

桃園市八德區「延平路三期(和強路至和平路)道路新闢工程」

用地取得第 2 場公聽會會議紀錄

壹、事由：

為興辦本市八德區「延平路三期(和強路至和平路)道路新闢工程」計畫報經許可前進行宣導及溝通，就興辦事業概況、事業計畫之公益性、必要性、適當與合理性及合法性予以說明，並聽取民眾意見及廣納各界意見特舉行本次公聽會。

貳、開會時間：

中華民國 111 年 8 月 19 日（星期五）下午 2 時 30 分

參、地點：

桃園市八德社福館 4 樓演藝廳(桃園市八德區福國北街 220 號)

肆、主持人及紀錄：

主持人:桃園市政府工務局林專門委員坤德代理

紀錄:黃綉婷

伍、出席單位及人員：

本府工務局：韓治安、王昭凱、金玉、胡可如、葉語涵、陳佩怡

本府新建工程處：謝孟哲、紀威廷

本府地政局：邱奕傑

本市八德區公所：黃世忠

本市大湳里里長：鄭桂林

桃園市議會：蔡永芳議員、段樹文議員服務處執行長、朱珍瑤議員服務處主任

陸、出席之土地所有權人及利害關係人：詳如簽到冊

柒、興辦事業概況：

一、計畫範圍及目的

本新闢道路工程範圍北起和強路(市道 110 乙線)，南至和平路(桃 46 線)，總長約 600 公尺，位於八德(大湳地區)都市計畫區外東側(如圖 1)，係為配

合臺北都會區大眾捷運系統三鶯線延伸桃園八德段(LB12a—LB13 站路廊)高架段共線需求，並規劃銜接交會於 LB13 車站，同時串聯桃園捷運綠線 G04 車站(位於介壽路上)，成為雙捷運轉乘站，打造八德區周遭完善之交通設施，建構大桃園地區之完善交通路網(如圖 2)，帶動地方發展。

另本市桃園、八德區延平路一、二期已完工通車，本道路(延平路三期)新闢完成後，將能疏解桃園區及八德區透過台 4 線(介壽路)、桃 46 線(和平路)、市道 110 乙線(和強路)及市道 110 線(桃鶯路/鶯桃路)南北往返大浦交流道之交通，提升人車便捷及安全性，改善區域交通便利及達成聯外運輸系統整體規劃之目的。

