

164線(金湖至北港段)拓寬工程(第一期)

都市計畫外-第七次公聽會

主辦單位：工務處交通建設科

設計單位：翊盛工程顧問有限公司

簡報大綱

一

- 計畫緣起與範圍

二

- 工作範圍及內容

三

- 設計內容

四

- 民眾疑義意見回覆說明

雲林上場
It's Our Time 雲林縣政府



第一期：水林都市計畫東緣至台19線路段

工程範圍及內容



1.164線11K+964~14K+458(非都,寬20m)

2.164線14K+ 458 ~16K+334(北港都市計畫,寬24m)

道路功能定位

規範標準

◆「公路路線設計規範」

道路功能

◆ 為口湖鄉、水林鄉及北港鎮之聯絡線

◆ 定位為次要公路四級道路

設計標準

◆ 道路設計

→採 $V_d=60$ 公里/小時

公路等級	地域特性分類		最低設計速率 V_d (公里/小時)	交通功能分類	行政系統分類
一級路	鄉區	平原區	120	高速公路	國道 省道
		丘陵區	100		
		山嶺區	80		
	市區		80		
二級路	鄉區	平原區	100	高速公路 快速公路	國道 省道 縣道
		丘陵區	80		
		山嶺區	60		
	市區		60		
三級路	鄉區	平原區	80	快速公路 主要公路	國道 省道 縣道
		丘陵區	60		
		山嶺區	50		
	市區		60		
四級路	鄉區	平原區	60	主要公路 次要公路	省道 縣道 鄉道
		丘陵區	50		
		山嶺區	40		
	市區		50		
五級路	鄉區	平原區	50	主要公路 次要公路	省道 縣道 鄉道
		丘陵區	40		
		山嶺區	30 (註一)		
	市區		40		
六級路	鄉區	平原區	40	地區公路	縣道 鄉道
		丘陵區	30		
		山嶺區	20		

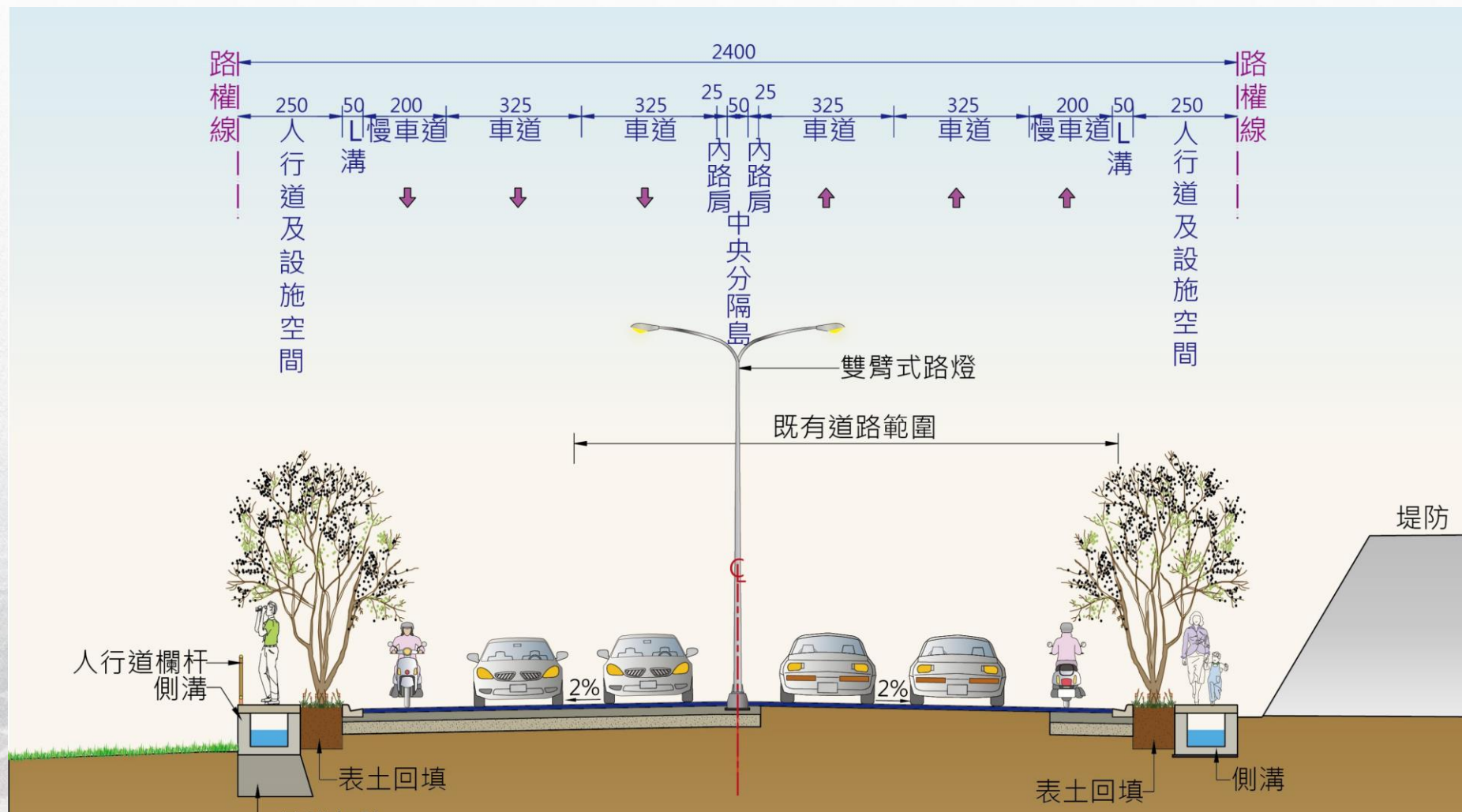
註一：按 30 公里/小時設計將對環境造成劇烈衝擊或經費劇增時，其最低設計速率得採用 20 公里/小時。

