

「生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)6年(111-116)計畫」—「宜25線(8K+260~9K+574)拓寬改善工程」

第一次公聽會會議紀錄

壹、開會時間:113年3月14日(星期四)上午10時00分

貳、開會地點:宜蘭縣冬山鄉公所三樓禮堂(宜蘭縣冬山鄉冬山路100號)

參、主持人:王處長明輝(李科長雅蘋代理)

紀錄:方齊菡

肆、出席單位及人員:詳如簽到簿

伍、土地所有權人及利害關係人:詳如簽到簿

陸、興辦事業概況暨公益性、必要性、適當性及合法性說明

一、計畫緣起

本案工程係為改善現有路面寬僅約7~8公尺寬之冬山鄉宜25線富農路(約里程8K+260~9K+574)，透過本計畫道路的拓寬闢建，可改善並加強交通工程設施以增加道路及行人安全，達到最大效益。

二、辦理機關及需用土地人

宜蘭縣政府。

三、開會依據

公路法第9條第1項、土地徵收條例第10條第2項、同條例施行細則第10條第1項規定。

四、計畫範圍及概況(詳如會場張貼圖說，實際需用土地之筆數及面積以逕為分割之成果為準)

本計畫範圍位於宜蘭縣冬山鄉，起點為富農橋南側橋頭至冬山都市計畫前(保安一路)止(詳圖1)，計畫路線全長約1,314公尺。計畫範圍開闢後基本路幅寬度為15公尺。

工程範圍內現況多為道路，兩側土地改良物多為行道樹，部分為排水用地及既有建物與雜項工作物。

本計畫用地範圍內非都市土地之土地使用分區、編定情形及其面積之比例詳表1。

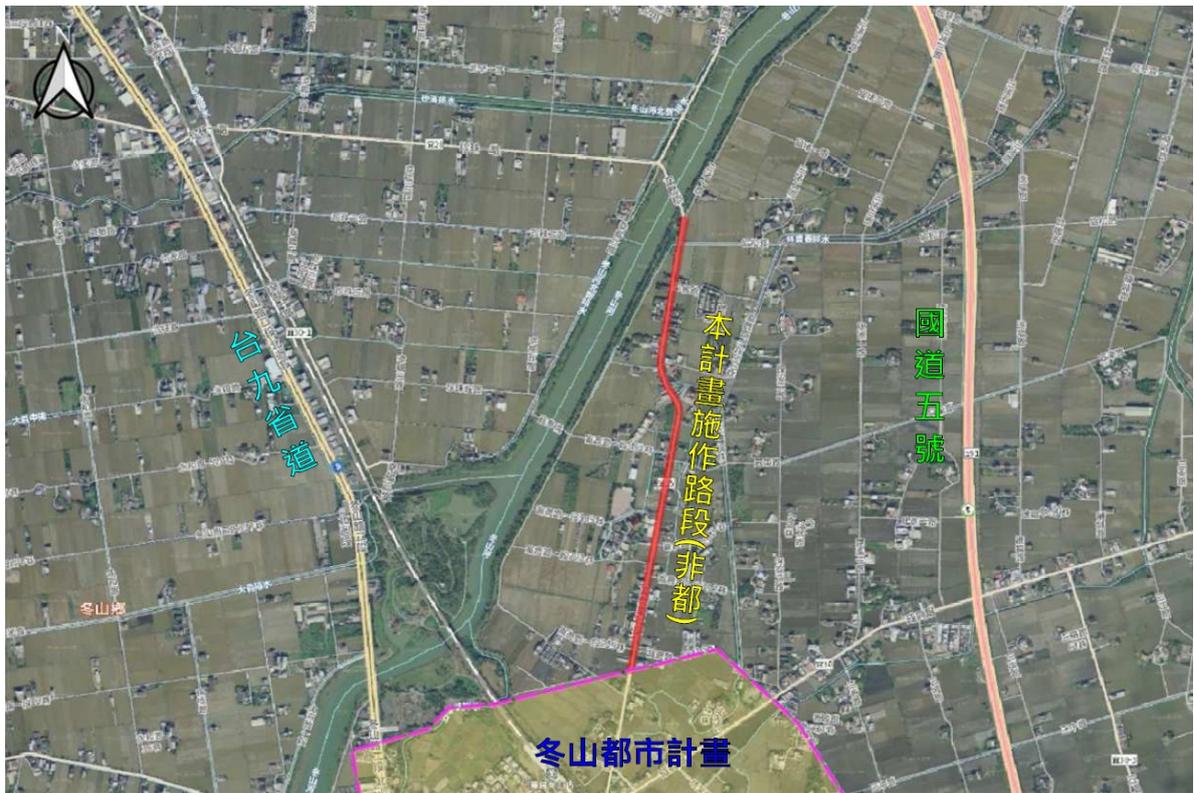


圖 1 計畫範圍示意圖

土地使用分區	使用地類別	需用面積(公頃)	百分比(%)
風景區	水利用地	0.000123	0.00
	交通用地	0.145366	7.09
	農牧用地	0.003825	0.19
特定農業區	水利用地	0.025753	1.26
	甲種建築用地	0.054095	2.64
	交通用地	1.679097	81.94
	農牧用地	0.140955	6.88
總計		2.049214	100

表 1 非都市土地之土地使用分區、編定情形及其面積之比例表

五、興辦事業計畫之必要性及適當性說明：

(一)計畫目的與預計徵收私有土地合理關連說明：

本案係依「生活圈道路交通系統建設計畫（公路系統）6年（111-116）計畫」規劃辦理，宜25線為公路系統鄉道等級，計畫寬度15公尺，亦作為冬山市區與五結市區之聯絡道路及同往溪北地區與北上國五的捷徑，本案已優先納入現況為道路使用及公有之土地為原則，故勘選私有土地有合理關連性。

(二)徵收私有土地已達必要最小限度範圍理由：

本案道路新闢範圍，考量拆遷、區域排水及管線等影響並已選用私有土地、建築改良物面積最少之方案，工程範圍盡量利用公有土地，將私有土地取得範圍降至最小，確有徵收沿線私有土地之必要，且用地範圍已達必要最小限度範圍。

(三)用地勘選有無其他可替代地區之適當性說明：

本案係依「生活圈道路交通系統建設計畫（公路系統）6年（111-116）計畫」規劃辦理，為既有宜25線富農路一段路線進行拓寬及改善，故尚無其他可替代之路線。

(四)是否有其他取得方式：

本案工程係公共使用性質，若以其他方式取得，如1.租用、設定地上權與聯合開發、2.捐贈或無償提供使用、3.以地易地、4.無徵收方式以外，無其他適宜之取得方式，經研判均不可行，理由如下：

