

「桃園都會區大眾捷運系統航空城捷運線（綠線）建設計畫—蘆竹區都市計畫路段【中正北路、南工路、蘆興街、南崁路二段（蘆竹街至八股路附近）】工程」第1場公聽會

會議紀錄

壹、事由：說明「桃園都會區大眾捷運系統航空城捷運線（綠線）建設計畫-蘆竹區都市計畫路段【中正北路、南工路、蘆興街、南崁路二段（蘆竹街至八股路附近）】工程」之興辦事業概況，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之意見。

貳、時間：107年4月3日（星期二）下午2時

參、地點：桃園市蘆竹區公所三樓大禮堂（桃園市蘆竹區南崁路150號三樓）

肆、主持人：桃園市政府捷運工程局童副總工程司啟銘

伍、出席單位及人員：詳簽到表

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： 記錄：謝仕豪

一、計畫緣起

- （一）行政院100年8月26日核定「桃園都會區大眾捷運系統綠線（航空城捷運線）暨土地整合發展可行性研究報告書」。
- （二）行政院105年4月20日核定「桃園都會區大眾捷運系統航空城捷運線暨土地整合發展計畫綜合規劃報告書」。

二、計畫目的

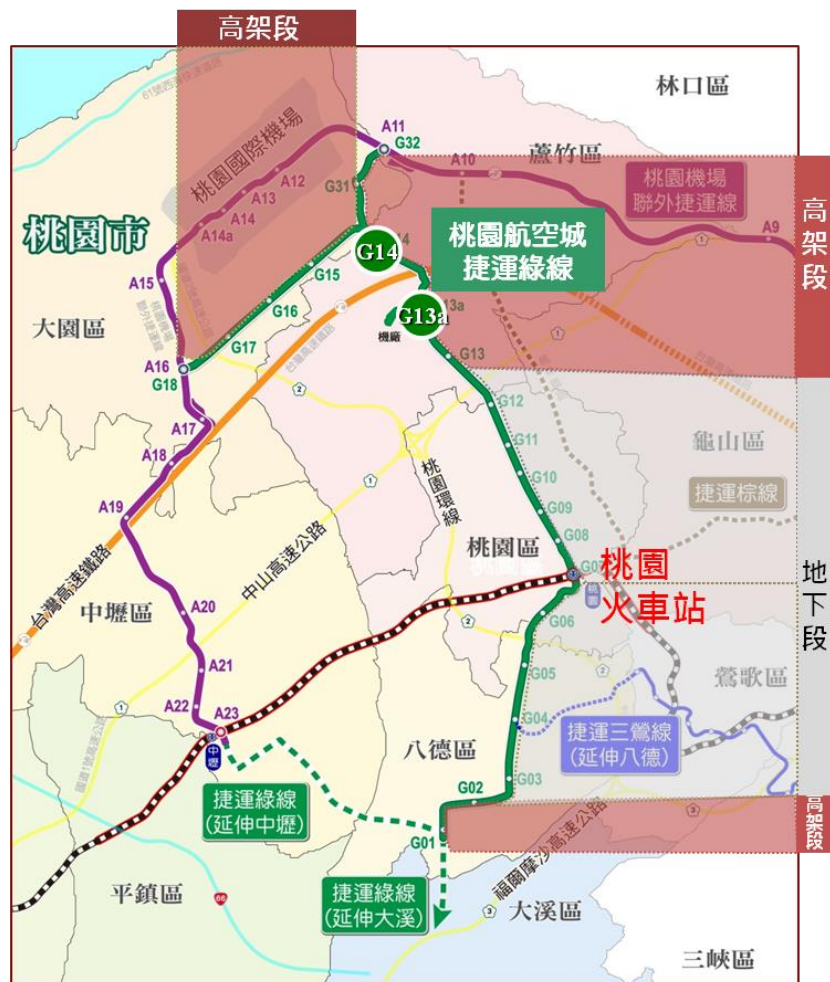
- （一）捷運綠線與臺鐵、機場捷運線銜接轉乘，串連航空城與桃園市中心，有效提振區域發展，紓解交通壅塞問題。
- （二）整合都市計畫、產業與交通，帶動捷運沿線都市更新，改善都市環境。
- （三）依地區特性，整合各面向需求（交通、經濟、城鄉發展、建