註二：專用公路之等級，由興建機構視需要擬定，並報請主管機關核定。

斷面配置原則→北港都市計畫段24m

設置中央分隔島：

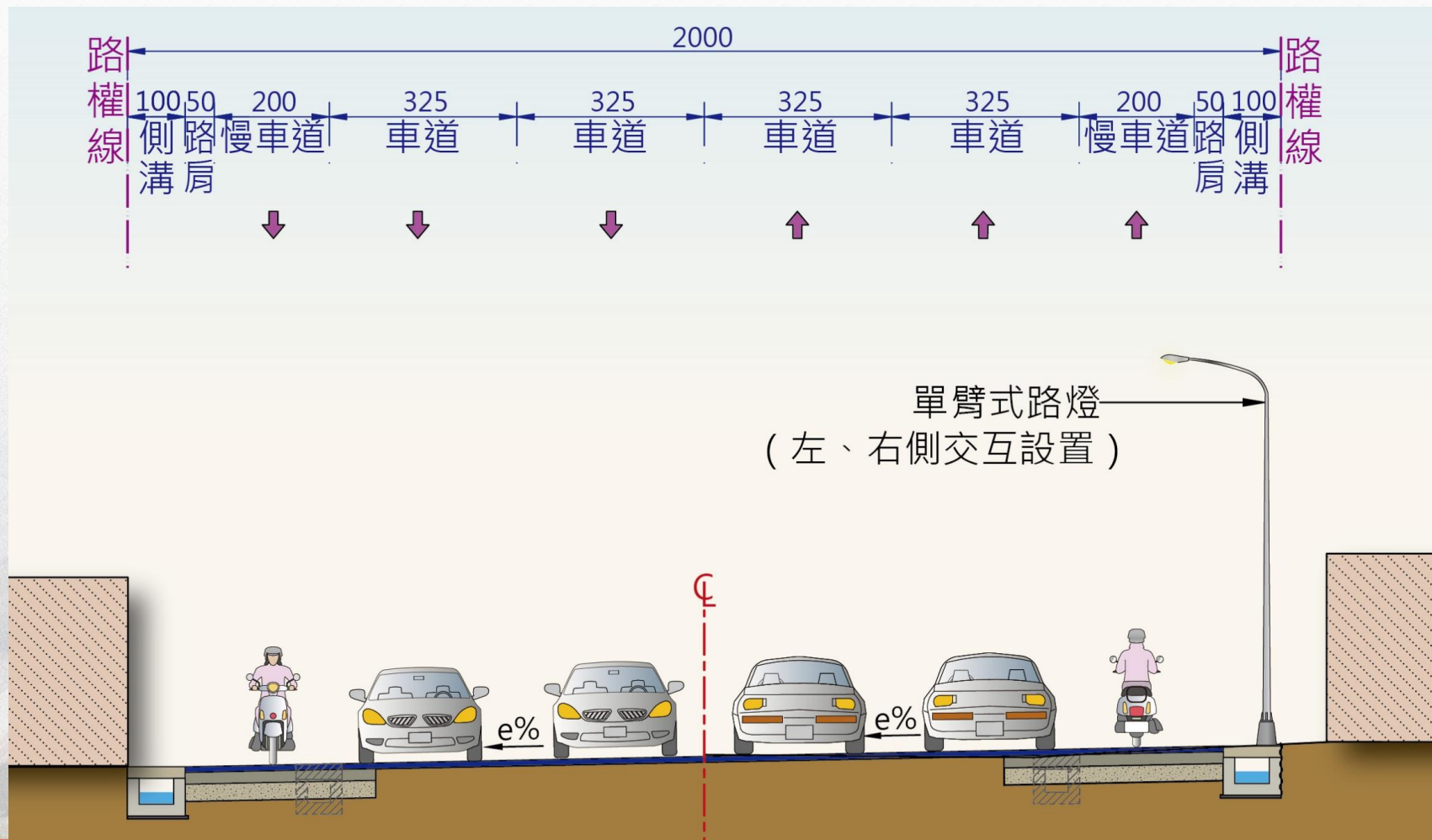
配置雙向四車道+慢車道+L溝+人行道及設施空間



斷面配置原則→水林至北港非都段20m

配置雙向四車道+慢車道+路肩+側溝

考量區域特性設置慢車道，路肩寬度因地形及空間受限制，採0.5公尺辦理



民眾疑義意見回覆說明

- 1.、外環改線評估說明
- 2.、18m與20m路寬說明
- 3.、通天宮段與土厝派出所段路線調整說明

外環改線評估說明(1/2)

- ▶ 於第三場公聽會:蔡岳儒議員、蔡孟真議員、代表、民眾等6人提到外環改線評估。
- ✓ 整體評估下，原路線更為符合公益性及適當性原則。其中因路線長度最短，行車旅行時間最少；路線幾何最佳，行車安全性相對高；私有地及未登錄地合計使用面積為最小化；所需闢建經費最低。且既有164線線形筆直，開闢外環無法吸引車流，開闢效益較低。



外環改線評估說明(2/2)

	路線長度	路線幾何	公私有地面積	經費預估	拆遷地上建物戶數
原路線 ✓	1.44公里	路線筆直，行車距離最短	➤ 面積約:29,000m² ➤ 公有地約17,578m² ➤ 私有地(9375m²)及未登錄地(2047m²)，共約11,422m²	1. 土地徵收0.87億元 2. 工程經費1.16億元 總經費2.03億元	66戶 (RC結構48戶、磚造18戶)
