

# 「桃 42 線月桃路拓寬工程」(都市計畫範圍)

## 第 1 場公聽會會議紀錄

### 壹、事由

為興辦本市「桃 42 線月桃路拓寬工程」(都市計畫範圍)計畫報經內政部許可前進行宣導及溝通，聽取民眾意見並廣納各界意見，特此舉行本次公聽會。

### 貳、日期：

106 年 12 月 5 日(星期二)下午 2 時整

### 參、地點：

本市中壢區山東社區活動中心 1 樓(桃園市中壢區山東路 1010 號)

### 肆、主持人及記錄人：

桃園市政府工務局用地科陳科長慶仁

記錄：賴永焱

### 伍、出席單位及人員：詳簽到表

### 陸、土地所有權人及其利害關係人：詳簽到冊

### 柒、興辦事業計畫概況

#### 一、計畫目的及概要

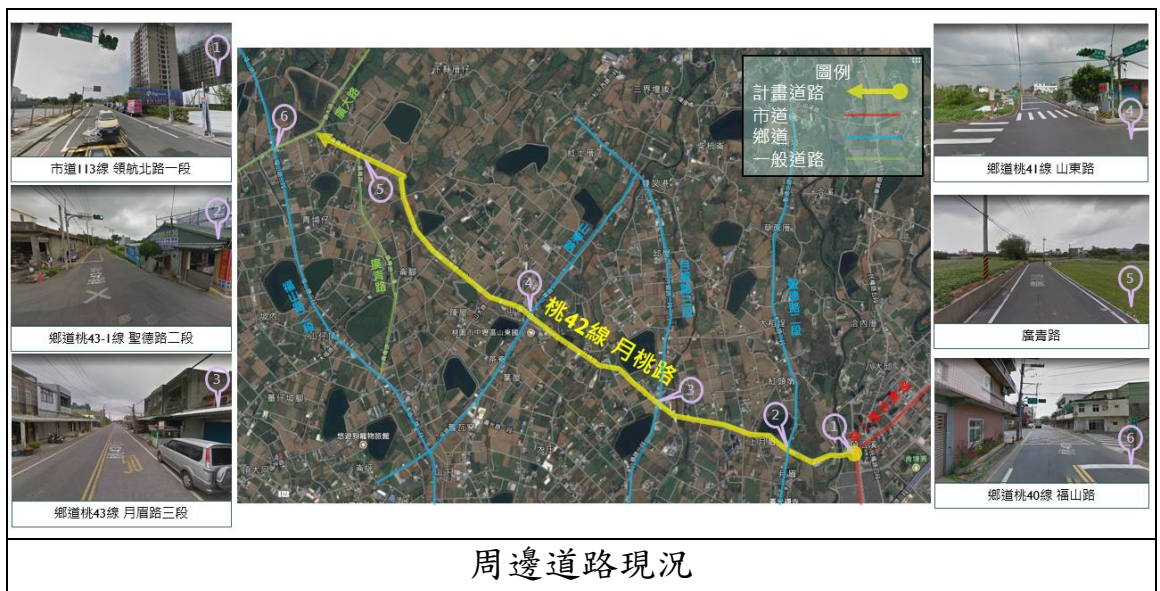
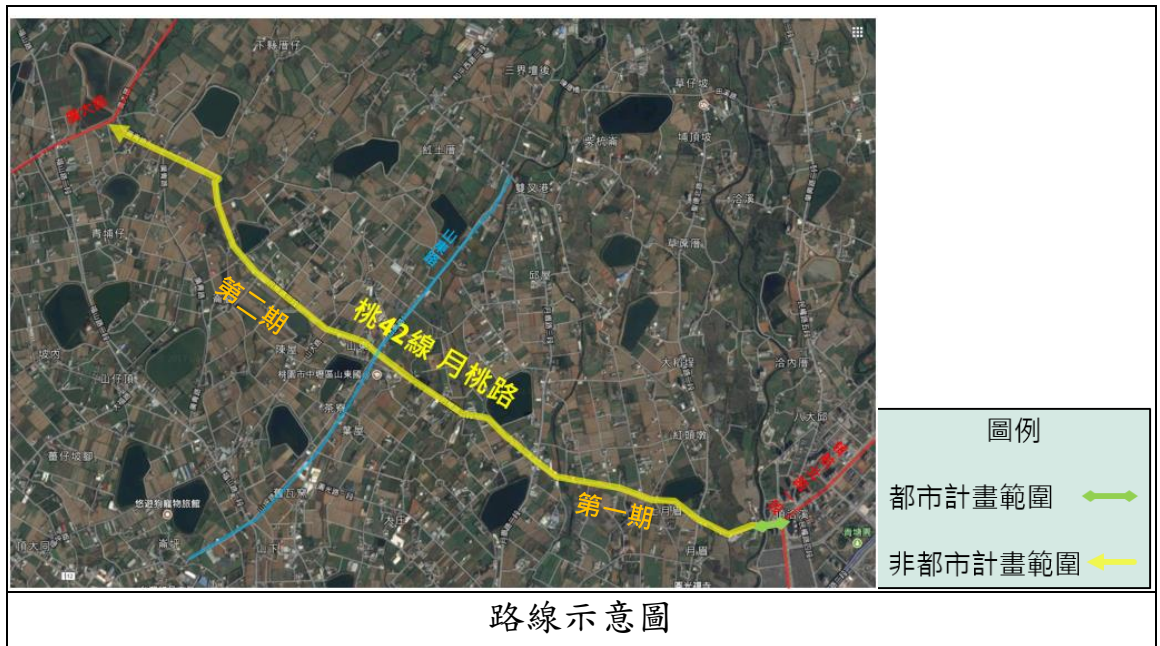
##### (一) 計畫目的

