



# 164線(金湖至北港段)拓寬工程(第一期) 【都市計畫外】

## 第六次公聽會

# 興辦事業計畫緣起

縣道164線為串連口湖鄉、水林鄉、北港鎮三鄉鎮重要之東西向縣道聯絡道路，向西可達口湖鄉連接台17線，向東至北港鎮連接台19線，更可延伸至嘉義縣。配合「金水164創新特色產業場域推動計畫」以雲林縣水林鄉為中心，連結北港鎮與口湖鄉，帶動大北港區3鄉鎮的產業活絡，增進交通便利性及區域之均衡發展，提升鄉鎮整體經濟效益及消費產值，促進雲林沿海觀光產業。

縣道164線既有道路有效路基寬度約9-12公尺，全段拓寬工程全長約15.7公里，規劃將拓寬計畫分二期辦理，由於闢建經費龐大，考量地方政府及民眾需求，本府優先從第一期北港至水林段辦理拓寬。



# 興辦事業計畫緣起

本計畫第一期工程自水林1號橋至與台19線交叉路口，原既有道路現況僅為雙向各1線道使用，道路寬度僅9-12公尺，僅部分路段設有機車道，造成機慢車需與大型車輛爭道情形險象環生。本案工程西側銜接水林都市計畫區，路寬已依都市計畫寬度配置20公尺，工程東側至台19線交叉路口，銜接路寬現為24公尺，由台19線進入縣道164線形成道路限縮，時有道路壅塞及造成回堵狀況發生。

為改善現況既有道路寬度寬窄不一、機慢車需與大型車輛爭道情形及道路限縮致此路段時有壅塞及回堵狀況，基於用路人通行安全考量，藉由本路段道路容量提升，降低回堵及壅塞現象，紓解交通壓力、提升區域整體運輸效能、行車舒適度及安全性，進而促進雲林東西向農漁業與觀光業產業發展。經雲林縣政府屢次向中央申請補助經費辦理道路拓寬，期能解決交通困境，帶動地方繁榮。



# 興辦事業概況

## 用地範圍之四至界線

- 本計畫係就縣道164線北港至水林段進行拓寬改善工程，工程範圍位於北港鎮及水林鄉，依所在之路段區位可分為都市計畫與非都市計畫路段。其中非都市計畫路段西起水林鄉水林一號橋，東至北港鎮水林六號橋，前後為既有道路，沿線經過水林鄉兩村落，上下為觀景植樹及建築物。
- 道路工程長度約2,494公尺，道路寬度20公尺。
- 位置如圖所示，現況部分為既有道路，部分為建築物及觀賞植樹，其餘為雜草及雜木混生。



# 興辦事業概況

## 用地範圍內私有土地改良物概況



# 興辦事業概況

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：

權屬	筆數	面積(公頃)	百分比
公有地(含未登錄地)	69	3.582983	69.13%
私有地	151	1.60022	30.87%
總計	220	5.183203	100%

\*備註：用地範圍、土地面積及筆數為概算，確切數值以機關核准為主

用地範圍內土地  
使用分區、編定  
情形及其面積之  
比例：

使用分區	筆數	面積(公頃)	百分比
特定專用區-水利用地	24	0.3381	10.62%
特定專用區-交通用地	4	1.277	40.12%
特定農業區-水利用地	28	0.1633	5.13%
特定農業區-交通用地	49	0.8845	27.78%
特定農業區-特定目的事業用地	1	0.0028	0.09%
特定農業區-農牧用地	24	0.0747	2.35%
鄉村區-乙種建築用地	68	0.109808	3.45%
鄉村區-水利用地	1	0.000254	0.01%
鄉村區-交通用地	19	0.290328	9.12%
都市計畫土地之非都部分	2	0.042413	1.33%
總計	220	3.183203	100%

\*備註：用地範圍、土地面積及筆數為概算，確切數值以機關核准為主

# 興辦事業概況

## ● 用地範圍內勘選需用私有土地合理關連理由

本路段既有道路寬度寬窄不一、機慢車需與大型車輛爭道及道路限縮致此路段時有壅塞及回堵情形，考量地區發展及交通安全提升，本路段有拓寬之必要性及需求性。本道路工程用地範圍之劃定係綜合考量道路交通運輸路網規劃及地區發展現況情形，以提高行車安全及改善交通瓶頸，並符合相關公路計畫設計原則。以既有道路縣道164線拓寬作為用地範圍，優先使用原縣道164線之既有道路及公有土地，不足部分則需取得私有土地，故用地範圍勘選私有地與本工程有合理關聯。