方案1	1.84公里	道路曲線相對較多，路線較為彎曲	➤ 面積約:36,800m² ➤ 公有地約5,263.18m² ➤ 私有地(31421.82m²)及未登錄地(115m²)，共約31,536.82m²	1. 土地徵收2.40億元 2. 工程經費1.75億元 總經費4.15億元	6戶
方案2	2.36公里	距離最長，為銜接既有農路設置曲線	➤ 面積約:47,200m² ➤ 公有地約8,043.1m² ➤ 私有地39,156.9m²及未登錄地(0m²)，共約39,156.9m²	1. 土地徵收2.98億元 2. 工程經費2.24億元 總經費5.22億元	4戶
方案3	1.62公里	道路曲線較多，且僅能依規範最小值辦理，路線較為彎曲。	➤ 面積約:33,800m² ➤ 公有地約13,349.58m² ➤ 私有地(18702.52m²)及未登錄地(347.9m²)，共約19,050.42m²	1. 土地徵收1.45億元 2. 工程經費1.58億元 總經費3.03億元	6戶

18m與20m路寬說明(1/3)

➤ 蔡OO等2人於協議價購陳述意見編號4提及路寬縮減為18公尺,減少對房屋損害。

依據:164線(金湖至北港)拓寬工程(第一期)委託規劃等工作(107.01)

根據V/C 比劃分之服務水準:

