

**「鐵路行車安全改善六年計畫-
宜蘭線第一、二雙溪橋改建工程」第三次公聽會**

•會議時間：108 年 12 月 26 日（星期四）上午 10 時整

•會議地點：新北市雙溪區綜合市場 2 樓活動中心

(地址：新北市雙溪區太平路 50 號 2 樓)

**工程主辦機關
交通部臺灣鐵路管理局宜蘭工務段**

「鐵路安全行車改善六年計畫-宜蘭線第一、二雙溪改建工程」

第三次公聽會會議紀錄

壹、事由：配合「易淹水地區水患治理計畫」，改善雙溪地區淹水情形及改善鐵路線形、提高車輛行駛速度並提升鐵路安全，並說明「鐵路安全行車改善六年計畫-宜蘭縣第一、二雙溪橋改建工程」之興辦事業計畫概況，事業計畫之公益性、必要性、適當性及合法性，並聽取土地所有權人及利害關係人意見。

貳、日期：108 年 12 月 26 日（星期四）上午 10 時整

參、地點：新北市雙溪區綜合市場 2 樓活動中心

肆、主持人：交通部台灣鐵路管理局宜蘭工務段李段長建勳 記錄人：胡元昌

伍、出席單位及人員：詳如簽到表(詳如附件)

陸、出席之土地所有權人及利害關係人：詳如簽到表(詳如附件)

柒、公聽會周知方式：

一、本次公聽會依交通部台灣鐵路管理局宜蘭工務段 108 年 12 月 06 日宜工產字第 1080009191 號公告，張貼於新北市政府、雙溪區公所及本工程範圍內各里辦公處之公告處所與里住戶之適當公共位置供民眾閱覽。

二、依土地登記簿所載住所，以本局 108 年 12 月 10 日宜工產字第 1080009253 號函書面通知興辦事業計畫範圍之土地所有權人。

三、108 年 12 月 09 日於交通部台灣鐵路管理局網站公告。

四、108 年 12 月 10 日於中國時報 B6 版刊登公告。

捌、興辦事業計畫概況：

一、興辦事業計畫及辦理依據：

(一) 土地徵收條例第 10 條、同條例施行細則第 10 條規定。

(二) 內政部 99.12.29 台內地字第 0990257693 號令訂定「申請徵收前需用土地人舉行公聽會與給予所有權人陳述意見機會作業要點」第 2 項規定。

(三) 鐵路法第 7 條規定:「鐵路需用土地，得依土地法及有關法律規定徵收之。」

二、計畫範圍及目的:

- (一) 配合「易淹水地區水患治理計畫」，解決雙溪地區鐵路受淹水之影響、改善鐵路線形、提高車輛行駛速度並提升鐵路安全。
- (二) 研擬就現有基礎設備加強安全防護與防災措施，爰此辦理「鐵路行車安全改善六年計畫(104 至 109 年)」，以符合政府及社會期望
- (三) 103 年 4 月 15 日交路(一)字第 1038900107 號函陳報行政院審議，並於 103 年 10 月 14 日奉行政院院臺交字第 1030058414 號函核定辦理。
- (四) 因應雙溪河水系整治計畫。
- (五) 回應地方改善淹水需求。
- (六) 改善鐵路線形。

三、主要計畫項目:第一、二雙溪橋及其間路堤改建。

四、興辦事業工程概述—雙溪河治理

- (一) 雙溪治理標準:雙溪屬縣(市)管河川，依據水患治理條例計畫保護基準為 25 年重現期，出水高 1.0m 或 50 年重現期不溢堤為基準。
- (二) 淹水原因:第一、二雙溪橋造成河流斷面束縮。
- (三) 改善方法:河川治理線內路堤改建為橋梁。

五、用地概況:

(一) 規劃原則:

1. 雙溪屬縣(市)管河川，依據水患治理條例計畫保護基準為 25 年重現期，出水高 1 公尺或 50 年重現期不溢堤為基準。

2. 「申請跨河建造物設置注意事項」(經濟部 99 年 1 月 19 日頒)第六條：橋梁最低梁底高程必須高於河川兩岸堤防堤頂高或計畫堤頂高程。

(二) 工程內容:

1. 路線長度 2,360m，其中路堤段 1,601.25m，橋梁段 758.75m。
2. 新線布設於原線南側，消除 1 處曲線，改善 2 處小曲線。
3. 橋梁跨徑配置：32.5+4@42.5+32.5+3(32.5+32.25+32.5)+32.5+(4@42.5)+32.5=758.25m 預力混凝土橋。
4. 維持現有鐵路營運，於現有西正線西側施作鐵路新線。

(三) 用地範圍:第一、二雙溪橋及前後路堤段，里程 24+840~27+200，合計約 2,360 公尺。

(四) 用地範圍之四至界線：

東：臨現有鐵路。 西：臨現有鐵路。

南：台 2 丙線。 北：臨現有鐵路。

工程範圍長度：約 2,360 公尺、寬度：約 20 公尺。

(五) 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：

項目	權屬	筆數	面積(m ²)	百分比(%)
1	公有地	35	40,221	71.87%
2	私有地	45	15,576	27.83%
3	公私共有	1	171	0.30%
總計		81	55,968	100%

(六) 用地範圍內私有土地改良物概況：種植雜樹、農作物。

(七) 用地範圍內土地使用分區、編定情形及其面積之比例：

項目	土地使用 分區	編定情形	筆數	面積 (m ²)	百分比 (%)
1	一般 農業區	農牧用地	42	14,793	26.43%
2		甲種建築用地	1	171	0.3%
3		交通用地	21	20,389	36.43%
4		殯葬用地	2	357	0.64%
5	山坡地 保育區	農牧用地	3	1,201	2.15%
6		交通用地	5	17,621	31.48%
7		暫未編定	1	483	0.86%
8	河川區	農牧用地	3	401	0.72%
9		交通用地	2	531	0.95%
10		林業用地	1	21	0.04%
總計			81	55,968	100%