## ● 用地範圍內勘選需用私有土地已達必要適當範圍之理由

本案工程道路計畫規劃長度約為2,494公尺，規劃拓寬後路寬約為20公尺，為保障私有財產，於工程設計上考量道路現況、土地利用完整性、道路便利性及改善之效益，並配合該地區未來整體之發展，已儘量利用現有道路及公有土地。使用之土地面積已考量為能達成道路改善效益下，所必須使用最小使用限度範圍，並以優先使用公有土地、損害最小為主要考量。

# 興辦事業概況

## ● 用地勘選有無其他可替代地區及理由

縣道164線為連接北港鎮及水林鄉生活活動、產業運輸入出之重要道路，本計畫為改善現況既有道路寬度寬窄不一及僅為雙向各1線道且僅部分路段設有機車道，造成機慢車需與大型車輛爭道情形，基於用路人通行安全考量，工程路線配合現有道路寬度進行拓寬規劃，預計徵收之私有土地已達必要最小限度範圍，並已就最少且損害最小之地方為之，其路線勘選無其他可替代地區。

## ● 是否有其他取得方式

本工程為永久作道路使用，為永久性建設，評估應以取得土地所有權較符合民眾期望及經濟效益，無法以信託、聯合開發、委託開發、委託經營、合作經營、設定地上權、租用、無償使用等方法取得。

## ● 其他評估必要性理由

本工程範圍內現有道路僅雙向各1車道，道路寬度9-12公尺，只部分路段設置機車道，此路段大車往來頻仍，無足夠寬度供機慢車安全行駛，不符民眾現況運輸載具使用需求。本計畫經本府委託辦理「164線(金湖至北港)拓寬工程(第一期)委託規劃等工作」內容所示，本路段目前交通服務水準平日及假日上下午尖峰為C~D級，影響交通順暢及周邊居民用路安全。本路段拓寬後，目標年130年雙向4車道尖峰小時交通服務水準為A級，能大幅提升道路之運能及交通安全。



# 公益性及必要性評估因素

- 影響人口之多寡、年齡結構
- 對周圍社會現況影響程度
- 對弱勢族群生活型態之影響程度
- 對健康風險之影響程度

## 社會因素

- 城鄉自然風貌
- 文化古蹟
- 生活條件或模式發生改變
- 對生態環境之影響
- 對周邊居民或社會整體之影響

## 文化生態因素

## 經濟因素

- 稅收
- 糧食安全
- 增減就業或轉業人口
- 農林漁牧產業鏈
- 土地利用完整性

## 永續發展因素

- 國策永續發展政策
- 永續指標
- 國土計畫

# 公益性及必要性評估因素

## 社會因素

### ● 影響人口之多寡、年齡結構

本案工程徵收範圍內之建築物，僅部分拆除，並不影響居住事宜，對於該區人口數及結構無太大影響。都市計畫外路段工程範圍沿線經過水林鄉土厝村、水北村、水南村及北港鎮扶朝里，截至111年6月計有6,947人，年齡結構以35~59歲為主。未來可因本工程所產生之交通便利有助於周邊地區整體發展與土地利用，整體而言對人口結構有正面影響。

### ● 對周圍社會現況影響程度

為聯絡水林與北港地區間之主要聯外道路，施工期間可能影響部分交通，對周邊生活現狀稍有不便。道路拓寬後，可改善現有交通路網與道路路況，提升往來車輛行駛安全，增進居民進出安全性，提升道路服務水準，亦有助於兩區的經濟活絡，並提高生活品質。

### ● 對弱勢族群生活型態之影響程度

都市計畫外路段工程為既有道路拓寬，現況除既有道路外，另有部分為建築改良物及零星農作使用。工程範圍內徵收之建築改良物，僅部分拆除，並不影響建物主體結構，無因其所有建築改良物被徵收致無屋可居住之情形。本工程完工後，可提升道路品質，改善地方用路安全性，對周遭弱勢族群生活型態予以改善。