1. 租用、設定地上權與聯合開發：均不適用道路工程。
2. 捐贈或無償提供使用：需視土地所有權人意願主動提出，宜蘭縣政府樂觀其成，並願意配合完成相關手續。
3. 以地易地：本案所取得之土地均作為道路使用，宜蘭縣政府無其他公有非公用土地可供交換，因此以地易地事宜，尚無從辦理。
4. 無徵收方式以外，無其他適宜之取得方式。

以上四種取得方式經評估為不可行，為考量「生活圈道路交通系統建設計畫（公路系統）6年（111-116）計畫」有迫切需求，及基於尊重土地所有權人之財產權益，將依土地收條例第11條規定以市價與土地所有權人協議價購或以其他方式徵詢取得土地；其中拒絕參加或未能達成協議且無法以其他方式取得者，為提升公眾利益需求，將依規定報請徵收，以達計畫之目的。

本案依相關法令規定之取得方式為一般徵收，故不採取區段徵收等區域整體開發方案辦理取得。

(五)其他評估性必要理由：

宜25線計畫路段屬次要幹道以下的服務性道路，依照公路系統等級編定為鄉道，計畫寬度15公尺，主要服務宜25線沿線及冬山河右岸道路間的住家及農業用途外，亦作為冬山市區與五結市區之聯絡道路。另因銜接191線及國道5號高速公路，亦成為同往溪北地區與北上國五的捷徑，因此交通量有逐漸增加的趨勢，故開闢本計畫道確有其必要性。

六、公益性及合法性評估報告

(一)公益性說明：

1. 社會因素評估：

(1)影響人口多寡、年齡結構：

本案工程所需土地共151筆，用地總面積2.049214公頃，公有土地共37筆，需用面積為1.85035公頃，所佔比例為90.30%，私有土地共114筆，需用面積為0.198779公頃，所佔比例為9.70%，私有土地所有權人共121人。本工程坐落於宜蘭縣冬山鄉珍珠村，113年度2月份冬山鄉共53,265人，共20,869戶，其中珍珠村人口數1,875人，共有691戶，男性為937人、女性為938人。

(2)對周圍社會影響程度：

本案全段位屬冬山鄉珍珠社區為該社區主要通行道路，透過本案改善道路線形，使整體道路路網更臻完善，交通更加安全順暢，對於周遭地區社會現況有正面之影響。

(3)對弱勢族群生活型態之影響程度：

本案新闢工程範圍涉及民宅，後續辦理搬遷需求，待查本計畫範圍如有涉及低收入戶及中低收入戶人口弱勢族群，審酌實際情形後依土地徵收條例第34-1條規定辦理。本案徵收計畫完成後，對該區域產業發展有實質助益，應可增進就業機會，提昇區域人民所得。

(4)對居民健康風險之影響程度：

本道路工程性質屬土地徵收條例第3條第2款之交通事業，非興建具污染性之工業區，工程施作期間將依相關規定做好空氣及水污染防治，採低碳材料及減量施作，開闢後可減少二氧化碳排放量，對於居民的健康風險具有正面影響。

2. 經濟因素評估：

(1)稅收

本道路開闢後有助於提升行車安全並帶動區域發展，提高鄰近不動產價值及沿線商業發展，對地價稅、土地增值稅等地方稅收及屬中央政府稅收之營業稅均有增加稅收之效益。

(2)糧食安全

本案工程範圍涉及部分農牧用地，雖減少農糧收成，對於糧食生產影響極微，故無影響糧食安全之疑慮，且工程竣工後，能增加物流的順暢，提升農業發展。

(3)增減就業或轉業人口

本案工程施工過程雖涉及部分建築改良物拆遷，但不致造成人口轉業，工程竣工後能有效改善交通運輸環境，促進地方經濟發展，有利增加就業人口。

(4)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

本案係經交通部審議通過「生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)6年(111~116)」計畫，工程總經費1億8,988萬元，其中中央款補助81%，地方款編列19%，故徵收補償費來源無虞，無排擠其他公共建設之情形。

(5)農林漁牧產業鏈

本案工程範圍內有部分農業活動，在施工期間會以減少影響農業活動的進行為目標，開闢後可建立便捷的交通路網系統，提升交通便利性，能保護當地農產品之運銷，另本案無林業相關產出，漁業及畜牧業則因地形因素，並不適於本區發展，故僅對農業產業鏈具正面影響。

(6)土地利用完整性

本工程完工後有助於健全區域，帶動地區發展、提升地區防災能力，亦有助於土地利用的完整，並提升交通安全及生活品質。

3. 文化及生態因素評估:

(1)城鄉自然風貌

本案設計將道路周遭視覺景觀影響納入考量，延續鄰近聚落的空間紋理，盡量結合當地景觀並配合地方性植栽，且本工程工法已考量減少對當地自然生態環境之衝擊，促進整體綠化景觀及生態多樣化，且本工程並無大規模改變地形或破壞地表植被，減輕對自然風貌之衝擊。

(2)文化古蹟

依國家文化資產網查詢結果，本工程範圍無涉及文化資產保存法所指之古蹟、歷史建築、紀念建築、聚落建築群價值之建造物或考古遺址。

(3)生活條件或模式發生改變

本案開闢完成後可促進地區產業發展，提升聯外道路等級，強化交通路網，對居民原有生活條件或模式有正面影響。

(4)周邊居民或社會整體之影響

透過本案開闢及改善後，可提升交通安全性，並提升土地發展潛力，建全社區發展對地區周邊居民或社會整體正面影響。

4. 永續發展因素評估:

(1)國家永續發展政策

依據行政院國家永續發展委員會105年3月永續發展政策綱領中所羅列之重點發展政策，共分為4個層面：「永續的環境」、「永續的社會」、「永續的經濟」、「執行的機制」。

「永續的社會」層面之第二面向「居住環境」、第五面向「災害防救」分別提及為提升城市競爭力與居住生活品質及全球氣候變遷下災害加劇，重視各項災害防治與救災的重要性，而本案改建工程完工後，將有助於提升居民生活品質，並進而加強社區防災機能，符合國家永續發展政策。

在「永續的經濟」層面中，第三面向「交通發展」中議題一、架構台灣地區便捷交通網，依據東部區域特性，強化聯外及在地運輸服務，本計畫為提升交通品質及便利性機能，並建構外環道路便捷交通路網，符合國家永續發展政策。