- F 級代表需求流率高於容量之壅塞狀況，
- E 級屬於穩定狀態，但偶爾會進入壅塞狀況的可能性相當顯著。所以設計公路時，不宜根據E 級之服務水準。
- D 級之服務水準也不理想，故只宜用在規劃市區路段。
- A、B 及C 級則適用於規劃郊區路段。
- A 級代表自由旅行狀況

路段	調查範圍	調查時間	方向 (往)	道路 容量	平常日(105年11月30日 星期三)				道路 容量	假日(105年12月3日 星期六)			
					交通量 (PCU)	V/C	旅行速率 (KPH)	服務 水準		交通量 (PCU)	V/C	旅行速率 (KPH)	服務 水準
縣道164	雲159~雲161	上午尖峰	東	3,150	420	0.23	33.1	C	3,150	633	0.40	36.6	D
			西		309		37.4			628		33.1	
		下午尖峰	東	2,700	609	0.53	41.5	D	2,750	384	0.36	30.6	D
			西		820		33.7			616		36.3	
	雲161~華南路	上午尖峰	東	2,800	410	0.24	48.7	C	3,000	554	0.34	50.1	C
			西		273		48.1			452		45.4	
		下午尖峰	東	2,750	601	0.53	31.9	D	2,750	388	0.37	38.9	D
			西		863		45.6			634		52.8	



18m與20m路寬說明(2/3)

目標年
130年
車道需求分析

道路名稱	路段	方向	尖峰小時交通量 (PCU/小時)	車道 需求	V/C	服務 水準
164 線(金湖至北港段) 拓寬工程(第一期)	雲 159 線 ~ 雲 161 線	往東	886	1	0.616	D
		往西	900	1		
	雲 161 線	往東	886	2	0.211	A
		往西	900	2	0.215	A
	雲 161 線 ~ 台 19 線	往東	876	1	0.628	D
		往西	954	1		
	台 19 線	往東	876	2	0.209	A
		往西	954	2	0.228	A

服務水準	V/C
A	$V/C \leq 0.37$
B	$0.37 < V/C \leq 0.62$
C	$0.62 < V/C \leq 0.79$
D	$0.79 < V/C \leq 0.91$
E	$0.91 < V/C \leq 1.00$
F	$V/C > 1.00$