### ● 對健康風險之影響程度

本案工程係屬土地徵收條例第3條第2款規定之交通事業，非興建具污染之工業設施，對居民健康風險無顯著影響。

# 公益性及必要性評估因素

## 經濟因素

### ● 稅收

本道路工程除能提高交通運輸機能外，道路拓寬後將有助於鄰近地區進出交通便利、提高土地利用價值及帶動區域產業發展，極可能增加地方相關稅收，故對政府稅收有正面影響。

### ● 糧食安全

本案工程範圍內特定農業區農牧用地面積為0.060028公頃，占本案工程總面積1.89%，工程係採線性開發，僅利用既有道路兩側部分農地之一小部分，工程完工後相鄰農地仍可繼續維持原有用途使用，亦不會對於附近農業生產環境造成破壞，故無影響糧食安全。

### ● 增減就業或轉業人口

本工程係為提供北港、水林地地區往來之便捷及安全道路，完工後能提升區域道路路網，帶動地區產業發展與地區土地利用，對於周邊地區就業條件有正面影響。

### ● 農林漁牧產業鏈

都市計畫外路段工程範圍內無林、漁、牧業，現況多為既有道路，其從事耕作使用土地面積狹小，多屬零星種植，未對農業產業造成直接影響，故本案工程對整體農林漁牧產業鏈不致造成影響。

### ● 土地利用完整性

本案工程已考量現有路況、區域交通動線及相關道路之聯繫和銜接等因素，並盡量減少畸零地之產生。工程完工後可提升北港、水林等地區交通路網及生活空間機能，提供用路人安全便利之道路，並可配合地方建設，達成區域整體發展，促進土地之完整利用效率。

# 公益性及必要性評估因素

## 文化生態 因素

### ● 城鄉自然風貌

本案工程為現有道路拓寬計畫，不致造成自然林相、地形風貌大規模改變，反而可透過拓寬改善工程設計塑造地區綠化空間景觀。整體而言，本工程並未大規模改變或破壞地表植被，對當地自然環境風貌衝擊甚小。

### ● 文化古蹟

本案範圍非位於古蹟保存區，亦無考古遺址、歷史建築及文化景觀保存區，因此不發生影響。日後施工若發現相關文化資產，將依文化資產保存法等相關規定辦理。

### ● 生活條件或模式發生改變

本案工程完工後，將使北港、水林地地區交通路網更完善，交通通行更為安全便捷，減少交通安全疑慮，進而促進區域之均衡發展，提高該地區生活品質。

### ● 對生態環境之影響

本案工程範圍非環境敏感地區，亦無生態保護區，且工程內容單純，僅為現有道路拓寬，並非新開闢道路，故對地區居民或生態環境影響甚微。

### ● 對周邊居民或社會整體之影響

本計畫道路拓寬後，可改善周邊居民進出時人車爭道之情形，減緩交通回堵及壅塞現象，提升地區交通整體之流暢性及安全性，確保周邊居民之生活環境品質與社會整體環境之發展。

# 公益性及必要性評估因素

## 永續發展 因素

### ● 國家永續發展政策

落實「永續發展」理念及因應「節能減碳」需求，透過優化人車通行環境，改善交通服務水準，有助於整體區域發展，對國定政策「永續環境」、「永續社會」及「永續經濟」之提升實有助益。

### ● 永續指標

本計畫係就現有道路進行拓寬工程，目的在於完善城鄉基盤設施，各項量化效益及非量化效益之評估指標均可符合永續發展理念。交通建設能融合生態系統與工程技術，調和公路景觀與整體環境，降低對環境的衝擊，確保地方的永續經營。工程完工後將提升道路通行安全及道路服務品質，減少交通工具因道路服務品質而產生的耗能，符合永續發展、節能減碳之目標。

### ● 國土計畫

案勘選土地係配合國土計畫，並期以最少的土地使用及影響範圍，達成最大交通改善及道路服務效能。區域內無國土復育方案禁止開發土地，落實國土保育及保安，避免造成環境破壞。勘選範圍內無優良農田，不影響農業經營管理。道路規劃景觀植栽規劃及設置，並配合四邊土地利用管制，及相關設施檢討規劃，促進地區土地發展及合理利用，確保國土永續發展。

# 公益性及必要性評估因素

針對本興辦事業**公益性、必要性、適當與合理性、合法性**，經評估應屬適當。

本道路拓寬可提升區域整體運輸效能帶動產業活絡及區域之均衡發展，提升鄉鎮整體經濟效益及消費產值，促進雲林沿海觀光產業。改善地區交通路況、提升道路周邊土地利用價值。降低行車時間與距離，降低碳排放有利環境保護。改善道路景觀及居民生活機能與居住品質，故辦理本案工程符合公益性原則。