近來由於中壢、觀音地區人口持續成長，高鐵使用量上升，觀音(草漯地區)都市計畫亦將帶動觀音區域發展，現有聯繫中壢及觀音地區之道路容量已明顯不足。為紓解高鐵站車輛通往觀音區及中壢區道路之流量，桃園市政府研議拓寬現有桃 42 線月桃路為 20 公尺道路，以提升中壢區及觀音區連通便利性，並改善現況道路容量不足、會車不易等問題，保障行駛市民之交通安全，同時提升交通服務水準，促進地區整體發展。

##### (二) 計畫概要

本計畫範圍位於本市中壢及觀音地區，東起自領航北路一段，往西連接至廣大路止，預定於 107 年 6 月開工，109 年 12 月前完工。本案所需用地多位於非都市計畫區，惟鄰接中壢區領航北路一段部分路段土地位於「高速鐵路桃園車站特定區計畫」範圍內，依本府 99 年 1 月 14 日府城規字第 0990010557 號公告「變更高速鐵路桃園車站特定區細部計畫(第一次通盤檢討)案」，涉及本次拓寬路段為編號 39 道路，計畫路寬為 15

公尺。



本次辦理「桃 42 線月桃路道路拓寬工程」包含都市計畫區及非都市計畫區土地，分別說明如下：

1. 都市計畫區：

	筆數	面積	面積百分比
公有土地	12	452.4	99.86%
私有土地	2	3.7	0.14%
合計	14	456.1	100%

2. 非都市計畫區：

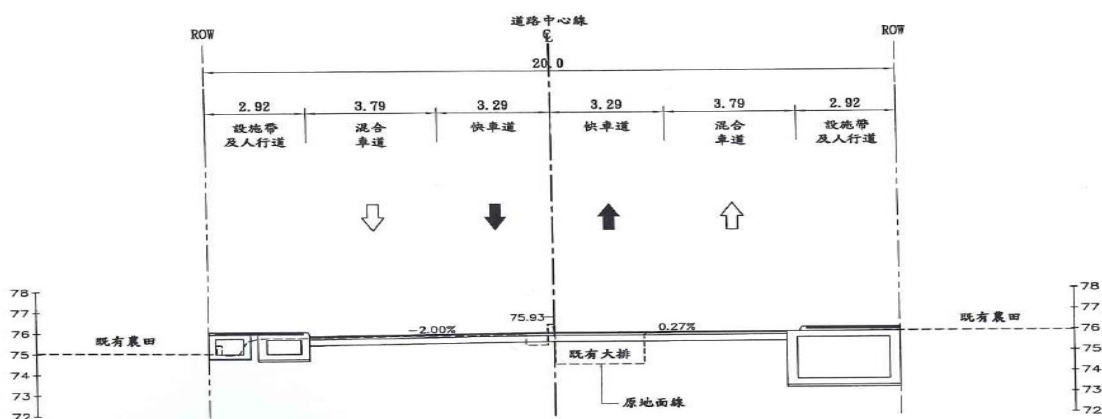
	筆數	面積	面積百分比
--	----	----	-------

公有土地	88	16,286.4	14.1%
私有土地	512	95,846.1	82.95%
未登錄地	5	3,411.4	2.95%
合計	605	115,543.9	100%

備註：以上資料係以路權圖套繪地籍圖統計結果，由於目前尚在辦理地籍分割作業，實際使用土地面積及筆數仍以地籍分割成果為準。

## 二、計畫內容

本計畫道路（桃 42 線月桃路）全長約 5.8 公里，現行道路領航北路一段至山東路段寬度為 10~12 公尺，山東路至廣大路段寬度為 5~6 公尺，計畫拓寬為 20 公尺之道路（都市計畫範圍內路寬仍維持 15 公尺），道路配置如下：