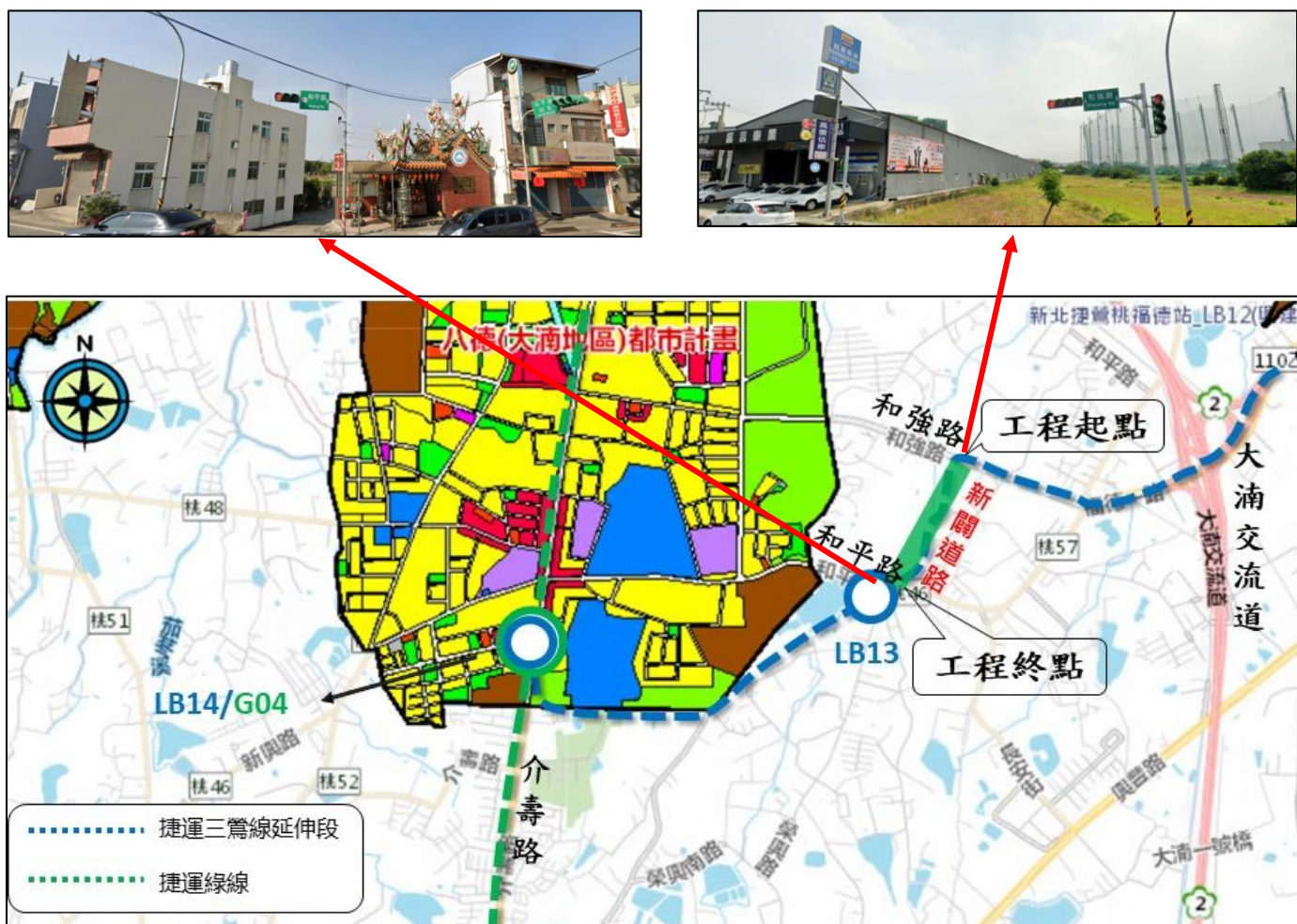


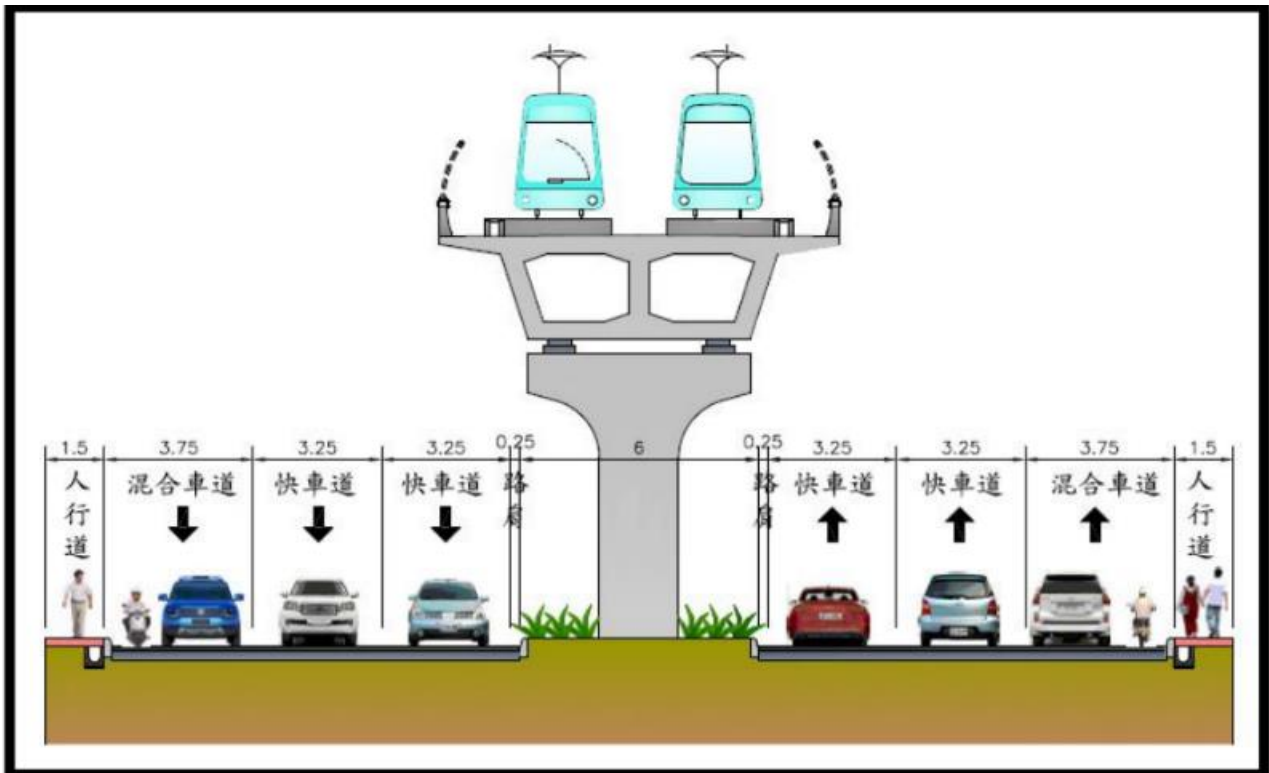
圖 1-八德區「延平路三期(和強路至和平路)道路新闢工程」計畫範圍



圖 2-用地範圍周邊之交通路網圖

二、計畫內容

本新闢道路工程，總長度約 600 公尺，位於八德(大湳地區)都市計畫區外東側，考量臺北都會區大眾捷運系統三鶯線延伸桃園八德段(LB12a-LB13 站路廊)高架段共線需求；另桃園、八德區延平路一、二期已完工通車，本道路(延平路三期)新闢完成後，將能疏解桃園區及八德區透過台 4 線(介壽路)、桃 46 線(和平路)、市道 110 乙線(和強路)及市道 110 線(桃鶯路/鶯桃路)南北往返大湳交流道之交通，配置 30 公尺寬計畫道路，道路設計速率為 60(公里/小時)，線型需平緩彎曲以維持用路人安全。