公益性

配合交通需求及水林都市計畫端道路寬度沿現有道路拓寬至20公尺，除能達到公路設計標準以健全道路之功能，改善現有道路寬度不足造成機慢車需與大型車輛爭道情形險象環生之問題，冀能保障民眾之用路安全，本案工程規劃亦已盡量避免建築密集區，以減少損害民眾居住權利及大量拆遷地上物，符合損害最小原則。綜上考量區域交通安全及民眾生活型態，拓寬計畫實有其必要性。

必要性

適當與合理性

勘選土地已考量現有路網與鄰近村里路況，用地範圍內包含公私有土地，並已優先使用原縣道164線之既有道路土地，依原路線規劃兩邊拓寬原則，並優先考量使用公有土地，不足部分則需取得私有土地。使用之土地均為達成道路拓寬目的必需使用之最小使用限度範圍，並已考量土地現況、權衡計畫對於居民生活之影響及道路拓寬之需求，由於道路拓寬對社會及居民生活將更加便利，符合適當與合理性。

合法性

本道路工程係依據「土地徵收條例」規定辦理私有土地取得作業，本工程依據「土地徵收條例」第3條第2款及「公路法」第9條等規定辦理用地取得，工程範圍內之私有既有道路，已列入用地取得範圍，符合司法院釋字第400號意旨，故具備興辦事業之合法性。

# 徵收法定補償情形

## 1.土地地價補償部分(協議價購)：

市場正常交易價格依據內政部101年02月02日台內地字第1010085864號函略以：協議價購應依市價與所有權人協議，所稱市價係指市場正常交易價格，該市價資訊之取得可參考政府相關公開資訊或不動產仲介業之相關資訊，或委由不動產估價師查估。

## 2.土地地價補償部分(徵收)：

依據101年01月04日總統華總一義字第10000300191號土地徵收條例第30條規定：被徵收之土地，應按照徵收當期之市價補償其地價。在都市計畫區內之公共設施保留地，應按毗鄰非公共設施保留地之平均市價補償其地價。前項市價，由直轄市、縣（市）主管機關提交地價評議委員會評定之。各直轄市、縣（市）主管機關應經常調查轄區地價動態，每六個月提交地價評議委員會評定被徵收土地市價變動幅度，作為調整徵收補償地價之依據。

# 徵收法定補償情形

## 3.建築改良物拆遷補償部分：

依據土地徵收條例第31條、第34條規定及雲林縣辦理公共工程建築改良物拆遷補償救濟自治條例辦理補償。

## 4.農作改良物、畜牧遷移補償部分：

依據土地徵收條例第31條、第34條規定及雲林縣辦理土地徵收農林作物補償費及魚類、畜禽遷移查估基準辦理補償。

## 5.營業損失補償部分：

依據土地徵收條例第33條規定及土地及土地改良物徵收營業損失補償基準辦理補償。



# 第五次公聽會陳述意見回覆

編號	姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
1	紀金榮 (陳秋菊代)	110年2月8日	<ol style="list-style-type: none"> <li>1.反對本拓寬工程。</li> <li>2.殘餘土地不堪使用，如何處理？</li> <li>3.盡速確認用地範圍，並給予合理補償。</li> <li>4.盡量避免拆房子。</li> </ol>	<p>1.本府107年1月委託辦理「164縣(金湖至北港)拓寬工程(第一期)委託規畫等工作」，以運輸地理資訊系統TransCAD，以使用者均衡方式進行交通量指派進行目標年交通量指派，推估結果顯示依據目標年交通量預測結果及郊區公路服務水準之評估標準進行需求分析後，本路段須配置雙向4車道才可滿足需求，而原現有道路為雙向二線道使用，道路寬度9~12m，僅能提供基本服務需求，且僅有部分路段設置機車道，無法提供機慢車庇護功能，爰此，在道路安全考量下本案工程維持規劃之需要。</p> <p>2.如其土地之殘餘部分符合土地徵收條例第8條所稱面積過小或形勢不整，致不能為相當之使用者，請台端於本案價購土地所有權移轉登記日起1年內申請一併價購。所有權人如認為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者，請依土地徵收條例第8條規定於徵收公告之日起1年內以書面向本府提出申請一併徵收，逾期不予受理。</p> <p>3.本案工程經規劃設計確認並完成交樁後，將進行地上物查估作業，如台端所有之建築改良物位於本案工程範圍內，屆時將說明與紀錄。</p> <p>續下頁</p>

