

「八德區建德路至崁頂路新闢道路暨桃園捷運綠線延伸中壢建設計畫（G29 站至 G01 站尾軌間路線段、含 G30 站出入口）（都市土地路段）」工程用地

第 1 場公聽會-第 1 場次會議紀錄

壹、事由：本府為辦理「八德區建德路至崁頂路新闢道路暨桃園捷運綠線延伸中壢建設計畫（G29 站至 G01 站尾軌間路線段、含 G30 站出入口）」工程用地之興辦事業計畫概況，並聽取土地所有權人及利害關係人之意見。

貳、開會時間：114 年 4 月 29 日（星期二）下午 2 時 30 分

參、開會地點：桃園市中壢區龍江市民活動中心（桃園市中壢區龍江路 99 號）

肆、主持人：桃園市政府捷運工程局蔡副總工程司彥霖 紀錄：熊明怡

伍、出席單位及列席單位(人員)：詳簽到表

陸、出席土地所有權人及利害關係人：詳簽到表

柒、興辦事業概況：

一、計畫緣起

- （一）新闢道路為疏解縣道 114 線（長興路）路段之交通車流、改善道路服務水準，及提供捷運綠線延伸中壢 G29 站至 G01 站尾軌間設置。道路新闢完成後，將提升八德區至中壢區人車便捷性及安全性，增進區域交通便利及達成聯外運輸系統整體規劃之目的。
- （二）捷運綠線延伸中壢建設計畫，可串聯八德及中壢生活圈，實現桃園捷運路網軌道成環，提供便捷大眾運輸服務及提升捷運覆蓋密度，帶動捷運沿線產業發展。
- （三）本計畫串連八德（八德地區）及中壢（龍岡地區）二大都市計畫間待開發區域、促進區域發展，新闢道路結合捷運系統路網之規劃，提高桃園市交通運輸路網可及性及效益，實踐桃園整體交通規劃藍圖，打造便捷、安全的宜居城市。

二、計畫概述

- （一）建德路至崁頂路新闢道路：本計畫東起八德區建德路，往西與捷運綠線延伸中壢段共線，平行長興路，計畫終點銜接至崁頂路止，總長度約 2.2 公里，預計新闢 30 至 50 公尺寬（含捷運設施）道路，為減少介面及事權統一，由本府捷運工程局代辦用地取得及

設計施工。



圖 1 建德路至崁頂路新闢道路路線示意圖

- (二) 捷運綠線延伸中壢：從捷運綠線 G01 站往西延伸，沿建德路至崁頂路新闢道路採高架型式至霄裡坡轉為地下型式接中山東路，後行經環中東路、龍岡路、健行路至捷運機場線 A23 站，全長約 7.2 公里，其中地下段約 5.3km，高架段約 1.9km 共設置 6 座車站（地下 5 座、高架 1 座）及 1 處駐車廠。