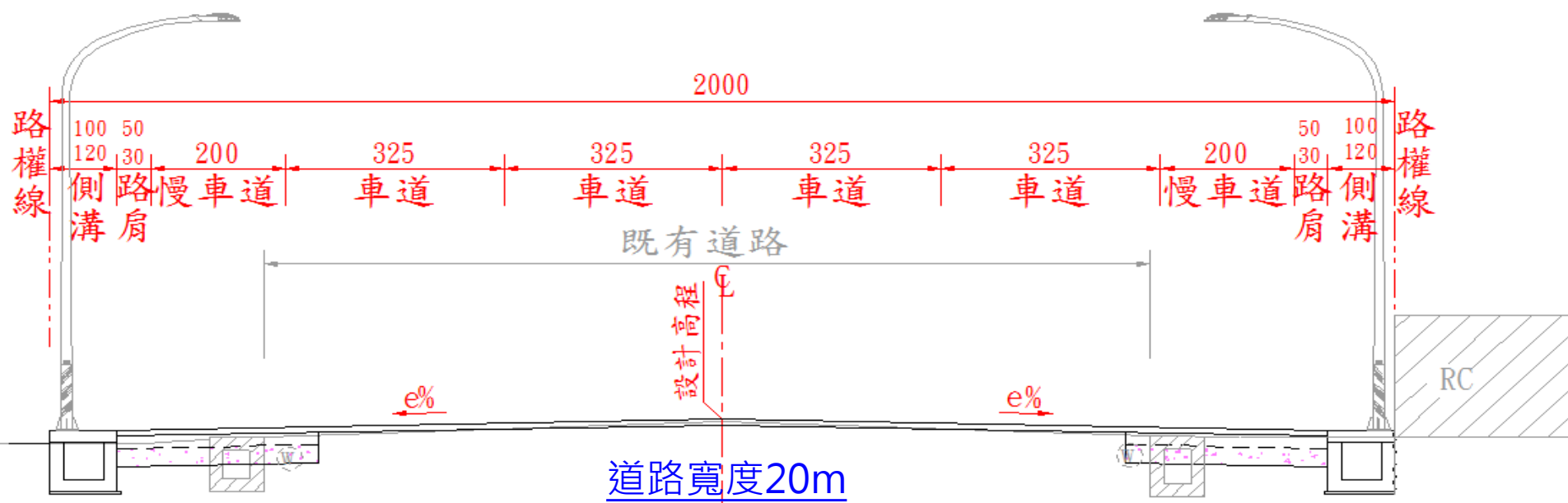
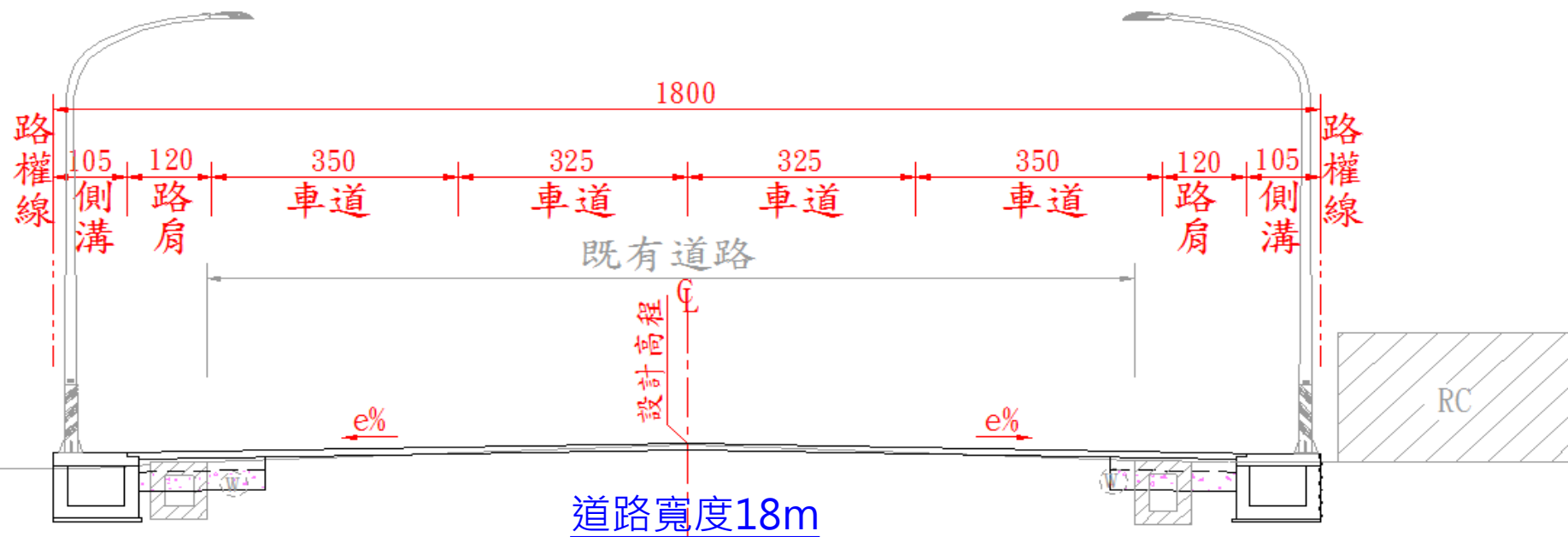
車道需求數
雙向2車道



雙向4車道

依據目標年(130年)交通量預估需求拓寬至4車道可符合交通需求。另因應在地用路人習慣機車比率較高(約為車流量23%)，因此規劃設置慢車道(2m)。

18m與20m路寬說明(3/3)



通天宮段與土厝派出所段路線調整說明(1/4)

路線調整:

原則:1.依「公路路線設計規範」規定下進行調整(設計速率60km/hr);