造成本、環保節能、營運管理)，以達到永續發展的目標。

### 三、計畫概述

#### (一) 計畫概述

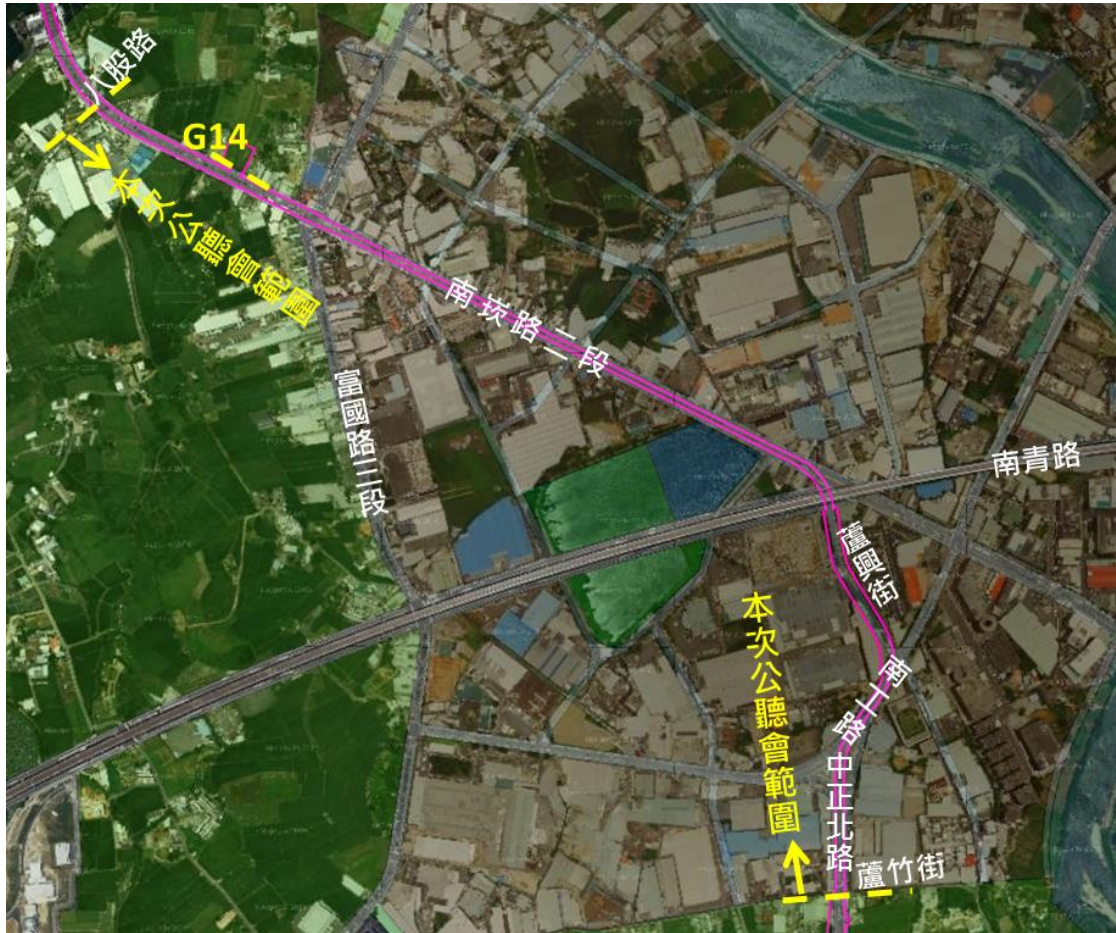
- 1.從 G01 站由南向北經桃園市（以下簡稱本市）八德區介壽路，再經桃園火車站，續沿桃園區中正路到達大園區三民路，向北至機場捷運線 A11 站（坑口站），另自 G14 站後路線向西轉向機場捷運線 A16 站（橫山站）。
- 2.全長約 27.8 公里，其中地下段約 12.5km，高架段約 15.3km，共設置 21 座車站（地下 10 座（G03~G12）、高架 11 座）及 1 處機廠（北機廠），預定 113 年底起陸續通車。