(2)永續指標

本案係執行交通部公路局生活圈道路交通系統建設計畫，符合行政院國家永續發展委員會制定之永續發展政策綱領(陸、重點政策第三項「永續的經濟」層面)交通發展策略，發展東部及離島地區聯外及在地運輸服務，帶動地區之觀光及遊憩服務產業。

(3)國土計畫

本案工程範圍用地為非都市土地，配合執行國土計畫目的，確保國土安全及永續發展，建立公共建設與國土資源之整體配置，提昇生活環境道路交通品質，符合國土使用計畫。

(二)合法性說明:

本公設用地地段應取得之私有土地取得作業，係依據下列法律及規定，具備合理性。

1. 公路法第9條:

公路需用之土地，得依法徵收或撥用之。

公路主管機關規劃、興建或拓寬公路時，應勘定用地範圍，其涉及都市計畫變更者，應協調都市計畫主管機關依都市計畫法規定辦理變更；涉及非都市土地使用變更者，依區域計畫法及非都市土

地使用管制規則規定辦理變更編定。

前項公路需用之土地，得逕為測量、分割、登記、立定界樁，公告禁止建築或限制建築，並通知土地所有權人。

2. 土地徵收條例第3條：

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：一、國防事業。二、交通事業。三、公用事業。四、水利事業。五、公共衛生及環境保護事業。六、政府機關、地方自治機關及其他公共建築。七、教育、學術及文化事業。八、社會福利事業。九、國營事業。十、其他依法得徵收土地之事業。

本案符合土地徵收條例第3條第1項第2款：二、交通事業。

3. 非都市土地使用管制規定：

非都市土地得劃定為特定農業、一般農業、工業、鄉村、森林、山坡地保育、風景、國家公園、河川、海域、特定專用等使用分區。

非都市土地依其使用之性質，編定為甲種建築、乙種建築、丙種建築、丁種建築、農牧、林業、養殖、鹽業、礦業、窯業、交通、水利、遊憩、古蹟保存、生態保護、國土保安、殯葬、海域、特定目的事業等使用地。

本案符合非都市土地使用規則第3條：交通用地。

柒、興辦事業建築規劃與財務說明：

一、設計計畫內容：

(一)計畫道路功能定位：

本計畫道路為宜 25 線拓寬工程，功能上為區域聯外道路，設計標準按「公路路線設計規範」規定，設計 8k+085~8k+806 路段設定速限為 40 公里/小時，於 8k+806~9k+574(本計畫終點)設定速限為 50 公里/小時。

二、道路工程規劃：

(一)設計依據：

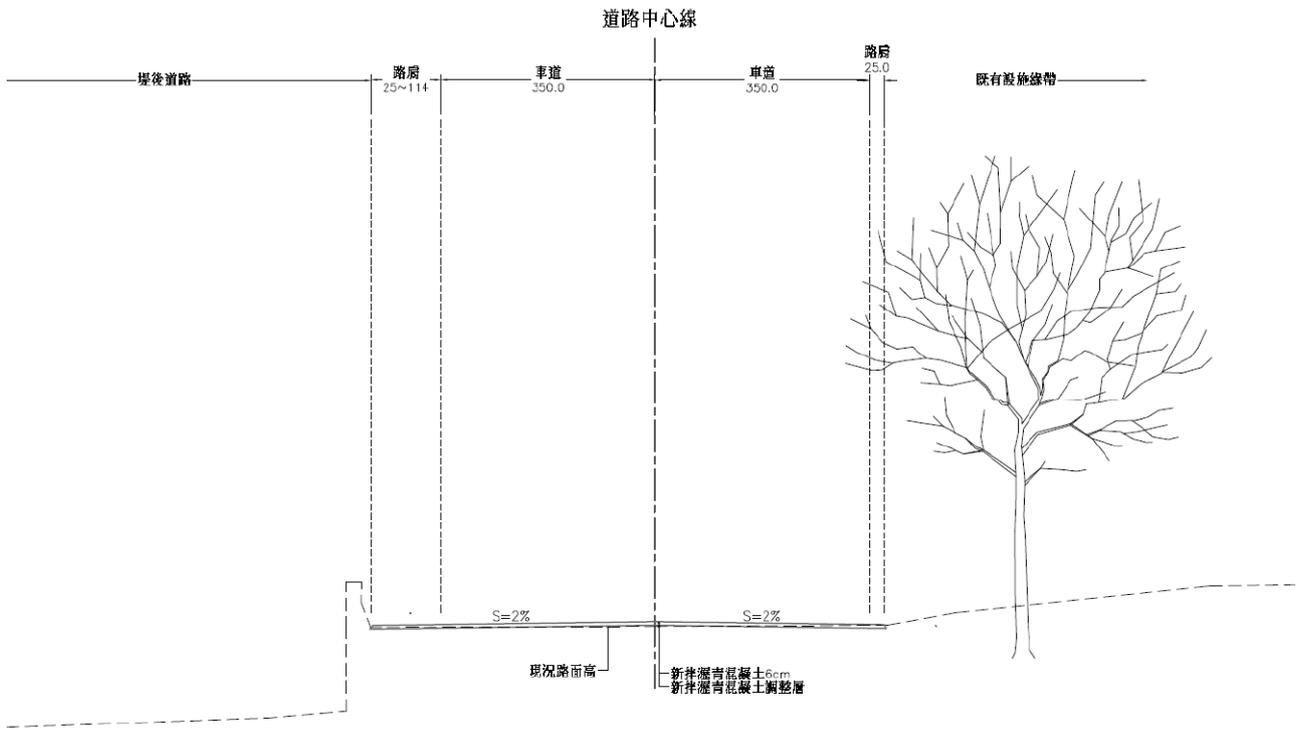
考量本計畫道路之運輸功能與道路現況條件，幾何設計標準將依下列規範為依據：

1. 「公路路線設計規範」，交通部(109 年)。
2. 「公路排水設計規範」，交通部(107 年)。
3. 「道路交通標誌標線號誌設置規則」，交通部、內政部(106 年)。
4. 「交通工程規範」，交通部(104 年)。