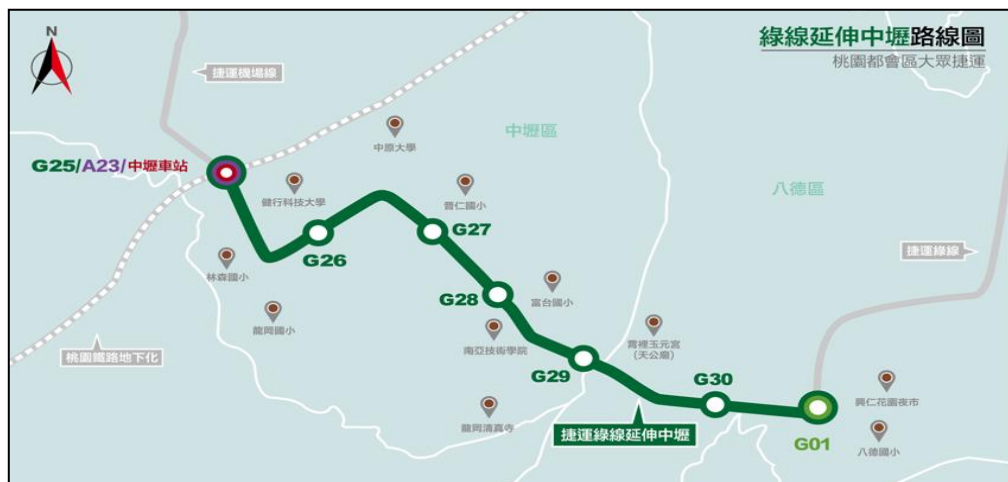


圖 2 捷運綠線延伸中壢路線示意圖

(三) 本次公聽會範圍

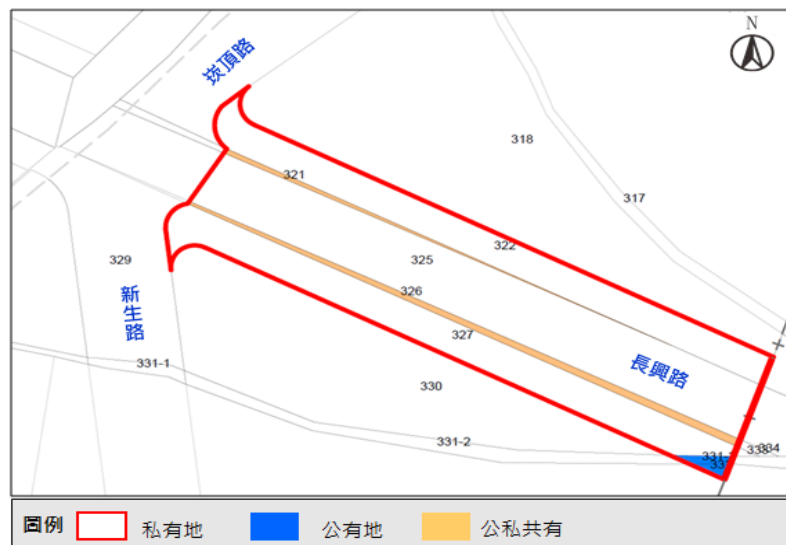
1. 建德路至崁頂路新闢道路

- (1) 本次公聽會範圍為建德路至崁頂路新闢道路(都市土地路段)，位於長興路「中壢(龍岡地區)都市計畫」範圍邊界至崁頂路與新生路口之道路用地，共計 7 筆土地。
- (2) 建德路至崁頂路新闢道路(非都市土地路段)範圍將另案辦理。
- (3) 公私有土地筆數、面積及其用地面積

需用土地共計 7 筆，公有土地 2 筆，私有土地 3 筆，公私共有土地 2 筆。

土地權屬	面積(平方公尺)	土地筆數
公有地	37.43	2
私有地	3,680.36	3
公私共有	190.97	2
合計	3908.76	7

註：本表面積僅供參考，實際使用面積以地政單位地籍分割結果為準。



註：地籍套繪僅供參考，應以地政機關登記資料為準。

圖 3 建德路至坎頂路新闢道用地範圍套繪地籍圖

(4) 土地使用分區及現況

本次公聽會範圍土地使用分區為道路用地，使用現況為長興路及空地。

2. 捷運綠線延伸中壢-地下穿越路線段(工程採潛盾穿越土地下方，用地以註記方式辦理，無涉及土地徵收)

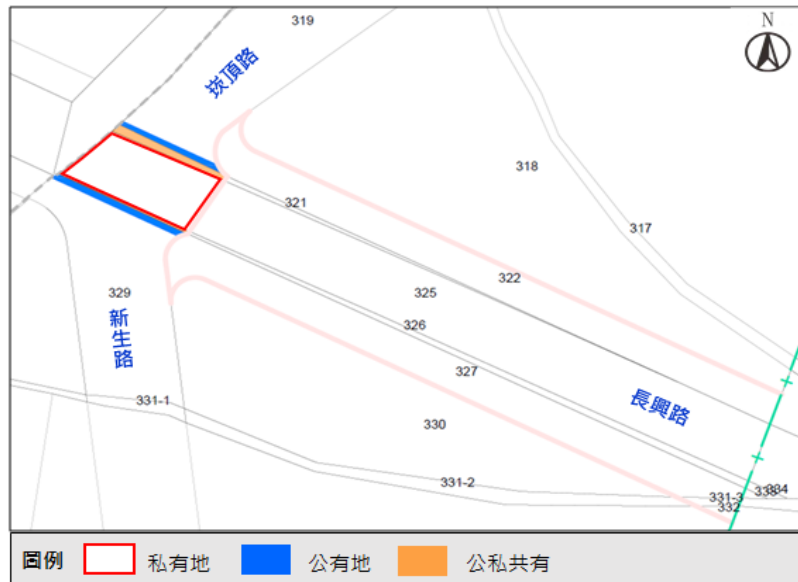
(1) 本次公聽會範圍為捷運綠線延伸中壢 G29 站至 G01 站路線段，位於長興路、新生路及坎頂路交叉路口之道路用地，共計 5 筆土地。