(八) 用地範圍內勘選需用私有土地合理關連及已達必要最小適當範圍之理由：

本計畫配合臺鐵現有鐵路線形及路權並考量地方道路與排水需求，已使用必要且最小限度範圍之土地，惟仍需徵收鐵路沿線部分用地。考量鐵路雙軌最小寬度、橋梁與邊坡擋土牆基礎所需，劃設必要之工程範圍。目前擬徵收之土地確屬必要且為最小範圍。

(九) 用地勘選有無其他可替代地區及理由：

本計畫工程係因第一、二雙溪橋造成河流斷面束縮，常肇生上游處洪水宣洩不及而易生水患之情形，為有效解決此區域之水患問題，對第一、二雙溪橋路堤段改建為高架橋型式。

雖臺鐵於該路段已有現有軌道，但為改善淹水及行車安全問題，不僅要抬高橋梁高度以解決通洪斷面不足問題，亦要一併改善路線轉彎曲線半徑過小問題，以提高行車安全及速率，並同改善乘坐舒適性，倘維持軌道仍位於既有軌道原範圍，則無法改善路線轉彎半徑過小，造成行車安全疑慮之問題。

故本工程配合臺鐵現有鐵路線形及路權，以及列車行駛特性與限制，在安全性考量下，本次所規劃之路線係最為適宜，且非建築密集地、文化保存區位、環境敏感區位及特定目的區位土地，亦非屬其他單位已提申請徵收之土地，故無其他可替代之地區。

(十) 其他評估必要性理由：

1. 本案改建後，將有助雙溪河道水流順暢，避免周遭農田或建物於颱風、豪雨或瞬間大量降雨被淹沒，降低周邊致患風險，確保當地居民之生命財產安全，係順應極端氣候之必要工程。
2. 鐵道為陸地運輸重要工具，對宜、花、東地區尤其重要，本工程設施可改善鐵道路線弧形之缺點，更新舊有設施，提升鐵道運輸安全與品質，維護旅客權益，健全鐵道網路之完備，為符合國土永續發展之計畫。

(十一) 是否有其他取得方式：

本案工程為永久性設施，若以其他方式取得，如 1.設定地上權、2.聯合開發、3.捐贈、4.租用方式及 5.以地易地，經研判均為不可行，理由如下：

1. 設定地上權：因本工程係永久使用，無法明定時限歸還土地所有權人，為配合工程施工及後續維護管理之考量，不宜以設定地上權方式取得。
2. 聯合開發：本工程係為提升鐵道運輸品質，以增進當地居民之生活品質，促進鐵道乘客安全，並無金錢或其他收益可供分配，故不適用聯合開發方式取得。
3. 捐贈：私人捐贈雖係公有土地來源之一，需由土地所有權人之意願主動提出，但目前本案未接獲願意捐贈土地之相關訊息，故不適合以捐贈方式取得。
4. 租用：由局向土地所有權人承租，如此需每年編列預算，將造成支出之負擔，且本工程為永久設施，租用支出之期間為無限期，如此將使後續維護管理上負擔沉重，故不適合租用，爰儘量應以協議價購為主，不得以才辦理徵收。
5. 以地易地：交通部臺灣鐵路管理局所經管之土地均有特定用途，尚無非公用土地可供辦理交換。

玖、事業計畫之公益性、必要性、適當性及合法性：

一、公益性評估

(一) 社會因素：

1. 徵收所影響人口之多寡、年齡結構：本案需用私有土地，土地上無居住人口，年齡結構影響甚低。
2. 本計畫對周圍社會現況之影響：本計畫計畫範圍內無道路或既成道路，且改善鐵路後能改善當地排水，故對當地農業使用及周圍社會現況之影響程度輕微且屬正面影響。
3. 本計畫對弱勢族群生活型態之影響：計畫範圍內無居住人口，現況農田部分有耕作，其餘呈閒置使用情形，本次僅徵收部分土地，土地所有權人仍留有能耕作之農田，故對當地弱勢族群生活型態影響甚微。
4. 本計畫對居民健康風險之影響程度：本案需用私有土地，土地上方無居住人口。此外，本計畫使鐵路行車更加安全，並降低當地淹水程度，進而降低居民健康安全之風險。

(二) 經濟因素：

1. 徵收計畫對稅收影響：本計畫完工後地區淹水狀況可改善，交通運輸更加便捷，對地區發展有利，對於附近居民土地價值亦將有所提升，惟周遭土地多為農地，故對增加政府稅收之影響不大。
2. 徵收計畫對糧食安全影響：本次徵收範圍係鐵道係帶狀長條型土地，對農用影響已降至最低，且現況僅部分土地小面積耕作，其餘土地呈閒置使用狀況，研判對附近農業生產環境影響甚微，亦無造成破壞或糧食短收之可能。
3. 徵收計畫造成增減就業或轉業人口：本計畫對就業及轉業人口之影響輕微，有助增強防洪，健全鐵道運輸安全，促進地方發展，使就業穩定，降低人口外移。
4. 本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：所需建設經費已列入「鐵路行車安全改善六年計畫」預算辦理，由中央全額負擔。

5. 徵收計畫對農林漁牧產業鍊影響：本計畫對就業及轉業人口之影響輕微，有助增強防洪，健全鐵道運輸安全，促進地方發展，使就業穩定，降低人口外移。
6. 徵收計畫對周邊土地利用完整性影響：本計畫徵收範圍小，徵收後無畸零狹小之殘餘地，對沿線土地利用完整性影響微小。