(二)橫斷面設計

本案道路規劃基本路幅寬度為 15 公尺，綜合考量交通、生態環境、人本空間等需求。道路斷面之配置考量及建議說明如下：

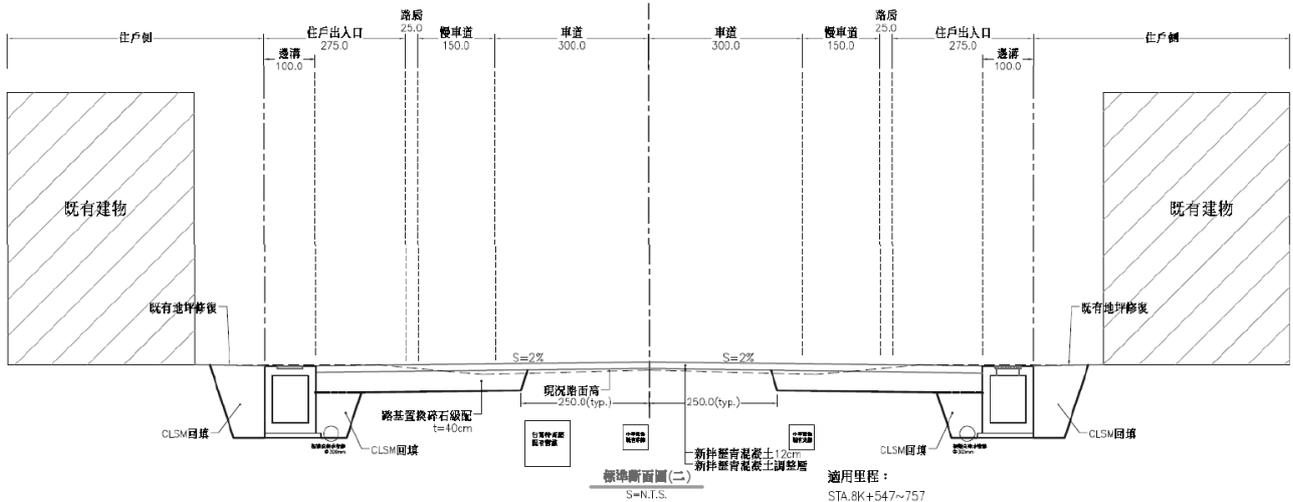
本計畫道路之斷面，雙向各配置 3.0 公尺車道、1.5 公尺慢車道及 0.25 公尺路肩。道路兩側各設置 1.75 公尺綠帶(兼設施帶)，種植喬木處施設架空版以不影響道路配置需求並提供移植喬木有較佳之生長間，而道路最外側留設 1.0 公尺邊溝。標準橫斷面圖詳圖 2 至圖 10。



標準斷面圖(一)
S=N.T.S.

適用里程：
STA.8K+157~262

圖2 標準橫斷面圖(1)
道路中心線



標準斷面圖(二)
S=N.T.S.

適用里程：
STA.8K+547~757

圖3 標準橫斷面圖(2)

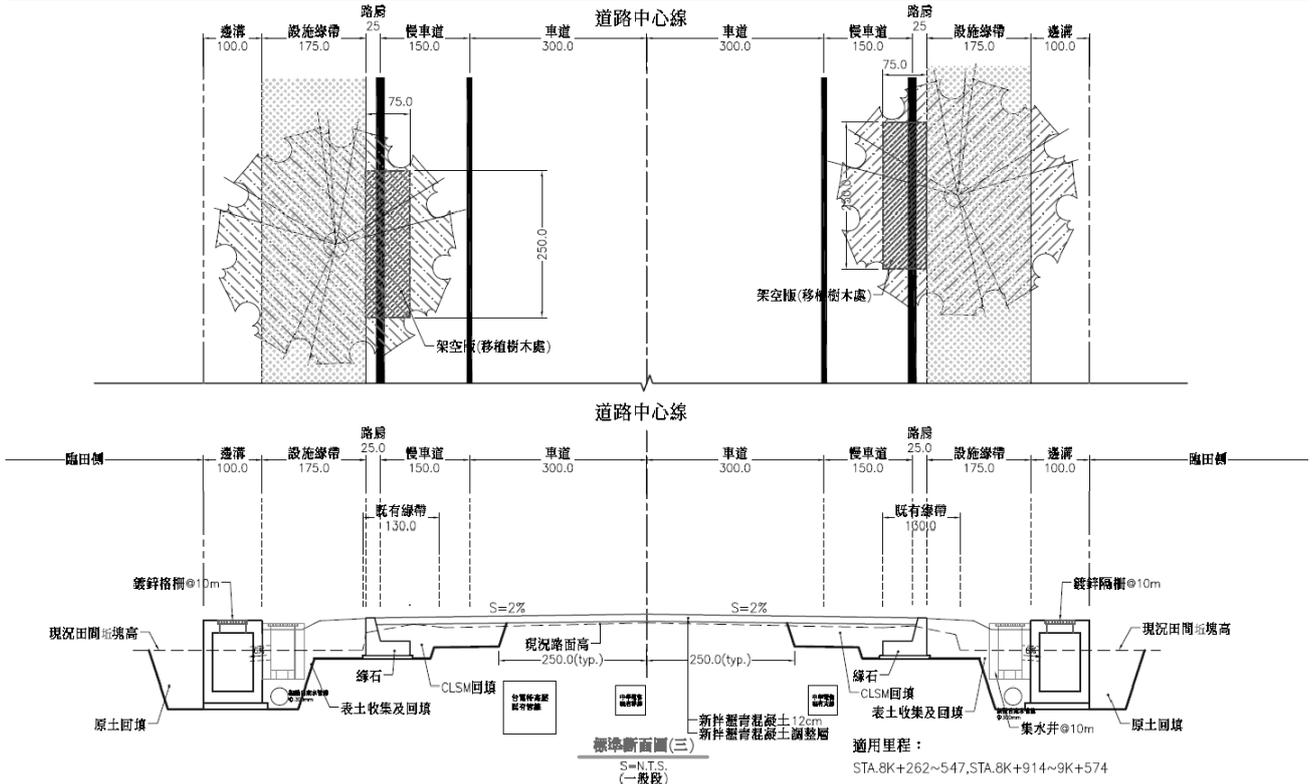


圖4 標準橫斷面圖(3)