(2) 公私有土地筆數、面積及其用地面積

需用土地共計 5 筆，公有土地 2 筆，私有土地 1 筆，公私共有土地 2 筆。

土地權屬	面積(平方公尺)	土地筆數
公有地	71.14	2
私有地	396.37	1
公私共有	21.99	2
合計	489.5	5

註：本表面積僅供參考，實際使用面積以地政單位地籍分割結果為準。



註：地籍套繪僅供參考，應以地政機關登記資料為準。

圖 4 捷運綠線延伸中壢-地下穿越路線段用地範圍套繪地籍圖

(3) 土地使用分區及現況

本次公聽會用地範圍之土地使用分區為道路用地，土地使用現況為長興路、崁頂路及新生路。

捌、興辦事業計畫之公益性、必要性、適當與合理性、合法性說明：

一、公益性

(一) 社會因素

1. 徵收所影響人口之多寡、年齡結構

本計畫範圍為八德區霄裡里，依桃園市八德戶政事務所 114 年 3 月之統計資料霄裡里總人口數為 2,641 人，家戶數為 984 戶，男性人數 1,334 人，女性人數 1,307 人。本案用地範圍內土地約計 7 筆，預計影響土地所有權人約 244 人，以 35 至 75 歲人口居多。本計畫建設完成後，不僅提供地區居民及公眾便利與安全之交通路網，更可吸引其他地區人口移入。

2. 徵收計畫對周圍社會現況之影響

本計畫於施工期間設置圍籬將影響部分交通，對周圍生活現狀較

有不便，惟透過適當交通維持與疏導措施，對鄰近交通不致有太大影響，道路拓寬開闢後，將提升交通便利性及周邊生活品質，對該地區現況有正面之影響。

3. 徵收計畫對弱勢族群生活型態之影響

本計畫用地現況為道路使用為主，並無居住人口或弱勢族群，故對生活型態無影響。

4. 徵收計畫對居民健康風險之影響程度

本計畫用地現況為道路使用為主，施工期間雖有噪音及落塵，將加強工區灑水、環境維護及噪音減噪，本計畫施工係依相關環評法令辦理，將不致對居民健康產生影響。

(二) 經濟因素

1. 徵收計畫對稅收影響

道路拓寬開闢後有助於鄰近地區因交通便利增進土地利用發展，有利地區產業進駐，增加地方整體稅收，對政府之稅收有正面之效益。

2. 徵收計畫對糧食安全影響

本計畫用地現況為道路使用為主，對糧食安全無影響，道路拓寬開闢後可幫助當地及周邊農業生產運輸，提升農業發展。

3. 徵收計畫造成增減就業或轉業人口影響

本計畫用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。道路拓寬開闢後將提供更便捷、安全之交通服務，可促進人口流動，增加就業及居住人口。

4. 徵收費用、各級政府配合興辦公設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及本府公務預算編列相關預算支應，足敷支應本案，且無造成財政排擠效果。

5. 徵收計畫對農林漁牧產業鏈影響

本計畫用地範圍內土地現況為道路使用為主，無農林漁牧產業鏈，故未影響農林漁牧產業鏈。

6. 徵收計畫對土地利用完整性影響

本計畫用地現況為道路使用為主，並無造成土地零碎切割之狀況，道路拓寬工程完成後可提供安全及優質之道路系統，發揮整體土

地利用之效能，結合道路及捷運建設可促進周邊地區發展，提升土地利用價值。

（三）文化及生態因素

1. 因徵收計畫而導致城鄉自然風貌改變

本計畫行經地區屬已開發都市地區及已開闢道路，不致影響城鄉風貌，道路拓寬開闢後，將擁有寬闊整齊之道路，並透過綠色生態路網建置，提升居民生活品質及桃園市容更新改造

2. 因徵收計畫而導致文化古蹟改變

本計畫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，若日後施工時發現文化資產，將依相關法規辦理，降低文化之衝擊。

3. 因徵收計畫而導致生活條件或模式發生改變

道路拓寬將使交通便利性提升，改善用路人及當地居民使用道路之交通安全，且因道路拓寬開闢後進行環境整理及景觀更新，預期可提供較為良好之公共環境，同時捷運建設提升交通便利性，提供居民綠色運具選擇，節省對外交通聯絡時間。

4. 因徵收計畫對該地區生態環境之影響

本計畫用地現況為道路使用為主，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。

5. 徵收計畫對周邊居民或社會整體之影響

本計畫完成後，可帶動周邊環境改善並滿足桃園捷運綠線延伸中壢(G29 至 G01 站間路廊)布設之需求，整合捷運網絡之規劃及區域路網聯繫的功能，提升便利性及促進桃園都會區發展，對周邊居民及社會整體有正面之影響。