(三)文化及生態因素：

1. 因本計畫而導致城鄉自然風貌改變：設計已考量配合當地特色與景觀。土建設施以減量與環保為原則，並結合地方需求及遊憩資源，促進當地觀光發展。
2. 因本計畫而導致文化古蹟改變：本計畫範圍內無古蹟、考古遺址、歷史建築、紀念建築、史蹟、聚落建築群或文化景觀等保存區。
3. 因本計畫而導致生活條件或模式發生改變：本計畫有助改善水患，提升鐵道運輸安全與效率，提高居民整體生活品質，有助地區實質發展。
4. 本計畫對地區生態環境之影響：計畫改善地區淹水情況，對生態環境有正面效應。
5. 本計畫對周邊居民或社會整體之影響：本計畫改善地區淹水情況，調整地區道路與排水，對地方發展有正面助益。

(四)永續發展因素：

1. 國家永續發展政策：鐵路具有運量大、污染性低及穩定性高等特點，在國家大力推動觀光產業及節能減碳之際，鐵路運輸為最佳的運輸系統。
2. 永續指標：鐵路便利交通、提高行車速率，利於環境污染改善，達成節能減碳目標。區內居民可藉由觀光人次提升，增加觀光產業、繁榮當地農漁業，促進經濟繁榮與永續發展。
3. 國土計畫：建立完整、舒適、便捷、安全的鐵路路網，為國家長期發展的重大政策，可促進地方發展，平衡各區域之發展。

(五)綜合評估分析：

1. 公益性說明：本計畫完工後將可改善並提升鐵路行車安全，並使當地農田免受水患之影響，對地區發展有利。

2. 必要性說明：新建永久軌路線選定原應以使用臺鐵用地範圍內為優先選擇，惟為提高鐵路行車之安全性，本次重新檢討現有鐵路小半徑線形，認為對行車安全性相對不足，故規劃新線形以最有效提升鐵路安全並改善當地淹水之情形，已研選最適方案。
3. 適當性說明：本案勘選之土地已考量現況、地形、土地利用完整性等要素進行設計，工程範圍未通過人口密集地區及環境敏感地區，且均依法進行整體評估並完成相關法定程序，使用之土地均為達成橋樑改建、鐵路線形弓形取直所必須使用之最小限度範圍。
4. 合法性說明：「鐵路行車安全改善六年計畫-宜蘭線第一、二雙溪橋改建工程」建設計畫於 103 年 10 月 14 日奉行政院院臺交字第 1030058414 號函核定辦理。

綜上，本工程符合公益性、必要性、適當性及合法性，經評估應屬適當。

壹拾、查估進度

本案地上物已於 107 年 6 月 14 日及 107 年 6 月 15 日辦理查估完畢，並於 108 年 2 月 25 日經新北市政府農業局新北農牧字第 1080296562 號函核定。

壹拾壹、土地所有權人及利害關係人發言意見（含言詞及書面意見）及其處理回覆情形如下（含第一、二次公聽會）：

「鐵路行車安全六年改善計畫-宜蘭線第一、二雙溪橋改建工程」

第 1 次公聽會 會議發言意見

編號	所有權人及 利害關係人 姓名	陳述日期	陳述意見內容	需地機關回應及處理情形
1	新北市雙溪區魚行段內厝小段 23-3 地號簡先生	107/03/09	1. 本土地 23-3 原是完整一筆農田，為鐵路改道計畫造成本地主的損失及不便耕作，本工程務必要把排水及涵洞部分多給地主方便耕作及周邊便道經過 32、33 地號 57 地號加涵洞。 2. 土地徵收價格希望特優來成交及補償損失。	1. 本路段為路堤段，將會施作排水設施及每 200 公尺施作 1 個箱涵。 2. 本案土地徵收價格由本段委託國家考試合格之不動產估價師依土地徵收市價補償查估辦法估價。
2	陳阿義先生	107/03/09	1. 山藥每年收成，貴局僅一次性補償，請貴局考量得連續補償。 2. 山藥是高價值作物，希望政府不是以自治條例所規定的價額來補償，是否可評估山藥市價或者考慮以別的方式來做補償。 3. 徵收後農保會員沒了。	1. 2. 農作改良物之補償將按新北市政府辦理公共工程地上物查估拆遷補償救濟標準第 24 條之附表 13 進行補償。 3. 本段將函詢相關單位，於第 2 次公聽會之際回復(已於第二次公聽會檢附新北農牧字第 1071079778 號函回復說明:一、復貴段 107 年 6 月 4 日宜工產字第 1070003736 號函。二、有關貴段所詢「部分土地被協議價購或徵收

			後，將喪失會員資格」之疑義，檢附勞動部勞工保險局訂定「農民健康保險被保險人農地被徵收繼續加保作業要點」及「基層農會會員資格審查及認定辦法」第二條會員入會規定影本各 1 分供參)。 4. 內厝小段 32、33 是否有設箱涵？ 5. 舊鐵道拆除後，是否可以以地易地的方式補償地主。 6. 希望鐵路局能協助地方辦理一個魚行文化園區作為提升地方觀光。	4. 內厝小段 32 地號位於里程 26K+340 處，箱涵位置在 26K+280，相距 60 公尺。 5. 依國有財產法第 28 條規定：「主管機關或管理機關對於公共財產不得為任何處份或擅自收益」，爰本局管公共土地依法不得辦理交換。 6. 未來橋梁改建完成後，新完成之橋下空間或舊有路廊部份，倘若可供協助地方發展觀光，由地方政府主導，本局將配合協助辦理。
3	新北市雙溪區魚行段內厝小段 23-3 地號簡先生	107/03/09	1. 我的田地勢較低窪，2 號橋都提高做高架，我的田跟 2 號橋落差很多，我的田比較低的部分是不是有提高？還是一樣是用填土的土方？ 2. 希望箱涵間的距離能夠縮短以及排水能夠盡量設計，方便務農。	1. 內厝小段 23-3 位於里程 26K+450~26K+480 間路堤段，農田高程維持現狀沒有提高。 2. 里程 26K+460 箱涵正位於 23-3 地號內方便通行，路堤兩側擋土牆亦設置排水溝連接雙溪，方便務農。