三、用地概況

(一) 用地範圍之四至界線：

本新闢道路範圍北起和強路(市道 110 乙線)，南至和平路(桃 46 線)，位於八德(大湳地區)都市計畫區外東側。

(二) 用地範圍公私有土地筆數及面積，各占用地面積之百分比：

本案工程用地範圍內公私有土地筆數、面積及其占用地面積之百分比(如下表 1)：(第 1 場公聽會用地範圍 36 筆土地，因桃園市八德地政事務所辦理用地範圍土地假分割作業，以及民眾申請土地合併，致面積異動，現為 35 筆土地，惟用地範圍未變動。)

表 1—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統計表

土地權屬	土地筆數	面積(m ²)	比例(%)
公有土地	13	622.12	3.52%
私有土地	22	17,055.90	96.48%
合計	35	17,678.02	100%

(三) 用地範圍內私有土地改良物概況：

本案工程範圍內私有土地經調查多為農林作物，及零星鐵皮屋、民宅、宮廟，用地勘選已盡量迴避人口密集住宅聚落建築物。

(四) 用地範圍內土地分區、編定情形及其面積之比例(如下表 2)：

表 2—用地範圍內土地使用分區，編定情形及其面積之比例統計表

土地使用分區	使用地編定	土地筆數	面積(m ²)	比例(%)
非都市計畫區 (一般農業區)	農牧用地	21	16,962.67	95.95%
	水利用地	6	465.55	2.63%
	交通用地	7	156.57	0.89%
	甲種建築用地	1	93.23	0.53%
合計		35	17,678.02	100%

(五) 計畫目的與預計徵收私有土地合理關聯理由：

1. 本計畫道路北起和強路(市道 110 乙線)，南至和平路(桃 46 線)，總長約 600 公尺，位於八德(大湳地區)都市計畫區外東側，銜接已完工之桃園區延平路一期及八德區延平路二期，將能疏解桃園區及八德區透過台 4 線(介壽路)、桃 46 線(和平路)、市道 110 乙線(和強路)及市道 110 線(桃鶯路/鶯桃路)南北往返大湳交流道之交通，提升人車便捷及安全性，改善區域交通便利及達成聯外運輸系統整體規劃之目的。
2. 本計畫為配合臺北都會區大眾捷運系統三鶯線延伸桃園八德段(LB12a—LB13 站路廊)高架段共線需求，並規劃銜接交會於 LB13 車站，同時串聯桃園捷運綠線 G04 車站(位於介壽路上)，成為雙捷運轉乘站，打造八德區周遭完善之交通設施，建構大桃園地區之完善交通路網，帶動地方發展。

(六) 預計徵收私有土地已達必要最小限度範圍理由：

1. 本計畫範圍用地依據「徵收土地範圍勘選作業要點」第 3 點規定，已就損失最少之地方為之，並盡量避免建築密集地、文化保存區位土地、環境敏感區位、特定目的區位土地及現供公共事業使用之土地或其他單位已提出申請徵收之土地。
2. 本計畫道路範圍與臺北捷運三鶯線延伸桃園八德段共用廊帶，配合捷運高架段落墩使用空間需求，規劃路寬為 30 公尺，並依「公路路線設計規範」設置雙向各 2 線快車道及 1 線混合車道，訂定速率為 60(公里/小時)以符合未來交通需求，並以避開人口密集住宅聚落及降低房屋

拆遷面積為原則進行線型設計，用地範圍已為最小限度需求。

(七)用地勘選有無其他可替代地區及理由：

本案工程整體路線係與臺北捷運三鶯線延伸桃園八德段捷運共線，並與臺北捷運三鶯線及桃園捷運綠線規劃銜接，新闢後將改善台 4 線、桃 46 線、市道 110 乙線及市道 110 線路段交通，並作為八德往返大湳、桃園之替代道路。本案已盡量使用公有土地、避開建築密集區並以對民眾影響最小之路線規劃，無其他可替代地區。本道路開闢完成後，將永久供公眾通行使用，並達到紓解台 4 線、桃 46 線、市道 110 乙線及市道 110 線路段之交通流量之效能。

(八)其他評估性必要性理由

1. 本計畫已盡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。
2. 配合臺北捷運三鶯線延伸桃園八德段高架共線需求設置 LB13 車站，設置 30 公尺寬雙向車道，提供居住八德區民眾另一個便捷運輸廊道。
3. 道路開闢後可有效疏解地區居民通往桃園市區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，提升服務功能，健全聯外道路運輸網。

(九)是否有其他取得方式

本案工程係公共使用性質，若以其他方式取得，1. 設定地上權、2. 租賃、3. 聯合開發、4. 捐贈、5. 公私有土地交換、6. 市地重劃或區段徵收等方式，經研判不可行，理由如下：

1. 設定地上權：

因本計畫工程係永久使用之交通事業，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設定地上權方式取得。

2. 租賃：

因本計畫係道路開闢工程，永久提供公眾通行，必須取得範圍內私有土地之所有權，方能使交通改善計畫得以長遠落實，工程不宜以租賃方式取得。

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，核與聯合開發利益不同，不適宜以聯合開發方式取得。

4. 捐贈：

私人捐贈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。如土地所有權人願意，本府非常感謝所有權人的配合與體諒，並願意配合完成相關手續。

