寬工程，對本土地及生態勢必會造成嚴重的破壞及影響，到時本人已無精力可再恢復了，為此本人感到憂慮但卻無法拒絕。

因此希望政府為公眾利益，土地能做更完善的規劃，地盡有利完整開發利用。

(3)本土地鹿寮段401地號緊臨道路，往北經永樂路至永安社區，往西經泰平路至永康部落，往東經龍田永安道路至高台，往南可經新闢鹿野外環道至龍田村及延平鄉（如圖所示），是為很重要的交通樞紐。

貴單位若能將本土地全部徵收，有助隧道的設置及新闢外環與鄉道的連結及未來施工也有更大空間無需受到現況限制，且西偏方案計畫路線可調整無需依山體破壞建設，以更完善的整體規劃能讓全筆土地地盡其利，發揮最大的效用。

有較於花蓮玉長隧道東西側出入口及三仙台隧道規劃設計的不同（如圖所示），感受也截然不同，鹿野永安村榮獲全國十大經典農村之一，若能將隧道出入口的設計結合水土保持綠美化也會降低隧道建設的違和感，並增加停車空間設計更可以提供遊客短暫休息，行車更為安全，規劃得宜的交通以分流方式以引導遊客進入鄰近地區遊憩景點，有助當地經濟發展造福鄉民。

將現有的生態環境融入計畫路線中，完善的維護網及廊道可引導野生動物通行減少路殺更是符合本項建設計畫的設定目標。（請參考玉長公路隧道東側出口，有整體規畫的水土保持綠美化及完善的休憩空間是個非常成功的案例）。

(4)依台9線花東縱谷公路安全景觀大道計畫（臺東段）建設計畫主要目標如下：

增加公路容量，建構完整運輸，促進地區發展。改善瓶頸路段，消弭危險路段，提升公路安全。營造景觀廊道，增進服務品質，提振觀光發展。

## 回應2：

本案為「台9線花東縱谷公路安全景觀大道計畫」之部分路段，該計畫之規劃設計均經過專家學者評估、檢討後才有這條路線方案，目前業已完成可行性研究、計畫路廊環境影響評估、邀集地方政府、景觀顧問現勘等先期作業，所擇定之較佳方案；本工程路線設計力求減少大幅度改變地貌之開挖回填，降低對自然生態環境之衝擊及其衍生工程災害，以儘量維持既有現地高程為原則。並儘量以工程技術克服方式將徵收面積達到最小幅度，減少使用私有土地，維護土地所有權人權益。本局理解土地所有權人及相關利害關係人對工程計畫的關切，將充分評估各位所提的建議，惟用地範圍勘選須符合「徵收土地範圍勘選作業要點」相關規定，按事業性質及實際需要，勘選適當用地位置及範圍，並應檢視需用土地範圍位置之適當性及必要性，故本局歉難將非工程必需使用之土地納入範圍。另依土地徵收條例第8條規定，徵收土地之殘餘部分面積過小或形勢不整，致不能為相當之使用，或徵收建築改良物之殘餘部分不能為相當之使用者，所有權人得於徵收公告之日起或領取協議價購補償費以後一年內，以書面向主管機關申請一併徵收或價購，主管機關彙整相關資料後，將訂期通知各申請人實地會勘。凡經認定符合上述規定之土地，將依程序向內政部申請一併徵收或由本局辦理一併價購。屆時所有權人如有需要，請於規定時間內提出申請，以免影響自身權益。

**意見3：**一般的不動產買賣是雙方協議並合意完成交付，而政府需用土地是依照土地徵收條例強迫徵收人民土地，所需用土地採協議價購、強制徵收，剩餘破壞之土地，地主還要在一定限期內提出並且要符合土地徵收條例之規定才得請求一併徵收，若不符合則強迫人民接受其果，倘若有異議還要打行政訴願...試問這不是在強取人民的財產？這有符合公平利益？

依據內政部地政司人權教材（土地徵收程序與補償）內容所示：需用土地人於踐行協議價購或以其他方式取得公共事業所需土地時，自應確實踐行該條所定協議之精神，不得徒以形式上開會協議，而無實質之協議內容。

祈望政府執行重大公共工程需強制徵收需用土地時，能有完整的土地規劃，地盡其利，發揮其最大效用，您們的一劃是人民的畢生財產及心血，煩請多替人民考量一下，破壞容易恢復難，更希望貴部各級長官能感同身受體恤民之所苦。