4	吳先生	107/03/09	1. 種山藥如何徵收? 2. 什麼時間會來進行地上物查估動作?	1. 農作改良物之補償將按新北市政府辦理公共工程地上物查估拆遷補償救濟標準第 24 條之附表 13 進行補償。 2. 第二次公聽會辦竣後將辦理地上物查估作業，屆時將另行通知所有權人協助現地查估相關事宜。(已於 107 年 5 月 30 日發文通知所有權人)
5	吳先生	107/03/09	本人田中的界樁，是否為貴局施工範圍地界。	是
6	吳先生	107/03/09	1. 魚行小段 9-28 號，箱涵及涵管做多大? 2. 沿著鐵路平行的方向有沒有做排水溝?排水溝做多高、多寬?新線做下去以後應該與舊線之排水溝接通。	1. 箱涵尺寸 4m*4m，無新設涵管 2. 沿著鐵路平行方向兩側均設置排水溝，尺寸 60cm*60cm，並銜接舊排水溝。
7	李先生	107/03/09	1. 1 與 104 地號種綠竹，被怪手壓平後，為什麼不在這邊施作? 2. 為何鐵路用地不先行使用，而是徵收民眾土地?	1. 新線形選擇在原路線東側或西側是依曲線改善方向與工程需求決定，不受植栽影響。 2. 鐵路橋梁改建時，原路線仍需維持營運，因此無法使用原鐵路用地，需額外用地。
8	簡先生	107/03/09	種檳榔如何補償?	農作改良物之補償將按新北市政府辦理公共工程地上物查估拆遷補償救濟標準第 24 條之附表 13 進行補償。

9	呂先生	107/03/09	1. 建議全線高架。 2. 直鐵部份請一併考量及淹水一併解決。 3. 橋墩是否有設置石籠及流面是否採用尖石？	1. 一、二雙溪橋間路段已全線高架，前後兩路段因軌道高程較低，若設置橋梁，下方淨高只剩約 1m~2m，無法使用，因此規劃採用路堤。 2. 直鐵計畫由交通部鐵路改建工程局負責，目前為暫停狀態，無法列入考慮。；一、二雙溪橋改建目的即為解決淹水問題，改建後橋下通洪斷面符合水利單位要求 3. 因為水流方向不固定，經評估後全面採用圓形，橋墩採用深基樁，安全無慮。
10	吳先生	107/03/09	施工範圍請貴局 8、9 月前事先告知，以免種植山藥後，被毀損。	第二次公聽會辦竣後將辦理地上物查估作業，屆時將另行通知所有權人協助現地查估相關事宜。(已於 107 年 5 月 30 日發文通知所有權人)
11	林重治先生	107/03/09	1. 表格裏頭說有陳述意見書，有沒有一個公定格式以及 3 月 16 日以前需要提交到什麼地方？ 2. 希望下次通知土地所有權人時，能夠更加透明化(徵收的面積？市價？公價？徵收金額？)。 3. 期許單位能夠好好規劃，讓此工程一次到位。	1. 陳述意見書空白表格會議現場有提供，並於 3 月 16 日前傳真、函送或 E-mail 至臺灣鐵路管理局宜蘭工務段。 2. 徵收面積於會場後方備有清冊供參。協議價購及徵收補償金額將由本段委託不動產估價師事務所依相關法規進行市價之查估。 3.

12	內厝 23-3 土地所有權人 (重複 4)	107/03/09	涵洞高度以及寬度還是要麻煩好好設計一下。	本計畫新設 3 處箱涵，尺寸為 4m*4m，可容農機具與車輛通行，2 處舊箱涵延長，尺寸與原箱涵相同，維持原箱涵相同功能。
----	--------------------------	-----------	----------------------	---

「鐵路行車安全六年改善計畫-宜蘭線第一、二雙溪橋改建工程」

第 1 次公聽會 陳述意見書

編號	所有權人及利害關係人姓名	陳述日期	陳述意見內容	需地機關回應及處理情形
1	新北市雙溪區魚行段內厝小段 23-3 地號持分土地所有權人	107/03/09	1. 本土地 23-3 原是完整一筆農田，為鐵路改道計畫造成本地主的損失及不便耕作，本工程務必要把排水及涵洞部分多給地主方便耕作及周邊便道經過 32、33 地號 57 地號加涵洞。 2. 土地徵收價格希望特優來成交。補償損失。	1. 本路段為路堤段，將會施作排水設施及每 200 公尺施作 1 個箱涵。 2. 本案土地徵收價格由本段委託國家考試合格之不動產估價師依土地徵收市價補償查估辦法估價。
2	陳先生	107/03/09	1. 山藥每年收成，貴局僅一次性補償，請貴局考量得連續補償。 2. 徵收後農保會員沒了。	1. 農作改良物之補償將按新北市政府辦理公共工程地上物查估拆遷補償救濟標準第 24 條之附表 13 進行補償。 2. 本段將函詢相關單位，於第 2 次公聽會之際回復。（已於第二次公聽會檢附新北農牧字第 1071079778 號函回復說明：一、復貴段 107 年 6 月 4 日宜工產字第 1070003736 號函。二、

			3. 內厝小段 32、33 是否有設箱涵？ 4. 舊鐵道拆除後，是否可以以地易地的方式補償地主。 5. 希望鐵路局能協助地方辦理一個魚行文化園區作為提升地方觀光。	有關貴段所詢「部分土地被協議價購或徵收後，將喪失會員資格」之疑義，檢附勞動部勞工保險局訂定「農民健康保險被保險人農地被徵收繼續加保作業要點」及「基層農會會員資格審查及認定辦法」第二條會員入會規定影本各 1 分供參)。 3. 內厝小段 32 地號位於里程 26K+340 處，箱涵位置在 26K+280，相距 60 公尺。 4. 依國有財產法第 28 條規定：「主管機關或管理機關對於公共財產不得為任何處份或擅自收益」，爰本局管公共土地依法不得辦理交換。 5. 未來橋梁改建完成後，新完成之橋下空間或舊有路廊部份，倘若可供協助地方發展觀光，由地方政府主導，本局將配合協助辦理。
3	吳先生	107/03/09	種山藥如何徵收？	農作改良物之補償將按新北市政府辦理公共工程地上物查估拆遷補償救濟標準第 24 條之附表 13 進行補償。
4	吳先生	107/03/09	本人田中的界樁，是否為貴局施工範圍地界。	是

