

# 台1線大湖口溪橋改建工程第2次公聽會說明資料

- 一、省道台1線，又稱縱貫公路，北起台北市，南至屏東縣，全長共計461.1公里，台1線大湖口溪橋跨越大湖口溪，位於雲林縣斗南鎮與大埤鄉交界處，為台1線縱貫公路之重要橋梁。斗南鎮坐落雲林縣交通中心，有國道高速公路斗南交流道，省道台1線、台1丁線、鐵路局斗南車站，交通便利南北通暢，又有158線、158甲線穿梭東西，連貫沿海與山區鄉鎮，為配合沿海六輕、離島工業區之開發，台78線東西向台西古坑快速道路，交通更形便捷，堪稱全縣交通重鎮。大埤鄉以一級產業為基礎產業，農特產包含芥菜、蝴蝶蘭、劍蘭、花生等，其中芥菜為醃漬酸菜原料，種植面積高達一千五百公頃，百年來一直提供全台近八成的酸菜貨源，大埤鄉素有「酸菜故鄉」之美譽。
- 二、台1線大湖口溪橋現況為3跨PCI型梁橋(橋寬25公尺，橋長81公尺)，橋梁恰坐落於河道轉彎段，洪峰時水流複雜，橋墩處易發生水位壅高現象；且106年6月豪雨期間，大湖口溪洪水溢堤，造成橋梁封閉及周邊淹水情形，經總統蔡英文視察淹水災情後指示，由經濟部整合各部會，大湖口溪治理工作1次規劃到位，逐次治理，經濟部水利署第五河川局依指示擬定「北港溪水系支流大湖口溪執行實施計畫」，其中大湖口溪橋原公告計畫堤頂高為32.40公尺，經查經濟部水利署110年11月「北港溪水系支流大湖口溪治理計畫(第一次修正)」重新檢討後修正計畫堤頂高為33.14公尺，本橋現況梁底高為32.83公尺，現況梁底出水高不足，必須配合改善，以維護用路人車安全。**本工程僅辦理橋梁改建及引道銜接工程，工程範圍內僅有1筆私有土地，因此需針對本工程路權範圍內之私有土地辦理用地取得。**
- 三、本次公聽會係依據『土地徵收條例』第10條第2項規定辦理，並依『徵收土地範圍勘選作業要點』綜合評估如後，用地範圍勘選說明：
- (一)用地範圍之四至界線：
- 台1線大湖口溪橋改建工程範圍位於244k+500~244k+960，工程長約460公尺(含橋梁及引道)，寬約30公尺，坐落雲林縣斗南鎮與大埤鄉交界處，屬於平原地形，北端及南端銜接既有道路，主橋跨越大湖口溪，東西兩側有鐵路橋、水管橋、河川及雜木林等。
- (二)用地範圍內公私有土地筆數及面積，各佔用地面積之百分比：範圍內公私有土地約38筆，面積約1.171132公頃，公有土地約37筆，面積約1.169932公頃，約佔用地面積99.89%，預計徵收1筆私有土地面積0.001200公頃，約佔用地面積0.11%。
- (三)用地範圍內土地使用概況：**本工程用地範圍(30公尺寬)內，除斗南鎮林**

子段 474-10 地號 1 筆私有土地外，其餘均屬公有土地。北端引道屬斗南鎮都市計畫區路寬已達 30 公尺，橋梁至都市計畫區段，東側未拓寬部分現況為雜木林，西側為忠義祠牌樓、階梯及庭園；橋梁南引道未拓寬部分，東側現況為雜木林，西側為雜草地及柏油路。

