

「桃園都會區大眾捷運系統棕線計畫（桃園捷運棕線與臺北捷運萬大線第二期共用路廊相關配合工程）墩柱及高架穿越段」工程用地
第2場公聽會會議紀錄

壹、事由：說明「桃園都會區大眾捷運系統棕線計畫（桃園捷運棕線與臺北捷運萬大線第二期共用路廊相關配合工程）墩柱及高架穿越段」工程用地之興辦事業概況，事業計畫之公益性、必要性、適當性與合理性及合法性，並聽取土地所有權人及利害關係人之意見。

貳、時間：112年10月24日（星期二）下午2時

參、地點：桃園市龜山區公所2樓視訊會議室（桃園市龜山區中山街26號2樓）

肆、主持人：桃園市政府捷運工程局黃科長一翔

伍、出席單位及人員：詳簽到表 紀錄：簡小姐

陸、出席之土地所有權人及利害關係人：詳簽到表

柒、興辦事業計畫概況：

一、計畫緣起

（一）行政院107年5月1日核定「桃園都會區大眾捷運系統棕線暨其土地整合發展可行性研究報告」。

（二）綜合規劃報告於112年10月18日經交通部同意修正後通過，將俟修正完成後層轉行政院核定。

二、計畫目的

捷運棕線可與臺北捷運新蘆線、萬大線銜接轉乘，串連大臺北都會區與桃園市中心捷運路網，提供便利及舒適旅運服務，提高大眾運輸使用率，有效提振區域發展，紓解交通壅塞問題。

三、計畫概述

（一）捷運棕線計畫概述

路線起於臺鐵桃園站北側中正路與復興路路口，沿復興路、萬壽路三段、二段，轉至東萬壽路銜接萬壽路一段，續行新莊中正路後與臺北捷運新蘆線及萬大線銜接，全線總長度11.38公里，共設置7座車站。