## 捌、興辦事業計畫之必要性說明

### 一、本計畫目的與預計徵收私有土地合理關連理由

- (一) 配合地區開發，提高觀音區與中壢區連通便利性，並紓解隨高鐵使用量增加及觀音草漯地區發展所帶來之車潮，計畫拓寬現有桃 42 線月桃路，以期改善交通。
- (二) 道路拓建完工後永久提供民眾通行使用，必須取得範圍內私有土地之所有權，以達成改善交通之計畫目的。

### 二、預計徵收私有土地已達必要最小限度範圍理由

本計畫範圍用地選擇原則如下：

- (一) 為減少影響周邊居民生活並降低民怨，儘量避免既有建物拆遷。
- (二) 配合現有地形地貌變化，以期達到土方平衡。
- (三) 縮小工程規模與量體，節省公帑開支。
- (四) 維護生態環境和諧，減少環境衝擊。

道路規劃設計依市區道路及附屬工程設計規範與相關準則辦理，勘選使用之

土地已儘量使用現有道路，已達道路改善效益必須使用私有土地之最小使用限度範圍。

### 三、用地勘選有無其他可替代地區

本計畫於規劃階段，考量本計畫限制條件如下：

- (一)起訖點應考量特定地區或都市計畫範圍街廓配設。
- (二)計畫區間包含 4 處國家級重要濕地，規劃線形應避開。
- (三)使用現有桃 42 線月桃路進行拓寬，避免大幅度調整線形。
- (四)縮小工程規模與量體，儘量減少拆遷既有建物，以維護民眾權益，並減少公帑開支。

本計畫經綜合評估並配合實際發展，已為影響民眾最小之路線，用地勘選周邊一定範圍內無其他可替代性。

### 四、是否有其他取得方式

查市地重劃與區域整體開發均僅適用都市計畫範圍土地，本計畫除部分路段位於都市計畫區內，其餘多位於都市計畫區外，且都市計畫區內部分路段仍維持都市計畫路寬，故本計畫不採取市地重劃或區域整體開發方案辦理。

次查區段徵收係指將一定區域內之私有土地全部予以徵收，依都市計畫或土地使用計畫重新加以規劃、整理、開發後，一部分土地由原土地所有權人按依定比例領回，一部分土地做為公共設施用地或讓售給其他需地機關使用，剩餘土地則由政府公開出租、標售以償還開發成本。本計畫係依現有道路桃 42 線月桃路進行道路拓寬，僅就工程必須範圍進行用地取得，與區段徵收之意旨不符。