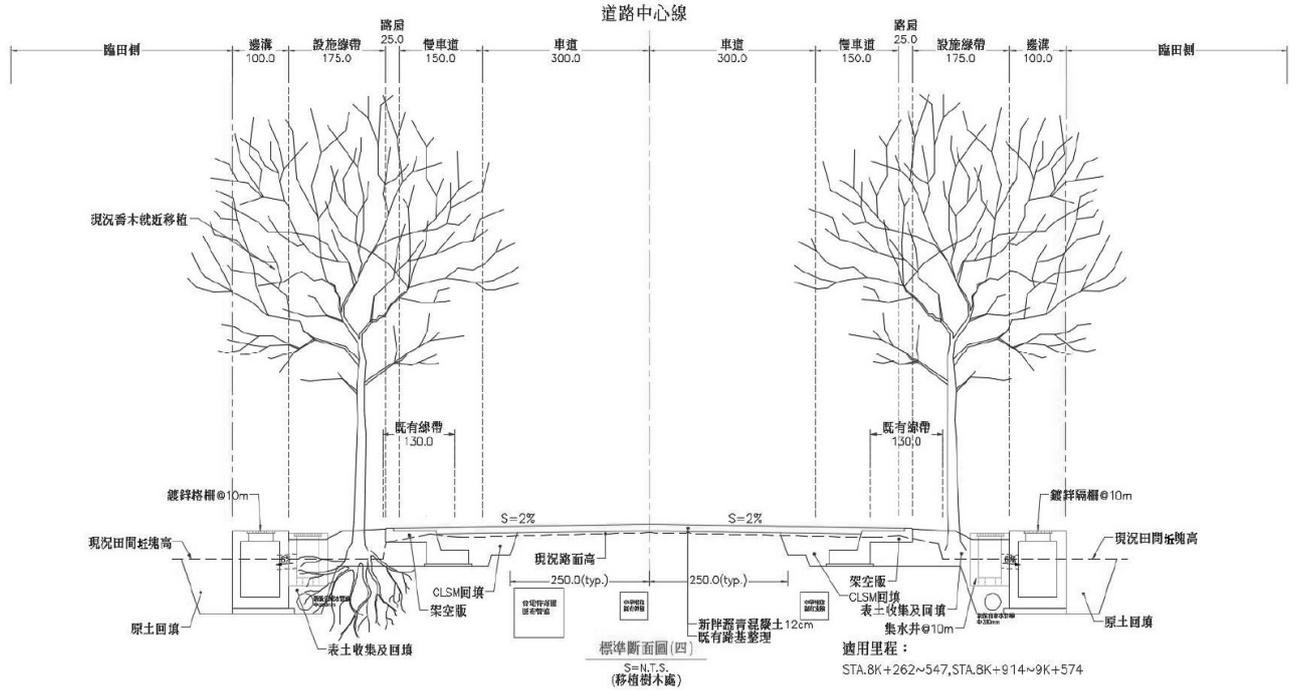


圖5 標準橫斷面圖(4)