5. 公私有土地交換：

本計畫路線係由八德(大湳地區)都市計畫區外東側範圍邊界，計畫路線係由八德區和強路至和平路道路開闢 30 公尺寬道路，純屬道路闢建工程，除現行都市計畫及區域計畫土地得以一般徵收方式取得外，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。

6. 市地重劃或區段徵收：

市地重劃或區段徵收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。

以上 6 種取得方式經分析後皆不可行，故基於尊重土地所有權人之財產權權益，於徵收土地前將依「土地徵收條例」第 11 條規定以市價向土地或地上物所有權人協議價購或以其他方式取得；其中拒絕參加或未能達成協議且無法以其他方式取得者，本府考量道路拓寬工程迫於公眾利益需求，將依規定申請徵收土地。

捌、興辦事業計畫概況暨公益性、必要性、適當與合理性及合法性：

一、興辦事業之公益性、必要性評估：

(一)社會因素評估：

1. 徵收所影響人口之多寡、年齡結構：

本案工程範圍主要為八德區大湳里及大安里，依桃園市八德區戶政事務

所 111 年 5 月統計資料，兩里設籍總戶數 3,167 戶，人口數 8,841 人，男性 4,462 人，女性 4,379 人，男女比例平均，主要年齡結構介於 35-44 歲之間(詳如表 3)。本案用地範圍內私有土地計 22 筆，預計影響土地所有權人約 134 人。

表 3—桃園市八德區 111 年 5 月里人口數統計表

民國 111 年 5 月底本市八德區人口統計表						
區域別	鄰里	戶數	男性	女性	合計	百分比%
大湳里	32	1,778	2,377	2,333	4,710	53.3%
大安里	28	1,389	2,085	2,046	4,131	46.7%
總計	60	3,167	4,462	4,379	8,841	100%

2. 徵收計畫對周圍社會現況之影響：

本計畫新闢道路與臺北捷運三鶯線延伸桃園八德段共用廊道，透過路廊之整合，路線避開人口密集住宅聚落，減少民房拆遷面積，以減少道路建設開發之阻力，並銜接既有計畫道路，可避免二次徵收、施工，節省工程時效及成本，有效改善交通動線紊亂，並能提升交通便利性及周邊生活品質。

3. 徵收計畫對弱勢族群生活型態之影響：

本計畫用地範圍內現住居民目前查無低收入戶、中低收入戶及情境相同者或領有身心障礙手冊之弱勢族群，現況以農林作物為主，及零星鐵皮屋、民宅、宮廟，已盡量迴避人口密集住宅聚落建築物，不需改變生活型態、重建社會關係或調整謀生之方式；故本計畫對用地範圍內弱勢族群之所有權人及現住居民生活影響較小，並可提升交通便利性及生活機能。

4. 徵收計畫對居民健康風險之影響程度：

本案沿線周邊住宅少，工程設計針對道路兩側公共設施帶，擬設置路肩綠帶與人行道，可降低車輛噪音危害及空氣污染，對居民健康風險有正面效益，另外路肩綠帶與人行道亦有助於提升居民運動空間及居住品質。

(二)經濟因素評估：

1. 徵收計畫對稅收影響：

道路新闢能助於鄰近地區進出交通機能，提升生活圈之交通便捷及貨運暢流，促進地區產業發展，另交通條件提升使地區土地價值提高、工商產業發展，對政府之稅收有正面之效益。

2. 徵收計畫對糧食安全影響：

本案路線劃設盡量銜接已開闢道路，並減少使用耕地，使剩餘農地保留方正仍可繼續從事農業相關使用，道路新闢後，雖減少部分農糧收成，但不致影響糧食安全，並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：

本案用地範圍內盡量減少使用耕地，用地取得不會造成就業人口需暫時停業或轉業，另本工程完工後，提供更便捷、安全之交通服務，並串聯介壽路(台 4 線)、和平路(桃 46 線)、和強路(市道 110 乙線)及桃鶯路/鶯桃路(市道 110 線)，滿足八德(大湳地區)都市計畫區，東向銜接和強路、桃鶯路/鶯桃路，西向銜接介壽路，使車輛減少繞道，解決區域交通瓶頸、區域路網的聯繫功能，藉以滿足階段性路網需求功能，增加當地就業便利性以增加就業人口，促進人口流動之有助提升居住人口與就業人口。

4. 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：

本計畫用地取得總經費約新臺幣 3 億 8,000 萬元，已由本府工務局編列預算支應，分 2 年執行自 111 年度編列經費 3,800 萬元、112 年度繼續編列經費 3 億 4,200 萬元。預算編列未造成排擠效果，足敷本案使用，後續將依計畫覈實使用。

5. 徵收計畫對農林漁牧產業鏈影響：

本計畫路線盡量減少使用耕地，雖路線經過部分現況為農用之土地，致農作微幅減少，但路線規劃不會對於附近農業生產環境造成破壞，且對農林漁牧產業鏈不會造成影響。道路之開闢可提供當地農業等貨物運輸功能，及提升農林漁牧產業層次。