綜上所述，本計畫需用土地取得方式為一般徵收。又本計畫係永久使用性質，若以其他方式取得，評估如下：

- (一)設定地上權：因本計畫係永久使用之公共事業，為配合永久性設施工程施工及整體管理維護需求，不宜以設定地上權方式取得。
- (二)租賃：因本計畫係永久提供公眾道路通行使用，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，不宜以租賃方式取得。
- (三)聯合開發：此方式係公私合作共同進行開發建設方式，惟本計畫係為取得道路用地，核與聯合開發之立意不同，不適宜以聯合開發方式取得。
- (四)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，土地所有權人如願意捐贈土地，本府將配合後續所有權移轉作業。
- (五)公私有土地交換：目前以地易地相關法令主要適用情形為區段徵收或都市計畫區內土地，查本計畫需用土地位於都市計畫區內部分，除 2 筆屬

農田水利會所有外，餘皆為公有地，故與本案情形不符。且本案取得之土地均須作為道路及相關設施使用，目前本府持有土地亦皆有其特定使用之用途，依相關法令規定及現實狀況，以地易地事宜，尚無從辦理。

## 五、其他評估必要性理由

- (一)以現有道路路網為基礎，依循社會經濟及人口、產業變化，預測隨著高鐵使用量增加及觀音草漯地區持續發展，在無本計劃道路拓建改善之情況下，桃42線月桃路服務水準受到相關成長之影響極大，預期未來交通量服務水準將降至E級以下，顯示路段容量有不足之情形，確有改善之必要。
- (二)計畫道路拓建可改善桃42線月桃路道路容量不足、會車不易等問題，車流服務水準可維持A至B級，同時紓解中壢至觀音地區橫向聯繫主要道路市道112線壅塞情形。



## 玖、興辦事業計畫之公益性、必要性、適當性及合法性

### 一、社會因素

#### (一) 徵收所影響人口之多寡、年齡結構

本計畫於都市計畫區內受影響之土地所有權人計1人，都市計畫區外受影響之土地所有權人計488人，連同在地居民合計受影響人數約800人。

本計畫範圍經中壢區洽溪里、芝芭里、月眉里、山東里、大園區和平里及觀音區廣福里等6里，主要年齡結構介於20至44歲之間，戶數約8,701戶，詳細數據說明如下：

區別	里別	鄰數	戶數	人口數	男	女	年齡主要結構層
中壢	洽溪	13	2303	4998	2549	2449	35-44歲

	芝芭	14	1440	3736	1963	1773	35-44 歲
	月眉	16	1987	6066	3117	2949	35-44 歲
	山東	15	1446	4401	2348	2053	35-44 歲
大園	和平	15	611	1884	997	887	30-39 歲
觀音	廣福	17	914	2912	1521	1391	20-29 歲
	塔腳	12	397	1,236	692	554	20-29 歲

資料來源：106 年 11 月中壠、大園及觀音戶政事務所統計資料

## (二) 徵收計畫對周圍社會現況之影響

本計畫路線規劃考量儘量避免拆除既有建物，並降低環境生態破壞。本工程拓建除可紓解觀音區域發展及高鐵使用量增加伴隨之車流量，亦可改善桃 42 線月桃路道路容量不足及會車不易之危險現況，保障當地居民交通安全。

## (三) 徵收計畫對弱勢族群生活型態之影響

依據本府社會局 106 年 12 月 25 日桃社助字第 1060098514 號函，本計畫沿線用地所以有權人未有本市低收入戶、中低收入戶及相同情境經直轄市或縣(市)政府社會工作人員查訪屬實者，惟部分所有權人領有身心障礙生活補助及中低老人生活津貼。本計畫沿線用地範圍內建築物均屬部分拆除，現住居民不需為此遷移而大規模改變生活型態、重建社會關係或調整謀生之方式，故本計畫對弱勢族群生活型態不致產生影響。

## (四) 徵收計畫對居民健康風險之影響程度

本計畫道路拓寬後有助於車輛順暢，提升交通之便利性，亦可保障居民出入通行安全，減少車輛停滯、繞道時間及車禍發生機率，可望降低二氧化碳排放，減少對於道路周邊居民呼吸道危害之健康風險，對居民健康風險之降低大有助益。

## 二、經濟因素

### (一) 徵收計畫對稅收之影響

本計畫道路拓寬完成後，有助提高周邊地區居住生活之便利性，促進土地合理利用及產業運輸，並帶動農工商產業發展，提高地價，進而增加政府稅收。

### (二) 徵收計畫對糧食安全之影響

本計畫路線劃設儘量使用已開闢道路，減少使用耕地，路線規劃需行經農業區部分，亦考量剩餘農地利用之完整性，可繼續從事農業相關使用，道路開闢雖減少部分農糧收成，不致影響糧食安全，且道路拓建後有助當地及周邊農業生產運輸，促進農業發展。