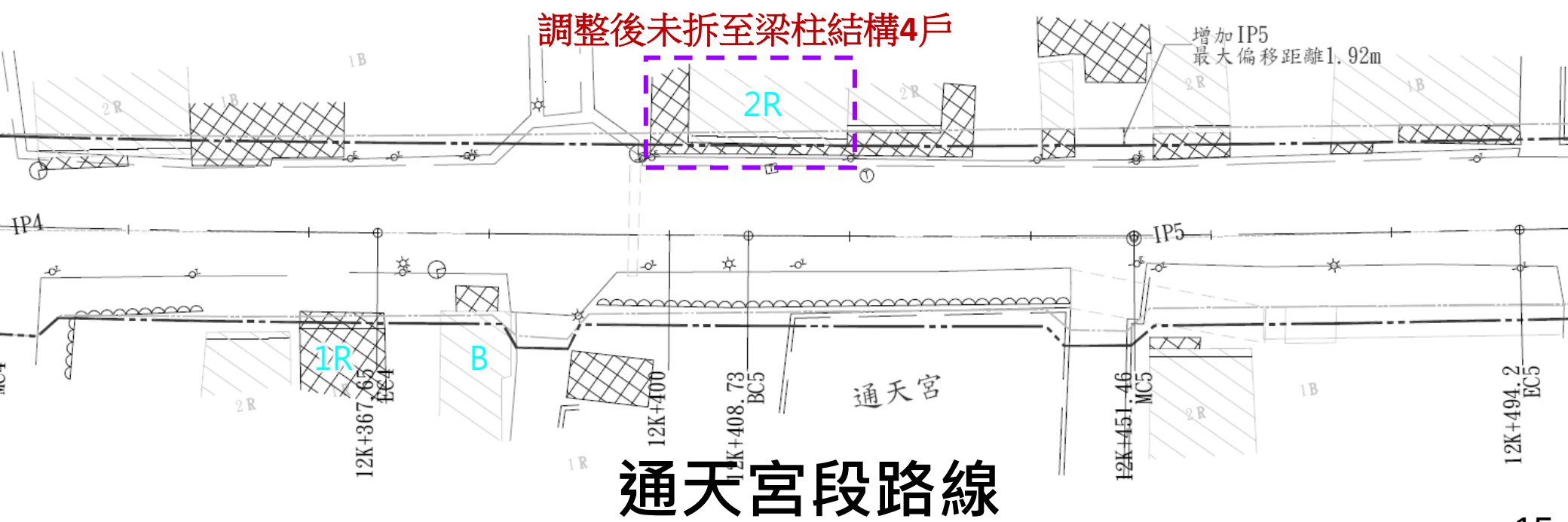
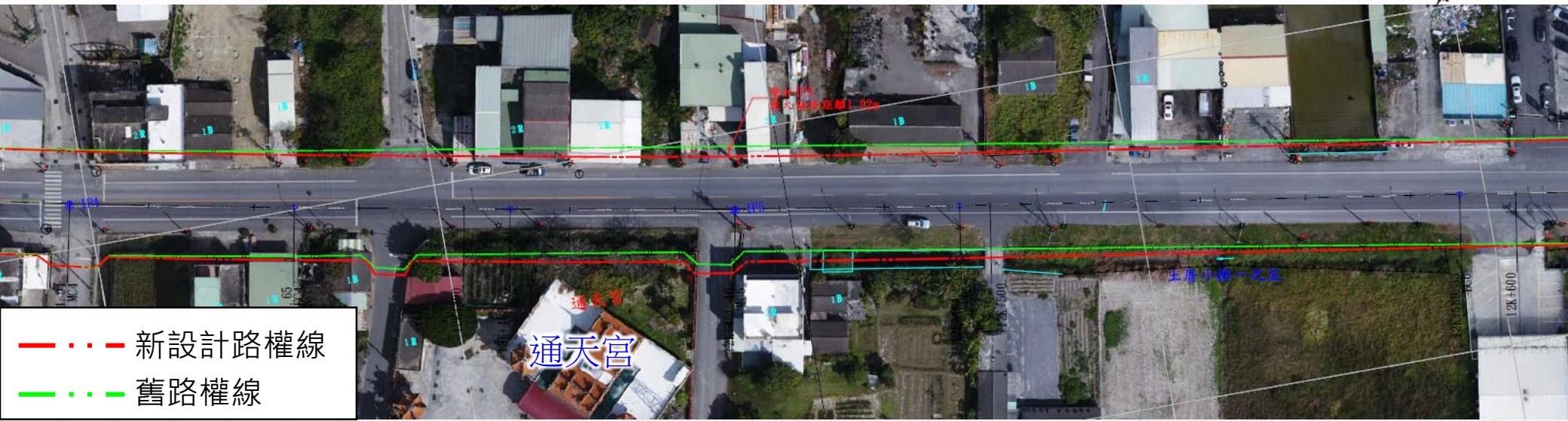
2.公有地利用