5	吳先生	107/03/09	魚行小段 9-28 號，箱涵及涵管做多大？	箱涵尺寸 4m*4m，無新設涵管
6	李先生	107/03/09	1 號與 104 種綠竹，怪手壓平，控訴為何這邊不做？	新線形選擇在原路線東側或西側是依曲線改善方向與工程需求決定，不受植栽影響。
19	簡先生	107/03/09	種檳榔如何補償？	農作改良物之補償將按新北市政府辦理公共工程地上物查估拆遷補償救濟標準第 24 條之附表 13 進行補償。
20	呂先生	107/03/09	1. 建議全線高架。 2. 直鐵部份請一併考量及淹水一併解決。	1. 一、二雙溪橋間路段已全線高架，前後兩路段因軌道高程較低，若設置橋梁，下方淨高只剩約 1m~2m，無法使用，因此規劃採用路堤。 2. 直鐵計畫由交通部鐵路改建工程局負責，目前為暫停狀態，無法列入考慮。；一、二雙溪橋改建目的即為解決淹水問題，改建後橋下通洪斷面符合水利單位要求
21	吳先生	107/03/09	施工範圍請貴局 8、9 月前事先告知，以免種植山藥後，被毀損。	第二次公聽會辦竣後將辦理地上物查估作業，屆時將另行通知所有權人協助現地查估相關事宜。(已於 107 年 5 月 30 日發文通知所有權人)

「鐵路行車安全六年改善計畫-宜蘭線第一、二雙溪橋改建工程」

第二次公聽會 會議發言意見

編號	所有權人及 利害關係人 姓名	陳述日期	陳述意見內容	需地機關回應及處理情形
1	民眾 (不願具名， 故未簽名)	107/04/19	我們沒有收到公聽會開會通知，而是透過其他土地所有權人告知。在無接獲通知的情況下，我們要如何獲知這項消息。	工程範圍內土地所有權人以掛號、雙掛號寄出，如果你沒有收到，一種情況，台端土地位於工程用地範圍內，但郵差投遞時，無人在家，另外一種台端土地不在本次工程範圍內。 另於新北市政府、雙溪區公所、三貂嶺里、共和里、牡丹里及魚行里公佈欄皆有張貼公告，3月31日於中國時報 B4 版及本局網站皆有刊登本次公聽會訊息。
2	呂先生	107/04/19	1. 曲線半徑多少？時速多少？	1. 本改建工程起訖點約為本局里程 24K+965 至 26K+965，目前行駛該區間，共計 5 處曲線，其中 3 處為曲線半徑小於 1000 公尺，改建後，共計 4 處曲線(消除 1 處曲線)，其中 3 處曲線半徑大於 1000 公尺，另 1 處曲線因接回原路線處，曲線半徑才小於 1000 公尺。 時速部分，現行駛 3 處曲線，行駛速度為 100(km/h)，改建後，除

			2. 建築應盡量靠近鐵路，並優先使用鐵路用地，不應該把土地所有權人的土地東割西割的只留一點點，104 地號那邊有鐵路地，為何不先優先使用？	因接回原路線處之曲線外，行駛速度均達 130(km/h)，大幅提昇行駛速度。 2. 這次橋梁改建，不只為了淹水做改善，而是也有針對線形進行改善，爰考慮改善整個區域鐵路線形，以旅客搭乘時，舒適、便捷及提昇行車速度為主，即縮短往花東旅客搭乘時間。
3	林重治先生	107/04/19	1. 貴單位於會場中，無提供用地範圍清冊。 2. 第一、希望能夠很慎重地去評估、規劃，最主要的是淹水，我建議一次到位！台二丙也是阻礙排水及造成水患的主因之一，能夠將 102 縣道公館橋截彎取直，接至台二丙長潭橋，這是我所提出雙溪區水患解決方案，若積水無法由鐵路穿越，鐵橋提升兩米，將來淹水高度增加兩米。雙溪區首重是先解決淹水問題，再者是解決交通、安全方面部分。 第二、希望貴單位能考量貢寮橋及貢寮國小前區段，此處水路方向由東轉彎西南為九十度，能夠接續現有鐵路線路，請水利署亦能配合排水施作，沿線灌溉	1. 本局將於本次會議紀錄附件，將清冊提供給各位參考。(已於 107 年 8 月 17 日發文之會議記錄中檢附) 2 雙溪河主流發源雙溪鄉長源村中坑，該流域行經約 5 個河道曲折，溪流全長約 26.81 公里，出海口位於鹽寮灣海岸與福隆海水浴場之間。雙溪河經歷 1997 年琳恩、2000 年象神、2001 年納莉、2004 年納坦等 4 個颱風，挾帶豐沛雨水，使雙溪河水位暴漲，造成沿岸淹水災害，本局第一、二、三雙溪及新社橋亦在淹水範圍內。 主要原因：通水瓶頸，包含 6 個控制斷面(即排洪瓶頸)，其中之一是新社第九公墓控制斷面，它係在雙溪河大斷面 3k+025，即第三雙溪橋下