感謝為此辛苦的民意代表及行政官員及工作同仁能為民眾多方設想更固融的方案。

**回應3：**同回應2。

# 五、第1場(第2梯次)公聽會民眾意見及回應處理情形

## (一)施0河君

意見：建物圍牆有噴點，請問是何作用？施工是否會影響房屋地基或是化糞池等？圍牆拆除是否會協助重新製作？

回應：本案施工將確保不會使鄰地地基動搖、發生危險或使鄰地建築物受損，未來施工期間如有對周邊地基或建築物造成影響，請向本局南區養護工程分局反映，以利及時督促施工廠商改善。另圍牆上噴點係為測量過程之標記，不一定是工程範圍，未來用地範圍內受影響之地上物，包含經濟作物及圍牆、水泥地等構造物，均將委由臺東縣政府依照「臺東縣政府拆除合法房屋之查估及補償標準實施辦法」及「臺東縣辦理徵收土地農林作物、魚類及畜禽遷移補償費查估基準」所訂之標準，訂期與土地或地上物所有人現場會勘查估，並於後續發給補償費或遷移費，請臺端領取補償費後自行辦理遷移或修復；如為地下埋設物（如化糞池、管線等），請各所有權人於施工時協助廠商確認埋設地點以利開挖，本局亦將請臺東縣政府一併紀錄補償。



# 五、第1場(第2梯次)公聽會民眾意見及回應處理情形

## (二)鍾0珍君

意見1：本人隆昌段233、234目前田地與路面高低落差過大，施工後是否差距會更大？

回應1：本工程於路堤段造成與鄰近用戶高低落差而影響人、車或農耕機具進出部分，將於施工階段邀集用戶現場會勘，並於原地主出具「土地使用同意書」後協助設置斜坡道以維持用戶進出需求。

意見2：農電施工後是否會協助往內遷移？

回應2：用地範圍內受影響之地上物，包含經濟作物、構造物及電力設施等，均將依照「臺東縣政府拆除合法房屋之查估及補償標準實施辦法」及「臺東縣辦理徵收土地農林作物、魚類及畜禽遷移補償費查估基準」所訂之標準發給補償費或 遷移費，請臺端領取補償費後自行辦理遷移或修復。

## 五、第1場(第2梯次)公聽會民眾意見及回應處理情形

### (三)蔡0英君

意見：地上物（電纜線）（井）的勘估時間和損失賠償？

回應：本案尚在辦理公聽會階段，目的在於聽取土地所有權人及利害關係人之意見，作為工程規劃設計之參考及後續報請目的事業主管機關（交通部）許可。未來取得目的事業主管機關許可後才能接續辦理用地取得，進行召開協議價購會議、地上物查估等作業，請臺端屆時依通知時間參與現場會勘，確認用地範圍位置及地上物之品項、數量。



## 五、第1場(第2梯次)公聽會民眾意見及回應處理情形

### (四)莊0玉君

意見：現況已為既有道路，是否會納入本案取得？

回應：本案路權範圍內之私有土地，包括現有道路內之土地，本局均將依土地徵收條例等相關規定辦理用地取得。

## 五、第1場(第2梯次)公聽會民眾意見及回應處理情形

### (五)陳宏宗議員服務處助理黃玉芩君所提意見部分

意見1：新建道路會經過土石鬆散區域，需注意排水防洪建置，因民國57年有大型土石災害發生。

回應1：關於議員對永康村周邊土石鬆散區域之擔憂，本計畫已規劃新設陸橋以跨越凹地，對於現況排水設施應不致造成影響。

意見2：希望工程單位進行地質水路探勘。

回應2：本案為「台9線花東縱谷公路安全景觀大道計畫」之部分路段，該計畫之規劃設計均經過專家學者評估、檢討後才有這條路線方案，目前業已完成可行性研究、計畫路廊環境影響評估、邀集地方政府、景觀顧問現勘等先期作業，所擇定之較佳方案，關於議員服務處建議辦理地質水路探勘作業，已於前期進行縝密評估完成。



## 五、第1場(第2梯次)公聽會民眾意見及回應處理情形

### (六)黃0興君

意見：我們本來是飲用山泉水，施工會受影響，施工完畢是否會復原？

回應：本案新闢與拓寬道路造成既有飲用水管線影響，將於未來工程施工階段邀集土地所有權人現場會勘，經由工程施工方式予以銜接恢復原有供水功能。

## 五、第1場(第2梯次)公聽會民眾意見及回應處理情形

### (七)黃0蘭君

意見：可否加強施工區域的隔音？

回應：本案施工規劃已針對廢棄物、空氣品質、噪音震動、水質、交通維持等皆研擬相關防制措施(符合行政院環保署「營建工程空氣污染防制設施管理辦法」之規定)，未來通車後如經環保局測定有噪音超標情形，本局南區養護工程分局將協調相關改善方法。