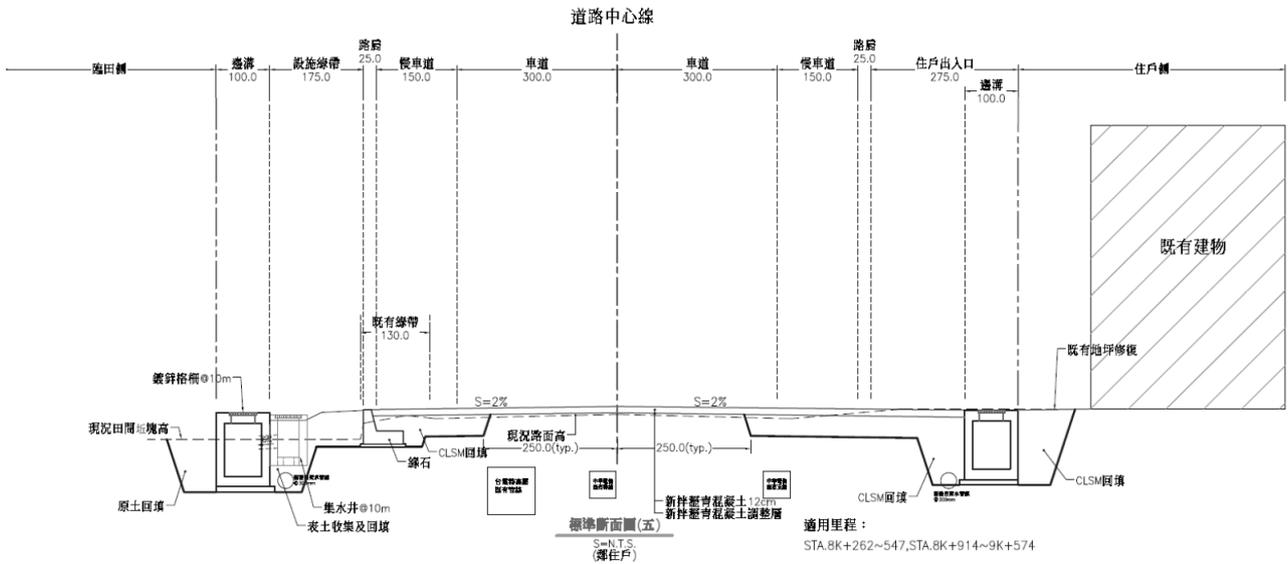


圖 6 標準橫斷面圖(5)
道路中心線

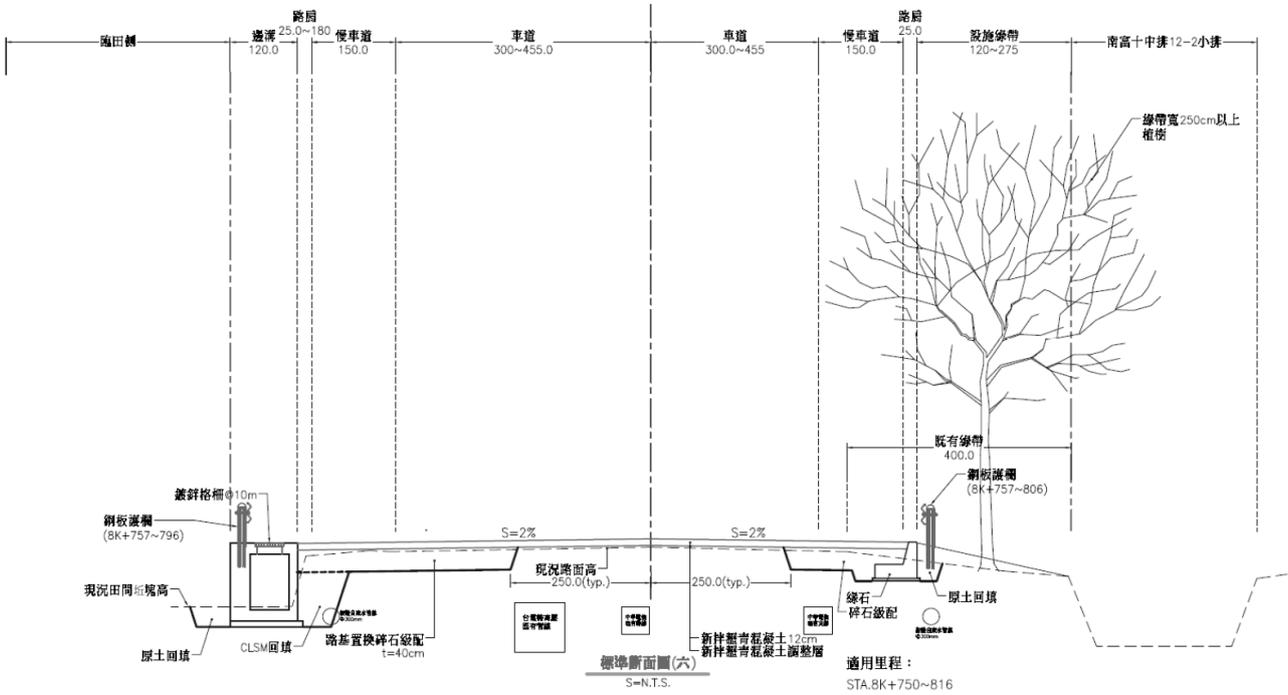


圖 7 標準橫斷面圖(6)

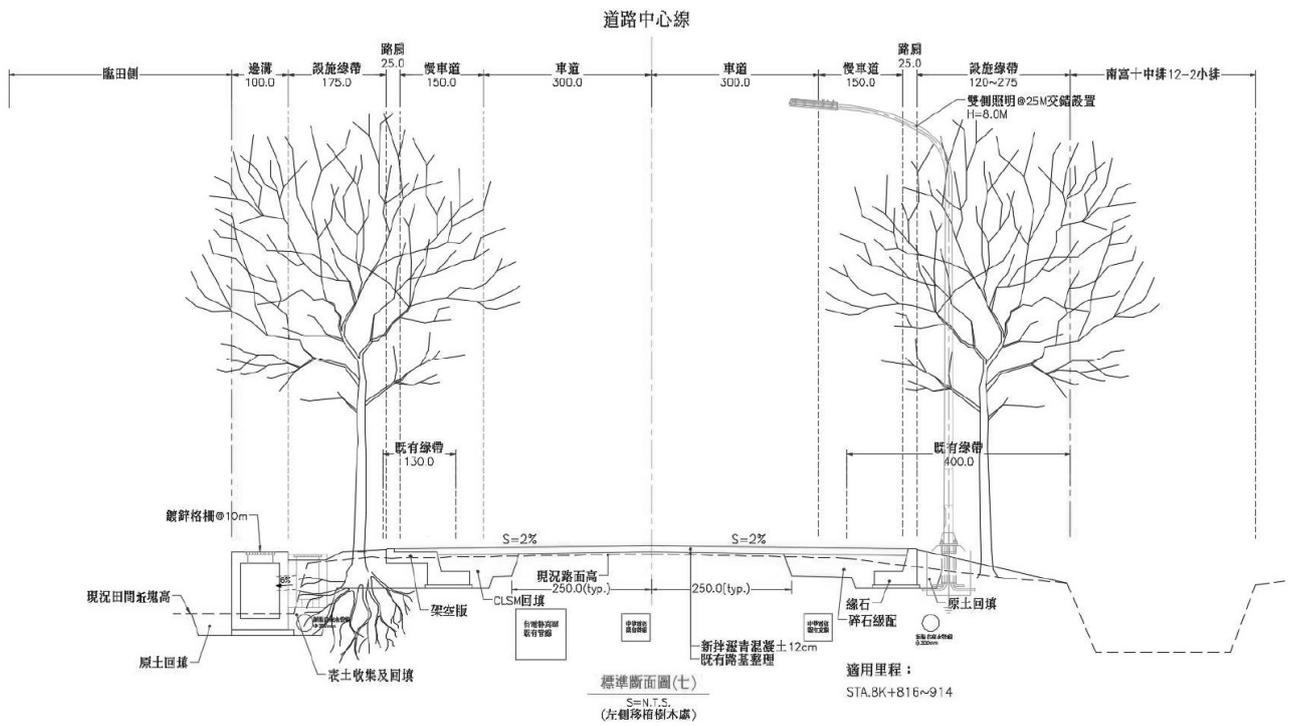


圖 8 標準橫斷面圖(7)