6. 徵收計畫對土地利用完整性影響：

本新闢道路計畫係屬線性規劃，並盡量與地籍線平行或垂直，使剩餘土地完整可使用，減少畸零地產生，以維持土地利用之完整性。

(三)文化及生態因素評估：

1. 因徵收計畫而導致城鄉自然風貌改變：

本案新闢道路不會破壞地區城鄉風貌，並配合本道路開闢後，使道路整齊寬闊明亮，並透過綠色生態路網建置及公共通行空間之植栽區域，提升居民生活品質及地方發展。

2. 因徵收計畫而導致文化古蹟改變：

本計畫範圍內未有依文化資產保存法公告之古蹟、遺址或歷史建築，故對文化古蹟無影響。日後施工時倘發現地下相關文物資產，將責成施工廠商依相關規定辦理。

3. 因徵收計畫而導致生活條件或模式發生改變：

道路開闢使交通便利性提升，改善用路人及當地居民使用道路之交通安全，且因道路開闢，使環境整潔及景觀更新，預期可提供較為良好之公共環境及就業機會，改善生活條件，提升居住品質。

4. 因徵收計畫對該地區生態環境之影響：

工程範圍無位於生態保護區，用地範圍非屬國土復育政策方案禁止開發之對象，亦非環境敏感區位，及非屬動植物棲息生長土地，道路新闢後對生態環境無不良之影響，且無破壞當地水域及生態環境。

5. 因徵收計畫對周邊居民或社會整體之影響：

本計畫完成後將滿足臺北捷運三鶯線延伸桃園八德段佈設之需求，整合捷運系統路網之規劃，提升周邊便利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)永續發展因素評估：

1. 國家永續發展政策：

依據行政院 99 年 2 月 22 日院臺建字第 0990002926 號函核定「國土空間發展策略計畫，提出從全球及東亞視野之國土空間架構與發展定位，並規劃提出全國性、區域性的交通運輸通訊面向之空間發展政策與策略

方向，以增強國內區域治理能力，提升國家整體競爭力，並邁向永續發展。

有鑑於交通發展為永續發展政策綱領中「永續的經濟」層面之面向之一，交通部依永續發展的理念，研擬整體的交通運輸政策，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，穩健發展西部地區城際運輸，提供優質永續之運輸服務。本工程即依上開規劃建設，道路新闢後將提升道路服務水準，疏解車流節省行車時間，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環境的一環，為確保居民擁有安全、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，採用高效能工法及優先使用在地建材，於施工階段時注意挖填土石方平衡及減量，營建剩餘土石方與其他工程撮合交換或再利用，本工程之規劃建設，符合永續指標生活面向之交通議題的指標。

3. 國土計畫：

本案係整體之區域開發計畫，區域內無國土復育方案禁止開發土地，亦非屬國家公園計畫範圍內，為落實國土保育及保安，避免造成環境破壞，勘選範圍盡量避免優良農田及農業設施，不影響農業經營管理，符合國土計畫原則。

(五)其他因素評估：

本案結合省道台4線(介壽路)、桃46線(和平路)、市道110乙線(和強路)及市道110線(桃鶯路/鶯桃路)，建構完整聯絡道路，本計畫道路開闢完整八德區域都市交通網絡，可提升道路運轉效率，降低交通事故機率，改善都市邊緣土地利用，滿足都市整體發展需要。

(六)綜合評估分析。

1. 公益性：

本案土地徵收可透過道路新闢建置來滿足臺北捷運三鶯線延伸桃園八德段佈設之需求，結合捷運系統、區域路網聯繫的功能，達到提升公共

運輸系統及產業運輸條件，並有助於整體工、商觀光產業發展，符合事業計畫之公益性。

2. 必要性：

本計畫為配合推動大眾運輸綠色交通政策及重大發展計畫，整體考量規畫範圍內相關重大建設，如臺北捷運三鶯線延伸桃園八德段、桃園捷運綠線、大湳滯洪池工程、桃園市延平路延伸段等，並結合省道台4線(介壽路)、桃46線(和平路)、市道110乙線(和強路)及市道110線(桃鶯路/鶯桃路)路段交通，建構完整聯絡道路，串聯臺北及桃園兩大會捷運系統，提升八德區域都市交通網絡，以滿足捷運路網及公共運輸系統條件，將能提高大眾運輸系統服務水準，使市區道路路網將更趨完善。本計畫之用地均為本案新闢道路必須使用之最小限度，符合興辦事業造成損害最小之必要性原則。

3. 適當及合理性：

本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。

4. 合法性：

本案係符合「土地徵收條例」第3條第2款之交通事業，並依該條例第10條規定，於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，已具備合法性。