3.避免拆遷建築地上物

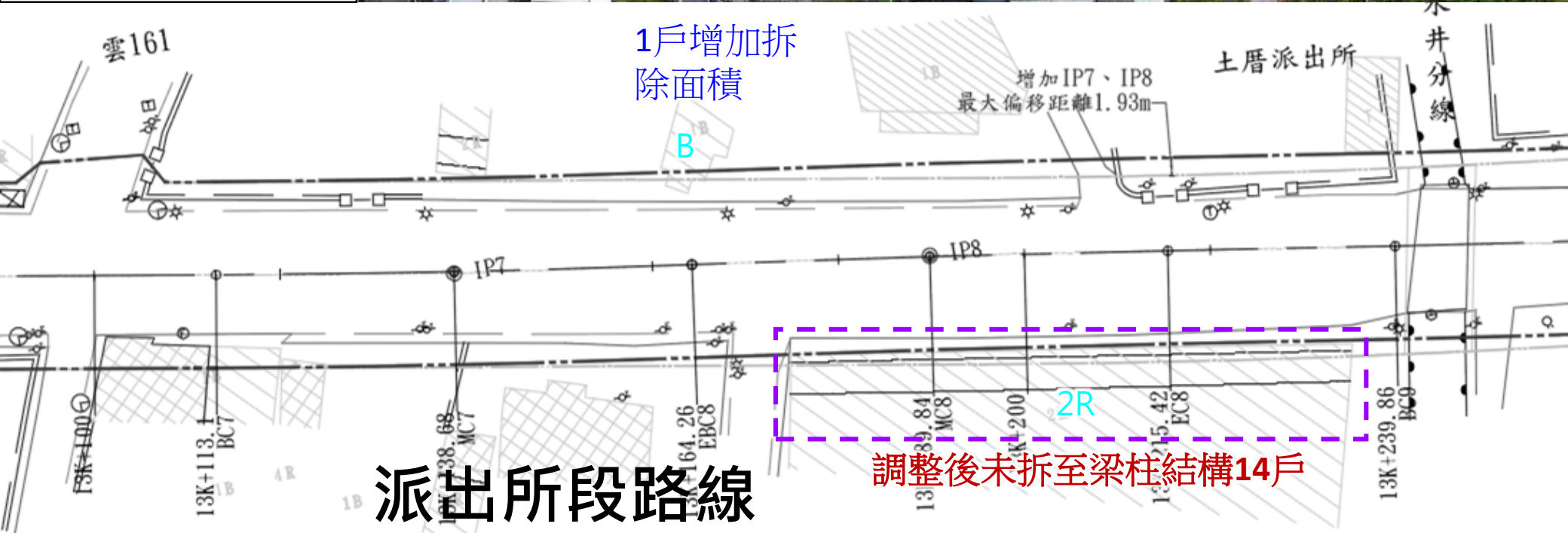
重新調整段:1.通天宮段(12K+282.23~12K+674.28) 2.土厝派出所段(13K+113.1~13K+328.37)



通天宮段與土厝派出所段路線調整說明(2/4)



通天宮段與土厝派出所段路線調整說明(3/4)



通天宮段與土厝派出所段路線調整說明(4/4)

道路拓寬20M

其中各構造棟數如下

磚造(B)→18

2~3層鋼筋混凝土結構→48戶

路線調整後

其中各構造棟數如下

磚造(B)→17

2~3層鋼筋混凝土結構→26 戶

減少拆除計22戶至梁柱結構

通天宮段減少拆除梁柱結構戶數8戶、土厝派出所段減少拆除主要結構戶數14戶

應拆除至結構66戶

應拆除至結構43戶

道路寬度 (m)	拆除棟數		
	磚造(B)	2~3層鋼筋混凝土結構	小計
20	18	48	66
20(調整後)	17	26	43
18	17	35	52

註:經調整後，拆除棟數為43件，排除簡易房舍，修正為42件(涉及梁柱部分33、屋簷或橋面部分19)，均為門面修繕無影響居住權益。



簡報完畢 敬請指教

專業 創新 穩建
荔盛用心 業主放心

荔盛工程顧問有限公司