		溝渠及第一雙溪，由公館橋截彎取直接至長潭橋，能將兩個地區水患一併解決。貴局或者水利署辦理，請求貴局能夠配合水利局代辦。	游(北方)約 260 公尺處，該處也是田寮洋集水區下游端，隘口斷面縮小，降低往下游(北方)之通洪能力，因而使洪水位壅高，其迴水現象引致河水漫溢至田寮洋地表及其上游地區淹水。 根據以往地表淹水經驗，颱風(東北方向)、大潮、豪雨三者合併發生，造成雙溪河流域無處排水，洪水就會向上游回溯，致使整個流域淹水，根本解決之道，上游集水區直接分流，局部河道截彎取直無法解決問題，惟需水利單位詳細評估後再進行改善，非本計畫所能處理。
	3. 第三個問題，104 地號呂先生是雙口呂還是木子李，經我查證應該雙口呂，為了個資保密，所以貴單位沒有寫出來。 4. 依據地上物賠償，土地徵收條例，土地法 375 減租，享有法律保障，地上物亦有保障，若能清楚列冊，希望行政作業上要改進，讓地主能夠清楚徵收價錢及 104 地號上無 375 減租，地主權益、有沒有租約等，能清楚瞭解被徵收土地的價格及面積造冊。	3. 104 地號土地所有權人姓氏問題，在第一次公聽會會議紀錄，應屬誤植，造成你困擾，深感抱歉。 4. 土地徵收面積已造冊，本次工程用地範圍，經瑞芳地政事務所已完成預為分割面積，本次為第二次公聽會，本次公聽會後，將召開協議價購會議，(於 109 年 5 月 8 日召開第二次協議價購說明會議)屆時向土地所有權人告知協議價購價格(市價)，可能台	

				端會覺得程序很繁雜、冗長，這是法定程序是無法省略，另地上物查估部分，請各位土地所有權人協助至現場指界與農作物，另台端所提如 375 減租部分，將依土地徵收程序作業相關規定辦理。(經查台端所有之 104 地號之土地，並無 375 租約之情事)
4	吳先生	107/04/19	1. 本工程能否以公文通知地主並清楚列出土地所有權人被徵收面積及補助金額。 2. 若採高架方式其起訖點為何?雙溪第三個隧道圍土範圍?我土地為 29-8 地號，之前我有建議要新設排水溝，其尺寸多少、是否已設計完成。 第一雙溪川橋前段，即龍潭隧道至第一雙溪橋依舊存有疑慮! 新施作管涵尺寸為何?箱涵尺寸多大?預留孔多大?希望箱涵尺寸兩米高、兩米寬，若新規畫 1.2 公尺乘 1.2 公尺，舊尺	1. 下一階段協議價購會議，將要跟各位說明有關用地面積跟價格的部分及地上物補償，請各位土地所有權人協助至現場指界與農作物；未辦理繼承，儘速辦理繼承，本局希望儘量以協議價購方式達成土地買賣，本次會議紀錄附件，將清冊提供給各位參考。 2. 地號 29-8 位於鐵路東側(北)，路線向現有鐵路西側(南)偏移對該地號無影響，原鐵路縱向排水設施維持現狀，原鐵路下方穿越管涵(1~2 處)延長，穿過新線下方接入新排水設施，里程 24+220 附近原穿越管涵改建為 1.5m*1.5m 箱涵。

			寸為多少呢？ 3. 新設鐵道通車後，舊有路線要如何處理？	3. 新設鐵道通車後，原有不用之舊路基將拆除。。
5	魚行里里長	107/04/19	新設軌道完成後，龍潭隧道到第一號雙溪橋，原路基是否要拆除？	新設第一雙溪橋台約位於現有橋台往雙溪站方向外推 30~40 公尺，此路段舊有路基將拆除，新設橋台以北，新路線即銜回舊路基，路基保持原狀。
6	簡先生	107/04/19	1. 建議全線高架，本次公聽會表示第一、二雙溪橋間路段已全線高架，前後兩路段因軌道高程較低，若設置橋梁，下方淨高只剩約 1~2 公尺，將無法使用，因此規劃採用路堤。但是內厝地主和長輩都希望貴單位不要只考量工程施作問題，希望貴單位能解決我們的疑問： (1) 基福公路八股段、公館段部分，都未架設高架，橋樑跟橋墩都有護欄，水宣洩面太小孔，大雨時，雨水無法及時宣洩。 (2) 希望貴單位能全面考量設計為高架化，橋墩下方 1~2 公尺高，若以施設涵洞，淹水後泥沙淤積，會阻礙通行，造成民眾行的不便。 (3) 內厝平原已分成兩段，基福公路，並無施設引道，農民希望政府能做個引道，作為農用	1. 目前規劃於第一、二雙溪橋中間全部高架化，之後為路堤段，倘若為高架化，橋樑底下到地面高度約只剩下一公尺多，不到兩公尺，但車輛因高度無法通行，有關路堤段，設計改為高架化，本段已報局審議中，如經本局同意再通知各土地所有權人。 另台端所提基福公路需改善事項，經查非本局權責範圍內，亦無法承諾改善，建議洽詢原管理機關或當地相關機關申請。

			道路，方便農民、農機耕作。 2. 這邊土地分成兩半，箱涵卻做得那麼遠，建議考量多增加箱涵或加大寬度。 3. 間距 200 公尺箱涵，但部分土地高低不平，高低落差 20 公尺，民眾要如何行走或請施作人行步道，對於年長者，這樣的路線真的太危險了！希望貴單位能確實將民眾意見納入考量。	2. 第二雙溪後，將新設三個箱涵，尺寸為四公尺乘四公尺箱涵，間距約 200 公尺，如果以最中間點，距離最遠箱涵只有 100 公尺，應可是能夠接受範圍內。 3. 鄰近工程範圍旁土地，基本上大多為平地，至於高地落差較大區域，本局無法於工程範圍外之土地進行整地作業，深感抱歉。
7	吳國隆先生	107/04/19	貴單位目前規劃的鐵路路徑已行經我家門前，在目前現況為箱涵情況下，是否可改行高架方式。	目前規劃於第一、二雙溪橋中間全部高架化，之後為路堤段，有關路堤段，設計改為高架化之建議，已報局審議中，如經本局同意再通知各土地所有權人。
8	簡先生	107/04/19	我的土地為內厝段 23-3 地號，23-3 地號與 32、33 地號高低落差達十米以上，貴單位卻不以高架作為主要考量，反以圍土方式替代，此方式在雨季和颱風季節會造成本區域造成嚴重淹水災害！我的土地因鐵路用地徵收已嚴重損失。為何相關單位還是採圍土方式，日後居民出入涵洞以及整個排水系統要如何正常使用？最後，鐵路兩側是否考慮做便道，讓民眾能順利通行涵	目前規劃於第一、二雙溪橋中間全部高架化，之後為路堤段，有關路堤段，設計改為高架化之建議，本段已報局審議中，如經本局同意再通知各土地所有權人。 鄰近工程範圍旁土地，基本上大多為平地，至於高地落差較大區域，本局無法於工程範圍外之土地進行整地作業，深感抱歉。 目前規劃除了三個箱涵以外沿著鐵路兩側施作