- (四) 用地範圍內土地使用分區、編定情形及其面積之比例：本工程坐落都市計畫外，用地總面積約 1.171132 公頃，特定農業區交通用地為 100%。
- (五) 用地範圍內勘選需用私有土地合理關連之理由：考量本計畫現況線形為直線段，工程起點位於「斗南都市計畫路段」最南端，都市計畫道路全寬為 30 公尺，為銜接都市計畫區，本工程引道段及橋梁段皆拓寬至全寬 30 公尺，僅需取得工程範圍內 1 筆私有既成道路用地，屬必要適當範圍且有合理關連性。
- (六) 預計徵收私有土地已達必要最小限度範圍之理由：台 1 線大湖口溪橋改建工程範圍內約 99.89% 為公有土地，僅 1 筆約 0.11% 為私有土地；預計徵收私有土地已達必要最小限度範圍。
- (七) 用地勘選有無其他可替代地區及理由：台 1 線大湖口溪橋改建工程，北端平順銜接台 1 線經斗南鎮都市計畫路段，南端平順銜接台 1 線既有道路，為顧及整體路線銜接平順，無其他可替代地區。
- (八) 其他評估必要性理由：台 1 線大湖口溪橋坐落大湖口溪河道轉彎段，洪峰時水流複雜，橋墩處易發生水位壅高現象，本橋梁目前梁底高 32.83 公尺，較計畫堤頂高 33.14 公尺低，現況梁底出水高度不足，近來極端氣候強降雨常造成溪水暴漲，若遇颱風豪雨恐危及橋梁安全，為維護用路人生命財產安全，確實需要盡速改建。

#### 四、 公益性及必要性評估報告，本局說明：

針對本興辦事業公益性及必要性之綜合評估分析，本局依據土地徵收條例第 3 條之 2 規定，依社會因素、經濟因素、文化及生態因素、永續發展因素及其他因素予以綜合評估分析，分析內容詳如附表一「**台 1 線大湖口溪橋改建工程興辦之公益性及必要性評估報告**」。

#### 五、 本局將展示相關資料於會場並向與會土地所有權人及利害關係人妥予說明如下：說明興辦事業計畫之公益性、必要性、適當性、合法性：

##### (一) 公益性：

1. 橋梁改建可提高橋梁安全度，保障來往人民生命財產安全。
2. 道路橋梁改建可確保汛期交通不中斷，維護用路人通行權益。
3. 橋梁改建可解決當地民眾對淹水災情之疑慮，提昇政府對維護公路橋梁用路人安全的正面形象。

綜上各點，本事業計畫對於居民生活、產業發展、交通運輸均有助益，符合事業計畫之公益性。

(二)必要性：

台1線大湖口溪橋坐落大湖口溪河道轉彎段，洪峰時水流複雜，橋墩處易發生水位壅高現象，106年6月豪雨期間，大湖口溪發生洪水溢堤，造成橋梁封閉及周邊淹水等情形；經查經濟部水利署110年11月「北港溪水系支流大湖口溪治理計畫(第1次修正)」重新檢討後修正計畫堤頂高為33.14公尺，惟大湖口溪橋目前梁底高程僅32.83公尺，梁底出水高程不足，近來極端氣候強降雨常造成溪水暴漲，若遇颱風豪雨恐危及橋梁安全，為避免發生無法預期之災害，必須盡速改建，以維護用路人車安全。

(三)適當與合理性：

台1線大湖口溪橋竣工迄今已逾30餘年，現況梁底高程已不符合最新治理計畫報告檢討後之標準，確實需要辦理改建，改建範圍內大部分為公有土地及河川公地，僅斗南鎮林子段474-10地號為私有土地，對該等已供公眾通行多年致無法自由使用收益之土地所有權人，政府取得其土地所有權，兼顧保障公共利益與人民私有財產權利，綜上本計畫帶來之利益大於所造成之損失，本工程之興辦符合適當性與合理性。