捷運綠線計畫示意圖

#### (二) 用地範圍概述

- 1.本次公聽會範圍：



屬於蘆竹區都市計畫路段，主要沿中正北路、南工路、蘆興街、南崁路二段（蘆竹街至八股路附近）間之捷運高架穿越部分。土地坐落於本市蘆竹區內興段 859 地號等 49 筆土地及水尾段 1239 地號等 52 筆土地，合計共 101 筆土地。

## 2. 本次範圍私有土地用地取得方式

- (1) 變更都市計畫範圍用地：取得所有權
- (2) 墩柱：取得所有權
- (3) 道路內捷運穿越用地：設定地上權

## 捌、事業計畫之公益性評估：

### 一、社會因素評估

#### (一) 徵收所影響人口之多寡、年齡結構

目標年全線 21 個車站全日運量達 25 萬餘人/日之聚集效應，對當地人口數有正面助益。本案位於桃園市蘆竹區蘆竹里範圍內(詳如下表)，查 107 年 4 月蘆竹區戶政事務所人口

統計共 4,833 人，1,644 戶，男性 2,540 人，女性 2,293 人，以男女比例分析，男性占 53%，女性占 47%，男性人口比例略多。私有土地所有權人扣除 8 位法人後約 263 人，其中 65 歲以上有 19 人(佔 7.2%)、15 至 65 歲為 244 人(佔 92.8%)。

|     |       |
|-----|-------|
| 里名  | 蘆竹里   |
| 人口數 | 4,833 |

(二) 徵收計畫對周圍社會現況之影響

本計畫興建完成後，將提升居民就業、就學、觀光及醫療等交通需求之便利性，提升整體生活品質。

(三) 徵收計畫對弱勢族群生活型態之影響

1. 用地範圍內若有屬土地徵收條例第 34-1 條及桃園市政府社會局列冊管理之弱勢族群，經查訪屬實者，將由本府捷運工程局洽請相關單位協助處理，減低對弱勢族群之影響。
2. 捷運場站將設置無障礙設施，對身心障礙之弱勢族群行的權利更有保障。

(四) 徵收計畫對居民健康風險之影響程度

本計畫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。營運將不致產生對居民健康影響之行為。

二、經濟因素評估

(一) 徵收計畫對稅收影響

本捷運建設後因交通便利可提高沿線土地、房屋價值，促進經濟活動，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及車站係儘量利用道路佈設，未使用農地，對糧食安全無影響。

(三) 徵收計畫造成增減就業或轉業人口影響

本案範圍內土地多為既有道路，出入口內亦無商家，對於地方就業或轉業人口無直接影響，惟捷運通車後，將帶動地方發展，提升周邊地區商業及服務業，加速地方人口進駐，可間接增加就業機會。

(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

本計畫所需用地取得及建設經費已編列預算辦理。

(五) 徵收計畫對農林漁牧產業鏈影響

本案範圍內土地多為既有道路、工業區，區內並無農林漁牧產業，故並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

1. 本案取得之用地以設置捷運所必要之設施，路線儘量配合計畫道路劃設，已儘量縮減範圍，減輕對周圍土地利用完整性之影響。

2. 計畫完成後，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、文化及生態因素評估

(一) 因徵收計畫而導致城鄉自然風貌改變

本案道路兩側多屬住宅及工商等景象，未來結合交通建設與土地開發，將可促進周邊地區土地再造並帶動整體都市發展，更有助提升桃園市容更新改造。

(二) 因徵收計畫而導致文化古蹟改變

本計畫捷運工程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。

(三) 因徵收計畫而導致生活條件或模式發生改變

本計畫建設將提升交通便利性，提供居民綠色運具選擇，並帶來人潮及商機，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.範圍內現況尚無稀有物種生態，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.捷運通車後，將提升交通運輸效能，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.本計畫將縮短旅運時間、增加交通便利性，提升居民生活品質，且有助提升周邊土地價值。
- 2.透過本捷運及機場捷運線銜接機場、高鐵車站與國道客運，可無接縫服務桃園地區與中、南部間中、長程旅運轉乘需求與整體效益，提供便利及舒適服務。