（四）永續發展因素

1. 國家永續發展政策

交通發展為行政院永續發展政策綱領中「永續的經濟」層面之面向之一，基於落實「永續發展」理念及因應「節能減碳」需求，架構台灣地區便捷交通網，穩健發展西部區域運輸，提供優質永續之運輸服務，道路興闢後將提升道路服務水準，紓解車流節省車行時間，達到節能減碳之政策目的。

2. 永續指標

道路運輸系統是民眾生活的一環，為確保擁有安全、健康及舒適的運輸環境，在工程方面，將依國家「永續工程」目標，評估縮小營建規模，採用高效能工法，於施工階段注意填挖土石方平衡及減量，並規劃設計創造以人為本的運輸系統及公路景觀與環境之調和，以減少對環境的衝擊，結合捷運綠線延伸中壢交通政策，符合推動節能減碳及永續發展的理念。

3. 國土計畫

本計畫範圍內土地使用分區為道路用地，道路拓寬開闢符合土地使用管制內容，與國土計畫之規劃相符。

(五) 其他因素

本計畫道路拓寬開闢後將可連結長興路、建德路、崁頂路及中山東路為完整交通路網，同時滿足桃園捷運綠線延伸中壢(G29 至 G01 站間路廊)布設之需求，完備八德、中壢區域都市交通網絡，可提升道路運轉效率，改善都市邊緣土地利用，滿足都市整體發展需要。

二、必要性

(一) 計畫目的與預計徵收私有土地合理關連理由

在符合道路設計規範前提下，以及捷運路線布設與駐車廠聯外道路需求，勘選徵收用地範圍已依「徵收土地範圍勘選作業要點」規定辦理，本案係沿既有道路拓寬，已使私有財產損失最少，完工後可有效負荷未來交通需求成長，提升道路服務水準。

(二) 預計徵收私有土地已達必要最小限度範圍理由

本計畫道路為滿足捷運綠線延伸中壢(G29 至 G01 站間路廊)布設之需求，疏解縣道 114 路段之交通流量，需用土地已依據周邊條件，就用地範圍最精簡使用原則辦理，依計畫道路寬度拓寬既有道路，用地範圍已為最小限度需求。

(三) 用地勘選有無其他可替代地區

本計畫綜合考量路線、工程可行性、用地徵收範圍最小化及減少對交通衝擊等因素進行規劃，配合新闢道路及捷運綠線延伸中壢路段布設需求，就周邊選擇合理土地使用，且需用土地均為都市計畫法第 48 條所稱之公共設施保留地，故為達成計畫目標最精簡設計下，已無其他可替代地區。

(四) 是否有其他取得方式

1. 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。
2. 租賃或設定地上權：本計畫係道路開闢工程，永久提供公眾通行之交通事業，為配合永久性設施工程施工及整體管理維護需要，故本計畫用地不宜以租賃或設定地上權方式取得。
3. 聯合開發：聯合開發方式，雖係公私合作共同進行開發建設方式之一，惟本計畫係為興辦道路工程，並無開發利益或所得可供分配，故與聯合開發目的不同，不適宜以聯合開發方式取得。
4. 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，由土地所有權人就本府公告可供交換之公有非公用土地依法提出申請，並經執行機關審認後辦理交換，本府每年定期公告可供交換之公有土地，土地所有權人如有意願交換，可向本府都市發展局申請，且本市目前持有之財產均有公共、公務或特定使用用途，依相關法令規定及現實狀況，以地易地尚無從辦理。
5. 區段徵收或市地重劃：區段徵收或市地重劃雖為取得公共設施用地之方式之一，惟本案工程用地係作道路使用，永久提供公眾通行，無多餘土地可供分配或發還，因此本案不適用市地重劃或區段徵收方式取得。
6. 容積移轉：本市都市計畫私有公共設施保留地容積移轉，均依內政部訂定「都市計畫容積移轉實施辦法」及本府制定「桃園市都市計畫容積移轉審查許可要點」辦理，土地所有權人可依法提出申請，並經執行機關審認後辦理移轉，土地所有權人如有意願，可向本府都市發展局申請。

綜前所述，建德路至崁頂路新闢道路，本府將先行與土地所有權人辦理協議價購取得需用土地，若經協議仍無法以價購或其他方式取得，方依土地徵收條例規定辦理徵收取得交通建設必需用地；捷運綠線延伸中壢-地下穿越路線段，本府將依大眾捷運法及大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理及審核辦法辦理穿越註記。