(四)合法性：

本案係依據土地徵收條例第3條第2款及公路法第9條第1項規定辦理用地取得，已納入交通部公路總局年度預算【省道改善計畫-橋隧安全可靠度提升與延壽】經費項下。

六、第1次公聽會土地所有權人及利害關係人之意見，及對其意見之回應與處理情形：

(一)斗南鎮公所

意見：6年前63水災，鐵路橋墩阻礙水流且攔阻雜物、垃圾使其堆積，建議鐵路橋一併改建。

回應與處理情形：感謝貴公所所提建議，其回覆如後：

回應：所提建議本局將函請權責機關交通部台灣鐵路管理局將本工程東側之鐵路橋改建列入考量。

(二)斗南鎮林子里里長-黃順助

意見：鐵路橋為四墩五跨，因鐵路橋與堤防相對位置關係造成P3、P4阻水，希望鐵路橋能一併改善處理。

回應與處理情形：感謝里長所提建議，其回覆如後：

回應：所提建議本局將函請權責機關交通部台灣鐵路管理局將本工程東側之鐵路橋改建列入考量

(三)大埤鄉豐田村村長-沈英正

意見 1：請妥為考量加油站周邊住家高程銜接，避免影響居民出入。

意見 2：橋梁改建後路面將拓寬及抬升，影響忠義祠進出，請協助解決進出問題。

回應與處理情形：感謝村長所提建議，其回覆如後：

回應 1：本橋梁改建後路面雖有抬升，惟至大埤路口處約可降至原路面高程，故大埤路至公準加油站間路面高程不變，應不會影響居民進出。

回應 2：本案已編列相關經費，後續將請施工廠商與忠義祠主委研議出入形式。

(四)斗南鎮僑真里里長-沈春蜜

意見：既然改建大湖口溪橋，要考慮鐵路橋墩應該爭取一起改建。

回應與處理情形：感謝里長所提建議，其回覆如後：

回應：所提建議本局將函請權責機關交通部台灣鐵路管理局將本工程東側之鐵路橋改建列入考量。

(五)林○課君

意見 1：工程施工期間施工圍籬影響出入口，如無法營業所產生之損失該如何補償解決，工期是否能再縮短。

意見 2：工程完工後是否會改變水防道路之出入口寬度，有許多車輛利用水防道路進出，若出入口寬度縮小是否會對汽修廠造成影響。

意見 3：基礎基樁是採用鑽掘式或是使用震動式，若使用震動式施工，於施工期間將對鄰房造成較大之影響，建議使用鑽掘式基樁。

意見 4：橋梁改建有抬升，於汽修廠前是否能銜接回去？

意見 5：修車廠路口前北側電線桿就有 3~4 支，南側電線桿又有 2~3 支，是否能整併或是地下化，尤其北側電線桿位於水防道路出入口，是否優先考慮整併。

意見 6：自來水公司於台 1 線上有埋設自來水管線，請問顧問公司是否有掌握其位置？

意見 7：自來水管之排泥管疑似因堤防施工期間未事先溝通，造成排泥管出口被埋在堤防內疑似使堤防掏空，希望未來橋梁改建時能避免類似事件發生。

意見 8：目前汽修廠前路段無排水溝，請問這次橋梁改建於汽修廠前有設計水溝嗎？設計水溝若排往大埤路，大埤路水溝可能會來不及排，容易造成淹水，這部分是否有掌握。

回應與處理情形：感謝鄉親所提建議，其回覆如後：

- 回應 1：汽修廠雖鄰近大湖口溪橋 A2 橋台處，因改建後橋梁全長縮短，施工圍籬施設範圍不會影響汽修廠出入口，水防道路亦不會封閉，施工期間仍供民眾通行。相關交維與圍籬佈設已於 112 年 8 月 28 日會勘時向您說明清楚。
- 回應 2：工程完工後不會改變水防道路之出路口寬度，僅會依據台 1 線之完成路面高程與既有水防道路路面銜接平順。
- 回應 3：基礎基樁採取鑽掘式基樁，並埋設相關監測儀器及工項，以確保施工期間鄰房之安全。
- 回應 4：因原汽修廠之地坪高程比原路面高，橋梁改建雖有抬升，但完成後路面高仍低於汽修廠之地坪，能銜接平順，已於 112 年 8 月 28 日會勘時向您說明清楚。
- 回應 5：112 年 8 月 28 日已邀集各管線單位於現場會勘，汽修廠北側 3 支電桿，已洽請施設單位(台電、佳聯及五河局) 配合橋梁改建辦理管線下地並移除；南側電桿因位置重要且線路眾多，其管線無法辦理下地及移除，故維持原狀。
- 回應 6：自來水公司已有提供圖資，會進行相關圖資套繪，並編列相關管線試挖費以掌握其管線位置。
- 回應 7：112 年 8 月 28 日現勘已轉知自來水公司排污泥管出口洩漏狀況，經濟部水利署第五河川局亦請自來水公司先行施作非破壞性檢測，後續如有施設、改建必要，將請其依水利法第 78-1 條提出申請。大湖口溪橋改建工程未來係整併附掛管線單位一併辦理，將來發包將請施工廠商留意，避免類似情形發生。
- 回應 8：於汽修廠前有新設水溝，水溝排水方向係直接排入大湖口溪，不會造成大埤路之額外排水壓力。