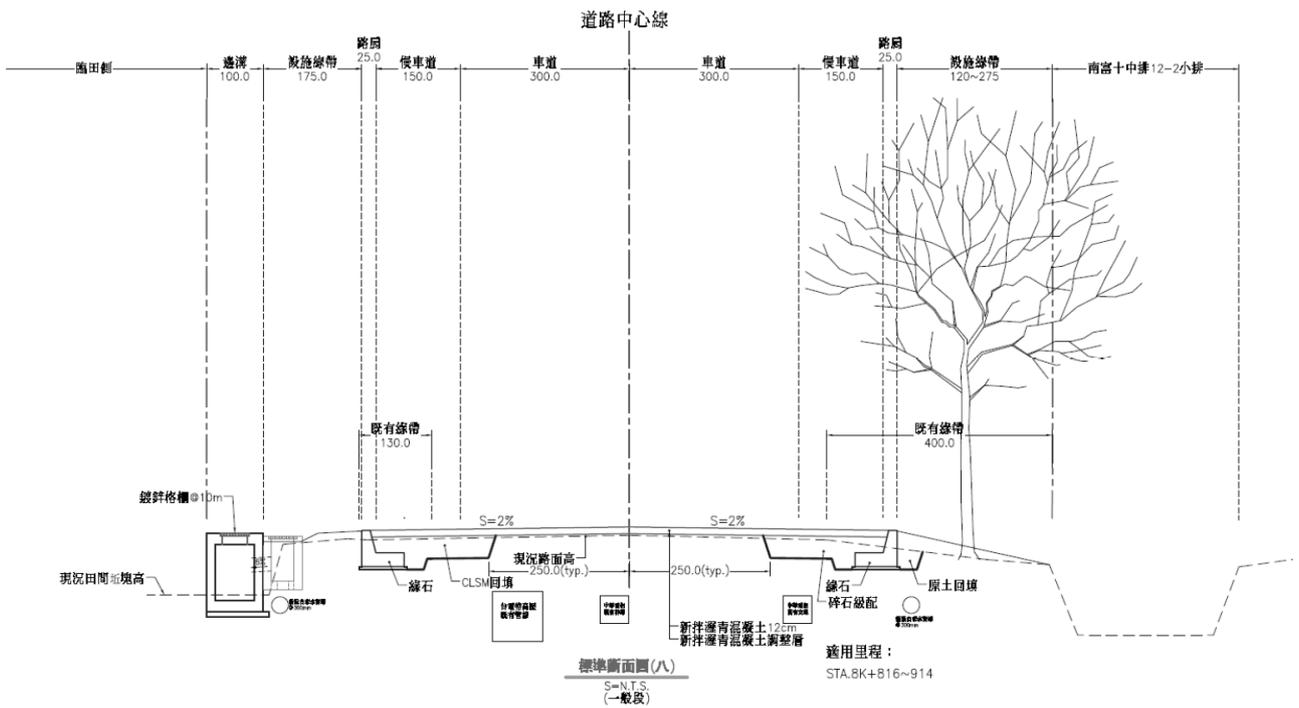


圖 9 標準橫斷面圖(8)

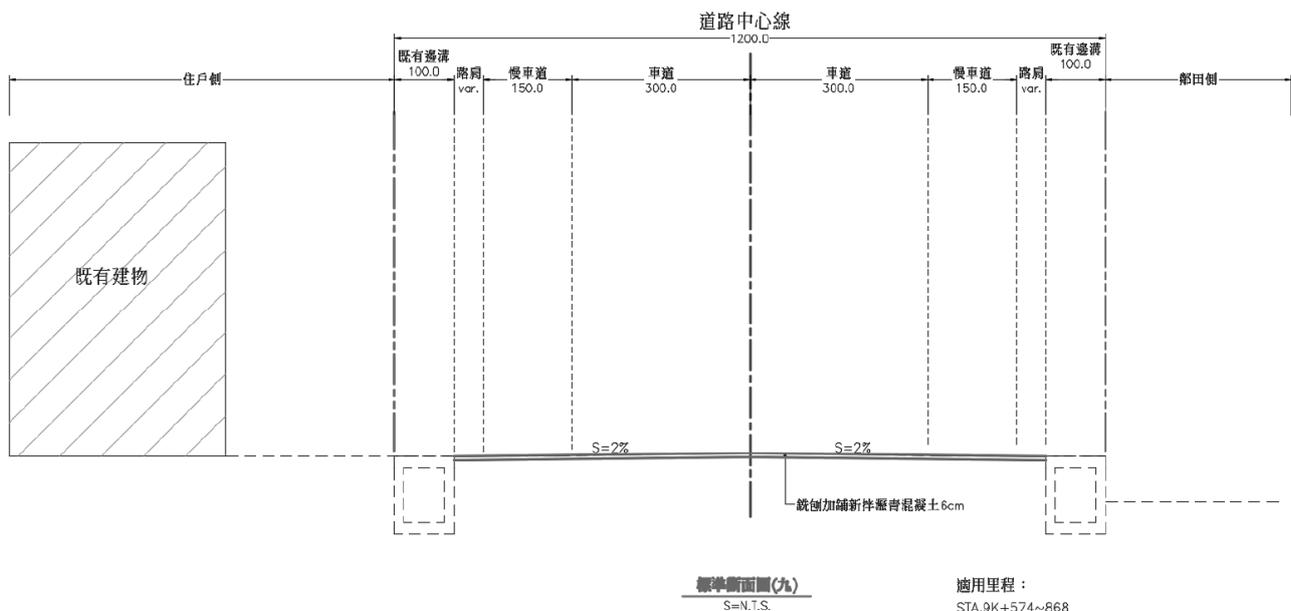


圖 10 標準橫斷面圖(9)

(三)縱斷面設計

考量道路為洪氾時之緊急聯絡及維生交通動線，計畫路段已非屬淹水範圍，並於 10 年重現期降雨下仍可維持通行，故以現況道路高程為基礎高程。

(四)路口設計

經綜合考量行人穿越安全及界高程銜接等因素，並與路面邊線預留 25 公分淨距後，依各路口需求設置合適截角，並配合標線、標誌及號誌等設施，提升路口之安全性。茲依本計畫路段特性，將平面交叉分為三類進行說明：

1. 主要橫交道路：主要為三堵路及宜東路，現況為約 7 公尺之分向橫交道路，並為本計畫道路與 191 線之主要連結道路。本類別因屬主要之橫交道路，路口設計車種以與直行車種 WB-15(大型半聯結車)為原則，以利車輛轉向及交通上之串聯。
2. 次要橫交道路：為與本計畫道路橫交現況寬度於 3 公尺以上之既有巷弄，考量本計畫區產業以農業為主，因此該等巷弄可能皆有貨車出入之需求，因此路口設計車種以 SU(貨車)進行檢核及設計，以利地方居民使用。
3. 服務性橫交道路：為與本計畫道路橫交現況寬度小於 3 公尺之既有巷弄，該等巷弄主要皆為早期聚落民宅進出之小型巷弄，主要出入車輛以小客車為主，因此路口設計車種以 P(小客車)進行檢核及設計。

(五)管線配置

考量本計畫路段位於非都市計畫區中，且道路兩側多以農田為主，少有密集住戶，且本計畫設計之幹管人孔一律設置於綠帶(設施帶)空間，已可避免人孔蓋位於道路下方之道路挖掘問題，因此建議幹線仍以傳埋方式設置為主。