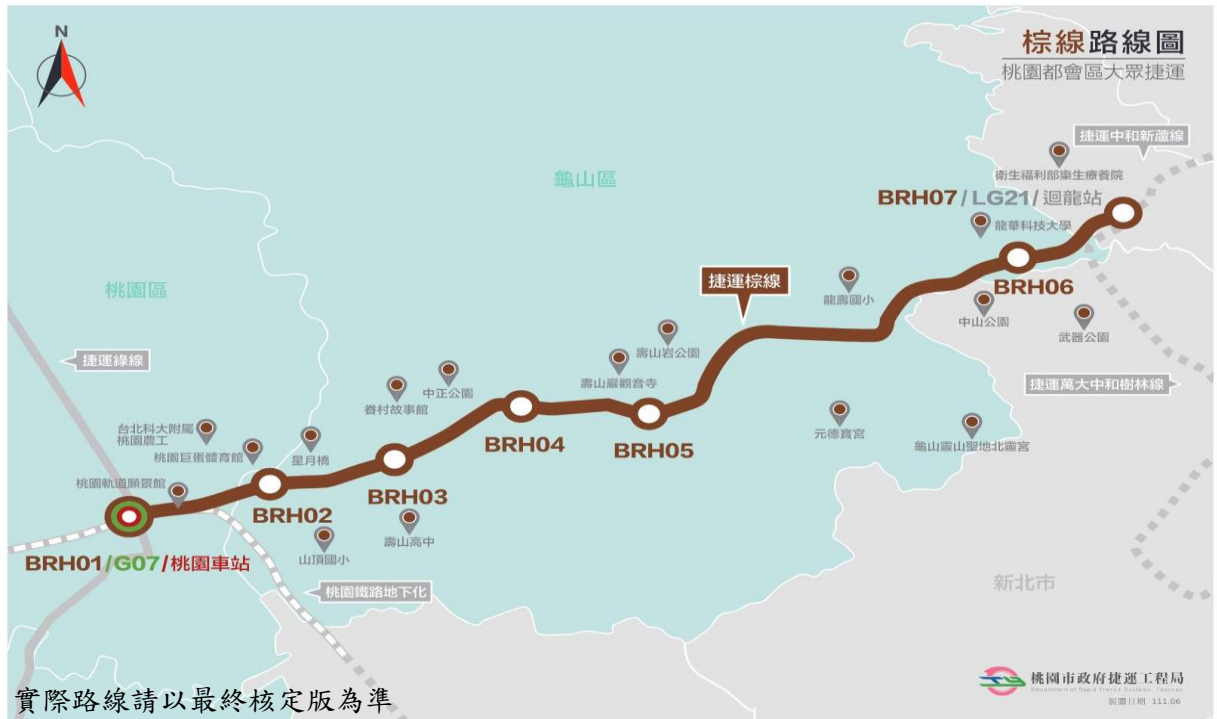


圖1 捷運棕線計畫示意圖

(二) 本案緣起

本路段屬高架型式軌道，包含墩柱及高架橋樑工程，其中墩柱工程需用本市龜山區迴龍段30-19等10筆土地，依「土地徵收條例」及「大眾捷運法」第6條等相關規定，應取得土地所有權；高架橋樑工程穿越同段30-20地號等8筆土地之上空，依「土地徵收條例」及「大眾捷運法」第19條等相關規定，辦理設定地上權作業，為使土地所有權人充分了解本案工程及用地取得作業，爰辦理本次公聽會向土地所有權人詳細說明。

(三) 用地範圍概述

1. 本次公聽會範圍

本次公聽會範圍為捷運棕線與臺北捷運萬大線第二期共用路廊配合工程(非共構路段)，位處桃園市龜山區萬壽路一段銜接中正路口之西側，範圍內計18筆土地(公有地12筆、私有地5筆、公私共有1筆)。

2. 土地使用分區及用地現況

用地範圍都市計畫土地使用分區為「道路用地」及「捷運系統用地兼供道路使用」。

3. 土地使用現況為萬壽路一段，供道路通行使用。

(四) 私有地取得方式

1. 墩柱範圍：依「土地徵收條例」及「大眾捷運法」第6條等相關規定，協議價購或徵收所有權。
2. 高架橋樑範圍：依「土地徵收條例」及「大眾捷運法」第19條等相關規定，協議設定或徵收地上權。

捌、事業計畫之公益性、必要性、適當性及合法性評估：

一、社會因素評估

(一) 徵收所影響人口之多寡、年齡結構

本案工程位置坐落於桃園市龜山區迴龍里，依據桃園市龜山區戶政事務所統計112年9月龜山區迴龍里人口數為7,766人，其中男性計3,856人(占49.65%)、女性計3,910人(占50.35%)。捷運棕線預計於桃園端與台鐵、未來桃園捷運綠線銜接轉乘，於新北市端可與新莊線迴龍站，以及未來萬大線銜接轉乘，串聯台北都會區捷運路網，對當地人口數有正面助益。

(二) 徵收計畫對周圍社會現況之影響

完工後可提升大眾運輸之便利性、地區可及性及易達性，對於周遭社會現況改善具正面效益。

(三) 徵收計畫對弱勢族群生活型態之影響

本案工程現況為道路使用，並無居住人口或弱勢族群，故對生活型態無顯著影響。

(四) 徵收計畫對居民健康風險之影響程度

本案施工期間雖有噪音及落塵，將加強工區灑水及環境維護，儘量降低對居民生活之影響。捷運係屬大眾運輸設施，通車營運後，可提升大眾運輸便利性、降低私人運具使用、進而減輕二氧化碳排放量，對居民健康應有正面助益。