# 第五次公聽會陳述意見回覆

編號	姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
1	紀金榮 (陳秋菊代)	110年2月8日	<ol style="list-style-type: none"><li>1.反對本拓寬工程。</li><li>2.殘餘土地不堪使用，如何處理？</li><li>3.盡速確認用地範圍，並給予合理補償。</li><li>4.盡量避免拆房子。</li></ol>	<p>續上頁</p> <ol style="list-style-type: none"><li>4.道路建設辦理拓寬時，有時不可避免會影響到民眾私權部分，政府秉持行政中立原則，推動公共建設事務，所以，政府不會偏頗任一方，道路設計以安全為最高考量，規劃土地以公有為主、私有土地次之，綜前所述。公聽會之目的即聽取土地所有權人及利害關係人之意見，依據各位之意見由本府及設計廠商參酌，如果可行一定依據大家的意見辦理修正。本案於前第三次公聽會聽取意見後，經納入評估已調整範圍，盡量以公有土地為優先使用，倘仍影響台端私權部分，請見諒。</li></ol>

# 第三次公聽會陳述意見回覆

編號	姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
2	蔡淑敏	110年2月8日	第1~5次公聽會，本村村民都反對拓寬、反對拆房子。	道路建設辦理拓寬時，有時不可避免會影響到民眾私權部分，政府秉持行政中立原則，推動公共建設事務，所以，政府不會偏頗任一方，道路設計以安全為最高考量，規劃土地以公有為主、私有土地次之，綜前所述。公聽會之目的即聽取土地所有權人及利害關係人之意見，依據各位之意見由本府及設計廠商參酌，如果可行一定依據大家的意見辦理修正。本案於前第三次公聽會聽取意見後，經納入評估已調整範圍，盡量以公有土地為優先使用，倘仍影響台端私權部分，請見諒。

# 第三次公聽會陳述意見回覆

編號	姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
3	陳彩嬌	110年2月8日	<ol style="list-style-type: none"> <li>1.可否不用拓寬至20米，以減少損害現有之建築物。</li> <li>2.堅決反對拆到建築物。</li> <li>3.應該參考其他縣市之道路設計(中洋子至江厝店路段)等，人口聚集(村里處)是否能不拓寬？</li> </ol>	<p>第1.2.3點合併說明，道路建設辦理拓寬時，有時不可避免會影響到民眾私權部分，政府秉持行政中立原則，推動公共建設事務，所以，政府不會偏頗任一方，道路設計以安全為最高考量，規劃土地以公有為主、私有土地次之，綜前所述，鄉親建議路寬縮減部分，經研議後設計單位建議，考量縣道164線目標年服務水準，仍建議該路段應拓寬增設車道，綜前所述，基於公益性、必要性及行車安全等因素，道路單向配置需要1快車道、1混合車道及1機慢車道外加側溝等設施，為提升道路安全、健全區域路網，本案道路維持原規劃寬度20公尺辦理；公聽會之目的即聽取土地所有權人及利害關係人之意見，依據各位之意見由本府及設計廠商參酌，如果可行一定依據大家的意見辦理修正，惟本案經評估確定，仍依原規劃辦理，故請見諒。</p>

# 第三次公聽會陳述意見回覆

編號	姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
4	陳憲政	110年2月8日	反對拓寬，應該公平。	道路建設辦理拓寬時，有時不可避免會影響到民眾私權部分，政府秉持行政中立原則，推動公共建設事務，所以，政府不會偏頗任一方，道路設計以安全為最高考量，規劃土地以公有為主、私有土地次之，綜前所述。公聽會之目的即聽取土地所有權人及利害關係人之意見，依據各位之意見由本府及設計廠商參酌，如果可行一定依據大家的意見辦理修正。本案於前第三次公聽會聽取意見後，經納入評估已調整範圍，盡量以公有土地為優先使用，倘仍影響台端私權部分，請見諒。