四、永續發展因素評估

(一) 國家永續發展政策

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」。有助於桃園地區交通網絡之聯繫，並可提升居民交通便利性，增加生活便利性，並促進產業及觀光發展，符合國家永續發展之交通發展政策，提供優質公共運輸服務。

(二) 永續指標

捷運屬綠色運輸工具，對節能減碳具實質貢獻。並可提升大眾運輸服務水準，增加公共運輸乘客人次，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

本計畫經行政院 105 年 4 月 20 日核定「桃園都會區大眾捷運系統航空城捷運線暨土地整合發展計畫綜合規劃報告書」，且串連臺鐵及高鐵，符合行政院「國土空間發展策略計畫」的要求。

## 五、其他因素評估

本計畫為公益性交通建設，經濟效益包括旅行時間之節省、私人運具乘客轉搭捷運行車成本節省效益、CO<sub>2</sub>減量、空氣污染減少、噪音減輕、肇事成本減少及土地增值等。

## 玖、事業計畫之必要性評估：

### 一、用地範圍內勘選需用私有土地合理關連及已達必要適當範圍之理由

為提供捷運車站旅客進出及營運所需設施，需取得用地以設置捷運必要設施，並以公有地優先使用，惟因公有地仍不足，考量周邊環境條件，本計畫沿線已無區位及面積適宜之公有土地得供設置，故仍須使用私有土地，係為必要適當之範圍。

### 二、預計徵收私有土地已達必要最小限度範圍理由

1. 用地內規劃捷運相關必要設施，採減體減量設計，並儘量避免房舍拆遷、惟仍無法避免使用私有土地。
2. 考量工程興建需要及未來營運、維修安全等功能需求而規劃，配置緊湊，已採最精簡之方式劃設最小用地範圍，同時考量實際需求，對於符合「大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理及審核辦法」等相關規定者，採取得地上權辦理，已達必要最小限度。

### 三、用地勘選有無其他可替代地區及理由

本計畫係綜合考量路線、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所規劃之路線及車站。同時，結構體之配置與設計均已考量減體減量後之最精簡設計，配合整體路線及車站位置，就車站周邊選擇合理土地使用，已無其他可替代地區。

### 四、是否有其他取得方式

- (一) 本案土地取得方式依「土地徵收條例」及「大眾捷運法」第6條、第19條等相關規定辦理設定地上權或取得所有權。
- (二) 本案地上改良物依「桃園市興辦公共工程地上物拆遷補償自治條例」、「桃園市興辦公共工程建築改良物拆遷補償標

準」暨「桃園市農作改良物與農業機具設備畜產水產養殖物徵收補償費及遷移費查估基準」等相關規定辦理。

(三) 其他各土地取得方式

1. 設定地上權

本工程用地則依「大眾捷運法」第 19 條、「大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理及審核辦法」及「桃園市大眾捷運系統工程穿越土地上空或地下處理要點」辦理。

- (1) 大眾捷運法第 19 條：「…前項須穿越私有土地及其土地改良物之上空或地下之情形，主管機關得就其需用之空間範圍，在施工前，於土地登記簿註記，或與土地所有權人協議設定地上權，協議不成時，準用土地徵收條例規定徵收取得地上權。…」
- (2) 大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理及審核辦法第 7 條：「…大眾捷運系統工程穿越之空間範圍有設定地上權之必要者，需地機構應通知土地所有人或管理人及他項權利人進行協議設定地上權。…」
- (3) 桃園市大眾捷運系統工程穿越土地上空或地下處理要點第 2 點：「本市大眾捷運系統工程穿越之土地，依附表所定之處理原則辦理。」

附表(摘述穿越都市土地之「上空」部分)

| 使用土地情形  | 土地類別           | 處理原則  |
|---------|----------------|---|
| 穿越土地之上空 | 捷運系統用地         | 以協議價購、徵收或撥用方式取得所有權為原則。但土地所有人同意提供土地設定地上權且經本府核准者，得以設定永久地上權方式辦理。 |
|         | 公共設施用地或公共設施保留地 | 除墩(柱)使用之土地應以取得土地所有權方式辦理外，其他土地應以設定或徵收地上權方式辦理。                  |