二、經濟因素評估

(一) 徵收計畫對稅收影響

捷運棕線可提高沿線土地以及房屋利用價值，促進周邊經濟活動，進而增加地方稅收，對稅收有正面影響。

(二) 徵收計畫對糧食安全影響

本案範圍內之捷運路線係利用現有道路佈設，未使用農業用地，對糧食安全無影響。

(三) 徵收計畫造成增減就業或轉業人口

本案範圍內土地為計畫道路且已供通行使用，對於周邊商家、就業或轉業人口無直接影響。預期捷運通車後，可帶動該地區經濟發展，加速地方人口進駐，增加商業及就業機會。

(四) 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

本計畫用地取得費用，由本府於本市軌道建設發展基金編列相關預算支應，足敷支應本案，且無造成財政排擠效果。

(五) 徵收計畫對農林漁牧產業鏈影響

本路段工程內無農林漁牧產業，故未影響農林漁牧產業鏈。

(六) 徵收計畫對土地利用完整性影響

本案範圍取得之用地以設置捷運必要之設施，完工後仍可維持供道路使用功能，不致影響其土地利用之完整性。

三、文化及生態因素評估

(一) 因徵收計畫而導致城鄉自然風貌改變

行經地區多屬已開發之都市地區及已開闢道路，不致影響城鄉風貌。

(二) 因徵收計畫而導致文化古蹟改變

本案範圍內並無公告之文化古蹟、文化景觀及歷史建築，對於文化古蹟並無影響，若發現文化資產，將依相關法規辦理，降低文化之衝擊。

(三) 因徵收計畫而導致生活條件或模式發生改變

捷運棕線建設提升交通便利性，提供居民綠色運具選擇，並帶來之人潮及商機，將提高鄰近地區生活機能，改善生活條件，提升居住品質。

(四) 徵收計畫對該地區生態環境之影響

1. 本案用地現況為道路使用，無稀有物種生態，且範圍內相關動植物生態並無需特別加以保護與迴避之物種，對生態環境並無顯著影響。
2. 捷運棕線通車後，提升交通運輸效能，有助於節能減碳，提高整體環境品質。

(五) 徵收計畫對周邊居民或社會整體之影響

1. 本案工程完工後可縮短旅運時間、增加交通便利性、安全性及服務效率，提升居民生活品質，對周邊居民或社會整體具有正面影響。

2. 桃園捷運棕線預計於桃園端與臺鐵、桃園捷運綠線銜接轉乘，於新北市端可與新蘆線迴龍站及萬大線第二期路線銜接轉乘，串聯臺北都會區捷運路網，提供便利及舒適旅運服務，並帶動地方發展。

四、永續發展因素評估

(一) 國家永續發展政策

1. 符合行政院永續發展政策綱領「架構臺灣地區便捷交通網」中「穩健發展以公共運輸為主軸的城際運輸，規劃以線性幹道，軌道為主」。
2. 公共工程推動及落實為國家重要永續政策之一，本計畫可提升交通運輸效率，改善交通條件，並帶動地區經濟發展，符合永續發展精神。

(二) 永續指標

捷運屬綠色運輸工具，對節能減碳具實質貢獻。並可減少使用私人運具，增加公共運輸乘客人次，提升大眾運輸服務水準，減輕環境負擔，符合行政院永續發展指標之政策。

(三) 國土計畫

本計畫範圍為捷運棕線建設所需用地，已變更都市計畫道路用地為捷運系統用地兼供道路使用，並於111年9月27日發布實施，並無妨礙都市計畫使用管制，符合國土計畫下之都市計畫相關規定。

五、其他因素評估

- (一) 捷運屬綠色大眾運輸工具，完工後效益包括節省旅行時間、減少私人運具使用，乘客轉搭捷運節省行車成本，並可達到減少碳排、改善空氣污染、降低肇事率等，對減輕健康風險、節能減碳、環境教育有實質助益及貢獻。

- (二) 便捷交通為城市之命脈，本府首重交通發展，積極提升大眾運輸使用率，優先推動城市內軌道建設。捷運路網完成後，可帶動地區發展，建構宜居、宜行、低碳、永續發展之國際大都會。

玖、興辦事業計畫之必要性評估：

一、計畫目的與預計徵收私有土地之合理關聯理由

- (一) 桃園市近年來工商發展迅速，人口顯著成長，重大建設如機場捷

運延伸線、捷運綠線、航空城及鐵路地下化等廣續建設中，為串聯桃園與大臺北都會區，實現一日生活圈，促進城鄉均衡發展，並帶動國內產業經濟再提升。行政院於107年5月1日核定「桃園都會區大眾捷運系統棕線暨其土地整合發展可行性研究報告」，本路線始於臺鐵桃園站北側中正路與復興路路口，沿復興路、萬壽路三段、二段，轉至東萬壽路銜接萬壽路一段，續行新莊中正路後與臺北捷運新蘆線及萬大線銜接轉乘，全線總長度11.38公里，提供沿線居民便捷之交通環境。