# 第三次公聽會陳述意見回覆

編號	姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
5	蔡振松	110年2月8日	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 請問為何要選在過年期間舉辦？是否有考量到民眾之便利與否？</li> <li>2. 反對道路拓寬。</li> <li>3. 可否不用拓寬到20米，不要拆到房子。</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 本府依「土地徵收條例施行細則」規定舉行公聽會，並依土地登記簿所載住所，以書面通知興辦事業計畫範圍內之土地所有權人。如台端因故無法與會，如有建言得於規定期限內提出事實上及法律上之陳述，並向本府以書面或言詞提出陳述意見，否則依「行政程序法」第105條第3項規定視為放棄陳述之機會，爰此，台端是否出席會場並無影響其陳述意見之權利。</li> <li>2. 道路建設辦理拓寬時，有時不可避免會影響到民眾私權部分，政府秉持行政中立原則，推動公共建設事務，所以，政府不會偏頗任一方，道路設計以安全為最高考量，規劃土地以公有為主、私有土地次之，綜前所述。公聽會之目的即聽取土地所有權人及利害關係人之意見，依據各位之意見由本府及設計廠商參酌，如果可行一定依據大家的意見辦理修正。本案於前第三次公聽會聽取意見後，經納入評估已調整範圍，盡量以公有土地為優先使用，倘仍影響台端私權部分，請見諒。</li> <li>3. 本案道路寬度，經交通量調查與需求預測等綜合評估後規劃該計劃並經交通部核定在案，合先敘明，經研議後設計單位建議，考量縣道164線目標年服務水準，仍建議該路段應拓寬增設車道，綜前所述，基於公益性、必要性及行車安全等因素，道路單向配置需要1快車道、1混合車道及1機慢車道外加側溝等設施，為提升道路安全、健全區域路網。</li> </ol>

# 第三次公聽會陳述意見回覆

編號	姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
6	蔡金輝	110年2月8日	<p>1.有關164縣道路拓寬，顧問公司所秉持專業之道路拓寬計畫，已在第1次、第2次及第3次公聽會取的共識，為何縣府在第4次公聽會突然將地號311及313處之筆直道路更改為轉彎道路設計，請說明這「截直取彎」設計符合道路設計規範原則，請說明？</p> <p>2.貴縣府聲稱道路用地取最大公有地使用請問311及313處附近道路若以現有直線道路設計，兩側都有南北側都有公有地可使用，為何捨棄南側公有地使用，而於第四次公聽會將道路截直取彎設計，是否為偏袒特定人士，而背離專業道路設計原則及公道，請說明？</p> <p>續下頁</p>	<p>經設計單位再評估方案1、方案2與方案3(詳附件1，以下簡稱三方案)，三方案私有土地較原路線私有土地取得多、路線幾何不佳、曲線較多、行車距離較長無益交通安全與節能減碳概念，而原路線以既有道路為基底採兩側拓寬，路線最短有益縮短行車距離與時間、路線幾何最佳，安全性最高，爰此，原路線之公益性及必要性與三方案相比，原路線為最優選擇，另考慮區域發展、健全公路網路，原路線屬既有道路拓寬，又路線範圍內長期供公眾通行之私有土地，將依據司法院釋字第400號一併取得，故原路線之適當性與合法性，相對於三方案更加符合本案需求。</p> <p>綜上，本案原路線長度最短、行車旅行時間最少、路線幾何最佳，行車安全性相對高，基於增進公共利益並考量上述因素，維持原路線辦理，不採替代道路方案，請見諒。</p>