玖、土地所有權人及利害關係人意見，及對其意見之回應與處理情形：

第 1 場公聽會陳述意見

編號	提問人	發言內容	回覆
1	鄭○集	<ol style="list-style-type: none"> 1. 請協助農舍蓋回。 2. 農用水道、導通。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 用地範圍涉及農舍拆除重建疑義，本府已請業務權責單位確認案地相關資料，研議後另函回復臺端。(本府工務局業於 111 年 7 月 25 日桃工用字第 1110030253 號函復臺端向本府農業局及本府建築管理處申辦，依據農業及建築管理相關函釋及規定辦理。) 2. 臺端所述農用水道，本府已請施工單位納入工程研議評估中。
2	謝○穩	<ol style="list-style-type: none"> 1. 考量行車安全性，延平路三期線型稍往東偏移，使入口方向與二期較能維持一致，道路中心線位置也能二、三期連成一線，則用路人往返延平路二、三期之行駛動線形成交通直截性，如此十字路口比較正向銜接延平路二期，對於行車安全更有明顯助益。工務局主張的雙 T 路口絕不可行，對用路人安全十分不利。 2. 本區域各宗土地之形狀及大小雖不一致，可以相同比例來平均分攤土地進行線型規劃，於協調會中我們也有讓步，1459 地號願意提供 400 坪約 1322 平方公尺為新道工程用地，面積仍然在 123 筆地號中居冠，這是底限，不足部份由鄰近地號大家共同分攤承受。 3. 延平路三期道路起點位置固定要與二期銜接，但最後訖點位置應配合道路線型來決定，以提供用路人安全為優先考量，目前第 3 次說明會之線型方案是整條第三期道路往西歪，不成一個標準的十字路，工務局未會簽交通公安部門，即決定道路線型方案， 	<p>有關路線線型規劃定線，本府工務局前於 111 年 6 月 21 日桃工規字第 1110023660 號函復臺端如下：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 旨揭工程第 3 次定線說明會所附之線型(和強路至和平路)，係沿既有和強路拓寬，再與「延平路(國道 2 號南側)延伸至和平路道路新闢工程(第三期)」計畫(以下簡稱延平路三期)共線銜接至和平路口，查臺端持有之八德區中華段 1459 地號土地位延平路三期與和強路交會口，該路口之線型規劃除考量已完成開闢之延平路(二期)開口位置，亦需配合捷運三鶯線延伸八德段之最小轉彎半徑及高架橋墩落墩需求等，相關限制條件較多。 2. 本府工務局前已就臺端之訴求，併同其餘人陳議題綜整考量後微調一線型方案，可減少使用臺端土地約 70 平方公尺，並於 111 年 5 月 17 日至八德區公所向臺端說明，惟臺端仍表示無法接受。 3. 有關臺端建議將延平路三期線型往東偏移一節，查目前該線型道路中心線位置係參照已完成開闢之延平路(二期)進行規劃，倘依臺端建議調整，將使延平路二、三期之道路中心線位置不一致，形成雙 T 路口形式，除造成用路人往返延平路二、三期之行駛動線缺乏交通直截性，亦影響用路人之安全。 4. 另有關臺端建議由鄰近地號共同分擔用地面積及避免產生畸零地一節，因該區域各宗土地之形狀及大小皆不一致，無法以平均分攤土地之概念進行線型規劃；又延平路三期屬新闢道路，道路起、訖點位置皆已固定，在符合相關設計規範及前述限制條件前提下，線型仍以提供用路人安全

		<p>罔顧用路人安全，不符合地方公眾之期望。</p> <p>4. 捷運轉彎不能轉直角，本人建議向東移 30 米，提早轉彎，問題就可解決。</p>	<p>及舒適通行為優先考量，目前第 3 次說明會之線型方案皆較先前方案筆直，亦較符合地方公眾之期望，倘臺端認為本案徵收後土地殘餘部分面積過小或形勢不整，致不能為相當之使用者，得於徵收公告之日起 1 年內，以書面方式申請一併徵收。</p> <p>5. 綜上，本案受限前述相關限制條件及考量，經評估後仍維持 111 年 5 月 17 日向臺端說明之微調方案。</p>
3	謝○煌	<p>1. 希望能早日完成。</p> <p>2. 第二次公聽會何時。</p>	<p>1. 有關用地取得依據土地徵收程序，舉行 2 場公聽會及 1 場協議價購會，後續陳報徵收，預計於 112 年 12 月完成用地取得相關作業。</p> <p>2. 本案預計於 111 年 8 月辦理第 2 場用地取得公聽會。</p>
4	謝○政 謝○宏	<p>希望徵收價格提高，因為土地位置在和強路正路旁 50 公尺內，價格要提高，面積又損失很大；希望政府能體諒、苦民所苦，提高價格給予更大補償。</p>	<p>有關本案協議價購或徵收取得用地之補償地價：協議價購取得用地之補償地價，依土地徵收條例第 11 條規定需用土地人依市價與所有權人協議，所稱市價係指市場正常交易價格，未來將由本府工務局委託不動產估價師事務所查估土地市價，再與地主進行協議價購。另若協議不成須辦理徵收，依土地徵收條例第 30 條規定：「被徵收之土地，應按照徵收當期之市價補償其地價」，前項市價，後續將由桃園市政府主管機關提交桃園市地價評議委員會評定之。</p>