### (三) 徵收計畫造成增減就業或轉業人口

本計畫徵收範圍已儘量避免拆除營運中的工廠或公司，造成就業人口減少轉業之情形甚小。且道路拓建後交通便利性提升，有助於農業生產運輸及商業發展，進而增加就業機會。

### (四) 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：

本計畫用地取得經費約 14.3 億元，已納入本府工務局 107 年度預算編列 2 億，餘 12.3 億將納入本府工務局 108 年度預算編列。如 107 年度辦理協議價購情形踴躍，預算不敷支應時，本府將報請市議會先行墊付，尚無財務支出疑慮。

### (五) 徵收計畫對農林漁牧產業鏈之影響

本計畫路線規劃儘量使用既有道路以減少使用耕地，路線經過使用之農地，雖使農作減少，但道路之開闢可提升當地農業運輸功能，進而帶動農業繁盛；路線規劃未穿越既有埤塘，亦未有林漁牧業，故無影響。

### (六) 徵收計畫對土地利用完整性之影響

本計畫係為道路開闢屬線性規劃，路線劃設配合現況既有道路，並儘量與地籍線平行或垂直，使剩餘土地面積屬塊狀可完整使用，減少畸零土地產生，以維持土地利用之完整性。

## 三、文化及生態因素

### (一) 因徵收計畫而導致城鄉自然風貌發生改變

本計畫道路沿線現況多為耕地、住宅及工廠使用，道路開闢不會有大規模開挖或整地情形破壞地區城鄉風貌，配合本計畫拓寬工程之推行，可以促進整修改建，街道整齊寬闊明亮，促使城鄉風貌改善，確實提升居民生活品質及促進地方發展。

### (二) 因徵收計畫而導致文化古蹟發生改變

本計畫需用土地經本府文化局 106 年 12 月 22 日桃市文資字第 1060022380 號函確認，並非位屬古蹟、遺址、歷史建築、聚落及文化景觀保存區所在地，土地徵收對文化古蹟無影響。日後施工時倘發現地下文物資產，將責成施工廠商依相關規定辦理。

### (三) 因徵收計畫而導致生活條件或模式發生改變

本計畫道路開闢將提升交通便利性，改善用路人及當地居民使用道路之交通安全，同時進行環境整理及景觀更新，改善生活環境，提升居住品

質。

#### (四) 徵收計畫對該地區生態環境之影響

本計畫範圍非屬國土復育政策方案禁止開發之對象，亦非環境敏感區域，現況部分已作道路使用，配合現有道路，同時考量當地生態環境，規劃線形已避開溼地、埤塘，降低道路開闢後對生態環境造成不良之影響。

#### (五) 徵收計畫對該周邊居民或社會整體之影響

本計畫完成後將提升觀音區及中壢區聯絡交通運輸機能，便利周邊交通及促進當地產業之發展，亦有助於公共運輸發展之提升。

### 四、永續發展因素評估

#### (一) 國家永續發展政策

本計畫拓寬後將提升道路服務水準，疏解車流節省行車時間，達到節能減碳之目的。在工程方面，將依國家「永續工程」目標，評估縮小營建規模，採用高效能再生及優先使用在地材料。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及公共設施檢討規劃，促進地區土地發展及合理利用，確保永續發展。

#### (二) 永續指標

道路拓寬完成後，可改善交通安全，減少車輛停滯、繞道時間及車禍發生機率，降低車輛噪音危害及保障居民出入通行安全，使汽車廢氣及二氧化碳排放量減少，降低對於自然生態的破壞，促使生活環境得以達成減碳之永續發展指標。

#### (三) 國土計畫

1. 勘選土地係配合國土計畫、區域計畫，以最少的土地使用及影響劃定道路用地範圍，進行道路拓建工程，達成最大交通改善及道路服務效能。
2. 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，無大規模開發行為，落實國土保育及保安，路線規劃已避開重要濕地，避免造成環境破壞，符合國土計畫原則。