			洞。	縱向排水系統，流進雙溪河。
9	林曾文彥先生	107/04/19	請貴單位不要輕忽颱風對此區域造成的災情。納莉、納潭颱風的頻率是否如水利局所說的五十年頻率？現地目前淹水嚴重，又載土來囤，會造成後續淹水又更加嚴重，貴單位尚在涵洞、高架與否躊躇不決。在設計階段就應該要和地主充分溝通，希望貴單位在重建新鐵路的同時，能將舊有部分拆除，否則會造成地主在耕作和使用上的不便。	設計階段，已考量台端所提颱風所造成淹水問題，目前規劃於第一、二雙溪橋間高架化，之後為路堤段，有關路堤段設計改為高架化之建議，本段已報局審議中，如經本局同意再通知各土地所有權人。
10	呂先生	107/04/19	土地一旦被徵收後，會讓地主喪失農保資格和會員問題。	有關台端提出部分土地被協議價購或徵收後，農會會員失去資格農會農保，已於第二次公聽會檢附新北農牧字第 1071079778 號函回復 說明：一、復貴段 107 年 6 月 4 日宜工產字第 1070003736 號函。二、有關貴段所詢「部分土地被協議價購或徵收後，將喪失會員資格」之疑義，檢附勞動部勞工保險局訂定「農民健康保險被保險人農地被徵收繼續加保作業要點」及「基層農會會員資格審查及認定辦法」第二條會員入會規定影本各 1 分供參，詳如附件。

11	簡先生	107/04/19	舊的涵洞沒打掉…一旦淹水絕對會造成損害，旁邊有十幾住戶，若水排不出去，一定會造成重大災害，希望全部都做成高架。	目前規劃於第一、二雙溪橋中間全部高架化，之後為路堤段，有關路堤段，設計改為高架化之建議，已報局審議中，如經本局同意再通知各土地所有權人。
----	-----	-----------	---	--

「鐵路行車安全六年改善計畫-宜蘭線第一、二雙溪橋改建工程」

第二次公聽會 陳述意見書

編號	所有權人及利害關係人姓名	陳述日期	陳述意見內容	需地機關回應及處理情形
1	新北市雙溪區魚行段內厝小段 23-3 地號持分土地所有權人 簡瓊瑛先生 簡欽猷先生	107/04/19	1. 23-3 地號至長潭接點為何不採用高架結構工程?每年颱風季節,23-3 地面水位高漲約 10 米高。此段為雙溪魚行段,洪水區後段彎曲地形,無法排洪,如不採用高架結構,會造成鐵路及土地沖失,涵洞、通道、排水道阻塞,進而導致鄰段土地無法通行和耕作。 2. 23-3 本工程佔地約 300 多坪,原本土地總面積共 1800 多坪,是一筆完整土地,但因鐵路佔地從中穿越而過,現已變成獨立兩塊地。鐵路阻礙導致耕作不便,已造成嚴重損失。 敬請政府有關單位多關心農民辛苦維護多年的生計。	1. 目前規劃於第一、二雙溪橋間高架化,之後為路堤段,倘若為高架化,橋梁底下到地面高度約只剩下一公尺多,不到兩公尺,但車輛因高度無法通行,有關路堤段,設計改為高架化,本段已報局審議中,如經本局同意再通知各土地所有權人。 2. 這次橋梁改建,不只為了淹水做改善,而是也有針對線形進行改善,爰考慮改善整個區域鐵路線形,以旅客搭乘時,舒適與便捷為主,造成台端土地將被分割兩筆土地,深感抱歉。

2	呂彥勳先生	107/04/19	1. 請以鐵路用地為優先考量。 2. 建築量體應盡量靠近鐵路。	1. 2. 本計畫已考慮儘量使用鐵路用地，另本次橋梁改建工程，不只為了淹水做改善，而是也有針對線形進行改善，爰考慮改善整個區域鐵路線形，以旅客搭乘時，舒適、便捷及提昇行車速度為主，爰超出鐵路用地範圍才進行私人土地協議議價或徵收方式取得工程用地範圍。
3	林曾文彥先生	107/04/19	1. 雙溪區在 90 年納莉、93 年納坦颱風期間造成大淹水，此係超過百年重現期，如今台鐵只依水患治理條例計畫保護基準，作為 25 年重現期，依此規劃此工程實屬無效。 2. 工程中規劃土堤，並不利排水，應該要以高架首要考量。	1. 雙溪屬縣(市)管河川，本計畫依據水患治理條例計畫保護基準為 25 年重現期，出水高 1.0 m 或 50 年重現期不溢堤為基準，進行細部設計，若經水利機關檢討洪水位高程需變更，本計畫將依最新標準進行設計。 2. 目前一、二雙溪橋間規劃全面高架，第二雙溪橋以後路段是否改高架化，本段已報局審議中，如經本局同意再通知各土地所有權人。