## 2.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，本計畫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主動提出，本府將配合完成相關手續。

## 3.租賃

因本計畫工程係永久使用之公用建設，俾利工程施工及整體管理需要，故本計畫用地不宜以租賃方式取得。

## 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，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。

## 5.保留區段徵收

本案用地範圍位於「桃園國際機場園區及其附近地區特定區計畫」者，倘私有土地之土地所有權人願意將土地先行提供本捷運系統使用，則於協議價購階段得選擇保留未來參與區段徵收權利。

綜上，本府先與土地所有權人辦理協議價購，並依大眾捷運法相關規定辦理；若無法以價購或其他方式取得，將依土地徵收條例規定辦理徵收取得所需用地。

## 五、其他必要性評估理由

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。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、事業計畫之適當性評估：

- 一、桃園為全國人口增加最快的縣市之一，在升格為直轄市後，相關交通建設的擴充、結合整體都市規劃尤顯重要。未來桃園市在北北桃都會區的角色將由外圍邊陲地區轉為全區的門戶，透過交通建設及區域合作廊道的建立，打造北北桃一日生活圈，促進與台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、捷運綠線路線為桃園整體捷運路網中，可與重大建設及其他交通建設期程上結合的優先計畫，需求性最高，具有優先推動之必要性。
- 三、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。捷運完成後，帶動地區發展，建構一個宜居、宜行、低碳、永續發展之國際大都會。

#### 壹拾壹、事業計畫之合法性評估：

- 一、行政院已於 100 年 8 月 26 日核定「桃園都會區大眾捷運系統綠線(航空城捷運線)暨土地整合發展可行性研究報告書」；105 年 4 月 20 日核定「桃園都會區大眾捷運系統航空城捷運線暨土地整合發展計畫綜合規劃報告書」。
- 二、未來私有土地需依據土地徵收條例及大眾捷運法等相關規定，依法取得土地，具備合法性。

#### 壹拾貳、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：

所有權人陳述意見及相關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  | 蔡○瑞 | 107.4.3 | 1、希望捷運噪音不要影響總督府住戶安寧。<br>2、希望墩柱位置不要影響住戶出入。 | 1. 總督府社區路段之捷運行駛於離地面約 22~28 公尺，高於鄰近住宅，因此將受到捷運橋樑遮蔽，捷運噪音影響較不明顯，並已保留隔音牆結構及空間，後續倘有需求亦可考量 |

| 編號 | 陳述人 | 陳述日期    | 陳述意見  | 回應及處理結果  |
|----|-----|---------|---|--|
|    |     |         |   | <p>增加設置隔音設施(如隔音牆等)。</p> <p>2. 本路段之墩柱規劃於道路中心，並配合都市計畫道路用地範圍，於其兩側仍保留車道進出空間，細部設計時會再去現場會勘確認位置，將不致影響住戶進出。</p>  |
| 2  | 張○真 | 107.4.3 | <p>1、G13a 的 a 是甚麼意思?是維修站嗎?我們不要維修站，影響空氣品質與污染及吵。</p> <p>2、是否把 G13a 移到蘆興街?原來 G13a 無居住人少，蘆興街人口密集。</p> <p>3、為何有地下段和高架段，為何我們這邊走高架?走高架也許是節省經費，但一勞永固，既然開公聽會，不就是聽人民百姓的聲音嗎?</p> | <p>1. G13a 捷運車站的 a 是工程代碼，不是維修站，G13a 係規劃為捷運車站，並非維修站。</p> <p>2. 因蘆興街路段處需配合跨越高鐵，已位於坡度 3.2%處(車站區坡度須為 0%)，且橋下無足夠寬之道路作為後續捷運通車之進出，故非可行之設站地點。</p> <p>3. 捷運建設採高架或地下規劃時，除儘量避免拆遷外，需考量服務人口、交通影響、政府整體財源、環境因素、運輸需求、經濟效益及興建時程等因素。故經過市區部分時，考量兩側人口密集及受限道路寬度採地下佈設，其餘採高架規劃。</p> |
| 3  | 鍾○章 | 107.4.3 | <p>行經蘆興街的墩柱位置在哪裡、墩柱尺寸、距離民宅的寬度為何?請提供圖說。</p>  | <p>有關蘆興街基本設計階段圖說隨會議紀錄供臺端參考，惟仍須依細部設計定案成果為準。</p>   |
| 4  | 徐○真 | 107.4.3 | <p>1、113 年陸續通車，從何處開始通車?</p>   | <p>1. 本案預計於 113 年底起陸續之通車路段為</p>  |