## 五、第1場(第2梯次)公聽會民眾意見及回應處理情形

### (八)陳0衡君

意見1：既以採外環道施作，為何不全段維持30公尺寬？原設計難處現在是否解決。

回應1：本案為「台9線花東縱谷公路安全景觀大道計畫」之部分路段，該計畫之規劃設計均經過專家學者評估、檢討後才有這條路線方案，目前業已完成可行性研究、計畫路廊環境影響評估、邀集地方政府、景觀顧問現勘等先期作業，所擇定之較佳方案；本工程路線設計力求減少大幅度改變地貌之開挖回填，降低對自然生態環境之衝擊及其衍生工程災害，以儘量維持既有現地高程為原則，故採路寬22.7米辦理。

意見2：原規劃變22.7米理由非全外環道適用，而環評已過無奈，給2點建議：

(1)規劃依全線計畫執行，遇特殊狀況在處理。

(2)即已22.7米建設，請將景觀部分最優處理。

回應2：「台9線花東縱谷公路安全景觀大道計畫」，在公路建設的過程中盤點花東的自然環境、優質生活、觀光資源並與之相互結合，運用線形設計配合當地自然景觀規劃，使用路人行駛其間，可欣賞風景、體驗鄉情、感受生態；整體規劃路寬為30米，惟本案鹿野外環道為降低對自然生態環境之衝擊及其衍生工程影響，縮減至路寬22.7米辦理。

意見3：補償依公定地價補償，但土地被切割不同樣態，能否依剩餘價值判斷來補償。

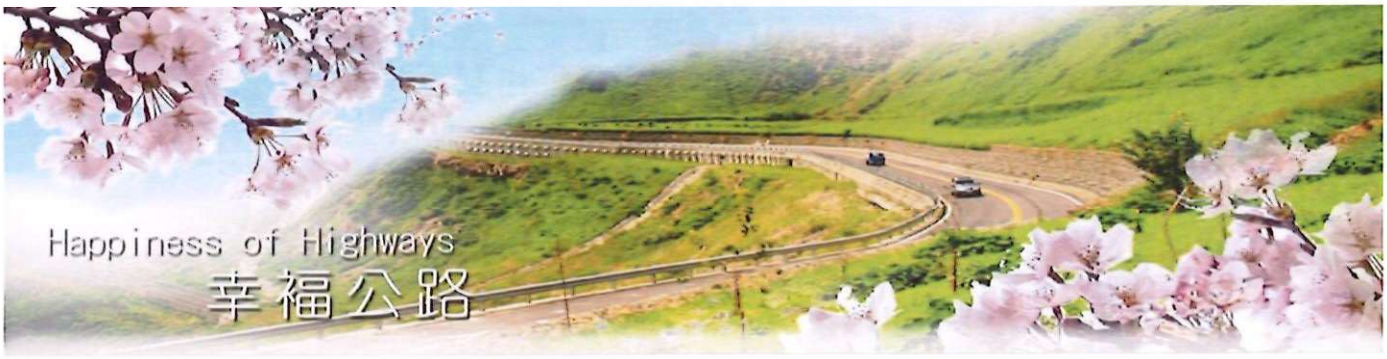
回應3：本案用地取得價格之評估，係依循土地徵收條例與土地徵收補償市價查估辦法之規定辦理，參考估價當時政府相關公開資訊市價及買賣實例訂定。其買賣實例係參考內政部「不動產交易實價查詢服務網」查詢及本工程用地鄰近地區之市價參考資訊，本局將要求不動產估價師於進行查估市價查估時，除依循上述規定外，在兼顧合理市價之原則下，予以從優評估。如以細分後之剩餘土地面積、形狀與臨路等條件為評估範圍內用地價格，恐對所有權人土地價格有負面之影響，故本案係以分割前原有土地現況條件為基礎，評估土地價格。

## 五、第1場(第2梯次)公聽會民眾意見及回應處理情形

### (九)王0娟君

意見：因未來施工設計路線必經鹿寮401地號，徵收範圍及界外目前樹林林立高約5米以上，日後必會造成倒塌，再加上土石鬆動及風流動力必會造成嚴重影響（紅吸），請貴單位納入評估。

回應：本案之規劃設計均經過專家學者評估、檢討後才有這條路線方案，目前業已完成可行性研究、計畫路廊環境影響評估、邀集地方政府、景觀顧問現勘等先期作業，所擇定之較佳方案，針對臺端所提之疑慮，已於前期進行縝密評估完成。




# 簡報結束 敬請指教

Thank you for listening

串聯幸福的公路人

Directorate General of Highways, MOTC