土地所有權人及利害關係人發言意見（含言詞及書面意見）及其處理回覆情形：

「鐵路行車安全六年改善計畫-宜蘭線第一、二雙溪橋改建工程」
第三次公聽會 會議發言意見

編號	所有權人及利害關係人姓名	陳述日期	陳述意見內容	需地機關回應及處理情形
1	吳國隆先生	108/12/26	箱涵太小，希望能讓割稻機可以通行。	本案排水箱涵施作為既有排水箱涵延伸，其寬深為4.0*4.0公尺，應可符合農田水利會原設計需求，容納逕流量，箱涵原使用目的為排水，一般農業機具應可通行，且於第一、二雙溪橋間，已依土地所有權人意見，設計修正為高架化，亦可由此區間通行。 惟通過鐵路下方之排水箱涵改建後，將銜接既有箱涵，是否符合需求，請水利單位俟本工程開工後再次確認，如有疑義，再通知本段召開現勘會議釐清。
2	簡欽猷先生	108/12/26	坐落於魚行里內厝小段23-3及23-5之農地，是此次鐵路改善計畫—雙溪橋改建之用地，因鄰近基福公路34K+375處，需要增設引道以利內厝小段農民耕作，因需要用到大量舊鐵道之土石，懇請鐵路局能與第一工程處共同協助處理建構引道事宜，讓農民方便耕作及公眾方便通行。	因本局無法於工程範圍外之土地進行整地作業，深感抱歉。

3	陳阿義先生	108/12/26	徵收的價格無法達到我的要求。	本案土地徵收價格由本段委託國家考試合格之不動產估價師依土地徵收市價補償查估辦法進行估價，並由新北市地價及標準地價評議委員會評議所得。
4	呂金鍾先生	108/12/26	1. 原改善工程在左側，為何如今改為右側，且造成百姓不便也多徵收百姓土地。 2. 左側設計工程已造成農友農作物損壞，百姓也沒要求賠償。 3. 建議以原左側設計開發。	1. 2. 3. 本橋梁改建工程計畫，經由多次研議，考慮儘量使用鐵路用地，且為達到改善本路段小半徑曲線以提升行車安全及速率，並進而改善淹水情形，另因受限永久軌與現有軌切換點之高程限制，經專家研擬評估後，規劃出目前之線形。 規劃設計期間作業，由設計規劃公司派員至本工程範圍鄰近地區，進行地質鑽探工程作業，造成鄰近地主農林作物損失，深感抱歉。
5	呂瑞弘先生	108/12/26	改善淹水公共工程是很好，但新路線設計徵收百姓土地增加很多，且在八股段有小弧度多徵收百姓土地，並沒改善更直，希望更直能改善行車安全，能多用原本鐵道來改善是最好，況且農友今年山藥農作物已全種植下去了。	本橋梁改建工程計畫，經由多次研議，考慮儘量使用鐵路用地，且為達到改善本路段小半徑曲線以提升行車安全及速率，並進而改善淹水情形，另因受限永久軌與現有軌切換點之高程限制，經專家研擬評估後，規劃出目前之線形。

6	簡新熹先生	108/12/26	1. 鐵路局應該要以較佳價位價格徵收。 2. 鐵路局應多採納人民意見而不是用你們所謂專業呼嚨百姓。	1. 本案土地徵收價格由本段委託國家考試合格之不動產估價師依土地徵收市價補償查估辦法進行估價，並由新北市地價及標準地價評議委員會評議所得。 2. 本案於各項會議(公聽會、協議價購會議等)皆廣納土地、地上物所有權人及相關利害關係人之陳述意見，於會後逐項回覆各問題並參酌可行方案，以促進本案工程順利進行為最大考量。另有關工程設計本案委由專業顧問公司針對鐵路結構及行車安全進行評估及研擬所得最佳方案。
7	北基農田水利會基隆工作站	108/12/26	1. 水利會未收到公聽會及工程相關通知，因對鐵路路線不了解，所以無法針對是否影響農田灌溉的部分提出意見，希望能提供地籍圖等相關資料，以利本會評估是否影響農田灌溉。 2. 興建鐵路重新做路堤的部分，本會要求如有跨越水圳的部分，徑高跟徑寬，都至少要有兩米，以利維護。 3. 如地方民眾有耕耘機或播種機需經過，可向台鐵路局提出。 4. 舊有路堤如拆除後，舊有	1. 未來如有相關會議或資料，將通知貴會列席。 2. 有關跨水圳之路堤部分，本局將請顧問公司檢討寬高，以利貴會維護水圳。 3. 民眾如有需求，可向本局提出，本局將會納評估。 4. 有關舊有水圳部分，回覆

			水圳是否可恢復或重新施作，因平常無管理維護，如此歸還，本會需重新施作，如果可行請回復就有水圳同時重新施作。	時將同時重新施作後歸還貴會。
8	呂彥勳	108/12/26	本來的計畫範圍，在公聽會還有說明會都講過了，現在範圍換來我們這邊也沒有告知，怪手一來就直接都剷掉，都沒叫你們賠償，換到我們這邊就算了，還故意繞一個圓弧，這是為什麼？再來是你們鐵路到我們的田這裡 50 米的分洪道，你們已經做了 30 米了，現在剩下 20 米你們怎麼保證大水的時候要施工多久？日治時期人家做 50 米的分洪道你們把它堵住了。	本橋梁改建工程計畫，經由多次研議，考慮盡量使用鐵路用地，且為達到改善本路段小半徑曲線以提升行車安全及速率，並進而改善淹水情形，另因受限永久軌與現有軌切換點之高程限制，經專家研擬評估後，規劃出目前之線形。規劃設計期間作業，由設計規劃公司派員至本工程範圍鄰近地區，進行地質鑽探工程作業，造成鄰近地主農林作物損失，深感抱歉。

「鐵路行車安全六年改善計畫-宜蘭線第一、二雙溪橋改建工程」

第三次公聽會 陳述意見書

編號	提問人	陳述意見	回覆
1	林重治	徵收土地原權狀換新權狀一次到位領取支票，免勞民傷財。	本案以匯款方式給付徵收補償價額，發狀流程亦會盡速辦理，以保障原土地所有權人之權益。

拾貳、散會時間:11 時 35 分整