第 2 場公聽會陳述意見

編號	提問人	發言內容	回覆
1	謝○穩 謝○好	<p>1. 為地方的發展，社會的繁榮，中華段 1459 地號在 123 筆使用地號中，用地面積最多 2124 平方公尺約 643.5 坪，其他沒有任何一筆超過 2000 平方公尺，甚至超過一千平方公尺的，也僅個位數，本人再三禮讓，從願意提供 400 坪為新道用地，增加到 460 坪，仍然是所有使用地號之冠，可是鈞府不僅無動於衷，毫無為農民的權益設想，反而軟土深掘，變本加厲，趕盡殺絕，欲將置我於死地，這豈是大有為政府所為。</p> <p>2. 111 年 6 月 30 日第一場公聽會，鈞府於草民意見回應，</p>	<p>1. 有關路線線型規劃設計，本府於舉行 2 場公聽會時均已予說明，並以本府於 111 年 7 月 14 日府工用字第 1110190941 號函檢送會議紀錄在案；另查，定線之說明本府工務局前於 111 年 6 月 21 日桃工規字第 1110023660 號已函復臺端如下：</p> <p>(1) 旨揭工程第 3 次定線說明會所附之線型（和強路至和平路），係沿既有和強路拓寬，再與「延平路(國道 2 號南側)延伸至和平路道路新闢工程(第三期)」計畫（以下簡稱延平路三期）共線銜接至和平路口，查臺端持有之八德區中華段 1459 地號土地地位延平路三期與和強路交會口，該路口之線型規劃除考量已完成開闢之延平路(二期)開口位置，亦需配合</p>

	<p>微調減少使用本人土地 70 平方公尺，鑑此證明事在人為，絕非無法改變！何不縮減 700 平方公尺，達成草民心願。</p> <p>3. 本人在延平路三期道路新闢工程一案中，位於八德區中華段 1459 地號的農地，在目前三次定線過程中，被徵用土地面積由第一次線型圖的 200 多坪，第二次 400 多坪，第三次更高達 600 多坪，約 2124 平方公尺，是延平路三期工程所行徑的所有地號中，被徵收土地面積最多的，雖然經過一再向市政府陳情，也僅縮減 70 平方公尺。</p> <p>4. 對此延平路三期道路新闢工程一案，身為本案關係人，除深感不公外，藉第二次公聽會做意見陳述，延平路三期工程的起、訖點長度約 600 公尺，中間並無設平面車站，預定的 LB12a 高架站(和強路)、LB13 高架站(豎卸埤)均有既成道路連接延平路一、二期。政府致力發展大眾運輸系統，目的在減少汽、機車的使用量，在有既成道路的情形下，以捷運共構為由，過度開發道路反而造成惡性循環，與行政院國家永續發展政策中「節能減碳」的理念背道而馳！</p> <p>5. 本人年事已高，且領有身心障礙手冊，市府屢次更動線型，被徵用的土地面積反而越來越多，顯然和土地徵收條例第三條第二款的精神互相抵觸。本人在此建議市府重新考量延平路三期工程的必要性和正當性！</p> <p>6. 據本人訴願主要請求，第二次定線之型圖經工務局長時間規劃，實地勘查，現場測量，再三審核確認，不知</p>	<p>捷運三鶯線延伸八德段之最小轉彎半徑及高架橋墩落墩需求等，相關限制條件較多。</p> <p>(2) 本府工務局前已就臺端之訴求，併同其餘人陳議題綜整考量後微調一線型方案，可減少使用臺端土地約 70 平方公尺，並於 111 年 5 月 17 日至八德區公所向臺端說明。</p> <p>(3) 有關臺端建議將延平路三期線型往東偏移一節，查目前該線型道路中心線位置係參照已完成開闢之延平路(二期)進行規劃，倘依臺端建議調整，將使延平路二、三期之道路中心線位置不一致，形成雙 T 路口形式(雙 T 路口僅為線型示意說明，非線型方案)，除造成用路人往返延平路二、三期之行駛動線缺乏交通直截性，亦影響用路人之安全。</p> <p>(4) 另有關臺端建議由鄰近地號共同分擔用地面積及避免產生畸零地一節，因該區域各宗土地之形狀及大小皆不一致，無法以平均分攤土地之概念進行線型規劃；又延平路三期屬新闢道路，道路起、訖點位置皆已固定，在符合相關設計規範及前述限制條件前提下，線型仍以提供用路人安全及舒適通行為優先考量，目前第 3 次說明會之線型方案皆較先前方案筆直，亦較符合地方公眾之期望，倘臺端認為本案徵收後土地殘餘部分面積過小或形勢不整，致不能為相當之使用者，得於徵收公告之日起 1 年內，以書面方式申請一併徵收。</p> <p>2. 臺端持有用地範圍內之土地查無建築改良物，依土地徵收條例相關規定，「被徵收之土地，應按照徵收當期之市價補償其地價」，又「農作改良物之補償費，由直轄市或縣(市)主管機關會同有關機關估定之；其查估基準，由中央主管機關定之」。本案路線規劃已盡量迴避人口密集住宅聚落建築物，不需改變生活型態、重建社會關係或調整謀生之方式，對用地範圍內弱勢族群之所有權人及現住居民生活影響較小，後</p>
--	---	--