(五) 其他評估必要性理由

1. 本計畫已儘量避免對現有計畫區、建物及設施之衝擊，以減少工

程執行時所產生之阻力，所使用之土地均為本案新闢道路及捷運設施必須使用之最小限度，符合興辦事業最小之必要性原則。另道路拓寬開闢後可有效疏解地區居民通往中壢及八德市區之交通流量，並改善道路系統之瓶頸，強化鄰近地區道路運輸機能，提昇服務功能。

2. 新闢道路提供捷運綠線延伸中壢段部分路段布設空間，串聯綠線、綠線延伸中壢及捷運機場線，健全桃園捷運環狀路網。未來更將串聯捷運棕線及三鶯延伸線，形成桃園及大臺北都會區捷運系統，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。

三、適當與合理性

- (一) 本計畫道路新闢工程係依交通部頒布之「公路路線設計規範」規定，道路功能定位及區位將本計畫歸類四級路平原區，設計速率定為 60 公里/小時，線型需平緩彎曲，以維持用路人安全，符合適當性原則。
- (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。

四、合法性

- (一) 本計畫符合土地徵收條例第 3 條第 2 款：國家因公益需要，興辦下列各款事業：二、交通事業。
- (二) 本計畫符合都市計畫法第 48 條：依本法指定之公共設施保留地供公用事業設施之用者，由各該事業機構依法予以徵收或購買…。
- (三) 本計畫依土地徵收條例第 10 條規定辦理：需用土地人於事業計畫報請目的事業主管機關許可前，應舉行公聽會，聽取土地所有權人及利害關係人之意見。
- (四) 行政院 109 年 2 月 15 日核定「桃園都會區大眾捷運系統航空城捷運線(綠線)G01 站延伸至中壢火車站暨其土地整合發展計畫可行性研究報告書」、行政院 112 年 12 月 29 日核定「桃園捷運綠線延伸中壢綜合規劃報告書」。
- (五) 用地取得依據土地徵收條例及大眾捷運法等相關規定辦理，具備合法性。

玖、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：

土地所有權人及利害關係人陳述意見及回應處理情形一覽表

編號	所有權人及利害關係人姓名	陳述日期	陳述意見	回應及處理結果
1	陳○裕	114.4.29	1. 流程說明，有關協議價購部分，合理與不合理的差別在哪？ 2. 協議價購有一致性嗎？ 3. 112 年 8 月 25 日定線說明會，地號土地面積與權狀上登載不符，為何如此？ 4. 持有土地為畸零地，可否直接一併徵收？	1. 市府將於兩場公聽會後召開協議價購會，並依市價與所有權人進行協議。市價部分，本府將委託不動產估價師，依據《不動產估價技術規則》等規定，就不同估價方法及市場實際成交案例進行綜合分析比較，以決定協議價購之市價。相關內容，屆時將於協議會議與臺端進一步說明。 2. 協議價購係依《土地徵收條例》第 11 條所定法定程序辦理，並依市價與地主協議，每位地主的權益與協議方式均予以公平一致之對待。 3. 定線說明會之土地面積應為工程用地預計使用面積，非土地謄本所登載面積。 4. 倘臺端之畸零土地係因本計畫徵收導致，依《土地徵收條例》第 8 條之規定，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，土地所有權人得申請一併徵收。地主可於徵收公告期滿後一年內以書面向市府提出申請一併徵收，本府將邀集相關單位現場會勘後依勘查結果辦理。另依內政部 104 年 6 月 18 日台內地字第 1040420389 號函，符合一併徵收規

編號	所有權人 及利害關係人姓名	陳述日期	陳述意見	回應及處理結果
				定之殘餘土地，得採取協議價購方式取得(一併價購)。倘臺端徵收或協議價購後之殘餘土地符合上開情形，得向本府申請一併徵收(一併價購)。

拾、結論：

- 一、感謝各位鄉親撥冗參與本次會議，有關本計畫內容已於會場向出席之土地所有權人及利害關係人充分說明，並於會場張貼圖籍，現場陳述之意見，亦經本府捷運工程局於現場回應說明，並列入本件會議紀錄，倘會後各土地所有權人及利害關係人對本案有未了解事項，可以書面向本府提出事實及法律上之陳述意見。
- 二、本次公聽會會議紀錄將於會後以郵寄通知土地所有權人及利害關係人，並公告周知及公布於本府網站。

拾壹、散會：下午 3 時 30 分。