| 編號 | 陳述人     | 陳述日期    | 陳述意見  | 回應及處理結果   |
|----|---------|---------|---|---|
|    |         |         | 2、何時開始徵收？<br>3、高架路段是哪裡？   | G01 站至 G32 站。<br>2. 依土地徵收條例規定應辦理 2 次以上公聽會，本次係第一場公聽會，後續會再舉辦第二場公聽會，接續辦理協議價購會，又依土地徵收條例第 11 條規定：「需用土地人申請徵收土地或土地改良物前，除國防、交通或水利事業，因公共安全急需使用土地未及與所有權人協議者外，應先與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，始得依本條例申請徵收。」，故本案如無法達成協議價購取得用地，方得以徵收方式辦理徵收，預計於 107 年底或 108 年初辦理徵收作業。<br>3. 本捷運高架路段分為 2 段：第一段為八德區建德路上之 G01 站~G02 站；第二段為國道一號北側中正北路上之 G13~G32 站為高架段。 |
| 5  | 傅○原、林○偉 | 107.4.9 | 捷運綠線經過南青路 1431 號前請<br>1. 把路線向外移(不要靠近建物)<br>2. 基柱往下移，跨越道路(不要擋住店門面)<br>並請正式、明確回覆， | 本案落墩位置座落於既成道路上(公有地)，且橋面設施已避開拆除既有建築物，又因該段捷運路線跨越高鐵及受航高限制需採大跨距，在衡酌橋樑跨距、型式、結構安全考量下，目前基本設計規劃落  |

| 編號 | 陳述人  | 陳述日期       | 陳述意見  | 回應及處理結果  |
|----|------|------------|---|--|
|    |      |            | <p>本人已陳情多次，我們支持政府政策，但也希望主辦單位能替百姓解決問題，以求順利。</p>  | <p>墩位置係為較適當方案，惟實際落墩位置須俟統包商招標後，於細部設計時，經現場會勘確認相關柱位。</p>  |
| 6  | 世○倉運 | 107. 4. 10 | <p>依公聽會簡報內容，提及捷運綠線之私有土地取得方式，其中提及「除墩(柱)使用之土地應以取得土地所有權方式辦理外，其他土地應以設定或徵收地上權方式辦理。」因捷運綠線自南工路轉蘆興街處係以高架方式施工，將可能穿越本公司所在土地上空，因此，就穿越段之地上權設定，其設定範圍及內容，是否應公告周知，以供土地所有權人評估選擇；又，因捷運設施僅係穿越土地上空，則就設施下方之空間供土地所有權人利用，建請納入地上權設定時之考量，俾利不願土地遭徵收之所有權人繼續使用之。</p> <p>其次，就墩(柱)之位置及使用之土地徵收範圍，因公聽會之資料並未載明是以墩(柱)位置及四周多少公尺為徵收範圍，此部份亦建請貴府考量於下次公</p> | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 本路段蘆興街都市計畫變更範圍外，屬高架穿越部分，本局後續將依規定辦理穿越空間範圍公告事宜。</li> <li>2. 蘆興街係位於「變更南崁地區都市計畫(配合桃園都會區大眾捷運系統航空城【綠線】相關設施設置案)範圍內，將以取得所有權方式辦理，本局後續將召開協議價購會議另行說明協議價購程序，倘貴公司因個別因素有設定地上權之需要，可於協議價購會議時提出申請。</li> <li>3. 貴公司所有坐落本計畫範圍內之土地包括水尾段地號 1678-8、1678-9、1794-2、1794-3、1795-2、1795-3、1678 等 7 筆土地，其係屬「變更南崁地區都市計畫(配合桃園都會區大眾捷運系統航空城捷運線【綠線】相關設施設置案)範圍內，將以取得所有權方式辦理。本路段蘆</li> </ol> |