附表一

## 台1線大湖口溪橋改建工程興辦之公益性及必要性評估報告：

評估分析項目	影響說明
社會因素 徵收所影響人口之多寡、年齡結構	<p>1.依據雲林縣斗南戶政事務112年6月斗南鎮及大埤鄉人口結構統計資料：</p> <p>(1)斗南鎮人口結構分布為男性21,934人；女性21,414人，合計43,348人。年齡層30歲以下約12,185人(28.11%)、30-64歲約22,436人(51.82%)、65以上歲約8,700人(20.07%)。</p> <p>(2)大埤鄉人口結構分布為男性9,584人；女性8,477人，合計18,061人。年齡層30歲以下約4,749人(26.29%)、30-64歲約9,235人(51.13%)、65以上歲約4,077人(22.57%)。</p> <p>2.本案預計徵收1筆土地，面積0.001200公頃，受影響之土地所有權人僅約1人。受益對象係來往之用路人及車輛，據本局111年11月交通量調查統計本路段平均每日通行車輛估約18,887輛，據此估計受益之通行車輛每年估約689.3萬輛。(資料來源：本局111年交通量調查)</p>
徵收計畫對周圍社會現況之影響	台1線大湖口溪橋改建完成後，作為區域間重要聯絡道路，可增益該路段之運輸能量，讓人車通行更順暢安全，增進民眾通行、降低淹水災情，本徵收計畫對周圍社會現況有正面影響。
徵收計畫對弱勢族群生活型態之影響	本工程完工後可提供當地更順暢之交通服務網，提高該地區生活機能，便利來往人車通行，因此對周圍社會現況、弱勢住民、族群生活型態尚無不良影響。
徵收對居民健康風險之影響程度	台1線大湖口溪橋改建後，可提升來往人車及當地居民生命財產安全，對當地及鄰近地區居民鄉親之健康尚無不良影響。
經濟因素 徵收計畫對稅收影響	橋梁改建完成後，對政府稅收尚無不良影響。

	徵收計畫對糧食安全影響	本工程範圍土地使用現況有道路、雜木林、河道，均未種植五穀雜糧，因此本案橋梁改建未影響糧食安全。
	徵收計畫造成增減就業或轉業人口	本案工程範圍內無營業之公司行號，辦理用地取得不會造成公司停業，導致就業人口減少或轉業之情形；橋梁改建提升橋梁安全，可促進產業發展增加就業人口。
	徵收費用及各級政府配合興辦公共設施與政府財務支出及負擔情形	本案所需經費已列入公路總局年度預算【省道改善計畫-橋隧安全可靠度提升與延壽】經費項下，由中央全額支應，各級政府無需配合興辦公共設施，對各級政府財務支出及負擔尚無影響。
	徵收計畫對農林漁牧產業鏈影響	橋梁改建完成後，人車通行更順暢，可縮短運輸時間，有利於鄰近地區農產品行銷，有助於農產品拓展銷售地區，且因農產品鮮度提昇，可增加各種產品銷售量，因此對於農林漁牧產業鏈有正面影響。
	徵收計畫對土地利用完整性影響	台1線大湖口溪橋改建，已盡量以工程方式克服縮減使用面積至最小範圍，為順接台1線斗南都市計畫路段之銜接，本工程引道段及橋梁段皆拓寬至全寬30公尺，僅需取得1筆私有既成道路用地，面積約0.001200公頃，不致影響土地利用之完整性。
文化及生態因素	因徵收計畫而導致城鄉自然風貌改變	本工程工法考量安全及配合當地既有生態環境，僅就必要之新建橋台結構及擋土設施開挖，並未做大面积開挖，儘可能維持原有之城鄉自然風貌。