# 第三次公聽會陳述意見回覆

編號	姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
6	蔡金輝	110年2月8日	<p>續上頁</p> <p>3.縣府為迴避特權人氏土地被徵收，進行道路拓寬之彎道及單側徵地之缺陷設計，卻聲稱311及313處由原先筆直道路改為彎道設計，係為公有土地最大化，縣府所指公有土地最大化，僅為土厝派出所小區土地使用，卻增加我家族土地數倍被徵收，這不符合用地比例原則，且捨棄南側公有地使用，縣府掩耳盜鈴實為圖利特定人氏，令人不服。</p> <p>4.道路拓寬規劃設計本應是兩側平均拓寬，縣府在地號311及313處由原先兩側平均拓寬，突然變更為兩側不對稱拓寬，突增加我家族土地被徵收不對稱道路拓寬設計，違反行政程序法第六條公平原則，我方強烈反對不公平拓寬設計。</p> <p>續下頁</p>	<p>經設計單位再評估方案1、方案2與方案3(詳附件1，以下簡稱三方案)，三方案私有土地較原路線私有土地取得多、路線幾何不佳、曲線較多、行車距離較長，無益交通安全與節能減碳概念，而原路線以既有道路為基底採兩側拓寬，路線最短有益縮短行車距離與時間、路線幾何最佳，安全性最高，爰此，原路線之公益性及必要性與三方案相比，原路線為最優選擇，另考慮區域發展、健全公路網路，原路線屬既有道路拓寬，又路線範圍內長期供公眾通行之私有土地，將依據司法院釋字第400號一併取得，故原路線之適當性與合法性相對於三方案更加符合本案需求。</p> <p>綜上，本案原路線長度最短、行車旅行時間最少、路線幾何最佳，行車安全性相對高，基於增進公共利益並考量上述因素，維持原路線辦理，不採替代道路方案，請見諒。</p>



# 第三次公聽會陳述意見回覆

編號	姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
6	蔡金輝	110年2月8日	<p>續上頁</p> <p>5.地號311及313處的道路原先是筆直道路，現在拓寬後卻變成彎道，此「截直取彎」非專業性道路設計，增加交通事故發生，枉顧用路人生命安全。</p> <p>6.道路拓寬係為公益，既為公眾利益，就應使用社會資源進行兩側平均拓寬，不能因某方的特權，把傷害由弱勢一方承擔，把原來筆直的道路，改變為彎道設計且由弱勢方增加道路用地徵收，這何有天理與公平正義。</p> <p>7.本土厝路段未見該路段有塞車現場，甚至在春節假期車潮高峰時段亦未曾有塞車現象，且該道路由北港往海邊方向之地區，因地層下陷、農地鹽化，人口皆已外移，人口接近零成長且往該處亦有另外道路可使用，該土厝路段道路拓寬不具有需求性、必要性及公益性。</p> <p>8.本土厝路段拓寬無助改善北港區交通擁塞，請將預算用於北港鎮區內交通改善。</p>	<p>經設計單位再評估方案1、方案2與方案3(詳附件1，以下簡稱三方案)，三方案私有土地較原路線私有土地取得多、路線幾何不佳、曲線較多、行車距離較長，無益交通安全與節能減碳概念，而原路線以既有道路為基底採兩側拓寬，路線最短有益縮短行車距離與時間、路線幾何最佳，安全性最高，爰此，原路線之公益性及必要性與三方案相比，原路線為最優選擇，另考慮區域發展、健全公路網路，原路線屬既有道路拓寬，又路線範圍內長期供公眾通行之私有土地，將依據司法院釋字第400號一併取得，故原路線之適當性與合法性，相對於三方案更加符合本案需求。</p> <p>綜上，本案原路線長度最短、行車旅行時間最少、路線幾何最佳，行車安全性相對高，基於增進公共利益並考量上述因素，維持原路線辦理，不採替代道路方案，請見諒。</p>

# 第三次公聽會陳述意見回覆

編號	姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
7	蔡慶騰	110年2月8日	<p>1.目前164線道路車流量常年無塞車現象，且164線所通往之沿海鄉鎮，因地層下陷、少子化及人口外移，未來顯而預見未有車流量成長道路拓寬的需求性，故現今164線道路沒有拓寬的必要性及需求性。</p> <p>2.縣府之政治力凌駕專業，於第4次公聽會時命令顧問公司推翻前3次公聽會之道路設計，目前在地號311及313處，將原先直線道路，修改為蛇形彎道，蛇形彎道日後將會是車禍事故頻發生的主因，只因縣府為避開其選舉樁腳及特定人士之土地避免被徵收，此為圖利特定人士、公私不分且枉顧用路人生命安全之草菅人命的道路拓寬規劃，這不是掌控公權力有為政府應有的作為。</p> <p>續下頁</p>	<p>經設計單位再評估方案1、方案2與方案3(詳附件1，以下簡稱三方案)，三方案私有土地較原路線私有土地取得多、路線幾何不佳、曲線較多、行車距離較長，無益交通安全與節能減碳概念，而原路線以既有道路為基底採兩側拓寬，路線最短有益縮短行車距離與時間、路線幾何最佳，安全性最高，爰此，原路線之公益性及必要性與三方案相比，原路線為最優選擇，另考慮區域發展、健全公路網路，原路線屬既有道路拓寬，又路線範圍內長期供公眾通行之私有土地，將依據司法院釋字第400號一併取得，故原路線之適當性與合法性，相對於三方案更加符合本案需求。</p> <p>綜上，本案原路線長度最短、行車旅行時間最少、路線幾何最佳，行車安全性相對高，基於增進公共利益並考量上述因素，維持原路線辦理，不採替代道路方案，請見諒。</p>