| 編號 | 陳述人 | 陳述日期     | 陳述意見   | 回應及處理結果   |
|----|-----|----------|--|---|
|    |     |          | <p>聽會揭露之，資訊公開化，俾供受此工程影響之相關人等參酌。</p> <p>依公聽會簡報之地籍示意圖所示，捷運綠線自南工路轉蘆興街處之弧度將大幅使用到本公司 1678 地號土地，然而，以本公司目前該筆土地現在係有新建之物流大樓建於其上，且面臨蘆興街配置貨櫃及卡車裝卸碼頭，貴府如若依示意圖所示使用，將造成本公司物流大樓貨物車輛出入困難，甚或貨物無法進出之窘境。再者，市府地政機關先前已自 1678 地號土地逕為分割 1678-8 及 1678-9 地號土地將作為道路用地之用，故建請貴局評估修正調整南工路轉蘆興街處之弧度，即盡量修正轉彎弧度至上述道路用地之範圍，避免對土地所有權人於使用上造成困擾。</p> | <p>興街變更都市計畫範圍外，屬於高架穿越部分，本局後續將辦理穿越公告，並展示穿越空間範圍之平面、立面等相關圖說。</p> <p>4. 有關南工路轉蘆興街處之弧度，評估捷運線型可在原半徑不變下做微調，並併同修正捷運工程範圍以蘆興街 15 公尺寬之計畫道路作為「捷運系統用地兼供道路使用」，而南工路轉蘆興街轉彎處則以捷運結構外緣線範圍變更為「捷運系統用地」，後續仍需視都委會審議結果而定，本局亦將持續與貴公司溝通以避免影響土地所有權人權益。</p> |
| 7  | 鍾○萱 | 107.4.24 | <p>1、蘆竹區高架路段有無影響本區域蘆興街(總督府)廢汙水排放? 本區(蘆興街)地下廢汙水排水系統請併入本工程排水系統處理? 相關排水系統於工程</p>  | <p>1. 蘆興街(總督府)污水用戶接管係屬桃園地區污水下水道系統建設營運範圍，該污水系統係由本府水務局以 BOT 方式委由民間機構(日鼎水務有限公司)辦理建設及營</p>  |

| 編號 | 陳述人 | 陳述日期 | 陳述意見   | 回應及處理結果   |
|----|-----|------|--|---|
|    |     |      | <p>施作前請先行完善規劃，加大廢汙水排放系統渠道及管徑，避免颱風期間或驟大雨時造成排水不及，導致區域淹水，影響周邊住戶生活。</p> <p>2、施工期間請加強要求施工單位應做好安全防護圍籬，避免落石、塵土飛揚影響周邊住戶生活品質。</p> <p>3、施工期間請加強要求施工單位應做好噪音管制措施，避免影響周邊住戶生活品質。</p> <p>4、本區域雖是高架路段之一，高度要跨過去南青路上高鐵，高度雖然很高，但相關隔音措施(隔音牆)仍應審慎並妥善規劃，避免完工通車後衍生週邊住戶噪音干擾問題。</p> | <p>運工作。該污水下水道系統建設僅將用戶生活污水收集接管，並未將雨水排水納入，不會有因雨水排入致須加大管徑之情況。該區域之用戶污水接管時程屆時將請本府水務局協助配合辦理。</p> <p>2. 施工期間將請廠商依相關規定，做好工區相關防護措施避免落石、塵土飛揚影響周邊住戶生活品質。</p> <p>3. 施工期間將請廠商依環評及噪音管制標準等相關規定，做好噪音管制措施，避免影響周邊住戶生活品質。</p> <p>4. 後續統包商設計階段將要求針對減震防噪措施提出加強落實方案，以確保周遭居民之權益。</p> |

壹拾參、散會：下午 3 時 00 分