	因徵收計畫而導致文化古蹟改變	根據文獻記載及田野調查，本範圍及周邊均無文化古蹟、遺址或登錄之歷史建築，日後施工倘發現地下蘊藏相關文化資產，將責承包商依文化資產等相關規定辦理。
	因徵收計畫而導致生活條件或模式發生改變	本案施工期間先以舊橋通行為主，待新橋及前後引道完成後，則以半半施工施作後續之道路工程，短期可能影響周邊交通動線，造成當地居民生活上些許不便。惟橋梁改建後提升人車通行安全度，並降低當地淹水災情發生，對當地居民生活條件或模式有正面影響。
	因徵收計畫對該地區生態環境之影響	「台1線大湖口溪橋改建工程」，依「環境影響評估法」規定無須辦理相關評估。 本工程範圍無公告生態保護區，施工時僅移除少數果樹及雜木，其餘周圍生態環境均保持原貌，對生態環境影響甚微，並對於現有地方道路、灌溉排水路均維持其原有機能，工程考量相關水保設施，可提升整體生態環境品質。
	因徵收計畫對周邊居民或社會整體之影響	本橋梁改建工程，順接原有道路，可提升當地交通服務品質，並降低當地居民對淹水災情之疑慮，因此對該地區周邊居民或社會整體有正面影響。

永續發展因素	國家永續發展政策	<p>依據行政院國家永續發展委員會 98 年 9 月永續發展政策綱領，交通發展為落實「永續發展」理念及因應「節能減碳」需求，運輸部門在永續運輸之具體發展重點包括：架構臺灣地區便捷交通網、提供優質公共運輸服務、構建友善自行車使用環境、建構全臺智慧型運輸系統、提供民眾安全運輸環境，以及提升交通設施興建與營運維護效能。本工程完工後，可讓台 1 線永續通行，落實架構便捷交通網、提供民眾安全運輸環境，以及提升交通設施興建與營運維護效能，本計畫符合國家永續發展政策。</p>
	永續指標	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 同一生活圈內的各個鄉鎮區中心可在 1 小時內到達。</li> <li>2. 提供直接、快速的產銷網絡，作為經濟持續繁榮發展的基礎。</li> <li>3. 發展在地運輸服務，帶動地區觀光及遊憩服務產業。</li> <li>4. 交通建設能融合生態系統與工程技術，兼顧環境永續經營，使交通建設與整體環境相生相成，以實施節能減碳功效，並達成永續發展目標。</li> <li>5. 台 1 線大湖口溪橋跨越大湖口溪，位於雲林縣斗南鎮與大埤鄉交界處，係台 1 線之重要橋梁，改建完成後可提供來往人車更安全順暢之服務，符合永續城鄉建設政策之意旨。</li> </ol>
	國土計畫	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 依據內政部國土計畫法總說明節錄，應思索因應新興產業需求配套規劃，又科學園區等重大建設，改變國土空間結構，建立成長管理之城鄉發展模式，以引導國土有秩序，使政府為追求生活、生產及生態之永續發展目標，並達到維護糧食安全、城鄉成長管理及依據土地資源特性、環境容受力及地方發展需求，研擬土地使用管制，確保國土永續發展。</li> <li>2. 本案屬本局本於權責辦理之【省道改善計畫】</li> </ol>

		-橋隧安全可靠度提升與延壽】計畫須辦之橋梁工程】，符合上述要點，可提升安全順暢之交通服務，同時兼顧社會公益及環境永續，綜上所述，本計畫符合永續指標及國土計畫之政策目標。
其他	依個別情形，認為適當或應加以參考之事項	台 1 線大湖口溪橋坐落大湖口溪河道轉彎段，洪峰時水流複雜，橋墩處易發生水位壅高現象；且 106 年 6 月豪雨期間，大湖口溪發生洪水溢堤，造成橋梁封閉及周邊淹水等情形，經總統蔡英文視察淹水災情後指示，由經濟部整合各部會，大湖口溪治理工作一次規劃到位，逐次治理，遂經濟部水利署第五河川局依指示擬定「北港溪水系支流大湖口溪執行實施計畫」，其中大湖口溪橋原公告計畫堤頂高為 32.40 公尺，經查經濟部水利署 110 年 11 月「北港溪水系支流大湖口溪治理計畫(第一次修正)」重新檢討後修正計畫堤頂高為 33.14 公尺，惟本案橋梁底目前高僅 32.83 公尺，現況梁底出水高程不足，必須配合改善，維護用路人車安全。
綜合評估分析	本工程施作完成後，可提高橋梁安全度、降低淹水災情風險、確保汛期交通不中斷，保障來往人民生命財產安全，符合公益性、必要性、適當與合理性、合法性，經評估應屬適當。	