### 五、綜合評估分析

本計畫符合公益性、必要性、適當性及合法性，經評估應屬適當：

#### (一) 公益性

1. 提高道路容量，保障人民生命財產安全。



2. 縮短行車時間，節省行車成本，增加整體行車效率。
3. 選擇使用私有土地最少，提升土地利用價值，增進地區及社會整體發展。
4. 促進周遭土地合理利用及產業運輸。
5. 提升道路等級，促進農林產業之投資與穩定成長。
6. 提升道路容量，以提升區域防災救險之便利性，保障人民生命財產安全，減少災害損失，同時促進國土之永續利用。

綜上所述，本路段拓建後可有效提升道路容量，減少車流混雜之危險現況，保障沿線居民之交通安全，亦提升交通便利性，有助於整體產業發展，增加政府稅收，同時提供消防救災功能保護居民生命及財產安全，符合公益性。

## (二) 必要性

為因應觀音(草漯地區)都市計畫持續開發及高鐵桃園站使用量漸增，須配合區域聯絡道路，以舒緩發展後之車流，同時改善沿線居民之交通安全，開闢範圍為道路改善必須使用之土地。

本計畫未通過人口住宅密集地區及環境敏感地區，計畫對於農業生產、文化古蹟、生態環境亦無造成嚴重破壞，所開闢之土地均為改善道路必須使用之最小使用限度，符合事業計畫造成侵害最少之必要性原則。

## (三) 適當性

本計畫道路之開闢等級係為鄉道、地區道路，依交通部頒布之公路路線設計規範規定，採用五級路市區 50kph 設計速率，計畫路寬 20 公尺，可滿足交通量預測結果，達成規劃目標，提升沿線居民出入之交通安全及生活品質。

計畫範圍為道路完工後將永久提供公眾通行使用，勘選之土地已優先使用尚無使用計畫之公有土地，範圍內之私有土地，將先依土地徵收條例第 11 條依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徵詢取得土地所有權；其中拒絕參加或未能協議且無法以其他方式取得者，本府因考量道路拓寬改善工程迫於公益需求，將依規定申請徵收取得土地，符合適當性原則。

## (四) 合法性

1. 本計畫應取得私有土地之作業，係依據下列法律及規定，具備合法性：  
土地徵收條例第 3 條：國家因公益需要，興辦下列各款事業，得徵收

私有土地；徵收之範圍，應以其事業所必須者為限：「一、國防事業。二、**交通事業**。三、公用事業。四、水利事業。五、公共衛生及環境保護事業。六、政府機關、地方自治機關及其他公共建築。七、教育、學術及文化事業。八、社會福利事業。九、國營事業。十、其他依法得徵收土地之事業。

➤ 本計畫符合土地徵收條例第 3 條第 1 項第 2 款：交通事業。

2. 都市計畫法第 42 條第 1 項：都市計畫地區範圍內，應視實際情況，分別設置左列公共設施用地：一、道路、公園、綠地、廣場、兒童遊樂場、民用航空站、停車場、河道及港埠用地。二、學校、社教機構、體育場所、市場、醫療衛生機構及機關用地。三、上下水道、郵政、電信、變電所及其他公用事業用地。四、本章規定之其他公共設施用地。前項各款公共設施用地應儘先利用適當之公有土地。

➤ 本案符合都市計畫法第 42 條第 1 項第 1 款：道路用地。

3. 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；其餘由該管政府或鄉、鎮、縣轄市公所依左列方式取得之：一、徵收。二、區段徵收。三、市地重劃。

➤ 本案依都市計畫法第 48 條：得由該管政府或鄉、鎮、縣轄市公所依徵收方式取得。

**拾、陳述意見回復情形：詳陳述意見答覆表**

**拾壹、主席結論**

感謝各位鄉親參與本次公聽會，各位於會中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欲陳述，亦得於 106 年 12 月 15 日前填具陳述意見書，郵寄至本府工務局用地科(桃園市桃園區縣府路 1 號 7 樓)，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陳述意見之所有權人，並且公告周知及公布於本府網站。

**拾貳、散會(下午 4 時 40 分)**