(二) 本案經考量工程施工及地形等因素，於既有道路萬壽路一段上設置，為本計畫之最適區位，且用地勘選已優先使用公有土地，惟仍無法避免取得私有土地及其上空範圍供捷運設施使用。

二、 預計徵收私有土地已達必要最小限度範圍理由

本案工程需用土地係為興建捷運路線段相關必要設施使用，並考量捷運設施與周邊環境之公共安全，本計畫已選取影響土地所有權人損失最小之方案，採減體減量之方式設置，所需使用私有土地已達必要最小限度範圍。另有關高架橋樑部分使用地面以上約19.2公尺以上之空間範圍，地面仍做原來之道路使用，故以地上權方式取得，土地所有權人仍保有所有權，可自由處分其土地。

三、 用地勘選有無其他可替代地區

捷運棕線係綜合考量路線、工程可行性、用地範圍最小化及減少對交通衝擊等因素進行規劃。同時，結構體之配置與設計均已考量減體減量後之精簡設計。考量棕線始於臺鐵桃園站北側中正路與復興路路口，沿復興路、萬壽路三段、二段，轉至東萬壽路銜接萬壽路一段，續行新莊中正路後與臺北捷運新蘆線迴龍站及萬大線銜接，本案選取連接迴龍站之萬壽路一段作為工程範圍，已無其他可替代地區。

四、 是否有其他取得方式

(一) 設定地上權：

1. 墩柱為定著於地面之捷運設施，為兼顧地主財產權益及整體管理需要，需取得所有權，不宜以設定地上權方式辦理。
2. 捷運高架橋樑穿越之土地，得就需用之空間範圍，依大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理及審核辦法等相關規定採設定地上權方式辦理。

(二) 租用：承租土地市府每年均需編列租金預算，將造成支出上限不

確定性情形，且本案工程係作捷運永久性設施，故租用不符合永久使用需求。

- (三) 捐贈：私人捐贈雖係公有土地來源之一，但仍須視土地所有權人意願主動提出，本案迄今尚未接獲土地所有權人同意捐贈土地之意願。若未來有土地所有權人願意主動提出，本府將配合完成相關手續。
- (四) 無償提供使用：本計畫範圍私有土地，並未接獲所有權人提出無償提供使用之意願，倘土地所有權人意願主動提出，本府願意配合完成相關手續。
- (五) 公私有土地交換(以地易地)：本市私有公共設施保留地與公有非公用土地交換，應依「都市計畫私有公共設施保留地與公有非公用土地交換辦法」規定，經土地所有權人就本府都市發展局公告之可供交換的公有非公用土地，依法提出申請並經執行機關審核與辦理交換。
- (六) 容積移轉：容積移轉需由土地所有權人主動提出申請，符合「桃園市都市計畫容積移轉審查許可要點」第3點之公共設施保留地者(如道路)，可依規定提出申請，並經本府審核後辦理。

五、其他評估必要性理由

- (一) 都會區人口享受捷運帶來之便利，其不僅止於交通之便捷，更代表城市的發展，提供市民高效率之生活型態與產業環境。
- (二) 期藉由捷運帶動周邊區域各項產業發展，打造成為一個具發展潛力、宜居宜行的國際型都會城市，達到都市再生與經濟永續之目標。

壹拾、事業計畫之適當與合理性評估：

- 一、 桃園近年來工商活動發展迅速，人口、產業及都市空間發展變化極大。在桃園捷運機場線通車後，桃園市在北北桃都會區的角色已逐漸由外圍地區轉為區域門戶。為加強桃園市中心與大臺北都會區間之銜接，使民眾可快速、便利的連結大臺北都會區，捷運棕線之推動更顯重要，透過交通路網及區域合作廊道的建立，形成北北桃一日生活圈，促進與臺北市及其他核心產業城市間的合作，發展多核心網絡結構之大都會。
- 二、 本案勘選用地範圍已依徵收土地範圍勘選作業要點規定檢視土地