# 第三次公聽會陳述意見回覆

編號	姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
7	蔡慶騰	110年2月8日	<p>續上頁</p> <p>3. 僅為圖利特定人士之土地避免被徵收，將原先直線道路修改為蛇形彎道，造成無權無勢的居民土地無端被擴大徵收，該不公平地徵收造成人民對立，種下百年仇恨，係因執政者不智的作為造成如同現今社會民怨高漲現象。</p> <p>4. 人民之生命財產係受到憲法及法律保障民地的徵收要符合正當性、必要性、公益性及無替代性等原則，徵收執行上要符合法律期待，行政程序法第六條規定：「行政行為，非有正當理由，不得為差別待遇。」，政府機關之行政行為不得違反平等原則，行政行為中縱有行政裁量之空間，亦不得完全放任，或濫用行政裁量權，而應受到行政法上之一般法律原則及平等原則之拘束，主管機關對於徵收道路用地之選擇，固有其裁量之餘地，但仍不得違反平等原則。</p> <p>5. 目前164線拓寬之需要性及公平正義已失，盼縣府懸崖勒馬，停止164線土厝段的拓寬計畫。</p>	<p>經設計單位再評估方案1、方案2與方案3(詳附件1，以下簡稱三方案)，三方案私有土地較原路線私有土地取得多、路線幾何不佳、曲線較多、行車距離較長，無益交通安全與節能減碳概念，而原路線以既有道路為基底採兩側拓寬，路線最短有益縮短行車距離與時間、路線幾何最佳，安全性最高，爰此，原路線之公益性及必要性與三方案相比，原路線為最優選擇，另考慮區域發展、健全公路網路，原路線屬既有道路拓寬，又路線範圍內長期供公眾通行之私有土地，將依據司法院釋字第400號一併取得，故原路線之適當性與合法性，相對於三方案更加符合本案需求。</p> <p>綜上，本案原路線長度最短、行車旅行時間最少、路線幾何最佳，行車安全性相對高，基於增進公共利益並考量上述因素，維持原路線辦理，不採替代道路方案，請見諒。</p>

# 第三次公聽會陳述意見回覆

編號	姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
8	蔡四強	110年2月8日	<ol style="list-style-type: none"><li>1.道路拓寬對當地居民有何好處？</li><li>2.請妥善利用台糖及國有土地，增加當地經濟效益。</li><li>3.請一併改善排水設施。</li></ol>	<ol style="list-style-type: none"><li>1.本工程可改善現有道路行車安全性，健全區域交通路網降低行車時間與距離，提升地區聯外及產業運輸條件，有助工商產業發展；且可改善道路景觀及居民生活機能與居住品質，亦間接降低碳排放有利環境保護，提高當地生活品質。</li><li>2.道路建設辦理拓寬時，有時不可避免會影響到民眾私權部分，政府秉持行政中立原則，推動公共建設事務，所以，政府不會偏頗任一方，道路設計以安全為最高考量規劃土地以公有為主損害最小為原則、私有土地次之，盡量以公有土地為優先使用。</li><li>3.有關台端所述一併改善排水設施乙節，本府於規劃設計時將納入設計考量。</li></ol>

# 第三次公聽會陳述意見回覆

編號	姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
9	蔡重溪	110年2月8日	164線不用那麼寬，必會有危險，為了生命安全，故不同意。	本案道路寬度，經交通量調查與需求預測等綜合評估後規劃，該計劃並經交通部核定在案，合先敘明，經研議後設計單位建議，考量縣道164線目標年服務水準，仍建議該路段應拓寬增設車道，綜前所述，基於公益性、必要性及行車安全等因素，道路單向配置需要1快車道、1混合車道及1機慢車道外加側溝等設施，為提升道路安全、健全區域路網，本府會規劃相關交通號誌、標誌，提醒行為人，以降低不安全因素產生。

簡報結束  
感謝聆聽

# 用地取得流程