		<p>道浪費多少公帑，工務局認為可行，始得公佈，現在又全部推翻，究竟是何原因？說明會是開假的嗎？祈採用第二次定線之型圖辦理。</p> <p>7. 本人111年6月9日申訴書已明確表示：「…使入口方向與二期較能維持一致，如此十字路口比較正向銜接延平路二期，對於行車安全更有明顯助益。」並非如工務局所述，將使延平路二、三期之道路中心線位置不一致，且本人從未主張雙T路口。「雙T路口」是首見於工務局111年6月21日桃工規字第1110023660號函文說明二之(三)第四行。</p> <p>8. 延平路三期道路起點位置固定要與二期銜接，應提供用路人安全為優先考量，目前第3次說明會之線型方案是整條第三期道路往西歪，不成一個標準的十字路口，此設計不合規範，依內政部111年2月10日頒布「市區道路及附屬工程設計規範」，第四章「道路交叉設計」，平面交叉交角以近直角為佳，平面交叉處之線型宜平直。工務局未會簽交通公安部門，即決定道路線型方案，罔顧用路人安全，不符合地方公眾的期望。</p>	<p>續協議價購或以其他方式取得不成，將辦理徵收補償作業。</p> <p>3. 本案道路線型考量已完成開闢之延平路(二期)開口位置，亦需配合捷運三鶯線延伸八德段之最小轉彎半徑及高架橋墩落墩需求等，相關限制條件較多；係委由專業技術服務廠商進行規劃設計，並經本府各專責單位討論審定，且歷次定線說明會皆邀請本府交通局及範圍內土地所有權人併同出席，足以確保線型成果符合道路設計標準及交通安全性；依內政部111年2月10日頒布之「市區道路及附屬工程設計規範」第4章道路交叉設計所提：「平面交叉交角以近直角為佳，斜交時其相交銳角宜大於60度。」，查延平路三期與和強路相交之銳角約為83度，符合前開規定。</p>
2	邱○女 趙○華	<p>1. 捷運LB13請問站邊是否辦理區段徵收或土地重劃？</p> <p>2. 請問何時辦理協議價購會？</p> <p>3. 何時開始動工？</p>	<p>1. 有關捷運LB13站邊是否辦理區段徵收或土地重劃，本府地政局於111年8月31日桃地區字第1110051853號函及111年9月1日桃地重字第1110051856號函查臺端持有位於用地範圍內土地無公告實施區段徵收及市地重劃之情事。</p> <p>2. 本案預計於111年12月辦理協議價購會。</p> <p>3. 本案預計於113年1月開始動工。</p>
3	鄭○集	<p>1. 搬遷費用如何處理。</p>	<p>有關本案協議價購取得地上物之補償費，依桃園市興辦公共工程地上物拆遷補償自治條例辦理，未來將由本府工務局委託不動產估價師事務所查估地上物，再與所有權人進行協議價購發給補償費。</p>

4	吳○吉 吳○美	<p>我是地號 1678、1697、1699 的所有權人，此次延平路延伸第三期工程，已歷經四年多的路線規劃及經多次變更，從一開始的規劃，到截彎取直，又搭配三鶯線連接，道路更從 20 米變更為 30 米。</p> <p>說是為了用路人及配合捷運規劃，但都沒有考慮到我們這些被大面積徵收的地主心聲。我們的農地都是良田沃土，並非旱地或已辦理休耕的農地，這些農地目前為止都是一直有在耕作，而我們被徵收的土地從一開始規劃的 500 坪，隨路線及方案的變更，從 500 坪變 600 多坪，到目前最後方案，更一口氣增加到 835 坪。總徵收的面積已超過我們持有的 1/3，這要我們如何能接受。</p> <p>我們很想配合市府的市政發展計畫，但市府也應替我們這些小百姓，小農想想。</p> <p>懇請建議其規劃路線，可以再往西邊偏移 10 米，減少徵收面積，以利耕作。</p>	<p>有關路線線型規劃設計，本府於舉行 2 場公聽會時均已予說明，並以本府於 111 年 7 月 14 日府工用字第 1110190941 號函檢送會議紀錄在案，簡略說明如下：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 本局於第 3 次定線說明會後已參酌地方意見微調線型，惟道路線型仍以提供用路人安全及舒適通行為優先考量，故調整幅度有限，目前線型定案方案將行經 1678、1697、1699 地號土地面積合計約 811 坪。 2. 另延平路三期道路起、訖點位置皆已固定，倘將路線往西偏移 10 米，將使道路線型由原直線路段變為曲線路段，整體線型較為曲折；在符合相關設計規範及前述限制條件前提下，線型仍以提供用路人安全及舒適通行為優先考量，目前第 3 次定線說明會之線型方案皆較先前方案筆直，亦較符合地方公眾之期望，爰該建議經本府工務局評估後歎難採納。
5	廖○時	<ol style="list-style-type: none"> 1. 和平路 533 號及 537 號二層 RC 全被拆除，另 539 號平房亦拆除約 1/3，僅餘 15 餘坪，居住成困難，本屋主對道路拓寬一向配合，懇請貴單位能准於 539 號剩餘部分加蓋二層鋼造。 2. 原 539 號平房水電託付在 537 號使用，今 537 號全被拆除，亦懇請貴單位能核准 539 號水電申請。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 臺端所述八德區和平路 533 號、537 號、539 號房屋座落用地範圍內中華段 1729 地號，此土地查無保存登記建物，為非都市計畫一般農業區甲種建築用地，有關房屋建築請向本府建築管理處申請。 2. 有關臺端所述水電申請，非屬本府業務權責，請於工程施工前向台灣電力股份有限公司及台灣自來水股份有限公司申請。

拾、散會：下午 3 時 30 分。