範圍位置，具適當性及合理性。

壹拾壹、事業計畫之合法性評估：

- 一、 行政院已於107年5月1日核定「桃園都會區大眾捷運系統棕線暨其土地整合發展可行性研究報告」。綜合規劃報告於112年10月18日經交通部同意修正後通過。
- 二、 本案墩柱用地屬111年9月27日發布實施之變更龍壽、迴龍地區(桃園市轄區)都市計畫(部分道路用地為捷運系統用地兼做道路使用)(配合桃園都會區大眾捷運系統【棕線】相關設施設置)案劃設之捷運系統用地兼供道路使用，符合都市計畫土地使用管制規定。
- 三、 未來私有土地依據土地徵收條例及大眾捷運法等相關規定取得，具備合法性。

壹拾貳、第2場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：

第2場公聽會所有權人陳述意見及回應處理情形一覽表

編號	陳述人	陳述日期	陳述意見	回應及處理結果
1	曹德○、曹德○	112.10.19	1. 位於迴龍段567地號，因棕線而分割為567及567-1地號，因原567地號為道路用地，多年均未辦理徵收，請一併辦理567地號及567-1地號的協議價購或是徵收作業，不建議用其他地上權方式，因確屬土地徵收條例第57條不能為相當使用，請一併連同請	1. 查龜山區迴龍段567-1地號土地(使用分區為捷運系統用地兼供道路使用)，係本府為作墩柱工程使用，於112年8月30日逕為分割自同段567地號土地，本府將依土地徵收條例及大眾捷運法等相關規定，與土地所有權人協議價購所有權，協議不成者，始申請徵收土地。另分割土地之殘餘部分倘有面積過小或形勢不

編號	陳述人	陳述日期	陳述意見	回應及處理結果
			<p>求徵收567地號及567-1地號。</p> <p>2. 請貴局針對本地號早年已屬道路用地一併函請道路主管機關交通部公路總局一併辦理道路用地徵收取得作業。</p>	<p>整，致不能為相當使用之情形，所有權人得依土地徵收條例第8條規定於徵收公告之日起一年內申請一併徵收，或於協議價購階段申請一併價購殘餘土地。</p> <p>2. 有關萬壽路一段道路用地之取得，經本局函請道路主管機關交通部公路局回應如下： (1) 旨揭工程用地涉及桃園市龜山區萬壽路一段（屬省道台1線）私有既成道路土地部分，因該土地為具有公用地役關係之私有既成道路，該類土地徵收補償所涉面積及金額龐大，係屬全國性通案問題；公路局為期逐步解決省道公路系統中私有既成道路土地尚未取得問題，訂有「交通部公路局經管之省道私有既成道路土地取得處理要點」，其主要取得方式，係於辦理道路拓寬工程計畫時，將工程計畫範圍內私有既成道路土地，一併編列預算辦理取得。 (2) 目前台1線尚無拓寬</p>

編號	陳述人	陳述日期	陳述意見	回應及處理結果
			3. 桃園棕線捷運亦有交通部補助款，因此針對道路用地567地號一併完成徵收。	<p>計畫，需俟將來有辦理道路拓寬工程計畫時，再依規定一併編列預算辦理取得。</p> <p>3. 本局軌道建設用地經費僅得用於捷運設施需用土地，至道路用地之取得依交通部103年11月3日交路字第1030034384號函略以：「捷運係為成就公共運輸，在原有道路上再興闢公共設施，對原地主並無妨害或加重損害，有關既成道路之取得應由道路主管機關循序辦理協議或徵收取得，非屬捷運主管機關之處理權責。」，由道路主管機關循序辦理協議或徵收作業。</p>
2	林聰○	112.10.24	1. 協議設定地上權跟徵收地上權的差別。	1. 依據土地徵收條例第11條規定，需用土地人申請徵收前應先以市價向土地所有權人協議價購或以其他方式取得；所有權人拒絕參與協議或經開會未能達成協議且無法以其他方式取得者，始得依土地徵收條例申請徵收，是以協議設定地上權乃申請徵