(六)珍珠橋改建方案

本計畫經核算該排水路集水面積，並以農排標準(10年重現期降雨量以一日排除)進行斷面設計及檢核，以箱涵(W*H=4.0*1.5)配置，平面配置如圖 11 所示。

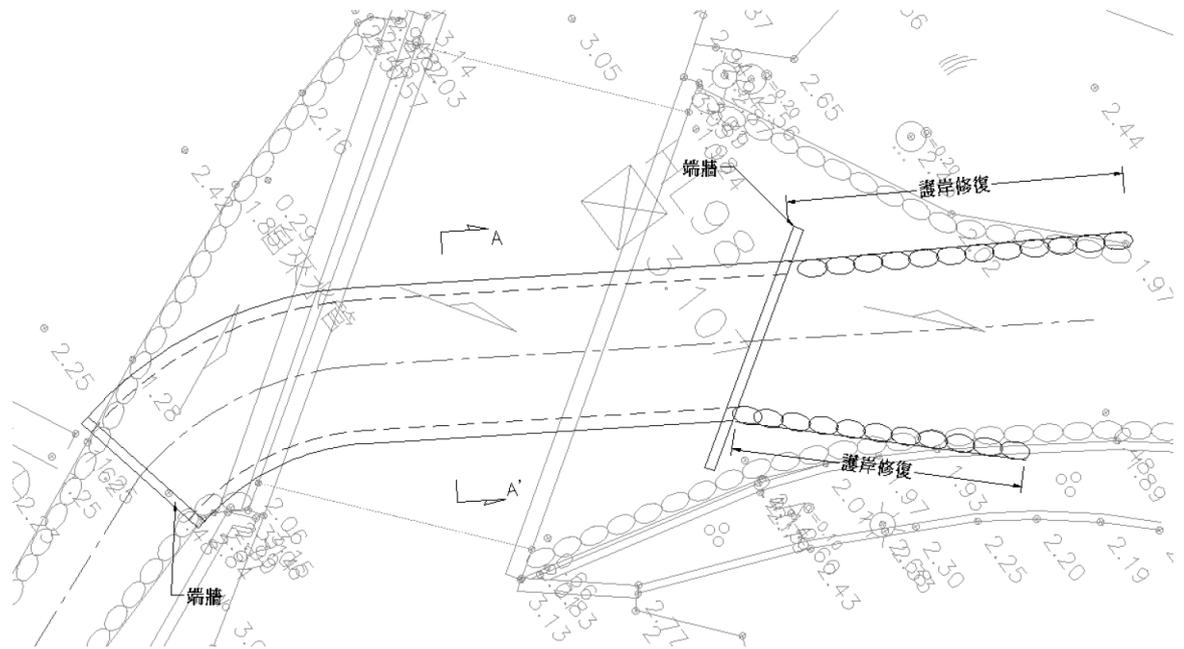


圖 11 珍珠橋改建平面配置圖

三、本工程奉准預算：

本案工程總經費 1 億 8,988 萬元，經交通部審議通過「生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)6 年(111~116)」計畫，中央款補助 81%，地方款編列 19%。

捌、本次公聽會民意代表、土地所有權人及利害關係人發言之意見整理及說明回覆：

編號	陳述意見人	陳述意見內容	回應及處理結果
1	李○金	<p>1. 本次道路施工中店家生計問題是否可採行單方車道施工方式，較符合民生利益與行車安全。</p> <p>2. 現有茄冬樹是否再次栽種，因現有樹木年久是否有腐蝕，請擇選後再植栽遷移，防止種植後颱風來襲傾倒。</p>	<p>1. 後續施工階段，除辦理珍珠橋改建時需進行該路段道路封閉外，其餘路段同陳述人所提建議，皆係採半路幅(半半施作)且逐段施作為原則，故能維持至少單車道空間通行。</p> <p>2. 除設計階段已有觀察記錄樹況及考量樹木移植後之護木加固方式外，後續施工階段辦理移植作業時，亦將再次檢視樹木生長狀況，生長不佳或是有腐蝕狀況之樹木將不予移植，改為移除。</p>
2	李○利	<p>1. 現有茄冬樹是否全面移植？建議移交本縣樹木銀行養護，待工程路面施工完成視情況移植大株樹木或其他樹種，避免夜間光線不足，影響安全。</p> <p>2. 現行規劃綠帶 1.75 米，希望縮小至 1.5 米。</p> <p>3. 現行路肩設計 25 公分，建議擴大至 50 公分。</p> <p>4. 排水是由路側溝抑或路緣石吸收。</p>	<p>1. 除樹況不佳者採移除外，其餘皆需移植，其中約有 7 成將採區內移植，而區外移植部分將另覓適宜地點定植。</p> <p>現況夜間光線不足主因，除現況樹距過近影響外，其照明燈具附掛於電桿，高度及間距亦有所不足所致。本工程改善方式除調整樹距為 10 公尺外，亦將設置路燈及燈桿(H=8m)並避開樹木位置，以避免日後植物茂盛枝葉影響夜間照明。</p> <p>2. 3. 考量工程完成後，較寬裕的綠帶除能提供樹木有較佳之生長空間外，對於生態景觀上亦較為友善，另考量管線下地後之設備箱亦將設置於綠帶，因此道路斷面規劃上維持採車道 3M、慢車道 1.5M、路肩 0.25M、綠帶寬採 1.75M 及排水溝渠 1.0M 之配置。</p> <p>4. 如該路段有綠帶，則路面逕流係先排入綠帶後，經滯留後再藉由綠帶中之集水井排入側溝；如該路段無綠帶，則路面逕流係排入道路側溝。</p>

編號	陳述意見人	陳述意見內容	回應及處理結果
		5. 本案部分緊鄰住家及臨南側12米都市計畫道路，其路側溝排水系統如何銜接？	5. 本案工程屬非都市計畫範圍，且與南側12米都市計畫道路路側溝亦非同一集水系統，故後續工程並無銜接。而本案兩側將設置排水溝渠，其溝渠係銜接工區內之既有平行及橫交排水路。
3	賴○農	請告知前置作業、第二次公聽會、土地徵收及預定開工等日期。	本案用地取得作業依土地徵收條例規定辦理，與所有權人協議價購或以其他方式取得前須至少舉行2場公聽會，如未能達成協議且無法以其他方式取得者，本府將依該條例開始申請徵收。預計第二次公聽會於113年4月辦理；協議價購會於9月辦理；工程預定114年開工。
4	邱○興	已召開多次會議，卻無任一次會議告知價格。	本次公聽會係依土地徵收條例第10條規定舉行，先前會議係為工程範圍勘選及規劃設計聽取意見。待本府辦理與所有權人協議價購或以其他方式取得用地及土地改良物時，將一併告知協議取得之價格。
5	林○強	富農橋要彎進協松路口(三堵路口)箱涵要改大一點。	已配合本拓寬工程納為改建項目，其改建後箱涵尺寸為淨寬1.8M*淨高1.5M。
6	李○明	徵收後房屋將再被縮減，使道路噪音影響生活品質，建議縣府可以讓原建物後方土地改為建地作為補償。	用地範圍土地將依土地徵收條例規定之市價與所有權人協議，土地改良物依「宜蘭縣興辦公共工程建築改良物拆遷補償自治條例」辦理補償。倘所有權人欲將原建物增(改)建仍需依建築法等規定辦理。

玖、散會：上午11時30分。