編號	陳述人	陳述日期	陳述意見	回應及處理結果
			<p>2. 協議價購跟徵收差在哪？</p> <p>3. 30%的基價有一樣嗎？墩柱跟高架為何價格不一樣？</p>	<p>收之先行政程序。</p> <p>2. 協議價購，應由需用土地人依市價與所有權人協議。所稱市價指市場正常交易價格。本案協議價購金額之評定，本府已委請不動產估價師依不動產估價技術規則相關規定辦理市價查估作業，以維護土地所有權人之權利。倘未能與土地所有權人達成協議，則進行徵收程序，並依土地徵收條例第30條及土地徵收補償市價查估辦法規定辦理徵收市價查估及提交本市地價評議委員會評定。</p> <p>3. 墩柱係定著於地面之捷運設施，須使用整筆土地，故取得土地所有權，並以市價進行補償；高架工程則係穿越土地之上方，地面仍可做原來之使用，故僅須設定地上權，並依大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理審核辦法規定，以土地市價乘以穿越地上高度補償</p>

編號	陳述人	陳述日期	陳述意見	回應及處理結果
			<p>4. 設定地上權，其地主可保有土地使用權，以後要使用需要經過捷運局同意嗎？</p>	<p>率計算地上權補償。本案高架下緣距地表高度屬15公尺~未滿21公尺區間，地上權補償率為30%。至墩柱與高架坐落土地之市價，由估價師參考相關公開資訊及周遭市場買賣實例，視各宗土地差異進行區域因素及宗地個別因素調整後，決定各宗地價格。價格決定過程將於協議階段向土地所有權人妥為說明。</p> <p>4. 民法第841-1條所稱之區分地上權，謂以在他人土地上下之一定空間範圍內設定之地上權。本案高架段僅需就地面約19.2公尺以上之空間範圍設定區分地上權，地面可做原來道路之使用，土地所有權人仍保有所有權，可自由處分其土地，僅需於移轉登記前依土地法第104條規定通知本府放棄優先購買權。</p>
3	曹德○	112.10.24	1. 協議價購跟徵收差別？	1. 協議價購，應由需用土地人依市價與所有權人協議。所稱市價

編號	陳述人	陳述日期	陳述意見	回應及處理結果
			<p>2. 公平性在哪?會因為某些人比較大聲就拿比較多錢?</p> <p>3. 之後會公開大家領錢金額嗎?</p>	<p>係指市場正常交易價格。本案協議價購金額之評定，本府已委請不動產估價師依不動產估價技術規則相關規定辦理市價查估作業，以維護土地所有權人之權利。倘未能與土地所有權人達成協議，則進行徵收程序，並依土地徵收條例第30條及土地徵收補償市價查估辦法規定辦理徵收市價查估及提交本市地價評議委員會評定。</p> <p>2. 本案協議市價係委由第三方估價師依不動產估價技術規則等規定進行評估，並經相關單位審議核定後，作為協議市價與土地所有權人協議，相關程序皆依法行政，無不公平之情形。</p> <p>3. 基於個人資料保護相關規定，無法公開所有權人領取之金額，然本府於協議價購說明會時，會詳細說明各宗土地價格評估方法及形成過程，以確保估價成果公開透</p>

編號	陳述人	陳述日期	陳述意見	回應及處理結果
				明。另協議價購相關資料將於說明會前寄送予各所有權人，以利程序進行。

壹拾參、第1場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：

第1場公聽會所有權人陳述意見及回應處理情形一覽表

編號	陳述人	陳述日期	陳述意見	回應及處理結果
1	林聰○	112.9.5	<ol style="list-style-type: none"> 1. 簡報第19頁有關地上權補償率部分，有特別將15公尺至未滿21公尺框選，是否代表這一次棕線之用地範圍與萬大線銜接部分均是15公尺至21公尺？現在這高度是否確定？ 2. 萬大線的高度是否與本次工程範圍一樣？若不一樣則萬大線為幾米？ 3. 本人土地為迴龍段566及393-1地號，迴龍段566地號分割之後為迴龍段566-1、566-2、566-3，故原有之地號將來會變成不規則形狀；迴龍段393地號 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 本次工程範圍設計方案已定案，高架下緣距地表高度約為19.2公尺，依大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理審核辦法規定，屬15公尺~未滿21公尺區間，地上權補償率為30%。 2. 萬大線第二期與棕線共構路段係採雙層高架方式設計(棕線軌道在上層，萬大線在下層)，萬大線穿越高度約為12公尺。 3. 經查臺端所有龜山區迴龍段566及393-1地號等2筆土地於112年8月30日逕為分割新增同段566-1、566-2、566-3及393-5、393-6地號等5筆土地，至於迴龍段393-2及393-3

編號	陳述人	陳述日期	陳述意見	回應及處理結果
			地號變為迴龍段393-6、393-5，為何沒看到393-2、393-3等地號？是否可以提供分割後相關面積？	地號土地則係於111年10月6日分別由同段393及393-1地號分割新增，相關分割面積資料已於會後提供臺端參考。 4. 另依土地徵收條例第8條規定，徵收土地之殘餘部分倘有面積過小或形勢不整，致不能為相當使用之情形，所有權人得於徵收公告之日起一年內申請一併徵收，或於協議價購階段申請一併價購殘餘土地。
2	林煌○	112.9.3	私有土地原為道路用地，請政府考慮全部徵收。	1. 墩柱部分，為定著於地面之捷運設施，本府依土地徵收條例及大眾捷運法等相關規定，會先與土地所有權人協議價購所有權，協議不成者，申請徵收土地。 2. 高架橋樑部分，依土地徵收條例及大眾捷運法第19條暨其子法「大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理審核辦法」規定，穿越私有土地上空之情形，主管機關得就其需用之空間範

編號	陳述人	陳述日期	陳述意見	回應及處理結果
				<p>圍，與土地所有權人協議設定地上權，故非屬墩柱部分應以設定地上權方式取得，協議不成時，準用土地徵收條例規定徵收地上權；另地上權設定後，若有土地徵收條例第57條土地不能為相當使用之情形者，所有權人可循該條規定請求徵收所有權。</p> <p>3. 另查高架橋樑土地使用分區為道路用地，現況作為萬壽路一段使用，依交通部103年11月3日交路字第1030034384號函略以：「捷運係為成就公共運輸，在原有道路上再興闢公共設施，對原地主並無妨害或加重損害，有關既成道路之取得應由道路主管機關循序辦理協議或徵收取得，非屬捷運主管機關之處理權責。」爰本府就道路上方穿越空間範圍設定地上權，後續另函請道路主管機關交通部公路總局（萬壽</p>

編號	陳述人	陳述日期	陳述意見	回應及處理結果
				<p>路一段屬省道台一線) 辦理道路用地取得作業。</p> <p>4. 本案經函請道路主管機關交通部公路局回應如下，已於112年10月6日函轉臺端知悉：</p> <p>(1) 旨揭工程用地涉及桃園市龜山區萬壽路一段(屬省道台1線) 私有既成道路土地部分，因該土地為具有公用地役關係之私有既成道路，該類土地徵收補償所涉面積及金額龐大，係屬全國性通案問題；公路局為期逐步解決省道公路系統中私有既成道路土地尚未取得問題，訂有「交通部公路局經管之省道私有既成道路土地取得處理要點」，其主要取得方式，係於辦理道路拓寬工程計畫時，將工程計畫範圍內私有既成道路土地，一併編列預算辦理取得。</p> <p>(2) 目前台1線尚無拓寬計畫，需俟將來有辦理道路拓寬工程計畫時，再依規定一併編列預算辦理取得。</p>

壹拾肆、結論：

感謝各位鄉親參與本次公聽會，各位於會中所提出的寶貴意見本府已詳予記錄，如各位鄉親於會後仍有相關意見，亦得於112年11月3日前填具陳述意見書，郵寄至本府捷運工程局（桃園市桃園區守法路62號），本府後續將妥善處理。本場公聽會之會議紀錄將於會後以專函方式通知各所有權人，並且公告周知及公布於本府網站。

壹拾伍、散會：下午3時00分。